

A hamarosan közpredává váló több mint 40 milliárd USD értékű közelgő vadászpilóta repülőgépek vásárlásai ellenére a kormányokat mindinkább a harci repülőeszközök ipari bázisának hosszútávú történő kialakítása foglalkoztatja.

A kontraktorok megkezdték a világ különböző országaiban folyó vadászpilóta repülőgépek verseny legkritikusabb szakaszában való részvételt, mellyel kapcsolatos döntések az elkövetkező 24 hónapban várhatók.

Az U.S.-ben azonban a három fő sárkányszerkezet gyártó cég (a Lockheed Martin, a Boeing és a Northrop Grumman) jelenleg egy nagy horderejű "hadi játékban" - nevezetesen a Pentagon által támogatott tanulmány összeállításában - vesz részt. A tanulmány szándéka a jövőbeni ipari bázis helyzetének felbecsülése és a jövőbeni vadász- és bombázó repülőgépek számára szükséges ipari kapacitások biztosításának vizsgálata.

Az egyik kérdés az, hogy szükséges-e a Lockheed Martin F-35 Közös Csapásmérő Vadászpilóta Repülőgép (JSF) számára egy második gyártókapacitás. A Boeing cég már tájékoztatta a Pentagont arról, hogy hogyan tudná biztosítani az F-35 gyártását, azonban a JSF program hivatalos képviselői kijelentik, hogy a repülőgép árának növelése egy tiltó tényező, s az ilyen törekvések szemben állnak a programot alátámasztó eredeti stratégiával, melynek lényege az anyagilag megengedhető ár biztosítása.

Európában a négy Eurofighter partnerország harcol a Typhoon harmadik gyártási sorozatával kapcsolatban egy előnyös üzlet megkötéséért, míg Franciaország szorgalmazza a régió harci repülőeszköz gyártó szektorainak további konszolidációját. Oroszország szintén közel áll a vadászpilóta repülőgép gyártó cégei konszolidálásának megvalósításához.

A több mint 400 gépet magába foglaló jelenlegi vadászpilóta repülőgépek versenyre kiegészítő hatást gyakorol az F-35 közelgő megérkezése és annak veszélye, hogy bizonyos versenyző típusok gyártóisorait be kell zárni, amennyiben nem lesznek biztosítva kiegészítő megrendelések a következő néhány évben.

A Pentagon tanulmány mérlegelni fogja azt, hogy milyen technológiák, szakértelem és egyéb erőforrások állnak rendelkezésre az F-35 utáni következő-generációs csapásmérő repülőeszközhöz fejlesztése és gyártása számára, az ún. hatodik-generációs teljesítőképesség kialakulásához vezető potenciális evolúciót is beleértve. Ez magába foglalhatná az U.S. Légierő következő bombázó repülőeszköze számára a megfelelő pilótanélküli rendszereket, valamint az U.S. Haditengerészet F/A-XX típusát.

A Northrop Grumman cég a Lockheed Martin/Boeing cégcsoporttal versenyez a bombázó repülőeszköz kifejlesztésével kapcsolatos munkákért.

A 90-es években végrehajtott ipari konszolidációk után az U.S.-ben két vadászpilóta repülőgép gyártó maradt meg. Bombázó repülőgépeket pedig a 90-es évek óta nem gyártottak.

A Wall Street elemzői semleges brókerként fognak részt venni a Pentagon tanulmányban.

Az U.S. főbb sárkányszerkezet gyártó cégeinek jelenlegi tevékenységével és helyzetével kapcsolatban megállapíthatók az alábbiak:

A Boeing jelenleg a harcászati repülőgépek fő sárkányszerkezet-gyártó cége. E pozíciója azonban a jövőben kérdéses, mivel az F/A-18 és F-15 gyártóisorok terhelése a következő évtizedben várhatóan lecsökken, s a cégnek még új katonai munkákat kell biztosítania.

A Northrop Grumman cég jelenleg két pilóta nélküli harci repülő rendszer (UCAS) demonstrátort készít az U.S. Navy részére, s végzi a B-2 bombázó repülőgéppark modernizálását új védőbevonatok felvitelével, valamint új kommunikációs és radar rendszerek beépítésével. A cég a törzs közép-rész gyártását is biztosítja az F-35 közös csapásmérő vadászpilóta repülőgépek számára.

A rendkívül nagy tételek hatása a folyamatban lévő vadászpilóta repülőgépek versenyekben a Lockheed Martin F-35 programba is átszivárog. Charles Davis vezérőrnagy, az F-35 program végrehajtásáért felelős tábornok kihangsúlyozta a gyártók felé, hogy tegyék félre a vetélkedéseket és inkább annak kutatására összpontosítsanak, hogy gyártmányaik hogyan fognak együtt üzemelni a repülőgéppel.

