



CHINESE AIR POWER

MODERN CHINESE MILITARY AIRCRAFT 1990–Present

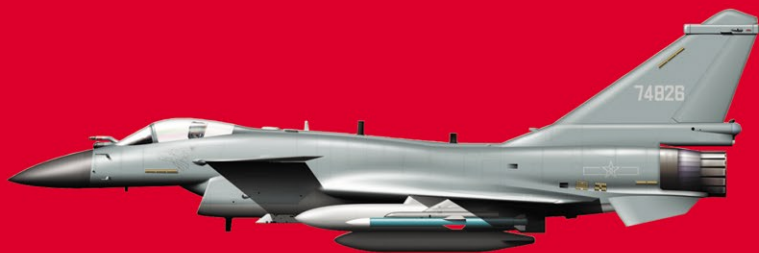
チャイニーズ・エアパワー 現代中国空軍 軍用機ファイル

著/ライアン・カニングム

AUTHOR / RYAN CUNNINGHAM

翻訳/宮永忠将

TRANSLATOR / TADAMASA MIYANAGA



大日本絵画

CHINESE AIR POWER

MODERN CHINESE MILITARY AIRCRAFT 1990–Present

チャイニーズ・エアパワー
現代中国空軍 軍用機ファイル

著者
AUTHOR

ライアン・カニンガム
RYAN CUNNINGHAM

翻訳
TRANSLATOR

宮永忠将
TADAMASA MIYANAGA

大日本絵画
DAINIPPON KAIGA



著者

AUTHOR

ライアン・カニンガム

RYAN CUNNINGHAM

ライアン・カニンガム(Ryan Cunningham)は航空、防衛分野のライターとして、過去20年にわたり数多くの軍用機書籍や雑誌に携わってきた。『Technical Guide: F-16 Fighting Falcon』『Technical Guide: Modern Russian Military Aircraft』『Technical Guide: Modern Military Aircraft』も著している

翻訳

TRANSLATOR

宮永忠将

TADAMASA MIYANAGA

みやなが ただまさ 1973年生まれ。上智大学文学部史学科卒業、東京都立大学大学院人文科学研究科中退後、雑誌編集者、Wargaming.netの品質保証担当などを経て、現在はフリーランスで執筆、編集、翻訳など手がけている。第二次世界大戦を中心に軍事全般を扱うが、現在は世界的に進む欧州戦史の再評価を咀嚼して、日本のミリタリーシーンに紹介する活動に力を入れる。主著『ウォーズ・オブ・ジャパン』(偕成社)など

目次

イントロダクション	6
INTRODUCTION	
第1章 戦闘機／迎撃機	8
FIGHTERS & INTERCEPTORS	
第2章 爆撃機／攻撃機	44
BOMBERS & ATTACK AIRCRAFT	
第3章 輸送機	54
TRANSPORTS	
第4章 特殊任務機	72
SPECIAL MISSION AIRCRAFT	
第5章 ヘリコプター	96
HELICOPTERS	
第6章 無人航空機	106
UNMANNED AERIAL VEHICLES	
第7章 練習機	116
TRAINERS	
第5世代から第6世代へ	124
EXTRA CONTENTS	

Contents





イントロダクション

INTRODUCTION

中国人民解放軍空軍 (PLAAF) ——すなわち中国空軍——が現在明らかにしている進化と発展の方向性は、1980年代の政治的動静から、大きな影響を受け続けている

(4~5ページ写真) 2020年6月に外交訪問の一環としてロシアのシエレメーチェヴォ国際空港に姿を見せた、中国人民解放軍空軍 (PLAAF) の西安Y-20大型輸送機

▶ 広東省珠海で開催された2022年の中国国際航空宇宙博覧会 (エアショー・チャイナ) において、瀋陽製J-16戦闘機が飛行展示で見せたデモ飛行の様子



本書で取り上げる数多くの軍用機のうち、現在の中国人民解放軍空軍 (PLAAF) の戦力構成において特に重要な役割を担う機種も多くは、1980年代以降の政治・軍事環境の変化の中で、その方向性が決定づけられた。この時期は、人民解放軍のみならず、中華人民共和国 (以下、本書では特に断りのない限り「中国」と記す) という国家そのものが大きく変貌した激動の時代でもあった。

1980年代後半、中国は西側諸国の航空機メーカーや防衛関連企業と比較的良好な関係を維持していた。欧米の先進技術を取り入れた新型機を導入することで、

PLAAFの能力を抜本的に近代化できると期待されていたのである。こうして中国空軍は、毛沢東時代の文化大革命を生き延びた旧来のソ連式ドクトリンや装備体系から脱却し、西欧型の装備と戦術を備えた、真に現代的な空軍へと転換しようとしていた。

しかし1989年、天安門事件によってこの構想は頓挫した。欧米企業との軍事技術協力は断絶し、その代替として北京政府は、既存装備を上回る性能を持つ戦闘機と関連装備に関する当面の需要を満たすため、ロシアに目を向けた。同時に中国は、軍用機と先進兵器、航空電子機器の国産開

