

## JAK KORONAWIRUS WPŁYNIE NA PROJEKT FRANCUSKIEGO LOTNISKOWCA?

---

Decyzja o budowie nowego francuskiego lotniskowca ma zostać podjęta przez prezydenta Francji Emmanuela Macrona w czerwcu 2020 r. Jednym z najtrudniejszych problemów do rozwiązania będzie zapewnienie takiego komfortu załodze, by znaleźli się chętni do pełnienia służby na tym nowym okręcie i aby byli bezpieczni, np. przed epidemią następcy koronawirusa.

Docelowa konfiguracja ewentualnego, przyszłego, francuskiego lotniskowca, jak na razie nie jest jeszcze znana. Cały program jest bowiem na etapie wczesnego akceptowania, co zresztą jest i tak dużym krokiem naprzód. Należy bowiem pamiętać, że dyskusje na temat konieczności zbudowania tego okrętu trwa we Francji praktycznie bez przerwy od 2001 roku. Przełom nastąpił dopiero w 2018 r., kiedy w czasie targów Euronaval 2018 w Paryżu, francuska minister obrony Florence Parly ogłosiła rozpoczęcie prac koncepcyjnych nad nowym lotniskowcem.

Prace te zrealizowało konsorcjum składające się z pięciu francuskich koncernów: Naval Grup (główny wykonawca prac stoczniowych), Thales (główny dostawca systemów elektronicznych), MBDA (producent systemów uzbrojenia), Dassault Aviation (producent samolotów pokładowych) oraz TechnicAtome (możliwy dostawca napędu atomowego).

Za kwotę wynoszącą około 33 miliony euro, do kwietnia 2020 r., opracowano dokumentację, która została przekazana do Dyrekcji Generalnej ds. Uzbrojenia DGA (Direction générale de l'armement). Później ma ona trafić do akceptacji prezydenta Francji Emmanuela Macrona. W dokumentacji zawarto ocenę możliwości i kosztów budowy biorąc pod uwagę różne warianty wyposażenia okrętu - w tym rodzaj zastosowanego napędu (atomowy, czy klasyczny), rodzaj katapult (standardowe - parowe czy elektromagnetyczne) oraz rodzaj statków powietrznych (tylko załogowe, czy załogowe i bezzałogowe).

**Czytaj też:** [Chiński lotniskowiec "zastąpił" amerykańskie \[ANALIZA\]](#)

Zastanawiano się również czy budować jeden okręt, czy od razu dwa. Francuzi zdają sobie już bowiem sprawę, jakie ograniczenia wynikają z posiadania tylko jednego lotniskowca, tym bardziej że wcześniej operowali dwiema takimi jednostkami („Clemenceau” i „Foch”). Chodzi również o prestiż i swoistą rywalizację z Wielką Brytanią, która zdecydowała się jednak na budowę dwóch lotniskowców.

Decyzja ta jest o tyle kusząca, że „Charles de Gaulle” może pozostać w służbie nawet do 2038 roku. Jest więc czas by zbudować nie tylko jego następcę ale również uzupełnienie. Pewnym wyznacznikiem czasu w całym harmonogramie może być niewątpliwie okres od 2028 do 2030 roku - kiedy planuje się wymienić paliwo jądrowe w obu reaktorach „Charles de Gaulle”. Idealna - chociaż bardzo trudna do realizacji byłaby sytuacja, w której zakończono by już wtedy budowę nowego francuskiego

lotniskowca.

Nowy okręt ma być zbudowany według najnowszych standardów NATO, będzie więc stanowił znaczące wzmocnienie sił sojuszników. Dodatkowo ma to zostać połączone ze wszystkimi, już wypracowanymi przez francuskich inżynierów i sprawdzonymi rozwiązaniami, które zadziwiły nawet Amerykanów. Francuzi przypominają, że „Charles de Gaulle” jest jedynym na świecie kompaktowym lotniskowcem, który mając tylko 42500 ton wyporności oraz długość zaledwie 261,5 metra, ma wystarczającą ilość miejsca potrzebnej do obsługi ponad czterdziestu samolotów bojowych – w tym wczesnego ostrzegania E-2C Hawkeye.



