

F16-35

22 czerwca 2019

Duda sam powinien latać samolotami, które zobowiązał się kupić od Trumpa.



Po pierwsze: myśliwiec staje się niestabilny, a jego ruchy nieprzewidywalne, gdy kąt natarcia przekracza 20 stopni. Co jest raczej częste w sytuacji walki powietrznej albo ucieczki przed nadlatującym pociskiem. Piloci meldowali, że w takiej ekstremalnej sytuacji samolot doświadcza nieprzewidywalnych zmian wysokości lotu, a także trzęsie się i kolebie. Jak zapisano w raporcie, brak pełnej kontroli nad samolotem w takich sytuacjach spowoduje „kolizje w powietrzu podczas treningu oraz straty samolotów podczas walki z samolotami i pociskami przeciwnika”.

Po drugie: piloci niewiele widzą w nocy. Podczas bezgwiezdných nocy na wyświetlaczu hełmu pojawia się zielona poświata, która oślepia pilota, co uniemożliwia mu zobaczenie pokładu lotniskowca. Można ją przygasić, ale wtedy odczytanie wyświetlacza staje się bardzo trudne. Pentagon rozwiązał problem, pozwalając w nocy latać na F-35 tylko najbardziej doświadczonym pilotom, którzy mają na koncie ponad 50 nocnych lądowań na lotniskowcu – co jest jednak rozwiązaniem niekoniecznie satysfakcjonującym z polskiego punktu widzenia. Dodatkowo ostatnie testy wykazały, że podczas szczególnie ciemnych nocy na wyświetlaczu noktowizora pojawiają się zygzaki i prążki, które skutecznie zasłaniają widok. „Podczas testowania na lądzie w warunkach zachmurzonego światła gwieźdnego piloci nie byli w stanie w żadnym momencie wygenerować wiarygodnego obrazu horyzontu” – informuje dokument. Obydwa problemy są na najlepszej drodze do rozwiązania – odpowiada optymistycznie Pentagon. Optymizm może budzić pewne wątpliwości, zważywszy na to, iż problem z

zygzakami na wyświetlaczu został po raz pierwszy odnotowany w listopadzie 2017 r. Z „zieloną poświatą” producent zмага się od roku 2012. Hełm do F-35 kosztuje 400 tys. dolarów sztuka.

Po trzecie: system zarządzania zapasami, zwany ambitnie ALIS – Autonomiczny System Informacyjny Logistyki – miał w założeniu kontrolować stan poszczególnych części samolotów, informować o konieczności wymiany, gwarantować dostępność części zapasowych. Z tym że nie działa – co wielokrotnie doprowadziło już do uziemienia samolotów i rezygnacji z zaplanowanych misji. Jak powiedział autorom raportu jeden z techników bazy lotniczej Marines w Beaufort w Południowej Karolinie, systemowi ALIS zdarzało się informować, że oczekiwanie na daną część wymienną wyniesie 2 do trzech lat, co zmusza techników do obchodzenia systemu i zamawiania części tradycyjnymi metodami. Mało tego: różne aplikacje do zarządzania „zdrowiem” myśliwca pokazują sprzeczne dane o tym, czy jest on zdolny do lotu – i dzieje się tak od 2012 r., a problem nie został jeszcze rozwiązany. Co gorsza, przez „dziury” w systemie ALIS jego dane na temat zużycia poszczególnych części są niewiarygodne: zdarza się, że system nie zauważa, że jakaś część wymaga natychmiastowej wymiany.

Za to – trzeba odnotować – ALIS znakomicie sprawdza się w szpiegowaniu sojuszników. System przekazuje wszystkie dane z wszystkich czynnych myśliwców – zarówno do Pentagonu, jak i do firmy Lockheed Martin, informując o tym, gdzie, kiedy i po co F-35 latają. Co najmniej 2 z krajów uczestniczących w programie wystosowały do Pentagonu ultimatum, grożąc wycofaniem się z zakupu, jeśli system nie umożliwi im zablokowania przepływu wrażliwych danych wywiadowczych do amerykańskiego departamentu obrony i koncernu zbrojeniowego. Koncern dostał dodatkowy kontrakt na 26 mln dolarów, żeby napisać program pozwalający niepodległym krajom na chronienie tajemnic przed Amerykanami.

Po czwarte: F-35 nie lubi, gdy jest za zimno, ale nie lubi też, gdy jest za ciepło. W zasadzie, niczym

wschodnioeuropejski emeryt, czuje się dobrze tylko w umiarkowanej strefie klimatycznej. Piloci startujący z bazy lotniczej Eielson na Alasce wielokrotnie musieli awaryjnie lądować, albowiem samolot ostrzegał ich o awarii akumulatora. Okazało się, że ostrzeżenie było włączane przez lodowate powietrze dostające się do wnętrza przez klapę podwozia z przodu samolotu, co powodowało, że akumulator robił się bardzo zimny, co z kolei było przez system ostrzegawczy odczytywane jako zapowiedź awarii. Z kolei pilot lądujący na pokładzie desantowego statku szturmowego Essex w nieekstremalnie upalny dzień – raporty mówią, że temperatura wynosiła 32 stopnie – miał olbrzymie problemy z pionowym posadzeniem maszyny, a ma to przecież jednym z jej największych atutów. Okazało się, że przy takiej temperaturze i nieco większym niż zwykle obciążeniu samolotu silnik nie był w stanie wygenerować niezbędnego do pionowego lądowania ciągu. „Może to skutkować nieoczekiwanym i niekontrolowanym opadnięciem samolotu, prowadzącym do twardego lądowania, wykatapultowania fotela pilota i utraty maszyny” – czytamy w raporcie.

Autorstwo: AWŁ

Źródło: Nie.com.pl