

EUROFIGHTER PÅ VÄG BLI OPERATIV

Vägen har varit lång, problemen och de politiska turerna många. Men nu har EF2000 Eurofighter ändå börjat levereras till förbanden.

TEXT: JONAS BJÖRNSTAM

Få militära flygplan har haft det knöpligare i starten än EF2000. Det tog sitt avstamp i flera olika projekt i flera europeiska länder samtidigt. Alla behövde de en ersättare för åldrande flygplan, de flesta med rötter i 1950-talet.

På 1970-talet studerade tyskarna något de kallade TKF-90, fransmännens projekt hade beteckningen ACT-88 och engelsmännens AST 403. Samtliga pekade i samma riktning.

Vad som skulle behövas i framtiden var ett flygplan kapabelt att klara flera roller. Alltså samma slutsats som Sverige och Saab drog när projektarbetet påbörjades för JAS 39.

Men medan svenskarna ensamma knogade på med det som så småningom skulle bli Gripen, bestämde sig övriga Europa för att samarbeta. Flera projekt diskuterades, alla med förkortningar på tre bokstäver:

ACA "Agile Combat Aircraft". EAP "Experimental Aircraft Programme". I december 1983 enades Tyskland, Frankrike, Storbritannien och Italien om EFA, "European Fighter Aircraft". Det skulle vara ett ensitsigt, avancerat stridsflygplan med en vikt på cirka 9,5 ton. Därom var alla överens.

Men sedan var det slut på enigheten. 1985 fanns två konkurrerande förslag. Ett brittiskt/tyskt/italienskt/spanskt på den ena sidan, ett franskt på den andra.

NÄR FRANSMÄNNEN inte bara krävde att deras förslag skulle vinna utan dessutom ville ha den totala ledningen för projektet fick de övriga nog och sade stopp.



I cockpit får piloten info via vidvinklig head-up-display, fyrfärgs bildskärmar samt data inspeglade i hjälmens visir.



Frankrike fick arbeta vidare ensamt på det som så småningom skulle bli Dassault Rafale. Tyskland, Storbritannien, Italien och Spanien gick sin egen väg mot det som i dag är EF2000 Eurofighter.

Men även den vägen blev knagglig. Kostnaderna skenade. Vem skulle betala hur mycket och vem skulle bygga vad? När sedan Sovjetunionen och Warszawapakten bröt samman runt 1990 ställdes frågorna på sin spets. Det fanns ju inte längre någon fiende!

Längst i sin skepsis gick Tysklands dåvarande försvarsminister Volker Rühe. Han tyckte att man lika gärna kunde köpa

begagnade ryska MiG-29 för pengarna.

Men arbetet med Eurofightern knaggade vidare. 1994-1996 flög de sju prototyperna en efter en. Två av dem var tvåsitsare.

I december 1997 skrev de fyra ländernas regeringar under de kontrakt som definitivt skulle säkra projektets framtid. Året därpå band de sig för köp av sammanlagt 620 flygplan i tre delserier – Storbritannien 232, Tyskland 180, Italien 121 och Spanien 87 maskiner.

SEDAN DESS har förseningarna fortsatt. Problemen har varit många. Under

ett antal stora internationella flygutställningar i rad, när flygplan som Rafale och Gripen visade vad de förmådde i luften, kunde Eurofightern bara visas på marken i form av en plastmodell i skala 1:1. När den så småningom lyfte var det med en högst provisorisk programvara.

Jämfört med amerikanska F/A-22 Raptor är EF2000 Eurofighter ett litet, lätt och billigt flygplan. Jämfört med svenska JAS 39 Gripen är det stort, tungt och dyrt.

I likhet med F/A-22 har EF2000 två motorer. Båda är byggda för att tränga djupt in bakom en tänkt fiendes linjer.



Med undantag för den inbyggda kanonen hänger hela vapenlasten under vingar och kropp vilket knappast ger låg radarsignatur.



Eurofighter stiger till 10 000 meter på drygt 2 minuter.



Fyra europeiska länder har bundit sig för köp av sammanlagt 620 EF2000.

JAS 39 är som bekant enmotorig och i första hand ett försvarsvapen även om senare versioner numera kan lufttankas för ökad räckvidd.

EF2000 saknar i mycket F/A-22:ans stealthegenskaper. Med undantag för den inbyggda kanonen hänger hela vapenlasten under vingar och kropp, något som knappast bidrar till en låg radarsignatur. Inte heller de rektangulära luftintagen och linjerna i övrigt bidrar till att göra maskinen osynlig i luften.

Eurofighter saknar också Gripens unika datalänk. Däremot kan radarmåldata överföras från ett flygplan till ett annat. Det

innebär att en EF2000 kan anfälla ett mål utan att ha den egna radarn i gång – något som ändå skapar en viss "stealthighet".

I COCKPIT får piloten sin information via en vidvinklig head-up-display, stora fyrfärgs bildskärmar samt data inspeglade i hjälmens visir. Flygplanet kan beväpnas med det mesta av bomber, raketer och robotar i den västliga vapenarsenalen.

