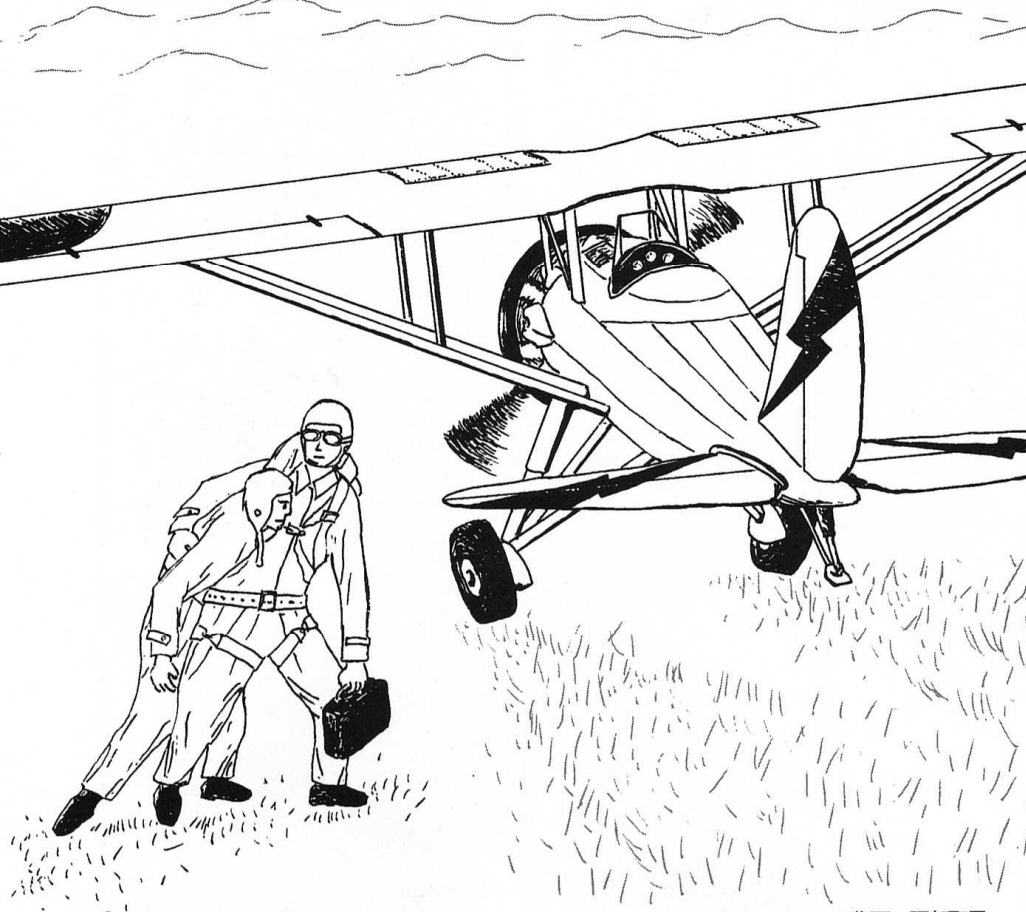




タイトルイラスト作画：阿部聖巳

## 九一式戦闘機学術調査報告・不定期連載・その19 「強行着陸、隊長救出」



中国内モンゴル自治区の地図（Google Mapより）。A印が包頭。

昭和14年夏のノモンハン事変当時、単座機である九七式戦闘機をもって戦場の草原に強行着陸し、不時着した僚機のパイロットを救出した話は、読者諸氏もご存知と思う。

単座機によるこのような救出劇は九七戦に限ったことではない。このたび、九一式戦闘機の事例を入手したので紹介したい。

### 坂川少佐の講演

当会が入手したのは、『講演の友』という雑誌の昭和16年（1941）10月30日発売号である。このなかに、航空日（9月20日）に九段の軍人会館において行なわれた坂川敏雄少佐（講演当時）の講演内容が掲載されている。

坂川少佐といえば、ノモンハン事変に出征した24戦隊で名を上げた人物。太平洋戦争開戦時には、キ44（後の二式単戦「鍾馗」）で編成された独立飛行47中隊「かわせみ部隊」の中隊長、その後の25戦隊長としてカラフルな尾翼の一式戦「隼」で知られている、陸軍のエースである。

講演内容当時の坂川氏は、満洲ハルピンの飛行第11連隊の前任将校であった。イナズマの尾翼マークで知られる飛11連隊（左上タイトルイラスト参照）は、昭和12年（1937）の支那事変勃発により北支（現在の内モンゴル自治区）に派遣され、すでに旧式となっていた九一戦をもって「綏遠作戦」に従事していた。

