

USSR USA  
Great Britain



SEGA®

完全版  
with POWER UP KIT

Arms Catalogue

～兵器カタログ～

Italy France  
Germany

Reprogrammed Game ©SEGA CORPORATION, 1999  
Original Game ©1988 SystemSoft Alpha Corp.  
©CHICKEN HEAD Corp. 2000  
©SEGA CORPORATION, 2000  
©1988 SystemSoft Alpha Corp.

## 目次

ドイツ編	1
ドイツ航空機	1
ドイツ地上車両	10
ドイツ海軍	21
イギリス編	22
イギリス航空機	22
イギリス地上車両	30
イギリス海軍	35
アメリカ編	36
アメリカ航空機	36
アメリカ地上車両	43
アメリカ海軍	47
ソビエト編	48
ソビエト航空機	48
ソビエト地上車両	53
ソビエト海軍	58
フランス編	59
フランス航空機	59
フランス地上車両	62
フランス海軍	65
イタリア編	
イタリア航空機	66
イタリア地上車両	71
イタリア海軍	73

## 兵器カタログ ドイツ編

# Arms Catalogue of Germany

### ハインケル He 100

Heinkel He 100

<He 100D-1> 全幅 9.4m 全長 8.18m 最大速度 670km/h 武装 20mm MGFF×1、7.92mm MG17×2

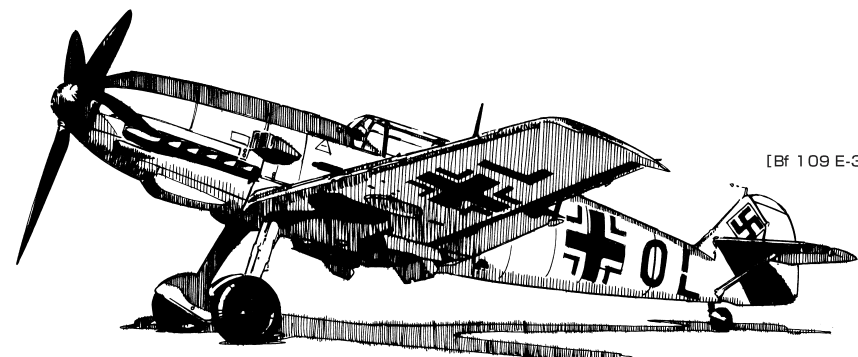
1933年の単発戦闘機開発指針にてBf109に対し、運動性に優れたHe112をもって不採用となったハインケル社は、新規採用には更なる高速性が必要であると考え、最大速度700km/hを目標とする新型戦闘機を再度提案した。当初He113の名で開発の始まった本機は高速性を謳うだけでなく、部品数、製品の標準化など生産性の向上に力を入れていた。後にHe100の名が与えられ、1938年1月にV1型が飛行、続いて細かな変更を施したV2型(2号機)が完成、1938年6月6日に100kmのコースによる加速試験で、634km/hの世界記録を作る。このとき、正式名は伏され、He112U型として発表された。続いて、最高速度試験に移り、1939年3月にV8型が746.606km/hという世界記録を作った。画期的な記録であったが、わずか27日後にMe 209 V1型によって更に塗り替えられることになる。その後、He100は実用戦闘機としての改良が行われ、C型が計画され、更に操縦性を改良したD型へと発展した。D型はD-0型として先行試作機が3機作られ、続いて生産型としてD-1型が12機作られたが、武装の弱さや、同じDB601エンジンを使用するBf109との兼ね合いが指摘され、生産はそれで終了され、結局実戦には出た記録はない。友好国へのライセンスは認可され、日本とソ連に提示、送られたが、これも採用はされなかった。

### メッサーシュミット Bf 109

Messerschmitt Bf 109

<Bf 109G-6> 全幅 9.92m 全長 9.02m 最大速度 620km/h 武装 30mm MK108×1、13mm MG131×2

第二次世界大戦を通してドイツの空を守り続けたBf109は、メッサーシュミット社の前身であるバイエルリッシュ航空会社で、1935年5月に完成した。1937年に初の生産型であるB型が就役してから、終戦まぎわに登場したK型まで、大戦全期に渡って作られ続けた。総生産数は33,000機以上にのぼり、派生型も武装強化型のC型、D型、1,000HP級のエンジンとしたF型、完全に再設計されプロペラ軸内武装を実現したF型、さらにエンジンと武装を強化しシリーズ中最多を誇るG型、高々度戦闘機型であるK型と多く、その他にも数多くの少数生産型や試作型が存在した。



## フォッケ・ウルフ Fw 190

Focke-Wulf Fw 190

<Fw 190A-8> 全幅 8.84m 全長 10.5m 最大速度 654Km/h 武装 20mm MG15 1/20×4、13mm MG131×2

1941年9月21日仏プローニュ上空で、Fw190はスピットファイアと遭遇、味方の損害なしに4機を撃墜し、その初陣を飾った。以後、スピットファイアMk.IXの登場する1942年秋まで最強の戦闘機として君臨し、ドイツ戦闘機の主力となったのである。頑丈で大出力のエンジンを持つ本機は、基本型のA型以外に数々の派生型へと発展し、戦闘爆撃機型のF型、長距離戦闘爆撃機型のG型、そして高々度戦闘機型のD型は「長鼻」のアダ名を持ち猛威をふるった。D型以降は、Ta152の形式名で開発が行われ、各部の操作系が電動から油圧に替わり、性能および信頼性が向上した。しかし、その実戦配備は遅すぎ、ごく一部がMe262の離着陸時の探護として使われたに過ぎない。Fw190は、派生型も含め約20,000機が生産された。

## メッサーシュミット Me 262

Messerschmitt Me 262

<Me 262A-1a> 全幅 12.48m 全長 10.60m 最大速度 870Km/h 武装 30mm MK108×4

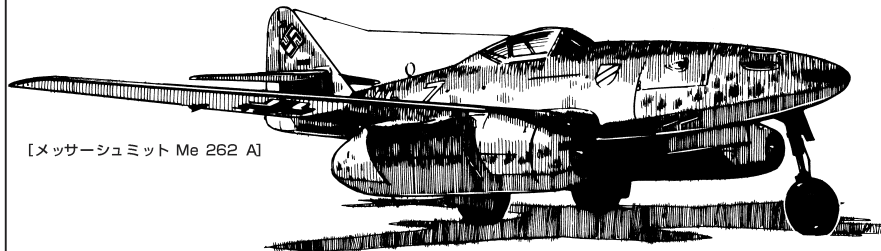
史上初の実用ジェット戦闘機として知られるMe262は、1944年7月20日、連合軍のノルマンディー進攻時に爆撃機として初撃した。1942年7月初飛行して以来、ドイツ防空の切札として開発が進められた。だが、ヒトラーはこれを「電撃爆撃機(ブリッツ・ボムバー)」として開発を命じ、戦闘機型の生産を禁止したため、量産計画は大幅に遅れることとなる。1944年11月8日、戦闘機型の開発もようやく認められたが、時すでに遅く戦争末期に少数活躍しただけである。生産型は、戦闘機型のA-1a、戦闘爆撃機型のA-2a、練習機型のB-1a、夜間戦闘機型のB-1a/U1など多数に及びが、総生産数は1,443機に過ぎなかった。それでもMe262は、ノボトニー少佐の率いるJG7とガーランド中將率いる超エース部隊のJV44等にて活躍し、撃墜戦果は約550機にのぼった。また、本機的设计図は日本海軍へ渡り、「橘花」の参考資料となった。

## メッサーシュミット Bf 110

Messerschmitt Bf 110

<Bf 110C-4> 全幅 16.2m 全長 12.1m 最大速度 560Km/h 武装 20mm MGFF/M×2、7.92mm MG 17×4、7.92mm MG 15×1

バイエリッシュ航空会社は1934年秋の双発多用途戦闘機競争試作に応じ、Bf110の名称を付与されて設計へ入った。原型1号機が飛んだのは1936年5月12日のことである。その後、エンジンの調達に悩まされるものの、DB601Aの登場で、これも解決し、長距離戦闘ができる双発戦闘機としてC型が大量発注された。これは、ポーランド侵攻までに159機が引き渡され、「駆逐機」として配備、以後、爆撃機の護衛や制空に活躍する。しかし速度はともかく単発戦闘機には運動性がかわらず、バトル・オブ・ブリテンではBf109の護衛がついた有様であった。にもかかわらず、開戦時から敗戦の時までドイツの空を飛び、また、専用の夜間戦闘機を持たなかった戦争初期から末期まで夜戦用としても活躍した。長距離用のD型、装甲強化した戦闘爆撃機のE型、エンジン強化型のF型、また、戦争中期にはMe210の開発の遅れにより、性能を全面的に向上させたG型を中心とした夜戦型が本土防空に活躍し、その総生産数は5,700機以上に上った。



[メッサーシュミット Me 262 A]

## メッサーシュミット Me 410 ホルニッセ

Messerschmitt Me 410 Hornisse

<Bf 410A-1/U2> 全幅 16.35m 全長 12.48m 最大速度 625Km/h 武装 20mm MG15 1/20×4、7.92mm MG 17×2、13mm MG131×2

Bf110の後継機として開発されたMe210が散々な失敗に終わると、メッサーシュミットはさらに改良した高々度戦闘爆撃機型Me310を計画した。だが、至急に優秀な戦闘爆撃機を欲するドイツ空軍はこれを敬遠し、ナセルと主翼程度の改良で済むMe410を選択した。試験の結果、問題の操縦性は改善し速度上昇力も向上したので、ただちに量産開始し、1943年1月より引き渡しが始まった。遠隔操作式のMG131機銃を、胴体両側面にある回転ブリスターへ装備した点が特徴的な本機は、最初の量産型A-1型が戦闘爆撃機、A-1/U2型が重駆逐機、50mm機関砲を持つA-1/U4型が対爆撃機迎撃機、30mm機関砲を2門爆撃機に持つA-2型、A-2/U2型が夜戦型と多種多様な用途で使われた。合計1,003機が作られたが、1944年夏にはP-51に返り討ちにあうようになり、戦力的価値を失った。

## ドルニエ Do 335 プファイル

Dornier Do 335 Pfeil

<Do 335A-1> 全幅 13.80m 全長 13.85m 最大速度 770Km/h 武装 30mm MK103×1、15mm MG151×2

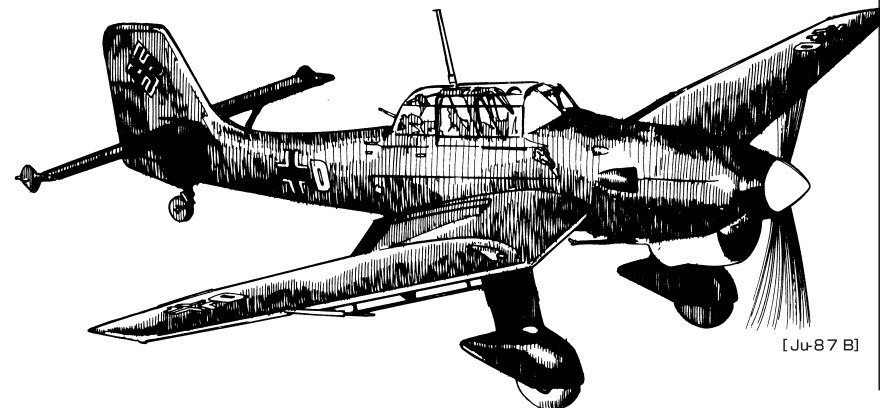
胴体の前後に発動機を配置し、機首の牽引式のプロペラと尾部の推進式のプロペラを回すという、タンデムエンジン式の双発単座戦闘機である。ドルニエはこの推進式の特許を1937年にとっており、試作機は1943年10月26日には初飛行、ジェット機に劣らぬ高性能を示した。また、従来の双発機と比べ発停止時の問題も少なく、その状況でも離陸すら可能であったという。しかしながら、運動性はあまり良くなく格闘戦には向かないなどの欠点の他、尾部側の発動機は加熱しやすくしばしば火災を起こした。1944年秋より本格量産型であるA-1型が完成したが11機にとどまり、B型もラインを出る前に工場が米軍に占領された。

## メッサーシュミット Me 163 コメート

Messerschmitt Me 163 Komet

<Me 163B-1a> 全幅 9.32m 全長 5.84m 最大速度 960Km/h 武装 30mm MK108×2

Me163は、それまでの戦闘機の常識を超越した性能を持ち、世界最初の実用ロケット戦闘機として1941年8月に初飛行に成功した。だが、その最高出力時間は8分間に過ぎず、着陸時にも残存燃料へ引火し爆発を起こすことも少なくなかった。また、設計者のリビッツ博士と社主との対立もあり、最初の量産型のB-1a型がJG400へ引き渡されたのは、1944年5月となってしまった。そして1944年8月5日、来襲したP-51を3機撃墜し、17日にもB-17を3機撃墜、9,000mまでの上昇時間2.6分と驚異的な性能を示し、連合軍兵士を恐怖のどん底に落としたのである。しかし、その配備基地を避けて連合軍は飛ぶようになり、稼働率の悪さも災いし、全撃墜戦果は9機にとどまった。B-1a型は279機作られ、滞空時間を12分に延ばしたC型も3機作られたが、大戦末期には本土爆撃のため身動き不可能な状態であった。なお、本機は日本の「秋水(キ200)」の原型機となった。



[Ju-87 B]

## ハインケル He 162

Heinkel He 162

&lt;He 162A-2&gt; 全幅 7.20m 全長 9.05m 最大速度 840Km/h 武装 20mm MG15 1/20 × 2

初の実用ジェット戦闘機の契約こそメッサーシュミット社に破れたものの、ジェット推進機の開発においてはハインケルの方が先輩であった。世界最初のジェット飛行の栄誉はハインケル社のHe178によって1939年8月になされたと言われるが、同社の機体は政治的な弱さのためになかなか採用されなかった。1944年9月8日、独武兵器兼省はハインケル他数社に対し、「木材などの非戦略物資を素材とし、未熟練パイロットにも乗りこなせるフォルクスィエーガー（国民戦闘機）の生産準備を1945年1月1日までに完了せよ」という過酷な要求を出した。だが、ハインケル社技術陣はその要求をみごとにクリアし、背負い式のジェットエンジンを1発装備した独特の外見を持つ戦闘機を完成した。終戦までには275機が完成し、JG1へ配属されて1945年3月31日には実働体制に入ったが、2機撃墜の戦果が確認できるだけである。

## ヘンシェル Hs 123

Henschel Hs 123

&lt;Hs 123A-1&gt; 全幅 10.50m 全長 8.33m 最大速度 340Km/h 武装 7.92mm MG 17 × 2、爆弾450kg

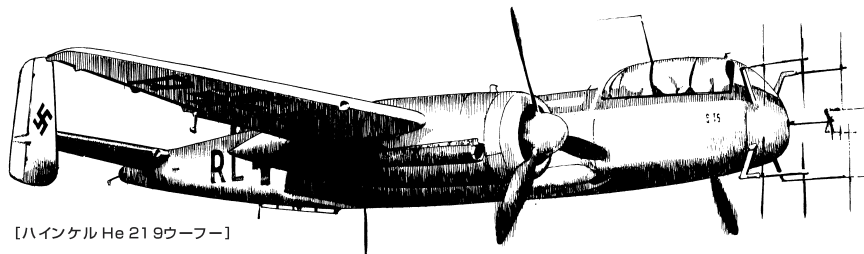
Hs 123は、1933年にウーデットが指示した急降下爆撃機要求に応じ設計され、機体は全金属、翼は羽布との混合の複葉機として完成した。1936年秋からは部隊配備が始まり、12月にはテストとしてスペイン内乱に投入された。ただ、ピンポイントの急降下爆撃よりは、軽快な操縦性を生かし対地支援機として使用されることになった。しかし設計思想の古さから、1937年頃より順次Ju-87と交代されて第一線から退いてゆき、1939年9月1日のポーランド侵攻時点では、II.(S)/LG2だけが配備しているだけだった。しかしこの後も対仏戦、バルカン侵攻でも活躍し、東部戦線でのソ連戦車隊への攻撃に出動し、1944年中頃まで貴重な攻撃機戦力として活躍した。

## ヘンシェル Hs 126

Henschel Hs 126

<Hs 126B-1> 全幅 14.5m 全長 10.85m 最大速度335km/h  
武装 7.92mm MG 17 × 1、7.92mm MG 15 × 1、10kg (SD10) × 5または50kg (SC50) × 1

1931年に短距離偵察や陸上部隊との直接協同作戦用としてHe46が採用された。しかし、ヘンシェル社では既に次機種の開発研究に入っていた。その後、次機種において軍の開発承認を得たヘンシェル社はHs 122を制作。しかし、操縦性、運動性に関しては好評であった同機も速度の面において現行のHe46と大差がなく、結局採用されなかった。これに対し、ヘンシェル社では更に、より優速で強力な機種の開発を続けた。そして完成したのが、Hs 126であった。1937年に先行試作型が完成。1938年には、既に旧式化していたHe45やHe46が中心であったドイツの短距離偵察部隊に初の生産型であるA-1型が編入、スペイン戦争に参加、活躍した。更に1939年の夏頃にはエンジンを強化したB-1型が生産に入った。第二次世界大戦が始まると陸軍との直接協同（直協）偵察部隊に配備され、偵察や爆撃など、地上部隊と連携をとり活躍した。その後、フランス侵攻が開始されると偵察飛行隊のHs 126への改変は更に進み、最終的には600機以上も生産され、そのほとんどが偵察飛行隊へと配備された。1941年頃までは偵察直協機として第一線で活躍した本機も1942年末頃までには、後継のFw 189などにその任務を譲り、グライダーの曳航や夜間爆撃などへその活躍の場を移していった。



[ハインケル He 219ウーファー]

## フォッケウルフ Fw 189

Focke Wulf Fw 189

&lt;Fw 189A-1&gt; 全幅 18.4m 全長 11.9m 最大速度 334km/h 武装 7.92mm MG17 × 2、7.92mm MG15 × 2

1937年2月、ドイツ航空省はHs 126の後継機の開発をブローム・ウント・フォス社、アラド社、そしてフォッケウルフ社に提示した。偵察任務に適した360度視界の確保という難しい条件の前に、ブロームウントフォス社は、単発機でありながらコックピットをナセルと別に双頭状態で持つという左右非対称の意欲機Bv141を、アラド社も視界を確保するために非常に変わった形状を持ったAr198を投入してきた。それに対しフォッケウルフ社もごく細い双発双胴の間にガラス張りの大きなコックピットを持つFw 189を提示した。Fw 189は最も良い評価を得、早速試作、そして生産へと移った。1940年に入ると先行試作機A-0型10機の制作が始まり順次Hs 126等と置き換えられていった。その後生産型のA-1型、MG-81機銃を装備し武装を強化したA-2型が作られた。1942年末には地上攻撃機型のA-4等も作られ、各型併せて800機を超えたが、これは偵察を主任務とする機としては異例の数の多さであり、当機の運用における良好性を物語っている。

## ヘンシェル Hs 129

Henschel Hs 129

<Hs 129B-1/R2> 全幅 14.20m 全長 9.75m 最大速度 407Km/h  
武装 20mm MG15 1/20 × 2、7.92mm MG 17 × 2、30mm MK101 × 1

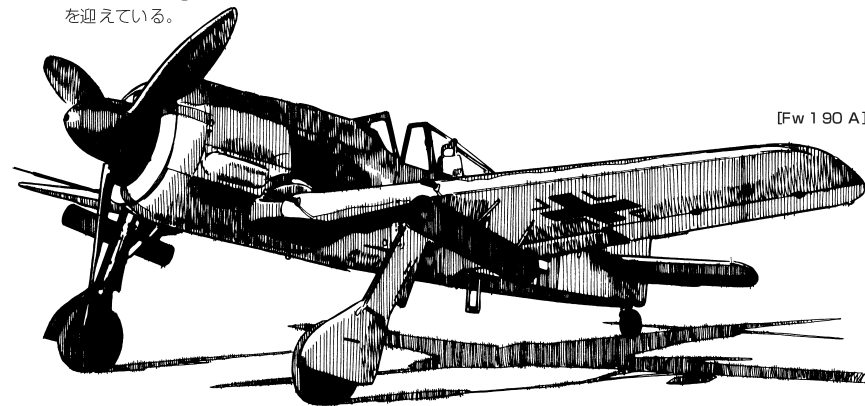
Hs 129は、対戦車攻撃に猛威をふるったソ連軍のII-2シュトルモヴィク地上攻撃機に匹敵する、重武装かつ重装甲の単座双発対地攻撃機である。その設計は1938年には始まっており1939年春には試作機も完成していた。だが、操縦が非常に難しくコックピットも狭いため、空軍でのテスト結果は芳しくなく、量産は見送られていた。ところが新たに編成された攻撃航空団のため、航空省は対地攻撃機を至急必要とし、1941年より改良型のB型の生産が始まることとなった。最初の部隊はクリミア戦に参加し、北アフリカでも使用されたが、砂塵に敏感なエンジンのため整備には困難を伴った。しかし損害をはるかに上回る戦果も挙げており、基本型の爆撃型のB-1型以外に、大口徑の機関砲を載せたB-2型も作られ、1944年秋の生産終了までに1,160機作られている。

## アラド Ar 234 ブリッツ

Arado Ar 234 Blitz

&lt;Ar 234B-2&gt; 全幅 14.10m 全長 12.64m 最大速度 740Km/h 武装 爆弾 1,500kg

Ar 234は、アラド社による世界初の実用ジェット爆撃機として不滅の足跡を残した機体である。1940年秋、当初は双発偵察機として研究が開始され、1943年8月25日には試作型であるV3が初飛行した。1944年3月10日には当初から問題のあったドリーと様の降着装置が、3輪式に改良され下面がクリアとなったため、「電撃爆撃機」としての可能性が開けたのである。1944年7月より戦略偵察飛行任務へと着いていたが、爆撃機としてはVI/KG76へ引渡しが始まった10月が初めてとなった。そして、初陣となった作戦は1945年1月、アルデンヌの戦い（ラインの守り作戦）である。後にレマゲン鉄橋爆撃にも参加したが、高速飛行での爆撃は当時の照準機では問題があり、戦果も乏しかった。また、実戦での爆弾積載量は500kgが限界だった。B型は210機生産され、後継の四発機となったC型が完成した時点で終戦を迎えている。



[Fw 190 A1]

## ユンカース Ju 87

Junkers Ju 87

<Ju 87B-2> 全幅 13.8m 全長 11m 最大速度 380Km/h  
武装 7.92mm MG17×2、7.92mm MG15×1、爆弾500kg

独特なサイレン音と共に現れる、電撃戦の空の主力としてのJu87の活躍は、シュトゥーカの名を急降下爆撃機の代名詞のようにしてしまった。頑丈な機体と素直な操縦性、そしてエアブレーキによる安定した急降下性能による優れた爆弾命中率は、スペイン内戦に参加したヨランダ小隊のA型で証明された。次の量産型はB型で1938年末より生産が始まり、初期の電撃戦の立役者となった。以後、空母艦載機として作られたC型、長距離型のR型が登場したが、鈍足であるという欠点は改善できず、イギリス本土空襲の折りには出撃の度に全滅に等しい損害を受けた。こうして旧式化が明白となった本機であったが、他に代わる機体も無いため、1941年には爆弾搭載量も1,800kgと大幅に増加したD型が開発され、以後生産の終了する1944年9月まで年を追うごとに生産は拡大した。なお、D-5型以降はエアブレーキを外して地上攻撃機へと転身し、夜間地上攻撃用のD-7型や、37mm砲を装備したG型等がある。特にG型は戦車、装甲車合計1,300両以上の戦果を挙げた、ルーデル大佐の乗機としても有名であった。

## ドルニエ Do 17

Dornier Do 17

<Do 17Z-2> 全幅 18.00m 全長 15.80m 最大速度 410Km/h 武装 7.92mm MG 15×7、爆弾1,000kg

特徴ある細長い胴体のため「空飛ぶ鉛筆」の異名をとった本機は、もともとルフトハンザ航空からの発注によって高速郵便旅客機として試作されたものである。旅客の乗降に不便という理由で落第したが、その高性能を買われ軍用機として採用された。民間機としての試作は1934年に完成し、1935年夏には爆撃機として公開されている。1937年春には初期量産型のE型がコンドル軍団に配備され、スペイン内戦では当時の最高速爆撃機として優秀性を評価された。その後、少数生産型を多量生み出しながら、1938年末にはこのシリーズの代表的存在であるZ型の量産が始まった。しかしこの頃までには、速度、搭載量、航続距離全ての面で陰りが見え、バトル・オブ・ブリテンに至り、爆撃隊中最多の損害を被るようになり、1941年末までにはほとんどの部隊がJu88やDo217Eへと機種転換された。こうして余剰となった本機は、その後クローチア義勇軍で使用されている。また、赤外線夜間照準装置を付けた夜間戦闘機型のZ-10型なども作られた。

## ハインケル He 111

Heinkel He 111

<He 111H-16> 全幅 22.60m 全長 16.40m 最大速度 453Km/h  
武装 20mm MGFF×1、13mm MG131×1、7.92mm MG81Z×3、爆弾1,000kg

ルフトハンザ航空の有名な高速双発輸送機から発達した爆撃機であることはよく知られているが、もちろん最初から爆撃機にもすることを予定し開発されたものである。しかしながら、A型は不安定な機体のため空軍は拒否し、中国へと輸出されたため、改良したB型から爆撃機として就役した。その後、民間型のC型、1,000HP級のエンジンとしたE型、楕円翼を廃したF型と続き、輸送機としての面影を残していた機首が特徴ある太く短い全透明式の機首になったのは、P型からである。このP型の装備するDB601エンジンは戦闘機に優先配備されることとなり、Jumo211エンジンに換装したH型が登場し、開戦時の爆撃隊主力となった。フランス侵攻戦までにはJu88への機種転換も始まったが、その後も改良が続けられ、魚雷携行型のH-6、対艦ミサイル装備のH-12など、最終生産型のH-23が登場する1944年秋まで生産が続けられ、総生産数は約7,000機と言われている。



ユンカース Jug 38 ce

## ユンカース Ju 88

Junkers Ju 88

<Ju 88A-4> 全幅 20.00m 全長 14.40m 最大速度 470Km/h 武装 7.92mm MG81×5、爆弾2,000kg

第二次世界大戦を通し、ドイツ軍用機中で最も多用途化された機体であり、その生産数は他の全ドイツ爆撃機の総生産数より多い。その改造機種は戦闘機、偵察機、輸送機など、ほとんどあらゆる用途に及ぶが、その総生産15,000機の内、9,000機以上が爆撃機として使われた。ユンカース社が開発作業に着手したのは、1936年1月15日のことで、急降下爆撃の能力を持つ高速爆撃機としてのA型は、1939年3月から完成し始めた。初期型のA-1型に続き、主翼を延長し1,400HP級のエンジンとしたA-4が開発されたが、バトル・オブ・ブリテンには間に合わず、エンジンは古いままのA-5型が投入された。その他A型は多くのサブタイプがあるが、基本的にはA-4型の発展型である。その他、長距離戦闘機のC型、Ju188の原型となったE型、本格的夜間戦闘機のG型、燃料槽を増設した長距離哨戒機のH型、地上攻撃機のP型、極力軽量簡略化したS型などがある。

## ドルニエ Do 217

Dornier Do 217

<Do 217E-2> 全幅 19.00m 全長 18.20m 最大速度 516Km/h  
武装 15mm MG151×1、7.92mm MG 15×5、爆弾2,000kg

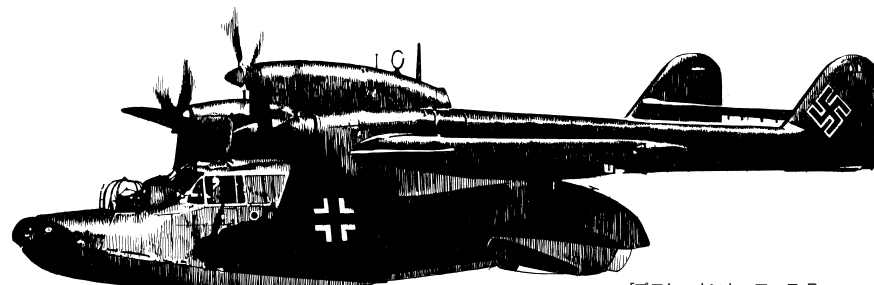
Do17から発達した機体であるが、航続距離、速度、武装、特に爆弾装の容積搭載量を強化することを狙って作られた。この最初の量産型であるE型は1941年から軍に引き渡された。当初は、急降下爆撃も行えるようにと、尾部にパラソル型のエアブレーキを装備していたが、このエアブレーキには欠陥があり機体破壊などの問題もあったため、1941年夏には廃止されることになる。その後、機首にリヒテンシュタインレーダーを装備した夜間戦闘機のJ型や、機首と操縦席を一体形状の風防にしたK型が作られた。注目すべきはこのK-2型で、1943年9月9日に史上初のミサイル(フリッツX)搭載爆撃機として、戦艦ローマを撃沈している。その他、K型のエンジンを強化換装したM型、これをJ型同様に夜間戦闘機に変更したN型が作られた。だが、Do217の夜戦型は主力となり得ず、1943年末以降はBf110やJu88、He219などに取って代わられた。量産型の総生産数は1,730機である。

## ユンカース Ju 188

Junkers Ju 188

<Ju 188E-1> 全幅 22.00m 全長 14.95m 最大速度 500Km/h  
武装 20mm MG151/20×1、13mm MG131×2、7.92mm MG81×1、爆弾3,000kg

試作機であるJu88Bを改修し、Ju88E-0と呼称された機体を原型として、1943年2月には先行生産型であるJu188E-0が空軍へ引き渡された。Ju188はJu88よりも、主翼が伸びて翼端が鋭くとなり、曲面ガラスを多く使ったスマートな卵形キャビンとなり、垂直尾翼は逆に角張った形に変化し、水平尾翼も大きくなった。この本機に対し、空軍はエンジン供給不安定による生産停止を避けるため、Jumo213とBMW801の2種類のエンジンを搭載できるように要求した。最初に生産されたのは、BMW801を搭載する方E型系列である。Jumo213を搭載するA型は1944年1月まで量産に入れなかった。以後、A型仕様である偵察型のD型やF型が量産されたが、その他は、尾部に機関砲塔を付け胴体下の爆弾槽を張出したG型、3座高速爆撃型のS型など多種多様な機種が少数作られたに過ぎなかった。総生産数1,067機の内、半数は偵察型で、1944年末にはその生産も終止符を打った。



フロム・ウント・フォス Bv

## ハインケル He 177 グライフ

Heinkel He 177 Greif

<He 177A-5/R2> 全幅 31.44m 全長 20.40m 最大速度 490km/h  
武装 20mm MG 151/20×2、13mm MG 131×3、7.92mm MG 81×3、爆弾2,800kg

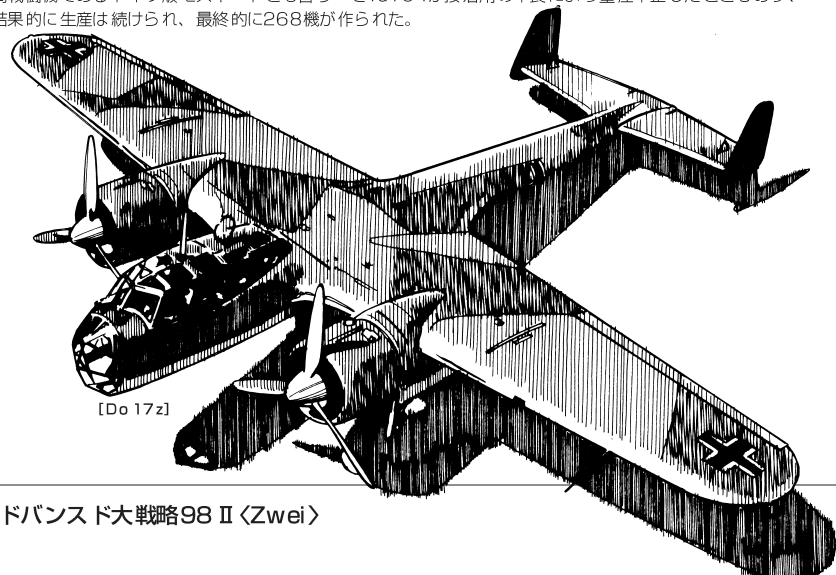
1936年6月に航空省は、航続距離5,000km、速度500km/hの「急降下重爆撃機」の計画仕様を提示した。これに対しハインケル社はP.1041という機体のプランを提案、これが後のHe177となった。しかしこの仕様を満たすには大出力のエンジンが必要で、エンジン2基をギアボックスにより結合する双式発動機でこの問題を解決しようとした。この結果、空気抵抗は減少し、機体も軽量化できたが、これらの設計方針が実用機としての命取りにもなった。1942年6月からI./KG40に配備され実用試験に入ったが、9月15日には強度不足が理由となり急降下爆撃任務を外している。以後も改造や装備変更を繰り返し、1944年9月までに約1,140機が生産されたが、機体やエンジンの不調で、ついに本格的出撃の機会を訪れなかった。その数少ない活躍として1942年のスターリングラード包囲戦に輸送機として参加したり、1943年頃から大西洋にリポートと協力して出撃したり、1944年1月には英本土空襲に少数参加した程度で、およそ期待にそむいた結果に終わった。

## ハインケル He 219 ウーファー

Heinkel He 219 Uhu

<He219A-7(R1)> 全幅 18.50m 全長 15.33m 最大速度 670km/h  
武装 30mm MK108×4、30mm MK103×2、20mm MG151×2

1939年12月18日、英国のウエリントン機による爆撃を敢行したが、ドイツ戦闘機隊により22機中15機が撃墜された。これにより、英国は敵制空権下への昼間爆撃は中止し、その後、夜間爆撃のみを行うようになった。また、ドイツ側でも、夜間の防空対策の不足を感じ、それまで一応対応していた旧式戦闘機を中心とした夜間戦闘中隊を、より本格的な夜間戦闘隊として組織することを検討した。そして1940年6月22日、最初の本格的な夜間戦闘部隊である第1夜間戦闘航空団【Nacht Jagd Geschwader 1】がついに発足した。しかし、当時のドイツには夜間戦闘に適した複座戦闘機と云えばBf110がほとんどであり戦闘爆撃機としても使われていた関係で数が足りず、Do17、Do215、Ju88といった爆撃機を改良し夜間戦闘機として使用した。しかし、これらの戦闘機としての能力不足は明らかであり、より本格的な夜間専用戦闘機の必要性は高まることとなる。そして、そのような背景で、ドイツ初の専用夜間戦闘機であるHe219は生まれた。当機は1940年の計画開始時には、多目的戦闘機としてハインケル社から提案されたが、ドイツ航空省はこれを夜間専用戦闘機として作り直すことを指示した。He219は、視界を確保するために、コックピットより後方にエンジン、武装を備え、それら火器に対して遠隔操作を行えるようになっており、また、ドイツとしては初になる、与圧キャビン、射出式座席、ダブル主車輪、ステアリング可能な前輪式の降着装置などを備えた非常に意欲的な夜間戦闘機として、1942年11月にV1型が初飛行した。その後、Ju88、Do217等と比較審査の結果、最も優秀と認められ、300機の生産発注が行われた。しかし、夜間爆撃が激しくなり現場から多くの要望の声があるものの、政治的な妨害により生産は遅れ、また、その生産の遅れを理由に、生産中止の命令まで下った。しかし、やはり期待された夜間戦闘機であるドイツ版モスキートとも言っべきTa154が接着剤の不良により量産中止したこともあり、結果的に生産は続けられ、最終的に268機が作られた。



[Do 17z]

## ユンカース Ju 52

Junkers Ju 52

<Ju 52/3m g3e> 全幅 29.25m 全長 18.9m 最大速度 270km/h 武装 7.92mm MG 15×4、爆弾500kg

Ju52の第1号機が飛んだのは実に1930年10月13日のことであり、そして驚くべきことは、1945年にドイツ空軍が潰滅したときも、なお量産が続けられた史上第二位の生産量を誇る輸送機でもあった。この機体は優れた離着陸性能と信頼性、頑丈な構造によって好評を博し、装備できるエンジンにも融通性があるため、ルフトハンザ航空を初め諸外国計29カ国にも輸出された。最初の6機は単発型で、3発となった機体は1932年4月に初飛行した。これがJu52/3mで、3mはエンジン3基を表す。1935年に新生ドイツ空軍が生まれると、Ju52/3m g3eと呼ばれる爆撃機型が採用され、スペイン内戦で活躍したが、すでに旧式であることが判明し、以後輸送機型の生産が続けられた。戦時中小規模な改良が加えられながら、貨物輸送、兵団輸送、グライダーの曳航と活躍し、『おばさん(タンデ)』の愛称で親しまれた。今なお、観光飛行として運行している航空会社もある。

## ユンカース Ju G38ce

Junkers G38ce

<Ju G38ce> 全幅 44.00m 全長 23.2m 巡航速度 208km/h

Ju G138は、一見すると全翼機かと思われようような巨大な主翼をもつ大型輸送機である。1929年11月に試作1号機が飛び、31年には2号機が完成した。2号機は最初から旅客輸送を想定されており、2階建てのキャビンと4つの客室を持っていた。2号機は9月にルフトハンザへ引き渡され、翌年より海外線に就航、その大きさを「空飛ぶホテル」の異名を得た。その後、1933年には当時ナチス党による内閣において、ゲーリング航空大臣により、1号機を「ドイッチェラント」、2号機を「フォン・ヒンデンブルク」とし、宣伝用に使われた。2号機は後に、エンジンを換装し形式もG38ceとなり、さらに1935年にもエンジンの換装を行った。第二次世界大戦の勃発と共に、空軍に編入され輸送機として使われたが、1941年英軍により地上で破壊された。尚、この機は日本にライセンス契約され、92式重爆として6機が作られた記録がある。

## メッサーシュミット Me 323 ギガント

Messerschmitt Me 323 Gigant

<Me 323E2> 全幅 55.00m 全長 28.50m 最大速度 240km/h  
武装 20mm MG151/20×2、13mm MG131×2、7.92mm MG15×5

第二次世界大戦で現れた機体内で、最も奇怪な形の飛行機の1つであるMe323は、同型のMe321グライダーを動力化した物である。Me321の動力化は1941年から始められ、1942年から1944年4月までの間に198機生産された。1942年11月から、I./KGrz bV323という飛行隊に配備され、1943年3月には2番目のII./KGrz bV323が編成された。これら2隊は、1943年頃よりシシリ島から北アフリカへの空輸に使用され始め、1944年1月からは東部戦線でも補給用に活躍した。Me323の輸送力は当時としては驚くべきもので、兵員60~80人、分解した戦闘機2~3機、車両まで機首の観音開きの扉から搭載することができた。

## ブローム・ウント・フォス Bv 138

Blohm und Voss 138

<BV138C-1> 全幅 27.0m 全長 19.9m 最大速度 275km/h 武装 20mm MG151×2、13mm、MG131×1

彼(か)のビスマルクを建造したことで有名なドイツ最大の造船会社であったブローム・ウント・フォス社が、ハンブルガー・フルークツォイバウ【Hamburger Flugzeugbau】という傘下の航空会社に開発させた本機は、双胴の機体に3発のエンジンを持つという非常に不思議なスタイルの飛行艇である。各1基のエンジンを載せた双胴の間にコックピットがあり、それを高翼配置のガル状ウイングでつないでいる。そして特異な外見の素となった問題の3発目のエンジンは、その双胴の間のウイング上部に取り付けられている。当初は双胴、高翼の2発の飛行艇という穏やかなデザインでスタートしたのだが、予定していた高出力のエンジンが間に合わず、そのために3発としたものであった。しかし、その奇異とも言える形状のため、後々機体の異常振動などに悩まされることになるのである。1937年7月に試作のV1型が初飛行を行ったが、この段階で様々な問題が浮き彫りにされた。その後主翼は通常の水平翼にするなどの改良は続けられ、先行生産型のA-0型、本格的生産型のA-1型、エンジンを強化したB型を経て、41年3月にはほとんどの欠陥を解消したC型が現れる。これは、中央のプロペラのみを3選から4選にしたのを始め、細かな改良が数多く加えられていた。これにより不安定さを無くしたC型は、Bv138で最も多く作られ、系列全279機中227機を数えた。

## ダイムラー・ベンツ/ビュッシング・NAG/マギルス SdKfz 231 (6-Rad)

Daimler-Benz/Bussing-NAG/Magirus SdKfz 231 (6-Rad)

<SdKfz 231 (6-Rad)> 全幅 1.82m 全長 5.57m 最高速度 70km/h  
武装 20mm KwK 30×1、7.92mm MG13×1

ダイムラー・ベンツ、ビュッシング、マギルスの三社において、1920年代後半に極秘に開発された8輪、10輪の試製装甲車は、ソビエトカザン地方における運用試験で、要求された性能を満足させた。しかし高性能ゆえに生産コストも高く、新たに陸軍兵器局は三社へ、1.5tの6×4トラックを元にした6輪重装甲車の開発を依頼した。1930年には生産型であるSdKfz 231がドイツ陸軍最初の本格的装甲自動車として完成したが、三社三様のトラックを流用したために、別々の仕様になっている。SdKfz 232 (6-Rad)は、このSdKfz 231に100wの遠距離無線機とフレームアンテナを搭載したものである。これら6輪装甲車は、路外性能の極端な低さのため、フランス戦以降は第一線を退き、訓練や警備任務に回された。

## ヴェゼルヒュッテ SdKfz 222

Weserhutte SdKfz 222

&lt;SdKfz 222&gt; 全幅 1.95m 全長 4.8m 最高速度 85 km/h 武装 20mm KwK 30×1、7.92mm MG34×1

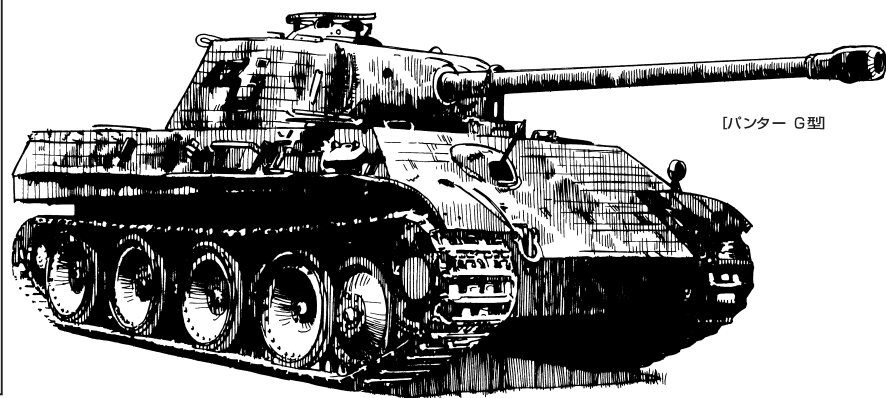
戦車師団、自動車化歩兵師団の目として開発されたドイツ陸軍の代表的4輪装甲車。機銃装備のみのSdKfz 221の改良型で、最大仰角をかけた対空射撃も可能な20mm機関砲を装備し、このため砲塔も大型化していた。1936年から生産開始され、捜索大隊の装甲車中隊へSdKfz 221の後継として就役したが、東部戦線では雪や泥などにより使用が制限されたために、SdKfz 250/9半装甲車へその座を譲り、1943年6月には生産中止となっている。しかし、その総生産数は989両と装甲車の中では非常に多い方であったため、終戦の日まであらゆる戦場で活躍を続けた。

