

## 中国空軍ニュース：J-20 戦闘機の動向

漢和防務評論 20180208(抄訳)

阿部信行

(訳者コメント)

中国空軍 J-20 ステルス戦闘機の運用開始について、先日中国環球時報で報道されましたが、配備基地は公表されませんでした。

現在わかっていることは、KDR によると、甘肅省酒泉市の鼎新基地戦術訓練センターで F-22 に対抗するための戦術研究を行っているとのこと。

KDR によると、J-20 は現在超音速巡航はできず、エンジンもスラストベクターではないとのこと。

未だ大量生産に移行していませんが、WS-15 型エンジンの完成を待っているようです。成都の工場でも大量生産の動きはないようです。

**KDR 平可夫香港特電：**

現在出現している J-20 戦闘機は、機体番号（7 シリーズ）から見ると、鼎新基地（甘肅省酒泉市）の戦術訓練センター所属である。若干の手がかりをたどると、J-20 の多くはこの基地に配備される、と KDR は判断する。すでに説明した通り、本誌は南部戦区において全ての新旧軍用飛行場を探したが J-20 の大規模な配備は見られなかった。2017 年には、成都の第 132 工場でも J-20 の大規模生産の動向は発見できなかった。機体生産の動向を隠蔽することは不可能だ。昼夜を問わず各種の”監視”のもとに置かれているからだ。

KDR は鼎新飛行場を綿密に監視していた。その結果、同飛行場は、2015 年から新たな建設段階に入り、新たに 18 個の格納庫が建設された。しかし密閉式格納庫ではなく、J-10 戦闘機などの第三代戦闘機用の格納庫らしかった。最近中国中央テレビが報道した J-20 番組の格納庫は密閉式であった。これは当然理由がある。米国でも、英国でも新時代の戦闘機の格納庫は全て密閉式である。しかし鼎新飛行場では、密閉式格納庫の大きさに合致し、最近建設された建物は 2 個しかない。11 月に撮影された衛星写真によると、これが J-20 の格納庫であることが明確に確認された。今のところ、J-20 が大量生産に入ったかどうか、KDR は疑わしいと思っている。J-20 用の格納庫は簡単な構造ではない。内部の温度は常時 22 度前後に保たれねばならない。工事は簡単ではなく建築費もかかる。



鼎新基地（Google Earth、2013年11月19日画像取得）

ここはたしかに J-20 の基地であり、当初 2 機のみ配備し、試験飛行と対抗訓練に使うのだろうか？ 宿舎の新設状況から判断すると、同時に高級なパイロット宿舎が建設され 2015 年末には完成していた。美しいサッカー場とテニスコートもある。新しい車庫もある。これは新たなパイロットのグループが転入してくることを意味する。

KDR は、この飛行場の構造に関して、10 年以上にわたって詳細に分析してきた。この飛行場には、2003 年から、最新型の各種戦闘機、爆撃機、早期警戒機が展開してきた。爆撃機及び早期警戒機の種類は、H-6K、KJ-2000、KJ-200、KJ-500 等である。戦闘機の種類は、SU-30MKK、J-10 の各型、J-11 の各型、JH-7 等である。工夫をこらした格納庫などは長期間建設されず、作戦機は、全て野外係留であった。その主な理由は、各部隊は臨時に展開してきたのであり、任務終了後は、原隊に戻った。当然、恒久的な整備支援施設は必要なかったのである。

したがって 2015 年に建設が開始され、2016 年初期に使用が開始された 18 個の格納庫は主として第三世代戦闘機用のはずであった。これは新時代の J-10B/C 用であろう。J-10B/C の機体のセンサーの数は J-11 よりも多い。

J-20 は鼎新基地で最初に各種の試験飛行を行い、その後、この基地に展開して来た他機種種の飛行部隊と対抗訓練を行って F-22 に対する戦法を研究する。その際、J-20 が青軍部隊（想定 F-22 部隊）になる。

