

四月六日、徳川大尉は岩本技師を同乗させて四分五十秒を飛翔し、日本人として初めての二人乗飛行に成功したが、翌々八日には山瀬中尉を同乗させて半時間以上の大飛行を行つて見物人を驚嘆させた。當時の新聞を見るとその躍進ぶりがよくわかつて愉快である。

「八日所澤に於ける飛行試験は例の如く未明より開始せらる。秩父の連山霞に包まれて暮の如し。しかも徳川、日野兩大尉の飛行振りは日に／＼進歩するが如く、昨日のレコードは今日のレコードに非ず、今日のレコードは明日のレコードに非ざる也。

午前五時十五分徳川大尉はそのブリオ式單葉に研究會御用掛山瀬工兵中尉を同乗せしめて飛行を始めた。滑走僅かに四十米にして地上を離れたるが、此の時風速二米位にて實に好固の飛行日和なり。飛行機は例によりて極めて輕快に場内のコースに添ひて一周し、又一周し、三周目には遠く場外に出で、周廻したるが、飛行は益々調子づきたるが如く、其の壯快なる羨みつゝある見物を下に見て高き時は百八十米を昇騰し、低き時は二十米位の位置を保ちて終に廣き飛行場を十五周するに至れり。此の時間三十一分四十秒、距離は實に三十軒四百米（十九哩餘）に達す。即ち距離に於ても時間に於ても、曩に日野大尉がライト式を操縦して成功したるレコードを凌駕して新レコードを作れるものと言はざるべからず。」

記者關係りの田中館博士は大喜びで、大勢の新聞記者に向つて、『どうです。益々快調といふ他ありません。徳川大尉がこの位長く飛んで呉れると君等は飛行場につめてゐる必要はない。飛行が始まつたと聞いてからノコノコ起きて、着物を着替へてやつて來ても十分間に會ひますな。』と語つたといふ話もあるが、此の日の時速は九十六軒と記録に残つてゐる。

四月二十八日、第二期飛行演習に當つて伊藤中尉は徳川大尉のブレリオ機に同乗して十七分半の飛行を試みたが、その携帯のコダックに場内外の建物、村落、森林等を十二回に互つて收めた。これも當時の新聞は『飛行機上から最初の撮影』と題して書きたててゐる。

五月に入つて日野大尉發明の發動機が出來上つた。これは鋼鐵とアルミニウムとから成つた純日本式のもので六圓筒、直立式、水冷で總重量六十軒、一分間の廻轉數三千、回轉馬力は普通六十だが七十二馬力迄は出たらしい。しかし日野式單葉機に取付けた結果はまだ面白くはなかつた。これに對して海軍の奈良原式飛行機も惡戦苦闘を續けてゐたが、五月十七日には所澤飛行場に於て白戸榮次郎搭乘、六十米を滑走した後十米の高さで凡を百五十米程飛んだと傳へられてゐる。又山田式飛行船も大崎で百米から百五十米の上空を五分間飛翔した記録が残つてゐる。

六月になつて徳川大尉は所澤川越間二十五哩を翔破して、又も日本最初の野外飛行といふ新記録



を作つた。即ち六月三日午前五時十六分、徳川大尉は山瀬中尉を携へてファルマン式飛行機で所澤を出發、風速二米の場内を一周の後、北の方川越を指して野外に飛び出した。見る／＼機は小さくなつて行く、觀衆からは期せずして起る拍手と喝采、それは堂々たるその飛行振りに對する賞讃と、無事歸つて来てくれよといふ願望の聲であつた。觀測臺の上に立つ有川中佐は双眼鏡を持つたまゝジツと空の彼方を眺めてゐる。やがて十分、二十分、三十分に近い頃誰かが『歸つて来たぞッ』

と叫んだ。黒一點の飛行機はまもなく小鳥位となり、二個の翼も見え、壯快なる爆音も聞こえて来る。かくて五時四十八分四十五秒、ファルマン機は無事着陸した。この航續距離三十九軒三百米。高度は前日と同じく最高百五十米であつた。

第一回の野外飛行に成功した徳川大尉は午前六時三十九分、今度はブレリオ式單葉に搭乗、伊藤中尉を同乗させて再び所澤川越間の往復飛行を企てた。ところが、今度は三十分たつても、四十分たつても歸つて來ないのである。觀測係の有川中佐も六時五十分以後は全く機影を認めないといふので井上少將、田中館博士以下一同大いに心配したが、やがて七時半頃になつて『飛行機墜落！』

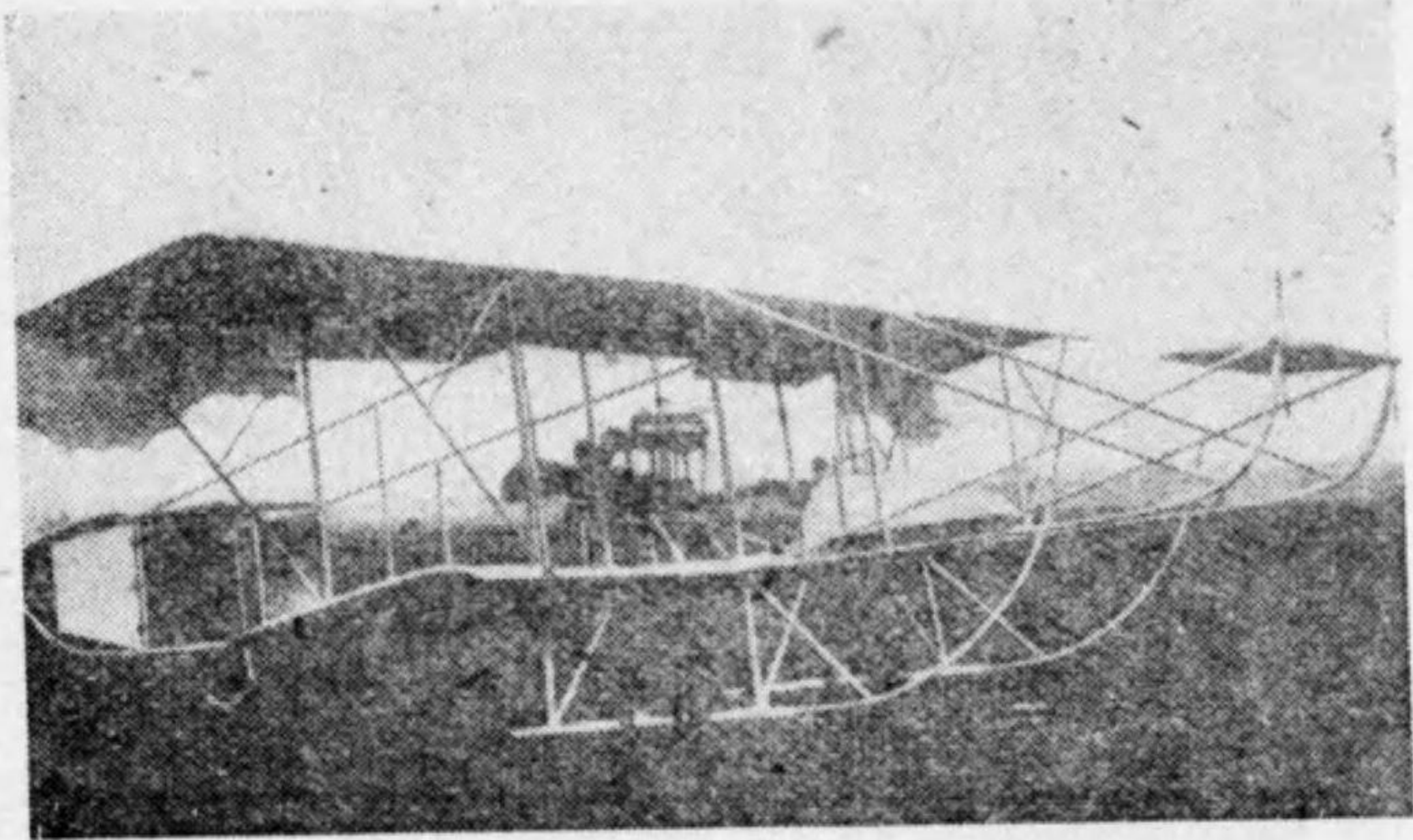
の報が入つたので大騒ぎとなつた。ファルマン機が出發した時、豫め不意の事故を考へて、五六人の下士兵を自動車で追はしてあつたが、これも發動機に故障を生じたまゝ立往生をしてゐるのである。續いて第二報が入り『飛行機は川越の南方約一里の畑中に降下して破壊す、されど搭乗者は二人共無事』とのことである。これで一同はやつと愁眉をひらいたものの、虎の子のブレリオ式機がどうなつたか氣が氣ではない。田中館博士、岩本技師、梅北、石本兩大尉は十數名の兵士を連れて停車場へ駆けつけた。新聞記者の一行もその後を追つて走る。時間が間に合はぬといふので線路を走る者もあつたと當時の新聞は傳へてゐるが、やつとこのことで一同は七時五十三分所澤發の列車に乗ることが出來たのであつた。六月十日の東京朝日新聞は當時の模様を詳しく記してゐる。

「徳川大尉はブレリオ式飛行機を操縦して川越町の空を東から北へ向つて一周し將に所澤方面に向つて歸らうとする一刹那、發動機のガソリン吸入唧筒に故障を生じて發動機にガソリンを送ることが出來なくなつた。已むを得ないから降下するより他に道がない。徳川大尉は適當なる着陸地點はないかと川越を南に去る十七八町の仙波村宇新宿字風切の麥畑の上を選び、麥の穂先とすれ／＼になる迄飛行機を下して着陸しようとする刹那、飛行機は何物かに衝突してドシンと異様な奇響をなしたと思ふ間もなく車輪の軸は折れ、飛行機は前方にモン



ドリうつて顛覆した。即ち衝突したのは畑の畔であつたのだが一面に麥が生えてゐるので、之を見出すことが出来なかつたのである。人も知る如くブレリオの坐乗席は前後左右と底とをアルミニウム板で張つてある爲めに、大尉は顛落と同時に此の四角形のアルミニウムの函を被つてその下に壓されて身動きもならず、徳川大尉は右腕を翼に挟まれ、伊藤中尉は支柱に胸を壓迫され、眞暗な箱の中に押し込まれたと同じ形になつた。時に午前六時五十二分。

折しも附近の桑畑に桑を刈つてゐた同村の百姓木原久五郎親子は、飛行機が麥畑の中に降下して顛覆するのを見るや喫驚して近所に馳せつけて見れば、顛覆した飛行機は滅茶滅茶に破壊して大尉等の顔は見えない。今の先まで二人の軍人がゐたのにどうしたのだらうと思議がつてゐると、倒か様になつた坐乗席の中から大尉等の呼び聲「起して呉れ」といふ叫びが聞こえる。二人は又も喫驚して顛倒せる飛行機を掻げやうとしたが中重くて動かさず、漸く三寸起し五寸揺つてゐるうちに中の徳川大尉は挟まれた手を抜き、伊藤中尉は體の位置を直しなどし、漸く上になつてゐる坐乗席の底を破つて外に出た。其時此態を見てゐた畑の持主女房は「おらが畑だんべえ」と思つたといひながら汗を拭いて駆けつけ、近所の百姓もだん／＼寄り集つて川越の警察へ届けるやら醫師の許に馳せつけるやら騒ぎは大分大きくなつた。大尉と中尉とは附近の農家を借りて其處で醫師の手當を受けたが、徳川大尉は右腕と足部に打撲傷を負ひ、伊藤中尉は胸部に打撲傷、鼻梁に擦過傷を受けたのみで二人共今後の飛行には少しも差支ない。」



徳川式第一號機

これで徳川大尉は又不時着(但し飛行機中破)の新記録作をつたわけである。

この頃、飛行船も次第に堅實な發達を遂げつゝあつたが、九月二十日、山田式第三號飛行船は折原國太郎操縦の下に大崎の工場を出發し、麻布から愛宕山を越え、日比谷から品川を迂廻して無事大崎に歸着した。これこそわが航空史上に永遠に記念さるべき、航空船による最初の帝都訪問飛行であつてその所要時間は實に一時間であつた。山田猪三郎は大正三年四月八日惜しくも病氣で長逝されたが、その功績は日本航空史上忘れてはならないものである。同じく九月、臨時軍用氣球研究會でも初めて軟式飛行氣球、内容積二千九百三十立方メートルの製作を完了し『イ號飛行氣球』と命名した。そして陸軍の伊藤工兵大尉、海軍の中島機關中尉が操縦して二時間の試験飛



行に成功した。

徳川大尉の負傷は浅かつた。この先驅者は墜落の経験によつて寧ろ勇氣百倍、まもなくその快活な姿を所澤に見せたが、多年の懸案であつた飛行機製作も漸く事成つて十月には見事な複製機が出来上つた。これが徳川式第一號機であつて、わが陸軍航空本部歴史抜萃の中に次のやうに記されてゐる權威あるものである。『本邦製飛行機ノ嚆矢。陸軍工兵大尉徳川好敏ノ設計ニカ、ル複製飛行機ノ製作完了シ、之ヲ「會」式第一號ト命名シ試験飛行ヲ實施ス。其成績良好ニシテ當時ノ外國製飛行機ニ比シ毫モ遜色ナク機速毎秒二十米ニ達セリ。之レ本邦製軍用飛行機ノ嚆矢トス。謙遜な人格者徳川大尉は自分の發明した飛行機にも自分の名を冠することを喜ばず、これを「研究會式第一號機」と呼んだのである。しかし輿論は正直なもので、新聞でも雑誌でも徳川式飛行機と書き立て、世間でも廣く徳川式で通じるやうになつたのも面白い。又操縦術に於ても徳川大尉の技倆は益々進歩して、十月二十六日の國民新聞は『徳川大尉一千尺の逆落し』と題し『二十五日は快晴無風にして絶好無類の飛行日和なり。且つライト、フアルマン、グラード第一號及び奈良原式等悉く出場し飛行試験開始以來の賑はしき飛行を見せ、殊に徳川大尉は一千尺の高所より發動機を止めて落下す

るの大壯觀を呈したり。』と報じてゐる。奈良原式飛行機も其の後改良に改良を加へ、十一月三十日には所澤で白戸操縦の第三號機が七分四十秒、六秒二百米を飛翔したのであつた。

参考文献

|                   |                                 |
|-------------------|---------------------------------|
| 竹内正虎著 日本航空發達史     | 三四三、三四四、三四八—三六九                 |
| 駒林榮太郎著 航空機沿革史     | 八七—九〇                           |
| 村川 梁著 航空發達史       | 一一〇—一三五                         |
| 財政經濟學會編明治編年史      | 一二九、一四五、一八九、二二二 三〇二 三一三 三一九 三四〇 |
|                   | 三四一 三八七 三八八 三九五 三九九 四〇六 四一四 四一六 |
| 陸軍航空本部編陸軍航空本部歴史抜萃 | 四二二 四八〇 五五七 五六八 五八四             |



## 第五章 近代航空の先驅 (二)

(大正初期時代)

### 1. 所澤の黎明時代

明治四十五年五月、わが陸軍は愈々全國各師團に檄して飛行操縦將校を募集することとなつた。その聲に應じて多くの鳳雛が陸の荒鷲を目指して集つたが、その中から岡楯之助、木村鈴四郎、徳田金一の三中尉、坂元守吉、武田次郎の二少尉が選ばれて七月一日附中野氣球隊に入つた。これがわが陸軍最初の航空練習將校である。

當時の教官は徳川大尉と日野大尉の二人で日課の概要は次のやうなものであつた。

- 一、毎朝飛行前に氣象觀測所は必ず風位、風向、風速等觀測の結果を表示板に表示すること。  
(これを見て飛行の可否を知るのである。)
- 一、練習は必ず教官の肯定する風速二米内外の無風状態なること。

- 一、練習後機體の手入、點檢、調整後は代課として鋳力細工、半田作業、線曲げ手傳ひ、其他の實習を爲すこと。

一、飛行術修得上必要な補助知識として空氣力學、材料抗力等の學科を學ぶこと。

所澤の搖籃時代に於ける練習將校の苦心は並大抵のものではなかつた。最初の一ヶ月程はまづ繫留氣球に搭乘して昇空の體験を重ねそれが終つてから愈々練習機に同乗するのである。しかし、その練習機たるや、今日から見るとグライダーに毛の生えた位の代物なのである。當時の所澤には飛行機と名のつくものがファルマン式、ブレリオ式、徳川式と數へ上げて五、六機しかなく、おまけに完全な發動機を持つてゐるのは二、三機だけで、あとは大抵何處かが故障してゐる。その二、三機を練習用に使ひ教官と同乗飛行をするといふと聞こえはいゝが、教官の後ろへまるで駄々子が親爺さんにおんぶして貰つてゐるやうな姿勢で危険極まる演習をするのである。それも早朝風速二米以下の無風に近い日を選んで五分間も飛ばば關の山である。操縦將校の生命も大切だが、それ以上飛行機の壞れることを恐れたのだといふことである。學科の方も教科書のあるわけではなし、教官や帝大の先生の講義をノートするのが關の山で、色々の實驗をやりたくてもその設備が全く無いのである。



しかし彼等は黙々として勵んだ。教官もあらゆる不便を忍んで教へたが、生徒もあらゆる困難を克服して學んだのである。それは始めて知る大空を飛ぶ者の快味からでもあつたが、更に深い原動力は彼等の心の底に燃える愛國心からであつた。俺達がやらねば誰がやるか、俺達が飛ばねば誰が日本の空を護つて呉れるかといふ責任感と赤心とが、彼等を異常な猛訓練に驅り立てた。その結果、十月に入つて早くも各自各様の單獨飛行が許される迄に至つた。

十月十八日には、山階宮若宮兩殿下、閑院宮若宮殿下の御三方が所澤へ成らせられた。徳川教官以下練習將校一同は感激してお迎へ申し、晴れの飛行を展開したが御嘉賞のお言葉を賜はつた。越えて廿一日には上原陸相、長谷川、大島、淺田大將以下陸の將星が所澤飛行場を訪れたが、この日は快晴で、新着のパーセバル飛行船がその雄姿を現はし、木村中尉機がその前後を自由自在に飛翔して、當時の新聞は『鯨を追ふ鯨の如し』と名文句で書き立てた。

十一月に入つて、大正天皇御登極後最初の陸軍特別大演習が武州川越地方に施行された。好機逸すべからず、年來の宿願が許されてわが航空機が始めて演習に参加、御前飛行の光榮に輝いたのである。即ちパーセバル式飛行船一隻、ブレリオ式單葉機一機、研究會式二機が大演習統監部と連繫して偵察任務を果した。この時偵察將校を同乗させて飛行機を操縦したのは徳川大尉と木村中尉で

あつたが、その記録は徳川大尉の四回、百二十九軒、一時間四十五分、木村中尉の四回、百十軒、二時間三分である。演習第三日に木村中尉は小澤大尉を同乗させ國分寺方面を空中偵察中發動機に故障を生じ附近に不時着したこともあつたが、成績は概して良好であつた。

第一期操縦將校と同時に偵察將校として小澤寅吉、杉山元、淺田禮三、平塚直己、末松茂治、角田政之助の六大尉も入隊した。これ等の偵察將校も亦操縦將校同様な知れぬ苦心を盡した。例へば地圖は五萬分の一地圖に道路、田畑、森林、河川等を着色して使つたが機上でそれを擴げることが相當難しい。そこで上下に地圖を繰出すことの出来るやうに肩懸け式地圖板を作つたり、小刀、鉛筆、報告紙、報告袋等の携帯についても、外側に鉛筆差し、小刀差しをつけ、内側へ其の物を入れるやうな雜囊を作つたりした。報告をうつかり地上へ落しても直ぐ見失はれて終ふので、長さ六寸、徑一寸の革製報告筒を作り、これに紅白の旗を附加して投下することとした。第一期偵察將校は杉山元大將を始め何れも後年將官に進級した俊彦揃ひであつたが、航空の仕事は始めてであつたから様々の苦盃を嘗めたのである。

愉快なのはこの年行はれた生蕃の同乗飛行であつた。これは臺灣總督府が蕃民撫育の目的で生蕃各社の有力な頭目四十三名を選んで内地を見學させたが、十月十四日一行は所澤へ乗り込んで來た



のである。日本人でも飛行機が飛ぶとなれば辨當持ちで見物に出た時代、臺灣の山奥から出て来た彼等が飛行機を見ておつたまげたのは當然である。彼等はプロペラの猛烈な廻轉にまづ驚いたが、徳川大尉の鮮かな飛行に二度びつくり、更に六十米の上空から模擬爆弾が投下されるに及んで耳を塞いで逃げ出さんばかりに感嘆した。

『日本人は神様と同じことをする。』  
とか

『こんな魔法は人間業ではない。』

とか畏怖してゐる生蕃の中から、今度は最も獍猛さうな奴が一兩名選ばれ、同乗飛行を試みた。

『場内二周にて流石の生蕃の頭目も殆んど眼を廻し、すつかり感心』

と當時の記録は傳へてゐるが、彼等は歸郷後日本の實力と飛行機の威力に就いて盛んに宣傳してくれたので、この蕃民撫育飛行は相當の効果があつたやうである。

ほの／＼と明けてゆく所澤の黎明時代を回想して岡楢之助少佐の思ひ出話、空中滑走に就てがある。『當時は空中滑走が奥の手でした。日野大尉は時々これをやられたが、徳川大尉は慎重な方ではなく／＼やられない。そんな事をして萬一飛行機を毀しちや申譯がないといふのです。しかし教官

と同乗飛行をしてゐてたまにやられる空中滑走は實に氣持ちのいゝもので、スキッチを切つてエンジンが止つても機は悠々と飛んでゐる。このまゝ下へ着いてみたいと思つてゐると、又ブル／＼エンジンがかゝる。つまり空中の中だけの空中滑走で地上へは下りないのです。

なる程、空中滑走といふのはこんなものか。馬鹿に氣持ちのいゝものだから一つやつてみたいと思ふが徳川大尉はなか／＼教へて下さらない。

その中、漸くお許しが出たが、旋回空中滑走即ち今の空中滑走はいけない。これは墜落の原因になり易いから、なんでも直線でやらなければいかんといふのです。それでも空中滑走をやると大得意です。

『發動機の音が止つたやうですね。』

『空中滑走ですよ。』

『成程、空中滑走です。大した腕前ですね。』

といふやうなわけで、降りて來ると當人も大得意で自分の力で空中滑走をしたやうな顔をしてゐる。まづ、空中滑走が唯一の特殊飛行だつたから馬鹿氣でゐます。『同じく第一期操縦將校であつた武田次郎少佐も面白い追憶をして居る。『私にも愉快な空中滑走の思ひ出がある。空中で突然エ



ンヂンが止つた。しまつたと思つたが、こゝだなと思つて機首を少し下げると方向舵が利いた。下を見ると谷があるが片一方は麥畑で丁度麥がみのつてゐます。私はすっかり落着いて終つて空中滑走を試みたのですが、麥のために傾斜もゆるやかで無事降りました。そこで早速

「オーイ」

と助けを呼んだのですが、私が呼ぶと遠くの人はずり来てくれず近づいて来る人迄どん／＼逃げて終ふ。心細くなつて街道まで出ると、印伴纏を着た男が走つて来て、

「オー、二階の旦那ぢやありませんか」

と云ふのです。私が下宿してゐた運送屋の若い衆なのです。この時はうれしかつた。早速その男が屯所へ電話をかけてくれたりしましたが、何故人々が逃げたかといふと、飛行機が天から降つて来た、きつと乗つてゐる軍人は粉微塵になつてゐるだらう、血みどろになつた人間なんて見るのも嫌だ、それに掛り合になるとつまらぬといふのです。

當時の人々はそんな程度だつたのですね。しかし、これで空中滑走の自信を得ました。『次に操縦第二期生であつた佐藏求己大佐の思ひ出を掲げる。時代は一二年新しいが黎明時代の所澤の様子が面白く覗はれる。』

「拂曉の賑ひ。飛行練習は氣流の靜穩時を撰んだのであつた。暗い内に飛行機を格納庫から曳き出して天明を待つ始末。従つて飛行場に行く職員も、練習生も、職工も、見物人も夜明け前に飛行場へ飛行場へとつめかける。名實共に航空の黎明時代であつた。」

棧敷見物。所澤に山田屋呉服店といふのがあつた。飛行場の西側に棧敷を架けて買物をした客には其の棧敷で飛行を見物させるといふのである。當時はなか／＼の思ひつきであつた。棧敷からでないと思えない程低く飛んだわけではないが、發動機の調子や機體の手直しなどで、いつ飛び出すか見當がつかない。それで待つ身となれば時間が退屈であつたのである。

航空手當。五分間以上の搭乗に對しては航空手當といふものが支給された。最初は三十分以上といふ説もあつたが、三十分以上の飛行とは六、七里の航程であつて、そんな長距離飛行はめつたに行はれないといふ議論が勝つて五分以上といふことに定つた。その議事記録が所澤に残つてゐるが、當時は六、七里の飛行は大飛行で、極く稀にしか行はれなかつたのである。」

まだ／＼この時代は操縦と整備の區別はないから、教官が一人で何でもやる。『芋をふかしながら夜通し修理したことも時々あつた。現在とは餘り違つてお話にならないが、我々には懐しい思ひ



出である』と武田次郎少佐が語つてゐる。二機か三機しかない練習機を、修理しなければ翌朝生徒に教授が出来ない。練習将校は寝てゐても教官は徹夜で芋を嚙りながら整備をする。何といふ尊い先驅者の姿であらうか。かういふところからわが陸軍の傳統的な強さが育くまれたのである。

第六期生相當の佐藤進少將の思ひ出話も尊い。『私は十二月に氣球隊の中隊長として入つたのですが、飛行機の操縦の方も兼行といふことで教育を受けた。

毎日午前六時といふと今の徳川閣下、佐藤求己大佐などが嚴然として格納庫の前に立つて居られる。十二月の午前六時は決して遅い時間ではない。ウツカリしてゐると寝ぼけてゐさうな時間だが、いつ行つても教官達は劍をついて立つて居られる。武田次郎少佐も専任中隊長の時代だ。その前へ行くと何ともいへぬ氣がしました。

それから飛行機を擔いで出す。中隊長でも場合によつては擔ぐのである。それから愈々飛行練習が始まるが、少しでもいけなければ徳川閣下が

「もう一度おやりなさい。」

といはれる。何度でもやり直した。

練習が終るのが七時か七時半で、それから駆足をして將校集合所で朝飯をかきこむ。大急ぎで食

はないと八時に間に會はない。八時から氣球小隊長としての本職があるからである。

寒い所澤の冬の朝、いつ行つてもチャンと先に來て居られた懐しい教官の姿。嚴然と劍をついて立つて居られた徳川閣下、佐藤大佐、思へば尊い黎明の先驅者である。』

## 2. 日本最初の航空犠牲

大正二年春にさきがけて二月、徳川大尉の所澤代々木間の帝都訪問大飛行を終へた所澤では、操縦の各將校の腕も一段と冴えたので三月末に愈々初の野外飛行を試みることとなつた。航空路は所澤青山間でパーセバル飛行船一隻及び飛行機を以て大皇帝都を訪問せんとするのである。

『巨鯨と隼來る』といふ見出しで、各新聞は前記を書きたてる。戦闘機隼の出來たのは最近のことであるが、新聞ではもうこの時代に隼機が生れてゐるのも面白い。巷の噂はかうした空の話で持ちきり。當の三月二十八日には畏くも 北白川宮、久邇宮、朝香宮三殿下も成らせられ、隨員以下陸軍の將星提督、貴衆兩院議員を始め萬を數ふる觀衆が青山練兵場即ち今の神宮外苑へ參集した。やがて待つ程に午前十時二十三分ブレリオ式機（木村中尉操縦、坂元少尉同乗）まづ着陸、續いて徳



川式第三號（徳田中尉操縦）、徳川式第二號（岡中尉操縦）も見事にその後を追つて着陸した。

殿下への御挨拶を言上の後、三機は一列に場の中央に並べられ、各將校は議員連に一々懇切な説明をした。この時、議員からは

『推進機は右へ廻るのですか、左へ廻るのですか。』

とか、

『若し空中で尿意を催したらどうするのですか。』

とか、飛んでもない珍問、愚問が出たと傳へられてゐるが、さうしてゐる間に益田大尉の指揮するパーセバル飛行船もその雄姿を現した。再び起る場内の萬歳、ところが何事ぞ、約三十米まで降りて來ると飛行船は突然、青山葬場殿建物中の更衣所上に墜落、あはやといふ間に大破して終つた。幸に搭乗者は一同無事であつたが、何事か不吉な前兆が感じられた。

しかし、元氣旺盛な第一期操縦將校は少しも氣にとめず、慎重に機體を點檢して歸航に備へてゐるのも頼もしい。飛行船は失敗したが、飛行機は失敗しないぞといふ意氣込みも見える。かくて徳田中尉はまづ木村中尉操縦のブレリオ式機に同乗して、午前十一時盛んな歡呼の中に歸途に就いたのであつた。

歸航の飛行も好調で、夫の無事大任を果すことを念じてゐた徳田菊枝夫人は正午前、その元氣な機影を所澤から遙かの上空に認めたのであつた。見る／＼機は快速力で近づいた。やがて午前十一時五十五分、埼玉縣松井村大字牛沼北方の山林上空にさしかゝり、愈々機首を下げて着陸姿勢に移らんとする瞬間、突風にあふられて左翼を破損し、飛行機は三百米の上空から墜落してしまつた。新進氣鋭の木村中尉が死力を盡して水平を保たんと努力したことは想像に難くないが、天はこの先驅者に壽を借さず、麥畑の中に機も人も見るも無慚な最期を遂げたのであつた。

ハンドルに顔面を叩きつけて、悲壯極まる犠牲となつた木村中尉。彼の膝に抱きついたやうな姿勢で事切れた徳田中尉は外傷こそ無かつたが、ひどい内出血で顔面も胸も紫色になつてゐた。現在遊就館に陳列されてゐる徳田中尉の遺品腕時計は丁度十二時で止つて、わが國最初の航空犠牲の時刻を今も沈黙の中に物語つてゐるのである。

木越陸軍大臣は翌二十九日青山離宮に參内拜謁仰付けられ、木村、徳田兩中尉の遭難につき奏上申上げたが、優渥な御誼を賜うて恐懼したのであつた。そして次の御沙汰書を拜した。



叙正七位(特旨を以て位一級被進)

叙勳六等授單光旭日章

陸軍歩兵中尉從七位 徳田 金一

叙正七位(特旨を以て位一級被進)

叙勳六等授單光旭日章

同期生坂元守吉少尉は當時次の如く語つてゐる。『自分は今日まで最も多く木村中尉と同乗したが、あの日出發前自分が試乗した時にブレリオ式飛行機の具合が悪かつた。そこで修繕の爲め時間が遅れたが、往路は自分が操縦して木村中尉が同乗した。さて出發してみると南の突風が烈しく、上層氣流の變化も多くて相當ゆれる上、高空には濃霧が深く針路が見えず、吉祥寺の上空にさしかゝつた時など木村中尉が

「今、何處だ、何處だ」

と何度も尋ねた程で、苦心慘愴漸く青山練兵場へ着陸したのであつた。そんなわけで自分はいつでも不時着する心算であつたが、往航はとも角無事で、歸航にあの惨事を惹起したのは残念である。

木村中尉は大膽にして敏捷なることわが操縦將校中の第一人者で、ブレリオ式單葉で空中滑走を行つた日本最初の鳥人である。三、四百米の高さなら、いつでも輕快巧妙に空中滑走をやつてのけたのにどうして助からなかつたのであらうか。

中尉は寫眞が好きで、あの朝も現像などをやつてゐた。』

しかし、この語り手坂元中尉も大正七年一月十七日自作の戦闘機によつて壯烈な殉職を遂げて大空の護り神となつたのである。空の軍神は加藤少將のみではない。搖籃時代の飛行將校はからして生命を大空に捧げ身を以つて猛訓練を行つたのだ。彼等の尊い犠牲が一步々わが空軍の充實を齎したことを思へば、今日大東亞戦下の赫々たる武勳を聞くにつけても、思ひ出を新にして、我々は感謝を、感激を禁じ得ないのである。歌人與謝野晶子が三月三十日東京朝日新聞に寄せたる追悼歌に次のやうなものがある。

この二人新しき世の死ぬ道を教ふことす誰か及ばん

久方の青き空よりわがむくる埴に投ぐるも大君のため



地に聞きて恐ろしげなることながらかの天近く笑みてかんさる

もの云ひのさがなき人も知ることのいみじき人も君達に泣く

青空を名残のものと大らかに見給へ親も悲しき妻も

兩中尉の墜落した松井村牛沼西方は常に氣流の變化の多い處で、天氣晴朗の日でも飛行機がこの邊を飛ぶと五十米はひきつけられた。そこでこゝへ東京やまと新聞社では記念碑を建てて、兩中尉の遭難を記念すると共に後進の注意標としたのであつたが、現在この記念碑は所澤停車場前の廣場に移されてゐる。

この年民間飛行家武石浩玻はカーチス式複葉機を携へて歸朝し、久邇宮殿下より『白鳩』の御命名を賜はり、大阪朝日新聞社の後援で五月三日鳴尾競馬場で三回の公開飛行を試みた。當時の記録によれば第一回は七分四十七秒、第二回は十四分四十三秒、第三回は十分二十秒の飛行で最高一千米に達して當時の民間鳥人としては文字通りの大飛行であつた。

彼の飛行振りは敵國アメリカの飛行家マース・アットウォーターの如く技巧的でなく、あくまで日本人らしく力量本意の荒削りのなものであつて、その大膽な男らしい飛翔は素人眼にも壯絶快絶なもの見え、數萬の觀衆が異口同音に

『やつぱり日本人の飛行は西洋人と違ふ。男らしくて立派だ。立派だ。』

と讚へたといはれてゐるが、自身も第三回の飛行終了後次の如く述べてゐる。

武石浩玻氏



「本日の飛行に於て最も見榮えなくして最も苦心せしは最後の飛行なり。一千尺に登り見れば上層の氣流は下層と殆んど別物の感をなし、右翼左翼海より起る氣流と山より反撥する上層氣流との爲に一種の眼に見えざる渦を巻き、鳴尾漁村の上空千八百尺の點を飛ぶ時の如き予の身體はあはや飛行機外に投げ出されんとするが如き感じを與へられたり。日本の氣流は北米大陸の氣流に比し島國的に



して、一般にコキョウシャクとして、飛行機を以てこれを統禦する上には一種新しき苦痛と新しき技術とを要する事を感じたり。故に予は最初の飛行といひ、既に第二回を無事に飛行終りたることといひ、此の上層の連的悪氣流に飽まで反抗して高く飛ぶことを止め、突進的グレイドを以て直ちに千八百尺の高空より四十五度の角度を以て競馬場に降下し、序に二回ウェーリングを爲し、更に一回最後の旋廻飛行を爲し本日の飛行を終りたる次第なり。要するにかゝる新らしき氣流と千尺、二千尺、三千尺、四千尺の高空又高空の上に出會すとは痛快禁ずる能はざるところにして、將來多々益々日本獨得、殊に關西地方に於ける特殊の氣流と戦ひ且つこれにうち勝たんことを期す。」

翌五月四日、彼は鳴尾、大阪、京都間の民間最初の都市連絡飛行を行ふことになつた。第一航路鳴尾大阪間は十八分間で見事翔破、第二航路も二十四分で翔破、京都深草練兵場の上に白鳩號の雄姿を現はし、目出度く着陸するものと思はれたがその瞬間、急に機首が下つて地上に激突して機體は大破、彼は練兵場の地を赤く染めて遂に民間最初の尊い犠牲となつたのであつた。墜落當時の様をこの飛行の主催者である大阪朝日新聞は次のやうに傳へてゐる。

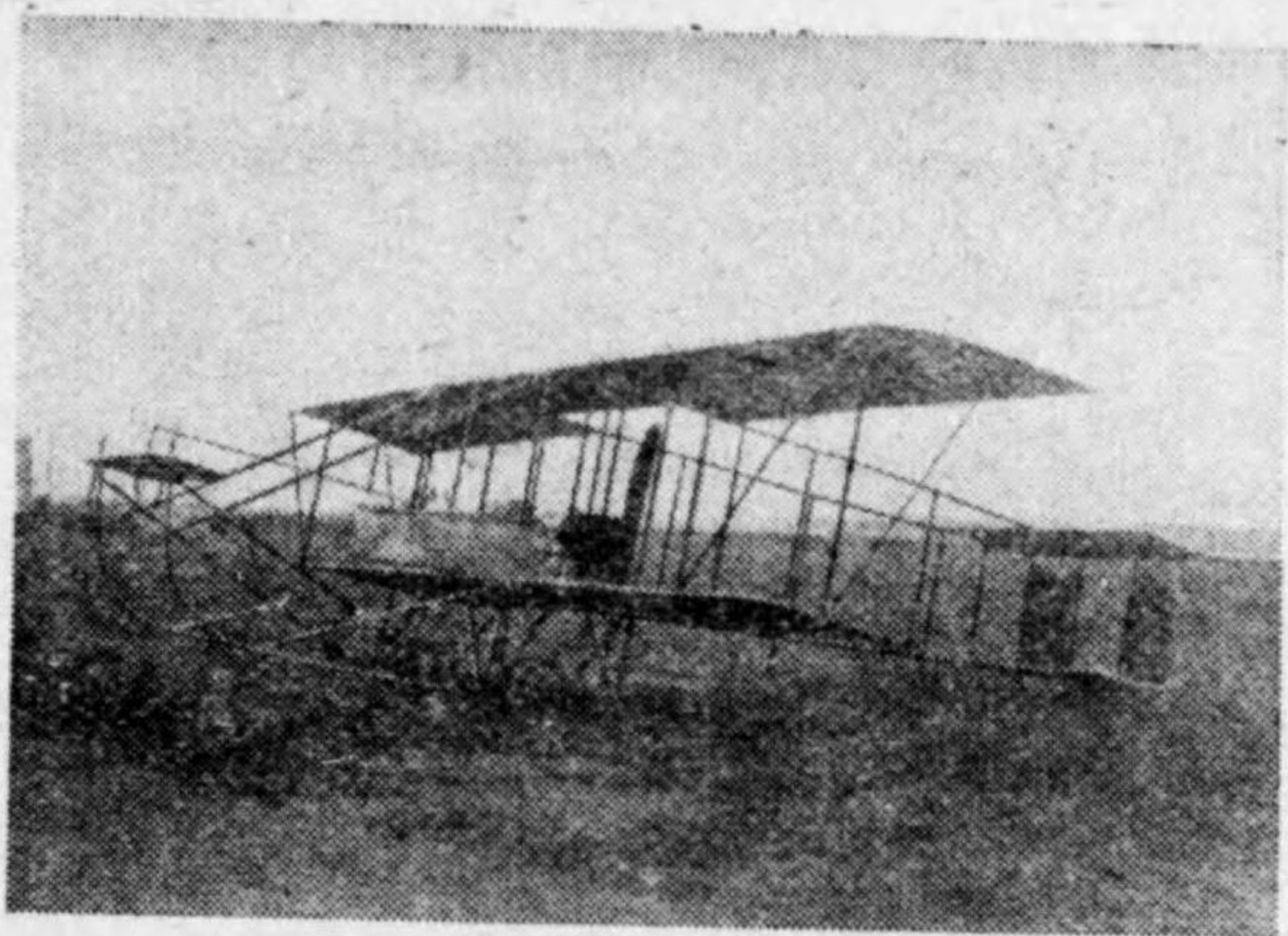
『京都練兵場に於ける都市連絡飛行の人氣は非常にて既に午前十一時頃には場の四周にギツシリ人垣を造り、貴賓の來場も多く大盛況の裡に時間は通りて、十二時半過には大阪出發の報あり、人氣

