

Pierwsza misja K-MAX

#Lotnictwo wojskowe 23 grudnia 2011

Przedstawiciele US Marine Corps poinformowali, że wysłany do Afganistanu prototyp bezzałogowego śmigłowca K-MAX rozpoczął operacyjne loty z zaopatrzeniem dla posterunków wojskowych.

Kaman K-MAX w czasie jednej z prób, jeszcze w USA. Zdjęcia z Afganistanu nie zostały c

K-MAX w załogowej wersji cywilnej produkowany jest od 1991. To ostatni z kilku modeli oferowanych przez Kaman Aerospace, reprezentujących unikalny, synchroniczny zespół napędowy, wykorzystany po raz pierwszy w niemieckim Flettner FI 282, stworzony w czasie II wojny światowej (pomysłodawca, Anton Flettner, został wysłany do USA po zakończeniu wojny i rozpoczął pracę w spółce Kaman).

Zastosowanie dwóch przeciwbieżnych łopat, pracujących wzdłuż odchylonych od siebie osi, zapewnia bardzo dobre zachowania w zawisie i niski poziom hałasu. Śmigłowiec jest jednak stosunkowo wolny. Napędzany silnikiem mocy 1800 KM, może podnieść ładunki o masie do 2720 kg, rozwijając przy tym prędkość maksymalną 185 km/h. W związku z są one wykorzystywane głównie w budownictwie.

Charakterystyki te przyciągnęły uwagę wojska, które stworzyło plany zaopatrywania odizolowanych jednostek wojskowych za pomocą bezzałogowych śmigłowców. Transportowany ładunek i tak wyklucza loty z dużymi prędkościami, zaś dostarczanie ich często na małe obszary zrzutu, wymaga stabilnego zawisu.

W 2007 Kaman i Lockheed Martin rozpoczęły prace przy stworzeniu bezzałogowej wersji śmigłowca. Po pozytywnych wynikach testów, w grudniu 2009 wojsko zleciło tej grupie dostarczenie pary prototypów. Ostatecznie pokonały one konkurencyjną, dedykowaną konstrukcję, pochodną Boeinga A160T (YMQ-18A) Hummingbird, przystosowaną do misji transportowych. W konsekwencji to właśnie K-MAX został skierowany w listopadzie do Afganistanu, by w warunkach rzeczywistych zweryfikować jego potencjał (zobacz: [Bezzałogowy K-MAX w Afganistanie](#)).

Śmigłowiec, latając w barwach lotnictwa korpusu piechoty morskiej, w ostatnią sobotę rozpoczął loty zaopatrzeniowe. Przenosi on ładunki o maksymalnej masie do 1590 kg (prawdopodobnie jednak dwukrotnie lżejsze, na co wskazywałyby wcześniejsze testy) do wysuniętych placówek. Pozwala to na uniknięcie ryzyka strat wśród żołnierzy, zarówno z konwojów samochodowych, jak i załóg klasycznych śmigłowców transportowych.

Ostateczne decyzje w sprawie ewentualnego podjęcia produkcji seryjnej bezzałogowych Kamanów zostanie podjęta po zebraniu doświadczeń z półrocznego pobytu maszyny w Afganistanie.



Kaman K-MAX w czasie jednej z prób, jeszcze w USA. Zdjęcia z Afganistanu nie zostały do tej pory ujawnione / Zdjęcie: Lockheed Martin

K-MAX w załogowej wersji cywilnej produkowany jest od 1991. To ostatni z kilku modeli oferowanych przez Kaman Aerospace, reprezentujących unikalny, synchroniczny zespół napędowy, wykorzystany po raz pierwszy w niemieckim Flettner FI 282, stworzony w czasie II wojny światowej (pomysłodawca, Anton Flettner, został wysłany do USA po zakończeniu wojny i rozpoczął pracę w spółce Kaman).

Zastosowanie dwóch przeciwbieżnych łopat, pracujących wzdłuż odchylnych od siebie osi, zapewnia bardzo dobre zachowania w zawisie i niski poziom hałasu. Śmigłowiec jest jednak stosunkowo wolny. Napędzany silnikiem mocy 1800 KM, może podnieść ładunki o masie do 2720 kg, rozwijając przy tym prędkość maksymalną 185 km/h. W związku z są one wykorzystywane głównie w budownictwie.

Charakterystyki te przyciągnęły uwagę wojska, które stworzyło plany zaopatrywania odizolowanych jednostek wojskowych za pomocą bezzałogowych śmigłowców. Transportowany ładunek i tak wyklucza loty z dużymi prędkościami, zaś dostarczanie ich często na małe obszary zrzutu, wymaga stabilnego zawisu.

W 2007 Kaman i Lockheed Martin rozpoczęły prace przy stworzeniu bezzałogowej wersji śmigłowca. Po pozytywnych wynikach testów, w grudniu 2009 wojsko zleciło tej grupie dostarczenie pary prototypów. Ostatecznie pokonały one konkurencyjną, dedykowaną konstrukcję, pochodną Boeinga A160T (YMQ-18A) Hummingbird, przystosowaną do misji transportowych. W konsekwencji to właśnie K-MAX został skierowany w listopadzie do Afganistanu, by w warunkach rzeczywistych zweryfikować

jego potencjał (zobacz: [Bezzałogowy K-MAX w Afganistanie](#)).

Śmigłowiec, latając w barwach lotnictwa korpusu piechoty morskiej, w ostatnią sobotę rozpoczął loty zaopatrzeniowe. Przenosi on ładunki o maksymalnej masie do 1590 kg (prawdopodobnie jednak dwukrotnie lżejsze, na co wskazywałyby wcześniejsze testy) do wysuniętych placówek. Pozwala to na uniknięcie ryzyka strat wśród żołnierzy, zarówno z konwojów samochodowych, jak i załóg klasycznych śmigłowców transportowych.

Ostateczne decyzje w sprawie ewentualnego podjęcia produkcji seryjnej bezzałogowych Kamanów zostanie podjęta po zebraniu doświadczeń z półrocznego pobytu maszyny w Afganistanie.

Powiązane wiadomości

[Pierwsza misja K-MAX \(2011-12-23\)](#)

[Bezzałogowy K-MAX w Afganistanie \(2011-10-07\)](#)

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

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

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

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

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