

Modernizacja i problemy Raptorów

#Lotnictwo wojskowe #Przemysł zbrojeniowy #Strategia i polityka 21 listopada 2008

Pentagon zamierza wydać 8 mld USD na modernizację ok. 100 wyprodukowanych już F-22 Raptor. Samoloty zostaną doposażone do aktualnie produkowanego standardu Block 35.

F-22 okazują się być sprzętem zaawansowanym technicznie, ale równocześnie kosztownym.

Informacją tę podał John Young, podsekretarz obrony, w czasie wczorajszego spotkania z dziennikarzami. Większą część kwoty (ok. 6,3 mld USD) pochłoną prace badawczo-rozwojowe. Pozostałe pieniądze zostaną wydane na oprogramowanie i inne podzespoły, które powinny doprowadzić do ujednoczenia możliwości bojowych Raptorów. Środki na modernizację planowane są do wydania w budżecie na 2010.

Young wyjaśnił również, dlaczego Pentagon nie wydał przyznaných przez Kongres dodatkowych 140 mln USD, na zakup podzespołów do montażu 20 F-22, co zwiększyłoby liczbę pozyskanych maszyn do 203 egz. Resort chce po prostu oszczędzić środki na modernizację samolotów pierwszych partii produkcyjnych. Young dodał jednak, że w przypadku, gdyby administracja prezydenta-elekta Baracka Obamy, zdecydowała się na przedłużenie istnienia linii produkcyjnej F-22, już teraz można wyasygnować ok. 90 mln USD na zamówienie części do przyszłego montażu Raptorów.

Wyjaśnił również pośrednio, dlaczego Pentagon nie godzi się na spełnienie żądań US Air Force, które chcą pozyskać łącznie 381 samolotów tego typu. Zastępca sekretarza stwierdził, że F-22 okazują się być wyjątkowo drogie i kłopotliwe w eksploatacji. W związku z tym, że większość danych, dotyczących tych nowoczesnych maszyn, których nie dopuszczono do eksportu, jest tajna, ograniczył się jedynie do stwierdzenia, że przeprowadzane co pewien czas testy dowodzą skokowego zwiększania się liczby godzin pracy obsługi naziemnej, w stosunku do liczby godzin spędzonych w powietrzu.

Także liczba samolotów zdolnych do lotów spada i wynosi obecnie 62%, co jest wartością *kłopotliwą*, odstającą od sprawności samolotów innych typów. Podstawowym problemem okazuje się jakość powłok kadłuba, zapewniających bardzo niski poziom wykrywalności przez radary. Young dodał również, że część parametrów samolotów jest niższa od oczekiwanych.



F-22 okazują się być sprzętem zaawansowanym technicznie, ale równocześnie kosztownym i trudnym w utrzymaniu. Podobnie jak w przypadku bombowców B-2 podstawowe problemy sprawiają powłoki płatowca, wykonane w technologii stealth. Pentagon nie jest więc skłonny do zakupu nowych maszyn, ale chce się skupić na inwestowaniu w aktualnie wykorzystywaną flotę Raportów / Zdjęcie: US Air Force

Informacją tę podał John Young, podsekretarz obrony, w czasie wczorajszego spotkania z dziennikarzami. Większą część kwoty (ok. 6,3 mld USD) pochłoną prace badawczo-rozwojowe. Pozostałe pieniądze zostaną wydane na oprogramowanie i inne podzespoły, które powinny doprowadzić do ujednoczenia możliwości bojowych Raptorów. Środki na modernizację planowane są do wydania w budżecie na 2010.

Young wyjaśnił również, dlaczego Pentagon nie wydał przyznaných przez Kongres dodatkowych 140 mln USD, na zakup podzespołów do montażu 20 F-22, co zwiększyłoby liczbę pozyskanych maszyn do 203 egz. Resort chce po prostu oszczędzić środki na modernizację samolotów pierwszych partii produkcyjnych. Young dodał jednak, że w przypadku, gdyby administracja prezydenta-elekta Baracka Obamy, zdecydowała się na przedłużenie istnienia linii produkcyjnej F-22, już teraz można wyasygnować ok. 90 mln USD na zamówienie części do przyszłego montażu Raptorów.

Wyjaśnił również pośrednio, dlaczego Pentagon nie godzi się na spełnienie żądań US Air Force, które chcą pozyskać łącznie 381 samolotów tego typu. Zastępca sekretarza stwierdził, że F-22 okazują się być wyjątkowo drogie i kłopotliwe w eksploatacji. W związku z tym, że większość danych, dotyczących tych nowoczesnych maszyn, których nie dopuszczono do eksportu, jest tajna, ograniczył się jedynie do stwierdzenia, że przeprowadzane co pewien czas testy dowodzą skokowego zwiększania się liczby godzin pracy obsługi naziemnej, w stosunku do liczby godzin spędzonych w powietrzu.

Także liczba samolotów zdolnych do lotów spada i wynosi obecnie 62%, co jest wartością *kłopotliwą*, odstającą od sprawności samolotów innych typów. Podstawowym problemem okazuje się jakość powłok kadłuba, zapewniających bardzo niski poziom wykrywalności przez radary. Young dodał również, że część parametrów samolotów jest niższa od oczekiwanych.