

Türke András István

## A 2010-es francia–angol védelmi együttműködési megállapodás mérlege

*2010. november 2-án a londoni – vagy Lancaster House – szerződésekként ismert megállapodások főként a nukleáris együttműködés területén radiológiai és hidrodinamikai eszközök közös használatát irányozták elő, emellett a fegyveres erők közös használatára is történt javaslat, valamint védelmi ipari technológiai transzfereket vázoltak fel.<sup>1</sup> A két aláíró fél, Franciaország és Nagy-Britannia hozzájárulása teszi ki az Európai Unió védelmi költségvetésének a felét és a védelmi ipari kutatások büdzséjének kétharmadát.<sup>2</sup> Jelen elemzés célja a szerződések által érintett projektek értékelése: amennyire a szűk keretek lehetővé teszik, bemutatjuk a projektek előzményeit, lehetséges végkimenetelét, a tervezést és végrehajtást övező szakmai-politikai vitákat és a nemzeti politikai hátteret. A szerző elsődlegesen – de nem kizárólag – francia forrásokra és szakirodalomra támaszkodik, a francia fél bemutatása ezért hangsúlyosabb, s a cikk megírásához felhasználta jelenlegi és korábbi, EU-s és francia külpolitikai-katonai kutatóintézményekben (főként EUISS, AWEU Védelmi Bizottsága, IRSEM) szerzett tapasztalatait és az ott folytatott eszmecsereit.*

### Politikai kontextus

Egy évvel a védelmi együttműködés aláírása után összességében az volt az európai szakértők véleménye, hogy ezen intézmények nélküli, bilaterális egyezmények – melyek egyes vonásaikban az 1947-es dunkerque-i bilaterális egyezményre, az európai multilaterális védelmi integrációs kezdeményezések előtti utolsó komolyabb egyezményre emlékeztetnek – lényegében az integrált európai védelmi kezdeményezések halálát jelentik.<sup>3</sup> A kezdeményezés itt is az integrációs-intézményesítő vonal viszonylagos csődjével magyarázható, azaz kicsiben a gazdasági válsághoz hasonló problémák álltak elő. Az integráció hiánya mellett az egyes, egymást átfedő intézmények túlburjánzása csak súlyosbítja a helyzetet. Másrészt a Sarkozy-adminisztráció erős angolszász kötődésének tudható be, hogy a franciák is – némileg szokatlan módon – az integráció angolszász felfogása mellé sorakoztak fel, amelynek alapeleme a NATO elsődlegessége és az EU puha hatalmi eszközökre támaszkodó külpolitikájának fenntartása. Harmadrészt a védelmi költségvetés jelentős mértékű csökkentése a két országban újfent a politikai szint irracionális döntéseit vonta maga után, amelyeken a katonai szakértő adminisztráció csak csóválta a fejét: az ilyen

1 Moussu, Nelly: La coopération franco-britannique «renforcera le potentiel de défense européen». A Ministère de Défense (France) weboldala, 2011. 01. 13.

2 La coopération franco-britannique en matière de défense avance. *Zone militaire*, 2012. 02. 17.

3 Quesada, Jacques: La coopération militaire franco-britannique: une ambition au service de l'Europe de la défense. *Le Monde*, 2011. 11. 15.

politikai célok által átítatott döntések eredményeztek olyan ötleteket a hadseregfejlesztés területén, mint a francia harci repülőgépek alkalmazása brit repülőgép-hordozókon, és fordítva. A védelmi kiadások terén eközben az is bebizonyosodott, hogy az 1990-es évek végén még üdvöztető megoldásnak gondolt PPP-konstrukciók (azaz a privát szféra bevonása, privatizációk) az adott területeket nemhogy nem tették olcsóbbá, de a piaci alapú üzemeltetés komoly megbízhatósági kockázatokat is keletkeztet.<sup>4</sup> Negyedrészt a ténylegesen is jobban racionalizálható területeken nemigen történtek konkrét előrelépések.

Itt főként azt emlegetik fel, hogy nem hangolták össze a 4 francia és 4 brit, nukleáris rakétákat hordozó tengeralattjáró „duplikált” őrzáratait az észak-atlanti térségben.<sup>5</sup> További kérdés – francia részről –, hogy az Atlanti-óceán felől mely államokat kívánják elrettenteni, illetve hogy a nukleáris elrettentésben részt vevő erők 15%-át adó repülőgépek – a Charles de Gaulle hordozón tartózkodó körülbelül 10 Rafale és a földi bázisokon állomásozó (18 Rafale St. Dizierben és 25 Mirage 2000 Istres-ben), utántöltés nélkül maximum Tripoliig tartó akció rádiusszal rendelkező gépek – milyen valós célt szolgálnak.<sup>6</sup> Ugyan 2008–2012 között 5-ről 3-ra csökkentették a francia stratégiai légierő bázisainak számát, 43 gép fenntartása szárazföldi indítású bázisról ilyen stratégiai célra teljesen elavult koncepció: a had-erőnemek közötti lobbik erősen torzítják az amúgy is számos elemében irracionális reform eredményét. A nukleáris elrettentés évi francia költsége 3-4 milliárd euró, e problémakör mégis szinte tabutéma. Időről időre felmerülnek ugyan kételyek a politikai diskurzusban: Michel Rocard szocialista francia szenátor 2012 júniusában például ezen erők megszüntetését vetette fel,<sup>7</sup> javaslata ugyanakkor nem volt komolyan vehető, mert a kampányban François Hollande is elkötelezte magát a megtartásuk mellett.<sup>8</sup> Más kérdés, hogy a britekkel együttműködve kivált e területeken lehetne jelentős mértékben racionalizálni...

Éppen ezért némi jóindulattal a szakértők az együttműködés politikai jelentőségét

4 A szerző 2009. június 10-én a franciaországi villacoubly-i 107-es francia légibázison tett látogatásainak és interjúinak eredményei is ezt támasztják alá. 1995-ben a francia védelmi kiadások a GDP 3,04%-át tették ki, 2012-ben 2,26%-át, Nagy-Britannia esetében e két adat: 2,93% és 2,49%. Előbbi esetében a mélypont 2011-ben (2,25%), utóbbi esetében 2006–2007-ben (2,34%) volt. Árulkodó adat: ha a nyugdíjak és a csendőrség költségeit nem számítjuk ide, akkor Franciaország esetében csak a GDP 1,5%-át tették ki a védelmi célú kiadások. (A szerző interjúja Gilles Combarieu admirálissal, École Militaire, Paris, 2013. 12. 06.)

5 Combarieu admirális cáfolta azon véleményeket, miszerint ilyen egyeztetések egyáltalán nem léteznek a felek között: a northwoodi NATO-sejtben igenis van legfelsőbb szintű egyeztetés a nukleáris elrettentésben részt vevő francia és brit tengeralattjárók tervezett útvonalairól, de mindez annyira titkos, hogy *de facto* csak az az egy-egy magas rangú tiszt tud ezekről, akik ebben brit és francia részről információt cserélnek. Ezek a kapott információk ugyanis vagy nagyon lassan – azaz nem valós időben – terjednek tovább a nemzeti szintek felé, vagy (és ez a gyakoribb) lényegében megrekednek Northwoodban. Állítólag a felek a londoni szerződés óta papíron e téren is komolyabb erőfeszítéseket tettek, de lényeges változás nem történt, legalábbis forrásunk szerint. (A szerző interjúja i. m.)

6 A *Vol Maraton* hadgyakorlat keretében évente 3 Mirage 2000 vagy Rafale a Saint Dizier-i vagy az istres-i bázisról 6 és fél óra alatt, Egyiptom és Szudán felett áthaladva 5500 km-t megtéve Dzsubutiba repül 780 km/h átlagsebességgel, hogy a „hosszú távú légi nukleáris elrettentést” gyakorolja, igaz, az ASMP-A rakéta és nukleáris töltete (840 kg) nélkül. Eközben – 3 alkalommal – egy Boeing C 135FR gondoskodik a légi utántöltésről (utóbbi problémáiról lásd a 10. lábjegyzetet). A 6 és fél óra a gépek üzemidejének maximumát jelenti (oxigénmennyiség, kenőolaj), és mondjuk az Irán által beszerzett S–300-as orosz cirkálórakéták ellen (120 km hatótávolság, 30 000 méteres magasságig) teljesen védetelenek lennének. A légi utántöltést végző gép(ek) ideális célpont(ok), és Franciaország egész egyszerűen nem rendelkezik a kötelék védelméhez szükséges 20–25 vadászgép légi utántöltését is ellátni képes, bevethető repülőgépfloattával. Forrás: Stefanovitch, Yvan: *Défense française – Le devoir d’inventaire*. Paris, 2013, Les Editions du Moment, 109–112. o.

