

De onzekere toekomst van vliegkampschepen **Mastodonten op zee**

Grote vliegkampschepen behoren tot de meest indrukwekkende wapensystemen die ooit zijn gebouwd. Het is meer dan een oorlogsschip: het is een mobiele luchtmachtbasis, die overal ter wereld voor een kust kan verschijnen en van daaruit militaire macht kan uitoefenen. Toch ondergaat de rol van de carrier een fundamentele verandering, wat betekent dat de kern van zijn functie, zijn structuur en de unieke meerwaarde op een diepgaande, onomkeerbare manier wordt geherdefinieerd. Deze verandering betreft de basisprincipes, die de identiteit en het bestaan van de carrier bepalen.



→ USS *Gerald R. Ford* onderweg in de Atlantische Oceaan, 2023 (foto: U.S. Navy Photo | Mass Communication Specialist 2nd Class J. Adkins)

Waar carriers traditioneel vooral werden gezien als uitvoerders van fysieke project van de macht van een natie, verschuift hun rol nu naar die van strategisch onderdeel van een geïntegreerd netwerk, datagedreven en een onderdeel van een maritiem-ecosysteem. Deze verschuiving raakt de essentie van wat een carrier is en doet. Het verdwijnt dus niet per se, maar zijn manier van oorlog voeren en plaats binnen de maritieme krijgsmacht verandert ingrijpend en dwingt dit platform om niet alleen efficiënter, maar ook innovatiever te opereren. Anderzijds maken drones, langeafstandsraketten, onderzeeboten, hypersonische wapens en steeds geavanceerdere sensoren het mogelijk om deze schepen op honderden kilometers afstand aan te vallen. De vraag is daarom: zijn de grote vliegkampschepen op weg naar hetzelfde lot als de slag-schepen na de Tweede Wereldoorlog, of zijn zij in staat zich aan te passen aan de nieuwe maritieme realiteit? Naast deze existentiële vraag blijkt bovendien uit recente voorbeelden het steeds moeilijker deze drijvende vliegvelden te construeren en in stand te houden. Bij niemand is dit pijnlijker zichtbaar dan bij de Britten.

Britse ambities botsen met de werkelijkheid

In maart 2026 omschreef de Amerikaanse president Donald Trump de Britse vliegkampschepen kleinerend als 'toys' in vergelijking met Amerikaanse. In Londen werd dat vooral gezien als typische Trump-retoriek. Toch raakte hij daarmee een gevoelige snaar. Met een lengte van 280 meter en een waterverplaatsing van 65.000 ton zijn

HMS *Queen Elizabeth* en HMS *Prince of Wales* de grootste oorlogsschepen die het Verenigd Koninkrijk ooit bouwde. Tijdens de economische crisis van 2008-2012 probeerden opeenvolgende Britse regeringen de bouwkosten te drukken. Ironisch genoeg leidde dat juist tot enorme meerkosten. De problemen deden denken aan eerdere programma's, zoals de Type 45/Daring-klasse *destroyers* en *Astute*-klasse onderzeeboten.¹ Het vliegkampschip-programma werd aanvankelijk geraamd op ongeveer £3 miljard, maar de uiteindelijke rekening liep voor beide schepen samen op tot ruim £6 miljard.² Het resultaat was volgens sommige marine deskundigen een compromis-ontwerp dat 'noch goedkoop, noch optimaal' was. Ook de operationele geschiedenis verliep verre van vlekkeloos. In 2017 werd bekend dat HMS *Queen Elizabeth* ernstige lekkages aan de schroefassen had. Door defecte afdichtingen drong water het schip binnen, terwijl het nog maar net in dienst was gesteld. In 2022 viel HMS *Prince of Wales* vrijwel direct uit tijdens een NAVO-missie naar Noord-Amerika. Kort na vertrek ontstond zware schade aan de stuurboordschroefas. Het schip moest terugkeren en lag vervolgens maanden buiten dienst.

