

羽田の青い空 第7号

羽田航空宇宙科学館設立準備会 1993年3月31日

妙高号碑

及位 野衣

(本会顧問、日本婦人航空協会理事長)

「妙高号」と聞くと山の名前を思い出しますが、これは飛行機名の話であります。大東亜戦前の旅客機はダグラスDC-3型機が“桜”、“梅”、“柏”など樹木の名前、MC-20型機は“三国”、“立山”など山の名前がつけられておりました。“妙高号”は日本で最初に製作された旅客機で、何故に“妙高”と名付けたかはわかりません。

昭和初期急激に旅客用に航空機を利用するようになり、昭和4年から日本の空を飛行したフォッカー・スーパーユニバーサル6人乗りの単発機は戦争勃発まで使用されました。11年、次に登場したのが、16人乗りのダグラスDC-2型機でした。勿論、この間にビーチクラフト機、エンボイ機なども入りましたが、本格的旅客輸送はDC-2型機で、エアガール(スチュワーデス)も12年に採用されました。続いて14年にDC-3型(21人乗り)が入りました。日本でも本格的旅客機として製作されたのが、三菱重工に委託したMC-20型(J-BGOM)15人乗り機でした。

昭和15年12月20日、完成した機体は羽田飛行場に運ばれ仕上げのテスト飛行を行うことになりました。初の旅客機として慎重を極め、一切の準備が整い、航空局検査官等13人が搭乗しました。乗員は大日本航空株式会社のベテラン青木峯蔵操縦士と肥田八重男機関士の2人でした。

“妙高号”は異常なく離陸しましたが、そのまま帰航せず行方不明となり、一週間ほどして大森海岸に遺体が打ち上げられ、次いで全員が判明しました。機体は千葉県姉ヶ崎沖4キロの海中で発見されました。

横浜市日吉の航空局研究所敷地内に建てられた慰霊碑は終戦後の整理で羽田飛行場整備地区に移され全日空ビル前にありましたが、54年5月15日、現在の第3総合ビル航空局検査官室横に移設され、ご遺族、関係者が碑前に参拝し、あらためて冥福をお祈りいたしました。

この碑がまたしても沖合展開で移動のやむなきに至りそうな気配です。日吉で2回、羽田で3回移されております。

15年、テスト飛行を行う際、航空局の技術部員であった大沢信一氏(後に技術部長)が搭乗予定でしたが、直前に所用のために搭乗できずとなりました。氏は碑の建設に心ざれていたというエピソードがあります。

合掌

FLYABLE ASKA in JAPAN (II)

幸尾 治朗
(本会副会長, 東海大学教授)

4. 飛行機が飛ぶためには

飛行機を飛ばすには、十分な技術資料を整え、安全な飛行が出来ることを証明しなければならない。航空法第11条に「航空機は、有効な耐空証明を受けているものでなければ、航空の用に供してはならない。但し、試験飛行等を行うため運輸大臣の許可を受けた場合は、この限りではない。」と明記されている。

この耐空証明(安全な飛行に十分耐えうるという証明)は、航空機の安全性を確保するのに必要な技術基準を示す「耐空性審査要領」のすべての要求を満たしていることを実証すれば耐空証明書として交付される。

ASKA(飛鳥)の場合は、耐空証明のない飛行機を飛ばすことになるので、前記した11条但し書の「…運輸大臣の許可を受けた…」の条項によって飛ばなければならない。

許可を受けるには、飛行の目的、日時、飛行経路、飛行概要、操縦者の氏名及び資格、同乗者の氏名及び同乗目的等を明記して運輸大臣に申請する。更に、必要に応じて耐空性を保証する技術資料の提出を要求される。

5. ASKAを飛ばす

ASKAの技術的基準については1985年から1988年にかけての飛行実験によって明らかにされているものの、現在も十分な耐空性が保持されていることを確認する必要があった。

