

BURZLIWY MIESIĄC W PROGRAMIE F-35 [KOMENTARZ]

Wrzesień 2018 roku to interesujący miesiąc w historii programu F-35. Cenę podstawowego F-35A udało się zbić poniżej 90 mln dolarów, US Marines po raz pierwszy użyli bojowo F-35B ale też stracili pierwszą maszynę tego typu w wypadku. Natomiast Pentagon jest zainteresowany dalszym zwiększaniem liczby myśliwców 5. generacji w linii, aż do uzyskania parytetu względem samolotów 4. generacji. W sumie mimo rozbicia się jednej z maszyn daje to programowi F-35 bardzo pozytywne perspektywy.

US Air Force o zwiększeniu zakupów F-35

Mamy obecnie 80% samolotów 4. generacji i 20% maszyn 5. generacji. [...] Podczas wszystkich planowanych operacji jakie analizowaliśmy, więcej maszyn 5. generacji istotnie zmienia nasze możliwości. Myślimy o osiągnięciu stosunku 50/50 a to wymaga dalszego zwiększania zakupów samolotów 5. generacji – stwierdziła w ekskluzywnym wywiadzie dla „Defence News” Hether Wilson, Sekretarz Sił Powietrznych USA (szefowa Departamentu Sił Powietrznych Stanów Zjednoczonych w randze ministra). Podkreśliła również, że oznacza to iż jej zdaniem, ograniczone środki jakimi dysponuje lotnictwo powinny być w szczególności przeznaczone na większe zakupy F-35, a nie szukanie alternatywnych rozwiązań, jak proponowana przez koncern Lockheed Martin hybryda F-22 i F-35 czy oferowany przez Boeinga F-15X.

Czytaj też: [Nowa umowa produkcyjna na F-35. Niższa cena zakupu wszystkich wersji](#)

Mocnym akcentem wzmacniającym pozycję Lockheed Martin jest w tym kontekście najnowszy kontrakt o wartości 11,5 mld USD, na mocy której siły zbrojne USA i odbiorcy zagraniczni otrzymają rekordową liczbę 141 samolotów F-35 wszystkich trzech wersji w cenie najniższej w dotychczasowej historii programu. Koszt płatowca w używanej przez siły powietrzne wersji podstawowej F-35A z 11 transzy spadł po raz pierwszy poniżej 90 mln dolarów i wynosi obecnie 89,2 mln USD czyli o 5,4% taniej niż w transzy 10. Odpowiednio wersja pokładowa F-35C staniała ze 121,2 mln do 107,7 mln dolarów a samoloty STOVL F-35B ze 121,2 do 107,7 mln dolarów.

Cena spada, zamówienia rosną

Koncern Lockheed Martin jest coraz bliżej wyznaczonego celu, czyli zejścia do ceny około 80 mln dolarów za F-35A do końca 2020 roku. Jest to poziom cenowy na tyle zbliżony do obecnych cen samolotów 4. generacji, takich jak Eurofighter Typhoon, Dassault Rafale czy F-15, że może zagrozić ich dalszej produkcji. Wynika to z tego, że w większości działań wojskowych ta generacyjna różnica przekłada się na znaczny wzrost możliwości operacyjnych. Oczywiście maszyny 5. generacji nie są optymalnym rozwiązaniem w części zadań, przede wszystkim związanych z obroną powietrzną,

jednak zacieranie się granicy cenowej z pewnością wpłynie na zwiększenie sprzedaży F-35 i być może dalsze obniżenie ceny.



Holandia planuje zwiększyć zamówienie na F-35 niemal dwukrotnie - fot. MO Holandii

Już obecnie widać rosnące zainteresowanie, nie tylko ze strony USA. F-35 bierze udział w kilku lukratywnych przetargach, m. in. w Finlandii, która chce kupić 64 samolotów mających zastąpić F/A-18C/D Hornet. Również Kanada, mimo, że odwleka zakup nowych myśliwców pozyskując używane F/A-18C/D Hornet w Australii, będzie musiała podjąć decyzję o wyborze myśliwca przyszłości i Lightning II jest tutaj mocnym kandydatem. Amerykański myśliwiec ma też szanse w Niemczech, które będą musiały pozyskać 85 samolotów na miejsce szturmowych Tornado. F-35 pojawia się także wśród rozważanych opcji w polskim programie samolotów bojowych Harpia czyli następców maszyn MiG-29 i Su-22.

