

Lockheedowi kończą się miejsca parkingowe dla F-35

23 maja 2024

Kolejny dzień, kolejny dowód na to, jak bardzo spektakularnie gniotem jest program F-35.



Najnowszy raport dotarł do nas z amerykańskiego Biura Rachunkowości Rządowej (GAO) i został zatytułowany „F-35 Joint Strike Fighter: Program Continues to Encounter Production Issues and Modernization Delays”. Według GAO, Lockheed Martin nie ma już miejsca parkingowego dla wszystkich ukończonych F-35, których nie akceptuje Pentagon.

Nie są to odrzucenia jeden po drugim. Zeszłego lata Departament Obrony całkowicie wstrzymał przyjmowanie myśliwców stealth, dopóki Lockheed nie naprawi ogromnych problemów sprzętowych i programowych związanych z „Technology Refresh-3” (TR-3), pakietem o wartości 1,8 miliarda dolarów, który miał rozszerzyć możliwości samolotów.

Najgorsze usterki oprogramowania dotyczą radarów i elektronicznych systemów bojowych F-35, „a niektórzy piloci testowi zgłaszali, że musieli zrestartować cały radar i elektroniczne systemy bojowe w trakcie lotu, aby przywrócić je do trybu online”, mówi GAO. Ojej, to brzmi całkiem kiepsko.

Podczas gdy problemy z TR-3 trwają, odrzutowce gromadzą się w zakładach Lockheeda. Odnosząc się do etapu, który już minął, gdy GAO opublikowało swój raport, GAO napisało: „Jeśli oprogramowanie TR-3 zostanie opóźnione po kwietniu 2024 r., Lockheed Martin przekroczy swoją maksymalną pojemność parkingową i będzie musiał opracować plan, aby pomieścić więcej zaparkowanych samolotów”. Odpierając obawy, w zeszłotygodniowym oświadczeniu Lockheed powiedział: „Konkretne

szczegóły dotyczące parkowania nie zostaną udostępnione ze względów bezpieczeństwa”.

Również podczas parkowania w Lockheed, odrzutowce stanowią ryzyko odpowiedzialności dla rządu, ze względu na postanowienia kontraktu, zgodnie z którymi „rząd przejmuje ryzyko utraty samolotu »na otwartej przestrzeni«, co stanowi udział w stracie kontrahenta i podlega odliczeniu w ramach kontraktu”, donosi GAO. GAO twierdzi też, że oprogramowanie nie zostanie ustabilizowane do „co najmniej czerwca 2024 roku”. Kiedykolwiek ten dzień nadejdzie, będzie to dopiero początek końca tego ostatniego rozdziału, ponieważ GAO twierdzi, że ostateczna dostawa zaległych odrzutowców zajmie rok.

W międzyczasie, głupi podatniku, nie kłopot się pytaniem o konkretną liczbę niedostarczonych F-35. W związku z brakiem przejrzystości, który z pewnością wynika wyłącznie z chęci ochrony kompleksu wojskowo-przemysłowego przed zakłopotaniem, „Departament Obrony uznał, że raportowanie konkretnej liczby samolotów nie nadaje się do publicznego ujawnienia”, informuje GAO.

Przewodniczący podkomisji taktycznych sił powietrznych i lądowych House Armed Services dał dziennikarzom wyraźną wskazówkę w zeszłym tygodniu. „Wiemy jedno na pewno: będzie to co najmniej ponad 100 samolotów zgromadzonych na płycie lotniska” – powiedział „Defense One” reprezentant Rob Wittman (R-VA).

F-35, już teraz najdroższy program zbrojeniowy w historii świata, będzie kosztował Amerykanów ponad 2 biliony dolarów. Liczba ta jest wystarczająco oszałamiająca sama w sobie, ale oto dodatkowy kontekst za pośrednictwem „National Interest”. F-22 piątej generacji, nie do końca tani program, kosztował podatników 66 miliardów dolarów. Cały roczny budżet obronny Stanów Zjednoczonych wynosi poniżej 900 miliardów dolarów – prawie trzy razy więcej niż budżet obronny Chin i dziesięć

razy więcej niż budżet obronny Rosji. Jednak program F-35 przekracza granicę 2 bilionów dolarów.

Jak donosił „The Epoch Times” na początku tego roku, inny raport GAO zawierał jeszcze bardziej niepokojące informacje na temat F-35, które są już w rękach Pentagonu, wskazując, że „jedynie 15 do 30 procent F-35 może być zdolnych do walki”. Lockheed Martin otrzymał kontrakt na F-35 22 lata temu i – zupełnie przypadkowo – akcjonariusze Lockheed Martin cieszyli się 22 latami kolejnych wzrostów dywidendy.

Źródło zagraniczne: [ZeroHedge.com](https://www.zerohedge.com)

Źródło polskie: [BabylonianEmpire.wordpress.com](https://babylonianempire.wordpress.com)