Davis tábornok szerint "eddig lassú volt a gondolkodás" az üzemeltetés koncepcióinak az F-35 számára történő kifejlesztésére mind az U.S. haderőnemeinél, mind pedig a kilenc partnerországban. Úgy véli, hogy az U.S. Tengerészgyalogságon kívül sem az USAF, sem pedig az U.S. Army nem vizsgálta megfelelően az F-35 bevezetésének kihatásait, vagy nem elemelte a típus kapcsolatát a jövőbeni harci rendszerrel (FCS).

A Boeing cég felügyeli az FCS programot, hogy rendszerbe állításra kerüljenek azok a földi járművek, melyek fel vannak szerelve új fegyverekkel, kommunikációs berendezésekkel és együtt kell hogy tevékenykedjenek a kapcsolódó pilótanélküli repülőeszközökkel (UAVs). Davis tábornok szerint a hadsereggel csak most kezdődtek a megbeszélések a katonák és a vadászpilóta repülőgépek közötti összeköttetés biztosításáról.

A tábornok kritizálja a Boeing cég F/A-18 E/F Super Hornet vadászpilóta repülőgépekkel kapcsolatos agresszív marketingtevékenységet. A cég az F/A-18E/F Super Hornet típust az F-35 alternatívájaként állítja be.

Az F-35 egy integráns részét fogja képezni annak a jövőbeni csapásmérő erőnek (Anti-Access Denial Strike Force), amely a lopakodó tulajdonsággal rendelkező F-22, B-2 és F-35 repülőgépekből fog állni és feladatát az ellenség legbonyolultabb, integrált légvédelmi rendszereinek leküzdése fogja képezni.

Washingtonnak a jövőbeni harci repülőgép platformokra vonatkozó szükségletekkel kapcsolatos törekvései és ezek ipari vonzatai az Európában folyamatban lévő megfontolásokban is visszatükröződnek.

A négy Eurofighter ország kormányainak védelmi minisztériumi képviselői között augusztusban várható egy értekezlet, hogy megtalálják az utat a 3. sorozatú Typhoon vadászpilóta repülőgépekkel kapcsolatos kormányzati tárgyalások folytatására.

Az iparral folytatott megbeszélések ténylegesen leálltak, mivel a kormányok nem tudtak megegyezni a vásárlandó repülőgépek mennyiségében. Az Egyesült Királyság és Olaszország le kívánják csökkenteni azt az össz mennyiséget, melynek vásárlására elkötelezték magukat.

A 3. sorozat (Tranche 3) névlegesen 236 vadászpilóta repülőgépet foglal magába. A védelmi minisztériumok rangidős képviselői között tartandó értekezlet célja annak biztosítása, hogy a probléma megoldásában előrehaladás legyen elérhető.

Aloysius Rauert, az Eurofighter első számú vezetője szerint áttörésnek kell bekövetkeznie, ha a Tranche 3 szerződés aláírásra kerül az év végén, vagy a következő év elején. Az aláírás késleltetése olyan veszéllyel jár, hogy szükségtelenül megnövekednének a program költségkihatásai, amennyiben egy gyártási rés keletkezik a Tranche 2 sorozat befejezése és a Tranche 3 sorozat megkezdése között.

Az Eurofighter konzorciumot felkérték, hogy árazza be az Egyesült Királyság és Olaszország részére azokat az opciókat, melyek szerint csak a felét vásárolnák meg a részükre kijelölt gépmennyiségnek, vagy egyáltalán nem vásárolnák repülőgépeket a Tranche 3 sorozatból.

Szaúd-Arábia 72 Tranche 2 sorozatba tartozó Typhoon vadászpilóta repülőgépet rendelt, s érdekelt további repülőgépek beszerzésében a Tranche 3 sorozatból. Egy ilyen beszerzés kompenzálhatná a brit vásárlások esetleges csökkentésének negatív hatásait.

Kiegészítőleg az Eurofighter csoport a vadászpilóta repülőgép modernizálási stratégiájának tökéletesítésére is törekszik, különösen azt figyelembe véve, hogy gyorsabban beérő új teljesítőképességek szükségesek a repülőgép export piacon való sikerességének biztosítására. Aloysius Rauert például elmondta, hogy folyamatban van az ún.

"Fázis 2 teljesítőképesség növelő csomag" felülvizsgálata olyan szempontból, hogy a repülőgépen korábban kerüljön bevezetésre egy aktív elektronikus páztázást alkalmazó antennarendszerrel (AESA) ellátott fedélzeti lokátor.