航空ショー寸評：世界最低のアクロチーム：中国八一飛行表演隊

ランカウェイにて、平可夫

漢和防務評論 20150504（抄訳）

阿部信行

（訳者コメント）

マレーシアのランカウェイでの航空ショーにおける中国空軍アクロバットチーム「八一飛行表演隊」の飛行演技に対する KDR 主幹平可夫氏の評価を紹介します。同氏は勇ましい行動（蛮勇）を高く評価する傾向があり、紹介記事の評価をそのまま受け取るわけにはゆきませんが、どんな演技が行われたか一端を知ることができます。 八一飛行表演隊は以前にも他国での航空ショーで面子に関わる問題を理由に突然飛行を中止したことがありました。国際親善の場に、突如政治問題を持ち出してゴネルのは中国の得意芸ですが、やらせてみたら全然だめというのは中国にとっても面子の問題ではないでしょうか。

戦時には、その国家と国民の総力が試される。平時には実力が試される。中国のアクロバットチームである八一飛行表演隊とシンガポール空軍のアクロバットチームがランカウェイ航空ショーで演技を競った。前者は 6 機編隊で、後者は 2 機のみ、前者は J-10、後者は F-16C/D であった。本誌の主幹は初めて両アクロチームの演技を最初から最後まで観賞した。最初に結論を言えば、2 機の F-16 が同時に 10 機の J-10 と空中戦を行ったならば、確実に F-16 が勝つということだ。J-10 はロシア製の高性能 AL-31FN を搭載しているにもかかわらず十分活用していない。KDR に言わせれば中国八一飛行表演隊の戦闘機による演技の水準は世界最低である。超音速戦闘機のアクロバット演技の水準は何か？当然、少なくとも 9G の超機動能力展示であり、高迎角飛行、高速上昇、旋回能力、アフターバーナーを使用した高速低空旋回である。シンガポール空軍は今回の演技で、高度 200M の低空を 2 機の戦闘機が 1 機は背面飛行で 1M間隔の編隊を組みアフターバーナーに点火して通過した。密集飛行編隊は米空軍もシンガポール空軍も翼端間隔は 1M 以下である。これらの演技を中国八一飛行表演隊に要求するのは無理だ。彼らの演技の大部分は、6 機によるデルタ編隊で翼端間隔は 3 乃至 4M、多数の演技が最も簡単な編隊解散で全く危険性（スリル）が無い演技ばかりであった。本誌が驚いたのは、飛行演技の全過程でエンジン音が UAE 空軍の練習機の音よりも小さく、アフターバーナーを使用していなかったと判断されたことだ。これが第三世代戦闘機による飛行演技と言えようか？会場には 4 名の中国空軍女性パイロットが接待に出ていたが、国際航空ショーで必要なのは空中での演技能力である。飛行が終了した直後に、本誌記者は中国八一飛行表演隊の指揮所に行って飛行演技中の最大荷重値が 5G に達したかどうかを聞こうとした。一般遊園地のジェットコースターでも 4G 前後に達する。

当地の時間で 2 時を過ぎていたが、質問しようとパイロットを探した。1 名の空軍軍人が全く気にも留めない様子で本誌主幹をじろりと見てから:”食事に出かけた”と述べた。彼らは国際的なマナーが出来ていない。航空ショー会場のどこを探しても中国パイロットは見られなかった。その他の国家のパイロットは言うに及ばず自由に行動していた。
なぜアフターバーナーを使わなかったのか？本誌主幹は中国航空工業界の関係者に質問した。回答は:女性パイロットが搭乗していたからだ、と。それを言うなら、女性パイロットをランカウェイ航空ショーに派遣した理由は何なのか？地上で演技させた方が良かったのでは？男性パイロットが不足しているからなのか？米国海空軍にも女性戦闘機パイロットはいるが、高 G 動作が月経を早めるなど聞いたことが無い。
シンガポール空軍 F-16C/D の演技は皆を驚かせた。360 度旋回、高速上昇である。この動作は戦闘機の快速上昇能力を展示する。パイロットは少なくとも 9G の荷重がかかる。迎え角 30 度での低速通過は時速 200KM 以下であった。その後引き続き快速高迎角上昇に移行した。小半径高速旋回はパイロットに大きな G がかかる。F-16C/D は何度も高速水平飛行から宙返りした。この状況下では 8G 以上かかる。J-10 と F-16C/D の演技から見えることは、F-16C/D は高速上昇力、加速度、小半径旋回等の点で J-10 よりもはるかに優れていることだ。
J-10 の設計評価
今回極めて貴重であったことは、J-10 が初めて F-16 と同じ航空ショーに参加したことである。両者は 10M よりも近い位置に並べられた。一見して分かることは J-10 の機体の長さ及び翼幅が F-16 よりも大きいことである。この設計は先見性がある。単発エンジンであっても大型化でき、航続距離を伸ばし搭載量を増やせる。J-10A の加工技術も遅れてはいない。後部座席のマルチモードディスプレイ及び前席の HUD に注目した。基本的には 1990 年代前期の西側戦闘機レベルである。J-10 とフランスのラファル戦闘機の空中給油管の形状が似ている。何故似ているのか？ノズルを見たところ、八一飛行表演隊の J-10 は空中給油訓練を行ったことが無いようだ。

以上