

## Argus One po próbach

#Lotnictwo wojskowe #Przemysł zbrojeniowy 29 listopada 2011

**Amerykański bezzałogowy sterowiec rozpoznawczy Argus One przeszedł serię testów z nowym przedziałem użytkowym i integralnym napędem. Według projektantów, testy okazały się udane.**



O zakończeniu pierwszej fazy testów poinformowała World Surveillance Group Inc. (WSGI), która odpowiada za projekt i budowę bezzałogowego sterowca Argus One. Testy przeprowadził partner WSGI - Eastcor Engineering (ECE) na terenie Easton Airport z wykorzystaniem jego wieży kontroli lotów. Teraz Argus One ma przejść oficjalne próby w Oklahoma Training Center - Unamned Systems w Lawton i US Department of Energy Nevada Test

Center.

Argus One (zdjęcia: WSGI) to bezzałogowy sterowiec optymalizowany do wykonywania misji obserwacyjnych na średnim pułapie (3-6 km). Jego modułowa struktura nośna ma ułatwiać stabilizację i sterowanie. Wzajemne położenie modułów jest sterowane mikroświatłownikami zależnie od wymagań aerodynamicznych. Argus One może przenosić ok. 15 kg ładunku użytecznego i prowadzić obserwację przez wiele dni.

Image not found or type unknown

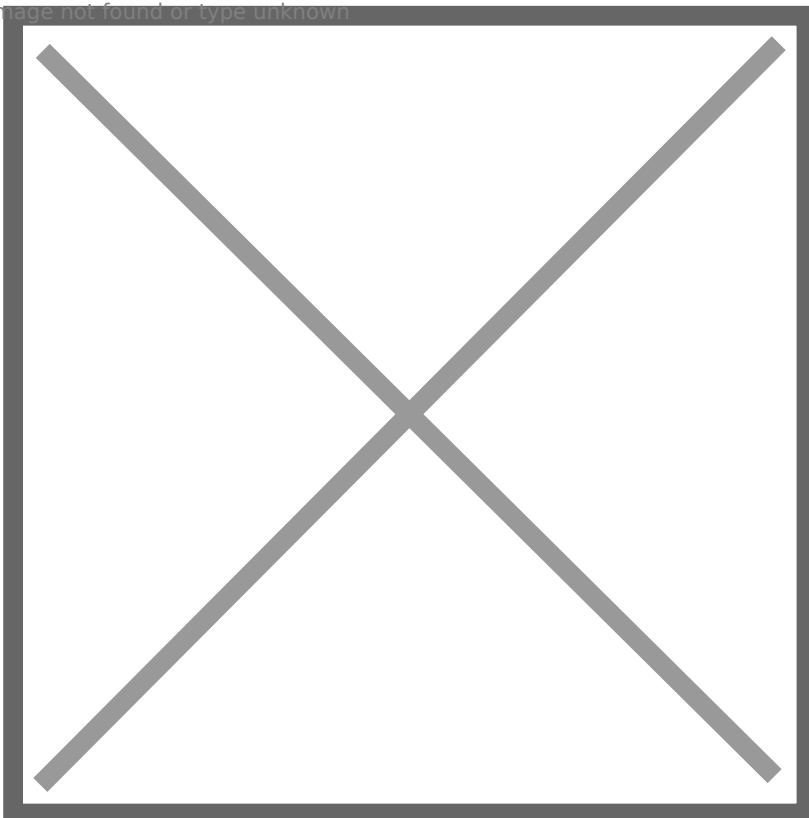


Mieszczący się pod przednim modułem sterowca przedział ładunkowy Argus One został przebudowany, by pomieścić nowe systemy elektroniczne i mocniejszy napęd z większym śmigłem. System pokładowy został zbudowany zgodnie z zasadą *plug and play*, by automatycznie integrować urządzenia potrzebne do realizowania różnych misji.

Podczas pierwszych testów zmodyfikowany Argus One

wykonał monitorowany, ciągły 2-godzinny lot. Nie zaobserwowano żadnych niedopuszczalnych obciążeń związanych z zamontowaniem nowego przedziału ładunkowego i silniejszego napędu. Sterowiec wykazał też dobrą stateczność i manewrowość oraz zdolność do lotu po zaplanowanej trasie nawet przy stosunkowo silny wietrze.

Image not found or type unknown



Według projektantów, bezzałogowy sterowiec jest bardziej ekonomiczny i niezawodny niż klasyczne bsl i satelity obserwacyjne. Argus One może być łatwo transportowany w rejon działania i nie wymaga specjalnych hangarów, co zmniejsza koszty obsługi systemu. Jego konstrukcja i geometria powodują, że jest trudno wykrywalny przez radar - w praktyce fale elektromagnetyczne odbijają się tylko od przedziału ładunkowego.



O zakończeniu pierwszej fazy testów poinformowała World Surveillance Group Inc. (WSGI), która odpowiada za projekt i budowę bezzałogowego sterowca Argus One. Testy przeprowadził partner WSGI - Eastcor Engineering (ECE) na terenie Easton Airport z wykorzystaniem jego wieży kontroli lotów. Teraz Argus One ma przejść oficjalne próby w Oklahoma Training Center - Unamned Systems w Lawton i US Department of Energy Nevada Test Center.

Argus One (zdjęcia: WSGI) to bezzałogowy sterowiec optymalizowany do wykonywania misji obserwacyjnych na średnim pułapie (3-6 km). Jego modułowa struktura nośna ma ułatwiać stabilizację i sterowanie. Wzajemne położenie modułów jest sterowane mikroświatłownikami zależnie od wymagań aerodynamicznych. Argus One może przenosić ok. 15 kg ładunku użytecznego i prowadzić obserwację przez wiele dni.



Mieszczący się pod przednim modułem sterowca przedział ładunkowy Argus One został przebudowany, by pomieścić nowe systemy elektroniczne i mocniejszy napęd z większym śmigłem. System pokładowy został zbudowany zgodnie z zasadą *plug and play*, by automatycznie integrować urządzenia potrzebne do realizowania różnych misji.

Podczas pierwszych testów zmodyfikowany Argus One wykonał monitorowany, ciągły 2-godzinny lot. Nie zaobserwowano żadnych niedopuszczalnych obciążeń związanych z zamontowaniem nowego przedziału ładunkowego i silniejszego napędu. Sterowiec wykazał też dobrą stateczność i manewrowość oraz zdolność do lotu po zaplanowanej trasie nawet przy stosunkowo silny wietrze.



Według projektantów, bezzałogowy sterowiec jest bardziej ekonomiczny i niezawodny niż klasyczne bsl i satelity obserwacyjne. Argus One może być łatwo transportowany w rejon działania i nie wymaga specjalnych hangarów, co zmniejsza koszty obsługi systemu. Jego konstrukcja i geometria powodują, że jest trudno wykrywalny przez radar - w praktyce fale elektromagnetyczne odbijają się tylko od przedziału ładunkowego.

---

© Wszelkie prawa zastrzeżone, 2007-2026 Altair Agencja Lotnicza Sp. z o. o