



* 0057795000 *

0057795-000

397.5-G32イウ

空の少年兵

古橋才次郎・解説

東亜書林

改訂増補版

昭和19

AJG

改訂増補版

寫真・空の少年兵

海軍航空本部推薦



解説

海軍中佐 古橋才次郎 藝術映画社 編

改訂増補版

寫真・空の少年兵

海軍航空本部推薦



解説一

海軍中佐 古橋文次郎 藝術映画社 編

3975
G.324
(4)

397.5

G321

ウ



改訂増補版

寫真・空の少年兵

海軍航空本部推薦

解説 海軍中佐 古橋才次郎



藝術映畫社編

東亞書林刊



果戦の大鷲海たり燦



ハロイ
真珠湾攻撃
昭和十六年
十二月八日未明

断乎命令を發する
〇〇艦司令

寫 眞

海軍省檢閲濟

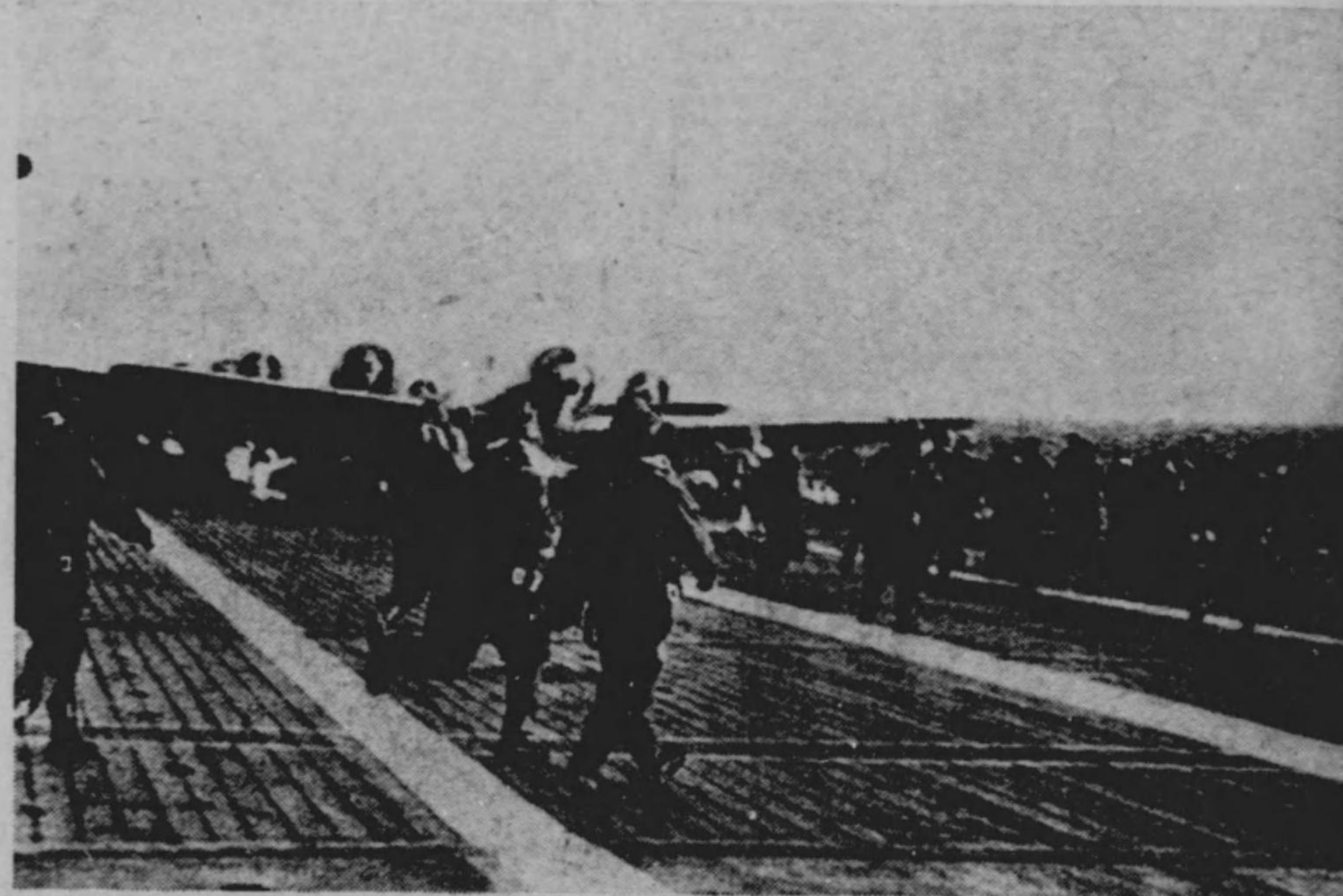
昭和十六年十二月十六日

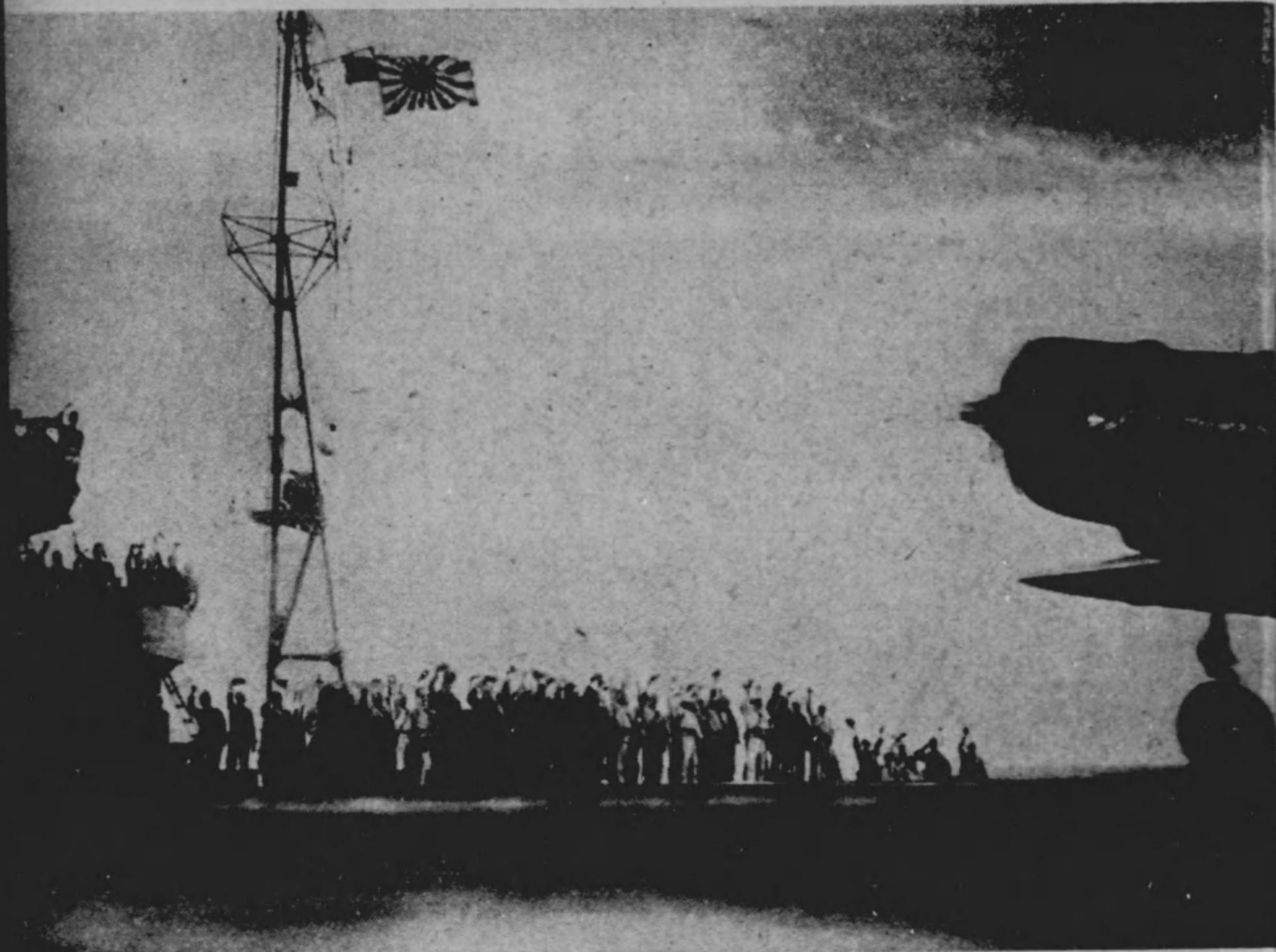
昭和十九年三月十一日

第291號

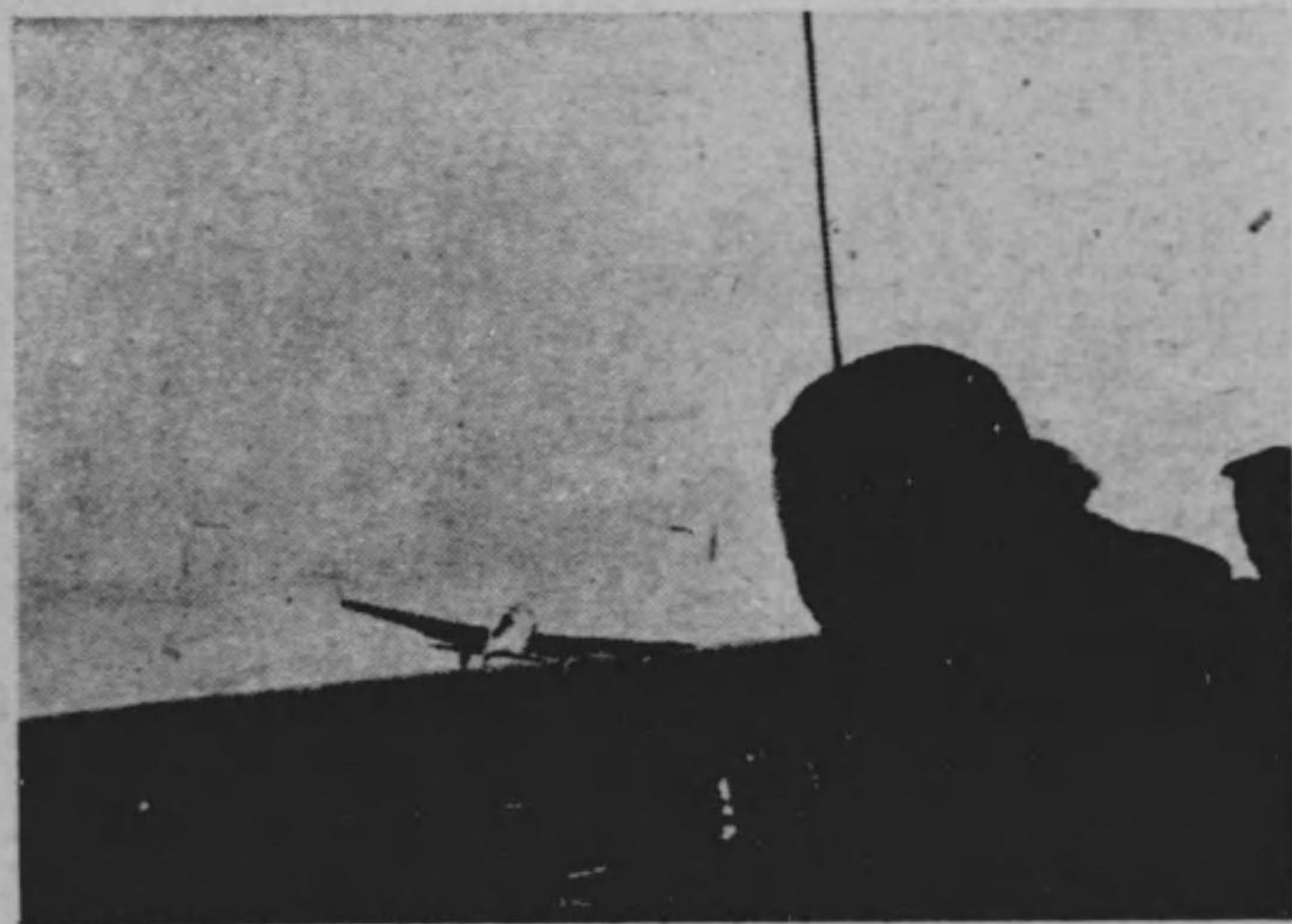
命令は下つた。
さあ行くぞ。
勇士達の胸は鳴
る血汐はおどる
二十年間の訓練
り過去は今日一
日で決るのだ。

〇〇艦上

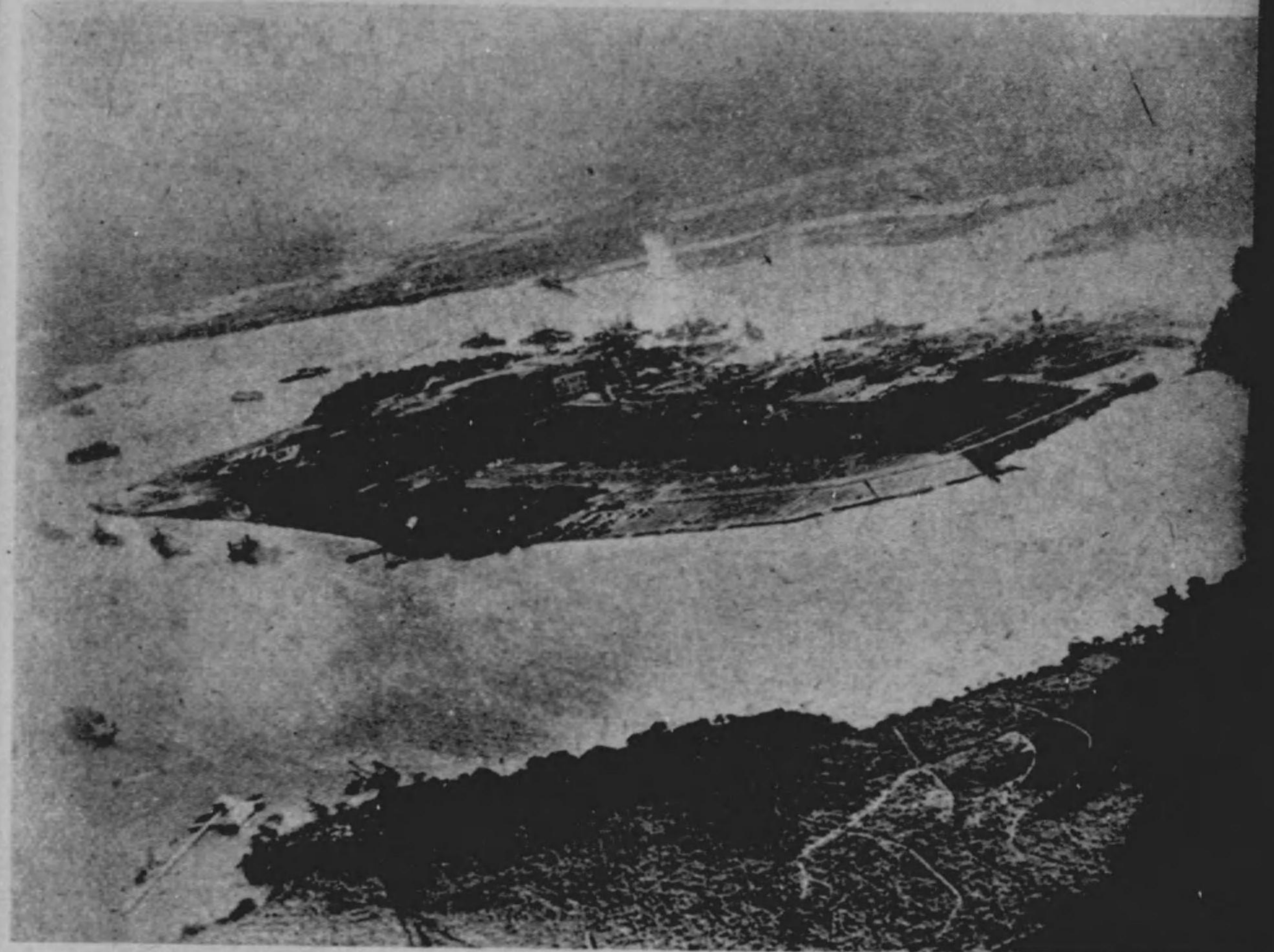




ハワイ奇襲の壯途に就か
んぞす。
爆音高く暁闇を衝いて將
に出發せんぞする僚機に
決別する〇〇艦上。



一機また一機母艦より必
敵撃滅に飛立つ我が海鷲



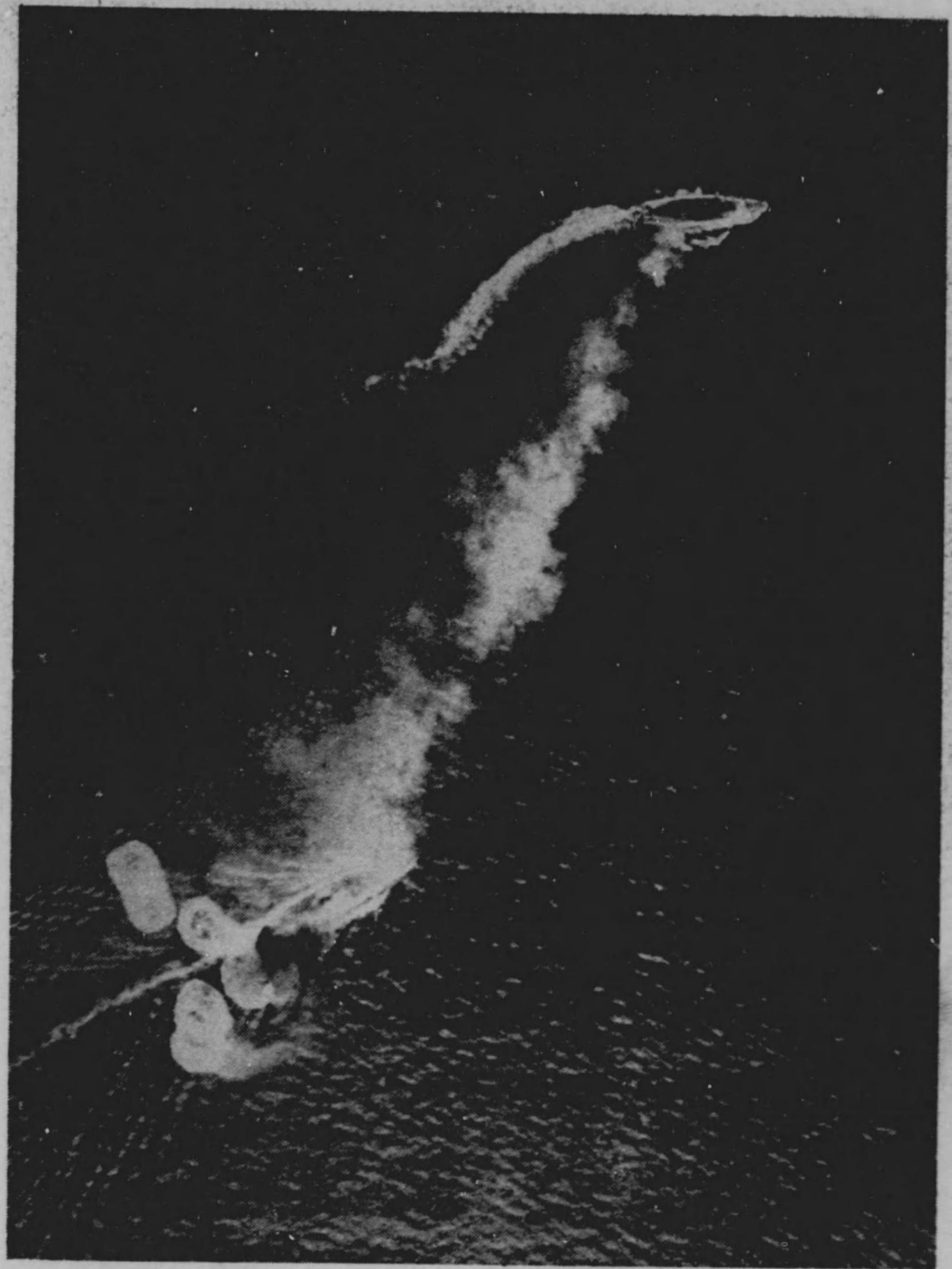
ハワイ海戦

ハワイ真珠灣軍港、フオード島
周邊に葬り去られんぞしつゝあ
る敵艦船及軍事施設。



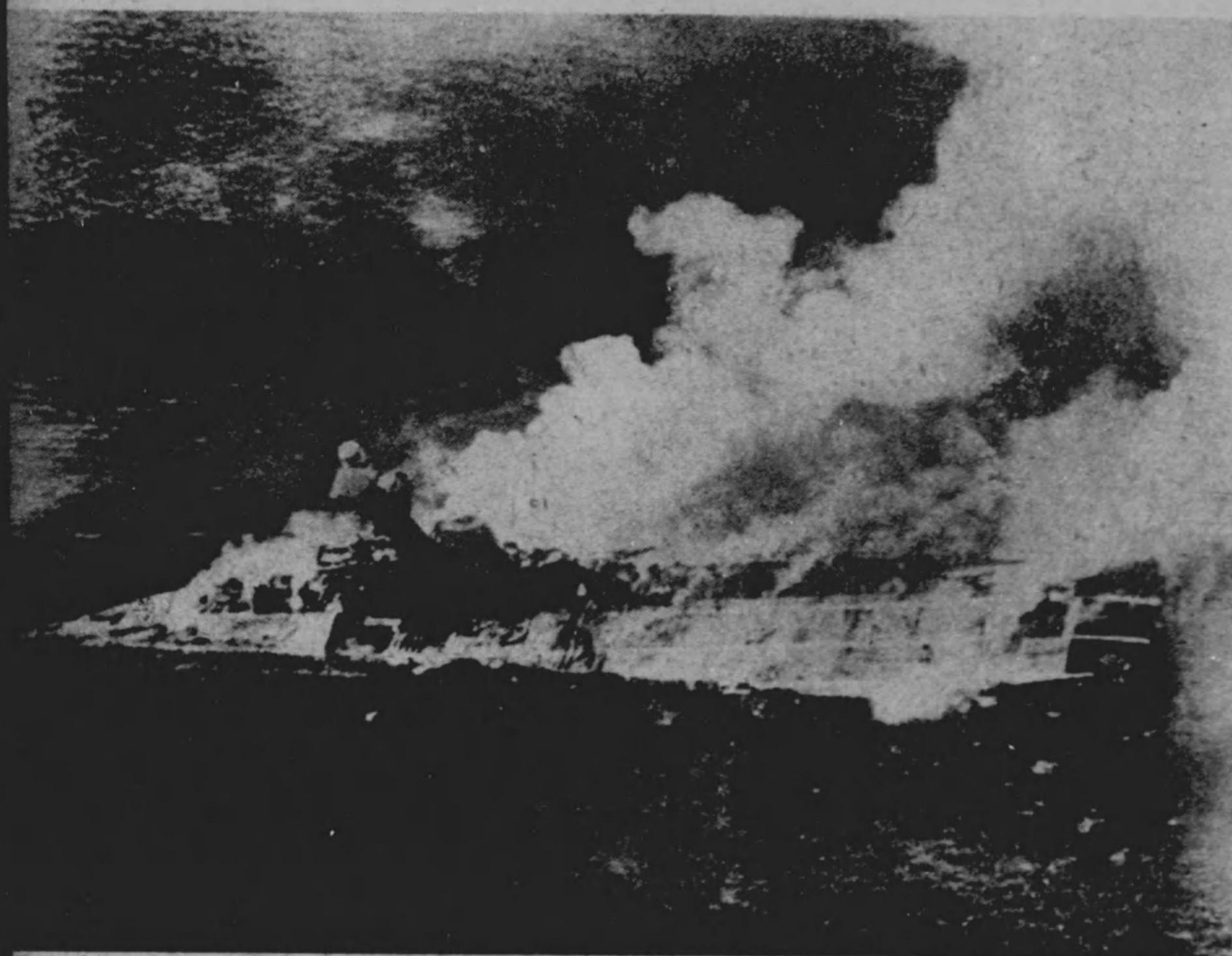
ハワイ海戦

わが必殺の猛爆下に惨憺たる米太平洋艦隊の主力。



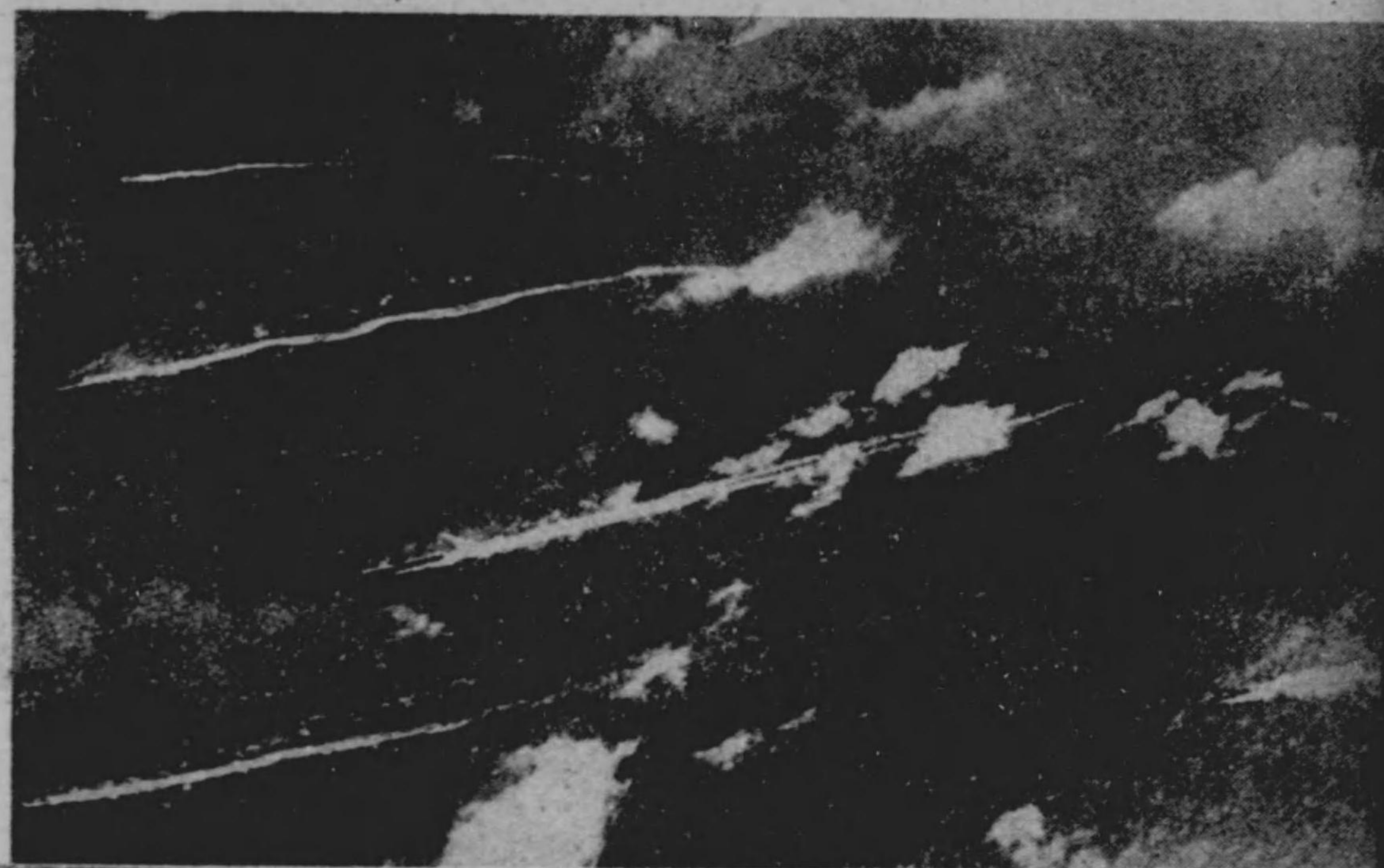
マレー沖航空戦

昭和十六年十二月十日、マレー沖航空戦における、海鷲の猛爆下に逃げまどふ英東洋艦隊。上がレバルス、下がプリンス・オブ・ウェールズ。



英國航空母艦ハーミスの最後

命中弾により艦内に大爆発を起し
隨所に大火災を生じて將に沈没せ
んとするハーミス。
昭和十七年四月九日



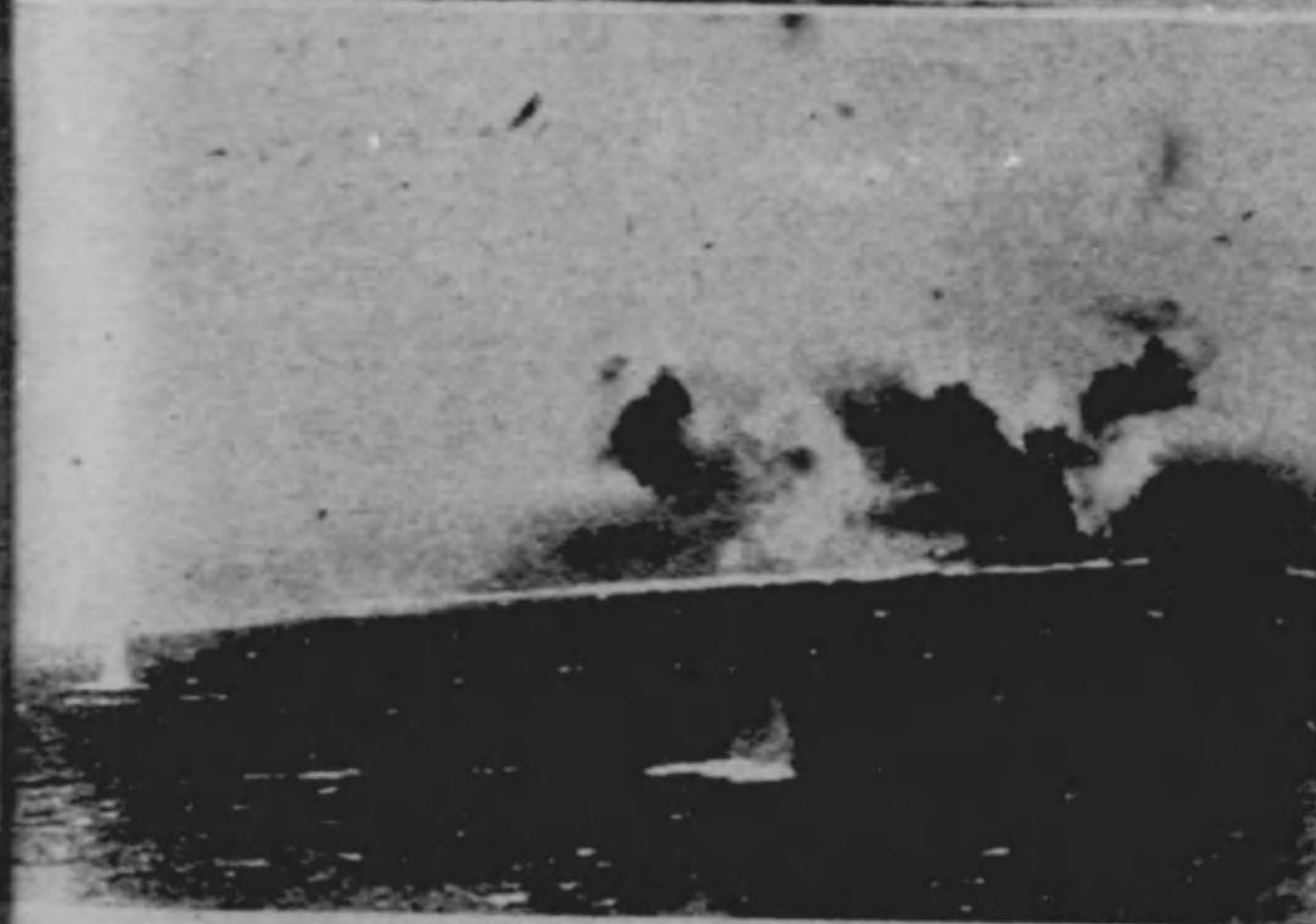
珊瑚海海戦

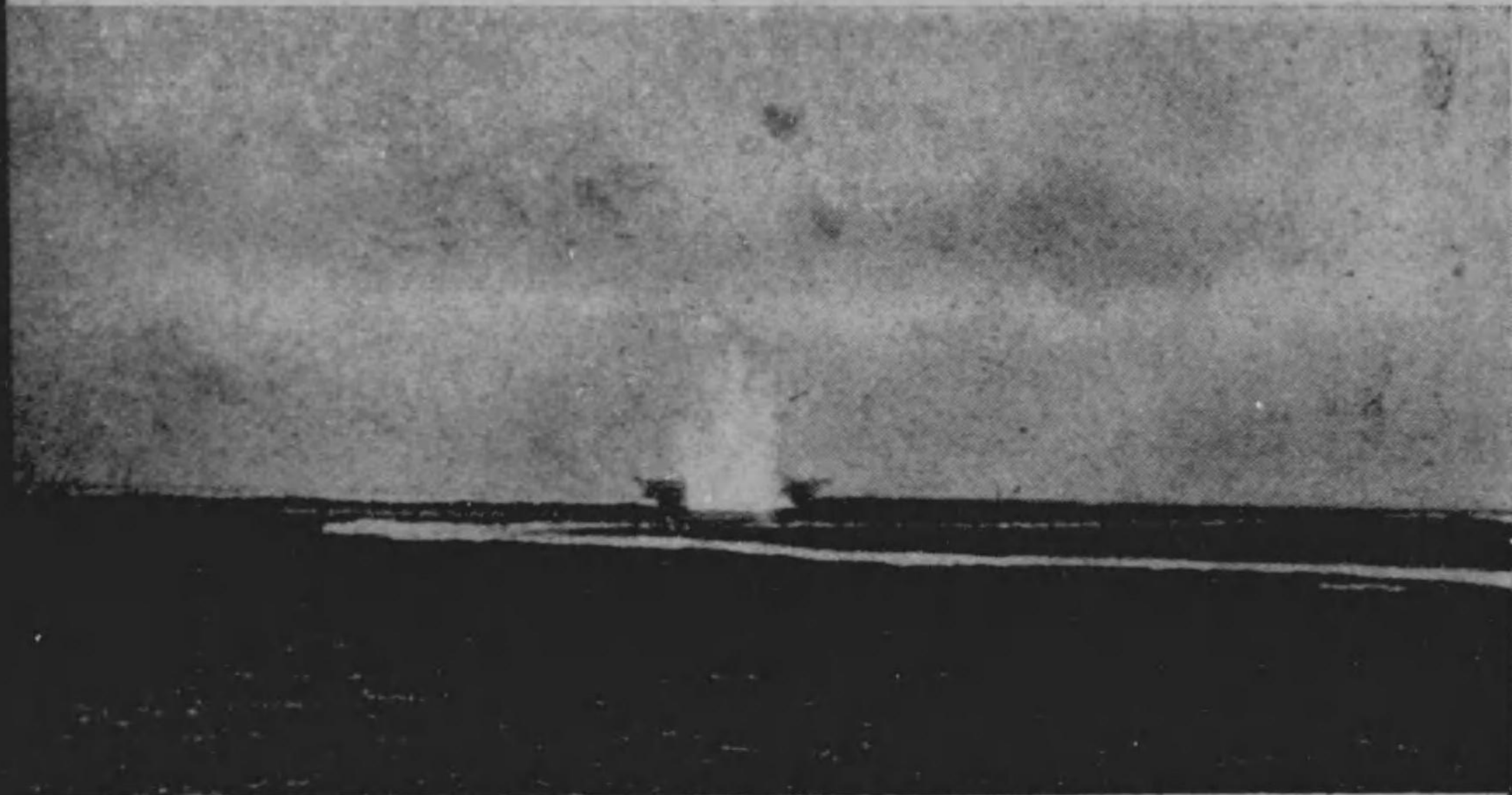
(上) わが海軍の攻撃に全
速力を以て遁走しつゝ
ある米英聯合艦隊。中
央が米航空母艦ヨーク
タウン・昭和十七年五
月七一八日。



(中、下)

大火災を起して海底に
沈まんとしてある米
航空母艦サラトガ。





米航空母艦
ホーネットの最後



(上) 我が魚雷命中、巨大な水柱があがる。



(中) 魚雷を投下して將に避退せんとするわが攻撃機。

(下) ホーネット甲板上の破壊された艦載機。



改訂増補版のはじめに

この書がはじめて執筆されたのは、昭和16年の秋で、その第1刷は、大東亞戦争の戦火と共に世に送り出された。

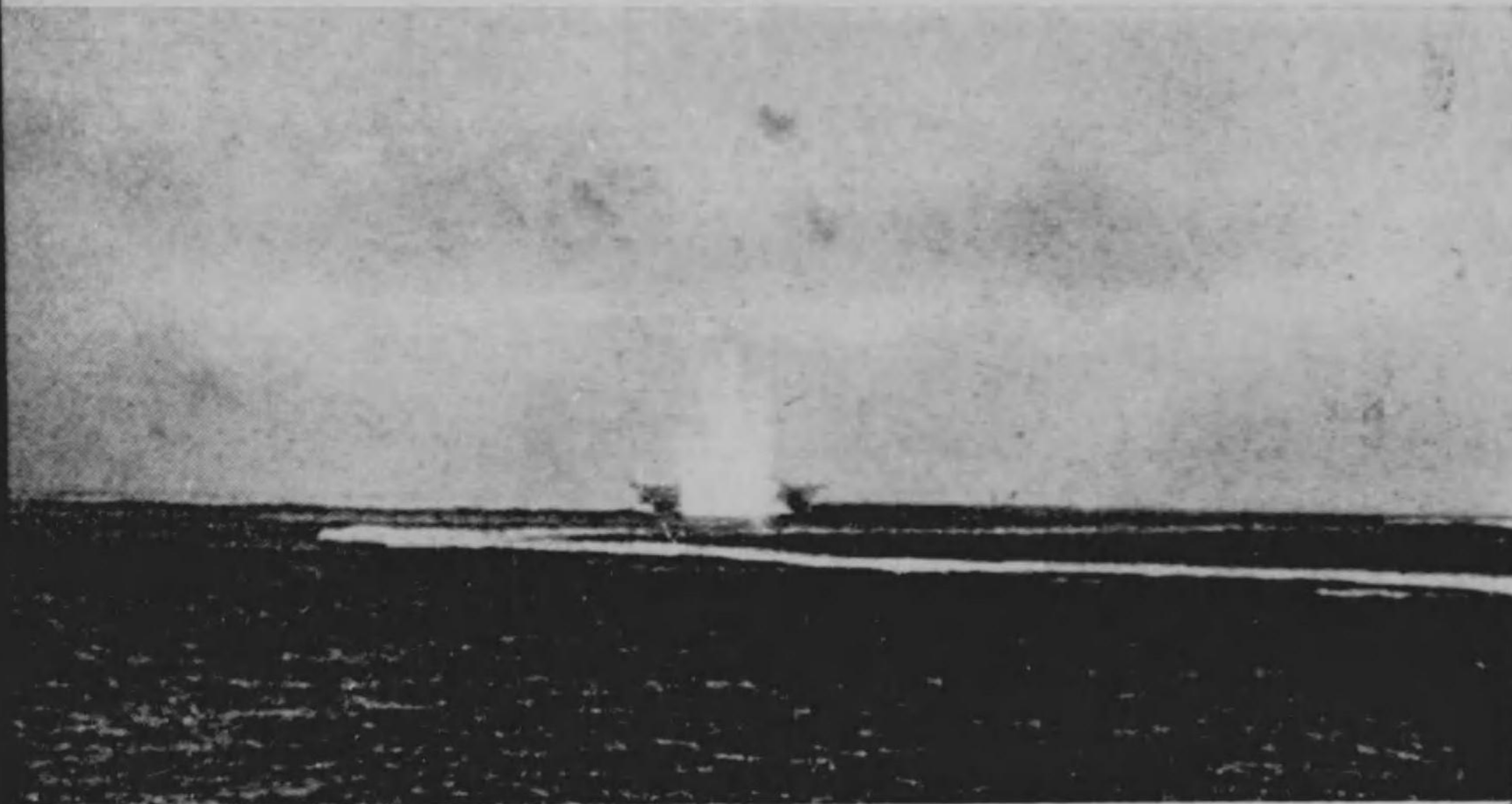
その大東亞戦争の戦果の最も多くは、果然我が航空部隊によつてあげられた。こゝにおいて、世間の耳目は俄然として我が航空部隊にあつまり、それにつれて、本書も廣く流布されるに至つた。

しかしながら、戦局の急激な進展にともなひ、いはゆる豫科練の組織と規模には、種々の改變が加へられる一方、海軍航空部隊の活動内容そのものにも、多くの新生面が開かれて來たのである。

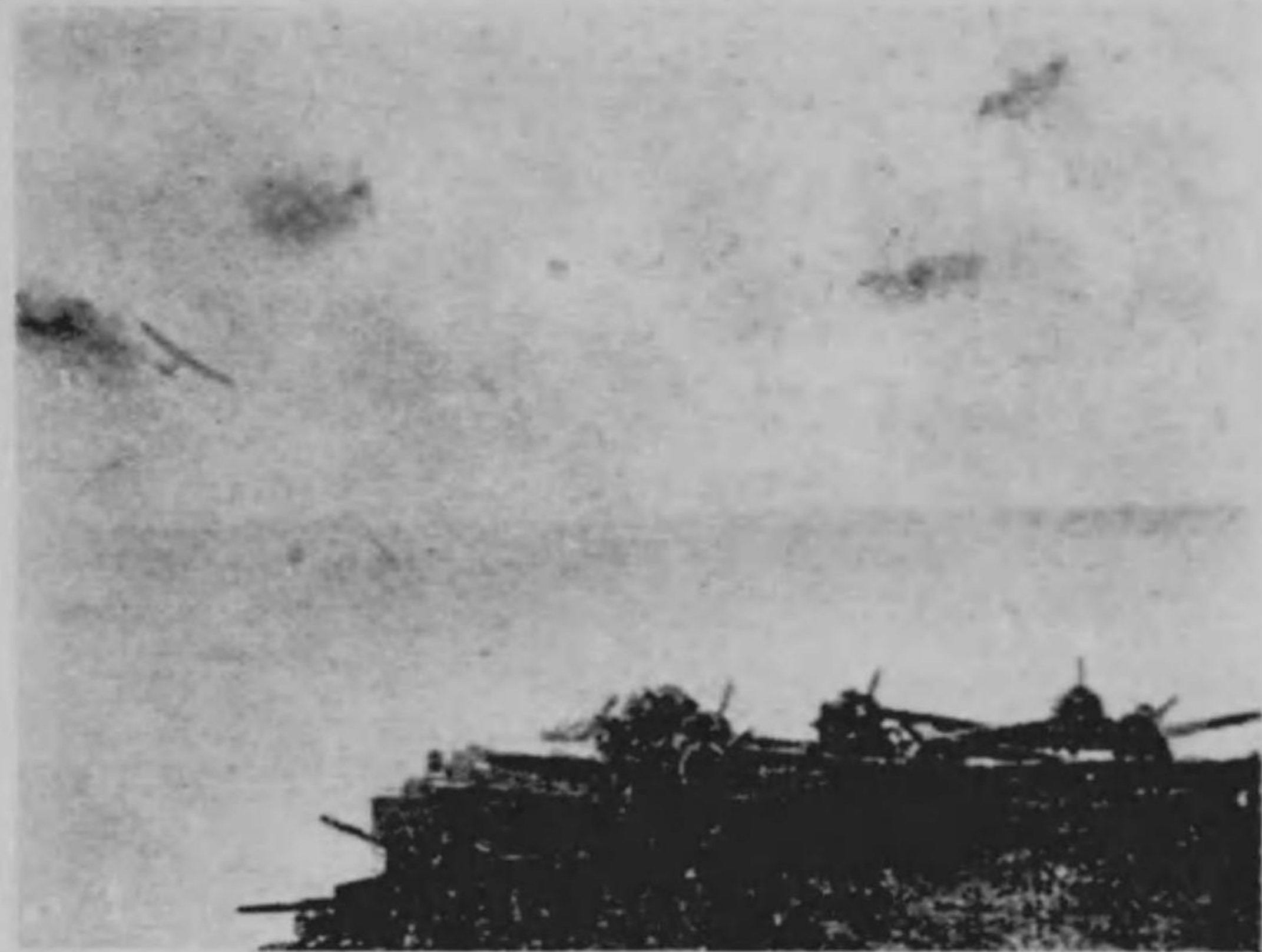
かういふ状態に應じ、より正確に、より詳しく「空の少年兵」の演練と、海軍航空部隊の眞面目とを傳へるために出されたのが、この改訂増補版である。しかし、實際においては、第1頁より新たに書きおろし、幾多の新項目を加へ、量においては數十頁分を増加した。従つて、その意味においては、全くの新版といつても差支へない。