更に引立ち、來着今や遅しと待ち居たるが、風位に加減もあり多分場の上にて半圓形を描きながら靜かに着陸するならんと想像したるに、十二時五十一分に至り遙か西南の空二千五百尺の高さにテラリ其の雄姿を認めたり、數萬の觀衆は聲を限りに拍手喝采してアレヨ〜と呼ばはりしが、同五十五分となりて肉眼にて飛行家武石氏の姿をもアリ〜と見られ、間もなく推進器の唸り天を壓し次第に降下して場の西南隅より今や無事着陸と思ひし刹那、如何になしけん飛行機は忽ち破壊され、砂塵濛々と立上る。スワ大椿事出來と社員は固より、來觀の十六師團軍醫諸氏無二無三に其の傍に驅寄り檢め見たるに、機は既に前半分を破壊せられ、武石氏は其の下になりて人事不省に陥りたり、直に擔架にて衛戍病院に擔ぎ込みたるが二時終に絶命せり。

破壊されたる飛行機を見るに左翼まづ地に觸れて破壊し、其の反動にて右翼も破壊され武石氏發動機の脇に放出され居りて、右前額を割り隼丸を露出し足にも負傷せるものゝ如く、擔架にて運び行きたる跡には血痕斑々たり。カーチス學校の秀才ピーチー氏が常に行ふ急降下に倣はんとして速度多きに過ぎ、地にショックし翼を損ずると同時に氏はサドルを離れて地上に投出され、思はざる負傷を爲したるものと思はれ、又二三百尺の空中急轉直下したるを思へば、何か機關に故障ありて操縦意の如くならず遂に右の如き結果を生じたるものと思はれる。』



武石浩波はかくて日本民間飛行家最初の犠牲として華かにも短く散つた。彼は歸朝前、サンフランシスコ出發に當つて『いまさらに老たる父母に涙をば



モーリス・ファルマン複葉機

ソイがしむべく歸るわれかな』と詠じてゐるが、この先驅者も日本の空を飛ぶからには心秘かに死を決してゐたものと思はれる。しかし、彼の死は長くも天聽に達し、久邇宮殿下よりは御使を賜はり、その死に同情して朝日新聞社の募集に應ずる弔慰金は全國津々浦々より數萬圓に達した。又彼の死によつて操縦士を過勞から防ぐためには整備員を置けの聲も起り、機體の改良案も出、日本民間飛行界に幾多の好ましい聲があがつたのであつた。彼の死後二日、所澤では澤田中尉がモーリス・ファルマン式で高度千五百米の最高記録を樹立した。所澤では木村、徳田兩中尉の死を無駄にするなど激しい演習が毎日

大尉の他に長澤賢二郎、澤田秀の

兩工兵中尉が最初の拜授者となつた。七月に入つてテルフンケン式、無線電信機をパーセバル式航空船に装置し、所澤中野間で最初の空地試験に成功、八月にはフランスのアストラ會社製スコット式爆弾投下機を購入して擬裝爆弾投下の初試験を行つた。當時の代表的飛行機ファルマン式の概要をこゝに掲げて置く。尙ほ海軍に於ける最初の犠牲は、これにより約二年後大正四年三月三日のことで、安宅、武村兩中尉と柳川三等兵曹が矢濱防波堤東方二百米に墜落した壯烈な殉職である。

| 性能 | 諸元   |     |       |           |         |        |        |           |       |       |       |            |      |                     |
|----|------|-----|-------|-----------|---------|--------|--------|-----------|-------|-------|-------|------------|------|---------------------|
|    | プロペラ |     | 發動機   |           | 機體      |        |        |           | 使用    | 原形    | 製作    |            |      |                     |
|    | 型名   | 氣筒數 | 馬力    | 型名        | 全備重量(尙) | 搭載量(尙) | 自重(尙)  | 主翼面積(平方米) | 全高(米) | 全長(米) | 全幅(米) | 期間         | 式名   | 區分                  |
| 能航 | 推進   | 九〇〇 | 一、八〇〇 | V型固定      | 七八〇・〇〇  | 二八〇・〇〇 | 五〇〇・〇〇 | 六〇・〇〇     | 三・六六  | 一一・五〇 | 一五・五〇 | 至大正二年至大正五年 | 複葉推進 | 「ファルマン」會社           |
| 續時 | 九〇   | 八   | 七〇    | 「ルノー」     | 七八〇・〇〇  | 二八〇・〇〇 | 五〇〇・〇〇 | 六〇・〇〇     | 三・六六  | 一一・五〇 | 一五・五〇 | 至大正二年至大正五年 | 練習偵察 | 「モーリス・ファルマン」式一九一三年型 |
| 間  | 四    | 九〇〇 | 八     | 「シヨビーエール」 | 七八〇・〇〇  | 二八〇・〇〇 | 五〇〇・〇〇 | 六〇・〇〇     | 三・六六  | 一一・五〇 | 一五・五〇 | 至大正二年至大正五年 | 練習偵察 | 「モーリス・ファルマン」式一九一三年型 |



## 3. 最初の海軍機、航空母艦

臨時軍用氣球研究會は陸海軍協同の仕事であつたが、水上飛行機の發達につれて海軍機の特徴がだん／＼はつきりして來た。又海上の氣象、風速、その他についても自ら陸上とは異なるものがないければならない。そこで海軍側は明治四十五年六月に分離して、海軍航空術研究委員といふものが設けられ、横須賀鎮守府司令長官指揮の下に海軍の目的に適應する飛行機とその操縦法について具體的研究を行ふこととなつた。

委員長は山路一善大佐、委員は飯田久恒中佐以下十八名であつたが、間もなく三名追加せられて全部で二十一名となつた。その中には、パリ駐在中の金子養三大尉もゐた。かくて横須賀水雷團を事務所として着々研究の歩を進めたが、最も仕事の中心となつたのは山内四郎少佐（後の横須賀海軍航空隊司令、中將）で、これに梅北兼彦、山田忠治、河野三吉の三大尉が主として操縦術の實際研究、中島知久平機關大尉が機體製作の研究を分擔した。中島大尉は海軍機體製作の元祖であるが、大正六年軍籍を退いて中島飛行機製作所を群馬縣太田町に起し、わが國民間飛行機製造に多大の貢獻を

爲し、又政友會總務として政界にも活躍、鐵道大臣となつたことは餘りにも有名である。

横須賀軍港内長浦灣の追濱には間もなく南北六百米、東西二百米の地を整理し、格納庫と滑走臺とが作られた。又飛行機も當時優秀機として定評のあつたフランスのファルマン式水上機とアメリカのカーチス式水上機を二機づつ購入することとなり、操縦術の研究をも兼ねて河野、山田の兩大尉と中島機關大尉はアメリカへ、梅北大尉と小濱機關大尉はフランスへ、夫々出張を命ぜられた。追濱飛行場の埋立も漸く完成に近づいた十月、河野、山田の兩大尉はアメリカからカーチス式水上飛行機（發動機カーチス七十五馬力）二機を携へて歸朝したが、一方金子大尉もフランスからモリス・ファルマン式水上飛行機（發動機ルノー七十馬力）二機を持つて歸つて來た。晴の觀艦式は十一月十二日と決定されたが、當日はどうしても御前飛行の光榮に浴したいものである。そこで即日海軍式の猛練習が開始されたのである。

十一月二日、まづ河野大尉がカーチス式水上機に水雷團の將校を同乗せしめて飛行を試みたが、滑走中大浪を喰つて顛覆し機を破壊して漸く身は助かつた。これが追濱飛行場の開幕第一日の椿事で、餘り香しいものではなかつた。

『陸軍の飛行機もなか／＼飛べなかつたが、海軍はそれ以上難しい。』



『飛ぶよりもまづ滑走の練習が第一である。浪を喰つてもひつくり返らぬ稽古から始める方がい  
ゝ。』

早くも一部に悲觀論が起りかけた時、立ち上つたのが金子大尉（現在の少將）である。河野大尉は研究の日も浅かつたが、金子大尉は既にその前年からフランスへ渡り、自由飛行にも成功の腕前である。十一月五日午後四時二十分、彼は第一回の飛行を試みたが果然三十米の上空を約十五分見事に飛翔して無事着水したのであつた。これが日本最初の水上飛行である。續いて八日金子大尉は再びフルマン式水上機に搭乗して飛行し、十日には河野大尉もカーチス式水上機を操縦して約十分間の水上飛行を試み愈々その技倆の確實なことを示した。

かくて十一月十二日が來た。大正天皇御登極後初めての觀艦式で空は拭つたやうに晴れ渡り、若い日本の將來を壽ぐやうである。午前十時も近い頃、まづ河野大尉は愛機カーチス水上機に搭乗一掛すれば機は勇しく水煙をたてて滑走、見事フハリと空に浮んだ。思はず上る戦友からの萬歳の聲を聞くや聞かずや、機は悠々御召艦筑波の右舷を掠めて飛び、全艦列の上空を通過して全航程十七哩、十三分の後恙なく横濱東海岸太平洋汽船會社石炭貯蔵庫前に着水したのであつた。河野機に遅れること數分、金子大尉操縦のフルマン式水上機も亦御召艦附近にその雄姿を現はし、敬虔なる

飛行振りで筑波を一周、東海岸へ飛び去つたのであつた。この航続距離五十哩、高度二百米、流石に天晴れな腕前であつた。これがわが無敵海鷲の光榮ある最初の御前飛行である。

かう書いて見ると、當時の海軍機はいかにも颯爽として立派さうであるが實は陸軍機同様の貧弱なもので、今から見れば颯爽どころかよく飛んだと言ひたいやうな飛行機である。

まづフルマン式水上機であるが、翼は複葉だが上翼の長さ十米一〇、幅十五米五〇、高さ三米八〇、最大速度八十三浬、航続時間三時間、五百米まで昇るのに十一分もかゝる。材料は木製で双浮舟であつた。カーチス式水上機の方は上翼の長さ八米四〇、幅十一米三〇、高さ二米五〇、最大速度七十九浬、航続時間五時間。やはり木製であるが、この方は單浮舟であつた。

水上機とはいふものの、正しくいふと水上練習機に過ぎず、今日から考へるととても軍用に使えるやうな優秀なものではなかつた。これ等の複葉は行燈のやうな型をしてゐるから、後に行燈飛行機と愛稱されたものであるが、やつと飛べるだけの性能を嘲笑され、若い士官達からは『馬鹿鴉』の綽名もいたゞいてゐる。しかし、この馬鹿鴉が飛んだからこそ、今日ソロモン海に、アリニューヤンに活躍する優秀機も生れたのではないか。私はモ式のチョンマゲ飛行機と共にこの行燈飛行機にも滿腔の敬意を表するものである。



さて大正二年になると航空研究會も漸く基礎が出来て来たので、金子、河野兩大尉を始め暮に歸朝した梅北大尉等の新鋭を加へて教官とし、數名の士官を選抜して操縦法、偵察、通信其他航空士官として必要な事項を教授實習せしめる事となつた。これが五月の研究委員第一期生であつて井上二三雄、廣瀬正經、安達東三郎、藤瀬勝の各中尉が名譽の選に入つた。續いて六月の第二期生には和田、難波の兩中尉と多田機關中尉が選ばれた。飛行演習も次第に進んで金子大尉はファルマン式で二時間五分飛翔し、わが國に於ける航績時間記録を作つてゐる。當時の一つ話としてこの日は快晴だつたので、元氣な大尉は飛行服も着ずに飛んだが、途中で寒くて仕方がなかつたさうだ。又パリ滞在中に金子大尉は革の飛行服を買つたが、日本へ歸つてみるとそれが珍らしく、當時の追濱には洋行歸りの人の他は革の飛行服を持つてゐなかつたとも傳へられてゐる。

特務艦「若宮」が改装され、わが國最初の航空母艦として海軍小演習に参加したのもその年の八月であつた。若宮は青軍に屬して佐世保港外より港内に在つた赤軍の行動を偵察したが、最も苦心したのは如何にして飛行機を發着せしめるかといふことであつた。最初は艦側に筏を並べて、その上で飛行機を自由に發着させようとしたが駄目であつた。浪がひど過ぎるのである。次に筏を艦の方へ廻してみたが、やはり浪の爲めに動揺する。仕方がないので艦上からデリックで飛行機を吊り

下し、その儘發動機を動かして丁度よい頃を見計つて綱を切るといふことを考へた。これも一本ではうまく行かないので、二重デリックを作つて漸く成功したと記録に残つてゐる。

今から考へると何もかも幼稚極まるものであつたが、これ等の尊い經驗が間もなく起つた青島戰の役に立ち、それが海軍の追濱搖籃時代の基礎となつたのである。

#### 4. 青島戰とわが陸海飛行機隊

大正三年春の陸軍操縦練習將校第二期生の卒業飛行は所澤習志野間往復であつた。今なら學生鳥人でも朝飯前の距離だが、これを新聞は『總武横斷大飛行』などと初號活字の見出しで書き立ててゐるのだから、まだくその幼稚さはおして知るべしである。海軍の實力も似たり寄つたり、民間は尙ほ更らのことで箱根の山を越したものとさへない始末であつた。

陸軍の操縦將校は全部で十四名。偵察將校十二名。使用し得る飛行機は十六機といふがこれも正式に部隊のものではなく、臨時氣球研究會が練習用として持つてゐたものである。丁髷モ式の中にあつてニューポール式百馬力が斷然光つてゐた。



識者といはれる人達が大真面目で

『軍用機としては將來時速百斤位迄は出るものが必要であり、又可能であらう。』  
とか、

『軍艦のやりに飛行機も驅逐機とか主力機とか偵察機とかの區別をつけることになるだらう。』  
とか議論してゐるのだから愉快である。

空中戦闘といふやうなことも慎重に考へたこともなく、いざといふ時にはピストルでも射ち合へばいいだらう、飛行船のやうな大きな奴が來たら腹をめぐけて體當りで行かうと思つてゐた。爆撃だけは何といつてもやらねばならぬといふので、銃力製の徑十糎位の砲彈型のものに石灰を填め、手で見當をつけて落すのである。餘り丈夫にして置くと折角落しても石灰が出ず、落下點がはつきりしないといふので、やゝ軽くハンド附けにして置いたが、うっかりすると飛行機の震動でハンドがとれ、操縦者は眞つ白になつたといふ話もある。

『石灰が眼にしみて痛かつたものだ。』

と操縦第二期生だつた佐藤求己大佐も回想してゐる。

かういふところへ突如世界大戰が勃發して日本も參戰、荒鷲達にも動員令が下つたのである。動

員計畫があるでもなし、この下令には流石の先驅者達も面喰つた。教育は即日中止、飛行機の點檢、加修を始めたが、勿論新品はない。携行材料は秋の大演習の爲め立案しつゝあつたものをその儘使つた。

隊長は有川鷹一中佐。操縦者は徳川大尉以下長澤、佐藤、坂本、眞壁、内藤の五中尉、武田、小關の兩少尉の八名、偵察者として弘中少佐、福井、末松の兩大尉が參加した。飛行機はモ式(七十馬力)四機、ニューポール式(百馬力)一機の五機である。何よりまづ飛行機の武裝だといふので、何もない架框の底に防弾の爲め鐵板を着けてみたが、そんなものを着けたら重くて上らないので取止め、機關銃を三挺砲兵工廠から貰つて來て機體の柱に結びつけ、使用の時は取りはづして同乗席前の支臺に銃身を托して射撃することとした。この機關銃なるものが又現在の輕機關銃の祖先で、臺灣の生蕃討伐に作つたといふ一人擔ぎの珍物であつた。爆彈は宇品で出帆間に幾箱か漸く到着、上陸後開梱して初見參といふ程不意の編成には骨が折れた。

飛行機を持つて行くといつても、朝鮮海峽横斷を遠い將來の理想としてゐた時だから、空中輸送などは夢想も出来ない。飛行機は御叮嚀にも分解して大袈裟な梱包で龍口迄送られた。龍口は海濱が好都合でその儘飛行場を利用し、それから即墨、平度、狗塔阜等へ前進基地を作つたのである。



上陸勿々爆弾の實驗をしてみた。砲兵工廠苦心の作ではあつたが、投下爆弾とは名ばかりで、重さ十五疋位の砲弾を利用して底部に小さな落下傘を附けたものに過ぎない。第一回の實驗には弾と傘とが離れてしまつて役に立たない。第二回は落下傘の附着部を鐵線で補強したが、傘が大き過ぎてフラ／＼と落ちて、まるで晝花火、見物の支那人迄が拍手喝采した。第三回は仕方なく傘の頭に鉄を入れて蛇の目にしたが、これで漸く三發に二發位着發することになつた。しかし、こんな爆弾でも軍艦攻撃をやつたから痛快である。當時の模様を佐藤求己大佐は次のやうに追想してゐる。

「十五疋の爆弾で軍艦攻撃、正に蟻螂の斧を振ふに似たるも、攻撃者も被攻撃者も天地開闢以來初の出来事として勇みに勇み、驚きに驚いたことは蓋し並大抵ではなかつた。

わが第二艦隊に封鎖された獨逸の軍艦三隻は膠州灣内奥深く追ひ込められてゐたが、九月二十六日よりわが攻撃前進に海岸近く迫りわが側面を砲撃する効果は相當のものであつた。翌二十七日の師團前進掩護に航空隊が敵艦爆撃の任務を受けた。當時即景飛行場に在つたモ式二機、ニューポール式一機の全力を擧げての決行である。携行爆弾三個以上は搭載力が許さないが、天明と共に勇躍出發した。投下器、照準器などいふ立派なものはなくとも、敵艦の上を飛行することは今日と同様である。各機共艦上射撃を侮り、爆撃の確實を期して高度四、五百米で飛ぶ。不意を喰つた敵艦三隻は艦上機銃を射ち始め、白衣の水兵も右往左往、艦は全速力を以

て蛇行しつゝ灣の奥へ逃げて行く。最大高角にして撃つて来る敵の機銃を無頓着に、唯だ敵艦目がけて追撃する中にフト氣がつくとわが翼や尾部が射たれてゐる。こゝぞと力をこめて投下する爆弾の落下傘の艶々しい白絹が青海原に映じて何ともいへず美しい。艦側での爆撃は認めたが、甲板ではどうであつたらうか。一發投下しては大きく旋回して第二發、續いて旋回して第三發。三機交る交るの攻撃に敵艦は陸上攻撃どころの騒ぎでなく黒煙濛々膠州灣の奥へ奥へと逃げ去つた。

さてその翌日から敵艦近くに飛行すると、彼忽ち逃げ出す。してみると此の爆撃は少くとも精神的には大いに效力があつたと一同喜んだ。此の日の爆撃に三機共數發の敵弾を受けたが、機的主要部、搭乗者をはづれたことは天祐神助であつた。」

同じく佐藤大佐の次の話は旺盛なわが荒鷲精神を遺憾なく發揮してゐる。

『孫悟空ならで誰も空中戦の經驗はなく空中戦術の原理原則のある筈はない。情報によると敵機は二、三機に過ぎぬとのことだ。字品を出て船中での研究會の結論は敵機と遭遇せしものはこれと衝突すること。これで二、三機が相討ちで仆れても、こつちは補充が利くから制空權我に在りだ。但し體當りをする前に機銃を以て敵機の撃墜につとめるべしといふやうな亂暴なものであつた。しかし、いざ敵機と渡り合つてみると、向ふは速力の素晴らしい單座機で直ぐ高いところへ逃げて終ふ。こ



つちは一時間もたぐねばそこへは上れないので齒がみすることが多かつた。』

戦前青島のイルチス競馬場を根據地とした獨軍には舊式ルンブラー式機、新式ルンブラー式機、民間機の三機があつたが、二機は破損して開戦後活躍したものはE二號機、即ち新式ルンブラー式機一機のみであつた。これには主として隊長ブリュッシュ中尉が搭乗して偵察に當つた。その性能は千五百米位の高度で三時間位飛行をして、當時としては相當優秀なものであつた。わが軍の飛行機はフアルマン式複葉にしる、ニューポール式單葉にしる、水平飛行の餘力を滿し徐々に階段的に高度をとらねばならぬといふ時代物で、千米上るには三十分以上もかかる。基地から直ぐ目的地へ飛ぶと高度が低過ぎるといふので、一まづ反對の方へ飛んで充分高度をつけ、それから目的地へ飛ぶといふやうなことをやつた。従つて敵機がわが司令部上空遙かに現はれ、速かに攻撃せよと火のついたやうな命令が下つてもオイソレとは上れない。敵は悠々たる飛行、味方の督促矢の如し。それでも三十分たぐねば一千米へは上れないのだから仕方がないのである。まして敵機が千五百米もの上空にあれば、まづ當分追ひつけこはないのであつた。

かうした不便を忍んでわが飛行隊は上陸以來青島要塞陥落まで六十七日間に八十六回の飛行、その中三十九回は敵上を飛翔したのであつた。

一機の平均飛行回数は二十一回。最も多く飛行したのは三十一回。

飛行總時間は八十九時間弱。一回平均一時間二分を飛んだわけで、最大時間は二時間であつた。

敵上飛行の平均高度は一千二百五十米。最高記録は二千百米。敵の射撃を受けたこと七回、命中弾數五十五個であつた。

わが飛行機の機關銃使用回数は三回。發射彈數約九百發。爆彈投下回數十五回。爆彈數四十四個であつた。

海軍では金子少佐を中心に和田、飯倉、山田、井上、河野の各大尉、花島機關大尉、武部、藤瀬、大崎、馬越、山本、難波の各中尉が操縦者或は偵察者として活躍した。航空母艦は改造艦の「若宮」で、五式水上機(七十馬力)三機、同上(百馬力)一機が參戰したが、その飛行回數は九月五日から十一月六日迄に五十回である。

飛行時間は一時間乃至一時間半が最も多く、最も長いのは二時間十二分に及んでゐる。高度は最高二千八百五十米、爆彈投下數百九十三個であつた。

又陸軍飛行機に屬する擊留氣球は十月三十一日及び十一月一日初めて劉家韓哥庄附近に昇騰して敵情觀測を行つた。更に陸軍飛行隊の豫備として帝國飛行協會所屬のルンブラー式單葉機が、豫備



海軍少佐磯部鐵吉と共に戦地へ派遣せられた。磯部少佐は十一月六日勞山灣で組立て、高度二千米で王哥庄西方大橋附近まで飛行したが、發動機に故障を生じて鼈山街に歸航しその儘實戦には参加しなかつた。

### 5. 帝國飛行協會と民間飛行家の活躍

大正二年四月二十三日、帝國飛行協會が創立せられて民間飛行界に一つの大きな根據が出来た。協會は翌三年三月、久邇宮殿下を總裁に推戴し、會長には大隅重信伯、副會長には阪谷芳郎男を推薦し、理事には澁澤榮一子、田中館愛橋博士等十數名が委嘱された。當時匿名の一人が協會の事業に賛成して十七萬八千圓を寄附したが、我が國の富豪連が一萬圓と纏つた金を出し澁つた時代、この外國人の美舉は確かに一つの警世の聲であつた。

協會は初期の事業として磯部豫備少佐をドイツに送り、ルンブラー式飛行機(百馬力)二機を購入したが、この一機が勇しくも青島戦に飛び出したのである。又操縦生の養成に當り尾崎行輝以下の飛行士を世に送つたが、彼等が活躍したのは大正五年以降のことである。

大正二年アメリカから野島銀藏、星野米藏、幾原知重等が歸朝したが、翌年には坂本壽一がトラクター式複葉を、高左右隆之がカーチス式を、海野幾之助がクリスト・フワリン式飛行艇を携へて歸朝、荻田常三郎もフランスからモランソルニエ式單葉を携へて歸朝した。

野島は幾原の残したカーチス式で臺灣に渡り、日本人最初の生蕃撫育飛行といふ變つたことを實行したが、坂本は和歌山で、高左右は姫路で飛行して大歓迎を受けた。磯部少佐のルンブラー式も所澤から東京を訪問した。

櫻咲く四月、大正博覽會が開かれ陸軍機は青山に、海軍機は芝浦に飛來して大いに飛行知識を普及したが、四月十六日重松翠中尉は青山より所澤へ歸航の時、着陸を誤つて地上に激突、わが陸軍第二次の犠牲と散つた。

しかし、帝國飛行協會は民間飛行の機運漸く熟すと見て、斯界の權威田中館博士、長岡外史中將等を判士として、六月十三、十四の兩日、阪神鳴尾に於て第一回民間飛行大會を催した。参加するものは坂本、高左右、海野、荻田、磯部の僅か五機であつたが、二十萬の觀衆は狂喜して

『日本にも軍用機の他に飛行機がある!』

とか



『民間航空時代が来た！』

とか叫んだ。第一日には磯部、坂本、高左右、荻田の四機が初夏の空に亂舞したが、第二日も坂本は三十一分二十二秒の最高航続記録を作り、荻田は二千百米の高度記録を作った。尙ほ番外の磯部は悠々一時間三十四分空にあつて、人々を満足させた記録されてゐる。

磯部鐵吉は陸軍の日野少佐と同じく飛行機製作の爲め現役を捨てた變り種で、獨力で日本航空協會を起したが、これは帝國飛行協會に解消し、青島戰に参加せんとしたがこれも飛行機が破壊して志成らず、後スーツケース一個を携へて遠くフランスへ去り、世界大戰に飛行中尉として參戰、レジョン・ド・ヌール勳章を授與された。昭和五年頃からはグライダーを始め、わが國滑空界でも先驅者の一人である。

荻田常三郎も面白い人物で、陸軍豫備少尉であつたところから、軍服裝で機上の人となるかと思ふと

『俺は日本人だから毛唐人の服裝なんかしないぞ。』

と、羽織袴で操縦した。彼の齎したモランソルニエ式百馬力は、當時第一流の精銳機であつたから、大會第一日早くも一千米の上空に昇つて觀衆をあツといはせ、翌日は大阪で着陸破損したが、

それでも更に二千百米の好記録を出してゐる。彼はこの意氣を以て東京大阪間無着陸飛行を企て、翌大正四年一月三日京都を出發したが、残念にも墜落して武石浩波の後を追つたのであつた。

さて、第一回民間飛行大會後、これ等の民間飛行家は、野島、星野等と共に各自各地に飛行して大いに航空熱を鼓吹したが、機體、發動機共に漸く古く、興行的飛行に忙しくして練習を缺き、日常生活に眞面目を缺くものもあつて事故漸く續出して、民間飛行の黄金時代は餘りに早く去つて終つた。

かくて大正四年十二月三、四の兩日、第二回民間飛行大會が鳴尾で舉行されたが、參加機僅かに三機、それも老朽の發動機ばかりで人氣も漸く下火、見物人も數千人を出なかつた。烈風暗澹とした師走の冬空に飛ぶ民間鳥人の先驅者達は悲壯な努力を續けたが中澤家康が三十五分の飛行をして新歸朝者らしいところを見せたのみで、坂本は新造トラクター式を突風に叩きつけられて海中に投げ、高左右は大阪訪問後發動機が故障して場外へ着陸して終つた。

あれ程華かであつた外國仕込みの鳥人達が、僅か一年餘の中にどうしてこんなに沈黙して終つたのか。それは飛行機のせむか、飛行家のせむか、時代のせむか。心ある人々は再考した。そして力強く氣づいた。



『飛行家も日本人である。日本人であるからには立派な日本精神に生きなければならぬ。』と。

## 6. 第二次世界大戦と航空機

心あるわが先驅者の異常な努力にかゝはらず、日本の航空界は依然黎明期を出でなかつた。今から思へば太古の飛行機とでもいひたいやうな、あのモーリス・ファルマン式のみが日本の青空に悠悠と飛んでゐるのである。しかし、世界の空はそんな香氣な夢は許されなかつた。

一九一四年（大正三年）七月、セルビアの一青年の放つたピストルの弾丸は、全歐洲を戦の野とし、遂にその影響を全世界に及ぼした。時代の子航空機がこの渦中に卷かれなわけはない。忽ち軍用に供された航空機はその切實な要求により、一九一八年十月に至る僅か四年餘の間に驚く可き發達を遂げるに至つたのである。

大戦當初は軍用機といつても偵察が關の山であつた。フランス軍はモーリス・ファルマン式、ニポール式、ブレリオ式等を用ひ、ドイツ軍もルンブラー式、アロバトロス式等普通の飛行機に輕

機關銃を取附けたものに過ぎなかつた。イギリスに至つては殆んど軍用機らしいものが無かつた程である。續いて空中戦闘が初まつたが、最初は折角機關銃が裝備されてゐてもプロペラが邪魔になつて、十分な射撃が出來ず、敵味方一機つつ入亂れてピストルで雌雄を決するといふ悠暢な空中戦をするより仕方がなかつた。

それにしてもドイツ空軍の電撃ぶりは目覺ましかつた。彼等は開戦勿々フランスの出鼻をくじき、ベルギーの中立を冒してリージュ、アントワープの空を一氣に制壓し、八月末には早くもパリ郊外二十五哩の地點まで侵入した。八月三十日、ドイツ機はパリ上空に現れ

『我等は既にパリを招呼の間に望まんとしてゐる。これ以上の抵抗は徒にパリの文化を破壊するのみであるから須く軍門に降るべきである。』とのビラを撒布した。

パリは物情騒然、今更らの如くあわて出した。首府はポルドーへ移轉し、歴史的記念物以下一切の公共物には防禦網が張られ、市民は始めて經驗する不思議な恐怖に驅られながら、兎も角防空の準備に奔走したが、果せるかなドイツ機は猛烈な爆撃を敢行したので、花の都パリは近代都市最初の空襲犠牲として悲惨な有様となつたのであつた。



勿論、當時はまだ爆弾投下器も照準器もなかつた時代で、爆撃といつても飛行機に爆弾を數個積んで、『此處ぞ』と思ふところで覗ひを定めて手で落したのである。今から考へると頼りないので、正確な爆撃は期待する方が無理であるが、それでも敵の後方惑亂には十二分の効果があつたものに見える。

マルヌの會戰にフォッシュ元帥の戰術功を奏してフランス軍は大勝し、パリの危険は漸く遠ざかつたが、祖國の急を見てフランスの民間飛行家は一齊に三色旗の下に集つた。宙返りの元祖ペグーを初めヴェドリーヌ、ルフランなど一流の人々も立上つた。わが滋野清武、磯部鐵吉、馬詰駿太郎、石橋勝浪、茂呂伍六等の各鳥人も後年義勇兵として參戰した記録がある。

一九一四年の暮にはパリの防空設備も漸く整つたが、ドイツ空軍はツェッペリン飛行船を飛ばし初め、アントワープ、オステンド、ニュポール等を屢々空襲、更に海を越えてロンドンをも爆撃した。そこでロンドンでも燈火管制を實施、高射砲、防空燈、襲撃飛行等の準備を怠らなかつた。イギリスの軍用機は一般に幼稚で、訓練も徹底せずともドイツ空軍の敵ではなかつたが、フランスは防空を嚴にすると共に逆襲に出で、屢々ドイツ陣地に侵入して偉勳をたてた。

一九一五年になつてツェッペリン航空船の活躍は拍車を加へ、爆撃機も亦聯合軍を苦しめた。イ

ギリスの航空隊も漸く充實し、ソッピース、プリストル式、アヴァロー式の各機が製作され、ワンホード中尉は六月アントワープ上空で、ロビンソン中尉は八月ロンドンの夜空で、單機ツェッペリン飛行船に戦をいどんで、見事この大敵を屠るの殊勳をたてた。この頃から機關銃が戦闘機に裝備され出し、編隊對編隊の空中戦も行はれるやうになつた。フランスではボワサン式、コードロン式等が夜間爆撃機として活躍した。

一九一五年の末、エンカースは初めて鋼鐵の骨格と鋼鐵板に電氣熔接を利用してJ一號機を完成し、ドイツ空軍に一大勢力を加へた。彼は翌年更に材料をジュラルミンに代へたが、やがて翼型を厚くし片持式單葉機を製作し、大戰末期の祖國へはもとより全世界の航空界へも非常な貢獻をした。エンカースと並んでフォッカーも亦新しい翼型と機體の構造に新機軸を出した。彼は主翼を合板張りで作し、且つ一枚に作り上げる事によつて片持構造を實現し、單複葉共張線の全くない機體を製作した。フォッカー式機體の胴體は鋼管熔接が應用され、又合板帯の張殻構造になつてゐる。フォッカー式戦闘機が勇敢なエンカース式戦闘機と共に聯合軍を悩ましたことは有名な事實である。

一九一六年重爆撃機の新鋭を製作したドイツは、巨鳥の如きゴータ式機其の他の精鋭で再びパリ大空襲を敢行した。又ジーマンス・シュッカート式双發爆撃機は、全備約十二噸の大型機で全幅四



十八米、翼面積四百四十平方米、千八百馬力といふ大勢力であつた。死物狂ひのフランスは偵察、爆撃、戦闘の各機によつて反撃を企てたが、殊に追撃用の軽飛行機製作に成功して追撃隊を編成した。中にも『鴻圖』は優秀な飛行戦士を集め、その赫々たる武勳を永く航空戦史の上に止めた。一兵曹から起つて五十七機を撃墜したギヌメール大尉の如き、七十三機撃滅のルネ・フォンク少尉の如き、又カザール、ナンゲッセー、ユルト、ドルム等何れも十數機以上二十餘機撃墜のアスとしてレジョン・ド・ヌール勳章に輝く荒鷲である。

ドイツ空軍には八十機の英佛機を撃墜したと傳へられてゐるインメルマン大尉がある。彼は垂直旋廻の高等飛行インメルマン・タインの創始者で、『空の狼』と歌はれた。彼の戦友ベルケ大尉も朱塗りの戦闘機を飛ばして四十機撃墜の殊勳を建て、聯合軍から『紅の戦士』と恐れられた。常に數機を従へて雲上を飛び、敵機を見ると襲撃するリヒトホーヘン・サークルの創始者リヒトホーヘン男爵も亦有名なドイツ空軍の至寶である。

參戦のアメリカ軍にも自動車選手出身のリッケンベッカー大尉が十七機を撃墜し、カナダ出身のピショップ少佐はイギリス空軍戦士として華々しい活躍をした。イタリーの熱血詩人ダモンチオがナターレバリ少佐機に同乗、ウキーンの空から平和勸告狀を投下したことも航空史の一頁である。

かくて敵味方合して六千餘機の飛行機が戦線で活躍したが、戦争が永びくにつれてドイツは物資缺乏から制空權も危くなり、殊に一九一七年アメリカの參戦によつて地上も全線に互つて不利となつた。しかし、國運を賭しての此の一戦は尙ほ猛烈に戦はれ、空中戦も亦歐洲の空を壓して展開し續けた。そして一九一八年十月休戦ラッパの鳴る迄、荒鷲は祖國の爲めに戦ひ通したのであつた。

第一次世界大戦が航空機の發達に大きな貢獻をしたことは既に疑ふべくもないが、その重點が軍用のみに置かれたので拙速主義であつたことは見逃せないが。例へば經費は幾らかゝつてもいゝから速い飛行機が欲しいといふ。平和な時代なら經濟的といふことが重要な條件であるが、非常時局下に祖國の空を守る爲めにはそんな條件は殆んど考へられず只管快速力と上昇力の優秀性のみ追つたのである。その結果、兎に角馬力の大きい發動機を積込むことを考へた。翼型の改善、空氣力學的研究等いふめんど臭いことは後廻しになつたのである。更に發動機そのものについても手取り早い水冷式のみが發達し、現在優秀を誇つてゐる空冷式は殆んど顧みられなかつたのである。こゝに大戦中に發達した航空機の特徴がある。

初期の飛行機は機體の發達に比して發動機の發達が遅れてゐたが、大戦中には反對に發動機が機體に比べて著しい躍進を遂げた。例へば新しい材料の活用と設計の改良によつて發動機の目方は著



しく減少した。即ち一九一四年には水冷直列型の重量は普通一馬力當り二疋であつたものが、大戦末期の一九一八には一疋一〇となり、中には一疋以下のものさへ出現した。ドイツの發動機は英佛のものに比して稍と重かつたが、それでも馬力當り一疋五〇位で耐久力は強かつた。

飛行機の速力は目覺ましく増加した。一九一四年には最高時速百十料乃至百三十料であつたものが、一九一六年には百七十料乃至百九十料となり、一九一七年には二百料から二百二十料となつて行つた。即ち四年間に約二倍になつたのであつて、一九一八年には戦闘機の最高時速は遂に二百五十料に達したのであつた。昇力も一九一四年には上昇限度が二千米程度のものであつたが、一九一八年には七千米の高空へも達するやうになつた。一九一四年には優秀な戦闘機でも一千米の上空へ昇るには十分乃至十五分を要したが、大戦末期には三千米の高度へ上昇するのに僅か六分、半時間以内に七千米を昇り得る戦闘機さへ出現した。

航空船の性能も著しく増大した。開戦當初浮力僅かに三十噸、速力も亦五十哩に過ぎなかつたツエツペリン飛行船は、一九一七年には浮力六十噸、時速六十五哩を出し、大戦終結のLZ七十一號は千四百馬力の巨鯨で、時速八十哩、七十九噸を積みアフリカ迄五十七時間の無着陸飛行に成功した。更にフランスに引渡されたLZ七十二號は一九二三年九月二十五日、ツーロンからアルジール

