

Josep Ackermann az izraeli Elbit elektronikai társaság első számú vezetője (CEO). Véleménye szerint az Elbit és a Pentagon hasonló nézeteket vall. Mindkét cég úgy gondolja, hogy a repülő platformok kevésbé fontosak, és mind drágábbá válnak, míg a fedélzeti - elsősorban elektronikai – rendszerek és berendezések mindinkább a legfontosabb központi területet képezik a tervezők számára.

Ez azt eredményezi, hogy az elektronikai társaságok válnak a hadiipar legfontosabb elemeivé. Amennyiben mérlegeljük egy fejlesztésben, vagy gyártásban lévő új platform szerkezeti összetevőinek értékét, ez folyamatosan az elektronikai rendszerek és berendezések felé tolódik el.

Az Elbit társaság eladási üzleti tevékenységét vizsgálva megállapítható, hogy az eladások 35-40%-át az Egyesült Államok számára, 25-30%-át az Izrael számára és mintegy 20%-át az Európa számára végzett szállítások teszik ki. Megjegyzendő, hogy az Európa részére végzett szállítások az elmúlt öt évben nőttek 5%-ról a fentebbi 20%-ra. Az eladások megmaradó mintegy 10%-a Dél-Amerika és Ázsia között oszlik meg.

Az Elbit elsősorban egy védelmi elektronikai cég, s esélyeit megsokszorozza az a tény, hogy a katonai tervezők magukévá teszik azt a gondolatot, miszerint a fedélzeti radar-, elektrooptikai- és kommunikációs rendszerek, s nem pedig a repülő platformok a legfontosabbak. A katonai tervezők megértik, hogy egy 30 éves repülőeszköz képes egy új eszköz hatékonyságának 80%-ával, de az új eszközzel kapcsolatos költségkihatásoknak csupán 20%-át elérő ráfordításokkal üzemelni, amennyiben mintegy 5 évenként modernizálásra kerülnek a fedélzeti elektronikus rendszerei.

Amennyiben egy országnak mégis új repülő platformokra van szüksége, mindezt elérheti sokkal kisebb ráfordítással, amennyiben nagyobb mennyiségű pilótanélküli repülőeszköz (UAV) és kevesebb pilóta által vezetett repülőeszköz beszerzésével egy olyan vegyes összetételű gépparkot hoz létre, amelyben magas az UAV eszközök/pilóta által vezetett eszközök aránya. A több eszközre elosztott hasznos teher lehetővé teszi a költségkihatások csökkentését és néhány eszköz elvesztése nem fog komoly hatást gyakorolni a harcászati hírszerző, megfigyelő, felderítő és csapásmérő feladatok végrehajtására.

Egy másik követelményt a hadműveletek 24 órán keresztül, minden időjárási viszonyok közötti végrehajthatósága képezi a korszerű hadseregek számára. Ackermann szerint e követelmény kielégítésére az elektronikát kell felhasználni, jó elektro-optikai és lézeres képelőállító eszközöket kell beszerezni, melyek biztosítják a látást a ködön keresztül és rossz időjárási viszonyok között.

Ackermann előrejelzései bizonyos jövőbeni technológiai fejlesztéseket és beruházásokat is magukba foglalnak. Az Elbit ma mindennel rendelkezik a védelmi elektronika területén (UAV eszközök, számítógépek, kijelző eszközök, szoftverek, vezérlési és irányítási rendszerek, elektronikus hadviselést biztosító rendszerek, rádiók és lézerezések) kivéve a radarokat. Az aktív elektronikus pásztázást alkalmazó antennarendszerrel ellátott (AESA) radarok forradalmasították a radart és egy olyan sokfunkciós rendszerre alakították át, amely képes kutatni, követni, zavarni, térképezni, célzni, s a jövőbeni hardver és szoftver fejlesztések eredményeinek felhasználásával bármely repülőeszköz számára biztosítani fogja az elektronikus támadás, a hálózati invázió és az információs műveletek végrehajtásának képességét. Az Elbit most tanulja az AESA technológiát, s Ackermann szerint "egy napon mi is tehetünk valamit".

Az US és Izrael kutatják a saját F-15 és F-16 típusú vadászgépeik modernizálását olyan AESA radarokkal, melyek képesek a kisméretű célok észlelésére és megtriplázására a nem-lopakodó célok elleni hatótávolságot. A költségkihatásokat azonban szigorúan ellenőrizni kell.

Ackermann úgy véli, hogy könnyű meggyőzni a légi erő valamelyik vezetőjét arról, hogy be kell szerezni egy új vadászrepülőgépet. Amikor azonban arról kell meggyőzni, hogy korszerűsíteni kell egy 40 éves repülőgépet akkor ezt a javaslatot csak nagyon alacsony költségkihatások esetén lehet elfogadtatni. Szerinte olyan célt kell kitűzni, hogy a korszerűsített repülőgép legyen képes az új repülőgép 80%-os teljesítőképességének biztosítására az új gép ára 20%-ának megfelelő összeg ráfordításával.

