

中国空軍とタイ国空軍が再び聯合演習を計画か

漢和防務評論 20160831(抄訳)

阿部信行

(訳者コメント)

中国空軍とタイ国空軍が再び聯合演習を行う可能性があります。
KDRによると、中国空軍の狙いは、タイ国空軍の中距離ミサイル AIM-120C の性能を把握するためとしています。タイ国消息筋の話では、中国空軍の J-11 (SU-27SK) パイロットの技量は米軍に劣らないとしています。
以前から疑問に思っていたのですが、中国空軍は国際標準の航空管制用語を使用していないようです。今回は中国人の管制官を管制塔に入れて中国語で管制したようです。敵性用語だからですかね？

KDR バンコク特電：

タイ国バンコクの軍事消息筋は、KDR に対し次のように述べた：タイ国空軍と中国空軍は、今年再び聯合演習を実施する可能性がある、と。昨年 11 月、中国空軍とタイ国空軍は聯合軍事演習を行った。タイの消息筋によると、“中国側の参加機数は SU-27/J-11 が 6 機で、うち少なくとも J-11 が 2 機”と述べた。しかし KDR が掌握している情報によると、航空兵第 2 師団が現在使用しているのは J-11/J-11A で、元の SU-27SK はすでに他の部隊に移管している。したがって正確に言うと、4 機の J-11 と 2 機の J-11A が正しいはずだ。中国側は、スウェーデン SAAB 社製の J-39Gripen 戦闘機との対抗演習を求めたという。

この対抗演習で双方は、4 機の SU-27/J-11 と 4 機の Gripen を参加させ、中距離模擬空中戦を行った。消息筋によると：J-11 と Gripen はフライトコントロール、レーダー及びアビオニクス方面で相当な差があったという。前者は、アナログ式で後者はデジタル方式である。特に中距離空対空ミサイル発射に際し、J-11 の精確度は高くなかったという。

空中戦の模擬演習を行うことは、中国、タイ国両国空軍の協力水準が相当高いことを示している。中国は、タイ国以外ではパキスタンと類似の空中戦模擬演習を実施している。

このことは、演習参加した J-11 は改修後の J-11 であることを示している。初期型の J-11 は R-77 型中距離ミサイルを発射できなかった。

ロシアのスホーイ設計局は、中国の 70 機の J-11 及び一部の SU-27SK/UBK の改修支援を行い、R-77 が発射できるようにした。このほか中国官方媒体は、SU-27SK 及び J-11 (ノックダウン型) のソースコードを解読したことを公表した。後期の武装関係の改修は中国

が自ら実施した。また一説によると：白ロシアの 558 工場がこの過程で中国を支援したという。同工場は、ソ連時代、長年 SU-27 のアビオニクスの修理を行っており、1992 年から、中国による SU-27 の改修を支援していた。558 工場は当然 SU-27 のソースコードを知っているが、公にはそれを認めていない。

KDR は今回の演習の写真を独自に入手した。その結果、J-11 はミサイル接近警報システム (MISSILE APPROACH WARNING SYSTEM) を装備していた。この機体は後期の改修型であろうか？ J-11A であろうか？

中国パイロットの能力について質問すると、消息筋は次のように述べた：航空兵第 2 師団が演習に参加したが、“特に飛行技術は、米国パイロットに負けることはない、米海兵隊のパイロットに比べても優れている (通常、戦闘機パイロットの技術は攻撃機パイロットの技術よりも優れているはずである)。タイ国側が挙行了した歓迎宴会場で中国パイロットの多数は英語があまり話せなかった”、と。この証言に本誌は意外に感じた。

少し前に、ある西側媒体は、今回の空中戦を Gripen が 4 対 0 で J-11 に勝利したと報じた。しかし消息筋は KDR に対し：当時は確かに 4 機の Gripen 対 4 機の J-11/SU-27SK の対戦があったが、双方共それぞれの科目を行い勝負もそれぞれであった、と述べた。

模擬空中戦の常識からいえば、通常 4 対 0 の勝利の意味は、4 機の Gripen が先に 4 機の J-11 をロックオンしたことを意味するか、あるいは単機戦闘で Gripen が 4 回 J-11 をロックオンしたことを意味するはずである。権威あるタイ国の消息筋は、KDR に対し謙虚な姿勢で、模擬空中戦科目では双方それぞれに勝敗があったと述べた。しかしその他の消息筋は、KDR に対し、4 対 0 の意味は先にロックオンしたことを指すと述べた。

今回の聯合対抗演習では、中国側は徹底した秘密保全を求め、たった 1 機の J-11 をタイ国メディアに写真撮影の許可を与えただけであった。タイ国空軍パイロットには J-11 のコクピットを見学する機会も与えられなかった。タイ国空軍側も中国パイロットに Gripen のコクピットは見せなかった。

KDR が以前に説明したとおり、米国は、この演習に不満であった。タイ国に F-16 を参加させないよう求めた。しかし SAAB 社は、タイ国は主権国家であり、彼らが自国の Gripen を独自に運用する権利があると認識していた。KDR は次のように理解した：中国パイロットはすでに Gripen 機の試験飛行の経験がある。しかもタイ国パイロットも J-10A の試験飛行の経験がある。しかし KDR が掌握した確実な情報は次の通り：中国空軍がタイ国で空中対抗演習を行う最大の目的は、米国製空対空ミサイルのフライトエンベロープ等の情報を

入手することであった、と。台湾空軍の F-16 は AIM-120C を使用しているからだ。

“双方のパイロットの戦術運用は違っていたのか？中国戦闘機の指揮官は、地上で指揮したのか？或いは空中で指揮したのか？”

この質問に対し、消息筋は次のように述べた：両国パイロットの戦術運用は大きく異なっていた。たとえば、着陸時、タイ国戦闘機パイロットは、通常管制塔を通過して同じサイドから着陸したが、中国戦闘機は反対方向に旋回して着陸した。また管制塔は中国語の翻訳が必要だった。

また消息筋は、八一飛行表演隊（中国空軍のアクロバットチーム）の演技について語った。KDR は、J-10A のランカウェイでの表演で 5G を超えていないことに注目した。しかし今回タイ国の表演では 7G に達していた。消息筋は次のように述べた：“J-10A は連続 9G の動作はできない。ただ瞬間的な 9G の機動はできるのか？しかも前翼は着陸時何の動きもしていない。Gripen の前翼は着陸時大角度で活発に動いている。J-10A の前翼はほとんど動いていない。角度を変えるだけらしい”と。KDR はランカウェイ航空ショーですでに J-10A のこの問題を注目していた。着陸時、明らかに制動傘を使っている。Gripen は着陸時制動傘は使わず、前翼を使って制動していた。

5 月にまた中国海軍航空部隊の J-10A が墜落した。相当高い事故率である。J-10A に事故があると、中国官方、半官方、ネットサイト等の消息通は、通常ロシア製の AL-31A エンジンの問題にしてしまう。しかし KDR は、すべてエンジンに原因があるとは思っていない。J-10A の無駄な前翼、瞬間的にしかかけられない 9G 機動の問題などに関連して、KDR は、中国航空工業の機体材料の強度の問題ではないかと、疑いだしている。溶接技術などは西側の水準に達しているのだろうか？

以上