

SUPERMYŚLIWIEC NGAD ZASTĄPI TEŻ F-35? [KOMENTARZ]

Koszty cyklu życiowego samolotów F-35 nadal są zbyt wysokie, a co za tym idzie, siły powietrzne Stanów Zjednoczonych nie będą w stanie zakupić tych maszyn w wersji A w zakładanej liczbie 1763 egzemplarzy. Jeżeli niczego nie uda się poprawić obecnej sytuacji, wówczas być może miejsce Lightningów II zajmie inna konstrukcja, np. efekt programu NGAD (the Next-Generation Air Dominance) – mówi cytowany przez Breaking Defense Will Roper, szef agencji zakupów US Air Force.

Problem polega na tym, że US Air Force nie będzie w stanie kupić wystarczającej liczby F-35A rocznie, tak aby w ciągu 2025 wejść w posiadanie zakładanej ich liczby. Drugim problemem jest możliwość utrzymanie tak wielkiej liczby maszyn w służbie, co byłoby po prostu zbyt kosztowne.

Czytaj też: [Dekada J-20. Nowe perspektywy chińskiego myśliwca przyszłości \[ANALIZA\]](#)

Oczywiście wypowiedzi Willa Ropera nie są ani wyrokiem, ani wielkim atakiem na F-35. Chodzi raczej o swego rodzaju „zmotywowanie” Lockheed Martina do jeszcze większego wzmożenia prac przede wszystkim nad obniżeniem kosztu ich eksploatacji, czyli tzw. godziny lotu.

**Zostań dowódcą
Sił Zbrojnych RP!**

Sklep.Defence **24**

Jak powiedział ustępujący szef agencji zakupów USAF, Lockheed Martin rzeczywiście skupia się nadal na rozwoju F-35, w tym interesującego jego formację F-35A, ale skupia się obecnie przede wszystkim na rozwoju jego możliwości. Chodzi dokładnie o tworzenie wersji Block 4, do której podniesione mają zostać wszystkie obecne amerykańskie samoloty. Dodajmy, że w tej wersji swoje 32 Harpie otrzyma także Polska.

Czytaj też: [„Stare” F-35 jako „agresorzy”](#)

Prace te idą zgodnie z planem i Roper nie krytykuje zdolności tej maszyny jako takiej. Wszystko to jednak generuje kolejne koszty. Np. w ostatnim czasie okazało się, że podniesienie całej dotychczasowej floty F-35A do standardu Block 4 będzie kosztowało 12,1 mld USD - o 1,5 mld USD więcej niż zakładano wcześniej. M.in. z tego powodu zdecydowano ostatnio o przeniesieniu 11 najstarszych Lightningów II do dywizjonu Agresorów, gdzie będą mogły efektywnie udawać maszyny chińskie i rosyjskie bez potrzeby przeprowadzania na nich kosztownych prac, szacowanych (w ich akurat przypadku, a one odstają od Block 4 najbardziej wynosi) na 15 mln USD za samolot.

Zbyt wysokie koszty utrzymania powodują, że utrzymana w służbie będzie mogła być relatywnie mniejsza liczba Lightningów II. Zbyt niska, aby skutecznie przeciwstawić się w ewentualnej przyszłej wojnie Chińczykom. Nawet biorąc pod uwagę, że samoloty te biją na głowę chińskie myśliwce generacji 4 i 4+ i są zapewne lepsze od ich generacji 5.

Czytaj też: [Emiraty zdążą z F-35 przed zmianą prezydenta USA?](#)

Odpowiedzią na to mógłby być właśnie efekt zaprojektowanego zgodnie z nowymi cyfrowymi metodami efekt programu NGAD, ujawniony we wrześniu ubiegłego roku, jako która maszyna przechodzi już próby w locie. Sugerował, że ta maszyna mogłaby się okazać tańsza w utrzymaniu, a biorąc pod uwagę, że budowano ją w wyniku bolesnych doświadczeń Joint Strike Fighter, projektowano ją z pewnością z większą uwagą przyłożoną do kosztów operacyjnych. Rewolucja mogła nastąpić też np. w technologiach pokryć pochłaniających promieniowanie radarowe. Np. godzina lotu F-22A Raptor jest znacznie droższa niż w przypadku nowszego F-35. Dalszy postęp mógł się dokonać w ramach kolejnych lat w NGAD. Szczególnie że jego nadal nieujawniona sylwetka może być pozbawiona wielu powierzchni generujących dodatkowe powierzchnie odbicia promieniowania radarowego, np. stateczników pionowych. Niewykluczone też, że dla NGAD zostanie stworzony efektywniejszy kosztowo napęd.

Czytaj też: [Emiraty zdążą z F-35 przed zmianą prezydenta USA?](#)

Stworzenie wielozadaniowej wersji NGAD, którego dotąd uważano za następcę Raptora i F-15, może też spowodować rywalizację między produkującymi je ośrodkami, co doprowadzi do tworzenia efektywnych kosztowo rozwiązań poprzez oczywistą rywalizację o klienta. Wspominał o tym sam Roper, co między wierszami sugeruje, że NGAD nie jest dziełem i nie byłby produkowany przez Lockheed Martina. W gronie największych "podejrzanych" o to firm pozostałyby w tej sytuacji Boeing i Northrop Grumman. Ten ostatni jest zaangażowany w program bombowca strategicznego B-21 Raider. Czy NGAD wykorzystuje stworzone w jego ramach technologie?

NGAD i kierowany w jego tworzenie ośrodek nie koniecznie muszą być nieprzyjacielem F-35A. Jak mówi Roper np. należący do US Air Force zespół Kessel Run jest obecnie w pełni zaangażowany w

stworzenie nowego systemu logistycznego dla F-35 - ODIN (Operational Integrated Data Network), który ma zastąpić stworzony przez Lockheed Martina system ALIS i znacznie przyczynić się do obniżenia jego kosztów, a co za tym idzie zwiększeniu szans na bycie masowym samolotem wielozadaniowym USAF.

Czytaj też: [Produkcja F-35 w 2020 roku](#)

Lockheed Martin także ma na ten temat coś do powiedzenia. Jak podał w komunikacie, firma ta rozumie jaki problem generuje zbyt wielki koszt utrzymania samolotu i robi wszystko, co w jej mocy, aby go zredukować. Jak podaje, w ciągu ostatnich pięciu lat udało się go zredukować o 40 proc.

Biorąc pod uwagę, że efekty programu NGAD to mimo wszystko pieśń przyszłości, trudno jest ocenić czy i w jakim stopniu mógłby od zastąpić F-35A. A jeżeli nawet to dopiero maszyn, których produkcja jest planowana za co najmniej kilka, o ile kilkanaście lat. Obecnie godzina lotu F-35A szacowana jest na 42-44 tys. USD. W przypadku F-16C jest to ok. 25 tys. dolarów. Ten ostatni samolot jest uznawany za jeden z najbardziej efektywnych kosztowo na świecie. Koszt godziny lotu F-35A teoretycznie miał zostać sprowadzony do kosztu godziny lotu F-16.