発にも本格的に取り組み始めた。

こうしてロシアから導入されたスホーイSu-27〈フランカー〉は、中国が西側基準の第4世代戦闘機を初めて取得した機体であり、PLAAF近代化の決定的な出発点となった。さらに1991年の湾岸戦争の教訓を強く意識した軍事戦略を採用し、中国軍が西側の軍事コンセプトを吸収していく中で、1990年代から2000年代にかけて、より高性能なスホーイ系列機の導入が進んでいった。



軍用機の国内開発

Su-27の導入を契機として、PLAAFは状況認識能力の向上や指揮統制機能の強化を含む、いわゆる「ハイテク戦争」への対応を強めた。しかし中国の軍事指導部がこうした新戦術の重要性を理解していたとしても、ロシアから供給された機体はその新概念に必ずしも適合していなかった。その結果、中国では航空宇宙産業の国産化がさらに推進されることになる。その成果として、第4世代戦闘機の成都J-10、さらに第5世代技術を導入した成都J-20が開発された。J-20はステルス性能、先進的な

レーダーや電光センサー、高い機動性能などを備えた戦闘機とされている。J-20は中国航空宇宙産業を象徴する基幹プロジェクトであり、PLAAF近代化の象徴的存在でもある。ただし、中国空軍の近代化全体から見れば、これはあくまで一要素に過ぎない。一方、中国は〈フランカー〉系列機の発展型の開発も進め、エンジンや兵装を含む国産部品の比率を徐々に高めながら、性能向上型の開発と生産を継続している。J-10系列も改良が重ねられ、真のマルチロール能力を備えた高性能戦闘機へと発展を続けている。

ここで挙げた戦闘機群は、天安門事件以

降に加速したPLAAFの近代化を象徴する存在であり、中国が現代的空軍を構築するために採った独自のアプローチの一例といえる。しかし本書が詳述するように、戦闘機は現代空軍の戦力の一部に過ぎない。爆撃機、電子戦機、偵察機、輸送機、空中給油機、ヘリコプター、無人航空機、練習機など、他の航空機カテゴリーも同様に重要である。

こうした多様な課題に取り組みながら戦力整備を進めてきた結果、PLAAFの将来展望は、かつてないほど明るいものになりつつあると評価できる。



FIGHTERS & INTERCEPTORS

戦闘機／迎撃機

中国人民解放軍空軍(PLAAF)の先端技術は戦闘機が供給している。言い換えれば、彼らの近代化のペースは戦闘機部隊が反映しているのである。1950年代と1960年代に設計されたJ-7とJ-8戦闘機は、現在、完全な退役寸前である。またロシア製のSu-27とSu-30の重要性も低下し始める一方で、中国国産の先進的な(フランカー)派生型、主にはJ-16や、第4世代戦闘機のJ-10、第5世代機のJ-20が注目されている

成都 J-7

瀋陽 J-8

成都 J-10

瀋陽 J-11 and J-11A

瀋陽 J-11B

瀋陽 J-16

成都 J-20

スホーイ Su-27

スホーイ Su-30

スホーイ Su-35

◀ 珠海 (Zhuhai) で開催された2022年のエアショー・チャイナにて、編隊飛行を披露する成都J-20ステルス戦闘機

Chengdu

J-7

成都 J-7

長年、PLAAFの戦闘機部隊では、ソビエト連邦で設計されたミコヤン・グレビッチ MiG-21の国産機であるJ-7(殲撃7)戦闘機が基幹戦力となっていた

現在のPLAAFでは、J-7の最終型がなお少数ながら運用されている。ただし配備数はすでに大きく減少しており、残存部隊でも後継機への更新が着実に進められている。中国政府は、MiG-19のライセンス生産型である瀋陽J-6の後継機としてMiG-21の導入を決定した。しかし、この計画は中ソ関係の悪化によって大きく影響を受けることになる。それでも1961年、中国はMiG-21F-13戦闘機と、そのエンジンであるR-11F-300ターボジェットエンジンのライセンス生産権を取得した。

MiG-21の国産化計画では、ソ連が完成機3機と、中国国内で組み立てるためのキット20機を供給する予定であった。ところが政治関係の悪化により、この供給は途中で打ち切られてしまう。これを受けて瀋陽飛機工業は1962年、MiG-21のリバースエンジニアリングに着手した。

しかしこの作業は容易ではなく、MiG-21F-13を基にしたJ-7試作機の製造が開始されたのは1964年になってからである。

同時にR-11F-300エンジンのコピーも進められ、こちらはWP-7(渦噴7型)として国産化された。

初飛行

最初の「中国製」MiG-21は1966年1月に初飛行を行なった。ただし、この機体は実際にはソ連から供給された完成機であった可能性が高い。国産化計画そのものは困難続きであった。

