

X-47B oblatany

#Lotnictwo wojskowe #Przemysł zbrojeniowy #Strategia i polityka 6 lutego 2011

Przedstawiciele US Navy i Northrop Grummana poinformowali o oblocie prototypu bezpilotowca uderzeniowego X-47B. Półgodzinny lot zakończył się bez problemów.



Do oblotu doszło w piątek, 4 lutego w bazie Edwards w Kalifornii. Lot bezogonowego, odrzutowego bezpilotowca klasy *stealth* trwał 29 minut. X-47B AV-1 wystartował o 14:09 czasu lokalnego i wzniósł się na wysokość ponad 1,5 km. Samolotem kierował mieszany zespół US Navy i Northrop Grummana, testując przede wszystkim jego oprogramowanie.

Northrop Grumman (z zespołem, w którego skład wchodzi m.in. GKN Aerospace, Lockheed Martin, Pratt & Whitney, Eaton, GE, Hamilton Sundstrand, Dell, Honeywell, Goodrich, Moog, Wind River, Parker Aerospace i Rockwell Collins) buduje bezpilotowiec uderzeniowy na zamówienie US Navy od 2007. 6-letni program UCAS-B (Unmanned Combat Air System Demonstration B), w ramach którego mają powstać 2 prototypy, jest wart 635,8 mln USD. AV-1 będzie testowany w bazach AF - Edwards, gdzie wykona około 50 lotów, i Navy - Patuxent River w stanie Maryland, gdzie pod koniec 2011 powinien dołączyć do niego drugi prototyp. Do 2013 X-47B ma zostać przetestowany na pokładzie lotniskowca. Wtedy też ma być testowane uzupełnianie paliwa w locie. Seryjne bezpilotowce uderzeniowe na bazie X-47B mają wejść do służby w 2018.

Image not found or type unknown

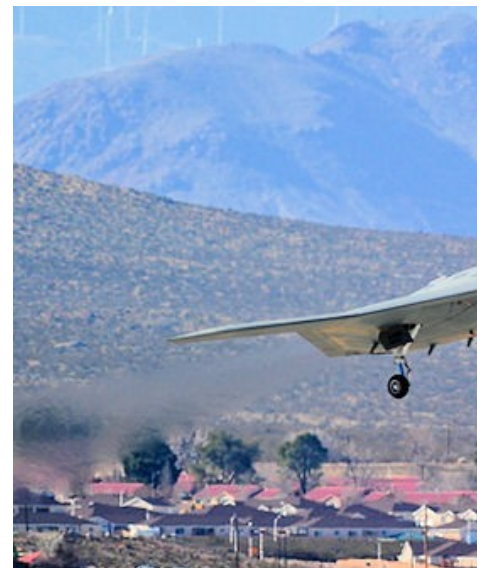
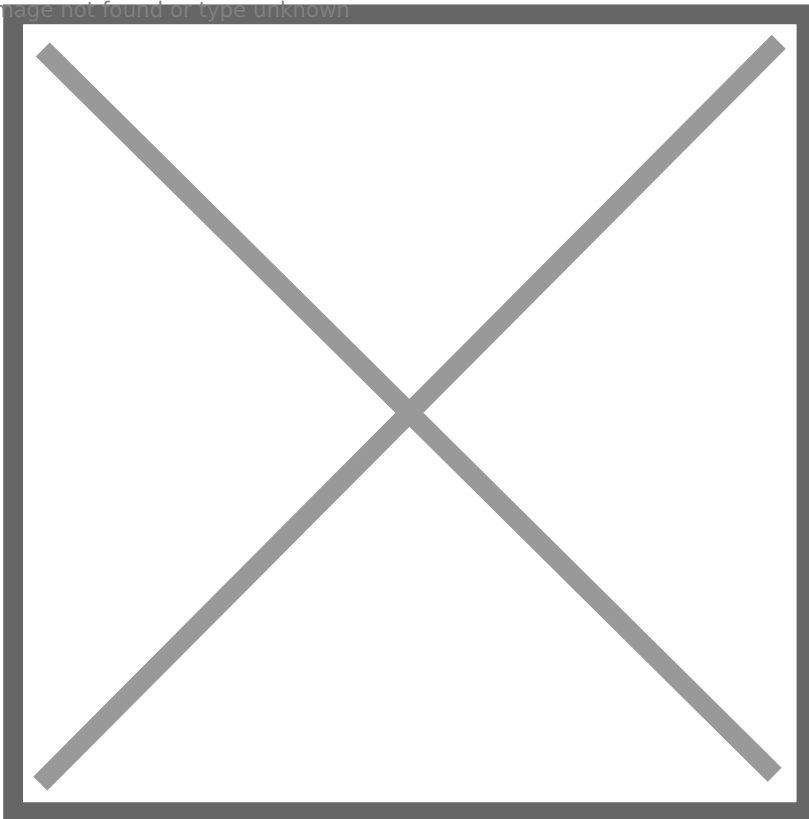


