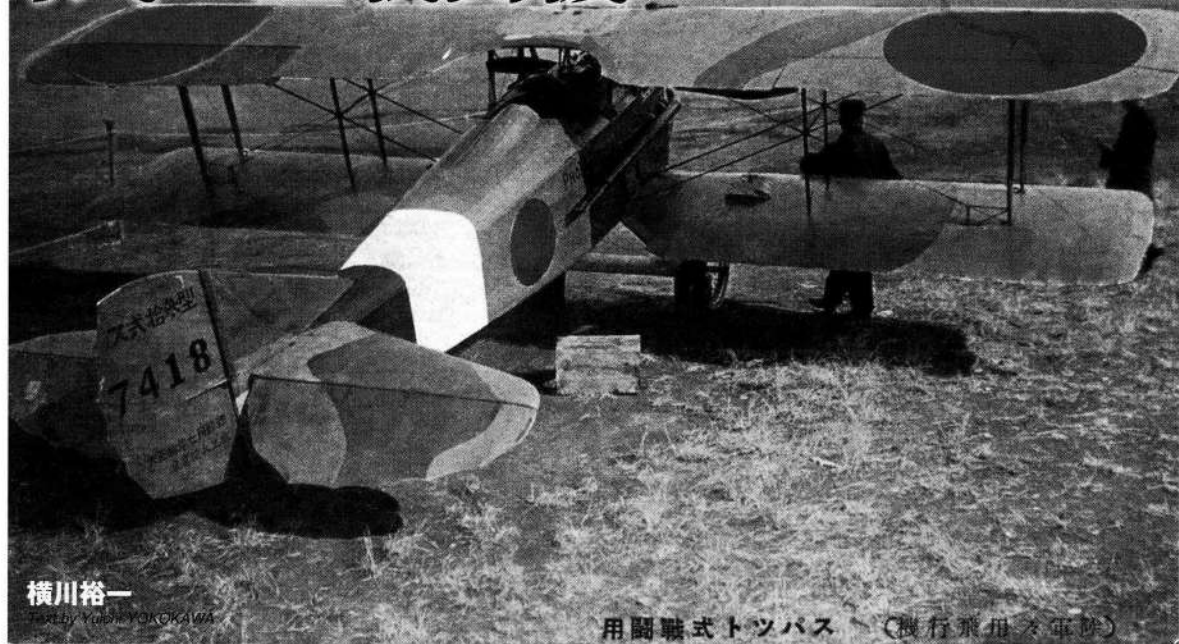


幼少期の陸軍機・甲乙丙丁戊己(その4) 丙式一型戦闘機



横川裕一

Text by Yūsuke YOKOKAWA

用闘戦式トツパス (機行飛用々軍陸)

後に丙式一型戦闘機となる、スパッド式十三型の7418号。方向舵には「ス式拾参型 7418 大正十年七月修理 東京砲兵工廠」とあり、胴体には「PHOTO」ともある。迷彩の機体は、フランスでの迷彩そのままと思われる(当時の絵葉書から)。

今回は、主力戦闘機に位置づけられながらも早々に姿を消すことになったスパッド13型、後の丙式一型戦闘機を採り上げる。なお、メーカー名については、陸軍書類ではスパッド、スパットとも表記されているが、本記事ではスパッドに統一している。

■S.P.A.D. XIIIとは

フランスのドペエルデュッサン社(Société Provisoire des Appareils Deperdussin, 1910年設立)のルイ・ベシュロー(Louis Béchereau)は、ドゥペルデュサン・モノコック・レーサー(1910年、単葉・引込み脚)などの先鋭的な機体の設計者であった。

そのド社が1914(大正3)年に倒産してブレリオ社に吸収されたことによって、同じ頭文字ながらS.P.A.D. (Société Pour Aviation et ses Derives, 航空機および関連製品株式会社)が設立され、ベシュローはそこに迎えられた。新会社におけるベシュローの最初の成功作となったのが、1916年春に初飛行したS.VIIである。S.VIIは、日本のパロン滋野(滋野清武)の乗機となって

