



WWII Mighty Eighth Story

実録

欧州戦略爆撃を担った“無敵の翼”

アメリカ

第8航空軍

爆撃に向かう第8航空軍所属のB-17の編隊。多数の飛行機雲が上空を覆い尽くし、重爆撃機部隊の圧倒的な破壊力が伝わってくる。

ドイツの国力を低下させるためイギリスに展開した米重爆撃機部隊はやがて巨大な「戦争マシン」へと成長した。

敵本土を焦土に変えた「無敵の第8航空軍」、その戦いの軌跡をたどる。

文=白石 光



(左) ジープに乗って愛機までやってきたB-17のクルーたち。出撃前のわずかな息抜きのひとコマである。(上) 計算尺などを使い、飛行ルートを確認している航法士。

第8航空軍、欧州へ



ウィングド・エイト誕生

一九三九年九月、ドイツのポーランドへの侵攻によって第二次大戦が勃発。

その後、日本の真珠湾攻撃を契機にアメリカも第二次大戦を戦うことになったが、参戦直後の一九四一年十二月二十三日から翌四二年一月十四日にかけて、同国大統領フランクリン・ルーズベルトとイギリス首相ウィンストン・チャーチルは、ワシントンで首脳会談を開催した。アルカディアの秘匿名で知られるこの会談では、今次大戦遂行に際しての連合軍の全体的な方針が決定され、ヨーロッパ戦域におけるドイツとの戦いを最優先とし、太平洋戦域における日本との戦いは、それに次ぐものと位置付けられた。

そして、ドイツ本土とその占領地域に所在する軍需生産施設、燃料生産施設、物流をはじめとするインフラ全般の機能を破壊して国家レベルでの生産活動を低下させ、同時に国民の居住地たる都市そのものや、生活に不可欠な

食糧生産施設を壊滅させて国家レベルでの戦意を削ぐという、ドイツの戦争努力全般の粉碎を目的とした、大規模な戦略爆撃の実施が決定された。

これは、バトル・オブ・ブリテンに勝利したあとにイギリス空軍がそのコンセプトを練り上げ、すでに着手していたことだったが、アメリカ陸軍航空軍の重爆撃機部隊もイギリスに展開して同様の任務に携われば、ドイツ空軍のイギリス爆撃のように失敗することなく、より早期により高い効果が得られるものと期待されたのである。

一九四二年一月二十八日、この目的に向けて、ジョージア州のサバンナ陸軍航空基地で第8航空軍が創設され、司令官にカール・トウイー・スパーツ少将が任命された。彼は、陸軍の航空部隊における最大規模の組織である航空軍を新しくゼロから編成し、しかもそれを、同盟国とはいえ外国に展開させねばならないという、途方もない仕事をこなさなくてはならなかった。そこで、アルカディア会談によ

って承認された戦略爆撃の開始を優先するべく、まずは隷下の第8爆撃兵団の司令官と幕僚の一部を先にイギリスに派遣し、現地での活動にあたらせることにした。一方、スパーツ自身は彼らより約四か月も遅れて、やっとイギリスの土を踏むことになるのだった。

エイカーという男

第8航空軍が正式に創設される一〇日前の一月十八日、陸軍航空軍総司令官ヘンリー・ハップ・アーノルド中将は、ワシントンの執務室に一人の准将を出頭させた。彼の名はアイラ・エイカー。テキサスの農家に生まれ、第一次大戦時にカレッジ卒で陸軍に入営して通信隊飛行班に所属し、以降、航空畑一筋に歩んできた人物である。

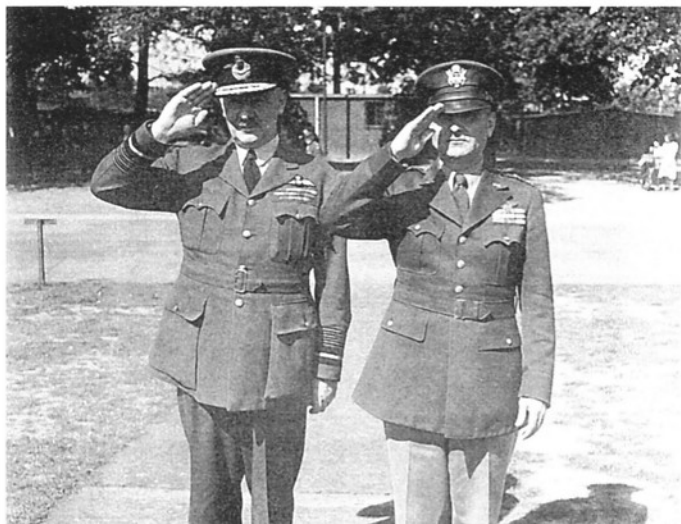
エイカーは、平時の陸軍での出世には不可欠なウエストポイント陸軍士官学校の出身ではなかったが、入営後に軍の派遣学生となり、コロンビア大学や南カリフォルニア大学で学んでいる。一九二七年の南アメリカ一周飛行、翌二八年の空中給油による一五〇時間滞空記録、一九三六年の計器飛行による大陸横断といった、陸軍航空隊が実施した実験的、冒険的なプロジェクトに

数多く参加し、陸軍参謀総長時代のダグラス・マッカーサー大将の専用機のパイロットや、戦闘航空群の司令を務めるなど実績も積んでいた。一九四一年八月には研修留学士官としてイギリスに渡り、バトル・オブ・ブリテンでイギリス空軍が得た戦訓を学んだりもしている。

実は、アーノルド、スパーツ、エイカーの三人は旧知の間柄であった。一九一九年、まだ中尉だったエイカーがカリフォルニア州のロックウェル陸軍航空基地に配属された際、アーノルドが大佐で基地司令官、スパーツが少佐で彼の副官を務めていたのである。

その後もエイカーは一九二四年に陸軍航空隊情報部長だったアーノルドの下で、また、翌二五年から二七年にかけては陸軍航空隊参謀部でスパーツの下で勤務していた。前任のアーノルドが、スパーツとエイカーをできる限り自分の下に置くべく手配したのであった。

三人はまた、戦間期にウィリアム・ピリー・ミッチェル准将と特に深く関わっていたが、このことがのちに、英空軍の高級将校たちと、良好な関係を構築するうえで大いに役立った。なぜなら、彼らはミッチェル同様に空軍力の



米英の両爆撃部隊司令官、アメリカのエイカー准将(右)と、イギリスのハリス大将。昼間精密爆撃か夜間絨毯爆撃かという見解の相違はあったが、エイカーとハリスはお互いの立場を尊重し、協同作戦を円滑に進めることに成功した。

信奉者だった自国のトレンチャード元帥を深く敬愛していたからだ。「今度新設される第8航空軍の司令官には、君もよく知っているスパーツが就任することになった。この航空軍の主な任務は、イギリスを基地として戦略爆撃でドイツを叩くことなんだが、彼の下で、肝心要の重爆撃機部隊、第8爆撃兵団の司令官を君にやつてもらいたい」

「ええっ！ 私がですか。閣下もご存知の通り、私は『戦闘機屋』で、爆撃機の経験はほとんどありませんが」「いや、君は、バトル・オブ・ブリテンの戦訓を学んだりしてイギリス人たちのやり方を心得ており、資質としては適任だ。それに私は、新しい重爆撃機部隊に君の『戦闘機屋』としてのガッツを注ぎ込んでほしいと思っているのだよ」

こんな会話から約一か月後、エイカーはわずか六名の幕僚だけを連れてロンドンへと向かった。第8航空軍のイギリス本土展開作戦「シックス」がついに始まったのだ。

昼間精密爆撃へのこだわり

こうしてロンドンに到着した一行を、イギリス側は暖かく迎えた。なにしろ、一九四〇

年六月のフランス降伏以降、孤立無援で戦い続けてきたイギリスにとって、「デモクラシーの兵器工場」であり、「英語」に比べて下品な「ヤンキー言葉」さえ我慢すれば、同じ言語を理解する人的資源を大量に擁した「旧植民地」、アメリカの参戦は願ってもないことだったのである。

さらに、イギリス側には大きな思惑があった。それは当時、イギリス空軍爆撃軍団がドイツ本土に戦略爆撃を行う際の標準的な戦術としていた夜間爆撃を、第8爆撃兵団にも採用させようというものだった。そうすれば出撃機数が増加し、戦果の拡大が期待できる。イギリス空軍の重爆撃機に対する考え方は、まずはその名のごとく大量の爆弾を遠くまで運ぶ、いわば「長距離爆弾運搬機」であることが第一であった。ゆえに、機体強度や防御火力の充