最近、ある説によると、J-20 は超音速飛行ができるエンジンを換装したという。KDR は、この話は、航空工学の常識に符号するとは思わない。WS-10A は 12500-13000KG（アフターバーナー）の最大推力であり、新たに大口径のファンエンジンに換装せずに、推力を 14500KG 以上に高めることが出来るであろうか？ 中国の航空エンジン技術が遅れていることを考慮すれば、現段階では、J-20

が採用した中国国産エンジンをスラストベクターに改良し、さらに J-20 に超音速巡航能力を付与することは無理だと思う。これは次の段階の実現目標である。KDR は、7 年前に中国の第五世代戦闘機の開発速度について、超音速巡航能力とスラストベクター技術を具備する現代のエンジンを開発するには少なくとも 8 乃至 15 年かかる、と分析した。これは相当楽観的予想であった。我々は中国の航空エンジン技術を意図的に低評価しているのではない。そうでなければ、SU-35 や 117S エンジンを輸入する目的が分からない。様々な権威筋から得た情報によると：J-20 は現在超音速巡航はできないし、スラストベクターの能力もない。

たとえそうであっても、J-20 の現在の基本性能を見ると、すでに準第五世代戦闘機と言える。第四世代戦闘機に比べステルス性があり、さらに最新型の PL-10、PL-15 空対空ミサイルを搭載し戦力は強化されている。一旦、WS-15 に換装すると、突出した超音速巡航能力を具備し、標準的な第五世代戦闘機になる。

次の段階の試験飛行で、J-20 は 117S エンジンを使用し、超音速巡航能力を具備する可能性がある。しかしそうするには、後部胴体を改修しなければならない。SU-27 が SU-35 に進化した過程と同様に、117S のファンは AL-31F に比べ大きくなる。J-20 の初期試験飛行型が使用したのは AL-31F のコアエンジンであった。したがって大推力の新時代のエンジンに換装する場合は、WS-15 であろうと AL-31F1S であろうと後部胴体のエンジンベイの直径を大きくする必要がある。航空工学的に見れば、エアロダイナミクスが変更されれば、試験飛行が必要になる。現在は、J-20 の「第二形態」エンジン試験用機体は発見されていない。したがって WS-15 への換装は、まだ時間がかかるであろう。

WS-10A から WS-15 への改良目的は、推力の増大が重点ではなく、可動率の向上と大修理までの時間の延長が重点である。WS-15 に換装された J-20 が試験飛行を開始すれば、外形からすぐに識別できる。

第一段階の J-20 が大量生産に移行しない理由は、以上述べたことがその理由であろう。結局、いかなる国家の空軍も現在最も欲しがっているのは真の第五世代戦闘機である。当然中国空軍も同じである。このことはロシア空軍が「第一形態」の T-50 にそれほど熱意がない理由でもある。ロシア空軍が待ち望んでいるのは、第五世代エンジンの「第二形態」エンジンである。「第二形態」エンジンを搭載すると T-50/SU-57 は更に高速で航続距離の長い超音速巡航が可能になる。

ついでに指摘することは：鼎新戦術訓練センターの戦闘機の数量からの判断である。現在の中国空軍の協同訓練の規模が分かるからである。同時期、現在就役している戦闘機の全ての機種が鼎新基地に集中しており、さらに早期警戒機も展開している。このことから第四世代戦闘機が確かにデータリンクの伝送問題を解決し、大隊規模の協同作戦演習を実施することが可能になったことが分かる。

多くの状況下では、J-11 シリーズ、J-10 シリーズの各 1 個大隊の対抗訓練が行われている。例えば、2016 年 11 月の対抗訓練である。中国空軍の訓練基準について、すでに規模が大きくなっている。従来、KDR は、鼎新基地では 2 個旅団以上の戦闘機部隊の対抗訓練は発見できなかった。

最近の 2 年間の訓練は、電子対抗機の数量が増加し、3 乃至 4 機が通常となっている。したがって中国空軍の対抗訓練における電子戦訓練のレベルは極めて高くなった可能性がある。

以上