

滑空日本歴史寫真輯

538.72-W467



1200500745913

538.72  
46  
2



航空時代社發行




始



553



538.72  
W46



日本航空  
眞實寫史

著 英 一 部 渡

航空時代社



## 序にかへて

この小著は成るの日に成つたのではない。その由来は遠いのである。語れば長いことながら、その大體を述べて序にかへることにする。

そも、私が滑空界と直接交渉を有つやうになつたのは、今より十三年前の昔であつた。即ち昭和五年に始まるのである。この昭和五年こそは、我が滑空界から觀ればまさに紀元に相當する年であると言つてよいのである。日本の滑空界は、日本グライダー俱樂部（翌年日本グライダー協會と改稱）なる指導團體に依つて開拓され、其の根基を据えられたのであるが、この俱樂部のできたのは實に昭和五年であつたのである。それ以前の我が國には堪航證明書を得てゐる滑空機は一機も無く、滑空練習を行つてゐる者も皆然であつたのである。然るに日本グライダー俱樂部が設立されてから、ともかくも一應の形が整えられて、滑空日本の歴史的第一歩が踏み出されたのであつた。

私は、この俱樂部の設立者磯部鉄吉氏とは航空を通じての古い知合であつたので、俱樂部ができてから半歳ばかりして常任理事に加へられ、總ての機務に參割せしめられたのであつた。私が滑空界と縁を結ぶに至つた次第は斯くの通りである。自慢するやうで恐縮であるが、初期からの航空記者であつた私は、その當時既にグライダーの徳々なるものを知つてゐた。で、之れを我が國にも普及せしめて、大いに其の發達を期するならば、國防力強化の一助ともなると信じてゐたので、私は日本グライダー俱樂部の理事となつてからは其の覺悟で對處したのであつた。處が、その頃はまだグライダーに關する知識を有つてゐる人が極めて少い時代であつたので、世間はなかく、吾々の言ふ通りにならうとはしなかつた。そこで、私は一面に於て大いにグライダーを飛ばしつゝ、他面に於ては文字を通じての啓發を行ひ、除々に國民の關心を斯の方に向けさせるやうにする必要があると痛感したのであつた。その結果、私は機關雜誌を出す決意をなしたのであるが俱樂部には金が無かつたので、磯部氏と相談して協力者を求めることにし、幸ひに書肆正興館を得たのであつた。斯くて名も『グライダー』と稱せる機關雜誌が正興館を發行所として昭和六年十一月創刊されたのであつた。この雜誌の經營は勿論發行所に委ねられたのであるが、編輯上の實權は理事會の決議と、正興館主との間に取交はされた契約書とに依つて私が握つてゐたのであつた。

私は、グライダー普及上の宣傳効果を考へて、誌名を『グライダー』と題したのであるが、併しその内容はグライダーに關する記事のみで滿されてゐたのではなかつた。即ちグライダーの記事の外に模型飛行機の記事と、本物の飛行機に關

する記事が加味されてゐたのであつた。これは此の三者の關聯性を重視し、併進的の發達を希望したからに他ならない。即ちグライダー界を隆昌ならしめることは、飛行機を軸心とする航空界を盛大ならしめる所以であり、模型飛行機を全国的に流行せしめることは、グライダー界を大いに振興せしめる結果を招來すると考へたのに由る。私は斯の信念に基いて雑誌『グライダー』の活用を期し、第二卷一月號からは毎號優秀模型飛行機の大設計圖を附録に添えたのであるが、また日本グライダー協會の外に新たに日本模型飛行機協會と云ふのを組織して、各地に二十有餘の支部を設け、全國の模型競技を奨勵し、その模様の報道にも努力したのであつた。

吾等のこの『模型飛行機からグライダーへ、グライダーから飛行機へ』の運動は斯くの如くにして眞面目に展開されたのであるが、私は故あつて、昭和七年の秋協會と手を切り、雑誌との關係も斷つたのであつた。其の後は等は幾何もなくして解消したのであるが、私の一旦決意せる志は彌々固く、殊にグライダーの振興を期する熱意は倍從するに至つたので其の志は爾後雑誌『航空時代』誌上に於て展べることにしたのであつた。

この『航空時代』は、昨年第十三卷第十號を終刊號として廢刊したが、我が滑空界の發展に寄與して來た微功は、斯界の人達からよく認められてゐるのである。

私が『航空時代』を提げて特に我が滑空界の振興に盡さうと決心してからは、注目される催し物や主なる行事には道の遠近に拘らず力めて出かけて行き、必ず關係寫真と記事とを載せるやうにした。都合で何うしても行きかねるときは代りを遣はすか、又は適任者に委嘱するなどして記事と寫真の入手に困らぬやうにし、又記録が生れた場合には、記録樹立者の手記と關係寫真をねだり、發行を十日や半月遅らせても必ず掲載すると云ふ風にして、曾つて一度も重要な滑空記事と寫真の掲載を怠つたことがなかつたばかりでなく、毎號『グライダーセクション』と云ふ欄を設けて滑空界の燈明臺としたのであつた。

だが、私は雑誌で盡すだけの協力では満足できなかったもので、航空時代社の事務室を滑空界の先輩達に開放し、或は用件連絡の足場に、或は會合等の待合所などに利用されることを歡んでゐたのであつた。そのやうな次第で漸次遠來近來の滑空界人の出入頻繁となり、恰も滑空界の私設情報本部のやうな觀を呈するに至つたのであるが、之れは實に愉快な想ひ出の一つであると申して置く。

尙ほ、私は滑空界の一大發展を期するには、どうしても模型飛行界を振起させる必要があるばかりでなく、先進國で行つてゐる是等のやり方を我が國民全般に知らしめる必要があると考へたので、獨逸で發行された『フルーグ・シユボルト』

の複寫權を獲得して、一昨年五月『獨逸青少年航空教育の實際』と題して發行し、殆んど實費同様の定價を附して、廣く之れを普及せしめたのであつた。これは盟邦獨逸が航空要員の大量獲得の方法として實施してゐる國民航空教育の實況を寫真にし、之れを集成して誰にも容易に理解できるやうに説明を附した世界的に有名な本である。即ち之れを見ると、直ちに『模型飛行機からグライダーへ、グライダーから飛行機へ』と青少年を導いて行く有様がよく分るやうになつてゐるのである。私は之れに引き續き、やはり獨逸で名高いガッリエンジン模型飛行機「ブルンマー」と、双胴並單胴式ソアラの模型として有名なクレーグエックの設計圖の發行權を得て發行するなどして模型界の爲にも聊か力を致したのであつた。文部省では、昨年から國民學校生徒には模型飛行機教育を施し、男子中等校の高學年生には滑空訓練を正課として課したが、之れは洵に我が意を得た施策であつて、我が滑空界の爲めに、否、決戦下の日本帝國の爲めに衷心より慶賀する所である。これでこそ十餘年來の私の宿願が達せられたやうな氣がするのである。

既に文部當局が之れほどに理解するに至つた以上は、最早啓蒙宣傳の爲めの雑誌などはさまで必要がなくなつたと謂ふべきである。そこで、私は莫大な赤字で私を苦しめて來た『航空時代』の任務も終つたものと解して、よき潮時を待つて廢刊の擧に出でたのであつた。

『航空時代』は廢刊したが私に課せられた任務は他にもあるので、航空時代社は其の爲めに解消させることはできない。即ち時局は愈々重大であり、航空經國の重要性は益々加はるのみである。斯る時、三十有餘年間航空界の歩みを、此の眼で見えて來た私の知識を活用すべき道は一にして足らないのである。此の小著を世に問ふに至つたのも、特に私に課せられた任務の一つであると心得てものした次第である。

従つて、此の小著には私の魂が吹き込まれてゐるのであるが、併し、私は此の出來榮えに満足してはゐない。だが、それはいろ／＼な制約を受ける非常時下に於ては是非ないことと諦めるより致し方がないのである。とは言ふものの、普通の本と全く趣きを異にするので、いろ／＼な制約の爲めに私はどの位困らせられたか知れない。生れ出づる惱みの限りを味つたやうな氣がする。

私は、自らものした此の小著を、十三年間の自分の苦勞を記録せる記念帳として大切に保存しようと思ふ。

昭和十八年六月臨時議會開會の日

凡 例

- ◎著者が蒐集した滑空日本の写真は約二千枚の多きに達してゐる。此の中からなるべく歴史的價値に富むものを五百枚程選び出して年代別に分けて見た。だが、紙や製版の都合から其の全部を出し切れなかつたので、同じ関係のもの枚数を制限して、制約された頁内に収めることにした。
- ◎掲載の順序は、企畫當初に於ては全部年代順に編輯するつもりであつたが、印刷所の都合で全部をグラビヤ刷にすることができなくなつた爲め、特に口繪を設けることにしたので、口繪向きのものだけを別に編輯したが、本欄のと重複してゐるものもあるのと、附録として年表を添えてあるからたいして不都合は感じないと思ふ。
- ◎写真をよく注意して見ると、黒くなつてゐる所があつたり、或は山の形が實際と變つてゐたり、又は原稿となつた写真には立派に建物が出てゐるのにそれが全く消えて（巧みに削り取られて）あたりして、實景を知つてゐる者は奇異に思はれるものが若干ある筈だが、是等は何れも其の筋の注意によつて修正せられたものなのである。
- ◎歴史的写真としては二、三枚足りないものもあるが、それは全然写真を撮つてゐなかつたので何うにも致方がないのである。又軍關係の写眞が省かれてあるが、之は防諜上已むを得ない事なのである。

滑空日本歴史寫眞輯 目次

口 繪

……(アート紙刷)……

{ 自一  
至三八頁

此の欄の内容

- ▼光榮の滑空訓練……(一)▼井上大將とグライダー……(二)▼東條大將とグライダー……(三)▼文部省型と駒鳥型……(四)▼變つた初級機……(五)▼各種中級機……(六)▼各種ソアラ……(八)▼複座滑空機集……(一四)▼一五)▼獨逸製オリンピア型……(一六)▼一七)▼國産オリンピア型……(一八)▼一九)▼懸賞募集せる中間練習用機……(二〇)▼二一)▼水陸兩用グライダー……(三三)▼三四)▼モーター・グライダー二種……(三四)▼二五)▼女性とグライダー(二六)▼二七)▼變つた風景……(二八)

明治四十二年「池ノ端滑空」より  
昭和十年「阿蘇外輪山滑翔」まで

……(グラビヤ刷)……

{ 自二九頁  
至六〇頁

此の欄の内容

- ▼ルブリーエー中尉の歴史的滑空……(二九)▼小野式滑空機……(三〇)▼藤田式滑空機……(三〇)▼磯部式練習用一型の歴史的飛行……(三一)▼最初の滑空公開……(三二)▼新九子時代……(三三)▼箱根仙石原の練習(三四)▼グライダー協會の免狀授與式……(三五)▼最初の滑空講習會……(三五)▼菅平の練習……(三六)▼三七)▼最初のソアラ……(三八)▼關西の初滑空……(三九)▼九州初の公開滑空……(四〇)▼富士山飛行の失敗……(四一)▼新

- 記録八分三十四秒……(四二―四三)▼中国最初の滑空機……(四四)▼白石式「白鷗號」……(四五)▼霧ヶ峯の初練習……
- (四五)▼京都の草分(京工式一型、鷗號)……(四六―四七)▼滑空二十分二十秒(志鶴氏の歴史的ソアリング)……(四八―
- 四九)▼最初の雪中の滑空……(五〇―五一)▼ホールス・デル・トイフェル型中級機(霧ヶ峯第五號)……(五一)▼一時
- 間二十六分十秒(久住のソアリング)……(五二―五三)▼筑波山の飛行……(五四)▼日本帆走飛行聯盟結成記念滑空會……
- ・(五四)▼生駒山頂よりの初滑翔……(五五)▼朝日一型ソアラの完成……(五六)▼最初のグライダー曳航飛行……
- (五七)▼十國峠の飛行……(五八)▼上ノ原の講習會……(五八)▼九帝七型ソアラの完成……(五九)▼阿蘇外輪山の
- 四時間滑翔(六〇)

「ヒルト氏來朝」より「冬  
季生駒山滑翔演習會」まで

……(黄菱紙刷)……

自六一頁  
至一三三頁

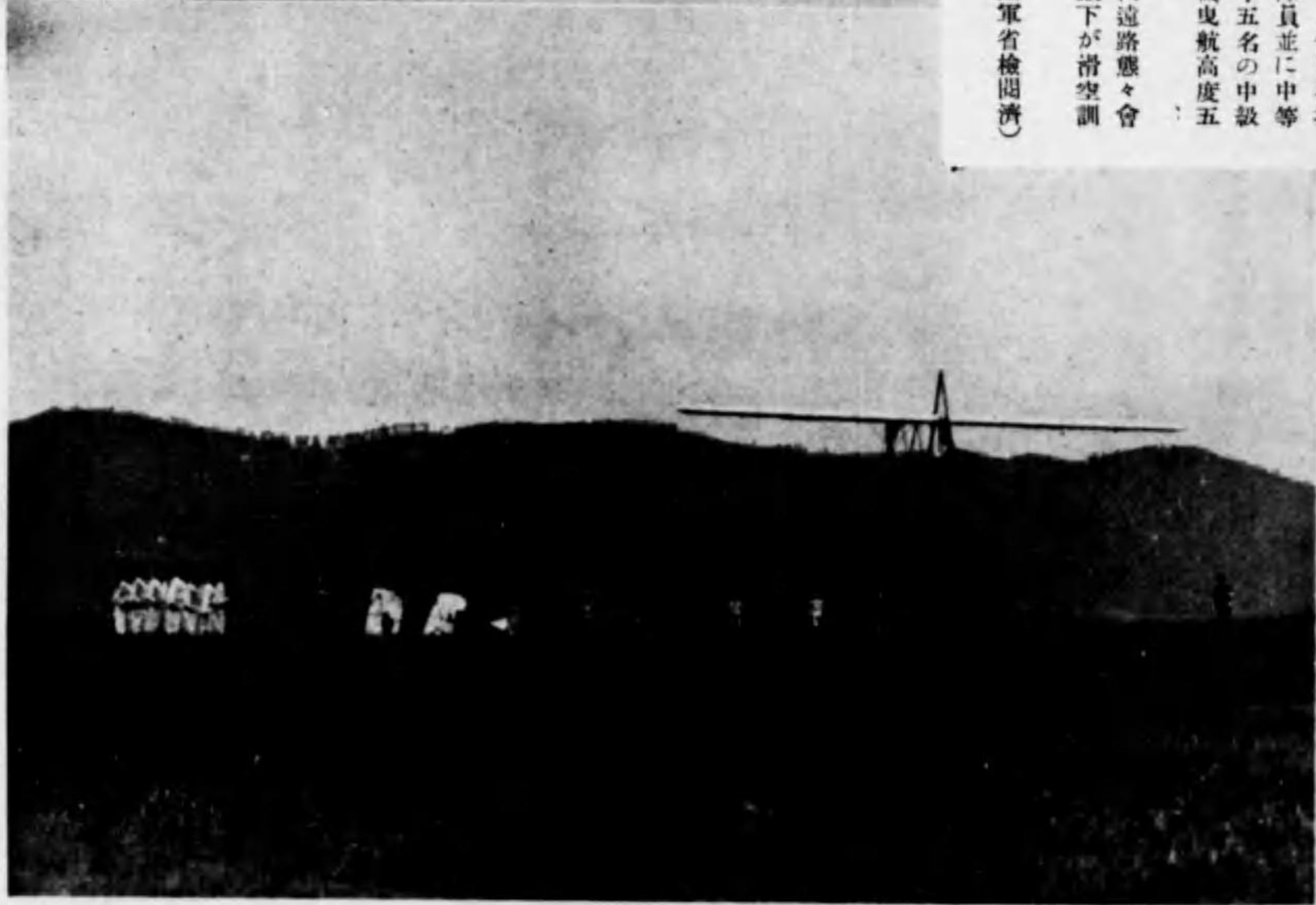
- 此の欄の内容――▼ヒルト氏一行の來朝……(六一―六三)▼九時間二十三分の滑空記録……(六四―六五)▼最初の二機  
曳航飛行……(六六)▼厚木中學校の進空式……(六六)▼日本一周曳航飛行……(六七)▼第一回帆走飛行講習會……(六  
八―六九)▼第一回全日本グライダー大會……(七〇―七一)▼グライダー記録大會……(七二)▼第一回滑空指導員講習  
會……(七三)▼中等校教員最初の滑空練習會……(七三)▼頼所式ハンゲグライダー……(七四)▼大日本青年航空團の誕

- 生……(七四)▼第一回全日本帆走飛行大會……(七五―七七)▼大觀峰に於ける競翔……(七八―七九)▼臺灣の歴史的の  
もの……(八〇)▼無尾翼滑空機……(八一)▼關東地方選抜中等學校滑空競技大會……(八二)▼臺灣最初の指導員養成  
(八三)▼臺灣縦断曳航飛行……(八三)▼御神火下の訓練……(八四)▼朝鮮最初の滑空講習……(八四)▼全日本學生滑空  
訓練大會……(八五)▼第二回全日本帆走飛行競技大會……(八六―八八)▼第一回全日本學生グライダー競技會……(八  
九)▼吹雪の生駒で歴史的な競翔……(九〇―九二)▼南洋群島最初のグライダー團體……(九二)▼二人落下傘脱出……  
(九三)▼第三回全日本帆走飛行競技大會……(九四―九五)▼第二回全日本學生グライダー競技大會……(九六―九七)  
▼學校教員滑空訓練講習會……(九八―九九)▼滑空機製作技術講習……(九九)▼滑空デイスプレー……(一〇〇)▼阿蘇  
グライダー研究大會……(一〇一)▼滑空新記録十時間……(一〇二―一〇三)▼本邦最初の夜間滑翔……(一〇四―一〇  
五)▼水上の滑空練習……(一〇五)▼國産と舶來オリンピア型の初飛行(一〇六)▼竹製のグライダー……(一〇七)▼紀  
元二六〇〇年奉祝日本一周曳航飛行……(一〇八)▼文部省型の一番機……(一〇九)▼滑空機製作講習會……(一一〇)▼  
富士山からの距離飛行(第四回全日本帆走飛行競技大會)……(一一一―一一三)▼第三回全日本學生グライダー競技大會……  
(一一四)▼大久保式ハンゲグライダーの試飛行……(一一五)▼滿洲滑空競技大會……(一一五)▼神宮大會に「滑空訓  
練」の初参加……(一一六―一一七)▼三機曳航の囁天……(一一七)▼大平山に於る快翔……(一一八)▼實物模型滑空機  
……(一一九)▼海岸線上昇風利用の歴史的帆走飛行……(一二〇)▼滑空十時間三十三分三十秒……(一二一)▼滑空十  
一時間四十分!!……(一二二)▼滑空十三時間四十一分八秒!!……(一二三)▼中央滑空訓練所の開所式……(一二四)▼石  
岡に於ける學校教員滑空訓練講習會……(一二四)▼明治神宮奉獻滑空訓練大會……(一二五―一二六)▼劇的な雪上

光榮の滑空訓練



第十三回明治神宮國民鍊成大會の滑空訓練は、昭和十七年十一月一日茨城縣石岡町に在る中央滑空訓練所に於て開催され、府縣航空青少年隊員並に中等學校生徒の初級機に依るゴム索射出直線滑空、一般・學生・教員十五名の中級機に依る自動車捲取発航高度八十米と字滑空、高級機に依る飛行機曳航高度五百米螺旋降下と、高度八百米離陸・宙返・制限着陸等が行はれた。  
 この日、早くも明治神宮國民鍊成大會總裁三笠宮、同妃兩殿下には遠路懸々會場に着臨あらせられ、各競技を御熱心に御觀遊はされた。總裁宮殿下が滑空訓練會場に台臨せられたのは此の度がお初めてである。  
 御宮眞・總裁席にて滑空訓練を台覧中の三笠總裁宮、同妃兩殿下(陸軍省檢閲濟)下は初級機訓練



の滑空訓練……(一二七)▼天津最初の滑空部發會式……(一二七)▼冬季帆走飛行研究會……(一二八)▼榛名山上の滑翔研究……(一二九)▼第四回全日本學生滑空大會……(一三〇—一三一)▼中級機で九時間滞空……(一三二)▼冬季生駒山滑翔演習會……(一三三)

日本滑空界年表

自一三三頁  
至一四三頁

後

記

一四四頁

序にかへて

渡部一英



### 井上大將とグライダー

航空日本の育ての親として尊敬されてゐる陸軍大將井上幾太郎閣下(帝國在郷軍人會長)は、グライダーの發達にも亦大いに盡された人(大日本青年航空團長として滑空界に貢献された)だけであつて、複座グライダーが現はれてまだ幾人も同乗せる者のないと言ふ時に率先して同乗滑翔の體験を得られ、我が國に於ける將官最初の滑翔と言ふ記録を作られた。

其の飛行の場所は甲府市外玉幡に在る山梨飛行場で、時は昭和十四年三月十五日、滑空機は並座式の光式六・一型であつた。該機は同年二月に完成され、初飛行の行はれたのは同月二十四日であつたから、かなり早い體験であると言はねばならない。其の時操縦の任を承つたのは松下辨二氏(現文部省體育官)であつた。



〔寫眞〕上は井上幾太郎大將(柏飛行場にて)  
下同乗滑翔を終つて着陸せる光六・一型(左が井上大將)

### 東條大將とグライダー

内閣總理大臣兼陸軍大臣の東條英機大將は、陸軍航空總監時代に(當時は中將)滑空訓練の重要性をよく認めて大いに其の奨励をしたものであつた。

其の一例——昭和十四年の夏、即ち東條中將が航空總監になつて間もなき頃、富士山麓朝霧高原の富士滑空場で二つの大きな滑空行事があつた。

『第二回全日本學生グライダー競技大會』(七月二十八日—同三十日)と、文部省・帝國飛行協會・大日本青年航空團共催の『學校教員滑空訓練講習會』(八月一日—同三十日)とが其れである。その時東條總監はどれも有意義な催しだからとて、學生グライダー競技會には進んで航空總監賞を出し、しかも毎日會場に現はれて参加者を奨励し、閉會式に際しては熱のある奨励演説を行つて學生達に大なる感銘を與へた。次いで行はれた學校教員滑空訓練講習會には、初めと中頃に顔出して奨励に力めたのであつた。



〔寫眞〕下は、第二回全日本學生グライダー競技大會の閉會に際して奨励演説を行つてゐる東條陸軍航空總監。

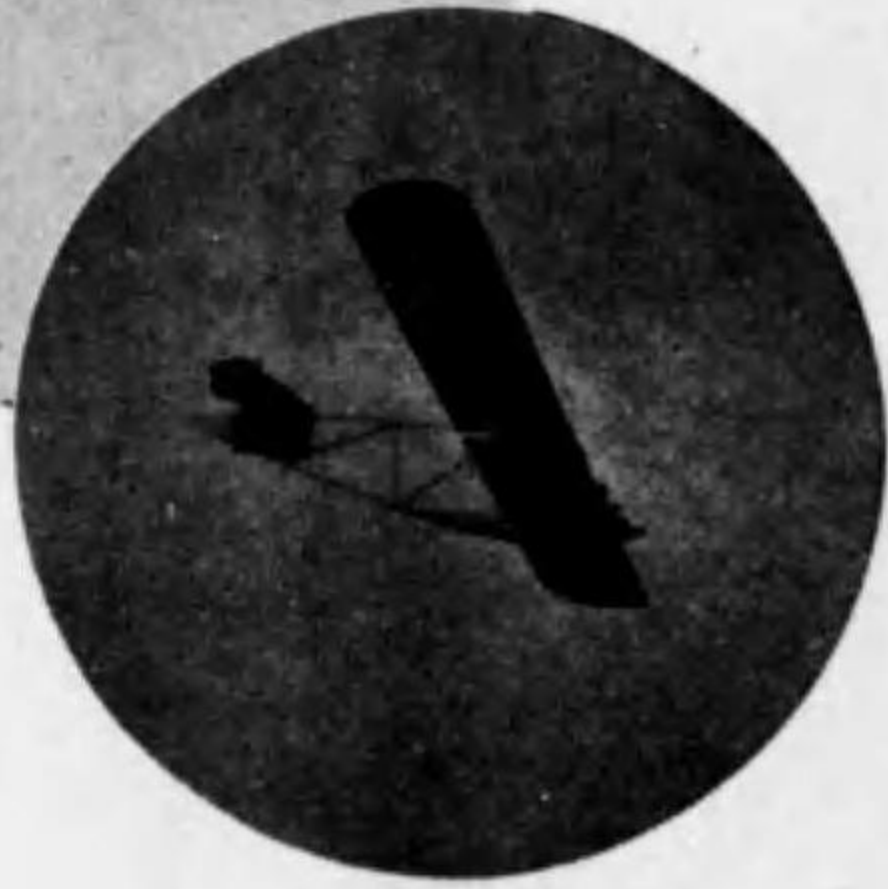
上——は、富士滑空場に催された學校教員滑空訓練講習會を訪れた(中途頃)東條陸軍航空總監(會場の天幕に在つた操縦適性検査器を試みしてゐる所。立てるは加治木陸軍技師)



美津濃一〇〇二型

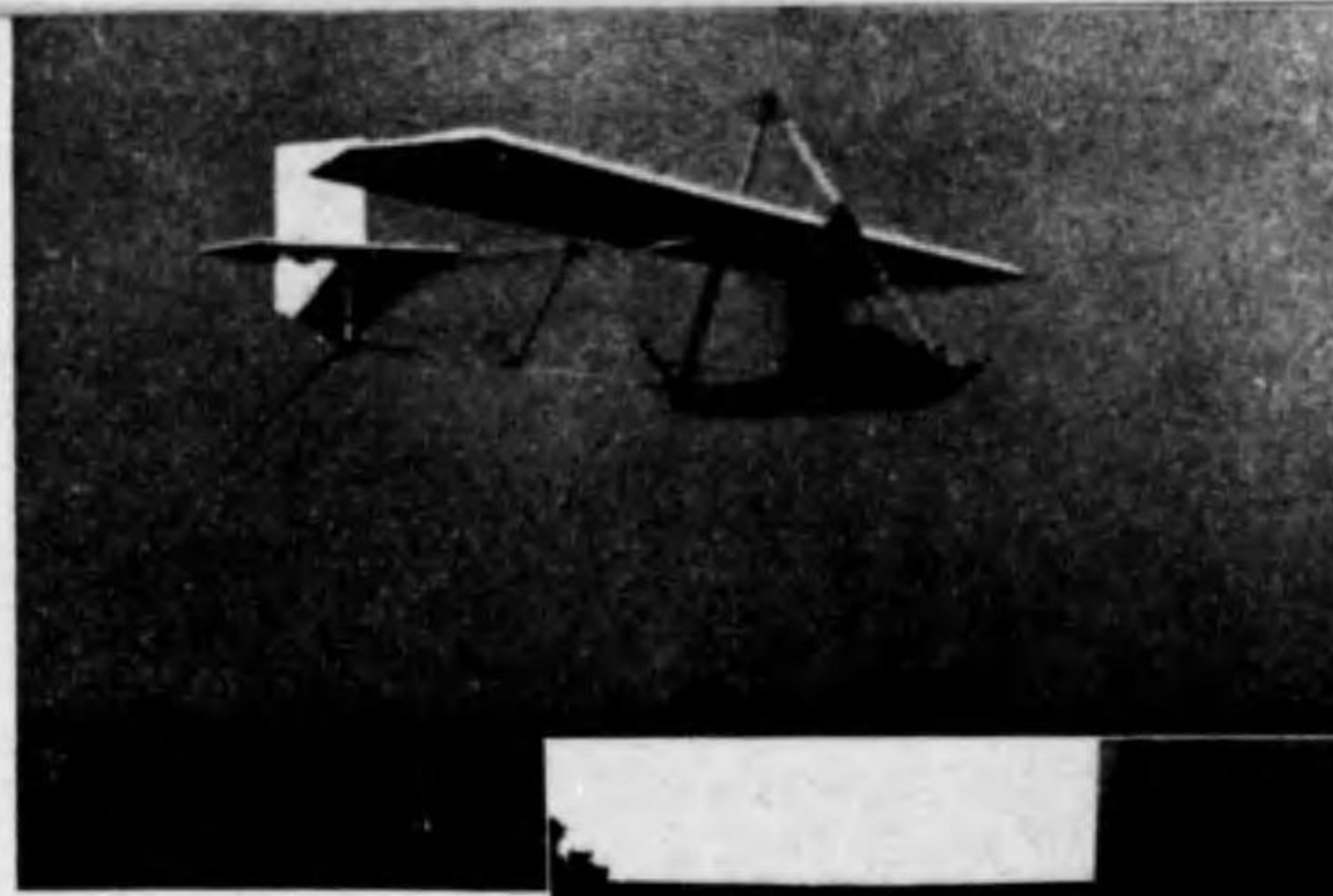
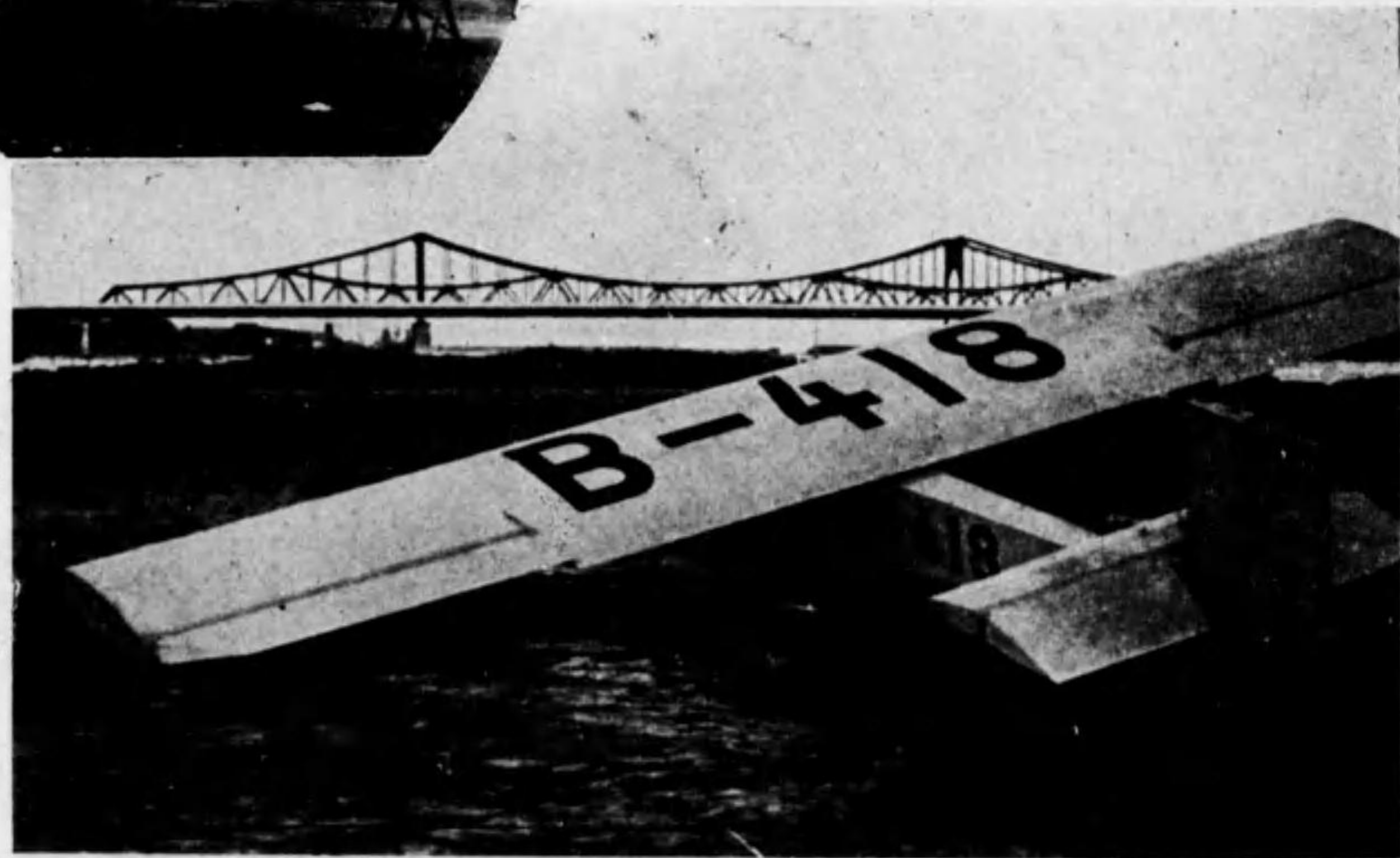
變つた初級機

一見したところではセコンダリーのやうに思はれるが、圓内のプライマリーにナセルをつけてウキンチ發航のできるやうにしたものである。(美津濃東京工場製)

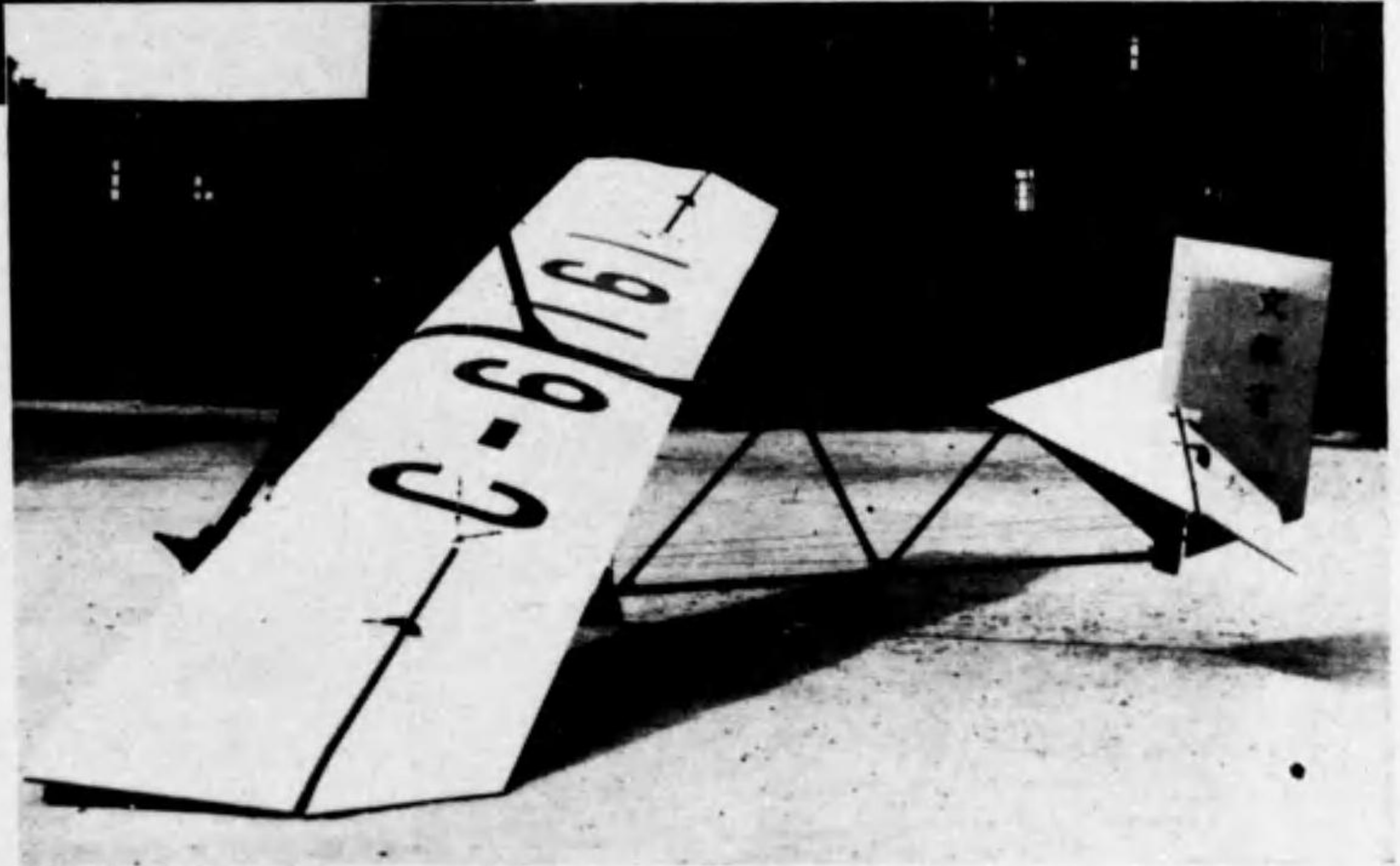


◎後ろから見たところでは武骨なソアラ(帆走機)としか考へられぬが、事實はプライマリーの變種なのであるから驚かされるであらう。圓内の寫眞は之れを前から見たもの(日本小型飛行機會社製昭和十五年六月三十日完成)

日本式「かけろう」型



“文部省型”  
と  
“駒鳥型”



上と右は“文部省型”



←“駒鳥型”の滑空

今日最も多く使用されてゐる初級機(プライマリー)は“文部省型”で其の次ぎは朝日式駒鳥型であらう。



→“駒鳥型”  
(大東滑空機株式會社製)

各種中級機(一)

セコノダリ

← 光式二・二型(昭和十七年十月中旬完成)

福田輕飛行機會社製



← 巴式ろ壹型(同十七年四月完成)

巴航空機工業會社製



→ 伊藤式B六型

(取て新しいものではないがよく親しまれてゐる型)  
伊藤飛行機會社製



各種中級機(二)

← 前田式二型・C級

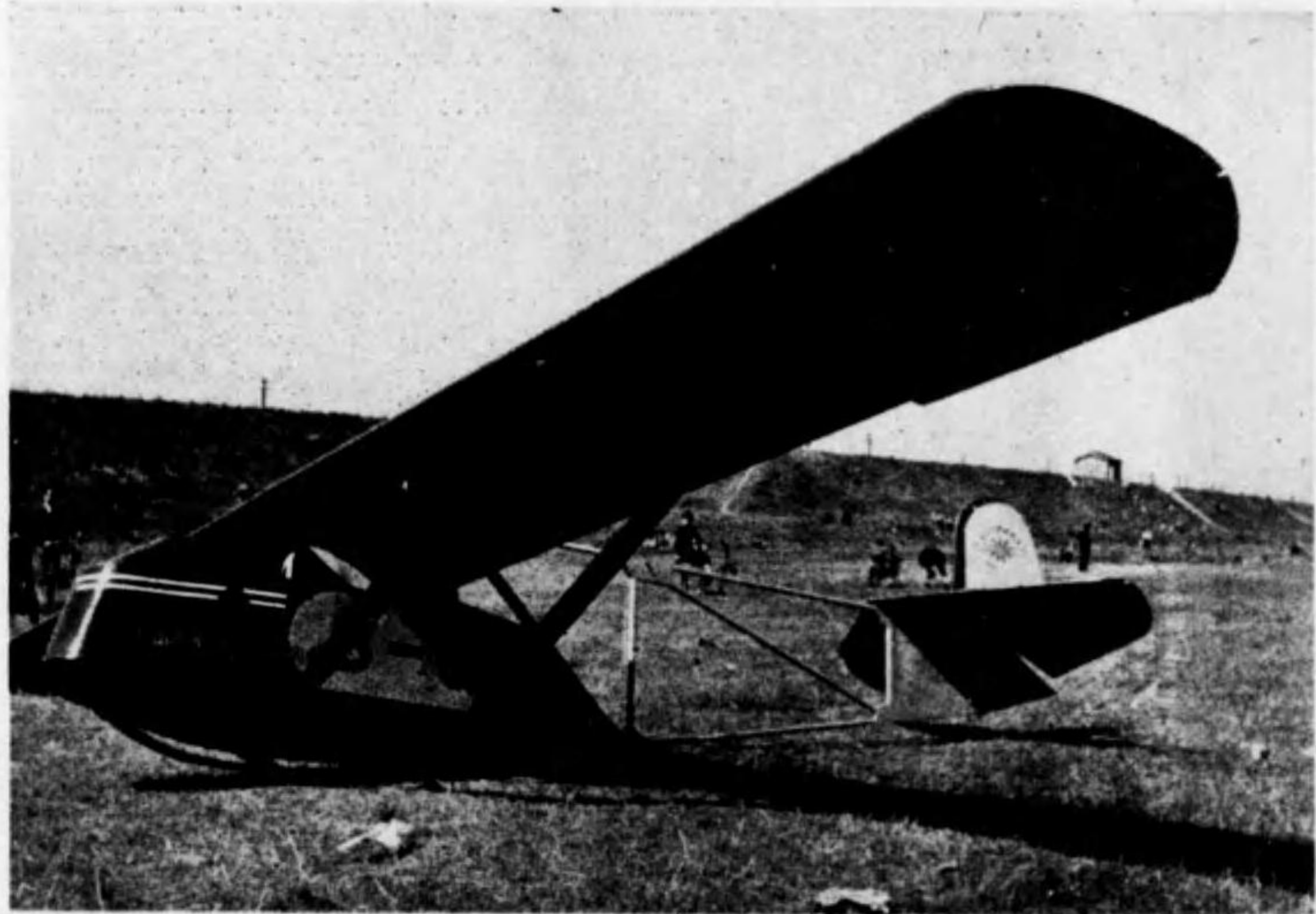
(新しいものではないが神宮競技用として特別に設計された高性能機として注目に値するもの)

