

同じ誤りを繰り返す中国の航空機開発 (J-7Ⅲ戦闘機と J-15 戦闘機)

漢和防務評論 20160312 (抄訳)

阿部信行

(訳者コメント)

前の記事に引き続き中国のクローン機 J-15 に関する記事を紹介します。ロシア (ソ連) がすでに淘汰した航空機を中国が複製し失敗した事例は J-15 で 2 例目である、と漢和は指摘しています。記事の中に中国航空工業の体質が表われているように思います。一挙に遅れを挽回しようとして背伸びし、転倒してしまうことです。正攻法を避け、奇策を用いる方が危険だと思わないのでしょうか？国内事情がそうさせるのでしょうか。

KDR 編集部

周知の通り、1960 年代、ミコヤン設計局設計の MIG-21F 及び MIG-21MF は、相当大規模な構造面の改修を行った。機体構造の 80% が変更され、F 型は胴体上部の燃料タンク容量が拡大、MF 型は空気取入口が拡大、ショックコーンも大きくなった。これらの構造変化は、SU-27S から SU-27K (SU-33) への変化に比べても劣らない。

1961 年 2 月、フルシチョフは突然 MIG-21F-13 の設計図、原型機体及び部品を中国に提供したいと言い出した。言い換えれば、技術移転であり、1990 年代の SU-27SK 基本型の技術移転に相当する。当時のソ連は、専門家の撤収をすでに開始していて、1960 年のブカレスト共産党大会で中国及びアルバニア代表団は、ソ連共産党を公然と批判していた。

1962 年 10 月までに、中国は少量の MIG-21F-13 型戦闘機及び大量の資料、設計図を入手していた。しかし、全ての資料を入手していたわけではなく、この点は、J-15 の生産状況に似ている可能性が高い。ウクライナは少量の設計図を保有していたが、主として基地整備に関するもので、製造に関するものではなかった。

かつてのソ連は、1963 年に中国から全ての専門家を撤退させ、残りの少なくとも 200 部以上の設計図を中国に手渡すことはなかった。中国は、自ら模索し MIG-21 を製造するしかなかった。1965 年と 1966 年の 2 年をかけて 1 号機と 2 号機を完成し試験飛行を行った。1967 年にはバッチ生産を開始した。

この段階の自力生産の過程は J-11B に良く似ている。この 2 種類の航空機の品質はなんとか飛べる水準で、生産能力も低かった。MIG-21MF-13 の生産時期は 1967 年から 1970 年であり、総生産機数は 23 機で、年産 5 機前後であった。しかも主としてアルバニアに無償で提供された。その後、1978 年まで、中国は MIG-21F-13 を基礎にしてひたすら自力で小規模な改良を重ね、性能を安定させ、多くの国に輸出した。したがって 1961 年に設計図を輸入してから、1978 年に相対的に安定した

量産が出来るまで、すなわち MIG-21 の初期型を消化してから 17 年の歳月がかかっている。

中国は、1978 年から MIG-21MF の改良型を開発したが、当時すでに先進型ではなかった。1970 年代末期、ソ連は、すでに MIG-21BIS 型に移行しており、MIG-23/25 シリーズの生産の方が多かった。この点も、すなわちロシア（ソ連）で退役した戦闘機（SU-33）をクローンするところが似ている。

当然ソ連は中国に MIG-21MF を提供することはしなかった。中国は如何なる手段で実機の MF 型を入手したのだろうか？2 つの説がある：一つはルーマニア経由である。これは不思議でもなんでもない。チャウセスク政権は当時多くのソ連製武器の見本を秘密裡に中国に提供していた。他の説は、エジプト経由である。総括すると、T-10K（SU-33 の原型機）の技術を第三国を経由して獲得したのと同じであり、非正規のルートである。しかも入手した設計図は、完全に揃ったものではない。

KDR は、中国の軍事協力の”慣例”を参考にして、以下のように推測した：チャウセスク政権は中国に MIG-21MF を見せるのは可能だ。しかし完全な機体を中国に売るのは大きな危険を伴う。なぜならば、ルーマニア空軍内部には、相当多数の親ソ派及びソ連の専門家が居り、この種の事件が一旦モスクワに知られると、厳しく妨害される可能性が高いからだ。

完全な状態の MIG-21MF の売買、交換はエジプトを経由した可能性がある。エジプトは大量の J-7 を獲得している。しかも当時エジプトとソ連は関係が悪化していた。

MIG-21F と MIG-21MF の違いは大きい。MF は 80%近い部品が再設計され、100 種に近い新材料と製造技術が運用された。したがってソ連では、F 型の修理許可証を保有する工場でも、直接 MF 型を修理することは出来なかった。同様に、SU-27SK の大修理工場はウクライナにあったが、彼らは SU-33 の修理許可証を獲得していなかった。

MIG-21MF のクローンは成功したのだろうか？当然、否である。もし成功したら、クローン機 J-7III を大量生産しているはずである。しかも継続して改良し中国版の BIS シリーズにすることもなかった。

さらにその後生産された J-7G さえも、エアロダイナミックスが F 型に戻ってしまった。J-7III の実際の性能は MIG-21MF のレベルまで到達することが出来なかったのである。

J-7III は、航空兵第 15 師団の 1 個連隊分しか部隊装備されなかった。空軍部隊が嫌ったのである。なぜなら、ロシア製エンジンを継続採用した J-15 と異なり、J-7III は国産エンジンを使用したため推力が不足し、その上重い材料を使用し重量が増加、F 型に比べ機動性が大幅に劣ったからである。

一旦、集中した訓練が始まると、中国戦闘機の部品の不具合が顕在化した。2012 年、南アフリカ及びナイジェリア空軍の消息筋は、KDR に対し：中国から J-7N 型を 12 機輸入したが 2 年以内に 3 機墜落した。したがって空軍は同型機を学校の訓練専用にすることを決定した、と述べた。2015 年 10 月にも同国の J-7N が 1 機墜

落した。

中国は J-7Ⅲ を基礎にして、更に改良を重ね J-7D 型を開発した。どの程度投資したかは不明である。未確認情報によると、J-7Ⅲ は 17 機生産され、J-7ⅢD/ⅢA は 32 機生産されたという。

ある人は、J-15 の複製と J-7Ⅲ/D を比較するのは適当でないという。なぜなら今日の中国航空工業は、当時に比べ技術が大幅に進歩しているからだ、と。KDR は、そうは思わない。なぜなら MIG-21F/MF は、SU-33 に比べ容易に多くの技術が得られた前世代の戦闘機であるから。

以上のことから、他国がすでに淘汰した前世代の戦闘機を改めてクローン生産することは、失敗のもとになる。これは、すでに J-7Ⅲ/D で厳しく経験しているはずだ。中国人は不思議な国民だ。同じ誤りを何度も繰り返す。

以上