ス迄往復七千二百料を百十八時間四十一分で翔破した。

## 7. 民間鳥人の進出

外國歸りの飛行家が漸く姿を没した大正五年、黙々として千葉の干潟で練習してゐた伊藤晋次郎は精進の甲斐空しからず、遂に獨力帝都訪問に成功して日本仕込みの腕の冴えを示した。更に此の日本飛行家はグレゴア四十五馬力を以て九州一圓を飛行して歩いたが、幸に一回の事故もなかつた。帝國飛行協會第一回練習生の尾崎行輝もこの年、故郷三重縣の空を飛び、遠く朝鮮へも渡つて半島の同胞を驚かした。更に又大阪で支那革命軍がアメリカから購入したクリストフソン式飛行機の試乗をした。彼は尾崎行輝の息子で貴公子肌の才人、操縦の他に發明才能があり、又文筆に長じて相當の活躍したが、第一回航空日に思ひ出のモリス・ファルマン式を飛ばして人氣を集めたこと等が思ひ出される。同期の扇野竹次は眼を病んで中途から引退したが、第二期の後藤正雄、佐藤要藏は大正七、八年頃から大いに活躍した。即ち後藤は大正七年四月老朽せるモ式ルノー七十馬力を飛ばして所澤を出發、六時間餘で一氣に大阪の空に現はれ、わが國民間航空最初の東京大阪間無着陸



飛行に成功した。彼はその餘力を馳つて更に四國に飛んだが、歸航には佐藤が代つて操縦し、四國を巡回して岡山に入り、大阪豊橋を経て六月東京に歸つた。この全航程往復千八百十五軒、二十六時間、三十着陸の記録であつた。佐藤は後、中島飛行場に入り、大正八年十一月の第一回郵便飛行にも一等を占めてゐる。第三期には後藤勇吉、田中六郎、飯沼金太郎の三人がゐる。田中は餘り活躍せず、飯沼も東京大阪間飛行に傷いて操縦士としての生命は短かつたが、流浪の後亞細亞飛行學校を興して民間鳥人の養成に當つた。後藤は最も腕も腹もあり、大正八、九年より鋭鋒を現はし、川西の名パイロットとして大正十二年以來定期航空の第一陣に立つて堂々と飛んだが、昭和三年二月太平洋横斷飛行の準備中殉職してその先驅者の生涯を終つた。

話は戻つて大正五年のことになるが、醫學博士岸一太はルノー七十馬力の發動機製作に成功し、これをモ式に取附け陸軍を退いた井上武三郎中尉が洲崎で飛んだ。洲崎で民間飛行機が飛んだのはこれが嚆矢である。博士は翌大正六年赤羽に大規模の飛行機製作工場を建て、民間航空の爲めに本格的に乗り出した。當時陸海軍でも既にモ式の改造に着手してゐたが京都では稻垣、伏見では小畑が飛行機製作を企て、民間でも飛行機製作の氣運が漸く動きつゝあつた。

大正六年五月、相羽有は東京府下羽田に日本飛行學校を創立した。葦簾張りの丸太小屋の格納庫

にボロ飛行機、教官は玉井清太郎一人といふ貧弱なものであつたが、これが民間最初の飛行學校であらうか。しかし、その玉井もグラハム・ホワイト機（ノーム五十馬力）で帝都の空から撒布したのを思ひ出に、芝浦で墜落惨死して終つた。しかし、彼の弟照高は羽田に練習所を興して兄の遺志を繼ぎ、相羽も屈せずして今日迄日本飛行學校を經營してゐる姿は尊い。思へば航空局はおろか空中取締規則もない古い時代だ。飛行機は世間からまだ一危険視され、飛行家といへば輕業師上り位にしか思はれなかつた時代だ。この時代の民間飛行家には桁はづれのこともあつたらうが、彼等は皆顔馴染であり、お互に助け合つて和氣霽々として清貧に甘んじて好きな飛行に専念してゐたのである。その姿は文字通りの先驅者であり、そこに開拓者の喜びがあつたのである。

千葉縣稻毛の伊藤や寒川の白戸も同じく葦簾張りの格納庫に立籠つて奮闘した男らしい連中だ。器材は貧しくとも、身には烈々たる日本鳥人魂があり、天氣さへ良ければ火の出るやうな猛練習に血を湧かしたものであるが、天は彼等を惠まず折からの大海瀟に一たまりもなく叩きつぶされて終つた。しかし、奮起の伊藤はこの試煉を乗り越えて津田沼に根を張り、こゝに民間航空中興の祖となつた。即ち伊藤門下からは大正八年五月、ノーム五十馬力の第二鶴羽號を馳つて二十米の烈風中棒立ちとなつて上昇、よく三回宙返りを行つて民間航空史に歴史的足跡を残した奇才山縣豊太郎を始



め、大正十一年十一月大阪高松間、大阪徳島間に毎週二回づつの定期航空を開始、わが國最初の定期航空路を開拓した井上長一、大日本航空の名パイロット龜井五郎、平松宜郎、大毎航空部の大藏清三、中華航空の謝文達、飛行艇操縦の名手張徳昌等が續出して、民間航空に夫々大きな貢献をした。白戸飛行場からも大正十年十月、金澤廣島間飛行大會に優勝して以來、各大會に好成績を示した鬼才高橋信夫、彼の僚友として名パイロットと歌はれた島田武男等が出て民間航空を賑はした。

大正六年六月、中島知久平も敢然海軍を去つて郷里群馬縣太田にさゝやかな工場を設け、二十人餘りの素人上りの職工を對手にコック／＼國産飛行機の製作に乗り出した。まだ／＼モ式全盛の時代、彼はホールスコット百二十五馬力を購入して牽引式を目指して努力したのである。

一機作つては壊し、二機作つては落ちる。丁度米騒動勃發の前のこととて町民からは

『騰るものは米の値段、

上らぬものは中島飛行機』

と嘲られたが、捨てる人あらば助ける人ありで、神戸の富豪川西清兵衛はこれに注目して七十五萬圓の資本を投じた。一號機、二號機と完成して行く中に、第五號機に至つて中島式もどうやら飛ぶやうになり、帝國飛行協會の佐藤要藏と陸軍出の水田嘉藤太とが飛行士として入つた。しかし、

この間意見の相違から川西と斷交、川西は技術者から機械まで引揚げて終ふやうな出來事もあつた。しかし、彼は初志を貫いて倦くまで奮闘努力し、大正七年九月には遂に中島式五型が軍用機として採用されるに至つた。わが陸軍航空本部歴史抜萃に曰く、

『日本飛行機製作所ヨリ中島式飛行機一機ヲ購入シ、各務原ニ於テ試験飛行ヲ實施ス。コレ民間製軍用機の嚆矢ナリ。』

かくて中島飛行機の基礎はこゝに確立したのであつた。續いて大正八年第一回郵便飛行には佐藤が中島式百五十馬力で東京大阪間を六時間五十分で往復し、水田が同じく中島式二百馬力で連続宙返り七回と大阪東京間二時間四十分翔破の記録を作つて萬丈の氣を吐いた。

世界大戰の爲め民間飛行大會を止めた帝國飛行協會は大正七年春、日本製發動機競技大會を催した。これには島津、友野、朝日奈、岸等日本發動機界の開拓者が集つたが、大阪の島津檜藏がその八十馬力ローンをもつて一等賞を獲得し、二萬圓の賞金を授與された。一方この春、帝國議會には帝國陸海軍の航空施設擴張、帝國飛行協會に對し五ヶ年間に一百万圓の補助が申請され、帝國飛行協會は民間からも二百萬圓以上の寄附金募集を計畫し、寺内首相の協力を得てその實行に着手し、夏には既に四十七萬圓の民間寄附金を集めた。しかし、協會の先人達が漸くこゝ迄漕ぎ着ける爲め



には非常な努力があつたことと思はれる。同年八月、この事は長くも天聴に達し、副會長長岡外史は宮中に召され金五十萬圓御下賜の恩命を拜し、こゝに協會の基本金創設の端緒を得た。

郵便飛行といふ言葉が出たついでに、こゝに一寸航空切手の挿話を記して置く。

航空郵便の最初は普佛戦争の時、攻圍を受けたフランス軍がパリやメツツの市街から自由氣球を飛ばしたこととなつてゐるが、こんな非常時に特別の航空切手を作つてゐる暇はないので、勿論普通の切手を使つたのであつた。その後三十年程たつてニューヨークとグレイト・バリア島間を鳩通信した時、初めて一種の切手が製造されたが、これも切手蒐集家はラベルと呼んで切手の中に入れてゐない。最初の航空切手は一九一七年頃からのものといふのが常識のやうである。しかし、その後十三年間に世界では千二百種の航空切手が發行されたとのことだ。

しかし、こゝで言ひたいのはそんなことでなく、航空機が切手の圖案に選ばれた最初のことである。これは所謂航空切手であるが、一九一二年發行のアメリカの小包用十二仙切手にはライト式複葉機がついて居り、一九一四年發行のキューバの十仙切手にはブレリオ式單葉がついてゐる。これが世界に於ける航空機圖案の最初だと思つてゐる外國崇拜家があるが、實はその三十五年も前に航空機が將來通信機關になるだらうといふ大膽な豫想をたてた愉快な人が日本にゐるのである。論より

證據、我國の明治十年、西曆でいへば一八七七年の六月二十九日發行の十二錢切手を見給へ。方形輪郭と楕圓形との間の四隅に一個づつの輕氣球が描かれてゐるのである。當時の驛遞司にはどんな人がゐたか知らぬが、一寸面白い事始めなので紹介してみた。

## 8. 航空大隊時代

大正八年一月、陸軍はフランスからフォール大佐以下六十三名の教官團を迎へ、翌九年八月まで左の如く教育を開始した。

航空機材料検査（砲兵工廠）

操縦術（各務原）

射撃觀測、空中寫眞、無總電信通信（下志津）

氣球操法、氣球偵察、觀測術（所澤）

飛行機機體製作（所澤）



發動機製作技術(名古屋熱田)

射撃術(濱名湖畔大正濱)

爆撃術(三方原)

航空現地戦術(府下及び埼玉縣)

この中最も華かであつたのは、何といつても各務原に於ける操縦術教育であつたらう。大戦にドイツ機五十三機を撃墜したといふフェーベル少尉以下デッケル少尉、ベルタン少尉等が、わが高橋勝馬少佐以下二十一名の操縦專習員に壯烈な高等飛行の實習をした。これ迄殆んどモ式一點張りであつた陸軍はニューポール式、スパット式、サルムソン式、ブレゲー式等の優秀機によつて滑走からやり直した。直線飛行、旋廻飛行、横轉、逆轉、急降下、世界大戦その儘の猛練習は僅かに益満中尉の殉職があつただけで面目一新、こゝに充實した新空軍を組織した。此の年の暮の大演習にはこれ等の高速度機が参加し、新戦術を以て華々しい空中戦を展開したことはいふ迄もない。海軍も亦伴食格でフランス教官團の教を受け、桑原大尉はイ式水上機で宙返りに成功し、横廠式水上機は吳大阪間の飛行に成功した後、遠く南洋迄母艦と共に赴いたのであつた。

この年四月にはわが陸軍の故郷所澤に陸軍航空學校が創立され、有川鷹二少將が初代校長となり、陸軍航空部も同月開設され井上幾太郎少將が初代部長となつた。六月には明野原に空中射撃場が出来、その頃から準備中の航空第四大隊も、十二月に編成を終り、長澤大尉以下の操縦者が太刀洗の新飛行場へ向ひ、九州の空に羽搏くこととなつたが、わが航空陣はまだ黎明期であつた。

當時航空第四大隊附であつた坪谷中佐から開拓者の頃を聽かう。

『時は大正八年一月、冬の寒い最中、私は航空第四大隊附の襟章をつけてゐた。まだ太刀洗の飛行場が出来ず、現在整備學校本部となつてゐる航空第一大隊を母屋とし、南部倉庫の一部を改造間借りしてゐた。中隊長は長澤大尉(今の賢次郎少將)である。』

午前五時、朝飯も食はずに飛び出して、五寸も厚い霜柱をザク／＼踏みくだきながら、千米の飛行場を大股に横切つて中央格納庫へ急ぐ。モ式六型(ルノー七十馬力)が牽引試験機の前に準備してある。牽引試験機とは發動機の牽引力を試験する装置で、モ式の尾橋から鋼索で試験機に接続せられ、發動機の推進力により試験機の指針が作動して牽引力を現はす装置である。

黒い絨革の飛行服、裏毛のスボン、飛行靴にキルク製の兜のやうな飛行帽を、教育を受ける下士官が夫々焚火にかざして暖めてくれてゐる。直ちに飛行服に身をかためて飛行機に乗る。發動機の



右後、縦梁の外にはプロペラ廻しの兵一名が立つてゐる。私は大聲で、

「壓搾！」

兵が復唱して縦梁の中に入り、氣化器に觸つて揮發油の流通状態を検査し、プロペラを廻轉する。廻轉が重くなつた時、再び側方へ出て

「壓搾終り」

の報告をする。私が又

「廻せ！」

と號令をかける。兵は中に入つて廻す。始動しないと何回でもこの動作を繰返す。

電路開閉のスイッチは無く、混合瓦斯加減瓣レバーの操作が唯一の頼りなので、エンヂンが熱してゐると壓搾中でも始動することがあるので頗る危険である。プロペラ廻しは背の高い兵がよく、上官の覚えも目出度い。背の低い兵は羨しがつて

『ペラ廻しで上等兵』

など言つたものである。

私は下士官教育擔任であつた。下士操縦教育には公の規定がなく、唯だ大隊長の意圖から出たも

ので當時十二名の専修員がゐた。六名は單獨飛行前の者、六名は新に教育をするものであつた。

十二名を一人で教育するのだから私も樂ではなかつた。二回の同乗飛行離着陸で約十五分位かゝる。従つて一廻りやるのには三時間たつぷり必要である。八時半頃やつと教育が終り、格納庫へ從卒の運んで來た朝飯をとり、大急ぎで中隊に歸ると二三年兵が整列してゐる。直ちに人員點呼をして愈々本業の中隊教練にとりかゝる。午後は格納庫で又飛行操縦法、梱包積載法等の一般教育をする。午後四時それが終ると、今度は翌日の業間教育の爲め、飛行機の整備である。漸く整備が終つてほつとするのは五時半から六時頃で、もうすつかり黄昏である。随分激しい生活であつたが、當時は誰もがやつた苦しみの中にやり甲斐のある生活だつた。』

大正九年新春、イタリーからダナンチオの命を受けてフェラリン、マジエロ兩中尉が日本を訪問するといふニュースが傳へられたが、彼等は二月十五日ローマを出發し、途中色々の困難に遭遇したが、五月三十一日目出度く東京に三色旗を翻した。

これに先立つ三月八日、陸軍ではサルムソン式に寺元、田中、安邊三中尉、ソッピーズ式に小關、和田兩中尉が分乗して、何れも所澤京城間一千二百料の飛行に出發した。この長距離飛行に安邊、寺元兩中尉は途中着陸して中止したが、田中、小關、和田三中尉は豊橋、大阪、廣島を経て朝鮮海



峽を横断し、美事京城に着陸した。此の日本最初の海洋横断飛行に先驅となつたのは田中中尉のサルムソン式であつた。歸航には北川、難波、加藤の三中尉が代つて操縦したが、又もサルムソン式機に搭乗した北川中尉が先陣となり、京城所澤を八時間三十一分で翔破した。

この大飛行が終ると勿々海軍でも横廠式イスパノ二百馬力の三機は追濱から串本を迂回して内海に入り奥まで飛行し、一機は佐世保に飛び、二機は朝鮮水道を長驅して鎮海を往復した。更に四月二十日未明、赤石、赤柴兩大尉は各自横廠式を操縦して佐世保を出發し、内海を飛翔して紀淡海峽より潮岬を経て追濱に歸着したのは夜であつた。此の航続時間十一時間三十分。勿論、當時としては素晴らしい新記録である。翌二十一日、帝國飛行協會主催の東京大阪間無着陸飛行に参加した山縣豊太郎は、稻垣設計のゴルハム五百五十馬力伊藤式に搭乗して洲崎を出發、一路西へ飛んで目的の大阪に現はれ、大きく周廻して歸航の途に就き無事洲崎に着陸した。この全航程九百四十五軒、七時間十分の記録でこれも亦當時としては優秀なものであつた。かくして大正九年春には陸、海、民間の各機が期せずして長距離飛行に成功したこととなつたのである。しかし、各務原から大阪へ戦闘機を飛ばした名操縦者瀧川大尉が六千米の上昇記録を作つて間もなく墜死したのは惜しみても餘りある出来事であつた。こゝにも亦一人の先驅者が雲むす屍と散つたのだ。

一方、カーチス式機の宙返りで人氣を博した小栗常太郎は、洲崎に飛行學校を設けて遊覽飛行を開始し、再び關東民間航空界は賑ひ來つた。時もよし、帝國飛行協會は八月 山階宮殿下の御台臨を仰ぎ、久し振りに民間飛行大會を催した。参加する者、山縣豊太郎、後藤勇吉、島田武夫、謝文達、安岡駒好の五鳥人。夫々妙技を奮つて民間航空の堅實なる發達を思はしめたが、中にも當時民間飛行界の王者の觀ありし山縣豊太郎と、中島飛行場を退いて獨立した新鋭後藤勇吉とが壯烈極まる一騎討を演じ、山縣は速力記録を作つたが、高度記録は五千米を以て伊藤の富士號が獲得した。山縣はその後間もなく千葉上空に於て宙返り中、誤つて翼を折つて墜落慘死した。『不出世の天才飛行士逝く』と當時の新聞は彼の死を悼んだが、若き鳥人達は先輩の死に益々決心を新にしてわが航空開拓の爲めに盡さんとしたのである。即ち帝國飛行協會は十一月二十一日より三日間に亘り、第二回郵便飛行大會を行つた。航路は大阪より善通寺、松山、大分、久留米間で石橋勝浪、後藤勇吉、高橋信夫の三鳥人が参加したが、石橋のスパット式機が優勝した。

太刀洗を中心とする陸軍の九州一周飛行、四國巡航、海軍でも追濱より伊勢灣に飛び、琵琶湖を経て舞鶴まで飛ぶ最初の内地横断飛行の行はれたのもこの秋から冬へかけてのことであつた。かう記録を辿つて行くと如何にも立派であるが、中には次のやうな珍談も残されてゐて、今日から見る



と實に幼稚なものといふ外はない。又、それだけ開拓者鳥人の苦勞が偲ばれるのである。

この時代、飛行機の路しるべとなるものは唯一つの羅針盤であつたが、これが甚だ頼りないもので、最も優秀だといはれてゐたドイツのカールバンベルグでさへどうかすると南北を逆に指して操縦者をまごつかせる。新設の航空第四大隊、太刀洗の教官が東京へ計器航法をやるつもりで、羅針盤に頼つて飛んだが中々海が出て來ない、をかしたこともあるものだと思つてゐると、いつの間にか熊本の上空に出てゐたといふ話もある。これでは航法の教授どころか、自分の身も危いわけだが、生命と頼む羅針盤が盲目になつたのではどんな名手でも仕方がない。だから當時の教官達はよく言つた。

『實際問題として、天候の悪い日にはなるべく丹念に道路、鐵道、海岸を傳つて行くのが最も安全である。』

しかし、これも人間の眼に頼るのだから時々ひどい失敗をする。

或る時、岐阜から下關に飛ぶことになつた。操縦將校が考へたのに、これは海岸傳ひに行ける、瀬戸内海にさへ出て、海岸を右にとつて飛べば嫌でも下關に着くと。今から考へればこれも粗雑極まる話だが、當時の鳥人はこの位の意氣と力がなくてはとてもやつて行けない。

愈々岐阜を飛び出して琵琶湖にさしかゝつたが、運悪く大阪、京都、琵琶湖一帯が層雲に覆はれてゐた。飛行機はいつの間にかその上に出てゐるのである。雲はまるで毛布を敷いたやうに廣がつてゐて、地上のものは何も見えない。しかし、操縦將校はびくともしない。半時間も飛べば瀬戸内海へ出るから、あとは海岸を右に見て飛べばよい。

半時間程たつた時、雲の切れ目から海岸線が見えた。正しく瀬戸内海らしい。雲は漸く切れ出したので、悠々と飛行を續けたが、不思議なことに姫路、岡山、廣島が見えない。その代りへんな半島が見え出した。少しをかしいと思つたが、飛行機はグン／＼進む。そして遂にガソリンが無くなつて海岸に不時着してみると、なんとこれが秋田であつた。

今から考へてみると、まるで作り話であるが、雲の上をうろついてゐる間に方向が變つて日本海の方を向いて終つたのである。その後見つけた瀬戸内海の海岸といふのも、實は日本海沿岸で、これを右に見つゝ飛んだのだから東北地方の而も秋田まで出て終つたのである。

霧の中や雲の上になると飛行機は飛んでゐても、殆んど動かないやうな感じがする。山河は勿論何も見えないので、この時こそ羅針盤に頼らねばならないのだが、當時の操縦將校には

『雲の中に入ると空中電氣のために羅針盤はクル／＼廻るよ。だからそんなものに頼るよりは自分



の直感の方が正しい。』

とすましてゐる猛者が多かつたのだ。そしてその一人が航空史上にこんな珍談を残して置いてくれたのである。

### 9. 海軍機の發達

大正十年には 山階宮武彦王殿下が親しく練習將校として機上に上り、操縦術を修得あらせられた。これに就て全海軍はもとより、陸軍航空関係者も感激一層航空報國の誠を誓つたのであつた。そして畏多いことながら、一般の人々にも

『高貴の方がお乗りになる位だから飛行機は危険でない。』  
といふ考へが深く身に沁みたのであつた。

この年、今の敵國イギリスからセンヒル男以下二十餘名の教官が來朝して海軍航空隊の教育に當つた。海軍では霞ヶ浦飛行場が殆んど完成し、海軍航空隊令の改正によつて各軍港に航空隊を設置し、霞ヶ浦に練習部を設け、新飛行機を購入して準備萬端整つた時なので、翌大正十一年へかけて

身の入つた研究が出来たが、その分擔は大體次の通りである。

|     |  |
|-----|--|
| 水上機 | ブラツシイ。ブライアン。   |
| 落下傘 | オードリース。  |
| 偵察  | フアウラー。   |
| 離着艦 | スミス。   |
| 寫眞術 | ポラー。   |
| 發動機 | シエレット。   |
| 機體  | ランドモア。   |
| 總司令 | センヒル男爵。  |
| 使用機 | アヴロースパーハウク式陸上機。パナルバンサー陸上機。スーパーマリン式水上機。ツイカーズ式水上機。ブラックバーン式空雷機。ソツピース式空雷機。 |

かくて大正十年には九百八十時間の飛行中一名の死亡者もなく、大正十一年は三千三百時間の練習を終り、吉良大尉は航空母艦鳳翔着艦に成功し、阪本中尉は三菱式十年型により山城艦上より離



艦飛行に成功。F五號艇はブラックレー少佐指揮の下に千田、酒卷兩大尉分乗して巨鵬の如く三機雁行、横須賀から外洋を飛んで呉に着き、佐世保から鹿兒島を迂回して堂々横須賀に歸つたが、この距離四千四百哩、航続時間は十七時間半であつた。

陸軍ではこの年初めて夜間飛行が公式に行はれた。夜間飛行については又面白い話がある。

飛行機は夜でも飛べるか。勿論飛べるに相違ない。しかし各種の計器が未完成の時代頼る可きものはやはり五感であつて、飛行場でも照明ばかりに氣を取られ、所澤には六十糧から九十糧位の照明機が三臺ずらりと並んで晝をあざむくばかりの設備などに力瘤をいれた。

練習機もモ式の他にコードロン式などいふ颯爽たるものがあつて、蟬のやうな透通つた翼に二個のプロペラを持つてゐる。發動機が二臺ついてゐることなどもへんに新しくうれしかつた。所澤の猛者と許す將校まで

『今度の練習機は双發だぜ』

など相好さうかちをくづしてゐるのだから罪はないのだ。

時は大正十年の新春。これに新進の名操縦者、二人の中尉が乗つて夜間飛行の試験をすることになつた。

『しつかりやれよ。』

『大丈夫だ。』

飛行機は軽く大空に昇つたが、間もなく暮巴がたれこめて、四邊は暗くなつて來た。爆音は相變らず颯爽と聞こえる。

『流星に名パイロットだ。』

『この暗黒の中を鮮かなものだ。』

と地上では感心してゐる中に、急に爆音が高くなつて飛行機は低くなつたらしいと思ふ瞬間、グン／＼下降して處もあらうに氣球格納庫の北へ着陸して終つた。

『ソレ、墜落ちやないか。』

といふので、一同あわてて馳けつけてみると、兩中尉共無事着陸して、早や大地へ下り立つてゐる。

『どうしたのか。』

『いや、だん／＼暗くなるにつれて、排氣瓦斯が恐ろしい火を吐き出したので、燃え移つたら大變と思つて夢中で着陸したのだ。』



『さうか、よかつたね。』

地上の連中も二中尉の勇敢と幸運を讃へたのであるが、これは勿論、勇敢でも幸運でもない。發動機がいつでも排氣瓦斯を出してゐるのは、お湯屋の煙突から煙が出てゐると大した變りはない。唯だ晝間は太陽の光りでハッキリ見えないが、夜になると四邊が暗いから明るく見えるだけのことである。危険でも何でもないのである。しかし、夜間飛行も最初はこんなものであつたのだ。

この年の秋、關東地方の大演習に東京を爆撃したのは、このコードロン式双發機であつた。初めと終りとはこんなに腕前が違ふのだ。

こんな昔話を書くとき、當時の航空術はまだ／＼幼稚極まるものと想像されるかも知れないが、決してさうでもない。既に相當のところ迄は來てゐたのである。例へばこの大正十年こそ又わが陸軍海軍の先輩達が遂に日本全土の空を翔破し、遠く滿洲までその雄姿を現はした年であつた。

即ち、新春勿々太刀洗航空第四大隊では奥平俊藏大佐、長澤賢二郎中隊長以下の猛訓練によつて九州は勿論、四國から中國の空を隈なく飛行し、六月には所澤の樋口大尉、今田中尉がサルムソン式機を操縦して遠く北海道旭川に飛び、更に九月二十四日所澤を滑走した樋口大尉は同じくサルムソン式を以て一氣に太刀洗に飛行し、それより海峽を越えて朝鮮に飛び、十月七日長春に翼を休め

るの大飛行に成功した。この時同行の小澤軍曹はコースを誤つたものか、朝鮮海峽上に於て行衛不明となり、その生命を氣にされたが不撓不屈の航空魂は最後まで努力を忘れず、八時間の後黄河の河口に辿り着いて九死に一生を得た。此の奇蹟的成功には各新聞も筆を揃へて『最後まで敢闘する鳥人の手柄』と讃へたのであつた。これより先陽春四月、海軍航空隊でも西村水兵が横廠式水上機を以て追濱より北海道室蘭往復の大飛行に成功し、續いて佐世保に新設された海軍航空隊も亦小手調べとして南方コースを開拓し、大島を経て臺灣までの翔破を終へたのであつて、これもなか／＼の手なみである。

民間でも飛行大會があり、後藤、高橋、玉井、島田、小栗、水田、藤繩等の操縦者が翼を揃へてその技を競つたが、白戸飛行場の高橋信夫が速力の記録を収め、後藤勇吉が川西式一型で時間の優勝者となつた。八月二十一日は帝國飛行協會の主催の第三回郵便飛行、東京盛岡間の懸賞競技があり、高橋、島田、水田——の三機は無事盛岡に到着したが歸航は取止めとなり、十一月三日改めて金澤廣島間に第四回郵便飛行を競技させたが、高橋、小栗、水田、石橋、福永の五機中、高橋信夫機のみ廣島に到着して優勝した。更に十一月三日より十一日に互る一週間、遞信省協定の下に試みられた東京大阪間の定期郵便飛行はその成績が良好であつたので、翌々大正十三年に今日の東京大



阪定期郵便飛行の前提ともいふべき、朝日新聞社經營の東西定期航空會が設立されたのであつた。

この秋、關東に於ける陸軍大演習には快速の精銳機サルムソン式機の六十餘機入り亂れて東京市上空に空中戦を演じ、夜間の爆撃も亦壯烈な場面を展開した。大柴中尉の高度六千二百米の記録、河井田中尉の連続宙返り四百五十回の記録も大正十年の收獲である。

しかし、これ等の記録は主として新銳機に依るもので、速度の遅いモ式では依然箱根も越せなかつたので、坪谷中佐はそれを次のやうに回想してゐる。

『大正十年、關東大演習の前に富士裾野で特殊演習を行つたが、畏くも攝政宮殿下の御統監があり、全軍の將士は感激して奮ひ立つた。此の時西軍飛行隊は秦野に飛行場を選定し、これを根據地として活躍したが、愈々大演習も迫つたので三島へ移轉を命ぜられた。

私は當時、演習中隊長で八機のモ式中隊を編成し、編隊飛行を以て三島へ躍進すべく出發した。ところが千米の上空附近は二十米位の風が吹いてゐる。高度を測る中に、とてもこれでは編隊で箱根越しは無理だと思つたので、編隊を解き各個に飛行を命じた。私は眞直ぐに駒ヶ岳の上空を越えて行く心算で、三島の方向に舵を向けた。一時間程飛んだが、秦野の飛行場はまだ右に見えてゐる。一時間半経つたがまだ秦野が右にある。高度は流石に二千五百米位になつたので、蘆ノ湖も三島も

前に見えるのだが、木馬に乗つたやうに少しも前進しない。圖上距離は僅かに二十三分、それが一時間半かゝつても到着しないのである。仕方がない下舵だと、下舵にすると漸く少し前進し、始めて小田原上空に來り駒ヶ岳も近づいた。すると忽ち機首が風の爲めに煽られ上向になり、舵を前に押ししても機首は下らない。モ式に反轉等しやれたものはないから、仕方なく右に倒して反轉して機首を下げる。高度は忽ち二百米程下る。又三島の方向へ向ける。再び同じことを繰返す。高度が又下る。かうして千七百米位になつて終つた。これでは箱根は越えられないと思ひ、御殿場廻りを決心して松田から小山、山北の上空へ出たが、そこでも又渦流の中に入つて小田原方面と同じである。遂に二時間半の後、又元の秦野飛行場へ戻つて終つた。『箱根の山は天下の險』と歌はれてゐたが、モ式級で箱根を越すのは正に難業であつた。

もつとも所澤でも十米内外の北風の吹く冬には、モ式はなか／＼前進せず。練習生の第一回野外飛行は、入間川上空までだが、いくらその方向に舵を向けても飛行機は進まず、十五六分もかゝつてやつと到着する。その癖、歸りに追風となると二分もたゞぬ中に所澤上空へ戻つて來る。速力の遅い飛行機は仕方のないものだが、當時はまだ／＼このモ式が堂々と飛んでゐたのだから懐しい。』



## 10. 基礎漸く堅し

大正十一年（二五八二）になつて陸軍の飛行機制式は甲（戦闘機）乙（偵察機）丙（追撃機）丁（爆撃機）に區別されることとなつた。そして四月から毎週二回づつ次のコースを定期的に飛んで陸軍飛行隊の聯絡をとつて好成績を収めた。

所 澤——下志津。

所 澤——各務原。

各務原——太刀洗。

各務原——八日市——明野原。

八月にはアーピング會社技師指導の下に所澤で落下傘教育を實施した。この採用に就ては當時色の議論があつて、

『落下傘等は無用である。船長でさへ汽船と運命を共にするもの、操縦者はよろしく愛機と運命を共にすべきだ。』

といふものがあるかと思ふと

『得難きは操縦者だ。無意味の死は避けなければならぬ。』

といふ者がある。しかし、結局採用することとなつたのであつた。

さて、愈々實驗となると、教官のフォードが鼻血を出したり、木にひつかゝつたり色々滑稽な出来事があつたが、約一ヶ月の後九月初めには練習將校も相當自信を持つて落下出来るやうになつた。

九月には航空隊を飛行隊と改稱し、所澤航空學校の研究部にユンケルス式單葉、ドラージュ式複葉機を採用し、中島飛行機製作所はニューポール、ドラージュ式製作の權利を買ひとつて仕事にとりかゝつた。十一月には立川に飛行第五大隊が創設せられ、櫻井養秀中佐が、その初代大隊長に任命された。かくて森脇、谷口兩中尉、尾久曹長等の殉職もあつたが、陸軍の整備は益々充實した。

初めて甲式三型（ニューポール式）が、内地に姿を現はした時、その白銀の翼の輕快さは全く人々の心を魅了した。下界の人々は

『素敵ぢやありませんか、あの戦闘機の姿。あれは皆金屬で作つてあるのですつてね。』

『さうですよ。あの速さであの丈夫さ。めつたな砲彈の破片位ぢや受けませんよ。』

など勝手な噂をして讚めちぎつたのも無理はない。陸軍の將校でも、それが羽二重に金屬エナメ



ルを塗つたといふことを知らない者が多かつたので、その實例を次に掲げる。

この時代の大演習には、この甲式三型が偵察機を掩護して、初めて戦闘機らしい働きをしたものだが、或る日この戦闘機中隊とモ式偵察機中隊とが仲よく任務を終へて、前進基地に翼を休めてゐた。その時、不意の襲撃。敵の騎兵挺身隊が飛行隊の不意を突いて襲つて來たのである。勇敢な騎兵隊は馬から下りると忽ち飛行機に迫つて、モ式偵察機に對して點火の處置をとつた。

『モリス・ファルマン式六機全焼。』

審判官は嚴かにさう宣言したが、次に騎兵部隊長に對して

『どうして甲式三型には火をつけないのか。』

と質問した。すると勇敢な部隊長は残念さうに、

『あれは金屬製であるから火をつけても燃えないのであります。』

と答へた。そこで審判官も

『よし。』

とうなづいた。審判官は工兵科出身ではなかつたのであらう。これで無事大眞面目で審判が終つたといふが、當時飛行機を襲撃した時には火をつける一手しかなかつたのも愉快である。

これと一對になる話が乙式一型にもある。同じく當時の大演習の一日、拂曉のこと、同じくサルムソン式の乙式一型偵察機がいざ飛び出さうと發動機をかけたが、二三回ブル／＼と爆發してあとが續かない。排氣管に鼻をあて、點火栓を取りかへ、發電機をいちぢつてみるがどうしても廻らない。散々苦勞してゐる中に、夜はほの／＼と明けて、操縦者も現はれ、司令部からも

『早く状況を偵察せよ。』

と矢の催促である。これには中隊長以下も困つた。

『どうしたのだらう。』

『全機故障とはへんだぞ。』

とあせつてゐる中に、一人の兵が

『オヤ、鳥の毛が出て來たぞ。』

と言つた。すると流石に機關に委しい中尉は、いきなり發動機に近寄ると吸氣管の中へ手をつつ込んだ。

『チク生、こいつの悪戯だ。』

中尉は一羽の雲雀をつかみ出した。――



『それッ』

といふので、各機一齊に吸気管の中へ手を入れると、一羽、二羽、多いのは三羽も雲雀が出て来た。

うすら寒い秋の夜、温かい寢床があるといふので、雲雀が皆吸気管の中で假の宿をとつたのである。吸気管の蓋を揃ひも揃つて何故忘れたのかといふ人があるだらう。その通り、これが間違ひの原因であるが、拂曉飛行にはこれをはづすのをよく忘れるので、前夜遅く整備の時わざと蓋を取つて置いたのであつた。

大正十一年五月、海軍では三千二百立方メートルの軟式飛行船を建造し、山階宮殿下御自ら進空式を行はせられた。此のSS式飛行船は巨鯨の如き威容を以て、わが海軍航空の大勢力であつたが翌々十三年三月、惜しくも爆発して大破して終つた。六月十八日には、攝政宮殿下も霞ヶ浦を御親閲遊ばされ、光榮に輝く海鷲の先輩達は三十機入り亂れて御前に壯烈な演習を展開し、スーパーマリン艇もその雄姿を御前に現し、カッター式魚雷投下の實況も御覽に供し奉つた。ブラックレー教官の指導によつて六千六百軒の大飛行を完成した千田大尉は、F五號艇、六號艇を指揮して、日本海軍將兵のみによる北日本一周の大飛行を計畫し、堂々伊勢灣から琵琶湖を経て舞鶴に着いたが、翌日暴風の

爲め六號艇は破損解體し、五號艇も烈風に叩かれた爲め菅沼中尉はプロペラに跳られ、平松水兵は艇に敷かれて即死、千田大尉等三名も負傷して折角の飛行も中止となつた。しかし、わが海鷲の故郷霞ヶ浦には〇〇萬坪の大飛行場が完成し、大村灣にも、新鋭飛行隊が増設され、海軍飛行隊も陸軍に劣らぬ諸施設が完成した。當時國産優秀機の一つであつた三菱十年式が海軍機として採用されたのもこの年である。

民間航空も大正十一年は充實した年といふことが出来る。即ちこの年春上野に開催された平和博覽會には、川崎造船所の乙式一型偵察機（サルムソン式）とサルムソン式二百三十馬力發動機、三菱内燃機ノイスパノ式三百馬力、中島製作所のアヴァロー式練習機、甲式三型戦闘機（ニューポール式）、瓦斯電氣のローン八十馬力發動機、日本樂器のプロペラ等が出品されてわが國航空工業が漸くその搖籃期を脱しつゝあることを事實で示した。又神戸の川西製作所の川西三型複葉は後藤勇吉が操縦し、旅客二名を乗せて空中輸送し、この博覽會に出品したので見物人の人氣を集めた。日本最初の民間大型機たるリヴァティ四百馬力の山縣紀念號、マイバッハ三百馬力の秋田號等もこの頃出来たものである。

六月、帝國飛行協會は下志津に民間飛行大會を開催したが陸軍省内に航空局が設立以來軍用拂下



品を受くる便利があつて多く拂下品が飛んだ。記録は乗池判二の高度五千九百米、杉本信三の秒速四十二米で、乗池は離着陸にも九十點を獲つて優勝した。同月堺大濱では井上長一がモ式水上機一機、伊藤式飛行艇一機を以て民間最初の水上飛行場を開いた。操縦者は西村水兵、久保田、張の三飛行士で大阪高松、大阪徳島間に航空路を開拓し、海軍から横廠式イ號十機の拂下げを受けて十一月開航、週二回づつの定期航空を始めた。航空局もこれに奨励金八千圓を與へたが、これが民間定期航空の嚆矢である。帝國飛行協會の主催で十一月三日から一週間、東京大阪間郵便飛行も行はれた。参加する者高橋、島田、乗池、小出、大場、大藏、安岡、謝、石橋、後藤、宮、安、藤原、片岡等の新舊飛行士で、参加機の半数は航空局の中島式、半数は民間機であつたが、毎日二三機づつ往復飛行し島田武夫成績技術共に優秀を認められて第一等賞を獲得した。この時二等以下に石橋、後藤、片岡、宮、謝、安、大藏の七人も入賞したが就中大藏清三は僅か十九歳の紅顔の少年としてその技倆を天晴れ示した。又最終日には中島飛行場の加藤寛一が中島製のブレゲー十四B型で、即日東京大阪往復十時間の記録を作つた。かくて民間航空界も愈々本格的鍊達の士を集め、一等飛行士十六名、二等飛行士二十八名、三等飛行士三十名を算し、民間機數三十一機に上つた。

