

Двухместный многоцелевой истребитель Су-30МКК из числа поставленных ВВС НОАК из России в 2000–2003 гг. Нынешним летом такие самолеты впервые побывали на учениях в нашей стране, став участниками международного конкурса летного мастерства «Авиадартс-2014»

Александр Митронов



КИТАЙСКАЯ ИСТОРИЯ «СУХОГО»

Китайская Народная Республика стала первым государством дальнего зарубежья, получившим в свое распоряжение российские истребители четвертого поколения семейства Су-27. В период 1992–2002 гг. сюда было поставлено в общей сложности 76 самолетов Су-27СК и Су-27УБК, а 2000–2004 гг. – еще 100 двухместных многоцелевых истребителей Су-30МКК и Су-30МК2. Кроме того, в 1996 г. был заключен контракт по передаче КНР лицензии на выпуск на заводе в Шэньяне 200 одноместных самолетов Су-27СК, получивших в КНР обозначение J-11. Однако полностью реализован он не был: получив половину из предусмотренных имевшимся соглашением самолето-комплектов, КНР предпочла дальше строить эти истребители самостоятельно, постепенно внедряя на них разработки собственной авиапромышленности. В результате появился целый ряд китайских версий российского истребителя: модернизированный одноместный J-11В, палубный J-15, их двухместные модификации J-11BS и J-15S и, наконец, двухместный многоцелевой J-16 – своего рода аналог нашего Су-30МК2, но с силовой установкой, бортовым оборудованием и вооружением китайской разработки.

Импорт из России

Первый китайский контракт, заключенный в 1991 г., предусматривал поставку в эту страну 20 одноместных Су-27СК и четырех двухместных Су-27УБК, а также двух самолетов для наземного обучения. Первые Су-27 прибыли в Китай в июне 1992 г. 25 ноября того же года был выполнен беспосадочный перелет еще 12 одноместных Су-27СК с заводского аэродрома КнААПО на аэродром Уху в КНР. Вскоре все 24 заказанных самолета были приняты на вооружение 9-го истребительного авиаполка 3-й

дивизии ВВС Народно-освободительной армии Китая.

В 1995 г. с КНР было заключено дополнительное соглашение о поставке второй партии истребителей, и в следующем году в страну поступило еще 16 одноместных Су-27СК и шесть двухместных Су-27УБК.

Помимо закупок Су-27 в России, Китайская Народная Республика, имеющая богатый опыт производства самолетов советской конструкции на своих авиационных заводах, выражала также желание строить Су-27СК самостоятельно, по российской

лицензии. После долгих согласований российское правительство дало разрешение на такую сделку, и 6 декабря 1996 г. был заключен контракт, которым предусматривалась сборка на заводе в Шэньяне 200 самолетов Су-27СК в течение пяти лет. Китай взял на себя обязательства не экспортировать выпущенные у себя Су-27 в третьи страны. При этом первые самолеты должны были собираться из комплектов, поставляемых российским заводом в Комсомольске-на-Амуре, с дальнейшим постепенным переходом на самостоятельное производство. В то же время, на весь период действия контракта, России предстояло поставлять в Китай для собираемых по лицензии Су-27СК двигатели АЛ-31Ф, бортовое радиоэлектронное оборудование и вооружение.

Полный комплект технической документации на лицензионный выпуск истребителей был передан в КНР к лету 1997 г. Первые два китайских Су-27СК, которые получили здесь название J-11, были собраны в Шэньяне и облетаны в декабре 1998 г. Истребители J-11 местной сборки начали поступать на вооружение 1-й дивизии ВВС НОАК, базирующейся на аэродроме Аншан.