7 *Combien coûte la dissuasion nucléaire française? Le Figaro*, 2012. 06. 20.

8 Quilès, Paul: *Dissuasion nucléaire: vous avez dit consensus? L’Express*, 2012. 01. 04.

egyfajta, a jövőre nézve „tartalommal megtöltendő szándéknyilatkozatként” és az európai védelmi együttműködés „innovatív megújítási kísérleteként” interpretálják.<sup>9</sup>

## A szerződés konkrétumai

Ha az eredményeket a konkrétumok alapján akarjuk megítélni, akkor összességében elmondható, hogy a londoni szerződés főbb területei logikus, lehetőleg „kudarckerülő” fejlesztéseket érintenek, kényelmes, hosszú távú ütemezésekkel. Az elmúlt három év alatt a műveleti együttműködésre és a politikai egyeztetés fokozására is volt példa, emellett közel tucatnyi területen folytatódott vagy bővült a katonai képességek fejlesztése.

A líbiai háborús részvételt (2011) is – a németek mellőzése-rosszallása ellenére – az új szövetség eredményének szokás tekinteni. Szuezi (1956) óta nem hangolták össze ilyen mértékben a francia–brit műveleteket, amelyeknek a nyolcvan százaléka közös volt. Elmondható, hogy az *entente cordiale* katonai szárnya tehát újra él. Rögtön hozzá kell tennünk, hogy a legnagyobb gond logisztikai téren a harcra repülőgépek légi utántöltése terén jelentkezett. Ezt a britek és a franciák – amerikai segítség nélkül – képtelenek kielégítő mértékben megoldani, így az együttműködés a műveleti területeken voltaképpen a „béna kacsza-szindrómát” mutatja.<sup>10</sup> A brit–francia együttműködés hosszú távon erre is megoldást kínálhat, a brit FSTA (*Future Strategic Tanker Aircraft*) többletkapacitásait a tervek szerint – költségtérítés ellenében – Franciaország is használhatja majd. A projekt háttere, hogy egyrészt a RAF 1997-től PPP-konstrukcióban tervezte kiépíteni légi utántöltő repülőgépfloTTáját, másrészt brit részről lecserélésre szorultak a Vickers VC-10-es (–2008) és Lockheed Tristars (–2012) tankergépek. Ezeket 2010 szeptemberétől főként a 2005-ben a védelmi minisztérium pályázatán nyertes AirTanker konzorcium használt és új Airbus A330–200s gépei váltották fel. A szerződést 2008-ban írták alá, 27 évre szólóan 14 tankergépre.<sup>11</sup>

A felek létrehoztaK egy magas szintű francia–brit egyeztető csoportot (*Senior Level Group* – SLG), melynek tagjai a francia Köztársasági Elnöki Hivatal és a brit Miniszterelnöki Hivatal (*Cabinet Office*) képviselői, a vezérkari főnökök, a brit és a francia fegyverkezési igazgató (*national armaments director*), és a két védelmi minisztérium képviselői. A csoport – 2016-os perspektívában – évente egyszer megvizsgálja a szerződésben meghatározott témákban történt éves előrehaladást.<sup>12</sup> Az SLG például 2011 júliusában és novemberében az Irán elleni szankciók súlyosbítását kérte, valamint az aktuális válságokról (például a líbiai helyzetről) tárgyalt, 2013. június 12-én pedig a szíriai helyzetről és a

9 Pflimlin, Edouard: *La coopération militaire franco-britannique progresse à petits pas*. *Le Monde*, 2011. 12. 02.

10 A légi utántöltések 80%-át amerikai gépek végezték a líbiai beavatkozás során. A mali beavatkozás kapcsán is az amerikaiak végzik ennek oroszánrészét, nélkülük lényegében a franciák nem tudnák a Servalt működtetni. A francia légi utántöltő flotta jelenleg három KC 135R-ből és tizenegy C 135 FR-ből áll, így egyszerre csak tizenöt, műveletben részt vevő gépet tudnak utántölteni. Viszont ezek hadrafoghatósága csak 60%-os, azaz nyolcra szűkül ez a szám, de a három, 1997-ben vett KC 135R már annyira idős, hogy csak az anyaországon belül lehet őket alkalmazni. A tizenegy C 135 FR-ből kettő folyamatosan N'Djamenában, illetve Abu Dzabiban állomásozik, a többi kilencből négy folyamatosan karbantartás alatt áll. A Serval hadművelet Maliban a maradék öt gépet egy időben vette igénybe. Legkorábban csak 2017-re várható az új Airbus A330–MRTT gépek megérkezése. (Forrás: a szerző interjúja i. m.)

11 Az AirTanker konzorcium részesedései a következők: 40% EADS, 13,33% Cobham, 20% Rolls-Royce, 13,33% Thales és 13,33% VT Aerospace. Forrás: *A330-200 MRTT Future Strategic Tanker Aircraft (FSTA)*, United Kingdom. *Airforce-technology.com*.

12 CEMA: *Participation au Senior Level Group*. *RP Défense Blog*, 2013. 06. 24.

Száhel-övezetbeli beavatkozásról, valamint az Európai Tanács 2013. decemberi csúcstalálkozójának lehetséges védelmi témáiról egyeztetett.

Az együttműködés keretében a közös fejlesztési programok számos területre kiterjedtek – elég vegyes eredménnyel.

## 1. Pilóta nélküli repülőgépek

### a. MALE-drónok

2012 elején még azt harangozták be a felek, hogy két UAV drónt (*Unmanned Aerial Vehicle* – pilóta nélküli repülőeszköz) fognak fejleszteni. A MALE-projekt (*Medium-Altitude Long Endurance* – közepes magasságban, nagy hatótávolsággal működő eszköz) egy taktikai felfegyverzett felderítő gép (Telemos<sup>13</sup>) kifejlesztését jelentené. 2012. július végén erre még nem láttak keretet a francia költségvetésben. A brit BAE Systems és a francia Dassault közösen fejleszti a Telemos-t, mely a BAE Mantis projektjén alapul. A prototípus 2009-ben repült először, és tervezett hadrendbe állítása 2020–2022 körül várható. A fejlesztési költségeket 1–1,5 billió euróra becsülik. Ez a kétmotoros típus tengeri bevetéseknél üzembiztosabb, és az MQ–9 Reaper teherhordó képességeivel rendelkezik.

De hogy árnyaltabb legyen a kép, meg kell említeni a 2004 óta az EADS – francia, német, spanyol, brit partnerek – által fejlesztett konkurenst, a Talarion programot, amelyet azonban 2012. július végén az EADS megrendelők hiányában, a 250 millió euró belefektetett fejlesztési összeg ellenére leállított. A Talarion egymotoros gép, ugyanakkor méreteiben és céljaiban egy kategóriával feljebb, az MQ–9 és az MQ–4 Global Hawk közé helyezhető. A Talarion programot tehát 2012 nyarán leállították, miközben a francia hadsereg által aktuálisan használt MALE típusú drón, a Harfang alkalmazása – amelyről alább lesz szó részletesebben – gyakorlatilag totális csődöt eredményezett.

Mindezek következményeként Franciaországban 2012 nyarán merült fel komolyan először,<sup>14</sup> 2013 júniusában pedig végül döntés született arról, hogy inkább 12 (majd 16) darabot rendelnek az amerikai General Atomic cég MQ–9 Reaper gépeiből „átmeneti megoldásként”,<sup>15</sup> 670 millió (más források szerint 1,14 milliárd) euró értékben a 2014–2019-es védelmi költségvetési kerettörvény terhére, a 2013-as új Fehér könyv<sup>16</sup> célkitűzéseinek értelmében. Mindehhez 8 földi vezérlőegység is fog tartozni.

A francia védelmi minisztérium és a Pentagon által megkötött egyezmény hatályba lépését hátráltatta, hogy az amerikai kongresszus felhatalmazását is meg kellett várni, viszont a franciáknak a Mali térségében történő beavatkozáshoz mihamarabb szükségük lett volna

13 Itt kell megjegyeznünk, hogy a pilóta nélküli gépekre vonatkozó európai programok és megrendelések teljes, egymásra is konkurenciát jelentő kavalkádját (például az Euro-Hawks, FEMALE, Hammerhead, Harfang, Heron stb.) lehetetlen lenne itt bemutatnunk. Forrás: Foucalut, Charles: *EADS abandonne le TALARION. Air & Cosmos*, 2012. 07. 27.

14 Némi 2011-es előzmény után, amikor a francia szenátus ugyan megszavazta, mégis 18 hónappal később került megvalósításra. Lásd Lamigeon, Vincent: *Pourquoi le prochain drone français sera probablement américain. Supersonique Blog*, 2012. 07. 24.

