

轉中よく故障を起す。私達は躊躇することなく

『こんなものは仕様がな』

と斷然はねつけるが、米英崇拜の資本家や技術家の中には

『そんなことはない。歐米輸入品に悪い筈はない。悪いのは取扱ひが悪いからだらう』

などいふ者もあつて、而もそれがなか／＼勢力を持つてゐる。

『悪い物は悪いといふより仕方がないぢやないか。』

『いや、悪くはない。取扱ひが悪いのだ。』

と押し問答をして、随分腹をたてたこともあつた。それから早くも十年の星霜が流れ、機體に比べて十年遅れてゐるといはれた發動機もどうやら立派な國産品が出来るやうになつた昭和十年、感慨無量といふ他はないのである。しかし、世界の航空界を想ふ時、決して安閑としては居られない。我々は航空兵科獨立の十年を祝する。と共に粉骨碎身益々奉公の誠を盡さんことを誓つたのであつた。昭和十年に制式となつたものに川崎製九五式戦闘機と練習機がある。その練習機には三種類のものがあり、九五式一型は複葉の中期練習用で時速二百三十杼、上昇限度六千五百米、三千米まで上昇時間十二分、發動機は九五式空冷星型三百五十馬力を備へてゐる。九五式二型は單葉高翼の作業

練習用で時速二百五十杼、上昇限度六千米、三千米迄上昇時間十五分、發動機はジュ式空冷星型四百五十馬力である。九五式三型は複葉の初步練習用機で時速百七十杼、上昇限度五千三百米、三千米迄上昇時間十七分、發動機は九五式空冷星型百五十馬力を備へてゐた。これ等の練習機によつて少年航空兵の腕もメキ／＼上達したが、殊に六月十一日、九二式偵察機で上昇した渡邊一夫は四千八百米迄一氣に上昇、それより上は強風の爲め困難となつたが、約五千米の上空に二時間の飛行を試みるといふ素晴らしい腕前を示した。少年航空兵の先鞭は海軍によつてつけられたが、陸軍少年航空兵も非常な優秀の成績を示し、この制度は最初から大成功であつた。

七月に入つて陸軍航空は聯隊長の殉職といふ大きな犠牲を拂つた。即ち七月十五日午前十時、立川飛行第五聯隊の歌代誠四郎少尉は聯隊長田中毅一大佐を乗せ、新偵察機を操縦して多摩川上空を飛行中、發動機に故障を生じて不時着の姿勢をとつたが時既に遅く、急降下して中央線日野鐵道の東方約三百米の日本電力架空線に觸れた後河原に顛覆した。機體は大破、聯隊長は即死、少尉は重傷を負つたが翌日同じく空の幽鬼と化した。慈父と仰ぐ聯隊長を大空に捧げて、流石の陸鷲も一同暗然として聲も無かつたが、やがて誰言ふとなく

『聯隊長殿の死を空しくするな』

の聲が起り、立川には一層の猛訓練が開始された。凄惨とでもいふべきその様子。彼等の心を知る者は皆涙をのんでそれを見守つたのであるが、これだからこそわが陸軍航空は強いのである。

滑空機も此の頃から次第に本格的なものになり出した。六月十八日、大阪盾津飛行場で大毎の松下飛行士の飛行機は志鶴忠夫操縦の九大グライダーを曳航離陸し、二百米の高度で大阪上空を飛び、後グライダーを放してグライダーは四分間飛翔して着陸した。これがわが國最初の空中曳航である。志鶴は九月五日午後三時一分、九大七型グライダーを操縦して阿蘇外輪山大觀望北側内牧町西小園・元貯木場跡を離陸し、内牧町上空を旋廻すること數百回、三時間五分の大記録を樹立して六時三分山田村に着陸した。彼はこれに満足せず九月八日には更に飛んで、四時間十二分といふ記録を出して萬丈の氣を吐いた。

此の秋、グライダーで有名なウォルフ・ヒルトが陸軍の招聘に應じてヴワアー、シトルツの二人を連れて來朝した。彼について藤田雄藏中佐は面白い見方をしてゐる。

『昭和十年の秋に獨乙人グライダーの先生ヒルトさんを招聘したことがある。

何名かで毎日グライダーを習つた。

僕は外人から物を習つたのは初めてだが、あの人からは随分種々のものを會得した。

第一はあの人のも精神力である。眞理を求める爲めには、如何なる困難でも危険でも、粘り強く克服して行くあの氣力と、實驗に對する眞面目さである。

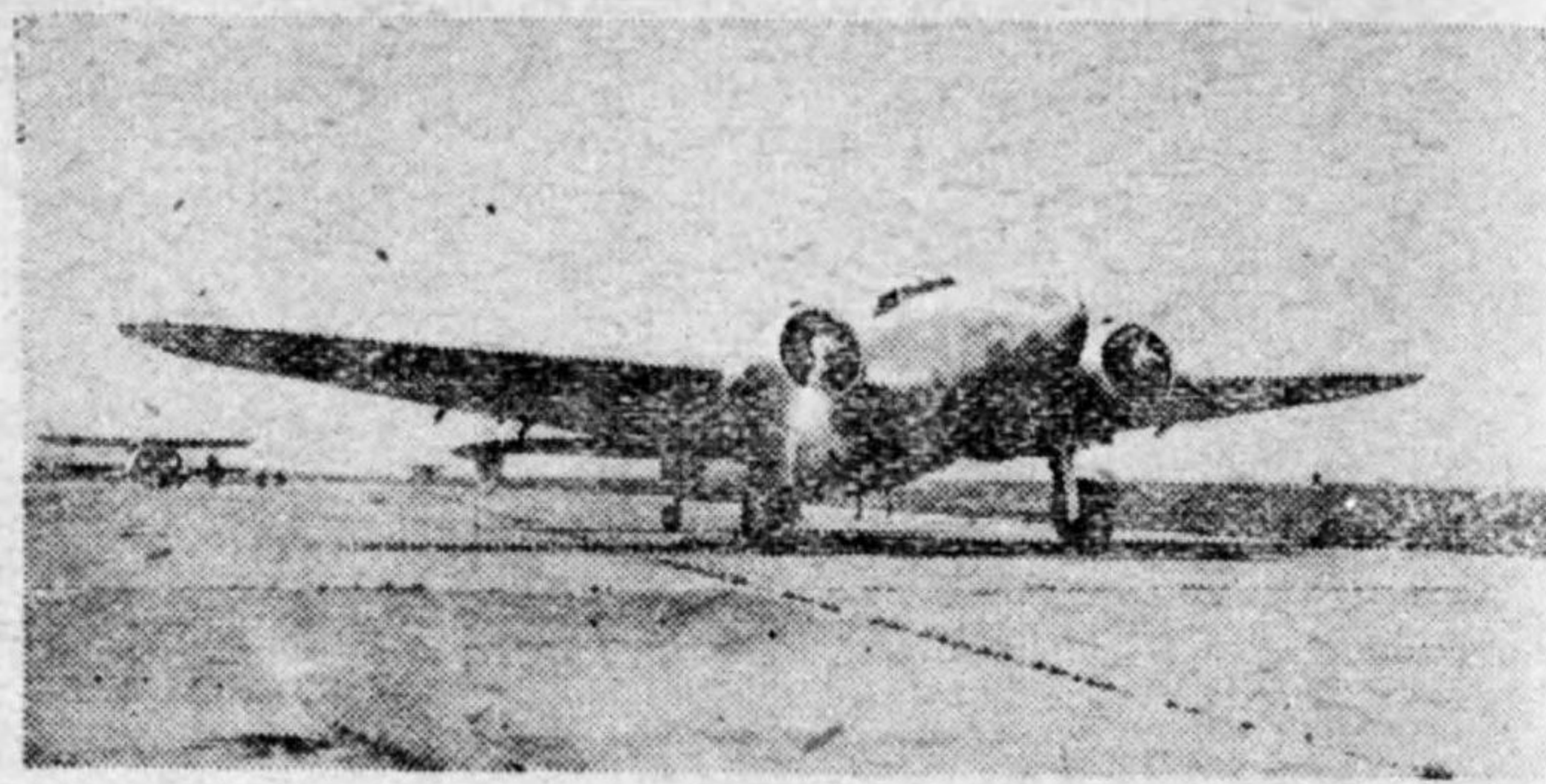
年齢や飛行時間を聞くと略々僕と同じ位だが、獨乙人も豪いのが居ると尊敬した。

當時は航研の飛行機には相當の悪評があつたが、これを完成せしむば止まずといふやうな氣力を持出したのはヒルトさんの精神の刺戟だ。

あの人からはその他にも氣象といふか、空そのものを見えるやうに教へて貰つた。

唯見ると何もないやうな空に、種々の理由から空氣が縦にも横にも強くも弱くも渦を巻いて流れて居るのである。

これが研究と練習によつて次第に眼に見えて來るのだ。』ヒルトは單なる操縦術を教授したのみでなく、かういふ



ロックヒード機（日本航空輸送會社撮影）

風に精神的にもなか／＼しつかりしたものを残して行つた。

ヒルトが日本を去るや、陸軍では單座と複座の滑空機を試作した。そして昭和十一年の春、藤田、横山兩少佐、大森丈夫中尉等が菅平、霧ヶ峰で見事な飛翔を行つた。北支で護國の花と散つた鶴飼輝彦も霧ヶ峰では此の行に参加してゐる。

十一月十日フィリップス獨立記念の爲め大毎、東日兩社を代表してロックヒード機は大藏飛行士、布施機關士、福本記者同乗、午前十時東京飛行場を出發、途中大阪、太刀洗、臺北に中繼して十二日午後三時二十八分マニラのグレース・パーク飛行場に到着した。東京マニラ間四千三十二軒、飛行時間十四時間五十四分であるが、こんなことはもう大した記録に入らない時代となつて來た。民間航空も益々發展の一路を辿つてゐるからである。

## 6. 航空兵團の創設

日本航空會社新設の内地臺灣下り第一便フォッカー機『はやかぜ』號が豊島飛行士以下乗員四名、乗客二名を乗せて臺北飛行場に到着してゐる。

霞ヶ浦航空隊の百二十餘機が六軒に互る大空中陣を描いて霞ヶ浦上空を通過してゐる。信貴山上の猛吹雪を抜く一千米の高空を九大七型滑空機が九時間二十三分の記録を残して悠々翔破してゐる。

これが昭和十一年新春風景である。

二月に入つて濱松第七聯隊では九三式輕爆撃機二機を上田大尉指揮の下に操縦、冬季耐寒、日本海横斷、平壤飛行場迄無着陸飛行に成功した。又各務原飛行第二聯隊でも訪滿耐寒飛行を九二式偵察機によつて行ひ、總航程五千七百軒を征空した。紀元節には東洋第一の國際空港として竣工を急いでゐる福岡雁ノ巣飛行場へ太刀洗飛行第四聯隊、加藤少佐指揮の九二式戦闘機六機が現はれ乾盃の上原隊へ向つた。翌日は濱松陸軍飛行學校で二ヶ月に互つて實地訓練を受けた少年航空兵下士官候補生達が重爆班四機、輕爆班六機によつて三方原を出發、大村迄往復千五百軒の堂々たる卒業飛行を敢行した。

三月十日、陸軍記念日にわが國最初の民間飛行學校配屬將校派遣が決定し、日本飛行學校、名古屋飛行學校、學生航空聯盟がまづその指導を受けることとなつた。又十四日には陸軍で大學、專門學校出身操縦將校を採用することとなり、立命館大學出身の太田稔が選に入つた。三月二十四日、

鳥居飛行士操縦の中島式P一型に備へ付けたマルコニー式無電によつて、大阪市上空と日航支所長との間に通信試験が行はれたが、その結果は上乘であつた。二十八日には秋田縣東雲原飛行場を愛國飛行場として陸軍へ獻納した。

四月二日、九大七型(志鶴飛行士操縦)、ゲッピンゲン一型(松下飛行士操縦)は大毎の大蔵飛行士操縦の飛行機に曳行され三百米の上空で五分間旋廻した。これは二機曳航の新記録である。五月七日、松下飛行士に曳航され大阪を出發したゲッピンゲン一型大毎二九號は東日本三千斤を快翔して二十五日大阪へ戻つたが、東日大毎、兩紙は『空中列車』として盛んに書き立てた。六月十四日、大毎の滑空機は普通寺、大阪間千五百斤を曳航された。かうして東日、大毎はこの年の滑空界に相當の貢獻をした。

384

海軍では四月十四日、館山航空隊の淵田大尉指揮の一五式飛行艇二機は佐伯へ、棚町少佐指揮の艦上機十二機は八日市へ、園山中尉指揮の艦上攻撃機四機は呉へ飛んだ。いづれも支那事變海鷲の花と歌はれた人々である。五月二日、木更津航空隊が開隊式を行ひ、横須賀鎮守府司令官米内中將が親しく一同を激勵した。六月一日海軍省内に海軍航空本部の新館が出來たが、聯合艦隊の陣容も強化され水上機母艦神威、朝風、夕風の第二十八驅逐艇隊から成る第三航空戦隊が新設され、戸川隆治少將が司令官となつた。

六月四日、濃美三遠東海地方の上空を舞臺とする各部隊精銳の戦闘飛行演習があり、朝香宮殿下には親しく御觀戰遊ばされた。六月二十三日には所澤飛行學校辻大尉以下三名學生六名分乗の偵察機は六千三百米を翔破、翌日屏東飛行場へ着いたが、その記録は十六時間四十分であつた。

七月八日、海軍第二期補充計畫の航空母艦『飛龍』の起工式が横須賀で行はれた。十九日には大阪で朝日新聞社が久しぶりの航空ページェントを行つたが、陸軍省が後援して少年航空兵を始めて關西に迎へた。二十三日、各務原飛行第二聯隊では九二式偵察機三機で北アルプスを越え、二千二百斤の壯快なる山岳耐久飛行に成功した。七月二十四日には軍令陸第十二號を以て航空兵團司令部が公布せられたので、八月一日から航空本部内に編成事務を開始した。初代の航空兵團長には大親鸞徳川好敏中將が任命されたが、かくてわが陸軍航空は愈々堂々たる大陣容を示すと共に、米英の碧眼に對して、やるならいつでも來いといふ逞しい姿を現はした。

385

九月九日には朝鮮會寧飛行第九聯隊が開隊式を行つた。九月二十二日滿洲飛行協會創立祝賀をかね、日滿兩國國都を結ぶ空路開拓の朝日鵬型一號機は長友飛行士操縦、永田機關士、河内航空部長同乗、東京を出發、大阪上空を通過して米子に出で、日本海を渡り清津、會寧、敦化を通つて二千斤餘を九時間十分で翔破し新京に安着した。この平均時速は二百二十斤で民間航空の一新記録であつた。朝日が常に國産機の發達に心を傾け、國産機によつてのみ大飛行を敢行したことは同感である。

十月になつて海軍の横濱航空隊、鎮海航空隊が開隊式を挙げた。横濱には加藤尙雄大佐、鎮海には市丸利之助中佐が各司令となり、こゝに海軍航空は又新勢力を加へた。又十一月には呉海軍工廠に於て水上機母艦千歳も目出度く進水した。

十二月五日、朝日新聞社の日暹新善鵬號は親野、長友兩飛行士、永田機關士が同乗して午前四時四十三分立川陸軍飛行場を出發、第一航程を十時間五十二分に飛んで臺北に入り、第二航程は十時間四十四分に征してバンコックのドンムアン飛行場へ安着したのは六日午後五時四十八分のことであつた。この時シャムの某要人が驚嘆して