前田航研工業製



→ 朝日式五型改二

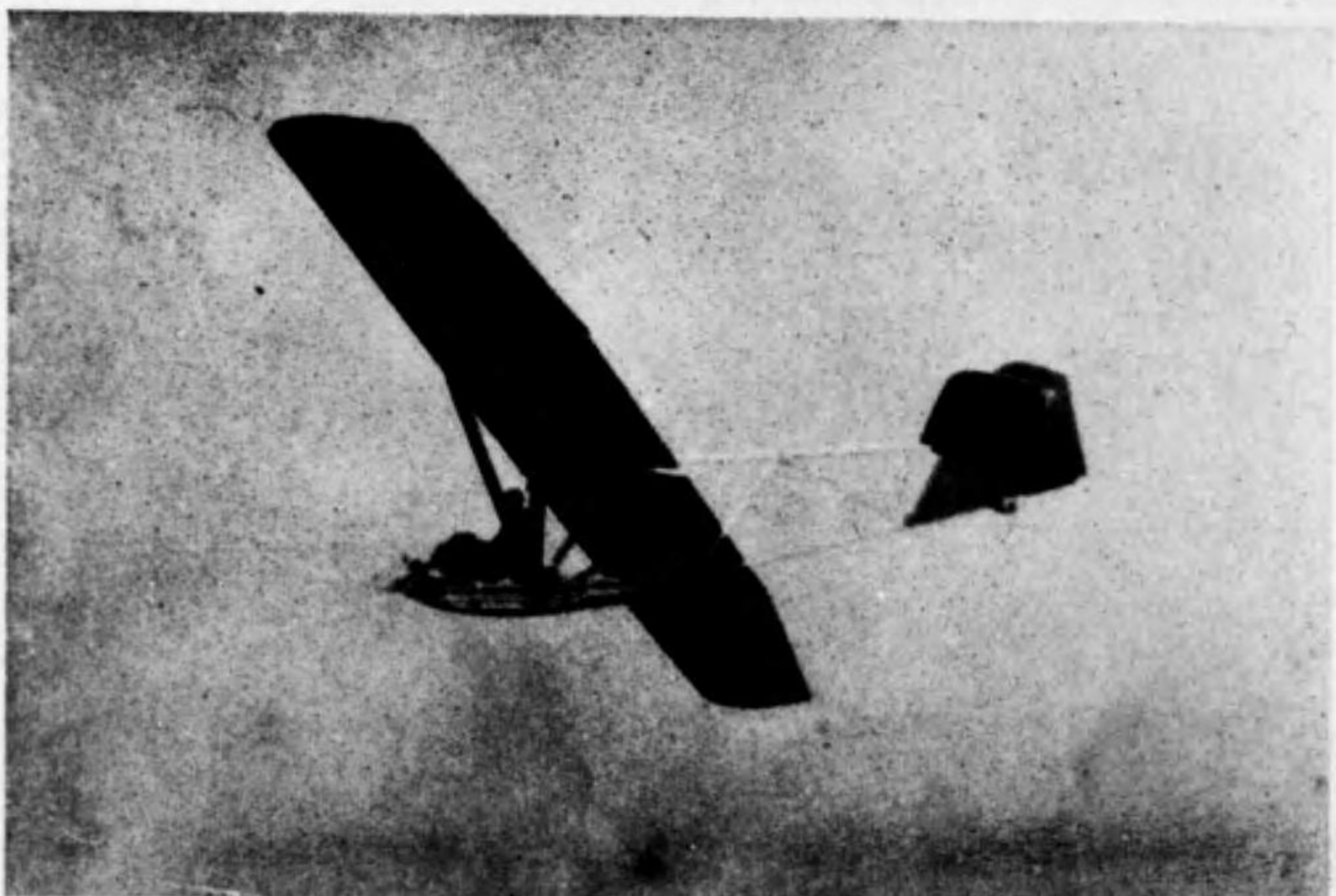
東洋金屬木工會社製



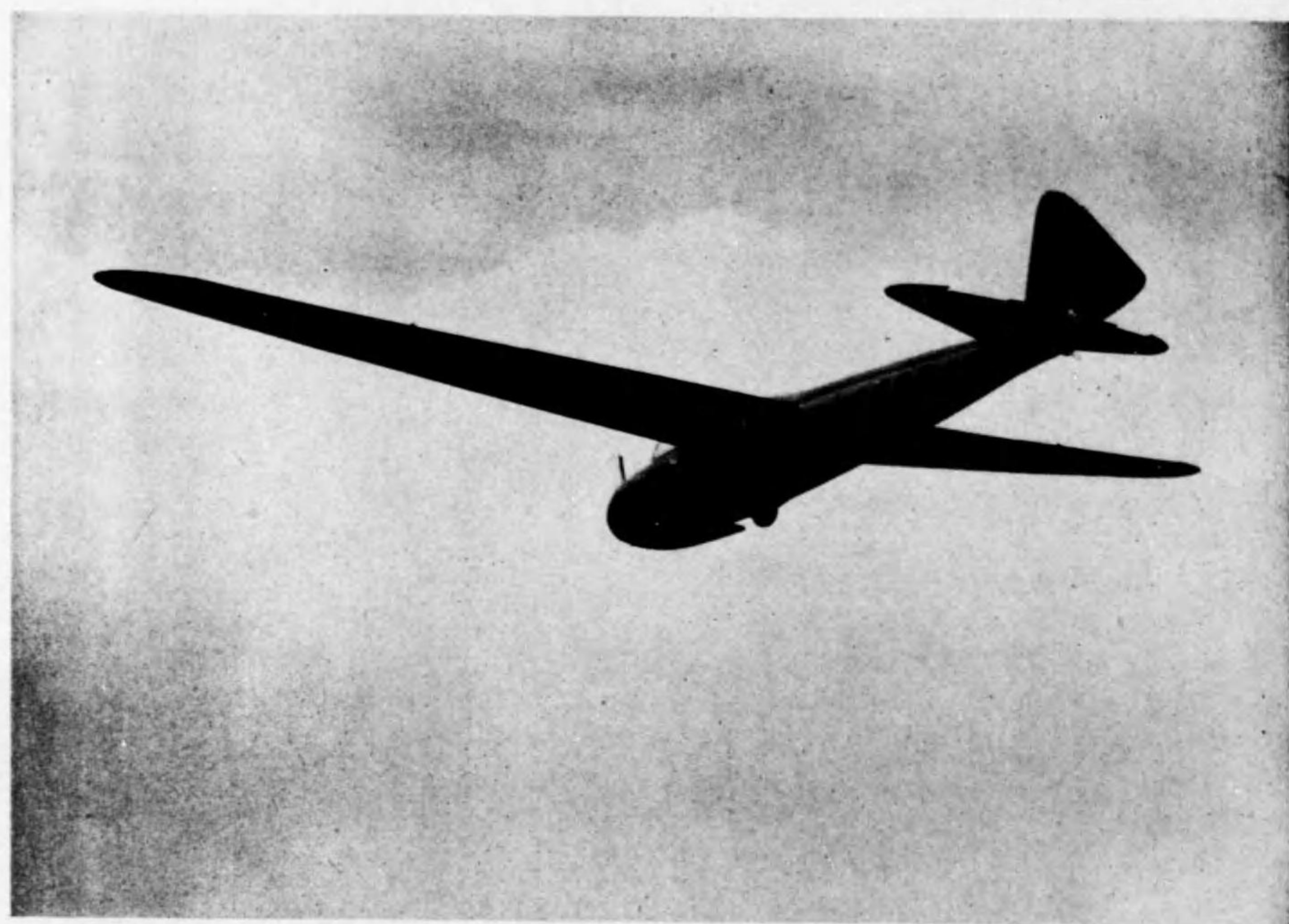
← 光式一・五型

(これで純然たる初級機ではない。初級と中級の中間練習機として十七年八月中旬完成せるもの)

福田輕飛行機會社製

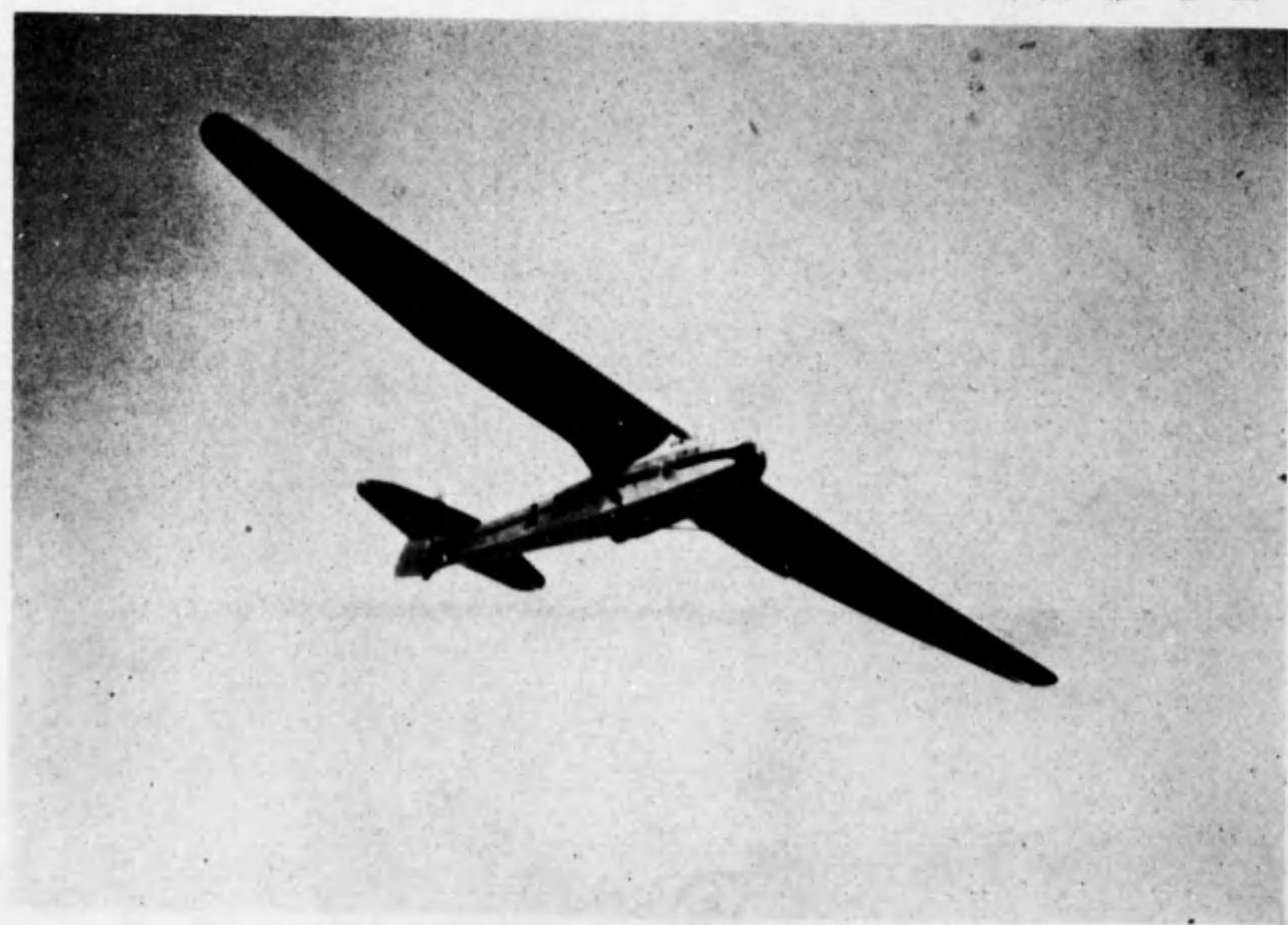


各 種 の

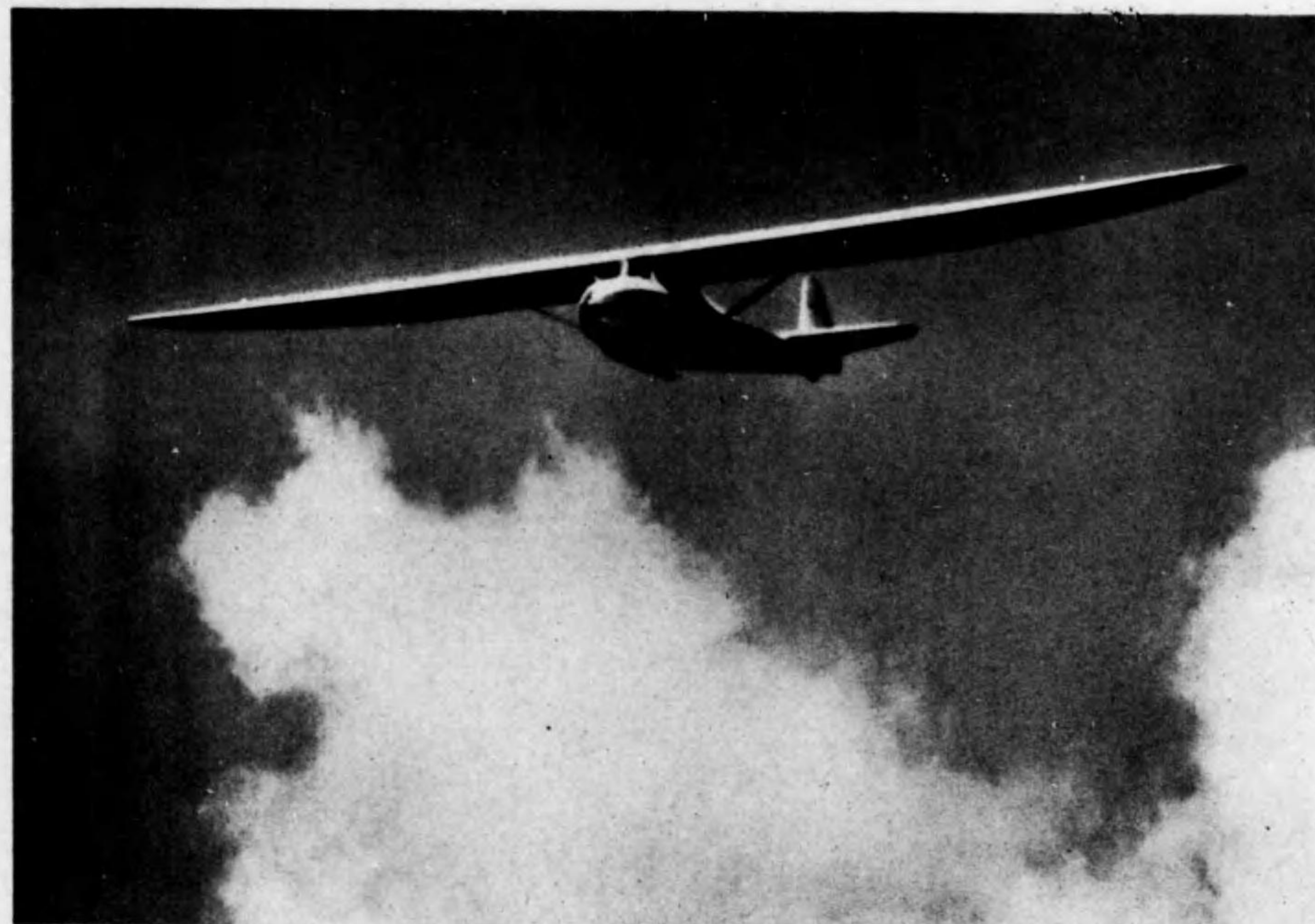


↑日本式“鳳型”

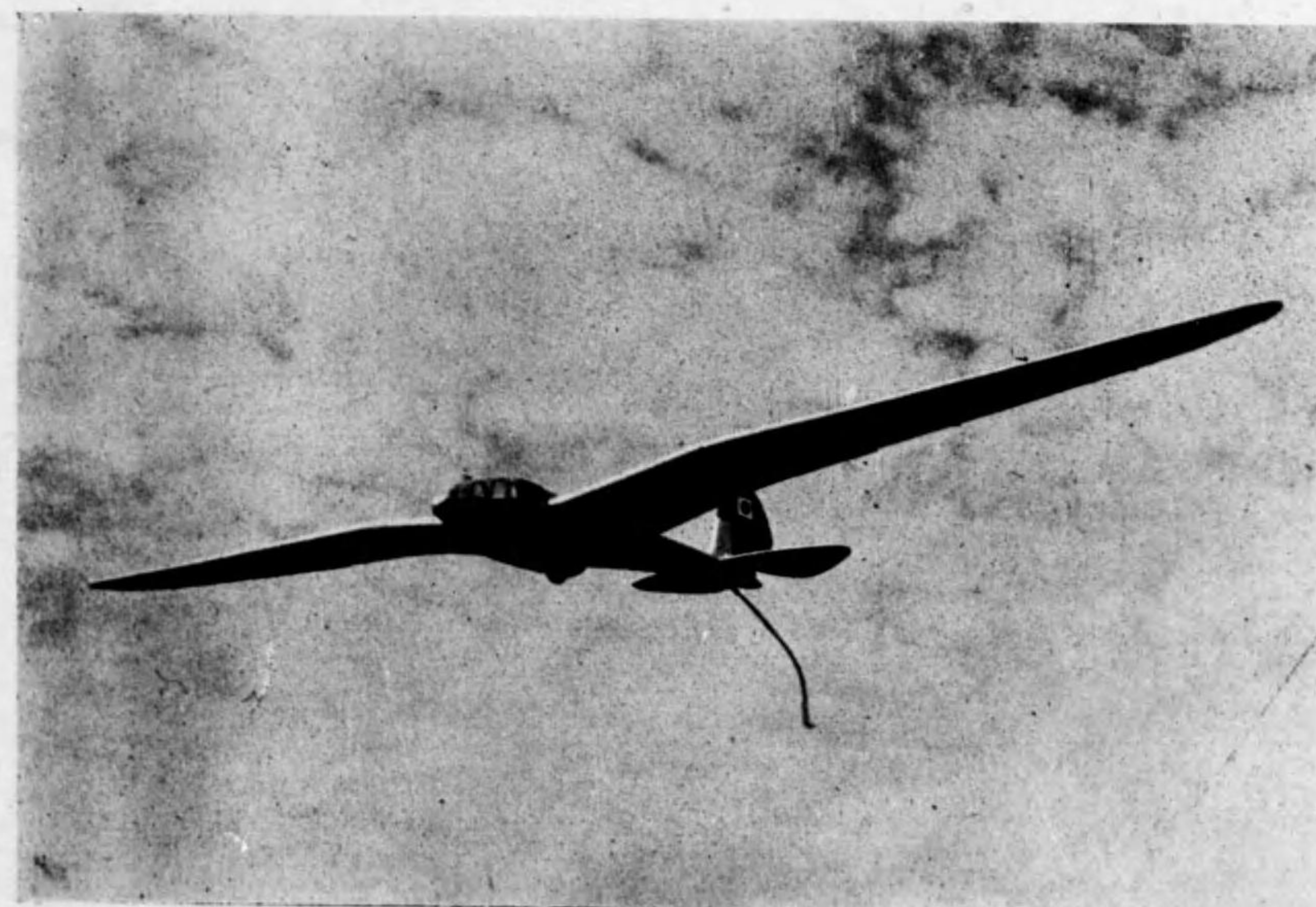
↓九 帝 七 型



ソ ア ラ ー (其一)



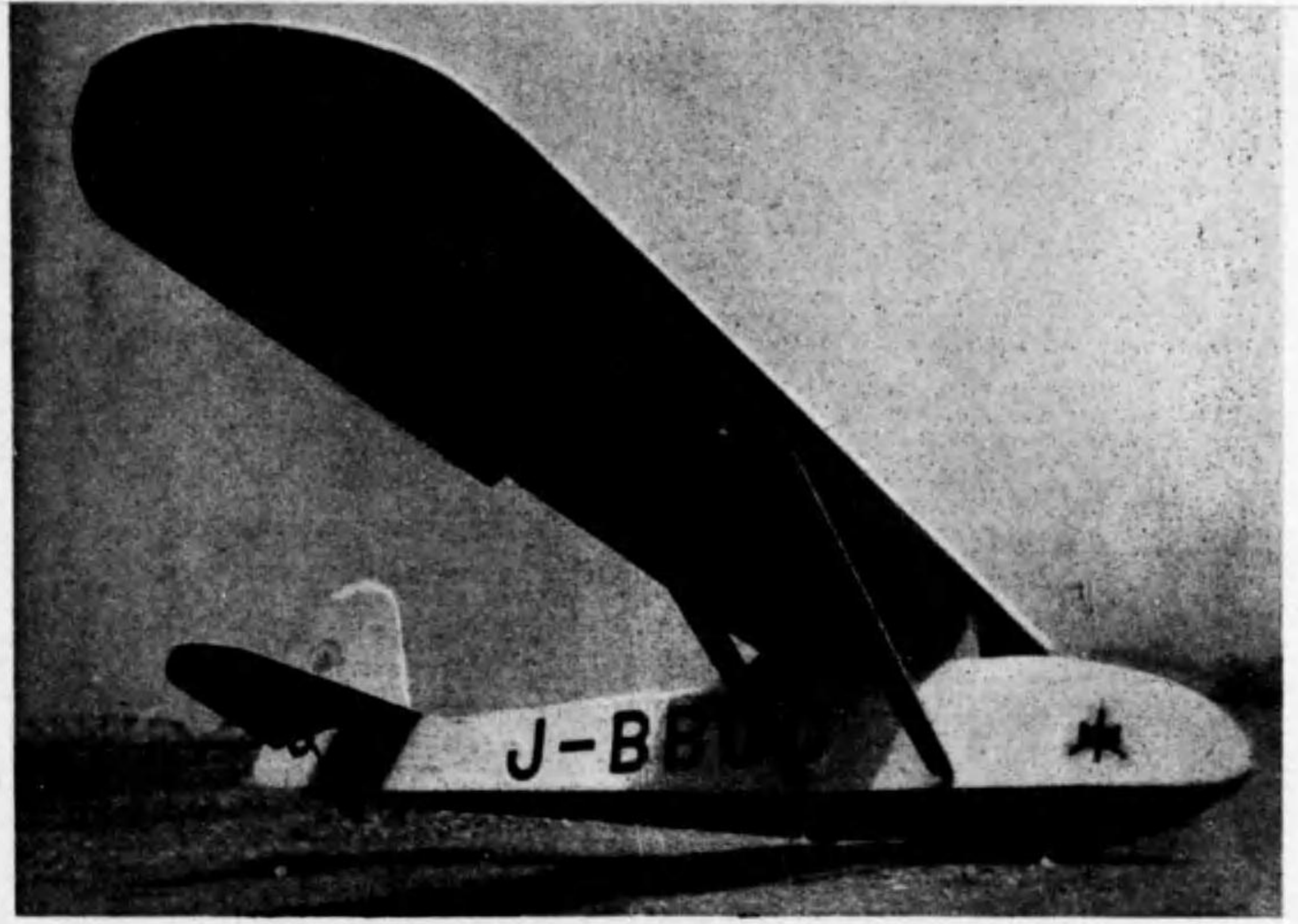
↑美 津 濃 3 0 1 型



← 前 田 式 六 甲 一 型

各種ソアラ―(其の二)

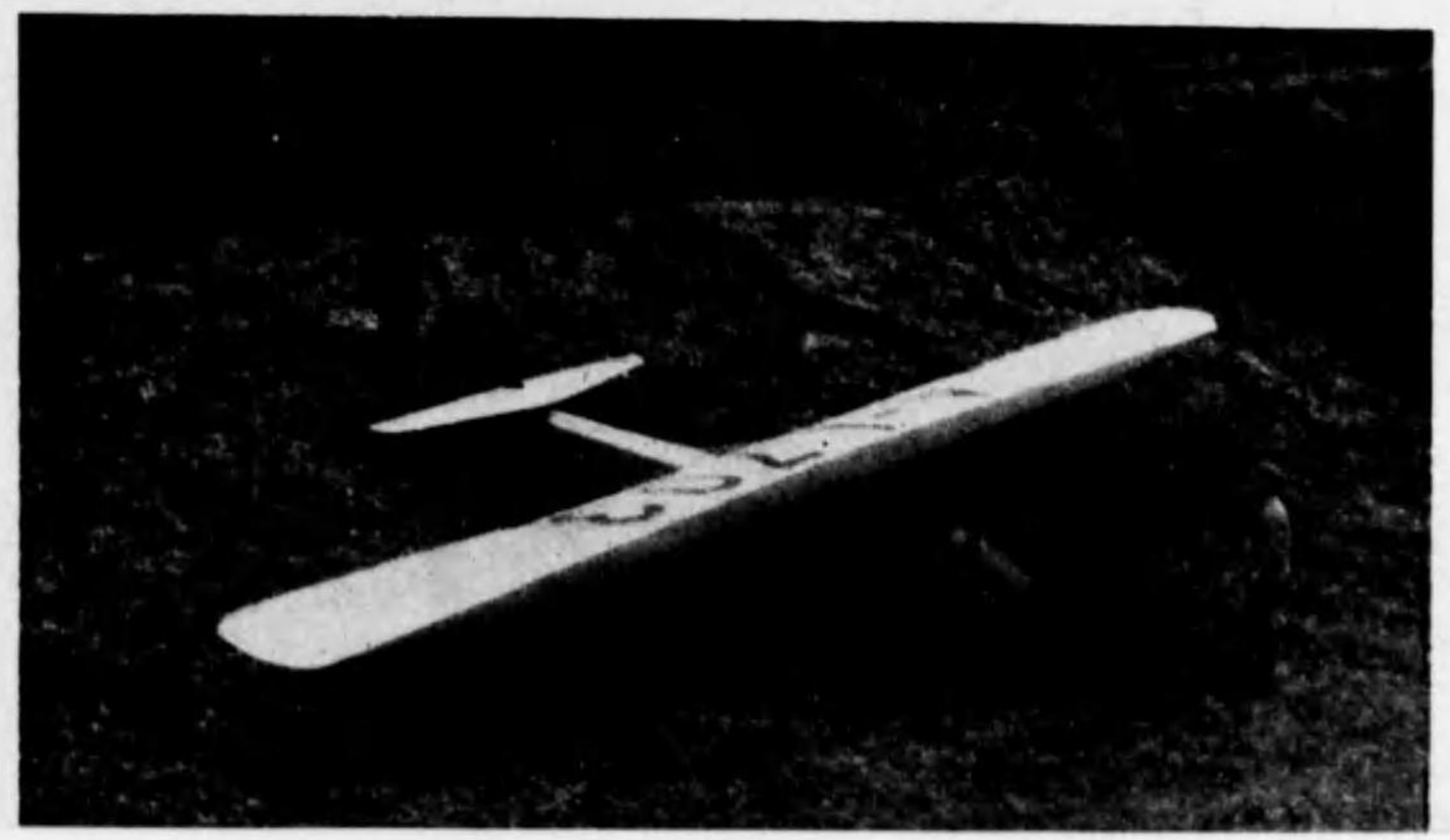
日本式ノ鷹型



日本式ノ蜻蛉型

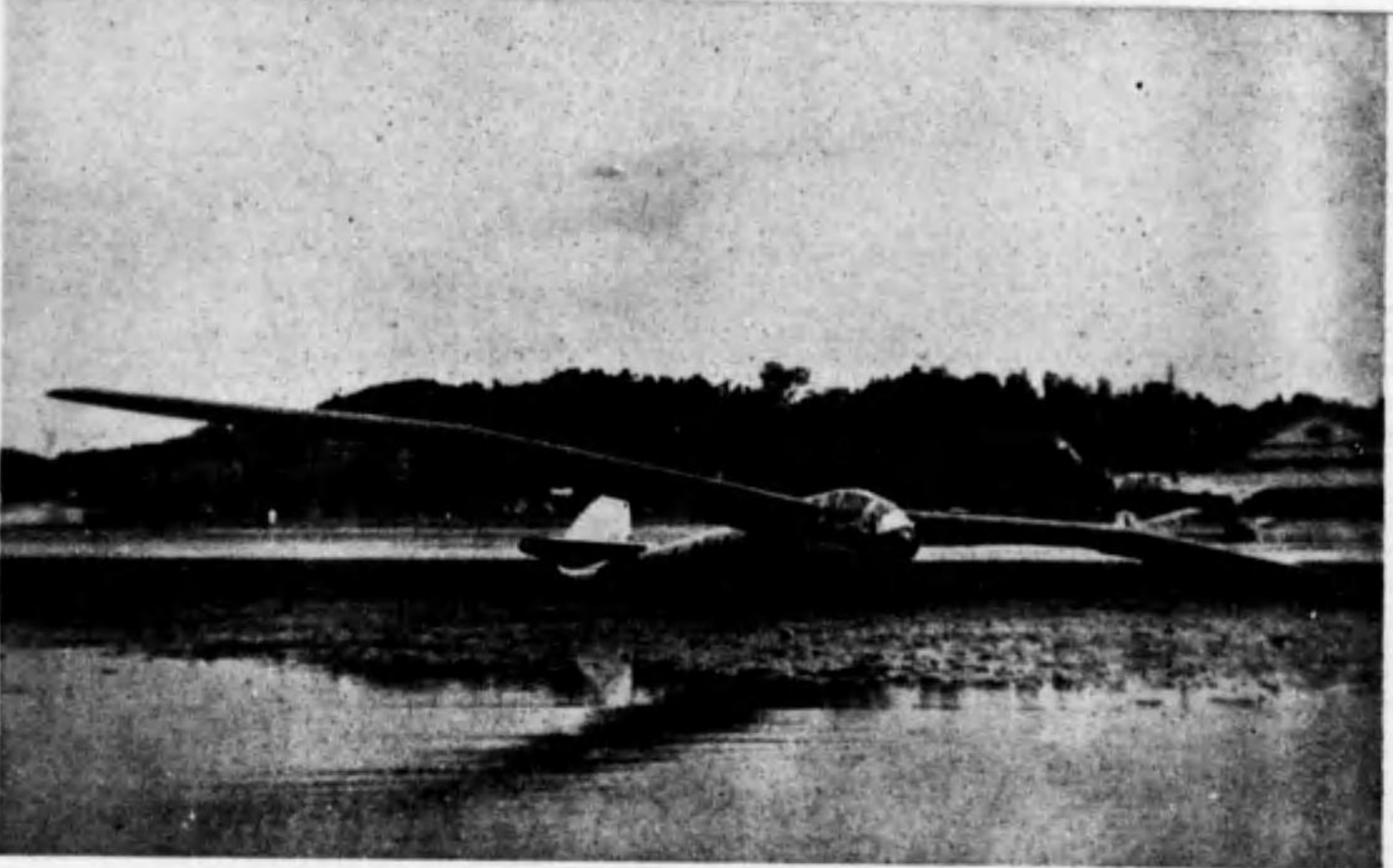


名古屋式一〇五型

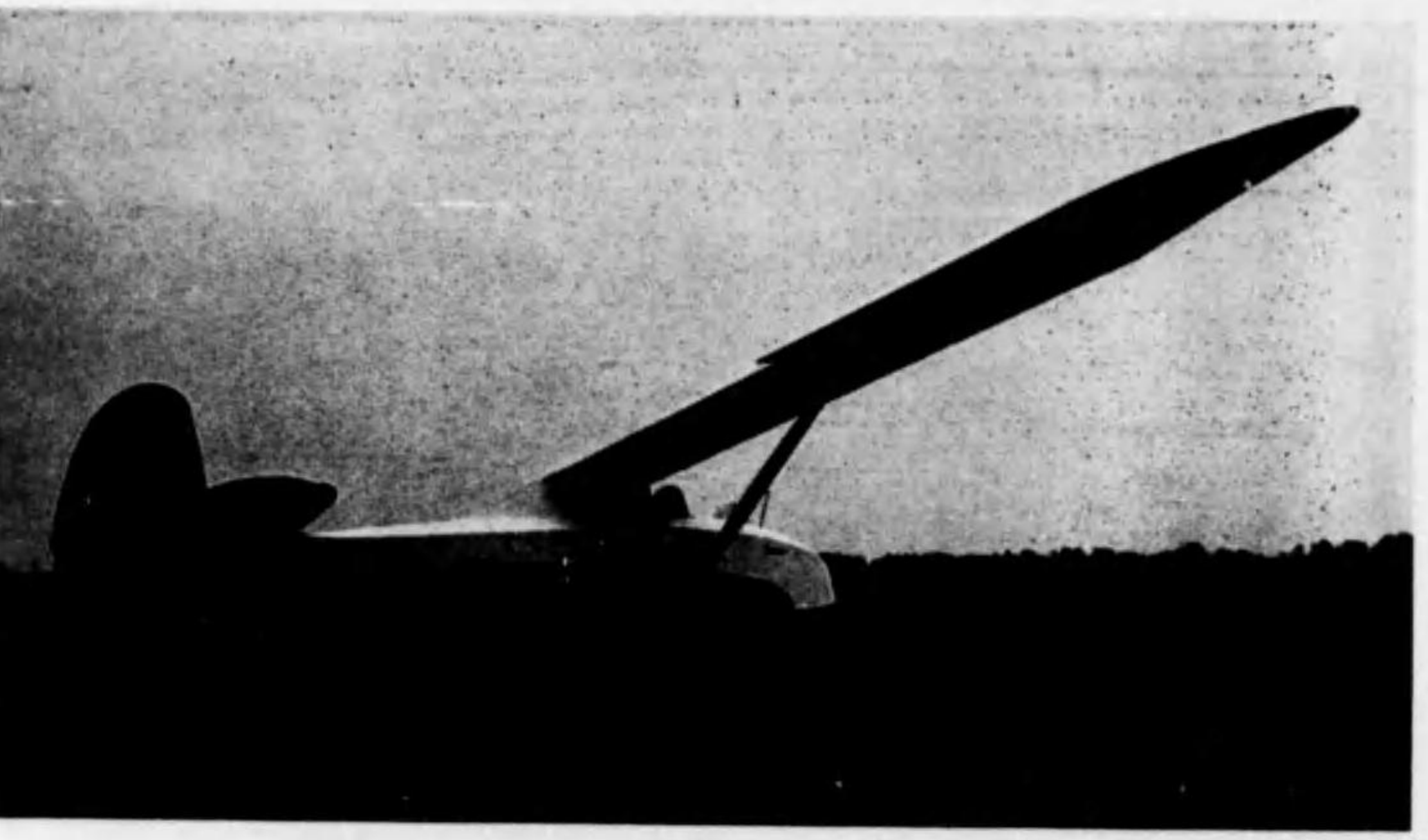


各種ソアラ―(其の三)

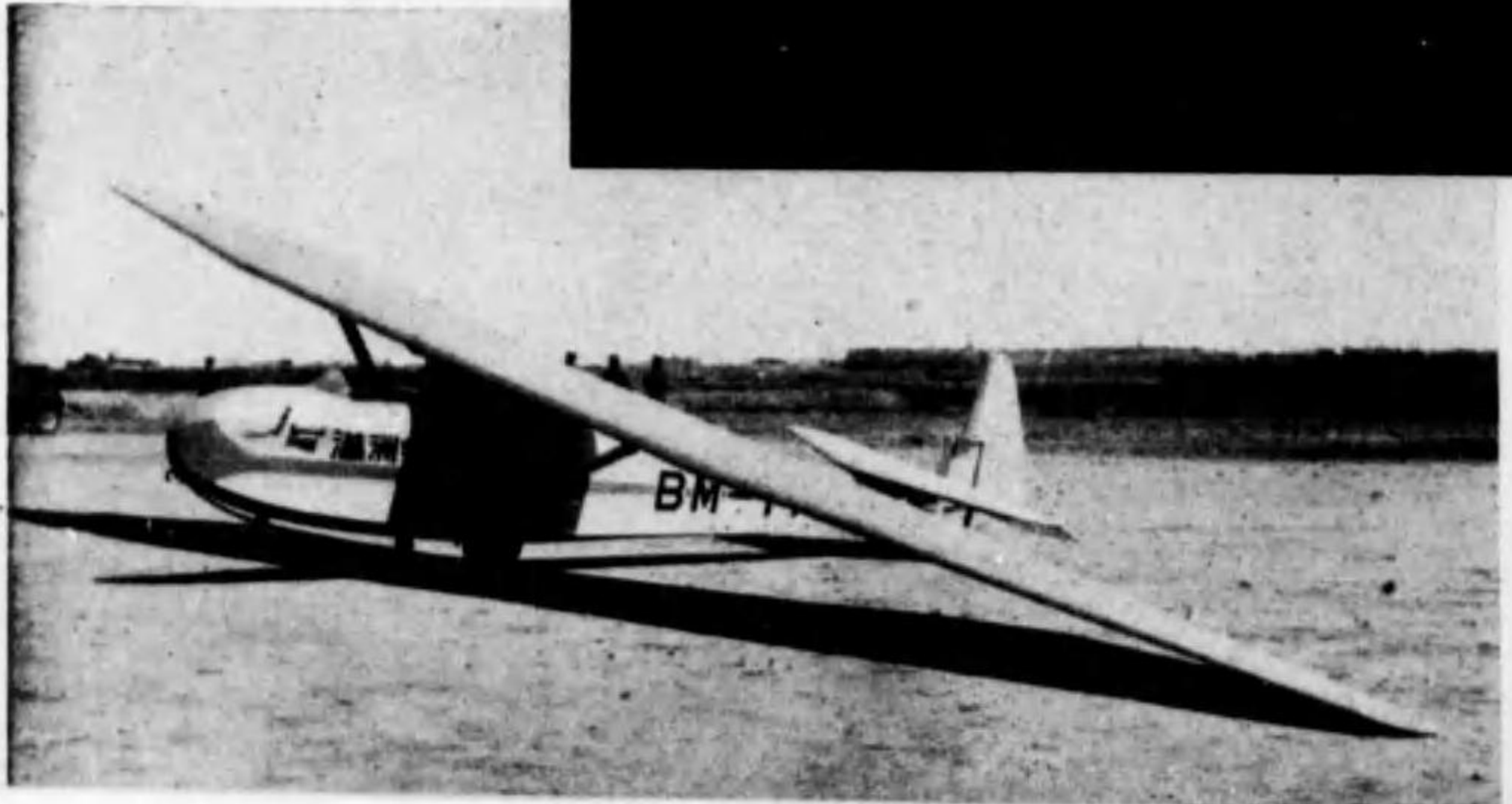
伊藤式C・六型



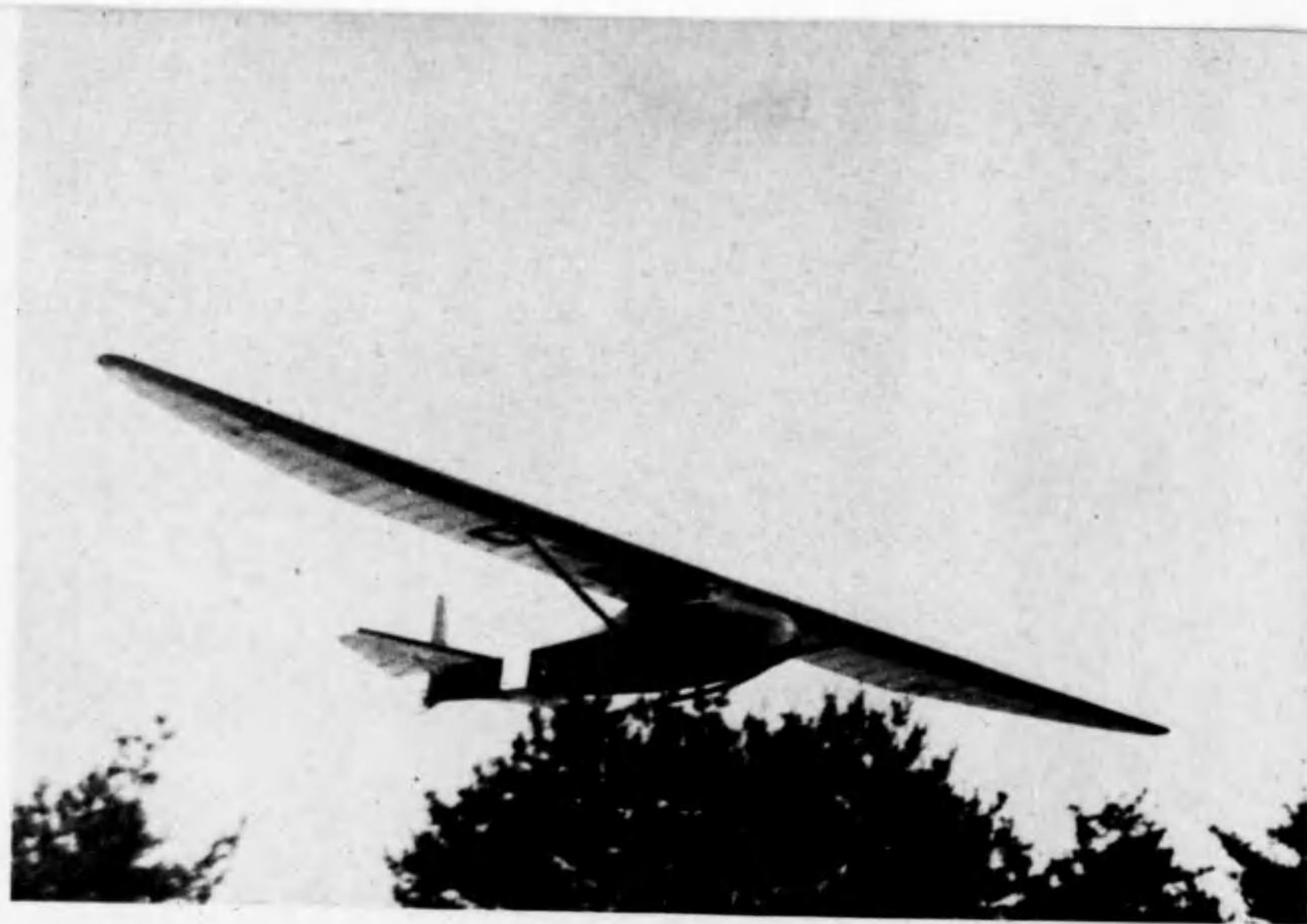
美津濃三〇〇一型  
(ポケット型)



光式三・一型



↑ M・G・三型  
(これは満洲製のゲツペンゲン改造機で、要目は光式三・一型と同じ)  
康德六年(昭和十四年)十一月完成

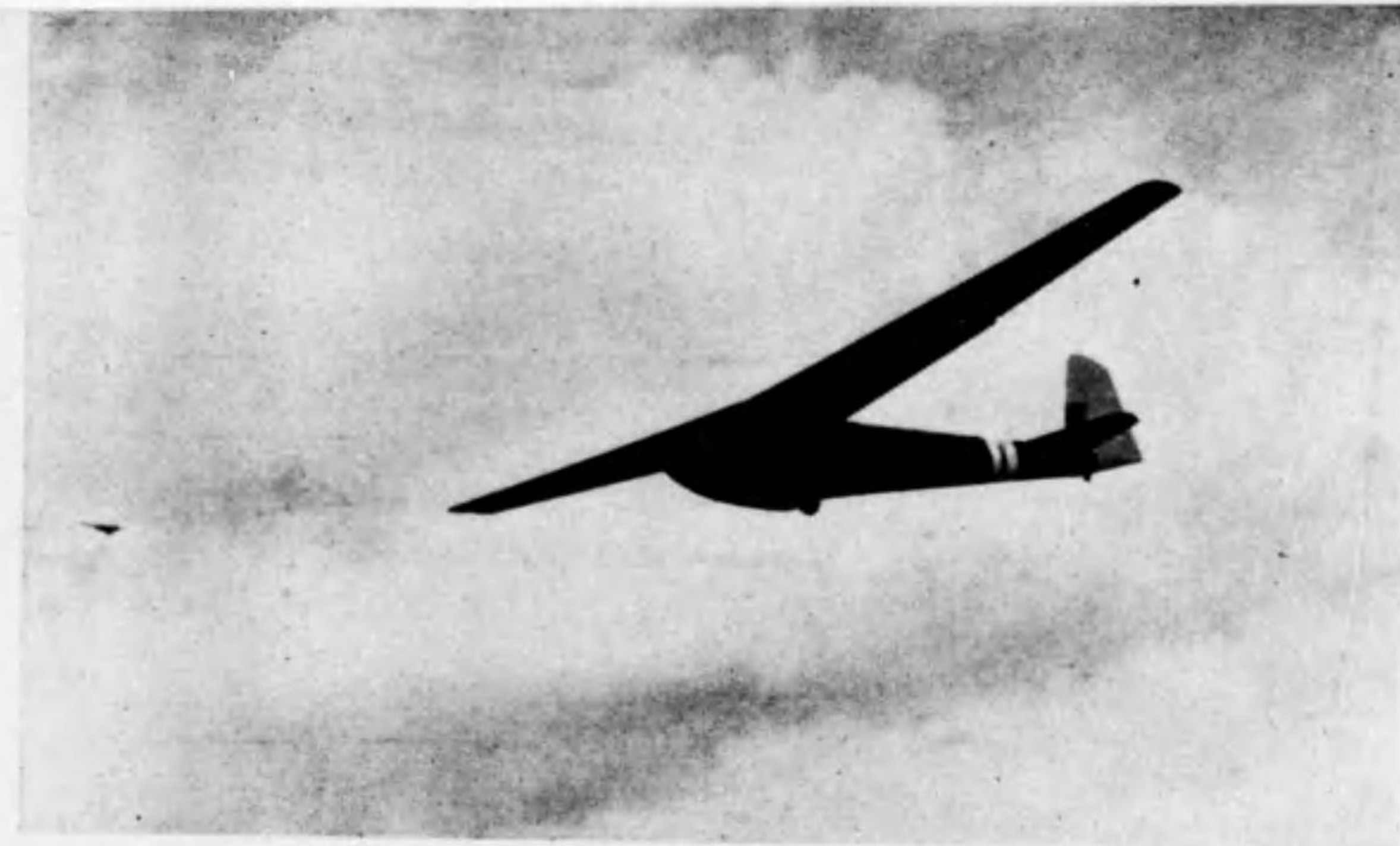
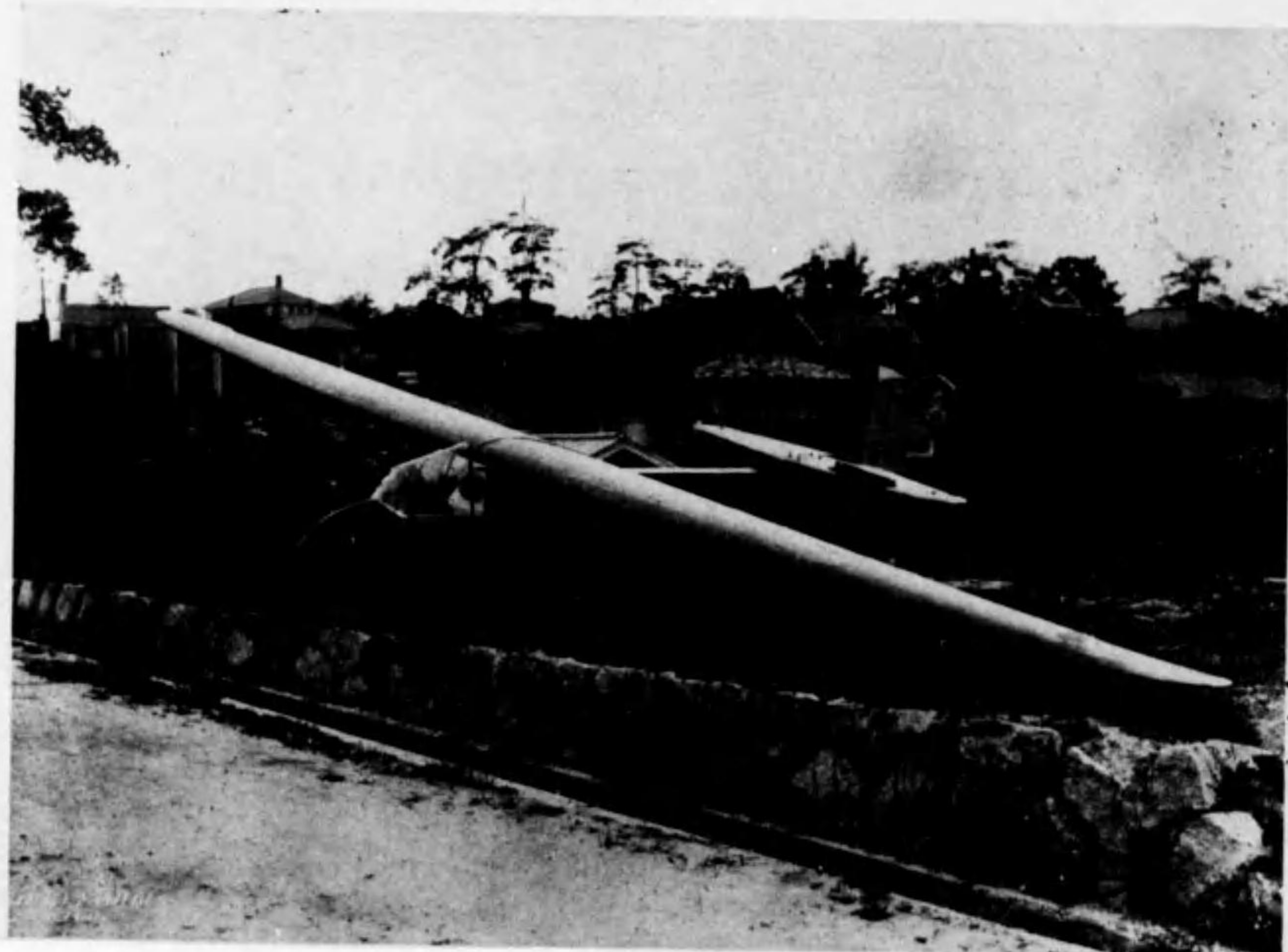


