

PROBLEMY TECHNICZNE F-35 ZAHAMUJĄ PRODUKCJĘ? [KOMENTARZ]

Problemy techniczne, z jakimi boryka się F-35, jeśli nie zostaną rozwiązane, mogą nie tylko zwiększyć znacząco koszty eksploatacji, ale też wpłynąć na możliwości bojowe, a nawet być zagrożeniem dla zdrowia i życia pilotów. Pentagon zidentyfikował obecnie 13 tej klasy zagrożenia. Wśród nich najbardziej znane, to nagłe skoki ciśnienia w kabinie pilota czy zrywanie antyradarowej „farby” podczas lotu z dopalaczem. Ich rozwiązanie może zaważyć na wejściu maszyny do wielkoseryjnej produkcji.

Jak pisze Valerie Insinna, dziennikarka Defense News, redakcja dotarła do dokumentów z których jasno wynika, że do opinii publicznej a nawet, do decydentów, dociera tylko pewien wycinek informacji na temat problemów technicznych programu F-35. Tymczasem część z nich, o ile nie zostaną rozwiązane, może zagrazać nie tylko możliwości realizowania zadań, ale również zdrowiu i życiu pilotów.

Wszystkie one zostały zakwalifikowane do tak zwanej kategorii 1, która obejmuje kilkanaście zidentyfikowanych, istotnych wad:

1. System logistyczny ALIS (ang. Autonomic Logistics Information System) nie umożliwia zagranicznym operatorom samolotów zabezpieczenia tajnych informacji przed przesłaniem do USA, ani kontroli nad tym co jest wysyłane. Jest to jeden z powodów, dla których Niemcy zrezygnowały z pozyskania F-35.
2. Nagłe skoki ciśnienia w kabinie mogą powodować uraz ciśnieniowy, powodujący poważny ból ucha i zatok.
3. System logistyczny części zamiennych nie odzwierciedla w pełni realnych danych, co powodowało już niemożliwość realizacji zadań z powodu braku części.
4. Podczas wykonywania manewrów z kątem natarcia powyżej 20 stopni pilotom F-35B i F-35C zdarzało się tracić sterowność w zakresie niekontrolowanego pogłębiania manewrów w trzech osiach.
5. Lot z prędkością naddźwiękową, powyżej 1,2 Macha, powoduje uszkodzenia i łuszczenie się specjalnej powłoki stealth w maszynach F-35B i C.
6. W F-35A i F-35B pęknięcie opony podczas lądowania może spowodować uszkodzenie obu niezależnych instalacji hydraulicznych, co grozi zniszczeniem maszyny.
7. Na wyświetlaczu hełmu (który zastąpił HUD) pojawia się czasem „zielona poświata” która czyni obraz nieczytelnym, co może być groźne np. podczas lądowania na lotniskowcu.
8. Nocą, przy małej ilości światła gwiazd kamera termowizyjna wyświetla czasem zielone prążki, które utrudniają np. dostrzeżenie horyzontu oraz mogą być zagrożeniem podczas lądowania, szczególnie na lotniskowcu.
9. Podczas lądowania w gorącym klimacie, starsze silniki F-35B mogą nie generować wystarczającego ciągu do pionowego lądowania.

10. W temperaturze od -30 stopni Fahrenheita (-1,1 stopnia Celsjusza) F-35 błędnie informuje o awarii jednego z akumulatorów, co prowadziło niekiedy do anulowania realizowanych misji.
11. Radar w trybie morskim przeszukuje tylko niewielki wycinek powierzchni morza przed maszyną.
12. Problemy z interfejsem uzbrojenia, ujawnione podczas testów uzbrojenia w grudniu 2018 r.

