

てい 丁式爆撃機2種と ぼ 戊式練習機



横川裕一
Text by Yūichi YOKOKAWA

丁式二型爆撃機(サルムソン230馬力二機)

丁式二型爆撃と甲式二型練習機(向かって左)。全幅8.1mの甲式二型と同26.5mの丁式二型とでは、赤子と大人以上の大きさの相違となっている(当時の絵葉書から)。

今回は、陸軍航空初の爆撃機である丁(てい)式一型と二型の両爆撃機、その練習機として採用された戊(ぼ)式一型練習機を採り上げる。

■概史

シベリア派兵や仏国航空団教育を経て、本格的な爆撃機を望んだ日本陸軍航空は、大正8(1919)年12月、所沢の陸軍航空学校教育部に爆撃班を設けてその研究を開始した。併せて、次を目的として能美義幸・麦田平雄の両中尉を欧州に派遣した。その際の陸軍書類には、次とある。

差遣しの目的は、仏国において左記事項を調査研究し、なおなし得れば英、伊両国において同一事項を調査するにあり。

- イ. 爆撃用大型飛行機(主としてF.50型)の操縦術および夜間飛行術
- ロ. 爆撃術の教育法ならびその設備
- ハ. 各種爆弾および投下器の構造および用法

差遣期間は往復の旅を除き6ヵ月の予定であったが、その終了を目前にした大正9年8月、2ヵ月の期間延長

がされている。その理由は、見学すべき爆撃学校が、9月から開校のためとあり、現地で教育を受ける予定であったことが分かる。

その後、フランスにてファルマンF.50による爆撃機教育を受けていた両中尉は、大正9年10月に「爆撃機としてフランス機を調達」の陸軍航空部の方針決定を受けてF.50機を購入することになった。が、中古機しかない状況に麦田大尉(在仏中に昇進)が目した機体が、ファルマンF.60T「ゴリアテ」であった。爆撃機として開発されながら第一次世界大戦に間に合わず、旅客機に使用され始めていた本機を、麦田大尉が「爆撃機に」とメーカーに提案したのがきっかけとされ、もとの素性からも改造は問題なく進められた。これが、後の丁式二型爆撃機である。なお、この新型機をいきなり飛ばすのにためらいがあったのか、その練習機としてF.50の導入も決まり、後に丁式一型爆撃機となる。さらに夜間爆撃のための練習機として、コードロンG.4も導入も決まった。こちらが、戊式一型練習機である。

■麦田大尉

前出の麦田大尉は、丁式の導入に關して、重要な役割を果たしている。

既述したように一度延長していた両大尉だが、再度、延長して大正10年1月までとなっており、大正9年12月「仏国において購入すべき航空器材の検査の為」、大正10年5月までと、三度、期間延長された。

大正10年3月、パリ滞在中の麦田大尉に対して、「航空部が三井に注文し仏国より購入し飛行機に対し、三井出張員と打ち合わせ、検査と発送をなせ」の指示があった。これが、F.60であろう。

さらに5月、次を理由に、7月までに延期された。

・麦田大尉滞在期間は五月末までだが、Goliathの製作と検査は未了。

・かつ、その輸送間の変質予防(筆者注 別稿4の丙式戦闘機損害に関連しているだろう)に実施中の補備作業の監督及同付属品購入のため、現地の三井物産の業務を指揮し、検査を行なうため。

・同大尉の滞在期間を少なくとも1～

2ヵ月延長して、継続させる

なお、大尉は、第一次世界大戦の押収機の受け取り委員会にも名を連ねている。多忙すぎる印象を受ける。

■丁式一型爆撃機(写真1)