## ビュッシング・NAG SdKfz 231 (8-Rad)

Bussing-NAG SdKfz 231 (8-Rad)

<SdKfz 232 (8-Rad)> 全幅 2.2m 全長 5.85m 最高速度 85 km/h  
武装 20mm KwK 30×1、7.92mm MG34×1

SdKfz 231 (6-Rad)が民間用トラックを元に作られたため、軍用としては路外性能に問題があった。そのため、不整地の行動能力を向上させた大型の重装甲車の開発を命じ、こうして作られたのがSdKfz 231 (8-Rad)である。名称こそ6輪型と同じだが、8輪駆動8輪操向のGS型シャーシー、前後に2組の操縦席を持ち、前進後退とも迅速な機動性を発揮した。SdKfz 232 (8-Rad)は指揮官用の無線機搭載型であるが、1942年5月以降の生産はこの型のみに限られた。その他、長距離無線搭載型のSdKfz 263、75mm 24口径砲装備の火力支援型SdKfz 233がある。SdKfz 231、232は、捜索大隊の装甲車中隊、重装甲車小隊へと配備され、1942年9月に計60両の生産で終了したが、終戦まで活躍している。



パンザー 68型

## ビュッシング・NAG SdKfz 234

Bussing-NAG SdKfz 234

<SdKfz 234/2 Puma> 全幅 2.4m 全長 6.8m 最高速度 80 km/h  
武装 50mm KwK 39/1×1、7.92mm MG42×1

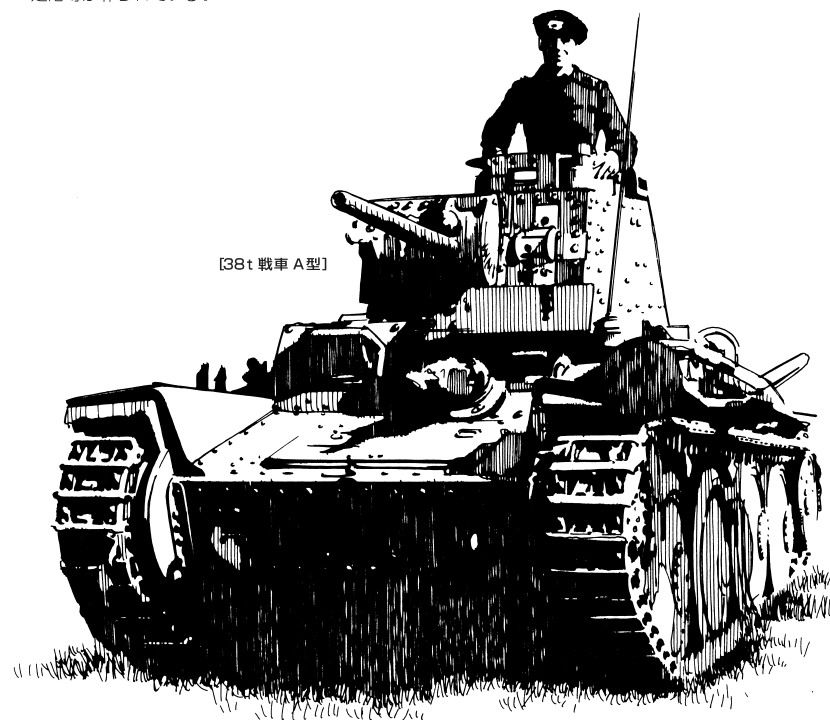
1940年8月5日、陸軍兵器局から熱帯地域で用いる新型の8輪重装甲車の開発指示が出された。補給困難な砂漠を長距離行動するため、空冷ディーゼルエンジンを採用、その行動距離は1,000kmに及んだ。また、低姿勢を実現するため、モノコック・シャーシーを採用した。1943年9月、このシリーズの基本型であるSdKfz 234/2の生産が始まった。プーマと呼ばれるこの車両は、計画に終わったレオパルト偵察戦車の砲塔を搭載、50mm 60口径砲を装備したが、登場時はすでに時代遅れであった。この他、SdKfz 231の損耗を補うため作られた20mm機関砲を装備するSdKfz 234/1、75mm 24口径砲装備のSdKfz 234/3、75mm 46口径砲装備のSdKfz 234/4などが作られた。全種あわせても500両程度の生産だったが、これら車両を配備した機甲捜索大隊は、最も機械化された部隊となった。

## クルップ・グルソン I号戦車

Krupp-Gruson PzKpfw I (SdKfz 101)

&lt;PzKpfw I Ausf B&gt; 全幅 2.06m 全長 4.42m 最高速度 40 km/h 武装 7.92mm MG13×2

1919年のヴェルサイユ条約によって、ドイツは戦闘用装甲車両の保有を禁止されていた。だが、これらの研究は密かに続けられ、農業用トラクターと称して戦車用のシャーシーが開発されていた。1933年、ついにその第1号であるI号戦車の試作が完成した。しかし、これは上部構造物が無く、操縦訓練用であった。この車体に上部構造物を載せ、7.92mm MG13を2丁を装備したのが、1934年2月から生産に入ったA型である。次のB型は、問題のあった路外行動性を解消するため、2倍の出力のエンジンに換装、車体長も延伸した。両型合わせ1,493両が作られ、開戦時には戦車戦力の半数を占めていた。だが、元々は訓練用の暫定的戦車であったため、徐々に実用から外されたが、1941年6月の時点でなお74両も第一線戦車連隊にあった。この旧式化した車体を流用した派生型として、指揮戦車や自走重歩兵砲、対戦車自走砲等が作られている。



[38t 戦車 A型]

## MAN/ダイムラー・ベンツ II号戦車

MAN/Daimler-Benz PzKpfw II (SdKfz 121)

<PzK pfw II Ausf F> 全幅 2.28m 全長 4.81m 最高速度 40km/h  
武装 20mm KwK 30 × 1、7.92mm MG34 × 1

II号戦車も本来の目的は訓練用であったが、I号戦車は余りにも非力すぎ、III、IV号戦車は配備が遅れていたため、1936年春より戦車師団へ小、中隊長車等として配備されていった。この結果、開戦時には戦車師団の主力の座にあったが、フランス戦までにはIII号戦車へ譲り、偵察および連絡を主任務とするようになっていた。1942年12月、最後のF型が生産中止されるまで、各形式合わせ1,600両以上生産されたが、各形式とも増加試作型であるC型と大差はない。例外は、騎兵用軽戦車として製造されたD/E型で、速度は55km/hも出たが、度重なる故障により路外性能は散々であった。これは1940年5月に回収され、火炎放射戦車へと改造されている。1943年9月、偵察用軽戦車としてL型「ルクス（おやまねこ）」が登場するが、時代はすでに軽戦車を必要とせず、この131両がドイツにとって最後の軽戦車となった。

## スコダ 35 (t) 式戦車

Skoda PzKpfw 35(t)

<PzK pfw 35(t)> 全幅 2.1m 全長 4.9m 最高速度 35km/h  
武装 37mm KwK 34(t) × 1、7.92mm MG37(t) × 2

35(t)式戦車は、1939年3月のドイツによるボヘミア・モラヴィア併合時に、チェコスロバキア陸軍がLT vz.35として装備していた戦車である。接收時、この戦車は複雑な機構を持っていたため、過半数が稼働状態に無かった。しかしその反面、複雑な走行装置は不整地で抜群の安定性を発揮し、車体はきわめて堅牢であった。チェコより219両が接收され、開戦時には第1軽師団、後の第6戦車師団にも配備され、フランス戦・東部戦線北部戦区を戦い抜き、1941年末ほとんど全滅している。冬のロシアでは、本車の特徴である空気圧作動式の変速機構が最大の弱点となった。なお、本車はルーマニア、スロバキア、ブルガリア各陸軍でも使用されている。

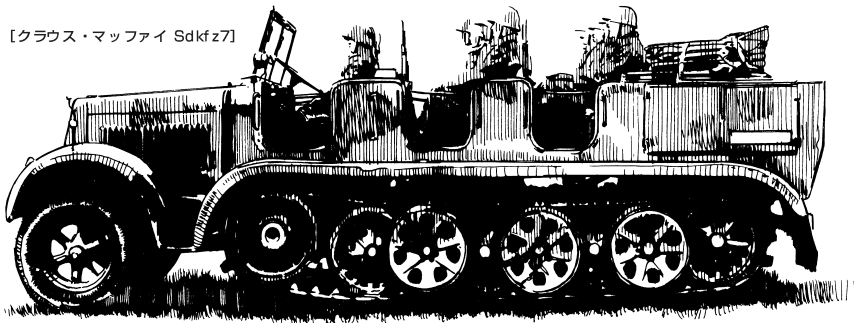
## BMM 38 (t) 式戦車

BMM PzKpfw 38(t)

<PzK pfw 38(t) Ausf A> 全幅 2.14m 全長 4.61m 最高速度 42km/h  
武装 37mm KwK 38(t) × 1、7.92mm MG37(t) × 2

この戦車を手に入れたことは、ドイツにとってチェコという国を占領した以上の価値があったと言われるほどの、開戦時における最優秀軽戦車の1つである。38(t)式戦車はチェコのCKD社で開発されたもので、1939年3月にはLT vz.38として、チェコ陸軍へ引き渡し寸前であった。ドイツは、ボヘミア・モラヴィア併合後に同社をBMM社へと改組し、LT vz.38に改良を加え38(t)式戦車A型として量産を開始した。開戦時には第3軽師団に、フランス戦では第7、8戦車師団、また対ソ戦に向けて新編成された戦車師団にも配属され、III、IV号戦車が戦力化するまでのつなぎの役を果たしている。A型以降は、装甲を強化したE/F型、スウェーデン向けのS型、最終量産型のG型まで1,400両余りが作られた。大戦当初はまさに主力戦車並みの活躍をしたものの、東部戦線においては旧式化が目立ち、大戦中期以降はその優秀な車体を利用した自走砲へと生産が移行した。

【クラウス・マッファイ Sdkfz7】



## ダイムラー・ベンツ III号戦車

Daimler-Benz PzKpfw III (SdKfz 141)

&lt;PzK pfw III Ausf E&gt; 全幅 2.91m 全長 5.38m 最高速度 40km/h 武装 37mm KwK × 1、7.92 MG34 × 3

III号戦車はゲデーリアンらにより構想された戦車師団の主力戦車となるべく開発された車両で、特筆すべきは乗員を5名にして車長が指揮に専念できた点である。1937年5月、最初のA型が登場したが、走行装置の変更で難渋し、ようやく1938年12月、量産化型であるE型が登場した。この型のトーションバー懸架装置は大成功で、良好な機動性を発揮、以後の基本型となった。しかしこの遅滞の結果、開戦時までには完成したのは96両に過ぎず、以後大量生産されるにつれ戦車師団の主力となっていくものの、その時点で旧式化する結果を招いた。特に武装の改良は遅く、1941年7月に50mm42口径砲のG型、1941年12月に50mm60口径砲のJ型と、常に敵より1歩後を進む結果となった。それでもT-34やKV-1相手には威力不足で、長砲身75mm砲を装備するIV号戦車が登場すると、第一線から退いていった。最終型はN型で、75mm24口径砲を装備し歩兵部隊の火力支援にあたる。以後は車体流用した突撃砲のみの生産となったが、終戦までに15,000両におよぶ戦車型とその派生型が作られた。これはドイツが生産した装甲車両の中で最高の数字である。

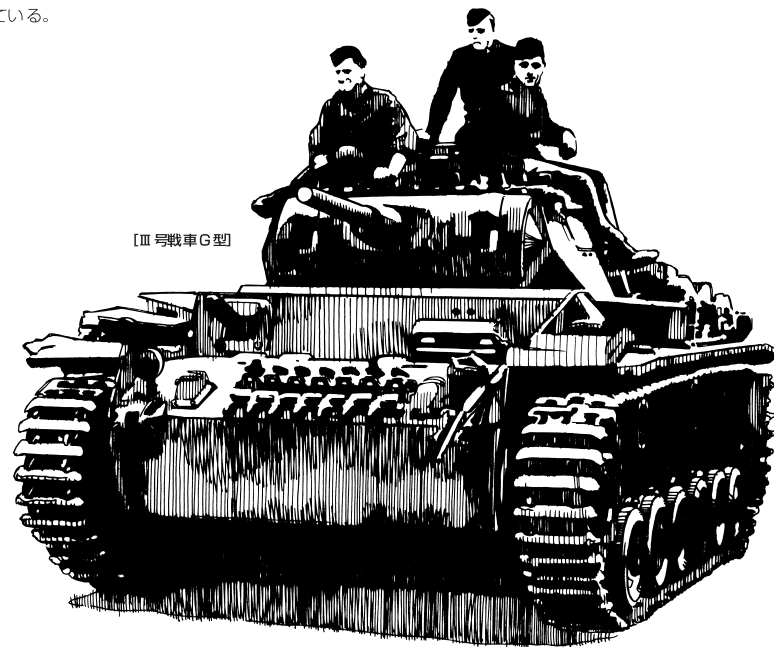
## クルップ・グルソン IV号戦車

Krupp-Gruson PzKpfw IV (SdKfz 161)

<PzK pfw IV Ausf H> 全幅 2.88m 全長 7.02m 最高速度 38km/h  
武装 75mm KwK 40 × 1、7.92mm MG34 × 2

第二次世界大戦の開戦から終戦までを主力として活躍した、最も代表的なドイツ戦車である。III号戦車と共に開発されたが、本車は火力支援を主任務とするため、大口徑榴弾を射撃可能な75mm24口径砲を装備した。1937年10月、A型が誕生し、以降開戦時までにはC型までが完成、第一線には197両があった。以降、対ソ戦開始までには、各戦車大隊の第4中隊に装備されるのが標準となる。しかし、主力のIII号戦車は非力であったため、1942年3月に長砲身の75mm43口径砲を装備したF2型が開発されると、以後主力戦車の地位を占めるようになった。これは北アフリカにも送られ、英軍は『Mk.4スペシャル』と呼び恐怖した。さらに武装と装甲の強化は続き、側面にシュルツェンをつけたH型は、IV号戦車の頂点を極めた。すでにこの頃には、ティーガーやパンターが登場していたが、IV号戦車は数的には主力の地位にあり、最終のJ型は終戦まで生産され続けた。総生産数は約8,500両以上で、多種多様な派生型のベースとしても利用されている。戦後、シリアに移譲された本車は、1967年の対イスラエル戦にて使用されている。

【III号戦車G型】





## MAN/ダイムラー・ベンツ V号戦車 パンター

MAN/Daimler-Benz PzKpfw V (SdKfz 171) Panther

<PzK pfw V Ausf G> 全幅 3.4m 全長 8.86m 最高速度 46km/h  
 武装 75mm KwK 42 × 1、7.92mm MG34 × 2

ソビエトの誇るT-34の出現により、ドイツ戦車師団の主力だったⅢ、Ⅳ号戦車は厳しい戦いを強いられることになった。1941年末、ドイツ陸軍は早急にこの強敵に対抗できる強力な戦車の開発を、ダイムラー・ベンツとMAN社に要求した。その結果、大きな傾斜をつけた装甲と、初速の大きい70口径75mm KwK42を装備し、大出力エンジン、大型転輪をつけたMAN社のプランが採用され、V号戦車パンターと命名された。1942年11月から量産開始され、1943年7月クルスク戦が初陣となった。しかし、このD型はエンジン冷却に欠陥があり、第10戦車旅団へ配属された200両の内、稼働数は40両という有様であった。だがその後は、欠陥を改修したA型が、さらに装甲を強化したG型が登場するにつれ、大戦における最優秀戦車の1つと言われるほどの能力を発揮した。パンターの総生産数は5,995両で、Ⅳ号戦車に代わり各戦車連隊の第1大隊へ配属、大戦末期の戦車戦力の要として活躍している。戦後も1940年代末までフランス軍の戦車部隊で使用されていた。

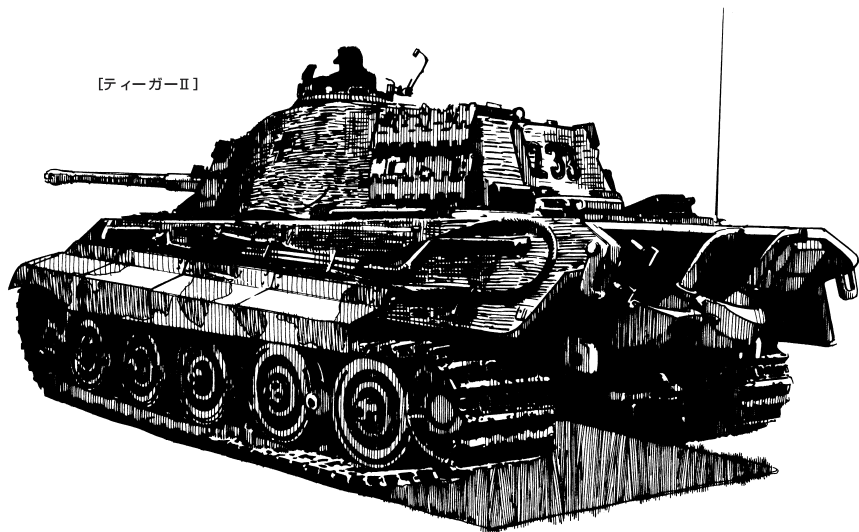
## ヘンシェル VI号E型戦車 ティーガーI

Henschel PzKpfw VI Ausf E (SdKfz 181) Tiger I

<PzK pfw VI Ausf E> 全幅 3.7m 全長 8.45m 最高速度 38km/h  
 武装 88mm KwK 36 × 1、7.92mm MG34 × 2

すでにフランスの戦闘において、B1 bis戦車やマチルダ歩兵戦車と戦ったドイツ戦車は、武装と装甲が敵よりも劣ることが明らかになっていた。そのためヒトラーは重戦車の必要性を認め、これは対ソ戦の開始と共にさらに拍車をかけた。当時、ポルシェの試作したVK4501が実用化に近かったが、テストの結果はヘンシェル型の採用となった。その無骨ともいえる角張った大型の車体に、88mm56口径砲を装備した姿は無敵の重戦車を思わせたが、57tもの重量となり弱い脚回りというアキレス腱を抱えてしまった。1942年8月、ティーガーIはレニングラード方面で初めてその姿を現した。以来、主に独立重戦車大隊に配属され、チュニジアやクルスク、ノルマンディー等の数々の戦場で活躍、138両撃破のミハエル・ピットマンを始め、戦車戦工一が本車搭乗員から次々と誕生していった。1,354両が生産されたが、最後まで生き残ったのは僅かである。

【ティーガーII】



## ヘンシェル VI号B型戦車 ティーガーII

Henschel PzKpfw VI Ausf B (SdKfz 182) Tiger II

<PzK pfw VI Ausf B> 全幅 3.76m 全長 10.3m 最高速度 38km/h 武装 88mm KwK43 × 1 7.92mm MG × 2

頑強な装甲と、88mm71口径砲という巨大な砲身を備えた、ドイツ最強の戦車として連合軍からは『キングタイガー』の名で呼ばれた。名前こそティーガーとなっているが、設計は全くの新規であり、車種統一の都合でパンターIIとの部品共通化が取られた結果、パンターを大きくしたような形状をしている。初期型のティーガーIIは、ポルシェ型砲塔を装備したが、砲塔前面の曲面が問題となり、1943年12月をもってヘンシェル型砲塔へ変更された。実戦参加は、東部戦線で1944年5月、西部戦線では同年8月であったが、重量68tが引き起こす機動性の悪さは、トランスミッションの故障と共に本車のネックとなり、十分な威力を発揮するに至らなかった。生産台数は489両で、その大半がティーガーIの後継として独立重戦車大隊へと配属された。そして、アルデンヌ攻勢やハンガリー、ベルリン市街戦と火消し役に活躍したが、その数は余りに少なすぎたのである。

## アルケット III号突撃砲

Alkett StuG III (SdKfz 142)

<StuG III Ausf G> 全幅 2.95m 全長 6.77m 最高速度 40km/h  
 武装 75mm StuK40 × 1、7.92mm MG34 × 1

Ⅲ号突撃砲は、1936年6月に提示された「75mmの砲を搭載する歩兵直協支援用装甲車両を速やかに開発すべし。」という指示により開発された。車両の全高が人間の平均身長を越えないことを条件とされたため、旋回砲塔をなくした低い独特のシルエットを持つこととなった。1940年1月、最初の量産型である75mm24口径砲を装備したA型が完成し、突撃砲中隊に配属されフランス戦へ投入された。以後、走行系や戦闘室形状など小改良を続け、B～E型まで登場したが、対ソ戦が始まるとT-34やKV-1に苦戦することとなった。この結果、1942年3月に75mm43口径砲を装備したF型が誕生した。これ以降は、駆逐戦車としても本格的に使用され、75mm48口径砲装備のF/8型、最終生産型のG型まで発展している。これらは、1941年には独立突撃砲大隊、1943年には突撃砲旅団として戦力を拡大し、常に不足していた戦車戦力を補完した。Ⅲ号突撃砲の生産は終戦まで続き、最終的な生産数は9,000両を越え、その73%はG型であった。

## ニーベルンゲン製作所 エレファント

Nibelungenwerke Elefant (SdKfz 184)

<Elefant> 全幅 3.38m 全長 8.14m 最高速度 30km/h 武装 88mm PaK43/2 × 1、7.92mm MG34 × 1

ティーガー戦車として開発したポルシェ社の失敗作であるVK4501(P)のシャーシー100両を流用し、88mm71口径砲を装備し、正面装甲は200mmという、かつてない重防衛の突撃砲として誕生したのが『フェルディナンド (ポルシェ教授の名)』である。本車の特徴は、駆動装置に電動モーターを使用していることで、トランスミッションが不要となり無段階変速できる利点があったが、あくまで理論上の話であった。結局90両が改造されて、第653、654 (重) 戦車駆逐大隊に配属、1943年7月のクルスク戦へ投入された。しかし、機銃を標準装備しなかったために、歩兵との白兵戦で苦戦し、また少々の坂道でも発電用エンジンが過負荷となり、満足な戦果は挙げられなかった。そのためフェルディナンドは回収され、車体前面に機銃を装備し細部を改修後、新たに『エレファント』と改名してイタリア戦線へ投入された。なお、48両がエレファントとしての改装を受けた。

## FAMO/MAN/ダイムラー・ベンツ II号対戦車自走砲 マーダーII

FAMO/MAN/Daimler-Benz Panzerjäger II Marder II (SdKfz 131)

<Marder II> 全幅 2.28m 全長 6.36m 最高速度 40km/h 武装 75mm PaK40/2 × 1

対ソ戦の開始後、T-34、KV-1に対抗しうる新型戦車の開発が始まったが、その量産化はまだ先のことで、早急に配備できる装甲車両の調達にせまられた。そこで、旧型車体を流用した対戦車自走砲の量産に乗り出した。これは、Ⅱ号戦車の車体を利用し、その上に前面と側面だけを10～15mmの装甲板で囲んだオープントップの戦闘室を設置、対戦車砲を砲架ごと装備した。1942年4月、この方法で最初の自走砲が作られ、これはⅡ号火炎放射戦車の車体に、捕獲したソビエトの76.2mm野砲を装備する、まさに応急改装車であった。これが本格的な生産となったのは、Ⅱ号戦車F型車体に75mmPaK40を搭載した、『マーダー (てん) II』からである。本車は1942年7月から、対戦車、戦車猟兵大隊に配備され、数カ月で実戦化された車両としては期待を上回る活躍をした。1943年2月にはⅡ号戦車車体をウェスベヘ流用するために生産終了となったが、総計576両が完成、終戦まで活躍した。

## MIAG/MNH ヤークトパンター

MIAG/MNH Jagdpanther (SdKfz 173)

&lt;Jagdpanther&gt; 全幅 3.42m 全長 9.9m 最高速度 46km/h 武装 88mm PaK43/3×1、7.92mm MG34×1

1942年10月2日、パンターの車体に88mm71口径砲を装備した駆逐戦車として開発が指示された。その構造は、パンターの車体前面および側面の装甲板をそのままに伸ばして戦闘室を形成したため、従来の突撃砲に比べて非常に避弾経始の良いデザインとなった。生産開始は1944年1月からで、1945年3月に生産終了するまで約415両が生産された。本車は対戦車戦闘の切札として、(重)戦車駆逐大隊へと配属され、最も大量に投入されたのは1944年12月のアルデンヌ攻勢時であった。また、戦車の代用として戦車大隊へも配属されており、圧倒的な連合軍相手に善戦し、最も優れた駆逐戦車という評価を受けている。

## BMM/スコダ 38(t) 式駆逐戦車 ヘツァー

BMM/Skoda Jagdpanzer 38(t) Hetzer

<Jagdpanzer 38(t)> 全幅 2.63m 全長 6.38m 最高速度 42 km/h  
武装 75mm PaK39×1、7.92mm MG34×1

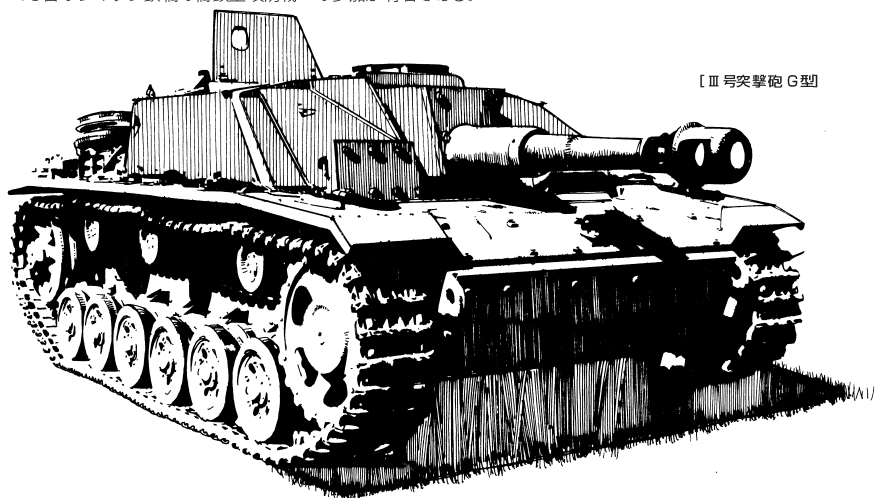
1943年3月の機甲兵総監グデーリアンの要求である「低姿勢で十分な防衛力を持つ軽駆逐戦車」として、定評のある38(t)式戦車の車体を流用し開発された駆逐戦車が、この『ヘツァー(扇動者)』である。狭い戦闘室と砲の射界が限定されるという欠点はあったが、主砲には75mm48口径砲を装備し、安価で強固なボディを持つ、理想的な小型駆逐戦車となった。生産は1944年4月より開始され、1944年7月から戦車猟兵大隊を皮切りに、主に歩兵師団の戦車猟兵中隊へと逐次配備されていた。終戦までには2,700両以上が完成し、高い稼働率に支えられ末期の戦車戦力の一翼を担っている。このため、終戦後もスイス陸軍やチェコ陸軍でしばらく使用されていた。派生型としては火炎放射戦車が生産され、アルデンヌ攻勢時には約20両が投入されている。

## ニーベルンゲン製作所 VI号駆逐戦車 ヤークトティーガー

Nibelungenwerke Jagdpanzer VI Jagdtiger (SdKfz 186)

<Jagdpanzer VI> 全幅 3.63m 全長 10.65m 最高速度 28 km/h  
武装 128mm PaK44×1、7.92mm MG34×1

ティーガーIIの車体を延長したシャーシーに、128mm55口径砲を装備し、前面装甲は250mmに達する、陸上軍艦とも言えるドイツ最後の重駆逐戦車である。この結果、余りにも重量過多となり、機動性は格段に悪く、そのため多くは後退戦、拠点防衛などで使われることとなる。総生産数は77両と少なく、第560、第653(重)戦車駆逐大隊、第512重戦車大隊のみに配備され、第653(重)戦車駆逐大隊はアルデンヌ攻勢へ、第512重戦車大隊はルール地方防衛へと投入されている。また、特に1945年3月10日のレマゲン鉄橋の橋頭堡攻防戦への参加が有名である。



【III号突撃砲 G型】

## フォーマグ IV号駆逐戦車

Vomag Jagdpanzer IV (SdKfz 162)

<Pazer IV/70(V)> 全幅 3.17m 全長 8.5m 最高速度 35 km/h  
武装 75mm PaK42×1、7.92mm MG42×1

1943年末、独立突撃砲旅団の主力であったIII号突撃戦車の後継型として、IV号戦車の車体を流用して作られたのが、このIV号駆逐戦車である。車体は傾斜した装甲で構成され、低姿勢のシルエットが特徴だった。1944年3月から戦車師団の戦車猟兵大隊に配備され始め、イタリア戦線でもH号戦車師団が使用したのが初陣となった。そして1944年8月には、パンターへ優先的に回されていたため遅れていた、75mm70口径砲を装備する「ラング」の生産が始まった。この型は、重心が前よりとなったために前2組の転輪が鋼製となり、操縦性も悪化した。また本型は「IV号戦車/70」と改称し、突撃砲旅団や戦車猟兵大隊のみならず、その名の通り戦車大隊にも配備され、1944年12月のアルデンヌ攻勢で初めて大量に使用された。生産台数は、総計約2,000両である。

## BMM 38(t) 式自走重歩兵砲 グリーレ

BMM sIG 38(t) Grille (SdKfz 138/1)

&lt;Grille Ausf H&gt; 全幅 2.16m 全長 4.61m 最高速度 35km/h 武装 150mm sIG33/1×1

ドイツは大战中の国の中でも、歩兵砲と分類される大砲を重用した国である。これは後方の砲兵隊に配備される榴弾砲と違い、歩兵部隊へ配備されて前線に使用できる強力な支援火力として重宝された。しかし、150mmクラスの重歩兵砲は重すぎるために、歩兵砲本来の柔軟な運用には支障があった。そこで、これを戦車車体に装備し、機動性を向上させることが計画された。こうして完成した自走砲の内、一番有名な車両が『グリーレ(ゴロゴロ)』である。これは、38(t)式戦車の車体に150mm sIG33重歩兵砲を装備した自走砲で、初期型であるH型は1943年2月より90両、本格量産型のM型は1943年4月より282両生産されている。両型とも機甲擲弾兵連隊の重歩兵砲中隊(自走)へ配備されて、あらゆる戦線に投入、歩兵の頼もしい力となっている。

## BMM 38(t) 式対戦車自走砲 マーダーIII

BMM Panzerjäger 38(t) Marder III (SdKfz 139,138)

<Marder III Ausf H> 全幅 2.16m 全長 5.77m 最高速度 35 km/h  
武装 75mm PaK40/3×1、7.92mm MG37(t)×1

本車も、マーダーIIと同じコンセプトで作られた、38(t)式戦車車体を流用した対戦車自走砲である。開発は半年以上早い1941年秋に始まり、こちらも最初の生産型は、38(t)式戦車から砲塔を外し鋼板をボルト止めしただけの車体に、ソ連製の76.2mm野砲を装備した急造品であった。こうして完成した車両は、マーダーIII(SdKfz 139)と呼ばれ、マーダーIIと同様な配備が行われたが、1942年7月には計66両が北アフリカへ急送されている。そして1942年11月からは、本格的なH型(SdKfz 138)が完成する。これは38(t)式戦車G型の出力向上型車体に75mmPaK40を装備、戦闘室装甲も大きく乗員の安全性が高まった。次のM型は、1942年7月にヒトラーが「38(t)式戦車の全生産量を自走砲に転用せよ」と命令した結果開発されたもので、戦闘室が後部へ移動したのが特徴である。マーダーIIIはヘツァーの登場まで生産され、SdKfz 139が363両、SdKfz 138が1,393両作られている。

## ドイツ製鉄所 III/IV号対戦車自走砲 ナースホルン

Deutsche-Eisenwerke Panzerjäger III/IV Nashorn (SdKfz 164)

&lt;Nashorn&gt; 全幅 2.86m 全長 8.44m 最高速度 42 km/h 武装 88mm PaK43/1×1

75mm PaK40は優秀な砲であったが、T-34やKV-1を一撃で破壊するには、少々頼りなかった。そこで1942年2月のヒトラーの命令により、88mm砲を装備する対戦車自走砲の開発が始まった。車体には装備する砲が大型化したため、IV号戦車とIII号戦車の部品を組み合わせた、III/IV号車体が使用された。この車体はIV号戦車G型の後部を延長した形状で、エンジンを車体中央に設置していた。上部構造は、四方を10mmの装甲板で囲んだオープントップの戦闘室となっていた。こうして完成した本車は、当初『ホルニッセ(モンスズメバチ)』と呼ばれていたが、ヒトラーが虫の名前をつけることを嫌い、『ナースホルン(さい)』と変更された。1943年7月、クルスク戦へ間に合わせるべく100両が生産され、第655(重)戦車駆逐大隊に配備、以降終戦までに594両が生産され、軍または軍団直轄で運用される(重)戦車駆逐大隊へ配備された。

## ドイツ製鉄所 IV号突撃戦車 ブルムベアー

Deutsche-Eisenwerke Sturmpanzer IV Brummbär (SdKfz 166)

&lt;Sturmpanzer IV&gt; 全幅 2.88m 全長 5.93m 最高速度 40km/h 武装 150mm StuH43×1

市街戦において重歩兵砲は期待以上に有効であったため、市街においても最前線で行動可能なよう、完全密閉型な重装甲を施した自走重歩兵砲の開発が望まれた。こうして少数作られた33B式突撃歩兵砲は、スターリングラード戦へ投入され、この種の兵器の有効性を実証した。だが、この型はⅢ号車体を流用していたため、極めて窮屈な設計であった。そこでこの後継にはⅣ号車体が選ばれ、これに前面装甲100mmの箱型戦闘室を載せた突撃戦車が完成、『ブルムベアー（気難し屋）』と名付けられた。1943年5月までには60両が完成し第216突撃戦車大隊を編成、フェルディナンドの支援用としてクルスク戦に投入された。以後、サボロジェ防衛戦でも活躍、さらにはイタリア山間部へも投入されている。終戦までには306両生産されたが、活躍の詳細は定かでない。

## FAMO II号自走榴弾砲 ヴェスペ

FAMO PzA II Wespe (SdKfz 124)

&lt;Wespe&gt; 全幅 2.28m 全長 4.81m 最高速度 40 km/h 武装 105mm leFH 18M×1

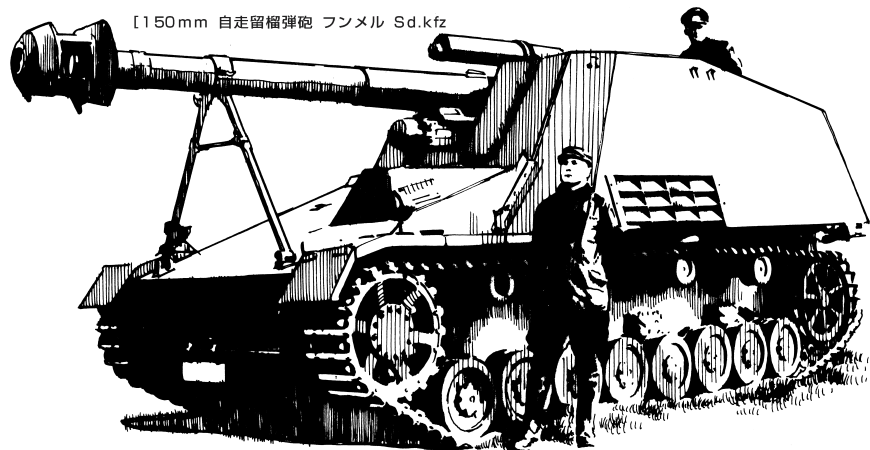
1942年4月4日、ヒトラーは「理想的な車両とは別に、暫定案として利用可能な全ての車両、砲をもつて、1943年春までに自走砲を大量生産する」との指令を出す。これを受けて誕生したのが、少し延長したⅡ号戦車車体を流用し、105mm leFH18榴弾砲を装備する「ヴェスペ（スズメバチ）」である。量産は1943年2月から開始されたが、ヒトラーは本車を気に入り、「Ⅱ号戦車車体は全てヴェスペに使用せよ」と命令している。ヴェスペは戦車および機甲擲弾兵師団の機甲砲兵連隊の第1大隊に配備され、最初に大量投入されたのは、1943年7月のクルスク戦である。1944年7月までに676両生産されたが、生産終了の理由はFAMO社のあるワルシャワが陥落したため、暫定的に作られた自走砲としては非常に評価が高く、終戦まで全ての戦線で活躍している。

## アルケット/ドイツ製鉄所 Ⅲ/Ⅳ号自走榴弾砲 フンメル

Alkett/Deutsche-Eisenwerke PzA III/IV Hummel (SdKfz 165)

&lt;Hummel&gt; 全幅 2.97m 全長 7.17m 最高速度 42 km/h 武装 150mm sFH 18/1×1

「フンメル（マルハナバチ）」は、150mm sFH18重榴弾砲を搭載した、ナースホルンと同型の自走榴弾砲である。兵器局の計画では、当初105mm leFH18軽榴弾砲を搭載する予定であったが、同砲はⅡ号戦車車体にも搭載可能であったため、重榴弾砲搭載の計画に変更されている。1942年10月、ナースホルンともども試作型が完成したが、開発計画としてはこのフンメルの方が先であった。本車もクルスク戦に間に合わせるべく、1943年5月12日までに100両が作られて、戦車および機甲擲弾兵師団の第1大隊の重中隊（他の2個中隊はヴェスペ）に配備された。本車の生産は1945年まで続けられ、714両の自走砲型他、弾薬運搬型も157両生産された。



[150mm 自走榴弾砲 フンメル Sd.kfz]

## オペル 4 2式機甲化ロケット砲 マウルティア

Opel Panzerwerfer 42 Maultier (SdKfz 4/1)

&lt;Panzerwerfer 42&gt; 全幅 2.2m 全長 6m 最高速度 40km/h 武装 150mm NbW42×1, 7.92mm MG34×1

3tトラックS型(4×2)の後輪を装軌式にしたハーフトラックが、『マウルティア(5らび)』で、オペル社、フォード社、KHD(マギルス)社の3社で量産されていた。1943年、オペル社はこのマウルティアに「装甲を施し、150mmロケット砲搭載の自走砲ならびに同弾薬運搬車を製造せよ」との命令を受けた。こうして作られたのが本車で、1943年4月から1944年3月にかけて、自走砲300両、弾薬運搬車289両が生産され、ロケット砲旅団へと配備された。ロケット砲は発射時の猛烈な噴煙のため、敵にその位置を露見されやすく、素早く陣地移動をする必要があった。この自走砲化のおかげで、ロケット砲兵に機動性と防御力を与えることとなった。

## デマーグ SdKfz 10/4

Demag SdKfz 10/4

&lt;SdKfz 10/4&gt; 全幅 1.93m 全長 4.75m 最高速度 65 km/h 武装 20mm FlaK30×1

SdKfz 10/4は、それまでトレーラーで牽引していた対空機関砲を、初めて車載化した簡易な対空自走砲である。これは、1(t)半装軌型牽引車の後部ボディをプラットフォームに変更、20mm FlaK30機関砲を装備したもので、プラットフォームの側面と後面には起倒式の格子板が設けられ、射撃時はこれを倒して足場の補助とする。1938年から1944年まで総計610両が作られ、陸軍及び空軍の高射砲部隊に配備された。本車の後期型であるSdKfz 10/5は、装備砲を新型のFlaK38に変更し簡単な装甲も取付られていた。

## BMM 38(t)式対空戦車

BMM Flakpanzer 38(t) (SdKfz 140)

&lt;Flakpanzer 38(t)&gt; 全幅 2.15m 全長 4.61m 最高速度 42km/h 武装 20mm FlaK38×1

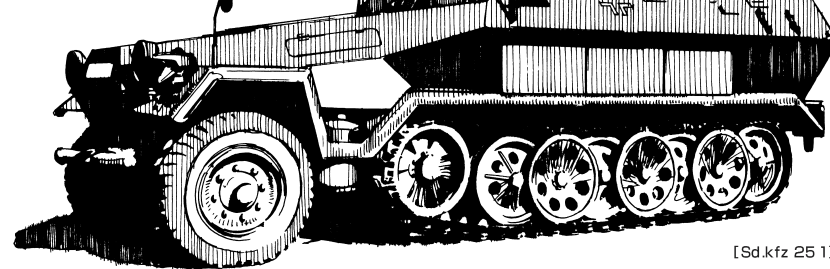
1943年10月15日、対空戦車を緊急に調達するため、暫定的ではあるが38(t)式自走砲用車体を流用し、20mm FlaK38機関砲を装備した対空戦車の製造を命じた。これは、開発中のⅣ号対空戦車が配備可能となる1944年初頭まで生産される予定で150両発注されたが、テストの結果は火力不足で芳しくなく、実際に生産された台数は140両であった。そのほとんどは第1SS戦車師団や戦車教導師団等の戦車連隊付対空小隊にⅣ号対空戦車の代用として配備され、西部戦線へと投入された。

## ドイツ製鉄所 IV号対空自走砲 メーベルワーゲン

Deutsche-Eisenwerke PzFlak IV Möbelwagen (SdKfz 161/3)

&lt;Möbelwagen&gt; 全幅 2.95m 全長 5.92m 最高速度 38 km/h 武装 37mm FlaK43×1

大戦半ば、すでにドイツは制空権を失いつつあり、戦車に随伴できる防空車両の開発が急務となった。このためⅣ号戦車の車体を流用し、上部に起倒式の装甲板4枚で戦闘室を設け、20mm FlaK38四連装機関砲を装備する試作車が開発された。これは1943年10月、ヒトラーの評価を受けたが、生産許可は与えられなかった。その結果改良案として37mm FlaK43機関砲に変更し、四角い形状から制式に『メーベルワーゲン(引越荷物運搬車)』と名付けられ、1944年3月より量産されることとなった。ただし、これは暫定的なもので、より強力な30mm連装機関砲を装備するクーゲル・ブリッツの生産開始までのつなぎとしてであった。ところがこの開発は遅れ、対空車両の必要性が増して高まったため、1945年3月まで240両生産され、戦車連隊付対空小隊へと配備された。