De Britse marine kampt niet alleen met constructieproblemen, maar ziet zich ook geconfronteerd met een acuut tekort aan gekwalificeerd personeel. Volgens recente rapporten mist de Royal Navy naar schatting 1.700 tot 2.000 technisch specialisten, zoals ingenieurs en onderhoudsmonteurs.³

LEES VERDER →





→ F-35B's van het 809 Naval Air Squadron stijgen op vanaf HMS *Prince of Wales*, juli 2026 (foto: Royal Navy Imagery | Crown copyright 2026)

Met name het behouden van hoogopgeleide krachten is een probleem. Jaarlijks vertrekken honderden ervaren medewerkers naar de civiele sector, waar salarissen tot 20-30% hoger kunnen liggen. Dit tekort heeft directe gevolgen: schepen liggen gemiddeld 10-15% langer in onderhoud, wat de operationele inzetbaarheid ondermijnt en de kosten opjaagt. De marine probeert met gerichte wervingscampagnes en salarisverhogingen het tij te keren, maar concurrentie met de private sector blijft hardnekkig.⁴

Te weinig vliegtuigen

Misschien nog problematischer is het tekort aan gevechtsvliegtuigen. De Britse carriers zijn ontworpen voor ongeveer 36 F-35B's. Na het verlies van één toestel in 2021 beschikt het Verenigd Koninkrijk over 47 F-35B's. Er zijn toestellen besteld en Britse plannen voorzien in ongeveer 75

F-35's in 2033. Om beide carriers maximaal met 36 toestellen te kunnen inzetten, zijn echter circa 84 tot 101 toestellen nodig.⁵ Bovendien is niet de hele vloot F-35's permanent inzetbaar. Onderhoud en opleiding beperken de beschikbaarheid. Diverse bronnen gaan ervan uit dat slechts ongeveer een derde operationeel beschikbaar is.⁶ Bij de eerste grote operationele missie van HMS *Queen Elizabeth* in 2021 moesten de Britten daarom een aanzienlijk deel van de benodigde toestellen en piloten lenen van het U.S. Marine Corps. Het tekort kwam opnieuw aan het licht tijdens de NAVO-oefening Arctic Sentry in het Noordpoolgebied, van mei tot juli 2026. De airwing van HMS *Prince of Wales* bestond aanvankelijk slechts uit een handvol Merlin HM2-helikopters. Critici en media gebruikten deze minimale inzet om de Royal Navy als een 'uitgeholde' machtsfactor af te schilderen. Die stelde daartegenover dat de beperkte luchtcomponent onderdeel was van een bewuste operationele strategie. De missie richtte zich op onderzeebootbestrijding in de noordelijke wateren, waar Russische onderzeeboten steeds vaker patrouilleren. De Britse F-35B's zouden daarom bewust vanaf land opereren. Later werden de kisten alsnog aan boord gebracht, omdat de 'operationele behoeften veranderden'. Het 'zwaartepunt verschoof onder meer naar luchtverdediging en *air policing*'.

De nuchtere conclusie is dat de Britse carriers zonder voldoende F-35B's dure, tandeloze tijgers zijn. Daar komt bij dat zij door hun ski-jump uitsluitend vliegtuigen kunnen inzetten die geschikt zijn voor STOVL-operaties. Dat be-

■ **De Royal Navy beschikt over onvoldoende inzetbare escorts om structureel twee *carrier strike groups* tegelijk te laten opereren.**

perkt de flexibiliteit aanzienlijk ten opzichte van traditionele carriers. De schepen beschikken daardoor niet over een eigen AEW-vliegtuig zoals de Amerikaanse E-2D Hawkeye en evenmin over een carrier-based toestel voor elektronische oorlogvoering zoals de EA-18G Growler. Achter Trumps provocerende uitspraak schuilt daarmee een ongemakkelijke waarheid. De Britse vliegkampschepen symboliseren de grenzen van een voormalige wereldmacht die haar mondiale rol wil behouden, terwijl de middelen om die ambitie waar te maken beperkt zijn.

Te weinig escorte schepen

Een vliegkampschip opereert nooit alleen. Rond het schip bevindt zich een *carrier strike group*, waarvan juist de ondersteunende capaciteit in Groot-Brittannië onder druk staat. De Royal Navy beschikt over onvoldoende inzetbare escorts om structureel twee *carrier strike groups* tegelijk te laten opereren. Londen beschikt dus over twee zeer grote en moderne vliegkampschepen, maar heeft grote moeite om voldoende escorts beschikbaar te maken om beide schepen effectief te laten functioneren. Het tekort heeft meerdere oorzaken. Allereerst is er sprake van een 17-jarige pauze in de scheepsbouw, wat heeft geleid tot een verouderde en overbelaste vloot. Veel van de huidige oorlogsschepen zijn oud, vereisen regelmatig onderhoud en naderen het einde van hun operationele levensduur.^{7,8} Daarnaast zijn de beschikbare schepen vaak al ingezet voor andere kritieke missies, zoals het opsporen van Russische onderzeeboten of voor permanente patrouilles in strategische gebieden zoals de Noord-Atlantische Oceaan en de Middellandse Zee. Dit betekent dat de Royal Navy moeite heeft voldoende escorts vrij te maken voor de beveiliging van haar vliegkampschepen.

