

巻頭言

ラ整ビルを航空宇宙博物館の母胎に

藤原 洋

(本会顧問会員、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)

羽田に「航空宇宙科学館を」という要望は、1985年頃から活発になった。これは現在の東京国際空港の沖合移転計画が煮詰まり、新空港の規模や施設配置の概要が明らかにされたからであった。

この計画では、現在のライン整備ビルなどはすべて取り壊され、この付近は主として緑地や公園とすることになっている。

そこで、私たち航空ジャーナリスト協会のメンバーはラ整ビルの一部でも保存して、ここを「航空宇宙科学館」として活用してほしいと、いろいろな著作活動などを通じてキャンペーンを開始した。この建物に若干手をいれて、博物館とし、モノレールや京浜急行の駅を新設してもらえば、もっとも建設コストが安く、しかも効率的であることは誰の目にも明らかであろう。

現在これだけの建物を作るとすると100億円は下らないといわれ、取り壊すにも数億円はかかると思込まれる。虫のよい話だが、取り壊し費用を、「航空宇宙科学館」の改装費に充当できれば発足に要する基金を大幅に節約できると考えている。

勿論、このラ整ビルでは理想的な博物館とはなり得ないとして我々の案に反対する人があることも承知している。最初から数十億円の基金を集め、この地域に土地を提供してもらえる見

通しがあれば話は別だが、今の状態では、まずこの建物を担保として、日本の「航空宇宙博物館」のセンターとすることの認知を得ることが先決であろう。

先号で、中口東大名誉教授が述べられているように、できあがった科学館をどのように運用するかが、最大のキーポイントとなる。これまでの日本の多くの博物館と欧米特にアメリカの航空博物館の運営方法とは対照的な相違がある。全国にいくつかある日本の航空博物館はすべて静的な展示であり、動的な展示品はほとんど見かけられない。これは、規模の小さな博物館しかないということもあるが、航空博物館を美術館と同一レベルで運営しようとしているためであると考えられる。

しかしながら、航空機や宇宙機器は動くことによってはじめてその機能を発揮するもので、静的な展示品は魂のない抜け殻に等しい。展示品の多くを可動状態に維持することはコストの面からも困難だが、必ず動かせる展示品（エンジンを回せる、または飛行できる）を保持したい。また、シミュレーターをはじめとして見学者自身が触れるもの、動かせるものをできるだけ数多く設置することによって、はじめて現在の若者を航空宇宙科学館に引きつけることができると信じている。

(ふじり 031)

日本の航空宇宙博物館建設の現況 (その1)

鈴木 幸雄

(本会運営委員、航空ジャーナリスト協会専務理事)

我が国の航空宇宙博物館の建設は成田の航空科学博物館をはじめとして、各地で徐々にではあるが、進められつつある。そこで、その現況について、可能な限りまとめてみることにしよう。まずは既存の博物館について主だったものを簡単に紹介していきたい。

○航空科学博物館 (千葉 成田)

平成元年8月に完成し、オープン。日本で初めての航空博物館といってよいであろう。(財)航空科学振興財団がその運営に当たる。展示機としてはYS11の第1号機をはじめとして、戦後の国産機の実機が野外展示されているほか、屋内にはメインエントランスホールの上にアンリ・ファルマン機の実物大のレプリカが展示されている。このレプリカは日本の飛行機模型の製作の第1人者である田中祥一さんの作品で、実にすばらしい作品である。このほかにはDC-8のフライトシミュレーター、富士重工のFA200エアロスペースのカットモデルなども展示されている。

この博物館の建設に尽力し、故人となられた木村秀政先生のコーナーなどもある。さらにこの博物館の目玉といってもいいのは、成田空港を離着陸する機体を展望台からみることが出来るほか、展望レストランもあることである。ただ、夜オープンしていないのが残念であり、交通の便が悪いのが欠点といえる。

○国立科学博物館 (東京 上野)

上野公園にある博物館で航空宇宙関係の展示もあり、ニューギニアで発見され、オーストラリアで復元された零戦が展示されている。この零戦は戦争中に現地で複座に改造された珍しい機体である。飛行機の飛行の原理などを目で見える風洞などもある。宇宙関係ではペンシルロケットから最近のものまでよく揃えている。

○交通博物館 (東京 神田)