巴式はノ一型

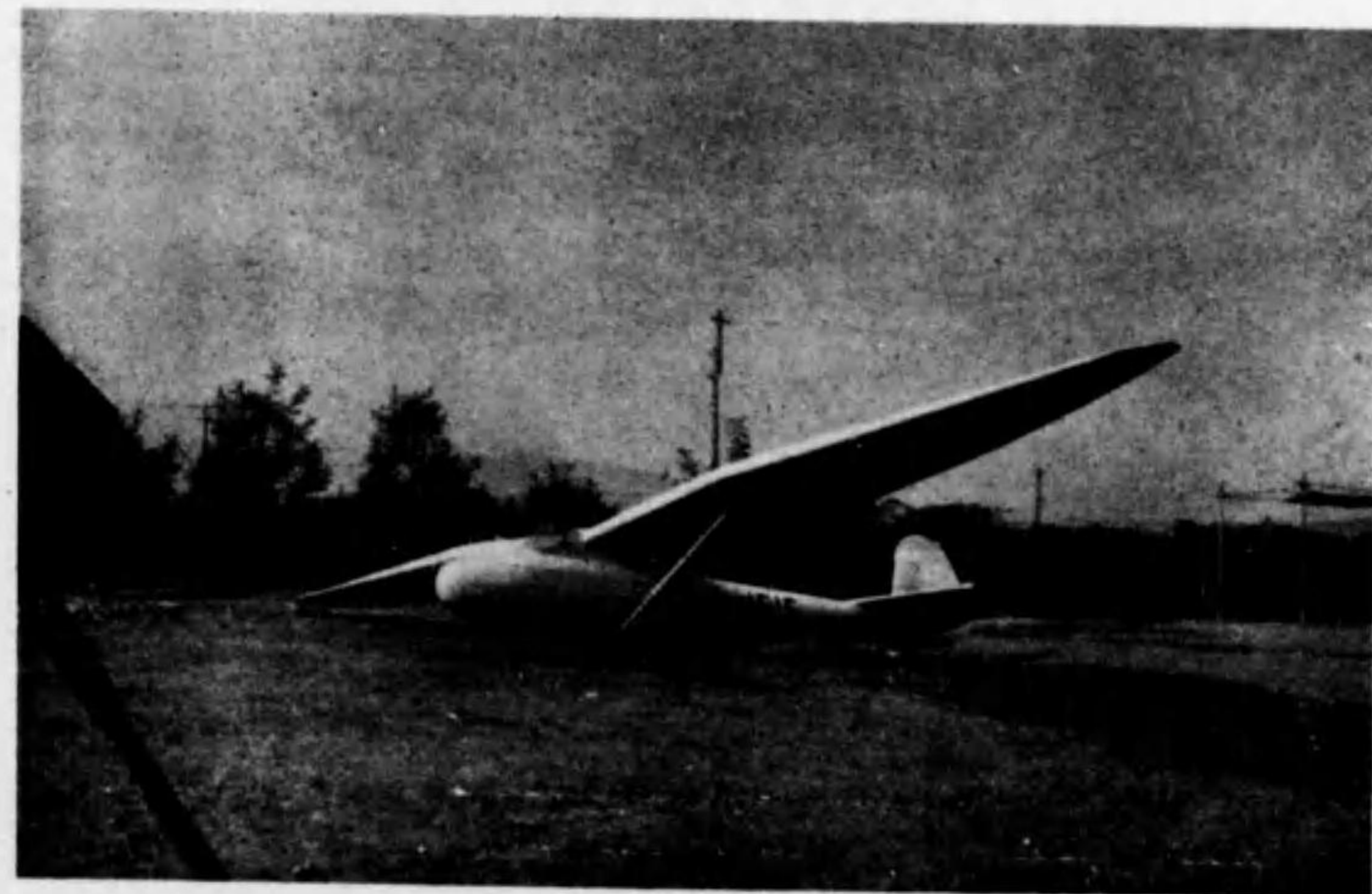
各種ソアラ一(其の五)

富永式「鷗型」

朝鮮に於て製作された最初の高級機——  
 京城の富永飛行機製作所製  
 (昭和十七年秋完成。朝川龍三一級滑空士設計)



各種ソアラ一(其の四)  
 光式五・一型



アカシヤ式巻雲二型

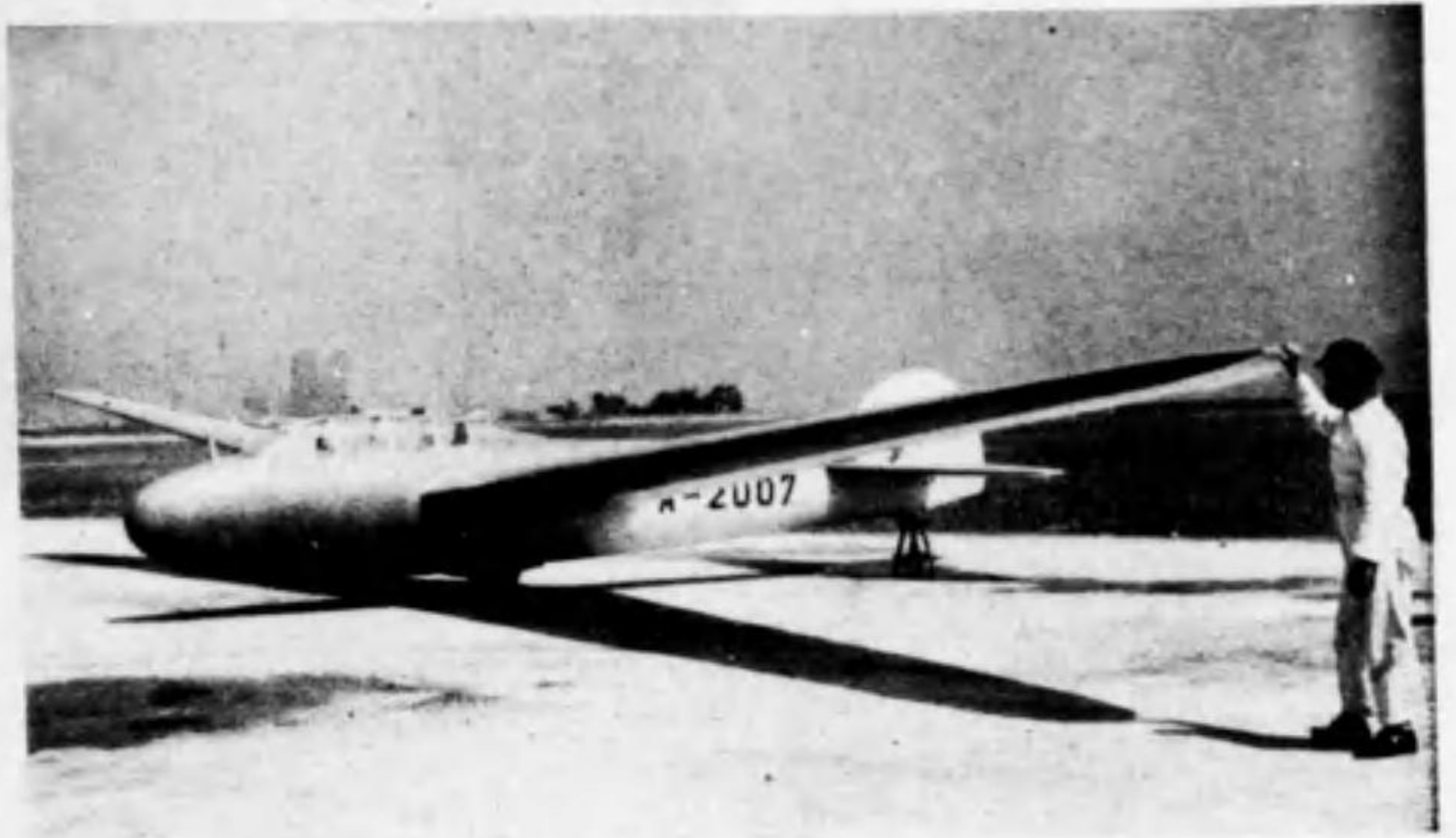


前田式七〇三型(六甲三型「ガム翼」)

複座滑空機 (一)

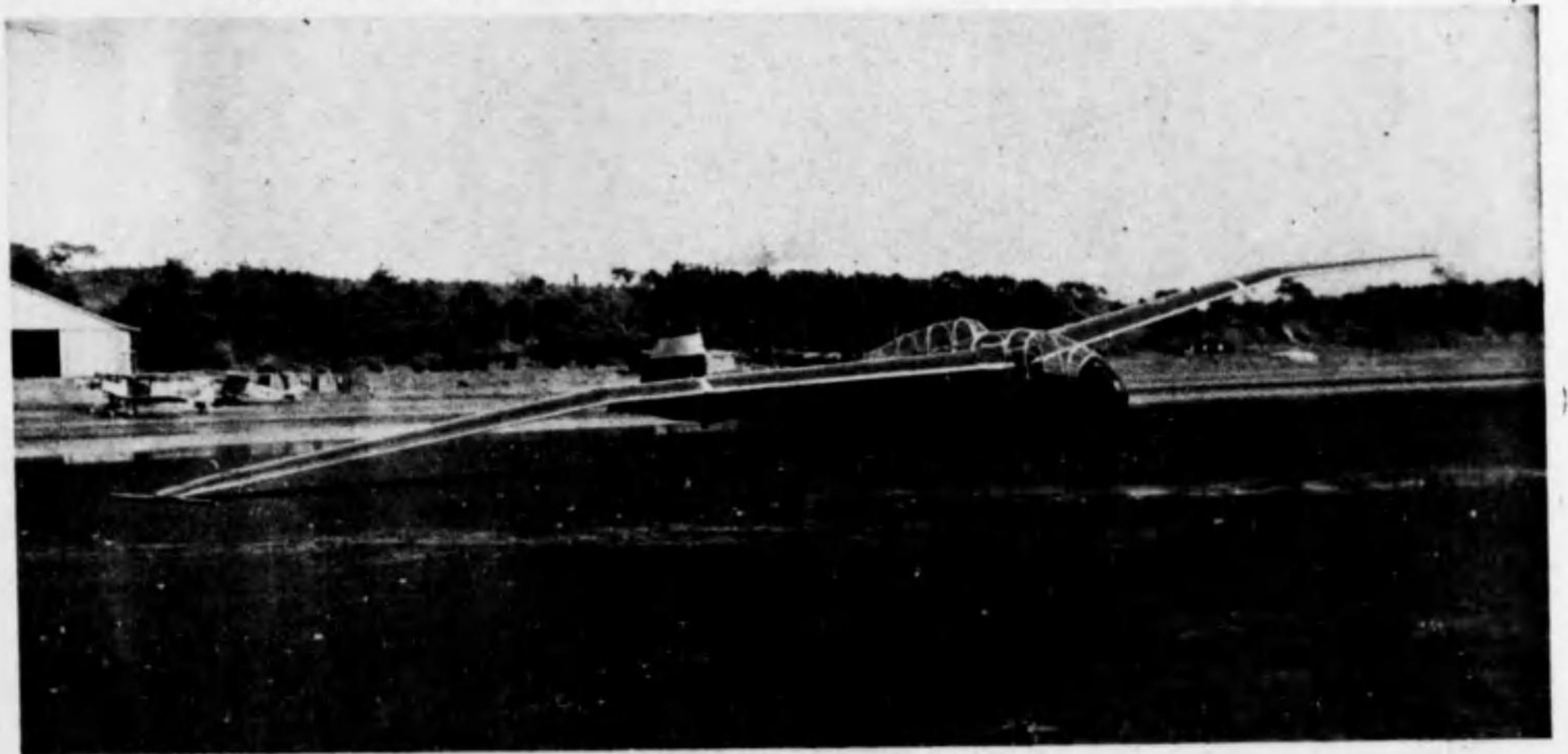
日本式ノ鷲型ノ (上と中)

之れは昭和十四年五月逓信省試作機として完成せるものであるが今は無し。即ち同年六月二日東京飛行場にて行はれた性能試験飛行の折事故を起して破壊す。その時、二名の搭乗者は何れも落下傘にて降下して無事なるを得た。上の写真は其の時に於ける發航直後のもの (落下傘降下中の歴史的寫眞は九三頁に在り)



伊藤式 D1 型

(昭和十三年十月三十日津田沼海岸にて)

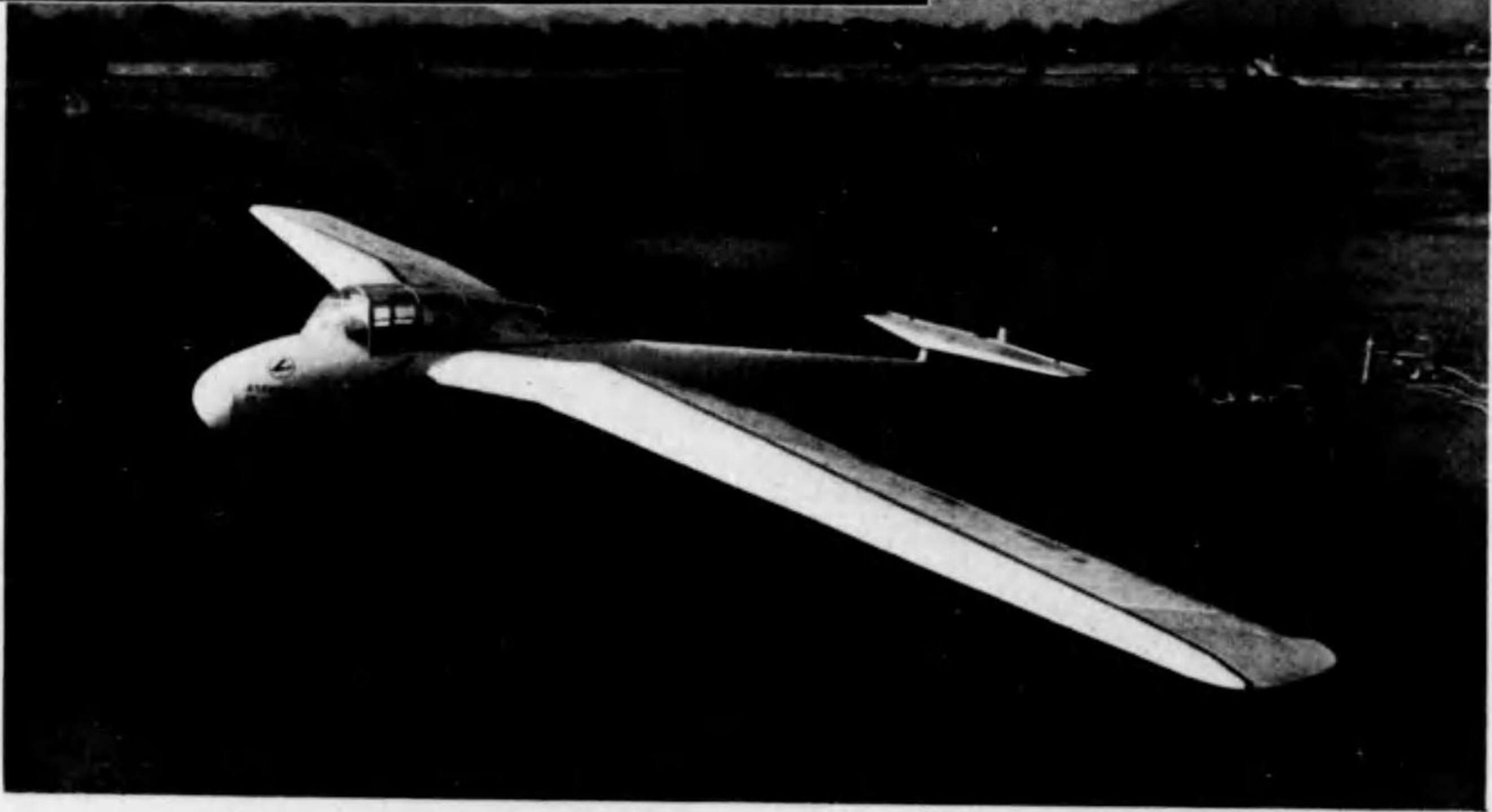
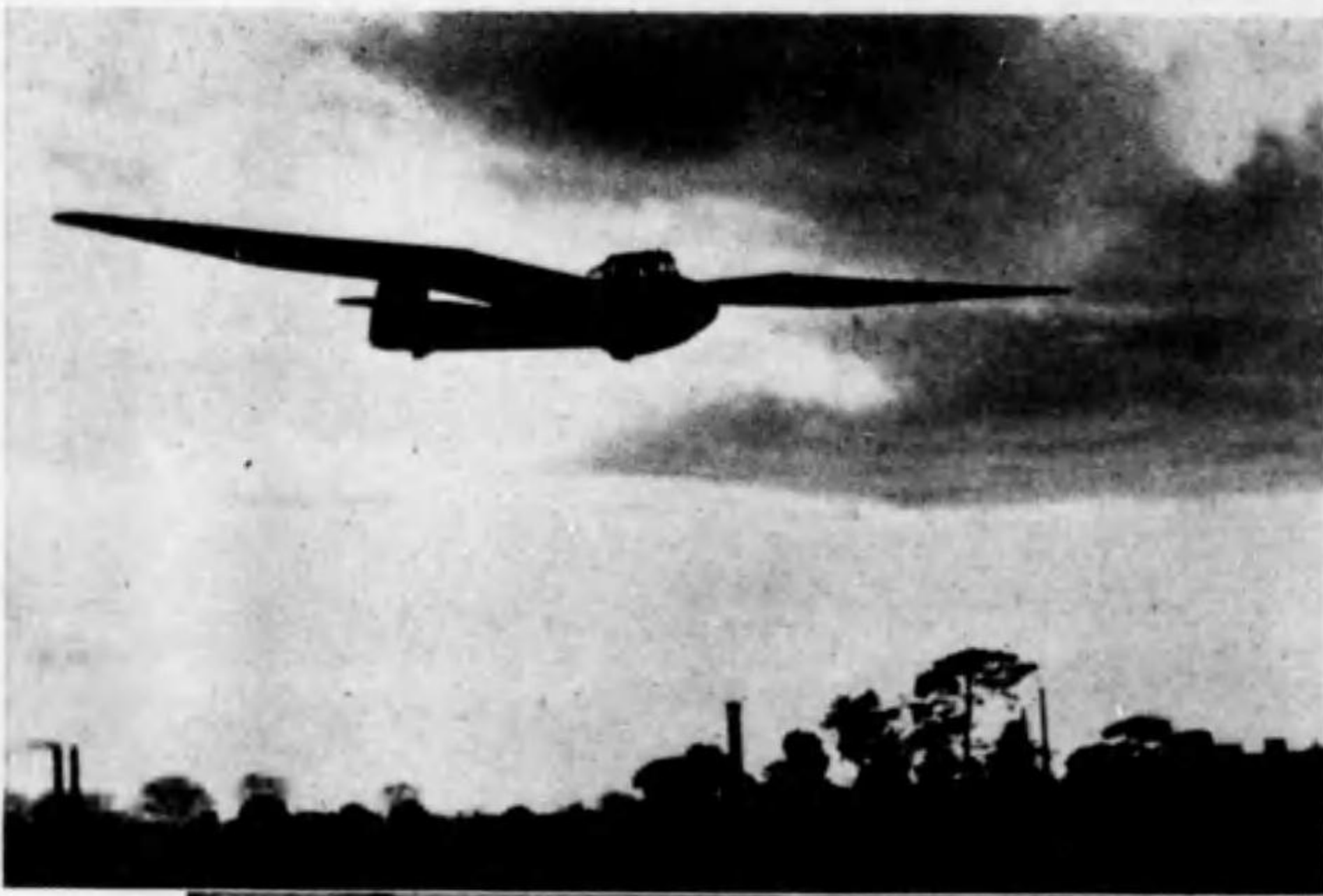


複座滑空機 (二)

光式六・一型

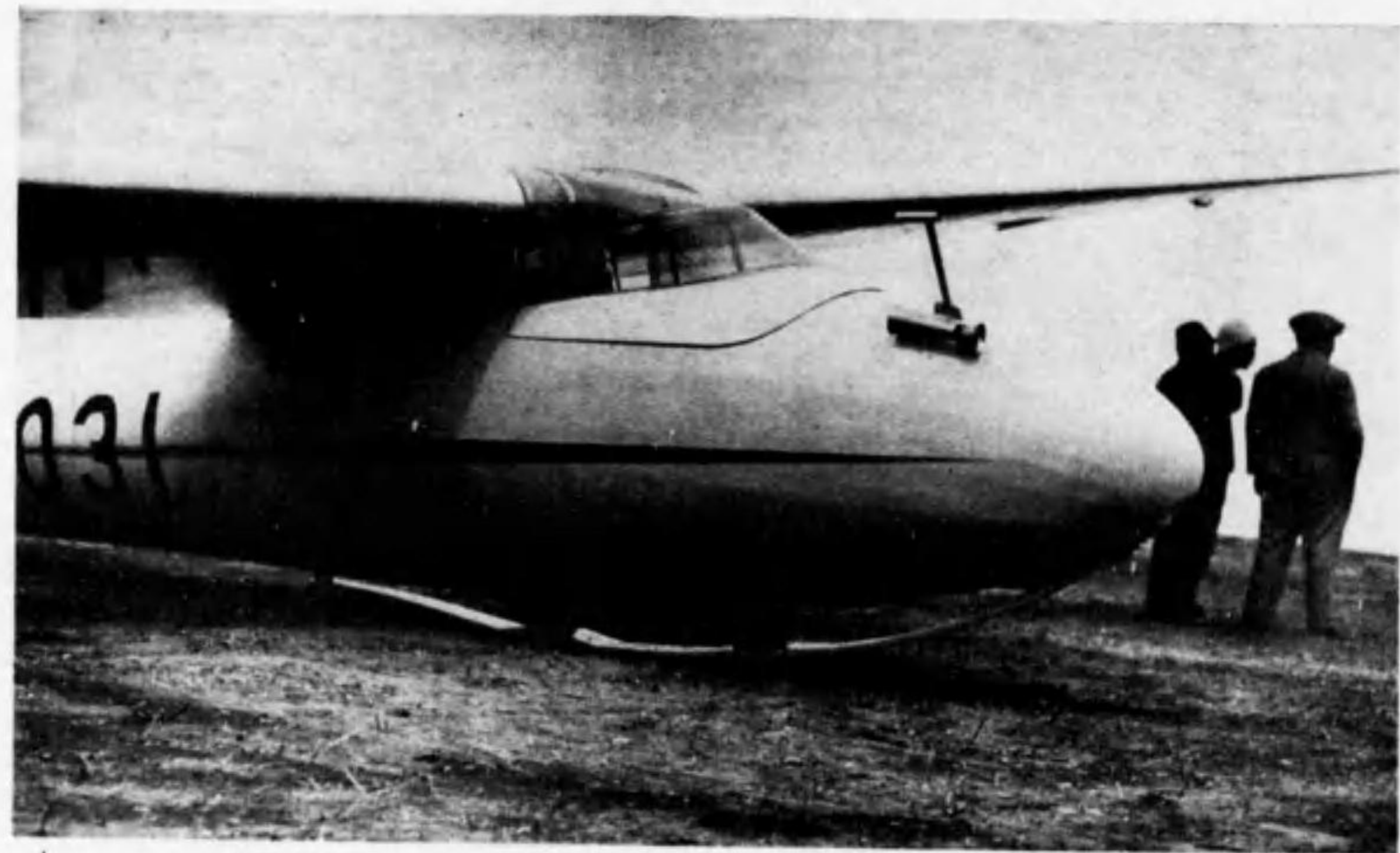
(上と中)

昭和十四年二月二十四日大阪第二飛行場に於ける初飛行



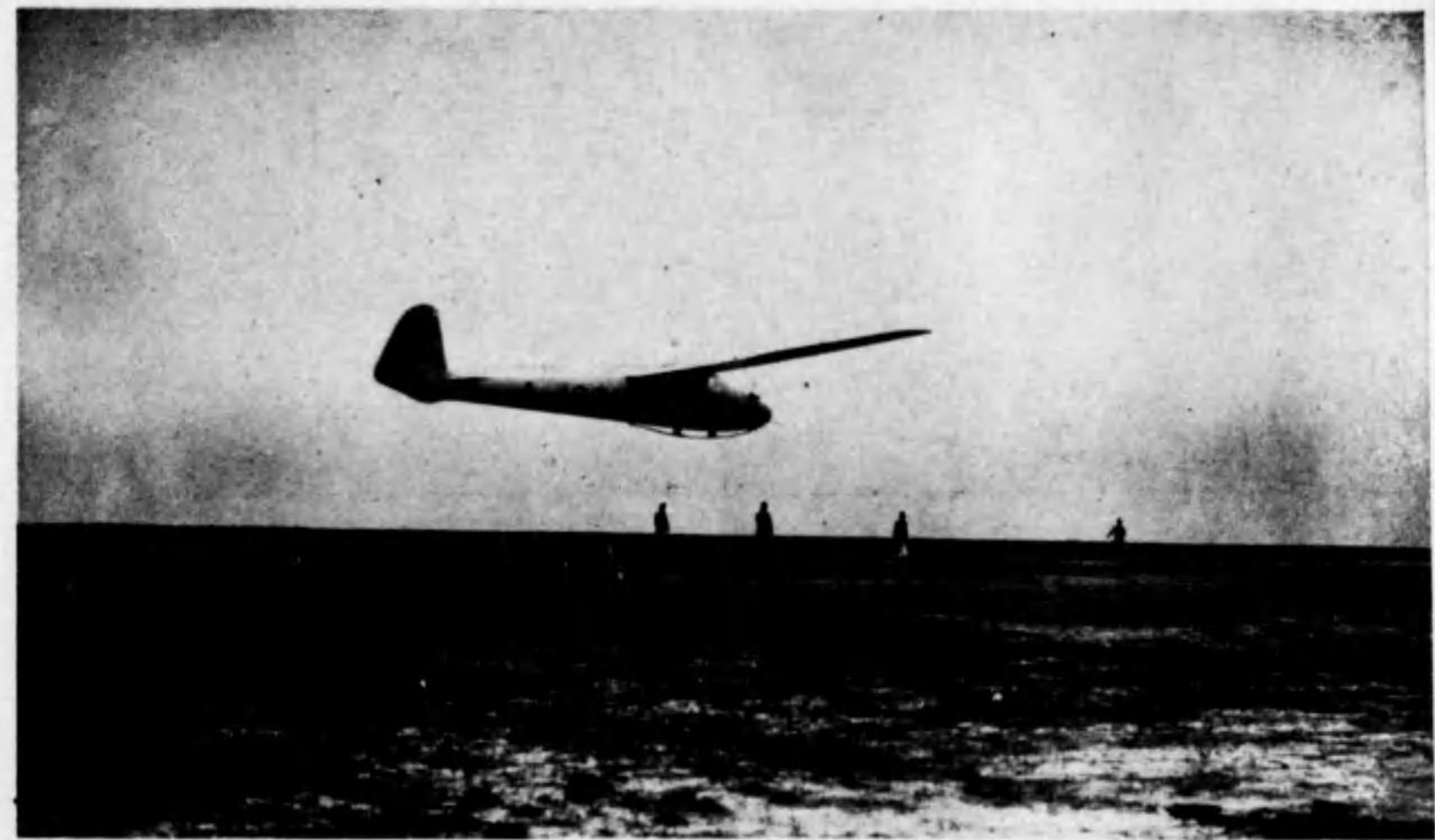
← 光式六・二型

之れは昭和十五年秋に完成されたもの

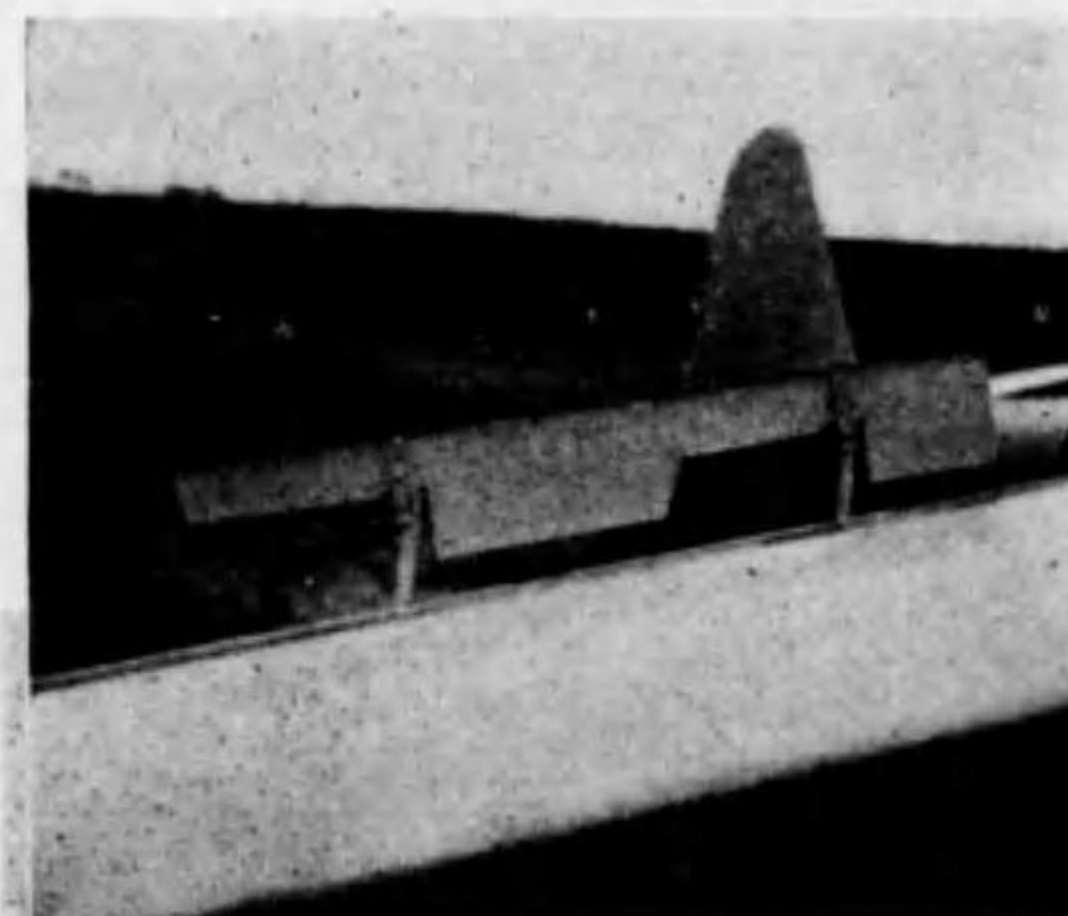


↑ 斜前から見た所

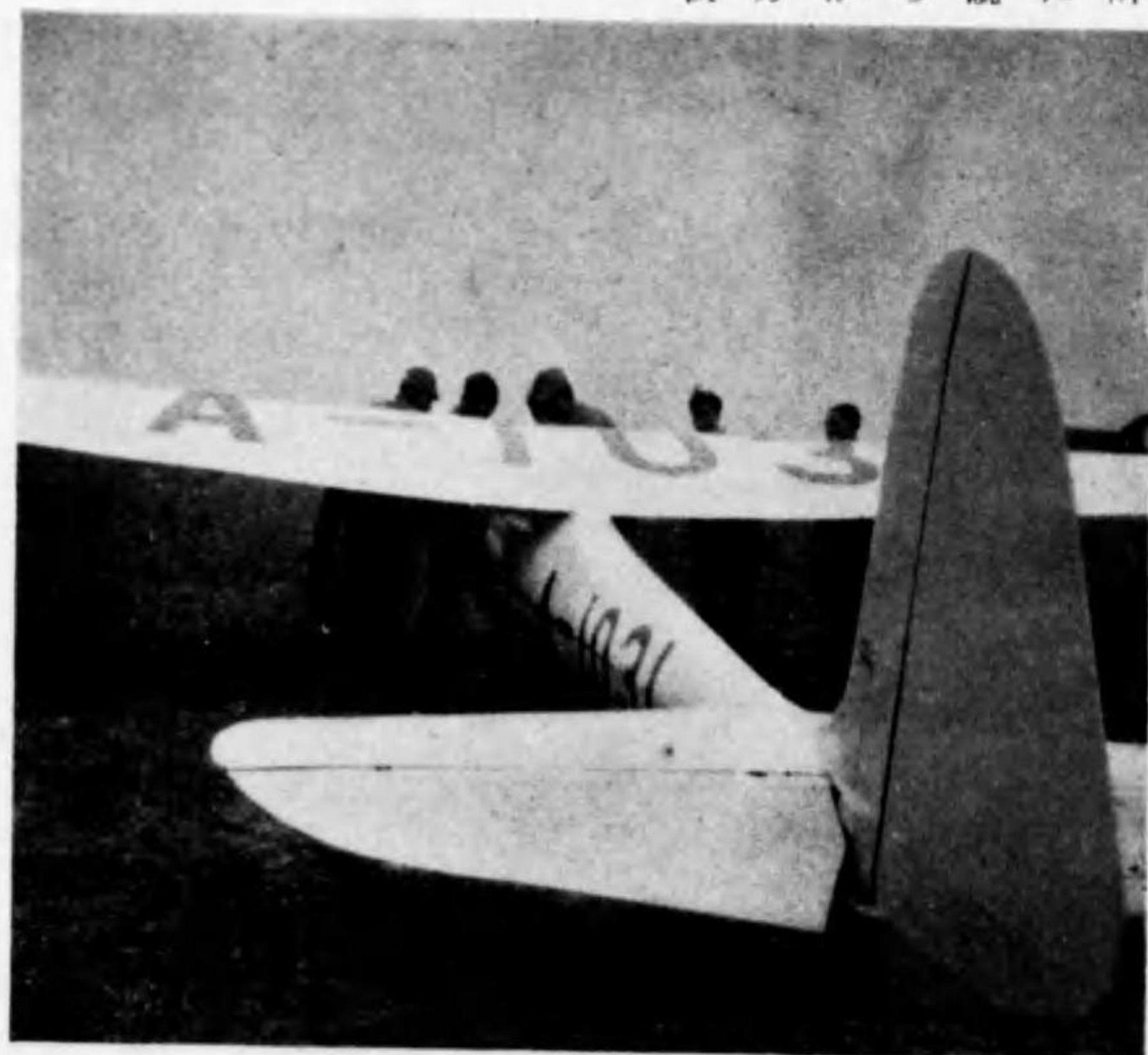
オ  
リ  
ン  
ピ  
ア  
型



獨  
逸  
製



↓ 後方から見た所



本頁と次頁に掲げた寫眞は帝國飛行協會が參考品として獨逸から購入せるD・F・S・オリン  
 ビア標準型ソアラ（昭和十五年二月二日横濱へ到着）をいろ／＼の面から撮影したもの。  
 上——は三月三十日（十五年）洲崎の深川飛行場にて初飛行すべく發航せる所。  
 中——は引き出されたソポイラー  
 下——は横から見た所。





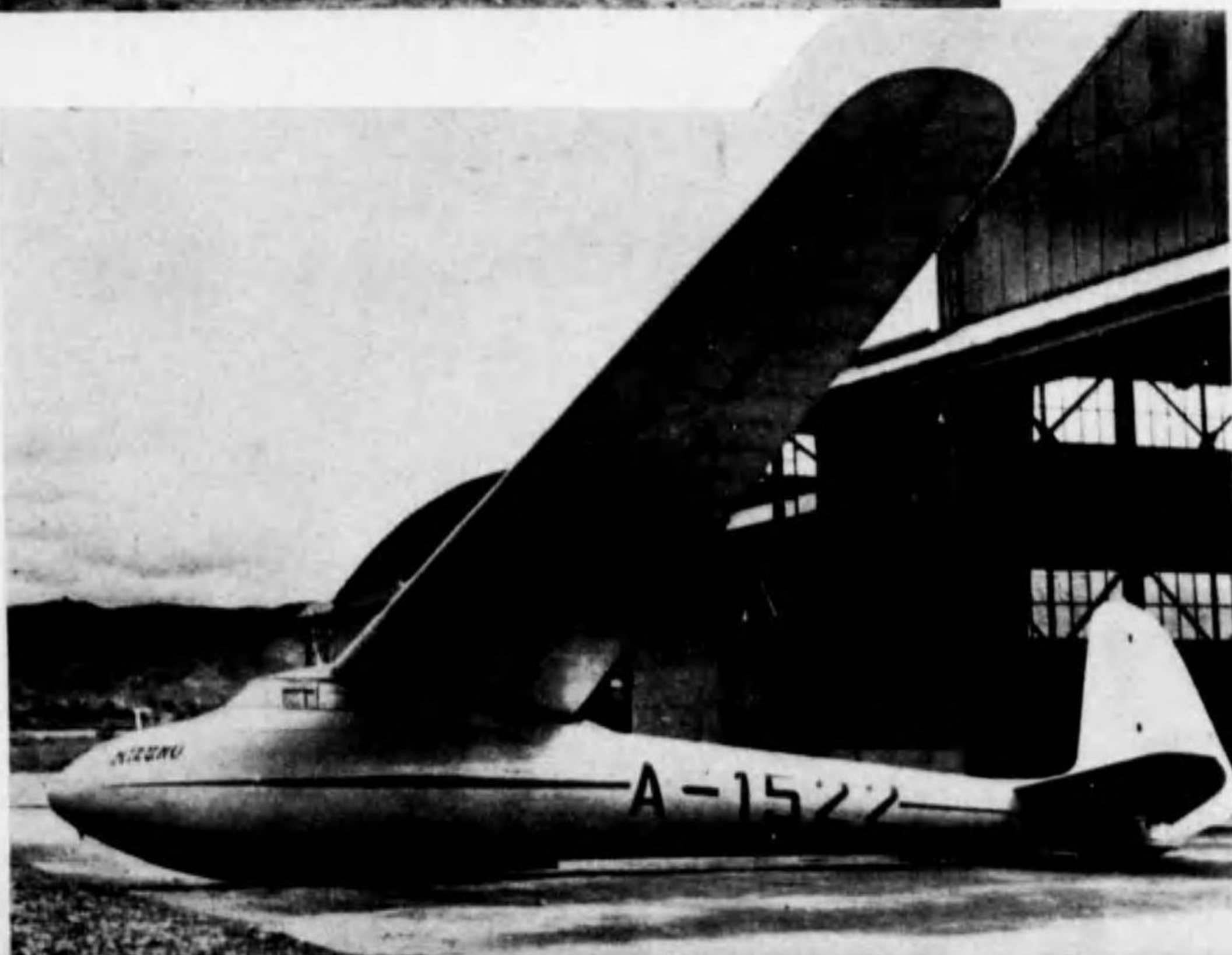
國

産

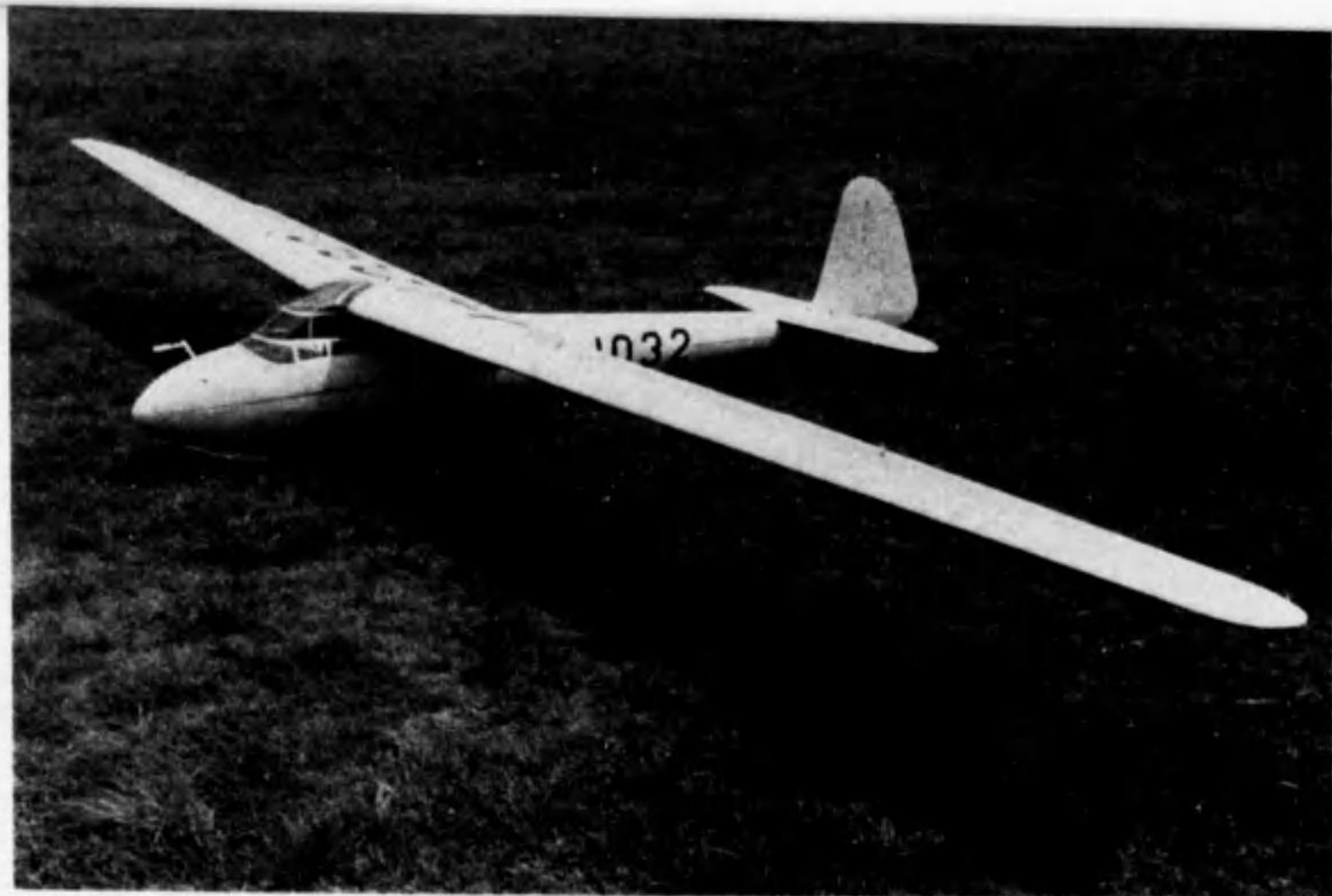
上 福田経飛行機会社製  
 (之が第一番に出来た機である。昭和十五年三月完成)  
 中 アカシヤ・グライダー部製  
 (東洋金属木工會社の前身)  
 下 美津濃グライダー部製



