

羽田の青い空 第5号(2巻1号)

— 羽田航空宇宙科学館設立準備会会報 —

NEWSLETTER OF THE STEERING COMMITTEE FOR HANEDA AIR AND SPACE MUSEUM

昭和20年8月15日の音

片桐 敏夫

(航空ジャーナリスト協会常任理事)

先日の新聞に、ある女子高校の教師が34人の生徒に、太平洋戦争についての知識を調査した記事があった。

そのなかで「開戦の年月日」という問いに正解者は皆無で、月日だけの正解が2人いた。また「日本が敵国として戦った国」の問いに「米英中ソ」を挙げたもの3人、英国を抜かしたものの25人、中国を抜かしたものの22人。ソ連を抜かしたもの13人、だったという。さらに「日本の同盟国」について正解は無く、ドイツだけを挙げたもの19人。なかには英国としたものの7人、米国としたものが1人いたそうである。

これを笑ってはいられない。私が日本の対戦国のことを正確に知ったのは「戦後」もだいぶ経ってからのことであった。

「開戦の詔書」で宣戦を布告した相手は米英の2国だけであり、昭和16年12月8日午前6時に公表された。

ところが「終戦の詔書」では、米英支蘇4国の共同宣言を受諾する通告をしたという内容であり、昭和20年8月14日に発布、翌15日正午に公表された。

その後、9月2日に米戦艦ミズーリ号上で降伏式が行われたとき、日本側代表は「降伏の詔

書」(9月2日発布)を持参して、降伏文書に署名した。この文書に署名した相手国は9カ国で、その順序は、米・中・英・ソ・濠・加・仏・蘭・新西蘭だった。それらの国が対日戦勝国となったが、後に南北朝鮮両国も準戦勝国として日本国内では待遇された。

「戦後」も45年経ってしまった、の感慨が深い。いま「戦時中」とか「戦争」とかいうと、若い人からは「いつの戦争か」と聞かれかねないご時世になっている。それでも私は、昭和20年8月15日のことに触れておきたい。

多くの記事に「あの日は朝から晴天で、セミの鳴く声が降るようだった」とあるが、東京杉並にいた私の記憶は少し違う。

その当時、連合国軍は日本の降伏を促進するため、8月に入ると機動部隊を北海道から九州までの太平洋岸に遊弋させ、軍事施設に対して連日の波状攻撃をかけていた。このときハルゼー提督の指揮下には、米第3艦隊105隻と英第37機動部隊28隻があって、史上最強の米英連合機動部隊といわれていた。

ルメー少将の第20航空軍も、7～8月にはほとんど連日にわたり、平均数百機のB-29を繰り出して、日本の諸都市と産業施設を爆撃

していた。

8月15日は、前夜から土崎、熊谷、伊勢崎に対するB-29約330機の夜間爆撃があった。関東地区の警報はいったん解除されて、また午前5時30分に鳴った。こんどは艦載機約250機が関東地区に襲撃した。全交通機関が停止して、出勤時間に遅れた者も多かった。

帝都防空部隊は20年7月以降、戦力温存と燃料節約のため、迎撃を抑制されていた。この日に限って陸海軍の戦闘機部隊が大挙出動した。天候は雲量9の曇り空だった。中層雲と下層雲のあいだを敵味方の戦闘機群が飛び交うのがよく見えて、異なる爆音が響きあい、あたりは騒然としていた。

またラヂオもふだんなら、警報類の発令と解除、敵機の地域進入と退去、と最小限の東部軍情報を伝えるだけで、あとは沈黙していた。この日だけは「霞ヶ浦方面で、わが軍の邀撃により敵3機撃墜」とか「三浦半島上空で空中戦により敵2機撃墜」と、つぎつぎに戦況が伝えられて、わが家の近くから歓声が上がるありさま。「市民は防空壕に入れ」との注意まで出たように思う。そのあいまには「本日正午から重大放送があるから謹んで聞くように」との注意も繰り返えされていた。とてもセミなどに気付く雰囲気ではなかった。敵機が去ったのは、午前

10時ごろだったろうか。

「玉音放送は雑音が多くてはっきり分からなかった」との説も多い。東京では感・明度ともふだんと変わりがなかった。しかし難解な漢文調と、聞き慣れない発声法とによって、意味がよく分からなかったのは事実である。

