

大空に散った“勇者”の記録

世界の戦闘機

小山内 宏

BEST
SELLER
SERIES



ベストセラーシリーズ



世界の戦闘機 大空に散った“勇者”の記録

昭和50年 2月10日 初版発行
昭和50年 2月25日 12版発行

著 者 ©^{おさない ひろし}小山内 宏 1975年

発行者 岩瀬順三

発行所 KKベストセラーズ

〒101東京都千代田区神田神保町2の10

電話 (263) 9121 代表

振替 東京 103083

<検印省略>

印刷所 新井印刷

製本所 明泉堂製本

0200-011252-7617

大空に散った“勇者”の記録

世界の戦闘機

小山内 宏

**BEST
SELLER
SERIES**



ベストセラーシリーズ

カバーデザイン

川上成夫

白井正樹

本文イラスト

杉尾輝利

宮添郁雄

本文図版

柴股憲司

はじめに

ヒコーク（一昔まえまでは、日本人はこう呼んだ）が発明されてから、まだ一〇〇年にもならない。ライト兄弟が史上初の飛行を行ったのは一九〇三年だから、やっと七三年を迎えたところなのだ。しかし、ヒコークの進歩は驚異的だ。四〇〇人以上の乗客を乗せて世界を飛び回っているジャンボ旅客機や、七〇〇人も乗せられるC5Aのようなマンモス輸送機もあるし、音速の三倍以上の超スピードで飛ぶSR71やミグ25のような軍用機もあらわれている。それにしても筆者がはじめて乗った飛行機は、複葉で風防のないむき出しの座席のプロペラ機だったのだ。ジャンボ旅客機で旅行をしながら、それを思い出してヒコークの進歩には舌をまいていいる。

だが、飛行機は二つの大戦に使われて、人類にとって「悪役」となってしまった。空を飛んでみたい、という人類の楽しい夢と憧れが、すっかり悪用されるものとなったのだから。

それはさておき、これから紙上の航空博物館を開きたい。筆者のノートからとり出したいろいろな飛行機―ライト兄弟から最新式のものまであれこれをならべて、それにまつわる人間とからみ合ったエピソードをつけていく。ヒコークに少しでも関心のある方はもちろん、はじめてヒコークについて触れようとする方も御遠慮なく、気楽な気持ちで楽しんでいただきたい。

