

达索与空客闹矛盾

据报道，在此前的法国国民议会国防委员会听证会上，法国达索公司首席执行官埃里克·特拉皮尔对“未来作战航空系统”(FCAS)项目的合作进行了抨击。该项目由法国、德国和西班牙联合推进，达索公司与空客公司为主要参与企业，原本计划跳过五代机直接进入六代机领域，意在推动欧洲战略自主。FCAS项目的目标是在技术上达到先进水平，比如具备高隐身性、先进航电系统等，并打造将六代机与无人机群结合在一起的作战系统，致力于在多领域战争时代建立新的空中优势。

FCAS项目的合作协议于2019年6月在法国布尔歇航展上签署。三国的十几家公司参与研发制造，总投资可能超过1000亿欧元，计划于2045年进入生产和试运行阶段。特拉皮尔说，在项目推进过程中，达索公司与空客公司就分工问题持续争论，给合作带来极大阻碍。他强调，达索公司无法单方面解决这种合作困境，需各参与方共同探寻有效的项目管理方式。

特拉皮尔表示，FCAS项目参与方的工作模式分散，缺乏集中统筹规划，项目每推进一步便会引发新的分歧。达索公司作为新一代战斗机的总承包商，仅掌握三分之一决策权，在规划工作流程、调配资源等方面，需耗费大量时间与精力协调各方意见，决策过程极为困难。不仅如此，在技术合作方面，达索公司向合作伙伴寻求技术支持时，对方常以技术保密、利益分配不均等理由拒绝。

特拉皮尔称，合作各方要达成第二阶段协议仍需耗费大量时间。当被问及若FCAS项目失败，达索公司能否独自为法国研制六代机时，特拉皮尔称，达索公司具备独立研制六代机的技术实力。他表示，即便欧洲六代机投入生产，达索公司的“阵风”战斗机仍是更具性价比的选择。

针对特拉皮尔的上述言论，空客公司回应称，FCAS项目正稳步推进，合作方正推动第二阶段协议。空客公司强调，德国新政府计划加快推进该项目，作为欧洲国防工业与战略自主权的关键支柱，其在当前地缘政治形势下意义重大。

达索公司与空客公司截然不同的态度，引发外界对FCAS项目前景的猜测与怀疑。分析人士担心，FCAS项目极有可能重蹈此前欧洲联合研制四代机的覆辙。

上世纪70年代末，法国、德国、西班牙、意大利和英国等计划联合研制新一代“台风”战斗机。然而，在项目推进中，法国与其他国家对战机的性能需求和设计理念存在巨大差异。法国希望研制一款多用途、强调空战性能的战机，并适合作为航母舰载机使用，其他参与方则更倾向于陆基战斗机方案。同时，在利益分配上，各国企业都想争取更多的研制份额和技术主导权，导致矛盾不断升级。最终，法国退出项目，独自研制了“阵风”战斗机，而英、德、意等国合作推出了“台风”战斗机。

目前，作为资金支持方，德国期望经费能更多地用于关键技术研发，而西班牙则希望用于扶持国内相关产业。法国凭借技术优势想主导市场，德国和西班牙则认为自身的资金投入应换来相应的市场权益。

不过，有分析认为，特拉皮



# 欧洲六代机项目“杂音”不断

近日，美国空军参谋长戴维·奥尔文在社交媒体上披露了F-47战斗机的最新细节，称这款第六代战斗机的作战半径将超过1000海里(约合1852公里)，隐形能力将达到“隐形++”。与此同时，欧洲的六代机研发传来不和谐声音——项目主要参与者法国达索公司“吐槽”另一家参与方空客公司，因利益分配产生的矛盾严重影响了项目进度。

尔声称达索公司有独立承担研制工作，是迫使空客公司让步的策略。近年来，欧洲国防工业技术实力下滑明显，联合研制成为弥补技术与资金短板的无奈之举。达索公司在欧洲军工企业中技术实力较强，但与德、西两国联合开展FCAS项目，并非仅出于推动欧洲防务一体化的考量，其自身在技术广度、资金储备等方面存在一定局限，难以独自应对复杂挑战。

此外，FCAS项目性能有待检验，其能否契合法国、德国和西班牙未来的实际需求尚未可知。例如，从新一代战斗机模型所展示的航电系统架构来看，该架构在信息融合与处理速度上与当前全球前沿的航电技术存在一定差距。未来，各方后续将如何协调改进，也是不容忽视的课题。

## 英意日达成另一项目

在欧洲，除了FCAS项目，英国、意大利和日本也在推进另一个六代机研发项目“全球作战空中计划”(GCAP)。2024年12月，英意日三国同意成立合资企业，计划在2035年前开发出六代机，以取代现有的“台风”战斗机和日本的F-2战斗机。

