

Bojowy bsl z Emiratów

#Lotnictwo wojskowe #Przemysł zbrojeniowy 17 listopada 2011

Jedną z najciekawszych prezentacji tegorocznych targów lotniczych Dubai Airshow jest makieta uzbrojonego bezzałogowca Adcom United 40. Prace nad konstrukcją trwają 4 lata.

United 40 wykonano w rzadko spotykanej konfiguracji, z dwoma skrzydłami o rozpiętości

Adcom Systems jest konglomeratem przedsiębiorstw, istniejącym od dwóch dekad. To stosunkowo mało znany na zachodzie producent udanych celów powietrznych rodziny Yabhon, wykorzystywanych głównie przez siły zbrojne ZEA.

Kolejnym, naturalnym krokiem po budowie celów powietrznych, było stworzenie rozpoznawczych bsl. Adcom ma na swoim koncie kilka konstrukcji, wykonanych z włókna węglowego.

Yabhon-R jest taktycznym bsl o maksymalnej masie startowej 550 kg, wykonanym w układzie kaczkii o rozpiętości 6,5 m. Tłokowe silniki o mocy 80-100 KM zapewniają osiągnięcie prędkości przelotowej rzędu 240 km/h. Długość lotu przy prędkości ekonomicznej i z minimalnym ładunkiem wynosi 27 h. Samolot jest produkowany na licencji w Malezji.

Drugim z przykładów może być większy Yabhon-Smart Eye, o masie startowej 1 t i rozpiętości skrzydeł 21 m. Wykonany w klasycznym układzie, charakteryzuje się wysoką doskonałością aerodynamiczną 30:1, co przy prędkości przelotowej w zakresie 65-130 km/h zapewnia długość lotu do 120 h.

Dodatkowo producent samodzielnie montuje własne wyrzutnie startowe (dla mniejszych statków powietrznych), głowice optoelektroniczne, panele i centra kontroli lotów.

Zaprezentowany na targach uzbrojony bsl United 40 - według zapewnień producenta - dzięki niespotykanemu układowi konstrukcyjnemu, ma wskaźnik doskonałości aerodynamicznej 43:1 (czyli, że samolot może teoretycznie szybować bez napędu na odległość np. 43 km, rozpoczynając ślizg na wysokości 1 km), a prędkość lądowania ma wynosić jedynie 55 km/h.

Maksymalna masa startowa obliczana jest na 1000 kg, z czego 400 kg może stanowić wyposażenie i uzbrojenie. Zbiorniki kadłubowe i skrzydłowe mieszczą 300 l paliwa. Uzbrojenie ma stanowić 8 pocisków Yabhon-Namrod - również autorstwa Adcom - których głowicę stanowi zmodernizowany pocisk artyleryjski kalibru 100 mm. Całość,

wraz z systemem sterującym i silnikiem raketowym, ma masę 30 kg. Samolot powinien przenosić 8 takich pocisków w rewolwerowej wyrzutni, umieszczonej w komorze centropłata.

Napęd składa się na razie z tłokowego, 120-konnego Rotaxa 914UL, połączonego ze śmigłem pchającym. Docelowo w nosie maszyny planuje się montaż dodatkowego silnika elektrycznego o mocy 80 KM, który będzie wykorzystywany jako pomocniczy w czasie startu i wznoszenia.

United 40 jest rozwijany od 4 lat. Od 2 lat trwają próby z udziałem małego modelu. Niestety, samolot może podzielić losy paru innych konstrukcji, ujawnianych przez Adcom w poprzednich latach. Po interesujących prezentacjach, prace nad nimi przerywano, prawdopodobnie nie zdobywając wsparcia finansowego potencjalnych użytkowników.

O realnej groźbie powtórzenia tego scenariusza świadczą zapowiedzi przedstawicieli spółki, którzy twierdzą, że oblot konstrukcji odbędzie się *w najbliższym czasie*, a już od lutego przyszłego roku będzie oferowany do sprzedaży. Tymczasem doświadczenia innych państw, głównie USA i krajów UE, świadczą, że zbudowanie podobnej konstrukcji zajmuje nie mniej niż dekadę. United 40 może być więc najwcześniej na półmetku prac badawczo-rozwojowych, a do ich zakończenia potrzeba dużych środków, co jest całkowicie poza możliwościami średniej wielkości podmiotu gospodarczego.



