

Oblot Hermesa 900

#Lotnictwo wojskowe #Przemysł zbrojeniowy 14 grudnia 2009

Przedstawiciele Elbit Systems poinformowali dzisiaj, że 9 grudnia w północnym Izraelu odbył się pierwszy lot bezzałogowego samolotu rozpoznawczego Hermes 900.

Pierwszy start Hermesa 900. Wybór oznaczenia nie był przypadkowy. Niemal wszystkie

Całkowicie kompozytowy bsl z chowanym podwoziem należy do klasy MALE: maszyn dalekiego zasięgu (długość lotu ponad 36 h), operujących na średnich pułapach (ok. 9150 m). Jego maksymalna masa startowa wynosi 1100 kg, długość 8,3, a rozpiętość skrzydeł 15 m.

Napędza go silnik Rotax 914 z turbodoładowaniem, o mocy ciągłej 100 KM i maksymalnej 115 KM. Takie same jednostki napędzają bezzałogowce IAI Heron i General Atomics Predator. Maksymalna prędkość obliczeniowa wynosi 222 km/h. Posiada automatyczny system startu i lądowania (IATOL) oraz możliwość realizowania w pełni autonomicznych lotów.

Samolot będzie mógł zabierać na pokład do 300 kg wyposażenia, w tym - wymiennie - systemy rozpoznania, oparte o kamery dzień-nocne, pracujące w podczerwieni, laserowe wskaźniki celów, radary z aperturą systematyczną, a także systemy walki radioelektronicznej i rozpoznania elektronicznego. Po wyposażeniu w dodatkowe systemy komunikacyjne, może być wykorzystany również jako punkt łączności.

Hermes 900 wzbogaci obecną ofertę Elbitu: bsl-i Skylark i Hermes 450, z których wszystkie wykorzystują podobne oprogramowanie oraz naziemne stacje kontroli. Jest to o tyle istotne, że Elbit przegrał kilka przetargów, w których konkurenci oferowali samoloty o większym udźwigu i długości lotu, niż Hermes 450.

Według Haima Kellermana, szefa oddziału bsl-i Elbit Systems, duży stopień unifikacji z mniejszym Hermesem 450, pozwoli na szybkie wdrożenie do produkcji seryjnej.



Pierwszy start Hermesa 900. Wybór oznaczenia nie był przypadkowy. Niemal wszystkie charakterystyki techniczne są dwukrotnie większe, niż w przypadku Hermesa 450. Dotyczy to masy startowej (1100 kg w stosunku do 450 kg starszego modelu), zabieranego ładunku (300 do 150 kg), mocy silnika (115 do 52 KM), długotrwałości lotu (ponad 36 do ponad 20 h) i pułapu (9150 do 5500 m). Oba samoloty mają jednak sporo cech wspólnych, w tym identyczne konsole operatorów, którzy mogą pilotować dzięki min oba typy maszyn / Zdjęcie: Elbit Systems

Całkowicie kompozytowy bsl z chowanym podwoziem należy do klasy MALE: maszyn dalekiego zasięgu (długotrwałość lotu ponad 36 h), operujących na średnich pułapach (ok. 9150 m). Jego maksymalna masa startowa wynosi 1100 kg, długość 8,3, a rozpiętość skrzydeł 15 m.

Napędza go silnik Rotax 914 z turbodoładowaniem, o mocy ciągłej 100 KM i maksymalnej 115 KM. Takie same jednostki napędzają bezzałogowce IAI Heron i General Atomics Predator. Maksymalna prędkość obliczeniowa wynosi 222 km/h. Posiada automatyczny system startu i lądowania (IATOL) oraz możliwość realizowania w pełni autonomicznych lotów.

Samolot będzie mógł zabierać na pokład do 300 kg wyposażenia, w tym - wymiennie - systemy rozpoznania, oparte o kamery dzień-nocne, pracujące w podczerwieni, laserowe wskaźniki celów, radary z aperturą systematyczną, a także systemy walki radioelektronicznej i rozpoznania elektronicznego. Po wyposażeniu w dodatkowe systemy komunikacyjne, może być wykorzystany również jako punkt łączności.

Hermes 900 wzbogaci obecną ofertę Elbitu: bsl-i Skylark i Hermes 450, z których wszystkie wykorzystują podobne oprogramowanie oraz naziemne stacje kontroli. Jest to o tyle istotne, że Elbit przegrał kilka przetargów, w których konkurenci oferowali samoloty o większym udźwigu i długotrwałości lotu, niż Hermes 450.

Według Haima Kellermana, szefa oddziału bsl-i Elbit Systems, duży stopień unifikacji z mniejszym Hermesem 450, pozwoli na szybkie wdrożenie do produkcji seryjnej.