[Sd.kfz 25 1]

## オストバウ IV号対空戦車 ヴィルベルヴィント/オストヴィント

Ostbau Flakpanzer IV Wirbelwind/Ostwind

&lt;Wirbelwind&gt; 全幅 2.9m 全長 5.92m 最高速度 38km/h 武装 20mm Flakvierling38×1

『ヴィルベルヴィント(つむじ風)』は、修理のために前線から戻ってきたIV号戦車の車体に、20mmFlaK38四連装機関砲を取めた多角形の旋回砲塔へ換装したものである。元々はメーペルワーゲンの数量不足を補うために作られた車両で、IV号戦車の車体上部構造を改造することなく生産できる利点があった。上面以外の全周に装甲を施したため、一見機能的な形態をしているが、砲塔旋回が手動のために遅く敵機に追いつけないこともあった。また、20mmFlaK38四連装機関砲は低空への火力こそ大きかったが、射程が短く1発の破壊力も低いため、37mmFlaK43機関砲を装備した「オストヴィント(東風)」が登場した。これも砲塔形状が違うだけでヴィルベルヴィントと同様な方法で生産されている。総生産数は、ヴィルベルヴィントが86両、オストヴィントが43両で、メーペルワーゲン同様に使用された。

## オペル 3tトラック オペル・ブリッツ6700A

Opel Lastkraftwagen 3t Opel-Blitz 6700A

&lt;Type36-6700A&gt; 全幅 2.34m 全長 5.95m 最高速度 60km/h

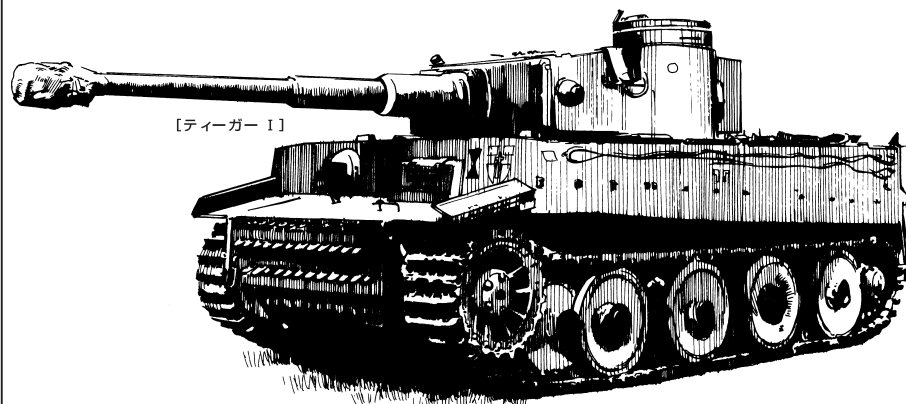
1939年においては、ドイツが自動車化した部隊を持つことなどは望むべくもなかった。ドイツが保有していたのは全馬匹車とも言えるもので、通常の歩兵師団は5375頭の馬と942台の自動車を配備していたに過ぎない。また、百種類にも及ぶ商業用トラックも配備され、その性能には信用できないものがあった。この混沌を改善すべく『シェル計画』が実施された。この計画は、貨物自動車を最大積載量と駆動方式とで分類し、規格統制を図るものであった。オペル社の「ブリッツ」は、この規格の3t車に該当し、一番の成功作となった。70,000両の36S型(4×2)と、25,000両の6,700A型(4×4)が生産されている。しかし、需要には程遠い数しか生産されず、結局終戦まで馬匹の状態は改善されなかったのである。

## クラウス・マッファイ SdKfz 7

Krauss-Maffei SdKfz 7

&lt;SdKfz7&gt; 全幅 2.4m 全長 6.85m 最高速度 50 km/h

1932年末、兵器局は88mm Flak18高射砲、150mm sFH18重榴弾砲が牽引でき、その砲兵18名が乗車可能な中級半装軌牽引車の開発を命じた。1934年に試作車が完成すると、すぐ量産に移された。これがSdKfz7で、一般には「8(t)ハーフトラック」という名前でも呼ばれている。ドイツのハーフトラックはステアリング方式に特徴があり、前輪を左右15°以上に切ると、その方向の履帯起動輪にブレーキがかかり、旋回し易くなる工夫がしてあった。本車は、総生産台数11,000両を誇り、ドイツ軍の中核的半装軌牽引車として使われた。この車体を利用した派生型には、20mm Flak38四連機関砲装備のSdKfz7/1、37mm Flak36対空機関砲装備のSdKfz7/2 等がある。



【ティーガー I】

## ハノマーグ SdKfz 251

Hanomag SdKfz 251

&lt;SdKfz251&gt; 全幅 2.1m 全長 5.8m 最高速度 53 km/h

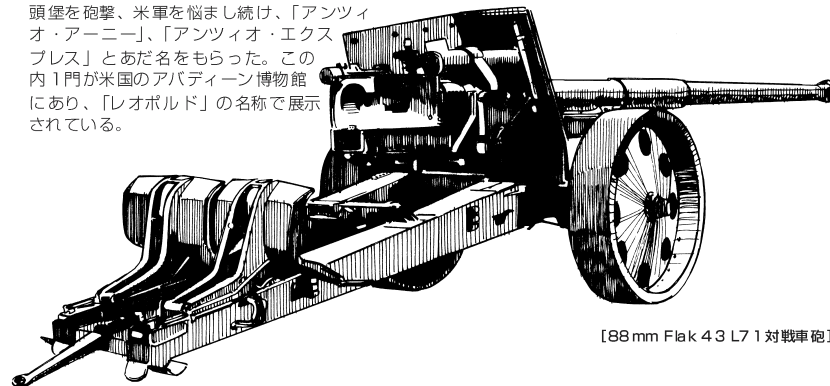
戦車師団の運用構想段階で、戦車に随伴できる装甲兵員輸送車の必要性が浮上した。この装甲兵員輸送車は、小銃弾や砲弾の破片程度から防護できる装甲、戦車と同程度の路外能力を備え、1個分隊の兵員が乗車できる仕様を満たすものとした。1937年、この要求を実現すべく、3(t)半装軌牽引車(SdKfz 11)のシャーシーに、装甲を施した車両を開発した。これがSdKfz251である。1939年6月から生産は開始され、終戦まで総生産台数は基本型だけでも15,000両を越えたが、通常3個大隊編成の機甲擲弾兵連隊において、1個大隊のみが本車を装備できる供給量でしかなく、終戦まで常に不足気味であった。また、本車は極めて多様な派生型のベースとしても使用されている。

## クルップ 28 cm K 5 (E) シュランクベルタ

Krupp 28cm K5(E) Schlanke Bertha

&lt;28cm K5(E)&gt; 全幅 3.6m 全長 31.1m 武装 280mm K5×1

ドイツの列車砲の歴史は第一次世界大戦から始まり、100km以上離れた距離からパリに撃ち込んだ21cmベルタ砲によって、この評価は確固たるものとなった。通称『パリ砲』と呼ばれたこの砲は、パリっ子の度肝を抜き、ベルサイユ条約ではドイツの軍備を制限する際長距離砲の禁止をしっかりと加えさせた程である。1935年、ドイツは再軍備を宣言すると、このベルタ砲の後継として様々な列車砲を作り始めたが、この中でも一番実用性が高かったのが、280mm K5(E)である。これは1934年からクルップ社で秘密裡に計画され、1945年までに28門が生産され、第712、第713、第765砲兵中隊へ配備された。その砲弾は62400mにおよぶ射程を有し、連合軍の砲の射程外からねらい撃ちし活躍した。特に1944年のアンツィオ上陸作戦では、K5(E)の2門が、トンネルに出たり入ったりと隠れながら上陸橋頭堡を砲撃、米軍を悩まし続け、「アンツィオ・アーニー」、「アンツィオ・エクスプレス」とあだ名をもらった。この内1門が米国のアバティーン博物館にあり、「レオポルド」の名称で展示されている。



【88mm Flak 43 L71 対戦車砲】

## ドイツ海軍

1919年、ヴェルサイユ条約が締結された。これにより、第一次世界大戦で敗戦国となったドイツが保有を許されたのは、旧式の戦艦6隻、軽巡洋艦6隻、駆逐艦12隻だけであり、空母、潜水艦は保有できず、戦艦の代替は許されたが、排水量は1万(t)以下でしかなく28センチ以上の砲を積むことを禁止された。しかし、ドイツ海軍は条件に従うように見せながらポケット戦艦を作るなど、徐々に再建を始めていた。1933年にヒトラーが政権を執ると明らかなる再軍備を開始し、隠れて大型の巡洋戦艦や潜水艦などを建造していた。そして1935年には、それを海外に宣言した。その後イギリスと海軍協定が結ばれ、ドイツ海軍はイギリスの35%の保有を公式に認められることになる。これにより、大型戦艦、巡洋戦艦、空母といった大型艦の着手に入り、1938年にはバランスの取れた大型海軍を作り上げるための「Z計画」を開始した。内訳は大型戦艦8隻、巡洋戦艦5隻、装甲艦3隻、航空母艦2隻を中心とした本格的な外洋艦隊であった。しかし、1939年、第二次世界大戦の開始と共に計画は凍結されることになる。第二次世界大戦に入ると、Uボートと呼ばれた潜水艦や外洋が可能な巡洋艦、巡洋戦艦、仮装巡洋艦等による通商破壊戦が主な作戦となり、連合国側に大きな損害を与えることになった。もちろん、大型戦艦艦隊に対しての攻撃もあり、場合においては水上戦もあったが、本来、数の上で連合軍に比べ、明らかに少ないがため、1隻を失うのがまさに大きく響く状態であった。戦争が激化するに従い、ドイツ海軍は徐々にその力を削がれてゆき、制空権を失い、輸送船団などに対する攻撃も連合国側がある程度強力な護衛艦隊を付けるようになると、その活躍の場は次第に失われていった。

## Arms Catalogue of Great Britain

## グロスター グラディエーター

Gloster Gladiator

&lt;Gladiator Mk.I&gt; 全幅 9.83m 全長 8.36m 最大速度 407km/h 武装 7.7mm Browning Mk.II×4

空中格闘を伝統とする英空軍最後の複葉単座戦闘機で、ゴントリット戦闘機にかわって制式となった。1937年1月、ハリケーン登場に先立つこと7か月、英空軍へ就役したが、最大速度が407km/hでは、ハリケーン、スピットファイア誕生までのつなぎ役に過ぎなかった。英本土の他に中東にも配備され、第二次大戦が始まるとフランスへも派遣、英本土防空戦でも少数がプリマス港防空のため配備されている。またノルウェー、ビルマでも活躍し、1940年4月まで生産され、計311機が引き渡されている。

英海軍は、本機に艦載用装備を施しシーグラディエーター艦上戦闘機として採用し、1939年5月からニムロードと交替し配備が始まった。空母イーグルやグロリアスで運用されて、ノルウェーや地中海で活躍し、特にマルタ島の3機の動きは有名であるが、これは英空軍が使用したものである。1940年末には、ワイルドキャット（マートレット）に主力の座を譲っている。

## ホーカー ハリケーン

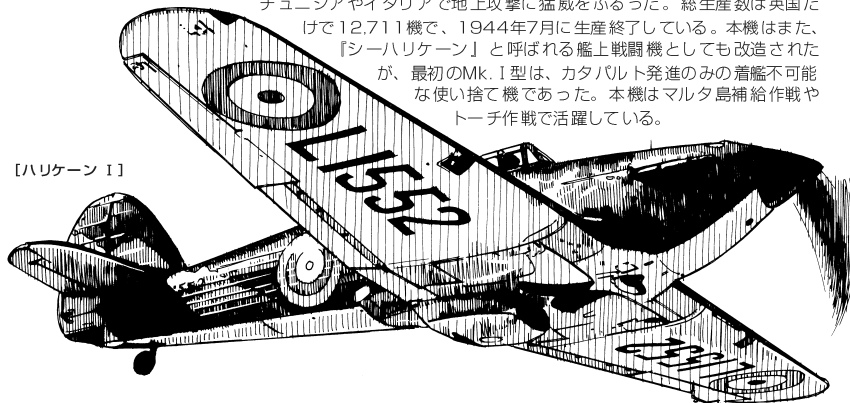
Hawker Hurricane

<Hurricane Mk.IIC> 全幅 12.2m 全長 9.81m 最大速度 526km/h  
武装 20mm Hispano Mk.I×4、爆弾 454kg

1935年初めの次期戦闘機要求仕様F.36/34に基づきホーカー社が設計した、英空軍初の低翼単葉戦闘機である。同年11月に初飛行し、1937年12月には第111飛行隊が初めてハリケーンの引渡しを受けたが、これはスピットファイアよりも半年早かった。しかし、主翼は1939年の大改造で金属製になったものの、胴体は鋼管骨組羽布張りという複葉機構造のままの古い設計であった。それでも性能はますますで、開戦後直ちにフランスへ派遣され、1940年の英本土防空戦でも防空任務に活躍、おもに爆撃機を迎撃したためもあるが撃墜数ではスピットファイアを越えている。一方、戦闘機としての限界も露呈し、以後地上攻撃を主任務とするようになった。特にMk.II DやMk.IVは、両翼に40mm対戦車砲を装備し、チュニジアやイタリアで地上攻撃に猛威をふるった。総生産数は英国だけで12,711機で、1944年7月に生産終了している。本機はまた、「シーハリケーン」と呼ばれる艦上戦闘機としても改造された

が、最初のMk.I型は、カタパルト発進のみの着艦不可能な使い捨て機であった。本機はマルタ島補給作戦やトーチ作戦で活躍している。

[ハリケーン I]



## スーパーマリン スピットファイア

Supermarine Spitfire

&lt;Spitfire Mk.I&gt; 全幅 11.23m 全長 9.12m 最大速度 586km/h 武装 7.7mm Browning Mk.II×8

1936年3月、英空軍最大の傑作戦闘機スピットファイアは、ハリケーンに遅れること4か月で初飛行を行った。試験飛行では、同じロールスロイス・マリンエンジンを搭載しながら、ハリケーンよりも56km/h速く、空力面での優秀性を示したが、機体構造も完全な全金属製応力外皮と進歩していた。これは主任設計者J・ミッチェル技師の天才的な設計に他ならない。しかし、同技師は急逝し、この機体の完成を見ることはなかった。最初の量産型Mk.Iは、1938年6月より引渡しが始まり、開戦時には307機が就役していた。本型は1940年英本土航空戦でハリケーンと共に独空軍を撃退し、英国の救世主と言われた。この戦いで好敵手Bf 109Eと性能を争ったが、旋回性能では勝り、上昇力・高々度性能では一歩譲った。以後、独戦闘機に呼応するように改良型が登場し、対Bf 109F用に小改良したMk.V、対Fw 190Aにマリン61を搭載したMk.IX、グリフォン65エンジンを搭載したMk.XIV等、終戦まで英軍の主力戦闘機として活躍した。

本機も「シーファイア」と呼ばれる艦上戦闘機が製造され、1942年末までに6個中隊が編成され、サレルノ上陸や南仏上陸作戦、スマトラの製油所攻撃等にも参加、戦後の朝鮮戦争を経て1954年に退役している。

## グロスター ミーティア

Gloster Meteor

&lt;Meteor Mk.I&gt; 全幅 13.1m 全長 12.6m 最大速度 660km/h 武装 20mm Hispano Mk.V×4

1940年2月、英空軍はホイットル中尉が研究中のターボジェットの将来性を見抜き、早くも双発ジェット迎撃機の試作をグロスター社と契約した。英空軍の本機に対する期待度は絶大で、500機を1943年春までに生産するという計画を立てていた。しかしジェット・エンジンが技術行政上のごたごたやタービン翼車の技術的困難のため遅延、1943年5月5日の初飛行を経て、実戦部隊への配備は1944年7月12日となってしまった。この世界初のジェット機は第616航空隊で、V1号撃墜が初陣となった。しかしドイツへの秘密漏洩を恐れ、国外での作戦行動開始は遅く、1945年4月16日であった。大戦での活躍は少なかったが、戦後も長く活躍したジェット機である。

## ウェストランド ワールウィンド

Westland Whirlwind

&lt;Whirlwind Mk.I&gt; 全幅 13.7m 全長 9.68m 最大速度 579km/h 武装 20mm Hispano Mk.I×4、爆弾 454kg

英空軍初の双発単座戦闘機として開発され、1940年6月に登場した。最初の2機と試作1機が夜間戦闘機として試験されたが、エンジンの故障が多く、メンテナンスに苦勞し、さらに着陸速度が速いため飛行場が限られるなどの問題点も多かった。そして肝心の高々度性能が悪いため、迎撃任務には不向きであった。しかし、比較的長い航続距離を活かし爆撃機の援護任務を勤め、1942年には戦闘爆撃機としてフランスのドイツ占領地区の船舶、鉄道、橋、港の攻撃に活躍した。総生産数は112機と少なく、1943年11月にタイフーンと交替した。

## ホーカー タイフーン

Hawker Typhoon

<Typhoon Mk.IB> 全幅 12.7m 全長 9.7m 最大速度 650km/h  
武装 20mm Hispano Mk.II×4、爆弾 907kgまたはロケット弾×8

1938年、ハリケーン的设计者シドニー・カムが迎撃戦闘機として設計したもので、機体前部以外は全金属応力外皮の構造を採用する手強い設計だった。1940年2月に各種の不備を抱えたまま初飛行したが、戦局の圧迫から強引に生産され、1941年9月第56飛行隊へ配備された。しかし、高々度性能の悪さ、上昇力の貧弱さ、離昇中右に泳ぐこと、尾翼構造の欠陥などと悪評はすさまじく、中でも最大の問題はセイバー・エンジンの不調であり、この開発は「大戦中最も憂鬱な物語の一つ」と英公式戦史に記されたほどである。初期に引き渡された142機の内、135機が機体不調で損失したのである。これらの欠陥を克服しながら、1942年11月から始まった大陸への低空侵攻任務で、ようやく汚名を返上する。その結果1944年には戦闘爆撃機として見直され、爆弾907kgあるいはロケット弾を搭載可能となり、地上攻撃に活躍した。総生産数は3,317機である。

## ホーカー テンペスト

Hawker Tempest

<Tempest Mk.V> 全幅 12.5m 全長 10.3m 最大速度 701km/h  
 武装 20mm Hispano Mk.V×4、爆弾907kgまたはロケット弾×16

タイフーンは800km/hの急降下で主翼が空気の圧縮性の影響を受け、機体に縦ゆれと機首下げを起こさせることが判明した。これらの不備を改良すべく、翼厚比を上げ、薄い層流翼をつけたタイフーンMkIIが開発された。試作機は主翼が楕円形となり、面積も増え、燃料タンクのため胴体を長くし、さらに機体の安定のため垂直尾翼に大きなヒシを付けた。このようにタイフーンMk. IIは原型機と大幅に変化したため、1942年2月28日「テンペスト」と新たに呼ばれるようになった。最初の量産型Mk.Vは、1944年1月より引渡されるはずだったが、転換訓練の都合やホーカー社ストライキ事件などのため、同年7月までずれ込んだ。配備当初は列車等の地上目標攻撃に使用されたが、本機を有名にさせたのはV1号迎撃である。大戦に間に合った型は、唯一このMk.Vだけだが、1945年8月までに800機が生産、大戦終結時の英空軍最優秀戦闘機との評価もある。

## ボルトン・ポール デファイアント

Bouton Paul Defiant

<Defiant Mk.I> 全幅 12.99m 全長 10.77m 最大速度 488km/h 武装 7.7mm Browning×4

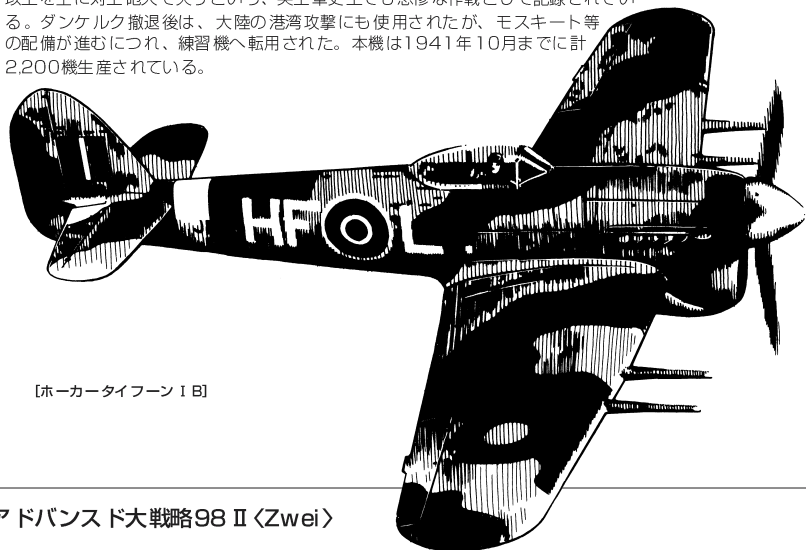
一切の火力を背部砲塔に集中して、前方固定銃がないという変わった単発複座の迎撃戦闘機である。1940年5月、ダンケルク撤退戦にて初登場し、自慢のボルトン・ポール式動力銃塔(7.7mm Browning×4)の威力で、ドイツ爆撃機の迎撃に成功した。しかし、時速488km/hという鈍速の上、前方機銃が無いことが敵に分かると、それが決定的な弱点となって敵戦闘機の餌食となってしまい、1941年9月には迎撃用のA.Iレーダーを装備し、夜間戦闘機に転向、Mk. IIとして量産され活躍している。後には標的曳航機にも転用され、各型合計で1,060機生産されている。

## フェアリー バトル

Fairy Battle

<Battle Mk.I> 全幅 16.46m 全長 12.9m 最大速度 414km/h  
 武装 7.7mm Browning×1、7.7mm Vickers K×1、爆弾454kg

1930年代後半のイギリス近代化の一翼を担って出現した、最初の低翼単葉引込み脚の軽爆撃機である。部隊配備は1937年3月から始まり、開戦とともにフランスの基地へ前進、ジークフリート線の昼間偵察などに活躍、1939年9月20日には西部戦線初の独軍機撃墜という戦果を挙げる。しかし、本機の性能はすでに時代遅れで、敵機のような餌食となり、偵察任務は1939年9月いっばいで中止された。もっとも単発軽爆撃機としては代替可能な機種がないため、損害覚悟で出撃を継続した。その中でも有名な任務として、1940年5月14日のセダンにおける独軍仮橋の爆撃がある。これは出撃したバトルの71機中40機以上を主に対空砲火で失うという、英空軍史上でも悲惨な作戦として記録されている。ダンケルク撤退後は、大陸の港湾攻撃にも使用されたが、モスキート等の配備が進むにつれ、練習機へ転用された。本機は1941年10月までに計2,200機生産されている。



[ホーカー・タイフーン I B]

## ブリストル プレニム

Bristol Blenheim

<Blenheim Mk.II> 全幅 17.17m 全長 12.12m 最大速度 418km/h  
 武装 7.7mm Browning×1、7.7mm Vickers K×1、爆弾454kg

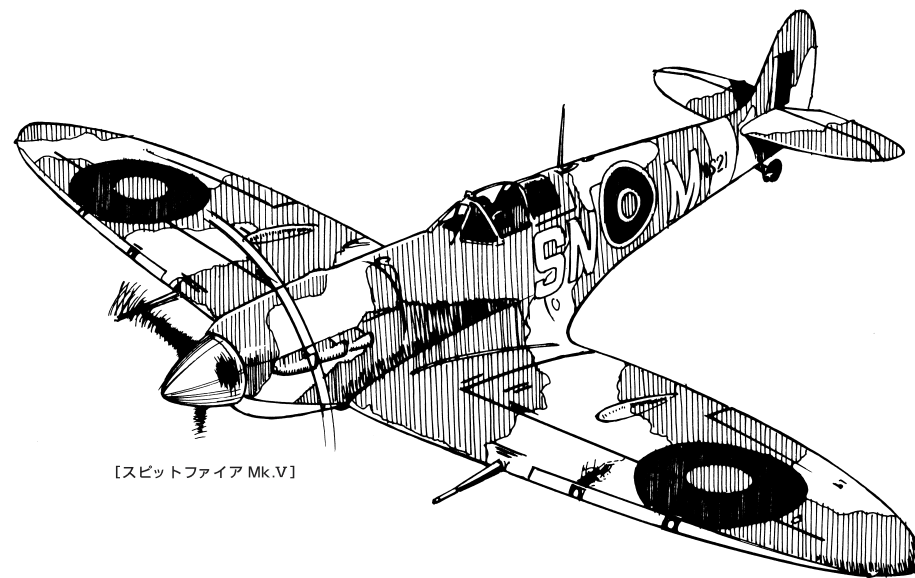
1935年4月、全金属製頭銃使用の双発高速輸送機ブリストル1142M「プリデン・ファースト」が、試験飛行した。この機は予想をはるかに越えた性能で、当時の英空軍制式戦闘機フューリーより160km/hも速い、494km/hの速度を記録した。さっそく英空軍は、爆撃機仕様の試作完成を待つことなく150機発注し、1936年11月にはプレニムMk. Iの生産1号機が完成した。1937年3月、第114航空隊を皮切りに配備され、国外のイラクやインドの部隊へも送られた。1939年には機首を延長し、航法/爆撃手席を設けたMk.IVが生産に入り、開戦時には本国の部隊はすでにこの型と交替していた。そして1942年8月にボストンやモスキートと交替するまで、本国はもとよりインド、中近東やギリシャで爆撃機や偵察機として活躍した。ただ、最終生産型のMk. Vだけは、重量過多となり悪評だった。他に夜間戦闘機型のMk. I Fが作られ、英戦闘機初のレーダーを搭載した機体となった。

## デ・ハビランド モスキート

De Havilland Mosquito

<Mosquito B Mk.IV> 全幅 16.51m 全長 12.34m 最大速度 612km 武装 爆弾454kg

スピットファイア、ランカスターと並び英軍用機3大傑作の一つである全木製爆撃機モスキートは、1938年10月に開発計画を提示した段階では、無武装であることから空軍当局は受け入れなかった。しかし大戦が勃発すると空軍もやむなく1940年3月に契約し、早くも1940年11月には初飛行、640km/hで戦闘機顔負けの身軽さで軍関係者を驚かせた。最初の量産型PR Mk.IIは偵察型で、爆撃型であるB Mk.IVの配備は1941年11月となった。そして、少数機の爆撃で敵の士気をすり減らすという「いやがらせ爆撃」に使用、1942年9月にノルウェーのゲシュタポ本部を爆撃し、ドイツ軍の度肝を抜いた。また、1943年1月にはゲーリングが主催するベルリン軍事パレードを蹴散らしている。モスキートの快速は、ドイツ迎撃戦闘機を完全にしのぎ、配備から1年間で100以上の白昼爆撃に成功している。これら以外にも派生型は数多く作られ、戦闘爆撃型のFB Mk.VIや夜間戦闘機型のNF Mk.II等、幅広い任務にも活躍できた。本機の投下した爆弾総量は27,000(t)に達するが、全爆撃機中で最低の被弾率で、定点攻撃での命中率は連合軍爆撃機中でも抜群の精度であった。戦後も生産は続き、爆撃機型は1952年キャンベラ爆撃機へと席を譲った。



[スピットファイア Mk.V]

## ブラックバーン スクエア

Blackburn Skua

<Skua Mk.II> 全幅 14.07m 全長 10.85m 最大速度 362km  
 武装 7.7mm Vickers Mk.VX 4、7.7mm Vickers K×1、爆弾227kg

英海軍航空隊としては、初めての急降下爆撃機である。最初の量産型Mk.IIは、1938年11月ニムロッドおよびオスプレイ戦闘機と交代して、空母アーク・ロイヤルの第800飛行隊へ配備された。これは大戦勃発時までは、さらに2個飛行隊が増加していた。1939年9月25日、本機はドイツのDo18飛行艇を撃墜、この戦果は第二次大戦での英国機による初の撃墜機だといわれている。1940年4月のノルウェー戦では独逸巡洋艦ニヒスベルクを沈め、ダンケルク撤退の際には、戦闘機としても活躍している。総計190機しか生産されず、1941年夏にはシーハリケーンやフルマーと交替し、練習機へと転換された。また、本機の発展型として艦上戦闘機「ロック」が作られたが、これはデファイアント同様の銃座を載せたが、艦載機としては難があり、その末路も同様であった。

## フェアリー フルマー

Fairey Fulmer

<Fulmer Mk.I> 全幅 14.14m 全長 12.24m 最大速度 396km/h 武装 7.7mm Browning Mk.II×8

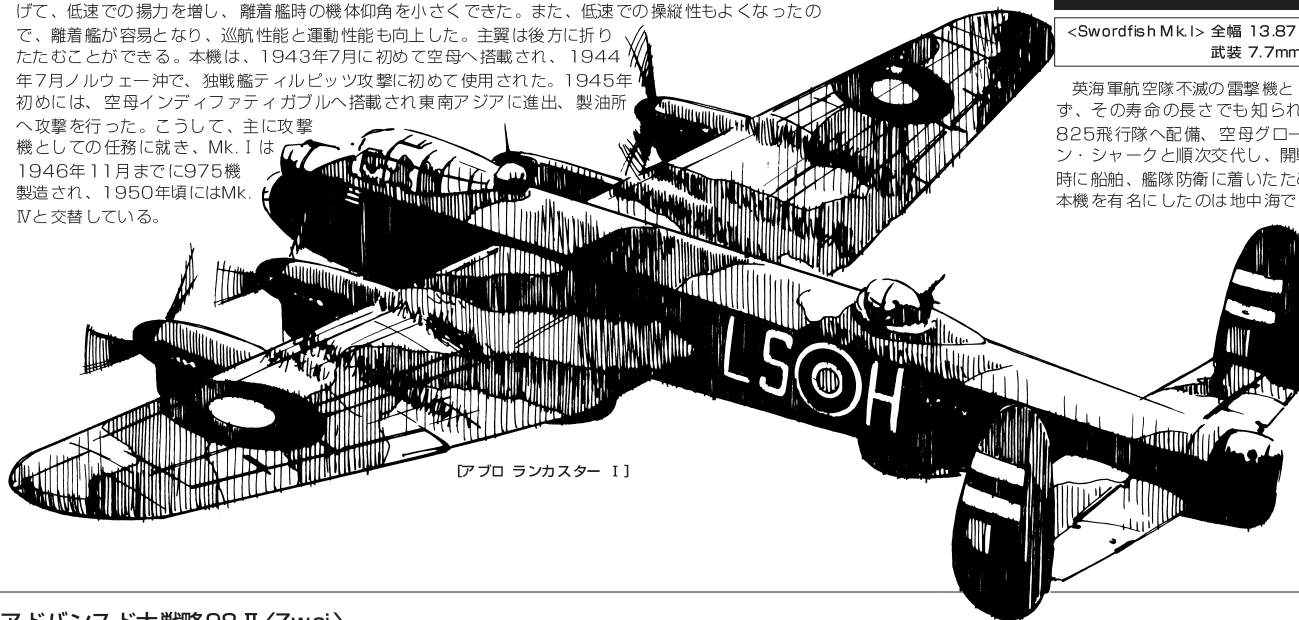
陸上軽爆撃機バトルの流れをくむ複座の艦上戦闘爆撃機。当時フルマーの存在に関しては固く秘密が保たれ、1940年英国議会で取り上げられるまで一般には知られていなかった。試作機は1940年2月に初飛行し、1941年2月にソードフィッシュ雷撃機の護衛として、同年3月には地中海のマタパン岬沖海戦で、空母フォーミダブルから発進、イタリア戦艦群を攻撃した。フルマーは、地中海でところ狭しと活躍しただけでなく、大西洋では商船のカタバルトから発射、船団護衛にあたった。

## フェアリー ファイフライ

Fairey Firefly

<Firefly F Mk.I> 全幅 11.56m 全長 11.46m 最大速度 513km/h  
 武装 20mm Hispano Mk.II×4、爆弾907kgまたはロケット弾×8

単発複座式の艦上戦闘偵察機として、フルマーの後継用に設計された。外観は空力的に洗練された以外はフルマーに似ているが、主翼が精肉翼になり、エンジン、武装も強化され、最大速度も向上した。中でも一番の特徴は、完全引込み式のフェアリー・ヤングマン式フラップで、ほとんど垂直近く角度まで下げて、低速での揚力を増し、離着艦時の機体仰角を小さくできた。また、低速での操縦性もよくなったので、離着艦が容易となり、巡航性能と運動性能も向上した。主翼は後方に折りたたむことができる。本機は、1943年7月に初めて空母へ搭載され、1944年7月ノルウェー沖で、独逸艦ティルピッツ攻撃に初めて使用された。1945年初めには、空母インディアティガブルへ搭載され東南アジアに進出、製油所へ攻撃を行った。こうして、主に攻撃機としての任務に就き、Mk.Iは1946年11月までに975機製造され、1950年頃にはMk.IVと交替している。



[アブロ ランカスター 1]

## アブロ ランカスター

Avro Lancaster

<Lancaster Mk.I> 全幅 31.09m 全長 21.18m 最大速度 462km/h  
 武装 7.7mm Browning Mk.II×8、爆弾6,350kg

スピットファイア、モスキートと並び、大戦中の英空軍3大傑作機の1つがランカスターである。本機は、発動機不調のアブロ・マンチェスターを救うため、その2基のバルチャー・エンジンを4基のマーリン・エンジンへ変更し、新型爆撃機として誕生した。生産型のMk.Iは1941年10月に初飛行し第44飛行隊へ配属、1942年3月には初出撃したが、同年4月のUボートのディーゼルエンジンを作るMAN工場への白昼低空攻撃が、本格出撃となった。これは護衛なしの特攻作戦であり、12機中5機しか帰還しなかったが、目標は完全に破壊され、英空軍史上の華として記録されている。その後1942年から44年にかけて数々の爆撃任務が行われたが、独逸艦ティルピッツを5t爆弾 トールボーイで沈めたことは、特筆に値する。これは本機の特徴の1つ、超大型爆弾が搭載できることで、最大級としては10t爆弾グラントラムが挙げられる。その他にも、「ダムバスター」と呼ばれる特殊な機体が、水面を跳ねて目標に向かうスピニング弾で、ダム破壊任務を行っている。本機は大幅な改良なしに終戦まで使用され、改良型のMk.IIやMk.IIIは単にマーリンエンジンの入手難に備えた型に過ぎない。続いてMk.IVとMk.Vが誕生したが、これは「リンカーン」として戦後の主力爆撃機となった。

## ブリストル ボーファイター

Bristol Beaufighter

<Beaufighter Mk.VI F> 全幅 17.63m 全長 12.7m 最大速度 536km/h  
 武装 20mm Hispano Mk.II×4、7.7mm Browning Mk.II×6

ボーフォートの主翼、後部胴体、尾翼に、新しく設計した前部胴体と空冷エンジンを付けた長距離戦闘機がボーファイターである。1940年2月に最初の量産型Mk.Iが初飛行し、1940年9月より第25、第29飛行隊へ配備、1941年秋からは沿岸航空隊に所属、対船攻撃や味方船舶の護衛にも使用された。また北アフリカでも燃料タンクを増設し、長距離戦闘機として使用されている。1942年の初めにはMk.VIが登場し、インド・ビルマでも日本軍とも相対している。この沿岸航空隊用であるMk.VIは爆装も可能で、内18機は魚雷を搭載して対艦攻撃に威力を発揮した。この成功の結果、エンジンを低空用に改良し、機首にレーダーアンテナを設けた、本格的な雷撃機TF Mk.Xが誕生した。1945年9月21日に生産終了し、その総生産数は本国だけで5,562機であった。

## フェアリー ソードフィッシュ

Fairey Swordfish

<Swordfish Mk.I> 全幅 13.87m 全長 11.07m 最大速度 224km/h  
 武装 7.7mm Vickers Mk.VX 1、7.7mm Vickers K×1、爆弾680kgまたは18in魚雷×1

英海軍航空隊不滅の雷撃機としてその名を知られているソードフィッシュは、その数々の戦果のみならず、その寿命の長さでも知られている。最初の型Mk.Iは、1936年7月フェアリー III Fと交替して第825飛行隊へ配備、空母グロリアスに搭載された。その後ブラックバーン・バフィンやブラックバーン・シャークと順次交代し、開戦時には計13個飛行隊のソードフィッシュがあった。しかし、開戦と同時に船舶、艦隊防衛に着いたため、その戦闘参加は1940年のノルウェー戦が初めてとなった。しかし、本機を有名にしたのは地中海での活躍で、マルタ島での船団攻撃や、僅か21機でイタリア艦隊主力を壊滅させた1940年11月のタラント港での作戦である。1943年、ロケット弾を積めるように改良したMk.IIが登場し、最終生産型のMk.IIIでは胴体下面にレーダーを装備している。第一次大戦末期の戦闘機と速度が変わらず、複葉固定脚羽布張りの雷撃機が、第二次大戦でも第一線にあったのは驚異的といえるが、その秘密は素晴らしい操縦性と取扱い易さにある。特に旋回半径は当時のどのドイツ機よりも小さく、しばしば敵機を撃墜さえしている。

## フェアリー アルバコア

Fairey Albacore

<Albacore Mk.I> 全幅 15.24m 全長 12.13m 最大速度 259km/h  
 武装 7.7mm Browning Mk.II×1、7.7mm Vickers K×1 爆弾907kgまたは18in魚雷×1

ソードフィッシュの後継機として設計された雷撃／爆撃機。数字上の性能はソードフィッシュを上回っているにもかかわらず、総合的にはほぼ同じと判定された。このため本機の生産は、ソードフィッシュの機数を増加したことに同じになり、むしろ旧型の方が優れていたというパイロットもいる。ただし利点としては、ソードフィッシュの吹きさらしの風防から密閉式となり、しかもワイパーとヒーターが付き快適な乗り心地となった。そして英軍複葉機としては珍しく、胴体が全金属製応力外皮となり、油圧式フラップを急降下時のブレーキとして使用できた。さらには、雷撃機としては初めて可変ピッチプロペラとなり、離陸距離を短く、航続距離は長くできた。1940年3月、第826飛行隊が初めて本機で編成され、5月末には初陣となった。以後、夜間爆撃や船舶護衛の任務に就き、1943年11月ソードフィッシュより一足早く退いた。総生産数は800機である。

## フェアリー バラクータ

Fairey Balacuda

<Balacuda Mk.I> 全幅 14.99m 全長 12.12m 最大速度 378km/h  
 武装 7.7mm Vickers K×2、爆弾907kgまたは18in魚雷×1

アルバコアの後継機として設計された雷撃／急降下爆撃機。試作機は1940年12月に初飛行したが、戦局の悪化から航空生産相が量産機種絞り込みの指示をしたため、生産型Mk. Iの初飛行は1942年5月となった。主翼後縁のヤングマン式フラップは30度下げるとダイブブレーキになり、珍しい引込み方の着陸装置、高い水平尾翼、広い視界など多くの特徴を持ち、レドーム、レーダー・マスト、ロケット、爆弾、機雷、魚雷、救命ボートなどを組み合わせて搭載することもできた。ただし、大きな馬力荷重と積載量のため、経験の少ないパイロットには操縦が難しかった。戦時中における最終生産型はMk. IIIで、対潜哨戒を主任務とし、胴体後部下面のレドームにASV Mk.10スキャナーを装備している。Mk. IIIまでの総生産数は2,572機である。

## ハンドレー・ページ ハンプデン

Handley Page Hampden

<Hampden Mk.I> 全幅21.08m 全長 16.33m 最大速度 409km/h  
 武装 7.7mm Browning Mk.II×1、7.7mm Vickers K×5、爆弾1,814kg

第二次大戦直前、イギリスの新鋭爆撃機として登場し、特異な胴体形状から「空飛ぶフライパンの柄」と愛称されたハンプデンは、ホイットリーやウェリントンのような動力銃塔がないため軽快で、しかもプレニムの2倍の爆弾搭載量を持ちながら速度はプレニムに匹敵する、優秀な中型爆撃機だった。1938年8月には量産型1号機が完成し第49航空隊が新編成された。そして大戦勃発時には、8個飛行隊が第一線にあり英爆撃航空隊の主力であった。ところがいざ出撃してみると、機銃配置には死角が多く、胴体が狭いため乗員の疲労も激しかったため、1939年12月には昼間爆撃機から夜間爆撃機へと任務転換することとなった。これは勲を褒め、1940年8月25日のベルリン初空襲へ参加、1942年9月まで活躍を続けた。総計1453機が生産され、内144機が、沿岸航空隊用の雷撃型TB Mk. Iとして改装されている。

## アームストロング・ホイットワース ホイットリー

Armstrong Whitworth Whitley

<Whitley Mk.V> 全幅 25.6m 全長 21.49m 最大速度 370km/h  
 武装 7.7mm Vickers K×1、7.7mm Browning Mk.II×4、爆弾3,175kg

厚い中翼単葉の主翼と、前後端に銃塔を付けた特異な直線の胴体で有名なホイットリーは、第二次大戦初期の英空軍重爆撃機の1つで、ウェリントン、ハンプデンと並び活躍し、1940年5月11日のドイツ主要地域初爆撃、同年8月のベルリン初爆撃を行なった機体として不朽の名を残している。最初の生産型Mk. Iは1936年8月に発注され、1938年のMk. IVまでは、50機前後ずつ少数生産されただけである。1939年、1,466機という最多生産型のMk. Vが完成した。これは同年8月より配属開始され、大戦勃発には各型合わせ6個中隊が第一線にあった。そして9月3日の開戦第一夜、Mk. III型はドイツ上空に宣伝パンフレットをばらまいた。主に性能の点から夜間任務に限られたが、1942年4月をもって爆撃隊から退役するまで活躍し続けた。以後は、グライダー曳航用やパラシュート部隊輸送用練習機として使用されたり、沿岸航空隊でも対潜哨戒機型GR VIIとして活躍した。

## ビッカーズ ウェリントン

Vickers Wellington

<Wellington Mk.IC> 全幅 26.26m 全長 19.69m 最大速度 378km/h  
 武装 7.7mm Browning Mk.II×6、爆弾2,041 kg

