

Kinas stridsflyg

Enligt det amerikanska försvarsdepartementet utgör Folkets befrielsearmés flygvapen (PLAAF) och Folkets befrielsearmés flotta (PLAN) nu det tredje största i världen. Pentagon uppskattar att Kina har ungefär 2 800 flygplan i dessa två styrkor, exklusive drönare och skolflygplan. Cirka 2 250 av dem är dedikerade stridsflygplan, inklusive 1 800 stridsflygplan, varav cirka 800 anses vara fjärde generationens jetplan. Dessutom finns en kraftigt växande styrka av multirolls- och 5:e generationens stridsflygplan.

[Red Dragon Flankers - Royal Aeronautical Society](#)
[Active Chinese Air Force Aircraft \(2024\) - Military Factory](#)
[Combat Aircraft in China's Air Force and Navy Are Catching up ...](#)

Fram till början av 1990-talet använde Kina mest föråldrade kopior av sovjetiska plan som MiG-17 och MiG-19. I takt med den växande kinesiska ekonomin har man köpt in avancerade flygplan främst från Ryssland och den inhemska flygindustrin har på senare år utvecklats kraftigt. Man har idag kapaciteten att utveckla och producera egna flygplan och sedan 2017 är man det enda landet utöver USA som har utvecklat ett femte generationens flygplan och tagit det i tjänst (J-20). Man håller även på att utveckla nya strategiska bombflygplan och har börjat introducera avancerade drönare.

Sammantaget består det kinesiska flygvapnet av cirka 57 stridsklara "jaktbrigader", exklusive ytterligare flygprov- och utbildningsenheter. Av dessa flyger fyra kinesiska Chengdu J-10A, två använder J-10B och sju använder J-10C. J-10 introducerades 2005 och är ett enmotorigt multirolls jaktplan med deltavinge och canard-design. J-10 har 11 bärpunkter, en aktiv elektroniskt skannad radar och en 23 mm kanon. Den tros vara kapabel till hastigheter över Mach 2 och ha ett driftstak på cirka 60 000 fot.

Su-27 Flanker



På grund av västvärldens vapenembargo mot Kina efter massakern på Himmelska Fridens torg har Kina inte kunnat köpa in avancerad krigsutrustning från väst sedan 1989. Sovjetunionen var inte sena att ingripa och även om man till en början bara var villig att sälja den mindre kapabla MiG-29 Fulcrum, resulterade Kinas envishet under förhandlingarna och Sovjetunionens försämrade ekonomiska situation i leveranser av 36 Su-27SK och 42 Su-27UBK mellan 1992 och 2000.

I fyra decennier har SU-27 Flanker-jetplan fungerat som Rysslands främsta fjärde generationens stridsflygplan och även för världens två folkrikaste nationer, Kina och Indien. Det stora tvåmotoriga jaktplanet är den ryska motsvarigheten till F-15 Eagle – med lång räckvidd, hög hastighet, tunga vapenladdningar, avancerad flygelektronik och överlägsen manövrerbarhet.

Fyra kinesiska enheter flyger äldre Flankers inklusive de ursprungliga Su-27SK/UBK och J-11/J-11A-serierna, vidareutvecklingar av Flanker-familjen, ytterligare två använder multirole Su-30MKK, fyra flyger den modernare J-11B/BG.

En tredjedel av PLAAF:s nuvarande taktiska stridsenheter använder en Flanker-version av någon variant. PLAAF är också fortfarande mitt uppe i en pågående moderniseringsprocess med mellan 10 och 12 enheter som fortfarande flyger MiG-21, Chengdu J-7 eller Shenyang J-8 jaktplan, båda utvecklade indirekt från MiG-21. Baserat på antalet flygplan som köpts och/eller byggts inom PLAAF och Folkets befrielsearmés flotta (PLAN) finns det cirka 20-25 Su-27SK kvar i tjänst tillsammans cirka 100 J-11A, 150-160 J-11B/BH och 90 J-11BS tvåsitsiga flygplan.

Kina fick licensbygga 200 Su-27 som Shenyang Aircraft Corporation (SAC) J-11 från slutet av 1998 och framåt. En tvist mellan SAC och Suchoj ledde dock till att Kina sade upp kontraktet och påbörjade utvecklingen av en inhemska variant som kallas J-11B.

