

Aktualny status programu F-35

#Lotnictwo wojskowe #Przemysł zbrojeniowy #Strategia i polityka 17 listopada 2009

Opublikowane raporty organów kontrolnych resortu obrony USA, pokazują, że opóźnienie programu rozwoju myśliwca wielozadaniowego F-35 wynosi przynajmniej 6 miesięcy. Zdecydowanie zostanie również przekroczony budżet fazy B+R.

Czwarty testowy F-35, w wersji A, dla USAF, został oblatany 14 listopada, ponad 5 mies

Aktualny status programu F-35 budzi poważne kontrowersje. Przedstawiciele resortowego biura programu F-35 (JPO) twierdzą, że opóźnienie wynosi ok. 3 miesięcy i możliwym jest jego zlikwidowanie w ciągu dalszych prac rozwojowych. Dlatego prace B+R mogą zakończyć się w 2014 (zobacz: [F-35 zgodnie z harmonogramem?](#)).

Najwięksi oponenti JPO: również resortowy, ale niezależny Joint Estimate Team (JET) oraz parlamentarne biuro kontroli rządu (GAO), twierdzą natomiast, że program zanotuje opóźnienie ok. 2 lat (zobacz np.: [Kiedy F-35 wejdą do służby?](#)).

Obie strony zgodne są tylko co do tego, że program będzie wymagał dofinansowania. Sceptycy twierdzą, że na prace B+R trzeba będzie wyłożyć z kieszeni podatników dodatkowe 3 mld USD, optymiści nie podają natomiast żadnych kwot.

Nowe światło na ten problem rzucają upublicznione raporty Defense Contract Management Agency (DCMA), instytucji resortu obrony, zajmującej się nadzorowaniem wykonania programów wojskowych.

Z comiesięcznych analiz wynika, że program zanotował jednak spore opóźnienia, zdecydowanie większe niż 3-miesięczne. Według harmonogramu z maja 2008, do końca października bieżącego roku Lockheed Martin powinien przekazać do prób wszystkie 13 prototypów. Tymczasem zakończył montaż jedynie 7 samolotów, z czego 4 rozpoczęły loty.

W związku z tym część mediów odbiera oblot 4. samolotu testowego - w wersji F-35A, klasycznego startu i lądowania dla USAF - który odbył się 14 listopada nie jako sukces producenta, ale dowód poważnego opóźnienia prac rozwojowych. Według obliczeń DCMA - o 6 miesięcy.

Mała liczba samolotów przekłada się na niewielki postęp prób w locie. Według założeń do końca bieżącego roku kalendarzowego, miały się odbyć 441 misje testowe. Do tej pory zrealizowano jedynie 128. Wspomniany już F-35A miał po raz pierwszy wzbić się w powietrze w czerwcu... Natomiast dwa wykorzystywane już prototypy wersji B -

krótkiego startu i pionowego lądowania dla US Marine Corps - odbyły w ciągu 18 miesięcy jedynie 37 lotów.

Raporty DCMA pokazują, że przyczyna tych opóźnień nie jest przypadkowa. Producent notuje bowiem poważne problemy z montażem skrzydeł oraz kluczowych podzespołów maszyn. Istnieją również istotne opóźnienia w dostawach od kooperantów, przy czym część z nich wynika ze zmian konstrukcyjnych, wprowadzanych przez Lockheed Martina po kolejnych lotach testowych. To z kolei staje się mocną przesłanką do twierdzenia, że program B+R rzeczywiście zanotuje spore opóźnienie.



Czwarty, testowy F-35, w wersji A, dla USAF, został oblatany 14 listopada, ponad 5 miesięcy po zakładanym wcześniej terminie / Zdjęcie: Lockheed Martin

Aktualny status programu F-35 budzi poważne kontrowersje. Przedstawiciele resortowego biura programu F-35 (JPO) twierdzą, że opóźnienie wynosi ok. 3 miesięcy i możliwym jest jego zlikwidowanie w ciągu dalszych prac rozwojowych. Dlatego prace B+R mogą zakończyć się w 2014 (zobacz: [F-35 zgodnie z harmonogramem?](#)).

Najwięksi oponenti JPO: również resortowy, ale niezależny Joint Estimate Team (JET) oraz parlamentarne biuro kontroli rządu (GAO), twierdzą natomiast, że program zanotuje opóźnienie ok. 2 lat (zobacz np.: [Kiedy F-35 wejdą do służby?](#)).

Obie strony zgodne są tylko co do tego, że program będzie wymagał dofinansowania. Sceptycy twierdzą, że na prace B+R trzeba będzie wyłożyć z kieszeni podatników dodatkowe 3 mld USD, optymiści nie podają natomiast żadnych kwot.

Nowe światło na ten problem rzucają upublicznione raporty Defense Contract Management Agency (DCMA), instytucji resortu obrony, zajmującej się nadzorowaniem wykonania programów wojskowych.

Z comiesięcznych analiz wynika, że program zanotował jednak spore opóźnienia, zdecydowanie większe niż 3-miesięczne. Według harmonogramu z maja 2008, do

końca października bieżącego roku Lockheed Martin powinien przekazać do prób wszystkie 13 prototypów. Tymczasem zakończył montaż jedynie 7 samolotów, z czego 4 rozpoczęły loty.

W związku z tym część mediów odbiera oblot 4. samolotu testowego - w wersji F-35A, klasycznego startu i lądowania dla USAF - który odbył się 14 listopada nie jako sukces producenta, ale dowód poważnego opóźnienia prac rozwojowych. Według obliczeń DCMA - o 6 miesięcy.

Mała liczba samolotów przekłada się na niewielki postęp prób w locie. Według założeń do końca bieżącego roku kalendarzowego, miały się odbyć 441 misje testowe. Do tej pory zrealizowano jedynie 128. Wspomniany już F-35A miał po raz pierwszy wzbić się w powietrze w czerwcu... Natomiast dwa wykorzystywane już prototypy wersji B - krótkiego startu i pionowego lądowania dla US Marine Corps - odbyły w ciągu 18 miesięcy jedynie 37 lotów.

Raporty DCMA pokazują, że przyczyna tych opóźnień nie jest przypadkowa. Producent notuje bowiem poważne problemy z montażem skrzydeł oraz kluczowych podzespołów maszyn. Istnieją również istotne opóźnienia w dostawach od kooperantów, przy czym część z nich wynika ze zmian konstrukcyjnych, wprowadzanych przez Lockheed Martina po kolejnych lotach testowych. To z kolei staje się mocną przesłanką do twierdzenia, że program B+R rzeczywiście zanotuje spore opóźnienie.

Powiązane wiadomości

[Aktualny status programu F-35 \(2009-11-17\)](#)

[Kiedy F-35 wejdą do służby? \(2009-07-27\)](#)

[F-22 zablokowany w senacie \(2009-07-22\)](#)

[Veto dla F-22 \(2009-07-15\)](#)

[F-35 zgodnie z harmonogramem? \(2009-08-20\)](#)

[Kiedy F-35 wejdą do służby? \(2009-07-27\)](#)

[F-22 zablokowany w senacie \(2009-07-22\)](#)