

UDERZENIOWY I WIELOZDANIOWY ŚMIGŁOWIEC PRZYSZŁOŚCI DLA US ARMY [WIDEO]

Konsorcjum Boeing-Sikorsky zaprezentowało wizję maszyny SB-1 Defiant (potencjalny następca UH-60 Black Hawk) i śmigłowca uderzeniowego posiadającego z nim większość wspólnych komponentów, dla ułatwienia obsługi i obniżenia kosztów produkcji. Oba projekty powstają w ramach programu Future Vertical Lift, którego celem jest opracowanie pionowzlotu przyszłości dla US Army. Konkurentem SB-1 Defiant jest projekt Bell Helicopters i Lockheed Martin oznaczony V-280 Valor.

Boeing we współpracy z firmą Sikorsky chce przekonać Pentagon do wybrania śmigłowca SB-1 Defiant zamiast konkurencyjnego V-280 Valor. Argumentem za wyborem SB-1 ma być znacznie dojrzała koncepcja i niższe koszty eksploatacji niż w wypadku maszyn o odwracanych gondolach silnikowych. Oba projekty walczą o kontrakt na średni śmigłowiec przyszłości (w ramach programu Future Vertical Lift), który ma zastąpić, po 2030 r., maszyny UH-60 Black Hawk i - być może - również AH-64 Apache.

W ostatnim filmie promocyjnym firmy Sikorsky pojawia się nie tylko wielozadaniowy SB-1 Defiant, ale również maszyna uderzeniowa w identycznym układzie konstrukcyjnym - dwuwirnikowa ze śmigłem pchającym. Oba śmigłowce mają charakteryzować się wysoką wymiennością głównych komponentów, takich jak układ napędowy wraz z wirnikami i śmigłem, awionika, układ paliwowy, system sterowania, komputery misji czy układy związane ze wsparciem technicznym eksploatacji. Różnice mają przede wszystkim dotyczyć systemów uzbrojenia i sensorów oraz, co oczywiste, struktury płatowca.



Fot. Lockheed Martin

Na temat „uderzeniowego SB-1” wiemy obecnie niewiele. Układem przypomina AH-1Z Viper, czy

opracowany wiele lat temu przez koncern Sikorsky śmigłowiec RAH-66 Comanche, który nigdy nie wszedł do produkcji. Przód maszyny przypomina AH-1G z dwuosobową kabiną w układzie tandem ze wspólną owiewką, aerodynamiczną częścią dziobową i wieżyczką działka pod nosem. Nie widać sensorów, a wieżyczka z zastosowanym uzbrojeniem przypomina stosowane np. w AH-1Z działko trzylufowe kalibru 20 mm.

Pozostałe uzbrojenie jest podwieszane na szczątkowych skrzydłach w okolicy środka ciężkości maszyny, ale prawdopodobnie część pocisków kierowanych może być przenoszona w wewnętrznych komorach umieszczonych w kadłubie poniżej skrzydeł. W takiej konfiguracji maszyna będzie posiadać mniejsze opory powietrza (co zwiększy prędkość lotu) i niższą sygnaturę radarową. Dla SB-1 prędkość maksymalna szacowana jest na ponad 460 km/h, czyli jego wersja uderzeniowa (o co najmniej równie wysokiej prędkości) będzie w locie o ponad 170 km/h szybsza niż obecnie eksploatowane AH-64E Apache Guardian.

Podobnie jak wariant wielozadaniowy, wersja uderzeniowa wyposażona będzie w trójpunktowe chowane podwozie. Zgodnie z nowymi informacjami, obie wersje będą też posiadać wirniki główne z łopatomy składanymi wzdłuż kadłuba do transportu lub składowania. Znaczeni ułatwi to i przyspieszy strategiczny transport maszyn na pokładzie ciężkich samolotów transportowych, takich jak C-17, C-5 czy An-124. SB-1 Defiant ma również posiadać możliwość tankowania w locie z samolotów KC-130J lub jego następców przy użyciu miękkiego przewodu.

Wersja wielozadaniowa ma posiadać przestronny przedział desantowo-transportowy, zdolny pomieścić do 12 żołnierzy z pełnym wyposażeniem na siedzeniach pochłaniających energię uderzenia. W wersji MEDEVAC mowa jest o ośmiu noszach i dwóch osobach personelu medycznego wraz z wyposażeniem ratowniczym. We wszystkich konfiguracjach załoga śmigłowca składa się z czterech osób: dwóch pilotów oraz dwóch operatorów uzbrojenia umieszczonego w bocznych oknach. Mogą to być różnego typu karabiny maszynowe o szerokim polu ostrzału.

