

VIETNAM AIR COMBAT

ベトナム エアー・コンバット 1964-1975 アメリカ空軍編

US COMBAT AIRCRAFT COLOURS OVER VIETNAM 1964-1975 VOL.1 US AIR FORCE

著 ヤロスワフ・ドブリジンスキー

大日本絵画



VIETNAM AIR COMBAT

ベトナム エアー・コンバット
1964-1975 アメリカ空軍編

US COMBAT AIRCRAFT COLOURS OVER VIETNAM
1964-1975
VOL.1 US AIR FORCE

著者
Author

ヤロスワフ・ドブリジンスキー
Jarosław Dobrzyn'ski

翻訳
Translator

宮永忠将
Tadamasa Miyanaga

平田光夫
Mitsuo Hirata



WALKWAY



CAUTION
WALKWAY SURFACE IS NOT TO BE USED
FOR ANY PURPOSES OTHER THAN
WALKING. ALL OTHER PURPOSES ARE
PROHIBITED. FOR MORE INFORMATION
SEE THE USER MANUAL.

WARNING
KEEP CLEAR OF CONTROL
SURFACES. NO STEP SURFACES ARE
PROHIBITED.

NO STEP

NO STEP



大日本絵画
DAINIPPON KAIGA

目次

Table of Contents

巻頭に寄せて	004
ノースアメリカン F-100 スーパーセイバー	006
マクドネル RF-101C ヴードゥー	032
コンベア F-102A デルタダガー	054
ロッキード F-104C スターファイター	066
リパブリック F-105 サンダーチーフ	078
マクドネル F-4 ファントム II	106
ノースロップ F-5C フリーダム ファイター	148
ゼネラルダイナミクス F-111A	156
ダグラス A-1 スカイレイダー	172
リン テムコ ヴォート (LTV) A-7D コルセア II	190
セスナ A-37 ドラゴンフライ	202
ボーイング B-52 ストラトフォートレス	208
マーティン B-57 キャンベラ	236
ダグラス RB/EB-66 デストロイヤー	252

翻訳

Translator

宮永忠将

Tadamasa Miyanaga

1973年生まれ。上智大学文学部史学科卒業、東京都立大学大学院人文科学研究科中退後、雑誌編集者、<http://Waargaming.net>の品質保証担当などを経て、現在はフリーランスで執筆、編集、翻訳など手がけている。第二次世界大戦を中心に軍事全般を扱うが、現在は世界的に進む欧州戦史の再評価を唱へ、日本のミリタリーシーンに紹介する活動に力を入れる。主著『ウォーズ・オブ・ジャパン』（偕成社）など

平田光夫

Mitsuo Hirata

1969年生まれ、東京都文京区出身、在住。一級建築士の資格を持つが、近年建築関係の仕事はしていない。主な訳書に「F-14 トムキャット写真集—BYE-BYE, BABY...—」「イラン空軍のF-14 トムキャット飛行隊」「台南海軍航空隊【ニューギニア戦線編】」「ドイツVI号戦車ティーガーIEのすべて」「タンクアート ウェザリングの理論と実践 ドイツ軍装甲車両編」「タンクアート2 現用車両編」「アフリカの角」（いずれも小社刊）

写真権利表記

Photo credits

NARA, USAF, USAF Museum, US Army, US Navy, Tom Bigelow, Marty Cavato, Robert F. Dorr, Fred Doughty, Mike Evans, Rick Goddard, Dan Hagerdorn, IFS, Donald Kutyna via MLP, Rusty Leonard, Bob Lilac, Bert Marshall, David Menard, David Moore, John Panas Jr, John Ross, John Stymerski, Joel Swanson, Rodney Trimble.

