

# Co víme a nevíme o nákupu

[novinky.cz/clanek/domaci-analyza-co-vime-a-co-nevime-o-nakupu-f-35-40443419](https://www.novinky.cz/clanek/domaci-analyza-co-vime-a-co-nevime-o-nakupu-f-35-40443419)

Alex Švamberg



F-35 může být vhodným strojem pro české letectvo pro následující desetiletí. Pořizování a náklady by však měly být co nejtransparentnější a argumentace pro jejich pořízení by měla být poctivá, tedy s přiznáním všech kladů, ale i záporů. Co tedy o pořízení letounů F-35 víme a co nevíme?

## Co víme: celková cena

Za cenu nejvýše 5,62 miliardy dolarů, tedy 128,5 miliardy korun, se má nakoupit 24 letadel. S letouny má být dodána i výzbroj, nejen rakety vzduch-vzduch, ale také vzduch-země pro útoky na pozemní cíle. V ceně má být i výcvik prvních posádek a pozemních techniků a zajištění životního cyklu v prvních letech včetně náhradních dílů. To však nepokrývá celý životní cyklus stroje, který by měl vydržet ve výzbroji až do roku 2070 - takže výsledná suma bude násobně vyšší.

Kromě počtu letadel a toho, že má jít o nejmodernější verzi Block 4 s upraveným výkonnějším motorem dodávajícím dost energie i pro výkonnější a pokročilejší elektroniku, která má také větší zbraňové

šachty, toho o moc víc známo není.

## Taktické letectvo počítá s nejmodernější verzí F-35. L-159 skončí

---



### **Co nevíme: cena za kus**

---

Nejmodernější verze ve výrobě ještě není, takže není vlastně jasná ani cena za kus. Loni se u posledních dodávek verze F-35A Block 3 podařilo srazit cenu na cca 78 až 82 milionů dolarů za kus, což by znamenalo, že by samotná letadla měla vyjít na necelých 50 miliard korun. Jenomže to bude více, přispěje k tomu nejen inflace.

Americký úřad pro odpovědnost vlády GAO, který kontroluje výdaje, v červnu uvedl, že vývojové náklady na Block 4 stouply oproti původním odhadům o 16,5 miliardy dolarů, přičemž podle kalkulace z roku 2018 měly činit 10,6 miliardy dolarů. Dříve se o těchto nákladech vůbec nemluvilo. Zjistit důvod nárůstu se GAO nepodařilo, protože se modernizace nevede jako samostatný program.

Vývoj varianty Block 4 se však dále komplikuje. Podle zářijového sdělení výrobce nebude ani přechodová varianta Block 3 TR-3 se zvýšeným výpočetním výkonem dodána dříve než v dubnu příštího roku.

### **Dodávka nové F-35 s novou elektronikou se opět odkládá**

---



Problémem F-35 je, že stávající verze motorů Pratt & Whitney F135 neposkytuje dostatečný výkon pro vyspělejší elektroniku varianty Block 4. Už nyní se motory kvůli vyšším požadavkům na výkon přehřívají, což vyžaduje častější údržbu.

## F-35 mají problém. Přehřívají se jim motory, zvyšuje to náklady na provoz

---



Celkové náklady na projekt F-35 stouply kvůli vyšší ceně modernizací a zpožděním dodávek o 38,6 miliardy dolarů (cca 850 miliard korun), uvedl GAO, tedy o deset procent.

Naše armáda nákup obhajuje tím, že podobná byla cena za jedno letadlo u všech dalších porovnávaných strojů. Tedy u F-15, F-16, F-18, JAS 39 E/F Gripen, Eurofighter Typhoon nebo Dassault Rafale, přestože ty jsou jen 4,5. generace. Dražší přitom byly dvoumotorové letouny, jednomotorové stály v zásadě stejně. To však vzbuzuje jisté otazníky, protože není známo, koho česká strana o oficiální cenovou nabídku vůbec požádala a z jakých cen porovnání vycházelo. Nutno však podotknout, že podle veřejných zdrojů se ceny zmíněných bojových letadel za kus (drak s motorem) pohybují v rozmezí 75 až 110 milionů dolarů a F-35 není nejdražší.