Az Elbit kutatói által ajánlott megoldás szerint:

rendszerbe kell állítani kisebb mennyiségű repülőgépet új fedélzeti lokátorokkal;

rendszerben kell hagyni nagyobb mennyiségű repülőgépet régebbi kibocsátású, de korszerűsített fedélzeti lokátorokkal;

létre kell hozni az elosztott szenzorokkal felszerelt UAV eszközökből álló nagy gépparkot.

Ackermann szerint nem kell felszerelni minden repülőgépet új fedélzeti lokátorral. Bizonyos esetekben az AESA lokátort egy UAV eszközre lehet szerelni, vagy a pilóta által vezetett és pilótanélküli repülőeszközökből álló vegyes köteléket lehet alkalmazni. Amennyiben olcsó UAV eszközök beszerezhetők, akkor nagyobb mennyiséget lehet belőlük rendszerbe állítani, s utána kijelölni az egyes eszközök feladatait. A hálózati-centrikus irányítási rendszer rendelkezésre állása esetén kombinálni lehet az UAV eszközöket a pilóta által vezetett eszközökkel.

Ackermann úgy véli, hogy a régebbi gyártású lokátorok meghagyása esetén a hátrányok kompenzálhatók szoftvervaltoztatással és rendszerintegrációval, valamint ugyanazon kép például négy repülőgép közötti megosztásával, melyek közül csak egy van felszerelve AESA lokátorral, de biztosítja az adatok és egyéb információk cseréjét a többi repülőgéppel.

Jelenleg az Elbit-hez hasonló nem - US társaságok F-35, F/A-18, vagy F-15 típusokhoz hasonló platformokba történő bejutásának egyedüli útját a partnerség létrehozása képezheti a Lockheed Martin-hoz, vagy Boeing-hez hasonló társaságokkal. Így például az Elbit társaság - partnerségben a Lockheed Martin és Rockwell Collins cégekkel - biztosítja a sisakba-beépített irányzórendszert az F-35 Közös Csapásmérő Vadászrepülőgép (JSF) számára. Az Elbit technológiáját választva az US cégek képessé váltak arra, hogy megszabaduljanak a HUD-októl, s ez által csökkenték a rendszerrel kapcsolatos szerkezeti tömeget, energia felhasználást, hőtermelést, berendezés teret, költségeket, alkatrész darabszámot, és üzemeltetési munkákat.

Ahhoz, hogy az ipar folytassa az innovatív megoldások alkalmazását a katonai repülés számára, a védelmi tervezőknek meg kell változtatniuk a repülőeszközök vásárlásának módját. Az Elbit-hez hasonló társaságok Ackermann szerint részt kell, hogy vegyenek az egyes programok tervezésének már a legkorábbi szakaszaiban. Sajnos még ma is a tervezést a hajtóművel és a platformmal kezdik, s csak később hívják meg az elektronikai társaságokat, hogy bejussanak a tervezés folyamatába. Amennyiben korlátozva van az elhelyezési tér és az energiafelhasználás, biztosítani kell, hogy az Elbit-hez hasonló elektronikai társaságok az új repülőeszköz csúcs-szintű tervezésének résztvevői legyenek.

Egyébként ez a szabály már alkalmazásra kerül az Elbit részéről a saját pilótanélküli repülőeszközök tervezésénél. A társaság tapasztalata szerint az UAV rendszer árának ¾ részét az elektronika és ¼ részét a platform ára teszi ki.

A társaság üzleti tevékenységének két fő típusa van. Az egyiket az elektronikus rendszerek és berendezések platform-gyártóknak történő eladása, a másikat pedig a gépparkok szoftverekkel, számítógépekkel, stb. történő korszerűsítése képezi.

Az Elbit cég egy másik sikeres vállalkozását a pilótaképzés fejlett elektronikai rendszerek és eszközök felhasználásával történő biztosítása képezi. A rendkívül magas színvonalú pilóta képzéséről híres Izraeli Légierő kihelyezte a repülőképző akadémiáját az Elbit társasághoz.

Az emberek általában úgy gondolják, hogy ilyen megoldásnál egy platformgyártó társaságnak kell biztosítania a repülőképzést. A korszerű repülőképzés költségkihatásainak fő részét azonban nem a platformok, hanem a szimulátorok, számítógépek és szoftverek felhasználása képezi. Ennek következtében az Elbit társaság működteti az IAF részére mind a helikopterek, mind pedig a merevszárnyú repülőeszközök vonatkozásában a repülőiskolákat.

Az elektronika jelentőségét a sárkányszerkezetekhez viszonyítva jól bizonyítja az a tény, hogy bár az Elbit repülőiskolája az Aerospaciale cég 50 éves CM.170 Fouga kiképző repülőgépeit üzemelteti, mégis az iskola által kibocsátott harci pilóták a világ legjobbjai közé tartoznak. Ackermann szerint a korszerű kiképzéshez összességében véve színes kijelzők és bizonyos - nem drága - szoftverek szükségesek. "Mi azt mondjuk, hogy a platformok (az F-15, F-16, sőt még az orosz repülőgépek is) 50-60 évig létezhetnek. Az elektronika az, amit közben cserélni, korszerűsíteni és teljesítőképesség növelésére fejleszteni kell. Úgy kell tervezni, hogy könnyen korszerűsíthető legyen. Ez a dolog lényege."