

F-35A ZWIĘKSZAJĄ GOTOWOŚĆ. TO PRZEŁOM? [KOMENTARZ]

Siły Powietrzne Stanów Zjednoczonych opublikowały dane co do gotowości operacyjnej samolotów należących do tej formacji. W okresie tym udało się utrzymać, a nawet nieznacznie zwiększyć wszystkie wskaźniki samolotów bojowych nie licząc F-15D i F-15E, które zanotowały niewielkie spadki. Znacznie wzrósł za to wskaźnik przydatności operacyjnej F-35A, co jest ogromnym sukcesem jego programu. Pozwalającym na bardziej optymistyczne niż dotąd spojrzenie na jego przyszłość.

Do informacji na temat przydatności samolotów bojowych dotarł Air Force Magazine. Zgodnie z nimi poziom gotowości F-15C wzrósł z **70,05 proc. do 71,93**. F-16C z **72,93 proc. do 73,9** a F-16D z **70,37 do 72,11 proc.** Wzrosty odnotowały nawet F-22A Raptor. Tutaj jednak mówimy o zupełnie innym poziomie. Ich poziom gotowości wzrósł bowiem z **50,57 proc. do 51,98**. Z **71,2 proc. do 72,04 proc.** wzrosła też gotowość przechodzących poważne remonty A-10.

Przyzwoite poziomy gotowości jakie udało się osiągnąć US Air Force w 2019 udało się więc jeszcze nawet podnieść, co jest dla Waszyngtonu bardzo dobrą wiadomością. Nie psuje jej zbytnio spadek gotowości dwumiejscowych F-15 myśliwskiej wersji (F-15D) - z **72,45 proc. do 70,52 proc.** ponieważ jest to platforma nieliczna i stosunkowo nieistotna i pewnym zmartwieniem pozostaje tylko spadek w przypadku F-15E Strike Eagle - z 71,29 proc. do 69,21 proc. Spadki te są jednak niewielkie. Szczególnie na tle poważnej zmiany jaka zaszła w przypadku F-35A. Poziom ich gotowości zmienił się na plus radykalnie - z **61,6 proc. do 76,06 proc.**, co oznacza istotną zmianę w liczbie dostępnych maszyn. Oznacza to, że F-35A ma wskaźnik lepszy niż inne samoloty bojowe USAF i że zbliżył się do zakładanego poziomu gotowości dla samolotów 5. generacji, czyli 80 proc.

Wszystko to pomimo dalszego zwiększenia się floty tych samolotów, która osiągnęła już liczbę **283 egzemplarzy**. W zasadzie nie pomimo, a właśnie z powodu dostarczania nowych samolotów. Najnowsza wersja F-35A - Block 3F - reprezentuje bowiem znacznie wyższy poziom dojrzałości technicznej, niż kilkadziesiąt maszyn dostarczonych USAF wcześniej. Przybywanie w linii rocznie po kilkadziesiąt samolotów najnowszej wersji **Block 3** oznacza redukcję odsetka samolotów pierwszych serii. Tych, które zaniżają m.in. właśnie poziom gotowości operacyjnej. Maszyny te są uważane dzisiaj za swego rodzaju kulę u nogi i zostały sklasyfikowane jako niezdolne do prowadzenia działań bojowych a następnie przesunięte do szkolenia, w tym do operowania jako „agresorzy”.

Zostań dowódcą Sił Zbrojnych RP!



Reklama

Obecnie coraz poważniej rozważane jest całkowite wycofanie tych samolotów, jako takich które są zbyt kosztowne w eksploatacji i nie rokujące nawet jako odpowiednie do przeprowadzenie modernizacji. Chodzi zapewne o wersje Block 1A, 1B i 2A. O ile modernizacja w ogóle byłaby technicznie możliwa, to nie wiadomo, jaki byłby koszt jej zaprojektowania i przeprowadzenia w przeliczeniu na pojedynczy samolot. Bardzo możliwe, że zakup w ich miejsce dodatkowych seryjnie produkowanych na pełną skalę wersji **Block 4**, okazałyby się bardziej efektywnie kosztowo.