ファルマンF.50は大正10年春に日本に到着し、陸軍航空学校に配備されて、同年10月に丁式一型爆撃機と改称された(表1参照)。丁式は、ファルマン社を意味する。

その導入機数については、「5機の導入計画だったが、実際は1機だった」という市販書籍があるが、次の陸軍書類から、素直に読めば5機は導入しているようだ。

・「飛行機支給計画」(大正11年3月)では、大正11年7～9月に所沢の航空学校へ5機(完備品)の支給計画

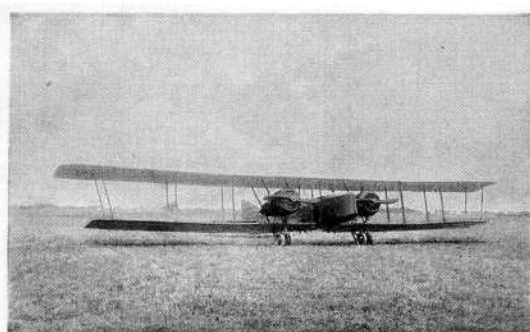
・「廃品及不用航空機処分に關する件」(大正12年12月)では、航空学校で5機の廃品が見える

『回想の日本陸軍機』(昭和37年、酣燈社)には、麦田平雄氏、小川小二郎氏といった丁式に係わりの深かった方々が話をされている。F.50については、麦田大尉から「中古品だから、あまり使うな」という意見が出ていたようなので、梱包を解いて飛ばしたのは1機ということではないだろうか。同書によれば、その飛行中に左下翼の後縁が持ち上がり、急遽着陸して調べると、小骨(リブ)がボロボロであった。「こんな機体を修理されて飛ばさせられてはたまらん」と、若い将校たちが下翼にお尻を載せて、全部折ってしまったらしい。その時期は不明だが、日本に着いてから遠くない時期だろう。

大正11年の飛行回数は不明だが、翌12年前半における飛行回数はすでに0であることから、11年中に引退したもようである。

■戊式一型練習機(写真2)

ファルマンF.60の導入を決定した陸軍であったが、双発訓練機が必要という意見が出た。また、夜間爆撃訓練に使える機体が必要とされた。そこで、夜間爆撃の訓練に、第一次大戦終戦後は練習機となっていたコードロンG.4爆



【写真1】 丁式一型爆撃機(当時の絵葉書から)。



【写真2】 戊式一型練習機(当時の絵葉書から)。



【写真3】 大正10年の「教導中隊記念写真帖」に掲載の丁式二型機。日本に到着して間もないころと思われる。

撃機を輸入することに決定した。

同じ年の4月、東京砲兵工廠への製造指示書類に、「コードロン」G.4型飛行機(完備)5機があり、輸入機の組み立てなどが東京砲兵工廠の担当であったことが分かる。大正10年10月に戊式一型練習機へ改称された。戊式は、コードロン社を意味する。

本機は、ル・ローヌ80馬力(甲式一型、二型と同)双発で、モ式ばりの鋼管骨組みの機体に全幅約17m・翼面積37m²の複葉と4枚の垂直尾翼を持つ。そのため、今川一策元中將は「障子に発動機が付いているようなもの」との回想を戦後に残している。

導入機数については、前出の「飛行機支給計画」では、大正11年7～9月に、所沢の航空学校へ10機(完備品)の支給計画があることから、その程度は輸入されたのだろう。大正10年11月21日に所沢で1機が事故を起こしてお

り、丁式一型同様、大正12年前半における飛行回数は0。大正12年12月の陸軍書類「廃品及不用航空機処分に關する件」では、4機が所沢で廃品航空機とされたことが判明している。

■丁式二型爆撃機(写真3)

本格的爆撃機である丁式二型爆撃機の原型機からの改造点は、機関銃の取り付け、客室を爆弾倉に改造、胴体下面に100kg爆弾を吊り下げられることに加え、貨車輸送が可能なように機体を分解可能とすることがあった。別稿(その2、その3)で既述した、梱包分解による汽車での輸送の流れであろう参。メーカーであるファルマン社側から「何故、空輸しないのか?」の疑問が投げかけられたと麦田氏の回想にあり、「事情(おそらくは、四方が海でかつ山が多いこと、気流が変わりやすいことなどだろう)」を説明して、主翼桁

表1 丁式爆撃機の改称(大正10年10月)

