

巻頭言

わが青春の羽田空港

兼高かおる

(本会顧問会員、日本旅行作家協会名誉会員)

羽田空港には数えきれないほどの思い出がありますが、一番のそれは、1954年の夏、アメリカの学校に向け、はじめて羽田を発った時のことでしょうか。当時のターミナルは、まだカマボコ兵舎のままで、セキュリティーチェックなどまったくなく、エプロンの手前まで見送りが許されるという、それはそれはのどかな雰囲気でした。

見送りの友人たちが贈ってくれた花束を手にラップをのぼったのですが、機内に入った途端、これは持ちこめないとスチュワーデスに没収されてしまいました。たいへんきれいな黄色のバラで、とても悲しかったことが昨日のこのように思い出されます。

帰国は1956年でしたが、この時のターミナルは、豪華とは到底いえないまでも、コンクリートに変わっていました。

1959年に私のテレビ番組が始まりまして、最初の取材はこの年の8月の出発でした。往路は、パンアメリカンのプロペラ機でしたが、これが、プロペラ機での最後の羽田発となりました。というのは、この年、羽田にジェット旅客機が就航し、12月の帰国の際にはすでに同社

の機材は707となっておりまして、ジェット機の快適な乗り心地にすっかり魅了されたものです。

以来、約20年間、羽田を何度離発着したことでしょうか。あの空港に私の青春があったといってもいいでしょう。羽田は、オフィスから車で15分の距離。忘れ物に気づいても、出発前には届けてもらえるという有り難い場所で、つねに身近に感じておりました。

最近では、羽田のレストランで食事をする機会も少なくなりましたが、飛行機の離発着を見ながらの食事はまた格別です。たくさんの飛行機が離着陸を繰り返す空港の眺めは、ひとつの大きなショーのようなもの。そのショーの前後に飛行機の歴史を振り返ることができたらどんなによいことでしょうか。海外ではしばしば空港近くに航空博物館を見かけます。

羽田空港の沖合移転が進み、思い出の跡地には広大な公園が誕生するとのこと。そこには、是非、諸外国に負けない立派な航空博物館を建て、数々の歴史的な飛行機を展示してほしいものです。
(かたか かおる)

日本の航空宇宙博物館建設の現況 (その2)

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)

今回は既存の我が国の航空宇宙博物館の現況について簡単に述べたが、今回は、現在建設中あるいは計画中の航空宇宙に関する博物館などのなかから4つほどを簡単に紹介していくことにしよう。

○スペースワールド (福岡 北九州)

新日鉄の経営母体によるスペースワールドが本年4月22日にオープンする。33万平方メートルの敷地に各種パビリオンが並び、レジャーランド的性格が強いが、米国のスペースキャンプ財団とのライセンス契約をもつスペースキャンプは、日本初の青少年向け宇宙飛行士訓練施設である。ここには、ムーンウォーカー、スペースボール、アームMMUなどが備えられ、1泊2日、あるいは3泊4日の合宿による訓練コースも用意されている。

○所沢航空記念館 (埼玉 所沢)

西武線の所沢の次の駅が新しく航空公園駅として誕生し、ここには所沢の市役所が所在するほか、東京航空管制所、防衛医大などもある。航空公園はこの地にゆかりの航空記念碑などがたくさんあり、航空自衛隊のC46輸送機がほぼ公園の中央に野ざらし展示されている。

ここは公立図書館もあり、多くの市民の憩いの場となっている。

この航空公園の一角に「所沢航空記念館」の建設が計画され、現在は昨年、行われた埼玉博の施設の一部が移設され、陸上自衛隊の現在までに使用されてきた機体がここに仮保管されている。これらは陸上自衛隊の木更津駐屯地に永く保管されていたもので、その中にはステソNL5や川崎重工が富士重工と競争試作したKAL練習機などのほか逆への字の形をしたタンデムローターのH21など貴重な機体があり、木