Under tiden uppgraderades de J-11:or som hade byggts med nya cockpitdisplayer, R-77E-kapacitet och några mindre detaljer till J-11A-standard. Produktionen upphörde i slutet av 2006 efter att totalt 104 eller 105 J-11/J-11A hade tillverkats, med J-11B som tog dess plats på produktionslinjen.

Den kinesiskdesignade J-11B hade ett inhemska vapensystem baserat på en ny typ 1493 PD-radar samt WS-10-motorer och förmågan att använda kinesiska va-

pen. Men på grund av tekniska problem med WS-10 använde den första omgången fortfarande den ryska AL-31F-motorn.

Den första J-11B flögs 2004 och flera prototyper testades fram till 2007, då den första omgången togs i bruk. Motorproblemen tros ha lösts runt 2009 och fram till 2017 tillverkades sju omgångar av J-11B. Dessa använder en inhemska PD-radar, WS-10A-motorer och kan bära PL-8B och PL-12 luft-till-luft-missiler. Flera J-11B levererades till PLAN från 2010 som det landbaserade jaktplanet J-11BH.

Sedan 2019 påstås flera J-11B/BH ha uppgraderats med en AESA-radar som kan stödja de senaste luft-till-luft-missilerna PL-10 och PL-15. Parallellt med produktionen av J-11B/BH utvecklades också en version av ett tandemståte som kallades J-11BS/BSH.



Även om tre prototyper av den ensitsiga J-11D byggdes mellan 2015 och mitten av 2016, verkar denna typ ha övergivits. Bortsett från dess brist på dragkraftsvektoriserings skulle den ha varit jämförbar med Su-35 och möjligen ännu mer avancerad, eftersom den var byggd kring ett förbättrat flygplansskrov, använde ett helt nytt fly-by-wire-styrssystem, uppgraderade WS-10B-motorer och framför allt en ny AESA-radar. Vissa källor säger till och med att en TVC-variant ursprungligen var planerad. Vissa rapporter har föreslagit att J-11D ursprungligen skapades som ett reservalternativ om J-20 skulle bli förse-nad. Det övergavs slutligen för PLAAF men PLAN beslutade att använda J-11D:s avionik för sin J-15B.

PLAN Aviation Force har också ett eget hangarfartygsbaserat jaktplan som kallas J-15. Kina baserade J-15:s design på en ofärdig prototyp av ett Su-33 hangarfartyg som köpts från Ukraina, eftersom Ryssland var ovilligt att sälja sin Su-33 till Kina.

Det har nyligen gått rykten om att PLAN kan komma att överföra alla sina landbaserade stridsflygresurser till PLAAF för att bli en fullt "hangarfartygskapabel" stridsstyrka. För närvarande är det för tidigt att vara säker, men enligt några ganska tillförlitliga rapporter är en första JH-7A och en H-6J-enhet antingen redan överförda eller förberedda för att flytta. Om det är sant skulle detta göra det möjligt för PLAAF att nästan omedelbart ersätta alla sina tidiga J-11A och till och med ursprungliga Su-27SK jaktplan med de moderniserade J-11BH och/eller J-11BHG.

Med det sagt verkar det troligt att PLAN kommer att behålla kontrollen över sin flotta av J-15, en typ som också kallas Flying Shark. Det blev Kinas första generationens hangarfartygsburna stridsflygplan och utvecklades för PLAN:s två första STOBAR-hangarfartyg, PLANS-16 Liaoning och PLANS-17 Shandong.

Ursprungligen hade Ryssland stora förhoppningar om att sälja flera Su-27K (Su-33) flygplansskrov till Kina. Förhandlingarna körde fast, men inte förrän Kina kunde köpa en Su-33-prototyp via Ukraina 2001. Flygplansskrovet studerades ingående och utgjorde grunden för en inhemsk marin Flanker-variant som innehöll många av samma strukturella förändringar som den ryska Su-33, inklusive fällbara vingar, stjärtkrok, förstärkt landningsställ med dubbla noshjul, canards och en IFR-sond.

Minst 34 J-15 är i tjänst hos PLAN Aviation, och de är de enda flygplanen med fasta vingar som kan operera på Kinas två hangarfartyg. De står dock inför ett antal problem, bland annat det faktum att de är de tyngsta transportflygplanen i drift i världen.

