



КИНЕСКИ ЦРНИ ОРАО

Појава новог кинеског борбеног авиона са стелт карактеристикама уздрмала је ваздухопловне стручне кругове. Снимак његовог лета одагнао је сваку сумњу да авион заиста постоји. На тај начин отворен је простор за многа питања, нагађања и дискусије.

Жеља Кине да крупним технолошким корацима граби напред, данас је евидентна на сваком пољу. Нарочито се истичу достигнућа остварена у оквиру војних програма чиме Кина сваког дана, неспорно, јача своје позиције. Војна моћ те земље предмет је посебне пажње западних војних аналитичара, пре свега са аспекта горућих питања као што су Тајван или Северна Кореја. Посебан домен представља оправдани страх од изласка кинеске флоте на Пацифик, што је сада већ сасвим извесно са појавом првог кинеског носача авиона.

Појава новог борбеног авиона долази, на тај начин, као својеврстан шлаг на торту.

Недоумице и лутања

Куповином и лиценцим усвајањем руских технолошких решења, примењених на ловцима породице Су-27/30, Кина је током протекле две деценије направила велики искорак када је реч о савременим борбеним авионима. Међу домаћим пројектима посебно се истакло вишенаменски авион „ченгду J-10“ – „жестоки змај“, који се већ неколико година налази у наоружању кинеског војног ваздухопловства. Штавише, тим авионом током претпрошле године

опремљена је и кинеска акрогрупа „1. август“! Без обзира на злураде коментаре да је та летелица микс различитих технологија и да представља копију недовршеног израелског ловца „лави“, авион J-10 данас успешно лети.

Поред J-10, као својеврсног предводника, Кинези су креирали и низ других ваздухоплова у различитим категоријама – почев од школских авиона до борбених хеликоптера. Велики број тих производа кинеске ваздухопловне индустрије презентује се на изложби у граду Жухаи која се у континуитету одржава од 1996. године. Та прилика се често користи и за најаву нових пројеката, који се углавном представљају у виду модела. Тако је на изложби одржаној 2002. представљен промотивни видео-материјал на којем се уочава тестирање модела стелт летелице у аеродинамичком тунелу.

Већ тада, појавила су се одређена нагађања о ознакама и будућности наведеног пројекта стелт авиона који је требало да представља кинеског ловца пете генерације. Као потенцијални носиоци реализације спомињали су се институти SAC 601 и SAC 611. Разматрањем првих јавних анализа пројекта кинеске стелт летелице уочавао се од самог старта велики број недоумица, чак и лутања, како по димензијама и маси летелице тако и по типу погонске групе и опреми.

Прве прецизније податке, укључујући и фотографију са монтажне линије, који су се касније показали и најприближнији стварним, изнео је почетком 2006. немачки часопис „Military Technology“. Након тога, на Интернету су се појављивале спорадичне, мутне фотографије и фотомонтаже нечега што је требало да буде прототип у лету. Својеврсна неизвесност трајала је до децембра 2010. када су се појавиле прве јасније фотографије. Премда је њихово

објављивање имало велики одјек, коментари су се махом сводили на утврђивање веродостојности фотографија. Поједини веб сајтови, укључујући и оне реномиране, чак су правили и он-лајн анкете о томе да ли је то прави авион или атрапа (модел у природној величини). Међутим, сваку сумњу и нагађања одагнале су фотографије и видео снимци од

Оквирне тактичко-техничке карактеристике

Посада:	један члан
Дужина:	23 m
Распон крила:	14 m
Макс. полетна тежина:	37 тона
Погонска група:	2 x АЛ-31Ф (снаге 123 kN на ДС, сваки) или 2 x WS-10G (155 kN на ДС, сваки)
Крстарећа брзина:	1,5 маха
Радијус дејства:	2.000 km



Инструменталном шаблом J-20 вероватно доминира велики дисплеј као што је то у случају америчког Ф-35 и руског Т-50

11. јануара ове године који нови авион приказују у лету и на стајанци. На тим снимцима јасно се уочава аеродинамичка конфигурација авиона, која је обликована уз уважавање својеврсних поступата стелт дизајна.

Колики је значај имао први лет авиона говори и податак да се он одиграо управо у време четвородневне званичне посете Кини америчког министра одбране Роберта Гејтса. Светски медији су са правом проценили да је ово била својеврсна порука САД, премда је кинески председник Ху Ђинтао касније порекао било какву везу ова два догађаја.

Јединствен дизајн

Премда је током протекле деценије пројекат кинеског стелт авиона различито означаван, од којих се најчешће појављивала ознака J-XX, данас се у медијима та летелица најчешће помиње као J-20. Понегде, као у часопису Jane's Defence Weekly, проналазе се и називи попут „црни орао“ или „црна свила“. Кинески сајтови га негде називају и „моћни змај“!

Једно од првих питања које су стручњаци поставили након првог лета односило се на статус тог авиона, јер још није до краја разјашњено да ли је у овом случају реч о прототипу новог авиона или демонстратору технологија који ће послужити за стицање сазнања неопходних за развој других типова ваздухоплова. Потенцијална појава наредног или наредних прототипова, биће поуздан сигнал да је у питању развој новог авиона, а не демонстратор.