Amerykański śmigłowcowiec desantowy USS „Boxer” i widoczny na pierwszym planie francuski lotniskowiec „Charles de Gaulle”. Fot. Alexander Kubitzka/ US Navy

Nie był to jednak wolny wybór, ale przymus wynikający z możliwości portu wojennego w Breście, który nie mógłby zabezpieczać budowy i wykorzystania operacyjnego większych jednostek pływających. Ograniczeni rozmiarami Francuzi musieli więc pójść na pewne kompromisy decydując się np. na rezygnację z możliwości jednoczesnego katapultowania i przyjmowania samolotów. Jednak prawdziwe konsekwencje miniaturyzacji lotniskowca poniosła tak naprawdę załoga. To właśnie kosztem jej komfortu uzyskano odpowiednią ilość miejsca na pomieszczenia operacyjne.

**Czytaj też:** [Amerykańskie myśliwce na francuskim lotniskowcu](#)

### **Koronawirus zmienia podejście do budowy francuskich okrętów**

Pomimo, że „Charles de Gaulle” był zupełnie nową konstrukcją to warunki bytowe dla załogi praktycznie w niczym się nie poprawiły w porównaniu do starszych, francuskich lotniskowców „Clemenceau” i „Foch”. Było to szczególnie odczuwalne w odniesieniu do marynarzy i podoficerów, których warunki służby określano delikatnie, jako „spartańskie”. Wystarczy tylko przypomnieć, że ponad połowa załogi tłoczy się w kabinach, w których zakwaterowano co najmniej dwanaście osób. Dodatkowo część z tych pomieszczeń znajduje się tuż pod sekcją katapult, co znacząco utrudnia

wypoczynek i regenerowanie sił. Ten obraz pogłębiają dodatkowo wieloosobowe prysznice jak również skromnie zorganizowana część przygotowywania i wydawania posiłków.

Taka sytuacja w obecnych czasach jest już niedopuszczalna i tworzący koncepcję nowego lotniskowca musieli to uwzględnić. Młodzi ludzie, których chce się zachęcić do służby w marynarce wojennej nie godzą się już bowiem na ograniczenia tolerowane przez starsze pokolenie. Tym bardziej, że chodzi o okręt, który jest specjalnie przygotowany do długotrwałego przebywania na morzu. Francuzi zwracają więc uwagę, że załoga lotniskowca musi mieć warunki do życia „w odizolowanym i zamkniętym środowisku, z dala od rodzin i problemów występujących na lądzie”.

Z tego rodzaju problemami „socjalnymi” francuska marynarka wojenna nauczyła się już sobie radzić na najnowszych choć mniejszych okrętach – np. klasy niszczyciel, fregata. W przypadku jednostek działających długo poza własną bazą we Francji zrobiono to np. przez zdublowanie załóg (w tym na fregatach typu FREMM), co jednak nie jest możliwe dla dwutysięcznej załogi lotniskowca.

Tymczasem przypomina się, że „Charles de Gaulle” podczas operacji Héraclès w 2001 roku spędził na morzu prawie siedem miesięcy mając przy tym znacznie mniej postojów w portach niż okręty jego eskorty. Przypuszcza się, że nowe francuskie lotniskowce, przy obecnej sytuacji geopolitycznej mogą być angażowane również długo.

**Czytaj też:** [Epidemia na francuskim lotniskowcu. „Charles de Gaulle” zawraca do Tuluzy](#)

Sytuacji nie poprawia afera z epidemią koronawirusa na „Charles de Gaulle”. To właśnie ze względu na nieprzystające do obecnych czasów warunki bytowe, na francuskim lotniskowcu zachorowało aż 1060 marynarzy z ogólnej liczby 1740 osób przebywających w na jego pokładzie w czasie operacji Foch. Szczególnie niebezpieczny okazał się wewnętrzny system wentylacji i klimatyzacji. Zaprojektowano go bowiem do ochrony załogi przed zagrożeniem nuklearnym, radiologicznym, bakteriologicznym i chemicznym. Uzyskano to m.in. poprzez wykorzystanie cyrkulacji powietrza wewnątrz okrętu z jego recyklingiem. Pozwala to nie tylko chronić załogę, ale również zmniejsza koszty i zużycie energii.