В связи с увеличением парка одноместных истребителей Су-27СК в ВВС НОАК обострилась проблема подготовки китайских летчиков для них. Поскольку ВВС КНР рас-



Андрей ФОМИН
В статье использованы
фотографии с интернет-портала
Chinese Military Aviation



В полете – звено китайских
модернизированных истребителей J-11B



Двухместный учебно-боевой истребитель J-11BS нетрудно
внешне отличить от поставлявшихся из России Су-27УБК
благодаря применению двигателей WS-10 Taihang. Под
крылом самолета – китайские ракеты PL-8

полагали всего десятком двухместных учебно-боевых истребителей Су-27УБК, было принято решение о закупке в России дополнительной партии «спарок». В результате, в декабре 1999 г. был подписан контракт на поставку в течение 2000–2002 гг. в Китай Иркутским авиационным производственным объединением (ныне – Иркутский авиационный завод корпорации «Иркут») 28 самолетов Су-27УБК. Первые восемь машин поступили к заказчику в 2000 г., а еще две партии по десять самолетов – в последующие два года.

Для повышения боевого потенциала своих военно-воздушных сил Китайская Народная Республика в 1999 г. заказала в России партию из 38 модернизированных двухместных многоцелевых истребителей с существенно расширенными боевыми возможностями в режимах «воздух–воздух» и «воздух–поверхность», получивших название Су-30МКК. 20 декабря 2000 г. первые десять таких самолетов были торжественно переданы заказчику на заводе в Комсомольске-на-Амуре и совершили перелет на аэродром Уху, где они вошли в состав 3-й авиадивизии ВВС НОАК. В течение 2001 г. были построены и тремя партиями отправлены в Китай оставшиеся 28 из предусмотренных контрактом 38 самолетов Су-30МКК.

Удовлетворенные новым приобретением и оперативностью работы российской сто-

роны (от времени заключения контракта до полного завершения его реализации прошло всего два года), китайские власти в июле 2001 г. заказали в России вторую партию из 38 двухместных многоцелевых истребителей Су-30МКК с поставкой в течение последующих двух лет. В точном соответствии со взятыми обязательствами, в августе и декабре 2002 г. заказчику были переданы первые 19 самолетов Су-30МКК по новому контракту. Оставшиеся машины перелетели в КНР в течение июня–октября 2003 г.

Вскоре китайская сторона выразила желание увеличить численность подобных машин в своих вооруженных силах, причем на этот раз самолеты должны были поступить на вооружение авиации ВМС НОАК. В январе 2003 г. была заказана партия из 24 модифицированных двухместных многоцелевых истребителей Су-30МК2 с расширенными боевыми возможностями. Так, например, в состав их вооружения были включены противокорабельные ракеты Х-31А. Поставки самолетов Су-30МК2 в ВМС НОАК были выполнены в течение 2004 г.

В результате реализации всех этих контрактов военная авиация Китая к середине прошлого десятилетия получила из России в общей сложности 176 самолетов Су-27СК/УБК и Су-30МКК/МК2, еще около сотни Су-27СК (J-11) было собрано

по российской лицензии в Шэньяне. На этом импорт истребителей семейства Су-27 и самолето-комплектов для их лицензионной сборки был приостановлен, и дальнейшее производство самолетов этого типа в Китае в различных модификациях собственной разработки осуществлялось уже без участия российской стороны.

Тем не менее, сейчас, через 10 лет после последних поставок из России, вопрос снова обретает актуальность: несмотря на очевидные успехи в собственном развитии Су-27, Китай рассчитывает закупить в нашей стране партию новейших многофункциональных сверхманевренных истребителей Су-35. Соответствующий контракт, как ожидается, может быть подписан в ближайшее время. Однако, поставки эти вряд ли станут масштабными. И, вполне вероятно, что КНР позднее вновь пойдет по уже проторенному пути использования полученных вместе с импортными самолетами прогрессивных технических решений и технологий в целях создания собственных модернизированных версий боевых самолетов.

