

## Lotnictwo wojskowe na Dalekim Wschodzie – perspektywy na przyszłość

**L**otnictwo wojskowe stanowi podstawowy oręż w prowadzeniu wojny. To ono jako pierwsze wkracza do akcji, przygotowując grunt pod ewentualne działania na lądzie. W przypadku konfliktów asymetrycznych może się nawet okazać, że lotnictwo jest w stanie w dużej mierze zdecydować o przebiegu takiego konfliktu lub nawet zmusić stronę przeciwną do kapitulacji czy też odstąpienia od eskalowania działań.

W ostatnich miesiącach obserwujemy poważny zwrot w polityce światowej, a mianowicie przesunięcie środka ciężkości na Wschód i Pacyfik. Dotychczasowe europocentryczne spojrzenie odchodzi do przysłowio-  
wego lamusa, a jedyne mocarstwo światowe, jakim na chwilę obecną są Stany Zjednoczone, kieruje swoją uwagę właśnie w stronę Azji i Dalekiego Wschodu.

Jak ważnym elementem w utrzymywaniu sytuacji w rejonie Azji i Pacyfiku są samoloty, nie trzeba nikomu tłumaczyć. Ogromne obszary zarówno lądowe, ale przede wszystkim bezmiar oceanu powodują, że by móc zdominować dany rejon, konieczne jest posiadanie rozbudowanego lotnictwa zdolnego do utrzymywania własnych granic i rejonów przybrzeżnych.

Zwrot USA w tym kierunku został niejako wymuszony w związku z nieśmiały mi co prawda, ale jednak próbami wejścia Chin na morza<sup>1</sup>. Wiąże się to z pojawieniem się na horyzoncie pierwszego chińskiego lotniskowca, ale i innych okrętów. O ile ewentualny konflikt pomiędzy Chinami a USA jest na chwilę obecną trudny do wyobrażenia, o tyle Chiny, decydując się na własny

---

<sup>1</sup> Oczywiście Chiny cały czas funkcjonowały na morzach okalających Państwo Środka, ale lotniskowce powodują, że przewartościowaniu ulega myślenie o marynarce wojennej danego kraju. Okręt przenoszący potężną broń, jaką są współczesne samoloty wielozadaniowe, staje się wysuniętym ostrzem armii i stąd kluczowe znaczenie tego typu jednostek, zwłaszcza że samoloty mogą przecież poza ładunkami konwencjonalnymi przenosić również ładunki nuklearne.

okręt zdolny do przenoszenia samolotów manifestują światu, że wchodzi na zupełnie inny etap rozwoju militarnego. Dla dotychczasowej niekwestionowanej potęgi na oceanach ta sytuacja z pewnością nie jest komfortowa i po latach zastoju, kiedy to lotniskowce US Navy nie miały praktycznie konkurencji w rejonie doszło do sytuacji, w której pojawił się potencjalny przeciwnik. Trzeba oczywiście mieć na uwadze, że jednostka ta już w chwili obecnej nie stanowi szczytu techniki, ale – jak już wspomniano – nie jest istotne, jaki ów lotniskowiec jest. Liczy się, że on w ogóle „jest”.

Nieco inaczej sprawa ma się z Indiami, gdzie stosunki na linii Indie–USA mają wyraźnie cieplejszy charakter, a i wzajemne relacje wojskowe i sprzedaż sprzętu często najwyższej jakości świadczą o tym, że stosunki pomiędzy obu krajami są na bardzo dobrym poziomie. Mimo to w regionie pojawiła się zatem trzecia siła po USA i Chinach, która mogła wystawić okręt przenoszący samoloty<sup>2</sup>. Również i w tym przypadku jednostka ta nie stanowi forpoczty w dziedzinie konstrukcji okrętów wojennych, ale również jest to swego rodzaju wejście na teren wcześniej zajęty przez Marynarkę Wojenną USA.

Kwestia lotniskowców to tylko jeden z aspektów sytuacji lotnictwa wojskowego w regionie. Innym są potencjalne miejsca zapalne w kontynentalnej Azji, gdzie tradycyjnie na pierwszym miejscu trzeba wymienić napięcia na linii Indie–Pakistan. W tej materii obserwujemy w ostatnim czasie wyraźne zyskiwanie przewagi przez Indie w swoistym wyścigu zbrojeń, jaki ma miejsce pomiędzy obu państwami. Oczywiście Indie, dysponując większym potencjałem, zdominowały nieco sytuację. Już zrealizowane zakupy i te dopiero planowane spowodują, że Indie wejdą do ścisłej światowej czołówki w dziedzinie lotnictwa wojskowego. W relacjach pomiędzy obu państwami możemy zaobserwować swego rodzaju wymianę ciosów zakupowych. Ogłoszenie przez jeden z krajów wzmocnienia swego potencjału lotniczego zazwyczaj wiąże się z pojawieniem się w niedalekiej przyszłości komunikatu drugiej strony o podpisaniu nowej umowy, czy też wdrożeniu nowego programu. W kwestii zbrojeń konwencjonalnych Pakistan wyraźnie przegrywa, ale fakt posiadania arsenału nuklearnego powoduje, że sytuacja w regionie pod względem militarnym będzie w miarę ustabilizowana, gdyż groźba użycia broni ostatecznej, jaką jest niewątpliwie broń jądrowa, powoduje utrzymanie swoistego klinczu pomiędzy obu państwami.

