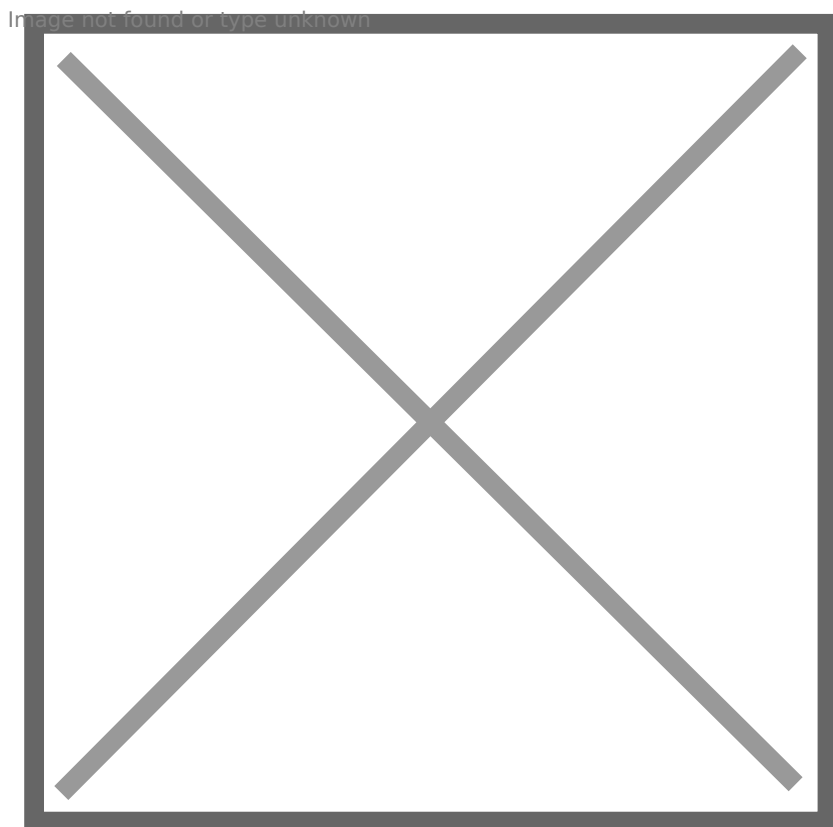


Awaryjny Gray Eagle

#Lotnictwo wojskowe #Przemysł zbrojeniowy 22 czerwca 2012

Budowany na zamówienie US Army bezzałogowiec bojowy Gray Eagle jest znacznie bardziej awaryjny niż przewidywały wymagania wojskowych. Psują się płatowce, ich wyposażenie, a także stacje naziemne.



General Atomics MQ-1C Gray Eagle (zdjęcie: US Army) powstał na bazie popularnego bsl MQ-1 Predator, używanego głównie przez USAF. Zamówiły go w sierpniu 2005 amerykańskie wojska lądowe. Pierwotny kontrakt na prace rozwojowe i budowę systemów demonstracyjnych był wart 214 mln USD. Później US Army ogłosiła zamiar zamówienia 11 systemów, nazywanych pierwotnie Warrior, każdy po 12

aparatów latających i 5 stacji naziemnych. Wartość programu, który miałby zostać zrealizowany do 2012, oszacowano na miliard dolarów. Pierwsze 4 Gray Eagle uzbrojone w kpr AGM-114 Hellfire trafiły do jednostki operującej w Afganistanie pod koniec 2010.

W marcu 2011 w czasie testów w Kalifornii rozbił się jeden z Gray Eagle. Okazało się, że przyczyną był wadliwy mikroprocesor odpowiadający za poruszanie powierzchniami sterowymi. Wada była systemowa, więc feralne chipy trzeba było wymienić we wszystkich istniejących egzemplarzach MQ-1C, co opóźniło program prób.

Okazuje się, że wypadek z 2011 nie był przypadkowy, a Gray Eagle jest znacznie bardziej awaryjny niż przewidyują wymagania US Army. Jego awaryjność jest porównywalna z samolotami załogowymi, choć konstrukcja bsl z samej natury jest znacznie prostsza. Dane na temat zawodności MQ-1C ogłosił zastępca asystenta Sekretarza Obrony USA ds. rozwoju i ewaluacji, Edward Greer.

Poczynając od marca 2011, średni czas między awariami aparatu latającego Gray Eagle wynosi 25 h zamiast wymaganych 100 h. Nasiemna stacja kontroli psuje się średnio co 27 h zamiast wymaganych pierwotnie 300 h. Zamawiający obniżył wymagania, zgadzając się na jedną awarię stacji na 150 h, do czego i tak nadal daleko. Stosunkowo najmniej awaryjne są czujniki pokładowe, ulegające awariom co 134 h (wymagania US Army - 250 h). Oprogramowanie systemów Gray Eagle musiało przejść 11 nieprzewidywanych modyfikacji, by uzyskać wymaganą niezawodność. Według Greera, bezzałogowiec do końca 2011 spełnił tylko 4 z 7 wymaganych kluczowych wymagań odbiorcy.



General Atomics MQ-1C Gray Eagle (zdjęcie: US Army) powstał na bazie popularnego bsl MQ-1 Predator, używanego głównie przez USAF. Zamówiły go w sierpniu 2005 amerykańskie wojska lądowe. Pierwotny kontrakt na prace rozwojowe i budowę systemów demonstracyjnych był wart 214 mln USD. Później US Army ogłosiła zamiar zamówienia 11 systemów, nazywanych pierwotnie Warrior, każdy po 12 aparatów latających i 5 stacji naziemnych. Wartość programu, który miałby zostać zrealizowany do 2012, oszacowano na miliard dolarów. Pierwsze 4 Gray Eagle uzbrojone w kpr AGM-114 Hellfire trafiły do jednostki operującej w Afganistanie pod koniec 2010.

W marcu 2011 w czasie testów w Kalifornii rozbił się jeden z Gray Eagle. Okazało się, że przyczyną był wadliwy mikroprocesor odpowiadający za poruszanie powierzchniami sterowymi. Wada była systemowa, więc feralne chipy trzeba było wymienić we wszystkich istniejących egzemplarzach MQ-1C, co opóźniło program prób.

Okazuje się, że wypadek z 2011 nie był przypadkowy, a Gray Eagle jest znacznie bardziej awaryjny niż przewidują wymagania US Army. Jego awaryjność jest porównywalna z samolotami załogowymi, choć konstrukcja bsl z samej natury jest znacznie prostsza. Dane na temat zawodności MQ-1C ogłosił zastępca asystenta

Sekretarza Obrony USA ds. rozwoju i ewaluacji, Edward Greer.

Poczynając od marca 2011, średni czas między awariami aparatu latającego Gray Eagle wynosi 25 h zamiast wymaganych 100 h. Naziemna stacja kontroli psuje się średnio co 27 h zamiast wymaganych pierwotnie 300 h. Zamawiający obniżył wymagania, zgadzając się na jedną awarię stacji na 150 h, do czego i tak nadal daleko. Stosunkowo najmniej awaryjne są czujniki pokładowe, ulegające awariom co 134 h (wymagania US Army - 250 h). Oprogramowanie systemów Gray Eagle musiało przejść 11 nieprzewidywanych modyfikacji, by uzyskać wymaganą niezawodność. Według Greera, bezzałogowiec do końca 2011 spełnił tylko 4 z 7 wymaganych kluczowych wymagań odbiorcy.

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