Första flottiljen i Tyskland att utrustas med Eurofighter är JG 73, "Jagdgeschwader Steinhoff", vid Laage i norra delen av landet. Enheten är väl lämpad för uppgiften.

För ett och ett halvt decennium sedan var det JG 73 som fick ta hand om de MiG-29:or som "blev över" när forna DDR bröt samman. Den hade tidigare flugit F-4 Phantom.

Flottiljen har hittills tagit emot elva Eurofighter. Av dessa är fem ensitsare och sex tvåsitsare. Den första gruppen piloter är klara med den grundläggande typinflygningen. Den operationella utvärderingen går nu in i vad som kallas fas II.

I denna fas ingår bland annat att testa en lång rad nya system och uppgradering av redan befintliga. De första flygplanen,





DATA EF-2000 EUROFIGHTER/TYPHOON

Spännvidd: 10,95 meter
Längd: 14,96 meter
Höjd: 5,28 meter
Vingyta: 50 kvadratmeter
Tomvikt: 9 750 kilo
Inre bränslemängd: 4 000 kilo
Max extern last: 6 500 kilo
Max startvikt: 21 000 kilo
Max hastighet: 2 125 km/h
Stigförmåga: 2+ minuter till 10 000 meter
Lastfaktor: +9/-3 g
Beväpning: 1 x intern 27 mm Mauser automatkanon. Fyra balkar för extern last under vardera vingen, fem under kroppen. Kombinationer av långdistans- (BVRAAM) och kortdistans- (SRAAM) jaktrobotar, laserstyrda bomber, antistridsvagnsvapen, attackrobotar.
Motorer: 2 x EJ200 turbofläktmotorer på 60 kN vardera (90 kN med EBK).
Flygplanstillverkare: Eurofighter GmbH, ett samägt bolag av BAE Systems i Storbritannien, Alenia Aeronautica i Italien, EADS Deutschland (tidigare Daimler-Chrysler) i Tyskland samt EADS Spain (tidigare Casa) i Spanien.
Motortillverkare: Eurojet GmbH, samägt bolag mellan Rolls-Royce, MTU Aero Engines, Fiat Aviazione och ITP.

som levererades i april och maj 2004, förses med lufttankningskapacitet. Andra förändringar gäller el- och datasystem, radar, identifieringssystem (IFF) samt MIDS, "Multi Functional Information Distribution System".

EF2000 ÄR OCKSÅ utrustad med DVI, "Direct Voice Input", en finess som gör det möjligt för piloten att prata med sitt flygplan. Var och en har fått spela in ett antal kommandon. Flygplanets dator har därefter fått lära sig att känna igen rösten.

Men att snacka hur som helst går inte. Hittills har systemet bara accepterat ett fåtal enklare kommandon. Dessa ska så småningom utökas till ett 80-tal. I framtiden ska piloten bland annat kunna skifta radiofrekvens, välja vapen och till och med styra radarn utan att behöva lyfta ett finger.

En specialitet för de tyska flygplanen är den speciella G-dräkten av typen Libelle. Till skillnad från alla hittillsvarande system, som är pneumatiska och alltså byg-

ger på att tryckluft pressar åt runt pilotens nedre extremiteter vid hög g-belastning, fungerar Libelledräkten med hydraulik.

Dräkten är vätskefylld. Systemet kallas "flytande muskler". Det uppges inte bara vara bekvämare utan även effektivare. Men de riktigt höga belastningarna är man inte framme vid ännu.

I fas II ska främst Eurofighterns operationella förmåga testas. Flygplanet är fortfarande artificiellt begränsat av dess FCS, "Flight Control Software". Det innebär att det bara kan belastas upp till en viss gräns, sedan säger styrsystemet ifrån.

DEN KONSTGJORDA begränsningen av maximal lastfaktor tas bort i fas III. Först då ska EF2000 tas med ut på flyg-envelopens yttersta gränser. I det läget ska också Libelledräkten få visa vad den går för. Eurofightern är i grunden konstruerad för belastningar upp till nio g och momentant ännu högre.

I dagarna påbörjar en grupp av ytterli-

gare åtta piloter sin typinflygning på EF2000 vid Laage. Fyra av dessa utbildas för att tjänstgöra som instruktörer när Eurofighter i sommar börjar tillföras JG 74 i Neuburg vid Donau.

I slutet av detta år ska 22 EF2000 flyga vid JG 73 vid Laage. Flottiljen kommer i fortsättningen att tjäna som utbildnings-enhet tills samtliga andra flottiljer i Tyskland fått sina Eurofighter. Därefter ska antalet flygplan öka till 33 maskiner.

Att piloterna gillar Eurofightern råder det ingen tvekan om. Den är lättflygen. Bara tio procent av uppmärksamheten krävs för själva manövrerandet. De resterande 90 procenten går åt till taktiska överväganden.

EF2000 är överlägsen det mesta som flyger i dag. Men som en av piloterna på Laage uttrycker det.

– Det spelar ingen roll hur bra flygplanet är. Den som inte förmår utnyttja systemet kommer i alla fall att förlora mot en bättre motståndare i ett

