

Samounicestwienie USAF?

#Lotnictwo wojskowe #Przemysł zbrojeniowy #Strategia i polityka 17 października 2008

Amerykańskie Centrum Studiów Strategicznych i Międzynarodowych (CSIS), opublikowało analizę o procedurach pozyskiwania sprzętu przez US Air Force. Wynika z niej, że przy obecnym wzroście kosztów i niedotrzymywaniu terminów, lotnictwo USA utraci zdolność do wykonywania postawionych przed nim zadań.

Symbolem problemów amerykańskiego lotnictwa wojskowego stał się F-15, najstarszy i

W latach 1960. powstało *prawo Normana Augustine`a*. ówczesny urzędnik biura sekretarza stanu zażartował, że w 2054 cały budżet obronny wystarczy na kupienie jednego tylko samolotu. Będzie on wspólną własnością USAF i lotnictwa US Navy, użytkowany przez każdy z rodzajów sił zbrojnych przez 3 i pół dnia w tygodniu. Z jednym wyjątkiem. W roku przestępnym samolot trafi na jeden, dodatkowy dzień do Marines.

Słowa te odzwierciedlają, według autorów raportu, niepokojący trend, który dotyczy procesu pozyskiwania sprzętu przez wszystkie rodzaje sił zbrojnych, a przez lotnictwo w szczególności. Dotyczy to niemal już stałego przekraczania kosztorysów programów rozwoju nowych samolotów i powstawania wieloletnich opóźnień.

Koszt jednostkowy F-22 osiągnął już ok. 200 mln USD (razem z kosztami prac badawczo-rozwojowych ponad 380 mln USD) i jest trzy razy większy, niż zakładano w czasie podpisywania umów z producentem. Identyczny wzrost kosztów dotyczył bombowców B-2. Tylko niewiele lepiej jest w przypadku F-35 i hybrydowych V-22 Osprey.

Wszystkie te programy zanotowały także wieloletnie opóźnienia. Skutkiem obu tych przyczyn, pierwotne zamówienia, dotyczące liczby zamawianych samolotów, są notorycznie zmniejszane. Dla F-22, z 750 do 173 egz. Co gorsza, wydłużanie się programów, wiąże się z częstymi zmianami założeń taktyczno-technicznych, już w momencie trwania prac rozwojowych. Przykładem jest również Raptor, którego przystosowanie do atakowania celów lądowych i morskich miało kosztować 13 mln, ostatecznie kosztowało aż 34 mln USD za egz.

Wszystko to stawia pod znakiem zapytania możliwość terminowej wymiany starzejącej się coraz bardziej floty F-15 i F-16. Co gorsza, jej intensywne eksploataowanie w konfliktach w Iraku i Afganistanie, powoduje, że pojawienie się za kilka już lat sporej luki sprzętowej jest coraz bardziej realną możliwością. Dowodem, potwierdzającym tę diagnozę, była konieczność uziemienia kilkuset starszych F-15, po stwierdzeniu

osłabienia podłużnic kadłuba, po ćwierć wieku intensywnego wykorzystywania (zobacz: [180 F-15 może zakończyć służbę](#)).

Tymczasem wymiana sprzętu jest ogromnym zadaniem. USAF, razem z Gwardią Narodową i jednostkami rezerwowymi, wykorzystują operacyjnie prawie 5 800 załogowych statków powietrznych, w tym 2400 samolotów wielozadaniowych F-16, F-15 i F-22. Do liczby tych należy dodać drugie tyle statków powietrznych US Navy i US Marine Corps, w tym 880 F/A-18 różnych wersji. Tylko część F/A-18 i wszystkie F-22 są nowoczesne i pochodzą z bieżącej produkcji.

Wykres przedstawiający poziom rocznych dostaw samolotów wielozadaniowych dla am

O ile w 1986 dostarczono wojskom lotniczemu 228 nowych myśliwców wielozadaniowych, w 1995 już żadnego. Stworzyło to problem niemal skokowego odtwarzania liczebności USAF w następnej dekadzie.