15 Les 12 drones Reaper destinés à l'armée de l'Air coûteront 670 millions d'euros. *Zone Militaire*, 2013. 06. 12.

16 A francia Pentagon („Balardgone”) terve napjainkra lényegében furcsa anomáliákat szült: az utóbbi években még 13 helyszínen és elszórtan 17 500 főt kitevő katonai adminisztrációt 9300 főre kívánták csökkenteni és egy helyre költöztetni (Párizs, Balard). Legfrissebb számítások szerint e „költségsökkentő” lépés 27%-al (33 millió euróval) fog többet kerülni a jelenlegi rendszernél.

az első két drónra. Ezeket végül hivatalosan 2013. augusztus végén sikerült megrendelni, leszállításuk 2013 második felében megtörtént, s 2013. december 27-én már hadrendbe is állították őket Niameyben (Niger), ahova két orosz Antonov gép gyomrában érkeztek.

Az egész Reaper-kérdés egyébként francia katonai berkekben már legalább 2008 óta sürgető probléma, legalábbis a francia egységek Afganisztánban és Líbiában is nagyon érezték a hiányát egy ilyen „szemnek”, amely a terrorizmus és felkelők elleni harc egyik leghatékonyabb eszköze. Egyes vélemények szerint az egész 12 darabos beszerzés 800 millió euróból már rég lebonyolítható lett volna (miközben egyetlen darab Rafale ára 150 millió euró). A Reaper helyett 2008-ban azonban érkezett a Harfang. E csupán felderítő feladatokra alkalmas drón négy változatát (Eagle 0, Eagle 1, Eagle MPR, Eagle 2) az EADS leányvállalata, a Cassidian EADS az izraeli IAI-vel együtt fejlesztette. A Harfang az izraeli Heron drón technológiáján alapul, amit még az 1990-es években fejlesztettek ki, és szolgálati ideje 2014-ben jár le. A Harfangok 12 600 euró/repülési óra fenntartási költséget jelentenek, lényegében teljesen megbízhatatlanul (vagy egyáltalán nem) repülnek, és a 4 egység beszerzése 108,7 millió euróba került. A gép technológiai bázisa IBM 486-os PC alapú (!), és egy 2012-es iPhone teljesítményének körülbelül egytizedét képes felmutatni.

A Rafale-ok egy repülési órájának költsége 13 600 euró, míg a Reaperé csak 2675,<sup>17</sup> valamint a Rafale – mely bár többfunkciós, mára már elavult negyedik generációs harci repülőgép – fejlesztése-beszerzése révén a Dassault Aviation lényegében elszívta a fejlesztésre szánt összegek javát. Még súlyosabb eredményekre vezet, ha a francia légierő jelenleg egyetlen hadra fogható drónjával, az EADS Harfanggal<sup>18</sup> vetjük össze a Reapert: a bevetetési idő a harmadával, a sebesség majdnem a duplájával (360 km/h), az elektronika pedig ezerszer jobb az amerikai drón esetében. A kétségtelen előnyök ellenére meg kell említeni, hogy a Reaper sajnos nem lopakodó drón. Az amerikaiak – a Global Hawkkal együtt – már a lecserélésén gondolkodnak, s fejlesztik az RQ-180 lopakodó drónt. A Reaper ráadásul erősebb légvédelem esetén túl sérülékenynek bizonyult.<sup>19</sup> A Reaper beszerzése tehát egyben annak beismerése is, hogy a francia hadsereg (és Európa) minimum 15 év technológiai lemaradásban van a drónok alkalmazása-fejlesztése területén, legalábbis az Egyesült Államokhoz és Izraelhez képest.

Az amerikai drónok beszerzéséről szóló francia politikai döntés (bár számíthattak rá, és évekig komoly lobbitevékenységgel próbálták megakadályozni) mégis szinte áramütésként érte az európai hadiipari cégeket – mégsem vizsgálták felül az egymást fedő projekteket, egyszerűsítettek vagy racionalizáltak a megvett amerikai technológia jegyében. Éppen ellenkezőleg: 2013 júniusára a rivális francia Dassault és az európai EADS együttműködési csomagot terjesztettek kormányaik elé, melyhez ráadásul az olasz Finmeccanicát is felsorakoztatták. A projekt lényege egy 24 órás felügyeletet ellátni képes MALE-drón fejlesztése; azaz szakértők szerint, ha sikeresen lobbiznak, lényegében a Talarion programot tervezik feléleszteni.<sup>20</sup>

17 Az összehasonlítás véleményünk szerint kevésbé indokolt akkor, ha figyelembe vesszük a Rafale tevékenységének teljes spektrumát, és azt, hogy gyakorlatilag 6 Mirage 2000 feladatát képes ellátni. L'urgence des urgences: le drône Reaper pour... remplacer 4 canards boiteux. In Stefanovitch, Yvan: *Défense française – Le devoir d'inventaire* i. m. 172–178. o.

18 Uo.

19 Paur, Jason: *New Stealth Spy Drone Already Flying Over Area 51*. *Wired*, 2013. 12. 06.

20 Dassault, EADS et Finmeccanica prêts à coopérer sur un drone de surveillance européen. *LeMonde.fr*, 2013. 06. 16.

Vegyük figyelembe azt a tényt is, hogy a szuverenitás és katonai függetlenség kérdése mennyire komolyan interpretálódik a franciáknál. Az amerikai beszerzés felvállalása jelentős politikai merészségre vallott Jean-Yves le Drian védelmi miniszter részéről, ugyanakkor jelzi a közös francia–brit erőfeszítések komoly korlátait. További érdekes tényező, hogy – állítólag – részben morális, részben a nEUROn UCAV (lásd lejjebb) felé támasztott konkurencia miatt a francia védelmi minisztérium kezdetben ellenezte a gépek esetleges felfegyverzését, jelenleg viszont már nem zárkózik el attól a lehetőségtől sem, hogy esetenként felszereljük őket a már rendelkezésre álló Hellfire rakétákkal vagy GBU–12 távirányított bombákkal.

Ami a briteket illeti, a Royal Air Force a RAF 13. és 39. ezredében évek óta használja a Reapereket. Az elsőt 2007 októberében Afganisztánban állították hadrendbe, és 2013 tavaszán bejelentették, hogy megduplázzák (és ezzel 10 darabra növelik) az ott állomásozó csapataik számára rendelkezésre álló eszközeik számát.<sup>21</sup>

Konklúzióként felvethető az évtizedes dilemma alapkérdése: ha mindkét fél rendelkezik az amerikai technológiával, akkor egyrészt mi értelmű volt a Talarion programot 2012-ig fenntartani (illetve 2013-ban újraindítani), valamint kellően rentábilis megoldás-e a brit–francia Telemos program folytatása, vagy megint politikai döntés próbálja felülírni a műveleti racionalitást? Lehet, hogy optimális esetben 2020–2025-re ott állnak majd az európai felek a kész Telemosokkal, melyek a technológiai színvonal terén a 2001-es Raeperre fognak emlékeztetni, és megismétlődik a Harfang-történet?

Másrészt fontos látni, hogy a franciák ismét elkövettek egy – ha mértékében nem is, de jelentőségében egy ahhoz fogható – tervezési hibát, mely az első világháború utáni téves helyzetfelismeréshez hasonlítható (amikor a Maginot-vonalat erősítették, és nem vették észre a harckocsik fejlesztésében rejlő új kihívásokat). Épp ez a probléma a legsúlyosabb talán napjainkban is: a politikai-katonai apparátus egészének merevsége, mely – nem kis részben gazdasági-korrupciós jellegű kapcsolati hálójának hatására – máig hatékonyan tudja akadályozni az innovatív kezdeményezéseket és ötleteket.<sup>22</sup> Az Egyesült Államok 2010-ben már 6819 drónt tartott hadrendben, Izrael teljes légierőjét drónokra tervezi lecserélni. Franciaországnak mindössze 26 drónja lesz a közeljövőben, míg védelmi kiadásait súlyosan terhelik – a 2013-as Fehér könyv racionalizálásai ellenére – a lényegében elavult, hidegháborús kihívásokra készült Rafale vadászrepülőgépek<sup>23</sup> (valamint a Leclerc harckocsik és Tigre helikopterek) jelentős tételt képviselő költségei.<sup>24</sup>

21 RAF Waddington takes command of MQ-9 Reaper UAV operations in Afghanistan. 2013. 04. 16.

22 Ilyenek azért természetesen jelen vannak a francia katonai vezetésben, lásd például a BPC projekt sikerét. Igaz, légi fedezete már nem biztosított.