旧名称	F五〇型飛行機	F六〇型飛行機
新名称	丁式一型爆撃機	丁式二型爆撃機
摘要	F五〇型三座	F六〇Bn3型

の真ん中を鉄製のボックス型の金具で結合する機構に改造した」と、『回想の日本陸軍機』では続いている。

こうして誕生したF.60型爆撃機は大正10年夏に日本へ到着し、その10月には丁式二型爆撃機と改称された。表1はその際の書類からの引用であるが、摘要が「F六〇 Bn3型」であることが注目される。Bnは「夜間爆撃機」を示すもので、その後の数字は3座を意味する。国外の市販書やWebでもBn3というモデルは記載されておらず、日本が独自に三座化しているようだ。丁式一型もオリジナルなF.50は複座だが三座仕様になっており、陸軍では爆撃機は三座と位置づけていたようだ。

なお、当時の爆撃機は、その低速・低高度から、戦闘機の迎撃を受けない夜間爆撃に任務が限定されていた。

■発動機換装(その1)

オリジナルなF.60(乗客14人乗)は260馬力双発であるのに、主翼分割による重量増加(自重で350kgほど増)した丁式二型に、乙式一型偵察機と同じ230馬力の双発では、馬力不足は明らかである。残されている丁式二型の写真では、乙式にあるラジエーターのシャッター(過冷却防止用)自体がなく、常時、全開運転状態であったことを示している。サ式は常時全開運転にも耐えたと回想にあるが、「手入れまでの期間は、短かった」ともある。

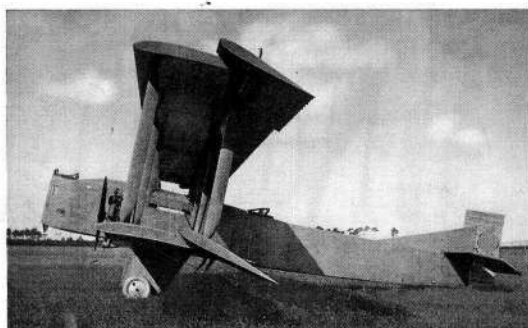
市販書では、途中からロレーヌ400馬力に換装したとあるが、陸軍書類ではサルムソン300馬力も散見できる。詳述してみよう。

大正11(1922)年6月の「外国購入航空器材に関する件」に、表2に示す内容が見える。要約すれば、「3機の丁式二型はサ式230馬力とするが、その購入の72台のうち、丁式二型機用に7台とし、300馬力を出せるものとする。」である。300馬力エンジンへの換装を目論んでいた節が見て取れる。

乙式一型偵察機の前稿ではページ数

表2 大正11年6月「外国購入航空器材に関する件」(佛国注文航空器材表から抜粋)

種類	員数	契約者	摘要
完備飛行機 (発動機、螺旋機、装備含む)	丁式二型爆撃機 3機	三井物産株式会社	F60型(ゴリアット)にして「サルムソン」二三〇馬力発動機二基三座とする
発動機	サ式二三〇馬力 72台	株式会社川崎造船所	一、「サルムソン」会社製品とする 二、七二台の内七台は三〇〇馬力を特に要求しあり



【写真4】 サルムソンAZ9(300馬力)搭載の丁式二型爆撃機(当時の絵葉書から)。発動機前面が、230馬力とは多少異なっているように見える。



【写真5】 ロレーヌ400馬力搭載の丁式二型爆撃機。張り出した補助翼はスッカリし、方向舵が増殖された。また、夜間飛行用に暗色に塗装された。

から記載できていないが、大正12年10月、川崎造船からの申し出により、サルムソン2A2と7A2とにサルムソン300馬力エンジンを搭載した機体への陸軍審査が行なわれている。結果的には「馬力向上の意味なし」との軍の判断が下されているが、そのなかで、300馬力エンジン自体も高空性能の低下が他エンジンより大きいこと、操作が複雑であるということを指摘している。

一方で、「この300馬力エンジンを丁式に積んだらどうなるか」の模索は、あっても不思議ではない。これに関連して、既述のように飛行第七連隊が編成された際、陸軍航空学校から飛行第七連隊へ分割すべき兵器員数表(大正14年4月)に次がある。