経済大国日本が技術立国の証を後世に示すため、ナショナル・プロジェクトとして、総合技術博物館の構想が打ちだされて数年になる。各技術分野において開発の節目になる物件を可動な状態で個々の博物館に保存展示させるのが目的であり、予算措置も構じられた。航空界では飛行可能な機体として、零戦、疾風、YS-11等と共に“飛鳥”が候補に上がることとなった。

“飛鳥”は、1995年にオープンした各務原市の航空宇宙博物館に定住の地を定めたが、国内外の熱烈な声援に支えられ、直ちに随時飛行可能な状態の保持に着手したことが、今日のデモフライトの実施を容易にしたのである。

FLYABLE ASKAの現状保持計画のかけには、航空機メーカー、エアラインその他のボランティア諸氏の長年にわたる奉仕活動が大きく寄与している。

6. “飛鳥”が飛んだ! 羽田の空へ!

今日は1997年9月20日、日本晴れの航空記念日。この春ようやく開館した羽田航空科学館周辺には、日本中から熱狂的な航空ファンが集まっている。各務原市のご好意により、“飛鳥”が開館祝賀フライトを行うことになったのである。

羽田航空科学館の附設整備工場で最後のチェックを終えた機体が、1989年3月以来

の晴れ姿を観衆の前に現してきた。不死鳥のようによみがえった“飛鳥”は今タクシーウェイW-1を進んでいる。

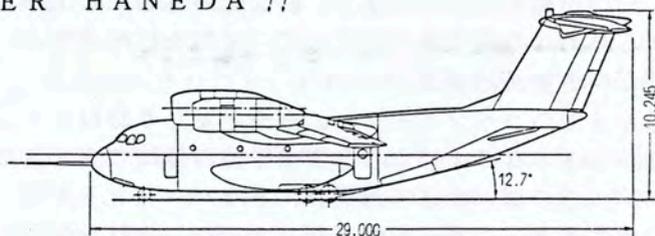
目指すのは、羽田空港新A滑走路34である。特にこの日のために開放された西側ターミナルエリアには数万人の人々が、今や遅しと“飛鳥”のリバイバルフライトを待ち受けている。9時58分、34Lの白線上に停止、フラップはSTOLテイクオフ・ポジションにセットされている。ブレーキ・セット。エンジンの回転が増していく。10時、ブレーキ・オフ、STOLテイクオフ・スタート。5秒、10秒、15秒、リフトオフ。

19秒でわれらの“飛鳥”は羽田の空へ舞い上がった。

“FLYABLE ASKA in JAPAN”。われわれのFLYABLE ASKAは、今後も隔年毎にその英姿を羽田の空に見せる事となった。

FLYABLE ASKA OVER HANEDA !!

[編集部注：FLYABLE ASKA in JAPANの(1)は、『羽田の青い空』第5号(1990年10月31日発行)に掲載されています。]



私のセンチメンタルジャーニー

弟鳥 展俊 糸屯

(本会顧問、元日本航空機長)

1992年9月中旬、日航OB会から来る10月27日のJL462便がコペンハーゲンの最終便となる案内を頂き、最後の機会と思い、家内とコペンハーゲンへの旅行を思い立ちました。コペンハーゲンは、1963年7月から2年間ステーションクルーとして駐在していた、思い出の土地です。

記録を調べると、1967年10月19日に、アンカレッジ/コペンハーゲンを、DC-8(JA8011)で8時間丁度、帰りは23日コペンハーゲン/アンカレッジをJA8008で、8時間25分で飛んだのが最後で、あれから四半世紀を過ぎたわけです。