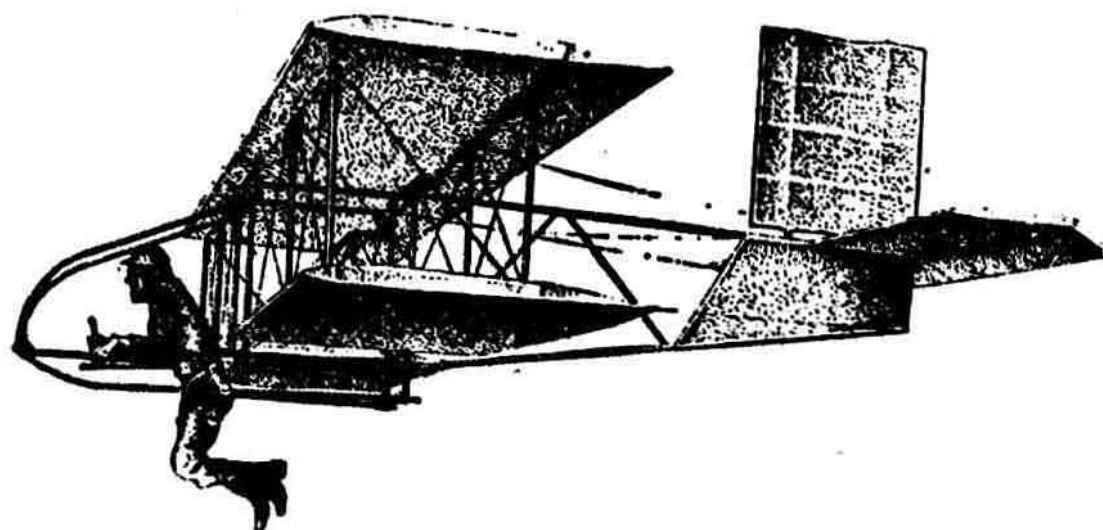
ヒコーキのはなしは、ひろいあげてみると、おもしろいはなしがいくつもある。

◎たとえば、セスナ172という軽飛行機で五〇日間も飛び続けたヒコーキ野郎がいる。ガソリンや食料などは地上を走る自動車からつり上げて補給し、滞空一、二〇〇時間一六分という世界記録をつくったのが、アメリカのヘスとバクハートの二人である（一九五九年）。

◎親子飛行機という変わったやり方で、世界記録をつくった話もある。マーキュリー水上機に燃料を満載して、大型のショートランド飛行艇の背中にのせて離水し、十分に飛翔^{ひしやう}力がついてから母機から離れて空中で発進し、イギリスから南アフリカまで無着陸飛行（約九、七〇〇キロ）に成功した（一九三八年）。

◎第二次世界大戦末期に、ドイツも特攻機をつくったが、これは無人の特攻機だった。これは、ユンカースJU88爆撃機を爆装の無人機にして、その機体上部にフォッケウルフFW190戦闘機がとりつけられている。このFW190のほうにパイロットが乗って親子飛行機のまま飛び立ち、敵地の上空でJU88を切り離し、無人爆撃機が大きな爆弾となって突入する、というものだ。（一九四四年）などなど。

では、これから、紙上の航空博物館をブラリブラリと歩いて、いや読んでいただきたい。好きなところにだけ立止まっても結構であり、とにかくヒコーキを楽しんでほしいのである。さて、どんなものがでてくるだろうか。



CONTENTS

1. 鳥よりも高く、遠く——航空史上の名機たち——9

“フライヤー第1号”

陸軍に売りこまれたライト兄弟機……………11

ライト兄弟機は世界最初ではない!?/16

“スピリット・オブ・セントルイス”

棺桶で飛んだリンドバーグ……………18

リンドバーグの大西洋横断は67番目/22

“神風号”

新聞社が作った日本の“大飛行時代”……………24

“キー77”

インド洋に消えた幻の超長距離機……………27

“ロッキード・エレクトラ”

女性が挑んだ世界一周飛行……………34

2. 大空の騎士——第一次大戦の撃墜王——37

戦争の花形・第一次大戦の主力機……………38

空の怪物・飛行船の脅威/38

馬から飛行機へ乗りかえた空の英雄/46

“フオッカーDr1”

「レッド・バロン赤い男爵」の必殺・団戦法……………53

“モラーヌ・ソルニエ、ニューポール”

二六発の弾丸で三機を撃墜……………58

“フオッカーE3”

撃墜王・必殺の大反転……………64

“モ式・ニ式”

全部で八機の日本空軍……………70

3. 列國する銀翼——太平洋に戦う日本の名機——75

戦雲に散った名機・第二次大戦の主力機…76

空を制するものが勝利をにぎる／76

太平洋に君臨したゼロ戦／81

“ゼロ戦”

坂井三郎はなぜ撃墜王になれたか……………84

ゼロ戦・名機の秘密／90

ゼロ戦・栄光の戦史／93

“隼”

加藤部隊長、インド洋に死す……………100

名機“隼”はどこがすぐれていたか／104

“紫電改”

超空の要塞

源田サーカスB29を撃墜……………107

ゼロ戦の後継者・紫電改の実力／110

紫電改は一撃必殺の名機／113

最後の空中戦を戦った紫電改／117

“一式陸攻”

山本長官を撃て！……………119

あまりに攻撃中心だった一式陸攻／126

英艦を撃沈・海対空の戦い／130

“九七艦攻・九九艦爆”

真珠湾奇襲の主力機……………135

“一〇〇式司偵”

