

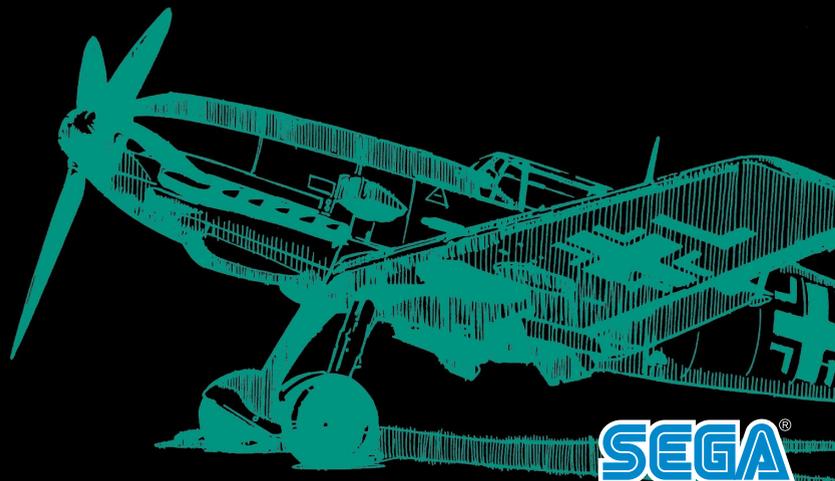


ADVANCED  
大戦略™  
20001

Der Ehrgeiz des Dritten Reiches

アドバンスド大戦略2001  
Der Ehrgeiz des Dritten Reiches

兵器カタログ



# 目次

## CONTENTS

### 3

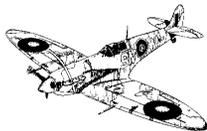
## ドイツ編



航空機  
地上車両  
艦艇

### 43

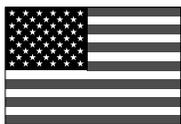
## イギリス編



航空機  
地上車両  
海軍

### 54

## アメリカ編



航空機  
地上車両  
海軍

### 63

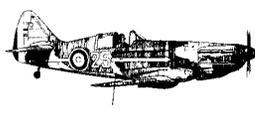
## ソビエト編



航空機  
地上車両  
海軍

### 72

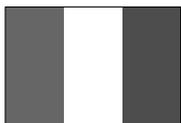
## フランス編



航空機  
地上車両  
海軍

### 78

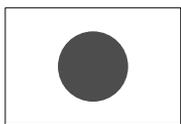
## イタリア編



航空機  
地上車両  
海軍

### 84

## 大日本帝國編



航空機  
地上車両

# ドイツ編

## 航空機

### 戦闘機

#### ハインケル He51

〈He51B-1〉  
全幅：11m 全長：8.4m 最高速度：330km/h 航続距離：740km 全備重量：1,900kg  
武装：7.92mm機銃×2

ナチスが初めて大量生産を発注した複葉戦闘機。1935年までは民間航空機の標識をつけて飛んでいた。

スペイン内戦で初めて実戦に参加したが、ソ連のポリカルポフ I-15や I-16 に比べ性能が劣ったため、Bf109 が配備されると地上攻撃に回された。

#### アラド Ar68

〈Ar68E-1〉  
全幅：11.58m 全長：9.4m 全備重量：2,021kg 最高速度：335km/h 航続距離：500km  
武装：7.92mm機銃×2

ドイツ空軍が装備した最後の複葉戦闘機。最初の生産型であるF-1のエンジンは、He51と同じBMW VI (750PS) だった。

次のE-1では、パワーは低いが実用性の高いエンジン、ユモ210Ea液冷倒立V型12気筒(680PS)に変更し、平凡だが操縦・安定性の良好な機体になった。しかし、本機の就役直後にBf109が登場したので、生産数は少ない。

第二次大戦勃発時には3個夜間戦闘中隊が本機を装備していた。

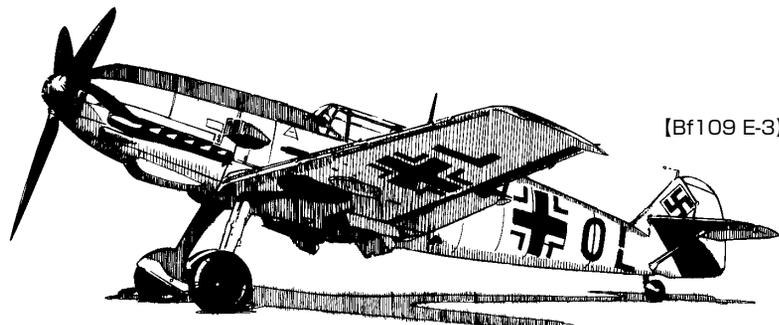
#### ハインケル He112

〈He112B-0〉  
全幅：9.1m 全長：9.3m 全備重量：2,250kg 最大速度：500km/h 航続距離：825km  
武装：2cm機関砲×2 7.92mm機銃×2

少数機がドイツ空軍に採用され、スペインにおける実戦ではBf109Cよりもはるかに優れていると評価された。そのうち15機のHe112がスペインに移管され、そのうちの1機は1943年に米軍のP-38を撃墜している。

また、日本の注文で生産されたB-0は、ユモ210Eaエンジン(680PS)を装備、武装は2cmMG-FF2門と7.92mmMG17機銃2挺だった。

このほかルーマニア空軍がユモ210Gエンジン搭載のB-1を24機輸入し、ハンガリー空軍もBf109E-1とともに3機購入した。ハンガリーのパイロットも、Bf109よりもHe112のほうを好んだと言われている。



[Bf109 E-3]

#### ハインケル He100

〈He100D-1〉  
全幅：9.4m 全長：8.2m 全備重量：2,500kg 最大速度：670km/h 航続距離：1,010km  
武装：2cm機関砲×1 7.92mm機銃×2

本機は単発戦闘機の開発競争において、Bf109に取れたHe112に代わる高性能戦闘機として開発された。しかし、速度記録機としての機能を追求しすぎたためか、実用機として運用するには操縦が複雑過ぎた。この問題点を改善した先行生産型D-0が3機、生産型D-1が12機造られたものの、機体がDB601エンジン専用で設計されていた。しかしこのエンジンは、Bf109へ供給が優先されていたため、エンジンの入手が不可能となり、大量生産は見送られた。試作機のうち6機はソ連へ、D-0の3機は日本へ引き渡された。12機のD-1はハインケル工場防衛に使用された。

## メッサーシュミット Bf109

《Bf109G-6》  
全幅：9.92m 全長：9.02m 全備重量：3,196kg 最大速度：630km/h 標準航続距離：560km  
武装：20cm機関砲×1 7.92mm機銃×2

第二次大戦のドイツ戦闘機を代表する存在。大戦中全期間を通じて活躍した。さらに戦後もイスラエル空軍がチェコスロバキアから輸入し、中東戦争でも使われた。

## 【初期型】

ユモ210D (600PS) エンジンを搭載した最初の生産型B-1は1937年初めに就役した。その後さらに試作第3、4、5号機がスペイン内戦で実戦投入された。最高速度470km/h、上昇性能抜群の本機は、共和国側の列強諸国製複葉機群や、カーチス・ホーク、ポリカルポフI-16らを圧倒した。このB-1が少数生産された後、エンジンをユモ210Da (685PS) に換装したB-2に切り替わった。

C型は、エンジンをガソリンエンジン用燃料噴射装置を取り付けたユモ210G (700PS) に換えて、7.92mm機銃をB型の2挺から4挺に増強したタイプ。

D型では千馬力級のDB600エンジンを装備する予定だったものの、このエンジンが実用レベルに達しなかったため、急遽B-2と同じユモ210Da (210Gとする資料もある) を搭載して量産された。そのため性能的にはC型と全く同じである。また、大戦初期には数量不足のBf110を補うため、駆逐航空団にも配備された。初期モデルの生産は合計約700機。

## 【E型 (エメール)】 《Bf109E-3》

全幅：9.9m 全長：8.76m 全備重量：2,610kg 最高速度：560km/h 標準航続距離：660km  
武装：2cm機関砲×2 7.92mm機銃×2

第二次大戦初期の主力戦闘機。DB601Aエンジン (1100PS) を搭載したことにより、英空軍のスピットファイアMk I と互角の性能を有した。最初のE-1は武装が7.92mm MG17機銃4挺であったが、39年春に主翼内武装を2cm MG-FF機関砲2門へ強化したE-3が登場した。ただしこの機関砲は初速550m/秒、発射速度520発/分と遅かった上、搭載弾数も1門あたり、たった60発だったので、実戦部隊では不評だったらしい。

E-4は、E-3のキャノピー上部を角形断面にし、主翼武装の2cm機関砲をMG-FFからMG-FF/Mに更新した。サブタイプにエンジンをDB601N (1175PS) に換えたE-4/N、ETC50/VIIIまたはETC500爆弾ラックを胴体下面に取り付けたE-4/Bなどがある。なお、DB601Nは従来の87オクタンB-4燃料ではなく、95オクタンのC-3を標準燃料としていた。

E-7はBf109の欠点である航続距離の不足を補うため、300リットル増槽1個を懸吊可能にした長距離戦闘機である。これもE-4と同じくDB601N搭載のE-7/N、爆弾ラックをつけたE-7/B、防塵フィルターを装備した熱帯地向けE-7/Trop、E-7/NにGM11パワー・ブースターを追加したE-7/Zなどのサブタイプが存在する。E-8はE-1にE-7と同じ増槽懸吊具を追加したもので、少数機が改造された。E型は合計2,000機以上生産され、Fシリーズが就役した後もかなりの数が使われ続けた。

## 【T型】

空母での運用を考え、E-3に着艦フック、カタパルトフック、折り畳み式主翼等を装備した艦上戦闘機。1941年初めまでに60機のT-1が完成したが、空母の建造が中止されたため艦上機装備を撤去させたものがT-2の名称で空軍に採用された。またノルウェーのJG77で陸上機としても実戦に参加した。

## 【F型 (フリードリヒ)】 《Bf109F-4》

全幅：9.92m 全長：9.02m 全備重量：2,890kg 最大速度：606km/h 航続距離：705km  
武装：2cm機関砲×1 7.92mm機銃×2

旧式化したE型の基本設計 (特に機首・主翼・冷却器関係・コクピット) を完全に再設計したものである。エンジンもDB601E (1350PS) が計画されていたが、生産が間に合わなかったため、F-1はE-4/NやE-7/Nと同じDB601Nを搭載し、最高速度も595km/hにとどまっていた。また、予定されていたMG151/20機関砲の調達も間に合わず、MG-FF/Mを装備した。それでも、空力的に洗練された機体はスピットファイアMk I やMk II を凌駕し、高度では新型のMk Vにも太刀打ちできた。

1941年2月、MG151/20の先行型である15mm機銃MG151/15 (初速700m/秒) を搭載したF-2が生産されるようになり、F-1の生産は208機までで打ち切られた。F-2は爆弾ラックを取り付けたF-2/Bを含めて41年8月までに1,380機を生産、多くのエースによって運用され、対空戦では天文学的な戦果を収めた。

ようやくDB601Eエンジンに更新したF-3が15機造られた後、生産の主力はF-4に切り替えられた。DB601Eはシリンダー直径とストロークを変えずに、圧縮比を低めに抑えて出力向上を果たした高性能エンジンである。

F-4はプロペラ軸内武装が念願のMG151/20 (初速790m/秒、装弾数200発) となり、Bf109シリーズ中最も空力バランスの取れた機体に仕上がった。F-4は42年5月までに3,672機が生産され、全ての戦域に配備された。後期型では機首下面の滑油冷却器が大きい。しかしF-5、F-6、F-7の計画は、Gシリーズの開発が進んだので見送られた。

## 【G型 (グスタフ)】 《Bf109G-2》

全幅：9.9m 全長：8.84m 全備重量：3,095kg 最大速度：653km/h 航続距離：850km  
武装：2cm機関砲×1 7.92mm機銃×2

激化する戦争のため、エンジンをDB605シリーズ (1475PS) に換装し、多種多様な装備の変更を行った。原型機G-0型3機は1941年10月に完成し、42年5月からG-2が本格的な生産に入った。エンジンの出力アップにより最高速度は653km/hに増加したが、装備変更による重量増加によって飛行特性はむしろ悪化してしまった。

武装はF-4と同じくプロペラ軸内にMG151/20が1門、機首上部に7.92mm MG17が2挺である。G-2は43年2月までに1,586機生産された。G-4は不整地での離着陸性能を高めるため、タイヤを大きくして、無線機をFuG VIIaからFuG 16Zに更新したもので、42年秋から43年5月までに1,242機が生産された。

Bf109シリーズ中最多生産数を記録したのが、機首上部の武装を13mm MG131機銃に強化したG-6であり、43年2月から44年12月までに12,000機以上が生産された。本機は文字通り大戦後半のドイツ戦闘機隊の主力であったが、弾薬容量が大きくなったことによる機首上面の張り出し (バルジ) が空気抵抗を生み、飛行性能は悪化した。G-2、G-4、G-6にそれぞれと圧キャビンを装備した高々度戦闘機としてG-1 (167機生産)、G-3 (50機)、G-5 (475機) がある。

G-10は開発が遅れていた高々度防空用のKシリーズの穴埋めとして、44年10月に登場したものの。エンジンを水メタノール噴射装置MW50使用時に2000PSのパワーを発揮するDB605DCMに換装、カウリングを再設計してバルジをなくし、G-6/ASと同じ大型垂直尾翼を採用して方向安定性を高めた。この結果、G-10の最高速度は690km/hに達し、P-47、P-51、グリフォン・スピットに何とか対抗できる性能を有した。しかし、本機の登場した頃は熟練パイロットも燃料も枯渇し、さらに空襲により部品が入手困難となり、6,000機の量産計画のうち敗戦までに完成したのは2,600機程度だった。

G-14は生産の遅れたG-10やKシリーズをカバーするため、エンジンをDB605AM (1800PS) として機首上部のバルジに戻った簡易リメイク版である。

44年7月から終戦までに約5,500機が生産され、数的に最後の主力機だった。G-6後期型、G-10、G-14は部品調達に困難であったため、互いの部品を流用しており、G-10とG-14/AS (DB605ASエンジン搭載) に至っては外観からの区別はつかなかった。

他のGシリーズには現地改修キットによる増槽付のR3、主翼下にMG151/20各1門をゴンドラ装備したR6、21cm空対空ロケット弾を装備するWgr.21などがある。

例えば、Bf109G-2/R3/R6/Tropは、G-2に増槽と2cmガンバック2門を装備した熱帯仕様を示す。ただ、R3の懸吊具では250kg爆弾の装備は不可能で、爆装時にはETC500/IXラックを用いた。Bf109の仕様における爆弾搭載リミットは500kgだったが、実際には250kgまでしか懸吊しなかった。

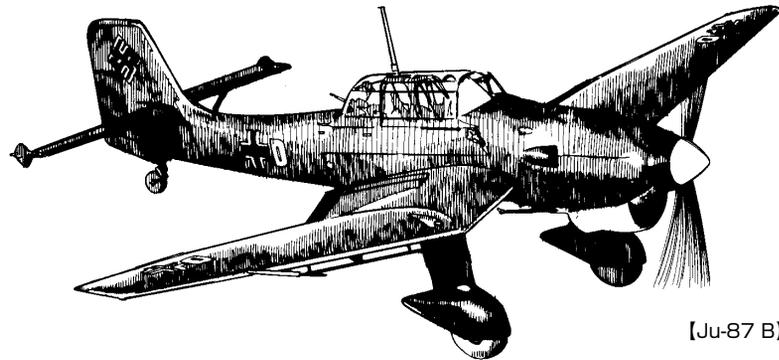
## 【K型】 《Bf109K-4》

全幅：9.97m 全長：9.05m 全備重量：3,374kg 最大速度：710km/h 航続距離：590km  
武装：3cm機関砲×1 15mm機銃×2

これは強度上の欠陥で計画が廃棄されたHシリーズに続く高々度戦闘機型である。開発に着手したのは1943年8月だったが、搭載が予定されていたDB605Lエンジンの開発が遅れたため、DB605DCMを搭載したK-4が生産に入ったのは44年10月だった (なおK-1~K-3はキャンセルされた)。

機体がGシリーズからかなり改修されたこともあり、最高速度は710km/hに達し、連合軍の新型機に充分対抗できる性能を示した。

空軍は46年3月までに各社合計12,700機の量産計画を立てたものの、754機を生産したところで敗戦になった。いくつかの派生型が計画されたが、両主翼に3cm Mk 108機関砲各1門を追加したK-6が少数生産されたけにとどまった。



【Ju-87 B】

## メッサーシュミット Me209A

《Me209A-1》  
全幅：10.95m 全長：9.62m 全備重量：4,200kg 最大速度：660km/h  
武装：3cm機関砲×1 2cm機関砲×2

Me309の後継機として開発された。開発期間を短縮するため、部品の65%がBf109Gと共用化されている。エンジンはDB603A-1 (1750PS) で、性能は良好だった。しかし、1943年末にはこのエンジンの入手が困難になってきたため、同出力のユモ213Eを装備したA-1が造られた。これも高性能だったが、ユモ213はFw190Dでも使用するため、供給の優先権がそちらへ移り、Me209A-1は不採用になった。

## ハインケル He280

《He280V6》  
全幅：12.2m 全長：10.4m 全備重量：5,164kg 最大速度：817km/h 航続距離：615km  
武装：20cm機関砲×3

1941年4月2日に史上初のターボジェット機として飛行した戦闘機である。BMW109-003 (推力748kg) を2基装備した実用試験機が43年8月15日に初飛行し、さらにその後、機首にMG151/20を3門装備した武装試験機が製造された。Fw190との模擬空戦では優勢に戦い、その上昇力はMe262を凌いでいた。

結局、空軍がMe262を採用したためHe280の量産計画は中止されたが、研究は続けられた。

## メッサーシュミット Me309

《Me309V-4》

全幅：11m 全長：9.9m 全備重量：4,831kg 最大速度：580km/h 航続距離：約1,100km  
予定武装：2cm機関砲×2 13mm機銃×4

本機はBf109Fの後継機として開発されながら数多くの欠陥を抱えていたため、実用機として採用を見送られた不運な機体。エンジンはDB605Bで、基本武装はMG131機銃2挺、MG151/20機関砲を1門とされた。

長距離戦闘機として期待されていたが、翼面荷重が大きすぎる上、3車輪式着陸装置は不具合や事故が多発した。特に機体の強度不足にはいくつもの改修が必要とされ、改善に手間取っているうちにMe262の採用が有望になり、開発は放棄された。

なおMe309を2機並べて双発としたMe609などいくつかの派生型が計画されていた。

## メッサーシュミット Me262

《Me262A-1a》

全幅：12.65m 全長：10.6m 全備重量：6,775kg 最大速度：870km/h 航続距離：1,050km  
武装：3cm機関砲×4 R4M空対空ロケット×24

航空史上初めての実用ジェット戦闘機。もともと、初飛行自体はHe280のほうが早かったが、政治的思惑からHe280の量産と引き換えに司令ノヴォトニー少佐(258機撃墜)を含む26機を失った。以後、数カ月によって戦術研究と訓練を重ねた結果、ようやく本来の性能を発揮し、圧倒的な連合軍を相手に200機の損失で550機を撃墜した。その損失の多くはデリケートな離着陸時を狙われたためで、純然たる空戦での被撃墜は少ない。

しかも戦力化を焦るあまり、訓練不十分のまま戦闘に加入した第262実験隊は、最初の1カ月間の戦闘で22機の撃墜戦果と引き換えに司令ノヴォトニー少佐(258機撃墜)を含む26機を失った。以後、数カ月によって戦術研究と訓練を重ねた結果、ようやく本来の性能を発揮し、圧倒的な連合軍を相手に200機の損失で550機を撃墜した。その損失の多くはデリケートな離着陸時を狙われたためで、純然たる空戦での被撃墜は少ない。

敗戦までに生産された1,433機の多くは機首に3cmMk108機関砲4門を装備したA-1aと、これに爆弾ラック2個を装備した戦闘爆撃機A-1a/Jabo(専用の爆撃照準器などはない)である。A-1aは後にR4M空対空ロケット弾を使用し、重爆撃機相手に威力を発揮した。そのほかに、機首武装を5cmMk214A機関砲1門に換装したA-1a/U4、A-1a/Jaboの機首武装を2門減らした戦闘爆撃機A-2a、練習機型のB-1aにFug218ネプツーン機上レーダーを装備した夜戦型B-1a/U1、エンジンをHeS011エンジン(推力1,300kg)に換装して3cmMk108機関砲2門を垂直上方に向けた本格的な夜間戦闘機型のB-2aなど少数の派生型が造られた。

## フォッケウルフ Fw190

《Fw190A-3》

全幅：10.5m 全長：8.95m 全備重量：3,945kg 最大速度：615km/h 航続距離：800km  
武装：2cm機関砲×4 7.92mm機銃×2

ドイツ空軍唯一の空冷単座戦闘機。中・低高度性能は優秀で、スピットファイアを圧倒した。Bf109と並ぶ主力機として敗戦までに2万機が生産された。

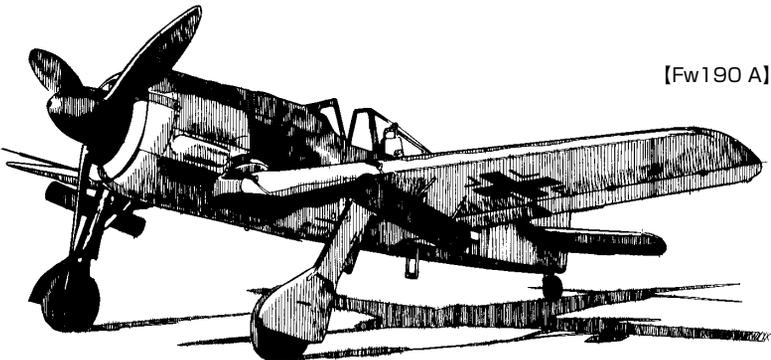
## 【A型】《Fw190A-8》

全幅：10.5m 全長：9.1m 全備重量：4,272kg 最大速度：647km/h 航続距離：1035km  
武装：2cm機関砲×4 13mm機銃×2

Fw190は本来DB601エンジンを使用する液冷戦闘機として計画されていたが、同エンジンはBf109やBf110に優先供給されていたため、空冷BMW139複列18気筒(1550PS)を選択するしかなかった。初飛行は1939年6月1日であるが、エンジンのオーバーヒートに悩まされ、新型のBMW801C-0空冷エンジン(1560PS)を搭載した40年5月になってようやく実用化の目処が立った。41年春までに58機の先行量産機が製作された後、最初の生産型Fw190A-1がラインを流れ始めた。A-1は7.92mm機銃4挺、2cm機関砲MG-FF機銃2門という重武装で、41年9月21日の初陣では4機が味方の損害なしでスピットファイアVbを3機撃墜した。A-1が102機造られた後、主翼付け根の7.92mm機銃をMG151/20(弾数各200発)に強化したA-2へと生産は移った。A-2は41年10月から952機が生産されたが、冷却不足やエンジン周りのトラブルに悩まされた。

41年末にはBMW801D-2エンジン(1730PS)に換装したA-3が登場した。A-3は最大速度660km/hで、42年秋までに2,166機が完成したほか、装備をグレードダウンしたA-3a型60機がトルコ空軍に引き渡された。なお、A-3の外翼MG-FF(弾数各55発)は外翼負荷減少によるロール率向上のために、部隊で外してしまう場合もあった。

【Fw190 A】



42年6月に生産が始まったA-4はエンジンに水メタノール噴射装置を追加し、無線と垂直安定板を改良している。またA-3以降の各型には、増槽や爆弾ラック、対爆撃機用21cmロケット砲を装備したサブタイプが存在する。特に、ETC501を付けて外翼のMG-FFを外したA-4/U1は、後に戦闘爆撃機F-1と改称された。ただ、これら装備品の追加は重心位置の後退問題を起こした。このため、エンジンの位置を15.2cm前進させたのが42年11月から43年夏まで生産されたA-5である。

43年6月から生産に入ったA-6は、主翼武装をMG151/20機関砲4門とした武装強化版で、サブタイプはなく、すべて改修キットで対応している。さらに機首上面の武装を13mmMG131に強化したA-7が43年12月に登場した。

44年2月にはシリーズ最多生産(約8300機)のA-8が生産に入った。A-8は115リットルの増設タンクを設置、無線機をFuG162Yに更新、ヒーター管を右主翼端に移し、ETC501の取り付け位置を20cm前方に移動した。シリーズを重ねるごとに装備が重量化したが、エンジンは変わらないため、当然飛行性能は低下していった。

44年9月にはエンジンをBMW801TS(2000PS)に換装したA-9の生産が始まったが、うち続く連合軍の空襲によって生産は遅延し、敗戦までの生産は200機弱にとどまった。

## 【D型 (ドーラ)】《Fw190D-9》

全幅：10.5m 全長：10.24m 全備重量：4,266kg 最大速度：685km/h 航続距離：840km  
武装：2cm機関砲×2 13mm機銃×2

Fw190は高々度での性能が低かったため、DB603エンジンを搭載したCシリーズとユモ213Aエンジン(1776PS)を搭載したDシリーズが計画された。しかし、DB603S-1エンジンの不調や排気タービン過給器の故障が頻発したためFw190C計画は中止された。

一方で、1942年9月に初飛行したFw190Dの原型機は大幅に性能が向上したため、Aシリーズの後継として生産が決定された。

機首が長くなったことによって機体の全面的な改修が必要とされ、試作初号機と2号機の完成は44年6、7月にずれ込んだ。

その後空軍はただちにこの生産型をD-9として緊急生産を命じ、10月にはⅢ./JG54を皮切りに部隊就役を開始した。武装はMG131機銃2挺、MG151/20機関砲2門である。

空戦性能は優秀で連合軍の新鋭機に充分太刀打ちできたが、熟練パイロットの不足や燃料枯渇のため、期待された戦果は挙げられなかった。

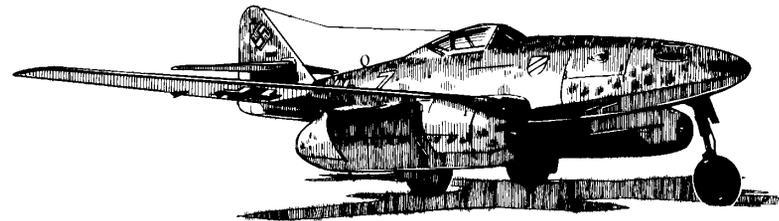
約1,500機生産されたD型の大半はD-9だが、ユモ213Fエンジン(2050PS)と外翼に3cmMk108機関砲各1門を装備したD-11(試作8機のみ)、D-11の外翼武装を外してプロペラ軸内発射Mk108を1門装備したD-12(ごく少数)、D-12のプロペラ軸内武装をMG151/20にしたD-13(約30機生産)などがある。なお、D-12の最高速度は730km/hに達した。

## 【戦闘爆撃機型】《Fw190F-8》

全幅：10.5m 全長：8.84m 離陸重量：5,400kg 最大速度：520km/h 航続距離：725km  
武装：20cm機関砲×2 13mm機銃×2

Aシリーズをベースに戦闘爆撃仕様としたのがFシリーズである。しかし武装と懸吊器具以外はA型とほとんど変わらない。F-1はA-4/U1を、F-2はA-5/U3を、F-3はA-5/U17を改称したもので、F-8とF-9はそれぞれA-8とA-9をベースに小改造したもの。各型合計で5,000機以上が生産された。

Gシリーズは、武装をMK151/20のみにして防弾装甲を強化した長距離戦闘爆撃機で、G-1(旧Fw190A-4/U8)、G-2(旧A-5/U8)、G-3(旧A-5/U13)、G-8(A-8をベースに改造)など1,000機以上が生産された。また20,000機生産されたFw190のうち、6,634機が戦闘爆撃機タイプだった。



【メッサーシュミット Me262 A】

## フォッケウルフ Ta152

《Ta152H-1》

全幅：14.44m 全長：10.82m 全備重量：5,217kg 最大速度：748km/h 航続距離：1,140km  
武装：3cm機関砲×1 2cm機関砲×2

1942年末のドイツ空軍省から提示された高性能戦闘機計画に基づき、クルト・タンク技師が当時開発中のFw190Dを流用し、エンジンをユモ213E(1750PS、MW50出力増加装置使用時は2050PS)に換装、主翼・垂直尾翼・主脚を再設計した。42年には米軍のB-29開発が噂されており、高々度戦闘機が緊急に必要なになっていた。そこでTa152は、与圧キャビンを装備した高々度迎撃用のHシリーズが最初に製作され、20機の先行生産型H-0が44年12月に完成、実用テストに入った。

高々度性能は抜群で、クルト・タンク自身がTa152Hのテスト飛行中に2機のP-51に迎撃されたが、彼はスロットルを開くだけで、やすやすと敵機を引き離してしまっ。20cmMG151/20機関砲2門と30cmMk108機関砲1門を装備した生産型H-1は、JG301に配備されてジェット機隊の上空援護に就いたが、終戦までの生産数は150機程度に過ぎず、DB603エンジンを装備して与圧キャビンを廃した中高度戦闘用のCシリーズも原型7機と生産型C-1数機が完成しただけで終わった。



## 戦闘爆撃機

### メッサーシュミット Bf 110

〈Bf 110C-1〉  
全幅：16.20m 全長：12.1m 全備重量：6,750kg 最大速度：560km/h 航続距離：1,100km  
武装：2cm機関砲×2 7.92mm機銃×5

制空戦闘機としては失敗したが、それ以外では成功した双発多用途戦闘機。特に大戦後半は夜間戦闘機隊の主力だった。全生産数は約5,900機。

#### 【C型】

A型は先行生産型、Bシリーズは不完全なエンジンを搭載していたので45機で生産が打ち切られた。最初の大量生産モデルはC型で、DB601Aエンジン(1100PS)2基を搭載したC-1は、7.92mm機銃5挺、2cmMG-FF機関砲2門を装備する重戦闘機であった。ポーランド戦を皮切りに第二次大戦初期のあらゆる戦線で使用された。

C-4はコクピットの装甲を追加したもので、さらにエンジンをDB601/Nに更新し、ETC250ラック(250kg爆弾2発懸吊可能)を設けたのがC-4/Bである。C-7はC-4/Bの爆弾ラックをETC500に変更した戦闘爆撃機。

#### 【D型】

増槽を装着可能にした最初のモデル。

D-1/R1は胴体下面に特大の増設燃料タンクDackelbauch(木製骨組に羽布張り外皮)を装備したが、飛行性能が悪化したため、900リットル落下増槽を懸吊するD-1/R2が少数造られた。

D-2は両翼下面に300リットル増槽を各1個懸吊し、ETC500ラックを設置した長距離戦闘爆撃機。

D-3は900リットル増槽をも懸吊可能としたもの。

なお、D-2とD-3は夜間戦闘航空団でも使用された。

#### 【E型】

95オクタンのC-3燃料を使用するDB601Nエンジンを標準装備し、防弾装甲を強化した戦闘爆撃機だが、夜戦機としても使われた。最初のモデル、E-1にはサブタイプとして、胴体下面に1,000kg爆弾2発を懸吊可能にしたE-1/R2がある。

#### 【F型】

エンジンをDB601F(1350PS)に強化し、滑油冷却器を大型化したのがFシリーズである。最初のF-1は1942年春から就役した。

F-2は爆弾ラックを廃した駆逐機、F-3は偵察機、F-4は夜間専用機で、固定武装はC型から変更されていない。

#### 【G型】

Bf 110の後継機として計画されていたMe 210が散々な失敗に終わったため、急遽開発されたモデル。

エンジンをDB605B(1475PS)に換装、2cm機関砲をMG 151/20に、後席旋回機銃を7.92mm MG 81 Z連装機銃に更新、防弾装甲を強化、キャノピー正面に90mmの防弾ガラスを採用したもので、最初の生産型G-2(G-1はキャンセルされた)が完成し始めたのは1942年12月だった。

夜間戦闘機G-4の生産は1943年1月から45年2月までメッサーシュミット以外の航空機会社で行われ、1,850機が造られた。

生産時期によって機上レーダーはFuG 212、220、218へと更新していった。また、オプションで機首上部の兵装を3cm Mk 108機関砲2門に換装したり、有名な斜銃「シュレーゲ・ムジーク」を装備したものもある。

### メッサーシュミット Me 210

〈Me 210A-1初期〉  
全幅：16.4m 全長：11.27m 全備重量：9,705kg 最大速度：563km/h 航続距離：1,820km  
武装：2cm MG 151機関砲×2 13mm機銃×2 7.92mm機銃×2

Bf 110の後継機として開発されたが、アンバランスな設計に起因する操縦・安定性の悪い欠陥機であったにもかかわらず、初号機が初飛行する前に1,000機もの量産発注がなされた。

1941年末にはDB 601 Fエンジン(1350PS)搭載の先行生産型A-0が東部戦線に送られた。しかし、キリモミ墜落事故が多発し、42年4月14日にMe 210は生産停止とされた。

しかしその後も安定性の改良は続けられ、8月には生産が再開、年末までに95機、43年89機、44年には74機のA-1、A-2が引き渡された。生産合計は370機だが、43年以降の生産機の大半はのちにMe 410に改修されている。

