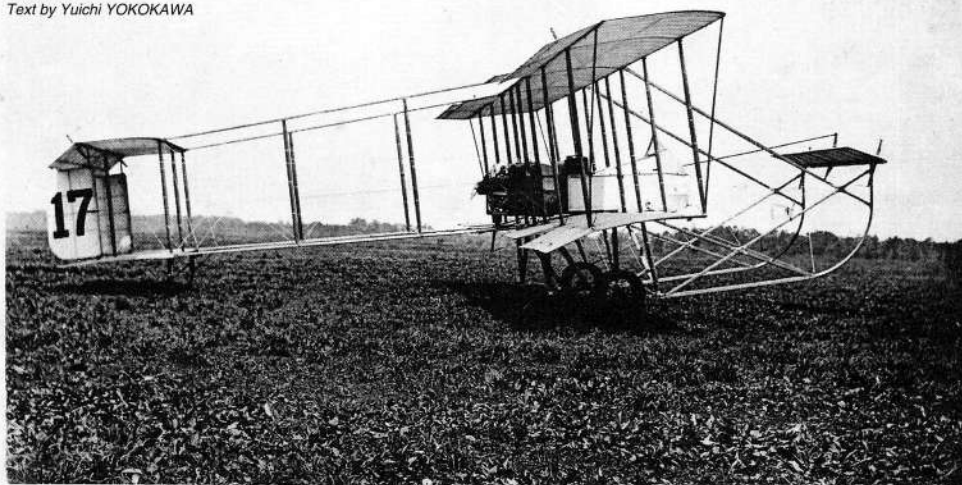


モ式、その生涯(前編・^{ちょんまげ}丁髷機)

横川裕一

Text by Yuichi YOKOKAWA



號七十第式ンマルアブスリーモ 機行飛軍陸

モ式1913年型17号機。丁髷(ちょんまげ)と勘違いされる前昇降舵と後昇降舵がよく分かる一葉。(当時の絵葉書から)

明治43(1910)年12月の代々木練兵場にて、徳川好敏・日野熊蔵両大尉による国内初飛行があった。その際の徳川大尉機はアンリ・ファルマン式1910年型で、以降、それをベースに臨時軍用気球研究会が改造を加えた「会(臨時軍用気球研究会の会)」式飛行機を製作したが、試作の域を出るものではなく、量産されることもなかった。

日本陸軍最初の量産機となったのが、本記事のモーリス・ファルマン式、通称「モ」式であった。本稿ではその前編として、丁髷(ちょんまげ)付きのモ式を採り上げてみたい。

■機種の概説(フランス)

徳川大尉初飛行時のアンリ・ファルマン式1910年型も、本記事のモーリス・ファルマン式も、パリ在住の英国人兄弟ファルマン兄弟によるものである。兄アンリ(Henri Farman)は自動車レースから航空界に入り、自ら設計して航空機メーカーを興すまでになった。気球乗りだった弟のモーリス(Maurice Alain Farman)も飛行機設計を行なうようになり、兄の機体より高性能で知られることになった。

1912年、兄弟はファルマン社を設立した。後に丁式二型爆撃機で知られる

F.60は、このファルマン社によるものである。

■国内概史

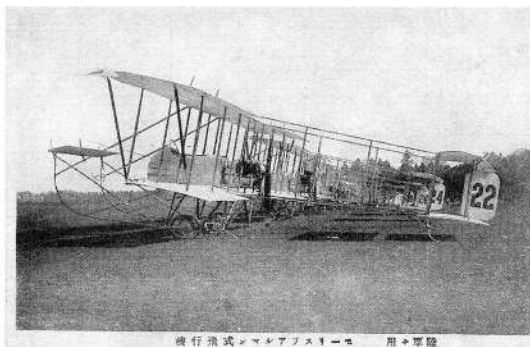
明治末から大正2(1913)年2月の間に欧州へ派遣されていた臨時軍用気球研究会の長沢賢二郎・沢田秀両陸軍中尉が、見本として1機を購入してきたのがモーリス・ファルマン1912年型である。陸軍は1912年型の実用性の高さを認識し、続いて1913年型4機を輸入するとともに国産化を進めた。折から勃発した第一次世界大戦に参戦した日本は、中国大陸の青島にあったドイツ租借地を攻撃すべく、臨時航空隊を編成して初陣(大正3(1914)年10~11月)を飾り、その装備機にモ式1913年型4機があった。