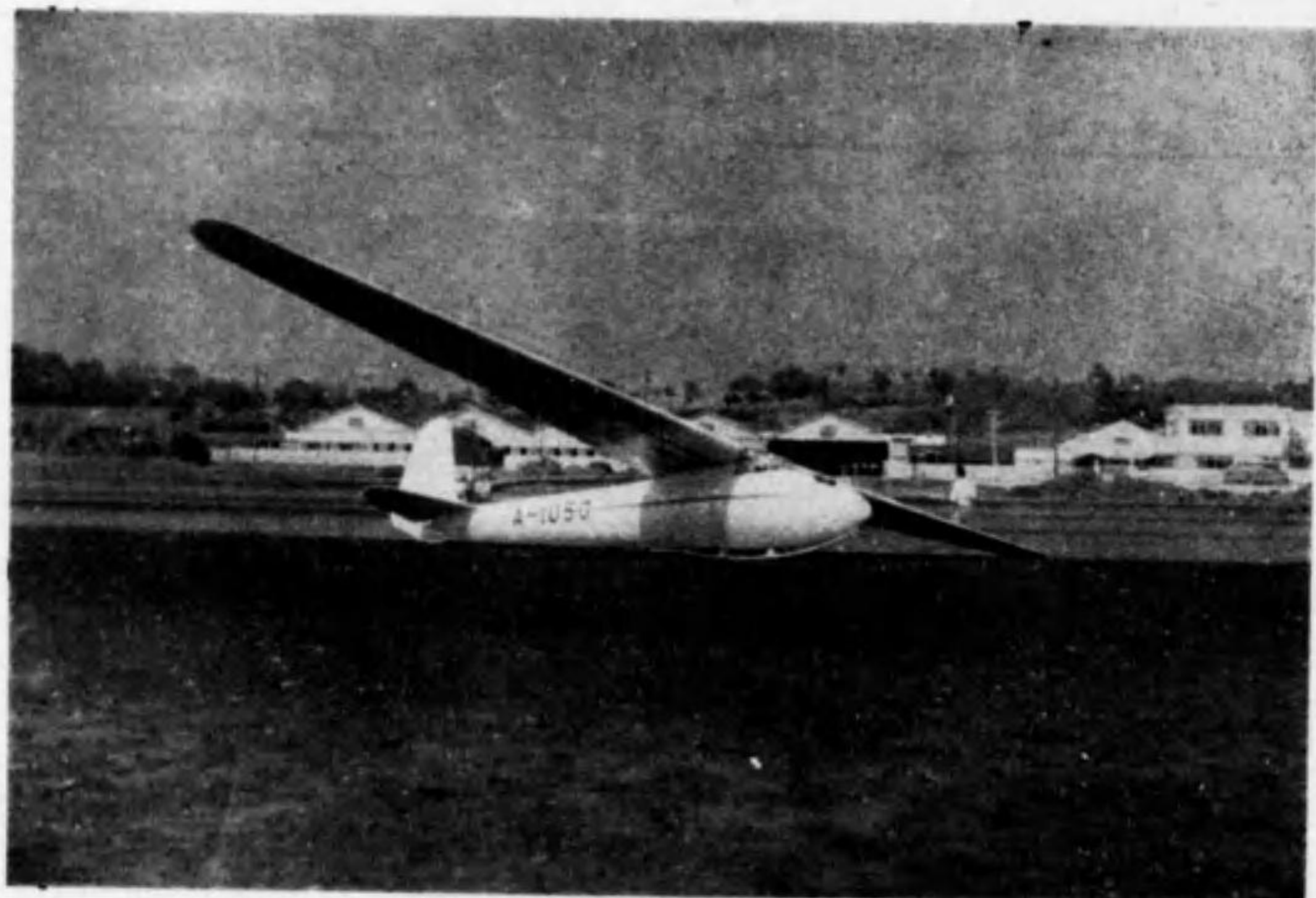
帝國飛行協會は、F.P.S.オリンピア型帆走機(ツアラ)の購入發註をすると同時に之れ的设计圖をも購入した。此の設計圖はグライダーよりも早く到着したので、航空局では日本滑空機工業組合員全部(當時は五名)に對し、之れに基いて各一機を試作するやうに命令した。その外に大日本飛行協會でも一機造つたので、國産オリンピア型は都合六機生れ出たのであつた。



オリンピア型



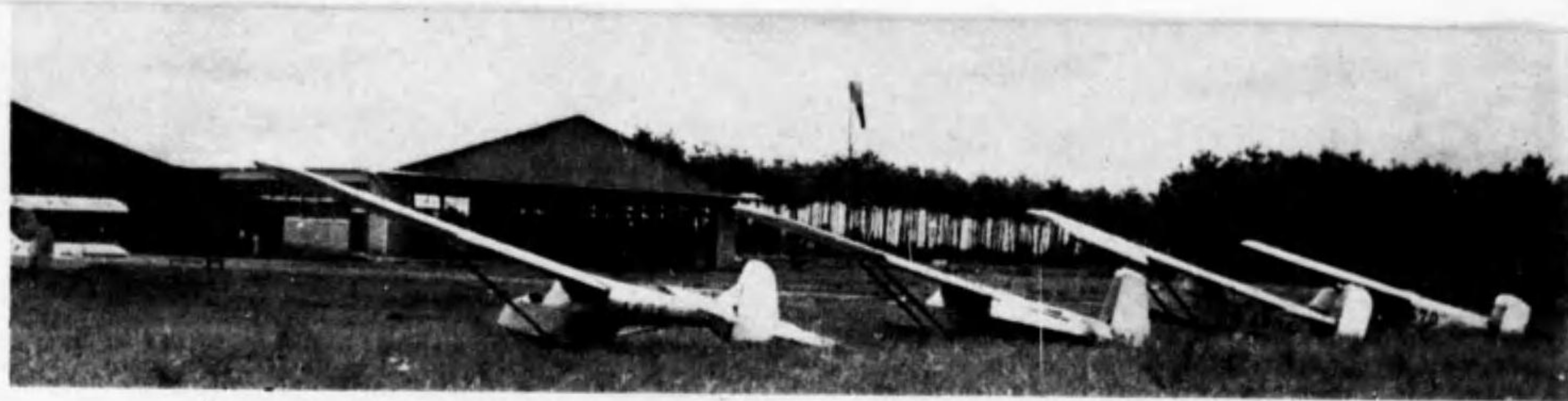
→ 日本小型飛行機會社製



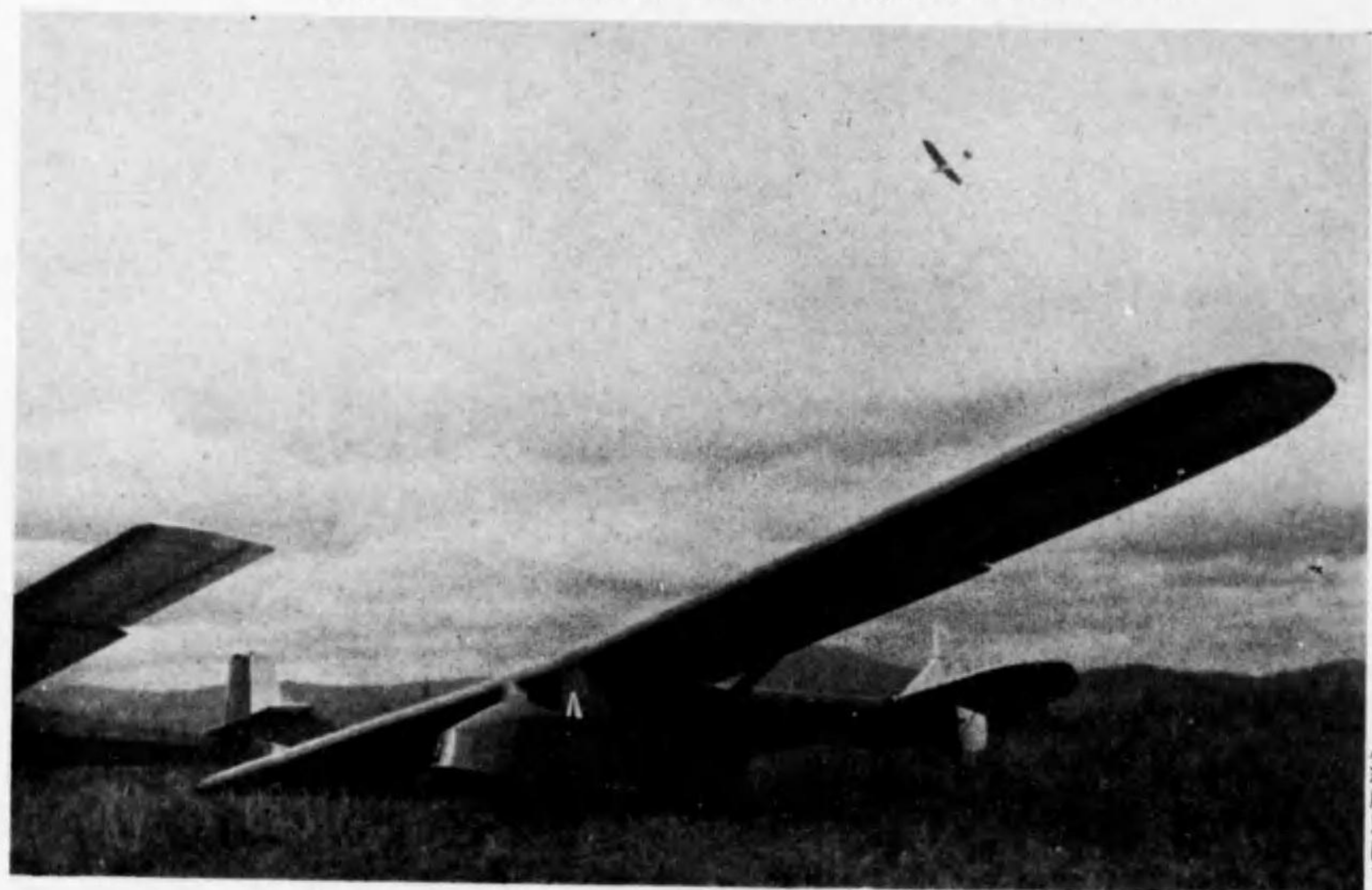
← 伊藤飛行機會社製



→ 大日本飛行協會製  
 (製作主任 白石襄治氏)



↑ 格納庫前に並べられた供試機  
 (左より) TKT型、米田式B二型、日本式雉型、進藤式SB一六型



↑ 佳作第二席となった T K T 型

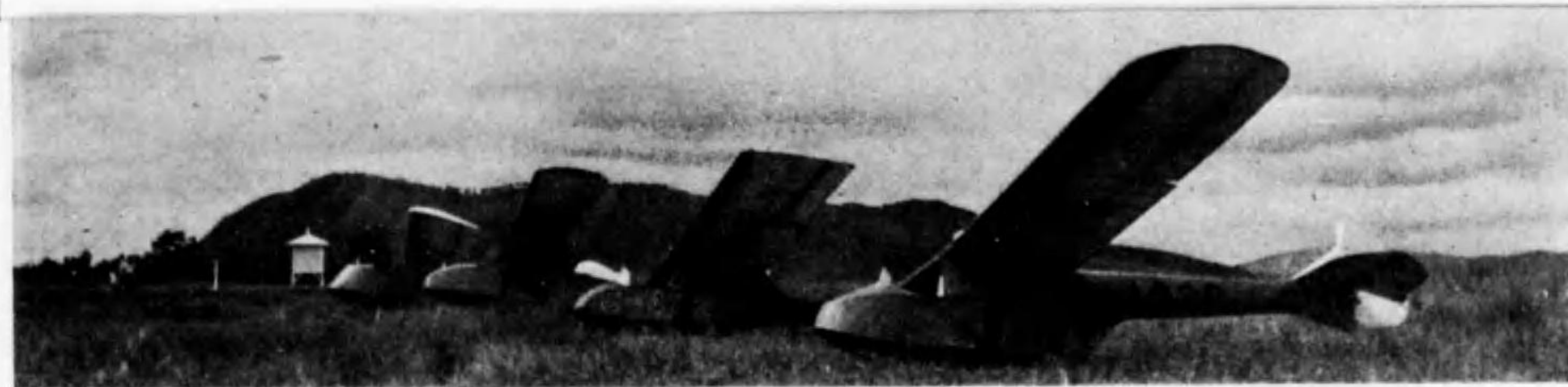


↑ 佳作第二席となった 米田式 B 二型

中間練習用機

……一等入選機無し……

二等賞入選 進藤式SB一六型 進藤 鈔氏設計  
 佳作第一席 日本式“雉”型 日本小型飛行機會社  
 佳作第二席 米田式B二型 米田 松人氏  
 佳作第三席 TKT型 土橋 三郎  
 (進藤氏はアカシヤ巻雲型ソアラの設計者・川西航空機會社技師)



試験飛行を待つ供試機  
 (左より) 進藤式SB一六型、日本式雉型、米田式B二型、TKT型

懸賞募集せる

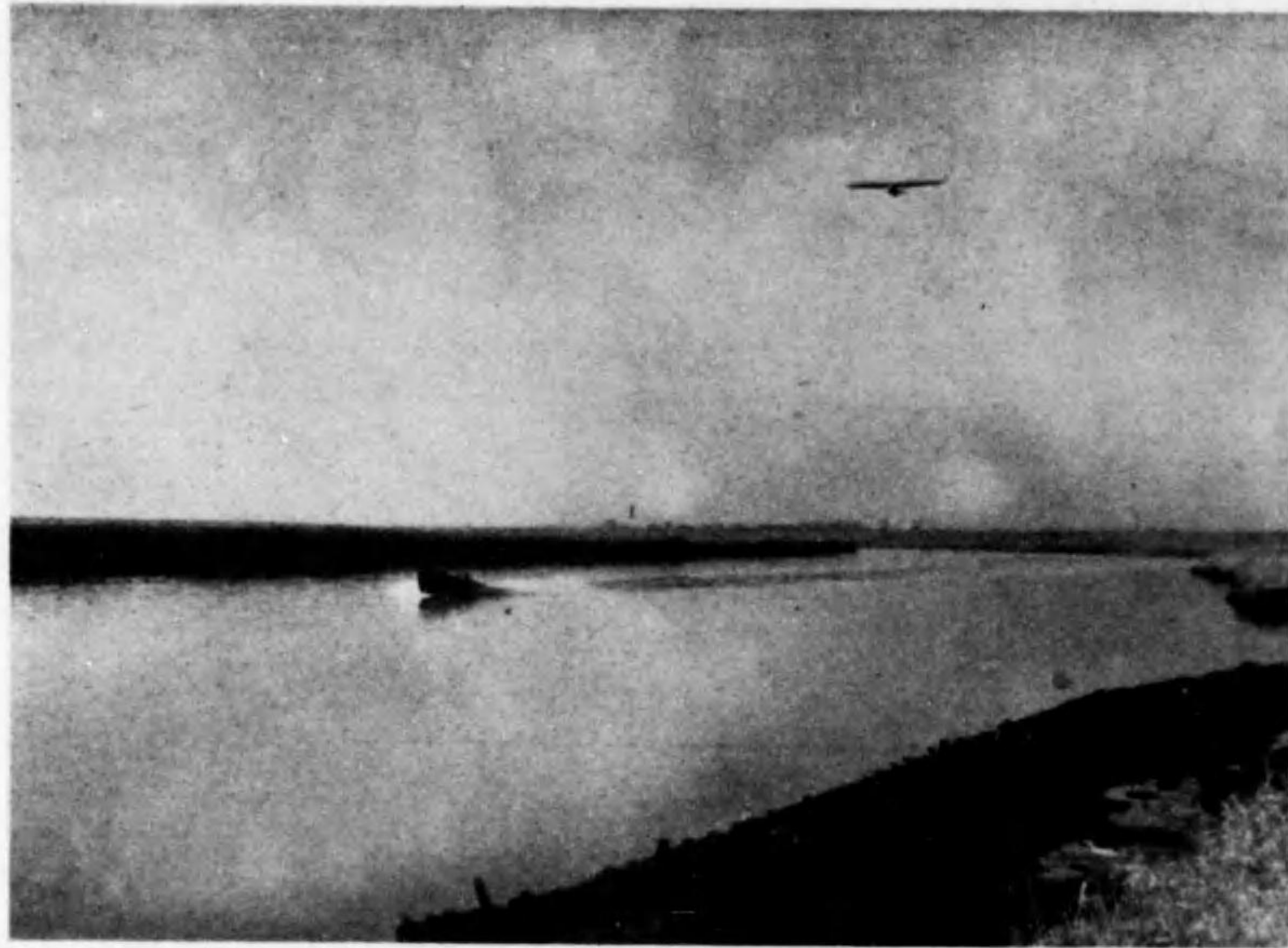


↑ 二等入選の進藤式SB一六型



↑ 佳作第一席の日本式“雉”型

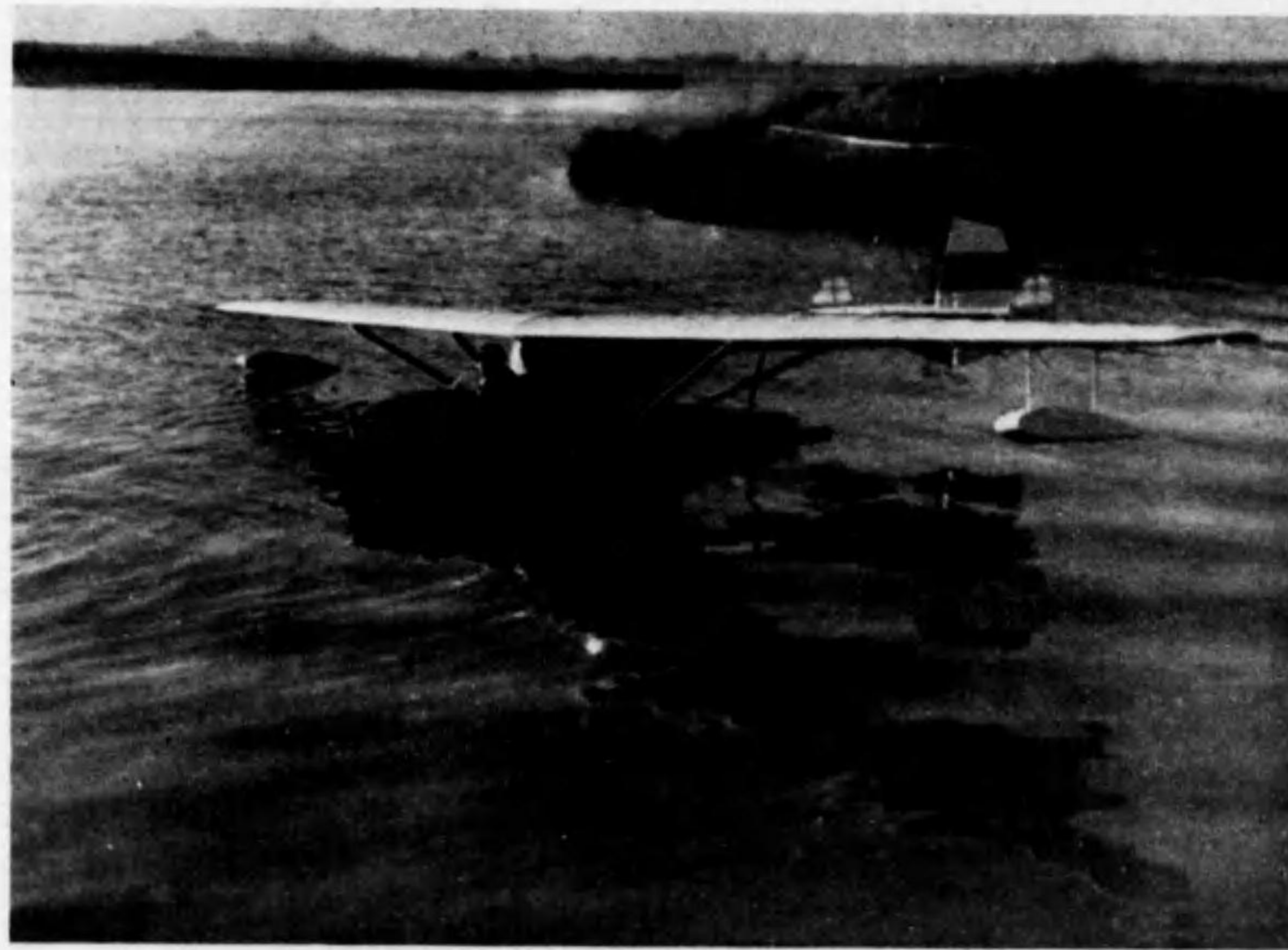
大毎・東日兩新聞社と大日本飛行協會では三者共同主催となつて『中間練習用滑空機の設計』を募集し(募集計畫を發表したのは昭和十六年の初刷紙上にて)そして設計の審査、入選機四種の供試機製作依頼(同十七年五月)、實地飛行に依る性能調査等の厳密なる審査(中央滑空訓練所にて行つた)を経て入賞機を決定、其の授賞式を昭和十七年十一月十八日東日社三階協議室にて舉行した。即ち其の結果は左記の通りである。  
 (本頁及び次頁の寫眞は中央滑空訓練所附屬飛行場にて撮影せる供試機體である)



↑ 離脱後に於ける滑翔  
(荒川放水路に於ける公式試験にて)

水 陸

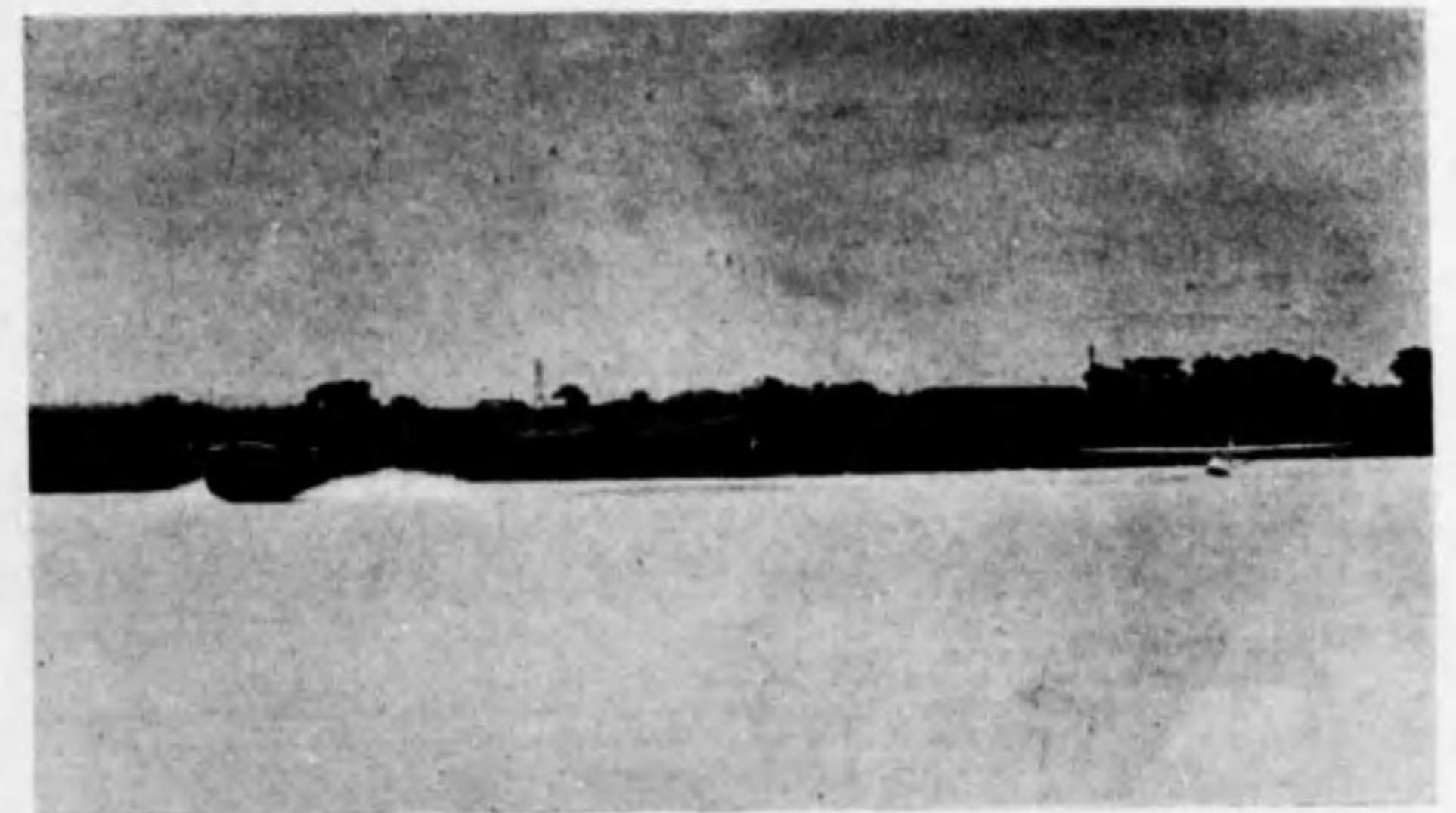
↓ 公式試験の出發前



兩 用 グ ラ イ ダ ー



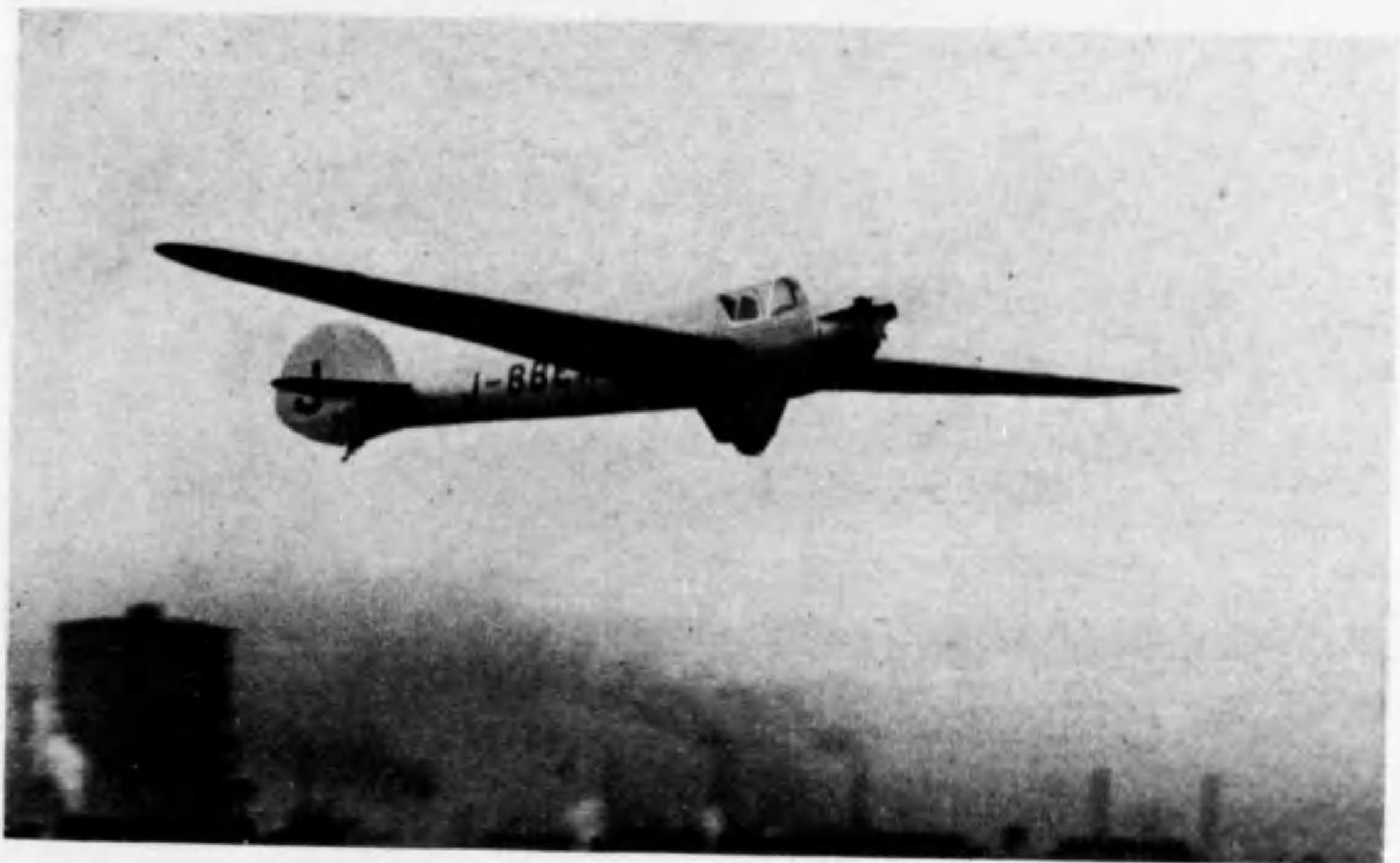
一級滑空士であり滑空機設計技術者である津野藤吉郎氏(元美津濃グライダー部技術師)は、水陸兩用と云ふ珍しい滑空機を完成し、之れに「空研式二六〇〇年型」と命名(紀元二六〇〇年に設計したの由る)した。完成したのは設計の翌年即ち昭和十六年の夏で、同年八月二十四日先づ東京府下戸田橋滑空場で陸上に於ける初試験を行つて成功し、次いで同年九月下旬戸田橋ポートコースで離水試験を行つた。その時は曳航用ボートの速度不十分の爲め十分なる高度に達することはできなかったが、兎も角も離水に成功したので、今度は二百三十馬力の「国防二十五號」と云ふボートを使用して公式試験飛行を行つて好成績を収めた。その公式試験を行つたのは十七年一月九日で、場所は東京府下の荒川放水路であつた。本頁と次頁に掲げた寫眞は試験の都度撮影したものである。



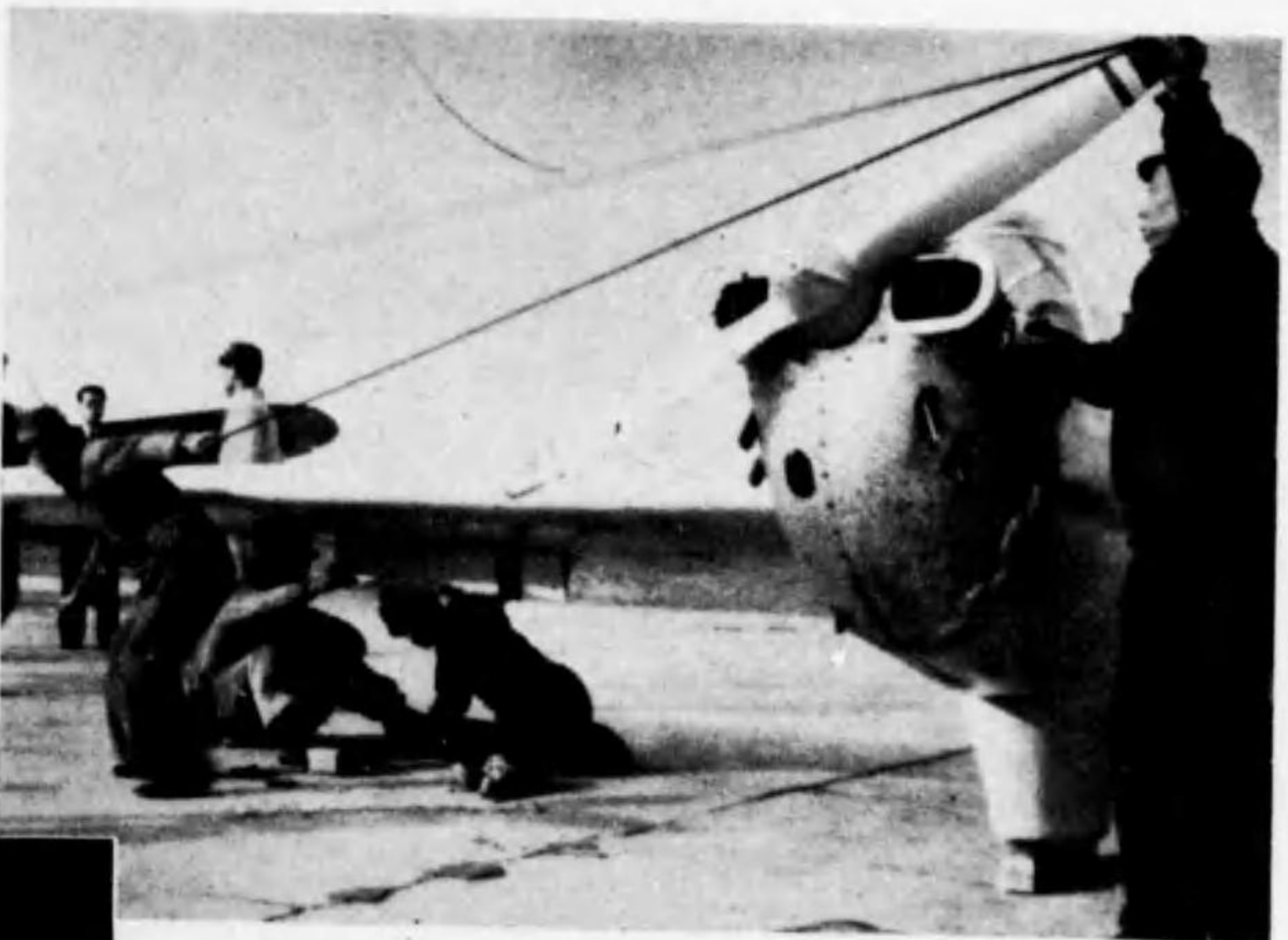
上右—戸田橋滑空場に於ける空研式二六〇〇年型  
上左—戸田橋滑空場の上を快翔してゐる空研式機  
中—戸田橋ポートコースに於ける離水試験に於ける離水の瞬間(陸上で飛ばす時に無かつたサイドフロートが兩方の翼下に附けられてゐる)  
下—ポートコースを曳航されつゝある所

日本最初のモーター・グライダー

(日本式「蜂型」)

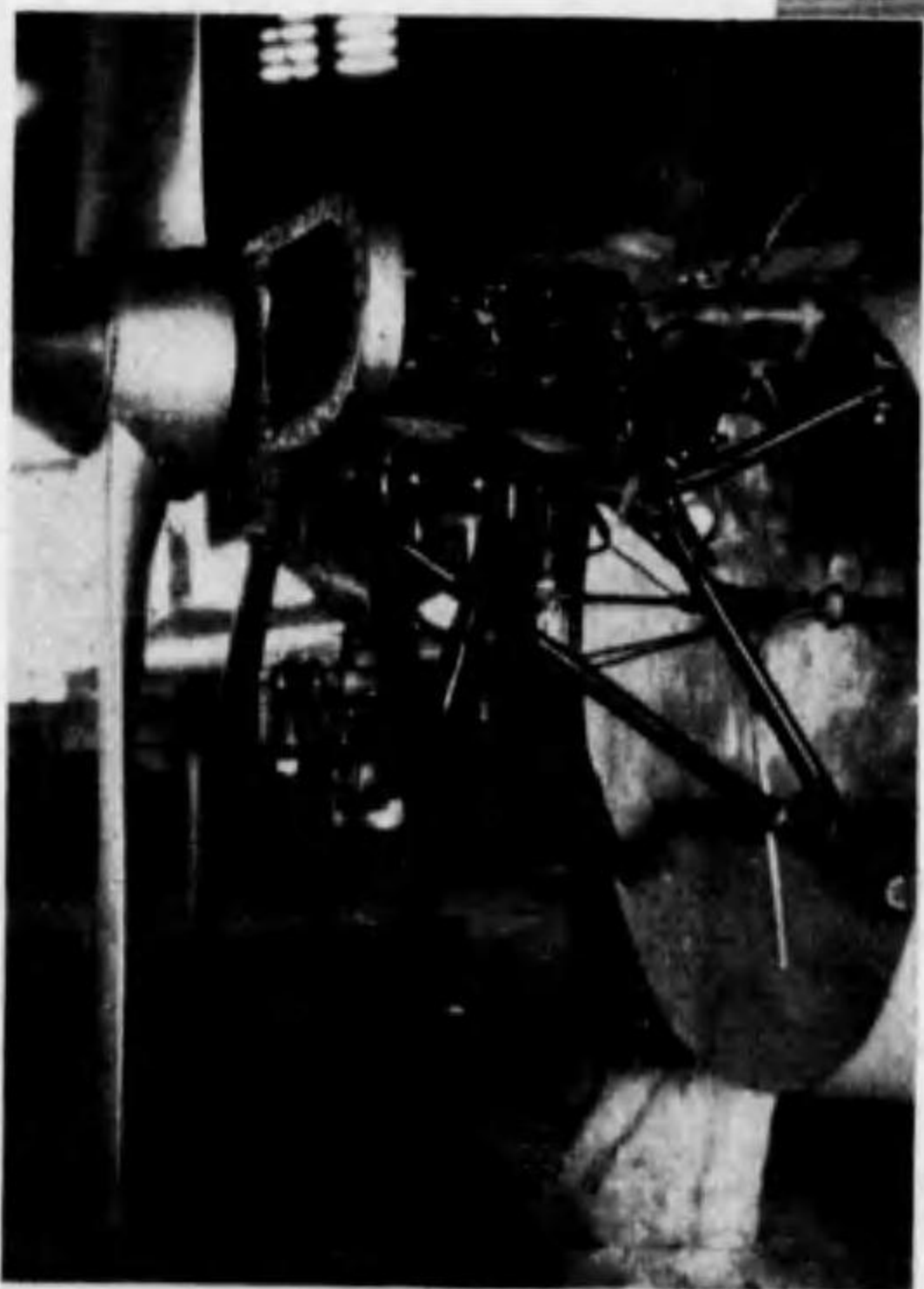


モーター



此處に掲げたのは三枚共「日本式「蜂」型」機のものである。  
 上——は試験飛行の時のもの  
 中——網で可愛いペラを廻してエンジンをかけてある所  
 下——エンジン・カバーを取つて機關部を示した所

モーターの無いものをグライダーと謂つたものだが、推進器(プロペラー)を發着の際若くは特別の場合にのみ一時的に利用し主として上昇氣流を捉えて滑翔する建前で造られた極く小馬力のエンジン附飛行機は何處の國でも特種なグライダーとして扱はれてゐる——さて、斯うしたグライダーが我が國で初めて造られたのは、昭和十六年であつて、其の試験飛行は同年二月七日東京飛行場に於て行はれたのであつた。之れが即ち「日本式「蜂」型」で、日本小型飛行機會社が同社の技師宮原旭氏の設計に依つて試作したのであつた。之に取付けた發動機は「ブー」(空の風)に附いてゐる二十八馬力である。

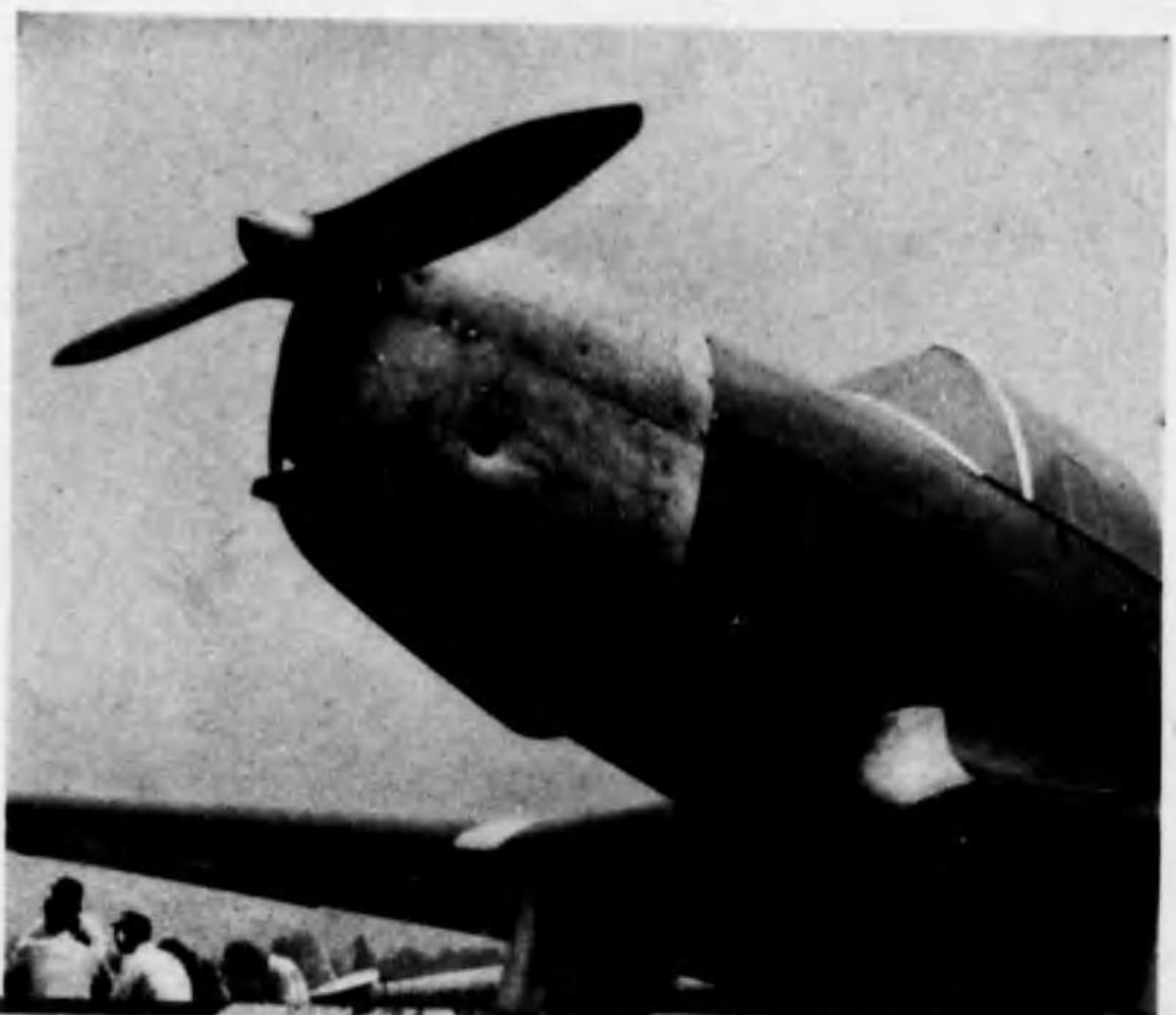


グライダー

第二番目のモーター・グライダー(光式研究機二型)

