

Pierwszy odbiorca Centaura

#Lotnictwo wojskowe 26 stycznia 2012

Przedstawiciele Aurora Flight Science (AFS) poinformowali wczoraj, że szwajcarska agencja zamówień wojskowych stanie się pierwszym odbiorcą bsl Centaur, opartego o Diamonda DA42.

Centaur nie jest typowym bezzałogowcem. Może latać zarówno bez, jak i z pilotem. W t

AFS jest spółką, realizującą prace badawczo-rozwojowe na rzecz amerykańskich odbiorców wojskowych i cywilnych, specjalizując się w konstrukcjach bezzałogowych. Przedsiębiorstwo brało np. aktywny udział w rozwoju RQ-4 Global Hawk. Było również autorem tak wyjątkowych konstrukcji, jak elektryczny bsl Sunlight Eagle, a obecnie rozwija, na zlecenie CENTCOM (amerykańskiego dowództwa strategicznego, odpowiedzialnego m.in. za rejon Bliskiego Wschodu), Oriona o planowanej długotrwałości lotu 120 h (zobacz: [Oblot Sunlight Eagle](#), [Prezentacja Oriona](#)).

Centaur nie jest aż tak niezwykły. Powstał na bazie doskonale się sprzedającego, 4-osobowego Diamonda DA42. Ten zaprojektowany w Austrii i produkowany w USA samolot napędzany jest oszczędnymi silnikami diesla, zbudowany został z lekkich kompozytów i charakteryzuje się imponującą doskonałością aerodynamiczną. Wszystkie te cechy zapewniają mu duży zasięg, cechę kluczową dla rozpoznawczych bsl. Nic więc dziwnego, że został wykorzystany, nie tylko przez amerykańską AFS, ale także izraelską Aeronautics Defense Systems, która dwa lata temu oblatała opartego na nim Dominatora 2 (zobacz: [Testy Dominatora](#)).

Amerykanie zdecydowali się jednak na pozostawienie możliwości lotów z pilotem, czyniąc z Centaura bardziej wszechstronną konstrukcję. Przygotowanie do przejścia z jednego do drugiego trybu lotu zajmuje dwóm technikom 4 h pracy. W założeniu Centaur ma być platformą, która ze względu na pokaźne wymiary kadłuba i duży udźwig, jest w stanie wykorzystywać szerokie spektrum urządzeń, montowane zgodnie z wymogami użytkownika. W przypadku pilota i ładunku o masie ok. 200 kg, długotrwałość lotu wyniesie 6 h, a promień działania ok. 550 km. Wartości zwiększą się odpowiednio do 25 h i ponad 1800 km w trybie bezzałogowym i z masą urządzeń rozpoznawczych nie większą niż 90 kg.

Pierwszym użytkownikiem samolotu będzie Armasuisse, szwajcarska agencja zamówień wojskowych, która kupiła jeden egz. dla własnego centrum testowego. Będzie wykorzystany jako platforma dla badań lotów bsl w cywilnej przestrzeni powietrznej.

Szwajcarzy mają długoletnie doświadczenie w wykorzystaniu wojskowych bezzałogowców. Obecnie przygotowują się do umożliwienia im lotów na całym terytorium kraju. Centaur będzie w związku z tym przenosił doświadczalne i prototypowe urządzenia nawigacyjne, łączności i zawiadamiające o możliwości kolizji, które powinny posłużyć do rozwoju seryjnych odmian.

Zadanie to ułatwi fakt, że oparty na komercyjnym samolocie Centaur posiada wszelkie certyfikaty do lotów w cywilnej przestrzeni powietrznej. Z kolei możliwość lotów autonomicznych, przy przebywaniu pilota na pokładzie, da niemożliwy w innych konstrukcjach zakres bezpieczeństwa.