「われに追いつく敵機なし」……………141

風船で敵機を撃墜／144

“飛燕・疾風”

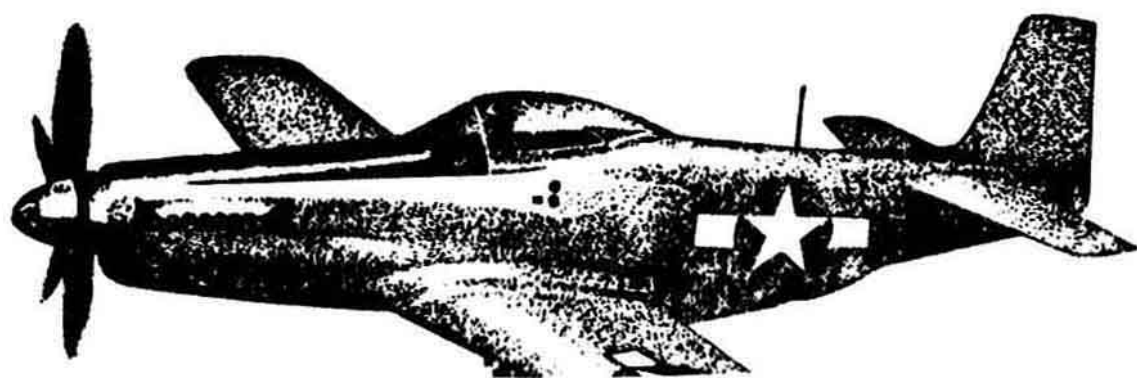
強力武装の名機……………147

“月光”

斜銃を持った夜戦の主役……………150

“銀河”

洋上二八〇〇キロの片道特攻……………154





“桜花”
悲劇の人間ロケット爆弾 159

“彗星”
八月十五日・最後の九特攻機 162

特攻機
“愛するもののために死ぬんだ” 166
特攻機には何が使われたか / 172

4. 祖国に勝利を! —敵を爆砕した欧米の名機—— 177

“ダグラスSBDドントレス”
日本空母群、壊滅せり 178

“ボーイングB17”
要塞か悪魔か、戦略爆撃の創始機 186
ドイツを廃墟にしたB17 / 190

“ノースアメリカンB25”
突如東京を襲った爆撃編隊 193
一万機以上も作られた名爆撃機 / 202

“ボーイングB29”
日本を襲う巨大な破壊者の群 205
暗夜に火の海が東京をのんだ / 209
大空の怪物に挑んだ飛竜 / 214
ミグ戦闘機がB29にとどめをさした / 217

