

FORSVARSMINISTERIET



15. maj 2016

NOTAT 3: STATUS FOR HÅNDBTERING AF UDFORDRINGER MED F-35

Formål

Notatet redegør for status på håndtering af de udfordringer med F-35, som opridses i artikel fra Ekstra Bladet den 16. maj 2016 (artiklen er vedlagt).

Grundlag

Notatet beror på seneste status givet af chefen for Joint Strike Fighter Program Office, Lieutenant General Christoffer C. Bogdan, under høring i den amerikanske kongres den 23. marts 2016 (udskrift vedlagt) samt pressemeddelelser fra Joint Strike Fighter Program Office.

Sagsfremstilling

Udviklingen i Joint Strike Fighter-programmet er løbende genstand for kontrol fra bl.a. den amerikanske rigsrevision (GAO) og flere kontrolorganer inden for det amerikanske forsvarsministerium (DOD IG samt DOT&E). Resultaterne af denne kontrol gengives i årlige rapporter samt i høringer i den amerikanske kongres. Fokus for kontrollen har i høj grad været de tekniske udfordringer, som endnu ikke er blevet løst i udviklingen af Joint Strike Fighter.

Flyet skal efter planen være færdigudviklet i 2018. Ifølge chefen for Joint Strike Fighter-programmet er et centralt formål med udviklingsfasen netop er at identificere og korrigere fejl.

Herunder beskrives status for de udfordringer, der er nævnt i Ekstra Bladet-artiklen.

Udfordringer med F-35's radar

Under høringen i kongressen den 23. marts 2016 udtrykte Bogdan, at der stadig er udfordringer med flyets software, som gør at de nuværende softwareversioner har periodevise funktionalitetsudfald og stabilitetsproblemer, hvor blandt andet sensorer, herunder radaren, genstarter sig selv under flyvning. I 2016 vil testforløb af softwaren fortsætte med henblik på at muliggøre, at det amerikanske flyvevåben kan opstille en delvist operativ enhed inden udgangen af 2016. Allerede den 7. maj 2016 meddelte Joint Strike Fighter Program Office, at softwaren er stabiliseret i et omfang, som gør at det amerikanske flyvevåben som forventet kan opstille denne enhed inden udgangen af året, og at man nu går videre med den endelige udvikling af softwaren¹.

¹ F-35 programkontor pressemeddelelse af 7. maj 2016.

Udfordringer med F-35's kampeffektivitet

Under høringen i kongressen den 23. marts 2016 udtrykte Bogdan, at der stadig er udfordringer med flyets software, som gør flyet endnu ikke har opnået sin fulde kampeffektivitet. Derfor er der på nuværende tidspunkt begrænsninger med hensyn til flyets overlevelsessevne og missionseffektivitet. Det amerikanske flyvevåben forventer, som nævnt tidligere, at have en enhed delvist operativ inden udgangen af 2016, mens den fulde kampeffektivitet efter planen forventes at være opnået i løbet af 2018.

Udfordringer med kamp mod F-16 kampfly

Flere danske og udenlandske medier refererede i sommeren 2015 en udtalelse fra en F-35 testpilot om, at F-35 i en række visuelle luftkampe (også kaldet dog fights) har klaret sig dårligere end et F-16 kampfly. F-35's Joint Program Office offentliggjorde den 1. juli 2015 et svar til disse pressehistorier.² Heri blev det beskrevet, pressehistorien ikke var udtømmende, idet der ikke havde været tale om egentlige tests af flyets evner inden for visuelle luftkampe, men en stresstest af F-35 flyets manøvreegenskaber. Derudover bemærkede Joint Program Office, at det anvendte F-35 fly var et af F-35 flådens ældste testfly, og derfor ikke opdateret med den seneste software og sensorpakke.

Udfordringer med at flyve i nærheden af tordenvejr

F-35 havde indtil udgangen af 2015 en række restriktioner i forhold til flyvning i nærheden af tordenvejr pga. problemer med flyets brændstofsysteem. Bogdan udtrykte i høringen i kongressen den 23. marts 2016, at problemerne dog siden er blevet løst, og restriktionerne er blevet ophævet.

Udfordringer med piloternes vægt

Tests har vist, at der for piloter, der vejer under 62 kg, er en risiko for, at de vil brække nakken ved anvendelse af flyets katapultsæde. Derfor blev det af det amerikanske forsvar besluttet i oktober 2015, at piloter, der vejer under 62 kg, ikke må flyve F-35 flyet. Restriktionen er fortsat gældende, men F-35 programkontoret forventer restriktionerne ophævet senest i 2017.

Udfordringer med flyets software

Under høringen i kongressen den 23. marts 2016 udtrykte Bogdan, at der stadig er udfordringer med flyets software, som gør at de nuværende softwareversioner har periodevis funktionalitetsudfald og stabilitetsproblemer, hvor blandt andet sensorer, herunder radaren, genstarter sig selv under flyvning. Derudover er der softwarerelaterede udfordringer med flyets logistiksystem. I 2016 vil testforløb af softwaren fortsætte med henblik på at muliggøre, at det amerikanske flyvevåben kan opstille en delvist operativ enhed inden udgangen af 2016. Den 7. maj 2016 meddelte Joint Strike Fighter Program Office, at softwaren er stabiliseret i et omfang, som gør, at det amerikanske flyvevåben som forventet kan opstille denne enhed inden udgangen af året, og at man nu går videre med den endelige udvikling af softwaren³.

Udfordring med flyets indsættelse i operationer

Under høringen i kongressen den 23. marts 2016 orienterede Bogdan om, at U.S. Marine Corps i løbet af 2015 opnåede det, som betegnes som indledende operativ kapacitet med én af deres F-35 enheder. Det betyder, at flyet kun kan løse visse kampflyopgaver, og at det kan ske med visse forbehold og begrænsninger. Den version af flyet, som deltager i den

² F-35 programkontor pressemeddelelse af 1. juli 2015.

³ F-35 programkontor pressemeddelelse af 7. maj 2016.

danske typevalgsproces, F-35A, forventes af Joint Program Office at opnå fuld operativ kapacitet i 2018 og dermed i stand til at løse hele spektret af kampflyopgaver.

Udfordringer med flyets aerodynamik

Tests har vist, at flyet i manøvrer under høje belastninger kan lave pludselige og uforudsete bevægelser i luften. Dette gør sig primært gældende for den version af flyet, som skal operere fra hangarskibe.

Cyberangreb på flyets software og støttesystemer

Under høringen i kongressen den 23. marts 2016 udtrykte Bogdan, at der er foretaget en lang række stresstests af selve flyet samt det logistiske støttesystem for at øge flyets evne til at modstå cyberangreb. Dette har bl.a. resulteret i, at flyet nu kan kobles op på det amerikanske forsvarsministeriums IT-systemer og netværk.

Udfordringer med vedligeholdelse

Under høringen i kongressen den 23. marts 2016 udtrykte Bogdan, at der tidligere har været udfordringer i forhold til vedligeholdelse af flyet, hvilket har resulteret i en uacceptabel lav rådighedsgrad for den samlede flyflåde. Rådighedsgraden er udtryk for, hvor stor en del af den samlede flåde af fly, der på et givent tidspunkt er i stand til at gå i luften. Bogdan nævnte videre, at F-35 på dette område oplever solide fremskridt, og at rådighedsgraderne nærmer sig det tilstræbte.