とはいつても、これで以て完璧の書と誇稱する意は毫もない。加ふるに、航空機と航空戦術の間斷なき進歩は、本書をも年ならずして、古臭横溢のものたらしめるであらう。諸賢の叱正を仰ぎつゝ、更に改訂増補の機を得たく思ふ所以である。

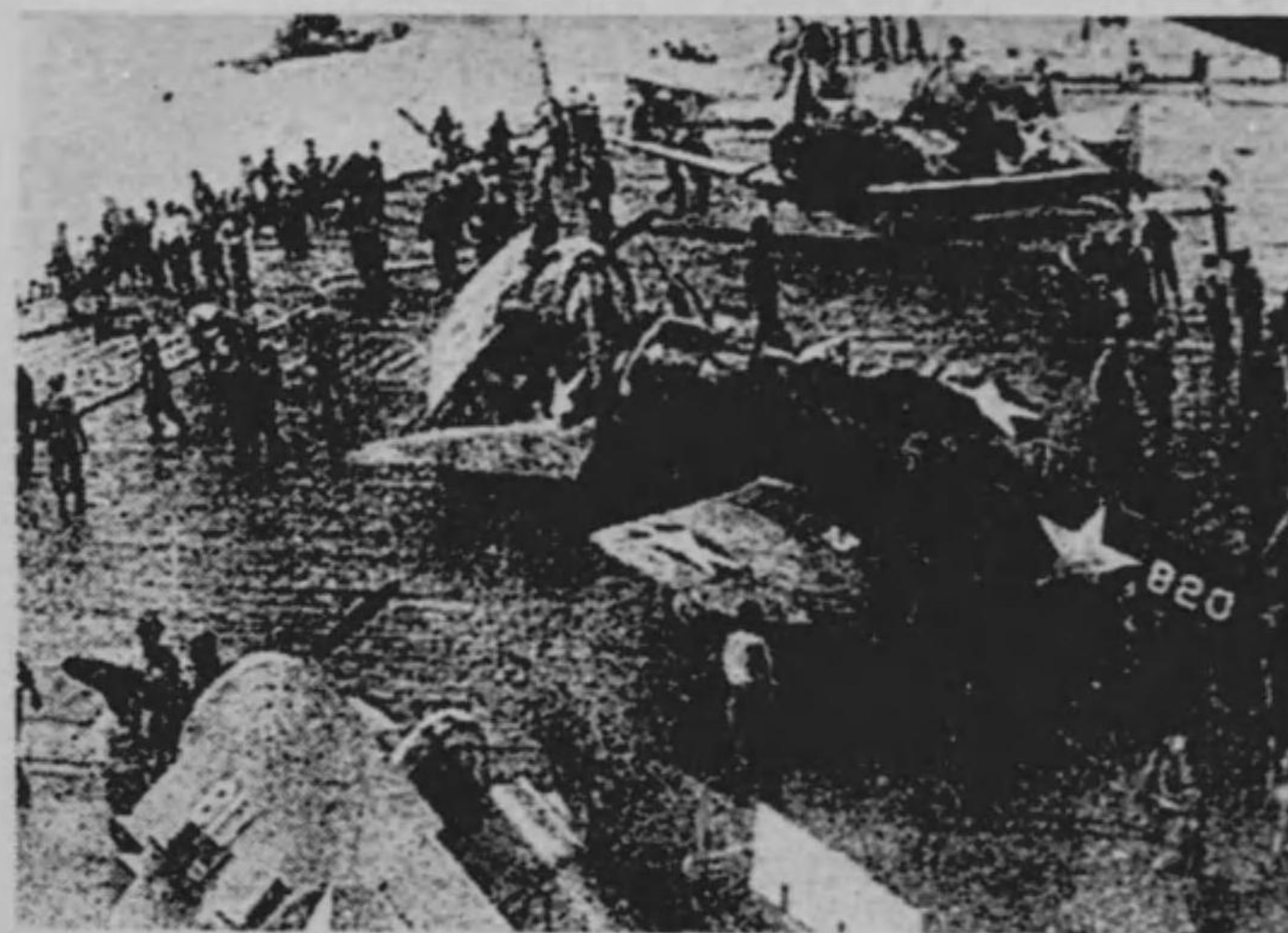
なほ、本書の上梓に當つては、初版以來、資料の整理、解説の叙述等に関し、土浦航空隊海軍教授倉町秋次君及び雑誌「海と空」



米航空母艦
ホーネットの最後



(上) 我が魚雷命中、巨大な水柱があがる。



(中) 魚雷を投下して將に避退せんとするわが攻撃機。

(下) ホーネット甲板上の破壊された艦載機。

9-1-7
1-7-34

改訂増補版のはじめに

この書がはじめて執筆されたのは、昭和16年の秋で、その第1刷は、大東亞戦争の戦火と共に世に送り出された。

その大東亞戦争の戦果の最も多くは、果然我が航空部隊によつてあげられた。こゝにおいて、世間の耳目は俄然として我が航空部隊にあつまり、それにつれて、本書も廣く流布されるに至つた。

しかしながら、戦局の急激な進展にともなひ、いはゆる豫科練の組織と規模には、種々の改變が加へられる一方、海軍航空部隊の活動内容そのものにも、多くの新生面が開かれて來たのである。

かういふ状態に應じ、より正確に、より詳しく「空の少年兵」の演練と、海軍航空部隊の眞面目とを傳へるために出されたのが、この改訂増補版である。しかし、實際においては、第1頁より新たに書きおろし、幾多の新項目を加へ、量においては數十頁分を増加した。従つて、その意味においては、全くの新版といつても差支へない。

とはいつても、これで以て完璧の書と誇稱する意は毫もない。加ふるに、航空機と航空戦術の間斷なき進歩は、本書をも年ならずして、古臭横溢のものたらしめるであらう。諸賢の叱正を仰ぎつゝ、更に改訂増補の機を得たく思ふ所以である。

なほ、本書の上梓に當つては、初版以來、資料の整理、解説の叙述等に関し、土浦航空隊海軍教授倉町秋次君及び雑誌「海と空」

空中訓練篇

いよいよ大空へ	72
單獨飛行	77
特殊飛行	82
戦闘訓練	92
實戦部隊へ	100

雄飛篇

海軍機の種類と任務	102
航空母艦	125
水上機母艦	132
水上基地	135
陸上基地	137
海上航空兵力と基地航空兵力	138
海軍航空の特殊性	139
制空權と制海權	142
勝敗を決する航空兵力	144

地上鍛錬篇



我は大空の御楯、海の龍鷲、
海軍飛行豫科練習生徒なり。



「空の少年兵」とは？

「空の少年兵」とは、少年飛行兵のことである。その少年飛行兵とは、飛行豫科練習生のことである。

純真無垢の少年を、適性検査、その他の方法によつて採用し、特殊の教育と訓練をほどこして飛行兵を養成する方法を、世界最初に行つたのは我が海軍で、それは昭和5年のことであつた。

この空の少年兵の發揮する力量が、いかにすばらしいものであるかは、早くも支那事變で、あざやかに實證された。肉體も、精神も、技能も、すでにある方向へ傾いてから後に、「飛行」といふ、全く特殊な方向へ轉回させるよりも、まだ少年のうちから、ひとすちに飛行兵へ訓育することの方が、より効果的であることは、いふまでもない。これは、何も飛行兵に限つたことではなく、すべての技術や職業にもあてはまることだが、それを、特に高度の熟練を必要とする飛行兵の養成に、いち早く採用したところに、我が海軍の明があつたといはなければならない。

大東亞戦争開戦以來、我が海軍航空隊によつて、最も手ひどい打撃を受けた敵アメリカは、改めて飛行機の重要性を認識し、全力をあげて航空兵力の増強に突進した。そして、その航空兵力が充實してくるのに比例して、我が方に対する反撃を強化して來た。その結果展開されるやうになつたのが、昨年8月のソロモン群島方面の反撃戦をはじめとする、幾多の戦闘（昭和17年）である。

これに對して、我が方も拱手してゐる道理はない。眼には眼を、

齒には齒を——敵航空兵力撃滅の日まで、我が海鷲陣もたいかひ抜く。かくして今、大東亞戦争は、航空決戦の連続といふ、今までの戦争には嘗てなかつた様相を呈するに至つた。

まことに、今は制空權の所在こそ、戦の勝敗を決するものとなつた。制空權のないところには、制海權もなければ制陸權もない。上陸作戦もなければ補給戦もない。制空こそ、たいかひのすべてを決する、最大の要因である。そして、その航空戦力の、人的方面における、最も重要な要素となるのが、即ちこの「空の少年兵」なのである。

「空の少年兵」の種類と採用検査

海の「空の少年兵」には、甲種飛行豫科練習生、乙種飛行豫科練習生、丙種飛行豫科練習生の三種がある。

甲種は、中等學校3年修了程度の學力を持ち、入隊の年の12月1日現在で、満15歳以上20歳未満のものから採用し、乙種は、國民學校高等科修了程度の學力を持ち、同じく入隊の年の12月1日現在で、満14年8月1日以上20歳未満のものから採用する。

丙種は、以上の甲乙2種と異なり、海軍の志願兵や徴兵として、海兵團に入團中の者の中の、志望者中から採用するのであつて、一般の青少年には關係がない。

甲種は、8月上旬に、各府縣の1、2の主要都市で第1次検査を行ひ、それに合格したものに對し、9月上旬に、鎮守府所定の海軍航空隊で、第2次検査を行ひ、それで採用者を決定する。

乙種は、9月から12月までの間に第1次検査を行ひ、翌年1、2月頃、所定の海軍航空隊で第2次検査を行つて、採用者を決定する。

身體検査は、甲乙とも下の規格によつて行ふ。

	十七年 以上	十七年 未 満	十六年 未 満	十五年 未 満	十四年 未 満
身長(釐)	154.0	152.0	149.0	145.0	141.0
體重(斤)	46.0	43.0	40.0	37.0	31.0
胸圍(釐)	76.0	75.0	72.0	69.0	67.0
胸廓擴張(釐)	5.6	5.0	5.0	4.5	4.0
肺活量(立釐)	2900	2800	2600	2500	2300
握力左右(斤)	24.0	23.0	22.0	20.0	18.0
視力	各眼視力1.0 但シ片眼視力ノミ1.0ニ達セザルモ0.8以上ニシテH兩眼視力1.2ニ達スルモノハ合格トナスコトヲ得				

學術検査は、前記のやうに、甲種は中等學校3年修了の程度で、代數、平面幾何、英文和譯、和文英譯、國語、漢文、物理、化學、日本及び外國地理、日本歴史の科目について行ふ。乙種は、國民學校高等科修了の程度で、讀書と數學の2科目だけについて行ふ。

適性検査

この採用検査のうち、世間一般のそれと、大分趣を異にしてゐるのは、適性検査である。これは、心理と肉體との双方にわたつて行はれる。そして、その双方とも、そのために特に創案された、種々の科學的装置や器具によつて行はれるところに、この検査の特殊な効果が收められる。その1、2の例をあげて見よう。

操縦動作検査は、飛行機に乗つてゐる時、外部の變化に應じて、適正の反應動作を示すかどうかを検査するのである。これでは、操縦桿をにぎらせ、教へられた通りにやらせて見るのである。

協應操縦動作検査は、操縦桿と踏棒を操り、前面にある二本の針を機械仕掛で動く、他の一本の針へ重ねさせて見る。足と手との協應度合が検出されるわけである。

その他、速度目測、複雑選擇判斷、形態記憶、間歇記憶等、々の検査があるが、いずれも受検者の心理的適性度を、科學的に測定するのである。

これに對して、身體検査では、肉體的の適性度を検出する。従つ

海軍の荒鷲を目ざして全國から受験場に集る少年たち。



受験者附添の父兄に挨拶する副長。

て、その検査方法が、單に身體の健康状態を調べるのを目的とする普通のものとは異なることはいふまでもない。

例へば、轉倒試験といふのがある。これは受検者を臺の上に立たせる。検査官がハンドルを廻すと、その臺が次第に傾く。その度合は目盛に表れる。これによつて、何度までの傾斜に耐へられるかがわかる。

又、廻轉震盪試験といふのがある。これは、受検者を廻轉椅子に坐らせる。椅子は機械仕掛でぐるぐると廻る。それを止めると受検者はバネ仕掛けでいきなり放り出される。誰でもふらふらになる。これを三回くりかへした後で、目のふるへがどれだけの時間でとま

るか、またどれだけの時間で、直立されるかなどを調べる。

その他、呼気力検査、水銀保留検査、数多の眼検査等があるが、いづれも、根本においては、今後飛行兵となるのに、心理的に、肉體的に、どれだけの適性度を持つてゐるかを調べるといふ點で、その目的は一つである。

検査恐るゝに足らず

このやうに、豫科練生の採用試験は、複雑微妙である。つまり、

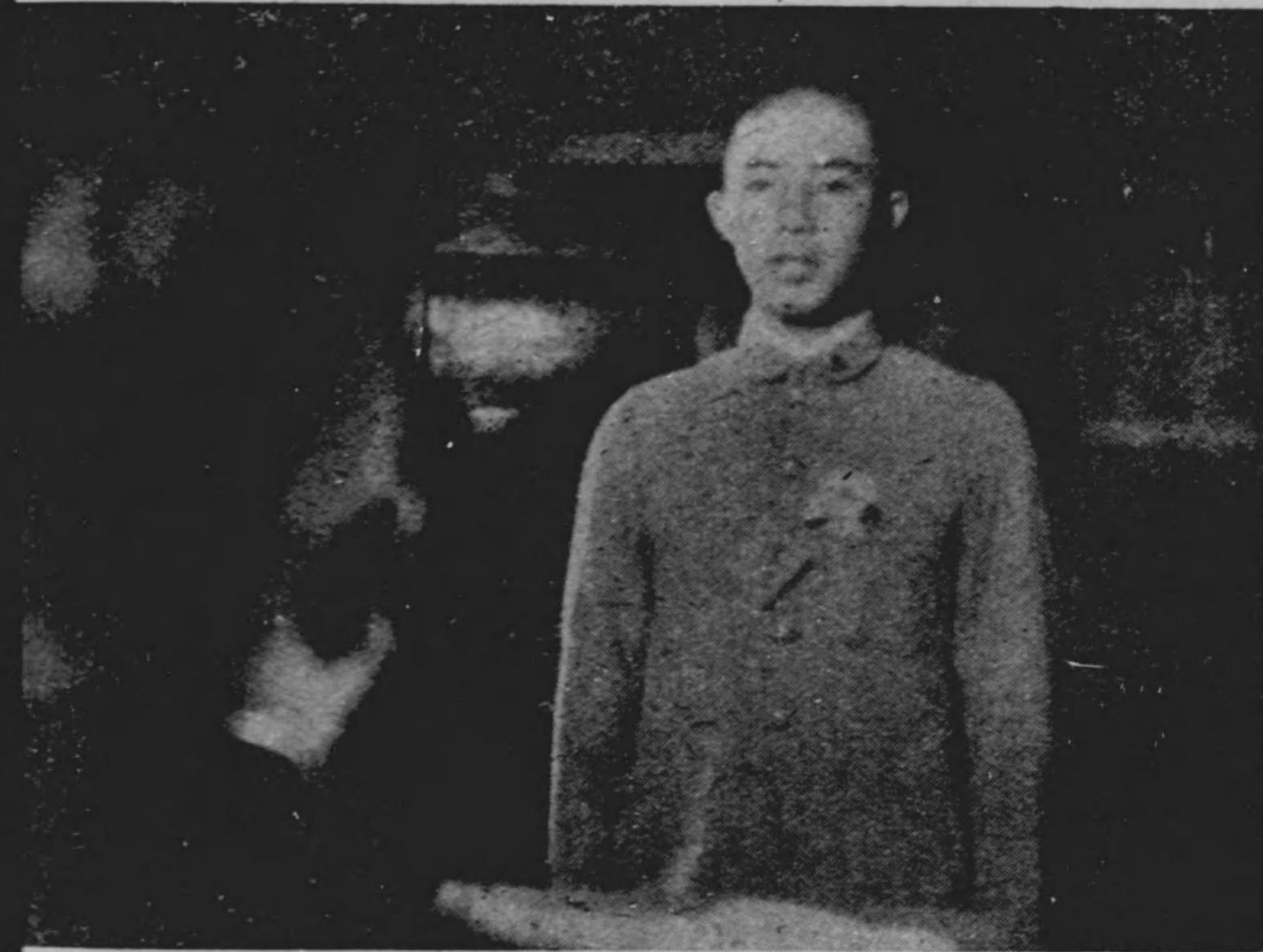
口頭試問 試験官「その動機は？」



それだけ特殊的である。これが誤り解されて、豫科練の採用試験は非常にむづかしいものであると傳へられ、そのために、受検を見合はせる者もなくはなかつた。

しかし、これは、無用の心配である。少くとも、必要以上の不安である。何故なら、かういふ種々の検査は、現在において、飛行兵となるに適してゐるか、ゐないかを調べるものであると同時に、今後の訓練によつて、飛行兵たるに適する者になり得るか、否かをも調べるものであるからである。従つて、實際問題としては、人並以

「私の隣村の井上飛行兵長が、今度の戦争で名譽の戦死をされました。そこで、私はその後裔をしようと思つてお願ひしました」



下に、心身の鈍いものでない限り、必ず合格者となり得る、といふことになるのである。それから先は、定員の数によつて、「より適性」の者から、順々に採用されるだけの話である。

一方においては、この制度が施行された當時は、採用者数が割合に少かつたのに對し、志望者が非常に多かつた。その必然の結果として、「大變むづかしい試験」となつたといふこともある。

しかし、現在では、志望者がその頃から見ると、比較にもならぬほど増してゐるが、その比率よりはるかに大きく、採用者数も増し

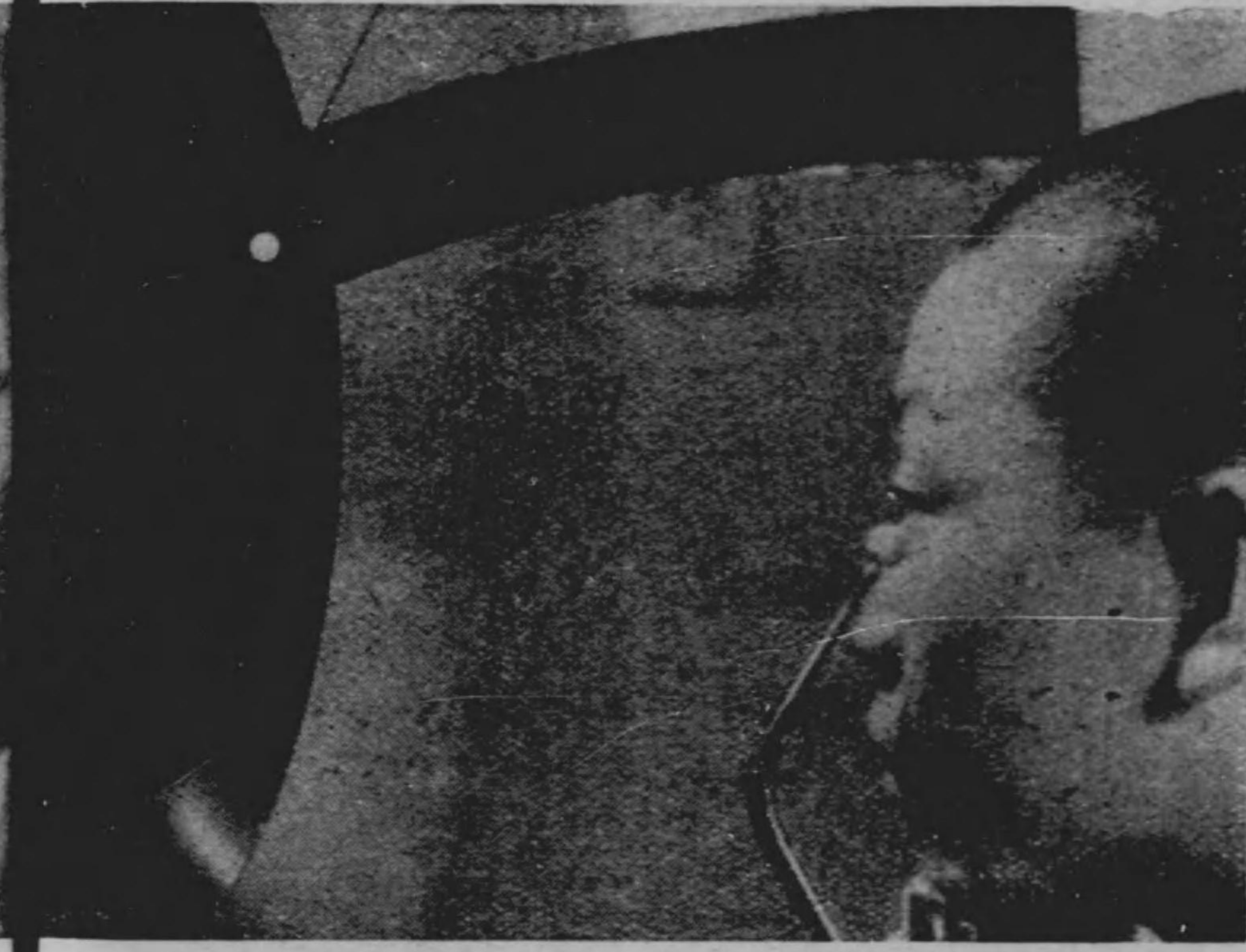
操縦動作検査



てゐるのである。従つて、合格率は、當時よりはるかによくなつてゐるのである。

要するに、學力、心身共に普通並でありさへすれば、どしどし志願して可なりである。優秀な海鷲になれるかどうかは、むしろ入隊してからのがんばり如何に懸る問題である。

視野測定 黒い板には目盛が刻んである。白い球がその線に沿つて左右に動く。視野の廣さを測つてゐる。左眼の前の白球は被検査者の眼の位置を固定させるものだ。



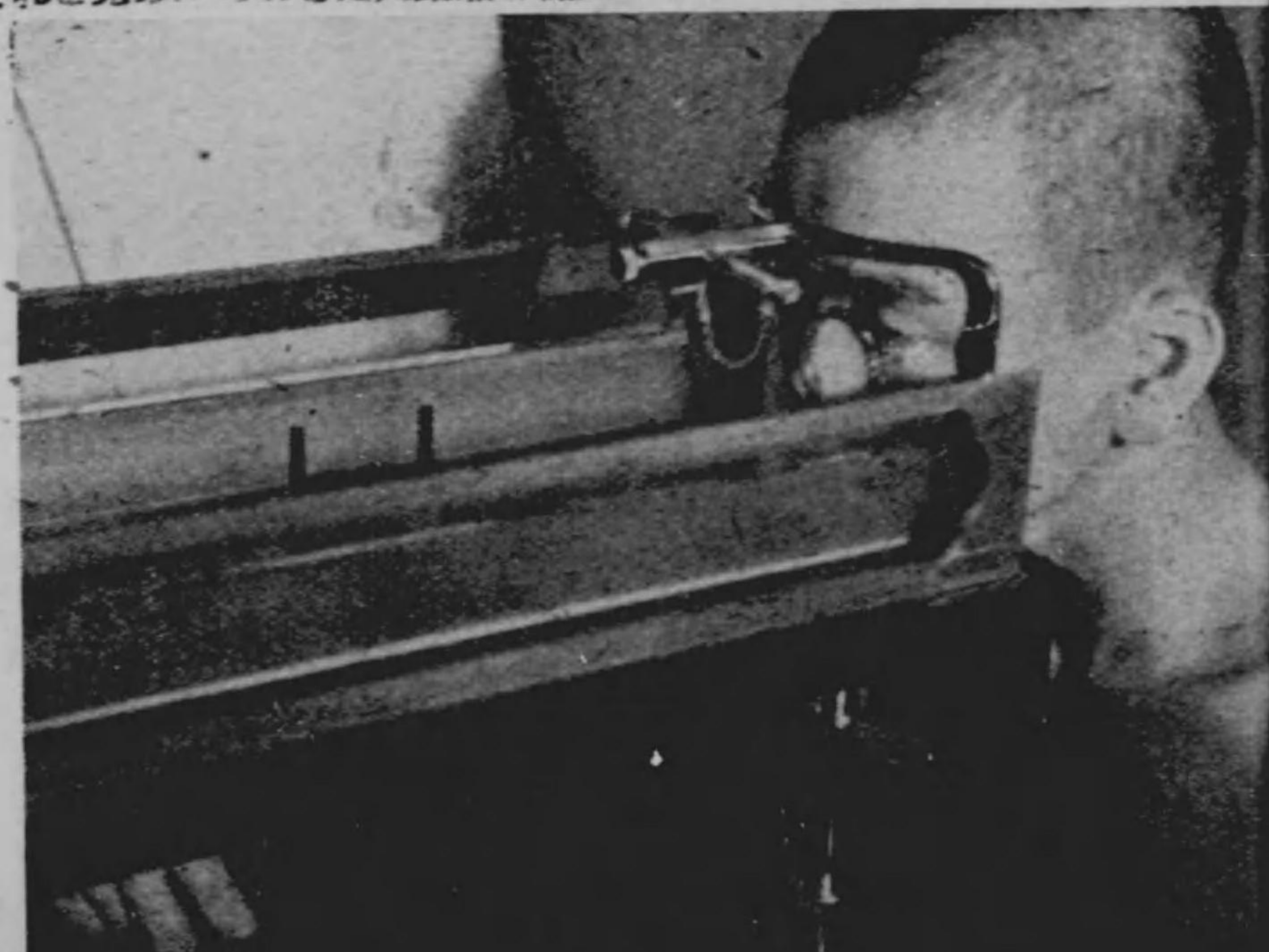


水銀保留

一度肺の中に吸込んだ空気で、どれだけ長い間水銀を吹上げてみる事が出来るかを調べる。

近點距離

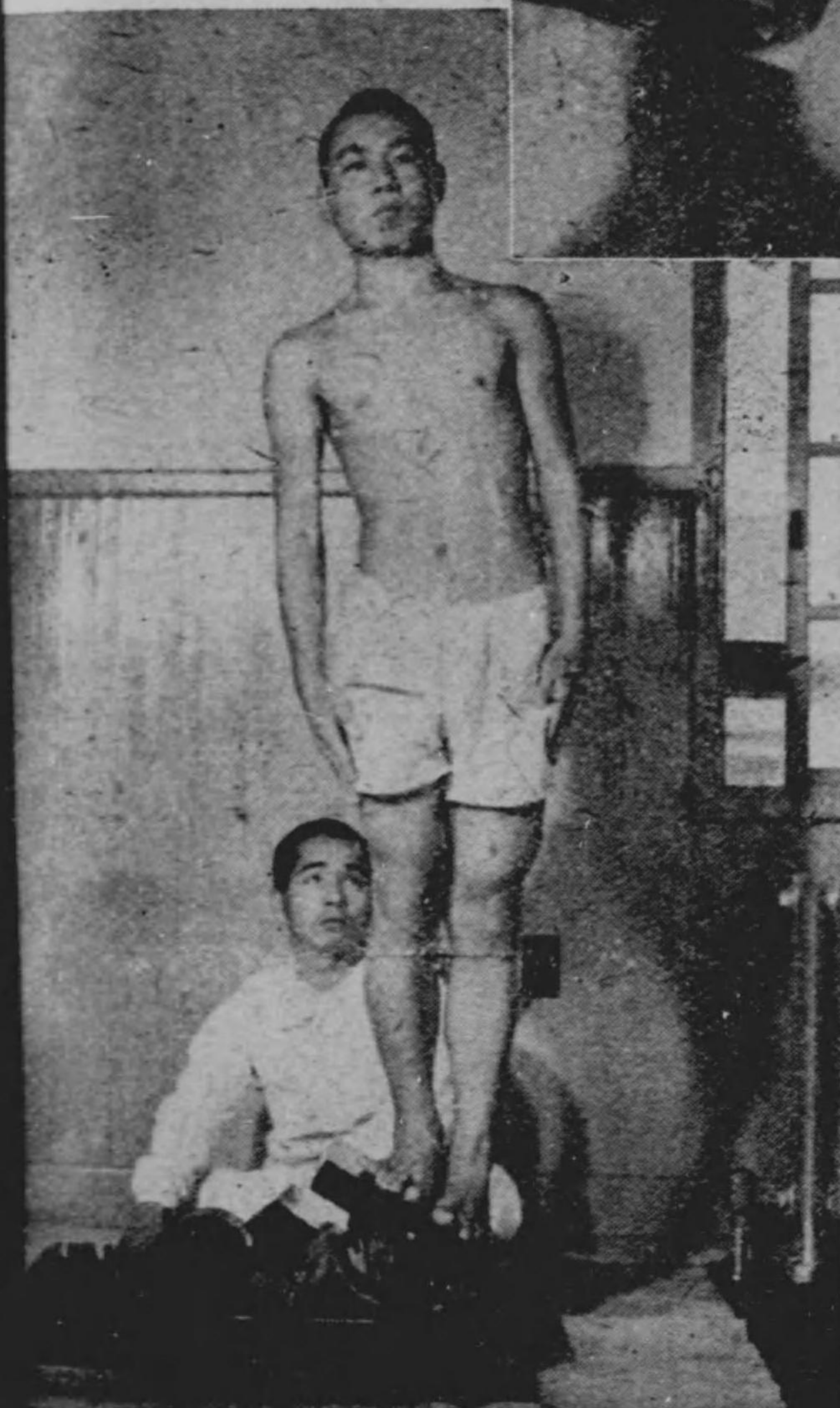
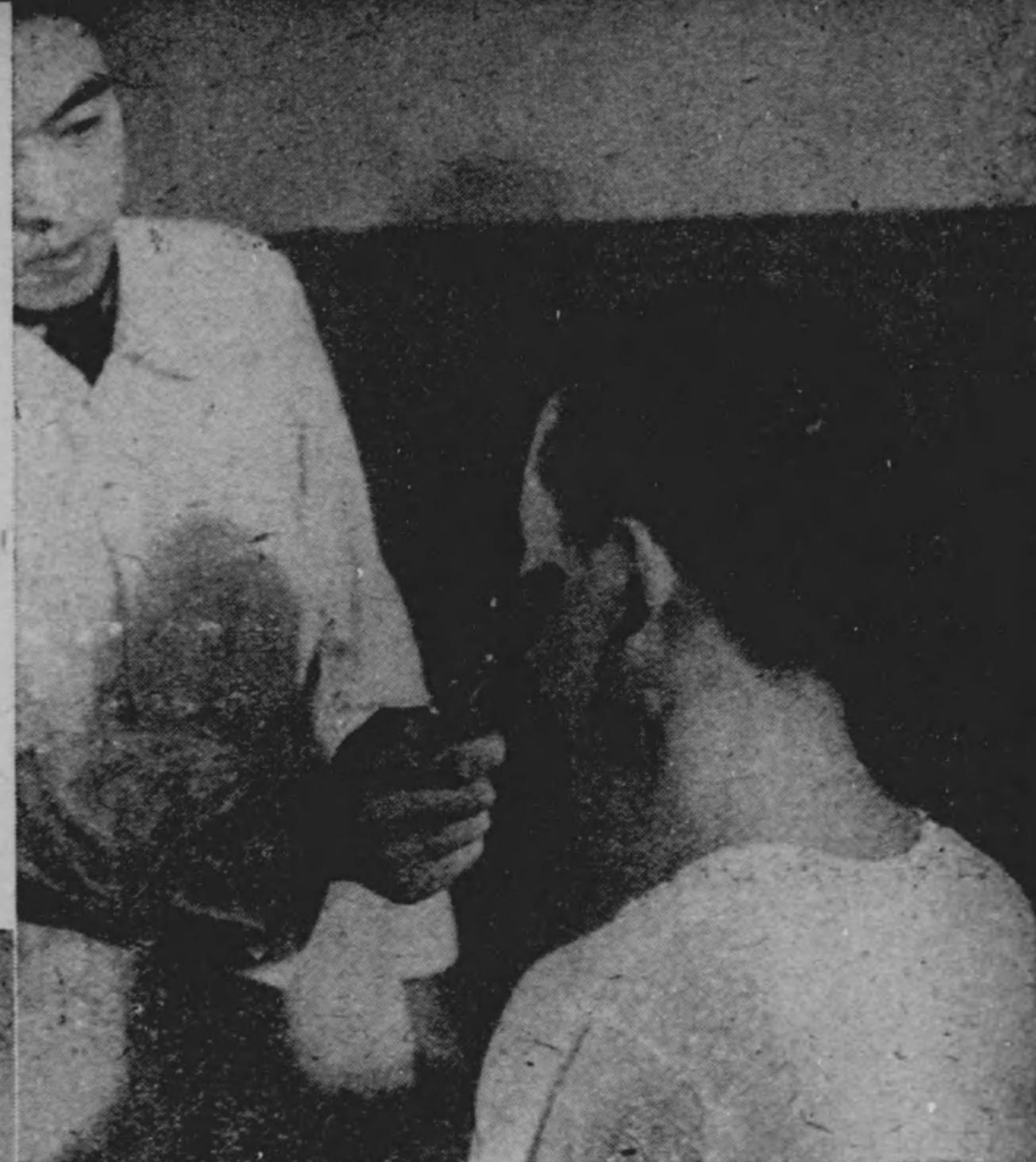
これも視力検査の一つ。二本の棒が次第に接近する、それを見分けられる最近距離を検査する。



音叉

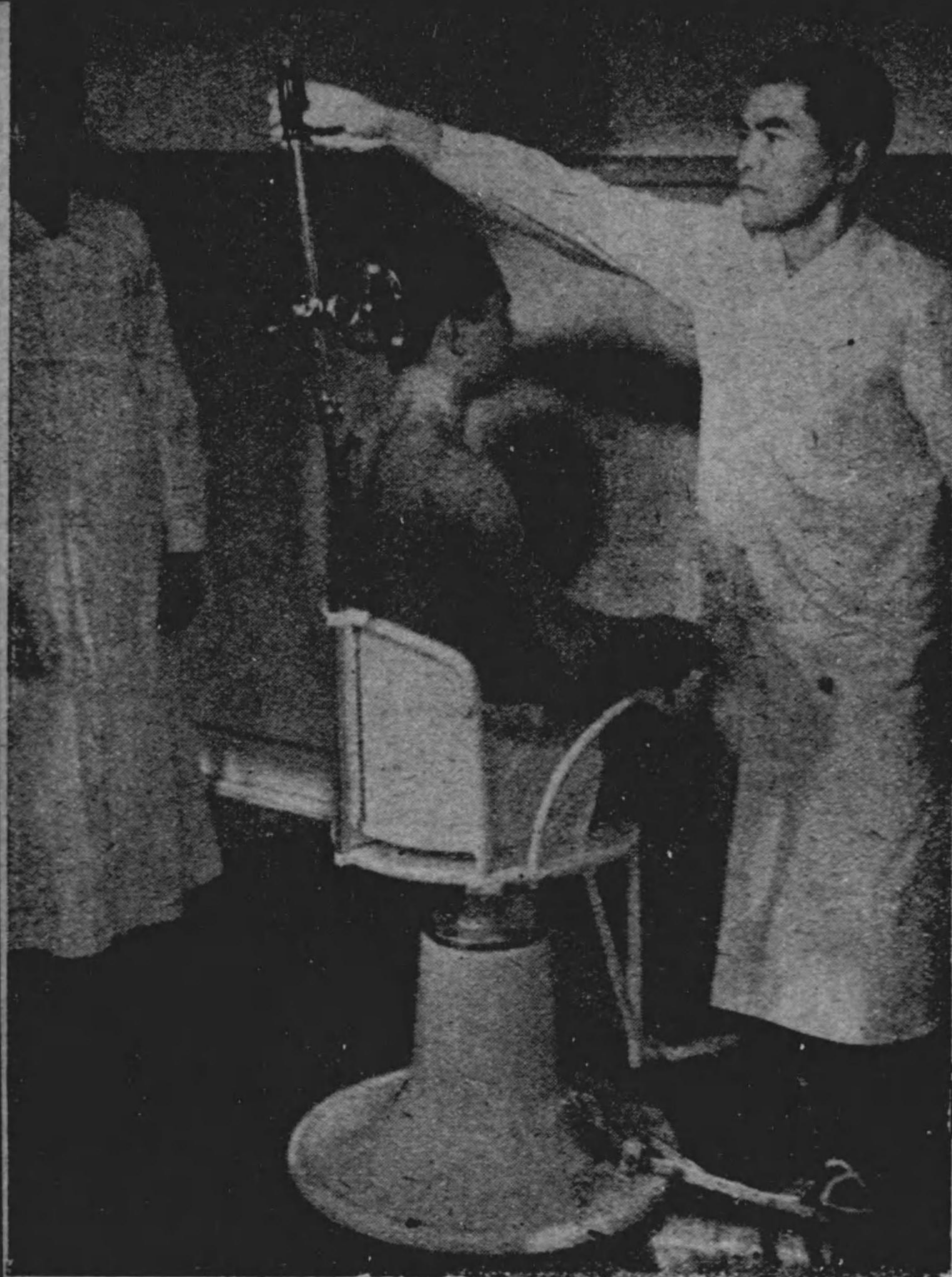
「きこえるか。」

「きこえないか。」



顛倒反應

臺の上に目盛が刻んである。何度まで頑張れるかを調べるのである。



迴轉震盪

迴轉椅子は五回ばかり廻つてがちんと止る。試験官は前へ歩かせたり止らせたりする。身體の震へが何秒で靜止するかを見る。身體の平衡作用を司つてゐる神經の調節工合をしらべるのである。

眼球震盪

眼球は今までぐるぐる廻された慣性で片方に密らうとする。これを眼筋で早く調節せねばならぬ。

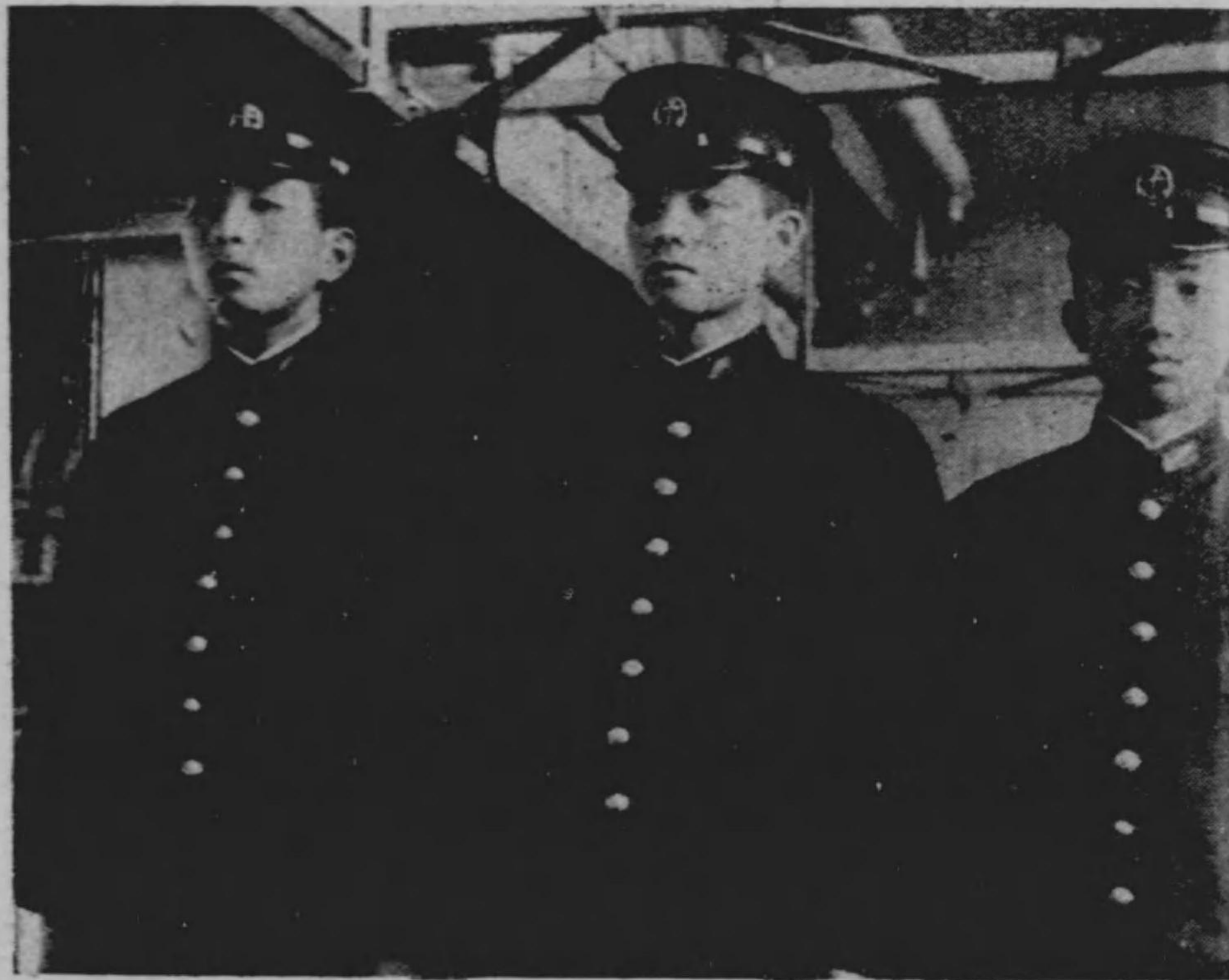


いよいよ入隊

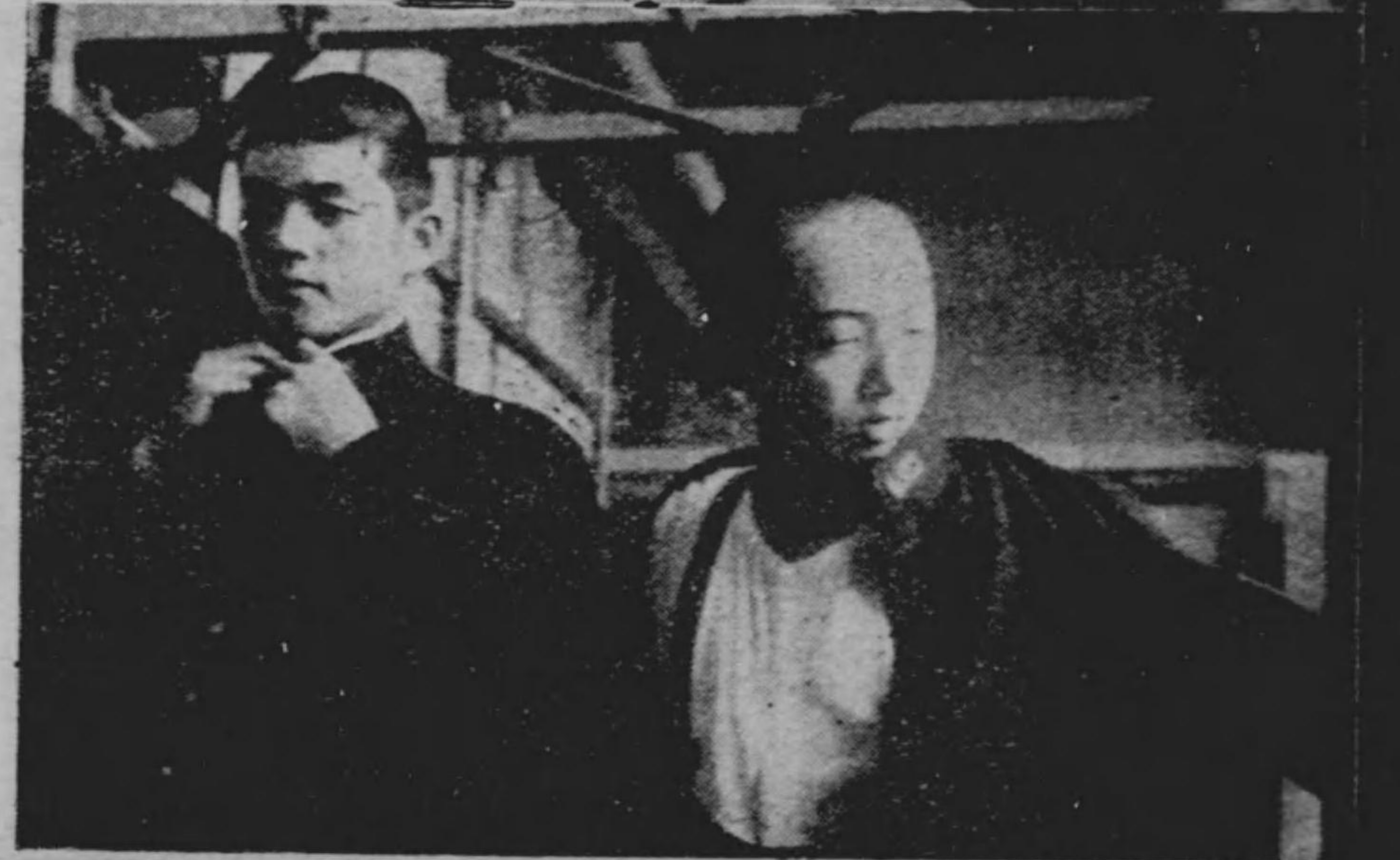
豫科練生は、前に記したやうに、年2回に分けて入隊する。その前日、合格者は、地方海軍人事部の採用委員に引率されて、隊の所在地に参集、旅館に合宿し、翌朝隊に引渡される。そして、もう1度身体検査を受ける。検査に合格してから、入隊するまでの間に、異状が生じてゐるかどうかを調べるのである。

