

A KIHÍVÁSOK ELFOGADÁSA

Az európai vadászrepülőgépgyártó cégek igyekeznek helyzeti előnyre tölni a kialakult vadászrepülőgép versenyben, s közben megpróbálnak szembeszállni az alapvető tevékenységüket fenyegető kihívásokkal.

A Saab Gripen, az Eurofighter Typhoon és a Dassault Rafale számára a kihívások teljesen eltérőek.

A Saab cégnél a problémát annak bemutatása képezi, hogy az egyhajtóműves vadászrepülőgépek képesek biztosítani a megkívánt teljesítőképességet akkor is, ha a versenyben résztvevő többi típus alapvetően kéthajtóműves. A Lockheed Martin cég egy-hajtóműves F-16 és F-35 vadászrepülőgépei szintén versenytársak bizonyos piacokon, azonban az első nyílt szembesítések egyikében - konkrétan Svájcban - résztvevő típusok vonatkozásában a Gripen összes riválisa kéthajtóműves.

A Saab cég egy agresszív modernizálási program végrehajtását szorgalmazza a Gripen Következő Generációs többfeladatú vadászrepülőgép számára, amely felajánlásra kerül Dánia, India és Norvégia részére. A Gripen Demo prototípus május végén végrehajtott egy 30 perces repülést a cég Linköping-ben (Svédország) lévő repülőteréről. A repülőgép nagyobb teljesítményű hajtóművel van ellátva, nagyobb hasznos teher szállítására képes és egy új fedélzeti lokátorral fog rendelkezni.

A Saab erőfeszítések kezdeti sikerét bizonyítja az a tény, hogy május 28-án Hollandia védelmi minisztériuma (a holland parlament nyomására) beleegyezett, hogy a Lockheed Martin F-35 potenciális alternatívájaként ismét megvizsgálják a Gripen-t.

Az Eurofighter konzorcium közben szintén törekszik a számára kedvező pozíció kiharcolására Svájcban. A konzorcium első számú vezetője, Aloysius Rauhen azzal érvel, hogy amennyiben Svájc a Typhoon vadászrepülőgépet álltaná rendszerbe lehetővé válna egy "alpesi" partnerség létrehozása Németországgal és Ausztriával, mely országokban a típus már üzemeltetik.

A BAE Systems, EADS és Finmeccanica cégeket magába foglaló konzorciumnak azonban más nagy problémái vannak a "hazai" vásárlókkal, melyek a következő hónapokban fogják eldönteni, hogy hány Typhoon vadászrepülőgépet fognak beszerezni a Tranche 3 gyártási fázis keretében. A Tranche 3 fázis alapját az eredeti tervek szerint 236 repülőgép képezi, azonban az Egyesült Királyság és Olaszország felkérte az ipart különböző opciók beárazására beleértve egy olyan opciót is, amikor egyáltalán nem szereznek be repülőgépeket. Kevésbé drasztikus csökkentések is megfontolásra kerültek, beleértve a két ország részére eredetileg tervezett repülőgép vásárlások megfelelését. Ez egy jelentős eltérést képezne a Typhoon fejlesztését alátámasztó négyoldalú kooperációs megállapodástól, amely eredetileg Németország, Spanyolország, valamint az Egyesült Királyság és Olaszország részéről került aláírásra. Németország és Spanyolország mindeztől még nem jelezte szándékát a repülőgépek általuk eredetileg tervezett alapvető beszerzési mennyiségeinek megváltoztatására.

Az Eurofighter konzorcium a múltév végén terjesztette elő a Tranche 3 gyártási fázisra vonatkozó javaslatát, s az elmúlt héten értekezletet tartott kormányzati képviselőkkel a téma megvitatására. Aloysius Rauhen úgy véli, hogy számára hamarosan ismertté válik, hogy az egyes kormányok milyen álláspontokat fognak képviselni a tárgyalásokon. A célkitűzés az, hogy a tárgyalások ez év végére befejeződjenek, bár az Eurofighter konzorcium hivatalos képviselői szerint a megbeszélések áthúzódhatnak a következő évre.

A főproblémát Rauhen szerint a gyártás folyamatosságának biztosítása képezi. A gyártás megszakadása növelné a költségkihatásokat.

Szintén a múlt hét végére volt tervezve, hogy a konzorcium előterjesse a teljesítőképesség növelésére vonatkozó azon módosítások új csomagjával kapcsolatos javaslatát, melyek bevezetésre kerülnének a Typhoon vadászrepülőgépeken. Ezek között szerepel az MBDA cég Meteor és Taurus rakétáinak beintegrálása a repülőgép fedélzeti fegyver rendszerébe.