実は二の次にされており、すべての重爆撃機は、主力小銃と同じ、303ブリテッシュ弾を使用する陸軍の軽機関銃相当の弱威力の航空機関銃を防御用に備えているだけで、おまけに「機当たりの装備挺数も不十分だった。だがイギリス空軍は、重爆撃機の防御火力は敵の戦闘機を寄せ付けず追い払う

ことができれば、撃墜まではできなくてもよいと判断していたため、その威力不足、装備挺数不足に何ら疑問を感じていなかった。

ところが第二次大戦が勃発し、こんなコンセプトに基づいて開発されたヴィッカース・ウェリントンやアームストロング・ホイットワースホイットレーが昼間爆撃に出撃すると、その度に強力なドイツ軍戦闘機によって「大量虐殺」されるのが茶飯事になってしまった。そこでやむを得ず、イギリス空軍は昼間爆撃を諦めて敵に襲われにくい——反面、こちらも爆撃目標を把握しにくい——夜間爆撃の途を選ぶことになったのである。

それにイギリス空軍は、エイカーらがやってくる前年にB-17シリーズの前期グループに含まれるB-17Cを二〇機、アメリカから供給してもらって実戦に投入したが、防御力不足で大きな損害を出したうえ、爆弾搭載量の少なさに辟易とした経験があった。「ウチらのハリケーン（出自は単発戦闘機だがのちに対地攻撃機に転用されてハリボマーと称された）が二機もあれば、フォートレス（イギリス空軍におけるB-17シリーズの正式名称）一

機よりも多く爆弾が積めるよな。つまりは、ハリケーンなら搭乗員二人にエンジン二基で、毎回皆でピクニック(搭乗員数が多いことを皮肉って)の四発機フォートレスより効率がいいってこと」

イギリス空軍の口さがない連中は、B-17がアメリカ自慢の重爆撃機だと知っていないが、こういつて嘲ったという。

イギリス空軍参謀総長チャールズ・ポーター大將やアーチボルト・シンクレア航空相らは、まだ一機の重爆撃機も手にしていないエーカーを相手に、何度となく夜間爆撃への宗旨替えを迫ったが、彼はその都度、アメリカ側の考えを丁寧に説明するとともに、角が立たぬようやんわりと断り続けた。

説明の概要は次のようなものだった。

・『アメリカが戦略爆撃に主用するB-17やB-24は、イギリス空軍の303ブリティッシュロイヤル空軍に比べてはるかに強力な五〇口径のブローニング重機関銃を一〇挺以上も装備しており、防衛力も強力なため、迎撃にやってくるドイツ軍戦闘機を逆に多数屠ることができるとであろう』——実は、アメリカが当時になしのB-17Cを二〇機も

イギリスに引き渡したのは、防衛力が不十分で実戦には不向きな同機でまず搭乗員訓練だけを進めておき、のちに防衛力を強化した後期グループのB-17を供給した際、すぐに実戦に参加できる態勢を整えておいてもらおうという考えによる。ゆえに、イギリス空軍がB-17Cを実戦に投入すると言いつたとき、アメリカはこれに強く反対した。しかし、こうしてイギリス人搭乗員の命で買った戦訓のおかげで、その後のB-17に対して、より実戦に即した改良を加えることができたのだ——

・『B-17に搭載されたノルデン爆撃照準器は、オートパイロットとも連動した世界最高の照準精度を備えているため、同じ目標を破壊するなら、それまでの重爆撃機よりも少ない爆撃回数ですむはずである』——ノルデン爆撃照準器は、当時のアメリカ陸軍航空軍の最高機密兵器のひとつだった。ゆえに、イギリスに供給されたB-17Cは、機密度の低いスベリー爆撃照準器に換装されていた——

・『B-17で夜間出撃をするためには、相応の計器類や装備を増設しなければならない。なぜなら、B-17は原則的

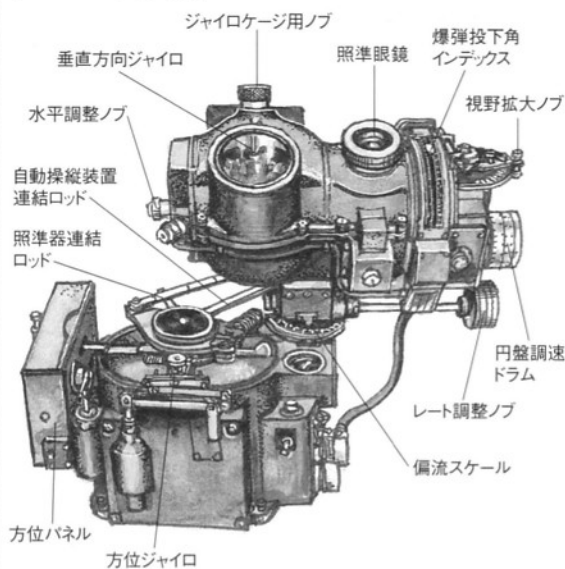
に昼間飛行仕様となっているからである。それに、天候に恵まれたカリフォルニアやテキサスで昼間飛行中心の訓練を受けた搭乗員たちに、始終天候不順のヨーロッパの空を夜間飛行させるためには長期にわたる適応訓練を施す必要がある、第8爆撃兵団の実戦への参加が大幅に遅れることになる』——さらに、イギリス側には言いにくい、アメリカが昼間精密爆撃にこだわる特別な事情もあった。

ひとつはマスコミ対策である。夜間

爆撃の先駆者イギリスの後塵を拝する以上、同じやり方で大戦果を挙げたとしても、マスコミはイギリス空軍を中心に書き立てて、第8爆撃兵団のことはほんのおマケ程度にしか触れない可能性が考えられた。

もうひとつが、国民感情と世論の問題である。イギリス空軍が実施している夜間爆撃は、事実上、都市を対象とした無差別絨毯爆撃であつた。しかもイギリスは、バートル・オブ・ブリテンでさんざん爆撃されていたため、

【ノルデン照準器】イラスト=上田 信



ノルデン照準器は、機械式アナログコンピューターの採用や、自動操縦連結ロッドによる航空機の自動操縦装置との連携といった、画期的な工夫が施されていた。このため最高機密装備のひとつとされ、飛行直前に機体に取り付け、着陸後は速やかに保管庫に戻されたという。移送の際には、照準器1基ごとに武装した護衛が付くことになっていた。

爆撃機クルーの選抜 (文=白石 光)

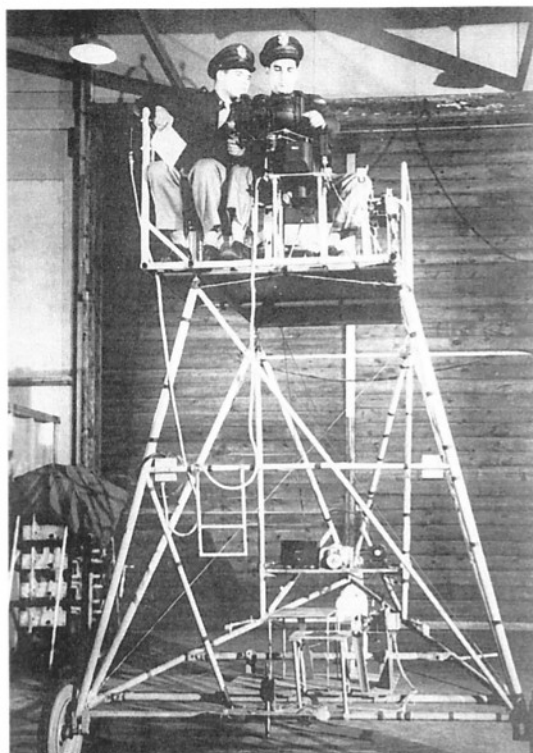
アメリカ陸軍航空軍には、ドイツやイギリス、日本とは違って下士官の操縦士がいない。なぜなら、たとえP-47やP-51のような単発単座戦闘機の場合でも、その機体を飛ばす操縦士の下に、1機当たり数名の下士官の機付き整備員がおり、彼らのトッピンに立つのが操縦士だという考え方による。ただし例外的に、地上軍の砲兵大隊、師団や軍団などの司令部に配備された観測機や連絡機(どちらも軽飛行機)の操縦士は下士官と准士官がほとんどだったが、これは「空の原付き」ともいえる軽飛行機(特性(いってみれば普通4輪自動車免許と原付き免許の違いのような感覚)のためであった。