それにも首尾よく通ると、じゆばん、しやつ、軍帽、軍装、事業服、脚絆、外套、その他一切の被服類が支給される。数多くの中から、なるべく体に合つたものを選んできめるのである。

戦友 この間までの級友が、今は七つ釦の制服に身を固め、空の御楯となつて、共に死ぬべき戦友となる。

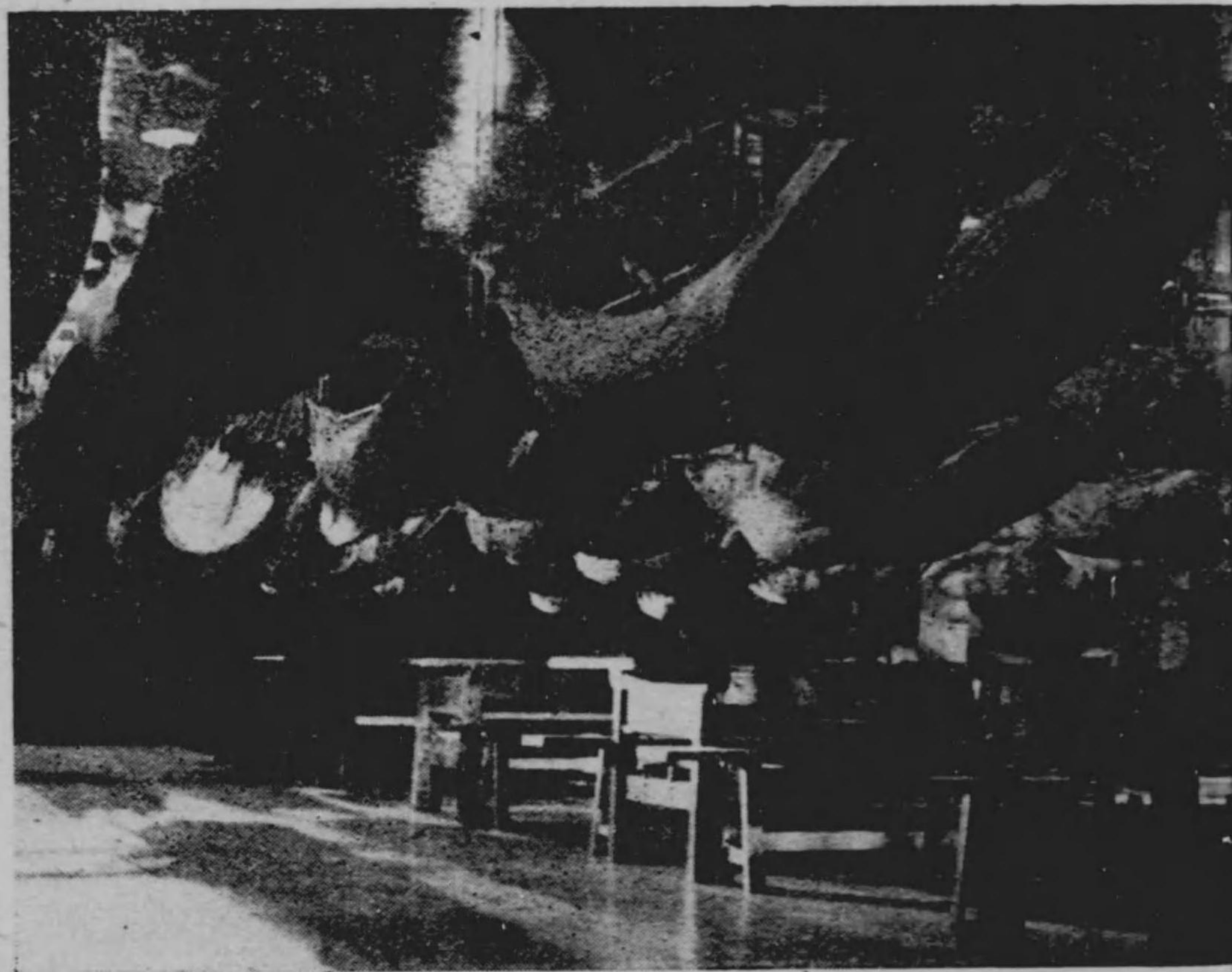


嬉しいおもは
ゆいやうなひ
ととき。



この後2,3日間は、身邊の整理に費される。支給されたものにすべて自分の姓名を記し、身につけて来た「娑婆」のものは、みな送りかへす。所屬分隊も、班も、この間に決められる。分隊士や班長から、これから實行する作業や、訓練や、學課等について、豫備知識を興へられる。先輩豫科練生たちの日課を參觀したり、隊内全部を見學したりもする。そして4,5日後に、正式に入隊式が行はれて、司令から「第〇期〇種飛行豫科練習生を命ず」と宣せられる。

錨り帽章の軍帽に、七つ釦の軍装をつけた、凛々しく、誇らしき「海の雛鷺」の生活は、かくしてその幕を開くのである。



豫科練の1日

朝の起床時間は、冬は六時、夏は五時である。その五分前に「總員起し五分前」の號令がかかる。練習生たちは、吊床の中で目をさまし、緊張し切つて待機する。そして、定刻に起床喇叭が鳴出すや否や、一せいに吊床からとびおりて疊む。慣れるとこれが、わづか数十秒ですんでしまふ。たいみ終へた者は、それをついで、格納棚へかけつける。そこには、すでに吊床當番が待ちかまへてゐて受取り順々に格納する。

吊床を渡した者は、直ちに黒い正服（勿論夏は白の正服、また事業服で行ふ事もある）に着換へて洗面所にとんで行く。洗面は金盥を使はない。蛇口から出る水を掌に受け、ごしごしと顔をこするのである。艦上生活に入れば、極端に水を節約しなければならない。この洗面法は、水を存分に使はない癖を、少年のうちから躰けておかうといふのである。後でくはしく記すが、豫科練生は飛行機の搭乗員である前に、まづ立派な日本國民であ



り、立派な海軍軍人でなければならないのである。

洗面をすませると、1 箇班 16 名整列の上、駈足で練兵場へ向ふ。そして、朝禮が始まるまで、號令の稽古をやる。全部の練習生が、出来るだけ大聲をあげて、これをやりまくるのだから、その賑かさは想像の外である。

やがて各隊は、號令臺に向つて整列する。今までが今までであつただけ、その静寂さは無氣味なほどだ。

「〇向け〇！」

皇居に向ふ。

「帽とれ！」

「皇居遙拜」

次に、總員は聲高らかに、軍人に賜りたる勅諭を齊唱する。

明治天皇御製奉唱

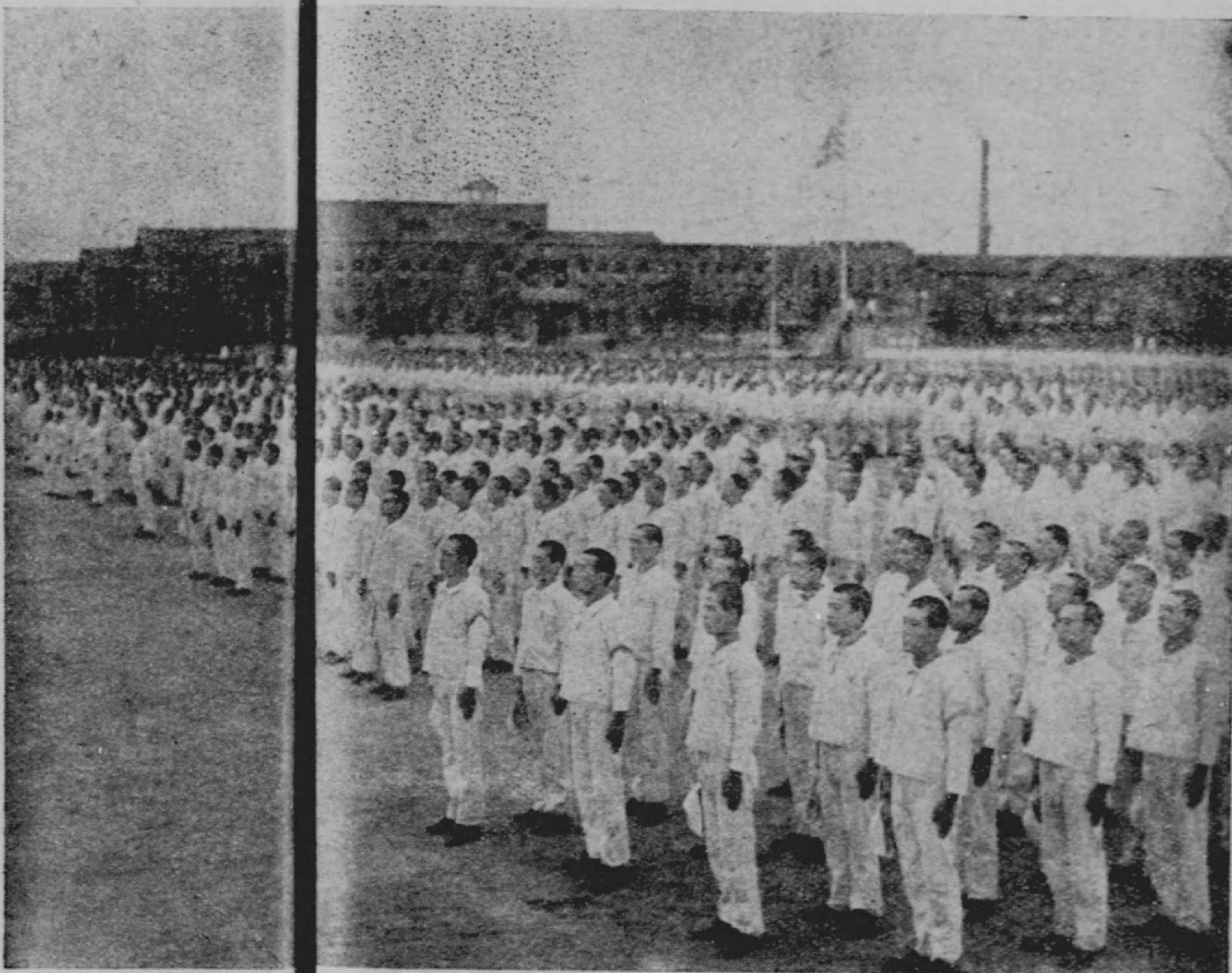
あまてらす

神のさづけし

實こそ

動かぬ國の

しづめなりけり



次は、御製の奉唱である。これは、次の7首が、毎日かへて奉唱される。

あまてらす神のさづけし寶こそ

動かぬ國のしづめなりけれ

めにみえぬかみの心に通ふこそ

ひとの心のまことなりけれ

いかならむ事にあひてもたわまぬは

わがしきしまの大和だましひ

事しあらば火にも水にもいりなむと

思ふがやがてやまとだましひ

まごゝろをこめてならひし業のみは

年を経れどもわすれざりけり

あさみどり澄みわたりたる大空の

廣きをおのが心ともがな

國をおもふみちにふたつはなかりけり

軍の場にたつもたいぬも

おそらく、この御製奉唱の時は、豫科練習部の1日の中で、最もおごそかなひと時で、豫科練生だけでなく、近くを通る軍人も、すべて直立不動の姿勢をとつて奉唱の終るのを待つ。隊門の衛兵も、いつしよに奉唱するのである。

これがすむと、純白の事務服に着換へて、約10分間の體操。これは、秋の明治神宮の體育大會などで公開される、例の獨得の海軍體操である。

體操がすむと、各自の兵舎に歸つて、朝の掃除がはじまる。床板のことを、軍艦に倣つて居住甲板といふ。従つて、床板の掃除は甲板掃除といふことになる。

掃除がすむと、「總員手を洗へ」の號令がかかる。食事5分前である。兵舎の中央に、烹炊所がある。各班から4名の食卓番が出て、1人は食器、1人は湯茶、他の2人は飯や菜を運ぶ。

兵舎には、長さ5米、幅1米ぐらゐの大テーブルがある。これに1班16名が、8名づゝ左右に分れ、向ひ合つて坐る。せまい方の

朝の體操



一端に班長が坐る。従つて、全員をひと目で見渡せるわけである。

但し、最初から、いきなりかういふ態勢になつて、待つわけではない。まづ前記の4名の食卓番が配膳する。そして、

「第〇班長、第〇班食事用意よろし」

と報告する。班長は食卓の上をにらみ、異状のないことを確認してか



ら、

「よし、つけ」と命令する。そこで、はじめて班員は、一齊に着席するのである。豫科練の食事は、發育さかりの年齢のことを考慮し、普通よりも大分量を多くしてある。栄養の上からも、十分配慮されてゐる。それが、數分間で、きれいさつぱりと片づけられる。

食事の後は、しばらく自由時間があたえられる。靴をみがいたり、ほころびを縫つたり、新聞を読んだり、談話を交したり……そして、8時20分から、その日の課業がはじまる。

午食は11時半。

夕食は4時半—5時。(季節によつて異なる。)その後しばらく休憩。

6時10分、一同は吊床の鉤の下に整列する。「總員吊床おろし」の號令一下、朝と同様わづか數十秒間で吊床をつつてしまふ。

6時半から8時半頃までは温習の時間。一同は講堂へ移つて勉強をはじめ。當直教官は静かに巡回して、生徒の質疑に應ず

る。班長はまた、朝早くからの猛訓練のつかれで、思はず居ねむりをはじめる者を起してやつたりする。

この温習時間の中間、7時半になると、一同はぞろぞろと練兵場へ出て、約10分間、大声をあげて、號令の稽古をする。これは、睡氣さましであり、頭腦の休憩であり、同時に號令の稽古でもある。

8時半—9時(季節によつて異なる。)に温習がすむと、週番練習生が五箇條の御聖訓を奉唱する。一同は、静かに、静かに瞑目して今日の1日の、己が言動について反省するのである。

これがすむと、兵舎にもどつて、すでに用意されてある吊床に入つて就寝。間もなく當直將校の巡檢があり、かくて豫科練の1日は終るのである。

課業の種々

豫科練であたへる課業は、次のやうに廣範圍にわたつてゐる。國語、漢文、歴史、化學、數學、地理、物理、外國語等、々の普通學。

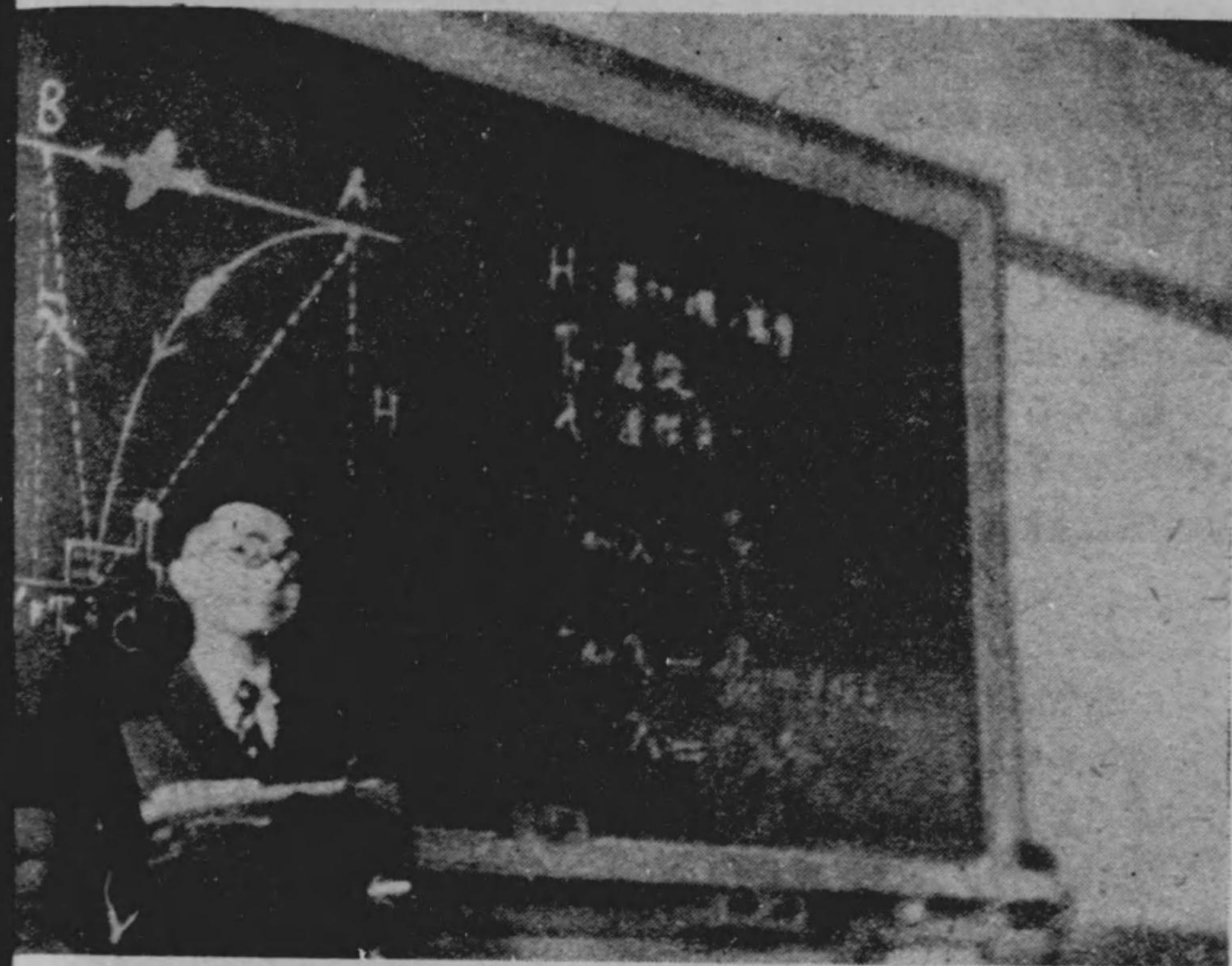
航海、水雷、運用(短艇、帆走、操舵、結索等を含む。)砲術、兵術、陸戰、整備、通信等、々の軍事學。

徒手體操、應用體操(鐵棒、フープ、空中轉回等を含む。)等の體操。

劍道、柔道、銃劍術等の武技。

鬪球、水泳、相撲、バレー、バスケット、綱引等の體技。

これ等の課業の多くは、飛行機を飛ばし、空中戦や爆撃をやるこ



數學教室

教官「飛行機が水平飛行をしながら爆弾を投下すれば、爆弾は常に飛行機より後方にあるものである。それはどういふ理由によるものと思ふか。足立」

豫科練習生「はい、飛行機は等速度運動をしてみますが、爆弾は空氣の抵抗により、水平速度が次第に減少するからであります。終り」

歴史教室

豫科練習生「日米交渉」

併しながら我國は隱忍自重忍ぶべからざるを忍び、あらゆる手段をつくし、あらゆる方法を講じて、太平洋の平和維持に必要な努力をつくした。

即ち、近衛メツセーヂに續いて來栖大使を米國に特派し、我國の譲りうる最後の境界線たる

(一)支那事變の完遂を妨害せざること

(二)經濟封鎖の如き敵性行爲を解除し、經濟的正常關係を恢復すること

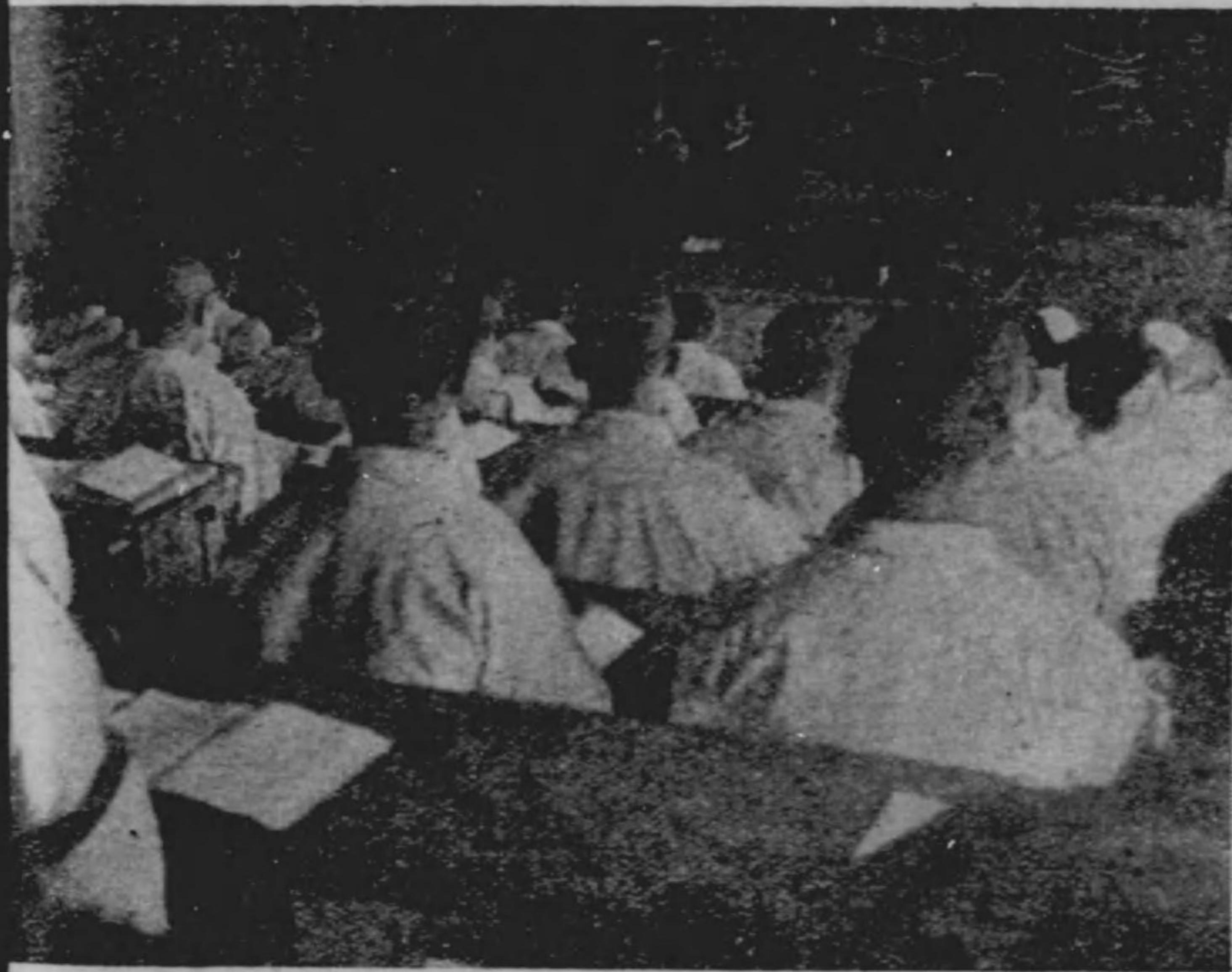
(三)歐洲大戰の擴大する戰禍の東亞に波及するを極力防止することの三大原則を提案して米國の反省を求めたが、彼は遂に一片の誠意さへ示さず、却つて我國の支那及び佛印よりの全面的撤兵南京政府の否認、三國同盟の破棄を要求するが如き言語道斷の態度に出た。



とには、必ずしも直接の関係はない。しかも、豫科練習生は、隊にある間、全部の時間を、かういふ課業にとられ、本物の飛行機に乗るのは、操縦か偵察か、いづれによりよく適するか、その適性を決するため、わづか數回の同乗飛行がゆるされるだけである。我が海軍は、何故このやうな、迂遠らしい方法を実施してゐるのであらうか。

豫科練習の教官は、生徒に向つて、よく「お前達は空の運ちやんになるのではないぞ。」と戒める。これは、「豫科練習は、何故このやうな

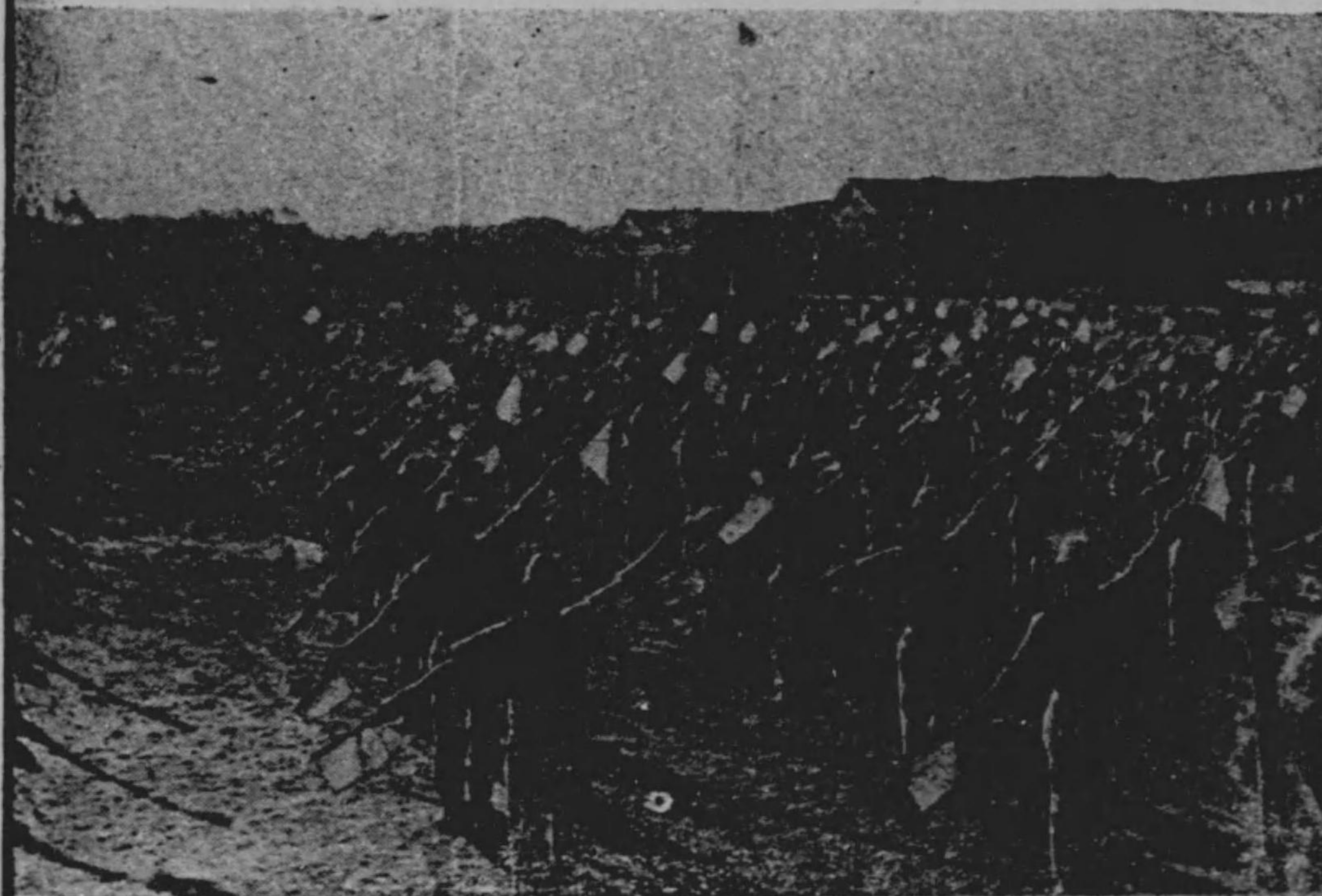
理科物象教室



種々の課業を興へるか？」といふ質問に対する、最も要領のいい答である。なるほど、空の運ちやんになる——單に、飛行といふ技術そのものだけを習得するのであつたら、このやうな課業は、一切不要である。同時に、2年も3年もの長時日をも要しない。それでは空の運ちんでなく、何になるのか。

通信教授

通信は艦隊の耳となり眼となる、
少年飛行兵の重要な教科の一つである。



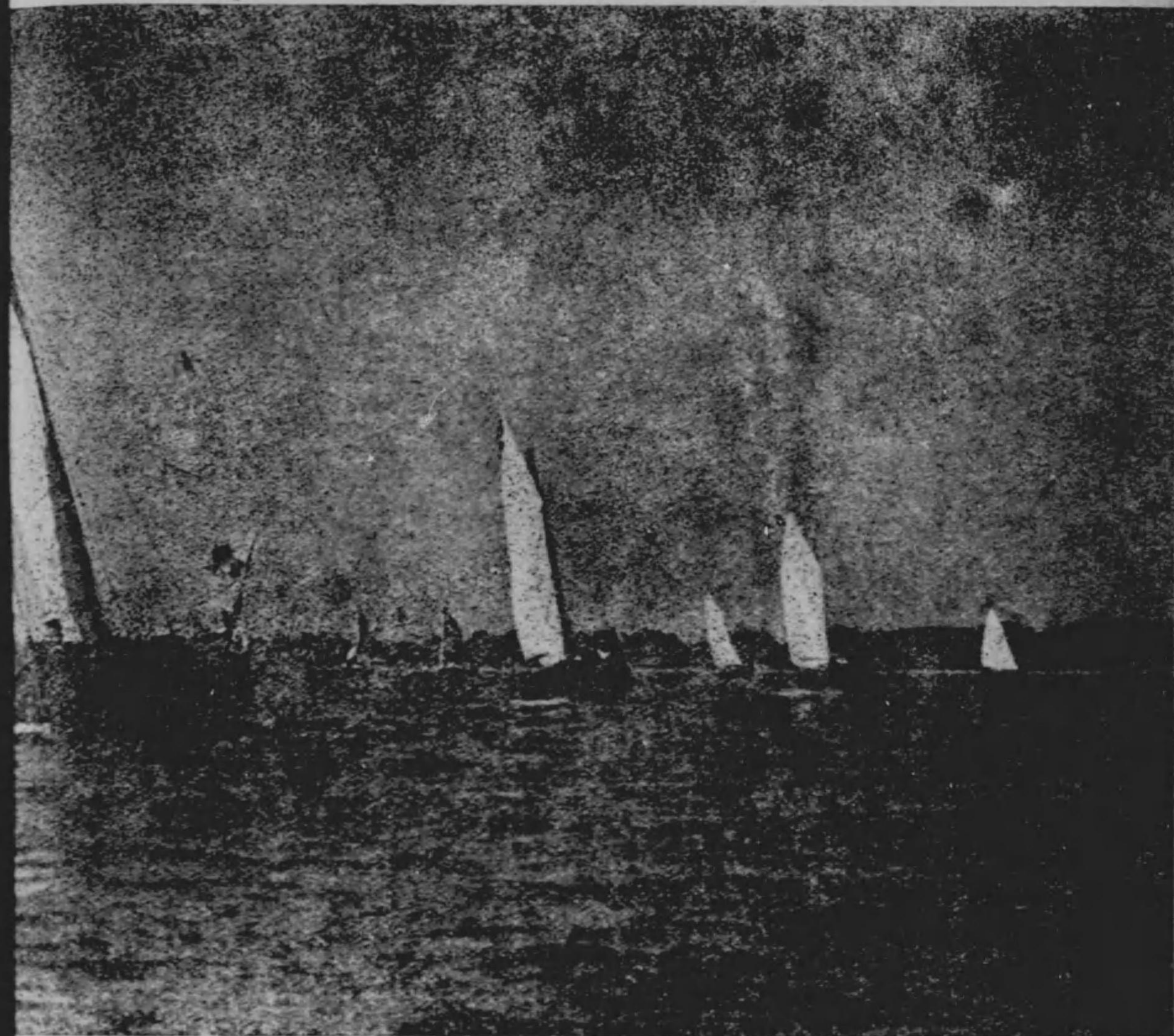
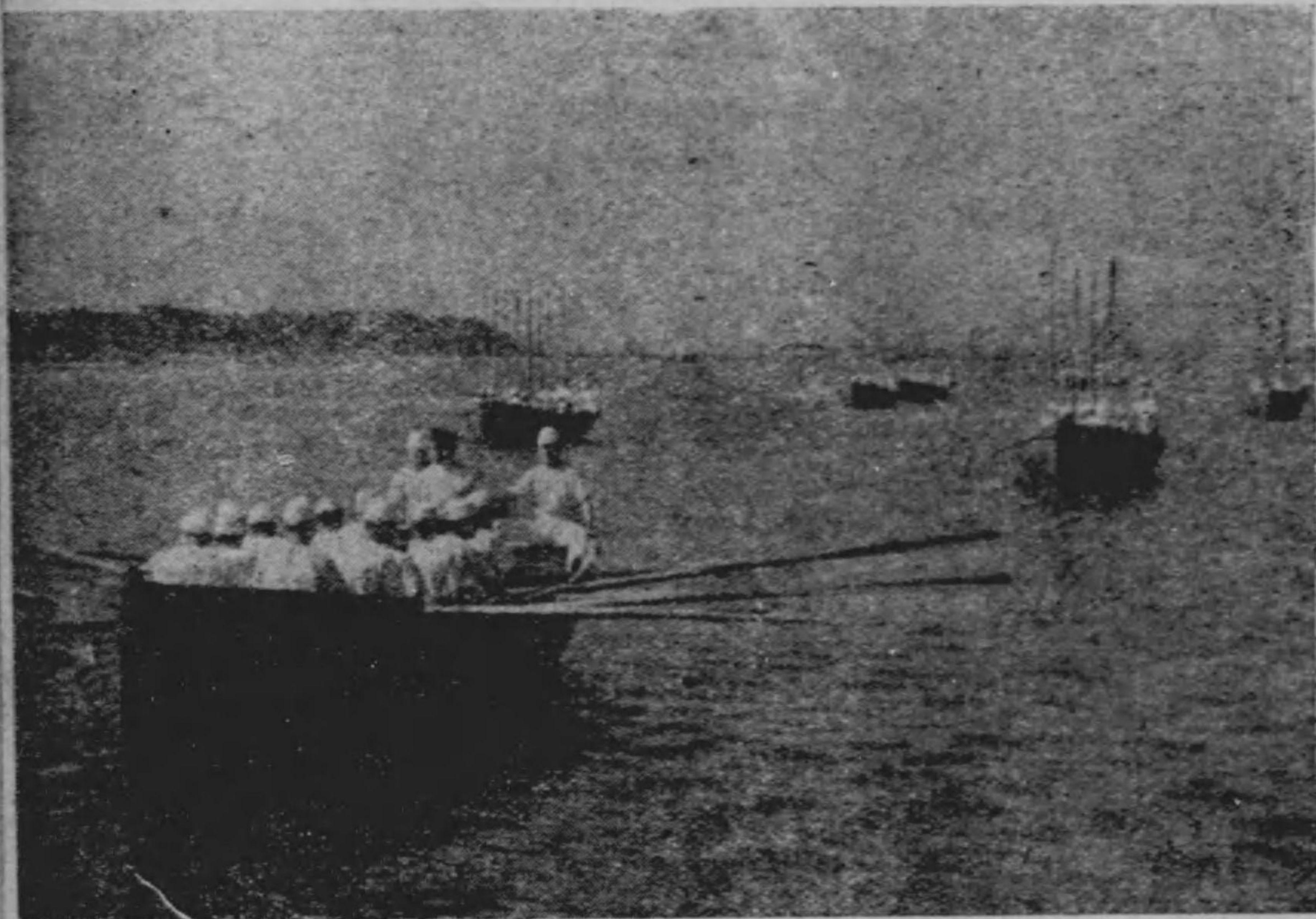
運用(手旗) 最も基礎的な、或は最も簡便な通信法として、海軍ではこの手旗信号を重要視する。臺の上に教員が立ち、その週りに両手の小旗を動かして、まづ原則から習ひはじめる。

豫科練生徒は、飛行機搭乗員になる前に、まづ立派な海軍軍人であらねばならない。立派な海軍軍人である前に、立派な日本國民であらねばならない。豫科練の生活は、ひとり課業ばかりでなく、起居動作の一切を通して、その生徒を心身共に俊秀な日本國民に、又海軍軍人に育成するのを、最高の目的としてゐるのである。つまり豫科練は、立派な日本國民、立派な海軍軍人たるべき人物の、基礎

をつくる場所である。そして、飛行技術は、豫科練を出てから、はじめて實習するのである。

従つて、豫科練を出た飛行兵には、飛行機をあづけないと「でくの坊」になつてしまふやうなものは1人もゐない。娑婆に出ると、爪はちきされるやうなものは1人もゐない。たとへ、飛行機をあづけなくても、立派な海軍軍人として御奉公ができる。娑婆に出ればあらゆる點で衆に仰がれるべき人物となる。これだけの人物錬成を行ひ、これだけの基礎教育をあたへてから、本物の空中戦士としての訓練を実施すればこそ、全世界に喧傳されるほどの、勇猛果敢な

短 艇



帆走教練

たいかひを展開することも出来るのである。

これから、前記の諸課業のいくつかについて解説する。

短 艇

短艇訓練は、近くの湖面や海面で行はれる。1班16名中、12人が漕操員、他の4人が豫備員となる。「乗艇」といふ、教班長の號令と同時に乗込むのだが、この時各自の靴は、陳列棚の中のやうに、「出船」に整列させておく。「出船」とは、向ふにむけて、つまり、家屋の玄関でいへば、戸外へ向つて、この場合でいへば、上陸したなりではけるやうに、前方へ向けてぬぐのである。これは、「備へよ常に」の海軍の傳統精神の實施である。すなはち、豫科練生徒は、短艇の訓練においてさへ、すでに一つの、大きな躰を受けるのである。

この短艇は、海軍式のものであるから、その櫂もすこぶる大きい。まるで材木であるが、それでもなほ、練習生の年齢を考慮し、海兵團用のものより、いくらか細くされてゐるのである。

海軍軍人にとつて、漕艇に慣れることの必要なのはいふまでもない。しかし、豫科練生徒の短艇訓練は、それと同時に、肉體的苦痛に耐へるがんばりの精神と、協同一致の動作の養成を、大きな目的とする。

始めのうちは、この材木のやうな櫂を動かすこと、それ自體が、すでに大事件である。それを、班長の號笛に合はせて、體を前後に90度づゝも屈伸させて漕ぎつゞける時、誰しも目がくらんでしまふ。今にも失神しさうになる。それでも、班長の笛は止まない。實戦といへども、これほど苦痛ではあるまいと思ふ。この「地獄の門」

を突破する時は、すでに鐵石の如きがんばりが出來上つてゐるのである。

又、短艇を漕ぐには、協同一致が絶対に必要である。1人でも、櫂を亂せば、能率はぐつと落ちる。漕ぐ前後に、各自が勝手な動作をすれば、顛覆もしかねない。そして、この協同一致は、1班なり1隊なりの戦力を高めるためには、缺くべからざるものなのである。

同様に、この協同一致は、帆走の場合にも非常に大切なものであるが、又、帆走は、水——海と船との性格を理解するのに、最も有効なものであるところから、重要な課目となつてゐる。その一方においては、風力を唯一の動力とするものであるところから、飛行機と最も關係の深い、風の性格を把握するにも、有効なものであることはいふまでもない。

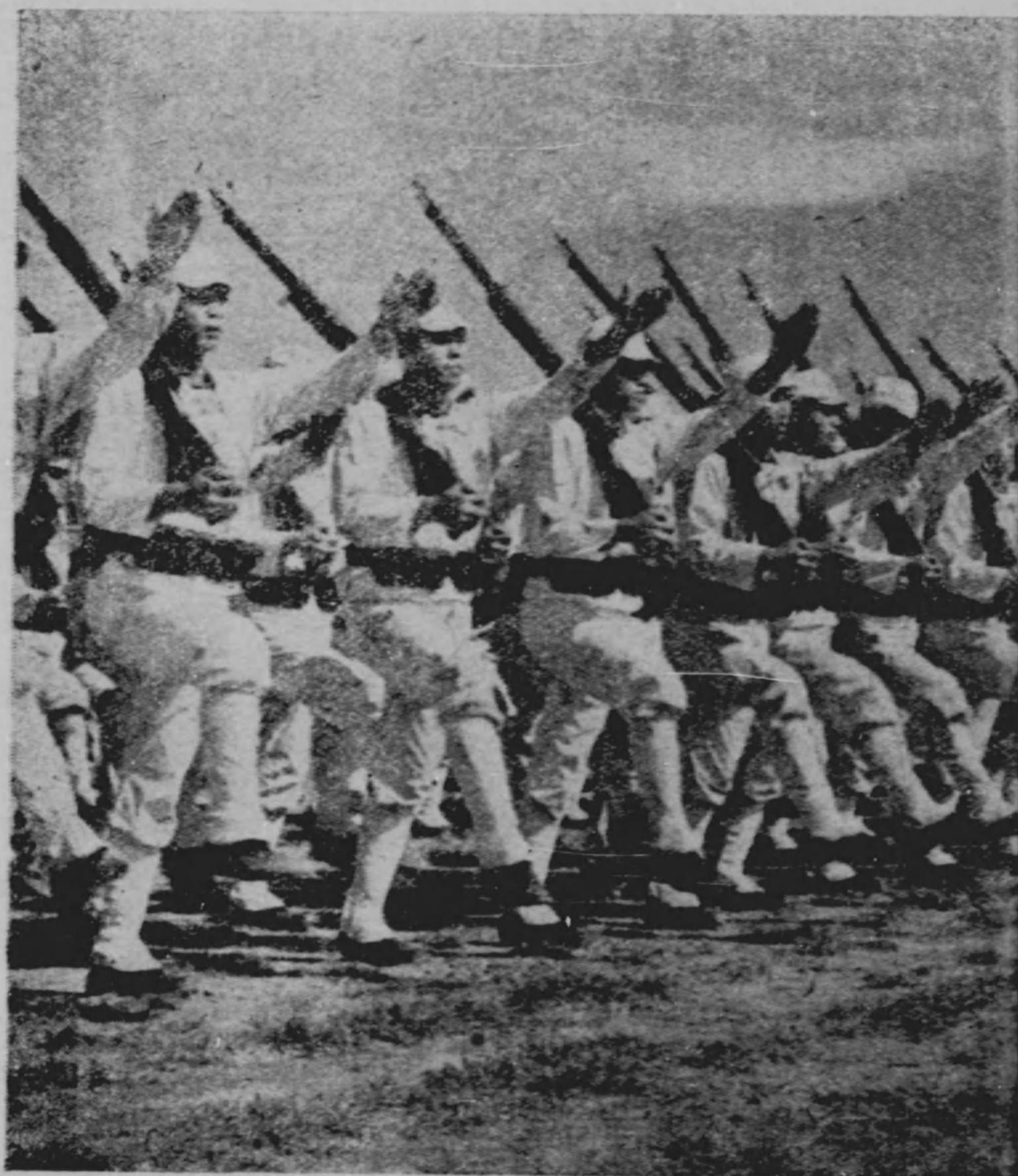
陸 戦

陸戦は、はじめ隊内で、敬禮、行進、射撃、突撃、歩哨、傳令等、等の基礎訓練を行ひ、それがすむと、何週間も民家に外泊して、野外演習を行ふ。

海軍軍人、それも空中勤務につくべき者にとつて、かういふ陸戦の訓練が、どんな意味を持つか。

陸戦訓練を通しては、まづ、軍人としての立派な姿勢、態度、確實な動作等が身につけられる。立派な内容は、それにふさはしい形の中に盛られるものである。又、飛行兵たるものが、身を以て陸戦の經驗をつんでおくことは、支那事變や、大東亞戦争におけるやう