Czytaj też: [Brak limitu wydatków na holenderskie F-35. Furtka dla kolejnych zakupów?](#)

Również w krajach, które już wybrały F-35 zapadają korzystne dla programu decyzje. Holenderski minister obrony zniósł limit wydatków budżetowych przeznaczonych na kupno tych samolotów. Kraj ten miał dotąd wydać nie więcej niż 4,7 mld euro na 37 zamówionych dotąd F-35A, ale docelowo siły powietrzne chciałyby pozyskać kolejnych 15, a może nawet 30 maszyn, aby dysponować docelowo 4 eskadrami. Obecnie Holandia odebrała 2 egzemplarze testowe, a kolejnych 8 maszyn ma otrzymać w przyszłym roku.

Drażliwym tematem jest dostawa pierwszych F-35A dla Turcji. Dwie maszyny mają już w listopadzie trafić do Luke Air Force Base a kolejne dwie spodziewane są tam na początku roku, tak aby tureccy piloci mogli rozpocząć na nich szkolenie. Pomimo sygnałów iż Turcja może zostać objęta National

Defense Authorization Act w związku z kontraktem na rosyjskie systemy przeciwlotnicze S-400, nadal na lato przyszłego roku planowana jest dostawa pierwszych dwóch F-35A do Azji Mniejszej. Łącznie Turcja, która jest od początku jednym z uczestników programu JSF w wyniku, którego powstał F-35 ma pozyskać około 100 samolotów tego typu, a także rozważała zakup wersji F-35B.

Czytaj też: [Krok w stronę zamrożenia dostaw myśliwców F-35 do Turcji](#)

Misja bojowa, katastrofa i HMS Queen Elizabeth

Temat F-35 rozwija się w ostatnim czasie intensywnie nie tylko na płaszczyźnie biznesowej. W maju 2018 roku Dowódca izraelskich sił powietrznych generał Amikam Norkin poinformował, że Izrael jest pierwszym krajem na świecie, który użył w warunkach bojowych myśliwców F-35. Izraelczycy nie podali szczegółów, jednak najprawdopodobniej F-35I Adir wzięły udział w jednym z rajdów nad terytorium Syrii.



Izrael jako pierwszy użył swoich F-35 bojowo. Fot. USAF/Wikimedia Commons, Domena Publiczna

Kolejne, tym razem bardziej oficjalne, choć być może mniej adekwatne do możliwości samolotu 5. generacji użycie bojowe, tym razem wersji F-35B, miało miejsce w ostatnich dniach września. Wówczas to startujące z okrętu USS Essex maszyny należące do US Marines przeprowadziły atak na cele naziemne w Afganistanie. Wynikało to wprost z sytuacji w której były to jedyne dostępne w tym rejonie samoloty bojowe. Jest to znaczący sygnał świadczący o osiągnięciu realnej gotowości bojowej przez maszyny tego typu. Tym samym jedynie wariant pokładowy US Navy F-35C nie został jeszcze użyty w operacji bojowej.

Nie obeszło się jednak bez problemów. 28 września, dzień po chrzcie bojowym F-35B, maszyna tego

typu rozbiła się podczas lotu treningowego w Karolinie Południowej, niedaleko bazy lotniczej Beaufort Marine Corps Air Station (główny ośrodek szkoleniowy US Marines dla pilotów F-35B Lightning II). Pilot katapultował się, ale maszyn uległa zniszczeniu, stając się pierwszym utraconym w katastrofie lotniczej F-35. Nie był to jednak jedyny incydent w ostatnim czasie. Dwa poważne zdarzenia zaliczyły też wykorzystywane przez US Navy myśliwce pokładowe F-35C.