1967年6月、中国政府はJ-7戦闘機の量産を正式に承認した。しかしこの時点でも機体とエンジンの開発は大きく遅れており、PLAAFは計画の進展に強い不満を示した。その結果、生産計画は1970年にいったん中止されることになる。

その後、J-7の国産化事業は成都飛機工業が引き継いだ。成都では設計の見直しと改良が進められ、1969年6月には新たな試作機による飛行試験が開始された。しかしこの試作機も、瀋陽の試作機と同様に

成都 J-7

重量(最大離陸重量): 7,540kg (16,623lb)

寸法: 全長14.88m (48ft 10in)、翼幅 8.32m (27ft 4in)、全高 4.11m (13ft 6in)

動力: 渦噴WP-13Fアフターバーナー付ターボジェットエンジン1基、ドライ推力 44.1kN (9,900lb)

最大速度: 2,200km/h (1,400mph、1,200kn)

航続距離: 850km (530mi、460nmi)

上昇限度: 17,500m (57,400ft)

乗員: 1名

兵装: 30mm (1.18in) 30-1型機関砲2門(各60発)

ハードポイント5基(主翼下4基、各500kgまで/胴体中央下1基、最大2,000kgまで) 55mmロケットポッド(12発)、90mmロケットポッド(7発)

成都 J-7L

2016年、中国の大連周水子(Zhoushuizi)国際空港で、PLAAF所属機、機体番号21002のJ-7Lが確認された





▲PLAAFの第15戦闘師団第44航空連隊の成都J-7FS、機体番号21864「レッド」が、2004年に永寧(Yongning)空軍基地から飛行している。
(編注：機型の合成写真であり実機の写真では無いので注意)

量産や実戦配備には至らなかった。

転機となったのは1970年4月である。この年、J-71(後のJ-7A)が初飛行を果たした。これは中国が初めて完成させた実用型MiG-21であり、大量生産にも適した機体であった。

もっとも、この量産計画も実施までに時間を要し、制式採用は1975年6月まで遅れることになる。

こうして中国はようやくMiG-21の国産化に成功したものの、J-71はすでに技術的に旧式化しており、昼間戦闘に限定された能力しか持たない戦闘機であった。さらに品質面でも課題が残り、生産数は最終的に188機にとどまった。最後の機体が完成したのは1981年である。

大規模な変更

J-7の抜本的な改良計画は1974年に開始され、その成果として成都で開発されたのがJ-7IIである(こちらもJ-7Aと呼ばれる場合がある)。

J-7IIではコクピット周辺とキャノピーの設計が変更され、外観も従来型とは異なるものとなった。内部装備も刷新され、新型射出座席が導入されている。エンジンは改良型のWP-7Bとなり、アビオニクスも強化された。また尾翼構造の変更に伴い、ブレーキシュートが尾翼基部に装備されている。

J-7IIは1978年12月に初飛行し、1979年9月に実戦配備が承認された。需要は大きく、貴州にも生産ラインが新設されるこ

とになる。成都と貴州の2工場で1986年までに合計475機が生産された。

このようにJ-7IIはPLAAFにとって数量面で重要な戦闘機となったが、開発期間が長期化したため、配備開始時点ですでに技術的に旧式化していた。

改良の試み

J-7IIには複数の改良計画が存在したが、その多くは輸出市場を意識したものであった。1982年の計画によるJ-7IIAでは、西側製アビオニクスと226型レーダーが追加され、J-7IIHでは翼下に4か所の兵装パイロンを設け、PL-8空対空ミサイル(AAM)の運用能力が追加された。

さらに1977年から1978年にかけて、

より大幅な改良型としてJ-7Ⅲの開発が開始された。この機体はソ連のMiG-21MFをベースとし、全天候・夜間迎撃能力を備えた戦闘機として設計されたものである。成都と貴州では、エジプトから供与された複数のMiG-21MFを参考に共同開発が進められ、1979年から中国軍への納入が開始された。

J-7Ⅲは1984年4月に初飛行した。JL-7迎撃レーダー、ヘッドアップディスプレイ(HUD)、対空防衛ディスベンサーなど、多くの新装備が導入されている。またエンジンもより強力なWP-13に変更されたが、性能はPLAAFの期待には及ばなかった。1989年12月から配備が始まったものの、生産数は限られている。

さらに改良型としてJ-7ⅢAが開発され、WP-13FIエンジンと改良型アビオニクスが導入された。尾翼両側の大型ディスベンサーが特徴で、この機体はJ-7Dとして量産

された。しかし1991年8月に初飛行したものの、生産数は32機にとどまっている。

J-7E

J-7Ⅲ/J-7C計画の成果が期待を下回ったため、成都では再びJ-7Ⅱを基に新たな改良型の開発が進められた。目標は、機動性の向上と燃料搭載量の増加、さらにPL-8空対空ミサイル(AAM)など新世代兵器への対応である。

