

## Airbus Helicopters i Schiebel z sukcesem testują Manned Unmanned Teaming.



Firmy Airbus Helicopters oraz Schiebel przetestowały zdolności w zakresie Manned Unmanned Teaming (MUM-T - współdziałanie platform załogowych i bezzałogowych) z udziałem śmigłowca H145 i BSL CAMCOPTER® S-100. Podmioty te są pierwszymi europejskimi producentami wiroplątów, demonstrującymi tę technologię z interoperacyjnością na najwyższym poziomie (LOI°5).

Firmy przeprowadziły 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 większej maszyny. W czasie lotów kontrolę nad bezzałogowcem okresowo przekazywano do stacji naziemnej, co miało symulować powrót platformy załogowej do bazy celem uzupełnienia paliwa.

Próby prowadzone przez Airbus Helicopters i Schiebla doszły do poziomu 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 maszyn Tiger i H145. Stanowi on bowiem niezwykle wartościowy element zdolności operacyjnych”.

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.

W ramach procedur testowych udało się rozwiązać problemy związane z zakłóceniami transferu danych i kompatybilnością elektromagnetyczną między BSL a śmigłowcem. Ze śmigłowcem zintegrowano również kompletny system planowania misji i sterowania. System sterowania i planowania misji 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.

H145 to sprawdzony dwusilnikowy śmigłowiec cywilny. Pierwsze egzemplarze tej platformy dostarczono w 2014 r. Jest to solidny koń roboczy, najlepsza maszyna w swojej klasie, znana z wytrzymałości w misjach transportu medycznego czy też w zastosowaniach policyjnych. H145M to wojskowy wariant modelu.