・丁式二型爆撃機機体	3機
・丁式一型用発動機	2基
・丁式二型用発動機	4基
・丁式二型サ式二三〇馬力用プロペラ	6本

・同サ式三〇〇馬力用プロペラ 4本
これを裏付けるように、大正14年1～6月における丁式二型は、サ式230馬力とサ式300馬力が、それぞれ46回と3回の飛行となっている。300馬力を用いた丁式二型の存在は間違いないだろう。写真4は、300馬力機とされる絵葉書である。

ただし、300馬力でもパワー不足は明らかであり、成功しなかったとも判断できよう。

■発動機換装(その2)

パワー不足解消のためのロレーヌ400馬力(水冷V型12D)への換装は、『回想の日本陸軍機』(昭和37年、酣燈社)によれば、当初に発注した時から予定されていたとのことで、日本で換装された。写真5に、ロレーヌ400馬力機搭載機を示す。

これを裏付けるように、大正14年5月には「丁式二型ロレーヌ四〇〇馬力

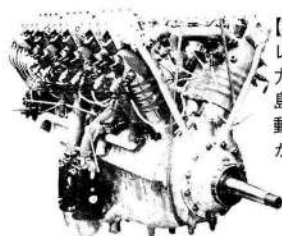
用「プロペラ」30本の調弁（調達弁済）書類があり、翌15年にも同数のプロペラが調弁されている。かなりのローレス搭載機を有していた（またはその計画があった）ことを窺わせる。また、陸軍書類ではないが、『報知年鑑（大正16年版）』では大正15年8月調べとして、陸軍飛行機にそれまで（大正14年版、15年版）の丁式二型サルムソン230馬力とは異なり、丁式二型ローレス400馬力が記載されている。大正15年頃には、換装されていたことも分かる。少し下った昭和5年8月の廃兵器記録に「丁式二型爆撃機機体 3号機」があり、同じ書類にローレス400馬力発動機4基、丁式二型ローレス400馬力用「プロペラ」4本が計上されている。所在地が同じ各務ヶ原であり、3号機はローレス400馬力に換装されていたことを匂わせている。

ただし、換装されたローレス400馬力でも丁式二型には馬力不足は否めず、そしてよく故障したようである。

■ローレス400馬力

丁式二型から脱線してしまうが、エンジン製造会社のローレス（Lorraine）は、日本における呼称・標記が確定していない。この会社はローレス・ディートリヒ（Lorraine-Dietrich）が正式名称の、自動車と航空機エンジンを作ったフランスのメーカーであるが、その呼称は陸軍系ではおもにローレス（ローレスという標記も、ごく小数があ）が、海軍（と中島飛行機）ではローレンになっている。フランス東部の地方名にローレスがあり、フランス語としては、こちらの方が読みとしては近いように思う。

そのローレス・ディートリヒは1920（大正9）年に12D（V型400馬力、写真6）を、1922年には12E（W型450馬力）



【写真6】
ローレス400馬
力発動機（『中
島飛行機製
動機写真帖』
から）。

表3 丁式二型爆撃機の情報

号機	年月日	消息
2号機	大正11年11月17日	大正天皇の航空学校行幸時、昭和天皇（当時は、まだ皇太子）の写真の背景に、方向舵に「2」とある写真あり。
	大正12年5月	廃品航空機検定。書類では「部品の大部は教育参考用及び修理材料として処分にて、その残部は売却」とある。
3号機	大正15年9月	3号機の事故審査判決ならびに将来に関する意見（海軍書類）。
	昭和5年8月?	昭和5年8月の廃兵器記録に「丁式二型爆撃機機体 3号機」。おなじ書類に、ローレス400馬力発動機4基、丁式二型ローレス400馬力用「プロペラ」4本あり。
4号機	大正14年中	大正15年5月、事故審査（海軍書類）。
6号機 7号機 8号機	大正13年10月30日	所沢陸軍飛行学校（※）の8号機（ローレス式400馬力、麦田大尉）、7号機（サ式300馬力、渡辺大尉）で、所沢一京城間長距離飛行。7号機は、この時、朝鮮で大破し、小川大尉が代機（6号機）で11月15日に到着。※※
12号機	昭和2年8月	飛行第七連隊の長喜穂中尉の12号機、場外へ不時着。※※
	昭和5年3月	補給部各務ヶ原支部にて、廃兵器検定。なお、現品は「飛七」に保管委託中とある。
14号機	大正15年12月13日	飛行第七連隊の能見少佐の14号機（サ式）は、三方が原飛行場付近を飛行中に、機関故障し、不時着。※※
	昭和5年3月	補給部各務ヶ原支部にて、廃兵器検定。
15号機	昭和2年8月	飛行第七連隊の中隊長・菱沼大尉の15号機、機関停止で飛行場へ不時着。 ※※