更津基地の歴代団長をはじめとして隊員の方々の保存努力のおかげでますますの状態の機体が揃っている。この建物は将来展示機の保存修理、復元などをする工場として使用される予定である。

建設の中心となっているのは埼玉県庁公園緑地課であり、すでに建物の建設は決まっておき、建物の規模、設計、展示計画などをそれぞれ作成している段階で、来年度には、建設の予算がとおり具体的に動き出すことになっている。

○立川 (東京 立川)

昭和記念公園の一角で立川市街に近い旧格納庫を立川市が返還を受け、そこに航空博物館を創ろうという計画がある。土地および建物は国のものであり、立川市としてはそれを購入するまでには至っておらず、現在ではまだ調査段階であるといつてよいであろう。市側の音頭で地元熱心な方々と、学識経験者、有志が委員会を作っているいろいろなと考えておられるようであるが、どう展開するかまだはっきりしないのが現状である。

○各務原 (岐阜 各務原)

我々のあいだでもよく話題にする、「飛鳥」の置いてあるところである。もともと、川崎航空機の会社のある飛行場であり、飛燕、99双軽、屠龍などといった旧陸軍の川崎の飛行場のメッカであり、また、名古屋から牛車で運ばれてきた三菱製の零戦のテスト飛行を行ったところでもあった。かつての日本の軍事航空の中心地といつてよいであろう。

現在も航空自衛隊の実験航空団があり、T2CCV、T4など我国の開発した機体の実験が行われる基地として有名である。

ここにも地元が航空博物館を作ろうという機

運があり、運動が起こっている。

余談ではあるが、航空自衛隊岐阜基地には補給廠があるせいでもなかろうが、航空自衛隊の使用機であるC46, F104, F86F, 同Dといった機体が入口近くに展示されている。また、「零式三座水偵」、「秋水」のスクラップ、スイスから購入したエリコン地对空ミサイル発射装置なども野ざらし展示されている。

このほかに成田の航空博物館は場所柄もあって軍用機は展示することができない状態である

ので、自衛隊のOBを中心にして、航空宇宙科学博物館を創ろうという動きもある。こちらは、まず建設運営の母体となる組織をつくって、その後、航空科学振興団（成田の航空宇宙科学博物館）、各地の航空博物館と連絡をとりあい、互いに協力しつつ、さらに大きな航空宇宙博物館をつくろうという主旨の運動も起きてきている。構想、事業の概要などはまだ十分できあがってはいないが、おおむねスミソニアン航空博物館を目標にしているとのことで、どこにつくるかはこれからということである。

(すげき ゆきお)

保存を待つ名機たち (3)

日航製式 YS-11

飯塚 増治郎

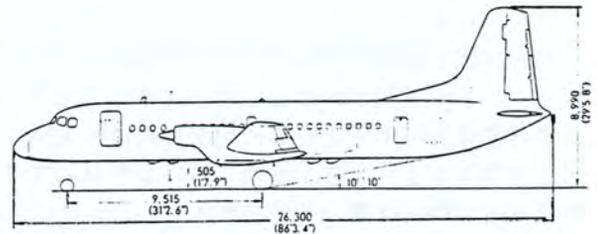
(本会会員、元全日空機長)

昭和31年ころ通産省では航空機工業の育成新興を計るという政策のもとに、中型輸送機国産化計画をたてました。その線に沿い、32年4月、政府より補助金を受け、この設計開発の中心となる財団法人「輸送機設計研究協会」が発足しました。

協会ではこの年の6月には「欧米中型輸送機調査団」を編成して、ヨーロッパに派遣し、調査、研究を重ねた結果、33年12月、日本飛行機杉田工場にモックアップを完成させました。当時ダグラスDC-3型機に乗務していた私は、同僚パイロットと数名で調査のため見学に行きましたが、その立派さに驚かされました。