陸海空の博物館であり、もともと国鉄が運営していた博物館。航空関係では米軍から返還されたアンリ・ファルマン機、ベル47ヘリなどのほか航空エンジンのカットモデルなどが展示されている。

○稲毛航空博物館 (千葉 稲毛)

千葉の幕張海岸は伊藤音次郎をはじめとして、日本の航空の夜明けの時代に、民間航空の飛行機工場および飛行場として有名であった地である。ここに「おとり号」の復元機を作成し、これを納めた記念館を作ったものである。ソリッドモデルなど貴重な模型も展示されている。

○船の科学館 (東京 江東区)

船舶振興財団が運営している博物館。ここには、戦後30年間近くアメリカで細心の注意を払って保存されてきて後、日本に返還された旧海軍の二式大艇がある。4発の大型飛行艇であり、現在は退役してしまった新明和(元川西)の対潜哨戒機PS1の元になった機体である。本機はアメリカでの評価もひじょうに高く、米海軍がモスボールし機内の空調をしてフライアブルな状態で戦後長く保存してきた貴重なものである。同機が搭載していた、火星エンジンが室内に展示されているが、その保存状態は、さすがにアメリカといった感じで、いつでも始動出来そうな程であった。機体については現在は海の近くの屋外で、しかも雨ざらしという状態である。

○河口湖自動車博物館 (山梨県南都留郡)

個人の自動車博物館であるが、自衛隊機をはじめとして何機かの飛行機も所有しており、フライアブルなステアマンもある。

○名古屋空港航空宇宙館（愛知 名古屋）

前出の成田のファルマン機を製作した田中さんの工房で製作された日本の名機100機の25分の1の模型が展示されている。パリのブルジュ空港の航空博物館の模型は世界的に有名であるが、この模型はそれを遥かに越えたすばらしいもので、1度は見ておきたいコレクションである。実機としては、三菱MU-2A、川崎ヒューズ式369HS型ヘリコプター、故志水次郎氏作のジャイロプレーン、福岡航空宇宙協会より貸与され、中日本航空の手で完全復元された零戦32型が展示されるほか、宇宙関係も充実している。

○嵐山美術館（京都 嵐山）

その名の通り、京都の嵐山にある民営の博物館で、アメリカのエド・マロニー氏が復元して飛行可能にした日本の大東亜決戦機、四式戦キ-84「疾風」、零戦の後期型の63型など貴重な機体が狭いところに展示されている。「疾風」は飛行可能の状態に日本に買われてきて、入間で開かれた国際航空宇宙ショーなどで数回飛行したが、その後、生まれ故郷である宇都宮の富士重工に野ざらしで置かれていて、最後にこの美術館に買われたのだが、なんと輸送のために胴体と主翼を切断し、二度と大空に舞い上がれないようにしてしまったのであった。情けないことである。

○航空自衛隊浜松基地（静岡 浜松）

航空自衛隊術科学校がある関係で、航空自衛隊が創立以来、使用してきた機材がすべて保存されている。さらに、グアム島で発見された零戦52型が復元されて保存されている。この機体は我々からみるとエンジンナセルの上にある空気取り入れ口が潰されており、イメージが少し損なわれているのが残念であるが、保存状態はなかなかよい。複葉機ではイタリアのSVA、そして1機テスト機として購入されたイギリスのジェット機バンパイア、ノースアメリカンT28など貴重な機体もある。

○陸上自衛隊航空部隊駐屯地資料館

自衛隊の中では陸上自衛隊がいちばん熱心に航空関係の資料を保存しているといっていよう。立川、木更津、宇都宮、霞ヶ浦など関東の各駐屯地には必ずといってよいほど資料館を持っており実機の保存についても非常に熱心である。陸上自衛隊が使用した飛行機が中心であるが、その基地の昔の資料もよく収集し展示している。

