

己式一型練習機



横川裕一

Text by Yuichi YOKOKAWA

己式一型練習機506号機。

「甲乙丙丁戊己」連載の最終回は、己(き)式一型練習機を採り上げる。本機は十干式(甲乙丙丁戊己)機種標記を用いた最後の機種であり、制式化された最後の回転式エンジン搭載機でもある。

■アンリオHD14E2とは

アンリオは前稿までと同様、フランスの航空機メーカーである。その設立者のルネ・アンリオ(René Hanriot)は1914年に会社を設立、部品メーカー、下請け生産会社(ソッピス1、サルムソン2A2)を経て、1916年にピエール・デュボン(Pierre Dupont)を迎えて、自主設計機の開発を始めた。1920年、最初のアンリオHD.1戦闘機が登場し、好評を得た。主力戦闘機には用いられなかったが、海外ライセンス生産を含め、約1,200機が生産された。

アンリオHD.14E2は、1920年代にフランスで大量生産された軍用練習機(Eは練習機を、2は複座を意味する)で、少尉なりたてのサン・テグジュペリ(後に、『星の王子様』の著者)が1923年5月1日にル・ブルジュ飛行場にて墜落事故(頭蓋骨骨折の重傷)を起こしたのも、本機である。

本機はふたつの独立した操縦席をタ

ンデムに配し、上下主翼は同スパン・くい違いのない複葉式。この主翼は左右分割式で、上下左右どちらでも使用できた。また、外観特徴のひとつに、いかつい双スキッドの両側に車輪を配置した、単発機には珍しい4輪式がある。

次ページの写真1に、HD.14と己式を示す。己式となっても4輪式は変わらず、タイトル写真でも見ることができる。

なお、蛇足だが、その5「丁式」(2015年11月号)の稿で述べたエンジンメーカー「ロレーヌ・ディートリッヒ」は、1930～33年の間アンリオ社の一部となっていた。

■日本での概史

大正8(1919)年、仏国航空団にて導入した甲式一型練習機を初歩練習機として使用した日本陸軍だったが、それが適切な選択ではなかったと気づくには時間はかからなかったろう。甲式一型の稿(2015年7月号)で記したように、地上・空中とも操作が難しく、機体破損が絶えなかったのである。そのため、大正11年度末にスパッド54練習機を輸入したが気に入らず、アンリオHD.14E2を試験研究した結果、機体に

改造を加えることで、己式一型練習機として制定に決定した。準制式制定は大正13年3月、己式はアンリオ社を意味する。

本機は東京砲兵工廠と三菱内燃機によるライセンス生産が行なわれ、その製造機数は合計(市販書では)159機とされる。適当な後継機が出現しなかったこともあり、九五式三型練習機が登場する昭和10年まで、初歩練習機として使用された。また、民間にも多数機が払い下げられた。

■試用

大正10年11月の陸軍書類「航空器材調弁の件」に、以下がある。

- ・「ニ」式二九型飛行機 5機
- ・アンリオ複座機 3機

現時点で確認できている範囲では、この書類が「アンリオ」と記載あるものとも早い陸軍書類である。

翌大正11年5月の「佛国注文器材表」に、「アンリオ」複座機 3機があり、翌6月の「外国購入航空器材に関する件」にも、

- ・ニ式二九型 25機
- ・アンリオ複座機 3機
- ・丁式二型爆撃機 3機

・「モラーン」練習機 5機
 が、三井物産を契約者として記載されている。これらは、大正10年11月の「航空器材調弁の件」に対応している。制式制定時の説明書でいう「大正12年度において若干機を佛国より購入」に前述が該当するかは明確にできていないが、おそらく、この3機が大正12年度に到着しているだろう。

■アンリオHD.14E2からの改造

アンリオHD.14E2から己式への改造点は、おもに次の3カ所である。写真1に、改造前後を示す。

①垂直尾翼

垂直安定板面積を増加し、安定向上を図った。その形状は、後のアンリオHD.19にそっくりである。HD.19は、大正14年に陸軍に1機が導入されているが、その形状を事前にアンリオ社から入手して、この形状になったのではないだろうか。

