

Farnborough 2014: G 520 zamiast bsl

#Lotnictwo cywilne 18 lipca 2014

Kolejnym zapomnianym samolotem, wystawianym w Farnborough, jest rozpoznawczy Grob G 520.



Grob G 520 proponowany jest jako samolot rozpoznawczy i obserwacyjny, w odróżnieniu od bezzałogowców zdolny do operowania w kontrolowanej cywilnej przestrzeni powietrznej bez jakichkolwiek ograniczeń / Zdjęcie: Bartosz Głowacki

Grob G 520 EGRETT (skrót od nazw przedsiębiorstw zaangażowanych w przedsięwzięcie – E-Systems, Grob Aircraft i Garrett) to jeden z największych w świecie samolotów kompozytowych, mający certyfikat zezwalający na wykonywanie lotów niezależnie od pogody i pory doby, w warunkach oblodzenia. Oblot prototypu miał miejsce 24 czerwca 1987.

Zadaniem G 520 było spełnienie wspólnych wymagań Luftwaffe (wojsk lotniczych Niemiec) i US Air Force, które potrzebowały samolotu obserwacyjnego o dużej długotrwałości, przystosowanego do operowania na dużych wysokościach. Niemcy złożyły w 1992 zamówienie na 9 samolotów jednomiejscowych i jeden szkolny, dwumiejscowy. Jednak już w lutym następnego roku anulowano je, ponieważ kraje byłego Układu Warszawskiego przestały stanowić zagrożenie dla NATO.

Ogółem zbudowano 4 samoloty jednomiejscowe i jeden szkolny G 520 T. Ten ostatni był użytkowany przez przedsiębiorstwo Airborne Research Australia, jednak w br. został odkupiony przez Grob Aircraft i zaprezentowany w Farnborough.

Maksymalna masa startowa G 520 to 4700 kg. Napęd samolotu stanowi silnik turbinowy Honeywell TPE331-14. Maksymalna certyfikowana wysokość lotu to 15 240 m. EGRETT przenoszący ładunek o masie 500 kg może przebyć dystans 3 670 km lub utrzymywać się w powietrzu przez 7,5 h. Maksymalna długotrwałość lotu to aż 11 h.

Grob Aircraft oferuje G 520 także w wersji opcjonalnie pilotowanej. Jak twierdzą przedstawiciele niemieckiego przedsiębiorstwa, jest to doskonały statek powietrzny do zadań rozpoznawczych i obserwacyjnych. Jego przewagą nad bezzałogowcami jest zdolność do operowania w kontrolowanej cywilnej przestrzeni powietrznej bez jakichkolwiek ograniczeń.

Wedlu przedstawicieli producenta zainteresowanie samolotem jest tak duże, że wkrótce jego produkcja zostanie wznowiona. Wśród potencjalnych nabywców wymienia się Indonezję i Meksyk. Niemcy liczą także ponownie na Luftwaffe, poszukujące następców Euro Hawka ([ILA 2014: AISIS zamiast Euro Hawka](#), 2014-05-22). Kampania promocyjna w krajach Bliskiego Wschodu i Azji rozpocznie się jesienią br. W przypadku podpisania kontraktu dostawy seryjnych G 520 mogłyby rozpocząć się już w 2016.

Powiązane wiadomości

[Farnborough 2014: G 520 zamiast bsl \(2014-07-18\)](#)

[ILA 2014: AISIS zamiast Euro Hawka \(2014-05-22\)](#)

[Niemcy zrezygnują z Euro Hawka? \(2013-05-16\)](#)

[Euro Hawk Luftwaffe w powietrzu \(2010-07-02\)](#)

[Kontrakt na AGS \(2012-05-21\)](#)

[ILA: Euro Hawk w cywilnej przestrzeni \(2012-09-12\)](#)