に、陸上部隊との共同作戦を実行する場合に、てきめんその効果
を發揮するのである。



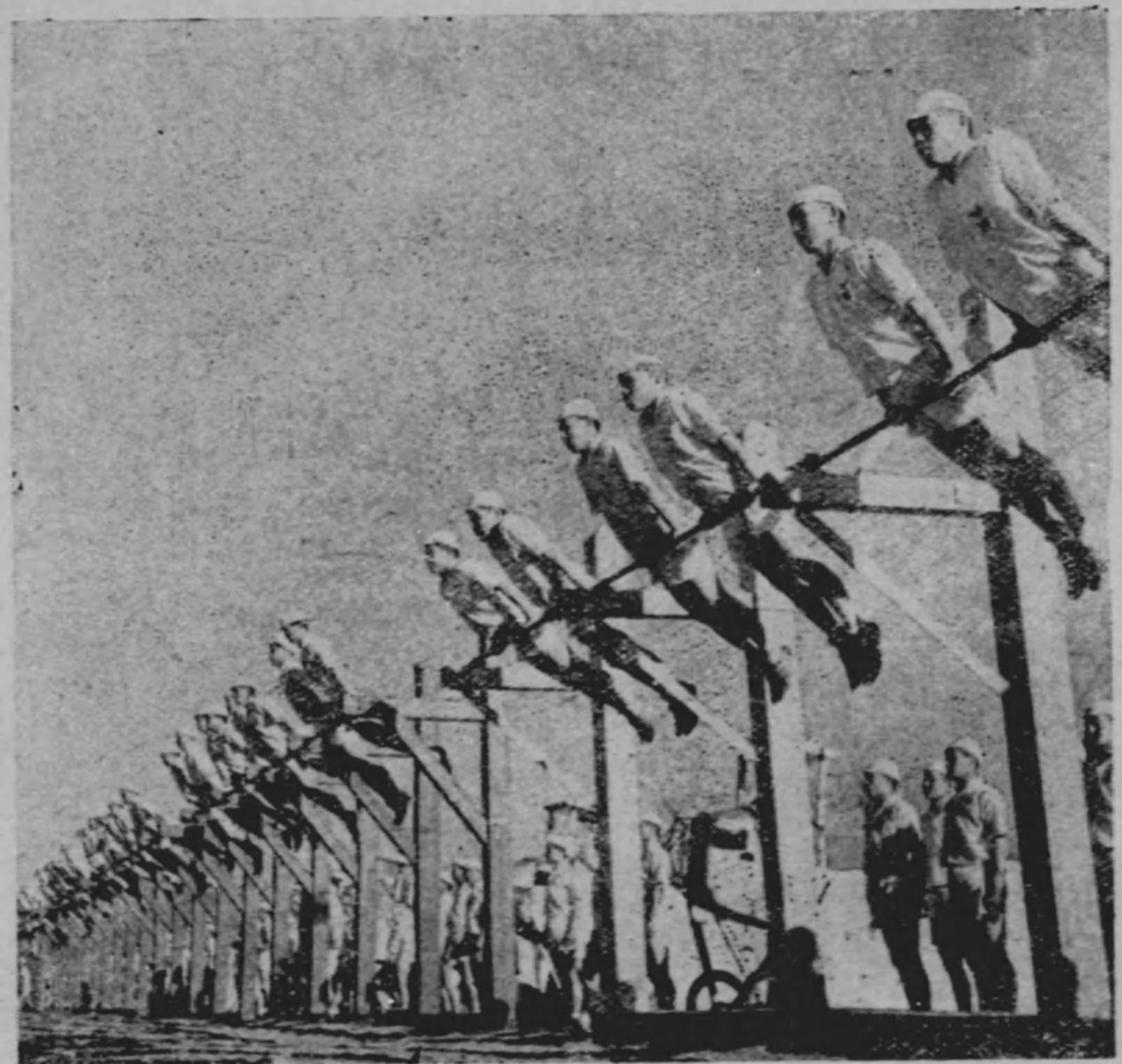
體 操

體操には、普通の徒手體操の他に、應用體操といふのがあるが、これは、すべて器具を使つてやるものをいふのである。

この應用體操には、鐵棒や、吊環などの他に、大きな鐵の輪の内側につかまつて、くるりくるりところがり廻るフープや、いはゆる「とんぼ切り」——空中でくるつと宙返る空中轉回などがあり、その輕妙さは、とても下手な曲藝師などの及ぶところではない。

海 軍 體 操

飛行兵となるのにふさはしい肉體を、鍛練するための特殊な運動をする體操である。



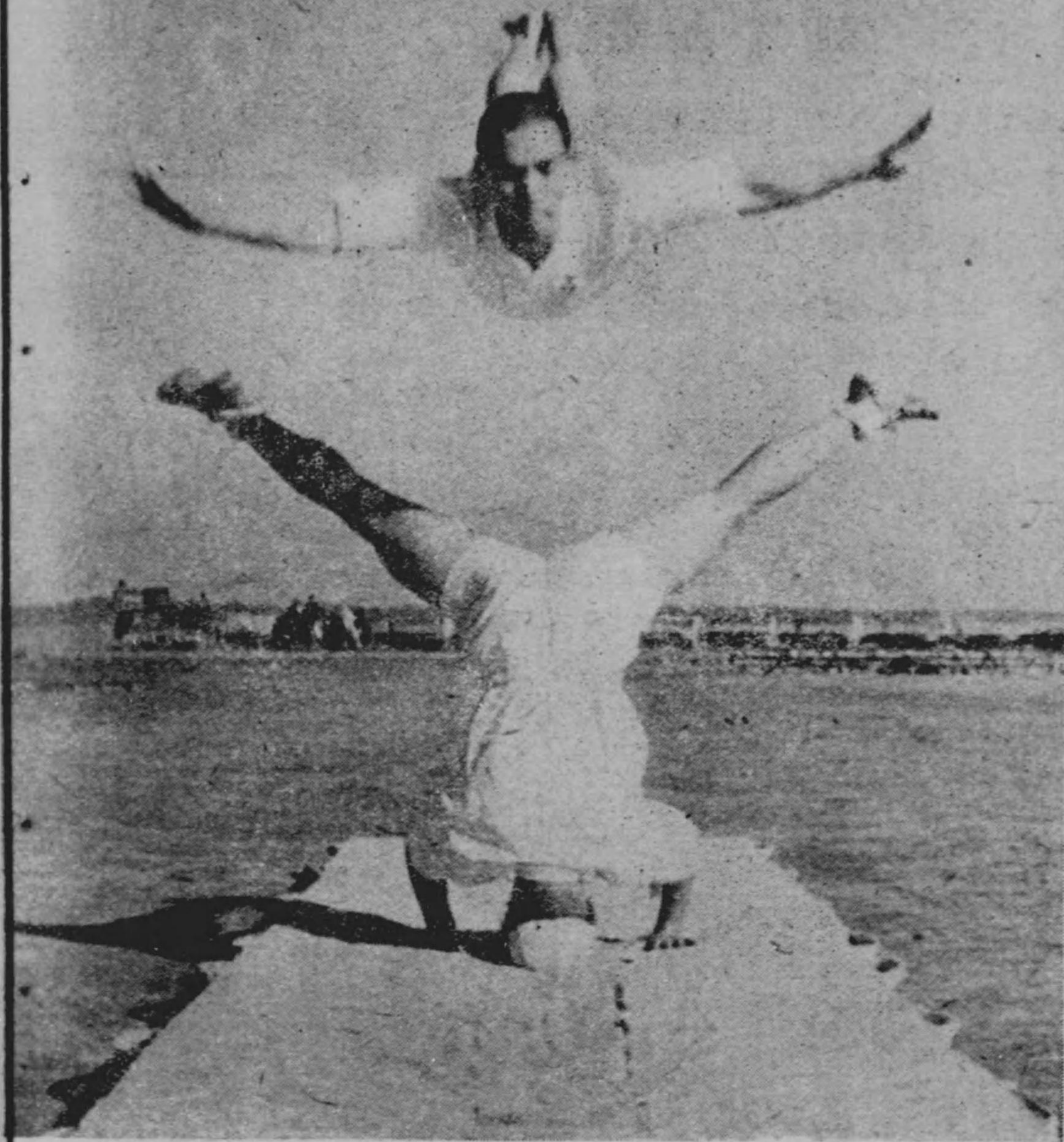
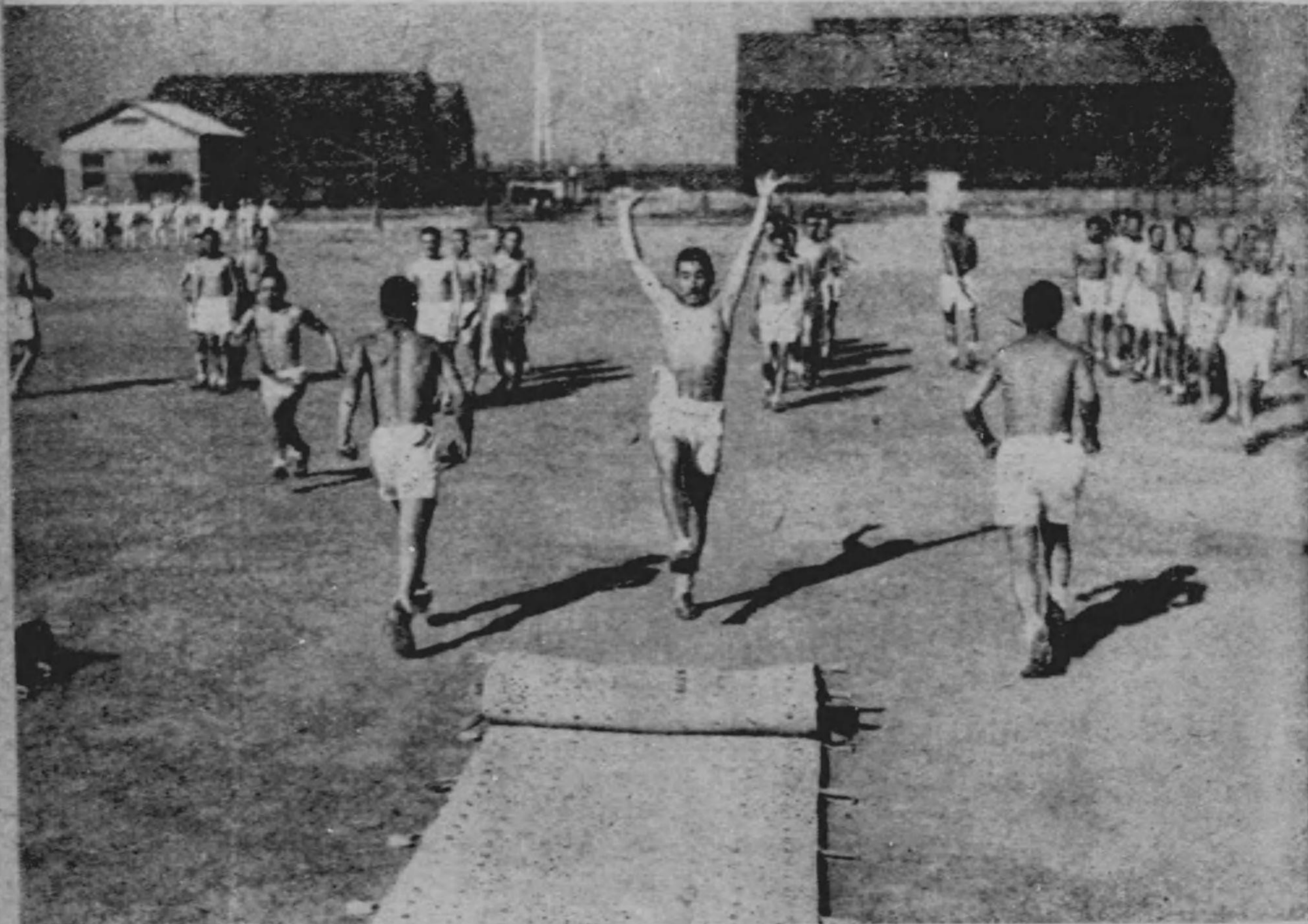
應 用 體 操 (鐵 棒)

これ等の體操は、娑婆のそののやうに、健康増進を目的とするものではなく、空中戦に缺くべからざる特殊飛行に即應する、神經と肉體を鍊成するのに、最適のものとして實施される。いはゆる健康

増進は、その副作用的結果として伴なふのである。

應用體操（空中轉回）

踏切つて、マットにとび込んでくるりと空中で一轉回、すんだものは駈足で列の後尾につき、再び順番のくるのを待つ。



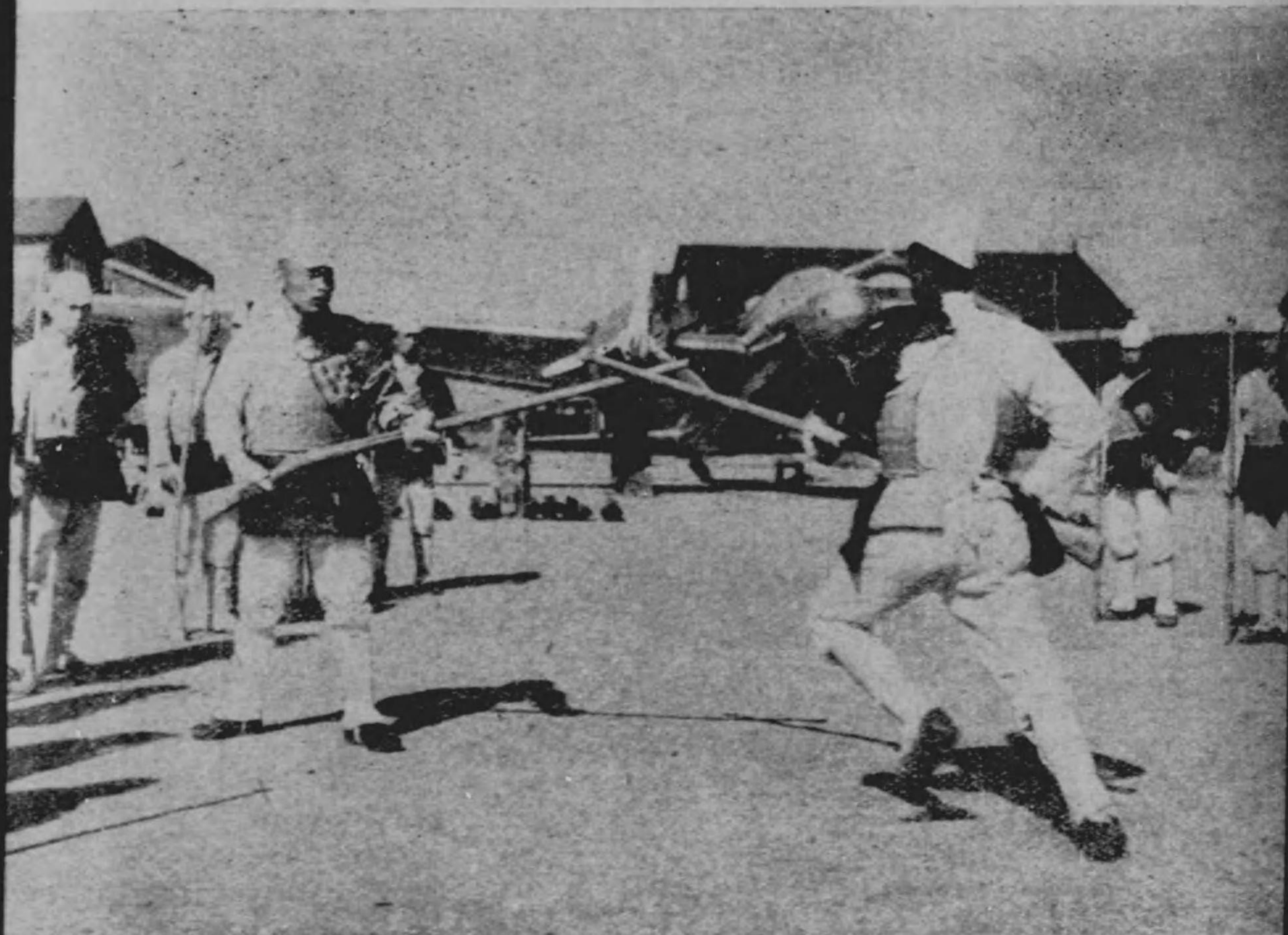
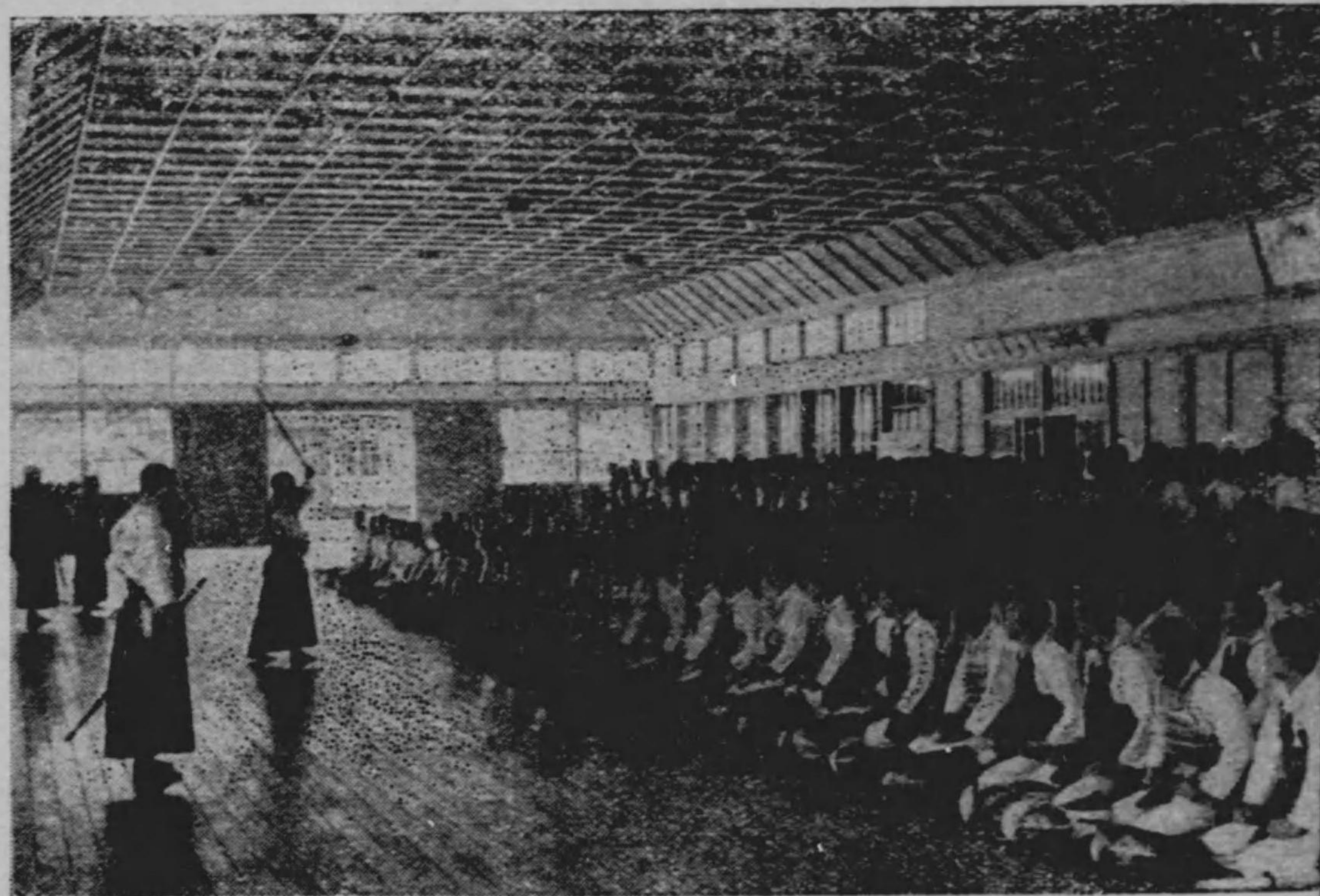
應用體操（空中轉回）轉回逆轉，水平跳前轉び。

剣道と柔道

これ等の道場は、いづれも數百疊敷の廣さがある。そして、兩方の道場の中央には、

1. 旺盛なる攻撃精神を養ひ、勇猛果敢なる攻撃を斷行すべし
2. 節度を正しく、禮節を重んずべし
3. 常に機先を制すべし

剣道 剣道は劍の術にあらずして劍の道なり。これによつて少年たちは、崇高なる武士道精神と、身を切らせて骨を切る必殺の氣魄を鍊磨される。



銃剣術訓練 教員「カいつばい突込め、そらつ、来い！」

4. 如何なる敵にも動ぜざる膽力を鍊成すべし
5. 不撓不屈の氣力を養成すべし

と記された、大きな額がかゝつてゐる。

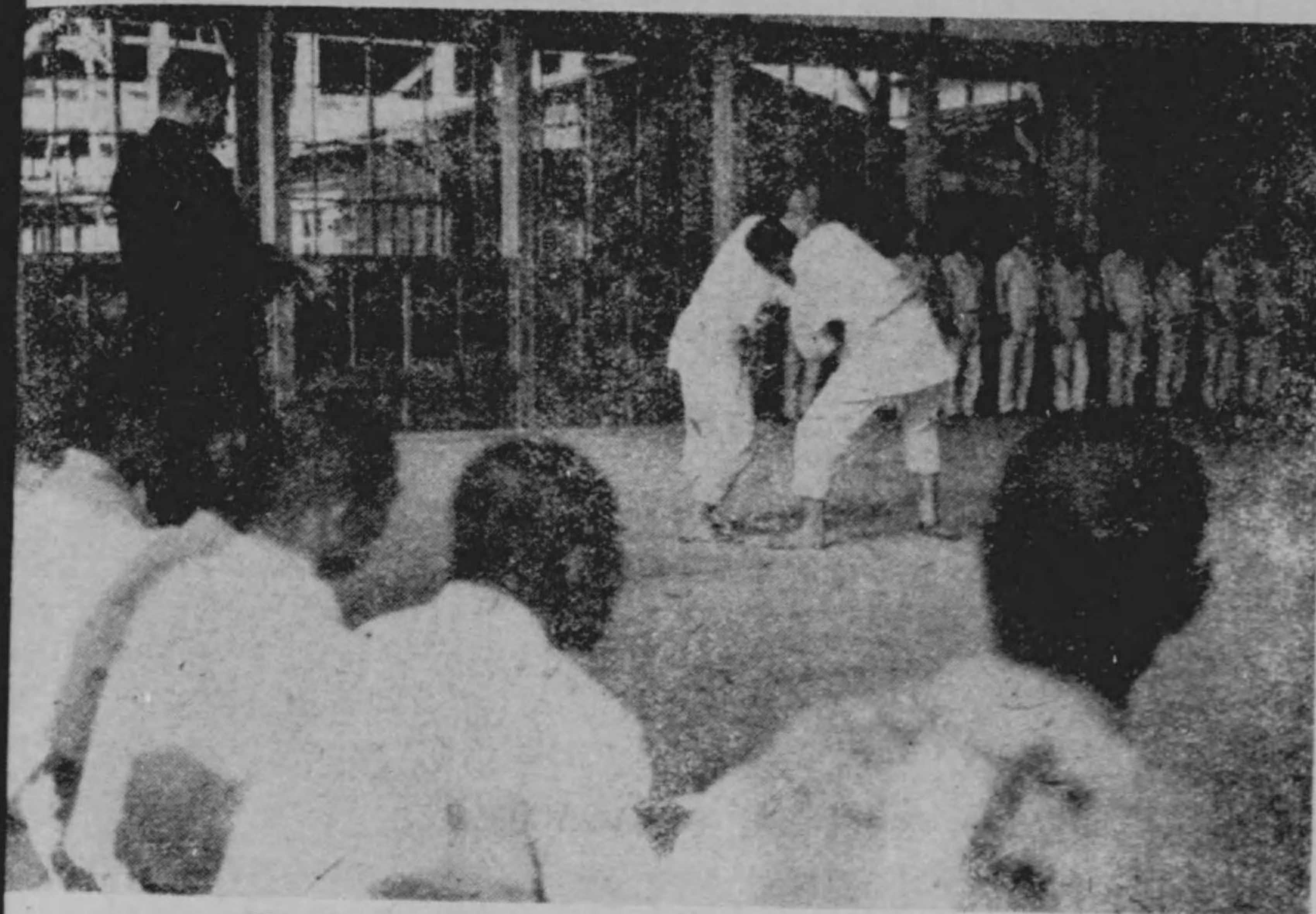
我が海軍が、その少年飛行兵に飛行機の操縦や爆撃とは、全く無關係な剣道や柔道を課してゐる眞意は、この5訓の中に盡されてゐる。即ち、剣道や柔道をやる時は、この5訓のやうにしなければならぬ、と解するよりも、實戦に際して、常にかくの如く行動し得る

人物に、少年達を錬成するのに、最も適切な手段一の一つとして、この柔剣道が採用されてゐると解した方が、より妥當なのである。

とはいふものの、これ等の「わざ」が、實戦に、實際に役立つわけではないことはいふまでもない。例へば、剣道では、抜刀術——眞劍の使ひ方を教へる。それには、眞向面斬、突き、胴拂ひ、左袈裟斬などがあるが、この基礎訓練を終へると、少年達は、眞劍で巻藁を斬る稽古を猛烈にやるのである。ディエゴ・スワレズを強

腰間の秋水

愛機に乗り込む我が海鷲
がたづさへる日本刀も、
決して見栄や、伊達では
ない。



柔道 敵を倒せ、堂々と攻めて堂々と倒せ。

襲した特別攻撃隊員中のある者は、所期の攻撃を敢行した後、抜刀して敵陣へ斬込んだとつたへられる。豪勇世界に轟く我が海鷲が、不幸敵地に不時着して、敵兵に遭遇した時、腰間の秋水を引抜いて殺陣を展開することも、容易にあり得ることである。我々は、海鷲が日本刀をたづさへて、愛機に乘込む寫眞を、よく目にする。あの日本刀は、決して見栄や伊達にたづさへるのではないことを知るべきである。

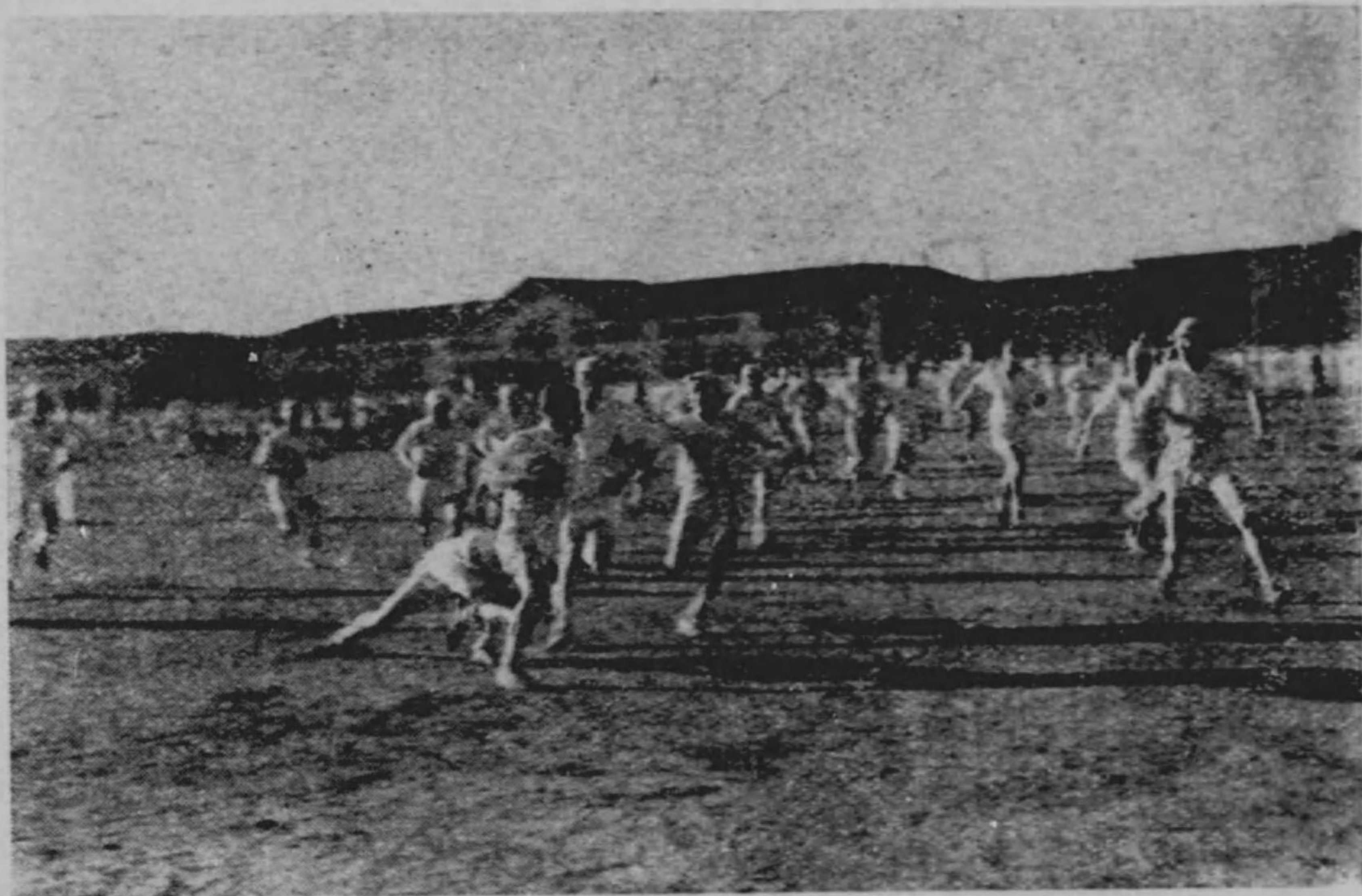
同様のことは、柔道についてもいへる。

闘 球

これは、ラグビーに基本型態を採り、これに海軍獨得の案を加味して、まとめ上げた體技である。

闘球は、あらゆる運動のうちで、最も強烈な攻撃精神と犠牲精神とがなげりとを必要とするものである。球を抱いて突進する敵を倒すために、身を挺して敢行する「抱き止め」「投倒し」「體當り」、自ら球を抱きしめて、幾重もの敵陣を突破する突込み等、々、いづれもみ

突撃精神、犠牲的精神、不退轉のがなげり
また、きあげる闘球。

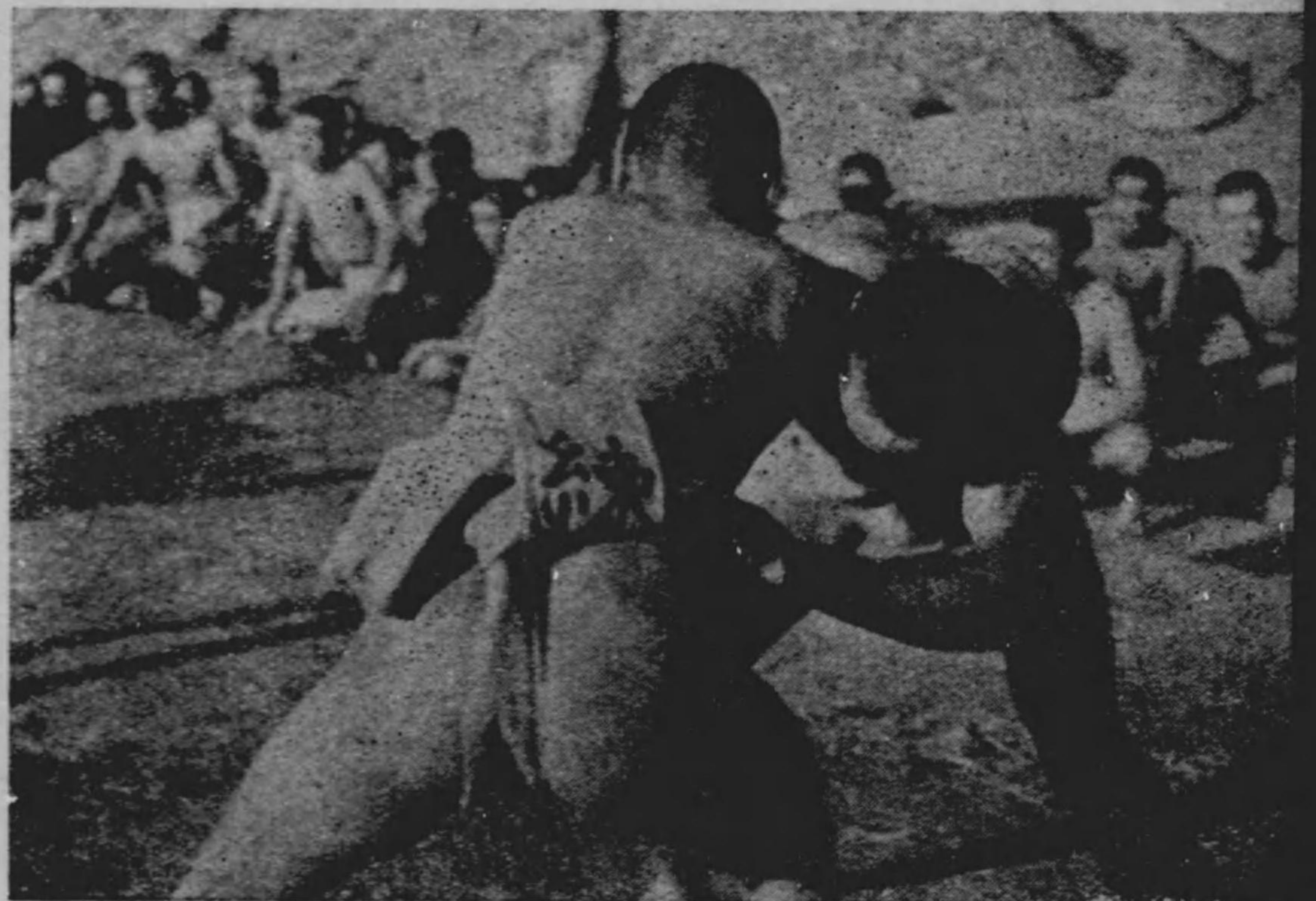


な、倒れてもなほ止まざる海軍闘魂の具現なのである。

相 撲 と 水 泳

相撲も亦獨得なもので、48 手どころか押しの一しかないのである。つまり、突撃、突撃、たゞ突撃の一手があるのみである。そして、勝負は、土がついたかどうかよりも、その突撃の氣合の強弱によつて判定される。

そればかりでなく、普通の相撲の勝抜きに反對に、負抜きといふ方法も行はれる。つまり、勝つた者が土俵に残るのでなく、負けた者が、勝つまで土俵に残るのである。理窟ではない、何が何でも勝





水 泳



たなければならぬのである。豫科練の相撲は、この必勝の氣魄の錬成を第一の目的とする。

水泳も同様の趣旨により、決して速度の時間的記録などをつくることを目的としない。むしろ、水中にいかにか長くとどまつてゐられるか、或はいかにか確實に、遠距離まで泳げるかといふ、その耐久力の方に眼目をおく。實戦では、その方がより役に立つからである。

又、5米、10米の飛込臺からの飛込みを、さかんにやる、これは膽力の養成に役立つ。おち氣づいてゐる者は、後からむざんに突落される。この飛込みも亦、突撃の一變形に他ならないのである。

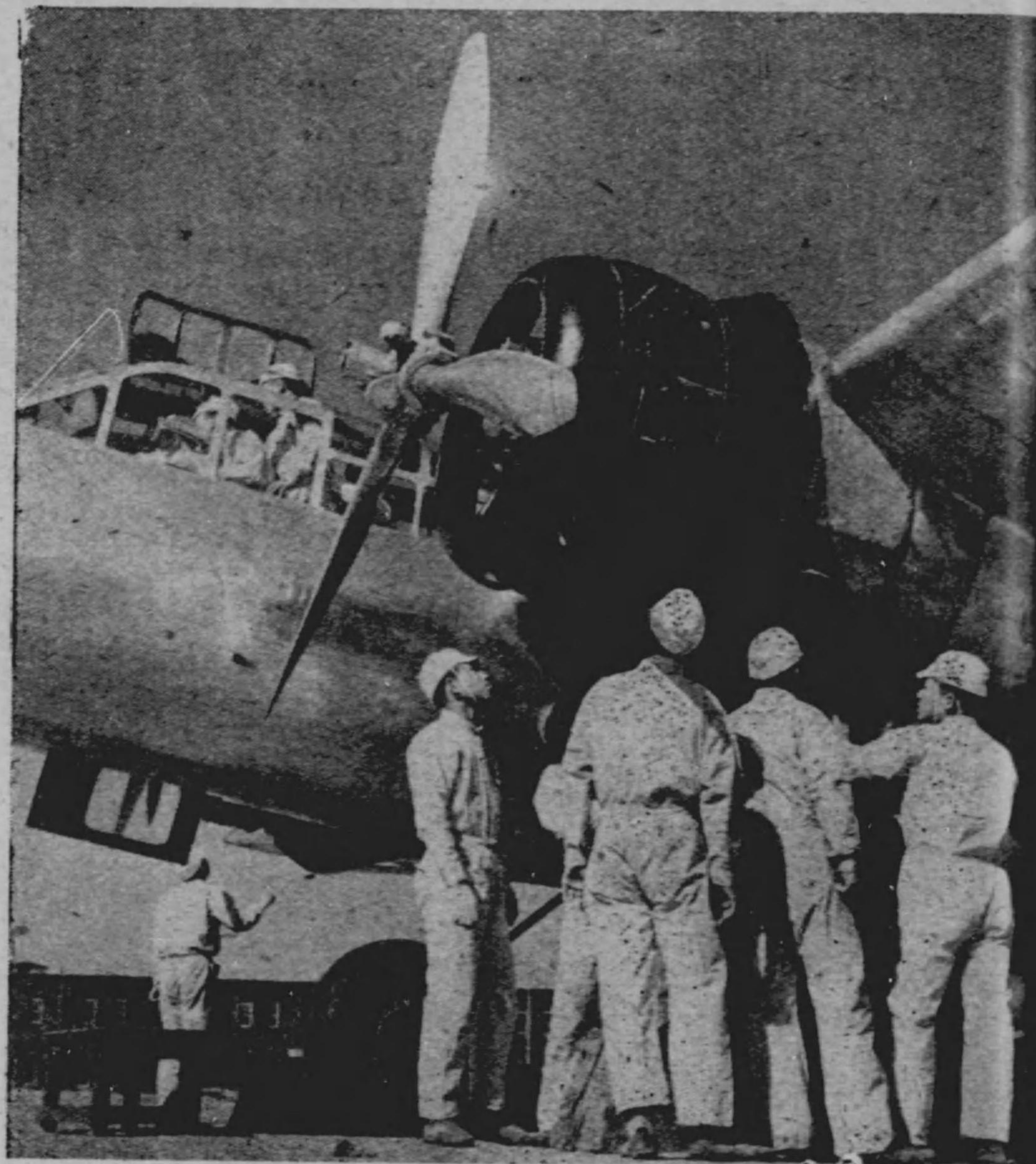
艦 務 實 習

豫科練生徒は、その課程中に、艦務實習といふものを課せられる。軍艦に乗込んで、艦の乗員と同一の作業に従ひ、艦上生活と海戦の様相を経験するのである。

少年飛行兵は、勿論陸上部隊にも勤務するが、同時に、航空母艦に乗組むやうにもなるし、戦艦や巡洋艦などの大型艦の、艦載機の乗組員になることもある。

海軍航空隊の本來の任務は、あくまでも海上兵力の一大主力となり、或は獨立し、或は艦隊に協力して、海洋上の制空權を確保することにある。従つて、將來たくましく海鷲となるべき豫科練生が、軍艦に乗組んで、海洋の性格、海戦の實相を知ると知らないとは、將來の技倆向上の上に、實に大きな影響があるのである。空中戦闘そのものにだけ長じてゐるものが、必ずしも「海洋上空」の覇者で

あり得るとは限らない。それは、海洋航空の特殊性に基くのであるが、それについては後述する。

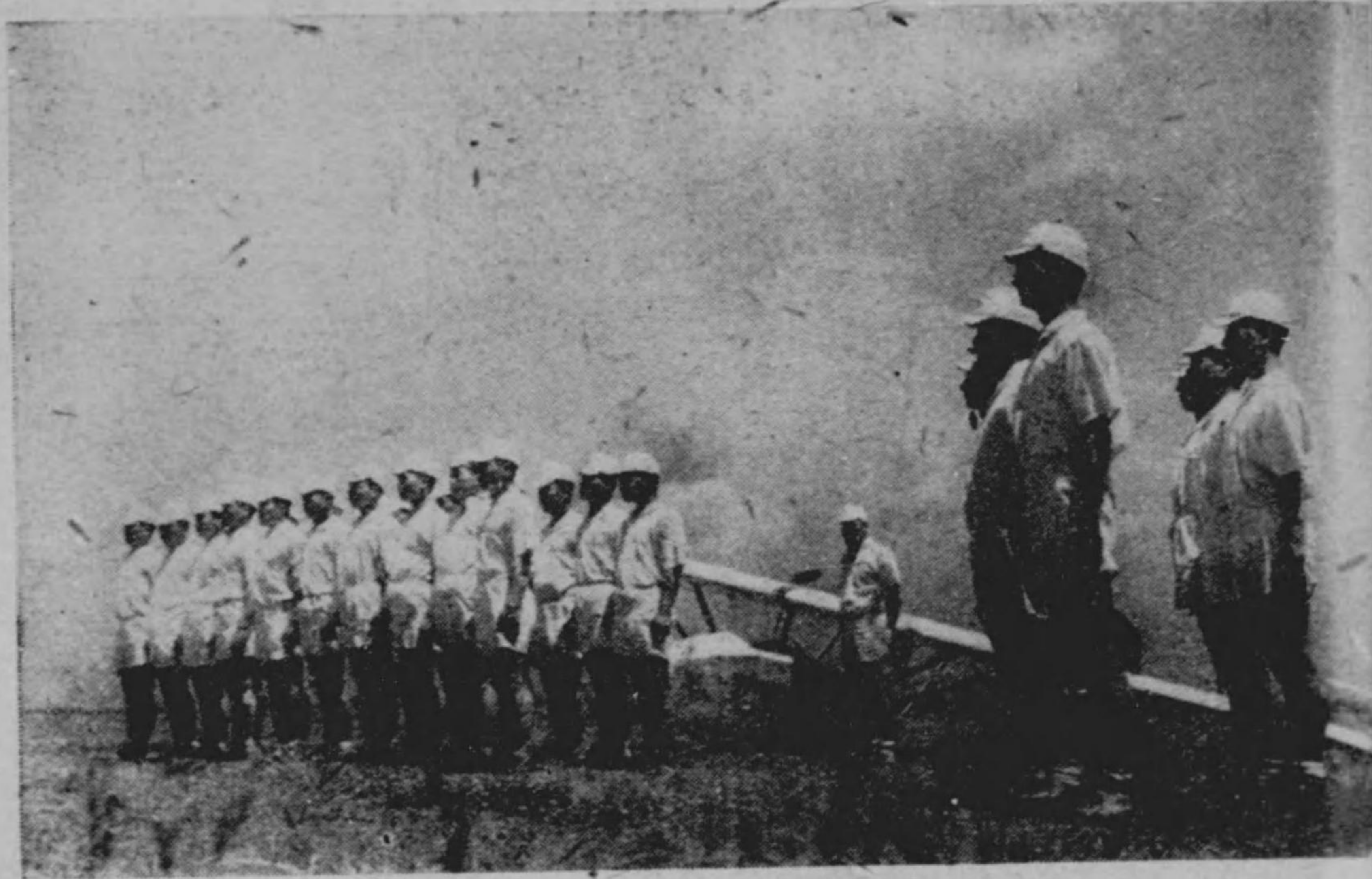


整備教務

設動機の構造について説明をきき、やがて各自が分解、洗滌、組立にかゝる。この練習が終れば忽ち試運転だ。

飛行機の實物教育

教室内の座學で一週りの知識を得た後、實物について一々説明される。その教材も死物ではない。幾十度となく敵の砲煙彈雨の中をくゞつた殊動機だ。



滑空訓練 空中に於ける感度訓練のために、
課外として滑空訓練が行はれる。

地上練習機

教室での座學で、飛行の理論を一通り習得すると、地上練習機で實演して見ることになる。これは、理論の實地演練であると同時に、その生徒の能力、適性等を検出するのにも役立てられる。

地上練習機は、翼幅4米ぐらゐ、胴體の長さ2米足らずの、ちよつと見ると、遊覽地等にある遊戯模型のやうなものであるが、實際は、座席の内部に、あたり前の操縦装置があり、それを操作すれば、その通りに機體が動くといふ、精巧なものなのである。すなはち、操縦装置と機の運動が、實物と全く同様、たゞ前進しないといふ點