Czytaj też: [Polskie F-35 w belgijskim zwierciadle \[ANALIZA\]](#)

Wymienione powyżej potencjalnie niebezpieczne wady, jak mówi szef programu F-35 w Departamencie Obrony, wiceadmirał Mat Winter, nie zagrażają bezpośrednio życiu pilotów, a więc nie stoją na przeszkodzie uruchomieniu produkcji wielkoseryjnej. Równocześnie większość wymaga zmian w oprogramowaniu i funkcjonowaniu systemów i powinna być usunięta w najbliższym czasie. Jest to istotne z perspektywy oczekiwanej decyzji Pentagonu w zakresie uruchomienia produkcji wielkoseryjnej, co de facto oznacza przejście w z obecnych ponad 90 maszyn (w roku 2018) do planowanego na 2023 rok poziomu około 160 samolotów F-35.



Fot. Lockheed Martin

Zgodnie ze słowami Wintera, 9 z wymienionych problemów 1 klasy ma w bieżącym roku zostać poprawionych w zakresie obniżającym ich kategorię do 2, czyli nie zagrażającej bezpieczeństwu. Nadal generują one jednak istotne problemy i podnoszą koszty nie tylko rozwoju ale i eksploatacji maszyn. Jak w przypadku transferu danych przez ALIS, mogą też być przyczyną rezygnacji potencjalnych klientów z zakupu F-35. Niemcy odrzuciły maszyny JSF jako następcę Tornado m.in. ze względu na brak możliwości skontrolowania i zabezpieczenia danych o realizowanych misjach.

Czytaj też: [PAS19: F-35 i przyszłość programu. Kwestia polska „otwarta”](#)

Nadal jednak liczne problemy trapiące F-35, szczególnie w wersji skróconego startu i pionowego lądowania F-35B oraz pokładowych F-35C stanowią czynnik dramatycznie podnoszący koszty eksploatacji, przy jednoczesnym ograniczeniu możliwości operacyjnych. Government Accountability

Office domagało się usunięcia głównych wad przed uruchomieniem produkcji wielkoseryjnej, z tych właśnie względów.

Kwestia problemów technicznych F-35 jest często poruszana w mediach i składają się na nią dwie kluczowe kwestie. Jedną jest mała przejrzystość programu w zakresie ujawniania problemów i ich rozwiązań. Drugą sprawą, całkiem odrębną, jest to, że F-35 jest nadal maszyną nową, łączącą ogromne ilości nowych rozwiązań i dopracowanie ich wymaga czasu. Doświadczeni, emerytowani piloci US Navy z którymi konsultował się portal Defense News przyznają, że rewolucyjne w momencie przyjmowania do służby maszyny, takie jak F-14 Tomcat, również były nękane przez liczne problemy techniczne, które z czasem rozwiązywano.

Czytaj też: [Dera: Zakup F-35 zostanie sfinansowany spoza budżetu MON](#)

Rozwiązywane od lat „problemy wieku dziecięcego” stanowią istotny czynnik podnoszący koszty samego programu, ale też eksploatacji maszyn przez użytkowników. Jest to kwestia, na którą Polska, jako przyszły użytkownik F-35, powinna zwrócić szczególną uwagę. Nie podlega bowiem dyskusji fakt, iż koszty pozyskania samolotów, znaczne jak na możliwości polskiego państwa, są tylko ułamkiem kosztów ich eksploatacji. F-35 ze względu na swoje unikalne możliwości wymaga też dość unikalnej infrastruktury, a koszty serwisowania, wsparcia eksploatacji i usuwania ujawnianych w jej toku problemów, będą znacznie wyższe niż np. w przypadku używanych obecnie myśliwców F-16C/D Jastrzęb.

Całkiem osobną kwestię stanowią zmiany, które umożliwią wykorzystanie przez Polskę możliwości F-35. Obejmują one nie tylko możliwość penetracji obrony powietrznej przeciwnika, ale też kompleksowe współdziałanie z innymi systemami sojuzniczymi. Wymaga to jednak odpowiednich systemów łączności, wymiany danych i zarządzania polem walki, które obecnie są obecne w Wojsku Polskim selektywnie i w ilościach symbolicznych. Należy więc myśleć o zakupie F-35 przez Polskę systemowo, a nie jedynie w kontekście zastępowania myśliwców starszych generacji.