

ΕΣΤΙΑ
22 Ιουλίου 2006

QUIDQUID DELIRANT REGES, PLECTUNTUR ACHIVI*

Όράτιος (Epistulae)

του Νικ. Λ.Γ. Λιναρδάτου

Εγραψα πρό ημερών για τις παράδοξες ιστορίες των αγορών πολεμικών αεροσκαφών από τις κυβερνήσεις του ΠΑΣΟΚ. Ιστορίες για τις οποίες ο άρχηγός του θά έπρεπε να τηρεί αιδήμονα σιωπή. Όχι να προκαλεί, σχολιάζοντας την πρόσφατη αγορά από την Κυβέρνηση Καραμανλή.

Και τώρα για το μέλλον. Πρώτα μιά διευκρίνηση: Το άρθρο αυτό δεν έχει αξιώσεις τεχνικής έρευνας. Είναι μία απλή άσκηση λογικής ολουδήποτε αποφοίτου γυμνασίου. Η απόφαση του ΚΥΣΕΑ τό 1999 έχει εμπλέξει την Ελλάδα στη θλιβερή ιστορία του Eurofighter. Αποφάσισε δηλαδή τό ΚΥΣΕΑ, προς έξισορρόπηση, εικάζω, να πει πως ή επόμενη αγορά θά ήταν του ευρωπαϊκού (τό μόνο του προσόν) μαχητικού αεροσκάφους Eurofighter, παρ' όπi στην αξιολόγηση της άμοδιότητας έπιτροπής της Αεροπορίας είχε πατώσει.

Αυτό έδωσε τώρα τό δικαίωμα στις κυβερνήσεις των χωρών που τό κατασκευάζουν και κυρίως στη Γερμανία, με Σρέντερ ή με Μέρκελ, να έφραμίζουν πολιτική στενού κεφαλοκλειδώματος και να πάζουν, όπως γράφεται στον Τύπο, άσφικτικά την Έλληνική Κυβέρνηση να προχωρήσει στην αγορά. Αγοράσατε άμερικανικά, τώρα ή ώρα για ευρωπαϊκά. Μία σου και μία μου, όπως τά μικρά παιδιά. Και άρτηνεται να ύπονοιηθεί ότι έτσι ή Ελλάς θά κερδίσει σε ποσότητα είνουιας των Ευρωπαίων στά διεθνή της και άλλα προβλήματα. Πρόκειται για γελοία ιστορία. Οι σχέσεις μεταξύ κρατών καθορίζονται με βάση γεωπολιτικές συντεταγμένες και συμφέροντα.

Οι κατασκευαστές του Eurofighter -μπαίνουμε στο κύριο θέμα- έτεξαν (τό είπαν και δικί τους άνθρωποι) αυτό που οι Έγγλέζοι ονομάζουν White Elephant, λευκόν έλέφαντα. Έτσι ονομάζεται ένα άνακαίμενο πανάκριβο, περίτεχνο, πολυέξοδο και άνώφελο για τόν ιδιοκτήτη του, που ούτε αυτός δεν τό θέλει. Τώρα προσπαθούν να εμπλέξουν και άλλους στην ιστορία για να απαλύνουν τό μέγεθος της άφροσύνης τους.

Πρόκειται για αεροσκάφος, τό όποιο έσχεδιάσθηκε από τό 1982 για την άντιμετώπιση μαζικής σοβιετικής έπιθέσεως, άρα είναι αεροσκάφος άερος-άερος, καταδιωκτικό με την όρολογία του Β' Παγκοσμίου Πολέμου. Οι πόλεμοι όμως στο Ίράκ (II), στο Αφγανιστάν, στη Γιουγκοσλαβία απέδειξαν τόν καταλυτικό ρόλο του αεροπλάνου ως έπιθετικού όπλου, πράγμα που δεν είναι τό Eurofighter. Τώρα προσπαθούν να τό διαμορφώσουν αναλόγως. Είναι αεροσκάφος, για να χρησιμοποιήσω συμβατική όρολογία, 4ης γενιάς, όπως είναι τό σημερινό F-16 (Block 52+ ή 60, τό όποιο έχει επί πλέον τό πλεονέκτημα να είναι και άερος-εδάφους). Ακόμη, λόγω της υπερεκκοσμητικής κυφορίας του, άφ' ενός έχει έξωφρενικό κόστος και άφ' έτέρου μπαίνει σε ύπηρεσία λίγα μόνο χρόνια πριν από τη γέννηση των αεροσκαφών 5ης γενιάς, όπως είναι τά άμερικανικά F-22 και F-35 JSF (Joint Strike Fighter). Βασικό και ούσιωδέστατο χαρακτηριστικό των τελευταίων είναι ή ιδιότητα stealth, που σημαίνει ότι έχουν έλάχιστο ίχνος άναγνωρίσεως και κατά συνέπεια είναι σχεδόν άόρατα από τά έχθρικά ραντάρ, έχουν ικανότητα πλήρους σχεδόν άποκρύψεως. Την τεχνολογία stealth δεν την έχουν, ούτε θά άποκτήσουν στο προβλεπτό μέλλον οι Ευρωπαίοι.