『本當に新聞社の飛行機ですか。民間航空でこんなのなら軍用機はどんなに凄いのではう。』と質問を繰り返したといふ話が残つてゐる。

参考文献

- |          |            |                 |
|----------|------------|-----------------|
| 陸軍航空本部編  | 陸軍航空本部歴史抜萃 | 乾、坤             |
| 帝國飛行協會編  | 日本航空史      | 昭和八、九、十、十一年     |
| 帝國飛行協會編  | 航空年鑑       | 昭和八、九、十、十一年     |
| 大日本航空會社編 | 日本航空會社十年史  | 一七一             |
| 藤田 雄藏著   | 航空の技術と精神   | 一六八—一八八、一九四—一九九 |
| 駒林榮太郎著   | 航空機沿革史     |                 |

第九章 日本航空の世界制覇

1. 渡洋爆撃

昭和十二年七月七日、蘆溝橋事件が起つてから上海の空氣も刻々險惡になつてはゐたが、まだ一ヶ月間はどうかやら平靜を保つてゐるやうには見えた。ところが、八月九日になつて大山大尉虐殺事件があつて急に悪化して來た。

八月十三日午後二時、本田武官は川越大使に平和的解決を要請し、支那側有力者とも會見してその善處を要望した。支那側もこれを諒としたので事態は解決の方向へ進むものと思はれたのに、本田武官が歸ると間もなく不誠意極まる八字橋爆破が行はれ、これを合圖の如くにして迫撃砲は日本人居留地へ向けて發砲せられ出した。わが陸戦隊は遂に堪忍袋の緒を切つて應戦、居留民も亦塹壕を築き、土嚢を作つてこれに協力した。しかし、敵は、八十八師を中心としてその數既に一萬二千

餘、上海の四圍を包圍してゐる。加ふるに敵機は時々襲來して盲爆を加へ、八月十四日にはパレス・ホテル及びカセイ・ホテルで一千二百名慘死、エドワード七世通りの十字路でも一千二百名の慘死者と八百餘名の負傷者を出したのである。

當時敵の空軍勢力は大體、華北、華東、華南の各地區に百五十機づつ、南京に百機、松滬、江蔭に各二十機づつ、合計五百九十機と註されたが、これがいつ大舉して來るかも知れない。もう一刻の猶豫もならない。しかし、悲しいかな、わが空軍は上海附近に唯一つの基地も持たないのである。この切迫つまつた事情が、世界戦史未曾有の渡洋爆撃を敢行せしめたのであつて、日頃の猛訓練が愈よものを言ふ時が來たのである。渡洋爆撃隊が何處を基地として出發し、何處へ歸還したかはまだ發表の期でないから遺憾ながらこゝに明記することは出来ない。しかし一隊は甲基地、一隊は乙基地から出發したのであつて、而も兩日共猛烈な悪天候であつた。

八月十六日、海軍省から發表された戦果は次のやうに極めて簡單なものであつたが、これが全國民の血を湧きたせよせたことはいふ迄もない。

○八月十四日

我○○海軍航空隊○○機は○○を出發し、途中悪天候を冒し、其の一部は午後六時半頃、笕橋杭州及び喬司飛行場を、他の一部は午後七時半頃、廣徳飛行場を爆撃したが、此の空襲で笕橋格納庫一及び庫外飛行機數機、廣徳格納庫二及び庫外飛行機十數機を爆破し、空中戦闘に依り、敵の戦闘機四を撃墜した。此の杭州爆撃の際被害を蒙つた一機（機長大串三等航空兵曹）は、地上爆撃及び戦闘機十數機により被弾實に大小七十二發に及び、發動機一臺及び電信機を射貫かれ、使用不可能になつたにもかゝらず、勇敢にも敵機二機を撃墜し、残りの發動機のみにて操縦しつゝ、颱風を冒し、海上を翔破して、無事夜に入つて單機○○基地に歸還した。其の乗員の勇猛沈着、眞に絶讚に價すると共に、我航空機の威力を中外に示したものである。

八月十五日

(イ) 我○○海軍航空隊○○機は、正午頃折からの暴風雨狭視界の中は僚機互に見失ひつゝも、敢然南昌飛行場を爆撃し、格納庫三棟、庫外飛行機九機を爆破、その他指揮所、飛行場は大損害を與へた。

(ロ) 我○○海軍航空隊○○機は、午前九時半頃、南京を空襲し、南京城内外航空基地を、雨中低高度にて爆撃し、格納庫三棟其の他指揮所等を爆破し、更に庫外飛行機八機以上を爆破した。

尙、蘇州附近及び南京上空に於て、敵戦闘機十數機と壯烈なる空中戦を展開、確實に撃墜したものの九機を數ふ。

(ハ) 我○○海軍航空隊の精銳○○編隊機は、折からの悪天候と闘ひつゝ、午前九時半頃、喬司及び紹興（杭州灣南岸）飛行場を爆撃し、地上にありし敵の飛行機六機を破壊、更に格納庫に損害を與へた。

又○○編隊機は午前八時半頃笕橋飛行場を爆撃、飛行場及び格納庫に損害を與へた。

右兩回の爆撃の際敵戦闘機多数と空中戦闘を交へ、敵の飛行機九機を撃墜した。

(ニ)我が〇〇海軍航空隊〇〇機は午後四時半頃杭州飛行場爆撃を行ひ地上に在つた戦闘機一、格納庫四を爆破した。

即ち敵機を確實に撃破せるもの五十三機、不確實なるもの二十機、格納庫の爆破炎上十七棟に及んでゐる。折からの悪天候なのでこれ等格納庫中には相當の機数があつたことは想像せられるから、この二日間の戦果は撃墜破實に百機以上にも及ぶであらう。これに對してわが軍の損害は僅かに八機であるが、それも大部分は暴風雨中低高度爆撃を決行せる爲めに犠牲となつたものである。

かくて南京、廣徳、杭州、南昌等の敵基地及び空軍は全く再起不可能と迄叩きつけられたのであつた。しかし、流石に支那は老大國であつて首都南京には殘敵が居り、包容及び嘉興にもまだ相當数の軍用機が待機してゐる。そこでこれ等の殘存敵空軍を徹底的に撃滅して、大陸の制空權を掌握すべく、こゝに悲壯なる第三次渡洋爆撃の敢行とはなつたのである。第一次、第二次渡洋爆撃に赫跡の武勳をたてた新田慎一、淺野楠太郎兩少佐が三度光榮ある指揮官として選ばれた。

八月十六日未明、まだ颱風が餘勢を残して荒れ狂つてゐる東支那海を越え、新田隊の〇〇機は午

前十時、早くも包容飛行場上空にその勇しい編隊を現はした。日本軍來ると聞いて驚きあわて、滅茶滅茶に射撃する高射砲、高射機銃。その砲火を冒して巧みな爆撃が徹底的に加へられた。小癩にも舞ひ上つた敵機は忽ち撃墜され、地上の數機も爆撃、格納庫も炎々と燃え上つてゐる。一同凱歌を奏して歸還に就かうとした時、健氣にも敵戦闘機の大群が現はれた。

『土産の血祭りだ！』

隊長機は猛然その中に突つ込んだ。一機二機三機、見る／＼敵戦闘機は撃墜されて行つたが、自からも敵弾集中の的となり、新田少佐は遂に勾容の南西約三百米に壯烈な自爆をとげたのである。かくてわが海鷲の至寶は遂に新支那の土を赤く染めて永遠に眠つた。

次の手紙を書いて全國民を泣かした山内マス刀自の愛兒達雄中尉が散華したのも此の時だ。

『拜啓 〇〇海軍航空隊付山内達雄中尉儀〇〇空襲において歿せる旨の御通知壹岐郡石田村長殿より現住所宛御轉送を得正に拜承仕り候

あの子、光輝ある帝國海軍航空隊士官として御奉公仕り候事を得決死もつて護國の鬼と化しゆるぎなき祖國の御爲に身命を捧げまつるを得候事尊く感謝にたへず候

謹みて彼の子既往の事深く厚く御禮申上奉り候

あの子は幼少の時より直く正しく清き心の持主にて武勇を好める性質なれば必ずや天にうくる大任あるものと信じ候て父は賤しき己が子なりと思はず

み國の御子なりとしていつくしみ養育いたし來りたる子に有之候

昭和九年祖國非常時に心を澄まし候て海軍旗のもとにはせ參り候時、すでに此の最期を明かに決意仕りをりたるものにこれあり候

天皇陛下萬歲

大日本帝國萬歲

大日本帝國海軍萬歲

戦死せる子、達雄に代り母やす謹みてとなへ奉る

ああ、老いゆく母

月の明るきをながめては泣かんとするか、花の香ぐはしきをめでては惱まんとするや

あらず

首を上げて空ゆく飛行機を見よ

あれよ、あの機、達雄永へに生きてあるよ

私尙男兒三人有之育て見守りつゝ、み國の御ためにはげましめんといいたし候

達雄最後といへども帝國軍人としての面目はけがさぬ性格に有之候故御心安く思ほしめ下さいませ

達雄母ヤス謹み上

海軍省人事局御中

一方、浅野少佐の率ゐる編隊も十六日未明某基地を出發し、颯風を冒しながら、遠く敵首都南京を衝いた。

南京は第一次爆撃によつて、相當の被害を蒙つてゐたが、流石に蔣介石の本據だけあつて直ちに晝夜兼行で再建にあたり、破壊された格納庫も再建のバラックが出来、殘存敵機も各地から至急參集してゐた。

そこへ又わが海鷲が襲ひかゝつたのである。

これには敵も驚くと同時に必死の抵抗を試みたのであつたが、又々非常な慘敗を喫したのである。しかし、わが方の犠牲もあり有名な梅林中尉が燃えさかる機上からハンケチを振つて訣別し、遂に鎮江附近に壯烈な自爆を遂げたのもこの時である。梅林機の操縦者近藤益雄少尉が最後に僚機へ送つた擧手の禮の物語も感激の種子として今も語り傳へられてゐる。



貴重な海軍の犠牲と崇高な努力によつて、上海の同胞は救はれた。そればかりではなく、皇軍爾後の作戦には寄與することが非常に大きかつた。全世界の人々はわが航空の偉大な實力に驚嘆し、そこには科學を越えたものがあることを知つて、今更ら日本國體の神祕さを感じたのであつた。

昭和十二年九月一日、第三艦隊司令長官長谷川清中將は左のやうな感狀を授與した。

感 狀

〇〇海軍航空隊

昭和十二年八月作戦初頭、十四日ヨリ十六日ニ至ル間、險惡ナル天候ト猛烈ナル砲火ヲ冒シ、長驅敵主  
要飛行場ヲ反覆攻撃シ、多大ノ戦果ヲ收メタルハ、爾後ノ作戦ニ寄與スル所極メテ大ニシテ、ソノ武勳  
顯著ナリ。

仍テ茲ニ感狀ヲ授與ス

昭和十二年九月一日

第三艦隊司令長官 長谷川 清

海軍機の長驅進攻はこの後も度々行はれた。大東亞戦初頭を飾るハワイ真珠灣攻撃はその最も大

きなものの一つであるが、支那事變にも次のやうな奥地爆撃を繰返してゐる。

(最初の爆撃日次)

重慶	六十九回	昭和十三年二月十八日
昆明	二十四回	九月二十八日
成都	二十四回	同 十一月八日
蘭州	十回	昭和十二年十二月二十一日
瀘緬路	十八回	昭和十五年十月十八日

(昭和十六年七月大本營海軍部發表)

毎年五月乃至九月を除き重慶は全く曇天烟雾の空であるといはれてゐるが、それでも四川の空に霧間を見ると必ずわが爆撃機は襲撃する。例へば昭和十六年五月三日から六月十五日に至る十一回の爆撃がそれで、全域岩石より成るとさへいはれてゐる首都も、殆んど完膚なき迄に叩きのめされ、防空壕の破壊のみによつても死傷一萬二千名を出したと言はれてゐる。以てわが海軍機の爆撃がいかに執拗果敢なのかを視はれるであらう。

## 2. ノモンハンの撃墜千三百餘機

支那事變勃發以來、昭和十四年五月まで僅か一年十ヶ月の間にわが陸軍機が地上との協力作戦に出動した延機数は四萬四百二十四機で、進攻作戦に出動した延機数は三千六十機であると公表されてゐる。この數字は支那事變に於ける陸軍航空隊活躍の特色を遺憾なく示してゐる。即ち大舉空襲して敵根據地を徹底的に爆撃破壊するのが海軍機の特徴とすれば、地上部隊と協力して奮戦敢闘、徹底的に敵軍を潰滅せしむれば止まざるのがわが陸軍機の本量である。

勿論、重慶、昆明、蘭州、西安、漢中等到るところの重要都市にわが陸軍機も爆撃を繰返して多大の戦果を収めてゐるのは事實である。しかし、地上部隊の勇猛果敢なる戦闘を助けて、陸軍機はいかに神速果敢な空撃を行ったことであらうか。或は遠く敵情の偵察に任じ、或は敵の後方を襲撃し、或は前線の友軍に糧食彈藥等の投下を爲し、さうした地味な仕事も黙々として行つてゐる。此の精銳無比、陸軍航空の實力を遺憾なく發揮したのがノモンハンに於ける戦果である。

滿洲國も外蒙古共和國も共に嘗ては支那領であつた。従つてボイル湖附近の境界といつても、そ

れは單なる滿蒙の行政區劃で曖昧なものであつたが、滿洲國及び外蒙の獨立に伴つてどうやら國境らしいものが劃定され、ハルハ河以東が滿洲國領となつて居たのである。

ハルハ河はその源を興安嶺に發し蜿蜒二百數十軒を流れてボイル湖に注いでゐる。水深は八十浬から一米五〇位で、處々に渡河點がある。外蒙軍はこゝから越境するのである。ハルハ河を渡つて滿洲國境内に入るとノモンハン附近は一帶の砂丘で、バルシヤガル、ノロの兩高地は絶好の陣地である。越境した外蒙軍はこの砂丘に潜伏して滿洲國警察隊や放牧の蒙古人に發砲するのである。彼等の根據地はノモンハン西南方凡そ百二十軒のタムスクにあつて、そこから立派な自動車道路が國境線へ通じてゐる。

ノモンハン事件は昭和十四年五月四日正午頃、輕機關銃三を有する外蒙兵約五十名がバルシヤガル附近に於て不法越境し來つたので、わが滿洲國境警備軍及び警察隊がこれを撃退したのに始まる。六月一日迄に判明したわが軍の戦死は東部隊長以下百十五名、敵の遺棄死體は四百五十、戦車及び装甲自動車二十一、重機關銃四、輕機關銃八等が残された。これと呼應してわが航空隊の活躍は目覚ましいものであつた。即ち五月十九日ノモンハン附近に越境飛來したソ聯機に對しわが飛行隊は直ちに之を攻撃し、その一機を撃墜、二十一日再度飛來した敵機に對し追撃して又も一機を撃墜、

二十二日午後わが戦闘機はノモンハン西北方國境附近でイー十五、三機、イー十六、八機よりなる敵編隊機と遭遇、四分の一の寡勢でよく敵三機を撃墜、更に二十六日三機、二十七日九機を撃墜し、尙ほ二十五日には東ウヂムチン附近に越境逃亡し來つたソ聯イー十五改造型二機を抑留した。二十八日に至つて各方面に現はれた敵機は百機を越えたが、わが飛行隊は劣勢以て優勢に當り、ホロンバイル高原上空に壯烈なる空中戦を演じ、その約半数四十二機を撃墜した。