将校搭乗員となる資格があるのは、ウェストポイント陸軍士官学校で航空軍入りを希望した者や、一般大学(またはそれに準ずる学府)を卒業した者だった。

選抜の方法は、最初に操縦士適格者を抽出し、残りの人員から、航法士と爆撃手の適格者を選び出すというものである。しかし、とりあえず操縦士課程には入れたものの、あとから教官によって能力や適性の不足が指摘され、航法士課程や爆撃手課程に転課させられる者もいた。その理由は、操縦士がもっとも不足していたことから、操縦士課程の「最初の関口」が割と広く開けられており、欠格ぎりぎりのラインで同課程に進んだ者が、訓練期間中に「ボロを出す」ためだった。

下士官搭乗員は、高校(またはそれに準ずる学府)を卒業した者に資格があり、将校搭乗員の場合と同様に適性審査があった。そして、搭乗員としての適性があると認められた者のなかから、まず弱電関係の技術的知識がある者(またはそれを学ぶだけの知力がある者)が通信士要員として、また、機械的知識がある者(またはそれを学ぶだけの知力がある者)が航空機関士要員として抽出され、残った者は機関銃手としての訓練を受けた。

ただし機関銃手にも資格があり、例えばB-17の機首に乗り組んで機関銃を操作しなければならない将校搭乗員の爆撃手や航法士も、この機関銃手資格を取得することになっていた。



シミュレーターを用いたノルデン照準器による爆撃照準の訓練風景。向かって左側が教官。アメリカ陸軍航空軍では、操縦士の不適格者は爆撃手や航法士に転課となった。

国内世論がドイツに対する無差別絨毯爆撃——いつてみれば仕返し——を非難することなど絶対にあり得なかった。

だがアメリカは移民の国であり、ドイツ系市民も多く、現に第8爆撃兵団に配属された搭乗員たちにも、「シュミット」だ「ベッカー」だ「ミューラー」だといった名字を持つ者が多数いた。そんな彼らや彼らの家族の感情を考慮して「われわれアメリカ軍は、ナチと戦っているものであり、ドイツの民間人を無為に殺傷するような無差別絨毯爆撃は行いません。軍事施設だけをピンポイントで爆撃することで、民間人の被害を最小限に止めるよう努力しているのです」という姿勢を示さねばならなかったのである。

実際、こういった配慮はそれなりに効果を発揮したようで、誤爆が生じた場合でも、軍籍にある者も含めて、ドイツ系市民が戦略爆撃に異を唱えたケースは、公には一度もなかった。

その名も「ワイドウイング」

エイカーにとつてのイギリス側のカウンターパートとなるのが、爆撃軍団司令官のアーサー・ハリス大將だった。彼の実直な人柄を示すこんな逸話があ

る。司令官に就任したばかりの一九四二年二月、愛車のベントレー・コンパレーティブルを駆って司令部に急いでいる途中、ハリスはスピード違反を交通警察官に咎められて素直に停車した。実は、彼のベントレーのフェンダーには軍用緊急車両としてスピード無制限の認証が貼付されており、止まらなくても問題はなかった。交通警察も認証に気付くと、違反切符の代わりに一言忠告した。

「閣下、どうかお気をつけのほどを。あのスピードでは人を殺しかねません」

するとハリスは、真面目な顔で丁寧にごう応えたという。

「いや、私は人を殺すために急いでいたのだよ」

そんな彼は、目標に一〇〇〇機の爆撃機を注ぎ込む集中爆撃の実現に情熱を燃やしており、やがて「ボマー(爆撃機)の愛称を奉られることになる。

ハリスもまた夜間爆撃の信奉者だったが、エイカーの立場をよく理解しており、宗旨替えを迫ることはなかった。事実上、スウィーケースひとつでイギリスにやってきたエイカーら一行はロンドンのアパートを宿舎としていたが、



カール・トゥーイー・スパーツ(1891~1974年)最終階級：大尉。陸軍士官学校1914年卒。第1次大戦で敵機3機を撃墜。第2次大戦では陸軍航空軍参謀長副官を経て第8航空軍、アメリカ陸軍航空軍ヨーロッパ戦域戦略航空軍司令官などを歴任。戦後は陸軍航空軍総司令官からスライドして初代の空軍参謀総長に就任している。



アイラ・エイカー(1896~1987年)最終階級：中將。教員養成カレッジを経て1917年、陸軍に入営。第1次大戦には出征せず。第2次大戦では第8航空軍司令官を経て1945年4月に陸軍航空軍副司令官から陸軍航空軍首席参謀に就任したが1948年に退役。戦後は著名な航空実業家ハワード・ヒューズの下で働いたり、執筆活動も行う。



アーサー・ボマー・ハリス(1892~1984年)最終階級：大尉。第1次大戦ではローデシア陸軍からイギリス航空軍団に転属し、終戦時は少佐。第2次大戦勃発後の1942年に爆撃軍団司令官に就任し終戦まで同職。だが戦時中から空軍参謀総長としての軌跡があり、元帥への昇進を蹴って1946年に退役した。

ハリスはバッキンガムシャー州ハイウイコムの爆撃軍団司令部近くに公邸を構えており、身辺が落ち着くまでの間、エイカーを宿泊させてくれた。これを境に彼らの関係は親密度を増し、互いを「バート」「アイラ」と呼び合い、二人の誕生日を祝う合同パーティーまで開催する間柄となった。

実はエイカーにとっては、イギリス空軍のハリスよりも、同じアメリカ陸軍のヨーロッパ戦域司令官ジエームズ・チエイニー少将の方が頭の痛い相手であった。彼は、エイカーが想い描いていた戦略爆撃の構想などほとんど理解していないにもかかわらず、自らの職権の拡大に繋げるべく、第8爆撃兵団司令部を自分の司令部の一部に組

み込んで、事実上の支配権を確立しようと考えていたのだ。

このような背景があったため、エイカーは早急に自前の司令部を設営する必要性に迫られた。彼は、ハリスの爆撃軍団との連携を考慮して、ハイウイコムから約一・五マイルほど離れた小高い丘の上に建つウイコムアビー女子寄宿学校をイギリス側に接収してもらい、そこを第8爆撃兵団司令部とした。そして、のちに一躍有名になる「パイנטリー」の秘匿名が付けられた。

また、ロンドン郊外テイントンのブッシーパークにはスパーツのための第8航空軍司令部が設営され、同航空軍の未来の姿を暗示するかのような「ワイドウイング」という秘匿名が付

けられた。ちなみに、第8戦闘兵団司令部はワットフォードのブッシーホールに設営され、秘匿名は「エイジャックス」であった。

エイカーは、「パイנטリー」の事務員不足をハリスが手配してくれたWAAF（イギリス空軍婦人補助部隊）隊員で補った。そして最初に到着する第8爆撃兵団の将兵には、イギリス軍側が彼らとまったく同等のテント兵舎とイギリス軍標準食の提供を約束してくれたが、エイカーはこれを辞退し、アメリカ軍標準の待遇を受けられるよう最善を尽くした。

「暖房のないテント小屋で寝起きさせて、トーストとベイクド・ビーンズとオイルサーディンしか食べさせなかつ

たら、きつと「パイנטリー」がB-17に爆撃されるに違いない」

エイカーは、こんな冗談を幕僚たちに言ったという。

また、イギリスがすでに提供していた八か所の航空基地に加えて、第8爆撃兵団の幕僚たちは、イーストアングリアとイーストミッドランドの両地方を中心に、航空基地設営候補地を一〇〇か所以上ピックアップして踏査を進めた。その中から五〇か所以上を選出し、一九四三年初頭までに新しい航空基地を建設するようイギリス側に手配したが、この作業にはアメリカ陸軍工兵隊も協力することになった。

他にも、病院、兵站基地、整備工場の開設の手に加えて、アメリカ本国



アメリカ人の好物のひとつ、パンケーキを焼く第8航空軍の炊事兵たち。これがイギリス軍ならマフィンやスコーンとなる。だがイギリス軍では卵などの配給量が少なく、同軍まかせではパンケーキも食べられない。

から送られてくる各種物資の流通シテムの構築準備など、「巨大戦争マシン」第8航空軍を起動させるべく、エイカーと幕僚たちは多忙な日々を過ごした。

それに加えて、イギリス側は第8爆撃兵団を夜間爆撃に引き込むという考えをまだ諦めておらず、爆弾搭載量が少ないB-17に代えてイギリス製のアヴロ・ランカスターをアメリカも生産してはどうかとワシントンに提案するに至り、本国のアーノルドやスパーツはもとより、まさに「敵地」にいるエイカーもまた、日常業務に加えて昼間精密爆撃擁護のための弁舌を振るわねばならなかった。

戦う第8航空軍

戦闘へ

こういつた状況下の一九四二年七月四日、アメリカ独立記念日の祝いに相応しく、ついに第8航空軍が実戦に初参加した。とはいっても、それは自前の航空機によるものではなかったが。

