

PLA Navy Aviation: aviones básicos de patrulla y reconocimiento.

Aviación La Armada del EPL tiene una composición de aviones diversa y, en muchos sentidos, única. Además de cazas y bombarderos, los aviones están armados con aviones costeros y de portaaviones AWACS, aviones de reconocimiento de largo alcance y alta velocidad, aviones de patrulla básica y antisubmarinos, aviones de guerra electrónica, hidroaviones y vehículos aéreos no tripulados de clase media y pesada. Hoy veremos los aviones de patrulla naval, antisubmarinos y de reconocimiento chinos.



Aviones de reconocimiento, patrulla y antisubmarinos de la flota china basados en los transportes militares Y-8 y Y-9

La aviación naval china realiza vuelos diarios de patrulla y reconocimiento para monitorear las aguas adyacentes al continente chino y las islas en disputa en el Mar de China Meridional. A veces, los aviones de la Armada del EPL rastrean barcos estadounidenses en el Océano Pacífico a una distancia muy considerable de la costa. En este caso se utilizan

reabastecimientos de combustible en vuelo y pistas intermedias construidas sobre islas artificiales.

A mediados de la década de 1980, la República Popular China no contaba con aviones de patrulla básica y antisubmarinos especializados. Para la defensa antisubmarina y el control de las aguas costeras, los almirantes chinos durante la Guerra Fría utilizaron hidroaviones Be-6 y SH-5, aviones de reconocimiento basados en el Tu-4, N-5 (versión china del Il-28), N-6 (una copia del Tu-16), 8) y Y-12 (copia del An-2).



Sin embargo, los vuelos de estos aviones eran de carácter episódico no sistemático y el equipo de radar colocado a bordo tenía capacidades limitadas en términos de alcance de detección e inmunidad al ruido.

En la primera mitad de la década de 1980, después de la normalización de las relaciones con los Estados Unidos, China adquirió varios radares estadounidenses adecuados para su instalación en un avión de patrulla creado sobre la base del transporte militar Y-8.

El radar AN/APS-504, que opera en el rango de frecuencia de

8,9 a 9,4 GHz, se instaló anteriormente en aviones antisubmarinos estadounidenses. Esta estación tenía un modo de visualización circular y sectorial, la velocidad de rotación de la antena era de 12 rpm. Al escanear el espacio en el hemisferio inferior, fue posible detectar grandes objetivos de superficie a una distancia de 350 km. En aquel momento, el AN/APS-504 ya no era la última palabra en radar, pero su uso permitió elevar las capacidades de los aviones de reconocimiento de patrulla marítima chinos a un nuevo nivel.



El avión de patrulla AN/APS-504 equipado con radar se conoce como Y-8X. Los primeros aviones de este tipo comenzaron a realizar vuelos de patrulla en 1986.

La rampa trasera del vehículo de transporte reformado estaba herméticamente sellada y el espacio interior se dividió en varios compartimentos para operadores y equipos electrónicos.

Además del radar AN/APS-504, a bordo del Y-8X se encontraban estaciones de reconocimiento y guerra electrónica, cámaras, sensores infrarrojos, un magnetómetro, un receptor de señales de sonoboya, equipos avanzados de comunicaciones y un sistema

de navegación Omega.

Una parte importante de la compleja aviónica del Y-8X se fabricó en Europa y Estados Unidos.

Después cesó la cooperación técnico-militar con los países occidentales y desapareció la oportunidad de obtener repuestos para aviónica importada.

En este sentido, a principios del siglo XXI, las estaciones estadounidenses AN/APS-504, que en ese momento estaban bastante obsoletas y desgastadas, fueron desmanteladas de los aviones. En lugar de electrónica extranjera, los aviones Y-8X estaban equipados con equipos de fabricación china.

Se conoce una modificación de un avión de patrulla modernizado con un radar de visión lateral y una antena de comunicaciones por satélite ubicada junto a la cola. Se reconvirtieron dos vehículos más para realizar reconocimientos electrónicos y fotográficos, y un avión fue equipado con un nuevo radar integral de superficie marina.

