

Pořízení F-35 neznamena jen koupit letadla, musí se počítat s dalšími vysokými náklady

[in novinky.cz/clanek/domaci-porizeni-f-35-neznamena-jen-koupit-letadla-musi-se-pocitat-s-dalsimi-vysokymi-naklady-40416297](https://www.novinky.cz/clanek/domaci-porizeni-f-35-neznamena-jen-koupit-letadla-musi-se-pocitat-s-dalsimi-vysokymi-naklady-40416297)

„Jakmile je podepsán kontrakt mezi dvěma vládami o pořízení letadel, tak ten je mnohem širší než jen na letadla. Jakmile začne práce na výrobě letadel, začne současně práce na udržitelném řešení,“ řekl Smythe a dodal, že se netýká jen základny, která musí splňovat požadavky.

„Současně se s tím zprovozní veškeré podpůrné vybavení, které potřebují technici. Zahájíme výcvik techniků a pilotů a začneme objednávat náhradní díly, aby byly na místě ve chvíli, kdy začnou letadla operovat ze základny,“ dodal představitel výrobce.

Stejně jako ostatní zástupci společnosti Lockheed Martin neuvedl žádnou konkrétní sumu. Nebyla zmíněna ani cena za jednotlivý stroj, ani za letovou hodinu. Firma jen tvrdí, že konkurenční letouny čtvrté generace jsou mnohdy dražší.

Víc než jen letadlo. Jak se létá s F-35, o kterou mají zájem i Češi

Domácí

Vzhledem k tomu, že se cena F-35A podle různých zdrojů pohybuje kolem 82 milionů dolarů u výrobní série Lot 12, bude to pravda, u F-15EX se uvádí skoro devadesát milionů a ceny francouzského Dassault Rafalu a Eurofighteru Typhoon překračují 110 milionů.

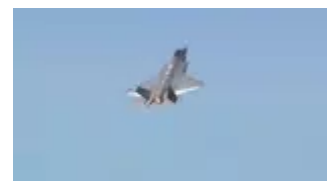


Foto: Foto AP – Joseph Barron, AP
Americká stíhačka F-35 Lightning.

SAAB cenu za novou verzi Gripenu JAS 39E/F také neuvádí, podle různých zdrojů se pohybuje mezi 85 a 110 miliony dolarů (druhé číslo vychází z brazilského nákupu, který ale zvyšuje cena dvoumístných strojů, které by se měly vyrábět v Brazílii). Cenu F-35 snižuje masová výroba, dosud jich bylo vyrobeno 860 kusů.

Vysoké provozní náklady

Na celkových nákladech se výraznou měrou podílejí provozní náklady, protože letadla se musejí udržovat a opravovat. Ani tady Smythe moc konkrétní nebyl, zmiňoval jen, že náklady jdou dolů.

„Za posledních pět let jsme viděli padesátiprocentní pokles ročních operačních a provozních nákladů na letovou hodinu u programu F-35. Když půjdeme k dalším pěti letům, očekáváme další pětatřicetiprocentní pokles nákladů u Lockheed Martin.“

Z aktuálních provozních nákladů nyní připadá podle Smythe 39 procent na Lockheed Martin a 11 procent na výrobce motorů Pratt & Whitney.

Obvykle se využívá jako kritérium cena letové hodiny, o té však Smythe opět nemluvil, když řekl: „Vidíme trend, že u našeho stroje F-35 jdou operační náklady pod náklady konkurentů, letadel čtvrté generace, jako jsou F-16 nebo A-10 či F-18, což jsou tři typy, které F-35 nahrazuje v USA v letectvu, v námoří pěchotě a u námořnictva.“

Testovací pilot Tony „Brick“ Wilson letos v září řekl v Praze Novinkám: „V Norsku, které má F-16 i F-35, mají oba typy stejné náklady na letovou hodinu.“ Má jít o 25 000 dolarů.