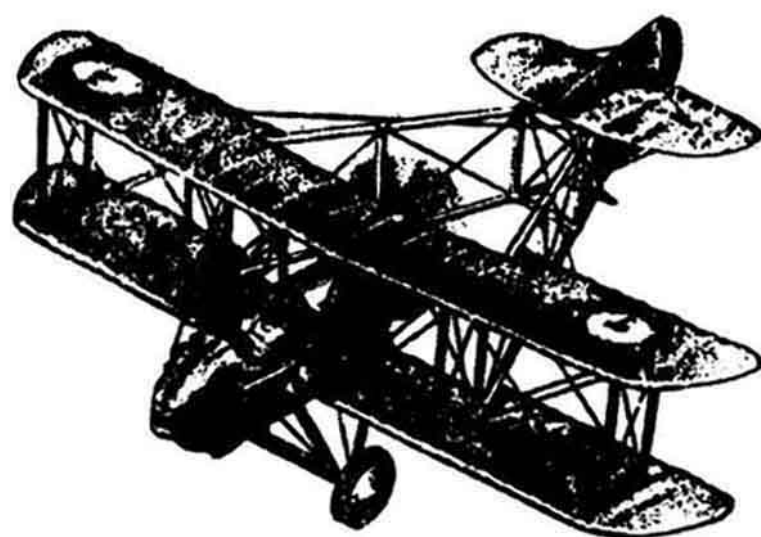
“P51ムスタング”
最後のレシプロ傑作戦闘機 219

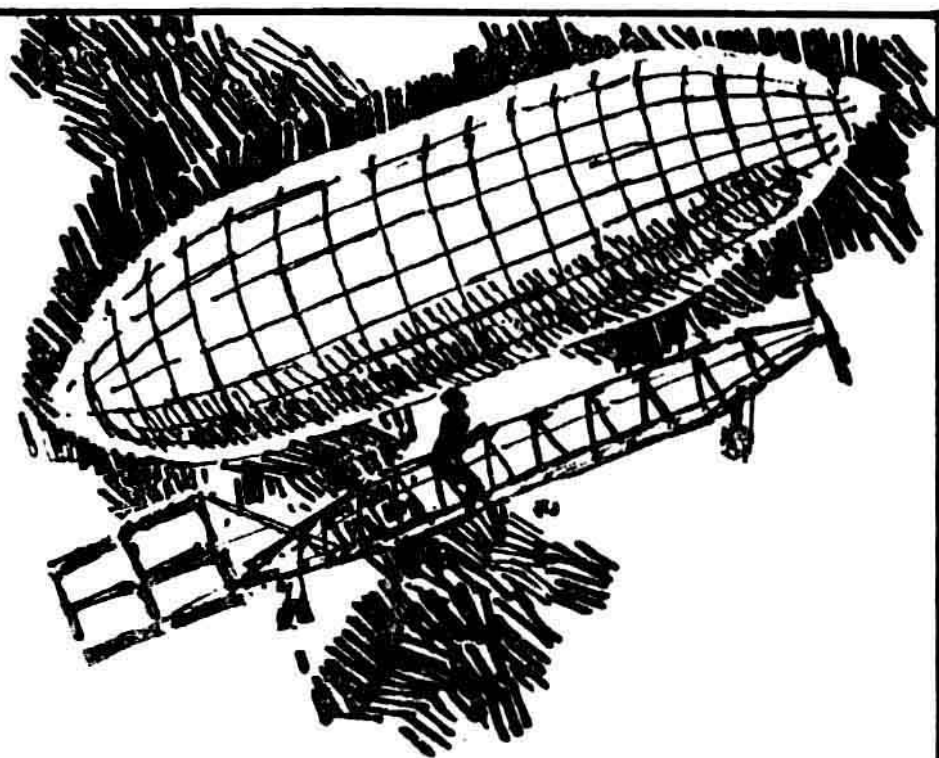
“スーパーマリーン・スピットファイア”
イギリスを救った競争機生まれ 227
日本機も追いつけなかった快速 / 233

“メッサーシュミットMe262”
幻のジェット機・ドイツを救えず 237

“メッサーシュミットMe109”
“フォッケウルフFW190”
「アフリカの星」と「西のゼロ戦」 243

5. ^{ターゲット} 目標は空——空に勝つものは……	249
“U2, SR71, EC121” 空の忍者・電子スパイ機	250
“RPV” 無人ロボット空軍も準備中	254
“F15, F14” 10万トンタンカーが買える最新鋭機	257
空飛ぶ円盤を追え！	261