Francuski lotniskowiec „Charles de Gaulle” w towarzystwie australijskiego okrętu podwodnego HMAS „Collins”. Fot. Jimmy Ong/ US Navy

Problem polega na tym, że zagrożenie dla marynarzy nie pochodziło z zewnątrz, ale z wnętrza okrętu. Na francuskim lotniskowcu epidemia rozprzestrzeniła się więc o wiele szybciej niż na cywilnych jednostkach pływających, gdzie nawet 100% powietrza w systemie wentylacyjnym może pochodzić z zewnątrz. W czasie pandemii COVID-19 „Charles de Gaulle” mógł przerwać misję i wrócić do bazy, gdzie załoga zastała poddana leczeniu. Gdyby takiej możliwości nie było i przy bardziej śmiertelnośnym wirusie, ten wielki okręt znalazłby się w o wiele poważniejszej sytuacji.

**Czytaj też:** [Połowa załogi francuskiego lotniskowca zarażona wirusem](#)

Z powodu koronawirusa może więc dojść do takiej sytuacji, że po wprowadzeniu nowego lotniskowca, „Charles de Gaulle” nie będzie już przechodził kosztownej wymiany paliwa jądrowego, ale zostanie wycofany, a w jego miejsce zacznie być budowany kolejny okręt nowego typu.

Oczywiście pozostaje pytanie, czy Francuzom uda się zbudować okręt w dziesięć lat, szczególnie gdy się uwzględni odstęp czasu, jaki upłynął pomiędzy decyzją o budowie „Charles de Gaulle” (1980 rok), a jego wprowadzeniem do służby (18 maj 2001 rok). Należy jednak pamiętać, że harmonogram prac nad tym lotniskowcem został zatwierdzony dopiero w 1986 r., pierwsze blachy cięto w 1987 roku, a wodowanie nastąpiło w 1994 roku. Dodatkowo, co najmniej trzy lata stracono z powodu ograniczeń budżetowych. Te czternaście lat można więc by było obecnie skrócić, tym bardziej, że pewne bariery już zostały przełamane (szczególnie jeżeli chodzi o wykorzystanie reaktorów).

Co więcej, nowy lotniskowiec powstawałby w stoczni Chantiers de l'Atlantique w Saint-Nazaire, którą uważa się za o wiele wydajniejszą niż zakłady w Breście. Dają one również możliwość budowania większych rozmiarowo okrętów, co pozwoliłoby wyeliminować wady wynikające z „kompaktowości”. Koncern Naval Group i stocznia Chantiers de l'Atlantique już wstępnie oszacowały, że czas budowy lotniskowca o wyporności około 70 000 ton, nie przekroczyłby siedmiu lat od decyzji o rozpoczęciu budowy. Warunkiem jest uzyskanie odpowiedniego kredytowania i nieprzerwany proces finansowania.

Dokładne koszty budowy nie są oczywiście znane, ale szacuje się, że pierwsza jednostka kosztowałaby około pięciu miliardów euro - przy rozbięciu tej kwoty na dziesięć lat. Pięćset milionów euro nie jest więc sumą nie do przyjęcia dla państwa, które wydaje na obronność ok 50 mld USD rocznie. Drugi lotniskowiec kosztowałby już jednak taniej, ponieważ nie byłoby przy nim kosztów projektowania i pozyskania technologii. Dodatkowo wykorzystując efekt serii istniałaby możliwość wprowadzenia kolejnego takiego okrętu pięć lat po pierwszym.

**Czytaj też:** [COVID-19 unieruchamia amerykański lotniskowiec. Sześciuset chorych](#)

I znowu na przeszkodzie w realizacji tych planów może stanąć epidemia koronawirusa, która już spowodowała kryzys gospodarczy i może zmienić priorytety nawet tak ambitnego i wybijającego się na wojskową niezależność państwa jak Francja. Francuskiej marynarce wojennej może jednak pomóc to, że właśnie zamówienia wojskowe mogą bardzo pomóc w ograniczeniu zasięgu tego kryzysu. Program lotniskowca byłby szczególnie ważny dla stoczni Saint-Nazaire, która specjalizuje się w produkcji dużych wycieczkowców. Obecny pakiet zamówień gwarantuje pracę tym zakładom do 2024 roku, ale później nastąpi niewątpliwie spadek zainteresowania wielkimi statkami pasażerskimi. Co gorsza ten kryzys w branży może trwać nawet do 2030 roku.

Budowa lotniskowca doprowadziłaby do ożywienia gospodarki dając dodatkowo unikalne zdolności francuskiej marynarce wojennej.