<sup>2</sup> Na pokładzie indyjskiego lotniskowca stacjonować będą MiG-29K/KUB.

W ostatnim czasie Indie zdecydowały, iż ich nowym średnim myśliwcem będzie francuska konstrukcja firmy Dassault Aviation – Rafale<sup>3</sup>. Póki co umowa nie jest jeszcze ostatecznie zatwierdzona, ale po wyborze dostawcy cała procedura wydaje się już formalnością. Kluczowy dla Indii jest fakt produkcji znaczącej większości samolotów w kraju. Będzie się to wiązało z potężnymi inwestycjami w rodzimej korporacji Hindustal Aerospace Industries. Ważniejsze jednak od nowych miejsc pracy i rozrostu zakładów są technologie, które napłyną do kraju. Dla Hindusów może to być kolejny bodziec do rozwoju na płaszczyźnie lotnictwa wojskowego.

Kolejny kluczowy zakup to maszyna 5 generacji opracowywana wspólnie z Rosją – PAK FA w pierwotnym planie miał zostać nabyty w większej liczbie niż przez Rosję, miała również powstać wersja dwumiejscowa. Ostatecznie jednak obcięto zamówienie o samoloty dwumiejscowe i zdecydowano się na standardową wersję jednomiejscową<sup>4</sup>. Mimo tych cięć potencjał w dziedzinie samolotów piątej generacji będzie porównywalny z tym, jaki będzie posiadać Rosja. Jest to istotna informacja, gdyż doskonale ilustruje, jak wysoko mierzą Indie.

Uzupełnieniem samolotów bojowych są maszyny szkoleniowe. W tej dziedzinie Indie mają poważne problemy, a jakość sprzętu i szkolenia na nim wykonywanego pozostawia wiele do życzenia. Zapewnienie odpowiedniego personelu zdolnego do operowania na nowoczesnych samolotach mających niebawem wejść do służby staje się powoli palącym problemem. W kwestii maszyn szkolenia podstawowego zrobiono już poważny krok naprzód, decydując się na sprawdzone Pilatusy PC 7 Mk II<sup>5</sup>. Szkolenie zaawansowane to z kolei BAE Systems Hawk produkowane na licencji w Indiach<sup>6</sup>. Gdy oba typy zostaną w pełni wdrożone, można będzie mówić o kompletnym systemie<sup>7</sup>.

<sup>3</sup> <http://www.bbc.co.uk/news/world-asia-india-16809532> [dostęp: 23.12.2012].

<sup>4</sup> [http://en.rian.ru/military\\_news/20121016/176668178.html](http://en.rian.ru/military_news/20121016/176668178.html) [dostęp: 23.12.2012].

<sup>5</sup> <http://www.pilatus-aircraft.com/index.php#68> [dostęp: 23.12.2012].

<sup>6</sup> [http://www.baesystems.com/article/BAES\\_106839/potential-hawk-order-to-expand-india-footprint](http://www.baesystems.com/article/BAES_106839/potential-hawk-order-to-expand-india-footprint) [dostęp: 23.12.2012].

<sup>7</sup> Oczywiście w sensie samolotów. Poza samymi maszynami potrzeba jeszcze trenerów, pakietów szkoleniowych dla personelu obsługi itd., by można mówić o kompletnym rozwiązaniu.

Ostatnie doniesienia przyniosły informacje o wspólnym projekcie Rosji i Indii mającym doprowadzić do powstania samolotu transportowego średniej klasy<sup>8</sup>. Planowana maszyna to samolot dwusilnikowy zdolny do przewiezienia około 20 ton ładunku i mający zastąpić takie samoloty jak An-26 i An-30. Dla Indii to kolejny projekt, w którym kraj ten nie jest li tylko podmiotem kupującym nowoczesny sprzęt, ale aktywnym członkiem programu odpowiedzialnym za kluczowe elementy konstrukcyjne.