イギリス空軍の戦術を学ぶため、船で大西洋を渡ってきた第15軽爆撃中隊の選抜搭乗員たちが、本来の装備機種と同じダグラスA-20ボストン双発攻撃機六機をイギリス第26中隊から借り受けて、同中隊とともにオランダのドイツ軍航空基地への爆撃を敢行したのだ。残念なことに、アメリカ人搭乗員が操る二機が未帰還となったが、アメリカ陸軍航空軍によるヨーロッパ上空初出撃の意義は大きかった。

この出撃の三日前の七月一日、スコットランドのプレストウィック航空基地のランウエイに、第97爆撃航空群に所属する一機のB-17Eが静かにタッチダウンした。同基地の航空管制官は、ログブックにこう書き込んだ。

「B-17Eシリアルナンバー41-9085が到着。出発地レイキャイク」

同機こそが、イギリス本土に到着した第8爆撃兵団最初のB-17であった。さらに、以降の数日間第97爆撃航空群のB-17のほとんどが飛来し、ポールブルック航空基地をホームベースとした。

ところが、第97爆撃航空群は士気が弛み訓練も不足していた。チェイニーに代わってヨーロッパ戦域司令官に就任していたドワイト・アイゼンハワー大將とスパーツの二人が、最初にイギリスにやってきたB-17部隊というところで同航空群を視察した際、その不始末ぶりにエイカーは恥をかいだ。そこで彼は同航空群司令を更迭し、代わりに、最初に連れてきた腹心の幕僚の一人、フランク・アームストロング大佐を司令に任命して、第97爆撃航空群を徹底的に鍛え直すよう命じた。

アームストロングによってしこかれ鍛え直された第97爆撃航空群は、八月十七日、ついに初出撃の日を迎えた。

これは第8爆撃兵団の重爆撃機部隊にとっても記念すべき初出撃であり、エイカー自身、ヤンキー・ドゥードル号に乗って飛び立った。この日、一二機のB-17が爆撃したのはフランスのルーアンにある鉄道ターミナルで、少数のフォッケウルフFw190戦闘機に迎撃されたが、損傷機が一機生じたのみで喪失機や死傷者はなかった。

以降、八月二十五日までに五回の出撃を重ねたが、喪失機は皆無、人的被害も負傷と戦死が各一名で、イギリス空軍の一部から「エイカーとそのシロウト仲間」と陰口を叩かれていた第8爆撃兵団は面目躍如といったところだった。

肝心の命中精度も、この時点では一〇〇ヤード四方の目標点への直撃弾一〇パーセント、それを半径二五〇ヤード以内に広げると二五パーセント、半径五〇〇ヤード以内にまで拡大すれば四〇パーセント、半径一マイル以内なら実に九〇パーセントが着弾し、残り一〇パーセントは、爆撃照準器や投弾装置の故障による無効弾という数字が得られた。これに対して、爆撃軍団の夜間爆撃では、目標点から半径一マイル以内の平均的な着弾率は五パーセ



第8爆撃兵団重爆撃機部隊の初出撃に際して、エイカー自らが同乗した第97爆撃航空群第414爆撃中隊所属のB-17E「ヤンキー・ドゥードル」号。写真は1942年8月17日の出撃後の整備の様子。この日から、第8航空軍の長い戦いが始まった。

ントで、最高でも一〇パーセントにすぎないことから、エイカーらは自分たちの主張——昼間精密爆撃の有効性——の正しさに有頂天になった。

以降、第301、第92、第93と矢継ぎ早に爆撃航空群がイギリスに到着したが、第93爆撃航空群は、B-17ではなくコ

ンソリデーテッドB-24リベレーターを装備していた。また、この頃にはB-17も最新型のB-17Fが続々と配備されるようになった。

九月六日、第8爆撃兵団は初めてB-17を喪失した。フランスのモルトーにある航空機製造工場を爆撃した復路

に、第97と、初陣の第92の両爆撃航空群の所属機がそれぞれ一機ずつ、ドイツ軍戦闘機の迎撃により撃墜されたのだ。だが、この程度の損害はほとんど問題とはされなかった。

一方、B-17の機関銃手たちは、一回の出撃ごとに数十機単位でドイツ軍戦闘機の撃墜報告を寄せていた。複数の機関銃手と同じ敵機を撃つたり、攻撃から離脱していく様子を撃墜だと誤認したケースの分の機数を半分以上と推察しても、これは悪くない数字であった。



本国の工場で続々と生産されるB-17爆撃機。B-17は開発元のボーイング社だけでなく、F型からダグラス社やベガ社の工場でも生産されるようになり、前線部隊に引き渡されていた。機械化された工場での大量生産という、まさにアメリカの物量を象徴する1枚である。

実は大戦全期間を通して、このような過大な戦果報告がなされたが、混乱した戦場での誤認は不可避であり、機関銃手たちも嘘をつきたい訳ではな

かった。ゆえに第8爆撃兵団上層部は、自分の戦果報告が上官に信じてもらえないということが士気の低下につなが

らないように、デブリーフィングでは絶対に彼らの報告を否定しないよう戦果聴取士官を指導していた。

しかし、良好な戦果に比べて少ない損害のせいで、第8爆撃兵団の将兵たちは自惚れてしまい、自分たちが乗るB-17を「P-17（Pは戦闘機を示す記

アメリカ第8航空軍

号」と呼び替えるほどだったという。

実際、一九四二年中の第8爆撃兵団の重爆撃機の出撃機数が延べ一五四七機なのに対して喪失機は四二機であり、喪失率は約二・七パーセントに過ぎなかったが、イギリス空軍爆撃軍団のそれは約四パーセントであった。爆撃軍団がドイツ本土上空に侵入しているのに対して、第8爆撃兵団はまだ北西ヨーロッパのドイツ占領地域上空にしか出撃していなかったが、損害を減らせるはずの夜間爆撃の方が倍近くも喪失機数が多いという事実は、将兵だけでなく、幕僚たちをも自惚れさせる原因になりかねなかった。

だが、第8爆撃兵団はまだ一発の爆弾もドイツ本土に投下していないという事実が、ついにチャーチルを動かすこととなった。彼はルーズベルトに、アメリカ軍の重爆撃機も夜間爆撃に参加させるべきだと提言したのだ。アーノルドは、実際にそのような事態に至らぬよう必死の根回しを続ける一方で、首脳会談「シンボル」が開催されているカサブランカにエイカーを呼び寄せ、チャーチルの説得にあたらせた。

このとき、エイカーが記した覚書に「ラウンド・ザ・クロック・ボミング

(二四時間爆撃)」という言葉があった。これは、アメリカの第8爆撃兵団が昼間精密爆撃を受け持ち、イギリスの爆撃軍団が夜間爆撃を受け持つことで、昼夜の別なく、二四時間ドイツを叩き続けるという意味だった。優れた政治家であるチャーチルは、その政治的センスにより、この発想とこの言葉——つまりキャッチフレーズ——が連合各国の国民に強い印象を与えるであろうことを即座に理解し、第8爆撃兵団を夜間爆撃に参加させるという案を一時保留にした。

アイアン・アス 鉄の尻ルメイの妙案

第8爆撃兵団がまだそれほど大きな痛手を蒙っていないかった一九四二年十月末、イギリスに到着した第305爆撃航空群司令カーチス・ルメイ大佐は、従来の単層戦闘編隊に代えて、B-17やB-24の防御火力を最大限有効に發揮させることができる、緊密に組んだ積層戦闘編隊を考案した。それがコンバット・ボックスで、コンバット・ボックス三つが集合してコンバット・ウイングを構成した。この積層戦闘編隊は、細部に改良を加えられながら終戦まで重用された。なお、コンバット・ボッ

クスひとつは一五〇一八機、コンバット・ウイングひとつは四五〇五四機で編成されたが、大戦末期には機数が増加している。

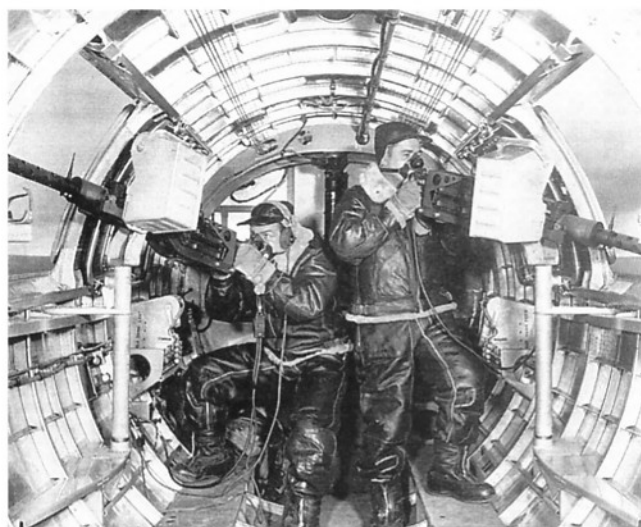
また、積層戦闘編隊の有効性を防御だけでなく爆撃面でも發揮させるため、ルメイは各編隊の先導機にもつとも優秀な爆撃手を乗せ、先導機の投弾のタイミングに合わせて後続機も一斉に投弾する編隊爆撃法を考案し、これも第8爆撃兵団の標準戦技とされた。ガッ

