

Defiant X ujawniony

#Lotnictwo wojskowe #Pożegnania 26 stycznia 2021

Konsorcjum Sikorsky-Boeing zaprezentowało wizualizację zmodyfikowanego śmigłowca uderzeniowego Defiant X, będącego propozycją w konkursie Future Long Range Assault Aircraft (FLRAA). Jego zwycięzca ma zastąpić używane obecnie przez US Army wiropląty rodziny UH-60 Black Hawk.



Jak poinformowali przedstawiciele konsorcjum, zmiany w projekcie są niewielkie w porównaniu z prototypem SB-1 Defiant, oblatanym w marcu 2019. Najbardziej widoczne jest zastosowanie nowego podwozia, składającego się obecnie z goleni przedniej i dwóch goleni podkadłubowych z dwukołowymi wózkami i tylnego kółka zabudowanego w stateczniku pionowym – rozwiązanie takie ma poprawić stateczność wiropląta podczas lądowania i kołowania na lądowiskach o powierzchni nieutwardzonej.

Wyloty gazów spalinowych zostały osłonięte w celu zmniejszenia sygnatury cieplnej śmigłowca i utrudnienia namierzenia go przez kierowane pociski rakietowe *powietrze-powietrze* i *ziemia powietrze* z głowicami termolokacyjnymi.

Obrys nosowej części kadłuba Defianta X jest bardziej ostry, kąt skosu stateczników poziomych – większy, a na grzbiecie kadłuba, za wałem wirnika nośnego, zabudowano owiewkę – ma to poprawić właściwości aerodynamiczne śmigłowca, a zwłaszcza umożliwić osiągnięcie większej prędkości postępowej wynoszącej ponad 460 km/h (czyli znacznie mniejszej niż niemal 520 km/h osiągniętej przez konkurencyjny przemiennopłat Bell V-280 Valor).



Wizualizacje zmodyfikowanego
śmigłowca Defiant X / Ilustracje:
Sikorsky-Boeing

Mimo mniejszej prędkości maksymalnej Defiant X ma mieć lepsze od V-280 charakterystyki podczas podejścia końcowego, dzięki zdolności wykonania szybkiego zawisu po odwróceniu ciągu śmigła ogonowego. W dodatku zastosowanie współosiowego wirnika nośnego pozwoli Defiantowi na wykonywanie lotów w formacji przy mniejszej separacji i umożliwi pomieszczenie większej liczby śmigłowców na lądowisku.

Elektronika i niektóre elementy wyposażenia Defianta X zostały dopracowane, ale np. przekładnia główna i wirnik nośny są niezmienione w porównaniu z SB-1. Według producenta śmigłowiec ma duży zapas udźwigu, co pozwoli na zabudowanie nowego wyposażenia, np. wciągarki czy układów samoobrony bez konieczności przekonstruowania wirnika nośnego lub zastosowania zespołu napędowego o większej mocy. Jednak zabudowanie w przyszłości nowych silników nie jest wykluczone.

Dotychczas prototyp SB-1 wykonał 31 lotów trwających łącznie 26 godzin, a jego zespół napędowy przeszedł 135 godzin prób na stanowisku badawczym.

Zespół Sikorsky-Boeing oczekuje, że US Army opublikuje zapytanie ofertowe dotyczące FLRAA jeszcze w tym roku, a kontrakt zostanie podpisany w 2022. Wojsko planuje, że pierwsze seryjne FLRAA wejdą do służby nie później niż w 2030 ([Dwie konstrukcje w konkursie FLRAA](#), 2020-03-17).

Powiązane wiadomości

[Defiant X ujawniony \(2021-01-26\)](#)

[Dwie konstrukcje w konkursie FLRAA \(2020-03-17\)](#)

[SB-1 Defiant oblatany \(2019-03-21\)](#)

[Sikorsky i Boeing ujawniają Defianta \(2018-12-26\)](#)

[Wymagania dla FLRAA \(2019-04-08\)](#)

[V-280 przekroczył 500 km/h \(2019-01-25\)](#)

[SB-1 Defiant oblatany \(2019-03-21\)](#)

[Bezzałogowy V-280 Valor \(2019-12-15\)](#)

[Manewrowy Valor \(2019-05-23\)](#)

© Wszelkie prawa zastrzeżone, 2007-2025 Altair Agencja Lotnicza Sp. z o. o