

333 km/h Eurocoptera X3

#Lotnictwo cywilne 10 grudnia 2010

Przedstawiciele Eurocoptera poinformowali wczoraj, że 29 listopada eksperymentalny śmigłowiec X3 osiągnął prędkość 333 km/h, spełniając wymogi pierwszego etapu prób.

X3 powinien osiągnąć prędkość przelotową rzędu 410 km/h. To o 10 km/h więcej X3 odbył swój pierwszy lot 6 września, w trzy lata po zainicjowaniu programu.

Śmigłowiec - oprócz specjalnie zaprojektowanych systemów - korzysta z elementów z modeli AS365N4 (struktura śmigłowca), EC155 (główny wirnik) i EC175 (przekładnia). Silniki to - według nieoficjalnych informacji - jednostki Rolls-Royce RTM322, napędzające NH90 i AW-101 (zobacz: [Hybrydowy śmigłowiec Eurocoptera](#)).

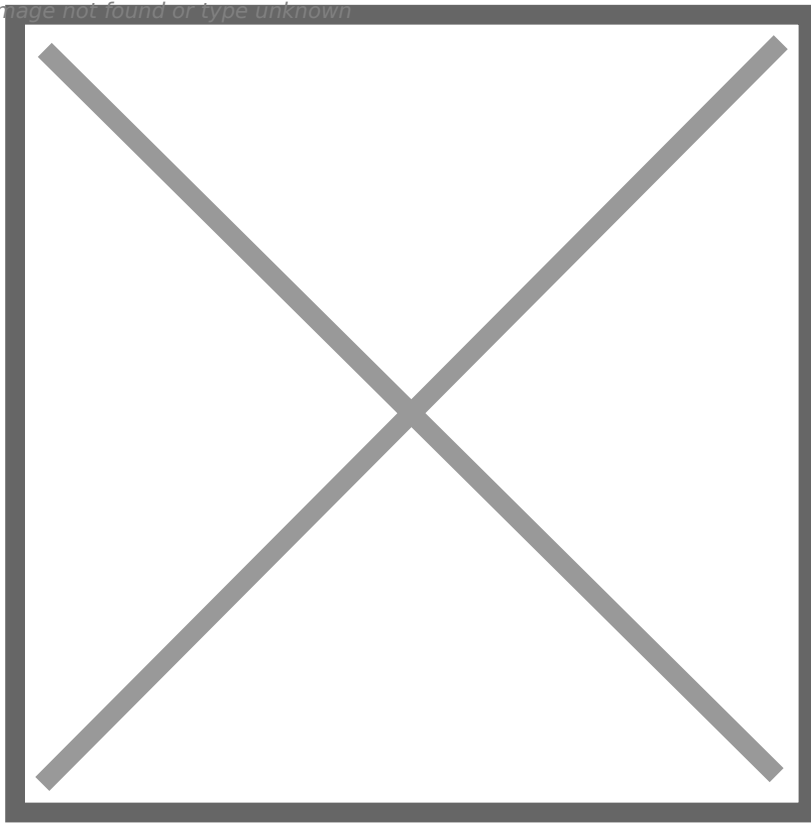
29 listopada oblatywacze, Daniel Semioli i Herve Jammayrac, osiągnęli stałą prędkość poziomą 180 w. (333 km/h), przy zmniejszonej mocy silników. W ten sposób osiągnęli cel pierwszego etapu prób. W drugiej, już przy maksymalnej mocy, śmigłowiec hybrydowy ma osiągnąć zakładaną prędkość przelotową powyżej 220 w. (408 km/h).

W trakcie dotychczasowych prób, zbadano podstawowe charakterystyki lotu, łącznie z lotem w bok i pokonywaniem wiraży z przechyłem bocznym do 60°. Osiągnięto wysokość 3810 m. Według oblatywaczy, demonstrator zachowuje się poprawnie i zgodnie z wcześniejszymi symulacjami komputerowymi.

Rozwój X3 ma zapewnić Eurocopterowi możliwość konkurowania z konstrukcjami amerykańskimi. Zmiennopłaty Osprey dysponują obecnie bezkonkurencyjnym osiąganiami, jednak ich układ napędowy jest skomplikowany i kosztowny. Obecnie w fazie prób znajdują się jednak kolejne hybrydowe śmigłowce: Sikorsky X2 (zobacz: [Rekord X2](#)) oraz bardziej klasyczny X-49A Speedhawk (zobacz: [Zmarł Frank Piasecki](#)).

Image not found or type unknown

X3 powinien osiągnąć prędkość przelotową rzędu 410 km/h. To o 10 km/h więcej niż klasyczny Westland Lynx 800, specjalnie zmodernizowany do rekordowej próby z 1986 / Zdjęcie: Eurocopter



X3 odbył swój pierwszy lot 6 września, w trzy lata po zainicjowaniu programu.

Śmigłowiec - oprócz specjalnie zaprojektowanych systemów - korzysta z elementów z modeli AS365N4 (struktura śmigłowca), EC155 (główny wirnik) i EC175 (przekładnia). Silniki to - według nieoficjalnych informacji - jednostki Rolls-Royce RTM322, napędzające NH90 i AW-101 (zobacz: [Hybrydowy śmigłowiec Eurocoptera](#)).

29 listopada oblatywacze, Daniel Semioli i Herve Jammayrac, osiągnęli stałą prędkość poziomą 180 w. (333 km/h), przy zmniejszonej mocy silników. W ten sposób osiągnęli cel pierwszego etapu prób. W drugiej, już przy maksymalnej mocy, śmigłowiec hybrydowy ma osiągnąć zakładaną prędkość przelotową powyżej 220 w. (408 km/h).

W trakcie dotychczasowych prób, zbadano podstawowe charakterystyki lotu, łącznie z lotem w bok i pokonywaniem wiraży z przechyłem bocznym do 60°. Osiągnięto wysokość 3810 m. Według oblatywaczy, demonstrator zachowuje się poprawnie i zgodnie z wcześniejszymi symulacjami komputerowymi.

Rozwój X3 ma zapewnić Eurocopterowi możliwość konkurowania z konstrukcjami amerykańskimi. Zmiennopłaty Osprey dysponują obecnie bezkonkurencyjnym osiągnięciami, jednak ich układ napędowy jest skomplikowany i kosztowny. Obecnie w fazie prób znajdują się jednak kolejne hybrydowe śmigłowce: Sikorsky X2 (zobacz: [Rekord X2](#)) oraz bardziej klasyczny X-49A Speedhawk (zobacz: [Zmarł Frank Piasecki](#)).

Powiązane wiadomości

[333 km/h Eurocoptera X3 \(2010-12-10\)](#)

[Zmarł Frank Piasecki \(2008-02-12\)](#)

[Rekord X2 \(2010-09-16\)](#)

[Hybrydowy śmigłowiec Eurocoptera \(2010-09-28\)](#)

[Rekord X2 \(2010-09-16\)](#)

© Wszelkie prawa zastrzeżone, 2007-2025 Altair Agencja Lotnicza Sp. z o. o