

Bezzałogowiec do ewakuacji medycznej

#Lotnictwo wojskowe #Przemysł zbrojeniowy 9 marca 2009

Instytut Fishera z Izraela zaprezentował koncepcję nowego bezzałogowego statku latającego przeznaczonego do ewakuacji medycznej i transportu zaopatrzenia, nazwanego wstępnie MEDUAV.

MEDUAV ma służyć do przewozu rannych lub poddanych działaniu broni biologicznej, ch

Projekt ten jest rozwinięciem koncepcji wentylatorowca (z ang. *fancraft*) o nazwie X-Hawk. Ta hybryda statku powietrznego i samochodu została opracowana przez izraelskie przedsiębiorstwo Urban Aeronautics we współpracy z Amerykanami. Jej pełnowymiarową, załogową makietę zaprezentowano po raz pierwszy w Farnborough w 2006.

Bsl ma zabierać na pokład 4 rannych, osiągać pułap 3050 m i lecieć z prędkością 280 km/h. Obliczeniowa długotrwałość lotu to 3 h. MEDUAV ma być wyposażony w pasywne i aktywne systemy samoobrony. Jego napęd stanowić ma silnik turbinowy Rolls-Royce 250-C30, poruszający dwa tunelowane wentylatory nośne, zabudowane w przedniej i tylnej części kadłuba. Bsl ma być zdolny do wykonywania autonomicznego lotu w terenie zurbanizowanym i zalesionym.

Klasyczny wiropląt nie jest najlepszym środkiem transportu w mieście. Z powodu dużej średnicy wirnika nośnego śmigłowiec nie zawsze może zniżyć się do poziomu dachów budynków i poruszać się pomiędzy nimi z maksymalną prędkością. Nawet jeżeli zabudowa na to pozwala, pilot musi zachować bardzo dużą ostrożność w trakcie wykonywania manewrów, a wolno lecący śmigłowiec staje się łatwym celem. W dodatku klasyczny, śmigłowiecowy wirnik nośny jest niepraktyczny ze względu na duży strumień zaśmigłowy, podrywający kurz i różnorakie przedmioty, jakich nie brakuje na ulicach miasta, co powoduje spadek widoczności załogi oraz może być przyczyną obrażeń ludzi przebywających w pobliżu. Oprócz tego, w porównaniu z klasycznym śmigłowcem, wentylatorowiec nie ma śmigła ogonowego, którego utrata oznacza niesterowane opadanie w dół i rozbiecie się o ziemię.

Wentylatorowiec nie ma tego rodzaju ograniczeń - zwarta konstrukcja i osłonięcie wszystkich elementów wirujących pozwalają na bezproblemowe przemieszczanie się w wąskich *wąwozach*, jakie tworzą ściany wysokich budynków. Wentylatory umożliwiają operowanie tuż nad dachami domów i na niewielkiej wysokości nad ziemią, na wysokości kilku-, kilkunastu metrów, wykonując lot profilowy (NOE). Pozwala to na ominięcie przeszkód terenowych (np. barykad, czy zniszczonych pojazdów) oraz uniknięcie ataku przy pomocy improwizowanych ładunków wybuchowych, które są

zmarą żołnierzy patrolujących ulice miast.



następnych 24 miesięcy / Rysunek: Fisher Institute

MEDUAV ma służyć do przewozu rannych lub poddanych działaniu broni biologicznej, chemicznej i nuklearnej. W kabinie mają zostać zamontowane czujniki i urządzenia do łączności, co pozwoliłoby lekarzom na zdalne monitorowanie stanu zdrowia rannego. Istnieje jednak obawa, czy człowiek zgodzi się na przewiezienie go bezzałogowym statkiem powietrznym. Innym przeznaczeniem bsl może więc być transport zaopatrzenia - głównie środków medycznych. Oblot MEDUAV zaplanowano jeszcze w br., a próby mają rozpocząć się w ciągu

Projekt ten jest rozwinięciem koncepcji wentylatorowca (z ang. *fancraft*) o nazwie X-Hawk. Ta hybryda statku powietrznego i samochodu została opracowana przez izraelskie przedsiębiorstwo Urban Aeronautics we współpracy z Amerykanami. Jej pełnowymiarową, załogową makietę zaprezentowano po raz pierwszy w Farnborough w 2006.

Bsl ma zabierać na pokład 4 rannych, osiągać pułap 3050 m i lecieć z prędkością 280 km/h. Obliczeniowa długotrwałość lotu to 3 h. MEDUAV ma być wyposażony w pasywne i aktywne systemy samoobrony. Jego napęd stanowić ma silnik turbinowy Rolls-Royce 250-C30, poruszający dwa tunelowane wentylatory nośne, zabudowane w przedniej i tylnej części kadłuba. Bsl ma być zdolny do wykonywania autonomicznego lotu w terenie zurbanizowanym i zalesionym.

Klasyczny wiropląt nie jest najlepszym środkiem transportu w mieście. Z powodu dużej średnicy wirnika nośnego śmigłowiec nie zawsze może zniżyć się do poziomu dachów budynków i poruszać się pomiędzy nimi z maksymalną prędkością. Nawet jeżeli zabudowa na to pozwala, pilot musi zachować bardzo dużą ostrożność w trakcie wykonywania manewrów, a wolno lecący śmigłowiec staje się łatwym celem. W dodatku klasyczny, śmigłowcowy wirnik nośny jest niepraktyczny ze względu na duży strumień zaśmigłowy, podrywający kurz i różnorakie przedmioty, jakich nie brakuje na ulicach miasta, co powoduje spadek widoczności załogi oraz może być przyczyną obrażeń ludzi przebywających w pobliżu. Oprócz tego, w porównaniu z klasycznym śmigłowcem, wentylatorowiec nie ma śmigła ogonowego, którego utrata oznacza niesterowane opadanie w dół i rozbiecie się o ziemię.

Wentylatorowiec nie ma tego rodzaju ograniczeń - zwarta konstrukcja i osłonięcie wszystkich elementów wirujących pozwalają na bezproblemowe przemieszczanie się w wąskich *wąwozach*, jakie tworzą ściany wysokich budynków. Wentylatory umożliwiają operowanie tuż nad dachami domów i na niewielkiej wysokości nad ziemią, na wysokości kilku-, kilkunastu metrów, wykonując lot profilowy (NOE). Pozwala to na ominięcie przeszkód terenowych (np. barykad, czy zniszczonych pojazdów) oraz uniknięcie ataku przy pomocy improwizowanych ładunków wybuchowych, które są złą zbroją żołnierzy patrolujących ulice miast.
