

Военное строительство

Военно-воздушные силы Народно-освободительной армии Китая на пути модернизации и развития

© 2014

А. Шлындов

(Окончание. Начало в ПДВ № 1 2014)

Во второй части статьи рассмотрены проблемы модернизации и развития транспортной авиации и авиационного вооружения НОАК, анализируются вопросы боевой подготовки ее личного состава и системы базирования авиации.

Ключевые слова: транспортная авиация, управляемые ракеты «воздух-воздух», ТВ-управляемые ракеты, боевая подготовка.

Военно-транспортная авиация ВВС НОАК

Военно-транспортная авиация предназначена для переброски по воздуху войск, вооружения и военной техники, материальных средств, а также десантирования оперативно-стратегических и оперативных десантов, выброски разведывательных групп, эвакуации раненых. Военно-транспортная авиация активно привлекается в ходе проведения миротворческих и гуманитарных операций.

Китайские военные теоретики пришли к выводу, что по мере усиления экономического и политического влияния Китая в мире его национальные интересы приобретают глобальный масштаб. Соответственно расширяется и роль его вооруженных сил, которые помимо обеспечения военными средствами национальной безопасности КНР должны быть способны защищать эти интересы не только в зонах, прилегающих к ее границам, но и в отдаленных регионах земного шара, то есть обладать боевыми возможностями по осуществлению «проекции силы» — крупномасштабной переброски войск (сил) на дальние расстояния. Кроме того, такие возможности необходимы Китаю для выполнения миротворческих и других функций по мандату ООН, проведения гуманитарных операций, транспортировки специалистов, оборудования и грузов на объекты, строящиеся с помощью Китая в странах третьего мира, возвращения на родину своих граждан, находящихся в зонах вооруженных конфликтов, как это было во время ливийских событий в 2012 г. Решение всех этих задач в наиболее короткие сроки можно обеспечить, главным образом, с помощью транспортной авиации, значительная часть которой в КНР входит в состав военно-транспортной авиации (ВТА) НОАК.

На середину 2012 г. военно-транспортная авиация НОАК насчитывала более 320 самолетов. По сравнению с 1995 г., когда в ней имелось максимальное количество само-

летов, а именно 600 ед., численность самолетного парка ВТА уменьшилась на 280 самолетов за счет списания морально и физически устаревших машин первого и второго поколений, таких как советские Ан-12, Ли-2, Ил-14, Ил-18, английские — Bae Trident 1E/2E. В результате в составе ВТА ВВС НОАК остались, в основном, самолеты третьего поколения российского и собственного производства: из них тяжелых транспортников Ил-76—10 ед., Юнь-8 различных модификаций — 53 ед.; средних — Ту-154—12 ед., Ту-154МД — 4 ед.; легких: Юнь-11—20 ед., Юнь-12—8 ед., Юнь-5—17 ед.¹

Стремясь ликвидировать свою зависимость от поставок тяжелых военно-транспортных самолетов (ВТС) из России, которая после распада СССР фактически лишилась производственной базы транспортной и военно-транспортной авиации, и несмотря на все усилия оказалась не в состоянии возобновить производство ВТС на Ташкентском авиационном производственном объединении имени В.В. Чкалова (ТАПОиЧ), сорвав китайский заказ на поставку крупной партии самолетов Ил-76 и топливозаправщиков Ил-78 на его базе, Китай уделяет повышенное внимание созданию тяжелых ВТС, многоцелевых воздушных танкеров и самолетов специального назначения собственной разработки и производства. Для ускорения создания самолетов данного класса были привлечены специалисты АНТК им. О.К. Антонова, последние, в частности, оказывают китайским коллегам техническое содействие в разработке тяжелого ВТС Юнь-9, который по своим летным и тактико-техническим характеристикам существенно превосходит как находящийся на вооружении ВВС НОАК и поставляемый на экспорт самолет серии Юнь-8 с четырьмя турбовинтовыми двигателями WJ-6С, так и все еще широко эксплуатируемую в мире американскую машину С-130 «Геркулес»².

