

AIRBUS A330 MRTT DO PRZEWOZU VIP I ROZPOZNANIA? [ANALIZA]

Koncern Airbus Defence and Space zaprezentował koncepcję dalszego rozwoju programu samolotów do tankowania/transportu powietrznego Airbus A330 MRTT (Multi Role Tanker Transport). Już w 2021 roku maszyna ma uzyskać certyfikat do automatycznego tankowania w powietrzu. Będzie mogła również służyć do rozpoznania elektronicznego ELINT/COMINT oraz jako przekaźnik transmisji danych, m. in. w ramach programu Future Air Combat System (FCAS), którego elementem jest europejski myśliwiec nowej generacji.

Podczas Airbus Trade Media Briefing w Manching zaprezentowano rozwiązania jakie wprowadzane są do pakietu możliwości operacyjnych samolotów A330 MRTT. Już obecnie maszyny mogą realizować szeroki zakres zadań, gdyż bazując na maszynie komercyjnej Airbus A330-200 zachowały zdolność do transportu ludzi i ładunków, bez żadnego uszczerbku dla przenieszonego zapasu paliwa. Dotąd zamówienia obejmują 60 samolotów dla 13 krajów, wśród których w ostatnim czasie znalazły się Czechy, wchodząc do międzynarodowego programu, który kilka lat temu opuściła Polska.

Tymczasem system zyskuje nowe funkcjonalności, będąc integralną częścią szerszej koncepcji zintegrowanego środowiska operacyjnego. Stąd na przykład planowane włączenie A330 MRTT w system wymiany danych. Maszyna, która i tak operuje już i komunikuje z innymi samolotami zostanie w przyszłości wykorzystana do retransmisji danych w ramach w sieci wymiany informacji Network for the Sky (NFTS). Łączy ona różne technologie łączności 5G, radiowej, satelitarnej i laserowej w bezpieczną, zunifikowaną i odporną na zakłócenia sieć informacyjną o wysokiej przepustowości.

The image is a composite graphic illustrating the connectivity capabilities of an A330 MRTT. On the left, a satellite in orbit is connected to an A330 MRTT aircraft in flight. The aircraft is shown with several blue beams of light extending to other aircraft and a red beam extending to a ground station on the ground. The ground station is connected to a network of vehicles and infrastructure. The text 'CONNECTIVITY' is written in blue at the top left, and 'ELINT / COMINT' is written in orange at the bottom right. On the right side, there is a dark blue panel with white text and a small logo at the top right. The logo consists of a gear and a network of nodes.

CONNECTIVITY

ELINT / COMINT

TRADE
MEDIA
BRIEFING

ISR and Connectivity

A330 MRTT's size, role flexibility and operational location turn the aircraft into the **ideal platform to perform C2 and ISR missions**

High-end communication's **node** based on Beyond Line of Sight (BLOS) **communications and data link**

High performance signal intelligence (**ELINT and COMINT**)

Art. Airbus Defense and Space

W czerwcu 2019 roku przeprowadzono test, podczas którego sygnał ze standardowej radiostacji wojskowej przesłano z Hiszpanii, poprzez myśliwiec Eurofighter, samolot MRTT i łącze satelitarne do USA, skąd odesłano informacje do Combined Air Operations Centre (CAOC) w Europie poprzez kabel transatlantycki. Pokazało to możliwości tego rozwiązania.

Wraz z włączeniem do systemu łączności A330 MRTT zyska też możliwość zbierania i przetwarzania danych na temat systemów łączności i emisji radarowych przeciwnika. Stanie się w ten sposób maszyną rozpoznawczą w zakresie SIGINT i ELINT. Tankowce operują w bezpiecznej odległości od pierwszej linii walk, jednak na tyle blisko aby wspierać maszyny bojowe paliwem lub jak w tej sytuacji - informacją.

