

ROZPOZNAWCZE ŚMIGŁOWCE WRACAJĄ DO ŁASK. FARA WESPRZE APACHE

Amerykański program bojowego śmigłowca rozpoznawczego FARA (Future Attack Reconnaissance Aircraft) nabiera rozpędu. Wybór dwóch najlepszych propozycji ma nastąpić w ciągu mniej niż dwunastu miesięcy. Maszyny mają uzupełnić AH-64 Apache i zastąpić je w przejętej od wycofanych OH-58D Kiowa roli śmigłowców rozpoznawczych, tworząc nową jakość jeżeli chodzi o rozpoznanie na polu walki.

Lotnictwo Armii Stanów Zjednoczonych boryka się z brakiem śmigłowców rozpoznawczych od długiego czasu. Przez kilkadziesiąt lat ich rolę pełniły lekkie wiroplaty OH-58 Kiowa i powstałe na ich podstawie w latach 80. OH-58D Kiowa Warrior. Te ostatnie, w wyniku doświadczeń Operacji Pustynna Burza, dobrojono nawet w kierowane pociski przeciwpancerne AGM-114 Hellfire, ale wtedy już uważano je za rozwiązanie przejściowe. Śmigłowcom uderzeniowym AH-64 Apache docelowo miały towarzyszyć maszyny dużo lepiej uzbrojone i opancerzone, a w dodatku powstałe z uwzględnieniem technologii stealth. Chodzi o RAH-66 Commanche, których program - LHX - prowadzony był do 2005 roku.

W związku z zakończeniem zimnej wojny, a co za tym idzie brakiem „godnego przeciwnika” uznano ostatecznie, że budowa Commanche mija się z celem. W ubiegłej dekadzie rzeczywiście wydawało się iż przyszłość będzie wiązała się wyłącznie z „wojną z terrorem”, czyli walkami z mało wymagającym przeciwnikiem, nie dysponującym w zasadzie obroną powietrzną w klasycznym tego słowa znaczeniu. Do tego AH-64 nie wymagały zaawansowanego technicznie partnera na polu walki. Wystarczały im własne sensory, wsparcie rozwijających się coraz bardziej bezzałogowców i, coraz bardziej leciwych, OH-58D. Te ostatnie nie były jednak wieczne. Z powodu intensywnej eksploatacji musiano je ostatecznie wycofać ze służby we wrześniu 2017 roku.

Między rezygnacją z programu RAH-66, na który wydano 7 mld USD i który zakończył się powstaniem zaledwie dwóch prototypów, a ostatecznym wycofaniem OH-58D podejmowano próby znalezienia jego niskobudżetowego następcy. Czyniono to w ramach kolejnych programów: Armed Reconnaissance Helicopter (ARH) i Armed Aerial Scout (AAS). Obydwa miały doprowadzić do wyłonienia niewielkiej i taniej platformy, jednak nie zakończyły się sukcesem z przyczyn finansowych. Wreszcie zdecydowano się na bardzo już oszczędny program odmłodzenia i modernizacji OH-58D do standardu F, ale i ten został ostatecznie skasowany w roku 2014.

W tej sytuacji rolę śmigłowców rozpoznawczych przejęły ciężkie maszyny AH-64D/E Apache Longbow/Guardian. Wersja E otrzymała w tym celu zdolność do współpracy z rozpoznawczymi bezzałogowcami (Manned Unmanned Teaming - MUM-T). Początkowo zintegrowano do współpracy z nimi RQ-7 Shadow, a potem także cięższe MQ-1C Gray Eagle. W ciągu kilku lat eksploatacji okazało się jednak, że takie wykorzystanie Apaczy jest kosztowne, odciąga te śmigłowce od innych zadań, a w dodatku nie spełnia oczekiwań.

Nowe potrzeby

Tymczasem rosną globalne wyzwania, a coraz bardziej wymagający potencjalny przeciwnik wymaga odpowiednich środków prowadzenia walki. Z tego powodu właśnie US Army przyspieszyła wiele ze swoich programów zbrojeniowych i na nowo rozpisała priorytety. Obecnie najwyższym z nich jest zdolność do porażenia zaawansowanej obrony powietrznej przeciwnika spoza zasięgu jego środków oddziaływania. Armia Stanów Zjednoczonych może tego dokonać za pomocą artylerii raketowej dużego zasięgu (Long-Range Precision Fires). Cele dla tej broni mają wskazywać m.in. właśnie rozpoznawcze śmigłowce lub innego rodzaju pionowzloty.

