

1981年の本。

飛行機作りを追い求めた、明和のエンジニア——プロジェクトXの源流ではないか。
苦難、困難に耐えながら、最終的には飛行艇を作り上げる——城山小説のうまさ。

「紫電改」は、昭和十九年四月、「十分に満足すべきもの」として制式採用となり、直ちに量産体制に入った。

戦局はすでに最終段階に入っており、海軍では機種統一をはかり、本土決戦の最後の主力機として、この「紫電改」を選んだ。川西だけでなく、川西の指導で、三菱・愛知時計・昭和飛行機の各航空会社、および佐世保・広島・高座の各海軍工廠でも、生産にかかった。日本の航空機生産力の五〇パーセントが、「紫電改」の生産に当てられる計画であった。

日米主要戦闘機性能比較表

	自重 (kg)	発動機 (馬力)	武装 (機銃)	最大速度 (km/h)
グラマン F4F ワイルドキャット	2,510	1,350	12.7mm×4	515
零式戦闘機	1,680	940	7.7mm×2 20.0mm×2	533
グラマン F6F ヘルキャット	4,180	2,100	12.7mm×6	594
紫電改	2,637	1,825	20.0mm×4	620

優秀な性能の一端は上掲の通りだが、その高速と重武装に加えて、「紫電改」には**自動空戦フラップ**という操縦装置がついていた。

高速の戦闘機は、空中戦闘中、急旋回などすると、迎角が大きくなって失速しがちである。小廻りがきかないし、このとき撃墜されやすい。失速を防ぐためには、揚力が必要なとき、機敏にフラップを出せばよいのだが、それを操縦者の判断でなく、自動的に滑り出させる装置である。揚力が不要になれば、直ちにフラップは引きこむ。

この装置によって、「紫電改」は重戦闘機でありながら、「零戦」なみのきわめて軽快な格闘性能を持つことができた。むやみと大きなエンジンをつけたグラマン・ヘルキャットが、格闘戦（ドッグ・ファイト）には全く不向きで、高速を利用しての一撃離脱の戦法しかとれなかったのに対し、「紫電改」は、一撃離脱によく、格闘戦にも強い。その上、敵に勝る二〇ミリ機銃四門の威力がある。

「紫電改」の三四三空・剣部隊は、松山上空空中戦の後、昭和二十年四月はじめ、八十数幾の大編隊を組んで、鹿児島県鹿屋(かのや)に移動した。

広い鹿屋飛行場には、「零戦」「彗星」「天山」「一式陸攻」など、大小数十数百の海軍機がぎっしり並んでいた。特攻兵器である「桜花」もあった。いや、「桜花」に限らず、「零戦」も「彗星」も、そこにあるほとんどの飛行機が、沖縄の敵艦船めがけて突入するための特攻機であった。荒武者である新選組の菅野隊長らも、さすがに肅然とした。

こうして四月上旬から、菊水特攻作戦がはじまり、特攻機が次々に出撃して行った。古びた練習機である「白菊」までが爆装して出て行くのを見送り、三四三空の隊員たちは、同じ死ぬにしても、新鋭機「紫電改」に乗れる身にひそかに感激したりした。

「紫電改」戦闘機隊には、沖縄へ向かう途中、幾重もの網をはって待ち構える敵戦闘機群を蹴散らし、特攻機の進攻を容易にする任務が与えられた。航続力の制約から、奄美大島・喜界ヶ島(きかいがしま)あたりまでが誘導の限界である。

「紫電改」戦闘機隊は、鹿屋から国分、さらに大村へと基地を変えながら、特攻隊護衛のため、二か月間に六回にわたって出撃。敵百八十機と交戦、このうち、百六機を撃墜した。味方の損害は、二十四機。

この間、B29 邀撃(ようげき)にも舞い上った。

沖縄進攻に呼応して、B29 編隊が北九州各地へ爆撃に来ていた。分厚い装甲、針ネズミのように防禦砲火の火の矢をめぐらし、高々度をはがっちり編隊を組んで飛んでくる B29 を攻撃することは、「紫電改」にしても至難な任務であった。

