

## EURONAVAL 2020: BĘDZIE NOWY FRANCUSKI LOTNISKOWIEC

Z okazji otwarcia targów Euronaval-Online 2020 francuska minister obrony Florence Parly potwierdziła uruchomienie programu, którego efektem ma być wprowadzenie w 2038 roku następcy obecnie wykorzystywanego we Francji lotniskowca „Charles de Gaulle”.

Francuska minister obrony Florence Parly ponownie wykorzystała wystawę Euronaval do ujawnienia szczegółów programu budowy lotniskowca nowej generacji PANG (porte-avions de nouvelle génération) dla Marine nationale. O ile jednak w 2018 roku Parly poinformowała o rozpoczęciu prac koncepcyjnych nad jednostką, która najpierw miałaby wspierać, a później zastąpić lotniskowiec „Charles de Gaulle” o tyle w 2020 roku potwierdziła definitywnie, że program ten zostanie uruchomiony.

*Potwierdzam, że ten program zostanie uruchomiony, aby dać następcę Charlesa de Gaulle'a w 2038 roku. Ten przyszły lotniskowiec połączy największe osiągnięcia naszego przemysłu morskiego w nadchodzących dziesięcioleciach i, przez swój wymiar strategiczny, zapewni platformę-nosiela doskonale dopasowaną do przyszłych samolotów bojowych naszych sił zbrojnych, znanych pod nazwą SCAF.*

*Florence Parly - francuska minister obrony*

Decyzja o budowie nowego lotniskowca dla sił morskich Francji została więc już podjęta i niewątpliwie duży wpływ na to miało przychylnie podejście do tego programu francuskiego prezydenta Emmanuela Macrona. Miał on do dyspozycji analizę możliwości opracowaną przez grupę przemysłową, w skład której weszły cztery najważniejsze, francuskie koncerny zbrojeniowe: Naval Group (naturalnie uznawany za głównego wykonawcę prac stoczniowych), Thales (wskazywany, jako główny dostawca systemów elektronicznych), MBDA (najbardziej prawdopodobny producent systemów uzbrojenia) i Dassault Aviation (odpowiedzialny za wszelkie sprawy związane z grupą lotniczą i samolotem SCAF - Système Aérien de Combat Futur) oraz koncern TechnicAtome, ze względu na opcję zastosowania na przyszłym lotniskowcu napędu atomowego (podobnie jak na „Charles de Gaulle”).

**Czytaj też:** [Euronaval 2020: Scorpèny dla Filipin. Nowy „podwodny” kontrakt Naval Group?](#)

Opracowany przez te firmy raport został przekazany do Dyrekcji generalnej do spraw uzbrojenia DGA

(Direction générale de l'armement) w kwietniu 2020 roku, dzięki czemu rząd francuski miał już wtedy pełną wiedzę potrzebną do podjęcia decyzji o rozpoczęciu budowy oraz do wybrania strategicznych rozwiązań z tym związanych (dotyczących np. rodzaju napędu, typu zastosowanych katapult i rodzaju oraz ilości statków powietrznych).

Jeszcze w połowie roku przypuszczano, że informację o rozpoczęciu programu przekaze osobiście prezydent Macron. Zdecydowano jednak inaczej, chcąc nadać większą rangę zorganizowanych w nietypowy sposób (online) targów Euronaval 2020. Florence Parly nie przekazała jednak szczegółów dotyczących samego lotniskowca, ponieważ te mają najprawdopodobniej zostać ogłoszone przez Pałac Elizejski pod koniec tego roku. To właśnie wtedy zostaną przekazane decyzje uruchamiające poszczególne programy towarzyszące, angażując do tego szeroko francuski przemysł i ośrodki naukowe.

**Czytaj też:** [Euronaval 2020: Nowa generacja przeciwlotniczych pocisków MICA z Francji](#)

Nie oznacza to jednak, że krótka informacja przekazana przez minister Florence Parly nie ma znaczenia. Wprost przeciwnie, jest ona bowiem zobowiązaniem do wydania konkretnych pieniędzy, które już zostały uwzględnione w planie finansowym na 2021 rok. I są to duże pieniądze, ponieważ o ile na opracowanie raportu koncepcyjnego w 2018 roku przeznaczono „tylko” 36 milionów euro, to na rozpoczęcie prac badawczo rozwojowych dotyczących lotniskowca PANG w przyszłym roku wyasygnowano 442 miliony euro. Co więcej, te środki nie są związane z kosztownym opracowaniem samolotu bojowego SCAF, ponieważ na budowę jego demonstratora wydzielono oddzielny budżet w wysokości około 3 miliardów euro (nad samolotem wspólnie pracują m.in. Francuzi, Niemcy i Hiszpanie).



