

# PREMIÄR FÖR F-35

**"Joint Strike Fighter", Lockheed Martin JSF F-35 Lightning II, har kommit i luften. Enligt amerikanerna 2000-talets jakt/attackflygplan. En osynlig jägare till överkomligt pris. Men framtiden är osäker.**

**TEXT: JONAS BJÖRNSTAM  
FOTO: VIA LOCKHEED MARTIN**





**D**en 15 december var det dags. Klockan var 12.44 och det var över 20 grader varmt i luften. Jon Beesley, chefstestpilot på Lockheed Martin, ställde upp sin F-35 Lightning II i änden av bana 17 på Fort Worth.

Med nosen pekande nästan rakt söderut sköt han fram trotteln och släppte loss den fulla kraften ur flygplanets Pratt & Whitney F-135. Eskorterad av två F-16 Fighting Falcon lättade prototypen med beteckningen F-35AA-1 och steg upp mot den blå himlen.

Det var fem år efter första beställningen. Ett stort ögonblick. "Joint Strike Fighter" har betecknats som de senaste årtiondenas, utan konkurrens, största vapenaffär.

Flygplanets linjer är kantiga som det krävs av en "stealthig" konstruktion. De dubbla fenorna är vinklade kraftigt utåt. En rad flaggor pryder vänster luftintag strax framför vingen. F-35 är tänkt att bli nio länders gemensamma superjaktplan. Efterföljaren till F-16.

Testpiloten Beesley steg till 15 000 fot (4 750 meter) och uppnådde som mest en hastighet av 225 knop (415 km/h). Han landade igen efter 35 minuter. Orsaken var tekniska problem, dock inte med själva flygplanet.

En sond som mätte flygplanets hastighet rapporterade avvikande data till markkontrollen. Jungfruflygningen avbröts för säkerhets skull på inrådan av ingenjörerna.

Trist tyckte Beesley, för med själva flygningen var han mer än nöjd. Han rapporterade att motorn verkade ge mer kraft än förväntat. Känslan i den sidmonterade spaken var precis. Flygplanet var behagligt att flyga. Uppträdandet i luften var stabilt trots blixtnabb roderrespons.

Beesley borde veta vad han talar om. Han har att jämföra med. Han är en provflygveteran med tusentals testtimmar i luften, bland annat i maskiner som F-117, YF-22 och F-22.

- F-35 uppförde sig i många avseen-

den bättre än jag förväntat mig efter att ha flugit henne i simulator, konstaterade han.

**NU VÄNTAR ETT** intensivt utprovningssprogram, totalt 12 000 timmar. Minst sex flygningar i månaden är inplanerade den närmaste tiden. Till att börja med gäller det att ta reda på om flygegenskaper och system håller vad de lovar.

Prototypen AA-1 ska också användas vid de första lufttankningsproven. Sommaren 2008 förs maskinen över till Edwards Air Force Base i Kalifornien. Egentligen är den bara ett för-förserieflygplan.

Aerodynamiskt och utseendemässigt överensstämmer AA-1 troligen ganska väl med de kommande serieflygplanen. Däremot var denna prototyp ursprungligen för tung. Det blev åtskilliga förändringar i de inre strukturerna innan den kom i luften. Ytterligare förändringar lär följa innan seriemaskinerna kan börja levereras.

Totalt ska Lockheed Martin bygga 15 prototyper. AA-1 motsvarar den landbaserade standardversionen.

F-35BF-1 blir prototypen till den version som ska efterträda Harrier. Det handlar alltså om en F-35 som kan starta på en extremt kort sträcka och som klarar att landa lodrätt. Första flygning beräknas till någon gång under våren 2008.

Året därpå är det dags för F-35C, den version som är avsedd att flyga från hangarfartyg. Den skiljer sig från sina syskon främst genom storleken. Spännvidden blir större, klaffar och höjdstyrverk likaså. Tillkommer förstärkningar i strukturen för att klara tuffa ankomster på ett rullande flygdäck.

Ett i sammanhanget udda provflygplan blir CAT-Bird, en ombyggd Boeing 737-300. Det ska användas för att testa radar och andra system.

**ENLIGT PLANERNA** kommer produktionen av de första serieflygplanen att





påbörjas innan hela utprovningsprogrammet är avslutat. Politikerna i den amerikanska kongressen trycker på. Ekonomiskt har JSF-projektet redan dragit över de ursprungliga kalkylerna. Tjyvstart av serieproduktionen är ett sätt att ta igen en del av de förlorade pengarna.

Hittills har nio länder bundit upp sig för F-35. Sammanlagt kan det handla om cirka 3 300 flygplan.

Största behovet har inte oväntat USA, totalt 2 443 maskiner. Världens enda supermakt ser F-35 som ett billigare alternativ till den extremt dyra F-22. Flygvapnet vill ha 1 763 som ersättare för F-16 och A-10.

Flottan och marinkåren behöver tillsammans 680 flygplan. På sikt ska de ersätta både F/A-18 Hornet och AV-8B,

den amerikanska versionen av britternas vertikallandande Harrier.

Övriga deltagare i JSF-programmet är:

\* Australien behöver 100 F-35A att ersätta F/A-18 och F-111.

\* Danmark behöver 48 F-35A att ersätta F-16.

\* Storbritannien behöver 150 F-35B att ersätta flottans Harrier.

\* Italien behöver 131 F-35A och F-35B att ersätta AMX, Harrier och Tornado.

\* Kanada behöver 88 F-35A att ersätta CF-18.

\* Nederländerna behöver 85 F-35A att ersätta F-16.

\* Norge behöver 48 F-35A att ersätta F-16.

\* Turkiet behöver 100 F-35A att ersätta F-16.

Israel och Singapore är samarbetspartners i projektet, men har ännu inte gjort några beställningar.

**OM DE DEKLARERADE** behoven också omvandlas i fasta beställningar återstår att se. Även om F-35 för amerikanerna är ett budgetalternativ till F-22 lär den knappast bli billig.

För sex år sedan beräknades enbart utvecklingskostnaderna uppgå till 34,4 miljarder dollar. I dag har de stigit till 45,7 miljarder. Det lär slå igenom på styckpriset per flygplan med runt 30 procent.

Alla ser inte positivt på projektet. Politiska förändringar kan kasta spelplanen över ända. Flera länder har också varit missnöjda med amerikanernas tendens att roffa åt sig. De vill ha ett bättre utfall för sina egna försvarsindustrier. Ska de vara med och betala, vill de också ha något igen i form av motbeställningar.

Längst i sin motsträvighet har norrmännen gått. De har deklarerat att de mycket väl kan komma att bestämma sig för Eurofighter eller JAS 39 Gripen i stället. Frågan är ännu inte avgjord. Förhandlingar pågår på högsta nivå. Den som hoppas på ett alltigenom rent spel, hoppas nog på för mycket.



#### DATA JSF F-35 LIGHTNING II

	F-35A	F-35B	F-35C
Längd:	15,76 m	15,61 m	15,67 m
Spännvidd:	10,67 m	10,67 m	13,11 m
Vingyta:	42,7 kvm	42,7 kvm	62,06 kvm
Tomvikt:	13 170 kg	14 588 kg	14 478 kg
Bränslelast:	8 380 kg	6 350 kg	9 110 kg
Aktionsradie:	>1 090 km	>830 km	> 1 110 km
Pris "fly-away":	44,5 milj \$	58,7 milj \$	61,7 milj \$
Motor (samtliga versioner):	1 x Pratt & Whitney F-135 på cirka 177,8 kN (cirka 4 000 pund).		