だけが違つてゐる。いや、教官は、いかめしい顔をしながら、こんなことをつけ加へて、固くなつてゐる生徒の口を綻ばせる――。

「それに、もう一つ本物の飛行機と違ふところは、お前たちがいくら下手に操縦しても、絶対に墜落しないといふ點だ！」

さて、この地上練習機は、大きな室内に、何臺も備へつけられてゐる。生徒たちは幾班にも分れて、交替に乗込む。

操縦桿を手前に引けば、機首は上を向く。前に押して倒せば、機首は下を向く。

操縦桿を右に倒せば、機は右に傾き、左に倒せば左に傾く。

足の踏棒の右を押せば、機は右に向き、左を押せば左に向く。

正に、教室で教へられた通りである。だが……。

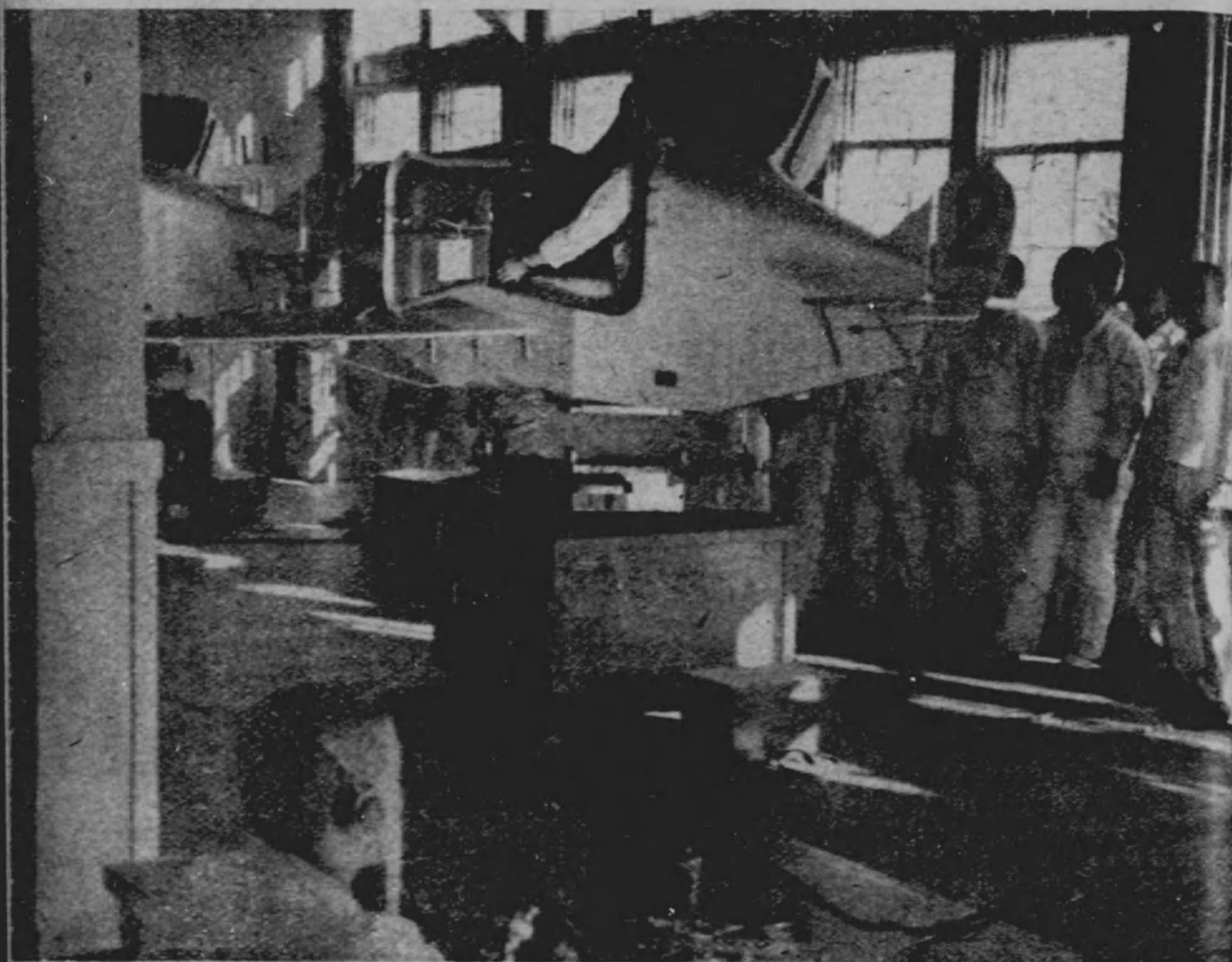
「機首の起し方が亂暴だぞ！」

「もつと右を上げる、もつと……。」

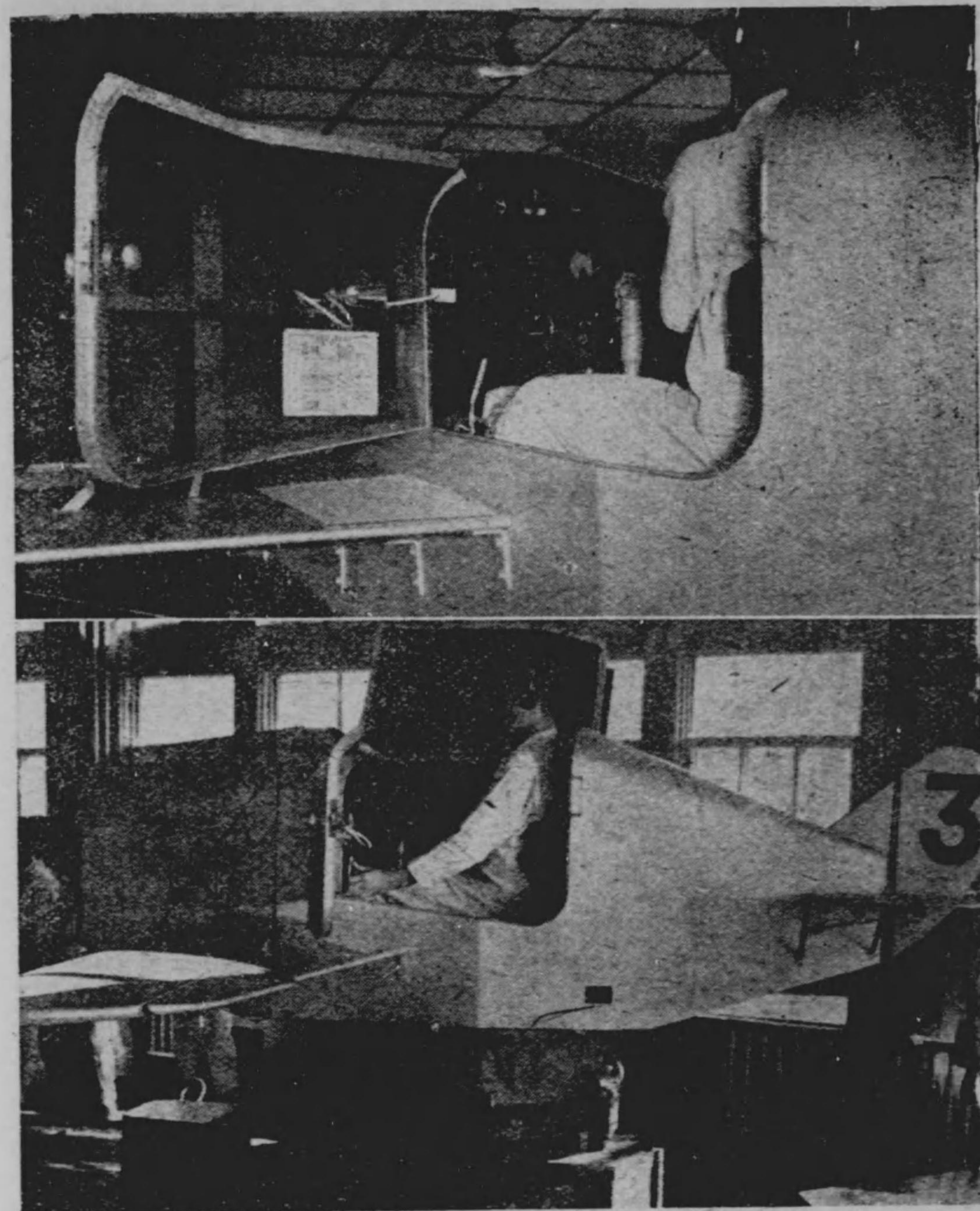
「まだ水平ではないぞ、お尻を下げる。」

等、々の注意が亂れ飛ぶ。

より多く操縦に適性のあるものは、數回の練習で、たちまちこの地上練習機を、正しく且しなやかに操作されるやうになる。



この鳩つぼのやうな飛行機には、一通りの計器が備はつてをり、
座席の覆ひを被せると、所謂盲目飛行の練習も出来る。
むづかしい計器操縦もこのやうな地上練習機の訓練から始められる。



適性飛行

地上での練習が一通りすむと、こんどは実際の飛行機で、同様のことが行はれる。

この時は、勿論、教官同乗である。教官は前部座席、生徒は後部座席。操縦装置は教官席のと生徒席のとが聯動され、教官が動かす通りに、生徒席のが動くやうになつてゐる。従つて、生徒がその装

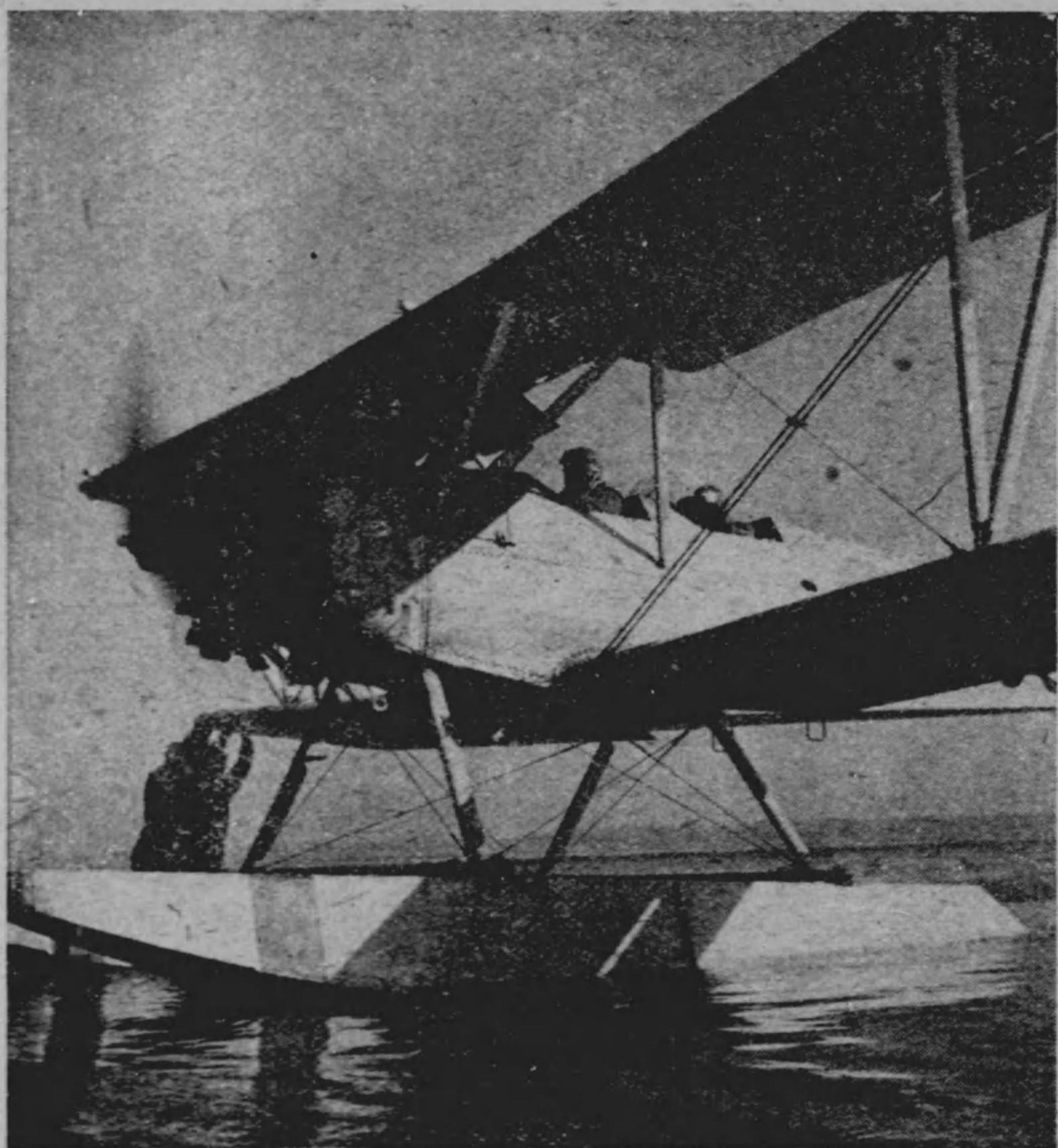
同乗飛行を前に 搭乗機に関する注意を受ける。少年たちの嬉しさうな顔、顔、顔……。



水上練習機の出発準備 給油作業

置に、手なり、足なりを觸れておけば、機ノ動き方と、操縦装置の動き方の相關性を、身をもつて経験されるわけである。

又、教官と生徒との間には、傳聲管が通つてゐる。これによつて發動機とプロペラの騒音に妨げられることなしに、通話することが出来るやうになつてゐる。



同乗飛行(その一) 水上練習機の前部には教官、後部には生徒。
ブルン、ブルンと発動機はゆるやかに回転し、
機は今靜かに出発線に就かうとする。

飛行、操縦の理論は、教室内の座學で十分にやつた。實地に近いことも、地上練習機でやつてゐる。しかし、いざ本物の飛行機に乗ると、若い練習生は、文字通りアガツテしまふのである。「出發用意よろしいか?」と教官の聲が耳もとにくる。「用意よろし」と答へた



同乗飛行(その二) 水上練習機いよいよ出発。

とたんに、「眼鏡はどうしたつ!」とどなられる。飛行眼鏡をおろすのを忘れてゐたのである。教官席には鏡がついてゐて、後の練習生席がよく見えるのである。

やがて、黄色くぬられた練習機は、水上を滑走して浮上る。操縦桿を引けば、機首があがる。前に押せば下に向く、右足をふめば右



水上練習機の揚収作業

に廻る、左足をふめば左に廻る——すべては教室で教へられ、地上練習機で経験した通りである。

だが、ともすると、軽く觸れてゐる筈の操縦桿にしがみついて、教官に注意される。これは、教官の操縦桿が、てきめんになるので、すぐわかるのである。教官は、傳聲管を通し、一々説明しながら、操縦して見せる。それが一通りすむと、教官は手をはなして練習生に操縦をまかせる。そして、今度は、自分が操縦装置に軽く手足を觸れて、生徒のやり方を観察し、且指導する。前記の理由によつて、生徒のやり方は、如實に感得されるのである。

これで生徒は、實際について、幾何なりとも操縦術を覚えられ

る。と同時に、教官によつて、搭乗員としての性格が判定されることになる。これを、卒業までに、2,3回くりかへし、操縦か、又は偵察か、將來進むべき道の、そのいずれかへ決定されるのである。

操縦員は、文字通り操縦の方へ進む。或は戦闘機の搭乗員となり、或は爆撃機や攻撃機の操縦員となる。偵察員は、戦闘機以外の機に乗込み、偵察や、通信や、爆撃などを受持つための訓練へ入つて行く。

年若い少年たちは、始めは誰しも操縦科を出て、戦闘機に乗りたがる。同じ操縦員でも大型機のよりは、戦闘機にのりたがる。蓋し戦闘機では、操縦員即ち戦闘員であり、自分の思ふまゝに機をあやつつて、華々しい空中戦に入ることが出来るからである。しかし、教官や班長から、航空戦全體の上から見れば、操縦、偵察の二者の重要性には、寸毫も上下大小の別のないことを説き聞かされ、やがてはみなひたぶるに、與へられた道へ邁進して行くのである。

尤も、この豫科練における適性飛行は、修業時間短縮のため、戦時中は省略されることがある。

倶 楽 部

入隊後1,2箇月すると、生徒は日曜の外出を許される。その時分には、豫科練魂がすでにたゞきこまれてゐて、外出させても大丈夫と見做されるわけなのである。

外出した生徒が、いちばん喜んで行くところは、「倶楽部」である。倶楽部といつても、大きな建物か何かがあつて、生徒全部が、どやどやとあつまるわけではない。普通の民家の座敷を借りたものなのである。つまり「間借」なのである。

日 曜 日 の 外 出 各自辨當をかゝへ大手を振り、歩調をとつて、歩武堂々と隊門を出る。が、出終つたらさいご、各自の倶楽部へ向つて一目散だ。



倶楽部の一 日

「小母さん」も坊やたちも繰出てもてなす。こゝで英氣を養つて、明日からは又火の出るやうな猛訓練だ。



倶楽部の飼犬までまかり出て大歓迎。



その倶楽部を、たいてい1班16名が、1単位となつてつくる。そこには、雑誌や、碁盤などがおいてある。楽器などもおいてある。日曜の朝、お辨當を持つて、生徒たちは、「楽しい我が家」である、その倶楽部へかけつける。「小母さん」をはじめ、倶楽部の家族一同の笑顔に迎へられて、生徒たちは「只今かへりました」と挨拶して座敷に上りこむ。なつかしい青畳である。

遊びたいさかりの年頃を、自ら大空の御盾となるべく願ひ出て、

面 會

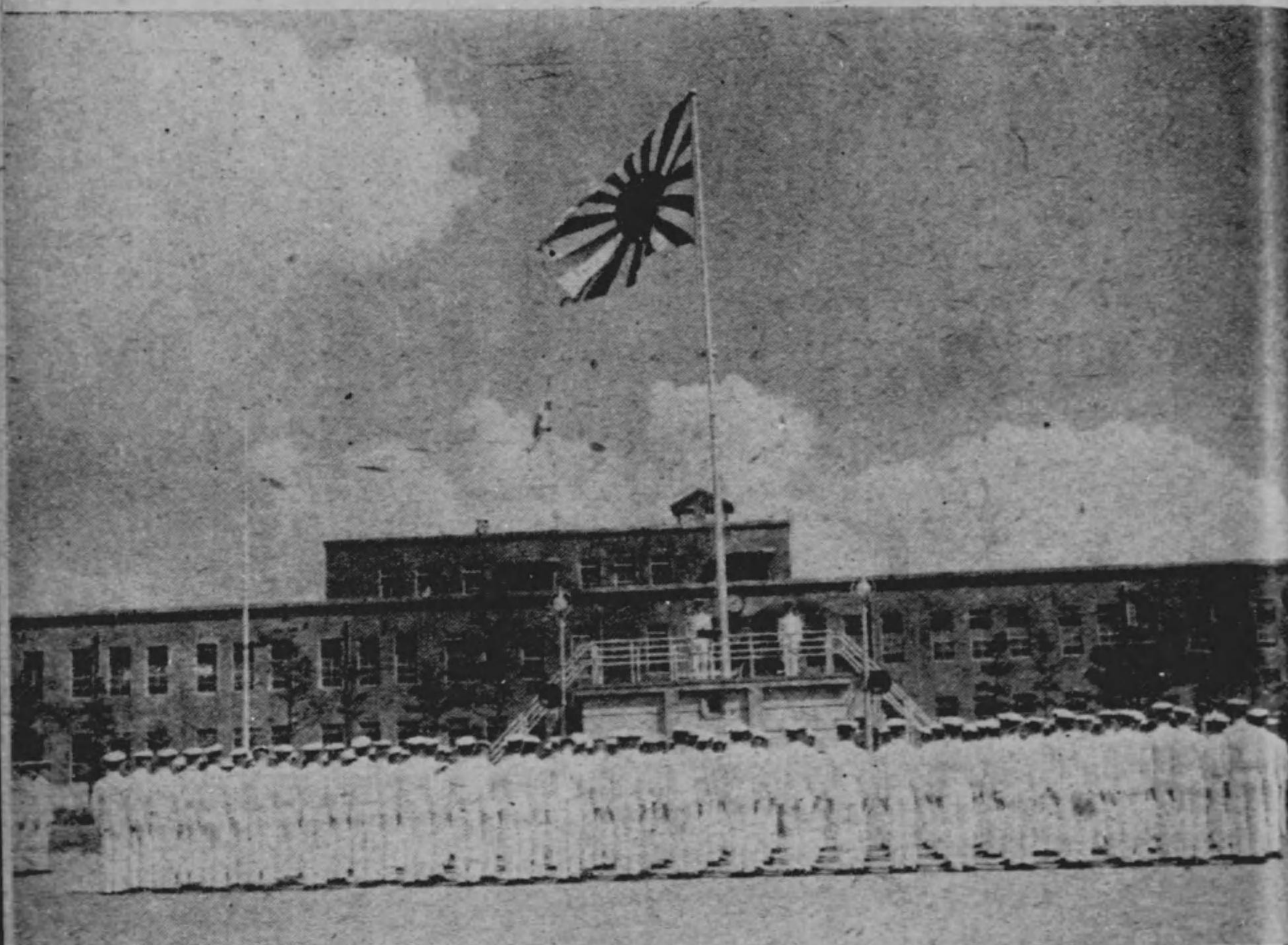


日夜の猛訓練に没頭する少年たちを、倶楽部の家族たちは、利害を超越してもてなす。さればこそ生徒たちも「今日は」とか、「御免下さい」とかいはずに、「只今かへりました」と挨拶する。そして全く我が家同様にして時を過すのである。同時に、かういふやうな、心からのくつろぎをあたへることが、隊の倶楽部を設けさせた主旨でもあるわけである。

倶楽部では、歌をうたふ。ハーモニカをふく。碁や将棋をやる。雑誌を読む。青畳の上に寝ころぶ。倶楽部の子供とあそび散らす。夜も晝も、一擧手、一投足、ことごとく號令と規律に従つて暮してゐる生徒たちにとつて、これは又、何たる朗かな自由さであらう。生徒たちは、この自由を満喫することによつて浩然の氣を養ひ、英氣を貯へるのだ。

午には持參の辨當を食べる。辨當をもらつて外出するのは、この豫科練生徒だけである。辨當の他に、倶楽部でも、出来るだけ工面して、御馳走することを忘れない。歸隊時間が迫ると、「行つて参ります」と挨拶して出て行く。小母さんたちも「行つていらつしやい」といふ。どちらも「さやうなら」とはいはない。

生徒たちは又、この自由時間を利用して、附近の名所舊蹟等を巡遊することもある。



晴れの卒業式

卒 業

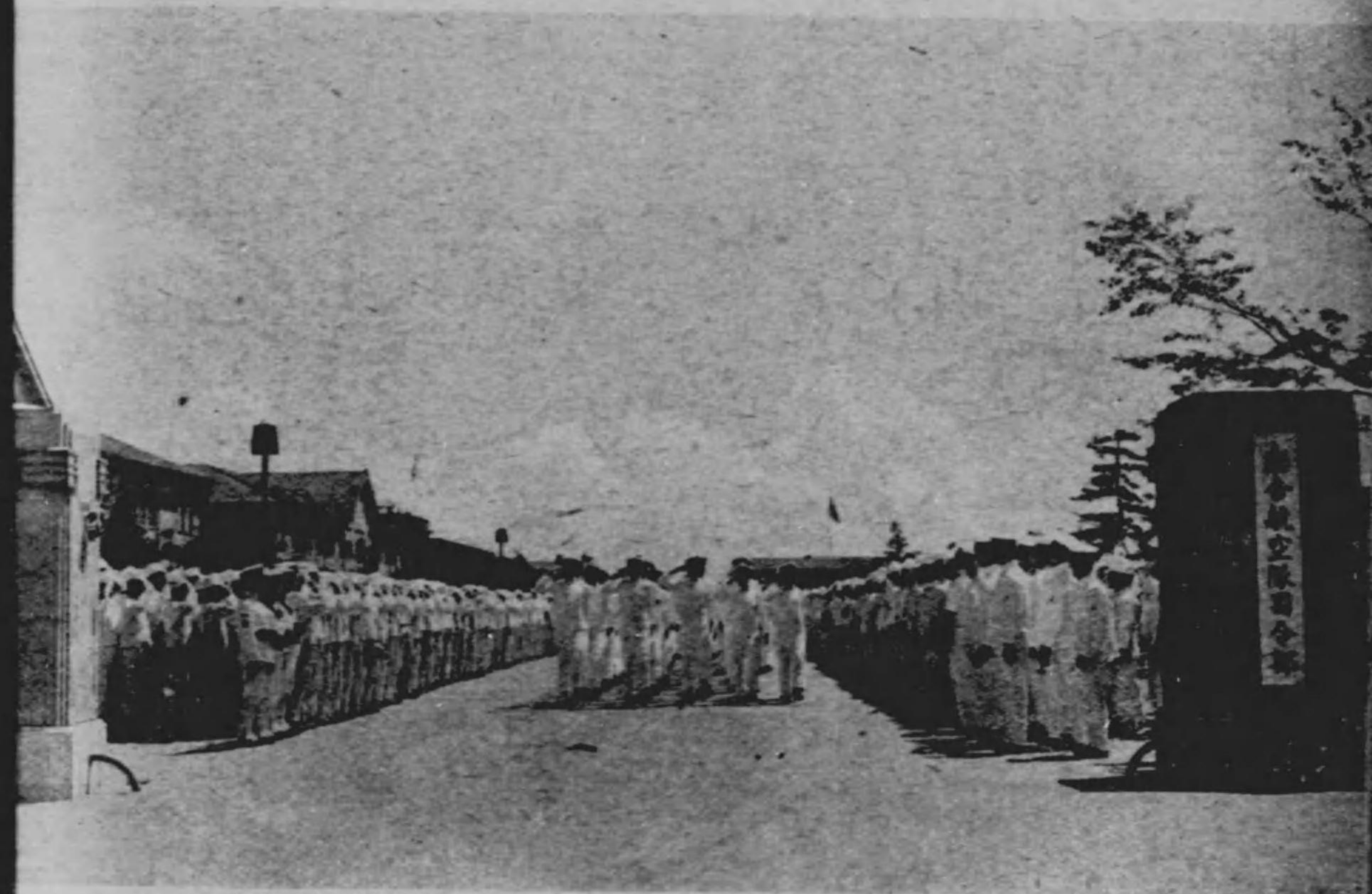
甲種飛行豫科練習生は1年半、乙種飛行豫科練習生は2年半を通じ、以上のやうな過程を終へると、甲、乙兩種とも、大體飛行兵長となつて卒業する。

卒業といつても、こゝは學校ではない。やうやく基礎訓練の1段階を終へただけの、飛行兵の雛なのである。彼等は、たとへこの隊門は出ても、右から左へと、各地の實施部隊に配屬され、操縦専修と、偵察専修に分れ、「飛行練習生」の生活へ突入して行くのである。

卒業式の前夜は、教官、教員といつしよに晩食をとる。勿論祝酒もなく、御馳走にも變りがないが、この晩食の感激こそは、永久に忘れられない。

卒業式がすむと、教官、教員、及び残る全部の生徒たちは、兵舎

さらば飛行豫科練習部よ 今やうやくあこがれの空に雄飛するために、彼等は操縦に偵察に、各々の任務に別れて各航空隊に向ふのだ。



から正門まで整列して、見送りの位置につく。その間を、卒業生たちは4列縦隊となり、歩調をそろへ、肅々と進んで行く。送るもの、送られるもの、共に挙手の禮である。

正門の外には、すでに何臺ものトラックが待つてゐる。生徒たちは、それに分乗する。やがてエンジンがかかる。その時、當直将校から、「帽振れ」の號令がかかる。送るものも、送られるものも、お互ひが見えなくなるまで帽を振る、振る、振る……。

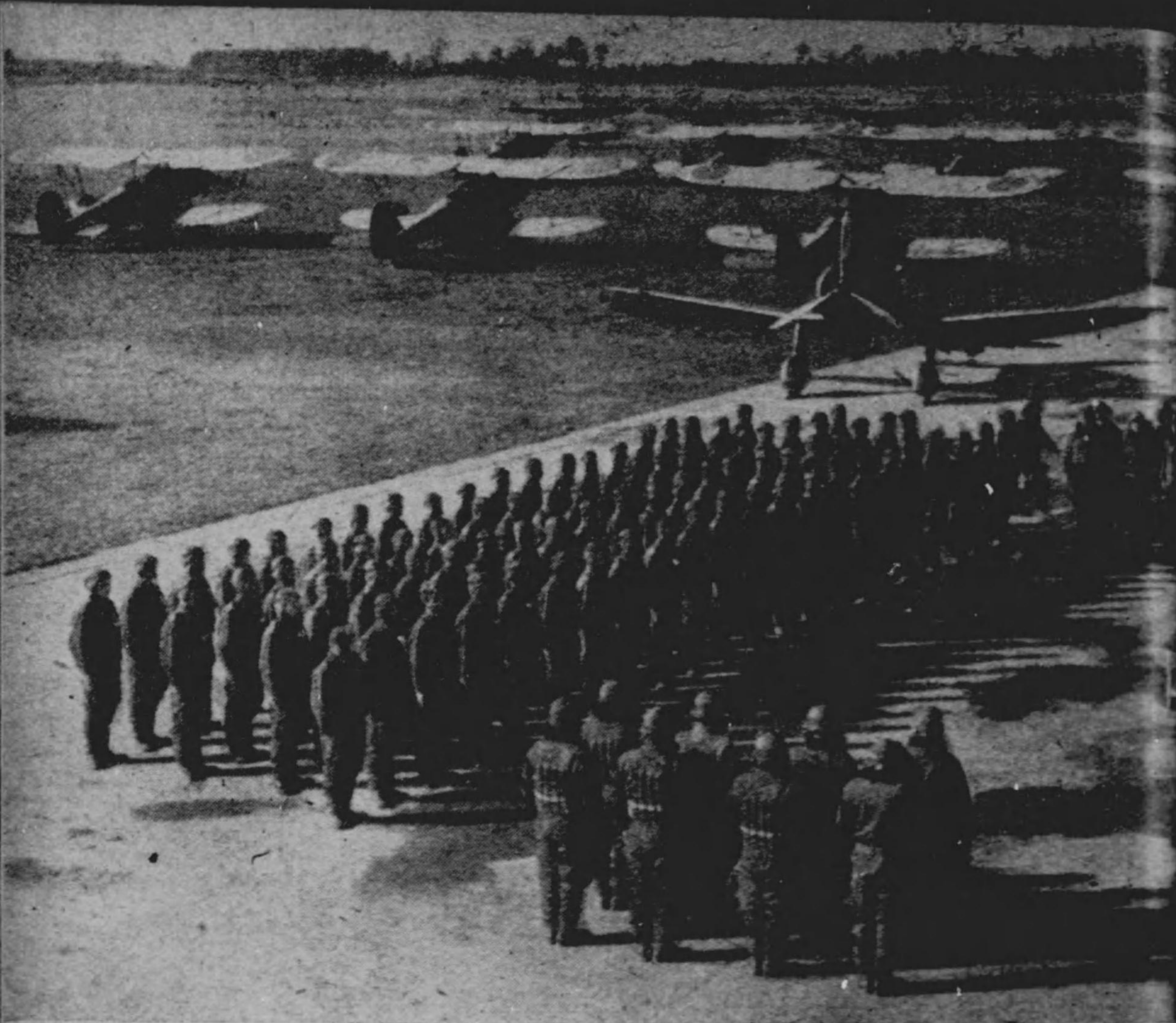
「さらば！」

「さらば！」

口にこそ出さね、こんど會ふ時は、靖國の御社で——の覺悟を秘めた、この若きますらをとますらをの別離ほど、世に悲壯なものが又とあらうか。

空中訓練篇





航空隊の朝

すでに地上訓練を終った元気いつばいな少年たちが、あこがれの飛行機に乗込もうとしてゐる。

「右へならへ、直れ、番號」

練習生「1, 2, 3, 4, 5 6.....19, 20, 21.....」

實施科目は前日の通り、
飛行止めは十時、掛れ。
氣をつけ、敬禮
右向け右
左向け左



いよいよ大空へ

豫科練を巣立つて、各地の航空隊に配属された生徒たちは、約1年間、みっちりと實地の訓練をつづける。

豫科練時代は、基礎知識の教育が多かった。飛行兵としての肉體の基礎的鍛錬が多かった。そして、本物の飛行機に乗り、空へあがるのは、數回に過ぎなかつた。

しかしこれからは「豫科」練習生ではなく「飛行」練習生なのである。即ち、飛行が主な練習対象となる。

但し、この飛行も、はじめにいつたやうに「空の運ちゃん」となるためのものではなく、航空兵力の主體となり、空中制覇の實力を養成するためのものであるから、その訓練の中には、各種の高等飛行をはじめ、銃撃、爆撃、偵察、通信、寫眞等、々、あらゆる術課が含まれる。尤もこれは、操縦分科と偵察分科とによつて、課目が重點的にあたへられることはいふまでもない。しかし、いづれにしても、空を飛んだ上でのことには變りがないのである。そして、この「飛ぶ」といふことこそ、すべての少年たちが、何年來待ちに待つてゐたものなのだ。

格納庫の前には、黄色に塗られた練習機がずらりと並んでゐる。傍の天幕には、指揮官が椅子によつてゐる。練習生たちは、その前に整列する。立上つた指揮官に對して一同敬禮。指揮官は、おもむろに口を開く。

「本日より飛行をはじめ。まづ、水平上昇、水平降下の直線飛



搭乗割當が發表

行をやる。」

「〇〇練習生、××號機、空中操作同乗出發します。」

張切つた聲でかう報告した練習生は、指揮官の傍の黑板の前にか
けより、そこに掛けられてゐる、自分の乗るべき飛行機の番號と名
前を書いた札を裏がへし、搭乗機へかけつける。機上には、すでに
教官が座席について待つてゐる。



同乗飛行

やがて機は、見事に浮上する。見事な筈である、まだ教官が縦縦してゐるのであるから……。しかし、練習生が空中の状態に少し慣れて来た時分に、教官は機の操縦を練習生にまかせる。そして、例の傳聲管を通して、懇切丁寧に、操作を教へる。

操縦桿は、卵を握るやうに、柔く持つてゐなければならない。し

傳 聲 管

傳聲管は、教員と同乗者の口と耳とをたがひに連ねて、お互ひの聲が直接通じるやうにするものである。かうしないと風や騒音のためにきゝとれない。



操縦教育

教員「要するに、飛行機がかう下つてゆく感じ、これを飛行機の沈みといふが、これが早く判るやうにならなければいけない。それから佐藤操練生は、いつも着陸前に速力が少い。」

練習生「はい」

教員「中村練習生は誘導コースの廻り方が大きい。」

練習生「はい」



かし、慣れないうちは、やたらに固く握りしめて、まるで操縦桿にしがみつくやうな工合になる。それは、前にいつたやうに、聯動装置によつて、すぐ教官にひびく。

「そんなに力を入れるな。」

「機首が上つた。」

「機首が目標から、右にそれてゐる。」

傳聲管は、間断なしに、教官の聲をつたへてよこす。

やがて着陸。この操作は、もちろん教官がやる。機から地上に降立つと、耳がじーんとなり、頭もぼーつとする。體もふらつきさうだ。しかし、元氣を出して、指揮官の許へかけつけて報告する――。

「〇〇練習生、××號空中操作同乗かへりました。」

今降りた練習機には、もう次の練習生がのり込んで、出発しようとしてゐる……。

單獨飛行

同乗飛行を何回かやつた後で、單獨飛行がゆるされる。

單獨飛行！ 少年たちはどれほどこの日を待ちつゞけて來たか。嘗ての日、適性検査のため、始めて同乗飛行をした時も、文字通り「天にのぼる」が如きうれしさと、誇らしさを覺えた。

第一、飛行服がうれしかつた。仲間を見ると、どれも皆、あれが彼かと怪しまれるほど立派に見える。自分もあの通り立派になつてゐるのかと思ふと、身内がぞくぞくするほど得意になつて來る。



今日から
単独飛行
が許可さ
れた。
見上げる
観望の教
員と戦友
たち。



あこがれの単独飛行

教員「今日は大體狀況がいゝやうだから、今度はひとりていつてこい。」

練習生「はい」

ひとりて行つてこい、これぞ待ちに待つた単独飛行である。数
数の勞苦も努力もこの一專のためだつた。

はじめて、生れてはじめてあこがれの空の一點を、たゞひとり
て飛ぶときの喜び、實際誰も聲をあげ、自ら調子をとつて、ひ
とりて、歌ひ出すのだ。

だつた。

しかし、今や同乗飛行なんか問題ではない。俺が一人で、あの飛行機を自由にあやつつて、あの空をとび廻るのだ。「こん畜生！」と、我と我が身をひつばたきたくなるほどうれしい。

しかし、実際にとび上ると、しばらくは體中が石のやうに固くなる。「おちついて、柔く操縦桿をにぎつて。」とは、何十回となくいひ

地上指揮官報告を受ける



敬 禮

練習生「中村練習生 64 號、離着陸單獨飛行歸りました。

教官「うん」なかなかうまくつたぞとは心の中では思つても、口では決してほめてくれぬ。

きかされた言葉だ。しかし、いざとなると、やはりどうしても、ぎごちなくなる。

これではいかん、あせつちやいかんと、自分で自分にいひきかせる。やうやく氣も體もおちついてくる。機もいふことをきいてくれる。もうしめたものだ。上を見れば、無邊際むへんざいの青空だ。白雲がほゝゑんでゐる。下を見ると、飛行場がある、兵舎がある。しかし、何といふちつぽけなものだらう。そこへ來ると、この大空は、何とい

ふ廣さなのだ。そこを、俺は今、自分の思ふ通りにとび廻つてゐるのだ。何と俺は偉大な人間なのだらう！

本人は、まるで天下をとつたやうなつもりでゐる。しかし——

しかし、地上の教官たちは、それどころではない。一齊に望遠鏡を目にあてて、練習機の一舉一動を見つめてゐるのだ。機上の本人は、大いにうまくとんでゐるつもりでも、見てゐる方から見れば、一向さうではない。一方の翼を傾けたまゝ、いつもでも平気でとんでゐるのがゐる。ちよつとした風を受けてぐらつき出し、容易に安定をとりもどせないのがゐる。やたらむしように、上昇したり、下降したりしてあばれるのがゐる。地上に降りた時、ほんたうにほつとするのは、乗つた本人よりも、實は教官の方なのだ。

ともかく、これで初の單獨飛行も首尾よくすんだ。その夜の休憩時間には、1人の例外もなく、その感想を手紙に書きまくる。そしてアメリカの空軍など、自分1人で片づけてしまひさうな氣焰をあげるのである。

特殊飛行

單獨飛行が自由にやれるやうになると、こんどは特殊飛行の訓練に入る。

特殊飛行——高等飛行には、宙返り、木の葉落し、逆轉、横轉、錐もみ、垂直旋廻、横滑り等、々、いろいろあるが、一言でいへば飛行機をどんな状態においてても、自由に操れる技術といふことになる。そしてこれは、操縦科の者、特に戦闘機の搭乗員となる者に

とつては、絶對必須の技術である。

例へば、單座戦闘機の火器は、普通前方に向つて固定されてゐる。従つて、敵の後方、特に後上方にくひつくと、敵からは射たれずに、自分だけが思ふ存分に射ちまくれることになる。だから、戦闘機同志で空中格闘をはじめると、お互ひにこの有利な位置にくひつかうとする。くひつかれた方は、何とかしてそれを、ふりほどかうとする。いはゆる秘術をつくすことになるが、その秘術は、即ちこの特殊飛行の適切な應用に他ならない。

これは、ほんの一例である。空中戦は、必ずしも敵の後上方から射撃を加へることだけで行はれるものではない。殊に近頃の飛行機は、非常に高速になつてゐるから、自分の望み通りの攻撃位置を占めることは、なかなか容易でない。そこで、あらゆる機會——そしてそれは、文字通り、ほんの瞬間に過ぎてしまふ——を捉へて、攻撃を加へなければならない。

そのためには、能ふかぎり、敏捷に身をこなせなければならない。それには、機の操縦性がよいことと共に、操縦者がこの高等飛行に習熟してゐることが、何よりも肝心なことなのである。

こゝで、我々は思ひ出す——あの豫科練時代に、1日も缺かさず訓練をつづけたフープを、空中轉回を、吊環を、逆立を。そして今搭乗機と共に、自分の體が空間的に、どんな位置にあらうとも、少しも判断に狂ひの來ないことの基礎は、あの時代にきづかれつゝあつたことを知るのである。

この特殊飛行は、空中戦の時にばかり應用されるのではない。何



特種飛行に於ける操縦者の表情

かの故障で、機が不自然な状態に陥つた時、適切な判断を下し、適切な處置をとり、正常な状態にもどすといふやうな際にも、非常に役立つのである。

同時に、この特殊飛行は、戦闘機のみに必要なものでもないことはいふまでもない。例へば、爆撃機によつて行はれる急降下——投弾——急上昇、魚雷攻撃機によつて行はれる、魚雷放射後の急反轉など、みなこの特殊飛行に習熟しておかなければ出来ない操作である。陸上攻撃機のやうな大型機ですら、敵の探照燈から難脱したり、被弾から生じた火焰を消止めたりするためには、しばしば不整な運動をしなければならないのである。

高度の訓練を必要とするものの中には、計器飛行がある。座席をわざと覆つて外を見られないやうにし、座席内の計器だけで飛行す



る訓練である。

これは、雨や、濃霧や、暗闇の中での飛行も出来るやうにするのに必要なものである。従つて、陸上の飛行にも有効なものであることはいふまでもない。しかし、その陸上晝間、そして視界のきく時の飛行には、必ずしもこの技術を必要としない。

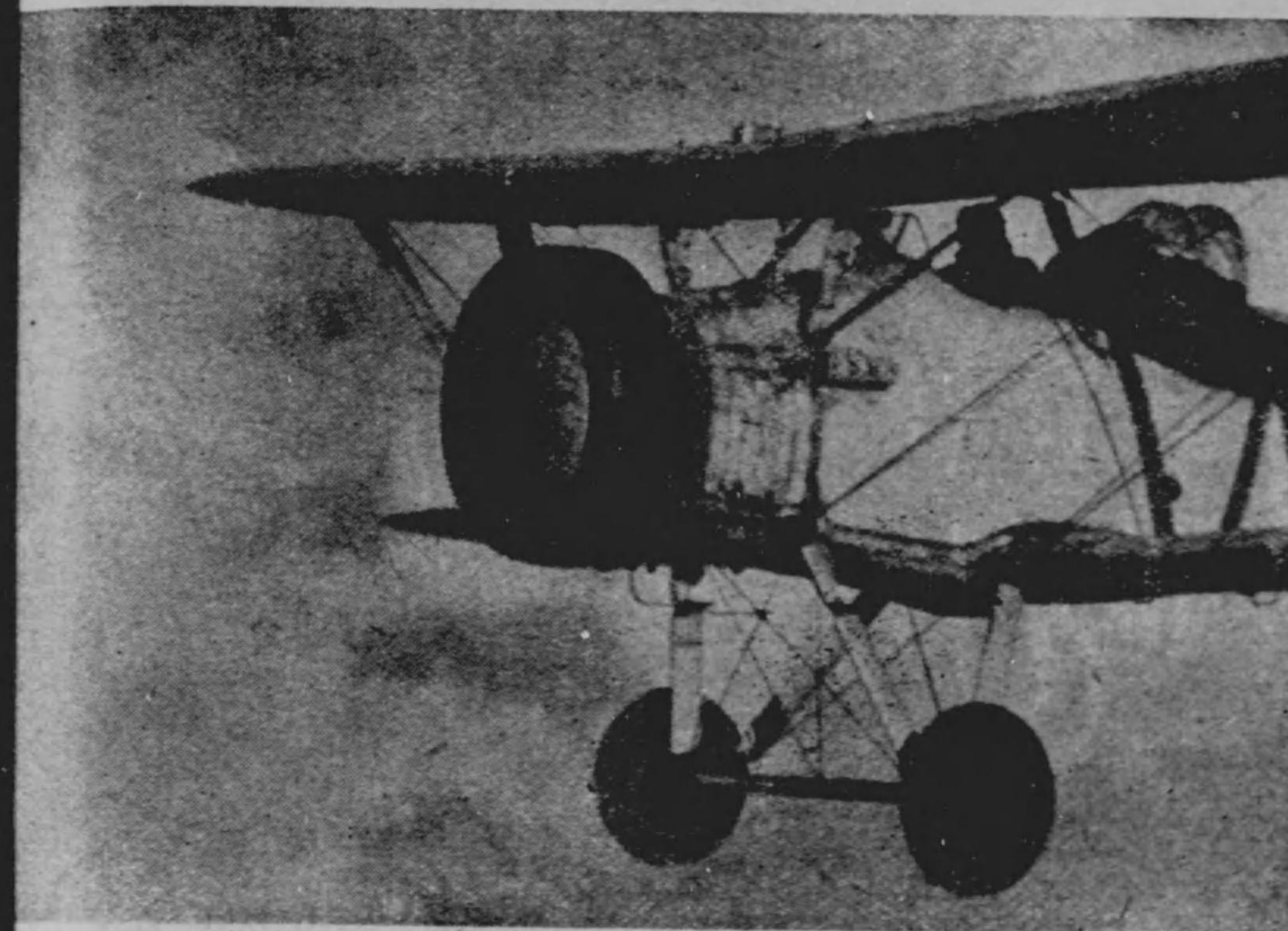
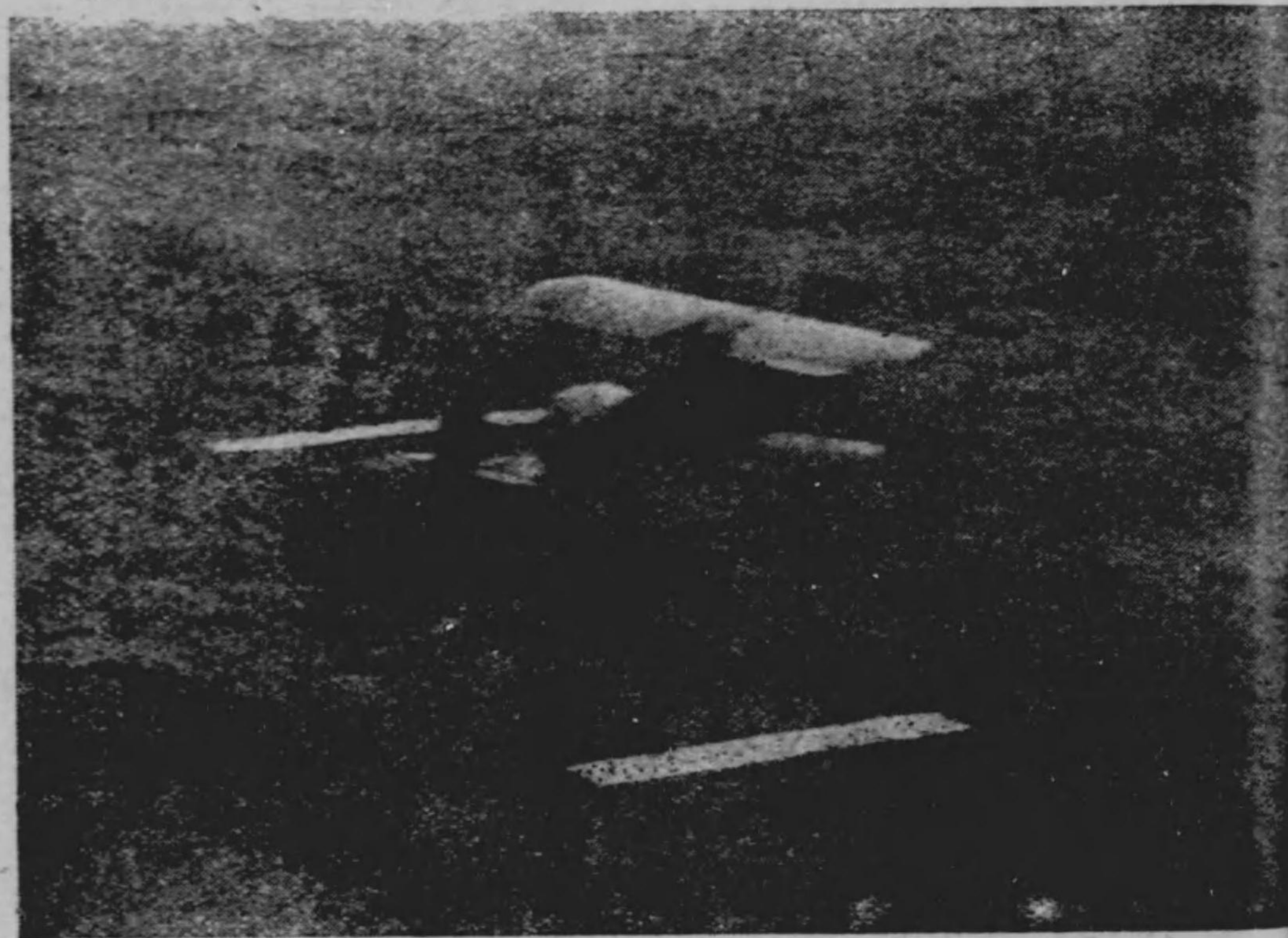
ところが、海上飛行の場合には、晴天雨天を問はず、晝間夜間を問はず、常にこの計器飛行を実施しなければならないのである。それは、海の上