Jednocześnie coraz częściej podnoszony jest argument, że utrzymywanie najstarszych Lightningów II w służbie jako maszyn czysto szkoleniowych to marnowanie pieniędzy w związku ze spodziewanymi możliwościami nowoczesnego samolotu szkolnego T-7A Red Hawk, który ma zacząć wkrótce do linii. Jego godzina lotu będzie wielokrotnie tańsza niż w przypadku F-35A, a niewykluczone że będzie on w stanie nawet podgrywać maszynę z własnościami stealth, choćby ze względu na swoje mniejsze gabaryty.

Czytaj też: [Suchoj projektuje "rosyjski odpowiednik F-35"?](#)

Jednocześnie jednak brak programu unowocześniania najstarszych wersji F-35A może okazać się dużym problemem dla pierwszych klientów eksportowych na ten samolot. O ile można sobie wyobrazić przeprowadzenie takiego ruchu przez USA, to co powiedzą na to inni uczestnicy programu, np. Włochy, Holandia czy Norwegia? Z tym problemem nie będzie się natomiast borykać Polska, która zakupiła maszyny w wersji **Block 4**. Ma ona cechować się ulepszonym radarem i zdolnościami do walki elektronicznej a także zdolnością do przenoszenia dodatkowych typów uzbrojenia. Wersja ta będzie też prawdopodobnie zdolna do przenoszenia większej jej ilości w wewnętrznej komorze uzbrojenia. Np. liczba przenoszonych pocisków AIM-120 AMRAAM miałyby zostać zwiększona do sześciu, co zwiększy możliwości rażenia formacji bojowych Lightningów II.

Obecnie USAF rozważa nie tylko wycofanie kilkudziesięciu najstarszych F-35A i zakupienie na ich miejsce w przyszłości dodatkowych maszyn wersji Block 4, ale nawet redukcję – z 240 do 220 w ciągu

najbliższych pięciu lat – zamówień na samoloty obecnego, dużo lepszego już, standardu Block 3F. Tak, aby także zaoszczędzić środki na zakup w przyszłości oczekiwanej wersji Block 4.

Czytaj też: [USAF: więcej F-35, niż A-10](#)

Wycofanie najstarszych F-35A, choć na pierwszy rzut oka kompromitujące i kosztowne, może mieć zbawienny wpływ na cały program tego samolotu. Wzrosłaby bowiem dostępność operacyjna pozostałej floty, a niewykluczone iż udałoby się zredukować koszt godziny lotu tych maszyn.

Wzrost gotowości operacyjnej jest oczywiście nie tylko wynikiem coraz większej liczby samolotów najnowszej wersji. Przyczyniła się do tego także zwiększona produkcja części zapasowych i budowa dodatkowych warsztatów zdolnych do prowadzenia prac przy F-35. Przedsięwzięcia te i ich kontynuacja mają przyczynić się do obniżenia **kosztu eksploatacji F-35**, czyli likwidacji ostatniej dużej „pięty achillesowej” programu. O ile wcześniej bowiem udało się zredukować koszt zakupu tych maszyn do porównywalnego z F-16, a teraz udało się podnieść poziom gotowości do wyższego poziomu, to koszt godziny lotu nadal pozostaje wysoki i wynosi około 36 tys. USD. Naciski na producenta F-35 w tej sprawie nie ustają i podejmowane są wieloaspektowe działania mające na celu obniżyć ten wskaźnik nawet do poziomu właściwego dla F-16, czyli do kwoty 25 tys. USD za godzinę.

Wydaje się więc, że w obecnej sytuacji Lockheed Martinowi pozostają do rozwiązania dwie kwestie: ukończenie prac nad wersją Block 4 i maksymalne możliwe obniżenie ceny godziny lotu F-35A. Jeżeli to się uda, wydaje się, że konstrukcja ta nie będzie zagrożona utratą zamówień, o której mówiono w ostatnich miesiącach. Chyba, że pojawią się rewolucyjne technologie, które pozwolą na projektowanie i budowę nowych samolotów po zupełnie innych kosztach...