真上から垂直降下して一撃を加えるか、前方上空から背面に入って反転射撃するか、つきつめれば、体当り戦法しかない。

人情家である「天訣組」の林隊長が、遺書を認(したた)めた。

気づいた源田司令が配置替えしようとしたが、B29 来襲の報せとともに出撃して行ってしまった。

四月二十一日、B29 四機撃墜。この中の一機は、林隊長がさしちがえて墜(おと)したものであった。

アメリカ軍上層部は、もちろん、このころにはその戦闘機が「紫電改」であり、その「紫電改」が兵庫県鳴尾の川西航空機で生産されていることも探知していた。

川西航空機の徹底的破壊は、すでにアメリカ空軍の戦略目標になっていたが、そのスケジュールが繰り上った。

* * *

航空機メーカーである以上、戦争となれば、空襲を覚悟しなければならない。

すでに戦争の初期から、川西航空機に対しては、県や軍から、迷彩を施せ、防火防毒器具を備えよ、防空演習をせよなどと、やかましく言ってきた。

だが、当時の総務部長奥津は、ちがった考え方を持っていた。

海軍の歴戦のパイロットたちから、迷彩にどれだけの効果があるか、かねがね聞いていた。武庫川の白い河口に在る川西の工場は、どんな迷彩をしても、隠しようがない。迷彩をやれば、それだけ物資・労力の無駄づかいになると考えていた。

あり得べき空襲の姿についても、勉強ずみであった。

毒ガスが用いられるはずはないから、防毒面は無用。それに、焼夷弾攻撃だけ仕掛けてくることも考えられない。工場破壊と同時に人員殺傷を狙う爆撃となるであろうから、消火活動する余地は全くない。防空訓練などナンセンスである。空襲に当っては、従業員の生命を守ることを考えるべきで、防空施設は退避壕以外にないという判断であった。それは、無駄なところには金をつかわないという、竜三の精神にも合致していた。

だが、西部軍管区司令官などがわざわざ査察に来、防空態勢きわめて不十分と、竜三がいらまれた。海軍に甘えて、陸軍を無視しているようにとられたフシもあった。そして、川西のこうした独自の判断も、やがては戦局の進展に押しきられ、一通りの防空防火設備を備えつけなければ

ならなくなった

そうしたいろいろな因縁があって、海軍だけの生産会社になったことが、川西の社内の空気を明るくさせ、技術者たちにのびのびと仕事をさせることになった。

他の航空機メーカーの多くは、社内を陸軍と海軍に二分され、あちらを立てればこちらが立たずと、頭を抱えていた。陸軍も海軍も、それぞれ限られた資材の中で少しでも多く良い飛行機をつくらうとするため、やむなく衝突するともいえるが、もともと、**陸軍は「飛行隊」「飛行機」、海軍は「航空機」「航空隊」と呼ぶように、考え方から根深い相違があり、競争意識がある。**その競争と衝突が、社内を巻きこまずにはおかない。

竜三にしてみれば、技術者たちのためにも、よけい海軍一本にしばっておく必要を感じたのだ。また、実際問題としても、川西は海軍の仕事で手いっぱい、陸軍機まで手を出す余裕はなかった。

海軍は川西に賭け、その戦闘機に海軍航空戦の明日を賭けた。新しい戦闘機には、金物量を投入して、一万機近く生産したい。そのため、新しい戦闘機は、優秀な「改」であるばかりでなく、量産しやすい「改」でなくてはならない。

こうした要求に応じて「紫電改」は「改」とはいうものの、主翼構造以外の全部が、一応、全面的に設計変更され、さらに生産の簡易化のため、板骨構造を導入、エンジンやボルトを除きそれまで六万六千点あった部品を四万三千点に減らした。

こうして「紫雲」―「強風」―「紫電」―「紫電改」と、成果の上に成果をたたみかけ積み上げて行くうち、川西らしい斬新な幾多の着想に遅れていた部分が追いつき、最後の名花が開いた感じになった。

さらに新入社員たちをおどろかせたのは、副社長前原謙治**元中将**の挨拶であった。

前原は「猛烈顧問」である枝原に代って、昭和十五年海軍から送りこまれた人だが、猛烈さでは先の枝原もすっかりかすんでしまうほどの人物。感激屋の「愛国者」であった。

「前線のパイロットは泣いておるぞ。敵を見ながら、アシがおそくて追いつけぬと。胸はり裂ける思いはせんのか」

といった調子でしゃべっているうち、自分の言葉に感激して泣き出した。ついで、眼をつり上げて絶叫する。

「滅私奉公、尽忠(じんちゅう)報国。生産第一じゃ。他のことは考えず、どんどん増産に精励する。金のことなど心配せず、糸目をつけずにつかえ。百万円でも千円と思ってつかえ。足らなけりゃ、**日本銀行にいくらでも刷らせりやいいんじゃ**」

