

## 中国の次世代艦載機

漢和防務評論 20140523 (抄訳)

阿部信行

(訳者コメント)

中国空母“遼寧”艦上では、現在 J-15 艦載機が試験飛行中ですが、今後新たに国産空母が完成した頃には、仮想敵の米海軍艦載機は F-35 が主力になっているはずで、中国海軍は、F-35A に対抗できる次世代艦載戦闘機を模索しているとのことです。

その候補になる機体は、現在瀋陽で開発中のステルス戦闘機 J-31 (仮称) になるのではないかと、現在はそれ以外の候補機種は出現していないとのことです。漢和防務評論誌は、J-31 が艦載機として採用された場合、どのような性格の機体になる可能性があるかを紹介しています。

**KDR 北京 JOHN CHANG 特電：**

中国航空工業界の消息筋は、瀋陽航空機会社が開発中の J-31 (正式名称ではなく、暫定的な名称) の開発目的について KDR の質問に答えた。J-31 は、瀋陽航空機会社内部では“小四”と呼称され、“大四”と呼称される J-20 と区別されている。J-31 開発の目的は、二つの市場への売り込みである。第一は、中高度及び低高度で活躍する中国空軍第 4 世代戦闘機であり、輸出も念頭に置いている。この点は、すでに KDR が報道した。第二は、海外で報道されているように、瀋陽航空機会社は J-31 を中国空母向けの艦載機と考えている。現在、中国にはこの二つの能力を目的とした戦闘機は J-31 以外にない。特に米軍の F-35 が就役すれば、中国は次世代ステルス艦載機が必要になる。現在開発中の艦載機 J-15 はそれまでの繋ぎの機種である。

ロシアではすでに SU-33 を退役させたが、中国はなぜ J-15 を生産するのか？と質問したところ、消息筋は：F-35 が就役する前、或いは就役した後でも、F-18E/F は今後 20 年間は就役するようだ。したがって J-15 に要求される能力は F-18 に対抗できる水準に近付けることである。J-15 の開発目的は、F-35 に対抗することではないと述べた。

消息筋は、J-31 の論証及び試験飛行について次のように述べた：J-31 は、すでに艦載機としての課題研究を行っている。J-31 の位置づけは、海空軍の汎用戦闘機である。この点は F-35 と同じであり、J-31 は、マルチモード・レーダー及びステルス化された大型爆弾倉によって空対艦ミサイルが携行できる。テストの結果、ステルス性は J-20 よりも良いようだ。この点は、本誌も納得する。たとえ J-31 が複合材料の使用比率が低くても、J-31 は機体が小さく、カナード翼

はなく、ベントラルフィンのような余計な舵面が付いていないので、レーダー反射面積が低下するのは確かである。J-31 のこの点に関して、ロシアの戦闘機設計者も理解を示した。

現在 J-31 は、大綱に基づく試験飛行を行っているが、一旦試験飛行が完了すると、次の段階は、短距離離陸、スキージャンプ式離陸の試験が検討されるであろう。必要ならば当然着艦フックが取付けられる。蝶の羽の形をした主翼は、F-35 に酷似している。翼の折り畳み技術は瀋陽航空機会社の傑作技術であり、翼の折り畳みを含めた J-31 の試験飛行には問題が無い。

以上のことから、瀋陽航空機会社は、中国海軍の次世代戦闘機として J-31 を提案すると思われる。現在考えられる機種は唯一 J-31 のみであり、大型の空軍型 J-20 は艦に載せることはできない。

当然別の見方がある。消息筋は J-31 に対し艦載機として否定的な見方も示した：その理由は、L-15 練習機の場合と同じである。当初 L-15 練習機は、海軍の艦上練習機として JL-9 と競争したが JL-9 が勝利した。その主な理由は L-15 がウクライナ製エンジンを搭載しているからである。中国海軍は艦載機が外国の技術に過度に依存することを嫌った。J-15 はロシア製の AL-31F エンジンを搭載しているが、これはやむを得ない手段としている。なぜなら空母は遠洋で活動するものであり、国産の WS-10A は信頼が置けず、エンジンの信頼性向上が強く求められているからだ。空母”遼寧”は、現在海上でエンジン換装できる能力は無い。

この証言から見る限り、空母”遼寧”の後方支援能力は全く不十分であることが分かる。米軍艦載機部隊は、艦上で簡単な整備やエンジン換装できる能力がある。

このように見ると、J-31 が艦載機として選定される前に L-15 と同じ問題に直面することが分かる。現在試験飛行に使用しているエンジンは、ロシア製 RD-33 である。このエンジンは、實際上、輸出用の JF-17 戦闘機の予備エンジンということであり、J-31 を大量生産するときは、数が足りなくなる。したがって J-31 の最終決着は、WS-13 型ファンエンジンの開発の成否にかかっている。パキスタンの消息筋によると、貴州エンジン会社は、WS-13 エンジンを JF-17 に搭載して試験飛行を行っていると言う。この状況を見ると、WS-13 の開発進度は、明らかに WS-10A に比べ遅れている。もし開発が完了し空軍に正式採用された WS-13 エンジンが WS-10A と同じように信頼性が無く、問題続出であったとしたら、J-31 の艦載機としての採用は疑問である。

当然別の可能性も否定はできない：それは RD-33 を搭載した J-31 を正式に選択することである。すなわち RD-33 エンジンだけを個別にロシアから輸入することである。現在の中露の政治、軍事関係から見ると、特にクリミア危機後は、

たとえ中国が最新型の RD-33MK の獲得を希望したとしても、問題にならないと KDR は考える。RD-33 S-3 型エンジンは MIG-29K のエンジンであるが、最大推力 9000 KG で、増・減速性は完璧である。このことは、J-15 及び J-31 の両種戦闘機が短期的或いは一時的にでもエンジンの国産エンジンと輸入エンジンの混装を受け入れることを意味する。一つの機種が二種類のエンジンを搭載することは、空母の支援整備にとっては大問題である。

もし J-31 が中国海軍の艦載戦闘機に選定されたならば、今後 F-35A の最大の仮想敵は J-31 となる。J-31 は、外形から判断すると、空戦を主とし、多用途にも使えるという理念で設計された。したがって爆弾倉は F-35 のようには深くはない。F-35 はばかどかい爆弾倉によって強力な攻撃機型戦闘機に変性したが、その機動性は推して知るべしである。F-35 は、超音速巡航を要求されておらず、飛行速度もマック 2 には達しない。このことから、J-31 の機動性、速度は F-35 よりも優れる可能性がある。攻撃型戦闘機として設計された F-35 は巨大な爆弾倉を装備し、攻撃能力を強調している。

J-31 は、外形寸法を見ると、対艦攻撃時、爆弾倉には少なくとも 2+2 発の YJ-83 型対艦ミサイル (スキージャンプ式離陸の場合は 2 発のみ搭載か)、或いは 4 発の PL-12+4 発の PL-8 空対空ミサイルを搭載できる。おおよそ J-31 の基本性能は、MIG-29K に近い可能性がある。なぜならば、同じエンジンを使用し (系列は異なる)、機体の長さは、双方とも約 17 M で、寸法が接近している。MIG-29K の最大速度は、マック 2、航続距離は 2000 KM、推力重量比 0.97、武器搭載量は 5.5 トンである。

少なくとも今のところ、J-31 の他に、次世代艦載戦闘機候補は見いだせない。たとえ現時点で開発を開始したとしても、開発に少なくとも 10 年はかかる。しかも J-31 は、すでに 3 年間の試験飛行を行っている。

以上