Egy aktív elektronikus pástázást alkalmazó antennarendszerrel ellátott (AESA) fedélzeti lokátor jelenleg még nem képezi a javasolt modernizálási csomag részét. (Megjegyzendő, hogy India kifejezte érdekltségét abban, hogy jövőbeni vadászrepülőgépe ilyen lokátorral legyen felszerelve, s jelenleg az indiai vadászrepülőgép-verseny a legnagyobb.) Az EADS Defense Electronics vállalatának szenzorrendszerekért felelős elnökhelyettese, Elmar Compans tájékoztatása szerint a Typhoon-ba beépített Captor-E lokátor múlt évi kísérleti repülései óta a technológiai fejlesztés annak biztosítására összpontosul, hogy egy AESA lokátor a Tranche 3 gyártási fázis részeként rendszerbeállításra kerülhessen. Eddig azonban az Eurofighter országok nem finanszíroztak további munkákat, s az ipar pedig kételkedik abban, hogy saját forrásai felhasználásával képes lenne-e az AESA fejlesztés végrehajtásának teljes körű önálló finanszírozására.

A tervek szerint a kezdeti AESA fejlesztés során újra felhasználnák a jelenleg meglévő fedélzeti lokátor hátsó részét, melyet összekapcsolnának egy aktív antennával, s a rendszerben már meglévő radar üzemmódok kerülnének alkalmazásra. A további korszerűsítések célja az lenne, hogy biztosítsák az AESA képességek teljes mértékben történő kihasználását.

Időközben az Eurofighter konzorcium készül a Tranche 2 gyártási fázis során elkészült első repülőgép augusztus előtt történő átadására. Rauhen szerint az ipar kijelentette, hogy megpróbálja behozni a lemaradást (még 40 repülőgép van gyártásban a Tranche 2 fázis keretében). A konzorcium olyan irányban is munkát folytat a partnerekkel, hogy felülvizsgálják a repülőgép támogatási rendszerének struktúráját.

A Dassault cég Rafale vadászrepülőgépe számára a helyzet az elkövetkező hetekben várhatóan kikristályosodik, amikor is a francia kormány hivatalosan nyilvánosságra fogja hozni a terveket a Védelmi Fehér Könyvében. Várható, hogy ez szükségessé teszi az évenként beszerzendő mennyiségek és talán a teljes Rafale vásárlás összegének csökkentését. Azonban mialatt a Svájcban és Indiában folyamatban lévő vadászrepülőgép-versenyek (melyek Japánban, Görögországban és Törökországban is kialakulóban vannak) a fejlődésük döntő szakaszába lépnek, Európa folytatja a küzdelmet a saját UAV problémájának megoldására. Miután úgy tűnt, hogy Németország, Spanyolország és Franciaország egyesítik erőiket egy közepes magasságú, nagy repülési időtartammal rendelkező (Medium Altitude Long Endurance - MALE) pilótánélküli repülőeszköz fejlesztésével kapcsolatos követelmény kielégítésére, a Dassault, Thales és Indra cégek a közelmúltban javaslatot tettek Franciaország és Spanyolország részére egy közelebbi távon realizálható MALE fejlesztésre. Szerintük 2012-ig szolgálatba állítható lenne az általuk javasolt rendszer. Az ajánlat az izraeli IAI (Israel Aerospace Industries) konzorcium által kifejlesztett Heron-TP UAV eszközön alapul, amely egyébként Németországban is versenyben áll egy MALE program elnyeréséért a Diehl Defense cégen keresztül felajánlott Predator-B UAV eszközzel szemben.

Egyéb UAV tevékenységek vonatkozásában az EADS élen jár a MALE eszközökkel kapcsolatos munkákban. Jövőre egy második Barracuda demonstrátor UAV eszköz fog repüléseket végrehajtani az u.n. Agilis UAV program alapján, melynek célja a korszerű technológiák kifejlesztésének előmozdítása a pilótánélküli repülőeszközök új generációja számára.

Németország egy nagymagasságú, nagy repülési időtartammal rendelkező UAV eszköz szolgálatba állítását is tervezi. A Global Hawk típuson alapuló EuroHawk elnevezésű UAV eszköz az EADS jelfelderítési technológiáját alkalmazza. Az első repülés a következő év végére, az átadás pedig egy évvel későbbre van tervezve.