本機はそれまでのアンリ・ファルマン式や会式(臨時軍用気球研究会式)に比べて諸性能が格段に向上しており、実用機の域に達した機種と言っても過言ではないだろう。本機種で多くの長距離飛行を成し遂げており、それについては後述したい。

本型機の特徴は、タイトル写真や写真1に見るように「ちょんまげ」とも揶揄される前昇降舵である。前方と後方水平尾翼(上方)に昇降舵があるのは、操縦が難しそうに思える。

■モーリス・ファルマン式1912年型

前述のように、見本として購入した1機がモーリス・ファルマン式1912年型(フランス側呼称MF.6)である。本機は大正2年5月に所沢へ到着と、「日



【写真1】モ式1913年型22号機。本型機の特徴である前昇降舵がよく分かる(当時の絵葉書から)。

機行飛式ンマルアブスリーモ 用軍陸

本航空事始』(徳川好敏、昭和39年11月、航空同人会)とある。同書からは、初めての右旋回(それまでは、左旋回しか実施していなかった)や小半径旋回などを実施して良好な結果だったこと、アンリ・ファルマン式より強靱な機体、座席には覆いが設けられていた(すなわち、アンリ・ファルマン式の座席はむき出し)ことも記されている。

本機の後方水平尾翼(下方)は半円形という変わった形状であった(写真2)。これは、フランス側面図でも見ることができ、後述する1913年型では見られないことから、1912年型の特徴ではないかと考えられる。

大正2年9月18日、武田次郎少尉が本機で所沢飛行場へ着陸進入中、発動機が発火し、炎上。少尉は滑走中に機から飛び降り火傷を負うも大事には至らず、機体は骨組みを残してほぼ全焼した(写真3)。

■モーリス・ファルマン式1913年型

1912年型に引き続いて導入された1913年型は、胴体ナセルの前部覆いがより大型化されており、「モーリス・ファルマン式」として陸軍初の量産機となった。製造は小石川の陸軍砲兵工廠(現東京ドーム)で行なわれ、輸入エンジン搭載の国産機体1号機(5号機)が大正2(1913)年9月に完成、12月には国産発動機を搭載した6号機も完成している。後に、所沢の臨時軍用気球研究会工場でも機体が製造された。

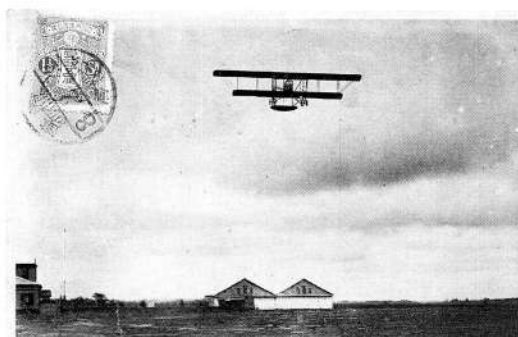
本機は後にモ式三年型と改称された。その時期は明らかでないが、大正5年2月の陸軍書類に「モーリス三年型」の機種標記を見ることができる。

■機体数

主要な市販書『日本航空機辞典(上巻)』(1989年、野沢正著、モデルアート社刊)と『日本陸軍機試作機大鑑』(平成20年、秋本実著、酣燈社刊)では、モ式各機の機体数はほぼ同じ数値(以下)を載せている。

- ・モ式1912年型 1機
- ・モ式1913年型 27(30)機

一方、筆者調べの陸軍書類や写真、絵葉書から判明したモ式の判明機体番号



【写真2】 所沢を飛行中のモーリス・ファルマン式1912年型。同年型の特徴である、半円形の水平尾翼(下)が見える。1913年型では、それは矩形になっている(当時の絵葉書から)。



【写真3】 大正2年9月の全焼後のモ式。出典の『航空殉職録 陸軍編』では、モ式第一号機となっている(『航空殉職録 陸軍編』から)。

表1 モーリス・ファルマン式1913年型判明機(1/2)

