

## 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!**

**OREY I RAKIETY**  
WALCE I WIELKIE  
BREAKING NEWS

**Sklep.Defence 24**

Reklama

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.