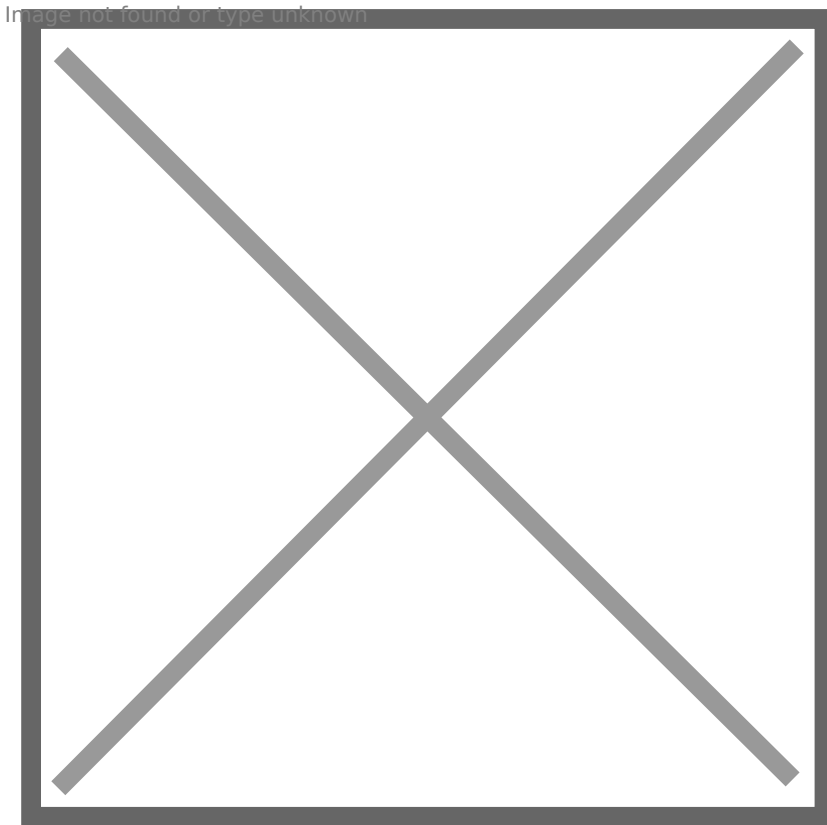


# Pierwsze próby w locie ARBS

#Lotnictwo wojskowe #Przemysł zbrojeniowy #Strategia i polityka 10 grudnia 2007

## **EADS poinformował o przeprowadzeniu pierwszych prób w locie sztywnego przewodu do przetaczania paliwa (Advanced Refuelling Boom System, ARBS), zabudowanego w samolocie A310 MRTT.**

Portugalski F-16A podczas prób urządzenia ARBS / Zdjęcie: EADS CASA



Co warte uwagi, testy były wykonywane bez przetaczania paliwa. W próbach wziął udział F-16A Block 15 ze składu 201 eskadry Falcões Força Aérea Portuguesa (wojsk lotniczych Portugalii). Testy prowadzone na wysokości 8230 m obserwowane były z pokładu portugalskiego F-16B z tej samej jednostki.

Operatorem ARBS był Don Cash, służący na tym stanowisku od 21 lat i mający na koncie ponad 8000 godzin lotów

zbiornikowcami KC-10, KC-135 i KDC-10. Cash pracuje obecnie jako instruktor i inżynier prób w locie związanych z przetaczaniem paliwa przy pomocy przewodu sztywnego. Według niego próba przebiegła bez zakłóceń, kontakt z samolotem był łagodny, a manewrowanie przewodem odbywało się bardzo precyzyjnie.

ARBS przystosowany jest do przetaczania maksymalnie 2270 l paliwa na minutę. Masa urządzenia wynosi 1200 kg, a jego długość to 17,8 m. Tankowanie może odbywać się przy prędkości od 330 do 600 km/h. Stacja operatora przewodu sztywnego znajduje się w kabinie pilotów. Ma on do dyspozycji system trójwymiarowej wizualizacji prezentujący wszystkie czynności wykonywane podczas przetaczania paliwa. Wspomniany lot był 60. z kolei, w którym brał udział A310 MRTT z ARBS. W ich trakcie samolot wylatał 160 godzin. Do uzyskania certyfikatu zdolności lotniczej wymagane jest 300-400 h prób w locie. Skonstruowanie ARBS jest próbą przełamania przez EADS monopolu Boeinga na produkcję latających zbiornikowców. Europejskie konsorcjum promuje swój samolot na rynku amerykańskim pod nazwą KC-30, proponując go US Air

Force jako następcę przestarzałych KC-135. Jego konkurentem jest Boeing B767TT.



*Portugalski F-16A podczas prób urządzenia ARBS / Zdjęcie: EADS CASA*



Co warte uwagi, testy były wykonywane bez przetaczania paliwa. W próbach wziął udział F-16A Block 15 ze składu 201 eskadry Falcões Força Aérea Portuguesa (wojsk lotniczych Portugalii). Testy prowadzone na wysokości

8230 m obserwowane były z pokładu portugalskiego F-16B z tej samej jednostki.

Operatorem ARBS był Don Cash, służący na tym stanowisku od 21 lat i mający na koncie ponad 8000 godzin lotów zbiornikowcami KC-10, KC-135 i KDC-10. Cash pracuje obecnie jako instruktor i inżynier prób w locie związanych z przetaczaniem paliwa przy pomocy przewodu sztywnego. Według niego próba przebiegła bez zakłóceń, kontakt z samolotem był łagodny, a manewrowanie przewodem odbywało się bardzo precyzyjnie.

ARBS przystosowany jest do przetaczania maksymalnie 2270 l paliwa na minutę. Masa urządzenia wynosi 1200 kg, a jego długość to 17,8 m. Tankowanie może odbywać się przy prędkości od 330 do 600 km/h. Stacja operatora przewodu sztywnego znajduje się w kabine pilotów. Ma on do dyspozycji system trójwymiarowej wizualizacji prezentujący wszystkie czynności wykonywane podczas przetaczania paliwa.

Wspomniany lot był 60. z kolei, w którym brał udział A310 MRTT z ARBS. W ich trakcie samolot wylatał 160 godzin. Do uzyskania certyfikatu zdolności lotniczej wymagane jest 300-400 h prób w locie. Skonstruowanie ARBS jest próbą przełamania przez EADS monopolu Boeinga na produkcję latających zbiornikowców. Europejskie konsorcjum

promuje swój samolot na rynku amerykańskim pod nazwą KC-30, proponując go US Air Force jako następcę przestarzałych KC-135. Jego konkurentem jest Boeing B767TT.

---

© Wszelkie prawa zastrzeżone, 2007-2026 Altair Agencja Lotnicza Sp. z o. o