七月下旬に於けるわが正面の敵兵力は約三萬、戦車、装甲自動車約六百輛、火炮約五十門の多きに上つたが、わが軍は七月二十三日頃から猛烈な攻勢に轉じハルハ河畔間近くまで進出し敵を壓迫した。七月以來敵に與へた損害は破壊又は焼却せる戦車及び装甲車約五百輛、火炮三十門、遺棄死體約三千に及びわが方も死傷千五百名を出した。

八月に至つて敵は益々勢力を増し、兵員約五萬、戦車、装甲車約七百、火炮約二百門に及び、これにも亦大打撃を與へたが、わが方も山縣、森田、伊勢部隊長以下相當の死傷を出した。九月に入つてからはハンダガヤ方面で相當の戦闘があつたほか概して戦場は平靜であつた。かくて九月中旬に入りわが兵力の集中も完了し近く攻撃を開始せんとしつゝあつたが十六日に至り、日ソ外交交渉により停戦協定成立し、ノモンハン附近の戦闘は全く中止せられるに至つた。

以上がノモンハン事件の概略である。

この戦闘に於てわが航空隊の戦果は、撃墜千三百四十機、地上爆破三十機、合計千三百七十機を僅か五ヶ月間に撃滅したのであつた。わが陸軍の勇戦奮闘はこの驚異的數字が最も雄辯に物語つてゐるが、例を少年航空兵出身の若鷲にとつて記してみよう。

花田富男准尉は少年航空兵第一期生であるが、ノモンハン空中戦には最初から参加し、九月二十三日殉職する迄戦闘に参加すること實に百回、その優秀な技倆と旺盛な戦闘精神とは敵イー十六戦闘機二十五機を撃墜した。

又七月五日のことである。「敵機来る」の報に勇躍出動し、ハルハ河上空に於て爆撃機約二十機及びわれに數倍する敵戦闘機約三十機と交戦し、先づ敵機一機を撃墜後、隊長機に従ひ逃げる敵を追撃してゐる時、不意に後方より敵一機の奇襲を受けたので直ちにこれと交戦、撃墜したが、フト氣がつけば隊長機が見えない。しかし、下方に開く落下傘はどうも隊長らしい。早速、接近してみると違ふ方なき隊長だ。准尉は周到にその周圍を飛行して掩護に任じ、遂にポイル湖東方敵車輛群の附近に隊長が接地したので、彼は身の危険も顧みず敢然その傍に着陸し、火傷を負つた隊長を救つて無事基地に歸つたのであつた。その沉着と機敏とは武人の龜鑑であらう。然も准尉は功を誇らず、

隊長がからなつたのは自分の掩護が不十分な爲めと深く陳謝したのである。

第四期生奥田軍曹はノモンハンでまづイー十六型一機を撃墜したところ、敵操縦者は落下傘で降下を初めたので、彼は自機の翼端で敵の落下傘を引つけて破損させ敵を墜死させた。然るに自分も離脱の際、翼の一部を破損し機体の自由を失つた。隊長は軍曹に歸還を命じたが、その時隊長機も亦敵九機に圍まれてゐた。彼は傷いた身でありながら、上官の危険を見捨てるに忍びず、勇躍空中戦に参加し、敵を畏怖遁走させ、隊長と共に全きを得たのであつた。

ノモンハンの戦闘、殊にわが航空隊の素晴らしい戦果が發表されると、餘りその数が多いので、我々の仲間ですへその眼を疑つた位であつた。

『いくら何でも少し派手過ぎるね』

『對手が精銳を誇るソ聯機だからね』

しかし、事實はあくまで事實であつて、某參謀の告白によると

『あれ以上です。あれは内輪に見積つたのでね。』

といふことである。

ノモンハンに於て皇軍の犠牲が餘りに大きかつたので、種々のデマ宣傳をする者があるが、國境

を確保したといふことが立派な戦果でなくて何であらうか。又當時のソ聯としては日本と開戦するに特別不利な条件には在らなかつたことも事實であるが、そのソ聯が何故平和を結んだか。答は簡單である。皇軍の強さが骨の髄までに浸み込んだからである。若しデマの傳へることが眞であるなら、どうしてソ聯が手をこまねてじつとしてゐるであらうか。必ずやあの時引續いて大戦を起す筈である。それを起さなかつたところに、皇軍の嚴然たる勝利が實證されてゐるのである。我々はノモンハンに於ける幾多尊い英靈に感謝すると共に、假りにもつまらぬデマに迷はされてはならぬ。

ノモンハンの撃墜千三百餘機。全世界を驚倒し、ソ聯空軍を沈黙せしめたこの赫々たる大戦果を見よ。

### 3. 神風の世界國際記録

『天佑と神助と全國から寄せられた聲援とにより、われらは無事ロンドンに着くことが出来た。クロイドンの上空を唸りを立て、旋回した瞬間は、われらの生涯で一番嬉しかつた時である。』

つい最前まで東京にゐたやうな氣もするが、飛行したコースも一々思ひ出さうとすると全く地球は廣いと感じる。

生れてから東京出發までの年月より、東京からロンドンまで飛んで來た四日足らずの時間の方が我々には永かつたやうにさへ思ふ。

我々は我々の力で、今度の飛行が成功したとは思つてゐない。この素晴らしい「神風」を生み出した日本の航空工業、この飛行に寄せられた全國からの聲援、各地在留同胞の方々の親切、各着陸場での外國人の好意、總ての結合した力が、東京からロンドンへ、百時間足らずの短時間に我々を運んでくれたものであると思ふ』

これは飯沼飛行士がロンドンでものした『往航九十四時間』といふ報告文の冒頭である。短文の中にも彼の人格がよく滲み出てゐて床しい。

鳥人飯沼正明の名を不朽にしたのは、無論神風の亞歐連絡飛行であるが、この國家的大飛行は彼の名を不朽にしたのみでなく、日本民間航空の實力を世界に宣揚したのであつた。

神風の壯舉を語る前に忘れてならぬのは、昭和十一年三月一日、飯沼が朝日の新鋭高速機中島式AN一型を以て大阪城東練兵場、東京羽田飛行場間四百二十五軒を一時二分で翔破した日本新記

録であつて、翌十二年三月二十六日には神風を以て同じく大阪、東京間を僅か五十九分で快翔、さきにAN機で作つた自身の記録を破つた。次いで三月二十八日には再び神風を以て東京、福岡、東京間の練習飛行を行つたが、歸航の福岡、東京間九百四十軒は僅か二時間二分で、時速四百六十軒突破の大記録を出したのであつた。かうして萬善の準備は整へられた。機體も無電機もテスト萬全、機關士塚越賢爾も亦健全である。

四月一日羽田で行はれた命名、出發式には長くも東久邇宮殿下が台臨あらせられ、陸、海軍及び民間航空關係者その他一萬數千名が參列した。しかし

『國産機で果してロンドン迄飛べるでせうか』

そんな囁きがその場に於てさへまだあつた。わが航空界で最も進歩してゐる軍用機の性能は國防上殆んど發表されてゐない。従つて最新航空機の正しい性能を知らぬ國民にとつてこれは無理からぬ心配でもあつた。

しかし、翌二日午前一時四十四分十四秒、神風は深夜の大地を蹴つて、悠々壯途に就いた。天候は豫想外に悪かつた。神風は、最初の着陸地臺北を前にしつゝ立川に戻つた。往復二千五百軒無着陸。心ある人はこれはやるぞと思つたに違ひないが、理解のない國民の間には早くも悲觀論が起り



神 風 號

かけた。

一切の疑雲を掃ふべく、神風が決然として飛び立つたのは四月六日午前二時十二分四秒であつた。機上には上野社長から餞けの櫻花を積んでゐる。

『この花の散らぬ中に』

飯沼、塚越兩鳥人はさう心に誓つたさうだ。

かくて立川、臺北間二千二百三十斤を七時間二分二十五秒、臺北、ハノイ間千七百八十斤を六時間五分五十八秒、ハノイ、ヴィヤンチャン四百八十斤を二時間十分と快翔し、ラングーンは快調にまかせて素通りして千七百八十斤を五時間四十四分に飛んでカルカッタへ七日午後二時十分に着陸した。それからジョドプール、カラチ、バスマ、バググット、アテネ、ローマと快翔、ローマ、パ

リ千百斤を四時間十二分、パリ、ロンドン三百五十七斤を一時間十四分に飛んで、四月十日午前零時三十分遂に一萬五千三百五十七斤の全航程を九十四時間十七分五十六秒（實飛行五十一時間十九分二十三秒）で突破したのであつた。此の大記録が傳はるや、

『從來日本航空については餘り關心をもたなかつたイギリス大衆は驚異の眼をみはつたが、一方イギリスの飛行機製造工業はより以上の脅威を受けたやうである』

とロンドン特電は報じた。

お待ちかねの快報に御命名の東久邇宮殿下には長くも御嘉賞の御言葉を賜はつた。そして夜半にも拘らず熱狂した群衆は、朝日新聞社の前に日の丸の小旗をうち振つた。

『われら幾度か空しき時、榮冠は遂に日本の手に歸した。亞歐連絡南方コースの艱難を熟知する私は、今回樹立された大記録に心から敬意を表する』

これはプレシダン・ヅメル號上歸國の途にあるフランス飛行士ジャビーからの祝電であつた。パリ、東京飛行の壯圖を九州背振山で惜しくも挫折させた名パイロットも感慨無量であつたらう。

十六日神風はブラッセル及びベルリンを訪問、二十日にはパリを訪れ、二十四日にはローマへ飛んだ。

ベルギー皇帝レオポルド三世は兩鳥人に賜謁、ドイツのゲーリング空相は

『私は兩君の功績に深く敬意を表する。どうか歸國の後にはドイツ國民の日本國民に對する尊敬をお傳へ願ひたい。又ドイツは將來日獨兩國が飽くまで共同して行きたい希望を抱いてゐることを傳へられたい。』

と語つた。ゲーリング元帥のこの言葉は今日思ひ出すと感慨深いものがある。

パリのレゼプションではコスト、コドス、イルズ等世界的名パイロットが集り、コット空相は兩鳥人の胸へシュバリエ・レジョン・ドヌール勳章をつけた。

ローマでもエマヌエル三世に謁を賜はり、ムソリーニ首相は兩鳥人をイタリヤ名譽飛行士に任じ、勳五等を授與した。

ロンドン御滞在中の秩父宮兩殿下には、五月三日クロイドンへお成り、神風を台覽遊ばされ、兩鳥人に種々御下問を賜はり、クキン・メリー號上より親しく御撮影遊ばされた神風の寫眞を御下賜あらせられた。更に九日にはハイド・パークホテルに御晩餐を賜はつた。

英帝戴冠式奉祝飛行を終へた神風は、學國歡呼の中に、五月二十一日羽田へ凱旋した。畏くも秩父宮兩殿下から 皇太后陛下への御書翰、高松宮、北白川宮兩殿下及び松平宮相へ宛てさせられ

る御書翰を搭載し奉つた。

往復三萬軒、こゝに世紀の大飛行は成つた。その功により飯沼飛行士は四月二十六日勳六等に叙せられ、又帝國飛行協會からは白色有功章を贈られた。

五月二十二日、兩鳥人は宮中に參内、畏くも 天皇陛下に拜謁を仰せつけられ、百武侍從長を通じて

『今後も努力して民間航空に盡せ』

との優詔を拜した。民間航空の面目これに過ぎたるものがあらうか。

六月には豫備役航空兵伍長たる飯沼は、破格の平時進級で軍曹となつた。又イタリヤからシュバリエ・サン・モーリス・エ・ラザール勳章が贈られた。

その年八月北支戦線に従軍した飯沼は、十月からは海軍事務囑託となつて一年餘福岡、上海間の軍用定期航空に操縦士として活躍したが、昭和十六年十二月大東亞戰爭勃發するや陸軍技師として従軍、十一日某重要任務を受けて北部マライ方面作戦に出動中、無念にも致命傷をうけた。しかし彼は血みどろの操縦桿を握りしめつゝ辛うじて基地へ歸還、鮮血の飛行服の儘重要任務を報告したが、やがて責任を果した微笑を後に護國の鬼と化したのである。

飯沼飛行士はかくて逝つた。しかし、神風は今も残つてゐる。否、神風以上の航空機が續々製作されてゐる。そして第二、第三の飯沼が空に續いてゐるのである。

#### 4. 航研機の世界記録

昭和十三年三月四日より二十五日にかけて東久邇宮稔彦王殿下は戦線を親しく御視察の爲めダラスDC三型に御搭乗、藤田雄藏少佐、田中祐明大尉操縦し參らせて一萬三千二百二十斤を御翔破あらせられた。随員には三上喜三大佐以下四名が従ひ奉つたが、金枝玉葉の御身を以てこの御精勵には只管感泣の他なく、前線飛行隊はもとより將兵一同奮起して益々奉公の誠を誓つたのである。

四月二十三日にはハインケル機（ヒルトHW五〇八B型二百四十馬力四基附）が加藤敏雄、中尾純利兩飛行士によつてベルリンから空輸された。ベルリン、ロドス島、バストラ、カラチ、バンコック、臺北、東京の航路一萬五千三百四十斤を實飛行五十六時間十八分で結ぶ記録であつた。これは神風の大飛行に次ぐ記録的飛行で、日本民間航空は愈々その逞しい姿を中外に宣揚したのであつた。ところが、こゝに又航空日本の行方を明るくも力強く照らす世界記録が現はれた。五月十五日午

後七時二十分、航研機が一萬斤コースに於けるスピード記録、長距離周回飛行記録の二つの世界記録を樹立したのである。

東京帝國大學航空研究所が長距離飛行機の試作にかゝり出したのは昭和七年十二月からのことで、飛行機部、發動機部、風洞部の各部員が中心となり、所長和田小六博士總指揮の下に基礎的研究が始められた。機體、翼の断面研究、獨特のプロペラ、基礎的な形がきまる迄には一年半程かゝつた。昭和九年夏頃から製圖にとりかゝつたが、この製圖だけでも千五六百部はあつたらう。この間、瓦斯電の工藤富治工場長がフランスへ行つて航研機製作に要する工作機械などを購入したが、十年五月から小部分品の製作に入つて行つた。

かくて一つ／＼機體は纏められて行つたが、その中には非常な苦心があつた。研究所の人々には製作に關する經驗が無いので三菱、中島、川西等を歩き廻ることもあつたさうだ。この頃から陸軍も手傳ふことになり、駒村、藤田、私等が主としてこれに關係して居た。

『當時座談の時など、航研機に對する世評を聞くのであつて

「航研の先生が飛行機を設計するのは第一間違ひだ」又「あんな飛行機は飛ばない」等といふやうな不評も相當あつた。



しかし彼等は熱心であつた。製作が終つても悪ければ設計を変更して又製作した。何遍もこのやうなことを繰返しても、根氣よく完成に努力した。』

藤田がさう書いてゐる通り、なか／＼の難産であつたが、昭和十二年三月末日に大森の工場です運轉の發動機が廻つたので製作に關係した我々はまづ第一歩を踏んだ氣がした。

四月に羽田の格納庫で飛行機を組立てた。翼幅二十八米、全長十五米、全高三米八。機體は胴體が全金屬銀色で、翼は布張り眞紅に輝き、發動機は川崎のBMW五型五百馬力を裝備してゐる。