Существенных успехов китайские разработчики добились в создании военно-транспортного самолета (ВТС) с турбореактивными двухконтурными двигателями (ТРДД). Начались летные испытания первого прототипа тяжелого ВТС Юнь-20, который впервые был поднят в воздух 26 января 2013 г. Новая китайская машина обладает взлетным весом более 200 т, массой полезной нагрузки 66 т имеет длину фюзеляжа 47 м, размах крыла 45 м, высоту 15 м, а его конфигурация имеет определенное сходство с американским Boeing С-17 Globemaster и российским Ил-76. В ряде западных изданий прошла информация, что конструкция крыла для Юнь-20 и технология его производства разработаны украинским, авиационным концерном «Антонов». По мнению российских экспертов в основу Юнь-20 положен нереализованный проект советского тяжелого военно-транспортного самолета Ан-170³. По сообщениям китайских СМИ, новый китайский транспортник по всем параметрам превосходит российские машины серии Ил-76МД и по основным характеристикам соответствует глубоко модернизированному самолету Ил-76МД-90А, а по некоторым — превосходит его.

Параллельно китайские специалисты активно работают над созданием новых ТРДД с повышенной тягой, таких как WS-18 и WS-20. До их создания Юнь-20 будут оснащаться российскими двигателями Д-30КП2.

По заявлениям представителей китайского правительства, основное предназначение самолета — осуществление гуманитарных операций. В свою очередь на официальном сайте Министерства обороны КНР утверждалось, что реализация проекта по созданию ВТС — Юнь-20 крайне важна для укрепления экономики и обороноспособности КНР⁴.

Система вооружения самолетов ВВС НОАК

Стремительное развитие высокотехнологичных отраслей китайской промышленности в конце XX начале XXI вв. обеспечило мощный технологический рывок Китая в разработке и производстве ракетной техники, в частности, авиационных ракет разных типов и назначения. КНР к настоящему времени стала одним из крупнейших мировых производителей ракетного вооружения. Не имея на начальном этапе опыта разработки и производства управляемых ракет (УР), Китай пошел по испытанному в других высокотехнологичных областях опыту заимствования передовых технологий других стран. До

введения запрета на поставки вооружения и военной техники странами НАТО во главе с США и рядом других ориентированных на них стран, таких как Израиль, Китай активно привлекал западные технологии, в частности в конце 1980-х годов он наладил лицензионный выпуск американской УР класса «воздух-воздух» AIM-9 Sidewinder, получившей китайское обозначение PL-5 и израильской Python 3, а также не задолго до введения Западом запрета на экспорт в КНР ВВТ после событий на площади Тяньаньмэнь приобрел у итальянской фирмы Selenia партию ракет средней дальности Aspide и часть проектно-конструкторской документации по этой ракете. Этот тип УР впоследствии был скопирован, получив китайское обозначение PL-11. Следует отметить, что все вышеназванные УР не принадлежали к числу последних западных разработок. Они имели небольшую дальность и предназначались, главным образом, для ближнего воздушного боя. Несмотря на то, что правила CHINCOM, запрещавшие поставки вооружения, военной техники и оборудования двойного назначения были отменены, США и союзные им страны продолжали проводить согласованную политику в отношении передачи КНР современных технологий военного и двойного назначения.