いた時期もある。

このS.VIIの機体を改良し、より強力なエンジン(200馬力以上)に換装した発展型がS.XIIIで、1917年の夏から秋にS.VIIと順次交替し、1918年には主力戦闘機になって、フォンクやギンヌメルなど多くのエース(フランス語的にはアス)が所属する部隊で使用された。ニューボール11、17、24が第一次大戦(1914年7月~1918年11月)前半のフランス機代表とするならば、S.XIIIは大戦終盤のフランス代表機で、8,472機が生産されている。

なお、ベシュローは1919年にS.P.A.D.社を辞し、その後の設計はアンドレ・エルブモン(André Herbémont)が行なっている。ベシュローによる「剛健」な印象を受ける機体(S.VII~XIII)と、エルブモンによる「線」を持つ機体(後述するS.20など)の雰囲気まったく違うのはこのせいである。

■国内概史

甲式三型と重複を承知で、少し記させていただきます。

大正6(1917)年、第一次大戦中の

フランスに渡った陸軍の武田次郎中尉が戦闘機候補に選定した機体が、スパッド(S.P.A.D.)社のS.VII(右ページ写真1上)と前出のニューボール24(8月号掲載〈その2・甲式三型〉参照)である。両機は秋に日本へ到着、翌春から各務ヶ原飛行場にて審査が行なわれ、後者が選ばれた。

敗れたスパッドS.VIIであったが、大正8(1919)年に来日した仏国航空団(長:フォール大佐)の教材機として輸入され、その後にS.XIII(写真1下)も輸入されたのが国内における嚆矢である。航空団器材にはスパッド(イスパノ・スイザ145馬力、筆者注:S.VIIだろう)1機や「スパ式十三型(単座)」4機があり、スパッド式十一型機体・プロペラ(各1)の申請も記載されていることから、複座偵察型のS.XI(写真2)も導入されたようだ。蛇足だが、大正7年4月の「飛行機購入の件」に、偵察用「スパッド」(付属品、装備品とも)6機とあり、最終的には5機のS.XIが導入された模様である。

そして、大正8年1月の陸軍書類「飛行機外二点調弁に関する件」に、ニュ

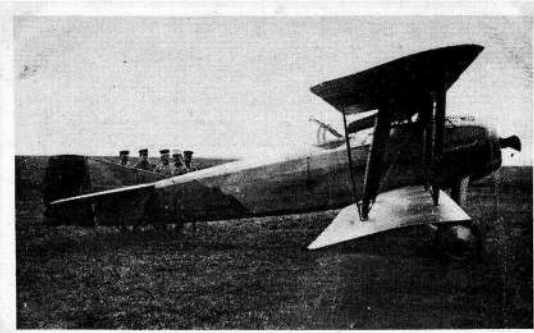


用近砲座人空式トマス
力馬給五百一ターツノマス

館血露川元 門門路園行機 郵倉制所行登



館血露川元 門門路園行機 郵倉制所行登



機撃迫砲式トマス

機行急用平例

【写真1】 スパッドS.VII (上)とS.XIII (下)。外観上の識別点は、方向舵後縁がS.VIIが直線的で、S.XIIIが曲線なことがある。

S.VIIには機関銃が設置されているように見えるが、S.XIIIにはない。S.XIIIの機首上面にある黒く見える溝が、機関銃の据付け溝である。

下のS.XIII 7403号機の方向舵には「ス式XIII型」の機種標記がある(当時の絵葉書から)。

【写真2】 S.XI複座偵察機。後席には旋回機銃銃座が設置されている。エンジンは、S.XIIIと同じイスパノ・スイザ220馬力である(当時の絵葉書から)。

ニューポール飛行機×40、スパッド飛行機×100が計上され、S.XIIIの大量輸入が決まった。本機は「ス式一三型」戦闘機と称され、大正10年10月に「丙式一型」へ改称された。丙式は、スパッド社を意味している。