Indie same pracują również nad systemami dla maszyn AEW&C w ramach Defence Research & Development Organisation. Platforma przenosząca m.in. indyjskie podzespoły to samolot Embraera<sup>9</sup>. Nie należy się spodziewać, iż są to technologie mogące uczynić z Indii lidera w tej dziedzinie na świecie, ale przemysł indyjski powoli wchodzi w każdą dziedzinę lotniczą, a w najbliższych latach należy się spodziewać gwałtownego przyspieszenia.

Dodatkowo poważne zmiany zachodzą w śmigłowcowym parku maszynowym. Na czoło wysuwają się tu zakupy w USA – 22 maszyny Apache w najnowszej wersji. W bezpośrednim pojedynku śmigłowce te wygrały z Mi-28. Nie znaczy to jednak, że dojdzie do jakiegoś gwałtownego odwrócenia od głównego dostawcy helikopterów dla Indii. 22 maszyny z USA to jedynie niewielki procent planowanych zakupów, a wydaje się, że w kwestii maszyn transportowych Rosja nie powinna mieć realnych konkurentów w Indiach.

W klasie większych samolotów transportowych i dozoru Indie też przechodzą małą rewolucję, stając się jednym z nielicznych krajów posiadających C-17<sup>10</sup>. Dla Boeinga fakt zakupu tego modelu przez Indie to okazja do podtrzymania produkcji i zwiększenia swego zysku. W sumie Indie mają wzbogacić się o 10 maszyn tego typu.

---

<sup>8</sup> <http://www.uacrussia.ru/en/press/news/index.php?from4=2&id4=1004> [dostęp: 23.12.2012].

<sup>9</sup> [http://drdo.gov.in/drdo/English/dpi/press\\_release/AEW&C\\_20092012.pdf](http://drdo.gov.in/drdo/English/dpi/press_release/AEW&C_20092012.pdf) [dostęp: 23.12.2012].

<sup>10</sup> <http://boeing.mediaroom.com/index.php?s=43&item=2368> [dostęp: 23.12.2012].

Kolejny typ wzmacniający potencjał Sił Powietrznych Indii to P-8I, eksportowa wersja Poseidona wdrażanego do służby w Marynarce USA<sup>11</sup>. Samoloty tego typu to ultranowoczesne maszyny dozoru i zarządzania polem bitwy pozwalające osiągać pełną świadomość sytuacyjną na wybranym obszarze. W sumie Indie zamówiły osiem samolotów tego typu.

Uzupełnieniem maszyn *stricte* transporterowych i dozoru będzie szóstka samolotów transportowych, które planują nabyć Indie. Cały czas trwa również modernizacja już posiadanej floty samolotów<sup>12</sup>.

Na koniec warto dodać, że autorski myśliwiec Tejas, który co prawda powstaje już od bardzo wielu lat, jest również coraz bliżej ukończenia i z pewnością będzie stanowił poważne wzmocnienie potencjału indyjskiego<sup>13</sup>.

Wszystkie te zakupy, inwestycje i modernizacje sugerują, że na półwyspie Dekan ma miejsce prawdziwa rewolucja, jeśli idzie o lotnictwo wojskowe. Na wielu frontach wdrażane są nowoczesne rozwiązania z najwyższej światowej półki. Poza nowymi zakupami od USA i dostawców europejskich cały czas utrzymywane są silne więzy z Rosją i zakupy w tym kraju również mają się dobrze. Indie dywersyfikują swoich dostawców uzbrojenia, co dodatkowo podnosi niezależność, ale i przepływ technologii z różnych krajów jako że standardem w tym kraju jest nacisk na produkcję licencyjne w rodzimych zakładach.

Jeśli porównamy zakupy i modernizację, jakie mają miejsce w Indiach, z tym, co dzieje się w Pakistanie, to wyraźnie widać, jak bardzo Hindusi wyprzedzają swego sąsiada. Pomiędzy obu krajami rzuca się w oczy jeszcze jedna wyraźna różnica. Pakistan jest mocno powiązany z Chinami i w tym właśnie kraju dokonuje znaczącej części swych zakupów.

Do najważniejszych kontraktów w Pakistanie należy pakiet modernizacyjny dla maszyn F-16, za wprowadzenie którego odpowiedzialny jest

---

<sup>11</sup> <http://www.boeing.co.in/News-and-Media-Room/News-Releases/2012/July/2nd-Boeing-P-8I-Aircraft-for-India-Completes-1st-F> [dostęp: 23.12.2012].

<sup>12</sup> <http://www.uacrussia.ru/en/press/news/index.php?from4=2&id4=1007> [dostęp: 23.12.2012].

<sup>13</sup> Dodatkowo w Indiach trwa również modernizacja samolotów, która obejmuje przedłużenie okresu użytkowania choćby samolotów Mirage 2000H w wyniku doprowadzenia ich do standardu 2000-9.