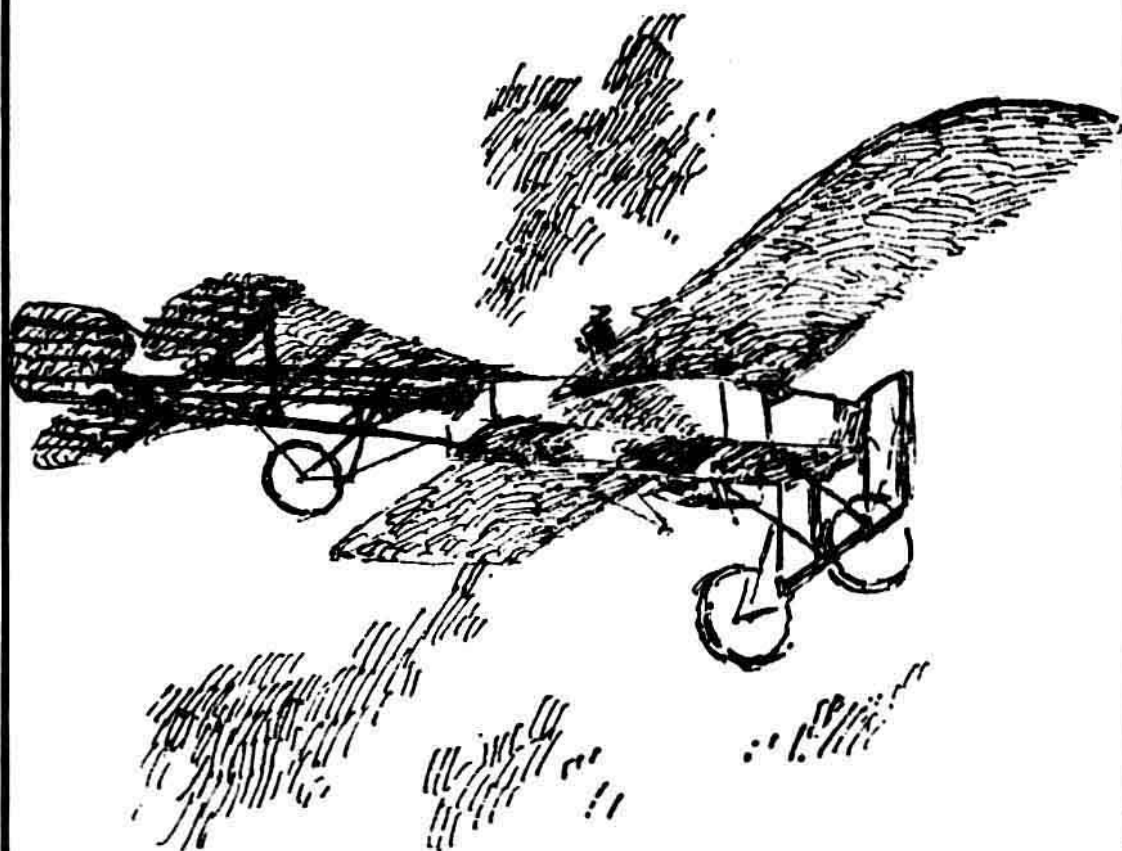




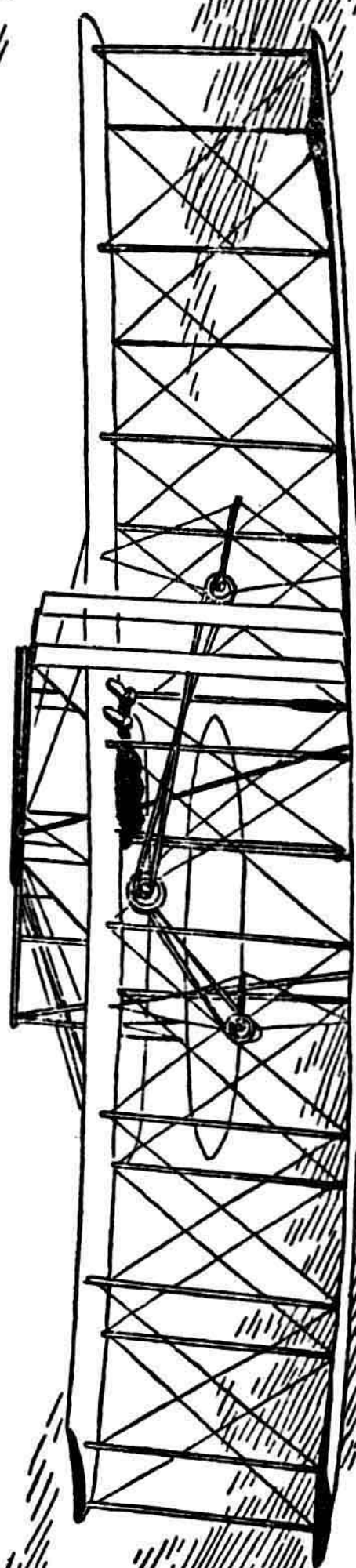
★★★★

Chap.1 鳥よりも高く、遠く——

——一般空史上の名機たち



フライヤー第1号機



◆フライヤー 第1号

陸軍に売りこまれたライト兄弟機

「大空に飛んでみたい！」

それは、人間のだれしも持つ願望だ。それは、人類の太古からの夢ではなかったろうか。

機械による飛行を考え出した先駆者に、イタリアのルネッサンス時代の大画家で万能の天才といわれるレオナルド・ダ・ヴィンチがある。ダ・ヴィンチは、鳥や昆虫の飛行を克明に観察して、その研究から飛行機械を考え出し、設計図を残している。

もちろん、今日の科学からすれば、きわめて幼稚で、原理的なものにとどまっているものといえようが、一五〇五年という、その時代の科学と技術の水準において、それだけのものが考案されていることは、やはり驚異的なことであり、その優れた独創と先見の明には敬意を払わずにはいられない。事実、世界最初のグライダーとしてつくられたリリエントール（一八九一年）の滑空飛行機は、ダ・ヴィンチの案出した飛行機と、原理的にも機構的にもほとんど差がない。やはり、ダ・ヴィンチの先駆者としての評価は誤まってはいないもの、といえるだろう。

ダ・ヴィンチが飛行機を考案してから、およそ四〇〇年の歳月が流れたあと。

アメリカはノース・カロライナ州の大西洋岸の砂浜の、キティ・ホークの人影のない丘陵地帯で、大きな機械を動かしている数人の姿があった。

その機械は、大きな翼と機体をもち、ガソリン・エンジンをつけた代物^{しろもの}だったが、それをなんとか飛び上がらせようと、懸命に準備の作業を進めていたのである。

