

J-15B 複座型艦載機はいつ出現するか

漢和防務評論 20170501(抄訳)

阿部信行

(訳者コメント)

中国の艦載機パイロットの養成は、当初ロシアに委託し、或いは興城基地で養成していたものと思われていますが、艦載機パイロット養成のための最適な練習機がありませんでした。

今日の記事は、中国が新たに艦載機パイロット養成用の機体を開発する話です。

一つは J-15 を基礎にしたタンDEM複座型練習機であり、もう一つは SU-34 方式の並列複座型の練習機です。

我々の感覚は、中国海軍は今頃何をやっているんだ！との感覚ですが、中国では責任問題に発展することもないのでしょうか。見せるための中国海軍でしかないと言いますが、本末転倒であることに変わりありません。

本誌編集部

瀋陽航空機会社が単座型 J-15 (A 型) を基礎にして、今後複座型 J-15 (B 型) を生産する可能性があるとの話は本当であろうか？この複座型は、原型 T-10KU 並列複座型に対して、J-11BS と J-15A を基礎にしたタンDEM複座型になるようだ。そうしないと今後拡大する J-15 パイロットの訓練に支障が出る。国産”山鷹”練習機 (JL-9 型) から直接単座の J-15 での訓練に移行するのは難度が大きすぎるようだ。瀋陽航空機会社は SU-27IB 攻撃機のような並列複座の設計経験がないので、並列複座の J-15B を設計する可能性は少ない。

単座の SU-27K (註：J-15 の単座型を指す) の設計生産と同時にタンDEM複座型の SU-27KUB (註：J-15 のタンDEM複座型を指す) の設計を同時に行うようだ。その事業の名称は T-10KU という。SU-27UB 練習機 (タンDEM型) と完全に異なるところは、T-10KU は全く新しい設計で並列複座の外形を採用する。これは、航空機の機体の幅が大きくなることを意味する。この設計概念は基本的に SU-27IB から来ている。すなわち SU-34 前線攻撃機である。なぜすでに SU-25UTK 艦上練習機を保有 (註：1 機のみウクライナから購入した?) しているのに、SU-27KUB (J-15B) を設計するのか？その理由は、前者は、SU-27K (J-15A) のパイロット訓練するための要求を基本的に満足させ得ないからである。この状況は、現在の JL-9/J-15 の関係と同じである。

”第二段階改良型”である T-10KU の後期事業の名称は T-10KM2 に変更された。まず第一に、主翼を再設計した。翼幅が T-10KU の 14.7M から 16M に増加した。翼面積も 62 平方メートルから 70 平方メートルに増加した。このように胴体の幅を広げた結果、機体の揚力が増加した。また垂直尾翼の面積も増加した。

T-10KM2 では折り畳み式安定翼はない。前翼は大きくなった。これらの全ての補正措置の目的は、機体の幅を広げることによって揚力を増し (SU-27K (J-15) に比べ約 10%の増加)、同時に方向安定性を高めることにある。折り畳み翼も設計し直し、折り畳み翼の結合部を外側に約 1.5M 移動した。その結果、折り畳んだ翼の上端が、垂直尾翼の高さに達した。このほか液体酸素転換器を初めて使用し、地上支援設備を減少させ、整備の便を図った。

機体が並列複座なので、IRST (前視赤外線探知システム) の位置は、SU-27K のように IRST を右側に移動させる必要はなく、元の (T-10 シリーズ原型機) とおり機首中央位置に戻された。このように設計した理由は、並列複座のパイロットの視野を確保するためである。1999 年に話を戻すと、T-10KM2 は 4 月 29 日に初飛行した。2 名のパイロットは、有名なプガチョフと S.メリコフである。試験飛行は 1 年以上続けられた。T-10KM2 のスキージャンプ離陸テストは 1999 年ウクライナ NITKA の海軍航空試験飛行センターで行われた。同年初めて空母への着艦を実現した。

KDR が最も興味ある問題は次のとおりである : T-10K シリーズであろうと T-10KM2 シリーズであろうとアレスティング・ワイヤーでの拘束テストをどの程度行ったのであろうか? 現在、アレスティング・ワイヤーは容易に切断している。SU-33 の過重量問題、パイロットの訓練水準の向上問題、前翼の効果はあるのか、アレスティング・ワイヤーの改善はできるのか? 重ねて論証する必要があると思う。もし上手く行かなければ、SU-33 (J-15) を艦上機として選定した根拠がなくなる。

これはロシア海軍が艦載機としての SU-33 を放棄した理由の一つではないのか? 24 機の SU-33 の寿命が今まで 20 年であったが、延命処置により、少なくとも 15 年再使用できるようになったことを知っているだろうか?

その他の可能性は次のとおり : SU-33 の生産ラインはすでに閉鎖された。したがって SU-33 専用の部品が入手困難になる可能性が極めて高い。この問題で、2009 年以降、SU-33 は、わずか 19 機しか飛行できない状況にある。このことから、ロシアは、たとえ新たに空母を建造したとしても、SU-33 シリーズの艦載戦闘機を採用することはないと見られる。

中国が将来、003 型空母 (国産 3 艘目) に蒸気カタパルト或いは電磁カタパルトを採用したとしても、J-15 の技術的問題を徹底解決できるであろうか? 全ての論証作業は、中国が自ら完成させなければならない。

以上