■ス式の導入

前述した「S.XIII 100機の輸入」については、その経緯や理由は明らかにできていない。大戦中の大正7(1918)年夏に、100機の飛行機導入をフランス政府と交渉し、結果的にこれが航空教育団に繋がるのだが、唐突にス式が選定された印象がある。おそらくは大戦終結による本機の余剰状況、フランス人の「押し」が作用していたのではない

かと、筆者は想像する。この経緯はいつか明らかにしたい。

これにより、ス式一三型は日本陸軍の主力戦闘機となった。大正9(1920)年10月の陸軍書類に「軍用飛行機発動機共の種類審議の件」という、陸軍において将来使用すべき飛行機の種類についての陸軍大臣へ上申書がある。表1(P.88)にそれを示すが、本表(大正9年秋)の時点で、実施部隊用の戦闘機はス式一三型で、「ニューポール」式十五平方米単座(「二式二四型」)は教育用となっている。つまり、現代風言えば、「今後数年間の主力戦闘機は、ス式一三型」なのである。

そうなると、損耗を考えれば100機程度ですぐ足りなくなるのは素人目に

も明らかなので、国内生産等も視野に入れていたはずである。が、歴史的にはそうはならず、ス式一三型は二式二四型にその座を急速に明け渡す。その理由のひとつに、後述する「損害」の件があったと、筆者は推測している。

■輸入機数

「ス式一三型」は100機を輸入と前述したが、市販書における輸入機数は00機、98機、96機などの3種がある。が、陸軍書類を見る限り、大正9年に輸入された機体は100機と推定できる。その概要を、以下に示す。

・飛行機他二点調弁に関する件(大正8年1月)。

ニューポール飛行機40、スパッド飛行機100、ほかを調弁。

・「スパッド」式飛行機部品損害調査の件(大正9年4月)。

客年1月に調弁指示があった「スパッド」式飛行機百台のうち、所沢に到着した機体予備や部品を開封したところ、損品や廃品となる荷が少なからず見つかった件(後述する)。

・「スパッド」式十三型飛行機揮発油槽改造の件(大正9年7月)。

仏国から輸入したS.XIIIを精査したところ、主油槽(主燃料タンク)と補助油槽の大部分に発錆(もしくは腐食)を生じており、この際、油槽全部(百台分)を銅製に改造するとの、井上陸軍航空部本部長から田中陸軍大臣への上申。

・大正9年11月、フランス大使館付武官から、スパッド飛行機100台中58台分の代金(2,718,539.71フラン)は受け取っているが、残りは未だの報告。

■輸入機部品損害のあらまし

本件は、市販書での記載は見たことがなく、『戦史叢書』にも記述がない。以降に、その概要を記したい。

これは、スパッド100機に対する部品が大正8(1919)年12月に横浜港に到着し、所沢で開梱したところ、サルムソン飛行機(6梱)やニューポール飛行機(4梱)、ローン120馬力発動機(4梱)、サルムソン発動機部品(160梱)は完全であったが、25梱の飛行機部品

表1 軍用飛行機発動機共の種類 (大正9年10月15日)