Obecnie - już po wycofaniu najstarszych egzemplarzy myśliwców - średni wiek operacyjnych F-16 wynosi 16,7 roku. W przypadku F-15 jest to aż 25,5 roku. Teoretycznie Amerykanie dysponują ich dwoma następcami, odpowiednio F-35 i F-22. Pojawia się jednak problem finansowania ich dostaw.

Koszty Raportów są tak duże, że USAF stać na zakup ok. 20 egz. rocznie. Tak więc, by zastąpić ponad 400 F-15, Pentagon potrzebowałby... 26 lat. Tymczasem obecne plany zakładają utrzymanie najmłodszych obecnie *piętnastek* jedynie do 2025.

W przypadku F-35, Pentagon zakłada dostawy dla wojsk lotniczych i lotnictwa marynarki wojennej od 2013, w wysokości odpowiednio 80 i 50 samolotów. Na ten cel planuje się przeznaczyć 5 mld USD rocznie. Problem polega jednak na tym, że dostawy w takim wymiarze nie zapobiegą starzeniu się floty myśliwców wielozadaniowych.

W USAF średni wiek obecnie wykorzystywanych samolotów w 2012 osiągnie aż 21 lat. Wraz z dostawami Lightningów II wiek ten zacznie spadać, ale do 2025 nie osiągnie optymalnych 15 lat, a więc połowy okresu wykorzystywania statystycznego myśliwca. Co gorsza, plany Pentagonu oparte są na szacunkach kosztów zakupów F-35 z 2004. Obecnie są one o kilkanaście procent wyższe...

Paradoksalnie, nawet największe mocarstwo gospodarcze świata może mieć problemy z wyłożeniem dodatkowych sum na pozyskanie nowych samolotów. Obecnie wydatki majątkowe USAF wynoszą 61 mld USD, by zwiększyć się średnio do 68, a maksymalnie 74 mld USD rocznie, w latach 2014-2025. Nie ma więc mowy o nieograniczonych środkach finansowych, tym bardziej, że w tym samym czasie trzeba będzie zakupić setki tankowców powietrznych, bezzałogowców czy płacić za rosnące koszty użytkowania i modernizowania bombowców.

W nieco lepszej sytuacji jest lotnictwo US Navy, które w przypadku problemów z F-35, może dokupić nowoczesne, ciągle produkowane wersje F/A-18.

Autorzy raportu CSIS konstatują, że przyczyną tych problemów są dowódcy USAF i najwyżsi rangą urzędnicy departamentu obrony. Nie obwiniają przemysłu, ani urzędników szczebla wykonawczego.

Według Anthony H. Cordesmana i Hansa Ulricha Kaesera, przekraczanie pierwotnych założeń finansowych, a także - z reguły - niższe od oczekiwanych charakterystyki techniczne, są zjawiskiem powszechnym, istniejącym w USA od końca I wojny światowej. Zresztą, nasila się ono w ostatnich latach, w obliczu coraz bardziej skomplikowanych technologii, których koszty trudno precyzyjnie oszacować. Dodajmy, że dotyczy także Europy, Rosji czy Indii.

Jednak obecna ekipa rządząca doprowadziła - według autorów raportu - do utracenia jakiegokolwiek kontroli nad tym procederem. Zaniżanie kosztów przez producentów, by potem otrzymywać dodatkowe środki finansowe na kontynuowanie programów, stało się normą. Kilka spektakularnych kasacji programów zbrojeniowych (zobacz, np.: [Zumwalt anulowany](#), [Krytyka planów US Navy](#)), dowiodło także, że brak jest osób odpowiedzialnych, ze strony sił zbrojnych, za odpowiedni nadzór nad nimi. Proces podejmowania decyzji należy w istocie do wielu i nikt nie ponosi odpowiedzialności osobistej.

W związku z tym autorzy proponują, by wysocy rangą przedstawiciele Pentagonu przedstawiali co roku Kongresowi USA sprawozdanie z przebiegu prac wdrożeniowych, ponosząc osobistą odpowiedzialność przed parlamentarzystami za rozwój nadzorowanych programów.

