

国立公文書館	
分類	(返) (赤)
	3 A
配架番号	14
配架番号	33-41



めべれす

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

めぐれす

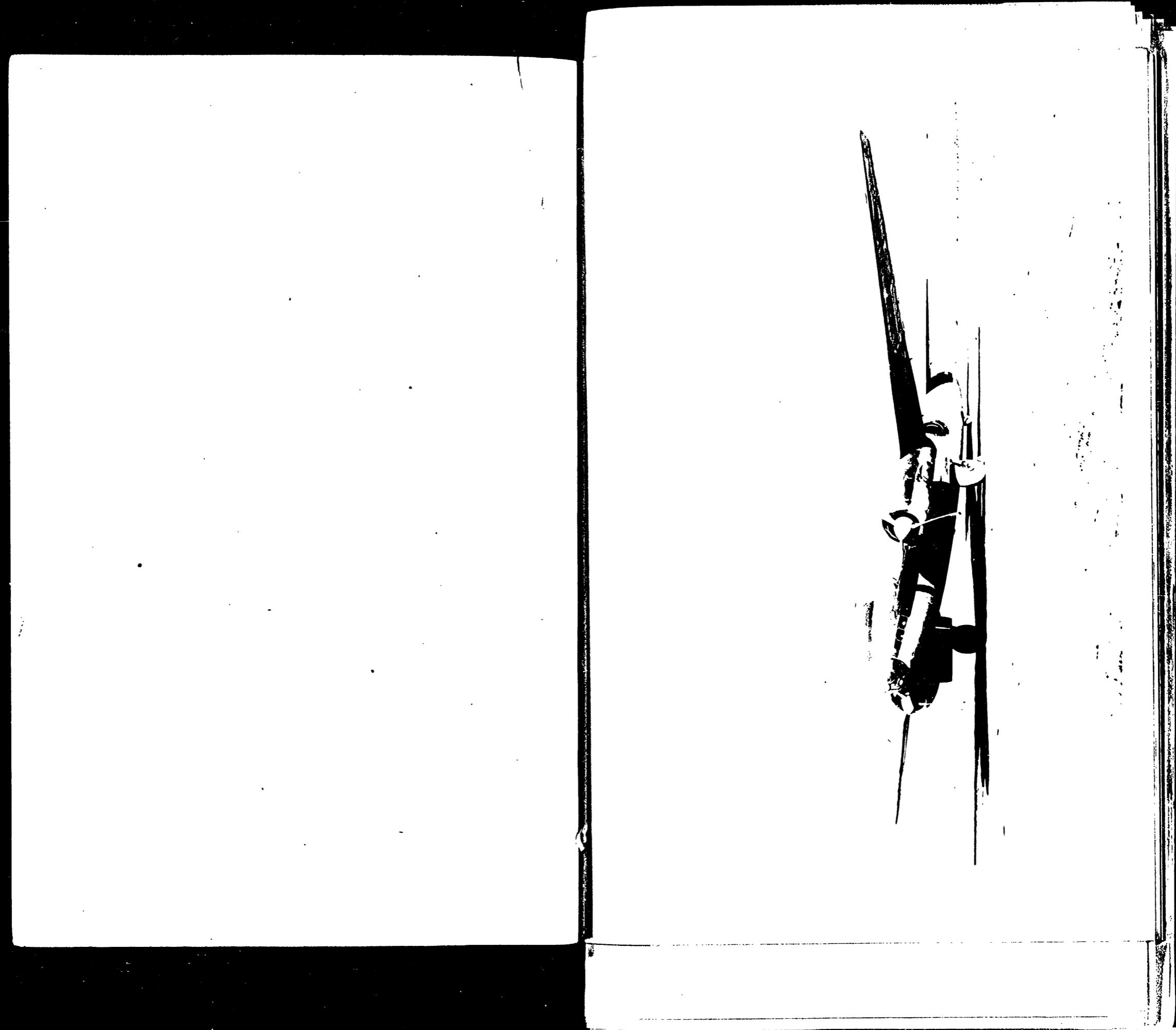
1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

機書第
多八號
取收主任

原番號	新技廠鑄造第二五八號
數量	一
名鑄番號	(中) 一
名點標密第	一號
取鑄監	一六二
整理員監	一九八
督官印	新技廠鑄造第二五八號
附註	接

分類	(j)
配架番号	3 A
	14

軍 極 秘			
報告番號	0412	實報 042	
一式陸上攻撃機一一型(單排出管裝備) 實驗			
研究實驗場	海軍航空技術廠	研究實驗期間	自昭和十八年九月至昭和十八年十一月
研究實驗番	一八試實第一五九號	研究實驗擔當者	海軍航空技術廠飛行實驗部
訓令通牒等ノ區分	昭和十八年八月二十五日 航本機密第一二六一八號通牒	報告製作者	海軍大尉 大平吉郎 海軍技術少佐 平田吉郎 海軍技師 須田吉二
目的	一式陸上攻撃機一一型排出管消焰効果ヲ增大スル爲、單排出管ニ改造セルモノニ付構造工作法ヲ調査スルト共ニ其ノ効果ヲ確認スルニ在リ。		
成 果 概 要	<p>一、最高速度ハ高度ノ増加ニ伴ヒ 5 節乃至 10 節増大シ上昇力亦僅ニ向上シ高々度ニ於ケル使用有利ニナリタリ。</p> <p>二、暗夜高度 3000 米及 7000 米各種飛行状態ニ於ケル列機ヨリノ観認状態ヲ検討スルニ、消焰効果ハ有効ニシテ編隊行動中列機ヨリ指揮官機排氣焰ヲ観認シ得ズ、結合排出管ハ排氣焰長前者ニ比シ大ニシテ正後方約 200 米ヨリ排氣焰ヲ観認シ得。以上ヲ各飛行状態ニ就キ調査セルニ概オ大差ナク、高度弁ヲ操作セル場合ハ幾分排氣焰長短縮スルモ明ルサヲ增大ス。</p> <p>三、本單排出管ハ先端ガ絞リアル關係上排氣溫度ハ集合排出管ノモノニ比シテ 30 度乃至 40 度高ク指示スルヲ以テ留意ヲ要ス。</p> <p>四、本實驗ハ短期間ニシテ單排出管裝備ニ關シテ故障ヲ起サザリシモ、同型式ノ一式陸上攻撃機一二型(假稱)ノ故障多キニ鑑ミ耐久性ニ關シテハ尙検討ノ要アルモノト認ム。</p>		
廠所 長見	速ニ實機ニ採用スルヲ可ト認ム。		
航空本部主務部所見	<p>Air Documents Division, T-2 AMC, Wright Field Microfilm No. R647F18736</p>		



目次 1

一式陸上攻撃機一一型

(單拚出管裝備) 實驗

目 次

第一・目的	- - - - -	1 頁
第二・成果並ニ所見	- - - - -	1 頁
第三・成績	- - - - -	2 頁
一・飛行性能	- - - - -	2 頁
二・單拚出管消焰效果	- - - - -	4 頁
三・單拚出管ノ構造工作法	- - - - -	5 頁
第四・實驗中ノ故障缺損	- - - - -	6 頁
第五・要改造資料	- - - - -	6 頁
第六・實驗經過概要	- - - - -	6 頁
寫真	- - - - -	1 枚
附表	- - - - -	11 枚
附圖	- - - - -	1 枚
附通牒	- - - - -	2 枚
方案	- - - - -	3 枚

~~~~~ X X X ~~~~

附表第一，二 性能表

" 第三～八 上昇試験成績表

" 第九～十一 速度試験成績表

目次 2

附圖第一 性能線圖

(目次終)

## 一式陸上攻撃機一一型

(單排出管裝備) 實驗

### 第一・目的

一式陸上攻撃機一一型排出管消焰效果ヲ増大スル爲，單排出管ニ改造セルモノニ付導造工作法ヲ調査スルト共ニ其ノ效果ヲ確認スルニ在リ

### 第二・成果並ニ所見

- 一・最高速度ハ高度ノ増加ニ伴ヒ 5 節乃至 10 節  
増大シ上昇力亦僅ニ向上シ，高々度ニ於ケル使用有利ニナリタリ
- 二・暗夜高度 3000 米及 7000 米各種飛行状態ニ於ケル列機ヨリノ視認状態ヲ検討スルニ，消焰效果ハ有效ニシテ編隊行動中列機ヨリ指揮官機排氣焰ヲ視認シ得ズ，結合排出管（二個ノ氣角ヨリ出タル排出管ヲ集合セルモノ）ハ排氣焰長前者ニ比シ大ニシテ正後方約 200 米ヨリ排氣焰ヲ視認シ得  
以上ヲ各飛行状態ニ就キ調査セルニ概々大差ナク，高度弁ヲ操作セル場合ハ幾分排氣焰長短縮スルモ明ルサヲ増大ス
- 三・本單排出管ハ先端ガ絞リアル關係上排氣溫度

# 飛行試験報告書

機種：九七式

日付：昭和二年五月一日

本試験は、九七式陸上攻撃機の飛行試験である。試験は、主に、機体構造、機動性、航続距離、着陸性能などを評価する目的で実施された。機体は、主翼、尾翼、エンジン、機銃、燃料タンク等が構成されており、機体構造は複雑である。機動性は、操縦性が良好で、敏捷な操縦が可能である。航続距離は、約500kmと算定される。着陸性能は、滑走距離が短く、安全な着陸が可能である。また、機銃の射撃精度は、高いと評価される。試験結果によると、機体構造は堅牢で、機動性は優秀である。しかし、機銃の射撃精度が若干低めであることが指摘されている。

ハ集合排出管ノモノニ比シテ 30 度乃至 40 度  
高ク指示スルヲ以テ留意ヲ要ス

四・本實験ハ短期間ニシテ單排出管裝備ニ關シテ  
故障ヲ起サザリシモ、同型式ノ一式陸上攻撃  
機一二型（假稱）ノ故障多キニ鑑ミ耐久性ニ  
關シテハ尙検討ノ要アルモノト認ム

## 第三・成績

### 一・飛行性能（偵察正規状態 9500<sup>ft</sup>）

#### (ii) 最高速度

| 高 度<br>(米)   | 過給器一速          |                       | 過給器二速          |                       |
|--------------|----------------|-----------------------|----------------|-----------------------|
|              | 速 度 (節)<br>計 器 | 給 入 壓 力<br>(耗)<br>修 正 | 速 度 (節)<br>計 器 | 給 入 壓 力<br>(耗)<br>修 正 |
| 0            | 213.0          | 207.0                 | +180           |                       |
| 1000         | 213.5          | 218.0                 | "              |                       |
| 2000         | 214.0          | 230.0                 | "              |                       |
| 3000         | 211.5          | 239.0                 | +158           |                       |
| 4000         | 200.5          | 238.5                 | + 53           | 194.0 231.0 +180      |
| 切換高度<br>4580 | 193.5          | 238.0                 | - 5            | 193.5 238.0 "         |
| 5000         | 189.0          | 237.0                 | - 43           | 193.0 242.5 "         |

|      |               |       |      |               |       |      |
|------|---------------|-------|------|---------------|-------|------|
| 6000 | 176.5         | 235.0 | -132 | 186.5         | 247.5 | +117 |
| 7000 |               |       |      | 175.0         | 246.5 | + 7  |
| 8000 |               |       |      | 162.0         | 243.0 | - 90 |
| 全開高度 | 2800<br>214.0 | 239.0 | +180 | 5450<br>192.5 | 248.0 | +180 |

註：1. 回轉數ハ 2350 每分

2. 高度弁ハ過給器二速使用時ノミ

30~40% 程度使用セリ。

3. オルタナツプ全閉

(a) 上昇力

| 高 度<br>(米) | 一速,二速<br>綜合時間<br>(分-秒) | 過給器一速        |                   |                   | 過給器二速        |                   |                   |
|------------|------------------------|--------------|-------------------|-------------------|--------------|-------------------|-------------------|
|            |                        | 時 間<br>(分-秒) | 計 器<br>速 度<br>(節) | 給 入<br>壓 力<br>(絶) | 時 間<br>(分-秒) | 計 器<br>速 度<br>(節) | 給 入<br>壓 力<br>(絶) |
| 0          | 0                      | 0            | 108.5             | +180              |              |                   |                   |
| 1000       | 1-50                   | 1-50         | 109.5             | "                 |              |                   |                   |
| 2000       | 3-38                   | 3-38         | 110.5             | "                 |              |                   |                   |