種類および区分			飛行機(発動機)	備考
航空隊用飛行機	戦闘用		「スバット」式単座(仏国より購入したものを充用) (「イスパノ」二二〇馬力)	丙式一型戦闘機
	偵察用		「サルムソン」式複座(「サルムソン」二二〇馬力)	乙式一型偵察機
	爆撃用	昼間爆撃用	「サルムソン」式複座(「サルムソン」二二〇馬力)	
		夜間爆撃用	F50型三座(「サルムソン」二二〇馬力)	丁式二型爆撃機
教 育	基本操縦術教育用		滑走機(「アンザニー」35馬力)(新たに設計)	三型滑走機
			「ニューポール」式二十三平方メートル複座(「ローヌ」八〇馬力)	甲式一型練習機
			「ニューポール」式十八平方メートル複座(「ローヌ」八〇馬力)	甲式二型練習機
	高等操縦術教育用	駆逐操縦科	「ニューポール」式十五平方メートル単座(「ローヌ」八〇馬力および二二〇馬力)	甲式三型練習機
			「スバット」式単座(「イスパノ」二二〇馬力)	丙式一型戦闘機
		偵察操縦科	「サルムソン」式複座(「サルムソン」二二〇馬力)	乙式一型偵察機
			「サルムソン」式複座(「サルムソン」二二〇馬力)	
		爆撃操縦科	「コードロン」式G4型複座(「ローヌ」八〇馬力二個)	戊式一型練習機
			F50型三座(「サルムソン」二二〇馬力)	丁式二型爆撃機
		偵察教育用		「サルムソン」式複座(「サルムソン」二二〇馬力)
	射撃教育用	駆逐操縦者用	「ニューポール」式十五平方メートル単座(「ローヌ」八〇馬力および二二〇馬力)	甲式三型練習機
		偵察及爆撃操縦者用	「サルムソン」式複座(「サルムソン」二二〇馬力)	乙式一型偵察機
		同乗者(射撃偵察将校等)用	「サルムソン」式複座(「サルムソン」二二〇馬力)	
		目標索引用	「サルムソン」式複座(「サルムソン」二二〇馬力)	
	爆撃教育用		「サルムソン」式複座(「サルムソン」二二〇馬力)	丁式二型爆撃機
			F50型三座(「サルムソン」二二〇馬力)	

備考は、筆者による後の制式名称。

のうち、フォール航空教育団用の2 棚を除いた日本政府用の23棚に損害が見つかったというものである。この23棚がS.XIIIの部品であり、ほとんどが木材の剥離や腐食といった状態で、その損害価格は約105,000円と算出された。

この調査には保険業者である英国ロイズ社の鑑定人に調査を依頼しており、その結果「輸送中に生じたものではなく、その積み出し以前の問題が生じている(すなわち、製造上の欠陥)」という報告によって、フランス政府に問い合わせが出されている。仏政府からの回答は、「カビが出ており、海水に浸かったことを示す化学調査結果もある。輸送期間中に梱包を海の近くにおいていたことによる、輸送中の問題である。」というものであった。そのため、
・ロイズ社の報告にもとづき、フランス政府に損害賠償を請求する。
・国際問題になるのを避け、補修または廃品とする。

の2案について、関係部署にどちらにすべきかを問い合わせているのが、興味深い。

最終的には、「恩義ある仏国政府に悪寒を抱かせるは不利のため、このまま

受け入れることにし、代金を支払う」という裁定が5月に下った。この時点で「ス式一三型」にはケチが着いた格好となったが、时期的には前述の表1はすでにこの状態であり、とくに影響を受けていないように見える。しかし、現実には、部品損害による運用可能機体数の減少と「ス式一三型」が操縦者に好評ではなかったことも加わって、急速に尻すぼみになった。言い換えると、「ス式一三型」に後継されるべき「ニ式二四型」が、ス式の後継機に返り咲いた格好となった。それを示す飛行回数推移を、表2に示す。

大正9～11年は陸軍航空統計を見ることができないが、12年の前後半と翌13年の3半期で、半減していく様子がよく分かる。そして、表2にもあるように、大正12年下期には甲式四型(ニューポール29)が登場してくるのである。また、陸軍は今回の損害に懲りたのであろう。本機種以降は、昭和12年のイ式重爆まで、必要数を輸入で賄うことはなくなった。また、以降の機種(甲式四型戦闘機、己式一型練習機)の制式制定時書類には、「国内で製造可能」と謳うようになっている。乙式の

