

日本陸軍航空史（その1）

～黎明期～

1 はじめに

今日から、毎月1回を基準に、明治から大東亜戦争終了までの日本陸軍航空の歴史をかいつまんで、記していきたいと思います。記述にあたっては、いろいろな書籍やインターネットなどから引用した内容や写真を織り交ぜていきたいと思います。

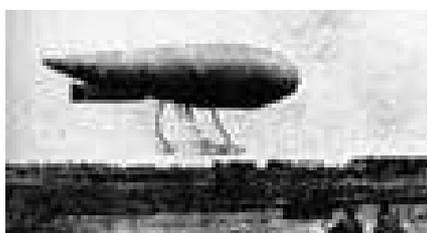
2 陸軍航空隊の夜明け

人類初の空飛ぶ機械が飛んだのは1783年で、フランス・モンゴルフィエ兄弟の熱気球が25分間飛びました。インターネット「所沢飛行場の歴史」によりますと、陸海軍技術団体共同で気球の試作と実験を開始したのは、明治10年(1877年)5月23日でしたので、モンゴルフィエの熱気球から94年後になります。

また、同年11月には、「明治天皇が海軍兵学寮において、気球の登壇を観閲された」とありますので、このとき初めて、我が国を空飛ぶ機械が飛んだのかなと思います。

我が国における気球の先駆者山田猪三郎は、明治30年(1897年)以降、民間人として製作を続けていましたが、日露戦争中の明治37年(1904年)6月7日、陸軍は2基の山田式気球で「臨時気球隊」を編成して、旅順港攻囲戦に参加しています。

明治42年(1909年)7月30日、勅令により、陸軍に「臨時軍用気球研究会」が設置され、長岡外史中将が会長となりました。まさに軍は航空への第一歩を踏み出したのです。また、陸軍は、明治44年(1911年)に埼玉県所沢に我が国初の飛行場を完成させました。余談ですが、長岡外史は我が山口県人で、日本の航空の父あるいはスキーマの父といわれています。プロペラ髭でも有名です。



イ号飛行船(インターネットから)

明治44年10月、臨時軍用気球研究会は、純国産(エンジンは輸入)の「イ号飛行船」を製造しました。そして、中島知久平海軍機関大尉、伊藤総起陸軍工兵中尉及び助手の3名が搭乗して、所沢飛行場を中心に、1時間41分、32kmを飛びました。

この前年、陸軍は徳川好敏(よしとく)工兵大尉、日野熊蔵(くまぞう)歩兵大尉の二人の将校を、飛行機の操縦教

徳川・日野両大尉と搭乗機(インターネットから)



徳川 好敏



日野 熊蔵



アンリ・ファルマン複葉機(仏)



グラデー単葉機(独)

そして、我が国で初めて飛行機が空を飛んだのは、明治 43 年(1910 年)12 月の代々木練兵場でした。このときの様子を、「**空気の階段を登れ**」(平木國夫著、三樹書房)が描いています。

明治 43 年 12 月 15 日には、発動機の試運転、牽引試験(飛行機の尾部を綱で杭に縛り付け、プロペラを回して、ダイナモメーターが 140kg を示せば、飛行可能)及び地上滑走試験が行われました。この日、日野大尉が操縦するグラデー機(24 馬力)は、快調に地上滑走をやっていましたが、50cmほど浮かんだかと思うと不意に前のめりにひっくり返りました。実は前日の地上滑走で、日野大尉は、一度目の滑走時に高度 1m、距離 30m、二度目に高度 2m、距離 100m を飛んでしまい、公式飛揚の日ではなかったために、「滑走中、余勢であやまって離陸した」と記録されました。

15 日は、機体が浮いたので急いで日野大尉が操縦桿を前に倒したのか、凹地を避けるために一度機首上げをしたのちに機首下げをしたところに、後方から突風が吹いてきたのではないかとされていますが、降着装置、主翼、尾翼の一部を壊してしまいました。

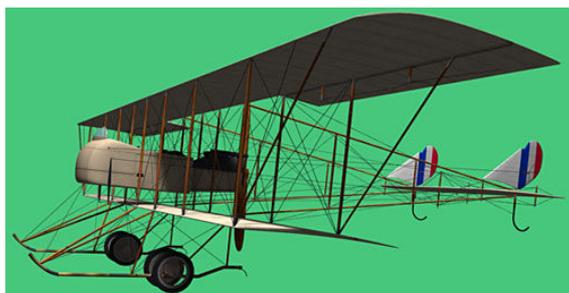
一方、徳川大尉のファルマン機(50 馬力)は、昼過ぎになっても試運転と牽引試験を繰り返すばかりで、一向に飛ぶ気配がありません。ファルマン機がやっと地上滑走を始めたのは、午後 4 時 40 分でした。しかし今度は、完全に掘り起こされていなかった木の根っこに右車輪を引っ掛け、その弾みで 2 個の車輪が外れ、ソリが地面と接触して脚支柱が折れ、プロペラが折損して止まってしまいました。