Turkish Aerospace Industries<sup>14</sup>. Planowane zakończenie modernizacji 41 samolotów ma odbyć się we wrześniu roku 2014. Kolejne maszyny Pakistan odbiera/remontuje w USA gdzie przechodzą one tzw. MLU. Kontrakt z USA na nowe samoloty zakładał dostarczenie 18 maszyn. Uzupełnieniem modernizacji F-16 był pakiet unowocześniający trenażery dla tychże samolotów, który ma zostać wprowadzony do roku 2013<sup>15</sup>.

Najważniejszym zakupem, jaki może mieć miejsce w Pakistanie, jest nabycie 250 maszyn JF-17<sup>16</sup>. Awionika tych samolotów ma bazować na podzespołach chińskich, gdyż firmy europejskie nie doszły do porozumienia z Pakistańczykami. Za napęd z kolei odpowiadają silniki Rosyjskie produkcji Klimowa. JF-17 mają zastąpić samoloty A-5 i F-7<sup>17</sup>. Szacuje się, że zakupy mają zostać przeprowadzone w ciągu 6–8 lat. Współ z F-17 JF-17 mają stanowić trzon Sił Powietrznych Pakistanu. Możliwe jest również zainwestowanie w samoloty J-10 mające przynajmniej w założeniach odpowiadać maszynom zachodnim. Produkcję JF-17 w Pakistanie można porównać do mającej ruszyć niebawem produkcji Rafale w Indiach. Oczywiście poziom technologiczny jest inny, ale chodzi o sam transfer i rozwijanie własnej bazy. Problemem w przypadku wielu typów może być sposób komunikowania się pomiędzy samolotami. Ta kwestia musi zostać rozwiązana własnymi siłami Pakistanu i nie jest to sprawa nie do rozwiązania.

W klasie większych samolotów Pakistan wzmacnia swój potencjał o samoloty P-3C<sup>18</sup>, które mają za zadanie monitorowanie przestrzeni w rejonach morskich. W sumie dostarczonych ma zostać sześć samolotów.

---

<sup>14</sup> <https://www.tai.com.tr/en/basin-bultenleri/tai-delivered-paf-f-16s> [dostęp: 23.12.2012].

<sup>15</sup> Potencjał rozwojowy samolotów F-16 nie jest jeszcze do końca wyczerpany i m.in. Lockheed typuje Pakistan jako potencjalnego odbiorcę pakietu zakładającego wykorzystanie radarów AESA.

<sup>16</sup> W kwestii liczby samolotów nic nie jest przesądzone, a różne źródła w różnym czasie podają różne liczby. Według najnowszych doniesień pewne ma być 150 samolotów, ale Pakistan nie wyklucza podniesienia zakupów do 200 maszyn.

<sup>17</sup> Są to już mocno przestarzałe Chengdu F-7, Mirage III, Mirage 5, Nanchang A-5. Z powyższego widać również jak silne związki od dziesięciolecie wiążą Chiny i Pakistan na płaszczyźnie lotnictwa wojskowego. Wprowadzenie JF-17 i możliwość zainwestowania w J-10 są tylko kontynuacją obranej wcześniej drogi.

<sup>18</sup> Zakupy niejako wymuszone przez zniszczenie przez Talibów dwóch maszyn tego typu.

Maszyny te to modernizowane egzemplarze służące niegdyś w US Navy i dostosowane do współczesnych wymagań przez firmę Lockheed Martin<sup>19</sup>.

Pakistan stara się również brać aktywny udział w międzynarodowych ćwiczeniach i wysłał swoje maszyny na Anatolian Eagle mający miejsce w czerwcu 2012 r.

Ważnym krokiem naprzód w kwestii wzmocnienia potencjału Pakistanu były testy pocisków typu Cruise zdolnych do przenoszenia ładunków nuklearnych Hatf-VIII (Ra'ad). Wysokie możliwości manewrowe, zdolność do podążania do celu na bardzo niskim pułapie i zgodnie z ukształtowaniem terenu pozwalają na skryte podejście do celu<sup>20</sup>.

Zaplecze szkoleniowe dla pilotów pakistańskich stanowiły samoloty K-8P Karakorum używane również przez szereg innych krajów<sup>21</sup>. Samoloty te można również dostosować do wykonywania misji wsparcia.

Uzupełnieniem klasycznych statków powietrznych są nieśmiało i w niewielkim zakresie, ale jednak wprowadzane na coraz większą skalę aparaty bezzałogowe.

W kategorii maszyn dozoru Pakistan korzysta z usług ZDK-03 Karakoram Eagle AWACS, Saab 2000 AEW&C Airborne Early Warning and Control, Dassault Falcon 20.