この計画は1987年に開始され、J-7Eとして完成した。最大の変更点は主翼で、従来のデルタ翼からダブルデルタ翼へと再設計されている。これにより機動性能が大きく向上し、強化型WP-13Fエンジンと組み合わせて飛行性能が改善された。

アビオニクスも更新され、226型レーダーとHOTAS(Hands On Throttle and Stick)操作系を備えた新型コクピットが導

入された。初飛行は1990年5月で、2001年までに263機が生産されている。これには海軍航空隊向けのJ-7EHや、アクロバットチーム用のJ-7EBも含まれる。

J-7G

J-7Eの輸出型であるF-7MGおよびF-7PGの成功を受け、成都はPLAAF向け改良型J-7Gの開発を開始した。アビオニクスが大幅に強化され、KLJ-6Eパルス・ドップラーレーダーが搭載された。またキャノピーは一体型となり、パイロットの視界も改善されている。

初飛行は2002年6月で、2009年までに128機が生産されたとされる。その後、既存のJ-7Eの一部もJ-7G相当の仕様へ改修され、これらの機体はJ-7Lと呼ばれるようになった。

Shenyang

J-8

瀋陽 J-8

MiG-21を基に開発されたJ-7と並行して、このMiG-21を大型化した後継機バージョンである瀋陽J-8(NATO名称「フィンバック」)が、PLAAFでは長年運用されていた。現在、この機体はキャリア最終盤を迎えつつあり、運用部隊もごくわずかである

1964年までに、中国科学院においてJ-7の後継戦闘機の研究が開始された。この計画では、瀋陽飛機工業を中心としてふたつの開発案が検討された。ひとつは新型ターボファンエンジンを搭載する完全新設計の単発戦闘機で、J-9と呼ばれた。もうひとつは、MiG-21を拡大・双発化した高高度迎撃戦闘機で、こちらがJ-8である。

生産の遅延

最終的に瀋陽が選択したのは、より保守的なJ-8案であった。簡単に言えば、J-7を拡大発展させた戦闘機である。大型デルタ翼を備え、機首には204型火器管制レー

ダーとインタークを配置し、胴体には2基のWP-7Aターボジェットエンジンを収める大型構造が採用された。

J-8試作初号機は1968年7月に完成し、1969年7月に初飛行を行なった。しかし当時の中国は文化大革命による政治的混乱の最中にあり、航空機開発は大きく停滞していた。開発は事実上中断状態となり、設計が正式に承認されたのは1980年3月である。初飛行から実に10年以上が経過していた。

J-81 (J-8A)

この長期の遅延により、完成したJ-8は

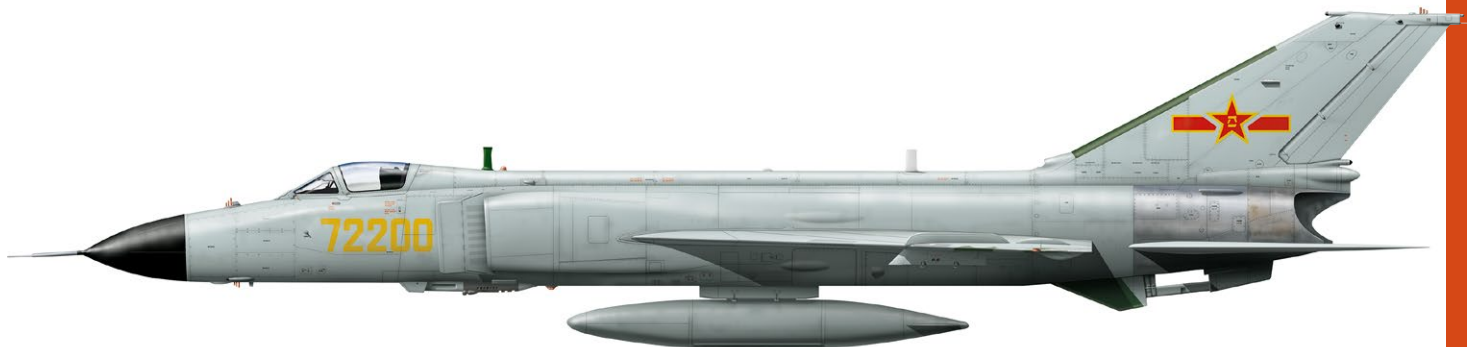
すでに技術的に旧式化していた。そこで瀋陽は改良型であるJ-81(またはJ-8A)の開発に重点を移すことになる。

J-81では204型レーダーを中心とする新型アビオニクスが導入された。さらにHTY-2射出座席と改良型キャノピーが採用され、操縦環境も改善されている。武装は23-Ⅲ型連装機関砲を装備し、最大4発のPL-2B空対空ミサイル(AAM)を搭載可能であった。

J-81試作機は1980年5月に完成し、飛行試験は1985年11月まで続けられた。しかし完成した機体はPLAAFの要求性能を満たすことができず、量産化は見送られる。1987年には計画自体が終了した。