| 3000       | 5-26                   | 5-26         | 111.0             | +120              |              |                   |                   |
| 4000       | 7-28                   | 7-28         | 110.0             | + 20              |              | 109.0             | +180              |

|              |       |               |       |       |               |       |       |
|--------------|-------|---------------|-------|-------|---------------|-------|-------|
| 切換高度<br>4450 | 8-32  | 8-32          | 109.0 | - 21  | 0             | 110.0 | +180  |
| 5000         | 9-51  | 9-57          | 107.5 | - 69  | 1-19          | 110.5 | "     |
| 6000         | 12-23 | 13-02         | 104.0 | - 153 | 3-51          | 109.0 | + 84  |
| 7000         | 15-39 |               |       |       | 7-07          | 105.5 | - 18  |
| 8000         | 20-00 |               |       |       | 11-28         | 101.5 | - 110 |
| 全開高度         |       | 2450米<br>4-26 | 111.0 | +180  | 5150米<br>1-41 | 110.5 | +180  |

實用上昇限度 10020 米 43 分 12 秒 上昇限度 10400 米

註：1. 回轉數ハ 2350 分分

2. 高度弁ハ過給器二速使用時ノミ

20~40 % 程度使用セリ

3. ガウルフラップ全開

## 二・單拵出管消焰效果

晴天ノ暗夜高度 3000 米及 7000 米各種飛行状態ニ於ケル列機ヨリノ視認状態ヲ検討スルニ單拵出管ノ消焰效果ハ有效ニシテ編隊行動中列機ヨリ指揮官機ノ排氣焰ヲ視認シ得ズ、結合拵出管ハ排氣焰長前者ニ比シ大ニシテ正後方約 200 米ヨリ排氣焰ヲ視認シ得

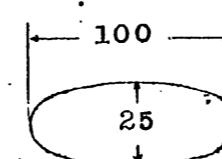
以上ヲ各飛行状態ニツキ調査セルニ概ね大差ナク、高度弁ヲ操作セル場合ハ幾分排氣焰長短縮スルモ明ルサヲ増大ス

### 三．單排出管ノ構造工作法

從來型式ノ集合排出管ヲ取除キ各發動機氣管ヨリ直接別箇ニ單排出管ヲ設ケ、途中排出管支持環ヲ置キコレニ支持金具ヲ裝着シテ各單排出管ヲ支持シ、排出管出口ヲフラップ切缺迄導キタリ

但シ上方 F4 竝ニ R1 ハ氣化器給氣管、下方 R4 竝ニ F1 ハ油冷却器導風管ヲ裝着シアルヲ以テ、曲折シテ導クハ構造並ニ工作上稍困難アルニ付夫々此等二組ヲ結合排出管トシテ導ケリ

單竝ニ結合排出管出口ノ面積ハ消焰效果トロケット效果ヲ併用シテ發動機氣管出口面積ノ 73 %ニ絞リ断面縦横比ハ 4 : 1 トセリ



材質 口 402 甲  
板厚 1.2 毫

#### 第四・實験中ノ故障缺損

短期間ノ爲カ單拵出管關係ノ故障缺損ハ皆無ナ  
リ

#### 第五・要改造資料

| 要改造箇所                | 理 由                                       | 改 造 要 領              |
|----------------------|-------------------------------------------|----------------------|
| 上部カウル<br>フリップ        | 上部三枚ヲ臨時ニ<br>固定シアリ                         | 固定部ヲナーセル<br>ト全一面ニ整形ス |
| F1R4 及 F4R1<br>拵 出 管 | 二ツノ拵出管ガ一<br>緒ニナリ居リ消焰<br>效果不良              | 單獨ノ單拵出管ト<br>ナス       |
| クリンボルト<br>植込ボルト      | 現在一本ナル爲單<br>拵出管ニ於テハ支<br>持困難拵出管ノ耳<br>金折れ易シ | 植込ボルトヲ二本<br>トスル      |
| 單 拵 出 管<br>支 持 法     | 全型式ノ一式陸攻<br>一二型(復縛)ニ<br>於テハ故障繰出           | 拵出管耳金支持金<br>具増強ヲ要ス   |

#### 第六・實験経過概要(三菱第 948 號機)

| 年 月 日        | 作 業 | 記 事       |
|--------------|-----|-----------|
| 18- 9- 8     | 空 輸 | 鎌 岛 → 横須賀 |
| 9- 9<br>9-13 | 整 備 |           |

|                |         |                         |
|----------------|---------|-------------------------|
| 18-9-14        | 試飛行     |                         |
| 9-15           | 上昇試験    | 高度計不良ニ付着陸再施行<br>5000米一遠 |
| 9-16           | 上昇、速度試験 | 5000米一遠                 |
| 9-17           | 全上      | 5000米一遠                 |
| 9-18           |         | 夜間賃船ノタメ横須賀航<br>空隊へ貸與    |
| 9-30           |         | 横須賀航空隊ヨリ受領              |
| 10-1<br>10-4   | 整備      |                         |
| 10-5           | 要務飛行    | 横須賀→千歳                  |
| 10-7           | 試飛行     | 於千歳                     |
| 10-8           | 要務飛行    | 千歳→横ヶ浦                  |
| 10-11          | 全上      | 横ヶ浦→横須賀                 |
| 10-12<br>10-14 | 整備      |                         |
| 10-15          | 空輸      | 第二警戒配備<br>横須賀→小泉        |
| 10-22          | 全上      | 小泉→横須賀                  |
| 10-23<br>10-25 | 整備      |                         |

|          |         |                                                             |
|----------|---------|-------------------------------------------------------------|
| 18-10-26 | 試 飛 行   |                                                             |
| 10-27    | 上昇，速度試験 | 二速<br>振動大黒煙吐出 實驗中止                                          |
| 10-28    | 整 備     |                                                             |
| 10-29    | 試 飛 行   |                                                             |
| 10-30    | 整 備     |                                                             |
| 10-31    |         |                                                             |
| 11- 1    | 上昇，速度試験 | 8000米 二速<br>プロペラピツチ變更セズ<br>速度試験中止<br>プロペラ調速器ヲフヤノ<br>一トニテ被覆ス |
| 11- 2    | 全 上     | 8000米 二速                                                    |
| 11- 3    | 整 備     |                                                             |
| 11- 5    |         |                                                             |
| 11- 6    | 上昇，速度試験 | 二速<br>右發動機點火系統不良振<br>動大ニ付實驗中止                               |
| 11- 7    | 整 備     |                                                             |
| 11- 9    |         |                                                             |
| 11-10    | 上昇，速度試験 | 8000米 二速                                                    |

( 終 )

( 昭和十九年一月十五日脱稿 )



1001 FORM 1A  
(6-47)

AIR DOCUMENTS DIV.  
