

La USAF define el *reemplazo para sus Bell UH-1N*

En septiembre de 2018 la USAF finalmente encontró un reemplazo para sus envejecidos helicópteros de transporte UH-1N. Es el nuevo helicóptero denominado BOEING MH-139, una versión militarizada del italiano LEONARDO AW.139, y la institución estadounidense pagará 29 millones de dólares por cada una de las 84 unidades que espera recibir en primera instancia.

El modelo básico AW.139 es mundialmente utilizado para misiones de rescate aéreo y evacuación aeromédica y ha sido ordenado por docenas de naciones debido a sus buenas capacidades. Estas aeronaves son construidas por la casa LEONARDO HELICOPTERS (ex AGUSTA WESTLAND), la que tiene una importante planta en los Estados Unidos que fabrica casi un cuarto de todos los AW.139. El precio estándar es de 20 millones de dólares y más, dependiendo de los accesorios y los contratos de soporte.

Estos helicópteros de ocho toneladas pueden transportar hasta 15 pasajeros. Tienen una amplia cabina y pueden acomodar hasta cuatro camillas, que es una de las razones por las que es tan popular para las tareas de evacuación sanitaria. Su velocidad de crucero es de 288 kilómetros por hora y la autonomía media es de 3,2 horas. El AW.139 compite con el Sikorsky UH-60 de EE.UU. y otro helicóptero europeo, el NH90, ligeramente más grande.

Habiendo entrado en servicio en 2003, casi mil AW.139 ya han sido entregados o están en orden de construcción.

LA AERONAVE A REEMPLAZAR

La USAF cuenta actualmente con 62 Bell UH-1N, utilizados principalmente para patrullar las grandes extensiones de superficie que rodean los silos de misiles balísticos intercontinentales y también para proporcionar transporte utilitario o enlace. El UH-1N, lanzado en 1969, fue la versión bimotor de cinco toneladas del popular Bell UH-1 Iroquois de la Guerra de Vietnam.

Desde 2007 la USAF ha estado buscando entre 80 y 90 nuevos helicópteros para reemplazar a sus UH-1N. Esa búsqueda se extendió largamente en el tiempo debido a

que las nuevas naves que podían igualar o superar las prestaciones de los UH-1N eran demasiado caras. En el intertanto la USAF optó por reconstruir o someter a profundo mantenimiento a sus UH-1N, siguiendo el ejemplo de los Marines que empleaban un helicóptero similar. La USAF reactivó su búsqueda en 2015, y en marzo de 2017 la asociación BOEING/LEONARDO HELICOPTERS entró a participar en el concurso con su MH-139. Como los primeros MH-139 no llegarán sino hasta 2021, los UH-1N seguirán volando durante otros cinco años más o menos.

Mientras tanto, el Ejército y la Marina de los Estados Unidos han reemplazado casi todos sus helicópteros de transporte UH-1, principalmente con el UH-60 Black Hawk a partir de la década de 1980. En 2007 se introdujo también el UH-72 Lakota de 3,6 toneladas, que sustituyó a los UH-1 restantes en las unidades de reserva que no necesitaban algo tan grande como el UH-60. La versión MH-60M del Black Hawk fue ofrecida en su momento a la



USAF para reemplazar a los UH-1N, pero la fuerte presión de la competencia llevó a que el asunto debiera decidirse en un concurso comercial abierto, donde se impuso el producto hoy ganador.

ORÍGENES HISTÓRICOS

El Bell UH-1 –conocido popularmente como Huey y cuyo primer vuelo ocurrió en 1956– sigue siendo ampliamente utilizado. Fueron construidos más de 16.000 UH-1 y más de 4.000 se perdieron durante la guerra de Vietnam. Más de mil de ellos siguen en servicio activo en fuerzas armadas de todo el mundo. El UH-1 fue la versión militar de un diseño original de helicóptero civil, el Bell 204, del que se construyeron más de 12.000 unidades, en general.

El UH-1, de 4,3 toneladas y un solo motor, puede transportar a 2 tripulantes y 11 soldados. La versión bimotor del UH-1 fue desarrollada originalmente para el ejército canadiense y luego adoptado por la US Navy, los Marines, la USAF y muchos países extranjeros que estuvieron dispuestos a pagar el precio por la seguridad adicional de operar con dos motores.