以上、我が国の既存の航空宇宙関係博物館のうち主要なものを紹介してきたが、現在計画中、また、建設中の博物館については次号で述べていきたい。

（すずき ゆきお）

保存を待つ名機たち（2）

ダグラス DC-8

1960年に日本航空に導入されてから27年間にわたり、「空の貴婦人」と呼ばれて活躍してきたDC-8が、その優美な姿を日本の空から消して、早くも2年が経ちました。

私は日本航空入社と同時に、このDC-8の乗員として訓練を受け、退役を見送るまでの8年間を乗務してきました。50シリーズにはセ

中島 一郎

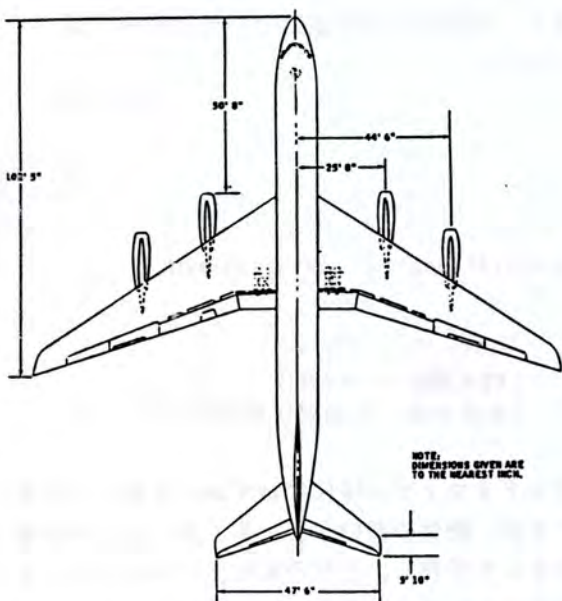
（本会会員、日本航空副操縦士）

カンドオフィサー時代にわずかに乗務した程度ですが、胴体の長い62、61型には、副操縦士として乗務し、今日の私は、いわばDC-8に育てられてきたものといえるでしょう。

DC-8は、B-707と共に民間航空界に登場した初めてのジェット機でした。その初飛

行は32年前の1958年のことで、後にこれらは第1世代ジェットと呼ばれることになります。今ではジェット機など珍しくありませんが、当時のレシプロ機と比べると速度、飛行高度、旅客数のいずれも2倍となるわけで、当時の最高水準の技術が投入されています。とりわけ、与圧にかかわる構造面では、保守的ともいえるほど手堅い設計が施され、また、翼型については、当時としては先進的すぎると指摘された面もありましたが、その後、空力学的にきわめて優れていることが明らかとなり、今日の第3、第4世代のジェット機に比べても、決してひけを取らないものと評価されています。

DC-8の外見的な特徴としては、人間の眉毛を思わせる操縦室上の窓、えくぼのような空気取り入れ口、細身で気品さえ漂わせる優美な姿。そしてその姿とは裏腹に、獣の遠吠えを思わせるような力強いエンジン始動音、昔のSLのような黒い排気ガス。また、客室内も初期のラウンジには襖がはめこまれ、ファースト・クラスの座席は西陣織の布で作られ、壁には前田青邨画伯の絵が掛けられていました。



DC-8-62

(日本航空 AIRCRAFT OPERATING MANUAL より)

操縦室では、ズシリと重たいスチール製の操縦桿とパワーレバー、計器盤から突き出した数多くの操作レバーや警告灯、等々、今日のハイテク機では見られないものばかりです。

またその操縦性の面では、補助翼（エルロン）の操作が重く、ドシリとした安定感がありました。昇降舵も、ケーブルにより小さなタブと呼ばれる小型翼を人力操作する方式で、低速になると効きが悪くなり、先述の補助翼の重さと相まって、着陸操作はまさに身体全体を使う重労働の感がありました。このあたりは、昔のSLの機関士を想像してしまいますね。

着陸操作の方法も、その空気力学的特性（後退角が小さめである事と、フラップが主翼の後縁からのみ出ていること）の為に、滑走路端までずっと機首を若干下げたまま進入し、直前に機首を引き起こして接地するというものであり、機首を上げたまま進入する最近のジェット機とは明らかに違っています。この点ではそれ以前のレシプロ機により近いといえるでしょう。

性能面では、推力が若干不足気味ではありましたが、そのエンジンの信頼性は非常に高く、乗員も絶大なる信頼を寄せており、私自身、一度もエンジンを止めたことはありませんでした。装備面からいうと、最近のハイテク機（コンピューターが、その時々状況に応じて、必要な計算をし、最適なものを表示してゆく）とは比べるべくありませんが、DC-8では、3人のクルーが性能チャートを元に知恵を出し合い、それぞれの知識と経験を加え、安全と効率を求めてゆくという、いわば手作りのフライトを毎回行っていました。