砂浜の上には一八メートルの木製のレールが敷かれ、その上のトロッキにその大きなヒコーキ風のような機体が載せられていた。やがて調整のできたエンジンが唸り出すと、まわりの人びとは懸命に浮き上がりそうな飛行機を押えつけていた。どうやらエンジンは全開になり、飛行機は十分な揚力を得てきたようだった。

操縦席に乗っていた一人が手をあげて合図した。

離陸！

飛行機はトロッキを引いてすると滑り出した。

まわりの人影は、息をのんで見守る。

あっ、飛んだ、ついに飛んだぞ……。

一九〇三年一二月一七日午前一〇時三〇分、人類の歴史に永遠に刻み込まれた機械による「人間初の飛行」が成功したのだ。この飛行機をつくりあげ、飛行させたのは、ウィルバーとオービルの二人のライト兄弟だった。ライト兄弟はその飛行を確認してもらうため、五人の立会人と一

人の少年の眼前で、この人類初の飛行を行ってみせたのである。このときの飛行はわずか一二秒間で、それも三六メートル飛んだにすぎなかったが、空気より重いものが、はじめて機械力によって飛んだのだ。そして、この記念すべき第一回の飛行のあと、試験飛行は三回くりかえされて、正午に行われた第四回目の飛行では、飛行時間は五九秒にのび、二六〇メートルを飛びぬけた。

この、ライト兄弟の発明した飛行機は、翼幅一二・三メートル、翼面積四七・五平方メートル、それに四サイクル水冷四気筒、気筒容積三、二〇〇ccの最大一二馬力のガソリン・エンジンをつけ、重量二七五キロという複葉機で「フライヤー第1号」と名づけられたものであった。

ライト兄弟は、アメリカの中西部オハイオ州デイトンの自転車製造業者だった。彼らが学者よりも機械屋であったことが、飛行機を実現させるためには条件としてよかったものであろう。とにかく、彼らは飛行機への夢を持つと、現物をつくって実験するところから始めた。まず、一・五メートルほどある大風おおだこをつくって飛ばしてみたが、ちゃんと翼端よくたんが動くしくみになっており、尾翼もついていて複葉機を小形にしたようなものだった。

