

Bell 525 oblatany

#Lotnictwo cywilne 3 lipca 2015

W zakładach w Amarillo oblatano prototyp śmigłowca Bell 525 Relentless.



Bell 525 Relentless to największy cywilny statek powietrzny, jaki został skonstruowany i wyprodukowany przez Bell Helicopter / Zdjęcie: Bell Helicopter

Wczoraj w zakładach koncernu Bell Helicopter w Amarillo w stanie Teksas w powietrze wbił się pierwszy prototyp śmigłowca model 525 *Relentless* (*Nieugięty*). Jest to zarazem największy cywilny statek powietrzny, jaki został skonstruowany i wyprodukowany przez przedsiębiorstwo z Teksasu. Jego narodziny anonsowano podczas wystawy Heli-Expo w 2012 ([Heli-Expo 2015: Postępy nowych Belli](#) , 2015-03-05).

– *Bell 525 sprawował się nadzwyczaj dobrze* – powiedział Troy Caudill, pilot doświadczalny Bell Helicopter. – *Pierwszy lot rozpoczął się od próbnego kołowania i manewrowania na ziemi. Następnie przeszliśmy do zawisu i wykonaliśmy podczas niego różne manewry. Potem sprawdziliśmy własności pilotażowe śmigłowca przy małej prędkości i podmuchach wiatru dochodzących do 37 km/h* – dodał Jeff Greenwood, drugi z pilotów doświadczalnych.

Maksymalna masa startowa Bella 525 wynosić ma 9072 kg, a z ładunkiem na zawieszu zewnętrznym – 9524 kg. Zespół napędowy stanowią dwa silniki turbowalowe General Electric CT7-2F1 o mocy 1320 kW każdy, wyposażone w elektroniczny układ sterowania FADEC, poruszające pięćłopatowy wirnik nośny z kompozytowymi łopatom i czterołopatowe śmigło sterujące. *Relentless* ma rozwijać prędkość ponad 285 km/h. Zasięg obliczeniowy to ponad 920 km, a pułap praktyczny – 6100 m.

Relentless ma być zdolny do wykonywania startów i lądowań według procedur w kategorii A, z lotnisk dla śmigłowców, przy maksymalnej masie startowej. Moc zespołu

napędowego ma umożliwić wykonanie bezpiecznego startu w przypadku awarii jednego z silników.

Wyposażenie kabiny załogi stanowi awionika glass cockpit Garmin G5000H i cztery 12-calowe kolorowe wskaźniki ciekłokrystaliczne, służące do prezentacji parametrów lotu i instalacji pokładowych. Dwaj piloci mają także do dyspozycji dwa ekrany dotykowe, służące do sterowania funkcjami awioniki i system komend głosowych Telligence.

W kabinie Bella 525 nie zabudowano klasycznych drążków sterowniczych, lecz drążki boczne. Dźwignie skoku ogólnego są umieszczone w przedniej części podłokietników foteli. Fotel może być nie tylko przesuwany do przodu lub do tyłu, ale także obracany, co znacznie ułatwia ewakuację. Śmigłowiec ma potrójny układ sterowania lotem fly-by-wire, z komputerem produkcji BAE Systems, opracowanym na bazie doświadczeń zdobytych podczas projektowania przemiennopłatów V-22 Osprey i AW609 ([Heli-Expo 2015: Rusza produkcja AW609](#), 2015-03-04).

Dotychczas Bell podpisał listy intencyjne dotyczące zamówienia ponad 60 śmigłowców *Relentless*. Wiropląt ten będzie używany przede wszystkim do transportu pracowników na morskie platformy wiertnicze, przewożąc 16 lub 20 osób. Do innych zadań należeć mają utrzymanie porządku publicznego, transport chorych, poszukiwania i ratownictwo oraz przewóz niezwykle ważnych osobistości (VVIP-ów).

W programie prób w locie wezmą udział jeszcze 4 śmigłowce. 2 z nich zostaną oblatane w bieżącym roku, a kolejne 2 – w przyszłym. Zakończenie procesu certyfikacji i dostawy pierwszych seryjnych wiropłatów zaplanowano w 2017. Cena jednostkowa Bella 525 szacowana jest na 20-24 mln USD (76-91 mln zł).

Powiązane wiadomości

[Bell 525 oblatany \(2015-07-03\)](#)

[Heli-Expo 2015: Rusza produkcja AW609 \(2015-03-04\)](#)

[Próby autorotacji AW609 \(2014-04-24\)](#)

[Heli-Expo 2014: Postępy AW609 \(2014-02-26\)](#)

[Certyfikat EASA dla AW189 SAR \(2014-12-25\)](#)

[Brytyjski SAR dla Bristow Helicopters \(2013-03-27\)](#)

[Pierwszy seryjny AW189 oblatany \(2013-10-10\)](#)

[Gulf Helicopters eksploatują AW189 \(2014-12-11\)](#)

[Heli-Expo 2015: Postępy nowych Belli \(2015-03-05\)](#)

[Niepowodzenie Bella 525R \(2012-08-11\)](#)

[Oblot Bella 505 \(2014-11-11\)](#)

[Heli-Expo 2014: Bell prezentuje Jet Rangera X \(2014-02-27\)](#)