Kolejną parą krajów na dalekim Wschodzie, które stale modernizują swoje potencjały lotnicze, są Tajwan i Chiny. Tajwan, państwo wielokrotnie mniejsze od Chin i nieuznawane powszechnie na arenie międzynarodowej, ma jak na swoje rozmiary duże siły powietrzne. Największym problemem dla Tajwanu jest starzejąca się flota myśliwców F-16. Przez wiele miesięcy kraj ten starał się nabyć zupełnie nowe samoloty w wersji C/D w najnowocześniejszej wersji rozwojowej, które mogłyby wprowadzić nową jakość w Siłach Powietrznych. Przez długi czas sprawa nie była jasna i dochodziło do intensywnego lobbowania za doprowadzeniem sprzedaży do skutku. Osta-

---

<sup>19</sup> <http://www.flightglobal.com/news/articles/pakistan-recvies-two-refurbished-p-3cs-368804/> [dostęp: 23.12.2012].

<sup>20</sup> <http://tribune.com.pk/story/386792/pakistan-test-fires-hatf-viii-raad/> [dostęp: 23.12.2012].

<sup>21</sup> Poza Pakistanem są one wykorzystywane w Chinach, Egipcie oraz w krajach afrykańskich i Ameryki Łacińskiej.



tecnie administracja prezydenta Obamy nie dała zielonego światła na zakup tego typu. Tajwanowi pozostała opcja modernizacji maszyn A/B, zamiast zakupu do 66 sztuk samolotów wersji Block 50/52. Problemem w modernizacji tajwańskiego sprzętu była obawa przed destabilizacją sił w regionie. DSCA zwraca na to uwagę i kontrakty nie mogą zakłócać równowagi sił. Kontrą w tej sprawie była odpowiedź szefa Lockheeda. Stwierdzał on, że zakup samolotów pozwoli jedynie utrzymać potencjał, a nie go wzmocnić. Starzejące się F-5 nie przystają już do współczesnego pola walki, a wprowadzanie przez coraz większą liczbę krajów maszyn piątej generacji dodatkowo obniża wartość tych samolotów. Za blokowanie kontraktu odpowiedzialne są Chiny, a raczej chęć utrzymania dobrych stosunków z Chinami przez USA. Dla Tajwanu jest to swego rodzaju dzwonek ostrzegawczy, że dalsze wspieranie suwerenności tego kraju w dotychczasowym wymiarze może nie mieć już miejsca. Oczywiście zbilansowane to może zostać większą obecnością USA w regionie, którą właśnie obserwujemy. Ostatecznie modernizacji poddanych zostanie 145 maszyn Block 20 wersji A i B<sup>22</sup>. Na samolotach zabudowany zostanie nowoczesny układ z aktywnym, elektronicznie fazowanym szykiem antenowym AESA (Active Electronically Scanned Array). Modernizacja ma bazować na zaprezentowanym przez Lockheeda samolocie F-16V.

W ubiegłym roku Tajwan otrzymał dwie maszyny dozoru E-2K – samoloty istotne dla utrzymania kontroli wokół wyspy. Tajwan od dłuższego czasu używa samolotów tego typu, a doprowadzenie samolotów do wersji K ze starszej T pozwoli na dalsze ich długoletnie użytkowanie<sup>23</sup>.

Poza samolotami Tajwan wzmacnia również swój potencjał śmigłowiecowy, nabywając 30 maszyn AH-64 w najnowszej odmianie Block III. Przewidywany termin dostarczenia wszystkich maszyn to rok 2013.

U największego wroga Tajwanu proces modernizacji parku maszynowego również nabiera tempa. W Chinach obserwujemy zmiany na wielu płaszczyznach.

Dwa lata temu świat obieżył informacje o chińskim samolocie o właściwościach stealth i oznaczonym jako J-20. Pojawienie się maszyn piątej generacji w innych krajach niż USA było tylko kwestią czasu, ale dla wielu

<sup>22</sup> [http://www.us-taiwan.org/reports/2012\\_july18\\_signing\\_of\\_loa\\_to\\_upgrade\\_taiwans\\_f-16ab\\_fighters.pdf](http://www.us-taiwan.org/reports/2012_july18_signing_of_loa_to_upgrade_taiwans_f-16ab_fighters.pdf) [dostęp: 23.12.2012].

