

JAPONIA ZNÓW W ERZE LOTNISKOWCÓW [VIDEO]

Pierwsze lądowanie F-35B na pokładzie japońskiego okrętu JS Izumo oznacza nową erę w historii wojskowości tego państwa. Mimo, że lądującym samolotem był tym razem jeszcze samolot należący do korpusu amerykańskiej piechoty morskiej to moment ten przejdzie do historii. Po raz pierwszy od 1945 bowiem Kraj Kwitnącej Wiśni rozpoczął eksploatację pełnowartościowego okrętu lotniczego nie będącego jedynie śmigłowcowcem.

Przegrana w drugiej wojnie światowej była równoznaczna z końcem wielkiej japońskiej floty lotniskowców, których resztki posłużyły w latach powojennych do ewakuacji z terenów Chin i Korei japońskiej ludności, a następnie zostały zełomowane. Brak okrętów lotniczych dawał się jednak we znaki nawet defensywnie nastawionym Japońskim Siłom Samoobrony. W dobie rozwijającego się lotnictwa brak możliwości wykorzystania pokładowych statków powietrznych, zapewniających chociażby świadomość sytuacyjną, ale także możliwości uderzenia na dalekich dystansach był coraz bardziej dotkliwy. Nowa japońska konstytucja zabraniała jednak budowy lotniskowców. Rozwiązanie znaleziono na przełomie lat 60. i 70. kiedy do służby wprowadzone zostały tzw. Niszczyciele śmigłowcowe. Były to okręty rzeczywiście o wymiarach i możliwościach niszczycieli, z tym że centralną część ich nadbudówek zajmował hangar dla śmigłowców. W ten sposób miały powstać jednostki zdolne do zwalczania okrętów podwodnych na odległość, do czego zmierzały w tym czasie wszystkie nowoczesne marynarki wojenne na świecie. Pierwsza generacja tych jednostek powstała w dwóch egzemplarzach i były to niszczyciele Haruna i Hiei, które służyły do 2011 roku. Na przełomie lat 70. i 80. dobudowano jeszcze dwie jednostki tej klasy ale należące do nowego typu – Shirane i Kurama. Cztery okręty pozostawały w służbie do XXI wieku, kiedy to zdecydowano o budowie okrętów lotniczych z prawdziwego zdarzenia.

Czytaj też: ["Zebranie lotniskowców" niedaleko Tajwanu. Japonia wysyła wsparcie](#)

W latach 90. Japończycy poszli jeszcze dalej i uruchomili budowę okrętów de facto transportowych-doków, które są w tradycyjnie skromny sposób określane – tym razem jako okręty desantowe. Jednostki i o nazwach Osumi, Shimikata i Kunisaki były budowane w latach 1993-1999, a każdy z nich może przenosić osiem śmigłowców, przez co stały się one największymi okrętami lotniczymi Kraju Kwitnącej Wiśni.

Następny ruch nastąpił w latach 2006-2011 kiedy Japończycy wybudowali dwa śmigłowcowce o wyporności pełnej 19 000 ton każdy. Były to Hyuga i Ise, które z poprzednikami miała wspólną tylko klasyfikację – niszczyciele śmigłowcowe. Gabarytowo były to jednak okręty zupełnie inne. Dość powiedzieć, że typ Haruna miał wyporność pełną 6 900 ton, a typ Shirane – 7500. Były to więc jednostki o gabarytach rzeczywiście cechujących niszczyciele.

Czytaj też: [Japoński myśliwiec przyszłości coraz bliżej. Zasięg ważniejszy, niż prędkość](#)

W latach 2012-2017 Japończycy posunęli się jeszcze dalej i wybudowali kolejną parę „niszczycieli śmigłowcowych”, tym razem o wyporności pełnej 27 000 ton każdy. Były to Izumo i Kaga. Bardzo szybko, bo w lipcu 2020 roku rozpoczęła się przebudowa pierwszego z nich – Izumo – w ten sposób, aby mógł przyjmować samoloty wielozadaniowe krótkiego startu i pionowego lądowania F-35B. De facto miało to uczynić z niego lekki lotniskowiec. Izumo został przebudowany częściowo i prace na nim mają zakończyć się dopiero w 2025 roku, jednak i tak właśnie rozpoczęły z niego loty amerykańskie samoloty. Podobne prace mają zostać przeprowadzone na drugim okręcie – Kaga i zakończą się one w roku 2027. Przy okazji obydwie jednostki przeklasyfikowano na „niszczyciele wielozadaniowe”. Równolegle Japonia zapowiedziała zakup 42 F-35B, które z pewnością znajdą się w grupach lotniczych tych jednostek.

Na tym nie koniec. Także w 2020 w japońskim parlamencie była dyskutowana budowa jednostek nowej klasy, którą określono jako statek-matka. Prawdopodobnie chodzi o nic innego jak kolejne ominięcie terminu „lotniskowiec” i budowę dużych okrętów lotniczych. Być może porównywalnych z chińskim Liaoningiem i Szantungiem (niemal 70 tys. ton wyporności pełnej każdy) albo nawet o jednostki większe, porównywalne nawet z amerykańskimi superlotniskowcami.