番号	機種標記	製造年月 製造所	記 事
1			大正4年10月、津軽陸軍特別大演習参加機。
2			大正2年11月の陸軍特別大演習(愛知県)に参加。 大正3年9月、名古屋における大演習の参加機。飛行本部機。 大正4年2月、第二期操縦将校による野外飛行に参加の機。 大正4年10月、津軽陸軍特別大演習参加機。
3			大正3年8~12月、日独戦役機。帰還後、遊就館に展示。
4			大正3年8~12月、日独戦役機。 大正3年9月、名古屋における大演習の参加機。西軍機。
5		大正2年5月 砲兵工廠	大正2年11月、陸軍特別大演習(愛知県)の参加機。 大正3年8~12月、日独戦役機。 大正4年2月、第二期操縦将校による野外飛行に参加の機。
6		大正2年12月 砲兵工廠	大正2年11月、陸軍特別大演習(愛知県)の参加。 大正3年4月26日、重松中尉による大正博覧会第二会場からの帰還時、その着陸進入中に墜落。中尉は殉職。 大正3年9月、再生され、名古屋における演習の参加機。東軍機。 大正4年10月、津軽陸軍特別大演習参加機。 大正4年11月、大札記念観兵式参加機。
7			大正2年11月、陸軍特別大演習(愛知県)の参加機。 大正3年7月27日、徳川大尉の操縦中、所沢にて墜落。 大正4年1月、沢田中尉による改造完了。 大正4年10月、津軽陸軍特別大演習参加機。
8			大正3年8~12月、日独戦役機。
9			大正4年9月、所沢一代々木間野外飛行参加機。 大正4年11月、大札記念観兵式参加機。 大正4年12月、第四期航空術練習将校の所沢一横浜間の野外飛行参加機。
10			大正3年10月までに、兵器本廠に交付済み。(青島に補充機?)
11			大正3年11月、陸軍大演習参加機。その最中の11月2日、大阪城東練兵場にて、着陸時に地面に衝突・大破。尾部を除き、全損。
12			大正3年11月、陸軍大演習参加機。 大正4年9月、所沢一代々木間野外飛行参加機。 大正4年10月、津軽陸軍特別大演習参加機。
13		大正3年10月下旬までに完成 気球会工場	大正3年11月、陸軍大演習参加機。 大正4年8月、所沢一高田 間本州横断飛行参加、徳川大尉機。 大正4年9月、所沢一代々木間野外飛行参加機。
14			大正3年11月の陸軍大演習参加機。 大正4年11月、大札記念観兵式参加機。
15			大正4年2月、東海七州横断京阪大飛行参加機。 大正4月4日、第三期操縦将校の卒業飛行にて、加藤正美中尉操縦中、宇都宮練兵場を離陸直後に墜落。民家の屋根と柿木に不時着木。乗員は無事。 大正4年11月、大札記念観兵式参加機。
16			大正4年2月、東海七州横断京阪大飛行参加機。 大正4年11月、大札記念観兵式参加機。 大正5年2月、満洲(奉天)にて満洲における飛行試験の参加機(ルノー発動機20号機を搭載)。 大正5年4月、第四期航空術練習将校の卒業飛行にて、瀧川中尉機として、所沢一静岡間を飛行。

を表1に示す。

同表では、21号機を除く機体の存在が判明しており、その最大の機体番号は28である。1号機は写真を確認できていないが、1912年型が1号機であろう。すなわち、1913型は2～28号機の合計27機で、大正4年秋までに全機が製造されたと考えられる。

なお、大正4年2月までの完成機(9～18号機、10機)は、「従来のものより強度を増し、かつ座席および揮発油槽を変更した結果、重量僅かに増加するも、風除け完全なるため防寒の度良好、操縦者は眼鏡を用いる要なき」と、陸軍書類にある。改良が加えられていることが窺える。

■長距離飛行

陸軍航空における飛行距離は、初の実用機であるモーリス・ファルマン1913年式によって伸ばされている。そのサマリーを表2に示す。

大正2年には、第一期操縦将校の卒業試験飛行として、所沢―市川(国府台)の飛行が実施された。また、秋の特別大演習(濃尾地方、大正2年11月)には2号機と5～7号機の計4機をもって、演習に参加している。

大正3(1914)年には、高崎・宇都宮・水戸に飛び、秋には名古屋や大阪での演習に参加した。

明けた大正4年は、大きく3つの飛行が行なわれた。

①2月、大阪までの京阪大飛行に、15号機と16号機が用いられた。往航は15号機を澤田秀中尉が、16号機を阪元中尉が駆って、悪天候にあつて両機とも7時間前後の飛行時間を要した。写真4は、往路の名古屋における16号機。復路は15号機を真壁中尉が、16号機を武田次郎中尉が操縦して、5時間半弱で所沢に帰還した。

