

## AMERYKAŃSKI ŚMIGŁOWIEC ROZPOZNAWCZO-BOJOWY FARA PRZYSPIESZA

---

Armia Stanów Zjednoczonych wybrała dwie konstrukcje do kolejnego etapu postępowania na rozpoznawczy-bojowy śmigłowiec Future Attack Reconnaissance Aircraft (FARA), znacząco redukując tym samym liczbę dotychczasowych konkurentów. Zgodnie z wcześniejszymi zapowiedziami postawiono na sprawdzone koncepcje i firmy. Nie oznacza to jednak braku innowacji...

Decyzja została ogłoszona 25 marca. Zwycięzcy dotychczasowego postępowania przeszli do kolejnego jego etapu FARA-CP (Future Attack Reconnaissance Aircraft-Competitive Prototype). Chodzi o nową platformę rozpoznawczo-uderzeniową, czyli o znalezienie następcy wycofanych w 2017 roku śmigłowców rozpoznawczych OH-58D Kiowa Warrior oraz wprowadzonego w ich miejsce tandemu AH-64 Apache i bezzałogowców MQ-1C Gray Eagle i RQ-7 Shadow. Uczestnicy programu mają wybudować latające prototypy swoich konstrukcji.

Przypomnijmy, że dotychczas w konkursie brało udział pięciu chętnych: Bell; należący do Lockheed Martina Sikorsky Aircraft; AVX Aircraft wspólnie z L3 Technologies; Boeing oraz Karem Aircraft. Do konkursu przymierzało się też konsorcjum firm Skyworks Global i Scaled Composites, które wystąpiło z najbardziej egzotycznym pomysłem maszyny Vertijet – śmigłowca z pojedynczym wirnikiem i pchającymi silnikami odrzutowymi. To ostatnie rozwiązanie nie zostało jednak ostatecznie zgłoszone, choć być może pojawi się w innych konkursach na śmigłowce przyszłości US Army, tzw. Future Vertical Lift (FVL). Pozostali konkurenci ujawniali swoje propozycje w ciągu całego roku 2019, a jako ostatni - na początku marca - przedstawił swój projekt Boeing.



360 Invictus Rys. Bell

Do drugiego etapu zostały wybrane propozycje Bella (360 Invictus) i Sikorsky'ego (Raider X). Co ciekawe są to dokładnie ci sami producenci pionowzłotów, którzy zostali kilka lat temu wybrani w pierwszym konkursie z rodziny FVL - Future Long-Range Assault Aircraft (FLRAA), czyli przyszłej platformy wielozadaniowej. Bell zaproponował tam zmiennołat V-280 Valor, a Sikorsky SB>1 Defiant stworzony w układzie z wirnikami współosiowymi i śmigłem pchającym (tzw. układ X2).

**Czytaj też:** [SB>1 Defiant i V-280 Valor w kolejnej rundzie walki o przyszłość](#)

Tymczasem w konkursie na FARA Bell nie zdecydował się na zaproponowanie zmiennołatu. Jej miejsce zajęła maszyna w układzie klasycznego śmigłowca z pojedynczym wirnikiem głównym, otunelowanym wirnikiem ogonowym i stosunkowo dużymi skrzydłami. Projekt - przywodzący wizualnie na myśl RAH-66 Comanche - ma bazować sprawdzonych rozwiązaniach technicznych, a dokładnie na układzie napędowym istniejącego już nowatorskiego śmigłowca Bell 525 Relentless, który został już przetestowany i sprawdzony do osiągnięcia prędkości maksymalnej 370 km/h. 360 Invictus ma w założeniach osiągać „na pewno powyżej” 342 km/h, a zatem będzie to więcej od wymaganego przez US Army minimum. Choć oparty na „konserwatywnym” układzie konstrukcyjnym, wykorzystuje liczne nowatorskie technologie takie jak np. przystosowane do wysokich prędkości łopaty wirnika.

Sprawdzony układ zaproponował także Sikorsky. Zapowiedziany przez niego w ubiegłym roku Raider X, to nieco cięższa i dysponująca nieco większymi możliwościami pod względem udźwigu i zasięgu wersja przetestowanego już wszechstronnie S-97i Raider, podobnie jak SB>1 Defiant opartego na układzie X2. Układ współosiowy ze śmigłem pchającym ma umożliwić tej maszynie większych prędkości niż w przypadku jakiegokolwiek śmigłowca w układzie klasycznym (rekord S-97i to 440 km/h, a jego prędkość przelotowa to 410 km/h) a także manewrowość niedostępną dla jakiegokolwiek klasycznego wiroplatu. Wysoką manewrowość swojej propozycji w tym zdolność do "działania w kanionach wielkich miast" (sformułowanie z wymagań US Army) podkreśla jednak także Bell.

**Czytaj też:** [Manewrowość V-280 Valor lepsza od klasycznych śmigłowców \[WIDEO\]](#)

Wygląda na to, że o wyborze zadecyduje relacja koszt-efekt i kwestie związane z ryzykiem technicznym projektu, którego Amerykanie pomni doświadczeń z programami F-35 czy niszczycieli typu Zumwalt nie chcą zbyt wiele ponieść.

Obecnie przewiduje się przeprowadzenie testów obydwu konstrukcji na koniec roku 2022. Efekty mają zostać ostatecznie ocenione w połowie 2023 roku, wtedy też powinien zostać wybrany ostateczny zwycięzca. Jego wdrożenie do służby i masową produkcję przewiduje się na rok 2028.