<sup>23</sup> <https://www.infolotnicze.pl/2011/12/19/e-2k-dla-tajwanu/> [dostęp: 23.12.2012].



analityków tak szybkie pokazanie nowego samolotu w Chinach jest pewnym zaskoczeniem. Z drugiej jednak strony nie mamy pewności co do parametrów tych samolotów. Sam wygląd przypominający konstrukcje amerykańskie nie musi wcale oznaczać zbliżonych możliwości. Kluczowe są tu również powłoki nanoszone na powierzchnie samolotów, a utrudniające ich wykrycie. W tej materii sami Amerykanie wiele nauczyli się w ostatnich latach i powłoki z F-35 mogą być zastosowane również na starszych F-22. Trudno powiedzieć, czy Chiny są w stanie zapewnić powłoki podobnej jakości. Bez tego i odpowiednich komponentów zabudowanych na samolocie połączonych z zaawansowanymi silnikami mamy jedynie „skorupę” wyglądającą jak maszyna stealth. Jak to zwykle w przypadku Chin bywa, wiele pozostaje i pozostanie w sferze domysłów. Przez jakiś czas pojawiły się pogłoski o nowym samolocie mającym mieć oznaczenie J-18 i pozwalając na krótki start z lotniskowców. Póki co maszyna ta nie jest w stu procentach potwierdzona. Samolot miał być podobny do morskiej wersji Su-33.

Bazowanie na sprzęcie rosyjskim w Chinach nie jest niczym nowym. Co więcej Chiny sporo produkują na zasadach licencyjnych, a i zakupy na dużą skalę co jakiś czas są oficjalnie potwierdzane. Zwłaszcza chodzi tu o silniki<sup>24</sup> dla takich samolotów jak J-10<sup>25</sup> i J-11, które bazują na myśliwcach Su-27. Warto podkreślić, że nie wszystkie silniki trafiają do armii chińskiej. Część montowana jest w samolotach eksportowych<sup>26</sup>.

Chiny rozwijają również intensywnie aparaty bezałogowe zarówno klasyczne, przypominając konstrukcją samoloty, jak i maszyny będące bezałogowymi śmigłowcami. Nie są to może równie zaawansowane konstrukcje jak MQ-8B Fire Scout czy też K-MAX UAS, ale rozwój konstrukcji tego typu trwa.

Co najistotniejsze, Chiny otwarcie dążą ku morzom, inwestując w swoją flotę, a zwłaszcza wchodzą w zarezerwowaną dotąd dla USA strefę operacji przy pomocy lotniskowców. Okręt to lotniskowiec klasy *Admirał Ku-*

---

<sup>24</sup> Jedne z ostaniach kontraktów zakłada dostawy silników AL-31F w liczbie około 140 sztuk. Wartość kontraktu ma wnieść około 700 milionów dolarów.

<sup>25</sup> J-10 to maszyna oferowana m.in. tradycyjnemu klientowi Chin – Pakistanowi. Potencjał sprzedaży na tym rynku jest dość pokaźny.

<sup>26</sup> <https://www.infolotnicze.pl/2012/06/06/chiny-kupuja-rosyjskie-silniki/> [dostęp: 23.12.2012].

znieców i był budowany pierwotnie jako Varyag przez Rosję, a następnie został nabyty przez Chiny, gdzie otrzymał nazwę Liaoming. Na jego pokładzie funkcjonować mają maszyny J-15<sup>27</sup>. Chiny zatem staną się trzecią siłą wyposażoną w okręty lotniskowe na Pacyfiku obok USA i Indii.

Poza zakupami Chiny zdecydowały się również na wprowadzenie zmian strukturalnych i postawieniu na bazy mogące wspierać wiele typów samolotów. Lotniska mają być połączone z bazami, by móc zaspokoić potrzeby wielowymiarowych konfliktów i tym samym obsługiwać różne typy statków powietrznych. Bazy staną się centrami dowodzenia, kontroli, wsparcia i niezależnych operacji. Modernizacji ulec ma około 100 baz lotniczych. Kolejnym krokiem jest chęć obniżenia kosztów szkolenia pilotów. Zmianie ma ulec szkolenie teoretyczne, proces selekcji, przedmioty szkoleniowe oraz metodologia szkolenia. Chińczycy chcą znacząco podnieść jakość szkolenia, a jednym ze sposobów na osiągnięcie założonych celów ma być znaczący wzrost udziału szkolenia symulatorowego. Inną metodą na poprawienie kadry ma być sięganie po kadetów z lokalnych uniwersytetów i służb.

Przez jakiś czas istniało prawdopodobieństwo zakupu z Rosji nowoczesnych maszyn Su-35. Ostatecznie do transakcji nie doszło z powodu zbyt małej partii samolotów, by ich produkcja mogła być opłacalna. Może to sugerować jedynie chęć przejścia przez Chiny nowych technologii, co przy małej ilości sprzedanych maszyn nie było do zaakceptowania przez Rosję.