四月下旬滑走試験を行つたが、その結果は良好であつた。そしてそれ以上よかつたことは設計者と製作者が一致團結して、この飛行機を飛行させようといふ空氣を作つたことであつた。

昭和十二年五月二十五日午後五時半、航研機は始めて羽田飛行場の空に浮んだ。唯だ一回の滑走で鮮かに離陸、夕陽に染まつた五月の空を快翔すること十五分、机上の設計と罵られつゝ黙々と努力した航研機は遂に大空に一步を印したのだ。

その晴れ姿を仰いで四ヶ年間精根盡した一同は泣いた。さもあるべきだ。

藤田はそれから後のことを次のやうに書いてゐる。

『その後は試験飛行とその結果に基く改修が交互に行はれた。

設計者は悪いと思ふと、我意を徹すことなく、思ひ切つて改修の設計をした。

製作者はこの嫌なやり直しの仕事を、大乘の見地から我慢してよくやつた。此の點で技工長塚本君の精神と努力とに感謝する。彼は國家的觀念から個人的不滿を忍んで、この飛行機の完成といふ大きな目的に先頭に立つて努力した。

次第に試験は進んでこの飛行機の大切な重量離陸試験といふ課目になつた。このため木更津の海軍飛行場を借りることにした。

そこで、或る日、海軍航空隊を訪問した。その時の飛行長曾我少佐が「これは日本の飛行場だ。海軍も陸軍も航研もみんな日本のものではないか。遠慮せずに使へ」とのことだ。このやうな人達に接する毎に、この飛行機を作る人の和は益々加へられたのである。

八月に脚が出なくて失敗したことがある。でも、次第に出来上つた我々の強固な團結と粘り強い完成慾は、瞬く間にこれを克服して次いで試験を續行させた。

十一月に周回試験をやつた時も脚の故障で失敗した。此の如きは發動機の専門の人が脚の改修設計に應援する程、涙なくては見られぬ程協力を示した。』

藤田は又操縦者の助手として明野陸軍飛行學校助教高橋福次郎准尉を選んだ。藤田は嘗ての教へ子神風の飯沼飛行士も一應その腦裡に描いたらしいが、結局飯沼と同期生の高橋を選んだ。當時高橋は戦闘動作では明野随一と歌はれてゐたまだ二十七歳の陸驚であつた。

昭和十二年十一月十三日、昭和十三年五月十日の二回の失敗の後遂に五月十三日午前四時五十分、藤田少佐、高橋准尉、關根機關士の搭乗した航研機は三度木更津飛行場から飛び立つた。

第一周は銚子が五時二十七分、太田が六時二十四分、平塚が六時五十五分、二時間十五分で四百軒を飛んで七時十分に木更津へ歸つて來た。

それから第二周二時間六分、第三周二時間五分、第四周二時間六分、第五周二時間五分と益々好調に飛び續けた。

第十周の銚子は十四日午前零時十一分に通過してゐる。

『午前三時過ぎ、東北の空に明暗の變化が起る。これが夜明けの一步前だ。明暗の變化は次第に赤味が常びて來る。でも未だ地上は燈火の他何も見えない。之が地上がおぼろげに見えて來る時、嬉しい日の出となる』

と藤田は手記してゐる。

地上では新聞紙がそろ／＼筆を揃へて航研機の成功を讃へ出した。十四日午前四時五十五分にはカルカッタ近くまで飛び、六千軒を突破した、十五日午後零時半にはカルカッタを越えてカラチ迄來てゐる勘定になるのだと書いた。この分で行けば十七日の朝六時半にはロンドン迄届く豫定で、世界二段飛びも可能だといふ。私は大阪から成功を心で祈つた。

二十七週目、太田から平塚への間で待望の周回飛行記録一萬六百軒を見事に突破した。フランスのボッスウトロ、ロツシがブッリオ一〇型單葉（イスパノ・スイザ六百馬力）で一九三二年三月二十三日から二十六日にかけて作つた世界記録一萬六百一軒四八は今やわが航研機によつて破られたのだ。この快報を讀んで

『支那事變の最中、一寸世界の度膽をぬきましたね』

と某少佐がうれしさに言つたが、これは私も同感であつた。本當に痛快だつた。

二十九周。滞空六十二時間二十三分。回距離一萬一千六百軒。科學と人力の限りを盡して十五日午後七時十八分、わが航研機は木更津へ靜かに降下した。

『二十九周の太田は雲で殆んど見えなかつた。秩父や大山、箱根に低い所に次第に雨を持つたやうな雲が増して來た。』

僕は平塚へ来る前に叫んだ。

「これで降りよう。」

皆も同意した。

夜の横濱の灯を左に見た時、脚は完全に降されてゐた。

高度は次第に下げられた。

木更津の標識燈が見える。間もなく格納庫の上空を東に向ひながら着陸上の設備を見た。準備完了だ。進入手前の高い松林が氣になる。速度を次第に落した。發動機を餘り絞ると降りさうになる。停めないやうに注意しながら飛行場に入った。接地、滑走、ブレーキを使ひ乍ら格納庫の方へ持つて行つた。

人達が餘り多いので危いと思ひ、少しレバーを絞り過ぎたら發動機は停止して了つた。

これで終つたのだと思つた。

座席の上に立ち上つたら、排氣管から出る鉛のために左の翼は白くなり、右の翼は油のためぬらぬらしてゐた。足許が滑りさうで危いのに、新聞社のフラッシュで眩ゆかつた。

飛行場からの歸り、自動車の中で三人の話したのは、お蕎麥のカケを食べて風呂に入つて眠ることであつた。』

と藤田は書いてゐるが、その頃、私は大阪から彼に次の電報を打つた。

『セイコツヲシユクス』

そして私は航研機の發動機が終始好調だつたことに限りない満足を感じたのであつた。

## 5. 藤田雄藏

藤田中佐の母清美刀自は

『子供の頃の雄藏は別にとりたてゝ申上げるやうなこともない子でした。何處といつて變つたところのない普通の子でした。』

と言はれるが、彼は全く平々凡々の少年であつたらしい。

弘前で生れた藤田は嚴父未類二が日本郵船に勤めてゐた關係で、生れると間もなく横濱に移り、こゝで幼少年期を過した。小學校は戸部尋常高等小學校で、大正六年に神奈川縣立横濱第一中學校を卒業する迄、ずつと濱ツ子の生活をした。たゞ小學四年から六年の初まで、上海日本人小學校に

通つて支那生活をした。

少年時代の彼は病氣勝で弱々しかつた。両親は中學へ入れて一層弱くなつてはといふので、わざと高等小學へ通はせた位である。しかし一年たつても思はしくない。そこで、兎も角試験だけといふので横濱一中を受験したが、うまく入學したのでそのまゝ通ひ出した。それが明治四十四年のこと、果して中學二年の時肺炎が因でどうやら肋膜炎をやられてゐるといふ醫師の宣告で、已むなく又一年休學して療養する身となつた。

此の休學が良かった。藤田は健康を養ふと共に少年時代からの飛行機熱にとら／＼本物のグライダーを作つて終つた。その寫眞は今も残つてゐるが、なか／＼堂々たるものである。しかし、これは形だけで重過ぎてどうやら飛行はしなかつたらしい。その代り、彼の健康は相當以上に回復した。休學時代がすんで中學二年の夏休を迎へると、彼は早速第二番機を製作した。今度は前回の失敗を生かして太過ぎた竹の骨組は折れない程度に細くし、不要な部分は省いた。翼も晒天竺を止めて軽い新モスにした。そして全體をやゝ小型にした。出入りの炭屋さんに頼んで、車に積んで近くの戸部山へ運び、四五間の高さの崖から颯爽と飛び下りた。それは飛行ではなく、飛び下りたのであるが、實にうれしかつたらしい。そしてこれから不斷の研究が始められた。第三番機はもつと立派

なものであつた。しかし、その間には墜落負傷といふ事件もあつて、相當の困難が伴つてゐたらしいのである。

上級に進むにつれて藤田の體はだん／＼頑丈になつて行つた。三年の春の大會から五年の春まで中距離競走では彼がトップで、上級生を顔色無からしめた程である。ドレッドノート團といふのを作り彼が副團長、同じく陸鷲となつてゐる小田原秀彦中佐が團長で相當暴れたといふ話もある。

當時の校長木村繁四郎の追憶がある。

「藤田君の成績はまづ中の上、ひどく目立つ方ではなかつたが、時々無邪氣な悪戯をする生徒だつた。その悪戯が又彼の魅力だつたと見えて誰にも可愛がられ、親しまれてゐた。私は修身を教へてゐたが、藤田君の答案は極めて簡單明瞭、凡そ餘計なことは一語も書かず、人が二三枚も書くところを一枚ですます風で、點數は六十點から七十點といふところで、もう一言書いてくれたらと思ふ程だつた。彼がその生涯を通じて常に無駄なことは言ひもしなかつたのを思ふと、私はあの答案が彼をよく示してゐたと思ふ。航研機を操縦して世界記録を作つた時も、あと一回で三十回になるのをサッサと二十九回で降りて来る。實に藤田式である。やればやれるところを決して無理をせず止めるといふことは、言ひ易くして中々行ひ難いものだ。それをあつさり思ひ切る、止ると

ところを知るところに彼の眞の偉大さがある。』

大正六年三月に彼は中學を卒業したが、陸軍士官學校へ入つたのはたしかその翌年のことである。いつか藤田は私に

『俺は陸軍へ入つて救はれた。その前の年は神田邊をブラ／＼してゐたんだ。』

と告白したやうに覺えてゐる。彼は陸軍へ入つてから確かにその非凡な姿を現はし始めた。

大正十年七月陸軍士官學校を卒業、同十月砲兵少尉に任官すると野戦重砲兵第二聯隊附となつた。それから陸軍砲工學校、野戦砲兵學校、戸山學校學生を経て大正十四年五月航空兵中尉に任ぜられ所澤陸軍飛行學校材料廠附兼同校教官となり、こゝに所澤生活が始まつた。恐らく彼としては同じ航空兵科でも、直ぐさま操縦方面に進みたかつたに違ひないが、折角の望が今まで氣附かなかつた亂視に妨げられたのである。しかし亂視の方も手當をすれば操縦に差支ない程度に癒ると勵まされ、翌年二度目の受験で遂に本望を達し、所澤飛行學校へ操縦の教育を受けることとなつた。

それから藤田は航空の道をひた押しに進み、昭和四年一月所澤飛行學校附、同五年八月には航空兵大尉に進級して所澤飛行學校の教官兼研究部員、同七年三月には飛行第五聯隊中隊長に補せられたが、間もなく翌月滿洲事變に勇躍出征、愈ゝその本領を現はし出した。大陸の空を縦横の大活躍、

殊に熱河作戰には大きな武勳をたて、軍司令官から感狀を授與された。

航研機を操縦して世界記録を作つたあの大飛行が餘りに有名である爲め、人々は藤田といふと直ぐ航研機を思ひ出すらしいが、彼は大尉時代にこの抜群の功があつて、武人としての面目がよく發揮されてゐるのである。

## 感 狀

飛行第〇隊 藤 田 雄 藏

大尉は第〇〇隊長として常に率先自ら難局に當り、部下將兵ために期せずしてその風をならひ、一致協力己れを虚して任務に邁進する美風を成せり。その熱河作戰に参加するや長山峪附近の戦闘に於て川原〇隊が優勢なる敵と交戦既に三日、三月九日敵の逆襲に遭ひ、黄土岑南側稜線は被我の距離僅々五十乃至百メートルに過ぎず、即ち肉弾の投ずる概を以て急降下爆撃又は射撃を繰返すこと四回、敵の一角に動搖を與へ全線退却の因を成せり。その他南天門に於て又興隆縣に於て將又河北省の各地に於て勇猛果敢よく地上部隊に協力し、しかもその要望に對しては喜んで死地に赴き、空地協同の極地を成せり。その功績抜群にしてその行動は空中戰士の典型とするに足る。仍つてこゝに感狀を授與す。

昭和八年七月二十五日

## 第九章 日本航空の世界制覇

昭和十年二月二十六日發表の論功行賞に當り、彼は殊勳甲として輝く功四級金鷄勳章を授賜された。その時の陸軍省發表には重ねて『熱河作戰に於て川原部隊の挺身行動に密接に協力し特に長山嶺、古北口の戰鬪に於ては對地攻撃を敢行し戰捷の一因を作れり、次で興隆縣の籠城戰に偉功を奏し又新關嶺、懷柔の戰鬪に於て克く第八師團に協力し武功特に拔群なり。』と附加されてゐる。感狀といひ、此の文字といひ、藤田大尉の敢闘振りが短文の中に躍如としてゐる。

昭和九年八月滿洲から凱旋するや陸軍航空本部技術部附に補せられて立川に勤務することとなり、こゝに名テスト・パイロットとしての藤田が日一日と大きく浮び上つた。同時に彼の人格にも一層の磨きがかつた。

一體、藤田といふ男は人間的な男である。眞面目な男らしい男だが、一面思ひやりが深くて情深い。

例へばパイロットとしても決して我儘ではない。操縦者は生命をかけて飛ぶのであるから、機體や發動機にかけては實に敏感で神經的であるが、それが度を越すとつい我儘になつて、

『こんな飛行機で飛べるもんか。』

などいふことが無いでは無い。しかし、彼はテスト・パイロットとしても決してそんな亂暴な口はきいたことがない。悪いと思つたところや、氣に入らぬところは指摘するが、その方法は親切であつて、私などにもいつも同情のある口のきゝ方をしてくれた。而もその注意は、彼の深い經驗と熱心な研究から出てゐるのだから謹聽に値するものばかりであつた。次の航研技師木村秀政の話などはこの一面をよく物語るものだ。

『航研機が羽田で試運轉をはじめて四月（昭和十二年）の末のことだつた。思はぬ故障が續出して、私達は仕事がうまく行かんし、お天氣は悪いし、すっかり腐つてゐた。

その時恰度長い雨もカラリと止んで美しく晴れた一日、藤田少佐（當時）は急に滑走試験をやると思ひ出した。滑走は最初の豫定では、四月の半ばに高橋飛行士がやることになつて居たものが、故障でのび／＼になつて了つたのだつた。今迄格納庫の前で發動機ばかり鳴らして居つた飛行機を、はじめでゴロ／＼と滑走させて、羽田の飛行場をあちこちと匍ひまはつた。この僅か十分か十五分の滑走は、私達の結ばれた憂鬱を一瞬にして吹きとばしてしまつた。

このたつた一つのこと、どんなに次の改修に向つて、私達を奮ひ起たせるのに役立つたことで

あらう。』

故障續出で腐り切つてゐた研究員や工員が藤田の滑走で鼓舞されてゐる様子が目に見えるやうである。彼はさういふ温かい男だ。

そんなわけだから部下を愛することも非常なもので、高橋少尉などは遂に死ぬまで彼と一緒に働いてゐる。高橋だけではない。

『藤田さんの爲なら死んでもいい』

彼の部下は皆さう思つてゐた。

藤田のかういふ深い愛は一體何處から出てゐるかは私如き者の想像の他であるが、一つには彼の母君の感化でないかと思ふ。

彼の母は弘前の小笠原明大といふ武士の娘で、武門の家らしい嚴格の中に床知れぬ深い愛の持主であつた。藤田の父が郵船會社に勤務してゐた關係上留守の多い家を守つて、この母はわが子を徹底的に日本國民として育てた。同時に熱心なクリスチャンとして神を畏れ、隣人を愛する美しい性格に築き上げた。藤田が航空兵となつたと聞いて、一戸大將が