②スキッド

主脚から伸びていたスキッド（橇）を短くし、伴って脚柱の結合機構を手直ししている。スキッドは「つんのめり防止」のためだが、それを短くすることは、「つんのめりにくい機体」だったということに加え、長くて取り回しにくかったということだろう。

③胴体支柱

オリジナルの操縦席脇の胴体垂直支柱を外側へ斜めに傾けている。また下翼への支柱も追加しているが、その目的は想像がつかない。

胴体に「N°604」というフランス式に記入された番号を持つ機体の写真がある。その方向舵には「H14TYPE1923」「N°604」とあり、自重や搭載量を記入していることから、輸入機としか思えないが、尾翼や橇、胴体支柱など、改造後の形態を示している。とすれば、輸入機の1機を改造した後の写真であろうことは想像できる。写真2にそれを示す。

■陸軍制式書類に見る己式

制式制定時の上申書類「己式一型練習機明書」（大正12年12月）に、次の記載がある。



【写真1】 上は輸入機のHD.14E2(601号機)で、方向舵には「HaD14E2 N°601」とある。

下は制式制定時の「己式一型練習機説明書」に掲載の写真で、試作1号機か2号機であろう。HD14E2からの改造点である斜めに変更された操縦席脇の主翼支柱、追加された下翼への支柱がよく分かる。



【写真2】 方向舵標記（H14TYPE1923や自重）から輸入機と思われる604号機だが、己式との外観上の違いはない。1923年型のHD.14E2と思われ、もしかすると改造設計の自体、アンリオ社で行なっているのかもしれない（写真提供：夏谷克彦氏）。

一、「本機は、大正12年度において若干機を佛国より購入し、試験研究せる結果、左記の特徴あるを認む。

イ、地上および空中に於ける操縦は他機に比してすこぶる容易にて、他機に屢に見えるが如き発動機の回転に起因する偏向ほとんどなく、また空中に於いて心身を勞すること少なし。着陸もまた他機に比し容易にして、着陸滑走を偏向するが如きことほとんど稀なり。

ロ、空中における安定すこぶる良好にして、ことさらにこれを錐揉み状態となさんとすも、直ちに安定の姿勢に復帰す。

ハ、上下左右翼はまったく同形にして互いに交換使用し得、支柱およびこれに附属する金具もまた取付け方向の変更により、流用し得。

二、座席と踏棒（筆者注：ラダーペ

ダル）との距離は、操縦者の体格に応じ伸縮し得。

二、從來初歩練習機として甲式一型練習機を使用し來たるも、初歩者には鋭敏に過ぎ、殊に空中に於ける教育困難なるを以て、習得に比較的多くの時日を要し、且つ離着陸時に於ける方向維持の操作困難なるため器材を損耗すること多く、危険も亦比較的多し。現に、佛国に於いてもその影を認めざる状況にあり。

三、本機体および発動機は本邦民間工場に於いて既に製作権を獲得し、発動機の製作は完全に成功し、機体も近く製作に着手する状況にあるを以て、将来における補充等も容易なり「一、」項からは、甲式一型が練習機としては不適格であったこと、その損耗が大きかったことが読み取れる。とくに「空中に於いて心身を勞すること少

表1 己式一型の製造数(『日本陸軍制式機大鑑』から)

	己式一型
輸入	25
軍 東京砲兵工廠	19
民間 三菱	145
合計	189

なし」というのは、甲式一型がどういう性格の機体であったかを雄弁に物語っている。

また、「ハ。」項で、主翼が上下左右で共有できることを取えて特徴としてあげていることも、興味深い。甲式一型が離着陸時に器材を著しく損耗していたこと、それにかかる修理金額に注目が集まっていたことを、暗に物語っているように思える。