このようにパイロットとしての立場からも、DC-8という飛行機は、実に人間の関与する部分の多い、誠に人間味のある飛行機だったといえましょう。

個人的な思い出としては、1986年6月19日、ベトナムのタンソニユット空港から、二重体児ベトちゃん、ドクちゃんを羽田まで運んだ救援飛行が挙げられます。朝6時に成田を出発したのですが、その日の朝刊の「ベトちゃん、

ドクちゃん今夕羽田到着」という記事を目にし、責任をかみしめるとともに、プレッシャーを感じたものです。この時の帰り便を担当したのですが、経験のない初めての空港。現地のG.P.U.（地上電源車）の性能がわからず、念のためにエンジン1基を30分ほど回していたなど、ずいぶん緊張したものです。

肝を冷したのは、2人を乗せた救急車が予定よりも、かなり早く到着したことです。その時、機内の温度は90°Fを越えており、慌ててフロンコンプレッサー（家庭用冷蔵庫と同じ原理）を始動したのでした。

この空港は、タクシーウェイとターミナルビルとの間隔が狭く、数字では距離を把握しているものの、歩幅で確かめ、さらにタクシーアウトに際しては、なおも不安が残り、コックピットの窓から顔を出して右翼の先端を見つめていました。この時、しきりに手を振る見送りの人垣と視線が合い、緊張しながらも、手を振り返さざるをえなかったことも、今となっては、貴重な思い出のひとつです。

危篤状態の2人を乗せての積乱雲の多い南方地方の飛行、また東京の日赤担当者との短波無線による連絡等、緊張の連続でしたが、無事羽田空港に着陸し、日赤の救急車を見送った後、

いつのまにか「DC-8よ、本当にありがとう」と心の中で叫んでいました。

さて、マクドネル・ダグラス社によれば、DC-8は最終的に556機製造され、そのうちエンジンを換装されたものを含めて200機以上が今でも現役で活躍しているそうです。フライト先の空港で、現役のDC-8を見かけるたびに、その機体構造の頑丈さを再認識してしまいます。DC-8は本当に信頼できる頑丈な飛行機でした。

今「JA8001 FUJI号」は、機体が分解されて後も、日本の空を最初に飛んだ栄光のジェット旅客機として、その足を最初に印した羽田の地に翼を休めることのできる日を静かに待っています。

このFUJI号が羽田にやってきた記念すべき年からちょうど30年となる、この1990年には、「羽田航空宇宙科学館」の設立が、実現に向けて大きく一步を踏み出していくことを確信しています。

そしてその為に、皆様と一緒に、夢の実現に向けて、精一杯の努力を続けていきたいと思っています。

（なかし いちろう）

世界の航空博物館を訪ねて(2)

Verkehrshaus Luzern

: Swiss Transport Museum

八重野 充弘

（本会運営委員、くもん出版編集長）

スイスのルツェルンにあるVerkehrshaus（フェルケルハウス）は、ヨーロッパ最大の交通博物館である。40,000㎡の敷地の半分に12棟の建物があり、海・陸・空の各種の交通機関をはじめ、宇宙開発、輸送・通信関係の充実した資料が展示されている。ロープウェイ部門や観光部門が独立してあるのもスイスらしいところ。

ルツェルンはチューリヒの南西65km、スイスのほぼ中央に位置する、中世のたたずまいを濃厚に残した閑静な町である。観光名所としては、屋根のかかった木の橋「カペル橋」や、スイス傭兵の悲劇を物語る「ライオンの碑」などが名高い。

さて、博物館の航空部門に展示されているも

のをご紹介します。まず野外にあって中にも入れるようになっているのが、スイス航空のDC-3、そして亜音速では最も速い旅客機CV-990型「コロナード」。また、1910年にレマン湖の上を初めて飛び越えた複葉機など、全部で35機以上が展示されている。各種の気球をはじめとする精巧な模型も100点ほどあり、カラフルで、見学者の目を楽しませてくれる。

そのほか、オットー・リリエントールのグライダー飛行実験やライト兄弟の初飛行の様子などが迫真のジオラマにされていて、航空発達史を視覚的に楽しく学ぶことができる。実物大のチューリヒ空港管制塔、各種の映画、スライドでは、空輸関係に必要な不可欠な業務の全般について知ることができる。