23 Ráadásul a Mirage 2000 feleannyi összegért gyakorlatilag 90%-ban képes elvégezni a Rafale feladatait, de ezek modernizálási programját a Rafale érdekében 2006-ben direkt leállították a cégen belüli konkurencia elkerülésére (és a potenciális megrendelők kárára). És még egy megjegyzés: Elefántcsontparton már a helyi erők is bevetettek drónokat a franciák ellen, műholdas telefonhálózatot használtak, és képesek (voltak) lehallgatni a francia hadsereg kommunikációs eszközeit. Líbiában 30-40 drón képes lett volna a koalíciós erők 230 repülőgépének feladatát elvégezni.

24 Leclerc AMX–56 – 406 darab beszerzése 1991–2007 között: 7 milliárd euró. 2040-ig maradnak szolgálatban, karbantartási költségük 4000 euró/óra, 36 darab éves fenntartási költsége 90 millió eurós tétel. 1,2 milliárd euróba kerülne a tervek szerint az, hogy az aszimmetrikus hadviselésre is felkészítsék (2019-től, az úgynevezett Azur kit-tel, a Scorpion program keretében, melynek összköltsége 30 milliárd euró). A Rafale beszerzési program 43,5 milliárd euróba került, a Tigre 6,3 milliárd euróba. Stefanovitch, Yvan: *Défense française – Le devoir d’inventaire* i. m. 140–143., 147. és 156. o.

A stratégiai, hosszú távú tervezés gyakorlatilag teljes hiánya – illetve elhibázott volta – és a lobbik miatt Franciaország 1991-től 56,8 milliárd eurót költött el lényegében elavult eszközökre vagy rosszul felmért kihívásokra adott válaszként, részben vagy teljesen hiába. Ezen eszközök mára ráadásul csak korlátozottan vethetők be, és fenntartásuk, modernizációjuk csillagászati összegeket von el az egyre inkább besűkülő keretektől a modernebb, az aszimmetrikus hadviselést jobban elősegítő eszközök beszerzésétől, fejlesztésétől. 2012-ben a francia fegyveres erők költségvetése 31 milliárd euró volt, ami a GDP 1,55%-át tette ki.

2008-ban az AWEU Védelmi Bizottságában kutatóként szerzett tapasztalataim is azt erősítették meg, hogy a franciák lényegében nemigen hittek a drónok hosszabb távú sikerében, és kissé gunyorosan figyelték kezdeti gyermekbetegségeit. Ekkor egy ideje ugyan már Franciaország is foglalkozott drónok fejlesztésével, de ezekre a programokra inkább mint érdekes kísérletekre tekintettek. Ellenérvként a kinshasai EU-misszió drónjainak sikertelenségét (konkrétan két belga Eagle B–Hunter drón 2006. őszi lezuhanását) említették, valamint azt a példát, hogy még egy iraki MiG–25-ös gép is játszva kilőtte az ellene indított, amerikai Stinger levegő–levegő rakétákkal felszerelt Predator drónt 2002. december 23-án. Nem igazán ismerték fel, hogy a drónok alkalmazása nem feltétlenül a légi harcban való alkalmasságukkal azonos. Mint láthattuk, a francia hadsereg első MALE-drónjait, az elavult Harfangokat is csak 2008-ban állították hadrendbe, és 2013-ra lényegében csak egyetlen, éppen hogy hadra fogható darab akadt belőlük a nigeri Niameyben. A francia légierő vezérkara pedig még később, csak 2011-ben adott zöld utat a fegyverzettel is rendelkező drónok alkalmazásának.

Megmutatkozott az a probléma is, hogy egyszerűen időszerűtlen bilaterális projekteket aláírni a jelenlegi multilaterális európai védelmi ipari térségben. A németek kihagyása, szempontjaik figyelmen kívül hagyása teljesen érthetetlen az „elvileg létező” német–francia együttműködés keretében. A németek csupán felderítő drónt akartak (és végül pénzügyi okokra hivatkozva kihátráltak a MALE-projektből), míg a franciáknak a csak erre a célra tervezett drónra a harci repülőikre szerelt Reco NG rendszer miatt gyakorlatilag nincs szükségük.<sup>25</sup> A BAE révén az amerikai szál is mindvégig erősen reprezentált marad.

Végül pedig az egész Reaper-beszerzés ügye világos példája annak, hogy a Dassault Aviation, a Safran-SAGEM és a Cassidian-EADS cégek házon belüli versenye nem feltétlen vezet jobb termék előállításához, sokkal inkább belső pozícióharcokhoz és egymás gyengítéséhez. A Reaper-vásárlással minimum 340 millió eurónyi eddigi európai fejlesztési pénzt dobtak ki az ablakon...

---

25 Több mint fél évszázados igénybeli eltérések ezek, melyekre az AMX–43 és a Leopard I harckocsik fejlesztésétől indulva az A–400M-en keresztül a drónok területén sem sikerült közös megoldást találni. Cabriol, Michel: *Drones: l’histoire d’un incroyable fiasco français*. *Latribune.fr*, 2013. 05. 30.

## A nyolc legjelentősebb (részben vagy egészben) francia hadiipari konzorcium

Név	Világrangsorban elfoglalt hely	Profil (meghatározó termékek)	Foglalkoztatottak és tőke (fő és milliárd euró)	Tulajdonrészek (főbb részvényesek)	Megjegyzés
<b>Airbus Group</b> (2013. 12. 31-ig EADS: European Aeronautic Defence and Space company)	7.	Repülőgépipar, műholdak, űrtechnika (Airbus, A400M, Eurofighter, NH90, Exocet, M51, Ariane)	140 000 (2012)  44,2 (2014)	Francia állam: 11,29% Német állam: 10,09% Spanyol állam: 3,93% Saját részvény: 6,19% Közkézhányad: 68,50%	Arnaud Lagardère-hez kötődik
<b>Thales</b>	11.	Elektronikai ipar (repüléstechnika, műholdak, radarok, haditengerészet)	68 325 (2011)  5,77 (2012)	Francia állam: 27% Dassault Aviation: 26% Közkézhányad: 47% – ebből alkalmazotti tulajdon: 3,0% Thales: 1,8%	
<b>SAFRAN</b> (2005: SNECMA és a SAGEM fúziója)	15.	Repülő- és helikoptermotorok, repüléstechnika	62 500  13,56 (2012)	Francia állam: 30,2% Közkézhányad: 54,1% – ebből alkalmazotti tulajdon: 15,4%	
<b>DCNS</b> (Direction des Constructions Navales)	23.	Hadihajók, tengeralattjárók, fegyverrendszerek, hajtóművek	13 183 (2012)  2,934 (2012)	Francia állam: 64% Thales: 35% DCNS alkalmazotti tulajdon: 1,01% DCNS-tulajdon: < 0,01%	
<b>Dassault Aviation</b>	58.	Repülés- és űrtechnika (Mirage 2000, Rafale, nEURon, Falcon)	11 600 (2012)  3,941 (2012)	Francia állam: 0% Groupe Dassault: 50,55% EADS France: 46,32% Közkézhányad: 3,13%	Serge Dassault-hoz kötődik
<b>Nexter</b> (2006 előtt: GIAT Industries)	79.	Harcokocsik (AMX–56 Leclerc, VBCI, VBA, CAESAR)	2700 (2010)  1,1 (2010)	Francia állam: 100%	
<b>Groupe SNPE</b> (Société Nationale des Poudres et des Explosifs)	-	Robbanóanyagok, lőszer	1021  0,25 (2012)	Francia állam: 100% (a GIAT Industries által 2013 végén a NEXTER felvásárolta)	
<b>MBDA</b> Missiles systems	-	Rakéte technológia, aknamentesítés (SCALP EG, MICA, Apache, MMP)	9750  3 (2012)	Airbus Group: 37,5% BAE Systems: 37,5% Finmeccanica: 25%	

Forrás: SIPRI. A szerző összeállítása



Volt idő – 1964 után –, amikor még elsődlegesen a szuverenitást és csak másodsorban a biztonsági tényezőket figyelembe véve volt abban némi racionalitás, hogy – kisebb-nagyobb túlzással élve – a franciák minden lehetséges kulcsfontosságú hadiipari kihívásra saját megoldást akartak találni, és minden fegyvernemet (hajókat, harckocsikat, radarokat, könnyű fegyverzetet, harci repülőgépeket stb.) saját maguk kezdték el kifejleszteni. Ennek az lett a következménye, hogy a francia hadiipar – mely világviszonylatban a negyedik fegyverexportőr – túlélése részben a külföldi megrendelésektől (gyakran diktatóroktól: Szaddám Huszein, Aszad-klán, Kadhafi, Khomeini, Videla stb.) vált függővé. Míg az Egyesült Államok exportja ritkán haladta meg a 10%-ot, és egyes termékeket egyáltalán nem exportálhattak, Franciaország esetében 1970-ben 20, 1984-ben 42, 2011-ben pedig 32% volt<sup>26</sup> – világszínvonalon – a hadiipari termelés exportaránya. A francia cégek gyakorlatilag mindent exportálhattak, hogy megtartható maradjon 50 ezer közvetlenül és további 50 ezer közvetetten a hadiiparban szerepet vállaló munkahely.