Po drugie, wzywają, by zrezygnować z brania pod uwagę jednocześnie czynników technicznych i finansowych, ponieważ praktyka dowodzi, że są to kwestie wzajemnie sprzeczne, jeżeli dotyczą najbardziej zaawansowanych technologicznie, pionierskich konstrukcji. Lepiej rozliczać producentów z postępów technicznych, licząc się z możliwością ograniczenia liczby egz. lub trzymać się sztywno kosztów, biorąc pod uwagę ryzyko nie osiągnięcia zakładanych charakterystyk nowego sprzętu.

Autorzy uważają przedstawiony problem za kluczowy dla bezpieczeństwa USA. O wadze, jaką przywiązują do problemu przezbrojenia USAF, świadczy już sam tytuł raportu *Samoniszcząca się potęga lotnicza Ameryki*. O ile można go traktować jako prowokację, faktem jest, że przedstawione w opracowaniu fakty, stawiają pod znakiem zapytania cały proces rozwoju sił lotniczych USA.



Symbolem problemów amerykańskiego lotnictwa wojskowego stał się F-15, najstarszy i obecnie najbardziej zawodny samolot w arsenale US Air Force. Ostatnie, najmłodsze samoloty tego typu zostaną wycofane w 2025, po ponad 20 latach służby. Jednak większość wykorzystywanej dzisiaj floty tych samolotów, miałaby już wtedy średnio 37 lat / Zdjęcie: USAF

W latach 1960. powstało *prawo Normana Augustine`a*. ówczesny urzędnik biura sekretarza stanu zażartował, że w 2054 cały budżet obronny wystarczy na kupienie jednego tylko samolotu. Będzie on wspólną własnością USAF i lotnictwa US Navy, użytkowany przez każdy z rodzajów sił zbrojnych przez 3 i pół dnia w tygodniu. Z jednym wyjątkiem. W roku przestępnym samolot trafi na jeden, dodatkowy dzień do Marines.

Słowa te odzwierciedlają, według autorów raportu, niepokojący trend, który dotyczy procesu pozyskiwania sprzętu przez wszystkie rodzaje sił zbrojnych, a przez lotnictwo w szczególności. Dotyczy to niemal już stałego przekraczania kosztorysów programów rozwoju nowych samolotów i powstawania wieloletnich opóźnień.

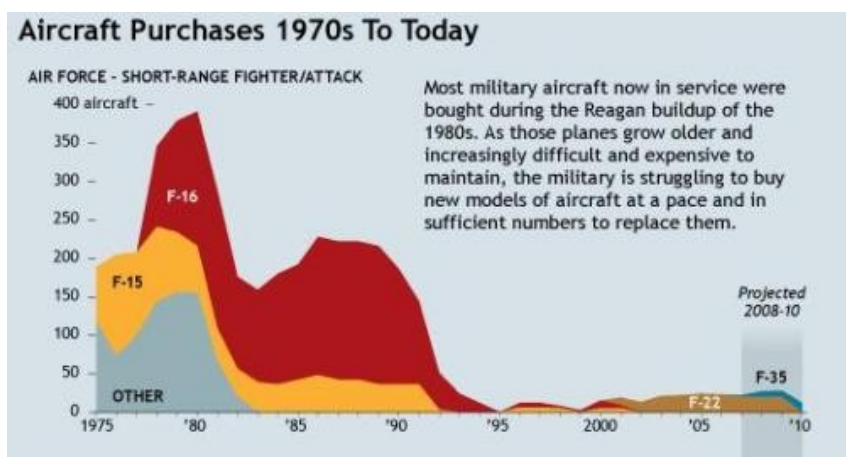
Koszt jednostkowy F-22 osiągnął już ok. 200 mln USD (razem z kosztami prac badawczo-rozwojowych ponad 380 mln USD) i jest trzy razy większy, niż zakładano w czasie podpisywania umów z producentem. Identyczny wzrost kosztów dotyczył bombowców B-2. Tylko niewiele lepiej jest w przypadku F-35 i hybrydowych V-22 Osprey.

Wszystkie te programy zanotowały także wieloletnie opóźnienia. Skutkiem obu tych przyczyn, pierwotne zamówienia, dotyczące liczby zamawianych samolotów, są notorycznie zmniejszane. Dla F-22, z 750 do 173 egz. Co gorsza, wydłużanie się programów, wiąże się z częstymi zmianami założeń taktyczno-technicznych, już w momencie trwania prac rozwojowych. Przykładem jest również Raptor, którego przystosowanie do atakowania celów lądowych i morskich miało kosztować 13 mln, ostatecznie kosztowało aż 34 mln USD za egz.