Srovnání nákladů na jednotlivé typy zveřejnil na počátku listopadu americký Vládní úřad pro rozpočtovou odpovědnost GAO (Government Accountability Office). V roce 2020 činily u všech verzí F-35 cena za letovou hodinu 41 986 dolarů, u F/A-18E/F Super Hornetu 30 404 a u F-16 pak 26 927. Cenu u samotné verze F-35A neuvedl.

GAO srovnával jen náklady na typy v americké výzbroji, nenabídl proto srovnání s novou verzí Gripenu JAS-37E. Stroj navíc ještě nebyl zařazen do výzbroje žádného letectva. Vycházet z nákladů na starší verze nelze, protože u nové narostla mírně délka i rozpětí a byl změněn způsob zatahování podvozku, aby se zvětšily nádrže. SAAB se ale snažil u typu vždy maximálně zjednodušit údržbu a stlačovat náklady na letovou hodinu, takže provoz strašících verzí gripenu byl levnější než u F-16.

Foto: Novinky, Lockheed Martin, Novinky
Nick Smythe z firmy Lockheed Martin

Vysoké náklady na letovou hodinu F-35 opakovaně řešil Pentagon. Kancelář amerického ministerstva obrany pro program F-35 se v roce 2021 domluvila s výrobcem na dlouhodobém kontraktu, v jehož rámci se měla snížit cena za letovou hodinu u F-35 k fiskálnímu roku 2023 (začíná v půlce kalendářního roku 2023) na 33 600 dolarů s tím, že k fiskálnímu roku 2025 by to u verze F-35A mělo být 25 000 dolarů, tedy na úrovni F-16 v roce 2020.

Kongresmani ale měli výhrady k tomu, že snížení bude jen v případě dlouhodobého kontraktu s výrobcem.

Provozoschopnost pod požadavky Pentagonu

Problémem byla i nízká provozuschopnost strojů F-35, kterou letos na jaře řešil GAO. U verze F-35A bylo v roce 2020 schopno plnit všechny úkoly 54 procent dodaných strojů a loni dokonce jen 50 procent, přičemž požadovaná je hranice minimálně 64 procent a za optimální je považováno minimálně 75 procent. U dalších verzí to bylo ještě méně, ale to se netýká ČR.

Alespoň jeden úkol bylo schopno předloni plnit 71,4 procenta strojů F-35A a loni jen 68,8 procenta, což je pod požadovanou osmdesátiprocentní hranicí. Za optimum se považuje 90 procent.

Lockheed Martin to označil v listopadu za staré údaje a uvádí, že počet letových hodin do poruchy je vysoko nad plánem, u výrobní série Lot 12 činí místo 5,8 hodiny 14,3 hodiny a u Lot 13 14,1 hodiny.

Pilot na základně v Texasu ukázal Novinkám F-35: Unikátní kombinace schopností

Amerika

Lockheed nabízí způsob, jak snížit náklady na údržbu, zákazník si nevytváří sám zásoby dílů a zapojí se do jejich sdílení, tedy odebírání ze společných skladů. Už to mu v případě, že bude požadovat díly na 120 dní, sníží náklady o 19 procent, a pokud mu stačí díly jen na šedesát dní, tak o 35 procent. I to však má háčky - díly se přidělují zákazníkům podle priorit, takže nejdříve je dostávají operačně nasazené perutě.

Problémy s motory

Problémy s nízkou provozuschopností jsou dány podle GAO především potížemi s motory Pratt & Whitney F-135, kvůli poruchám motorů od loňského června každý měsíc nelétalo přes třicet F-35 všech verzí, loni v červenci dokonce přes 40 a ještě letos v únoru to bylo 36. Mimo službu tedy bylo kvůli poruchám pohonné jednotky více než šest procent strojů zařazených ve službě, přičemž šestiprocentní hranice byla označována za limitní. U strojů F-16, F/A-18 E/F a F-22 bylo přitom vždy méně než jedno procento.

Způsobovaly to jak poruchy samotných motorů, tak nedostatek náhradních motorů a dílů na ně. Už dříve se objevily zprávy o mikrotrhlinách na povrchové vrstvě lopatek prvního stupně kompresoru a o přílišné teplotě výstupních plynů.