このほか、ハンガリーのダニューブ社がライセンス生産を行い、Me 210C-1の名称で270機を生産した。このうち160機はハンガリー空軍、110機がドイツ空軍に引き渡された。

### メッサーシュミット Me 410 ホルニッセ

〈Me 410A-1/U2〉  
全幅：16.38m 全長：12.4m 全備重量：10,659kg 最大速度：625km/h 航続距離：2,300km  
武装：20mm MG 151機銃×2 13mm機銃×2 7.92mm機銃×2

失敗作に終わったMe 210のエンジンをDB 603A(1750PS)に改良した駆逐機。特に主翼が再設計されて、実用性のある安定性を回復した。

1943年4月から44年9月までに各型合計1,160機が生産される。

#### 【A型】

最初の生産型A-1は戦闘爆撃機で、武装はMe 210A-1と同じく7.92mm機銃2挺、MG 151/20機関砲2門、側面防衛用13mm機銃2挺のほか、1,000kg爆弾2発を懸吊する。

サブタイプに、爆弾倉にMG 151/20を2門追加したA-1/U2、5cm BK 5機関砲1門(弾数21発)を装備したA-1/U4などがある。次のA-2はA-1の7.92mm機銃を撤去して30mm Mk 108機関砲を装備した重駆逐機である。

#### 【B型】

BシリーズはエンジンをDB 603G(1900PS)に換装した。7.92mm機銃を13mm機銃に強化したB-1は44年4月に生産に入った。B-2はB-1の追加武装をオプションキットのR仕様で容易に変更できるようにした。

サブタイプにB-1/U2のMG 131を外し、3cm Mk 108機関砲2門を爆弾倉に追加したB-2/U2/R2、同様にMG 151/20を4門追加したB-2/U2/R5、対水上艦船攻撃用に魚雷1本を懸吊可能にしたB-2/U3がある。

### アラド Ar 240

〈Ar 240A-0〉  
全幅：13.33m 全長：12.8m 全備重量：9,450kg 最大速度：618km/h 航続距離：2,000km  
予定武装：20cm MG 151機関砲×2 7.92mm機銃×2

革新的な双発多用途機として開発されたが、奇抜なエンジンナセルなどが仇となり、飛行中の不安定さを生んだ。

DB 601 Aエンジン(1075PS)を搭載した先行生産型のA-0が完成したのは1941年10月で、各種改良が加えられて実用化の目処が立った矢先の42年12月、空軍は現用主力機の増産を優先するため、Ar 240計画の中止を発表した。

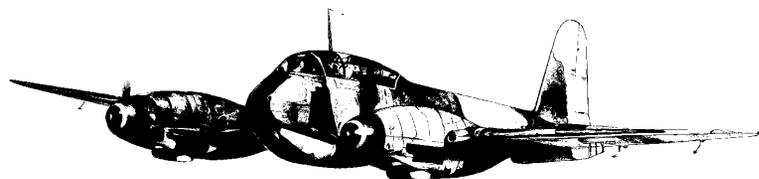
43年7月には少数の試作機が東部戦線の偵察飛行隊に配属されたが、エンジントラブルや、飛行安定性不足に悩まされて役に立たなかった。

### フォッケウルフ Ta 154

〈Ta 154A-1〉  
全幅：16m 全長：12.1m 全備重量：8,250kg 最大速度：635km/h 航続時間：2.75時間  
武装：3cm機関砲×3 2cm機関砲×2

現用のBf 110、Ju 88に変わるべく計画された夜間戦闘機。構造材の57%を木製としたドイツ版モスキートである(愛称もモスキート)。

エンジンは液冷ユモ 211 F(1340PS)2基だが、環状ラジエーターによってエンジンナセルは空冷のように大きくなった。また、対爆撃機戦闘を意識したため、コクピット周辺の装甲は150kgに達した。武装は3cm Mk 108機関砲2門、2cm MG 151/20機関砲2門のほか、胴体後部上部にもMk 108を斜めに装備した。



【メッサーシュミット Me 410】

試作初号機は1943年7月1日に初飛行し、操縦、安定性ともきわめて良好であることを示した。44年3月には先行生産型A-0が22機、昼間戦闘型A-1は6機の製作が始まったが、この直後に完成したばかりのA-0のうち3機がテスト中に空中分解を起こした。原因は木製部品に用いた接着剤が取り付け金具を腐食させたことによる急速な強度劣化であった。当時、ドイツにはイギリスのようなエポキシ系の接着剤がなかったのである。結局、増加試作機を含めて57機を生産しただけでTa154計画は中止された。なお、製作された夜戦型A-4は1機のみ実戦投入された。

## ドルニエ Do335 プファイル

〈Do335A-1〉  
全幅：13.8m 全長：13.85m 全備重量：9,610kg 最大速度：763km/h 航続距離：1,380km  
武装：3cm機関砲×1 15mm機銃×2

射出座席を備えた、3輪式降着装置のタンデムエンジン戦闘機。

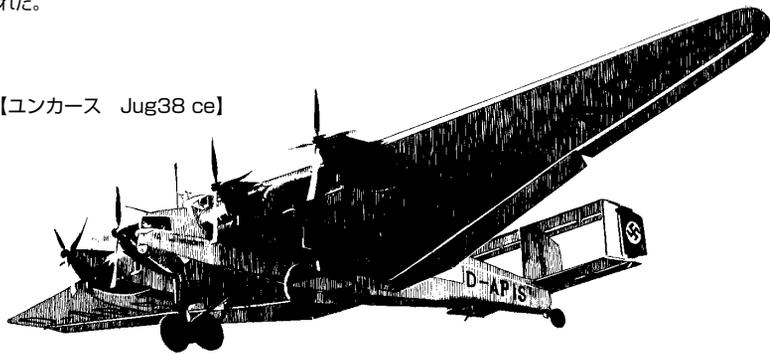
DB603液冷エンジン(1800PS)2基搭載の試作初号機は、1943年10月26日に初飛行を行った。試作5号機で初めて武装が施され、15mmMG151機銃2挺と、3cmMK103機関砲1門を装備し、胴体内の爆弾倉に500kg爆弾1発または250kg爆弾2発を搭載できた。1944年6月から先行生産型10機が空軍に引き渡された。その後DB603E-1エンジンを搭載し、主翼下面にハードポイントを追加した生産機A-1が44年秋から11機引き渡された。武装を変更したA-2、A-3、非武装偵察型A-4、夜間戦闘機型A-6が計画されたが、これらは生産には至らなかった。さらに44年末には機首の15mmMG151/15機銃を2cmMG151/20に換装したB-1と、A-1の武装に3cmMK103機関砲2門を追加したB-2の原型機が完成したが、これも生産には至らなかった。

## ゴータ Go229

〈Go229A-0〉  
全幅：16.76m 全長：7.465m 全備重量：8,500kg 最大速度：980km/h  
計画武装：3cm機関砲×4 爆弾1000kg

ホルテン無尾翼機をゴータ社が研究した結果、造られた双発ジェット機。無尾翼機の研究は戦前からグライダーとして始まっていたが、実用化するためにはクリアすべき多くの問題があった。Go229はユンカース109-004Cエンジンを2基装備した。しかし試作機は完成直後、米軍に接収された。

【ユンカース Jug38 ce】



## 防空戦闘機

### メッサーシュミット Me163 コメット

〈Me163B-1a〉  
全幅：9.32m 全長：5.69m 全備重量：4,110kg 最大速度：960km/h 作戦航続距離：100km  
武装：3cm機関砲×2

航空機史上唯一の実用ロケット戦闘機だが、兵器としては完全な失敗作で資源と労力のムダ使いであった。1941年8月、Me163Aの初飛行では最大瞬間速度1011.26km/hを記録し、空軍は直ちに局地防空戦闘機として実用化することを決定した。

しかし、数分しかないエンジン作動時間に加え、不安定なT液(過酸化水素80%とオキシノリン20%の混合)とC液(メタノール57%、水化ヒドランジ30%、水13%の混合)の困難な取り扱いなど重大な問題をいくつも抱えていた。なにしろ燃料を使い果たしたMe163は、着陸のやり直しがきかないのである。しかも燃料のT液が残っていたら着陸の衝撃でたちまち大爆発を起こし、運よく爆発しなかったとしても液が人体に触れば溶解して跡形も残らない。そのため地上員も命がけである。さらにT液はゴミや虫が入っただけですぐ爆発し、周囲のものを木端微塵に吹き飛ばした。

実用型Me163B-0は、HWK-R II-221(推力1.7t)エンジンを備え、43年2月に初飛行した。生産型B-1a(3cm機関砲2門装備)が実戦部隊JG400に引き渡されたのは44年5月。8月5日の初陣ではP-51を3機撃墜、続く17日にはB-17を3機撃墜して威力を発揮したが、連合軍がロケット機基地上空を避けて飛ぶようになると、戦果は途絶えた。45年2月に工場が破壊されるまでに279機が生産されたが、JG400に引き渡されたのは約70機に過ぎず、総合戦果もわずか9機だった。

航続力増強のために改良されたのがC型で、巡航性能を向上させたHWK-109/509Cロケットエンジンを搭載し、航続時間が50%増しの12分に伸び、武装も3cm機関砲4門に強化されたが、試作機3機で終わった。

Me163の燃料増加型Dシリーズを改称したものにMe263がある。与圧コクピットとなり、武装は3cmMK103機関砲2門(携行弾数150発)だった。44年末に試作機の動力飛行が始まったものの、時すでに遅く、生産機は完成しなかった。

### メッサーシュミット Me328

〈Me328B-1〉  
全幅：6.4m 全長：6.83m 全備重量：4,200kg 最大速度：700km/h 航続距離：630km  
武装：2cm機関砲×2

安価で簡易な高速機を量産することを目的として開発された有人ジェット機。

サイズ的にはHe162よりさらに小さく、パルスジェットエンジンを非常に安価だったため、1機当たりの生産コストはFw190やBf109の4分の1と計算された。基本型として昼間戦闘機型のMe328Aと低空爆撃型のMe328Bが計画されたが、パルスジェットは高空では出力が急速に下がるうえ、危険なほどにエンジンの性能が不安定なことが判明し、戦闘機としての開発は断念された。

1944年4月には無動力のMe328Bが有人滑空爆弾としてKG200(第200爆撃航空団)で試験されたが、有人のV-1(Fi103R)が配備されたので、生産には入らなかった。

### バツヘム Ba349 ナッター

〈Ba349A〉  
全幅：3.6m 全長：6.1m 全備重量：2,270kg 最大速度：800km/h 航続距離：40km  
武装：73mmフェーン・ロケット弾×24

本機は実戦に間に合わなかった飛行ロケットである。

エンジンはヴァルターHWK509C-1二元推進剤ロケット(推力1,995kg)。垂直の発射台から離陸し、自動操縦で作戦地域まで誘導される。パイロットは敵爆撃機に向かってロケット弾を一斉発射した後、落下傘で脱出する。

しかし1945年2月28日の垂直発射実験では、強烈なGのためにパイロットは失神して墜落死、機体は大破した。その後実験は続けられたが翌月に、計画はキャンセルされた。

### ハインケル He162

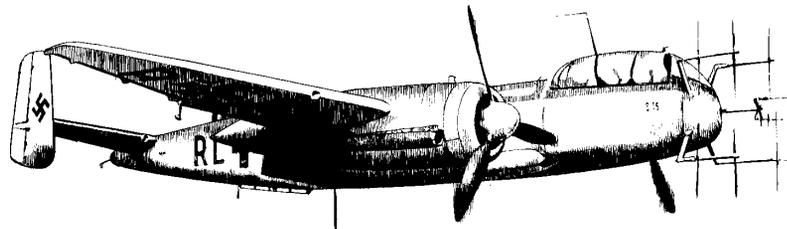
〈He162A-2〉  
全幅：7.2m 全長：9.05m 全備重量：2,805kg 最大速度：840km/h 航続距離：975km  
武装：2cm機関砲×2

資材の不足する戦争後期に戦略物資の消費を抑えた軽量国民戦闘機(フォルクス・イーガー)として計画された。

He162の特徴は、BMW109-003E-1ターボジェットエンジン(推力800kg)を胴体背部に背負ったそのスタイルであろう。

本機は開発・先行生産・量産化が同時に行われ、そのスピードは、計画からわずか3カ月で初飛行という脅威的なものであった。接着トラブルなど構造上のいくつかの問題点があったが、それらの改良と同時に生産発注がなされ、1945年5月までに月産2,000機という実行不可能な目標が掲げられた。

生産型A-2はMG151/20機関砲2門を装備し、操縦性は複雑かつ不安定な飛行性だが、機体そのものは頑丈だった。まだ実用段階ではないので戦闘は禁じられていたが、45年4月のP-51との接触では、きわめて運動性に優れており、旋回・上昇力はP-51と同等、速度と加速ではP-51に勝ると評価されている。終戦までに275機が完成したほかに、約800機がほぼ完成状態にあったと言う。



【ハインケル He219ウーファー】

## 攻撃機

### ハインケル He45

〈He45C〉  
全幅：11.5m 全長：10m 全備重量：2,745kg 最大速度：290km/h 標準航続距離：1,200km  
武装：7.92mm機銃×1~2

本機は軽爆撃機として計画されながら偵察機としてしか使用されなかった複葉機である。1932年から製作が始まり、BMW7.3Z(750PS)エンジンを搭載していた。しかし高空性能に限界があり、悪天候にも弱いので、大戦初期のうちに訓練部隊へと移された。

### ハインケル He46

〈He46C-1〉  
全幅：14m 全長：9.5m 全備重量：2,300kg 最大速度：250km/h 航続距離：1,000km  
武装：7.92mm機銃×1

戦術偵察機として開発された高翼単葉機。エンジンはジュームスSAM22B(660PS)で、武装は後席のMG15機銃1挺である。

1933年からC-1の生産が開始され、翌年末までに約500機造られたほか、改良型がブルガリア、ハンガリー、スペインに輸出された。大戦では主に訓練用に回され、夜間爆撃機としても使われた。



## ハインケル He70

《He70F-2》  
全幅：14.8m 全長：11.7m 全備重量：3,420kg 最大速度：360km/h 航続距離：1,400km  
武装：7.92mm機銃×1 爆弾300kg

1935年、ルフトハンザ航空の高速旅客機として定評のあったHe70Gを空軍が長距離偵察型F-1および爆撃型E-1として採用した。36年秋、スペインに送られたF-2は戦後もスペインに残され、50年代初めまで使われた。

37年初めにはエンジンにノーム・ローン14Kミストラルメジャー空冷星型(910PS)に換装したHe170が20機ハンガリーへ輸出された。これらのHe70シリーズは民間型も含めて324機製造された。なお、36年6月に戦略爆撃戦力の創設を唱えていた空軍参謀総長ヴェーファー将軍が、同機の事故で死亡した。彼の死によって空軍は戦略爆撃思想を断念した。

## ヘンシェル Hs123

《Hs123A-1》  
全幅：10.5m 全長：8.95m 全備重量：2,020kg 最大速度：288km/h 航続距離：890km  
武装：7.92mm機銃×2

本機はドイツ空軍最後の複座戦闘機であり、第二次大戦における最初の1年はスツーカとともに電撃戦に参加した。最初の生産型A-1が完成したのは1936年夏で、BMW132Dcエンジン(880PS)を装備、武装はMG17機銃2挺、250kg爆弾1発または増槽で、さらに50kg爆弾4発を追加懸吊できた。生産は38年秋に終了したが、大戦では小規模だが意外と長く使われていた。

このため、43年1月16日には前線司令官のリヒトホーフェン将軍から同機の生産再開が提案されたが、生産工具などは40年に廃棄されており、復活には至らなかった。その後も44年中頃に最後の1機が戦闘で失われるまで使われ続けた。

## ヘンシェル Hs126

《Hs126B-1》  
全幅：14.5m 全長：10.85m 全備重量：3,090kg 最大速度：288km/h 航続距離：580km  
武装：7.92mm機銃×2 爆弾150kg

He45やHe46に代わって大戦初期のドイツ空軍が保有した主力近距離偵察機。高翼単葉の全金属構造で、最初の生産型A-1のエンジンはBMW132Dc(880PS)である。1938年秋にスペイン内戦に投入され、すばらしい成功を収め、機体はそのままスペイン空軍に引き渡されたほか、ギリシャ空軍も16機購入している。

次のB-1はエンジンをプラモ323A-1(850PS)等に換装し、高空性能と短距離離陸性能を高めた。しかし、悪天候時の航法装備はなかった。

## ヘンシェル Hs129

《Hs129B-1/R2》  
全幅：14.2m 全長：9.75m 全備重量：4,193kg 最大速度：407km/h 航続距離：560km  
武装：3cm機関砲×1 2cm機関砲×2 7.92mm機銃×2

小型双発の対地攻撃機。アルグスAs410空冷倒立V型12気筒エンジン(465PS)を搭載した試作初号機は1939年春に初飛行し、40年秋には先行生産型が実戦部隊で試用された。標準武装は2cm MG-FF機関砲2門と7.92mm MG17機銃2挺である。

しかし厚さ6~12mmの装甲と75mm防弾ガラスに保護されたコックピットは窮屈で視界が悪く、動きが鈍い上、操縦も難しかったのでパイロットの評価は低かった。

そこで、エンジンを出力の高いノーム/ローン14M(700PS)に変更したBシリーズが開発された。42年3月に生産の始まったB-1は視界も改良され、レピC12/C照準器を搭載し攻撃精度が上がった。

B型はこの年に219機が、43年に414機が、44年9月までに225機が量産されている。武装はMG151/20機関砲2門とMG17機銃2挺を装備したほか、50kg爆弾2発を収納したコンテナを2個携行または、3cm機関砲(弾数30発)もしくはMG17機銃4挺(弾数1,000発)を装備できた。

42年秋には、増加するT34やKV1に対抗するため、3.7cmや5cm機関砲を装備するB-2が登場した。これはMG17を13mm MG131機銃に強化し、爆弾ラックを外していた。

さらに44年6月、強化されるソ連戦車を撃破するため7.5cm Pak40対戦車砲(弾数12発)を装備したB-3が登場した。このタイプは25機が完成し、スターリン戦車に対して十分な威力を発揮した。

## フォッケウルフ Fw189

《Fw189A-2》  
全幅：18.4m 全長：12.025m 全備重量：4,170kg 最大速度：350km/h 最大航続距離：670km  
武装：7.92mm機銃×4 爆弾199kg

フライング・アイと呼ばれた直協偵察機。観測員に対して可能な限り視界を与えるように双胴式で、コックピットは全面ガラス張りになっている。エンジンはアルグスAs410A-1(465PS)2基を搭載し、武装はMG15とMG17機銃各2挺を装備した。部隊における評価は極めて高かったが、フォッケウルフ社がFw190の生産に集中するため、同社に代わってフランスのSNCASOやチェコスロバキアのアイロ社が肩代り生産した。各型合計で、864機が生産された。

## アラド Ar234 ブリッツ

《Ar234B-2》  
全幅：14.44m 全長：12.64m 全備重量：8,400kg 最大速度：742km/h 最大航続距離：1,600km  
武装：2cm MG151機関砲×2 爆弾1,500kg

史上最初の実用ジェット爆撃機である。

試作機の機体そのものは1942年初頭までには完成していたが、搭載を予定されていたユモ004Bジェットエンジンの実用化が遅れていたため、初飛行は43年6月15日まで延びた。その後様々な試験を経て44年6月以降20機の先行生産型Ar234Sが造られ実用テストが行われ、7月には英本土に対する戦略偵察が開始された。

生産モデルのBシリーズは偵察型のB-1と爆撃型のB-2が予定されたが、B-1はB-2のオプションキットで対応できるとされて削除された。初期のユモ004エンジンは10時間使用毎にオーバーホールを必要とし、その運転寿命も25時間しかなかったが、44年10月には最初のジェット爆撃機部隊KG76が受領を開始した。

45年1月から開始した作戦で分かったことだが、本機には目標への進入速度が早すぎ、従来の爆撃照準機では目標を捕捉できないという問題があった。とはいえ、速度を落とせば、当時制空権を握っていた連合軍戦闘機に撃墜されてしまう。このため、せつかくのジェット爆撃機もその性能を遺憾なく発揮するには、登場が遅すぎたと言えよう。生産数は210機だったが、KG76に配属できたのは半数にも満たず、残りは輸送中に爆撃で破壊されたり、各地にプールされたままだった。

45年3月末、B-2の2機が夜間戦闘機型B-2/Nに改造され、ポノブ実験隊に配備された。これはFuG218ネプツーン機上レーダーを搭載してアンテナとオペレーター席を追加、胴体下面に2cm M151/20機関砲2門をバック装備したのである。

ユモ004に代えてややパワーの低いBMW003Aエンジン4発を積み、与圧キャビン化されたCシリーズが44年2月以降テストされた。最大速度は852km/hで、空軍の期待も大きかったが、敗戦までに造られたのは爆撃型C-3が19機と、偵察型C-4が数機のみだった。複座爆撃型C-5と夜戦型C-7は計画のみに終わった。

## 急降下爆撃機

### ユンカース Ju87

《Ju87D-1》  
全幅：13.6m 全長：11.48m 全備重量：5,835kg 最大速度：410km/h 最大航続距離：1,535km  
武装：7.92mm機銃×4 爆弾1,800kg

シュトゥーカとはシュトゥー カンプ フルークツォイク(急降下爆撃機)の略で、あまりにも敵味方に与えた強烈なイメージからJu87の代名詞となった。

大戦中期には明らかに限界が見えていたにもかかわらず1944年までに5,700機以上が生産された。

#### 【A型】《Ju87A-1》

全幅：13.8m 全長：10.8m 全備重量：3,400kg 最大速度：320km/h  
最大航続距離：1,000km 武装：7.92mm機銃×2 爆弾500kg

1937年から生産の始まった最初の作戦用機体。

固定武装は右主翼の7.92mm MG17機銃と、後席防衛用の7.92mm MG15機銃があった。エンジンはユモ210Cだが、後のA-2ではユモ210Da(680PS)に改められた。38年春までにA-1が150機、A-2が110機空軍に引き渡された。スペイン内戦にて、急降下爆撃機の威力を確立した。

#### 【B型】《Ju87B-2》

全幅：13.8m 全長：11m 全備重量：4,250kg 最大速度：380km/h  
爆撃時航続距離：600km 武装：7.92mm機銃×3 爆弾1,000kg

1938年初頭、1機のJu87A-1に待望のユモ211A(1000PS)エンジンを搭載したものが、Ju87Bの原型機となった。この後、10機生産されたB-0では機体が大幅に改修され、いっそう急降下爆撃に適した構造となった。

ポーランドに対する最初の航空攻撃を行ったのは、この生産型B-1である。

39年末にはユモ211Da(1200PS)を装備し、爆弾搭載力を1,000kgに倍増させたB-2が生産に入っている。Bシリーズの生産数は約1,600機で、イタリア、ブルガリア、ハンガリー、ルーマニアにも供給された。

B型以降の特徴的な装備として急降下時に音を出すサイレンがあったが、これは相手に与える心理的效果を狙った装置である。

B-2をベースとして艦上型のC-0が製作されたが、生産型であるC-1の完成直前に空母の建造が中断されたため、生産ライン上でB-2に改修された。また、機内燃料を増加した他に300リットル増槽が搭載できる長距離作戦用のRタイプも生産された。これはB-1を原型としたR-1、B-2を原型としたR-2があり、その爆弾搭載量は250kgまでに制限されている。

## 【D型】(Ju87D-7)

全幅:15m 全長:11.5m 全備重量:6,600kg 最大速度:400km/h 航続距離:1,530km  
 武装:7.92mm機銃×2 2cm機関砲×2 爆弾1,800kg

41年春から、ユモ211J-1エンジン(1400PS)を搭載したDシリーズが登場した。

最初のD-1は機体に大幅な空力的改修が施され、装甲も強化された。固定武装はB型と同じ7.92mm 2挺に変更された。だが、後方の防御火器は7.92mm MG81 Z連装機銃となった。爆弾搭載量は1,800kgで、重量増加にも関わらず、出力アップと空力形状の改善により飛行性能は向上している。生産機数は41年476機、42年917機、43年1,844機、44年は9月の生産終了までに1,012機となっている。

41年頃には、もはや急降下爆撃という戦術そのものが限界であり、Ju87の任務も対地近接支援が中心になった。また、対空砲火を受けることが多くなったため、防弾装甲を強化したのがD-3である。なお、東部戦線ではほとんどの機体が泥の詰まりやすい主輪スバツを外している。このD-3はルーマニアにも供給された。

43年初めに登場したD-5は主翼面積が拡大し、ダイブブレーキが撤去された地上襲撃機であり、ハンガリーにも供給された。

戦争が進むにつれ、鈍足なJu87の昼間行動は危険になったため、次第に夜間の任務に切り替えられ、夜間戦闘用のD-7がD-3やD-5からの改造で製作された。D-7は消焰ダンパー付のユモ211Pエンジン(1500PS)を搭載し、固定武装はMG17から2cm MG151/20機関砲に換装されている。なおD-7から消焰ダンパーを撤去した通常攻撃型D-8も、D-7と並行して製作された。

Dシリーズに3.7cm高射砲Flak 18ガンポッドを2門装着した対戦車攻撃機がJu87Gである。D-3を改造したG-1、D-5を改造したG-2がある。

## ヘンシェル Hs132

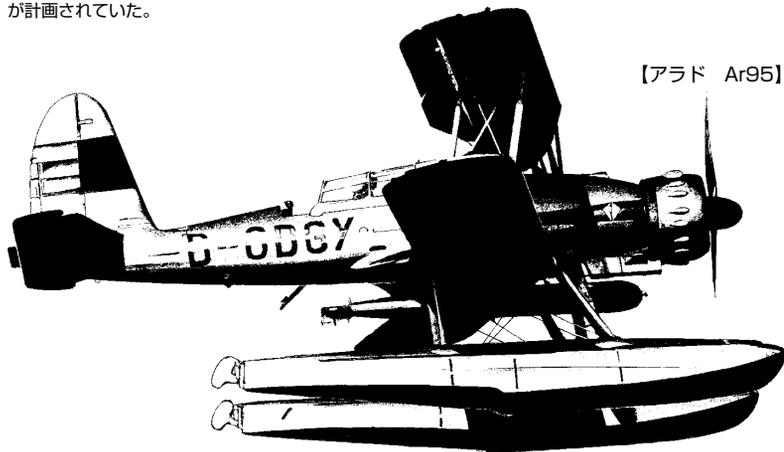
【Hs132A】

全幅:7.2m 全長:8.9m 全備重量:3,400kg 最大速度:780km/h 航続距離:1,120km  
 武装:爆弾500kg

ジェット機による精密爆撃を行うために計画された急降下爆撃機。パイロットは12Gの負荷に耐えられるよう、うつ伏せの姿勢を取るようになっていた。

エンジンはBMW 109-003E-2単発で、胴体下面に500kg爆弾1発を半埋め込み式に携行する。1945年3月に試作機の製作が始まり、終戦時には初号機がほぼ完成していたものの、進駐してきたソ連軍に接収された。

本機のバリエーションとしては、ユモ109-004Bエンジン(静止推力900kg)を装備し、500kg爆弾1発搭載、地上攻撃用の2cm MG151機関砲2門装備のB型、ハインケルヒルト109-011Aエンジン(1300kg)を装備し、3cm MK103機関砲2門とMG151機銃2門または1,000kg爆弾1発搭載のC型が計画されていた。



【アラド Ar95】

## 爆撃機

## ユンカース Ju86

【Ju86E-1】

全幅:22.5m 全長:17.86m 全備重量:81,200kg 最大速度:360km/h 標準航続距離:1,350km  
 武装:7.92mm機銃×3 爆弾800kg

軍民両用の機体として開発されたドイツ空軍最初の双発爆撃機。

1936年2月に最初の生産型A-1は乗員4名、7.92mm機銃3挺、爆弾搭載量800kgで、エンジンを換装したKシリーズがスウェーデン、ハンガリー、チリ、ポルトガルに輸出されている。このA-1の胴体尾部を改修し、燃料搭載量を600リットルから900リットルに増加した本格的な実用爆撃機がD-1である。

スペイン内戦にて、エンジン出力の不足が指摘されたため、空冷星型のBMW 132F(810PS)を搭載したのがE-1で、燃料容量も1500リットルに増加した。E-1が30機生産されたのに続いて、BMW 132N(860PS)を搭載したE-2が生産された。38年初頭、生産ライン上の機体は、機首を短くしてその透明部分を拡大したG-1に改修され、夏から部隊交付された。しかし大戦が始まるとHe 111等と交代し、訓練部隊に回された。後に、スターリングラード空輸戦に駆り出されたが大きな損失を出した。

さらにD-1の40機が高々度用のP型やR型に改修されて、大戦後半まで使用し続けられた。

## ドルニエ Do17

【Do17M-1】

全幅:18m 全長:16.75m 全備重量:7,040kg 最大速度:410km/h 最大航続距離:1,050km  
 武装:7.92mm機銃×3 爆弾750kg

フライングベンシルと呼ばれた細身の双発爆撃機。

本来は高速郵便輸送機として開発されたが、高速性に目を付けた空軍が爆撃機として採用した。

## 【E型】(Do17E-1)

全幅:18m 全長:16.1m 全備重量:8,000kg 最大速度:410km/h

最大航続距離:1,360km 武装:7.92mm機銃×3 爆弾1,000kg

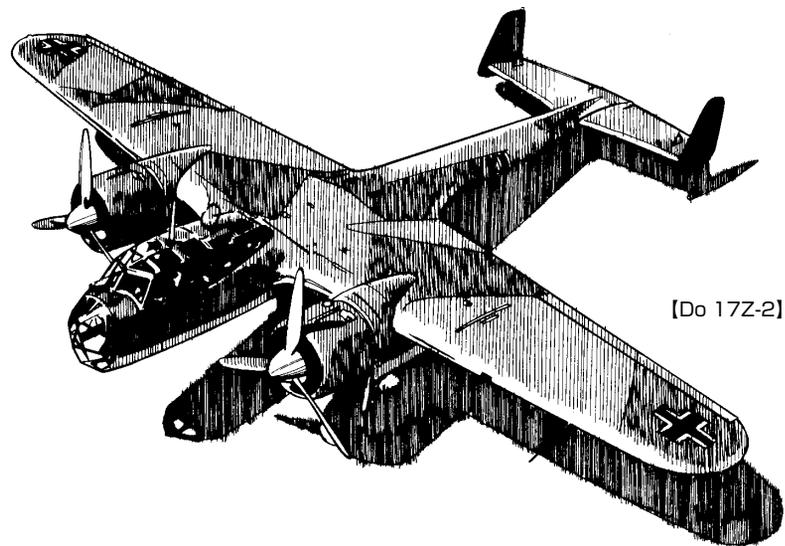
最初の生産型E-1とF-1はスペイン内戦で優れた高速性を発揮したが、防御武装が機銃1挺だけだったため、死角が多く腹部に弱点があった。そこで新しい機首を設計し、コクピット位置の高さを変更し、プラモ323A-1(900PS、アメリカのライトサイクロンをドイツで国産化)エンジンを装備したM-1が生産された。武装はMG15機銃3挺で、爆弾搭載量は1000kgと倍増した。またM-1のエンジンをノーム/ローン14N1/2に換装したKa(偵察)とKb(爆撃)がユーゴスラビアでも生産された。

## 【Z型】(Do17Z-2)

全幅:18m 全長:15.8m 全備重量:8,590kg 最大速度:410km/h 最大航続距離:1160km  
 武装:7.92mm機銃×8 爆弾1,000kg

Do17最後のバリエーションかつ、最も多く生産されたのが1938年末に登場したZシリーズである。Z-1の防御火器は7.92mm機銃4挺で、エンジンはプラモ323A-1を使用したのが、出力不足のため爆弾搭載量は500kgに減らされた。このためエンジンをプラモ323P(1000PS)に換装し、爆弾搭載量を1,000kgに戻したのがZ-2であり、防御火器もMG15機銃8挺に増強された。サブタイプに夜間戦闘機型のZ-6カウツIとZ-10カウツ(機首に2cm MG-FF機関砲2門、7.92mm MG17機銃4挺装備)がある。

39年12月にドイツ空軍が保有したDo17は11個飛行隊493機(内352機がZ型)だったが、40年7月には9個飛行隊に、さらに41年1月には5個飛行隊に減少し、42年11月までに爆撃機部隊から姿を消した。また、海外輸出向けにエンジンをBMW 601A(1075PS)に換装したDo215があるが、39年秋にドイツ空軍が爆撃機の輸出を禁止したため、92機生産されたDo215B-1はドイツ空軍が装備し、42年頃まで第一線で使用した。これも夜戦に改修されたDo215B-5カウツⅢが20機存在する。武装自体はD17Z-10カウツⅡと同じである。



【Do 17Z-2】

## ドルニエ Do217

【Do217E-1】

全幅:19m 全長:18.2m 全備重量:16,640kg 最大速度:516km/h 最大航続距離:2,800km  
 武装:1.5cm機関砲×1 7.92mm機銃×5 爆弾2,500kg

