

ウクライナ情勢と中国の IL-78 空中給油機

漢和防務評論 20140730（抄訳）

阿部信行

（訳者コメント）

中国の海空軍航空戦力が遠距離進出する際、空中給油能力が問題になっていますが、このほど、中国はウクライナから購入したモスボール中の IL-78 に対し同国の支援を受けて復元、改装が終わりこの 3 月試験飛行にこぎつけたようです。

購入した IL-78 は元来旧ソ連空軍が使用していた機体です。1987 年製の機体ですので耐用命数（40 年）からあと 10 年程度しか使えないと思います。したがって中国は一時のつなぎとして輸入したものでしょうか。また給油装置は古いものは使えないと思いますので、ロシアから輸入するのか（ウクライナは持っていない）或いはすでに複製したものが中国にあるのか？疑問です。

KDR バンコク特電：

KDR は、2013 年 11 月号記事で、IL-78 型空中給油機に改装するため中国がウクライナの支援を求めていることを報道した。中国とウクライナの空中給油機への改装交渉は 2011 年から開始された。中国は、ロシア空軍及び白ロシア空軍から中古の IL-76 輸送機を求めている。計画では、新型に改修された IL-76MD 型を 20 機入手することになっており、そのうち 10 機はすでに 2012 年に中国に渡っている。

今年 3 月 26 日、「ロシア戦略と技術分析センター」のホームページは、本誌よりも早く詳細に報道した。この報道によると、ウクライナは、中国空軍に提供する予定の 3 機の IL-78 型空中給油機のうち、最初の機体の整備と改装を終了し、2014 年 3 月 25 日、ニコラエフ市クルバキノ飛行場で最初の試験飛行を行った。この機体は、ウクライナ空軍の現役の機体を改装したものであり、量産時の機体番号は 59-10、工場での番号は 0073478359 である。これ以前、ソ連/ウクライナが使用していた時の登録番号は SSSR/UR-76744 である。この IL-78 型給油機は、ウクライナのニコラエフ航空機修理工場で大修理と改装を行い、機体塗装も浅色に変えた。2011 年に締結したウクライナと中国の間の契約によると、ウクライナは中国に 3 機の IL-78 空中給油機を提供する。今回試験飛行したのは最初の機体である。現在まで中国空軍は IL-78 空中給油機を使用した実績はない。

この機体は、1987 年にウズベキスタンのタシケント市チカロフ航空生産連合体で生産し、かつてウクライナのウジーン市にあったソ連空軍長距離航空兵第 105

重爆撃機師団第 409 空中給油機連隊に所属していた。ソ連解体後、1992 年、この機体は、第 409 空中給油機連隊がウクライナに帰属するようになってウクライナの所有となった。同機は、1993 年から空中給油装置を取り外し商業目的に用いた。2001 年からこの機体は、ウクライナ空軍メリトポリ飛行場でモスボールされた。2011 年 12 月、中国は、ウクライナと 4470 万ドルの契約を結び、ウクライナがモスボール中の 3 機の中古の IL-78 空中給油機を導入し、機体の復元と改装を行うことになった。本誌の取材経験から言えば、類似の改装においては、エンジンは全て新エンジンに換装するので、機体が 1987 年生産で製造後 27 年を経過しているとはいえ、あと 10 年前後は就役出来る。IL-76 の実際の寿命は 40 年であるが、当然保守整備の状況によって変化する。長すぎる就役期間、積載重量が重ければ、金属疲労を招く可能性がある。したがってウクライナから導入した IL-78 給油機は中国空軍にとっては一時の繋ぎである。

ウクライナから IL-78 給油機を導入した後、中国は、多数の J-16 戦闘機、輸入機体の SU-30MKK/MK2、KJ-2000 早期警戒機に対し空中給油が可能になるが、当然 3 機では足りない。1 機の IL-78 給油機は、1 回の飛行で 8 機の戦闘機に空中給油できるよう要求されているが、通常は同時に 2 機の戦闘機に対して給油する。1 分間の給油量は 900 乃至 2200 リッターに達する。給油量は 50 トン、進出距離を縮めれば最大 60 トンである。

改装作業は、ニコラエフ航空機修理工場で行われる。この工場は IL-76 の修理専門の工場であり、早い時期に、中国西安航空機会社と協力関係を樹立した。本誌が掌握した情報では、西安航空機会社は、今後ニコラエフ修理工場が提供した設計図に基づいて自ら IL-78 に改装できるようだ。しかし中国空軍では、現在、可動率が良好な IL-76 が少ないようだ。改装に際しロシアの技術はあまり使われない。ニコラエフ市は、空母ワリヤーグの製造地であり、今回のウクライナの政治的動揺が同市に与えた影響は大きい。給油装置はロシア製であるが、現在の中露の良好な関係から見て、ロシアは中国への給油装置輸出を妨害することはないであろう。たとえロシアが輸出を拒否しても、中国は複製できる。J-16 や J-15 の写真から判断すると、中国はすでに UPAZ-1 型総合給油システムを複製したはずだ。したがって 2 番目、3 番目の給油機への改装作業は重大な影響は受けないはずだ。

ウクライナ版の IL-78 給油機は、實際上、輸送機と空中給油機の兼用である。一方への改装作業は簡単である。IL-78MD/TD 輸送機の貨物室に、給油用燃料タンクを取付ける。その後ロシア製の UPAZ-1A/M 型給油装置を取付ける。M 型はロシアから輸入する必要がある。UPAZ 給油装置は取外しが出来る。取外したあとは、輸送機として使用する。中国は、パキスタンが獲得したものと同じ、1987 年製の、かつてソ連空軍で就役していた IL-78MP 型給油機を獲得し

た。中国が、ウクライナで改装した IL-78 給油機に対し、中国で複製した UPAZ-1M 後期型給油装置を使用できるかどうか、本誌は疑問に思っている。

IL-78 の航続距離は、7300 KM である。最大時速は 850 KM である。航続距離が長いため、マレーシア航空 MH-370 便の捜索に参加した。IL-76 の出現によって変化した南インド洋の状況は次の通り。IL-78 給油機の出現後、中国空軍の J-16、SU-30MKK/MK2 の作戦半径は 2 倍以上に増加する。1 回の長距離防空作戦で、SU-30MKK は、理論上 2 回の空中給油を求められる。当然パイロットの耐久力も求められるが。試験飛行の過程で、SU-30 は空中給油を行ったあと、12 時間の連続飛行を行った。南シナ海はすでに SU-30MKK/MK2 の作戦範囲内にある。

IL-78 給油機導入の最大の戦略価値は、J-16 及び SU-30MKK/MK2 との組み合わせにより、中国沿海の飛行場から離陸し、距離 3700 KM にあるグアムを攻撃できるようになることである。当然、理論上の話であるが。さらにインド洋に進出することが出来る。一旦 IL-78 が東南アジアで中継地を取得できたならば、今回 MH-370 を捜索したように、SU-30MKK/J-16 はインド洋の縦深地区に輕易に進出できるようになるであろう。

以上