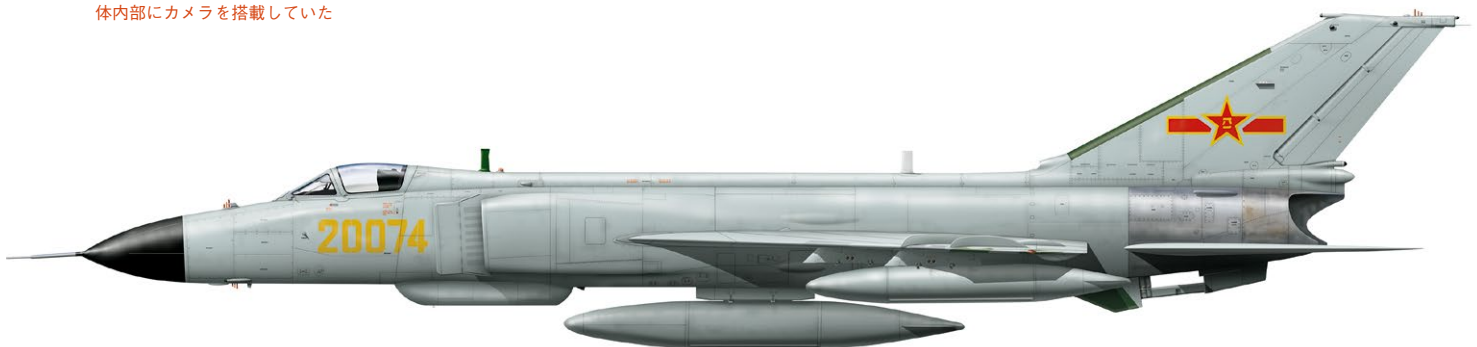
瀋陽 J-8F

機体番号72200のJ-8Fは、2019年10月に長春大房身(Changchun Dafangshen) 空港で確認された。J-8FはJ-8Cの発展型であり、JL-10(1473型)レーダーと、中距離のPL-11セミアクティブ・レーダー誘導AAMを装備していた



瀋陽 JZ-8F

JZ-8FはJ-8Fをベースとした偵察型で、23-III型機関砲を撤去して、機体内部にカメラを搭載していた



J-8 II (J-8B)

1980年9月、中国軍は原型機を大幅に再設計した新型戦闘機の開発を要求した。これがJ-8 II計画である。開発は1982年から本格的に開始された。

J-8 IIでは機体設計が大きく変更された。従来の機首インテークは廃止され、双発エンジン用インテークは胴体側面へ移設された。機首には大型レドームが設けられ、外観は大きく変化している。また尾翼も大型化された新設計となった。

J-8 II試作機は1984年6月に初飛行し、1988年まで試験が続けられた。しかしPLAAFは性能に満足しておらず、西側製アビオニクスを導入が検討されることになる。

その結果、アメリカ企業グラマン社と共同で改修を行なう「ピース・パール」計画が進められた。この計画では西側製電子機器をJ-8 IIに統合する予定であり、試験の

一部はアメリカ国内でも実施された。

しかし1989年の天安門事件によって西側との軍事協力が停止し、計画は中止された。それでも1992年から1995年にかけて、約54機の標準型J-8 IIが量産されている。

これに続いて開発されたのがJ-8 II A (J-8Bバッチ02)である。この機体は機体構造を強化し、搭載重量を増加させたモデルであった。

給油能力

J-8 II Aと並行して、J-8 II B (J-8D) の開発も始まっていた。こちらは空中給油能力を追加した機体で、1990年11月に初飛行した。主に海軍航空隊の陸上基地運用機として配備された。

しかしJ-8 II AおよびJ-8 II Bは、視界外戦闘能力を本格的には備えていなかった。この問題を解決するため、J-8 III (J-8C) 計

瀋陽 J-8F

重量(最大離陸重量): 15,288kg (33,704lb)

寸法: 全長 21.39m (70ft 2in)、翼幅 9.34m (30ft 8in)、全高 5.41m (17ft 9in)

動力: WP-13Bアフターバーナー付ターボジェットエンジン2基、各ドライ推力 47.1kN (10,580lb)、各アフターバーナー時推力 68.6kN (15,430lb)

最大速度: マッハ1.8

航続距離: 1000km (620mi、540nmi、ドロップタンク使用時)

上昇限度: 18,000 m (59,000ft)

乗員: 1名

兵装: 23mm (0.9in) 23-III型機関砲1門 ハードポイント7基 (胴体下1基+主翼下6基、増槽3基搭載可能 PL-11セミアクティブ・レーダーホーミングAAM2発)



▲2002年7月、北京の南東約100kmに位置する楊村(Yangcun)の第24航空師団の飛行場に着陸する瀋陽J-8戦闘機

画が進められた。J-8Ⅲではマルチロール能力の獲得が目標とされていたが、試作機数機の開発段階で計画は中止され、中国は代わりにロシアからSu-27戦闘機を導入する決定を下した。