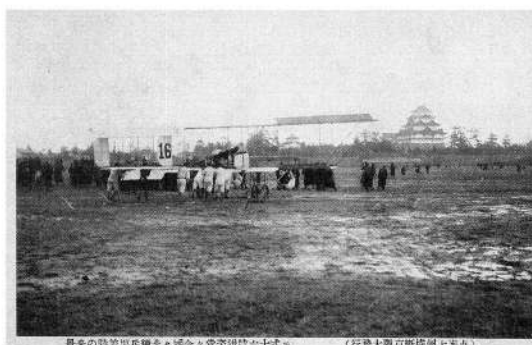
②8月、新潟県高田市(現上越市)までの山岳飛行が、13、19～20号機で行なわれた。徳川大尉操縦の駆る13号機は、往路にて発動機故障から高崎に不時着したが、19号機を岡大尉が、20号機を佐藤大尉が操縦して、軽井沢を経て高田に到着(写真5)、山越え飛行が可能なることを証明した。復航の操縦は19

表1 モーリス・ファルマン式1913年型判明機(2/2)

番号	機種標記	製造年月 製造所	記 事
17			絵葉書
18		大正4年2月 気球会工場	陸軍書類
19			大正4年8月、所沢―高田 岡本州横断飛行参加機。 大正4年11月、大札記念観兵式参加機。
20			大正4年8月、所沢―高田 岡本州横断飛行参加機。
22			大正4年10月、津軽陸軍特別大演習参加機。 大正4年11月、大札記念観兵式参加機。
23			大正4年10月、津軽陸軍特別大演習参加機。
24			大正4年10月、津軽陸軍特別大演習参加機。 大正4年11月、大札記念観兵式参加機。 大正5年1月、近衛師団連合演習にて、瀧川中尉により偵察飛行。 大正5年2月14～20日の満洲(奉天)における耐寒試験飛行に参加(カーチス100馬力を搭載)。
25			大正4年10月、津軽陸軍特別大演習参加機。
26			大正4年10月、津軽陸軍特別大演習参加機。 大正4年11月、大札記念観兵式参加機。 大正5年1月の冬満洲における飛行試験計画の書類にて、「モーリス三年型(内国製ルノー75馬力と記載あり)。 大正5年2月14～20日の満洲(奉天)における耐寒試験飛行に参加(ルノー70馬力14号機を搭載)。
27			大正4年10月、津軽陸軍特別大演習参加機。
28			大正4年10月、津軽陸軍特別大演習参加機。 大正4年11月、大札記念観兵式参加機。

表2 モーリス・ファルマン式1913年型による長距離飛行の遷移

年月	飛行内容	区間	直線距離	参加機
大正2年6月	第一期操縦将校による卒業飛行	所沢―市川(国府津)	40km	1912年型
大正2年11月	愛知県で陸軍特別大演習へ参加	所沢―愛知県	240km	2、5、6、7号機
大正3年3月	関東平野横断飛行	所沢―高崎	70km	
		所沢―水戸	110km	5号機
		所沢―宇都宮(宝木練兵場)	90km	3、6号機
大正3年9月	名古屋での演習への参加	所沢―名古屋(北練兵場)	250km	2、4、6号機
大正4年2月	京阪大飛行	所沢―大阪(城東練兵場)	390km	15、16号機
大正4年8月	山岳飛行	所沢―高田(中田原練兵場)	200km	3、19、20号機
大正4年10月	津軽での陸軍特別大演習への参加	所沢―盛岡(観武ヶ原練兵場)	460km	1、2、6、7、12、22～28号機



【写真4】 大正4年2月の関東七州京阪大飛行名古屋北練兵場における16号機(当時の絵葉書から)。



【写真5】 大正4年8月27日、新潟県高田市(現上越市)到着時の19号機、20号機(当時の絵葉書から)。

号機が中田中尉、20号機が中沢少尉に交替している。

なお、春の東京―大阪間が2機体制だったのに対し、こちらの飛行を3機体制で臨んでいるのは、陸軍による高リスク判断の現われであろう。また、それまでの中継地点と異なり、軍施設がない軽井沢が中継地点となっており、警察署員も動員された。

③10月、津軽地方での特別大演習に参加のため、1、2、6、7、12、22～28号機が津軽へ飛んでいる（写真6）。

■モ式、その初陣

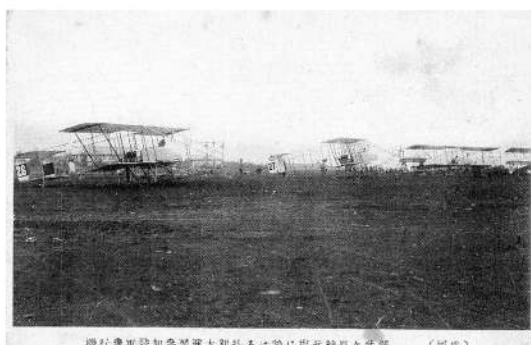
第一次世界大戦の日独戦役（青島攻略戦、大正3（1914）年10月～11月）において、モ式は初陣を飾った。

