

DEKADA J-20. NOWE PERSPEKTYWY CHIŃSKIEGO MYŚLIWCA PRZYSZŁOŚCI [ANALIZA]

Mija już 10 lat od czasu wzbicia się w powietrze prototypu pierwszego i jak na razie jedyne seryjnie produkowanego chińskiego samolotu bojowego 5. generacji Chengdu J-20 Wēilóng (Potężny Smok). Przez ten czas udało się doprowadzić jego program do stadium produkcji seryjnej. Wygląda na to że niebawem będzie ona realizowana na pełną skalę, a wkrótce pojawią się nowe warianty i możliwości „Potężnego Smoka”.

Samolot bojowy Chengdu J-20 ma już za sobą pełną dekadę historii i był probierzem zmian w całej Chińskiej Republice Ludowej, a przynajmniej jej postrzegania na świecie. Po zaprezentowaniu pierwszej z tych maszyn światu wielu powątpiewało w możliwość stworzenia przez Chiny tak zaawansowanego samolotu bojowego, a w Stanach Zjednoczonych wręcz dopatrywano się w nim kolejnej akcji dezinformacyjnej lub propagandowej na użytek własnego społeczeństwa.

Czytaj też: [Chiński myśliwiec 5. generacji w służbie](#)

J-20 określano jako „co najwyżej demonstrator technologii”. Powątpiewano w możliwość zaopatrzenia go w nowoczesną awionikę, odpowiednie silniki, a już szczególnie zapewnienie mu własności stealth. Działo się, szczególnie że kształt J-20 nie przypominał ani jedyne wówczas eksploatowanego myśliwca 5. Generacji, F-22A Raptor, ani walczącego wówczas z licznymi trudnościami F-35. J-20 powstał w układzie kaczka i usterzeniem tylnym typu V, a nie w układzie klasycznym jak obydwie konstrukcje amerykańskie. Nie był więc kolejną "podrówką" i pójściem na skróty. Dopiero ujawniony później lżejszy Shenyang J-31 (nadal jest on produkowany seryjnie) sprawiał wrażenie — bycia kopią F-35.

Zostań dowódcą Sił Zbrojnych RP!



Reklama

Obiekcje co do perspektyw „Potężnego Smoka” były uprawnione. Samolot był rówieśnikiem programu rosyjskiego, a Rosję uważano za dużo bardziej zdolną do stworzenia takiego myśliwca niż ChRL, chociaż nawet w jej możliwości na Zachodzie powątpiewano. Do tamtej pory Chińczycy byli zdolni wyłącznie do kopiowania, bądź rozwijania samolotów rosyjskich, a ich własne konstrukcje (wczesne J-10, JF-17, J-7, J-8, czy bombowiec JH-7) były uważane za maszyny o znacznie mniejszych możliwościach niż zachodnie samoloty generacji 4+.

Czytaj też: [Chiński myśliwiec J-20 jako "bestia"?](#)

Do dzisiaj zresztą nie wiadomo w jakim stopniu Chinom udało się pokonać stojące przed nimi wyzwania. Nie wiadomo, a przynajmniej nie jest to znane opinii publicznej, jakie realnie możliwości mają jego sensory czy komputery pokładowe. Wątpliwości budzą własności stealth, które, choć rzeczywiście istnieją, to nie na takim poziomie jak w najnowszych konstrukcjach amerykańskich. Zakłada się np. że powierzchnia efektywnego odbicia promieniowania radarowego w projekcji czołowej J-20 to około 0,25 lub 0,025 m², co jest wartością większą niż pojawiające się publicznie w odniesieniu do F-22 czy F-35.

Mimo to kiedy maszyny te idą do ataku, znacznie trudniej jest je wykryć niż takie samoloty jak Typhoon, Rafale czy Su-35. Kwestia silników, z którą Chiny miały problem od lat, do tej pory rozwiązywana była w sposób tradycyjny. Czyli poprzez zakup silników rosyjskich Saturn AL-31, prawdopodobnie wersji AL-31FM2. Podobnie zresztą rozwiązali na razie problem ze swoim docelowym napędem dla Su-57 Rosjanie. Dostęp do napędów produkowanych za granicą jest jednak kosztowny i nie umożliwia osiągnięcia produkcji na wielką skalę.

Czytaj też: [Ile J-20 mają Chiny?](#)

Zmienia się to właśnie teraz, w 10-lecie oblotu „Potężnego Smoka”, którego najnowsze egzemplarze zaobserwowano z silnikami chińskiej produkcji WS-10 o ciągu 120-140 kN, a zatem porównywalnym z zastępczym silnikiem rosyjskim. Docelowo mają być wprowadzone na nich instalowane WS-15 o ciągu 180 kN, które nadal nie są produkowane i to dopiero one dadzą J-20 zdolność supercruise (czyli osiągania prędkości naddźwiękowej bez dopalacza). Jednak już fakt opanowania technologii produkcji silników WS-10 o wystarczającej trwałości, jeśli chodzi o liczbę możliwych do wylatania godzin, jest przełomowe.