なお、操縦装置について片系を切り離すことができたようで、同制定書類では「学生の操作を不能にならしめることを得」となっている。

■輸入機

市販書では、表1のように25機という数字が多い。

一方、大正13年8月の賞勲局書類に、「仏国陸軍少将ジャック、ポール、フォール叙勲ノ件」というのがある。仏国航空団を率いたフォール大佐(来日時)は、教育終了により帰国したが、帰国後も日本のために尽力している。この書類はそれを叙勲するものだが、そのなかに次がある。

「翌年帰国後においても我国のため多大な好意を表し、大正11年ニューポール29型戦闘機40台、同12年アンリオ14型練習機30台、…(中略)…等を購入するにあたり、本人の熱誠なる斡旋能力により、良くその目的を達し得たるのみならず、これが製作専売特許を獲得するを得たり」

この書類を見る限り、初期の輸入機は30機と読めるが、そのほかの陸軍書類や外務省書類では機数を明確にできるものは発見できていない。陸軍書類や市販書籍から拾った、己式一型練習機の機体番号を表2に示す。

同表から、初期の輸入機は方向舵の機種名や自重標記から、おそらく601や604(写真2)の機体番号がそれに相当すると思われるが、その後の輸入機に関

表2 判明機体番号一覧

機体番号	機種名	製造年月	製造所	記事
3	己式一型練習機			昭和5年8月、廃兵器検定。
501	己式一型練習機	大正13年3月?	三菱内燃機	大正15年2月までの、事故。
520	己式一型練習機			大正15年12月までの、事故。
521	己式一型練習機			昭和4年12月、廃兵器検定。
526	己式一型練習機			昭和5年8月、廃兵器検定。
527	己式一型練習機			昭和5年8月、廃兵器検定。
528	己式一型練習機			昭和5年8月、廃兵器検定。
532	己式一型練習機			昭和4年12月、廃兵器検定。
537	己式一型練習機			昭和5年8月、廃兵器検定。
539	己式一型練習機			昭和5年8月、廃兵器検定。
540	己式一型練習機			昭和4年12月、廃兵器検定。
601	HaD.14			輸入機の第1号?
604	H14TYPE1923			方向舵から、輸入機の改造機か
614	?			『国防大写真帖』掲載写真
62〇	新聞記事では、己式一型練習機			昭和10年9月、所沢飛行学校から立川に飛来した9機中の1機。末桁読めず。
1010	己式一型練習機			昭和4年4月、廃兵器。
1015	己式一型練習機			昭和4年12月、廃兵器検定。
1019	己式一型練習機			昭和4年4月、廃兵器。



【写真3】三菱製の501号機。方向舵に機種標記がないのは、記入前の撮影だからか(三菱内燃機調製の、当時の絵葉書から)。

しては情報を得ることができていない。

また海外Webサイト“Golden Years Of Aviation”では、1012、1019、1084の3機に、1007が仏製となっている。

■三菱での生産数

国内生産での、三菱航空機生産の機数はどうだろう。『みつびし飛行機物語』(1993年、松岡久光、アテネ書房)では、次が掲載されている。

- ・大正12年2月、三菱が製造権を取得し、国産化することになった
 - ・三菱から、4名の技術者をフランスに派遣し、技術習得にあたらせた
 - ・第一号機は、大正13年3月に完成
 - ・大正13年～昭和2年にて、145機を生産
- 同書に501号機の写真が掲載されており、背景が街中っぽい印象を受ける。己式の生産開始期は、まだ名古屋市での生産で、その完成機を隣接する飛行場で初飛行させていたことから、501

号は三菱での生産1号ではないかと想像する。写真3に、同機を示す。

前述した601号機、604号機が輸入機とすると、501号機から145機の三菱生産分と機体番号が被る。機体番号が被ることは他機種からは前例がなく、重複は考えにくいので、表2の判明機体番号のなかでは、三菱生産分は500番台と1000番台なのかもしれない。