De Amerikaanse supercarrier onder druk

Groot-Brittannië staat hierin niet alleen. Ook de Verenigde Staten kampen met een groeiende operationele crisis. Amerikaanse wetgeving schrijft een minimum van elf operationele vliegkampschepen voor. In de praktijk zijn echter regelmatig slechts vijf of zes carriers daadwerkelijk beschikbaar. De overige schepen bevinden zich in modernisering, training of langdurig onderhoud. Een belangrijk deel van het inzetbaarheidsprobleem ligt bij de beperkte capaciteit van Amerikaanse scheepswerven. Nucleaire vliegkampschepen vereisen gespecialiseerde droogdokken en hooggekwalificeerd personeel. De beschikbare capaciteit is beperkt, waardoor onderhoudsprogramma's regelmatig uitlopen.⁹

De Verenigde Staten gebruiken carriers voor wereldwijde machtsprojectie. In de Indo-Pacific moet Washington China afschrikken, terwijl tegelijkertijd het Midden-Oosten militaire inzet vraagt. Als slechts een beperkt aantal carriers beschikbaar is, moeten planners voortdurend prioriteiten stellen. Het tekort veroorzaakt een vicieuze cirkel.¹⁰ Een beschikbaar schip moet langer op zee blijven dan gepland, waardoor het vervolgens langer onderhoud nodig heeft. Daardoor moet een ander schip langer operationeel blijven, enzovoort. De langdurige inzet van USS *Gerald R. Ford*, bijna 300 dagen op zee, maakte de gevolgen zichtbaar. De infrastructuur van het schip kwam onder constante overbelasting te staan, met ernstige operationele en technische problemen als gevolg. Ook USS *Abraham*

■ Sommige strategen pleiten voor kleinere carriers.

Lincoln illustreert het probleem. In augustus 2026 was het schip ruim 260 dagen ingezet ter ondersteuning van de oorlog met Iran, waaronder een record van 208 dagen onafgebroken op zee zonder havenbezoek.¹¹ Die uitzonderlijk lange inzet heeft geleid tot een diepe morele en logistieke crisis aan boord.

De situatie wordt verder bemoeilijkt door vertragingen bij de Ford-klasse. USS *John F. Kennedy* liep aanzienlijke vertraging op, terwijl oudere Nimitz-klasse carriers langer inzetbaar moeten worden gehouden. Diverse technologische vernieuwingen bleken moeilijker te integreren dan gepland. Daarbij lijkt de bouw van toekomstige carriers verder te worden beïnvloed door de wensen van president Trump. In augustus 2026 gaf hij formeel opdracht toekomstige vliegkampschepen weer met traditionele stoomkatapulten uit te rusten in plaats van elektromagnetische katapulten (EMALS). Dit geldt onder meer voor de toekomstige USS *Doris Miller*.¹² Daarmee zou de Amerikaanse marine een nieuwe technologie terugdraaien, terwijl EMALS juist is ontwikkeld om vliegtuigen soepeler en efficiënter te lanceren.

De Lightning Carrier

Sommige strategen pleiten daarom voor kleinere carriers en minder afhankelijkheid van gigantische supercarriers. Een concept dat hierop inspeelt is de 'Lightning Carrier': een America-klasse amfibisch aanvalsschip dat wordt ingezet met ongeveer twintig F-35B Lightning II's. Er zijn maximaal elf America-klasse LHA's gepland.¹³ De klasse werd ontwikkeld als opvolger van de Tarawa-klasse LHA's en moet een belangrijk onderdeel worden van de toekomstige expeditionaire capaciteit van de US Marines. Een Lightning Carrier is geen aparte scheepsklasse, maar een operationele configuratie. Een America-klasse schip kan daarmee een slagkracht ontwikkelen die een klein vliegkampschip benadert, tegen een fractie van de aanschaf- en operationele kosten van een supercarrier. Voor de bouwkosten van één Ford-klasse carrier kunnen drie America-klasse schepen worden gebouwd. De kleinere schepen zijn bovendien wendbaarder en kunnen dichter bij kustgebieden en zee-engten worden ingezet. De airwings kunnen over meerdere platforms worden verdeeld, waardoor het tactische risico van concentratie afneemt. Nu geavanceerde raketten en drones een steeds grotere bedreiging vormen, kan de Lightning Carrier daardoor een pragmatische vorm van machtsprojectie bieden. Toch bestaat ook hierover onzekerheid. USS *America* en USS