Серьезный импульс процессу разработки и производства собственных достаточно совершенных УР класса «воздух-воздух» был дан, когда китайские специалисты получили доступ к ракетному вооружению для произведенных в КНР по российской лицензии истребителей Су-27 и импортированных из России многофункциональных авиационных комплексов Су-30 МКК и Су-30 МК2, представленных УР класса «воздух-воздух» Р-27Р1 (ЭР1), Р-27П(ЭП), Р-27Т1(ЭТ1), Р-27П(ЭП), Р-73Э и РВВ-АЕ(Р-77). Синтезировав ранее полученные западные технологии и российские разработки, китайские конструкторы создали линейку собственных современных УР малой, средней и большой дальности, таких как PL-5 модификаций А, D, С, Е с тепловой головкой самонаведения, сопоставимых по тактико-техническим характеристикам с американскими УР AIM-9Н, AIM-9L или AIM-9P, PL8 на основе израильской УР Pafael Python 3; PL-9, PL-10/ASR — на базе совместно разработанной ЮАР и Бразилией УР A-Darter. Последняя по дизайну и тактико-техническим характеристикам похожа на американскую MBDA AIM-132, имеет повышенную дальность, обеспечивающую возможность поражать цели за пределами визуальной видимости. Характерной особенностью данной УР является то, что горючее ее двигателя практически бездумно и не оставляет инерционного следа, что серьезно затрудняет ее визуальное обнаружение. К УР средней дальности относятся PL-11 на основе отечественной HQ61 и итальянской Selema Aspide и ее улучшенный вариант PL-11В с активной радиолокационной головкой самонаведения (РГСН) AMR-1, а также PL-12 разных модификаций. Базовая ракета PL-12 имеет активную радиолокационную систему конечного наведения и максимальную дальность применения до 60–80 км и относится к одному классу с американской AIM-120 и российской РВВ-АЕ. Ее модификации представлены ракетами PL12В/С/Д. Последняя PL12D является наиболее совершенной, представляя собой УР с активным радиолокационным самонаведением, оптимизированную для размещения на внутренних узлах подвески перспективных авиационных комплексов пятого поколения, создаваемых по технологии малозаметности «Stealth». УР большой дальности представлены многоцелевой ракетой «воздух-воздух» и «воздух-РЛС» PL-15. По массогабаритным характеристикам она напоминает последние модификации ракеты PL-12, имеет активно-пассивную головку самонаведения и аппаратуру, обеспечивающую двустороннюю линию обмена данными с самолетом-носителем. Максимальная дальность ракеты составляет около 100 км. На завершающей стадии разработки находится китайская УР сверхбольшой дальности PL-21 с перспективным прямоточным ракетным двигателем, обеспечивающим дальность применения до 150–200 км.

Авиационное вооружение класса «воздух-поверхность», предназначенное для оснащения многофункциональных истребителей Цзянь-11В представлено управляемой ракетой KD-88, представляющей собой развитие российской УР аналогичного класса Х-29ТЭ. Данный тип ракет может оснащаться пассивной телевизионной (Х-29Т) или полуактивной лазерной головкой самонаведения (ГСН) (Х-29Л). К средствам поражения це-

лей, находящихся на поверхности земли, относятся также свободно падающие (гравитационные) и корректируемые авиабомбы до 500 кг с лазерным наведением и бомбовые кассеты, которые входят в комплекс вооружения Цзян 11 (Су27СК).

Ракетное вооружение бомбардировочной авиации представлено линейкой противокорабельных ракет (ПКР) YJ-6 (С-601) KD-63, С-301, С-101, YJ-82, YJ-83/YJ-62(С803), С-602, предназначенных для оснащения дальних бомбардировщиков Хань-6 последних модификаций. Указанные ПКР оснащены оборудованием, позволяющим осуществлять коррекцию их траектории на среднем участке полета по командам с самолета-носителя. Серьезное внимание китайские разработчики уделяют созданию крылатых ракет воздушного базирования (КРВБ) различного предназначения. Наиболее совершенной из них на настоящее время является крылатая ракета воздушного базирования CJ-10А большой дальности полета (2500 км). Она может иметь ядерную боеголовку и в этом оснащении, будучи размещенной на ракетоносцах Хун-6К, является стратегическим оружием.

Боевая подготовка и обучение личного состава ВВС НОАК в современных условиях

По мере сокращения самолетного парка военно-воздушных сил Народно-освободительной армии Китая за счет снятия с вооружения самолетов второго и, частично, третьего поколения уменьшается и численность их летного и технического состава. При этом ставится задача существенного повышения как теоретической подготовки, так и мастерства летных кадров и технического персонала в условиях активного поступления на вооружение авиационных комплексов новых поколений. В боевой подготовке летчиков основное внимание уделяется созданию в процессе обучения на тренажерах и в тренировочных полетах реальной боевой обстановки, которая может сложиться в ходе сетевых боевых действий, характеризующихся широким применением современных высокоинтеллектуальных средств вооруженной борьбы.