VIETNAM
US COMBAT AIRCRAFT COLOURS
OVER VIETNAM
1964-1975
VOL.1 US AIR FORCE
AIR
COMBAT

巻頭に寄せて

Foreword

ベトナム戦争は、第二次世界大戦後のアメリカの空軍力にとって、最も長く、費用が高く付いた戦争となった。世界をリードしていた超大国アメリカは、ソビエト連邦と中華人民共和国という、かねてから対立していた二大共産主義国家の莫大な援助を受けた、第三世界の小国との戦争に敗北したのである。アメリカの技術と数的優勢だけでは、この戦争に勝つには不十分であると証明されたわけであるが、彼らの失敗の根本原因は別のところに存在していた。

核兵器が実用化されて以来、冷戦の緊張状態と、米ソ両国の対立の高まりの中で、この兵器は決定的な役割を果たすものと信じられていた。大規模報復ドクトリンが支配的な考えとなり、核兵器の備蓄が最優先課題となった。新型軍用機の開発は核運用能力に重点が置かれ、通常作戦向けの軍用機の地位は低下してしまう。この傾向は、第二次大戦後に「爆撃機畑出身の將軍たち」に支配されたアメリカ空軍で顕著であった。実際、空軍では長距離侵攻型の核爆撃機を運用する戦略航空軍団 (Strategic Air Command : SAC) がもっとも強い権限を持っていた。さらにソ連がアメリカ本土への大規模攻撃が可能な爆撃機部隊を育成強化しているに違いないという、誤った信念に固執していたため、この脅威に対峙して北米の防空を任務とする防空軍団 (Air Defense Command : ADC) が、SAC に次ぐ地位を占めることとなる。ADC は隷下の迎撃戦闘機を地上管制して、機動性のない爆撃機を阻止する任務に特化していた。戦術航空戦力、および敵戦闘機と交戦する能力は、将来の戦争においては時代遅れであり、国防への貢献度は小さいと見なされ、軽視されるようになったのである。核兵器の運搬が爆撃飛行隊の主任務となり、パイロットはじめてとするクルーも、これを反映した訓練に従事したのである。

1964年にベトナムでの軍事衝突が本格化すると、このような種類の紛争に、アメリカ空軍はまったく準備ができていなかった事実が即座に判明した。地球上から生命を消し去る核兵器の力がありながら、防空設備が整ってだけの小さな鉄道橋さえ満足に壊せないのである。それでもパイロットたちは通常兵器で戦術目標を攻撃する技術を短時間の内に向上させていたが、やがて彼らを邪魔する別の力が明確になった。一つは通常爆弾の不足であるが、本当に深刻なのは、リンドン・B・ジョンソン大統領と彼の政権が課した戦争遂行上の政治的制約であった。

1962年10月、ソ連がキューバに核ミサイル基地の建設を試みたときに、世界は核戦争の瀬戸際まで追い込まれた。アメリカは断固として軍事力を誇示した結果、ソ連指導層は抗しきれず、ミサイル基地建設の試みは断念された。この出来事を副大統領の地位で体験したジョンソンは、強硬な姿勢を見せれば敵を挫けるという誤った教訓を信じた。ベトナムにおけるアメリカの目的は、北ベトナムの勢力が南ベトナムに浸透するのを阻止することにあった。これを達成すべく、アメリカは北ベトナムに加える軍事的圧力を段階的に強化する戦略を選んだのである。しかしこの考えは完全に破綻した。アメリカのエスカレーション戦略は、北ベトナム側に防御を強化する猶予を与え、アメリカの攻撃を撃退する方法を学ぶ機会を提供するだけであつたからだ。北ベトナムに対する全面攻撃がソ連と中国の反発を招くのを恐れたジョンソン政権は、攻撃禁止目標のリストを頻繁に変更し、複雑な交戦規定を前線部隊に厳守させようとした。しかし、米軍パイロットには、このような規定は単なる利敵行為にしか見えなかった。さらにもう一つの問題が、官僚主義と統計への依存であつた。空軍が最優先したのは、ライバルとなる海軍航空隊との縄張り争いであり、最大限の効率で目標を排除することよりも、出撃回数を競うような有様になっていたのだ。その結果、多くの航空機とパイロット、乗員が不必要に敵の防空網に晒される機会を提供し、結果として航空機は消耗し、整備員が慢性的に疲弊する傍らで、莫大な燃料が浪費されたのである。

北ベトナムは確かに後進国であつたが、ソ連と中国の援助を受けて、世界で最も大規模であり、効果的な防空網の構築に成功した。北ベトナムの防空網を破るために、空軍は敵防空網制圧や精密誘導爆弾、無視界状況下での完全自動低空飛行性能などを備えた新兵器システムを次々に開発して、実戦投入しなければならなかった。