本機は「ウインビー」という愛称でイギリス国民から親しまれ、大戦勃発直後から4発爆撃機群が揃うまで、長期間英爆撃航空隊のバックボーンとして活躍した。胴体の独特な大圓式構造が有名で、金属の細い部材をカゴ状に組み上げたものに羽布張りした複雑巧妙な構造は、兄貴分のウェルズレイ譲りで量産には不向きだったが、頑丈で軽量、損傷しても大きな破壊を免れるという利点もあった。1938年10月最初のMk. I型が、ヘイフォードと交替に第99航空隊へ配属され、開戦時までには6個航空隊が編成されていた。1939年9月4日14機のウェリントンが初のドイツ本土空襲を行い、独艦隊を爆撃した。だが同年末、出撃機の半数を失う損害を出し、これを機に夜間任務へと切り換えられた。本機は中東へも派遣され、ギリシアや北アフリカでも活躍、1942年にはインドにて作戦を開始した。ウェリントンは、Mk. II、Mk. IIIと続くにつれエンジンを強化していったが、その改良も1943年秋には限界となり、爆撃機としての生命は幕を閉じた。以降は主に沿岸航空隊で活躍した。そして総計11,461機生産された本機の最後の機体が工場を出たのは、1945年10月13日の事であった。

## ショート スターリング

Short Stirling

<Stirling Mk.I> 全幅 30.2m 全長 26.59m 最大速度 418km/h 武装 7.7mm Browning Mk. II×8、爆弾6,350kg

ハリファックスやランカスターのように、原設計は双発機として開発されたのではなく、最初から英空軍初の4発爆撃機として開発されたのがスターリングである。ただし、英空軍の標準格納庫が使用できるようなという要求のため、全幅が厳しく制限され、爆撃機としては異例といえる低いアスペクト比になった。この結果、窮屈な設計となり、実用上昇限度の低下、搭載爆弾量の制限を招き、本機の命取りとなった。また爆弾倉を胴体と主翼とに分割したために大型爆弾が搭載できず、これも寿命を縮めた一因となっている。1940年8月、英軍初の4発重爆飛行隊である第7飛行隊が、スターリングによって編成された。初出撃は1941年2月で、同年4月には昼間爆撃も行うようになったが、その強力な武装のおかげで当初は護衛機なしでも任務を遂行できた。1942年にはエンジンを強化し後方銃座を新型にしたMk. IIIが誕生したが、1943年には性能的に時代遅れとなり、1944年9月からはグライダー曳航機に転換され、Mk. Vは純然たる輸送機だった。計2,206機生産されている。

## ハンドレー・ページ ハリファックス

Handley Page Halifax

<Halifax B Mk.I> 全幅 30.07m 全長 21.26m 最大速度 422km/h  
 武装 7.7mm Browning Mk.II×6、7.7mm Vickers Mk. Vx 4、爆弾5,897kg

英4発爆撃機の2番手として、スターリングに3ヵ月遅れて登場したが、このハリファックスである。後のランカスターとともに戦路爆撃機の双璧として、1941～45年にかけて大活躍した。本機の開発当初は、バルチャー・エンジン2基の中型爆撃機として、計画されたものである。しかし、このエンジンの問題を見越し、マーリン・エンジン4基装備に変更し、これに伴い寸法、重量も増やした設計に切り替えた。こうして1939年10月、処女飛行に成功すると急ピッチに量産が開始され、1940年12月ハリファックス装備の第35飛行隊が誕生した。翌年3月には初陣し、6月にはキール軍港を昼間爆撃した。しかし、さすがに損害が多く、1941年末のプレスト港の独巡洋戦艦爆撃を最後に、夜間爆撃専門となった。爆撃機としての最終型はMk. VIとMk. VIIで、戦後には輸送機型が開発されている。総生産数は6,176機に及び、ランカスターは爆撃一本やりであるのに対し、本機はグライダー曳航、沿岸航空隊などにも使用され、1952年に退役した。

## ブリストル ボーフォート

Bristol Beaufort

<Beaufort Mk.I> 全幅 17.63m 全長 13.46m 最大速度 426km/h  
 武装 7.7mm Vickers K×2、爆弾997kgまたは18in魚雷×1

1935年に沿岸航空隊の機種改変計画の一つとして、ブラックバーン・ポーサ、サロー・ラーウィックと並び試作された機種の中でもっとも成功した機体で、このボーフォートである。同機は1939年12月にソーネイ島の第22飛行隊へビッカーズ・ウィルドビーストと交替して就役し、以来1943年まで、沿岸航空隊の標準型雷撃／爆撃機として使用された。1944年4月に1,429機をもって英国での生産は終了したが、豪州でも約700機ほど製造され、主に北海、英仏海峡、大西洋、地中海で活躍し、中東へも4個飛行隊が派遣されている。



## キャリアー・モーターズ ハンバー装甲車

Karrier Motors Humber Armoured Car

<Humber Mk.I> 全幅 2.18m 全長 4.57m 最高速度 72km/h  
武装 15mm Besa Mk.I×1、7.92mm Besa Mk.I×1

1938年、英陸軍は近代的な4輪駆動装甲車を要求し、競争試作の結果、ガイ・モーターズ社の試作車を採用した。クオード・アーント砲牽引車を元に作られたこの装甲車は、『ガイ装甲車 Mk.I』あるいは、ガイ装輪式軽戦車と言われ、ビッカース機関銃装備の Mk.I は50両、ベサ機関銃装備の Mk.IA は51両生産された。この内6両はフランス戦へ投入されたが、残りは本国で訓練や王族警護に使用されている。1939年後半、ガイ・モーターズはトラックの増産だけで手一杯になり、以後ルーツ・グループが生産を請け負うこととなった。こうして登場したのがハンバー-Mk.I で、キャリアー-KT4 砲牽引車のシャーシーに、ガイの砲塔と車体をそのまま取り付けて作られた。続く Mk. II は車体形状を変更し、Mk. III では砲塔を大型化し乗員1名を追加、1943年には37mm砲装備の Mk.IV が誕生した。派生型としてはベサ機関銃4丁を搭載した対空車両がある。本車は各型合わせて5,400両以上が造られ、1941年秋以降から大活躍したが、唯一の欠点としてエンジン寿命の短さが挙げられる。

## BSA・ダイムラー ダイムラー装甲車

BSA-Daimler Daimler Armoured Car

&lt;Daimler Mk.I&gt; 全幅 2.44m 全長 3.96m 最高速度 80km/h 武装 2pdr QGF×1 7.92mm Besa Mk.I×1

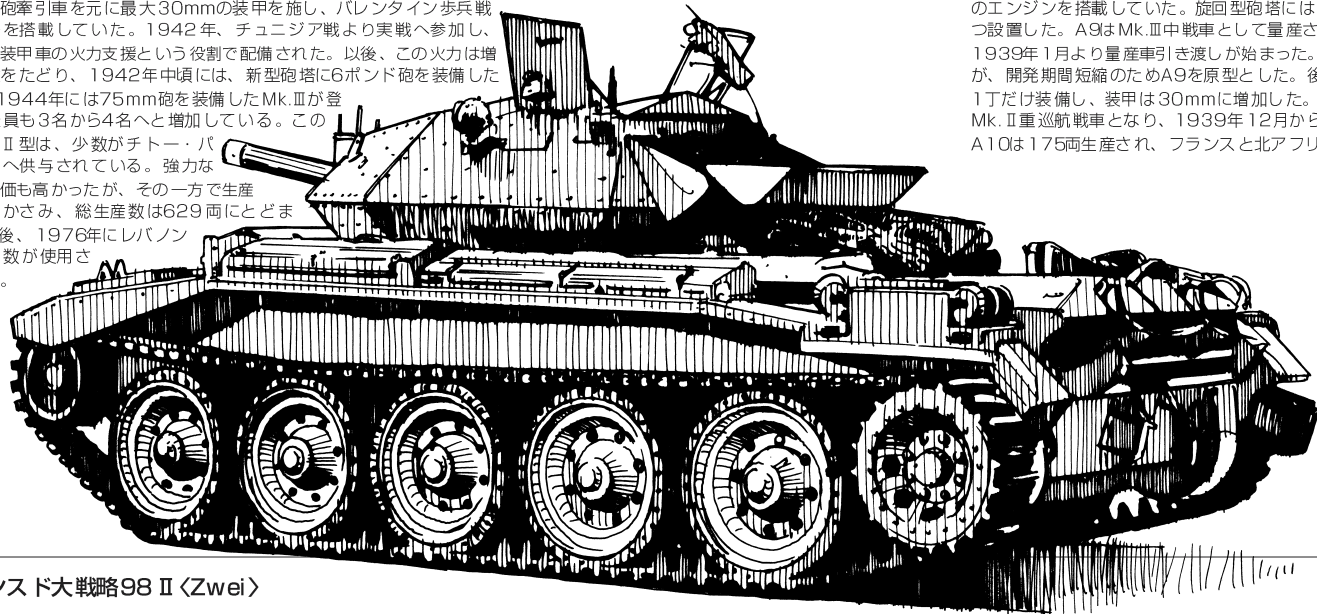
1939年4月にBSA社は、BSAダイムラー・スカウトカーを元に、威力偵察も可能な装甲車を開発した。これがダイムラー装甲車で、BSA社がダイムラー社に吸収されたため、この名称となった。車体はセミノック構造で、流体フライホイールの変速機や後退時用の操行装置など、当時の最新技術が採用されていた。砲塔はテトラーク軽戦車とほぼ同じで、武装の2ポンド砲は対戦車戦闘には時代遅れであったが、独逸装甲車には十分対抗できた。その配備先は1941年に英本土、1942年からは北アフリカへと進み、1943年7月のシチリア島上陸作戦から本格的に実戦投入された。Mk. I / II 型合わせて2,694両が生産されたが、両型に大きな差異は無い。また、派生型として近接支援用に3in榴弾砲を装備した Mk. I CS が作られ、戦後も一部が使用されている。

## AEC AEC 装甲車

AEC AEC Armoured Car

&lt;AEC Mk.I&gt; 全幅 2.74m 全長 5.18m 最高速度 56km/h 武装 2pdr QGF×1 7.92mm Besa Mk.I×1

英陸軍が当初興味を示さなかった AEC 重装甲車は、騎馬近衛兵のパレードへ AEC が非公式に参加させ、チャーチル首相の目にとまることとなり、1941年7月に122両の受注に成功した。本車は、マタドール砲牽引車を元に最大30mmの装甲を施し、バレンタイン歩兵戦車の砲塔を搭載していた。1942年、チュニジア戦より実戦へ参加し、ハンバー装甲車の火力支援という役割で配備された。以後、この火力は増大の一途をたどり、1942年中頃には、新型砲塔に6ポンド砲を装備した Mk. II、1944年には75mm砲を装備した Mk. III が登場し、乗員も3名から4名へと増加している。このうち Mk. II 型は、少数がチトー・バルチザンへ供与されている。強力な火力で評価も高かったが、その一方で生産コストもかさみ、総生産数は629両にとどまった。戦後、1976年にレバノンでも若干数が使用されていた。



【クルセイダー II】

## ビッカース・アームストロング Mk VI 軽戦車

Vickers-Armstrong Light Tank Mk.VI

<Light Tank Mk.VI> 全幅 2.06m 全長 3.95m 最高速度 56km/h  
武装 12.7mm Vickers Mk.V×1、7.7mm Vickers Mk.VI×1

カーデンロイド系装軌車両に円形の旋回砲塔を搭載した Mk. I 軽戦車が、英陸軍に採用されたのは1928年のことであった。この戦車はその後も改良を続け、角形砲塔の Mk. II、スローモーション・サスペンション採用の Mk. III、誘導輪を除去した Mk. IV、二人用砲塔となった Mk. V と少数ずつ生産され、1936年最終型となる Mk. VI が登場した。装甲厚を最大14mmにした点以外は Mk. V と大差なかったが、大量生産が開始されて大戦勃発までには1,000両が配備されていた。基本型以外には、細部を改修した Mk. VIA、Mk. VIB、1940年には装備をベサ機関銃に換装し火力強化した Mk. VIC が作られている。ダンケルク撤退までに計1,400両生産され、1942年までヨーロッパや北アフリカ、シリア、ジャワなどで活躍した。派生型としてはベサ機関銃4丁を搭載した対空車両がある。

## ビッカース・アームストロング Mk. VII 軽戦車 A17 テトラーク

Vickers-Armstrong Light Tank Mk.VII A17 Tetrarch

&lt;Tetrarch&gt; 全幅 2.31m 全長 4.11m 最高速度 64km/h 武装 2pdr QFSA×1、7.92mm Besa Mk.I×1

Mk. VI 軽戦車に替わる戦車として1937年12月に完成したのが、このテトラーク軽戦車の原型である。クリスティ型サスペンションとなり、大型な4個の転輪が装着された。また履帯はフレキシブルで、第1転輪の向きを変えて方向変換できたため、自動車式のハンドルで操縦できた。しかし不安定な状態の中、Mk. VI 軽戦車の量産が優先され、ダンケルク撤退後は歩兵戦車や巡航戦車の補充が急務となったため、生産は遅々として進まなかった。1940年10月、最初の量産車が引き渡され、早速北アフリカでテストされたが、熱帯には不向きと分かり配備は見送られた。その後、1941年には約20両がソビエトへ供与され、1942年5月にはマダガスカル島作戦に投入されたが、戦績は芳しくなかった。しかし、大型グライダーのハミルカーが完成すると、空挺戦車として第一線へ復帰、ノルマンディー上陸作戦の際に6両が投入されている。総生産数は17両で、戦後もグライダー部隊の廃止される1949年まで使用され続けた。

## ビッカース・アームストロング Mk. I / II 巡航戦車 (A9 / A10)

Vickers-Armstrong Cruiser Tank Mk.I/II (A9 / A10)

&lt;A9 Cruiser Tank Mk.I&gt; 全幅 2.50m 全長 5.79m 最高速度 40km/h 武装 2pdr QGF×1 7.7mm Vickers×3

Mk. II 中戦車の後継として、1934年11月 J・カーデンにより開発が開始された。この戦車は A9 と呼ばれ、重量を10(t)に抑え、民生用エンジンを流用できるように設計された。1936年4月に完成した試作車は、単列3輪のボギー機構2組からなるスローモーション・サスペンションを採用し、二階建てバスのエンジンを搭載していた。旋回型砲塔には2ポンド砲を装備し、他に車体前方へ機関銃装備の銃塔を2つ設置した。A9 は Mk. III 中戦車として量産されることになったが、区分変更により Mk. I 巡航戦車となり、1939年1月より量産車引き渡しが始まった。この A9 と並行して重装甲の歩兵支援用の開発も進められたが、開発期間短縮のため A9 を原型とした。後に A10 と呼ばれるこの戦車は、銃塔を廃して操縦席右側へ1丁だけ装備し、装甲は30mmに増加した。しかし歩兵戦車は装甲厚を60mm必要としたため、本車は Mk. II 重巡航戦車となり、1939年12月から引き渡しが行われた。1940年9月までに、A9 は125両、A10 は175両生産され、フランスと北アフリカで活躍した。

## ナフィールド・メカニゼーションズ&amp;アエロ Mk. III/IV巡航戦車 (A13)

Nuffield's Mechanizations &amp; Aero Cruiser Tank Mk.III/IV (A13)

<A13 Cruiser Tank Mk.IV> 全幅 2.54m 全長 6.02m 最高速度 48km/h  
武装 2pdr OQF×1 7.7mm Vickers ×1

1936年9月、ソビエトの軍事演習を視察した結果、当時開発中だったA9、A10巡航戦車のボギー機構に比べ、輻輪1個ずつが独立懸架のクリスティー・サスペンションを持つソビエトのBT戦車の方が、非常に速い速度で走行できる事が判明した。さっそく英陸軍は、モーリス社にアメリカのクリスティー戦車の購入を指示し、これを元に新しい巡航戦車の開発を始めた。1937年9月、試作車のA13E2が開発され、試験の結果には多くの問題が発生したが、全体の性能としては十分と第点であり、試作車はMk.III巡航戦車として採用されたのである。量産車は1938年12月より引き渡しが始まったが、同年夏までに65両の生産で終了した。これは巡航戦車の装甲厚を30mmとする指示のためで、この結果、車体前面と砲塔前面/側面に20~30mmの増加装甲をボルト接合したMk.IV巡航戦車に生産を切り替えた。計655両生産され、後期型のMk.IV(A)はベサ機関銃に換装、火力支援用に3.7in榴弾砲装備のMk.IV CSも作られた。これらは、A9、A10と共に1941年一杯まで英機甲師団の主力として活躍した。

## ナフィールド・メカニゼーションズ&amp;アエロ Mk. VI巡航戦車 クルーセイダー (A15)

Nuffield's Mechanizations &amp; Aero Cruiser Tank Mk.VI A15 Crusader

&lt;A15 Crusader I&gt; 全幅 2.64m 全長 5.99m 最高速度 43km/h 武装 2pdr OQF×1 7.92mm Besa×2

1939年4月、A13巡航戦車を支援する次世代の重巡航戦車が始めた。ところが差し迫った情勢から新規開発を諦めて、モックアップができたばかりだったMk.V巡航戦車カヴェナントの強化改良型であるA15が、新戦車として選択された。砲塔、車体の部品はカヴェナントから流用したので装甲厚は40mmとなったが、悪評高いエンジン機構だけはMk.IV巡航戦車からの流用とした。そして脚回りは従来通りクリスティー・サスペンションであったが、荷重分散を良好にするため輻輪が1つ増えて5個となった。また、参謀本部の要望で車体前部の左側に銃塔を据えたが、実戦では物置として重宝されただけで多くは前線で撤去された。1939年7月より量産が始まったが、配備は1941年春となり、実戦参加は同年6月のバトルオブアクス作戦であった。1940年中頃には装甲厚が49mmと強化され銃塔が除去されたMk.II、1942年5月には6ポンド砲を装備したMk.IIIと改良が進んだが、砲塔定員が2名と減少し本車の限界を露呈、チュニジア戦を最後に第一線から引退した。総生産数は5,300両。

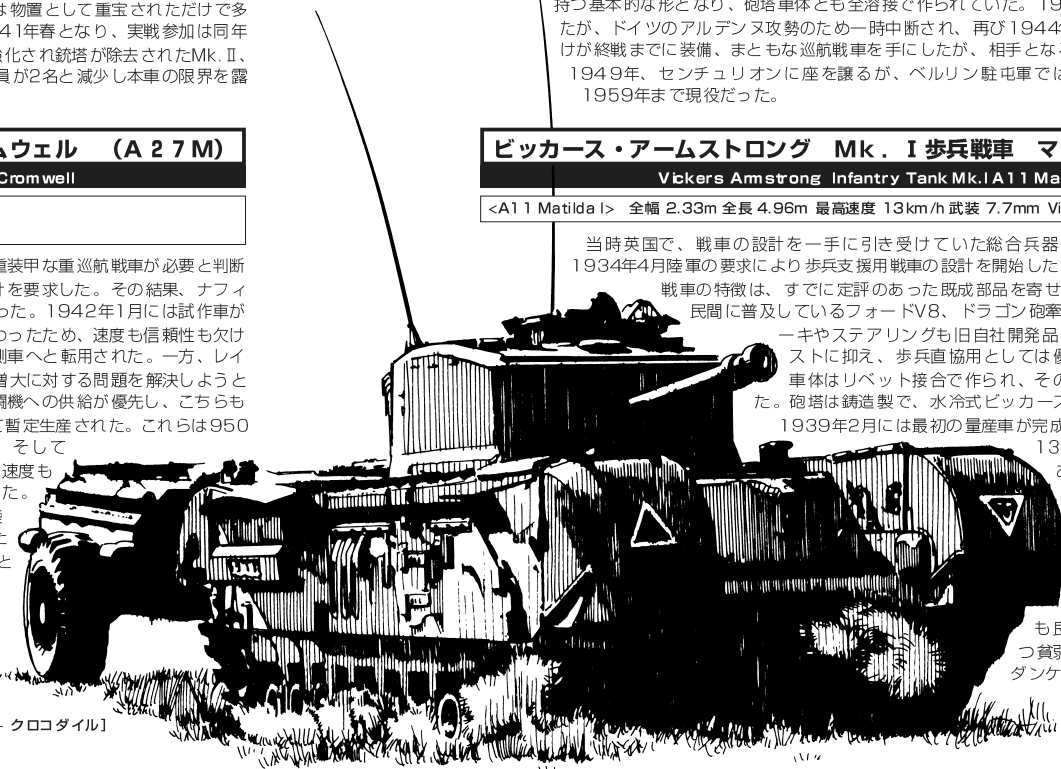
## レイランド・モーターズ Mk. VIII巡航戦車 クロムウェル (A27M)

Leyland Motors Cruiser Tank Mk.VIII A27M Cromwell

<A27M Cromwell IV> 全幅 2.91m 全長 6.35m 最高速度 64km/h  
武装 75mm OQF Mk.V×1、7.92mm Besa×2

1940年末には、カヴェナントとクルーセイダーよりも重武装かつ重装甲な重巡航戦車が必要と判断し、この武装は6ポンド砲、装甲厚は76mmとされ、24(t)以内での設計を要求した。その結果、ナフィールド社が作製したのがA24で、これはクルーセイダーの拡大改良版だった。1942年1月には試作車が完成したが、自社製である旧来通りのリパティアー・エンジン搭載にこだわったため、速度も信頼性も欠けるMk.VI巡航戦車キャバリエが誕生し、完成した全車は訓練用と砲兵観測車へと転用された。一方、レイランド社はこのA24に、強力なミーティア・エンジンを搭載し、車重の増大に対する問題を解決しようとした。しかし、このエンジンの原型はマーリン・エンジンであるため戦闘機への供給が優先し、こちらもリパティアー・エンジンを搭載し、Mk.VIII巡航戦車セントリー(A27L)として暫定生産された。これらは950両生産されたが、後にエンジンを換装しクロムウェルとなっている。そして1943年1月、ようやくミーティア・エンジンが調達できるようになり、速度も信頼性も向上したMk.VIII巡航戦車クロムウェル(A27M)の生産が始まった。1943年末には75mm砲へ換装され、1944年6月ノルマンディー上陸作戦が初陣となったが、すでにシャーマン戦車が主力の地位を占めていたため、主に機甲偵察連隊へと配属された。また、IV号戦車H型にも勝るとは言えない程に時代遅れとなりつつあったのである。

【チャーチルVII+クロコダイル】



## バーミンガム・ルールウェイ・キャリッジ&amp;ワゴン チャレンジャー巡航戦車 (A30)

Birmingham Railway Carriage &amp; Wagon Cruiser Tank A30 Challenger

<A30 Challenger> 全幅 2.91m 全長 8.15m 最高速度 51km/h  
武装 17 pdr OQF Mk.IV×1、7.62mm M1919A4×1

砂漠でのロング・レンジにおける戦車戦の結果、ドイツ戦車との戦車砲の格差を解消できる武装が要求された。このための主砲には17ポンド砲が選ばれたが、既存の車体には搭載困難であった。そこで1942年5月、A27の車体を掘り上げて輻輪を6個にして安定性を良くした上に、T.O.G II重戦車の大型砲塔を改造して搭載した、A30という戦車が試作された。この手法は開発期間の短縮には貢献したが、増加した重量をA27の車体許容範囲内に抑えるため、装甲が削られ防御力は著しく低下した。しかし、長砲身型のIV号戦車やティーガーの登場は予断を許さず、チャレンジャー巡航戦車として200両発注され、多くの量産化への問題を解決しながらも1944年8月には実戦配備されていた。しかし、この時期までには17ポンド砲装備型シャーマン「ファイアフライ」が完成していたため、クロムウェルと同じく機甲偵察連隊に配備、脇役へとまわされてしまった。

## レイランド・モーターズ コメット巡航戦車 (A34)

Leyland Motors A34 Comet Cruiser Tank

&lt;A34 Comet&gt; 全幅 3.04m 全長 7.66m 最高速度 47km/h 武装 77mm OQF Mk.II×1、7.92mm Besa×2

1943年2月、レイランド社ではA27の後継となる17ポンド砲装備の新型巡航戦車A34の開発を開始した。一方、ビッカース社では、17ポンド砲を小型軽量化するため、短砲身化し薬莖を太く短くした戦車砲、HV75mm砲を開発していた。口径は実際には76.2mmだったが、他の兵器と混同しないように「77mm OQF」と呼称された。この砲は原型に比べて貫通力に劣ったが、A27の車体に無理な改造をせず装備するために、A34の主砲として選択されることとなった。1944年2月、試作が完成した新型戦車は、クロムウェル後期型の容姿を踏襲したが、クリスティー・サスペンションから上部支持輪を持つ基本的な形となり、砲塔車体とも全溶接で作られていた。1944年12月より部隊配備されたが、ドイツのアルデンヌ攻勢のため一時中断され、再び1944年3月以降に第11機甲師団だけが終戦までに装備、まともな巡航戦車を手にしたが、相手となるドイツ戦車の姿はなかった。1949年、センチリオンに座を譲るが、ベルリン駐屯車では1957年、香港駐屯車では1959年まで現役だった。

## ビッカース・アームストロング Mk. I歩兵戦車 マチルダI (A11)

Vickers Armstrong Infantry Tank Mk.I A11 Matilda I

&lt;A11 Matilda I&gt; 全幅 2.33m 全長 4.96m 最高速度 13km/h 武装 7.7mm Vickers×1

当時英国で、戦車の設計を一手に引き受けていた総合兵器メーカーのビッカース社は、1934年4月陸軍の要求により歩兵支援用戦車の設計を開始した。A11として開発されたこの戦車の特徴は、すでに定評のあった既成部品を寄せ集めた点にある。エンジンは民間に普及しているフォードV8、ドラゴン砲牽引車のサスペンション、プレーキヤステアリングも旧自社開発品である。これらが本車を低コストに抑え、歩兵直協用としては優秀な戦車を実現した。また、車体はリベット接合で作られ、その装甲は前面で65mmもあった。砲塔は鋳造製で、水冷式ビッカース機関銃1丁を装備していた。1939年2月には最初の量産車が完成し、1940年8月までに総計138両が完成した。フランスにあった英派遣軍の第1戦車旅団は、本車を77両装備しており、1940年5月21日アラスでの反攻に使用した。ドイツの37mm砲弾を跳ね返して優れた防御力を発揮し、不整地での走行性能も良好だったが、余りに低速かつ貧弱な武装という欠点を露呈し、ダンケルク撤退時において全て失われた。

## バルカン鑄造所 Mk. II歩兵戦車 マチルダII (A12)

Vulcan Foundry Infantry Tank Mk.II A12 Matilda II

&lt;A12 Matilda II&gt; 全幅 2.59m 全長 5.61m 最高速度 24km/h 武装 2pdr QOF×1、7.7mm Vickers×1

ドイツの再軍備化によって、1936年一層強力な歩兵戦車の開発を始めた。このA12計画には、陸軍側に秘匿の意図もありA11と同じマチルダのコードネームが与えられ、試作に終わったA7E3中型戦車をベースに開発が開始された。その仕様は、2ポンド砲を装備し、最大速度24km/hで、ディーゼル・エンジンは軽油以外の燃料でも動くようにとされていた。1938年4月、『マチルダII』と制式に命名された新型戦車は、最大厚78mmの強力な鑄造装甲を持つ、動くトーチカとして完成した。この初陣は、1940年5月21日フランスのアラスでの反攻戦で、本車16両とマチルダI58両をもって、ロンメル第7戦車師団を混乱に陥れた。当時のドイツ戦車の主砲では、本車の装甲を撃ち抜けず、損害はマチルダI7両のみであった。その後も北アフリカで「戦場の女王」として活躍したが、砲塔が狭くて強力な6ポンド砲に換装できないため、エルアラメインの戦いを最後に第一線を退いている。なお、派生型や太平洋戦線では豪車が終戦まで使用し続け、1943年8月までに計2,987両生産されている。

## ビッカース・アームストロング Mk. III歩兵戦車 バレンタイン

Vickers Armstrong Infantry Tank Mk.III Valentine

&lt;Valentine I&gt; 全幅 2.63m 全長 5.41m 最高速度 24km/h 武装 2pdr QOF×1、7.92mm Besa×1

Mk. II 歩兵戦車マチルダIIが量産され始めた頃、ビッカース社にもこの増産の依頼があった。しかし、Mk. II 重巡航戦車(A10)を歩兵戦車として開発した経緯もあり、投資が無駄になると判断した同社は、至急A10をベースにした歩兵戦車の計画を陸軍へ提出した。一説にはこの日が1938年2月14日であったため、「バレンタイン」と呼ばれるようになったとも言われている。この新型戦車は、安定性には定評があったA10のシャーシーに最大65mmの装甲を施したが、車重16(t)の限界から2名用の小型砲塔を搭載し、武装は2ポンド砲であった。機動性には乏しかったが、不整地走行性は抜群で、堅牢な上に信頼性も高かったため、戦車を緊急に必要とした陸軍は1939年6月に発注、1940年5月には最初の量産車が完成した。1941年6月、北アフリカに実戦配備となって以降は、その頑健さから第8軍の重要な戦力となり、チャーマン戦車到着までの中継ぎ役を務めあげた。本車は改良型も多く、3名用砲塔にして側面装甲を薄くしたMk.III、1942年には6ポンド砲に強化したが2名用砲塔に戻ったMk.VIII、1943年3月には75mm砲を装備した最終型Mk.XIが登場し、1944年4月までに総生産数は8,275両に達した。

## ヴォックスホール・モータース Mk. IV歩兵戦車 A22 チャーチル

Vauxhall Motors Infantry Tank Mk.IV A22 Churchill

&lt;A22 Churchill VII&gt; 全幅 2.74m 全長 7.44m 最高速度 20km/h 武装 75mm OQF Mk.V×1、7.92mm Besa×2

1939年9月、第一次大戦と同様な塹壕戦が発生すると見越し、低速でくぼみや塹壕を越えることができ、当時の対戦車砲に耐える重装甲を施した、突破戦車のような新型歩兵戦車の開発が命じられた。この要求に従い開発されたA20戦車は、性能に問題があり量産化は見送られた。しかし、ダンケルク撤退後の本土防衛用にと急遽手直し、新たにA22として試作、1940年11月にはMk.IV歩兵戦車チャーチルとして採用した。外観は菱型戦車に砲塔を搭載したような形で、サスペンションは11組の2列に並んだ小型転輪をコイルスプリングで懸架し、武装は鑄造砲塔に2ポンド砲と車体前面に3in榴弾砲を装備、最大装甲厚は101mmであった。しかし、3in榴弾砲は射界が限られる上1人操作で問題があり、Mk. IIから機関銃に変更された。初陣は1942年8月19日、ディエップ上陸作戦で、作戦は失敗に終り30両全てが失われている。また、北アフリカへも送られ、最初の6両はエルアラメインの戦いに参加した。本車は、6ポンド砲装備のMk.III、75mm砲装備のMk.VIと武装強化され、Mk.VIIでは最大装甲厚152mmを誇った。また特殊型も多く、火炎放射戦車のクロコダイル、工兵支援のAVRE、架橋戦車等が作られて、総生産数は5,460両に達した。戦後も朝鮮戦争で使用され1965年まで配備されている。

## AEC ディーコン対戦車自走砲

AEC Tank Destroyer Deacon

&lt;AEC Matador O853 Deacon&gt; 全幅 2.36m 全長 6.48m 最高速度 40km/h 武装 6pdr QOF×1

1942年、ディーコンは北アフリカでの使用を目的とした、機動性に優れた対戦車用の装甲車両として開発された。マタドール砲牽引車のシャーシーをベースに、その荷台部分に前面と側面を覆う四角い装甲板を備えた、6ポンド対戦車砲を搭載していた。この砲は、前方右にある運転席ボックス方向を死角とするが、全周方向に射撃できた。合計175両生産し、北アフリカの機甲師団の対戦車連隊に機動予備として1個中隊ずつ配備された。砂漠での作戦は一応の成功を取めたが、背が高いため隠密性に欠け、不整地走行には適していなかったために1943年春に回収され、トルコへ売却された。

## ビッカース・アームストロング アーチャー駆逐戦車

Vickers-Armstrong Tank Destroyer Archer

&lt;Archer&gt; 全幅 2.63m 全長 6.69m 最高速度 24km/h 武装 17pdr QOF×1

ドイツ戦車に対して効果的であった牽引式17ポンド対戦車砲を自走化する計画は初期の頃より進められ、その結果完成したのが、チャレンジャー巡航戦車と終戦までに間に合わなかったアベンジャー自走砲である。しかし、これら新型戦車が開発される前に、既存の車体を改造した自走化計画も進められた。1942年7月、当時すでに旧式化が進んでいたバレンタイン歩兵戦車の車体を元に、ビッカース社で開発が始まった。これは、車体前面にオーブントップの戦闘室を持ち、17ポンド砲の砲口を車体後方に向けて装備していた。このため射撃の際には、敵に後ろを見せなければならなかったが、利点が2つあった。一つは車体前面に砲身が被らないこと、もう一つは素早く退却することが可能なことであった。1944年3月より生産が開始され、終戦までに655両が完成し、ヨーロッパ戦線の対戦車大隊に1944年10月より配備された。以降1950年代初頭まで第一線にあった。

## バーミンガム・レールウェイ・キャリッジ&amp;ワゴン ビショップ自走砲

Birmingham Railway Carriage &amp; Wagon Self-Propelled Gun Bishop

&lt;Bishop&gt; 全幅 2.62m 全長 5.53m 最高速度 24km/h 武装 25pdr QOF×1

1941年6月、25ポンド砲の自走化要求により早急な解決策として、バーミンガム・キャリッジ&ワゴン社の発案により、ビショップが開発された。ビショップはバレンタイン歩兵戦車の車体を元に、旋回砲塔を取り外し、その代わり大型の固定された装甲戦闘室を取り付けた。標準の25ポンド砲を搭載するものであった。しかし、この装甲戦闘室が邪魔となり、砲の仰角が稼げず、射程は元の半分未満である約5,800mが限度であった。またスペースも狭く作業も困難であったが、これらの問題点にも関わらず、北アフリカ、シシリー、初期のイタリア侵攻作戦まで活躍を続けた。1941年11月に発注されて150両生産し、1943年後半からはM7プリーストと交替していった。



## イギリス海軍

大西洋・地中海戦域で最も大きな海軍を持っていたのがイギリスである。条約時代でもアメリカと並び、艦船の最大保有数が可能であった大英帝国では、開戦と同時に海軍の戦いは始まった。開戦直後のラ・プラタ沖海戦に始まり、ビスマルク追撃戦、イタリア艦隊との幾度もの戦い、ドイツ潜水艦との死闘、さらには日本との戦いのために東洋艦隊の派遣と続く。このため、開戦と同時に大規模な建造が始まった。とはいえ生産力の限られるイギリスは小型艦艇や補助艦艇の建造に力を入れた。と言うのもヨーロッパと陸続きでなく、最も多くの植民地を持つイギリスにおいて大陸や各植民地とをつなぐライフラインは海路だったからなのだ。それらを守るためイギリスは、開戦時に60隻あまりと言ったダントツの量の巡洋艦を保有していた。大戦が始まると、海路の確保のため、より多くの護衛艦艇が必要となり、コルベット艦やフリゲートなどの短距離・長距離に対応した護衛艦艇について膨大な量を竣工させている。また、時代と共に戦い方が明らかに変わったのも、生産兵器を小艦艇を中心にした一要因であったろう。大型艦同士の間が海戦のすべてを決めた第一次世界大戦と違い、戦艦同士の戦いがほとんどなく、潜水艦や航空機による攻撃で大型艦が沈む。イギリス海軍において大型艦同士の戦いで沈んだ主力艦はフッドただ1隻であった。他に4隻の戦艦が沈んでいるが原因は潜水艦と航空機によるものであった。

Arms Catalogue of  
USA

## ベル P-39 エアコブラ

Bel P-39 Airacobra

<P-39Q Airacobra> 全幅 10.3m 全長 9.14m 最大速度 616km/h  
武装 37mm M4×1、12.7mm M2×4、爆弾 227kg

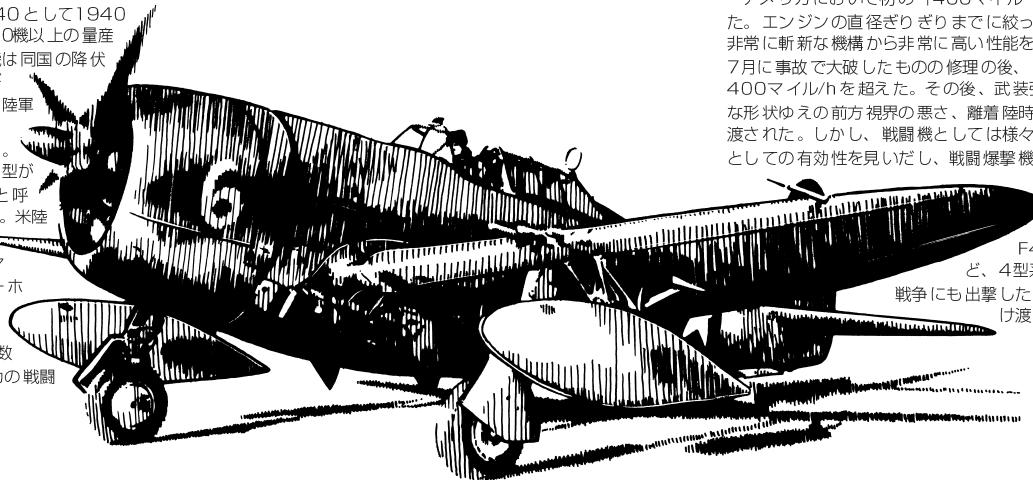
機首に大口径37mm機関砲を搭載することを前提に設計されたエアコブラは、エンジンを胴体中央に配置、延長軸でプロペラを駆動するという画期的な機体の世界初の量産機であった。エンジンが重心に近いため運動性能は良く、プロペラと同軸に37mm砲を置いたことで命中精度が向上するとして期待された。ところが、量産化に際して当初予定していたタービン過給機を取り外し、低高度戦闘機として設計されたため、上昇力や高々度性能が犠牲となった。1号機は1940年9月に完成し、初期量産型はC型で20機ほど作られ、続いて武装強化型のD型が923機作られた。また英国仕様としてC型を基にMk.1型を作ったが、飛行性能の低さが災いし、ほとんどが受入れられなかった。1942年4月、D型が南太平洋に出撃したのを始めに、欧州では同年7月に攻撃、しかし思いのほか戦果を挙げられず、その後改良型の生産は続いたが本国アメリカでは不評であった。総数では9,500機以上が生産され、最大生産型のQ型を含め約半数以上がソビエトに供与されたが、ここでは重武装と低空性能の良さから対地攻撃機として使用され、大いに成果を挙げたという。

## カーチス P-40 ウォーホーク

Curtiss P-40 Warhawk

&lt;P40-F5 Warhawk&gt; 全幅 11.37m 全長 10.15m 最大速度 586km/h 武装 12.7mm M2×6、爆弾 225kg

性能的には主流にはなれなかったが、米・英・仏・豪・南ア・ソビエト・ニュージーランドと第二次世界大戦の連合軍側でもっとも広く使われた戦闘機のひとつである。1938年10月、P-36を液冷エンジンに換装したXP-40として初飛行後、P-40として1940年5月より生産が開始された。最初に500機以上の量産発注を受けたが、うちフランス分140機は同国の降伏により、『トマホークMk.1』としてイギリスが引き取るようになった。一方、米陸軍への配備はB型からで、武装を強化したC型からは米英両軍へ配備された。1941年、機体に大幅な改良を加えたD型が開発されると、『キティホークMk.1』と呼称され、ほとんどが英空軍へ貸与された。米陸軍は、この武装強化型であるE型を、中東および北アフリカで使用した。高々度性能改善型F型から米陸軍は『ウォーホーク』と名付け、後にP-40系全機へ適用されることになる。1944年11月に最終型N型が生産終了するまで、総生産数は合計14,000機近くに達し、アメリカの戦闘機としては三番目の数であった。



[P-47D サンダーボルト]

## グラマン F6F ヘルキャット

Grumman F6F Hellcat

<F6F-5N> 全幅13.06m、全長10.24m、最大速度605km/h  
武装20mm×2、12.7mm×4、1,000lb爆弾×1

「本機の方の前に日本は降伏に追い込まれた」とまで明言する人がいるほど、太平洋戦域での活躍は有名な戦闘機である。しかし、その実は、画期的とも言える「400マイル（640km/h）戦闘機」として期待されていたF4Uコルセアが万一失敗した時のための保険といった、期待という言葉からは離れた環境での開発開始であった。その生い立ちのせいか、F6Fは、画期的な機能を盛り込んだF4Uに比べ、あくまで、堅実に、頑丈で、強い攻撃力だけを考案計画された。試作機であるXF6F-1は1942年に初飛行し、最初の生産型であるF6F-3は1942年10月から生産された。その後、護衛空母用に作られた-4型、8,000機近いシリーズ最大生産数を誇る-5型などが作られ、大戦後期にはF6F-3Nや-5Nなど、レーダーを搭載した夜間戦闘機型も作られ太平洋戦域を中心に配備された。また、英国海軍にもレンドリース法によりヘルキャットF.1（F6F-3）やヘルキャットNF.11（F6F-5N）が引き渡されたが、北欧で少数が配備された以外はほとんど太平洋戦域に置かれた。最初の生産から1945年11月21日に生産が終了するまでの3年間に、実に12,000機以上が作られ、太平洋戦域においては、F4Uの代わりに鮮やかなリーフを成し遂げた。

## グラマン F8F ベアキャット

Grumman F8F Bearcat

&lt;F8F-1&gt; 全幅 10.82m 全長 8.38m 最大速度 678km/h 武装 12.7mm × 4、Mk.1 ガンポッド (12.7mm × 2)

F6Fの成功に沸く中で、グラマン社は次期艦戦について、日本が零戦の後継機としてより運動性に優れた高速な艦戦を投入してきた場合を考え、軽量化による、より高機動・高速度のものをテーマに開発を開始した。グラマン社においては零戦はもちろん、軽量化のために様々な機種を調べ上げ、様々な試みを行った。その結果、機体の長さのサイズとして20%、容積比で2/3程度の非常にコンパクトな機体ができあがった。画期的な高性能を発揮し、2月5日に1,876機が発注され、4月にはF8Fによる最初の飛行隊が組織され、訓練が始まったが、訓練中に太平洋戦域も終戦となった。結局、第二次世界大戦では実戦記録が無く、数年後に起こった朝鮮戦争においては、飛行隊は多数存在していたものの、既に第一線におけるジェット機への換装のため、F8F自身は実戦に参加することはなかった。しかし、1969年にはF8F-2型を改造した民間のレーサー機が、あのMe209をもつ755.1km/hを超え776.4km/hを更新したことが、その基本設計の良さを物語っている。