Цели и задачи обучения и боевой подготовки в новых условиях были конкретизированы в принятых в 2009 г. «Основных положениях военного обучения и оценок». В указанном документе подчеркивается, что основной упор боевой подготовки военных кадров должен делаться на проведении совместных операций, с участием формирований всех видов (родов) войск (сил), совместном обучении, совместных тренировках, которые должны быть направлены на воспитание военнослужащих (командиров) нового типа, имеющих гибкое стратегическое мышление и оперативный талант, позволяющий проводить эффективные совместные операции в условиях сетевых войн, обеспечивающие победу над любым противником.

В «Основных положениях» выделены четыре «руководящих принципа»: «адаптироваться к революционным изменениям, происходящим в военном деле»; «готовиться к силовому воспрепятствованию провозглашения независимости Тайваня»; «активно интегрировать самое передовое вооружение и военную технику»; «в ходе планирования, организации и проведения учений (тренировок) не снижать их реалистичность ради обеспечения большей безопасности».

Для эффективного решения целей и задач, обозначенных в названном выше документе, были разработаны новые программы обучения для военно-воздушных академий и летных училищ, а также краткосрочных курсов повышения квалификации, на которых проходит подготовку до 60% военнослужащих. В соответствии с этими программами было существенно увеличено время, отводимое на практическую летную подготовку, а также продолжительность тактических упражнений в ходе одного вылета. О повышенном внимании китайского военного руководства к качеству подготовки летного состава свидетельствует также и тот факт, что в самолетном парке ВВС НОАК количество учебно-тренировочных и учебно-боевых самолетов с 2005 г. увеличилось приблизительно в 2,5 раза. В ходе летной подготовки, помимо полномасштабных тренажерных комплексов нового поколения, предназначенных для отработки летным составом всего

комплекса задач, связанных с техникой пилотирования и боевым применением самолета в полном объеме, стал активно использоваться новый учебно-боевой самолет L-15, разработанный с участием российских специалистов. Его бортовая ЭВМ и радиоэлектронное оборудование (БРЭО) позволяет имитировать эксплуатационные и тактико-технические характеристики различных типов и модификаций боевых самолетов, в том числе машин «4+» и пятого поколения на всех пилотажных режимах и этапах полета. Годовой налет летчиков строевых частей истребительной, истребительно-бомбардировочной и бомбардировочной авиации достиг 150 часов, а военно-транспортной — более 200 часов⁵. При этом увеличилось количество выполняемых в ходе одного тренировочного полета упражнений. Если раньше ставилась лишь одна-две учебные задачи, то теперь три-четыре, например, отработка элементов дальнего воздушного ракетного боя и ближнего маневренного воздушного боя с применением ракетного и стрелково-пушечного вооружения, отработка навыков ведения огневого, помехового и маневренного противодействия средствам ПВО, отработка навыков поиска, обнаружения наземных (морских) подвижных и неподвижных целей, выполнение прицеливания и применения управляемых и неуправляемых авиационных средств поражения.

Большое значение в ВВС НОАК в настоящее время придается отработке навыков совершения беспосадочных перелетов на большие расстояния с выполнением дозаправки в воздухе. Управление полетами над безориентированной местностью, как правило, осуществляется с помощью самолетов дальнего радиолокационного обнаружения и управления (ДРЛОиУ) авиацией. В ходе таких перелетов летный состав получает также практику применения авиации с незнакомых аэродромов.

Командование ВВС НОАК использует для отработки задач боевой подготовки и обучения военнослужащих участие китайских контингентов в миротворческих операциях, проводящихся под эгидой ООН и других международных организаций, в частности, задачи повышения летного и штурманского мастерства отрабатываются в ходе воздушных перебросок персонала в горячие точки различных, в том числе удаленных от территории КНР регионов мира, а также в гуманитарных акциях по спасению и оказанию помощи пострадавшим от природных и техногенных катастроф. Начиная с 1990 г. военнослужащие НОАК, включая летный и технический персонал ВВС, принимали участие в 22 миротворческих операциях в различных регионах земного шара. В общей сложности в них было задействовано более 200 тыс. солдат и офицеров НОАК.