大風の実験で成果をあげたライト兄弟は、一九〇〇年には翼幅五・二メートル、翼面積一五・五平方メートル、前方に小さい翼を昇降舵としてつけたグライダーをつくった。このグライダーは人間も乗れたが、主に地上からワイヤーコントロールで飛ばし、飛行実験を続けた。実験飛行はキティ・ホークの砂浜で行われたが、ここはいつも風が吹いてグライダーを飛ばすのによく、

砂浜だから機体が墜ちても軟くて安全であったからである。こうして、ライト兄弟はコツコツと、そして確実な実験の積み重ねを行いながら、飛行機の実現へと着々と進んでいった。こうして、ライト兄弟は第3号までグライダーをつくっては飛ばし、しかも手製の風洞までつくって、翼の形の空気力学的な実験を一年間もくりかえし行っていた。そしてグライダーによって一、〇〇〇回もの滑空飛行実験を行い、十分に飛行の確実性をつかんだあと、エンジン付きのフライヤー第1号をつくりあげたのだった。

こうして、ライト兄弟は人類初の飛行機をつくりあげ、キティ・ホークの南六・五キロの「悪魔殺しの丘」^{ビル・ヒルズ}で、ついに空を飛ぶことに成功したのである。いま、この地点には大きな記念碑が建っているが、ライト兄弟の初飛行のころと同じように人影はふだんはなく、風がひょうひょうと吹きぬけて昔と変らない情景を見せている。いま、わたしたちはジェット大型機時代にいて、ライト兄弟の苦心を忘れがちだが、彼らの先駆者的な努力と冒険が、今日の飛行時代を開くものになったことを、忘れてはならないだろう。

さて、ライト兄弟は、その飛行機の軍事的将来性を説いてアメリカ陸軍に売り込んだ。はじめはゲテモノ的にか考えず陸軍は乗気ではなかったが、ライト自身がライフル銃をもって同乗し、地上を狙う実験を示してみせ、陸軍もその将来性を認めて、ライト式飛行機の購入にふみきった。一九〇八年にアメリカ陸軍は一機二万五、〇〇〇ドルで購入しているが、ライト兄弟がは

じめてつくったフライヤー第1号は二、〇〇〇ドルの製作費だった。

ライト兄弟の成功は、世界の諸国を刺戟して、飛行機の開発に進ませ、世界は急速に飛行機時代へ進むものとなった。

一九〇九年にはフランスで大規模な飛行大会「ランス飛行」大会が催され、多数の飛行機が参加したが、ユベール・ラタムのアントワネット機は一〇〇キロメートル・コース飛行で平均六七キロの世界記録を出し、グレン・カーチスは愛機で二〇キロメートル・コースで九〇キロを出した。また、ラタムは高度一五〇メートルの記録をつくり、アンリ・ファルマンは三時間五分の長時間飛行を行った。この大会は飛行機の急速な進歩を示したものとなり、当時のイギリス蔵相のロイド・ジョージをして、「飛行機はもはやオモチャや夢ではなく、実体となった。この、新しい交通機関の可能性は無限である」といわしめるものとなったのである。

このランス大会の翌年、アメリカのロスアンゼルスで飛行大会が開かれた。

このときはさらに飛行機は格段の進歩を見せ、グレン・カーチスは時速八八キロの記録を出し、フランスのルイ・ポーランは高度一、三〇〇メートルと、ランス大会の約一〇倍もの高度記録をつくった。このポーランは、ロスアンゼルスからサンタ・アニタまで往復一二〇キロを二時間で飛行し、賞金一万ドルを獲得したが、飛行機の実用性が整ったことを示すものだった。同年一〇月のニューヨーク・ロングアイランドで開かれた飛行大会ではウルフ・ジョンソンがライト