## ボーク F4U コルセア

Vought F4U Corsair

&lt;F4U-4&gt; 全幅 12.49m 全長 10.16m 最大速度 718km/h 武装 12.7mm × 6、1,000lb爆弾 × 2 他

アメリカにおいて初の「400マイル（640km/h）戦闘機」として期待され、1938年6月に発注された。エンジンの直径ぎりぎりまでに絞った胴体、主脚柱を短くするための極端な逆ガルウイングといった非常に斬新な機構から非常に高い性能を発揮していた。1940年5月29日に試作型のXF4U-1が初飛行、7月に事故で大破したものの修理の後、10月には待望の650km/hを記録。アメリカ戦闘機として初めて400マイル/hを超えた。その後、武装強化を含め、量産化に向け様々な改修が行われたが、その意欲的な形状ゆえの前方視界の悪さ、離着陸時の安定性の悪さが災いし、1942年7月から生産型の-1型が引き渡された。しかし、戦闘機としては様々な問題が噴出し、何度も修正された。その後海兵隊が戦闘爆撃機としての有効性を見だし、戦闘爆撃機としての要求が出された。下面に爆装を施した米国初の本格的戦闘爆撃機として1D型が1944年から登場。更にD型の武装を20mm×4に強化した1C型。1944年10月には、視界の改善だけではなくエンジンから計器まで全面的な改修を施したF4U-4型が登場。武装を強化した4B型や夜間戦闘機型の4N型など、4型系は1947年まで生産が続き、コルセアは戦闘爆撃機として朝鮮戦争にも出撃した。また、1943年6月には英国にコルセアとして、F4U-1Bが受け渡され、その後約2,000機近くがI~IV型として配備された。

## グラマン F7F タイガーキャット

Grumman F7F Tigercat

&lt;F7F-3N&gt; 全幅15.70m 全長14.24m 最大速度681km/h 武装20mm×4、2,000lb爆弾または魚雷×1他

海軍の戦闘機と言えばグラマン社の猫シリーズ(?)が有名であるが、陸軍の戦闘機にはグラマンの名があまり聞かれない。

そんな中で、このF7Fの前身であるXP-65は陸軍が試作を発注したものであった。そもそも、様々な理由により開発が中止になった、XF5F-1スカイロケットのときから、その双発ゆえの上昇力に対し迎撃機として陸上機型を要求していたところから始まる。グラマン自身も双発戦闘機として更に研究を続けており、その性能に対して期待をした陸軍航空隊は1941年5月20日にXP-65として2機の試作を発注した。しかし、その後、海軍も同様に発注をかけ、結局、海軍が政治的にこの発注主となり、XF7Fとして試作が始まった。その性能は期待通りではあったが、空母運用に適さないことされ、1944年に生産型であるF7F-1に対し500機の発注が行われたが、その直後に200機を夜間戦闘機型F7F-1Nへの変更を指示し、更に残りの昼間戦闘機タイプは大幅なキャンセルが行われた。その後複座の夜戦型である2N型や、単座戦闘機の3型、その複座夜戦型である3N型、最終生産型である複座夜戦タイプの4N型と作られた。しかし、実戦にはぎりぎり間に合わず、初戦果は朝鮮戦争で挙げることとなった。

## リパブリック P-47 サンダーボルト

Republic P-47 Thunderbolt

&lt;P-47D-25 Thunderbolt&gt; 全幅 12.43m 全長 10.92m 最大速度 690km/h 武装 12.7mm M2×8、爆弾1134kg

原型機はXP-47Bと呼ばれ、1941年5月に進空した。この時点で5,760kgという単発機として空前の重さであったが、1942年3月にはP-47Bとして量産が始まった。1943年4月、英本土の第56戦闘機大隊に配備、B-17の護衛として初任務を行ったが、格闘戦での運動性は悪く評判は芳しくなかった。しかしその後、一撃離脱の戦法を採ることによって堅牢性と重武装が再評価されると、各型合計で15,660機と米戦闘機中最も多く作られる程になった。以降は戦闘爆撃機としての道を歩み、爆装または増槽可能な能力を持つC型が、そして最も生産数の多いD型が登場した。特に欧州戦線末期において猛威を奮ったのは、1944年以降現れた突出型キャノピーを持つD-25型以降である。これは地上攻撃にももちろん高々度での性能も大幅に向上し、特にD-30型以降では翼下にロケット弾10発が積載可能であった。その後出力を2800hpへと換装し761km/hの最高速を誇った迎撃用のM型や、太平洋戦域用に翼内タンクを持ち航続距離を伸ばしたN型などが作られた。

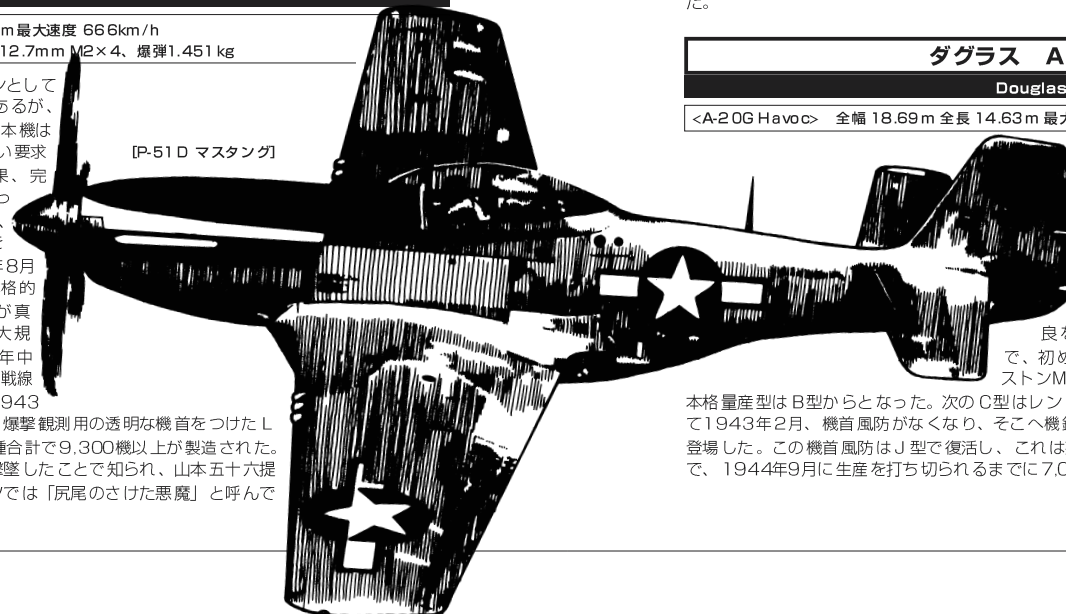
## ロッキード P-38 ライトニング

Lockheed P-38 Lightning

&lt;P-38J Lightning&gt; 全幅 15.85m 全長 11.53m 最大速度 666km/h 武装 20mm AN-M2×1、12.7mm M2×4、爆弾1.451kg

双発単座戦闘機という、類希なデザインとして第二次世界大戦で最も有名な戦闘機の1つであるが、意外にもロッキード社初の軍用機でもある。本機は高々度迎撃機として設計されたが、非常に高い要求を満たすために、双発機として設計された結果、完成した機体は当時の爆撃機を上回る重量であった。1939年2月には米大陸横断飛行を行い、2回の着陸で7時間2分という記録的な成績を残したが、最後の着陸では大破した。1940年8月よりD型が実戦配備され、ついでE型から本格的な量産機となった。このD、E型合わせて47機が真珠湾攻撃の時点で米陸軍にあった。F型は、大規模な戦闘に参加した最初の型であり、1942年中期にヨーロッパ方面に、11月には北アフリカ戦線で戦場に登場した。その後改良が続けられ、1943年には航続力の増加したJ型、戦争後期には、爆撃観測用の透明な機首をつけたL型が小型の爆撃機としても使用された。全機種合計で9,300機以上が製造された。この戦闘機は、どの米機よりも多く日本機を撃墜したことで知られ、山本五十六提督の乗機も撃墜している。また、本機をドイツでは「尻尾のさけた悪魔」と呼んでいた。

[P-51 D マスタング]



## ノース・アメリカン P-51 マスタング

North American P-51 Mustang

&lt;P-51D Mustang&gt; 全幅 11.28m 全長 9.83m 最大速度 707km/h 武装 12.7mm M2×6、爆弾 907kg

世界の航空史家が「第二次大戦最高の戦闘機」と評価した傑作機。1939年12月、英国はノース・アメリカン社へP-40Dのライセンス生産を依頼したが、同社は同じエンジンでより高性能の戦闘機を120日以内に開発しようと提案した。こうして117日目に完成した機体は、層流翼を採用し、冷却機を後部胴体下に最も抵抗の少ない形に装着していた。そして149日目に初飛行した試作機の最高速度は、P-40を40km/hも上回り、英国は早速「マスタングMk. I」と命名し、量産機を1942年1月から戦術偵察任務へとつけた。一方、米陸軍では英空軍での高い評価にも関わらず、XP-51としてテスト後は放置していた。しかし、P-51の量産が始まり間もなく日本の真珠湾攻撃が起きると、急速再評価される。その後は、同年9月には急降下爆撃機A-36Aが納入され、戦闘機型のA型も310機発注された。そして同年10月、米英は時を同じくしてロールス・ロイス社製マーリンエンジンをマスタングに搭載、これにより711km/hという驚異的な高速を誇るB型が誕生した。B型は、1943年12月より実戦参加し、爆撃機を援護して初のベルリン往復に成功、1944年には万能戦闘機として最も量産されたD型が登場した。最終量産型のH型まで生産数は約15,000機、戦後もジェット機に改編されるまで空の主役を演じた。

## ノースロップ P61 ブラックウィドウ

Northrop P-61 Black Widow

&lt;P-61B&gt; 全幅20.12m、全長15.12m、最大速度589km/h 武装20mm×4、12.7mm×4、1,600lb爆弾×4

第二次世界大戦が始まり、英国の夜間爆撃の損害状態を見て、アメリカ陸軍は夜間における戦闘についても優位性を取る必要があると認識した。1940年10月にアメリカ陸軍はノースロップ社へ新型の夜間戦闘機の開発依頼を出した。当時、同様な要望がイギリスからもノースロップ社にきていたが、より、アメリカ陸軍側の要望を飲んだ形で設計は進められた。その年の12月には計画が承認され、翌年の1月には発注、4月にはモックアップ審査となり、ここまでは順調に進んでいたようである。しかし、機体が大きい故の細部までの修正要項やその年末に始まった太平洋戦争のために、計画は大幅に遅れ、試作1号機が飛んだのは42年の5月であった。完成したXP-61は双胴の先に高出力のP-2800エンジンを2機積み、間に大型のコックピットを置き、ナセル後方のブームで尾翼をささえるといった非常に余裕のある作りをしていた。最初の生産型であるA-1型は試作機の完成する前の1941年12月には既に発注を受けたものの、第1号機がロールアウトしたのは1943年の10月まで遅れた。その後エンジンを強化したA-5型、A-10型、翼下にパイロンを新設し増槽または爆弾を懸吊できるようにしたA-11型、より強力なレーダーに換装したB-1型、翼下にパイロンをつけたB-2型、後方警戒レーダーを付けたB-10型、背部に銃塔をつけたB-15型、ターボ過給器をつけた高々度対応のC型と多岐にわたり作られたが、実戦に参加が始まった44年中盤以降では、敵となるべき強力な夜間戦闘機もあまりなく、さすがに活躍する場面も限られていた。

## ダグラス A-20 ハボック

Douglas A-20 Havoc

&lt;A-20G Havoc&gt; 全幅 18.69m 全長 14.63m 最大速度 510km/h 武装 12.7mm M2×9、爆弾 907kg

ダグラス7Bを原型として作られた軽攻撃・爆撃機である。中翼片持単葉の構造で、双発機としては軽快な運動性能と高速性を特徴としていた。初期原型のDB-7は1938年12月に完成したが、最初に注文したのはフランスであった。しかし、ドイツによるフランス占領で、この多くは英空軍へ渡り、爆撃機型を「ボストン」、黒色塗装した夜間戦闘機型を「ハボック」と命名した。1940年10月、この輸出型に小改良を加えて米陸軍の制式攻撃機として生まれたのがA-20で、初めはおもに練習機として使用されたが、イギリスではボストンMk.IIIとして北アフリカで活躍している。米陸軍としての本格量産型はB型からとなった。次のC型はレンドリース用で、イギリスやソビエトへも送られた。そして1943年2月、機首風防がなくなり、そこへ機銃6丁を増設して地上掃射に特化した最多生産型G型が登場した。この機首風防はJ型で復活し、これは英国でボストンMk.IVとして使用された。最終型はK型で、1944年9月に生産を打ち切られるまでに7,000機を超える生産数であった。

**ダグラス A-26 インベダー**

Douglas A-26 Invader

<A-26B Invader> 全幅 21.34m 全長 15.47m 最大速度 571 km/h 武装 12.7mm M2×18、爆弾 2,722kg

ハコックよりさらに大型で高性能の軽爆撃機を目指し、ダグラス社で1941年1月より設計が始まった。R-2800エンジンを2基にし、中翼3座で重武装、空力洗練度を考えて層流翼を備えた本機は、XA-26として1942年6月に試作機がロールアウトした。しかし、発注側と製造側で意見が合わず、初の量産型であるA-26Bは、当初の計画より2年近く遅れた1943年9月に生産が始まったのである。この型はソリッドノーズで、機首に8丁の機銃を持ち、翼下には127mmロケット弾を14発装備できるものであった。続いて機首風防をつけたC型が登場した。性能的にはB型とほとんど差がないが、武装は少ない代わりに中高度以上での爆撃精度が向上している。更にD、E型と開発が続けられたが、終戦により生産はキャンセルされた。なお、最終型のXA-26Fはジェットエンジン搭載機として開発されている。新編された米空軍への移行後は、マローダーの退役と共に改めてB-26と改称し、朝鮮戦争では広範囲に活躍し、またベトナム戦争にいたるまで任務に留まった。

**カーチス SB2C ヘルダイバー**

Curtiss SB2C Helldiver

<SB2C-4> 全幅15.14m 全長11.18m 最大速度475km/h  
武装20mm×2、7.62mm×2、1,000lb爆弾×1 + 500lb×2または5inH VA R×8

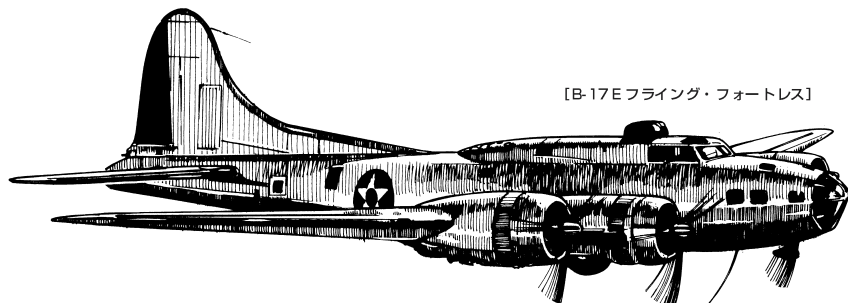
第二次世界大戦開始前年の1938年8月、アメリカ海軍省は各航空会社に対し、当時テスト中であったSBDドントレスの後継となる新型爆撃機の開発を打診した。しかし、その条件は非常に厳しく、全ての条件をクリアしてきた案は無かった。その中では、複葉爆撃機SBC Helldiverを既に制作しているカーチス社のものが最も条件に近く、様々な変更要求をクリアするのを条件に試作発注を受けた。条件の中でも特に、「空母のエレベータに2機同時に載せる」という問題があり、そのため、機体の長さを極端に縮めることで対応しようとしたSB2Cは、後にその短さが原因となった不安定性により非常に多くの苦勞をすることとなる。最初の量産型である1型、エンジンを強化し、速度、運動性能を向上させた3型、細かな性能向上を図った4型、最終生産型である5型と作られたが、最後まで安定性の問題と、諸処の対応による性能の総合的な低下のため、あまり評価されてはいない。しかし、戦後、一部の機をタイ、ギリシャ、イタリア、フランスなどに供与され1950年代半ばまで活躍した。

**ノース・アメリカン B-25 ミッチェル**

North American B-25 Mitchell

<B-25J Mitchell> 全幅 20.6m 全長 15.82m 最大速度 438km/h  
武装 12.7mm M2×12、爆弾 1,361 kg、127mmロケット弾×8

第二次大戦中の米双発爆撃機中最も成功し、世界中のあらゆる戦線において活躍したB-25は、1939年1月に原型機が初飛行している。その後、大幅な改変を経て量産型の第1号機は1940年8月に初飛行、最大速度518km/hを記録した。だがこれは、以降の型では重量増大に伴って、次第に低下していった。続いて装甲を強化したA型、そして武装を強化したB型が登場する。このB型はソビエトにも供与され、来るべき大量供与の先駆けともなった。しかし、この名を知らしめるのは、1942年4月18日、空母から発進したドーリトル中佐率いる16機のB-25Bが行った、東京初空襲である。1941年12月には、本格量産型であるC型が完成し、派生型のC-1型では魚雷搭載も可能となった。この艦船攻撃用としては、風防をなくして機首に75mm砲を装備したG型が作られた。さらに重武装化されたH型では、機首に8丁、防御用に6丁の重機銃を装備し、さらに外翼下面にロケット弾を装備でき、主に太平洋で活躍した。最終量産型J型では透明な機首に戻り、終戦まで11,000機が作られた。



[B-17E フライイング・フォートレス]



**マーチン B-26 マローダー**

Martin B-26 Marauder

<B-26B-10 Marauder> 全幅 21.64m 全長 17.76m 最大速度 454km/h  
武装 12.7mm M2×12、爆弾 1,361 kg

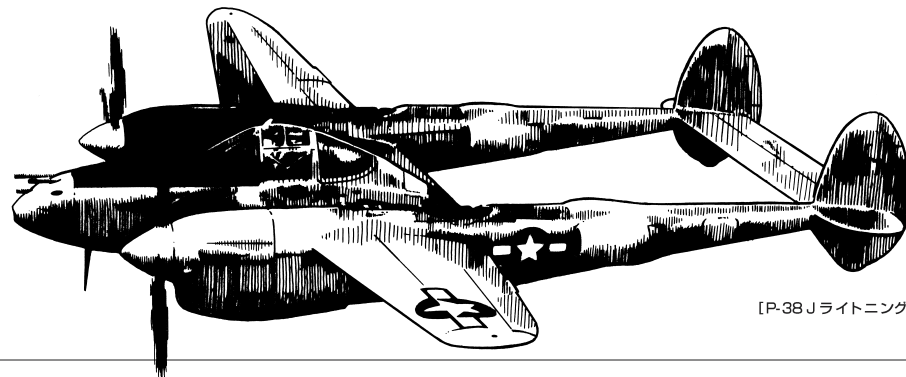
B-25と共に1939年の陸軍高速爆撃機計画により開発された双発爆撃機である。B-25が無難な作りでまとめたのに対し、B-26は当時の技術の粋を集めて作られたものであった。この結果、四発爆撃機のB-17とほぼ同じ価格となったが、この機に対しての陸軍の期待は非常に大きく、試作を作らずにいざなり1,100機も発注をしたという。この急いだ結果、様々な問題が発生し、その一つが高速性を求めるあまり極端な高翼面荷重であったことである。このことは着陸が非常に難しくなることを意味し、「ウィドウメーカー（後家作り）」の悪名を貰うほどの事故頻度であった。米陸軍への引渡しは1941年から開始し、最初のA型の内51機は英空軍により『マローダーMk.1』と名づけられ中東で使用された。しかし、着陸時の事故が続出し一旦生産を中止、翼面積を広げたB型、C型が開発された。以後、離陸性能を上げるため翼の迎え角を35°増加したF型、最終量産型のG型などが作られ、1942年末からは第12空軍に所属し北アフリカ戦線で使用されたが、本領を発揮し出したのは、任務を地上支援の戦術爆撃へと切り替えてからであった。総生産数は5,157機である。

**ボーイング B-17 フライイング・フォートレス**

Boeing B-17 Flying Fortress

<B-17G Flying Fortress> 全幅 31.45m 全長 22.65m 最大速度 465km/h  
武装 12.7mm M2×13、爆弾 3,629kg

1934年8月、米陸軍は次期中型爆撃機仕様を各社に出した。それは爆弾907kgを積んで航続距離は4,000km以上、速度は400km/h出せる多発爆撃機というものであった。マーチン、ダグラスの2社は常識的な双発爆撃機を開発したのに対し、ボーイング社では野心的な四発爆撃機を開発した。これが後のB-17へと発展するのである。原型機の初飛行は1935年7月、真円形断面の細いスマートな胴体、対称断面を持つ低単葉主翼、機首と後部胴体上下左右に膨らんだプリスター型銃座等、斬新な機体であった。量産型のB型は1939年6月に初飛行、ターボ過給機が備えられていた。その後C、D型と発展したが、昼間爆撃をするには防御機銃の少ないことが問題にされ、動力銃塔を備えたE型が開発された。E型は初の本格的量産型で、高空安定性、火力強化等、「空の要塞」にふさわしい強力な機体となった。その後、F型ではエンジンを強化し、最多量産型であり最終型のG型では、機首下に動力銃塔を持つ他、更に武装強化を重ねた。開戦初期を除き太平洋戦域は航続距離の長いB-24に任せたので、ほぼ対独戦用に使用され続け、独降伏後の1945年7月に生産終了するまで12,677機が完成している。



[P-38J ライトニング]

## コンソリデーテッド B-24 リベレーター

Consolidated B-24 Liberator

&lt;B-24 J Liberator&gt; 全幅 33.53m 全長 20.47m 最大速度 475km/h 武装 12.7mm M2×10、爆弾 5,806kg

第二次大戦中の米爆撃機中で最多生産数を誇るB-24であるが、その開発は、米陸軍からコンソリデーテッド社に対しB-17の第二工場として生産するよう提案があったのが始まりであった。これに対し同社では、かねてから開発を検討していた四発重爆撃機を逆提案した。これが後のB-24で、完成した機体は高翼で太い胴体を持つ、飛行艇メーカー製らしい特異なスタイルで、垂直尾翼は2枚あり、四発爆撃機として初の前輪式着陸装置を備えていた。1941年、最初の生産型A型は9機作られただけで、輸送用に使われた。次のC型も少数に終わり、1942年末、本格量産型であるD型の引渡しが始まった。初出撃は、1942年1月太平洋戦域においてで、続いて中東、そして10月になると英本土へと続々と配備が始まった。量産後も防御火力増強のための改良が続けられ、前方銃塔を備えたG型、胴体下面の動力銃塔を標準化したH型、1943年8月には最多生産型のJ型が登場した。最終生産型はL、M型で、1945年6月に生産終了するまでに18,181機が作られ、635,000(t)の爆弾を投下し、4,189機の敵を撃墜、防御力ではB-17に見劣りするが、太平洋戦域では主力となり重要な役割を果たした。

## ダグラス C-47 スカイトレイン

Douglas C-47 Skytrain

&lt;C-47A Skytrain&gt; 全幅 29.11m 全長 19.43m 最大速度 370km/h

第二次世界大戦で連合軍が勝利を収めた鍵としてアイゼンハワーが回顧録に挙げたのは「バズーカ砲、ジープ、原子爆弾、そしてDC-3」であった。陸軍は、1935年12月に初飛行したこの商業輸送機DC-3に対し、客室の床の補強、大型貨物扉の取付、エンジンの出力及びペイロードの増加、機体外へ補給用バックをつけることなどを要求した。この結果生まれたのが、共産圏の一部を除き全世界にくまなく使用された輸送機、C-47である。最初の量産型は1941年に配備され、ヒマラヤ越えを可能にするため強力なエンジンに換装したB型、B型のエンジンから2段過給器を外したD型など派生型も多数作られた。グライダー脱航、落下傘降下等のために作られたC-53スカイトルーパーもその1つである。C-47の総生産数は諸外国製を除くと、1万機以上も作られ、今でも軍用、民間機として使用されている。

## カーチス C-46 コマンドー

Curtiss C-46 Commando

&lt;C-46A Commando&gt; 全幅 32.92m 全長 23.27m 最大速度 435km/h

C-46は主に太平洋戦線で活躍した機体で、アメリカ陸軍最大の双発機であった。当時の四発機に匹敵する36席の豪華で高性能な商業輸送機CW-20として1937年開発が始められ、1940年3月に初飛行した。この胴体容積のきわめて大きいCW-20に米陸軍は関心を持ち、軍用型C-46として発注した。本機は機体内装を改め、与圧装備を除去、床面を補強、客室窓を減らし、貨物・兵員輸送を目的として改設計された。また、後部左側胴体に大型貨物積み込み用ドアが設けられ、通常兵士だと50名、完全武装兵士の場合40名が搭乗できた。搭載量が多く高々度性能が優れていたため、おもにビルマ・ロードを遮断された中国軍に対する物資空輸に貢献、ヨーロッパ戦線には1945年3月4日、ライン川東方の空挺作戦で初めて登場した。3,300機以上が生産され、そのうち一部は大戦後日本へ供与し、航空自衛隊にて使用されていた。

## Airship

M-Series Air Ship

&lt;M型飛行船&gt; 全長94.49m、最大速度121km/h

Airshipとはいわゆる飛行船である。第一次世界大戦を題材にしたものであれば、この航空機はゲームでも小説などで多岐にわたるが、こと、第二次世界大戦に入ると、途端に聞かなくなる。事実、アメリカにおいてもアメリカ陸軍は1937年にその有効性が無くなったとし、飛行船部隊を解散している（その際に一部は海軍へ移管された）ぐらいだ。しかし、海軍は、対潜哨戒用に持ち続けており、第二次世界大戦が始まる時には主に本土周辺に配備されていた。もっとも、最終的にはアメリカ海軍においても、より性能の高い対潜哨戒機（主にカタリナ等の飛行艇）の登場により、その活躍の場は狭められていったのではあるが…。飛行船には外郭の違いで軟式と硬式があるが、アメリカ海軍では軟式を対潜哨戒に使っていた。最終生産型のM型は1号機が1943年10月に就航、最終の4号機が退役したのが1956年9月であった。

## フォード自動車 M8装甲車 グレイハウンド

Ford Motor M8 Armoured Car Greyhound

<M8 Armoured Car Greyhound> 全幅 2.69m 全長 5.49m 最高速度 89km/h  
武装 37mm Gun M6×1、12.7mm MG HB M2×1、  
7.62mm MG M19 19A4×1

第二次大戦中のアメリカ装甲車の代名詞ともいえる車両、それがM8である。1940年代、ドイツ、イギリスは多様な装甲車を作ったが、アメリカではそのほとんどをM8とその派生型であるM20とが占めていた。本車の開発は、1941年末、米陸軍戦車駆逐部隊が37mm砲装備の軽装甲車を要望したことに始まる。いくつかの試作車が作られ、その内の1つであるT22の車体を改修したT22E2が、1942年6月M8装甲車として制式化された。本車は、平均19mmの装甲板を溶接構造にした車体を有し、砲塔はオープントップであった。また、半楕円形のリーフ・スプリングのサスペンションに6輪駆動で、不整地での走行性が高かったため、偵察や戦線の警備、連絡を主任務に使用された。1945年4月の製造終了までに8,523両が生産されたが、派生型は計画の多さにそぐわず1種類しか量産されず、これがM20と呼ばれる「装甲ジープ」であった。砲塔のないM6装甲車のようなもので、人員、弾薬等の輸送に使用された。英連邦諸国にも供与され、戦後も長い期間使用されている装甲車である。

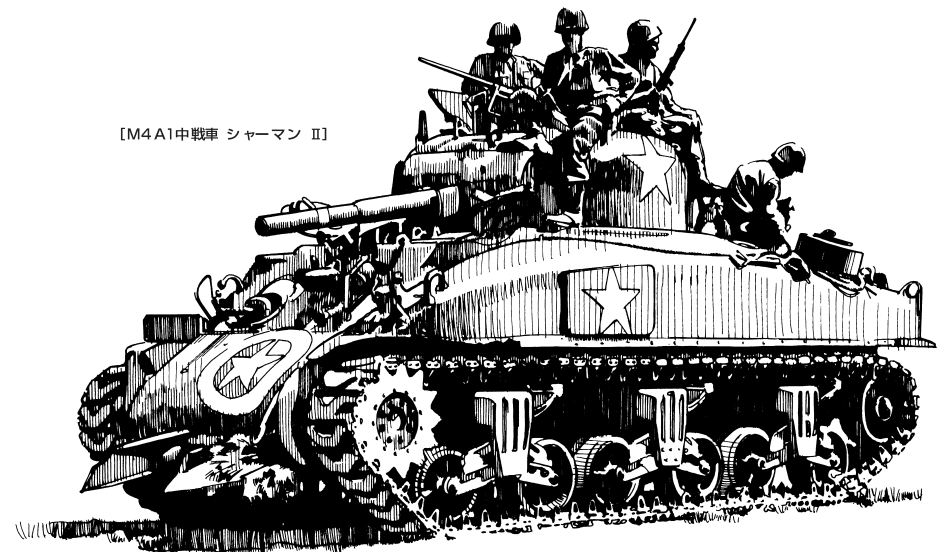
## アメリカン車両・鑄造所 M3/M5 軽戦車 スチュアート

American Car &amp; Foundry M3/M5 Light Tanks Stuart

<M3 Light Tank Stuart> 全幅 2.24m 全長 4.53m 最高速度 58km/h  
武装 37mm Gun M5×1 7.62mm M1 919A4×5

M2A4軽戦車は、ドイツのⅢ号戦車の37mm砲、50mm42口径砲よりも優れていた37mm50口径砲を装備し、500mの距離で中戦車と対抗できる軽戦車であった。しかし、1940年5月の独のフランス侵襲から得た戦訓で、米陸軍軍需委員会は、同車の装甲強化を求めた。こうして、装甲を37mmに増強したM3軽戦車が開発されたが、車重が2t増加したため、履帯の接地長を稼ぐため誘導輪を接地する改修も行われた。M3は、1941年3月から量産開始され、北アフリカの英軍へ「スチュアート」として供与が始まった。量産中は改修が相次ぎ、1941年8月には砲塔を改修したM3A1が誕生している。しかし、拡大する量産にエンジン供給が間に合わず、1942年3月にはキャデラック社で同社の自動車エンジンへ換装したM5軽戦車が作られた。他にも改修点は多く、自動変速機を採用したり、車体上部前面の装甲を傾斜させ弾線始を高めていた。同様な改修は逆にアメリカン車両・鑄造所製にも反映され、これはM3A3として量産されたが、米陸軍では使用されていない。1944年6月、M24軽戦車の登場により生産は終了したが、大戦終了まで米英軽戦車の主力であった。戦後も1960年代まで中南米諸国でも活躍した。

【M4A1中戦車 シャーマン II】



デトロイト戦車工廠 M3中戦車 リー, グラント

Detroit Tank Arsenal M3 Medium Tank Lee, Grant

<M3 Medium Tank Lee> 全幅 2.72m 全長 5.64m 最高速度 39km/h  
武装 75mm Gun M2×1、37mm Gun M5×1、7.62mm M1919A4×4

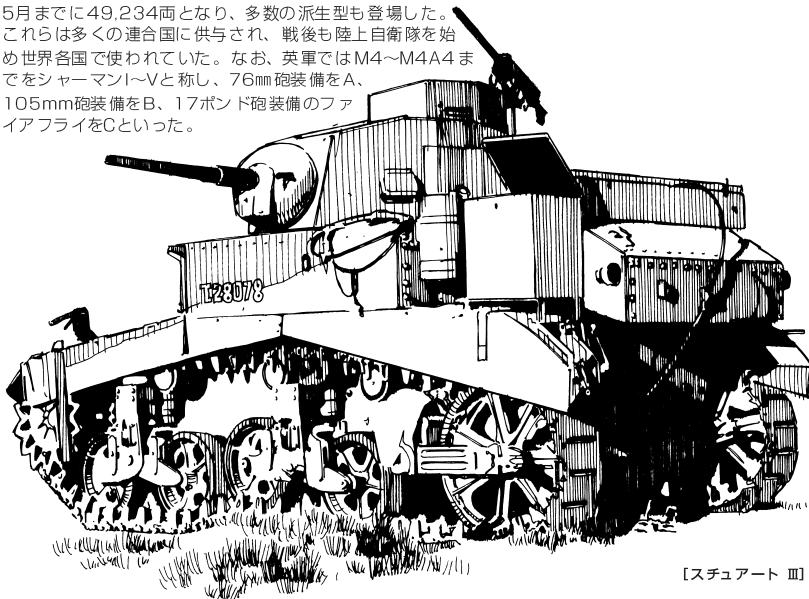
開戦当時、米陸軍の主力戦車は37mm砲を装備するM2中戦車であった。しかし、軽戦車と同じ砲を装備するようになると、主力戦車としての価値がなくなり、長砲身の75mm砲を装備した新型戦車の開発が始まった。ところが、このサイズの砲を旋回砲塔に搭載するには経路不足で、車体へ装備することとなった。その当時、英国は戦車購買団をアメリカへ派遣し、ダンケルク撤退で失った大量の戦車を補充しようとしていた。その彼らが目をつけたのが、この新戦車である。新戦車はM2中戦車を元に75mm砲を暫定的に車体右側へ装備し、そして車体上部には37mm砲装備の旋回砲塔を搭載し、更にその砲塔上へ対空機銃装備のキューボラを設置するという、極めて特異な形態をしていた。米陸軍はこれをM3中戦車として制式化した。英国はシレットの低い砲塔にした改良型を「グラント」として発注している。このグラントは、1942年5月北アフリカのガザラの戦いで、初めて実戦に投入された。その後、英国はM3中戦車の方も取得し、『リー』と呼称した。各型計7,259両生産され、M4中戦車登場までのストップ・ギャップの役を見事に果たした戦車である。

グランド・ブランク戦車工廠 M4中戦車 シャーマン

Grand Blanc Tank Arsenal M4 Medium Tank Sherman

<M4 Medium Tank Sherman> 全幅 2.62m 全長 5.89m 最高速度 39km/h  
武装 75mm Gun M3×1、12.7mm MG HB M2×1、7.62mm MG M1919A4×2

米陸軍においてM3中戦車はあくまで繋ぎであった。そのためM3中戦車の設計終了後、すぐさま75mm砲を旋回砲塔に搭載する新戦車の開発が急ピッチで行われた。1941年9月試作車T6が完成すると、同年10月にはM4中戦車として制式採用し、大幅な機甲師団増設のため月産2,000両を目指し、1942年初頭より大量生産が始まった。そのために契約したメーカーは11社に及び、車体製造、エンジン共に多岐に渡る。この結果、製造会社ごとにより微妙な差が発生し、これがM4～M4A6までの形式として定められた。また、装備する主砲も、初期の75mm砲、後期の76mm砲、そして支援用の105mm砲と3通り存在した。中でも「イージー・エイツ」と呼ばれたM4A3E8は、M4中戦車系列の集大成とも言える物であり、中戦車としても非常にバランスの良いものであった。本車は1942年9月北アフリカの英軍へ供給されたのを皮切りに、以後米英軍の主力戦車として大戦末期まで主役を演じた。そして能力的に勝る独戦車に対しても、数に物を言わせて連合軍を勝利へと導いたのである。その総生産数は1945年5月までに49,234両となり、多数の派生型も登場した。これらは多くの連合国に供与され、戦後も陸上自衛隊を始め世界各国で使われていた。なお、英軍ではM4～M4A4までをシャーマンVと称し、76mm砲装備をA、105mm砲装備をB、17ポンド砲装備のファイアフライをCとといった。



[スチュアート III]

デトロイト戦車工廠 M26重戦車 パーシング

Detroit Tank Arsenal M26 Heavy Tank Pershing

<M26 Heavy Tank Pershing> 全幅 3.51m 全長 8.65m 最高速度 40km/h  
装備 90mm Gun M3×1、12.7mm MG HB M2×1、7.62mm M1919A4×2

1942年6月M6重戦車が制式化され、5,500両もの生産が計画された。ところが、輸送上の支障や航空機の増産が優先され、40両程生産されるだけに終わった。しかし、ドイツのティーガー、パンター戦車の出現により、この種の重戦車の必要性は高まり、数々の試作を経た結果、1944年5月に90mm戦車砲を搭載したT26E1が完成した。この試作車は、車体砲塔とも鋳造製で最大装甲厚は101mm、トーションバー式サスペンションの採用により高速で走行可能であった。そして1944年12月、小改修したT26E3が20両限定調達されることとなった。これらは1945年1月、アントワープへ輸送され、第3、第11機甲師団に配備された。1945年3月にはM26重戦車として制式化され、1945年6月までに1,436両製造された。本車は大戦中の作戦では、1945年3月7日のレマゲン鉄橋の戦いで有名となったが、最も活躍したのは戦後のことで、朝鮮戦争へ米軍主力としてM4A3E8と共に投入され、北朝鮮のT-34-85と激しい戦車戦を展開した。

GMCフィッシャー車体部門/フォード自動車 M10対戦車自走砲

Fisher Body Div. of GMC/Ford Motor M10 Gun Motor Carriage

<M10 GMC> 全幅 3.05m 全長 6.83m 最高速度 48km/h 武装 3in Gun M7×1、12.7mm MG HB M2×1

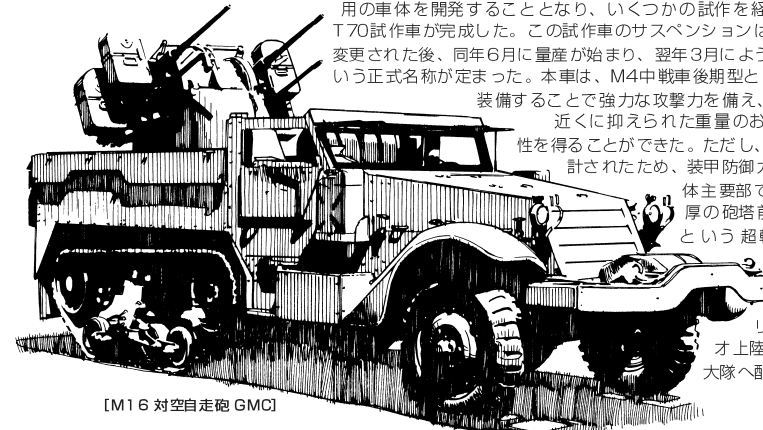
1941年12月、戦車部隊が本来の主任務である敵防衛線突破を遂行できるよう、敵戦車との交戦を引き受ける戦車駆逐部隊が創設された。この部隊には、強力な火力と機動力を持つ車両が必須とされた。この要求に対し、様々な試作を経て、M4A2中戦車の車体にオーブントップの旋回砲塔を搭載し、強力な3in高初速砲を装備したT35が作られた。このT35は、重量軽減のため装甲を薄くしたが、その代わり車体上部を傾斜装甲にし、砲塔を五角形へと変更したT35E1へと発展、1942年6月、M10GMCとして制式に採用された。1942年9月より量産が始まり、1943年初頭より続々と北アフリカの戦車駆逐大隊へと配備されていった。なお、M4A3中戦車の車体を利用した車両は、A1型として生産されている。オーブントップ故の欠点もあったが、前線での評判は上々で、1944年1月までに合計で6,406両生産された。この内3,600両が外国への供与にあてられ、英軍はM10のことを「ウルヴァリン」と呼び、また独自に17ポンド砲に換装した型を「アキリーズ」という呼称で使用した。

GMCビューイック部門 M18対戦車自走砲 ヘルキャット

Buick Div. of GMC M18 Gun Motor Carriage Hellcat

<M18 GMC Hellcat> 全幅 2.87m 全長 6.66m 最高速度 80km/h  
武装 76mm Gun M1A1×1、12.7mm MG HB M2×1

軍や軍団直轄で運用される駆逐戦車大隊は、強力な敵戦車部隊に遭遇した歩兵や戦車部隊を支援するために派遣される性格上、短時間で戦線に到達できる機動力が必要とされた。しかし、M4中戦車系列をベースに作られたM10GMCでは、求められる機動力の確保は難しかった。そのため、戦車駆逐隊本部は専用の車体を開発することとなり、いくつかの試作を経て、1943年4月T70試作車が完成した。この試作車のサスペンションはトーションバーに変更された後、同年6月に量産が始まり、翌年3月によやくM18GMCという正式名称が定まった。本車は、M4中戦車後期型と同様の76mm砲を装備することで強力な攻撃力を備え、M4中戦車の半分近くを抑えられた重量のおかげで軽快な機動性を得ることができた。ただし、機動性を第一に設計されたため、装甲防弾力が犠牲になり、車体主要部で12.7mm、最大厚の砲塔前面でも25.4mmという超軽装甲であった。1944年10月までに2,507両が生産され、イタリア戦線のアンツィオ上陸戦以降に戦車駆逐大隊へ配備されている。



[M16 対空自走砲 GMC]



**GMC フィッシャー車体部門 M36 対戦車自走砲**

Fisher Body Div. of GMC M36 Gun Motor Carriage

<M36 GMC> 全幅 3.05m 全長 7.47m 最高速度 42km/h 武装 90mm Gun M3×1、12.7mm MG HB M2×1

1942年以降、ドイツ戦車の重装甲化によって、M10GMCの主砲である3in砲M7よりも強力な対戦車砲の開発に迫られた。ところが車載に適当な砲は90mm高射砲M1ぐらいしかなかったため、これを搭載した対戦車自走砲の開発に着手した。こうして1943年12月、M10A1の車体に、車載用に改造された90mm砲M3を搭載する新型自走砲、T71が誕生した。T71は、90mm砲射撃時の衝撃に耐え得る大型の旋回砲塔を持っており、その砲塔後部にはバラスト代わりの大型弾薬庫を設置していた。さっそく、このT71は1944年4月より量産が始まり、そして7月になるとM36GMCとして制式化されることとなった。ノルマンディー上陸以後は、ティーガーやパンターに対抗できる唯一の車両として要望は高まり、国内各社で大量生産が始まった。もっとも戦場でのM36GMCは、その強力な主砲のために駆逐戦車としてより戦車と同様に使われることも多く、オープントップや装甲厚を始め不都合な欠点が生じることも多かった。1945年一杯まで生産は行われ、総生産数は2,324両に達している。兵士達は、しばしばM36GMCを指し、「ジャクソン」「スラッガー」と呼んでいた。