Centaur nie jest typowym bezzałogowcem. Może latać zarówno bez, jak i z pilotem. W tym pierwszym trybie, przy małym ładunku, może pozostawać w powietrzu nawet przez 25 h / Zdjęcie: AFS

AFS jest spółką, realizującą prace badawczo-rozwojowe na rzecz amerykańskich odbiorców wojskowych i cywilnych, specjalizując się w konstrukcjach bezzałogowych. Przedsiębiorstwo brało np. aktywny udział w rozwoju RQ-4 Global Hawk. Było również autorem tak wyjątkowych konstrukcji, jak elektryczny bsl Sunlight Eagle, a obecnie rozwija, na zlecenie CENTCOM (amerykańskiego dowództwa strategicznego, odpowiedzialnego m.in. za rejon Bliskiego Wschodu), Oriona o planowanej długotrwałości lotu 120 h (zobacz: [Oblot Sunlight Eagle](#), [Prezentacja Oriona](#)).

Centaur nie jest aż tak niezwykły. Powstał na bazie doskonale się sprzedającego, 4-osobowego Diamonda DA42. Ten zaprojektowany w Austrii i produkowany w USA samolot napędzany jest oszczędnymi silnikami diesla, zbudowany został z lekkich kompozytów i charakteryzuje się imponującą doskonałością aerodynamiczną. Wszystkie te cechy zapewniają mu duży zasięg, cechę kluczową dla rozpoznawczych bsl. Nic więc dziwnego, że został wykorzystany, nie tylko przez amerykańską AFS, ale także izraelską Aeronautics Defense Systems, która dwa lata temu oblatała opartego na nim Dominatora 2 (zobacz: [Testy Dominatora](#)).

Amerykanie zdecydowali się jednak na pozostawienie możliwości lotów z pilotem, czyniąc z Centaura bardziej wszechstronną konstrukcję. Przygotowanie do przejścia z jednego do drugiego trybu lotu zajmuje dwóm technikom 4 h pracy. W założeniu Centaur ma być platformą, która ze względu na pokaźne wymiary kadłuba i duży udźwig, jest w stanie wykorzystywać szerokie spektrum urządzeń, montowane zgodnie z wymogami użytkownika. W przypadku pilota i ładunku o masie ok. 200 kg, długotrwałość lotu wyniesie 6 h, a promień działania ok. 550 km. Wartości zwiększą się odpowiednio do 25 h i ponad 1800 km w trybie bezzałogowym i z masą urządzeń rozpoznawczych nie większą niż 90 kg.

Pierwszym użytkownikiem samolotu będzie Armasuisse, szwajcarska agencja zamówień wojskowych, która kupiła jeden egz. dla własnego centrum testowego. Będzie wykorzystany jako platforma dla badań lotów bsl w cywilnej przestrzeni powietrznej.

Szwajcarzy mają długoletnie doświadczenie w wykorzystaniu wojskowych bezzałogowców. Obecnie przygotowują się do umożliwienia im lotów na całym terytorium kraju. Centaur będzie w związku z tym przenosił doświadczalne i prototypowe urządzenia nawigacyjne, łączności i zawiadamiające o możliwości kolizji, które powinny posłużyć do rozwoju seryjnych odmian.

Zadanie to ułatwi fakt, że oparty na komercyjnym samolocie Centaur posiada wszelkie certyfikaty do lotów w cywilnej przestrzeni powietrznej. Z kolei możliwość lotów autonomicznych, przy przebywaniu pilota na pokładzie, da niemożliwy w innych konstrukcjach zakres bezpieczeństwa.

Powiązane wiadomości

[Pierwszy odbiorca Centaura \(2012-01-26\)](#)

[Oblot Sunlight Eagle \(2009-05-18\)](#)

[Testy Dominatora \(2009-08-10\)](#)

[Diamond DA42 NG został certyfikowany! \(2009-03-16\)](#)

[Kto wykupi Thielerta? \(2008-06-30\)](#)

[Duże zamówienie na Diamondy \(2009-03-10\)](#)

[Benzynowy DA42 z certyfikatem \(2009-07-18\)](#)

[Diesle wracają na rynek \(2009-01-29\)](#)

[Aero 2009: Był Thielert, jest Centurion \(2009-04-02\)](#)

[Prezentacja Orionu \(2010-11-23\)](#)