

UAV MQ-25 avanza en pruebas como multiplicador de fuerza

El PROGRAMA DE AVIONES NO TRIPULADOS DE PORTAAVIONES (PMA-268) de la US Navy completó su primer reabastecimiento aéreo de un avión F-35C Lightning II por parte del UAV de prueba Boeing MQ-25 Stingray, conocido como T1, como parte de la iniciativa más amplia de la Armada para poner en marcha sistemas tripulados remotamente que transformen y mejoren la capacidad, la habilidad y la letalidad de la flota.



El equipo integrado de la Armada y Boeing MQ-25, en coordinación con el programa F-35, realizó el vuelo de reabastecimiento de combustible el 13 de septiembre de 2021 cerca del aeropuerto MidAmerica St. Louis, Missouri.

"Cada vuelo del T1 con otro tipo, modelo o serie de avión nos acerca un poco más a la entrega rápida a la flota de un MQ-25 con plena capacidad operativa", dijo el capitán Chad Reed, director del programa PMA-268 de la Armada. *"La inigualable capacidad de reabastecimiento del Stingray va a aumentar la proyección de poder de la Armada y proporcionará flexibilidad operativa a los comandantes de los grupos de ataque de los portaaviones".*

Este evento marcó el tercer vuelo de reabastecimiento del avión de prueba T1. Durante el vuelo de tres horas, un piloto del F-35C del ALA DE PRUEBAS AÉREAS Y ESCUADRÓN DE EVALUACIÓN 23 (VX-23) de la US Navy se aproximó al T1, realizó evaluaciones de formación, estudios de estela, seguimiento de la sonda de traspaso de combustible, y se conectó con el UAV de prueba MQ-25 a una velocidad aérea calibrada de 225 nudos (KCAS) y una altitud de 10.000 pies. Desde la estación de control en tierra, el operador del UAV inició entonces la transferencia de combustible desde la bodega de reabastecimiento aéreo del T1 al F-35C.

Una vez que esté operativo, el MQ-25 repostará a todas las aeronaves con base en portaaviones que tengan capacidad de recepción. Cada plataforma de avión dentro del sistema tendrá una interacción aerodinámica diferente en la estela

del MQ-25. La realización de misiones de prueba de reabastecimiento con distintas aeronaves permite al programa analizar los datos y determinar si es necesario realizar algún ajuste en el guiado y el control.

A principios de este verano boreal, el programa completó misiones de reabastecimiento no tripulado con un F/A-18 Super Hornet y un E-2D Advanced Hawkeye. Cada plataforma aérea es única desde el punto de vista aerodinámico, por lo que su respuesta a la estela de un avión cisterna es diferente. Volar con diferentes aviones detrás del MQ-25 nos permite evaluar cómo interactuarán, dijo Reed.



Tras este vuelo, el T1 entrará en un periodo de modificación para integrar el sistema de manejo en cubierta propio de un portaaviones, en preparación para una demostración a bordo a fines del presente año. Hasta la fecha, el T1 ha realizado 36 vuelos, lo que ha proporcionado al programa valiosa información sobre aerodinámica, propulsión, guiado y control, antes de las entregas de los aviones de desarrollo de ingeniería y fabricación del MQ-25.

El MQ-25 será el primer avión no tripulado operacional con base en portaaviones y proporcionará capacidades críticas de reabastecimiento aéreo y de inteligencia, vigilancia y reconocimiento para apoyar el ALA AÉREA DEL FUTURO. En los portaaviones estadounidenses habrá una mezcla de aviones de cuarta y quinta generación, plataformas tripuladas y no tripuladas, y sensores y armas en red.

Junto con sus misiones previstas, el MQ-25 allanará el camino para la formación de equipos de aviones tripulados y no tripulados (Manned-Unmanned Teaming, o MUM-T) basados en portaaviones, que ampliarán el alcance de los ataques y mejorarán la maniobrabilidad. A medida que aumente la capacidad de los aviones no tripulados, disminuirán la necesidad de uso de aviones cisterna tripulados, lo que aumentará su vida útil y la capacidad disponible para las misiones de otros aviones de combate tripulados.