10月10日、心を弾ませJL461便に搭乗。途中は殆ど揺れず一路コペンハーゲンへ向かいます。長時間ですので、2回の映画、2度の食事。長く感じました。

到着時、コペンハーゲンは気温15度で晴れとのこと。この時分としては珍しい気候で助かりました。以前はなかった到着ビルに着き、入国管理・税関もスムーズに終わって、案内所でホテルを予約します。旅行者が少ないのでしょうか。すぐに返事を貰ってタクシーでホテルへ。昔、通い慣れた道を行くので、記憶している店などを見ながら、25年前を思い出していました。ホテルチェックインは到着から丁度1時間。部屋に入って荷物を置くなり、2人で街へ出ました。久し振りに見るシティーホールやアンデルセンの像。昔と

まったく変わりません。シティーホールを右に見て、ストロイエの通りに出ます。時代でしょう。マクドナルドがあり、ちょっと違って見えますが、佇まいは殆ど変わらず、記憶も徐々に戻ってきました。おそらくデンマークで最も繁華な街道でしょう。多数の店舗が連なり、広場や古い教会もあり、証券取引所などの経済関係の建物も古色蒼然と建ち並び、日本にはない風景です。

翌11日も晴れで暖かく、ベスターポート駅から電車で島の北端ヘルシンガーへ向かいは向かいました。途中、乗り換えのクランペンボルグ駅で降りて、昔住んでいたトゥベック・ストランドウエイへ行き、旧住居を見ましたが、手入れが十分で、まったく昔のまま。ドアの色が濃くなっただけの違いで、住む人の心根が偲べれます。

ヘルシンガー駅からは、目的のクロンボルグ城へ歩きます。この城は16世紀後期に建てられたとか。かの有名なハムレットの舞台といえます。そして対岸のスウェーデンに向けて大砲が備えられています。前世紀の遺物でしょう。日露戦争時、バルチック艦隊を監視するために見張り員を配置して、電報を打たせたという、日本にとっては忘れることのできない史実があります。

僅か4泊のコペンハーゲン。もっと見たり訪ねたりしたい所もあったのですが、心を残しながら14日のJL462便で帰国の途につきました。600クローネ（およそ1万3千円）以上の買い物をした場合、20パーセントを返してくれる制度があり、出国時、税関へ申告すると、スタンプを押してくれ、それを銀行に提出すると、その場で現金で支払ってくれます。うまい制度です。帰りのフライトタイムは10時間を切りました。本当に近い国となりました。DC-8型時代は15時間以上かかったのに、隔世の感です。もう2度と行けないでしょう。

羽田航空科学館の設立に向けて

—講演会「第2回 新しい羽田空港を考える」講演要旨—

蛸 島 直
(本会事務局長)

今何故、航空科学館が日本に必要なのか、また、どのような博物館に必要なのか、その構想についてお話しさせていただきたいと思います。

先ほどから、日本には、海外に匹敵する航空博物館がないということが指摘されています。何事も海外にならえ、という考え方はかならずしも好ましくはありませんが、日本の産業構造をみた場合、技術関連の博物館がきわめて少ない。という現状は、むしろ不思議なことです。

この点については、日大の三野正洋先生が、かねてよく指摘していることです。三野先生からメモをお預かりしているのですが、

現在の日本の繁栄は技術によって支えられています。それにもかかわらず、技術者を目指す若者が激減しています。それを防ぐには、技術関連の博物館の建設が急務だということになります。

なかでも航空博物館が重要なんです。その理由ですが、現在の日本を支えています自動車産業については、技術的に開発がもう頂点に近づいていて、近い将来衰退が予想されます。事実、日本の大手自動車メーカーは飛行機の開発製造に乗り出すようになってきました。こうした背景を考えますと今後の日本が押さえておくべき分野は、電子的なハイテクと並んで航空機産業であると予想されます。これが三野先生の予言です。

こうした展望のなかで、理科系を志す学生が激減しているというのは、国を挙げて憂慮すべきことです。技術者の卵を是が非でも確保しなくてはなりません。それには航空博物館、あるいは航空科学館がどうしても必要になってきます。しかも、それは羽田になくてはなりません。