第一次世界大戦勃発までは、陸軍には気球隊のみがあり、常設の航空部隊を有していなかった。そのため、戦役に向けて、有川中佐を長とし徳川好敏大尉ら操縦将校8名、偵察将校3名を擁した臨時航空隊が、大正3年8月に急ぎ編成された。同隊は飛行機5機（モ式1913年型4機、ニューポールⅣ G型単葉1機）、気球1個を装備し、モ式1913年型は、3～5号、8号が動員された。

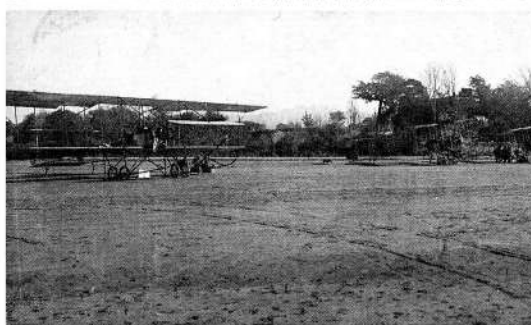
8月25日、臨時航空隊は広島県の宇品港を出帆し、9月2日青島近くの龍口に上陸、根拠地として飛行機の整備を開始した（写真7）。現地の暴風雨により進捗は捗々しくなく、17日にはモ式5号機が試験飛行の際に発動機故障で飛行場西方の畑地に不時着、破損。修理になった23日の試乗時には尾部を大破し、内地へ環送されてしまう事態も起きた。

遅れた現地の飛行場準備もなんとか終わり、9月21～22日には命令された即墨仮設飛行場に3機（モ式2機、二式1機）を展開し、臨時航空隊は出動に備えた。「明日から偵察すべし」の師団訓令を受けたが、明日の天候がよくないことを知ると、午後5時半前に8号機が坂本眞彦歩兵中尉の操縦により、偵察に出発。初行動を記録した。

以来、戦役終了によって12月に現地を離れるまでの、臨時航空隊の記録を表3に示すが、モ式は当初の偵察のみ



【写真6】 岩手県観武ヶ原練兵場における4機。左から26号機、27号機、25号機、28号機。26、25号の方向舵の帯は、演習における所属軍（北軍、南軍）で付けられていたのかもしれない（当時の絵葉書から）。



【写真7】 青島戦役における飛行機根拠地のモ式3機。これら現地で撮影された写真を見る限り、この時点では方向舵への機体番号はまだないようだ（当時の絵葉書から）。

表3 大正三年日独戦役の航空隊記録

事項		補 足
戦役総日数	67日	実際に飛行しえる日数 35日 実際に飛行した日数 30日
飛行回数	86回	任務飛行回数であり、試験飛行は含まず（うち、敵地上空飛行39回）
1日の飛行回数／日	3回弱	最多飛行回数 7回（11月6日） 平均飛行回数 21回／機
期間中の平均飛行回数	21回／機	もっとも多く飛行したのは、8号機の31回
飛行総時間	89時間弱	平均飛行時間 1時間2分／回 最大飛行時間 2時間
敵飛行機との空中戦	4回	
敵弾による損害	7回	被弾数 59弾
飛行中の機械不備や天候不良による事故	11回	うち、大破5回
機関銃使用回数	3回	発射段数約900発
爆弾投下回数	15回	投下爆弾数44個

ならず、爆撃をもこなしている。なかでも3号機は次の武勲を重ね、帰還後に、遊就館に展示された。

・9月26日、武田次郎少尉の操る3号機が偵察中に敵砲火を受けるも、被害なし。

・9月27日、武田少尉の操る3号機は、爆弾3個を敵艦に投下。その際、敵艦からの機関銃を操縦席直前に被弾（帰還後に数えたところ、6個の小銃弾を受けた跡）。

なお、相手であるドイツ軍にはルンブラー「タウベ」1機があり、それを空中にて射撃すべく機関銃を抱えて離陸したこともあった。が、空中性能は相

手方がモ式や二式よりも数段上で近づくこともできずまい。急ぎ同型のタウベ機2機を国内で民間から徴収したが、1機は国内準備中に破損。残った1機も10月10日に大阪を発したが、現地での飛行輸送中に発動機故障から墜落。功を得ずに終わった一面もあった。