『タツタ一人のお子さんをよく思ひ切れましたね』

と言ふと、彼女は

『あの子は神様のお守りがございます。』

と答へられたさうだ。又、藤田の死が傳へられた時、元横濱一中校長木村繁四郎が弔問に行くと、彼女は少しもとり亂した風がなく

『まだ正式に何の御沙汰もありませんので』

と靜かに見舞の禮を述べた。そして、その後間もなく壯烈な戦死の確報が入つた時、

『これで安心しました。』

と相變らぬ靜かな調子で語られたといふ話も聞いてゐるが、さういふ立派な方である。

藤田自身もこの母の恩は十二分に感じてゐると見えて、あのめつたに自分を語らぬ寡言な男子に似ず、

『俺の母は偉い人だね。』

とよく語つたものである。

ついでと申すと失禮だが、藤田夫人も亦實に賢夫人である。藤田の死後暫らくたつてから某中將が彼の家を弔問してみると、總てが藤田中佐在りし日のまゝにしてあつた。玄關にはよく磨いた長

靴が揃へてあるし、玄關には軍帽、外套、指揮刀がちゃんとかゝつてゐる。それが何とも言へぬい感じがしたとかいふことであつた。夫人も横濱の牧師の娘で信仰深いクリスチャンだといふことであるが、令息達も偉大な父の跡を繼ぐべく、と成長されてゐると聞いてゐる。かういふところにも、私は人間藤田を感じて懐しくて仕方がないのである。

航空兵の操縦教程編纂を藤田が手傳つたのは中尉時代であるが、その時には英文の翻譯は殆んど一手に引受けてゐる。それから操縦術に就て色々の研究をし、又貴重な文獻を残してゐる。かうして學究としての彼も随分立派な仕事をしたのであつて、彼が一介の武弁でなかつたことは、この方面を見てもよくわかるのである。

航研機の思ひ出を書綴つた『周回飛行成る』の中で、彼は

『僕は重苦しい氣持で仕事をするのは大嫌ひだ。又無理をするのも嫌ひだ』

といつてゐるが、全くその通り明朗圓滿な男であつた。彼の最後がその偉大なる生涯に比して餘りに寂しいといふ人がある。しかし、沙洋鎮附近で戦死した藤田は恐らく最後まで敢闘し、笑つて聖壽の萬歳を奉唱して散つたことと思ふと、我々が何をか言はんやである。

航研機が世界記録を作つた時、私が大阪にゐたのを一寸責めて

『君も發動機であんなに苦勞してくれたのだ。それに電報一本なんて情なかつた。どうして来て一緒に喜んでくれなかつたのだ。』

と言つた藤田。

戦死の直前、やはり大阪にゐた私を訪ねて

『一寸支那へ行つて來ます。』

と挨拶に來てくれた藤田。

『早く東京へ歸つて來てくれ』

と口癖のやうにいつてゐた藤田。

そして私が東京へ轉勤した時、彼はもう日本に、いやこの地上にゐないのだ。その後も所澤で、立川で、その空で、何度私は藤田のまぼろしを見ることがであらう。

運勢を見ることが好きで、間があると小さいトランプを出して占ひをやつてゐた藤田。今頃は陸軍必勝の占ひを高い大空でやつて微笑してゐることであらうか。

藤田よ、安らかに眠れ。我々生残つた者は大東亞戦争完遂まで戦つて戦つて戦ひ抜くぞ。私は彼を憶ふとさう心に嘯くのである。



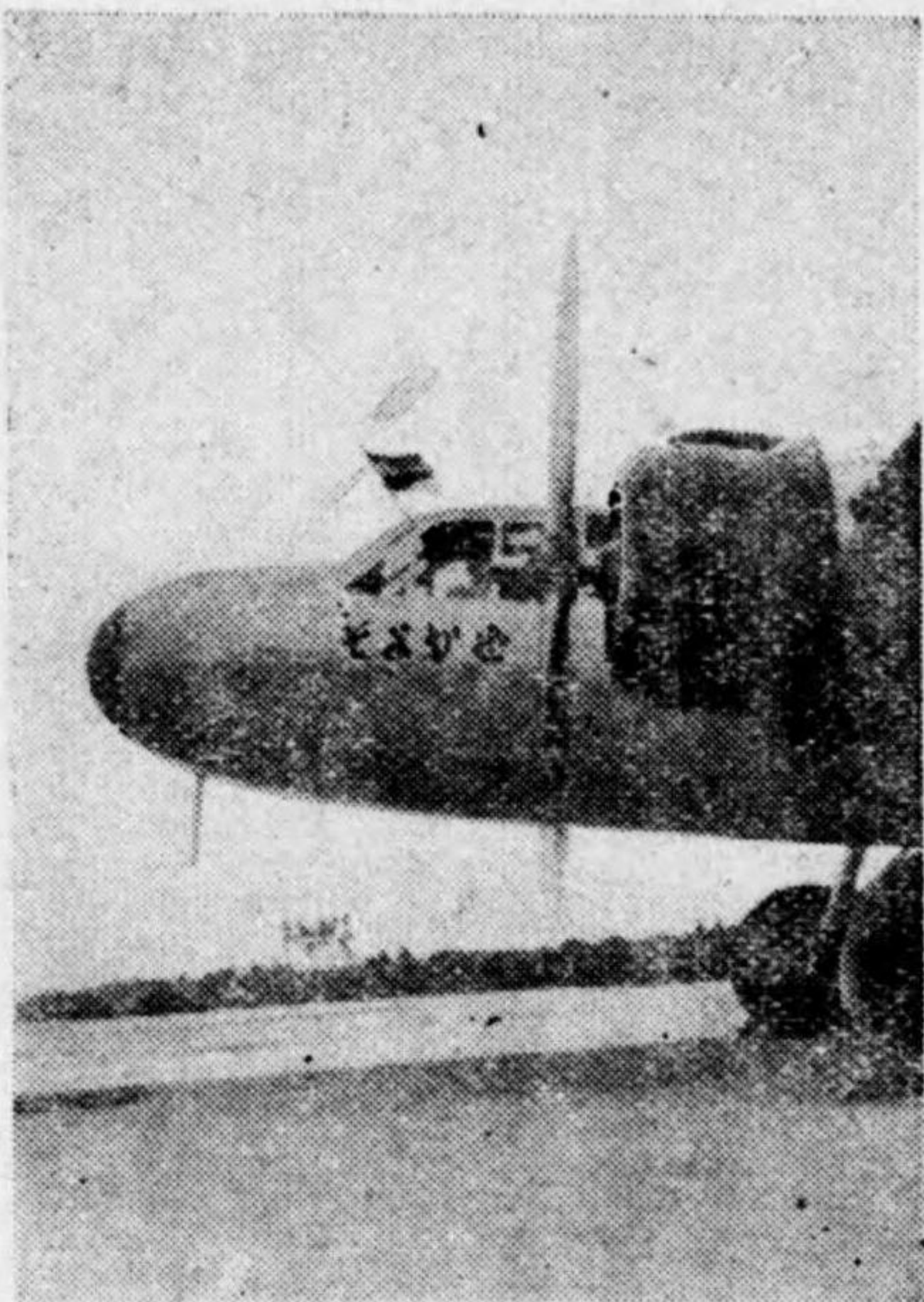
### 6. ニッポン號の世界一周

興亞の大空に鵬翼を浮べて日暹親善の大使命をめざした大日本航空會社の乃木號ハインケル一六型機は昭和十四年一月廿五日立川發友邦シャムの首都を訪れて使命の半を果したが、二月四日午後十時バンコックを出發、歸還飛行の途に就き四日午後四時無事立川へ歸着した。往復一萬軒、往航は卅四時間、復航は十九時間で突破した。機長中尾純利は次のやうに自信のあるところを語つた。

『この程度の長距離コースとしては往復とも極めて順調な飛行でした。最初豫定したスケジュールでは少し遅れるかと思つておりましたが終始快調だったので、豫定より少しづつ早くなりました。歸還飛行にはバンコック、東京間一日連絡の可能性を試験してみたかったので、會社の許可を受けて決行したのですが、少しの危険も感ぜませんでした。バンコック臺灣間の夜間飛行も、ラジオの誘導によれば左程のことはありません。歸還飛行のうち臺北から鹿兒島までは、非常に好天に恵まれましたが、室戸岬沖から大きな積亂雲に阻まれて一旦敦賀に廻り、名古屋から濱名湖、伊豆南端を飛んで來ましたが、途中相當の吹雪があつて難航しました。親善飛行でなければ何處へでも不時着出來るのですから問題になりません』

四月四日には又大日本航空會社の川西式四發飛行艇が横濱、サイパン間二千六百十軒を無着水で十時間二十分で飛んだ。これが横濱サイパン航空路の第一便である。

四月九日から十五日にかけて、そよ風號（三菱式双發輸送機星型空冷九百馬力二基）は松井勝吾、岩堀庄次郎の兩飛行士操縦、岡本虎男、楠木便次郎の兩機關士、清都誠一通信士等同乗して東京、



第九章 日本航空の世界制覇

臺北、バンコック、カルカッタ、イン一萬二千六十三軒のコースを四十六時間五十分で結んで、日泰コースに鮮かな翼の跡を印し、民間航空の爲めに萬丈の氣を吐いたが、間もなく七月に入つて大阪毎日、東京日日新聞社はニッポン號世界一周飛行の壯舉を發表して、全日本の輿望を一機に集中した。かうした計畫の發表は、一年前、早

くて半年位前に行はれるのが今迄の例になつてゐたが、ニッポン號の場合は七月三日に發表して、翌月二十六日には出發といふ超スピードである。しかし、それも自信満々たる結果を見て全國民の期待は一層かけられるのであつた。

三菱航空機製作所が事變中にもかゝはらず、一本針金一本まで純日本製として作り上げた九百馬力双發の新鋭機。全長十六米、全幅二十五米、全高三米七〇。全金屬の胴體の中には天測機、方向探知機、偏流測定機、無電送信装置等が準備されてゐる。これで國際時局漸く多端ならんとする地球を一廻り、二大洋五大陸を征空しようといふのである、時來つて八月廿六日、早くもわがニッポンは

『國をうづめた日の丸の 歡呼の中に羽搏いて

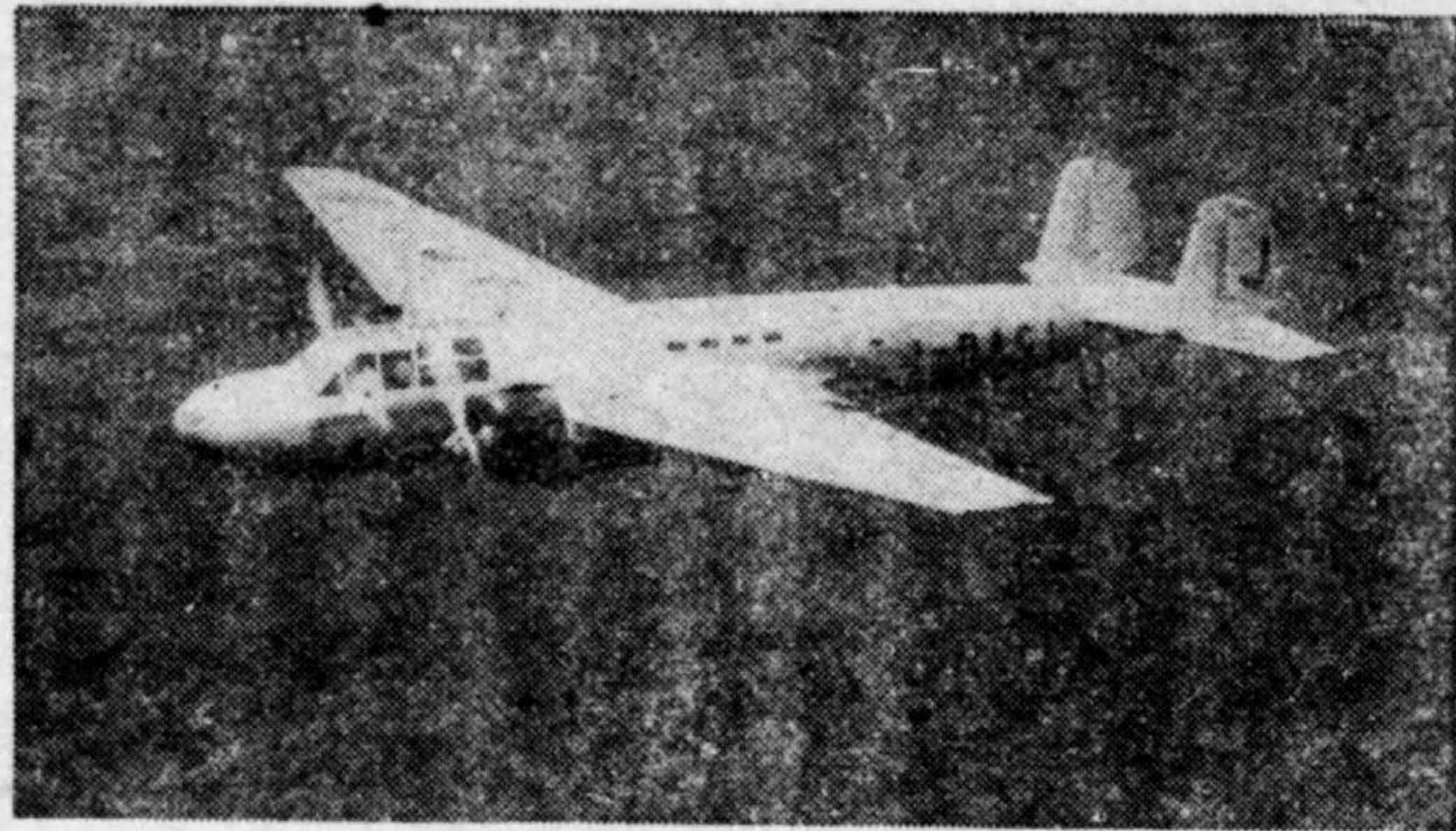
わがニッポンはまつしぐら 六萬キロの空を飛ぶ

空を飛ぶ』

の歌に送られて羽田東京飛行場からその歴史的なスタートを切つた。

機上には伊勢の大神宮の神符が安置されてゐる。

機長中尾純利、操縦士吉田重雄、機關士下川一、技術士佐伯弘、通信士佐藤信貞。これを率ゐて



ニッポン

大毎東日航空部長大原武夫が親善使節として乗組んでゐる。

その豫定コースは次のやうなものであつた。

- ◇ 八月二十六日 羽田出發——札幌へ
- ◇ 八月二十七日札幌出發——アラスカのノームへ  
(それ以後は、日時は適宜に定めることになつてゐる)
- ◇ ノーム出發、アラスカのフェアバンクスを経て一路太平洋岸の陸地に沿つて南下し、シャートルを経、ロスアンゼルスに着く。
- ◇ ロスアンゼルスから、アメリカ大陸を横斷して、シカゴとニューヨークを訪問する。
- ◇ ニューヨークからまた南下して、中米に出で、中米から南米の太平洋沿岸の諸都市を經、サンチャゴを訪ふ。
- ◇ サンチャゴから南米を横斷し、大西洋沿岸のフェノス・アイレスに着く。