しかし、当時の日本の技術力は素晴らしいものでした。東京飛行機製作所の技術者を中心に、一晩で修復してしまいました。ただし、16 日は朝から両機ともエンジンがかからず、故障部品を国内の応急部品で代替し、やっと夕暮れに地上試運転が可能な状況になりました。ただ、17 日、18 日は終日突風のために飛ばず、19 日は、グラデー機のエンジンが不調で、ファルマン機だけがうまく飛び、高度 70m、距離 3,000m、3 分間の飛行記録を作りました。

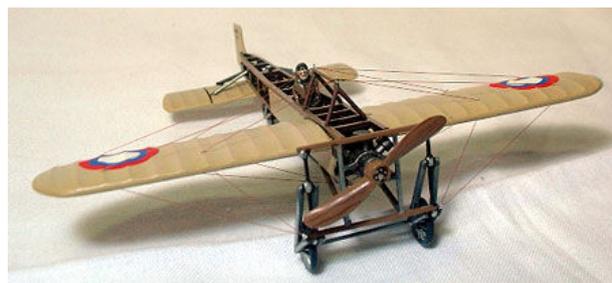
3 操縦教育の開始

明治 45 年(1912 年)5月には、全国 20 個の師団に対して「飛行操縦将校になりたい者は集まれ」という通知が出ました。米国のライト兄弟が初めて空を飛んだ 1903 年から、9 年後のことです。

応募者の多くは工兵でした。工兵は機械を操作する兵科であり、なじみやすかったのでしょう。機体はフランス製の複葉機モーリス・ファルマンや単葉機ブレリオ(25 馬力)など 5 機が中心でした。



モーリス・ファルマン複葉機(インターネットから)

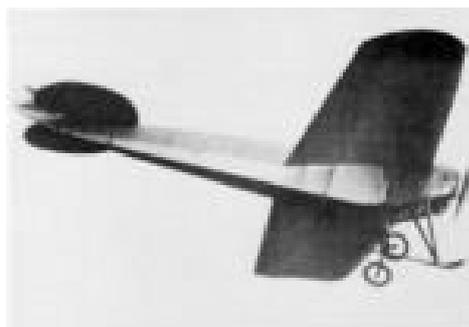


ブレリオ単葉機(インターネットから)

2 年後の大正 3 年(1914 年)には、陸軍の操縦将校は 14 名、同乗する偵察将校は 12 名に増加し、飛行機は 16 機となりました。

当時、日本陸軍はフランス製の飛行機を採用しました。同国が航空先進国だったからです。

ちなみに、モーリス・ファルマン機はルノー社の 70 馬力、ニューポール単葉機はルノー社の 100 馬力エンジンを積んでいました。



ニューポール単葉機(インターネットから)

4 第1次世界大戦への参戦

大正3年(1914年)8月、第1次世界大戦が始まると、日本も英国との同盟関係でドイツに宣戦を布告しました。当時ドイツは中国の山東半島の青島に植民地を持ち、同地を要塞化していましたので、これを攻めて占領することが日本の任務となりました。

九州・久留米の第18師団が青島に上陸したので、陸軍飛行隊も青島の北の龍口に進出、飛行機をテントの中で組み立てました。初め、飛行機は敵陣の偵察に使われましたが、すぐに爆撃を開始します。

当時は、飛行機用の爆弾や投下装置、爆撃照準器ありませんでしたが、先に戦闘加入していた海軍は、少し進んでいたようです。

「戦闘機入門」(碓義朗著、光人社 NF 文庫)には、次のように書かれています。

陸軍は最初、砲弾にパラシュートを付けて落としましたが、着地のときに横になって不発に終わることが多かったため、矢羽根を付けて改良しました。それでも、弾の重さは6.75kgで、零戦が積んだ30kgから250kgの爆弾に比べれば、極めて小さいものでした。

一方、海軍は同様な形の8cm砲弾と12cm砲弾を改良した即製爆弾を持っていました。これを「モ式」百馬力級で6発(12cm砲弾)から10発(8cm砲弾)運びました。「モ式」の呼称の由来は、陸海軍では当初、「モーリス・ファルマン式飛行機」などと称していましたが、機種が増えてくると、略して「モ式」と呼ぶようになったものです。

しかし、問題はその投下方法でした。最初は、座席の両側に5発ずつ麻紐でつるし、1発ずつナイフで切って落としましたが、これではあまりにもダサいと1発ずつ入れる投下筒を座席の両側に固定し、1発ずつ又は全弾同時に投下できるようにしました。