Además de las estaciones estadounidenses AN/APS-504, seis aviones de transporte chinos reconvertidos estaban equipados con radares británicos Skymaster, fabricados por Racal Electronics y suministrados ilegalmente para eludir las sanciones.

El radar, que recibió la designación china Tipo 515, junto con un complejo informático y un equipo de visualización de información, es capaz de monitorear la zona marítima en un radio de 250 km. El radar puede detectar periscopios submarinos a una distancia de hasta 90 km. Los objetivos aéreos a baja altitud con una ESR de 5 m² se detectan a una distancia de 110 km. Proporciona control sobre 32 objetivos de superficie. También es posible ver aviones que están a la misma altitud o menos.

Los aviones de patrulla, conocidos como Y-8J, se identifican

fácilmente por su distintiva “barba” y su antena en la parte inferior del morro. Para alimentar equipos y equipos que consumen mucha energía, se instaló un turbogenerador adicional en la parte trasera del avión, en lugar de la cabina del artillero de la instalación defensiva trasera.

Los representantes chinos declararon que los Y-8J están destinados a “luchar contra los contrabandistas” y “explorar los océanos del mundo”.

Además del radar, el avión también estaba equipado con cámaras aéreas, unidades adicionales de suspensión de bombas y boyas, así como tanques de combustible de mayor capacidad, lo que aumentó la duración de la patrulla a 11 horas. La velocidad de crucero es de 470 km/h. Velocidad máxima – 660 km/h. Para el mantenimiento del equipamiento de a bordo trabajan entre 3 y 4 personas. El tamaño total de la tripulación es de 7 a 8 personas.

El funcionamiento del primer avión de patrulla antisubmarino, el Y-8J, comenzó en el año 2000. Comenzaron a modernizarse en 2016. Los aviones modificados fueron repintados de un color que los hacía difíciles de detectar en el fondo de la superficie del mar.

Después de la modernización, aparecieron a bordo instalaciones de visualización de información; en lugar de monitores CRT, se instalaron pantallas LCD en color. La aviónica incluía modernas estaciones de inteligencia electrónica y nuevos equipos de comunicaciones.

El principal aeródromo para los Y-8X y Y-8J es la base aérea de Laiyang en la provincia de Shandong. Pero estos aviones de reconocimiento de largo alcance también se pueden observar en otras bases aeronavales, donde realizan aterrizajes intermedios.

A pesar de su reducido número, los aviones de patrulla Y-8X y Y-8J han sido durante mucho tiempo uno de los principales

instrumentos de la Armada del EPL, diseñados para controlar los espacios oceánicos. En el pasado, escoltaban regularmente a los AUG estadounidenses y a los barcos japoneses. flota, y también realizó vuelos provocativos sobre las disputadas Islas Paracelso, las Islas Spratly y las Islas Jongsha.

Hasta hace poco, la aviación naval china no contaba con un avión antisubmarino costero especializado capaz de igualar al P-3C Orion estadounidense. En 2015 comenzó la construcción en serie del avión de patrulla básico Y-8Q (también denominado KQ-200).



Este vehículo, construido sobre la base del avión de transporte Y-8F-600 (Y-9) radicalmente modernizado, tiene nuevos motores económicos WJ-6C con hélices de seis palas. En la sección de cola hay una varilla detectora de anomalías magnéticas diseñada para buscar submarinos.

En la “barbilla” hay un carenado de un sistema optoelectrónico de búsqueda con una cámara termográfica, una cámara de alta resolución y un telémetro láser. El avión está equipado con