この事例の内容のすべては軍書類から確認できてはいないが、4年前の出来事をわざわざ捏造するとは思えない。したがって、事変時の九一戦や飛11連隊の史実を示すと見てよいだろう。以下、抜粋してみたい。

### 強行着陸、隊長救出

ときは昭和12年10月中旬、包頭（現在の中国内モンゴル自治区）。

満洲より派遣された飛行第11連隊の第2中隊長能登義男大尉以下、森田准尉、石川曹長、山口曹長の九一戦4機は、退却する敵である中国軍歩兵部隊を銃撃するため、午前9時過ぎ、占領したばかりの包頭飛行場を離陸した。

写真2.『講演の友』の表紙と掲載ページ。

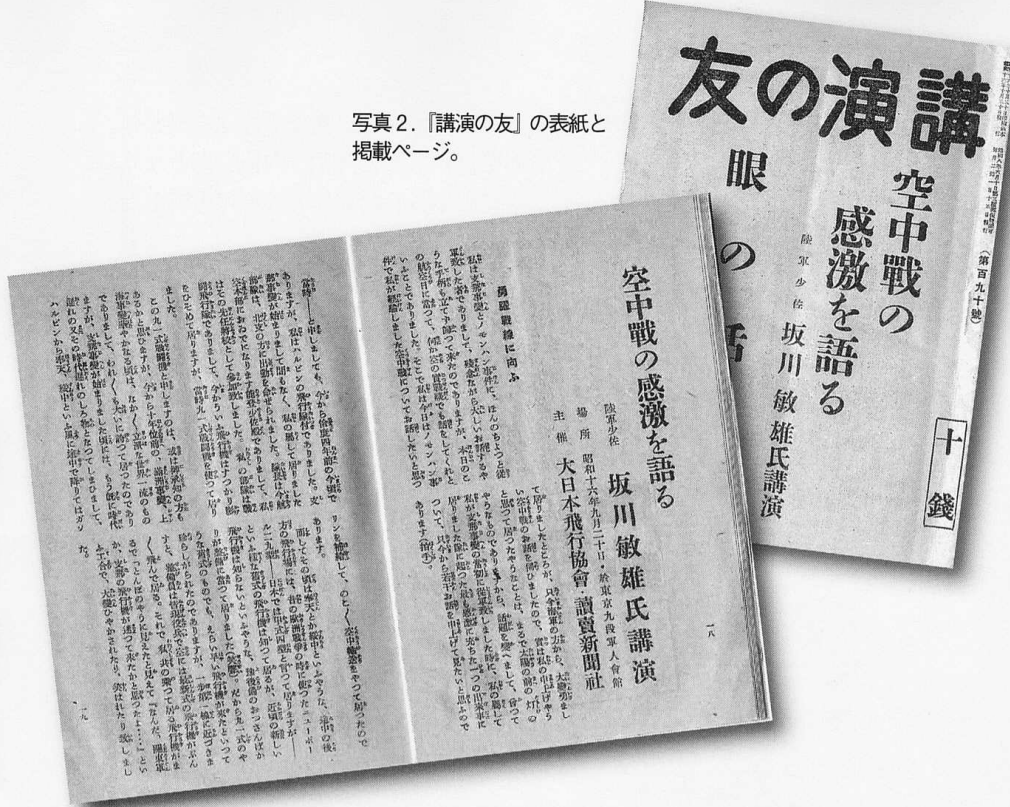
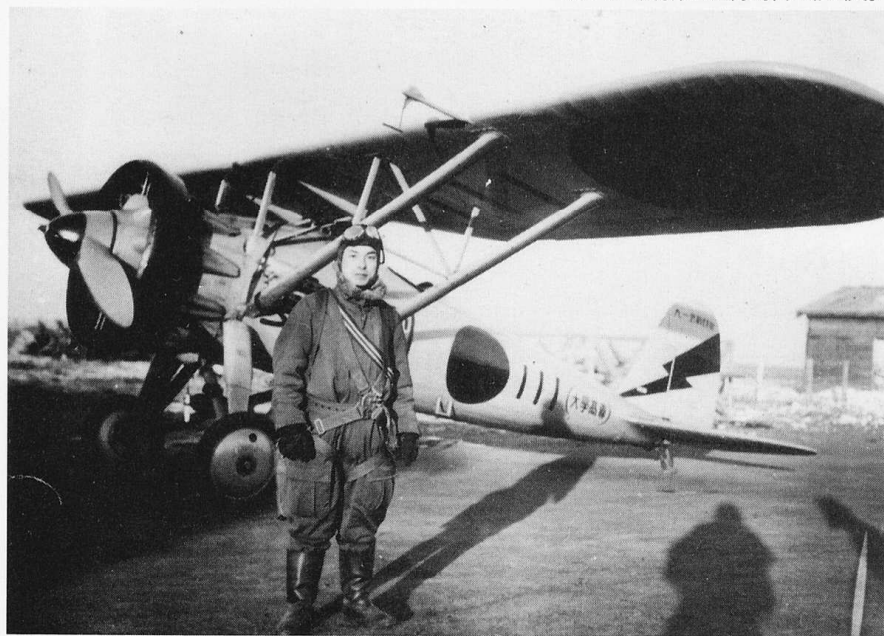


