

羽田の青い空 第8号

羽田航空宇宙科学館設立準備会 1994年3月31日

Bランを掘ろう

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)

平成5年9月23日。秋分の日、私は羽田から高知への最終便に乗った。全日空571便、B-767、席は5A。雨が降っていた。空港全体が湿っていた。新しい施設に移る3日前である。タキシングする767の窓からネオンサインが滲んで見える。空港ビル屋上のTOKYO AIRPORTの赤いネオンのPORTのOが消えている。一つの時代の終幕を告げる光景が、私の心に焼き付けられた。

「CHANGE」が急速に進む。それに伴い新しい展望がどんどん開けてくる。

「日本航空宇宙工業会会報」2月号によれば、工業会の原案は「航空宇宙博物館」として、羽田を候補地として具体化され、通産省、運輸省、文部省と共に、平成15年頃開館というスケジュールと104億円の想定予算まで一気に発表された。ご一読願う。

私はこの動きに我々の組織が何ら参画していないことに、或いは、全く無視されていることに大きな不満と憤りを感じる。

しかし、経過はどうあれ我々の宿望、私個人でいえば20年来の念願が実するという「大義」に立てば大変喜ばしいことだ。

「場所」、「建物」が決まれば次は何か。我々の目と発想をこちらに切り替えるべきであると思う。

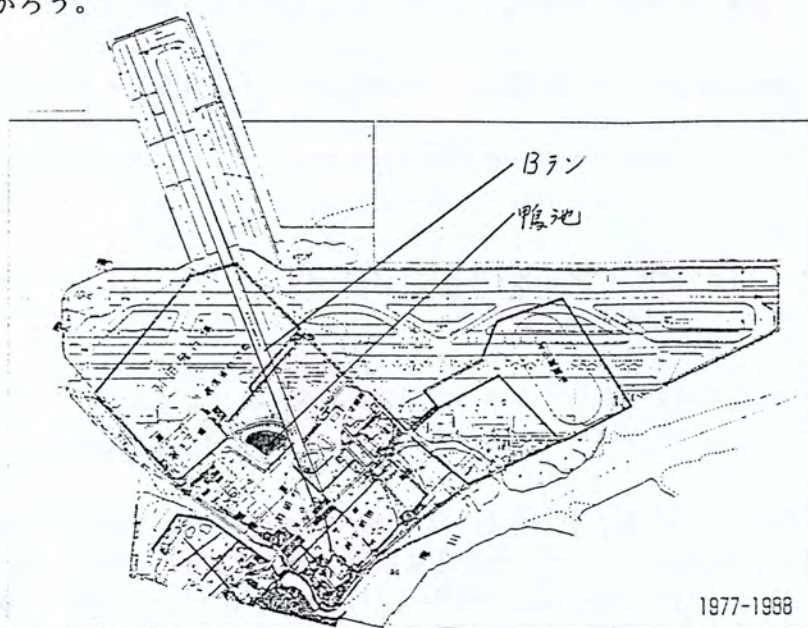
先年私は、昭和11年に、パリ／東京間100時間記録飛行に挑んで墜落したフランスの「コードロン・シムーン」の方向舵の保管について仲介し、今、航空協会に安置され、晴れの日を待っている。昨年「零戦」のタイヤが我が家に居候をしている。先月、宮崎の延岡で「紫電改」のエンジンが保存されているのを知った。成田の博物館の職員の手で「陸軍91式戦闘機」の胴体が確保されていることはご存じと思う。

かつて我々のなかで行われた「軍用機」についての議論には、私は参加しなかった。これに拘っては、日本の航空技術の歩んだ道を語れないし、アンリ・ファルマン時代からジェット機やヘリコプターに飛んでしまう展示では、世界の失笑を買うだけである。

そこで提案がある。近藤さんの写真と、片桐さんの編集による『羽田開港60年』の67頁右下の図を見て欲しい。現在のBランの中程に「鴨池」が重なる。戦後この鴨池は日本の飛行機の墓場にされた。民間機だけでも手元の資料で10機を超す機体が眠る。この中には「航研機」も含まれる。そして羽田沖合展開の計画ではBランは東側に平行移動をする。

チャンスである。これを逃したらもう二度と機会はない。

「Bランを掘ろう」、私は大声で皆さんに呼び掛ける。反響を期待する。「航研機」なら文句はなかろう。



香港科学館を訪れて

青木 勝

(日本航空写真家協会会長)

93年11月初旬、8年ぶりに香港を訪ねた。飛行機カレンダーの撮影が主な目的である。今回はこれまでとは違うルートとエアラインを選んだ。広島経由香港というドラゴン航空である。日本には88年に鹿児島に乗り入れているものの、まだ馴染みの少ないドラゴン航空（港龍と書く）だが、最近の傾向として近距離国際線が地方都市に積極的に乗り入れているので、機会があれば利用したいと思っていた。