デザインはDo17に似ているが、より大型で構造的にも空力的にも全く違う新型機。

1941年から44年6月までに爆撃型1,541機と、夜戦型364機が生産された。

## 【E型】(Do217E-1)

全幅:19m 全長:18.2m 全備重量:1,500kg 最大速度:516km/h

最大航続距離:2,300km

武装:1.5cm機関砲×1 7.92mm機銃×5 爆弾2,500kg

41年から生産された最初のモデルがE-1で、BMW 801エンジンを搭載し、爆弾搭載量は2,000kg、防御火器としては1.5cm MG151/15機関砲1門と7.92mm MG15機銃5挺を装備していた。次のE-3では防弾装甲が強化され、防御火器もMG15機銃が7挺と2cm MG-FF機関砲1門に強化された。その後、胴体背面に13mm機銃装備の電動銃塔をもつE-2が生産された。その他の防御武装

はMG131機銃1挺、MG151機銃4挺である。

E型は、R改修キットによりHs293Aミサイルの搭載母機にもなった。

R4は雷撃機改修キットである。

BMW801Cエンジン(1580PS)を搭載、機首武装をMG-FF機関砲に換装し、主翼前縁に阻塞気球のワイヤー切断器を取り付けたのがE-4である。

41年10月、E-2をベースにソリッドノーズの夜間戦闘機J-1が開発された。金属性の機首にMG-FF機関砲2門とMG17機銃4挺を装備し、爆弾倉は残したままである。次のJ-2では、FuG202リヒテンシュタイン・レーダーを搭載して爆弾倉を廃止した。

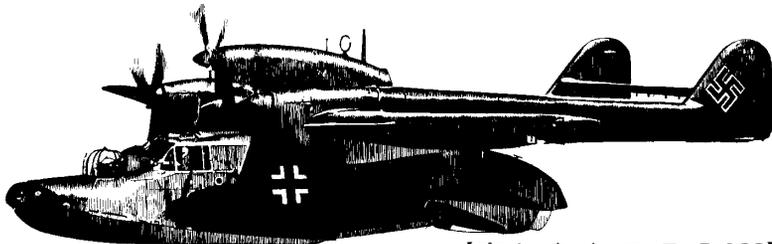
#### 【M型】〈Do217M-1〉

全幅：19m 全長：16.98m 全備重量：16,700kg 最大速度：560km/h 最大航続距離：2,150km 武装：13mm機銃×2 7.92mm機銃×6 爆弾2,000kg

1942年秋に登場したK型は機首を半円形に形成し、BMW801Dエンジン(1700PS)を搭載、MG131機銃2挺とMG81機銃6挺を装備していた。

また、フリッツXミサイルを搭載したK-2が戦艦ローマを撃沈したのは有名である。このK型のエンジンをDB603A(1750PS)に換装したのがM型である。さらにミサイル発射母機としてM-11がある。このM型をベースにした夜間戦闘機がDo217Nで、J型と同じく金属性の機首を備えていた。

最初のN-1は機首にMG151/20機関砲4門とMG17機銃4挺と、コクピット後方にMG131機銃1挺を備えていた。派生型にMG151/20機関砲2ないし4門の斜銃を装備したN-1/U3がある。またN-2ではコクピット後方銃塔を廃止した。



【プロム・ウント・フォス Bv138】

#### ハインケル He111

〈He111B-2〉

全幅：22.61m 全長：17.51m 全備重量：8,600kg 最大速度：370km/h 最大航続距離：1,660km 武装：7.92mm×3 爆弾1,600kg

He111も他の初期のドイツ機同様、民間輸送機として誕生した双発爆撃機である。1944年9月の生産停止までに約7,500機が生産され、BMW60Z(660PS)を装備した試作初号機が35年2月24日に初飛行した。

最初の生産型B-1はDB600Cエンジン(880PS)を搭載し、7.92mmMG15機銃3挺を装備して36年秋から空軍に引き渡された。なお、このB-1は37年2月に30機がスペインに派遣され、実戦に使用された。次のB-2はエンジンをDB600CG(950PS)とした。37年末にはDB600Gaエンジン(950PS)に変更したD型が造られたが、DB600系エンジンが不足していたため、生産数はわずかである。

#### 【E型】〈He111E-3〉

全幅：22.61m 全長：17.51m 全備重量：1,0500kg 最大速度：420km/h 最大航続距離：1,500km 武装：7.92mm×3 爆弾2,000kg

1938年から少数だけ生産の始まったE-1はユモ211A-1エンジン(1100PS)を装備し、爆弾2,000kgを搭載した。この後のE-3、E-4、E-5と合わせて約200機生産されている。次のFシリーズはE-5のフレームに新型主翼とユモ211A-3エンジン(1100PS)を搭載したもので、これも少数しか生産されていない。F-1はトルコに、F-4がドイツに引き渡された。F-4にDB600CGエンジン(950PS)を装備した魚雷攻撃機J-1が90機造られたが、後に爆撃機仕様に変更されている。

#### 【H型】〈He111H-2〉

全幅：22.6m 全長：16.39m 全備重量：1,400kg 最大速度：405km/h 航続距離：2,060km 武装：7.92mm機銃×6 爆弾2,495kg

He111最大の生産シリーズのH型が造られる前に、その前身とも言えるP型が生産された。

1939年に引き渡されたP-1は、DB601Aaエンジン(1150PS)を搭載し、MG15機銃3挺を搭載していた。装甲を強化し、MG15機銃を3挺増設したP-4の次がシリーズ最後のP-6で、DB601Nエンジン(1175PS)を搭載していた。またP-1の無線機変更型であるP-2の機体フレームにユモ211A(1010PS)を搭載したのがH-1である。その後、エンジンはH-3でユモ211A-3(1100PS)に、H-4でユモ211D(1100PS)に換装された。H-4はPVC1006爆弾ラックを2個懸吊でき、SC1000(1,000kg爆弾)2発またはSC1800(1,800kg)1発を搭載した。H-5は機内燃料増加型で、41年末に実戦化されたH-6は魚雷携行機である。H-6のエンジンはユモ211F-1(1400PS)で、MG15機銃6挺とMG-FF機関砲1門を装備し、765kgのLT F5b魚雷2本を機外に搭載した。H-11は防衛火器強化型、H-12はHs293Aミサイル搭載試験機である。

H-16はユモ211F-3エンジン(1350PS)を搭載し、MG81Z機銃、MG131機銃、MG-FF機関砲を装備した。次のH-20には兵員輸送型(H-20/R1)、貨物輸送兼グライダー曳航機(H-20/R2)、夜間爆撃機(H-20/R3)、50kg爆弾20発搭載可能な通常爆撃機(H-20/R4)があり、防衛火器もさらに強化された。2段スーパーチャージャー付ユモ213E-1(1750PS)エンジンを搭載したH-21は最高速度480km/hを出すことができた。

また、H-21はV1ミサイルを搭載してロンドン攻撃した。なおスペインでは、He111H-16をロールスロイス・マーリン・エンジンに換装してライセンス生産を行い、1960年代まで使用した。



#### ユンカース Ju88

〈Ju88A-4〉

全幅：20.08m 全長：14.45m 全備重量：12,100kg 最大速度：470km/h 航続距離：1,790km 武装：2cm機関砲×1 7.92mm機銃×4 爆弾3,500kg

爆撃機の他に、夜間戦闘機、偵察機、地上攻撃機、雷撃機などあらゆる目的に使われた多用途双発機。終戦までに約1万6千機が生産された空軍の主力機である。

#### 【爆撃機型】〈Ju88A-1〉

全幅：18.25m 全長：14.35m 全備重量：10,360kg 最大速度：450km/h 航続距離：1,260km 武装：7.92mm機銃×3~4 爆弾2,400kg

39年3月から完成した先行生産型A-0は、ユモ211B-1エンジン(1200PS)とダイブブレーキを装備した。

優れた運動性を持つA-1の生産は40年には軌道に乗り、月産300機に達した。武装は7.92mm MG15機銃4挺で、爆弾搭載量は1,800kgだった。

続いて計画されたのはユモ211J(1400PS)を搭載したA-4だったが、エンジンの開発が遅延したため、A-4の機体にユモ211B-1またはG-1あるいはH-1(いずれも同出力)を装備したA-5が40年春から量産に入った。40年末にやっと、念願のエンジン供給が始まり、いよいよA-4の生産が開始された。爆弾搭載量は2,500kg、防御武装は13mmMG131機銃1ないし2挺、7.92mmMG81機銃6ないし4挺と強化された。

このJu88は運動性がよく、急降下加速によってスピットファイアの追撃をかすことができ、バトル・オブ・ブリテンでもHe111やDo17に比べ損失率が低かった。Ju88を捕獲して飛行テストしたイギリス空軍も、Ju88を絶賛している。このA-4をベースに様々なタイプが開発された。A-14は阻塞気球ワイヤー切断器を標準装備し、ゴンドラに船舶攻撃用の2cmMG-FF機関砲を搭載した装甲強化攻撃機である。A-17は爆弾ラックを撤去し、魚雷を搭載した雷撃機となっている。

また長距離戦略偵察機型のDシリーズもA-4をベースに開発されたほか、42年夏には7.5cmKwK対戦車砲を装備したJu88P V1が試作されている。生産型P-1では7.5cm砲はPak40に換装し、緊急時にはガンバクを投棄することができた。44年までに3.7cm砲BK37連装機関砲を装備したP-2、P-2の装甲を強化したP-3、5cmBK5砲搭載のP-4が製作された。なおP-2は重爆撃機にも出撃したことがある。40年初頭、A-1にBMW801エンジン(1600PS)を搭載したB-1が完成したが、稼働しはじめていたA-4の生産ラインを切り替えて配備するほどまでの性能向上は望めなかったため、Bシリーズの開発は中止された。

旧式化しつつあるA-4のエンジンをBMW801に換装し、機首を曲面ガラスとしたのがSシリーズである。44年初めから部隊配備されたS-1は、GM-1出力ブースターを取りつけたBMW801G-1エンジンを装備、装甲を削り、その上防御武装もコクピット後方のMG131機銃のみを制限した。最高速度が610km/h。他に排気タービン付BMW801TJを装備して拡張型爆弾倉を設けたS-2(44年春から初夏にかけて少数生産)、GM-1ブースター付ユモ213A搭載のS-3(44年夏の終わりから少数生産)があった。

#### 【戦闘機型】〈Ju88C-4〉

全幅：20.08m 全長：14.96m 全備重量：11,350kg 最大速度：495km/h 航続距離：3,050km 武装：2cm機関砲×1 7.92mm機銃×4 爆弾500kg

#### 〈Ju88R-2〉

全幅20.08m 全長14.96m 全備重量11,500kg 最大速度580km/h 航続距離3,000km 武装：2cm機関砲×4 7.92mm機銃×1

**（Ju88G-7）**

全幅22m 全長15.5m 全備重量13,120kg 最大速度643km/h  
航続距離2,220km 武装：2cm機関砲×6 13mm機銃×1

駆逐機型Cシリーズは、その豊富なキャパシティから能力面でBf110を大きく上回った（コストの面でも）。最初のC-2は生産ラインにあったA-1の機体に2cmMG-FF機関砲1門とMG17機銃3挺を装備したソリッドノーズをつけたもの。エンジンはユモ211B-1（1175PS）2基である。なお爆弾倉はそのままで、50kg爆弾10発を格納できた。しかし当時は需要が少なく、1940年末までに62機が引き渡されたに過ぎない。

次の生産型C-4はC-2にゴンドラ装備の2cmMG-FF/M機関砲を2門追加できるようにした。41年秋から引き渡され、後にはエンジンをユモ211J（1410PS）に変更している。なお。防衛武装はコクピット後方の7.92mm機銃2挺とゴンドラ後方の7.92mm機銃1挺である。42年に257機生産されたC-6は、C-4の装甲を強化して、防衛火器を増設したタイプである。派生型としてはレーダーを搭載した夜戦型のC-6b、C-6cがある。43年初めにはC-6bをベースにBMW801MAエンジン（1600PS）搭載のR-1とBMW801D（1700PS）搭載のR-2が製作された。43年に生産されたC、Rシリーズは合計は706機である。

また44年春から生産が始まったG-1は、装備の追加に次ぐ追加によって悪化した飛行特性を徹底的に改良された。武装はMG151/20機関砲6門とMG131機銃1挺で、エンジンはR-2と同じだったが、G-6とG-7ではユモ213A（1750PS）に換装されている。44年には2,518機、45年に355機のJu88夜戦型が生産され、大戦後半の主戦力となった。

夜戦としてJu88が重宝されたのは、レーダー用大型アンテナを搭載した場合、最高速度がBf110の場合56km/hも低下したのに対し、Ju88では8km/hの低下にとどまったためである。なお戦闘機型Ju88は大戦終結までに4,000機近くが生産された。

**ユンカース Ju188**

（Ju188E-1）

全幅：22m 全長：15.06m 全備重量：14,570kg 最大速度：495km/h 航続距離：2,480km  
武装：2cm機関砲×1 13mm機銃×1 7.92mm機銃×2 爆弾3,000kg

本機は傑作機Ju88のB型を改修した過渡的航空機だったが、新型機Ju288の開発が失敗したため、ドイツ軍最後の爆撃機となった。1943年2月、BMW801を搭載した先行生産型E-0の引渡しが開始され、夏にはユモ213A搭載のA-0の製造も始まった。

液冷エンジン型Aシリーズの最初の生産型A-2は水メタノール噴射装置MW50付ユモ213A-1エンジン（離昇出力2240PS）を装備した。防衛火器は2cmM151/20機関砲1門、MG131機銃1挺、7.92mmMG81Z連装機銃1挺である。A-3は雷撃機で、ごく少数のみ生産された。DシリーズはA型を偵察機に変更したものである。

空冷エンジン型Eシリーズの生産型E-1はエンジンがBMW801D-2またはG-2（1700PS）に変更されている。雷撃機型E-2ではMG131機銃塔が外されている。Ju188は、43年から44年までに1,076機が生産された。

**ハインケル He177 グライフ**

（He177A-1）

全幅：31.44m 全長：19.4m 全備重量：29,762kg 最大速度：510km/h 航続距離：1,200km  
武装：2cm機関砲×1 7.92mm機銃×5 爆弾2,400kg

本機はドイツ空軍唯一の戦略爆撃機である。複雑で凝った設計をしており、空気抵抗を減らすために双発機としたが、これが失敗の原因であった。しかも、4発機並の重量を持つ本機に、空軍省は急降下爆撃能力を持たせようとしたのである。

エンジンは21000PS級を考えていたが、設計要求の出された1938年当時にはそのような高出力エンジンは存在していなかった。そこで、ハインケル社はDB601エンジン2基を直列に繋げたDB606（2600PS）を採用した。試作機は39年11月19日に初飛行しているが、エンジンのオーバーヒートにより12分しか飛行できなかった。以後、数機の試作機が造られているが、その多くがエンジン関係のトラブルで失われた。

先行生産機として35機が造られた後、42年3月から43年6月にかけて130機のA-1が生産され、42年6月から実用試験に入った。武装はMG-FF機関砲1門、MG15機銃5挺で、爆弾2,400kgを搭載した。次のA-3/R1では胴体兵器倉が追加され、A-3/R2は武装と電子機器を改良、A-3/R3ではHs293ミサイルを搭載できた。A-3はスターリングラード空輸作戦に参加し、12回の任務中に7機がエンジン火災のために失われた。

次に生産タイプとなったのは主翼を強化してファウラー・フラップを外したHe177A-5で、43年11月から作戦行動に入った。He177はこの後も改良型が計画されたが、いずれも実験機の域を出なかった。

44年8月、He177を装備しているKG1が解散させられた。なぜなら80機のHe177は作戦遂行のために480tの燃料（ドイツの製油産業の1日の総生産量に相当）を必要としたからである。

**ユンカース Ju287**

（Ju287）

全幅：20.11m 全長：18.3m 全備重量：20,000kg 最大速度：559km/h 最大航続距離：1,500km  
計画武装：13mm機銃×2 爆弾4,000kg

高速重爆撃機として計画された前進翼ジェット爆撃機。試作機が発注された1944年にはAr234が初飛行に成功していた。しかし、Ar234では爆弾搭載量が十分ではなかった。エンジンはユモ004Bエンジン4基で、2基は翼下に、2基は機首の左右に取り付けられた。

試作機の初飛行は44年8月16日で45年にはレヒリンの試験場へ移されたが、連合軍の空襲によって破壊してしまった。2号機はBMW003エンジン6基に改められたが、最終組立の段階でソ連軍に接収された。Ju287の武装はMG131連装機銃のFHL131/Z銃搭載で、爆弾搭載量は4,000kgの計画だった。

**夜間戦闘機****ハインケル He219 ウーファー**

（He219A-2/R1）

全幅：18.5m 全長：15.33m 全備重量：15,300kg 最大速度：670km/h 航続距離：2,000km  
武装：3cm機関砲×2 2cm機関砲×2

1943年6月11日、シュトライブ少佐の操縦するHe219A-0が30分足らずのうちにランカスター爆撃機5機を撃墜した。この機はその後の10日間に英爆撃機を少なくとも20機撃墜した。しかもそのうち6機は捕捉が困難と言われたモスキートであった。これが高速・重武装の新鋭機He219の初陣だった。増加試作機A-0はDB603A（1700PS）エンジン2基を搭載し、3cmMk103機関砲4門を装備していた。最初の量産型A-2はMG151/20とMk108を各2門装備していた。最も多く造られたA-7はエンジンをDB603E（1800PS）とし、武装は3cm機関砲6門、2cm機関砲2門だった。なおA-7にはエンジンや武装が異なるいくつかの派生機が存在する。

前脚式かつ、世界で初めて射出座席を備えた実用機He219の生産は、44年中ごろ公式に中止されたが、ハインケル社は非公式に少数の生産を続けた。本機は各型合計で268機生産された。

**夜間戦闘攻撃機****ゴータ Go145**

（Go145A）

全幅：9m 全長：8.7m 全備重量：1,380kg 最大速度：212km/h 標準航続距離：630km

1935年から1万機も生産された最もポピュラーな練習機。機体の評判は非常によく、トルコとスペインではライセンス生産された。C型は後席に7.92mmMG15機銃1挺を装備した射撃練習機である。42年12月に夜間地上襲撃機へと転用され、これが大成功を収めたため、終戦まで連合軍に夜襲をかけた続けた。

**水上雷撃機・対潜哨戒機****ハインケル He115**

（He115B-1）

全幅：22.2m 全長：17.3m 全備重量：9,100kg 最大速度：355km/h 航続距離：2,000km  
武装：7.92mm機銃×2 爆弾1,500kg

ドイツ空軍で最も評判の良かった双発双フロート水上機。

BMW132Kエンジン（960PS）搭載の試作初号機は1936年に初飛行した。37年に10機造られた先行生産型A-0ではMG15機銃は1挺だったが、生産型A-1では2挺になった。このうち少数機はノルウェーとデンマークに売却されてHe115A-2と呼ばれた。

39年、燃料搭載量を増加して最大航続距離を3550kmに延ばしたB-1が登場した。続くB-2では雪や氷で覆われた水面上で作戦できるようフロートが強化された。He115は機雷敷設・爆撃・偵察・沿岸哨戒など多くの用途に使用れ、重宝された。41年、武装を2cmMG151/20機関砲2門に強化してより航続力を高めたC-1が就役した。41年中にHe115の生産は打ち切られたが、機雷敷設任務においての評価が極めて高いため、43年末にEシリーズとして生産が再開された。E-1はCシリーズをベースに武装を7.92mmMG81機銃2挺（一部の機体には20cmMG151/20機関砲を追加）とした。He115は約500機が生産され、主に北方戦線で使われた。

**ブローム・ウント・フォス Bv138**

（Bv138C-1）

全幅：26.93m 全長：19.85m 全備重量：17,500kg 最大速度：275km/h 航続距離：4,300km  
武装：2cm機関砲×2 13mm機銃×2 爆弾300kg

ドイツ空軍の最も優れた洋上偵察機。

主にバルト海、北大西洋、北極海で作戦し、潜水艦と協力して連合軍のソ連向け船団を攻撃した。1940年終わりから生産された最初のB-1は、ユモ205D（880PS）エンジン3基を搭載、武装はMG151/20機関砲2門と爆弾150kgだった。しかし構造的欠陥が明らかになったA・Bシリーズは約50機の生産で打ち切れ、41年3月からは改良型のCシリーズに切り替えられた。武装はMG131機銃2挺が追加され、さらに一部の機体には対艦搜索レーダーが追加された。43年までに各シリーズを通じて合計279機生産された。

**輸送機****ユンカース Ju52/3m**

（Ju52/3mg5e）

翼幅：29.25m 全長：18.9m 全備重量：10,500kg 最大速度：286km/h 航続距離：1,099km  
武装：7.92mm機銃×3

スウェーデンのA Bやドイツのルフトハンザなど各国の航空会社で広く使用された民間旅客機を輸送機としてドイツ空軍が採用した。

このJu52/3mは民間機時代から信頼性が高く、頑丈な航空機として定評があった。なお3mとは3発エンジンと言う意味である。

最初の軍用型g3elはMG15機銃2挺を装備し、爆弾1,520kgを搭載する爆撃型であった。開発と生

産は極秘に進められ、1935年3月の再軍備宣言までに450機が空軍に引き渡されていた。初陣はスペイン内戦だが、爆撃機として使用されたのは初期のうちだけで、その後Do17やHe111が導入されると、ほとんど輸送機として使用された。

38年に登場した輸送型g5eは、BMW132T-2星型エンジン(830PS)を3基搭載し、降着装置は車輪・スキー・フロートを交換して取りつけることができた。

また、胴体後部左右にはMG15機銃各1挺が装備できた。次のg6eでは無線装置が改良された。41年から生産されたg7eは貨物ドアの大型化、自動操縦装置が付加され、完全装備の兵員18名を搭載できた。次のg8eではエンジンをBMW132Z(850PS)に換装し、胴体背面の武装を7.92mmMG15から13mmMG131機銃に強化した。42年からグライダー曳航装置を標準装備し、主脚強度を向上させたg9eが生産に入った。最後の生産型g14eは操縦席の防弾板を標準装備とし、コックピット上部の銃座に半球形の透明キャノピーを付加している。このタイプは43年晩秋から44年半ばまで生産された。

Ju52はヨーロッパ民間航空だけでなく、スペイン、オランダ、ポルトガル、スイス空軍でも使われた。合計4885機生産されたJu52は大戦全期間を通じて使用されたほか、戦後もフランスで生産されてエールフランスやインドシナ戦線でも使われ、スペインのCASAではC-352の名称で170機生産した。イギリスでも接収した10機のg8eを再生し、プリティッシュ・ヨーロピアン航空の国内線で使用した。

## アラド Ar232

《Ar232B-0》

全幅:33.5m 全長:23.5m 全備重量:21,660kg 最大速度:338km/h 航続距離:1,050km  
武装:2cm機関砲×1 7.92mm機銃×3

本機はタウゼンドフェズレル(やすで)と呼ばれ、Ju52の後継機を目指す本格的な戦術輸送機として開発された。胴体下面に2個1組の小さな車輪22個を並べて配置し、貨物搭載時の負荷軽減を果たしている点が特徴的である。また胴体後方に大きな貨物ドアを設けるなど、現代の戦術輸送機の先駆けとも言える画期的なデザインをしていた。ペイロードは4,500kg。エンジンは試作機では2基のBMW801(1600PS)を搭載していたが、BMW801はFw190への供給が最優先とされていたため、生産型B-0では低出力のBMW-プラモ323R-2(1200PS)4基に換装した。

B-0の原型機は1942年5月に初飛行したが、43年以降のドイツ軍では戦術輸送の必要性自体が低下したため、44年3月までに20機が生産されたにとどまった。

## メッサーシュミット Me323 ギガント

《Me323D-1》

翼幅:55m 全長:28.5m 全備重量:43,550kg 最大速度:232km/h 航続距離:1,300km  
武装:2cm機関砲×2 7.92mm機銃×7

第二次大戦最大級の輸送機。低速で操縦性が悪く、攻撃を受けやすかったが、15tの貨物を搭載でき、貨物の出し入れのために機首が開くようになっていた。

原型は1941年に登場したMe321大型グライダーで、これにノーム・ローン14N48/49水冷エンジン(1140PS)を6基搭載したMe323D-1が10機造られた。武装は7.92mmMG15機銃5挺のほか、胴体側面に歩兵用のMG34機関銃6挺を取り付けられた。

42年12月に完成したD-6は武装をMG131機銃5挺とし、2階建てデッキに兵員130名を収容できた。43年、ノーム・ローン14Rエンジン(1200PS)6基搭載、2cmMG151/20機関砲2門を追加したE-1が19機造られた。E-2は2cmの砲塔を空気抵抗の少ないタイプに変更したもので、サブタイプにユモ液冷エンジン(1340PS)に換装し、MG131機銃をさらに2挺追加したE-2/U1がある。さらにE-2の何機かは、ユモ211R(1350PS)に換装されてF-1と改称した。

## ヘリコプター

### フォッケ・アハゲリス Fa223 ドラクエ

《Fa223E》

全幅:24.5m 胴体長:12.25m 全備重量:4,315kg 最大速度:134km/h 航続距離:700km  
武装:7.92mm機銃×1

本機はヘリコプターの試作や試験を目的に設立されたフォッケ・アハゲリス社が軍用に開発した双発輸送ヘリである。試作機の初飛行は1940年8月で、並列配置の双ローターが特徴である。しかし、ヘリコプターを実用化する技術も経験も未熟な当時では、自動ピッチ変更機構の不全により安全性・操縦性が不十分で、特にホバリングには高度な操縦技術が必要であった。

42年に30機の先行生産機が造られたが、空爆や事故での損失が多く、実際に飛行できたのは10機前後だった。このFa223は戦後のヘリコプター開発に大きな影響を与えた。

## 巡航ミサイル

### フィーゼラー FZG76

《V-1》

直径:838mm 全長:7.9m 翼長:4.87m 重量:2,180kg 最高速度:645km/h

パルスジェットを装備したジャイロ・コントロール・ミサイル。俗にV-1と呼ばれている。

1943年後半から大量生産に入り、44年6月12日以降、20,000発近くがイギリスに向けて発射された。地上基地のほか、He111からも発射された。しかしこの飛行爆弾は比較的低速だったため、対空火器や戦闘機によって撃墜されることも少なくなかった。

# ドイツ編

## 地上車両

### 装甲車

#### ダイムラー・ベンツ Kfz.13

《SdKfz 13》

全長:4.2m 全幅:1.46m 車体重量:2.2t 最高速度:60km/h 行動距離:320km 最大装甲:8mm  
武装:7.92mm機銃×1

民間の乗用車アドラー・スタンダードに8mmの装甲ボディを架設したオープントップの簡易装甲車。1932年に開発され、武装は7.92mm機銃1挺のみ。

#### ウェーザー精練所 SdKfz.221

《SdKfz 221》

全長:4.8m 全幅:1.95m 車体重量:4t 最高速度:80km/h 行動距離:320km 最大装甲:8mm  
武装:7.92mm機銃×1

Kfz.13の後継として生産された4輪装甲車。

全輪独立懸架、全輪駆動、全輪ステアリングで、武装は7.92mm機銃1挺。

#### ウェーザー精練所 SdKfz.222

《SdKfz 222》

全長:4.8m 全幅:1.95m 車体重量:4.8t 最高速度:85km/h 行動距離:300km 最大装甲:8mm  
武装:2cm機銃砲×1 7.92mm機銃×1

武装の貧弱なSdKfz.221に代わって生産された装輪装甲偵察車。

SdKfz.221のボディを拡大し、2cm機関砲と同軸機銃1挺を備えたオープントップ・ターレットを装備した。最高速度85km/h。装甲は、初期型が車体前面14.5mm、砲塔8mmだったが、後期型ではそれぞれ30mmと10mmに強化された。1tハーフトラックのシャーシーを利用して造った装輪偵察車SdKfz.250/9シリーズが登場するまで装甲偵察部隊の主装備だった。派生型にターレットを外して大型無線機を装備したSdKfz.223がある。222は989両、223は550両生産された。

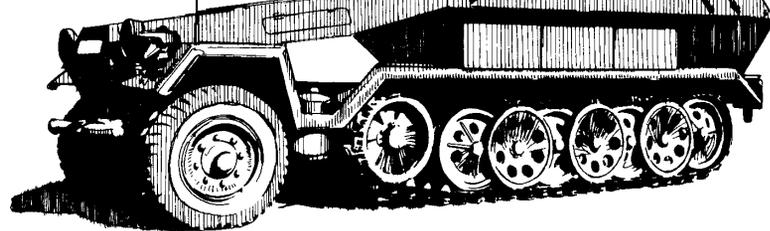
#### ダイムラー・ベンツ/ビュッシング・NAG/マギルス SdKfz.231 6-Rad

《SdKfz 231 6-Rad》

全長:5.57m 全幅:1.82m 車体重量:5.35~5.6t 最高速度:70km/h 行動距離:300km 最大装甲:8mm  
武装:2cm機銃砲×1 7.92mm機銃×1

トラックのシャーシーを使って製造した6輪装甲車。武装は2cmKwK30機関砲と7.92mmMG13機関銃を装備した。トラックのシャーシーを流用したのでエンジンはパワー不足かつ計2輪駆動のため不整地走行性能も低かった。そのためSdKfz.222や231 8-Radが配備され始めると、次第に姿を消していった。

【SdKfz. 251】



#### ドイツ製作所/シッハウ SdKfz.231 8-Rad

《SdKfz 231 8-Rad》

全長:5.85m 全幅:2.2m 車体重量:8.3t 最高速度:85km/h 行動距離:300km 最大装甲:14.5mm  
武装:2cm機銃砲×1 7.92mm機銃×1

装甲部隊の先頭を切って突進した偵察大隊の8輪重装甲車。

駆動方式は全輪駆動で前後進各3段のミッションが置かれ、前後の両運転席から操縦できた。

エンジンはビュッシング社製L8V150PS(後に180PS)のガソリンで、最高時速は85km/h。前面装甲14.5mm(最終型は30mm)、武装は旋回砲塔に2cmKwK30機関砲(後にKwK38)とMG34機銃。1937年から42年1月までに1235両生産された中には、師団通信用無線を装備したSdKfz.232、24口径7.5cm砲を搭載したSdKfz.233、無砲塔の装甲無線車SdKfz.263が含まれる。

8輪重装甲車は38年から6輪重装甲車に代わって装甲偵察大隊に配属され始めた。

**ビュッシング・NAG SdKfz.234**

《SdKfz 234》  
全長：5m 全幅：2.4m 車体重量：11.5t 最高速度：80km/h 行動距離：900km 最大装甲：30mm  
武装：2cm機銃砲×1 7.92mm機銃×1

SdKfz.231-8Radの後継として製造された重装甲車。  
43年秋に5cm砲を搭載したSdKfz.234/2プーマが生産開始し、101両生産された。44年夏からは対空射撃可能な2cm砲を装備したSdKfz.234/1が登場した。  
このほか短砲身7.5cm砲を搭載した/3、7.5cm対戦車砲を装備したSdKfz.234/4などの武装強化型が生産された。

**軽 戦 車****ヘンシェル I号戦車**

《PzKpfw. I Ausf.A》  
全長：4.02m 全幅：2.06m 車体重量：5.4t 最高速度：37km/h 行動距離：145km 最大装甲：13mm  
武装：7.92mm機銃×2

**【A型】《PzKpfw I Ausf.A》**

公式名称「農業用トラクター・クルップ I A型(原設計クルップ・グルゾン)」主製社はヘンシェル。ドイツ軍が短期間で戦車の数をそろえるための訓練用戦車として開発された。初陣はスペイン内戦で、1938年になって I 号戦車として正式に実戦部隊用戦車に認められた。中戦車の実用化が遅れなければ、そのまま訓練用として終わるはずだったからである。最初のA型はクルップM305 (57PS) エンジンを搭載し、約500両生産された。

**【B型】《PzKpfw I Ausf.B》**

A型は不整地踏破性能が不十分だったため、35年にエンジンをマイバッハNL38TR (100PS) に強化したB型が登場した。このB型はA型に比べ車体を延長し、転輪も1つ増えており、約2,000両生産された。I号戦車の武装はMG13機関銃2挺、独ノ戦初期まで第一線で使用された。指揮戦車や火炎放射戦車などの派生型がある。

**【C型】《PzKpfw I Ausf.C》**

空挺部隊用のC型は最大装甲を30mmに強化し、II号戦車に類似したターレットをつけ、エンジンをマイバッハHL45Pに変更して路上速度を64km/hまで出せるようにしたものだが、少数が完成しただけである。

**MAN II号戦車**

《PzKpfw. II Ausf.a》  
全長：4.38m 全幅：2.14m 車体重量：7t 最高速度：40km/h 行動距離：190km 最大装甲：14.5mm  
武装：2cm機関砲×1 7.92mm機銃×1

完成が遅れている中戦車の穴を埋めるための急場しのぎの軽戦車。とはいえ、信頼性が高く、大戦初期の戦車としては有用なことが分かったので生産数も増えていき、1942年末までに各型合計1,780両が生産された。