- ◆フェノス・アイレスから、南米の大西洋沿岸に沿うて北上し、ブラジルのナタールに着く。
  - ◆ナタールから、大西洋を横断して、佛領アフリカのダカールに着く。
  - ◆ダカールからまたアフリカ大陸を北上してスペインを経、ローマに入る。
  - ◆ローマからバリ、ベルリン、ロンドン訪問（但し此のコースは、第二次歐洲大戰の勃發により中止となる）
  - ◆ローマから、地中海を経てアラビヤ北部を横断、印度のカラチに出る。
  - ◆カラチから、印度の上空を翔んでカルカタに出で、それよりタイ國のバンコックに入る。
  - ◆バンコックから、佛印を横断して臺灣經由東京へ歸る。
- といふことになつてゐる。これを大ざつぱに云ふと、日本から太平洋を越えて、アラスカに渡り、それから北米各地を訪うて中米に入り、更に南米各國を訪うて大西洋横断アフリカに渡る。アフリカから歐洲に入り、歐洲から小亞細亞を経、印度を通り、タイを経て日本に歸ることになる。

このコースはローマまでは豫定通り進んだが、アメリカを飛行中第二次歐洲大戰が勃發したので、歐洲コースは變更して一路東へ歸ることとなつた。その爲め豫定の鵬程六萬糎が五萬三千糎になつたが、それでも世界一周の繼續飛行によつてこれだけの長距離を翔破したのは唯だニッポン號あるのみである。そしてその中には札幌、ノーム間四千三百四十糎を十五時間四十八分で飛んだ太平洋

横断飛行、ナタール、ダカール間三千三十糎を十二時間で結んだ大西洋横断飛行を始め南米アンデス越えの難飛行等記録的飛行が幾つか含まれてゐるのだ。

十月二十日午後一時四十七分、もの凄く萬歳と旗の波を浴びて、ニッポン號が無事羽田へ凱旋した時の喜び。鵬程五萬二千八百六十糎、所要時間百九十四時間、出發後五十六日目の秋空に航空日本が作つた國際新記録、世界一周大飛行は完成したのである。

これ迄航空機による世界一周は七回あつた。大正十三年の米國陸軍機を皮切りに昭和四年のツェツペリン飛行船、同六年のポスト、ゲッテイ、同じくパンダボン、ハーンドン、同七年のグロナウの飛行船、同八年のポスト、同十三年のヒューズ等の飛行がそれであるが、いづれも規模が小さく、距離が短く、文化的意義に於ても遙かに低い。萬歳。航空日本。

而も、この國家的大飛行を事變下の一新聞社でやつてのけるといふ航空日本の實力。勿論これには軍官民の心からの後援と支持があつたことは事實であるが、兎も角も實際の仕事をしたのは大毎、東日の姉妹新聞社一個なのである。日本の航空工業が既に世界的水準に達し、技術に於てもそれ以上にあることは判然と世界に誇示せられた。

『唯今歸つて参りました。』

太原使節が羽田で發したその第一聲こそ航空日本に恐るべき底力を世界に示したものと實に痛快であつた。而も、中尾機長以下

『天佑と神助によりまして』

と多く語らぬ床しき。こゝに日本島人の世界に冠たる所以がある。

畏きあたりにおかせられては、ニッポン號乗務員の功に對し叙勳、賜杯の御沙汰があり、一同は聖恩の忝けなきに感泣し、一層の航空報國を誓ひ奉つた。

尙ほこの年十二月には、笹川良一の大和號（三菱双發輸送機星型空冷式九百馬力二基）が、東京、臺北、バンコック、カルカッタ、カラチ、バグダッド、アレクソ、ロードス島、ローマ間一萬四千九百二十軒を五十二時間三十二分で翔破し、民間航空による日伊親善に寄與してゐる。思へば昭和十四年こそわが民間航空の世界征覇の年であつた。

## 7. 民間航空のA B C D線切斷

支那に航空輸送が始められたのは一九二二年（大正十年）に遡るが、本格的には一九二九年（昭和

四年）米支航空契約に基づく中國公司、翌年の獨支航空契約による歐亞公司の設立以來のことである。これ等公司は支那内地航空路の整備を行ふ他、中國公司はブリテッシュ・オーヴァーシーズ線と香港及びラングーンで、又パン・アメリカン・エアウェイズ線と香港でそれ／＼連絡し、歐亞公司は重慶からロシアへの航空連絡に働いてゐた。又フランス系の西南公司は佛印と南支を結び、イギリスも遠くロンドンからローマ、バストラ、カラチ、カルカッタ、ラングーン、バンコックを経て香港へ航路を伸ばしてゐた。

しかし一衣帯水の間にある日本からは福岡、上海線開設の航空交渉が提起されても一向進まない。又滿洲事變の停戦協定に基づく日支合辦惠通公司も、南京政府によつて妨げられる實情であつた。しかし、支那事變はこゝでも多年の懸案を一舉に解決し、昭和十三年十月五日には東京、北京線、福岡、南京線の開始を見るに至つた。

かくて内外に航空路を急速に整備すべき情勢に對處して、これが運営の中樞として日本航空輸送會社は國際航空會社と合併して大日本航空株式會社となり、こゝに昭和四年日航が東京、福岡、大連線の開設によつて本格的經營に乘出してから十年、民間航空は一新紀元を劃するに至つた。今、十年の業績を顧みると別表のやうなことになる。

年度	種別	營業線路	運航距離	旅客數	貨物數	搭載郵便物數
昭和四年度	同	東京大連線 大阪上海線	一、〇一九、八〇〇 <small>軒</small>	一、一〇四、六一〇 <small>人</small>	一、〇三〇 <small>個</small>	三、四五二 <small>通</small>
昭和五年度	同	右	一、六七三、七五〇	二、八六四、二六〇	三、六一四	九、〇六三
昭和六年度	同	右	一、七五二、二三〇	二、三一七、六一五	一一、六一八	一四、一四四
昭和七年度	同	右	一、七四四、一〇五	三、一七八、三九五	九、五三七	二九、五九三
昭和八年度	同	右	一、七一五、四〇〇	三、一八〇、四九五	九、五三九	六六、一二七
昭和九年度	同	右	一、六八三、六五二	三、二五二、二四八	三、〇四二	七、〇二九
昭和十年度	同	右	一、八三二、八五六	二、八七六、五九一	一九、五六六	八〇、六二六
昭和十一年度	同	記	二、八五六、二六二	六、二〇三、九三七	二六、八四九	二八、六一九
昭和十二年度	同	記	五、一二六、三八五	一七、〇一二、七六〇	一一二、〇五九	二四二、四二一
昭和十三年度	同	記	六、三七六、六四六	三一、七四七、〇六九	一六一、二四四	三九五、一四四

昭和十一年度以降の營業線路圖

昭和十一年度	昭和十二年度	昭和十三年度
東京大連線 大阪上海線 福岡臺北線 東京新潟線 東京富山大阪線 大阪松江線 大阪高知線 臺北高雄線 臺北花蓮線	東京大連線 同上 同上 同上 同上 同上 臺北臺南線 臺南馬公線 東京札幌線 東京新京線 京城大連線 東京名古屋大阪線	同上 同上 同上 同上 同上 同上 島内循環線 同上 東京北京線 福岡南京線 京城清津線

第九章 日本航空の世界制覇

次いで政府は會社を昭和十四年、大日本航空株式會社法に基づく特殊會社として、政府の保護と監督とを集中し、資本金二千五百萬圓であつた會社は一躍資本金一億圓の國策會社となつた。同時に惠通公司も日支合辦の中華航空株式會社（資本金五千萬圓）と改組され北京、上海、南京、漢口、廣東等北支より中南支にわたる航空路を開設して新秩序の建設を促進するに至つた。

かくて長年の懸案であつた大陸への鵬翼は伸び旅客十人乗のMC二〇型や旅客二十人乗のDC三型機が、大陸と内地間を一日の連絡に縮めたのであるが、その後に来るものとして南方航空路の伸張といふ大きな問題に當面したのであつた。

その頃米英の所謂ABCラインはどんな形をとつて日本航空を威嚇しつゝあつたか。

イギリスは一九二六年（昭和元年）からロンドンを起點としてローマ、バスタ、カラチ、カルカッタ、ラングーンを経てバンコックに伸び、こゝから一つはロンドンから七日目にシンガポールに達し、更に蘭印を経て濠洲のシドニー、ニュージーランドに至る線と、他はバンコック、ハノイ、香港に至る線とを開設した。

オランダは一九一九年（大正八年）早くもKLM會社を創設し、アムステルダムから英佛と同一コ

ースを辿り、蘭印のバタビヤに至り更にシドニーに達する航空路を開き、同時に蘭印及びその附近には子會社クニルムをして定期航空に當らしめた。

アメリカはいふ迄もなく太平洋横斷航空路、即ちパン・アメリカン・エアウエイズ會社のサンフランシスコ、ホノルル、ミッドウェイ、ウエイタ、グアム、マニラを経て香港に至る約一萬二千軒の大コース。一九三五年の試験飛行を経て、一九三七年（昭和十二年）から定期航空を実施し、新ボーイング三一四型巨艇が時速三百二十軒、旅客三十名から四十八名、短距離では七十四名を乗せて米亞連絡を行つてゐた。大東亞戰爭勃發直前マニラから分岐してシンガポールに達し、米英聯携を誇示してわが國を威嚇したのもこの線なら、平和を望んで隱忍のわが國が最後の努力として來栖大使を運んだのも亦此の線であつた。

かうした重壓下にあつて、あくまで明朗に、あくまで快活に、颯爽と躍進を續けてゐたのがわが日本民間航空であつた。即ち神風號により、ハインケルの空輸により、松風號により、そよ風號により日泰コースは着々開拓せられ、愈々昭和十四年十一月三十日には日本國タイ國間定期航空業務の運営に関する協定、即ち日泰航空條約が調印された。然るに十二月末になつてフランスは突然日泰定期航空のハノイ着陸實施の延期方を申出た。その表向の理由が何であるにせよ、真相はわが南

支作戦、殊に佛印の援蔣ルートに對する皇軍の目覺しい壓迫に對する反動の一つであることは容易にわかつた。このフランスの不誠意極る申出は我々をも随分激昂させたものだ。しかし慎重な技術的研究調査の結果、千五百料を越える廣東、バンコック間をハノイに着陸せず、佛印を遙かに迂回して一氣に洋上飛行を敢行するコースを採ることとなつた。試験飛行は二月二十六日、三月九日、三月十九日の三回に互つて行はれた。全航程二萬料を越える大飛行である。佛印の航空關係者の中には

『日泰試験飛行でなくて、日泰冒險飛行である。』

とか

『若しこれが成功したらシャツボをぬぐ』

とか暴言を吐く者もあつたが、見事この世界征覇も感つた。日本航空工業の優秀性と操縦者初め乗員一同の精神的技術的卓越性とはこの難局を簡單といひたい程鮮かに打開したのであつた。

かくして一週一回の定期航空路は六月十日から開始せられ、こゝに日泰間の距離は僅か三日に短縮せられた。しかし、天はかゝる不合理な迂回を許さなかつた。間もなく歐洲においてフランスが敗れると共にハノイ通過問題は解決して、七月十五日の第六回目の定期からは臺北、廣東、ハノイ、

バンコック線が開通した。地圖では明かにアジアに在りながら實質的にも、時間的にも歐洲勢力との關係が濃かつた泰、佛印はかくてしつかり我國と結びついた。泰、佛印がアジアへ歸つたといふ意味に於て、此の定期航空路の意義は非常に深いといはねばならぬ。

日泰線が大に沿つて南下したのに對して太平洋を南に志す南方海洋航路はどう發展したか。そこにも米英の妖雲を切つて颯爽と飛ぶ日章旗を仰ぐことが出来る。

昭和十四年四月、川西四發の大飛行艇は横濱、サイパン間二千五百料の大洋を掠めて一日で飛び、ABC D包圍陣をグアム島附近で叩き切つてパラオに達した。翌年五月からはパラオを發してヤップ、オレアイ、トラック、ポナペ、クサイを経てヤルートに至る線及びサイパン、トラック兩島を結ぶ南洋島内の定期航空路も開通した。十一月二十五日にはパラオ、淡水間二千八百料の洋上處女航空路が、大日本航空會社の綾波號によつて行はれたが、途中島影一つ目標となるべきものない難コースを僅々十時間三十五分を以て征服して、これ亦定期航空路開拓を行つた。而も、鵬翼は更に南へ伸びる。間もなく蘭印と濠洲の中間に在るポルトガル領チモール島へ、わが航空路は黒潮を蹴つて拓かれたのである。かくて此處でもデリーに於てABC D線を絶ち切つたのだ。

嗚呼南十字星輝く南方洋上、米英の舊勢力を向ふに廻して堂々と征空する日本民間航空の雄姿。

思へば大正十一年十一月、日本航空輸送研究所が堺、徳島間に始めて定期航空を開始した時、僅々二十年の中に此の躍進を見るとは誰が想像したであらうか。而も皇國の搖ぎなき決意を乗せてパラオ、デリー間に定期第二便が實施されんとした日、昭和十六年十二月八日遂に大東亞戦争は勃發した。ペリー來航以來隱忍一世紀、攘夷の寶刀は遂に鞘を拂はれたのである。忠勇なる陸海の荒鷲は荒天を冒し、碧波を蹴つてハワイに、フィリッピンに、マライに、ビルマに急襲し世界未曾有の大戦果を擧げ、皇國必勝の態勢を確立すれば、民間航空も亦その全力を擧げてこの聖戦に参加し、軍の手足として果敢な活動を續けてゐるのである。

### 8. 加藤 建夫

『海を制するもの世界を制す』といふ言葉は、古い言葉であるが、その海を制するにはまづ空を制することが必要條件となつて來た。即ち航空機の發達によつて、海戦に於ける飛行機の價値といふものが非常に向上して來た。言葉を代へると空からする攻撃に軍艦の力は弱くなつて來たといへるのである。論より證據、大東亞戦争緒戦に於けるハワイ眞珠灣の米艦隊全滅、マライ沖海戦に於ける

る英艦隊の撃沈等はその大部分がわが海鷲の功績である。又、わが陸上部隊のマライ、フィリッピン、ボルネオ、スマトラ等の上陸作戦に犠牲の少なかつたのはわが空軍の實力がよく敵空軍をして活躍の餘地ならしめたからである。如何に皇軍の將兵が勇武なりと雖も、制空權を得ずして赫々の戦果を擧げることが、近代戦に於ては不可能である。この意味に於て『空を制するものは世界を制す』といふことが眞理であつて、空軍の重要性は益々加はつて行くのである。

藤田中佐が主として偵察機に乗つて地味な戦歴に終始したのに對して、加藤少將は徹底的に戦闘機乗りとして華々しい御奉公を完うした。新しい戦闘機が出來ると、加藤少將は必ず乗る。そして隼には最初から乗つて、大東亞戦争には殆んどあらゆる戦闘機戦に参加し、赫々の武勳をたてて空の軍神として散華した。加藤少將の戦歴を記せば大東亞戦争陸軍航空の全貌が覗はれるのだ。