W listopadzie w Internecie zawrzało – pojawiła się informacja o drugim chińskim myśliwcu o właściwościach stealth. Samolot miał odbyć próbny lot w towarzystwie maszyn J-1BS. Pierwsza krótka próba wprowadziła Chiny do elitarnego klubu krajów o dwóch maszynach o utrudnionej wykrywalności. Dodajmy do tej pory jednoosobowego klubu. W przypadku tej maszyny sprawa wygląda podobnie jak w przypadku J-20. Nie wiemy, co ten samolot sobą reprezentuje, ale już sam fakt pracowania nad dwoma konstrukcjami świadczy o dużym przyspieszeniu w Chinach.

Tradycyjnie Chiny zaopatrują się w śmigłowce transportowe w Rosji<sup>28</sup>, ale pracują też intensywnie nad własnymi maszynami wsparcia. Tutaj

---

<sup>27</sup> Testy na pokładzie okrętu miały zacząć się w lipcu bieżącego okrętu.

<sup>28</sup> We wrześniu podpisano kontrakt na zakup 52 maszyn Mi-171E. Dostawy mają zakończyć w roku 2014.

przyglądając się konstrukcjom z Chin, można dostrzec wiele podobieństw do już używanych na świecie helikopterów tego typu.

Poza Tajwanem potencjalnym ogniskiem zapalnym w kontaktach z Chinami są Japonia i Korea Południowa. Oba te kraje stoją na wysokim poziomie rozwojowym, a ich siły powietrzne są ustawicznie modernizowane. Japonia jest jednym z nabywców myśliwców F-35<sup>29</sup>. Zakup ten przypieczętowany w roku 2012 może mieć pewien wpływ na decyzje podejmowane w Korei Południowej, która również stoi przed wyborem zakupu nowych samolotów. Oczywiście japońskie firmy będą miały udział w produkcji komponentów do samolotu, co przełoży się na wzrost potencjału gospodarczego tego kraju. Co ważne, Japończycy z chęcią widzieliby w swoich Siłach Samoobrony również samoloty F-22, ale sprzedaż tych maszyn nie wchodziła zupełnie w grę, co przełożyło się na plany skonstruowania własnymi siłami podobnego samolotu. Ile wyjdzie z tych planów, trudno powiedzieć. Koszty opracowania tak zaawansowanego myśliwca są ogromne, a potencjalny rynek zbytu raczej wąski, więc należałoby się spodziewać produkcji jedynie na własny rynek, co nie jest korzystne z ekonomicznego punktu widzenia.

W kraju tym skończyły się bowiem dostawy samolotów Boeing F-15K będących wersją myśliwca specjalnie przygotowaną na potrzeby Korei. Dodatkowo w Korei Boeing otworzył centrum serwisowe na potrzeby obsługi dostarczonych i użytkowanych na terenie tego kraju samolotów. Jest to ważny atut w toczącym się kolejnym przetargu F-X, w którym ma dojść do zakupu kolejnej partii myśliwskich samolotów wielozadaniowych. W szranki stanęły F-35, Eurofighter i używany już F-15. Pozycja Eurofighterów wydaje się w całej trójce najsłabsza. Logicznym krokiem z finansowego punktu widzenia byłaby kolejna partia maszyn F-15, zważywszy na doświadczenie w obsłudze oraz możliwość negocjowania z Boeingiem na innych warunkach. Z drugiej strony oferta Lockheeda to zupełnie inna jakość w dziedzinie samolotów myśliwskich. Dla decydentów i wybranej właśnie pani prezydent zawirowania wokół zakupu F-35 w Kanadzie mogą być sygnałem ostrzegawczym i działać na korzyść Boeinga z jego F-15.

---

<sup>29</sup> <https://f35.com/the-f-35/global-participation/japan.aspx> [dostęp: 23.12.2012].

Poza myśliwcami Korea inwestuje zarówno w nowoczesne śmigłowce uderzeniowe AH-1Z<sup>30</sup> i AH-64D Block III<sup>31</sup> oraz morskie MH-60R<sup>32</sup>, jak i samoloty dozoru Peace Eye AEW&C. Warto dodać, że kadłuby dla Apache'ów produkowane są m.in. przez Korea Aerospace Industries.

Mozaikę państw odgrywających kluczową rolę w Azji uzupełnia oczywiście Rosja będąca nieco z boku głównych wydarzeń, ale znajdująca się cały czas w stanie wojny z Japonią. Stosunki z Chinami choć poprawne nie należą do idealnych, a prowadzone w Państwie Środka prace nad modernizacją swych samolotów i budowa nowych konstrukcji piątej generacji muszą mieć poważne implikacje w Rosji. Program PAK FA rozwijany wspólnie z Indiami wydaje się znacznie bardziej zaawansowany niż konstrukcja chińska, ale liczba zakupionych przez Rosję maszyn będzie porównywalna z zamówieniem Indii i liczbą samolotów F-22 posiadanych przez USA. Chiny w tej materii pozostają zagadką zarówno pod względem liczby ewentualnych maszyn piątej generacji, jak i ich jakości. Do testów państwowych włączony został właśnie czwarty egzemplarz<sup>33</sup>.