※ 大正13年5月、陸軍航空学校から改称 ※※ 『日本陸軍重爆隊』より

を完成した。12D完成の年には日本海軍がその製造権を購入し、広工廠でそのライセンス生産を行なった。試作品の完成は大正13（1924）年8月だが、問題は多かったようだ。このエンジンを使ったのが、一〇年式水上偵察機や一四式一号水上偵察機（E1Y1）であるが、その後はW型の12E（450馬力）に移り、他機の使用例はない。陸軍においても12Dの使用例はなく、民間機としては訪欧機「初風、東風」があるものの、訪欧機のエンジンは輸入されたものである。日本ではなじみの薄いエンジン（とくに陸軍では初）をよく使い、よく整備したと思われる。

前出の昭和5年8月の廃兵器記録（『丁式二型爆撃機機体 3号機』、ローレス400馬力4基）では、その製造番号が記載されている。それらの発動機番号は29629、29638、25、28で、前者ふたつはその番号の大きさから輸入品のように思えるが、25、28は番号が小さすぎる。まるで、国内生産品のような。V型400馬力を国内で生産していたのは、海軍（広工廠）と中島飛行機が数台（『中島飛行機エンジン史』（1985年、酣燈社））だけのはずで、陸軍が海軍から調達したのか、知られていない国内生産があったのかもしれない。

■丁式二型の導入機数

丁式二型の導入機数は16機（『日本航空史』）、または6機、10機と市販書で一定していない。

これに対して、陸軍書類や『回想の日本陸軍機』『日本陸軍重爆隊』（伊澤保穂、1982、徳間書店）から、表3に示した消息を拾うことができる。加えて、表4の製造と調弁（調達と弁済）に関して大正10年～13年で13機、大正14年で4機（ローレス400馬力）の合計17機が見え、表5の支給計画からも、大正10～13年で11機を数えることができる。これらから、筆者は15～17機前後が導入されたと見ている。

■部隊配備

丁式二型爆撃機は所沢の陸軍航空学校に配備され、前出の麦田大尉や能見大尉、ソ式連続宙返り465回の河井田義匡中尉、小川小二郎中尉などが所属する爆撃班を中心にして、爆撃研究、夜間飛行研究、訓練が進められた。写真3は大正10年の教導中隊の記念写真帖に掲載の丁式二型爆撃で、同じ航空学校にあった教導中隊とも連携していたことが予想される。大正10年11月の陸軍特別大演習（関東）には西軍独立中