ツがあつて肝が座っていることから、部下たちに「アイアン・アス(鉄の尻)」の渾名を付けられ、のちに太平洋戦域に異動して日本本土を焦土に変えた男は、やはり図抜けて有能であった。

第97爆撃航空群の初出撃以降、搭乗員の個人装備についても逐次改良や改善が加えられた。ときにマイナ

ス四〇度を下回る高空での低温対策として、通常のA-3/B-3防寒飛行服の下に着用する电热線入り飛行服などはその一例だが、B-17の発電量では三分分の電源を確保するのが精一杯なうえ、断線による故障も多かった。

より重要なのは、ドイツ軍における高射砲の略号「Flak (Flugzeugabwehrkanoneの略)」にちなんで「フラック・ベスト」と称されたボディ・アーマーである。一九四二年秋、第8航空



12.7 mm M2ブローニング機銃を構える機関銃手。2人も防寒服と酸素マスクを装着しており、まさに映画でよく見かけるワンシーンだ。B-17はイギリスの爆撃機と違い重武装であり、実際ドイツ戦闘機を数多く撃墜している。



B-17の通信士兼後部機関銃手が、ドイツ軍機が放った20 mm機関砲弾に心臓部を直撃されたが、命中角の関係と“フラック・ベスト”を着用していたため、一瞬気絶しただけでまったく負傷せずにはすんだ。彼が左手に乗せているのがその機関砲弾。

軍首席航空医官マルコム・グロー准将の提案により、世界的に有名なイギリスのウィルキンソン刀剣社で試作品が製作され、試用の結果、きわめて好成績が得られたためアメリカ本国で量産される運びとなった。『フラック・ベスト』には、各人が機内であつている姿勢の違いに合わせてデザインが異なるものが数種類あり、鉄帽と併用すること搭乗員の負傷率が実に三分の二も減少し、戦死率の低下にも大きく貢献したと報告されている。

これら一連の工夫や改善は、まるで第8航空軍の一九四三年の戦いが地獄絵図となることを予見していたかのごとく、一九四二年後半から一九四三年初頭にかけてなされたのだった。

譲った。この頃、第306爆撃航空群を再度鍛え直す必要が生じ、エイカー肝入りのアームストロングが再び司令として送り込まれ、以前と同じく見事立て直しに成功している。

累積する損害

年が改まった一九四三年一月二十七日、第8爆撃兵団は、ついに宿願だったドイツ本土の目標を空襲した。B-17とB-24合計六四機が、アームストロングの指揮でヴィルヘルムスハーフェンを爆撃したのだ。喪失機は三機で、まだ許容できる範囲であつた。

だが、二月から三月にかけての出撃における小さな損害の累積が、四月に厳しい状況を招いた。補充機と補充搭

少将に昇進していたエイカーは、一九四二年十二月一日、北アフリカに転出する予定のスパーツの後任として、勝手知つた第8航空軍司令官に就任し、第8爆撃兵団司令官の席をニュートン・ロングフェロー准将に

乗員が喪失数に追いつかなくなったため、それまでの規定だった出撃二五回で帰国できるという制度を、三〇回に延長しなければならなくなったのだ。このレギュレーションの変更は、搭乗員たちの士気に悪影響を及ぼした。彼らは食堂や宿舎で集まるたびに、確率計算を繰り返しては悪態をついていた。「なうに、ちょうど二五回出撃して戦死したっていいじゃないか。そうすれば、あと五回の出撃をしなくてすむんだから」

こんな縁起の悪い計算をしてブラックジョークを口にするのは、末端の兵隊たちだけではなかった。『ワイドウイング』の幕僚の一人が機体の喪失率の計算をしたが、今の状態が続けば、一か月以内に第8爆撃兵団の最後の一機が出撃することになるという解答を得た。話を聞いたエイカーは、その機には自分が乗って出撃すると言ったそう。

事態はそれほど深刻だったのである。この問題は、アメリカ本国にいるアーノルドにはわかりにくい事情を内包していた。彼は、イギリスに送り込んだ機数や搭乗員数から、喪失した分を単純にマイナスした数字のみで判断

していたが、第8爆撃兵団の場合、喪失機以外にも保有機数の約半分が整備中や修理中で、出撃が可能なのは残りの約半分にすぎなかったのである。

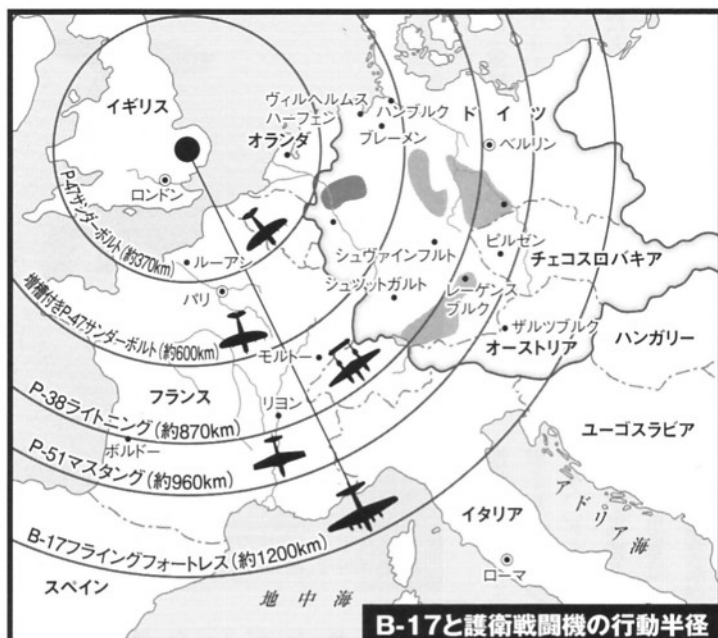
エイカーは必死に説明してこの点をアーノルドに理解させ、補充を増やしてもらふことに成功した。だが代わりに、必要な機数さえ揃えばドイツ本土の重要目標を壊滅させることができるという、かねてからアーノルドが連合軍首脳部に話していた公約を実現しなければならなくなった。

求む!! リトル・フレンス

四月十七日、一一五機のB-17がブレイメンを爆撃したが、一六機が撃墜され四四機が損傷するという大損害を被った。その結果、それまでくすぶっていた護衛戦闘機の問題がにわかにクローズアップされることになった。

重爆撃機の搭乗員たちからリトル・フレンス^①の愛称で呼ばれていた護衛戦闘機は、最も航続距離が短いイギリス空軍のスピットファイアはもちろんのこと、リパブリックP-47サンダーボルトや、双発のためある程度までは長距離飛行が可能なロッキードP-38ライトニングに至るまで、航続距離の

アメリカ第8航空軍



B-17と護衛戦闘機の行動半径

- : 第8航空軍の基地群
- : ドイツ領
- : ルール工業地帯
- : ドイツ航空機工場のおおよその密集地域

図のB-17の行動半径は任務の上での通常行動半径である。図では示していないが、イギリス軍のスピットファイアの行動半径はフランス沿岸にかかる程度である。P-47はドイツ領域には到達できず、増槽装備でもドイツの航空機生産工場地域を翼下におさめられなかった。P-51ならば、増槽なしで首都ベルリンまでも行動半径におさめ、増槽付きならばB-17の通常行動半径まで随伴することが可能だった。

点から、ドイツ深部に向かう重爆撃機部隊の全行程を護衛することは不可能だった。

しかも、エイカーの再三再四の要請にもかかわらず、戦闘機の航続距離を延伸する唯一の方法である高性能の増槽の開発と生産が大幅に滞っていたため、ドイツ軍戦闘機は送り狼よろしく重爆撃機の編隊を追尾し、進出限界点

に達した護衛戦闘機が帰投するのを見計らって一斉に襲いかかるという戦法を採った。

護衛戦闘機の航続距離の問題を解決するもうひとつの方法も考えられた。それがYB-40である。同機は、B-17と編隊を組んで護衛するというコンセプトに基づいて開発された、いわば「爆撃機護衛機」とでも呼ぶべき機種で、