表2 飛行回数の遷移

年	大正12		大正13
	上期	下期	上期
丙式一型	226	106	60
甲式三型	3,207	4,240	6,976
甲式四型	—	726	674

稿で述べた違法生産も、こういうところが一因となって、(勝手に)作ってしまったのかもしれない。

機体番号

残されている写真や陸軍書類から、判明している機体番号を表3に示す。また、当時の廃品航空機・不用航空機に関する書類から拾い出した廃品機体数を表4に示す。

これらの機体は、航空局を介して民間に払い下げられ、または保管転換(不用品として貸出し)されている。興味深いのが、大正12(1923)年6月の北海道帝国大学から保管転換願いで、丙式一型戦闘機機体1機、イ式二二〇馬力発動機1基というもの。陸軍内ならまだしも、一般大学へ貸出し機にここまで機種が明記されているのも珍しい。大学構内のどこかで眠っている可能性

もゼロではなく、探検を期待したい。

■配備部隊

市販書には「戦闘大隊が本機で編制され」とするものがあるが、筆者はそれを示す陸軍書類を見つけれない。

大正9～11年末までの陸軍航空部隊は表5の6個大隊で、丙式一型が配備される候補たる戦闘隊は、第一と第三の2個大隊である。現時点で見ることのできるもっとも古い本機に関する飛行機支給計画（大正9年2月）に、スパット駆逐用を航空第一大隊に2機、航空第二大隊に1機というものがあるが、S.XIIIかの確証は得られていない。大正10年12月の支給計画には、すでに丙式の機種名はなく、航空第一大隊と同第三大隊には、甲式三型が支給の計画になっている。

丙式一型で戦闘大隊が組織されたのならば、第一と第三の双方にというのは、100機かつ部品損害による機数減少から余裕のない機数だと思われる。残されている丙式の少ない写真のほとんどが各務ヶ原での撮影であることから、編制されているなら各務ヶ原の航空第一大隊であったろうが、確証はない。

『回想の日本陸軍機』（昭和37年、酣燈社）では、「大正9年11月の大演習に、本機で整備された1個中隊が参加した記憶がある」とある。また大正10年11月に関東地方で行なわれた陸軍特別大演習に、東軍の戦闘中隊として丙式一型10機が東軍戦闘中隊として参加していることは分かっている。写真3（P.90）は、このときの撮影だろう。この演習には、ほかの東軍機として爆撃偵察中隊（乙式10機）、偵察中隊（モ式8機）が参加。対する西軍は戦闘中隊に甲式三型10機、爆撃偵察中隊（乙式10機）、偵察中隊（モ式10機）、独立空中中隊（戊式3機、丁式1機）の参加が演習関連書類から読める。拙稿「モ式の生涯（後編）」（本誌2015年1月号）に記したように、この演習の際、丙式が偵察するモ式を援護したこともあったようだ。

ほかの配備部隊には、所沢にあった航空学校がある。大正10（1921）年12月から翌年3月までの飛行機支給計画

表3 ス式一三型（丙式一型）の判明機体番号一覧

機体番号	製造年月 製造所	記事
7323		大正14年7月、所沢にて不用兵器検定。
7353	大正九年七月？	PHOTO
7363		
7394		大正14年7月、所沢にて不用兵器と検定。
7403		
7405		大正12年5月、不用航空機と検定。
7408		大正9年6月、第一回甲種学生修業式での飛行。
7418	大正拾年七月修理 東京砲兵工廠	タイトル写真。 PHOTO
7426		大正14年7月、所沢にて不用兵器と検定。
7429		
18037		
18794		大正9年6月、第一回甲種学生修業式での飛行。
18873		
18921		
18969		大正14年7月、所沢にて不用兵器と検定。
18970		
18972		大正14年7月、所沢にて不用兵器と検定。
18998		
19007		大正12年5月、所沢にて不用兵器と検定。 銅、アルミニウム材料として使用、他は売却。
19008		大正11年9月15日、第二期航空局依託操縦生修業式にて、大島操縦生にて飛行。
19017		大正12年5月、不用航空機として報告。
19021		PHOTO
19037		大正9年6月、第一回甲種学生修業式での飛行。