Czytaj też: [Amerykanie tracą F-35. Myśliwiec rozbił się w USA](#)

24 września maszyna należąca do Strike Fighter Squadron 125 lądowała awaryjnie na cywilnym lotnisku Yosemite International Airport we Fresno (Kalifornia) z powodu „niewielkich problemów technicznych podczas lotu”. O wiele bardziej dramatyczny przebieg miał ujawniony na początku września incydent z 22 sierpnia. Wówczas, podczas tankowania w locie z maszyny F/A-18F Super Hornet z przewodu do przetaczania paliwa urwał się kosz (element układu dyszy do przetaczania paliwa) i został zassany do silnika F-35C należącego do Strike Fighter Squadron 125. Pomimo uszkodzenia silnika (którego usunięcie będzie kosztowało około 12,7 mln dolarów) maszyna bezpiecznie powróciła na pokład lotniskowca USS Abraham Lincoln.



Brytyjski F-35B podchodzący do lądowania na pokładzie HMS Queen Elizabeth. Fot. Royal Navy

W marynarce wojennej USA wypadki związane z zassaniem elementów układu do tankowania w locie są drugim po kolizją z ptakami rodzajem najpopularniejszych incydentów. Paradoksalnie, zdarzenie z 22 sierpnia pokazało, że F-35, mimo tego, że jako jedyny z obecnie używanych samolotów pokładowych dysponuje jednym silnikiem, jest równie bezpieczny jak myśliwce dwusilnikowe i nawet z uszkodzonym układem napędowym zdolny jest wrócić do bazy.

Czytaj też: [Pierwsze starty i lądowania F-35B na pokładzie HMS Queen Elizabeth](#)

Na koniec tego morskiego zestawienia trafia informacja pozytywna dla programu F-35, ale przede

wszystkim dla marynarki wojennej Wielkiej Brytanii. 28 września (to trzecie zdarzenie ważne dla F-35 które miało miejsce tego dnia), pierwszy brytyjski myśliwiec tego typu wylądował pionowo na pokładzie lotniskowca HMS Queen Elizabeth a następnie wystartował z niego korzystając ze słynnej „skoczni”, tak typowej dla brytyjskich okrętów. Było to zdarzenie, które nie tylko rozpoczęło serię testów F-35B na pokładzie HMS Queen Elizabeth ale również symbolicznie zakończyło ośmioletnią przerwę w startach samolotów z brytyjskich lotniskowców. Oprócz USA na razie jedynie Wielka Brytania i Włochy będą używać F-35 operujących z lotniskowców.

Podsumowując ten burzliwy okres dla programu najnowszego myśliwca Lockheed Martina, widać jasno, że samolot 5. generacji osiągnął już pewną dojrzałość jako konstrukcja ale również jako system bojowy. Trwają nadal testy, związane z kolejnymi użytkownikami, ale też np. z planowanym wydłużeniem eksploatacji F-35A o kolejnych 8 tys. godzin. Równocześnie F-35 wersji A (F-35I jest jego specyficzną, izraelską odmianą) i B zaliczyły już pierwsze misje bojowe zakończone sukcesem. Przy tym koszt pozyskania F-35 stale i konsekwentnie spada o około 5% z każdą produkcyjną transzą, co dobrze rokuje dla przyszłych i obecnych nabywców. Kwestią otwartą pozostaje to, jak szybko i w jakim stopniu [F-35 staje się faktycznie „koniem roboczym NATO”](#) oraz w jakim zakresie stał się on realnym konkurentem dla nadal bardzo popularnych i zdolnych do realizacji większości zadań na współczesnym polu walki samolotów 4. generacji. Patrząc na coraz niższą cenę pozyskania maszyn 5. generacji, należy też mieć na uwadze, że znacznie istotniejszym, z perspektywy użytkownika zagadnieniem pozostaje koszt eksploatacji maszyn wykonanych w technologii stealth, a nie sama cena poszczególnych egzemplarzy.