### **Co nevíme: objem dodané výzbroje**

---

Když není jasná cena letadel, není nutně jasný ani objem dodané výzbroje. V případě vybavení pro útoky na pozemní cíle by však mělo jít o výzbroj pro více než jedno letadlo, potvrdil generální štáb. K nákladům na munici dodal, že by se musela pořizovat tak jako tak bez ohledu na nákup nových bojových letadel.

### **Co víme: provoz je drahý**

---

V ceně má být i zajištění životního cyklu v prvních letech včetně náhradních dílů. To však nepokrývá celý životní cyklus. Bývalý velitel Petr Mikulenka uvedl, že při započítání provozních nákladů se bavíme o částce dvakrát až třikrát vyšší, tedy vyšší až o 400 miliard korun. To odpovídá analýze Aviation Week vypracované pro Saab,

že u letadel s pevnými křídly z celkových nákladů na životní cyklus připadá 28 procent na pořízení a 64 procent na provoz a údržbu. Saab je v této věci konkurentem Lockheedu.

Armáda si nechala v USA zpracovat výpočet, jaké budou provozní náklady při využití strojů F-35 do roku 2069. Několik zástupců z generálního štábu uvádělo, že z něj vyplynulo, že provoz včetně různých modernizací bude o čtvrtinu dražší než u strojů 4,5. generace, které se podle nich budou muset upgradovat častěji a hlouběji. Ovšem o jakou jde sumu, z toho jasné není, natož aby bylo jasné, kdo analýzu dělal a z jakých dat.

### **ANO odmítá stamiliardový nákup F-35**

---



Stále vysoké jsou však náklady F-35 na letovou hodinu, i když se je Lockheed snaží snížit. Ve fiskálním roce 2020 stála hodina letu F-35 všech verzí 41 986 dolarů (přes 960 tisíc korun). Částka je průměrem nákladů u všech tří verzí a zahrnuje operační náklady na provoz i náklady na údržbu. V té době stála hodina letu F-16 cca 27 000 dolarů (zhruba 617 tisíc Kč). Novější oficiální údaje nejsou.

Lockheed pak slíbil snížení nákladů na 30 000 dolarů s tím, že ještě klesnou. Americké ministerstvo obrany však už v roce 2019 označilo možnost dosáhnout ceny 25 000 dolarů za letovou hodinu, tedy jako u F-16, za nereálnou. Lockheed sice zveřejňuje různé úspory nákladů a rostoucí provozuschopnost, což je zahrnuto i v požadavcích Pentagonu, nicméně pouze poměrně, ne v dolarech.

Velitel letectva Petr Čepelka má pravdu, když říká, že stejné úkoly lze plnit s menším počtem strojů páté generace s dražším provozem. Ovšem v mírovém provozu, který, doufejme, nebude vystřídán válečným, to nehraje tak velkou roli.

### **Co nevíme: množství personálu**

---

Není pravda tvrzení generálního štábu, že pozemní personál bude stejný jako u gripenů. Je skutečně možné, že počet tabulkových míst po skončení přechodné doby, kdy skončí gripeny, bude stejný jako nyní. Nelze to však s jistotou říci vzhledem k tomu, že nevíme, jak jsou nastavena tabulková místa.

Americké letectvo i firma Lockheed ale samy přiznávají, že nároky na počet techniků jsou asi o čtvrtinu vyšší oproti F-16. A přitom F-16 vyžaduje dvojnásobný počet techniků než gripen.