Roll-out AV-1 miał miejsce 16 grudnia 2008 w Palmdale. Oblot bezpilotowca planowano na listopad 2009. Opóźniono go jednak ze względu na problemy z zespołem napędowym. Dopiero 29 grudnia 2009 AV-1 wykonał pierwsze kołowania. X-47B ma pełnowymiarowe komory uzbrojenia, ale w czasie prób nie przenosi żadnej broni.

X-47B ma rozpiętość równą 18,9 m, długość 11,6 m, a

wysokość 3,2 m. Jego maksymalna masa startowa do startu z lotniskowca wynosi 20,4 t, a udźwig ładunku użytkowego 2 t. Silnik Pratt & Whitney F100-220U ma pozwolić na rozwinięcie wysokiej prędkości poddźwiękowej na wysokości do 12 km.

Image not found or type unknown



Do oblotu doszło w piątek, 4 lutego w bazie Edwards w Kalifornii. Lot bezogonowego, odrzutowego bezpilotowca klasy *stealth* trwał 29 minut. X-47B AV-1 wystartował o

14:09 czasu lokalnego i wzniósł się na wysokość ponad 1,5 km. Samolotem kierował mieszany zespół US Navy i Northrop Grummana, testując przede wszystkim jego oprogramowanie.

Northrop Grumman (z zespołem, w którego skład wchodzi m.in. GKN Aerospace, Lockheed Martin, Pratt & Whitney, Eaton, GE, Hamilton Sundstrand, Dell, Honeywell, Goodrich, Moog, Wind River, Parker Aerospace i Rockwell Collins) buduje bezpilotowiec uderzeniowy na zamówienie US Navy od 2007. 6-letni program UCAS-B (Unmanned Combat Air System Demonstration B), w ramach którego mają powstać 2 prototypy, jest wart 635,8 mln USD. AV-1 będzie testowany w bazach AF - Edwards, gdzie wykona około 50 lotów, i Navy - Patuxent River w stanie Maryland, gdzie pod koniec 2011 powinien dołączyć do niego drugi prototyp. Do 2013 X-47B ma zostać przetestowany na pokładzie lotniskowca. Wtedy też ma być testowane uzupełnianie paliwa w locie. Seryjne bezpilotowce uderzeniowe na bazie X-47B mają wejść do służby w 2018.



Roll-out AV-1 miał miejsce 16 grudnia 2008 w Palmdale. Oblot bezpilotowca planowano na listopad 2009. Opóźniono go jednak ze względu na problemy z zespołem napędowym. Dopiero 29 grudnia 2009 AV-1 wykonał pierwsze kołowania. X-47B ma pełnowymiarowe komory uzbrojenia, ale w czasie prób nie przenosi żadnej broni.

X-47B ma rozpiętość równą 18,9 m, długość 11,6 m, a wysokość 3,2 m. Jego maksymalna masa startowa do startu z lotniskowca wynosi 20,4 t, a udźwig ładunku użytkowego 2 t. Silnik Pratt & Whitney F100-220U ma pozwolić na rozwinięcie wysokiej prędkości poddźwiękowej na wysokości do 12 km.