

EUROPEES-JAPANSE STRAALJAGER?

Zowel Groot-Brittannië als Japan wil al enige tijd een nieuw gevechtsvliegtuig ontwikkelen. Nu gaan de twee samenwerken. Althans, dat is het voornemen. Italië doet ook mee. Tijdens de luchtwartaarbeurs te Farnborough in 2018 presenteerde de Britse luchtvaartindustrie de Tempest. Zweden is betrokken bij de ontwikkeling van de Tempest en nu het land lid wil worden van de NAVO en meedoet met de Amerikaanse T-7-trainer, zijn de exportmogelijkheden voor de Zweedse industrie volgens mij aanmerkelijk toegenomen. Maar de markt blijft klein vergelijken met die van bijvoorbeeld de F-35 Joint Strike Fighter.

Japan wil al enige tijd een gevechtsvliegtuig ontwikkelen. Nu is men kennelijk tot de conclusie gekomen dat de thuismarkt te klein is voor een dergelijk project. Sinds de Tweede Wereldoorlog gelden strenge beperkingen voor de export van Japans defensiematerieel. Gevechtsvliegtuigen exporteren is waarschijnlijk erg moeilijk. Dus is gekozen voor samenwerking. Naar mijn mening met enkele opmerkelijke gevolgen.

VLIEGBEREIK

Japan heeft altijd de nadruk gelegd op een groot vliegbereik van een eventueel nieuw gevechtsvliegtuig. De buren van Japan die zich de Tweede Wereldoorlog herinneren, zijn daar waarschijnlijk niet blij mee, maar Japan ligt nu eenmaal ver af van mogelijke conflictgebieden. Het onderscheid tussen verdedigende en offensieve gevechtsvliegtuigen is sowieso enigszins achterhaald nu de meeste gevechtsvliegtuigen in de lucht kunnen worden bijgetankt. Veel luchtmachten beschikken over tankvliegtuigen en vluchten van acht tot tien uur boven Irak en voormalig Joegoslavië zijn goed mogelijk gebieden. Maar boven Noordwest-Europa kan dit grote vliegbereik toch aanleiding geven tot veiligheidsvraagstukken. Als het nieuwe Brits-Japanse gevechtsvliegtuig werkelijk een groot vliegbereik krijgt, kan verzet van Rusland worden verwacht. Of de NAVO zich daarvoor veel moet aantrekken is de vraag, maar dit onderwerp moet wel worden geadresseerd. Amerikaanse F-117's hadden een groot vliegbereik, maar die waren in politiek opzicht operationeel beperkt doordat ze te gast waren in Groot-Brittannië. De F-15E heeft ook strategische taken maar is toch meer een tactisch gevechtsvliegtuig voor bijvoorbeeld defensieve en offensieve counter air, en er zijn er niet zo veel in Engeland. Als de plannen van de Britten en Japanners gestalte krijgen, worden veel meer van deze straaljagers op veel meer vliegvelden gestationeerd.

Een gerelateerd punt is dat Japan bereid lijkt te zijn om een verminderde wendbaarheid te accepteren als prijs van een

Kans voor Europese Industrie



Hans Heerkens
is docent
luchtvaartindustrie
Universiteit Twente
hans.heerkens@utwente.nl

TEN SLOTTEN

Het is opmerkelijk dat Japan toenadering zoekt tot Europa. Niet alleen heeft Japan in het verleden altijd aansluiting gezocht bij de VS - denk aan de Starfighter, de Phantom, de F-15, de F-35 en de op de F-16 gebaseerde F-2 - maar ook bij civiele bouwprogramma's werkte Mitsubishi vooral samen met Amerikaanse bedrijven zoals Boeing. Dit is een nieuwe kans voor de Europese luchtvaartindustrie, ook om de handelsbalans met Japan positief te beïnvloeden. Het is de vraag wat Duitsland zal doen. Het land werkt samen met Frankrijk aan een nieuw gevechtsvliegtuig dat volgens mijn inschatting betere prestaties moet leveren dan de Tempest. De onderhandelingsmacht van Groot-Brittannië, Japan en Italië is vergroot, maar Duitsland heeft onlangs besloten de F-35 aan te schaffen. En waar halen de betrokken landen de benodigde stealth-technologie vandaan? Groot-Brittannië en Italië hebben ervaring opgedaan met het bouwen van de F-35, maar hebben zij de benodigde ontwikkelingsinfrastructuur? 

De Tweede Wereldoorlog is voor velen, ook voor mij, het ijkpunt voor het aankijken tegen een gevechtsvliegtuig. En tijdens het begin van de luchtoorlog boven Vietnam kostte het veel tijd en handelingen om een luchtdoelraket te lanceren, was de trefzekerheid veel te gering en waren raketten zoals de Falcon bedoeld voor het uitschakelen van logge bommenwerpers. Niet voor 'dogfights' met wendbare tactische gevechtsvliegtuigen. Maar de tijden zijn veranderd. Al tijdens de Golfoorlog van 1991 werden de meeste Iraakse vliegtuigen neergehaald met raketten. Het in een goede positie komen om een luchtdoelraket te lanceren is tegenwoordig gemakkelijker geworden en vergt waarschijnlijk meer tactisch inzicht dan vliegerschap. Bovendien kunnen luchtdoelraketten veel wendbaarder worden gemaakt dan gevechtsvliegtuigen, die veel zwaarder zijn en bovendien een piloot aan boord hebben die de wendbaarheid beperkt. Kortom: het zou me niet verbazen als het 'succespercentage' van luchtdoelraketten ongeveer even groot is als dat van een goede piloot met een kanon. Tenslotte slaagde tijdens de Tweede Wereldoorlog ook slechts een op de vijf vliegers erin een vijandelijke vliegtuig neer te halen en werd slechts een op de twintig vliegers een 'aas' met vijf of meer lucht-overwinningen. Als het nieuwe Brits-Japanse-Italiaanse gevechtsvliegtuig minder wendbaar wordt dan een F-16, hoeft dit geen bezwaar te zijn. Amerikaanse en Israëlische F-4 Phantoms waren immers behoorlijk effectief bij het aanvalen van gronddoelen. En onbemande toestellen moeten het nieuwe gevechtsvliegtuig beschermen.