■砲兵工廠での生産

表1では、19機を東京砲兵工廠が作っていることになっている。一方、東京砲兵工廠側の資料(『名古屋陸軍造兵廠史』(昭和61年)では、己式の記述はあっても、「三菱で140機を生産」と、まるで他人事のような記述で、巻末の年表にも未記載である。この状況から想像を膨らませると、生産ではなく、輸入機の組み立て、もしくは己式への改造だったのではないだろうか。

前出したように海外Webサイトでは、1000番台の機体番号に、「French built」「Hanriot built」が3例あり、機体番号1007(払い下げ後は、J-BAUF)の旧登録記号に「F-AJUN」とフランス登録記号の注記がある。事実ならば、1000番台に輸入機が散在するというよりも、1000番台全機が輸入機の可能性が高くなる。

東京砲兵工廠の製造時期については、大正14年4月に製作上の参考品として、甲式四型戦闘機と己式一型練習機の1機ずつを陸軍造兵廠が借用申請している。すなわち、その時期に必要であったと見ることができよう。これを表2の己機体番号:1000番台とすると市販書の機数以上となってしまうことから、工廠生産分は一桁番号の機体か?も判断するに至っていない。甲四戦の稿(2015年12月号)でも記したように、製造所の方向舵標記がなくなっていることから、写真等から製造所の情報を得ることができず、書類だけからの追跡になってしまっているのが要因である。

陸軍書類から拾った調弁(調達・弁済)機数を、表3に示す。この中の数字は、三菱生産分も含んでいると見るのが素直だろう。

■機体数

表1は市販書での、己式一型練習機の機体数である。前述のように、己式は九五式三型練習機までの、大正13年～昭和10年の約14年間使用されたが、それに対して合計189機は少ないと感じている。

●ひとつの理由が、大正13年以降の陸軍書類から拾った調弁(調達・弁済)数合計が169機(表3)と、表1の輸入機を除いた国内生産機数(164機)を超過することである。もちろん、書類は計画数であり、そのとおりに実現され

ていない可能性もあるが、他機の例からは陸軍書類から拾える調弁機体数は実数より少ない(6～7割)ので、実機体数は169機以上あったように思えることである。

●ふたつ目の理由は昭和6年秋の在籍機数で、38機の飛行学校への支給数に対して、補給処等での保管数が89機の合計127機となっていることである。制式から9年近くを経たこの時点で在籍合計127機は、多いように思えるのである。以下に、それを示す。

表1のとりの機数と生産状況とすると、全機189機に対して、昭和6年までの減数の結果が在籍機数127機になる。

減数には、事故による損耗と耐用寿命超過による減耗があり、減耗は飛行時間からくるものと、木製主翼故の経過年数によるものに分類される。後者は、飛ばしてなくても、経年だけで寿命が尽きることである。逆説的に言えば、事故損耗と耐用寿命減耗を補う機数が生産されていると予想でき、三菱での4年間145機から、36機/年の平均生産数が、年単位の想定損減耗数プラスαに近いだろう。

事故損耗については、大正13年～昭和6年末の機体大破数は平均3機/年で、中破の平均2.5機/年の半分が修理不能とすると、4機強/年の損耗となる。よって、昭和6年まで損耗数は約33機、〈式〉127=189-(33+減耗数)から、減耗は30機程度と導ける。これが大正13～15年生産機の損耗とすると、耐用寿命は5～6年程度になり、昭和2年の最終生産機も昭和7～8年には減耗・機体数0になるはずが、そうはなっていない。

●最後は、前出の海外Webサイトで見ることのできるJ記号一覧からである。J記号付きのHD.14は、(は)己式一型練習機の払い下げ品であり、その機体番号には3～29、360、505～599、601～633、1007～1084を見ることができる。これから1～29、(360は誤記の可能性が高いため除外)、501～599、600～633、1001～1084と仮定すると、合計246機となる。書類自体のミスもあるだろうが、表1とは50機以上も