宇宙開発部門のテーマは「人類による宇宙へのチャレンジ」。マーキュリーおよびジェミニ計画に使われたカプセル、宇宙服、月の石などが呼び物になっている。また、マルチメディアショー「コスモラマ」は、18面の大きなスクリーン上に、宇宙開発の華々しい歴史を迫力満点にくりひろげる。

開館したのは今から30年前の1959年。

現在、年間の入場者数は約65万人で、これはスイスの総人口の10%にあたる。国の定期的補助金をまったく受けておらず、運営は完全な独立採算制で、支出の88%は入場券その他の売り上げによってまかなわれ、残りの12%は博物館協会の会員費が充当されている。

現在、加盟会員は2万人をこえていて、国内外のあらゆる階層にわたる個人をはじめ、各種公共団体、企業、学校法人、教育機関がメンバーとなっているようだ。個人会費が年間30スイスフラン（約2500円）だから、映画なら2回分、花束なら1束分にしかない額である。本人のほか家族も加盟したい場合は1人につき10フラン追加するだけ。

なお、団体の年会費は100フランとなっている。会員になると、この博物館に何度でも無料で入場できるほか、博物館主催の特売で価格の割引サービスが受けられるとか、展示物に関するインフォメーションを無料で入手できるとか、研修旅行やセミナーに参加できるなどの特典がある。

開館時間は、3月1日～10月31日が午前9時～午後5時、11月1日～2月28日が午前10時～午後4時となっている。

(やい みつひろ)

通 信 欄

□活動の記録(1989年8月～)□

- 8月12日 日本航空羽田ライン整備ビル見学会、および第3回運営委員会(於 同215号教室)開催。
- 8月13日 『読売新聞』(都民版)にて「航空博物館を羽田に：設立準備会が署名運動」と紹介される。
- 9月1日 『大田新報』にて本会の署名運動が紹介される。
- 9月18日 鶴殿、平木両副会長、西岡顧問会員、大田区都市環境部、企画部訪問。博物館設立の趣意を説明する。
- 9月20日 『会報』1巻2号発行。
- 9月29日 第4回運営委員会開催(於 虎ノ門パストラル「あやめの間」)。
- 同日 「第27回航空人まつり」参加。会場にて162名の署名を得る。
- 同日 事務局会開催(於 新橋)。
- 11月1日 TBSラジオ読売新聞イブニングトピックスにて運動が紹介される。
- 同日 事務局会開催(於 名古屋観光ホテル)。
- 11月6日 齋藤会長、鶴殿、平木両副会長、全日空近藤社長、広報部北野部長代理と面談。協力を求める。
- 同日 NHKラジオ朝のニュースにて本会の運動が紹介される。
- 11月10日 署名総数1万名を越える。
- 11月13日 両副会長、東京都庁を訪問し、小林莞爾都議のご案内で都市計画局の担当3氏と面談。

○11月17日 東京都知事、大田区長、運輸大臣に提出用の署名簿（「日本航空羽田ライン整備ビルの保存、転用による「羽田航空宇宙科学館」設立に関する陳情書と署名」、5分冊）製本完了。

○11月18日 第5回運営委員会、ならびにJT4 Aエンジンカットモデル見学会開催（於 日本航空乗員訓練センター4階会議室）。

■1990年■

○1月20日 第6回運営委員会開催（於 上智大学機械工学科ゼミ室）

○同日 署名総数1万2千名を越える。

○1月22日 「羽田航空宇宙科学館・構想－設立趣意書付帯資料－」完成

□ 運営委員会議事録 □

◇ 第4回 （1989年9月29日、於 虎ノ門バストラル「あやめの間」）

〔報告事項〕

○署名状況、法人会員加入状況など…蛸島

○9月18日の鶴殿、平木、西岡、大田区都市環境部、企画部訪問について…平木、西岡

〔審議事項〕

○他の博物館設立運動との連携について。

○運輸大臣、東京都知事、大田区長への陳情の方法および時期について…紹介議員の都合を優先して決定する。

○会長対談について…各方面著名人との対談について検討する。

◇ 第5回 （1989年11月18日、於 日本航空乗員訓練センター4階会議室）

〔報告事項〕

○署名状況および第1次の製本完了について…蛸島

○11月6日の会長、両副会長、全日空訪問について…平木

○11月13日の両副会長、都庁訪問について…平木

〔審議事項〕

○陳情の方法および時期について。

○今後の運動方針および内容について

- ・署名運動は、同じ用紙で当分継続する。
- ・陳情に前後して、博物館の構想をアピールするパンフレットを作成する。片桐氏の指導を得ながら、八重野運営委員をチーフに、近藤、鈴木、青木各運営委員が担当する。
- ・東京モノレールの迂回問題については、会としては運動を見送る。