には、目標になるものが、何もないからである。従つて、この計器飛行技術は、陸上の飛行には、必要な時もあり、必要でない時もあるが、海軍の飛行兵にとっては、必要不可欠の技術なのである。

又、練習生たちは、制限飛行に熟達しなければならない。即ち、一定の區劃内に離着陸する技術の習得である。戦時となれば、どんな無理な地點で發着しなければならない羽目に立至るかも知れない。だから、陸の飛行兵も、これに慣れておく必要はある。しかし海軍の飛行兵にとっては、前記の計器飛行のやうに、必須の技術とな

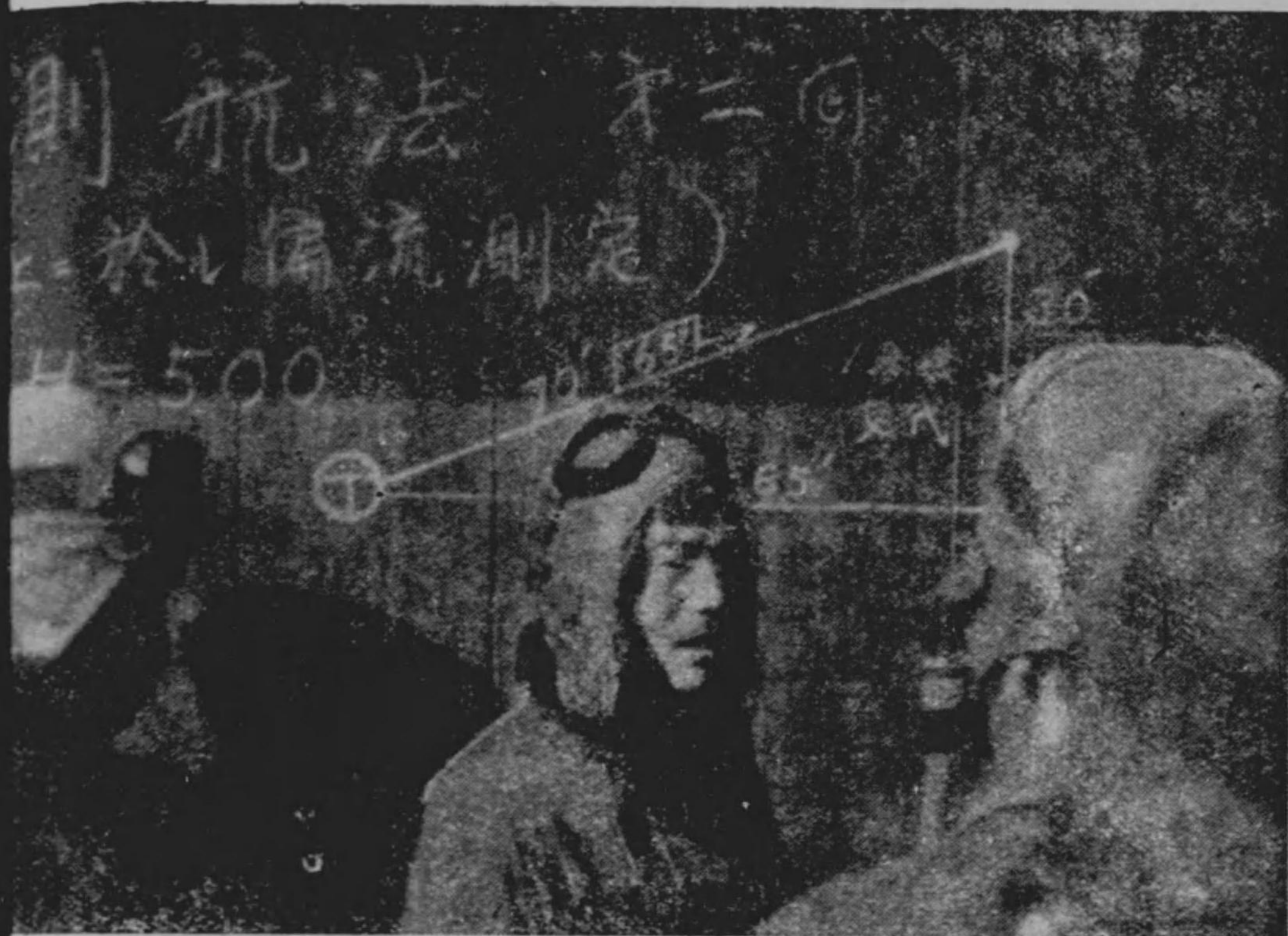
定着(制限着陸)



計器飛行の練習

後の席の覆ひを被つた練習生が操縦してゐる。かうして次第に霧の中、雨の中等の無視界でも飛行することが出来るやうになる。

特殊飛行



航法

教官「航法といふものは地味であるが、苟くも飛行機が行動する以上は絶対必要な仕事である。特に頼るべき何物もない洋上を、数百マイル飛んで敵を攻撃し又母艦に歸ることは正確な航法の實施がなくては出来ないことだ。

これが遠距離になればなるほど、その間天候の變化もあることであり、又暗夜の洋上にもなれば益々むづかしくなる。お前たちもそのつもりでしつかりやれ。」

「はい」

教室にて

教官「宮澤練習生」

練習生「はい」

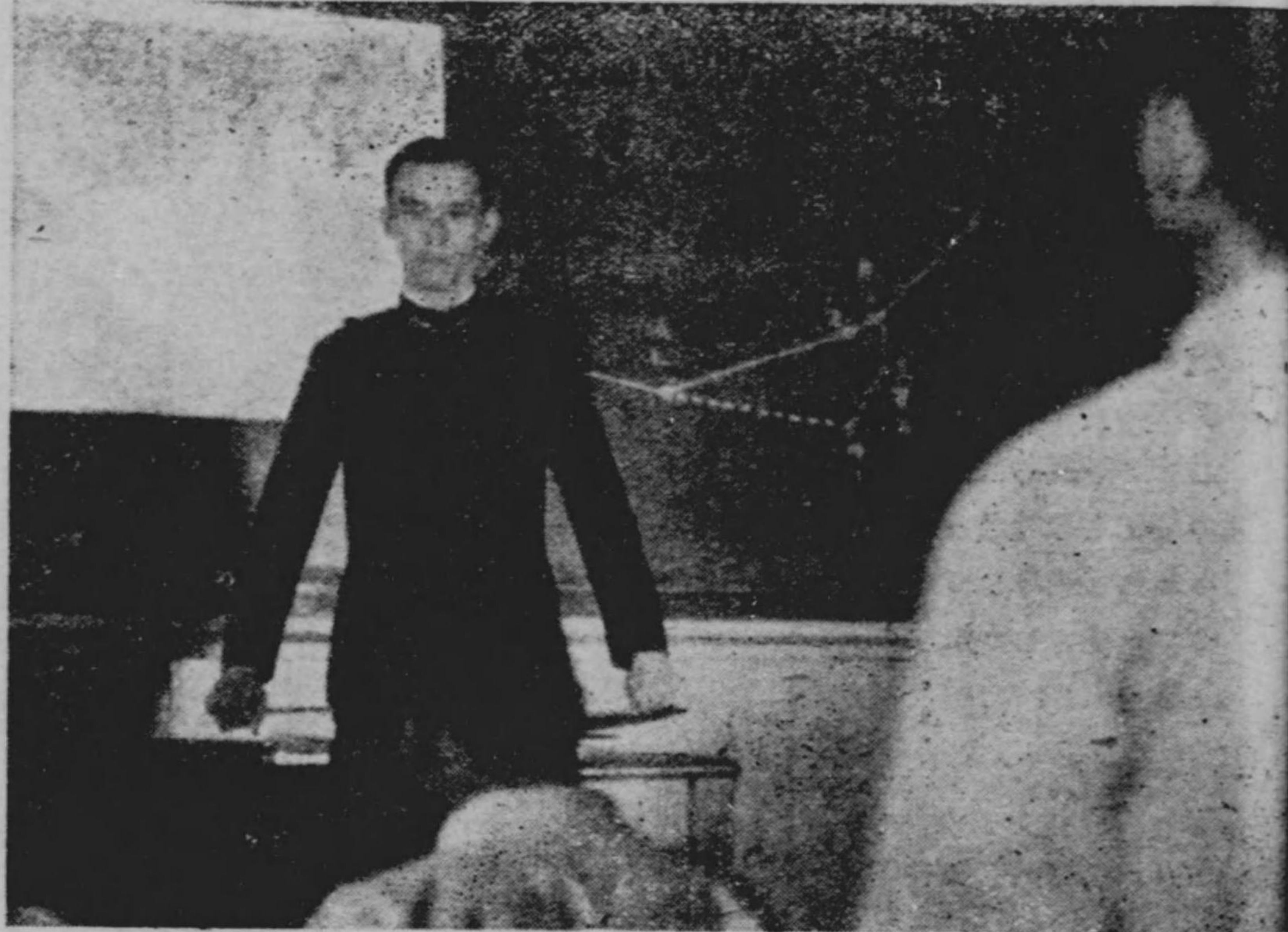
教官「往航第一航路の針路距離」

練習生「213 度 33 哩であります」

教官「小西練習生」

練習生「はい」

教官「箱根を越す場合の飛行高度、自分の旗案を
いつてみる」



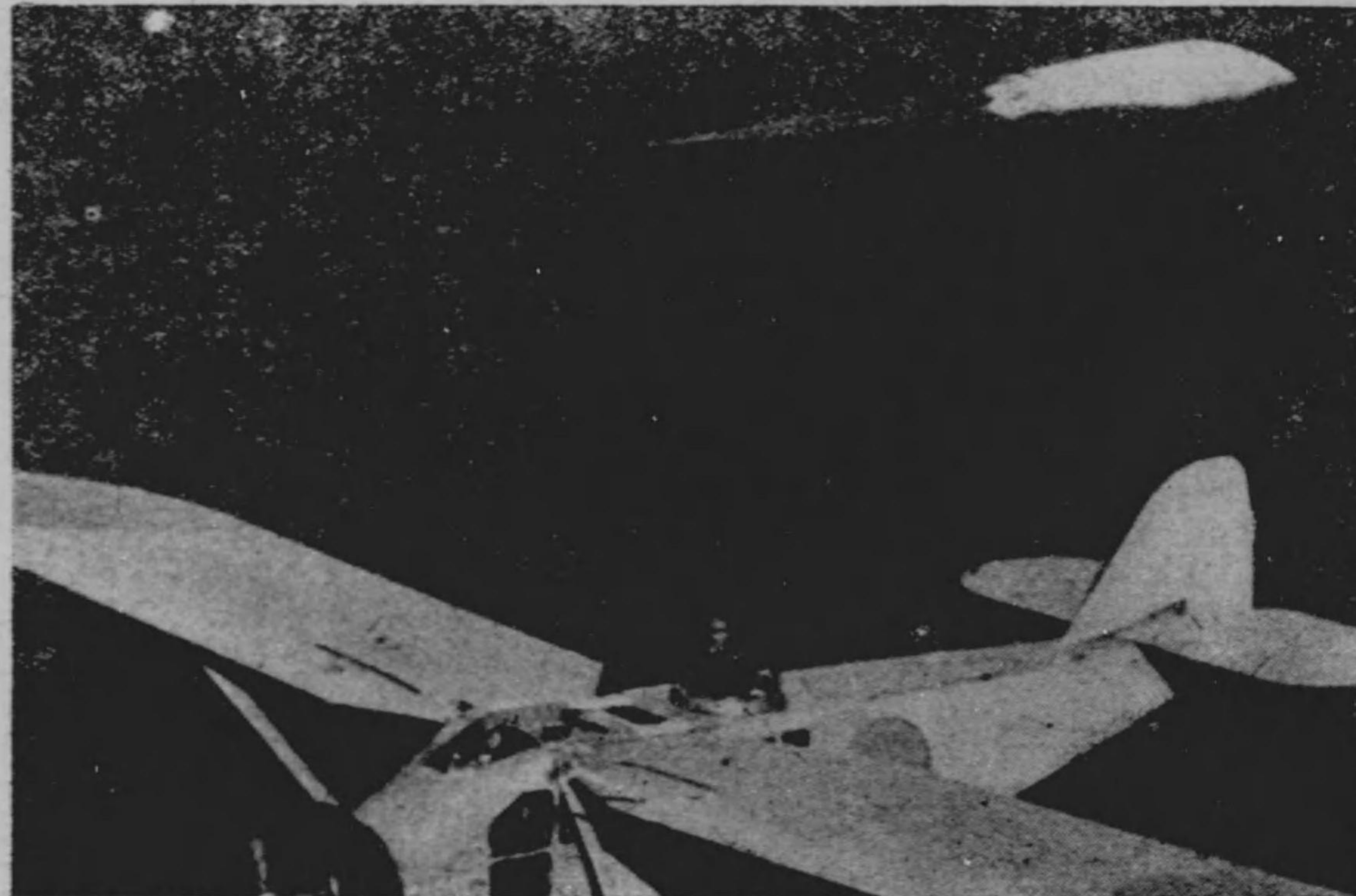
る。何故なら彼等は、航空母艦の乗組員となり、あの絶対に空間的に制限されてゐる甲板を、飛行場として活躍する場合を豫期しなければならないからである。

戦 闘 訓 練

搭乗機そのものの操作が、自由にこなせるやうになれば、その技倆を發揮して、戦闘訓練を行ふことになる。

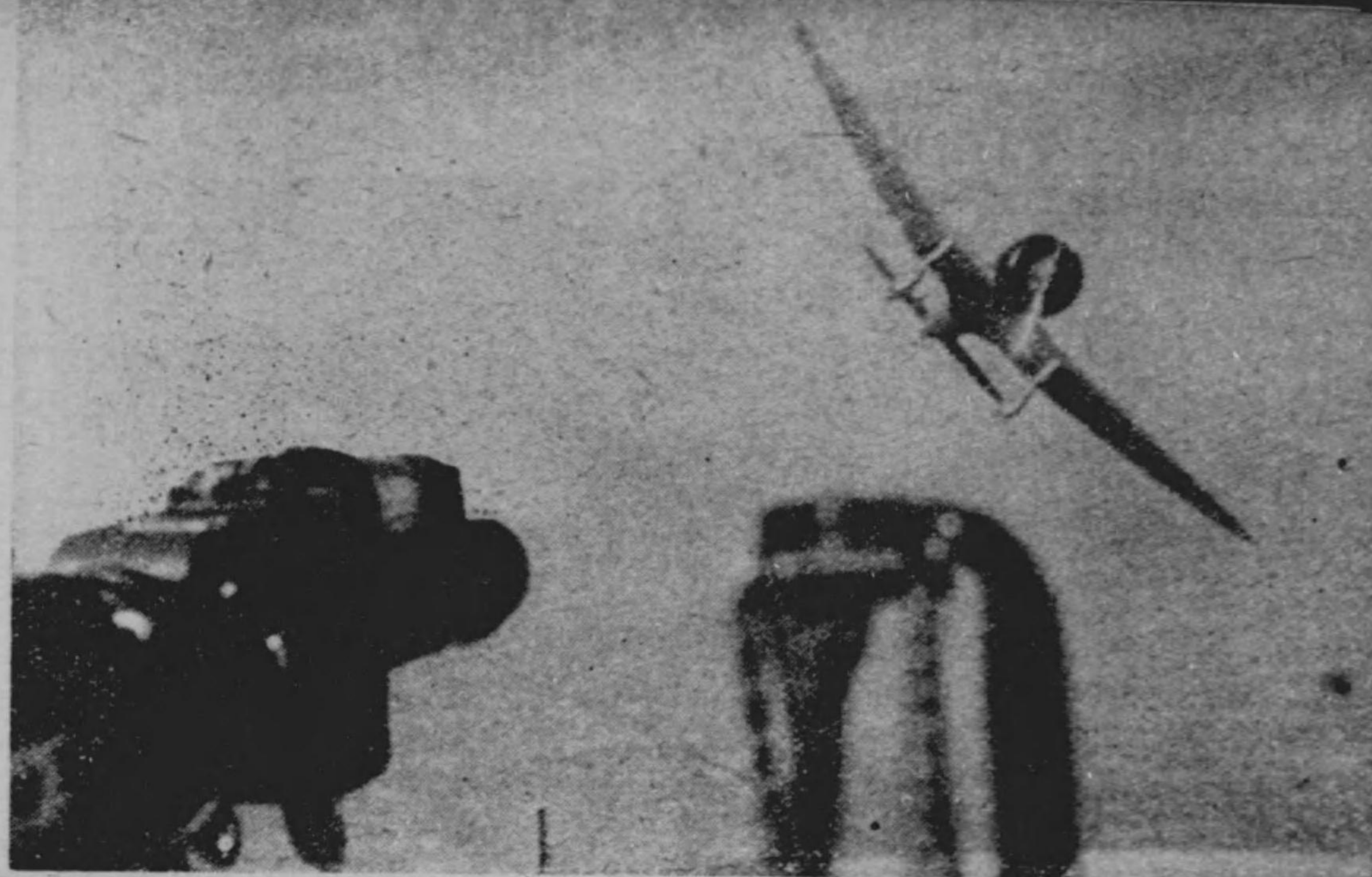
2機をもつてする空中戦の基本體形からはじまつて、數機入交つて展開する立體的な空中戦、爆撃機等の援護戦闘等、あらゆる場合における空中戦闘の訓練をすゝめて行く。

機上作業 機上作業練習機で射撃偵察等各種の練習が行はれる。
空中での射撃は、他の飛行機の曳行する吹流しを標的として行はれる。



或は並航し、或は反航する吹流しを狙ふ射手の心には、やがてわが手に撃墜される敵機の姿が描かれてゐるだらう。

銃撃の訓練は、他の機の曳航する吹流しに對して行はれる。數機といつしよにやる時は、銃弾にそれぞれ異なる着色劑がついてゐて、後から吹流しを調べると、各機の成績がわかるやうになつてゐる。數機入交れての混戦の場合は、機銃に自動映寫器が装置されており、銃撃の成績がフィルムに記録される。勿論、實弾の命中した様子が寫るのではなく、引金を引いた時、當然命中すべき照準點に、相手



寫眞銃射撃 吹流しの射撃練習が終ると、上下左右から
襲ひかゝる。戦闘機を相手に立體的の射撃
訓練が始まるこれは寫眞銃が用ひられる。*

機が捉へられてゐたかどうか、寫されてゐるのである。

爆撃訓練は、地上又は水上の標的に向つてはじめられる。つまり
静止してゐる目標を狙ふのである。次に、銃撃における吹流しのや
うに、高速で疾走する艦尾に曳かれた標的に向つて、つまり動く標
的に向つて訓練する。そして、これこそは後記するやうに、海軍航
空部隊の、最も重視する技術の1つなのである。

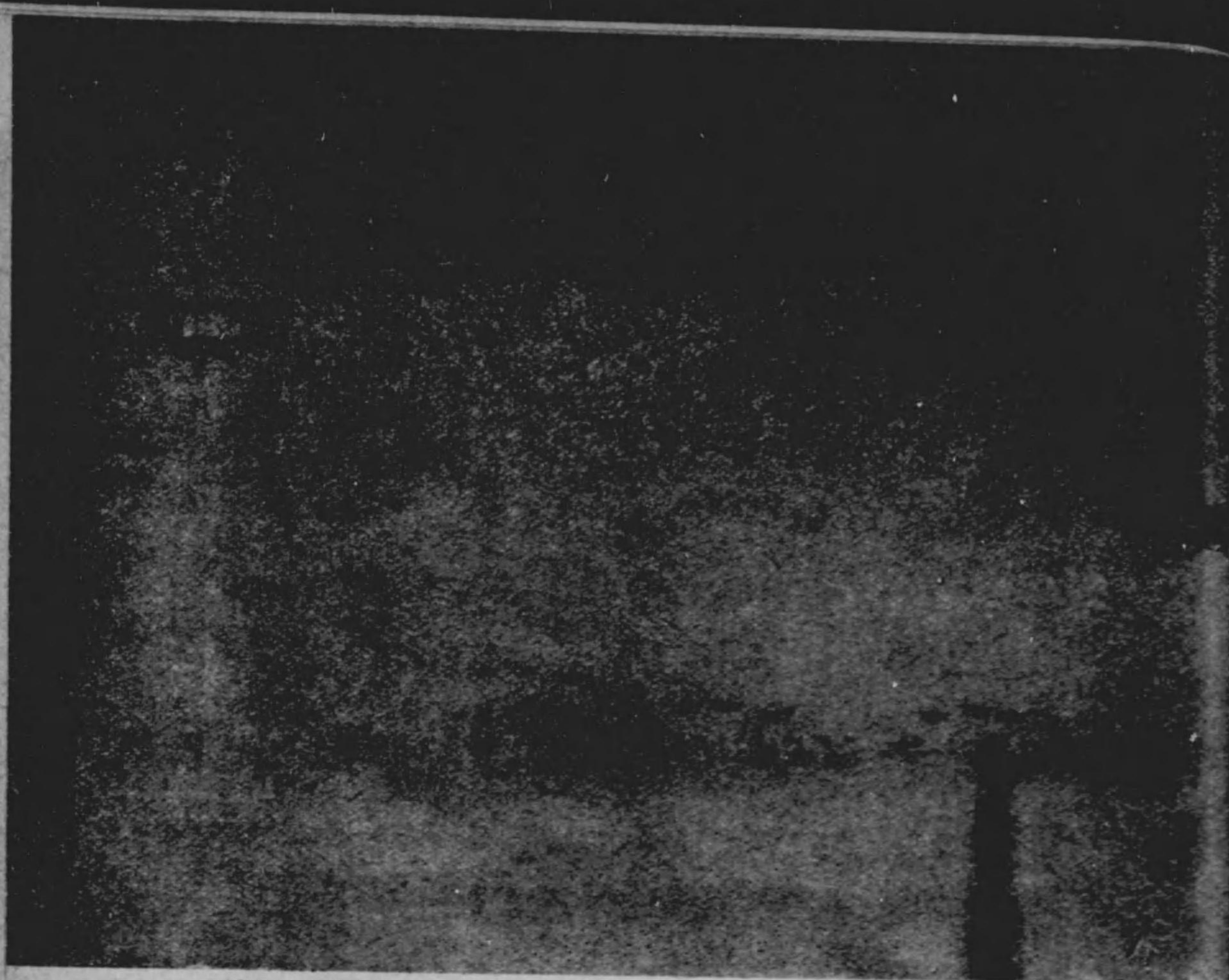


* 引金を引けば弾丸がとび出す代りに、中のフィル
ムに彈着成績が現されるのである。



卒業前の編隊飛行練習





彼等は勇躍出發する。

將來の作戰行動の飛行は、必ずこのやうな飛行機隊の移動に始まるのである。そして地形と氣象の障礙を突破し、敵戦闘機の妨害を防ぎ、砲火を冒して任務を達成しなければならない。今日はその最初の手習ひである。

司令「本日の卒業飛行は實に見事であつた。六箇月前何も知らなかつたお前達が、こんなに立派な腕前となつたのを見て、涙の出る程うれしい。

これから皆實施部隊にゆき、海の荒鷲の一員として、太平洋の決戦上に活躍するのも遠くはない。

ラジオや新聞に、お前達の手柄語が一日も早く聞けるやう、我々教官、教員は首を長くして待つてゐる」。





彼等は勇躍出發する。

將來の作戰行動の飛行は、必ずこのやうな飛行機隊の移動に始まるのである。そして地形と氣象の障礙を突破し、敵戦闘機の妨害を防ぎ、砲火を冒して任務を達成しなければならない。今日はその最初の手習ひである。

司令「本日の卒業飛行は實に見事であつた。六箇月前何も知らなかつたお前達が、こんなに立派な腕前となつたのを見て、涙の出る程うれしい。
これから皆實施部隊にゆき、海の荒鷲の一員として、太平洋の決戦上に活躍するのも遠くはない。
ラジオや新聞に、お前達の手柄話が一日も早く開けるやう、我々教官、教員は首を長くして待つてゐる」。



實戦部隊へ

約1年の間、いはゆる「月々火水木金々」主義で、あらゆる戦技をたゞきこまれた練習生たちは、海軍1等飛行兵曹となつて、それぞれの配属部隊へとび出して行く。或者たちは航空母艦へ、或者たちは戦闘機隊へ、或者たちは爆撃機隊へ、或者たちは攻撃機隊へ、そして又或者たちは水上機隊へ。そこは、すでに、命令下ると共にいつなんどきなりとも、大空の御盾となる覚悟を固く抱いて、飛上しなければならぬ實戦部隊である。たとへそこが、第1線であらうと、第2線であらうと、或は又、内地の陸上部隊であらうと……。

大東亞戦争は、今、敵總反攻の段階に入つてゐる。

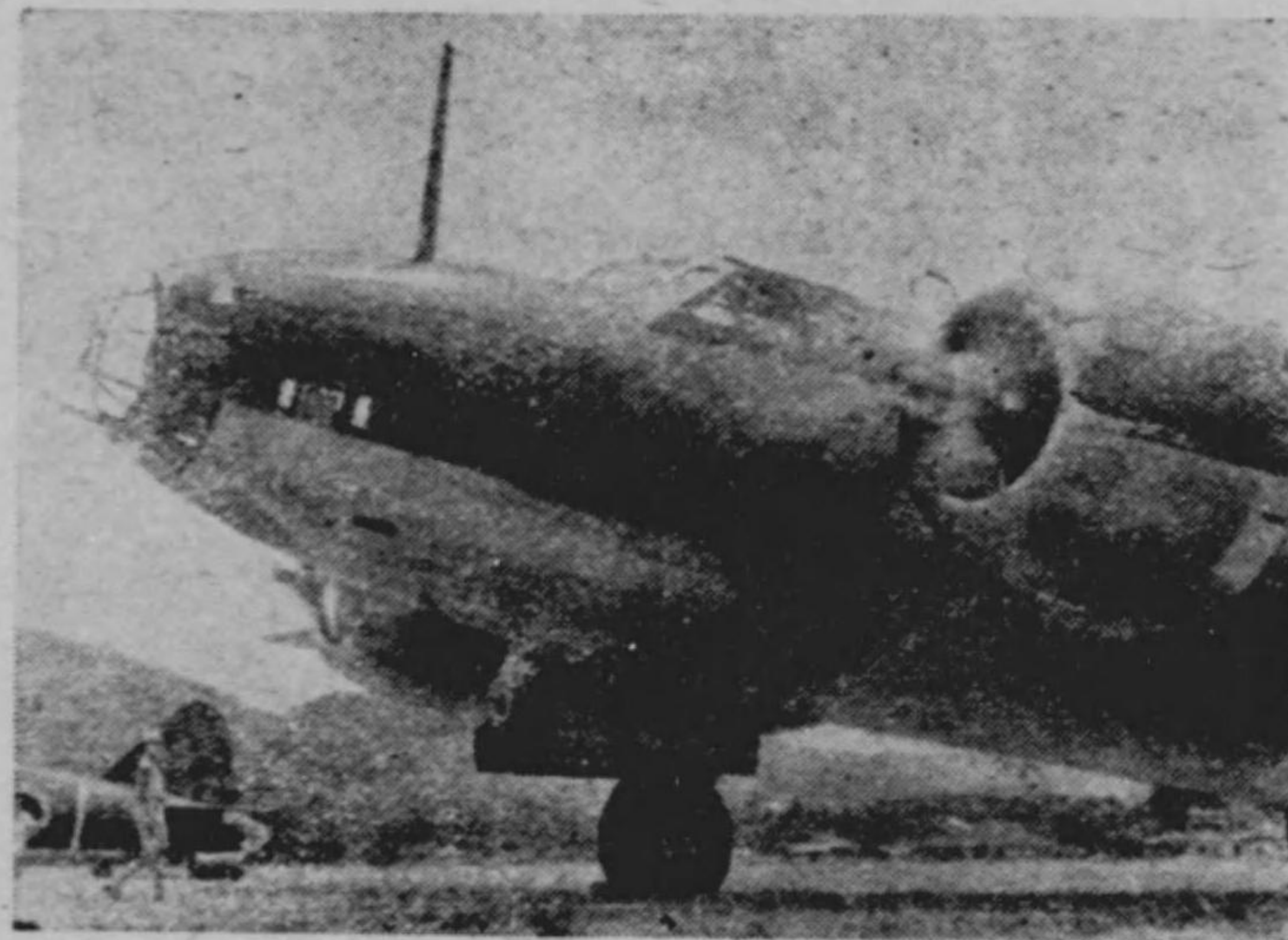
敵は、その反攻の主力を、航空兵力においてゐる。

その航空兵力の活動舞臺たる空中には、何等の障害物がない。

敵機は、己の好む時、好む方向から、我々を襲ふことが出来るのだ。

その敵の意志を抹殺し、その敵の力量を粉碎することが、今こそ彼等にゆるされたのだ。思へば、あの練習航空隊の門をくゞつてから、何年間、この日この時を待たつたことであつたらう……。

雄飛篇



海軍機の種類と任務

さて、このやうにして實戦部隊に入つた彼等は、どのやうな飛行機に乗つて、どのやうな任務を果すのであらうか。これ等のことについて、ひと通り記して見よう。

まづ、その使用機であるが、それには、戦闘機、爆撃機、攻撃機、偵察機、観測機、飛行艇等がある。

戦闘機 戦闘機は、各機種のうちで、最も速力と操縦性にすぐれ、攻撃火器を有力にし、空中戦を本來の任務とするものである。

敵機を捉へるにも、有利な位置へかけつけるにも、速力の大きいことが必要なことはいふまでもない。そして、いよいよ敵を捉へ、先刻記したやうに、自由自在に身をひるがへして、空中戦を演ずるには、機體を敏捷に動かせること——操縦性のすぐれてゐることが大切となる。

ところが、この速力と操縦性とは、互ひに相反する性質を持つてゐる。つまり、高速であればあるほど、急角度に機體を動かすことがむづかしくなるのである。この二つの性能が、いかに巧みに兼ね備へられてゐるかによつて、まづその戦闘機の値打がきめられる。

次に大切なのは、攻撃火器の大きいことだ。今もいつたやうに、最近の飛行機は、どれも非常に高速になつてゐる。それで、攻撃の好機といふものが、なかなか捉へられない。捉へても、全く瞬間に過ぎてしまふ。その一瞬間に出来るだけ射撃効果を大きくするには、自然搭載火器を多くしなければならないことになるわけである。

一方では、爆撃機の防禦力が大きくなつて來た。防禦火器の「數」が多くなつたこともあるが、急所々々には装甲や、特殊装置をほどこして、「質」の上でも防禦力が大きくなつたのである。これをやつつけるには、戦闘機も口径の大きな火器を、つまり、機關砲を装置しなければ、有効な攻撃を行へないやうになつた。

イギリスの戦闘機スピットファイアは、單座——1人乗で12の機銃をもつてゐるが、アメリカの重爆撃機ボーイング B17 は7乃至9人乗で7の機銃しかもつてゐない。これは、戦闘機の火器は攻撃のためのものであり、爆撃機のそれは、防禦のためのものであるからである。

戦闘機は、この有力な火器によつて、敵戦闘機との空中戦ばかりでなく、味方爆撃隊の援護にもつき、敵陣や敵艦に肉迫して、これに掃射を加へることもする。又、小型の爆弾をもつて行つて、爆撃するやうなこともある。

前記したやうに、戦闘機の生命の一はその高速力である。従つてその發動機は、大馬力のものであることを要する。2,3年前あたりは、1000馬力級が標準であつたが、今では2000馬力級が出現してゐる。現在の飛行機の速度記録は、1時間755軒であるが、これはドイツの戦闘機メツサーシュミット109型單座戦闘機の有するものである。

敏捷な運動をするためには、機體が小さくしなければならない。その小さな體に大馬力の發動機と、多數の火器とその弾丸を積込む結果、燃料の搭載量が犠牲にされ、航続力の小さいことが、戦闘機の

弱點の一つになつてゐる。

我が海軍には艦上（陸上）戦闘機と水上戦闘機とがある。

艦上戦闘機は、車輪をつけた陸上機である。それを「艦上」といふのは、航空母艦に搭載されるからである。いはゆる基地航空隊につけば、一般の陸上機と何等變るところはない。

これに反して、水上戦闘機は、浮舟をつけ、水上に發着して活動する。勿論、航空母艦や、陸上基地では使へない。それに、浮舟といふ長大なものをつけてゐる關係上、その運動はどうしても鈍重になる。

しかし、その一方では、母艦の建造や、基地の設営といふやうな手数がいらぬ。海上至るところが飛行場であり、海岸が基地となるといふ點で大いに有利である。

爆撃機 これは、爆弾をもつて爆撃するのが主任務である。専門の操縦者の他に、爆撃手や射手も乗込む。相當な遠距離まで出動しなければならぬから、燃料も多く積む。自然機體も大きく、鈍重になり、速力、操縦性共に、戦闘機の比ではない。

この爆撃機には、普通、重爆撃機、輕爆撃機の別稱が行はれる。しかし、我が海軍には、その別稱がない。ないが、實際においては、後で述べる陸上攻撃機が重爆撃機に相當する仕事もするから、こゝにいふ爆撃機は、いはゆる輕爆撃機に當るものと考へて差支へない。

爆撃機の輕重は、力量の大小から分けられる。輕爆は重爆より、爆弾、燃料、人員、武装等の積載量において劣つてゐる。その反面

では、それだけ速力においてすぐれ、より輕快な行動が出来る。その好例は急降下爆撃である。

一體、爆撃には、急降下爆撃と水平爆撃の2方法がある。

水平爆撃といふのは、高空を水平に飛行しながら、ばらばらと爆弾を降らすやり方である。この時、投下される爆弾には、それまで搭載機と共に、高速力で、水平に動いてゐた惰力が作用するから、投下された瞬間の眞下へ、垂直には落下しないで、飛行機の進行方向へ、斜めに曲線を描いて落ちて行く。

それが、どれだけ斜前方に落ちるかが、常に一定してゐれば問題はない。ところがそれは、投下時の高度、風の強さ、方向、爆弾の大小等によつて不定なのである。勿論、これ等の諸因を計算元として、投下時を決定する照準器はある。(例のボーイング B17は、世界一と稱する照準器を持つてゐた。)が、さういふ特殊な、複雑な照準器を必要とするだけ、なかなか命中させにくいわけなのである。

それに反して、急降下爆撃法は、目標數百米の近距離まで、大角度で急降下して爆弾をたゞきつけ、その瞬間に機首を引起して避遷するのであるから、目標に近づくこと、大角度で突込む結果、彈道がほぼ直線になること、近距離のため、風その他の影響を受ける時間が少いこと等のため、命中率はずつとよくなるのである。従つて海上の艦船のやうな、高速で移動するものに對する攻撃は、ほとんどこの急降下爆撃に限られるやうになるのである。

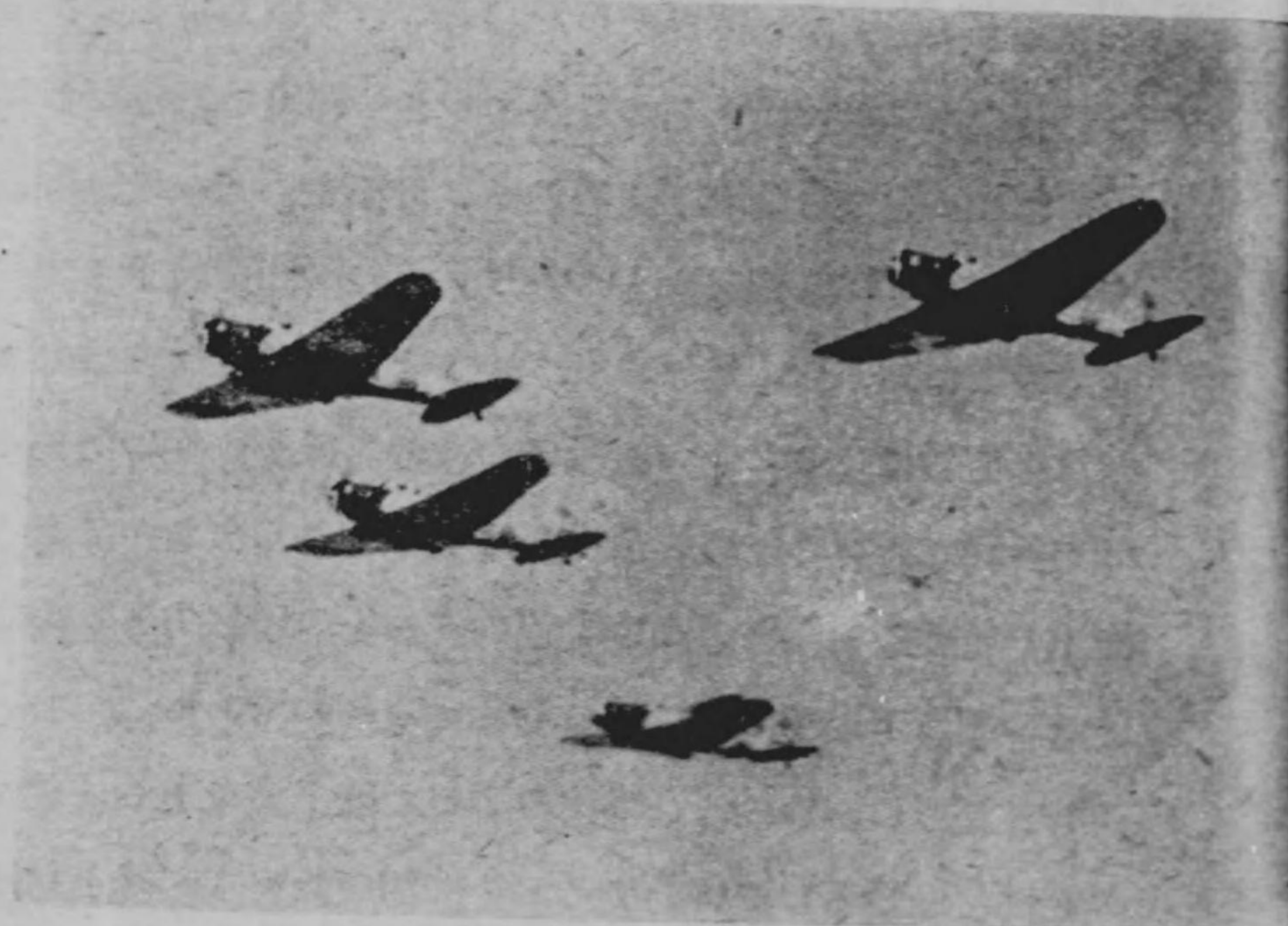
我が海軍の爆撃機は、車輪のついた陸上機である。従つて、陸上の基地を母體として行動するが、一方では航空母艦を基地としても

行動する。別に艦上爆撃機とも呼ばれる所以である。この點は、前に記した戦闘機、後で述べる攻撃機も同様である。

この艦上爆撃機、世のいはゆる輕爆撃機或は急降下爆撃機の代表的なものとして、ドイツのユンカース Ju87 B 型の要目と性能を見ると、下のやうになつてゐる。

發動機最大 1175 馬力、翼幅 13.48 米、全長 10.83 米、全高 3.90 米、最大速度 390 米、航続距離 800 軒、乗員 2、機銃 3、爆弾 700 斤。

見敵必殺の海軍新銳戦闘機



攻撃機 攻撃機は、主として魚雷攻撃を行ふものである。だから外國では雷撃機といつてゐる。

雷撃は、元來驅逐艦や巡洋艦等の得意とするものであり、又潜水艦はこれを専門とするものである。

しかし、驅逐艦や巡洋艦等の水上艦艇がこれを行はうとすると、よほどの奇襲でない限り、遠くの方から敵に發見され、魚雷發射前に、自分が砲撃を受けるやうになる。又、同等の速力をもつ敵艦が、