DOCUMENT PROCESS SK.

9 Feb. 1948

DATE OF INITIATION

SECURITY

AUTHOR(S)

DIVISION(S):

AT  
O.

SECTION(S):

(a.s.)

CROSS REFERENCES: Jap/NATD/ATR/0412

AMER. TITLE: Test of Single-Exhaust Pipe Equipment of Type 1 Land Attack Model 11

FORG'N. TITLE:

ORIG. AGENCY: Naval Air Technical Depot

TRANSLATION:

REMARKS:

| COUNTRY | LANGUAGE | FOR. CLASS.        | DATE       | PAGES | ILLUS. | FEATURE |
|---------|----------|--------------------|------------|-------|--------|---------|
| Jap.    | Jap.     | Jap/Milt<br>Secret | 15 Jan. 44 |       |        |         |

ABSTRACT

To increase the flame-eliminating effecting of the exhaust pipe of Type 1 Land Attack Plane Model 11, the single exhaust pipe was remodelled and its construction and effect are studied.

With the increase of altitude, the maximum speed increased about 5 to 10 knots and improved climbing power. Recognition from wing planes at various flying states at the altitude of 3000 to 7000 meters at nights were studied and found the flame-eliminating effect to be satisfactory. The exhaust flame of the lead plane was not recognized. Test results are shown.

(See reverse for revised abstract)

め  
ぐ  
れ  
す

| EDITOR<br>CHECK | AUTHOR<br>CHECK | TRANSL.<br>CHECK | TITLE<br>CHECK | ABSTR.<br>CHECK | Cr. REF.<br>CHECK | MX DATA<br>CHECK | OK FOR<br>TYPE | OK FOR<br>FILMING |
|-----------------|-----------------|------------------|----------------|-----------------|-------------------|------------------|----------------|-------------------|
|                 |                 |                  |                |                 |                   |                  |                |                   |

The flame damping effect of a remodelled exhaust system for an attack airplane was flight tested. It was found that the changed exhaust system improved climbing power and increased maximum speed by approximately 5 - 10 miles and that the flame damping effect is satisfactory at altitudes ranging from 9000 to 21,000 ft. In formation flight, the leading airplanes exhaust flame could not be noticed by the following formation. A number of tables show test results in detail.

|                                             |             | 性能表 (最高速度)        |                   |                   |                   |                   |                   |
|---------------------------------------------|-------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|
| 飛行機名稱：式陸上攻撃機一型 (748號) 桶動機石棉取扱法              |             | 火薬一五型 1420馬力X2    |                   | 自昭和13年9月15日       |                   |                   |                   |
| 飛行機重量 滅爆正規狀態 9500kg ブローバラ型式 CS-3B ビット40°20' |             | 至昭和18年11月10日      |                   |                   |                   |                   |                   |
| 高度<br>英尺                                    | 速度<br>英里/小時 | 第一級<br>給油量<br>(升) | 第二級<br>給油量<br>(升) | 第三級<br>給油量<br>(升) | 第四級<br>給油量<br>(升) | 第五級<br>給油量<br>(升) | 第六級<br>給油量<br>(升) |
| 0                                           | 2130        | 207.0             | 225.0             | +18.0             | 0                 |                   |                   |
| 1000                                        | 2135        | 218.0             |                   |                   |                   |                   |                   |
| 2000                                        | 2140        | 230.0             |                   |                   |                   |                   |                   |
| 3000                                        | 2145        | 239.0             | 215.0             |                   |                   |                   |                   |
| 4000                                        | 200.5       | 238.5             | 210.0             | +53               |                   | 194.0             | 231.0             |
| 4500                                        | 193.5       | 238.0             | 210.5             | -5                | +0.5              | 193.5             | 238.0             |
| 5000                                        | 189.0       | 237.0             | 210.5             | -43               | +0.5              | 193.0             | 242.5             |
| 6000                                        | 176.5       | 235.0             | 210.5             | -132              | +1.5              | 186.5             | 247.5             |
| 7000                                        |             |                   |                   |                   |                   | 175.0             | 246.5             |
| 8000                                        |             |                   |                   |                   |                   | 162.0             | 242.0             |
| 全高<br>英尺                                    | 28000       | 239.0             | 235.0             | +18.0             | 0                 | 5350.0            | 248.0             |
|                                             | 214.0       |                   |                   |                   |                   | 192.5             | 235.0             |
|                                             |             |                   |                   |                   |                   |                   | +18.0             |
|                                             |             |                   |                   |                   |                   |                   | +0.5              |

附表

11

The flame damping effect of a remodelled exhaust system for an attack airplane was flight tested. It was found that the changed exhaust system improved climbing power and increased maximum speed by approximately 5 - 10 miles and that the flame damping effect is satisfactory at altitudes ranging from 9000 to 21,000 ft. In formation flight, the leading airplanes exhaust flame could not be noticed by the following formation. A number of tables show test results in detail.

| 1944年7月1日 | | 1944年7月2日 | | 1944年7月3日 | | 1944年7月4日 | | 1944年7月5日 | | 1944年7月6日 | | 1944年7月7日 | | 1944年7月8日 | | 1944年7月9日 | | 1944年7月10日 | | 1944年7月11日 | | 1944年7月12日 | | 1944年7月13日 | | 1944年7月14日 | | 1944年7月15日 | | 1944年7月16日 | | 1944年7月17日 | | 1944年7月18日 | | 1944年7月19日 | | 1944年7月20日 | | 1944年7月21日 | | 1944年7月22日 | | 1944年7月23日 | | 1944年7月24日 | | 1944年7月25日 | | 1944年7月26日 | | 1944年7月27日 | | 1944年7月28日 | | 1944年7月29日 | | 1944年7月30日 | | 1944年7月31日 | | 1944年8月1日 | | 1944年8月2日 | | 1944年8月3日 | | 1944年8月4日 | | 1944年8月5日 | | 1944年8月6日 | | 1944年8月7日 | | 1944年8月8日 | | 1944年8月9日 | | 1944年8月10日 | | 1944年8月11日 | | 1944年8月12日 | | 1944年8月13日 | | 1944年8月14日 | | 1944年8月15日 | | 1944年8月16日 | | 1944年8月17日 | | 1944年8月18日 | | 1944年8月19日 | | 1944年8月20日 | | 1944年8月21日 | | 1944年8月22日 | | 1944年8月23日 | | 1944年8月24日 | | 1944年8月25日 | | 1944年8月26日 | | 1944年8月27日 | | 1944年8月28日 | | 1944年8月29日 | | 1944年8月30日 | | 1944年8月31日 | | 1944年9月1日 | | 1944年9月2日 | | 1944年9月3日 | | 1944年9月4日 | | 1944年9月5日 | | 1944年9月6日 | | 1944年9月7日 | | 1944年9月8日 | | 1944年9月9日 | | 1944年9月10日 | | 1944年9月11日 | | 1944年9月12日 | | 1944年9月13日 | | 1944年9月14日 | | 1944年9月15日 | | 1944年9月16日 | | 1944年9月17日 | | 1944年9月18日 | | 1944年9月19日 | | 1944年9月20日 | | 1944年9月21日 | | 1944年9月22日 | | 1944年9月23日 | | 1944年9月24日 | | 1944年9月25日 | | 1944年9月26日 | | 1944年9月27日 | | 1944年9月28日 | | 1944年9月29日 | | 1944年9月30日 | | 1944年10月1日 | | 1944年10月2日 | | 1944年10月3日 | | 1944年10月4日 | | 1944年10月5日 | | 1944年10月6日 | | 1944年10月7日 | | 1944年10月8日 | | 1944年10月9日 | | 1944年10月10日 | | 1944年10月11日 | | 1944年10月12日 | | 1944年10月13日 | | 1944年10月14日 | | 1944年10月15日 | | 1944年10月16日 | | 1944年10月17日 | | 1944年10月18日 | | 1944年10月19日 | | 1944年10月20日 | | 1944年10月21日 | | 1944年10月22日 | | 1944年10月23日 | | 1944年10月24日 | | 1944年10月25日 | | 1944年10月26日 | | 1944年10月27日 | | 1944年10月28日 | | 1944年10月29日 | | 1944年10月30日 | | 1944年10月31日 | | 1944年11月1日 | | 1944年11月2日 | | 1944年11月3日 | | 1944年11月4日 | | 1944年11月5日 | | 1944年11月6日 | | 1944年11月7日 | | 1944年11月8日 | | 1944年11月9日 | | 1944年11月10日 | | 1944年11月11日 | | 1944年11月12日 | | 1944年11月13日 | | 1944年11月14日 | | 1944年11月15日 | | 1944年11月16日 | | 1944年11月17日 | | 1944年11月18日 | | 1944年11月19日 | | 1944年11月20日 | | 1944年11月21日 | | 1944年11月22日 | | 1944年11月23日 | | 1944年11月24日 | | 1944年11月25日 | | 1944年11月26日 | | 1944年11月27日 | | 1944年11月28日 | | 1944年11月29日 | | 1944年11月30日 | | 1944年12月1日 | | 1944年12月2日 | | 1944年12月3日 | | 1944年12月4日 | | 1944年12月5日 | | 1944年12月6日 | | 1944年12月7日 | | 1944年12月8日 | | 1944年12月9日 | | 1944年12月10日 | | 1944年12月11日 | | 1944年12月12日 | | 1944年12月13日 | | 1944年12月14日 | | 1944年12月15日 | | 1944年12月16日 | | 1944年12月17日 | | 1944年12月18日 | | 1944年12月19日 | | 1944年12月20日 | | 1944年12月21日 | | 1944年12月22日 | | 1944年12月23日 | | 1944年12月24日 | | 1944年12月25日 | | 1944年12月26日 | | 1944年12月27日 | | 1944年12月28日 | | 1944年12月29日 | | 1944年12月30日 | | 1944年12月31日 | | 1945年1月1日 | | 1945年1月2日 | | 1945年1月3日 | | 1945年1月4日 | | 1945年1月5日 | | 1945年1月6日 | | 1945年1月7日 | | 1945年1月8日 | | 1945年1月9日 | | 1945年1月10日 | | 1945年1月11日 | | 1945年1月12日 | | 1945年1月13日 | | 1945年1月14日 | | 1945年1月15日 | | 1945年1月16日 | | 1945年1月17日 | | 1945年1月18日 | | 1945年1月19日 | | 1945年1月20日 | | 1945年1月21日 | | 1945年1月22日 | | 1945年1月23日 | | 1945年1月24日 | | 1945年1月25日 | | 1945年1月26日 | | 1945年1月27日 | | 1945年1月28日 | | 1945年1月29日 | | 1945年1月30日 | | 1945年1月31日 | | 1945年2月1日 | | 1945年2月2日 | | 1945年2月3日 | | 1945年2月4日 | | 1945年2月5日 | | 1945年2月6日 | | 1945年2月7日 | | 1945年2月8日 | | 1945年2月9日 | | 1945年2月10日 | | 1945年2月11日 | | 1945年2月12日 | | 1945年2月13日 | | 1945年2月14日 | | 1945年2月15日 | | 1945年2月16日 | | 1945年2月17日 | | 1945年2月18日 | | 1945年2月19日 | | 1945年2月20日 | | 1945年2月21日 | | 1945年2月22日 | | 1945年2月23日 | | 1945年2月24日 | | 1945年2月25日 | | 1945年2月26日 | | 1945年2月27日 | | 1945年2月28日 | | 1945年2月29日 | | 1945年2月30日 | | 1945年2月31日 | | 1945年3月1日 | | 1945年3月2日 | | 1945年3月3日 | | 1945年3月4日 | | 1945年3月5日 | | 1945年3月6日 | | 1945年3月7日 | | 1945年3月8日 | | 1945年3月9日 | | 1945年3月10日 | | 1945年3月11日 | | 1945年3月12日 | | 1945年3月13日 | | 1945年3月14日 | | 1945年3月15日 | | 1945年3月16日 | | 1945年3月17日 | | 1945年3月18日 | | 1945年3月19日 | | 1945年3月20日 | | 1945年3月21日 | | 1945年3月22日 | | 1945年3月23日 | | 1945年3月24日 | | 1945年3月25日 | | 1945年3月26日 | | 1945年3月27日 | | 1945年3月28日 | | 1945年3月29日 | | 1945年3月30日 | | 1945年3月31日 | | 1945年4月1日 | | 1945年4月2日 | | 1945年4月3日 | | 1945年4月4日 | | 1945年4月5日 | | 1945年4月6日 | | 1945年4月7日 | | 1945年4月8日 | | 1945年4月9日 | | 1945年4月10日 | | 1945年4月11日 | | 1945年4月12日 | | 1945年4月13日 | | 1945年4月14日 | | 1945年4月15日 | | 1945年4月16日 | | 1945年4月17日 | | 1945年4月18日 | | 1945年4月19日 | | 1945年4月20日 | | 1945年4月21日 | | 1945年4月22日 | | 1945年4月23日 | | 1945年4月24日 | | 1945年4月25日 | | 1945年4月26日 | | 1945年4月27日 | | 1945年4月28日 | | 1945年4月29日 | | 1945年4月30日 | | 1945年5月1日 | | 1945年5月2日 | | 1945年5月3日 | | 1945年5月4日 | | 1945年5月5日 | | 1945年5月6日 | | 1945年5月7日 | | 1945年5月8日 | | 1945年5月9日 | | 1945年5月10日 | | 1945年5月11日 | | 1945年5月12日 | | 1945年5月13日 | | 1945年5月14日 | | 1945年5月15日 | | 1945年5月16日 | | 1945年5月17日 | | 1945年5月18日 | | 1945年5月19日 | | 1945年5月20日 | | 1945年5月21日 | | 1945年5月22日 | | 1945年5月23日 | | 1945年5月24日 | | 1945年5月25日 | | 1945年5月26日 | | 1945年5月27日 | | 1945年5月28日 | | 1945年5月29日 | | 1945年5月30日 | | 1945年5月31日 | | 1945年6月1日 | | 1945年6月2日 | | 1945年6月3日 | | 1945年6月4日 | | 1945年6月5日 | | 1945年6月6日 | | 1945年6月7日 | | 1945年6月8日 | | 1945年6月9日 | | 1945年6月10日 | | 1945年6月11日 | | 1945年6月12日 | | 1945年6月13日 | | 1945年6月14日 | | 1945年6月15日 | | 1945年6月16日 | | 1945年6月17日 | | 1945年6月18日 | | 1945年6月19日 | | 1945年6月20日 | | 1945年6月21日 | | 1945年6月22日 | | 1945年6月23日 | | 1945年6月24日 | | 1945年6月25日 | | 1945年6月26日 | | 1945年6月27日 | | 1945年6月28日 | | 1945年6月29日 | | 1945年6月30日 | | 1945年7月1日 | | 1945年7月2日 | | 1945年7月3日 | | 1945年7月4日 | | 1945年7月5日 | | 1945年7月6日 | | 1945年7月7日 | | 1945年7月8日 | | 1945年7月9日 | | 1945年7月10日 | | 1945年7月11日 | | 1945年7月12日 | | 1945年7月13日 | | 1945年7月14日 | | 1945年7月15日 | | 1945年7月16日 | | 1945年7月17日 | | 1945年7月18日 | | 1945年7月19日 | | 1945年7月20日 | | 1945年7月21日 | | 1945年7月22日 | | 1945年7月23日 | | 1945年7月24日 | | 1945年7月25日 | | 1945年7月26日 | | 1945年7月27日 | | 1945年7月28日 | | 1945年7月29日 | | 1945年7月30日 | | 1945年7月31日 | | 1945年8月1日 | | 1945年8月2日 | | 1945年8月3日 | | 1945年8月4日 | | 1945年8月5日 | | 1945年8月6日 | | 1945年8月7日 | | 1945年8月8日 | | 1945年8月9日 | | 1945年8月10日 | | 1945年8月11日 | | 1945年8月12日 | | 1945年8月13日 | | 1945年8月14日 | | 1945年8月15日 | | 1945年8月16日 | | 1945年8月17日 | | 1945年8月18日 | | 1945年8月19日 | | 1945年8月20日 | | 1945年8月21日 | | 1945年8月22日 | | 1945年8月23日 | | 1945年8月24日 | | 1945年8月25日 | | 1945年8月26日 | | 1945年8月 | |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |

| 過給器一連          | 上昇試驗成績表            |
|----------------|--------------------|
| 飛行機名稱<br>能行機名稱 | 一式一連上昇試驗機<br>能行機名稱 |
| 飛行機重量<br>能行機重量 | 9500 公噸<br>7900 公噸 |

昭和十八年九月十五日

| 上昇試験結果表         |                   |                 |                     |                     |                     |       |                    |                     |                     | 昭和18年9月15日          |                  |                   |       |
|-----------------|-------------------|-----------------|---------------------|---------------------|---------------------|-------|--------------------|---------------------|---------------------|---------------------|------------------|-------------------|-------|
| 飛行機<br>機名<br>機種 | 一式陸上攻撃機<br>(9.2t) |                 | 九二式陸上攻撃機<br>(9.2t)  |                     | 九七式陸上攻撃機<br>(9.5t)  |       | 九七式陸上攻撃機<br>(9.5t) |                     | 九七式陸上攻撃機<br>(9.5t)  |                     | 飛行機<br>機種        |                   |       |
|                 | 高度<br>(m)         | 修正<br>高度<br>(m) | 測定上<br>昇速度<br>(m/s) | 修正<br>上昇速度<br>(m/s) | 修正<br>計器<br>指示<br>差 | P.E.  | 修正<br>速度<br>指示     | 修正<br>計器<br>指示<br>差 | 燃<br>油<br>量<br>(kg) | 給<br>油<br>量<br>(kg) | 地上<br>気温<br>(°C) | 地上<br>気压<br>(kPa) |       |
| 250             | 500               | 0               | 101.0               | 101.0               | -0.3                | 107.7 | 112.4              | 2.400               | 2.300               | 1150                | 0.39             | 65                | +27.0 |
| 500             | 830               | 0-292           | 523.0               | 523.0               | -0.3                | 110.2 | 114.7              | 2.300               | 2.300               | "                   | 0.37             | 65                | +13.0 |
| 1000            | 1750              | -28.8           | 533.0               | 533.0               | -0.3                | 110.6 | 117.5              | 2.300               | 2.300               | "                   | 0.40             | 62                | +12.5 |
| 1500            | 1990              | 2-294           | 517.0               | 517.0               | -0.3                | 117.0 | 121.2              | 2.350               | 2.350               | "                   | 0.32             | 62                | +13.5 |
| 2000            | 2300              | 3-26.9          | 587.5               | 587.5               | -0.3                | 117.5 | 124.9              | 2.300               | 2.300               | "                   | 0.41             | 62                | +12.0 |
| 2500            | 2830              | 4-114           | 551.0               | 551.0               | -0.3                | 111.9 | 128.9              | 1150                | 1150                | 0.42                | 61               | 62                | +13.0 |
| 3000            | 3340              | 5-181           | 524.0               | 524.0               | -0.3                | 111.0 | 128.0              | 1140                | 1140                | 0.31                | 62               | 62                | +11.0 |
| 3500            | 3840              | 6-20.3          | 525.0               | 525.0               | -0.3                | 110.9 | 134.0              | 1100                | 1100                | 0.44                | 60               | 60                | +11.5 |
| 4000            | 4370              | 7-26.6          | 429.0               | 429.0               | -0.3                | 110.0 | 141.0              | 0                   | 0                   | 0.44                | 60               | 60                | +12.0 |
| 4500            | 4890              | 8-41.9          | 422.5               | 422.5               | -0.3                | 108.8 | 151.6              | 2340                | 2340                | -45                 | 0.43             | 60                | +11.0 |
| 5000            | 5380              | 10-11.0         | 107.6               | 107.6               | -0.2                | 106.5 | 111.3              | 2350                | 2350                | -50                 | 0.40             | 60                | +10.0 |

| 上昇試験成績表     |             |                 |                 |              |                         |                       |           |                               |                 |
|-------------|-------------|-----------------|-----------------|--------------|-------------------------|-----------------------|-----------|-------------------------------|-----------------|