広島での乗り継ぎに多少余計に時間がかかるが、そこはひと月前にオープンしたばかりの新広島空港だ。待ち時間を利用して、ターミナル内の各施設や空港周辺をくまなく見てまわり、もちろん写真も撮った。ドラゴン航空、KA553便はエアバスA320で、年配の団体客で満席だった。広島／香港はわずか3時間なので、ほとんど国内線の延長と言った感覚だ。ビールを飲みながら資料に目を通し終えて、A320の乗心地でもゆっくり味わおうかなと思ったら、機はすでに高度をぐんぐん下げていて、あっという間に香港啓徳空港に着陸という、なんだか物足りないようなフライトであった。

さて、香港科学館（Hongkong Science Museum）は1991年4月にオープン。所在地は九龍（カオロン）の繁華街チムサアチョイの東にあり、地下鉄の「九龍」駅から徒歩で5分程度のところにあるので地の利はよく、わかりやすい。僕は九龍公園の西側に面したホテルに泊まっていたので徒歩で行った。九龍公園を横切りネイザンロードを突っ切って、キンバリーロー

ドを行くとほぼ突き当たりがロータリーのようになっていて、そこに掛かっている大きな横断歩道橋を渡るとそのまま科学館に行き着く。館は4フロアーからなっていて地階が生命科学、1階がコンピュータとロボット、2階が交通、それに建築とコミュニケーション、3階が食品科学、家の科学、エネルギーとそれぞれの分野に分かれている。

全館のんびり見学する余裕はなかったので、当然2階に直行した。エスカレーターを上ると、ほぼ中央に天井から吊り下げられたDC-3が目飛び込んでくる。キャセイパシフィックで初めて飛んだDC-3“ベッツィー号”(貝茜號)で、これは交通部門の目玉という感じでおかれたいた。そのDC-3のすぐ下には大きな水槽が設けてあり、そこには歴史的な遠距離航海に使ったという2メートルくらいの大きさの精巧な帆船が浮かべられていた。そのすぐ左にDC-3と共にキャセイ航空から寄贈されたフライトデータレコーダーとデジタル・フライトデータレコーダーの実物が展示してある。後者を漢字では「數字飛行數據記錄儀」と書くのは面白いと妙なことに感心しながら、実物は初めてなので興味深く見た。

DC-3の右手の一番奥にはフライトシミュレーターが置かれていた。見た感じは小さく、簡単なもののようだ。これには子供たちの長い列が出来ていて、かなりの時間がかかりそうだったので、残念ながら、それをこの目で確かめるのは断念した。入口の右手中ほどにシミュレーターの恰好をしたベンチャー・シミュレーション(冒険號飛館)という、10人も入れればいっぱいになってしまうような映画館もあった。科学館の入館料(大人25HK\$, 60歳以上は15HK\$)のほかに大人10HK\$、子供5HK\$がそれぞれ必要で、「マイアミ・チェイス」というのと「スーパー・バイク」という映画が1日に2回ずつ、火曜から金曜までと、土日とに分けてそれぞれ違う時間帯で上映されるようになっていた。

また、入口のすぐ左には熱気球が吊り下げられていて、スイッチを押すと熱い空気が下から吹き出し、気球がゆっくりと上昇するのが見られるようになっていた。さらに左の壁際には僕の背丈よりも大きい風洞装置があって、これ自体は動かないが、図で細かくその仕組みが説明されていて、モックアップとはいえ実によく出来ていた。

これは飛行機ではなく海の世界だが、DC-3の右に面白い装置があった。ビリヤード台を2つ合わせたような大きさの、海を模した平たい台の上にヨットが置かれていて、ヨットが風を受けてどのような仕組みで風に向かっていけるのかが、風を吹き出す装置を使って、実際にセールを様々な角度に動かしてシミュレーション出来るようになってきているのだ。それには「逆風行舟」と書かれていた。僕などはヨットのことは門外漢なので結構楽しむことができた。

このように2階の交通部門に限らず、あらゆるものがシミュレーション体験できるようになっているのがこの科学館の特徴である。1階にはコンピュータがずらりと並んで自由に使えるようになっていたり、モニターを見ながら迷路の中をリモコンカーを動かしたり、マジックハンドで物を移動したりというゲーム感覚を採り入れた展示の工夫が、子供だけでなく大人も楽しめるのがいい。航空だけを見ると、内容、スペース共に物足りない気がしないでもないが、科学館全体として見た場合、科学という分かりにくいものをよくこれだけコンパクトにまとめたものだと感心させられる。航空だけでなく全体をじっくり見るには3、4時間は必要だろう。余談だが科学館のすぐそばにおいしい坦々麺を食べさせる店があるので、科学館に行った際はぜひ立ち寄ることをおすすめしておきたい。