11月7日、青島は陥落し、臨時航空隊は12月10日に飛行機の梱包を開始。年も押し迫った12月30日に横浜入港し、翌年の元日（大正4（1915）年1月1日）、所沢に凱旋した。町民総出の大歓迎であったと、新聞記事は報じている。

以上がモ式のみならず、陸軍航空隊の初陣のあらましである。

■日独戦役の戦訓

日独戦役にて得られた戦訓が、陸軍書類として残っている。航空隊からのものは、「大正三年戦役意見書 航空隊」として、アジア歴史資料センターでも見ることができる。意見書は、「第一 現行典禮に関する件」「第二 武器弾薬器具材料」からなり、飛行機に関しては第二に記載がある。かなりの長文であり、戦史叢書「陸軍航空兵器の開発・生産・補給」で簡潔にまとめられているので、それを表4に示す。機体の寿命がせいぜい1年程度など、興

味深い内容である。

■部隊配備

前述したように、陸軍は常設の航空部隊をまだ有していないことから、操縦訓練した将校も、臨時軍用気球研究会に残るか、原隊（すなわち、航空以外）に復帰し、演習等の次の操縦機会を待つしかなかった。青島から帰還した臨時航空隊も同様で、気球関連の要員・器材は気球隊に残ったものの、飛行機関連の要員は、少なくない人員が原隊へ復帰した。

この人員の散逸状態を回避し、部隊

として今戦役の経験を活かすためにも、大正4年12月、航空大隊として初の常設航空部隊が設立された。本大隊は、既設の気球隊を改編、本部・飛行中隊1・気球隊1の編成となったものである。

大正6年12月には航空大隊の編成が完結し、それを以て航空第一大隊と材料廠に改編されると同時に、航空第二大隊の編成が着手された。ここまでは陸軍の航空部隊はこの大隊だけで、もちろん航空学校もない（大正8年開校）。