「終戦の詔書」にはどこにも降伏とか敗北の文字は無い。今日の予備知識のある者が読んで、これは対等の講和申し入れとも解釈できる内容だった。当時の陸海軍の事情によって、はっきりと書けなかったのだろう。

そこで、8月17日に「陸海軍人に対する勅語」が出たが、ここでも降伏の文字は使わず「米英蘇および重慶に対して講和」と書いてある。9月2日の詔書は連合軍最高司令官に宛てた形式をとり、ここで初めて「降伏文書に署名する」と明文化された。

戦後の出版物のなかで、開戦、終戦、対陸海軍人、降伏の4詔勅を全文掲載したものは極めて少ない。しかしあれほどの大戦争の事実があって、その後遺症は今日まで続いている。戦争の開始と終結の理由については、これらの4詔勅が国家の公式声明文となる。戦争の批判や賛美とは別に、歴史の資料として学校の教科書に載せて、若い人びとに知っておいてもらう必要があると思うのである。(たぎりしお)

FLYABLE ASKA in JAPAN (I)

幸尾 治朗
(東海大学教授)

1. STOL実験機飛鳥は今?

1990年7月31日午後、私は真夏の太陽の下にうだり切った格納庫の中にいた。川崎重工岐阜工場の大型機ハンガーでは20数名の東

海大学教員、学生達を前にして航技研岐阜飛行実験センターの横山氏による飛鳥の説明が続いている。

“STOL実験機飛鳥は所期の成果を得て、皆さんの前に…。動力式USB技術は短距離離着陸だけでなく、同じ長さの飛行場を使った場合はより大型な機体の運航が…”。

かえり見れば1977年4月から実機の開発に着手して以来、幾多の技術的試練を乗り越え、1985年10月初飛行、87年10月にはSTOL離陸、88年3月STOL着陸にも成功し、1989年3月末を以て飛行試験をすべて終了した飛鳥は、今や訪れる人も少なく、防錆処置を施された姿を静かに休めており、必要とあれば飛行可能な状態にあると聞いている。

2. STOL機飛鳥(ASKA)とは？

航空宇宙技術研究所がSTOL機の研究開発に手をつけたのは昭和30年(1955)代の後半であり、約10年の応用研究、開発研究を経て、いわゆるSTOLプロジェクトが発足し、実機の開発が始まったのが昭和52年(1977)である。飛鳥と云うニックネームは全国の小・中学生から愛称募集の結果、名付けられた。

1983年秋、各務原飛行場で開かれたエアショーへ製作途中であった同機を展示するのを機会に公募されたもので全国から寄せられた葉書の数は、4,563枚(名称の数3,657種類)に達した。

89年2月、木村秀政先生を座長とする、井深大、楠田枝里子、武田峻、及位野衣、番匠敦彦、福島公夫、松本零士(50音順)諸氏の有識・経験者によって107件の候補名の中から選ばれたのが、“飛鳥”であった。

3. 飛鳥の技術

第2次世界大戦以後、航空工業界は相つぐ新技術の開発によって、航空機の大型化、高速化、安全化へのニーズへ応えて来た。民間航空発足以来、最大の特長である高速性の追及、輸送効率の向上等のためにたどってきた技術の歩みについてふれて見よう。初期(1919)における全金属製構造の採用を始めとする、引込脚(

1933)、フラップ(1934)、与圧客室(1940)、多段フラップ(1963)、前縁フラップ、デルタ翼など、いづれも近代旅客機を構成する基本的な技術である。中でも1934年にダグラス社が採用したフラップはSTOL技術のはしりであり、航空輸送を企業として成立させた画期的な革新技術であった。ジェットエンジンの出現が、旅客機の超大型化、遷音速及至超音速化を実現させたのと並べられるイベントであろう。フラップは高速で飛んできた機体を安全な着陸速度まで減速されるためのメカニズムであり、900kmの巡航速度で飛んできた近代旅客機は230km程度の着陸速度まで減速される。フラップの機能の3~4倍の能力を期待されるのが動力式高揚力装置であり、飛鳥に採用されたUSB型はその中の1つの型式である。3倍の機能を旅客機に適用すれば、着陸速度を約130kmまで減速可能で、同じ程度の旅客数を運ぶ場合には従来の50~70%の長さの滑走路で運航が可能となる。現在使用されているフラップは前縁フラップと復縁フラップの働きにより空気の流れを下向きに曲げ、その反力によって巡航形態(フラップ引込み)より高い揚力を得る事が出来るのに対して、USB型ではファンジェットエンジンからの混合排気流を主翼上面に流し、特殊フラップのコアング効果により下向きに曲げ、大揚力を得るものである。即ち、従来は機体を推進するだけに用いられたエンジンの後流がもっているエネルギーの一部が直接揚力に転用されるもので、全エネルギーが揚力に転用されればVTOL(垂直離着陸機)になる。革新的な技術を実用化するには、メリットとデメリットのトレードオフが必要であり、実験機飛鳥によって得られたデータの分析、検討を続けると共に、米NASAと実施してきた技術協力の態勢を維持することが最も有効な方途であろう。(註)