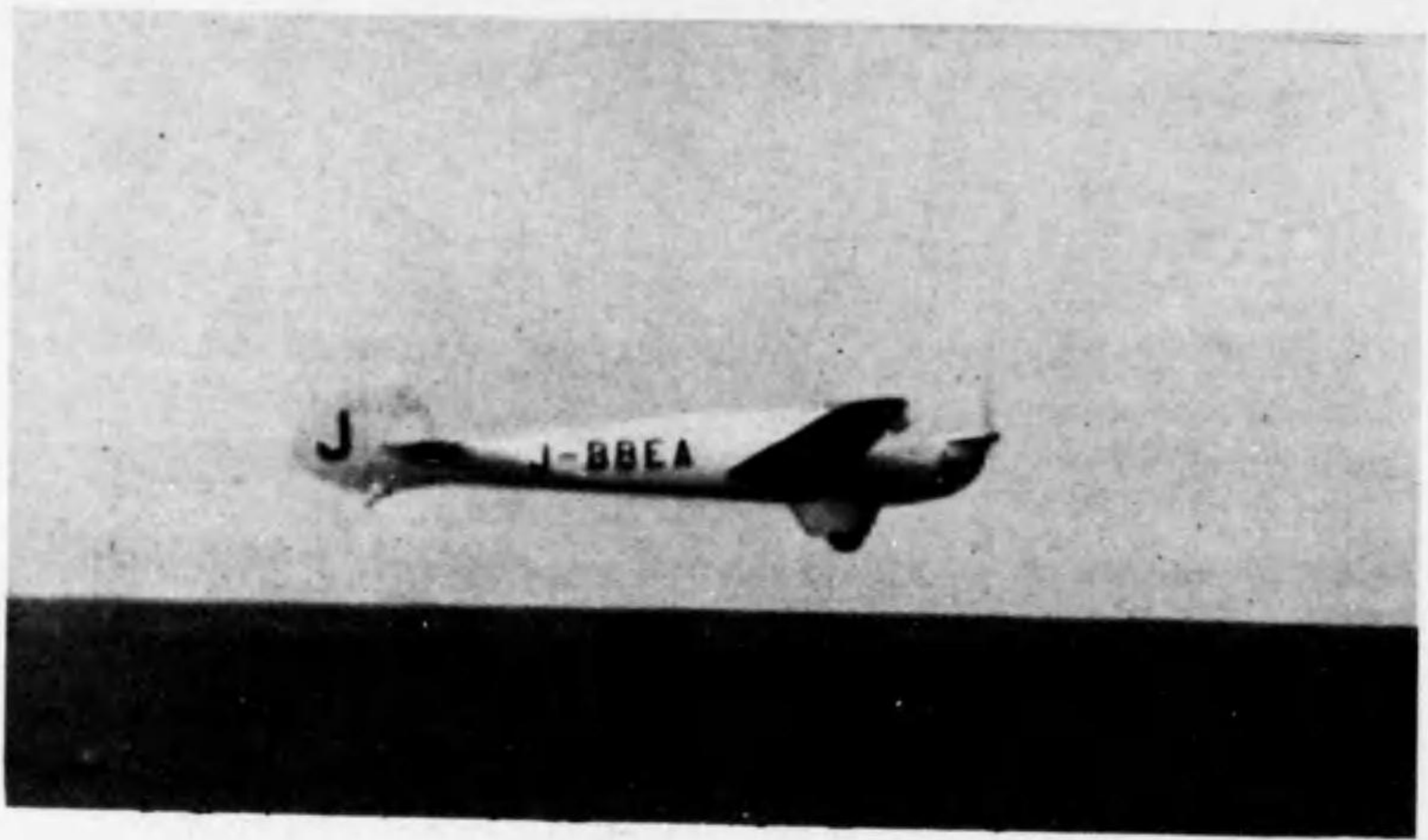
本頁のは第二番目に出来たものであるが、名滑空士であり一等飛行士である小田勇氏(現文部省囑託)によつて大いに活躍したので、第一番機よりは親しみが深い。

上——は試験飛行  
 中——は斜横から觀た所  
 下——は正面から觀た所



此の「光式研究機二型」と言ふモーター、グライダーは、福田輕飛行機會社の試作機であつて、之れが完成したのは昭和十六年の夏で、初めて試験飛行の行はれたのは同年八月五日——六日(大阪第二飛行場にて)であつた。之れに裝備せる發動機はスコット二十八馬力である。

因に、日本で今までに造られたモーター・グライダーは以上の二機だけである。



女  
性  
と



ひと頃、女がグライダーをやることに對して是非の論が行はれたことがあるが、國法が禁じてゐるわけでもないのだから、やつてわるい筈はない。殊に『滑空訓練』に見られる良き（體位向上、一致協力の精神涵養等々に効果がある）は、女性にも施して一向差支ないどころか、機材の供給が許すならば、時節柄寧ろ之れを奨励して可いと思はれるのである。

但だ併し、今までは不純な考からちよいと手を出して直ぐ止める女性が多々現はれたので、なんだかグライダーの神聖を害されるやうな気がする所から、『女はいけない』と言ふ聲の生ずるに至つた點には依然として嚴戒を要するであらう。



〔寫眞〕大阪府立の泉尾高等女學校の生徒達がグライダー購入資金を贈金して、大阪府に一機購入し、之れを『百合』と命名して、大阪府に献納したことがあつた。それは昭和十五年の事で、當時大阪府は府下の中等學校教員の滑空訓練に力を入れてゐたので、『わたし達も協力しよう』と云ふ意味から行はれた美舉であつた。

本頁の寫眞は三枚共其の献納式當日（昭和十五年六月一日、淀川公園運動場にて舉行）式後泉尾校生徒達の協力で行はれた『百合』號の進空振り。搭乗者は女流最初の一級滑空士岡本徳子嬢。

グ  
ラ  
イ  
ダ  
ー

← 讀賣飛行場で練習をしてゐる日本グライダー俱樂部員の中には女性も交つてゐる。右の寫眞は或る日曜日に見かけた熱心家達である。



近頃は女學校でも滑空訓練をやつてゐる所がゴッ／＼見受けられるやうになつたが、初めて女學校にグライダー部を設けたのは、小田急沿線に在る大和學園女學校である。

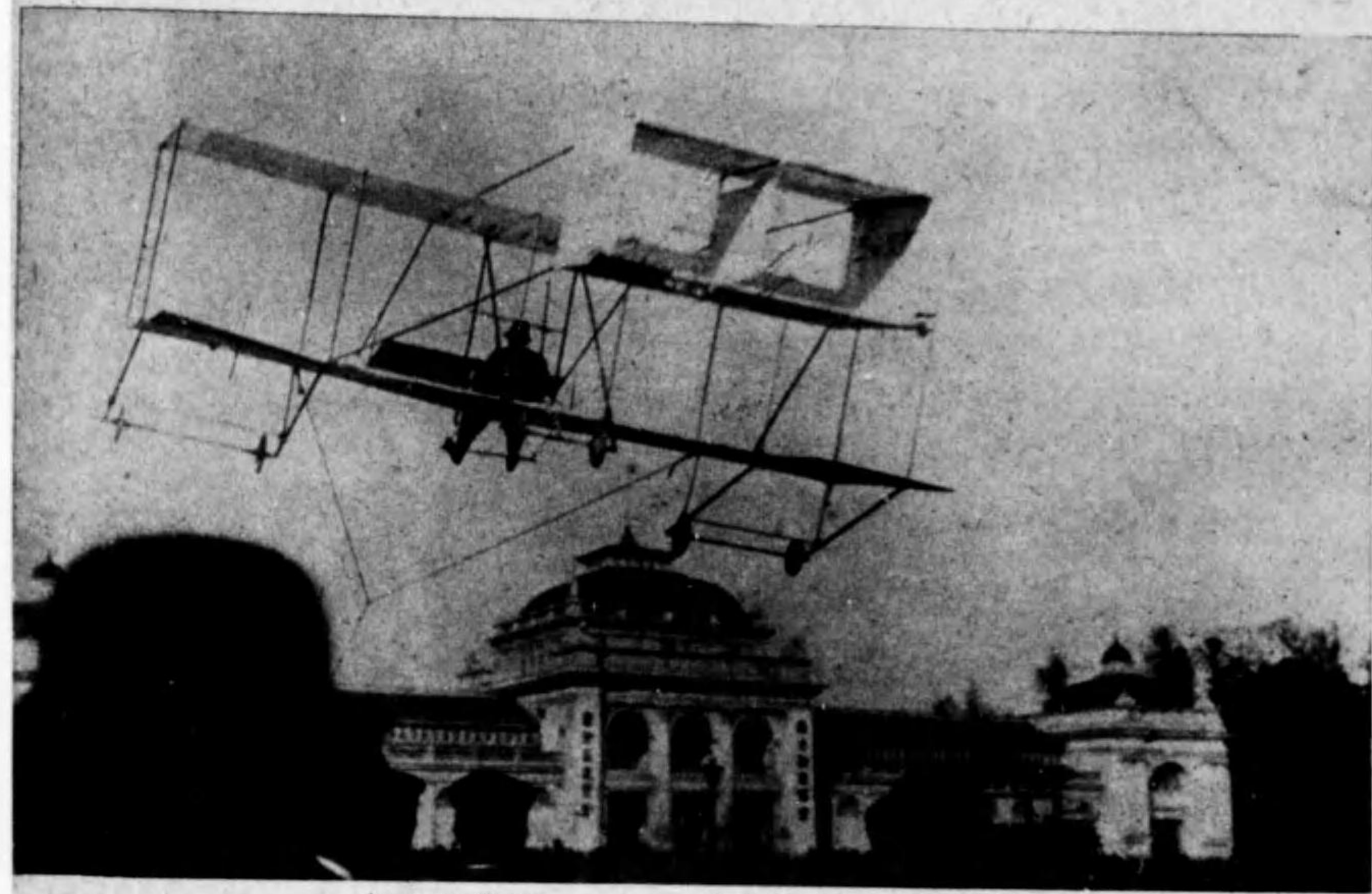
それは昭和十三年五月のことで、初級機二機も用意し、しかも學校の側に大和學園飛行場を設けるなどして同年五月十五日其の開場式兼グライダー部發會式を行つたのであつた。

しかし、當時は良い指導者を得られなかつた爲めか、何うかは知らぬが訓練が満足に行はれてゐなかつたやうである。が、最近ばかり熱心に練習が續けられてゐるやうだ。

← 大和學園女學校のグライダー部發會式の光景  
（昭和十三年五月十五日）



# 滑空日本歴史寫眞



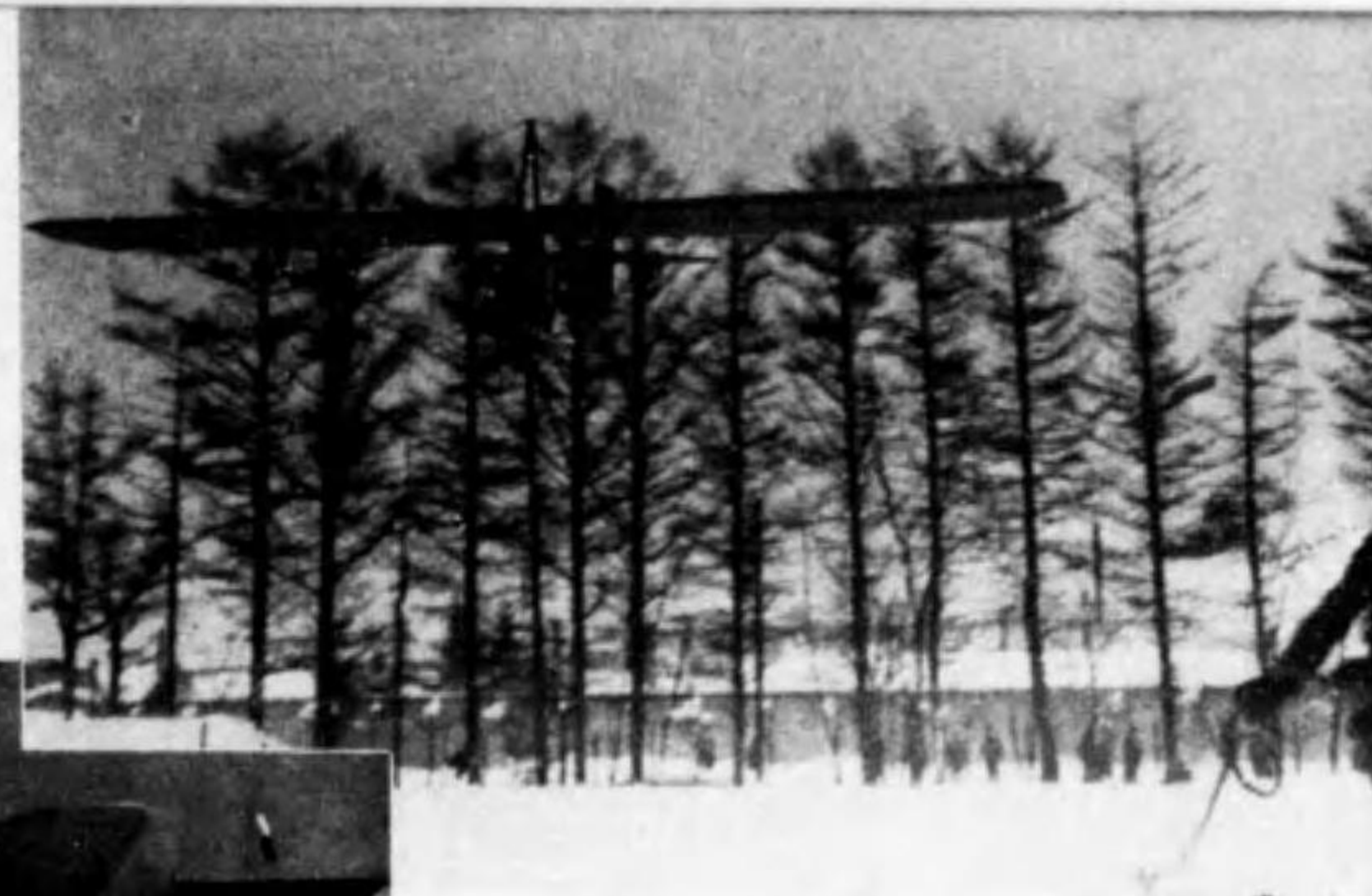
↑ ルプリーエー中尉の歴史的滑空

學理に基づいて作られた滑空機が日本の空に初めて飛び上つたのは明治四十二年十二月二十六日であった。即ち佛國大使館附武官ルプリーエー海軍中尉(Leprieux)が主となり、之れに相原四郎海軍大尉(翌四十二年ベルリンにて客死)が協力して製作した複葉滑空機が上野の池之端(展覽會場や博覽會の會場に當てられる處)で試飛行をしたのが其れである。此の時先づル中尉が搭乗自動車に引き綱を曳かせて發航して約二十米程滑空し、次いで相原大尉が試乗したが此の時Y字型に張られてる引き綱の口糸の一方が切れた爲に離陸直後不忍池の中に墜落して機體を破壊した。



飛揚直前に於けるル氏の滑空機  
(手前の人物はル氏機首に立てるは相原大尉)

「變つた」  
「風景!!」



↑ 零下三十度雪中の訓練(軍都旭川市の學生達)  
(昭和十七年春まだ浅き頃)



↑ 札幌に於ける「冬季訓練」大會  
(昭和十六年三月十五日に行はれ、た北海道グライダー協會の試み)



↓ 佛式のグライダー命名式  
(昭和十四年六月二十三日、銚子中學校にて)

↑ 初めて朝鮮にソアラーが現れた頃(昭和十三年三月)の京城飛行場に於けるスナツブ(グライダーは前田式グリコ型)



→ ロケーションに来たチヨン  
艦がちよいと坐席にまさま  
つてみたが……。

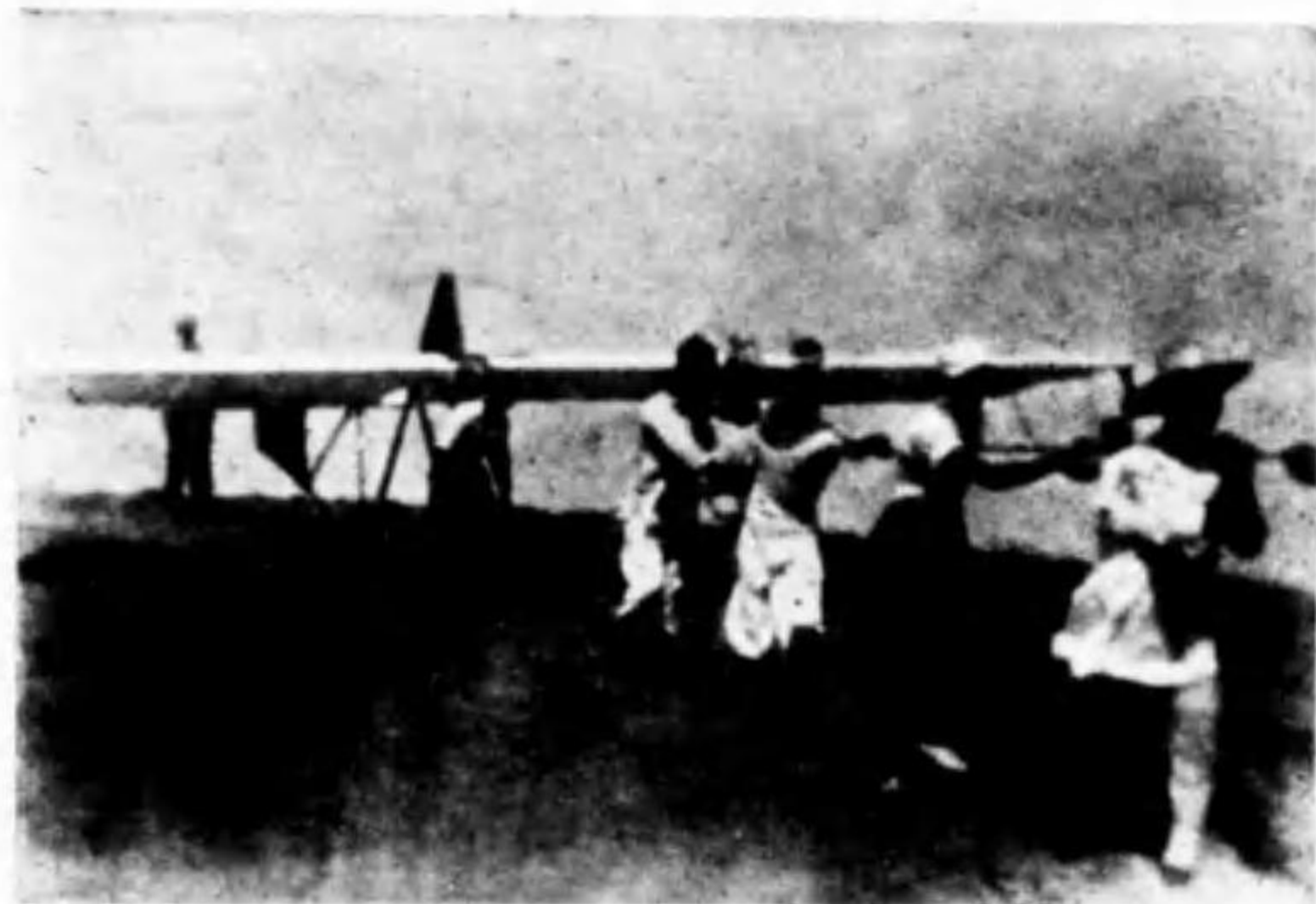




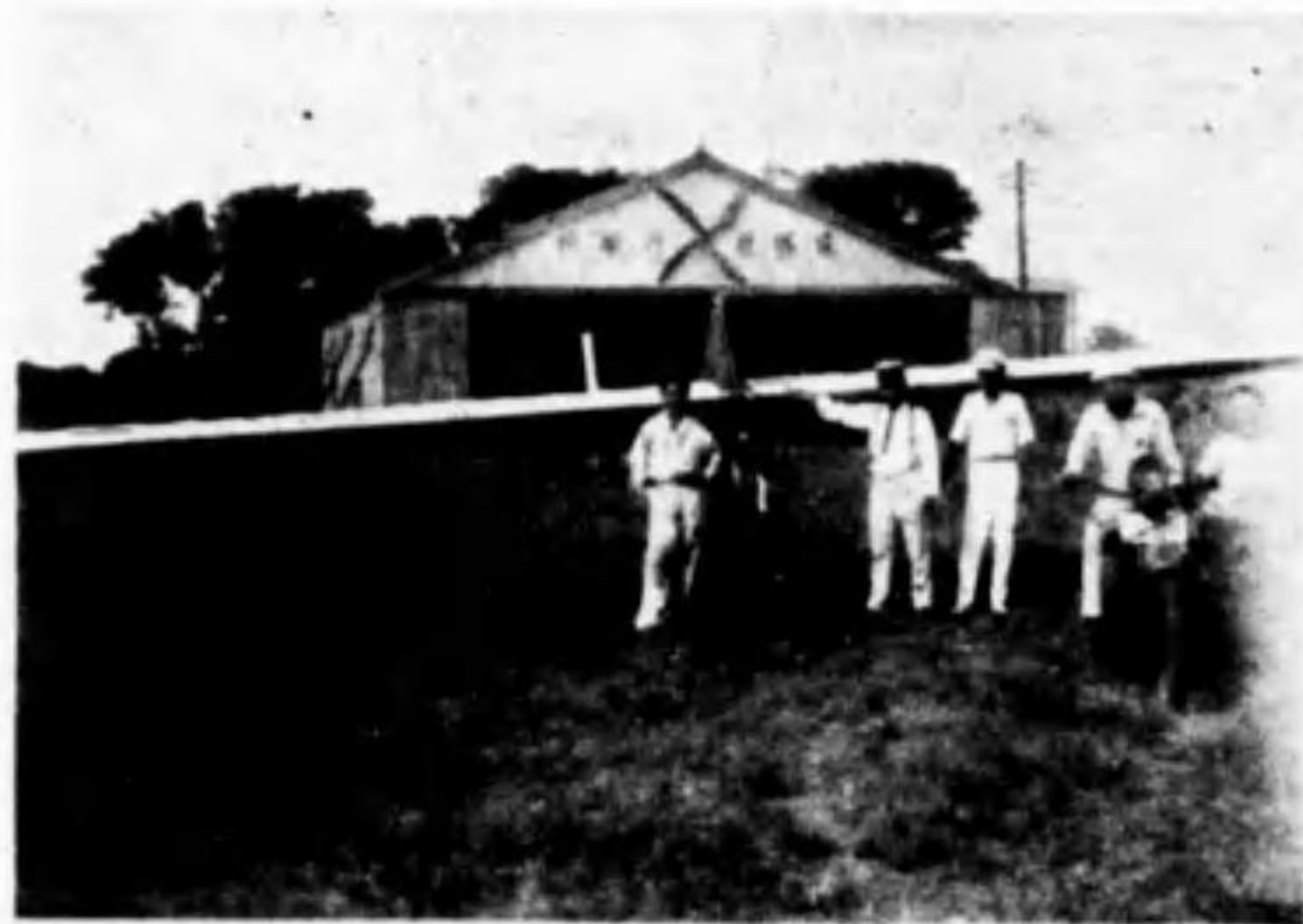
# 最新の滑空試験

を模和豫  
一同し五備  
録岡四年た年役  
米は文を五滑三海  
之、飛三借月空月軍  
も日が滞行郎り十機獨機  
情の本今空距一て一を逸開  
てもしとの日時無等行日製の少  
氏はも赤いな空謂間約飛つ所作ツ佐  
型機は無寫スころをふ八七行た澤しエ機  
と部此か真タとの飛所秒〇土。陸てク部  
名式のつを1にでんので米で操軍其リ鉄  
づ練滑た操トはあだ滑あ、操飛のン吉  
け習空。つ前其る最空つ高其者行初ゲ氏  
た用機機たにのが初機た度のは場飛型は  
。一に部者於時、のが。五記片の行を昭

約るの岡上の年堪練タ(體長の  
百。も飛揚下七航習1昭たにで機  
七其の行及に月證機協和りし機部  
十の。士右日美明に會五して部式  
大時即のの本城書供と年日、氏練  
での飛寫最縣のせ改六本本は習  
あ滞昭行真初の交ら稱月ケ邦豫用  
つ空和振はの應付れ。一ラ最備一  
た時五り其公島ををそ日イ初陸型  
。間年、の式砂受ここ設ダの軍機  
は七右時滑丘くとて立1滑中が  
約月のの空にるに該、俱空將初  
二十はも試於必な機型業研奥飛  
十三スの驗て要りは年部究平飛  
秒日タでを航が、同日を並後に  
の1上行空生其俱本設に蔵成  
距事トのつ官じの樂ダ立指氏功  
離で直はた立、爲部ラし導をし  
はあ前片、會同めのイた團會た

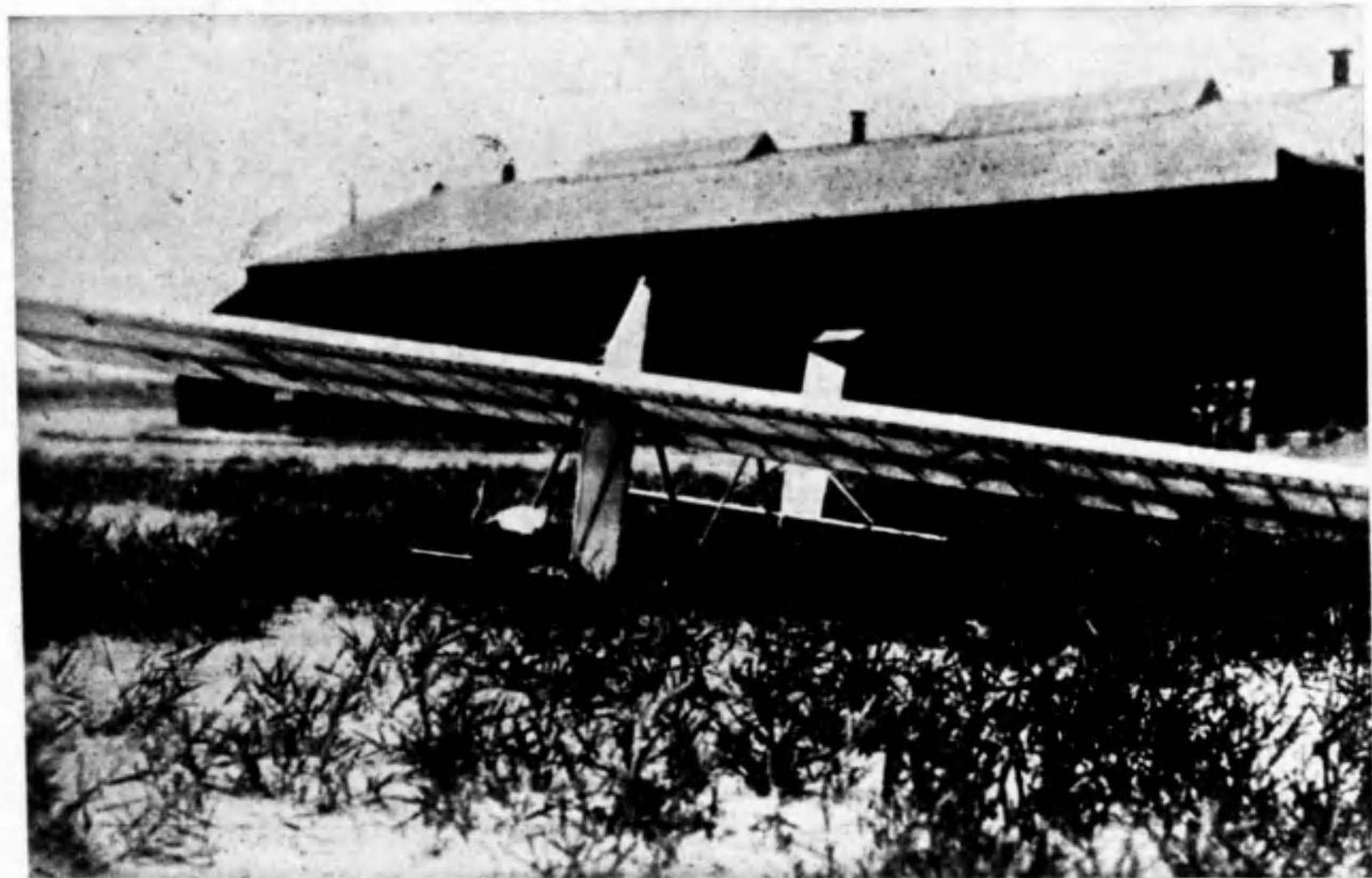


機部式練習用一型の歴史的飛行

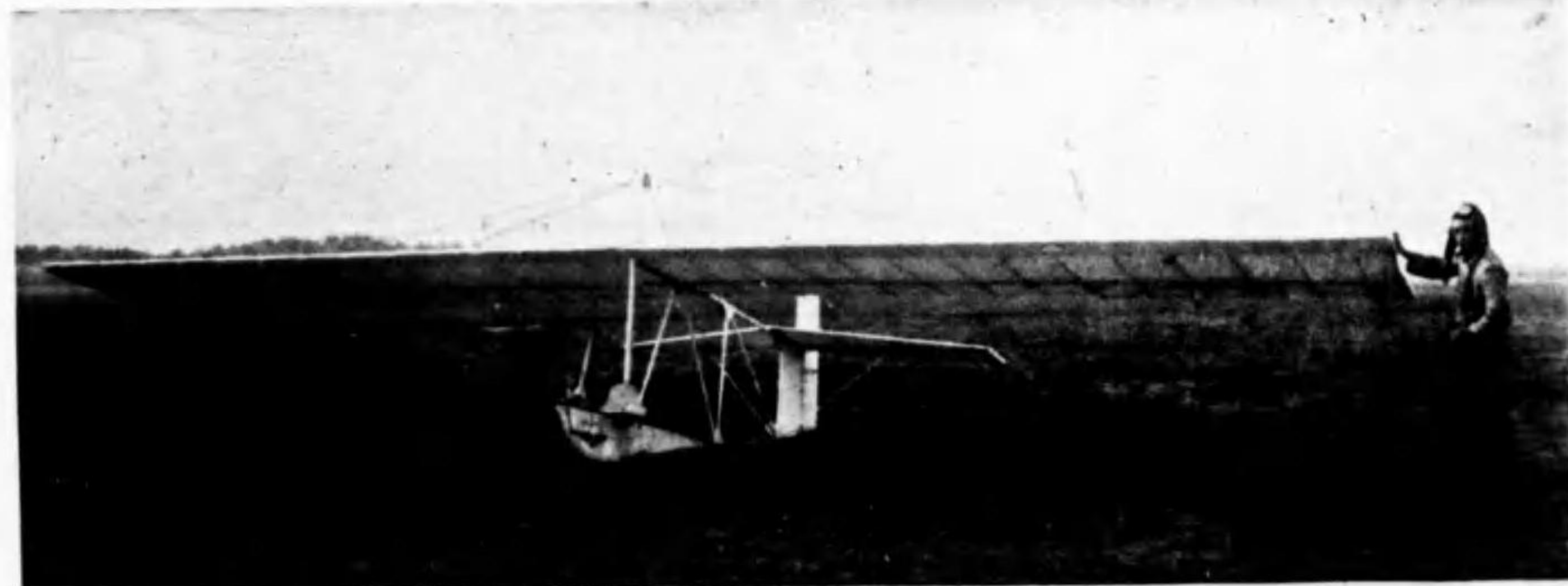


生を募集した、日本グライダー倶楽部では練習  
場(と稱した)が本格的なものであつた。こ  
つた。左の寫は同年九月六日から開始された  
イを曳航する人が、この時、その手を用いたこと  
索を曳航する人が、この時、その手を用いたこと  
ソイドとして、此の手を用いたこと、人が不足  
なを曳航する人が、この時、その手を用いたこと、人が不足

## 小野式滑空機



池之端で飛ばした前編の滑空機は併し今日  
謂ふ所のものとは大いに趣きを異にし、いづ  
れかと云へば、其の外形は初期に見られた飛  
行機によく似てゐる。斯うした類ひの滑空機  
なら其の翌年頃から他にも作つた人があつた。  
伊賀氏廣野や奈良原男爵などがそれであつた。  
島四郎と云ふ人も其の中の一に數へられて  
ゐる。降つて大正三年の夏には黒田正夫と云  
ふ中學生がライト式を真似たものを造つて人  
を乗せずに飛ばせようとしたが、飛ばなかつた。  
此の程度のもをばまだ他にも有  
るのであるが、是等は今日觀念せられるグ  
ライダーの部には入れない。今日謂ふ所のグ  
ライダーが日本で初めて設計されるやうになつた  
のは大正十年である。即ち當時東京帝大の  
航空研究所が越中島に在つた時、小野正  
三教授が主となつて編造のヘンツェン氏作の  
ものに酷似したものを製作することになり、  
經費二千圓を以て着手したのであるが、完成  
間際になつて大震災に遭ひ同十二年九月一  
日島有に歸したのであつた。  
其の後此の小野正三氏は川西航空會社に  
技師として入社したが、昭和二年同好の志藤  
砂氏などの協力を得て變つた型式の滑空機製  
作に着手し翌年一月之れを完成させた。之れ  
は水平尾翼が固定してあり、昇降は主翼後縁  
のフラップによつて行ふやうに造られてある  
此の試験飛行は失敗に終り、機體を破損した  
が後修理されて日本グライダー聯盟(昭和  
七年設立)に賣り渡され、練習用に使用され  
た。嚴密に申さば之れが日本最初の滑空機で  
あると斷じて可い。上掲の寫眞が即ち其れで  
ある。



## 藤田式滑空機

人物は故藤田中佐(中尉時代)







日本グライダー倶楽部は、昭和六年四月八日飛行館星の間に總會及び航空聯合會を開設し、日本グライダー協會と改稱する。この際、A・B・C三種の飛行規定に準じて滑空機操縦免許を授け、左の寫眞は其の時の記録である。會長奥平中將（前列右から片岡指導員、渡部一英理事、磯部鉄吉理事、吉野彰理事）

A免状及B免状を與へられた者——澤雄一、鶴岡照彦(戦病死)、白石襄治の三氏。  
A免状のみを與へられた者——清水六之助、林佳忠、金澤辰の三氏。



二十日日本グライダー協会では、昭和六年七月に開かれた。その時、高小等講習會は、三十九名が参加した。これは、講習會の最初の高小等講習會である。講習會の期間は、七月から八月までである。講習會の場所は、高小等講習會である。講習會の期間は、七月から八月までである。講習會の場所は、高小等講習會である。



箱根の空を初めて  
飛ぶブライマリー

日本グライダー倶楽部では、昭和六年三月十六日より二週間箱根の仙石原に於て劃期的な滑空練習を行った。メンバーは片岡指導員外九名(故鶴岡照彦、清水六之助、白石襄治、澤雄一氏等)であつた。  
右練習中の一日(三月二十一日)片岡指導員は蘆の湖畔の姥子寄りの坊子山からセコンダリーにてスタートし、一分二十秒の滞空記録を作つた。下の寫眞が其の時のもの



→ 片岡氏の新記録飛行

金氏の二分四十六秒の時の飛行



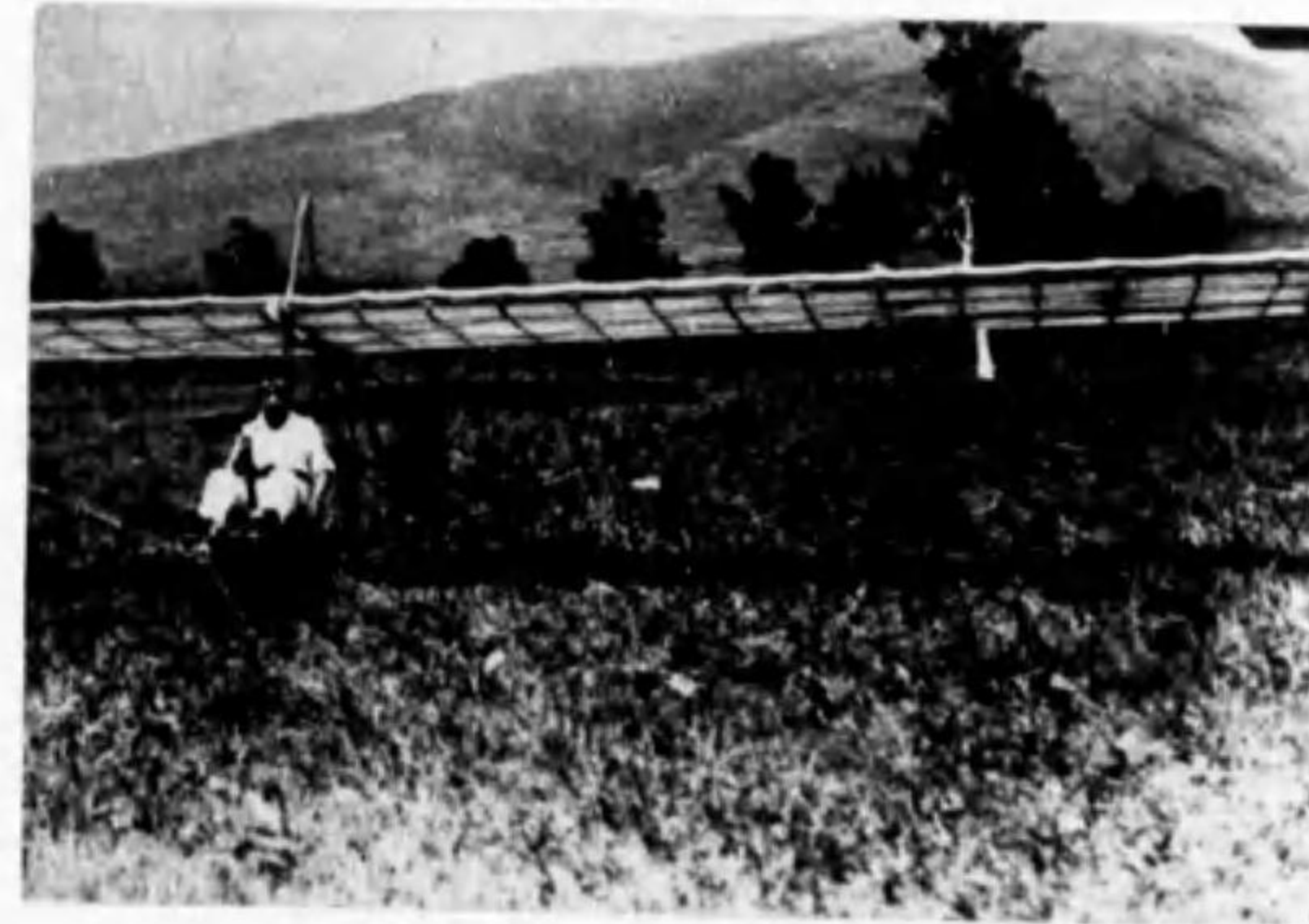
菅

平



↑ 菅平に於ける最初の滑空  
(牛は驚いて逃げ廻つてゐる)

↓ ゴム索を張つてイザ飛ばむ  
(此のグライダーは藤田式である)



不振なる初期の日本グライダー界に活力を與へて元氣づけたのは、日本グライダー協會主催の菅平に於ける滑空練習會と雑誌「グライダー」の發刊である。信州菅平に開催せる滑空大練習會は、たしかに大成功だつた。正式練習参加員十五名、其の他數名に過ぎなかつたが、遠くは北海道方面から参加せる者もあり、何れも斯道に執心深い人ばかりだつたので、其の成績も見るべきものが多かつた。仍ち之が大なる刺激となり、斯界發展の機運を齎したのであつた。此の滑空練習大會は昭和六年八月一日より同三十一日まで續行された。(成績に就ては次頁參照)

菅平では練習開始一週間後から續々と好記録が生れた。即ち左の通りであつた。(何れもセコンダリーに搭乘して彌ヶ岳の腹よりスタートす)

八月 八日	一分五十五秒	清水六之助
同 十一日	二分十五秒	金澤辰
同 二十日	四分三十八秒	片岡文三郎
(此の時は航空官が立合つてゐた)		
八月二十七日	三分四十九秒	清水六之助
同 三十日	三分五十秒	鶴飼照彦
同 日	二分四十六秒	金澤辰





空滑初の西關

昭和七年二月二十一日阪和電線沿線の信太山に於て日本グライダー聯盟(昭和六年十二月結成、同八年解散)主催、阪和電線後援で關西最初のグライダー公開飛行が行はれた。搭乗者は日本グライダー協會所屬の指導員片岡文三郎一等飛行士であつた。寫眞は二枚共其の時のもので、下のは組立中の光景。



グライダー  
月刊

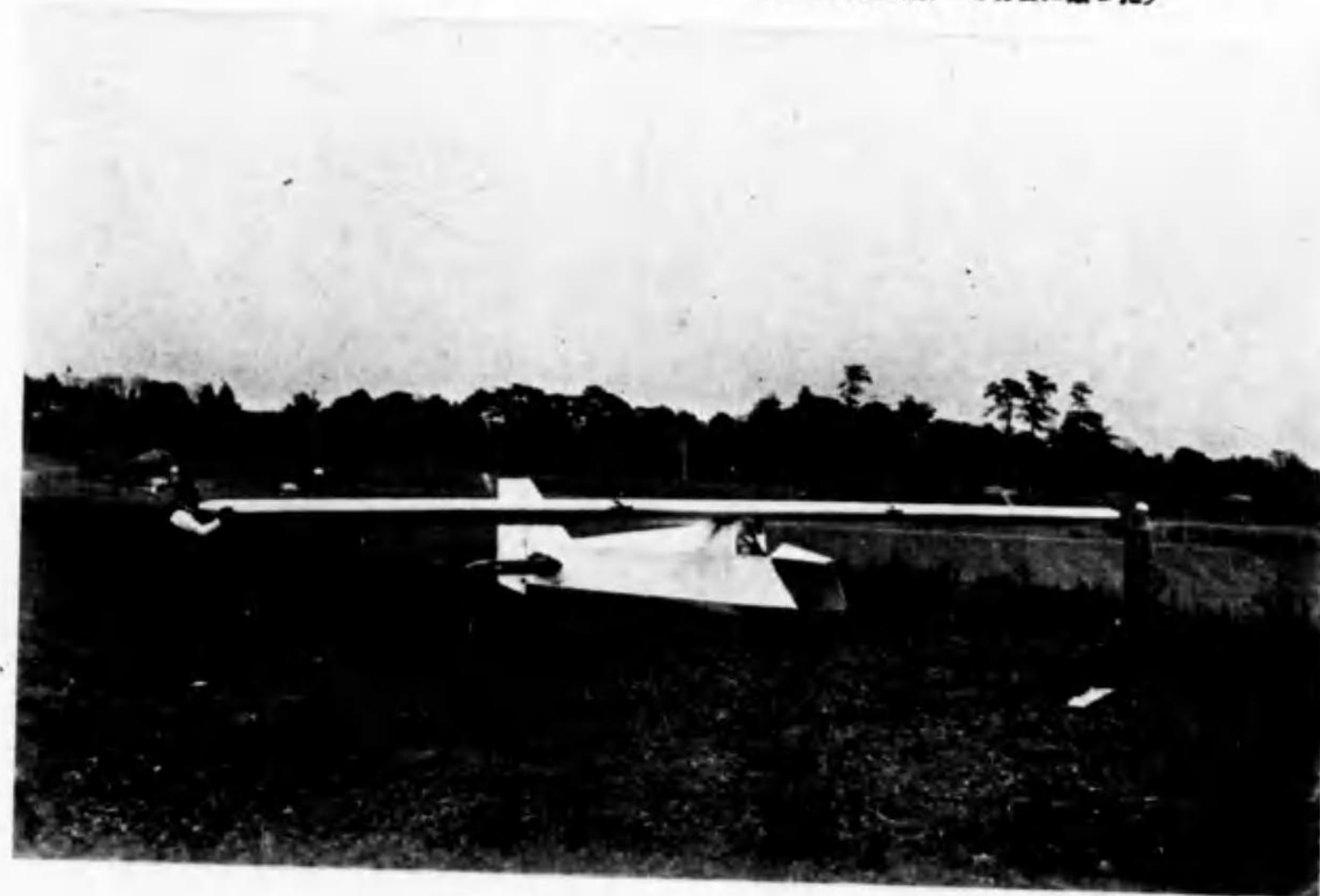
一般航空・模型飛行・軍事科学  
十一月刊創刊號



昭和六年十一月一日滑空界を指導し、且つ模型飛行機を奨励し、そして青少年を航空界に誘引する目的にて企劃されたる月刊雑誌『グライダー』が創刊された。これは波部理事の提唱により日本グライダー協會の機關として生れたものであるが、其の發行は書肆正興館が引受け、協會は經濟には全然關係しなかつた。併し編輯上の一切の權限は同協會の波部理事が掌握して全責任を以て主幹したのであつた。左掲は創刊號の表紙である。

最初のソアラ

航空研究所員山崎好雄氏(現文部省體育官)が昭和六年十二月完成せるもの(これは後ちにわかると盛となつて有名になつた)







↑ 出発前に於ける志鶴氏の緊張せる顔

# 新記録八分

↓ „別府へ”を決意して出発!