何故羽田かといいますと、1つには大都市の玄関に位置するということです。就学旅行生を始め、多くの入館者が期待できます。もう1つは、羽田は、陸路、水路、そして空路のいずれも恵まれていることです。博物館には大型の展示品の搬入、搬出が便利でなくてはなりません。陸海空の3条件が揃った場所がほかに日本のどこにあるのでしょうか？ さらに沖合展開によりますます膨大な跡地。これを逃しましたら、われわれ国民そろってほぞを噛むことになると思います。

そういうわけで私共、羽田航空科学館の設立を願っているのです。それでは、羽田にはどのような博物館がふさわしいのか、また、どうすれば魅力ある博物館となるのか、私共は、海外の航空博物館を調査したり、またアンケート調査などを行い、研究を続けています。

その一応の成果ですが、皆様のお手元にございます。『羽田発大空へ』と題するパンフレットの3ページに「構想の骨子」として、5点を挙げてございます。

(1) 羽田の地理的・歴史的特徴を尊重し、民間航空を主体とした展示内容とする。

日本を代表する、大規模な航空博物館を目指す以上、世界中の一流の博物館と、ある程度、同様な内容、どの博物館にも見られる概論的な内容を当然含むことになるでしょう。羽田の博物館を見れば、ひととおり航空に関する概論を学ぶことができるということです。これは重要です。先程申し上げましたように、場所柄、教育施設としての役割が大いに求められるからであります。

しかし、一方で、個性の追求が必要です。最近、他の地域でも、規模は様々ですが、各地の特色を生かした航空博物館の設立計画が進んでいます。

例えば、岐阜の各務原市では、平成7年に「航空宇宙博物館」をオープンさせる予定です。その目玉となるのが、STOL実験機の「飛鳥」でして、その展示が決定しております。「飛鳥」は、岐阜で完成し、各務原の飛行場、岐阜基地で初飛行、その後の実験も岐阜で繰り返されました。各務原にゆかりの飛行機なんです。

羽田の博物館も、歴史的な特徴を十分に反映させる必要があると考えます。そうすると、おのずと、羽田にゆかりの深い、民間航空を主体とした展示内容になるだろうと予想されます。この点につきましては、予め、十分な議論を行って方向性を定めておくべきだと考えます。

(2) 航空の歴史、および、航空と社会の関連についての展示を行う。

ただ最新技術を紹介するだけでなく、技術の歴史的流れを示す必要があります。また、飛行機は航空工学や空気力学だけで飛んでいるわけではありません。パイロットや管制官、整備士、その他、多くの地上スタッフ、スチュワーデス、その他、広い意味での航空の技術や歴史を理解できるようにしなくてはなりません。

また、航空が社会にとって、いかに重要であるのか、身近な問題を含めて航空についてトータルな理解ができ、親しみをもてるような展示も必要と考えます。

(3) 航空・宇宙の技術の理解、また、青少年育成のために、つぎの2点を含む教育的展示を重視する。①飛翔動物の飛行原理。②神話・伝説・考古学的資料。

この辺については、一昨年の講演会で西岡先生よりおもしろいお話がありました。こうした展示についてはハイテクを生かした、効果的なスペースの使い方をいろいろ検討すべきと考えます。

(4) 効果的な展示とするため、つぎの3点を重視する。

①実物および実物大の志向。②体験を通じての理解のため、飛行シミュレータなどの体験施設の設置。③ダイナミック・ディスプレイ(動的展示)の採用。

これには、私自身、こんな体験があります。実は、以前私達の会で、DC-8の1号機の見学会を行いました。私たちの会、ママさん会員もいますが、2才ほどの男の子を連れて参加していました。その子が、たいへん興奮したようで飛行機の胴体の下に駆け寄りまして、上の方を覗き込みまして、「これ、なーに？」というんですね。脚を収容するホイールウェルという空間がたいへん大きく頭上に広がっているわけです。周りの大人は「アノヨのオウチだよ」などと丁寧に説明していましたが、子供の目には、どんなに大きく、また不思議な空洞に見えたことでしょうか。実物であるがゆえに、こうした問いが生まれ、ひとつの学習ができたわけです。これは絵本や模型ではありえないことです。実物というのは、そういう感動や体験を与えることができるんです。「これ、なーに？」というその子のひとことに実物志向の重要性、必要性を痛感したわけです。

