

中国空軍は、2012 年に新たな H-6K 爆撃機を獲得した
漢和防務評論 20120122

KDR バンコク、プレトリア特電：

2012 年、西安航空機会社は、H-6K（ソ連の TU-16 爆撃機の中国国産型）戦略爆撃機を引き続き生産した。2011 年に中国とロシアは、184 基の D-30KP-2 型エンジンの輸出入契約に署名した。2012 年 10 月 16 日までに中国は同エンジンを 12 基獲得している。契約の履行期間は 2015 年までで、2013 年に 60 基、2014 年から毎年 72 基提供する契約である。

ロシアは、2009 年から 2011 年までに、契約に基づいて中国に対し 55 基の D-30KP-2 型エンジンを提供した。ロシアの国家武器輸出入会社 (ROSOBORONEXPORT) 副総裁の A.MIKHEEV はこれらの契約書に署名した。

” ロシアは、中国人がこれらのエンジンを H-6K 型爆撃機に使用することを知っているのか”？と質問したところ、

” ロシアは知っている。しかしこれらの契約は部分的な契約である。当時タシケント航空機会社がこれらの航空機を生産できなくなり、中国との IL-76/78 型輸送機 38 機分の契約が履行できなくなったが、我々は、この契約に付随する契約は履行できると考えている” とニュースソースはこのように述べた。

中国は、全部で 30 機未満の IL-76 型機を保有し、全てのエンジンを換装すると 120 基のエンジンが必要になる。したがって 184 プラス 55 基のエンジン購入数量は、中国が生産する H-6K の数を示すだけでなく、中国国産の 200 トン級大型軍用輸送機の試験飛行にも使用できることを示している。

KDR は、西安航空機会社が 2011 年に獲得した 55 基のエンジンを使用して更に多くの H-6K を生産するものと推測している。

2012 年 8 月 21 日の衛星写真（821 写真）を見ると、西安における H-6K の生産規模が分かる。同年、JH-7A 戦闘爆撃機が生産は行われていない。このことは J-16 多用途戦闘機（SU-30 多用途戦闘機のコピー機）及び J-10B が出現した後は、JH-7A の命運が尽きたことを意味する。なお 2011 年 10 月 6 日の衛星写真には 10 機の JH-7A、3 機の J-15（SU-33 型艦載機）が写っていた。H-6 シリーズは 13 機写っていた。

2012 年の 821 写真では J-15 が 1 機のみ写っていたが、これは他の 2 機の J-15 が既に閬良（西安近郊の飛行試験基地）での試験飛行を終了し、興城（中国海軍航空機の運用試験基地）に移動して新たな運用試験を開始したことを意味する。

821 写真に写った H-6 シリーズの数は 13 機であるが、配列順序が 2011 年の写真とは全く異なっている。これらの機体の一部は今年に入って工場から出てきた可能性がある。その中に黄色の機体が 1 機ある（黒色のレドームがはっきり写っている）。その他の H-6 機は、解像度が 1 メートルの写真なので H-6K 型かどうか見分けられない。主な違いはコクピットである。H-6K は黒色のレドームを採用している。KDR は、H-6K 型機はの中で 1 機だけではないかと思う。

H-6K は、既に第 8 爆撃機師団に配備された。これは確認されている。H-6K の出現は、ロシアの極東・シベリアの大都市、日本全土、韓国の都市が DH-10 型空中発射巡航ミサイルの射程に入ったことを意味する。

以上

空軍ニュース：J-20 型試作機が試験飛行を継続
漢和防務評論 20130122

KDR バンコク平可夫特電：

KDR は、J-20 型の試作第 1 号機（機番号 2001）が 2012 年 8 月以前に閬良に移動し試験飛行を行っているのを確認した。これは西側媒体として初めての J-20 閬良所在確認情報である。中国空軍の新たな内部写真によると、J-20 は閬良で特別の場所に置かれている。ほかの戦闘機とは別の場所に置かれ、周囲に若干のヘリが見える。11 月には、試作第 2 号機が閬良に飛行した。

J-20 の長さは約 20 メートル、翼幅は約 10 メートルである（推定値）。J-20 試作第 2 号機のレドームは既に成都で塗装されているが、レーダーが取り付けられているかどうかは確認する必要がある。中国のアクティブ・フェーズド・アレイ・レーダーは、現在開発中である。

J-20 の試作 1 号機の地上滑走試験実施日は 2010 年 12 月 22 日であり、初飛行は 2011 年 1 月 11 日である。KDR は、初飛行の前に飛行の正確な時間を掌握し、

国際的な媒体に対して解説を行った。2 回目の飛行は 2011 年 4 月 14 日に行われ、約 55 分間飛行した。1 号機は 2011 年に 62 回試験飛行した。

試作 2 号機の出現は 2012 年 5 月 10 日であり、16 日に初飛行した。試験飛行のペースは相当速い。2 機の原型機は同じエンジンを使用している。

J-10A の試験飛行の状況から判断すると、中国は 2013 年から J-20 試作第 3、第 4 号機の試験飛行を同時に行い、試験飛行のペースを加速する可能性がある。これは、ロシアの T-50 型第 5 世代戦闘機が採用している試験飛行方式と全く同じである。現在、T-50 型の方が試験飛行の進度は速いが、当然 T-50 の技術水準は J-20 よりもはるかに高く、T-50 は真の新世代戦闘機であり超音速巡航能力を備える。

T-50 第 1 号機の試験飛行は 2010 年 1 月 29 日に行われた。2011 年 3 月 3 日に 2 号機が 44 分間試験飛行を行った。2 機の試験機は 1 年間で 40 回の試験飛行を行った。2011 年 11 月 3 日までに T-50 は全部で 100 回飛行した。2011 年 3 月 4 日、T-50 は超音速飛行試験を行った。2011 年 11 月 22 日、3 機目の T-50 が試験飛行に加わった。同機は AESA レーダーを取付けた。2012 年に 4 機目の T-50 が試験飛行に加わった。同機は武器試験に用いられる可能性が高く、当然レーダーは取付けられている。J-20 と T-50 が同じなのは、最初の 2 機にはレーダーが取付けられていないことである。

以上のことから、T-50 と J-20 の試験飛行の進度の差は、わずかに 1 年未満である。現在の試験飛行の進度から見ると、両機の就役時期はほぼ同じと言える。ロシア空軍は、2015 年に最初の T-50 先導機を獲得し試験飛行を行い、2016 年には全面就役させたいと考えている。購入機数は全部で 60 機である。中国空軍の J-20 試験飛行に対する要求には、2017 年前後の部隊装備のもくろみがある。

以上