エンジンはロールスロイスのターボプロップ。機内は与圧式、客室はとても広く、座席は通路を挟んで2列と3列の60人乗りで、1200メートルの滑走路で離着陸できるということでした。コックピットも広く、地上滑走のとき側面下が見えにくいので、座席が窓側へスライドできるようになっていました。

当時定期便の就航している飛行場は、幹線の空港を除くと、ほとんどの空港は滑走路の長さ



が1200メートルしかなく、ローカル線の機材は30人乗りのDC-3が主力でしたので、これが就航すれば、輸送力は大幅に増えることになるわけです。

このモックアップは後に広胴型と呼ばれ、実際に作られたのは通路の両側2列ずつのもので、現在では64席の改装型が多くなっています。

この飛行機は「YS-11」と呼ばれていましたが、名前の由来は輸送機設計の頭文字をとり「YS」と名付け、各種の翼型とエンジンにそれぞれ番号をつけ、いろいろな組み合わせで研究した結果、1番の翼型と1番のエンジンの組み合わせに決まり、「11」としたというこ

とです。正式の呼び名は「YSじゅういち」ではなく「YSいちいち」とあるという説明を受けましたが、実際に「YSいちいち」と呼んでいる人はほとんどいないようです。

34年6月に政府と民間6社（三菱重工、川崎航空機工業、富士重工、新明和工業、日本飛行機、昭和飛行機）による、共同出資の「日本航空機製造（株）」が誕生し、輸送機設計研究協会の業務を引き継ぎ、具体的な設計と、試作機の製作が始まりました。

それから約3年後、37年8月に名古屋空港に於いてYS-11試作第1号機の初飛行が実施され、続いて12月に第2号機がロールアウトし、この2機で約2年間飛行試験が続けられ、型式証明取得まで約1000時間程の飛行試験を実施しています。

全日空ではいち早く37年10月に20機購入の予備契約を結びましたが、これは試作第1号機が飛び初めて間もなくの時期です。

YS-11導入のため技術要員として整備士1名が名古屋に出向しましたが、パイロットでは藤村楠彦機長と私の2名が担当し、頻繁に名古屋へ行っては飛行試験に同乗したり、グランドスクールを受けたりしていました。

飛行試験も順調に進んだわけではなく、かなり多くのトラブルがありました。1番大きな問題点は横安定の不足で、この解決のために主翼の上反角4度19分を2度増やし、このため主脚の取り付けも改修しています。

操舵性についても不具合が多く、補助翼、方向舵など何度か改修し、バフェットの対策としてはエンジンナセル、主翼のつけねに大きなフレットが取り付けられ、少しずつよくなりましたが、1カ所改修すると何回も飛行試験を行い、細かなデータを取り、それを解析検討するという作業が続き、担当者の苦労は並み大抵のものではなかったようです。

39年7月に、2号機を使っての実用試験が150時間程実施されました。藤村機長と私はこの実用試験を利用して慣熟飛行訓練を受けましたが、この時期は旅客機としてほとんど完成していて、操縦も楽で、いつも軽い状態で飛行していたせいか、性能も素晴らしく良いように感じました。

実用試験が終わるころ、飛行性能試験の残りも1号機によってすべて終了し、8月25日に型式証明書が交付されています。

全日空では早くから、東京オリンピックの聖火を、9月9日に沖縄から札幌までYS-11で空輸するという計画をたてていましたので、試作第2号機を全日空仕様様に塗装し直し、2人が乗務することになりました。

8月31日午前中に、2号機の耐空性証明（1機ごとに飛行審査をする）取得のための最後の飛行試験が終わり、午後我々の限定変更（パイロットの機種ごとの乗務資格）審査が終了し、整備点検、聖火台の取り付け、聖火を点す容器に点火してのテスト飛行など忙しい日々を過ごし、ようやく出発準備も整い、9月8日に沖縄へ空輸することができました。