ベトナム戦争はアメリカ軍にとって高過ぎる教訓となつたが、そこから引き出した結論は正しかったようだ。ステルス技術を含む新型戦闘機や、スタンドオフ誘導兵器の開発だけでなく、戦術の変更に応じる適切な訓練プログラムも構築された。ベトナム戦後、約18年後に勃発した湾岸戦争——砂漠の嵐作戦では、段階的なエスカレーションといった戦略は一切顧みられなかった。イラクの防空網と戦闘能力を無力化するために、慎重に選ばれた目標への連係攻撃が的確に実施されたのである。



NORTH AMERICAN F-100 SUPER SABRE

ノースアメリカン F-100 スーパーセイバー

水平飛行時の超音速を達成した最初の量産機であるノースアメリカンF-100 スーパーセイバーは、1950年代と60年代にアメリカ空軍向けに開発された、いわゆる「センチュリー・シリーズ」の最初の軍用機であった。センチュリー・シリーズには他に、マクドネルF-101 ヴードゥー、コンベアF-102 デルタダガー、ロッキードF-104 スターファイター、リパブリックF-105 サンダーチーフ、コンベアF-106 デルタダートが属している。

1949年、ノースアメリカン・アヴィエーション社は、成功作である同社のジェット戦闘機F-86 セイバーを、水平飛行時でも超音速機に強化するための研究に着手した。F-86は急降下でこそ超音速を達成したが、水平飛行ではマッハ0.95に留まっていたからだ。セイバーを文字通りの超音速機にするには、現行より遥かに強力なエンジンを使用すると同時に、空力面での抵抗係数を下げる機体設計に改める必要があった。実質的に、これは新型機を最初から作る事業と変わらない。

だが、1949年時点では、アメリカ空軍はそのような戦闘機を必要としていなかった。来たるべき戦争において衝突しうる仮想敵のソ連が運用する戦闘機は、せいぜいMiG-15か、それより旧型のヤコブレフ製ジェット機に過ぎなかったからだ。これは当時の空軍が配備していたF-86 セイバーでも余裕で対処可能な脅威であった。

平和な時代にはF-86より明らかに優れている敵戦闘機が確認

されていなかったことに加え、第二次大戦後の軍事費削減傾向もあり、新型戦闘機を開発する動機はなかった。しかし1950年6月25日に朝鮮戦争が勃発した。アメリカの指導層にとってこの戦争は予期せぬ衝撃であり、議会は新兵器開発にかなりの予算を承認して応えた。

朝鮮戦争勃発前であったが、1949年9月14日にノースアメリカンはセイバー45の仮称が与えられた航空機の風洞実験を開始していた。これは45度の後退翼を与えられたF-86であり、通常のF-86より10度大きな後退翼となっていた。垂直尾翼と胴体の付け根付近にあった水平尾翼は、胴体の下部に移され、胴体の下部にあったエアブレーキは、上部に移動した。パワープラントはJ47-GR-17ターボジェットで、標準的F-86にはないアフターバーナーが追加された。この新型機は、マッハ1.03の水平飛行速度を期待されていた。本機的设计企画が1950年8月25日に米空軍司令部に提出されたが、認可はされなかった。起こったばかりの朝鮮戦争では、F-80 シューティング・スターが、北朝鮮軍のあらゆる軍用機に優位を確保していたのである。しかし1950年11月に共産主義勢力がMiG-15を投入した瞬間から状況が一変した。

この脅威に対抗するために、アメリカ空軍はF-86A セイバー装備の飛行隊を韓国に配備した。セイバーとMiG-15の性能は同等であり、アメリカ空軍の優勢は耐G飛行服やF-86からの良好



1965年、CBU-28クラスター爆弾とM117爆弾を搭載して南ベトナム上空を飛行する第429戦術戦闘飛行隊の迷彩のないF-100D-70-NA、s/n56-3040 (USAF)

ベトナムへの最初の配備

First deployment to Vietnam

1965年に「ローリング・サンダー」作戦が実施された際に、ジョンソン大統領、マクナマラ国防長官らの政治決断により北ベトナムの空軍基地を攻撃対象から外したことで、彼らの戦闘機は、北ベトナム上空で作戦中の米軍機にとって大きな脅威となっていた。これを解消するために護衛戦闘機の投入が検討された。最初に使われたのはF-100スーパーセイバーであったが、速度が遅く、