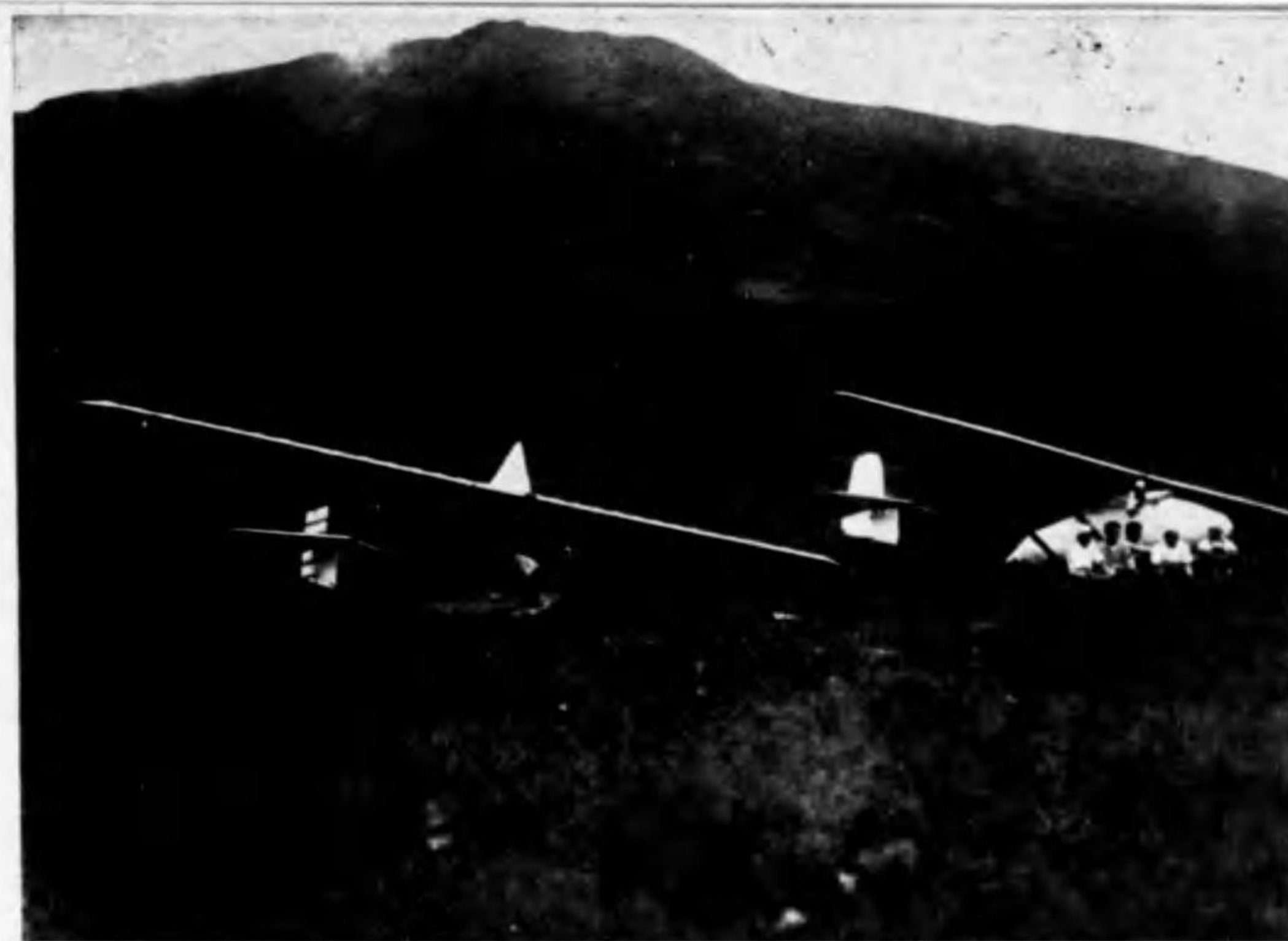
↓ 観測班員の活躍



→ “十文字型”機の  
其の時の快翔振り



# 三十四秒



九州の滑空團體二つ（前者の九大航空會と九州航空會）は昭和七年の八月二十六日から九日にかけて、大分市外の十文字高原で共同の滑空練習を行つたが、其の最後の日の九月十日九州航空界の志鶴忠夫氏は八分三十四秒の記録を作つて一大センセーションを巻き起した。  
即ち志鶴氏は九帝三型颯風帆走機、十文字型（セコンダリーの一種）で標高四百五十米の陣笠山からスタートし快翔を續けたる後別府海岸迄飛び海水浴場に着陸したのであつた。寫眞上は十文字高原と使用機（右が、十文字型、で左は前掲の第一號ブライマリー）中練習員の中食下、十文字型機の運搬

# 中国最初の滑空機

中国方面の滑空界は岡山縣金川中學校の教諭であつた山本勲氏によつて切り開かれたと謂つてよい。即ち同氏は昭和七年二月自分で設計した山本式A型滑空機を完成し（中圖が其れ、昭和七年二月十一日の撮影）次いで同年の七月B型を二機完成し（岡山市北方練兵場で試験飛行を行った）且つ同年九月十日西日本グライダー倶楽部を創設した。斯くして中国即ち西日本滑空界は芽生えたのである。

↓ 西日本グライダー倶楽部員と山本式B型新機



→ 山本式A型（搭乗者の小兒は山本氏の長男七歳の時）



→ 山本式B型と山本氏（ハンドルを握れる人）

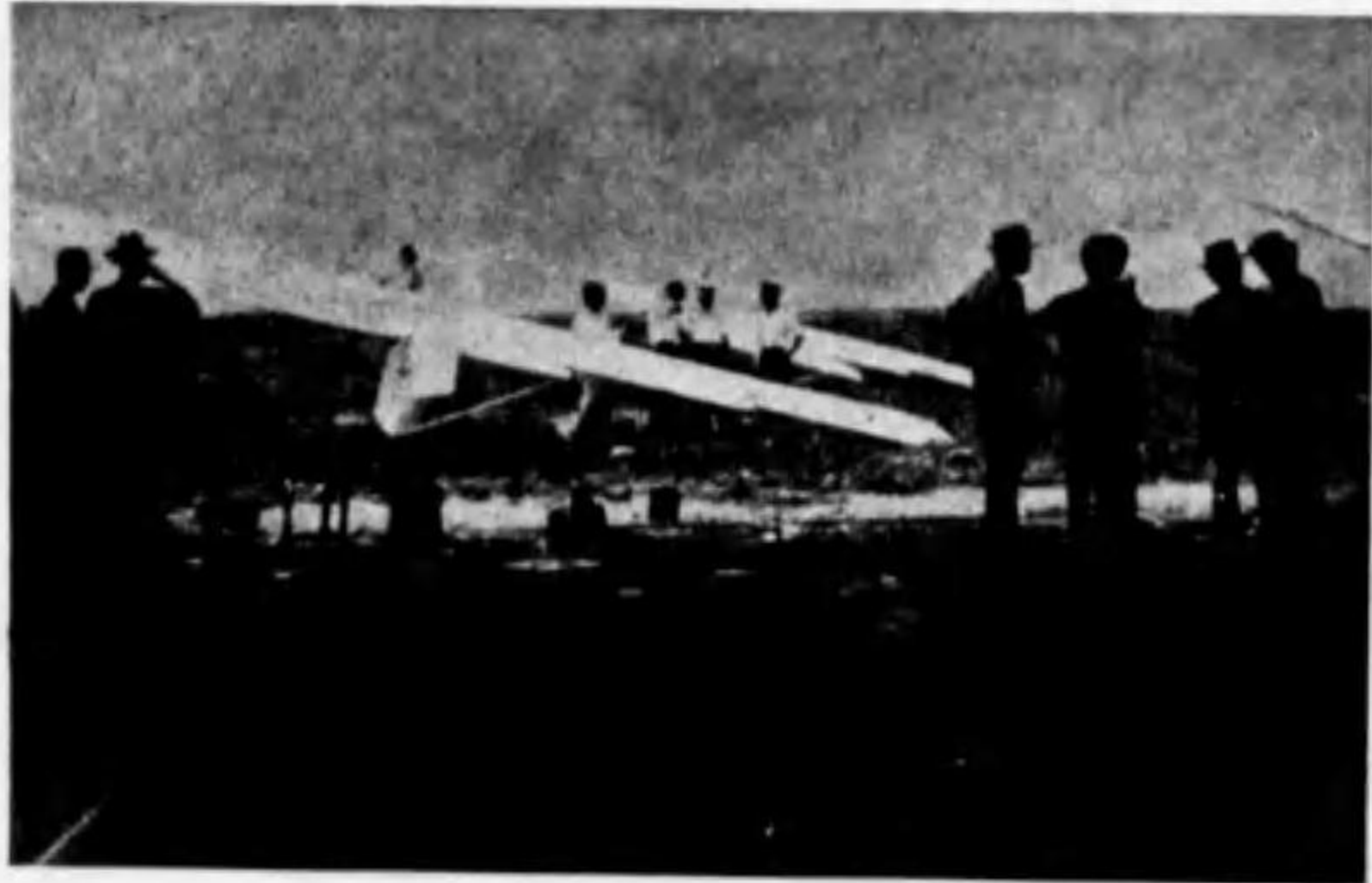


東京理化学研究所員であつた白石襄治氏（現大日本飛行協會職員）は、昭和十年ソアラを製作し、之れに白石式「白鷗號」と命名、十月九日神奈川県府村中丸海岸で試験飛行を行った。左掲は其時のもの。（該機はその後茅ヶ崎海岸にて何回も滑翔したが、同年十一月十四日の大嵐で格納庫もろ共潰された）

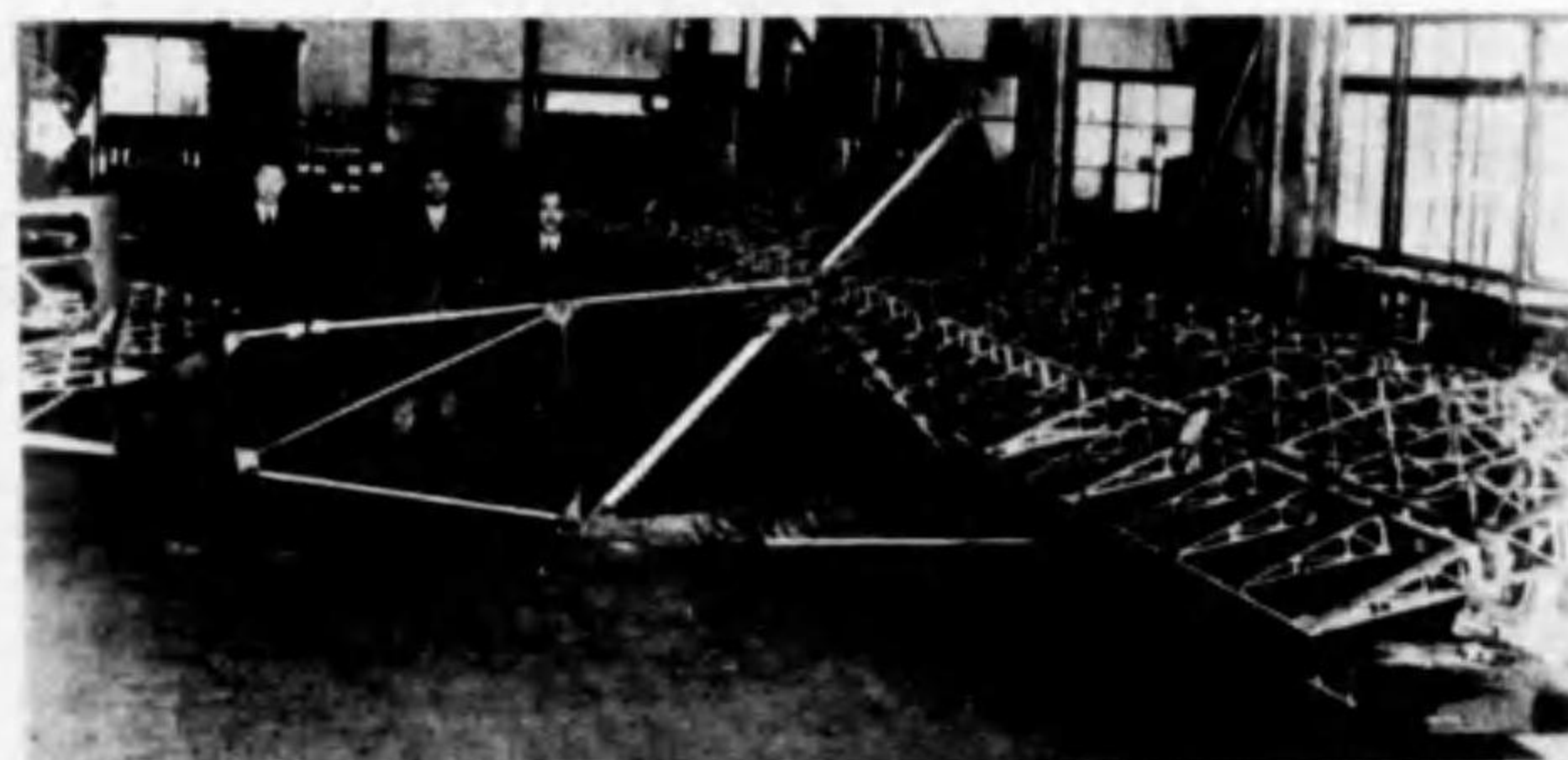
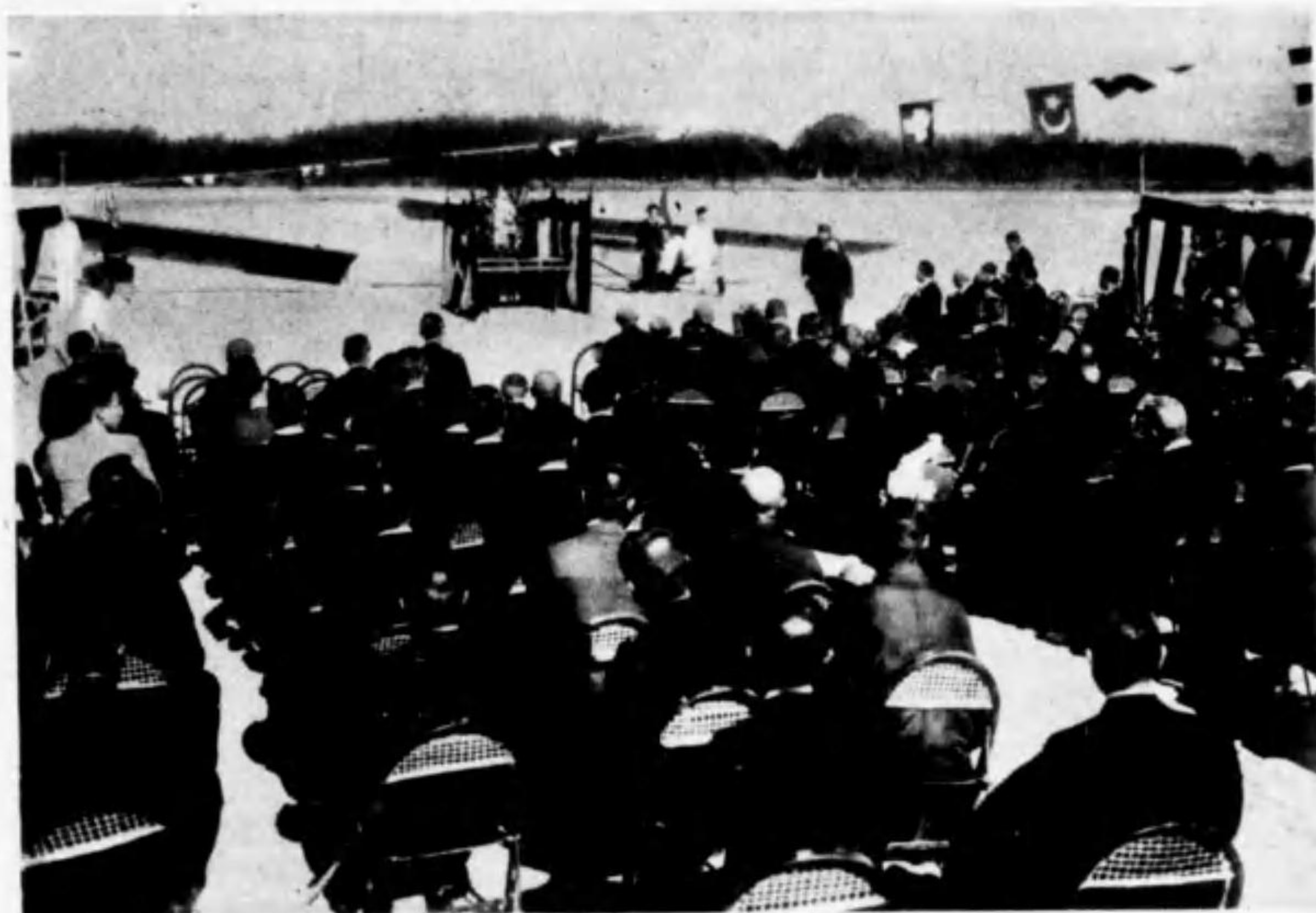
白石式「白鷗號」



博學士霧ヶ峰原平氏（昭七）の提唱によつて創設され、理學士館で此の會が成つた。昭七の八月十日、東京山頂より三臺の練習場を開始した。都府村中丸海岸にて何回も滑翔したが、同年十一月十四日の大嵐で格納庫もろ共潰された。



# 草分 ●●●



↑ 京工式一型機の内部検査の直前

昭和七年十一月二十三日、本部を伏見桃山に置く日本グライダー聯盟では、奈良電車の沿線木津河原（京都府内）に滑空場を設け、その開場式を盛大に行ひ、「木津川滑空場」と命名した。上の写真は其の時の光景である。

# 京都の

京都の滑空界は、日本グライダー聯盟（總裁長田桃藏氏—奈良電の社長）の結成から芽生えたやうだが、尙ほ見逃せないのは、京工式一型と稱する初級機の出現に就いてである。此のグライダーは京都の草分時代に於て大いに活躍し、今尙ほ京都の大谷中學校で保存されてゐると傳へられてゐるものだ。

之れは今の大阪府立航空學校の教頭倉橋周藏氏が京都の第一工業學校教諭時代に日本グライダー聯盟から「學校で作つて見ないか」と交渉を受け（昭和八年一月）て生徒と共に試作したものである。完成したのは其の年の六月で、同月九日木津川飛行場で試験飛行を行つた。何しろ日本の中學校で造られた最初のグライダーなので、第一工業學校では、此の榮譽を記念する爲めに校名の略稱を其の機式名とし今に「京工式一型」と呼んでゐるが、之れを購入した日本グライダー聯盟では「鵬號」と稱してゐた。



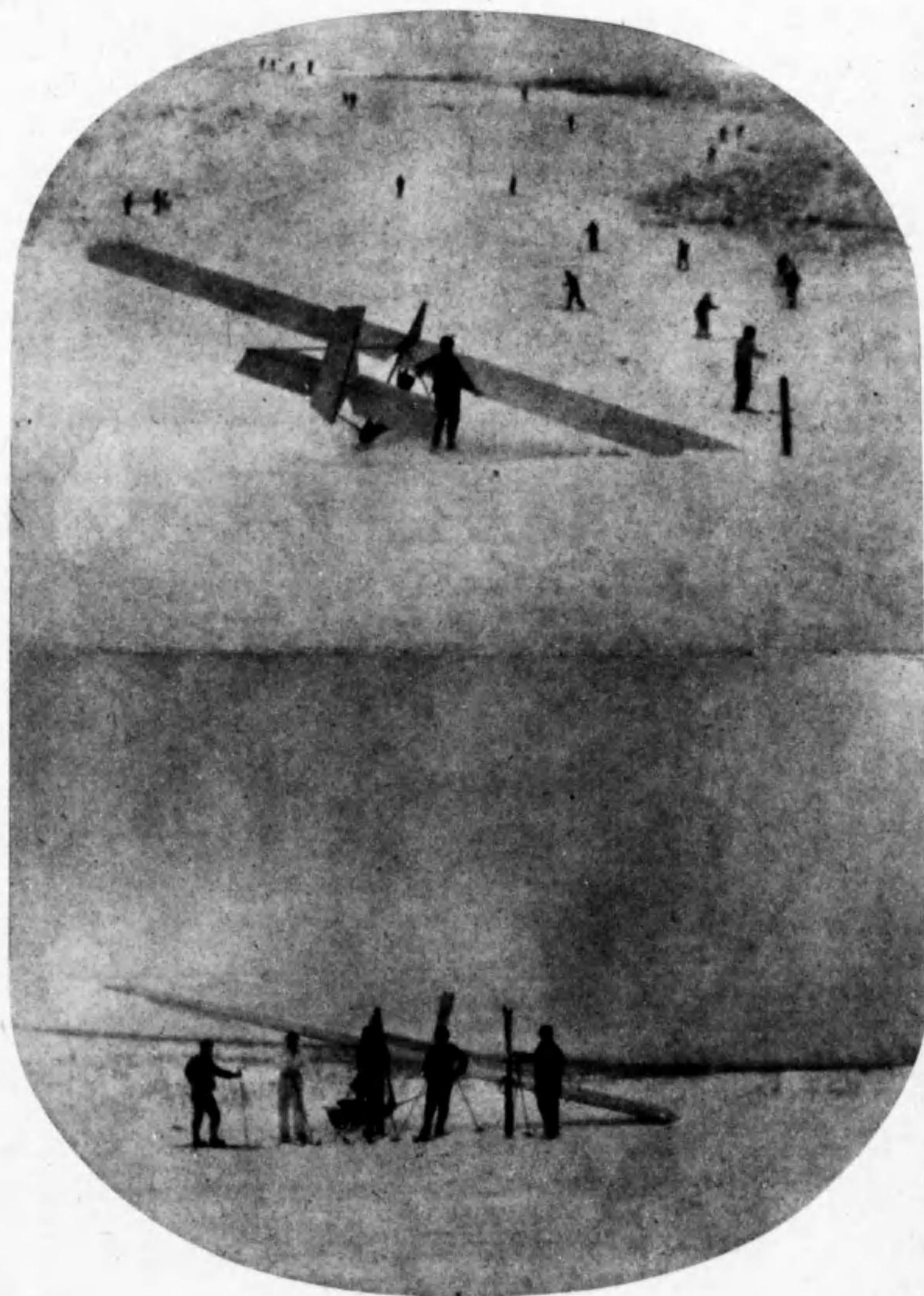
京工式一型の「鵬號」は、其の年（昭和八年）の七月二日、清水六之助氏が操縦して奈良電車沿線三山木驛東方の三百米高地より發航し六分五十六秒を滞空してブライマリーとしての新記録を作つた。併し此の時はナセルを附して飛んだのであつた。右の写真はその時の記念撮影である。尙ほ上は六月九日の試験飛行（搭乗者は倉橋氏）中京都木津川滑空場に於ける「京工式一型」の運搬。



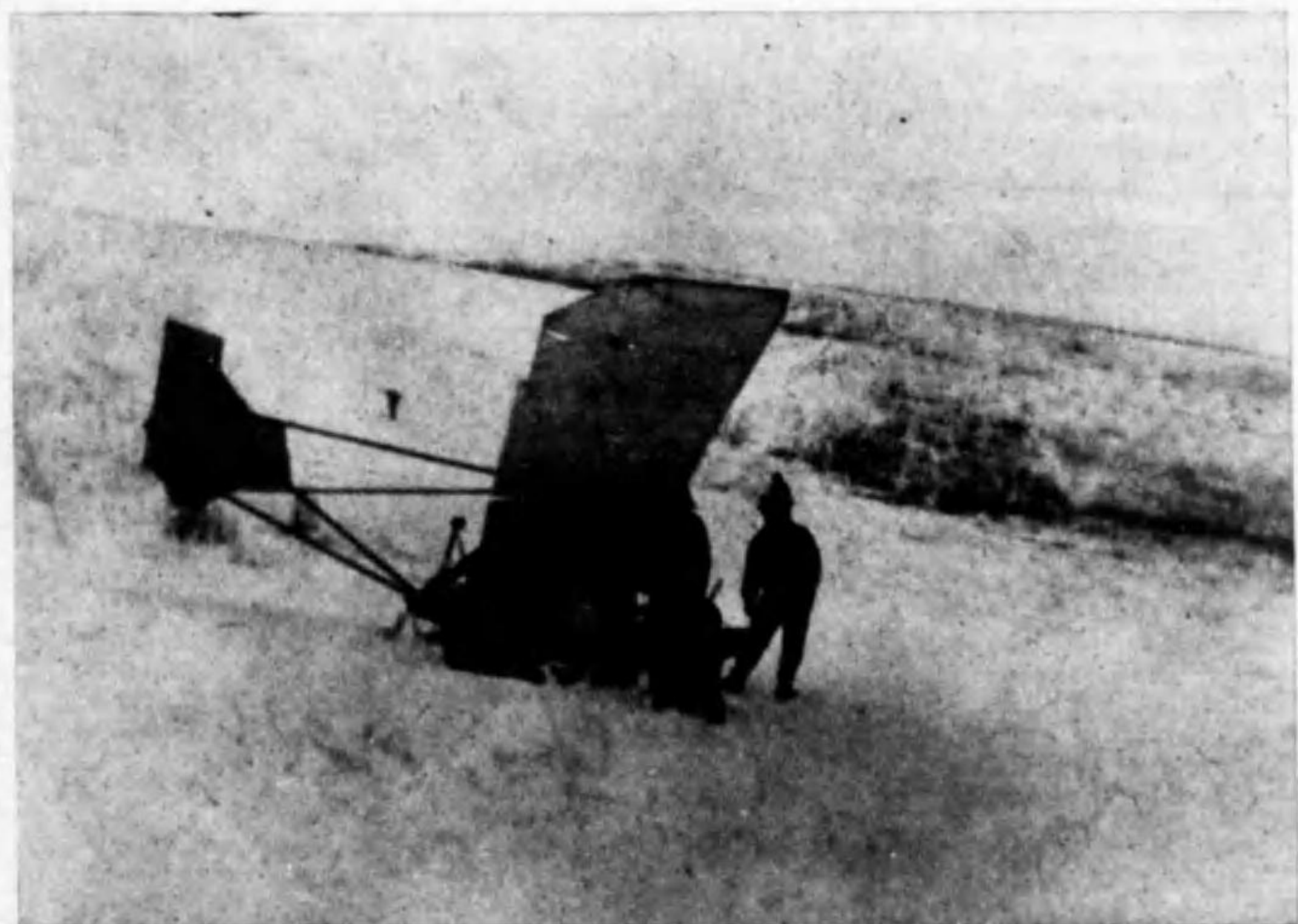




# 雪中滑空

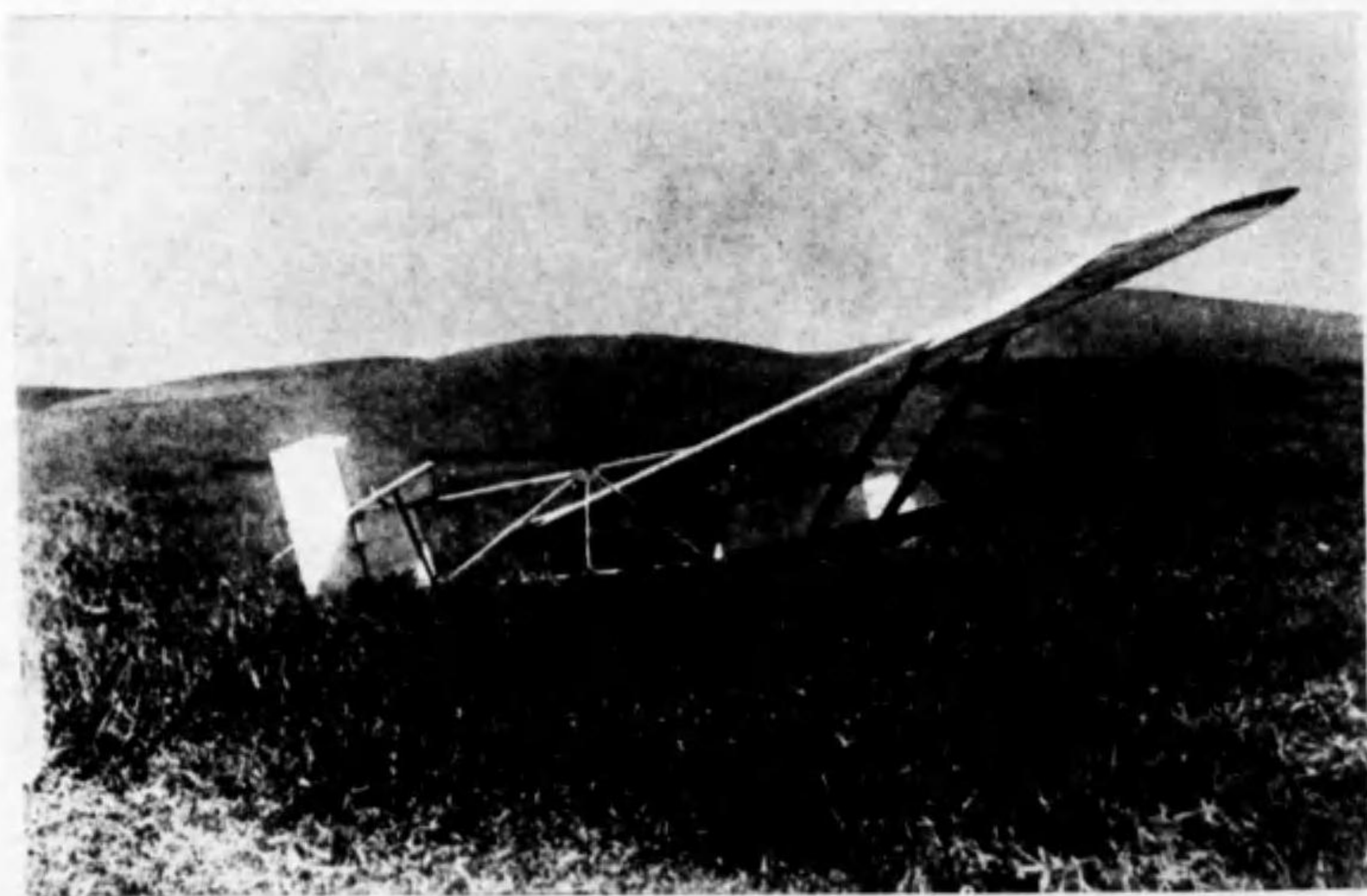


# 最初の



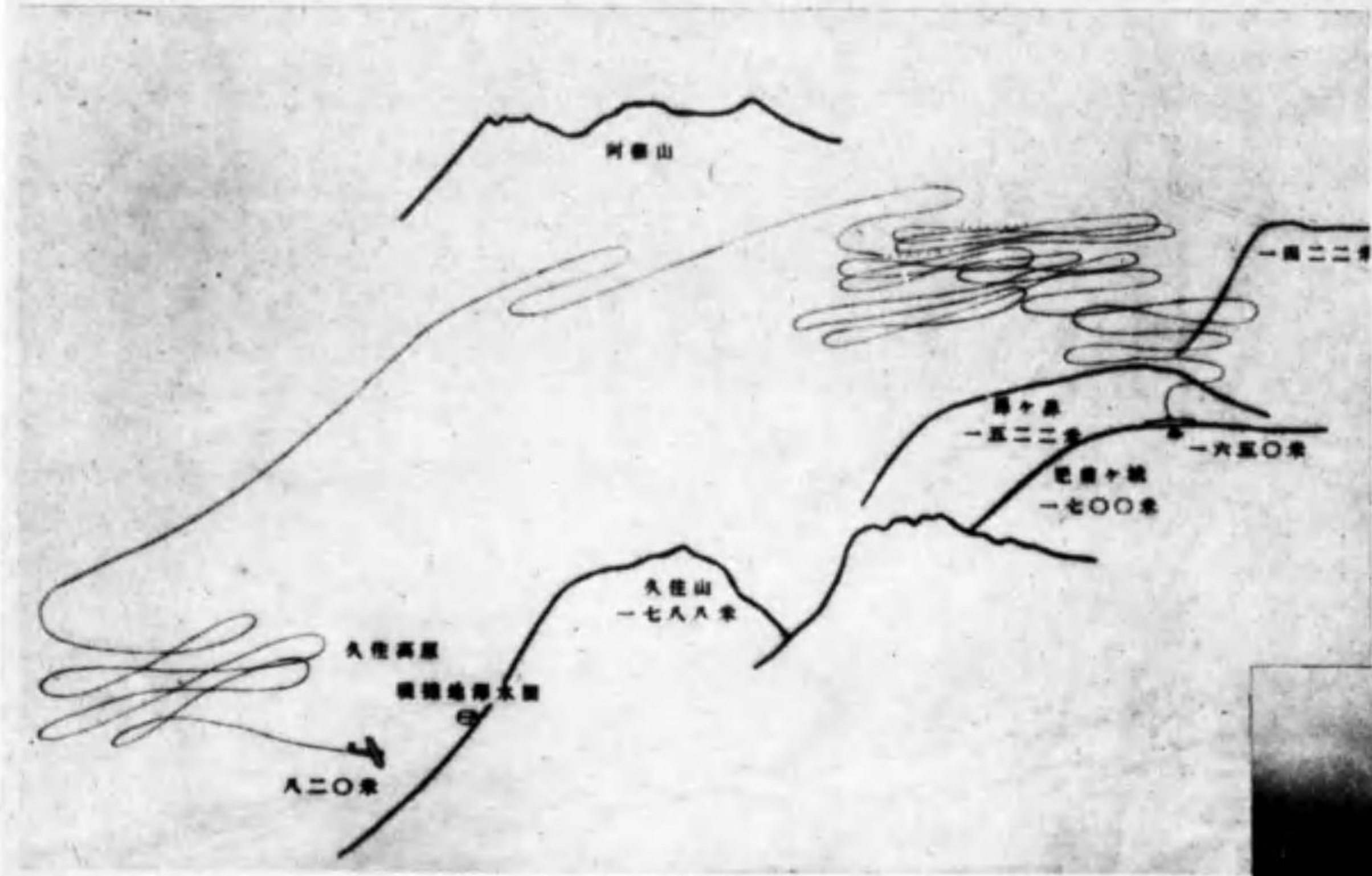
霧ヶ峰グライダー研究会では、昭和八年の十二月下旬から翌年一月にかけて霧ヶ峰にてブライマリーに雪櫃を付けて雪中の滑空練習を行った。これが本邦に於ける最初の雪中滑空の試みであった。右頁と本頁上の寫眞は其の時のもので三葉共昭和八年十二月三十日の撮影である。

「霧ヶ峰第五號」



霧ヶ峰グライダー研究会の鶴飼輝彦氏は、昭和九年霧ヶ峰滑空場に於てホールズ・デル・トイフエル型中級滑空機一機を完成し、同年九月七日之れに坐乗して六分三十秒を滑空、霧ヶ峰滞空記録を作つた。鶴飼氏は該機を「霧ヶ峰第五號」と命名した。右の寫眞が即ち其れである。

# 滞空



↑滑翔跡のスケッチ (九大航空會の作)

↓一時間を既に飛び尚ほ快翔中の「九帝五型」



# 一時間二十六分十秒

九州帝大航空會では、昭和九年八月二十七日より九月十二日迄大分縣九住高原で滑翔の實驗を重ねたが、九月十一日志鶴忠夫氏は九帝五型機に搭乗、九住連山中の肥前ヶ城の一角一六五〇米の箇所から出發して滞空一時間二十六分十秒の記録を作り前年の記録を一時間二十六分十秒リードし、床次通信大臣より賞状を授與された。



↑久住連山とメンバー



←谷間を縫つて旋回する「阿蘇號」——左上の山は既に雲脚に覆はれてゐる。

志鶴氏は前年阿蘇で斜面上昇風を利用するソアリングのコツを會得したので此の飛躍的な記録を作り得たものと觀られる。



←九帝五型機「阿蘇號」を出發點肥前ヶ城に運搬しつゝあるところ。



← 生駒山頂よりの初滑翔

滑空道場として天下にその名を知らるゝに至つた生駒山が、グライダー飛行による洗禮を受けたのは昭和十年の五月十九日であつた。之れは同月十二日結成を告げた日本帆走飛行聯盟の試みとして行はれたもので、飛行者は聯盟の生れる直前に大阪毎日新聞社航空部の囑託となつた志鶴忠夫氏、使用機は九帝五型であつた。寫眞は山頂のケーブアルカー驛横手の空地よりスタートする所。該機は此處から發航して盾津飛行場へ滑翔したのであつた。(上の寫眞はその時の發航直前のもの)



← 筑波第一號機(霧ヶ峰第七號)の筑波山飛行

霧ヶ峰グライダー研究会では、報知新聞社並に筑波鋼索鐵道會社の後援を得て昭和十年一月一日より五日間と二月二十四日に筑波一帯の氣流調査を兼ねてグライダー公開飛行を行つたが、更に四月二十八日三日氣流調査を行ひ好成績を収めた。此の時、鶴岡照彦氏は同會で新造せる筑波第一號機(霧ヶ峰第七號)を以て二十四分間を、又吉原清治氏は日土第二號機(霧ヶ峰第八號)にて二十二分間滑空した。因に、四月二十八日、長くも高松宮殿下には林陸相を伴はせられて筑波山に成らせられ右の飛行を台覽あらせられた。

↓ 日本帆走飛行聯盟結成記念  
滑空會開始直前の景

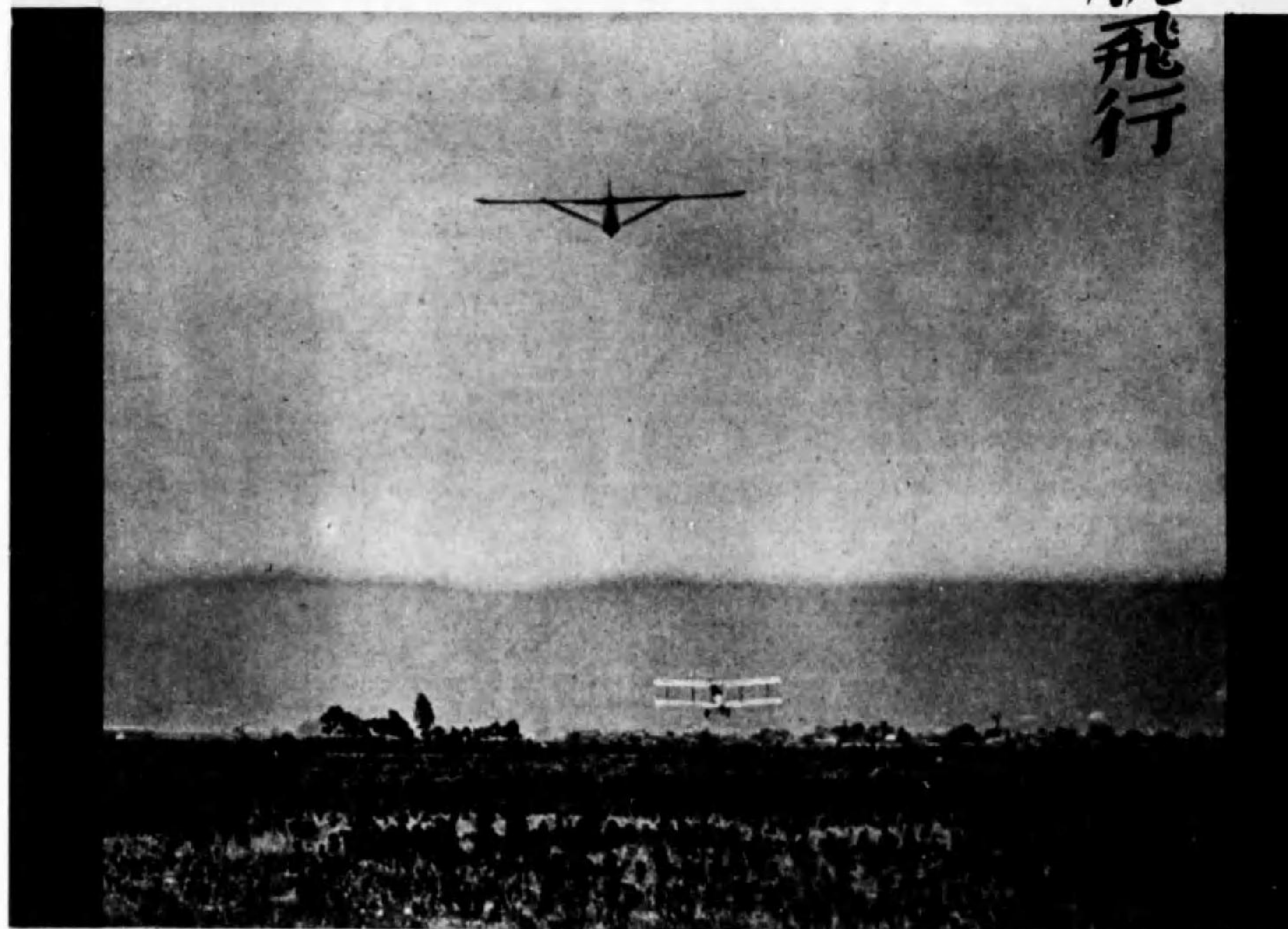


大阪毎日新聞社・東京日日新聞社では、昭和十年一月日本帆走飛行聯盟を組織する計畫を發表し、同年七月十二日大阪の盾津飛行場に於て其の結成式を挙げ、同日其の場で記念の滑空會を催した。左の寫眞は即ち其の時のものである。(聯盟の會長は荒蒔義勝陸軍中將)  
因に、結成當初の參加團體數は九箇に過ぎなかつたが、爾後各地に族々と滑空團體が生れたので同年末には二十八團體に増加した。

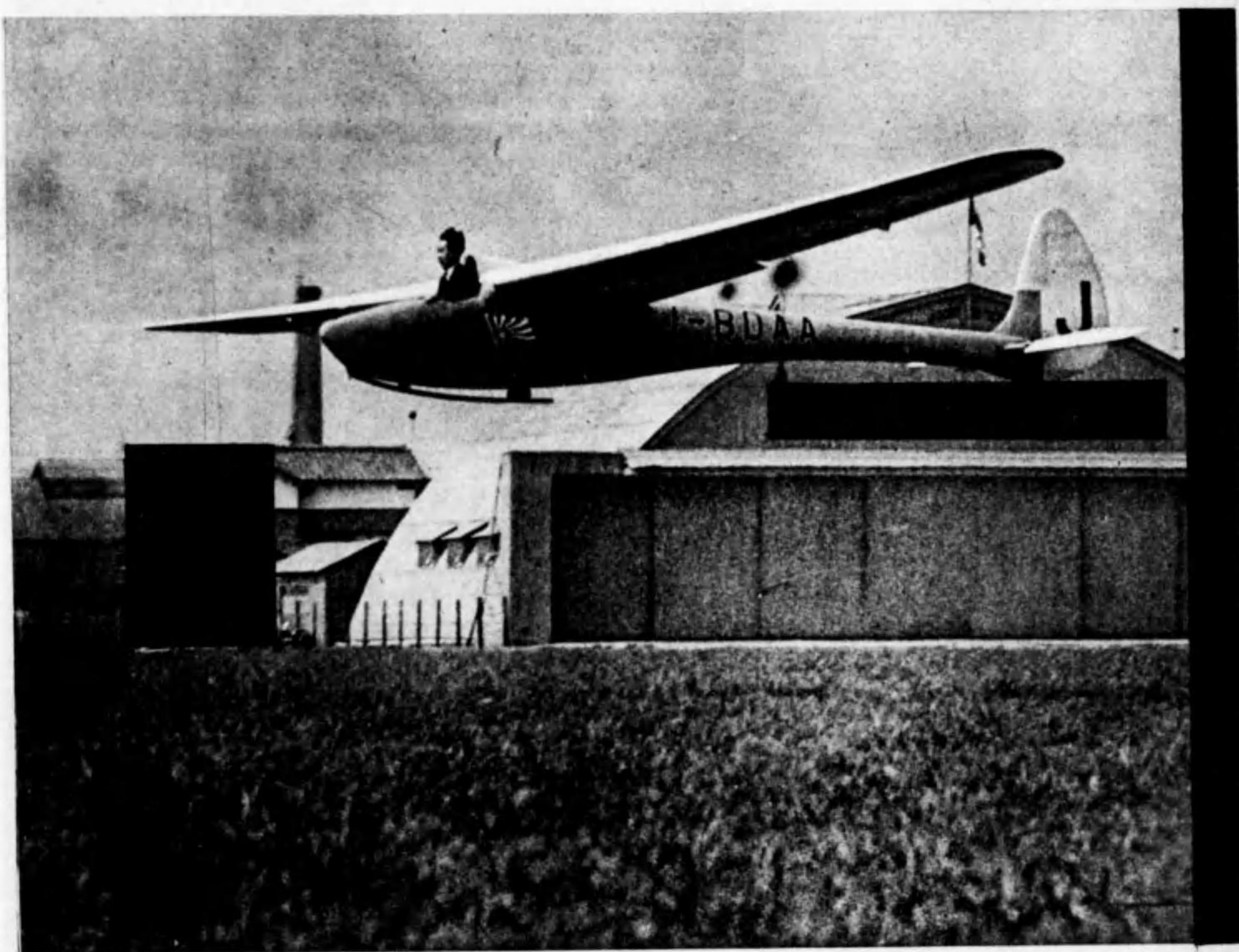
昭和十年六月十八日、我が國最初のグライダー曳航飛行（俗に謂ふ空中列車）が行はれた。