据报道，英国贝宜系统公司、意大利莱奥纳多公司和日本

飞机工业振兴有限公司各持有新合资企业33.3%的股份，三国在战机生产与设计上拥有同等影响力。合资企业首任首席执行官将由意大利莱奥纳多公司高管出任，总部设在英国伦敦。日本飞机工业振兴有限公司由三菱重工业公司和日本航空宇宙工业会共同出资成立。

贝宜系统公司首席执行官查尔斯·伍德伯恩说，三方合资的企业将“汇聚相关公司的重要优势和专业技术，建立一个创新组织，引领下一代空战系统的开发，在未来数十年为合作国创造长期、高价值和高技能的工作岗位”。莱奥纳多公司首席执行官罗伯托·钦戈拉尼表示，意大利国防部已为该项目拨款88亿欧元。日本政府在2025年度预算案中列入1087亿日元作为下一代战机的开发费用，战机搭载的中程空对空导弹所需的59亿日元开发费用预计也将被纳入预算。

三方合资企业预计将于2025年中正式成立，负责飞机的设计和开发。飞机的制造和最终组装将分包给贝宜系统公司、莱奥纳多公司、三菱重工业公司和其他供应方。新战机计划于2035年服役，预计服役期限为35年。

此外，英意日三国还成立了项目管理机构“全球作战空中计划国际政府组织”(GIGO)，总部

设在英国雷丁，由日本前防卫审议官冈真臣担任首任首席行政官。日本飞机工业振兴有限公司负责人中江公人说：“合作过程可能并不总是简单顺利。但我认为，凭借推进三方合作与协作的坚定决心……我们不仅能按时交付战机，而且会以超出所有人预期的水平交付。”

GCAP最早是英国和意大利的“暴风”六代机项目，后来日本携其“F-X”六代机计划加入。GCAP项目的目标是开发一款双引擎隐形战机，可人工驾驶也可无人操控，将配备激光制导武器和虚拟座舱等装备，并具备躲避雷达和红外探测能力。

据报道，负责低压涡轮的意大利阿维奥航空航天动力集团、负责压气机的日本石川岛播磨重工业公司和负责燃烧室、高压涡轮和尾喷管的英国罗罗公司正在联合研制技术验证机，预计将引入“先进”核心机、“珍珠10X”发动机与“XF9-1”战机发动机的多项技术。

不过，GCAP项目也面临巨大不确定性。2023年，英方爆出无力提供更多研发资金，项目可行性面临新一届工党政府的审查。在经济疲软、通胀加剧的情况下，日本国内也对项目质疑。日本政府消息人士透露，日本曾向印度询问参与意向，希望通过增

加参与国来减轻巨额开发费用，并借此与印度加强安保合作。此外，资金雄厚的沙特也在探讨参与，英意两国对此态度积极，但日本基于技术保密等方面的担忧，尚未表明态度。有报道称，沙特将不直接参与研发，转而考虑以“合作伙伴”的身份购买战机并提供研发资金。

## 考验欧洲的“试金石”

去年3月，空客公司首席执行官纪尧姆·福里在接受英国《卫报》采访时，曾谈到与英意日推动的GCAP项目进行合并的可能性，并称其为“令人向往”的事。他认为欧洲还没有准备好独自防御外部威胁，并警告特朗普重返白宫将给欧洲薄弱的防务力量带来风险。

空客公司旗下防务与航天部门首席执行官迈克尔·舍尔霍恩去年7月曾表示，FCAS项目和GCAP项目之间的竞争“不合逻辑”。钦戈拉尼也没有排除两个项目合作的可能性，他告诉法新社记者：“我不是说合并，也许这太过分了，但肯定会有一些合作。现在说还为时过早，我们刚刚起步。”

两个项目合并的好处不言而喻，能够最大限度地降低风险、平摊成本、实现更大的规模经济，甚至加速计划的完成。但分析人士认为实现起来难度不小，让三国达成一致已经很困难，何况是六个国家。每个国家都引入本国的大型国防公司，它们的商业文化、需求和优先事项各异。例如，法国是唯一需要在常规航母上搭载飞机的国家，需要适配弹射器和阻拦索。FCAS项目已经考虑到这一点，但GCAP项目却没有。

有分析认为，欧洲六代机项目的存亡已超越军事技术范畴，成为检验欧洲能否作为地缘政治实体存在的“试金石”。若项目失败，欧洲将彻底丧失高端战机研发能力，2040年后欧洲各国空军将全面依赖美国六代机，这将加剧北约内部权力结构进一步向华盛顿倾斜。

