



L'USAF verso un nuovo JSTARS

Il Pentagono ha appena assegnato i primi tre contratti di studio per il successore dell'E-8C J-STARS

Le forze armate statunitensi, a parte i più svariati aeromobili specializzati in una o più forme di intelligence, si basano essenzialmente su tre tipi di piattaforme per l'acquisizione precoce dei bersagli: l'E-3 "Sentry" (AWACS) per la scoperta di obiettivi aria-aria ma con buone capacità di localizzazione anche di quelli sul mare, l'E-2 "Hawkeye" con capacità prevalentemente aria-aria ma ottime possibilità di inseguimento di bersagli di superficie (a disposizione delle basi fisse e delle portaerei dell'US Navy) e l'E-8 "Joint Stars" (J-STARS, Joint Surveillance Target Attack Systems).

Quest'ultimo aereo, sviluppato dalla Grumman sulla base della cellula Boeing 707-320, con il contributo dell'US Air Force e dell'US Army, è sbrigativamente definito "AWACS di terra", poiché la sua funzione è scoprire ed inseguire ogni tipo di bersaglio al suolo e per questo opera con equipaggi misti Air Force/Army.

Costruito utilizzando cellule di seconda mano di 707 commerciali - che, com'è noto, non presentano quasi nessuna intercambiabilità di parti con i KC-135 "Stratotanker" - ha ricevuto solo limitati aggiornamenti all'avionica e, nella gamma di aerei "elettronici" dell'USAF, è quello del quale si considera più necessaria la sostituzione.

Vi era già stato un ambizioso tentativo nel 2003 con il programma MC2A che diede vita al progetto Northrop Grumman E-10A, basato sulla cellula del Boeing 767-400ER, con l'obiettivo di sostituire con un unico tipo gli E-3, gli E-8 e gli RC-135 "Rivet Joint". Il programma, però, si era rivelato troppo costoso e nel 2007 era stato cancellato.

L'esigenza, però, rimane ed il 7 agosto sono stati attribuiti dei contratti di durata annuale per "uno sforzo di pre-engineering e sviluppo della produzione" (così sono stati definiti) di valore compreso tra 10 e 11,5 milioni di dollari assegnati a Boeing, Lockheed Martin e Northrop Grumman. L'attenzione si è incentrata sugli executive di gamma alta, che offrono volumi interni ragguardevoli e prestazioni molto elevate.

Boeing Defense, Space e Security punta a ripetere il successo del P-8 "Poseidon" ed offre quale piattaforma il 737-700BBJ1, cioè la configurazione Boeing Business Jet del suo bireattore passeggeri a medio raggio. Quest'aereo presenta una fusoliera più capace rispetto ai concorrenti e lascia supporre un'installazione meno critica delle console per gli operatori.

Lockheed Martin aveva già presentato qualche mese fa la proposta dei suoi Skunk Works (v. Aeronautica & Difesa n. 346, a pag. 76),



incentrata sul Bombardier BD-700-1A10 "Global Express", un bireattore che si può considerare il "wide body" della categoria.

Northrop Grumman, in team con L-3 Aerospace e General Dynamics, ha scelto quale cellula il Gulfstream Aerospace G.550, già impiegato per compiti simili negli allestimenti "Nachshon" studiati dall'israeliana IAI.

Per la "suite" avionica, incentrata su un radar a scansione elettronica ed apertura sintetica con molteplici funzionalità, sono in gara Raytheon, con il suo "Skynet", in parte basato sull'AAS (Advanced Airborne Sensor) del P-8, e la stessa Northrop Grumman, con svariate opzioni.

L'Air Force spera di poter completare un'analisi di fattibilità, quanto più possibile approfondita, entro il 2017, in previsione di un acquisto di due prototipi e di due aerei di preserie, seguiti tra il 2023 ed il 2024 da altri 15 esemplari; la radiazione degli E-8C dovrà iniziare a partire dal 2019-2020.

Livio Conti



In alto, a sinistra, e qui a fianco: il Grumman E-8C "Joint Stars" (su cellula Boeing 707) è l'equivalente dell'AWACS nella scoperta e sorveglianza dei bersagli al suolo. Nelle tre foto piccole, dall'alto in basso, i tipi candidati alla sua successione: la proposta Boeing, quella Lockheed Martin e quella Northrop Grumman.