9日午前7時、盛大な見送りを受けて那覇空港を出発。途中航空自衛隊機の歓迎を受け、エスコートされながら最初の着陸地鹿児島空港に着陸。次いで宮崎空港に到着し、それぞれに聖火を移しましたが、目的地の札幌まで飛ぶには燃料が足りないので、途中名古屋空港にて給油し、札幌に向かいました。

日本海側には寒冷前線があって、新潟付近より雲中飛行となり、激しい揺れと着氷が続きましたが、幸い、津軽海峡付近で天候は回復し揺れも次第におさまり、ほっとしました。

千歳空港でも、自衛隊機のエスコートを受け盛大な歓迎のなかを定刻に到着、最後の聖火をおろし無事大任を果すことができました。この光栄ある聖火の空輸を成し遂げた感激と喜びをかみしめながら、乗員一同は休む間もなく千歳空港を離陸、名古屋へ向かいましたが、この程度の速度（約450km/h）の飛行機ではかなりの強行軍でした。

40年3月、量産第1号機が航空局へ納入されましたが、そのころには国内外より数多くの発注を受け、生産ラインも活況を呈していました。

全日空が1番機を受領したのは40年7月ですが、この時にはすでに、25機のF-27フレンドシップ（客席数40）がローカル線に稼働していました。当初の予定では38年度に型式証明取得という計画になっていたそうですが、

1年あまり遅れたこととなります。計画通り完成していれば全日空の機材計画もYS-11の生産機数も大分変わっていたことと思います。

45年ころから日航整の赤字問題がクローズアップされ、46年に通産省は、180機をもって生産中止と決定しました。

最後の量産機が49年2月に防衛庁に引き渡されましたが、生産機数は試作機2機、量産機180機、その内106機が国内向け、他は国外へ輸出されています。

別に強度試験用に2機作られ、01号機は破壊強度試験に使用。02号機は繰り返し荷重試験に使い、その後復元されて一時は羽田空港のターミナルビルの屋上に飾られ、また、試作第1号機は、成田に昨年開館した航空科学博物館

に展示されています。

YS-11は現在(平成元年9月現在)でも国内で約60機が健在で、その内約50機が数社でローカル線に飛んでいます。開発当時の1200メートル級のローカル空港も、次々と滑走路が延長され、あるいは別の場所に大きな空港が作られ、それに伴い逐次ジェット機が投入され、出番もだんだん減ってきているようですが、離島の路線などではまだまだ大いに活躍しています。

この開発、生産に携わった人々の汗と苦心の結晶ともいふべき、戦後唯一の国産旅客機「YS-11」が、いつまでもいつまでも大空を飛び続けてほしいものです。

(いづか まじろ)

世界の航空博物館を訪ねて(3)

MUSEUM OF FLIGHT

藤原 洋

(本会顧問会員、元運輸省主席航空事故調査官)

昨年の7月上旬、アメリカへ出張した際に、シアトルのボーイング・フィールドにあるMuseum of Flightを駆け足で訪れました。なにしろ、博物館の中を見学した時間が1時間半と本当の駆け足見学なので、皆様に状況をお知らせできる内容はほとんどないのですが、いろいろな方々から話を聞いていただけに感激もひとしおでした。

ここには以前に3回見学に訪れた事がありますが、現在の新しい博物館になる前の、Boeing Flight Museum といわれた小さな赤塗りの木製の工場を移設して作った博物館の時代だけでした。もっとも、最後に訪れた1987年の3月には、この新設博物館の建物はほとんど完成しており、その年の7月にはオープンする計画になっているという説明を受けました。この説明では、新設博物館に航空機を約30数機収容し、

中央天井にB-17爆撃機を吊してこの博物館の目玉にする計画とのことでした。

館内にこの博物館の展示計画の変遷を示す模型が展示されていましたが、これによればこの博物館の目玉はB-17ではなく、実物大のボーイング旅客機の製造行程の一部だったようです。この博物館の特徴は、建物が鉄骨骨組みにほとんどガラス張りであることで、これまで見学したどこよりも館内が明るく、見やすいことでした。ボーイング社はこの博物館の建設に当たって、同社の関連企業から多くの寄付を募っており、日本の航空機製造会社などもボーイング社から寄付を要請されたと聞いています。