この年、東京帝國大學航空研究所は越中島に呱呱の聲を擧げ、文部省は航空用語制定の爲め航空

評議會を組織した。又國勢院では航空機用マグネットの懸賞募集を、航空局では航空機の改良設計を募集した。

## 参考文献

- |          |            |                        |
|----------|------------|------------------------|
| 竹内正 虎著   | 日本航空發達史    | 三九一―四〇三                |
| 駒林榮太郎著   | 航空機沿革史     | 一二七―一四〇                |
| 日本飛行學校編纂 | 飛行機講義錄     | 第一卷(三九―四八)第五卷(二一六―二四〇) |
| 陸軍航空本部   | 航空記事       | 二一五號 二一六號 二一八號 二二一號    |
| 陸軍航空本部   | 陸軍航空本部歴史抜萃 |                        |
| 帝國飛行協會編  | 日本航空史      | 乾編、坤編                  |
| 陸軍畫報     | 第八卷第五號     |                        |
| 國民航空     | 第十七卷第九號    |                        |



## 第六章 日本航空の發達

### 1. 大正四、五年頃

發動機がアンザニー二十五馬力からルノー五十馬力、ローン五十馬力から七十馬力となつて、いさゝか飛行機らしくなつて來たところで第一次世界大戰が始まつた。當分歐洲から發動機は輸入出來さうもない。あとは現在の敵國アメリカから買ふ一手である。そこで珍妙な飛行機用發動機の買溜めが始まり、まづルノー七十馬力、後にはダイムラー百馬力等いふものが盛んに輸入された。

今から考へると、これも幼稚極まるものだが、兎に角水冷式の採用である。何枚も續き合せた冷却器をモリス・ファルマン式の架の兩側に取りつけて、所澤の先驅者達は悦に入つたものである。しかし、位置が少し高いと水が噴出するし、低ければ循環が悪くて役に立たない。どうにか適當の位置を選んで備へ附けたが、それでも水がふき出すので、飛行毎に水の補充をせねばならない。

或る日、東京から將軍連が五、六名見學に來た。一飛行が終つて次の飛行の爲め水を入れねばならぬので、案内兼説明役の大尉が、

『唯今水の補充を致しまから一寸お待ち下さい。』

といふと、將軍の一人は髭をひねりながら咳一咳

『ほう。この頃は陸軍機もえらう進歩したと聽いてゐたが、水で飛ぶやうになつてゐるとは知らなんだ。これでガソリンが無くても萬歳ぢやね。』  
と言つた。

ペタ金の肩章をつけた人にして尙ほ且つ然りであるから、況んや地方人をやである。所澤の先驅者達がどんな苦しい努力をしたかは想像に餘りがある。

しかし、大正四年二月にはパルセバール式飛行船の改装が成り、試験の結果も良好で、四月には目出度く『雄飛號』と命名された。

これより先、二月下旬、陸軍機の東京大阪間連絡飛行が發表されたが、これも往復四日を費して三月上旬漸く完成したのであつた。今なら一時間の航程であるが、澤田、坂本兩中尉がモ式二機に分乗して所澤を出發し静岡、名古屋に着陸し、逢阪山で雨に會つたが澤田中尉まづ大阪に入り、續



いて坂本中尉も無事安着した時には大騒ぎであつた。歸路は好天氣に恵まれ、武田、眞壁兩中尉が代つて操縦したが、名古屋に着陸したのみで武田中尉機は五時二十三分の新記録を残した。

海軍では三月六日ファルマン式水上機（ルノー百馬力）が墜落し、安藤東三郎大尉は武部鷹雄大尉、柳路久之丞三等兵曹と共に海鷲最初の犠牲となつたが、四月二十八日には馬越中尉がフ式百馬力で東京灣飛行に成功して十時間の好記録を作り、更に五月二十六日には難波、馬越、和田の三中尉が同じくファルマン式水上機（百馬力）に分乗して追濱から新舞子濱まで、百九十一哩を一氣に飛んで陸軍機の大飛行に應じた。

六月には陸軍の氣球が夜間飛行で三千二百五十米の高度記録を作り、翌七月には砲兵工廠が照明弾を作つてこれ亦好成绩を挙げた。又八月には岡大尉がモ式三型飛行機で、徳川、佐藤兩大尉と共に所澤高田間の山岳飛行を敢行し、往航に三千米の高度記録を出した。その暮、十二月青山練兵場に於ける御大典記念大觀兵式には信號氣球を昇騰し、飛行船一隻及びモ式三型が十機参加して日本最初の空中分列式を行つた。烈風を衝いて飛翔するわが陸鷲の偉容は人々を感激せしめ

『日本の飛行機も大したものだ。』

と口々に讃へたと傳へられてゐる。尙ほ海軍機七機も参列した。一方陸軍の平時編成が改正せら

れ、航空大隊が新設されて今迄の氣球隊は廢止となつた。即ち有川大佐が大隊長に、徳川大尉が第一中隊（飛行中隊）長に伊藤大尉が第二中隊（氣球中隊）長になつた。陸軍航空隊もこれで漸く一人歩き、といひたいが實質はまだ〳〵所澤の搖籃時代といふ他はないのである。

かういふ時代、大正五年に『何でもござれ』といふ綽名をもつたアメリカの曲技飛行家チャールス・ナイルスが來て東京及び大阪で宙返り飛行を行つたのだから、人々が驚いたのも無理ではない。續いて有名なアト・スミスが赤翼の飛行機二機を携へて來朝、宙返り、錐揉み、急旋廻等を行ひ畏くも皇太子殿下を初め奉り、各宮殿下の御台覽を辱くし、又夜間マグネシウムをたいて輕快な宙返りを續けた。

新聞社の宣傳も大きかつたが、五十錢のギザ銀貨一枚を奮發して入場する見物人は常に萬を以て數へた。宙返りにしろ、錐揉みにしろ大空でやるのだから、何もわざ〳〵入場料を拂つて人ごみにもまれなくてもいゝと思ふが、やはり曲技飛行機といふものを地上で見たいのと、若い鳥人アト・スミスなる者の顔が見たいからである。

合圖の花火が上る。勇壯なジンタが奏される。オープンの自動車に若い鳥人は上衣を脱ぎ、ネクタイを風になびかせながら場内を一周する。彼はハンティングを軽く後ろにかぶり、右手を上げて



観衆の歡呼に答へる。そのヤンキー趣味が輕快颯爽と見えた。

やがて赤い輕快な飛行機は凄じい音をたててプロペラを廻し始めた。今から考へるとグライダーまがひの子供だましのやうなものだが、曲技飛行機といふからこれもひどく精巧なものに見えた。

『あれが宙返り用の飛行機です。』

『小さなもんですね。』

『西洋人は偉いもんを作ります。』

滑走が始まつた。それッといふので観衆は又手を叩いた途端、飛行機はもうフハリと空中に浮き上るのである。それから旋廻飛行を型の如く二三度やるが、直線飛行に入るまもなく機首を急にもたげたかと思ふと、クルリと見事な宙返りである。観衆は拍手喝采した。今度は錐揉みをやる。これを遠くから見た野良の百姓も

『日本人はとてまかなはねえ。』

『あれは西洋人の中でも神様の申し子だんべえ。』

と三嘆した。かくて知らず識らずの間に米英尊重、白人崇拜熱が、空からも日本大衆の心の奥底に喰ひ込んで行つたのである。

悠々と着陸したスミスは、いきなりビールをラッパ呑みにすると、又オープン自動車に乗つて場内を一周する。忽ち起る歡呼の嵐。青年は魅了の眼をこの若い西洋人に捧げ、子女は感激の涙すら浮べてゐる。そして人々は『空の英雄』と彼を呼ぶのである。

何が空の英雄だ。輕薄なヤンキーの宙返り位が何だ。事毎に米英崇拜のこの馬鹿げたお祭り騒ぎは何だ。と私達が憤慨してみたところで、當時のわが所澤には相も變らず、モリスファルマン式がブウ／＼飛んでゐたのだから仕方がない。

操縦者が無いのではない。飛行機が無いのである。輕快な飛行機さへあれば日本の將校でも宙返り位は何んでもないのだが、行燈飛行機ではどうにもならないのである。しかし、こんなことを誰が知らう。識者と稱される人達迄が

『何故日本人は宙返りが出来ないのですか。』

と質問する。

『モ式ではどうにもなりませんよ。』

と答へると

『どうですか。』



と返事をして、一應はわかつたやうになづくが、本當にわかつたのかわからないのか。その眼

は『やはり日本人は技倆が拙いのでせう。アメリカ人は偉いですね。』

といつてゐるやうである。癪にさはるより馬鹿らしい。

しかし、こんなことで所澤の先驅者達がどうして黙つて居られようか。

『癪だから一つ宙返りをやつてみようか。』

『いくら何でもモ式では駄目だ。』

『出来るか出来ないかはやつてみないとわからんよ。』

『萬一のことがあつたら犬死だ。お上に對し奉り申譯がない。』

若い將校の間に議論百出とあつて、情勢急と見てとつた當局は先手をうつて、モ式で宙返り等危険な真似は絶對にしてはならんといふ通告を出した。

或る日のことである。

『思ひ切つて宙返りをやつてみようか。』

といひ出したのは通告を出す側の第一期線縦生の岡檜之助大尉だ。

『そいつは痛快だ。』

同じく猛者の譽高い原田中尉が答へた。

『誰にも知らすなよ。』

『うん、その代り俺も乗せてくれ。』

モ式だつて前へ進むのだから上へも昇るに違ひない。論より證據、最高速力で旋回してみると、或る程度まではグン／＼昇るのであつて、これは『鯉の瀧上り』と稱して既に勇敢な岡大尉が經驗済みである。この瀧上りをもう少し極端にやると、必ずどつちかへ倒れるにきまつてゐる。どつちへ倒れたとしても、プロペラさへ廻轉して居れば、必ずもとの姿勢に戻れるだらう。彼はさう考へたのであつて、決して無謀ではない心算であつた。

さて、岡大尉操縦原田中尉同乗のモ式は、例によつてノソリ／＼と大空を舞ひ上つた。やつと六百米位まで昇つた時

『おい、やるぜッ』

と大尉は言つた。

『うん。』



と中尉の答。

機首がグン／＼上つた。垂直になつた。下では何も知らぬ中隊長以下が

『オヤ、今日の瀧上りは少し勝手が違ふぞ』

と眺めてゐる。速力はみる／＼減つて機首が僅かに後ろへ倒れた、しめた。ひつくり返るぞと喜んだのも束の間、安定の良いモ式は裏返しになつたまゝ、グン／＼落ちて行く。生命と頼む發動機が止つたのだ。バンドが切れさうなので、大尉はその邊にしがみついた。操縦桿はもうきかない。頭が先にあと二百米、百五十米、百米、あッ地面だと思ふ瞬間ガサツと音がした。松林にひつかゝつたのである。

當年の猛者も今は好々爺となつた。宙返りの元祖岡少佐の思ひ出を聽かう。

『パツと音がして松林にひつかゝつた、それ迄は憶えてゐるが、今度氣がついたら誰かが桑の棒で背中を叩いてくれた。』

『大丈夫だ、歩いて行くよ。』

と頑張つたが、

『駄目だ。血だらけぢやないか。』

といふわけで、とう／＼連れて行つて寝かされた。

飛行機はと見ると、まだ羽だけひつかゝつてゐた。

こんな亂暴をしちやいかんといふので大眼玉を喰つた。陸軍省の工兵課長殿なかなか／＼強硬で、嚴罰に處せなくちやいかんといふ。

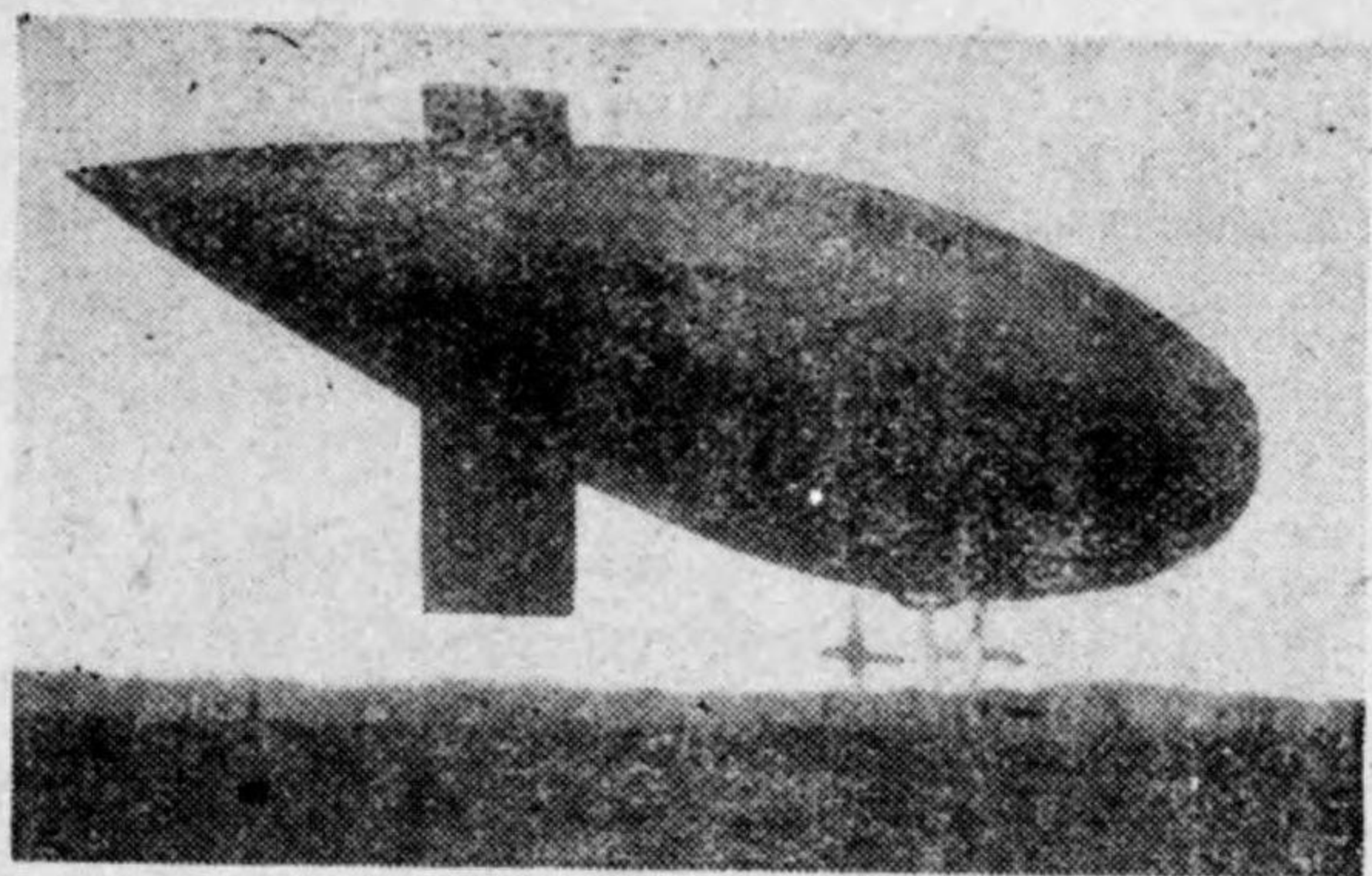
しかし、私にして見れば明鏡止水、別に奇を好んだのでもなければ、勿論名を賣らうとしたのでなく、唯だ日本航空の前進の爲めにやつたのである。それに私の記憶に間違ひがなければ、私より前に宙返りをやつた人もあるのです。確かに某閣下はやつて居られた。

前へ、前へ、私達は日本航空を一步でもいゝ、二歩でもいゝ前進させたかつた。それは純粹な無私の心だ。それでこんな一見無茶な武勇傳も生れるのだらうが、何といはれても後へは退かない。今日、飛行機も非常に發達し、技倆も異常な進歩で、私達のやつたことは幼稚極まはるものに見えませうが、この精神だけを買つていたゞきたい。私もこの精神で光輝あるわが陸軍航空史の一頁を汚して來たので、五十の坂を越して見ると懐しい思ひ出である。』

宙返りの噂を他處に陸軍の航空船『雄飛號』は、この年、新春、所澤大阪間を見事に翔破して關西に初めてその雄姿を現はした。船長は例の益田少佐で、航空船の操縦も愈々本格的になつた觀が



ある。二月には滿洲奉天附近で飛行機の對寒試験が行はれて良好な結果を収めたが、四月には、陸



雄 飛 號

軍制式第一號機が竣工した。續いてイギリスからクレーム・ホワイト式大型機（サンビーム百五十馬力）サルムソン小型機（百五十馬力）が輸入されて陸軍機に新勢力を加へたが、砲兵工廠でもルノー七十馬力とダイムラー百馬力の飛行機用發動機を製作して萬丈の氣を吐いた。

この時代の飛行機製作について、操縦第五期生荒井三郎大佐の回想がある。

「航空大隊附二年後、陸軍砲兵工廠御用掛といふものを拜命したが、丁度その頃小石川の同廠砲具製造所では唯一の陸軍型なるモ式四型の製造を開始したところであつた。私はその前一年程、所澤の臨時軍用氣球研究會の飛行機工場に勤務してゐたので、他の者をやるよりはいくらかものを知つてゐたからといふので廻されたものらしい。

ところがいざ砲兵工廠へ入つてみると、砲具製造工場は相當廣いが雜然極まるものである。車輛工場で翼の桁や小さい骨格を造つてゐるかと思ふと、架橋材料工場で鐵舟の傍で發動機架を造つて居るやら、ラッパの工場でパイプ類を造つて居るといふ風である。それでもだん／＼馴れて來て、どうやら纏まりがついて組立の段取となつた。ところが所澤から送つて來た圖面通りに造つたのに、いざ組立となるとうまく合はないのである。仕方がないので工廠内唯一の經驗者である私のところへき／＼に來るが、これには私も方法がつかぬ。そこで組立に都合のい／＼やうに、細いところはどん／＼圖面を變へて終つた。所澤でもこれには氣がついたらしく、この頃來る新造機はどうも圖面と違ふところがあると盛んに文句が出て、とう／＼圖面審査まで進展したが、結局理由が明かになつて必要の部分は圖面を根本から改めることゝなつた。

當時、工廠提理が一度出來上つた飛行機を見たいといふので、組立工場内を案内したことがあつたが、その時の第一問が

『この飛行機はどつちの方へ飛ぶのかね。』

であつた。これは勿論、提理の惡口をいふのではなく、當時の局外者がどんなに航空機について無知識であつたかを示したのである。

然し、その後モ式六型を造り、甲式三型からサルムソンに移り、發動機もルノー七十馬力からダイムラー百馬力、ローン八十馬力、同じく百二十馬力と矢繼早に完成して氣を吐いたものである。」



製作の方もまだく／＼こんなに幼稚だつたのである。

## 2. 各務原の夜明け

陸軍がマルコニー式無線電信機をモ式に装置し、所澤中野間の通信に成功したのは大正六年一月のことであつた。これも今から見れば何の奇もない話だが、これが日本に於ける空中の飛行機と地上で交した最初の無線通信である。二月には所澤甲府間の山岳飛行を實施し、諏訪湖上で初めて水上離着陸の實驗と設備の研究をした。三月八日澤田少尉がカーチス小型機で飛行中、空中分解によつて墜落惨死した。中尉は操縦の妙、設計の密何れにも可ならざるなき天才で、第二回目の歐洲派遣から歸朝早々この厄に會つたので、朝野は等しくその死を悼んだのである。六月にはモ式六年度で坂元中尉が岩本技師と同乗して二千六百米まで昇つたが、これも國産複座軍用機の新記録として残つてゐる。當時の高度は二千米位が關の山で、荒井大佐も次のやうに回想してゐる。

『大正六年秋、師團對抗演習が長野縣下に行はれて私も參加したが、この歸還飛行の時である。飛行機はモ式四型で、演習中に破損した分を除き全四機、機關士なしの單獨飛行で豊野の臨時着陸場

を出發した。

離陸當時幾分あつた雲もだん／＼四散して風は無く、絶好のモ式日和だ。長野を越えて見ると左手に淺間が薄煙を上げて巖然と聳えてゐる。頂上の高さを地圖で見ると二千四百米である。若しこれを越えることが出来ると、三角形の一邊を通ることになつて甚だ都合がいゝが、眞直ぐ頂上に向けるのはいさゝか無謀に類するので、從來のコースに沿ひながら極力高度を取る爲め引つばつてみた。すると千九百位からはなかく／＼上らない。二千になつたかと思ふ中、一寸油斷すると直ぐ千九百位に下つて終ふのである。モ式四型では二千米が限度だとあきらめて、淺間山の中腹をグルリと廻つて歸つて來た。その頃信州から所澤まで約三時間かゝつたと覺えてゐる。

その後、モ式六型が出來たので、どの位昇れるかと思つて、所澤でやつてみたことがある、此の時は單獨飛行でなく前方席に下士を一名乗せて二人だつたが、今度は二時間かゝつて三千米位届いたと覺えてゐる、當時の飛行機はそれで優秀だつた。』

七月下旬から八月月上旬にかけて、有川隊長指揮の下に、モ式四型が臺灣で耐熱飛行を行つたが、これは生蕃を相當に驚かした。これより先、總督府には警察飛行隊といふものがあつて、獰猛な生蕃の歸順を空から進めた。しかし、廣い山中に居る彼等のこととて、空から手投げの爆弾では大し



た實效も無さうである。そこで落下傘附爆弾といふものを考へた。これは青島戦に使つたものと同工異曲で、まづ飛行機が目指す村落にさしかゝると暫らくは事も無く旋廻する。

『へんなものが飛んで来た。』

といふので、生蕃達が大勢寄つて来たところでフハリ／＼とこの怪物を投下する。生蕃達は益々喜んで

『それッ、面白いものが落ちて来るぞ。』

と走り寄つて、この怪物を拾ひに来るが、そこで爆弾が接地と同時に爆發すれば上乘で、爆發しなくても生蕃がいちつてゐる間にドカンと行くだらうといふのである。しかし、事實はこんな珍物を使用する迄もなく、唯上空を飛ぶだけで十分撫育の力はあつたと傳へられて居る。

この年、海軍では陸軍に先んじて牽引式飛行機を試作して成功といふ手柄を立て、ルノー百馬力を用ひて盛んに飛んだ。又、馬越大尉は十時間に互る連続飛行に成功して世界的水上飛行記録を作つた。

大正七年になつて臨時軍用氣球研究會はアメリカからスタンダード式飛行機（ホールスコット百五十馬力）を二機輸入した。これは中島式飛行機の先祖に當るもので、陸軍初めての牽引式飛行機で

あつた。早速所澤で組立ててみたが、當時の所澤飛行場では廣さが足りないので各務原へ送ることとなつた。各務原はその前年から飛行場に決定してゐたのであるが、當時の有様を書くとい寸嘘のやうな話が多い。

今なら航空隊といへば相當認めて貰へるが、當時はまだ／＼新米の航空大隊であるから、ウツカリ第三師團の大切な演習場へ入つては行けない。仕方なく練兵場の東側を買収して飛行場としたのであつた。ところが、その滑走路の東端に大きな松の木が五六本生えてゐる。常盤の緑で如何にも美しく目出度いが、飛行の邪魔になること夥しいので伐つて終はうとしたが、これは演習の目標にわざ／＼植ゑたものであるから許可がない。

『チエツ、竊に障るな。』

『目障りな松の木め。』

と一同口々に罵つたが、對手は植物だから悠然たるものであつた。わが無敵荒鷲の先祖には松の木數木が伐れなかつた時代があるとは懐しいではないか。

飛行演習は風の無い時を選び、毎朝五時に始まり十時に終るのであるが、或る朝滑走路を點検してみると、いつの間にか歩兵の演習があつて、土の色も美しい散兵壕が滑走地區の中央を見事縦斷



してゐる。今朝こそはうんと飛ばうと張り切つた猛者共は、うらめしさうに掘られた穴を眺めてゐても仕方がないから人夫を集め、一同作業監督に早變りして復舊に急ぐのである。

『居候みたいなんだから仕方がないさ。』

『まア元氣でやれ。歩兵も惡氣でやつたのではないからな。』

鬱憤をシャベルに凝めて働くと、空では雀がチュウ／＼鳴くといふやうなこともあつた。

しか、スタンダード式は、モ式と違つて前方でプロペラがうなるし、上翼の中央部には方三十糎高さ一米の冷却器が嚴然とかまへてゐて相當頼もしい。この新鋭機を見ると不平や不服はサラリと飛んで行つて終ふ。

『何事も皇國の爲めだ。日本航空の爲めだ。シツカリやらうぜ。』

『うん、ガンバラう。』

かくて熱心な練習の結果二週間もたつとこの新鋭機も十分に乗りこなせる腕となつた。

續いてソッピース式、ニューポール式、スパット式等の精鋭も輸入された。歐洲の戰場から歸つた眞壁中尉はニューポール式機で、高度四千五百米の新記録を作り、飛行機に機關銃を装備しての試験射撃も本格的となつた。

四月、航空第三大隊を滋賀縣神崎郡御園村に設置が決定。第六期操縦將校の首席として野口雄二郎中尉は、航空關係で初めて恩賜品を拜受した。六月にはイタリア飛行隊援助といふことで、練習將校以下二十名と職工百名の一行が派遣隊を組織したが、これにも珍談がある。

何といつても歐洲の戰場へ行くのだから、しつかりした飛行將校を送ればいゝのだが、卒業生はシベリヤの風雲急でそつちへ廻るので派遣は出来ない。當局は仕方なく練習將校に

『お前達はイタリアへ行つて、イタリアの飛行機で練習して參戦しなさい。』

と甲渡したが、中には

『日本には飛行機も少ないし、優秀機もない。向ふで腕を磨けば立派になるよ。』

といふ先輩もあつた。

器材の方も優秀なものは總てシベリヤ出兵に備へてあるので、残されたもので間に合はせなければならぬ。それでも一所懸命やつてゐる中に、發動機にいゝのがあつた。組立てて試運轉をしてみると工合がいゝので、

『これならイタリアでも飛べるだらう。』

と喜んでゐると、これが當局の目にとまり、



『その發動機は良ささうだからシベリヤの方へ送る。』

と取上げられて終つた。薦に油揚げをさらはれたとはこのことであらうか。しかし當の練習將校は『どうせ御國の爲めですからどつちでも結構です。』

と言つたさうだ。

かくして時至つて八月シベリヤ出兵が決定し、わが航空大隊に動員令が下つた。

### 3. シベリヤ出兵

シベリヤ出兵は大正七年八月、第一航空隊がウラヂオストック方面へ、第二航空隊と航空廠がチタ方面へ派遣せられ第十二師團、藤井支隊、第三師團に隸して各地に轉戦、翌八年二月凱旋した。

當時の鳥人がどんな風に出征したか。操縦第六期生の永淵三郎大尉は次のやうに語つてゐる。

『最初、私達が所澤へ入つた時、竹内徹といふ漢學者の閣下がゐて

「宇治川の先陣でもわかるやうに、昔は先陣を争ふことが武士の名譽であつたが、諸君も大正の武士である。飛行將校として先陣になれんなら武士道の面目がたゞぬ。」

といふやうなことを言はれたが、これが妙に身に沁みてゐた。功名手柄は第二としても、兎も角

立派に働かねばならぬと思つてゐるところへ、愈々動員である。私は緊張した。

それからもう一つは岡さんのお母さんが、我々十二人を並べてお守りを下さつた。

「これは私が月參りをしていたゞいたものです。武運長久をお祈り申しますよ。」

とおつしやつたが、これが又胸の底まで沁みてゐた。センチメンタルみたいだが、戦争に行く前、

このお守りとお言葉はとても感じた。』

これは今も昔も同じことであらうか。出征者にして始めてわかる境地であらう。

さて、當時シベリヤにはニューポールやサルムソン式機が飛んでゐて、モ式では一寸相手にならぬといふ噂もあつたが、所澤の猛者連は出て來たら正面衝突してやらう位の意氣であつた。それに山下龜三郎が百萬圓を寄附してくれたので、五十萬圓でソッピース式單座戦闘機と複座偵察機とを買つたのを持つて行くことになり、新勢力増強と喜んだ。

佐藤少將の追憶談がある。

『大正七、八年西比利亞事變に際し、私は第二航空隊第二中隊長として出征するの光榮に浴し、モ式四型二機、モ式六型二機、ソッピース式複座機（クルルヂー百十馬力）二機を率ゐて滿洲を横斷し



て、まづチタへ乗込んだ。爾後戦況變轉して、ウラチオストック軍山田旅團に配屬せられ黒龍江省に轉移し、空中から過激派の撃滅に従事した。

何しろ氣温は零下三十度内外で、水冷式のモ式六型は使用出來ず、ソッピース式も飛行場が不良の爲め飛行することが出來なかつたので、主としてモ式四型を使用したのである。モ式四型に爆撃装置のないことは申す迄もない。照準器も勿論ない。手動装置といふと人開きがいゝが、總て全くの眼加減、手加減である。

當時、携行した爆弾は重軽二種類で、重爆弾は十五榴弾に着信管を着けたもの、軽爆弾は十二榴弾に着信管を着けたものである。兩方とも翼を持つてゐる。爆撃は同乗の偵察將校がやるので、軽なら二個、重なら一個を小脇に抱へて飛行し、敵を發見すると安全栓を抜き、翼端に着けた麻絲で片手で吊り出し、架外に出して照準を定めて投下するのである。何のことはない飛行機の上から魚釣りみたいな姿勢であつた。軽爆弾の方はさうでもないが、重爆弾の方は中々重くて、架外で提げてゐるのが困難であつたが、これはチタで猛訓練を積み、當らずとも遠からずといふ成績であつた。

しかし、こんな爆撃でも敵に與へた衝撃は相當のものであつた。それは次の事實を見てもわかる。

二月十一日、紀元節をトして山田旅團は數千の敵を捕捉撃滅すべく活動を起したのであるが、敵もさるもの中々姿を見せず、三月中旬になつても遂に捕捉し得なかつたのである。そこへ飛行隊が到着したのが三月十四日である。忽ち敵情を偵察、急所目がけて爆撃を開始したので、僅か十日間で敵は全く行動の自由を失ひ、ゼーヤ川の上流奥深く逃散して終つた。そこで當時の陸軍省公報に曰く、

「第二航空隊第二中隊長田少尉の操縦するモ式四型機は敵の大縦隊を發見し、これを爆撃し多大の損害を與へたり」と。

何しろ幼稚な時代のことだから面白い話が澤山残つてゐる。次に掲げた永淵大尉の話などはその代表的なものであらう。

『シベリヤでは寒くて仕様がなかつた。零下二十度だの三十度だのいふから、とても内地でのお話にはならない。武田君が「排氣瓦斯を座席の中へ入れたらどうだらう。」といひ出したので、それは妙案だと早速座席の中へ直接排氣瓦斯を入れて飛んでみると、皆フラ／＼になつて終つた。これはへんだといふので犬を入れてみると、嘘みたいな話だが犬が死んで終つた。よく考へてみると炭



酸瓦斯の中毒らしく、この名案も中止した。

ハバロフスクからブラゴエスチェンスクへ飛んで行く時、同じ方向に汽車が走つてゐる。味方の列車には白い印をつけて置いて貰ふやう頼んであつたが、無印の列車をポチカレオといふ驛で見つけた。

「こいつを一つやつてやれ。」

といふので爆弾を落して得意になつて歸つて來ると、中西といふ部隊長から糞みたいに叱られた。味方の列車だつたのである。列車の背中に白い印のついてゐなかつたのは、鐵道が中斷されてゐたので、そこまでは印のついた車で進んだが、それから先は新しい車で編成した。その時、白い印をつけるのを忘れたといふので、罪は汽車の方にあつたのである。爆撃が下手で當らなかつたからよかつたやうなもの二三輛も吹き飛ばしたら大變なことであつたらう。

それからブラゴエスチェンスクの上を低く飛んでゐた時のことである。下を見ると友軍の騎兵が澤山ゐるが、皆が私達を歓迎してゐるやうに見える。ところが高度をもう少し下げると、歓迎どころか一齊に射撃してゐることがわかつたのでびつくりして逃げて終つた。

その時の騎兵の中隊長は功三級をいたゞいた川名といふ偉い奴だつたが、あとで、

「お前が飛んだお陰で三時間ばかり困つたぞ」

といふから

「俺も撃たれたから同じことだ。」

と笑つたのであつた。よく聽いてみると私の乗つてゐたソッピース式の戦闘機などは見たこともないので、てつきり敵の飛行機だと思つたらしい。それに日の丸の印をつけてゐても、赤丸が白い枠の中に入つてゐないからハッキリわからない。その上、何でも敵の方角から來る飛行機は皆撃てといふ命令なんかもあつたらしい。味方の列車を爆撃し損じたり、味方の騎兵隊から射撃し損じられたり、随分開拔けた話だが、當の本人は無論一所懸命であるから愉快だ。』

私はこれを唯だ珍談としてこゝに掲げるのではない。これ等の昔物語の裡にある一貫したわが荒鷲精神を讀みとつて貰ひたいからである。今日の無敵空軍の據つて來るところに、これ等の思ひ出が大きい暗示を與へてゐると思ふからである。

#### 4. 關東大震災の前後



大正十二年一月、朝日新聞社は東西定期航空會を起し、伊藤、白戸兩飛行場の援助により、中島式によつて東京大阪間を三島で中繼し、毎週二回づつの定期航空を開始した。此の航空輸送の第二期は二月末早くも島田武男が吹雪の箱根明神嶽に殉職の悲劇を生んだが、第一期三ヶ月間に十四回の飛行を行ひ一萬二百十四軒を連絡したのであつて、兎も角棘の道を伐り拓いたといつても良からう。

二月には海軍のF五號艇は宗雪、千田、近藤、横井の四大尉を乗せて二艇雁行、追濱より伊豆大島に飛び、更に八丈島往復の外洋飛行に成功した。所澤飛行學校では品部曹長と半田軍曹の乙式二機が編隊演習中空衝突を演じ、遂に品部曹長は殉職するの椿事があつたが、海軍でも佐世保鎮海間飛行訓練中の横廠式一機は不時着水のまゝ行衛不明となり、初めて外洋上の犠牲者となつた。

航空局が陸軍省から遞信省へ移管されたのもこの月であつた。初代局長は若宮貞夫、第一課長波多野、第二課長兒玉、第三課長神田の陣容で官民數十名の飛行關係者が集り、民間航空の奨励取締等に乗り出した。わが國の航空法は大正十年に制定せられたもので七章六十四條から成り、第一章總則では

「航空機トハ人ノ搭乘シ得ル飛行機、航空船、氣球、滑空機其ノ他航空ノ用ニ供スル機器ヲ謂フ」

といふやうな調子で、航空機の定義から初めて第二章は航空機の検査及び登録で、航空機を製造するものは行政官廳の検査を受けねばならぬこと、合格した航空機は登録し堪航證明書を受け、登録と證明書があればいつでも航空出来ること等が規定されてゐる。第三章は乗員で、行政官廳の行ふ考査に合格した者が技倆證明書と航空免狀を貰ひ、それを持つてゐないと運航に従事出来ないのは自動車と同工異曲である。第四章は飛行場及びその經營者について規定し、第五章は航空及び運送、第六章雜則、第七章罰則である。この航空法を中心に航空法施行規則（昭和二年）航空機検査規則（昭和二年）、滑空機規則（昭和十二年）、航空郵便規則（昭和四年）、航空機乗員試験規則（昭和二年）、飛行場使用規則（昭和四年）、航空機操縦士養成規則（大正十三年）、航空機機關士養成規則（昭和二年）等が制定されてゐる。又、これより先、一九一九年（大正八年）十月には日本、イギリス、アメリカ、フランス等二十ヶ國の全權委員がパリに集つて所謂國際航空條約を締結した。この條約は第一章總則、第二章航空機の國籍、第三章堪航證明書及び技術證明書、第四章外國の版圖上に於ける航空の許可、第五章出發、第六章航空及び着陸の際遵守すべき規則、第七章航空機、第八章國際航空委員會、第九章末則の四十二條と八附屬書から成つてゐるが、その精神は各國は各々その版圖上空に於て完全な主權を有すること、その主權を認める範圍内で出来る限り國際航空の自由を許



さうといふのである。附屬書では細かい技術的な規定がしてあるが、これは年々の国際航空委員會の手で改訂されてゐる。

此の年三月、東京帝國大學では航空學科の第一回卒業生三名が卒業した。現航空學科教授の守屋富次郎博士、航空研究所の河田三治博士、航空學科助教だつた故阿河財造學士がそれである。ドイツで初めて航空學の講座を開いたのはゲッチンゲン大學で、有名なブランドル教授が航空學を一九〇九年に開講したのである。わが東大の開講はこれより約十年遅れ、大正七年七月初めて航空學講座を設け、同九年に日本最初の航空學科を獨立させたのであつた。爾來三ヶ年螢雪の功空しからず、こゝに輝く第一回卒業生をわが航空界へ送り出したのであつた。

四月に入るや島田を失つて涙新なる白戸飛行場では、又も宿將高橋信夫が同乗教育中誤つて不慮の最期を遂げた。二明星を失つて大打撃を蒙つた同飛行場は以後全く振はず、遂に半歳の後には航空史に思ひ出の歴史を残して閉場、こゝに關東民間航空は一重鎮を惜しくも失つたのであつた。しかし新興の關西民間航空では、井上の堺飛行場が陣容漸く整つて秩父宮殿下御台臨の光榮に輝き、川西龍三は木津川に日本航空會社を創立、阪東耕一を支配人に後藤勇吉、阿邊勉等を飛行士に招き、横廠式水上機五機を以て大阪別府間の定期航空第三陣を開始した。この航空路は後、大阪京城間、