Tripoli beschikken niet over een well deck. Daardoor kunnen zij geen landingsvaartuigen zoals LCAC-hovercrafts of LCU's meenemen. De vrijgekomen ruimte wordt gebruikt voor extra hangars en vliegtuigbrandstof voor F-35B's en MV-22's. Vanaf USS *Bougainville* keert het well deck terug. Deze schepen kunnen weer maximaal twee LCAC's of één LCU meenemen.

De Franse keuze

Frankrijk kiest juist opnieuw voor een groot vliegkamp-schip. De nucleair aangedreven *Charles de Gaulle* vormt sinds het begin van deze eeuw de kern van de Franse maritieme macht. Het schip wordt echter ouder en het einde van zijn geplande levensduur komt in zicht. Frankrijk werkt daarom aan de opvolger: het Porte-Avions de Nouvelle Génération (PANG), dat de naam 'France Libre' krijgt. Het nieuwe, nucleair aangedreven schip wordt met een verwachte waterverplaatsing van 75.000 tot 80.000 ton aanzienlijk groter dan *Charles de Gaulle*. Dankzij conventionele katapulten kan het schip een grote variëteit aan vliegtuigen inzetten. Het moet ongeveer dertig Rafale M-gevechtsvliegtuigen, drie Grumman E-2D Hawkeye's, zes NH-90-helikopters en UAV's/UCAV's kunnen meenemen. De keuze past bij de Franse visie op strategische autonomie, namelijk wereldwijd onafhankelijk militaire macht kunnen projecteren. De planning brengt echter risico's mee. Als de *Charles de Gaulle* eerder uit dienst gaat dan de opvolger beschikbaar komt, wat niet ondenkbaar is, kan een operationeel gat ontstaan. Bovendien maakt de nieuwe carrier gebruik van technologie die nog volop in ontwikkeling is. Technologische vooruitgang biedt dus voordelen, maar brengt ook kosten en risico's met zich mee.

China bouwt door

China's opkomst als maritieme grootmacht wordt steeds zichtbaarder, met name door de snelle uitbreiding en modernisering van zijn vliegkampschipsvloot. Waar westerse marines, zoals die van Groot-Brittannië en de Verenigde Staten, worstelen met stijgende kosten, onderhoudsachterstanden en beperkte inzetbaarheid, toont Beijing een opvallend tempo en ambitie in de bouw van vliegkampschepen. Op dit moment beschikt China over drie operationele of in aanbouw zijnde vliegkampschepen: de *Liaoning*, een omgebouwd Sovjet-ontwerp, in dienst sinds 2012, de *Shandong*, de eerste zelf door China gebouwde carrier, in 2019 in dienst genomen en de *Fujian*. Laatstgenoemde markeert een belangrijke technologische doorbraak. Dit schip is uitgerust met elektromagnetische katapulten (EMALS), een technologie die tot voor kort alleen door de VS werd beheerst. Dit systeem maakt het mogelijk om vliegtuigen efficiënter te lanceren, wat de operationele capaciteit van de Chinese vloot aanzienlijk vergroot. De *Fujian* is met zijn 80.000-85.000 ton tevens groter dan zijn voorgangers en biedt ruimte voor 50 vliegtuigen en helikopters, waaronder de nieuwe J-35 stealth jagers.¹⁴ De carrier bevindt zich nog in de test- en evaluatiefase, maar wordt verwacht nog dit jaar volledig operationeel te zijn. De communistische grootmacht werkt intussen al aan de ontwikkeling van een vierde vliegkampschip, naar verluidt nog groter en technologisch geavanceerder dan de *Fujian*. Analisten verwachten dat Beijing tegen 2030 mogelijk vijf of zes vliegkampschepen in dienst zal hebben. Deze snelle uitbreiding onderstreept China's ambitie om maritieme slagkracht ver buiten zijn eigen kust te kunnen ontplooiën.