J-11B – китайская модернизация Су-27

Темпы освоения лицензионного производства Су-27СК в Шэньяне оказались ниже запланированных, и завершить всю программу за предусмотренные контрактом

пять лет не удалось. К 2004 г. китайская сторона получила из Комсомольска-на-Амуре около сотни комплектов агрегатов для сборки лицензионных Су-27СК, а от приобретения остальных отказалась. Вместо этого на заводе в Шэньяне, на основе полученного опыта лицензионного производства Су-27СК, началось собственное изготовление модернизированных истребителей, известных под названием J-11В. С учетом того, что лицензий на производство двигателей АЛ-31Ф, бортового радиоэлектронного

НОАК в конце 2007 г. Однако, по имеющимся данным, уже вскоре их полеты были приостановлены из-за недостаточной надежности используемых на них двигателей WS-10А. Некоторое количество следующих J-11В было построено в Шэньяне с российскими АЛ-31Ф, которые КНР закупала у московского НПЦ газотурбостроения «Салют» под предлогом поддержки эксплуатации парка импортных в свое время из России самолетов Су-27СК/УБК и Су-30МКК.

На базе J-11В разработана и выпускается серийно двухместная учебно-боевая модификация, известная под обозначением J-11BS, компоновка головной части фюзеляжа которой повторяет реализованную на российских Су-27УБ и Су-30. Первая китайская «спарка» была построена в Шэньяне к концу 2007 г. Программа испытаний была завершена в мае 2010 г., после чего начались серийные поставки J-11BS в строевые части ВВС и авиации ВМС НОАК, вооруженные истребителями J-11В.



Опытный J-15 над палубой авианосца «Ляонин», ноябрь 2012 г.

оборудования и вооружения для Су-27СК в Китай не передавалось, на J-11В стали постепенно внедряться аналогичные системы китайской разработки.

Еще в июне 2002 г. на летающей лаборатории на базе J-11 был впервые испытан китайский ТРДДФ типа WS-10 Taihang («Тайхан»). Первый J-11В с такими двигателями поднялся в воздух в 2004 г. Испытания в Китайском летно-исследовательском центре CFTE проходили минимум три J-11В (известны машины с бортовыми номерами 523, 524 и 525) с различной комплектацией бортовых систем и оборудования. На самолетах отработывалась новая система отображения информации в кабине летчика на основе пяти цветных многофункциональных дисплеев и широкоугольного голографического ИЛС, более совершенная многофункциональная бортовая РЛС китайской разработки и собственная оптико-локационная станция, встроенная система радиоэлектронного противодействия и т.д. Кроме того, J-11В был адаптирован для применения китайских управляемых ракет класса «воздух–воздух» типа PL-8 и PL-12, а затем и PL-15.

Первая партия серийных J-11В поступила на вооружение 1-й авиадивизии ВВС



Летающая лаборатория на базе истребителя J-11В, на которой, вероятно, проводил испытания новая китайская БРЛС с АФАР

Но в дальнейшем, по мере совершенствования китайскими специалистами «Тайхана» и решения проблем с его надежностью и ресурсом, серийные J-11В стали снова оснащаться силовыми установками местного производства.

Весной 2010 г. партия J-11В была поставлена также авиации ВМС НОАК. Они вошли в состав 8-й дивизии авиации ВМС. Эти машины известны под обозначением J-11ВН.

В настоящее время один из J-11В используется в качестве летающей лаборатории для испытания новой китайской бортовой РЛС, которая, как полагают эксперты, оснащается АФАР.

J-15 – Су-33 «по-китайски»

Не добившись успеха в переговорах с Россией о приобретении ограниченной партии корабельных истребителей Су-33, которые, как полагают эксперты, китайские специалисты могли использовать, подобно Су-27СК, в качестве образца для создания собственного палубного самолета для базирования на борту авианосца «Ляонин» (достроенный в КНР после приобретения у Украины ТАВКР «Варяг»), КНР все же достигла поставленной цели. В этом ей помог «подвернувшийся» по случаю один из предсерийных Су-27К (Т10К-7), оставшийся на территории Украины после распада СССР

и проданный ей по просьбе китайских властей в 2004 г.