ボーイング社が最大のスポンサーである割には、他社の歴史的な飛行機も多く、その偏らない展示方針には感心させられました。

私のいちばん印象に残った飛行機は、着陸す

ると自動車になるというかわいらしいエアロカーでした。そして、第二次大戦後間もない頃の航空雑誌でしか見たことのない飛行機が実在していたことだけで感激しました。このほかアマチュアが作ったホームビルト機まで展示されていたのは驚きでした。

この博物館では時間を決めてガイドが説明してくれるコースがあります。私は時間がなかったのでこのコースは諦めました。ボランティアの人達がガイドを務めているようでした。この建物の2階部分は、以前の説明では国際会議などのできる大きな会議室や資料室となっているはずですが、展望台があるだけで、まだ広いスペースが未完成の状態でした。また、旧博物館の展示品にも多くの変化があり、実物はないものの各国の歴史的な航空機がパネルで紹介されていました。日本コーナーは第二次大戦当時の軍用機や朝日新聞社の「朝風号」（三菱雁型通信機 J-B A A L）まで展示されていま

した。

このような博物館の展示、運営方法は日本に本格的な航空博物館を作りたいという我々にとって非常によい参考になると思いますが、同時にアメリカの底力と底辺の大きさを思い知らされた一日でもありました。

この出張の際、ロスアンゼルスでサンタモニカ空港のレストランに昼食に立ち寄ったのですが、その下が航空博物館になっていました。あいにく、この日は休館日で中を覗くことはできませんでしたが、ガラス越しに昔のダグラス製単発郵便機、第2次大戦や戦後の軍用機が展示されているのが見えました。屋根付きの屋外にはダグラス DC-3 輸送機（スピード・キット装着機）が展示され、その他に展示準備中の飛行機が数機置いてありました。こちらの博物館はこれまで日本にはほとんど知られておらず、思いがけないところで航空博物館にめぐりあったことを喜んでおります。

(ふじら ひろし)

ヒコーキ みつけた

川崎ベル式47-G2 はるかぜ1号

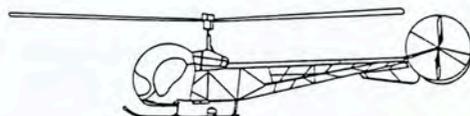
蛸島 直

京橋にある警視庁広報センターの1階エントランスホールに、「はるかぜ1号」の名で親しまれてきた警視庁航空隊の第1号機、川崎ベル式47-G2型ヘリコプター、JA7047号機が展示されている。

昭和34年の導入以来、51年に退役するまで、16年8カ月にわたり、さまざまな活躍してきた機体である。

スペースの都合で、片側のローターの一部がカットされているのが、たいへん残念であるが、保存の状態は良好である。

なお、同館の4階には、教材用のライカミングKT5311Aエンジンや、各種計器類、また、同航空隊の歴史や概要を示す多数のパネル



やソリッドモデルが展示され、ビデオによる東京の空の散歩もなかなか楽しめる。(たしま すお)

通 信 欄

□ 活動の記録 □

(1990年1月31日~3月24日)

- 1月31日 東京都知事へ陳情。齋藤会長、鞆殿、平木両副会長、近藤、蛸島、都庁を訪ね、都市計画局、森、大塚両氏立ち会いのもと、横田副知事と面談。鈴木都知事宛の陳情書と1万425名の署名簿を提出し、ラ整ビルの保存転用による羽田航空宇宙科学館の設立を懇請。
- 2月14日 大田区長へ陳情。会長、両副会長、近藤、蛸島、大田区役所を訪ね、本会顧問会員

