

## 遼寧艦はロシア空母クズネツォフの轍を踏むのか

漢和防務評論 20170404(抄訳)

阿部信行

(訳者コメント)

中国空母遼寧及び建造中の 001A 空母の将来性について、漢和は、ロシア空母クズネツォフの現状から見て予測される状況について論述しています。昨年 11 月にクズネツォフは地中海から IS 攻撃に参加しましたが、全く鳴かず飛ばずで、事故で SU-33 を 1 機失っています。漢和の結論は、クズネツォフに大型で高重量の SU-33 を搭載するのは無理であること、元々欠陥のある空母をコピーすれば同じ欠陥を引き継ぐことになることを指摘しています。

KDR 平可夫香港特電：

KDR 及び西側の軍事アナリストは、ロシアの唯一の大型対潜巡洋艦クズネツォフ（K 艦と略称）が 2016 年 11 月から 12 月にかけて地中海から行った IS 攻撃の状況を高度に重視している。そして細部に至るまで詳細に分析している。同時にまた 2009 年に K 艦が地中海で行った戦闘巡航の経過を詳細に考察している。今回の K 艦の IS 攻撃に対して KDR が得た結論は次の通り：

K 艦は空母としての戦闘力を全く発揮できなかった。12 月 3 日以降、全部で 6 機の SU-33 及び 4 機の MIG-29UBR は K 艦から撤収し、シリアの HUMAYMIM 空軍基地に配備され、再び IS に対する爆撃、戦闘任務についた。K 艦は地中海で一般的な戦闘巡航を行っただけであり、空母としての作戦機能を完全に失っていた。

今回の K 艦、SU-33、及び MIG-29K の活動を総合すると、KDR の得た結論は次の通りである：

1. K 艦がスキージャンプ式の短い甲板から最も大型の SU-33 戦闘機を離発艦させたのは、十分な論証を経て行われたのではない。したがってアレスティング・ワイヤが容易に断裂し、戦闘機は高速度のまま海面に墜落した。
2. スキージャンプ方式発進は、MIG-29K 及び SU-33 を安全に発進させる加速が得られるのか？疑問である。
3. 動力系統は万全であったのか？今回地中海を航行中の最大速度は、西側の海軍情報筋の話では 20 ノットを超えていなかったという。
4. ボイラーのバックアップ系統は正常だったのか？なぜボイラー、タービンが容易に火災を発生させたのか？2009 年、K 艦は地中海を航行中、タグボートを随行させざるを得なかった。少なくとも 1 回火災が発生し、兵員が 1 名犠牲になった。
5. 動力系統に欠陥があるので、発電も影響を受ける。K 艦は、恒常的に電力不足になっている。
6. 遼寧艦は、当然 K 艦の構造的欠陥を全部引き継いでいる。次に、001A 空母

の寸法、構造はまたもや K 艦の複製である。001A の総設計師は当然 K 艦の致命的欠陥も複製しているはずである。

わずか 30 日未満の低強度戦闘に 6 機の SU-33 及び 4 機の MIG-29K が攻撃任務に就いたが、相手からいかなる脅威も受けない状況下で、1 機の SU-33 及び 1 機の MIG-29UBR を失った。損失率は 20%に近い。

まず 12 月 3 日の SU-33 の墜落事件を分析する。SU-33 は 1 回目の着艦に失敗、2 回目の着艦でアレスティング・ワイヤが断裂し、海上に墜落、パイロットは救助された。当時天候は良好で、海況は 4 級、視程は 10KM、風速 12 ノットであった。ロシア国防部は：アレスティング・ワイヤが断裂したことは報じたが断裂の原因は説明しなかった。

周知のとおり、アレスティング・ワイヤは、レニングラードの”プロレタリア工場”で製造されたものであり、数年前、工場の総設計師は KDR 記者に対し、何度も：中国はかつてアレスティング・ワイヤの輸入を求めたが、戦略兵器は中国に輸出しない。空母は戦略兵器である。モスクワから直接指示がなければ、中国人に勝手に対応することはできない、と述べた。

K 艦の SU-33 の離着艦に対する強度はこのように低い。アレスティング・ワイヤはいつも使うわけでないのに、なぜ断裂したのか？モスクワのある軍事アナリストは：塩分による腐蝕、海水、錆がアレスティング・ワイヤの歯車を損壊した可能性がある、と述べた。

