

Northrop Grumman bada transportowe latające skrzydło

#Lotnictwo wojskowe #Przemysł zbrojeniowy 16 grudnia 2007

Northrop Grumman prowadzi badania tunelowe projektu samolotu transportowego nowej generacji. Program jest realizowany w ramach poszukiwania przez USAF następcy C-130.

Latające skrzydło Northrop Grummana ma być samolotem wielozadaniowym (zbiorniko-

Propozycja Northrop Grummana to latające skrzydło krótkiego startu i lądowania z aktywnym sterowaniem siłą nośną. Jego modele są badane w NASA Langley Research Center. To część programu US Air Force Research Laboratory (AFRL) poszukiwania następcy samolotów C-130 - AJACS (Advanced Joint Air Combat System Global Trucking, dawniej AMC-X). Warto przypomnieć, że pierwszym z programów budowy następcy Herculesów był Advanced Medium STOL Transport, w ramach którego powstały prototypy Boeing YC-14 i McDD YC-15. Zrezygnowano z niego w 1979.

Model samolotu transportowego STOL Northrop Grummana podczas badań w NASA Lan

Amerykanie uważają, że transport lotniczy będzie odgrywać coraz większą rolę w ich operacjach. Pod koniec obecnej dekady tylko 90% amerykańskich żołnierzy będzie stacjonować poza terytorium USA. Zredukowana zostanie przede wszystkim liczba baz w Europie. Powstanie natomiast prawdopodobnie Africa Command. Z powodu słabo rozwiniętej infrastruktury transport lotniczy będzie odgrywał dla obszaru jego działania kluczową rolę. Zapewne większość wojsk przeznaczonych do operowania w Afryce będzie stacjonować w Ameryce Południowej. Stamtąd jednostki będą przerzucane na obszar operacji.

Dziś Amerykanie dysponują 447 samolotami serii C-130. Część z nich jest tak stara, że będą musiały zostać wycofane z eksploatacji, bo zabraknie środków na ich remonty. Liczba C-130 wkrótce spadnie więc do 406. Większe samoloty to C-17, których USAF - po zakończeniu dostaw - będą mieć 190 (zamówienie ograniczono z 250 samolotów), oraz 111 C-5, które są obecnie z dużymi kłopotami modernizowane.

Koncepcja Lockheed Martina przedstawiona w ramach zarzuconego niedawno programu

Następcy C-130 mają być od niego więksi. Mają to być samoloty zdolne do przewozu transporterów opancerzonych klasy Strykera, startować z pasa o długości 600 m i rozwijać prędkość przelotową ok. Ma0,8. Northrop Grumman bada zintegrowany system sterowania napędem i siłą nośną w ramach programu Speed-Agile finansowanego przez AFRL (1,4 mln USD). Według Scotta Collinsa, szefa Future Mobility Systems koncernu, koncepcja nowego transportowca jest oparta na projekcie

X-47B (demonstratora technologii bojowego bezpilotowca) uzupełnionym nadmuchem na klapy. Inżynierom Northrop Grummana udało się uzyskać 50-% wzrost siły nośnej w stosunku do rozwiązania konwencjonalnego, przy zachowaniu pełnej stateczności i sterowności. Wykorzystano przy tym doświadczenia z badań zmodyfikowanego A-6B prowadzonych w 1979.

USAF planuje, że kompletne demonstratory technologii nowego samolotu transportowego powstaną w 2013-2015. Następca C-130 powinien wejść do produkcji przed 2025. Poza Northrop Grummanem nad swoimi koncepcjami pracują także Lockheed Martin i Boeing.



Latające skrzydło Northrop Grummana ma być samolotem wielozadaniowym (zbiornikowiec, samolot wsparcia, operacje specjalne), ale jego głównym zadaniem będzie transport taktyczny

Propozycja Northrop Grummana to latające skrzydło krótkiego startu i lądowania z aktywnym sterowaniem siłą nośną. Jego modele są badane w NASA Langley Research Center. To część programu US Air Force Research Laboratory (AFRL) poszukiwania następcy samolotów C-130 - AJACS (Advanced Joint Air Combat System Global Trucking, dawniej AMC-X). Warto przypomnieć, że pierwszym z programów budowy następcy Herculesów był Advanced Medium STOL Transport, w ramach którego powstały prototypy Boeing YC-14 i McDD YC-15. Zrezygnowano z niego w 1979.



Model samolotu transportowego STOL Northrop Grummana podczas badań w NASA Langley Research Center

Amerykanie uważają, że transport lotniczy będzie odgrywać coraz większą rolę w ich operacjach. Pod koniec obecnej dekady tylko 90% amerykańskich żołnierzy będzie stacjonować poza terytorium USA. Zredukowana zostanie przede wszystkim liczba baz w Europie. Powstanie natomiast prawdopodobnie Africa Command. Z powodu słabo rozwiniętej infrastruktury transport lotniczy będzie odgrywał dla obszaru jego działania kluczową rolę. Zapewne większość wojsk przeznaczonych do operowania w Afryce będzie stacjonować w Ameryce Południowej. Stamtąd jednostki będą przerzucane na obszar operacji.

Dziś Amerykanie dysponują 447 samolotami serii C-130. Część z nich jest tak stara, że będą musiały zostać wycofane z eksploatacji, bo zabraknie środków na ich remonty. Liczba C-130 wkrótce spadnie więc do 406. Większe samoloty to C-17, których USAF - po zakończeniu dostaw - będą mieć 190 (zamówienie ograniczono z 250 samolotów), oraz 111 C-5, które są obecnie z dużymi kłopotami modernizowane.



Koncepcja Lockheed Martina przedstawiona w ramach zarzuconego niedawno programu AMC-X

Następcy C-130 mają być od niego więksi. Mają to być samoloty zdolne do przewozu transporterów opancerzonych klasy Strykera, startować z pasa o długości 600 m i rozwijać prędkość przelotową ok. $Ma0,8$. Northrop Grumman bada zintegrowany system sterowania napędem i siłą nośną w ramach programu Speed-Agile finansowanego przez AFRL (1,4 mln USD). Według Scotta Collinsa, szefa Future Mobility Systems koncernu, koncepcja nowego transportowca jest oparta na projekcie X-47B (demonstratora technologii bojowego bezpilotowca) uzupełnionym nadmuchem na klapy. Inżynierom Northrop Grummana udało się uzyskać 50-% wzrost siły nośnej w stosunku do rozwiązania konwencjonalnego, przy zachowaniu pełnej stateczności i sterowności. Wykorzystano przy tym doświadczenia z badań zmodyfikowanego A-6B prowadzonych w 1979.

USAF planuje, że kompletne demonstratory technologii nowego samolotu transportowego powstaną w 2013-2015. Następca C-130 powinien wejść do produkcji przed 2025. Poza Northrop Grummanem nad swoimi koncepcjami pracują także Lockheed Martin i Boeing.

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