差があるのである。

廃兵器書類や市販書籍の写真などから拾った己式一型練習機の機体番号を表2に示したが、前述のように、一桁機体番号、500番台、600番台、1000番台の4系統があり、他機と同様に製造所に一連の機体番号を付与していただろう。製造所は表1にあるように市販書では3カ所とされており、噛み合わない。500番台と600番台を連番とすれば3カ所となって整合しそうだが、前述したように500番台と600番台は連番とは思にくい点もあり、明確にできていない。

■飛行回数

表4に、己式一型の年毎の飛行回数を示す。制式化の年である大正13年から陸軍航空統計に計上され始めた己式一型練習は、同表から、順調に飛行回数を伸ばしているように見える。とくに大正13年は、2,000回弱の飛行回数で事故数=0であり、注目されるべきであろう。これだけでも、機種改変の目的は達せられているようにも見える。

■部隊配備

己式一型は初等練習機ゆえ、配備先は航空学校であった。大正13年7月の陸軍書類に、「大正14年2月入校操縦学生より始まる己式一型練習機を以って操縦術を教育いたすべく」という書類があり、教育課程のなかでの本格的な使用は大正14年以降と想像できる。

大正14年下期から昭和3年までの飛行回数等の数値は陸軍書類で見ることができていないが、昭和4年を最後に甲式一型の陸軍航空統計への計上は終わっており、翌昭和5年には機種自体が記述されていない。昭和4年中に、甲式一型練習機は退役したと見ていいだろう。つまり、それ以前に、己式一型が練習機としての主座に着いたことが想像される。

また、己式は昭和期でも連絡機として用いられることはなかったようである。乙式一型偵察機という普遍的な機種が既に存在していたこと、己式の性能(巡航速度80km/hというあまりに低速さ)に加えて、本機が回転式エンジ

表3 調弁書類にみる己式一型練習機の調達数

年月	機体	ル・ローヌ式80馬力	プロペラ
大正13年4月	40機	40基	90本
大正14年5月	49機	40基	—
大正15年5月	45機	35基	50本
大正15年10月	10機	—	—
大正15年12月	10機	5基	10本
昭和2年4月	15機	25基	40本
合計	169機	145基	190本

表4 年間飛行回数と事故数の推移

年	機種	甲式一型練習機						アンリオHD.14						己式一型練習機						備考
		飛行回数			事故			飛行回数			事故			飛行回数			事故			
			大破	中破	小破		大破	中破	小破		大破	中破	小破		大破	中破	小破			
大正12	前半	7,266	1	6	5	16	0	0	0	—	—	—	—	—	—	—	己式一型は、機種記載なし			
	後半	8,280	2	5	7	550	0	0	0	—	—	—	—	—	—	—				
大正13	前半	7,079	3	3	0	—	—	—	—	1,957	0	0	0							
	後半																			
大正14	前半	9,234	3	5	4	—	—	—	—	406	0	0	0	甲式は111機、己式は30機						
	後半																			
大正15～昭和3																				
昭和4		77	—	—	—	—	—	—	—	18,928	5	5	17				甲式一型は、機種記載なし			
昭和5		—	—	—	—	—	—	—	—	21,251	7	5	2							
昭和6																	昭和6年11月1日航空本部調べの航空器材現在数表では支給数38機、在庫数89機の計127機			
昭和7		—	—	—	—	—	—	—	—	13,602	0	12	5				昭和10年2月、所沢陸軍飛行学校の己式一型練習機9機が練習学生の手で立川飛来が新聞記事から判明。			
昭和8		—	—	—	—	—	—	—	—	15,469	3	9	0							
昭和9		—	—	—	—	—	—	—	—	10,916	0	0	0							
昭和10		—	—	—	—	—	—	—	—	24,210	2	5	2							
昭和11																				

ンという整備面への懸念もあっただろう。それゆえか、己式は陸軍所沢飛行学校にのみ配備されたようで、陸軍航空統計を見ても、同校のみに飛行回数・時間が計上されている。

前述したように昭和6年冬の書類に、昭和6年11月1日航空本部調べの航空器材現在数表というものがある。そのなかで、前述したように己式一型は支給数38機、在庫数89機の合計127機が残っており使用されていたことが分かる。陸軍全1,177機のうちの1割強を、本機種で占めている。

