



Quasi pronto il V-280 "Valor"

Il prototipo del convertiplano "tiltrotor" è al montaggio finale e prossimo al rollout. Il primo volo è atteso per l'anno prossimo

Negli Stati Uniti da tempo è in atto una serie di studi e programmi di ricerca intesi a valutare lo stato dell'arte nel campo del volo verticale, con particolare attenzione alle categorie di elicotteri che operano per l'US Army. Queste ricerche sono state condotte nell'ambito dei programmi JMR (Joint Multi-role Helicopter) ed FVL (Future Vertical Lift).

Nel 2009 il programma JMR era stato articolato in cinque categorie: Light (per la sostituzione degli elicotteri scout OH-58), Medium-Light (per macchine di classe immediatamente superiore), Medium Utility (per la sostituzione degli UH-60),

Heavy (per il trasporto pesante, in successione del CH-47) ed Ultra (una categoria oggi non rappresentata, con capacità di trasporto paragonabile a quella del C-130).

Sul JMR si è innestata la richiesta di informazioni FVL a sua volta suddivisa in tre Capability Set (per la prima e la terza delle quali il 18 febbraio sono state inviate nuove lettere di richiesta di informazioni). La Capability 1 riguarda un aeromobile con la capacità di trasportare due piloti e sei passeggeri o un carico pagante di 912 kg a 370 km/h per 424 km, con la possibilità di operare anche dal ponte di volo di un cacciatorpediniere. La Capability 3

riguarda un aeromobile di dimensioni medie, con carico pagante di 1.590-1.815 kg in cabina o 2.720-3.630 kg al gancio baricentrico, velocità massima continua tra 426 e 574 km/h e raggio d'azione tra 424 e 833 km; anche in questo caso si è chiesto di considerare la possibilità di impiego imbarcato da cacciatorpediniere lanciamissili e, ovviamente, da navi più grandi. Per la Capability 2, invece, al momento non sono state ancora date indicazioni.

In pratica, anche se la nota allegata alle richieste di informazioni precisa che non devono essere considerate come invito a partecipare a gare d'appalto, la Capability 3, coincide in parte con la specifica JMR-Medium (che a sua volta prelude ad un fabbisogno indicato in un 55% di macchine utility, 25% da attacco e 20% Medevac), per la quale è già stato deciso di finanziare la costruzione di due prototipi concorrenti, il Bell V-280 Valor ed il Sikorsky-Boeing SB-1 "Defiant".

Nella pratica, poi, è evidente che tutto ciò ha soprattutto un valore esplorativo, di verifica dello stato dell'arte, in quanto le varie "capabilities" considerate saranno oggetto di tempistiche completamente differenti. L'esigenza di trovare un elicottero scout leggero, tenendo conto che entro l'anno gli OH-58D "Kiowa Warrior" saranno radiati, sembra essere la più urgente, mentre l'evacuazione sanitaria potrebbe essere svolta dal nuovo HH-60W/MH-60W "Pave Hawk". Gli altri due requisiti (quello per l'utility e quello per l'elicottero da attacco) non sembrano



Nella pagina accanto, sopra: un disegno mostra due elicotteri a rotori basculanti Bell V-280 "Valor" come apparirebbero nel caso fossero scelti dall'US Army per la produzione in serie e l'immissione in servizio; sotto: l'altro finalista del programma è il concorrente Sikorsky-Boeing SB-1 "Defiant", dalla formula costruttiva completamente differente (qui in una raffigurazione artistica). Nella tre foto di questa pagina: il prototipo del dimostratore tecnologico del V-280 è in una fase di costruzione molto avanzata e la sua uscita di fabbrica è imminente. Questa macchina risponde ad uno degli svariati requisiti in fase di studio da parte dell'US Army e, se avrà un seguito, dovrà sostituire, almeno in parte, la folta famiglia degli UH-60 "Black Hawk", soprattutto per le missioni speciali.

essere così urgenti: i nuovi UH-60V "Black Hawk" e AH-64E "Apache Guardian" hanno davanti almeno 25 anni di vita se non di più.

In ogni caso, lo stato maggiore dell'US Army è ansioso di vedere quali possibilità siano insite nelle nuove tecnologie e per questo ha deciso di finanziare il progetto Bell, a rotori basculanti, e quello Sikorsky-Boeing per un elicottero composto.

Dei due programmi, quello su cui il costruttore fornisce più informazioni è il V-280 "Valor": secondo quanto è stato recentemente dichiarato, per il settore militare l'azienda elicotteristica del gruppo Textron d'ora in poi intende sviluppare solo macchine di tecnologia avanzata (come quelle a rotori o semiali basculanti). Il "Valor", infatti, appartiene a questa categoria: si tratta di un elicottero/convertiplano a rotori basculanti, azionati da due turbine General Electric T64 in una nuova versione (della quale non sono note né le caratteristiche né la potenza). Rispetto alle prime informazioni di massima è stato "aggiustato il tiro" e i dati più recenti indicano un equipaggio di quattro persone e la capacità di trasportare 14 soldati equipaggiati oppure 5.450 kg di carico pagante in cabina o 4.770 kg al gancio baricentrico. La velocità massima continua sarà di 519 km/h (280 nodi, cifra che si riscontra nella designazione di progetto) e l'autonomia sarà compresa tra 925 e 1.480 km.

Il montaggio dell'ala sulla fusoliera è stato completato nello stabilimento di Amarillo (Texas) il 21 aprile e l'uscita di fabbrica è considerata imminente. Il primo volo è in calendario per settembre 2017.

Prevedibilmente attorno a quella data il "Valor" dovrà essere raggiunto dal "Defiant" e in quel momento l'US Army dovrà dire se i tempi si possano considerare maturi per un vero salto generazionale o se, invece, ci si debba continuare ad affidare agli elicotteri tradizionali, magari con quegli affinamenti (già alla portata delle più recenti realizzazioni in questo campo) che consentano di superare la faticosa soglia dei 200 nodi (370 km/h), meno di quanto promesso dai progetti basati su nuove tecnologie ma circa il 25-40% in più rispetto alle macchine oggi in servizio.

Nico Sgarlato

