

El US Army y sus programas de reemplazo de helicópteros

El EQUIPO MULTIFUNCIONAL DE ELEVACIÓN VERTICAL DEL FUTURO del US Army seleccionó el 25 de marzo a los dos competidores para la segunda fase del programa de FUTURO AVIÓN DE RECONOCIMIENTO Y ATAQUE (FARA): el Bell 360 Invictus y el Sikorsky Raider X. El programa FARA tiene por objeto llenar el vacío de capacidades dejado por la retirada del Bell OH-58D Kiowa Warrior. Se espera que el nuevo helicóptero esté en operaciones en el año 2028.

Como se indica en la declaración oficial, el programa está estructurado en tres fases: 1) diseño preliminar; 2) diseño detallado, construcción y prueba; y 3) evaluación de la finalización del prototipo para iniciar la producción. En la primera fase se realizó el diseño preliminar de cinco candidatos presentados por Bell, Sikorsky (como subsidiaria de Lockheed Martin), Boeing, AVX Aircraft/L3 Harris y Karem Aircraft. El US Army seleccionó las propuestas de Bell y Sikorsky después de un diseño inicial y una evaluación de riesgos, concediéndoles contratos para el diseño detallado, la construcción y la prueba de sus soluciones de vehículos aéreos, por valor de 700 millones y 940 millones de dólares respectivamente. Las dos compañías se enfrentarán a una competición final de vuelo en 2023.

PROGRAMA FARA

El FARA es la prioridad número uno del US Army para la modernización de su aviación y es fundamental en la búsqueda de mantener sus capacidades para penetrar y desintegrar eficazmente los sistemas integrados de defensa aérea de los eventuales adversarios. "Permitirá a los comandantes desplegados contar con mayores capacidades tácticas, operacionales y estratégicas mediante un aumento significativo de la velocidad, el alcance, la resistencia, la capacidad de supervivencia y la letalidad", dijo el Dr. Bruce D. Jette, Secretario Adjunto del Ejército para Adquisición, Logística y Tecnología.

EL INVICTUS

El Bell 360 Invictus (*imagen superior*) utiliza un diseño simple con tecnologías probadas para reducir el riesgos y costos, como su rotor principal, el que es una versión a escala del rotor articulado de cinco palas diseñado para el helicóptero súper mediano Bell 525 Relentless. Su diseño aerodinámico es muy similar al del proyecto Boeing/Sikorsky RAH-66 Comanche, con un perfil aerodinámico

apto para desarrollar altas velocidades, bodegas internas para armas, cubierta aerodinámica del rotor principal, tren de aterrizaje retráctil y rotor en *fenestrón*, ligeramente inclinado. Cabe recordar que el RAH-66 Comanche fue un proyecto de helicóptero de reconocimiento armado sigiloso diseñado en los años 80 para reemplazar al OH-6 Cayuse y al OH-58 Kiowa y para designar objetivos para el Boeing AH-64 Apache. El programa Comanche fue cancelado en 2004 con sólo dos prototipos de vuelo construidos.

El sigilo, sin embargo, no es la principal razón del diseño adoptada para el Invictus, sino que su forma busca la menor resistencia posible al avance, para así alcanzar las altas velocidades que exige el programa FARA, según se dijo durante la presentación del proyecto.



EL RAIDER

El Sikorsky Raider X, por otro lado, presenta una solución más compleja con un rotor principal coaxial y una hélice de empuje. El Raider X es una versión ampliada del S-97 Raider, con una cabina de pilotaje lado a lado para así ensanchar el fuselaje y aumentar la carga útil de armas que se lleva en las bodegas internas. En relación con la de carga útil, Lockheed Martin (que adquirió Sikorsky en 2015) publicó un nuevo concepto de arte que muestra por primera vez el Raider X con sus bodegas de armas abiertas y la torreta para el cañón de 20 mm delante de la cabina (*imagen inferior*)

cepto de arte que muestra por primera vez el Raider X con sus bodegas de armas abiertas y la torreta para el cañón de 20 mm delante de la cabina (*imagen inferior*)

OTRO PROGRAMA PARALELO

Recientemente, Bell y Sikorsky también se adjudicaron contratos en el otro programa de LEVANTAMIENTO VERTICAL DEL FUTURO del US Army, el conocido como FUTURO AVIÓN DE ASALTO DE LARGO ALCANCE (FLRAA), que busca reemplazar al UH-60 Black Hawk. Al igual que para el FARA, las dos compañías presentaron dos diseños completamente diferentes, con Bell proponiendo el tilitrotor V-280 Valor y Sikorsky -en asociación con Boeing- proponiendo el helicóptero compuesto coaxial SB>1 Defiant. Esta vez no hubo competidores adicionales, por lo que Bell y Sikorsky recibieron contratos de dos años para perfeccionar sus prototipos ya en vuelo y producir diseños conceptuales, requisitos de viabilidad y estudios comerciales para una propuesta final de aeronave lista para el combate.