Jelenleg viszont Franciaország (és Európa) jelentős informatikai, robotikai stb. lemaradását e – ráadásul szélesebben fejlődő – szegmensekben lehetetlenség „hazai barkácsolgatással” behozni. Ami még rosszabb, hogy gyakorlatilag napjaink Franciaországa a világ negyedik legnagyobb védelmi költségvetésével is alapvetően az önellátásra rendezkedett be – a konkurensok piaci árainál két-háromszor, de akár hétszer nagyobb összegekért történő beszerzéseket betervezve, miközben nagyon kevés a koprodukcióban készülő fejlesztések (Tigre, NH90, A400M, A330-MRTT, FREMM) aránya.

## b. UCAV-drónok

A felek egy felfegyverzett támadó drón (*Unmanned Combat Air Vehicle* – UCAV, pilóta nélküli, harci feladatot ellátó repülő eszköz) kifejlesztését határozták el 2030-ra, valamint döntöttek a francia székhelyű Thales brit részlege és az izraeli Elbit System által gyártott Watchkeeper felderítő drón (2005-ös fejlesztés) alkalmazásáról a tengeri felügyelet területén, amennyiben a tesztek kielégítő eredménnyel végződnek. 2012. február 16-án tehát a szerződés folyományaként a két fél egy közös, pilóta nélküli repülőgép fejlesztéséről döntött, melynek résztvevői francia részről a Dassault Aviation, brit részről a BAE Systems. Előzményként megemlíthető, hogy a britek évek óta fejlesztették a Taranis pilóta nélküli támadó drónt, a franciák pedig 2003 óta a nEUROn-t<sup>27</sup> – egymás konkurensaiként.

Az első repülések tervezett dátumai 2008 óta tolódtak, a nEUROn végül 2012. december 1-jén repült először, 2013 novemberében pedig a Taranis is „megkezdte az első repülés tesztfázisait”<sup>28</sup> az ausztráliai Woomerában. A drónok fejlesztésére a közös francia–brit csomag 2012 nyarán 5 millió eurót különített el. Ez annak fényében nem tűnik túl magas összegnek, hogy önmagában a nEUROn program tíz év alatt 406 millió euróba került,

26 A Mirage F1-ek 65%-a, a Puma és a Super-Frelon helikopterek 70%-a, az Exocet rakéták 80%-a, az AMX-10RC tankok 70%-a, a Mirage III 70%-a, a Sagaie-ERC90-ek 60%-a, a Gazelle helikopterek 85%-a, a Mirage 2000 50%-a, a Rafale 40%-a (amennyiben 2014-ben India véglegesíti 124 Rafale megrendelését), a Caesar ágyúk 35%-a és a Leclerc 50%-a került exportra. Stefanovitch, Yvan: *Défense française – Le devoir d’inventaire* i. m. 243–45. o.

27 A nEUROn program 2003-ban indult, a főként francia fejlesztéseket Olaszország, Svédország, Spanyolország, Svájc és Görögország is támogatja.

28 Chachaty, Helen: *Le drone Taranis achève avec succès une nouvelle série de tests*. *Le Journal de l’aviation* 2012. 07. 10.,

melynek felét Franciaország állta,<sup>29</sup> igaz, 2012 júniusában további 40 millió eurót szántak a projektre. Nem mondhatni, hogy a sokéves csúszás után végre megvalósuló első repülések ellenére túl sikeresek lennének ezek a programok, miközben a 2006 körül készített tervek lassan elavulnak. Az együttműködés üdvözlendő, a kérdés azonban ismét csak az, hogy miért nem eleve közös brit–francia (plusz német stb.) fejlesztés indult meg egy ilyen stratégiai fontosságú hadiipari területen?

A 2030-ra pozicionált, harci, felderítő és bombázó feladatokat is ellátni képes közös drónnak a tervek szerint lopakodó képességekkel is rendelkeznie kell. A gépnek teljesen önállóan kell funkcionálnia, azaz – a Reaperrel ellentétben – nem lesz szükség arra, hogy egy pilóta joystickkal távirányítsa, csak a bombák kioldását végezheti manuálisan. A prototípusokat tehát a Dassault és a BAE Systems készíti el, a hajtóművet a Safran és a Rolls-Royce szállítja, a Thales és a Selex ES pedig az adatátvitelért, a radarért és az elektronikus hadviselésért felelős berendezéseket gyártja. A fejlesztésről szóló szerződés véglegesítése 2014-re várható, és a technológiai, a szimulációs és a dizájnterületekre fog kiterjedni.

A felek politikai érzékenységre jellemző, hogy szakértői vélemények szerint mindenképpen el kell kerülni azt a politikai hibát, hogy a drónt „a jövő francia–angol fejlesztésű, európai harci repülőgépeként” kommunikálják. Ez lenne a legbiztosabb módszer arra, hogy a briteket visszakozásra kényszerítsék, főként, hogy a 2015-ös brit választások eredménye is Damoklész kardjaként függ a projekt megvalósulása felett.<sup>30</sup> De ha már a közös program mellett döntöttek, akkor kérdés, hogy miért folytatódik mégis párhuzamosan a Taranis és a nEUROn fejlesztése?

## 2. Repülőgép-hordozók

Úgy tűnik, hogy 2012 tavasza óta a repülőgép-hordozók fejlesztése terén<sup>31</sup> – a közös új francia–brit repülőgép-hordozó fejlesztésének leállításán túl – újabb visszalépés következett be. A tervek szerint az új Prince of Wales repülőgép-hordozót – mely 2018-ban fog szolgálatba állni – 2020-ig kompatibilissé kellett volna tenni a Charles de Gaulle francia repülőgép-hordozóval. A briteket azonban az amerikai gyártású F–35-ös fedélzeti repülőgép programjának<sup>32</sup> komoly hiányosságai visszakozásra készítették. De ha a kompatibilitás biztosításáról véglegesen lemondanak, akkor a londoni szerződés egyik legfontosabb pillére válik semmivé: 2010-ben a britek francia és amerikai nyomásra az F–35-ös gép katapultálható, elvileg kissé olcsóbb és több fegyvert szállítani tudó verziójának beszerzéséről döntöttek. A katapult (CATOBAR rendszer) beépítése tette volna lehetővé a Prince of Walesről a francia Rafale gépek felszállását, illetve ezek az F–35-ösök képesek lettek

29 Premier vol pour le précurseur du drone européen de combat. *Le Monde*, 2012. 12. 01.

30 Le système de combat aérien du futur sera d'abord franco-britannique. *Blog – La Voix du Nord*, 2013. 10. 24.

31 A közös repülőgéphordozó-fejlesztés ötletét a belgák javasolták először 1998-ban a francia és a brit félnek. A repülőgép-hordozó francia tagjának (PA–2) fejlesztését anyagi okok miatt 2009-ben függesztették fel, 2013-ban pedig annulálták. A britek jelenleg lényegében önállóan fejlesztik a HMS Queen Elisabeth és a HMS Prince of Wales repülőgép-hordozókat. (Forrás: a szerző interjúja i. m.) Lásd még *Porte-avions: menace sur la coopération franco-anglaise. Les Echos.fr*, 2012. 03. 05.