写真1. 飛行第11連隊時代の坂川氏。



沙河口付近を後退中の敵地上軍を発見した4機は、数航過にわたって機銃掃射を加えていたが、地上からの反撃が整い始めたため攻撃を中止。編隊を組み始めるが、この際、隊長機の不在に気づく。

「隊長は？」と見渡せば、地上十数mの高度を、プロペラを空転させながら降下していく隊長機を発見。だが、どうすることもできぬ間に不時着、転覆してしまう。機体から出てこない隊長の安否確認・救出に、森田准尉は強行着陸を決意。この動きに前後して、山

口曹長機は複座機を呼びに基地へ急行し、前川機は弾丸の尽きた機体ながら上空から森田機を援護するかたちとなった。

准尉は着陸可能な地形の見極めに苦勞するが、隊長機の近くへ着陸に成功。重傷ながら隊長の意識はあり、隊長機の焼却処分こそできなかったものの、重要書類の入った鞆とともに隊長を何とか自機まで運ぶ。しかし、准尉は隊長をどこへ収容するか、窮してしまう。

九一戦には操縦席の前方下部に、点検用の孔（下部手入口、図1および写

真3参照)が大きく設けられている。ここは、九七戦の胴体左面の点検孔同様、カバーを外せば空洞となって大人の上半身を収めることができる。初め准尉はここに隊長を収めようとするが、冬季の飛行服のためかどうしても入らない。主翼支柱へ隊長につかまってもらい、あるいは隊長が操縦、准尉が主翼支柱に逆につかまるなどいろいろ試すがうまくいかず、最後は隊長をおぶって操縦席に無理やり身を沈めることに成功。下げた座席の背もたれに隊長を座らせ、かつ主翼の手すり(写真5)に掴ってもらい、准尉が中腰になることでなんとか離陸滑走を開始する。

迫る敵の騎兵を前川機が地上スレスレに降りて威嚇するなか、かろうじて離陸に成功し、眼前に迫る陰山山脈をかわして基地へ。たどり着いた基地では落ちるように降下し、大きくバウン

ドして滑走路をオーバーランしたものの、生還を果たした。

隊長機の不時着の原因は、敵弾により燃料パイプが打ち抜かれエンジンが停止したこと、同時に風防にも被弾しその砕けたガラス破片で右目を負傷し

たことであった。能登少佐はこのときの受傷がもとで失明、内地帰還となり、後任の中隊長は講演者の坂川大尉となった。

一方、森田准尉は隊長救出の功により、個人感状(生存者としては事変初

図1. 九一戦取扱説明書にある下部手入口の位置(斜線部分)。

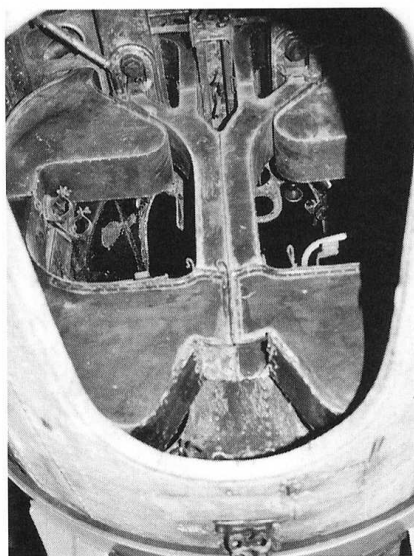
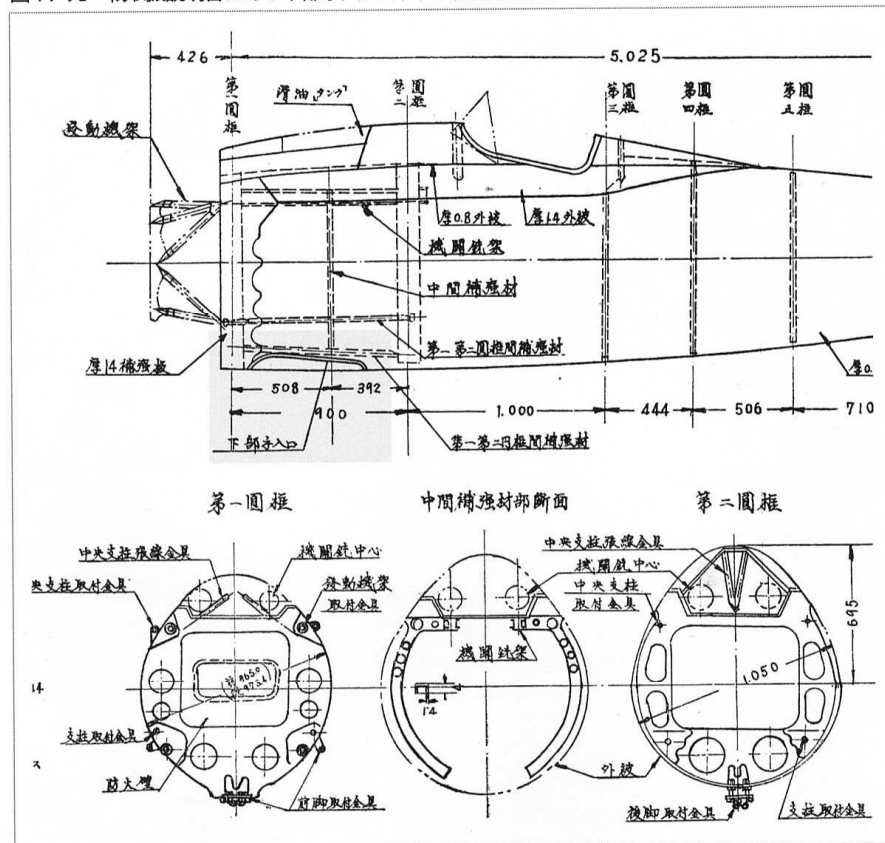