| 送給器一連       |             | 飛行機名稱           |                 | 一式 陸上型 (7号機) |                         | 光動機各種加減量              |           | 水星一型 1420馬力                   |                 |
| 飛行機重量       |             | 9500kg          |                 | プロペラ型式       |                         | C535 ピタード~20°         |           | 地上気温                          |                 |
| 気圧高度<br>(m) | 修正高度<br>(m) | 測定上昇速度<br>(m/s) | 修正上昇速度<br>(m/s) | 計器<br>P.E.   | 修正<br>指針<br>速度<br>(m/s) | 修正<br>計器<br>高度<br>(m) | 真高<br>(m) | 燃<br>油<br>供<br>給<br>量<br>(kg) | 地上<br>気温<br>(℃) |
| 250         | 500         | 0               | -0.3            | 101.0        | +1.0                    | 112.4                 | 24.00     | 2300                          | 1180            |
| 500         | 830         | 0~212           | 523.0           | -0.3         | 101.5                   | 110.2                 | 114.7     | 2350                          | 2350            |
| 1000        | 1750        | 1~38.8          | 533.0           | -0.3         | 100.0                   | 109.9                 | 117.5     | 2350                          | 2350            |
| 1500        | 1990        | 2~29.4          | 577.0           | -0.3         | 116.5                   | 116.6                 | 117.5     | 2350                          | 2350            |
| 2000        | 2300        | 3~26.9          | 589.5           | -0.3         | 111.0                   | 110.6                 | 121.2     | 2350                          | 2350            |
| 2500        | 2830        | 4~17.4          | 557.0           | -0.3         | 111.5                   | 107.7                 | 126.9     | 2350                          | 2350            |
| 3000        | 3340        | 5~18.1          | 524.0           | -0.3         | 111.0                   | 106.0                 | 127.9     | 2350                          | 2350            |
| 3500        | 3840        | 6~20.3          | 525.0           | -0.3         | 110.0                   | 101.2                 | 124.0     | 2350                          | 2350            |
| 4000        | 4370        | 7~24.6          | 429.0           | -0.3         | 107.0                   | 101.7                 | 136.8     | 2350                          | 2350            |
| 4500        | 4890        | 8~41.9          | 422.5           | -0.3         | 106.0                   | 97.1                  | 137.6     | 2340                          | 2340            |
| 5000        | 5380        | 9~71.0          | -0.2            | 107.0        | -0.2                    | 107.6                 | 141.7     | 2350                          | 2350            |

昭和 18年 7月 15日

| 高<br>度<br>(m) | 风速<br>(m/s) |      | 风压<br>(Pa) |      | 风量<br>(m³/s) |      | 风阻<br>(Pa) |      | 风速<br>(m/s) |      | 风压<br>(Pa) |      | 风量<br>(m³/s) |      | 风阻<br>(Pa) |      |
|---------------|-------------|------|------------|------|--------------|------|------------|------|-------------|------|------------|------|--------------|------|------------|------|
|               | 0.5         | 1.0  | 0.5        | 1.0  | 0.5          | 1.0  | 0.5        | 1.0  | 0.5         | 1.0  | 0.5        | 1.0  | 0.5          | 1.0  | 0.5        | 1.0  |
| 100           | 370         | 6    | 10.0       | 74.0 | 10.3         | 15.7 | 11.1       | 22.7 | 11.8        | 22.7 | 12.5       | 25.5 | 13.2         | 27.5 | 14.3       | 29.5 |
| 300           | 130         | 4    | 3.0        | 53.0 | 3.6          | 6.5  | 3.0        | 10.0 | 3.2         | 10.0 | 3.4        | 10.5 | 3.5          | 11.5 | 3.7        | 12.0 |
| 1000          | 370         | 1.4  | 1.0        | 5.0  | 1.4          | 2.5  | 1.3        | 4.3  | 1.4         | 4.3  | 1.5        | 4.5  | 1.5          | 4.5  | 1.6        | 4.6  |
| 1500          | 130         | 1.0  | 0.7        | 3.5  | 0.9          | 1.5  | 0.8        | 2.5  | 0.9         | 2.5  | 1.0        | 2.7  | 1.1          | 2.8  | 1.2        | 2.9  |
| 2000          | 100         | 0.7  | 0.5        | 2.5  | 0.7          | 1.0  | 0.5        | 1.8  | 0.6         | 1.8  | 0.7        | 1.9  | 0.7          | 1.9  | 0.8        | 2.0  |
| 2500          | 80          | 0.5  | 0.4        | 2.0  | 0.5          | 0.7  | 0.4        | 1.5  | 0.5         | 1.5  | 0.6        | 1.6  | 0.6          | 1.6  | 0.7        | 1.7  |
| 3000          | 67          | 0.4  | 0.3        | 1.6  | 0.4          | 0.5  | 0.3        | 1.2  | 0.4         | 1.2  | 0.5        | 1.3  | 0.5          | 1.3  | 0.6        | 1.4  |
| 3500          | 54          | 0.3  | 0.2        | 1.3  | 0.3          | 0.4  | 0.2        | 0.9  | 0.3         | 0.9  | 0.4        | 1.0  | 0.4          | 1.0  | 0.5        | 1.1  |
| 4000          | 42          | 0.2  | 0.1        | 1.0  | 0.2          | 0.3  | 0.1        | 0.7  | 0.2         | 0.7  | 0.3        | 0.8  | 0.3          | 0.8  | 0.4        | 0.9  |
| 4500          | 34          | 0.1  | 0.05       | 0.8  | 0.1          | 0.2  | 0.05       | 0.5  | 0.1         | 0.5  | 0.1        | 0.6  | 0.1          | 0.6  | 0.2        | 0.7  |
| 5000          | 27          | 0.05 | 0.02       | 0.6  | 0.05         | 0.1  | 0.02       | 0.3  | 0.05        | 0.3  | 0.05       | 0.4  | 0.05         | 0.4  | 0.1        | 0.5  |

| 過給器一過昇式試験成績表   |                    |                |                        |                        |                        |                        |                        |                        |                        | 昭和18年1月17日             |                        |                        |                 |
|----------------|--------------------|----------------|------------------------|------------------------|------------------------|------------------------|------------------------|------------------------|------------------------|------------------------|------------------------|------------------------|-----------------|
| 飛行機機種<br>飛行機重量 | 飛行機名稱<br>二式戦(14呂合) | 機外機種<br>アロペラ風式 | 燃費<br>C.S. 3.8~4.0kg/h |                 |
|                |                    |                |                        |                        |                        |                        |                        |                        |                        | 修正高度<br>(m)            | 測定上昇率<br>(分)           | 修正<br>時間<br>PI         | 修正<br>温度<br>攝氏度 |
| 50             | 240                | 0              | 1070                   | 10                     | 1070                   | 10                     | 1070                   | 10                     | 1070                   | 10                     | 1070                   | 10                     | 1070            |
| 500            | 670                | 0~3.0          | 150.5                  | -0.5                   | 1075                   | 10                     | 1075                   | 10                     | 1075                   | 10                     | 1075                   | 10                     | 1075            |
| 1000           | 1110               | ~4.0           | 353.0                  | -0.3                   | 1120                   | 10                     | 1120                   | 10                     | 1120                   | 10                     | 1120                   | 10                     | 1120            |
| 1500           | 1720               | 2~4.0          | 513.5                  | -0.3                   | 1125                   | 10                     | 1125                   | 10                     | 1125                   | 10                     | 1125                   | 10                     | 1125            |
| 2000           | 2230               | 3~4.0          | 555.0                  | -0.3                   | 1130                   | 10                     | 1130                   | 10                     | 1130                   | 10                     | 1130                   | 10                     | 1130            |
| 2500           | 2750               | 4~4.0          | 532.0                  | -0.3                   | 1135                   | 10                     | 1135                   | 10                     | 1135                   | 10                     | 1135                   | 10                     | 1135            |