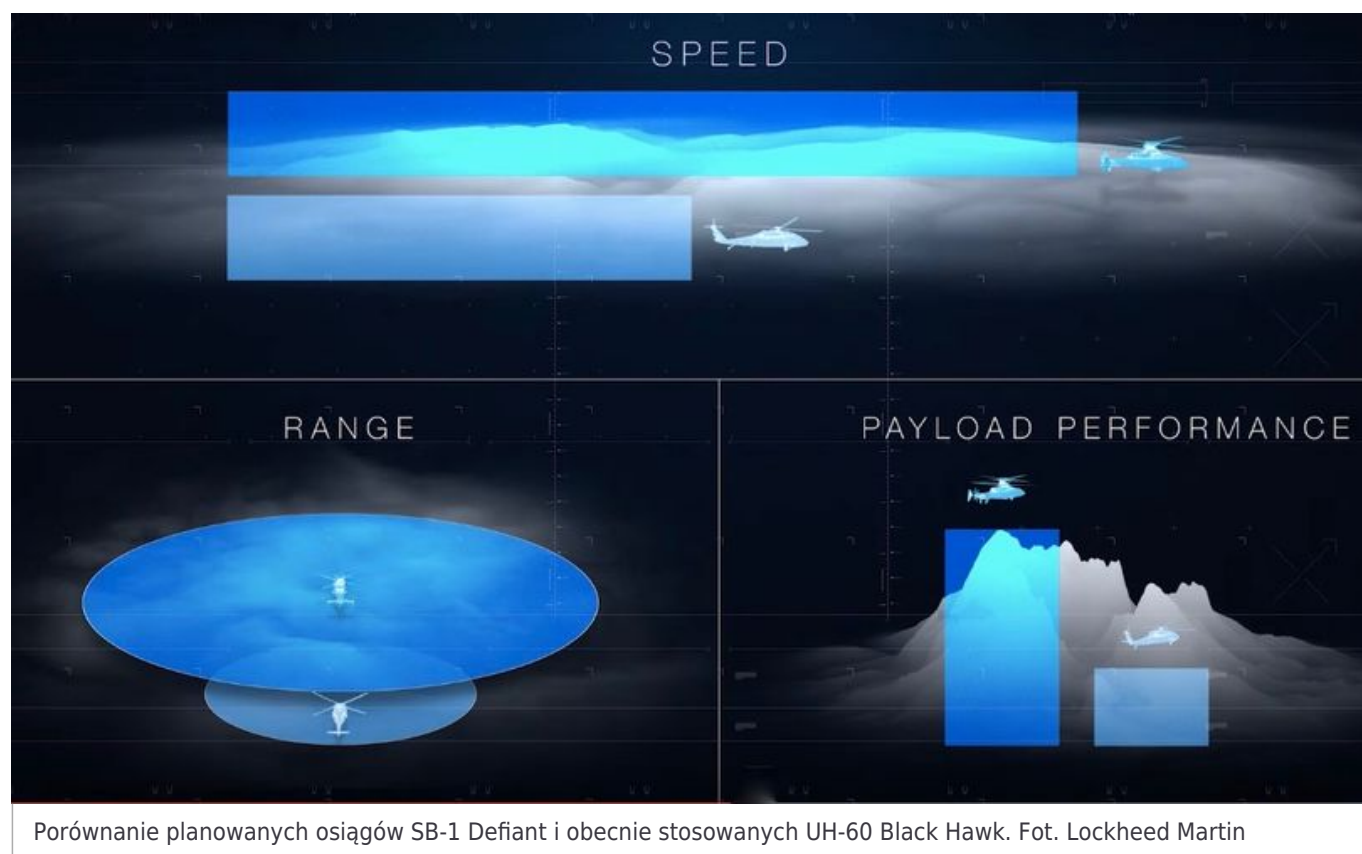


Konfiguracja kabiny SB-1 Defiant w wersji transportowej. Fot. Boeing

SB-1 wykorzystuje dwa współosiowe wirniki główne o wysokiej sztywności łopat, dla zmniejszenia oporu powietrza umieszczone w małej odległości od siebie i osłonięte owiewkami. Nowa maszyna ma się poruszać z prędkością przekraczającą 250 węzłów (463 km/h), więc 90 węzłów (160 km/h) szybciej niż UH-60 Black Hawk. Wirniki współosiowe można też będzie wykorzystywać w przypadku konieczności lądowania awaryjnego, gdyż nawet w przypadku awarii śmigła ogonowego, maszyna zachowa stabilność we wszystkich osiach. W zastosowanej przez zespół Sikorsky-Boeing konfiguracji na końcu belki ogonowej znajduje się bowiem śmigło pchające, zwiększające prędkość maszyny w locie poziomym, natomiast podczas lotu z małą prędkością lub w zawisie moc nie jest do niego dostarczana.

Czytaj też: [Pierwsze próby w locie superszybkiego S-97 Raider.](#)

W pracach nad SB-1 Defiant posłużono się doświadczeniami wyniesionymi z programu S-97 Raider firmy Sikorsky, jak też ze wspólnych prac nad RAH-66 Comanche. Pierwszy prototypowy egzemplarz nowej maszyny ma wzbić się w powietrze już w drugiej połowie 2017 roku. Natomiast w 2015 roku rozpoczęły się próby w locie lekkiego śmigłowca S-97 Raider opartego na tej samej koncepcji współosiowego wirnika i śmigła pchającego.



Amerykańskie wojska lądowe zakładają wprowadzenie nowych maszyn (śmigłowców SB-1 Defiant lub zmiennopłatów w przypadku wybrania V-280 Valor) w ramach programu Future Vertical Lift mimo tego, że śmigłowce AH-64 Apache i CH-47 Chinook mogą pozostać w służbie nawet po roku 2060. Szacunkowe obliczenia wskazują, że Pentagon może złożyć zamówienie na nawet 4000 helikopterów. W pierwszej kolejności spodziewane jest wprowadzenie do służby maszyn wielozadaniowych.