大阪大連間と伸び大正十五年には大阪上海間も開航するに至つた。

一等賞の賞品には航空局から中島式飛行機一機但しガソリン十時間分附きといふ民間飛行大會が、六月帝國飛行協會主催下に下志津で行はれた。一二等飛行士の航續競技で片岡文三郎が十時間二十分で優勝、安昌男の八時間二十分がこれに次いだ。三等飛行士の離着陸では磯健太郎、吉村豆意、南部信鑑等が一、二、三等賞を獲得して天晴れの新進振りを見せた。一方平壤からは石橋勝浪がスピット式エルプモン(イスバノ三百馬力)を操縦して東京訪問の途に上り、群山、太刀洗、八日市、豊橋を経て二千九十軒の飛行に成功した。途中十三日間を要したが、梅雨期を冒しての敢行は民間航空の輝かしい新記録である。海軍でも新装のSS飛行船が高橋大尉指揮の下に月明の東京より大阪を訪問し、更に神戸を迂回して霞ヶ浦へ歸着して飛行船の東京大阪間往復といふ新記録を樹立し、大橋富士太郎中尉も三菱十年式で七千米の高度記録、近藤大尉のF五號艇も亦紀州方面に九時間の航續飛行記録を残した。

八月になつて東西定期航空會は第二期に入り川崎よりサルムソン式一機、大阪の骨董商春海商店よりも一機の寄贈を受け河内一彦、大藏清三、吉村豆意、乗池判二等を操縦士として招聘した。かくて關東の民間航空に又一つの礎石が置かれたが、間もなく九月一日關東大震災となり、東西航空



の根據地たる洲崎はもとより、帝都の交通網は全く破壊されて終つた。

十萬の生靈を犠牲とし、全潰家屋十三萬、舊東京下町の大部分と横濱を焼野ヶ原とした關東大震災。帝都は一日にして恐怖と戦慄の巷と化した。しかし、聴け。九月二日、早くも勇しく響くブローラの音を。即ち陸軍の小池中尉は遠く日光に飛んで聖上の御安泰を伺ひ奉り、波多野中尉は帝都被害の真相と救援の急使を齎して大阪に飛び、復興救援品急送の道を拓く殊勲をたて、乙式四機は關東附近の聯隊に出動命令を傳へた。民間では日本航空會社の阿邊勉が大阪朝日、毎日兩新聞記者を乗せて同夜餘震尙ほ續く東京に最初の都入りをした。

折しも航空部長より第三師團長に轉じた井上幾太郎中將は名古屋にあり、直ちに各務原に動員を命じ、三島を中繼として帝都との連絡に努力し、二日から二十二日迄に五十回の飛行、航程一萬千の活躍をした。又急を聽いて太刀洗からも航空隊の精銳が續々應援の爲飛來、各航空隊の陸軍機は代々木に根據して震災の真相報告に、帝都の警備に、救援通信輸送に目覺ましき活動を續け、天氣豫報はもとより無く戦時以上の不便を忍んで二日から九日迄に大小二百一回の飛行を敢行、四萬二千千の航程を翔破し、二萬通の罹災通信を全国各地へ輸送して同胞の不安を和げた。海軍機も驅逐艦、運送船の活動と應じて芝浦、代々木に出動して適切なる救援に従事、民間機も水上機の數を増

し阿邊、後藤、龍野三飛行士が主として芝浦清水間に連絡、罹災通信三萬七千を運んで感謝の的となつた。又、東西定期航空會でも石橋、杉本、大場、安井、福永、鶴飼の各飛行士が有志として参加し、航空報國はこの時ぞと愛機を操縦して困難なる連絡飛行を奉仕したのであつた。

かくて此の不幸なる出來事は航空界を異常に活躍させたので、軍官民航空、殊に通信聯絡等には非常な功績を挙げ、人々の航空に對する認識と信頼を深めたことは事實である。しかし、關東民間航空の受けた打撃は餘りに大きく白戸に次いで小栗、玉井兩飛行場も極度の不振と閉鎖に陥つて終つたのは止むを得なかつた。

## 5. 新聞航空と日本一周飛行

大正十三年一月二十六日は何たる吉日ぞ、攝政宮殿下の御慶事に東京は勿論、全國津々浦々の民草は、竹の園生の彌榮を心より奉祝し奉つたのであつた。東京に於ける御慶事の御模様を一時も早く拜したいのは、六千萬同胞の切なる願望でなければならぬ。そこで大阪朝日、毎日の兩社を始め新愛知、國民、やまと、電通等の各新聞社が各々所屬の飛行機を動員して寫真原稿の輸送に火花を



散らすこととなつた。

今では電送寫眞といふ便利なものが出来て歐洲の出来事でも直ぐその日の中に日本へ送られて来るが、當時は東京大阪間でもウカ／＼して列車の便を逸すると一日遅れて終ふ。文字原稿の方は電話で朗讀といふ手もあるが、寫眞原稿の方はさうは行かないから、飛行機が唯一の連絡機關となつてゐたのだ。

新聞社航空の初手柄は、まづ大正八年秋四國地方で行はれた陸軍特別大演習に際して活躍した大阪朝日機の空輸であらう。大演習の寫眞はその日の中に大阪の讀者へ號外として配布され、更にこの號外は地元の四國へも再び飛行機によつて送られたので、その早業に人々はアツといつたのであつた。續く大事件は關東大震災當時に於ける活躍で、これも亦震災の真相を傳へ救援を實現させると共に、多數の郵便物を運んで民心の安定に貢献することが多かつた。そして第三番目が大正十五年初春のこの御慶事の盛儀を、その日の中に關西の人々に見せた事である。この時から大阪毎日も航空部を設ける事になり、大阪朝日との空輸競争は激烈となつて行つた。即ち大正天皇崩御の際には夜間空輸の冒險を敢行、昭和二年の奄見大島に於ける海軍特別大演習には洋上原稿輸送となり、昭和三年には今上陛下御大典に當つて朝日新聞のみでも二十日間に十八機が連日飛翔して京都の

御盛儀を傳へこの航空時間二百十七時間二十六分、航續距離は三萬二千三百四十三軒に達した。更に張作霖事件、ツェッペリン飛行船の飛來、三丹震災、ロスアンゼルス及びベルリンの世界オリンピック大會、リンドバークの太平洋横斷、函館大火等大事件のある度に寫眞空輸の早業を競つたが、滿洲事變には報道の赤心に燃えてその意圖は明瞭に國家的なものに迄高揚された。朝日がブスモス機の他川崎、川西の國産機を揃へて日滿鮮の空を連絡原稿空輸に當つた記録は二百九十五回、航續時間八百二十六時間五十一分、航續距離十四萬二千四百軒と傳へられてゐる。これに對し大毎も新鋭ロッキード式機を登場させ、その快速を利用して屢々速報の効果を擧げ、銃後報道の奉公に努めた。しかし、この間昭和七年九月十五日日滿議定書調印式の寫眞を持つたブスモス機が、ロッキード式機を抜かんとして大膽にも荒天の日本海を直線に飛び、遂に鳥取海岸に不時着して二名の搭乗員は報道戦の犠牲となる等の出来事もあつた。

さて、大正十三年にもどつて、この年大阪朝日は東西定期航空會の陣容を改め、大藏、吉村、乗地等民間飛行家を送つて航空局委託生の河内、大島、熊野等の飛行士を招き一週三回づつの定期航空を行ふこととした。新格納庫は立川に建築、ドルニエー式コメット型旅客機、川崎式KDCZ型等が就航した。又堺の水上飛行場とも連絡して地方との通信に利用した。これに對する大阪毎日は新



しく航空課を開設し、羽太、和田兩飛行士を招き、川西飛行場の水上機を利用する他、川西六型水上機を購入して東京に空輸、畏くも山階宮殿下より『はるかぜ』の御命名を拜した。これが大正十三年の日本一周機である。羽太飛行士のスパット・エルブモン機による所澤大阪、大阪仙臺間の飛行も大毎の功績である。

『はるかぜ』の日本一周飛行は七月二十三日、後藤勇吉操縦、米澤峰樹機關士として同乗して出發、第一コース大分より順次鹿兒島、博多、金澤、秋田、北海道、大湊、霞ヶ浦、江尻、四日市と飛んで大阪へ三十一日に歸着した。この全航程四千三百九十五軒、三十三時間五十二分の記録であつた。この劃期的大飛行には、各區間に記者が同乗して名文の報告を紙上に發表したが、雲と烈風とに戦ひつゝ飛んだ二十五日の金澤へのコース、二十七日に飛んだ未開拓の裏日本の空、濃霧を冒して飛んだ二十九日の霞ヶ浦へのコース等夫々の苦心があり、殊に最後の三十日、霞ヶ浦東京間は途中猛烈なガスに苦しんで遂に江尻、四日市に不時着水して、漸く翌日大阪のゴールへ突入したのであつた。當時大毎が『本邦連絡飛行のレコード』と書き立てたのも決して自畫自賛ではない。

これに先立つて大阪朝日は堺の井上飛行場を後援して、西日本一周飛行を行つた。即ち井口一等飛行士は横廠式に搭乗して大阪から琵琶湖を経て山陰道へ廻り、萩から山陽道に入つて千二百軒を

突破したのであつた。これもまだ、幼稚の域を出なかつた當時の水上機としては上乘の出来といふべきであらう。日本航空會社が大阪別府間を廢止し、大阪福岡間に延長して新に川西式七型一半葉厚翼の民間には珍らしい機體を採用し始めたのも、日本航空輸送研究所から本邦最初の水上飛行士二名が卒業したのもこの頃であつた。

大正十三年は又外國機來訪の年であつた。まづアメリカの世界一周機ダグラスは、東からアリゾナ州シヤン海峽を経て五月十七日日本の空に入り、青森、湊、霞ヶ浦を経て串本に來り、わが民間飛行家の出迎を受けて西へ去つた。西歐崇拜の迷夢未だ醒めざる一部の所謂識者は

『あれこそ最高の技術と最良の機體だ。』

と絶讃を傾けたが、心ある人々はその三機編隊を見、その航空路を思ひ

『北の空を守れ。』

と叫んだのであつた。

これに遅れること約半月、フランスのドーデー大尉も上海の事故の後、搭乗機をブレゲー一九型機ロールス四百馬力に代へ、奉天、大邱を経て六月八日大阪に着陸、同じく西部戦線の空に戦つた舊友滋野男、同ジャーヌ夫人に迎へられて劇的場面を出現した。彼等が日章旗の波の中で、固く



結ぶ握手に一萬の觀衆は拍手して、空の勇士幸あれと祝したのであつたが、滋野はこの年十月病死してその鳥人としての開拓的半生を終つたのである。ドアーチー大尉はそれから大朝大毎の二機に誘導され、翌九日晴の帝都入をしたのであつた。パリ東京間一萬七千軒、平均時速は百八十八軒で當時としては素晴らしい記録である。

更に遅れること一ヶ月、イギリスのマクラレン少佐を艇長とするネピア・ライオン四百五十馬力の飛行艇はブダアリス中尉、アンドリュース軍曹を同乗して、七月六日鹿兒島から串本へ飛來した。彼等は途中幾度か機體を破壊して文字通り萬難を排して來たものであるが、日本でもガソリン不足して途中で日本航空會社の宮機より補給を受けて霞ヶ浦に向つた。かくて米佛英の三國機は兎も角日本の空を掠めて去來したが、間もなくアルゼンチンのペトロ、ザン二少佐も飛來、十月九日霞ヶ浦に到着、更に大阪に飛んで越年、翌大正十四年新春、世界一周のコースを續けんとしたが、大破して前途の飛行を断念した。

この年陸海軍の精銳はその充實した内容に益々訓練を重ねた。陸軍では五月陸軍飛行學校令が制定せられ、所澤、下志津、明野の三校となり、乙式一型偵察機（サルムソン式）による立川旭川間の飛行、ファルマンF六十型機（ローレーヌ四百馬力發動機二臺を裝備）による所澤宮城間の一氣飛行を試

みた。サルムソン式機は成功したがF六十型機による飛行演習は、途中逆風に妨げられ失敗に終つた。しかし豫備機一機は廣島、太刀洗を経て京城に飛んでゐる。海軍でも安藤、青山兩大尉の空中衝突、SS飛行船の爆發、F五號艇の墜落等の不祥事があつたが、F五號艇の佐世保、臺灣間の飛行、十年式偵察機の佐世保、横須賀間の飛行等に成功し、わが海軍の勢力に艦隊航空隊及び廣の新工廠を加へた。

## 6. 訪歐飛行と航空兵科獨立

多事なりし大正十三年の日本航空も暮れ、大正十四希望の新春が訪れた時、朝日新聞社は又々訪歐飛行の計畫を發表して全國の飛行熱をあふつた。當時佛國製ブレゲー一九型（ローレーヌ四百馬力裝備）二機などいふと、いかにも立派さうに聞こえたが、時速僅か百五十軒程度、航續時間十一時間の幼稚な機體だ。これでシベリヤの航空路を開拓し、ローマ迄飛んで亞歐連絡を遂げようといふのである。これは破天荒の快事といふよりは、或る意味で無謀に近い壯途であつた。しかし安邊浩大尉、河内一彦一等飛行士は敢然として飛ぶといふのだ。途中の不時着に備へて大工道具一式も準備



されてゐるといふ一か八かの冒險飛行もこゝまで來ると、新聞社が人氣集めにやつた事といふよりは、何といつても報道魂の熱と意氣によつてやり遂げられる仕事である。危険なんかは問題でない。日本新聞航空の爲めに必ずやつてみせる。國産機でないのが残念だが、わが國民間航空の技術は既に搖籃期を完全に過ぎて獨立期に入つてゐる。腕は世界的水準に迄向上してゐる。それを全世界に示すのだ。かういふ氣持が全國民の支持を眞向から受けたのであつた。

この大飛行に先立つて三月、帝都に於ては國民新聞社主催のわが國最初の航空ペーヂェントがあり、陸海民間機四十機が參加して壯觀を呈した。又やまと新聞社は木村、徳田兩中尉記念飛行大會を催し一、二等飛行士十三名、三等飛行士十八名の快翔があり、民間航空の意氣大いに上つた。

海軍では大航空母艦赤城の進水があり、ロールバツハ金屬艇の完成、ワール艇も出來上つて性能試験を行ひ、五月にはF五號艇二機が佐世保から仁川、大連間二千二百五十軒を翔破して支那海に海鷲の威容を示し、同時に横須賀からもF五號艇二機が東へ飛んで大湊より大泊まで二千八百軒を征空して日本海北部にその雄姿を示した。又霞ヶ浦のシール飛行艇も武装を完備して二機雁行し北海道から大泊までの大飛行を完成した。かくて前年アリエーシャンより南下したアメリカ機に無言の挨拶を贈り、北邊防空の鐵壁を全國民に示したのであつた。更に同月末には海鷲の誇る一三式攻

撃機に菊池大尉、前田中尉分乗、堂々二機俊敏の翼を並べて横須賀よりまづ大村へ七時間の飛行を爲し、海峽を越えて京城に至り、濃霧と降雨ものかは北京に飛翔して南苑飛行場に翼を休めたのであつた。この飛行距離四千五百軒、今にして思へばこれこそわが渡洋爆撃路の開拓ではなかつたらうか。然も一方では同じく一三式攻撃機二機に齋藤、渡邊の兩中尉が分乗して霞ヶ浦より旭川へ飛び、歸航には町田、三和兩中尉が操縦して好成績を上げ、大村航空隊のハンザ單葉機は二日間で九州を一周し、霞ヶ浦の一〇式攻撃機は大村まで八時間半に千六百軒を翔破した。しかし、かくの如く堂々たる海軍航空隊活躍の裏面には、新春勿々委託生瀬戸、堀江兩軍屬の殉職あり、ハンザ單葉に搭乗して墜落空の軍神と散つた海鷲も十指を屈せねば數へられない程であつた。その猛訓練が忍ばれ襟を正さしめられるのである。

陸軍も亦平壤航空隊の長春往復飛行、乙式一型三機の太刀洗、旭川間の大飛行があり、愛河大尉は明野、旭川間を無着陸で翔破した。陸軍航空の内容は益々整備して、四月二十七日には陸軍航空本部令が制定せられ、五月一日には航空兵科が獨立して飛行八ヶ聯隊、氣球隊一ヶ聯隊の陸鷲が空色の襟章をつけた。私もこの時砲兵科から轉科したのである。當時の發表によると常備機五百機、高射砲二十門で、將校四百三名、下士四百六十六名、兵卒二千二百二十七名で、今から見ると小さ



な部隊であるが、これでも實に力強く感じられたものである。そこで八月には所澤で兵科獨立の祝典慰靈祭を舉行、畏くも山階宮、李垠殿下の御台臨を仰ぎ、今は地下に眠る陸鷲の先驅者達もその光榮に感激したのであつた。思へば代々木練兵場に徳山、日野兩大尉が陸軍最初の飛行を行つてからこゝに十六年、嚴風慈雨を冒して我々の先輩が苦心慘憺の結果、『飛行機乗りは曲藝師』といはれたものが『國防の第一線』たることを認められ、陸軍當局は獨立兵科としてこれを取扱ひ、全國民も亦今更らの如く陸鷲の威容を仰いだのであつた。更に九月、二十一日から三十日まで安滿中將統監の下に東京、千葉の府縣に互り特別航空兵演習が舉行され、侍從武官矢野機を御差遣あらせられ、攝政宮殿下も亦非公式に御台臨遊ばされたのである。光榮に輝く陸鷲は戦闘に、偵察に、爆撃にその秘術を盡し、大君の御盾となつて大空に散らんことを誓ひ、頭上に仰ぐ猛訓練を見て人々は陸鷲への信頼と感謝とを新しくしたのであつた。

陸海軍の充實と共に、利に敏い外國飛行機會社は賣込みに續々來朝、フランスのシュレック水陸兩用機はラポールによつて霞ヶ浦、所澤に飛び、輕飛行機家として有名なバーボアも亦デヴァチーヌ機を携へてその妙技を見せた。この他ソビエットの飛行家ゴロモフ、ヴォルコヴィノフは九月D. 巨型二機雁行して所澤を指して海を越えたが、ヴォルコヴィノフは濃霧の爲め下關に不時着し、ゴ

ロモフ機のみ目的地に安着した。又イタリヤ航空界の嚆將デ・ビネと大佐も十月オーストラリヤより飛來し、わが所澤にその雄姿を見せたが、強引の歸國飛行にも成功して二十二日の後ローマへ無事到着した記録が残つてゐる。

かうした航空界多事の中に黙々と準備を整へた訪歐朝日機は、山階宮殿下より『初風』『東風』の御命名を賜はり安邊浩、河内一彦兩操縦士に配するに篠原春一、片桐庄平の兩機關士が同乗、全國民の湧くが如き歡送裡に七月二十五日代々木を出發、一萬六千軒訪歐飛行の途に就いた。

この日、閑院、久邇、山階三宮殿下には航空獎勵の有難度き思召により出發式に御台臨あらせられ、朝野の貴顯も亦歡送して兩機を激勵した。

大歐、太刀洗、平壤に同胞の熱誠なる後援を受けた兩機は愈々祖國を離れてシベリヤに入り、天候險惡と航路不案内に苦しみ、時には兩機別々に不時着したこともあつたが、天祐の下温かき同胞愛は相扶け相勵ましあひ八月二十三日には赤都モスコに安着、こゝに最も困難な第一航程を翔破したのであつた。ソビエットの空を征した兩機はドイツを飛び、九月には花のバリに翼を休め、十月には英京ロンドンに日本航空の意氣を示し、更にベルギーを訪問して十月末遂に古都ローマに安着した。その正確な數字は航續時間百十六時間二十一分、航續距離一萬七千四百三軒である。



此の大飛行はいふ迄もなくわが國始めての海外訪問飛行であつて、主催者たる朝日新聞の努力も非常なものであつたが、航空局を始め全國民の後援も亦愛國心にまで高揚され四島人の優秀な技倆は感激によつて一段の磨き加へられ、些細の事故もなく皇國の翼を世界に輝すことが出来たのであつた。かくして翌大正十五年一月、四開拓者は錦を飾つて歸朝し、破格の光榮を拜し、全國民から歡送に優る歡迎を受けたのであつた。

民間島人の技倆も既に世界的水準に達したといふこの自信はわが航空に一層の努力精勵を加へ、愈々躍進の時代を迎へた。

開拓、發達の時代は既に過ぎた。今は唯だ躍進あるのみ。

参考文献

- 日本飛行學校編纂 飛行機講義録第五卷(二二二—二四〇)  
陸軍航空本部 航空記事 第二一五號 二一六號 二一八號 二二一號

## 第七章 日本航空の躍進 (一)

### 1. 航空大正史を終る

大正十五年一月、陸軍の勝目中尉、富所特務曹長は乙式二機に分乗して鹿兒島、立川間千二百料を六時間十五分で翔破し新春の航空界に又一つの記録を残した。今日から見れば千料内外は取るに足りない距離であるが、十五年昔にはこれが一つの記録的飛行であつたのである。二月、航空本部分令が改正され、航空本部長は今迄中將であつたものを中、大將から親輔されることとなり、同時に飛行學校長も中一名は中將が親輔されることとなり、わが陸軍の陣容は愈々充實した。

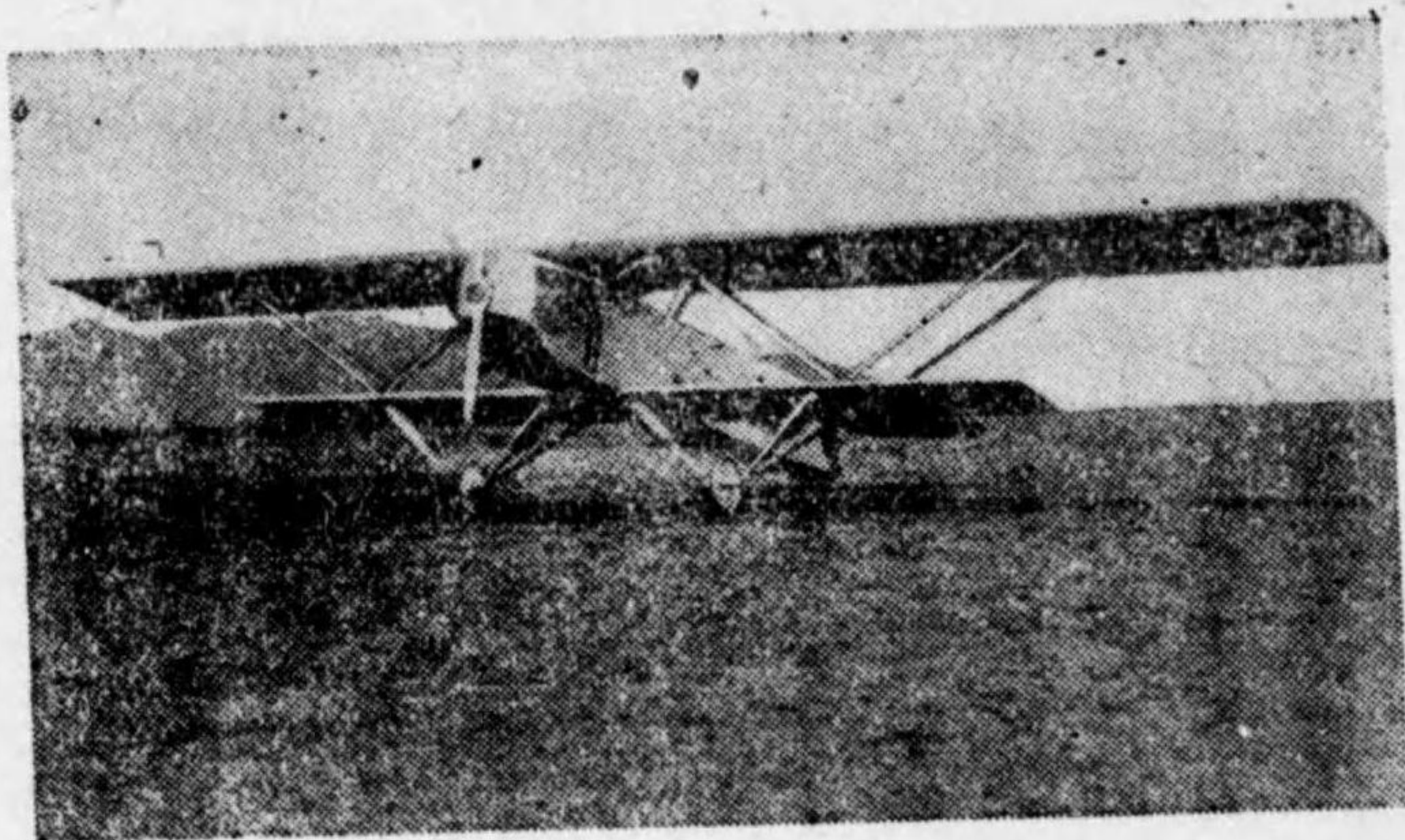
海軍機も亦盛んに國內の海岸を飛び、佐世保航空隊の臺灣飛行、横須賀、大村間飛行等があつたが、五月には進、香田兩大尉がF五號艇二機に分乗して佐世保より木浦を経て上海に飛び、歸航には八時間で黃海横斷の快記録を残した。六月には同じくF五號艇が二機雁行、横須賀より日本海を



越えて一気に元山を往復二千五百五十軒翔破といふ殊勳を建てた。

七月となつて陸軍は各務原を中心に最初の中部聯合航空演習を舉行し、三十八機の精銳は本州中部の空を亂舞、陸軍の威力を遺憾なく發揮した。新設の爆撃隊は更に八月、炎熱を冒して藝豫要塞爆撃演習に参加したが、成績意外に悪く命中率僅かに三十パーセントで、その上歸還の途中丁式二機が破壊した。しかし、海軍の爆撃は甚だ良好で八十パーセントの命中率を示して、海鷲は萬丈の氣を吐いた。

民間航空では日本航空會社が多年の宿志であつた上海飛行に成功した。この航路は海軍のF五號と同じく木浦を経て上海に向ふのであるが、支那から飛行許可を得ることが難しいので、坂東支配人がわざ／＼上海へ出かけて督辦孫傳芳と直接交渉し『學術研究の爲め』といふ一寸變つた名目で漸く採可された話が残つてゐる。かくて愈々十月、自社設計の川西式七型水上機三機に阿部、藤本、龜井の三飛行士が分乗して大阪を出發、福岡を経て朝鮮海峽へ飛び出したが、龜井機は木浦で離水せずして落伍、阿部、藤本二機が上海に着水した。歸航にも阿部機は無事飛んで大阪へもどつたが、藤本機は五島列島上空で發動機に故障を生じて海上に不時着し、フロートと機體は離れ離れとなり、藤本飛行士と金子機關士は辛くもフロートに縋りつき、波間に躍る鱧の赤い鱗に脅かされながら漂

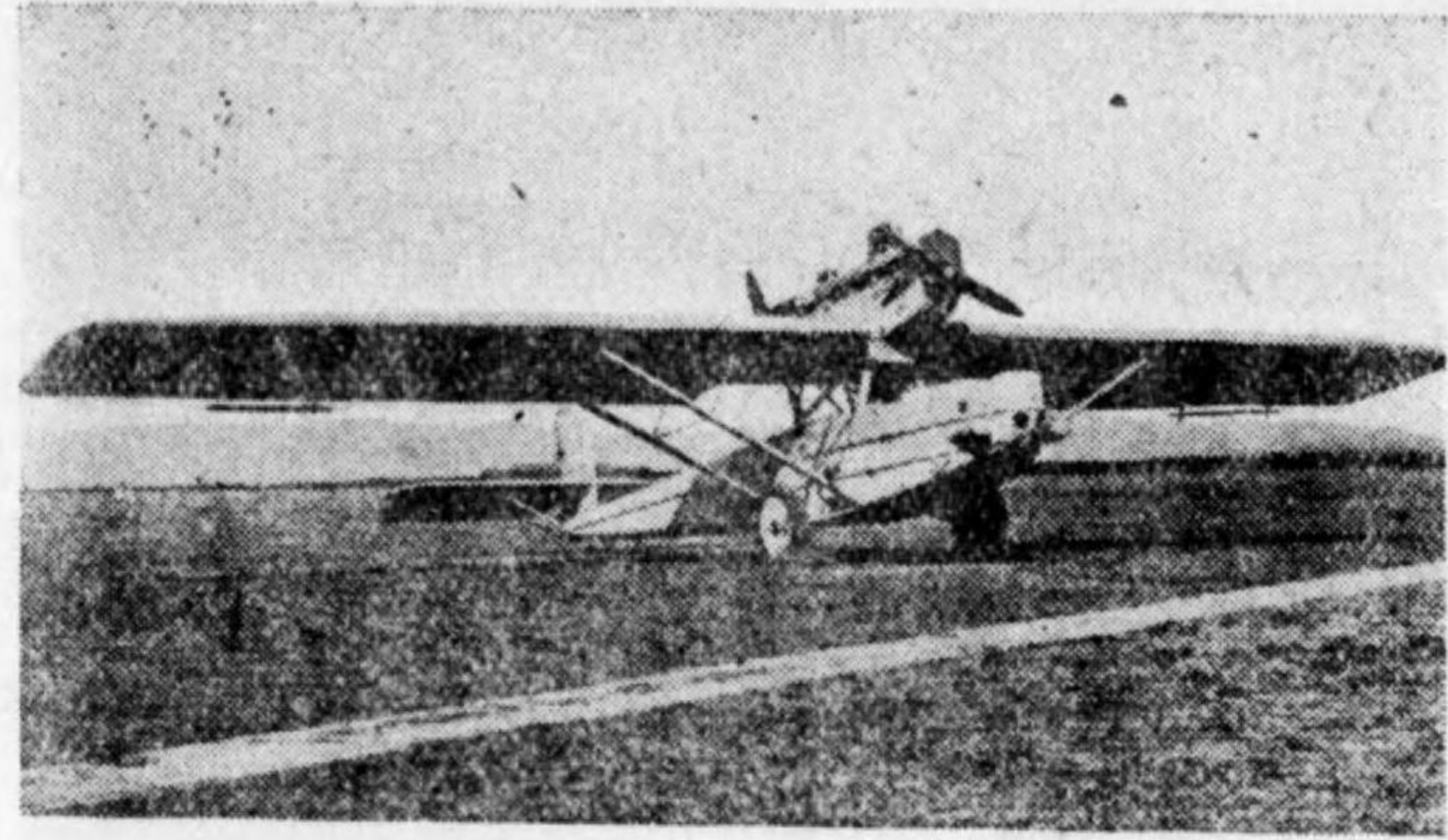


三菱輕爆擊機

流すること六時間、幸運にも臺灣航路の貨物船に救はれて九死に一生を得た。阿部勉飛行士の成功は我が民間航空最初の日支連絡として人々から賞讃されたが、藤本照男飛行士の遭難物語も海上飛行の難業を端的に示すものとして世間に多大の感銘を與へた。

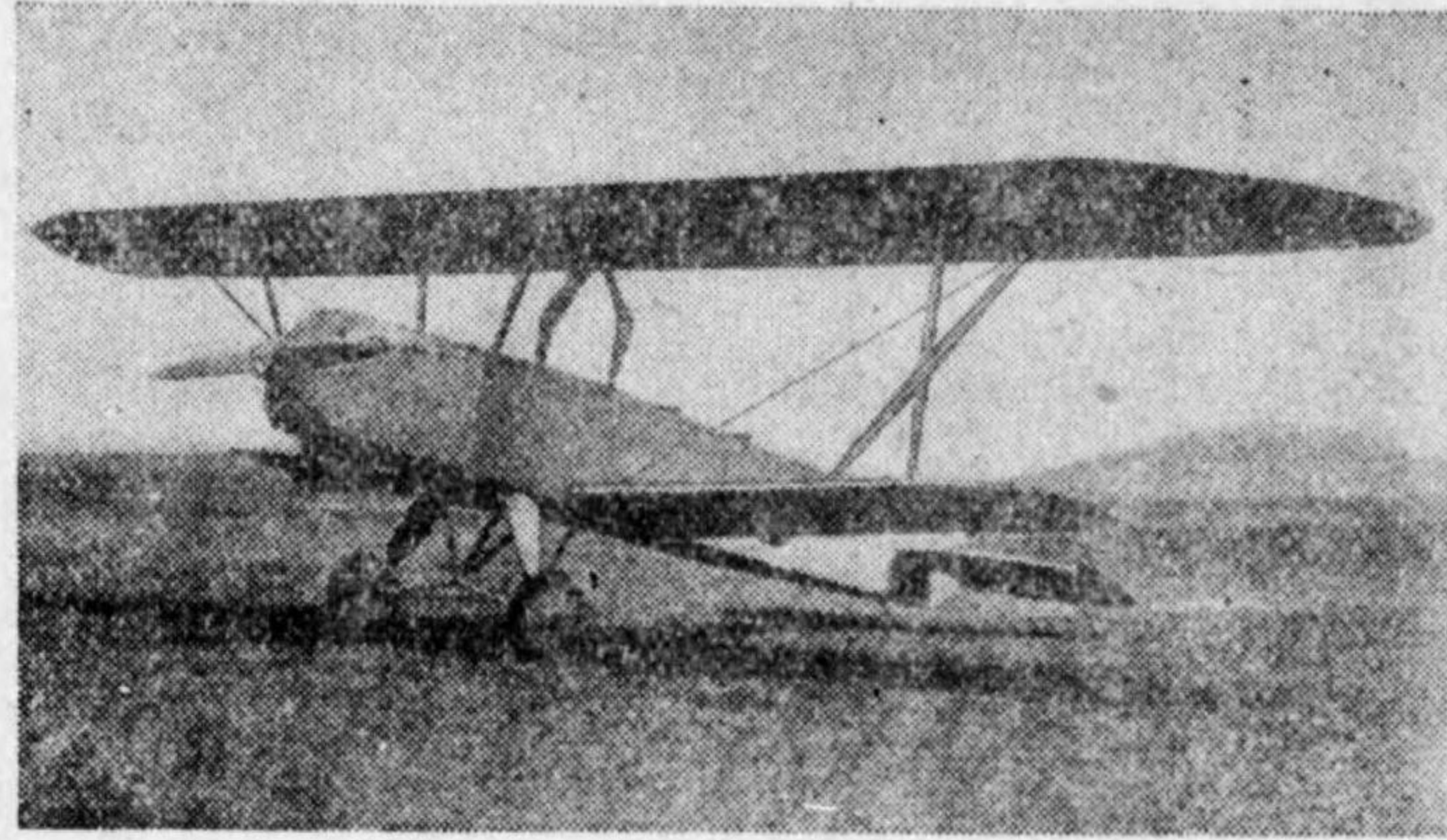
これより先、陽春四月、第一年の郵便飛行は三線の合計五百七十八回の飛行を敢行して十九萬四千八百八軒を飛んで一人の死傷者を出さなかつたので、東西定期航空は東京、仙臺間に試験航空路を延長し、日本航空會社は上海、大連の兩地へ航空路開拓を計畫立案し、日本航空輸送研究所も前年の風災害より復舊して堺、今治間の航路を九州大分まで延長することとなつた。不幸にして堺、大分の新線では渡邊飛行士が空中火災といふ珍しい事故の爲めに郵便飛行最初の犠牲となつたが、夏期には三線





川崎重爆撃機

共百パーセントの成績を示し、日本航空會社の大連聯絡飛行も、九月川西式十型陸上機二機に分乗した乾、宮西兩飛行士が見事成功して、郵便飛行に一新紀元を劃した。民間航空工業も漸く面目を發揮して東京の中島、石川島、名古屋の三菱、愛知時計、神戸の川西、川崎の六社は夫々國産の優秀機を製作した。例へば三菱鷲型(B二・二型)、輕爆撃機(イスパノスイザ水冷V型四百五十馬力)、川崎重爆撃機(ベ・エム・ベ六型水冷四百五十馬力二基)、三菱隼型戦闘機(イスパノスイザ水冷V型四百五十馬力)、中馬甲式四型(イスパノスイザ三百馬力)等は陸鷲の新鋭機として採用された。又三菱の新型に中尾飛行士は搭乗して各務原より大村に飛び、更に一氣に盛岡まで千五百軒を翔破し八時間二十一分といふ好記録を残した。平均時速約百八十軒である。



中島偵察機

この年も外國鳥人の來朝あり、五月デンマークのポドベット中尉はオルゾン機關士と共にフォッカーC五型機を飛ばしてインドを経て大阪に入り、翌月所澤を出發して朝日の訪歐飛行と同じ航路を従ひ、僅か九日間に一萬九百軒を翔破して祖國のコペンハーゲンへ歸つた。これと入違ひにポーランドのオルリンスキー中尉、クビヤク機關士はシベリヤの空を飛んで、十日間でワルソー、東京の空を結んだ。歸航は悪天候に悩まされたが不屈不撓、十二日で再びワルソーへ無事着陸した。

秋もふけて十一月となり、大空に爆音は愈々高く響く頃、突如として大正天皇御大患の悲報が全國民を驚かした。御惱深き葉山御用邸の邊りは勿論、御留守の二重橋外にも、赤子の跪坐して只管御平癒を祈願し奉る者多く、津々浦々の民草は謹慎して憂の底に沈んだ。朝日、



日々南新聞社の飛行機は葉山と大阪、東京間を聯絡すること頻りで、御快報のニュースを傳へんものと努力したが、十二月二十五日遂に畏き事ながら崩御遊ばされたのであつた。次いで二十七日、大正天皇は東京へ御還幸あらせられたが、訪歐飛行の鳥人の河内飛行士は涙にかきくれつ、ブレゲー機を操縦、暗夜、雨を衝いて東海道を西して東京、大阪夜間連絡通信飛行の一新記録を作つた。かくて航空日本の大正史は嚴かにその頁を閉ぢるのである。

## 2. 躍進する日本航空

輝かしい昭和の時代が來た。長くも勅語の中に昭和日本の前途を

「日ニ新ニ、日ニ進ム」

と仰せられたが、わが航空界も面目を全く一新して、躍進又躍進の氣勢を示すに至つた。最早や一千軒内外の聯絡飛行の如きものは小事件として航空史には採録されない。昭和二年の記録を顧みると、陸軍では下志津飛行學校の乙式一型機による下志津、北海道、樺太間の大飛行を始め、海軍では新鋭一四式水上偵察機による霞ヶ浦、北海道、千島間の大飛行、佐世保航空隊の佐世保、臺灣

往復飛行等何れも三千軒以上の劃期的飛行である。特別大演習、海軍大演習に於けるわが陸鷲、海鷲の進歩した空中戦闘、偵察、爆撃の痛烈さ。これに應じて國內航空工業の發達も亦素晴らしいものがある。陸軍では三菱の八七式輕爆撃機（時速百八十軒、上昇限度四千米、航続時間三時間）、川崎の八七式重爆撃機を始め三菱C型偵察機（イスパノスイザ四百五十馬力）、中島三五型偵察機（ローレーヌ六百馬力）、甲式四型機等が製作され、海軍では廣工廠が愛知時計と協力してローレン水冷W型四百五十馬力二基を備へた巨鵬、一五式飛行艇を完成した。又輕巡洋艦以上の軍艦には飛行機を積載することになり、長良以降のものにはそれが實現した。太平洋の彼方では、アメリカがカタパルトを完成して見世物の如く吹聴し出したのが思ひ出される。

