

空軍ニュース：J-11B 及び J-15 の現況と SU-35 の導入

漢和防務評論 20160203 (抄訳)

阿部信行

(記者コメント)

中国空軍の壮大な実験が大失敗に終わりそうです。かつての大躍進政策の失敗に並ぶほどの大スキャンダルといえましょう。
それは、中国のロシア製戦闘機のコピー機がすべて満足な性能が発揮できず、現在は生産中止となり、海空軍も採用を控えているということです。
ロシア設計者の話では、中国がコピーしたのは元々派生機であり、云わば複製機の複製を行ったのと同じです。ロシアも知っていて黙っていたのでしょうか。今後どのように推移するか興味のあるところです。

KDR 平可夫ドバイ特電：

KDR は、ドバイ航空ショーで、瀋陽航空機会社が今年（2015 年）J-11B 戦闘機の生産を中止したことを確認した。しかも J-16 戦闘機も J-15 戦闘機も大量生産に入っていない、という。これと同時に、中露は、航空ショー終了の 5 日後に、24 機の SU-35 の輸出入協議に署名した。ロシア航空工業界の担当者は、中国の J-11B 及び J-15 の生産状況を良く知っており、中国の生産計画全体が失敗であった、と述べた。またロシア航空工業界の多くの担当者は次のように述べた：SU-27SK 導入時の当初計画と同じように、中国が第二グループの SU-35 を導入する可能性は否定できない、と。また更に、SU-35 契約後、スホーイ戦闘機の実産に関し、中露間で新たな協力関係が締結される可能性もある、と述べた。
これは、歴史的な重大事件である。

J-11B、J-16、J-15 が、2015 年になってもなぜ大量生産に入れないのか？KDR は、ロシアの情報は正しいと考えている。2015 年の 6 月、7 月の衛星写真はすでに公開したが、瀋陽航空機会社の駐機場には、新造機が見られなかった。このほか、“太行”エンジンの不具合もその一因であろう。最近、中国中央テレビは、中国の工員が J-11 の鍛造部品を手作業で製作しているニュース映像を流した。KDR は、中国が西側の軍用精密工作機械、フライス盤が不足し J-11B、J-15 の部品が大量生産できないものと分析した。中国で生産された多くの部品が不合格であった、と見る事が出来る。

現在の状況から見て、J-16、J-15 が大量生産できないことは、SU-35 の導入とは別に、多くの問題を引起すことになる。

第一：国産“太行”エンジンの不具合問題だけでなく、一定数量の J-11B、J-16、

J-15 が部隊に配分できなくなり、ロシア製 AL-31F エンジンを使用する J-15 艦載機も海軍航空部隊の需要を満たすことはできなくなる。もし品質が要求を満たしているならば、なぜ中国海軍は継続して J-15 を買わないのだろうか？なぜ中国空軍は継続して J-16 を買わないのであろうか？

結論は次の通りである：SU-30 (J-16) 及び SU-33 (J-15) のコピー生産全体が順調でないこと。この点は、KDR 及びロシア航空工業界の設計者は早い時期から予想しており、初めからこのような結果になると考えていた。

中国の航空工業水準は、材料運用、生産手段（技術設備）、技術、工員の熟練度、航空機の設計概念、設計師の教育程度の面においてロシアとは違う。中国は、基本型の SU-27SK の技術を完全に咀嚼しないまま、ロシア製戦闘機を複製したり、改良したり出来るのであろうか？

第二：ロシアの設計師によると：J-11B は、實際上 J-11A（ロシア製機体のノックダウン型）の国産化版であり、いわば實際上、複製の試金石、基礎であったが、SU-27SK の基本型と比較すると、エアロダイナミクスの変動はなく、このような複製は成功するはずがない。改良型をどうやって複製する積りだったのであろうか？例えば SU-30、SU-33 シリーズはどうするのか？言い換えれば、J-11B が複製に成功しなければ、J-16 も J-15 も順調にグレードアップすることは不可能である。ロシアの専門家は、J-15、J-11B、J-16 の複製全体が不成功であると述べている。

この結論は特に重要である。中国語で表現すれば：爛尾工程（どんどん悪くなるプロジェクト）である。このことは、中国空軍戦闘機が今後 10 年、或いは 20 年にわたって重大な影響を受けることを意味する。現存の J-11B は、第 3 世代戦闘機としての能力は発揮できない。

J-11B を装備する部隊は全て二流師団であるのは事実である。J-11B は、海空軍全体で 96 機、4 個旅団に満たない勢力である。コピー生産のコストは高く、原版の J-11A を下回することは不可能である。南京、広州軍区等の第 1 線部隊は、J-11B を使用していない。J-11B は予備的に運用されている。J-11B の稼働率、機動性、故障発生率等々方面の水準は J-11A に遠く及ばない。したがって J-11B 部隊の戦闘力を高く評価する必要はない。特に機動性について、一旦、日米の F-15 や F-16 と空中戦になった場合、J-11B は極めて劣勢になる可能性がある。特に近距離での空中戦においては。

瀋陽航空機会社の将来に出口はあるのか？J-16 の生産が開始されていないのに、J-11D 原型機の試験飛行が開始されている。瀋陽航空機会社は、それぞれの機種別の技術について、完全な咀嚼を行っていないまま、全てに手を出している。満足な航空機が造れるはずがない。J-11B の後は、何を生産する積りか？

中国海軍にとって最も重要なのは J-15 艦載機の生産である。たとえ原版の AL-31F

エンジンの搭載に成功しなかったとしても、模索は続けなければならない。そうしないと中国は空母戦力を確立できないからである。中国は結局どんな艦載機を使うのか？J-15は止めるのか？今のところ、J-15の数は10機以下である。たとえ努力して24機生産し、空母に搭載しても、海上での稼働率、整備支援能力、機動性などすべてS-33に及ばない。中国の空母戦闘力を過大に評価する必要はない。

SU-35の導入は、中露の航空工業の協力関係を再起することを意味するのか？或いは瀋陽航空機会社が複製を続けるのか？もしJ-15もJ-16も不合格となった場合、中国がSU-35を複製するなどばかげている。

次の段階で、中国空軍は、少量のSU-35を輸入し複製することを明らかに希望しているが、はたして出来るのか？かつての26機のSU-27のように、もし満足したならば、第二グループのSU-35を導入するのか？これがロシア航空工業界の重要な関心事である。

以上