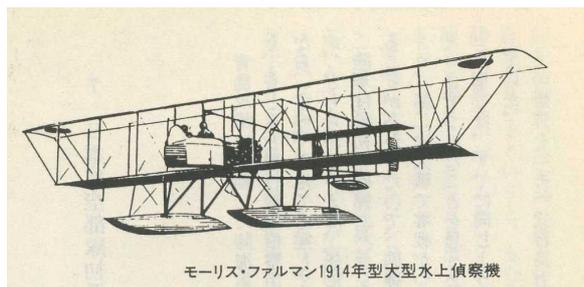
照準具も、セルロイド板に縦横線を数本引いたものを装備するようになりました。そして、操縦士が合図した時に、同乗者が落とすことにしました。

しかし、目標とした敵の水雷艇は、私の爆弾が機を離れたのを見極めてから、全速で逃げましたので、当たりっこありませんでした。ただ、一度だけ、外れた爆弾が、たまたま傍にいた敵の敷設艦に当たって、これを撃沈したといわれていますから、威力はありました。

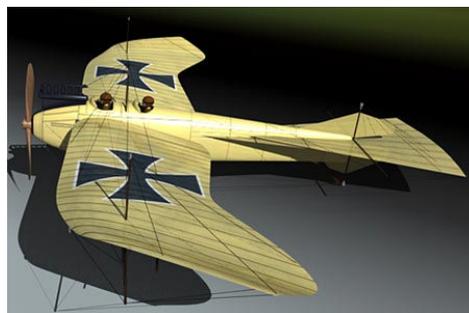
日本陸軍最初の航空機爆撃は、大正3年(1914年)9月27日でした。このとき、ニューポール1機とモ式2機の計3機で膠州湾内のドイツ側オーストリア巡洋艦「カーザー・エリザベス」を爆撃しました。

高度1,200mで接近したのち600mまで降下して、1機3発ずつ爆弾を投下するという大規模爆撃でしたが、全部外れてしまいました。しかも、下方から機関銃で撃たれて全機風穴が開けられ、20数箇所もの穴が開いた機もありました。しかし、羽布張りであるために、全機とも無事帰投できました。

他方、ドイツもルンプラー社のタウベ(「鳩」の意。100馬力)という二人乗り練習機を青島に持っていました。



モーリス・ファルマン 1914 年型
大型水上偵察機³⁾



ルンプラー・タウベ単葉機
メルセデス・ダイムラー100馬力搭載
(インターネットから)

3機ありましたが、実際に飛べるのは1機だけでした。タウベは操縦しやすく、ドイツ軍はこれを使って、たびたび日本陣地を偵察していました。

日本陸軍航空隊は、タウベ機を攻撃するため、操縦士と同乗の偵察将校は軽機関銃を持って乗り込みました。当時はまだ、機体に固定した正式の航空用機銃などありませんでした。

大正3年10月13日の朝、ルンプラー・タウベ機1機が日本陸軍陣地上空に現れたとの電話が入り、直ちに、ニューポールとモ式2機の計3機が発進しました。「戦闘機入門」(碓義朗著、光人社NF文庫)ではニューポールとモ式2機の計3機となっていますが、「陸軍航空隊全史」(木俣滋郎(きまたじろう)著、(株)朝日ソノラマ)では、3機のモ式となっています。ここでは前者を引用します。

逃げる120km/hのタウベを先頭で追ったのは、時速115km/hのニューポールでした。一方、海軍のモ式水上機(110km/h)1機が、退路で待ち伏せしました。このとき、陸軍機だけが機関銃を備えていたようで(海軍にもドイツ軍にも装備されていませんでした)、接近したニューポールが射撃したとたん、タウベは、優れた上昇力を利用して3,000mまで上がり、雲の中に逃げ込んでしまいました。

陸軍機の機関銃は、青島戦で初めて機体に取り付けられました。ひょっとして、世界初だったかもしれません。次回の話題としますが、当然プロペラの間から撃てるようなものではありませんでした。

これが、日本陸海軍の経験した最初の空中戦でした。

青島が陥落するまでの67日間に5機の陸軍機(4機がファルマン型、1機がニューポール型)は延べ86回も飛びました。

海軍機は4機しかなくて、50回でした。陸軍機は1回の飛行が平均1時間2分であり、平均高度は1,250mでした。機関銃を使用したのはたった3回、爆撃回数は15回で投下爆弾は44個でした。したがって、1回平均3個を投下したことになります。

ともかく、日本陸軍航空隊は、青島戦で一応の自信をつけたのです。損害は皆無でした。

第1次世界大戦に参加した陸軍航空部隊は、将校14名、准・下士官20名、兵302名、軍属1名でした。1機あたりの人数は69名であり、地上で器材を整備し、あるいは食事、基地の設営、警備、医務などに要する労力は、大変なものでした。

終わり

次回は「陸軍航空部隊の創設」

< 参 考 図 書 >

- 1) 「陸軍航空隊全史」(木俣滋郎著、(株)朝日ソノラマ)
- 2) 「空気の階段を登れ」(平木國夫著、三樹書房)
- 3) 「戦闘機入門」(碓義朗著、光人社NF文庫)