特殊の記録としては、所澤で加藤敏夫大尉が行つた夜間滞空試験飛行がある。即ち加藤大尉は十月五日午後六時、乙式三七五號機を操縦して離陸し、六日午前零時十分まで六時間飛行場を中心に所澤の夜空を周廻して、先づ小手調べを終へ、愈々七日午後五時半から健康の許す限り無制限に飛び続けることとなつたが、當時の乙式の燃料搭載量は九時間が限度であるから一機を準備して乗替へねばならなかつた。かくて第一回試験は七日午後五時半の離陸に始まり、八日午前零時着陸して待機中の五七四號に乗替へ、直ちに又上空へ昇つたが、午前四時前折からの濃霧に地上との連絡不



通となつたので、地上班は氣が氣でなく

『若しや近縣にでも不時着したのではないか』

と八方手配して大騒ぎとなつたが、大尉は悠々三千米の上空を飛翔してゐることがわかつた。そして八日午前八時半、滞空十五時間の後漸く着陸したのであつた。之は勿論夜間飛行の新記録である。第二回の試験は、十八日午前八時から開始された。静かな秋の朝日を心地よげに身一杯に浴びた大尉は、今度も

『出来るだけ頑張つてみます。』

の一語を残して又も乙式機上の人となつた。地上には例によつて乗継ぎ機が準備されてゐる。やがて軽快な爆音をたて、飛行場を中心に見事な周廻飛行が續いたが午後五時、夕闇迫る中に丁度ガソリンが無くなつて着陸、乗替へて直ちに飛行、次は十九日午前二時に乗替へ、第三回の乗替へは眞晝の午前十一時、かくて遂に三十時間を大空で過したのであつた。試験飛行を終へた大尉は

『睡眠不足の爲め少し疲勞を覚えます。』

と告白したが、此の獻身的實驗によつて操縦將校は體力さへ旺盛なれば、三十時間位は連続して飛べるものだといふことがわかつて、作戦上一つの有力な資料を提供したのであつた。

又、陸軍技術本部では都市の防空、殊に大都市の夜間防空に心をくだいてゐたが、この秋遂に空中聴音機と移動大探照燈とを製作した。そこで十一月九日夜七時から川越市を所澤方面から襲撃するといふ假装の下に、鈴木大將、杉原少將その他十數名が赤松公園附近で實驗したが、國産聴音機は三十軒以上の距離にある飛行機の爆音を掴み、その方向も殆んど正確に知り、國産移動探照燈は四、五千米の上空にある飛行機を十分に捕へて放たなかつた。これは歐米に優るとも劣らぬわが防空陣最初の勝利で、こつくと黙つて努力してゐる陸軍航空技術者の姿を今更大きく感じたのである。

N3號飛行船が組立てられ、久しぶりで帝都の空に飛行船を仰いだのもこの春であつた。海軍は第一次世界大戰後、對潜水艦戦や沿岸哨戒に軟式小型飛行船の必要を認め、イギリスから購入したが、一號は自然爆破、二號も亦大正十三年三月稻戸上空で空中爆發して船長高橋道夫少佐以下四名が殉職した。その後フランスからアストラ飛行船を購入したが、これは一萬立方メートルといふ大型であつた。これ等の尊い經驗により軟式飛行船は精々五、六千立方メートルのものが適當で、それ以上になると速力も遅く、敏活に動かす、取扱ひも困難が多いから駄目だといふ結論に達した。そしてこの結論が實現されたのが、イタリアのウムベルト・ノビレ少將の設計にかゝるN3號半硬式飛行船購入である。そこで少將は組立の爲めチエチオーニ少佐、トロヤーニ大尉等の技術者を従へて來朝した



のであつた。



N3 號とノビレ少將（左端）

見事に組立を終つたN3號飛行船は數回帝都の空にその雄姿を見せた上、六月に伊勢灣で行はれた加藤聯合艦隊の演習に参加して一四式水上飛行機、八式水上飛行機、新F一號艇等に混つて活躍したが、十月の大演習中に小笠原上空で暴風に遭ひ、不時着して乗組員は無事だったが、飛行船そのものは又々爆破して終つた。そこで海軍は國産を以て代造することに決定し、二十萬圓の豫算で、氣囊は藤倉に、龍骨と吊舟とは三菱に、發動機は東京瓦斯に夫々製作を命じた。又海軍技術研究所霞ヶ浦出張所では、二萬五千立方メートルといふ大型硬式航空船の製作にとりかゝつた。半硬式もまだ完全なもの少なかつた時代、硬式の製作にかゝつたことは海軍の英斷で、又わが國の

航空工業の進歩を事實で示してゐるのである。

この年海軍で珍らしい事件が起つた。それは四月一日の朝九時五分頃、霞ヶ浦航空隊陸上班第二分隊第三格納庫附近を作業教官飯塚太郎大尉が歩いてゐると、突然機關銃弾が飛んで来て右腰上部に命中、人事不省に陥つたといふのである。取調らべの結果、これは第一期練習生の長谷川直次二等水兵が、機關銃射撃訓練中、低空飛行の際誤發したものとわかつた。長谷川水兵は機關銃に實弾無しとして手渡した小田忠二等水兵と共に職務上過失致死罪に問はれ、横須賀軍法會議で各々五十圓の罰金に處せられた。これは飛行機に關係した最初の事件であつた。被告は

『過失とはいへ上官を射殺した罪は申譯がない。どんな重罪でも服します。』  
と淡々たるものであつたが、その周圍は

『若しこれが有罪と決定すればこれからの作業上影響が大きい』といふ見解で上告せしめ、海軍省最高軍法會議で裁判の結果、遂に無罪の判決が下され、新判令となつた。

航空局關係では、第五十二議會で六十三萬圓の豫算が通過したので、國際飛行場の建設にかゝることとなつた。國際航空條約に加盟して既に五年にもなるが、日本にはまだ一つの國際飛行場もない。外國機が盛んに來朝するが、その着陸地は陸軍の飛行場か練兵場であつた。そこで第一期計畫として東京、大阪、九州一ヶ處にまづ飛行場を建設することになつたが、愈々實行案になると相當



の困難があり、結局東京は暫らく立川飛行場を借用してこれに氣象觀測所等の設備をすること、大阪は逓信省飛行場に隣接した土地五萬坪を借入れ合計十萬坪の水陸兩用飛行場を造ること、九州は福岡附近に適當な土地を選んで飛行場を新設することに決定した。又航空標識も東京、大阪、福岡までの間に約百軒毎に一字七米平方以上の大ききで文字板を地上に造ることとなつた。

航空局が新しく養成した機關士の第一期生十名も三月末に業を卒へ、更に航空士制度を設けて二等飛行士の講習をしたが、その結果後藤勇吉、河内一彦の二名が最初の一等航空士となつた。

民間ではかねて日本の國防問題に側面から努力を續けて來た帝國海防義會が、川西飛行機製作所に八型單葉二機を製作せしめ、これに海江田、諏訪兩飛行士、藤田、安田兩機關士が乗組み、二機翼を並べて日本一周の壯圖を行つた。四月十日出發の第一航路は大阪、高知、鹿兒島、福岡、別府、大阪の千五百九十軒、十四時間十二分で翔破した。第二航路は五月七日大阪出發、津、清水を経て霞ヶ浦に飛び、東北を一巡して小樽の空を掠め、更に裏日本へ出て新潟、金澤から西へ飛んで松江に出、引返して敦賀より大阪へ戻る三千五十九軒で、航続時間は三十一時間十五分であつた。かくて四十五時間二十七分に四千六百四十九軒を飛んで日本一周飛行を終つた。

變つたところでは日本航空會社の後藤飛行士が九州から新鮮な果物、野菜を空輸し、日本航空輸

送研究所も四國海岸の鮮魚を生きたまゝ持つて來る。これがやがて明石鯛の刺身を銀座邊で食ふといふ贅澤にまでなつて、事變前には食通を喜ばせたのである。こゝ迄來ると飛行機の利用も邪道であるが、日本航空輸送研究所が大正十四年來水産講習所と協力し、土佐、紀州、宮崎等の沖合に魚群の捜査發見に努力し、食糧増産に空から盡した功績は相當に認めるべきであらう。

新聞航空では二月七日夜の御大喪に際し、朝日新聞社の新野百三郎飛行士が午後十時五分立川發、何等の設備もない暗夜飛行を敢行、八日午前一時三十分大阪城東練兵場に寫眞原稿を投下した。彼はこの記録的夜間飛行の後、明野原まで飛んで翼を休める豫定であつたが、大阪の夜空を見ると無性に懐しくなり、その儘着陸したといふ情味のこもつた挿話を残してゐる。四月二十三日には帝國飛行協會が名古屋に於て第二回空中ディスプレイを行ひ陸、海、民の四十機が鮮かな編隊に金鱗城を壓し、或は煙幕を張り、或は高等飛行を行ひ、模擬都市を爆破して防空の重要性を強調したが、折しも山陰丹後の大震災が傳へられた。關東大震災の思ひ出も餘り古くなかつたのでその反響も大きかつたが、朝日、毎日兩社の飛行機は通信聯絡に相變らず競争的の華々しい活躍を見せた。盛夏八月六日、南海の孤島奄美大島に行幸の御盛事あり、日本航空會社はこの光榮を映畫に撮影して即日九州に送り、東西定期航空のブレゲー機はこれを受繼いで大阪、東京に運び千八百軒の原稿輸送記



録を作つた。

郵便飛行は大正十五年末に於て東京大阪線百八十三航空に七十八パーセント、大阪博多線百八十二航空に八十パーセント、大阪大分線百五十七航空に六十八パーセントの成績を収め三千六百通の手紙を輸送して好成績と稱されたが、昭和二年度は更に躍進して東京大阪線二百九十三航空に八十三パーセント、大阪博多線二百七十一航空に九十二パーセント、大阪大分線百九十七航空に七十五パーセントの成績をあげ郵便物は一舉にして一萬通を越えるに至つた。この躍進の裏には東西定期航空が購入した川崎製ドルニエ・コメット旅客機三機、日本航空會社がドイツから購入したドルニエ・ワール旅客飛行艇の力を見逃すことが出来ない。ドルニエ・ワール號はロールスロイス三百六十馬力、無線装置を有し、十八人の座席があるといふ堂々たる空の一等車で、大阪別府間に就航したが、八月九、十日東京大森へ廻航して井上航空本部長、望月遞相、波多野航空局長等も試乗して感心したものである。日本航空會社の川西十型陸上機も八月十三日、乾、平松兩飛行士が操縦して大連聯絡飛行に成功し、往航には三千九百二十通、歸航には二千七百通の郵便物を空輸した。

この年、チェッコ・スロバキヤのアルスウル・スカラ操縦士、マテー・タウフェル機關士は訪日飛行を完成、ロシアの飛行家が来るかと思へば、世界早廻り飛行のウキリアム・ブロック、エドワー

ド・シュリーも飛來した。イタリアのノビレ少將と入違ひに、ノルウエーの極地探検飛行家アムンゼンが來朝してその温容な姿を見せた。日本へ來た翌年、僚友ノビレ少將が再び北極探検を志して遭難するや、彼は既に五十六歳であつたが敢然飛行機を以て救援に赴き、遂に自らも極地の幽鬼となつたことは有名な物語である。

かくて過去十年間にも比すべき一年間の進歩を大空に残して、昭和航空の第一年を終つた。

### 3. 太平洋横斷飛行の中止と定期旅客輸送の實現

昭和三年になつて陸軍はまづ川崎製八八式一型偵察機（BMW六型水冷V型五百馬力）を採用した。これは最高時速二百軒、上昇限度六千五百米の性能を持つ優秀機である。續いて製作された八八式二型偵察機は上昇限度五千二百米であるが、時速は二百十軒で、三千米迄昇るのに十八分を要するのみである。この飛行機あたりからは見た人も多く、親しみも深いのではないかと思はれる。

海軍では横須賀海軍工廠が三式陸上機（モングース空冷百三十馬力）時速百三十八軒九、上昇限度五千三百米、三千米迄上昇するに要する時間十九分、航続時間二時間半を製作した。これはその性能



が手頃なので、練習機として最近まで使用されてゐたものである。中島が優秀な三式艦上戦闘機を製作したのもこの年であつた。今迄艦上機の發動機といへばイスパノスイザ三百馬力に限られてゐたが、この三式からはジュピター空冷星型四百二十馬力が採用され、俄然海鷲の華となつた。此の三式戦闘機は昭和七年二月二十二日、支那軍雇米國飛行士シヨートの操縦するボーイング機撃墜の殊勲をたて、四月二十六日杭州灣攻撃にも赫々たる戦果を擧げるなど、上海事變では目覚ましい働きをした國産機である。

此の年の航空史を緝くと一月九日霞ヶ浦航空隊は山階宮殿下の御入隊を拜し、海軍航空関係者はもとより全日本航空関係者が感激したのであつた。殿下が金枝玉葉の御身を以て普通學生と同様航空術を御修得遊ばされる御心の有難度さを拜察し、恐懼感激、一死航空奉公の誠を誓つたのは筆者のみでなからう。此の感激の覺めやらぬ中八月、久邇宮殿下が所澤に於て夜間飛行を行はせられ、我々は又大いなる光榮と責任とを感じた。高貴な方の夜間飛行を拜するのはこれが嚆矢である。更に十二月になつてわが陸鷲、海鷲の精銳は御大典記念觀兵式、記念觀艦式に參列するの光榮に輝いた。まづ十二月四日の觀艦式には帝國軍艦百八十七隻の艦艙が御前に整列したが、横須賀航空司令和田大佐指揮の下に百三十機の海鷲は銀翼を連ね、飛行船二隻も參加して、聖上の御大典を壽ぎ、

聖壽の萬歳を祝し奉つたのであつた。續いて行はれた陸軍觀兵式には古谷少將座乗、小川大尉操縦の重爆撃機を先頭に、小笠原大佐指揮の重爆、輕爆、偵察の各機九十一機を第一編隊群とし、徳川大佐指揮の戦闘機六十九機を第二編隊群合計百六十機が翼を揃へて參加、感激の大空中分列式を行つたのであつた。然し、これ等の陸鷲、海鷲の中には滿洲事變、支那事變、大東亞戰爭に護國の華と散つた人々も少くない。あの日の盛儀を回想し、靖國の奥深きところ神靜まりませる英靈を憶ふと、嚴肅な中にも懐しさを禁じ得ないのである。

さて、此の年の主な出來事を數へてみると、一月には陸軍の乙式三機に辻中尉、中村中尉、富所少尉が分乘、夫々偵察將校を同乗させ、所澤より朝鮮北境の新義州まで往復四千籽の耐寒羅針盤飛行を敢行し、三月には井上幾太郎大將も率先同乗して各務原、下志津間を羅針盤で飛んだ。僅か十餘年の昔には羅針盤らしい羅針盤無く、モリス・ファルマンは關西と東北とを間違へて飛んだといふ笑へぬ珍談もあつたが、今やわが陸鷲は悠々四千籽の盲目飛行も可能である。何といふ長足の進歩であらうか。二月には臺灣に陸軍の屏東飛行場が出來たが、これと前後して後藤勇吉が殉職して太平洋横斷飛行計畫に憂色を投げた。

帝國飛行協會が日本人の日本製飛行機による太平洋横斷飛行の計畫を發表したのは前年夏のこと



で、谷田總務理事、山田實行委員長以下官民航空界の有力者を委員とし、神戸川西飛行機製作所と契約して關口英二の設計によるK十二型單葉機を製作した。一方晴れの搭乗員は後藤勇吉、藤本照夫、海江田信武、諏訪宇一の四名を選抜して霞ヶ浦飛行場で猛練習を勵み、全國民の後援激勵も亦高潮して太平洋も一飛びの氣勢を示した。然るに此の年二月二十九日第二回の野外訓練に諏訪飛行士操縦、後藤勇吉、奥村大尉同乗の一三式が大村より密雲を冒して歸航中、佐賀縣下で山腹に衝突して火災を起し後藤は殉職、諏訪、奥村も負傷した。後藤は大正五年飛行家を志し帝國飛行協會第二期練習生として純日本式飛行訓練を受け、大正十年には早くも富士號を操縦して高度五千米の記録を出し、大年十二年の大阪、別府間の航路開拓をして定期航空の第一陣に立ち、最初の航空局一等航空士として重きを爲したが、遂に生命を大空に捧げてこゝに民間航空の一人柱と散つたのである。全國より寄せられた追惜と同情、しかし太平洋横斷の壯圖はこれしきのことには屈してはならぬ。第一號機は見事完成したのであつた。

第一號機の性能、殊に航續距離については遞信省と川西製作所との間に相當の計算違ひがあつたが、五月二十一日各務原に於て藤本飛行士が試験飛行を行つた。この結果は必ずしも悲觀すべきものではなかつたが、航空局の意見が認められ、この程度のものでは太平洋横斷は難しいとの結論に

達した。一步を譲つた川西製作所は航空局の意見を加へ、第二號機を製作した。しかし、これも遞信省の慎重なる意見によると無理が多い。東京、シヤトル間が無理なら北方コースを採つて根室、シトカ間でも決行したいと數回の協議を行つたが、七月七日の實行委員會で遂に

『航續可能の推算距離は五千六百九十軒であるから、横斷は不可能である。』

と斷案を下されて終つた。かくて全國民の航空熱を沸騰せしめた八千軒無着陸の雄圖は夢となり、當の責任者として飛行協會の幹部は全部辭職して終つた。これに對して

『航空局が自重し過ぎたのだ』

といふ人、

行協會が無定見だつた。』

といふ人

『寄附金が不足だつた。』

といふ人等色々の批評はあるが、萎微不振を以て評されたわが民間航空が、兎も角六千軒以上航續の出来る國産機を製作したこと、そして身を以て太平洋の橋たらしとする飛行士を出したことはどんなに力強いことであらうか。關東方面の民間飛行、中部方面の航空工業、關西方面の商業飛行、



夫々の特色を示して躍進したことを思へば以て瞑すべしであつて、彼等の功績は永久に記すに足るものである。

後藤の殉職後間もなく三月末、フランスのコスト大尉、ル・ブリ中尉がブレゲー一九A二型（イヌバノスイザ六百馬力）を飛ばして來朝した。流石にフランス空軍の華だけあつてその飛翔ぶりは見事なもので、帝都の人々にも好印象を與へた。彼等は滞在約一週間、四月八日には早くも立川を出發して歸航の途に就いたが、ハノイ、カルカタ、バスマ、アレツポ、アテネの南方航路を飛んでフランスのバリ、ル・ブルージュ飛行場に着いたのは十四日のことであつた。六日二十時間に一萬四千八百料を飛行したわけである。同じく四月二十七日、大阪毎日新聞社の羽太文夫飛行士は、ライアン單葉（ライト・ホワールウインド二百馬力）によつて十三時間二十三分といふ日本航続時間新記録を樹立した。この飛行は最初各務原を出發して東京に向ひ、帝都の空から市民に挨拶を送つて針路を北にとり、仙臺を訪れて青葉城と大崎八幡に空から掛した後東京に引返し、今度は一路關西に下つて大阪上空に現はれ、大阪毎日の僚友と市民の歡呼に答へつゝ更に西し、四國の春空を快翔して大阪へもどつたのであつた。

五月に入つて濟南事件が起つた。これは北伐の革命軍が北軍を擊退して濟南城へ入つた餘勢を以

て五月三日日本人住宅に入つて掠奪を始めたのに對して、わが守備隊が少數ながら敢然と權益保護に當つた爲め日支の衝突となつた事件で、支那派遣軍では直ちに増援隊を送つて全濟南市を占領して終つた。此の時平壤第六聯隊では所屬戰團中隊六機に乙式偵察機一機を從へ永持達三中佐の指揮によつて急遽濟南へ飛び、五月十三日には太刀洗からも三輪大尉機以下三機が天津へ空輸された。六月四日奉天驛外に張作霖が爆死した。これは田中内閣崩壞の原因といはれる大事件であつたが、朝日新聞社宮本特派員撮影の寫眞原稿は初風號に託され、平壤より一氣に大阪へ飛んで千三百料を七時間五十九分で翔破し、新聞航空に又々一記録を加へた。同月にはアメリカのボーイング飛行會社の飛行士タワーが有名なボーイング二型戰闘機（ワズプ四百二十馬力）を携へて來朝した。彼は流石にボーイング社の誇る名パイロットだけあつて、天晴れの技倆を有し、霞ヶ浦航空隊では約四十分間に互つて高等飛行の連続といふ快翔を見せた。就中背面水平飛行といふ離れ業を五分間繼續したので當時の新聞は

『曲垣平九郎の愛宕山逆乗上げに優るとも劣らぬ妙技』

と書き立てた。かくて此のボーイング機は試験飛行機として、わが海軍に採用されることとなつた。大東亞戦でわが荒鷲の爲めに滅茶々に叩かれてゐるボーイングもかういふ時があつたのであ



る。七月十一日アメリカの世界一周早廻り機ジョン・ヘンリー・シャースがコリヤースを同伴大阪へ飛來した。彼は一九一三年（大正二年）、三十日間世界一周の早廻り記録を作つた男で、今度も十八日間世界一周の豫定を以て六月二十九日ニューヨークを飛び出したのであつた。大阪でも休息の暇も惜しんで出發、夕靄を衝いて東京に飛び、照明弾を投下して立川に着陸、直ちに飛行機を解體して東京に入つて一泊、翌日早くも横濱出帆の汽船でバンクーバーに向つた。かくて振り出しのニューヨークへ歸つたのは同月二十二日のことで、所要日數二十三日、豫定よりは五日遅れたが勿論世界新記録で一般の人々に

『飛行機はやはり早いものだ。』

といふ感じを與へたといふからの人氣な話である。

七月十三日、霞ヶ浦で海軍航空隊の檢閲が行はれた。此の日吉川横鎮長官は長谷川參謀長以下を從へ幕僚と共に十五機に分乘し、SS飛行船その他五十一機の高射砲を空中から檢閲するの事例を開いた。陸軍でも此の月二日より五日迄大阪市を中心として壯烈な防空演習を行ひ重爆、輕爆、偵察、戰團の各機三十の精銳は隨時上空に現はれて猛攻撃を行つた。これに對して防備軍も亦三十機を擁し、連日に互る監視哨の奮闘、民間飛行士より成る愛國飛行團の防備飛行、高射砲隊の應戰は激烈

な近代防空戰を展開し、又大阪全市は連夜嚴重な燈火管制を敷いた。暗夜に突如として響く空襲警報の聲、戰團機の攻防、敵機を捕捉せんとする照空燈、敵機の猛爆撃、高射砲の炸裂、模擬都市の焼却、毒ガスの投下、光景悽愴を極め防空の重要性を全市民の腦裡に深く描いたのであつた。八月十三日には廢艦『初春』が飛行機によつて撃沈せられることとなつた。帝國海軍が研究を重ねた爆彈の威力はもの凄く、僅か一發で艦は眞二つになり、續いて投下される數發に滅茶々に破壊され、海底の藻屑と沈んで終つた。此の時航空母艦鳳翔、赤城では一齊に登舷禮を行ひ、又曳行艦の那珂からは『海行かば』の軍樂が奏された。米英の自由思想にかぶれた當時の所謂インテリには、殆んど齒牙にもかけず黙殺の些事であつたが、わが海軍軍人殊に海鷲の恨みは深かつた。しかし、八月二十五日には二萬六千九百噸の新鋭航空母艦加賀が完成してドックを出た。長さ二百七十七米九三、幅三十一米二四、速力二十三ノット、當時としては世界的大航空母艦であつて、海鷲は快哉を叫び私共も溜飲を下げたものである。

東西定期航空はドルニエ・メルクル八人乗三機の他に中島製ブレゲー旅客機、愛知時計製ハイケル旅客機、三菱MC一號機等を購入してその陣容を充實させたが、愈々この八月から旅客輸送を開始し、東京、大阪間三十五圓、東京、仙臺間三十圓の航空切符を發行した。日本航空輸送研究



所もフォッカー二機によつて堺、高松、徳島間に旅客輸送を始め、日本航空會社もドルニエ・ワール飛行艇による瀬戸内海飛行に定期輸送を開始した。思へば空中輸送の歴史あつて早くも七年、開拓者の尊き犠牲と努力とによつて、こゝに正式の航空輸送が拓かれたのである。民間航空も昭和三年の金字塔をうち建てたものと言へよう。九月四日には霞ヶ浦航空隊で藤倉工業製作の純日本落下傘の實驗があつたが、この結果も甚だ良好で、わが民間航空工業に凱歌が上つた。これより先、所澤で陸軍の宮澤太郎少尉が三千米の上空で錐揉み訓練中、どうしても止らないので千七百米から敢然落下傘による降下を實行した事件があつた。彼は飛行機から飛び出る時、左肩と腰とを打撲したが、その他は大した傷もなかつた。又民間鳥人では中尾純利が三菱の戦闘機（イスバノ五百馬力）を所澤で操縦中、不意に翼が折れたのですかさず落下傘で見事な降下をしたことがある。

九月下旬、わが航空本部最初の大將本部長たる井上幾太郎大將統監の下に岐阜、愛知、静岡三縣下に特別航空兵演習が舉行された。川岸侍從武官の御差遣を拜して勇躍する東軍は毛内少將指揮、西軍は荒時少將指揮して壯烈なる近代空中戦を展開し、陸鷲猛訓練の精華を遺憾なく發揮した。演習を終へて二十九日分列式を行つたが、戦闘五十八機、偵察三十一機、輕爆六機、重爆三機の合計九十八機が堂々天日を掩うて壯觀を極め、拜觀の人々に航空日本信賴の心強い感激を與へた。

豫て計畫中であつた日本航空輸送株式會社は十月二十日、丸ノ内日本工業俱樂部に於て愈々創立總會を開くことになつた。この設立準備委員會は前月七月二十日、澁澤榮一子、井上準之助等官民四十六名が委員となつて組織し、十一月十一日には起業目論見及び定款要項を逓信大臣に答申した。逓信省はこれに本づき十一ヶ年に千九百九十七萬圓の補助金を支給する案を定め、昭和三年の五十五議會でその承認を得たので、これを基礎に一千萬圓の資本金を募集して旅客、貨物、郵便物の輸送を營業とすることとなつた。そこで設立準備委員は大體その儘創立發起人となつたが、總會の結果、社長に西野惠之助、常務に最所文二、重役に大橋新太郎、大川平三郎、根津嘉一郎、稻畑勝太郎、橋本圭三郎、川西清兵衛、松永武吉が就任、阪谷芳郎男、長岡外史中將は相談役となつたのであつた。續いて十月三十日逓信省より航空機による運送營業の件が正式に許可せられたので、會社はオランダにフォッカー陸上旅客機、アメリカにフォッカー・スーパーユニバーサル陸上旅客機を各々六機づつ注文し、西野社長は安邊運航主任、柴入技士等を従へて歐米へ業務視察の爲めシベリヤ經由ヨーロッパへ向つて出發した。かくて翌昭和四年七月十五日、東京、大阪、福岡間一日一往復の旅客輸送を開始したのであつた。

前年日本一周飛行に成功した帝國海防義會は、昭和三年末にも第三、第四義勇號として川崎八八



型旅客機二機を朝日新聞に託し、東西定期航空會に就役させることとした。かうしてこの年下半期の民間飛行界は陸海軍の充實と響應して活氣横溢したが、それだけに又尊い犠牲も拂はれた。例へば民間航空の先驅者の一人、京都の安井莊次郎の如き、電報通信社の岩田正夫の如きがそれであつて誠に痛惜に堪へない。

尙ほこの秋十月、ドイツの詩人フォン・フネフェルト男が先に大西洋逆飛行に成功したユンカ  
ー單葉の姉妹機オイロップ號に投じリンドネル飛行士、レンゲリッヒ機關士と共にインドを経て來朝、荒天に阻まれて立川附近に着陸したが、その愛機をわが國に残して帝國飛行協會に寄附した。この熱血詩人の來朝はまだ一認識不足のわが飛行界に一つの尊い他山の石であつた。

#### 4. 航空界の布置成る

昭和四年が來た。わが國近代航空の歴史あつて二十年、陸軍航空の堂々たる偉容、海軍航空の充實した整備、民間航空も漸く獨立の第一歩を踏み出し、こゝにわが航空界の布置成るの感がある。

思へば明治四十三年十二月、徳川大尉が代々木原頭に於て僅々四分間の歴史的飛翔を試みてから

嚴風慈雨二十星霜、米英の自由思想に壓迫され、澎湃たる軍縮の氣運に各兵科は悉く縮小されたが航空兵科のみは獨立して益々充實し擴大され、今や各務原、八日市、太刀洗、立川、屏東、平壤、濱松には有力なる飛行聯隊があり、所澤、下志津、明野には次代陸鷲を養成すべき飛行學校があり、これを統帥すべき航空本部には井上幾太郎大將以下空軍の先輩新銳が嚴として守りを固めてゐる。軍用機に於ても亦ベ・エム・ベ二基附單葉重爆撃機を初め三菱式輕爆撃機、八八式偵察機等總て國産機であつて、新式の戦闘機も將に完成せんとしてゐる。發動機製作は未だ不完全であるが機體は殆んど完成の域に達し、航空工業の進歩實に見る可きものがある。かくて陸軍の記録も亦堂々たるものばかりである。

即ち陽春四月、花澤友男大尉は乙式一型機に種々の計器を備へ、所澤、太刀洗間千軒の夜間飛行を六時間で突破し、初夏七月には濱松より重爆撃機が一舉平壤に飛んで圓熟した陸鷲の技倆と優秀な國産機の性能を遺憾なく發揮した。同じく七月二十六日、所澤で藤田雄藏中尉が八八式偵察機で午前六時離陸、夕方迄飛續けてガソリン無補給の日本滞空記録を作らんとしたが、着陸を命ぜられて午後七時過、十三時間五分の航續時間記録を残して着陸した。更に十月には臺灣往復五千五百二十軒の大飛行を完成してゐる。これは陸軍の敢闘精神によつて八八式偵察機(ベ・エム・ベ四百五十馬



力)の威力を遺憾なく發揮したもので、糧秣本廠苦心の食料パン、鰹節、胚芽糖、鹽、砂糖等の特殊加工品を初め八八式短波無線電信機、測定彈、照明彈、浮舟等外洋飛行の必需品を積込み重量四噸、戦時裝備の二倍にも近い重さであつた。飛行服も毛皮のもの代りに水にも強く、防寒用にもなるといふカボック製のものを採用して用意萬般終了、十月二十日加藤、花澤兩中尉は二機に分乗、齋藤、中村兩中尉を夫々同乗してまづ所澤より太刀洗に飛んだ。翌二十一日午前六時半太刀洗を出發、愈々南方指して幕進したのであるが、そのコースは大牟田から鹿兒島の西南を過ぎ、沖永良部島土噶喇群島を東に向け、與論島から慶良間群島の南端を通過、宮古島西表島を過ぎ花蓮港に出て、臺灣東海岸傳ひに屏東に到るのである。この中、那覇、宮古島間は約一時間程何も見えない海の上、而も天候の悪い處で難航したが、加藤機は八時間五分、花澤機は八時間十六分で見事翔破、午後二時半過にはいづれも屏東へ安着したのであつた。二十三日には齋藤、中村兩中尉が代つて操縦し逆風と戦ひつゝ再び南溟の海洋上を飛び続け、中村機は午後七時十八分太刀洗に安着したが、齋藤機は十二時間に互る難航に苦しみ、サーチライトに照らされて午後十時十分漸く太刀洗に着陸した。先着の中村機に同乗した花澤大尉は

『我々も非常な難航であつた。石垣島から永良部島まで一千餘軒、高度千八百位で七時間羅針盤に

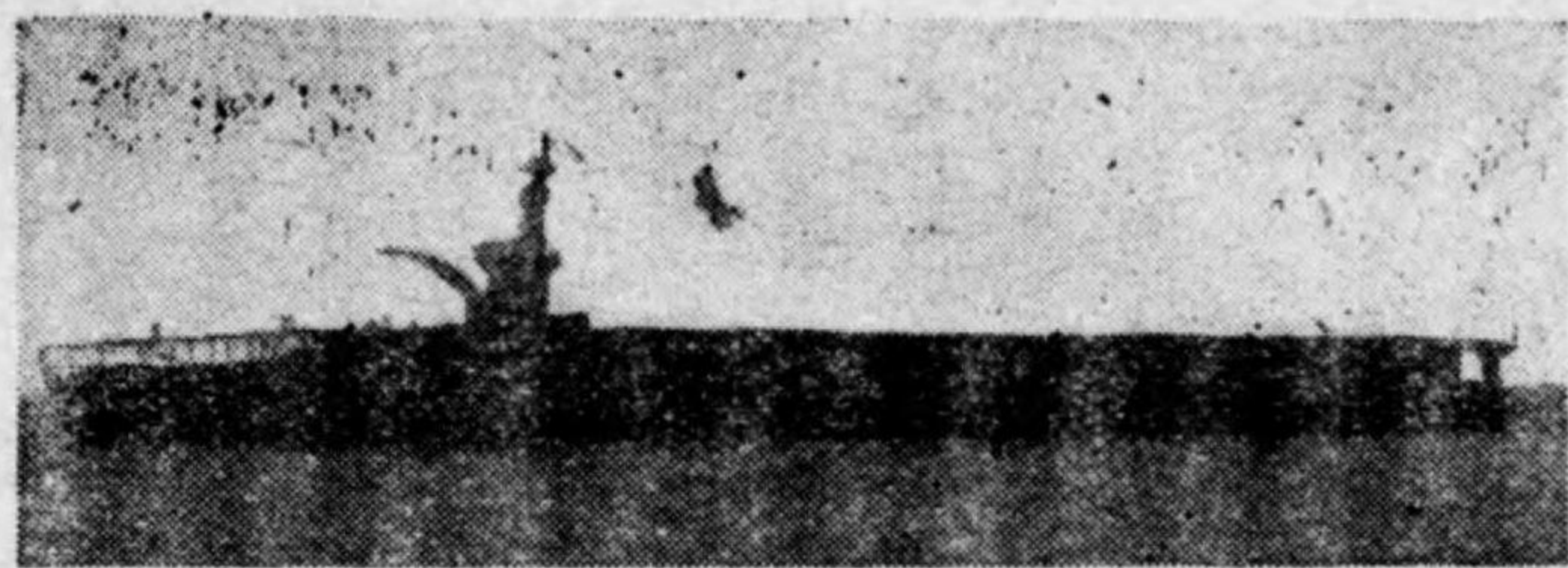
よつて飛んだのだ。』

と語つた。これは日本では勿論、當時の世界にも類のない盲目の大飛行記録である。かくて二十四日には兩機翼を並べて、恙なく懐しの所澤へ歸つた。この全飛行時間は一番機三十四時間四十八分、二番機三十一時間四十一分であつて、わが國防上重大な資料を多々得たのである。

しかし、これ等の驚異的記録の裏には、實戦以上の猛訓練があり、文字通り生命がけの努力精進があつた。宮下中尉、江藤曹長、小關少尉、和田少佐、家永大尉、稻田中尉、小野間軍曹、田中大尉、平松少尉と殉職順に數へても十指を屈する陸軍が尊い犠牲となつて大空に散つてゐる。殊に八月十四日には演習の爲立川より各務原へ向ふ途中の重爆撃機が立川在砂川村上空で墜落、小川恒三郎少將以下藤岡大佐、阿部少佐、山本大尉、長中尉、齋藤技手、青木軍曹の七名が即死、深山少佐も亦重傷後、その尊い生命を陸軍航空の礎石に捧げたことを忘れられない。

海軍に於ても多年の懸案たりし海軍航空本部は成り、霞ヶ浦、横須賀、佐世保、吳、大村の各航空隊には海の勇者が羽搏き、艦隊航空隊も亦充實、航空母艦に鳳翔、赤城、加賀、水上母艦に能登呂あり、一三式攻撃機、一四式水上機、一五式飛行艇、三年式戦闘偵察機等總て國産の優秀機のみである。殊に赤城は長さ二百六十米、幅三十三米、高さは丸ビルを抜くもので十二階造、三甲板か





航空母艦鳳翔

ら一齊飛行が可能といふ超航空母艦で堂々二萬六千九百噸、當時アメリカ海軍が世界に誇つたレキシントン、サラトガに比敵するものであつた。先には加賀の就航あり、今亦此の新鋭を得て海軍はどんなに喜んでであらうか。しかし、こゝにも亦大きな犠牲が拂はれてゐる。

その年四月二十日、谷口聯合艦隊司令長官麾下の第一、第二兩艦隊の基本演習が濟州島西方鎮海を中心として行はれ、命令一下兩艦隊は朝鮮海峡から支那海方面にかけて各々索敵行動を起し、主力艦隊、水雷艇隊、潜水艦隊の對抗と共に赤城、鳳翔の艦上機、能登呂の水雷機も快翔して對空、對潛の猛訓練が行はれた。然るに夕方演習も終了に近づいた頃、濟州島西方沖合遙かに低氣壓が起り忽ち大暴風雨となつて出動中の十機は一時行途不明となつた。艦隊は直ちに演習を中止して近海を捜査したが、中々見當らない。折から神戸へ歸航中の香取丸が午後五時、濟州島沖合五十里を通りかゝつたが、突如受取つたのが不時着水の救助信號である。荒木船長は直ちに稻毛一等運轉手を艇長

とする救命艇を向はせたが、果して山なす風浪の中にわが飛行艇が漂つてゐる。そこでまづ白川三等兵曹を助けたが、艇長黒井中尉、同乗組鶴羽一等兵曹は

『飛行艇が助からぬ中は、我々は斷じてこゝを去らぬ！』

と悲壯な決心を示したので一まづ本船に引返した。このことを荒木船長に報告すると、船長は

『流石は帝國海軍の荒鷲だ。しかし、この風浪ではどうにもならぬ。もう一度行つて中尉と兵曹だけを助けて來い。』

と命じた。そこで稻毛運轉手以下は再び救命艇を以て現場へ急行したが、兩海鷲は頑として去らず、十時過ぎ空しく引揚げた。しかし、何とかしてあの勇士を救ひたい。そこで佐世保鎮守府に急電を發し、海上に漂ふ飛行艇と發火信號を交すこと七時間、遂に二十一日朝となつた。午前六時半に至つて漸く潜水艦が救援に來、兩勇士を助けたが鶴羽一等兵曹はまもなく絶命してしまつた。

同じく行途不明となつた渡邊正弘大尉、小島由成中尉の死體は五月二十二日、蔚山沖合で發見されたが、兩勇士の尊い體は信號燈用の電線で縛られてあつた。海軍省の推定によると初め小島中尉が不時着し、これを助けんとして渡邊大尉が旋廻中、自分も燃料盡きて着水した。水泳の達人小島中尉は渡邊大尉を救はんとし、信號燈用電線を切つてそれを自分の胴に一回捲き付け、荒波を泳い