| 3000           | 3260               | 5~7.5          | 511.0                  | -0.3                   | 1140                   | 10                     | 1140                   | 10                     | 1140                   | 10                     | 1140                   | 10                     | 1140            |
| 3500           | 3800               | 6~3.0          | 457.0                  | -0.3                   | 1145                   | 10                     | 1145                   | 10                     | 1145                   | 10                     | 1145                   | 10                     | 1145            |
| 4000           | 4350               | 7~4.0          | 419.0                  | -0.3                   | 1150                   | 10                     | 1150                   | 10                     | 1150                   | 10                     | 1150                   | 10                     | 1150            |
| 4500           | 4850               | 5~3.0          | 417.5                  | -0.3                   | 1155                   | 10                     | 1155                   | 10                     | 1155                   | 10                     | 1155                   | 10                     | 1155            |
| 5000           | 5370               | 10~11          | —                      | —                      | 1160                   | 10                     | 1160                   | 10                     | 1160                   | 10                     | 1160                   | 10                     | 1160            |

| 工 界 試 驗 成 品 表         |                         |                              |                                     |                                               |                              |                                        |                              |                                               |                                               | 試驗年月日                                         |                                               |
|-----------------------|-------------------------|------------------------------|-------------------------------------|-----------------------------------------------|------------------------------|----------------------------------------|------------------------------|-----------------------------------------------|-----------------------------------------------|-----------------------------------------------|-----------------------------------------------|
| 飛行機名稱                 |                         | 式陸工灰螺旋槳機一型(445發動機少螺旋槳版)      |                                     | 火器立型 420磅                                     |                              | 地工氣壓                                   |                              | 71.10 磅                                       |                                               | 試驗者                                           |                                               |
| 飛行機重量                 |                         | 9500 斤                       |                                     | 702 公噸                                        |                              | CS-3B 7万740磅                           |                              | 地工氣溫                                          |                                               | +14.0℃                                        |                                               |
| 飛<br>行<br>機<br>重<br>量 | 修<br>正<br>高<br>度<br>(米) | 剛<br>起<br>飛<br>高<br>度<br>(米) | 修<br>正<br>空<br>速<br>(英<br>里/分<br>鐘) | 修<br>正<br>升<br>降<br>速<br>度<br>(英<br>里/分<br>鐘) | 修<br>正<br>爬<br>升<br>角<br>(度) | 修<br>正<br>升<br>降<br>距<br>離<br>(英<br>里) | 修<br>正<br>航<br>程<br>(英<br>里) | 修<br>正<br>燃<br>油<br>耗<br>量<br>(公<br>升/英<br>里) | 修<br>正<br>燃<br>油<br>耗<br>量<br>(公<br>升/英<br>里) | 修<br>正<br>燃<br>油<br>耗<br>量<br>(公<br>升/英<br>里) | 修<br>正<br>燃<br>油<br>耗<br>量<br>(公<br>升/英<br>里) |
| 4000                  | 4120                    | 0                            | 110.0                               | 116.3                                         | 1.05                         | 1.05                                   | 1.05                         | 11.0                                          | 11.0                                          | 11.0                                          | 11.0                                          |
| 4500                  | 4620                    | 1.75                         | 112.5                               | 114.5                                         | 1.05                         | 1.05                                   | 1.05                         | 11.0                                          | 11.0                                          | 11.0                                          | 11.0                                          |
| 5000                  | 5150                    | 2.50                         | 114.5                               | 116.0                                         | 1.05                         | 1.05                                   | 1.05                         | 11.0                                          | 11.0                                          | 11.0                                          | 11.0                                          |
| 5500                  | 5650                    | 3.25                         | 115.4                               | 117.0                                         | 1.05                         | 1.05                                   | 1.05                         | 11.0                                          | 11.0                                          | 11.0                                          | 11.0                                          |
| 6000                  | 6150                    | 4.00                         | 116.9                               | 118.5                                         | 1.05                         | 1.05                                   | 1.05                         | 11.0                                          | 11.0                                          | 11.0                                          | 11.0                                          |
| 6500                  | 6650                    | 4.75                         | 118.0                               | 120.0                                         | 1.05                         | 1.05                                   | 1.05                         | 11.0                                          | 11.0                                          | 11.0                                          | 11.0                                          |
| 7000                  | 7170                    | 5.50                         | 119.2                               | 121.2                                         | 1.05                         | 1.05                                   | 1.05                         | 11.0                                          | 11.0                                          | 11.0                                          | 11.0                                          |
| 7500                  | 7650                    | 6.25                         | 120.0                               | 122.0                                         | 1.05                         | 1.05                                   | 1.05                         | 11.0                                          | 11.0                                          | 11.0                                          | 11.0                                          |

| 上昇試験成績表   |             |            |          |                             |                           |                 |                 |              |                |               |                | 昭和18年11月2日 |        |
|-----------|-------------|------------|----------|-----------------------------|---------------------------|-----------------|-----------------|--------------|----------------|---------------|----------------|------------|--------|
| 過給器二速     |             | 飛行機名稱      |          | 一式陸上攻撃機一型(GB機)              |                           | 機械構造及數          |                 | 火薬           |                | 燃燒量           |                | 荷松飛行者      |        |
| 飛行機重量     | 9500kg      | 搭載量        | 100kg    | プロペラ型式                      | C5~B                      | 上昇時間            | 14.00分          | 地工氣溫         | 17.0°C         | 供給量           | 118.0°C        | 計測者        | 伍魯     |