**【a型】《PzKpfw II Ausf.a》**

全長：4.755m 全幅：2.14m 車体重量：7.9t 最高速度：40km/h 行動距離：190km 最大装甲：14.5mm  
武装：2cm機関砲×1 7.92mm機銃×1  
1935年に先行生産型 a 型が登場した。エンジンはマイバッハHL57TR (130PS) で、武装は20mmKwK30、後にKwK38機関砲(55口径)と7.92mmMG34機関銃各1門だった。

**【b型】《PzKpfw II Ausf.b》**

1936年製造のb型はエンジンをマイバッハHL62TR (140PS) に変更、パワーアップし脚まわりを改良した。

**【c型】《PzKpfw II Ausf.c》**

全長：4.81m 全幅：2.223m 車体重量：8.9t 最高速度：40km/h 行動距離：190km 最大装甲：14.5mm  
武装：2cm機関砲×1 7.92mm機銃×1  
1937年製造のc型では砲塔と運転席の設計が変更されている。なお、a、b、c各型は先行量産モデルであり、次のA型が最初の生産型である。

**【A型】&【B型】&【C型】《PzKpfwII Ausf.A,B,C》**

全長：4.81m 全幅：2.28m 車体重量：9.5t 最高速度：40km/h 行動距離：190km 最大装甲：14.5mm  
武装：2cm機関砲×1 7.92mm機銃×1  
A型はドライバーのバイザーが新しくなり、B型とC型も大差ない。これらは1940年4月までに1,113両生産されているが、その多くはポーランド戦後に20mmの装甲ブロックやキューボラを追加している。

**【D/E型】《PzKpfwII Ausf.D/E》**

全長：4.64m 全幅：2.3m 車体重量：10t 最高速度：55km/h 行動距離：200km 最大装甲：30mm  
武装：2cm機関砲×1 7.92mm機銃×1  
D/E型はエンジンをマイバッハHL62TRM (140PS) とした高速戦車。最高速度55km/hを誇ったが、路外走行性能は低下している。D型をベースに火炎放射戦車II号フラムが1940年1月から42年3月までに112両生産され、43両が改装された。

**【F型】《PzKpfwII Ausf.F》**

F型は偵察能力の向上が図られた最終型で、生産の間に合わないⅢ号、Ⅳ号戦車をカバーするため量産された。前面装甲は35mmに、側面装甲も20mmに強化されている。F型は1941年3月から42年12月までに524両生産された。

**【G型】《PzKpfwII Ausf.G》**

G型は高速重装甲型として開発されたが、予定されていた200PSのエンジンが間に合わず、180PSのマイバッハHL66Pを積んだので目標の性能が出せなかった。1940年10月に75両の生産発注がなされたが、実際には少数が完成しただけだった。

**【J型】《PzKpfwII Ausf.J》**

J型は1939年12月に開発が発注された重装甲軽戦車。原型車両は前面装甲80mm、側面装甲50mmで、重量は16tにもなったが、エンジンはマイバッハHL45P (150PS) のままで最高速度は31km/hしか出なかった。41年秋から42年にかけて少数完成したが、100両の生産発注は中止された。

**【L型】《PzKpfwII Ausf.L》**

全長：4.63m 全幅：2.48m 車体重量：11.8t 最高速度：60km/h 行動距離：290km 最大装甲：30mm  
武装：2cm機関砲×1 (100両) または5cm砲×1 (31両) 7.92mm機銃×1  
最後のL型はII号戦車と言うものの、パンターの影響が反映されている。生産数は131両で、後期型は2cmKwK38機関砲の代わりに5cm砲を搭載した。  
エンジンはマイバッハHL66P (180PS) で最高速度60km/hを出した。大戦後期にII号装甲偵察車ルクスと改称された。  
1941年には戦闘偵察車VK1602ゲフェヒトアウトフクレーレア・レオパルトが計画された。これは5cmKwK39/1砲とMG42機銃を搭載し、550PSのマイバッハHL157Pエンジンで60km/hを出す予定だったが、原型1両が完成しただけで計画は中止された。

**スコダ 35 (t) 戦車**

《PzKpfw.35 (t) 》  
全長：4.534m 全幅：2.143m 車体重量：10.5t 最高速度：40km 行動距離：193km 最大装甲：35mm  
武装：3.72cm砲×1 7.92mm機銃×2

1935年から38年にかけてチェコ陸軍向けに生産されたLtVz35を、39年3月にチェコスロバキアを占領したドイツ軍が接収したもの。(t) はチェコ製兵器を意味する。エンジンはスコダT11 (120PS)、武装は40口径3.72cmスコダA3戦車砲と7.92mmvz37機銃2挺。チェコ製の3.72cm砲は操作性と射程の面でドイツ製より優れていた。西方戦役では、200両以上が第6、戦車師団に配属されて活躍した。

**CKD (BMW) 38 (t) 戦車**

《PzKpfw.38 (t) 》  
全長：4.545m 全幅：2.054m 車体重量：9.7t 最高速度：56km/h 行動距離：201km 装甲：25+25mm  
武装：3.72cm砲×1 7.92mm機銃×2

エンジンはブラガEPA (125PS) で、主砲は40口径スコダA3砲。  
チェコ占領と同時にドイツ軍に接収されたが、その前身型はスイスやイラン等に輸出され、スウェーデンではライセンス生産された。

**【A型】**

A型はドイツの発注生産された最初のタイプ。乗員数がオリジナルの3名から4名に変更されている。

**【E型】&【F型】**

1940年秋から生産されたE型は、前面装甲を25mm装甲板2枚を合わせた50mm厚い装甲に強化されている。F型はE型とほぼ同じだが、後部排煙孔がついていない。

**【G型】&【偵察戦車】&【新型】**

G型は1941年末から生産された前面装甲を最初から50mmの装甲板1枚で構成し強度を増したタイプ。  
38 (t) 装甲偵察車は戦車型の砲塔と車体上部を外してSdKfz.234/1装甲車のオープントップ式ターレットを装備し、44年に約70両改造されている。  
42年には38 (t) の新型車両の原型が造られている。これは220PS空冷ディーゼルエンジンを搭載して最高速度60km/hを出す計画だったが、生産には入っていない。38 (t) は42年3月までに合計1,410両生産され、その後もシャーシーは自走砲等に使われた。

**中 戦 車****ダイムラー・ベンツ III号戦車**

《PzKpfw. III Ausf.A》  
全長：5.69m 全幅：2.81m 車体重量：15.4t 最高速度：32km/h 行動距離：165km 最大装甲：14.5mm  
武装：3.7cm砲×1 7.92mm機銃×3

開戦前から主力戦車として開発が進められていたが、実用化に時間がかかり、大戦初期には少数しか揃わなかった。

1941年以降は量産が進み、大戦中期まで文字通り主力戦車として活躍した。III号戦車として5,644両が完成したほか、突撃砲等も含めると終戦までに約15,000両生産されている。

派生型に、英本土上陸作戦用にF、G、Hを改造した潜水戦車タウピバンツァーがあり、41年の東部戦線で使用されている。43年初頭にはM型を改造した火炎放射戦車フラムバンツァーⅢが100両造られ、東部戦線で使用されている。D・E型を改造した指揮戦車はダミーの3.7cm砲を装備していたが、M型改造のK型は無線機を交換しただけで、戦闘能力は保持していた。

Ⅲ号戦車をベースに完全密閉式戦闘室を持たせた15cm自走重歩兵砲にStuIG33Bがある。副武装は戦闘室前面のポールマウント式MG34機銃。41年12月から42年10月までに24両改造された。その他、第一線から引退した車両が工兵車・装甲回収車・特殊装甲観測車に改造されている。

#### 【D型】《PzKpfw.Ⅲ Ausf.D》

全長：6m 全幅：2.87m 車体重量：19.8t 最高速度：35km/h 行動距離：165km 最大装甲：30mm  
武装：3.7cm砲×1 7.92mm機銃×2

A、B、C型は先行生産車としての性格が強く、D型が最初の量産型である。

エンジンはマイバッハHL108TR (250PS)。武装は46口径3.7cmKwK砲 (搭載弾数120発)、MG34機銃2挺で、装甲はそれまでの14.5mmから倍増された。生産数は指揮車を含めて60両。当初の計画では主砲に5cm砲を搭載する予定だったが、兵器省ですでに3.7cmPaK35/36対戦車砲が大量生産に入っており、兵器統一の面から5cm砲の採用は見送られた。

#### 【E型】 & 【F型】 《PzKpfw.Ⅲ Ausf.E》

全長：5.38m 全幅：2.91m 車体重量：19.5t 最高速度：40km/h 行動距離：165km 最大装甲：30mm  
武装：3.7cm砲×1 7.92mm機銃×2

E型はエンジンをマイバッハHL120TR (300PS)とした。武装はD型と同じ。サスペンションにはトーション・バーを採用し、以後のⅢ号戦車の基本形状となった。変速器は前進1速、後進4速。生産数は98両で、一部はポーランド戦に参加した。435両生産されたF型も細部以外は基本的にE型と同じである。

#### 【G型】《PzKpfw.Ⅲ Ausf.G》

全長：5.38m 全幅：2.91m 車体重量：19.5t 最高速度：40km/h 行動距離：165km 最大装甲：30mm  
武装：3.7cm砲×1 7.92mm機銃×2

1940年5月から生産に入ったG型はエンジンと武装はEおよびF型と同じだが、後期型は42口径5cmKwK39砲 (搭載弾数99発)となり、前期G型やF型も後に5cm砲に換装されている。北アフリカにも熱帯仕様が派遣された。600両生産。

#### 【H型】《PzKpfw.Ⅲ Ausf.H》

全長：5.52m 全幅：2.95m 車体重量：21.6t 最高速度：40km/h 行動距離：165km 最大装甲：30mm  
武装：5cm砲×1 7.92mm機銃×2

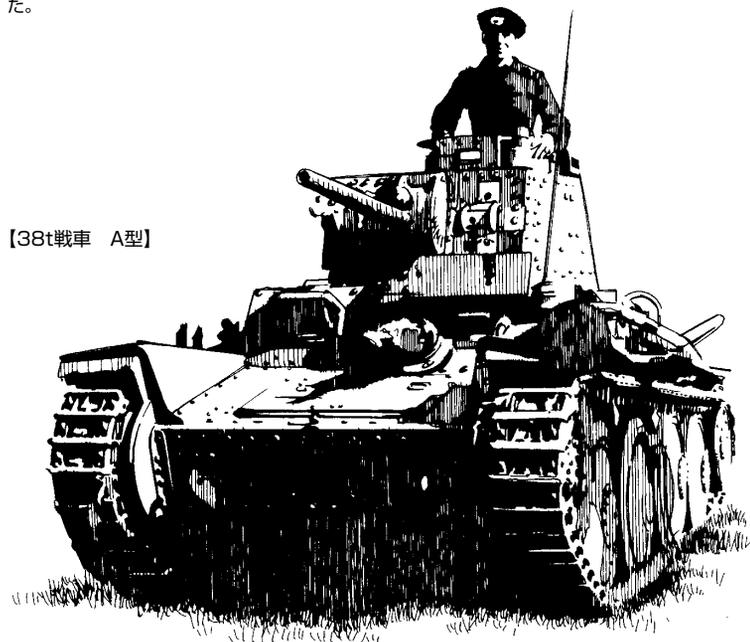
308両造られたH型ではエンジンはマイバッハHL120TRM (300PS)となり、武装はG型と同じだが、フランス戦の戦訓が取り入れられ増加装甲板が装備された。また、キャタピラの幅が36cmから40cmに広がったほか、トーション・バーが太くなって乗り心地が良くなり、変速器は前進6速のシンクロメッシュ式で故障が少なくなった。

#### 【J型】《PzKpfw.Ⅲ Ausf.J》

全長：5.56m 全幅：2.95m 車体重量：21.5t 最高速度：40km/h 行動距離：145km 最大装甲：50mm  
武装：5cm砲×1 7.92mm機銃×2

1941年3月から2,616両生産されたJ型は、H型と同じエンジンを持つが、武装は長砲身 (口径比60)の5cm砲となった。ただ、装甲強化による各種改修が必要だったため、当初は予定したL/60砲は積めず、応急的にL/42を搭載していた。このため、第1ロットの全生産車と第2ロットの500両ほどは短砲身装備だった。L/60砲を装備したⅢ号戦車は連合軍からMkⅢスペシャルと呼ばれて恐れられた。

【38t戦車 A型】



#### 【L型】《PzKpfw.Ⅲ Ausf.L》

全長：6.412m 全幅：2.95m 車体重量：21.3t 最高速度：40km/h 行動距離：155km 最大装甲：50mm  
武装：5cm砲×1 7.92mm機銃×2

L型では、エンジンと武装はJ型と同じだが、主砲の搭載弾数はJ型長砲身の84発から78発に減少した。L/60砲はノーズヘヴィ (重心が前に移動)となり、発射反動も大きくなったため、砲マウントに平衡器を付けたからである。J後期型で採用されたスペースド・アーマーは標準装備となり、これは成形炸薬弾に対して大きな効果があった。1942年7月から653両が生産に入った。

#### 【M型】《PzKpfw.Ⅲ Ausf.M》

全長：6.412m 全幅：2.95m 車体重量：21.3t 最高速度：40km/h 行動距離：155km 最大装甲：50mm  
武装：5cm砲×1 7.92mm機銃×2

1942年末から生産された、M型はL型の簡易生産型である。製造工程を減らすため、ピストルポートやビジョンポート、車体側面の脱出ハッチは廃止された。砲塔と車体側面にはスカート・アーマーが付き、バズーカ砲等に対する防備とした。また内部の弾薬貯蔵スペースが広くなり、主砲搭載弾数は84発に増加した。

#### 【N型】《PzKpfw.Ⅲ Ausf.N》

全長：5.65m 全幅：3.41m (シュルツェン含む) 車体重量：23t 最高速度：40km/h 行動距離：155km 最大装甲：50+20mm  
武装：7.5cm砲×1 7.92mm機銃×2

N型は1943年1月から引渡しの始まったⅢ号戦車最後の生産型である。エンジンはM型と同じだが、武装はⅣ号戦車で使われていた短砲身7.5cm砲 (搭載弾数64発)に換装された。長砲身の7.5cm砲を搭載するにはⅢ号戦車のターレットリングの直径が足りなかったためである。ただ成形炸薬弾をも発射できたため装甲貫徹力は向上している。N型はティーガーの不足を補うため重戦車大隊に配属された。

### クルップ・グルゾン IV号戦車

《PzKpfw.Ⅳ Ausf.A》  
全長：5.92m 全幅：2.83m 重量：17.3t 最高速度：30km/h 行動距離：140km 最大装甲：14.5mm  
武装：7.5cm砲×1 7.92mm機銃×2

7.5cm砲を搭載した火力支援戦車として開発されたが、大戦後半には主力戦車として終戦まで生産が続けられた。足周りは板バネ式スプリングつき複列小型転輪4個4組からなり、耐久性は抜群で不整地走行に威力を発揮した。

Ⅳ号戦車の派生型としては、44年春から100両が改造された指揮戦車、J型を改造した特殊観測車、潜水型、Ⅳ号の旧型を改造した戦車回収車等がある。

1964年には、シリア軍のⅣ号戦車がイスラエルのセンチリオンと交戦している。

#### 【A型】 & 【B型】 & 【C型】《PzKpfw.Ⅳ Ausf.B》

全長：5.87m 全幅：2.83m 重量：17.7t 最高速度：35km/h 行動距離：140km 最大装甲：30mm  
武装：7.5cm砲×1 7.92mm機銃×2

最初の生産型のA型は35両が製造された。マイバッハHL108TRエンジン (250PS)を搭載し、主武装の24口径7.5cmKwK37砲 (搭載弾数80発)は500mの射距離で55mmの直角装甲板を貫通できた。1938年9月までに42両が完成したB型は、エンジンをマイバッハHL120TR (300PS)に換装、変速機は前進6速、後進1速に変更された。副武装はA型のMG34機銃2挺から主砲同軸の1挺のみとなった。次のC型 (134両生産)はB型の小改良版である。

#### 【D型】《PzKpfw.Ⅳ Ausf.D》

全長：5.92m 全幅：2.84m 重量：20t 最高速度：42km/h 行動距離：140km 最大装甲：30mm  
武装：7.5cm砲×1 7.92mm機銃×2

D型はエンジン、主武装はB型と同じだが、さらに機銃が車体前面に1挺追加された。

エンジンの吸入・排出効率が向上し、1939年10月から40年5月までに229両生産された。42年8月、修理工場へ戻されたⅣ号戦車初期モデルには43口径7.5cmKwK40砲に換装する命令がヒトラーから出されている。

#### 【E型】《PzKpfw.Ⅳ Ausf.E》

全長：5.92m 全幅：2.84m 重量：21t 最高速度：42km/h 行動距離：200km 最大装甲：50mm  
武装：7.5cm砲×1 7.92mm機銃×2

1940年9月から41年4月までに223両生産されたE型は、車体全面に20mm増加装甲板を追加し、キューボラが改良され、幅40cmのキャタピラを採用した。このE型は、主に北アフリカや対ソ戦において活躍した。

#### 【F1型】 & 【F2型】《PzKpfw.Ⅳ Ausf.F1》

全長：5.92m 全幅：2.84m 重量：22.3t 最高速度：42km/h 行動距離：200km 最大装甲：50mm  
武装：7.5cm砲×1 7.92mm機銃×2

F1型ではエンジンはマイバッハHL120TRM (300PS)となり、装甲はE型の増加装甲板ではなく、最初から50mmの1枚装甲を採用している。1941年4月から472両生産されたが、内25両は完成前後に43口径7.5cm砲を搭載している。東部戦線でのT34等の遭遇で、G型から採用予定だった43口径7.5cmKwK40砲を急速搭載することになったものがF2型。F2型では照準器を更新すると同時に砲塔旋回速度が向上し、搭載弾数も87発に増加している。F2は42年3月から7月までにF1改修も含めて200両が製造された。T34カウンターとしてのほかにも、北アフリカでは、長砲身Ⅲ号戦車同様、イギリス軍にMkⅣスペシャルとして恐れられた。

#### 【G型】《PzKpfw.Ⅳ Ausf.G》

全長：6.63m 全幅：2.88m 重量：23.5t 最高速度：40km/h 行動距離：210km 最大装甲：50mm  
武装：7.5cm砲×1 7.92mm機銃×2

G型は基本的にF2型と変化はないが、1943年6月までに生産された1,687両（一説には1,700両）のうち半数が前面に30mmの増加装甲を装着している。

43年3月以降は対戦車ライフル弾避けの装甲(シュルツェン)を装着したほか、主砲が48口径7.5cm KwK40砲に換装されている。

#### [H型] (PzKpfw.IV Ausf.H)

全長: 7.015m 全幅: 3.33m 重量: 25.99t 最高速度: 38km/h 行動距離: 210km 最大装甲: 80mm  
武装: 7.5cm砲×1 7.92mm機銃×2

シリーズ最多生産のタイプがH型である。武装はG型後期の48口径7.5cm砲と同じだが、装甲は80mmの1枚装甲で、変速器も改良された。多くのH型にMG34用対空銃架が装備されている。1943年4月から44年7月までに3,774両が生産された。

#### [J型] (PzKpfw.IV Ausf.J)

全長: 7.015m 全幅: 3.33m 重量: 25t 最高速度: 38km/h 行動距離: 320km 最大装甲: 80mm  
武装: 7.5cm砲×1 7.92mm機銃×2

IV号戦車の最終生産型であるJ型では、電動式砲塔回転装置および旋回用の補助エンジンを廃止し、燃料タンクを増設して航続距離を増加した。しかし、砲塔の旋回速度低下は乗員には不評だった。また、各部が省力化されたため生産効率を上げている。1944年6月から45年3月までに1,758両生産された。

#### [III号戦車G型]



#### MAN V号戦車 パンター

(PzKpfw.V Ausf.D)  
全長: 8.86m 全幅: 3.27m 重量: 43t 最高速度: 45.7km/h 行動距離: 169km 車体前面装甲: 80mm  
武装: 7.5cm砲×1 7.92mm機銃×1

パンターはソ連のT34とその戦闘経験に基づいて開発された中戦車である。大戦後期のドイツ戦車師団の主力のひとつとして、終戦まで活躍した。パンターの特徴は被弾経始に優れた車体と700PSのガソリンエンジン、初速の大きい70口径7.5cm砲、そして大型転輪付きのトーション・バー式懸架装置である。東部戦線ではハッソー・フォン・マンツィフェル将軍率いるグロス・ドイチェラント師団のパンターが350両のJS IIと20両の装甲車を撃破したと伝えられている。強力な武装、優れた防衛力、保守整備が困難とはいえ不整地での安定性が抜群の走行装置を備えた本車は、連合軍から最優先攻撃目標に指定された。

計画されていた派生型にドーザー戦車、対空戦車などがあり、赤外線夜間戦闘照準器装備のパンターは実際に数両造られた。パンターの主砲は戦後開発されたフランス軽戦車A.M.X.13の主砲のベースにもなった。

#### [D型]

1943年1月から9月までに519両生産された最初のモデルはD型。初陣は43年7月のクルスク会戦だが、この時は戦力化を急いだことによる駆動系の故障多発で性能を充分発揮できなかった。クルスク戦初日には250両投入されたパンターの稼働数は40両に落ち、戦線後方には機械トラブルで動けなくなったパンターが列をなしていたという。副武装は主砲同軸の7.92mm MG34機関銃と、車体前面のクラッパから突き出して射撃するMP40短機関銃。

#### [A型] (PzKpfw.V Ausf.A)

全長: 8.86m 全幅: 3.27m 重量: 45.5t 最高速度: 46km/h 行動距離: 177km 最大装甲: 110mm  
武装: 7.5cm砲×1 7.92mm機銃×2

A型は1943年7月から44年前半まで1783両生産された。車体前部のクラッパが廃止されてボール・マウント式の車体機銃を装備、主砲照準器も改良した。砲塔側面のピストル・ポートは廃止され、エンジンやトランスミッションの強度、放熱効果も改善された。転輪の取り付けボルトも16個から24個に増加した。

#### [G型] (PzKpfw.V Ausf.G)

全長: 8.86m 全幅: 3.27m 重量: 45.5t 最高速度: 46km/h 行動距離: 177km 最大装甲: 100mm  
武装: 7.5cm砲×1 7.92mm機銃×2

パンターの最終生産型がG型である。1943年2月から研究開発が行われていたパンターF型とティーガーIIを参考に改良されている。側面装甲の傾斜度が30度から40度が増加され、装甲自体も厚くなっている。砲塔の形状も改良され、主砲弾数も75発から82発に増加した。43年3月から終戦までに3,885両生産された。

パンターとティーガーの装備・部品互換車両として開発されたパンターIIはティーガーIIの駆動系を参考とし、主砲は8.8cmをザウコフ式防桶に収め、ステレオ式測距儀やジャイロ式砲安定装置を取り付けた。

特に砲安定装置は捕獲した米戦車の物をコピーすることになった。しかし、試作車が完成する前に終戦となった。

## 重戦車

### ラインメタル・ボルジヒ 新型IV号戦車 (ノイパウフォルツォイク)

(Nb.Fz.)  
全長: 6.6m 全幅: 2.19m 重量: 23.4t 最高速度: 30km/h 行動距離: 120km 車体前面装甲: 20mm  
武装: 7.5cm砲×1 3.7cm砲×1 7.92mm機銃×3

VK2001 (Rh-B) と呼ばれたラインメタル社の試作戦車。エンジンはBMW航空機用のを転用したものの、非効率かつ機動性に欠け、装甲も不十分だった。1934年から開発され、増加試作車3両がノルウェーで実戦に投入された。またソ連でも使われたといわれている。

### ヘンシェル VI号戦車E型 ティーガーI型

(PzKpfw.VI (I) E)  
全長: 8.45m 全幅: 3.7m 重量: 56.9t 最高速度: 38km/h 行動距離: 195km 最大装甲: 100mm  
武装: 8.8cm砲×1 7.92mm機銃×2

フランス戦の戦訓からヒトラーは重装甲・重武装の戦車の必要性を感じていたが、東部戦線におけるT34とKV1の出現は、新型戦車の開発を急務のものとした。

1942年4月20日のヒトラー誕生日にボルジヒ社のVK4501 (P) とヘンシェル社のVK4501 (H) が展示され、後にオーソドックスな駆動方式で故障が少ないヘンシェル社が採用されている。ただ、ボルジヒは不採用の通知がくる前に90両の車体を生産しており、これらは後に駆逐戦車フェルディナントに転用された。

エンジンはマイバッハHL210P45 (650PS)、(のち、HL230P30に変更) 完全な自動変速器とステアリング機構を持っていたので、運転は楽かつ世界最高の性能だった。武装は56口径8.8cm KwK36砲、MG34機銃2挺。生産は42年8月から月産12両でスタートし、その後ピッチを上げ、44年8月までに1,355両を製造した。

ただ、生産に手間がかかり、その重量ではほとんどの橋が通行不能だった。初期型494両はシュノーケルを使った潜水装置を取り付けられたが、以降廃止されている。後期型では車体上の対人用S地雷投擲器 (Sマイン) も削除され、砲塔の榴弾投擲器に代えられた。

派生型に無線機増設の指揮戦車 (少数生産)、砲塔を外して38cm RW61 ロケット弾発射器を搭載したシュトゥルム・ティーガー (18両改修) 等があった。戦後、フランス軍は捕獲装備していたティーガーをベースに、A.M.X.50を開発した。

### ヘンシェル VI号戦車B型 ティーガーII型

(PzKpfw.VI (II) H)  
全長: 10.286m 全幅: 3.755m 重量: 69.8t 最高速度: 38km/h 行動距離: 130~140km 車体前面装甲: 150mm  
武装: 8.8cm砲×1 7.92mm機銃×2

一般にケーニヒス・ティーガーとして知られる最強の重戦車。ヘンシェル社とボルジヒ社の競合となったが、信頼性と経済性の高いヘンシェル社案が採用された。しかし、ボルジヒ社の車体が完成していないにもかかわらず、外注でヴェクマン社に製作させていた砲塔が50個も完成してしまい、ヘンシェル社の車体にヴェクマン社の砲塔を取り付けた車両が50両できてしまった。

主砲は71口径8.8cm砲 (2,000mの距離で132mmの60度傾斜装甲を貫通) で、被弾経始に優れた装甲を持っていたが、エンジンはティーガーIと同じマイバッハHL230P30 (700PS) だったので不整地走行能力は低かった。さらに生産工数はパンターの2倍、しかもエンジン寿命が短く、その重量故トランスミッションの故障も多かった。

ヘンセルの試作車VK4503 (H) をベースにした量産車をB型といい、1943年10月から45年3月までに試作車を含めて487両が完成した。国防軍6ヶ、SS3ヶ大隊に配属された。

### ボルジヒ マウス

(PzKpfw.Maus)  
全長: 12.659m 全幅: 3.67m 重量: 187.998t 最高速度: 20km/h 行動距離: 186km 車体前面装甲: 200mm  
武装: 12.8cm砲×1 7.5cm砲×1

12.8cm PaK44L/55砲を装備した180tの超重戦車。砲塔装甲は230mmに達し、1200psのダイムラー・ベンツ・エンジンで時速20km/hを出す予定だった。駆動系はボルジヒ博士の設計した電気モーター式である。

原型は1943年12月23日に試走し、44年5月までテストが続けられた。10両ほどが製作され、うち2両が完成したのち生産計画は廃棄された。この2両は東部戦線で実戦投入されたと言われているがソ連軍に捕獲されている。

## E (エントヴィックルングスタイペン) シリーズ

《PzKpfw.E.100》

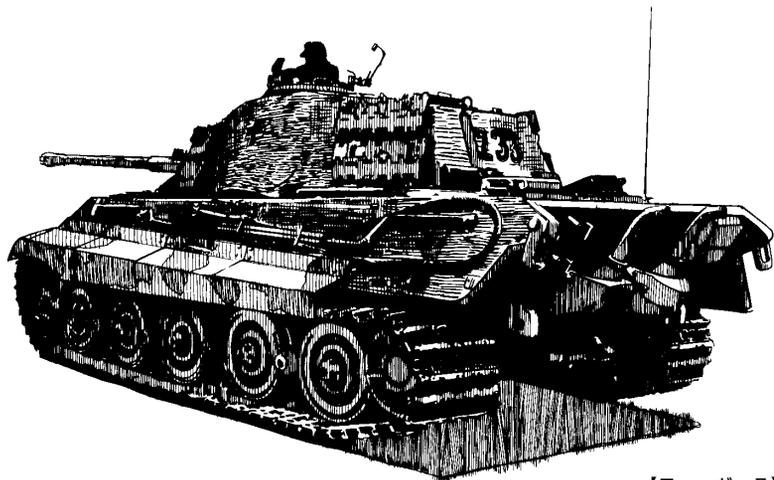
車体長:8.69m 全幅:4.48m 重量:140t 最高速度:23km/h 行動距離:120km 車体前面装甲:200mm  
武装:15cm砲×1 7.92mm機銃×2

E計画はドイツ陸軍の戦闘車種を整理し、部品の共用化、生産・整備のスピードアップを考えた新体系であり、次のような車種の開発を計画していた。

E.10:10~15tの軽戦車。E.25:25~30tの戦車。E.50:パンターの後継。

E.75:ティーガーの後継。E.100:130~140tの超重戦車。

1943年中ごろに、E.100が開発スタートしたが、44年末にヒトラーから作業中止の命令が出た。しかし、作業自体は細々と続けられ、45年5月に連合軍が未完成の原型車両を捕獲した。



【ティーガーII】

## 駆逐戦車

## アルケット Ⅲ号突撃砲

《StuG.Ⅲ Ausf.E》

全長:5.41m 全幅:2.597m 重量:22.05t 最高速度:40km/h 行動距離:154km 車体前面装甲:80mm  
武装:7.5cm砲×1

1936年6月15日、陸軍最高司令部で開発が承認された歩兵支援戦車。砲塔のない一体の上部構造を持ち、コストが安く量産しやすいデザインだった。

## 【A型~E型】

最初の生産モデルA型はⅢ号戦車F型のシャーシーが流用され、24口径7.5cm砲を完全密閉式の戦闘室に直接取り付けた。40年1月から5月までに30両生産。B型は足回りを改良し、キャタビラの幅を4cm広げた。40年6月から41年5月までに320両生産され、独立突撃砲大隊に配備された。

C/D型はベリスコープ式照準器を装備し、41年5月から9月まで200両生産。

E型では露天装備のMG34機銃が装備され、41年9月から42年3月までに272両生産。

## 【F型】

E型シャーシーにT34やKV1に対抗できるよう43口径7.5cm砲を搭載したのがF型である。1942年3月から9月にかけて359両生産された。なお、42年6月からの生産分182両の車体前面には30mmの追加装甲が施された。

歩兵支援を強化するため、F型の車体に10.5cm野戦榴弾砲18型を装備したStuG42が、42年10月から45年2月までに1211両造られた。

また、42年9月からはⅢ号J型のシャーシーを流用し、主砲を48口径7.5cm砲に換装、後面装甲も30mmから50mmに増やしたF/8型(第8期生産分)が12月まで334両生産された。

## 【G型】(StuG.Ⅲ Ausf.G)

全長:6.691m 全幅:2.597m 重量:23.22t 最高速度:40km/h 行動距離:154km 車体前面装甲:80mm  
武装:7.5cm砲×1 7.92mm機銃×1

生産性の向上と戦訓を活かした新しい戦闘室形状を持ったG型は、量産中止となったⅢ号戦車の生産ラインをそっくり譲り受けた。主砲防楯はザウコフ形式が採用され、後期型ではリモコン機銃や近接防衛兵器を装備した。エンジン出力は300PS。1942年12月から45年3月までに7720両が生産されたほか、修理のため戻ってきたⅢ号戦車173両もⅢ号突撃砲G型に改装されている。

また、空襲でⅢ号突撃砲の生産ラインが一時ストップしたとき、代用品としてⅣ号突撃砲が急遽生産された。これは、Ⅳ号戦車の車体にⅢ号突撃砲の車体を結合したもので、43年12月から45年3月までに1,108両生産されたほか、31両がⅣ号戦車から改造された。

## BMW 38式駆逐戦車 ヘツァー

《Hetzer》

全長:6.38m 全幅:2.63m 重量:16t 最高速度:40km/h 行動距離:180km 前面装甲:60mm  
武装:7.5cm砲×1 7.92mm機銃×1

38(t)軽戦車のシャーシーに改修された駆逐戦車。Ⅳ号駆逐戦車そっくりの戦闘室を持ち、主砲はマズルブレーキなしの48口径7.5cm砲Pak39で、戦闘室上面にリモコン機銃を備えていた。エンジンは160PSのプラガAC/2。1944年4月から45年5月まで2,584両が生産され、44年7月より部隊交付が始まった。

派生型に、ヘツァーの車体に15cm重歩兵砲を搭載した突撃歩兵砲がある。これは、ヘツァーがベースの戦車回収車の車体を使用して、戦闘室前部に砲を搭載したものである。44年12月から6両の改造車を含めて24両造られた。