この前原副社長に呆然としたのは、新入社員だけではない。

「銭」「銭」と、やかましく無駄づかいを戒めてきた社長の竜三にとっても、こうした副社長の言動は、心外であり、脅威でもあった。

経営者としては、軍需産業とはいえ、企業としての採算・存立を考えねばならぬ。前原の言う通りにしていたら、遠からず倒産してしまう。

永い間、銀行に見放されていた川西だが、このころは、国家資金総動員法による**強制融資**を受け、大蔵官僚上りの担当者が、「おい、一千万円持って来い」式で、電話ひとつで、三和・興銀などから協調融資させた。日銀が経理内容の調査を命じてきたところ、「命令したのは誰か」と軍に一喝され、そのまま沙汰止みになってしまう一幕もあった。

時の勢いとはいいいながら、こうして鳴尾から西宮・宝塚にかけて、川西航空機という名の企業王国ができ上がった感じであった。

三四三空「紫電改」戦闘機部隊は、相変らず善戦していた。

大村基地には「零戦」も居たが、このころの敵機相手には役に立たず、もっぱら「紫電改」が

舞い上っては邀撃。戦果を上げ続けたが、未帰還に故障が重なり、**可動機は三十機を割った**。それは、再製潤滑油や松根油などでは、出るべき性能も出ない。それでも、日本の全海軍航空戦力の要となる部隊ではあった。

七月二十四日、瀬戸内海呉方面へ五百機を越す敵艦載機群が来襲した。

これに対し出撃できた「紫電改」は、わずかに二十一機。維新隊の鴛淵隊長が総指揮をとり、〇九四五、大村基地を離陸、豊後水道で待ち伏せた。

一〇四五、まず約三十機の敵編隊をとらえ、新選組が上空援護する中で、天誅組・維新隊が襲いかかった。そこへ敵の別の編隊が進入、新選組も直ちにこれに立ち向かった。

交戦わずかに十分足らず、ヘルキャット、コルセア、ヘルダイバーなど、十六機を撃墜。残りの敵は散り散りになって逃げた。味方の損害は四機に過ぎなかったが、知将タイプの鴛淵隊長も戦死した。

ついで、八月一日、B29の迎撃戦で、新選組の菅野隊長機も傷ついた。菅野隊長は、かばおうとする掘兵曹長機に拳をふり上げて攻撃に向かえと追いやり、未帰還となった。

五か月間に敵機百七十機撃墜という華々しい戦果をあげながら、「紫電改」**戦闘機部隊の三人の隊長は、こうして全員戦死した**。

こうして考えられたのが、「明和興業」という社名であった。

戦前、「和衷協同」という社訓をきめたように、竜三は「和」が好きであった。工員寮の多くも、親和寮・明和寮などと「和」にちなんで名づけた。飛行機は、大勢の人の和によってできる。今後飛行機がつかれるかどうかはわからぬとしても、零からの出発に当って何より必要なのは、やはり「和」だと感じた。**明るく和していくことだ**と思った。

「興業」という名には、竜三のとまどいがみられた。どこか興業師の会社でも連想しそうな名であるが、銭湯やら葬儀屋でやっている実情では、「工業」と名のるのは気はずかしい。とにかく、まず事業を興しましよというわけである。

飛行艇など水上機の利点は、水面の至るところが飛行場になるということ。狭い国土に無理して飛行場をつくる必要がない。事故が起っても、水上のどこにでも下りられるから、安全性が高い。それに、滑走路が無限に等しいのだから、いくら重くなっても、離着水できる。積荷や燃料など多量に積み、航続距離も長く、経済性も高いはずである。

だが、**水上機には、波に弱いという大きな欠点**がある。波の荒い海や、風の強いときは、飛び立てない。このため、陸上機の稼働率が八五パーセントに対し、水上機は三〇パーセント以下である。最新鋭のマーチン P5Mですら、そうであった。それに、潮水にさらされるため、腐蝕がはげしく、維持費がかさむという欠点もある。陸への揚げ下ろしにも、手間がかかる。つまり、実用性があるようで、無い。

民間航空はもとより、**軍用としての飛行艇も、次々に姿を消した**。かつて川西が飛行艇を学んだイギリスの名門ショート・ブラザーズ社ははじめ、各国の航空機メーカーが飛行艇生産を打ち切った。アメリカでも、わずかにグラマンの UF、マーチンの P5M が飛んでいる程度で、グラマン社はすでに生産を打ち切り、マーチン社だけが、P5M をさらに一廻り大きくし、ジェット・エソジンを装備した P6M を開発したが、やはり耐波性が悪く、テスト中、転覆事故を起して、死者を出した。このため、P6M は十二機試作されたが、ついに採用に至らなかった。

