

FORSVARSMINISTERIET



15. maj 2016

## **NOTAT 2: F-35 FLYETS EVNE TIL AT OPERERE I ARKTIS MED ÉN MOTOR**

### **Formål**

Dette notat redegør for F-35's evne til at operere i Arktis, herunder fra små lufthavne, samt betydningen af, at flyet kun har én motor.

### **Grundlag**

Notatet beror på den militærfaglige evaluering af F-35's overlevelsessevne og missionseffektivitet, som er baseret på informationer fra Joint Strike Fighter Program Office.

### **Sagsfremstilling**

#### *F-35's evne til at operere i Arktis*

Henset til F-35-flyets start- og landingsdistancer er det kun muligt at operere fra visse grønlandske landingspladser, herunder eksempelvis Thule Air Base og lufthavnen i Sønder Strømfjord. Dette skyldes dels landingsbanens længde men også, at disse landingspladser er forberedt til at kunne modtage og afsende militære fly.

Der er ikke i forbindelse med evalueringerne foretaget nærmere undersøgelser af danske kampflys muligheder for at operere fra mindre grønlandske lufthavne. Dette vil i givet fald kræve nærmere undersøgelser. Det bemærkes, at det ikke kun afhænger af landingsbanernes længde, men også af en række logistiske forhold.

I den militærfaglige evaluering er F-35's overlevelsessevne og missionseffektivitet vurderet i et missionsscenario, hvor flyet opererer fra Thule Air Base i det nordvestlige Grønland. Her er det blandt andet undersøgt, hvorvidt flyet er i stand til at lette og lande fra korte og glatte baner. Det er dertil undersøgt, hvorvidt flyet er i stand til at kunne operere over store afstande og samtidig løse en række overvågnings- og eftersøgningsopgaver. Evalueringresultaterne viser, at F-35 i dette arktiske missionsscenario klarer sig bedre end de to andre kandidater. Kampflykandidaternes specifikke start- og landingsdistancer er militært klassificerede, men kan på anmodning blive forevist forsvarsforligskredsen.

#### *Betydningen af en motor for F-35's evne til at operere i Arktis*

Et moderne kampflys overlevelsessevne er afhængig af samspillet mellem mange forskellige undersystemer, herunder flyets selvbeskyttelsessystemer, design, udformning og redundansen af de elektriske og hydrauliske systemer. Evalueringen af F-35's overlevelsessevne i det arktiske missionsscenario viser, at den har bedre overlevelsessevne end de to andre kandidater, også på trods af, at F-35 kun har en motor. Dette skyldes primært, at pålideligheden af moderne flymotorer er så stor, at de selv med større skader kan bringe et kampfly sikkert tilbage til landing.

Det bemærkes i øvrigt, at ingen af de 10 danske F-16 havarier skyldes motorfejl eller motorstop. Motoren til F-16 er designet i 1970'erne, og det må forventes, at nye flymotorer er mindst lige så pålidelige.