Výkon motoru F-135 však nebude stačit na plánovanou vylepšenou verzi Block 4, i když podle tajemníka amerického ministra obrany pro udržitelnost Stevena Moraniho může plnit požadavky

modernizace TR 3 (technology refresh 3) představující přípravu na Block 4. TR 3 zahrnuje instalaci nového procesoru, radaru, displeje v pilotní kabině a zařízení pro radioelektronický boj.

Vývoj nového motoru je zatím na počátku. Otázkou tedy je, jak daleko bude možné stroje modernizovat a jestli do draků tak sofistikovaného letounu půjde snadno namontovat nový motor.

Stealth cenu údržby neprodražuje

Naopak vlastnosti stealth, tedy obtížná zjistitelnost radary, podle Smythe náklady na údržbu nezvyšují, i když je povrch stroje opatřen speciálním nátěrem částečně pohlcujícím radarové paprsky: „Panuje nedorozumění okolo technologie stealth, o údržbě letadel s velmi nízkou detekovatelností. Pokud vezmeme veškerou údržbu jako koláč, tak méně než procento připadá na údržbu materiálu zajišťujícího nízkou detekovatelnost v operačním provozu.“

Česko poslalo do USA žádost o nabídku bojových letounů F-35

Domácí

Drahá úprava základny

Základny, ze které operují F-35, se musejí pro jejich rovněž provoz upravit, což představuje další náklady. „Základna z devadesáti procent odpovídá požadavkům v dokumentech na základnu F-35,“ uvedl Smythe.

Na námitku, že v Čáslavi je nyní 14 gripenů a strojů F-35 má být 24, Smythe neodpověděl: „Všechny další požadavky, které se musejí splnit, nezveřejním do vydání oficiální zprávy. Co ale řeknu, je, že osoba, která hodnotila základnu z hlediska vybavení (v rámci procesu site assessment, nikoli tedy plné analýzy), je člověk, který zná dobře požadavky a byl u zřízení základen F-35 Luke v Arizoně a Hill Air v Utahu a vedl první nasazení F-35 v zahraničí. Když přišel za mnou a řekl mi, Nicku, z 90 procent je to hotové, tak jsem to bral jako velmi kvalitní ohodnocení s tím, že toho nezbyvá moc k uděláním.“

Na zbraně zaměřená sekce časopisu The Drive s odvoláním na informace z ministerstva však uvedla, že úpravy u amerických základen, z nichž působily F-16, byly značné a náklady se pohybovaly kolem 500 milionů dolarů pro dvě perutě. Na aljašské základně Eielson, kde působily dvě perutě F-16, se musela řada budov dobudovávat včetně ubytovacích kapacit, protože se tam muselo nově přesunout 1250 lidí pro zajištění dvou perutí F-35 s 54 letadly. Přestavět se muselo 32 budov.

Podobné jsou náklady při úpravě britských základen Marham a Lakenheath, jak plyne z kontraktů se stavebními firmami. V Norsku má jít o necelých 250 milionů eur na základnu.

Pokud by chtěla Česká republika využívat všech možností stroje, musela by tomu přizpůsobit svou další výzbroj. F-35 může například předat koordináty cíle raketometu HIMARS a spolupracovat může i s dalšími zbraněmi amerických ozbrojených sil. Kolik by stála úprava naší výzbroje pro využití všech možností F-35, však zástupci Lockheedu nevedli.

F-35 je nesporně nejvyspělejší bojový letoun, který je v současné době možné získat. Všichni jeho konkurenti jsou stroje čtvrté generace, které nejsou tak obtížně zjistitelné radary a nemají do konstrukce integrované pokročilé elektronické systémy, zejména systém sledování okolí letounu v 360 stupních. K samotné celkem příznivé ceně letadel je nutné připočítat cenu na úpravu infrastruktury a náklady na provoz a údržbu.

Fiala na Dnech NATO: Žijeme v nebezpečné době, F-35 budou výraznou posilou

Domáci

Tady se vyrábí F-35, které chce Česko. Hala má 1,6 km, výroba jede nepřetržitě

Zahraniční