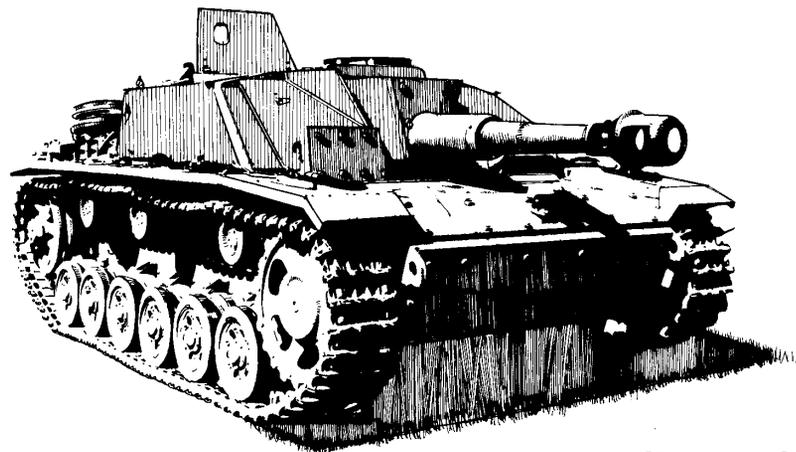
## フォーマーク Ⅳ号駆逐戦車

《JagdpanzerⅣ L/70》

全長:8.5m 全幅:3.17m 重量:25.8t 最高速度:35km/h 行動距離:210km 前面装甲:80mm  
武装:7.5cm砲×1 7.92mm機銃×1 フォルザッツ・ペー(一部車両)

Ⅳ号駆逐戦車は当初、Ⅳ号戦車のシャーシーに70口径7.5cm砲を搭載する計画だったが、砲の生産が遅れたために48口径7.5cm砲を装備して完成した。これがF型である。主砲には最初マズルブレーキを装着したが、発砲時のほこりや煙で視界を妨げるため廃止された。1944年1月から11月までに769両が生産された。

44年4月、本来の長砲身を搭載した試作車が完成した。だが、ノーズヘヴィになったため、砲尾にカウンター・ウェイトを装着し、前2個の転輪をティーガーⅡ型と同じ鋼製にした。44年8月から45年3月まで930両が生産されたほか、数量不足を補うためⅣ号戦車の車体にⅣ号駆逐戦車の戦闘室を結合させた折衷型が44年8月から45年3月まで278両生産された。44年12月のアルデンヌ攻勢では130両のⅣ号駆逐戦車が投入されている。



【Ⅲ号突撃砲G型】

## MIAG ヤークトパンター

《Jagdpanther》

全長:9.87m 全幅:3.27m 重量:45.5t 速度:55km/h 行動距離:210km 装甲:80mm  
武装:8.8cm砲×1 7.92mm機銃×1

パンターのシャーシーに71口径8.8cm砲を搭載した駆逐戦車。洗練された形状で、エンジンはパンターと同じマイバッハHL230P30(700PS)だが、トランスミッションは新型に改良され、信頼性・走行性が向上している。副武装は主砲右側のポールマウント式7.62mmMG34機銃と近接防衛兵器(Sマイン)である。1944年1月から終戦までに392両生産された。

## ニーベルンゲン製作所 エレファント

《Elefant》

全長:8.14m 全幅:3.38m 重量:65t 速度:20km/h 行動距離:90km 装甲:200mm  
武装:8.8cm砲×1 7.92mm機銃×1

ティーガーⅠの開発競争に敗れたボルシェ社のVK4501(P)の車体を利用して71口径8.8cm砲を搭載した重駆逐戦車。1943年5月までに製造された90両はクルスク戦に投入された。43年末には車体前部にMG34機銃が増設された。最初はフェルディナントと呼ばれていた。

## ニーベルンゲン製作所 ヤークトティーガー

《Jagdtiger》  
 全長:10.654m 全幅:3.625m 重量:76t 速度:20km/h 行動距離:180km 装甲:250mm  
 武装:12.8cm砲×1 7.92mm機銃×2

1943年初頭、ティーガーIIの開発が決定されたとき、同時に55口径12.8cm対戦車砲Pak44を搭載した重駆逐戦車の開発も計画された。Pak44は射程距離3,000mで衝角30度の173mm装甲板を貫通できた。44年4月にはプロトタイプが完成し、7月から45年3月までに77両が完成した。2ヶ独立大隊に配備された。

## 対戦車自走砲

## スコダ I号対戦車自走砲B型

《4.7cmPak auf Pzkwf.w.I》  
 全長:4.42m 全幅:2.06m 重量:6.4t 最高速度:42km/h 行動距離:140km 前面装甲:13mm  
 武装:4.7cm砲×1

40年2月、旧式化したI号戦車B型のシャーシーにチェコ・スコダ社製4.7cm対戦車砲を搭載する計画がスタートした。火砲の能力は5cmKwK L42と同等だった。戦闘室は固定式オーブントップで、防楯は4.7cm砲オリジナルのままである。ロールアウトは40年3月40両、4月50両、5月42両で終了したが、40年秋に追加発注がなされて41年2月までにさらに70両生産した。

## フランス製車両改造 対戦車自走砲

《4.7cmPak 35R (f)》  
 全長:4.3m 全幅:1.87m 重量:10.5t 最高速度:19km/h 行動距離:140km 前面装甲:40mm  
 武装:4.7cm砲×1

1940年にフランスが降伏した後、ドイツ軍は押収した多数の仏軍戦車を自走砲に改造して使用した。これらは東部戦線でも使われたが、フランス製の装備や資材はロシアの厳しい環境に耐えられず、ほとんど使われなくなった。

R35 (f) 対戦車自走砲はルノーR35軽戦車のシャーシーにチェコ製4.7cm砲を搭載し、41年5月から10月まで200両が生産された。戦闘室の装甲は全周を囲い、装甲もI号Pakの13mmから20mmに強化された。大戦初期のドイツでは5cmPak38はまだ数が少なく、非力な3.7cmPak36しかなかったので、チェコ製Pakが多用された。ちなみに、(f)はフランス製兵器の略である。

7.5cm対戦車自走砲には、オチキス39H戦車にPak40を搭載した39H (f) 対戦車自走砲 (42年以降に60両が改造) や、Fcm36戦車にPak40を搭載したFcm (f) 対戦車自走砲 (43年以降に48両が改造) がある。39H (f) 対戦車自走砲は、主にフランスで再編された第21戦車師団に配備された。

## アルケット 7.62cm II号D型対戦車自走砲 マルダーII

《7.62cmPak36 (r) Pzkwf.w.II》  
 全長:5.65m 全幅:2.3m 重量:11.5t 最高速度:55km/h 行動距離:130km 前面装甲:30mm  
 武装:7.62cm砲×1 7.92mm機銃×1

ドイツ軍はT34やKV戦車に対抗するため、II号戦車D型のシャーシーにソ連軍の7.62cm1936年型師団砲F22を搭載した。F22はT34の主砲のベースにもなった優秀な砲で、ドイツ軍が大量に捕獲していた。当初搭載が予定されていた7.5cm対戦車砲Pak40の開発が遅れていたため、応急にソ連の捕獲野砲を搭載することになったのだ。

搭載に当たって砲操作の改造、照準器をPak40と同型のものに交換、Pak40用の薬莢が使用できるように薬室が広げられた。42年4月から43年11月までに202両が生産されたが、記録には残っていないものの、その後も生産されたい。改造方法は4.7cmPak (t) I やR35自走砲とおおむね同じである。

## FAMO 7.5cm II号対戦車自走砲 マルダーII

《7.5cmPak40/2 Pzkwf.w.II》  
 全長:6.36m 全幅:2.28m 重量:10.8t 最高速度:40km/h 行動距離:125km 前面装甲:35mm  
 武装:7.5cm砲×1 7.92mm機銃×1

II号戦車F型シャーシーをベースに7.5cmPak40を搭載した。1942年8月以降のII号シャーシーはすべてマルダーII用と決められた。

42年7月から43年6月までに531両が生産され、43年7月から44年3月までに75両が改造されている。なお、43年3-4月はシャーシーがヴェスベ用に回されたので生産数はゼロだった。43年7月以降、II号シャーシーはヴェスベ用に指定されたため、マルダーIIの生産は終了した。

## BMM 7.62cm38 (t) 対戦車自走砲 マルダーIII

《PzJag38 (t) für 7.62cmPak》  
 全長:5.85m 全幅:2.16m 重量:10.7t 最高速度:42km/h 行動距離:185km 前面装甲:50mm  
 武装:7.62cm砲×1 7.92mm機銃×1

構造的にきわめて優秀ながら、独ソ戦では旧式化してしまったチェコの38 (t) 戦車を装甲自走砲架として改装したものである。

38 (t) G型シャーシーをそのまま使い、7.62cmPak (r) を搭載した (177両以降は、エンジンを125PSから140PSに変更したH型のシャーシーを使用)。砲弾30発を搭載し、副武装にMG34とMP38があった。42年4月から43年11月までに418両生産されたほか、43年に19両が38 (t) から改造された。なお、Pak36 (r) はPak40より発射速度、貫徹力でやや劣っていた。

## BMM 7.5cm38 (t) 対戦車自走砲 マルダーIII

《7.5cmPak40/3 Pzkwf.w.38 (t) M》  
 全長:4.95m 全幅:2.15m 重量:10.5t 最高速度:42km/h 行動距離:190km 前面装甲:15mm  
 武装:7.5cm砲×1 7.92mm機銃×1

## 【H型】

Pak40搭載型は、Pak36 (r) 搭載型生産終了を引き継いで1942年11月から38 (t) H型のシャーシーを使用して生産された。

H型は43年4月までに242両が完成し、43年中に175両が38 (t) 戦車から改造された。

## 【M型】

1943年4月から車体は自走砲専用のM型シャーシーとなり、戦闘室が後部へ移動した。エンジンはブラガAC (140PS) である。M型は44年5月までに975両生産された。シャーシーは専用のため前線から引き揚げられた戦車型の改造車はなかった。

## ヘンシェル/ラインメタル・ボルジヒ V号対戦車自走砲 (VK3001 (H))

《12.8cmVK3001 (H)》  
 全長:7.2m 全幅:3.17m 重量:35t 最高速度:25km/h 行動距離:不明 前面装甲:40mm  
 武装:12.8cm砲×1 7.92mm機銃×1

不要となった試作車のシャーシーに12.8cm砲を搭載した廃物利用で、量産化を目的とはしなかった。利用されたシャーシーはティーガーI開発のベースになった車両で1941年中に4両が砲塔なしで完成していた。このうち2両が高射砲として開発されていた61口径12.8cm砲を搭載した。

43年のクルスク戦に実戦投入され、そのうち1両はソ連軍に捕獲されて現在もクビンカ博物館に展示されている。

## ドイツ製鉄所 ナースホルン

《Nashorn》  
 全長:8.44m 全幅:2.95m 重量:24t 最高速度:40km/h 行動距離:260km 前面装甲:20mm  
 武装:8.8cm砲×1

10.5cm自走榴弾砲用として開発が進められていたIII/V号戦車の両用車体に71口径8.8cm砲を搭載した。この車体はIII号J型の内部構造にIV号F型の外部部品で構成した。携行弾数は40発。1943年2月から45年3月までに494両生産。

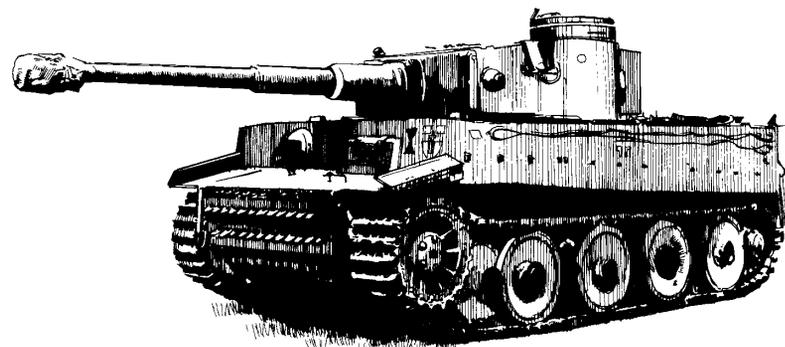
44年1月27日にヒトラーの命令で改名されるまで、ホルニッセと呼ばれていた。

## クルップ・グルゾン IVa型装甲自走砲

《10.5cmK18IVa》  
 全長:7.52m 全幅:2.84m 重量:25t 最高速度:40km/h 行動距離:200km 前面装甲:20mm  
 武装:10.5cm砲×1

1941年にトーチカや要塞攻撃用として試作された。IV号D/E型をベースとし、10.5cm加農砲K18を搭載した。

ヴェスベヤナースホルンの前身とも言える設計で、実際ロシア戦線の第521戦車駆逐大隊に投入され量産化も予定されたものの、2両の試作車以外は完成しなかった。



【ティーガーI】

## 自走歩兵砲

## アルケット I号自走重歩兵砲

《15cmIG auf Pzkwf.w.I》  
 全長:4.42m 全幅:2.06m 重量:8.5t 最高速度:35km/h 行動距離:100km 最大装甲:13mm  
 武装:15cm重歩兵砲×1

自動車化歩兵に密接な直接支援火力を提供するために開発された自走砲。15cmSIG (重歩兵砲) 33を砲塔と車体上部を取り除いたI号戦車B型に搭載した。上面と後面が開いた13mmの防楯が溶接され、その中に車輪を外した15cmSIGを載せている。

40年2月に38両が改造され、西方戦役から使用された。

## アルケット II号自走重歩兵砲

〈15cmslG auf Pzkwf. II〉  
 全長: 5.41m 全幅: 2.28m 重量: 11.2t 最高速度: 40km/h 行動距離: 160km 装甲: 30mm  
 武装: 15cm重歩兵砲×1

15cmslGをII号戦車の車体に低姿勢を保つように搭載した。戦闘室は前面30mm・側面15mmのオープントップ。1941年11月から12月に12両造られ、全てが北アフリカ戦線に送られた。

## BMM ビゾン (グリーレ)

〈15cmG33/1 Pzkwf. 38 (t) M〉  
 全長: 4.95m 全幅: 2.15m 車体重量: 12t 最高速度: 35km/h 行動距離: 190km 前面装甲: 15mm  
 武装: 15cm重歩兵砲×1

## 〔H型〕

H型は38(t)戦車のH型シャーシーをベースに15cm重歩兵砲を搭載する自走砲である。装甲は前面25mm、側面15mmのオープントップで、搭載弾数は15発。1943年2月から4月までに90両生産され、装甲擲弾兵師団の重歩兵砲中隊に配備された。

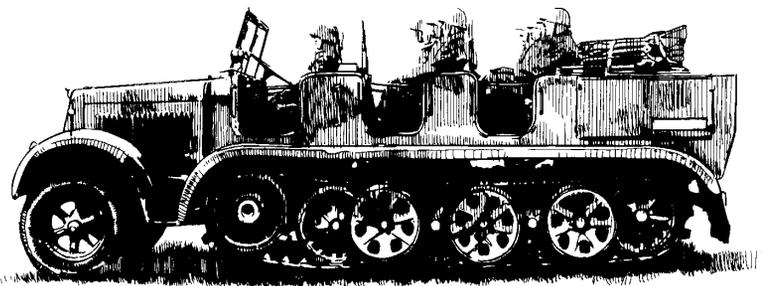
## 〔M型〕

M型はマルダーⅢM型と同じシャーシーを使用、主砲を後部に配置したため重心バランスが良かった。戦闘室の装甲はやや薄くなったが、搭載弾数は18発に増加した。1943年4月から6月と、同年10月から44年9月の間に282両生産された。

## ドイツ製鉄所 IV号突撃戦車 プルムベアー

〈Brümbar〉  
 全長: 5.89m 全幅: 3.1m 重量: 28.2t 速度: 38km/h 行動距離: 200km 前面装甲: 100mm  
 武装: 15cm砲×1 7.92mm機銃×1

IV号戦車G型以降のシャーシーに15cm突撃砲StuH43を搭載した。戦闘室は箱型で、砲の射界は左右10度づつ与えられており、1944年からの後期型には戦闘室前面にMG34機銃がポールマウントされた。43年4月から45年3月までに改造車8両を含めて306両が製造された。



【クラウス・マッファイ Sdkfz.7】

## 自走榴弾砲

## FAMO 10.5cm自走榴弾砲ヴェスベ

〈10.5cm leFH18 Pzkwf. II〉  
 全長: 4.81m 全幅: 2.28m 重量: 11.48t 最高速度: 40km/h 行動距離: 140km 前面装甲: 14.5mm  
 武装: 10.5cm砲×1

II号戦車のシャーシーに28口径10.5cmleFH18軽野戦榴弾砲を搭載したものがヴェスベである。車体は延長され、エンジンは車体前部に移動した。1943年2月から44年7月までに159両の弾薬運搬車(砲弾90発を運搬)を含めて835両完成した。

## ドイツ製鉄所 15cm自走榴弾砲フンメル

〈15cm sFH18M Hummel〉  
 全長: 7.17m 全幅: 2.81m 重量: 23.46t 最高速度: 42km/h 行動距離: 215km 前面装甲: 20mm  
 武装: 15cm砲×1

フンメルはヴェスベの後継としてⅢ/Ⅳ号シャーシーに15cm重榴弾砲を搭載したものである。クルスク戦に備えて100両を1943年5月12日までに生産した。43年から終戦までに714両が生産されたほか、砲を撤去した弾薬運搬車が157両生産されている。

## 対空戦車

## BMW 38式対空戦車L型

〈2cmKwK38 Pzkwf. 38 (t) M〉  
 全長: 4.51m 全幅: 2.14m 重量: 9.75t 最高速度: 42km/h 行動距離: 210km 前面装甲: 50mm  
 武装: 2cm機関砲×1 7.92mm機銃×1

不足する師団防空車両を早急に補うため、38(t)戦車M型シャーシーに360度旋回の2cmFlak38を1門搭載した。戦闘室は10mm装甲のオープントップがある。メーベルワーゲンが配備されるまでの穴埋めとして、1943年11月から44年2月までに140両が生産され、さらに43年11月に1両が改造されている。

## ドイツ製鉄所 IV号対空戦車 メーベルワーゲン

〈3.7cmKwK38 Pzkwf. IV〉  
 全長: 5.92m 全幅: 2.95m 重量: 24t 最高速度: 38km/h 行動距離: 200km 装甲: 80mm  
 武装: 3.7cm機関砲×1 7.92mm機銃×1

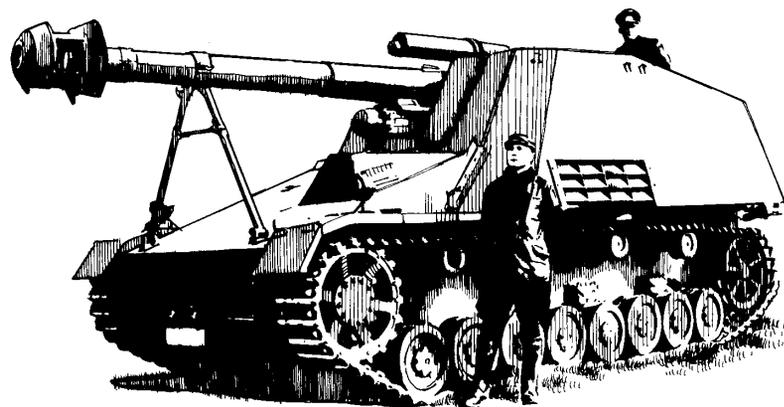
IV号戦車の車体上面を再設計し、可動式装甲板4枚からなる戦闘室を設けた装甲師団の防空用車両。武装は3.7cmFlak43L/60で、416発の弾薬を搭載した。1944年3月から45年3月までに240両生産された。44年11月で生産打ち切りの予定だったが、後継のクーゲルブリッツの開発が遅れたため、その後も生産が続けられた。

## 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

〈Flakpanzer IV Wilbelwind〉  
 全長: 5.92m 全幅: 2.95m 重量: 22t 最高速度: 38km/h 行動距離: 200km 装甲: 80mm  
 武装: 2cm機関砲×4 7.92mm機銃×1

前線から引き揚げてきたIV号戦車の砲塔を取り外し、2cm4連対空機関砲装備の16mm9角形オープントップ装甲砲塔を搭載した。新規生産車はなく、1944年7月から11月にかけて86両が改造された。2cm高射機関砲は最大射撃速度800発/分、最大射高3,700m、地上最大射程は4,800mだった。2cm4連高射機関砲は、低空攻撃をしかけてくる連合軍戦闘機にとって最大の強敵だった。

また、ヴィルベルヴィントの後継としてオープントップのターレットに3.7cmFlak43を1門搭載したオストヴィントがある。装甲は25mmに強化され、1,000発の弾薬を携行する。44年11月から45年3月までに36両がIV号戦車から改造され、7両が新たに生産された。



【150mm自走榴弾砲フンメル Sdkfz.165】

## 対空自走砲

## デマーク SdKfz.10/4&amp;10/5

〈SdKfz.10〉全長: 4.75m 全幅: 2.156m 重量: 4.7t 最高速度: 65km/h 行動距離: 220km  
 装甲: 8mm 武装: 2cm機関砲×1

1944年までに17500両生産された1tハーフトラックSdKfz.10に2cmFlak30を搭載した派生型。乗員席を外してプラットフォームを新設した。プラットフォームの左右と後端には折りたたみ式側板が設けられ、射撃時には展開する。後に高精度のFlak38を搭載したSdKfz.10/5と合わせて44年までに610両完成した。このシャーシーを利用して装甲車SdKfz.250が生産された。

**クラウス・マッファイ SdKfz.7/1**

《SdKfz.7/1》全長：6.8m 全幅：2.5m 重量：11.5t 最高速度：50km/h 行動距離：250km  
装甲：8mm 武装：2cm機関砲×4

派生型に8tハーフトラックSdKfz.7の兵員席を廃し、プラットフォームを新設、4連装2cmFlak38機関砲を搭載したSdKfz.7/1がある。44年までに319両が生産された。43年以降の生産車には操縦室の周囲に装甲を施したタイプも存在した。2cm高射機関砲は俯角10度、仰角100度、360度旋回が可能だった。

**クラウス・マッファイ SdKfz.7/2**

《SdKfz.7/2》全長：6.55m 全幅：2.4m 重量：11.5t 最高速度：50km/h 行動距離：250km  
装甲：8mm 武装：3.7cm機関砲×1

SdKfz.7/2はSdKfz.7/1同様に3.7cmFlak36を搭載した対空型で、45年2月までに123両造られた。43年以後の車両には操縦室に8mmの装甲を新設した車両も確認されている。3.7cmFlak36は、実用発射速度100発/分、最大射高2000mだった。

**FAMO8.8cm自走対空砲（SdKfz.9車台）**

《SdKfz.9Flak》全長：7m 全幅：6.7m 重量：26t 最高速度：60km/h 行動距離：300km  
装甲：14.5mm 武装：8.8cm高射砲×1

ドイツ軍が第二次大戦で使用した最大級の18tハーフトラックに、8.8cmFlak37を搭載した対空自走砲。1943年7月〜9月に12両生産された。ボンネットからキャビンにかけて14.5mmの装甲に覆われ、対空用としてのみに用いられた。

## 輸送車

**オベル・ブリッツ**

《Opel Blitz 6700A》全長：5.95m 全幅：2.34m 重量：2.1t

オベル社の3t貨物トラック。

**クラウス・マッファイ SdKfz.7**

《SdKfz.7》全長：6.85m 全幅：2.4m 最高速度：50km/h

8.8cm高射砲や15cm榴弾砲の牽引と兵員15〜18名の搭載を目的に開発されたハーフトラック。エンジンの初期モデルは120PSであったが、最終的には140PSまでパワーアップされた。クラウス・マッファイ社、ハンザ・ロイゴ・ゴリアテ社、ザウラー社の他イタリアのブレダ社でも生産された。1934年から44年までにドイツ軍向けに約8,000両が生産された。

**ハノマーク SdKfz.251**

《SdKfz.251 Ausf.C》  
全長：5.8m 全幅：2m 重量：8.5t 最高速度：52.5km/h 行動距離：150km 装甲：14.5mm  
武装：7.92mm機銃×1〜2

3tハーフトラックSdKfz.11をベースに開発した装甲兵員輸送車。前面装甲14.5mm、側面8mm、後面8mmで、エンジンはマイバッハHL42TUKRMガソリン100PSで、やや出力不足ぎみだった。シリーズとしては初期生産型のA型、操縦室上面のMG34機銃に防楯を付けたB型、簡易生産型のC型、さらに大量生産向きに改修したD型がある。生産数は各種派生型を含めて39年232両、40年337両、41年424両、42年1200両、43年4,258両、44年7,785両、45年1,016両となっている。この数を持ってしても戦車師団・装甲擲弾兵師団の兵員輸送車を充足することはできず、各師団に所属する装甲擲弾兵大隊4個（SSは6個）のうち、1個大隊のみがSdKfz.251を装備し、他の大隊はトラックで代用した。

派生型には無線指揮車SdKfz.251/3、24口径7.5cm榴弾砲を搭載したSdKfz.251/9、3.7cm対戦車砲を装備した小隊長車用のSdKfz.251/10、43年1月に実戦化された火炎放射型のSdKfz.251/16、2cmFlak38を搭載して42年に10両生産したSdKfz.251/17、同じく2cmMG151機関砲3連装を装備した対空型SdKfz.251/21、7.5cmPakを搭載して44年12月から生産されたSdKfz.251/22などがある。ただし対戦車砲を装備したタイプは、重量増加のために機動性が低下、さらに発砲時の振動がひどく第2弾の弾着修正が困難だった。また、通常型SdKfz.251/1の側面に木枠のロケットランチャーを各3基装備した火力支援車もあった。

**オベル SdKfz.3a マウルティアー**

《SdKfz.3a》全長：6m 全幅：2.28m 最高速度：38km/h 行動距離：160km

通常の輸送車の後輪を替えて、簡易型ハーフトラックとして生産された。驃馬（マウルティア）と称され、オベル、フォード、マギラス3社が軍用車両名で開発、生産した。最大速度は遅いものの、泥濘地での機動性が大きく向上し、最も多いSdKfz.3bは13,952両も生産された。

## 対戦車砲

**ラインメタル3.7cm Pak35/36**

《3.7cm Pak35/36》 砲身長：1.665m 重量：328kg 初速：762m/秒

第二次大戦初期において、もっとも多量に装備された対戦車兵器。

1936年から歩兵部隊対戦車中隊への配備が始まった。45口径3.7cm砲の性能は発射速度15発/分、徹甲弾の初速は762m/秒、457mで48mmの直角装甲板を貫通した。

そのデザインは合理的で、ソ連・イタリア・オランダ・中国・日本の対戦車砲開発に大きな影響を与えた。40年にタングステン弾芯徹甲弾AP40が生産されると、初速は1,030m/秒、貫通力51mmに向上したものの、ソ連のT34の前には貧弱さを露呈し、ドア・ノッカーという不名誉なニックネームを与えられた。なお、大戦末期には成形炸薬対戦車弾を砲口に装着して、再び第一線で使用された。

**ラインメタル5cm Pak38・L/60**

《5cm Pak38・L/60》 砲身長：3.173m 重量：986kg 初速：823m/秒

Pak35/36の後継として設計され、1941年から生産された対戦車砲。砲はⅢ号戦車J型後期から搭載された60口径5cm砲と同じで、装甲貫通力は250mで直角88mm、500mで直角78mmである。

**ラインメタル7.5cm Pak40・L/46**

《7.5cm Pak40・L/46》 砲身長：3.7m 重量：1425kg 初速：792m/秒

5cmPak38のスケールアップ・バージョン。ラインメタル社とクルップ社との間で競争開発になったが、Pak35/36以来の経験があるラインメタル社案が採用され、1942年春のハリコフ戦から本格的に実戦投入された。発射速度は14発/分、砲身寿命600発、装甲貫通力は1,000mで直角116mm、1,500mで直角102mmである。

**7.5cm Pak97/38**

《7.5cm Pak97/38》 砲身長：2.72m 重量：1190kg 初速：570m/秒 射程：1900m

独ソ戦の開始とともに大型対戦車砲の不足を補うため、フランス軍の1897年型野砲を改良し前線に送られた。

5cmPak38の砲架に砲を載せ、砲口に鳥かご式マズルブレーキを取りつけている。しかし、Pak40の配備が進むと、東部戦線から次第に姿を消していき、大西洋岸の防衛にまわされていった。

**クルップ8.8cm Pak43/41**

《8.8cm Pak43/41》 砲身長：6.61m 重量：4380kg 初速：1000m/秒 射程：15000m

クルップ社の8.8cm高射砲ゲレラート42を対戦車砲にデザインし直しPak41の砲身を10.5cm軽榴弾砲の砲架に載せ、15cm重野砲の車輪を使用した寄せ集め対戦車砲である。だが不格好で重く、シヨイントール（納屋の扉）と呼ばれた。

71口径8.8cm砲は当時出現したJS-II重戦車すら撃破することができ、3,500mの距離で6両のT34を破壊したという戦闘記録もある。

**12.8cm K81/1**

《12.8cm K81/1》 砲身長：7.023m 重量：12197kg 最大射程：24414m

捕獲した各国のパーツを流用して製作された加農・対戦車兼用の重砲。フランス製15.5cmGPF-Tの4車輪付砲架を使用した81/1、およびロシア製15.2cmM1937を使用した81/2があり、砲身はヤークトティーガー用車載砲を利用している。

## 榴弾砲

**ラインメタル10.5cm leFH18**

《10.5cm leFH18》 砲身長：2.941m 総重量：3490kg 最大射程：10675m

ラインメタル社の開発で1935年から登場した28口径10.5cm軽榴弾砲。終戦まで師団砲兵の中心だった。普通の榴弾のほかにも発煙弾・曳光弾・焼夷弾・星弾・対戦車用成形炸薬弾などが使用できた。また、8.8cm砲弾に「靴」を履かせ径を太くして発射することもできた。通常は馬匹牽引である。

**ラインメタル10.5cm leFH18M**

《10.5cm leFH18M》 砲身長：3.308m 総重量：1481kg 最大射程：12325m

18型に砲口制退器をつけて射程を向上させた。口径比も31.5に伸び、装薬量も多くなった。車両牽引が可能であり、大戦末期まで広く使われた。

**ラインメタル10.5cm leFH18/40**

《10.5cm leFH18/40》 砲身長：2.941m 総重量：2300kg 最大射程：12325m

18型はその重量のために、1941年12月のレニングラード攻囲戦において多数の砲を泥の中に放棄しなければならなかった。それゆえ、18/40型は軽量化を目的に開発され、7.5cm対戦車砲Pak40

の台車に10.5cm榴弾砲18型の防楯を装着した。

43年以降に生産され、18型と並行して終戦まで使用された。ただし、7.5cm砲用の車体に無理に太い砲をつけたので、しばしば故障することもあった。

### ラインメタル15cm K18

〈15cm K18〉 砲身長：8.2m 総重量：12,760kg 最大射程：24,500m

1938年にラインメタル社が開発した軍団用15cm加農砲。

移動時には砲身と砲架に分解してそれぞれを牽引した。口径は正確には14.91cmである。

### 15cm sFH18

〈15cm sFH18〉 砲身長：4.44m 総重量：3,623kg 最大射程：13,325m

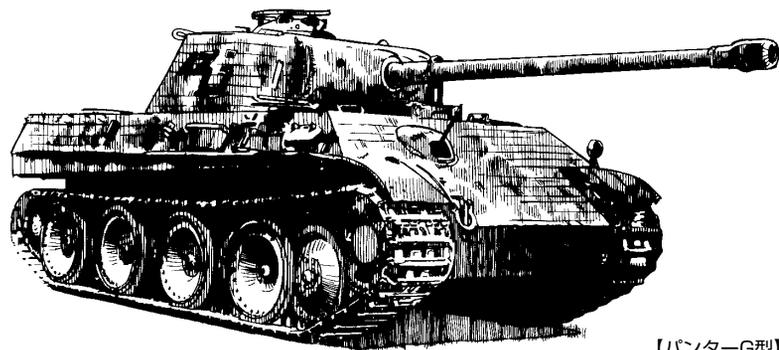
1934年より10cm加農砲18型とともに使用が開始された重榴弾砲。しかし、ソ連の15.2cm榴弾砲と比較して射程が劣ったため、42年以降は発射薬を増加して射程を伸ばした。しかし、この方法は砲身の寿命を縮めた。なお、フンメルの主砲でもある。

### クルップ17cm K18

〈17cm K18〉 砲身長：8.529m 総重量：17,520kg 最大射程：29,600m

41年に制式化された遠距離射撃用加農砲。2重の駐退器を持ち、発砲時の反動を軽くしている。

360度の旋回が可能で、近距離ではSdkfz.8などのハーフトラックでも牽引できた。設計はクルップ社だが、生産は主にハノマーク社が行った。



【パンターG型】

## 高射砲

### クルップ8.8cm Flak 18

〈8.8cm Flak18〉 砲身長：4.93m 重量：5,150kg 最大射程：8,000m

56口径8.8cm高射砲は尾栓の開閉が自動で行われ、照準器も操作しやすい優秀な砲だった。

照準手が敵機を狙うと電氣的に砲側へ、方向・距離・高度が連絡される。このデータは旋回手の時計状の計器にランプで表示され、旋回手がランプの点灯した場所に針を合わせると敵機に有効打を与えられることになる。