Wszystko to stawia pod znakiem zapytania możliwość terminowej wymiany starzejącej się coraz bardziej floty F-15 i F-16. Co gorsza, jej intensywne eksploataowanie w konfliktach w Iraku i Afganistanie, powoduje, że pojawienie się za kilka już lat sporej

luki sprzętowej jest coraz bardziej realną możliwością. Dowodem, potwierdzającym tę diagnozę, była konieczność uziemienia kilkuset starszych F-15, po stwierdzeniu osłabienia podłużnic kadłuba, po ćwierć wieku intensywnego wykorzystywania (zobacz: [180 F-15 może zakończyć służbę](#)).

Tymczasem wymiana sprzętu jest ogromnym zadaniem. USAF, razem z Gwardią Narodową i jednostkami rezerwowymi, wykorzystują operacyjnie prawie 5 800 załogowych statków powietrznych, w tym 2400 samolotów wielozadaniowych F-16, F-15 i F-22. Do liczby tych należy dodać drugie tyle statków powietrznych US Navy i US Marine Corps, w tym 880 F/A-18 różnych wersji. Tylko część F/A-18 i wszystkie F-22 są nowoczesne i pochodzą z bieżącej produkcji.



Wykres przedstawiający poziom rocznych dostaw samolotów wielozadaniowych dla amerykańskich wojsk lotniczych. Widać, jak tempo dostaw drastycznie spadło po zakończeniu Zimnej Wojny, osiągając w 1993 obecny, średni poziom, ok. 20 samolotów rocznie / Rysunek: CSIS

O ile w 1986 dostarczono wojskom lotniczym 228 nowych myśliwców wielozadaniowych, w 1995 już żadnego. Stworzyło to problem niemal skokowego odtwarzania liczebności USAF w następnej dekadzie.

Obecnie - już po wycofaniu najstarszych egzemplarzy myśliwców - średni wiek operacyjnych F-16 wynosi 16,7 roku. W przypadku F-15 jest to aż 25,5 roku. Teoretycznie Amerykanie dysponują ich dwoma następcami, odpowiednio F-35 i F-22. Pojawia się jednak problem finansowania ich dostaw.

Koszty Raportów są tak duże, że USAF stać na zakup ok. 20 egz. rocznie. Tak więc, by zastąpić ponad 400 F-15, Pentagon potrzebowałby... 26 lat. Tymczasem obecne plany zakładają utrzymanie najmłodszych obecnie *piętnastek* jedynie do 2025.

W przypadku F-35, Pentagon zakłada dostawy dla wojsk lotniczych i lotnictwa marynarki wojennej od 2013, w wysokości odpowiednio 80 i 50 samolotów. Na ten cel planuje się przeznaczyć 5 mld USD rocznie. Problem polega jednak na tym, że dostawy w takim wymiarze nie zapobiegą starzeniu się floty myśliwców wielozadaniowych.

W USAF średni wiek obecnie wykorzystywanych samolotów w 2012 osiągnie aż 21 lat. Wraz z dostawami Lightningów II wiek ten zacznie spadać, ale do 2025 nie osiągnie

optymalnych 15 lat, a więc połowy okresu wykorzystywania statystycznego myśliwca. Co gorsza, plany Pentagonu oparte są na szacunkach kosztów zakupów F-35 z 2004. Obecnie są one o kilkanaście procent wyższe...

Paradoksalnie, nawet największe mocarstwo gospodarcze świata może mieć problemy z wyłożeniem dodatkowych sum na pozyskanie nowych samolotów. Obecnie wydatki majątkowe USAF wynoszą 61 mld USD, by zwiększyć się średnio do 68, a maksymalnie 74 mld USD rocznie, w latach 2014-2025. Nie ma więc mowy o nieograniczonych środkach finansowych, tym bardziej, że w tym samym czasie trzeba będzie zakupić setki tankowców powietrznych, bezzałogowców czy płacić za rosnące koszty użytkowania i modernizowania bombowców.

