

SU-57 TYLKO CZĘŚCIOWO SAMOŁOTEM 5. GENERACJI? [KOMENTARZ]

Zdaniem ekspertów RAND Corporation rosyjski myśliwiec Su-57 nie będzie wcześniej niż pod koniec dekady dostępny w ostatecznej, w pełni spełniającej założenia wersji seryjnej. Problemy związane z niedopracowanym napędem i kompromisem pomiędzy technologią stealth a wysokimi parametrami lotu powodują, że maszyna posiada jedynie część atrybutów wymaganych dla uznania Su-57 za maszynę 5. generacji.

W analizie opartej na publicznie dostępnych informacjach eksperci amerykańskiego think tanku RAND Corporation, Ryan Michael Bauer oraz Peter A. Wilson uznali, choć Su-57 dysponuje pewnymi możliwościami w zakresie możliwości operacyjnych a przede wszystkim niskiej wykrywalności w zakresie fal radarowych i emisji cieplnych oraz elektromagnetycznych, jednak jego awionika i systemy obserwacji dookólnej oraz transmisji danych pozostają znacznie w tyle. Pomimo wielu problemów obecnie jedynie F-35 oferuje zarówno technologię stealth jak i system wielozakresowej obserwacji dookólnej i trudnowykrywalnej, kodowanej wymiany danych.

Czytaj też: [Drugi seryjny Su-57 bliski ukończenia. 200 mld rubli na kolejne samoloty bojowe i szkolne firmy Suchoj](#)

Podkreślono również, że program Su-57 jest obecnie w relatywnie wczesnej fazie rozwoju prototypów i maszyn małoseryjnych, które nie osiągnęły jeszcze końcowej konfiguracji. Największym problemem, oprócz katastrofy pierwszej maszyny seryjnej, jest rosnące opóźnienie w rozwoju docelowych silników, noszących robocze oznaczenie „Produkt 30”, które mają zapewnić maszynie wysokie parametry lotu. Zdaniem amerykańskich ekspertów nie będzie on stanowił napędu rosyjskich myśliwców wcześniej niż za 3-5 lat, co oznacza dostawy seryjnych maszyn w konfiguracji „przejściowej”.

Zarówno problemy z napędem jak i niedostatecznie rozwinięta awionika mają być w znacznym stopniu efektem sankcji po 2014 roku, które odcięły Rosję od wielu nowoczesnych technologii i importowanych komponentów. Wymusiły też one tak zwaną restrukturyzację i renacjonalizację przemysłu lotniczo-militarnego, która de facto sprowadzała się w ostatnich latach głównie do wymuszonej konsolidacji i regularnej wymiany kadry kierowniczej, co nie wpływa pozytywnie na planowanie i realizację prac.



Jednym z głównych problemów Su-57 jest napęd. Fot. Rostec

Istotnym problemem jest też sposób finansowania, który prowadzi do prowadzenia prac rozwojowych na kredyt, a dochody pochodzące ze sprzedaży sprzętu, m. in. w związku ze spadającymi cenami ropy i gazu, okazują się niedostateczne. Prowadzi to do zadłużenia, hamowania lub wstrzymywania prac, które ruszają ponownie dzięki dofinansowaniu z kasy państwowej. Próba realizacji programu Su-57 w kooperacji międzynarodowej z Indiami skończyła się wycofaniem się New Dehli z projektu w 2018 roku, głównie na skutek opóźnień w rozwoju silników i sporów dotyczących zakresu transferu technologii oraz dzielenia się wynikami prac. Brak jest również sukcesów w zakresie eksportu Su-57, który mógłby sfinansować uzyskanie finalnej konfiguracji. Spośród potencjalnych nabywców, a w tej grupie wymieniano Chiny, Turcję, Wietnam i Algierię, jedynie ten ostatni kraj miał zgodnie z doniesieniami z 2019 roku zamówić 12 maszyn. Jednak informację z różnych wiarygodnych źródeł sugerują, że transakcja raczej nie dojdzie do skutku. Jednym z głównych powodów jest niskie prawdopodobieństwo dostarczenia maszyn do roku 2025 oraz wymóg algierskiej strony aby sprzęt był testowany przed odbiorem na miejscu, na co nie zgadza się Rosja.

Czytaj też: [„Super-Suchoj” już za dwa lata. Czy jest się czego obawiać?](#)

Zdaniem ekspertów RAND, w ostatecznym rozrachunku Su-57 w wersji ostatecznej nie będzie gotów do sprzedaży wcześniej niż pod koniec obecnego dziesięciolecia. Co więcej, uważają oni, że poza pewnym zakresem zdolności stealth jego możliwości będą porównywalne z oferowanymi przez ciężką maszynę wielozadaniową generacji 4++ jaką jest F-15EX, najnowszy wariant samolotu F-15 Eagle. Ma on posiadać znacznie większy udźwig i zasięg niż F-35, przy bardzo zbliżonych możliwościach sensorów i systemów wymiany danych ale całkowitym braku zdolności stealth.

Tego typu poglądy można uznać za mocno „amerykocentryczne”, jednak pomijając porównywanie F-15EX i Su-57, trudno nie zgodzić się z tymi тезami. Rosyjski samolot, nazwijmy go umownie „nowej generacji” faktycznie boryka się w wieloma problemami, pomimo oficjalnego przyjęcia na uzbrojenie rosyjskich sił powietrznych. Dziś jest to w zasadzie nowa karoseria i kilka gadżetów ale silnik i

większość „wkładu” maszyn rodziny Su-30/35. Rosjanie w typowy dla siebie sposób, a więc kreując medialnie wielki sukces „Super Suchoja” w dzienniku „Izwestia”, sami przyznali w czerwcu 2020 roku, że dopiero w 2022 roku zostanie oblatany „Su-57 drugiej fazy”, czyli wyposażony w docelowe silniki i ulepszoną awionikę. Realnie oznacza to, że nie wcześniej niż w 2023-2025 mogą rozpocząć się dostawy seryjnych Su-57 w „wersji 2.0.”. Dla klientów zagranicznych, o ile wreszcie uda się ich znaleźć, taki posiadający pełne możliwości samolot będzie można dostarczyć pewnie w okolicach roku 2030, gdyż priorytetem będą raczej własne siły zbrojne. Przy tym jego możliwości faktycznie mogą stanowić coś pomiędzy ciężkim myśliwcem przewagi powietrznej i samolotem wielozadaniowym stealth. Można to stanowić przy próbach sprzedaży ograniczenie wynikające z doktryny operacyjnej klienta. Tak więc Su-57 może się dla Rosjo okazać nie tylko sukcesem mocno spóźnionym i przesadnie rozbudzającym oczekiwania, ale również trudnym do skonsumowania na rynku zbrojeniowym.