■滑走機との関係

地上滑走練習機とは、実機の前に地上滑走により操縦感覚を体感させるためのものである。陸軍が用いた滑走機には数種があったが、これを必要としたのは地上操作も難しい甲式一型練習機ゆえで、同機に替わった己式により、地上滑走練習機は不要とできたはずである。

これは陸軍航空統計からも追うことができ、本機の飛行回数と反比例するかたちで滑走機の飛行回数（陸軍航空統計による、意味は滑走回数だろう）は漸減していく。表5にそれを示す。

■シラス搭載の己式

陸軍航空統計を見ていると、昭和4年と5年に、「己式（シ式100馬力）」という機種の記載があることに気づく。

表5 三型滑走機（アンザニ35馬力）の飛行回数

年度	件数	三型滑走機の飛行回数	事故のうち地上滑走の過失
大正12年 通年		324	12
大正13年 前半		4	4
大正14年 前半		（掲載なし）	21



【写真4】シラス・ハーメスMk.Ⅱエンジン（東京都立産業技術高等専門学校科学技術展示館所蔵品。2006年3月、筆者撮影）。

・昭和4年 40回（11時間30分）
 ・昭和5年 3回（1時間6分）
 飛行回数と飛行時間が「技術部」に計上されていることから、おそらくエンジン換装試験機だろう。己式のル・ローヌ80馬力は回転式で、この時期に回転式なのは本機だけ。エンジン換装を計画しても不思議はない。

では、記載されている「シ式100馬力」とは、なんであろう。昭和4年前後の時期から、シラス・ハーメスMk.Ⅱが該当すると考えられる。石川飛行機のR-3練習機「青年日本号」が搭載したものと同型である。この時期、石川島は練習機を自社開発し、盛んに陸軍に売り込んでいた。そのひとつがローマ訪問飛行で知られる「日本青年号」の

R-3練習機であり、そのエンジンがシラス・ハーメスMk.Ⅱであった。空冷4気筒という珍しいもので、機体メーカーのみならず、エンジンも生産していた石川島がその生産候補にあげていたエンジンであった。写真4に、同エンジンの写真を示す。

が、結局はその後ル・ローヌのまま使用され続けている。というのも、シラス・ハーメスMk.Ⅱ自体が安定性に欠けるエンジンであった故だろう。石川島の練習機も、本エンジンの信頼性不足を要因のひとつとして、採用が見送られている。