В интересах боевой подготовки и обучения активно используются и совместные учения стран-участниц Шанхайской организации сотрудничества (ШОС), а также тренировки и учения на двухсторонней основе. Во всех учениях ШОС «Мирная миссия», начиная с 2003 г., была задействована довольно значительная группировка китайской авиации, включавшая помимо армейских вертолетов Z-9 и Ми-17 подразделение истребителей бомбардировщиков Цзянь-Хун 7А Flying Leopard. В последнем таком учении, проходившем на территории России с 27 июля по 15 августа 2013 г., также приняли участие истребители бомбардировщики этого типа из состава 31-го авиационного полка 11 авиационной дивизии Шеньянского военного округа. Китайские летчики, пилотировавшие прибывшие на учения самолеты, продемонстрировали высокий уровень летной подготовки, совершив выверенную посадку с минутным интервалом в чрезвычайно сложных метеословиях⁶. В районе аэродрома Шагол под г. Челябинск в это время шел сильный дождь и была весьма слабая видимость. В ходе активной фазы учений российские фронтовые бомбардировщики Су-24М совместно с китайскими истребителями-бомбардировщиками Цзянь-Хун 7А нанесли эффективные бомбовые удары по выдвигающимся резервам условных бандформирований. Российские самолеты применяли 250-килограммовые фугасные авиабомбы, китайские 500-килограммовые корректируемые авиабомбы (КАБ) с лазерным наведением⁷.

В 2010 г. на территории Турции были проведены первые совместные китайско-турецкие военно-воздушные учения под названием «Анатолийский орел». Для участия в этих учениях несколько многоцелевых истребителей ВВС НОАК совершили беспосадоч-

ный перелет в Турцию, в ходе которого были проведены тренировки по дозаправке самолетов в воздухе.

На учениях «Анатолийский орел» отрабатывались задачи взаимодействия боевых самолетов двух стран в условиях, приближавшихся к реальной боевой обстановке, установления и поддержания связи, а также и обмена информацией между ними. Кроме того, были проведены учебные воздушные бои китайских и турецких самолетов.

Участие в совместных военно-воздушных учениях со страной-членом НАТО позволило китайским летчикам на практике ознакомиться с боевыми возможностями самолетов американского производства, стоящих на вооружении ВВС Турции, узнать их сильные и слабые стороны, тактику применения и боевые приемы, используемые авиацией США и других стран НАТО.

В этих же целях было использовано и состоявшееся в марте 2011 г. совместное китайско-пакистанское военно-воздушное учение, посвященное 60-летию установления дипломатических отношений между двумя странами. С пакистанской стороны в нем были задействованы модернизированные истребители американского производства F-16 и последние модификации французских «Миражей».

Таким образом, на современном этапе боевая подготовка и обучение личного состава ВВС НОАК проводится не только и не столько для защиты национального воздушного пространства, сколько для проведения эффективных совместных и воздушных операций с оборонительными и наступательными целями (задачами) в локальных (региональных) войнах, которые могут быть развязаны в зонах по периметру сухопутных и морских границ Китая, а также в интересах предотвращения (срыва) военного вмешательства США с целью оказания помощи Тайваню в случае применения Пекином военно-силового метода решения тайваньской проблемы.

Система базирования авиации

ВВС НОАК имеет разветвленную аэродромную сеть, насчитывающую более 400 аэродромов, из них 350 с твердым покрытием. Их оперативная емкость позволяет с избытком обеспечить не только постоянное базирование приписанных авиационных частей (соединений) и их рассредоточение в случае угрозы нападения противника, но и возможность рассредоточивать, как авиационные группировки после их оперативного развертывания, так и прибывающие на усиление или совершающие маневр. Следует отметить, что несмотря на предпринимаемые руководством ВВС НОАК усилия приблизить аэродромную сеть к районам возможного возникновения военных конфликтов в условиях значительного сокращения парка боевых самолетов, существенно возрастает значение маневра тактической авиации между театрами военных действий, т.е. ее перебросок с одного ТВД на другой, иногда находящийся на довольно большом расстоянии от первого.