Kina använder också de något annorlunda Shenyang J-15 och J-15S, samt den senaste katapultkapabla J-15B, som i skrivande stund verkar vara nära att tas i bruk. Det finns också en tvåsitsig J-15D-variant för elektronisk krigföring under utveckling för PLA NA och denna förväntas tas i bruk i år och så småningom bli känd som J-17. Vissa rapporter tyder på att detta kan vara en motsvarighet till inte bara den amerikanska flottans EA-18G

Growler utan också den tvåsitsiga F-18F Super Hornet.

Shenyang lyckades också införliva mycket från den reviderade J-11B, inklusive dess glascockpit, avionik och typ 1493 PD-radar med förbättrad luft-till-sjökapacitet och vapensystem. Den första prototypen J-15 genomförde sin jungfruflygning i augusti 2009. Totalt tillverkades 24 J-15 i två omgångar fram till april 2017 då produktionen avstannade fram till 2019 då en tredje och fjärde omgång producerades fram till mitten av 2022.

Fram till början av 2023 har drygt 60 ensitsiga J-15 byggts och dessa är operativa med minst tre enheter ombord på både hangarfartyg och Naval Aviation University. Rykten florerar om att tidiga versioner kommer att uppgaderas med den inhemska motorn WS-10H, men detta har inte bekräftats.



Förutom dessa J-15 med kort start men avbruten återhämtning (STOBAR) utvecklades och testades en J-15T CATOBAR-variant i juli 2006, med ett ytterligare förstärkt främre landningsställ som kunde katapultstarta från elektromagnetiska katapulter (EMALS). Typen påstås ha varit i produktion sedan februari 2021 som J-15B och är enligt uppgift utrustad med J-11D:s AESA-radar. Typen förväntas baseras ombord på hangarfartyget Fujian (PLANS-003) av typ 18 CATOBAR som sjösattes i juni 2022 och kommer så småningom att tas i drift i början av 2025.

Sammantaget visade sig Su-30 vara ett mycket framgångsrikt köp, men på grund av att det var begränsat till att använda ryska vapen siktade Kina återigen på en inhemsk variant och år 2015 introducerade PLAAF J-16.

Den är en fortsättning på J-11 och är delvis baserad på Su-30MKK. Medan J-11 är avsedd för luftöverlägsenhet, är J-16 ett multirolls jaktplan som kan genomföra flyganfall. Den har 12 bärpunkter för missiler och bomber förutom en 30 mm kanon, samt en aktiv elektroniskt skannad

radar. Mer än 150 J-16 i flera varianter är i tjänst hos PLAAF, som i november påbörjade stridsträning av J-16D, en variant för elektronisk krigföring.



Parallellt med stridsflygplansvarianterna tecknade PLAAF också ett kontrakt i slutet av 1999 för att köpa 38 Su-30MKK multirolls jaktplan från Ryssland, med den första levererad i december 2000. Ett andra kontrakt på ytterligare 38 Su-30MKK tecknades i juli 2001 och i januari 2003 beställdes en tredje omgång av 24 något förbättrade Su-30MK2. Dessa optimeras för attacker till havs och levereras till PLAN i slutet av 2004. Liksom ryska AF Su-30 använder de för PLAN också regelbundet Sorbtsiya ECM-kapslar.

Denna resulterande typ – i själva verket ett hybridskrov som kombinerar det strukturellt reviderade flygplansskrovet från J-11BS, med uppgaderade WS-10B-motorer, en glascockpit och dedikerade modifieringar från Su-30MKK (inklusive tankningssond under flygning, starkare landningsställ, högre stjärt och ytterligare bränslekapacitet) – blev Shenyang J-16.

Den nya typen flög i slutet av 2011 och har en ny AESA-radar, men på grund av olika tekniska problem togs den inte i bruk förrän i mitten av 2015. Sedan omkring 2019 har en förbättrad variant byggts med cirka 300 J-16 hittills i 11 produktionsomgångar. Den nuvarande J-16 är den mest kapabla Flanker-varianten i tjänst med PLAAF, men också den mest numerärt viktiga.