表4 丙式の廃兵器一覧

年月	機種	機数	備考
大正12年1月	丙式一型戦闘機	24	不用航空器材、うち16機は航空局用に保管転換（同時に、スバ式一型2機）
		4	廃品航空器材
大正12年5月	丙式一型戦闘機	1	廃品航空器材
		2	不用航空器材
大正12年11月	丙式一型戦闘機	8	廃品航空器材
		9	不用航空器材
大正14年1月	丙式一型戦闘機	5	不用航空器材
	合計	53	

表5 大正9～11年末までの陸軍航空部隊

名称	所在地	分科	記事
航空第一大隊	各務ヶ原	戦闘	大正9年5月、所沢から各務ヶ原に移転。大正11年8月、飛行第一大隊に改称。
航空第二大隊	各務ヶ原	偵察	大正11年8月、飛行第二大隊に改称
航空第三大隊	八日市	戦闘	大正11年8月、飛行第三大隊に改称
航空第四大隊	太刀洗	偵察	大正11年8月、飛行第四大隊に改称
航空第五大隊	立川	偵察	大正11年8月、飛行第五大隊に改称。11月に編制地の各務ヶ原から立川に移転。
航空第六大隊	平壤	偵察	大正10年11月、編制地の太刀洗から平壤に移転。大正11年8月、飛行第六大隊に改称。

には、航空学校へ配備として、甲式一型から三型の各20機とともに、丙式一型27機の支給計画を見ることができる。写真4（P.90）は、航空学校の格納庫における7403号機である。左に写る乙式

一型偵察機が「サ式2A2」とあり、大正10年秋ごろまでの撮影で、おそらく方向舵には写真1下と同じく「ス式XIII型」とあるだろう。奥にも、3機ほどが見えているが、機体番号は不明である。

■写真偵察機

残っている丙式一型戦闘機の胴体に、「Photo」や「PhoTo」、「PHOTO」とある写真が残されている。タイトル写真や写真5でも見ることができ、これは写真機搭載可能機であることを示している。

第一次大戦中のフランス本国では、本機にカメラを積んで戦闘偵察機としており、フォール航空団の教育においても、下志津で教材に用いられている。

国内では文献を見つけれなかったが、海外Webなどから以下が分かる。
・本機の胴体に小さな爆弾倉があり、そこに写真機を付けられるように小改造（プロビジョン追加）したのが「Photo」の意味である。

・写真機自体は、本機専用機ではない
日本で用いられた（用いようとしていた）のがどのような写真機だったのかは、明らかにできなかった。同時期の大正9年7月のシベリア派遣軍（浦潮派遣軍）からの交付願いに、「仏国製航空写真機（焦点距離25センチ、現在航空隊にて使用中のものと同じ中古のもの）を800円にて購入し、第二航空空班に交付」というものがある。数年後の大正12年2月に臨時航空術練習委員会が解散する際の引継ぎ物品では、「内地調整分」と「仏国航空団携行品」がリストアップされており、後者の下志津校へのリスト中に「空中飛行機写真用大型写真機×1」というがあった。

これが該当品かもしれない。

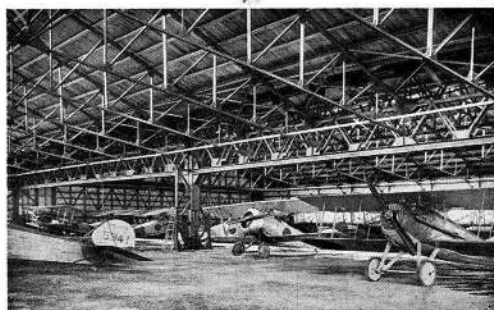
■発動機について

写真6は、本機の発動機イスパノ・スイザ200馬力、水冷V型8気筒である。このエンジンは、当時の他V型エンジンに比して軽い、高性能エンジンであった。1馬力あたりの重量は、1.25kg/hp（250kg/200hp）と、ルノー70馬力（2.71=190kg/70hp、モ式四型）に比して、画期的に軽い。また、減速機を持ち、0.75の減速比でプロペラ効率の向上を図った。