なおフランス戦でロンメル将軍がこの砲で、水平射撃をしてマチルダ歩兵戦車を撃破したのは有名。

### クルップ8.8cm Flak36・37

〈8.8cm Flak36・37〉 砲身長：4.93m 総重量：6,861kg 最大射程：10,600m

Flak18の砲身の一部やリンバーの形態を改良した砲であり、ティーガー戦車の主砲となったのもこの砲である。

18・36・37型8.8cm砲の生産は1944年10月には計10,930門に達し、各線戦で広く使用されたほか、同盟国にも供与された。

### ラインメタル8.8cm Flak41

〈8.8cm Flak41〉 砲身長：6.548m 総重量：7,840kg 最大射程：15,000m

遠距離射撃性能と対戦車戦闘能力の向上を目的として1941年に開発された砲。

姿勢を低くして被発見率を抑えている。

北アフリカ戦線から使用が始まり、44年には279門の生産記録が残っている。

### 12.8cm Flakzwilling40

〈12.8cm Flakzwilling40〉 総重量：27t 最大射程：14,800m

1942年から生産の始まった12.8cmFlak40を2門組合せ、自動装填装置を取り付けた砲。

42年春に完成したこの砲は34門生産され、ベルリン、ウィーン、ハンブルクに配備された。

なかでもベルリン動物園のコンクリート砲台は有名である。

## ロケット砲

### 15cm NbW41

〈15cm NbW41〉 砲身長：1.3m 重量：590kg 最大射程：6,900m

1941年の東部戦線から実戦参加した15cm6連装ロケット砲。

42年にネーベルベルファー15cmM1941と改名された。この弾体の爆発力はすさまじく、至近距離の爆風は強烈な破壊効果をもたらした。なお移動は3tまたは1tハーフトラックで牽引することで行われた。

### 21cm NbW42

〈21cm NbW42〉 砲身長：1.3m 重量：605kg 最大射程：7,850m

1943年中頃に制式化されたロケット砲。しかし砲架は旧来のもので、砲身は21cm5連装になったが、アダプターの取り付けで15cm弾体の装填が可能だった。

21cm砲弾は榴弾しか生産されなかったため、その形態は通常砲弾に近い。

## 列車砲

### クルップ28cm K5 (E)

〈28cm K5 (E)〉 砲身長：21.539m 総重量：218t 最大射程：59,000m

1940年までに8門建造された長射程列車砲である。

43年には軟鉄弾帯によりライフリングにかみ合わせるGr42榴弾を使用して最大射程を62,180mに伸ばしたフィルツーク・タイプ6門が建造された。またR・Gr・4331補助ロケット砲弾は最大射程86,000mを記録した。

### ラインメタル・ボルジーク 自走重攻城臼砲 カール

〈ゲラート040〉 全長：11.15m 全幅：3.16m 全備重量：124t 最大速度：10km/h

1939年10月にIV号戦車D型の車体をベースに、マジノ線を突破するために開発された自走攻城砲。ゲラート040と呼ばれた砲は60cmの先込め式で、射撃時には車高を下げて接地させた。輸送時は鉄道貨車で持ち上げて運搬した。

40年11月から41年8月にかけて6両が引き渡されたこの列車砲のエンジンはダイムラーベンツMB503V12水冷580PSで、ギアは前進4段、後進1段だった。

砲弾は重量2.2tの対 beton 重徹甲榴弾SeBeと1.7tの軽徹甲榴弾、通常榴弾があり、射程は6,800mだった。

44年5月、ラインメタル社は高い弾道性を持つ54cm臼砲ゲラート041を完成させた。これは口径比を11.5に伸ばし射程を10,500mに増大させている。この砲は3門製作され、ゲラート040とは相互に交換可能だった。

## 弾道ミサイル

### ミサイル A4

〈V2〉 全長：16.5m 重量：12.84t 最高速度：5,580km/h 航続距離：305km

大陸間弾道弾の原型で、俗に言うV-2号ロケット。

戦前からドイツ陸軍実験部のヴァルター・ドルンベルガー大尉を指揮官として研究・開発が進められた。弾頭に1tのTNTと誘導装置を収め、水・アルコール化合物・液体酸素を使用して上空97,000mをマッハ4で飛行するため、迎撃は事実上不可能であった。

## 歩兵

ドイツの歩兵部隊は列強諸国の中で最も高い戦闘力を誇っていた。訓練度が高く、機関銃・短機関銃の充足が良かったからである。1943年6月23日以降、歩兵は擲弾兵に、装甲部隊に随伴する自動車化歩兵は装甲擲弾兵と改称した。44年2月以後、訓練期間が短縮され、ついに同年9月には国家総動員法が公布、16～60歳までの男性が徴兵対象とされた。その結果、兵の質は低下し、膨大な損害を出した。なかでも国民突撃隊は中高年者や少年を動員してかき集めた急造部隊にすぎず、簡単な軍事訓練を受けた程度の市民の群でしかなかった。

### 7.92mmモーゼルKar98K

〈7.92mmモーゼルKar98K〉 全長：1,107mm 重量：3.9kg 装弾数：5発

第二次大戦の開始から終戦まで幅広く使われたボルトアクション小銃。

この原型は1898年にドイツ帝国陸軍制式小銃になったモーゼルGeW98の騎兵銃型Kar98である。

しかし歩兵の機動化が進み、小銃は短い方が操作しやすいということで短く改良され、1935年に制式化されたのがKar98Kである。短銃身であっても反動が少なく、命中精度も良かった。国民突撃隊用の戦闘簡易型にVK98がある。

**7.92mmフルサーGew・43**

《7.92mmフルサーGew・43》 全長：1,117mm 重量：4.4kg 装弾数：10発

Gew・41を改良したガス圧利用式半自動小銃。

バランスが不安定になる原因だった銃口のマスルプラスチックコーンを廃止し、一般的なガス圧利用式に改めた。弾倉は10連の箱型で、下からの着脱式だった。デザインは米軍のM1カービンに近い。

**ハーネルMP43**

《MP43》 全長：940mm 重量：5.12kg 装弾数：バナナマガジン30発

モーゼル7.92mm×57弾より軽量小型でやや弾速の低い7.92mmクルツ弾を使用する全・半自動切り替え可能な突撃銃。

クルツ弾の採用によって兵一人あたりの携行弾数が増えた。

1943年から生産されたMP43の名称を変更したのがStG44であり、実際には同一品だった。後にこれをベースにしてソ連のAK47が造られた。

**国民突撃銃VK98**

《国民突撃銃VK98》 全長：1,031mm 重量：3.13kg 装弾数：10発

モーゼルKar98Kの戦時簡易型であり、大戦末期に中高年者や少年を集めて編成された国民突撃隊用の装備で、仕上げも悪く着剣装置もなかった。

**エルマ9mm短機関銃MP38/40**

《9mm短機関銃MP38/40》 全長：833mm 重量：4.02kg 装弾数：箱型マガジン32発

拳銃弾を全自動で発射するマシンピストル。

MP38で使われていたアルミニウムを節約し、尾筒上面に刻まれていた溝がプレス加工によってなくなり、弾倉装着部にあった丸い孔1個もなくなったのがMP40である。

**モーゼル9mm短機関銃MP3008**

《9mm短機関銃MP3008》 全長：794mm 重量：2.95kg 装弾数：箱型マガジン32発

捕獲した英軍のステンMk II 短機関銃に工程省略方式を取り入れた改良型機関銃である。

弾倉装着部を銃の左から下に移し、大幅なプレス加工を応用して簡略化した。

**7.92mmドライゼMG13**

《7.92mmドライゼMG13》 全長：1,341mm 重量：11.4kg 発射速度：550発/分

第一次大戦末期に使用された水冷式ラインメタルMG1918を空冷式に改良した軽機関銃。

銃身に放熱穴の開いたジャケットを持ち、2脚で使用する。給弾方式には25発箱型弾倉が75発ドラム弾倉を採用した。1932年に制式化された。

**モーゼル7.92mmle・sMG34**

《7.92mmle・sMG34》 全長：1,219mm 重量：11.5kg 発射速度：800~900発/分

重機関銃と軽機関銃の両方に使用可能な機関銃としてスイスのソロターン社が開発したMG30を改良した空冷機関銃。軽機として使用するときは2脚を、重機とする場合は3脚を使用する。3脚銃架はバネを用いることによって連射時の反動を巧みに吸収した。

給弾は金属プレス製のベルト式で、50連ベルトを収納したドラム弾倉と75発をバラで収納した対空用2重ドラム弾倉があるが、50発ベルトを数本連結して使用することも可能だった。

しかも単発と連発が可能で、オープンブリーチ機構は連射直後の冷却効果が良かった。

戦後もフランス、アルジェリア、ユーゴスラビア、イスラエル、中国、北ベトナムなどで使用された。

**モーゼル7.92mmle・sMG42**

《7.92mmle・sMG42》 全長：1,230mm 重量：11.6kg 発射速度：1,500発/分

MG34にプレス部品を多用し、連射のみの機能に簡略化した多用途機関銃。

遊ばは回転閉鎖式から新たにローラーロッキング方式が採用され、銃身交換もMG34に比べより簡単になった。なお発射速度は銃口部のマスルブレーキを回転させることで調節可能だった。だが最高連射速度では高速のあまり牛の鳴き声のように聞こえたらしい。また、大戦中、米軍がMG42をコピーしようとして失敗したことは有名である。

大戦後、NATOの制式兵器として各国が採用し、現在ドイツ連邦軍で使用されているMG3機関銃も弾薬以外はMG42とほとんど同じである。

**7.92mm対戦車銃PzB39**

《7.92mm対戦車銃PzB39》 全長：1,581mm 重量：12.43kg

ドイツ軍で最も多く使用された対戦車銃で弾丸装填はダストカバーを開放し、グリップを押し下げで装填する。カートリッジは13mm薬莖を7.92mmにボトルネックしたもので、脚はMG34と同じピボット方式である。

**5cm軽迫撃砲leGrW36**

《5cm軽迫撃砲leGrW36》 砲身長：460mm 重量：14kg 最大射程：520m

英国の5cm中隊用迫撃砲に相当する砲。1942年から前線歩兵小隊に配属された。英国製より構造が複雑で重かったが、射撃精度は優れていた。

**8.1cm迫撃砲sGrW34**

《8.1cm迫撃砲sGrW34》 砲身長：1,144mm 重量：64kg 最大射程：2,400m

機関銃中隊に6門ずつ配置された迫撃砲。

日本の99式曲射歩兵砲に比べ2倍の重量があったが、米国のM1よりは軽かった。

しかも、跳躍迫撃砲弾を発射できた。

**パンツァーファウスト**

《パンツァーファウスト30》 弾頭重量：3kg 全長：1,500mm

ラングウェイラー博士が1942年中期に開発した歩兵用対戦車攻撃兵器。

これはホローチャージを応用した無反動砲で、バズーカとは原理が違う。

ドイツ軍は使い捨て兵器としてパンツァーファウスト30を開発し、その後44年夏には射程と精度を改良したパンツァーファウスト60を生産した。パンツァーファウストの後ろの数字は射程距離(m)を示し、30、60、100、150の各種が生産された。

**8.8cm ラーケッテンパンツァービュクセ43**

《8.8cm RPzB43》 全長：1,638mm 重量：9.5kg 射程距離：150m

チュニジアで入手した米国製M1バズーカの拡大コピーである。

また、改良型にガスよけの盾をつけたRP54などがある。

**Gewehr Sprenggranate**

《Schiebsbecher2》 口径：3cm 全長：234mm

3cm小銃擲弾発射器Schiebsbecher2のこと。

小銃を使って榴弾を発射し、トーチカや軽装甲の車両を攻撃する装置は第一次大戦から使用されていた。しかし、2型はそれまでのGG/P40と違い、コップ式(内装)で、小銃の銃口部に装着する。

弾頭は発射器先端からネジリ込み、専用の空砲弾の圧力で発射する。照門の目盛りは最大250mで1個中隊につき1挺配備された。

**携帯用火炎放射器FmW35**

《M35》 重量：35.8kg 燃料：11.8リットル

第一次大戦で使用されたヴェクス1918年型の改良型である。

1秒間噴射は10回、最大射程は25.6m~30m。しかし、携行用としては重く、1941年には生産が打ち切られた。

**柄付き手榴弾39型**

《Stigr39》 全長：406mm 重量：623.7g 炸薬量：TNT218g 発火時間：4~5秒

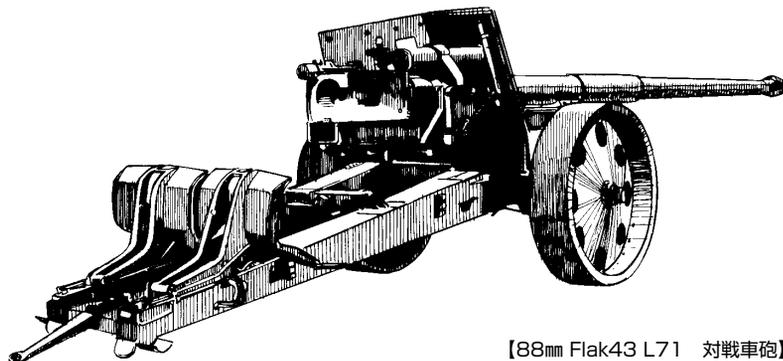
ワイマール軍で使用されていたM24より生産性と破壊力を向上させた柄付き手榴弾(Steilhandgranate)。棒状のため投擲時に遠心力が働いて使用しやすい。

**柄付き手榴弾43型**

《Stigr43》 データはM39とほぼ同じ

M39の木柄をくりぬき、摩擦発火装置の工程を簡略化し、弾頭部に卵型のM39と同じ発火装置を直接埋め込んだ。

また、弾頭部に鋼板製のアダプターが巻いてある。



【88mm Flak43 L71 対戦車砲】

# ドイツ編

## 艦 艇

### 戦 艦

#### 練習艦 シュレスヴィヒ・ホルシュタイン

基準排水量：13,040t 全長：127.6m 幅：22.2m 速力：16kt 航続距離：12ktで4,800nm (海里)  
武装：28cm連装砲×2 10.5cm連装高角砲×3

ベルサイユ条約下で保有を許された帝政ドイツ時代のドイチュラント級前ド級戦艦。1936年に副砲等を撤去して練習艦となった。同型艦はシュレジェン。

シュレスヴィヒ・ホルシュタインは、44年12月18日のゴートンハーフェン空襲で損傷、45年3月21日に処分された。シュレジェンは緒戦のポーランド侵攻や、大戦末期のバルト海撤退作戦に従事、45年5月4日に自沈した。

#### 装甲艦 ドイチュラント級

基準排水量：11,700t 全長：186m 幅：20.7m 速力：26kt 航続距離：20ktで10,000nm  
武装：28cm3連装砲×2 15cm単装砲×8 8.8cm高角砲×3 3.7cm連装機関砲×4  
2cm機関砲×10 50cm4連装魚雷発射管×2

1928年度計画装甲艦。ベルサイユ条約の規定に準じて、前ド級戦艦の代艦として建造された。装甲は軽度にとどめ、電気溶接を多用して重量軽減に務めたが、基準排水量は規定の10,000tを超えてしまった。主砲は52口径28cm砲3連装2基、装甲は水線60mm、甲板40mm、主砲防楯140mm、司令塔150mmだった。

同型艦はアドミラル・シェアとアドミラル・シュペー。

ドイチュラントは1940年2月にリュッツォーと改名、45年4月16日の英軍機によるシュヴィーデミュンデ空襲で大破着底。A.シェアは45年4月9日のキール空襲で転覆した。また、A.シュペーは39年ラブラタ沖会戦で損傷した後、モンテビデオ港にて自沈した。

#### 巡洋戦艦 シャルンホルスト級

基準排水量：31,850t 全長：229.8m 幅：30m 速力：31kt 航続距離：17ktで10,000nm  
武装：28cm3連装砲×3 15cm連装砲×6 10.5cm連装高角砲×7 3.7cm連装機関砲×8  
2cm機関砲×10 53.3cm3連装魚雷発射管×2

1934年度計画戦艦。ナチスが再軍備宣言後に建造した最初的主力艦。当初は38cm砲を搭載する予定だったが、1940年まで完成しないため、とりあえず54.5口径28cm砲を搭載して竣工した。結局、主砲の換装作業は行われなかった。装甲にはクルップ社の開発したニッケル・クロム・モリブデン鋼の硬質甲鉄ヴォタンを採用した。装甲厚は水線350mm、甲板105mm、主砲塔前楯360mm、司令塔350mmだった。

シャルンホルストは43年12月26日に英巡洋艦群や戦艦デューク・オブ・ヨークなどと交戦、無数の砲弾や10数本の魚雷を受けて沈没。同型艦グナイゼナウは42年7月に解役、45年に閉塞船として沈められた。

#### 戦艦 ビスマルク

基準排水量：41,700t 全長：251m 幅：36m 速力：29kt  
航続距離：16ktで9,280nm (ティルピッツは10,200nm)  
武装：38cm連装砲×4 15cm連装砲×6 10.5cm連装高角砲×8 3.7cm連装機関砲×8 2cm機関砲×12

1935年度計画艦。仮装敵国であるフランスの新鋭戦艦に対抗する目的で設計された本格的な戦艦。大和級やアイオワ級が出現するまでは世界最大の戦艦だった。

設計のベースとなったのは第一次大戦のバイエルン級で、水平防御が強化されているのが特徴である。主砲は47口径38cm連装砲4基、装甲はヴォタン甲鉄で、水線320mm、甲板120mm、主砲塔前楯360mm、司令塔350mmである。伝統的にドイツ戦艦は強靱な防御力を持っていた。同型艦はティルピッツ。

ビスマルクは41年5月、英巡洋艦艦隊を撃沈、プリンス・オブ・ウェールズを撃破した後、英空母艦載機や戦艦キングジョージV世、ロドネーなどの集中攻撃で撃沈させられた。

ティルピッツは44年11月にイギリスの特殊潜航艇の攻撃で擱座した後、ランカスター爆撃機の5t爆弾で沈められた。

#### 戦艦 H級

常備排水量：60,900t 全長：277.8m 幅：37.6m 速力：30kt  
武装：40.6cm連装砲×4 15cm連装砲×6 10.5cm連装高角砲×8 ほか

ナチスがイギリスに対抗できるよう計画したZ計画の主軸となるはずだった戦艦。しかし、海軍が予想したよりも早く開戦となったので実現しなかった。

建造仮称Hは1939年7月、同J級は8月に起工したが、10月には工事中止となった。主砲は47口径40.6cm砲で、通商破壊戦を目的としていたが、イギリス戦艦とも充分戦えるように装甲も水線320mm、砲塔385mmと、38.1cm砲弾に耐えられるように設計されていた。

## 航空母艦

#### 航空母艦 グラフ・ツェッペリン

基準排水量：23,200t 全長：262.5m 幅：27m 速力：33.8kt 航続距離：19ktで8,000nm  
予定武装：15cm連装砲×8 10.5cm連装高角砲×6 3.7cm連装機関砲×11  
2cm機関砲×28 搭載機×42

1936年に計画されたドイツ初の空母。

38年に進水したが、戦争の進展によって工事が度々中断し、43年2月に建造中止・放棄が決定され、カタバルトは、同盟国イタリアの空母アクィラに用いられるため譲渡された。米・英・日本などの空母をモデルに設計されていた。搭載機はJu87やMe109などを42機搭載する予定だった。

## 巡 洋 艦

#### 軽巡洋艦 エムデン

基準排水量：5,600t 全長：155.1m 幅：14.3m 速力：29.4kt  
武装：15cm砲×8 8.8cm高角砲×3 3.7cm連装機関砲×2 53.3cm4連装魚雷発射管×2

ドイツがベルサイユ条約制限下で建造した最初の巡洋艦。

兵装・主機・船型などは第一次大戦時の物を踏襲したオーソドックスな軽巡洋艦。しかし、実験艦の性格が強く、同型艦はない。45年キール爆撃で損傷、5月3日自沈した。

#### 軽巡洋艦 ケーニヒスベルク

基準排水量：6,650t 全長：174m 幅：15.3m 速力：32kt  
武装：15cm3連装砲×3 8.8cm高角砲×3 53.3cm3連装魚雷発射管×4

1929年から竣工したディーゼル・蒸気タービン推進方式の軽巡洋艦。同型艦はカールスルーエとケルン。ケーニヒスベルクとカールスルーエは1940年4月のノルウェー作戦で戦没、ケルンは45年4月30日ヴィルヘルムスハーフェンで被爆、着底した。

#### 軽巡洋艦 ライツィヒ

基準排水量：6,515t 全長：177.1m 幅：16.2m 速力：32kt  
武装：15cm3連装砲×3 8.8cm高角砲×3 53.3cm3連装魚雷発射管×4

ケーニヒスベルク級の改良型として1931年に竣工した軽巡。煙突が2本から1本に減ったほか、推進方式が変更されている。兵装は同じ。

45年にプリンツ・オイゲンに衝突され、46年ガス弾を搭載して海没処分された。準同型艦に装甲を強化したニュルンベルクがあり、こちらは46年1月にソ連へ引き渡された。

#### 重巡洋艦 アドミラル・ヒッパー

基準排水量：13,900t 全長：205.9m 幅：21.3m 速力：32.5kt  
武装：20.3cm連装砲×4 10.5cm連装高角砲×6 3.7cm連装機関砲×6 2cm機関砲×8  
53.3cm3連装魚雷発射管×4

1935年に締結された英独海軍協定に基づいて建造された重巡洋艦。5隻計画された。

なお、アドミラル・ヒッパーは45年に自沈。ブリュッハーは40年4月のノルウェー作戦において沿岸砲台の攻撃で沈没。プリンツ・オイゲンは46年の原爆実験で沈んだ。ザイドリッツは空母への改造途中に建造中止となり、リュッツォーは未完成状態のまま1940年にソ連へ売却された。

## 駆 逐 艦

#### 駆逐艦 レーベリヒト・マース

〈Z1級〉基準排水量：2,232t 全長：119m 幅：11.3m 速力：38.3kt  
武装：12.7cm砲×5 3.7cm連装機関砲×2 53.3cm4連装魚雷発射管×2

第一次大戦後初めて建造された駆逐艦である。

この1番艦の竣工は1937年。機関区画はダブル・ハルで高温高圧缶を採用した。同型艦は16隻あるが、うち10隻が戦没した。

#### 駆逐艦 カール・ガルスター

〈Z17〉基準排水量：2,411t 全長：123.2m 幅：11.8m 速力：38kt  
武装：12.7cm砲×5 3.7cm連装機関砲×2 53.3cm4連装魚雷発射管×2

第一次大戦後に建造されたドイツ駆逐艦の第2陣である。

同型艦は6隻あり、最終艦以外は第二次大戦直前に完成している。前タイプよりやや大型になっているが、兵装は同じ。本級は5隻がノルウェー作戦に参加し、5隻ともナルヴィクで全滅している。残った1隻は戦後ソ連に引き渡された。

## 駆逐艦 1936A型

《Z28》基準排水量：2,603t 全長：127m 幅：12m 速力：38.5kt  
 武装：15cm砲×4 53.3cm4連装魚雷発射管×2

大型の船体に主砲を48口径15cm砲を4門配備して軽巡に匹敵する打撃力を持った駆逐艦である。前部の単装砲2基は後に連装砲1基に換装される予定だったが、工事の実施されなかった艦もある。戦時急造型の1936年A艦戦型は最初から15cm連装砲を搭載していた。しかし、重兵装は重量過大による凌波性能及び復元性能の低下を招き、弾薬の取り扱いも重くて不便だったため、次の1936年B型では12.7cm砲に戻された。この1936年型は3隻のB型を含めて18隻が完成した。



## 潜水艦

## 潜水艦 II型

《IIA》基準排水量：253.8 (水上) /303.1t (水中) 全長：41.19m 幅：4.1m  
 速力：13 (水上) /7kt (水中) 航続力：8ktで2千nm (水上) /2ktで71nm (水中) 最大実用潜航深度：80m  
 武装：2cm機関砲×1 53.3cm魚雷発射管×3

潜水艦の開発を禁じたベルサイユ条約下で極秘裏に設計が進められていた沿岸哨戒潜水艦。イギリスとの海軍条約が結ばれた直後の1935年6月29日に1番艦が就役した。カヌーと呼ばれたこの小型潜水艦の武装は53.3cm魚雷発射管3門(魚雷18本または機雷18個)で、後に20mm機銃を装備した。

最初のIIA型が6隻、船体を若干延長したIIB型20隻、さらに大型化したIIC型8隻、航続距離を伸ばしたIID型が16隻建造された。これらは主に北海、バルト海で参戦したほか、6隻が陸路黒海へ送られた。しかし、戦時中11隻が戦没し、4隻が事故で失われた。

## 潜水艦 VII型

《VIIC》基準排水量：769/871t 全長：67.49m 幅：6.24m  
 速力：18.6/8kt 航続距離：10ktで9,700nm/2ktで130nm 最大実用潜航深度：120m  
 武装：8.8cm砲×1 3.7cm機関砲×1 53.3cm魚雷発射管×5

VII型は第二次大戦で最も活躍した中型潜水艦であり、最も大量に生産されたモデルである。最初のタイプVIIA型は1936年までに10隻建造された。魚雷発射管は前部4門、後部1門(搭載魚雷は11から14本)あった。

航続力を延長したVIIB型は38年から41年にかけて24隻就役し、大戦初期の主力となった。VII C型は40年3月から45年1月までに675隻建造され、大西洋の戦いにおいて主役となった。

## 潜水艦 IX型

《IXD2》基準排水量：1,616t 全長：87.6m 幅：7.5m  
 速力：19/7kt 航続距離：12ktで2万nm強  
 武装：10.5cm砲×1 3.7cm機関砲×1 53.3cm魚雷発射管×6

長期間の作戦を想定した大型航用潜水艦。A、B、Cのマイナーチェンジ型があり、1938年から終戦近くまでに合計163隻が完成した。

IXシリーズの最終発展型はD2で、完全複殻式として燃料搭載量を増した巡洋潜水艦。アフリカ南部からインド洋まで参戦した。42年から45年までに約30隻が就役、うち3隻は戦時中日本に引き渡された。

## 潜水艦 XXI型

基準排水量：1,621/1819t 全長：76.7m 幅：6.6m  
 速力：17.3/17.18kt 航続距離：10ktで15,500nm/5ktで365nm 最大実用潜航深度：135m  
 武装：3cm連装機関砲×2 53.3cm魚雷発射管×6

潜水艦隊司令長官デーニッツが形勢逆転を狙ったドイツ最高のUボート。滑らかな船体形状を持ち、バッテリー容量の増加、シュノーケルと対レーダー・コーティング、新型ソナーを装備し、水中性能ははずば抜けていた。

武装は53.3cm魚雷発射管6門(搭載魚雷は最大23本)で、新型の再装填装置は20分間に18本の魚雷が発射可能だった。XXI型が作戦態勢について場合、連合国のASW艦艇は深刻な事態を迎えるはずであったが、登場が遅すぎほとんど実戦には出ていない。

1944年7月から終戦までに119隻が進水し、93隻が就役したものの、訓練とシステムの調整に時間がかかったのだ。

これら就役艦のうち21隻が戦没し、61隻が自沈、残った11隻は連合国に接収された。なお、撃沈されたU2540は後に西ドイツ海軍が引き上げ、民間船籍で再就役した。

## イギリス編

## 航空機

## グロスター グラディエーター

《Gladiator Mk. I》  
 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ヵ月、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。また大戦初期のノルウェー、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。更に英海軍は、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された。空母イギリスやグリアスで運用され、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、ワイルドキャット(マートレット)の登場と共に艦載戦闘機としての座も譲っている。

## ホーカー ハリケーン

《Hurricane Mk. II C》  
 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書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。しかし、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. IID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、カタバ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。

## スーパーマリン スピットファイア

《Spitfire Mk. I》  
 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ヵ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、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、同技師は完成直前に急逝し、この機体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・高々度性能では一步譲った。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

《Meteor Mk. I》  
 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。

この英国初のジェット機は第616航空隊で、V 1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。

## ウエストランド ワールウィンド

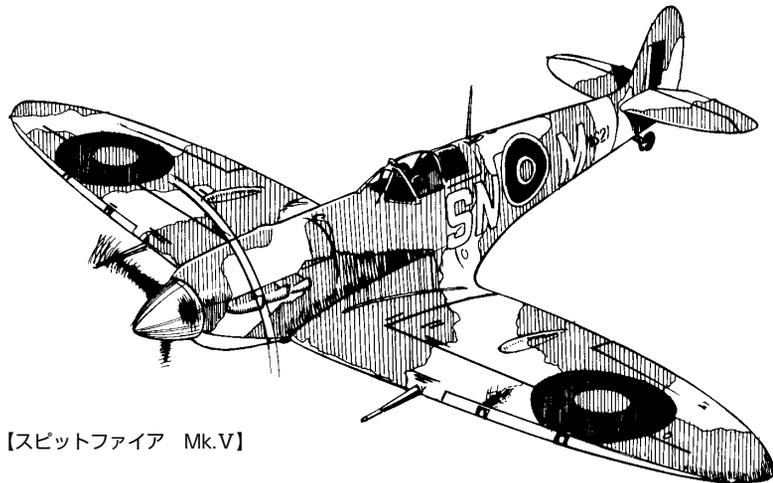
《Whirlwind Mk. I》  
全幅：13.7m 全長：9.68m 最大速度：579km/h  
武装：20mm Hispano Mk. I ×4、爆弾454kg

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、迎撃任務には不適当であった。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

《Typhoon Mk. I B》  
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腐力外皮の構造を採用する手堅い設計だった。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。これは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ことから判る。その後、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襲任務で、ようやく汚名を返す。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し、地上攻撃に活躍した。総生産数は3,317機である。



【スピットファイア Mk.V】

## ホーカー テンペスト

《Typhoon Mk. II》全幅：12.7m 全長：9.7m 最大速度：650km/h  
《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Mk. II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レを付けた。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、本機を有名にしたのはV1号迎撃である。大戦に間に合った型は、唯一このMk. Vだったが、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。

## ポルトン・ポール デファイアント

《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、自慢のポルトン・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う。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

《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屋間偵察などに活躍。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、敵機のよい餌食となり、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。

## ブリストル プレニム

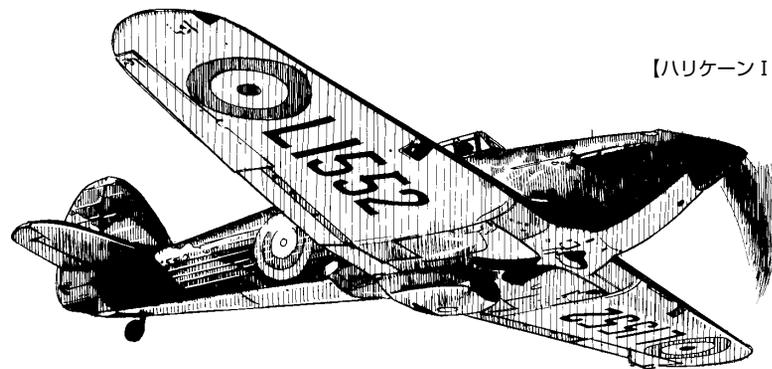
《Blenheim Mk. I》  
全幅：17.17m 全長：12.12m 最大速度：418km/h  
武装：7.7mm Browning ×1、7.7mm Vickers K ×1、爆弾454kg

1935年4月、全金属製流線形使用の双発高速輸送機ブリストル142M「プリテン・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

《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、ランカスターと並ぶ英軍用機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と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回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27,000t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に席を譲るまで使用された。

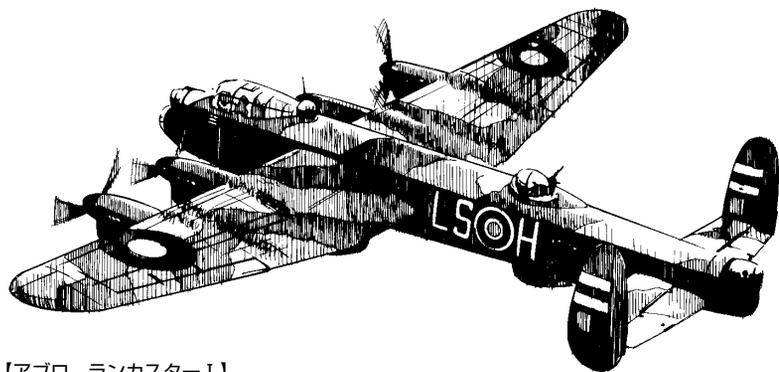


【ハリケーン I】

## ブラックバーン スクア

《Skua Mk. II》  
全幅：14.07m 全長：10.85m 最大速度：362km  
武装：7.7mm Vickers Mk.V×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.III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・ロイアルの第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軽巡艦ネヒスベルクを沈め、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。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。



【アプロ ランカスター I】

## フェアリー フルマー

《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、地中海でとても狭く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。しかし、性能的には取り立てるようなものではなく、シーファイア、ファイアフライへとその座を移していった。

## フェアリー ファイアフライ

《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、主翼が精円翼になり、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、ほとんど垂直近くの角度まで下げて、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、独戦艦ティルピッツ攻撃に初めて使用された。1945年初めには、空母インディファ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。

