

FCAS: NIEMCY PRZEKAZUJĄ PIERWSZE FUNDUSZE

Komisje obrony i budżetowa Bundestagu zaaprobowwały przekazanie do końca 2020 roku 32,5 mln Euro na potrzeby prac nad europejskim myśliwcem 6. generacji FCAS (Future Combat Air System).

Dotacja ma charakter celowy i jest przeznaczona na studium koncepcji nowego samolotu. Uwzględnienie tych kosztów w budżecie miało bardzo duże znaczenie - było to ostatnie posiedzenie komisji przed wakacyjną przerwą w obradach Bundestagu, a podczas tegorocznego Paris Air Show (16-23 czerwca) zaplanowana jest oficjalna inauguracja programu. Będzie to podpisanie ramowego porozumienia ministrów obrony Francji i Niemiec dotyczącego zakresu prac przy FCAS. Trwają też prace, które zmierzają do odpowiedniego uwzględnienia udziału najnowszego uczestnika programu - Hiszpanii, która dołączyła do programu w lutym br. Według rzecznika niemieckiego resortu obrony, Franka Fährnicha, prace dotyczą obecnie "tylko kwestii prawnych" i prawdopodobnie delegacja hiszpańskiego resortu obrony również weźmie udział w uroczystości. Jest to jednak tylko oficjalny początek. W lutym tego roku minister obrony Niemiec Ursula Von der Leyen i Francji Florence Parly we francuskich zakładach lotniczych Safran, poinformowały, że zakłady te podpisały z niemieckim producentem silników lotniczych MTU umowę o partnerstwie w opracowaniu jednostki napędowej nowego myśliwca. Parly nazwała ten krok "pierwszą cegiełką" budowli.

Czytaj też: [Dassault i Airbus opracują koncepcję europejskiego myśliwca przyszłości. Safran i MTU zbudują jego silnik](#)

Przypomnijmy, że pierwotnie FCAS miały budować konsorcja Airbus i Dassault Aviation. Program jest swoistą "ucieczką naprzód" dla europejskiego przemysłu lotniczego, który po wprowadzeniu, określanych jako generacji 4+, samolotów Dassault Rafale (używanych przez francuskie siły powietrzne) i Eurofighter Typhoon (będących na uzbrojeniu Bundesluftwaffe) nie wykazywał zainteresowania (poza SAAB-em i jego Flygsystem 2020) budową samolotu 5. generacji. Analiza tempa rozwoju techniki lotniczej oraz czasu trwania cyklu projektowego wskazała, że w momencie wprowadzenia tego samolotu do służby, lotnictwo wojskowe na świecie będzie już na etapie wprowadzenia maszyn kolejnej generacji, a na polu walki szeroko rozpowszechnione będą już nowe zagrożenia (broń elektromagnetyczna, radary kwantowe)

Czytaj też: [Upór się opłacił. Hiszpania dołączy do FCAS](#)

Zdecydowano więc o rozwoju systemu, który na etapie wprowadzania do służby będzie nadal nowoczesny i perspektywiczny. Określenie "system" jest użyte nieprzypadkowo. FCAS to bowiem nie tylko sam myśliwiec, ale też bezpilotowiec typu "lojalny skrzydłowy", dron szturmowy typu MALE, nowe rodzaje pocisków samosterujących oraz najprawdopodobniej także nowy samolot szkolno-treningowy. Cały system ma osiągnąć gotowość operacyjną w 2040 r. Obecnie trudno jednak

dokładnie przewidzieć co będzie charakteryzować samoloty bojowe 6. generacji. Ekspertcy są jednak zgodni, że będzie to daleko posunięta trudnowykrywalność, możliwość operowania bronią elektromagnetyczną (głównie laserami bojowymi, ale też bronią mikrofalową), dużymi zakresami możliwości autonomicznego wykonywania misji, współpraca z BSP (operujących nie tylko pojedynczo, ale też w tzw. "rojach") oraz wysoki stopień modularności architektury systemów elektronicznych. Możliwość przenoszenia broni atomowej nie jest wykluczona, a fakt, że Francja nadal prowadzi program rozwoju pocisku AS4NG świadczy o tym, że nie zamierza rezygnować z tej części swojego arsenału.



Koncepcja systemu FCAS. Ilustracja: Airbus

Szacunkowy koszt wszystkich prac badawczo-konstrukcyjnych oraz projektowych dla FCAS wynosi około 400 mld EUR, więc zagwarantowane 32,5 mln EUR stanowi bardzo małą kroplę w oceanie potrzeb. Niemniej jest dowodem na to, że Niemcy uważają program za potrzebny i warty zaangażowania. Nie dziwi to, gdyż oprócz zagwarantowania możliwości bojowych siłom powietrznym, nie do przecenienia wydaje się przypuszczalna skala jego oddziaływania na gospodarkę jego uczestników. Konieczność prowadzenia badań podstawowych, przemysłowych i wdrożenia do produkcji nowych materiałów do pokrycia kadłuba, budowy silników, elektroniki pokładowej, paliwa, systemów radiolokacyjnych może być poważnym impulsem rozwojowym dla europejskich ośrodków przemysłowych i akademickich.