| 高度<br>(米) | 昇降時間<br>(分) | 上昇率<br>(秒) | 前感<br>PE | 修正<br>速度<br>調節<br>装置<br>(分) | 真<br>空<br>速<br>度<br>(米/秒) | 上昇<br>角度<br>(度) | 火薬<br>量<br>(kg) | 地工氣溫<br>(°C) | 排<br>溫<br>(°C) | 高<br>度<br>(米) | 燃燒<br>度<br>(度) | 荷松<br>者    | 記<br>事 |
| 4000      | 4160        | 0          | 110.0    | +0.9                        | 2350                      | 2350            | 17.5            | 9.40         | 6.2            | 450           | 15.0           | 700        | 20     |
| 4500      | 4650        | 1~110      | 116.9    | -1.6                        | 2360                      | 2360            | 17.5            | 9.37         | 7.0            | 68            | 15.0           | 700        | 20     |
| 5000      | 5140        | 2~318      | 106.0    | 0                           | 145.5                     | 2350            | 160             | 9.39         | 6.0            | 67            | 16.0           | 700        | 20     |
| 5500      | 5680        | 3~53.9     | 109.5    | +0.9                        | 147.7                     | 2320            | 1100            | 9.39         | 5.9            | 62            | 16.0           | 690        | 19.5   |
| 6000      | 6170        | 5~129      | 108.0    | +1.1                        | 1200                      | 2300            | 1105            | 9.36         | 6.0            | 17.0          | 725            | 20         | -10.0  |
| 6500      | 6670        | 7~25       | 106.0    | -1.3                        | 150.0                     | 2350            | 2350            | 9.35         | 6.0            | 65            | 16.5           | 700        | 30     |
| 7000      | 7170        | 9~0.2      | 227.2    | 0                           | 107.3                     | 151.5           | 2350            | -5           | 6.0            | 130           | 750            | 17.0       | -11.0  |
| 7500      | 7660        | 11~34.9    | 194.5    | 0                           | 103.0                     | 154.4           | 2350            | 0            | 6.0            | 170           | 740            | 16.0       | -10.0  |
| 8000      | 8030        | 14~23.0    | 18.0     | +2.4                        | 100.3                     | 153.5           | 2350            | -150         | 6.0            | 145           | 745            | 16.0       | -14.5  |
|           |             |            | -0.1     |                             |                           | 2350            | 2350            | -130         | 6.0            | 67            | 17.5           | 745        | 16.0   |
|           |             |            |          |                             |                           |                 |                 |              |                | 5.9           | 750            | 17.0       | -19.5  |
|           |             |            |          |                             |                           |                 |                 |              |                | 6.7           | 740            | 16.0       | -25.0  |
|           |             |            |          |                             |                           |                 |                 |              |                | 5.1           | 740            | 16.0       | -26.5  |
|           |             |            |          |                             |                           |                 |                 |              |                | 4.6           | 750            | 16.0       | -26.5  |

| 上昇試験成績表    |                          |                     |                   |                  |                        |                        |                        |                        |        | 昭和15年11月10日 |     |        |
|------------|--------------------------|---------------------|-------------------|------------------|------------------------|------------------------|------------------------|------------------------|--------|-------------|-----|--------|
| 過給器二号      |                          | 一式陸上水薬機一型(後)旋動燃焼機加熱 |                   | 火星一型(420馬)       |                        | 地工気圧                   |                        | 760.0耗                 |        | 計測者: 佐藤技手   |     |        |
| 飛行機石稱      | 飛行機重量                    | 9900                | 旺                 | 70° ベラ型式         | CS-39                  | 70° 加熱                 | 地工気温                   | 71.5.0℃                | 総      | 油           | 第   |        |
| 高度<br>(ft) | 修正<br>高度<br>(ft)<br>(分秒) | 修正<br>高度<br>(%分)    | P.E<br>高度<br>(ft) | 修正<br>高度<br>(%分) | 高度<br>測定<br>高度<br>(ft) | 高度<br>測定<br>高度<br>(ft) | 高度<br>測定<br>高度<br>(ft) | 高度<br>測定<br>高度<br>(ft) | 燃<br>油 | 油           | 第   | 燃<br>油 |
| 4000       | 4240                     | 0                   | 110.0             | +0.9             | 2350                   | 2350                   | +160                   | 0.33                   | 6.2    | 6.7         | 140 | 6.7    |
| 4500       | 4770                     | 1~400               | 110.5             | +0.8             | 1374                   | 2350                   | 2350                   | 1.80                   | 0.36   | 6.0         | 150 | 6.0    |
| 5000       | 5320                     | 3~100               | 111.3             | 141.9            | 110.5                  | 141.9                  | 110.5                  | 0.37                   | 6.0    | 6.7         | 140 | 6.7    |
| 5500       | 5800                     | 3~51.0              | 111.0             | 146.8            | 111.0                  | 146.8                  | 111.0                  | 0.36                   | 6.0    | 6.5         | 150 | 6.5    |
| 6000       | 6280                     | 6~18.5              | 372.1             | 0                | 111.8                  | 146.8                  | 111.8                  | 1.60                   | 7.2    | 7.2         | 170 | 7.2    |
| 6500       | 6790                     | 7~54.2              | 349.5             | 0                | 109.5                  | 109.5                  | 109.5                  | 1.00                   | 6.8    | 7.0         | 170 | 7.0    |
| 7000       | 7295                     | 9~51.0              | 248.5             | 0                | 108.0                  | 108.0                  | 108.0                  | 0.38                   | 6.7    | 7.0         | 170 | 7.0    |
| 7500       | 7840                     | 12~13.0             | 300.9             | 0                | 109.1                  | 151.1                  | 109.1                  | 1.60                   | 7.3    | 7.5         | 170 | 7.5    |
| 8000       | 8340                     | 15~13.5             | 282.9             | 0                | 106.0                  | 112.3                  | 106.0                  | 0.36                   | 6.0    | 6.0         | 170 | 6.0    |
|            |                          |                     |                   |                  | 107.3                  | 152.9                  | 107.3                  | 1.00                   | 0.35   | 7.3         | 180 | 7.0    |
|            |                          |                     |                   |                  |                        |                        |                        |                        | -4.5   | 0.35        | 7.3 | 180    |
|            |                          |                     |                   |                  |                        |                        |                        |                        | -4.0   | 0.35        | 7.3 | 180    |
|            |                          |                     |                   |                  |                        |                        |                        |                        | -10.0  | 0.32        | 7.2 | 180    |
|            |                          |                     |                   |                  |                        |                        |                        |                        | -8.0   | 0.35        | 7.2 | 180    |
|            |                          |                     |                   |                  |                        |                        |                        |                        | -16.0  | 0.30        | 7.2 | 180    |
|            |                          |                     |                   |                  |                        |                        |                        |                        | -13.0  | 0.31        | 7.0 | 180    |
