

Letoun jménem Evropa



Datum 27. května 2003 se stalo zlomové pro program společného západoevropského transportního letounu nové generace A400M. Tento den byla sedmi zúčastněnými zeměmi slavnostně podepsána dohoda o výrobě 180 kusů. Stalo se tak o pouhých několik dní později, co německý parlament po letech odkladů konečně schválil příslib své země k nákupu 60 strojů. Právě účast Německa byla pro budoucí osud celého programu velmi důležitá. S jeho nákupem se úroveň celkových objednávek dostala na číslo 180, což představuje mezní hranici, kdy lze projekt v rámci plánovaných rozpočtů realizovat.

Náš západní soused totiž několik let koketoval i s jinou alternativou - zapojením západní Evropy do programu ukrajinsko-ruského letounu An-70. Myšlenka rozhodně nepostrádala logiku, protože tento typ na rozdíl od „papírového“ A400M nejen několik let létá, ale má v podstatě stejné parametry. Jenže program Antonova nové generace se nevyvíjí, jak má. To ostatně potvrzuje komentář zástupce velitele ruského vojenského letectva, který se objevil v zahraničních médiích. Podle něj An-70 není schopen splnit požadavky v rámci výběrového řízení na nástupce stávajícího letounu An-12. A co víc. Podle jiného ruského generála se při 386 uskutečněných letech údajně vyskytlo 382 závad, z nichž 51 přímo ohrožovalo bezpečnost letu. V této souvislosti je pak návrat Německa zpět do lůna západoevropského konsorcia jediným řešením.

Programu nového transportního letounu A400M se účastní sedm států a vzhledem k předpokládanému finančnímu objemu okolo 20 miliard eur se jedná o doposud největší evropský zbrojní kontrakt. Tento typ by měl ve výzbroji vzdušných sil příslušných zemí nahradit přibližně tři desítky let staré letouny řady C-130 HERCULES a C-160 TRASALL.

Vedle již zmíněného Německa jsou dalšími účastníky programu Francie (nakoupí 50 kusů), Španělsko (27), Velká Británie (25), Turecko (10), Belgie (7) a Lucembursko (1).

Transportní letoun A400M by měl být schopen plnit poměrně široké spektrum akcí - od přepravy nejrůznějších nákladů na dlouhé vzdálenosti (strategické úkoly) až po schopnost operovat i z kratších letišť ve větší blízkosti prostoru bojového nasazení (taktické mise).

Letoun je navržen tak, aby připojením přídavných podkřídlových kontejnerů mohl plnit funkci tankovacího stroje nejen pro letouny, ale i pro vrtulníky. Na širokém rozsahu operačních rychlostí (od 200 km/h do více než 700 km/h) a schopnosti operovat z omezených vzletových drah se budou významnou měrou podílet čtyři pohonné jednotky nové generace (každá o výkonu 8080 kW), které budou roztáčet mohutné osmilité vrtule o průměru 5,2 m. Letoun s délkou i rozpětím mírně přes 42 m a maximální vzletovou hmotností 130 t dokáže na vzdálenost 4600 km dopravit náklad o hmotnosti 32 t. Nákladový prostor o délce 17,7 m, výšce 3,85 m a šířce 4 m umožňuje přepravit například dva úderné vrtulníky TIGER nebo tři obrněné transportéry M113 či až 66 ležících raněných. Maximální přeletová vzdálenost dosahuje až 8800 km a může být prodloužena tankováním paliva za letu.

První vzlet by A400M mohl uskutečnit počátkem roku 2008 a výrobní konsorcium vedené společností Airbus Military plánuje předání první série vyráběných strojů koncem roku 2009.

Michal ZDOBINSKÝ
Foto: EADS