

VERTIJET. CZARNY KOŃ W WYŚCIGU O FARA? [KOMENTARZ]

Firmy Skyworks Global i Scaled Composites właśnie połączyły siły w celu wspólnego stworzenia innowacyjnego wojskowego pionowzlotu. Firmy nie mówią jednoznacznie, w której kategorii wagowej kompleksowego programu Future Vertical Lift chcieliby rywalizować, ale wiele wskazuje na to, że ich celem jest śmigłowiec rozpoznawczo-bojowy FARA.

Celem konsorcjum jest wspólne zaproponowanie żyrodyny (połączenia śmigłowca i samolotu, nazywane także heliplanem) o nazwie Vertijet. Maszyna ta nie ma żadnego związku z eksperymentalnym myśliwcem z lat 50. X-13 Vertijet i jest oparta o zupełnie inne założenia konstrukcyjne. Vertijet będzie bazował na doświadczeniach i technologiach wypracowanych przez firmę Skyworks Global w czasie prowadzonych przez nią badań w programie sponsorowanym przez agencję DARPA (Defense Advanced Research Projects Agency). Zgodnie z nimi ma powstać statek powietrzny wyposażony w jeden duży wirnik i dwa silniki odrzutowe. Ma mieć także duże skrzydła i dwa ogony połączone dużym statecznikiem poziomym (co przypomina układ ogonowy samolotu przeciwpartyzanckiego OV-10 Bronco).

Czytaj też: [Karem znalazło sojuszników w walce o FARA](#)

Heliplan ma najprawdopodobniej działać na zasadzie zmiany przeniesienia mocy z odrzutowych silników. W przypadku lotu poziomego siłę nośną będą zapewniały skrzydła (nie jest jasne, czy wirnik będzie wówczas pracował, czy pozostanie zablokowany jak np. w projekcie Sikorsky S-72 „X-Wing” z końca lat 70. ub. wieku.). Z kolei w przypadku zawisu, startu bądź lądowania moc będzie przekierowywana do wirnika.

Zakłada się, że uda się w ten sposób stworzyć statek powietrzny zdolny do pionowego startu i lądowania, a także zawisu na tych samych zasadach jak klasyczny śmigłowiec. Jednocześnie maszyna ma móc osiągać wysokie prędkości i dysponować znacznie większym zasięgiem niż śmigłowiec. Zakładana prędkość maksymalna Vertijet to 644 km/h, a zasięg 1800 km przy jednoczesnym przenoszeniu ładunku użytecznego o masie nieco ponad 450 kg. Warto nadmienić, że masa kierowanego pocisku przeciwpancerneho AGM-114 Hellfire to 45 kg, a jedna z grafik komputerowych przedstawiająca wizję tego statku powietrznego z ośmioma pociskami przypominającymi Hellfire na czterech podwójnych belkach i nosowym działkiem. Możliwości przenoszenia uzbrojenia mają więc być porównywalne z lekkim śmigłowcem bojowym, w rodzaju AW-129 Mangusta.

Czytaj też: [Rozpoznawcze śmigłowce wracają do łask. FARA wesprze Apache](#)

W tym miejscu wypada się zastanowić do czego właściwie miałyby służyć Vertijet i jakie platformy zastąpić. Biorąc pod uwagę, że karty w średniej platformie Future Vertical Lift (JMR-M) są już rozdane i zwycięży tam albo Sikorsky albo Bell, a program śmigłowca bojowego FLRAA (Future Long-Range Assault Aircraft) łączy się z wieloma niewiadomymi, naturalne wydaje się zaproponowanie Vertijet w postępowaniu na śmigłowiec bojowo-rozpoznawczy FARA. Dziecko Skyworks Global wydaje się skrojone do niego pod względem gabarytów. Wydaje się też wyróżniać cechami, które w przypadku FARA są najbardziej premiowane, takimi jak prędkość i zasięg. Nowy śmigłowiec rozpoznawczo-bojowy ma bowiem być zdolny do długotrwałego przebywania w powietrzu w oczekiwaniu na stworzenie wyrwy w systemach antydostępowych przeciwnika. Potem ma być zdolny do szybkiego (zanim przeciwnik odbuduje obronę) wnikięcia w powstałą lukę i rozpoczęcia zadania bojowego polegającego na poszerzaniu luki albo poprzez przekazywanie danych o nieprzyjacielu innym uczestnikom walki bądź użyciu własnego uzbrojenia. Konsorcjum zapowiada rewolucyjnie niską cenę jednostkową swojego wyrobu. Ma ona oscylować między 6 a 8 mln USD za egzemplarz. Sami twórcy koncepcji widzą dla niej rolę bardzo różnorodną: zadania rozpoznawcze i patrolowe, eskortowe, Combat SAR i wspierania operacji specjalnych.



Vertijet uzbrojenie Rys. Skyworks Global

Wizja Vertijet nie jest zupełnie nowa i jej zobrazowania pojawiają się od co najmniej dwóch lat. Nowością jest jednak wejście w program Scaled Composites, firmy o ogromnym doświadczeniu, specjalizującej się m.in. w bardzo szybkiej budowie prototypów statków powietrznych. Połączenie sił przez dwie stosunkowo niewielkie firmy daje im szansę na stawienie czoła gigantom i dogonienia ich programów. Uczestnictwo w pracach nad FARA wiąże się jednak z jednym problemem. Wybór uczestników do pierwszej fazy miał zostać dokonany do końca czerwca, ale dokonano go wcześniej – już w kwietniu – i Skyworks Global i Scaled Composites nie zostały tutaj wymienione. Albo więc istnieje ukryta furtka, którą Vertijet włączy się do postępowania (co U.S. Army mogłaby mu umożliwić chociażby ze względu na obiecujące przewidywane parametry techniczne), albo celem jest śmigłowiec bojowy FLRAA. Na pewno udziałowi w FARA pomogłoby szybkie wybudowanie prototypu.