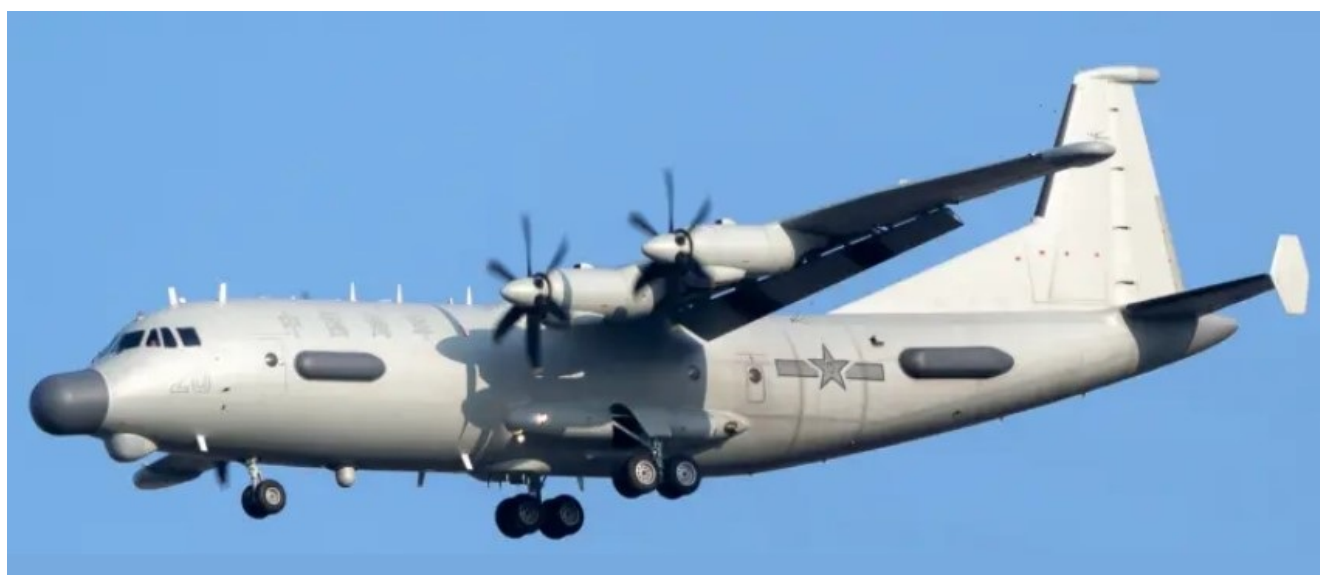
modernos equipos de guerra electrónica, reconocimiento electrónico y comunicaciones por satélite.

El Y-8Q puede transportar sonoboyas, torpedos antisubmarinos y misiles de crucero antibuque YJ-83K. La autonomía de vuelo es de unos 5 km. El techo de servicio es de 000 m y el tiempo de patrullaje alcanza las 10 horas. Velocidad máxima – 400 km/h. Tripulación – 10 personas.

Los primeros Y-8Q antisubmarinos fueron avistados en la base aérea de Dutchang en Shanghai. Ahora están ubicados en tres aeródromos más.

A día de hoy, al menos 15 aviones de patrulla y antisubmarinos Y-8Q sirven en la aviación naval china.

En 2012, entró en funcionamiento el avión de reconocimiento electrónico Y-9JZ. Según los expertos estadounidenses, este avión está destinado a sustituir al Y-8J.



Hay ocho aviones de este tipo en servicio, que vuelan regularmente cerca del espacio aéreo de Japón y Taiwán. Además, los aviones Y-9JZ fueron vistos repetidamente sobre barcos estadounidenses.

El avión de reconocimiento electrónico se diferencia del Y-9 original de transporte de pasajeros por su cono de morro UAV y

sus múltiples antenas ubicadas en pequeños carenados que están instalados en los flaps de las alas, en la parte superior de la sección central, en la parte superior de la aleta y en la parte superior. parte inferior del morro, así como en el morro mismo y en el carenado trasero.

En términos de características básicas de vuelo, el Y-9JZ está cerca del antisubmarino Y-8Q. La tripulación es de 6 a 8 personas.

Hidroavión SH-5

En las décadas de 1950 y 1960, China recibió de la URSS dos docenas de hidroaviones Be-6, que patrullaron la larga costa y las aguas territoriales durante casi tres décadas. Para prolongar la vida útil del Be-6, la República Popular China realizó una importante revisión y en algunos vehículos los motores de pistón fueron reemplazados por motores turbohélice.

Para reemplazar los Be-6 que iban a ser desmantelados en la República Popular China, a finales de los años 1970 se creó el avión anfibia SH-5 en la oficina de diseño de la Planta de Aviación de Harbin. La puesta en servicio oficial de este vehículo se produjo en 1986.