ベガ社がB-17Fを改造して二〇機を生産した。

改造のポイントには機関銃の増設と防御装甲の強化で、B-17F本来の銃座をすべて残したうえで、機首頸部に遠隔操作式旋回銃塔を設け、さらに機体上部の通信士窓の部分に旋回銃塔を増設し、左右の胴体側面銃座を連装化、尾部銃座に至っては四連装化されていた。もちろん爆弾は搭載せず、爆弾倉は改造されて機関銃庫になっていた。

だが、いざYB-40を実戦に投入してみると、大きな欠点が露呈した。YB-40は重過ぎて、B-17と編隊を組むと、かえって足手まといになることが判明したのである。この傾向は、特にB-17が爆弾を投下して軽くなると顕著になった。こういった理由によりYB-40はすぐに使われなくなってしまうが、頸部旋回銃塔の発想だけは、

正面防御火力強化の観点から、B-17Fに続いて一九四三年七月に生産が開始されたB-17Gに受け継がれている。「俺たちが離陸すると、まずイギリスさんのスピット（ファイア）が海峡（英仏海峡のこと）の端っこだまで護衛に付いてくれるんだ。そこから先は、こっこのジャグ（P-47の愛称。太い胴体

をピア・ジョッキに見たて、それに破壊神ジャガーノートを掛け合わせた）がアーヘンまで送ってくれる。で、それから先はメッサーシュミットとフォッケウルフが目標の往復に付き合ってくれて、俺たちが海峡まで戻ると、またジャグが護衛してくれるって寸法さ。もちろん、海峡まで戻ればの話なんだけど」

重爆撃機の搭乗員たちは、こんな自虐的なジョークを創って、全行程を味方の戦闘機に護衛してもらえない怒りをぶちまけていたという。

一九四三年四月、第8爆撃兵団は、ドイツ本土の工業施設に痛撃を加えることを目的としたポイントブランク作戦を発動した。そして、七月初頭にアーノルドの覚えがよくなかったロングフェローが更迭されてフレデリック・アンダーセン准将が新たな第8爆撃兵団司令官に就任すると、より積極的に出撃が重ねられるようになった。

特に同作戦がまだ継続されていた七月二十四日から三十日までの一週間は、二十七日の出撃が悪天候で中止された以外、連日の出撃となったため、第8爆撃兵団の将兵たちは、大戦劈頭にドイツ軍が実施したブリッツ・クリー



高射砲の直撃弾を受け、左主翼を付け根から切断されて墜落する第91爆撃航空群第322爆撃中隊所属のB-17G「ウィー・ウィー」号。同機は1945年4月8日、128回目の出撃となるこのシュタンデルへの爆撃行でついに運に見放された。生存者はわずか1名。長い戦いの中で、第8航空軍の被害もまた大きかった。

ク（電撃戦）に引っ掛けてブリッツ・ウィーク（電撃週間）と呼んだ。

だが、連続出撃にともなう犠牲もまた大きかった。わずか六回の出撃で重爆撃機約一〇〇機が失われ、戦傷死と行方不明者の合計が一〇〇〇名を超えたのだ。エイカーと第8航空軍の幕僚にとっては辛いながらも想定内の数字だったが、この時期、連日の恐怖に耐え切れず、戦闘神経症に罹って戦線を脱落する搭乗員が急増した。

ブラック・サースデー

実は、一九四三年上半期の喪失率は六六パーセントに跳ね上がっていたが、ブリッツ・ウィークからわず

爆撃航空団がシュヴァインフルトのボールベアリング工場群を爆撃するという、ドイツ深部の目標を狙った双子作戦が実施されたのだ。

この出撃は一応目的を達成したが、二つの爆撃航空団のタイミングが合わず、第8爆撃兵団は大損害を被ってしまった。出撃機数三七六機に対して、実に六〇機を喪失したのである。実際には、戦闘行動に入る前に出撃を中止して帰還した機が一五機ほどあるのでそれを引くと、全体としての喪失率は約一七パーセントであった。この数字はきわめて高いものだが、シュヴァインフルトを爆撃した第1爆撃航空団だけを見ても、爆弾を投下した

か三週間も経たない八月十七日、第8爆撃兵団は大いなる試練を受けることとなった。ルメイが率いる第4爆撃航空団が囂となってレーゲンスブルクのメッサーシュミット工場を爆撃する間に、ロバート・ウィリアムズ准将が率いる第1



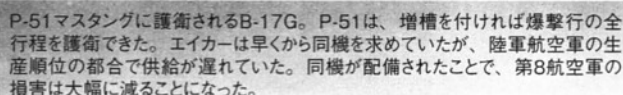
双子作戦で爆撃されるシュヴァインフルトの戦果確認写真。同市には戦争遂行上、必要なボールベアリング工場群があり、第8航空軍にとっては最大目標のひとつだったが、作戦上のミスもあり、同航空軍は多大な損害を被った。写真中央の工場群と、そこから立ち上る爆煙が目を引き。

一八三機のうち三六機が失われており、その喪失率は、実に約二〇パーセントという異常に高い数字となる。

一七パーセントにしる二〇パーセントにしる、これほど高い喪失率が続いたとしたら、第8爆撃兵団は近々壊滅してしまふ。たしかに二つの爆撃航空団のシンクロがうまくいかなかったなどの問題も生じたが、この事態を引き起こした根本的な原因は、やはり重爆撃機部隊の全行程に随伴が可能な護衛戦闘機がないことであった。

そこでエイカーは当面の間、フランス国内の目標への爆撃を実施しながら戦力の回復を図った。これは北西ヨーロッパに展開したドイツ空軍部隊の減殺を狙った「スターキー」作戦の一環で、全行程に渡ってリトル・フレンズが随伴してくれるため、重爆撃機の搭乗員たちは「ミルク・ラン」（牛乳配達）の意。比較的安全な出撃のことと称した。

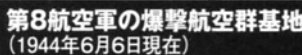
だが、ボールベアリングはドイツの戦争遂行にとって必須の工業製品であ



十月十四日、戦鬪行動に入る前に帰

こととして、シュヴァインフルトに對する二回の爆撃行における戦訓から、重爆撃機部隊の全行程に護衛戦闘機が随伴することがいかに重要かが再確認された。そして十一月四日、ついにその任務を行えるノースアメリカンP-51マスタングを装備した第35戦闘航空群、パイオニア・マスタング、ガイギリスに到着した。

P-51は、十二月十三日のキール爆撃から重爆撃機部隊の護衛に随伴するようになり、以降、P-47を装備した既存の戦闘機部隊も逐次、P-51に改変されるにしたがつて、第8爆撃兵団



第8航空軍の爆撃航空群が展開していた基地を表す。戦闘機部隊など、その他の基地は省略している。第8航空軍関係の各司令部はロンドン周辺に置かれていた。各航空群は、ほぼ航空師団ごとに集まっているが、これは部隊運用上、有効だからである。

の損害も確実に減少の一途を辿ることになる。また一九四三年後半になると、B-17シリーズの最終型式で、顎部旋回銃座の増設など防御火力の強化を筆頭に、すべての面での集大成ともいえるB-17Gの供給が始まったことも、損害を減らす要因のひとつとなった。

大損害を被る出撃があった一方で、第8航空軍が戦果を挙げて実績を積み重ね、さらに地中海戦域の戦いが落ち着きを見せるにともない、増援と補充もまた増大し、それに合わせて出撃機

数も増加していった。例えば、十一月三日には五六六機、二十六日には六三三機、十二月十三日には七一〇機、二十四日には七二三機の重爆撃機がそれぞれ出撃しているが、一六か月前、一ダースのB-17で第8爆撃兵団がささやかな初出撃を飾ったことを思うと、Eイカーは感慨無量であった。

ドゥーリトル登場

ところが、そんなエイカーが一九四四年一月六日、連合軍地中海戦域航空



爆撃を行う第8航空軍のB-24リベレーター。B-17よりも爆弾搭載量が多いなどの長所があったが、被弾に弱く、クルーには不評だった。第8航空軍にはB-24を使用していた部隊が存在したが、新司令官のドーリトル中将の方針でこれらの部隊は逐次B-17に切り替えられることになった。

総司令官に転出した。彼にしてみれば、手塩にかけて育て上げた第8航空軍とともにまさにこれからという時期の異動であり、しかも北西ヨーロッパ戦域に比べて二流の戦域を受け持たされると思ひ込んで、当初は大いに落胆し、アーノルドにも直接抗議した。

「閣下、小官の異動はなぜでしょうか？ 小官としては現職に留まりたいのですが」

しかしこのポストは、アメリカの第5、第12の両航空軍のみならず、イギリスのバルカン方面航空軍、砂漠航空軍、地中海戦域沿岸航空軍団に加えて、同戦域の自由フランス空軍まで指揮すると