航続距離も短い上に、レーダーも搭載していないため、能力不足であった。当初、PACAF司令部はF-104Cの配備に尻込みをしていたが、1965年4月4日のタインホア橋空襲作戦にて、2機のF-105DがMiG-17に撃墜される事態に直面し、決断せざるを得なかった。もう一つの理由は「カレッジ・アイ」や「ディスコ」のコードネームでトンキン湾上空で作戦していたEC-121ウォーニングスター（ロッキード・コンステレーションの哨戒機型）が護衛を必要としていたためである。4月7日、TACは「トゥー・バック」作戦（戦争の激化にともない大量の米空軍機を東南アジア



ダナンの駐機場の土囊掩体壕に駐機するF-104Cスターファイター。s/n56-0908、56-0892、57-0911、56-0890が確認できる(USAF)



ダナンの駐機場で整備中のF-104C。遠景にB-57Bキャンベラ爆撃機が見える(USAF)

リパブリック F-105D-20-RE サンダーチーフ s/n61-0116
 第23戦術戦闘航空団/第562戦術戦闘飛行隊
 タイ タクリ基地 1965年



6機編隊で飛行するF-105D (USAF)

リパブリック F-105D-25-RE サンダーチーフ s/n61-0163
 第23戦術戦闘航空団/第562戦術戦闘飛行隊
 ドワイト・ポウルズ大尉機
 タイ タクリ基地 1965年



1965年、北ベトナムの目標へ向かう第562戦術戦闘飛行隊のF-105D-25-RE、s/n61-0163。同飛行隊はマッコーネル空軍基地からタイへ派遣された(USAF)

MCDONNELL F-4 PHANTOM II

マクドネル F-4 ファントムII

海軍機として開発された F-4 ファントム II は、20 世紀後半に米空軍で広く使用された最重要戦闘機の一つでもある。ベトナム戦争では制空任務、対地攻撃、偵察などの任務をこなして多用途性能を証明したが、当初は空軍の適切な運用コンセプトが欠如していたために、戦闘任務における有効性が発揮できなかった。だがなにより重要なのは、F-4 がこの戦争において米空軍の主要な制空戦闘機として脚光を浴びたことである。

ファントムIIの誕生

The birth of the Phantom II

F-4 ファントム II は、セントルイス拠点のマクドネル・エアクラフト社の資金提供によるプロジェクトとして始まった。同社はレーダー誘導ミサイル兵装を搭載した最初の海軍戦闘機 F3H デモンを開発していたが、同機は低出力の単発機であったので、これを強化改良しようとしたのである。

F4H-1 の設計作業は 1953 年から始まるが、これは当初 F-3H-G/H として設計された。革新的な可変ジオメトリー・エアインテークを備えた機体に、2 基のライト J65 エンジン（ブ

ストル・サファイアのライセンス生産型）を搭載していた。4 門の 20mm 砲と 11 カ所のハードポイントを備えていた。当初より海軍はこの艦上戦闘機を切実に必要とはしていなかったが、開発プロジェクトは継続されて、後にジェネラル・エレクトリック製の新型 J79 アフターバーナー付きターボジェットを搭載した、2 機の試作機を AH-1 として発注した。1955 年になると海軍の要求が変わり、マクドネル社は空母から発進して 250NM（約 463km）の行動半径を有し、レーダー誘導ミサイルを運用可能な、艦隊防空戦闘機の開発を命じられた。

マクドネルでは J79-GE-3A エンジンと、改良型となるレイセオン製スパロー・セミアクティブ・レーダー・ホーミング空対空ミサイル、そしてこの運用に不可欠な AN/APQ-51 追跡・索敵・射撃管制レーダーを搭載するため、F-3H-G/H から F4H-1 に改めて、設計を全面的に見直したのであった。機関砲は撤去されたが、スパロー用の 4 カ所の胴体下部の半埋め込み式ウェルに加えて、空対地兵装搭載用の 5 カ所のハードポイントは残された。パイロットとレーダー迎撃士官（RIO）の 2 名が、タンデムシートのコックピットに収まった。プロトタイプ機の YF4H-1 は、1958 年 5 月 27 日に、ランバート・セントルイス空港にてマクドネル