二式大艇が傑作機だったとはいえ、耐波性の問題は、解決されていなかった。

ポーポイズ現象と呼ばれる離着水時の波による縦ゆれは、二式大艇の最大の欠陥といわれ、離着水の失敗により、度々大きな事故を起した。歴戦のパイロットたちも、**二式に乗せて送られると聞くと、顔蒼ざめたものであった**。

ただ二式において腐蝕の問題は、菊原の考案により、羽二重(はぶたえ)を貼った上に塗装するという特殊な方法で、解決済みであった。

耐波性だけ、というより、**耐波性という最大の難問が、未解決のままなのだ**。

この壁が立ちだかることにより、戦後、日進月歩を続けた航空界において、陸上機のめざましい発展とはうらはらに、水上機だけがとり残され、その命脈さえ絶たれようとしていた。巨大な飛行艇は、飛行船につぐ斜陽の乗物と化しつつあった。耐波性さえ克服できれば、陸上機にまさる実用性を発揮できるはずなのに。

各国の航空株メーカーがすべて敗退した波という壁。十年近い空白のある日本の貧乏会社がどこまで挑戦できるか疑問であった。

だが、「開発型」の飛行機屋にしてみれば、どのメーカーもたじろいのような大きな困難があればこそ、あえて乗り出す甲斐もあるというものであった。

波しぶきは、プロペラ、エンジン、主翼、尾翼のどの部分に当たっても、まずい。とくに、プロペラにかかることは危険で、このため、飛行艇でも、エンジンを櫓に積んでのせたり、九七大艇ではパラソルのように主翼ごと持ち上げたり、二式大艇では胴を高くしたりという工夫が、とられてきた。

だが、そうした工夫にも限度があった。耐波性向上をめざし、各国とも努力してきたが、どこも成功せず、ほとんど絶望的な障壁とされていた。

これに対し、菊原、徳田らのグループは、波しぶきの動きを迫っているうち、これまでのように波しぶきから逃げるのではなく、波しぶきの方向を転換させたらという考えになった。全く新しい構想である。

分解観察した波しぶきの動きに合わせて、さまざまな装置が工夫された。そして、最後に逆U字溝を艇体の側端にとりつけ、それによって、飛び上ろうとする波しぶきを逆転させる工夫が完成した。これにより、これまでマイナスであった波しぶきの上向きのエネルギーが、むしろ浮力となって働き、プラスのエネルギーに転換される。

コロンブスの卵のようだが、緻密で執念深い飛沫(しぶき)との格闘があつてはじめて生まれてきたもので、**水上機の歴史における画期的な発明**であった。たちまちアメリカ、イギリスなど**各国の特許をとった**。

溝型波消し装置は、各国の専門家の中で評判になったが、とくに「ミスター・水上機」はじめアメリカ海軍の飛行艇関係者が興味を持ち、詳しい説明を求めため、菊原をアメリカへ招いた。

昭和三十四年、菊原は五十代も半ばになり、生まれてはじめてアメリカへ渡った。ワシントンはじめ各地で講演し、一か月にわたって航空機メーカーや研究施設を見て廻った。

伊藤、渡辺と、日立からの二人のトップが身につけてきた日立の社風。それは、日立も技術中心、新明和も技術中心といった単純なものではなかった。伊藤たちは、新明和に、日立とはまるでちがった社風を感じた。一方、新明和の社員たちは、やがて、それまでとまるでちがったタイプの経営者が、自分たちの上に君臨したのに気づくのであった。

伊藤新社長たちは、新明和の従業員がまじめによく働き、人柄は素朴で善良、ごくおとなしいのを感じた。だが、おとなし過ぎ、人が良すぎるとも思った。失敗をおそれ、同僚の失態もかくす。言い分があつても言わない。

日立では、「有言実行」がモットーとされ、新入社員が課長と机をたたいて議論し合うなどということは当たり前。客とも喧嘩すれば、官庁に対しても、正論を吐いて抵抗した。「**野武士**」といわれるほど、**がめつく、たくましい**。