それでも瀋陽はJ-8の改良を続けた。1990年代後半には、約80機のJ-8ⅡAおよびJ-8ⅡBが生産されている。その後、既存機の一部は1471型レーダーに換装され、セミアクティブ・レーダー誘導のPL-11中距離空対空ミサイル(AAM)を運用可能とした。これらの改修機はJ-8BHまたはJ-8DHと呼ばれる。

2001年には新規生産型J-8Hも少数ながら完成し、約24機が製造された。さらに1997年からは最終発展型J-8Fの開発が進められた。J-8Fは2000年に初飛行し、新型1492型パルスドップラーレーダーを搭載している。このレーダーはアクティブレーダー誘導ミサイルPL-12に対応し、「ファイア・アンド・フォーゲット」能力を備える

ことができた。コクピットはデジタル化され、HUDが導入された。エンジンはWP-13BⅡを2基搭載している。

J-8Fは2003年から2008年にかけて約56機が生産された。また既存のJ-8Dの一部もJ-8DFとして改修され、J-8Fと同等の能力を与えられている。

J-8戦闘機の偵察機バージョン

最初の偵察型(フィンバック)は、1980年代半ばに初期型J-81の改造機として生産されたJZ-8である。機体下面に大型偵察ポッドを装備し、複数のカメラを搭載している。

JZ-8は2000年代初頭までPLAAFで運用された後、J-8Fを基にしたJZ-8Fへと更新された。JZ-8Fでは、機関砲が配置されていたコクピット下部に半埋め込み式のカメラバックが設けられている。搭載可能な偵察装置には複数の構成が存在し、異なる

性能のカメラを運用できたと考えられている。この機体は2006年に少数が生産され、実戦配備されたとみられる。

また敵防空網制圧(SEAD)任務に対応したJ-8Gも存在する。初飛行は2001年6月で、機首下部には半球形の電子支援装置(ESM)アンテナが装備され、敵の地上防空レーダーを探知・識別できる。攻撃兵装としてはYJ-91/Kh-31P対レーダーミサイル2発を搭載可能である。

Chengdu

J-10

成都 J-10

PLAAFが運用する最多の完全国産戦闘機であるJ-10は、中国初の真の第4世代のマルチロール戦闘機として量産・配備された点で、中国の軍用航空機開発における画期的な存在である



▲2019年に開催された「アビエーターズ」競技会にて、ロシアのジャギレヴォ空軍基地に着陸するPLAAFの成都J-10A戦闘機

幾度かの試行錯誤を経て、中国が独自に国産戦闘機を開発する能力を備えていることを示した機体がJ-10である。この機体は中国国内では通称「猛龍」として知られ、西側では〈ファイアーバード〉のコードネームで呼ばれることもある。

猛龍が生まれるまで

1980年代初頭、PLAAFはJ-7による防空任務を補完し、さらに南昌Q-5〈ファンタン〉攻撃機の後継にもなり得る単発多用途戦闘機の要求仕様を策定した。これがJ-10開発計画の出発点である。しかし適切なエンジンの欠如が大きな障害となり、

開発の具体化には時間を要した。

機体の基本構成として成都飛機工業が採用したのは、カナード翼を備えた無尾翼デルタ翼配置と機首下部インテーク（チン・インテーク）である。この設計は、1980年に中止された戦闘機計画J-9をはじめとする先行研究の成果を踏まえたものであった。1984年にJ-10の開発が正式に開始された際、この設計はJ-9VIあるいはJ-9Bと呼ばれていた。

J-9と同様、J-10の開発にもイスラエルからの技術的影響があった可能性が指摘されている。特にイスラエル航空機工業（IAI）のラヴィ戦闘機との設計上の類似性は広く議論されてきた。ただし両機はサ

イズが異なり、J-10の方が明らかに大型で重量も大きい。

両機の直接的な関係の有無はともかく、J-10開発期にIAIと成都の間で何らかの接触があったことは確実視されている。報道によれば、主な協力分野はフライ・バイ・ワイヤ（FBW）飛行制御システムの開発と、近代的な飛行制御システムの統合であったとされる。

また、中国の航空産業はJ-8Ⅱ計画に多くの資源を投入しており、このこともJ-10開発の進行を遅らせる一因となった。J-10の設計変更と研究は継続されていたものの、開発が本格的に進展したのは1990年代初頭以降である。

試作機と飛行試験

J-10のフルサイズ木製モックアップは1991年に完成した。当初の計画では1996年までに試作機の飛行試験を開始する予定であった。しかし、国産エンジンWP-15(後のWS-10)の開発が難航し、計画は一時中断の危機に陥る。

モックアップには中国製エンジンが想定されていたが、実際には開発が未完成だったため、成都はロシア製AL-31FNターボファンエンジンの採用を決定した。この決定により設計の一部変更が必要となり、ロシアとの大規模な交渉も行われた。