Även om J-15D ännu inte har tagits i marin tjänst, fick PLAAF sina första J-16D-flygplan för elektronisk krigföring i november 2021. Dess mest karakteristiska egenskaper är ett par stora ESM/ELINT-kapslar med vingspetsar som liknar AN/ALQ-218 taktiska störningsmottagare, en ny AESA-radar med integrerade EW-lägen (som påstås vara jämförbara med AN/APG-79) och dess förmåga att bära en familj av störsändare/EW-pods inom RKZ930-xx-familjen. De senare påstås vara jämförbara med AN/ALQ-99-kapslarna.

Som ett dedikerat EW-flygplan har det kanonen borttagen och måste därför förlita sig på PL-10- och PL-15-missiler eller stödjande jakteskort för försvar.

Åtta enheter opererar för närvarande med J-16, som är den modernaste kinesiska Flanker-varianten och slutligen en användare Su-35 (samt ytterligare Su-30MKK och J-16). Allt detta toppas av sex brigader som flyger de senaste J-20 och J-20A, ett tvåmotorigt allväders smygflygplan utvecklat av Chengdu Aerospace Corporation.

Dessutom köptes 76 Su-30MKK (och 24 marina Su-30MK2) och 24 Su-35 via Sovjetunionen och senare Ryssland, och i början av 2023 har cirka 270 J-16 och 30 J-16D levererats. PLAN opererar också cirka 65 Flanker-härledda Shenyang J-15 kompletterade med ett dussintal J-15S tvåsitsiga.

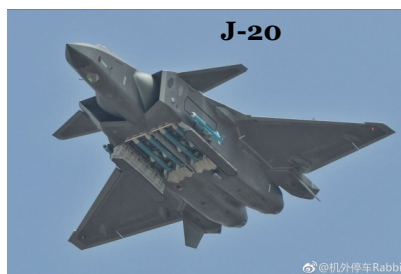
En sista sidogren av jaktplansfamiljen är det fortfarande mystiska köpet av 24 ryska Su-35 jaktplan i november 2015. Kina fick tillgång till N135 Irbis-E PESA-radarn, quadruplex digitala fly-by-wire-system och, viktigast av allt, dess 117S turbofläktmotor med vektorkontroll (TVC) munstycke. Endast en PLAAF-enhet använder fortfarande denna typ (som jakteskort för H-6-bombplanen) men annars spekuleras det i att Kina använde den för att få erfarenhet av de operativa för- och nackdelarna med en TVC-motor.

I och med pensioneringen av Q-5 2017 har Kina nu bara två dedikerade bombplan: det strategiska bombplanet H-6 och jaktbombplanet JH-7. H-6 är en kopia av den sovjetiska Tu-16 och är ett tvåmotorigt jetbombplan som kan bära cirka 10 ton ammunition. Det tros kunna nå hastigheter på cirka 1000 km/h och nå höjder över 40 000 fot. H-6 bombplansflottan är Kinas största, med mer än 230 i tjänst med PLAAF och PLAN, och består av ett antal varianter.

H-6K har uppgraderade motorer och kan bära sex landattackkryssningsmissiler som hotar fiendens mål så långt som till Second Island Chain, som inkluderar det amerikanska territoriet Guam.

H-6G och H-6J är marina varianter, där H-6J kan bära sex kryssningsrobotar mot fartyg som YJ-12, vilket utgör ett hot mot hangarfartyg. H-6N, som visades offentligt för första gången 2019, är särskilt oroande. Dess flygkropp är modifierad för att bära en luftavfyrad ballistisk missil, som sannolikt kan bära en kärnstridspets. Det är också Kinas första kärnva-

penkapabla bombplan som kan genomföra lufttankning. I oktober 2020 sågs en H-6N med vad som tros vara en hypersonisk missil.



JH-7 är avsedd för bombning på kortare avstånd. Den introducerades 1992 och är beväpnad med en 23 mm kanon och kan bära över 7 ton bomber. Den har ett tak på cirka 50 000 fot och en topphastighet på cirka Mach 1. JH-7 kan bära landattack och sjömålsammunition. Cirka 260 är i tjänst hos PLAAF och PLAN Aviation.