最後になったが、香港にはこの科学館のほかに、香港太空館(Hongkong Space Museum)という、NASAのスペースシャトル関係の展示のほかにプラネタリウムを併設している宇宙博物館がある。今回僕は時間が取れなかったので行けなかったが、今年中にまた香港を訪れよう

と思っているので、次回は、科学館も含めて時間をかけてじっくりと見てこようと思っている。

開館時間：火～金曜日(祝日を除く)；1:00 p m～9:00 p m，土曜日・日曜日・祝祭日；10:00
am～9:00 p m 休館日；月曜、元旦、旧正月、クリスマス TEL；7323232

特集 スミソニアン国立航空宇宙博物館 (NASM) 視察ツアー

待望のスミソニアン・ツアーが会員11名の参加のもと昨93年、5月25～31日にかけて実施されました。それぞれ多忙な参加者、飛行機も3便に分かれて25日夜ワシントンDCに集合。26・27日の2日間、じっくりと本館を見学。27日には、シニア・キュレーターのデイヴィーズ氏よりレクチャーを受け、図書室、資料室をご案内いただきました。28日には、バスを借り切って待望のP.E.ガーバー施設を見学することができました。今回は、資料部門の見学記と、デイヴィーズ氏からの助言について報告します。

スミソニアン資料部門見学記

佐野開作

(航空ジャーナリスト協会理事)

5月27日は、いよいよスミソニアン国立航空宇宙博物館の舞台裏に入れる日である。正面玄関、VOYAGER号の下に一同集合、シニア・キュレーターのMr.R.E.G.DAVIESが現れる。小柄で元気なおじいさんといった風情。我々を事務所に案内して下さる。途中の廊下や部屋にかけられた絵画、ポスターは航空関係のものばかりである。B-17のモデルがキャビネットの上にある。部屋にて一同概略説明を受ける。

それぞれ専門分野のキュレーターがおられるが、Mr.DAVIESは民間航空関係の責任者であり、同氏の著書である“PAN AM: An Airline and its Aircraft”に始まるシリーズは見ても楽しい本であり、ご存知の方も多いと思う。その最新版は“AEROFLOT”で、彼の自信作であるが、現在“アジアの航空会社”が作業進行中とのこと。その完成が楽しみである。エアラインに関しては、タイムテーブル、アニュアルレポート、ユニフォームからシックバック(嘔吐袋)に至るまで蒐集しておられ、我々にも昭和初期の日本航空輸送株式会社の時刻表を見せて下さった。

説明後、LIBRARY DEPARTMENT OF EXHIBITS ARCHIVES DIVISIONの看板を見て奥に入る。まず、フィルム・ライブラリーである。そのストックプログラムはビデオディスクに収められていて、片面5万枚すなわち1枚にて約10万枚の写真が検索されるようになっている。将来7枚になるが、現在4枚が入手可能とのことである。値段は1枚US\$69.95。例えば、No.1は両面、米国および外国機(米国より見て)がメーカーまたはデザイナー別にABC順になっている。AICHI D3A “VAL”を例にとると、#1797～1820とあるので99艦爆の写真在庫は24枚あることがわかる。

たまたま我々の見学時には三菱一式陸攻を検索中であったが、スクリーンに同機の写真が各種映しだされ、サンプルとしてひき出してくれたものはコックピットのもので、B/Wサイズ

は6×7.5cmであった。これらサンプルからも、また、ディスクを入手することによりこの世界有数のコレクションは、ディスク→スクリーン映像→選択→当該ナンバーにて注文なる方法で広く活用できるわけである。

以後我々は広大な書庫の方へ進んだが、移動可能なスチール書棚に世界各国より寄贈されたり集められた航空に関する多方面な書籍があり、日本区分には『航空情報』の初期版から現在までのものなどがストアされていた。時間に追われゆっくり見ることができなかったが、背表紙を追うだけでも何日かはかかりそうであった。

以上、双方とも短時間の素通りの見学であり、詳しい研究はまたの日におくとして、我々は、その設備と保有する量に驚きと羨望の感を深くせざるを得なかった。

博物館としての機能には様々のものであるが、なかでもその展示物の説明、外部問い合わせに対する回答、館の出版物内容等に対する正確性については絶対に誤謬は許されぬことである。この点は博物館の権威にかかわる問題であり、そのためにも我らのプロジェクトを遂行するにあたり資料面での充実、整備には展示物にも劣らぬ比重をかけるべきものと思うのは私だけであろうか。

(93年7月19日 記)