United 40 wykonano w rzadko spotykanej konfiguracji, z dwoma skrzydłami o rozpiętości 17,5 m i kadłubem w kształcie litery S. Ten układ aerodynamiczny przetestowano już z pozytywnym skutkiem na mniejszym modelu. Można jednak mieć poważne wątpliwości, co do szybkiego zakończenia prac rozwojowych / Zdjęcie: ainonline.com

Adcom Systems jest konglomeratem przedsiębiorstw, istniejącym od dwóch dekad. To stosunkowo mało znany na zachodzie producent udanych celów powietrznych rodziny Yabhon, wykorzystywanych głównie przez siły zbrojne ZEA.

Kolejnym, naturalnym krokiem po budowie celów powietrznych, było stworzenie rozpoznawczych bsl. Adcom ma na swoim koncie kilka konstrukcji, wykonanych z włókna węglowego.

Yabhon-R jest taktycznym bsl o maksymalnej masie startowej 550 kg, wykonanym w układzie kaczki o rozpiętości 6,5 m. Tłokowe silniki o mocy 80-100 KM zapewniają osiągnięcie prędkości przelotowej rzędu 240 km/h. Długość lotu przy prędkości ekonomicznej i z minimalnym ładunkiem wynosi 27 h. Samolot jest produkowany na licencji w Malezji.

Drugim z przykładów może być większy Yabhon-Smart Eye, o masie startowej 1 t i rozpiętości skrzydeł 21 m. Wykonany w klasycznym układzie, charakteryzuje się wysoką doskonałością aerodynamiczną 30:1, co przy prędkości przelotowej w zakresie 65-130 km/h zapewnia długość lotu do 120 h.

Dodatkowo producent samodzielnie montuje własne wyrzutnie startowe (dla mniejszych statków powietrznych), głowice optoelektroniczne, panele i centra kontroli lotów.

Zaprezentowany na targach uzbrojony bsl United 40 - według zapewnień producenta - dzięki niespotykanemu układowi konstrukcyjnemu, ma wskaźnik doskonałości aerodynamicznej 43:1 (czyli, że samolot może teoretycznie szybować bez napędu na odległość np. 43 km, rozpoczynając ślizg na wysokości 1 km), a prędkość lądowania ma wynosić jedynie 55 km/h.

Maksymalna masa startowa obliczana jest na 1000 kg, z czego 400 kg może stanowić wyposażenie i uzbrojenie. Zbiorniki kadłubowe i skrzydłowe mieszczą 300 l paliwa. Uzbrojenie ma stanowić 8 pocisków Yabhon-Namrod - również autorstwa Adcom - których głowicę stanowi zmodernizowany pocisk artyleryjski kalibru 100 mm. Całość, wraz z systemem sterującym i silnikiem rakietowym, ma masę 30 kg. Samolot powinien przenosić 8 takich pocisków w rewolwerowej wyrzutni, umieszczonej w komorze centroplata.

Napęd składa się na razie z tłokowego, 120-konnego Rotaxa 914UL, połączonego ze śmigłem pchającym. Docelowo w nosie maszyny planuje się montaż dodatkowego silnika elektrycznego o mocy 80 KM, który będzie wykorzystywany jako pomocniczy w czasie startu i wznoszenia.

United 40 jest rozwijany od 4 lat. Od 2 lat trwają próby z udziałem małego modelu. Niestety, samolot może podzielić losy paru innych konstrukcji, ujawnianych przez Adcom w poprzednich latach. Po interesujących prezentacjach, prace nad nimi przerywano, prawdopodobnie nie zdobywając wsparcia finansowego potencjalnych użytkowników.

O realnej groźbie powtórzenia tego scenariusza świadczą zapowiedzi przedstawicieli spółki, którzy twierdzą, że oblot konstrukcji odbędzie się *w najbliższym czasie*, a już od lutego przyszłego roku będzie oferowany do sprzedaży. Tymczasem doświadczenia innych państw, głównie USA i krajów UE, świadczą, że zbudowanie podobnej konstrukcji zajmuje nie mniej niż dekadę. United 40 może być więc najwcześniej na półmetku prac badawczo-rozwojowych, a do ich zakończenia potrzeba dużych środków, co jest całkowicie poza możliwościami średniej wielkości podmiotu gospodarczego.

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