32 Masson, Hélène: *Le Royaume-Uni et le programme JSF/F35: un partenariat au goût amer. Notes de la FRS, Fondation pour la Recherche Stratégique*, 2006. 03. 23.

volna a francia hordozóról is felszállni.<sup>33</sup> Időközben az F-35 katapultálható C változata a hagyományos indítást/leszállást gyakorló teszteken lényegében megbukott.<sup>34</sup> Egyes elemzések szerint súlyos, a gép kezdeti tervezési részében elkövetett hibákról van szó, amelyek ebben a fázisban már nem javíthatók ki egy majdnem teljesen új gép tervezése nélkül.<sup>35</sup>

A britek arra is rájöttek, hogy a katapult beszerelése közel duplázná (és 2023-ra tolná) a hordozó építési költségeit. Ezért 2012 tavasza óta tervezték a visszatérést az F-35B (STVOL) verzióhoz,<sup>36</sup> és napjainkra a tervek szerint ezen utóbbi típusból az első példányok 2018-ra fognak hadrendbe állni a Queen Elisabeth hordozón. Maga az F-35-ös program<sup>37</sup> – melynek büdzséje több, mint Spanyolország éves GDP-je – egésze bajban van,<sup>38</sup> az USA-ban az első gépeknek 2011-ben kellett volna szolgálatba állniuk, ezt mára már 2019-re teszik.<sup>39</sup>

2014. február 10-én a francia számvevőszék nyilvánosságra hozta, hogy a brit–francia együttműködés keretei között Franciaország (2013-as értéken) 287,5 millió eurót költött a soha el nem készülő PA-2 repülőgép-hordozóra, mely a brit–francia együttműködésre szánt kétéves büdzséjének 73%-át tette ki. Ebből 102 milliós összeg a hasznosításra nem került ipari szerződésekhez kötődik, 112 milliót pedig a briteknek fizettek ki, kvázi belépési összegként.<sup>40</sup>

### 3. Nukleáris kutatási és technológiai együttműködés

A 2010-es tervek között az is szerepelt, hogy a francia Valduban a két fél létrehoz egy olyan közös kutatóközpontot, mely a nukleáris robbanófejek és kapcsolódó berendezéseik teljesítményét fogja tesztelni. A brit aldermastoni közös technológiai fejlesztési központ is támogatja ezt a projektet, melynek költsége több százmillió angol font. Francia szenátusi dokumentumok szerint azonban nemigen sietik el a központ kiépítését, amihez ráadásul még számos politikai egyeztetés is szükséges lesz. Szerintük az Egyesült Államok rosszalására is lehet számítani, mert a britek eddig velük folytattak több ilyen – titkos – kísérletet. Több fejlesztés végrehajtását is tervezik, de a közös francia–brit központ csak 2022-ben kezdheti majd el a működését. Ráadásul mindez csupán a „nukleáris fegyverek nem nukleáris összetevőinek fejlesztését” jelenti:

- A britek a Hydrus terv keretében modernizálják az AIRIX-nél régebbi radiológiai és hidrodinamikai eszközeiket, az AIRIX-et pedig felváltja az EPURE.
- Az EPURE Franciaországban 1 lövészeti és 3 radiológiai platform kiépítését jelenti. Első lépésben az AIRIX készüléküket Moronvilliers-ből Valduc-ba telepítik, és

33 Cabriol, Michel: *Le F-35B chasse le Rafale des porte-avions britanniques*. *La Tribune*, 2012. 05. 10.

34 Ahern, D. G. – Welby, S. P. – Greer, Edward R. – Woolsey, J. – MacStravic, J.: *F-35 Joint Strike Fighter Concurrency Quick Look Review*, USA Department of Defense, 2011. 11. 29.

35 Pichon, Gaëtan: *Le F-35C incapable d'apponter, c'est dommage pour une version embarqué!* *Blog Avionslegendaires.net*, 2012. 01. 17.

36 Kerlouet, Damien: *Le choix du F-35B: couteux, désastreux*. *Bruxelles 2 Blog*, 2012. 07. 13.

37 *Un avion des problèmes: Le JSF F-35*. *Défense et Démocratie Blog*, 2012. 05. 21.

38 Cabriol, Michel: *Le F-35, grandeur et décadence du programme militaire vedette américain*. *La Tribune*, 2012. 05. 04.

39 Masson, Hélène: *Participation de pays européens au projet d'avion de combat JSF et conséquences pour l'Europe de l'armement - Rapport Final*, Fondation pour la Recherche Stratégique. [www.frstrategie.org](http://www.frstrategie.org), 2004. január.

40 Cabriol, Michel: *Quand la France finance à fonds perdus les porte-avions de la Royal Navy*. *La Tribune*, 2014. 02. 10.

2015-ben helyezik működésbe. Az IVA (*Inductive Voltage Adder*) a második telepítendő készülék, melyet a britek szállítanak le legkésőbb 2019-ig.

- A harmadik és legfontosabb készüléket a britek és franciák közösen fejlesztik Aldermastonban, 2022-re kell elkészülnie.

#### 4. Összhaderőnemi Expedíciós Harci Kötelék

A CJEF (*Combined Joint Expeditionary Force – Összhaderőnemi Expedíciós Harci Kötelék*)<sup>41</sup> terv keretében közös, 3 haderőnembeli, 5000 fős gyors bevetetőségű erő felállításáról döntöttek. A szárazföldi dandárt tengeri és légi egységekkel, logisztikai háttérrel egészítik majd ki, és közös francia–brit vezérkara lesz. Ugyanakkor nem egy állandó egység felállításáról van szó, hanem a NATO, az EU vagy ENSZ igényeinek megfelelően időnként összeálló erőről, mely a NATO-szisztéma szerint lényegében felülről szerveződik.

Ennek kapcsán azonban utalnunk kell az EU harccsoportokra jellemző általános problémára: amíg (a brit ellenkezés miatt) nem jöhet létre közös EU-vezérkar, addig közös EU-irányítás nélkül ezen egységek bevetése nehezen képzelhető el. Tehát kételyeinket fogalmazzuk meg azzal kapcsolatban, hogy a rövid vagy középtávon közös francia–brit (azaz kvázi EU-) vezérkarú francia–brit CJEF EU-mandátummal harci feladatokat fog ellátni.<sup>42</sup> További probléma, hogy mára – főleg francia részről – e bevethető könnyű páncélozott egységek felszerelése veszesen kezdenek elavulni, és a londoni szerződésben hiába keressük a felújítást vagy új technikai hátteret kínáló programokat.

Nemzeti szinten a franciáknál mindez úgy néz ki, hogy lényegében évtizedek óta euró milliárdok mennek el kvázi hidegháborús kihívásokra válaszoló programokra (AMX–56 Leclerc harckocsi, Rafale multifunkciós repülőgép, Tigre és NH–90 helikopter, VBCI csapatszallítók stb.), míg az új feladatokhoz máig nem rendelték hozzá a megfelelő hadiipari programokat. Kivételt talán csak a flotta egységei jelentenek, melyeknek a gyorsreagálású egységei megfelelő állapotúak.<sup>43</sup> A fenti mulasztás oka jórészt politikai természetű, és egyrészt a francia politikai elit és az olyan „francia oligarchák” közötti szoros kapcsolatban keresendő, mint például a Dassault család (Dassault Aviation) és a Lagardère család (EADS). Másrészt főként a breton lobbi erejét kell kiemelnünk, azaz a szocialista politikusok újraválasztását nem kis mértékben befolyásolhatja egy-egy támaszpont vagy hadiipari üzem megszüntetésének vagy gyengítésének terve (lásd Brest), ami a hadügyi reform keretében számos irreális eredményhez vezetett már eddig is.<sup>44</sup>

A CJEF projekt keretében indították el a francia és brit csapatok közös gyakorlatoztatását a Flandres hadgyakorlattal (*Exercice Flandres*) 2011. június 22–29. között Mailly-le-Campban.<sup>45</sup> Ezzel nincs semmi probléma, de azért megjegyeznénk, az „interoperabilitás megteremtése” kifejezés már több mint hatvan éve folyamatosan az elsődleges célok között szerepel a felek közös dokumentumaiban. A franciák szintén „most fedezték fel”, hogy az

41 Benitez, Jorge: *Britain and France plan joint expeditionary force and carrier group*. *Atlantic Council*, 2012. 02. 17.

42 A németek is gyakorlatilag minden szinten ellenállnak annak, hogy a német egységeket is tartalmazó EU-s harccsoportokat bevessék. (Forrás: a szerző interjúja i. m.)

43 Stefanovitch, Yvan: *Défense française – Le devoir d’inventaire* i. m. 14–15. o.

44 Egyes bázisokat például megszüntettek, majd évek múlva újra megnyitottak.

45 *Exercices Flandres 2011*. Ministère de Défense (France) weboldala, 2011. 07. 21.

interoperabilitáshoz részükről bizony angol nyelvtudás szükséges... A Flandres-ban több mint 1650 katona és civil vett részt, ebből 450 fő brit volt. Tesztelték a SAFIR elnevezésű szimulációs rendszert is.<sup>46</sup> Ha minden a tervek szerint halad, ezekre az egységekre épül a közös francia–brit harci kötelék, amit azonban szintén nem sietnek el: csak 2016-ban lesz bevezethető állapotban, és a tervek szerint ekkorra épül ki a főparancsnoksága is.