○新入会員の承認

◇ 第6回 （1990年1月20日、於 上智大学機械工学科ゼミ室）

〔報告事項〕

○署名状況（1月17日現在、11436名）など…蛸島

○東京都への陳情が1月26日に決定した…平木

○作成中のパンフレット「羽田航空宇宙科学館・構想－設立趣意書付帯資料－」の見本が発表された…八重野

〔審議事項〕

○1月26日東京都への陳情について

- ・会長、両副会長、近藤運営委員、蛸島事務局長が出向く。

- ・当日記者会見が設定できるように記者クラブに願い出る。

○大田区への陳情…2月下旬に陳情できるよう調整する。

○運輸省への陳情…3月以降とする。

○新年度総会を4月14日に予定する。

○会報編集について

- ・1巻3号の発行を東京都への陳情に間に合わせる。

- ・2巻の編集作業から編集担当者を増強する。

○事務局員の指名…新たに庶務に渡辺氏、編集に、中島、毛利、八重野の各氏が指名され、了解が得られた。

○総会の準備、会報2巻編集打ち合わせ等のため、3月中に事務局会を開催する。

■ 事務局より ■

◇ 署名運動は継続中です ◇

おかげさまでもちまして、本年1月20日、署名総数が1万2千名を越えました。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）を提出しますが、署名運動は、なお継続中です。お一人でも多くのご署名が得られますよう、今後ともよろしくお願いいたします。

■ 編集部より ■

今後、本誌に「会員近況」あるいは「会員消息」といった欄を設けたいと思います。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、是非編集者に一報下さい。ちなみに、現在、会計担当の青木氏が自家用ライセンス取得のために渡米しています。

羽田航空宇宙科学館設立準備会

(旧称 J A 8 0 0 1 F U J I 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 國夫 作家、航空ジャーナリスト協会監事

顧 問

北 杜夫 作家
佐貫 亦男 元日本大学理工学部教授、工学博士
柳田 邦男 科学総合評論家

顧問会員

岡部 冬彦 漫画家、科学評論家
兼高かおる ジャーナリスト
中口 博 東京大学名誉教授、航空ジャーナリス
ト協会会長
中村 浩美 航空評論家、放送キャスター
西岡 秀雄 慶應義塾大学名誉教授、大田区立郷土
博物館長
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
村松 邦彦 日本エアラインクラブ会長

運営委員

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
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理事
佐藤 聡裕 日本航空運航部
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
野川 雅行 日本航空航空機関士

会 計

青木 勝 写真家、日本航空写真家協会会長

監 事

田中 裕子 日本航空アシスタントパーサー

庶 務

宮本 路朗 日本航空機長
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

編 集

高橋 暢也 日本航空航空機関士
中島 一郎 日本航空副操縦士
毛利 壽夫 日本写真家協会会員
八重野充弘 くもん出版編集長

事務局長

蛸島 直 愛知学院大学文学部講師

会 員

青山多美江 日本婦人航空協会理事
阿部 和彦 小笠原調査隊隊長
片桐 敏夫 航空ジャーナリスト協会常任理事
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
立見 貴一 スズキ中販大阪センター主査
及位 野衣 日本婦人航空協会理事長
原 輝生 エアライナークラブ事務局長
宮田 登 筑波大学教授
米田 暢子 漫画家、イラストレーター

法人会員

株式会社 ザ・アール
株式会社 ジャムコ (旧称 新日本航空整備部)
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)

編集後記

新年明けましておめでとうございます。今年こそ私たちの会にとって、大きな前進の年になることが期待されてやみません。東京都への陳情の日程も決まり、運動はいよいよ正念場。

編集者も一層努力してまいります。本年もどうぞよろしくお願いいたします。(M.T.)

「羽田の青い空」1巻3号 1990年1月25日発行
編集・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