Dzięki niej bowiem będzie można pozyskiwać silniki **taniej i w ilościach zależących od samodzielnie zbudowanych zdolności produkcyjnych**. Innymi słowy, prawdopodobnie właśnie teraz rozpoczyna się prawdziwa seryjna produkcja J-20 na wielką skalę. Obecne szacunki co do liczby tych samolotów w służbie. Jeszcze rok temu mówiło się o 20-30, co oznaczało jeden pułk lotniczy. Teraz mowa jest o 50, co byłoby równoznaczne z wybudowaniem w roku 2020 ok. 20-25 maszyn.

pic.twitter.com/3sYEcXL00X

— @Rupprecht_A (@RupprechtDeino) [July 14, 2020](#)

Czytaj też: [Chiński myśliwiec 5. generacji wystartuje z lotniskowca](#)

Chińczycy jednocześnie deklarują zdolność do budowania maksymalnie 48 samolotów rocznie. I być może takie tempo osiągną po raz pierwszy w rozpoczynającym się właśnie roku. Dla porównania Rosjanie po rozwinięciu produkcji Su-57 po 2024 roku zamierzają budować po kilkanaście samolotów rocznie, a Amerykanie budują rocznie ok 130 F-35 (134 w 2019 r., 123 w 2020 – spadek ze względu na pandemię) i planują osiągnąć ostatecznie wolumen produkcji 160 sztuk, jednak część produkcji trafia na eksport. Deklarowana produkcja chińskich maszyn jest więc dość wysoka, szczególnie że są to samoloty ciężkie. Utrzymanie jej przez trzy lata sprawiłoby, że liczba J-20 w linii stałaby się porównywalna do liczby wszystkich F-22 Raptor. Szczególnie jeśli z czasem równolegle zakłady Shenyang rozpoczną dodatkowo budowę lżejszych myśliwców J-31...

Być może właśnie osiągnięcie silnikowej niezależności (która dotąd blokowała rozwój całego chińskiego lotnictwa taktycznego i strategicznego) sprawia, że równolegle z umasowieniem produkcji pojawiają się pogłoski o dalszym rozwoju J-20. Pierwsze dotyczą wariantu J-20B, który z pewnością otrzymałby jeszcze lepsze rozwiązania awioniczne. Oprócz tego pojawiają się informacje, że dopracowane miałyby zostać jego cechy stealth, co oznaczałoby, że rzeczywiście pozostawiają nieco do życzenia. Szczególnie że J-20 powstał w układzie kaczka (z przednim usterzeniem poziomym), który przekłada się na wzrost manewrowości, ale zwiększa skuteczną powierzchnię odbicia w projekcji czołowej.

Pojawiła się również wiza dwumiejscowych J-20, czyli czegoś, czego w 5. generacji jeszcze nie było. Spekuluje się przy tym jaka ma być rola drugiego członka załogi. Pomysłów nie brakuje: maszyna miałyby więc służyć do szkolenia (czego nie ma w samolotach amerykańskich ani rosyjskim, ponieważ wykorzystywane są zaawansowane systemy szkolenia, w przypadku Chin też wydaje się to mało prawdopodobne), przenosić dodatkowo operatora uzbrojenia, albo operatora towarzyszących bezałogowych „lojalnych skrzydłowych” (przy czym jedno tu drugiego nie wyklucza). Inna teoria jest taka, że na pokładzie ma być dwóch pilotów, którzy po prostu będą zastępować się nawzajem w czasie długich przelotów nad Morzem Południowochińskim czy Wschodniocińskim. O tym, że takie przeloty będą miały miejsce, świadczą fotografie J-20 z podczepionymi aż czterema wielkimi dodatkowymi zbiornikami paliwa. Oczywiście o ile nie jest to dezinformacja.

Czytaj też: [Chiny: stały postęp programu J-20](#)

Wizja dwumiejscowych J-20 po raz kolejny każde postawić pytanie o rolę jaką ma pełnić ten samolot. Często mówi się bowiem, że nie koniecznie musi to być maszyna do wywalczenia przewagi powietrznej jak F-22 ani nawet samolot wielozadaniowy, a trudnowykrywalny nosiciel pocisków przeciwokrętowych. A może właśnie dwumiejscowy J-20 będzie właśnie takim samolotem i z "Potężnego Smoka" - podobnie jak kiedyś z Su-27 - wyewoluują różne wyspecjalizowane warianty?