(こぼし)

羽田・東京飛行場開場一番機

フォッカー式スーパーユニバーサル型旅客機の 機種選定楽屋話

平木 國夫（作家）

1969年(昭和44年)4月29日に、千葉県習志野市鷺沼の元伊藤飛行機製作所裏にある山縣豊太郎殉空之地碑の前で、大正9年8月29日同地上空で曲技飛行中殉職した山縣の50周年法要と航空懇話会が催され、2百人を越す人が集まり、私も参列した。参列者の中に、川西機械製作所航空部(後の川西航空)設計主任・関口英二氏の姿もあった。川西式K-1型郵便機からK-12型長距離機「桜」号まで設計した人物である。K-12型「桜」号は太平洋横断機として製作されたが、各務原陸軍飛行場で飛行審査をくりかえした逋信省航空局は、太平洋横断の能力なしと判定した。むろん関口英二は、絶対に楽に太平洋横断は可能だと信じて疑わなかった。それには中島知久平の下で中島式5型偵察機の設計にたずさわった関口英二が、次々と斬新な機体を開発し、大正14年4月から大阪-別府間の定期航空に投入された川西式K-7型水陸交替郵便機と、K-10型旅客機(乗員1人、乗客4人)を、大正15年9月大阪-大連間の試験郵便飛行に使い、成功している。自負するに足る機体ばかり世に出してきた。

そんな関口英二氏と、久しぶりに会って閑談していると、不意に横合いから、

「平木君、何を熱心に話しているんだね」

と声をかけられた。伊藤忠航空整備と伊藤忠航空輸送双方の常務取締役・武石喜三氏であった。つまり私の上司である。

「あ、常務ですか。常務は川西の関口さんをご存知ではありませんか」

という、氏はいかにも投げやりな口調で

「知っているよ」

と答え、そっぽを向いた。関口氏も武石氏から顔をそむけた。なんとも異様な空気であった。この時点で私は、2人の間柄について深くは知

らなかった。あとで2人の、というより川西と航空局の確執の根深かさを知った私は、なぜ武石氏が、関口氏と話合っている私に声をかけてきたのだろう、といふかしかった。

確執のはじまりは、昭和2年6月23日、帝国飛行協会が太平洋横断飛行計画を正式に声明し、川西独走の形で応募、川西式K-12型桜号の製作が開始された。

昭和3年になって航空局は、翼面積が不足かつ強度が弱いといい出し、改めないで堪航証明が下りないという。根拠は、前年5月5日に出来た航空法旋行規則の第2種機に適合しないというにある。第2種機とは曲技飛行を行なわない機体であった。関口は新しい旋行規則に目を通し、第2種機に準じた設計をしており、計算の基礎の違いということが明白になるが、かなり後のことだ。

ともあれ当時、2年前に東京帝大航空工学科を卒業したばかりの武石喜三航空官(25歳)は、局内最初の航空工学専門家で、兒玉常雄技術課長から命じられ川西式K-12型長距離機の設計審査に専念した。

武石より6歳年上の関口が使用した参考書は、アメリカ空軍の秘密文書で、この書物の計算法の方が合理的で、一歩も二歩も進んだものであった。後にこのアメリカ空軍の設計書は、日本海軍の飛行機製作計画参考書として正式に採用されるのである。しかし航空局側は、フランス航空法の直訳だとしても日本の現行航空法としている以上、表向きであろうとも役人としては護法精神を盾とするしかなかった。表向きといったのは、川西式K-12型長距離機を支援する海軍と、航空局主流の陸軍との抗争が底流にあったということである。