南太平洋〇〇基地を出發せんとする戦闘機

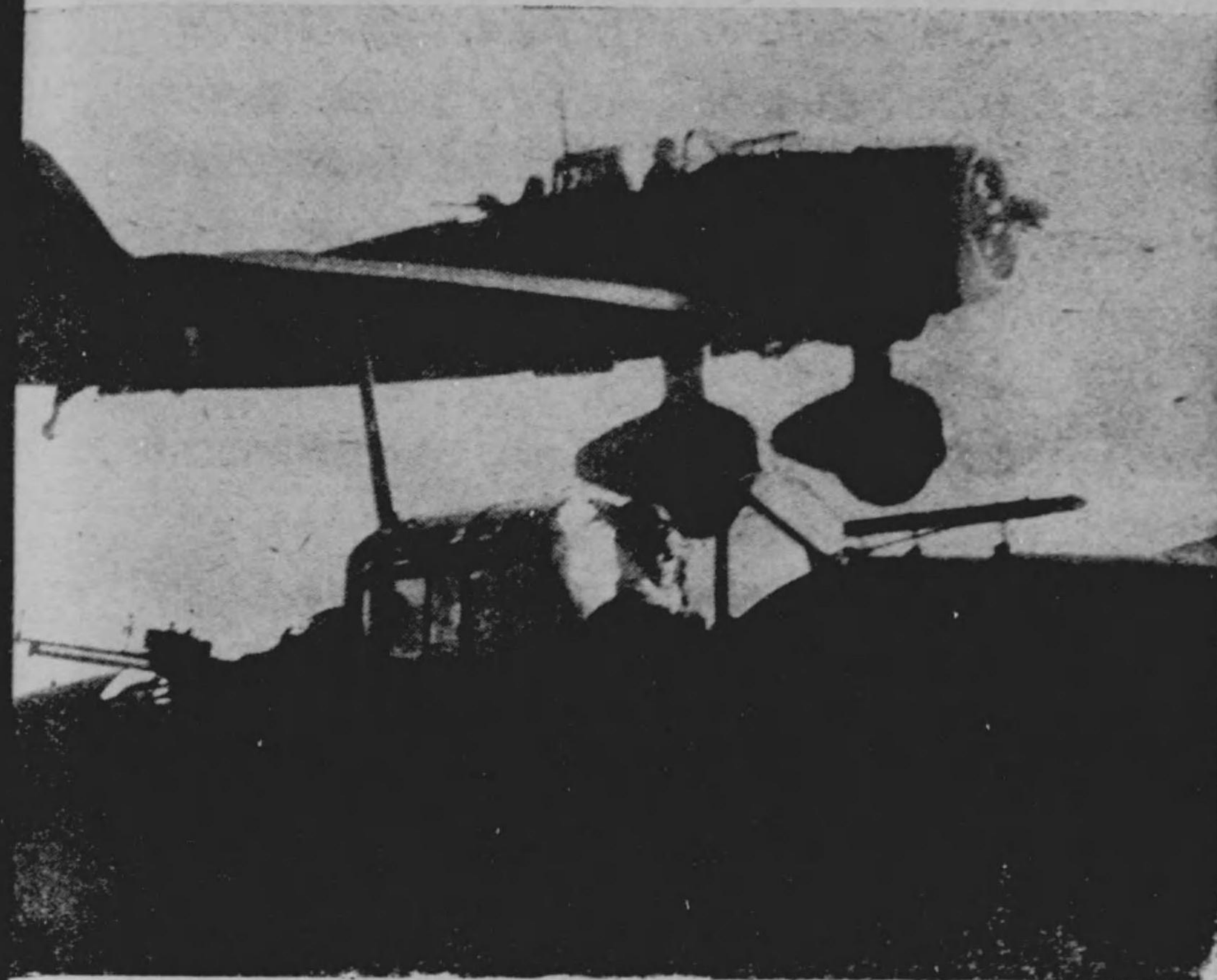
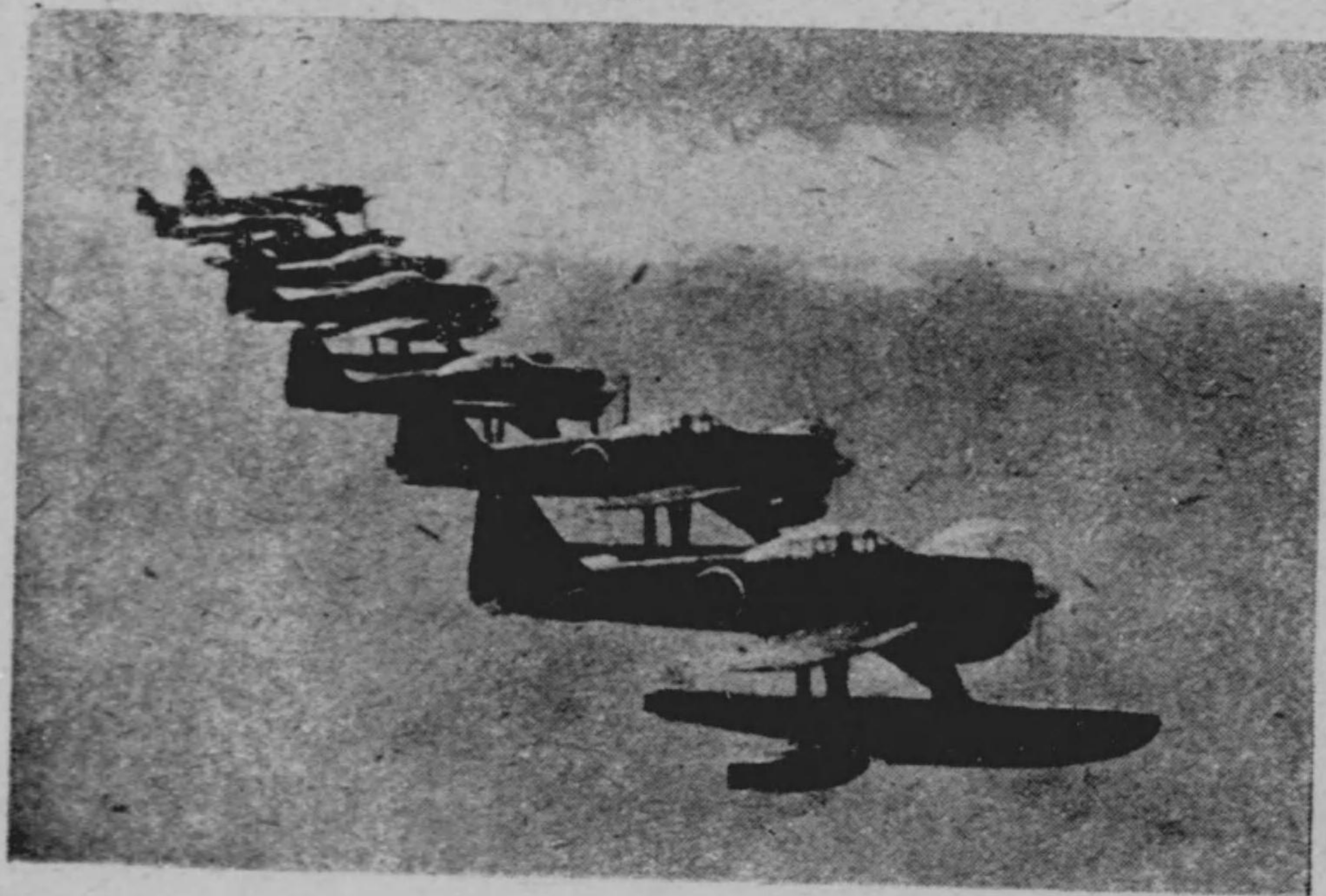


すでにある程度の距離まで遠去つた場合は、これを捕捉して雷撃を加へることが出来ない。

奇襲は潜水艦の最も得意とするところだが、他の水上艦艇に比べると、ひどく低速であるから、敵艦船が、よほどこちらにとつて都合のよい地點に出現しないと、攻撃の機をつかむことが容易でない。

又、水上艦艇にせよ、潜水艦にせよ、うまく攻撃の機をとらへて

編隊出動の水上戦闘機



艦上機爆撃

も、魚雷そのものの弱点といふものがある。

その1は、魚雷の速度のおそいことである。時速にすれば、外國の魚雷は80 軒ぐらゐのものであらう。高速の駆逐艦とあまりちがはない。それで適當な距離において発見しさえすれば、比較的容易に體をかはすことが出来るのである。

しかし、たとへ速度がおそくても、魚雷が発見され難いものであ

れば、前の缺點が補はれるのであるが、實はさうでなく、ぼんやりさへしてゐなければ、直ぐ見つけられる。今日の魚雷は、壓搾空気を主とした、混合ガスの爆壓を動力として、推進器を廻轉して進むのであるが、使用後尾端から排出されるそのガスが、魚雷の跡へ白波を立てるのである。いはゆる雷跡である。これが缺點の2である。

雷撃機は、以上の各種の、魚雷そのものの、又その發射方法の缺點を補ふものとして登場したものである。

しかし、さうはいつでも、雷撃機は潜水艦のやうに姿をかくして敵にせまるのでもなければ、その使用魚雷の原理が、艦艇用のと異なつてゐるわけでもない。たゞ、發射する主體の雷撃機の行動が、艦艇に比べれば、極度に敏捷であるといふ一事が、大いなるものをいふだけのことなのである。

即ち、雷撃機は、その高速力を利用して、遠距離の敵をも捕捉する。そして、ぐんぐん肉迫する。肉迫して至近距離から魚雷を投射する。その魚雷は、例の雷跡を描きながら突進する。しかし、その距離は、體をかはずべくあまりに迫つてゐる、といふことになるのである。大きな體をむき出しにし、速度もずつと落ちる水上艦艇では、敵が體をかはせない至近距離までふみ込むことは、ほとんど望めない。それを攻撃機は、その俊速にものをいはせて、隼のやうに敵に迫り、ぎりぎりのところから魚雷を發射して、さつと避退するのである。

かういふ攻撃機の1例として、イギリスのブラックバーン・ボタ

I型の要目を見ると、發動機最大750馬力、翼幅17.98米、全長15.53米、全高5.56米、乗員4となつてゐる。(性能は不詳。)

我が海軍の攻撃機の活躍については、こゝに記さない。但し、飛行機による雷撃戦術は、我が海軍航空部隊が、世界に冠たるものであることだけは事實が雄辯に物語つてゐる。

一發必中の急降下爆撃



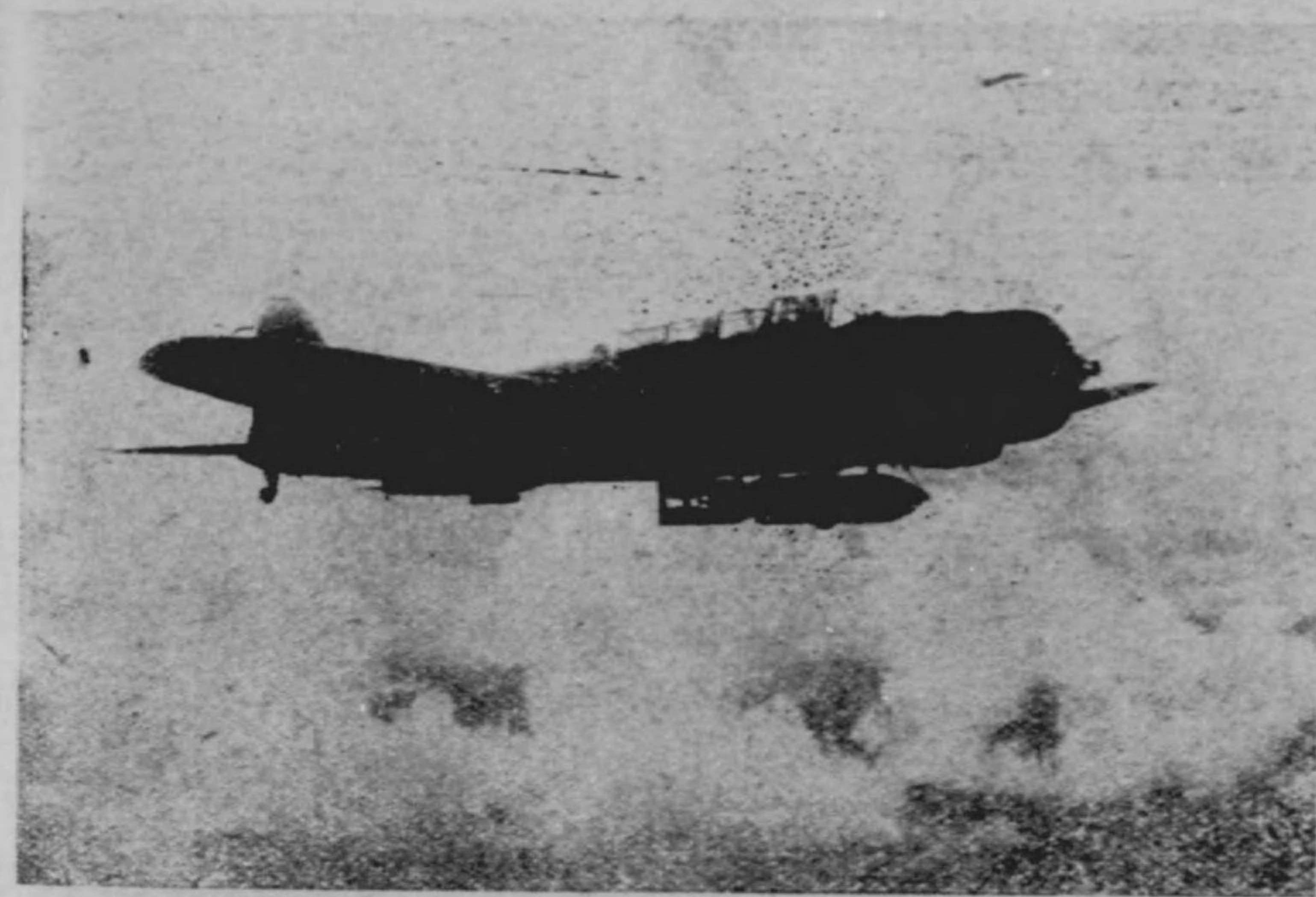


わが攻撃機魚雷投下の瞬間

なほ、この攻撃機も、陸上、母艦の双方を基地として行動することが出来、又、爆弾を使用して、爆撃機と同様に活躍することも出来る。

又我が海軍には、單に攻撃機、或は艦上攻撃機といふものの他に、陸上攻撃機といふ機種がある。これは双発の大型機で、滑走距離が延びる關係上、航空母艦には搭載されず、陸上を基地として行動する。名稱の由來もそこにあり、これに對して、別に海上攻撃機とい

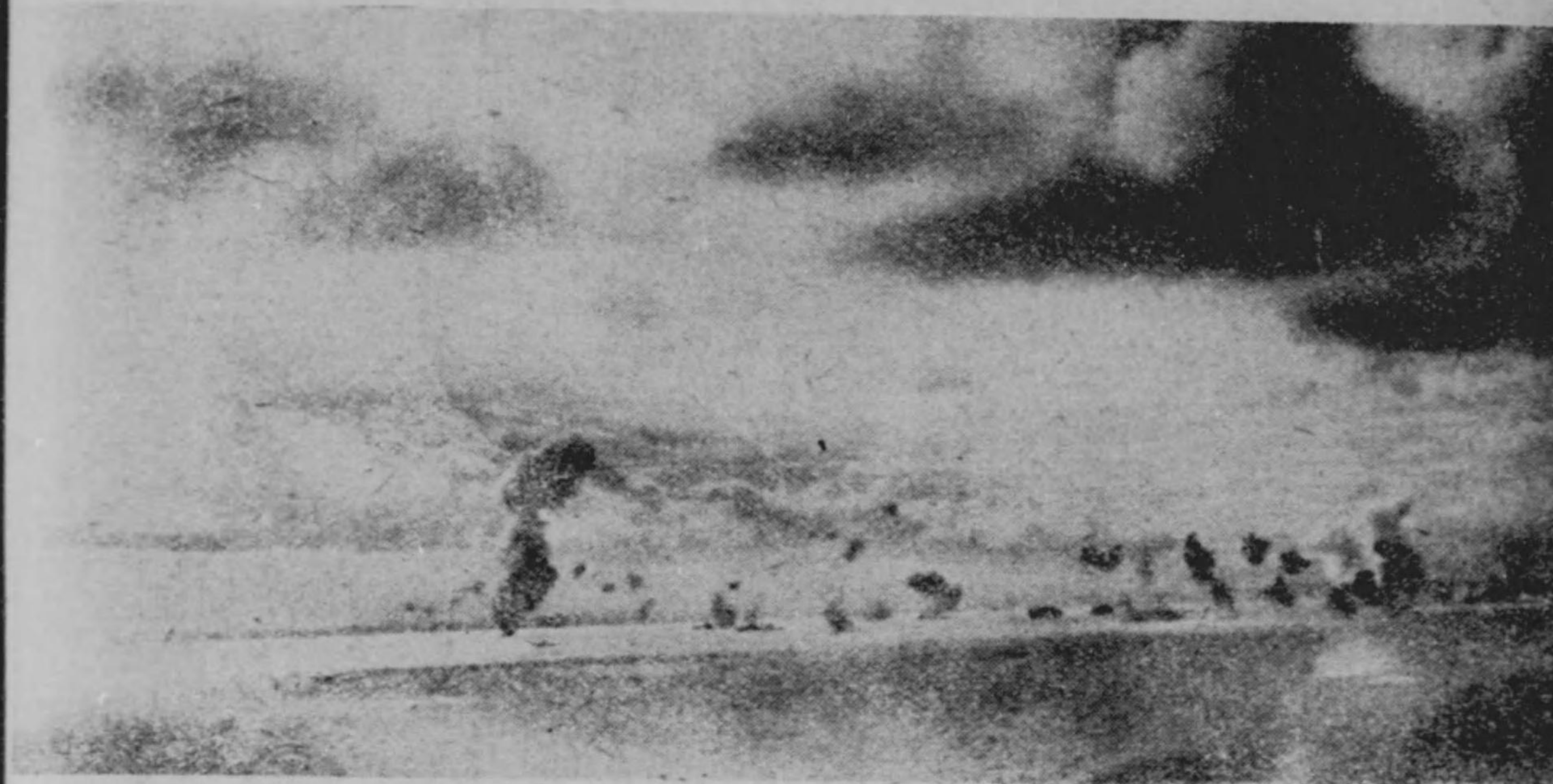
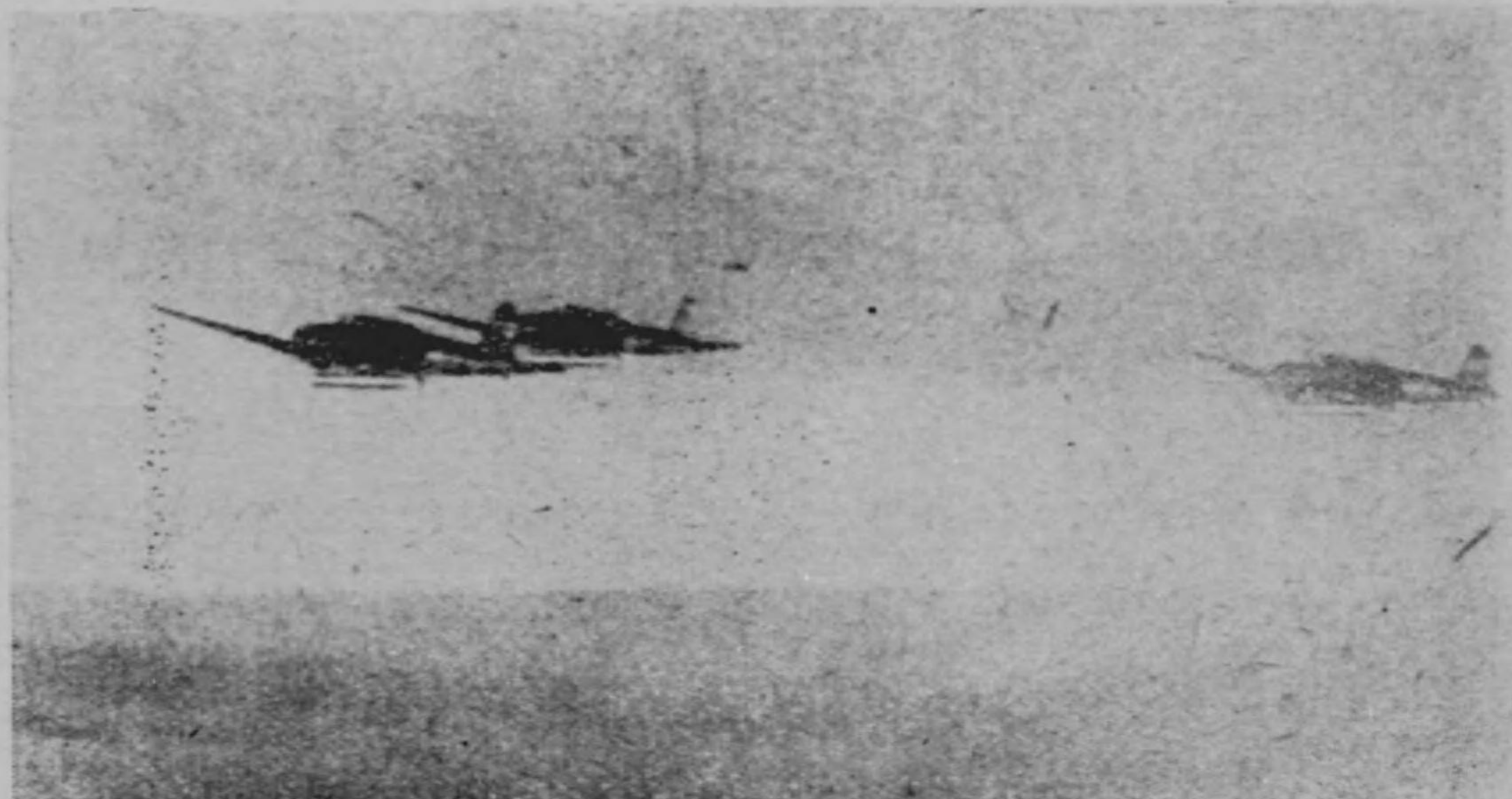
敵陣に向ふ艦上攻撃機の雄姿（爆弾を抱いた場合）



ふものがあるわけではない。

前記したやうに、この陸上攻撃機は、多くの人員、燃料、爆弾を積み、遠距離作戦に従ふといふ點において、いはゆる重爆撃機に相當するものである。又、攻撃を行ふ時は、前の艦上攻撃機よりも、大きな力量を發揮するわけである。支那事變當初、いはゆる渡洋爆撃を敢行して、全世界を驚倒させたのも、この陸上攻撃機であつた。今、連日のやうに、オーストラリアやニューギニアに長驅して、敵陣に痛打をあびせてゐるのも、この陸上攻撃機であると考へて差支へない。

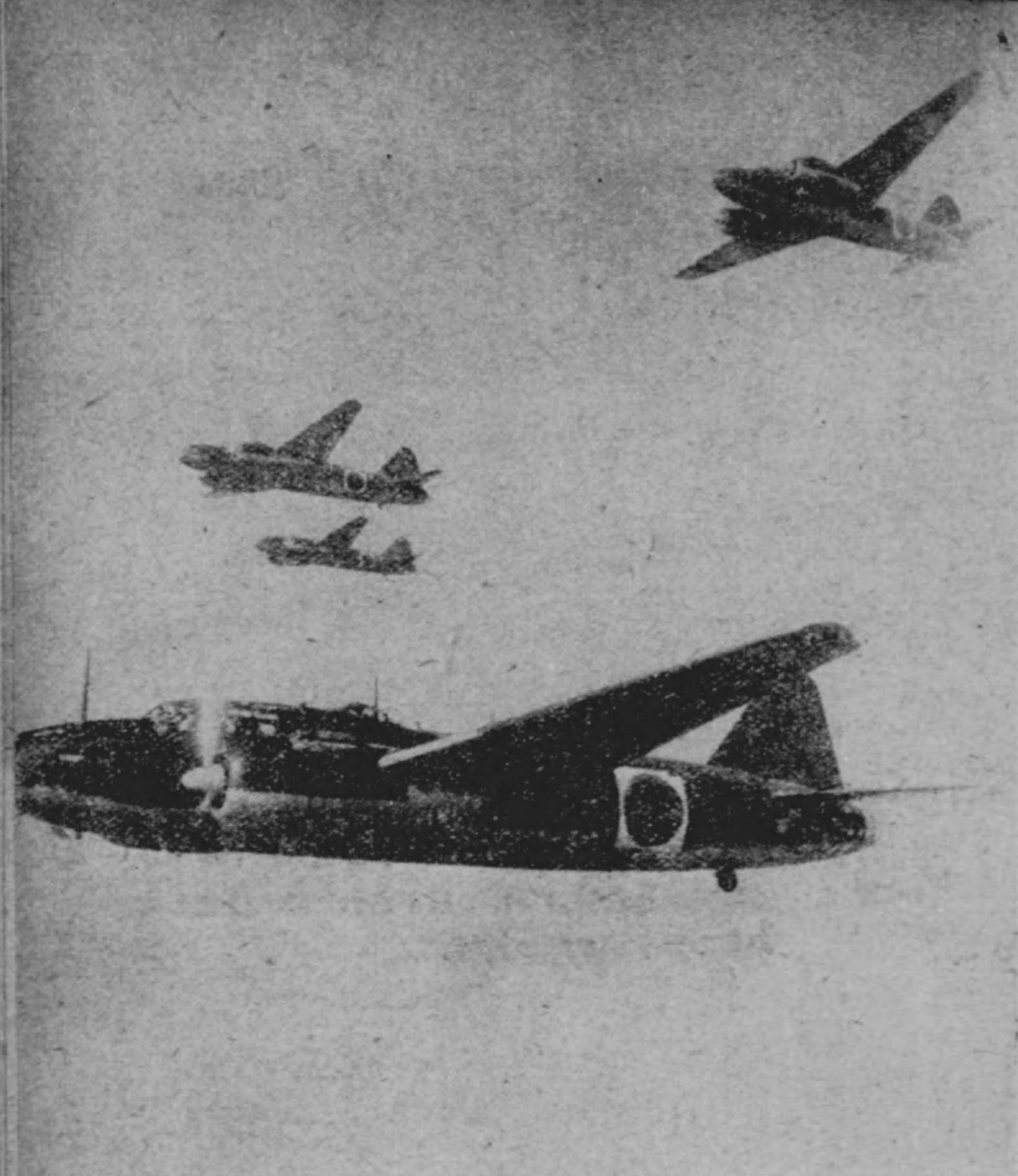
必中の魚雷を抱き、敵艦に殺到する
わが無敵攻撃機



レンドバ島沖航空戦（昭和18年6月10日）

左方海面上に見える飛行機は我が雷撃機。右端近くに見える白線は魚雷の投下された跡。炎上してゐるのはすべて敵の艦船。

なほ、かういふ大型機は、戦闘機などのやうに、自分の體を自由にひるがへして、任意の方向を射撃するといふわけには行かないから、前後、左右、上下各方面に向つて銃座をて設け旋回銃を備へ、どの方角に對しても應戦出来るやうになつてゐる。且、行動中は、常に密集編隊をとつて死角をなくすると同時に、防禦火力をも大きくするやうに用意する。



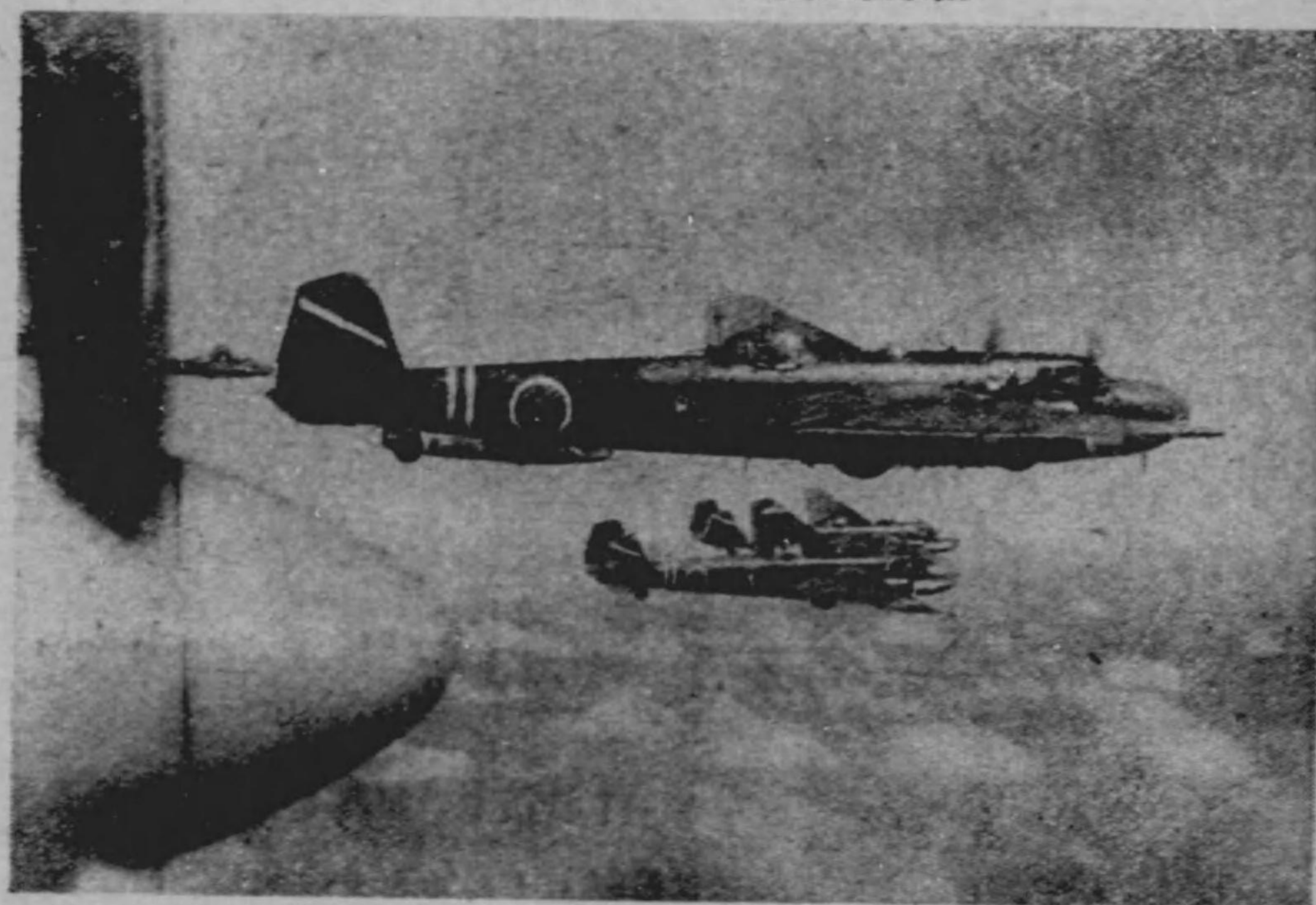
わが新鋭陸上攻撃機

偵察機 これは、偵察を主任務とする機である。偵察任務をうまく果すためには、まづ、航続力が大きくなければならない。前以てその場所の知られてゐる1地点へ直線に飛んで行つて様子を見、又1直線にかへつて來るといふのなら問題はないが、海軍の偵察機は

海といふ無邊際の場合を仕事場とする關係上、なかなか簡単には行かない。

例へば、海軍の偵察機は、索敵といふことをする。これが陸上の場合であれば、敵の出現する方向は、前以て豫想されるから、もつばらその方向を搜索すればよろしい。しかし、海洋上には、道路などといふものがない。山とか川とかの障害物もない。海上全面が道路である。つまり、敵は、いつどの方角から出現するかわからないといふことになる。そこで、偵察機の方も、なるべく長時間にわた

渡洋爆撃に武動を擲かした一式陸上攻撃機



つて、東も西も、北も南もにらみつゞけることが必要になつてくる。ちよつと行つて見て、敵が見えないからとて、さつさとかへつてくるといふわけには行かないのである。

敵の艦船部隊を発見すると、偵察機はそのことを無電で知らせながら、觸接を保つ。ここで、今までの索敵機は、觸接機となる。こちらの偵察機に発見されたことがわかると、敵はその計畫をごまかすために、わざとコースをかへたりする。觸接機は、それにあくまでもくひついて、刻々情勢を報告する。

この時、味方の攻撃部隊が、適当な時間内に来てくれればよろしい。又、交替の偵察機が、うまく来てくれればよろしい。しかし、いつでもさうまゐるとは限らない。かういふ場合に備へるためにも、偵察機の航続力は大きくなければならない。

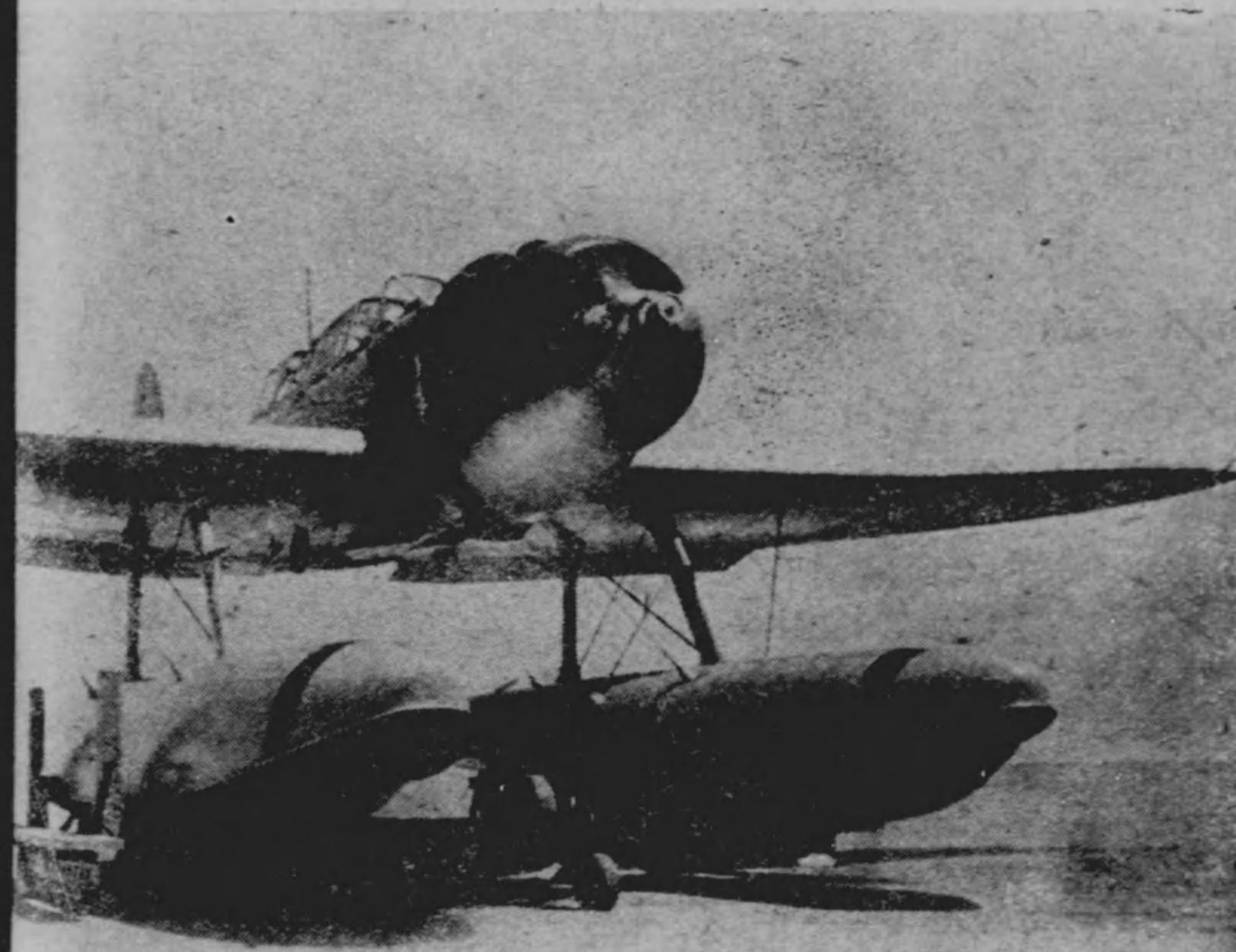
航続力を大きくするために、偵察機は多くの燃料を積む。又、無電通信は、この機種に生命ともいふべきものだから、強力な無電機を備へ、専門の通信手をおかなければならない。又、敵情を寫眞によつて判断するために、空中寫眞器を携行することもある。敵機の攻撃に備へるため、若干の機銃も積んでゐる。又偵察機は、哨戒といつて、こちらの作戦海域に、敵の潜入するのを見張る任務にもつく。かういふ時は、小型の爆弾をもつてゐて、特に敵潜水艦などを発見した場合は、自らこれに急襲を加へる。かういふ時、偵察機はいはゆる哨戒機となるわけである。

このやうに、種々雑多な任務につく關係上、乗員も2、3名を要し、機體もいきほひ大きく、且幾分鈍重となるをまぬかれない。以

前、偵察機は、航続力の大きいことだけを問題にされたが、敵戦闘機の攻撃をふりはなしたり、その行動を、適宜陰蔽したりする必要もあるところから、現在は相當の高速を要求されるやうになつた。

前記したやうな偵察機の仕事は、どれもこれも、一通りならぬ根氣を必要とするものばかりである。そのくせ、ちつとも氣は許せない。さんざん骨を折つたあげく、その報告なり、誘導なりによつて華々しい手柄を立てるのは、他の戦闘機や、攻撃機や、爆撃機の部

哨戒、索敵の重任を帯びる水上偵察機



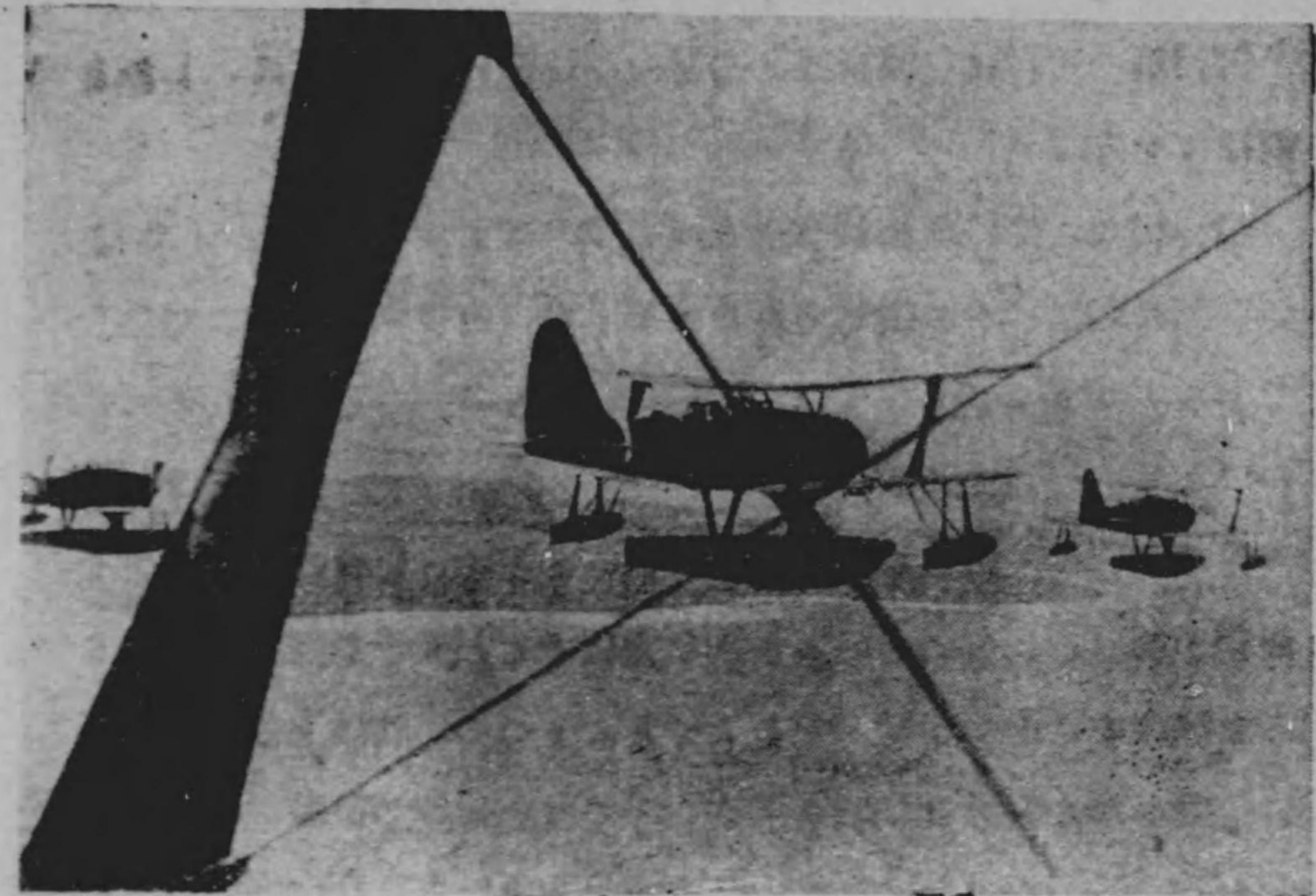
隊である。世にこれほど「縁の下力持」的な任務もなからう。それで、始は誰しもくさる。しかし、やがてはかういふ我等の忍苦こそは、あらゆる勝利の出発点となるものであることを自覚し、黙黙としてその任務へ邁進するやうになるのである。

なほ、我が海軍の偵察機は水上機である。陸上偵察機と稱するものはない。しかし、攻撃機などを以て、この偵察機の任務につかせることもある。

観測機 これは、弾着の観測を主任務とする水上機である。現在の戦艦の口径 40 種の主砲弾は、35000 米もの遠距離へ到達する。これぐらゐ離れると、地球の曲面のために、敵艦は大部分水平線下にかくれてしまふ。そのために、主砲の照準、發射装置は、司令塔の最上部に設けてあるが、それでもなほ、天候の工合によつては、射撃の効果を、正確に判別することがむづかしい。そこで、飛行機——観測機の活動となる。

観測機は、戦艦や巡洋艦などの大型艦には、必ず數臺づゝ積まれてゐる。そして、必要な時、射出機（カタパルト）から飛出して行く。そして、海戦場の空中にあつて、自艦の弾着を観測し、それを無電で報告する。艦の方では、その報告に基いて、射撃諸元に修正を加へ、命中弾を送るやうにするのである。そのうち観測機は、煙幕を展張して、味方の艦隊をかくしてしまふ。そして、その煙幕の上から砲撃を指導する。かうなると敵は、射たれる一方となる。

同様のことは、敵の方でもやる。それをお互ひにやらせまいとする。そこで、観測機同志の空中戦もはじまることになる。航空母艦



弾着の観測を任務とする水上観測機

を伴なつてゐれば、勿論格闘戦専門の戦闘機が飛出して行つて、これをたゞき落してしまふ。

観測機といつても、この弾着観測以外には、何もやらないわけではない。前記した偵察機のやることは、すべてこの観測機もやる。もともと、この弾着観測といふのは、水上偵察機の仕事の一つだつたもので、それから観測機を分離獨立させたのは、最近のことなのである。

又観測機は（偵察機も同様であるが）艦船に搭載されるばかりでなく、水上基地に據つて、いろいろの任務を果して行く。

飛行艇 これは、偵察機と爆撃機の任務をいつしよに、しかも大規模にやる。

飛行艇は、他の水上機のやうに、浮舟によつて浮くものではない。胴體が直接水に接してゐる。そして、その胴體の中に乗込むのである。つまり、ふつうの水上艇に、翼と發動機をつけたやうなものである。

従つて、波に對して強い。波に強いことは、荒天の際でも、その活動が妨げられないといふことを意味する。又、荒天であるとないとを問はず、その「艇」であることによつて、外洋上の任意の場所に發着したり、遊戈したりすることが出来る。この點、出たら最後元の基地へ引返さなければ、その行動を止められない陸上機とは無論、降りることは降りられても、はるかに波に弱い他の水上機と比べると、その行動が非常に自由である。

又、後で記すやうに、飛行艇は、その體を遠慮なく大きくつくることが出来る關係上、燃料をはじめ、必要品を多量に積める。人員も同様である。従つて、長時間にわたつて遠距離に行動することが出来る。飛行を繼續する必要を認めない時は、一々基地へかへらずとも、前記の如く海上に降りて、文字通り翼を休め、燃料を節約し、人員は休息する。

かういふ性質によつて、飛行艇は、思ひ切つて遠距離、又は廣範圍にわたつて、索敵や哨戒の任に就く。爆弾も携行するから、適當な獲物に對して攻撃を加へる。それで外國では、よく「哨戒爆撃飛行艇」などと呼ぶ。

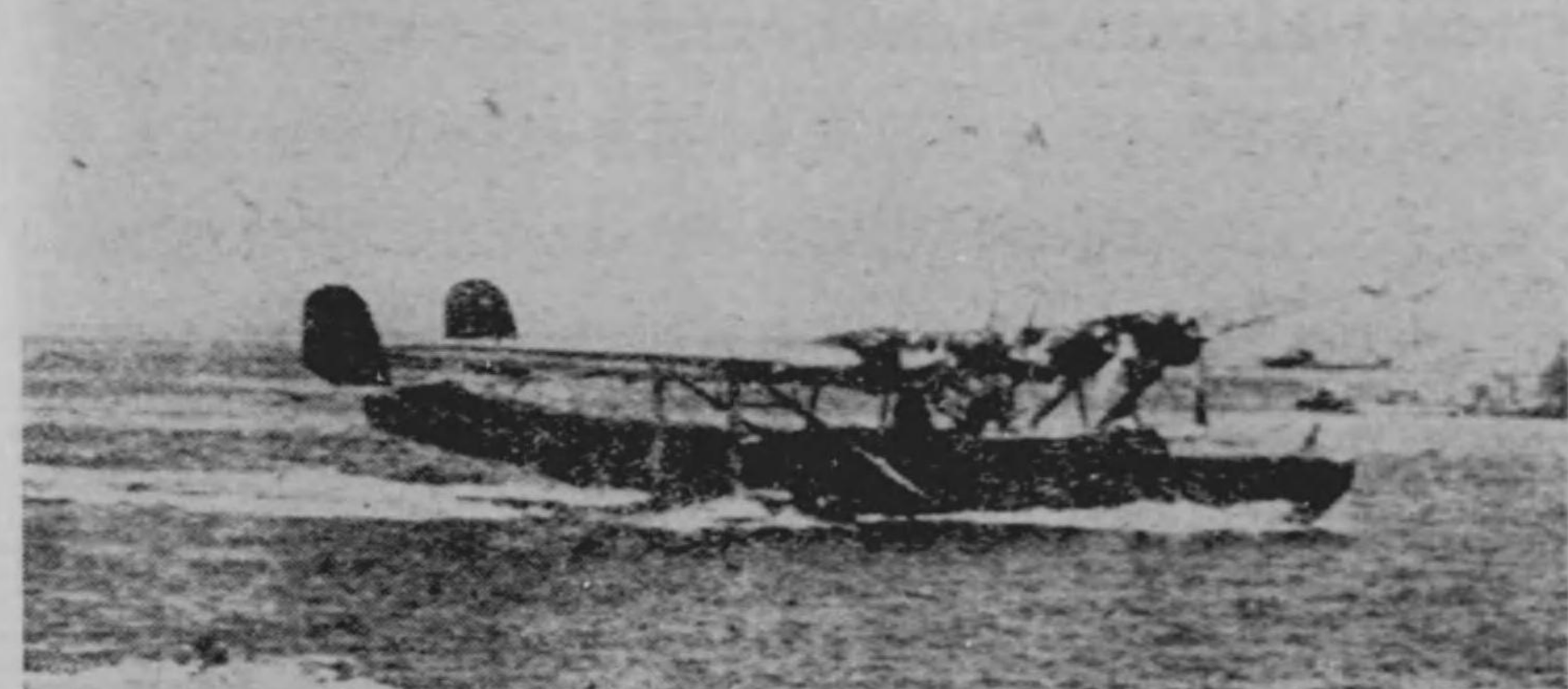
イギリスのショート・サンダーランド、ドイツのドルニエ、アメリカのコンソリデーテッド、ダグラス、マーチン、ボーイング等は、いづれも世に知られた飛行艇である。中でもアメリカは、この飛行艇の建造については、最も熱心であつた。それは、日本攻撃を目標とする、遠距離渡洋作戦を計畫してゐたためであるといふ。