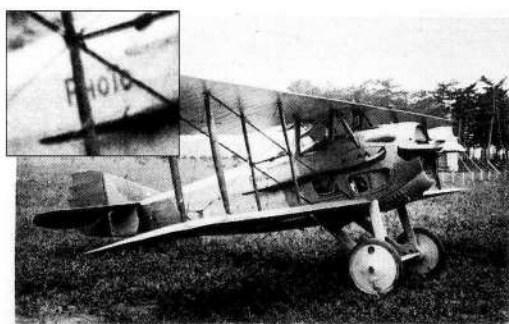
海軍はヒ式として横廠式ロ号甲型水上偵察機に本エンジンを採用しており、



Air Flies 合衆式スーピツ (陸軍飛行隊)

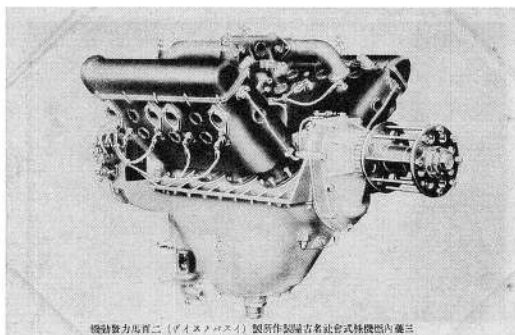


【写真4】 所沢の航空学校格納庫における7403号機（当時の絵葉書から）。



New Hikoki 飛行機用軍用兵器製造所製ス式13

【写真5】 胴体に「PhoTo」とあるス式13型戦闘機、または丙式一型戦闘機。方向舵には機種標記も機体番号もなく、胴体日章もないことから、仏国航空団の使用器材かもしれない（当時の絵葉書から）。



機動力馬力二〇（イスパノスイザ）製所作製造古名社式機機機機機機

【写真6】 イスパノ・スイザ200馬力発動機を、斜め前方から見た写真（三菱内燃機調製の、当時の絵葉書から）。

三菱内燃機がライセンス生産した。対して陸軍は、機体同様、輸入だけにとどまった。

本機は、陸軍ではモ式六型（タ式100馬力）に続く、水冷発動機である。ただ、モ式六型のラジエーターは気流方向に沿う形で配置されており、むき出しであった。対して本機ではそのラジエーターは機首に配置され、気流に正

対する形態である。そのため、開閉扉を有している。海外WebでS.XIIIの離陸時操作法を見ると、「エンジン点火後に温まった（50℃が運転温度とある）になったらラジエーターを開け」とある。

この扉の開閉操作は、S.XIIIで増えた操作である。空冷発動機に比して、水温への注意と扉開閉というひと手間が増えており、煩雑さを感じたことだ

ろう。本機が嫌がられた一面に、この辺りも関与していたのではないかと筆者は想像する。

■丙式一型への評価

大正12(1923)年7月の陸軍書類「甲式四型仮制式制定の件」から、陸軍の丙式一型戦闘機への評価が垣間見える。当書類の中の機種選定理由にて、丙式は2カ所に登場する。

一、(省略)

二、従来使用せる丙式一型戦闘機は発動機の故障多く、かつ現時の列強諸国の戦闘機に比しその能力劣等にして、諸外国においても漸次廃止しつつあり。

三、(省略)

四、本機に使用すべき車輪は現用機のものと同じにして、従来もとても困難を感じたりし補充難を除去することを得。

二、項の「丙式一型戦闘機は発動機の故障多く」は、搭載のイスパノ・スイザ200馬力発動機が停止しやすいこと、停止したら空中での再始動は不可能で、発動機停止=不時着の図式だったことを指していよう。なお上記は、市販書に記載ある「ひどいときには180度反対方向へ」と言われているような離陸時の偏向について言及していない。言われているほどではなかったか、または後継の甲四戦も同様に偏向があったのか。後者の可能性は小さいので、さほど嫌がられてはいなかったのかもしれない。甲式三型で、着陸時にはグラウンドループして180度逆を向くことが少なくなかったようなので、特筆事項ではなかった可能性もある。