昭和3年2月3日に緊急実行委員技術部委員

会が開かれ、関係者間で激論が交わされた。そのとき局側を代表するかのよう、若い喜三が熱弁をふるい、川西側は関口英二が抗弁に立って、武石航空官とわたり合った。そんな経緯があって、7月11日に終止符がうたれた。このときの詳細は、拙著『暁の空にはばたく』（読売新聞、昭和45年）に収録されている。

昭和3年10月27日、国策の日本航空輸送株式会社創立披露宴が催され、3日後の10月30日使用機の発注手続が完了した。

11月1日、新会社の社長はじめ安辺 浩・運航主任ら5人が欧米航空事情視察のため東京を出発、翌4年2月12日に帰国するのである。

同年4月下旬、フォッカー式スーパー・ユニバーサル型旅客機2機がアメリカから、フォッカー式F7b/3M型旅客機2機がオランダから、それぞれ船着した。

両機種を採用するにあたり、パイロットが試乗したという記録はまったくない。では誰が選定にあたったかという、初期の段階で選定したのは武石航空官であった。武石が選んだ機種はフォッカーだけで、そのまますんなりと上層をパスしたのである。

武石喜三は戦後、昭和29年に航空大学校長をした後、36年に伊藤忠入りした。私が伊藤忠航空輸送に入社したのは34年2月である。或る日のこと、私は

「今日、お時間があつたら、上司と部下の関係

でなしにお話をおうかがい」

と氏と応接室で2時間にわたり取材した。

「フォッカー機の選定は、どのあたりで行われたのですか」

とかねてからの疑問を口にすると、氏はいとも明快に

「最終的な決定は、むろん上層部ですが、最初に世界各国から資料を取り寄せて比較検討したのはぼくです。つまりぼくしかやる者がいなかったのです。審査の結果、世界中でもっとも使用されており、安全性が高いと判断したのでフォッカーに決定、上層部に進言し、決定したのです」

とすると、カタログの比較検討だけでフォッカー社の2機種にしぼったのは、25歳の武石喜三航空官だったことになる。ついで私は、川西式K-10型旅客機を念頭に置いて、「国産機を開発、もしくは現存の旅客機を使用するという考えはなかったのですか」

とたずねると

「国産機については、最初から念頭にありませんでした」

と答えた。武石氏の念頭にも、川西式シリーズが浮んでいることは確かであった。

国産機愛護の精神がなかったというより、川西側との間に前述のような確執があったとすると、とても川西製旅客機を使う気にはなれなかったであろう。

(1990年9月30日)

世界の航空博物館を訪ねて (4)

Queen Mary & Spruce Goose

田中 雅夫

(日本アジア航空航空機関士)

今のジャンボ機と同じような、大量輸送を要求された時代が、第2次世界大戦の中期にもあったようだ。ドイツのUボートの目を避けて軍需物資を輸送するため船に代わる超大型の飛行機が要求され、その上、当時供給不足だったアルミニウムや、スチールの使用を押えた製作が条件となっていた。

これを引き受けたのが、ハワード・ヒューズで、この巨人機の材質を木製とし各種テストの結果、主材料に針樅 (SPRUCE) を採用することにした。

これが木製の巨人飛行艇の愛称を「スプルス・グース」と呼ぶゆえである。

製作の途中でUボートの脅威がうすれ、巨人

輸送機の必要性がなくなっが、試作機の完成とテストだけは行われた。

水上滑走テスト、浮上テストが行われたがその時のデータは、高度70フィート、飛行距離1マイル、滞空時間は60秒というものであった。その後、33年間人目に触れることなく放置されてしまった。その間何人かの手を渡り歩いたが、最後に元映画スターでもある実業家のラザー氏に引き取られ、ロングビーチの海岸に造られた直径415フィートの世界最大のアーチ式アルミドームに展示されることになった。

さきごろロングビーチを訪問する機会に恵まれ、そんなスプルス・グースに対面することができた。外見は白く塗られているが、とても木製とは思えぬほど、堅牢さと力強さをこめてあり、今でもエンジンさえ動けば、このドームからロングビーチの海へ飛び立つのではないかとの錯覚を起こさせ、思わず後ずさりさせるような威圧感を近づく者に与えている。

コックピットは、その位置がジャンボ機に似てはいるが古式蒼然とした大型の計器やスイッチをいっぱい埋め込んだパネルが、実験室のように据え付けられている。

ちなみに、エンジンに関連するメーターだけでも88個、油圧系統とおぼしきメーターが13個、リレーに至っては、ジャンク屋の店先でしか見られない大型のタイプがビッシリと並べられている。