W nieco lepszej sytuacji jest lotnictwo US Navy, które w przypadku problemów z F-35, może dokupić nowoczesne, ciągle produkowane wersje F/A-18.

Autorzy raportu CSIS konstatują, że przyczyną tych problemów są dowódcy USAF i najwyżsi rangą urzędnicy departamentu obrony. Nie obwiniają przemysłu, ani urzędników szczebla wykonawczego.

Według Anthony H. Cordesmana i Hansa Ulricha Kaesera, przekraczanie pierwotnych założeń finansowych, a także - z reguły - niższe od oczekiwanych charakterystyki techniczne, są zjawiskiem powszechnym, istniejącym w USA od końca I wojny światowej. Zresztą, nasila się ono w ostatnich latach, w obliczu coraz bardziej skomplikowanych technologii, których koszty trudno precyzyjnie oszacować. Dodajmy, że dotyczy także Europy, Rosji czy Indii.

Jednak obecna ekipa rządząca doprowadziła - według autorów raportu - do utracenia jakiegokolwiek kontroli nad tym procederem. Zaniżanie kosztów przez producentów, by potem otrzymywać dodatkowe środki finansowe na kontynuowanie programów, stało się normą. Kilka spektakularnych kasacji programów zbrojeniowych (zobacz, np.: [Zumwalt anulowany](#), [Krytyka planów US Navy](#)), dowiodło także, że brak jest osób odpowiedzialnych, ze strony sił zbrojnych, za odpowiedni nadzór nad nimi. Proces podejmowania decyzji należy w istocie do wielu i nikt nie ponosi odpowiedzialności osobistej.

W związku z tym autorzy proponują, by wysocy rangą przedstawiciele Pentagonu przedstawiali co roku Kongresowi USA sprawozdanie z przebiegu prac wdrożeniowych, ponosząc osobistą odpowiedzialność przez parlamentarzystami za rozwój nadzorowanych programów.

Po drugie, wzywają, by zrezygnować z brania pod uwagę jednocześnie czynników technicznych i finansowych, ponieważ praktyka dowodzi, że są to kwestie wzajemnie sprzeczne, jeżeli dotyczą najbardziej zaawansowanych technologicznie, pionierskich

konstrukcji. Lepiej rozliczać producentów z postępów technicznych, licząc się z możliwością ograniczenia liczby egz. lub trzymać się sztywno kosztów, biorąc pod uwagę ryzyko nie osiągnięcia zakładanych charakterystyk nowego sprzętu.

Autorzy uważają przedstawiony problem za kluczowy dla bezpieczeństwa USA. O wadze, jaką przywiązują do problemu przezbrojenia USAF, świadczy już sam tytuł raportu *Samoniszcząca się potęga lotnicza Ameryki*. O ile można go traktować jako prowokację, faktem jest, że przedstawione w opracowaniu fakty, stawiają pod znakiem zapytania cały proces rozwoju sił lotniczych USA.

Powiązane wiadomości

[Samounicestwienie USAF? \(2008-10-17\)](#)

[180 F-15 może zakończyć służbę \(2008-01-10\)](#)

[Zakaz lotów F-15 \(2007-11-05\)](#)

[USAF odwiesiły loty części F-15 \(2007-11-15\)](#)

[Zakaz lotów F-15 \(2007-11-05\)](#)

[Japonia także zawiesza loty F-15 \(2007-11-06\)](#)

[Loty F-15 USAF znowu zawieszono \(2007-11-29\)](#)

[USAF odwiesiły loty części F-15 \(2007-11-15\)](#)

[Wszystkie F-15 USAF wracają do lotów \(2007-11-24\)](#)

[Krytyka planów US Navy \(2008-03-21\)](#)

[Rusza budowa Zumwalców \(2008-02-15\)](#)

[Pierwszy niszczyciel typu Zumwalt DDG 1000 powstanie w Maine \(2007-10-09\)](#)

[Zumwalt anulowany \(2008-07-24\)](#)

[Batalia o Zumwalty \(2008-07-16\)](#)

[Rusza budowa Zumwalców \(2008-02-15\)](#)

[Krytyka planów US Navy \(2008-03-21\)](#)

[Wodowanie drugiego LCS \(2008-04-29\)](#)