June 2018 – RAAF and Airbus perform the world's first automatic air-to-air refuelling contact with a large aircraft receiver, the KC-30A



AIRBUS

Fot. Airbus

Nie oznacza to, że nie są nadal rozwijane podstawowe funkcje MRTT, a więc tankowanie i transport. Sukcesem zakończyły się na przykład próby systemu automatycznego tankowania z użyciem sztywnego łącza (bomu). System samodzielnie naprowadza końcówkę bomu do wlotu paliwa szybciej i bardziej precyzyjnie. Nie tylko przyspiesza to procedurę, ale też obniża zmęczenie załogi i podnosi bezpieczeństwo operacji tankowania w locie. W 2018 i 2019 roku zrealizowano liczne próby tankowania wielu typów samolotów, od myśliwców po duże tankowce i transportowce. Jak poinformował Didier Plantecoste, szef programu tankowców i pochodnych maszyn w Airbus Defence and Space – w 2021 roku planowane jest certyfikowanie zdolności A3R (ang. Automatic Air-to-Air Refuelling) dla pierwszych klientów. Znajdzie się wśród nich najprawdopodobniej Australia, której siły powietrzne brały udział w próbach.

Brak jest natomiast informacji z jakim klientem prowadzone są rozmowy na temat dostosowania A330 MRTT do pełnienia roli samolotu do przewozu najważniejszych osób przy zachowaniu pełnych możliwości tankowania i transportu ładunków na dolnym pokładzie. Zamiast 268 miejsc siedzących lub 117 miejsc siedzących i 18 leżących w konfiguracji medycznej, cały górny pokład zajmie kabina dla specjalnych pasażerów, sala konferencyjna i infrastruktura obsługowa oraz systemy łączności. Didier Plantecoste potwierdził jedynie, że prowadzone są tego typu rozmowy. Najbardziej prawdopodobne jest, iż dotyczą one jednego z klientów bliskowschodnich, który zainteresowany jest co najmniej jedną maszyną A330 MRTT w wersji VIP.



Kabina A330 MRTT w wersji VVIP. Fot. Airbus

W przeciągu najbliższych kilku lat A330 MRTT pojawią się w kolejnym kraju sąsiadującym z Polską. Czechy przystąpiły do Międzynarodowej Floty Wielozadaniowych Tankowców-Transportowców, które maszyny mają zostać oddane do służby do 2024 roku. W tym czasie zostanie również zrealizowana certyfikacja Airbusa do tankowania myśliwców JAS39 Gripen. Są to maszyny znajdujące się na wyposażeniu czeskiego lotnictwa, ale dotąd żaden inny użytkownik A330 MRTT nie korzystał z tych samolotów i nie było potrzeby ich certyfikacji do tankowania. Jak poinformował szef programu tankowców Didier Plantecoste, kwestia ta jest ściśle powiązana z terminem w jakim czeskie siły powietrzne planują rozpocząć korzystanie z programu.

Jest to o tyle pilne, że obecnie zaledwie kilku pilotów czeskich Gripenów (z nieoficjalnych informacji wynika, że może być ich dwóch lub trzech) jest wyszkolonych w pobieraniu paliwa w powietrzu. Przyczyna jest podobna, jak w przypadku pilotów polskich – z braku własnych tankowców, należących do sił powietrznych lub współdzielonych w programach międzynarodowych, trzeba tego typu maszyny „wypożyczyć” od innego państwa NATO. Polska niestety wyszła z programu Międzynarodowej Floty Wielozadaniowych Tankowców-Transportowców w ostatnich latach, rozważając pozyskanie własnych samolotów w programie o kryptonimie Karkonosze, jednak wydaje się to mało realistycznym przedsięwzięciem. Samoloty klasy MRTT, których na tynku jest dostępnych niewiele, są kosztowne a eksploatacja mikrofloty 2-3 maszyn wydaje się mieć niską zasadność ekonomiczną i nie gwarantuje wysokiej gotowości operacyjnej. Tymczasem w przypadku niewielkiej liczby samolotów bojowych jakimi dysponuje nasz kraj tankowiec jest istotnym „multiplikatorem siły bojowej”.