安らかに翼を休めているスプルス・グース

の回りには、レシプロ最大のエンジンであるP & W・R-4360エンジンの実物や、レプリカではあるがヒューズの作ったH-1レーサーなどが展示されており、他にスナック・バーやスーベニアショップがある。近くに浮かべられたクイーン・メリー号にも共通入場券で入ることができるので、時間があればオイスター・バーに立ち寄って生ガキをつまみに、カリフォルニア・バーガンディーを飲むもよし、船内レストランで新鮮なシーフードを賞味するもよし、グルメにも満足出来るツアー・コースとなるだろう。

幾多の障害を乗り越えて、設計、製作されたスプルス・グースは実用化されることなく、その一生を終えたが、その快挙は、次世代のワイドボディージェットの開拓に少なからず影響を与えたのは、誰しも認めるところであろう。

そして夢を具現化してしまう、伝説の人、故ハワード・ヒューズのバイタリティーと航空界に残した多くの業績に改めて、脱帽する思いである。

なお、ここへの交通であるが、ロスアンジェルスより San Diego Freeway (405) で南下し、Long Beach Freeway (7) に入り、さらに南下。Queen Mary という看板に沿って走れば到着する。年中無休で、開館時間は、季節によって変わるが、10:00-18:00の間なら大丈夫。入場料は、Queen Mary の入場料込みで大人13ドルである。

(たなか まさお)

□ NEWS □ 大田区の空港跡地利用計画

近藤 晃

(航空ジャーナリスト協会常任理事)

大田区は、航空宇宙博物館の設立にたいへん積極的な姿勢を示しています。1989年9月発行の『大田区長期基本計画』(第1次改訂版)には、空港跡地利用の基本方針の1つとして「航空・宇宙博物館」の設立がもりこまれました。また、本年8月、大田区都市環境部より発

行された「羽田エアフロントシティ21」には、航空宇宙博物館が地図上に示されており

この10月25日には、大田区主催の「空港跡地利用を考えるシンポジウム：羽田エアフロントシティ21」が大田区産業会館講堂にて開催されました。

西野大田区長と来賓の挨拶に続き、芝浦工業大学教授 川上秀光氏により「臨海部の開発と羽田跡地の可能性」と題する基調講演がなされ、後半はパネルディスカッション「羽田エアフロントシティ21を描く」が展開されました。

コーディネイターはアーバンプランナーの養原 敬氏、パネラーは、児童文学者の野村昇司、多摩大学教授望月照彦、早稲田大学助教授鶴飼信一、画家の城戸真亜子の各氏で、それぞれの立場から、街づくり、産業ヴィジョン、イベントプロデュースといった点からの跡地利用につ

いての意見や展望が提示されました。もちろん、航空宇宙博物館についての言及もあり、これに関しては、フロアーから当会の平木副会長が設立予定地について意見を述べています。

欲をいえば、もう少し具体的な提案やさまざまな意見交換がほしかったのですが、満場の聴衆が熱心に耳を傾け、なかなかの盛会でした。

このように、大田区は航空宇宙博物館の設立にたいへん積極的で、私たちの運動も1歩実現に近づいたものといえましょう。

(こんどう あきり)

□ 活動の記録 □

- 4月14日 第7回運営委員会ならびに第2回総会、懇親会開催(於 航空会館)。
- 4月28日 シンポジウム準備会開催(於 上智大学機械工学科ゼミ室)。
- 5月23日 羽田ロータリークラブ例会を、西岡監事、近藤運営委員が訪ね、協力を求める。
- 5月31日 大森ロータリークラブ例会を、西岡監事、近藤運営委員が訪ね、協力を求める。
- 6月2日 第8回運営委員会開催(於 上智大学機械工学科ゼミ室)。
- 6月8日 田園調布ロータリークラブを西岡監事、近藤運営委員が訪ね、協力を求める。
- 9月28日 第9回運営委員会開催(於 虎ノ門パストラル りんどうの間)。同日午後5時より第28回航空人まつり参加。

□ 運営委員会 議事録 □

◇ 第7回 (1990年4月14日、於 航空会館607号室 出席者18名)

[報告事項]

- 東京都知事、大田区長への陳情、日本エアシステム表敬訪問について。

[審議事項]

