

ILA: Euro Hawk w cywilnej przestrzeni

#Lotnictwo wojskowe 12 września 2012

Wczoraj, na wystawie lotniczej ILA w Berlinie, amerykański koncern Northrop Grumman ogłosił kolejne szczegóły programu systemu rozpoznania strategicznego opartego o samoloty bezzałogowe Euro Hawk.



Pełnowymiarowa makietą rozpoznawczego samolotu bezzałogowego Euro Hawk prezentowana przez Northrop Grumman na wystawie lotniczej ILA w Berlinie / Zdjęcie: Grzegorz Sobczak

Jest to wspólne przedsięwzięcie amerykańsko-niemieckie. Z europejskiej strony udział biorą EADS-Germany i Cassidian. Ten ostatni jest odpowiedzialny za opracowanie i integrację systemów rozpoznawczych ISIS SIGINT stanowiących serce całego systemu.

Amerykanie przypomnieli, że w dniach 20-21 lipca br. prototyp Euro Hawka, bez wyposażenia rozpoznawczego, odbył lot z USA do Niemiec. Po wyposażeniu w urządzenia rozpoznawcze bezzałogowiec przeszedł próby kołowania realizowane na lotnisku przyzakładowym EADS-Germany w Manching w Bawarii. Teraz czeka na rozpoczęcie prób w locie.

Program badań rozpocznie się od kalibracji urządzeń rozpoznawczych zamontowanych na pokładzie Euro Hawka. Kolejnym etapem będzie próba lotu długotrwałego – zaplanowano lot trwający 24 h. W kolejnych testach odbędą się próby sprawdzające parametry wyposażenia rozpoznawczego, a ostatnim etapem będą próby certyfikacyjne bezpilotowca.

Samolot będzie operował z lotniska w Manching, a same próby będą realizowane m. in. nad poligonem w rejonie Manching oraz nad Morzem Północnym. Zakładana wysokość lotu to 47 000 stóp (14 100 m). Konieczne będzie więc wykonywanie lotów w kontrolowanej przestrzeni powietrznej wykorzystywanej przez samoloty komunikacyjne. Axel Schwarz – główny inżynier programu Euro Hawk – zaznacza, że

samolot nie będzie wówczas wykonywał lotów autonomicznych. Przez cały czas będzie kontrolowany przez operatora w naziemnym centrum kierowania. To on będzie odpowiadał za bezpieczne wykonanie lotu, na równi z dowódcami załóg samolotów komunikacyjnych.

Duża wysokość prowadzenia prób, oprócz względów proceduralnych pozwalających ominąć dużą część ruchu cywilnego, jest również podyktowana względami bezpieczeństwa programu. Przedstawiciele koncernu Northrop Grumman podkreślają, że w przypadku awarii zespołu napędowego, wysokość ta ma zapewnić możliwość dolotu do lotniska w Manching lotem ślizgowym z dowolnego miejsca próby.

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