日立製作所は、茨城の寒村に置かれた久原(くはら)鉱業の機械修理工場が起りである。表向き久原をバックにしていたが、資金は鉱山の方へ注がれたため、貧しくきびしいスタートであった。これに対し、**水戸っぼ**の猪突猛進ともいべきバイタリティだけをたよりに、その逆境をのり越えてきた。

大正九年には大火に遭い、再起不能といわれたが、負けじ魂で立ち直った。昭和初期の大不況も、どこからの援助もなく、切り抜けた。戦争中は、軍や官に抵抗し、軍需会社になるのがおくれたし、戦後は労資が真向から激突する大争議を経験した。

日立の歴史は、内外ともに闘争の歴史であった。**年中ケンカする会社**といわれ、ケンカの上になり立つ企業といわれて成長した。

新明和の「和衷協同」に対し、日立にも「和を以て貴しとする」の社訓がある。

日立の工場を見学した新明和の幹部は、それが、「**ケンカを以て貴しとする**」のまちがいではないかと、目を疑ったほどであった。

この日立から社長になってきた伊藤は、「日立ドケチ」の典型といわれ、徹底した合理主義経営の推進者であった。

会社首脳の交代をよそに、甲南工場の片隅で、菊原ら飛行艇気遣いたちは、**UF 飛行艇の改造**工事に夢中であった。

欲をいえば、新しい材料をそろえて、はじめからつくり上げた方が、工作も楽である。利用するグラマンUFの性能・構造など細部に至るまで知り尽くした上で、新しい材料の部分と組み合わせるのだから、構造計算ひとつにしても、複雑であった。

だが、贅沢はいえない。とにかく幻の飛行艇の開発が、たしかにはじまったのだ。

UFの不要部分の切除からはじまり、艇体を長くし、**エソジンを双発から四発**にし、主翼をひろげ、波消し装置・高揚力装置をつけ、尾翼は形・位置とも変えた。

それは、改造とは名のみで、UFの一部を利用して、**UF-XS**という全く新しい飛行艇をつくるといった方が正しかった。

工場内は、熱っぽい空気に包まれた。二式大艇以来、いや、川西はじまって以来の叡知と技術を、この一機に注ぎこもう。長年の夢が実現するかしないかも、この一機の成否にかかっていた。作業は慎重に進められ、ほぼ一年半かかって完成した。

初飛行は、社長交代のあったその年の暮のクリスマスの日。

UF-XSは、甲南工場沖合の海に浮かび、計算通りの短距離の滑走で、軽々と舞い上がった。あるいは、自動車なみの極低速でふわりと舞い下りた。

その後、試験飛行は繰り返し行われた。波消し装置や縦ゆれ防止装置は、「予測通り有効」で、その他の諸性能や、失速性・強度などのテストについても、「正常作動」「危険性なし」「計算値と一致」などといった成績ばかりであった。

海上自衛隊に引き渡されてからも、**UF-XS**の実用試験は続いた。

大村沖のテストでは、**UF-XS**と同時に並行して飛ぶはずであったUFが、湾上空まで采ながら、着水できず引き返して行ったのに対し、**UF-XS**は、かなりの波浪の中で何度も軽々と離着水を繰り返した。

UF-XSの完全な成功により、**PX-S**を二機試作するだけの予算措置がとられた。

細部設計を終り、巨大な治具がすえつけられた。

こうして、昭和四十年四月、二式大艇の生れ故郷である甲南工場の一劃(かく)で、懸案でもあり、悲願でもあった**PX-S**飛行艇の生産が開始された。

PX-Sは、構造としては**UF-XS**の生き写しとなるので、設計上、とくに新しい苦労はなかった。問題点のすべては、紙上や模型だけでなく、**UF-XS**の飛行によって、解決済みである。

昭和四十二年十月、**PX-S**試作第一号機が完成。

全幅三十三メートル、全長三十三メートル、全高九メートル、自重二三トン、ターボプロップ・エソジン二八五〇馬力四基。

新しい時代の新しい飛行機にふさわしいシャープに洗練されたスタイルだが、高翼単葉のその姿には、どこかに二式大艇との血のつながりが感じられた。

巨大な**PX-S**は、かつて二式大艇が運びこまれたのと同じ扉口から、しかし、自力で走り出し、斜面を下りて、自力で海に入った。**自力揚陸装置**と呼ばれる脚を内蔵しているからである。