表4 製造と調弁、その他に見る丁式二型

時期・書類	内容	数			備考
		機体	発動機	プロペラ	
大正10年4月 東京砲兵工廠への製造指示	F六〇型飛行機（完備）	5機	—	—	「コードロン」G.4型飛行機（完備）5機も、本書類で指示されている。
大正11年4月 東京砲兵工廠への製造指示	丁式二型爆撃機（完備）	3機	—	—	
大正12年4月 航空器材調弁	丁式二型爆撃機	2機	—	—	回転式「ダルヌ」機関銃4、同用照準機4、単式機関銃6、発動機分解器具2組とも
大正12年7月 仏国購入兵器予定金額	「ゴリアット」F六〇爆撃機（完備）	2機	—	—	9月下旬に予定納期、三井物産
	ローヌ四〇〇馬力	—	3基	—	11月上旬に予定納期、三井物産
大正13年4月 航空器材調弁	丁式二型爆撃機（完備）	1機	—	—	
大正13年4月 航空器材調弁	丁式二型爆撃機機体部品	1組	—	—	補給用飛行機部品
	ローヌ四〇〇馬力発動機	—	1基	—	更新用発動機
	丁式二型爆撃機「サ」式三〇〇馬力発動機用螺旋機	—	—	10本	更新兵器
大正14年5月 航空器材調弁	（以下、兵器および馬匹費工兵器具費支弁の分）	—	—	—	
	丁式二型爆撃機	2機	—	—	機体予備品を含む
	ローヌ式四〇〇馬力発動機	—	6基	—	
	丁式二型爆撃機ローヌ式四〇〇馬力用螺旋機	—	—	4本	
	（以下、軍備改編費兵器費の分）	—	—	—	
	丁式二型爆撃機	2機	—	—	機体予備品を含
	ローヌ式四〇〇馬力発動機	—	6基	—	
	丁式二型爆撃機ローヌ式四〇〇馬力用螺旋機	—	—	4本	
大正14年5月 航空器材調弁	丁式二型ローヌ四〇〇馬力用「プロペラ」	—	—	30本	
	発動機工具 重爆機用	—	1組	—	ローヌ四〇〇馬力用
大正15年5月 航空器材調弁	丁式二型ローヌ四〇〇馬力用「プロペラ」	—	—	30本	
合計		17機	16基	78本	

隊として丁式二型が参加している。

航空学校所属機であろう。写真7に飛行する航空学校時代の丁式二型を示す。

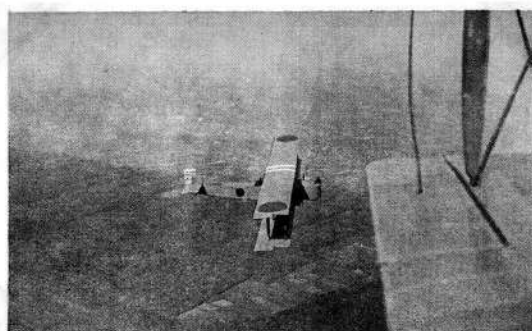
大正14年2月、日本初の爆撃連隊として飛行第七大隊の編成が立川の飛行第五連隊で開始された。これを受けて、陸軍航空学校の爆撃班は解散し、その任務が新編連隊へ移管された。麦田大尉や能見大尉など、主要なメンバーも飛七大隊に配属となった。飛行第七連隊（5月に連隊へ改編）は、大正15年10月には新しい衛戍地である浜松（三方ヶ原）に移転した。写真8に、移転間もない頃の絵葉書に見られる丁式二型を示す。

■要塞爆撃実弾演習

瀬戸内海にあった芸予要塞（明治32（1899）年完成）が軍縮により廃止に決まったことから、これを実際に爆撃してみることになった。大正15（1296）年8月のことで、まだ立川にいた飛行第七連隊が担当した。初期編成が5月に終わっているとはいえ、落ち着いて

表5 丁式一型、二型、戊式一型の航空学校への支給計画

年度	機種	丁式一型爆撃機 （完備品）	丁式二型爆撃機 （完備品）	戊式一型練習機 （完備品）
大正10年度	12～翌3月			
	4～6月		5	10
大正11年度	7～9月	5		
	10～12月		3	
大正12年度	1～3月			
	4～7月			
	8～11月		2	
大正13年度	12～翌3月			
	4～7月		1	
	8～11月			
	12～翌3月			



【写真7】陸軍航空学校時代の丁式二型爆撃機。垂直尾翼に「2」が見える（当時の絵葉書から）。丁式二型爆撃機の方向舵に「日章」を描いている写真もあり、航空学校の部隊標識としていた時期もあったようだ。

はいなかっただろうと考えられる。

使用機体は丁式二型爆撃機2機と乙式一型偵察機1機（予備）で、目標は来島北要塞（小島北要塞）と決まり、50kg爆弾×12、100kg爆弾×11、100kg破甲爆弾×3、200kg破甲爆弾×13が飛七に支給された。演習計画では15～16日に50kg爆弾と200kg爆弾、17～18日に100kg爆弾、19～20日に50kg爆弾と200kg爆弾の投下がそれぞれ予定され、海軍も参加に決まった。

