
GEVECHT OM NIEUWE ORDER

GEVECHT OM NIEUWE ORDER

Het broeit in de Amerikaanse militaire helikopterwereld. De reden is dat een grote hoeveelheid helikopters in de U.S. Army toe zijn aan vervanging. Klassieke leveranciers doen hun best om met een voorstel te komen, maar er zijn ook nieuwkomers.

KIOWA AAN VERVANGING TOE

De gigantische investeringskosten voor een nieuwe helikopter worden tegenwoordig niet meer zo maar neergelegd. Opties zoals militariseren van succesvolle civiele helikopters of upgrades naar een nieuwe block versie van een bestaande legerhelikopter zijn helemaal zo gek nog niet mits aan de gestelde eisen kunnen worden voldaan. De OH-58D scout helikopter met de naam Kiowa Warrior die sinds 1992 in grote getalen in het Amerikaanse leger te vinden is aan vervanging toe binnen afzienbare tijd waarbij gesproken wordt over 375 nieuwe helikopters. De Scout Warrior was de belangrijkste Close Air Support (CAS) helikopter voor het Amerikaanse leger in Iraq en Afghanistan waar het onder moeilijke omstandigheden moet opereren. Hierbij zijn toch manco's naar boven gekomen. Er mag verwacht worden dat aan bepaalde eisen voldaan wordt in deze geldverslindende operaties. Gegeven de huidige omstandigheden heeft men het idee om een nieuwe helikopter te ontwerpen tegen hoge ontwerpkosten feitelijk laten vallen. Een low cost vervanging klinkt het leger als muziek in de oren, maar is deze opvolger dan wel capabel genoeg naar hedendaagse maatstaven? Bell Textron die zeg maar de hofleverancier is gokt op een Block II OH-58 Kiowa Warrior (OH-58F) waarbij introductiekosten laag kunnen blijven omdat bestaande trainingsprogramma's, onderdelen leveranties en kennis van het personeel hierop heel makkelijk kunnen aansluiten. Wat kan de Block II versie dan meer?

Er zal in ieder geval een state-of-the art sensor-unit in de neus aanwezig zijn die verbonden is aan drie multifunctionele kleurendisplays die zal worden uitgevoerd in een Cockpit and Sensor Upgrade Program (CASUP). Bell noemt nadrukkelijk de Block III versie uitgerust met een nieuwe nog te ontwikkelen Future Avance Rotor Drive System Transmissie aandrijving met een nieuwe rotor als verdere block opvolger. De block technologie gaat uit van een mainframe dat zijn waarde bewezen heeft waarbij de laatste technologie kan worden ingebouwd in steeds nieuwe versies. Volgens Bell is deze methode goedkoper dan het militariseren van Civiele helikopters. Dit is echter wel wat de concurrent EADS North America overweegt. Zij bieden de AAS-72X+ Armed Aerial Scout helikopter aan, en hebben daarmee goede kansen omdat zij de afgelopen jaren naar tevredenheid de UH-72A Lakota transporthelikopter aan de U.S. Army leverden. De AAS-72X+ is een bewapende versie van het EC145 T2+ model die in tegenstelling tot de UH-72A Lakota is uitgerust met een fenestron staartrotor.

BETER PRESTEREN

Partijen waren halverwege de jaren negentig eerder in de race voor een vervanging van de OH-58D door een nieuwe Armed Reconnaissance Helicopter (ARH) en deze werd gewonnen door Bell Textron. Echter dit programma werd uiteindelijk gedropt door bezuinigingen. Nu de vloot echt aan vervanging toe is moet het kostentechnisch haalbaar worden opgelost. Een en ander is ook meegenomen uit de inzet in Irak en Afghanistan en vooral vliegen in condities high & hot zijn heel belangrijk geworden en de best presterende kandidaat op dit facet zou nog wel eens de hele order naar zich toe kunnen trekken. De

huidige OH-58D moet in woestijngebied opereren met gedeeltelijk gevulde tanks en minder bewapening om gewicht te besparen om zo de prestaties in de hitte naar een hoger level te tillen. Daar wil het Amerikaanse leger wel vanaf. De huidige standaard waarbij op 4000 voet bij 95 graden fahrenheit voldoende 'hover'capaciteit moet worden geleverd is te licht bevonden en moet naar 6000 voet met volledige bewapening (6K95 performance). Gedurende 2012 is er twee keer een promotie tour geweest onder condities met hoge temperatuur door zowel Bell als EADS North America middels een voluntary flight demonstration (VFD). EADS North America koos hiervoor het Colorado gebergte om te demonstreren dat de hoogte als factor voor hun produkt geen probleem geeft. De AAS-72X heeft in vergelijking met de UH-72A een krachtigere Turbomeca Arriel 2E motor met FADEC digitale controle, sterkere transmissie, een Helionix glass cockpit en avionics suite en een 4-assige automatische piloot waarmee de 6K/95 high/hot condities heel goed haalbaar zijn. De eis van twee uur en 12 minuten met 20 minuten reserve brandstof terwijl 2.800 pound lading wordt meegenomen wordt makkelijk gehaald aldus EADS North America. In oktober werd er een tour afgelegd langs U.S. Army vliegvelden zoals Fort Riley, Fort Hood, Fort Campbell en Fort Bragg. Het is belangrijk dat professionals van de eerste orde zich overtuigen van de capaciteiten van de AAS-72X+ aldus Sean O'Keefe, een CEO van EADS North America. Verder kan ons produkt in 2016 aan deze units geleverd zijn.

COMPETITIE

Uiteraard is er een echte competitie, want ook Bell Textron doet soortgelijke exercities. Wie denkt dat de race al volledig gelopen is heeft het mis, want er zijn nog meer gegadigden. Zo is er ook interesse getoond door AgustaWestland North America (AW-109 of AW119), AVX (coaxiale versie van de OH-58), Boeing (AH-6i), MD Helicopters (MD540) en Sikorsky (S-97 Raider). Vooralsnog lijken Bell en EADS North America de beste papieren te hebben en het zal neerkomen op wie de beste prestaties levert en de beste overtuigingskracht heeft tegenover de meest gunstigste financiële voorwaarden.

Kees Otten & Wim Das