■そのほかのアンリオ機

己式一型からは離れてしまいが、アンリオ社機は、本機種以外にいくつか輸入されている。陸軍書類から拾うことができたそれらを、以下に紹介したい。

①HD.19

大正14（1925）年、陸軍からの指示により、三菱がHD.19（イスパノ180馬力）を輸入している。

本機は己式一型練習機の後継機ではなく、古い甲式二型練習機や甲式三型練習機の後継機を狙ったと思われるが、採用されなかった。

②HD.32

同じ年、同じく陸軍からの指示で、HD.32（ル・ローヌ80馬力、アンザニ110馬力）も、三菱により輸入された。

陸軍書類に見るHD.19とHD.32

大正14年8月

航空部隊用研究用および試験設備用として調弁

- ・フォッカー式偵察機 1
- ・アンリオ九型 2 (イスパノスイザ180馬力装着の完備機)
- ・アンリオ三二型飛行機 1

大正15年1月14日

陸軍航空本部技術部にて、アンリオ三二型飛行機機体審査のため、ロ式80馬力発動機1基の使用申請

大正15年2月19日

陸軍航空本部技術部にてアンリオ三二型飛行機機体審査のため、同1機の使用申請

大正15年4月16日

陸軍航空本部技術部にての審査研究用として、次の使用申請

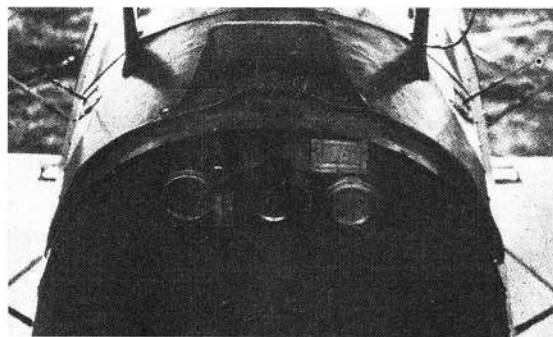
- ・航空機用プロペラ (アンリオ三二型ロ式80馬力用)
- ・航空機用プロペラ (アンリオ九型イ式180馬力用)
- ・航空機用プロペラ (アンリオ九型イ式180馬力用リード式金属製)

翌大正15年1月以降、審査研究用として「アンリオ三二型飛行機」の使用認可願(上コラム参照)が出ており、審査時期が分かる。陸軍では、ル・ローヌ80馬力を用いたようだ。機体の性格から己式の後継機を狙ったものだろうが、大正13年2月の制定から2年弱であり、時期尚早感がある。かつ、機体自体が己式自体(HD.14)から代わり映えのしない機体であることもあってか、採用にはならなかった。大正15年12月14日に所沢を離陸した機体(『航空殉戦録』では、アンリオ三二型516号機とある)が、試験飛行中に火災から空中爆発し、搭乗者2名が犠牲になった事故があったことも影響してはいないだろう。

なお、アンザニ110馬力付きの機体は、三菱が所有者となって「J-KOKU」という登録記号を得ている。

■己式の評価

既述のとおり、己式一型練習機は甲乙丙丁戊己の十干式標記を用いた最後の機種である。また、本機制定の3年後である昭和2(1927)年、八七式軽・重の両爆撃機が制式制定され、陸軍航



【写真5】 己式一型練習機の操縦席(『航空の脅威』から)。



【写真6】 所沢での撮影であろう、訓練中の風景。練習生の背後を己式が滑走している(『航空の脅威』から)。

空は国産機時代へ移行していく。

本己式は、陸軍書類への登場回数が多い。練習機という下支えの機種は目立たない方が相応しく、その意味では、己式はその目的を大いに果たしたと筆者には感じられる。

ただ、発達の著しい時期のこと。昭和10年までとは、長すぎた印象も否めない。操縦席(写真5)からも、古式床しい印象しかない。

操縦が簡単すぎたこともあって、次の段階でつまずくことも少なからずあったようである。昭和5年前後には、後継機ができていたべきであった。

訓練中の風景を写真6に示す。おそらく、所沢での撮影だろう。

■己式の終焉

昭和10(1935)年9月、所沢飛行学校から己式一型練習機9機が立川へ飛来した。同年に最初に採用された少年航空兵による初の単独野外飛行と、報じた新聞記事にある。同記事には末尾

桁が読めないが「62〇号」機の写真もある。翌年の4月、開校になった熊谷飛行学校から陸軍第二期少年航空兵50名が立川に来て、1ヵ月の出張訓練を行った。これは、熊谷校の飛行場芝生が根付く季節であるための措置で、残りの50名は各務ヶ原に出向いている。この二期生の使用機は、制式機になったばかりの九五式一型練習機の新品であった。

■連載終了にあたって

本記事で、7回にわたった「甲乙丙丁戊己」連載を終わる。各機種を通じて、幼少期の陸軍航空の姿を多少なりとも感じていただけたなら、幸甚である。

まだ紹介できていない機種はあるものの、会式からの陸軍飛行機について主要な機種を本誌で紹介できた。お付き合いいただいた読者諸兄に感謝し上げる。いつの日か、八七式以降の陸軍航空機についても紹介できる機会があることを願うものである。(連載・了)



【写真7】 本文とは関係なく恐縮だが、ゲタバキの己式である。己式に水上機の試行があったとは市販書でも陸軍書類等でも知り得ていなかったが、その存在を示す証拠写真がこれになる。かつ、筆者が知る唯一の1000番台機体番号「10〇8」である。