いう大役であり昇進人事だと知って、残念さと嬉しさが相半ばする気持ちを抱きつつ、エイカーは新任地へと旅立った。

エイカーの異動と同時に、ヨーロッパ戦域のアメリカ陸軍航空軍の上部組織にも改編が加えられた。イギリスから東を睨む第8航空軍と、イタリアから北を睨む第15航空軍の両方を統轄するアメリカ陸軍航空軍ヨーロッパ戦域戦略航空軍司令部が開設され、その司令官にスパーツが任命されたのである。

またエイカーの後任には、それまで第12航空軍司令官を務めていたジェームズ・ジミー・ドーリトル中将が就任した。太平洋戦域でアメリカが押されていた一九四二年四月、まだ中佐だ

った彼は、陸軍のノースアメリカンB-25ミッチェル双発爆撃機十数機を率いて空母から発艦し、日本本土を初空襲したヒーローとして知られていた。しかも、短期間で将官に昇進したため、佐官時代に得た「現場の知識」が古くなっておらず、当時の現用機の実的な性能をよく知っており、指揮官としての素質にも恵まれていた。

ドーリトルは、B-17よりも爆弾搭載量が多く航続距離も長い反面、被弾に弱いB-24は、洋上長距離飛行の機会が多く、対空火器や戦闘機の性能もドイツに劣る日本軍を相手にする太平洋戦域向けの機材だと判断していた。一方、被弾に強く、信じられないような大損傷を被っても生還するチャンスがあるB-17こそ、ドイツ軍の優れた対空火器や戦闘機を相手にするヨーロッパ戦域向けの機材だと見ていた。

そのため、ドーリトルは第8航空軍司令官に就任するとすぐに、隸下のB-24装備部隊をB-17装備に改変するという作業に着手したが、この措置は「空飛ぶ棺桶」とか「搭乗員一掃機」という、有り難くない渾名を奉られていたB-24の搭乗員たちから歓迎されなかったという。

第8航空軍に関係した将星たち②



カーチス・アイアン・アズルメイ(1906～1990年) 最終階級：大将。1926年に陸軍入営。第2次大戦ではヨーロッパの第8航空軍第305爆撃航空群司令を皮切りに、終戦時には太平洋のB-29統轄運用部隊の第20航空軍司令官にまで昇進した。戦後は戦略空軍司令官、空軍参謀総長を歴任。航空自衛隊の創設に貢献した功績を認められ、日本政府からも叙勲されている。



ジェームズ・ジミー・ドーリトル(1896～1993年) 最終階級：中将。1917年、陸軍に入営して操縦士となったが31年に除隊、40年に再入隊した。第2次大戦では、ドーリトル襲撃隊を率いて日本初空襲を果たし、一躍ヒーローとなる。その後、第8航空軍司令官を経て1946年に予備役となり、シェル石油副社長に就任。

つた彼は、陸軍のノースアメリカンB-25ミッチェル双発爆撃機十数機を率いて空母から発艦し、日本本土を初空襲したヒーローとして知られていた。しかも、短期間で将官に昇進したため、佐官時代に得た「現場の知識」が古くなっておらず、当時の現用機の実的な性能をよく知っており、指揮官としての素質にも恵まれていた。

ドーリトルは、B-17よりも爆弾搭載量が多く航続距離も長い反面、被弾に弱いB-24は、洋上長距離飛行の機会が多く、対空火器や戦闘機の性能もドイツに劣る日本軍を相手にする太平洋戦域向けの機材だと判断していた。一方、被弾に強く、信じられないような大損傷を被っても生還するチャンスがあるB-17こそ、ドイツ軍の優れた対空火器や戦闘機を相手にするヨーロッパ戦域向けの機材だと見ていた。

そのため、ドーリトルは第8航空軍司令官に就任するとすぐに、隸下のB-24装備部隊をB-17装備に改変するという作業に着手したが、この措置は「空飛ぶ棺桶」とか「搭乗員一掃機」という、有り難くない渾名を奉られていたB-24の搭乗員たちから歓迎されなかったという。

1943年6月6日現在

第8航空軍司令部

司令官:アイラ・エーカー少将

第8爆撃兵団

- 第1爆撃航空団
第91、第92、第303、
第305、第306、第351、
第379爆撃航空群
- 第2爆撃航空団
第44、第93爆撃航空群
- 第3爆撃航空団
第94、第95、第96、第100爆撃航空群

第8戦闘兵団

第4、第56、
第78戦闘航空群

第27輸送航空群

第67偵察群

第13航空写真撮影中隊

第6戦闘航空団

※各爆撃航空群は4個中隊よりなる。
※第44、第93、第100爆撃航空群はこの時点では練成中。
※この他、人員輸送専門の第315兵員輸送航空群がある。

拡大する第8航空軍

1943年6月6日における爆撃兵団は3個爆撃航空団・13個戦闘航空群だった。終戦の年の1945年1月1日と比較すると、第8航空軍の規模の拡大ぶりが理解できる。航空師団は、部隊が増えたために新しく設けられた指揮結節である。戦闘航空団の点線は、作戦時に原則として各戦闘航空団がどの航空師団を支援するかを示している。

1945年1月1日現在

第8航空軍司令部

司令官:ジェームズ・ドゥーリトル中将

※各航空群は4個中隊よりなる。※点線は連携関係を表す。
※図では爆撃・戦闘兵団のみとし、地上航空支援兵団など、その他の部隊は省略した。

爆撃兵団

戦闘兵団

第1航空師団

- 第1爆撃航空団
第91、第301、第381、第398爆撃航空群
- 第40爆撃航空団
第92、第303、第305、第306、爆撃航空群
- 第41爆撃航空団
第379、第384爆撃航空群
- 第94爆撃航空団
第351、第401、第457爆撃航空群
- 第93爆撃航空団
第34爆撃航空群
- 第93爆撃航空団
- 第93爆撃航空団

第2航空師団

- 第2爆撃航空団
第389、第453、第445爆撃航空群
- 第14爆撃航空団
第44、第392、第491爆撃航空群
- 第20爆撃航空団
第93、第446、第448、第489爆撃航空群
- 第96爆撃航空団
第458、第466、第467爆撃航空群

第3航空師団

- 第4爆撃航空団
第94、第385、第447、
第486、第487爆撃航空群
- 第13爆撃航空団
第95、第100、第390爆撃航空群
- 第45爆撃航空団
第96、第388、第452爆撃航空群
- 第45爆撃航空団
第34、第490、第493爆撃航空群

- 第67戦闘航空団
第20、第352、第356、
第359、第364戦闘航空群
- 第65戦闘航空団
第4、第56、355、第361、
第479戦闘航空群
- 第66戦闘航空団
第55、第78、第322、第339、
第353、第357、
第358戦闘航空群

欧州上空、敵影なし

マイティ・エイセス
無敵の第8航空軍

一九四四年の声を聞く頃には、一回に出撃する重爆撃機の数には六〇〇機から七〇〇機が平均となった。特に二月二十日に発動された、ポイントブランク作戦の反復ともいえる内容の第15航空軍との連携作戦「アーギュメント」の初日には、実に一〇〇〇機を超える重爆撃機が出撃し、大規模な出撃が続いた二十五日までの一週間は「ビッグ・ウィーク」と称された。

「ビッグ・ウィーク」期間中の出撃回数は五回で、延べ出撃機数は第8航空軍約三三〇〇機、第15航空軍約五〇〇機の合計約三八〇〇機だった。一方、喪失機数は両航空軍合計二二六機で喪失率は約六パーセントに留まったが、これは「リトル・フレンズ」が随伴したおかげであった。ちなみに、同期間中に第8、第15、第9（イギリスに展開していた戦術航空部隊）の各航空軍が出撃させた護衛戦闘機の延べ機数は合計約三七〇〇機で、喪失機数はわず