N A S MよりH A S Mへ — デイヴィーズ氏の助言 —

蛸島 直

(愛知学院大学助教授)

5月27日、デイヴィーズ氏に出迎えられた我々一行11名は、ライブラリーの訪問前に研究室にて、氏のレクチャーを受けた。羽田航空宇宙科学館設立準備会では、デイヴィーズ氏の91年12月の来日時、六本木で懇談の席を設けており、氏はすでに我々の運動の趣旨を理解されていた。それゆえ、NASMの概要紹介に続くレクチャーの内容は、彼の経験に基づく、羽田航空宇宙科学館への助言であった。以下、その要点を記述していきたい。

まず、NASMには、4つの活動がある。第1に彼があげたのは、「研究」である。これには、研究成果の出版も含まれる。第2は、「収集」である。その対象は、まさに everything であり、いずれ、B-747やコンコルドも収集されるであろうとのことだ。機体だけではない、ゲロ袋に至るまで航空宇宙に関するすべてがコレクションになりうる。文献やパンフレット等の文字資料はもちろん重要で、これらはアーカイブズに保管されている。第3は、「展示」である。展示を企画するのはキュレーターであり、ディレクターの了解を得て、展示が構成される。一般の来館者のおおよその関心はこの展示の部分に終始するといってもよいであろうが、彼が、これをNASMの活動の3番目に位置付けたことは興味深い。それだけ見えない部分が充実し、また影の努力が大きいものといえよう。第4の機能は、「パブリックサービス」である。外部への教育・啓蒙活動であり、デイヴィーズ氏自身、年間12回のレクチャーをこなしているという。このほか、NASMには、「これこれについて教えてくれ」という手紙や電話による問い合わせが毎日届いており、これらへの対応も重要な仕事である。

以上の4つの機能をNASMは有しているのである。

つづいて、デイヴィーズ氏は、羽田の博物館に対し、以下のような助言を与えてくれた。

はじめに展示に関する注意事項である。1つは、軍用機の扱い方である。そこでは、航空機そのものを示すのであって、戦争を賛美する形になってはいけない。そして、アジテーターに対する警戒も必要である。もう1つは、解説である。解説には、正確、簡潔、自己完結の3要素が肝要だという。年間900万人の観衆がある以上、間違いは許されず、100パーセントの正確さが要求される。そして、多様な観衆の多様な見方（時間がなく駆け足で見学する者もいる）に対応するために1件ごとに簡潔さと自己完結性が求められる。さらに、自国語以外にもう1つの言語による解説が望まれるとのことである。

なお、観衆がスイッチを動かす interactive display にも問題がある。これらは、壊れやすいので最低限に押さえるべきであるという。飛行機を吊り下げるワイヤについては固定式に徹するべきだという。もし、可動式なら、「マーフィーの法則」である。この法則は日本でも夏を過ぎて大ヒットとなったが、事故の可能性のあるものは事故が起こっても不思議はないとのことだ。

資料（展示機）のメンテナンスについては、光線のコントロールが重要である。窓の多いのも考えものである。飛行機の掃除も簡単ではない。ちなみにNASMでは、毎朝6時より専門のスタッフがジラフクレーン等を使用して清掃に当たっている。大きなヴァキューム式掃除機は不可で、柔らかなブラシがよい。氏が来日時に東京で見掛けた、タクシー運転手ご愛用の「羽ばたき」がご推薦だという。

これは、博物館のコンセプトにかかわることであるが、氏は、flyableにこだわるべきではないと指摘する。flyableな機体の維持には、燃料、オイル、油圧からファブリックに至るまで別の技術が必要だからだという。

最後に、建物についてであるが、展示機の搬出入のために巨大なドアが必要であり、床はきわめて頑丈でなくてはならない。展示機だけではなく運搬車の重量も考慮しなくてはならない。実は、この点でNASMの地下職員駐車場は弁慶の泣き所（という英語はないが）であり、くれぐれも博物館の地下に駐車場を設けてはいけないとのことであった。もう1つのNASMの失敗は、勾配のない陸屋根を採用したことで、何度か雨漏りを経験したという。

以上の助言の大部分は、六本木での懇談の際に、すでに氏が語っていたことの繰り返しになる。我々は、それだけ重要な助言として受け取らねばなるまい。

デイヴィーズ氏は、小一時間にわたったレクチャーの後、ライブラリーとアーカイブズをご案内下さり、翌28日のガーバー施設見学の手続きを確認して下さい。さらに、なかなかの趣味人でもある氏は、CASTLEの愛称で親しまれるスミソニアン協会本部棟を描いた自作のリトグラフを参加者1人1人に、そして、HANEDA AIROSPACE MUSEUM に贈呈して下さいだったのである。