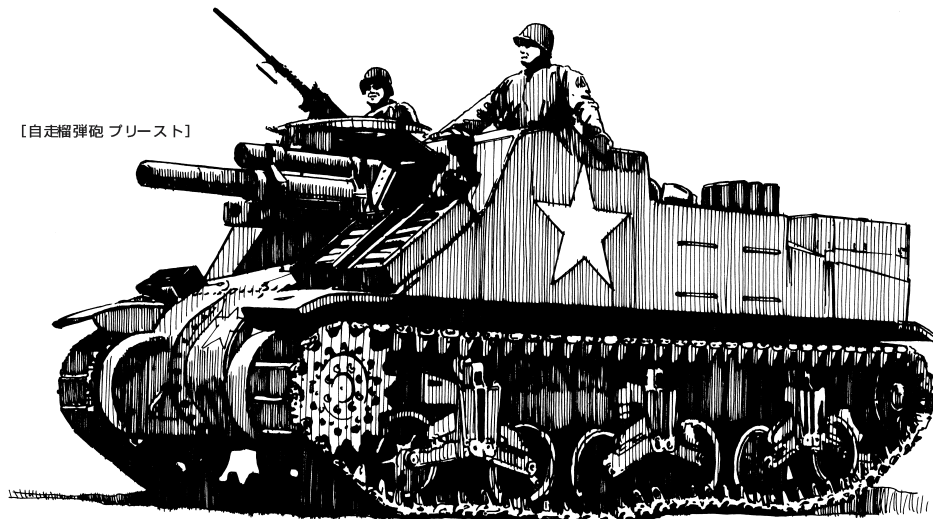
**アメリカン・ロコモティブ M7自走榴弾砲 プリースト**

American Locomotive M7 Howitzer Motor Carriage Priest

<M7 HMC Priest> 全幅 2.87m 全長 6.02m 最高速度 39km/h  
武装 105mm Howitzer M2A1×1、12.7mm MG HB M2×1

1941年11月、米陸軍兵器局はボールドウィン社に対して、M3中戦車の車体上部に箱形でオープントップの戦闘室を作り、105mm榴弾砲を装備した車両の開発を指示した。完成した試作車はT32として実験され、この結果は有望であったが、砲の射角と対空火器のないことだけが懸念された。この結果、戦闘室前方右側へ対空機銃座が設けられた。これは教会の説教壇に似ていたことから、英軍では「プリースト（牧師）」と愛称をつけられている。1942年4月にはM7HMCとして制式化後量産開始し、1944年10月には終了するが、この後もM4A3中戦車を元にしたM7B1が1945年7月まで生産され、計4,267両誕生している。初陣は1942年9月に供与を受けた英国で、同年11月エルアラメインの戦いで使用した。なお、英国は105mm榴弾砲の補給上の都合から、カナダのラム戦車を元にしたプリーストと同様な自走砲25pdr砲を装備した「セクストン（寺男）」を開発した。同車の配備が進むと、プリーストは余剰となり、榴弾砲を除去して『カンガルー』装甲兵員輸送車等に改造された。

【自走榴弾砲 プリースト】



**プレスド・スチール・カー M12 自走加農砲**

Pressed Steel Car M12 Gun Motor Carriage

<M12 GMC> 全幅 2.68m 全長 6.77m 最高速度 39km/h 武装 155mm Gun M1917、A1、M1918×1

1941年6月、米陸軍兵器局は155mm砲をM3中戦車に装備し自走化する研究を行い、試作の結果、1942年8月M12GMCとして制式化した。本車は車体前部へエンジンを移動したことにより、後部に戦闘室のスペースを確保し、その上へ155mm加農砲M1917またはM1918を装備していた。車体後部にはブレード状スPEEDを取り付け、発射時にはこれを接地し衝撃を吸収するようになっていた。量産は制式化後すぐに始められ、1943年3月には発注分100両の納入が完了している。しかし、当初、陸軍ではこの車両を扱いかねて、訓練以外には在庫のまま眠らせることになった。だが1943年12月、ヨーロッパ反攻作戦が計画されると、強力な自走砲の必要性を認識した陸軍は74両を整備し、1944年6月に始まったノルマンディー上陸作戦で投入された。戦場では、北フランスを快速撃する機甲部隊に唯一追従できる重野砲として活躍、兵士達はこれに「キングコング」のあだ名をつけた。

**オートカー/ホワイト・モーター M15, 16 対空自走砲**

Autocar/White Motor M15,16 Multiple Gun Motor Carriage

<M16 MGMC> 全幅 2.16m 全長 6.50m 最高速度 72km/h 武装 12.7mm MG HB M2×4

ドイツの電撃戦で、地上部隊と連携した航空機の脅威が報告され、米陸軍は地上部隊と行動を共にできる対空車両の必要性を認識した。1930年代には装輪車両へ機銃を装備し、様々な試みが行われたが、1941年に作られたM3ハーフトラックをベースに対空銃座を搭載したものが最も有望視された。この銃座は12.7mm重機銃2丁を装備し、銃座動力をエンジンによるジェネレーターから供給した。1942年7月にはM13MGMCとして制式化され、その後も武装の違う改良型が次々と誕生した。その中でも回転式の大型銃座に37mm機銃1門と12.7mm重機銃2丁を装備したM15と、12.7mm重機銃4丁にしたM16は非常に有効で、米機甲師団対空部隊に各8両ずつ配備されていた。もっとも、第二次大戦においては、終始米軍が制空権を掌握していたため、対空攻撃より対地攻撃に威力を発揮し、特にM16は敵歩兵制圧に有効で「ミート・チョッパーズ」とニックネームがついた。これらは戦後も朝鮮戦争で活躍し、M15は自衛隊にも装備されていた。

**オートカー/ダイヤモンド・T自動車/ホワイト・モーター M3ハーフトラック兵員輸送車**

Autocar/Diamond T Motor Car/White Motor M3 Half-Track Personnel Carrier

<M3A1 HTPC> 全幅 1.96m 全長 6.19m 最高速度 72km/h  
武装 12.7mm MG HB M2×1、7.62mm MG M19 19A4×1

第二次大戦中、アメリカでは約35,000両余りの半装軌車（ハーフトラック）が作られたが、その中で最も代表的なものが、このM3ハーフトラックである。1938年、4輪の偵察車両にキャタピラ付リアアボギーを組み合わせたのが最初で、これに改造を重ねてT14が完成した。このT14は、本来が偵察目的であるため、これを兵員輸送型にしたものも作られて、こちらはT8となった。1940年9月、T14はM2ハーフトラックとして、T8はM3ハーフトラックとして制式化された。この2種類は複数の会社で製造することとなったため、装甲板以外のパーツは互換性を持つように設計された。これらは、M2が野砲牽引車もしくは機械化騎兵の偵察車として、M3は機甲師団所属の歩兵部隊に配備され、機械化歩兵の要として活躍した。派生型は50種以上に上り、特に英やソビエトなど外国供与用は、M2がM9として、M3がM5として生産されている。本車は量産性に優れたが、ドイツの半装軌車に比べ、履帯部分が短いため路外性能では劣ると言われている。

**アメリカ海軍**

膨大な開発力と量産力により、あらゆる盤面で力を発揮したアメリカ。海軍においてもそれは明らかであり、太平洋戦域はもちろん、様々な海域に展開し決定的な影響を与えた。とはいえ、大西洋、地中海においては、太平洋のような大規模な機動部隊同士の航空戦や、戦艦を含んだ大規模艦隊での撃ち合いと言った派手な戦いはアメリカ海軍においては皆無であり、専ら輸送部隊の護衛と、護衛空母と駆逐艦のペアによる潜水艦狩りなどが主な任務であった。というのも、アメリカがヨーロッパ方面に参加したのは、一部の輸送任務を別にすると北アメリカへの上陸作戦からであり、弱体化したドイツ、イタリア海軍には局地的または、小規模な戦闘行動以外は取りづらいう状態になっていたからである。とはいえ、世界最強の海軍力であることは誰もが認めるところであるし、事実、各艦艇の戦争中に作られた量が、その力を物語っている。戦争中にアメリカで竣工した艦艇は戦艦8隻、大型巡洋艦2隻、正規空母16隻、軽空母9隻、護衛空母100隻(!)以上、巡洋艦約40隻、駆逐艦600隻近くと、大戦中にアメリカ以外の国で作られた艦艇の総数より多いことになる。これを見てわかるように、戦争後半において質・量の点でアメリカはまさに最強の海軍を有していたことになる。

Arms Catalogue of  
USSR

## ポリカルポフ I-15/152/153

Polikarpov I-15/152/153

&lt;I-153 M-63R&gt; 全幅 10.0m 全長 6.17m 最大速度 430 km/h 基本武装 7.62mm ShKAS×4

1933年夏、ポリカルポフは、制式戦闘機I-5の後継機として2種類の戦闘機を開発した。片や、革命的斬新さを持つ単葉翼のTsKB-12、一方はオーソドックスな複葉翼の完成体を目指したTsKB-3である。複葉翼の方がわずかに早く、1933年10月には木金混合構造の片持式I型翼間支柱を持つ試作機が完成、試験飛行を開始した。操縦士からの評判はすこぶる良く、1934年春にはI-15と命名され、直ちに生産された。1935年11月には、エンジンを強化し、ガル型上翼をやめて爆装可能にしたI-152(I-15bis)が作られ、更に1939年には、世界最高速の複葉機と言われるI-153が登場した。上翼はガル型に戻り、エンジンを1,000HP級に強化、主脚を引込み式に変更して空気抵抗を減らした結果、複葉機としては限界に近い高速性と運動性を表現している。スペイン内戦では、その優秀な運動性をもって重用されたI-15系列であったが、ノモンハン事件やソビエト・フィンランド戦争ではその力にも弱りが見え、独ソ戦が始まると明らかに力不足となった。その後数ヶ月の内に、残存機は順次フィンランド戦線へ回され、1941年末までには姿を消していた。総生産数はI-15系列合わせて6,578機におよんだ。

## ポリカルポフ I-16

Polikarpov I-16

&lt;I-16 tip-10&gt; 全幅 9.00m 全長 5.99m 最大速度 448km/h 基本武装 7.62mm ShKAS×4

ポリカルポフがI-15と同時に設計したもう一つの革新的戦闘機、それがI-16である。これは、制式機としては世界最初の引込脚低翼単葉機であり、1933年12月31日に本機の試作機であるTsKB-12が初飛行したときには全世界が注目した。木金混合構造で主脚の手動式引込み装置を備えたこの機体は、I-16として1934年末頃からソ連空軍へ配備が始まった。以来、10年程の間に様々な改良が行われながら約20,000機が製造された。初陣はスペイン

内戦で、1936年9月から共和党政権側へ送られ、更に少数であるがスペイン国内でも生産された。スペインでは味方である共和軍からはモスカ(蠅)と呼ばれ、敵である国民党軍からはラタ(兎)と呼ばれた。また1939年夏のノモンハン事件では、日本の97式戦闘機と外蒙上空にて空前の大空中戦を展開、その9mmの防弾装甲板と重武装で、日本機を悩ませた。

しかし、日本側の評価は、急降下性能が優れる反面、空戦性能が非常に劣るというものであった。その全盛期は、第二次大戦直前までで、1941年6月22日独ソ戦開戦時にはすでに旧式化していたが、その後も地上支援や対地攻撃機として1943年の夏まで前線の任務についていた。

【ミコヤン・グレブッチ MiG-3】

※ソビエト軍の航空機は、工場によって各機種の兵器の武装などが変化することがあるため、基本武装としました。

## ラボーチキン LaGG-3

Lavochkin LaGG-3

<LaGG-3> 全幅 9.80m 全長 8.81m 最大速度 575km/h  
基本武装 20mm ShVAK×1、12.7mm UBS×1、7.62mm ShKAS×2

ソ連空軍の1938年計画に基づき、S・A・ラボーチキンは、これまでの協力者A・ヤコブレフと別れ、新たにゴルブノフ、グドコフらの協力を得て、機体の木製化を研究し、全木製戦闘機I-22を開発した。I-22は設計局としての呼称をLaGG-1と言い、数々の改修を受けたが量産には至らなかった。その後、一連の構造上の変更を行いLaGG-3として改めて量産され、1941年初頭には引渡しが開始され、ソビエト・フィンランド戦争と初期の独ソ戦に活躍した。特に独ソ戦開始後、9時間で約1,200機のソビエト軍機が破壊(内800機は地上撃破)され、その後も大きな打撃を受け続け、極度の軍用機不足となった際に、短時間に多量投入され戦線を維持するのに貢献している。そして、1942年初頭にはソビエト軍主力戦闘機となり、主として低空作戦や地上支援に使用され、1942年夏にLa-5へ切り換えられるまで生産された。ソビエト航空機の共通の特徴である単純な構造と頑丈さをかねそなえた優秀な戦闘機であったが、液冷エンジンで翼内タンクが防弾式でないため地上砲火には弱かった。

## ミコヤン・グレブッチ MiG-3

Mikoyan-Gurevich MiG-3

&lt;MiG-3&gt; 全幅 10.20m 全長 8.25m 最大速度 640km/h 基本武装 12.7mm BS×1、7.62mm ShKAS×2

有名なアルテム・ミコヤンとミカエル・グレブッチの“ミグ”チームの第一作MiG-1を原型とする飛行機で、本機の設計によってミグ・チームはスターリン賞を得た。原型機のMiG-1(I-611)は、I-200という名で1940年4月試作機が初飛行し、低空戦闘機LaGG-3に対する高空戦闘機として量産が開始された。木金混合の構造で、速度性能に優れていたMiG-1であったが、縦安定が悪く離着陸が非常に難しかった。そのため量産はされたものの、すぐに改良型MiG-3(I-200)へと移行した。MiG-3は、エンジンを1,350HPの高性能な物に換装し、補助燃料タンクを付けて航続距離を増している。また、キャノピーの後方視界を向上させ、上反角を増し安定性の向上も行っている。1941年後期から任務についたが、5000mあたりの高度では良い性能を発揮したものの、低空では独戦闘機に比べて操縦性も速度も劣った。そのため、より優れたYak-1に地位を譲り、高々度域での戦術偵察機などに使用され、1943年末には後方部隊へと転属していった。約2,100機が作られたが、使用していたエンジンの生産中止に伴い本機の実産も終了した。

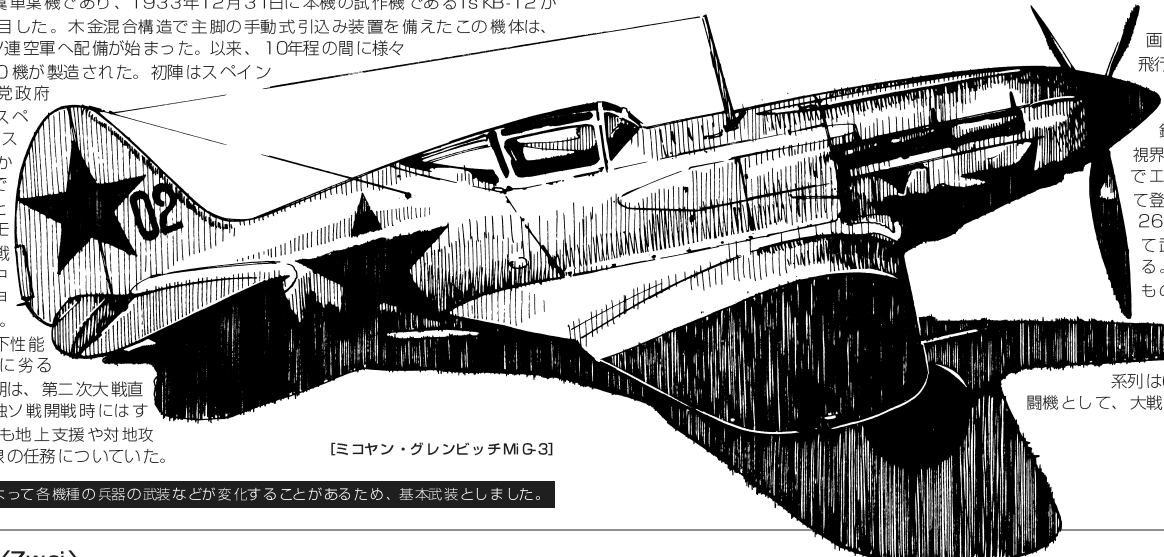
## ヤコブレフ Yak-1/7

akovlev Yak-1/7

&lt;Yak-1&gt; 全幅 10.0m 全長 8.48m 最大速度 610km/h 基本武装 20mm ShVAK×1、12.7mm UBS×2

A・ヤコブレフの第一作で、LaGG-1、MiG-1と同じ計画に基づき設計された。原型機I-26は、1939年春に初飛行し、翌年革命記念日の航空ショーで初公開された。ヤコブレフはこの機の成功によりレーニン賞を得た。Yak-1と改称された制式機は、構造は主翼が木製、胴体が鋼管と木の混合に合板外皮でできていた。しかし、後方視界は不評だったため、キャノピーを突出型に改善し、ついでエンジンも強化したYak-1Bが、1942年7月改良型として登場した。同じく、Yak-1を複座化し改造した練習機UTI-26というのがあったが、こちらはもう一度単座に改修されて武装を施し、Yak-7Bという戦闘機として使用されている。また、1機しか作られなかった実験的要素が多かったものとして、両主翼の下面にラムジェットを付けたYak-7VRD、主翼を新設計し、燃料容量を増やした長距離型のYak-7Dなどが作られ、後者はYak-9の原型機となった。Yak-1系列で8,734機、Yak-7

系列は6,399機生産され、操縦性、高速性、武装共に優れた戦闘機として、大戦中のソ連空軍の主力になり活躍した。



## ラボーチキン La-5/7

Lavochkin La-5/7

&lt;La-5 FN&gt; 全幅 9.80m 全長 8.67m 最大速度 634km/h 基本武装 20mm ShVAK×2 爆弾200kg

1941年末、LaGG-3のエンジンをAsh-82A空冷エンジンに換装しテストしたところ、低空ではドイツのBf109Fより約40km/h以上も速く、上昇力、運動性も良好なため、早速LaGG-5として数機作られた。これはまもなく突出型キャノピーに改められ、M-82Fエンジンに換装して量産されることとなったが、ゴルブノフ、グドコフらの死去に伴い、新型機はLa-5と名付けられた。1942年秋にスターリングラード戦線へ登場すると、「スターリングラードの木製の救世主」と呼ばれるほどの活躍をした。1943年に入ると出力の向上したM-82FNエンジンを積むLa-5FNが就役、構造も胴体貫通材が金属に改められ木金混合となり、燃料容量も増加している。また、この型からはロケット弾も装備できるようになり、戦闘爆撃機的な役割が強くなり対地攻撃に威力を発揮し、低空での速度と旋回性能は独戦闘機を凌駕した。そして1943年末、La-5FNの武装、出力を強化した進化した型であるLa-7も開発されている。これらLa系成功の要因は、木材を主体とした素朴頑丈な構造が、東部戦線では実用性に富み、量産も容易であったことで、その操縦性の良さ、安定性の高さからソビエトのエースたちも好んで使用した。

## ヤコブレフ Yak-9

Yakovlev Yak-9

&lt;Yak-9&gt; 全幅 9.74m 全長 8.50m 最大速度 599 km/h 基本武装 20mm ShVAK×1、12.7mm UBS×1

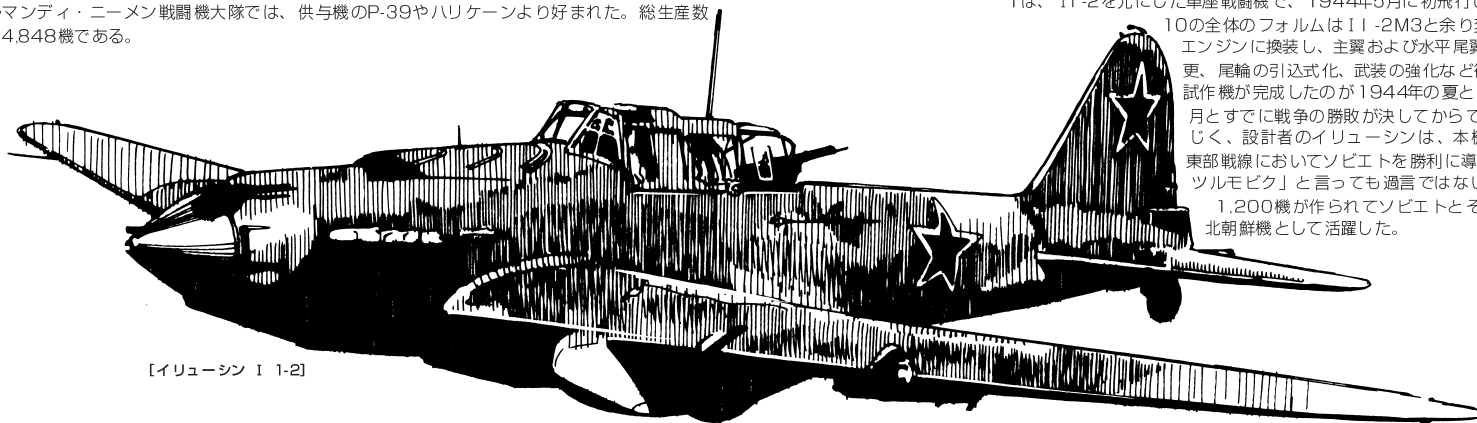
ヤコブレフ設計局の開発した初期の戦闘機は、航続距離が短いという欠点を持っていた。そのため、Yak-7DIを基に、更に大きな航続距離を持つよう制空戦闘機として作られたのがYak-9である。本機は1942年8月より配備が開始され、同年10月、スターリングラード戦線でデビューを飾った。派生型も多く、爆装可能な戦闘爆撃機タイプのYak-9B、37mm砲を搭載したYak-9T、更には45mm砲へと強化したYak-9Kと、地上の装甲車両に対して威力を発揮した。一方武装を減らして、代わりに燃料容量を増やした長距離戦闘機も開発された。航続距離を1,400kmとした長距離型Yak-9D、さらには1,800kmと伸ばしたYak-9DDは特筆すべきものである。戦後には、胴体外皮を金属にしたYak-9Uが登場し、1946年のベルリン大空襲に対抗している。Yak-9系列は、第二次大戦で16,769機生産されYak系の大部分を占め、特に低空での軽快性からパイロットに好まれた。

## ヤコブレフ Yak-3

Yakovlev Yak-3

&lt;Yak-3&gt; 全幅 9.20m 全長 8.50m 最大速度 646km/h 基本武装 20mm ShVAK×1、12.7mm UBS×2

Yak-3は、低高度戦闘のために開発された単座戦闘機である。開発は、Yak-1後期型の胴体にYak-9の翼を合成した機体へ、VK-105PFエンジンを載せて運動性を向上させたYak-1Mが原型となっている。特に3,000m位の中低高度では非常に優秀な性能を見せ、例えば、スピットファイア、Bf 109G、Fw 190Aといった他国の第一線級戦闘機に対しても上昇力、操縦性で優ったと言われている。Yak-9より全幅・翼面積とも小さく、合板張りの機体表面は厚い塗料でピカピカに磨き上げられていた。その後、より高出力のAsh-82FNエンジンを搭載したYak-3U等も作ったが、戦争終了までには配備が間に合わなかった。Yak-3の生産は1944年3月より行われ、ソ連国内の様々な外国部隊へ配備され、特にフランス人のノルマンディ・ニューメン戦闘機大隊では、供与機のP-39やハリケーンより好まれた。総生産数は、4,848機である。



【イリュージン I 1-2】

## スホーイ Su-2

Sukhoi Su-2

<Su-2> 全幅 14.30m 全長 10.25m 最大速度 455 km/h  
基本武装 7.62mm×4、爆弾650kgもしくはRS-82×10

1936年、ツポレフの開発チームは高速偵察および軽爆撃機として、単発中翼のANT-51の開発を始めた。しかし、固定脚で爆弾倉が主翼付根の胴体内にあるなど設計思想も古く、性能も当然のごとく悪いため1939年再設計することとなり、チームの一員であるパベル・スホーイが担当することとなった。1939年にBB-1 (BBは短距離爆撃機)として完成した機体は、全金属製複座単発機で低翼に変更され、エンジンを強化し引込脚としたため、最高速度も50km/h向上した。これは1940年より生産が開始され、1941年にSu-2と改称された。当初エンジンは950hpのM-88エンジンをつけていたが、出力の弱さが目立ち、急遽1,115hpのM-88Bエンジンに換装された。しかし速度は向上したものの、重量増加から他の性能が犠牲になった。本機の設計は軽爆撃機を軽視する軍部と、試作における試行錯誤のため4年以上の月日を費やしてしまっていた。そのため、独ソ戦が始まった時にはすでに旧式化し、損害が余りにも多いため、1942年にはII-2にその座をゆずり、前線任務から引き上げられた。

## イリュージン II-2

Ilyushin II-2

<II-2M3> 全幅 14.60m 全長 11.60m 最大速度 410km/h  
基本武装 23mm Vya-23×2、7.62mm ShKAS×2、12.7mm UBT×1、  
爆弾 600kgまたはRS-82×8

II-2、通称「シュツルモビク」攻撃機は、第二次大戦におけるソ連機の中でも、最も有名な1つである。1938年に、複座攻撃機として開発開始し、1939年春にはTsKB-55の名で原型機が完成した。TsKB-55は、縦方向の安定性やエンジン出力に問題があったので、根本的な改設計が必要となった。乗員は1名とし、空いた空間に燃料タンクを設けるなどをして完成したのがTsKB-57で、1941年3月試験が終わると直ちに発注され、II-2と量産開始された。その最大の特徴は、航空機とは思えないほどの頑丈さで、胴体前部は厚い装甲板でできており、これに胴体後部や翼を付けたような構造で、20mm以上の砲火で無ければ撃墜できなかったと言われ、武装も20mm機関砲×2と強力であった。1941年夏より配備が開始されると、独戦軍隊に対し大いに戦果を挙げたため、スターリンは工場に「赤軍は朝食と同じくらいにII-2を必要としている！」と電報したという。1942年には、複座化し後部機銃座を設け、主武装も23mm機関砲になり、エンジンも強化されたII-2Mの配備も始まった。更には、主翼前縁を15度後退角をつけたII-2M3も開発されている。総生産数は36,163機を数え、ソビエトは『空飛ぶ戦車』と呼び、独軍からは『黒い死』と恐れられた。

## イリュージン II-10

Ilyushin II-10

&lt;II-10&gt; 全幅 13.40m 全長 11.12m 最大速度 551 km/h 基本武装 23mm NS-23×4、20mm B-20EN×1

II-10は、シュツルモビクの最終型として、II-1を原型として作られた地上攻撃機である。このII-1は、II-2を元にした単座戦闘機で、1944年5月に初飛行したが試作に終わっている。もっとも、II-10の全体のフォルムはII-2M3と余り変わらず、発動機はより強力なAM-42液冷エンジンに換装し、主翼および水平尾翼の構造は根本的に設計し直され、主脚の変更、尾輪の引込式化、武装の強化など徹底した強化改修が行われている。しかし、試作機が完成したのが1944年の夏と遅く、量産機が登場したのは1944年の10月とすでに戦争の勝敗が決してからであった。1945年、ドイツの崩壊と時を同じく、設計者のイリュージンは、本機によってスターリン賞を得た。ある意味、東部戦線においてソビエトを勝利に導いた立役者はII-2とII-10の両「シュツルモビク」と言っても過言ではないかも知れない。生産は1950年まで続き、1,200機が作られてソビエトとその衛星国で長年任務につき、朝鮮戦争でも北朝鮮機として活躍した。



## ペトリアコフ Pe-2

Petlyakov Pe-2

&lt;II-10&gt; 全幅 13.40m 全長 11.12m 最大速度 551 km/h 基本武装 23mm NS-23 × 4、20mm B-20EN × 1

ウラジミール・ペトリアコフが設計した、第二次大戦中のソ連機の中で最も多用途性があった機体である。1938年、設計当初は高々度双発重戦闘機VI100であったが、途中で高々度爆撃機に仕様変更され、1939年原型機が初飛行した。しかし、高々度照準装置が不十分であったため、今度はターボ過給機を外して水平・急降下爆撃機PB-100となって1940年6月量産が開始され、後にPe-2と改称している。Pe-2は、垂直尾翼2枚の全金属製低翼単葉機で、18個以上にのぼる操縦装置系への大幅な電気式サーボの使用が特徴的な構造であった。Pe-2の急降下性能は優秀で、操縦性も優れており、着陸も容易であった。1941年冬には、迎撃戦闘機型のPe-3bisが生産に入ったが、これは大した戦果を挙げられず少数生産に終わっている。1942年初頭からは、敵戦闘機による損害が増大し、これに対抗するためPe-2FT (FTは前線改修)が開発された。これは同年6月から、前線のPe-2に現地で上部銃塔を装着する改修が行われた。この結果重量が増大したため、1943年にはM-105PFエンジンを装着したPe-2Bが開発されている。1944年にペトリアコフがPe-2の事故で死亡した後も、徐々に改良されながら11,427機が生産され、II-2とともにソ連軍戦術爆撃隊の主力であった。

## イリュージン II-4

Ilyushin II-4

<II-4> 全幅 21.44m 全長 14.76m 最大速度 404 km/h  
基本武装 12.7mm BS × 2、7.62mm ShKAS × 1、爆弾2,700kg

第二次大戦中、ソビエト軍で最も多任務にわたり使用された爆撃機がこのII-4である。この最初の原型機DB-3は、1933年より全金属性の低翼単葉双発機として開発され、1937年からソビエト空軍へ配備された。これはソ連長距離爆撃隊の主力となったが、まもなく徹底的に改修され、1939年にDB-3Fとして完成した。胴体前部は完全に再設計され、ガラスの多いすんなりした流線形となり、非常に優秀な性能を持っていたので、直ちに生産開始され、1940年から部隊配備となりII-4と改称した。本機は空軍と海軍で使用され、1941年8月8日にはソビエト軍初のベルリン空襲を行った。だが、当時のソ連軍は、戦闘機の生産を優先させており、しかも工場疎開が重なって、生産量はほとんど停止してしまっただけで、特に金属などの戦略物資は不足し、そのため木製部品を多用できるように設計し直す作業も行われた。1年後には生産再開され、1944年までに5,256機が作られた。海軍仕様は、雷装、機雷投下等を可能にしており、戦後も数年間現役にあった。また、1950年代まで練習機やグライダー曳航機としてソビエトや衛星諸国で使用された。

## ポリカルポフ Po 2

Polikarpov Po2

&lt;PO-2&gt; 全幅 11.40m 全長 8.15m 最大速度 149km 武7.62mm × 1、爆弾250kg

Po-2は、その類似希な操縦性の良さからソビエト連邦として最も長期間に渡り作られた複葉機でもある。1927年に練習機、連絡機として開発され、フィンランド戦やスペイン内乱では前線で活躍した。第二次世界大戦が始まった時も前線にあり、その後、他の複葉機が次々と単葉機に置き換わる中、本機は生産され続け、大戦中期以降は、夜間爆撃機として終戦まで使われ続けていた。また、その後勃発した朝鮮戦争でも使われた記録があり、同じ複葉機であり、後から作られたI-15系が第二次世界大戦初頭にはほとんど姿を消していたのに対し、使われ方が違ふとはいえ、ここまで残るのは本機の基本性能の良さを向いて知られたものである。Po2は様々な改修を受けつつも基本的な形状は最終型まで同じであり、様々な用途に用いられた。生産もソ連はもちろん他の国においても造られ、最終的な生産は1952年まで続き、その総数は20,000機以上に及んだ。

## イソルスキー工場 BA-6 中装甲車

Izhorskiy z-d Sriedniy Bronieavtomobil BA-6

&lt;BA-6&gt; 全幅 2.07m 全長 4.90m 最高速度 43 km/h 武装 45 mm obr.1.932 g × 1、7.62mm DT × 2

1932年、BA-27装甲車の後継型となる中型装甲車の開発が始められた。最初の型はBAIと呼ばれたが、BA-27と同じくフォード・ティムケン・トラックのシャーシーを流用し作られ、砲塔も同じものを搭載したため、性能的には優れたものとは言えず、試作のみに終わった。このため、1934年にはGAZ-AAAトラック(6 × 4)の車体を使用して、BA-3装甲車が作られた。この砲塔には、T-26軽戦車1933年型の砲塔と同じ物が使用され、火力は当時の主力戦車と同等であった。しかし、機動力不足は明らかで、新型トランスミッションを搭載し、軽量化した車体に変更したBA-6が開発された。また、T-26軽戦車1937年型が開発されると、本車もこれの円錐形となった砲塔に変更され、BA-6Mとして正式化されている。BA-6はスペイン内戦で使用されたほか、トルコにも輸出され、この後継型のBA-10と共に独ソ戦中期まで標準的な装甲車として活躍した。

## GAZ BA-64 軽装甲車

GAZ L'legkiy Bronieavtomobil BA-64

&lt;BA-64B&gt; 全幅 1.69m 全長 3.66m 最高速度 80 km/h 武装 7.62mm DT × 1

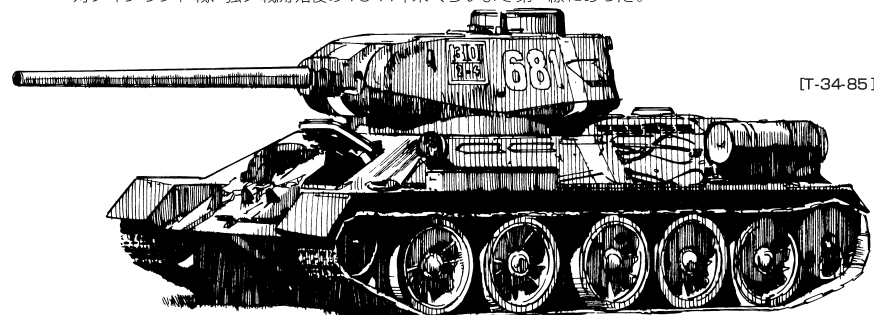
独ソ戦中、ソビエトでは戦車・火砲・航空機の製造が優先されたため、ジープやトラックの類の生産には力を入れられなかった。装甲車も同様で、このBA-64だけが唯一、新規開発されたのみである。BA-64は、武装は機関銃1丁のみ、乗員も2名だけの軽装甲車で、GAZ-64 (ソ連版ジープ)の車体に、ドイツのSdKfz 222を模倣したスタイルの装甲ボディをつけてた物であった。しかしドイツと違い、生産性を考慮したため、エンジンを車体前部に設置したままであった。これは本車に限ったことではなく、1960年代後期にBRDMが登場するまで、ソ連装甲車に共通の仕様であった。1942年、指揮官用の偵察車や連絡用として採用されたが、生産は少数に終わっている。これはGAZ-64そのものの生産が優先されたこと、技術的な問題があったことにもよる。1943年、改良型のGAZ-67が開発されると、これを元にしたBA-64Bが生産された。前型との違いは、銃塔を搭載したことであるが、武装に変化は無い。もっとも、一部の車両では12.7mm重機関銃や対戦車ライフルに改造されている。BA-64系列は約3,500両作られ、戦後にBTR-40が配備されると共に退役している。

## 第37工場/GAZ T-37/T-38 水陸両用戦車

z-d N37/GAZ Maryj P'lavaiusechiy Tank T-37/T-38

&lt;T-37A&gt; 全幅 1.94m 全長 3.73m 最高速度 40 km/h (浮航6km/h) 武装 7.62mm DT × 1

ソ連労働農軍機械化自動車化局は、T-27の後継として、英のピッカースA4E11型水陸両用戦車を模倣したT-33をベースに、水陸両用の偵察戦車の開発を指示した。1933年8月にこの戦車は、T-37として正式採用された。フォードエンジンのライセンス品であるGAZ-AAエンジンを搭載し、英のMk.II軽戦車の足回りを組み込んだ特徴のあるデザインであった。この戦車の全体の配置は、原型のA4E11とほぼ同じであるが、砲塔の位置を左寄りから右寄りにと変えている。また、この砲塔はT-28中戦車の銃塔を流用していた。水上を浮航するには、車体後部のスクリューにて推進した。実際の生産は、同年中に完成した浮航性能向上型のT-37Aがほとんどとなり、1936年までに1,909両作られて、後継のT-38へと切り替わった。このT-38は、T-37の車幅を拡大し全高を低くしたような形状で、砲塔を左寄りに変更している。また、後期型であるT-38M2では新型のGAZ-M1エンジンに変更されている。T-38は1939年までに1,375両生産された。両車は第二次大戦勃発時、狙撃、騎兵、機械化部隊の偵察戦車として配備され、対フィンランド戦、独ソ戦開始後の1941年末ぐらいまで第一線にあった。



[T-34-85]

## 第37、第38、第264工場、GAZ T-40水陸両用戦車/T-60軽戦車

z-dy NN37,38,264,GAZ Maryj Plavausechij Tank T-40/Legkiy Tank T-60

<T-40> 全幅 2.33m 全長 4.11m 最高速度 45km/h (浮航 6km/h)  
武装 12.7mm DShK×1、7.62mm DT×1

1938年、T-38に代わる偵察戦車の試作が指示された。要項としては、武装、装甲の強化、陸上での走行性能の向上などであった。これを満たすために試作車は、武装が12.7mm重機関銃、装甲厚が車体前面で13mm、サスペンションがトーションバーに切り替えられ、GAZ-11エンジンを積載した。1940年、『水陸両用戦車T-40』として採用された本車は、T-38の後継浮航戦車としては申し分なかったが、本格量産に入った直後の1941年2月、参謀本部の機械化軍団急増計画により、量産は間に合わなくなり簡易生産型のT-40Sへと切り替えられた。T-40Sは複雑な浮航性能を無くし、代わりに20mm機関砲を装備した。1941年までに688両生産されたが、内181両がT-40Sであったという。しかし、浮航能力が不要ならばT-40よりも平易な上部構造にして装甲も強化できると、軽戦車T-60が開発された。ところが、折からの独ソ戦開始で第37工場は疎開し、1941年7月からGAZ工場にて量産が始まった。その後の赤軍被害は凄まじく、以後軽戦車はT-60だけに絞って量産されることとなった。その結果、各地の工場も動員され、1942年9月までに6,045両が生産されている。

## GAZ T-70軽戦車

GAZ Legkiy Tank T-70

&lt;T-70M&gt; 全幅 2.42m 全長 4.29m 最高速度 45km/h 武装 45mm obr.1938g×1、7.62mm DT×1

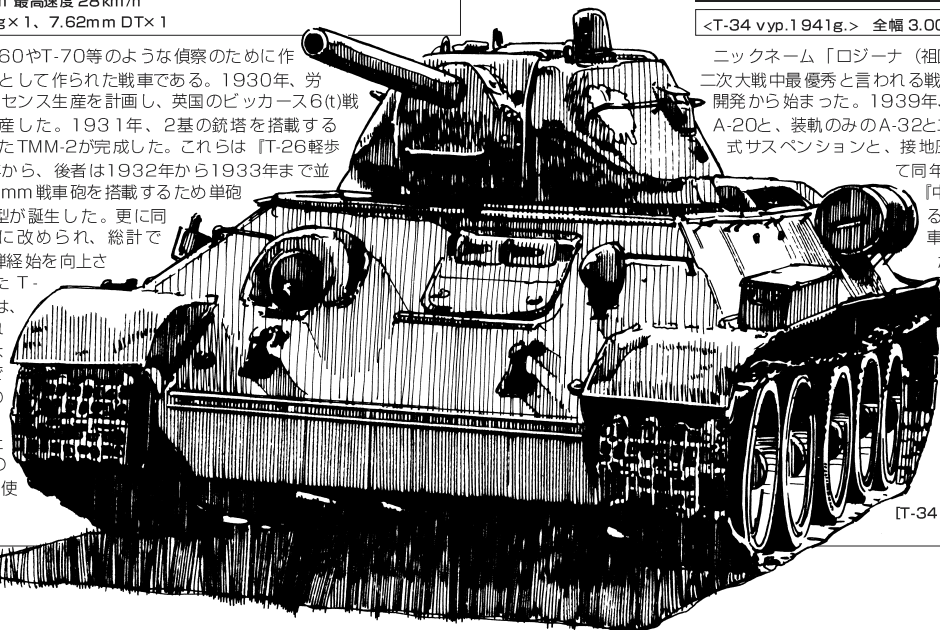
T-26後継の軽歩兵戦車として作られたT-50軽戦車は、優秀であったが余りに高価なため63両の生産で終わり、T-60軽戦車もまた主力戦車であるT-34中戦車の速度に追いつけず、その薄い装甲と貧弱な火力も問題になっていた。そこで、これら偵察戦車、軽戦車を統合し、37mm対戦車砲弾に耐えうる45mmの前装甲を備え、45mm戦車砲を装備し敵戦車を倒し得る、ソ連軽戦車の決定版とも言うべきT-70が開発された。本車は1941年末よりT-60の改良型として開発されたが、前述のような仕様を加えた結果、1942年3月に正式採用された時には別の戦車となっていた。実際に量産されたのは、GAZ-203エンジンに変更したT-70Mの方で、1943年10月までに合計8,226両作られ、戦車部隊の偵察戦車として配備された。しかし、装備の45mm砲は歩兵直協にも有効であったが1人用砲塔であるため、車長が砲手と装填手を兼ねたので射撃速度は芳しくなかった。その上、すでに軽戦車の活躍する状況は余り無く、万能戦車T-34の増加と共に1944年初頭には戦車旅団からは外されてしまった。

## ヴォロシロフ名号工場 T-26軽歩兵戦車

z-d im.Voloshilova Legkiy Piekhotnyj Tank T-26

<T-26 vvp.1933g.> 全幅 2.44m 全長 4.62m 最高速度 28km/h  
武装 45mm obr.1932g×1、7.62mm DT×1

T-26は、軽戦車として分類されるが、T-60やT-70のような偵察のために作られたのではなく、歩兵への直協支援を目的として作られた戦車である。1930年、労働赤軍機械化自動車化局は、歩兵戦車のライセンス生産を計画し、英国のピッカース6(t)戦車を輸入、これに自国仕様の改造を施し生産した。1931年、2基の銃塔を搭載するTMM-1と、右側の銃塔に37mm砲を装備したTMM-2が完成した。これらは『T-26軽歩兵戦車1931年型』として、前者は1931年から、後者は1932年から1933年まで並行して1,626両生産された。1932年、45mm戦車砲を搭載するため砲塔型に改修した、シリーズ最多の1933年型が誕生した。更に同後期型では、リベット接合から溶接接合に改められ、総計で2,127両生産されている。1937年には被弾開始を向上させるため、砲塔装甲に傾斜をつけたT-26S(1937年型)が開発された。1938年には、装甲の傾斜は車体前面にまで取り入れられる。本車はノモンハン事件で日本軍相手には大戦果を収めたものの、対フィンランド戦では対戦車ライフル等で被害が増大し、応急の対策として増加装甲をボルト止めした。同型は1940年に1,975両を生産して終了したが、1941年独ソ戦開始時には、全戦車の46%を占め、初期の戦車部隊の中核として使用された。



T-34 1941年型

## コムンテルン名号ハリコフ機関車工場 BT-2/5/7装輪装軌兼用軽戦車

KhPZ im.Komintern Legkiy Kolesno-guserichnyj Tank BT-2/5/7 Fast Tank

<BT-7 vvp.1935g.> 全幅 2.23m 全長 5.66m 最高速度 52km/h (装輪 72km/h)  
武装 45mm obr.1934g×1、7.62mm DT×1

