

RAAF - po staremu

#Lotnictwo wojskowe #Strategia i polityka 18 marca 2008

Nowy, centrolewicowy rząd Australii, mimo wcześniejszych zapowiedzi, powróci do głównych założeń rozwoju lotnictwa wojskowego (RAAF), wypracowanych przez poprzedni rząd.

Jeden z F-111 RAAF. Nowy australijski rząd nadal krytykuje decyzję o wycofaniu ze służb

Rząd Johna Howarda zdecydował się wycofać posiadane F-111 i zakupić na ich miejsce 24 F/A-18 Super Hornety. Starsze wersje Hornetów, wyprodukowane w latach 1980. na licencji w Australii, miały być po 2015 sukcesywnie zastępowane przez F-35.

Po listopadowej zmianie rządu, w wyniku wyboru nowej, centro-lewicowej koalicji, z premierem Kevinem Ruddem na czele, zapowiedziano przegląd tego planu. Zarzucano bowiem, że kontrakt podpisany z Boeingiem na Super Hornety był zbyt kosztowny (jego wartość to ponad 6 mld USD), a decyzja rezygnacji z F-111 przedwczesna. Rozważano także rezygnację z F-35 - z powodu poważnych opóźnień programu - na rzecz zakupu operacyjnych już F-22 Raptor, które najlepiej nadają się do wypełnienia głównego zadania RAAF - wywalczenia i utrzymania przewagi w powietrzu nad i wokół terytorium Australii. Problemami tymi zajął się specjalny zespół ekspertów.

Ostatecznie skończyło się na rezygnacji ze śmigłowców ZOP Kaman Aerospace Super Seasprite (zobacz: [Australia zrezygnowała ze Seasprite](#)), choć decyzję tę - z uwagi na olbrzymie problemy z ich wdrożeniem - podjąłby prawdopodobnie każdy rząd.

Po zakończeniu pierwszego etapu analizy sytuacji okazało się, że nowy gabinet nie ma praktycznie żadnej sensownej alternatywy dla poprzednich planów. Proces wycofywania F-111 jest bowiem nieodwracalny. We wrześniu 2007 wycofano wszystkie samoloty wersji G. Pozostało w służbie - maksymalnie do 2010 - ok. 20 samolotów wersji C i rozpoznawczej RF-111C. Przywrócenie samolotom pełnej zdolności bojowej i ponowne szkolenie pilotów, uznano za przedsięwzięcie zbyt kosztowne.

W związku z tym poszukiwano alternatywy dla realizacji kontraktu z Boeingiem. Okazało się, że do 2010 (w praktyce o rok wcześniej), nikt nie jest w stanie dostarczyć samolotów o podobnym, co Super Hornety, potencjale. Co więcej, wycofanie się z umowy, pociągnęłoby za sobą konieczność wypłacenia poważnego odszkodowania - produkcja F/A-18 dla Australii rozpoczęła się w styczniu 2008.

Druga część przeglądu będzie poświęcona długofalowej wizji rozwoju RAAF. Dopiero po zakończeniu prac ekspertów, rząd rozpatrzy propozycję ewentualnego wycofania się z zakupu F-35.



Jeden z F-111 RAAF. Nowy australijski rząd nadal krytykuje decyzję o wycofaniu ze służby wszystkich samolotów wersji G we wrześniu 2007, jako przedwczesną. Z drugiej jednak strony uznano, że jest już za późno, by ją odwołać / Zdjęcie: RAAF

Rząd Johna Howarda zdecydował się wycofać posiadane F-111 i zakupić na ich miejsce 24 F/A-18 Super Hornety. Starsze wersje Hornetów, wyprodukowane w latach 1980. na licencji w Australii, miały być po 2015 sukcesywnie zastępowane przez F-35.

Po listopadowej zmianie rządu, w wyniku wyboru nowej, centro-lewicowej koalicji, z premierem Kelvinem Ruddem na czele, zapowiedziano przegląd tego planu. Zarzucano bowiem, że kontrakt podpisany z Boeingiem na Super Hornety był zbyt kosztowny (jego wartość to ponad 6 mld USD), a decyzja rezygnacji z F-111 przedwczesna. Rozważano także rezygnację z F-35 – z powodu poważnych opóźnień programu – na rzecz zakupu operacyjnych już F-22 Raptor, które najlepiej nadają się do wypełnienia głównego zadania RAAF – wywalczenia i utrzymania przewagi w powietrzu nad i wokół terytorium Australii. Problemami tymi zajął się specjalny zespół ekspertów.

Ostatecznie skończyło się na rezygnacji ze śmigłowców ZOP Kaman Aerospace Super Seasprite (zobacz: [Australia zrezygnowała ze Seasprite](#)), choć decyzję tę – z uwagi na olbrzymie problemy z ich wdrożeniem – podjąłby prawdopodobnie każdy rząd.

Po zakończeniu pierwszego etapu analizy sytuacji okazało się, że nowy gabinet nie ma praktycznie żadnej sensownej alternatywy dla poprzednich planów. Proces wycofywania F-111 jest bowiem nieodwracalny. We wrześniu 2007 wycofano wszystkie samoloty wersji G. Pozostało w służbie – maksymalnie do 2010 – ok. 20 samolotów wersji C i rozpoznawczej RF-111C. Przywrócenie samolotom pełnej zdolności bojowej i ponowne szkolenie pilotów, uznano za przedsięwzięcie zbyt kosztowne.

W związku z tym poszukiwano alternatywy dla realizacji kontraktu z Boeingiem. Okazało się, że do 2010 (w praktyce o rok wcześniej), nikt nie jest w stanie dostarczyć samolotów o podobnym, co Super Hornety, potencjale. Co więcej, wycofanie się z umowy, pociągnęłoby za sobą konieczność wypłacenia poważnego odszkodowania – produkcja F/A-18 dla Australii rozpoczęła się w styczniu 2008.

Druga część przeglądu będzie poświęcona długofalowej wizji rozwoju RAAF. Dopiero po zakończeniu prac ekspertów, rząd rozpatrzy propozycję ewentualnego wycofania się z zakupu F-35.

Powiązane wiadomości

[RAAF – po staremu \(2008-03-18\)](#)

[Australia zrezygnowała z Seasprite \(2008-03-06\)](#)

© Wszelkie prawa zastrzeżone, 2007-2026 Altair Agencja Lotnicza Sp. z o. o