

ROSJA REZYGNUJE Z SERYJNEJ PRODUKCJI SU-57 [KOMENTARZ]

Wiceminister obrony Rosji Jurii Borysow oświadczył, że w obecnej chwili nie widzi sensu w uruchamianiu masowej produkcji myśliwców 5. generacji Su-57. Siły powietrzne Federacji Rosyjskiej zamówiły 12 egzemplarzy i nie planują obecnie pozyskiwać większej liczby. Oficjalnie Su-57 jest „za dobry” na obecne potrzeby, ale jednocześnie jego możliwości, zwłaszcza w zakresie technologii „stealth”, nie zapewniają mu aż tak znaczącej przewagi nad obecnie dostarczonymi maszynami Su-35S czy Su-30SM.

Samolot jest bardzo dobry, co udowodnił w Syrii, gdzie potwierdził wysokie osiągi i możliwości bojowe. [...] Su-57 jest uważany za jeden z najlepszych samolotów wyprodukowanych na świecie, dlatego nie ma sensu praca nad masową produkcją tego samolotu piątej generacji.

Jest naszym atutem, którym zawsze możemy zagrać, gdy samoloty poprzednich generacji (będące w rosyjskiej służbie – przyp.red.) zaczną pozostawać w tyle pod względem możliwości w porównaniu do podobnych samolotów z czołowych krajów świata.

Jurii Borysow, wiceminister obrony Rosji

Z wypowiedzi wiceministra Borysowa dla rosyjskiej telewizji wynika jasno, że poza symboliczną jedną eskadrą 12 samolotów przedseryjnych Su-57, których dostawy mają się zacząć w przyszłym roku, nie należy się spodziewać dalszych zamówień tych maszyn 5. generacji. Oficjalnym powodem mają być wystarczająco wysokie walory operacyjne obecnie produkowanych i dostarczanych do jednostek samolotów wielozadaniowych generacji 4+, takich jak Su-30 i Su-35. Realnie jednak sytuacja jest nieco bardziej złożona.

Czytaj też: [Rosyjski Su-57 użyty bojowo w Syrii. Wpływ interwencji na rosyjskie Siły Powietrzno-Kosmiczne](#)

Przede wszystkim Rosja zdecydowała się w ostatnim czasie na istotne obniżenie wydatków obronnych, co musi się odbić na zakupach najnowszego sprzętu. Su-57, jak się wydaje, podzieli los konstrukcji takich jak czołg T-15 Armata czy transporterów opancerzonych Kurganec-25, które trafią do służby w małej liczbie i znacznie później niż planowano. Pełną parą idą natomiast programy

modernizacji oraz dostaw sprzętu, który jest już w służbie i w produkcji. Zarówno na potrzeby krajowe, jak i na eksport.

Brak perspektyw eksportowych może być ważnym problemem Su-57. Indie, które początkowo brały udział w pracach nad maszyną, wycofały się, gdyż Rosjanie blokowali dostęp do kluczowych technologii i wyników testów. Obecnie New Delhi rozważa raczej zakup F-35 niż dalszą współpracę w programie Su-57. Chiny również nie są zainteresowane, gdyż rozwijają kilka własnych konstrukcji oficjalnie klasyfikowanych jako 5. generacja.

Czytaj też: [Koniec rosyjsko-indyjskiego myśliwca. Indie wycofują się z FGFA](#)

Tymczasem koszt jednostkowy Su-57 szacowany jest na 40-45 mln dolarów. To ponad dwa razy mniej niż kosztuje amerykański F-35 Lightning II, ale nadal bardzo drogo w porównaniu np. z produkowanym już seryjnie Su-35S. Szczególnie w sytuacji, gdy do ceny należy dodać koszty uruchomienia produkcji seryjnej a maszyny Su-30SM czy Su-35S schodzą z taśmy zakładów Suchoja może niezbyt szybko, ale regularnie.

Kolejny problem Su-57 to napęd. Docelowe silniki ze zmiennym wektorem ciągu „Produkt 30”, których produkcyjnym oznaczeniem ma być prawdopodobnie AL-41FU, mają osiągi znacznie wyższe niż poprzednie modele dostosowane do Su-57, ale ich produkcja seryjna ruszy dopiero około 2020 roku.

Dyskusyjna jest również zdolność stealth samolotu Su-57, która jest jednym z wyznaczników przynależności do 5 generacji. Problem polega na tym, że maszyna aby uzyskać niską sygnaturę radarową musi przenosić uzbrojenie w komorach wewnętrznych. Rosyjskie rakiety do rażenia celów o szczególnym znaczeniu, w tym Ch-35UE i planowany jako nośnik głowic jądrowych BrahMos-A muszą być podwieszane pod skrzydłami, co znacznie podnosi sygnaturę radarową nosiciela. Jest to sytuacja odmienna niż np. w F-35, który został dostosowany do przenoszenia wewnątrz pocisków manewrujących i bomb jądrowych.

Czytaj też: [Myśliwce Su-35 za 60 mld rubli. Rosyjskie lotnictwo nie wierzy w PAK-FA?](#)

W takiej sytuacji zalety Su-57 nie przewyższają obecnie stosowanych i wprowadzanych do służby maszyn w stopniu uzasadniającym zastąpienie nimi samolotów generacji 4+. Przy tym Rosja de facto nadal prowadzi proces wymiany maszyn Su-27, Su-24 i MiG-29 na znacznie nowocześniejsze Su-35S, Su-30SM i Su-34. Jest więc w pewnym sensie o jedną generację do tyłu i przy ogromnej skali swoich sił zbrojnych, nie może sobie pozwolić na „zmianę koni w biegu”, czyli wymianę niedawno wprowadzonych maszyn na jeszcze nowsze.

Tak więc, poza jedną „reprezentacyjno-reklamową” eskadrą Su-57 nie będą pojawiać się w innych jednostkach sił powietrznych Rosji. Znacznie bardziej opłacalne będzie wprowadzanie nowszych systemów powstałych w trakcie prac na modyfikowanych samolotach generacji 4+. Przełom może stanowić znalezienie zagranicznego klienta, lub znaczne nasycenie państw sąsiednich samolotami 5. generacji, co nie nastąpi zbyt szybko.