

Współdziałanie platform załogowych i bezzałogowych

#Lotnictwo cywilne #Pożegnania #Strategia i polityka 25 kwietnia 2018

Airbus Helicopters i Schiebel zademonstrowały nowe zdolności w zakresie współdziałania platform załogowych i bezzałogowych.



W ramach procedur testowych udało się rozwiązać problemy związane z zakłóceniami transferu danych i kompatybilnością elektromagnetyczną między bsl a śmigłowcem. Z wiropłatem zintegrowano również kompletny system planowania misji i sterowania. Podobny system dla S-100 dostarczył Schiebel. Następnym krokiem będzie optymalizacja interfejsu człowiek-maszyna w oparciu o analizę stopnia obciążenia pracą załogi na podstawie wyników prób w locie / Zdjęcie: Airbus Helicopters

Airbus Helicopters i Schiebel przetestowały zdolności w zakresie współdziałania platform załogowych i bezzałogowych (MUM-T, Manned Unmanned Teaming) z udziałem śmigłowca H145 i bezzałogowego statku latającego pionowego startu i lądowania Camcopter S-100 ([Camcopter S-100 w poszukiwaniu zbiega](#), 2018-01-29). Producenci przeprowadzili loty próbne ze wsparciem austriackiej Agencji Uzbrojenia i Technologii Obronnych.

Dwa statki powietrzne wykonały wspólne loty według różnorodnych scenariuszy, w tym w zakresie wykrywania obiektów znajdujących się w miejscach niedostępnych dla śmigłowców konwencjonalnych. S-100 był sterowany przez operatora znajdującego się na pokładzie H145. W czasie lotów kontrolę nad bezzałogowcem okresowo przekazywano stacji naziemnej, co miało symulować powrót platformy załogowej do bazy celem uzupełnienia paliwa.

Próby prowadzone przez Airbus Helicopters i Schiebela osiągnęły poziom zdolności MUM-5 LOI 5. Oznacza to, że platforma załogowa mogła utrzymywać pełną kontrolę nad bsl, w tym w trakcie jego startu i lądowania. LOI 1 to poziom najniższy, w ramach którego mamy do czynienia z pośrednim odbiorem, bądź transmisją danych zebranych przez sensory bezzałogowca do platformy załogowej.

- *Metodyka MUM-T stanowi zwielokrotnienie zdolności obu systemów* - powiedział Mark R. Henning, manager programu w Airbus Helicopters. - *Mniejsze bsl, zdolne do*

pionowego startu i lądowania, mogą na przykład oblatywać przeszkody, takie jak drzewa czy budynki, w odległości bliższej niż śmigłowiec. Mogą one służyć do eksplorowania nieznanego terenu i dostarczania informacji załodze śmigłowca, która swoje działania prowadzi z bezpiecznego miejsca i która może następnie wejść do akcji z lepszymi efektorami, posiadając jasny obraz sytuacji, zapewniony przez bsl. Nasz powietrzny system zarządzania współpracą platform załogowych i bsl stanie się bardzo atrakcyjnym elementem w całym asortymencie naszych produktów, w tym NH90, NFH czy w przypadku śmigłowców Tiger i H145. Stanowi on bowiem niezwykle wartościowy element zdolności operacyjnych - dodał.

Zdolności MUM-T mogą być wprowadzone w dowolnym typie śmigłowca. Można też dokonać integracji z dowolnym typem bezzałogowca. Program przeznaczony jest w szczególności dla nowego systemu VSR 700 UAS Airbus Helicopters.

Powiązane wiadomości

[Współdziałanie platform załogowych i bezzałogowych \(2018-04-25\)](#)

[Camcopter S-100 w poszukiwaniu zbiega \(2018-01-29\)](#)

[Camcopter S-100 na misji MOAS \(2016-11-30\)](#)

[S-100 na pomoc imigrantom \(2014-08-26\)](#)

[Camcopter S-100 na pomoc imigrantom \(2016-06-10\)](#)