これは、それまでの飛行艇や水上機には見られぬことであった。水上機は、いつまでも海に置いておくわけにはいかない。格納するにも、整理をするにも、貨客の積み下しをするにも、一々陸上へ引き揚げねはならなかった。このため、台車に乗せたうえ、斜面をトレーラーなどでひっぱり上げた。たいへんな手間を要する作業であった。

水面へ下りる場合も、同様であった。もし水面に浮かべたままなら、客や荷物を船で運んで移さねばならない。これも、手間がかかり、時間を要した。

陸上機に比べて、大きなハンディキャップである。波による欠航だけでなく、平水時にもこの手間があるため、水上機は実用性を失ったのである。**PX-S**は、この大きな欠点をみごとに解消し、誰の手も借りず、ひとり歩きして、水面に浮かんだ。

◆解説

城山氏はこの作品の初版本の「創作ノート」に、次のように記している。

〈中学時代、わたしは滑空部、つまり、グライダー部に籍を置いた。わたしの飛行横好きは、そこでグライダーにのるうち、ますます熱が昂じた。

だが、そのわたしが海軍に入ったときには、七つボタンの制服もむなしく、ほとんど飛行機の姿を見ることもない惨憺たる状況になっていた。それだけにまた、欠食児童のように、姿を点せぬ名機に、いっそう憧れをかきたてられたものである。)

(いくつも航空小説を書いたが、一方、わたしは、あの戦争中の名機が、どんな企業で、どういうシステムで、またどんな人たちの手でつくり出されたかに興味を持った。たまたま二式大艇の血をひく **PS 飛行艇**が、戦後日本の傑作機として生まれ出る時期でもあった。こうしたことから、わたしは、川西航空機—新明和工業という企業を徹底的に調べてみるようになった。

名機づくりは、決してあまい物語ではなかった。とくに、これまで二度にわたってゼロから出発した会社の物語である。技術者たちの不屈のロマンと献身のかけには、各部門の支持と犠牲が要求された。膨大な開発費を、経営の中でどう位置づければよいのか。名人気質と企業組織を、どう調和させるのか。つまり、名機づくりは、技術の問題であるだけでなく、それ以上に経営の問題でもあった。)

前者の言葉は、滑空部の少年が七つボタンの海軍特別幹部練習生を志願したという戦中体験にふれることによって、この作品の戦争文学的モチベーション（動機）を語り、後者の言葉は、技術者たちのロマンと経営の問題にふれて、経済小説的モチベーションを語っている。

この最高水準の戦闘機をつくった川西航空機（現在の新明和工業の前身）とは、どんな企業だったのか。そして、それを生んだ技術者たちは、どんな男たちだったのか。こうして城山氏は、研究・開発費を湯水のごとく投入する開発型企業家川西竜三と、天才型の技術者グループの群像を描いていく。今日の堅実な企業家や技術者と比べると、その風貌と生きざまは、一種の奇人に属するのかもしれないが、彼らとその夢に賭けた情熱と執念は、感動的である。今日の硬直した企業組織の実態を知る読者は、天才肌の奇人たちが集うその組織から何を読み取るだろうか。人間の創造的能力が全開する機会と組織形態というものについて、さまざまな示唆を受けることだろう。

~~~~~





#### ◆紫電改のタカ

太平洋戦争末期に日本海軍の最後の希望として配備され、防空戦で奮戦した戦闘機「紫電改」に搭乗するパイロットとその周囲の人々を描いた戦記漫画。戦う軍人や航空機を勇ましく、美しく描く一方で、死と隣り合わせの戦争の中で生きる若者たちの苦痛や苦悩を描き出し、子供たちに戦争の二面性を感じさせ、当時の多くの子供の心をつかんだ人気作品となった。

主人公は滝城太郎一飛曹（のち飛行兵曹長）という大日本帝国海軍の青年パイロット。

ストーリーは太平洋戦争末期、当時日本領だった台湾の日本海軍高雄基地から始まる。高雄基地駐留の帝国海軍第701飛行隊は20数機そこそこの編隊。50機以上の米海軍戦闘部隊との決戦で飛行隊長、白根少佐を含むほとんどが戦死。主人公の滝をはじめ、紺野一飛曹、久保一飛曹、米田二飛曹の4人が生き残り、後に源田実が設立させた防空部隊の三四三空（松山三四三航空隊）通称“剣部隊”に編入し、活躍する。主人公の滝城太郎は新戦法をみだし、やがて撃墜王となってゆくが、終戦を目前にして特攻隊員として出撃してゆく。

◆PS 飛行艇

対潜哨戒飛行艇として開発された PS-1