で大尉にも結びつけ、共に荒波の中を悪戦苦闘したが、刀折れ矢盡きて遂に護國の幽鬼となつたのである。渡邊大尉の懐中日記に曰く

『午後六時着水

天皇陛下萬歳

飛行機ニテ死ス

本望ナリ』

と。短文の中にもよく古武士の如きわが海鷲の意氣が忍ばれるではないか。

又五月には増田二等兵曹、大草三等兵曹は大島の北二十五海裡に殉職し、六月には四國沖で田邊一等兵曹が戦技訓練中行途不明となつた。その他堀越少佐、高木大尉、花井少尉、小川兵曹長等を含して飛行隊創始以來の尊い犠牲者は百名に達した。

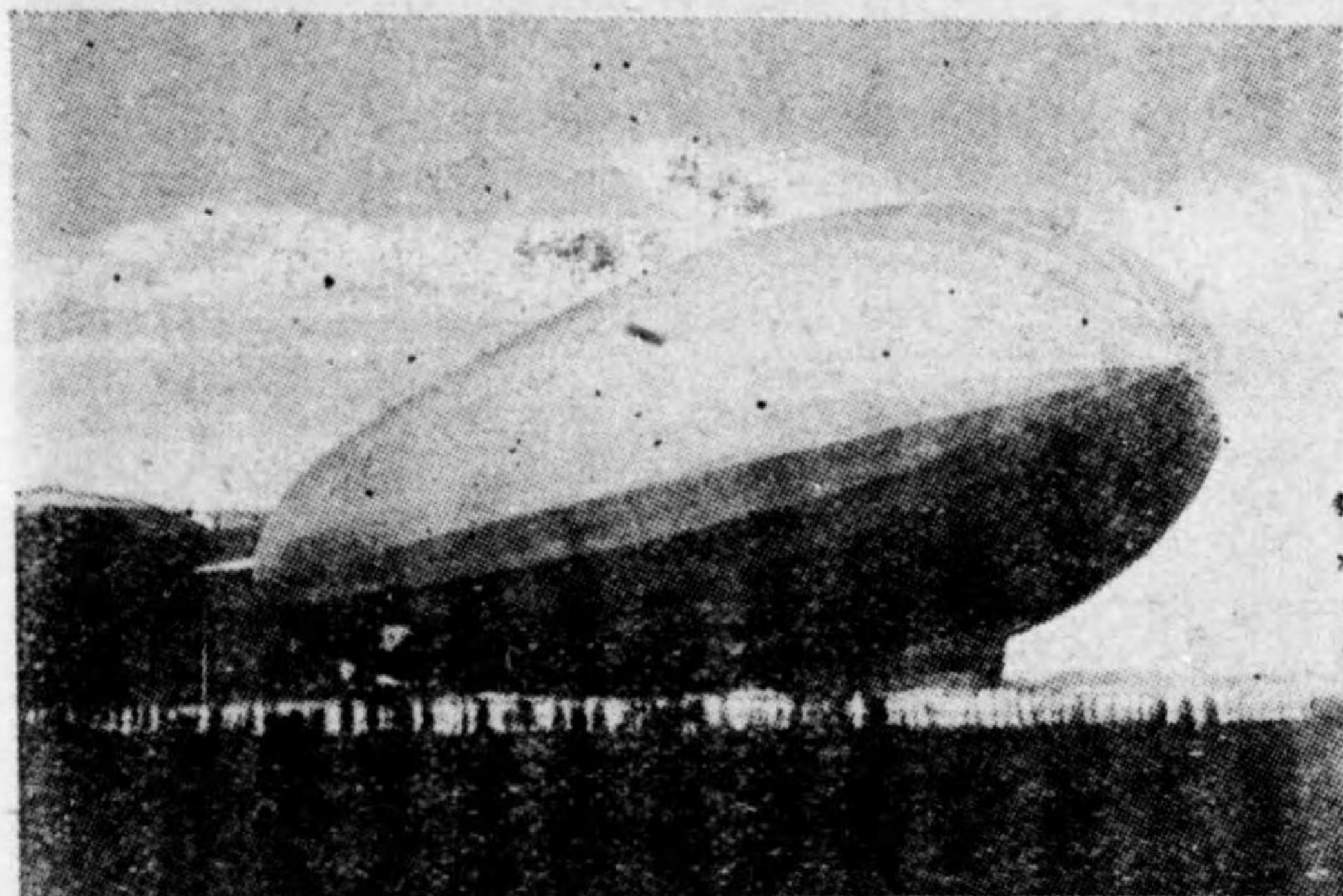
この悲痛な記録の上に海軍航空は五月、鵬程九千六百斤南洋連絡の壯舉に成功した。五月二十日一五式飛行艇二機は伊藤良秋少佐指揮し寺井、進兩大尉以下全員十二名が分乗、五月雨の横須賀を出發し、時速九十裡を出して父島に到着、翌日モウグ島に一泊し、見事外洋五千斤を翔破し、二十五日兩機共九千六百斤を翔破したのである。尙ほ此の機體は廣工廠、發動機は中島荻窪工場の製作

といふ純國産機であつた。

民間航空では日本航空輸送株式會社が、四月一日まづサルムソン機を以て、東京、大阪間毎日（除日曜日）二往復、大阪、福岡間毎日（除日曜日）一往復、蔚山、京城、平壤、大連間一週三往復の運航回數で郵便物、貨物のみの輸送を開始した。續いて七月十五日、フォッカー・スーパーユニバーサル機を以て愈々東京、大阪、福岡間一日一往復の旅客輸送を開始し、九月十日よりは福岡、蔚山、京城、平壤、大連間の一週三往復の旅客輸送を開始した。幸に開業半ケ年飛行率九十パーセントを示し、一人の人命事故なく獨占事業として有望な將來性を示した。この爲め東西定期航空會社は八萬六千斤、日本航空會社は六萬二千斤の成績を残して會社に無條件發展解消して終つた。そして井上飛行場が大阪、松山間の支線を、東京朝日が東京、新潟間の支線を、日本飛行學校が鈴ヶ森、清水間の支線を經營することとなつた。

帝國飛行協會が昭和二年六十六萬圓の經費を投じ建築に着手した飛行會館もこの年六月十五、六日開館したが、七月には設備も漸く完備して利用せられ、この秋九月は日本航空輸送株式會社も本社をその中に移轉させた。協會幹部も會長に阪谷男、副會長に草間時福、田中館愛橘、顧問に長岡外史、澁澤榮一を戴き陣容を整備すると共に順調な發達に入つた。





ツェッペリン飛行船

この年八月八日から二十九日にかけて、ツェッペリン航空船が世界一周をした。その航路はレークハースト、フリードリッヒハーフェン間七千軒、フリードリッヒハーフェン、霞ヶ浦間一萬一千軒、霞ヶ浦、ロスアンゼルス間九千五百軒、ロスアンゼルス、レークハースト間四千軒の三萬一千五百軒で所要日数二十一日七時間三十三分、實飛行時間は二百八十六時二十六分で平均時速百十軒である。船長エックナー博士以下乗員三十名の大飛行船であつたが、この飛行には海軍の藤吉少佐、東朝の北野特派員、東日の圓地特派員が同乗し、陸軍の柴田少佐、電通の白井社員は霞ヶ浦からロスアンゼルス迄同乗した。

## 5. 大戦後十年間に於ける飛行機の發達

第一次世界大戦によつて軍用方面に異常な發達を遂げた航空機は、平和回復によつて交通機關としての使命にたち歸つた。即ち一九一九年（大正八年）は航空機が輸送機關として本格的に第一歩を踏み出した年といふことが言へるのである。

アメリカでは一九一八年五月以來既にワシントン、フィラデルフィア、ニューヨーク間に郵便飛行を実施してゐたが、一九一九年二月にはベルリン、ライプツヒ、ワイマール間の定期航空がドイツで開始され、ロンドン、パリ間の定期航空もフランスの手で開始された。爆撃機として製作されたカーチスNC四型飛行艇がニューファウンドランドからアゾールズ諸島、リスボン、フェロルを経てプリマスに到着、大西洋を初めて横断したのも一九一九年五月のことである。續いて六月にはイギリスのヴィカース、ヴィミ機はニューファウンドランドからアイルランドまで三千軒を一氣に翔破して大西洋無着陸横断飛行の記録を樹立した。この平均時速百九十軒であるが、これもロールス・ロイス三百六十馬力二臺裝備の爆撃機の後身である。



軍用機がその優れた速力と航続力とを以て長距離飛行に成功した例はまだ多く多い。例へば同じく六月にハンドレ・ページ〇四百型爆撃機が平和の鳩となつてイギリスからフランス、イタリアを飛んでカイロからパレスタイン迄、數人の旅客を乗せて飛んでゐるし、ブレゲー十四型機もパリからアフリカ西岸まで四千二百斤を翔破してゐる。八月には同じくブレゲー十四型機がパリからギリシヤのサロニカ、トルコのコンスタンチノブルを経てエジプトのカイロ迄飛び、更にシリアのベイルート、コンスタンチノブル、イタリアのナポリ、フランス南部のトーストルを経てパリへ歸る。全航程八千斤を六十三時間で飛んでゐる。又十一月にはヴィッカーズ・ヴィミ機がロンドンからオーストラリアのポートダーウヰン迄一萬八千斤百二十四時間といふ素晴らしい飛行も成功してゐる。戦後數年間、機體の進歩は餘り目立たないが、發動機に空冷式の眞價が漸く認められその方は着改良されつゝあつた。そして一九二二年（大正十一年）から翌年へかけてジュピターやジャガー發動機が製作されたのであつた。ジュピターは四百馬力、回轉數千六百回、重量は馬力當り〇・七六疋。ジャガーの方は三百二十馬力、回轉數千五百回、一馬力當りの重量は一・〇一疋で、當時としては最も新しいものであつた。

速力は軍用機、殊に戦闘機が最も重要視した點で、大戦中約二倍になつたが、戦後も益々その度を

加へ、ニューポール・ドラージュ機（イスパノスイザ三百二十馬力）は一九一九年十月二十日に時速三百二十斤といふ記録を生みカーチス機は一九二三年（大正十二年）十一月四日に四百二十九斤、翌年十二月二十三日にはベルナル・フェルボア機が時速四百四十八斤といふ記録を樹立して人々を驚嘆させた。ベルナル機はイスパノスイザ四百五十馬力乃至六百馬力であつたが、その機體は美しい流線型であるに拘らず、脚を引つこめるといふことを知らなかつたのが面白く、やはり今日から見ると既に歴史上の物になつて終つてゐる。しかし當時のわが國産機は時速三百斤も難しかつたであらうから、人々を驚嘆させるには十分であつた。

一九二四年になつて、色々の大飛行が行はれた。ドーアジのパリ東京間飛行、日本へも寄つたタラス機の世界一周飛行、これに續いてカーチスPW八型はニューヨーク、サン・フランシスコ間四千三百四十五斤を十八時十二分で飛んだ。この邊までが軍用機の改造したものゝ活躍期である。

一九二七年（昭和二年）に至つてリンドバークは初めて商業用飛行機ライアンを操縦して大西洋を横斷した。今迄活躍してゐたジュラルミンの高級機ブレゲー十九型に對して、ライアンは鋼管熔接の胴體に木製の翼、發動機もブレゲーの五百馬力から六百馬力といふ強大なものに比して、ライアンはホワールウインドの二百二十馬力といふ弱少なものである。このお粗末な飛行機で彼はニ



ヨーク、パリ間直線距離五千八百五十軒を征服したのであつた。リンドパークの成功後間もなく六月四日から六日にかけて、今度はニューヨークからドイツのアイスレーベン迄ベランカHD百四十型機が飛行した。そしてもう一度、六月二十九日から七月一日にかけてフォッカーが大西洋を横断した。この年の戦闘機の速力は時速二百五十軒、偵察機は百八十軒前後が普通で、速力の記録は水上機の時速四百七十九軒であつた。

一九二八年（昭和三年）になつて始めて大西洋逆横断飛行が完成した。貨物飛行機であつたユンカースの改造W三十三型で、四月十二日から十三日へかけて行つたのである。この飛行機は又航続時間六十五時間二十五分といふ記録を作つた。

一九二九年（昭和四年）にはドルニエDOX飛行艇が出来た。翼幅四十八米、艇の長さ四十米〇五、翼面積四百九十平方米、發動機ジーマンス・ジュビター五百二十五馬力十二基、自重二十七噸九〇、搭載量二十二噸一〇、最大速力時速二百十四軒。旅客百人を乗せて二千軒の航続距離を持つてゐる。こんな大きな飛行艇が飛べるかどうかは疑問であつたが、七月二十日ボーデンゼー湖に於て見事飛翔して事實を以て總てを解決したのであつた。燃料補給によつて航続時間の記録を作ることこの年盛んに行はれたが、七月十三日から三十日にかけてカーチス・ロビン機が四百二十時二十一分と

いふ超記録を樹立した。搭乗者の體力もさることながら、カーチス・チャレンジャー百七十五馬力の發動機も大した耐久力があつたといはねばならない。

飛行機が輸送機關として重要性を持つて来るに従つて取扱ひが簡單で故障の少ない空冷式發動機が盛んになつて來た。そして空冷式の中でも星型が益々勢力を占め、馬力の大きいものが現はれて來た。例へばアームストロング・シドレイのレパード七百馬力で、十四氣筒二重星型の當時空冷式最大の發動機である。小型發動機ではルノー、シラス、ジブシイ、アルガス等何れも七十乃至百馬力のもは星型よりも直立又は倒立四氣筒のものが普及して來た。

かくて大戦後十年間に速力記録は一九一九年の時速三百七軒から一九二九年には陸上機四百四十八軒、水上機五百七十五軒と著しい進歩を見せ、高度記録では一九一八年の八千八百十米が一九二九年の一萬二千七百三十九米、航続距離は一九一九年の三千四十軒が一九二九年には七千九百五軒と躍進した。何といふ長足の進歩であらうか。しかし、これ等の記録も十餘年後の今日から見れば、又子供だましに過ぎないのである。

昭和五年に入つてわが陸軍機は益々優秀な性能を示して我々を喜ばしてくれた。その頃の記録を拾つてみると、四月十六日に朝香宮殿下の御台臨を仰ぎ、渡邊航空本部長以下二



千人の航空関係者が集り、所澤の飛行學校で航空競技會を催してゐる。この競技會には戦闘、偵察、通信等に實戰的技倆を示したのであるが、中にも甲式四型戦闘機（矢島軍曹操縦）は一時間十五分に高度六千三百五十米、八八式偵察機も若林特務曹長が操縦して一時間二十分に高度六千米の好記録を出した。これは當時の國産機としては殆んど極限まで上つたものといへる。

『八八も乗り手さへ良ければ相當やられるなあ』

と某中佐がうれしさうに囁いたのは同感であつた。

六月には稻垣眞義少尉が戦闘機によつて自己を試験臺とし操縦者の體力檢定、つまり減茶々々の連續飛行をやつてみたが、實飛行十四時間四十六分の後、ケロリとして

『この程度では殆んど感じません。』

と報告した。七月には八八式偵察機が再び遠く樺太に飛び、前人未踏の密林地帯の上空を悠々旋廻して、貴重な寫眞撮影に成功、國防上重要な資料を蒐集した。

十一月六日、川崎のテスト・パイロット田中勘兵衛が新しく出來た戦闘機で一時間二十分に堂々一萬米といふ高度記録を樹立した。秒速七十米の烈風と零下四十六度の酷寒を冒して漸く成つた貴重な大記録である。當時の世界記録は一萬二千米と稱されてゐたが、それは高度記録樹立の爲め特

別に製作された飛行機によつたもので、謂はば曲乘飛行機の記録である。ところが、こつちは正眞正銘の軍用機だ。單なる戦闘機でも一萬米迄上つたといふことは、國産飛行機の爲めに萬丈の氣を吐いたのみでなく、我々航空技術關係者に實に力強さを感じさせたのであつた。

しかし、好記録はこればかりではなかつた。十一月十一日になつて朝鮮から下志津へ歸還の途にあつた八八式偵察機が、太刀洗、下志津間一千軒を僅か三時間半で結んだのである。此の平均時速は二百八十五軒であるが、最高時速は實に三百六十軒である。これは勿論日本新記録であつて、八八式偵察機頼むべしの自信を持つた。

海軍でも航空隊の訓練は猛烈を極めてゐる。六月にはヨ六號他三機が南洋に飛び、折柄出動中の飯田中將率下の第二艦隊と聯絡をとり、壯烈果敢な演習飛行を行つたが、これによつてサイパン、ヤップ迄は何時でもわが海鷲の鵬翼下に入ることが實證された。此の報を聽いて、私は『サイパン、ヤップも一飛びとなつて、南の國防線に筋金が入つたね』

と祝詞を述べると、某參謀は無言の儘、ニコリと笑つたのであつた。その海軍參謀も今は大東亞海邊で活躍してゐる筈である。

八月には東京灣海上の視界僅かに四百米といふ悪天候を冒して、廢艦明石の爆撃が行はれ、戦闘



機の勇敢な艦橋射撃に始まつて大小の爆弾が投下され、海軍最初の空中魚雷も放たれた。大東亞戦争の劈頭、ハワイ真珠灣口に、マライ沖に、米英の誇る不沈戦艦、大航空母艦を痛快に轟沈、撃沈せしめた空中魚雷の先驅は、實にこの日にその姿を現はしたのである。事の成るは成るの日に成るに非ずといふことがあるが、こゝにも十餘年の苦心と努力がひそんでゐるのである。壯烈無比のこの實戰的訓練は、折からの悪天候によつて凄慘さを倍加したが、月月火水木金、海鷲の訓練は激烈となるのみである。

館山飛行隊もこの年に創設され、海軍航空の所謂十七隊計畫も愈々こゝに完成した。大正七年に五隊、大正九年に七隊の増設豫算が成立してから十一年になるわけである。又海軍飛行隊豫科練習生、即ち海軍の少年航空兵もこの年六月一日に入隊した。五千七百六十四名の志願者から百十名を選抜して採用したといふから、五十二人に一人といふ難關である。それだけに優秀な少年揃ひで、此の第一期生は勿論、第五期生までの雛鷲は既に堂々たる海軍士官となつて大東亞戦争に赫々たる武勳をたててゐるし、昭和十二年迄の入隊者も立派な一人前の飛行兵となつて第一線に戦つてゐるといふことである。ハワイ攻撃の殊勳者として二階級の榮譽を拜した外山、長井、桑原、熊本、坂本、大西、梅津、武田等の諸勇士も昭和十五年の卒業で、何れも十九乃至二十歳の紅顔の少年であ

ると發表されてゐるではないか。

十月に入つて十日から十七日迄を第一期、十八日から二十一日迄を第二期として海軍特別大演習が行はれた。わが海軍独自の猛訓練は例によつて實戰に劣らず、演習中加賀の一機は墜落して安本敏男一等航空兵曹の殉職となつた程であつた。しかし、その尊い犠牲によつて士氣益々奮ひ、演習終了後艦隊は神戸沖に集結して觀艦式が行はれた。遙かに拜すれば長くも御召艦霧島艦上には至尊の御英姿を仰ぎ、光榮に輝く帝國艦船は百六十五隻、堂々たるその威容は海國日本の護りとして力強い限りである。七十二機の高鷲も銀翼を連ねてこの盛儀に参加、感激の空中分列式を行つた。神戸沖の觀艦式は明治四十一年以來のこととて、二十年振りに仰ぐ帝國海軍の堂々たる姿に關西の人は泣いたのであつた。

陸海航空の躍進に應じて逓信省でも羽田の國際飛行場創設に乗り出した。即ち東京府下羽田町鈴木新田海岸の埋立地〇〇萬坪を買収して航空港とする爲め△△△萬圓の繼續事業が議會で承認されたので、第一年度△△萬圓を以て地ならし工事にとりかゝつたのである。東京、大阪、福岡の幹線航空地上標識は既に完成し、航空無線電信局も亦出來てゐる。豫定された三大飛行場中、水陸兩用の大阪飛行場は殆んど完成し、福岡の名島も設備は大體出來てゐるのであるから、東京の羽田さ



へ完成すればわが民間航空路はその基本が實現するわけで、將來の發展期して待つべしであつた。これを待ちわびるやうに日本航空のドルニエ・ワール飛行艇は三月から四月に互つて前後四回、福岡、上海間の試験飛行に成功し、四月一日からは東京、京城間上下便共即日到着、京城、大連間半日到着となり、隔日一往復であつた福岡、蔚山、京城、平壤、大連間は毎日一往復となつた。又十月一日からは大連、福岡間、福岡、東京間も即日到着となつて航空路は愈々便利なものとなつた。

大朝の義勇號（川崎製ベ・エム・ベ六百馬力）二機は昭和五年に東日本及び西日本一周を行つて喝采を博したが、此の年五月には、大毎が六千六百六十料の海岸線飛行を行つて新聞航空の爲に氣を吐き、更に九月には全日本縦断といふ痛快な計畫をたてた。大朝大毎は競つて色々の名案をたてて大飛行を敢行したが、日本縦断は思ひ切つたものである。流石に一般民衆の耳目をそよるやうな題目を選んだものであるが、それだけ人氣をそより立て巷の話題にもなつて、航空思想普及に一つの力を添へた。かくて大每一三式改造機は松下、羽太、入江の各飛行士によつて交々操縦せられ樺太、東京、大阪、鹿兒島の空を鮮かにつないで新記録をうち立てたのである。此の六月、オイロップ號が試みて無念にも失敗を喫した樺太、立川間の難コースも見事突破されるなど、大きな副産物もあつた。

此の年も外國機の來朝多く、四月にはバルチモアザン新聞社主ヴァン・リア・ブラックが歐洲の空中旅行二十一萬料、即ち地球を五廻り餘といふ記録の餘勢を以てフォッカー單葉機に乗じ、エイセンドルフア操縦、ショルツ機關士を従へて印度、支那、朝鮮を経て大阪へ飛行、更に東京へ鵬翼を伸した。七月にはイタリヤのロンバルデーがファイアット單葉機（八十馬力）でシベリヤの空を掠めて來朝したのはよかつたが、横須賀で日没の爲め追濱飛行場に不時着して問題を起した。彼は間もなく許されて立川へ飛び、ローマ、立川間を九日間で繼ぐ輕飛行機の世界記録を作つた。又自動車とモーターボートで色々の記録を持つてゐる『空の女王』ビクター・ブルース夫人も愛機ブラック・バーン・ブルーバード（ジプシー百二十馬力）の輕飛行機でロンドンから飛んで來た。大したこともない女鳥人であるが、當時の新聞はこれをヤンヤと扱つた。

六月二十二日、映畫の都ロスアンゼルスからフェニックスへ飛んだ東善作は、エンカースA五〇型機（シドレー・ジネット八十馬力）を操縦してベルリン、モスコ、イルクツク、ハルピンを経て奉天、平壤、京城、蔚山のコースを傳ひ岡山、大阪の空を快翔して八月三十一日立川へ無事着いた。この祖國訪問飛行は航程一萬一千九十六料で、實飛行七十九時間五十六分の記録であつた。東の赤翼東京號がベルリンを去つて日本へ向つた八月二十日、テンベルホーフ飛行場を一機の輕快なエン



カース・ユニオール機がその後を追ふやうに飛び出した。これが報知の歐亞聯絡飛行の吉原飛行士である。彼は東と殆んど同コースを進んだが、巧みな操縦によつて東より一足早く三十日に立川へ着陸した。

九月にはアメリカの鳥人ハロルド・ブロムリー、ハロルド・ゲッテイの兩人が來朝した。此の二人のヤンキーは幾多先人失敗の後を受けて太平洋横斷の野望を達せんとするのである。即ち九月十四日、愛機エムスコ單葉機（ツブラ四百馬力）を操縦して淋代を出發したが、間もなく發動機に故障を生じて尻尾崎南方尻勞海岸に引返し、雄圖空しく中止の止むなきに至つた。世界航空界に一問題であつた大西洋逆コースの横斷は此の年九月一日から三日にかけてコスト・ペロントが、ブレゲー機（イスパノスイザ六百五十馬力）を操縦して三十七時間二十七分で成功したが、太平洋横斷には未だその人無く一九三一年の宿題として残されたのであつた。

この時代、所澤の小さな染物工場の空屋でコツ／＼滑空機を造つてゐる一人の男があつた。見たことのある男だと思つたら、これこそわが海軍航空の先驅者磯部鐵吉である。中央滑空訓練所の清水六之助の面白い回想談がある。

「當時はゴム索の新しいものもなか／＼手に入らなかつた。一つの理由としては磯部先生の懐中淋しといふ點もあつたらうが、仕方がないので所澤の飛行機解體部分品を扱つてゐる店から、飛行機の緩衝ゴムの切れはしを澤山求めて來た。一本が四、五米位ある。そこでこれを繋ぎ合せて使ふこととなつたが、その繋ぎ方がふるつてゐる。鉛管を二十糎位にしたものへ兩口からゴム索を差込んで、それから鉛管を押しつぶすのだ。見かけは立派に繼いであるが、ゴム索は伸びると細くなることを考へないでゐたらしく、案の上、最初の試験滑空のためゴム索を引くと、私の引いてゐた側のゴム索のまん中からブツツリ切れて終つた。同時に猛烈な勢で鉛管がゴム索係りの方へ飛んで來たからたまらぬ、私の隣で引いてゐた人夫が負傷して終つた。

名は覚えてゐないが、日本最初の滑空界の負傷者はこの人夫君であらう。

ともかく、これではいかんといふわけで結んでつなぎ、無事に試験滑空をすませ、滑空距離八十米、時間五秒といふ日本新記録を樹立した。」

これは五月十一日のことである。

その後、滑空機でも航空法の適用を受けるのだから堪航證明書を貰はねばならないといふことになり、航空局へ検査を申請したが、これには航空局も困つた。

『五秒位しか飛ばないものでは検査の仕様がなから、せめて二三十秒は飛べるやうに工夫をして貰ひたい。』



といふのである。そこで磯部を初め片岡文三郎等日本滑空界の先驅者達が探し求めた山が、今日初級訓練に使用されてゐる茨城縣の鹿島砂丘である。高いところからなら、少しは永い間飛べるだらう。ところがなか／＼飛べない。砂丘の麓に西瓜畑があつて、土地の百姓が

『こゝまで飛んで來なかつたら西瓜をさし上げるべえ』

とからかつたが、とても届かない。今では四五日練習した位の者でも直ぐ飛んで西瓜を傷め、反對に辨償を取られたりすることが珍らしくないが、當時は百米から百五十米飛ぶのがやつとのことである。こんなことでは仕方がないといふので、一同張り切つて練習した結果、漸く滞空三十秒、距離百八十米で検査を終へ、七月十八日わが國最初の滑空機の堪航證明書が下附され、標式「J」B PDAと記入したのであつた。

磯部はこれに力を得て、日本グライダー俱樂部といふわが國最初の滑空團體を設立し、練習生を募集したが應募者は清水六之助、金澤辰、林佳忠、八田一二の僅か四名であつた。磯部はこゝでも先驅者の苦盃を嘗めねばならなかつた。しかし、彼は屈せず、九月からは板橋の遠藤辰五郎の飛行場で練習を行ひ、續いて神奈川縣の新丸子に移轉した。そして東京の駒澤練兵場で公開滑空を行つた。かうしてゐる中に鶴飼輝彦、白石襄治、上村秀三郎等のわが國滑空界の開拓者達が練習生とし

て加つた。

参考文献

|            |            |              |
|------------|------------|--------------|
| 駒林 榮太郎著    | 航空機沿革史     | 一四一—一六〇      |
| 日本飛行學校編    | 飛行機講義録     | 第六卷(二七二—二九八) |
| 村 川 聚著     | 航空の物理      | 一五—二一        |
| 帝國飛行協會編    | 日本航空史      | 乾、坤          |
| 大日本航空株式會社編 | 日本航空會社十年史  |              |
| 陸軍 航空本部    | 陸軍航空本部歴史抜萃 |              |

第八章 日本航空の躍進 (二)

1. 滿洲事變勃發

昭和六年新春勿々、陸軍は朝鮮羅南に於て耐寒飛行を行つたが、次いで推測航法の試験を繰返し



た。當時の記録にも相當優秀なものが多いが、中にも一月二十五日、八八式偵察機四機で所澤を出発した羅南往復五千二百斤の盲目飛行は、田中中尉操縦、川原中尉同乗の五百三十三號機を先頭に見事な飛行を續けて二十七日羅南着、歸航には一機不時着したが三十一日午後二時三機は恙なく所澤へ歸着した。千斤や二千斤の盲目飛行ならば大したこともないが、五千斤以上の長距離を推測航法のみによつて終始することは、人も機も非常に優れて居らねば難しい。それを四機中三機迄が完成したことは偉業と讃へられてもよいのであるが、こんなことを一々讃めてゐては限りのない時代が既に來つゝあつたのである。又國産試作の戦闘機川崎五型一號機（ベ・エム・ベ七百五十馬力）は時速三百三十五斤の快翔を示し同じく戦闘機の五型二號、三號機は田中飛行士の試験によつて全備一トン六三〇で五千米を六分十五秒で上昇し、普通重量一トン四一五では五千米を五分四十秒で上昇するといふ世界的記録を樹立した。この戦闘機は翌年制式となり、九二式戦闘機と命名せられ、又、中島製新鋭九一式戦闘機（ジュビター四五〇馬力）も制式採用せられた。本機に装着せる發動機は中島で設計製作したもので、立ち遅れてをつたわが發動機界も漸く一人前となつたのである。

海軍でも中島製九〇式艦上戦闘機（壽空冷式星型四百五十馬力）、川西製九〇式三號水上偵察機（ジュビターF九型空冷式星型四百五十馬力）、廣工廠製九〇式一號飛行艇（イスパノスイザ水冷式六百五十馬力三基）、

川西式九〇式二號飛行艇（ロールス・プザード水冷V型八百二十五馬力二基）等の優秀機が續々製作された。又この他に二月には海軍航空技術關係者が全部寄つて製作したといふ新鋭飛行艇が現はれた。その公表を見ると二千馬力、時速百五十斤で航續距離三千斤、積載量五噸、乗組人員七名、七耗機關鋭六挺の他に五百近爆弾を數個搭載してゐるといふことである。

二月十二日、霞ヶ浦航空隊では一五式九號軟式飛行船（藤吉少佐以下七名乗組）によつて三十時間三分の滞空記録を出したが、三月十四日には三式半硬式八號飛行船（藤吉少佐、中込大尉以下九名乗組）が滞空五十時間を目標として飛び出した。これには

『いくら自信があつても五十時間は少し無理だ』

といふ一部の心配もあつたが、折からの好天氣に恵まれて飛行船は文字通りの快翔を續け、十六日午前六時には滞空三十時間で燃料の半分を消費し、同夜八時二分には四十四時間三十五分に達した。これはノビレ少將が北極探検に際して作つた半硬式航空船の世界記録である。而も快調の同船は十七日未明一時二十七分には滞空五十時間、正午には六十時間を突破して尙ほ飛行を續け、遂に六十六時間一分といふ大記録を樹立して漸く地上に降下した。藤吉少佐は元氣で

『御覽の通り皆元氣一杯です。苦しいといふ程のことは何もありませんでした。一番心配した睡眠



も各員が交代でとつたから休養も十分で、皆敏活に活動が出来ました。燃料が無くなつて降下したが、燃料さへあればもつと飛ぶ自信がありました。』と語つた。

此の大飛行には愉快な珍談も残つてゐる。

まづ滞空食料の中に三合入ウキスキー一瓶といふ珍物があつたが、これで滞空五十時間の時深夜の上空で乗員一同が祝盃をあげた。藤吉少佐は流石に隊長らしく自重して一獻しか傾けなかつたが、酒豪の中込大尉は残りを殆んど一人で引受け

『こんなうまいウキスキーは下界の人間には一寸飲めないよ』と悠然たるものであつたさうである。

又降下後一同の體重を量つてみると、合計で四疋三五〇程増加してゐる。いくら空の猛者揃ひでも、相當體力を消耗してゐる筈だから目方が減つてゐさうなものに、假令少しでも増えてゐるのは、をかしいと軍醫が研究の結果、

『いや、これは何でもなかつた。排泄物がたまり過ぎたのだ』とあつて大笑ひをしたといふことである。

三月一日、折からの降雪を冒して陸軍の片原、岡原南特務曹長が八八式偵察機二機を操縦して明野、鹿屋間無着陸飛行に成功し、又濱松聯隊の重爆四機は四月十七日朝、河井田大尉操縦の第百三號機を先頭に大連に向ひ、天候に阻まれて二機は太刀洗に不時着したが、二機は十三時二十分の航續記録を以て無事大連に着いた。

四月に入つて航空母艦龍驤が進水した。堂々七千六百噸の精銳で快速二十五ノットの新勢力である。大村航空隊では四月十九日から攻撃機五機、戦闘機三機を以て大村、臺灣間の往復飛行を試みたが、佐世保からも飛行艇、水上偵察機各四機が参加した。又佐世保航空隊自身でも七月二十九日から飛行艇二機、攻撃機四機、戦闘機五機、水上機三機合計十四機で大連に飛んだ。

數年來航空界の宿題であつた太平洋横斷に關し、帝國飛行協會は『北緯四十五度以南の日本より北緯五十度以南のアメリカへ、昭和八年八月迄に飛行を成功した者へ二十萬圓の賞金を贈呈す』

と發表し、朝日新聞社も亦日本人ならば十萬圓、外國人ならば五萬圓の賞金贈呈の旨を發表したので、これが又航空界の話題となり、世間へも傳つて新聞雑誌界を賑はした。

かゝる中に五月四日、報知新聞の吉原清治飛行士は例のエンケルA五〇水陸兩用機(Aームストロ



ング・ゼネット八十馬力)で太平洋横断一萬二千斤を七十七時間で翔破の豫定をたてて出發の途に就いたが、途中故障の爲め引返した。五月二十九日、熊川良太郎操縦、栗林盛孝同乗の青年日本號、石川島式R三型(シラス・ハーメス百二十馬力)が羽田を出發してローマへ向つた。これも途中發動機故障でクラスノゴロボウエックに不時着したが、その後は順調に飛んで八月一日ロンドンに入り、八月十日にはパリ、八月三十一日には遂に目的のローマへ安着した。所要日數九十五日、實飛行五日六時間五十三分で一萬三千六百七十一斤を翔破したことになる。

これより先、ファルマン會社のテスト・パイロットで世界記録を二つも持つてゐるといふクリスチャン・メンシュはジョニー・ビュルタンと共にファルマン式四百五十馬力のアルサ號に搭乗して三月二日パリのル・ブルジェを出發、途中暴風雨に遭遇してアレツボを去る六十斤の地點に不時着したが不撓不屈、飛行を繼續して二十一日立川へ着いた。そして二十六日には早くも出發し、四月十九日無事パリへ歸着してゐる。六月二十三日から七月二日にかけて、アメリカのポスト、ゲッテイの兩名はロッキードウエガ機(ウオスプ四百五十馬力)によつて八日十五時五十一分で世界早廻り飛行を完成した。そのコースはニューヨーク、ベルリン、モスコ、オムスク、イルクツク、ハバロフスク、カムチャッカ、アラスカ、ニューヨークであつて、世界の航空界に一大新記録を樹立した

のであつた。アメリカ人のかういふ冒險心はなかく馬鹿にはならない、七月二十九日、同じくアメリカ人で大西洋横断で有名なりンドバークが夫人同伴でワシントンを出發、ロッキード・シリアス號を驅つて北海の魔空を征し、一萬二千斤を飛んで八月二十六日霞ヶ浦へ到着した。八月六日には立川へミス・アミー・ジョンソンが來た。彼女は輕飛行機デ・ハピラント・プス・モス機で七月二十八日イギリスのライム飛行場發、一萬二千斤を九日七時間二十五分で結んで日英聯絡飛行の新記録を作つた。彼女は在日十九日、八月二十四日に立川を去つて九月九日早くもライムへ歸つた。ジョンソン機の後を追ふやうに八月八日突如立川へ現はれたのが、ハーンドン、パングボーン搭乗のミス・ビードル號である。彼等は七月二十八日ニューヨーク出發、三十日ウエールス、八月三日ハバロフスクを経て來朝したものであるが、要塞地帯を無許可で飛んだ爲め罰金を申渡された。しかし、特別の條件付で飛行の續行を許されたので、十月四日には勇躍淋代を出發、シャトルを経て十五日ウエナッチーへ安着したが、こゝに待望の太平洋横断飛行に成功したのであつた。この記録七千九百十斤、所要時間四十一時間十二分であつた。彼等は十一月三日、日本に對する挨拶を放送した。又八月二十九日には新装を施したばかりの羽田國際飛行場へドイツからマルガ・フォン・エツドルが一番乗りの珍客として飛來した。彼女は二十二歳の娘ながら八月十八日ベルリンのテンペル



ホーフ飛行場を出發し、十一日の飛脚旅行で晴れの訪日飛行に成功したもので、その意氣は新興ド  
イツの力を示す颯爽たるものであつた。

かうした外國機の往來激しい中に、民間航空は面白い話題を幾つか提供した。その一つは所謂エ  
ア・ガールの出現で、日本航空會社は二月五日飛行會館鳩の間で採用試験を行ひ、應募者百四十一  
名から十名を採用した。之は職業婦人の尖端を行くものとして新聞雜誌が盛んに囃したてた。若い  
女性が空中勤務に就くといふ事が何かもの珍らしく、颯爽たるものに感じられたのであらうか。同  
じく二月五日、日航の小川操縦士はフォッカー機によつて富士山頂に飛び、折から冬籠り中の中央氣  
象臺員に對して食糧投下を行つたが、これも『日本最初の空中食糧投下』と書きたてたものである。  
三月六日には東京發大阪行午後便が奈良附近にさしかゝつた時、突然一人の旅客が一千米の上空か  
ら飛下り自殺を試みた。これも飛行機飛降り自殺の初めとして話題の種子となつたが、日航當局で  
も捨てては置けず、三原技士發明の風壓利用の自動ドア開閉装置を付けることとなつた。又四月十  
二日には岩崎鐘平、河口久子の新郎新婦が長岡外史中將夫婦の媒酌により、フォッカー機に搭乗し、  
代々木上空で明治神宮を拜し、日本最初の空中結婚式を挙げた。更に五月三日には日航營業開始二  
周年記念として、立川飛行場に『鯉の空上り子供大會』が行はれ、二百名の兒童が飛行を経験して