На каждом аэродроме базируется, как правило, авиационный полк, реже — авиадивизия с преобладанием однотипных самолетов. Это облегчает их обслуживание и предполетную подготовку.

Основной аэродром и два-три аэродрома рассредоточения с их инфраструктурой составляют авиационную базу, которая является составным элементом системы тылового обеспечения. Персонал баз обеспечивает эксплуатационную готовность аэродромов, решает задачи тылового, технического и отдельных видов боевого обеспечения. Личный состав авиационных частей (соединений) и персонал авиабаз расквартировывается в непосредственной близости от аэродромов, что позволяет им в случае объявления тревоги в короткие сроки приступить к выполнению своих функциональных обязанностей. Сутки перед полетами экипажи самолетов проводят на территории аэродрома, ночуя в специальной гостинице и принимая пищу в столовой. Эти объекты также обслуживаются персоналом базы.

По мере сокращения самолетного парка ВВС НОАК в процессе их модернизации часть аэродромов, не соответствующая требованиям эффективного применения авиации в военных конфликтах (локальных и региональных войнах) по их территориаль-

ному расположению, состоянию аэродромного покрытия, инфраструктуры и логистики признается неперспективной и передается гражданским авиапредприятиям или закрывается (консервируется). Одновременно расширяются возможности перспективных аэродромов: усиливается их защищенность, для базирующихся на них самолетов возводятся капониры, строятся подземные (заглубленные) пункты управления, склады горючего и ГСМ, боеприпасов, совершенствуется их оперативная маскировка. Аэродромы (авиабазы) более плотно прикрываются наземными средствами ПВО/ПРО.

* * *

Наиболее быстрыми темпами модернизация и развитие китайской военной авиации стали осуществляться после изгнания чанкайшистов с материковой части Китая силами возглавляемой КПК революционной армии и образования в 1949 г. Китайской Народной Республики. Были созданы регулярные вооруженные силы республики, получившие в качестве официального название возглавлявшихся КПК военных формирований — Народно-освободительная армия Китая (НОАК). Для оснащения НОАК СССР передал правительству КНР вооружение и военную технику разгромленной Квантунской армии, в том числе значительное количество находившихся в ее составе боеготовых военных самолетов различного назначения.

Мощный качественный и количественный рывок в модернизации и развитии китайской военной авиации наблюдался накануне и в период корейской войны, в которой на стороне КНДР активно действовали регулярные соединения НОАК — китайские народные добровольцы.

В ходе ведения боевых действий против так называемых сил ООН, основу которых составляли вооруженные силы США, на вооружение ВВС НОАК в массовых количествах поступали современные реактивные самолеты, такие как МиГ-15 и МиГ-15 бис. В конце войны было налажено лицензионное производство самолетов этого типа, которые составили основу боевой мощи ВВС НОАК.

В этот и последующие периоды получила развитие и бомбардировочная авиация ВВС НОАК, основным самолетом которой стал один из лучших фронтовых бомбардировщиков того времени Ил-28. В дополнение к советским поставкам производство машин этого типа по советской лицензии под китайским названием Хун-5 было налажено на построенном с помощью СССР авиазаводе в г. Сиань.

После корейской войны на предприятиях китайского авиапрома по советской лицензии началось производство новейшего реактивного истребителя МиГ-19, который стал самым массовым самолетом ВВС НОАК и на долгое время составил основу их боевой мощи. До разрыва советско-китайских связей в различных областях, включая военно-техническое сотрудничество, Китаю была передана проектная документация и несколько машинокомплектов известного советского дальнего бомбардировщика Ту-16. Позднее самолет данного типа был скопирован китайскими специалистами, и было налажено его серийное производство под китайским обозначением Хун-6 на авиазаводе в г. Сиань. Следует отметить, что с самолета Хун-6 был совершен испытательный сброс первой китайской атомной бомбы.