支那事變に於て加藤中隊長は既に三回の感状を授與されてゐる。彼の赫々たる武勳は下手な描寫をするよりは、感状そのものを掲げる方が早わかりの氣がする。

感 状

寺 西 部 隊 加 藤 隊





將 少 夫 建 藤 加

右は昭和十二年九月下旬より昭和十三年一月下旬に互る間に於て隊長陸軍航空兵大尉加藤建夫統率の下に幾多の危難を冒して第一線に近く挺進し先づ保定に於て敵機一機を撃墜し次で第一線の前進に伴ひ躍進に繼ぐに躍進を以てし東長壽、石家莊、磁縣、彰德に奮進し磁縣に於ては偶々來攻せる敵機を捕捉し能く其の二機を撃墜せり又昭和十三年一月下旬航空兵團が敵航空戦力の撃滅を企圖するや加藤隊は彰德に待機し一月廿日某々飛行部隊と共に洛陽飛行場の攻撃を命ぜられ隊長指揮の下に勇躍同飛行場を急襲し我爆撃隊の行動を容易ならしめたるのみならず反撃し來れる優勢なる敵戦闘機と交戦し勇戦奮闘其の十餘機を撃墜し且つ數機を損傷せしめ敵に痛撃を加へたり

昭和十三年三月廿六日

感 狀

北支那方面軍司令官

伯 備 寺 内 壽 一

寺 西 飛 行 部 隊

寺西部隊は昭和十三年三月上旬以降四月上旬に至る間隴海沿線に生起せる八次の航空撃滅戦に参加し支那空軍に對し克く殲滅的打撃を加へ之を愕伏せしめたり就中第一、第二次西安攻撃並に第一、第三次歸德攻撃に於ては優勢なる敵戦闘隊と遭遇交戦するや忽にして之を壓倒し敵機を撃墜すること實に五十六機地上に破壊すること九機に達せり、彼我大部隊を以て相見えたる初期空中戦闘に於て部隊の獲得せる此の如き決定的戦勝は國軍戦闘隊に必勝の信念を得しむると共に全軍の志氣を高揚するに與て力ありしのみならず敵空軍をして畏怖慙伏の極途に出づるに策なく進むに方向なからしめ以て其北方に對する攻勢企圖を封殺し且其戦力回復を頓挫せしめたること明にして因て以て航空兵團並に方面軍全般の作戦に貢獻せしところ實に偉大なるものありき

右の如き部隊の行動は部隊長寺西多美彌、隊長加藤建夫、森本重一以下各級指揮官の指揮の優秀と空中勤務者の攻撃精神の旺盛執拗なると加ふるに空地勤務者一體の團結及び孜孜として倦まざる資材整備の結果とに俟つものにして實に國軍戦闘隊の精華と稱すべく其武功は拔群なり

仍て茲に感狀を授與す

昭和十三年四月二十九日

航空兵團司令官 徳川好敏

感 狀

河邊飛行部隊

櫻井飛行部隊

加藤飛行部隊

外 諸部隊

右は昭和十六年五月軍の山地及び海正面より惠州平地に向ふ包圍作戰に於て各部隊は錯雜せる沼澤河川及び峻峻なる山地に隔絶せられ且其機動神速にして無線に依る指揮連絡頗る困難なりし時常に機宜に處して克く彼我の狀況特に敵の動靜を明かにし以て軍の包圍作戰の指導に絶大なる貢獻を爲せり

次で包圍圈の壓縮に際しては暗雲低迷せる峻峻なる山地を縫ひ敵の對空射撃に依り機體に敵彈を受くるも意とせず幾多の危険を冒し放膽果敢低空における銃爆撃を敢行して第一線諸隊の戦闘に密接に協力し或は迂回部隊に適時糧食を投ずる等眞に空地一體の實を擧げ以て偉大なる戦果を収めたり

特に五月十三日朝包圍圈内の敵大部隊梁化墟附近より東北方山地に脱出を企圖するや機を失せず之を探知し直ちに全力を擧げて狭隘且峻峻なる山間に之を捕促急襲し猛烈果敢なる銃爆撃を連續反覆し敵に徹底的打撃を與へ本作戦の成果に一大光彩を致せり

實に東江作戰における赫々たる包圍作戰の成果は飛行部隊の勇戦奮闘に負ふ所洵に甚大にして右は部隊長の卓越にして潑刺たる指揮と將兵一致積極能く任務に邁進したる結果にして航空部隊の本領を遺憾なく發揮したと謂ふべくその武功拔群にして全軍の模範とするに足る

仍て茲に感狀を授與す

昭和十六年六月一日

支那方面陸軍最高指揮官

後 宮 淳

愈々大東亞戦争に入つては、まづ昭和十六年十二月七日、悪天を冒して有名な山下兵團のマライ上陸部隊の援護に當つた。この日タイランド灣の天候悪く船團の位置さへ判らず航空隊は數時間捜索を續け辛うじて確認した程であつたといふが、加藤部隊長は自ら編隊の陣頭に立ち空前の至難な任務を見事に果したのである。しかも歸途は地上五十米、七十米の低空を飛び、或は酸素も持たず

して六千米以上の高空に上り、大きな積乱雲の外に出るなどあらゆる難航を續けて漸く基地へ歸つたのであつた。

十二月八日北部マライ航空撃滅戦開始となるや、加藤部隊は長驅タイランド灣を越え、最大限の行動範囲まで進攻してペナン、アエルタワル、スンゲイパタニレの各飛行場を攻撃し、一機を撃墜、十機を地上爆破炎上せしめるの戦果を挙げ、開戦劈頭敵の心膽を寒からしめた。翌九日は敢然悪天候を冒して前進し、前日友軍部隊が占領直後シンゴラ飛行場に獨斷強行着陸。こゝからペナン、アエルタワル飛行場を攻撃して十四機を撃破炎上、更にマライ前進基地に躍進した。

十二月二十三日ペラク河クアラカンサル附近橋梁確保の爲め、敵の前進飛行場であるクアラルンプールを奇襲攻撃し、敵機約十五機を撃墜、こゝにマライ半島の制空権を確保して残存敵空軍をシンガポール周邊に逼塞させた。

十二月二十四日朝ドンムアンに前進、翌廿五日ラングーン攻撃に参加、敵の新鋭機スピットファイヤー、ホーカーハリケーン廿數機と大空中戦を演じ、又々十機を撃墜した。

戦勝の春を迎へて昭和十七年一月十二日からシンガポール航空撃滅戦が開始された。加藤部隊長は第一、第二撃の結果から敵戦闘機の邀撃が豫期に反して少く又敵の戦意の乏しいのを見、第三撃

に四機を撃墜した。かくてシンガポール敵空軍を殆んど沈黙せしめ、息つく暇もなく山下兵團のシンガポール攻略戦に参加し、連日の悪天候を冒し重爆隊の掩護に當り、二月には敵空軍を潰滅に陥れて終つた。

我が空地兩様からする果敢な進撃によつて、マライ敵空軍の大部はスマトラ島パカンバルに逃避してゐると判断した加藤部隊長は獨斷で攻撃を決意、一月十七日マラッカ海峡を越え、パカンバル上空に進攻、部隊長は率先して低空に下り、飛行場を發見して三機を撃破二機を炎上させた。

二月六日から八日までパレンバン地區航空撃滅戦に参加した。二月六日爆撃隊と同行してパレンバン飛行場に進攻した加藤部隊は、僅かの雲の切間から飛行場を發見、銃撃で十一機を撃破、續いて七、八の兩日には七機撃墜、十五機撃破してパレンバン附近の敵航空勢力を撲滅して落下傘部隊の奇襲を容易ならしめた。

二月十四日は愈々落下傘部隊奇襲の日である。此の日午前九時久米部隊に引續き出發、途中から久米部隊は飛行場急襲部隊と精油所急襲部隊とに分進、戦闘機部隊も中尾隊は精油所、加藤隊は飛行場方面に各々分進、悪天を冒して十一時廿五分頃目的地の上空に達した。この日パレンバンは晴、雲量四、雲高三百、視度不良、煙霧あり、飛行場方面の落下傘部隊は十一時廿八分降下終了した。

丁度その頃わが輸送機に對して高度三百米で迫つたハリケーンがあつたので、加藤部隊長は直ちに僚機を以て攻撃を命じたが、敵は忽ち遁走して終つた。十二時間五分になつてスピットファイヤー、ハリケーンが夫々五機編隊でパレンバン上空方向から高度千五百米で突進して來た。高度二千米で制空中の加藤部隊がどうしてこれを見逃さう、機を逸せず上空から攻撃、スピットファイヤー機を撃墜、他を十二分後には全く追ひ散らして終つた。二月十五日久米部隊の第二次降下には再び出動、その一部を以てまづパレンバン上空の制空に當ると共に直接掩護隊は降下部隊が完全に降下の終る迄掩護を續けたのであつた。

二月十八日加藤部隊の主力はパレンバンへ前進した。そして十九日から西部ジャワの航空撃滅戦が展開された。十九日から二十五日までの戦果はバイテンゾルグ、バンドン、カリヂヤチ、バタビヤの各飛行場で撃墜十三機、撃破も亦十三機に及んでゐる。

四月八日偵察機の報告によりロイウイン飛行場に大型一機小型十七機あるのを知つた部隊は直ちに攻撃を敢行、撃墜一、炎上二、撃破二の戦果を收め、十日には又十四機を確實に撃破した。同日午後加藤部隊長は更に同飛行場を攻撃、二機を撃墜してアメリカ義勇隊の主力は全く潰滅するに至つた。

わが軍がアキヤブ占領後、敵はわが軍が同飛行場を使用することを恐れて執拗に反撃して來る爲め五月十五日これを邀撃せよとの命が下つた。當時、部隊中の大部分はでんぐ熱に冒され、加藤部隊長自身も病後日淺く未だ十分健康が恢復してゐなかつたが、敢然陣頭に立つて健康者を指揮して十七日にロッキード一機を撃墜した後、十八日からアキヤブ飛行場に宿營、十九日、二十日の兩日にもロッキード各一機を撃墜した。

五月二十二日十四時零分敵ブレンハイム一機の舊飛行場來襲を知り、部隊長は部下四機を率ゐて離陸し、敵の退路遮断の態勢を以て猛烈に肉迫したが、敵機は高度五百米を以て附近を盲爆した後、急遽カルカッタ方面に旋回して海上に向つて逃避した。部隊長以下は交互に攻撃を追撃中、安田曹長は愛機に一弾を受けて顔面に負傷し攻撃を断念、四機を以て執拗なる攻撃を續行したので、敵機は海面上二三百米の高度になつた。かくて追撃十數分大谷大尉機も燃料タンクに受弾、ガソリンの噴出甚しき爲の攻撃を断念し遂に部隊長、近藤曹長、伊藤曹長の三機のみとなつた。部隊長は憤然として尙ほ猛攻を加へ、アキヤブ西北約九十軒のアレサンヤウ西方十軒附近に於て、敵機は遂に右發動機より白煙を噴きつゝ海水に没入、完全にこれを撃墜したが、部隊長も亦右翼から突然火を發した。無念！今は是迄と意を決せるものの如く、高度二百米より反轉操作を以て垂直に海中へ突

入、壯烈な自爆を遂げたのである。軍神加藤建夫少將永遠に眠る。

感 状

陸軍中佐 加 藤 建 夫

右者戦闘飛行部隊を率ゐ今次作戦に従ふや新装備の戦闘機を驅り常に陸軍航空部隊の先鋒となり遍く主要戦場に轉戦し果敢なる攻撃と卓絶せる戦技とを以て敵機二百數十を撃墜破し嚮ふ所悉く敵を憎伏せしめ戦局の歸趨に至大の貢獻をなせり

又此間遠距離進攻に將又地上攻撃に戦闘機部隊の運用上幾多の新據地を開拓せり

部隊の赫々たる功績に關しては既に再度感状を授與して顯彰する所ありしがその戦功は一に中佐の高邁なる人格と卓越せる指揮統帥及優秀なる操縦技能に負ふものにしてその存在は實に航空部隊の至寶たりしに遽かに壯烈なる戦死の報に接し痛惜極りなし

茲に重ねて感状を授與して特に拔群なる武功を賞し之を全軍に布告す

昭和十七年五月三十日

南方方面陸軍最高指揮官伯耆 寺 内 壽 一

命日に當る七月二十二日、陸軍省は長くも感状上聞に達した旨の發表をし、同時にわが陸軍將校初めての二階級昇進によつて少將に任ぜられた旨の發表があつた。更に特旨を以て功二級金鷄勳章授賜の恩命が發表され、神鷲の榮譽は愈々輝いた。

加藤少將は爲人剛毅果斷、明朗闊達の武人的性格を加へて、部下を愛する至純の温情は私の如き筆舌の盡し得るところではない。盡忠無二、大空に生き、大空に育ち、わが陸軍戦闘機部隊と共に歩んで來た芳魂は今も大東亞の空を守り、無敵陸鷲に尊い指標を示してゐるのである。

### 9. 戦前の世界航空と將來の航空機

航空勢力の優劣が國家興亡の鍵であることは既に議論の時代でなく事實の時代となつた。その優劣を最も支配するものは乗員の精神力、取扱者の技倆、航空機の性能、航空機の數等であるが、その中數字で現はせるものについて大東亞戦争勃發前後の世界情勢を一瞥してみよう。

まづ第一は軍航空であるが、これは各國共絶対秘密にしてゐるので正確なことはわからないが、戦前に於ける大體の推測は次の通りであつた。

まづ戦闘機では敵國イギリスのスピットファイヤーが時速五百八十七糎、同じくハリケーンが五百三十六糎である。わが國の札幌、網走、釧路のコースが五百九十九糎二〇であるから、一時間強でこれを翔破するわけである。アメリカのカーチスは少し遅くて五〇六糎、ソ聯のイー十六型が四百八十糎、イー十七型が五百糎である。樞軸側ではドイツのメッサーシュミット一〇九型が時速五百七十糎、メッサーシュミット一一〇型が五百八十四糎である。

近く實用化されんとするもの、或は最近現はれたものとしては敵國イギリスのスピットファイヤー ii 二型が時速六百二十糎、アメリカのロッキード三十八型が六百四十六糎、空の毒蛇といはれるベル三十九型が六百四十糎を出し、ソ聯の D 一型も時速五百五十糎と稱されてゐる。これに對しドイツのハインケル一〇型は時速六百五十糎で斷然優れてゐる。

爆撃機では敵國イギリスのビッヤース・ウエリントンが時速四百二十四糎、アメリカのボーイング十七即ち空の要塞が四百二十糎、ソ聯の DB 三型が四百三十七糎、ドイツのハインケル一一〇型が四百二十二糎である。札幌、網走間の距離が四百三十糎であるから、速力と比較してその威力を考へて貰ひたい。

これも最近のハインケル八八型は時速五百十糎、ソ聯の TB 七型は四百五十糎と躍進してゐるか

ら、敵機ビッカースやボーイングも相當進歩をしてゐるに違ひない。

わが國の軍用機に就ては全く發表の自由を持たないが、米英の優秀機に比して優るとも劣つてゐない事は赫々たる戦果が雄辯に物語つてゐる。殊にわが長距離爆撃機や新鋭戦闘機の素晴らしい活躍は皇軍將兵の偉大な精神力、必勝の精神と共に世界に冠たるものがある。