また、これまでの博物館は「みるだけ」の展示。視覚一辺倒でしたが、見るだけでなく、さわること、あるいは音、全身での体感。動かすことの重視。これが大切です。アメリカの博物館で、PLEASE DO TOUCH というユーモラスなプラカードを見掛けたことがあります。もちろん、ただの子供だましではいけません。教育効果の高い、チャレンジングな本格的なシミュレータなどの設置が必要と考えます。

(5) 施設には次の4点が必要不可欠である。

①広大な敷地および建造物。

飛行機というものが場所を食います以上、どうしても広大な敷地が必要です。また、どうしても屋根が必要です。ことに羽田は内陸部と違いまして潮風が強いので、腐食を避けるために屋根と空調が不可欠です。

こうした点でひとつの案としまして、現在使われています大型の格納庫をそのまま転用するという方法があります。もともと飛行機用にできていますので、床は頑丈ですし、空調も整っており、大型クレーンも設置されています。教室や食堂もありますから博物館に

はうってつけというわけです。ちなみに、今、空港にあります大型格納庫のひとつを取り壊すのに、5億円以上かかるという計算だそうですので、既存の建物の転用という可能性、十分に検討する必要があると私達は考えています。

②レストア（修復）施設の充実と、機体整備状況の公開

海外の博物館では、たいへんな手間をかけて、古い飛行機の修復や復元を行っています。それを見学するのが、たいへんな勉強になるんです。また、完成を期待するリピーターを呼ぶこともできます。

③講演およびイベント用のスペース、シアター、ライブラリー

④レストラン、売店、駐車場など。

収入の問題にも関係してきますが、オープンした後の財政の問題、これは重要です。最近、絵葉書や装身具などミュージアムグッズなるものがたいへん人気があるそうで、デパートに専門コーナーが設置されています。博物館のロゴマークを入れ、ここでしか手に入らない品物を置くわけです。その収益が博物館の運営を大いに支えてくれます。駐車場ですが、なるべく広い面積を確保しまして、入館者以外の一般車輛にも、有料で提供できれば、財政面で大いにプラスになると予想しております。

以上の5点を構想の骨子と考えております。最後になりますが、このような活気ある博物館を維持していくには、ガイドやインストラクターが多数必要となってきます。これには、海外の博物館のようにボランティアが必要です。

日本人はボランティア精神が乏しいということをよく耳にしますが、こうした見方は誤りであってほしいと私たちは願っています。ひとつ嬉しい証拠がありまして、上野の「国立科学博物館」ですが、昭和61年に「教育ボランティア制度」というものをスタートさせました。当初は、8人でスタートしたそうですが、5年後には160人に増え、皆さんたいへん熱心にご活躍なそうです。

羽田の場合は、どうでしょう。私達、現在80名ほど会員がいますが、気の早い会員は、今からボランティアを買ってでておりまして、私もその一人です。

以上、多少、私見が入ったかも知れませんが、羽田の航空博物館にどのような工夫が必要なのか、簡単に説明させていただきました。この構想はもちろん中間報告的なものです。皆様とご一緒に検討を深めていきたいと存じます。ありがとうございました。

(1993年2月17日,大田区産業会館)

和田鉄二郎と武二のこと

和田 大助

(ジャルフライトアカデミー機長)

私の伯父、和田鉄二郎は大正9年海軍兵学校(51期)に進み、大正15年飛行学生を命じられ、飛行学生卒業後は霞ヶ浦練習航空隊の教官を皮切りに艦上攻撃機のパイロットに進んでおり