## アプロ ランカスター

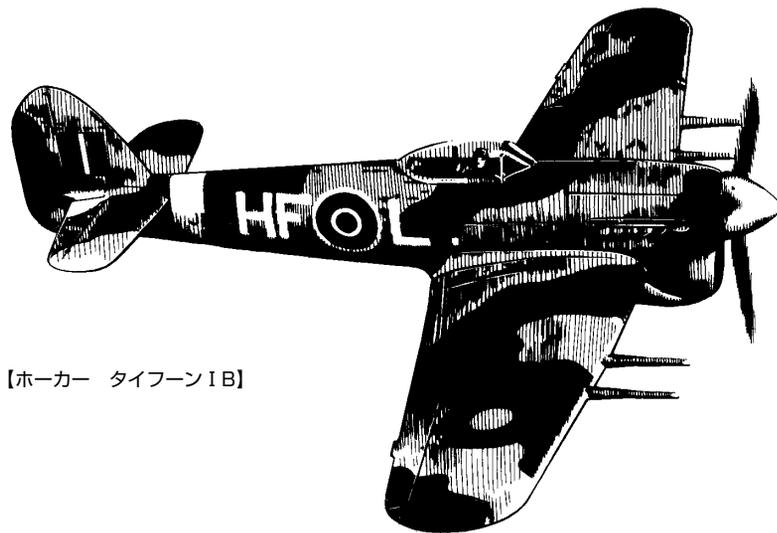
《Lancaster Mk. I》  
全幅：31.09m 全長：21.18m 最大速度：462km/h  
武装：7.7mm Browning Mk. II ×8、爆弾6,350kg

スピットファイア、モスキートと並ぶ、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、発動機不調のアプロ・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、独戦艦ティルピッツを5t爆弾ト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爆弾グランドスラムが挙げられる。その他にも、「ダムバスター」と呼ばれる特殊な機体で、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

《Beaufighter Mk. VIF》  
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・ビルマで日本軍とも相対している。この沿岸航空隊用であるMk. VI C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。



【ホーカー タイフーン I B】

## フェアリー ソードフィッシュ

《Swordfish Mk. I》  
全幅：13.87m 全長：11.07m 最大速度：224km/h  
武装：7.7mm Vickers Mk.V×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ⅢFと交替して第825飛行隊へ配備、空母グローリアスに搭載された。その後ブラックバーン・パ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、艦隊防衛に就いたため、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、複座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

《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、操縦性はソードフィッシュの方が優れていたというパイロットさえたため、総合的にはほぼ同じと判定された。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閉閉式となり、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。そして英軍複座機としては珍しく、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 パラクード

《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、珍しい弓込み方の着陸装置、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. I0スカ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

《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が効を奏し、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1,453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

《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型はドイツ上空にて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。

## ビッカース ウェリントン

《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2,041kg

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。胴体の独特な大圏式構造が有名で、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、冗費分のウェルズレイ譲りで量産には向きなかったが、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

《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にという要求のため、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、最終型の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

《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. V×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のが、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略爆撃機の双壁として、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艦艦爆撃を最後に、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 ポーフォート

《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定計画の一つとして、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が、このポーフォートである。同機は1939年12月にソーネイ島の第22飛行隊ヘビッカー・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。

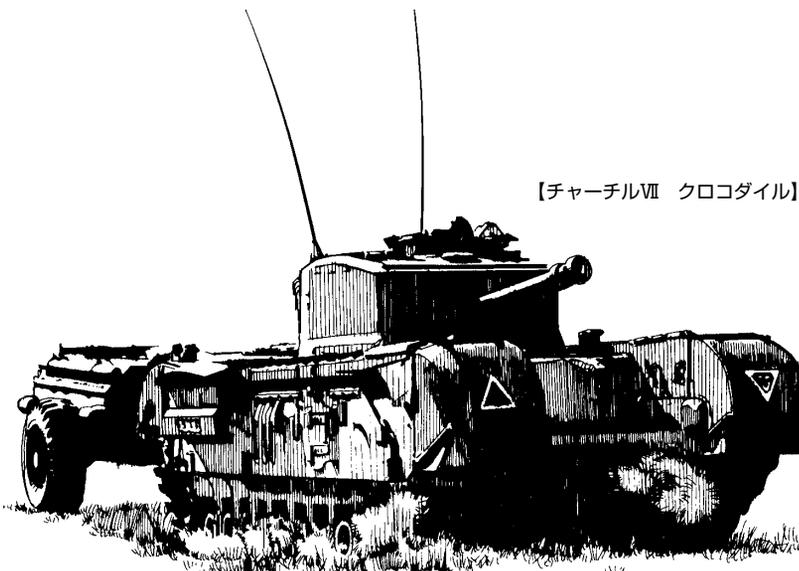
イギリス編  
地上車両

## BSA・ダイムラー ダイムラー装甲車

《Daimler Mk. I》  
全幅 2.44m 全長 3.96m 最高速度 80km/h  
武装 2pdr OQF×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。車体はセミモノコック構造で、流体フライホイールの変速機や後退時の操作装置など、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等が作られ、戦後も一部が使用されている。

【チャーチルVII クロコダイル】



## AEC AEC装甲車

《AEC Mk. I》  
全幅：2.74m 全長：5.18m 最高速度：56km/h  
武装：2pdr OQF×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社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、マッドル砲牽引車を元に最大30mmの装甲を施し、パ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、少数がチャトー・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。

## ビッカース・アームストロング Mk.VI軽戦車

《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挺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

《Tetrarch》  
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。クリスティー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、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200両がソビエトへ供与され、1942年5月にはマダカ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渡帰、ノルマンディー上陸作戦の際に2両が投入されている。総生産数は177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)

《A9 Cruiser Tank Mk. I》  
全幅：2.50m 全長：5.79m 最高速度：40km/h  
武装：2pdr OQF×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10t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、2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挺だけ装備し、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)

《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、転輪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65両生産され後期型のMk. IVAはベサ機関銃に換装、火力支援用に3.7in榴弾砲装備のMk. IVCS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)

《A15 Crusader I》  
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まった。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巡航戦車カヴェナナー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ナー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転輪が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、実戦では位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月のパトル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し、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.VII巡航戦車 クロムウェル (A27M)

《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、カヴェナナー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、24t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バティー・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. VII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、こちらもリバティー・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、総合的に見てIV号戦車H型にも劣ることもあり、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。

## パーミンガム・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)

《A30 Challenger》  
全幅：2.91m 全長：8.15m 最高速度：51km/h  
武装：17pdr 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の車体を挙げて転輪を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変して搭載した、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。だが、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、すぐさま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1944年8月には実戦配備されていった。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)

《A34 Comet》  
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の車体に無理な改変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、英国は初めて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、センチュ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)

《A11 Matilda I》  
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、ブレーキや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、水冷式ピッカース機関銃1挺を装備していた。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3.7cm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)

〈A12 Matilda II〉  
全幅：2.59m 全長：5.61m 最高速度：24km/h  
武装：25pr OQF×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の強力な鋳造装甲を持つ、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Ⅰを58両もって、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Ⅰが7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、太平洋戦線では豪軍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。

## ピッカース・アームストロング Mk.Ⅲ歩兵戦車 バレンタイン

〈Valentine I〉  
全幅：2.63m 全長：5.41m 最高速度：24km/h  
武装：2pdr OQF×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、ピ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、安定性に定評があったA10のシャーシーに最大65mmの装甲を施したものを車体とし、車重16tの限界から2名用の小型砲塔を搭載、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、シ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.Ⅳ、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

〈A22 Churchill VII〉  
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うる重装甲を施した、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。外観は壘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列に並んだ小型輻輳をコイルスプリングで懸架し、武装は鋳造砲塔に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 Matador O853 Deacon〉  
全幅：2.36m 全長：6.48m 最高速度：40km/h  
武装：6pdr OQF×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収めたが、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。

## ピッカース・アームストロング アーチャー駆逐戦車

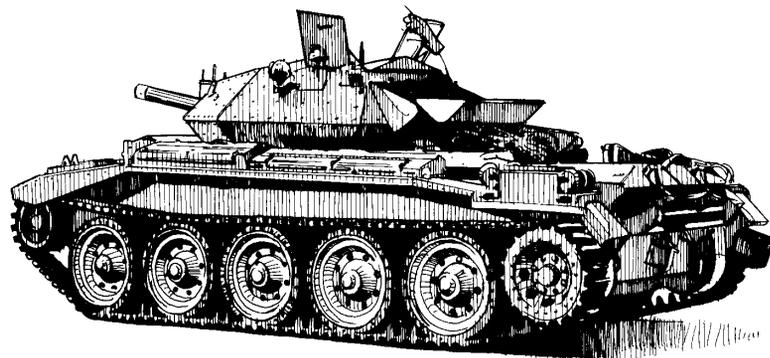
〈Archer〉  
全幅：2.63m 全長：6.69m 最高速度：24km/h  
武装：17pdr OQF×1

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ン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、ピッカース社で開発が始まった。これは、車体前部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。一つは車体前部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。

## パーミンガム・レールウェイ・キャリッジ&ワゴン ビショップ自走砲

〈Bishop〉  
全幅：2.62m 全長：5.53m 最高速度：24km/h  
武装：25pdr OQF×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、パーミンガム・キャリッジ&ワゴン社の提案により、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。



【クルセイダーⅡ】

# イギリス編

## 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、開戦と同時に海の戦いも始まった。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隻あまりという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。大型艦同士が戦い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。そしてそれはイギリス海軍の見ていた方向が正しかったのを裏付ける結果であった。

# アメリカ編

## 航空機

### ベル P-39 エアコブラ

〈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

1935年に創設されたベル社にとって2作目の開発となった、エアコブラは、機首に大口径37mm機関砲を搭載し、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として設計された。エンジンが重心に近いため運動性は良く、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再設計されたことにより、上昇力や高々度性能ばかりでなく運動性まで大幅に犠牲となり、初期量産型であるC型(20機)、武装強化型のD型が923機が作られたがほとんどを海外への輸出用としてしまった。また英国仕様としてC型を基にMk. I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、その後も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、更に照準器の良さなど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

〈P40F-5 Warhawk〉  
全幅：11.37m 全長：10.15m 最大速度：586km/h  
武装：12.7mm M2×6、爆弾 225kg

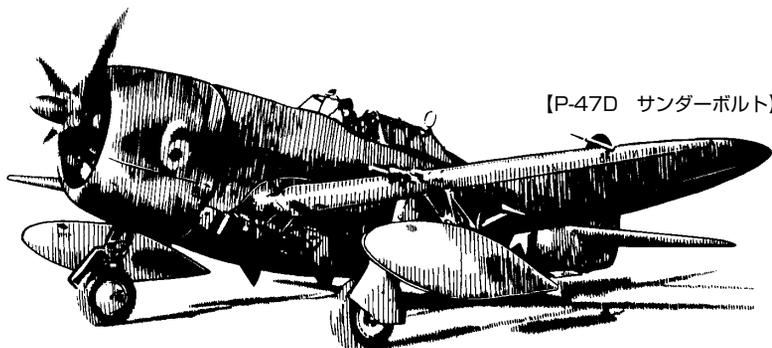
性能的には主流にはなれなかったが、米・英・仏・豪・南ア・ソビエト・ニュージーランドと第二次世界大戦の連合軍側でもっとも広く使われた戦闘機のひとつである。1938年10月、P-36を液冷エンジンに換装したXP-40として初飛行後、P-40として1940年5月より生産開始。最初に500機以上の量産発注を受けたが、うちフランス分140機は同国の降伏により、「トマホークMk. I」としてイギリスが引き取るようになった。一方、米陸軍への配備はB型からで、武装を強化したC型からは米海軍へ配備された。1941年、機体に大幅な改良を加えたD型が開発されると、「キティホークMk. I」と呼称され、ほとんどが英空軍へ貸与された。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。

### グラマン F6F ヘルキャット

〈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

「本機の力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生い立ちであった。そのせいか、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え計画された。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. II(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リーフを成し遂げた。

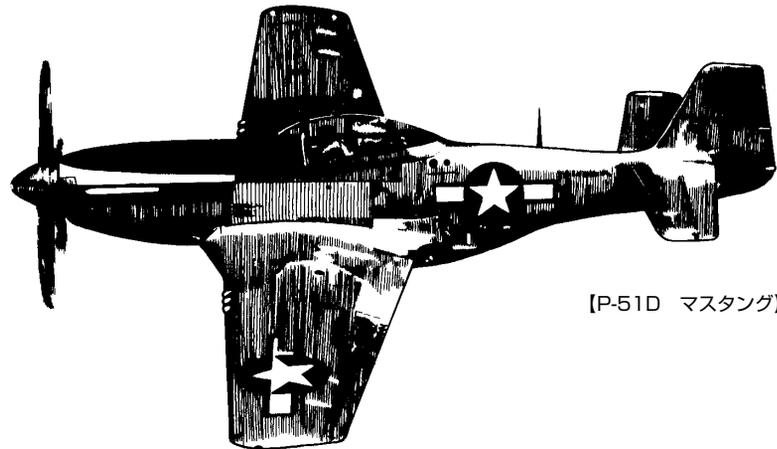
〔P-47D サンダーボルト〕



### グラマン F8F ペアキャット

〈F8F-1〉  
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、軽量化のため、零戦はもちろん、様々な機種を調べ上げ、色々な試みを行った。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ることになる。当然のように画期的な高性能を発揮し、2月5日に1,876機が発注、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のものと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。



〔P-51D マスタング〕

### ポート F4U コルセア

〈F4U-4〉  
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月に生産型の-1型が引き渡された後も、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

〈F7F-3N〉  
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。

陸軍自身、上昇力の大きな双発戦闘機を迎撃機にと望んでおり、それ以前に開発中止になったXF5F-1スカイロケット(XP-50)のときから、陸上機型を要求していたのである。もちろんグラマン社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た。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機を夜間戦闘機型の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、実戦にはぎりぎりで間に合わず、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

〈P-47D-25 Thunderbolt〉  
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で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型や、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。これは地上攻撃力は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2,800HP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

〈P-38J Lightning〉  
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

双胴双発単座戦闘機という、特異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開発されたが、非常に高い要求を満たすために、双発双胴機として設計されたため、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、最後の着陸で大破したものの2回の着陸で7時間2分という記録的な成績を残した。1940年8月よりD型が実戦配備され、ついでE型から本格的量産機となり、真珠湾攻撃の時点では、合計47機が米陸軍にあった。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、どの米軍機よりも多くの日本機を撃墜したのがP-38であり、山本五十六提督の乗機を撃墜したのもこの機であった。また、本機をドイツでは「尻尾のさけた悪魔」と呼んでいた。

## ノース・アメリカン P-51 マスタング

〈P-51D Mustang〉  
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日以内に開発すると逆提案した。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、同年9月には急降下爆撃機型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 P-61 ブラックウィドウ

〈P-61B〉  
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R-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号機のロールアウトは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

〈A-20G Havoc〉  
全幅：18.69m 全長：14.63m 最大速度：510km/h  
武装：12.7mm M2×8、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」と命名された。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であり、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多く送られた。それは1943年2月、機首風防がなくなり、そこへ機銃6挺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 インベーター

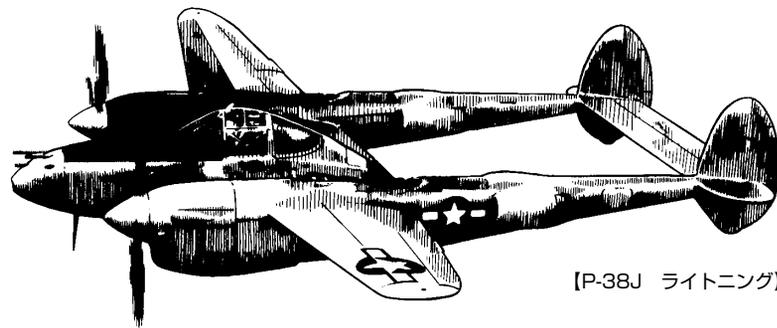
〈A-26B Invader〉  
全幅：21.34m 全長：15.47m 最大速度：571km/h  
武装：12.7mm M2×18、爆弾2,722kg

ハボ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

〈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5inHV A 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。そこで、その中で、複製爆撃機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かったため、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、一部の機はタイ、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。ちなみに、ヘルダイバーとは水鳥のカイツブリのことである。



【P-38J ライトニング】

## ノース・アメリカン B-25 ミッチェル

〈B-25-J Mitchell〉  
全幅：20.6m 全長：15.82m 最大速度：438km/h  
武装：12.7mm M2×12、爆弾1,361kg、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、大幅な改修を経て量産型の第1号機は1940年8月に初飛行、最大速度518km/hを記録した。しかし、その快速性は、以降の度重なる重量増大により、

次第に低下することとなる。その後、生産型としては、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挺、防御用に6挺の重機関銃を装備し、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。

### マーチン B-26 マローダー

〈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 1,361kg

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が無難な作りにまとめたのに対し、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、試作を作らずにいきなり1,100機も発注をしたという。あまりに急いだ結果、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度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3.5°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

〈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。

### コンソリデーテッド B-24 リベレーター

〈B-24J Liberator〉  
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という飛行艇メーカー製らしい特異なスタイルに、2枚の垂直尾翼を備え、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全型合わせ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

〈C-47A Skytrain〉  
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段階過給器を外したD型など派生型も多数作られた。グライダー曳航、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一つである。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

〈C-46A Commando〉  
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は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

〈K-3型飛行船〉  
全長：75.55m 最大速度：115.75km/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珍しくはないが、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。

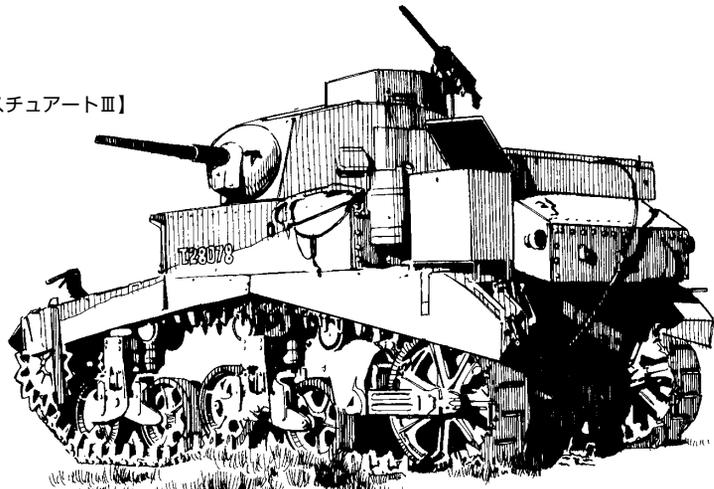
## アメリカ編 地上車両

### フォード自動車 M3装甲車 グレイハウンド

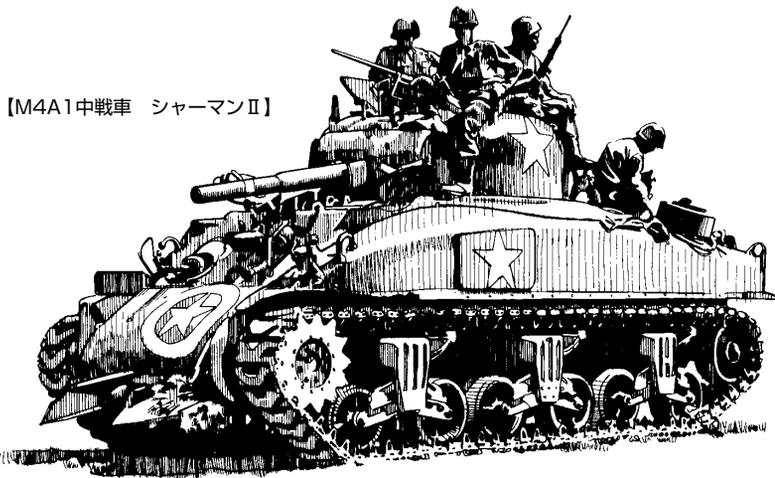
〈M3 Armoured Car Greyhound〉  
全幅：2.69m 全長：5.49m 最高速度：89km/h  
武装：37mm Gun M6×1、12.7mm MG HB M2×1、7.62mm MG M1919A4×1

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。いくつかの試作車を作られ、その内の1つであるT22の車体を改修したT22E2が、1942年6月に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と6輪駆動のおかげで、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。

【スチュアートⅢ】



[M4A1中戦車 シャーマンII]



### アメリカン車両・铸造所 M3/M5軽戦車 スチュアート

〈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 M1919A4×5

M2A4軽戦車は、ドイツのⅡ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攻戦から得た戦訓で、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」として供与が行われた。量産中は改修が相次ぎ、1941年8月には砲塔を改修したM3A1（英軍では「スチュアートⅢ」）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被弾経始を高めた新車体の採用などが行われた。同様な改修は逆にアメリカ車両・铸造所製にも反映され、これはM3A3（英国では「スチュアートV」）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、M2A4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。

### デトロイト戦車工廠 M3中戦車 リー、グラント

〈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験不足で、車体へ装備することとなった。ちょうどその頃、英国は戦車購買団をアメリカへ派遣し、タ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。英国は低い砲塔に改良したものを「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。

### グラッド・ブランク戦車工廠 M4中戦車 シャーマン

〈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「イーシー・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、戦後も陸上自衛隊に於て世界各国で使われた。なお、英軍ではM4～M4A4までをシャーマンI～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と叫んだ。

### デトロイト戦車工廠 M26重戦車 パーシング

〈M26 Heavy Tank Pershing〉  
全幅：3.51m 全長：8.65m 最高速度：40km/h  
武装：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フィッシュカー車体部門/フォード自動車 M10対戦車自走砲

〈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プ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、砲塔を五角形型へと変更した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。オープントップ故の欠点もあったが、前線の評判は悪くなく、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

〈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、いくつもの試作を経て、1943年4月T70試作車が完成した。その後サスペンションをトーションバーに変更した後、同年6月には量産が始まり、翌年3月ようやく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中戦車の半分近くに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、装甲防御力が犠牲になり、車体主要部に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。

### GMCフィッシュカー車体部門 M36対戦車自走砲

〈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ぐらいしかないため、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

〈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、この形状が教会の説教壇に似ていたことから、英軍では「ブリスト（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榴弾砲弾の補給上の都合から、カナダのラム戦車を元にブリ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、ブリストは余剰となり、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。

### プレズド・スチール・カー M12自走加農砲

〈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隨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

〈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重機関銃2挺を装備し、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機関砲1門と12.7mm重機関銃2挺を装備したM15と、12.7mm重機関銃4挺にしたM16は非常に有効で、米機甲師団対空中隊に各8両ずつ配備されていた。もともと、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」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

〈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 M1919A4×1

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、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属され、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。

## アメリカ編

### 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い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フ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。これを見てもわかるように、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と言えるであろう。

## ソビエト編

### 航空機

### ポリカルポフ I-15/152/153

〈I-153 M-63R〉  
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1,000PS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実現している。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頼りが見え、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

〈I-16 tip-10〉  
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目じた。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月から共和党政府側へ送られ、更に少数であるがスペイン国内でも生産されている。スペインでは味方である共和党からはモスカ（蠅）と呼ばれ、敵である国民党軍からはラタ（兔）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、急降下性能が優れた反面、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。

### ラボーチキン 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・グレビッチ MiG-3

〈MiG-3〉  
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・グレビッチの“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-61) 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。こ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を行っている。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生産も終了した。

## ヤコブレフ Yak-1/7

《Yak-1》  
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

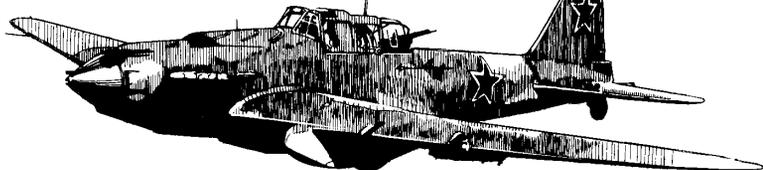
A・ヤコブレフの第一作で、LaGG-1、MiG-1と同じ計画に基づき設計された。原型機 I-26は、1939年春に初飛行し、翌年革命記念日の航空ショーで初公開された。ヤコブレフはこの機の成功によりレーニン賞を得た。Yak-1と改称された制式機は、構造は主翼が木製、胴体が鋼管と木の混合に合板外皮でできていた。しかし、後方視界は不評だったため、キャノピーを突出型に改善し、ついでエンジンも強化したYak-1Bが、1942年7月改良型として登場した。同じく、Yak-1を複座化し改造した練習機UTI-26というのがあったが、こちらはもう一度単座に改修されて武装を施し、Yak-7Bという戦闘機として使用されている。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-7DI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。

## ラポーチキン La-5/7

《La-5 FN》  
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あり、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からである。

## 【イリュージン I1-2】



## ヤコブレフ Yak-9

《Yak-9》  
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年のベルリン大空輸に対抗している。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

《Yak-3》  
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能を向上させた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、Bf109G、Fw190A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。

## スホーイ Su-2

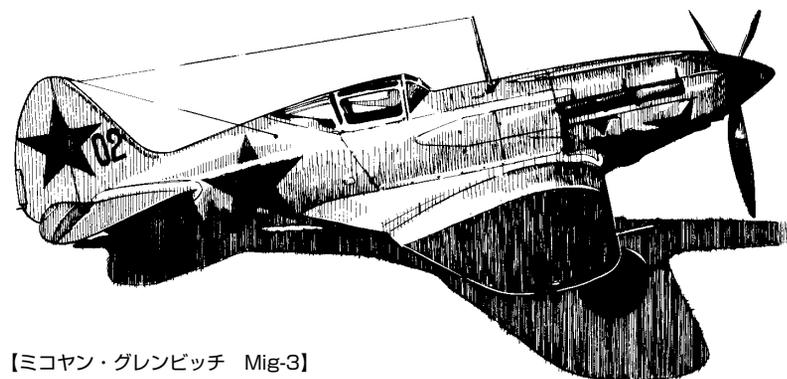
《Su-2》  
全幅：14.30m 全長：10.25m 最大速度：455 km/h  
基本武装：7.62mm×4、爆弾650kgもしくはRS-82×10

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、性能も当然のことく悪いため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950PSのM-88エンジンを付けていたが、重量増加が目立ち、急速1,115PS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I1-2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 I1-2

《I1-2M3》  
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

I1-2、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、根本的な設計の直しが必要となった。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であり、1941年3月に試験が終わると直ちに発注され、I1-2として量産開始された。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以上の砲火でなければ撃墜できなかつたと言われ、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I1-2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I1-2m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I1-2m3も開発されている。総生産数は36,163機を数え、ソビエトは「空飛び戦車」と呼び、独軍からは「黒い死」と恐れられた。



## 【ミコヤン・グレンビッチ Mig-3】

## イリュージン I1-10

《I1-10》  
全幅：13.40m 全長：11.12m 最大速度：551km/h  
基本武装：23mm NS-23×4、20mm B-20EN×1

I1-10は、シュツルモビクの最終型として、I1-1を原型として作られた地上攻撃機である。このI1-1は、I1-2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、I1-10の全体のフォルムはI1-2M3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I1-2とI1-10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。

## ペトリャコフ Pe-2

〈I1-10〉  
全幅：13.40m 全長：11.12m 最大速度：551km/h  
基本武装：23mm NS-23×4、20mm B-20EN×1

ウラジミール・ペトリャコフが設計した、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は操縦性に優れており、急降下性能は優秀で、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年初頭頃からは、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ので、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年にペトリャコフが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、I1-2とともにソ連軍戦術爆撃機隊の主力であった。

## イリュージン I1-4

〈I1-4〉  
全幅：21.44m 全長：14.76m 最大速度：404km/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I1-4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、ガラスの多いすなりした流線形となり、非常に優秀な性能を示したので、I1-4と改称され、直ちに生産開始、1940年から部隊配備となった。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

〈Po-2〉  
全幅：11.40m 全長：8.15m 最大速度：149km/h  
武装：7.62mm×1、爆弾250kg

Po-2は、その類い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、使われ方が違うとはいえ、ここまで残るのは本機の基本性能の良さを伺い知るものである。

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。

## ソビエト編

## 地上車両

## インソルスキー工場 BA-6中装甲車

〈BA-6〉  
全幅：2.07m 全長：4.90m 最高速度：43km/h  
武装：45mm obr.1,932g×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

〈BA-64B〉  
全幅：1.69m 全長：3.66m 最高速度：80km/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挺のみ、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ーをつけた物であった。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車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。もともと、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

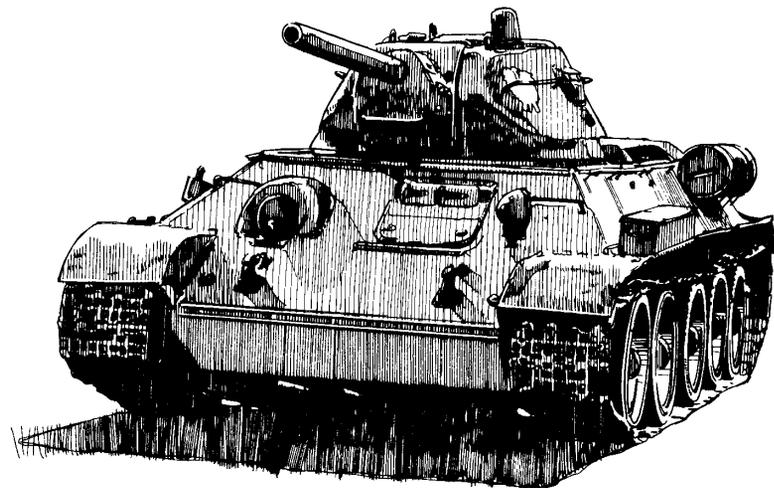
〈T-37A〉  
全幅：1.94m 全長：3.73m 最高速度：40km/h（浮航6km/h）  
武装：7.62mm DT×1

ソ連労働赤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。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を持つこの戦車は、1933年8月にT-37として正式採用された。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る。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。

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

〈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。



【T-34 1941年型】

## GAZ T-70軽戦車

〈T-70M〉  
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かず、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対戦車砲弾に耐える45mmの前面装甲を備え、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。

## ヴォロシーロフ名号工場 T-26軽歩兵戦車

〈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、労農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6t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単砲塔型に改修され、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年には被弾経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ポルト止めた。

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。

## 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

〈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、機動戦の中心となっ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、試作も行われないうちからソ連版M1930を、「装輪装軌兼用軽戦車BT-2」として制式化した。

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、この状態で走ることはまず無かった。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。

この後、日本軍との戦闘で、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ったが、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

〈T-28 vvp.1934g.〉  
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.ⅡA中戦車を参考に作られた、ソビエトで最初のも多砲塔型中戦車が、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年には被弾経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

〈T-34 vvp.1941g.〉  
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)」を持ち、大祖国防衛戦争(独ソ戦のソ連名)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に不満を持ち、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失態を演じたが、集中運用が確立されると敗色濃厚な戦局を挽回、ベルリン攻陥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

〈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、一時的に戦車戦にて優位に立っていた。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、第三世界諸国へも広く供給され、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。

## コムンテルン名号ハリコフ機関車工場 T-35重戦車

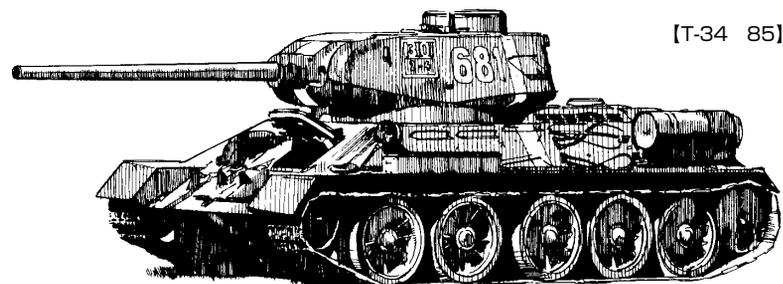
〈T-35 vvp.1933g.〉  
全幅：3.20m 全長：9.72m 最高速度：30km/h  
武装：76.2mm KT-28×1、45mm obr.1932g×2、7.62mm DT×5

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、堅固な防御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個と配置し、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

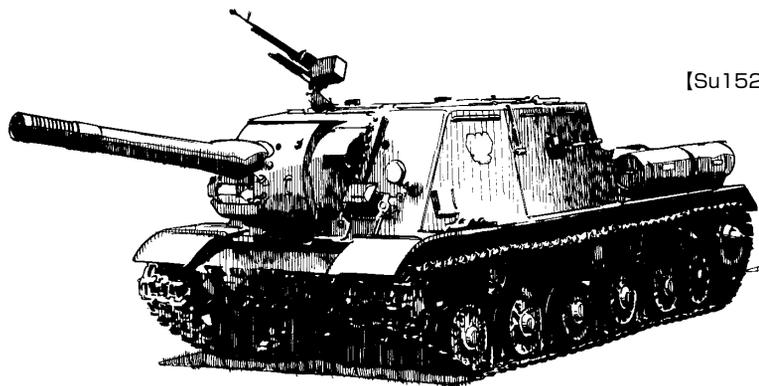
〈KV-1 vvp.1940g.〉  
全幅：3.32m 全長：6.75m 最高速度：35km/h  
武装：76.2mm L-11×1、7.62mm DT×3