После вооруженного инцидента на о. Даманском западные страны во главе с США пришли к выводу, что Китай может быть использован в качестве противовеса растущей мощи и влияния СССР в мире. Это способствовало скорейшей нормализации отношений Китая с США и другими союзными им странами, включая государства-члены НАТО, а также Израиль и Японию. Все они начали развивать военно-технические связи с КНР, дозированно передавая последнему некоторые из своих военных технологий, главным образом, в сфере авиационной техники и вооружения. С помощью стран Запада в Китае было налажено производство некоторых типов ракет класса «воздух-воздух», бортового радиоэлектронного оборудования, РЛС, систем управления вооружением, авиадвигателей.

После нормализации советско-китайских отношений военно-техническое сотрудничество между КНР и Западом стало сокращаться, а после событий на площади

Тяньаньмэнь США и союзные им страны ввели полное эмбарго на поставки в Китай вооружения и военной техники, а также технологий его производства. Более того, был введен запрет на передачу КНР технологий двойного использования. В этих условиях СССР вновь стал для КНР одним из немногих источников получения как современной военной техники и вооружения, так и военных технологий. Следует отметить, что более всего Китай нуждался именно в передовых технологиях в сфере авиации, где наблюдалось его наиболее серьезное отставание от передовых авиационных держав мира.

Во многом благодаря поставкам из России, которая стала правопреемником СССР после его распада, и налаживанию лицензионного, а затем и самостоятельного производства самолетов четвертого и «4+» поколения российской разработки, процесс модернизации и развития ВВС НОАК в конце 90-х годов прошлого — начале XXI вв. получил мощный импульс ускорения и стал в высшей степени результативным. Именно в этот период китайские авиаконструкторы и инженеры освоили полный цикл создания современных авиационных комплексов, а авиационная промышленность КНР приобрела способность к их самостоятельному серийному производству, что стало возможным благодаря проведенной модернизации и созданию практически с нуля новых отраслей индустрии, позволившей самостоятельно выпускать весь спектр высокотехнологичного оборудования и агрегатов. Это обеспечило Китаю возможность войти в число великих авиационных держав мира, обладающих как самыми современными авиационными технологиями, так и второй после США численностью боевых самолетов четвертого и «4+» поколений в своем авиационном парке.

Следует отметить сильные и слабые стороны ВВС НОАК. К сильным, как указывалось выше, относится наличие в их составе мощной группировки многофункциональных истребителей четвертого и «4+» поколений, а также довольно высокий уровень подготовки летного состава. Слабым местом ВВС НОАК является недостаточное количество самолетов специального назначения: тактических и стратегических разведчиков (фоторазведчиков, самолетов радиотехнической и опто-электронной разведки, ретрансляторов, воздушных командных пунктов, самолетов дальнего радиолокационного обнаружения и управления (ДРЛОиУ). Существенное отставание от США и России ВВС НОАК имеет и в качестве бомбардировочной авиации.

В краткосрочной и среднесрочной перспективе КНР будет ограничивать парк своих ВВС оптимальной для крупной индустриально развитой державы общей численностью в 1000 боевых самолетов. При этом основное внимание будет уделяться повышению в их составе доли авиационных комплексов «4+», «4++» и пятого поколений до 70–80%.

С учетом наличия обширной аэродромной сети, обеспечивающей возможность маневра силами и средствами авиации, Китай уже с настоящего время может достичь более чем двукратного численного превосходства в авиации над любым потенциальным противником и на любом стратегическом направлении вдоль периметра своих национальных границ.

1. *Cordesman A.H., Yarosh N.S.* Chinese Military Modernization. // Revised. 30 July. 2012. P. 135–136. URL: <http://ru.scribd.com/doc/176503874/Chinese-Military-Modernization-and-Force-Development-A-Western-Perspective>.
2. Независимая газ. 2013. 21 марта.
3. Там же.
4. Там же.
5. IISS Military Balance, 2013. P. 291. Ch. 6.: Asia. URL: [http:// dx.doi.org/10.1080/04597222.2013.757002](http://dx.doi.org/10.1080/04597222.2013.757002).
6. Авиация и космонавтика. 2013. № 11. С. 28.
7. Там же.