昭和十七年六月七日大本營より發表された航空の戦果は次の通りである。

陸軍	鹵獲飛行機	二百四十機
	撃墜	千六百三十六機
海軍	撃墜	九百八十二機
	撃破	千二百九十二機

即ち敵機四千五百十機を撃滅したのであつて、私が日本航空の勝利といふのも敢て自畫自賛では

ないのである。

次に各國はこれ等の軍用機をどの位持つてゐるかといふことであるが、これも各國が極力秘密にしてゐる上に、交戦中であるから損傷も多く推定が難しい。しかし、一九四〇年（昭和十五年）六月戦前の推定は次の通りであつた。

國名	第一線機	豫備機	月生産高
イギリス	六、〇〇〇	六、〇〇〇	一、〇〇〇
アメリカ	五、〇〇〇	二、〇〇〇	一、五〇〇
ソ聯	六、六〇〇	七、〇〇〇	一、〇〇〇
ドイツ	九、〇〇〇	一〇、〇〇〇	二、〇〇〇
イタリヤ	二、九〇〇	二、〇〇〇	八〇〇

第二次歐洲大戰以來、各國が生産に馬力をかけ出したことは想像に難くないが、大東亞戦争に苦盃を嘗めた米英のあがきは又馬鹿にならぬものがある。

一九四一年（昭和十六年）春、アメリカの着手した擴張計畫は飛行機數二萬五千機（内戦闘機及び高等爆撃機一萬二千八百機）の整備を一九四二年七月一日迄に完成せんとするのであつたが、これは歐洲の情勢と、殊に大東亞戦争緒戦の大敗北によつて擴大せられ、一九四二年即ち昨年末迄には飛行機六萬機、本年末迄には十二萬五千機の完成に邁進しつゝある。勿論、この數字はアメリカの建艦計畫と共に所謂天文學的數字に近いもので、敢て驚嘆するに當らないが、物資豊富な敵國のことであるからそれに近いことはやつてのける。否それ以上のこともやつてのけるかも知れない。敢て畏怖するには足らぬが、我々としては十二分の警戒を忘れてはならないのである。

第二に民間航空である。民間航空は輸送事業の他、氣象觀測、地形測量、魚群發見、報道通信、醫療衛生、農林等に使用され、滑空機はスポーツとして次第に大衆化してゐるが、いざといふ時は戦線を飛翔して軍航空を助ける。即ち軍航空の第二線、又は豫備軍と稱してよい。現に大東亞戦後わが民間航空がたてた涙ぐましい勳は屢々新聞紙の報ずるところで、護國の華と散つた飯沼飛行士其の他有名な鳥人の犠牲も少くない。

輸送機の性能は乗客數、航續距離等機種によつて多少の差はあるが、大體時速三百軒から四百五十軒であつて各國共大差はない。乗客數も十人位から二三十人が普通で、航續距離も四五千軒であ

る。輸送機は乗客の乗心地の良いといふことが大切な条件で、生理方面から見れば各個人共肉體に大差はないから、輸送機の性能も略と同じといふことになる。

民間飛行機数は一九三九年（昭和十四年）の統計によると敵國イギリスが千六百六十六機、アメリカが一萬三千七百七十二機、ドイツが千五百六十六機、フランスが二千九百八十八機、イタリアが六百九十二機となつてゐる。ソ聯は不詳であるが、操縦者を二萬人も養成すると言つてゐるから、相當數ある見込みである。

翻つてわが民間航空の實力はどうか。昭和十二年神風號がロンドンへ飛んで、先進國の果し得なかつたコースを翺破して、わが國最初の國際記録を獲得してから、翌年には航研機をもつて一萬千六百五十一軒の周回飛行距離の世界記録を樹立し、更に十四年にはニッポン號が五大洲二大洋を翺破する世界一周飛行を完成し、そよ風のイラン親善飛行、大和號のイタリア親善飛行等を敢行し、皇軍の渡洋爆撃、ノモンハンの戦勝、ハワイ真珠灣攻撃、濠洲爆撃等赫々たる戦果に答へて、航空日本の偉容を中外に發揮してゐることは欣快に堪へない。しかし、これを海外諸國の記録と比べてみるとどうか。我々はそこに反省と努力の必要を感じるのである。今、飛行機の世界記録を擧げてみると、飛行機の最大特徴である速度ではイタリアのマッキイMC七二型が數年間記録を保持して

ゐるが、一九三九年三月にドイツのハインケル百十二U型陸上機によつてその記録が破られ、相次いで四月二十七日には同じくドイツのメッサーシュミット一〇九R型が遂に時速七百五十五軒一三八の新記録を樹立した。この速度は東海道線特急を七十軒時としても、その約十一倍に當る超速度である。しかし、この記録は僅か三軒のコースで作られたもので、コースが長くなると速度が減じて來るのは自明である。即ちコースによる國際速度記録は次の通りである。

	時 速	年 次	使 用 機
百軒コース	六三四・三二〇	一九三五	ハインケル一〇二U型(獨)
千軒コース	五二四・一八五	一九三七	ブレダ八八型(伊)
二千軒コース	五〇〇・七八六	一九三九	ユンカース八八型(獨)
五千軒コース	四〇〇・八一〇	一九三九	スターリン七型(ソ聯)
一萬軒コース	三一・六二〇	一九三四	アマオ三七〇型(伊)

高度では一九三九年にイタリアのガブルニ百六十一型が一萬七千八百三十三軒まで昇つてゐる。氣球では一九三五年敵國アメリカのエクスパロアラ一號が二萬二千六百六十六米の高空へ達してゐる。



直線航続距離ではイギリス空軍の制式爆撃機であるヴィカリス・ウェルズリー單葉の改造單發動機が、一九三九年十一月五日から七日へかけてエチプトイスメリヤから濠洲のドーウキンへ一萬一千五百二十軒四二一を翔破した。

周回航続距離ではわが航研機の世界記録樹立後一年餘の一九三九年七月三十日から八月一日へかけてイタリーのサヴォイア・マルケッテイ八十二PD型機が一萬二千九百三十五軒七七〇軒を翔破した。これは略々地球の直径に當る距離である。これ等の大記録を見る時わが國航空界も決して安閑として居れない。殊に航空決戦の益々激烈を極める大東亞戰下、我々は最高の科學と技術とを傾注して諸種の性能向上へ邁進しなければならない。

最後に將來飛行機の發達の豫想に就いて簡単に記してみよう。飛行機が最近數年間に非常な發達をしたことはいふ迄もないが、これからも文字通り日進月歩の發達といふことが考へられる。しかし、その性能が如何なる程度に達するかについては、なか／＼豫想が困難なのである。

砲彈が空中を往く速さは毎時三千軒に達するので、將來は飛行機の速力もその位になるだらうといふ人もあるが、これは現在の飛行原理の範圍では實現困難と見た方が穩當である。驅逐艦のやうな速い船になると、造波抵抗は全抵抗の六割以上に及ぶものだが、飛行機でも速くなればなる程抵

抗は増加する。實驗の結果によると、飛行機の翼型のやうな形のものでは、音波の速度の八割位が最大限で、それ以上になると性能は全く低下して終ふ。

音の速さは毎時約千二百軒であるから、その八割といへばまづ毎時千軒程度である。そこで私は航空機の速力も九百軒時から九百六十軒時位のところが關の山だと思ふ。又乗員の生理的影響から考へても、それ以上のことは科學的に先づ不可能である。

次に高度であるが、これも實用高度は八百米から一萬米位の亞成層圏ところであるが、特別のものは成層圏を飛行することもあるであらう。一九二三年（大正十二年）十月、フランスのニューポール二十九D型機が一萬千四百四十五米の記録を出してからイタリヤのカプロニ機が一萬七千八百三十三米の記録を出す迄にライトアパッシユ、ユンカース、ヴィッカーズ・ヴェスバ、ロッキード・ヴェガ、ポリカリポフ、ポテーツ、プリストルメ機が何れも一萬二千三百米から五六千米の高空運昇つてゐるが、これは僅かの時間にたゞその高度に達したといふだけで、眞の成層圏飛行とは言へない。特定の装置が無ければ發動機は五千米で既に地上の馬力の半分位になつて終ふ。機體に就いても壓力が減じ、乗員は酸素不足に悩む。プロペラの切る空氣の密度も小さくなる。そこで高度七、八千米の亞成層圏飛行といふことが考へられるのである。成層圏飛行の研究の最も熱心な國はアメリカで

一九二〇年（大正九年）陸軍航空隊が地上で氣密室の實驗を始め、一九三五年TWA航空輸送會社が定期航空の見地から亞成層圏飛行の研究を始め、ダグラスDC一型とノースロップ・ガンマ機等で九千米程度の高度飛行を行つた。陸軍でも一九三七年（昭和十二年）にロッキードXC三十五型亞成層圏飛行機を完成、翌年ボーイング三〇七型亞成層圏旅客機が出来た。又カーチス・ライト會社も亞成層圏旅客機を作り上げた。最近も彼等は南米との間に亞成層圏飛行の練習中で、日本空襲を夢みてゐるといふことであるが、一概に否定は出来ない。

發動機に就いては三千馬力以上のもの、又機體の大きさは陸上機で約五十噸、飛行艇で二百五十噸二百人乗りといふやうなことが考へられる。自動車用發動機は内燃機關の中では最も軽いものであるが、一馬力當り六疋程度までは許される。ところが飛行機用發動機に於ては、一馬力當り大馬力にありても〇・八疋以下、中馬力以下にありては〇・六疋を標準として居る。即ち十分の一の軽さが要求されるのである。東海道線の急行列車を引く機關車の馬力は約千二百であり、その重量は九十五噸である。之と同じ馬力の航空發動機は、最近の大型機や、高速機に盛んに使はれてゐるが、その重量は大體〇・八噸以下で一噸にも満たぬ重さである。これは一例であるが、他の部分についても同様に軽く又抵抗の少ない様に作らなければならぬ。そこに非常な苦心の要るわけで新しき

科學技術の要求せられる所以である。さればわが國でも航空技術の研究機關もこれを總動員して、例へば陸軍には陸軍航空技術研究所、海軍には海軍航空技術廠、應用研究の爲中央航空所、基礎研究の爲帝大の航空研究所、民間機の爲航空局の航空試験所其他大學、民間工場には夫々獨特の研究所があつて、獨特の研究鍊磨を續けて日夜精進してゐるわけである。

しかし、近く彼我の最新式飛行機は機體、發動機、無線、計器等に近代科學の粹を集め、機體は防弾鋼板で覆ひ、五十五耗乃至七十五耗の機關砲を以て亞成層圏以上の上空で壯烈な戦闘を開始するであらう。そして銃後の空も第一線さながらとなるであらう。その時もわが荒鷲は一死奉公、偉大な精神力を以て愈々航空日本の本領を發揮するであらうが、國民はそれ迄に十二分の覺悟と鍊磨を必要とする。備へあれば憂なしといふが、一億一心火の玉となつて、米英撃滅の日迄堂々と進軍しようではないか。

## 參考資料

- |        |            |         |         |
|--------|------------|---------|---------|
| 藤田雄藏遺稿 | 航空の技術と精神   | 一六七—一八九 | 二一一—二三〇 |
| 河内一彦編  | 飯沼飛行士遺稿並小傳 | 一一四五    | 八七一—一六〇 |
| 永松造共著  | 日本航空の驚異    | 六一五八    | 六五一—一七七 |
| 北尾龜男著  | 日本航空の驚異    | 六一五八    | 六五一—一七七 |

航空五十年史

陸軍航空本部編

陸軍航空本部歴史拔萃

大日本航空株式會社

日本航空十年史

情報局編

航空國民讀本

週報(第二〇六號 第二五八號)

— 終 —

著者略歴

大正二年 陸軍士官學校卒業  
 昭和十三年 陸軍大佐  
 昭和十六年 陸軍少將  
 同 航空局第二部長  
 昭和十七年 科學審議會委員  
 同 航空試驗所々長  
 昭和十八年 陸軍航空本部監督官長、現在に至る

昭和十八年十月十五日印刷  
 昭和十八年十月二十日發行(五、〇〇〇部)

(出版會承認)  
 ア480568



航空五十年史  
 定價 貳圓八拾錢  
 特別行爲 拾七錢  
 稅相當額 貳圓九拾七錢  
 合計

著者 仁村俊  
 發行者 東京都麹町區有樂町二ノ四 增永善吉  
 印刷者 東京都牛込區市谷加賀町一ノ二二 小坂孟  
 印刷所(東・東京) 大日本印刷株式會社

發行所

株式會社 圖書房  
 東京都麹町區有樂町二ノ四  
 電話銀座(57)四三〇・五八一三  
 振替口座東京一四七二二九番  
 會員番號一三一五二一部

★ 弊書房發行出版物中、萬一落丁、亂丁の品がありましたら節は現品引換へに御取換申上げます。

配給元  
 日本出版配給株式會社  
 東京都神田區淡路町二ノ九

決戰下國民必讀書

- |                      |          |        |
|----------------------|----------|--------|
| 池田源治謹著               | 東久邇司令官宮  | 平二・三〇  |
| 陸軍大尉 草葉 榮著           | ノ口高地     | 平一・一五〇 |
| 陸軍少佐 草葉 榮著           | 續ノ口高地    | 平一・一八〇 |
| 元加藤部隊<br>陸軍中尉 遠藤 健共著 | 加藤隼戰鬥部隊  | 平一・一七〇 |
| 朝日新聞<br>特派員 入江徳郎著    | 神々の翼     | 平一・一七〇 |
| 海軍大佐 ブレック<br>廣瀬彦太譯   | 眞珠灣      | 平一・一五〇 |
| 元情報官 山岸重孝著           | 戰亂の歐洲を行く | 平一・一八〇 |
| 東亞經濟懇談會編             | 大東亞民族講座  | 近刊     |

★新日本文化史叢書

B6判 四百數十頁  
※既刊 其他近刊 口繪寫真挿入  
内容見本隨呈

- |                         |        |        |
|-------------------------|--------|--------|
| 陸軍中將 桑木 崇明著             | 陸軍五十年史 | 平二・二八〇 |
| 海軍中將 佐藤市郎著              | 海軍五十年史 | 平二・二八〇 |
| 陸軍少將 仁村 俊著              | 航空五十年史 | 平二・二八〇 |
| 商工省總務局長 神田 暹著           | 産業五十年史 | 平二・二八〇 |
| 北海道帝國大學總長<br>醫學博士 今裕著   | 醫學五十年史 | 平二・二八〇 |
| 杉山平助著                   | 文藝五十年史 | 平二・二八〇 |
| 森口多里著                   | 美術五十年史 | 平六・三〇〇 |
| 東京帝國大學教授工學<br>博士 藤島亥治郎著 | 建築五十年史 | 平二・二八〇 |

堀内敬三著 音樂五十年史 ※ 平二・八〇〇 送二・八〇〇

三宅周太郎著 演劇五十年史 ※ 平二・八〇〇 送二・八〇〇

筈見恒夫著 映畫五十年史 ※ 平二・八〇〇 送二・八〇〇

岩淵辰雄著 政界五十年史 平二・八〇〇 送二・八〇〇

伊藤正徳著 新聞五十年史 ※ 平二・八〇〇 送二・八〇〇

前文部省體育課長 岩原拓著 體育競技五十年史 平二・八〇〇 送二・八〇〇

新居格著 風俗五十年史 平二・八〇〇 送二・八〇〇

秦豊吉著 劇場五十年史 平二・八〇〇 送二・八〇〇

特許局長官 中村幸八著 發明五十年史 平二・八〇〇 送二・八〇〇

934  
8

終