2012-ben forrásaink szerint nem volt ilyen gyakorlat, viszont egy közös francia–brit flottagyakorlatot rendeztek az olasz–albán–török partok mellett (2012. október 17–26. között), melynek a hivatalos álláspont szerint nem volt köze az akkor fokozott érdeklődéssel kísért szír helyzethez. Ezen a *Corsican Lion* elnevezésű gyakorlaton a haditengerészeti egységeken túl a szárazföldi és a légierő egységei is részt vettek, s tesztelték a műholdas vezetésirányítási rendszerek kompatibilitását is.<sup>47</sup>

A *Joint Warrior 13.1* hadgyakorlat 2013. április 16–27. között zajlott Skócia partjainál, 13 000 résztvevővel, és ezen első alkalommal főként haditengerészeti műveleteket gyakoroltak. 2013. október 7-én szintén a közös taktikai felkészülés jegyében került sor a *Joint Warrior 13.2* gyakorlatra. Ennek során a CJEF megerősítésének jegyében a francia–brit egységek (ez alkalommal Németország, Dánia, Olaszország, Ausztrália, az Egyesült Államok és Kanada részvételével) tíz napon keresztül haditengerészeti és légi hadgyakorlatot tartottak 40 repülőgép és 15 hadihajó részvételével. A gyakorlat a hadművelleti irányításra és ellenőrzésre, főként a JFACC (*Joint Force Air Component Command* – összhaderőnemi légi vezetési és irányítási központ) felállítására irányult. Olyan esetet szimulált, amikor a repülőgépek egy előretolt művelési bázisról (*Dispersed Operating Base* – DOB) hajtanak végre feladatokat.<sup>48</sup>

## 5. Közös cirkálórakéta-fejlesztés

Az MBDA konzorcium<sup>49</sup> által fejlesztett FASGW(H)/ANL, 50–500 tonnás hajók elleni cirkálórakéta a SCALP/Storm Shadow rendszerek továbbfejlesztésén alapul. A programot egyrészt az a valós fenyegetés hívta életre, mely a kalózkodók (Szomália), illetve a nemzetközi drogcsempészek elleni műveletek terén jelentkezett: ezek apró, gyors hajóikat SAM vagy Stinger típusú rakétákkal felszerelve fenyegetést jelentenek a helikopterek és fregattok számára is. Másrészt az MBDA és a védelmi minisztériumok célja az, hogy a jelenleg szolgálatban álló irányítható fegyverek 27 típusát 8 és 14 közé lehessen csökkenteni, mintegy átmeneti, többcélú típusok fejlesztésével (*one complex weapons*). Brit részről az elavult Sea Skua (145 kg/25 km) és az AS–15TT rakétákat fogja felváltani, francia részről pedig azt az űrt fogja betölteni, mely az AS–12 rakéták kivonásával (1995) keletkezett.<sup>50</sup>

Ez a program sem a londoni szerződés újdonsága, mert az egyeztetések már 2008-ban megkezdődtek, de 2012 nyarán még mindig hiányzott a fejlesztéshez egy protokoll aláírása.

46 SAFIR: simulation distribuée pour un entraînement multisite. Ministère de Défense (France) weboldala, 2011. 06. 29.

47 Exercice Corsican Lion. Ministère de Défense (France) weboldala, 2012. 06. 20.

48 Coopération franco-britannique: exercice Joint Warrior 13-2, Ministère de Défense (France) weboldala, 2013. 10. 10.

49 A 2001-ben létrehozott MBDA az EADS (37,5%), a BAE Systems (37,5%) és a Finmeccanica (25%) európai piacvezető rakétagyártó cége: MBDA Systems; ANL (francia: *missiles anti-navires légers*), FASGW (brit: *Future Air-to-Surface Guided Weapon*).

50 Anti Navire Léger, ANL, FASGW, LMM, etc. *Aéronavale et Porte-avions*, 2011. 03. 06.

Végül némi bizonytalan periódus után 2013 júniusában<sup>51</sup> a politikai megerősítés is megérkezett a programhoz. A probléma abban állt, hogy a Hollande-adminisztráció majdnem feláldozta a programot a költségvetési megszorítások miatt. De a britek jelezték, akár arra is elszántak, hogy egyedül is folytassák a programot. Végül beleegyeztek a csúsztatott finanszírozásba, azaz a kezdeti fázist csak a britek fizetik, míg a franciáknak csak évekkel később kell bekapcsolódnuk a költségek viselésébe. Úgy tűnik, hogy a projekt sorsát illetően a „katonai racionalitásnál” nagyobb mértékben esett latba a politikai vonatkozás, hiszen ez lényegében a brit–francia katonai együttműködésnek azon kevés szegmenséhez tartozik, amelyben már rövid távon (szerencsés esetben 2015-re) konkrétumot lehet(ne) felmutatni.<sup>52</sup>

Francia részről a rakétát az NH-90 és Panther helikopterekre fogják telepíteni, Nagy-Britannia pedig a Lynxekre és az AW159 Wildcatre. A rakéta a „tüzelj és felejtse el” (*fire and forget*) elvet követi, azaz radar helyett infravörös célkövetővel is vezérelhető lesz,<sup>53</sup> 2010-ben lefektetett paraméterei szerint 2,5 méter hosszú, 110 kg, körülbelül 20 km-es hatótávra 30 kg hasznos terhet lesz képes továbbítani, és 2015–2016-ra már rendszeresíthetőnek kell lennie. A két fejlesztő ország mintegy 200 millió eurós költséggel és 150–200 darabbal számol, plusz az esetlegesen exportra rendelt példányok.

Katonai részről egyesek megkérdőjelezik, vajon valóban a megfelelő irányban indult-e el a fejlesztés, és kellően hatékony lehet-e a kalózkodó elleni küzdelemhez ez a HellFire (8 kg hasznos teher) és az Exocet MM-40 (165 kg) képességei közé pozicionált rakéta. E vélemények szerint lényegében egy Brimstone jellegű harckocsi-elhárító rakéta lesz a végeredmény, mert a kalózkodó hajói elleni harchoz jelentősen nagyobb teherbíró képesség és hatótávolság szükséges lenne. Ez esetben érdemesebb lenne a Brimstone-nak egy módosított változatát alkalmazni. Ráadásul a gyors motorcsónakok (*go fast boat*) és a hajók nemigen vehetők egy kalap alá, és aligha képes ugyanazon típusú rakéta mindkettő ellen felvenni a harcot, hiszen a *go fast* ellen meg éppenséggel túl sok a 30 kg, ezek ellen hasznosabb lenne a 68/70 mm-es lézervezérlésű rakéták (például GATR) alkalmazása.

Ennek az irányított, levegő–földfelszíni rakétafegyvernek (*Future Air-to-Surface Guided Weapon – FASGW*) a program indulásakor nehéz és könnyű (*Heavy and Light*) változatot is terveztek, melyek két külön csoportba tartozó projektet képeznek. Az FASGW (L), mostani nevén LMM (*Lightweight Multirole Missile* – könnyű többcélú rakéta) bevallottan alacsony költségvetésű eszköz, viszont lényegében jelenleg kizárólagos brit megrendelésre (1000 darab) készül, és valójában a Thales Starstreak légvédelmi rakétájának módosított változatáról van szó.<sup>54</sup>

## 6. Aknamentesítés

A szerződés szerint az aknamentesítő berendezéseket és rendszereket is „össze kell hangolni”, s e célból 2011-ben felállítottak egy közös bizottságot. E terület főként a tengeri

51 Industrie de Défense: le Ministère de Défense s'engage. Ministère de Défense (France) weboldala, 2013. 06. 13.

52 Le ministre de la Défense soutient le futur missile antinavire léger. *Mer et Marine*, 2013. 06. 11.

53 Production Begins for Thales' Small LMM/FASGW-L Missiles. *Defense Industry Daily*, 2012. 06. 14.

54 1,3 méter hosszú, 13 kg összsúly (ebből 3 kg a robbanótöltet), 8 km-es hatótávú és multivezérlésű: lézer, félig lézer és infra. Thales's Lightweight Multirole Missile on show at IMDEX. *Thales*, 2011. 05. 19.

aknamentesítést érinti, például Líbia parti vizein vagy a Vörös-tengeren és az Ádeni-öbölben. A DCNS, a Thales Underwater Systems és az ECA által fejlesztett SLAMF (*Système de lutte anti-mines future*) projekt keretében 2020-ra tervezik felváltani a jelenlegi rendszereket. A SLAMF egy 17 méteres, 25 tonnás, alumíniumból készült katamarán drónhordozó hajó, melyet az Espadon<sup>55</sup> projekt keretében fejlesztenek. A SLAMF csak bizonyos távig közelíti meg az aknákat, és mint fődrón, maga is 2 más típusú drónt hordoz a fedélzetén, melyek a tenger felszínén, illetve a felszíne alatt hivatottak megsemmisíteni az aknákat.<sup>56</sup> A drónt a DCA és a Royal Navy Brestben 2011 óta teszteli. 2012 második felében a tengeralattjáró drónt tesztelték, 2013–2014 folyamán pedig egy olyan drónt is együtt tesztelnek a brit partoknál, amely önállóan képes felderíteni és azonosítani a fenyegetéseket.<sup>57</sup>