か二八機にすぎなかった。

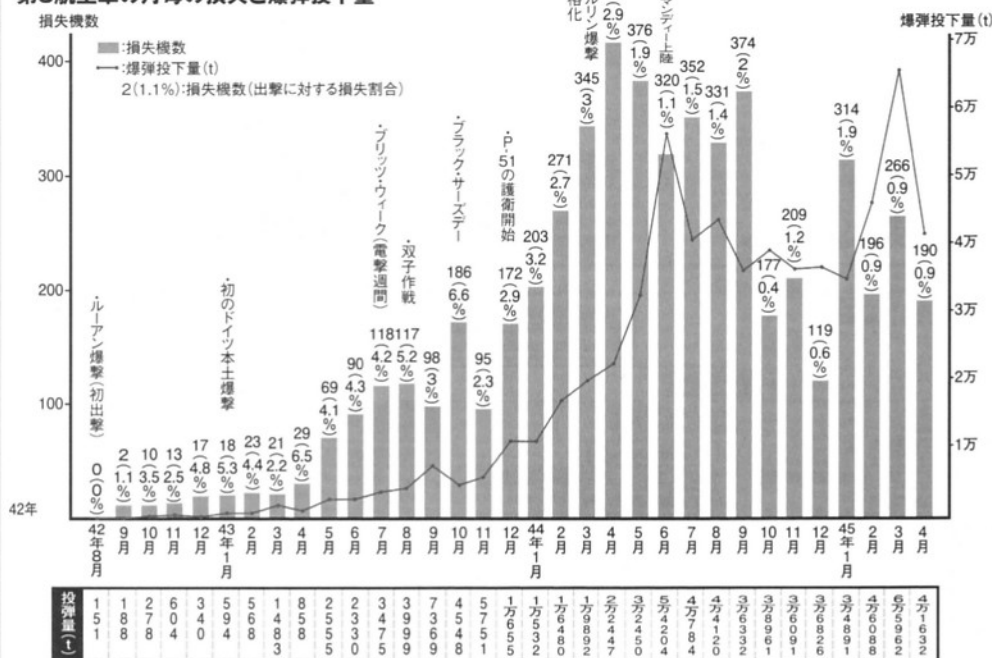
連合軍将兵たちは、第三帝国の首都ベルリンを、その頭文字に因んで「ビッグB」の愛称で呼んでいた。「ビッグB」に対する本格的な昼間精密爆撃は三月六日に敢行され、六七二機の重爆撃機が千年帝国の永遠の都に爆弾の雨を降らせた。だが、さすがにこの日はドイツ空軍の迎撃も熾烈で、重爆撃機六九機と護衛戦闘機一一機が失われた。しかし、二日後の八日に行われた「ビッグB」空襲では、五三九機の重爆撃機を八九一機もの戦闘機が護衛したため、ドイツ空軍が逆に大きな損害を被っている。

「ベルリン上空をP-51の編隊が飛ぶのを見たとき、この戦争は負けると観念した」

ドイツ空軍総司令官ヘルマン・ゲーリング国家元帥が戦後、ニュルンベルク裁判を受けるため囚われていたときに語った回想の言葉である。

もうこの頃になると、ドイツ空軍は占領地域の空はもちろん、祖国の空す

第8航空軍の月毎の損失と爆弾投下量



グラフの損害は戦闘損失であり、帰投しても、損壊が激しくスクラップとなった機体は省いている。P-51の護衛以降でも損失数は増加しているが、出撃数に対する損失割合を見ると、護衛以前が4〜6%だったのに対して護衛以降は1〜2%に減っている。P-51は敵戦闘機と積極的に交戦するように定められていたので、これが敵戦闘機部隊に打撃を与えることになった。ノルマンディー上陸作戦の月は、それを支援するために戦術爆撃に従事したため、投弾トン数が多くなっている。

ら守れないほど弱体化が進んでいた。その原因は、戦略爆撃で燃料生産施設が破壊され航空燃料が欠乏したこと、度重なる連合軍の航空攻勢で熟練搭乗員多数を失い、それを補充するのが不可能となったためだった。皮肉なことに、工場の疎開が順調に運んだおかげで航空機の生産に滞りはなかったが、搭乗員がおらず燃料もなかったせいで、せっかくの新造機が「宝の持ち腐れ」となっていたのだ。

こうして連合軍はヨーロッパ全域の制空権を掌握しつつあり、いつの頃からか「ヨーロッパの空は第8航空軍の空」という台詞や「マイトイ・エイズ（無敵の第8航空軍の意）」という単語が、アメリカやイギリスのマスコミを中心に聞かれるようになった。

一九四四年の夏ともなると、第8航空軍の重爆撃機部隊の一回の出撃機数は一〇〇〇機単位となり、同じく一〇〇〇機に近いリトル・フレンズがそれを護衛するため、その光景は、文字通り空が航空機で埋め尽くされたかのような様相であった。

ちょうどこの頃、ドイツ空軍はロケット戦闘機 Me 163 コメットとジェット戦闘機 Me 262 シュヴァルベを実戦に投入し始めた。特に Me 262 は脅威だったが、ヒトラーの誤った判断で爆撃機型のシュトゥルムフォーゲルが優先的に生産されてしまった。その結果、祖国の空を我が物顔で飛び回る連合軍機に一矢報いることができる戦闘機の実戦配備は大幅に遅れた。そして、これはドイツにとって取り返しつかない過ちとなった。

一九四四年の秋以降のヨーロッパの空の戦いは、ごくまれにドイツ空軍が局所的な活動を行うことはあっても、ほぼ完全に連合軍が制空権を掌握している状態がVEデー（対ドイツ戦勝利の日）まで続いた。ドイツ空軍の迎撃で少なからぬ喪失が生じることもあったが、この時期の肥大化した第8航空軍の重爆撃機部隊が慌てるような被害を与えようと思うなら、一回の出撃に対して、一〇〇機のオーダーで撃墜しなければならなかったことだろう。

戦争も終わりに近づいた一九四五年四月七日、ドイツ北部の目標を目指す重爆撃機約一三〇〇機、護衛戦闘機約九〇〇機の大編隊に対して、ドイツ空

軍の悲壮な反撃が試みられた。空対空
体当たり部隊として編成されたエルベ
特攻隊の一八三機(約一二〇機あるい
は一八七機とする説もあり)が立ち向
かったのだ。

この日のドイツ空軍の無線は、戦闘
交信の邪魔となることなど気にせず
に勇壮な軍歌や銃後の婦女子からの激励
のメッセージなどを絶え間なく流し続
け、特攻隊員たちを鼓舞した。だが、
重爆撃機はわずか八機が撃墜され一五
機が損傷しただけで、逆に護衛戦闘機
隊はドイツ軍機五九機の撃墜を報告し
ている。ドイツ空軍最後の捨て身の反
撃は失敗に終わった。

四月二十五日、第8航空軍の重爆撃
機部隊は、わずか五八九機で最後の出
撃に臨んだ。目標はザルツブルクと
チェコスロヴァキアのピルゼンであっ
た。

鎮魂の空

こうして、三四か月間に及んだ第8
航空軍の死闘は終わりを告げた。この
間に投下された爆弾の総トン数は実に
六二万三三八トンで、喪失機数五
五四一機、人的被害は戦死・行方不明
者合計四万三七四二名(ただしいずれ

VEデー直後に算出された数字)だっ
た。どれも「マイティ・エイズ」の巨
大さに見合った大きな値である。

しかし、この値がどれほどの効果を
生んだかという点は、なかなか読み取
りにくい。確かに、戦争直後に編まれ
た『アメリカ戦略爆撃調査団報告ヨー
ロッパ戦域編』には、第8航空軍をは
じめ第15航空軍やイギリス空軍爆撃軍
団などによる戦略爆撃がドイツの弱体
化に決定的な役割をはたし、戦争の終
結を早めたということは記されている。

だが実のところ、長期間にわたって
反復される戦略爆撃は、その成果を定
量化しにくいという難点がある。ちょ
うど、アッパーカットやフックのよう
な一撃必殺のKOパンチではなく、無
数のボディ・ブローを食らってリング
に沈んだボクサーにとって、どのパン
チが決定的ダメージとなったかを知ろ
うとするようなものだ。

これをドイツの例にあてはめて見る
と、一九四四年中旬以降、戦略爆撃の
影響で燃料生産と軍需生産は明らかに
低下したが、航空機生産に関しては、
製造工場の適切な疎開が行われたため、
著しい生産低下は生じなかった。一方、
鉄道交通網に関しては、一九四四年以

降は事実上ズタズタにされており、物
流にかなりの不便をきたしていた。

こういった背景があったからこそ、
東西からの地上軍の侵攻が容易になっ
たとするのなら、第8航空軍をはじめと
する連合軍の戦略爆撃は、十分にその
役割を果たしたといえるのではないだ

ろうか。それに、昼夜の別なく連日の
ように祖国の空を敵の重爆撃機の大編
隊が覆い尽くしたら、国民の戦意は大
きく挫かれるという点も見逃してはな
らない。

ヨーロッパの空は、今日も鎮魂の鉛
色に垂れ込めている。



爆撃を受け、廃墟となった港湾・造船都市ハンブルク。一見すると普通に見えるが、ほとんどの建物が火災で屋根を失って黒こげとなっている。日本とは違い、石造りの欧州ならではの状況である。戦略爆撃の効果は定量的には判断しにくい、少なくともここでの経験が、のちの日本本土爆撃に反映されたことは間違いない。