写真3(左上). 所沢航空発祥記念館機の下部手入口。室内展示化で見えなくなったが、開口部の存在は確認できる。写真は機首方向を見たもので、弾倉や空薬莖受けが見えている。

写真4(左下). 九一戦取扱説明書に掲載された座席の写真。



写真5. 主翼の手すり(丸印2カ所)。操縦席への出入りに使用した。

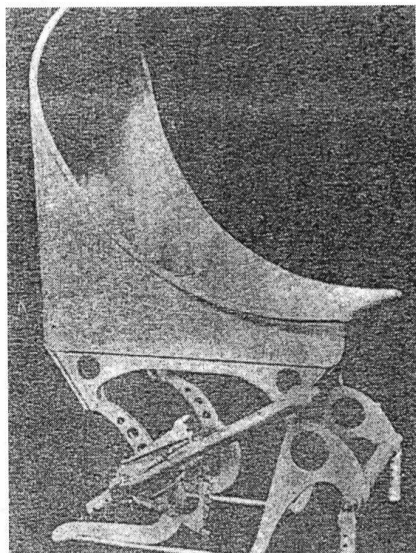


写真6. 低圧タイヤ装備の飛行第11連隊機(提供: 出射利明)。



と講演にはある)を授与され、少尉への昇進の恩恵を受けた。

部隊はこの後ハルピンに帰還し、12月から九七戦への機種改変に着手する。

また、森田准尉は中尉へと昇進し、講演当時は航空士官学校勤務であった。

## おわりに

以上が、講演内容にもとづく、救出劇のあらましである。

まず、九一戦には無線機が搭載されていない事実が分かる。当時、すでに九四式飛三号無線機が採用され九一戦にも用意されているが、この救出劇には出てきていない。隊長機には搭載の可能性もあるが、これに触れていないこと、隊長機を焼いていないことから未装備だっただろう。

半年前の昭和12年4月の関東軍の書類に、「部隊所要兵器未補填数」というものがある。この中に九四式飛三号無線機も記載されており、不足している部隊に飛11連隊(九一戦4個中隊)と同16連隊(2個中隊)が見える。この当時の1個中隊の飛行機定数は12+3(予備)で、飛16連隊と合わせて飛行機90機(飛11連隊は60機)となる。これに対し、無線機の定数は50弱(飛11連隊の定数は30個前後)となるが、同書類には「飛11連隊は26個不足」と記載されている。つまり、ほとんど装備されていないのである。

一方、この事例は隊長救出という、これまで知られていなかった九一戦の力強い一面を教えてくれる貴重な資料となった。このときの機体には不整地用の低圧タイヤ(写真6参照)を装着していただろうが、華奢に見える主脚やとくにあのか細い尾橈で飛行場以外に不時着できていることは、注目に値する。あらためて九一戦の能力を見直さざるを得ないもので、一ファンとしては嬉しい驚きとなった。

昭和12年10月といえば、新鋭機として九七式重爆撃機が中国戦線にすでに登場している。その時代に、遙か異国の地で九一戦が飛んでおり、強行着陸によって隊長救出をなし遂げていたことは、日本航空史に記録されるべき事項であろう。(文責・横川裕一)