Компарацијом објекта и возила у близини авиона на стајанци, процењено је да је дугачак око 23 метра са распонем крила од око 14 метара и да припада тежинској категорији од око 36 тона у нормалној полетној варијанти, што је нешто више у односу на F/A-22 или „сухој Т-50“.

Претходна нагађања да је авион копија америчког „раптора“ или руског Т-50 нису се показала у потпуности тачна пре свега због облика крила у плану, које има јединствен дизајн. Међутим, поједине фотографије које су освануле на Интернету указују на одређене детаље које J-20 дели са појединим технолошким демонстраторима или конкурентима, нарочито у погледу носне секције авиона.

Димензије и оквирне масе J-20 указују да је реч о авиону већег радијуса дејства од осталих ловаца који се тренутно налазе у кинеском наоружању. Оправдано се претпоставља и да је унутрашњи простор за смештај убојних средстава

већи него што је то случај са директним конкурентима. Интересантно решење представљају два вертикална стабилизатора који се отклањају као целина.

И поред пажљиво обликоване структуре очигледно је да постоје делови на којима има још пуно посла. На тај начин, са доступних фотографија уочава се недостатак стелт облика издувника мотора, који поред тога није изведен у варијанти векторисаног потиска, какав на пример има F/A-22. Издувници који се налазе на првом примерку авиона J-20 припадају моторима AL-31F руске производње, снаге 123 kN, који су примењени и на ловцима Су-27.

Повећање радијуса дејства новог борбеног авиона те категорије у комбинацији са стелт технологијама може да укаже на промене у доктрини употребе кинеских ваздухопловних снага. Очигледна намера могла би да буде преношење тежишта

дејства даље од кинеске територије и акваторије, што у овом тренутку и потенцијалним сценаријима сукоба може тешко да се изведе са постојећим кинеским арсеналом. Страх који је посебно изражен односи се на будућу пројекцију кинеске ваздухопловне моћи у рејону тзв. „другог ланца острвља“ које се приближава острву Гвам, те Каролинским и Маријанским острвима, чиме са једне стране, Кинези штите своје пловне путеве, а угрожавају туђе.

Постизање тих способности не остварује се преко ноћи и само у једном сегменту, али како су кинески мудраци говорили, и „најдужи пут почиње првим кораком“. Бољи познаваоци ситуације тврде да Кинези убрзано раде на савладавању технологија млазних мотора нове генерације како би се ослободили зависности од руских произвођача. Очекује се да ће у будућности руски мо-



Премда различити, сва три ловца припадају исте генерације деле и одређене сличности. На слици су J-20, „сухој“ Т-50 и F/A-22

тор AL-31F бити замењен кинеским WS-10G снаге 155 kN са допунским сагоревањем.

У развоју је и ловачки радар АЕСА категорије (активним електронским скенирањем), без којег могућности стелт дизајна не би биле експлоатисане у потпуности. Примена стелт карактеристика у комбинацији са АЕСА технологијом кључ је сваког будућег развоја и чини неизбежан императив.

Паралелно, Кинези су приказали и прототипове нових генерација ваздухопловних убојних средстава, укључујући и она која се наводе уз употребу ГПС система.

Изглед крила говори да је J-20 преваходно ловац. Димензије, брзине и радијус авиона по мишљењу одређених извора сврставају га у тешке пресретаче сличне намене као руски МиГ-31. Уколико Кинезима пође за руком да освоје

АЕСА технологију и имплементирају моторе нове генерације, J-20 ће заиста представљати озбиљну претњу за сваког потенцијалног противника у региону. Крстарење великим надзвучним брзинама и могућност лансирања ракета ваздух-ваздух у том дијапазону лета пружиће додатни енергетски потенцијал пројектилу и знатно повећати домет. Тако би и тренутно постојећи ракетни пројектили могли да угрозе најосетљивије циљеве као што су летећи танкери или AW-ACS авиони.

Две димензије приче

Премда је оперативна примена авиона J-20 на дугом штапу, развојни потенцијал и очигледан напредак Кине мора да буде схваћен веома озбиљно – на исти начин као што је то учињено са кинеским свемирским програмом. Подсећања ради, Кинези су и поред потцењивања

2003. властитим снагама послали у космос своје прве астронауте...

Са друге стране, овог пута је можда могуће очекивати и прецењивање J-20. То што амерички медији и званични извори одбрамбених институција земаља Запада пренаглашавају борбене могућности авиона, може да има вишеструке циљеве. Неки од њих су повећање броја авиона F/A-22 који ће бити произведени, одобравање продаје авиона F/A-22 Јапану (праћено енормно великим профитом) и повећање финансијских издвајања за нове пројекте (што потребних, што непотребних) који би минимизирали кинеске претње.

Зато, у случају J-20 треба бити свестан да постоје две димензије читаве приче, што је историја у више наврата и показала на сличним примерима. ■

Мр Славиша ВЛАЧИЋ