

ARES zamiast Transformer TX

#Lotnictwo wojskowe #Przemysł zbrojeniowy 25 lutego 2014

Lockheed Martin i Piasecki Aircraft opracują nowe wielozadaniowe bezałogowe pionowzloty.



ARES jako transportowiec, zdolny do przewozu różnorodnych ładunków o masie maksymalnej 1300 kg

W połowie przyszłego roku w powietrze ma wzbić się prototyp bezałogowego pionowzlotu, nazwanego Affordable Reconfigurable Embedded System (ARES). Jego przeznaczeniem jest zastąpienie klasycznych śmigłowców w większości misji.

ARES ma swój początek w programie Transformer TX, który DARPA zapoczątkowała w 2009. Jego celem było opracowanie pojazdu / pionowzlotu zdolnego do transportu czterech żołnierzy, z wyposażeniem, w terenie lub w mieście. Pozwoli to na uniknięcie konieczności poruszania się drogami, na których mogą znajdować się przeszkody lub improwizowane ładunki wybuchowe (IED) ([Latający samochód dla Pentagonu](#), 2010-07-14).

Pomysłodawcą pierwszej tego rodzaju koncepcji był Frank Piasecki, znany amerykański konstruktor śmigłowców polskiego pochodzenia, który w 1958 skonstruował pionowzlot PA-59K Airgeep, mający służyć US Army do wykonywania *skrytych* lotów nad powierzchnią ziemi. Jedyny zbudowany wówczas prototyp mógł jeździć po ziemi na trzech kołach, umieszczonych na goleniach pod kadłubem, a także latać z prędkością ponad 120 km/h. Jego napęd stanowiły dwa silniki tłokowe o mocy 200 KM każdy. Niestety, problemy związane z układem sterowania lotem i zbyt mały udźwig wstrzymały dalsze prace nad PA-59K.

Transformer miał umożliwić przelot nad terenem, po którym niemożliwa jest jazda, wykonywanie rajdów, nagłych uderzeń, prowadzenie działań partyzanckich i

przeciwpartyzanckich, zwiad, patrolowanie obszarów operacji desantowej, loty nad potencjalnymi strefami ukrycia IED, zaopatrzenie wysuniętych posterunków po uprzednim wybraniu najlepszego miejsca do dostarczenia ładunku, transport rannych i ratownictwo bojowe.



*Inne potencjalne zastosowanie
bezzałogowca to transport rannych*

Ostatecznie kontrakt wartości 3,05 mln USD, na opracowanie projektu wstępnego przypadł AAI Corporation oraz zakładom Skunks Works wchodzącym w skład koncernu Lockheed Martin. Pierwsze przedsiębiorstwo zaproponowało wiatrakowiec z otunelowanym śmigłem pchającym i skrzydłem prostym o dużej rozpiętości, bazujący na koncepcji Cartercoptera. Drugie przedstawiło statek powietrzny będący połączeniem kadłuba Joint Tactical Light Vehicle (pojazdu odpornego na działanie min) z zabudowanym płatem o zmiennym kącie zaklinowania z dwoma otunelowanymi wentylatorami nośnymi. W projekcie tym brały też udział Piasecki Aircraft i przedsiębiorstwo Ricardo, projektujące pojazdy.

Do dalszego etapu konkursu - projektu szczegółowego - przeszła tylko konstrukcja Lockheeda. Jednak na początku 2013 DARPA zaproponowała przedsiębiorstwu zarzucenie koncepcji *latającego samochodu* i skupienie się na projekcie bezzałogowca, który mógłby przewozić ładunki, małe pojazdy, zasobniki lub podwieszane wyposażenie rozpoznawcze i uzbrojenie o maksymalnej masie 1300 kg.



W planach jest też opracowanie wersji rozpoznawczej i uzbrojonej / Rysunki: Lockheed Martin

Na opublikowanych rysunkach ARES prezentowany jest jako bezałogowy pionowzlot napędzany dwoma otunelowanymi wirnikami o średnicy 2,44-3,05 m, o zmiennym kącie pochylenia, zabudowanymi w prostym skrzydle, mocowanym na kadłubie przy pomocy zastrzałów. Otunelowanie wirników nośnych zapewni zwiększenie bezpieczeństwa operowania, zwłaszcza w warunkach miejskich czy na niewielkich lądowiskach.

Napęd stanowią dwa silniki turbowałowe, stosowane w lekkich śmigłowcach. Prędkość przelotowa ARES z maksymalnym ładunkiem wynosić ma ok. 370 km/h.

Powiązane wiadomości

[ARES zamiast Transformer TX \(2014-02-25\)](#)

[Latający samochód dla Pentagonu \(2010-07-14\)](#)

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