Od dłuższego czasu nie sposób mówić o Siłach Powietrznych Federacji Rosyjskiej inaczej jak o kolosie na glinianach nogach. Znaczny odsetek sprzętu, jakim dysponuje ten kraj, znajduje się w złym stanie i wymaga poważnego remontu lub najzwyczajniej w świecie niszczenia on w rozrzuconych po kraju bazach. Nie oznacza to jednak, iż Rosja nic nie robi w kierunku poprawy tej sytuacji. Zintensyfikowano zakupy na wielu polach, nabywając niewielkie partie nowych myśliwców, choćby Su-30SM<sup>34</sup>. W kolejce czekają już samoloty Su-35.

W Rosji zadbano również o poprawę jakości maszyn szkoleniowych, decydując się na nowoczesne samoloty Jak-130, a prace nad transportero-

---

<sup>30</sup> [http://www.dsca.osd.mil/pressreleases/36-b/2012/Korea\\_12-26.pdf](http://www.dsca.osd.mil/pressreleases/36-b/2012/Korea_12-26.pdf) [dostęp: 23.12.2012].

<sup>31</sup> [http://www.dsca.osd.mil/pressreleases/36-b/2012/Korea\\_12-32.pdf](http://www.dsca.osd.mil/pressreleases/36-b/2012/Korea_12-32.pdf) [dostęp: 23.12.2012].

<sup>32</sup> [http://www.dsca.osd.mil/pressreleases/36-b/2012/Korea\\_12-21.pdf](http://www.dsca.osd.mil/pressreleases/36-b/2012/Korea_12-21.pdf) [dostęp: 23.12.2012].

<sup>33</sup> <http://www.sukhoi.org/eng/news/company/?id=5022> [dostęp: 23.12.2012].

<sup>34</sup> [http://www.irkut.com/en/news/press\\_release\\_archives/index.php?id48=548](http://www.irkut.com/en/news/press_release_archives/index.php?id48=548) [dostęp: 23.12.2012].

wym An-70 wreszcie nabrały tempa<sup>35</sup>. Poza An-70 SP Rosji wzmocnią się również o sporą liczbę samolotów transportowych innych rodzajów – Ił-76, An-124.

Wydaje się, że proces przenoszenia środka ciężkości w rejon Azji i Pacyfiku w najbliższych latach będzie narastał, a systematyczne wzmocnienie potencjału lotniczego głównych krajów regionu może doprowadzić do wzrostu napięcia. Niepokój musi zwłaszcza budzić wejście nowych graczy do zamkniętego dotąd „klubu” posiadaczy lotniskowców. Ta sytuacja wywoła najprawdopodobniej pewne napięcia, gdy na oceanach będą operować zespoły lotniskowców różnych krajów.

## Summary

Military aviation is one of the key factors in maintaining national security. Aircraft are the first to encounter the enemy in the defensive role and also are the key factor in conducting offensive actions. Since a while we are observing a move to the Far East by the United States which clearly indicates that this will be the main region in global politics. The center of gravity located on the Pacific Ocean and within Asian countries brings new perspectives for the development of military aviation in that area. The key players in the region are refreshing their arsenal and are equipped with more and more modern aircraft and accompanying equipment. This article is an effort to sum up the latest changes in military aviation in the main countries in the Far East and to highlight the evolution of the key Air Forces in that region.

## Абстракт

Военная авиация является одной из ключевых составляющих обороноспособности страны. Военные самолеты должны первыми отреагировать на появление возможного нарушителя при ведении обороноспособных мероприятий в воздушном пространстве государства. Военная авиация также является ключевым элементом при проведении наступательных операций.

<sup>35</sup> <http://www.antonov.com/news/217> [dostęp: 23.12.2012].

В последнее время стало очевидно, что внимание США все более и более сосредотачивается на Азиатско-Тихоокеанском регионе. Этот регион очень скоро приобретет ключевое значение в мировой политике. Ключевое значение Тихого океана и азиатских стран означает новые перспективы в развитии военной авиации этого региона. Главные игроки начинают обновлять арсеналы, в том числе поставкой новейших военных самолетов и прилегающего оборудования. Данная статья содержит краткое описание самых последних событий в сфере военной авиации. В статье также обсуждаются технические новшества в самых главных национальных военно-воздушных силах.