1930年代前半、ソ連軍では、偵察用戦車としてT-27、歩兵部隊直協用戦車としてT-26が配備される一方で、機動戦の中心となつて縦深突破作戦を行う、騎兵支援用の高速戦車の開発に着手した。まず、1931年初頭に、米のクリスティーM1930高速戦車を輸入し、試作も行われぬうちからソ連版M1930を、『装輪装軌兼用軽戦車BT-2』として正式化した。これは、履帯を外すと装輪走行が可能で、操舵は第1転輪で行い、路上速度は100km/hにも達した。もっとも、ソビエトの道路事情から、この状態で走るとはまず無かった。BT-2は1932年から量産開始され、機関銃装備型が412両、37mm砲装備型が208両作られている。1933年には、T-26 1933年型と共通の45mm戦車砲装備の砲塔を搭載したBT-5が完成し、1,621両生産された。その後、日本軍との戦いで、リベット接合の欠点が明らかになると、1935年には溶接接合車体のBT-7が開発された。このBT-7は、主砲を76.2mmに換装したA型や火炎放射型合わせて4,600両以上が作られている。最終型のBT-7Mは、ディーゼルエンジンに変更して系列最優秀であるが、T-34中戦車登場により少数生産に終わった。

## 赤色プチロフ工場 T-28中戦車

z-d "Kruputlovec" Sredniy Tank T-28

&lt;T-28 vvp.1934g.&gt; 全幅 2.87m 全長 7.36m 最高速度 40km/h 武装 76.2mm KT-28×1、7.62mm DT×4

1932年、英のピッカースMk.II A中戦車を参考に作られた、ソビエトで最初の多砲塔型中戦車が、T-28中戦車である。低初速の76.2mm砲と独立銃架に機関銃とを装備した主砲塔の他、敵陣突破行動のために機関銃を装備した2つの補助銃塔を搭載していた。これらは、T-35重戦車搭載の銃砲塔を流用している。1933年2月、増加試作型10両が完成すると、さっそく同年のメーデーにて一般公開し、1933年型として少量生産された。以後、1934年には砲塔後部にも機関銃架を装備した1934年型が、1938年には、主砲を16.5口径から26口径76.2mm砲L-10に換装した1938年型が量産されている。ノモンハン事件に初めて投入され、対フィンランド戦でも使用されたが、対戦車ライフルによる被害のため、装甲強化を迫られた。この結果、砲塔周囲を中心に増加装甲を取り付けて最大厚80mmとなったT-28Eや、1940年には被弾開始改善のために円錐砲塔型が開発されたが、この時期にはさすがに多砲塔戦車は時代遅れと考えられ、13両しか作られなかった。T-28中戦車は各型合わせて503両が生産され、独ソ戦開始時には独立戦車大隊及び独立重戦車旅団に配備されていた。

## コムンテルン名号ハリコフ機関車工場 T-34中戦車

KhPZ im.Komintern Sredniy Tank T-34

&lt;T-34 vvp.1941g.&gt; 全幅 3.00m 全長 6.68m 最高速度 54km/h 武装 76.2mm F-34×1、7.62mm DT×2

ニックネーム「ロジーナ(祖国)」を持つ、大祖国防衛戦争(独ソ戦のソ連軍)の勝利をもたらした第二次大戦中最優秀と言われる戦車が、このT-34中戦車である。その始まりは、新型の装輪装軌兼用戦車開発から始まった。1939年、コーシキン設計局長は装甲車両局からの仕様不満を持ち、仕様通りのA-20と、装軌のみのA-32と二種類の試作戦車を作った。結果、5個の大型転輪からなるクリスティー式サスペンションと、接地圧の低い幅広い履帯を持ち高い走行性能を有するA-32が選ばれた。そして同年12月、対フィンランド戦での教訓を活かして装甲を強化することとなり、『中戦車T-34』として正式採用された。1940年9月、1940年型と呼ばれる最初の量産車が完成した。主砲には30.5口径76.2mm砲L-11を搭載し、車体は最大45mmの圧延装甲板を傾斜させて溶接していた。1941年2月からは1941年型に改良され、主砲を41.2口径76.2mm砲F-34(F-32)へ変更、火力を強化している。その後も、装甲、エンジン、砲塔が小刻みに改良され、生産が拡大するにつれて工場ごとの差異も発生している。本車は、独ソ戦開始後こそ分散使用され各個撃破される事態を演じたが、集中運用が確立されると敗色濃厚の戦局を挽回、ベルリン攻防戦に至るまでソビエト軍主力として35,000両以上生産されている。

## 第183工場 (UTZ) T-34-85 中戦車

z-d N183 Sredniy Tank T-34-85

<T-34-85 vvp.1944g.> 全幅 3.00m 全長 8.10m 最高速度 55km/h  
武装 85mm ZiS-S-53×1、7.62mm DTM×2

ドイツは1942年冬期頃からティーガー I、続いてパンターを投入したため、一時的に戦車戦に優位に立っていた。このため、ソ連軍はT-34中戦車の武装強化を検討し始めた。新武装には、新たに開発された54.6口径85mm戦車砲ZiS-53が用いられ、同時に従来の2名用の砲塔から3名用の新型砲塔が採用された。この結果、車長は作戦指揮のみに専念できるようになり、また同級の独戦車に対抗できるようになった。しかし、1943年12月、量産開始時点ではこの砲が間に合わず、SU-85から流用した53口径85mm戦車砲D-5Tが搭載されていた。この型は1943年型と称され、後にZiS-S-53を装備できるようになった型を1944年型という。T-34-85は、1945年までに22,609両量産され、その生産は戦後も続けられた。また、旧ワルシャワ条約機構加盟国を始め、第三世界諸国へ広く供給され、朝鮮戦争、中東戦争等で活躍、最近ではユーゴスラビア内戦でもその勇姿を見せている。

## コミンテルン名号ハリコフ機関車工場 T-35 重戦車

KhPZ im.Komintern Tiazhelyj Tank T-35

<T-35 vvp.1933g.> 全幅 3.20m 全長 9.72m 最高速度 30km/h  
武装 76.2mm KT-28×1、45mm obr.1932gx2、7.62mm DT×5

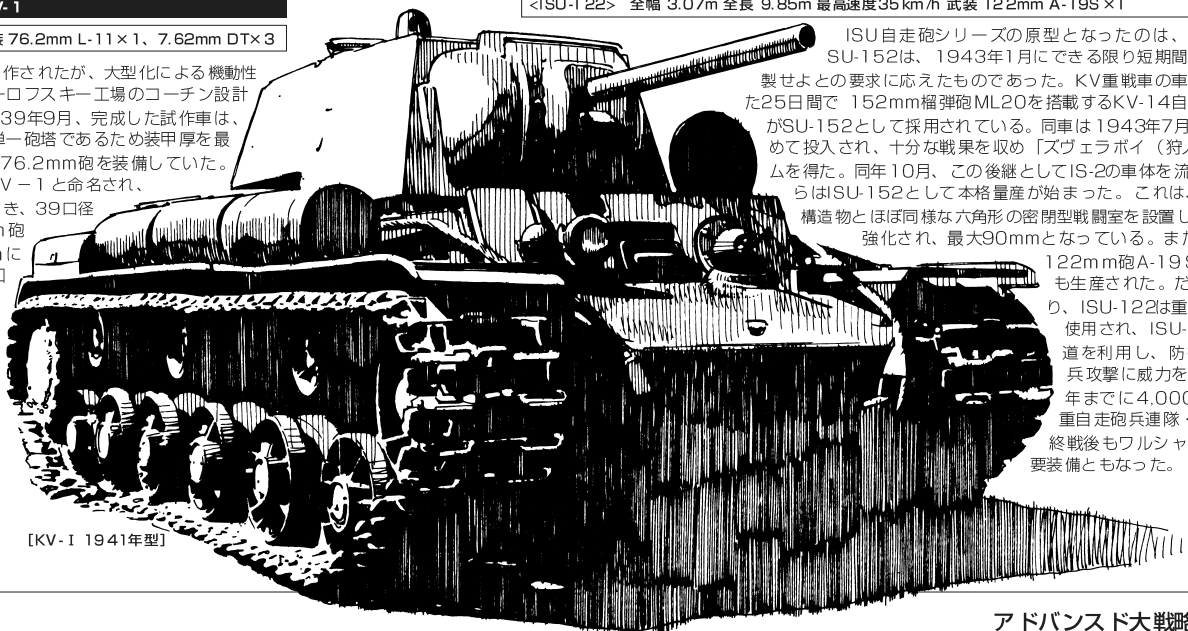
1930年、ソ連労農赤軍機械化自動車化局は、敵戦車との戦闘と、堅固な防陣地の突破とを主任務とする、多砲塔戦車の必要性を認識し、イギリスのA1E1インディペンデント重戦車の購入を図った。しかし、購入は英国政府の認可が降りず、同様の戦車を独自開発することとなった。これはT-35-1(T-32)として完成し、1933年のメーデーにて公開されている。実際の量産型は、他戦車との砲塔共通化のため形状は大きく変化した。16.5口径76.2mm砲装備の主砲塔はT-28戦車1933年型と共通、45mm戦車砲装備の副砲塔はBT-5戦車1933年型の流用、機関銃のみの銃塔はT-37戦車と共通だった。これらの砲塔は、車体のほぼ中央にある主砲塔を囲む様に、主砲塔の前右側と後左側に副砲塔2個、同じく前左側と後右側に銃塔を2個配置し、総員10名(後に11名)で動かす、さながら軍艦のような戦車であった。しかし、多砲塔戦車は砲塔が増える分だけ重量も増大し、逆に装甲は薄くして軽くせざるを得なくなり、防御力が低かった。また、副砲塔や銃塔の射界は、互いの存在が射線を妨害し、死角も多かった。総生産数は61両で、独立第5重戦車旅団へ配属、開戦時国境での戦いに参加した。

## キーロフスキー工場/チェリャビンスク・トラクター工場 KV-1 重戦車

LKZ,ChKZ Tiazhelyj Tank KV-1

&lt;KV-1 vvp.1940g.&gt; 全幅 3.32m 全長 6.75m 最高速度 35km/h 武装 76.2mm L-11×1、7.62mm DT×3

T-35重戦車の後継としてSMK、T-100等の多砲塔型重戦車が試作されたが、大型化による機動性の低下や装甲が薄くなることを解決できなかった。このため、キーロフスキー工場のコーチン設計局長は、独自に単一砲塔の重戦車を開発するように指示した。1939年9月、完成した試作車は、トーションバー・サスペンションを備えたSMKを基本としたが、単一砲塔であるため装甲厚を最大75mmにできた。その砲塔は、やはりSMKに類似し30.5口径76.2mm砲を装備していた。この重戦車は、国防相クリメント・ヴォロシロフ元帥にちなみ、KV-1と命名され、1939年末より生産が開始された。以後、初期型の1940年型に続き、39口径76.2mm砲F-32を装備した1940/41年型、41.2口径76.2mm砲F-34に換装し追加装甲を施した1941年型、最大装甲厚120mmに達する鑄造砲塔を備えた1942年型と、年を追うごとに重量は増加し、機動性が低下した。そのため、次のKV-1Sでは最大装甲厚を82mmまで減らして軽量化し、エンジンの出力を高め、動力伝達系を一新した。最終型のKV-85は、KV-1SにIS-85の砲塔を搭載したもので、つなぎとして1943年末まで量産され、全系列合わせて4,600両余りが作られた。



[KV-1 1941年型]

## キーロフスキー工場/チェリャビンスク・トラクター工場 IS-2/3 重戦車

LKZ,ChKZ Tiazhelyj Tank IS-2/3

<IS-2 vvp.1944g.> 全幅 3.07m 全長 9.83m 最高速度 37km/h  
武装 122mm D-25T×1、12.7mm DShK×1、7.62mm DTM×3

1943年初頭、ソビエトは捕獲したティーガー Iを徹底調査し、これを撃破できる新型重戦車の開発を始めた。54.6口径85mm砲を持ち、KV-13試作戦車の車体を元に開発された新戦車は、イオシフ・スターリンにちなみ、IS-85と呼ばれ、1943年8月採用が決定された。しかし新型車体が遅れていたため、この砲塔だけ先行量産され、既存のKV戦車に搭載したものが、KV-85として生産されている。IS-85の量産は、1943年10月より始まったが、直後にT-34-85中戦車が完成したため、重戦車の主砲としては見直す必要に迫られ、翌年1月までに107両生産されるにとどまった。この結果、46口径122mm砲が採用され、1943年12月にはIS-122として量産が始められた。その後、制式化に伴いIS-85はIS-1に、IS-122はIS-2へと改名した。IS-2は、1944年2月コルスン包囲戦に初めて現れ、ティーガーやパンターを長距離より簡単にしとめ、120mmの装甲のおかげで生残性も高かった。以来、「アニマル・キラー」と異名を取る活躍をし、独軍はこの戦車との直接戦闘を避けるようになった。さらに1944年春、車体の被弾経始が向上した1944年型が開発された。IS戦車は1946年までに3,385両生産されている。

## ウラル重機械製作工場 SU-85/100 自走砲

UZTM Samokhodno-artillerijskaja Ustanovka SU-85/100

&lt;SU-85-II&gt; 全幅 3.00m 全長 8.13m 最高速度 50km/h 武装 85mm D-5S×1

SU-76自走砲が、独重戦車群の登場で有効性が低下したため、T-34中戦車の車体を利用した駆逐戦車が開発された。85mm対空砲KS-12から改良された54.6口径85mm対戦車砲D-5Sを、固定戦闘室に搭載したこの戦車はSU-85と名付けられた。1943年8月から生産開始され、1943年後期ドニエプル川流域での戦いで初めて現れた。以来、軽・中自走砲兵連隊戦車駆逐大隊に装備、対戦車戦闘および歩兵支援の役割を活躍し、1944年までに2,329両生産された。1944年9月になると、今度是对戦車戦闘を主任務とする56口径100mm対戦車砲D-10Sを搭載するSU-85とほぼ同型のSU-100が開発され、1945年までに約1600両生産されている。1944年12月より配備が開始され、こちらは親衛自走砲旅団や重自走砲兵連隊に配備、1951年頃まで生産が続けられた。また、SU-100の車体にSU-85の主砲の搭載したSU-85Mも315両作られた。

## キーロフスキー工場 ISU-122/152 自走砲

LKZ Samokhodno-artillerijskaja Ustanovka ISU-122/152

&lt;ISU-122&gt; 全幅 3.07m 全長 9.85m 最高速度 35km/h 武装 122mm A-19S×1

ISU自走砲シリーズの原型となったのは、SU-152である。SU-152は、1943年1月にできる限り短期間で新型突撃砲を作製せよとの要求に応えたものであった。KV重戦車の車体を流用し、たった25日間で152mm砲弾用ML20を搭載するKV-14自走砲を開発、これがSU-152として採用されている。同車は1943年7月のクルスク戦に初めて投入され、十分な戦果を収め「ズヴェラポイ(狩人)」のニックネームを得た。同年10月、この後継としてIS-2の車体を流用し、1944年からはSU-152として本格量産が始まった。これは、SU-152の上部構造物とほぼ同様な六角形の密閉型戦闘室を設置しているが、装甲は強化され、最大90mmとなっている。また、主砲を46口径122mm砲A-19SとしたISU-122も生産された。だが使用用途は異なり、ISU-122は重戦車駆逐車として使用され、ISU-152はその曲射弾道を利用し、防陣地や後方の歩兵攻撃に威力を発揮した。1945年までに4,000両以上生産され、重自走砲兵連隊・旅団に配備され、終戦後もワルシャワ条約機構軍の主要装備ともなった。

## 第38、第40工場、GAZ SU-76 自走砲

z-dy NN38,40,GAZ Samokhodno-artillerijskaia Ustanovka SU-76

&lt;SU-76M&gt; 全幅2.72m 全長4.97m 最高速度45km/h 武装76.2mm ZiS-3×1

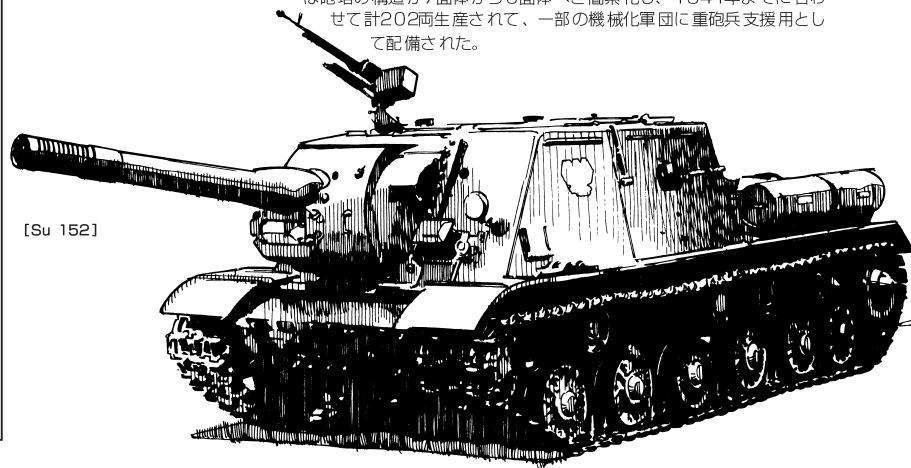
1942年後半、ソ連軍の反攻が始まると、その進撃に追隨できる機動性が兵器に必要となった。このため、T-70軽戦車の車体を流用した76.2mm砲ZiS-3を搭載する軽自走砲を開発した。T-70の車体は、76.2mm砲搭載のため全長が長くなり、転輪が1個追加されて6個となっている。上部構造物は、上方と後方が開放された固定型の戦闘室を車体後方におき、前・両側面を薄い装甲板で保護していた。独軍の対戦車自走砲と全体の構造は良く似ている。1942年12月、本車はSU-76として制式に採用され、量産が始まった。1943年5月には、初期型のエンジン構造の欠点を改良したSU-76Mが開発され、これは初期型の製造終了と共にSU-76と呼ぶようになっている。この後いくつかの改良型が開発されたが、すべて試作に終わり、1945年までに総計13,932両生産され、軽自走砲連隊に配属、おもに対戦車戦闘に従事した。なお、この車体を元に37mm対空砲を搭載したZSU-37が開発され、限定生産されている。

## キーロフスキー工場 KV-2 重戦車

LKZ Tiazhelyj Tank KV-2

&lt;KV-2 obr.1940g&gt; 全幅3.33m 全長6.80m 武装152mm M-10T×1、7.62mm DT×3

1939年、76.2mm榴弾砲を装備するBT-7A砲兵支援戦車よりも強力な火力支援を行える戦車の開発が行われた。これはKV-1重戦車の車体に20口径152mm榴弾砲を装備したもので、KV-2重戦車1939年型として同年1～2月に3両が生産された。この戦車は溶接で作られた大型の箱型旋回砲塔を載せたもので、12tもする砲塔を手動で旋回していた。このため、操作は困難、機動性は重量過大のため極端に低下したが、1940年2月対フィンランド戦でマンネルハイム線突破に使用、その圧倒的火力で好成績を収めている。その巨大な砲塔からソ連兵士たちの間では「ドレッドノート」と呼ばれていた。しかし、その高いシルエットや用兵上にも問題点があり、次第に戦場からその姿を消していった。後の1940年型では砲塔の構造が7面体から6面体へと簡素化し、1941年までに合わせて計202両生産されて、一部の機械化軍団に重砲兵支援用として配備された。



## ソビエト海軍

日露戦争直前、イギリス、フランスに次いで世界第3位の海軍力を誇っていたロシアは、その直後アメリカ、ドイツ、そして日本に抜かれ第6位まで落ちることとなった。その後、ソビエト連邦へと変わり、再建に入ったソ連海軍は第二次世界大戦までに、小型艦を中心とした艦隊を作り上げていた。特に潜水艦に関しては約250隻以上に及び世界最大の潜水艦隊を保有していた。逆に大型艦は4隻の丁級戦艦と10数隻の巡洋艦しかなく、必然的に大戦全般を通じて積極的な行動は行わなかった。もちろんそれにはスターリンや周辺の政治役員による力関係、また地理的な問題も加味されてくると思われるが、世界最大の陸軍国というイメージも手伝い、海軍は特に目立たなかった。とはいえものの、もちろん新造艦も着手しており、6万(t)クラスのソビエツキー・ソユーズ級や3万5千(t)クラスの大型巡洋戦艦であるクロンシュタット級などは起工されており、また空母の建造計画もあったようではある。しかし現実には大戦中を通し、ソ連海軍は枢軸国側の大型艦を一隻も沈めることはできず、逆に戦艦1隻、巡洋艦2隻、駆逐艦50隻を失うこととなった。

## 兵器カタログ フランス編

## Arms Catalogue of France

## モラン・ソルニエ MS406

Morane-Sauhier MS 406

<MS 406> 全幅10.61m 全長8.16m 最大速度486km/h  
基本武装20mm Hispano-Suiza S7×1、7.5mm MAC Mle1934×2

1934年7月、フランス航空省より空軍近代化計画における、新型単座戦闘機の仕様が提示され、D513、MB150、Ni161、ロワール250、MS405等が設計された。試作試験の結果MS405が選ばれ、1938年3月には量産型のMS406が作られた。1939年4月に配属開始、1939年12月からはD520への転換が開始されたものの、1940年5月10日の独軍のフランス侵攻時には、単座戦闘機の半数以上を占めていた。同時期に開発されたスピットファイアやBf109と比較すると、設計が旧式で、武装も貧弱であったが、優れた運動性能により格闘戦ではBf109と互角に戦え、休戦までに269機の敵機撃墜を数えた。本機は自国以外でも多く使われ、スイス(改造型:D3800等)、トルコ、フィンランドで活躍し、休戦までに1,098機生産された。

## ブロッシュ MB152

Bloch MB 152

<MB 152> 全幅10.54m 全長9.10m 最大速度509km/h  
基本武装20mm Hispano-Suiza HS 404×2、7.5mm MAC Mle1934×2

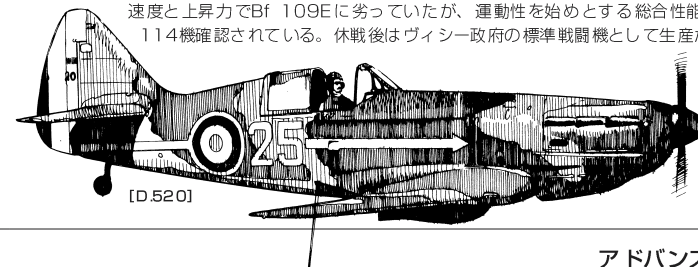
1934年7月の空軍近代化計画において、マルセル・ブロッシュ社は低翼、引き込み脚、全金属製機体を持つ近代的な戦闘機MB150を提案した。しかし、試作機のテストでは離陸すらできず、結局MS405が採用された。だが同社は諦めず改良を重ね、1937年にはついに25機のMB150を受注した。同機は複雑な作りのため大量生産が難しいと言われたが、直ちに対応し、改良型のMB151や更に高出力エンジンに換装したMB152などを作り、休戦までに613機が引き渡された。また、航続距離の倍加と、最高速度520km/hを目指した改良型MB155も生産が始まっていたが、配属前に休戦となってしまった。これらは、休戦後ヴィシー政府にて使用され、MB155はヴィシー政府軍解体後、独空軍へ移譲した。

## ドボアチン D520

Dewoitte D 520

<D 520> 全幅10.20m 全長8.60m 最大速度534km/h  
基本武装20mm Hispano-Suiza HS 404×2、7.5mm MAC Mle1934 M39×4

D520は、第二次世界大戦におけるフランス最優秀の戦闘機である。1937年航空省はMS405の後継機の仕様を提示、同社はD513の胴体を伸ばし新しい主翼をつけてD520を開発した。1939年3月テストは成功裡に終わり、生産型はプロペラ軸に20mm機関砲、主翼に機関銃4丁を搭載した。D520は最大速度と上昇力でBf 109Eに劣っていたが、運動性を始めとする総合性能で圧倒し、その敵機撃墜数は114機確認されている。休戦後はヴィシー政府の標準戦闘機として生産が再開され、レバントの英軍と



交戦、ジブラルタル爆撃に参加、同政府解体後は独伊の練習機や、ブルガリアでは第一線機として使用された。また自由フランス軍でも使用された。生産数は約610機。

## ポテ 631

Potez 631

<Potez 631> 全幅 16.00m 全長 11.07m 最大速度 443km/h  
基本武装 20mm Hispano-Suiza S9×2、7.5mm MAC Mle1934×1

1934年10月フランス空軍は20mm機関砲2門を持ち、長距離援護、爆撃機迎撃、戦闘指揮などに使用できる3座戦闘機の仕様を提示した。ポテ社はそれに基づきポテ630の設計を開始、1936年4月原型1号機が初飛行した。これが、第二次世界大戦中フランスでもっとも多く生産され、戦闘機ばかりではなく、偵察機、観測機、攻撃機として広く使用されることとなったポテ63シリーズの始まりであった。原型2号機はエンジンを換装して631と改称し、低出力のエンジンのため速度が比較的遅かったが、優れた操縦性と運動性を持ち、単純な構造で整備のしやすい長所を備えていた。しかし戦闘機としては性能不足で、主に地上攻撃に使用されていた。631は休戦までに215機が生産、そのうち1機がユーゴスラビアへ輸出されている。

## ポテ 63.11

Potez 63.11

<Potez 63.11> 全幅 16.00m 全長 10.90m 最大速度 425km/h  
基本武装 7.5mm MAC Mle 1934×4(最大12)、爆弾 280kg

フランス空軍において最多を誇るポテ63シリーズには様々な派生型が開発されている。1938年末には攻撃機型の633が完成、合計125機が生産された。また、1938年10月には観測型の637が作られた。この637をベースに戦術偵察・地上支援型として作られたのが63.11である。同機は、戦闘機型と同程度の運動性を持っており、1939年11月からは順次旧式化した偵察部隊、観測部隊へと転換が行われていった。63.11は地上支援の時には標準装備である偵察カメラを外し、外翼のパイロンに50kg爆弾を4つ搭載する。総生産数は63シリーズ最高の723機と言われ、休戦後もヴィシーや自由フランス軍、ドイツ軍でも使用されている。

## ブレゲー 693

Breguet 693

<Breguet 693> 全幅 15.36m 全長 10.22m 最大速度 486km/h  
基本武装 20mm Hispano-Suiza HS404×1、7.5mm MAC Mle1934×6、爆弾400kg

1934年10月に提示された三座戦闘機の仕様に基づき、ブレゲー社はイスパノスイザ14ABエンジンを装備したBr690を開発した。その後、1938年複座式の支援爆撃機、Br691として採用されたが、イスパノスイザ・エンジンの入手が困難となり、同機は78機だけ作られた。その後、ノームローン14M6/7エンジンに換装したBr693が量産されることになった。機体は全金属モノコック構造で、機首に20mm砲1門、7.5mm機銃2丁と偵察カメラを装備、後部上面と下面に7.5mm機銃を各1丁ずつ装備していた。エンジンの故障や脚の弱さに悩まされながらも、頑丈な機体と低空での素晴らしい運動性を活かして、進撃する独軍に攻撃を加えた。休戦と共に生産は中止され、生産数は176機である。その後もヴィシー政府軍で使用し、同軍解体後はドイツ軍が接収し、イタリア軍でも使用された。

## ブロッシュ MB174

Bloch MB 174

<MB 174> 全幅 17.03m 全長 12.20m 最大速度 530km/h  
基本武装 7.5mm MAC Mle 1934×3、爆弾400kg

第二次世界大戦におけるフランス偵察機の最高傑作と言われるMB174は、1938年に製作されたMB170三座高速偵察機から発達したもので、原形は1939年に完成した。全金属製で、ノームローン14N48/49エンジン2基を装備、高度4,000mで530km/hという高性能であり、このため、低速のポテ63.11に代わる偵察機として、配備開始されている。前線に配備されたMB174は、昼間強行偵察に使われ、さらに爆弾を搭載し直協機としても用いられた。サン・テグジュベリの『戦う操縦士』は、1940年5月23日のアラスへの偵察飛行を彼が本機にて行った活躍ぶりを伝えている。休戦後は、ヴィシー政府のもとで使用されたが、北アフリカに配置されたMB174は、連合軍が北アフリカに上陸すると、連合軍機となって使用されている。また、MB174をベースに、海軍仕様の三座軽爆撃機MB175も少数作られており、戦後再生産し80機が海軍に採用されている。

## アミオ 143

Amiot 143

<Amiot 143> 全幅 24.53m 全長 18.24m 最大速度 310km/h  
基本武装 7.5mm MAC Mle 1934×4、爆弾1,600kg

1928年、フランス航空省の仕様書に基づいて、昼間・夜間兼用爆撃機として開発された開戦時の主力爆撃機である。当初140Mとして1931年初飛行したが、戦闘機、偵察機としても使用できるように要求され、143と名付けられた改良型が製作された。1935年7月に納入が開始され、第二次世界大戦開戦までに5個爆撃機大隊計60機が第一線にあった。開戦後の数か月は、ドイツ国内に宣伝用のピラを投下するためにしか使用されなかったが、1940年5月独軍のフランス侵襲後、初の爆撃任務を実行した。この固定脚の双発単葉機は、低速で操縦の難しい機体であったが、武装は良く、いくつかの重要な作戦に従事した。しかし新型のドイツ機に対しては無力で、1940年5月14日セダンの仮橋に対する爆撃では、参加12機の内1機のみを帰還であった。総生産数は178機で、休戦後残存した10機は輸送機として使用された。

## アミオ 351

Amiot 351

<Amiot 351> 全幅 22.83m 全長 14.50m 最大速度 485km/h  
基本武装 7.5mm MAC Mle 1934×10、爆弾1,350kg

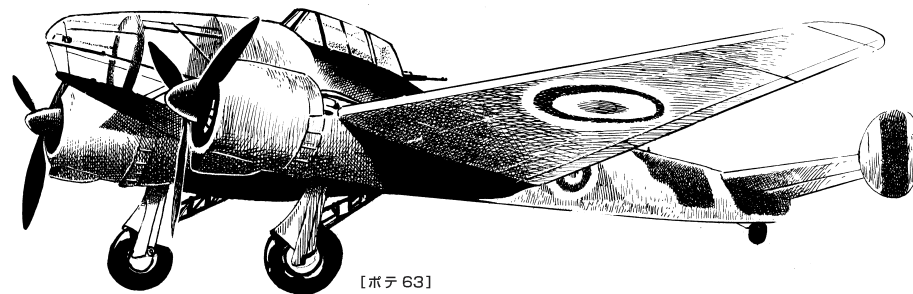
美しい姿と高い性能で注目されたアミオ350系の双発爆撃機は、アミオ341単座長距離郵便機を原型として開発された。爆撃機化にあたり、より高出力なエンジンへ換装、三座化、双垂直尾翼への変更等を行い、名称もアミオ351と改められ、1938年末100機の量産を開始した。当時の爆撃機としては近代的であり、機体は全金属製で、機首と胴体に7.5mm機関砲を各1門、中央部上面に20mm機関砲を装備、1,350kgの爆弾を搭載できた。この後、さらにエンジンを強化した353、原型機と同じ単垂直尾に戻した354等も生産され、発注数は、351、353、354併せて880機に及んだ。しかし、実際に生産されたのは1940年5月までに42機と少なく、また地上で撃破されたものも多く、残りも訓練や旧式機の援護にあたり、休戦を迎えた。旧式化した爆撃機群の近代化を期待された本機も、生産が最後まではかどらず総生産数は132機で、大した活躍もせずに終わった。

## リオレ・エ・オリビエ LeO451

Lioré-et-Olivier LeO451

<LeO 451> 全幅 22.52m 全長 17.17m 最大速度 495km/h  
基本武装 20mm Hispano-Suiza HS404×1、7.5mm MAC Mle 1934×2、爆弾1,000kg

LeO451は、第二次世界大戦におけるフランスの最優秀爆撃機の1つに数えられるだけでなく、当時の世界水準をいく高速中型爆撃機であり、旧式化していたフランス爆撃機群の中で主力として活躍した。原型となったLeO45は、1936年フランス航空省が提示した、四座中型爆撃機B4計画により製作された試作機であり、当時世界で最速の爆撃機であった。生産型はエンジンを換装し、LeO451と呼ばれ、1939年9月から部隊への配備が始まった。しかし1940年5月までに完成していたのは132機で、第一線にあったのは僅か54機であった。その後、数も増加し優勢な独空軍を相手にフランス休戦まで奮戦した。本機は休戦時までに507機を越える生産が行なわれ、休戦後もヴィシー政府軍のもとで使用され、同軍解体後はイタリア空軍での地上攻撃や、ドイツ軍の輸送機LeO455として使用された。大戦後も偵察や各種の試験、ミサイルの母機などにも利用されている。



【ポテ 631】



## パナール AMD 3 5 装甲車

Panhard AMD 35

<AMD35> 全幅 2.01m 全長 4.79m 最高速度 72km/h  
武装 25mm SA34 × 1、7.5mm Mle1931 × 1

AMD35は、不整地走行性に優れた4輪駆動と、操縦席を前後2カ所に備え、リベット接合である点を除けば非常に近代的な装甲車である。車体上部にはAPX-3砲塔を搭載し、25mm対戦車砲と7.5mm機関銃を装備していた。この装甲車は、開発時の呼称「特殊自動車178」から、別名「P178」とも呼ばれた。また、AMDは「索敵用機関銃装甲自動車(Automitrailleuse de decouverte)」を意味したが、これは仏陸軍歩兵監部が戦車を占有したため、騎兵監部が考案した兵器分類である。1940年5月10日、独軍のフランス侵攻が始まった時点において、360両が騎兵科部隊を中心に自動車化歩兵師団にも配備、ドイツとの戦闘に参加した。仏休戦後は、ドイツも本車の優秀性を認め、残存車両を1941年より偵察中隊へ配備、主に東部戦線で使用している。もちろん、ヴィシー政府も引き続き使用した。1944年8月にパリが解放されると、47mm SA35を装備したP178Bとして再生産を行った。これはEBR8 × 8装甲車が誕生するまで製造され、戦後も北アフリカやベトナムの仏植民地等に配備された。

## ルノー AMR 3 3 / 3 5 軽戦車

Renault AMR 33/35

&lt;AMR35&gt; 全幅 1.76m 全長 3.84m 最高速度 60km/h 武装 7.5mm Mle1931 × 1

1930年代、フランス陸軍騎兵監部は、近代化に伴い騎兵部隊の機械化を行った。しかし戦車は歩兵監部が占有したため、不整地でも行動可能な3系統の装甲車両を自主開発することにした。一つは装輪型のAMD、もう一つは機関銃装備型のAMR、そしてAMRを火力支援するAMCであった。このうちAMRは「偵察用機関銃装甲自動車(Automitrailleuse de Reconnaissance)」の意味で、ルノー社はこの仕様に合わせるべく小型装軌車VMを開発した。1933年、この装軌車は「AMRルノー1933年型(AMR33)」として採用された。リベット接合の車体にエンジンを操縦席右側へ搭載したため、やや左寄りに機関銃1丁装備の旋回砲塔を設置した、2人乗り豆戦車であった。これは当時の仏陸軍当局を満足させるもので、耐久性は劣るものの、高速で操縦性が良いと評価された。このため1935年には、AMR33の改良型としてエンジンを変更しサスペンションを強化したZT型が開発され、『AMRルノー1935年型(AMR35)』として制式化されている。このAMR35は、指揮車型ADF1や武装変更型ZT1~ZT3と派生型も作られた。AMR33とAMR35を合わせ320両生産され、騎兵科部隊や自動車化歩兵師団に配備されている。

## ルノー AMC 3 5 軽戦車

Renault AMC Renault Mle 1935

&lt;AMC35&gt; 全幅 2.20m 全長 4.55m 最高速度 42km/h 武装 47mm SA35 × 1、7.5mm Mle1931 × 1

ルノー社は、AMRを製造する一方で、これを支援するAMC「戦闘用機関銃装甲自動車(Automitrailleuse de Combat)」の条件を満たす戦車を開発した。最初のモデルはAMR33を基本にしたYR型で、『AMCルノー1934年型(AMC34)』として12両生産され、1935年からモロッコに配備された。しかし、これが芳しくなかったため、引き続き1935年にはACG1型が開発された。この車両はAMR35の拡大改良型で、転輪を1個追加し、旋回砲塔には47mm砲と同軸機関銃を装備していた。しかしながら発注が遅かったため、1939年3月から翌年1月までに50両が生産されただけに終わり、その内3両はベルギーへ渡されている。なお、ベルギー仕様は47mm対戦車砲と13.2mオチキス機関銃を装備していた。

## ルノー FT 1 7 軽戦車

Renault Char FT 17

&lt;FT-17&gt; 全幅 1.74m 全長 4.1m 最高速度 8km/h 武装 8mm Mle1914 × 1または37mm SA18 × 1

フランスにとっての近代戦車とは、このFT17から始まったと言えるだろう。フランス戦車の父であるエティエンヌ将軍が考案した本車最大の特徴は、世界で初めて全周旋回できる砲塔を装備したことにある。その砲塔には当初は8mm機関銃、後には37mm砲を装備し、最大16mmの装甲をリベット接合した車体は、後部に特殊なテールを設け塹壕を越える能力を高めていた。1917年2月、最初の試作車が完成し、初めて実戦に使用されたのは、1918年5月31日レッツの森での戦闘だった。第一次大戦終結のため、3,187両生産されたFT17は、世界20カ国へ輸出されたが、1940年5月独軍のフランス侵攻時点においても2,500両以上が存在していた。これらは2,000両以上が空港警備程度に使われたただけだが、全独立軽戦車大隊の1/4は本車装備のままだった。仏休戦後、この多くをドイツが接収し、国内治安用などに使用している。

## ルノー R 3 5 軽戦車

Renault Char leger d' accompagnement Mle 1935 R

&lt;R35&gt; 全幅 1.87m 全長 4.02m 最高速度 20km/h 武装 37mm SA18 × 1、7.5mm Mle1391 × 1

1933年8月、旧式となったFT17軽戦車に替わる歩兵支援用軽戦車開発の計画に則り、ZM型として開発されたのが本車である。1935年7月には対抗馬のH35を退け、ZM型が『R35軽支援戦車』として採用された。R35のサスペンションはハサミ型ベルクランクに水平のゴムスプリングを使用したもので、AMC35とほぼ変わりがなかった。車体は圧延鋼板の下部部品に、3分割された鋳造製の上部部品をボルト付してあった。このため生産性は良好だったが、被弾時に衝撃でボルトが破壊され、結合部が解体してしまう事態が多々発生した。砲塔も鋳造製で、37mm砲SA18と同軸機関銃を装備した1人用のAPX-R型砲塔であった。なお、後期型では長砲身の37mm砲SA38に換装されている。また路外性能も改良され、1940年にはAMX製サスペンションにしたR40も登場した。R35は、ドイツのフランス侵攻までに1,611両が生産され、主に歩兵師団直協の戦車大隊に配備された。また、ポーランドやルーマニア、ユーゴスラビア、トルコにも輸出され、休戦後はドイツとイタリアも使用した。

## 地中海鉄工・造船所 FCM 3 6 軽戦車

Forges et Chantiers de la Mediterranee Char leger d' accompagnement Mle 1936 FCM

&lt;FCM36&gt; 全幅 2.14m 全長 4.46m 最高速度 24km/h 武装 37mm SA18 × 1 7.5mm Mle 1931 × 1

1934年、FT17軽戦車の後継として4社が設計を提出した際、FCM社もその内の一社であった。1935年に完成した試作車は、軍の要求した仕様に沿わない点があり、特に重量に関しては仕様の9tに対して10(t)強もあった。しかし、火災の少ないディーゼルエンジンを搭載し、サスペンションは装甲で保護、特に装甲の接合が溶接で最先端の方法であった。また、当時のフランス製戦車には珍しく、砲塔も溶接製であった。1936年6月、正式採用後に100両が発注されたが、高価なため二度目の発注は無かった。1939年3月より配備が行われ、2個軽戦車大隊が編成されたが、戦果を挙げる事なく休戦、ドイツ軍に接収された。

## オチキス H 3 5 / 3 9 軽戦車

Hotchkiss Char leger de cavalerie Mle 1935 H, modifie 39

&lt;H35&gt; 全幅 1.85m 全長 4.22m 最高速度 28km/h 武装 37mm SA18 × 1 7.5mm Mle 193 × 1

1934年フランス陸軍騎兵監部は、歩兵支援戦車としては採用されなかったH35を、新たに改良して採用した。このためH35は、サスペンションが6転輪となってコイルスプリングを使用している点以外、R35とほぼ同じで、砲塔に至っては全く同じであった。1938年には、エンジン出力を向上したH38、1939年には武装を長砲身の37mm砲SA38に換装したH39も開発された。本車はドイツのフランス侵攻までに1,100両が生産され、主に騎兵科の軽機械化師団や騎兵師団へ配備されたが、結局歩兵科にも相当数が配備されている。休戦後は、相当数をドイツが接収し自走砲等にも改造し、ノルマンディー戦にて活躍している。



ソミュア S35中戦車

Somua Char de cavalerie 1935 S

<S35> 全幅 2.12m 全長 5.38m 最高速度 45km/h 武装 47mm SA35×1、7.5mm Mle 1931×1

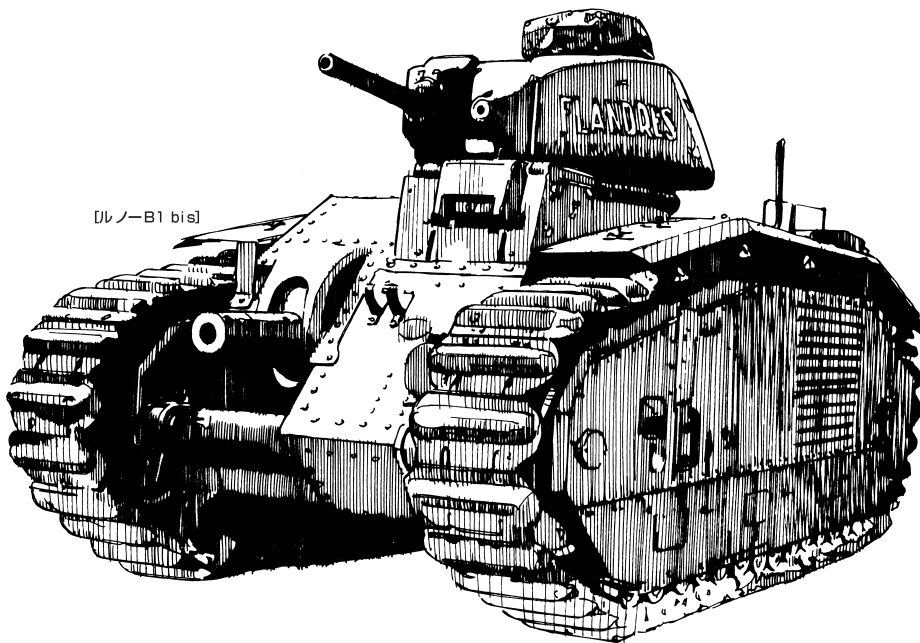
1934年新たに改訂された騎兵監部のAMC仕様に基づき、ソミュア社が開発を引き受けた。この試作車は1935年8月、「AMCソミュアAC3」として性能テストされた。その性能に満足した当局は正式採用し、仏軍の標準中型戦車として使用することが決まると、『戦車1935S』と名称変更された。車体構造は全鋳造製で、3つの部品より成り立ち、これをボルト接合して組み上げていた。このため本車も、被弾時の分解という危険をはらんだままだった。砲塔もAPX-IV型の鋳造製で、装備の機関銃は同軸接続を解除して個別に操作できた。ドイツのフランス侵攻時点では416両が生産されており、主に軽機械化師団へ配備されていた。また後継のエンジンを強化したS40も生産しつつあったが、完成前に休戦を迎えている。本車は仏軍戦車に普遍的な弱点はいくつかあったものの、当時のどのドイツ戦車よりも優秀であった。