- 新会員承認…1件。
- 会則変更の件…改正案が作成され、運営委員会として第2回総会に発議する。
- 人選の件…原案が作成され、第2回総会に報告、推挙する。
- 事業計画の件…今年度最大の行事として、秋にシンポジウムを開催する。

◇ 第8回 (1990年6月2日、於 上智大学理工学部136号教室 出席者14名)

[報告事項]

- 署名状況、シンポジウム準備会開催、羽田、大森両ロータリークラブ例会訪問について。

[審議事項]

- 新会員承認…2件
- 運輸省への陳情…文案を検討。「博物館(予定)敷地の移管の際に、運輸省から東京都への申し継ぎ事項として、「同敷地について配慮するよう」の一項を加えること」を請願する。
- 講演会開催の件…当初計画されたシンポジウムは、「講演会:羽田空港を考える」として、大田区内で秋以降、来春までに開催する。
- 会報編集体制の件…2巻以降、当面年2回の発行とする。

◇ 第9回 (1990年9月28日、於 虎ノ門パストラルりんどうの間 出席者14名)

[報告事項]

- 署名状況、会報編集状況など。

[審議事項]

- 新会員承認…4件
- 講演会開催の件…企画原案の再検討。2月上旬に開催。主催、後援団体、会場、演題、演者等について検討。当日、世界の航空博物館を紹介する映像を上映する。
- 「資料作成小委員会」の発足…講演会、および陳情に向け、小冊子「羽田航空宇宙科学館構想」、および映像資料作成の小委員会を設ける。委員は、青木、幸尾、近藤、高橋、中島、毛利、八重野の7名。年内に資料を収集・整理し、1月中旬に完成を予定する。

□ 第2回総会の記録 □

去る4月14日(土曜日)航空会館に於いて、23

名の会員の参加のもと「第2回総会」が開催された。齋藤会長の開会の辞に始まり、高橋議長の進行により下記の報告、審議がなされ、ひきつづき、同会館スエヒロに於いて和やかに懇親会が開かれた。

[報告事項]

- 平成元年度事業報告
- 平成元年度会計報告、同監査報告…会計担当の青木運営委員より下記のように報告され、田中監事より、相違ないとの監査報告があった。
収入…¥377,153 支出…¥787,147

[審議、承認事項]

- 会則改正の件…運営委員会より発議された改正案が承認され、会則(9頁掲載)として平成2年4月14日より施行することが承認された。
- 各種役員承認の件
 - イ) 監事として、西岡秀雄、片桐敏夫両氏の就任が承認された。
 - ロ) 井筒、古長谷、佐藤、野川の各運営委員の辞意が承認された。
 - ハ) 新たに運営委員として、下記の各氏の就任が承認された。

青山多美江、飯塚増治郎、川上 裕之、幸尾 治朗、中島 一郎、毛利 壽夫

- 新年度事業計画の件…新年度の事業計画として、下記7項目が蛸島事務局長より提案され、これが承認された。
 - イ) 運輸大臣への陳情を早急に行う。ロ) 東京都知事、大田区への再陳情。ハ) 署名運動の継続。ニ) シンポジウムの開催。ホ) 広報活動の強化。ヘ) 会報購読者の募集。ト) 法人会員の募集。

[その他報告事項]

- イ) 顧問として、北 杜夫、佐貫亦男、柳田邦男の3氏に加え、岡部冬彦、兼高かおる、中口博、及位野衣の4氏が会長により委嘱され、ご本人の了解が得られた。
- ロ) 平成2年度の各運営委員の担当が事務局長より提示された。

□ 新会員の紹介 □ (第7～第9回運営委員会承認)

飯塚増治郎	元全日空機長、航空青少年団羽田支部監事
三遊亭金馬	日本演芸家連合理事長、落語協会専務理事
塩野入健二	柏栄社印刷所、航養会会員
鈴木 重輝	日本アジア航空機長、日本グライダークラブ会員
高田 英夫	日本航空協会会員、愛媛日華親善協会書記局長

内藤 茂雄 航空史研究家、少飛会会員
山田 功男 日本航空機長、日本航空フライングクラブ会員

(敬称略、50音順)

□ 会員住所変更等 □

近藤 晃 (FAX設置) ☎ 03-753-1484
野川 雅行 (電話番号変更) ☎ 045-564-1053
村松 邦彦 (FAX設置) ☎ 0942-37-2341

