



# Il programma OA-X sta diventando ambitissimo

**L'USAF cerca il suo "dopo A-10" e i più disparati costruttori mondiali si preparano a presentare i loro candidati. Anche se il requisito è tuttora da definire**

Il programma OA-X è destinato a mantenere la difesa degli Stati Uniti al passo con l'evolversi della "guerra di domani" che, nonostante gli scenari da guerra fredda che vengono riproposti, sembra destinata a manifestarsi soprattutto sotto forma di "conflitti asimmetrici". Per questo motivo l'US Air Force si sta preparando a vagliare gli aeromobili idonei a questo scopo. Non è stato reso pubblico un elenco dei tipi che si intendono valutare ma esiste una quindicina di poten-

ziali concorrenti al titolo di futuro OA-X, a reazione e a turboelica, e già questa prima distinzione porta ad un differente ambito di prestazioni: da una parte aerei più leggeri e meno veloci (tra i quali sono presenti tipi già valutati in anni recenti da USAF e US Navy); dall'altra soluzioni che in gran parte coincidono con configurazioni armate dei progetti presentati al concorso T-X, dall'involupto di volo più ampio ma dal costo più elevato. Ecco le proposte più accreditate,

**Embraer/Sierra Nevada A-29B "Super Tucano":** versione dell'addestratore intermedio a turboelica ben noto all'US Air Force, dal momento che sulla "Moody" AFB, in Georgia, procede il programma di qualificazione dei piloti afgani su questa macchina. L'A-29 è in servizio anche in una dozzina di forze aeree.

**Textron/Beechcraft AT-6C "Wolverine":** variante armata del T-6 "Texan II", già in servizio nelle scuole di volo delle forze armate degli USAF per la formazione basilica ed intermedia dei piloti ed in alcune forze aeree di altri paesi.

**Leonardo M-346FA "Master":** l'azienda italiana ha recentemente presentato questa variante armata del suo addestratore di indiscusso successo internazionale, già scelto dalle forze aeree di Israele, Italia, Polonia e Singapore. Si tratta di una macchina versatile e con prestazioni elevate, in grado di assolvere una gamma di compiti in gran parte paragonabile a quella di una piattaforma multiruolo dal costo ben superiore.

**Textron Airland E530 "Scorpion":** un aereo che ha destato scalpore. Il gruppo, infatti, nel 2013 ha presentato questo bireattore ad ala diritta come "unsolicited proposal" e, dopo quattro anni, ancora nessun cliente internazionale ha firmato un contratto, nonostante i portavoce di Textron dichiarino di avere numerose trattative in corso. L'OA-X potrebbe essere la sua occasione di riscatto.

**BAE Systems "Hawk":** un addestratore avanzato a getto di comprovata efficienza, dimostrata dalla lunga carriera alle spalle e dai numerosi clienti che lo hanno scelto in tutto il mondo, ma frutto di un progetto ormai datato dell'industria inglese.

**Nella pagina accanto: l'A-10 (qui durante il fuoco del cannone da 30 mm) è oggetto di un dibattito sulla sua data di radiazione; al centro: negli USA vi sono già state valutazioni dell'A-29B "Super Tucano"; in basso: Beechcraft e Raytheon hanno più volte sottoposto versioni specializzate del T-6 "Texan II" da addestramento. In questa pagina, dall'alto: il Leonardo M-346FA "Master", versione con spiccate capacità di combattimento dell'M-346/T-100; il Textron Airland E530 "Scorpion", recentemente ritirato dalla competizione T-X per un nuovo aereo da addestramento avanzato; un BAE Systems "Hawk" Mk.165. Nelle due foto, in fondo alla pagina: OV-10 "Bronco" di differenti versioni; durante la stesura di questo articolo Boeing, che oggi è titolare del progetto del "Bronco", ne ha ritirato la candidatura.**

**Boeing OV-10X:** l'ipotesi di riproporre una versione riprogettata del "Bronco", aereo dell'epoca del Vietnam, è stata presa in esame più volte anche con valutazioni pratiche: nell'ambito del programma "Combat Dragon II" l'USAF ha ottenuto dalla NASA, in affitto, due esemplari di OV-10G+ per valutare la capacità di quest'aereo di tornare a integrarsi in uno scenario odierno. Sarebbe Boeing a farsi carico dello sviluppo di una nuova variante del "Bronco", dal momento che ha acquisito i marchi North American e Rockwell; peraltro, proprio durante la redazione di quest'articolo, Boeing ha dichiarato che il gruppo non intende partecipare a questa prima fase, rinviando ogni decisione a quella successiva.