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、トーン



【T-34 85】

オンバー・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。



[Su152]

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

《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

《SU-85-II》

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、今度は対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

《ISU-122》

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榴弾砲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「ズヴェラボイ(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ISU-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、防御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、終戦後もワルシワ条約機構車の主要装備ともなった。

### 第38、第40工場、GAZ SU-76自走砲

《SU-76M》

全幅：2.72m 全長：4.97m 最高速度：45km/h  
武装：76.2mm ZiS-3×1

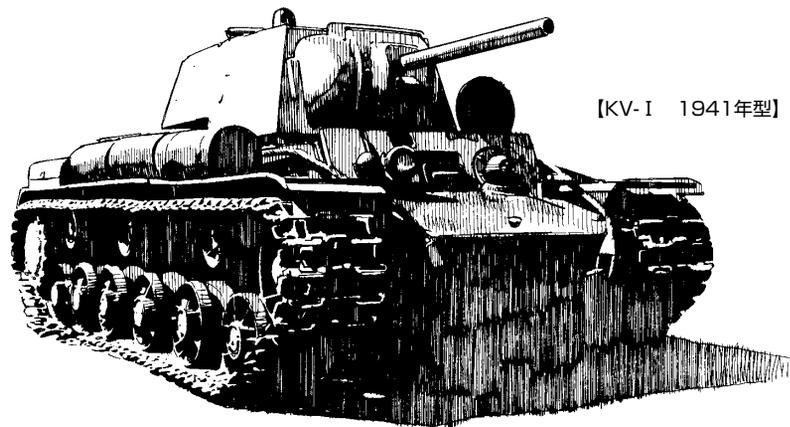
1942年後半、ソ連軍の反攻が始まると、その進撃に追従できる機動性が兵器に必要となった。このため、T-70軽戦車の車体を流用した76.2mm砲ZiS-3を搭載する軽自走砲を開発した。T-70の車体は、76.2mm砲搭載のため全長が長くなり、転輪が1個追加されて6個となっている。上部構造物は、上方と後方が開放された固定型の戦闘室を車体後方におき、前・両側面を薄い装甲板で保護していた。独軍の対戦車自走砲と全体の構造は良く似ている。1942年12月、本車はSU-76として制式に採用され、量産が始まった。1943年5月には、初期型のエンジン構造の欠点を改良したSU-76Mが開発され、これは初期型の製造終了と共にSU-76と呼ぶようになっていく。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

《KV-2 obr.1940g.》

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。



[KV-1 1941年型]

## ソビエト編

### 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、日露戦争を境にアメリカ、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隻のド級戦艦と10隻の巡洋艦しかなく、必然的に大戦全般を通し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局員による力関係、また地理的な問題も加味されてくるとは思われるが、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。とはいうものの、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、駆逐艦約50隻を失うこととなった。

# フランス編

## 航空機

### モラン・ソルニエ MS406

《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

《MB 152》  
全幅：10.54m 全長：9.10m 最大速度：509km/h  
基本武装：20mm Hispano-Suiza HS404×2、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。

### ドポアチン D520

《D 520》  
全幅：10.20m 全長：8.60m 最大速度：534km/h  
基本武装：20mm Hispano-Suiza HS404×2、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Bf109E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》  
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、長距離防護、爆撃機迎撃、戦闘指揮などに行える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631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》  
全幅：16.00m 全長：10.90m 最大速度：425km/h  
基本武装：7.5mm MAC Mle1934×4 (最大12)、爆弾 280kg

フランス空軍において最多を誇るポテ631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をベースに戦闘偵察・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631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》  
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挺と偵察カメラを装備、後部上面と下面に7.5mm機関銃を各1挺ずつ装備していた。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

《MB 174》  
全幅：17.03m 全長：12.20m 最大速度：530km/h  
基本武装：7.5mm MAC Mle1934×3、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

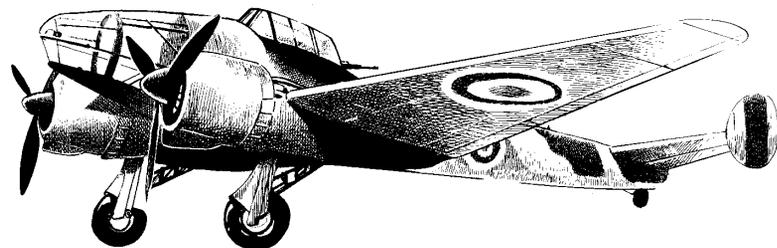
《Amiot 143》  
全幅：24.53m 全長：18.24m 最大速度：310km/h  
基本武装：7.5mm MAC Mle1934×4、爆弾1,600kg

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。開戦後の数ヶ月は、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攻後、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》  
全幅：22.83m 全長：14.50m 最大速度：485km/h  
基本武装：7.5mm MAC Mle1934×10、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機関銃を各1挺、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翼に戻した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、生産が最後までではかたどらず総生産数は132機で、大した活躍もせずに終わった。

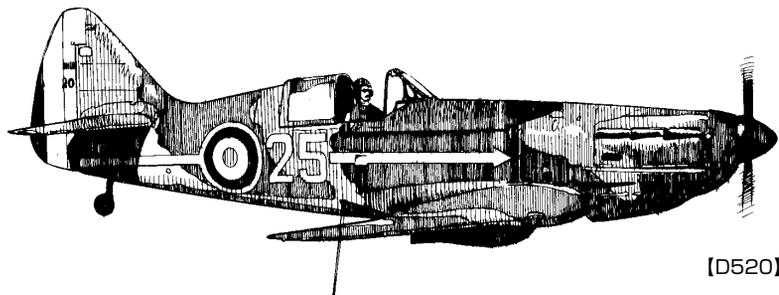


【ポテ 631】

## リオレ・エ・オリビエ 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 Mle1934×2、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LeO451は、1936年フランス空軍省が提示した、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月から部隊への配属が始まった。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。



[D520]

## フランス編

## 地上車両

## パナール AMD35装甲車

《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、47mmSA35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 AMR33/35軽戦車

《AMR35》  
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て小型装軌車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挺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 AMC35軽戦車

《AMC35》  
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13.2mmオチキス機関銃を装備していた。

## ルノー FT17軽戦車

《FT-17》  
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

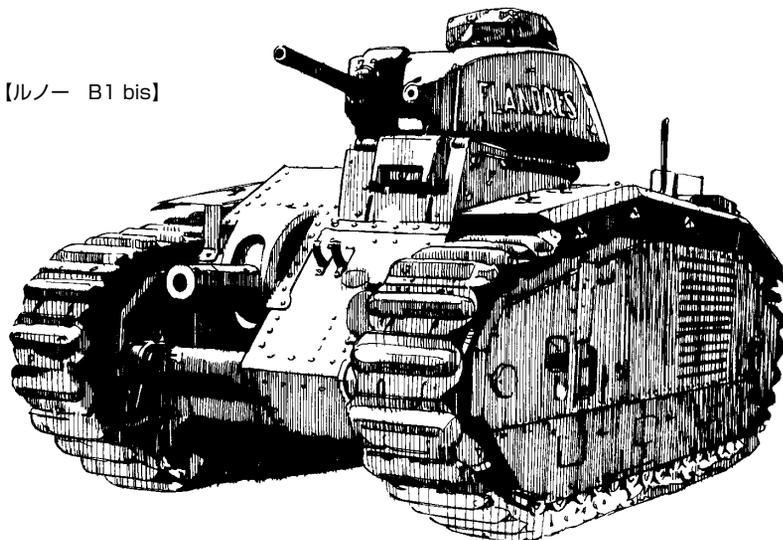
フランスにとっての近代戦車とは、このFT17から始まったと言えるだろう。フランス戦車の父であるエティエンヌ将軍が発案した本車最大の特徴は、世界で初めて全周旋回できる砲塔を装備したことにある。その砲塔には当初は8mm機関銃、後には37mm砲を装備し、最大16mmの装甲をリベット接合した車体は、後部に特殊なテールを設け塹壕を越える能力を高めていた。1917年2月、最初の試作車が完成し、初めて実戦に使用されたのは、1918年5月31日レッツの森での戦闘だった。第一次大戦終結のため、3,187両生産されたFT17は、世界20カ国へ輸出されたが、1940年5月独軍のフランス侵攻時点においても2,500両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。

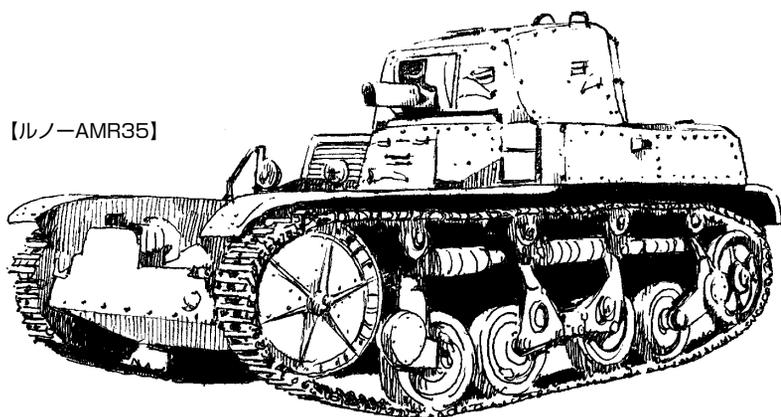
## ルノー R35軽戦車

《R35》  
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。

[ルノー B1 bis]





【ルノー-AMR35】

## 地中海鉄工・造船所 FCM36軽戦車

(FCM36)  
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 H35/39軽戦車

(H35)  
全幅: 1.85m 全長: 4.22m 最高速度: 28km/h  
武装: 37mm SA18×1 7.5mm Mle 1931×1

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輻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

(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APXIV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

(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ただけのもであったが、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仏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19.7t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-I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

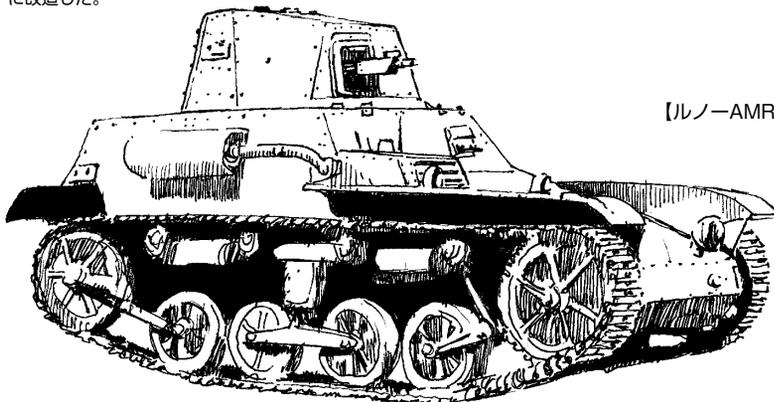
(2C)  
全幅: 2.95m 全長: 10.27m 最高速度: 12km/h  
武装: 75mm砲×1、8mm Mle 1914×4

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、車体両側面にも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180PS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。しかしこれでも力不足で、同様にして取得した250PSのマイバッハ・エンジン2基に換装されている。それでも車重69t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

(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、エティエンヌ將軍の構想である「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年により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属された。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。仏休戦後、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。



【ルノー-AMR】

# フランス編

## 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次世界大戦を通じ、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?というところには言いえない。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っ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沈や、フランス艦同士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、自沈したもの、ドゴール將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。

# イタリア編

## 航空機

### フィアット CR42 ファルコ

〈CR 42 Falco〉  
全幅：9.7m 全長：8.25m 最大速度：438km/h  
基本武装：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挺と貧弱であったが、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

〈G 50 bis Freccia〉  
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、レジアーネRe2000、ウンブラ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。

### マッキ MC200 サエッタ

〈MC 200 Saetta〉  
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でこの本機が優っていた。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、ギリシアーアルバニア戦線で、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

〈MC 202 Folgore〉  
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挺を増設している。1943年までに、合計約1,500機が生産され、休戦時には122機が在籍し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。

### ブレダ Ba65

〈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1t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。

### マッキ MC205 ヴェルトロ

〈MC 205 Veltro〉  
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、後期型では翼内機銃を20mm機関銃に換装している。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月のパンテレ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。残りで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

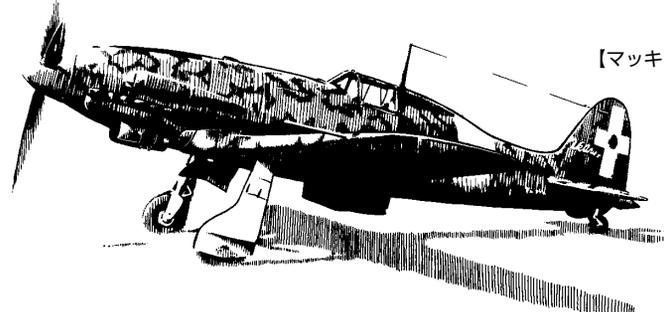
〈G 55 Centauro serie 1〉  
全幅：11.85m 全長：9.37m 最大速度：630km/h  
基本武装：20mm MG151/20×3、12.7mm Breda-SAFAT×2

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挺、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。

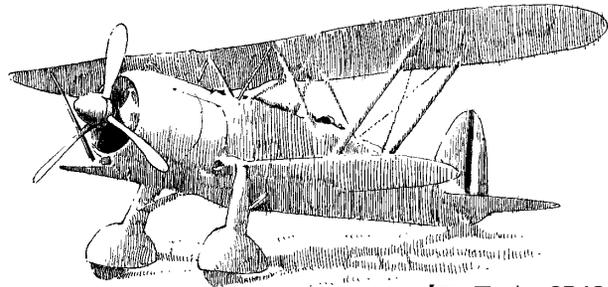
### レジアーネ Re2001 アリエテ I

〈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、運動性や取扱いは良好なものの、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、C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キラやス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が連合軍側に逃れ、終戦まで戦闘を続けた。



【マッキ C202】



【フィアット CR42 ファルコ】

## レジャーネ Re2002 アリエテ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挺、翼内に7.7mmを2挺搭載し、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

〈Re2005 Sagittario〉  
全幅：11.0m 全長：8.73m 最大速度：630km/h  
基本武装：20mm MG151/20×3、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た。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 Ba88 リンチェ

〈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重戦闘機の提案に対し、各社はそれぞれCR25、Ro57、P50、Ca310といった機体で挑んだ。イタリアの有カ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年に初出撃をして間もなく、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(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

〈SM 79-I Sparvierio〉  
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徴用された。その後、ドイツで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 BR20 チコグナ

〈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、骨組みは金属製、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わり、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、日本陸軍はイ式重爆の名で本機を使用したが発見され、成果は余り変わらなかった。

## カント Z1007 アルチオネ

〈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年カント社のザバタ技師は、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がある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、素晴らしい性能が向上し、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で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 SM82

〈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、他はムッソリーニ空軍や、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。

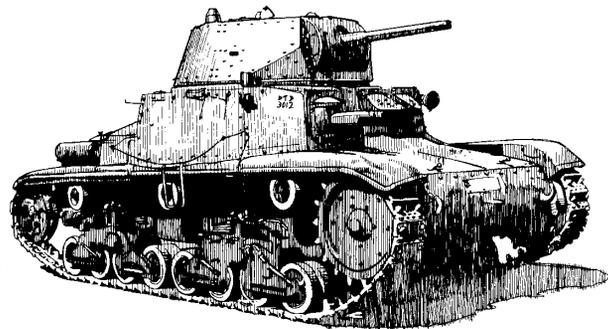
# イタリア編

## 地上車両

## フィアット/スパ/アンサルド AB41装甲車

〈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IZ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を乗り越える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挺の8mm機銃を装備し、車体後部にも1挺備えていた。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108PSのエンジンを積みAB41/43という名で呼ばれている。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。



[M13/40]

### フィアット/スパ/アンサルド L6/40軽戦車

〈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つのボ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、独自の号戦車や米の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收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/アンサルド L3/33、35、38高速戦車

〈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は固定戦闘室前方左側に6.5mm機銃1挺を持ち、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われたが、どこの戦場でも敗退を続けていた。このため、いくつかの装甲、火力強化型が登場したものの、あまりに小さくまとま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/アンサルドフィアット M11/39中戦車

〈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8t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11t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、足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

〈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挺を、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、本格的には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125PS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192PS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

〈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、330PS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、420PSのエンジン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330PS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

〈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、独自の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たことになり、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、アリエッロ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

〈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。

## イタリア編 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だけと思われる(もちろん参戦直後のフランスの降伏による所は大きいのだが)。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「Vilubus 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することで、最後の作戦は、未完成だった空母「Aquila」や巡洋艦などをドイツ占領下の港に進入し破壊することであった。

## 大日本帝國編

## 航空機

## 大日本帝國陸軍 中島 1式1型戦闘機「隼」(キ43-I)

〔1式1型戦闘機 キ43-I〕  
 全幅:11.437m 全長:8.832m 最高速度:491km/h(高度4,000m) 航続距離:1,146~2,600km  
 全備重量:1,900kg 武装:7.7mm機銃×2(甲タイプ)、12.7mm砲×1、7.7mm機銃×1(乙タイプ)、  
 12.7mm砲×2、爆弾15kgまたは30kg×2(丙タイプ)

開戦直前から終戦まで、大日本帝國陸軍の主力戦闘機として活躍し「隼」という通称で親しまれた機体がこれだ。

この機体は、アメリカの主力戦闘機の性能が上がる中、速度・火力は充分とはいえなかったが、上昇力、航続距離、安定性、操縦性に優れ、中でも運動性能は群を抜いていた。

97式戦闘機の後継機として、昭和12年12月にキ43の開発計画として正式採用され、13年に陸軍航空本部兵器研究方針に基づき計画された機体であった。

陸軍の要求は97式戦闘機同等の運動性能を持ち、最大速度500km/h以上、上昇力5,000mまで5分以内、行動半径800km以上、武装7.7mm機銃2挺、引き込み脚、単発単座であった。

中島は、小山技師を主務者にして開発を進めるが、97式戦闘機の運動性能におよぼす、一時不採用となるが、昭和15年夏に南方侵攻作戦のために航続距離の長い戦闘機を戦力化することに迫られ、開発中のキ43を採用、昭和15年5月、1式戦闘機として正式採用した。

当初、武装はホ103・12.7mm砲2門を予定していたが、この武器は故障が多いため、89式7.7mm固定機銃2挺を搭載する甲型を採用することにした。その後12.7mm砲の信頼が高くなると片側の7.7mm機銃を12.7mmに換装した乙型、12.7mm砲2門の丙型と変わっていく。

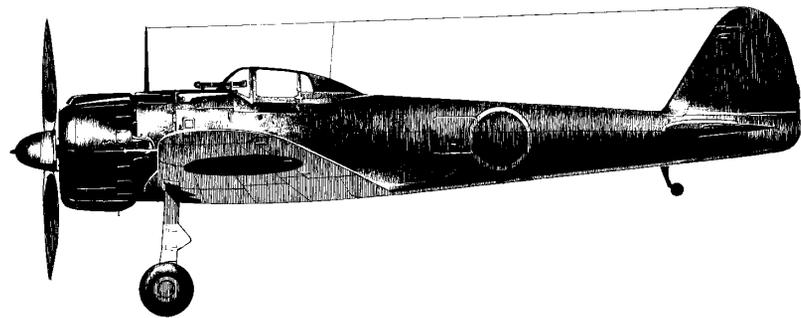
また、1型は99式950hp発動機(通称ハ25)を装備していたが、性能向上が求められ、2式1,150hp発動機(通称ハ115)を搭載した機体が開発される。

大戦中期に活躍した1式2型戦闘機(キ43-II)はこのハ115を搭載し、発動機換装に伴った機体の改良がなされたものをいう。

大戦末期に活躍した後期生産型の1式3型戦闘機(キ43-III)は、1式戦闘機のあつかいやささと信頼性、優れた運動性能を保ちながら性能を大幅に向上させた機体である。

発動機を水メタノール噴射式の2式1,150hp発動機改(通称ハ115-II)を搭載して性能を向上させ、速度、航続距離ともに向上しながら、扱いやすさと信頼性が高かった。

この1式戦闘機は、火力、速度がアメリカの戦闘機には劣るものの、扱いやすさと信頼性の高さから、総生産数が5,751機に達し、零式艦上戦闘機につぐ記録で、陸軍の戦闘機としては最大の生産数であった。



〔大日本帝國陸軍 中島1式2型戦闘機「隼」(キ43-II)〕

〔大日本帝國海軍 三菱零式艦上戦闘機52型(A6M5)〕



## 大日本帝國陸軍 中島 2式1型単座戦闘機「鍾馭」(キ44-I)

〔2式1型単座戦闘機(キ44-I)〕  
 全幅:9.45m 全長:8.85m 最高速度:580km/h  
 航続距離:(正規)926km 全備重量:(正規)2,571kg  
 武装:7.7mm機銃×2、12.7mm砲×2

昭和13年、陸軍航空本部兵器研究方針で、初めて重戦闘機の機種計画が始まり、陸軍は中島飛行機に単座戦闘機の開発を命じ、開発指示されたのは昭和14年6月で、最大速度600km/h(高度4,000m)、上昇時間5,000mまで5分以内、行動半径600km(航続距離と巡航速度400km/h、2時間+空戦30分)、武装7.7mm機銃×2、12.7mm砲2門が主な要求項目であった。

中島は、小山技師を主務者に設計を開始するが、小型の高出力発動機が当時なかったため、発動機で大きな問題をかかえ、戦闘機用としては大型の1,263mmという外径の100式1,200hp(ハ41)発動機を選定する。

翼断面形はキ43同様であったが、高速度要求のため薄翼とし、前後の桁間を補強して急降下に耐えられる設計にした。胴体はキ43同様に前後分割構造にし、左右の主翼の上に前部胴体を置く構造を採用したが、尾翼を垂直尾翼を水平尾翼より後方に張り出した形にするという思い切った配置を採用し、射撃時の方向安定が非常によくなった。

昭和15年に試作1号機が完成するが、速度、上昇力が要求に達せず、離陸陸困難、低速時の方向安定不良など、さまざまな問題が噴出する。翌年夏、ドイツのBf109Eと比較テストが行われ、性能的には改善の余地があるものの、対爆撃機用戦闘機として使用できるという判定を受け、昭和18年に2式単座戦闘機として正式採用される。その後も2式1型単座戦闘機の性能を向上させるため、発動機を2式1,450hp発動機(ハ109)に換装させた2式2型単座戦闘機を開発。発動機の換装に伴い2式2型は、プロペラの直径が3mになり、滑油冷却器が環状式から蜂の巣式に変更、風防全面に40mmの防弾ガラスを施し、燃料タンクにゴム防弾を施した。2式2型は昭和18年から生産が始まり、昭和19年末までに2型甲、乙、丙を合わせて1,175機が生産された。2型甲は7.7mm機銃2挺と12.7mm砲2門を備えたもので、乙型は12.7mm砲2門と翼内に40mm機関砲を特別装備したもので、丙型は4門の12.7mm砲を搭載して標準も光像式に改め、風防も改修されている。

## 大日本帝國海軍 三菱 零式艦上戦闘機21型(A6M2)

〔零式艦上戦闘機21型(A6M2)〕  
 全幅:12m 全長:9.06m 最高速度:533.4km/h(高度4,300m)  
 航続距離:(正規)2,222km 全備重量:2,336kg  
 武装:7.7mm機銃×2、20mm砲×2、爆弾30kgまたは60kg×2

昭和12年5月、96式艦上戦闘機の後継機として三菱、中島両社に12式艦上戦闘機の計画要求案が交付された。

内容は、敵軽戦闘機より優秀な空戦性能と敵攻撃機を捕捉撃滅できる能力を兼ね備え、援護・迎撃できる能力をも兼ね備え、高度4,000mで最高速度500km/h、上昇速度3,000mまで3.5分以内、航続力1.2~1.5時間、巡航速度6時間、離陸滑走距離は風速12m/sで70m以下、着陸速度107km/h、エンジンは850~1,700hpクラスのもので、96式2号1型艦上戦闘機に劣らない性能を持ち、20mm砲×2、7.7mm機銃×2、30kg~60kg爆弾×2が装備できるものという内容であった。

三菱は主務者を堀越次郎技師にして開発を始め、重量と抵抗の軽減に力を入れてこの12式艦上戦闘機の開発が始まる。

定速式プロペラ、引き込み脚、分割構造、水滴型密閉式風防、流線型落下増槽、新素材ESDの採用、クルーシ―無線掃射方位測定装置の採用など新しい技術が盛り込まれていた。

昭和14年3月に1号機が完成し、テストを繰り返して15年7月、零式1号艦上戦闘機1型(A6M2)として正式採用され、17年に零式艦上戦闘機11型と名称が改められる。

しかし11型は翼端が折り畳めなかったため、母艦での取り扱いを便利にするために、両翼端を50cm折り畳める零式1号艦上戦闘機2型(A6M2b、のちに零式艦上戦闘機21型)が15年12月に正式採用された。

その後、さらに高出力のエンジンで速度が速く、航空性能を向上させるための改良を始め、32型の開発が続けられ、昭和17年に32型、昭和18年に航続距離をのびた22型が登場する。

昭和19年にはさらに速度を上げ、風防全面に防弾ガラスを追加した52型甲が完成、その後7.7mm機銃を廃止して13mm機銃を翼内に装備、操縦席の防弾強化をした52型丙が完成する。この零式艦上戦闘機は終戦まで大日本帝國海軍の主力戦闘機として活躍した。

## 大日本帝國陸軍 愛知 99式艦上爆撃機(D3A)

〔99式艦上爆撃機11型〕  
 全幅:14.36m 全長:10.185m 最高速度:382km/h(高度5,650m) 航続距離:1,050km  
 全備重量:3,800kg 武装:7.7mm機銃×2(胴体前方)、7.7mm旋回機銃×1(胴体後部)、  
 爆弾30kgまたは60kg×4、または250kg×1

昭和11年11試艦上爆撃機の開発が、愛知、三菱、中島に指示される。

愛知は五明得一技師を主務者に開発を始め、急降下爆撃機としての強度と抵抗減少の特別な配慮を持ち、急降下制動版も愛知独自のものを採用した。

13年に1号機が完成、問題点を解消して14年に正式採用された。

この99式艦上爆撃機は大日本帝國海軍初の、全金属製低翼単葉式艦上爆撃機で、急降下爆撃機としては当時世界で1~2を争う傑作機として、数々の戦果を上げた。また、18年には、高出力のエンジンを搭載し11型を改善した22型も採用された。

## 大日本帝國陸軍 中島 97式1号艦上攻撃機 (B5N)

〈97式1号艦上攻撃機〉  
 全幅：15.518m 全長：10.3m 最高速度：369km/h (高度2,000m) 航続距離：(正規) 1,281km  
 全備重量：(正規) 3,800kg 武装：胴体後部上方に7.7mm旋回機銃×1、  
 800kg魚雷×1または爆弾800kg×1または500kg×1か250kg×2

昭和10年、大日本帝國海軍は三菱と中島に10試艦上攻撃機(10試艦攻)の名称で、低翼単葉式艦上攻撃機の開発を命じる。

主な要求性能は最高時速333km/h以上(高度2,000m)上昇時間3,000mまで13分以内、航続距離は魚雷を搭載した巡航速度が250km/hで4時間、武装は800kg魚雷または80番爆弾1発、または25番爆弾2発か3番爆弾2発、7.7mm旋回機銃1挺というものであった。

中島は10試艦攻と10試艦上偵察機(艦偵)の開発にあたる。この10試艦攻と艦偵は共通点が多く、最初に10試艦偵を先行して設計した。

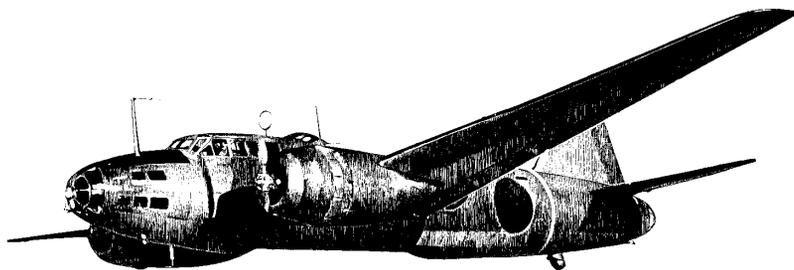
この10試艦偵の経験を取り入れて10試艦攻を開発、可変ピッチ式プロペラ、密閉式風防、引き込み脚など新機軸を盛り込んだ機体として開発、昭和12年1月からテスト飛行が始まった。

三菱、中島の双方の10試艦攻の性能は甲乙付けがたく、双方の10試艦攻を採用、中島の10試艦攻は97式1号艦上攻撃機(B5N1)と名付けられ、三菱の10試艦攻は97式2号艦上攻撃機(B5M1)と名付けられた。

量産型は13年に完成し、17年にこの中島97式1号艦上攻撃機は97式艦上攻撃機11型と改称される。

当初、中島はこの97式艦攻の発動機として栄を搭載したかったが、栄がまだ試作中であったため、栄より出力が低い光を搭載したものにしていた。しかし、より性能向上を図るため、栄を搭載した97式3号艦上攻撃機を開発、14年12月に正式採用される。

この中島の97式艦上攻撃機は、1号機が日華事変で活躍、3号機は空母機動部隊の主力機として活躍する。



【大日本帝国海軍 三菱1式陸上攻撃機(G4M)】



【大日本帝国海軍 中島97式3号艦上攻撃機(B5N2)】

## 大日本帝國編

## 地上車両

## 大日本帝國陸軍 九五式八 軽戦車

〈九五式八 軽戦車〉  
 全幅：2.70m 全長：4.30m 全高：2.28m 最高速度：45km/h 全備重量：7.4t (6.5t改修型) 乗員：3名  
 エンジン：三菱A6120VD直列6気筒空冷式ディーゼル・エンジン120hp/1,800rpm  
 武装：94式37mm戦車砲×1、97式7.7mm重機関銃×1(全面)、97式7.7mm機関銃×1

この九五式軽戦車は、戦車の高速化にともなう機動用法に考慮して、機械化部隊用と騎兵用の搜索戦車を目的に計画された。

三菱重工業が試作車「八号車」として開発、車体重量7.5t、武装37mm砲搭載、最高速度40km/hを出すことができた。

この試作車は当時の軽戦車としては、世界水準に達していた。この試作車をさらに改善し、空冷式ディーゼルエンジンを採用、装甲を12mmにし、37mm砲と機関銃2挺を装備、全備重量6.5t、速度も試作車を上回る45km/hまで向上させた。

マレー作戦に早速投入されたこの九五式軽戦車は、イギリス軍からも高く評価され、車体の信頼性は群を抜いた内容であった。

## 大日本帝國陸軍 九七式チハ 中戦車

〈九七式チハ 中戦車〉  
 全幅：2.33m 全長：5.52m 全高：2.23m 最高速度：38km/h 全備重量：15t 乗員4名  
 エンジン：V型12気筒空冷ディーゼル・エンジン170hp  
 武装：97式57mm戦車砲×1、97式7.7mm重機関銃×1(全面)、97式7.7mm機関銃×1

1935年以降、世界各国では、戦車の研究が盛んになり、機動戦にともなう戦車の高速化が盛んになっていった。そこで大日本帝國陸軍でも、1936(昭和11)年7月、陸軍技術本部で軍需審議会が開かれ、「新様式中戦車研究方針」で陸軍の首脳を含めた関係者たちが、今までの旧式となった八九式中戦車に代わる歩兵支援用主力戦車の開発計画を打ち出した。

構想は、重量を重くせずに速度を速め、装甲を厚くして武装を強化して戦闘能力を高めるというものであった。

内容には第1案、第2案が提案され、第1案は八九式中戦車を基礎に重量14t、車体装甲および側面要部装甲を30mm、砲塔部および側面装甲を25mmの装甲にし、37mm対戦車砲で近距離から攻撃を受けても充分対抗できるものとする。

発動機は当時としては世界初の戦車用空冷式ディーゼル・エンジンを採用、足回りはコイルスプリング式リンクアームを用いたサスペンション方式を採用、武装は57mm戦車砲および機関銃1挺、戦車砲弾100発、機関銃弾3,000発を搭載、速度も路上最大35km/h、不整地12km/h乗員4名という内容であった。

第2案は、九五式軽戦車を基本にし、重量は9.5t、全面および側面要部装甲を25mm、砲塔部および側面装甲を20mmにし、装甲強度は37mm対戦車砲に中距離から攻撃を受けても耐えられる装甲とする。

発動機は空冷ディーゼル・エンジン、武装は57mm戦車砲と固定機関銃1で、搭載弾数は砲弾60発、機関銃弾100(砲塔内装備機関銃はのぞく)。路上最大速度30km/h、不整地12km/h、乗員3名というものであった。

これを元に第1案三菱重工業のチハ車、第2案大阪工廠のチニ車が開発され、性能比較試験が行われたが、日華事変が勃発し、戦時の主力戦車としての能力の点からチハ車が決定された。当時の列強の中でも傑出した存在であったが、装備、装甲がアメリカ、ソ連などの敵戦車との戦いで歯が立たなくなっていった。しかし総計で約2,000両が生産された。