

AMERYKAŃSKI ŚMIGŁOWIEC PRZYSZŁOŚCI PRZYSPIESZA

Po miesiącach oczekiwania światło dzienne ujrzały wstępne wymagania techniczne wobec średniej platformy pionowego startu i lądowania przyszłości dla sił zbrojnych Stanów Zjednoczonych – prawdopodobnie pierwszej która zostanie wdrożona w ramach programu Future Vertical Lift (FVL). FLRAA (Future Long-Range Assault Aircraft) ma być zgodna przede wszystkim z wymaganiami US Army, ale w dalszej perspektywie powinna zastąpić także statki powietrzne US Marine Corps i Special Operation Command (SOCOM). To jednak może skomplikować proces wprowadzania nowego śmigłowca.

US Army Program Executive Office for Aviation opublikowało zapytanie o informację (RFI) 4 kwietnia br. Termin wejścia pierwszych FLRAA do służby określono w nim na rok 2030, a pierwszy lot prototypu na 2024. Już w 2021 ma nastąpić ostateczny wybór oferenta i rozwiązania, które zastąpi śmigłowce UH-60 Black Hawk a docelowo także AH-64 Apache. Armia określiła także maksymalną cenę jaką jest skłonna zapłacić za pojedynczą maszynę: 43 mln USD.

Będzie to konstrukcja oparta albo o zmiennowirnikowiec Bell Textron V-280 Valor, albo o wiropląt Sikorsky SB>1 Defiant w układzie X2 z dwoma wirnikami współosiowymi i śmigłem pchającym. Właśnie te dwie maszyny przeszły dotychczasową selekcję w programie średniego pionowzlotu (JMR-M) programu Future Vertical Lift.

Czytaj też: [Rozpoznawcze śmigłowce wracają do łask. FARA wesprze Apache](#)

Niewykluczone, że nowa platforma będzie musiała cechować się wysoką uniwersalnością. FLRAA zainteresowane są bowiem także inne rodzaje sił zbrojnych Stanów Zjednoczonych: Dowództwo Operacji Specjalnych (Special Operations Command – SOCOM) i US Marine Corps. Ich potrzeby nie do końca zgadzają się jednak z tymi, które ma armia i nie wiadomo czy uda się znaleźć zadowalające wspólne rozwiązanie.

Najbardziej różnią się wymagania wojsk lądowych i piechoty morskiej. Rozbieżności dotyczą tutaj przede wszystkim wymagań związanych z zasięgiem. O ile wojska lądowe za minimalny uznają promień operacyjny 370 km i dążą do optimum w postaci 556 km, to piechota morska chciałaby promienia operacyjnego o długości co najmniej 676 km (a więc minimum jest tu znaczne większe niż armijne optimum), a najchętniej kupiłaby maszyny zdolne do operowania w odległości nawet 833 km od bazy. Wymagania US SOCOM (połączonego dowództwa sił specjalnych USA) jeśli chodzi o promień działania są zbieżne z tymi, stawianymi przez wojska lądowe.

Na zwiększenie zasięgu stawia jednak piechota morska. Jej przedstawiciele chcieliby także umieszczenia we FLRAA instalacji do pobierania paliwa w locie, co jeszcze bardziej zwiększyłoby ten

zasięg. US Army kompletnie takiego urządzenia nie potrzebuje, jednak idąc na kompromis zgodziło się na wygospodarowania w kadłubie miejsca na takie urządzenie.

Czytaj też: [Następca Black Hawka wzniósł się w powietrze \[WIDEO\]](#)

Marines chcą także, by obydwa warianty ich maszyn (bojowy, bo taki chcieliby mieć od samego początku i transportowy) były zdolne do osiągania wymienionych wyżej zasięgów. Armia tymczasem wymaga zdolności wykonywania dodatkowego zestawu zadań takich jak prowadzenie ewakuacji medycznej, przerzucanie ładunków wielkogabarytowych na zawiesiu zewnętrznym i możliwości prowadzenia działań w warunkach górskich (hot & high), a zatem przy podwyższonej mocy na mniejszych dystansach (200-300 km). Te założenia również w dużej mierze się wykluczają.

Wymagania Korpusu Marines nie powstały bez przyczyny. W dobie pocisków przeciwokrętowych dużego zasięgu lotniskowce i okręty desantowe muszą operować z dala od terytorium przeciwnika, a mimo to być zdolne do projekcji siły w odpowiednim promieniu.

Czytaj też: [Wysokościowe testy zmiennowirnikowca V-280 Valor \[WIDEO\]](#)

Marines mają też nieznacznie większe wymagania, jeśli chodzi o prędkość przelotową FLRAA. O ile armia i SOCOM dążą do co najmniej 463 km/h, a za optimum uważają 518 km/h, to Marines chcieliby minimum 509 km/h a najlepiej 546 km/h. Istnieje więc przedział, w którym wymagania się pokrywają.

Specjali i "lądowcy" akceptują jednak sytuację, w której układ napędowy pracuje na 100 proc. swojej mocy ciągłej. Tymczasem USMC wymaga, żeby było to osiągnięte już przy 90 proc., by maszyna była jeszcze zdolna do dokonywania krótkich zrywów np. w reakcji na atak. Marines mają za to skromniejsze wymagania, jeżeli chodzi o liczbę przewożonych żołnierzy: ośmiu (plus dwóch obecnych na stałe strzelców pokładowych) a nie 12. I tutaj można dopatrywać się szansy na zaoszczędzenie masy i zwiększenie chociażby zapasu paliwa.

Do tego dochodzą różne mniej fundamentalne, jednak istotne różnice. Piechota morska chce np. zamontowanego na stałe uzbrojenia, a siły specjalne... możliwości przerzucania FLRAA na pokładzie ciężkiego samolotu transportowego C-17 Globemaster III, co radykalnie kłóci się z wymogami Marines dotyczącymi zasięgu.

Jak widać koncepcja wprowadzenia uniwersalnej platformy - choć ma wiele zalet - wiąże się z licznymi potencjalnymi, być może nierozwiązywalnymi problemami. W takich przypadkach zawsze istnieje zagrożenie maszyny „do wszystkiego” czyli „do niczego”, albo po prostu zbyt kosztownej dla podatnika. Czas pokaże, czy amerykańska nauka i przemysł poradzą sobie z wyzwaniem postawionym przez klienta. Nawet teraz jednak trudno oczekiwać, że zwycięzca w programie FLRAA stworzy jedną uniwersalną wersję dla wszystkich trzech rodzajów sił zbrojnych. Najbardziej prawdopodobne jest, że powstaną różne odmiany nowego pionowzlotu, przykrojone do różnych wymagań, jednak w dużej mierze współdzielące tą samą logistykę. W jeszcze większym stopniu niż ma to dzisiaj miejsce w przypadku UH-1Y Venom i AH-1Z Viper. To zaś z kolei może się wiązać z oszczędnościami.