|            |                          |                     |                   |                  |                        |                        |                        |                        | -1.0   | 0.30        | 7.0 | 180    |

昭和廿八年七月廿六日

遠度試験成績表 (第十号)

過合番一遠

| 飛行機名稱<br>飛行機重量 | 一式陸上攻擊機一型(945号) |                                  | 九七式陸上攻撃機      |                      | 九七式一型活塞式             |                 | S-38 沙子40-20    |                      | 地工氣瓶                 |                 | 7610塊           |                      | 螺旋桨                  |                 | 人壽機子            |      |
|----------------|-----------------|----------------------------------|---------------|----------------------|----------------------|-----------------|-----------------|----------------------|----------------------|-----------------|-----------------|----------------------|----------------------|-----------------|-----------------|------|
|                | 機<br>重<br>(噸)   | 翼<br>面<br>積<br>(m <sup>2</sup> ) | 遠<br>度<br>(m) | 升<br>降<br>率<br>(m/s) | 升<br>降<br>率<br>(m/s) | 航<br>速<br>(m/s) | 航<br>速<br>(m/s) | 升<br>降<br>率<br>(m/s) | 升<br>降<br>率<br>(m/s) | 航<br>速<br>(m/s) | 航<br>速<br>(m/s) | 升<br>降<br>率<br>(m/s) | 升<br>降<br>率<br>(m/s) | 航<br>速<br>(m/s) | 航<br>速<br>(m/s) |      |
| 5.000          | 33.60           | 0.7                              | 1835          | -4.6                 | 22.0                 | 22.0            | -5.0            | 24.2                 | 6.0                  | 60              | 18.0            | 16.7                 | 2.5                  | 2.5             | 18.0            | 17.5 |
| 4.000          | 43.50           | 0.5                              | 1835          | -3.8                 | 22.0                 | 22.0            | -5.0            | 24.2                 | 6.2                  | 60              | 17.5            | 17.5                 | 2.5                  | 2.5             | 17.5            | 17.0 |
| 3.000          | 55.40           | 0.5                              | 1835          | -3.2                 | 22.1                 | 22.1            | -5.0            | 24.0                 | 6.1                  | 60              | 17.5            | 17.5                 | 2.5                  | 2.5             | 17.5            | 17.0 |
| 2.500          | 73.20           | 0.4                              | 1835          | -2.9                 | 22.0                 | 22.0            | -5.0            | 24.7                 | 6.2                  | 70              | 17.5            | 17.5                 | 2.6                  | 2.6             | 17.0            | 17.0 |
| 1.000          | 12.42           | 0.4                              | 1835          | -2.6                 | 22.0                 | 22.0            | -5.0            | 24.0                 | 6.4                  | 70              | 17.5            | 17.5                 | 2.6                  | 2.6             | 17.0            | 17.0 |

計學  
卷之二

西漢書 18 卷 8 月 16 日

速度試験成績表(封筒) 適合器二選 昭和15年11月10日

昭和 15年 1月 10日

| 速 度 試 駕 成 績 表 (計 繩) |        |                        |       |                       |                           |                              |                   |                        |                        |                        | 日記           |     |           |           |
|---------------------|--------|------------------------|-------|-----------------------|---------------------------|------------------------------|-------------------|------------------------|------------------------|------------------------|--------------|-----|-----------|-----------|
| 運転機種別               |        | 一式陸上攻撃機一型(7483) 機動機名無効 |       |                       | 火星-五型<br>C5~3Bビーチ 40°~30° |                              |                   | 地上気圧                   |                        |                        | 760.0kPa 拆離着 |     | 不擇機手 佐藤俊千 |           |
| 飛行機室量               | 9500 m | プロペラ型式                 |       | 回転数(轉/分)              |                           | 給入圧                          | 燃焼室               | 油温                     | 排油温                    | 排氣温                    | 機體           | 高度  | 排氣溫       |           |
| (kPa)               | (m)    | 計器                     | P.E.  | 修正<br>計器<br>高度<br>(m) | 速度<br>差<br>(m)            | 封隔<br>速度<br>測定<br>器<br>(m/s) | 回転<br>速度<br>(轉/分) | (kgf/cm <sup>2</sup> ) | (kgf/cm <sup>2</sup> ) | (kgf/cm <sup>2</sup> ) | (度)          | (度) | (度)       |           |
| 8000                | 8340   | +0.5                   | 1539  | 239.8                 | 23350                     | -2.6                         | 23350             | -120                   | 0.32                   | 6.0                    | 5.5          | 170 | 40        |           |
| 7020                | 7320   | +0.6                   | 166.2 | 244.2                 |                           |                              |                   | -20                    | 0.39                   | 6.7                    | 190          | 65  | 50        | +1.5 -18  |
| 6000                | 6280   | +0.4                   | 178.8 | 247.2                 |                           |                              |                   | -10                    | 0.40                   | 5.7                    | 175          | 35  | 35        |           |
| 5150                | 5470   | +0.3                   | 187.3 | 247.8                 |                           |                              |                   | +80                    | 0.41                   | 5.0                    | 170          | 35  | 35        | +1.0 -14  |
| 4500                | 4775   | +0.2                   | 190.0 | 236.1                 | -4.9                      |                              |                   | +190                   | 0.42                   | 6.6                    | 175          | 760 | 760       | +0.5 -8.5 |

8-2-585 13736

Unclass. 1

Test of single-exhaust pipe equipment of type  
1 Land attack plane Model 11

Japanese Naval Air Technical Depot

JAP/NATD/ATR/O412

Power Plants, Reciprocating (6) Exhaust Systems (5)

8-2-585 13736

Unclass. 1

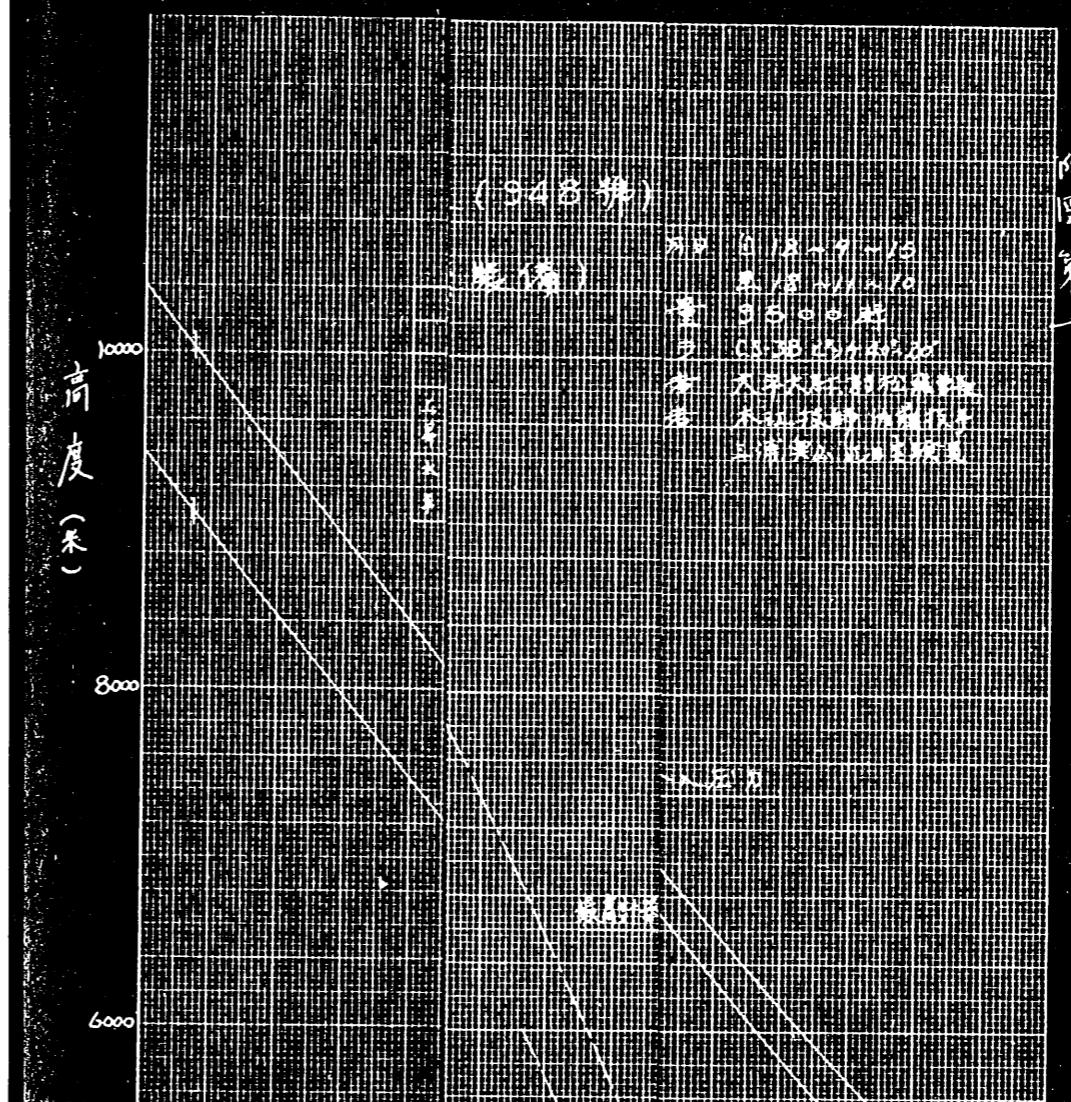
Test of single-exhaust pipe equipment of type  
1 Land attack plane Model 11

Japanese Naval Air Technical Depot

JAP/NATD/ATR/O412

Power Plants, Reciprocating (6) Exhaust Systems (5)

めぐれす

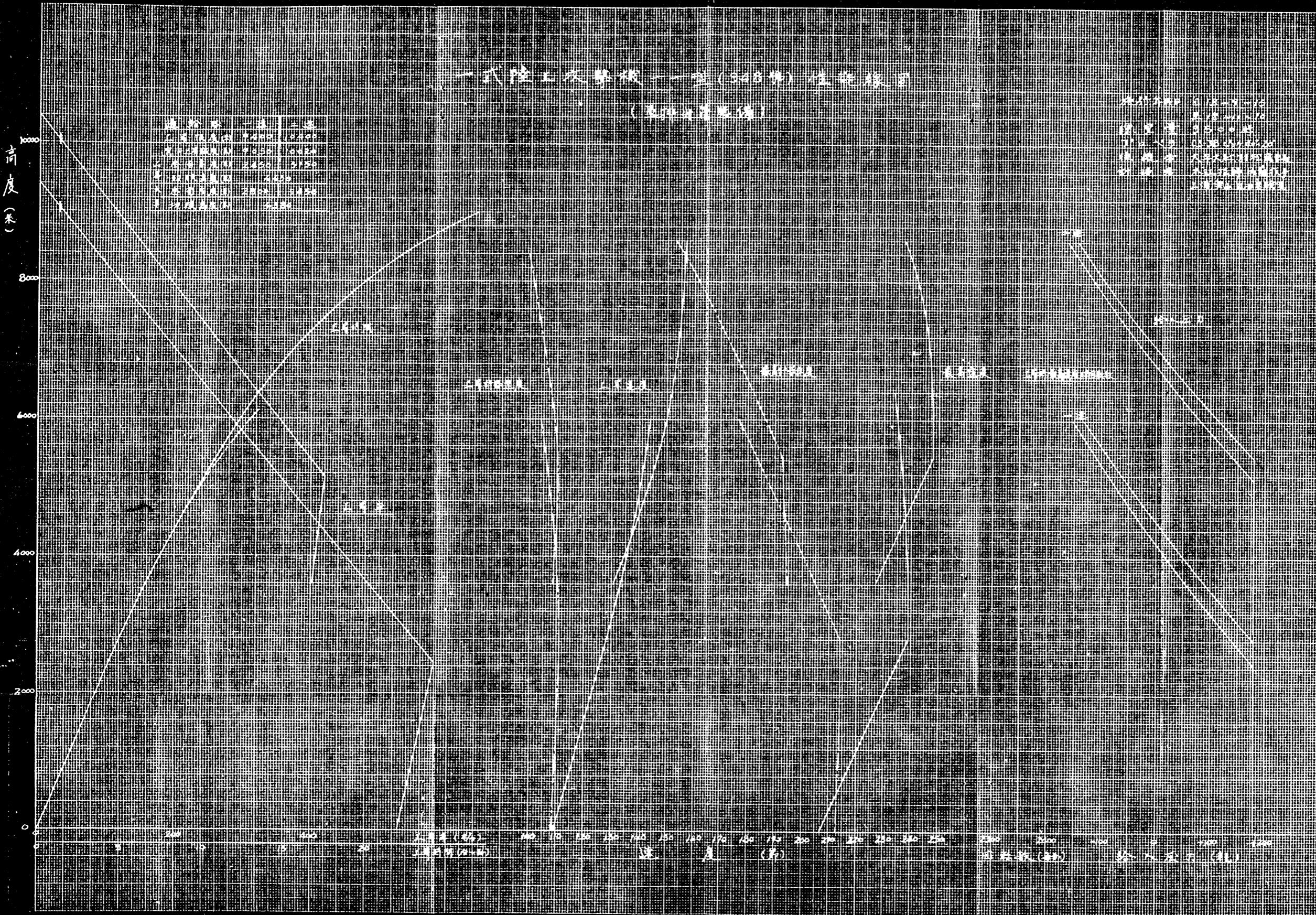


1 : 32

m 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

一八、陸上空軍機種一覽（五〇年）性能表圖

附圖第一



1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

- 1 -

航本機密第一二六一八號

昭和十八年八月二十五日

海軍航空本部長  
海軍航空技術廠長殿

一式陸上攻撃機一一型

(噴出管裝備)實驗ノ件通牒

首題ノ旨左記ニ依り實施スペシ

記

一、目的

一式陸上攻撃機一一型噴出滑焰發采ヲ增大スルタ  
メ噴出管ニ改造セルモノニ付轉造工作法ヲ調査  
スルト共ニ其ノ效果ヲ確認スルニ在リ

二、實施要領

- (一) 三菱製造者號第九四八號ニ付轉造工作法ヲ調査  
ス
- (二) 飛行機審査規則ニ準ジ一般飛行試験ヲ實施ノ上  
從來機トノ性能ヲ比較シ噴出管裝置ノ耐久性ヲ  
調査ス
- (三) 其ノ他必要ト認ムル事項

三、期　　日

1 : 25

特急工事トシ昭和十八年九月末日迄ニ終了スルモノトス

四・使用兵器

第二海軍航空廠納入豫定ノ一式陸上攻撃機一一型  
三菱第九四八號ヲ使用スルモノトス

五・所要經費

臨時軍事費，臨時軍事費，造船造兵及修理費，造修費（空飛）一般配付豫算内支辨トス

六・報告

實效終了後成ルベク速ニ成績ヲ所見ト共ニ提出ス  
ベシ

( 終 )

{ 寄送付先 第二海軍航空廠長 }  
横須賀海軍航空隊司令

空技廠機密第八四七二號

航本機密第一二六一八號通牒ニヨル一式陸上攻撃機一一型（單拵出管裝備）實驗實施方策左ノ通定ム  
本實驗實施主任ヲ飛行實驗部長トス

昭和十八年九月五日

海軍航空技術廠長 和田操

### 一式陸上攻撃機一一型

(單拵出管裝備)實驗實施方策

#### 一、目的

一式陸上攻撃機一一型拵出管消焰效果ヲ増大スル  
爲單拵出管ニ改造セルモノニ付導造工作法ヲ調査  
スルト共ニ其ノ效果ヲ確認スルニ在リ

#### 二、研究項目

- (1)・導造工作法ノ調査
- (2)・性能試験ノ一部
- (3)・拵出管裝置ノ耐火性
- (4)・其ノ他必要ト認ムル事項

#### 三、期日及場所

自昭和十八年九月 五日

至昭和十八年九月三十日

## 海軍航空技術廠

### 四・實施要領

(1) プロペラ節調整計器整合

(2) 上昇試験

(3) 速度試験

(4) 其ノ他必要ト認ムル事項

### 五・使用機

首題機 一 機

### 六・報 告

實驗終了後速ニ其ノ成績ヲ所見ト共ニ提出スルモノ  
ノトス

### 七・擔當者及補助者

| 分 類 事 項 | 擔 当 者                                    | 部        | 補 助 者                          | 部    |
|---------|------------------------------------------|----------|--------------------------------|------|
| 一 般     | 須 田 中 佐<br>崎 長 中 佐<br>戸 口 少 佐<br>池 田 技 師 | 實 // / / |                                |      |
| 飛行作業關係  | 增 田 少 佐<br>大 平 大 務<br>西 四 技 師<br>本 江 技 師 | 實 // / / | 稻 田 飛 行 兵 曹 長<br>木 伏 飛 行 兵 曹 長 | 實 // |

|         |                          |             |  |
|---------|--------------------------|-------------|--|
| 機体關係    | 坂野少佐<br>織田技術少佐<br>大江技術大尉 | 飛<br>〃<br>〃 |  |
| 發動機關係   | 田中技術少佐                   | 發           |  |
| 風洞、水槽關係 | 越野技術中佐<br>藤平技術大尉<br>林技師  | 科<br>〃<br>〃 |  |
| 試告作業    | 大平大尉<br>池田技師<br>織田技術少佐   | 實<br>〃<br>飛 |  |

( 終 )