それはそれとして、アメリカの飛行艇の一つ、コンソリデーテッドPBV-2の要目性能を見ると、次の通りである。

發動機 1000 馬力 2, 翼幅 31.72 米, 全長 19.83 米, 全高 5.64 米, 最大 30 軒時, 航続距離 6400, 軒, 乗員 5, 機銃 4—5, 爆弾 1820 珎。

飛行艇は、いふまでもなく海上を飛行場とする。従つて、その滑走距離に制限を受けない。飛行機は、大きくなればなるほど——重くなればなるほど、滑走距離がのびるが、陸の飛行場は、無制限に

偵察と爆撃の任務を大規模にやる飛行艇



續くするわけには行かない。それで陸上機は、自然ある程度以上に大きくすること許されない。飛行艇の場合は、さういふ懸念がないから、技術の許す限り、大きなものを作つても差支へないのである。

大戦がはじまるまで、地球の全表面を、定期飛行で結びつけてゐたものは、この飛行艇であつた。ロンドンからは、ショート飛行艇が香港まで飛んで來た。その香港へは、アメリカからボーイング飛行艇（いはゆるクリツパー機）が、ハワイやウエーキヤ、グアムや、フィリッピンをつないで飛んで來た。大西洋には、ドイツ、フランス、イギリス、アメリカ各國の飛行艇が、妍を競つて往復してゐた。これ等の飛行艇は、いづれも40名内外の旅客を收容することが出來た。我が日本が、南洋方面と定期飛行を行つてゐたのも、やはり飛行艇によるものであつた。

このやうに、長距離飛行には、必ず飛行艇が使用されるのは、勿論その航続力が大きいためである。又、不時着の際なども、危険が少いからである。

アメリカは、長期戦が日本に有利であることを見抜き、本土の心臓部に大規模な空襲を加へて、日本の戦意を消滅させようともくろんでゐる。しかし、それを陸上機で敢行するには、その航続距離がまだ十分ではない。しかし、飛行艇なら、すでに十分である。かりに完全に往復するには不十分であるとしても、爆撃してから、相當の遠洋まで引上げて着水する。そこには他の飛行艇が待つてゐて、洋上で燃料その他を補給し、共に基地へかへるといふやうな方法も

可能である。陸上機では、かういふ藝當が出來ない。

一方、大東亞共榮圏内の諸國は、すべて海洋中に散在する島國である。どの一國とも、海洋を渡らずしては連絡することが出來ない。それにはまづ船が大切である。次には急速に物と人を運ぶものとして、飛行機が必要である。そのうちでも、前記したいろいろの性質により、飛行艇こそは、最も肝心にして適切なものである。即ち、飛行艇は今日、及び今日以後の日本にとつて、たゞに航空兵力の構成分子としてのみならず、建設戦の分野においても、最も注目されるべきものなのである。

航空母艦

成長した「空の少年兵」たちは、今まで述べた飛行機のどれかに乗込んでたいかふ。次に、それ等の飛行機の活動母體——基地について略記する。

これには、航空母艦、水上機母艦、水上基地、陸上基地等をあげることが出来る。

航空母艦は、飛行場、格納庫、修理工場、燃料庫、弾庫、飛行機各種、その搭乗員、關係人員等の一切を包含する軍艦である。つまり、海上の移動航空隊であつて、隨時隨所に出動して、その航空兵力を活動させるものである。

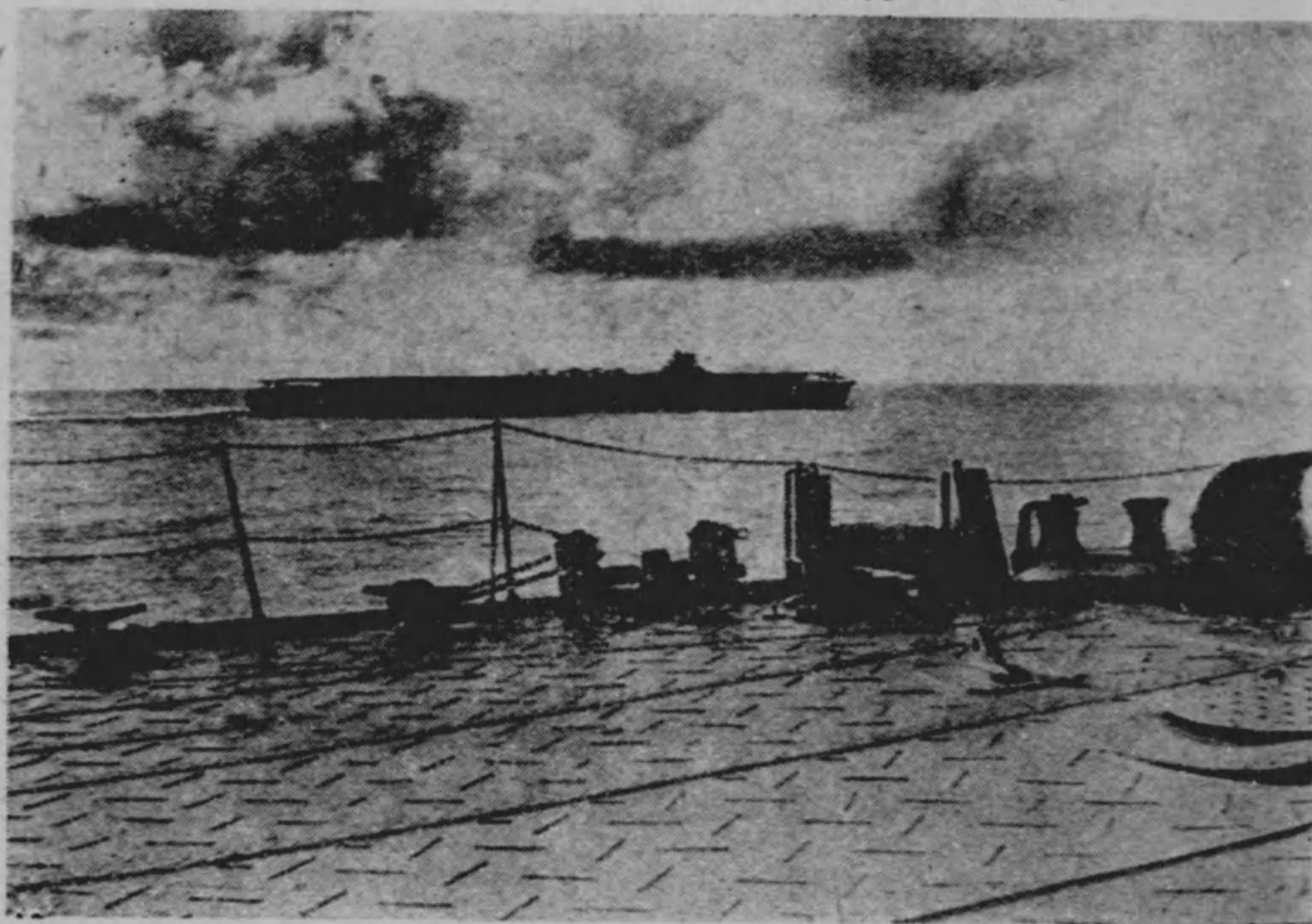
まづ、その飛行場に當るものは飛行甲板である。飛行場に突出物があれば、發着の邪魔になることはいふまでもない。それで、この飛行甲板には、司令塔、煙突、檣等の他、何物も出てゐない。司令

塔や煙突も、前後に長く扁平につくられ、片舷によせて設けられて
ゐる。少しでも甲板をせまくしまいたいのである。

廣々とした、平な甲板に、かういふ構造物がひよつこり出てゐる
ところは、まるで島のやうに見える。それで、この式の航母を ^{アイランド}島
型といふ。

これに對し、司令塔も、煙突もすべて甲板の下にかくし、檣も飛
行機が発着する時は、横に倒し、甲板上には一物をもとどめないや
うにした航母を、^{フラッシュ デッキ}平甲板型といふ。しかし、實際において、こ
の型のものは、ほとんどなくなつた。

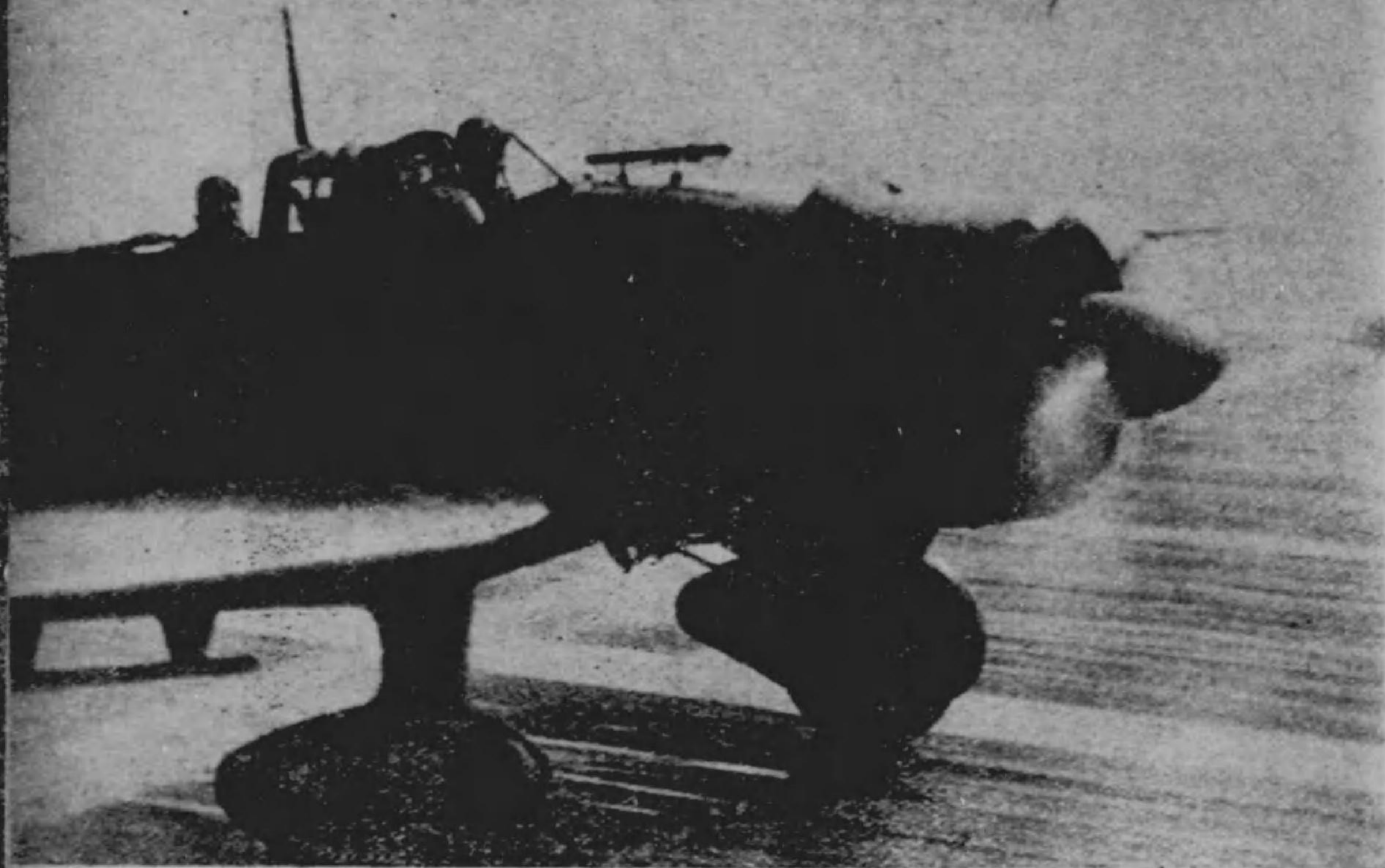
航空母艦 甲板には搭載機が並び、出発
命令の下るのを待つてゐる。



母艦上からまさに出発せんとする艦上戦闘機

發着する飛行機にとつては、平甲板型の方がよいことはいふまで
もないが、母艦を動かす責任者の方からいへば、島型の方がよい。
艦を運用するにも、搭載機の發着を監視するにも、射撃を指揮する
にも、高い位置にゐる方が便利だからである。煙突も高く直立させ
る方が、火氣が強いのである。それで、發着の設備や技術が進歩し、
甲板上の構造物の有無が、必ずしも根本的な問題とならなくなつて
からは、島型ばかりがつくられるやうになつたのである。

さて、甲板の下の格納庫内の飛行機は、大きなエレベーターで、
甲板上に運び上げられる。そして、甲板上に並べられて出發準備を
ととのへる。



母艦上から出撃する艦上爆撃機

一方で母艦は、艦首を正しく風上に向け、高速で前進する。甲板
上には、風速^{プラス}+艦速の強風が流れる。これに逆らつて、機は滑走で
突込む。その時、機の翼には風速+艦速+機速の風圧がかかる。そ
のために、魚雷や爆弾をかゝへた重い機も、わづか200米前後の飛
行甲板から、首尾よく飛上つて行かれるのである。

飛行甲板の長さ——滑走距離は、常に限定されてゐる。しかし、
風速の方は常に不定である。母艦の方では、風速の大小に関わりな
く、その時出發させようとする飛行機に、その必要とするだけの風
圧（機の大小軽重によつて異なる）を與へなければならぬ。その調
節を可能ならしめるものは艦速である。そこで航母は、大艦中最も

高速なものであつて、30節以上も出るのが普通となつてゐる。

着艦させる時も、母艦は正しく風上に向つて走る。機は艦尾の方
から、出来るだけ速力を落して近づいて滑り込む。艦が風上へ走る
のは、滑り込む機に対する向ひ風を強くし、滑走の情勢を阻止する
ためであるが、又別に、甲板に鋼索を張り、機の尾端から出る鉤が
これに引掛つて、滑走をくひとめる工夫も講じられてゐる。

前にもいつたやうに、甲板の下は格納庫になつてゐる。收容能力
は、世界最大の航母だつた、今は亡きアメリカのサラトガ、レキシ
ントンの姉妹艦が120機、同じくワズプが80機、同じくヨークタ
ウンが100機となつてゐる。サラトガ級の排水量は33000噸、ワズ
プが14700噸、ヨークタウンが19000噸で、收容機数が、必ずしも
艦の大小に比例して増減してゐない。これは、主として設計の巧拙
による。サラトガ級は、元、巡洋戦艦として建造され始めたものを、
海軍軍縮會議の協定によつて、航空母艦に改造したのである。従つ
て、工作の上に無理があり、結果において「拙い設計」の航母とな
つたのである。

格納庫の下は工場である。これは、事飛行機に関する限り、あら
ゆる工作をしなければならない。しかも、絶対に他からの補給や援
助なしにやりとげなければならない關係上、非常に完備したもの
となつてゐる。

その他の適當なところに、燃料庫や、弾庫や、士官室や、兵員の
居住區や、烹炊所が設けられてゐる。しかし、航母の空間といふも
のは、まづ第1に飛行機に提供されてゐる。つまり、格納庫や工場

等に大部分の空間をとられ、次に、その戦力發揮に直接必要な、燃料や爆弾や魚雷等に好位置をとられ、そのおあまりが、士官や兵員にあたへられるのであるから、それ等の室で、まともな恰好をしてゐるのは、殆どないといつてよい。

航母の第1の兵力は、いふまでもなく飛行機である。そして、その任務は、その飛行機を活用して、敵をたゞくにあり、自ら進んで海戦に突入することは絶対にない。従つて、その砲力は、艦體にくらべて、著しく小さい。撃沈されたサラトガ級が、20 種砲を八門、しかも甲板上にむき出しに備へてゐたのは、全く異例に屬する。その後新造されたものは、かういふふうな大口徑砲を排し、數十門の對空火器を備へるのが普通となつた。それは、飛行機を第1の兵力とする航母にとつて、何よりも苦手なのは、やはり敵の飛行機だからである。そこに、航母の特殊な性格が見出される。

航母は、堂々たる大艦でありながら、普通の軍艦に見られる、あの複雑な構造物を、殆どもつてゐない。先刻いつた「島」が、ちよこんと出てゐるだけである。しかし、一つの大きな軍艦である以上、備へるだけのものは備へなければならない。それで、「殆どもつてゐない」のではなく、それ等のすべてを簡素化し、一般の軍艦と反對に、それ等のものをすべて甲板の下に納めてゐるのである。

従つて、その甲板の位置は、普通の軍艦に比べると、非常に高くなつてゐる。その高い位置にある甲板を、他の艦種並に装甲を厚くすると、頭が重くなり、少しの波にもぐらぐらゆれる。そのゆれることが、飛行機の發着にとつて、最大の支障となるのである。

結局、航母の甲板は、空襲に對して弱いといふことになる。その弱い甲板が、航母にとつて、最も大切な場所なのである。といふのは、そこに爆弾で孔をあけられると、飛行機が使へなくなる。飛行機の使へない航母は、1 隻の駆逐艦にも敵し得なくなつてしまふ。普通の軍艦なら、沈むまではたゞかへるが、航母だけは、甲板上に受けた1發の爆弾でも、致命傷となり得るのである。

もう一つ、航母の弱點は、發着作業をやる時、一直線に、一定の速力で走らなければならないことである。これぐらゐ、潜水艦などの雷撃にとつて、工合のよい條件はない。おまけに、航母の舷側装甲は、艦が高速を旨としてつくられる關係上、十分に厚くすることが、出来ないのである。

とはいふものの、航母は航空兵力の機動作戦において、絶大な効果を發揮する。我が海軍機のハワイ攻撃、印度洋海戦、ミッドウェイ強襲、南太平洋海戦等、いづれも航母ならずしては、なし得ないものであつた。原則として、今日の飛行機は、その航續距離の半分の半径とした範圍にしか行動されない。その飛行機を搭載して任意の海上へ出動し、そこから出發させてやる航母は、飛行機の行動半径を、いはば無制限ならしめるものといつてよい。

航空母艦は、艦隊に隨伴し、その一戦力單位を構成し、艦隊司令長官の指揮下に入つて、艦隊戦に協力する。しかし、たとへその艦隊が交戦しても、前記の事由に基き、自らは交戦場から遠去かり、その搭載機だけを協力させる。

又一方においては、自ら艦隊の主力となり、巡洋艦や駆逐艦を直

衛とし、もつばらその航空兵力を以て敵に攻撃を加へる。前例の諸海戦はみなこれである。

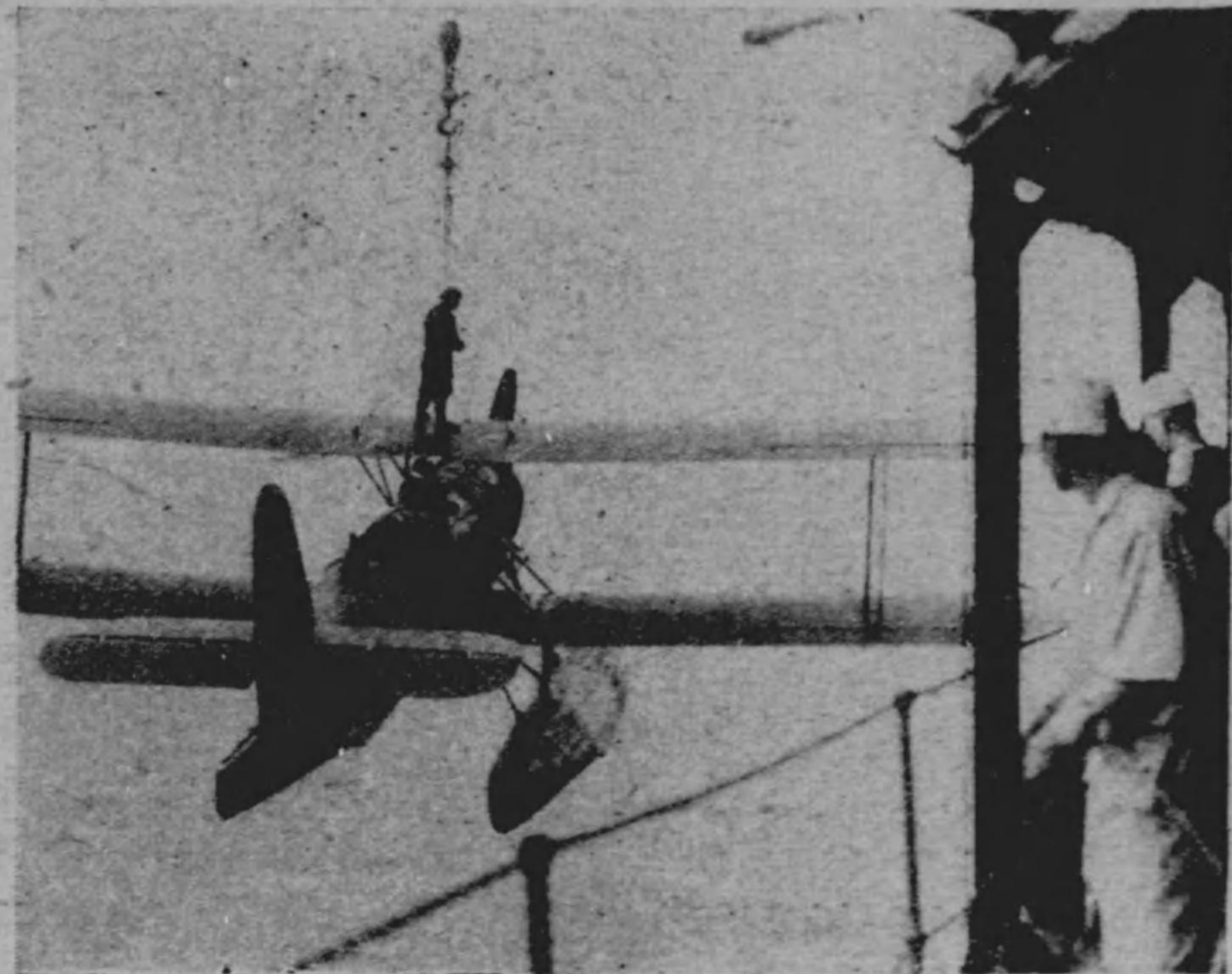
なほ、航母の1例として、アメリカのワスプの要目性能を見ると、基準排水量14700噸、長さ210米、幅24.6米、吃水6.1米、12.7糎高角砲8門、高角機銃40門、搭載機72(最大80)、速力30節となつてゐる。なほ、我が海軍では、航母の搭載機を「艦上機」と呼び、戦艦や巡洋艦などの積む観測、偵察機の類を「艦載機」といつてゐる。

水上機母艦

水上機母艦は、航空母艦が、車輪のついた艦上機の母艦であるのに対し、浮舟のついた水上機の母艦として活動するものである。従つて、多数の水上機を收容し、それに対する整備能力を有し、搭乗員と関係人員を收容し、そしてその水上機を發着せしめるといふやうな、機と艦との関係の原理においては、全く航母と同様である。たゞし、作戦と、機の發着の方法は異なる。

まづ、搭載機の發着であるが、そのいづれの場合でも、母艦は洋上に停止しなければならない。そして、起重機で、所要の機を海上へ吊降す。それから機は、風上に機首を立てて滑走離水する。歸着の場合も、停止した母艦の傍へ、水上滑走で近よつて來る機を、起重機で吊上げて收容するのである。

しかし、海上に靜止することは、戰鬪的に非常に不利であり、且危険でもあるから、最近の水上機母艦は、みな射出機を備へ、出發の

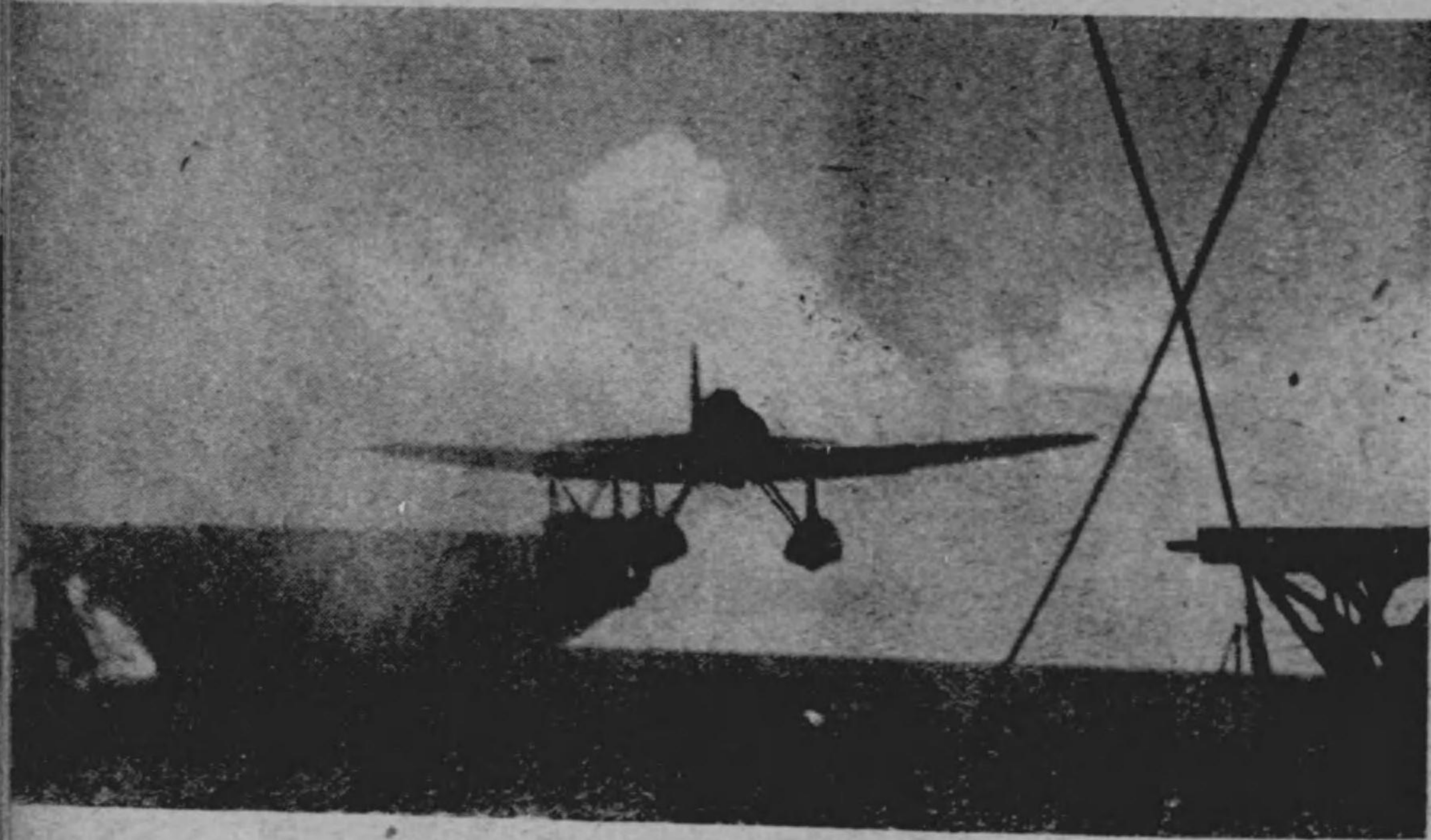


艦載偵察機の收容作業

時だけでも、艦を停止させないですむやうにしてゐる。

それにしても、收容する時は、是非とも停止しなければならない。従つて、水上機母艦は、航空母艦のやうに、艦隊戦に協力したり、自ら主戰兵力となつて出動することは出來ないもので、洋上の比較的安全なところに行動し、その搭載機をして、もつばら偵察監視等の任に當らせるのを本務とするのである。

しかし、海軍機の移動基地としては、この水母の方が、航母よりは歴史が古い。それは、海軍機としての歴史が、陸上機より水上機の方が古い事實に伴なふ、當然の現象であるが、我が國でも、海軍



カタパルトから射出されるわが乗敵機

機の母艦としては、すでに若宮が、大正3年に誕生（但し、汽船の改造）し、青島戦に出動してゐる。我が國最初の航空母艦鳳翔が出来たのは、これに後れること8年目の大正11年であつた。

水上機母艦の1例として、昭和7年に出来た、フランスのコンマンド・テストをあげると、排水量10000噸、速力20.5節、搭載機26、射出機4、起重機5の設備がある。

水上基地

母艦搭載以外の水上機や飛行艇は、海岸に基地をおく。航母や水母は、一切の必要な物と設備を、その艦内においてゐるが、この水上基地では、それ等のすべてを陸上におく。乗員や整備員も、陸上の兵舎——といつても、粗末な小屋だが——で生活する。機は水上又は砂上などに抑留しておく。

南太平洋の水上基地で愛機を点検する整備員



この水上基地は、母艦のやうに、洋上の任意な地點に進出することは出来ない。しかし、敵に攻撃されても、沈む心配はない。又次に述べる陸上基地のやうに、飛行場設営といふ手数がいらぬ。

だから、もし水上戦闘機が、陸上機の戦闘機と同じ性能を發揮し、又飛行艇が爆撃機や攻撃機と同じ能力を持つことが出来たら、飛行基地はすべてこの水上基地だけで足りることになり、進出も轉進も、非常に迅速容易となるわけである。

この意味において、前線における我が航空兵力の劣勢が、數の不足と同時に、陸上基地設営能力の不足に原因してゐるといはれる時、たとへ、陸上戦闘機にはいくぶん劣るとしても、主としてこの水上基地に據つて行動する水上戦闘機の出現は、大いに意味深いことといはなければならない。



水上基地の水上戦闘機



陸上基地における海軍戦闘機隊

陸 上 基 地

これは、文字通り陸上の飛行基地であつて、陸軍のそれと變るところはない。

航空母艦は、數々の利點を有する一方において、爆撃や雷撃に對してもろい。發着法が、技術的にいつて、非常に危険且困難である。従つて、荒天で艦の動搖のひどい時は、搭載機を活動させることが出来ない。(この點、水上機母艦も同様で、水上機を降したり、揚げたりすることが出来なくなる。)滑走距離に、絶對的な制限があるため、或程度以上の大型機を使用することが出来ない。收容機數にも制限がある。

陸上基地は、これ等のすべての弱點を解決する。爆弾であけられた孔の修理の容易さは、母艦甲板のそれとは比較にならない。第1、孔の一つや二つあいたところで、飛行機の活動には少しもこまらぬ。又、いくら爆撃されても、絶対に沈まない。飛行艇のやうなわけには行かないが、任意の大型機を使へる。その設備さへすれば、收容機数はいくらでもふやせる。たゞ一つの缺點は、自分の方から動いて行かれないといふことである。

そこで、出来るだけ多くの島に、この陸上基地を設ける必要が生じてくる。そして、そこを中心とした行動半径内に、作戦海域を全部包含させてしまふ。そして、適当な地點に島がなくて、必然的に制空面に穴のあく海洋には、航母を行動させればよいのである。

今、南太平洋方面の戦局は、結果的に見て、この陸上基地の争奪戦の形になつてゐる。そのために、艦艇も、船舶も、陸兵も、物資も動かされるといふ形をとつてゐる。その結果、今までの歴史には見られなかつた、海戦場の固着といふ、奇現象を呈してゐるのである。

海上航空兵力と基地航空兵力

大東亞戦争開始後、1年足らずのうちに、アメリカは、開戦當時の手持航母を一掃されてしまつた。イギリスの航母ハーメスも、印度洋でつぶされた。アメリカでは、航母無用論が擡頭した。果然彼は、陸上基地を最大限度まで利用することによつて、南方からもりかへして來た。海軍當局者も「遺憾ながら、第1線の制空權は、敵

の手中にある。」と、悲痛な言を吐いてゐる。この言を吐かしてゐるのは、我が方の飛行機と、その乗員の性能が劣つてゐることでもない。艦隊が弱いことでもない。たゞ敵の基地航空兵力の優勢さなのである。そしてそれは、當然の結果として、基地の設営能力と、飛行機の生産能力との優劣の問題となつてくるのである。

それは、それとして、敵アメリカは、故意に航母無用論をあふつて、我が方を牽制しながら、どしどしと航母をもつくつた。そして18年の夏と秋には、南鳥島や大鳥島に、航母兵力によつて、大規模な爆撃を行つてゐるのである。

基地航空兵力と航母航空兵力と取組めば、航母の方がかなはないことは、前記の諸事情によつて明らかである。つまり、基地航空兵力の方がたしかに強い。だから、これを出来るだけ充實させることが肝要である。

しかし、一方から考へると、海洋は無限に廣いのに、飛行機の行動能力は有限である。とすれば、その開きを埋めるべきものは、當然航母でなければならぬ。將來、飛行機が、海洋上のあらゆる地點へ、基地から往復し得る日がくるまでは、海軍航空兵力を構成するものに、航母を缺くことは出来ない。問題は、今日の航母を、いかにしてより強力なものにするかである。

海軍航空の特殊性

さて、海軍機の搭乗者は、その基地がどこであるにしても、陸のそれとは、全く異なつた、特別な悪條件を克服しなければならぬ

い。

その第1のものは、目標のないことである。それで、「特殊飛行」の項でもちよつと記したやうに、行くにも、かへるにも、すべて計器だけを頼りにしなければならないのである。無電連絡のきかない海洋上で、自分の現在位置を知るには、天體観測によるより他はない。風力による偏流を知るにも、規準とすべきものがないから、發煙筒を海上に投下してやるといふやうな苦勞がある。現在のやうな長距離作戦では、ごく小角度の偏差も、何百軒、の遠方に行けば、とんでもない開きになる。海軍機にとつては、まづ目的地に着くといふことだけでも、大變な苦心が要り、更に元の場所へかへるのに、全く同様の苦心をくりかへさなければならないのである。

ところで、かうして突撃して行つた相手が、軍艦である場合は、そこに猛烈な對空火器が待ち構へてゐる。例の、マライ沖で沈められたプリンス・オブ・ウェールズ級などは、高角機銃を120門も有し、1分間に6萬發の送弾能力を發揮する。ウェールズ攻撃に向つたある海鷲は、「ふと海上を見ると、まるで砂利をまくやうに、無数の小さな水柱が立つてゐた。それは、敵の高角機銃弾の落ちる跡であつた。」と語つてゐる。海軍機は、1機、1機、この弾幕の中へ突込まなければ、その爆弾なり、魚雷なりを必中させることが出来ない。何故なら、相手が高速で走り廻る代物だからである。

さて、攻撃を終へ、前と同じ苦勞をくりかへしてかへる。それが航母である場合は、着艦するのに、又大きな困難と危険を伴ふ。何しろ、航母は、波の上を走るのだから、その飛行場は、必然



白雲の下、海面上に見える白線は、逃廻る敵艦の航跡、白雲の上の黒點は、炸裂する敵の高角砲弾

的に、前後左右に揺れざるを得ない。着艦の瞬間に、母艦が波にもち上げられれば、機は甲板上に激突する。同じ瞬間に、右か左に傾いて、一方の車輪だけが接觸すれば、機はいきなりその方に急旋回する。

更に、海洋上は天候が激變し易いといふ惡條件がある。いきなり霧がかかる。眞暗なスコールがくる。母艦の眞上まで来てゐながら、濃霧のためにどうしても着艦されないといふやうなこともある。

いはゆる艦載機は、前にいつたやうに、始めは射出機から出發する。しかし、かへる時は、水上機母艦と水上機との關係のやうに、艦を停止して收容してもらはなければならない。しかし、そんなこ

とは、交戦中は出来る道理がない。それで、艦載機は、いつも死を決して出發する。戦場外の他の味方艦や、水上基地に收容してもらふ立前にはなつてゐるが、それは、必ずも期待し得ない幸運だからである。

かういふわけから、海軍航空部隊の訓練は、方法も特殊であり、同時にその程度も、おのづから猛烈とならざるを得ない。特に航母搭載機、いはゆる艦上機の乗組員などは、平和な日における訓練も、常に命がけでやつてゐるのである。

實戦に参加して、花々しい手柄を立てた「空の少年兵」出身者に感想を聞くと、口を揃へて、「隊で教へられた通りにやればよいのです。」といふ。また、「しかし、訓練の時の方が、ずつと苦しかったです。」と答へる。海軍訓練のすさまじさは、この數語の裡に、十分物語られてゐるといつてよい。

制空權と制海權

海洋國家が己の運命を保護し、その生命の發展を期するためには、まづ海を制しなければならなかつたことは、世界の歴史がこれを證してゐる。今もこの事實には、少しも變りがない。しかし、その海を制する方法手段には、航空機の發達が、驚くべき變化をもたらした。

以前の制海權の爭奪は、海上の艦艇戦に始まり、その勝敗によつて決した。そして、かくして獲得された制海權は、戦争の終結まで保持された。一旦失はれた艦艇勢力の回復には、長い年月を要する

からである。

飛行機の進歩は、この艦艇による制海權の獲得維持に、一應の不安を抱かせた。しかし、それは「一應の不安」に過ぎなかつた。少くとも大東亞戦争が始まるまでは……。

大東亞戦争における我が海軍の偉力は、制海權に對する航空兵力の概念を一變させた。即ち、いかなる大艦堅艦といへども、優秀な航空兵力の敵ではないことがわかつたのである。開戦以來、我が海軍航空部隊の撃沈した敵艦艇は、實に600隻以上に上り、この中には、例の「不沈戦艦」のプリンス・オブ・ウェールズをはじめ、10數隻の戦艦も含まれてゐる。今や、優勢な航空兵力によつて、その空を抑へられてゐる海上には、艦艇による制海權は、絶対に確立されない。換言すれば、制海權には、必ず制空權が先行されるべきものであることが、火を見る如く明らかな事實となつたのである。

海軍當局の言明にもあるやうに、南北の最前線で、我が方がしばしば苦戦に陥るのは、同方面の制空權が敵の手中にあり、そのために我が方の海上補給が、意に任せないためであることなどは、その一例である。

しかし、さうかといつて、航空兵力だけで、制海權が完全に維持出来るかといへば、さうは行かない。その原理は、海上航空兵力と基地航空兵力との關係に等しい。

即ち、今日の飛行機は、どのやうな遠洋にも、自由に行動されるだけの性能を持つてゐない。たとへ出来たとしても、艦艇のやうに長時間に亘つて、一局地に作戦を繼續することが出来ない。その攻

防力や荒天に対する抵抗力に至つては、勿論大艦とは比べものにならない。又、夜間における活動能力は、極度に減少する。陸上基地の行動半径外の海域に作戦するために、航空母艦が必要であるやうに、今日の飛行機を以つてしては、行動し得ない海域、天候、時間等における海洋は、やはり艦隊を以て制するより他はないのである。

従つて、將來において、海上にある時は艦船と同様な能力を、空中にあつては飛行機と同様な能力を發揮することの出来る、特殊なもの——例へば現在の飛行艇を極度に進歩させたもの——が完成されない限り、航空兵力だけで、制海権を獲得維持し得ると考へるのは、早計であるといはなければならぬ。

勝敗を決する航空兵力

とはいふものの、現在の大東亞戦争が、航空兵力の大小強弱によつて、勝敗の分岐點が決められる、いはゆる航空決戦の段階に入つてゐるといふ事實には變りがない。

制海権の獲得に、航空兵力が大きな力を持つものであることを明示したのは、他ならぬ我が海軍であつた。目ぼしい艦艇の大半を、我が海軍によつて喪失せしめられた敵は、それならばこちらも……と、航空兵力を主兵力とする反撃戦に出て來たのである。

前項で記したやうに、艦艇の補充には、長時日を要する。多くの物と時間を食ふ。そこへ來ると飛行機の方は、大量生産がきく。そして、その大量生産こそは、敵アメリカの最も得意とするところなのである。

今や飛行機は、敵にとつて、爆弾や魚雷並の消耗兵器でしかない。つぶされるのは覺悟の前である。いくらつぶされてもいゝ。つぶされれば、又それ以上のものを、つくりさへすればよいのである。

そこで、今日の航空戦は「決戦の連続」といふ、奇妙な現象を呈してゐる。今日、敵の航空兵力を撃滅して、決定的な勝利を得ても、明日は倍舊の勢力でもりかへして來ることが可能なのである。いふまでもなく、その補充生産が容易だからであつて、この點、海上の艦艇戦とは、根本的に趣を異にする。つまり、今日の航空戦の勝利といふのは、その日その時だけのものであつて、その日その時以後までは通用しないのである。

それでは、結局何が航空戦の勝利を決定するか。飛行機、その關係兵器、乗員、その關係要員の生産力と補充力がそれである。つまり、航空兵力を、出来るだけ早く、出来るだけ多く、戦線へ補給される方が勝つのである。

我が海軍の技術の優秀なことは、すでに世界に知られてゐる。特に、旺盛果敢なる戦闘精神においては、どこにもその比を求めることは出来ない。飛行機そのものの性能も、勿論優秀である。たゞ、残念なことには、その生産力、補充力が、敵に比べて大分劣つてゐる。

敵のねらひはそこにある。即ち、何でもかんでも、わんわんと飛行機をもつてくる。我が方はこれを迎へ討つ。いかに機、技、心共に優れてゐても、數の劣勢から生ずる員害は防ぎ得ない。今のとこ

る、彼我の損害比は、敵6對我1ぐらゐである。即ち、我が方が圧倒的に勝つてゐる。しかし、敵の手持の兵力が、常に段ちがひに大ききとすれば、結局第一線の制空権は、敵の手中にあることになる。

今や、「1機でも多く、1人でも多く」航空兵力を増強することが、全日本の合言葉となつた。否、「言葉」ではない、即時實行すべき、最も重要な「行動」となつた。

全國民かくてある時、ひとり少年たちのみ、あなかんとしてゐられる道理はない。「空の少年兵」の志願書は、全國の受付役所に殺到した。その數實に〇萬、それに〇萬の豫備學生あり、丙種あり、今やアメリカの年20數萬の要員養成も、決して恐るゝに足らなくなつた。

しかも、昔の「空の少年兵」志願者の中には、漠然と空への「あこがれ」で應ずるものもあつたが、今日のは1人残らず「我征かすんば國危し」といふ自覺の下に志願してゐるのである。或少年は、「學校を卒業してからでも、御奉公が出来るではないか？」と検査官が質問したところ、「それまでは待つてゐられません。」と答へたといふ。

「空の少年兵」出身者は、現在すでに、我が海空軍の中心勢力となつてゐる。あらゆる基地に、あらゆる艦に、そしてあらゆる機種に、「空の少年兵」の先輩たちががんばつて、日夜の激闘をつゞけてゐる。到るところの草を、到るところの水を、そして到るところの雲を紅の血に染めて、「空の少年兵」の先輩たちは、その若き生命を

皇國に捧げてゐる。その魂につゞき、その血潮を追つて、ひたぶるに、空の御盾へ馳せ参する少年たち——「空の少年兵」こそは、祖國日本の興廢を、己が魂と肉體とを以て決する、光榮の若人たちなのである。

〔完〕

改訂増補
寫眞・空の少年兵

出版會承認
い310416號

版 權

所 有

定價 1圓40錢
行爲稅 15錢
相當額
合計 1圓55錢
(5,000部)

昭和十七年一月十五日 初版發行
昭和十七年五月廿七日 再版發行
昭和十九年五月十五日 改訂増補版印刷
昭和十九年五月二十日 改訂増補版發行

藝術映畫社

編著者 村 山 英 治

發行者 鈴 木 八 郎

東京都京橋區橫町一ノ一

印刷者 片 岡 義 郎

東京都京橋區木挽町二ノ一

印刷所 共立印刷株式會社

東京都京橋區木挽町二ノ一

東 東 3 3 7 4 番

發行所 東 亞 書 林

東京都京橋區橫町一ノ一

振替東京一七三二九四番

(日本出版會會員番號一二〇一四一番)

配給元

日本出版配給株式會社

東京都神田區淡路町二丁目九番地

發賣所

本 社 大阪市西區立賣堀北邊315

支 店 東京都神田區神保町3ノ19

大八洲出版株式會社

帝國圖書館

397.5
G324
⑦



賣價(稅込) 1圓55錢

東亞書林刊