### **Generál Míka: S letouny F-35 získáme úplně jiné možnosti**

---



### **Co nevíme: jaké jsou další náklady**

---

K nákladům je potřeba započítat i cenu za modernizaci čáslavského letiště, aby mohlo sloužit jako základna pro F-35. Částku, na kterou by měla vyjít, generální štáb nechce uvádět. Jen zmínil, že má být stejná jako u podobných modernizací na Západě s tím, že tam jde o 370 milionů až půl miliardy eur (12,5 miliardy korun).

Pravděpodobněji bude asi vyšší suma, protože se zvětší počet hangárů a stojánek. Tím se ovšem ukázalo loňské tvrzení představitelů firmy Lockheed Martin, že čáslavské letiště je z 90 procent hotové, z říše chimér.

U čáslavského letiště se navíc musí položit nová vzletová a přistávací dráha. Část těchto peněz by se však musela vydat stejně, protože F-35 se stává novým standardem NATO a Česká republika jako tranzitní země musí umožňovat aliančním letounům včetně F-35 přistávat.

Jako záložní letiště má sloužit i to pardubické, náklady na jeho úpravy zveřejněny nebyly. Nemá však být plně vybavené. V případě války by se stroje po dvou rozmístily na další letiště a plochy, nejen

u nás, ale i v zahraničí, přičemž by se využily i dálnice.

Podle zástupců generálního štábu je to bez problémů, protože F-35 mohly přistávat bez problémů i na letištích v Pobaltí nebo v Bulharsku z betonových panelů. Při mé návštěvě na továrním letišti v texaském Fort Worth však bylo patrné, jak pečlivě tam dbají, aby se nejen na vzletové a přistávací dráze (ale ani na těch pojezdových) neobjevily žádné kamínky nebo šroubky. To neznamena, že letoun F-35 na hůře vybavených plochách přistát nemůže, ale na rozdíl od gripenu nebyl navržen, aby dlouhodobě působil z letiště bez plného vybavení.

Ján Ďucha, který má na starosti inženýrsko-leteckou službu, zmínil, že finské letectvo počítá s nasazením F-35 z dálnic. Finsko ovšem míní nakoupit F-35 se zkráceným dojezdem, o čemž u české dodávky zatím nepadlo ani slovo. I kvalita dálniční sítě ve Finsku a ČR se přece jen liší a hlavně finské letectvo provoz z dálničních úseků pravidelně cvičí, zatímco to české se o to nikdy nepokusilo. Naposledy se z dálnice zcela výjimečně létalo v dobách socialistického Československa.

**Generál Šnajdárek: Ukrajina vzdoruje i díky technologiím. Je to výrazné poučení pro nás**

---

**Co víme: PVO pomůže, ale antirakety nenahradí**

---

F-35 přispěje ke zvýšení kvality nejen taktického letectva, ale i protivzdušné obrany (PVO). Náčelník štábu Karel Řehka má pravdu, když říká, že nákupem F-35 „investujeme do PVO“. F-35 má kvalitnější radar a lepší komunikační schopnosti a skutečně může dobře ničit nepřátelská letadla, drony a střely s plochou dráhou letu. Balistické rakety však sestřelit nemůže. Tvrzení, že k ničení balistických raket se použijí rakety Spyder LR, je spíše přáním.

Ďucha ale odmítá pořízení raket Patriot s tím, že počet potřebných systémů pro pokrytí celé ČR by byl příliš drahý a nemá na něj ani Německo. Zmiňované počty raket, z nichž má plynout, že by byly

dvakrát až třikrát větší, než na kolik přijdou F-35, ovšem vychází z teoretického pokrytí celého území minimálně desítkou baterií, přitom sama armáda ve svých plánech dosud počítala s pořízením jen jedné. Sousední Polsko si pořizuje 8 baterií, dvě za 4,75 miliardy dolarů, přes sto miliard korun.

Zaplavování veřejného prostoru marketingovými hesly by daňový poplatník, který to platí, očekával spíše od výrobce než od zákazníka.

**Čeští piloti i personál F-35 budou muset podepsat doživotní mlčenlivost**

---