AL-31FNを搭載した最初のJ-10試作機は1997年6月に完成し、1998年3月23日に初飛行を成功させた。その後の飛行試験は概ね順調に進み、2003年末までに主

要な試験が終了した。一方、量産準備は試験と並行して進められており、2004年6月にはPLAAFへの配備準備が整った。

J-10A、J-10AH、J-10ASH

初期生産型が3バッチにわたって納入された後、改良型のJ-10Aが導入された。この型では1473G型火器管制レーダーの採用、コクピットの改修、アビオニクス更新などが行なわれている。

J-10Aの派生型としては、海軍航空隊向けの陸上基地運用型J-10AHが存在する。また複座練習型J-10ASも開発された。J-10ASは後部座席に電子機器を収容するため、特徴的な大型スパインと単一キャノピーを備えている。J-10ASは完全な戦闘能力を有しており、2003年に初飛

行、2005～2006年に就役した。海軍型はJ-10ASHとして導入されている。

J-10のコクピットには広視野角HUD、モノクロ多機能ディスプレイ(MFD) 2基、カラーMFD1基が装備され、パイロットはHOTAS操作系を使用する。アビオニクスには1473型パルスドップラー火器管制レーダーのほか、GPS/慣性航法装置、環境データコンピュータ、レーダー警報受信機(RWR)、634型デジタル4重式FBW飛行制御システム、デジタル燃料管理システム、ミッション管理システム、ARINC429データバスによる兵装管理システムなどが含まれる。

J-10は当初、短距離赤外線誘導ミサイルPL-8と、中距離セミアクティブレーダー誘導ミサイルPL-11を主兵装として就役した。その後、中距離アクティブレーダー誘

▼この写真からは、成都J-10Aに搭載されたサターン AL-31FNターボファンエンジンのアフターバーナーが明瞭に確認できる。J-10Aは最高速度マッハ2.1(約2,593km/h)に到達可能である



成都 J-10B

機体番号1035の機体は、成都に留め置かれて試験作業に使用された、J-10Bの試作5号機とされる。J-10Bでは新たにXバンドPESAレーダーが導入されたが、最終型のJ-10CではこれがAESAレーダーに交換されている



成都 J-10B

機体番号10537のJ-10Bは、中国桂林 (Guilin) に所在する空軍第2師団第5連隊に所属している



導 missile PL-12などの新型兵器や各種センサーポッドが導入された。さらにミサイル搭載能力向上のため、PL-12用ツインレールパイロンも採用された。近年ではPL-8とPL-12の後継として、PL-10およびPL-15ミサイルが運用されている。

代表的な兵装構成

対地攻撃任務では、LS-500J精密誘導爆弾が代表的な装備である。これは前方監視型赤外線／レーザー誘導ポッドと組み合わせ使用される装備で、いずれも就役後に追加された。J-10は500kg級のLS-500JまたはGB1／TG500誘導爆弾2発を搭載でき、K/JDC01A照準ポッドおよびK/RKL700A電子戦(ECM)ポッドとの併用が可能である。

敵防空網制圧(SEAD) 任務では、YJ-91対レーダーミサイル2発、CM802Akg誘導兵器1発、K/RKL700A電子戦ポッド1基が標準的な装備とされる。報告によれば、2002年から2014年にかけて、単座型J-10Aは224機以上、複座型J-10ASは48機以上が生産されたとされる。

J-10B

2008年末に公表されたJ-10Bは、大幅改良型であり、固定式ダイバータレス超音速インテーク(DSI)を採用した点が大きな特徴である。この改修により構造重量が軽減され、レーダー反射断面積の低減も図られた。

新しいレドームにはPESA方式Xバンドレーダーが搭載され、最大10目標の追跡と

成都 J-10B

重量(最大離陸重量): 20,500kg (45,195lb)
 寸法: 全長 16.03m (52ft 7in)、
 翼幅 9.25m (30ft 4in)、全高 5.43m (17ft 10in)
 動力: サターン AL-31FN M1 ターボファンエンジン1基、
 アフターバーナー時推力 79.43kN (17,860lb)
 最大速度: マッハ2.1
 航続距離: 2,250km (1,400mi)
 上昇限度: 17,000m (56,000ft)
 乗員: 1名
 兵装: 23mm (0.9in) GSh-23型連装機関砲1門
 ハードポイント11基に最大6,800kg (15,400lb)の
 兵装を搭載可能

4目標への同時交戦が可能とされている。そのほか、機首前方の赤外線搜索追尾装置 (IRST)、3色MFDを備えたコックピット、ホログラフィック式広視野角HUDなどが導入された。

初期のJ-10Bは引き続きAL-31FNエンジンを使用していた。2011年に登場した試作5号機では国産WS-10Bエンジンの試験が行なわれたが、量産機では再びロシア製エンジンが採用されている。これは当時、国産エンジンの信頼性問題が完全には解決していなかったためと考えられる。J-10Bの生産数はおよそ56機とされている。

