

Boeing se retira de la licitación de la Marina de Estados Unidos para el avión de nueva generación

Boeing ha decidido retirarse de la licitación de la Marina estadounidense para su avión de entrenamiento de nueva generación, una decisión sorprendente para la compañía, que era considerada la favorita. En un comunicado, el fabricante de aeronaves explicó que su oferta del T-7A «Red Hawk» no cumple con los requisitos expresados por la Marina, a pesar de que ya ha sido entregado a la Fuerza Aérea de EE. UU.

De hecho, Boeing confirma su decisión al afirmar que el motor GE Aerospace F404 del T-7A requeriría un desarrollo a largo plazo para cumplir con los requisitos de calificación específicos para los motores del Sistema de Entrenamiento de Aviones para Pilotos de Pregrado (Undergraduate Jet Training System) exigidos por la Marina de Estados Unidos.

Esta explicación, aunque incompleta, podría explicar la reciente y muy discreta deserción de otro equipo, concretamente Lockheed Martin Korean Aerospace, con el TF-50N, que también está propulsado por el motor General Electric F404-102.

Esta decisión permite a Boeing centrarse más en los programas de aeronaves de sexta generación e invertir simultáneamente en los programas F-47 y F/A-XX, concentrando sus recursos de ingeniería en las prioridades del Pentágono.



Dos competidores finales

Dos equipos siguen en liza por el contrato con la Marina: el Textron -Leonardo con el M-346N y el Freedom Trainer de Sierra Nevada. Ninguno de estos aviones utiliza el motor GE Aerospace F-404.

Textron Aviation Defense y Leonardo se han asociado para ofrecer el M-346N, una versión modificada del M-346 que opera

en varios países, incluidos Italia, Polonia y Singapur. Esta es la última versión del M-346 ofrecida al servicio estadounidense, después de que Leonardo la propusiera inicialmente de forma independiente para el programa TX de la Fuerza Aérea de EE. UU.

Un nuevo acuerdo se produce tan solo tres meses después de que Leonardo anunciara un acuerdo similar con Airbus para ofrecer el M-346 en Europa, en preparación para el futuro Sistema Aéreo de Combate Europeo. La aeronave cuenta con cinco puntos de anclaje externos y puede disparar bombas guiadas por láser y GPS. También incluye un enlace de datos Link 16 y un nuevo sistema de comunicaciones seguro. El estabilizador horizontal es totalmente móvil y la aeronave biplaza en tándem se apoya sobre un tren de aterrizaje triciclo.

Los dos motores Honeywell/ITEC F124-GA-200, cada uno con una potencia de 2880 kgp, son fabricados bajo licencia por Fiat-Avio. El M-346 cuenta con una unidad de potencia auxiliar (APU) MicroturboRubis. La cabina de mando está presurizada y climatizada bajo una cúpula con bisagras a la derecha, y equipada con asientos eyectables Martin-Baker Mk16D de tipo cero-cero.

También cuenta con un sistema de generación de oxígeno a bordo (OBOGS) que elimina la necesidad de cilindros de oxígeno, pantallas multifunción, una pantalla de visualización frontal (HUD) y equipos digitales de control de vuelo por cable (fly-by-wire).

Recientemente, el fabricante de aeronaves probó el prototipo M-346FT para el lanzamiento de bombas Mk82 de 500 libras, así como las bombas «Lizard» de Elbit Systems. Las pruebas también demostraron la posibilidad de instalar un cañón de 12,7 mm y cohetes guiados.

Sierra Nevada Freedom Trainer

Sierra Nevada Corporation (SNC) presentó oficialmente el avión

de entrenamiento Freedom en el simposio Tailhook en Reno (Nevada)

El Freedom Trainer destaca como el único avión capaz de realizar maniobras de aterrizaje y despegue en portaaviones, así como ejercicios de aterrizaje en cubierta (FCLP) hasta el contacto con el suelo, a pesar de que la Marina eliminó recientemente este requisito de su licitación. Esta capacidad resuelve el antiguo desafío de preparar a los aviadores para las exigencias de los aterrizajes en cubierta sin agotar prematuramente la vida útil de los aviones de combate de primera línea.

Construido con una vida útil de la estructura de 16 000 horas y un tren de aterrizaje de brazo de cola diseñado específicamente para aterrizajes pesados y repetidos, el Freedom ofrece una durabilidad que supera a la de sus competidores.

Desde un punto de vista técnico, las aeronaves de SNC ofrecen importantes ventajas financieras. Equipado con dos motores Williams FJ44-4M, se espera que el Freedom Trainer reduzca los costes de los motores en un 40 % en comparación con las aeronaves de entrenamiento actuales de la Marina y a la mitad en comparación con los aviones terrestres. El costo por hora de vuelo se estima en alrededor de 4,500 dólares, casi la mitad que el de las aeronaves equipadas con motores General Electric F404 o Honeywell F124.

El diseño también permite realizar salidas hasta un 40 % más largas, lo que aumenta el tiempo efectivo de entrenamiento por vuelo y reduce los costes del ciclo de vida. La arquitectura modular de sistemas abiertos garantiza que NAVAIR mantenga el control a largo plazo sobre las actualizaciones, evitando la dependencia de un proveedor y facilitando la integración de sistemas de terceros durante décadas de servicio.

Más allá del ahorro de costes y la compatibilidad con las

aerolíneas, SNC destaca su colaboración con Red 6 para integrar el Sistema de Realidad Aumentada Táctica Aerotransportada (ATARS). Este sistema, que se lleva en los auriculares, permite a los pilotos entrenar en tiempo real contra amenazas virtuales, proyectando aeronaves enemigas o enfrentamientos con misiles durante el vuelo real. Estos entornos sintéticos reducen la brecha entre la instrucción básica de vuelo y el entrenamiento táctico avanzado, al tiempo que disminuyen la necesidad de costosas aeronaves adversarias. Las exitosas demostraciones con la Fuerza Aérea de EE. UU. y la Real Fuerza Aérea Británica refuerzan la credibilidad de ATARS, y su integración en la familia de sistemas de entrenamiento Freedom subraya la ambición de SNC de ofrecer no solo una aeronave, sino un ecosistema de entrenamiento integral.

Fuente: [galaxiamilitar](#).