Процесс «обратного инжиниринга» полученного Су-27К, несмотря на все внешнее сходство его с уже освоенным авиапромышленностью Китая Су-27СК, видимо, шел нелегко. Тем не менее, 31 августа 2009 г. первый изготовленный в Шэньяне корабельный истребитель, получивший название J-15, успешно совершил первый полет. Появившиеся в следующем году первые

ших бортовые номера с 551 по 557. Часть из них оснащалась разработанными для J-11В китайскими двигателями WS-10 (в «омороженной» более мощной версии WS-10H), другие, в связи с известными проблемами «Тайхана» — российскими АЛ-31Ф.

Серийные J-15 будут комплектоваться двигателями «Тайхан», а в состав их вооружения войдут китайские ракеты «воздух—воздух» ближнего боя типа PL-8 и PL-10, ракеты средней дальности с активными радиолока-

испытания истребители J-15 с различными вариантами подвесок вооружения классов «воздух—воздух» и «воздух—поверхность».

В конце прошлого года первая партия, состоящая, вероятно, из восьми самолетов J-15, была передана авиации ВМС НОАК. Самолеты имеют серую окраску и бортовые номера со 101 по 108. В Шэньяне разработан и двухместный учебно-боевой вариант корабельной машины, известный под названием J-15S. Его первый опытный образец поднялся в воздух 3 ноября 2012 г.



Двухместный корабельный учебно-боевой истребитель J-15S



Один из серийных J-15, переданных авиации ВМС НОАК



Двухместный многоцелевой истребитель J-16. От сходного по назначению российского Су-30МКК/МК2 его легко отличить по форме вертикального оперения и двигателям WS-10

J-16 — китайский аналог Су-30МК2

Развивая концепцию последовательной модернизации и создания новых модификаций на базе освоенного в производстве в Шэньяне многоцелевого истребителя J-11В и учитывая опыт создания на его базе двухместного учебно-боевого J-11BS, недавно в Китае разработан собственный двухместный многоцелевой истребитель J-16, являющийся своего рода аналогом нашего Су-30МК2. Считается, что первый опытный самолет этого типа, изготовленный на базе J-11BS, поднялся в воздух еще в конце 2011 г. Эксперты полагают, что J-16 будет оснащаться новейшей китайской бортовой РЛС с АФАР и высокоэффективным бортовым

фотографии машины уверенно свидетельствовали: J-15 является копией российского Су-33, и, по крайней мере по внешнему виду, отличий от оригинала почти не заметно. Тем не менее, с большой степенью уверенности можно утверждать, что по ряду бортовых систем, включая цифровую систему дистанционного управления, «стеклянную» кабину пилота, новую бортовую РЛС и т.п., J-15 унифицирован с «сухопутным» J-11В, что позволяет считать его даже более совершенным, чем отечественные Су-33.

В последующие три года в Шэньяне изготовили еще несколько опытных образцов корабельного истребителя. Известны по крайней мере семь опытных машин, имею-

щими головками самонаведения PL-12 (в экспортном варианте известны под названием SD-10), противокорабельные YJ-83К и KD-88, противорадиолокационные YJ-91 (аналог российской Х-31П) и др.

Первый старт опытного J-15 с наземного трамплина, имитирующего палубу авианосца, был выполнен в Китае 6 мая 2010 г. К испытаниям J-15 на борту авианосца «Ляонин» смогли приступить осенью 2012 г. Исторические первые посадки и взлеты китайских истребителей на корабле состоялись 23 ноября 2012 г. (подробнее об этом — см. «Взлёт» №12/2012, с. 28–33). В сентябре 2013 г., во время очередного выхода «Ляонина» в море, на его борту прошли

комплексом обороны. В качестве силовой установки используются двигатели WS-10. Помимо ракет «воздух—воздух» PL-8, PL-10 и PL-12, многоцелевая машина сможет применять широкую номенклатуру высокоточных средств поражения наземных и морских целей, включая противокорабельные и противорадиолокационные управляемые ракеты, корректируемые авиабомбы и т.п.

С весны 2013 г. в летно-исследовательском центре CFTE проходят испытания по крайней мере два прототипа J-16 (бортовые номера 1601 и 1602). По некоторым данным, первая партия предсерийных самолетов J-16 в настоящее время готовится к передаче ВВС НОАК.