□ 会員近況 □

青木 勝氏の写真展「フリーフライト」が、各地キャノンサロンで開催されます。

期間は、東京銀座 11月13日～22日。福岡 12月3日～14日。名古屋 91年1月7日～18日。大阪梅田 1月31日～2月6日。札幌 3月16日～29日。詳細は、エアロデザイン(☎03-340-1697)まで。

■ 事務局より ■

◇ 講演会 ◇ 「羽田空港を考える」

来年2月中旬、大田区内にて羽田航空宇宙科学館設立準備会ほか主催、大田区役所後援で、講演会「羽田空港を考える」を開催いたします。運輸省、東京都、大田区それぞれの空港担当者のお話しを伺い、また、当会からは齋藤茂太会長が「大空の旅」という演題で講演し、川上裕之運営委員が全体の司会に当たる予定です。

また、世界の航空博物館の現状を紹介する映像資料が当会会員により作成中で、完成が待たれます。詳細が決定され次第ご案内申し上げますが、万障お繰り合わせのうえご参加下さい。

◇ 署名運動は継続中です ◇

本年9月末日現在の署名総数は1万4600名を越えております。第1回の陳情の際には、すでに製本の済んだ1万425名の署名簿(5分冊)を提出しましたが、署名運動は、同じ用紙で、なお継続中です。お1人でも多くのご署名が得られますよう、今後ともよろしく願いいたします。

■ 編集部より ■

「会員近況」欄への情報をお待ちしております。とくに航空関係の取材、見学やご旅行、また、近刊のご著作、展覧会の開催など、是非とも編集者にご一報下さい。

□ 羽田航空宇宙科学館設立準備会会則 □

(平成2年4月14日改正)

第1条(名称) 本会は、「羽田航空宇宙科学館設立準備会」(The Steering Committee for Haneda Air and Space Museum)と称する。

第2条(所在地) 本会はその所在地を、東京都に置く。

第3条(目的) 本会は、JA8001号機保存運動の趣旨を受け継ぎ、同機を初めとする航空文化の保存、継承および啓蒙のため、現東京国際空港敷地内に「羽田航空宇宙科学館(仮称)」(以下「館」と記す)を設立することを目的とする。

第4条(活動) 本会は、その目的達成のために次の活動を行う。

- 1 「館」設立のため、その敷地、施設を確保すべく関係方面に働きかける。
- 2 「館」展示品の選定、入手、保存に関する調査、研究を行う。
- 3 「館」の運営方法の検討。
- 4 内外の博物館との交流。
- 5 運営委員会、総会の開催。
- 6 機関誌の発行。
- 7 その他必要な活動。

第5条(会員) 会員は、本会の目的に賛同し、その活動に寄与することのできる個人および法人から成り、その資格は運営委員会の承認を経て与えられる。

第6条(運営委員) 運営委員は、会員の中から互選し、総会の承認を経て任命され、運営委員会を組織する。

第7条(会長および副会長) 会長は、本会を代表し、副会長はこれを補佐するもので、それぞれ運営委員の中から互選され、運営委員会の審議を経て任命される。

第8条(顧問) 本会は、必要に応じ、若干名の顧問を置くことができ、会長がこれを委嘱する。

第9条(監事) 監事は、本会の財産の状況および活動を監査し、総会に報告するもので、会員の中から互選され、総会の承認を経て任命される。

第10条(会長、副会長、監事および運営委員の任

期) 会長、副会長、監事および運営委員の任期は2年とする。ただし再任は妨げない。

第11条(会計担当者および事務局長) 本会は会計担当者および事務局長を置き、それぞれ運営委員の中から互選され、運営委員会の審議を経て任命される。

第12条(会計担当者および事務局長の任期) 会計担当者および事務局長の任期は2年とする。ただし再任は妨げない。

第13条(事務局) 事務局長は、必要に応じ、若干名の事務局員を置くことができる。

第14条(運営委員会) 本会の目的達成のため、会長は、必要に応じ、運営委員会を招集し、各種審議を行う。なお、議長ならびに書記は、その都度出席者の中から互選される。

第15条(総会) 本会の目的達成のため、年1回、総会を開催する。なお、会長は、必要に応じ、臨時総会を招集することができる。それぞれの議長ならびに書記は、その都度出席者の中から互選される。