8月15日、広島練兵場を早朝に離陸した麦田大尉操縦の丁式二型爆撃機は、上空1,000mから2発の爆弾を投下するも命中せず。続く小川中尉操縦のもう一機が2発を投下し、1発が砲台に命中した。一方の海軍十三式艦上攻撃機3機はそれぞれ2発の爆弾を搭載して、1発ずつの3機一斉投下を2回行ない、100%の命中率を得た。

二日目になっても海軍機は好成績を継続するも、陸軍機は至近弾を得たに留まり、散々な成績で1週間の爆撃演習を終えた。

この成績不振は「経費不足による訓練不充分」と結論づけられ、丁式二型の引退を早める一因になった。すでに次の金属製爆撃機は川崎造船にて製作されており、一号機の完成が翌昭和2年2月に予定されていた。後の、八七式重爆撃機である。

■飛行状況

見ることができている陸軍航空統計から、丁式二型の飛行回数を表6にま

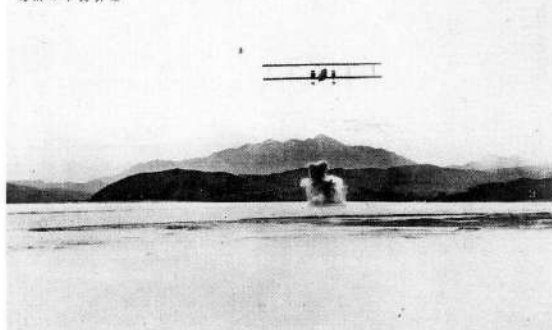


昭和の空軍
門五庫静と雲和雄

【写真8】 上は、飛行七連隊の正門奥に見える丁式二型とそのアップ。下は、浜名湖での爆撃練習の様子（浜松への移転間もないころの絵葉書から）。



ふぶに機形二式丁
砲台の下投演習



とめた。この表からは、事故が少なく死傷者がいないこと、昭和4、5年はロレーヌ搭載機のみが飛んでいることが分かる。また、昭和7年の統計には機種自体の記載がなく、それまでの退役が推測できる。

■丁式二型の評価

筆者の素直な感想は、「よくもまあ、こんな低パワー機で、爆撃をしようと思ったものだ」である。自重2,500kg（全備自重4,500kg）に、230馬力の双発とは信じがたい諸元である。

また表3にあるように、大正13年10

月に所沢―京城間の長距離飛行を実施していることには、畏敬の念すら覚える。全幅26m強・翼面積165㎡の巨体に最大速度160km/hでは、天候が味方しなければ実現は覚束なかったはずで、飛ばす方も相当な覚悟が必要だったと思われる。

とはいうものの、本機を以って日本陸軍爆撃隊はその運用技術を得ていった。日本陸軍初の本格的爆撃機である本機は、運用者の頑張りとともに、その相棒を務め得た機体と言えよう。

次回は、甲式四型戦闘機を採り上げる（その5、終わり）。

表6 丁式二型爆撃の飛行回数（陸軍航空統計から。濃いグレイ部分は見出せていない年度）

年度	機種	飛行回数			死傷事故		機体事故		発動機事故		備考
		サ式230馬力	サ式300馬力	ロレーヌ400馬力	死	傷	大破	中破	大破	中破	
大正11年（後半）											
大正12年（前半）	111	—	—	—	0	0	1	0	0	0	
大正12年（後半）	171	—	—	—	0	0	1	0	0	0	
大正13年（前半）	223	—	—	—	0	0	0	0	1	0	
大正13年（後半）											
大正14年（前半）	46	3	—	—	0	0	0	0	0	0	機体数は、5機
大正14年（後半）～昭和3年											
昭和4年	—	—	—	126	0	0	0	1	1	0	飛七連隊で計上
昭和5年	—	—	—	65	0	0	0	0	0	0	飛七連隊で計上
昭和6年											
昭和7年	記載なし										