ルノー D2中戦車

Renault Char puissant de 20t D2

<D2> 全幅 2.22m 全長 5.46m 最高速度 23km/h 武装 47mm SA34×1 7.5mm Mle 1931×2

1926年の歩兵連隊戦車計画により、ルノー社は12t級の歩兵支援用中型戦車の要求を満たすため、NC28型を開発した。これはNC軽戦車の大型化しただけのものではあったが、1931年に「D1戦車」として制式化すると、1935年までに160両生産された。これらは、1937年にリビアのイタリア軍と対峙する植民地軍補強のためチュニジアに送られている。1930年4月、歩兵監部は対戦車砲に耐える装甲を持つ新型戦車を要求したため、ルノー社は、1932年にD1戦車をベースにしたUZ型と呼ばれる試作車を開発した。車体はD1に酷似しているが、ひと回り大きくなり、装甲も40mmとなったが、重量が19.7(t)もあり機動性の著しい低下を招いた。砲塔はB1戦車と同じAPX 鋳造砲塔を搭載していた。テスト結果は好ましくなかったが、当時のフランス戦車の中で実戦配備できる最も近代化された戦車であったため、1937年には50両が配備され、1940年にも50両が追加発注されたが、ドイツ侵攻には間に合わなかった。



地中海鉄工・造船所 2C重戦車

Forges et Chantiers de la Mediterranee Char 2C

<2C> 全幅 2.95m 全長 10.27m 最高速度 12km/h 武装 75mm砲×1、8mm Mle 1914×4

フランスで最初の戦車、サン・シャモンとシュナイダーは、いずれも塹壕を通れない欠点を持っていた。そこで、FCMは次期新型戦車を開発することとなり、菱形の長い車体に2つの旋回砲塔を搭載した車両を設計した。この2つの砲塔には、車体前部砲塔へは75mm砲、車体後部砲塔へは8mm機関銃を装備し、車体側面にも8mm機関銃を備えていた。本車は1919年に予定された連合軍の大反攻作戦までに、300両の生産が予定されていたが、第一次大戦の終結により、完成は10両のみとなった。なお、完成していた10両もエンジンに問題があり、1921年に賠償として取得した180hpのメルセデス・エンジン2基を搭載するまでは、稼働状態に無かった。しかしそれでも力不足で、同様にして取得した250hpのマイバッハ・エンジン2基に換装されている。これも車重69(t)には不十分であったが、ようやく動くようになった2C戦車は、第51突撃戦車大隊に配属となった。1939年には6両が使用可能な状態にあったが、貨物列車で輸送中に往生し、乗員により破壊処分とされた。

ルノー B1重戦車

Renault Char de bataille de 30t B1

<B1bis> 全幅 2.50m 全長 6.37m 最高速度 28km/h  
武装 75mm SA35×1、47mm SA35×1、7.5mm Mle 1931×2

フランス戦車の父、エティエンヌ将軍の構想である「1921年計画」の15t戦車に端を発し、新型戦車の開発が始まった。1929年ようやく試作車が完成したが、その後の開発は遅れ気味で、1934年5月ようやく「B型戦車」として制式化され、ルノー社に発注が行われた。このB型戦車は中・重戦車計画の第一段となり、その後B2、B3、BBという重戦車の開発も進められたため、「B1戦車」と改称することとなった。なお、B2以降の開発は、後に軍縮会議の方針で放棄されている。本車は、大型の履帯を持ち、走行中でも点検可能な独特のエンジン配置をし、武装は車体前面に短砲身75mm砲と機関銃、APX-IV鋳造砲塔には47mm砲と機関銃を装備していた。しかし、不整地での走行性能が悪かったため、エンジンを強化した改良型のB1bisが開発され、1937年からドイツのフランス侵攻までに403両生産された。これらは主に機甲師団へ配備された。更に最大厚75mmと装甲強化したB1terも開発されたが、量産されていない。休戦後、ドイツは主に訓練用として利用し、一部を火炎放射戦車に改造した。

フランス海軍

欧州の陸軍大国として有名なフランスの海軍は第二時世界大戦を通じ、さほど大きな活躍はしていない。その理由として、開戦後10ヶ月で本国が降伏してしまったところが大きいのは否めない。では、弱小であったか？という問いと一概にそうとは言えない。開戦時には、戦艦7隻、空母1隻、水上機母艦1隻、巡洋艦19隻、駆逐艦71隻、潜水艦76隻を持つフランス海軍は有力であることは確かであった。しかし、輸入交易の70%以上を海外からの海上輸入に頼っていたフランスにとって、地中海のもう一つの有力な戦力、イタリアとの均衡をとりつつ、北アフリカなど多くの植民地とのライフラインを守るのを第一義として考えた場合、どうしても戦力的に物足りないのも事実である。それゆえ、積極的な作戦行動をほとんどとれずに休戦を迎えた。しかし、しかしであるが、フランス艦隊の悲劇はその後の方が大きいように思われる。敗戦したといっても、多くの船はほとんど失われていなかったし、建造中であった戦艦2隻と空母1隻、駆逐艦8隻、潜水艦10隻といった軍用艦をいれば大きな脅威になるのは確実であった。休戦と同時に、ドイツに接収されるのを恐れ、建造中の艦も含め北アフリカなどの海外の領土へと脱出し、中立を宣言した。しかし、それでも、ドイツに接収されるのをおそれた連合国側は、各地で現在中立を唱えているフランス艦隊を破壊することを決め、フランス艦隊に対し攻撃を加えた。昨日までの友軍に裏切られた形での戦いにより、フランスは正式にイギリスと断交した。その後も、ツーロン港での大量の自決や、フランス艦士との撃ち合いがあったりなど悲劇は続き、結局、フランス艦隊はドイツに拿捕され徴用されたもの、自決したもの、ドゴール将軍の下で連合軍として戦ったもの。最後まで中立を保ったものと、ドイツが降伏するまで一つになれなかった。

## Arms Catalogue of Italy

## フィアット CR42 ファルコ

Fiat CR 42 Falco

&lt;CR 42 Falco&gt; 全幅 9.7m 全長 8.25m 最大速度 438km/h 武装 12.7mm Breda-SAFAT×2

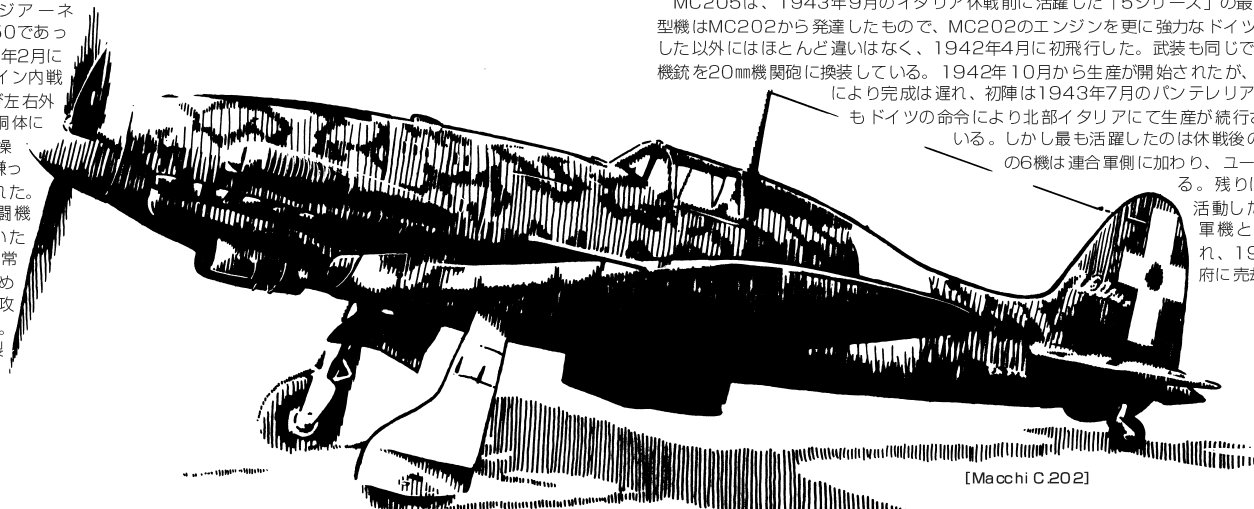
1930年代においてもイタリア空軍では「戦闘機における最も大事なものは運動性である」と考えられていた。確かに軽快な運動性能は格闘戦には向いていたが、時代は、より高速の戦闘機を以て一撃離脱戦法が主流となりつつあった。このような背景の元に第二次世界大戦最後の複葉戦闘機であるCR42は1939年に登場した。複葉機としては、洗練された機体で、胴体は溶接鋼管骨組みに羽布張り（前部金属張り）、主翼はやや下翼の小さい複葉形式で典型的なW形支柱構造になっていた。武装はカウリング内に7.7mm及び12.7mm機関銃を各1丁と貧弱であったが、運動性のすばらしさと、430km/hという複葉機とは思えぬ最高速を持っていた。1940年6月、仏空軍と初の戦火を交えたのを皮切りに、10月から11月にかけて英本土空襲に参加、英国上空に現れた唯一の複葉機として名を残した。しかし次第に時代遅れになるのは免れず、北イタリア夜間防空用やリビアで戦闘爆撃機として使用されることとなる。CR42系列は、1942年1,553機で生産を打ち切られ、イタリア休戦時には64機が可動状態にあった。

## フィアット G50 フレッチャ

Fiat G 50 Freccia

&lt;G 50 bis Freccia&gt; 全幅 10.99m 全長 8.03m 最大速度 470km/h 基本武装 12.7mm Breda-SAFAT×2

1936年、イタリア空軍は近代化を目指し「R」計画を開始した。これは、引き込み脚を持つ全金属製単座単葉戦闘機という仕様であった。これに対し各社から提案されたのが、カプロニ・ビツォラF5、マッキ MC200、メリジオナリRo51、レジャーネ Re2000、ウンプラT18、そしてフィアットG50であった。フィアット社は各社に先駆け、G50を1937年2月に初飛行させると、軍部も呼応し早速12機をスペイン内戦に投入し、実戦テストを行った。G50は内翼及び左右外翼に三分割できる片持低翼で、モノコック構造の胴体に密閉式キャノピーを持っていたが、この内戦時に操縦していたパイロット達が密閉式キャノピーを嫌ったので、後期型のG50bisでは開放風防に変更された。G50は低速な上、火力も貧弱で決して高性能戦闘機とは言えなかったが、運動性はきわめて優れていたため、MC200と共にイタリア戦闘機としては非常に多くの生産がなされた。練習機や艦載型等を含め685機が生産されたが、その任務は次第に地上攻撃に変わり、終戦時には第一戦から退いていた。G50bisは1940年9月に初飛行し、100機が製造された。また、G50に比べ航続距離が飛躍的に延び1,000kmに達していた。



[Macchi C 202]

## マッキ MC200 サエッタ

Macchi MC 200 Saetta

&lt;MC 200 Saetta&gt; 全幅 10.58m 全長 8.19m 最大速度 503km/h 基本武装 12.7mm Breda-SAFAT×2

MC200はイタリア空軍の近代化および拡張を目指す「R」計画の単座迎撃戦闘機の仕様に応じて、名設計家カストルディが設計した最初の戦闘機である。本機も初期の他のイタリア戦闘機と同様に速度と火力は物足りないが、急降下時の加速は良く、運動性の優れた機体であった。エンジン、機体サイズがほぼ同一のG50と比べても、速度において40km/hも上回り、他の性能においてもほぼ全ての面で本機が優っていた。第二次大戦初期のイタリア戦闘機で最良の戦闘機として認められた本機は、1939年引渡しが開始され、1940年6月10日の時点で156機が配備されていた。MC200が初めて大規模な作戦に使用されたのは、ギリシア-アルバニア戦線で、後に北アフリカや東部戦線でも活躍した。後期型では、コックピットが開放型に変更され、一部ではMC202と同じ主翼を持っていた。生産はイタリア休戦まで続けられ、約1,000機が生産されたが、戦争末期では全て戦闘爆撃用に転換されていた。この内、23機が休戦後に反ファシスト共同交戦国空軍に参加するため脱出、その後1947年まで練習機として使用された。

## マッキ MC202 フォルゴレ

Macchi MC 202 Folgore

&lt;MC 202 Folgore&gt; 全幅 10.58m 全長 8.85m 最大速度 599km/h 基本武装 12.7mm Breda-SAFAT×2、7.7mm Breda-SAFAT×2、爆弾300kg

第二次世界大戦ヨーロッパにおいて多くの戦線で使われ、最良のイタリア戦闘機と折り紙をつけられた傑作機である。空気抵抗が高く低出力の空冷エンジンに換え、ドイツ製のDB601A-1液冷エンジンとMC200の機体を組み合わせたもので、この結果、両者の良い点である高速性、運動性が発揮された。この改良機は1940年8月初飛行し、MC200を80km/h以上上回る速度を出したため、胴体を再設計した後、MC202として直ちに生産が開始された。1941年11月、リビアで初めて実戦に参加、連合軍戦闘機に対し同格に戦い、中でもハリケーンやP-40には勝っていた。さらに東部戦線でも1942年9月より1943年5月まで少数が任務についた。しかし、武装が貧弱な点は相変わらずで、最後の量産型では翼内に7.7mm機関銃2丁を増設している。1943年までに、合計約1,500機生産され、休戦時には122機在籍し53機が使用可能な状態であった。この内6機は連合軍側に参加し、他はムッソリーニの軍で使用された。なお、戦後に残存した機体は練習機として1948年まで使用された。

## マッキ MC205 ヴェルトロ

Macchi MC 205 Veltro

&lt;MC 205 Veltro&gt; 全幅 10.58m 全長 8.84m 最大速度 646km/h 基本武装 12.7mm Breda-SAFAT×2、7.7mm Breda-SAFAT×2

MC205は、1943年9月のイタリア休戦前に活躍した「5シリーズ」の最初の航空機である。この原型機はMC202から発達したもので、MC202のエンジンを更に強力なドイツのDB605エンジンに換装した以外にはほとんど違いはなく、1942年4月に初飛行した。武装も同じであったが、後期型では翼内機関銃を20mm機関砲に換装している。1942年10月から生産が開始されたが、戦略物資とエンジンの不足により完成は遅れ、初陣は1943年7月のバンテリリアへの攻撃であった。休戦後もドイツの命令により北部イタリアにて生産が続行され、合計252機作られている。しかし最も活躍したのは休戦後の事であり、66機あった内の6機は連合軍側に加わり、ユーゴスラビアで使用されている。残りはドイツ軍指揮下で活発に活動した。戦後は再びイタリア空軍機として1947年まで使用され、1949年に一部はエジプト政府に売却された。



**フィアット G55 チェンタウロ**

Fiat G 55 Centauro

<G 55 Centauro serie 1> 全幅 11.85m 全長 9.37m 最大速度 630km/h  
基本武装 20mm MG15 1/20×3、12.7mm Breda-SAFAT×2

フィアットG50、G50Aの開発を経て、新設計の大幅な改良を加えて登場した「5シリーズ」の航空機である。G55はMC205と同じくドイツのDB605エンジン（国産化した物）を搭載し、高々度の迎撃において威力を発揮し、その戦闘力はスピットファイアやマスタングから見ても侮り難いものであった。機体構造は羽布張りの動翼以外、全金属製で、液冷エンジンのため胴体前面面積はきわめて小さく、再設計された効率のいい翼を装着した結果、優れた操縦性に加え最大速度619km/hを出し、G50の最大速度を160km/h近く上回った。しかし、このシリーズの最大の特徴は、イタリア機には珍しく頑丈な機体を持つことと、強力な武装を施していたことである。初期型で12.7mmを4門、後期型においては主翼の2門を20mmに換装している。1943年初期から生産が始まり、イタリアが休戦した時は、まだ13機しか配属されておらず、しかも作戦可能な機体はわずか2機しかなかった。その後、終戦までに105機しか完成しなかったが、ムッソリーニ率いるイタリア社会共和国空軍で活躍を続けた。

**レジャーネ Re2001 アリエテ I**

Reggiane Re 2001 Ariete I

<Re 2001 Ariete I> 全幅 11.0m 全長 8.36m 最大速度 545km/h  
基本武装 12.7mm Breda-SAFAT×2、7.7mm Breda-SAFAT×2

他のイタリア機同様にドイツ製のDB601A-1液冷エンジンをRe2000に搭載した戦闘機だが、MC202ほどの効果は得ることはできなかった。1940年7月に試作機が初飛行したが、運動性や取扱いには良好なもの、速度はほとんど増加しなかった。この航空機は最終調整に手間取り、MC202へ優先的にエンジンが回されたため、生産ははかどらず、1943年8月までに243機生産されたに過ぎない。それでも、元々迎撃戦闘機として作られた同機ではあるが非常に派生型が多く、CN型（夜間戦闘機）、CB型（戦闘爆撃機）などある程度量産されたものから、着艦フックを付け空母アークライヤスバロピエロ艦上で試験運用するために作られたもの、雷撃機型の2001Gや対戦車攻撃型の2001Hなどの試験機まで様々な派生型が作られた。1941年12月シシリー島に初めて配属され、1943年には北イタリア工業地帯で夜間戦闘機として使用された。休戦後8機のRe2001が連合国側に逃れ、終戦まで戦闘を続けた。

**レジャーネ Re2002 アリエテ II**

Reggiane Re 2002 Ariete II

<Re 2002 Ariete II> 全幅 11.0m 全長 8.16m 最大速度 537km/h  
基本武装 12.7mm Breda-SAFAT×2、7.7mm Breda-SAFAT×2、爆弾 640kg

Re2002は、Re2001から再び低高度用の空冷エンジン装備に戻った戦闘爆撃機タイプである。ピアジオP19RC45空冷エンジンを搭載、効率のよい先細式カウリングで包み、大きなスピナを付けた事以外はRe2000 serie3とほとんど同じであり、その意味ではRe2001からというよりRe2000からの発展型といえるかも知れない。本機の武装は胴体に12.7mmを2門、翼内に7.7mmを2門搭載し、腹部には420kg爆弾を搭載、また翼下に160kg爆弾×2を装着できた。試作機は1940年10月に初飛行し、部分的にはRe2001を凌ぐ性能であったが、エンジン調整等に手間取り、1942年3月に納入されても可動状態にはなかった。しかし本機は、軽快かつ頑丈であり、戦闘爆撃、地上攻撃機としてはイタリア空軍中最良であった。休戦の時点では34機が保有されており、以後、16機のRe2002が連合軍側として活躍したが、ムッソリーニの軍ではほとんど使用されず、ドイツ空軍が60機を持ち帰り、フランスのレジスタンス「マキ」に対する攻撃に使用した。全生産数は225機であった。

**レジャーネ Re2005 サジタリオ**

Reggiane Re 2005 Sagittario

<Re2005 Sagittario> 全幅 11.0m 全長 8.73m 最大速度 630km/h  
基本武装 20mm MG15 1/20×3、12.7mm Breda-SAFAT×2

レジャーネ戦闘機シリーズの中で、実際に量産された最後で最良の「5シリーズ」の戦闘機である。Re2001の機体にDB605A-1エンジンを搭載したもので、原型は1942年9月に初飛行した。着陸装置には外側引き込み脚を採用、さらに機体構造も大幅に改造された。全体的な性能はG55より優れていた。生産機は1943年7月から作戦に使われ、シシリー島防衛にも使用され連合軍の爆撃機に対して8月26日まで出撃した。休戦後、残った数機は、ドイツ軍の手に落ちるのを防ぐためパイロット達が破壊した。その後もドイツ軍の命令により北部イタリアの工場では生産は続けられたが、連合軍の激しい爆撃で工場は壊滅してしまっ。残ったものはルーマニアの油田およびドイツでの防空迎撃機として使われたという。製造は試作機を含めても36機に過ぎず、名機でありながらほとんど戦力としては使われなかった。

**ブレダ Ba65**

Breda Ba 65

<Ba 65 K14> 全幅 12.10m 全長 9.53m 最大速度 430km/h  
基本武装 12.7mm Breda-SAFAT×2、7.7mm Breda-SAFAT×2、爆弾600kg

1930年代の初めから中頃にかけて、ヨーロッパ各国の間で1機で戦闘・爆撃・偵察を兼ねる軽万能機の思想が流行した。イタリアのブレダ社が1934年に完成したブレダ64がこの思想を反映させた機体で、この機体を空軍の要求にあわせて近代化したものがブレダ65である。エンジン、武装、機体等を近代化したため、前型64と比べると、胴体が太くなり、総重量も1(t)増えた。機体は全金属製で、単座型と65bisと呼ばれた複座型の2種があった。同機は1940年6月イタリア参戦時には154機保有され、バルカン作戦ではいくぶんかの戦果をおさめたものの、北アフリカ戦線などで、強力な米英戦闘機の出現にまったく無力となり、操縦性の悪さと鈍足が敵の絶好の餌食となった。万能で有るが故に、専用機には叶わなかったという証明であった。ブレダ65は1937年に製造を開始以来2年間で201機が生産されている。

**ブレダ Ba88 リンチェ**

Breda Ba 88 Lince

<Ba 88 Lince> 全幅 15.60m 全長 10.79m 最大速度 490km/h  
基本武装 12.7mm Breda-SAFAT×3、7.7mm Lewis×1、爆弾1,000kg

1930年代中期に出された双発長距離戦闘機の提案に対し、各社はそれぞれCR25、P57、P50、Ca310といった機体で挑んだ。イタリアの有力メーカーであるブレダもBa88を以てこれに参加した。1936年試作機が完成し、1937年末には、いくつかのスピード記録を樹立した。それにより、イタリア空軍はBa88高速戦闘機として制式に採用した。しかし、戦闘機としての限界は1940年に初出撃して間もなく、パイロットたちに知られることとなる。特に格闘戦を重んずるイタリア空軍においてBa88は重すぎ、また、軍用装備への改装も自慢のスピードを鈍化させるのに拍車をかけたのは言うまでもなかった。結局、高速爆撃機としてその後を闘うこととなったが、第一線部隊の不評から、生産も148機で打ち切られてしまった。その後、敵の偵察機を惑わす餌(おとり)として地上に置かれる事となったり、急降下爆撃機に改造した88Mが作られたが、それもわずか3機で終わった。

**サボイア・マルケッティ SM79 スパルビエロ**

Savoia-Marchetti SM 79 Sparviero

<SM 79-I Sparviero> 全幅 21.2m 全長 15.8m 最大速度 430km/h  
基本武装 12.7mm Breda-SAFAT×3、7.7mm Lewis×2、爆弾1,250kg

第二次大戦での最も有名なイタリア軍用機であり、イタリア空軍の爆撃機の中では最も成功し広範囲に使われた機体でもある。本機は最初ロンドン～オーストラリア・エア・レース用の8席民間輸送機として1934年に作られたものが原形である。爆撃機型であるSM79-Iは、輸送機型に比べ強力なアルファ・ロメオ126RC34エンジンを3発装備、コクピット・腹部爆撃手用ゴンドラ上に機銃を追加装備し、胴体側方の窓を廃止している。1937年2月よりイタリア義勇軍とともにスペイン内戦に参加し、高速、高性能で頑丈な爆撃機としての名声を得た。1940年6月10日の時点で、本機は594機配備されており爆撃機総兵力の60%を占めていた。また、魚雷2本を搭載した雷撃型SM79-IIも作られ、開戦当初には極めて大きな戦果を上げた。イタリア休戦時、61機が残存していたが、内34機は連合軍側に輸送機として使用された。その後、ドイツが開発された腹部ゴンドラがなく20mm機関砲を装備しているSM79-IIIも生産され、1944年までに約1,130機生産、戦後は輸送機として1959年まで使用されている。なお、SM84が後継型として作られたが、性能は芳しくなかった。



**フィアット BR 20 チコグナ**

Fiat BR 20 Cicogna

<BR 20 Cicogna> 全幅 21.53m 全長 16.1m 最大速度 430km/h 基本武装 7.7mm Lewis×3、爆弾1,600kg

BR20は、よく知られたイタリア爆撃機の1つだが、実際は重要な作戦にはほとんど参加していなかった。本機は双発低翼単葉機で、骨組は金属製、外板はジュラルミンと羽布張りの構造を持ち、1936年から1940年にかけて約275機が生産された。BR20の最初の生産機は、実戦テストの目的でスペイン内戦に投入された。1940年6月10日の時点で219機中132機が使用可能であり、1940年10~11月にかけてベルギーに80機のBR20が進出し、バトル・オブ・ブリテンに参加した。しかし数回の作戦参加に終り、それもすべて失敗している。その後、ギリシアと北アフリカ、東部戦線等に投入され、当初は夜間爆撃機、後期は偵察機として使われたが、いずれの場合でもSM79やZ1007等の同レベルの機種に劣っていた。なお、日本陸軍は一式重爆の名で本機を使用したと評判ほど活躍せず、九七式重爆の出現後、大豆購入代金の代わりに満州国へ引き渡された。また1939年には、乗員防御を強化し武装を増加させ、空力的に洗練された機首を持つBR20Mを投入したが、成果は余り変わらなかった。

**カント Z 1007 アルチオネ**

Cant Z 1007 Alcione

<Z1007 bis Alcione> 全幅 24.8m 全長 18.35m 最高速度 455km/h  
基本武装 12.7mm Breda-SAFAT ×2、7.7mm Lewis ×2、爆弾1,200kg

Z1007は、SM79とともに戦時中の中型爆撃機のバックボーンであった。1935年カント社のザパタ技師は、3発のZ1007と双発のZ1011との2種の陸上爆撃機の研究を始めた。イタリア空軍は、古典的ではあったが出力に余裕あるZ1007を採用した。本機は、全木製の骨組みに、外板は羽布を裏張りした木を張るという作りであり、優れた機体設計をしており、1937年春に完成した試作機は非常に高い性能を示したといわれる。その後、エンジンを換装したところ、素晴らしく性能が向上し、これはZ1007bisとして大量生産された。参戦時に、両型合わせて87機を所有しており、大規模に投入された最初の任務は、1940年10月ギリシア戦で、その後、北アフリカ、エーゲ海等で使用され、一部は東部戦線でも活躍した。1943年にはエンジンを強化したZ1007terが登場した。最大速度は500km/hに向上したが、爆弾搭載量は1,000kgに減少している。休戦後に約30機のZ1007が連合軍側に参加し、バルカン戦線で作戦中の爆撃隊に合流した。また、残った30機はムッソリーニ空軍にあったが使用されなかった。合計で560機生産されている。

**サボイア・マルケッティ SM 82**

Savoia-Marchetti SM 82

<SM 82> 全幅 29.68m 全長 22.95m 最大速度 370km/h  
基本武装 12.7mm Breda-SAFAT ×1、7.7mm Lewis ×3、爆弾4,000kg (貨物7,200kg)

第二次世界大戦中にイタリアが実用した最優秀機のひとつであるSM82はSM75輸送機の軍用型を大型化した輸送・爆撃機である。SM75と比べると、胴体を高くして容積を増し、垂直尾翼が高くなっている点が主な相違点である。構造は、胴体が金属構造羽布張り、主翼・尾翼が木製である。貨物などの積み降ろしは、胴体下のドアを通して行い、天井には荷物を移動させる通路が設けられている。イタリアが参戦した時点では、12機の輸送機型SM82を保有していた。1941年からは爆撃機型も登場したが、当初、これらはP108重爆撃機の代用機として使用されていた。本機は合計875機が作られ、様々な爆撃・輸送作戦に活躍している。休戦後は、約30機が連合軍側に加わり、他はムッソリーニ軍や、ドイツ空軍機として使用された。戦後もイタリア空軍の主力輸送機となり、1960年までの長期間に渡り使われ、アメリカのダグラスDC-3につく評価を得た機体でもある。

**フィアット/スパ/アンサルド AB 41 装甲車**

Fiat/Spa/Ansaldo Autoblinda AB 41

<AB41> 全幅 1.93m 全長 5.20m 最高速度 78km/h 武装 20mm Breda mod.35×1、8mm Breda mod.38×2

イタリア陸軍では1930年代に入っても、1915年に制式化されたランチアZiAが標準的な装甲車として使われており、新たな装甲車両の開発が急がれていた。1939年半ばに開発されたAB40は、4輪駆動、4輪操行、4輪独立懸架、また操縦席も前後に備えるなど、新たな試みが見られ、イタリア陸軍初の近代的装甲車として期待された。外見上の特徴として、前後輪の間に予備タイヤを備えているが、これは回転可能で障害物乗り越えの際の補助輪になっており、これらにより本車の不整地等を含む走行性能は、非常に優れたものになっていた。武装は、砲塔に2丁の8mm機銃を装備し、車体後部にも1丁備えていた。1941年に砲塔に単装の20mm機関砲を装備するAB41が誕生。AB41の総生産数は約560両で、休戦後もドイツ軍により生産が続けられた。なお、休戦後の生産では新しい108HPのエンジンを積みAB41/43という名で呼ばれていた。また休戦直前には47mm砲を載せたAB43もテスト中であった。AB41は北アフリカ、東部戦線を始めほぼ全戦線で使用された。

**フィアット/アンサルド L 3 / 33、35、38 高速戦車**

Fiat/Ansaldo Carro veloce L3/33,35,38

<L3/33 II tipo> 全幅 1.40m 全長 3.15m 最高速度 42km/h 武装 8mm Fiat mod.14/35×2

1929年イタリアは、英国製カーデン・ロイドMk.IV戦車を購入し、CV29の名でライセンス生産を行った。これをさらに改良しCV3として試験後、1933年、CV3/33として生産を始めた。本車は頑丈で操縦性がよく、路上では輸送トラックを追い抜くほどの性能を示した。初期型であるシリーズIは固定戦闘室前方左側に6.5mm機銃1丁を持ち、1934年製造のシリーズIIでは8mm連装機銃に強化、後にシリーズIも同様の改良を施された。1935年には上部構造を溶接からリベット接合にしたCV3/35へ、さらに1938年にはサスペンションや履帯を改良し、武装を13.2mm機銃に変更したCV3/38へと生産は移った。同じ頃、火炎放射型等の派生型も作られている。また、CV3は1930年代後半に分類名称変更され、L3と呼ばれるようになった。イタリア参戦時には戦車全体の75%を占め、その後も各戦線で使用され、どこで戦場でも敗退を続けた。このため、いくつかの装甲、火力強化型が登場したものの、あまり小さくまとりすぎた設計のため、他の兵器の進化に対抗するほど武装や装甲を大幅に増やすことはできず、治安活動へと回された。

**フィアット/スパ/アンサルド L 6 / 40 軽戦車**

Fiat/Spa/Ansaldo Carro armato leggero L6/40

<L6/40> 全幅 1.92m 全長 4.00m 最高速度 42km/h 武装 20mm Breda mod.35×1、8mm Breda mod.38×1

L6/40軽戦車は、フィアット/アンサルド社が輸出向けに開発した、5(t)軽戦車を元に開発された物である。L6/40は1940年試作され、車体がリベット接合で、最大装甲厚は30mm、2つのポギーからなるサスペンションを持ち、試作段階では37mm砲を搭載していたが、量産時にはブレダ製20mm機関砲を載せている。1940年イタリア陸軍は583両発注したが、20mm機関砲が優先的にAB41に回されたため納入が遅れ、1941年末より部隊配備が開始された。しかしテストの結果は芳しくなく、独のII号戦車や米のM3軽戦車と比較すると火力または防御力が劣っており、L6/40として完成したのは283両にとどまった。なお、残りの車体は47mm対戦車砲を積載したL40自走砲47/32へ流用された。休戦まで北アフリカ、東部戦線、バルカン半島、イタリア、コルシカ島などで使用されたが、戦場では脇役しか果たせず、戦闘以外に適した戦車であった。イタリア休戦後はドイツ軍が接収しアドリア戦車大隊や警察に配備、クロアチアへも輸出されている。また極少数をユーゴのバルチザンが使用した。



フィアット/スパ/アンサルドフィアット M11/39中戦車

Fiat/Spa/Ansaldo Carro armato medio M11/39

<M11/39> 全幅2.18m 全長4.73m 最高速度33km/h 武装37mm 37/40×1、8mm Breda mod.38×2

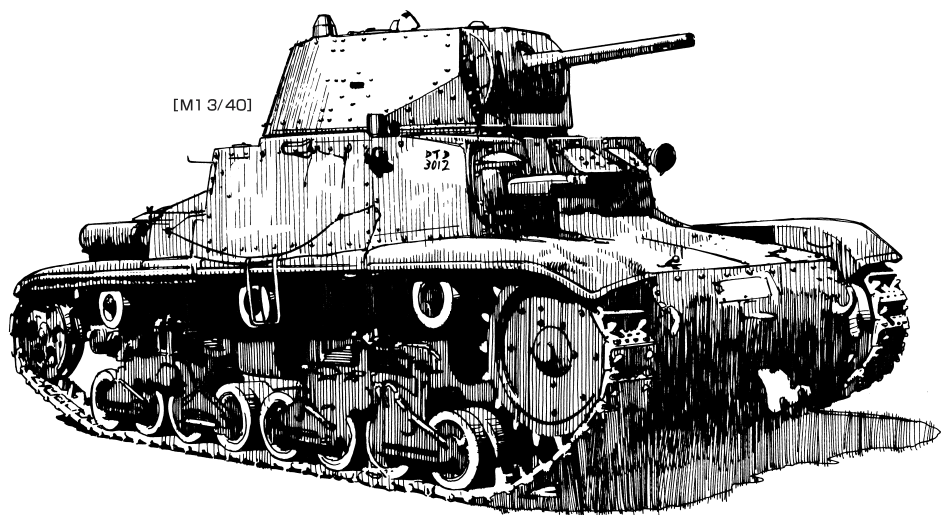
1935年、アンサルド社は、L3軽戦車のサスペンション部品を流用した8(t)軽戦車の開発を始めた。しかし、翌年勃発したスペイン内乱で、L3戦車が他国の戦車に対し無力であったのを重く見、本格的な11(t)級の中戦車の開発を決定した。1937年に試作車が完成、しかし、定回りの構造に無理があり、翌1938年の試作では、L6のボギーを小型化し、板バネとを組み合わせた新型サスペンションに変更されている。武装は車体前方右側に37mm砲を搭載し、車体左寄りにつけられた旋回銃塔に連装機銃を装備していた。1939年にはM11/39として採用され、リベット接合で最大30mmの装甲を持ち、ディーゼルエンジンを搭載していた。製造はわずかに100両で、イタリア領東アフリカに24両、70両余りが1940年夏にリビアへ送られた。しかし火力が貧弱な上、主砲の射界が限られていたため、これといった戦果を上げることができず、北アフリカでは、1940年12月に始まった英軍の攻勢時にほとんどが失われ、1941年2月までに全滅している。なお少数が英軍に捕獲され、北アフリカのオーストラリア部隊で使用されている。

フィアット/スパ/アンサルド M13/40, M14/41, M15/42中戦車

Fiat/Spa/Ansaldo Carro armato medio M13/40,M14/41,M15/42

<M13/40> 全幅2.23m 全長4.92m 最高速度32km/h 武装47mm 47/32×1、8mm Breda mod.38×3

イタリア陸軍は、M11/39の弱点であった主砲の搭載方法を検討、新戦車の開発を始めた。1939年、試作型が完成し、M13/40として採用、1940年より生産を開始した。武装は、旋回砲塔に47mm主砲と8mm機銃1丁を、車体前方右側に8mm連装機銃を装備し、このため車体が大型化されたが、基本的にはM11/39をスケールアップしたものであった。車体は装甲板を鋼板にリベット止めし、その鋼板をボルト接合する構造で、装甲厚は最大42mmである。1940年12月、本車はリビアにおいて初めて実戦に参加したが、砂漠での作戦を考えて設計されなかったため、故障車が続出した。1941年、M13/40の最大の問題点であったエンジンの出力不足を解決するため、従来の125HPから145HPに出力を上げたM14/41が誕生した。これには砂漠用のフィルタが取り付けられていた。1943年夏には最終型のM15/42が配備、車体を延長してさらに強力な192HPのエンジンに換装し、時速40km/hを出すことができた。また武装もより長砲身の47mm砲に換装され、装甲も若干強化されている。この一連のシリーズは大戦中イタリア陸軍の中核であり、約2,000両が生産された。



フィアット/スパ/アンサルド P40重戦車

Fiat/Spa/Ansaldo Carro armato pesante P40

<P40> 全幅2.75m 全長5.75m 最高速度40km/h 武装75mm 75/34×1、8mm Breda mod.38×1

第二次大戦初期、イタリア軍は戦車装備の不足を認識し、重量26t、300hp以上のディーゼルエンジンを搭載し、75mm砲を装備する火力支援戦車の開発を決定した。1941年10月、330hpのエンジンを搭載し18口径75mm砲を装備した試作戦車が完成、1942年5月には更に改修を加えた量産型がP40として500両発注されている。量産型の主砲は34口径75mm砲となり、420hpの新型ガソリンエンジンを採用、前面装甲は50mmまで増やされ、傾斜をつけていた。しかし、時既に遅く、休戦までには21両しか完成せず、更に前線には1両も配備されなかった。1943年9月には、完成した5両と200両分の資材がドイツ軍の手に落ち、イタリア軍から捕獲した車両中最も優れているとのヒトラーの判断により、本車の量産が決定された。1945年3月までに100両以上完成したが、ドイツ製エンジンが間に合わず、60両は旧来の330hp出力のエンジンのままであった。また多くがエンジン未搭載で完成し、アンツィオ防衛戦やグスタフ・ラインの固定トーチカとして使用された。本車は重戦車という名がついているが、実質上、他国で言う中戦車レベルの存在である。

フィアット/スパ/アンサルド M40, M41, M42自走砲

Fiat/Spa/Ansaldo Semovente M40,M41,M42

<Semovente 75/18 M40> 全幅2.23m 全長4.92m 最高速度32km/h 武装75mm 75/18×1

イタリア陸軍はM13/40中戦車系列の車体を用いて様々な自走砲を製造した。これは、車体の上部構造物を取り外し、固定の戦闘室をボルト接合した物で、独のⅢ号突撃砲同様に大口径の砲が積載可能となっている。1941年前半にM13/40の車体を流用し、18口径75mm榴弾砲を搭載したM40自走砲75/18が作られた。これは早速北アフリカに送られ、イタリア軍の中で最も火力の高い装甲車両として評価された。この結果、同様にM14/41、M15/42の車体を流用し、M41自走砲75/18、M42自走砲75/18が作られ、さらに長砲身の34口径75mm榴弾砲を搭載したM42自走砲75/34が作られた。1942年には、試作中のP40重戦車の車体に105mm砲を装備する計画も持ち上がった。しかしこれは、P40の実用化が遅れたために、M15/42の車体幅を広げ制作されることになり、M42L自走砲105/25として完成した。しかし、イタリアは休戦したため、この車両が使われたのは、アリエテⅡ戦車師団による対独ローマ防衛戦の時だけであった。このM42とM42Lおよび改良型は、イタリアの休戦後ドイツにより生産され、イタリアおよびバルカン半島駐屯の独軍で使用されている。

フィアット/スパ/アンサルド M41M 90/53対戦車自走砲

Fiat/Spa/Ansaldo Semovente 90/53 M41M

<Semovente 90/53 M41M> 全幅2.20m 全長5.21m 最高速度30km/h 武装90mm 90/53×1

1941年、イタリア陸軍はM14/41の車体を流用して53口径という長砲身の90mm対空砲を自走化する計画を立てた。1942年には、本車は機動性を有する対戦車砲として生産に入ったが、実際生産されたのは30両余りで、ドイツ軍の指揮の元、シシリー島に上陸した連合軍に対して使用されたに過ぎない。本車は、M14/41中戦車の車体を大幅に改造したものに、艦載砲から開発された53口径90mm砲を車体後部へ搭載した構造であった。この90mm砲は、ドイツ自慢の88mm砲のイタリア版とも言うべき物で、砲口初速はこちらの方が幾分高速であり、非常に優秀な砲であった。ちなみに、砲の旋回角は左右40°である。この自走砲の最大の欠点は、前面41mm、側面9mm厚の防楯を持っていたものの、上部と後部が完全にオープンとなっていることで、小火器や砲弾破片に対しても非常に弱かった。

イタリア海軍

参戦を行った1940年6月時点において、戦艦4隻、重巡洋艦7隻、軽巡洋艦12隻、駆逐艦59隻、潜水艦115隻を擁したイタリア海軍は、戦力的には十分に地中海の覇者となれるだけの実力を持っていたと思われる（もちろん参戦直後のフランスの降伏による所は大いのだが）。しかし、イギリスとの直接海戦の機会にあまり恵まれず、また準備不足で突入した戦争であったことも手伝い、その後、大戦中に戦艦2隻、軽巡洋艦3隻等が完成するも、戦果としてはあまり挙げられなかった。逆にイギリス機動部隊により大打撃を受けるなどし、次第に行動も小さくなっていった。しかし、イタリア海軍にも特筆すべき部隊もある。そう、イタリアと言えば、第一次世界大戦でオーストリアの戦艦「Vilibus Unitis」を撃沈して以来、特別攻撃を十八番としていた国である。第二次大戦でも第10MAS隊という名の特殊部隊として、爆装艇（イタリア版震洋）、超小型潜水艦（目標的や海龍みたいなもの）、Pig（人力誘導魚雷）、Limpet（艦底に取り付ける爆雷）など独特な兵器を用い、連合軍に一矢を報いた。しかし、それも1943年9月3日の休戦と共にその力を失うこととなる。最後の活躍は、その休戦において、残存艦艇がドイツに捕獲されるのを防ぐために破壊あり、最後の作戦は、未完成だった空母「Aquila」や巡洋艦などはドイツ占領下の港に進入し破壊することであった。