Στην ανάπτυξη του F-35 JSF συμμετέχουν, με σημαντικές μάλιστα προκαταβολές, από ευρωπαϊκές χώρες οι Μ. Βρετανία, Γαλλία, Ολλανδία, Νορβηγία, Δανία, καθώς και ή Τουρκία. Τό F-35 JSF θά μπορεί να τό άντιμετωπίσει μόνο ό έαυτός του, τό F-35 JSF (τό F-22 δεν διατίθεται έκτός των ΗΠΑ). Και ό λόγος είναι απλός. Σύμφωνα με συγκριτικά στοιχεία, τά όποια κυκλοφορεί ή κατασκευάστρια εταιρεία (ή Lockheed-Martin, ή μεγαλύτερη πολεμική βιομηχανία στον κόσμο) για τό μεγαλύτερο στην ιστορία (άξιας άνω των 250 δίσ δολλαρίων) έξοπλιστικό πρόγραμμα (άρα άποκλείονται οι άρλουμπολογίες), τό F-35 JSF θά είναι συγκρινόμενο με τά αεροσκάφη 4ης γενιάς α) 4 φορές πιο άποτελεσματικό σε συγκρούσεις άερος-άερος, β) 8 φορές πιο άποτελεσματικό στη διεξαγωγή άποστολών έναντίον έπιχειών στόχων, γ) 3 φορές πιο άποτελεσματικό ως άναγνωριστικό και δ) περίπου τό ίδιο σε κόστος κτήσεως, αλλά πιο οικονομικό σε δαπάνες λειτουργίας και ύποστηρίξεως.

Του Eurofighter τό κόστος κτήσεως είναι σχεδόν διπλάσιο των άλλων άναλόγων αεροσκαφών (και του F-35 JSF) και τό κόστος ώρας πτήσεως κύκλου ζωής 2,3 φορές ύψηλότερο του F-16 (21 χιλιάδες έναντι 9 χιλιάδων δολλαρίων, εκτίμηση τότε προς ένιμέρωση του ΚΥΣΕΑ) άρα και του F-35 JSF.

Στό Ένιαίο Μεσοπρόθεσμο Πρόγραμμα Άναπτύξεως και Έκσυγχρονησμο (ΕΜΠΑΕ) 2006-2010, τό επόμενο έξοπλιστικό πρόγραμμα της χώρας μας που είναι προς έγκριση από τό ΚΥΣΕΑ, αναφέρεται ως σκοπός: «Απόκτηση σύγχρονων αεροσκαφών για την άντιμετώπιση άπειλής από τη σχεδιαζόμενη απόκτηση των αεροσκαφών JSF από την Τουρκική Αεροπορία και συναφούς έξοπλισμο» (περιοδικό «Η Νέα Πολιτική» Ιούλιος-Αύγουστος 2006, σελ. 19).

Η Τουρκία προβλέπεται να αγοράσει περί τά 100 F-35 JSF. Έμεις για να διατηρηθεί ή ίσορροπία στο Αιγαίο, θά πρέπει να προμηθευτούμε είτε άνάλογο αριθμό του ίδιου τύπου, είτε 400 αεροσκάφη άλλου τύπου (προφανώς και Eurofighter ή Rafale), εάν τά θέλουμε άερος-άερος. Αν πάλι τά θέλουμε ως άερος-εδάφους, τότε ό αριθμός αεροσκαφών που θά άπαιτηθεί άνέρχεται σε 800. Έτσι άντι 6 δίσ δολλαρίων που θά δαπανήσει ή Τουρκία, έμεις θά άναγκασθούμε, με βάση τις κυκλοφορούσες τιμές κατά μονάδα (είχαν δημοσιευθεί και προσφάτως στα «Νέα») να εκταμεύσουμε 40 δίσ δολλάρια, για τά 400 Eurofighter ως αεροσκάφη άερος-άερος. Αν τά χρειαζόμαστε και θά τά προμηθευτούμε ως όπλο άερος-εδάφους (θά χρειασθούν 800, όπως έγράψαμε, όταν έπιτευχθεί ή κατάλληλη διαμόρφωση), τότε ή δαπάνη, που θά άπαιτηθεί, θά άνέλθει σε 80 δίσ δολλάρια. Αυτά ως προς τό Eurofighter. Για τό Rafale οι αντίστοιχες τιμές θά είναι κατά τι ύψηλότερες του μισού των άνωτέρω, ήτοι 24 και 48 δίσ δολλάρια.

Αυτά μου λέει ή λογική των αριθμών. Και μή μου πείτε πως με αυτούς δεν μπαίνουμε στο βασίλειο του άπόλυτου παραλογισμού! Έξ ίσου τρελός έξ άλλου βγαίνει και ό συγκριτικός λογαριασμός για τά έξοδα λειτουργίας και ύποστηρίξεως των συγκρινόμενων τύπων αεροσκαφών. Λέτε να δικαιωθεί, ύστερα από τόσους αιώνες, ό Όράτιος;

* Ό,τι τρελό κόμουν οι βασιλιάδες, τό πληρώνουν οι Έλληνες (Αχαιοί).