第16条(運営費) 本会の運営は、会員の納める会費およびその他の収益をもって維持される。

第17条(会計年度) 本会の会計年度は、毎年4月1日に始まり、翌年3月31日に終了するものとする。

第18条(会則の改正) 本会則の改正は、運営委員会の発議を経て、総会の承認を得るものとする。

附則 本会則は、1989年(平成元年)3月18日より施行する。
本会則は、1990年(平成2年)4月14日より施行する。

附則(会費) 会費は、次のように定める。
個人会員 年額 6000円
法人会員 年額 30000円

附則(会報購読費) 本会会員以外の会報の購読費は、次のように定める。
年額 3000円

□ 羽田航空宇宙科学館設立準備会 (旧称JA8001 FUJI号保存会) 会員一覧 □

- 会長**
齋藤 茂太 日本旅行作家協会会長, 日本精神病院協会名誉会長
- 副会長**
鶴殿 純 元日本航空機長
平木 国夫 作家, 航空ジャーナリスト協会監事
- 顧問**
岡部 冬彦 漫画家, 科学評論家
荒高かおる 日本旅行作家協会名誉会員
北 杜夫 作家
佐貫 亦男 元日本大学理工学部教授, 工学博士
中口 博 東京大学名誉教授, 航空ジャーナリスト協会会長
及位 野衣 日本婦人航空協会理事
柳田 邦男 科学総合評論家
- 監事**
片桐 敏夫 航空ジャーナリスト協会常任理事
西岡 秀雄 慶應義塾大学名誉教授, 大田区立郷土博物館長
- 会員**
青木 勝 写真家, 日本航空写真家協会会長
青山多美江 日本婦人航空協会理事
阿部 和彦 小笠原調査隊長
飯塚増治郎 元全日空機長
井筒 俊晴 日本航空機長
岩淵 隆子 日本航空スチュワーデスOG会顧問
川上 裕之 元NHKアナウンサー, 航空ジャーナリスト協会理事
幸尾 治朗 東海大学教授
古長谷正之 日本航空整備主任
近藤 晃 写真家, 航空ジャーナリスト協会常任理事
佐藤 聡裕 日本航空運輸部
三遊亭金馬 日本演芸家連合理事長, 社団法人落語家協会専務理事
塩野入健二 柏栄社印刷所, 航養会会員
鈴木 重輝 日本アジア航空機長
鈴木 幸雄 上智大学理工学部助手, 航空ジャーナリスト協会専務理事
高田 英夫 日本航空協会会員
高橋 暢也 日本航空航空機関士
蛸島 直 愛知学院大学文学部講師
- 立見 貴一 スズキ中販大阪センター主査
田中 裕子 日本航空アシスタントパーサー
内藤茂雄 航空史研究者
中島 一郎 日本航空副操縦士
中村 浩美 航空評論家, 放送キャスター
原 輝生 エアライナークラブ事務局長
藤原 洋 元運輸省航空事故調査委員会事務局主席航空事故調査官
野川 雅行 日本航空航空機関士
宮田 登 筑波大学教授
宮本 路朗 日本航空機長
村松 邦彦 日本エアラインクラブ会長
毛利 壽夫 日本写真家協会
八重野充弘 公文出版 科学雑誌編集長
山田 功男 日本航空機長
米田 暢子 漫画家, イラストレーター
渡辺 顯 航空宇宙技術研究所制御部飛行シミュレーション研究室室長
- 法人会員**
株式会社 ザ・アール
株式会社 ジャムコ(旧称 新日本航空整備株式会社)
トラベルジャーナル旅行専門学校
南西航空株式会社
日本マクドネル・ダグラス株式会社 (50音順)
- 平成2年度運営委員□
会計担当者 青木 勝, 田中 裕子
事務局長 蛸島 直
渉 外 飯塚増治郎, 岩淵 隆子, 近藤 晃, 藤原 洋
広 報 青山多美江, 川上 裕之, 中島 一郎, 中村 浩美
編 集 幸尾 治朗, 高橋 暢也, 毛利 壽夫, 八重野充弘
庶 務 鈴木 幸雄, 宮本 路朗, 渡辺 顯

『羽田の青い空』第5号(2巻1号)
1990年10月31日発行
●●●●● 羽田航空宇宙科学館設立準備会
〒464 名古屋市千種区田代町瓶入22-105-102
電話 & FAX 052-781-0928