つまり、大正6年末までは、臨時軍用気球研究会や航空大隊のある所沢だけにモ式は配備されていたことになる。

表4 独戦役の戦訓

	戦訓内容	筆者の考察
飛行機馬力数の増大	現用飛行機は速度、搭載力、航続力、上昇力の何れも不十分。これらの増大には飛行機の構造を良好にし、適当な発動機を選定する必要があるが、発動機の馬力数を少なくとも100馬力に増大しなければならない。	具体的には、モ式六型として結実した。
防盾の必要	機上での眼鏡使用は容易でなく、偵察のためには1,200m下の高度で飛行しなければならないが、この高度では爆弾投下の場合でも敵弾を被ることになる。将来戦に使用する飛行機には相当の防盾装備を施し、操縦者や同乗者が安心して任務を遂行できるようにしなければならない。現用飛行機は搭載力、上昇力が不十分なため、防盾の使用を断念しなければならなかった。	モ式は無論のこと、この問題は第二次大戦まで付きまとい、最終的には充分な装甲は行なわれなかった。
飛行機輸送船の整備	飛行機の揚陸および組み立てに長時間を要しないことが必要である。そのため、今回海軍が使用した水上機母艦のようなものを準備する必要がある。	本件は、昭和期の「神州丸」に繋がっていくように思える。
飛行機の構造、装置	プロペラの位置は操縦者の後方が適当である。プロペラの位置が前方にあると、偵察および射撃の妨害になることが多く、眼鏡も飛散する油滴のため曇りやすい。単葉機、複葉機の何れが適当かは容易に断定できない。単葉機は速度大、組み立てに長時間を要せず、大きな格納庫を必要としない等の利点がある。複葉機は速度および組み立ての点で劣るがあるが、将来、飛行機の搭載力増加が要求されるようになった際に有利である。飛行中もし敵弾にたおれると、同乗者は飛行機とともにむなく殉死するほかないので、将来は偵察者も操縦の心得のある者から選び、操縦装置を二重にする必要がある。	戦役当時の考察結果として見る必要があるものの、取り扱いの容易さから単葉機の良さを意識しているようによめる。ただし、現実には欧州でも空中戦への有利さから複葉機になっており、簡単な問題ではないだろうことは予想できる。
戦時用飛行機の準備	飛行機は保存寿命が短小であるため、今回のように平時演習等に使用した古品を携行することはすばる危険である。したがって、開戦当初に使用するものは、ぜひ平時から新品を準備しておかねばならない。しかし飛行機は日進月歩の状態にあるので、本年の戦用品を明年は演習用とする等、常に最新のものを用意品としなければならない。	「補充」項とも合わせて、モ式だけでなくこの当時の機体寿命や、製造時期への示す興味深い一文である。
飛行機用武器	飛行機用機関銃は、葉莖が飛散しない特別の装置が必要である。保弾鉞は風圧のため屈曲し、あるいは一方に偏し、銃の機能に障害を起こしやすい。また、次の保弾鉞を挿入する間に敵機を逸することがしばしばあるので、保弾帯に改める必要がある。爆弾の命中率ははなはだ不良であるが、適当な照準器を用い、かつ目標に向かって直進する方法を考究すれば、命中を確実にすることができる。爆弾はなお一層威力を増大させる必要がある。	戦争の道具としての「機関銃や爆弾は、これから」という状況がうかがい知れる。
飛行機用付属器具	眼鏡は振動のため機上ではほとんど使用できない。しかし将来航空機射撃の発達に伴い、飛行機はますます高度を増すことが要求されるので、特殊眼鏡の研究に着手し、高い高度でも眼鏡を使用して偵察できるようにしなければならない。従来、偵察は目視でこと足り、写真は不要と考えられていたが、今回経験で、偵察者の記憶を喚起したり、記憶の誤りを訂正したり、実際偵察した事項を他人に明示する等のため、写真が必要であることを認識した。空中写真多くは、早朝光線が不十分なとき至短露出時間に撮影しなければならないので、将来更に研究が必要である。	写真の有益性を認識したことは大きな成果だと思う。これが仏国航空団での偵察術教育により昇華していく道筋が、本戦訓により開かれたことが分かる。
係留気球	係留気球はいたずらに行軍縦隊を延長するだけで、射撃観測のほか大きな価値はない。その射撃観測も敵飛行機の妨害を受けやすく、労功が合わない。飛行機が発達した今日では全廃した方が適当である。	歴史が示す通り尤もな意見だろうが、当時は過激だったか、師団から上位組織への提出時には削除された。
自動車	航空隊の根拠地の整備のためには、飛行場設定のほか、所要の消耗品、修理機材、修理器具、天幕等を備えなければならない。これら特殊なものは航空隊が自ら前送しなければならない。このためには自動車の使用がもっとも適当である。今回使用した普通民間使用自動車は地面から発動機の最下部までの高さが僅少であるため、軍用として適当なものを速やかに研究する必要がある。	軍用自動車については、浅学故どうかは知りえていないが、飛行機の特製を活かすために地上が為すべきこと、そのために用いるべき器材がすでに明らかになっているように思える。
補充	飛行機の補充の際は所要の操縦者および兵員を付し、空中輸送により目的地に到着するように必要がある。戦時は露営することが多く、使用も頻繁であるため、飛行機には外見からはなら故障がないようでも、内部に危険な故障が存在することがある。このため、使用期限を定め、その期限が到来すれば、たとえいかなる状態にあろうとも、直ちに交換する必要がある。使用期限は6ヵ月が適当であるが、状況によっては更に早く交換する必要がある。補充を受けた飛行機の陸路運搬はほとんど困難であり、受領のため操縦者以下の人員を派遣することも、任務多端の際は到底行ない得ない。したがって、必ず後方から適当な人員を付し、目的地に前送する必要がある。	機体の寿命がせいぜい1年程度であろうことが分かる。また、機体のみならず、操縦者・偵察者の補充までを網羅した適切な意見である。ただ、この時点の陸軍航空の力量からは望むべくもないことであり、順次改善されていったように筆者には思える。

■標識

大正7(1918)年6月、「航空器材の名称および標識に関する規定」が通牒され、陸軍飛行機の正式な標識が制定された。

同通牒では、日本陸軍機の標識は「飛行機の標識は日章」となっており、その標記は胴体左右面と上翼上面と下翼下面（複葉機の場合）と定められた。加えて、方向舵には機体番号を標記することにもなっている。

本記事で取り上げているモ式1913年型はこの通牒が出る以前の機体であり、日章はおろか機体番号の標識も公式なものではないものの、機体番号だけは方向舵に標記していた。写真4～6はその例であるが、さらに方向舵や主翼に帯があったこともお知らせしたい。写真8がそれで、方向舵と主翼に帯が入っている。大正2年陸軍特別大演習（濃尾地方）での「東軍に属したるは垂直舵に青色一線を施し、西軍に属したるは垂直舵に赤色二線を施す」、大正3年陸軍特別大演習（於・大阪）での「南軍に属するものは、主翼下面および方向舵に黒色線を施す」と同じ識別符号だろう。味気ないと思われていたモ式にも、こういう塗粧がされていたことは、注目されるべき事項である。後に陸軍機は鮮やかな部隊標識や機体番号の標記を行なっているが、その萌芽をこの大正期に感じることができる。