Nie mogą to być ciężkie, klasyczne śmigłowce uderzeniowe, jakimi są Apache. Prowadzenie rozpoznania wymaga, aby większy nacisk położyć np. na trudnowykrywalność. FARA tymczasem, zgodnie z wypowiedziami amerykańskich wojskowych, ma być „nożownikiem” współczesnego pola walki – uzbrojonym lżej niż Apache, ale trudniejszym do wykrycia, dysponującym większym zasięgiem i długotrwałością lotu oraz lepszymi zdolnościami do komunikacji na współczesnym polu walki. Ciekawy jest tu m.in. wymóg dużej długotrwałości lotu. Ma on umożliwić przebywanie w powietrzu w bezpiecznej strefie pod osłoną sił własnych przez długi czas w oczekiwaniu na pojawienie się, bądź wykrycie wylotu w obronie przeciwnika. Pionowzloty FARA i towarzyszące im bezzałogowce (MUM-T też jest tutaj przewidziane) będą mogły wówczas błyskawicznie w niego wniknąć (okno czasowe takiego wylotu może być krótkotrwałe) i prowadzić rozpoznanie z dogodnych pozycji, a w określonych przypadkach „osobiście” dokonywać ataków na wybrane cele.

Wszystkie te założenia zostały sformułowane i podane do oficjalnej opinii publicznej w drugiej połowie roku ubiegłego. Z tego powodu obecna zapowiedź wycofania „połowy” Apache z jednostek rozpoznawczych nie szokuje. Przeciwnie, US Army z pewnością znajdzie dla nich bardziej odpowiednie zastosowanie, a być może zostaną one przesunięte do Gwardii Narodowej. Rewelacje te nie znajdują też urzeczywistnienia z dnia na dzień. Jeżeli wszystko pójdzie zgodnie z zakładanym terminarzem pierwsze jednostki rozpoznawcze zostaną przezbrojone w FARA dopiero pod koniec lat 20 i dopiero wtedy zaczną wypierać z nich część AH-64. Ostateczny koniec kariery „Apacza” będzie związany dopiero z wprowadzeniem FLRAA (Future Long-Range Assault Aircraft) – pionowzlotu bojowego, którego program zakończy się znacznie później niż FARA. Przedstawiciele US Army zgodnie krytykują bowiem AH-64 jako maszynę dostosowaną naprędce i wbrew pierwotnym założeniom do działań rozpoznawczych, ale chwalą (szczególnie nowoczesną wersję E) jako śmigłowiec bojowy. Te ostatnie mogą pozostać w służbie do około 2060 roku.

Kandydaci na FARA

Chętnych na udział w programie FARA nie brakuje, szczególnie że jest to de facto przyspieszony element programu Future Vertical Lift (FVL) mającego wyłonić systemowe rozwiązanie dla całego pokolenia nowych pionowzlotów Sił Zbrojnych Stanów Zjednoczonych. Jest więc o co walczyć. W rywalizacji biorą udział wszyscy dotychczasowi konkurenci: AVX (dotąd proponował układ z dwoma współosiowymi wirnikami nośnymi i dwoma otunelowanymi wentylatorami pchającymi), Karem (zmiennowirnikowce), Piasecki Aircraft Corporation (dotąd pracowano tam nad maszyną z pojedynczym wirnikiem, dużymi skrzydłami i śmigłem pchającym). Może pojawić się także Boeing (z AH-64X wyposażonym w śmigło pchające, choć to raczej kandydat na FLRAA) czy Airbus (układ X3 z pojedynczym wirnikiem i dwoma śmigłami ciągnącymi bądź pchającymi).

Za faworytów należy jednak uznać firmy Bell i Sikorsky. Pierwsza z nich uczestniczy w rywalizacji o następcę Black Hawka, a jej zmiennowirnikowiec V-280 Valor przechodzi kolejne próby. Bell twierdzi, że z łatwością może przeskalować wykorzystane na nim rozwiązania na mniejszą platformę. Z kolei Sikorsky dysponuje latającymi i w dużej mierze przetestowanymi już prototypami rozwiązania w dużym stopniu pasującego do wymagań FARA. S-97 Raider był być może zbyt drogi i ciężki podczas

poprzednich poszukiwań następcy Kiowa Warrior, ale teraz wystarczy nieco go powiększyć, żeby dobrze nadawał się do programu FARA.

Spośród oblatanych już maszyn najbliższej do wymagań na FARA wydaje się Sikorsky S-97 Raider. Powyżej film z jego prób w locie. Źródło: Sikorsky Aircraft Corporation.