

Az US Hadsereg repülőerők a közelmúlt években több harci repült órát teljesítettek, mint amennyit a fennállásuk története során a harctevékenységek megkezdéséig összesen végrehajtottak. Példátnal mennyiségben alkalmaztak UAV eszközöket és egy kiszámíthatatlan ellenséggel harcoltak a világ egyik legkíméletlenebb környezeti viszonyokkal rendelkező területén. Jelenleg a Hadsereg repülőerők a fejlődésük olyan pontjához érkeztek, amikor dönteniük kell, hogy milyen irányban modernizálják és fejlesszék a gépparkjukat.

A rendelkezésre álló pilótánélküli repülőeszközöket nem számítva, a Hadsereg repülőerők által jelenleg üzemeltetett platformok örökölt rendszereknek tekinthetők még akkor is, ha el vannak látva új szenzorokkal, vagy egyéb képességnövelő berendezésekkel.

Az Amerikai Hadsereg Repülő Társasága (Army Aviator Association of Amerika. Rövidítve: Qad-A) National Harbor-ban (Md.) tartott bemutatóján Virgil Packett vezérőrnagy a repülőágazat vezetője az alábbiakban fogalmazta meg az általa szükségesnek tartott célokat:

- ki kell fejleszteni egy közös nehéz szállító- és többfeladatú repülőeszközt;
- ki kell fejleszteni egy forgószárnyas repülőeszköz képességét a 370 km/h (200 kt) sebességhatár áttörésére,
- ki kell terjeszteni a pilóta által vezetett- és pilótánélküli repülőeszközök együttes (csoportos) alkalmazásának koncepcióját.

E célkitűzések valóban nagy kihívásokat jelentenek a Hadsereg repülő számára. Több területen a fejlesztések üteme nem kielégítő. Az újabb, gyorsabb és nagyobb teljesítőképességgel rendelkező forgószárnyas repülőeszközök fejlesztése nem tart lépést az igényekkel és a követelmények állandóan növekvő jellegével.

Így például a Joint Future Theater Lift Concept - JFTLC (Közös Jövőbeni Hadszíntéri Légi szállítási Koncepció) eddig csak Koncepció maradt.

A Légierő és a Hadsereg társszerzőkként csak néhány héttel ezelőtt kezdtek hozzá egy közös kezdeti teljesítőképességekre vonatkozó dokumentum összeállításához, amely tanulmányozza a merevszárnyú- és forgószárnyas repülőeszközök közötti különbségeket a légi szállítás számára történő felhasználásra. Annak ellenére, hogy a figyelem újra a JFTLC (korábbi nevén Joint Heavy Lift --JHL) koncepció megvalósítására összpontosul, Stephen Munt dandártábornok, a Hadsereg Repülőik igazgatója elismeri, hogy egy következő-generációs nehéz légi szállító platform legalább 2025-ig nem fog rendelkezésre állni.

A Védelmi Tudományos Tanács függőleges és/vagy rövid fel- és leszállást alkalmazó (VTOL/ STOVL) repülőeszközök szükségességével kapcsolatos 2007. júliusi jelentésében arra a vitatható következtetésre jutott, hogy egy közös nehéz szállító repülőeszköz létrehozása esetleg nem is lehetséges elsősorban műszaki kihívások miatt. A jelentés szerint: "világos, hogy amennyiben VTOL repülőeszköz kerül kiválasztásra egy új szabadtengeles gázturbinás hajtóművet kell kifejleszteni, ha viszont egy STOL emelő repülőeszközre esik a választás, akkor egy radikálisan eltérő futóművet kell tervezni, hogy az eszköz képes legyen a nagyon kisméretű, előkészítetlen helyekre (helyekről) történő le- és felszállásokra". A jelentés és Munt dandártábornoknak a Quad-A bemutatón tett megjegyzése szerint a prototípus repülőeszköz megépítésével kapcsolatos költséghatások elérhetik a 2,5 milliárd USD összeget.

