

## 増産中の Y-20 輸送機と H-6K 爆撃機

漢和防務評論 20180107(抄訳)

阿部信行

(訳者コメント)

中国空軍は、Y-20 輸送機と H-6K 爆撃機を増強しつつあります。  
Y-20 輸送機については国産エンジンの開発が間に合わないため、ロシアから大量に調達しています。  
衛星写真ではエンジンの取付を待っているような機体があるとのことですが、現段階は、戦闘機も輸送機もエンジンをロシアに依存している状況なので、中国空軍のロシアへの依存度は高いままです。



閻良飛行場の一部 2018年10月撮影 (Google Earth)

KDR 東京特電：

2018年の衛星写真を見ると、閻良飛行場（陝西省）の駐機場には少なくとも11機のY-20と16機のH-6Kが駐機していた。相当速い生産スピードである。

当然、これらの機体为新造機なのか、或いは修理のため飛来した機体なのかどうかは判別できない。3機のJ-20戦闘機が依然として駐機したままである。

J-20は試験飛行を行っている機体のようだ。

2018年2月の衛星写真と対比してみた：塗装が完了していたY-20が6機及びH-6が11機（3機は未塗装）であった。塗装から判別すると、海軍がH-6Kへの換装を開始したかどうかがわかる。

このような生産速度から見ると、今後 10 年間で中国空軍は、輸送機、給油機、早期警戒機を含めて 100 機の Y-20 を装備する可能性がある。

現在はロシア製エンジンを搭載しているようだ。この程度の生産スピードはロシアが IL-76 を生産した時期に比べれば速くない。

しかし逐次生産スピードが上昇するか可能性がある。新たな WS-20 と称する中国製エンジンが現在空中試験を行っている。

2016 年には少なくとも IL-76 試験機に 1 基取り付けた。H-6K 及び Y-20 はいずれもロシア製 D-30KP-2 エンジンを搭載している。

閩良飛行場の一部の Y-20 が未だエンジンを取り付けていない状況から見ると、ロシアから到着するエンジンの到着を待っているのであろうか。

このような大きなエンジン需要に対して、ロシアのエンジン工場が能力不足或いは生産速度が遅い、ということはある得ない。現在 D-30KP-2 シリーズの最大の顧客は中国である。

ロシア国内の需要量は少ない。IL-76 はすでに生産を停止している。しかし中国には相当大きな需要があり、2018 年の 2 種類の航空機 (Y-20 及び H-6K) の生産機数だけでも、76 基の D-30 が必要だ。したがって現在の契約総数には 300 基のエンジンが含まれている。

H-6K は 3 個の爆撃機師団に配備されている。各師団には少なくとも H-6K の 1 個団規模が所属する。1 個団の H-6K が 18 機として計算すると、H-6K 部隊全体では 108 基の D-30 を使用していることになる。

もし国産エンジン WS-18 が今後 2 年以内に入手できなければ、ロシアから新たに D-30 エンジンを調達しなければならなくなる。

ロシアの新型輸送機 IL476 は新型エンジン PS-90A-76 エンジンを使用している。このエンジンは中国には輸出しない。

これと同時にロシア空軍は 4 機の IL-476 の受領を開始した。

以上