

中国の SU-35 は東南アジア全体の戦略環境を変える

漢和防務評論 20130523

KDR モスクワ YURI BASKOV 特集記事、平可夫追加：

中国空軍は、SU-35 型多用途戦闘機の輸入をほぼ決定した。このことは、すでに打破された東南アジアの軍事バランスに新たな戦略的インパクトを与え、海空戦力バランスは中国側に大きく傾斜する。日本、台湾、東南アジア、及びインドは、技術的に優勢な中国空軍に初めて直面することになるであろう。このような状況は冷戦終結以来未だ出現したことはなかった。

現在まで、”中国空軍が装備する機体は、インド、日本、及びベトナム空軍の主力戦闘機と同一世代の第 3 世代水準の戦闘機である。しかしインドの SU-30MKI 戦闘機は、中国空軍の第 3 世代戦闘機の基本性能を超える。日本の航空自衛隊は、中国空軍の所有する武器装備及び戦闘機の種類を全て保有し、一部の技術は中国を凌駕している”と言われてきた。

24 機の SU-35 が中国空軍に導入されると、中国空軍機の作戦能力は、少なくとも日本及びインド機を半世代上回ることになる。SU-35 は、世界公認の第 3 世代++戦闘機であり、搭載する最大推力 14500 KG の大出力エンジンによって超音速巡航が可能であり、スラストベクター技術を有している。この技術は日本及びベトナムにはなく、インド空軍の SU-30MKI だけが有している。

SU-35 の IRBIS-E 型レーダーの探知距離は、現在中国空軍が使用する SU-30MKK の 4 倍もあり、青島上空から朝鮮半島の空中目標を探知できる。また同時に 30 個目標を追尾でき、同時に 8 個目標を攻撃できる能力がある。

本誌の予測では、ロシアの共産主義青年城航空機製造工場は、2015 年までにロシア空軍の SU-35S 型を 48 機納入する必要がある。したがって中国空軍が 24 機の SU-35 を受領する時期は、早くても 2016-2018 年前後になる。この時点でもなお航空自衛隊は F-35A を受領していない。FGFA 第 5 世代戦闘機は、少なくとも 2020 年までにはインド空軍に導入されるであろう。台湾空軍の F-16 の改修がその時までには完成していたとしても、技術的に SU-35 に劣る。

中国が SU-35 を導入する最大の理由は、米国による台湾空軍の F-16 の改修とグレードアップ及び AESA (アクティブ・フェーズド・アレイ・レーダー) に対抗するためである可能性が高い。

これは、2015-2020 年の間、中国空軍の SU-35 が技術的に日本及びインドの現役戦闘機を凌駕することを意味する。SU-35 の使用する AESA は、理論上データ処理速度が速く、その他の性能に大きな違いはないが、利点は、出力が相当大きく探知距離が大きいことである。中国が AESA を採用しない理由は、主として技術的成熟性の問題とコストを考慮したからだ。もし必要ならば、随時 AESA に換装することが出来る。ロシアは、成熟した AESA を保有している。

SU-35 は、レーダー探知距離が約 400 KM であり、高度に機動出来るよう 360 度/±15 度の TVC (スラストベクター) を装備し、超音速巡航能力がある。総合的な作戦能力は、SU-30MKI と比べると、少なくとも 3 倍であり、F-15J と比べると、4 倍以上である。24 機の SU-35 の総合作戦能力は、64 機の SU-30MKI 及び 80 機の F-15J に相当する可能性がある。FGFA がインドに、F-35A が日本に入る前の 2016-2020/2022 年までは、米軍の F-22 だけが極東の航空戦力バランスを確保することが出来る。日本は、米軍に F-22 の沖縄派遣を積極的に要求する可能性がある。

ロシア軍の SU-35 と中国空軍の S-35 は、技術的にどこが違うのか？これが今年の協議の重要問題であり、すでに技術的な交渉に入っている。したがってロシア国家武器輸出入会社及びスホーイ航空機集団は、近いうちに連合交渉グループを設立し、中国側と細部の技術的問題に関し交渉を開始するであろう。

極めて不思議なことに、中国側は、今回の輸入交渉で技術移転を求めている。中露両軍の SU-35 の最大の技術的相違点について、本誌が理論的に推測したところでは、中国側は、自国で生産した武器システム、センサー、データリンク全体を中国の SU-35 に搭載できるよう要求した可能性が極めて高い。インドとロシア間の SU-30MKI 協力生産方式のようにである。SU-30MKI のミッションコンピューターは、インド製である。次の段階はインド製の BRAHMOS 多用途ミサイル及び ASTRA 空対空ミサイルを SU-30MKI に搭載することになるだろう。

特に中国版のデータリンクシステム、すなわち SU-35 の中国版は、現役のロシア製戦闘機と一体化作戦を実施しなければならない。また同時に海空軍の KJ200/2000 型早期警戒機及びその他の中国製戦闘機とデータを共有し一体化作戦を実施しなければならない。

中国の航空工業は、過去 10 年間、自ら先端技術の一部を獲得するよう努力した。

J-11B シリーズの開発は、この精神に則したものであり、ロシアは全て拒絶の姿勢でなかった可能性がある。これら機体の開発は、ある部分ではロシアの協力が必要だった。なぜならば航空機のミッションソフト及びコンピュータープログラムを手直しする必要があったからである。

わずか24機だけの輸入で良いのか？あるいは当時のSU-27SKと同じ道を歩み、まずちょっと使ってみて、良かったら第2グループを輸入するのか？現在は結論が出ていない。

SU-35 を輸入するもう一つの大きな目的は、117S 型エンジンの輸入と中国国産機への取付けである。2016 年以降、第5世代戦闘機の機能がある J-20 型ステルス機に 117S エンジンを取付けて試験飛行を開始する可能性がある。その後2022 年前後には部隊に装備される可能性がある。そのときには、インド及び日本空軍が FGFA 及び F-35A を獲得していたとしても、中国空軍の第5世代の J-20 が上述の戦闘機と同世代の水準にあり、技術的に中国空軍戦闘機が全面的劣勢となることはない。

ロシア航空工業界が最も憂慮するのは、中国が 117S エンジンをコピーすることである。本誌はこのような心配は不要と思う。2020 年前後の中国は、大出力のエンジンをコピーすることは不可能である。そうでなければ現在 SU-35 を輸入するはずが無い。これは今後 J-20+117S の開発モデルが従来の J-11B/15/16+AL-31F の開発モデルを踏襲することを意味する。輸入でないことはロシアにとって面白くないが、どうしようもない。117S の輸出利潤は AL-31F に比べれば極めて高い。エンジンの輸出価格だけで 2000 万ドルに近い。この価格は YAK-130 型練習機 1 機の価格に相当する。

極東の空域は、SU-35 の天下になるであろう。

以上