A Hadsereg társulása a Légierővel sikeresebbnek bizonyult az UAV eszközök területén. A Hadsereg új "Sky Warrior" ("Égi harcos") Megnövelt hatótávolságú/többfeladatú (Extended Range/Multipurpose - ERMP) UAV repülőeszköze - amely a Légierő Predator MQ-1 UAV eszközéből származik - gyorsabban kerül kifejlesztésre, mint a Légierőnél lévő "testvére". 2007 szeptemberében a Védelmi Minisztérium elrendelte, hogy a két projekt egy beszerzési programba legyen egyesítve, s a migrációt 2008 októberéig kell elérni. Munt dandártábornok szerint a döntést mind a Hadsereg repülőerők, mind pedig a Légierő teljes mértékben támogatta. A Légierőkhöz viszonyítva a Sky Warrior beszerzése a Hadsereg részéről lassúbb és megfontoltabb volt, ami egy jobb UAV eszközt eredményezett. A Hadsereg repülőprogramjainak vezetője, Paul Bogosian szerint azonban a két partner közötti egyetértési memorandum és a két konstrukció konvergenciája alapján ki fog alakulni egy olyan helyzet, amely lehetővé fogja tenni egy közös UAV eszköz mindkét partner részéről történő beszerzését egy szerződés alapján.

Egy másik fontos kérdést a Hadsereg repülőeszközeinek egy nagyobb hálózatba szervezett rendszerbe való beilleszthetősége képezi. Jelenleg csak az AH-64 Apache Longbow harci helikopter az a típus, amely rendelkezni fog egy hálózatba szervezett rendszeren belül a platformok közötti intelligens kommunikáció képességével. Az első modernizált Block III változatú forgószárnyas repülőeszköz első repülése ez év július 9-re van tervezve. A Block III modernizálás végrehajtásával a harci helikopter egy többfeladatú platformmá fog válni, melyhez nagy reményeket fűz a vezetés. A Block III változatú AH-64 Apache Longbow helikopter úgy van kialakítva, hogy központi adatfeldolgozó pontot képezzen a fegyvernemek, légi és földi járművek és csapatok között átadásra kerülő adatok számára.

Ami a pilóta által vezetett és a pilótánélküli repülőeszközök együttes alkalmazásának koncepcióját illeti, az Apache helikopterek már képessé váltak a vegyes összetételű csoportban történő együttes alkalmazás biztosítására. A VUIT-2 nevű új fedélzeti rendszer (Video from Unmanned aerial systems for Interoperability Teaming Level 2) felhasználásával az Apache helikopter képes egy UAV eszköz által leadott élő video információáramlásnak közvetlenül a helikoptervezető fülkében történő vételére. Jelenleg az Apache nem tudja egyidejűleg működtetni a tűzvezérlő fedélzeti lokátort (Fire Control Radar - FCR) és a VUIT-2 fedélzeti rendszert. A Block III modernizálásra vonatkozó megrendelés alapján 9 helikopter csak FCR-rel rendelkezik, 9 helikopter VUIT-2 rendszerrel van felszerelve és 6 pedig a kettő közül valamelyik funkció végrehajtását biztosító képességgel rendelkezik.

Bár a Boeing cég várja a döntést az új harci - kutató-mentő (CSAR-X) repülőeszköz létrehozásáért folytatott elkeseredett küzdelemben, ügyelt arra, hogy jól menjenek a dolgok a Chinook helikopterek gyártásán. Nagy ütemben folyik az F modell változatú Chinook helikopterek gyártása, melyek már telepítésre kerültek Irakban. A nagyobb teljesítőképesség kialakítása azonban az F modell változatú helikopterek szerkezeti tömegének növekedését is magával hozta. Jelenleg végzik egy új nagytejesítményű forgószárnyalapot értékelését. Az új lapátokkal felszerelt forgószárnyak biztosítani fogják a helikopter hasznos teheremelő képességének mintegy 454 kg-mal (1000 lb-vel) történő megnövelését.

A cég jelenleg tárgyalásokat folytat egy több évre szóló szerződéssel kapcsolatban. A szerződés alapján további 180-190 F modell változatú Chinook helikopter kerülne leszállításra a hadsereg részére. A döntés a tavasz végén, vagy a nyár elején várható.

Paul Bogosian megfontolt a Hadsereg fejlett technológia iránti elkötelezettségének általa kifejtett értékelésében. "Mi még nem köteleztük el magunkat azon út iránt, amely lehetővé fogja tenni egy ilyen fajta folyamat természetes módon történő kibontakozását", elismerve ugyanakkor, hogy a JHL jól képezheti azt a projektet, ami kikényszeríti a változásokat. Miután a Hadsereg vizsgálja a Közös nehéz- és közepes légi-szállító és többfeladatú repülőeszközöket "ugyanazon kérdéseket kell feltenni magunknak, mint amelyeket feltettünk, amikor kimentünk Vietnamból. Hogyan juttassuk el a hadsereg részére a megnövelt képességet függőleges manőver útján?" Bogosian megjegyzései rávilágítanak arra a kritikus pontra melyel a hadsereg repülőik szemben állnak a 21. században: "Mi keressük a függőleges manőver végrehajtásának új eszközeit."