## 7. Tengeralattjárók

2010-ben egy új speciális szonár, egy tengeralatti drón és a „jövő nukleáris tengeralattjárói berendezéseinek és technológiáinak” közös fejlesztését határozták el a felek. A nukleáris meghajtás területe a tervek szerint nem tartozott az együttműködés keretébe. A két fél igen szűkszavú a konkrét lépéseket illetően, de a közeledés kézzelfogható: 2011 márciusában az Északi-tengeren járőröző egyik francia nukleáris tengeralattjárót rövid ideig próbaképpen brit parancsnokság alá helyezték.<sup>58</sup> Ennek fényében némileg meglepő, hogy 2012. február 17-én a francia és a brit fél újra egyeztetett, és ez alkalommal a DGA már cáfolta, hogy a katonai együttműködés kiterjedne a nukleáris tengeralattjárók fejlesztésére is.<sup>59</sup>

## 8. 40 mm-es szabvány gépágyú (Cased Telescoped Canon and Ammunition – CTCA) páncélozott egységekre

A brit BEA System és a francia NEXTER leányvállalata, a CTA International már jó pár éve fejleszti közösen ezt az eszközt, immár a NATO-szabványok figyelembe vételével. A brit–francia megállapodások e téren 2008–2009 folyamán születtek meg. Az eszközből 2013 júniusában csupán egy kísérleti változat állt rendelkezésre egy AMX–10 RC felderítő páncélos alvázára erősítve. A szükséges kvalifikációk beszerzése 2013-ban indult, és a jelenlegi tervek szerint 2015-re fejeződik be. Brit részről ezen eszközt a Warrior gyalogsági harcjármű modernizálásához és a leendő SV Scout felderítő páncélos részére tervezik kifejleszteni, a franciák pedig a Scorpion program keretében a leendő EBRC páncélozott felderítő járműre szánják.<sup>60</sup>

55 Evaluation de Solutions Potentielles d'Automatisation de Déminage pour les Opérations Navales.

56 SLAMF: drone naval Espadon pour lutte anti-mines et perspectives. *Le Fauteuil de Colbert Blog*, 2010. 12. 09.

57 France Reveals Minehunting Drone Project - Maritime Drones: Future of the Fight Against Naval Mines. *Defense Unmanned Blog*, 2012. 10. 12.

58 Nem sokkal ezelőtt pedig egy brit fregatt csatlakozott a Charles de Gaulle hordozó kötelékéhez. *Un sous-marin nucléaire d'attaque français placé sous commandement britannique. Zone Militaire*, 2011. 03. 07.

59 Chapleau, Philippe: Coopération militaire franco-britannique: à petits pas. *Lignes de défense blog*, 2012. 02. 16.

60 Le canon de 40 mm à munitions télescopées. Ministère de Défense (France) weboldala, 2012. 06. 06.

## 9. Katonai műholdak

A 2018–2020 között felállítani tervezett közös katonai műholdas kommunikációs rendszer szintén európai kereteket kívánna: a Syracuse–3b rendszer és kiegészítése, az olasz–francia Athena–Fidus (*Access on theatres for European allied forces nations–French Italian dual use satellite*) utódját a franciák az olaszokkal együtt fejlesztik (SICRAL 2).<sup>61</sup> Ezek fényében és további kiegészítéseként 2013. február 13-án a francia védelmi minisztérium 17 évre szóló szerződést kötött az EADS francia–német–angol leányvállalatával, az Astrium Services-zel és a francia Actia Sodielec céggel a francia hadsereg számára egy digitális ultragyors katonai műholdas kommunikációs rendszer kiépítésére a COMCEPT program keretében. A szerződéstől azt várják, hogy a francia hadsereg a világon elsőként tegyen szert az ultramodern, full IP-s, úgynevezett Ka-band (26,5–40 GHz frekvencia) alapú kommunikációs rendszerre. A rendszer a fentebb említett Athena–Fidus műholdra fog ráépülni.<sup>62</sup> Az EADS–Astrium fejleszti a brit Skynet 5 katonai kommunikációs rendszert is, de nem tudunk a Skynet 5<sup>63</sup> és a COMCEPT vagy a SICRAL 2 közötti „átjárhatóságról”.

## 10. Az együttműködés további területei

Az 1982-es előzményekre visszatekintő A400M katonai szállító-repülőgép program is bekerült a szerződésbe, ennek részletes kifejtése azonban meghaladná e cikk kereteit.<sup>64</sup> Az együttműködés e téren közös – szimulátoros és repülési – képzési programokat érint.<sup>65</sup> További közös területek közé tartozik: a kiberterrorizmus és a terrorizmus elleni küzdelemben való együttműködés, hírszerzési és egyéb információk szélesebb körű megosztása, nukleáris, biológiai és kémiai létesítmények elleni terrortámadások prevenciója, a Cyclamen programon keresztül a La Manche csatorna alagútján keresztüli tranzit ellenőrzése, a kritikus infrastrukturális létesítmények, a kereskedelmi repülés védelme, az Európán kívüli államok terrorizmusellenes programjainak támogatása. K+F projektekre 50 millió euró áll rendelkezésre.<sup>66</sup>

## Konklúzió

A londoni szerződésbe foglalt programok egy része nem újdonság, maga a szerződés újdonságként való tálalása – a Sarkozy francia elnök és Cameron brit miniszterelnök közti megegyezés – jelentős részben a politikai kommunikáció eredménye. Továbbá nem igazán világos, hogy a szabványosító és fejlesztési törekvésekbe politikai szinten miért nem

61 A műholdas felderítés területén pedig az OCCAR (és az EDA) égisze alatt folyik egy európai műholdas kommunikációs rendszer, a MUSIS fejlesztése, ennek célja a francia Hélios, az olasz Cosmo Skymed és a német SAR-Lupe rendszerek leváltása.

62 Astrium to build France's first digital military ultra-fast broadband satellite communications network. *Astrium Homepage*, 2013. 02. 13.

63 Amos, Jonathan: UK Skynet military satellite system extended. *BBC News*, 2010. 03. 09.

64 Részletekért lásd Türke András István: *La Politique européenne de sécurité et de défense*, Paris, 2012, L'Harmattan, 266–269. o.

65 Verheyde, Nicolas-Gros: Les 13 points de l'accord franco-britannique sur la défense. *Bruxelles 2 Blog*, 2010. 11. 02.

66 Déclaration franco-britannique sur la coopération de défense et de sécurité, *Réseau Voltaire*, 2010. 11. 02.



lehet(ett) több európai országot is bevonni. Egyes kérdésekben (például repülőgéphordozó-fejlesztések) érthető a bilaterális alapú megközelítés, de egységes szabványok felállítása (kompatibilitás) vagy egyéb országok részvételének lehetősége hasznos és – esetleges – költségcsökkentő lépés lehetne. Mint láthattuk, egyes projektek politikai, szakmai, pénzügyi racionalitása erősen megkérdőjelezhető, némely esetekben a „közös szál” mellett folytatódnak a „nemzeti” szintű, már korábban is egymással konkuráló programok is. Franciaország esetében még külön jelentős költségeket von el a korábbi, nagyobb és lényegében elhibázott hadiipari programok által beszerzett eszközök fenntartása és modernizálása, miközben ezen eszközöket a jelenkori kihívások kezelésére nem vagy alig lehet használni. A gazdasági-politikai elit összefonódása, egyes konszernek érdekeltségei, a munkavállalók helyzetével való zsarolás komoly gátja egy korszerű eszközökkel rendelkező, modern hadsereg létrehozásának.

A bilaterális projekteken politikai szinten főként a német – de egyes esetekben az olasz, spanyol stb. – fél mellőzése, a politikai „klikkesedés” előnyben részesítése – miközben nemzetközi konzorciumok révén nemegyszer e fejlesztések kvázi részesei – nem szolgálja a közös európai védelmi politikát. Még akkor sem, ha úgy látjuk, hogy a szerződésben foglalt projektek technikai része végső soron inkább előmozdítja az európai projektek és konszernek fejlődését, nem pedig „likvidálja” az európai védelmi politikát, mint ahogy ezt egyesek megfogalmazták. A brit–francia közös politikai állásfoglalás által támogatást élvező projektek megvalósítása nagyrészt európai multinacionális konszernek vállán nyugszik, ezért minél szélesebb európai multilaterális politikai platformot kellene mögéjük felsorakoztatni.