ましたが、英国の急降下爆撃法の技術を研究し、英国人の教官から猛烈な訓練を受け日本の艦上爆撃機乗りの草分け的存在となりました。霞ヶ浦航空隊教官、鳳翔飛行長、飛竜飛行長、大村航空隊、蒼竜飛行長をへて、大正16年に中佐に昇進すると空母翔鶴の飛行長になり、連合艦隊の血の出るような激しい訓練に参加しておりました。

私の父、和田武も拓殖大学から昭和14年に海軍予備学生6期に入り、この頃は水上機母艦瑞穂で三座水偵に乗っておりました。伯父は9人兄弟の次男、父は9番目の末っ子で親子ほど歳が違います。父は、瑞穂にて索敵、偵察、哨戒、夜間接触等の猛訓練を続けておりましたが、その最中の12月8日、機動部隊の電撃的ハワイ空襲によって日本は太平洋戦争に突入したのです。この襲撃部隊に伯父の乗る翔鶴も参加していたのです。父が伯父のハワイ攻撃を知ったのは船団の護衛部隊としてパラオ島に集結し、12月6日南西諸島方面の要攻略確保のための陸軍部隊を乗せた大船団を護衛しパラオを出た洋上での事だったそうです。船団はフィリピンのダバオからハルマヘラ、スラ、サナナ、セレベスと順調に作戦し、最後はジャカルタ、スラバヤの攻略を成功させ、4カ月にわたる護衛任務を終え内地に帰還しました。その後瑞穂を降り、飛行艇の講習を受けるため佐世保航空隊に行き、昭和17年にはトラック島の第4艦隊司令部付、18年にはラバウルの第11航空艦隊司令部付になり飛行艇および一式陸攻によってブイン、ブカ、トラック、サイパンなど激しさを増す戦闘空域を行動していました。

伯父は昭和17年に翔鶴を降り宇佐航空隊飛行長となり18年3月、霞ヶ浦航空隊飛行長、11月には第523航空隊（應部隊）司令になりました。この部隊は起死回生の虎の子部隊でしたが米軍の急襲は訓練に時間的余裕を与えず、急遽連合艦隊に編入され、マリアナから西カロリン基地に展開する事になったのです。父は昭和19年3月内地転勤を命ぜられ、サイパンにて待機中たまたま應部隊のテニアン進出を知りテニアン飛行場に飛んで猛訓練中の伯父をたずねました。わずか15分たらずの面会だったそうですが、ともに感慨無量、多くを語る言葉もなかったそうです。伯父は苛烈な前線へ、父は内地へとこれが最後の別れになったそうです。その後伯父の戦闘はまさに悲惨の一語につきるわけです。この後伯父は61航空戦隊参謀、第一航空隊参謀を兼ね、10月には大佐に昇進、11月には第153航空隊司令になり、ニコラス基地からさらに北方のクラーク基地に移動したようですが、戦いは日に日に不利になり153航空隊はついに「翼なき航空隊」となって山岳地帯に防衛陣を築くことになりました。

父は伯父とテニアンで別れた後、土浦航空隊で分隊長として予備学生や予科練の教育に携わり、昭和20年4月横須賀航空隊審査部に転じ、特攻用ジェット機“橘花”のテストを手伝いながら新しく編成された第724航空隊（橘花装備予定の特攻隊）の飛行隊長を兼ねておりましたが、8月に終戦となり間もなく復員しました。その後しばらく故郷新潟の小千谷市で農業に従事しておりましたが、昭和25年警察予備隊を志願し、引続き陸上自衛隊の航空部隊の教育と部隊へのヘリコプター導入に努力し、昭和43年仙台の陸上自衛隊航空学校岩沼分校の初代分校長を最後に定年退職しました。

『羽田の青い空』第7号 羽田航空宇宙科学館設立準備会 1993年3月31日発行

〒464 名古屋市千種区田代町森入22-105-102 ☎ & FAX 052-781-0928