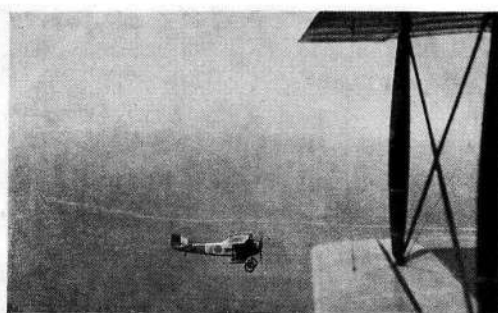
ほかに注目すべきは「車輪」で、補充難だったことが分かる。主因はゴムの製造能力不足であったろう。同時期の甲式一型や二型の廃兵器記録を見ても、「車輪を除いて処分」とあるのがほとんどで、再利用していたことが窺える。

■丙式二型戦闘機

大正10年秋、陸軍は3機のス式20型(複座戦闘機)を輸入した。翌11年12月にも、「スバ式二〇C2型と同五四型飛行機各1機を調弁」がある。写真7に、同機を示す。



【写真7】 丙式二型戦闘機。エルプモンによる「線」、とくに尾翼のアレンジが独特の雰囲気を持っている(当時の絵葉書から)。



【写真8】 飛行中の丙式一型。飛行中の姿は珍しく、記事本文との結びつきはないが掲載した(当時の絵葉書から)。

最終的には4機を輸入したばかりでなく、「丙式二型」という制式名も付与していることから、ある時期は使うことを考えていたのだろう。筆者の手許にある「飛行機工手教程草案 大正11年1月20日 航空第一大隊」にも、「戦闘用飛行機」として、「丙式一型同二型戦闘機はこの種の飛行機に属す」の記載がある。

ただし、丙式一型すら受け入れられなかった状況からは、本丙式二型の受け入れも現実的ではなかっただろう。陸軍航空統計では、大正12年上期(1~6月)には機種記載あるものの数値未記入、下期(7~12月)は18回、大正13年上期は23回の飛行回数を数えるのみである。

前述したように、本機はS.VIIやS.XIIIとは異なる設計者のエルプモンの手による機体であり、後退角のついた上翼と狭い胴体との間隔、独特の尾翼形状、機首近く配置された主脚など、エルプモン独特の雰囲気強く出ている。

■if...

クルクルと小回りを利かせて相手を撃ち落とすのが第一次大戦前半における空中戦の主流であり、その代表がニューポール17だとしたら、その流れを

引き継ぐ甲式三型(ニューポール24)の軽快な運動性は、陸軍航空を軽戦指向に方向付けた機体と言えるだろう。

一方、丙式一型は第一次世界大戦後半の高速編隊空中戦の具現者であり、その代表格である。誤解を恐れずに言えば、戦場に出かけた飛行機がニューポール17~24だとすれば、戦場向けの「道具」として発展してきたのがスバッドS.VII~XIIIであった印象である。

歴史にifは禁物ではあるが、丙式一型が日本で本格的に運用されていたら、その後の陸軍航空にどのような影響を与えただろう。陸軍航空は、重戦的な方向になったのだろうか。

筆者の自分なりの答えは、否である。まだ日本陸軍幼少期には「飛行機という乗り物」が求められ、戦争の道具という戦闘機の意識に遷移していなかったと思われるからである。また、写真偵察機としての用途もあったはずだが、まだ、日本陸軍航空が偵察に写真を用い始めた途であり、そちらの性格も活かすことができなかったようだ。

その意味では、丙式一型は「あだ花」だったように思えてしかたない。

今回は、丁式一型/二型爆撃機と戊式一型練習機を採り上げたい(その4終わり)。