即ち此の日當時大阪毎日新聞社航空部員であつた一等飛行士松下辨二氏（現文部省體育官）が一三式陸上練習機を操縦して、同僚志鶴忠夫氏の坐乗せる九帝五型ソアラーを曳航して盾津飛行場をスタートし、大阪市の上空に到り、前後二十六分間の飛行をして此の歴史的の行事を終つたのであつた。此の寫眞は盾津飛行場からスタートする時の狀況である。

## 最初の曳航飛行



## 朝日一型ソアラーの完成



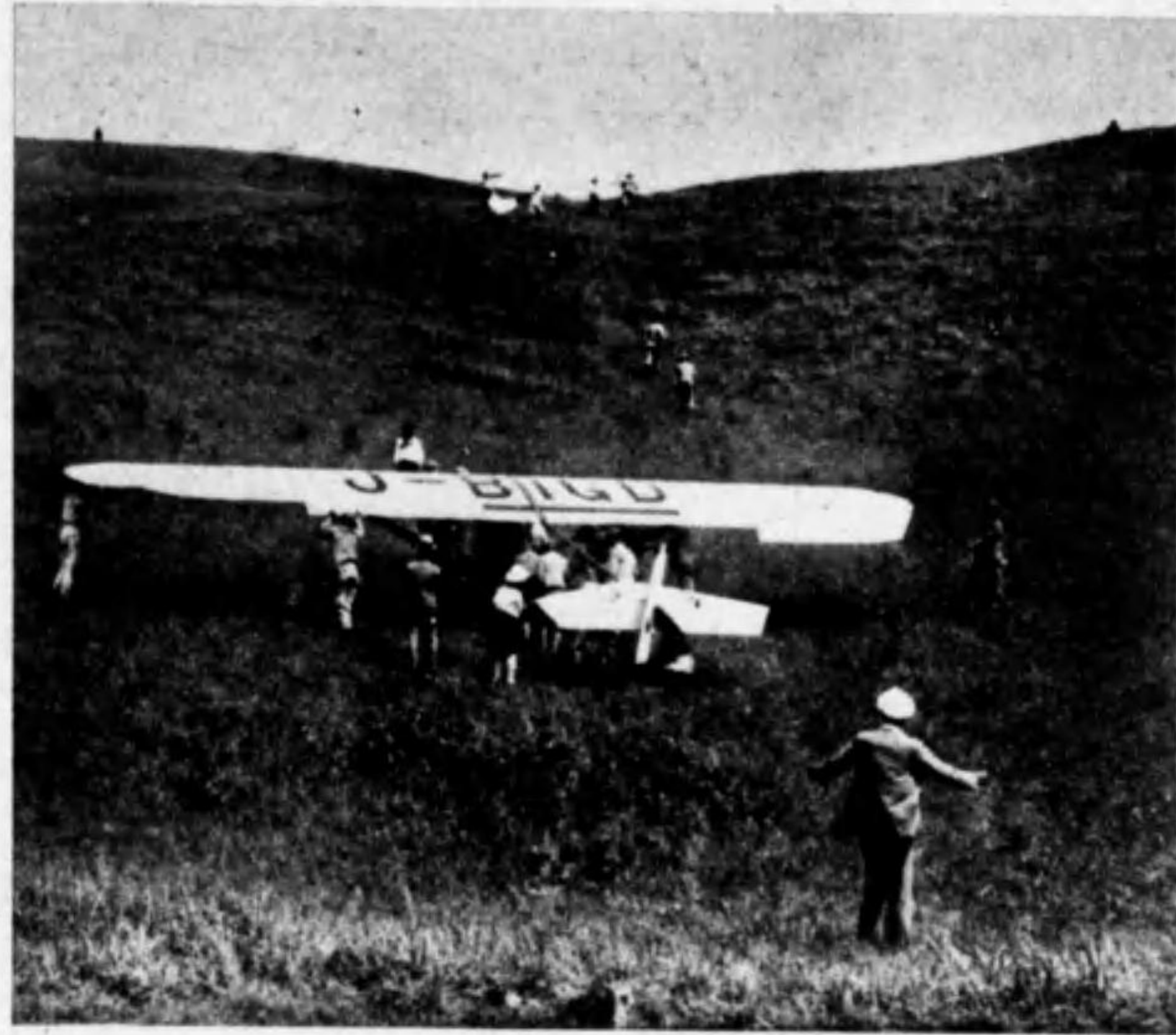
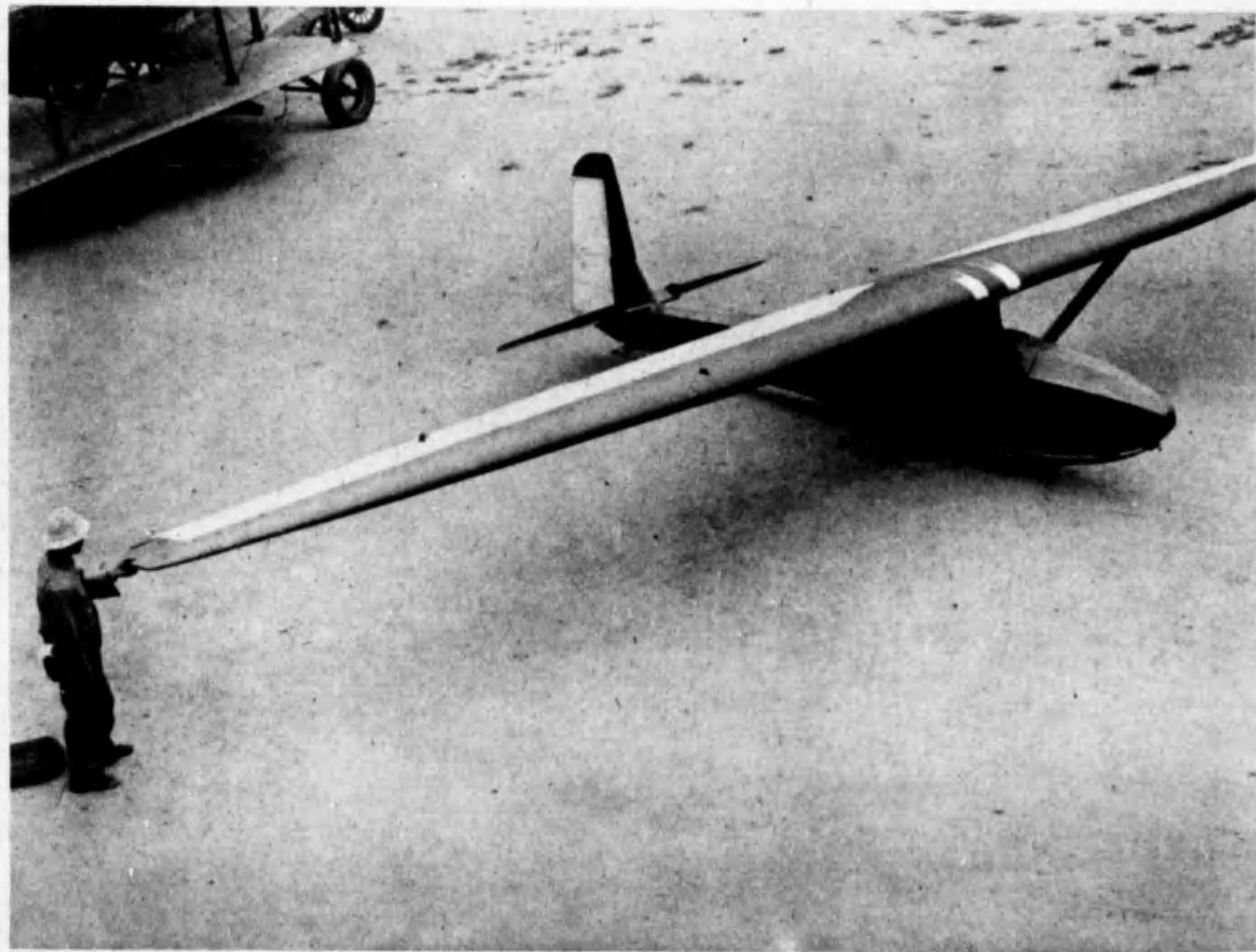
朝日新聞社では航空部員の手にて朝日一型と稱せるソアラーを製作し、其の完成直後の五月二十五日（昭和十年）羽田飛行場に於て同社の航空部次長河内一彦一等飛行士（今の同社航空部長）によつて試験滑空を行つた。寫眞は其の時のもの。

該機の設計は東京瓦斯電氣工業會社（日立航空機會社の前身）の川口、村山兩技師に依つて成つたのであつた。

## 九(帝)七(型)の完成

昭和十年八月「九帝七型」が完成された。この「九帝七型」こそは後に幾多の記録を作り、且つ歴史的飛行をなし、我が滑空界の水準を引き上げてくれた功勞機で、先進國の高性能帆走機に比しても毫も遜色の無いものと認められた純國産機である。

之れは佐藤博氏の設計により九州帝大航空會が製作したものであるが、その堪航検査は、大阪城東練兵場にて行はれたのであつた。此の寫眞は其の堪航検査の時撮影されたものである。



↑ 箱根十國峠に於ける講習會スナツブ  
(六月二日の撮影)

日本帆走飛行聯盟が結成されてから間もなく關東の滑空界も漸く多忙を告げるに至つた。先づ、箱根十國峠の「盗人厩」と云ふ所で同聯盟關東支部主催の講習會が催され、それから七月二十一日より二十日間、上越線上の原に於て劃期的と謂はれた規模のグライダー講習會が同聯盟關東支部及び東京日日新聞社主催で行はれ、約百名の滑空體驗者を出した。

上の原に於ける講習會スナツブ



## 朝來のヒルト氏一行

日本の滑空界は世界第一流の名滑空士で、軌道王とまで讃えられた獨逸人ウオルフ・ヒルト氏の來朝によつて畫期的な發展を遂ぐるに至つたと言つて可い。氏を招聘したのは日本航走飛行聯盟であるが、其の交渉は我が陸軍の厚意によつて纏められたのであつた。

ヒルト氏は本國より助手としてカール・ヴウアー飛行士(滑空士でもある)とハンス・シュトルツ技師とを伴ひ、それにゲツピンゲン一型並に同三型の兩ソアラート、曳航用飛行機クレム式一機とを携えて來朝したのであるが、東京滞りに到着したのは昭和十年十月二日であつた。かくて二ヶ月間滯留、同十二月十六日神戸より歸國の途に就いたのであるが、其の間所澤に於ける公開飛行(十月二十六日)を皮切りに東京、上田、所澤、大阪等に於て妙技を示し、特に陸軍の航空兵將校に對しては編隊を傾けて滑翔術の秘法を傳授した。又民間人に對しても大阪に於いて十二月六日より同十二日迄講習會を開いて一通りの指導を行つたのであつた。(次頁へつづく)

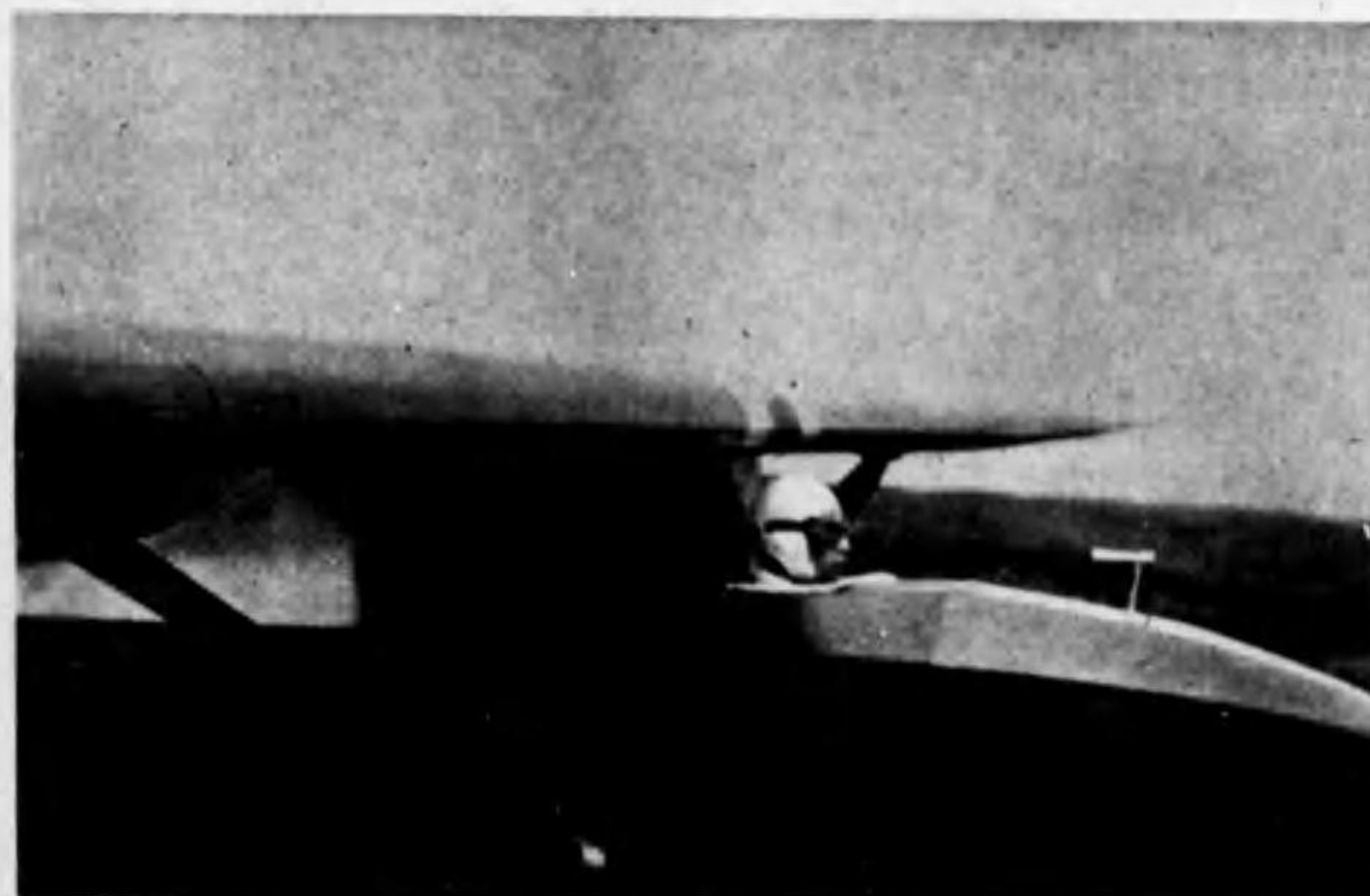


日本に於けるヒルト氏の初講演  
(十月七日飛行館にて)



ヒルト氏と望月遷相の握手  
東京會館(今の大東亞館)に於ける日本航走飛行聯盟主催の歡迎會にて(十月八日夜)

## 阿蘇外輪山 四時間滑翔



昭和十年八月、九帝七型ソアラートを完成させた九州帝大航空會では、其の翌月此の新鋭機の飛行實驗を阿蘇外輪山に於て行ひ非常な好成績を収めた。即ち、九月の五日には三時間四分の滑空新記録を作り、更に同八日には四時間十二分に記録を飛躍せしめたのであつた。操縦者は例の志士忠夫氏である。

左掲の寫眞上は出發前の組立(右端は佐藤助教、左端は故橋本賢輔博士)中は四時間飛行の時の出發直前下向スタート



右はクレム機（パウアー氏操縦  
岡貞文飛行士コパイア内役とし  
て同乗）に曳航されて白妙えの  
富士山を眺めながら名古屋を指  
して行くヒルト氏搭乗のグライ  
ダー。

中は眉津での御目見得高等飛行  
を終つて將に滑陸に移らうとし  
て旋回中の光景。



ヒルト氏は陸軍の達人から授けられた飛行の達人として、この飛行に際しては、その飛行技術の向上に努めた。その飛行に際しては、その飛行技術の向上に努めた。その飛行に際しては、その飛行技術の向上に努めた。



下 滑陸して格納庫の前に歩み寄ると、妙技に感はされた数萬の觀衆が雷の拍子を以て迎へた。それからヒルト氏はマイクの前立つて挨拶したのである。

大阪に於けるヒルト氏一行の歓迎會は十二月八日新大阪ホテルで催された。左から四人目ヒルト氏、パウアー氏、シュトルツ氏、（歓迎の辭を述べてゐるのは大毎の高石重役）

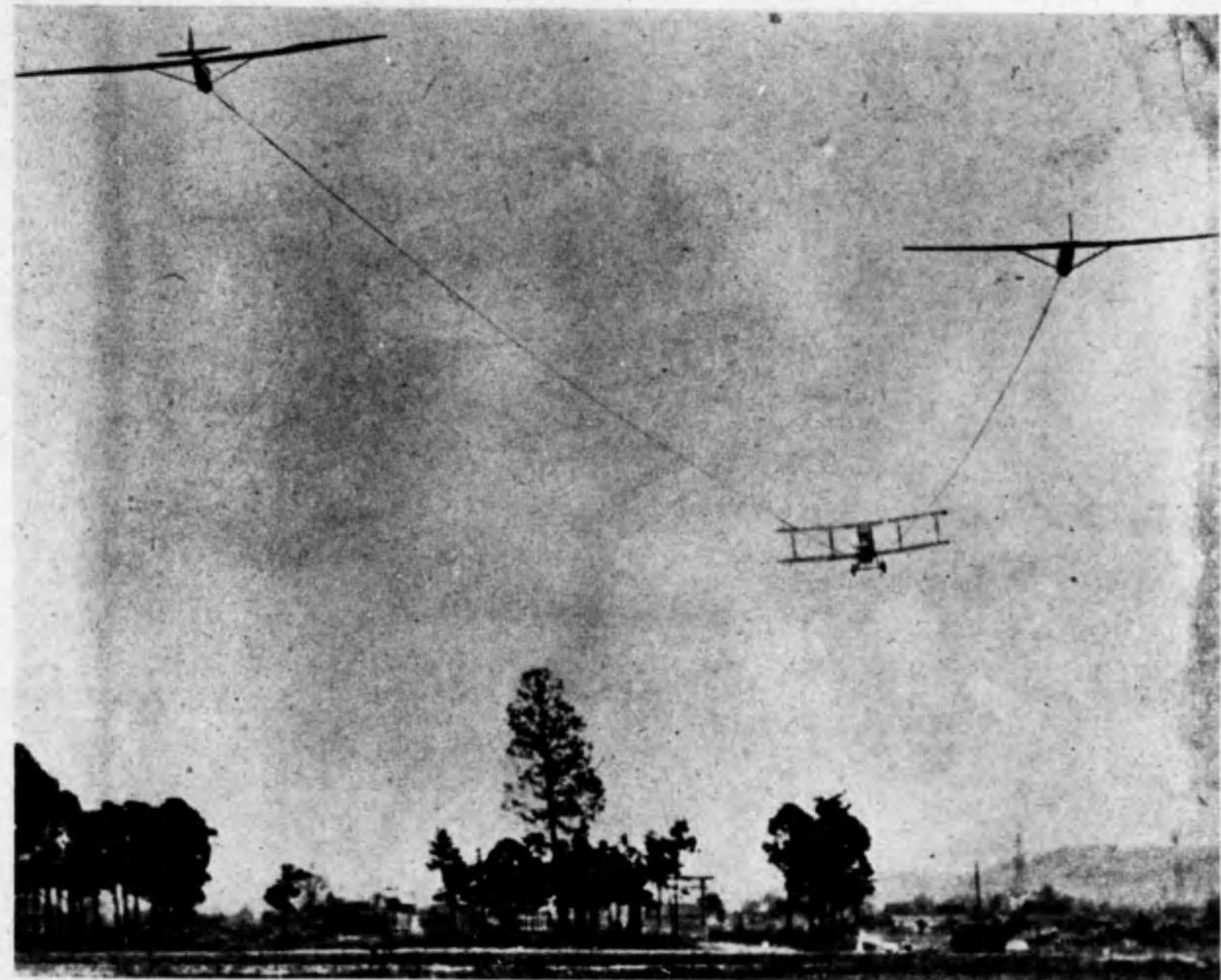


ヒルト氏の席畫  
眉津での講習會を終つた直後教えず等の前毛筆を巧みに使つてソアラを描いてゐる所。ヒルト氏の背後は松下辨二氏、後列中央志鶴氏、左端清水六之助氏、右端利根川憲氏。

徳川中将ヒルト氏の講習會を視察  
徳川好敏中将（當時所屬陸軍飛行學校長）は右講習會第五日目（十二月十一日）に近藤兼利中佐（現少將）を伴つて視察を行った。右の寫眞は其の時のものであるが、其の日はヒルト氏は畏き邊りより賜つた勳章拜受の爲め上京して不在であつた。（左より大毎の航空部長福知新次氏（現日本滑空機工業組合専務理事）、佐藤博氏、近藤中佐、徳川中将、パウアー氏、羽太文夫氏（當時大毎航空部副部長）志鶴忠夫氏）







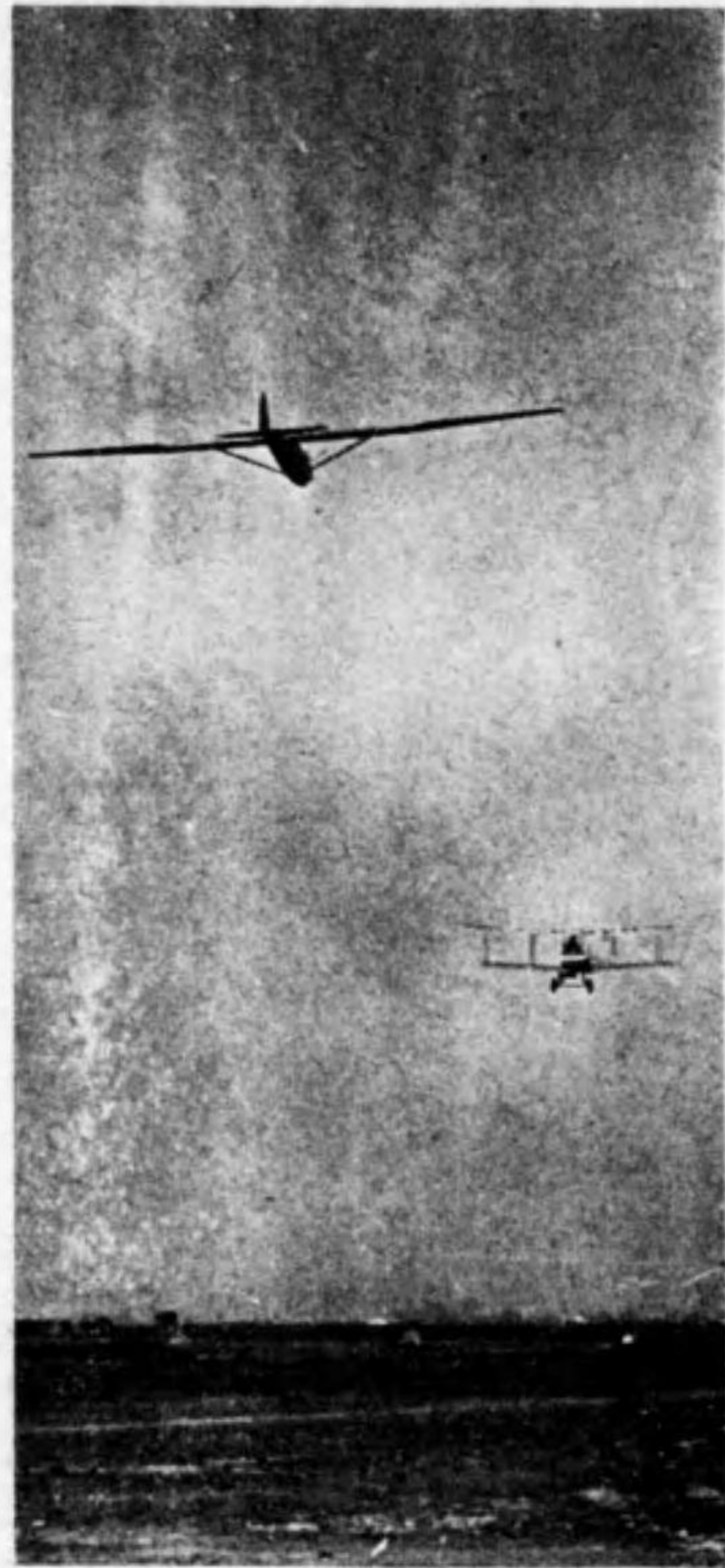
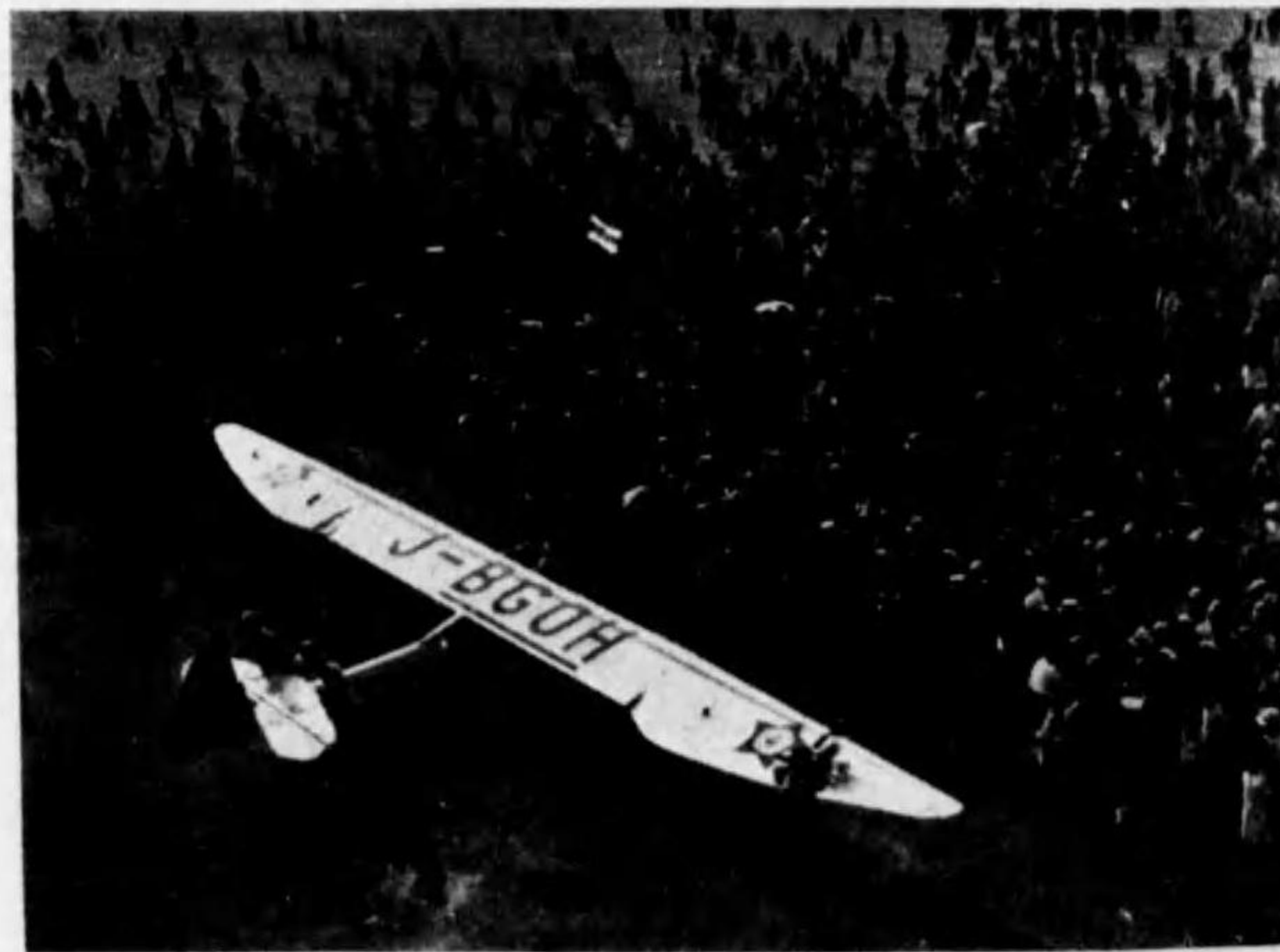
### ↑ 最初の二機曳航飛行

昭和十一年四月二日大阪に於て我が國では初めてのグライダー二機曳航飛行が行はれた。  
 之れは日本帆走飛行聯盟の催して、大毎の大蔵清三一等飛行士が一三式飛行機を操縦して志鶴忠夫氏坐乗の九帝七型帆走機と、松下辨二氏坐乗のゲツピンゲン一型帆走機とを二本の曳航鋼索を以て連結して行つたものである  
 [寫眞] 右は九帝七型機。左はゲツピンゲン一型機

### 日本一周曳航飛行

日本帆走飛行聯盟並に大阪毎日新聞社・東京日日新聞社ではグライダーを曳航して日本を一周する飛行計畫を實施した。

即ち昭和十一年五月七日松下飛行士操縦の一三式陸上機(小島機關士同乗)が志鶴氏搭乗のゲツピンゲン一型を曳航して厩津飛行場を出發、先づ東廻りをして(北海道へは渡らず)後ち西廻りを爲し、六月十四日大阪の城東練兵場に歸還したのである。



#### (寫眞説明)

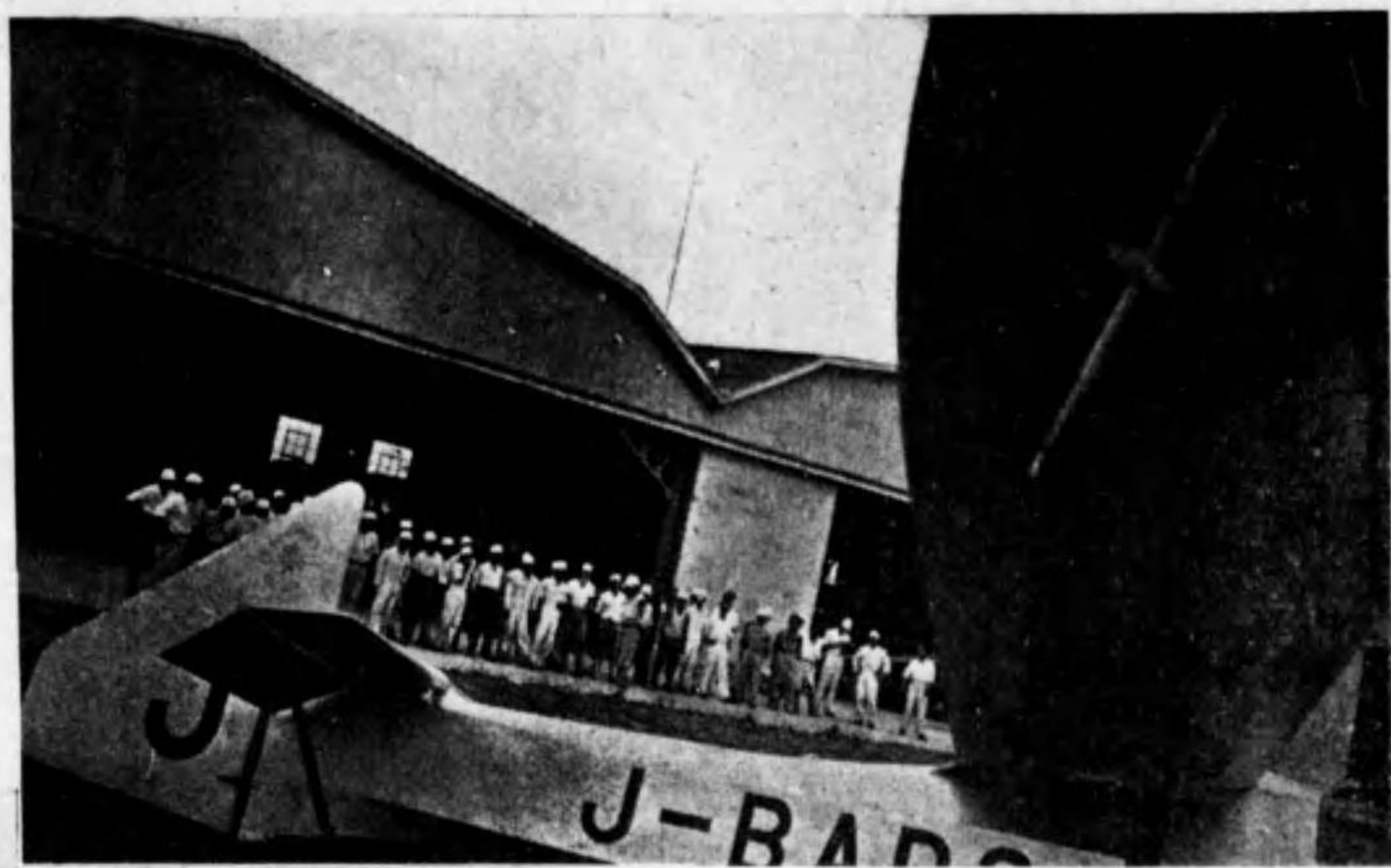
左側(上)は大阪の厩津飛行場出發  
 右側(上)青森へ到着  
 (中)都城(九州)へ到着  
 (下)城東練兵場へ歸還

#### ← 厚木中學校の進空式

神奈川県厚木中學校では、昭和十一年五月八日グライダー部を設け、所屬第一號機の進空式を同年七月二十二日厚木飛行場に於て志鶴忠夫氏(當時の囑託指導者)に依頼して行つた。  
 因に、これは中學校としては最初の滑空部であり、中學校としては第二番目(第一番は京都第一工業學校グライダー部)のものである。

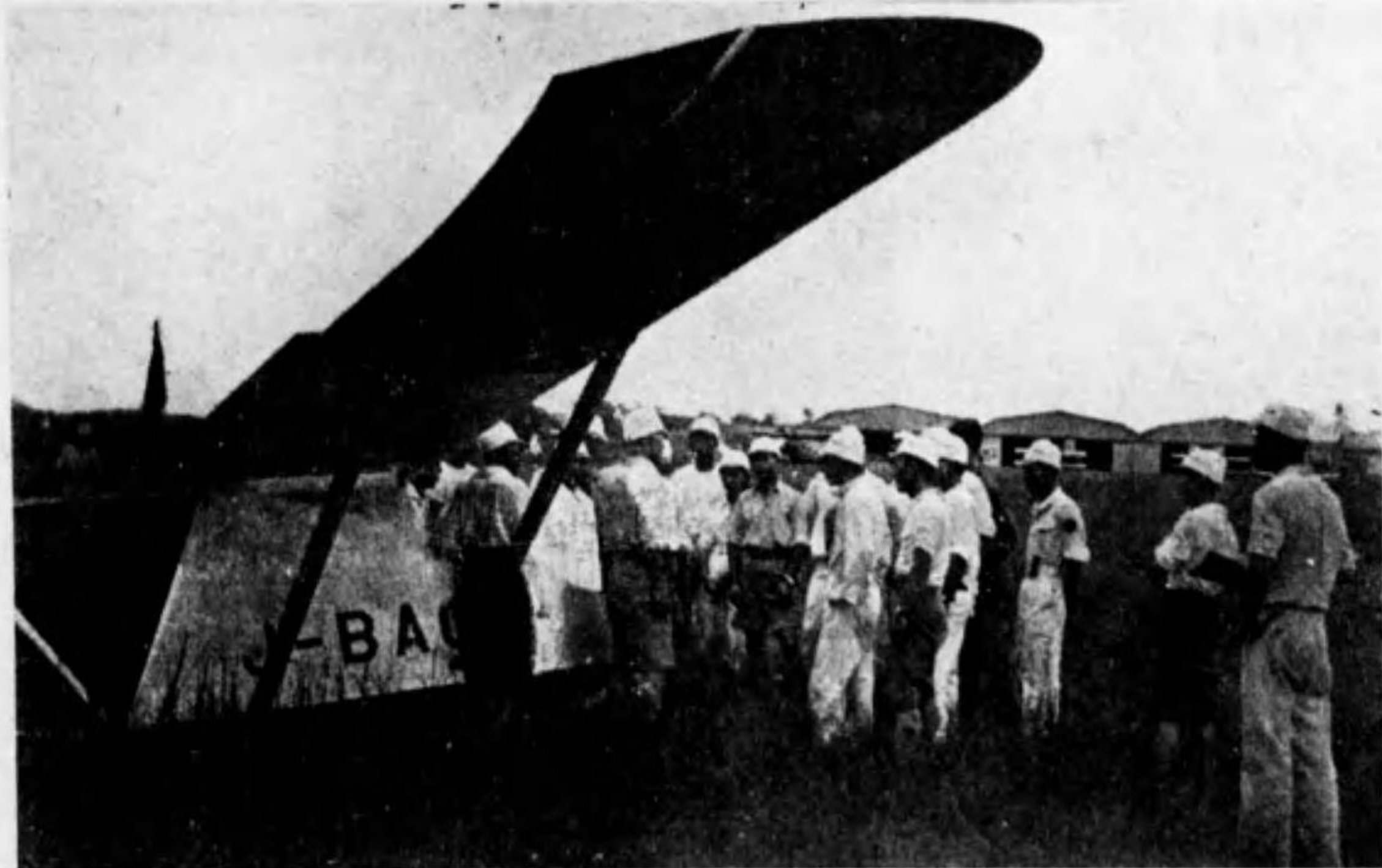


第一回帆走



↑ 受講生

日本帆走飛行聯盟並に大毎・東日新聞社では、滑空指導員養成を目的とする第一回帆走飛行講習會を昭和十一年八月二十五日より同三十一日迄唐津飛行場に開催した。受講員は四十数名であつた。之れを三班に分ち本格的な訓練を施した。