➤ Render van het toekomstige Franse vliegkampschip *Libre France* (bron: copyright NAVAL | 2026)



→ Chinese tests met DF21-D ASBMs op doelen die Amerikaanse carriers moeten veronderstellen (foto: WantChinaTimes)

Rusland laat zien hoe het mis kan gaan

De *Admiral Kuznetsov* was bedoeld als Russisch antwoord op de Amerikaanse supercarriers, maar werd vooral een symbool van technische problemen en achterstallig onderhoud. Tijdens de inzet voor de kust van Syrië in 2016 en 2017 gingen meerdere vliegtuigen verloren. Problemen met de vangkabels en de technische toestand van het schip speelden daarbij een belangrijke rol. Tijdens de daaropvolgende modernisering deden zich problemen voor met infrastructuur, branden en andere incidenten. Het schip is sinds 2017 niet meer operationeel en ligt bij de 35e Scheepsreparatie-fabriek in Moermansk. In juli 2025 waren de herstelwerkzaamheden feitelijk stilgelegd en werd ontmanteling of verkoop overwogen. Begin augustus 2026 kwam er echter mogelijk weer licht aan de horizon. In april is een nieuw contract gesloten voor ongeveer 2,5 jaar reparatie en modernisering, gevolgd door circa zeven maanden proefvaarten. Dat zou betekenen dat het schip voorlopig niet naar de sloop gaat. De vraag blijft hoe geloofwaardig dit is, gezien eerdere berichten en de staat van het schip, dat aanzienlijke schade heeft en bijna een decennium heeft stilgelegen.

De toekomstige bedreiging

Los van de problemen met inzetbaarheid bij ondermeer de Britse en Amerikaanse carriers rijst de fundamentele vraag of technologische ontwikkelingen de traditionele rol van het vliegkampschip zelf uithollen. Hypersonische raketten, drones en Anti-Ship Ballistic Missiles (ASBM's) vergroten de dreiging. Hypersonische wapens kunnen een carrier binnen minuten bereiken. Chinese ASBM's zoals de DF-21D zijn specifiek ontworpen om vliegkampschepen uit te schakelen. Vooral drones hebben de verhouding tussen kosten en effectiviteit ingrijpend veranderd. De oorlog in Oekraïne laat zien dat drones zelfs grote oppervlakte-eenheden kunnen uitschakelen. Oekraïne beschikt over weinig klassieke mari-

tieme capaciteit, met slechts een klein aantal mijnenjagers en patrouilleboten. Toch heeft het land sinds de Russische invasie van 2022 met drones ongeveer een derde van de Russische Zwarte Zeevloot uitgeschakeld. Deze ontwikkelingen betekenen niet dat vliegkampschepen verdwijnen, maar wel dat hun rol verandert. De toekomst ligt waarschijnlijk in een combinatie van carriers, escorteschepen, onbemande systemen, langeafstandswapens en onderzeeboten. De nadruk verschuift van concentratie naar spreiding en van afzonderlijke wapensystemen naar geïntegreerde netwerken. De carrier van de toekomst hoeft bovendien niet tientallen bemande gevechtsvliegtuigen te vervoeren. Een deel van zijn luchtcomponent zal uit drones bestaan. Het platform wordt daarmee een flexibel building block binnen een groter militair systeem. Zijn status verandert van ultiem machtsmiddel naar knooppunt binnen een complex netwerk waarin autonome en AI-gestuurde wapens een steeds grotere rol spelen.

Conclusie

Het vliegkampschip is niet ten dode opgeschreven, maar zijn rol verandert fundamenteel. De problemen van Groot-Brittannië en de Verenigde Staten, gecombineerd met de opkomst van drones, hypersonische wapens en langeafstandsraketten, laten zien dat het steeds riskanter wordt om enorme hoeveelheden militaire slagkracht op één platform te concentreren. De toekomst ligt daarom waarschijnlijk niet in een simpele keuze tussen grote en kleine carriers, maar in een combinatie van vliegkampschepen, kleinere platforms, drones, onderzeeboten, raketten en sensoren. Het platform wordt daarmee minder een zelfstandig machtsmiddel en meer een knooppunt binnen een groter netwerk. Het vliegkampschip verdwijnt dus niet zoals het slagschip, maar zijn gouden tijdperk als onaantastbare heerser van de zee is voorbij. De toekomst

Mastodonten op zee

behoort aan degene die militaire slagkracht het slimst weet te spreiden en met elkaar te verbinden.