J-10C

2016年、J-10Bはさらに改良されたJ-10Cへと発展した。J-10CではAESAレーダーが導入されている。2019年頃からはWS-10エンジンが標準装備となった。またJ-10B試験機を用いて推力偏向ノズル型エンジンの試験も行なわれているが、この技術が将来の量産機に採用されるかどうかは明らかになっていない。推力偏向ノズルを備えたJ-10Bは、第5世代戦闘機J-20用エンジンの試験機として運用されている可能性も指摘されている。

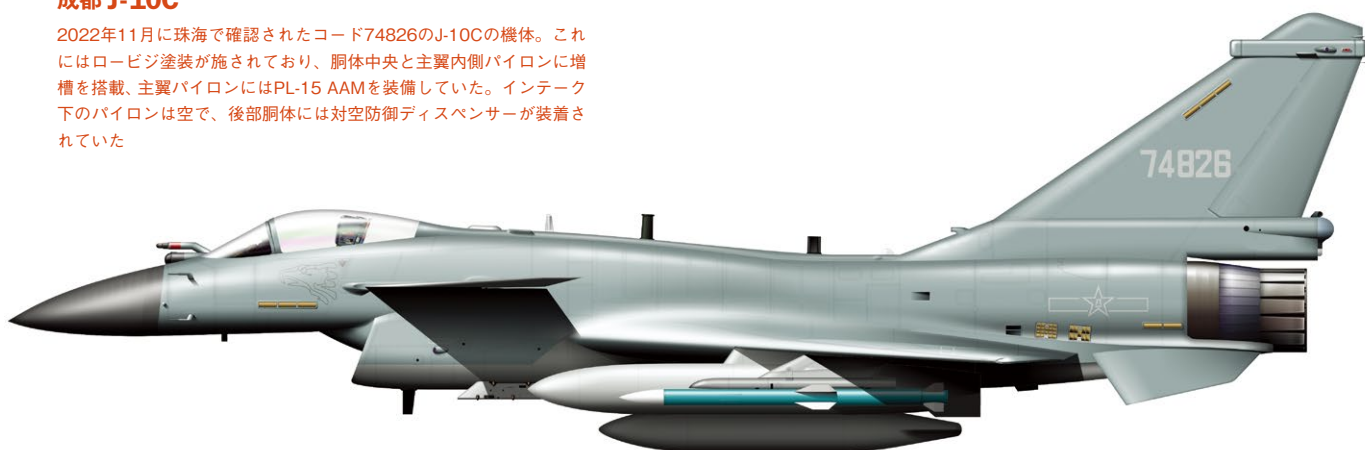


▲2014年、広東省珠海でのエアショー・チャイナにおいて、地上要員がデモンストレーションチーム、「ハー」飛行表演隊のJ-10戦闘機の飛行準備にかかっている



成都 J-10C

2022年11月に珠海で確認されたコード74826のJ-10Cの機体。これにはロービジ塗装が施されており、胴体中央と主翼内側パイロンに増槽を搭載、主翼パイロンにはPL-15 AAMを装備していた。インターク下のパイロンは空で、後部胴体には対空防御ディスペンサーが装着されていた



「八一」飛行表演隊 (August 1 Demonstration Team)

PLAAFのアクロバット飛行隊である「八一(Ba Yi)」飛行表演隊では、J-10Aの単座型と複座型に小改修を加えたJ-10AYおよびJ-10SYが運用されてきた。2022年半ばには同チーム用として、さらに改造された機体が登場して注目を集めた。この新型機は胴体背部が大きく盛り上がった特徴的な形状となり、当初は対レーダー攻撃任務に特化したSEAD機(仮称J-10D)ではないかと推測された。しかし実際には、この「ビッグスバイン」型のJ-10はJ-10CYと呼ばれ、J-10Cをベースに「八一」飛行表演隊専用開発された新バージョンであるようだ。

成都 J-10C

重量(最大離陸重量): 20,500kg (45,195lb)
 寸法: 全長 16.9m (55ft 5in)、翼幅 9.8m (32ft 2in)、全高 5.7m (18ft 8in)
 動力: WS-10B アフターバーナー付ターボファンエンジン1基、ドライ推力 89.17kN (20,050lb)、アフターバーナー時推力 144 kN (32,000lb)
 最大速度: マッハ1.8
 航続距離: 2,250km (1,400mi)
 上昇限度: 18,000m (59,000ft)
 乗員: 1名
 兵装: 23mm (0.9in) GSh-23型連装機関砲1門
 ハードポイント11基に最大6,800kg (15,400lb)の兵装を搭載可能(PL-15AAMを含む)

成都 J-10CY

PLAAFの「八一」飛行表演隊所属のJ-10CY



ISBN978-4-499-23446-7

C0076 ¥3900E

定価(本体3,900円+税)



9784499234467



1920076039003



CHINESE AIR POWER

MODERN CHINESE MILITARY AIRCRAFT 1990-Present