Fot. Marine nationale

Nie są znane szczegóły konstrukcji nowego lotniskowca, ale już wyznaczone, całkiem spore środki na badania pozwalają przypuszczać, że będzie on miał jednak napęd jądrowy. Wiadomo też, że jego budowa będzie realizowana przez stocznnię Chantiers de l'Atlantique w Saint-Nazaire we ścisłej współpracy z koncernem Naval Group, który bez wątpienia będzie spinał cały projekt.

Prawdopodobnie to jednak nie Macron będzie podpisywał kontrakt na nowy lotniskowiec. Obecnie zakłada się, że umowa na ten okręt zostanie zawarta już przez kolejnego francuskiego prezydenta. To właśnie on będzie musiał również podjąć decyzję, czy budować dwa lotniskowce (pamiętając jakie to daje możliwości z czasów, gdy działały obok siebie „Clemenceau” i „Foch”), czy jeden i mieć dalej takie problemy operacyjne, jakie ma obecnie francuska marynarka wojenna w czasie remontów i napraw „Charles de Gaulle”. Nie znana jest też data rozpoczęcia budowy i jedynie zakłada się, że stępka pod PANG zostanie położona nie wcześniej niż w latach 2025 - 2030.

**Czytaj też:** [Francja, Niemcy i Hiszpania łączą siły ws. myśliwca 6. generacji](#)

Trudno jest też odnieść się do informacji co do samej wielkości lotniskowca. Francuska prasa specjalistyczna twierdzi, że będzie on musiał być większy niż „Charles de Gaulle” jednak są to czyste przypuszczenia biorąc pod uwagę fakt, że nie powstał jeszcze nawet jego projekt koncepcyjny. Ponieważ jednak przyszły lotniskowiec ma przygotowany na przyjmowanie nowych francuskich samolotów bojowych SCAF, które mają być większe od Rafale M i o jedną trzecią cięższe (około 32 tony) to zakłada się słusznie, że okręt będzie musiał być również większy.



Fot. Marine nationale

Najczęściej wskazuje się więc, że PANG będzie miał około 70000 ton i 280 metrów długości (w porównaniu do 42000 ton i 261 m w przypadku „Charles de Gaulle”). Taka wielkość oznacza, że nie

będzie można zastosować tak jak obecnie dwóch reaktorów typu „K15” ale trzy, lub opracować nowy, o większej mocy, wstępnie oznaczony jako „K220”. Ten nowy jest o tyle lepszy, że zastosowano by już w nim najnowsze rozwiązania, pozwalające na wymianę paliwa jądrowego już nie co siedem jak obecnie, ale co dziesięć lat.

Dodatkowo większy okręt to dłuższy pokład lotniczy (około 240 m w porównaniu do 199 m na „Charles de Gaulle”). Pozwoliły to m.in. na zastosowanie o wiele wydajniejszych katapult elektromagnetycznych, które są dłuższe niż parowe (90 m w porównaniu do 75 m). Przyspieszyłoby to jednak realizację zadań lotniczych, jak również zwolniłoby miejsce pod pokładem (stosując katapulty elektromagnetyczne można zrezygnować z tradycyjnego, zajmującego miejsce, systemu wytwarzania i magazynowania pary) i zmniejszyłoby zapotrzebowanie na wodę (co przyniosło oszczędności związane z energochłonnym odsalaniem).

Równie ważne jest zapewnienie odpowiednich warunków bytowych dla załogi. Jak się bowiem okazuje, lotniskowce takiej wielkości jak „Charles de Gaulle” nie dają możliwości zapewnienia tak komfortowego zakwaterowania, jakie jest dostępne na najnowocześniejszych okrętach. Ten pozornie mało ważny problem, może stanowić dużą przeszkodę w kompletowaniu załóg gotowych w obecnych czasach do realizowania wielomiesięcznych misji. Dodatkowo wszyscy mają w pamięci co się działo na tak zatłoczonym okręcie gdy wybuchła na nim epidemia koronawirusa. Z ogólnej liczby 1740 osób przebywających w na pokładzie lotniskowca „Charles de Gaulle” zachorowało aż 1060 marynarzy. I do takiej sytuacji Francuzi na pewno nie będą chcieli dopuścić.

**Czytaj też:** [Jak koronawirus wpłynie na projekt francuskiego lotniskowca?](#)