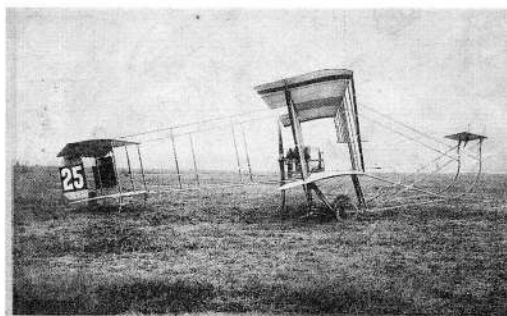
加えて、注目される事項を披露したい。モ式1913年型には、前述のように、日本を示す標識が適用されていない。その替わりではないだろうが、物理的な星章が着けられた機体がある。写真9にそれを示す。会式には、機首両側に同様な星章を付けている機体（会式第五号）もあるようだ。

さらに、写真9の機体の胴体ナセルは羽布張りには見えず、金属板で覆われているようにも見える。詳細を明らかにすべく、こちらも継続調査したい。

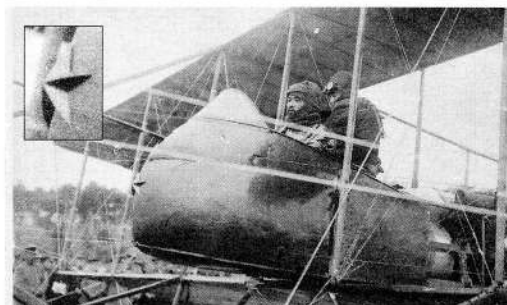
■初の空中分列式への参加

モ式1913年型は、観兵式に初めて参加した陸軍航空部隊の機種でもある。

前出の『日本航空事始』によれば、大



鷹行機式とエアゾールによる加重 〈兵器の遺産〉大別特筆隊



式スリーエムの乗搭兩大國飛行機 用々軍隊



(和歌山) The gallery of the Yachi-kan. (2)

三 北京對陳館就讀

【写真8】 モ式1913年型25号機。方向舵の番号にかけた帯や、上主翼への帯が目目される。面白味に欠けるモ式だが、こういう機体があると見え方が変わってくる（当時の絵葉書から）。

【写真9】星章付のモ式1913年型機体。絵葉書のキャプションには、「岡大尉搭乗のモーリス式」とある。ほかの機体の胴体ナセルでは羽布張り感が強いが、この機体は金属板で覆われているようにも見える（当時の絵葉書から）。

【写真10】 遊就館1階の大陳列室に吊り下げ展示されるモ式1913年型3号機。方向舵に3とあるが、戦役当時に標記されていたかは不明。下は、ドボアチーヌP1（当時の絵葉書から）。

正4年11月、青山練兵場にて大礼記念観兵式に初参加している。苦勞したのは敬礼で、主翼上に小国旗を立てることでそれに替える手筈だったが、当日は強風で苦勞したとのこと。

『日本航空史 明治大正編』（日本航空協会、昭和31年）によれば、参加したモ式機体は以下のとおりである。

・第一隊 22号機(岡大尉)、24号機(佐藤大尉)、26号機(沢田中尉)、28号機(中田大尉)、改造7号機(阪元中尉、改造7号機は次稿で示す)

・第二隊 6号機(真壁中尉)、9号機(伊庭中尉)、14号機(武田中尉)、15号機(川上中尉)、19号機(中田中尉)

■サバイバー

前述したように、日独戦役に用いられた3号機は、武勲機として遊就館に展示されたことが分かっている。その

展示の様子を、写真10に示す。方向舵に「3」と機体番号が標記されているが、戦役当時に記入されていたかは不明で、戦役当時の写真では見ることはできていない。

本機については昭和8年発行の『遊就館要覧』にその記載があり、少なくとも昭和8年（1933年）までは展示されていたと思われる。

■前編のまとめ

1913年型は、陸軍最初の量産機であり、陸軍航空の礎となった機体にも関わらず、ほとんど採り上げられることのない機種になっている。張線だらけの機体であるが、ちょんまげも含めて見慣れると愛嬌がある。本記事が現状打破の一助になれば幸いである。

次稿では、改造7号機を含んで、モ式四型以降を採り上げる。(つづく)