

Pierwszy lot Predatora C

#Lotnictwo wojskowe #Przemysł zbrojeniowy 21 kwietnia 2009

Wczoraj General Atomics Aeronautical Systems (GA-ASI) poinformował, że 4 kwietnia odbył się oblot kolejnej wersji bsl Predator - Predator C Avenger.

Predator C Avenger / Zdjęcie: GA-ASI

Najnowszy bsl GA-ASI, odbył swój pierwszy lot z bazy Gray Butte Flight Operations Facility w Palmdale. Kolejne próby odbyły się 13 i 14 kwietnia, rozpoczynając serię zaplanowanych testów w locie.

Predator C jest nieco większy od Predator B/MQ-9 Reaper. Rozpiętość skrzydeł nowej maszyny to 22 m, a długość - 13,7 m.

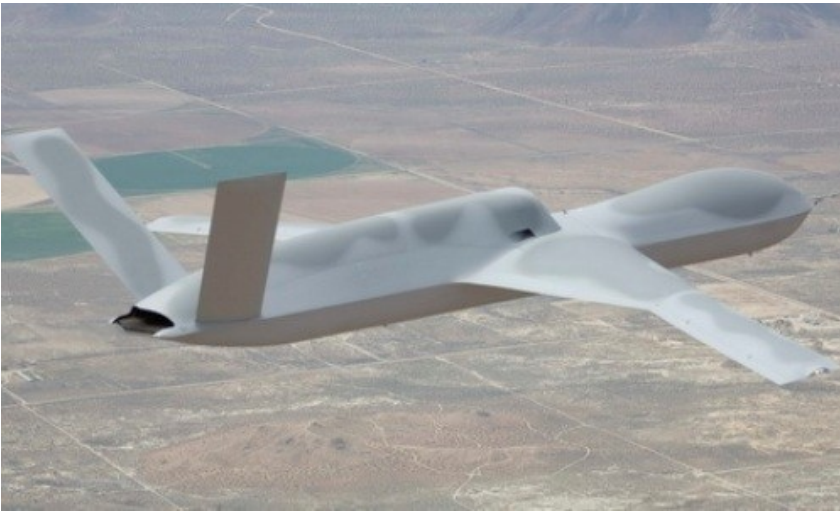
Największa zmiana dotyczy jednak układu napędowego. Dzięki zastosowaniu silnika odrzutowego Pratt & Whitney PW545B, wzrosła do prędkość przelotowa, do 740 km/h. Pułap szacowany jest na 20 km.

Zwiększona prędkość ma być kluczowym czynnikiem, zwiększającym szanse przetrwania Predatora C nad współczesnym polem walki. Ma także zapewnić szybszą reakcję, w przypadku rozkazu zniszczenia wykrytego celu.

Pozostałe podsystemy są podobne, jak w przypadku MQ-9. Dotyczy to całej awioniki oraz zestawu uzbrojenia (ppk Hellfire, GBU-12 Paveway II). Wykorzystano również elementy płatowca starszej wersji. Podobnie jak wszystkie samoloty rodziny Predator, także Avenger wykorzystuje tę samą stację kontroli lotu.

W wersji rozpoznawczej bsl może wykorzystywać radar obserwacji naziemnej Lynx z aperturą syntetyczną i różne systemy optoelektroniczne oraz pracujące w podczerwieni.

Predator C był rozwijany ze środków własnych GA-ASI. Ze względu na ogromny stopień unifikacji z poprzednią wersją samolotu oraz zwiększonymi możliwościami, wynikającymi z zastosowania silnika odrzutowego, producent może jednak liczyć na zainteresowanie konstrukcją ze strony Pentagonu. Jednym z odbiorców może być także US Navy, której przedstawiciele mówili o możliwości wykorzystania bezzałogowych samolotów rozpoznawczo-uderzeniowych z pokładów lotniskowców, pod warunkiem, że będą to maszyny odrzutowe.



Najnowszy bsl GA-ASI, odbył swój pierwszy lot z bazy Gray Butte Flight Operations Facility w Palmdale. Kolejne próby odbyły się 13 i 14 kwietnia, rozpoczynając serię zaplanowanych testów w locie.

Predator C jest nieco większy od Predator B/MQ-9 Reaper. Rozpiętość skrzydeł nowej maszyny to 22 m, a długość - 13,7 m.

Największa zmiana dotyczy jednak układu napędowego. Dzięki zastosowaniu silnika odrzutowego Pratt & Whitney PW545B, wzrosła do prędkość przelotowa, do 740 km/h. Pułap szacowany jest na 20 km.

Zwiększona prędkość ma być kluczowym czynnikiem, zwiększającym szanse przetrwania Predatora C nad współczesnym polem walki. Ma także zapewnić szybszą reakcję, w przypadku rozkazu zniszczenia wykrytego celu.

Pozostałe podsystemy są podobne, jak w przypadku MQ-9. Dotyczy to całej awioniki oraz zestawu uzbrojenia (ppk Hellfire, GBU-12 Paveway II). Wykorzystano również elementy płatowca starszej wersji. Podobnie jak wszystkie samoloty rodziny Predator, także Avenger wykorzystuje tę samą stację kontroli lotu.

W wersji rozpoznawczej bsl może wykorzystywać radar obserwacji naziemnej Lynx z aperturą syntetyczną i różne systemy optoelektroniczne oraz pracujące w podczerwieni.

Predator C był rozwijany ze środków własnych GA-ASI. Ze względu na ogromny stopień unifikacji z poprzednią wersją samolotu oraz zwiększonymi możliwościami, wynikającymi z zastosowania silnika odrzutowego, producent może jednak liczyć na zainteresowanie konstrukcją ze strony Pentagonu. Jednym z odbiorców może być także US Navy, której przedstawiciele mówili o możliwości wykorzystania bezałogowych samolotów rozpoznawczo-uderzeniowych z pokładów lotniskowców, pod warunkiem, że będą to maszyny odrzutowe.