El SH-5 está diseñado para combatir submarinos y buques de superficie, colocar minas marinas, realizar bombardeos contra objetivos costeros, transportar personal y carga y realizar operaciones de búsqueda y rescate. El avión puede transportar bombas de caída libre, torpedos, minas, sonoboyas y equipos de rescate de caída libre. La carga útil total del hidroavión polivalente es de hasta seis toneladas.

En la proa, debajo del radomo, se encuentra una antena de radar del Tipo 698. Este radar permite detectar un periscopio submarino a una distancia de hasta 20 km, un barco a una distancia de unos 50 km y el El rango de detección de un barco grande es de 100 km. Para buscar submarinos, en la sección de cola se encuentra una varilla magnetométrica.

El hidroavión con un peso máximo de despegue de 45 kg está equipado con cuatro motores turbohélice WJ-000A (una copia del AI-5) con una potencia total de 24 CV. Con. La velocidad del vuelo de crucero es de 12 km/h. Velocidad de patrulla: 600 km/h. Máxima: 450 km/h. Techo – 240 km. Autonomía práctica: 555 km. El tiempo de permanencia en el aire es de más de 10 horas. Tripulación – 4 personas.

La aviación naval china recibió 7 aviones, que estaban ubicados en la base de hidroaviones de Qingdao. Hasta hace poco, había tres SH-5 en servicio.

En el siglo XXI, el patrullaje y la búsqueda de submarinos enemigos se confió a aviones más modernos con base en aeródromos costeros, y se planeó utilizar hidroaviones para buscar y rescatar a aquellos en peligro en el mar. Está previsto que todos los SH-5 restantes se cancelen en un futuro próximo debido al agotamiento de su vida útil.

Avión de reconocimiento rápido JZ-8F

Según datos de referencia, la Armada del EPL tiene cuatro aviones de reconocimiento JZ-8F (J-8FR).



Este avión de reconocimiento, creado sobre la base del interceptor J-8F, es muy similar en apariencia, pero muy diferente en la composición de su equipo a bordo y no lleva armamento de cañón incorporado. La construcción a pequeña escala del avión JZ-8F se llevó a cabo hasta 2012.

En el avión JZ-8F, el radar de detección de objetivos aéreos Tipo 1492 se sustituye por un compartimento con cámaras fotográficas y de televisión. En lugar del cañón desmantelado de 23 mm, se instala a bordo un equipo optoelectrónico con un

amplio campo de visión, capaz de operar en la oscuridad.

Pero la innovación más notable fue la suspensión del contenedor con radar de visión lateral. El radar de apertura sintética es capaz de realizar reconocimientos por radar a una distancia de más de 100 km. La información recibida en tiempo real se puede transmitir digitalmente al barco o a puntos terrestres. Para ello se utiliza un canal de radio seguro y, a una distancia considerable de los consumidores de información, se utilizan aviones tripulados o vehículos no tripulados para la transmisión.

Aunque la plataforma básica del avión J-8F, que es un análogo conceptual chino del interceptor soviético Su-15, está obsoleta, este avión todavía está en servicio y está equipado con aviónica, armas y motores bastante modernos.

El caza tiene unas características de velocidad de ascenso y aceleración muy impresionantes. En postcombustión, la relación empuje-peso del J-8F se acerca a uno.

El reconocimiento JZ-8F también tiene buenos parámetros de velocidad. En altitudes elevadas, su velocidad puede superar los 2 M. Con un suministro de combustible en los tanques internos, el radio de acción del avión de reconocimiento alcanza los 900 km. Para aumentar la duración del vuelo, el avión puede utilizar tanques de combustible externos de 600 y 800 litros, y también hay equipos para repostar en vuelo.

El armamento del avión conservaba los misiles cuerpo a cuerpo PL-8. Varias fuentes indican que en lugar de un radar de visión lateral, se puede suspender el misil antirradar X-31R o su equivalente chino YJ-93.

Aunque la aviación naval china dispone de varios tipos de vehículos aéreos no tripulados de reconocimiento medianos y pesados, todavía no se ha producido un abandono total de los aviones de reconocimiento JZ-8F, lo que aparentemente se debe a su capacidad para alcanzar altas velocidades de vuelo.

Fuente: topwar.