- である大田区立郷土博物館、西岡館長の立ち会いのもと、西野区長と面談。区長宛の陳情書と1万425名の署名簿を提出し、ラ整ビルの保存転用による羽田航空宇宙科学館の設立を懇請。
- 2月24日 読売新聞(夕刊)にて運動が紹介される(「署名活動に協力して-羽田空港一角に航空博物館を-」)。
 - 2月27日 日本エアシステム総務部を蛸島が訪ね、運動についてご挨拶。
 - 3月14日 会長、両副会長、蛸島、日本エアシステム眞島社長を表敬訪問。
 - 3月24日 事務局会開催(於 新宿滝沢)。

第2回総会ならびに 第7回運営委員会 開催について

第2回総会、ならびに第7回運営委員会の日時、会場が下記のように決定されました。

- 第7回運営委員会
 - 日時 1990年4月14日(土) 午後2時~3時30分
 - 会場 航空会館6階607号室
(JRおよび地下鉄、新橋駅下車徒歩5分)
- 第2回総会
 - 日時 1990年4月14日(土) 午後4時~5時
 - 会場 航空会館6階607号室
- 同懇親会
 - 日時 同日 午後5時30分~7時30分
 - 会場 航空会館8階 スエヒロ

事務局より

◇署名運動は継続中です◇

おかげさまをもちまして、本年3月現在、署名総数が1万3千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、今後ともよろしく願っています。

会員住所変更

- 斎藤 茂太
 ☎183 東京都府中市浅間町 4-6-1-101
 村松 邦彦
 ☎830 福岡県久留米市野中町 1175-1
 ファミール ハイツ久留米1503
 野川 雅行
 ☎223 横浜市港北区下田町 5-35-6

『羽田の青い空』

1 巻 総 目 次

- 1巻1号(1989年3月31日発行)
 巻頭言: 1988年7月13日 編集部
 活動の記録(1987年3月~1989年3月) 編集部
 機関誌発刊に寄せて-スミソニアン雑感- 野川 雅行
 羽田航空宇宙科学館設立準備会会則
- 1巻2号(1989年9月20日発行)
 巻頭言: ライン整備ビルを見学し... 齋藤 茂太
 羽田航空宇宙科学館(仮称)に望むもの 中口 博
 保存を待つ名機たち(1): フォッカー・スーパーユニバーサル 鶴殿 純
 世界の航空博物館を訪ねて(1): ALASKA AVIATION HERITAGE MUSEUM 蛸島 直
 NEWS: JA8001 FUJI号の現状 田中 裕子
- 1巻3号(1990年1月25日発行)
 巻頭言: ラ整ビルを航空博物館の母胎に 藤原 洋
 日本の航空宇宙博物館建設の現況(その1) 鈴木 幸雄
 保存を待つ名機たち(2): ダグラス DC-8 中島 一郎
 世界の航空博物館を訪ねて(2): Verkehrshaus Luzern: Swiss Transport Museum 八重野充弘
- 1巻4号(1990年4月14日発行)
 巻頭言: わが青春の羽田空港 兼高かおる
 日本の航空宇宙博物館建設の現況(その2) 鈴木 幸雄
 保存を待つ名機たち(3): 日航製式 YS-11 飯塚増治郎
 世界の航空博物館を訪ねて(3): MUSEUM OF FLIGHT 藤原 洋
 ヒコキ みつけた: 川崎ベル式47G-2型 はるかぜ1号 蛸島 直

1 巻 総 目 次

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 □

(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 顕 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

飯塚増治郎 元全日空機長

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)

編 集 後 記

創刊号発刊以来早くも1年が過ぎました。こ
うして4号をお届けでき、感無量です。(S.T.)
編集作業のお手伝いも、ようやく1年。飛行
機には素人の私ですが、先日見た夢のなかで、完
成した博物館を見学しておりました。(Y.Y.)

『羽田の青い空』1巻4号 1990年4月15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