**Boeing/Saab BT-X:** il colosso di Seattle, in collaborazione con il gruppo svedese, ha presentato per il programma del nuovo addestratore che sostituirà i T-38C "Talon" dell'USAF un aereo completamente nuovo, con propulsione a reazione. Questo progetto, che è uno dei favoriti per il programma T-X, potrebbe anche evolversi in una variante armata per assolvere i compiti previsti dal programma OA-X, contando sul propulsore General Electric F404, lo stesso montato sul Saab JAS-39 "Gripen" e sulle prime versioni del Boeing F/A-18 "Hornet".

**KAI/Lockheed Martin T-50:** dell'addestratore avanzato sudcoreano esistono innumerevoli sottoversioni, che mutano la designazione in base alla maggiore o minore vocazione al combattimento. Addestratore avanzato, addestratore armato, aereo da attacco al suolo con secondarie capacità di addestramento e persino caccia leggero sono così identificati con le sigle T-50, TA-50, AT-50 ed FA-





**In ordine di lettura: il Boeing BTX-1, uno dei favoriti al concorso T-X; il Lockheed Martin T-50A, anch'esso candidato al ruolo di addestratore avanzato ma con buone capacità di combattimento; lo Iomax "Archangel" è una delle due soluzioni più economiche per un OA-X (con la controguerriglia come vocazione primaria); l'L-3 OA-8 "Longsword" è il concorrente diretto dell'Archangel; il Northrop Grumman/Scaled Composites 151 "Ares" (nelle foto in basso). Come si può vedere, si tratta di un panorama assolutamente disomogeneo che comprende aeroplani per irrorazione agricola modificati, addestratori intermedi e avanzati con armamento e persino veri e propri caccia leggeri supersonici; di tutti questi tipi l'A-29, il T-6, l'"Archangel" e il "Longsword" hanno già avuto ordini.**



50. Come nel caso dell'ipotesi Boeing-Saab monta un motore F404 ed ha prestazioni elevate (Mach 1,4).

**Iomax "Archangel"**: nato come evoluzione di un aereo per impieghi agricoli, questo monomotore a turbopropeller può contare su estreme caratteristiche di robustezza, protezione balistica e semplicità strutturale. Presentato sotto forma di simulacro al Paris Air Show 2013, lo Iomax "Archangel" ha volato per la prima volta nell'estate 2014 ed è stato recentemente scelto dagli Emirati Arabi per il pattugliamento costiero. **L-3 OA-8 "Longsword"**: pressoché indistinguibile dallo Iomax "Archangel", il "Longsword" è frutto di una collaborazione tra L-3 Technologies, specialista in avionica e sistemi di missione, e Air Tractor, che ha costruito la propria fortuna sul monomotore agricolo AT-802. L'OA-8 è stato uno dei protagonisti dell'Avalon Airshow 2017 in Australia.

**Northrop Grumman/Scaled Composites 151 "Ares"**: concludiamo questa rassegna con l'unico possibile partecipante alla gara non ancora presente sul mercato, ma frutto di un progetto sviluppato ex-novo negli anni scorsi quando già si ipotizzava un requisito del genere. Si tratta di un dimostratore tecnologico che Scaled Composites aveva fatto volare per la prima volta a febbraio del 1990 in risposta a un programma dell'US Army che puntava a un aereo da attacco low-cost, poi cancellato.

Infine, qualora trovassero dei partner nell'industria statunitense disposti a sponsorizzarli, sarebbero interessati a partecipare anche la Turkish Aerospace con l'addestratore "Hürkus" e Korea Aerospace con il KA-1. Si tratta di due aerei praticamente assimilabili all'AT-6 "Wolverine" di Textron, anche perché tutti discendono dallo stesso "ceppo": quello degli svizzeri Pilatus PC-7 e PC-9.

**Nico Sgarlato**