空虚重量が 18.4 トン、満載時の重量が 29.9 トンにも達する SU-33 が、着艦時、所要の残燃料を考慮すれば、少なくとも 20 トンを越える状態にあると KDR は思う。甲板の長さはわずか 305M、着艦エリアの甲板の長さは 270M しかない。この状態で安全に着艦するため、当時はどうのような論証結果を出したのであるうか？

米国のニミッツ級空母の長さは 332.8M に達する。着艦エリアの甲板の長さは 317M、F-18E の空虚重量はわずか 14.5 トン、満載時重量は 21.3 トンである。米国空母に乗艦したことのある人はみな感じている：海況が 3 乃至 4 級では揺れを感じない、陸地にいるのと同じ感覚である、と。

このほか K 艦の 12 度のスキージャンプ甲板は、SU-33/J-15 の発進時、十分な上昇力を付与することができるであろうか？安全な離陸のため、SU-33 の最大離陸重量にどの程度制限を加える必要があるのか？現在の燃料、武器弾薬搭載量に対する制限は、限度に達している。このような制限を加えれば、航続距離方面で、大型戦闘機 SU-33 の利点を発揮することは不可能である。対艦攻撃能力について、一度に搭載できる量は、KH-35/YJ8-3 が 2 発で、これは最低限度である。なぜ K 艦に大型の SU-33/J-15 を載せようとするのか？

最初に J-15 の事故を見る：公表された事故は：2016 年 4 月 27 日、J-15 が興城基地で模擬着艦訓練時、2 回目の離陸時に墜落した。原因は、フライバイワイヤの故障であった。

2014 年 8 月 27 日、J-15 が 1 機墜落した。（この事故は西側情報筋からの伝聞で、中国は公表していない）J-15 は総生産量は 20 機以下なので、3 年間で 10% 失ったことになる。

SU-33 の事故：2001 年 7 月 17 日、SU-33 が 1 機、着艦時、海上に墜落した。この SU-33 は本誌の総編集が見ていた。

2005 年 9 月 5 日、SU-33 が着艦時、アレスティング・ワイヤが断裂し、1 機失われた。

SU-33 は 24 機しか就役していないが、現在すでに 3 機失われた。

再び、MIG-29UBR の損失状況を見る：今のところ、4 機の MIG-29UBR が海軍航空第 100 独立団に配備されている。今回初めてシリア戦争に参加した。主として武器のテストのためである。墜落事故は、11 月 13 日、午後 2 時 30 分に発生した。当時 MIG-29 は何度も着艦を試みようとして失敗した。最後は燃料が切れてエンジンが停止し、墜落した。ロシア海軍航空部隊の MIG-29、SU-33 は、信頼できる空中給油機を保有していないのであろうか？

着艦エリアの長さが短いだけでなく、アレスティング・ワイヤの信頼性が低く、また K 艦の海上での揺れの程度は、ニミッツをはるかに超える。これもパイロットの着艦操作に不利である。したがって陸上基地では、ロシアは 2 列のアレスティング・ワイヤしか設置していない。これは訓練を厳しくするためである。陸上の訓練基地では K 艦の揺れの程度を模擬することはできない。昼間でこのような状況であるから、夜間においては上述の技術的問題がさらに顕在化する。今回 K 艦が IS 攻撃のための夜間出撃をしなかったことが、これを物語っている。その他にも諸々細部にわたりロシア海軍の後方支援能力に疑問が呈されている。なぜ、K 艦は煙を出すのか？煙は赤外線を下向きさせるためか？燃料の品質の問題か？燃料が完全燃焼していないのか？このような煙を出せば、遠距離から米軍パイロットに肉眼で発見されてしまう。同時に K 艦搭乗パイロットの安全な着艦に影響がある。

今日の K 艦を見れば、すなわち明日の 001A、遼寧艦が見える。001A 及び遼寧艦の能力を高く評価する必要もなければ低く評価する必要もない。米軍空母戦闘群に対抗する上で、2 隻の 001A の戦力を足して見ても、1 艘のニミッツ空母戦闘群に及ばない。航空機の数、種類を見ればわかる。早期警戒ヘリの能力は E2-2000 にはるかに及ばない。早期警戒ヘリは、探知距離、角度の面で大きな制限がある。米軍攻撃機は、死角を利用して容易に攻撃することができる。

別の方面では、遠海において、台湾海軍水上艦艇を攻撃する場合、陸上基地の F-16 の掩護が受けられない距離にあっては、少数の J-15 であっても、発進さえすれば、依然一定程度の空中攻撃力を有する。

以上