M117 750ポンド爆弾と AIM-7スパローレーダー誘導ミサイルを搭載し、北ベトナムの目標に向かう第45戦術戦闘飛行隊のF-4C、1965年。先頭はF-4C-22-MCファントムII、s/n64-0676(USAF)

M117爆弾4発とSUU-16ガンポッドを搭載してカムラン基地から出撃する第12戦術戦闘航空団 / 第559戦術戦闘飛行隊のマクドネルF-4C-23-MCファントムII、s/n64-0750、1968年 (USAF / Tom Bigelow)



は護衛と地上攻撃任務に集中的に投入された。1971年11月には、366TFWはベトナムに駐留する唯一の米空軍戦術戦闘航空団となっていた。そして1972年5月から、空軍部隊は順次、ダナンに引き揚げられた。

疲弊したF-105Dサンダーチーフに代わり、ファントムが導入され始めた結果、東南アジアに配備されたF-4戦力は拡大し続けた。コラートを拠点とする388TFWは、1968年11月には新型のF-4Eへの転換を開始した。これは北爆停止と重なり、北ベトナムで戦闘が再開される1972年まで、F-4Eはラオスと南ベトナム上空で地上攻撃任務に投入された。ラオスのバレル・ロール地区では対空防御網が発達しており、低速FAC機の運用が極めて危険となったため、469TFSの志願者が「タイガー」のコールサインのもとで、Fast-FAC任務を引き継いだ。1969年3月から7月にかけて、このFACによる近接航空支援任務への関与は4倍に増加し、1日1回から4回も出撃することとなった。

1969年には、F-4ファントムの運用に関する空軍のドクトリンに重要な変更が加えられた。この時まで、F-4のクルーは2人の定格パイロットで構成されていた。たいてい機長(フロントシーター)は、年上で経験豊富であり、階級も上であった。パイロット/システムオペレーター(バックシーター)は通常、パイロットとしてのキャリアをスタートさせたばかりの若い中尉が務めていた。このため、後席パイロットはしばしば過小評価されていると感じ、実機を操縦する機会も少ないので、任務が長引くと不満を募らせるようになった。そこで1969年から、後席パイロットはナビゲーターに置き換えられ、その役割は海軍のRIOと同格のWSOとして評価された。これは優れた措置であり、パイロ

ットは操縦に集中し、WSOはレーダーとナビゲーションを担当する分業が確立した。

1969年4月、480TFSはダナンを拠点とする366TFWからフー・キャットを拠点とする37TFWに配置転換された。そして6月には389TFSが続いている。同月、F-4Eを装備した4TFSと421TFSが366TFWの隷下に入った。1970年3月、いわゆるベトナム化のプロセスとF-4Cの段階的廃止の一環として、12TFWの機材と人員はベトナムを離れ、カムランベイ基地での戦闘機運用は停止された。同時に、フー・キャット基地の37TFWは12TFW改組された。F-4D装備の2個戦闘飛行隊を隷下に入れた同航空団は、1971年11月に不活性化されるまで戦闘を継続したのであった。

ラインバッカーI作戦

Operation Linebacker I

1968年11月から北爆が停止されたことを、米軍上層部は不安視していた。これは決して戦争の終結を導かず、北ベトナムがこの時間を利用して防衛力を強化することが分かっていたからだ。事実、北爆の休止期間中、北ベトナムは空軍の規模を倍増させていた。1972年春には、北ベトナム空軍は4個の戦闘機連隊(約120機)を擁していて、第921戦闘機連隊(MiG-21MF)はジアラム/バックマイに、第923戦闘機連隊(MiG-17)はケップに、第925戦闘機連隊(瀋陽F-6:中国製MiG-19)はイエンバイに、そして第927戦闘機連隊(MiG-21)はフックイエン/ノイバイにあって、それぞれ拠点としていた。増強の期間、米軍