Kol arts b.d. F.J.A van Meeteren is voormalig hoofd van de afdeling Militaire Diplomatie en Relatiebeheer bij de dienst Internationale Militaire Samenwerking van het Ministerie van Defensie. Tevens neemt hij zitting in de redactie van het vakblad Carré van de Nederlandse Officiëren Vereniging.

Noten

- 1 De problemen van eerdere Britse programma's illustreren hetzelfde patroon. Bij de zes Type 45-destroyers bedroeg de uiteindelijke bouw prijs £6,46 miljard, 29 procent meer dan geraamd, exclusief latere reparaties en upgrades. Het Astute-programma begon met een budget van £2,5 miljard voor zeven onderzeeboten, maar de uiteindelijke kosten liepen door vertragingen, ontwerp aanpassingen en bezuinigingen op materialen en arbeid op tot meer dan £10 miljard.
- 2 UK Parlement, written question 6988, 7 September 2017 en National Audit Office, delivering Carrier Strike.
- 3 House of Commons Committee report, Nineteenth Report of Session 2023-2024, author; committee of Public Accounts, 8 March 2024 en UK Parliament, Royal Navy recruitment and retention, 12 november 2024. Het MoD weigerde in december 2024 het aantal vacatures voor engineers bekend te maken, met als reden operationele veiligheid.
- 4 MOD, Recruitment & Retention Payment, waarin MOD zelf uitlegt, dat Recruitment and Retention Payments worden gebruikt voor functies met structurele recruitment- en retentieproblemen en MOD, Financial Incentives wat stelt dat financiële stimulansen specifiek worden ingezet om arbeiderstekorten in kritieke specialismen aan te pakken en zo de benodigde operationele capaciteit te ondersteunen.

- 5 In 2019 verklaarde minister Earl Howe dat er op iedere carrier ruimte is voor 36 toestellen en UK Parliament, Hansard, Lords Chamber Volume 794, debated 8 January 2019.
- 6 Navy Technology, 17 July 2026 by Richard Thomas and Defence Eye, 11 July 2025, by Francis Tusa ; ' UK F35B Fleet: Hardly Used, Hardly Useable?'
- 7 Royal Shame for UK Navy! A Power That Ruled The World Now Struggles To Get Escort Warships For Its Aircraft Carrier, The Eurasiantimes, 31 August 2026.
- 8 The Royal Navy's Queen Elizabeth-Class Aircraft Carriers: A 'Strategic Dead End', 24 Augustus 2025, Harry J. Kazianis
- 9 Business AM, 29 juli 2026, Amerikaans vliegkampschip USS Nimitz is klaar voor ingebruikstelling in 2027, maar dat zal miljarden kosten.
- 10 Forbes, 1 May, 2026, Peter Suci, The U.S. Navy has a Carrier problem, it does n't have enough in service.
- 11 Time, 14 Augustus 2026, What we know about the growing concerns over conditions on the Long-deployed USS Abraham Lincoln.
- 12 De Amerikaanse marine bespreekt intern of het vliegkamp-schip USS Doris Miller, dat momenteel in aanbouw is, een andere naam moet krijgen, namelijk die van president Donald Trump. Het nieuws over deze mogelijke naamswijziging kwam in augustus 2026 naar buiten via berichtgeving van onder meer CNN en NBC News, al heeft de marine nog geen definitieve officiële aankondiging gedaan.
- 13 Richard Thomas Naval Technology: US Navy at risk of failing critical amphibious assault mission, December 4, 2024. "Up to 11 American-class amphibious assault ships are planned, with two currently in service and a further two in build, including the first of the Flight I variants (USS Bourgainville an USS Fal-lujah), which will include a well deck. Ships 1 and 2 in the America class (USS America en USS Tripoli) dubbed Flight 0, do not include a well deck."
- 14 Defence Security Asia, 13 April 2026, China's Fujian Carrier to Achieve Full Combat Capability in 2026, giving Beijing its first true blue-water strike group.

Cartoon