萬歳を叫んだ。六月九日には百八歳の高齡者鳥栖越山老師が長岡中將の案内でスーパー機に同乗、  
東京上空を飛行したが、これも亦我國飛行旅行者中の最高齡者として、人々の話題の種子となつた  
のである。

しかし、こんな呑氣な話を楽しんでゐる時ではなかつた。

九月十八日柳條溝附近に起つた支那人の爆彈は滿洲事變の火ぶたを切つた。當時わが駐屯軍は僅  
かに一萬數百、これに對して支那軍は二十二萬の大兵を擁してゐるのだ。しかし皇軍は敢然立上つ  
た。朝鮮軍及び内地からも有力な部隊が援隊として早急に派遣されたが、わが陸軍航空隊も銀翼を  
連ねて滿洲の空に飛んだのであつた。

即ち十一月十五日立川飛行聯隊の滿洲派遣部隊が出發、續いて十七日には神津少佐、安住大尉指  
揮の八八式偵察機が太刀洗から、本田少佐指揮の爆撃機隊が濱松から出發した。そして二十日には  
濱松飛行聯隊第二次派遣隊櫻井大尉以下が三方ヶ原飛行場を出發した。

十二月二十五日、岡田大尉の指揮する編隊は盤山、滿韓方面の鐵道沿線偵察中敵裝甲列車を發見、  
まづこれを初陣の血祭りに上げたが、敵もさる者わが飛行機に若干の被害を與へた。二十八日、わ  
が大石橋を基地とする編隊は大鶴驛の敵裝甲車を爆撃してこれを全滅、新銳輕爆機の實力を遺憾な



く發揮した。又同日戴河鋪附近で苦戦のわが騎兵隊と協力して敵を撃滅、牛莊方面でも赫々の戦果を上げた。更に二十九日、八木中尉、村田少尉、鈴木軍曹操縦の輕爆も盤山附近、敵陣地、臺子河右岸陣地に壯烈な爆撃を行つて敵を潰走させたのであつた。

## 2. 上海事變も亦勃發

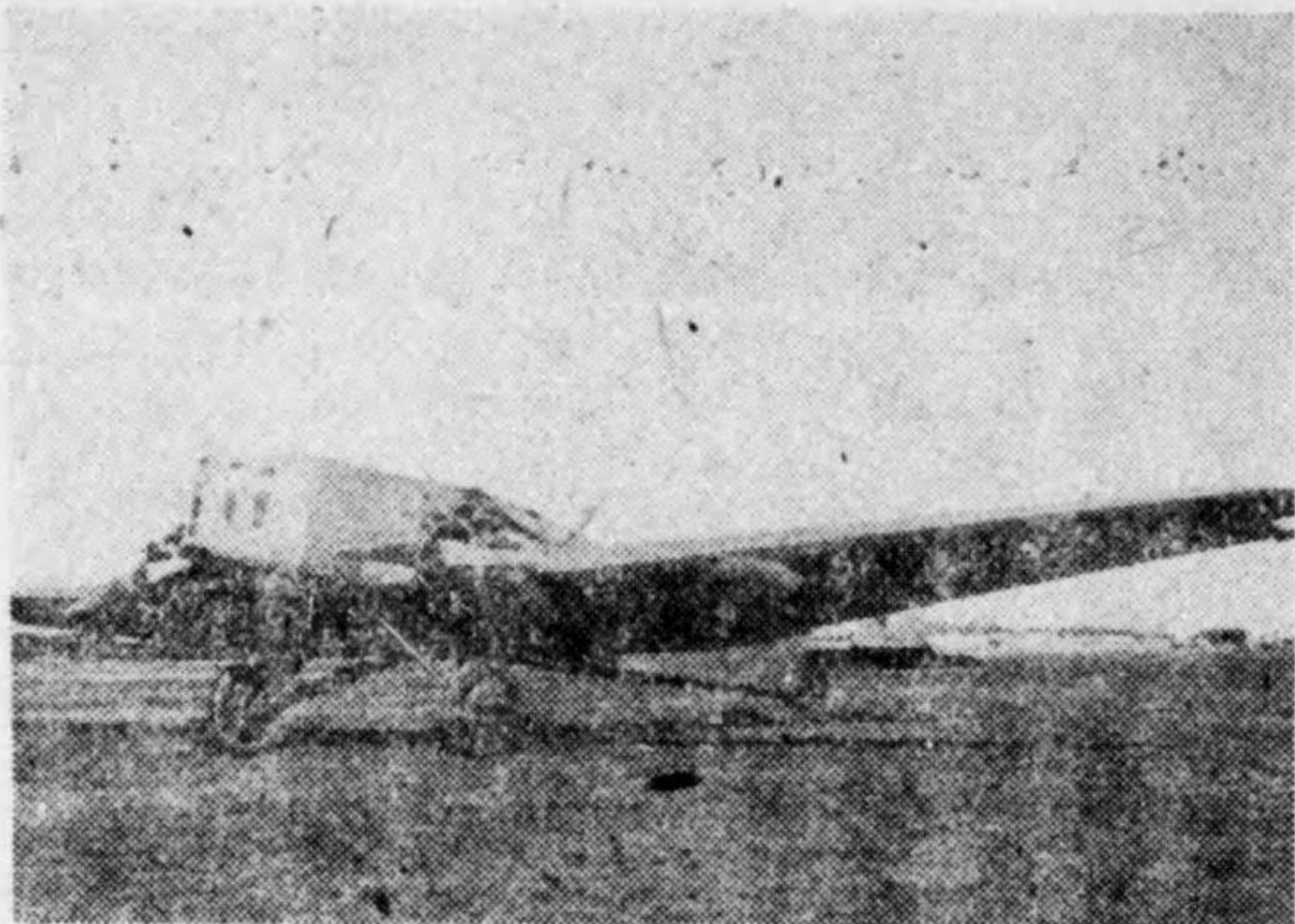
昭和七年一月十日、代々木練兵場に於て愛國第一號（爆撃機）、愛國第二號（患者輸送機）兩機の命名式が行はれた。式は長くも閑院宮、梨本宮兩殿下の御台臨あり、荒木陸相以下各將星も參列、航空本部總務部長堀少將委員長となり、十萬の觀衆の前で嚴肅に行はれたが、式後所澤、下志津、立川各飛行場から集つた數十機の陸鷲は、民間機數機と飛び亂れて空から祝意を表した。その中を一號機は迷彩を施した機體で悠々旋廻して立川に向ひ、二號機はコバルト色の美しい機體で仙臺へ飛んだが、兩機は加藤尹義少佐指揮の下に十二日立川發、十五日奉天に於て關東軍へ授受を終つたのである。

昭和六年度の獻納機は第三愛國號（九一式戦闘機）、第四愛國號（八八式偵察機）、第五愛國號（八八式輕

爆機）以下第三十三號愛國號迄であるが、その中には第二十三中學生號、第三十女學生號、第三十

一兒童號があり、又第七の九一戦闘機は愛國群馬號、第十の八八偵察機は朝鮮號、第十一岡山、第十三石川、第十七岡山の各愛國號も入つてゐる。又昭和七年度の獻納機は第三十三の福山號（九一戦闘機）から第七十四の山梨號（九一戦闘機）までの四十機であつた。

ハルビン双城方面に於ける事變寫眞を空中輸送する爲め、大朝のプス・モス機は中島飛行士、近藤機關士同乗して一月三十日長春から北上した。しかし、ハルビンには數千の反吉林軍が塹壕を築いて危険で近寄れず、長驅チチハルまで飛んで寫眞原稿を受取り、再び空路奉天に到着、翌三十一日奉天發、京城、廣島に寄り午後五時二十分黄昏の大阪に無事任務を果した。この航空二千四百



愛國第一號

料、個人空輸記録として記憶に残るものである。



一月十八日のわが日蓮宗妙法寺殺傷事件、同二十八日の日本領事館襲撃事件は、二十九日の支那正規軍第七十八師の不法射撃によつて遂に勘忍袋の緒が切れて上海事變となつた。陸軍機は既にシベリヤ出兵、濟南事件と戦歴を重ねてゐるが、海軍機は大正三年青島戦以來二十年ぶりの實戦であつた。しかし、海鷲の猛者達はよく陸軍機を助けて呉淞、獅子林の砲臺を陥れ、二月五日以來は敵飛行機と壯烈な空中戦を展開し、アメリカ機を撃墜するなど赫々たる戦果を挙げ、更に蘇州、杭州迄も長驅して支那軍の基地を爆撃した。上海戦に於ける敵戦死者八千、負傷者一萬六千といはれるが、その中四分の一乃至三分の一は飛行機に因るもので、航空母艦加賀（大野敏三中佐指揮）、同鳳翔（星一男少佐指揮）、特務艦野登呂（松村健次少佐指揮）の乗組各海鷲が縦横の大活躍をしたのである。しかし、その果敢な戦闘、赫々たる武動の裡には犠牲もあり、一月二十二日ボーイングを撃墜した小谷進大尉は名譽の戦死を遂げた。これはわが海軍空中戦最初の戦死である。陸軍でも三月十日奉天飛行場にあつた愛國第五號機が石谷中尉、諸又少尉同乗して三姓方面の偵察中行途不明となつたが、四月八日方正の北方で機體が焼却してあつたのを発見された。又十一月二十五日には替地中尉が奉天西方砂嶺堡、和金堡附近、渾河南岸を偵察中匪賊の襲撃を受け、辛じて奉天西飛行場へ歸還したが、着陸に至らずして墜落した。同二十六日チチハル飛行場を出發し、札蘭屯方面の偵察に向つた

犬養軍曹機も不時着、敵と戦つて機を焼いた。更に十二月二十三日には新京飛行場の福島大尉以下六名が山西南の匪賊を爆撃中、機關部に敵弾を受け、危険を冒して歸還したが、着陸の際残念にも爆撃炸裂して西村軍曹の他全部即死して滿洲建國の人柱となつた。

この年の記録的飛行を數へてみると、四月十三日には太刀洗の偵察機四機が山陰、北陸無着陸警備演習を行ひ松江、舞鶴、金澤、直江津間の處女コース九百軒を翔破した。軍人勅諭御下賜五十年記念飛行は天候不良の爲め陸軍は取止めとなつたが、海軍は山内大佐のE五號飛行艇を先頭に一四水上、一三艦上、三式艦上の順で六十二機悪天候を冒して品川より帝都上空に現はれ、天候の都合で山の手はさけて月島からお臺場を悠々旋廻したのであつた。又一五式軟式航空船も一足早くその雄姿を現はし、頼もしさの限りであつた。四月十九日第三報知日米號は下志津、銚子上空を二十日にかけて十九時間二分四十秒、三千四十軒の航続飛行を行つた。一方アメリカにあつた報知日米號は五月十六日正午オークランドで大破し、吉原飛行士、大石機關士は負傷したが、間もなく七月に入つて無事歸朝した。九月十日、不屈の民間航空魂は太平洋横斷を企て、馬場飛行士操縦、本間、井下同乗羽田を出發淋代に到着、二十四日午前五時三十分淋代を出て壯圖に就いたが、エトロフ島上空通過後は行途不明となつて終つた。陸軍では七月五日所澤飛行學校が所澤、鹿屋間の長距離飛



行に成功し、八月十八日には立川飛行聯隊の半谷軍曹が雨後の悪天候を冒して八八式偵察機を以つて立川、旭川無着陸飛行を完成した。又二十三日には各務原の九一式戦闘機が六機編隊で各務原、土浦間往復九百軒飛行を行った。

昭和七年三月九日滿洲國は堂々とその誕生を中外に宣言したが、九月十五日にはわが國が正式にこれを承認し、日滿一體一徳一心の基礎は愈々堅く結ばれた。そこで航空界に於ても日滿の空を親しく結ぶこととなり、九月二十九日社長榮源、副社長兒玉常雄の主宰で滿洲航空株式會社の設立が發表された。最初の航路は新義州、奉天、新京、ハルビン、チチハル間と大連、奉天間のコースで十一月三日から開業することとなつた。又これに應じて日本航空輸送會社も新義州、大連の二ヶ所で旅客、郵便、貨物の日滿航空連絡輸送に當ることとなつたのである。

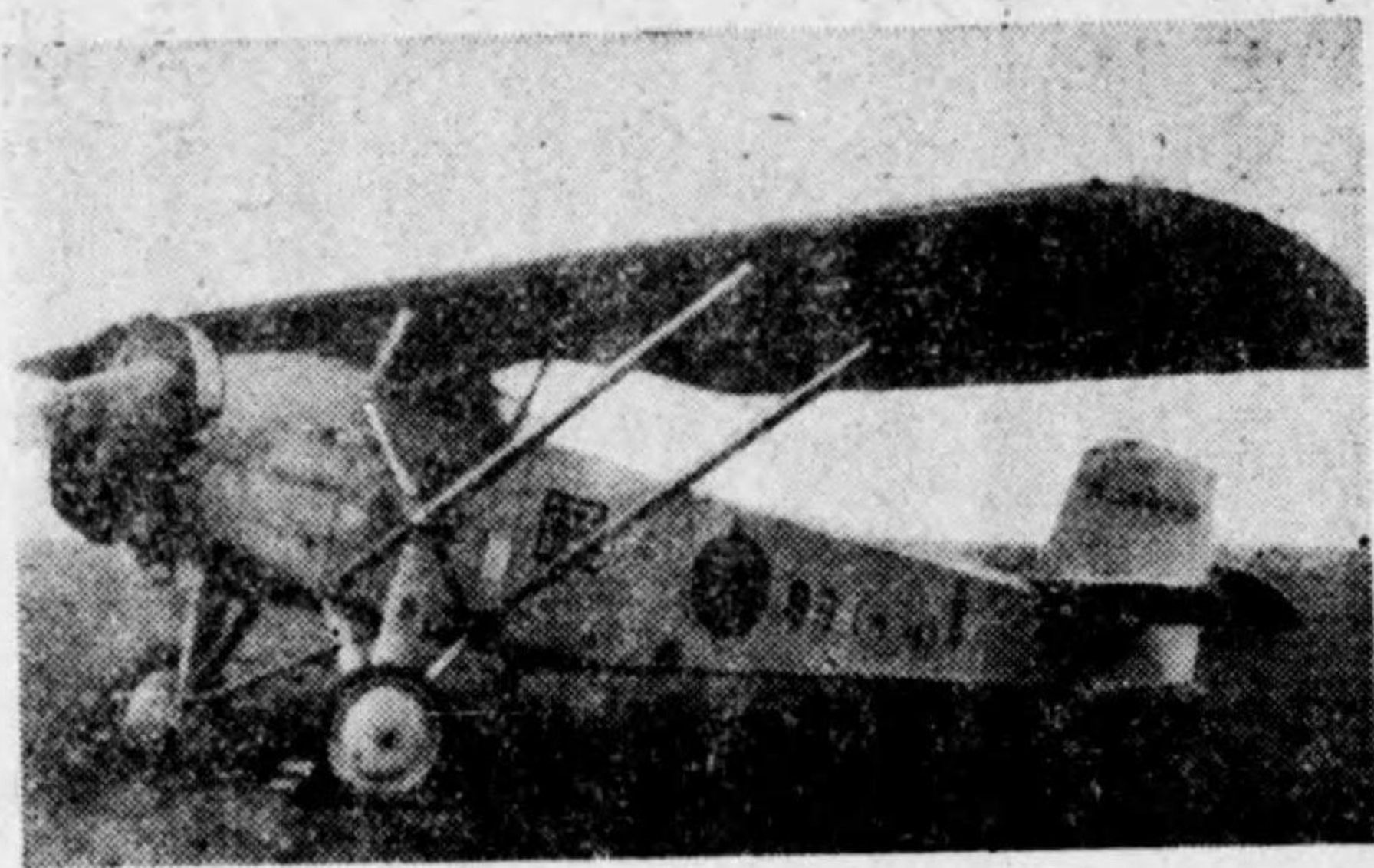
九月二十五日、羽田で海軍獻納機報國號の命名式が始めて行はれた。三谷てい子獻納の九〇式六機、全國六百五十四校の實業學校教職員生徒達から獻納された報國第七號機等が始めて大空に亂舞して、力強い國民の赤誠を示した。今まで飛行機の機體、翼にはアメリカのスピルース、プロペラには中米のマホガニー、胴にはヨーロッパのアッシュが主用されてゐたが、吳海軍工廠の塚田少佐が研究の結果北海道産の赤エゾマツが翼に、イタヤ、白カバがプロペラとして好適であることがわか

り、こゝにも國産航空の前途が明るく開かれた。陸軍では新鋭偵察機として三菱製九二式偵察機の

製作に従事する事となつた。本機に装着せる發動機も亦設計から製作まで全部我國で行はれたもので我國發動機界も、一大飛躍をしたものである。又機體より十年遅れてゐるといはれてゐた發動機も、東京ガス電氣會社が八百馬力の天風號を製作、霞ヶ浦航空隊の三式艦上練習機に備へたとこゝろ甚だ好調であつた。これは同社の神風號の姉妹發動機で、中島の壽號と並んでこれから重寶されたものである。

### 3. 猛訓練は續く

ロンドン軍縮條約により第二次補充計畫の遂行に當り、軍費節約の犠牲となつて、霞ヶ浦海軍飛行船隊は昭和八年



機 察 偵 二 九

二月解消の止むなきに至つた。海軍實驗船として幾多の實驗飛行に功績を残した三式八號は既に昭



和七年一月に解體され、今又飛行船隊の解除をみるのは實に淋しい感がした。しかし、かうした米英の壓迫も月月火水金の猛訓練を解體することは出来ない。即ち二月八日海軍最大の飛行艇九〇式二號型は夜間の猛訓練中故障し、沖ノ島西北方三百米の海上に不時着せんとして過つて海中に突入し機體を大破し、十名の乗組員中七名は助けられたが、指揮官進信藏少佐、村上正治二等兵曹、市川三等航空兵曹は殉職したが、晝夜を分たぬ實戰的訓練はわが海軍を益々優秀なものとした。

陸軍でも二月一日下志津飛行學校では耐寒飛行を兼ねて下志津、奉天間の長距離飛行を決定し田邊少佐指揮の下に徳田大尉、生田中尉、上田中尉が夫々八八式偵察機に分乗して二千八十斤を翔破、五日午後奉天に着いた。又立川飛行第五聯隊でも八八式偵察二機が衣川中尉、半谷曹長操縦の下に立川、奉天無着陸飛行に成功した。二月二十八日には所澤飛行學校第四十二期操縦學生二十七名が卒業したが、此の日熱河省沙帽山附近で威赫飛行中の永利久記曹長は敵弾を受け墜落戦死した。

三月十四日から二日間、海軍少年航空兵の房總半島一周三百斤の單獨操縦長距離飛行があつた。艦上機班は和田大尉以下五名乗組の教官機に次いで山口出身の植野三郎他十一名が一〇式艦上偵察機六機に分乗、水上機班は久保大尉以下三名乗組の教官機を先頭に茨城出身の湯淺他九名が、一四式及び一五式水上偵察機五機に分乗して出發、艦上機は館山に、水上機は横須賀に途中着水して又も

とへ戻つた。折からの好天氣に恵まれたとはいふものの、餘りにも見事な雛鷺の飛行ぶりに教官も大喜び、少年航空兵の將來は愈々輝かしいものとなつた。かくて最後の仕上げを終へた彼等は五月二十三日から卒業飛行を行ひ三方ヶ原、清水への最後の長距離飛行も終へ、六月一日には霞ヶ浦に於ては佐藤航空司令から卒業證書を授與された。しかし九月二十七日長崎縣東坡杵郡森園村上空で甲式一機が墜落、宮崎幸市、佐藤保、桑原茂の各一等航空兵は少年航空兵出身者最初の犠牲者となつた。四月に入つてフランスのマリー・ルイズが來朝した。彼女は一萬七千五百斤を飛翔して來たものだが、四月二十三日羽田發、五月十四日にパリへ歸つた。フィンランドのブレイメル大尉もユンケルス機（アームストロング・シドレー・ジエネット）で三月世界一周の途中六月九日大阪を通過し、東京へ入つた。ヘルシンキ、東京間一萬八千五百斤の航程である。

五月四日、聖上陛下には立川へ行幸あらせられた。光榮に輝くわが陸軍の陣容に就いて杉山航空本部長まづ奏上し、次で各種兵器を天覽に供し奉り、伊藤技術部長御説明申上げた。續いて飛行場に御成り遊ばされ、徳川少將の説明奏上で六十二機參加の飛行演習が開始せられ、編隊集團離陸より各種高等飛行、戰鬪對地攻撃、落下傘降下を天覽あらせられた。二十二日某重大任務を帯びた熱河特務機關長松室騎兵大佐を乗せ、承德飛行場發チチハルへ向つた白川光雄軍曹操縦のプス・モ



ス機は、鄭家屯附近で匪賊の猛射に遭ひ弾丸が機關部に命中した爲め不時着、白川軍曹は單身機を守つて戦死を遂げたが、壯烈鬼神を泣かしめる最期であつた。二十九日には讀賣新聞社のサルムソ  
ン機（熊川飛行士操縦）が、伊豆大島で寫眞の吊り上げに成功して新聞航空に又一つの記録を作つた。  
六月に入つて三陸の震災があり、新聞社の各機が活躍したが、報知第六號機を操縦した淺井飛行  
士の活躍が目覺ましかつた。又、大朝のオートチャイロを新野飛行士が操縦し、堤寒三畫伯が同乗  
して東海道空の旅としゃれ込み、漫畫漫文で航空思想の普及に一役を買つたのは思ひつきであつた。  
青森飛行場は六月十一日に竣工式を挙げ、日滿連絡飛行場たる新義州飛行場も二十七日に竣工した。  
海軍特別大演習は八月一日から行はれたが、九日からは東京を中心とする飛行演習となり、折か  
らの朝霧は何となくもの凄く實戰的空氣を漲らしたが、正午前果して空襲警報が鳴り響き、夜に入  
つて雷雨となつたが演習は果敢に續行、翌十日は晴天となつて愈々猛訓練に國民は緊張して活動し、  
夜は月下に盛んな演習が續けられた。日本放送協會は日航のフォッカー機に放送員を同乗せしめ、  
夜の關東と防空演習の實況を機上から放送して大空への注意を喚起した。

この年は帝國飛行協會創立二十年に當るので、大氣の神級津彦命の誕生日、十月五日を航空記念  
日として、これを中心に兩三日『九千萬同胞に檄す』といふポスターの撒布飛行を行ひ、軍用機三

十一機、民間機四十三機が參加した。日本航空輸送會社では九月末に東京、大阪間に既設された十  
六ヶ所の航空路標識燈の光芒を傳つて兩地間双方から中島郵便機により夜間試験を行つて成功した  
が、十一月一日からは東京、大阪間毎日一往復の夜間飛行を開始した。又航空郵便物はこの日から  
飛行機發着都市、速達便取扱地で無料即時配達することに改正された。

十二月一日立川飛行聯隊では立川、鹿屋間二千三百六十軒の西日本縦斷飛行を計畫し、福澤中尉  
指揮の下に往路は藤森少尉、川上伍長が八八式偵察二機を操縦、復路は桐畑少尉、佐々木曹長が操  
縦して見事成功した。往路は太刀洗に中繼したが、復路は鹿屋から立川へ直航、桐畑少尉は四時間  
五分、佐々木曹長は四時間三十五分の新記録であつた。又戦闘機操縦者の逞しい體力養成を目的と  
し、各務原飛行第二聯隊の齋藤大尉指揮の九一式戦闘機七機は十二月七日午前六時各務原出發、立  
川飛行第五聯隊の九一式戦闘機と八王子上空で空中戦を展開し、千葉の氣球隊を攻撃して午後三時  
半立川に着陸した。同日濱松でも北浦大尉指揮の八七式重爆撃機二機が大量の爆弾を積んで午前  
八時半三方ヶ原を出發し、伊豆大島、三宅島間の三角海洋飛行をして十一時歸還した。

この年新しくわが空軍の威力を添へるに至つたものに九三式新重爆機と九三式輕爆機がある。



## 4. 犠牲多きところ實力あり

従来海軍要港部には航空隊を置かなかつたが、佐伯にこれを置くことに決定、昭和九年一月十五日に開隊式が行はれた。司令は別府明朋中佐、整備長は吉村誠一郎機関中佐、飛行長は和田三郎少佐が當り四隊から成る強力なもので、館山に續く新勢力である。

一月二十三日、立川飛行聯隊の高橋中尉を編隊長とする九一式戦闘機三機は午前九時立川を出發して大阪に向つたが、十一時二十二分には大阪に着陸した。歸航は更に早く午後一時大阪發、二時九分立川着、即ち立川、大阪四百二十軒を僅か一時間九分で飛んだのである。時速二百五十軒、風速百十軒、これは一つの新記録であつた。又月末には太刀洗の八八式偵察機、九二式戦闘機、各務原の九一式戦闘機、九二式偵察機が北鮮羅南、新義州へ耐寒飛行を行つて成功した。

二月二十二日、立川飛行聯隊では九一式戦闘機十機を動員して立川、太刀洗間往復千七百軒西日本横斷飛行に成功すれば、三月一日には下志津飛行學校の八八式偵察機六機も川添中佐の指揮で下志津、平壤間の飛行を行つた。此の復航の時、鈴木特務曹長操縦、竹内大尉同乗の八八式偵察機は

七時間五十五分で翔破、偵察機の記録を樹立した。各務原でもこれに相應するが如く岡本大尉以下が九一式戦闘機による耐寒山岳飛行に成功して、陸鷲の優秀さを示した。九一式戦闘機は昭和六年制定のもので、單葉、ジュ式空冷星式四百五十馬力、水平速度時速三百軒、上昇三千米迄四分、上昇限度九千米と發表されてゐる。これに對して昭和七年制定の九二式戦闘機は複葉でベエム水冷V型五百馬力を備へ、時速三百三十軒、上昇三千米迄四分、上昇限度八千五百米である。又九二式偵察機は單葉高翼式で發動機は九二式空冷星型四百馬力、性能は時速二百二十軒、上昇三千米迄一分、上昇限度五千八百米である。立川飛行聯隊が大島、新島、八丈島の一週飛行を行つたのも、所澤飛行學校が所澤、八丈島間無着陸の海洋飛行に成功したのもやはりこれ等の國産機によつてであつた。海軍では此の月十一日、猛烈な濃霧と激浪の爲め訓練中の水雷艇『友鶴』が長崎縣北松浦郡志々伎灣海上で顛覆し、艇長岩瀬奥市少佐以下百十三名の乗組員中大部分は殉職したが、航空隊は出動して捜査に協力してこゝでも航空機の實力を證した。

四月に入つて九一式戦闘機、八八偵察機各十機は翼を揃へて立川、平壤間の編隊飛行を行つた。『編隊で離着陸が出来るものか出来ないものかなど議論したのは一昔前だつたな』

と我々は語り合つたが、既にわが陸軍航空の實力は世界的水準を抜きつゝあつたのである。立川



飛行聯隊ではこの月立川、仙臺間の夜間飛行にも成功した。五月に入つて太刀洗飛行聯隊では三島中尉指揮の八八式偵察機三機で大阪爆撃の假設命令を受け、深夜十一時二十分太刀洗發、大阪上空に演習を行うて翌朝五時より五時四十分の間に全機恙なく歸還したが、これも夜間長距離無着陸飛行の一記録として残されてゐる。五月十五日には富山飛行場が開設せられ、日航は縣の命令によつて十月までにスーパー陸上機で日本アルプスを越え、東京、富山間飛行二十五往復を実施した。

六月五日、東郷元帥の國葬が行はれたが、横須賀海軍航空隊ではこの大先輩に心からの弔意を表すべく、大西司令指揮の下に飛行艇三機、偵察機三機、攻撃機九機、戦闘機六機合計二十二機が日比谷公園廣場の國葬儀場上空を旋廻した。帝國航空隊最初の弔禮飛行である。六月十九日には、松山發大阪行の定期便が播磨沖海上で不時着漂流中、福岡發大阪行のスーパー水上機が発見し、遭難機の乗客二名を同機に移乗せしめ無事大阪に到着した事件があり、これは『日航の手柄』と新聞紙に大書されたのも思ひ出される。

此の年も陸軍獨特の猛訓練は多くの尊い犠牲者を出してゐる。

二月十二日烈風を冒して所澤の空に乙式一型偵察機を操縦し、五百米の高度で空中分解して機翼、機胴バラ／＼に離散して墜死した吉田一曹長、二月十五日に八七式重爆機第十一號と生命を共にし

た田村大尉以下淺野少尉、根本特務曹長、青木、岡本兩上等兵、更に翌二月十六日には各務原飛行第一聯隊の淺井弘少尉、加賀見柳作軍曹が演習中戦技熱中の餘り空中衝突をして殉職してゐる。二月十九日には又所澤飛行學校の根本正、山崎金吾兩曹長が愛知縣知多郡野間村沖で吹雪の爲めに空の軍神と化したのであつた。僅か一週間餘の間に十名の尊い英靈を迎へるといふこの事實は何を物語つてゐるのであらうか。

『それ迄の猛訓練をしなくても』

と人々は言つた。しかし、やがて来る可き大東亞建設の大業に重大なる責任を有する陸軍航空は、この位の犠牲にひるむことは出来なかつたのである。犠牲多きところに實力あり。

九月二十二日濃霧と豪雨の爲め殉職したわが陸軍爆撃機の華込谷知之少佐、彼と共に飯田大尉、堅山中尉、太田軍曹、淺原上等兵の四名も殉職してゐる。七月三十一日箱根の幽鬼となつた所澤飛行學校教官岡村光彦大尉、六月二十二日滿洲の空に殉職した糸田貞吉、西村浩兩中尉等いづれも前途洋々たるわが陸軍の精銳であつた。かくてこの年の殉職者は陸軍のみで四十一柱を數へてゐるのである。

しかも意氣軒昂たるわが陸軍はこれ等英靈に守護され、十月十日から十四日まで、杉山中將統監



の下に明野附近に於て特別航空兵演習を実施した。畏き邊には町尻侍從武官を御差遣あらせられ、又秩父、朝香、李王琅各宮殿下には親しく御視察遊ばされた。光榮に輝く陸鷲は近代航空戦闘の妙技をふるつて猛演習を展開、力強き奉公の赤心を示し奉つた。

海軍でもこの年は犠牲が多くその数は五十名を越してゐる。

その中には上海戦に鳳翔乗組として出動し、閩北の偵察爆撃中敵機四機と遭遇、壯烈な空中戦を展開して遂に敵の司令機を射落し、わが國空中戦史の第一頁を飾つた平林長元少佐もゐる。彼は八月四日豊後水道水の子沖上空で夜間訓練の人柱となつたのである。又兵學校恩賜賞拜授の秀才で、五・一五事件公判に戦友の爲め熱辯をふるつた熱血漢、浅水鐵雄中尉もゐる。彼は九月四日佐渡ヶ島海上で護國の鬼となつたのである。第一回少年航空兵出身の吉田武夫一等航空兵もゐる。彼は二月十二日、報國第十一號機と共に浅蟲海岸で殉職、わづかフロート一個を残したのみで、髪一筋の遺品もなく二十一歳の若櫻と散つたのであつた。

陸軍といひ海軍といひ何んといふ高價な犠牲を空は要求するのであらうか。しかし、此の猛訓練なくしては我々に米英を對手とする勝算は得られなかつたのである。東郷元帥は言ふ。

『訓練に制限はなからう。』

九月十二日讀賣第三號機は熊川飛行士操縦、大衆作家大佛次郎同乗して東京、青森間六百五十軒を飛んで航空思想を側面から廣く世間に宣傳したが、翌日は林芙美子が同乗して午前九時二十五分青森發、同十時十三分函館に着き、彼女も亦麗筆を揮つて空の旅を描いたのは面白かつた。十月一日、名古屋飛行場開設に伴ひ東京、大阪間定期便は同地に寄航を開始した。

十一月二十一日、最初の海軍豫備航空學生として明治學院の瀧仲孟雄、明治大學の武田正治、早稻田大學の西山勇、水産講習所の山田了、日本大學の萩野益夫、中央大學の森屋芳郎の六名が横須賀航空隊に入隊したが、山田の他は翌年六月十九日豫備少尉に任官して海軍航空の第二陣に就いた。

此の年新聞航空の二大快舉は讀賣新聞社がステムソン・リライアント機で米大陸横斷、ロッキーマン脈翔破飛行に成功したこと、朝日新聞社が國産川崎C五型及びA六型で東京と大阪から日支聯絡飛行を試み北平へその雄姿を現はしたことで、共に日本民間航空の力を中外に力強く示したものと云へる。北平、大阪、東京を結ぶ二千六百二十五軒を新野操縦士、塚越機關士は九時間三十四分で翔破したのである。

この年又陸軍では新に偵察機として中島製九四式偵察機を採用することとなつた。かうして毎年のやうに制定される新鋭機の出現は、わが航空工業の躍進を物語るものであつて、日本航空工業も



黙々と努力して日一日と世界制覇へ力強い歩みを進めてゐるのであつた。

## 5. 航空兵科獨立十周年

昭和十年を迎へて一月十一日午前六時から相模灘洋上で非常時を守る海と空との壯烈なる攻防演習が行はれた。何となく重慶のみが加はる國際情勢下、ワシントン條約で數を制限されたわが海軍は質を以てこれを補ふべく、その訓練は愈々激しい。

### 『實戦より苦しい演習』

陸軍も同様のことがいへるが、幾度この言葉が海の強者によつて嘆かれたことであらう。しかし、勿論、彼等は喜んでこの猛訓練に服したのである。續いて十八日横須賀海兵團の觀兵式があつたが、館山航空司令松永大佐の指揮する九機は堂々編隊で上空に現はれ、中にも後に支那事變の華と散つた南郷大尉の編隊三機は勇壯極まる高等飛行を行つてわが決意の片鱗を示した。

陸軍でも一月二十三日、所澤の八八式偵察三機は明野迄編隊飛行を行ひ、それから單獨で鹿屋に向つて全機無事到着した。歸路は翌日の午前八時三十五分鹿屋發、一氣に所澤に向つて午後二時

三十三分歸着した。この日明野飛行學校でも明野、太刀洗間長距離移動飛行演習を行つた。即ち午前八時松村大尉指揮の九一戦闘機十二機がまづ出發し、續いて十時には湊少佐指揮の八八式偵察機七機も出發、指揮官松岡中佐も亦九二式偵察機に搭乗して太刀洗に向ひ、途中廣島で給油の上目的地上空に現はれ、飛行第四聯隊の二十機と遭遇して果敢なる空中戦を展開した。各務原では九二式偵察機六機が小林、竹内兩大尉指揮の下に太刀洗で中繼の上京城まで飛んだ。往路に一機不時着し、歸路も猛烈なる吹雪の爲め大阪へ引返すものもあつたが、あらゆる困難を征服して二機見事に原隊へ歸つた。

三月六日朝、滿洲國皇帝陛下が御來朝あらせられた。横濱港には晴れの儀禮艦那珂、嚴島、那智の三艦が滿艦飾をしてお待ち申上げてゐる中に、御召艦比叡が現はれ、叢雲、薄雲、白雲がこれをお守り申上げ、各艦一齊に砲門を開いて皇禮砲殷々たる中に海軍機は堂々百餘機、銀翼を揃へて空から奉迎申上げた。日滿一心一體、御上陸第一歩に先づこの奉迎を御嘉賞あらせられたのは畏き極みであつた。三月二十日東京朝日新聞社の朝日第一百十號川崎C五型は、新野飛行士、塚越機關士同乗して千四百通の郵便物を載せて東京飛行場を出發し、大阪、京城を経て無事目的の南京へ着いた。この航路二千五百料、午前七時四十七分東京發、午後六時四十三分南京着、所要時間十時間十分、日



支商業航空の先驅であつた。歸路は二十三日出發上海に立寄り、二十五日千五百斤を一氣に飛んで大阪城東練兵場に下りた。濱松陸軍飛行學校練習生清水民一曹長は三月二十六日午前十一時三方原爆撃場に於ける實彈投下演習の爲め十五斤實彈十個を搭載し、三機編隊で離陸したが千米の上空で發動機に故障を生じたので、落下傘で一時機外に出たが、實彈搭載の飛行機が若し墜落すれば一大事と思ひ、再び機中に入つて既に二百五十米も低下した機と運命を共にする決心をし、最善を盡した結果、幸にも無事降下することが出来た。この沈着果敢な清水曹長の行爲は、陸軍の精華として讃へられたが、七月十七日には海軍の板谷茂中尉も亦同様の沈着勇敢な航空美談を残した。即ち同日午前九時半頃、館山館高野島上空で艦上戦闘機を操縦、爆撃訓練中の板谷中尉は高度二千五百から二千へ急降下し、海上の浮標に向つて爆撃のスキッチを切つたが、爆弾が轟然破裂してその破片が機體の翼を大破、中尉も左肩胛骨を強か打たれた、しかし、中尉はいさゝかも屈せず、悠々大破機を操縦して着陸した。これは珍しい飛行事件として原因を取調らべたが、スキッチを入れた瞬間機體の一部に搭載爆弾が觸れて爆発したもので、中尉を打つた破片は幸運にも機體の支柱をうち貫いて來た爲め、力が弱つてゐたのだとわかつた。

四月一日から發着時刻改正により、郵便物は東京、大連間、東京、新京間又旅客は大阪大連間が

夫々即日連絡となつた。四月八日海軍の最新鋭飛行艇二機、一番機九〇式サ三號には勝田大尉以下十名、二番機九一式サ四號には伊藤中尉以下八名が乗組み、館山航空隊を出發して大湊に一泊し、九日は日本海沿岸を舞鶴に出で、それから陸を横切り、大阪灣より四國の太平洋岸に廻り、九州南端を迂廻して佐世保に着水した。この航路、大湊、佐世保間二千數百斤は無着水の大飛行であり、十日には佐世保から無事館山へ歸つた。四月十七、八日八日市飛行第三聯隊では井上聯隊長指揮の下に八八式偵察機九機が鵬翼を揃へて日滿連絡飛行を試み、八日市、奉天間千八百六十斤を翔破して成功した。又所澤飛行學校でも八八式偵察機により平壤直線飛行を行つた。

五月一日、上野精養軒に歴代の航空本部長を始め現役將校はもとより豫、後備航空關係將校三百有餘が集つて航空兵科獨立十周年を祝した。思へば大正十四年、當時航空關係の將校には工兵科出身者が多く、我々砲兵科の者が技術者として新しく加つたのであつたが、

『今度新しく航空兵といふものが出来るので一同揃つて轉科するのだ』

と申渡され、各自轉科願を書いて印を捺し、これをまとめて上長へ差出したのも今は懐しい一つの思ひ出である。

當時はろくな發動機が無くて、非常に苦心をした。外國のものにも大して優れたものが無く、運