

## 中国空軍の最近の動向

### 1. J-20 型ステルス戦闘機が再度試験飛行を実施

漢和防務評論 (KDR) 20110518

KDR 平可夫報道 :

2011 年 4 月 17 日午後 4 時、J-20 の原型機は、成都の黄天壩飛行場において 2 回目の試験飛行を行った。時間は約 20 分間であった。試験飛行の間、同機は、LANDING GEAR を出したまま飛行場上空を 4 回通過した。今回の試験飛行は、1 月 11 日の初飛行以来 2 度目の試験飛行であり、4 月 12 日には、地上滑走試験を行っていた。

KDR は、成都第 132 工場の報道から、4 月 17 日に 2 回目の試験飛行を行う J-20 は国産エンジンを使用することを確認していた。このエンジンは、北京中央テレビの報道でも確認されたが、WS-10A 型エンジンの改良型である WS-10B 型ターボファンエンジンである。KDR は、2011 年 1 月 3 日、J-20 が使用するエンジンは中国国産のエンジンであると報道している。KDR は、WS-10A と WS-10B を比較して次のことが分かった。すなわち中国が J-10B 型多用途戦闘機に搭載しようとしている WS-10A 型エンジンは、変速機がロシア製 AL-31FN エンジンと同様にエンジン本体の下部に取付けられていること。その主な理由は、J-10A のインテークダクトが機体の下方にあるためである。しかし J-20 に搭載された WS-10B エンジンの変速機は、エンジン本体の上方に取付けられている。KDR が WS-10A と WS-10B のエンジン構造を詳細に調査したところ、ファンの直径は大きくは変化していないことが分かった。したがって WS-10B の推力は大幅に向上してはいないのであろう。

4 月 17 日に試験飛行を行った J-20 の機番号は 2001 号機であったが、2 機目の試作機である可能性がある。J-10 型戦闘機の試験飛行の状況から見ると、試験飛行の進度を速めるために、J-10 は多くの機体を使って同時に各種の試験を行っている。J-20 の試験も同様であろう。通常、初飛行は 1 回のみで、続いて技術試験段階に入る。もし多くの J-20 が同時に試験飛行を行ったならば、最初の機体はフライト・コントロールシステムの試験を、2 番目の機体はエンジンシステムの試験を重点的に行ったはずである。通常、3 番目の機体は、レーダー、及び武器システムの試験を行う。4 月 17 日の試験飛行は僅かに 20 分間であった。もし 1 月 11 日と同一の機体であるならば、第 112 工場は、工場試験飛行段階を極めて慎重に行っているか最初の試験飛行で問題が発生し、再度工場内試験飛行を行ったものと推測される。

国際的に権威のある航空産業の専門家ピョートル・プトフスキーは、KDR に対し「J-20 の設計に関し、外部世界から知り得る範囲は小さいが、私に言わせれば、おかしな戦闘機である。MIG-1.44 型にも似ており、なぜカナード翼を取付けたのか理由が分からない」と述べた。

もし順調にいけば、J-20 は今年中（2011 年）に顔良（軍の試験飛行研究院）に引き渡され、試験飛行がおこなわれる。

中国の国営マスメディアは、4 月に次のような大々的な報道を行った。  
“日本の朝日新聞の報道によると、中国は内モンゴルにおいて垂直離着陸戦闘機の試験飛行を開始した”と。KDR の記者が朝日新聞の最近の報道を確認したところ、そのような報道はなく、しかも中国は内モンゴルに試験飛行の基地は持っていない。中国の現在の軍事航空工業エンジン技術水準から見ると、F-35 や YAK-141 のような升力機プラス大推力エンジンを組み合わせたスラスト・ベクター・システムを生産することはまず不可能だ。ロシアは、YAK-141 のいかなる技術も中国に提供してはいない。

J-20 の 2 回目の試験飛行も大宣伝のもとで行われ、完全に対外公開された。ロシアの各種報道によると、このような“公開性”は、明らかに J-20 の輸出を狙っている証左であるという。しかも単座の輸出型 J-20 の可能性があると言う。KDR は、この推理は正しいと思う。成都航空機会社には、J-10 型戦闘機を基礎にした単座の J-10 改良型機が存在する。J-20 は、事実上 J-10 を基礎にしてステルス、複座の概念を採用し改良した機体である。

## 2. 中国の J-11 (SU-27 の中国版) 戦闘機の改良

漢和防務評論 20110518

KDR 北京 JEFF CHEN 特電：

中国空軍は、ロシアの支援の下、95 機の J-11、及び J-11A 型戦闘機を生産し 4 個航空兵連隊を編成した。実際は、J-11 型機が 1 個連隊、J-11A 型機が 3 個連隊であった。J-11A は、主に国産化した部品を取付けた機体であり、J-11 は、SU-27SK のノックダウン版である。これらの機体は、2004 年までに生産を完了し、航空兵第 2、第 6、第 14、第 16 師団に配備された。一部の J-11 は、SU-27SK と同じ連隊に配備された。同じ年にインドは、更に先進的な SU-30MKI 型戦闘機の組み立てを開始した。インドに対するロシアの戦闘機関連技術移転計画には、BARS レーダー、AL-31FP エンジン及びスラスト・ベクター・ノズル (TVC

NOZZLE) 技術を含んでいた。一方の中国に対する SU-27SK の技術移転計画には、AL-31F エンジン及び旧式の N-001E レーダー技術が含まれていない。これは中国の主な不満の一つかもしれない。

10年経過した後、J-11 であろうと J-11A であろうと改良の必要性が出てくる。現在中国空軍は、J-11A を J-11B に改良する計画がある。J-11B は、PL-12 型中距離 AAM を含む中国国産の AAM を搭載することができる。J-11 については、改良するかどうか現段階では明確でない。この前にスホーイ集団は、中国を支援し、70機の SU-27SK と SU-27UBK を改良した。

現在瀋陽航空機会社は、J-11B と J-11BS の生産に集中している。第 1 グループの J-11B が搭載しているのはロシア製の AL-31F 型エンジンであり、航空兵第 1 師団に配備された。2010 年に交付された第 2 グループの J-11B は、少なくとも 16 機であり、中国国産の太行エンジンを採用した。2010 年には海軍及び空軍型の J-11BS 複座型練習機が出現した。拡大を続ける南海艦隊の方向から見ると、海軍版の J-11BS は南海艦隊に配備される可能性が高い。少量の J-11BS は、将来の J-15 型艦載機の訓練用として、興城に建設中の海軍パイロット訓練センターに配備される可能性が極めて高い。当然初期段階ではスキージャンプ式離陸訓練は必要ない。

以上