

TÁJÉKOZTATÓ AZ E-2D ADVANCED HAWKEYE REPÜLŐGÉPRŐL
(AVIATON WEEK & Space Techology 2008. 04. 21.p. 52)

Három éven belül az US Haditengerészet rendszerbe állítja a kisméretű légi célok precíz felderítését biztosító technológiát.

A téridős adaptív feldolgozó (Space-time adaptive processing - STAP) szoftver bevezetésével a Navy új E-2D Advanced Hawkeye AEW&C repülőgépeinek fedélzetén elhelyezett hibrid APY-9, elektronikus pásztázást alkalmazó antennarendszerrel ellátott (ESA) lokátor képes lesz a rejtőzködő légi célok durva terepviszonyok és kiterjedt városi területek háttéréből történő felismerésére és kiválasztására. Az új E-2D Advanced Hawkeye repülőgép teljesítőképessége lényegesen meghaladja a Navy korábbi repülőgépeinek tengerfeletti légi cél felderítést biztosító képességét. A fejlett radar teljesítőképességgel rendelkező új E-2D repülőgépek az előre kihelyezett flotta csoportok felett 25.000 ft (7625m) magasságban repülnek a várakozási légtérben, s ez által az ellenséges rakéták már elegendő távolságokon felderíthetők lesznek ahhoz, hogy lehetővé váljék ellenük a hatásos védelem megszervezése.

A célmegfigyelés idejének maximalizálása érdekében az E-2D repülőgépek kis utazósebességgel fognak repülni és képesek lesznek az ellenséges légi célokra és elektronikus kisugárzásokra vonatkozó adatoknak jóval a saját felszíni hajók radar-horizont vonalán túli távolságokból történő gyűjtésére. Az adatokat ezután az E-2D repülőgépek továbbíthatják a vadászgépeknek, a hajók fedélzetén telepített rakétavédelmi rendszereknek és az új Globális Információs Hálózatnak (Global Information Grid).

A Navy hivatalos képviselői szándékosan homályos válaszokat adnak az E-2D repülőgép új, 360°-os pásztázást biztosító ESA lokátora által felderíthető célok típusaira, méreteire, és a felderítés távolságára vonatkozó kérdésekre. Arra azonban rámutatnak, hogy a különböző légi célok radar-keresztmetszeit nagyteljesítményű AESA lokátorok és fejlett elektronikus megfigyelő antennarendszerek alkalmazásával más specializált repülőgépek (pl. az EP-X), vagy a repülőgép hordozóról üzemeltethető F-35B/C Közös Csapásmérő Vadászrepülőgépek (JSF) fogják elemezni.

Az E-2D feladata elsősorban a kisméretű légi célok felderítése és helykoordinátáik precíz meghatározása lesz, gyakran felhasználva a feladat végrehajtásához a különböző felderítési forrásoktól begyűjtött információkat. E célból a repülőgép fedélzeti radar rendszerét különböző technológiák keverékének együttes alkalmazásával alakítják ki. A kisméretű célok felderítését biztosító szerkezeti elemet az ESA antennarendszer biztosítja. Ez az antennarendszer azonban csak korlátozott (60-90°, vagy kisebb) látómezővel rendelkezik. A teljes 360°-os átfedés biztosítására olyan megoldást alkalmaztak, hogy az ESA antennarendszert egy második, mechanikus meghajtású antennarendszerhez erősítették, amely teljes körforgást végez.

Randy Mahr tengerészkapitány E-2D program-menedzser szerint az E-2D-nek nem feladata a repülőgépek radarképeinek elemzése, azonban képes lesz más platformoktól küldött multi-szenzor adatok felhasználására. Szavaival élve: "Mi tudjuk, hogy hol van a cél, valaki más pedig tudhatja, hogy milyen a cél. Mi össze tudjuk illeszteni ezeket az információkat. Néha egy repülőgép láthatja legjobban a célt, máskor pedig egy hajó, vagy egy földi egység." Az egy és ugyanazon célra vonatkozó információk egy közös képpben kerülnek egyesítésre az E-2D fedélzetén, s a továbbiakban ezt a közös képet látják valamennyien.

Amikor más felderítési források adatai kerülnek felhasználásra, az ESA antennarendszer megkezdi a mechanikus pásztázás előtti és mögötti figyelmet, s így fókuszálhatja a kisugárzást a légtér egy megadott szektorára, a kisméretű célok kiválasztására.

Az új technológiák mindig magukkal hoznak nem várt problémákat és esetenként egy előre nem látott megoldást. Az E-2D sem kivétel ez alól. Jelenleg végzik e nem várt problémák okainak kivizsgálását, s a problémák kiküszöbölését, valamint az előre nem látott megoldások realizálását. A teszteléseket két repülőgépen (AA-1 és AA-2) hajtják végre. A nyár végén a repülőgépek visszakerülnek a hadművelleti tesztelő erők parancsnokának alárendeltségében lévő VX-1 tesztelő századhoz, ahol elvégzik a két repülőgép hadművelleti értékelését. Ez az utolsó akadály, melynek leküzdése után a jövő év tavaszán döntés születik a gyártás (LRIP) beindítására. Ebben az évben a repülőgépek átkerülnek a Haditengerészet Patuxent River-ben (Md.) lévő NAS központjába. A tervek szerint a repülőgép-hordozóról történő üzemeltetéssel kapcsolatos kvalifikációs próbákat 2009 végén hajtják végre, s a típusal 2013-ban kell elérni a kezdeti hadművelleti teljesítőképességet (IOC).



Az E-2D Advanced Hawkeye a levegőben



Az E-2D Advanced Hawkeye oldalnézetben. A repülőgép új, 360°-ban pásztázó ESA lokátora biztosítja a célkiválasztást.



Az E-2D új üvegkabinja lehetővé teszi a pilóta számára, hogy kiegészítő harcászati operátorként történő funkcionálást egy bonyolult, vagy gyorsan változó helyzetben

[Vissza a tartalomhoz >>>](#)