ジェネラル・ダイナミクス F-111A s/n66-0018 第474戦術戦闘航空団/第428戦術戦闘飛行隊第1分遣隊
 操縦者アイヴァン・「アイク」・デスマン大佐 WSOリック・マッテイス大尉
 タイ タクリ基地 1968年3月 下面色を変更した米空軍戦術航空軍団東南アジア(SEA)迷彩



M-117-RE 750ポンド(340kg) 減速爆弾を12発搭載した第474戦術戦闘航空団/第428戦術戦闘飛行隊第1分遣隊のF-111A、s/n66-0018。1968年3月25日のF-111A初の戦闘任務時、本機にはアイク・デスマン大佐とリック・マッテイス大尉が搭乗していた(USAF)

ジェネラル・ダイナミクス F-111A s/n67-0106 第474戦術戦闘航空団/第430戦術戦闘飛行隊
 タイ タクリ基地 1972年11月 下面色を変更した米空軍戦術航空軍団東南アジア(SEA)迷彩



Mk.82爆弾を12発搭載し、タクリ基地で出撃を待つ第474戦術戦闘航空団/第430戦術戦闘飛行隊のF-111A、s/n67-0106、1972年11月(USAF / Bill Myatt)

LING TEMCO VOUGHT (LTV) A-7D CORESAIR II

リン テムコ ヴォート (LTV) A-7D コルセア II

リン・テムコ・ヴォート A-7 は、冷戦時代に開発された攻撃機としては、かなりの成功作と評価される。新しいコンセプトを体現した攻撃機であり、高性能を追求するよりも、兵装の搭載量と運用精度、操縦性、そして生存性を優先した設計であった。海軍用の空母艦載機として開発された攻撃機であったが、後に空軍向けの陸上型も開発された。

1962年、アメリカ海軍は、ダグラス A-4 スカイホークよりも航続距離が長くて、兵装搭載量が大きく、作戦精度に優れた攻撃機開発を目的として、海軍攻撃爆撃機計画、略して VA (L) を開始した。開発に際してはコスト削減が重視されたので、設計段階からいくつかの仕様が決められていた。速度性能は亜音速で充分とされ、中止された先行計画であるダグラス F6D ミサイリアー艦隊防衛戦闘機用に開発された、プラット&ホイットニー製 TF30 ターボファンを、予算管理の問題から使用しなければならなかった。この新型機については、自己防衛手段と空中給油能力も必須とされた。1963年6月に要求仕様書が各航空機メーカーに提示され、1964年2月、F-8 クルセイダー戦闘機をベースと

したリン・テムコ・ヴォート(LTV)の設計が採用されたのであった。

新型機のシルエットはF-8 クルセイダーに類似していたが、敢えて言うなら風刺画に寄せたような外見であった。胴体は短くなって背が高くなり、機首は目立って丸みを帯びていた姿であったからだ。エンジンは、仕様に従ってアフターバーナーなしのプラット&ホイットニー製 TF-30-P-6 ローバイパス・ターボファンが採用された。F-8 クルセイダーとの最大の違いは、高度な可変迎角装置を省略したことであった。1964年3月19日、LTV社はYA-7Aの名で試作機3機の製造契約を海軍から獲得した。この契約には、機体の空虚重量が6,739kgを超えないこと、初飛行は1965年10月19日までに行うこと、飛行時間で1時間あたりの整備工数は最大11人/時(当時は1飛行時間あたり40~50人時が標準だった)とするなど、非常に厳しい条件が含まれていた。設計チームは米海軍の要求事項をすべて満たしたが、重量だけは272kg超過してしまい、75万ドルの違約金が発生した。しかし、重量超過の理由は主翼構造を強化した結果であり、これが開発中の各種の新型兵器搭載を可能とするマージンを

CBU-58クラスター爆弾を搭載しコラート基地から出撃する第354戦術戦闘航空団/第356戦術戦闘飛行隊のA-7D-8-CV, s/n70-0970, 1972年 (USAF)





ISBN978-4-499-23398-9

C0076 ¥5400E

9784499233989

定価(本体5,400円+税)



1920076054006

VIETNAM AIR COMBAT

ベトナム エア・コンバット
1964-1975 アメリカ空軍編
US COMBAT AIRCRAFT COLOURS OVER
VIETNAM 1964-1975
VOL.1 US AIR FORCE