Sedan 2009 har alla SAC-byggda Flankers (förutom de marina typerna) använt WS-10-motorer. Det visar åtminstone att motorn är tillräckligt kraftfull och pålitlig för att kunna användas i stort antal av olika varianter. De senaste WS-10B Series 3-motorerna sägs ha nått en dragkraftsnivå på cirka 142 kN. Parallellt använder alla J-10C- och J-20A-modeller en variant av samma motor.

När det gäller avionik är det möjligt att dra slutsatsen att den nya utrustningen, som senare har uppgraderats ytterligare till en modern AESA-enhet, är överlägsen den ryska som ursprungligen levererades. Dessutom, utifrån vad som rapporteras om PLAAF:s erfarenhet av Su-35, är man inte särskilt nöjda med N135 Irbis-E PESA-radarn och J-16:s radar sägs vara mycket mer kapabel och pålitlig.

De senaste kinesiska vapnen, särskilt luftvärnsrobotar som PL-10 och PL-15, anses också vara bättre än de ryska R-73 och R-77. Eftersom Su-30MKK/MK2 och Su-35 är begränsade till att endast använda ryska vapen, kan endast J-16 betraktas som ett riktigt multirolljaktplan. J-16 kan utföra alla uppdrag från luftöverlägsenhet till jakteskort och taktisk attack, och bär ett brett spektrum av styrda luft-till-luft- och luft-till-mark-vapen, inklusive inriktning, vägledning och EW-pods.

Allt detta bevisar knappast de kinesiska planens "överlägsenhet", men det ger många antydningar om att de är mer kapabla än de senaste ryska versionerna som Su-30SM/SM2 och Su-35. Dessutom finns de i mycket större antal.

För uppdrag med flera roller och särskilt precisionsattacker på långa avstånd används J-16 mest. Med detta sagt förväntas de slutliga ursprungliga Su-27SK- och J-11A-modellerna att bytas ut eller omplaceras till andra klassens enheter inom några år eftersom frontlinjeenheter är utrustade med antingen uppdaterade J-11BG-modeller eller J-16 i jaktrollen. Som sådana kommer dessa att fylla en liknande roll som USAF:s F-15C Eagles och F-15E Strike Eagles och kompletteras av flera J-10C- och J-20-enheter.

PLAAF:s stoltaste prestation har varit dess femte generationens stealth-jaktplan - J-20 "Mighty Dragon". J-20 är sannolikt baserad på ritningar som stulits från det amerikanska stealth-programmet. Dess exakta specifikationer är inte allmänt kända, men det tros vara kapabelt till en maximal hastighet nära Mach 2 med ett tak på cirka 60 000 fot och en räckvidd på nästan 1100 km. Dess huvudsakliga interna vapenfack kan rymma fyra långdistansmissiler, med ytterligare två laterala fack som var och en kan hålla en enda kortdistansmissil.

Kina har fler stealthflygplan under utveckling – inklusive ett kärnvapenkapabelt stealthbombplan (troligen kallat H-20) som kommer att ha en räckvidd på 8 000 km och kunna bära en nyttolast på 10 ton. Kina håller också på att utveckla ett annat stealth-jaktplan, FC-31, som sannolikt kommer att bli landets nästa hangarfartygsbaserade jaktplan som ersätter J-15.

Kina håller på att utveckla andra tekniker och färdigheter som gör det möjligt att få ut mer av sina flygplan. Man gör framsteg när det gäller de motorproblem, som har plågat dess jetplan, och utvecklar en mer avancerad arsenal av luft-till-luftmissiler. Det har också visat förbättrad lufttankningsförmåga, vilket Pentagon säger kommer att göra det möjligt för dess jetplan att operera längre och längre.

"PLAAF håller snabbt på att komma ikapp västerländska flygvapen", sade Pentagon i en rapport och tillade att Kinas aggressiva modernisering och förvärv av avancerade system "gradvis urholkar" den amerikanska militärens "långvariga och betydande" fördelar inom luftdomänen.

Men ryggraden i PLAAF:s stridsflygstyrka fortfarande till största delen av Chengdu J-10 och Shenyang J-11 och J-16 flygplan samt Sukhoi-byggda Su-27, Su-30 och Su-35 Flanker-varianten - och detta kommer att fortsätta att vara fallet under första halvan av 21-talet.