

Oblot Fire-X

#Lotnictwo wojskowe #Przemysł zbrojeniowy 20 grudnia 2010

Z kilkudniowym opóźnieniem przedstawiciele Northrop Grummana i Bella poinformowali o autonomicznym locie Fire-X, śmigłowca Bell 407, przystosowanego do lotów bezzałogowych.

Fire-X w swoim pierwszym locie bez pilota. Producenci liczą na zainteresowanie Pierwszy lot odbył się 10 grudnia w Yuma Proving Ground w Arizonie. Śmigłowiec wystartował i pozostał w zawisie, po czym wylądował. Krótka próba zakończyła się sukcesem i rozpoczęła cykl testów w locie. Integrację systemów rozpoznawczych i loty z podwieszonymi ładunkami przewidziano na początek 2011.

Bell i Northrop Grumman zapoczątkowały program Fire-X zaledwie 11 miesięcy temu. Wykorzystano w nim sprawdzonego Bella 407, na pokładzie którego zainstalowano systemy automatycznego sterowania z dedykowanego, pokładowego śmigłowca bezzałogowego MQ-8B Northrop Grummana.

Celem przedsięwzięcia jest uzyskanie względnie taniego - opartego na seryjnie produkowanej maszynie - bezzałogowca uniwersalnego, zdolnego zarówno do wypełniania długotrwałych misji rozpoznawczych, jak i transportowych. Obecnie podobne prace, na zlecenie US Marine Corps, prowadzi m.in. Lockheed Martin modernizując śmigłowiec Kaman Aerospace K-MAX (zobacz: [Bezzałogowe śmigłowce USMC](#)).

Wykorzystanie platformy Bella 407, pozwala na uzyskanie ładowności rzędu 1450 kg. Można ją użyć do transportu ładunków lub zwiększenia zapasu paliwa, przy realizowaniu misji rozpoznawczych. Producenci szacują, że pozwoli to na pozostawanie w powietrzu nawet przez 16 h, a więc zdecydowanie dłużej niż w przypadku mniejszych, dedykowanych bezzałogowców. Wreszcie Fire-X może być również sterowany przez pilota, co czyni konstrukcję bardziej uniwersalną.

Image not found or type unknown

Fire-X w swoim pierwszym locie bez pilota. Producenci liczą na zainteresowanie wojska / Zdjęcie: Northrop Grumman



Pierwszy lot odbył się 10 grudnia w Yuma Proving Ground w Arizonie. Śmigłowiec wystartował i pozostał w zawisie, po czym wylądował. Krótka próba zakończyła się sukcesem i rozpoczęła cykl testów w locie. Integrację systemów rozpoznawczych i loty z podwieszonymi ładunkami przewidziano na początek 2011.

Bell i Northrop Grumman zapoczątkowały program Fire-X zaledwie 11 miesięcy temu. Wykorzystano w nim sprawdzonego Bella 407, na pokładzie którego zainstalowano systemy automatycznego sterowania z dedykowanego, pokładowego śmigłowca bezzałogowego MQ-8B Northrop Grummana.

Celem przedsięwzięcia jest uzyskanie względnie taniego - opartego na seryjnie produkowanej maszynie - bezzałogowca uniwersalnego, zdolnego zarówno do wypełniania długotrwałych misji rozpoznawczych, jak i transportowych. Obecnie podobne prace, na zlecenie US Marine Corps, prowadzi m.in. Lockheed Martin modernizując śmigłowiec Kaman Aerospace K-MAX (zobacz: [Bezzałogowe śmigłowce USMC](#)).

Wykorzystanie platformy Bella 407, pozwala na uzyskanie ładowności rzędu 1450 kg. Można ją użyć do transportu ładunków lub zwiększenia zapasu paliwa, przy realizowaniu misji rozpoznawczych. Producenci szacują, że pozwoli to na pozostawanie w powietrzu nawet przez 16 h, a więc zdecydowanie dłużej niż w przypadku mniejszych, dedykowanych bezzałogowców. Wreszcie Fire-X może być również sterowany przez pilota, co czyni konstrukcję bardziej uniwersalną.

Powiązane wiadomości

[Oblot Fire-X \(2010-12-20\)](#)

[Bezzałogowe śmigłowce USMC \(2010-12-06\)](#)

[Bezpilotowy transportowiec Boeinga \(2009-08-11\)](#)

[Udane testy bezzałogowego K-MAX \(2010-02-10\)](#)

[Bezzałogowe śmigłowce do Afganistanu? \(2009-04-10\)](#)

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