→ 中級機の操縦を爲すに當りて

飛行講習會



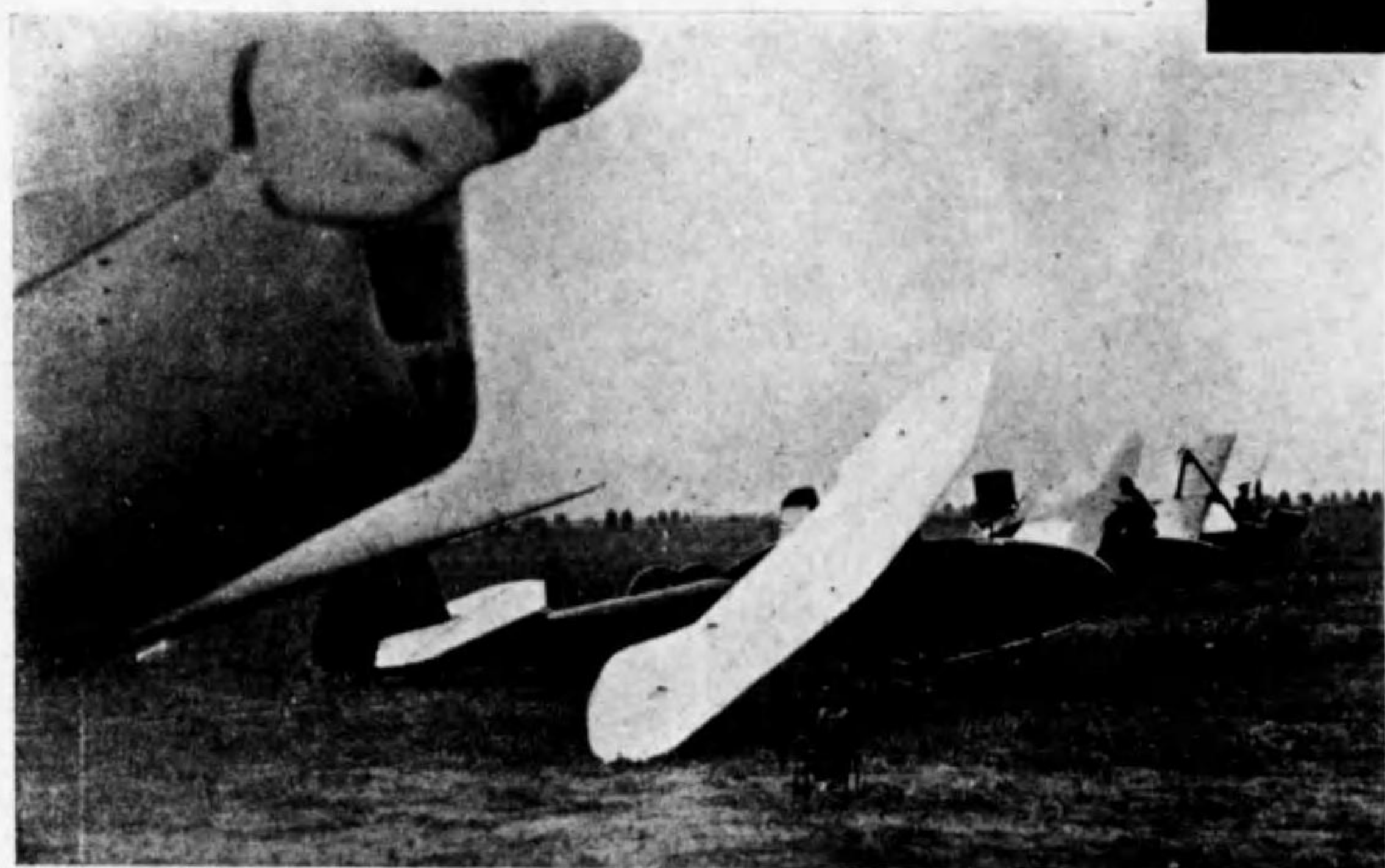
↑ 高級機の操縦を爲すに當りて



→ 初級機の訓練

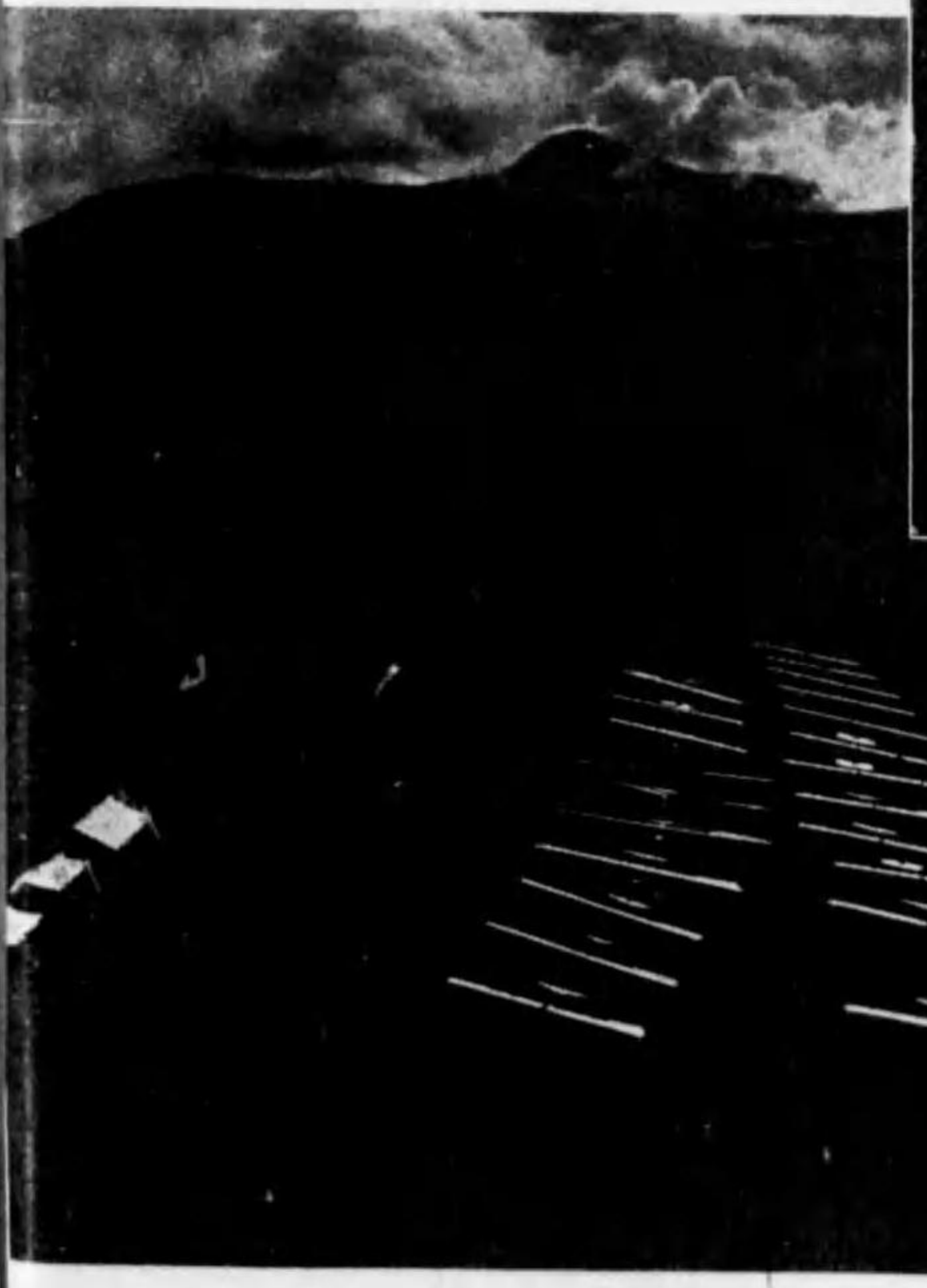
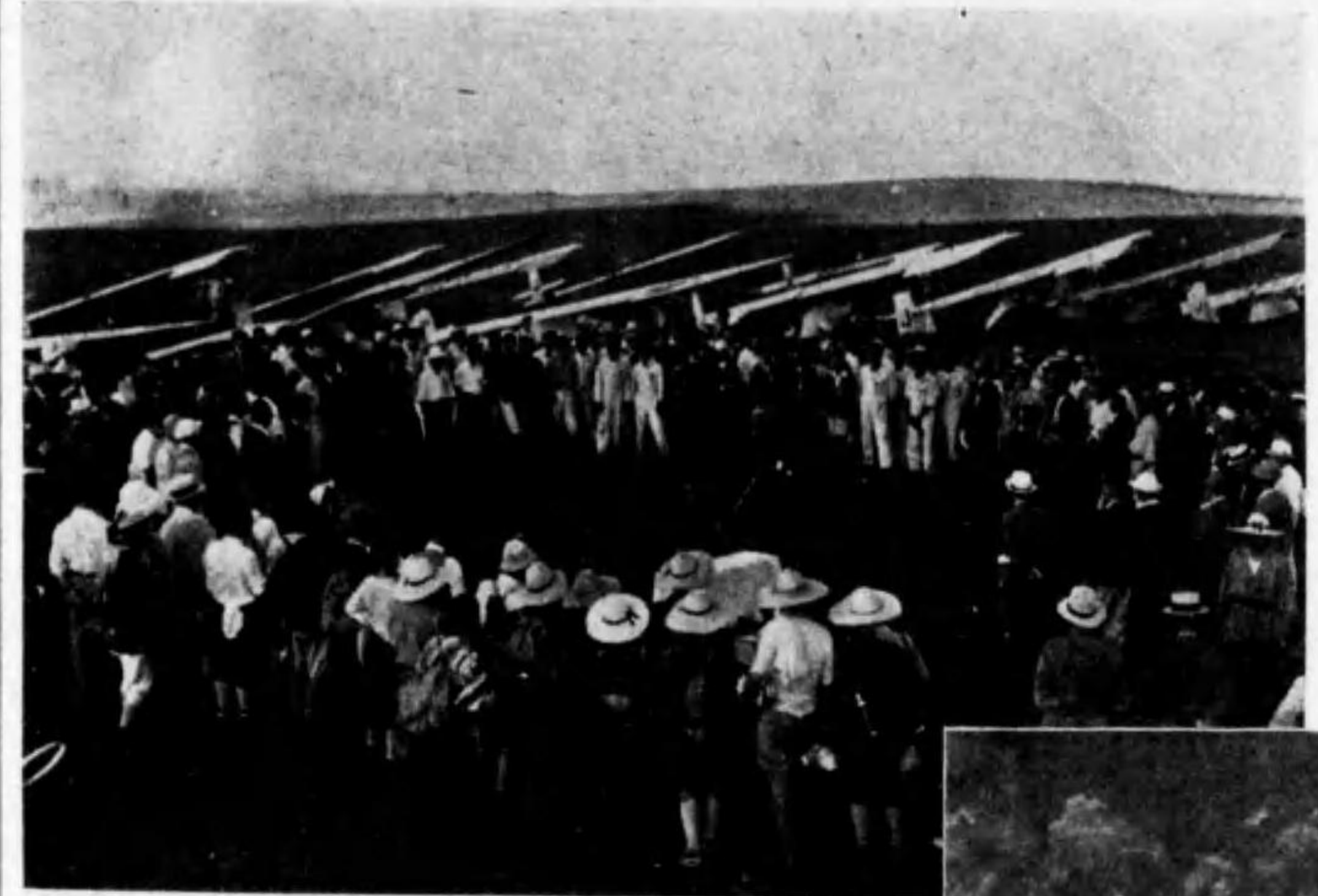
附記

此の帆走飛行講習會中に滑空關係殉職者を出した。即ち第三日目の八月二十七日曳航飛行練習中に生じた椿事により曳航機に搭乘してゐた大多和齋、小林實の兩飛行士が墜死したのであつた。其の椿事と云ふのは、曳航中の飛行機が曳航されてゐたグライダーに尾部を吊り上げられた爲め(上昇氣流の爲め)墜落したのであつた。



→ スラリと並んだ機材  
(手前が曳航用のクレム式飛行機。グ式一型、九帝七型……)

第一回全日本グライダー大会

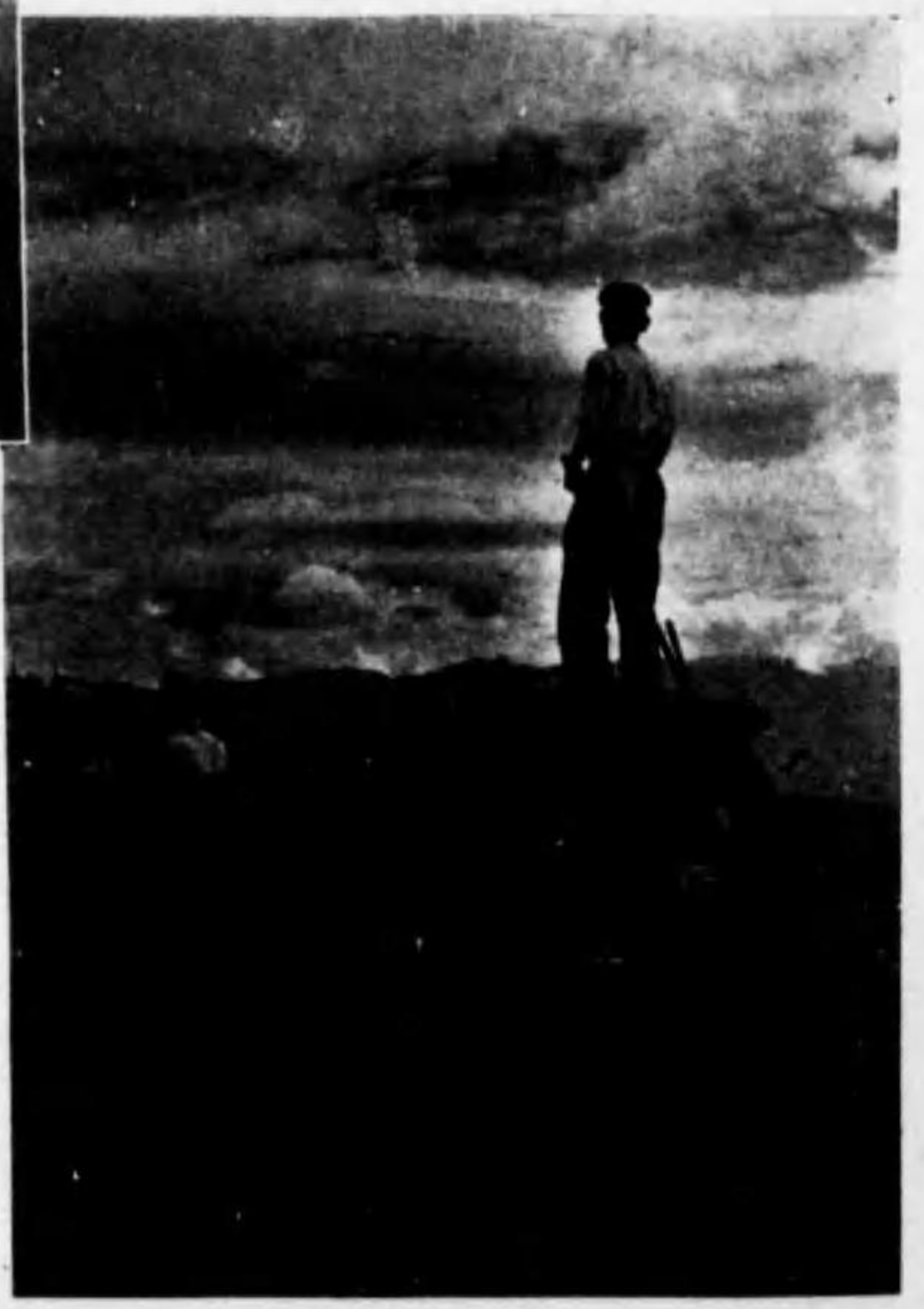


〔寫眞説明〕

上 競技開始に當りて  
審判員が注意を與  
へてゐる所。  
中山頂に集つた見物  
人  
下 山頂の競技本部前  
に集められた競技  
用グライダー

昭和十一年九月二日より三日間霧ヶ  
峰に於て朝日新聞社主催の第一回全  
日本グライダー大会が開催された。  
之れは日本最初のものとして注目さ  
れたもので、参加者は第一部七十五  
名、第二部二十二名、第三部五名を  
數へた。  
本頁及び次頁の寫眞は何れも其の  
時のスナップである。

上 中級機のゴム索發航  
中 (右) ウキンチ用自動車(後方右側の車輪  
を外して鋼索を巻取るドラムを取附  
け、尙ほ萬一の場合に鋼索を切斷する仕  
掛をしてある)と、之れによつて發航し  
既に旋回せるソアラ。  
中 (左) 「池のくるみ」近くに設けられた  
審判員の看視所  
下 競技委員と筆者(右より) 故藤田雄藏中佐  
(當時大尉)、鈴木將綱大尉(現陸軍少佐)、  
渡部一英



# グライダー 記録大会

昭和十一年十一月十四日より同十九日迄筑波山頂に於て報知新聞社主催のグライダー記録大会が開催された。其の時の記録は滞空及び高度に見るべきものなく、(滞空の最高時間十三分七秒)距離の十二軒五が一等となつた。(受賞者武中政治郎氏)



〔寫眞説明〕  
上 開會式  
中 山頂の見物入  
下 森蕃樹航空官の訓示



参加者は十五名で参加滑空機は高級機二、中級機三であつた。

# 第一回滑空指導員講習會

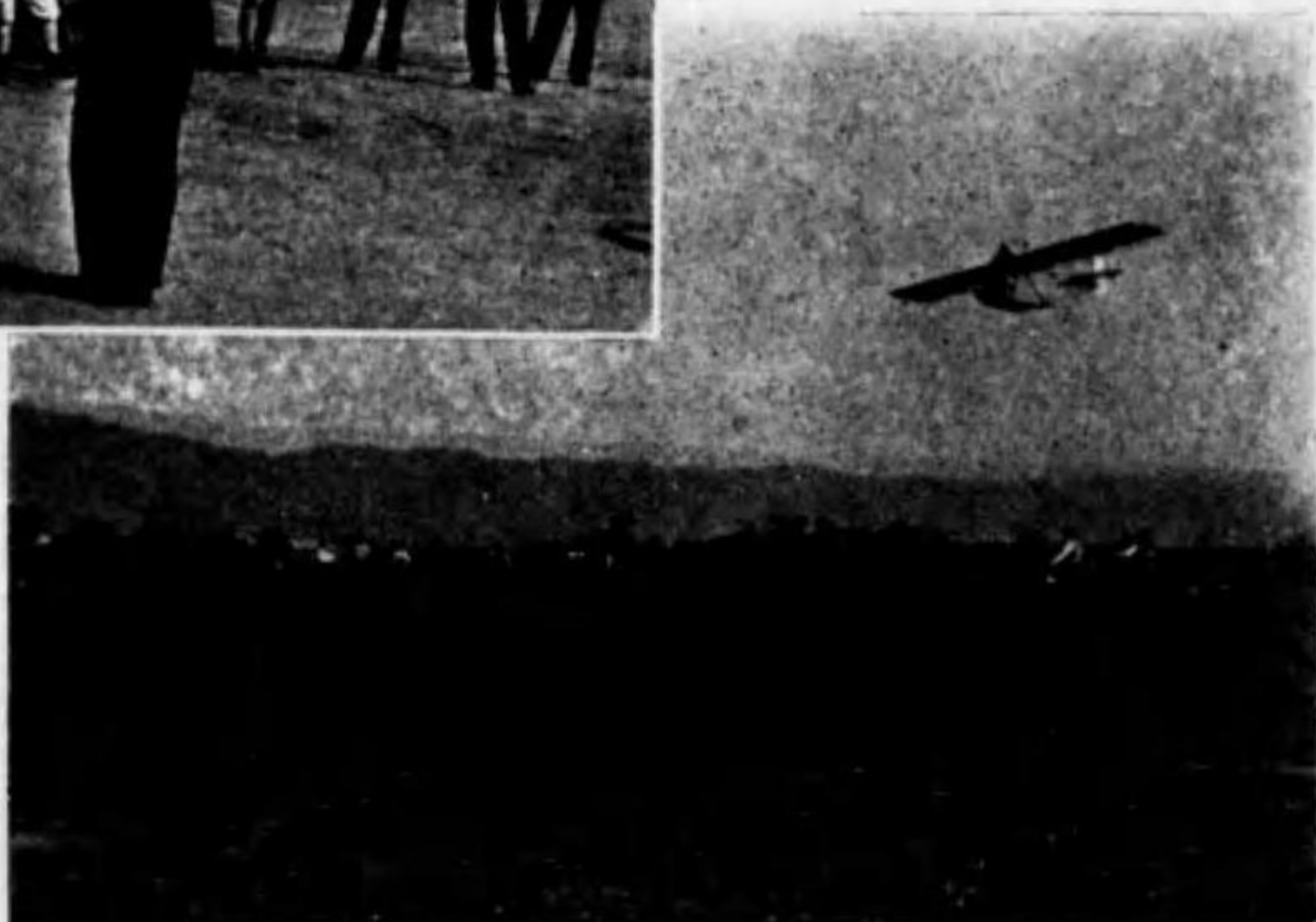
帝國飛行協會では昭和十二年二月十四日より同二十四日迄甲府の玉幡飛行場に於て第一回滑空機指導員講習會を開催した。(教官は石原・山本兩大尉、古林中尉等であつた)



上 は初級訓練の状況  
下 注意を與へられてゐる講習員

# 中等校教員最初の滑空練習

大阪府教護聯盟の古川主事其の他の提唱で昭和十二年四月三、四、五の三日間唐津に於て中等學校教員のグライダー練習會が日本帆走飛行聯盟指導の下に開催された。

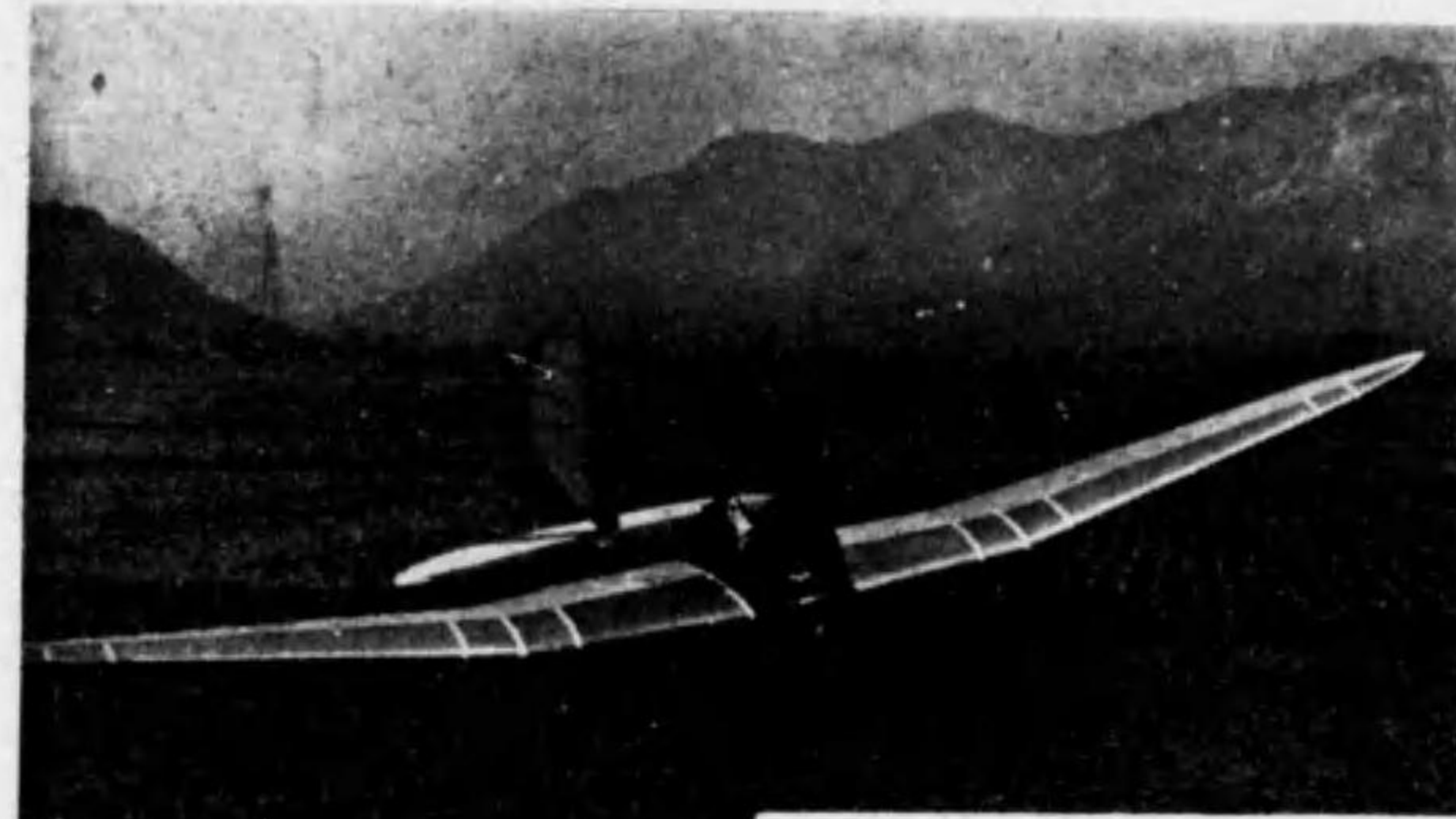


上 帆走飛行聯盟の松下山本大尉が練習員に講話をしてゐる所。  
下 山本大尉(指導員)の模範滑空。

頓所式

ハング・グライダー

左は頓所氏と自作のハング・グライダー（延徳村にて）  
下は頓所氏の飛行振り

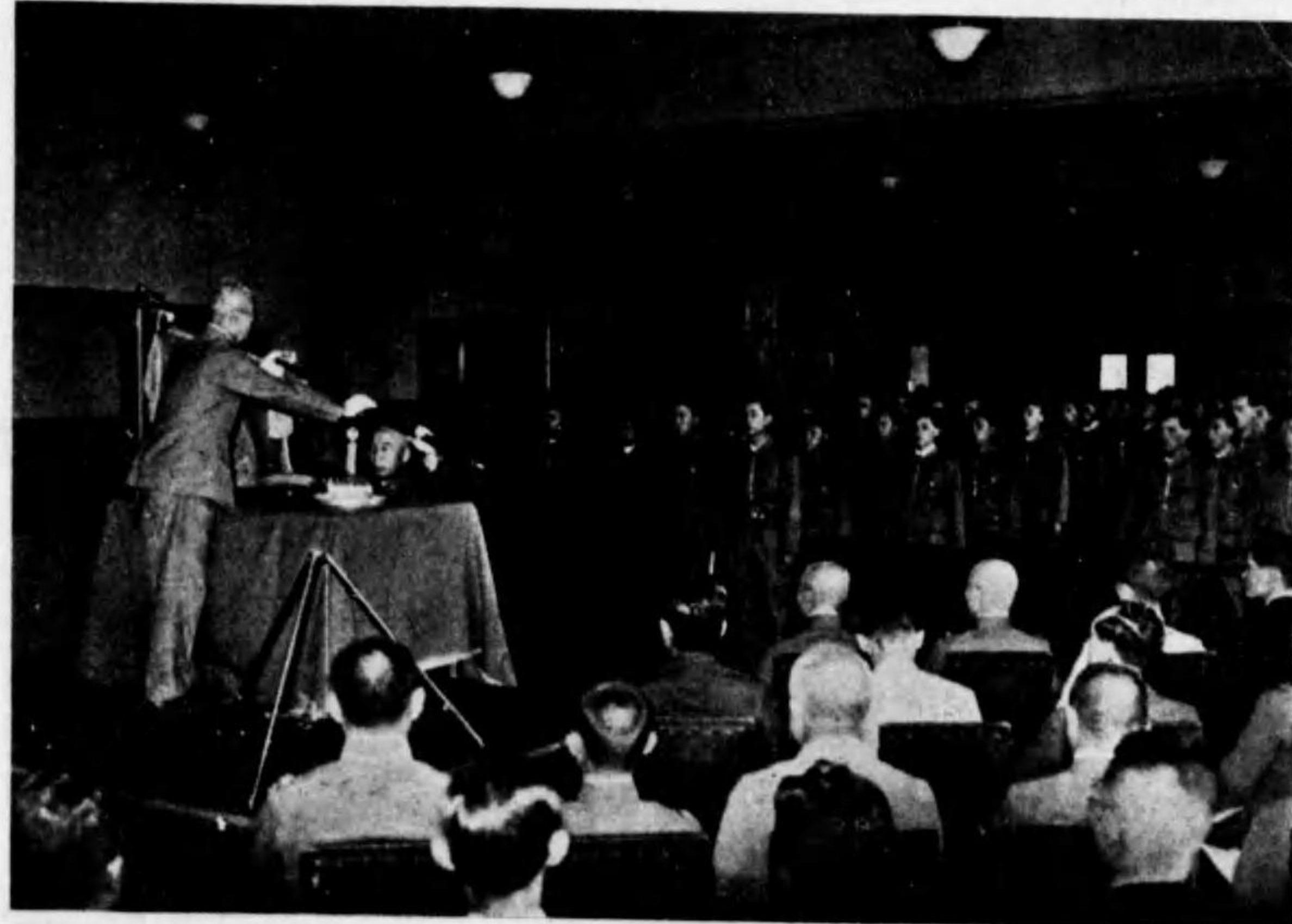


頓所好勝氏（現航空局航空試験所員）は昭和十二年春本邦最初のハング・グライダーを完成し、同年三月十日長野縣下高井郡延徳村で試乗した。（爾來四回実験を重ねた由であるが其の中の好記録は、高度十米、時間七秒、距離七十米である）

大日本青年航空團の誕生

昭和十二年五月五日井上幾太郎陸軍大將を團長とする大日本青年航空團が誕生し、明治神宮前にて發團式を擧げ“滑空訓練から輕飛行機へ”と導くことを建前とする空の要員養成を実施することになった。

← 日本青年會館に於ける團旗授與式  
（團旗を授けてゐるのが井上團長）



第一回 全日本帆走飛行大會

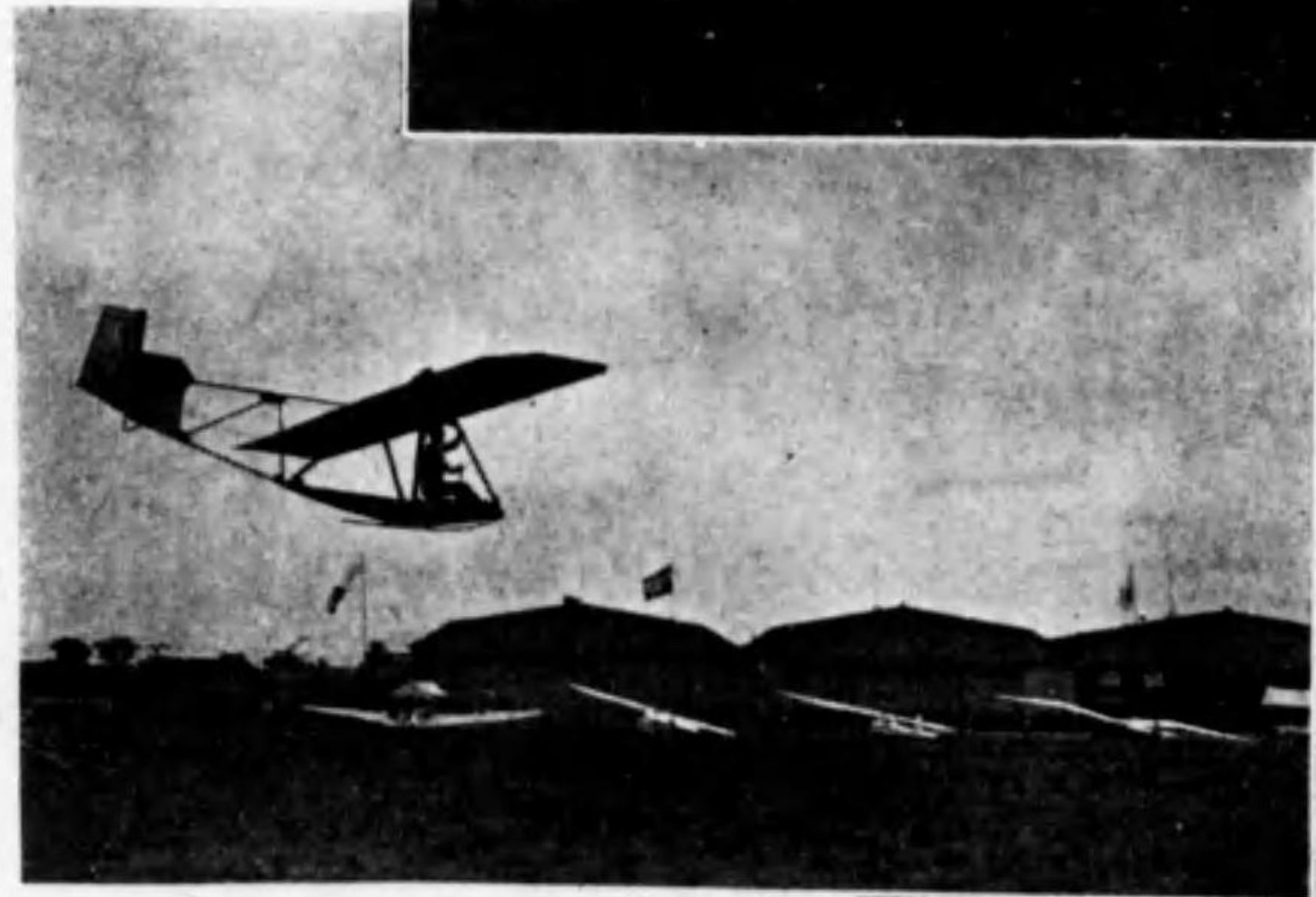
昭和十二年五月二十三日より同二十七日迄盾津と生駒山頂を會場として第一回全日本帆走飛行競技大會が開催された。主催者は日本帆走飛行聯盟と帝國飛行協會で、参加者は十九名、参加滑空機は八機であつた。  
本頁及び次ぎの二頁に掲載せる寫眞は何れも其の時のものである。



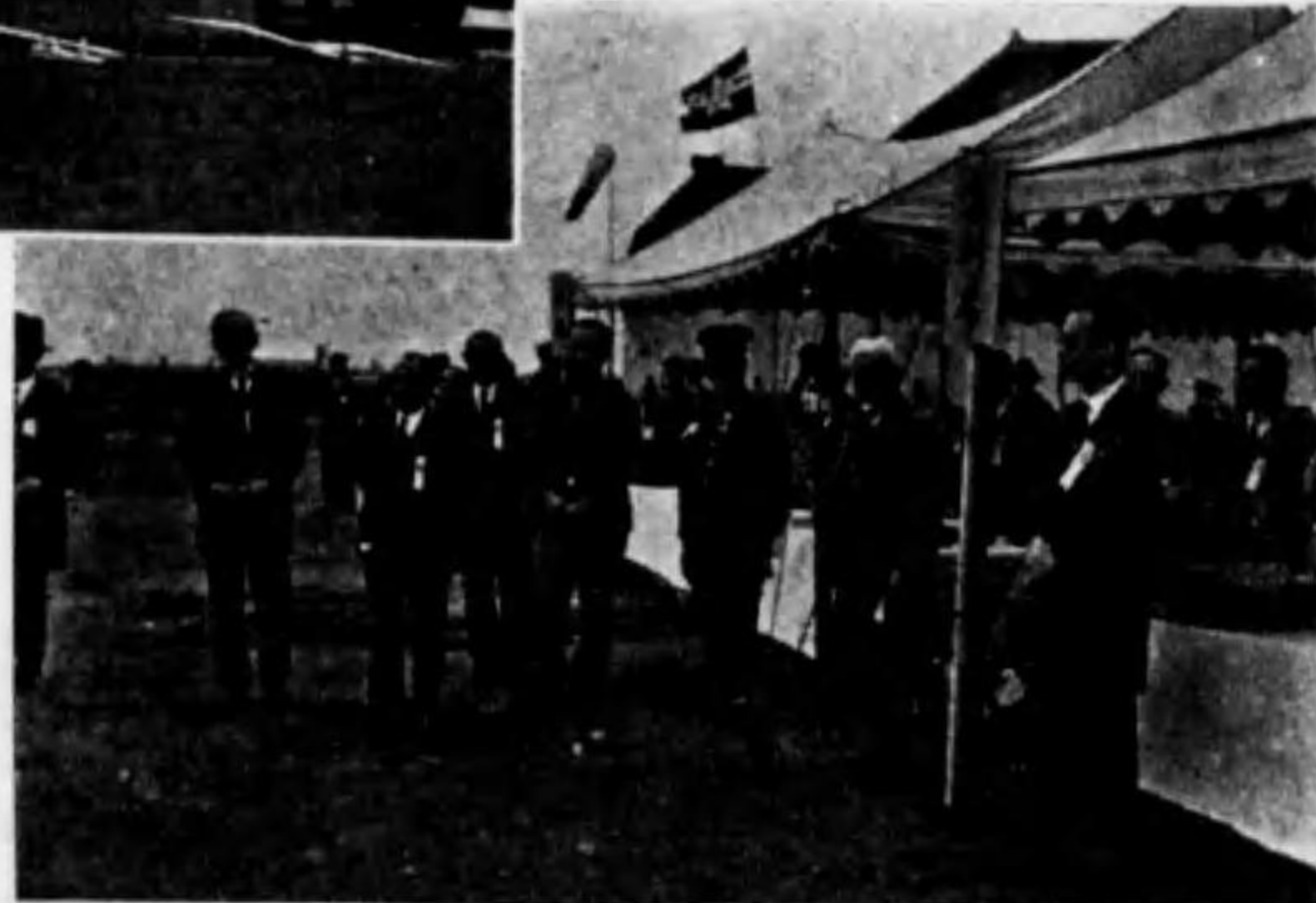
↑ 盾津に出張して来た移動郵便局



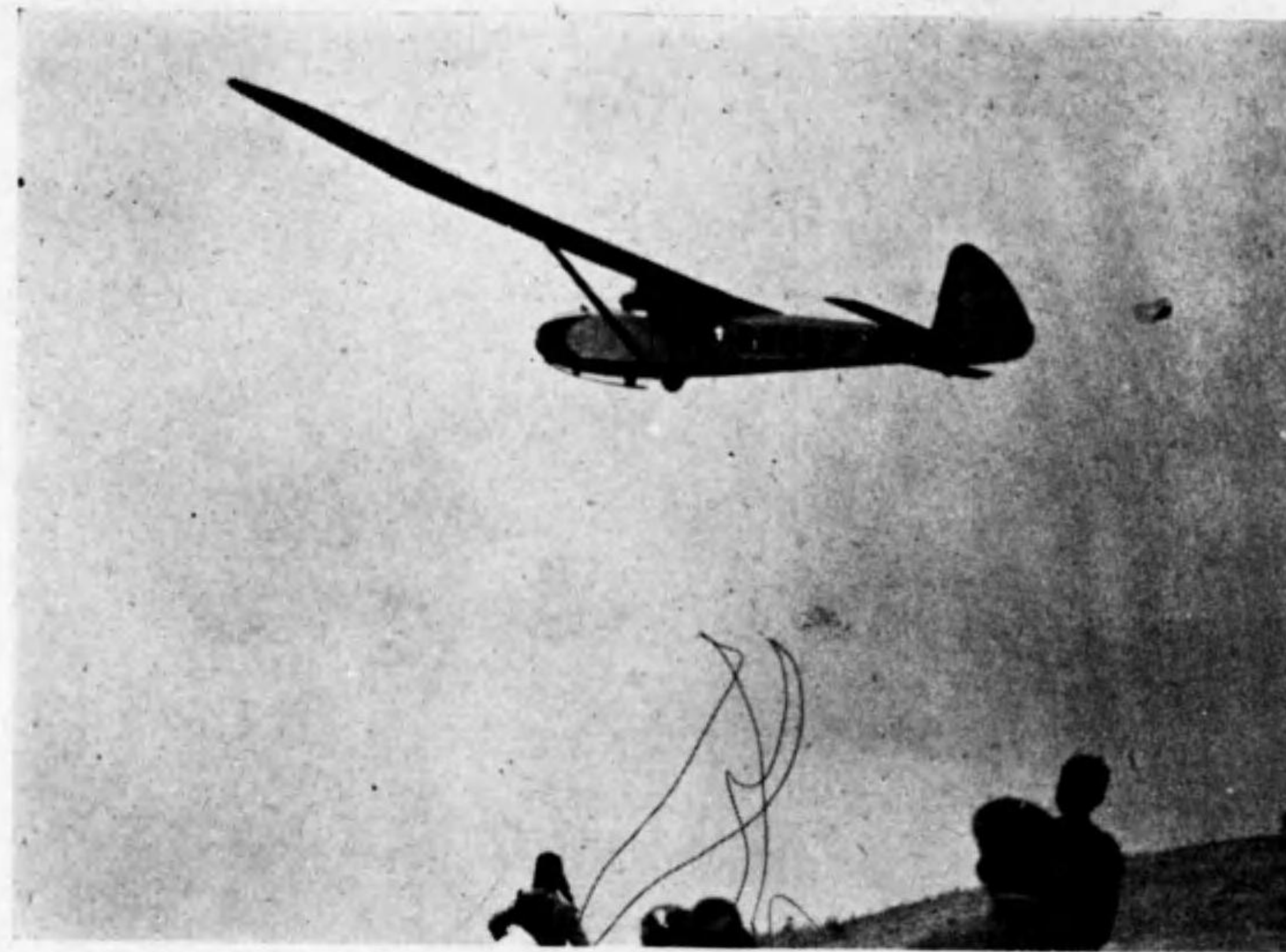
↑ 開會式



↑ プライマリー——（公開滑空）



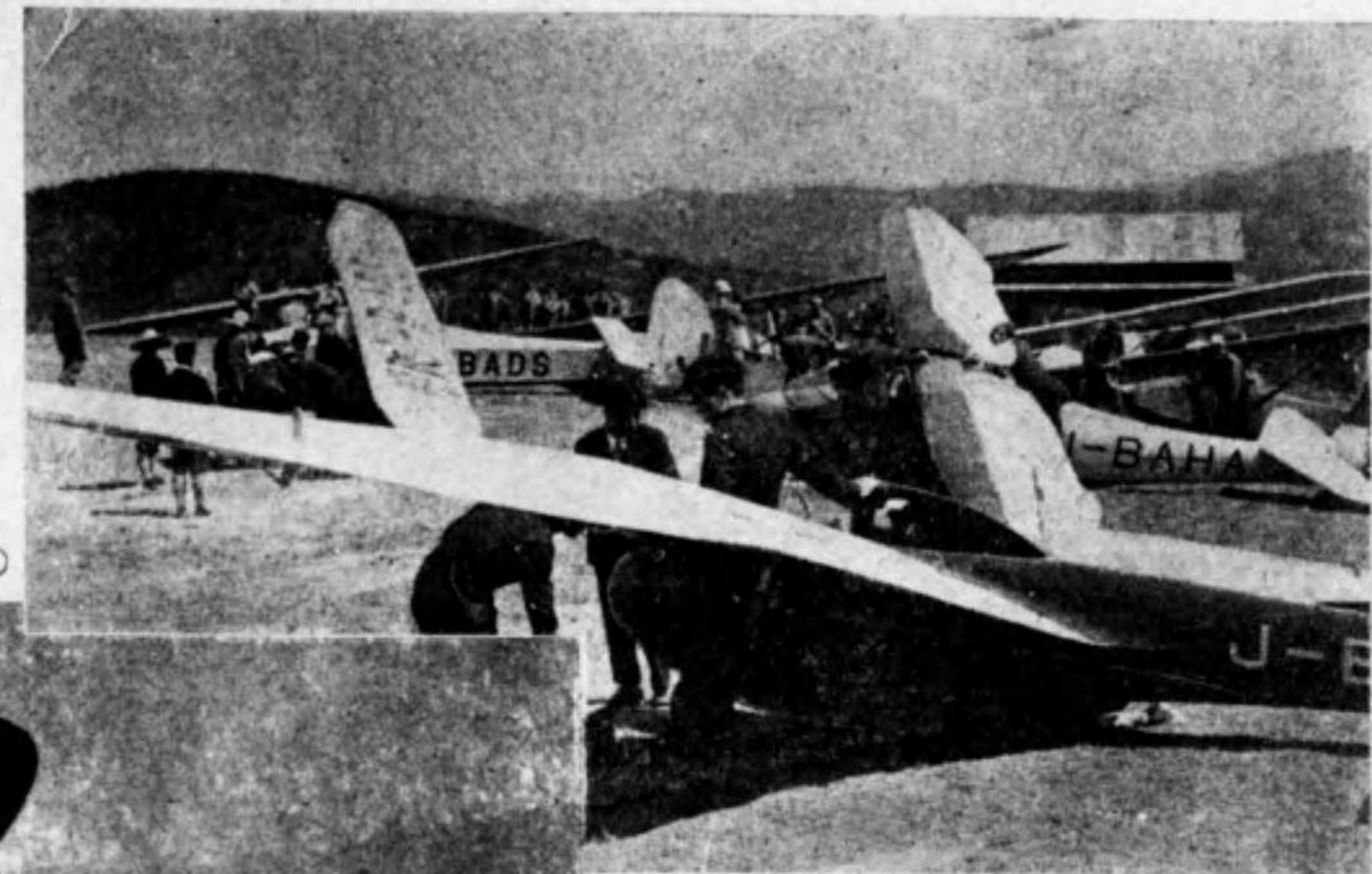
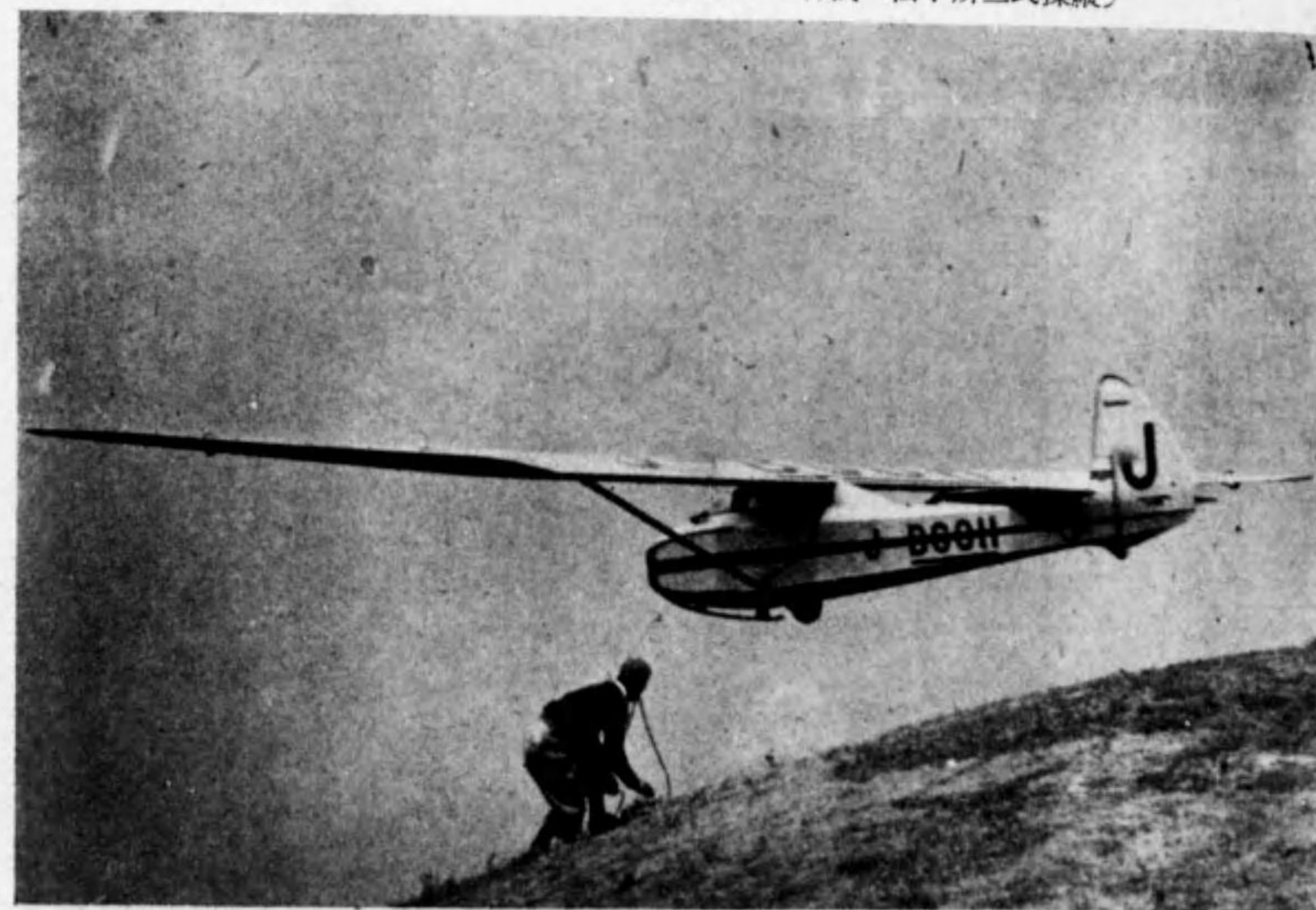
→ 審査の審判席  
（右より）航空局技師長新井三郎氏（現中華航空會社東京支店長）、田中館愛橋博士、（一人をいて）大母航空部副部長和田嘉三郎氏（現部長）



↑ C二型の出発 (清水六之助氏搭乗)



↓ ゲツピンゲナー型の出発  
(之れが一番機・松下辨二氏操縦)



↓ C1型の出発  
(竹中政治郎氏搭乗)

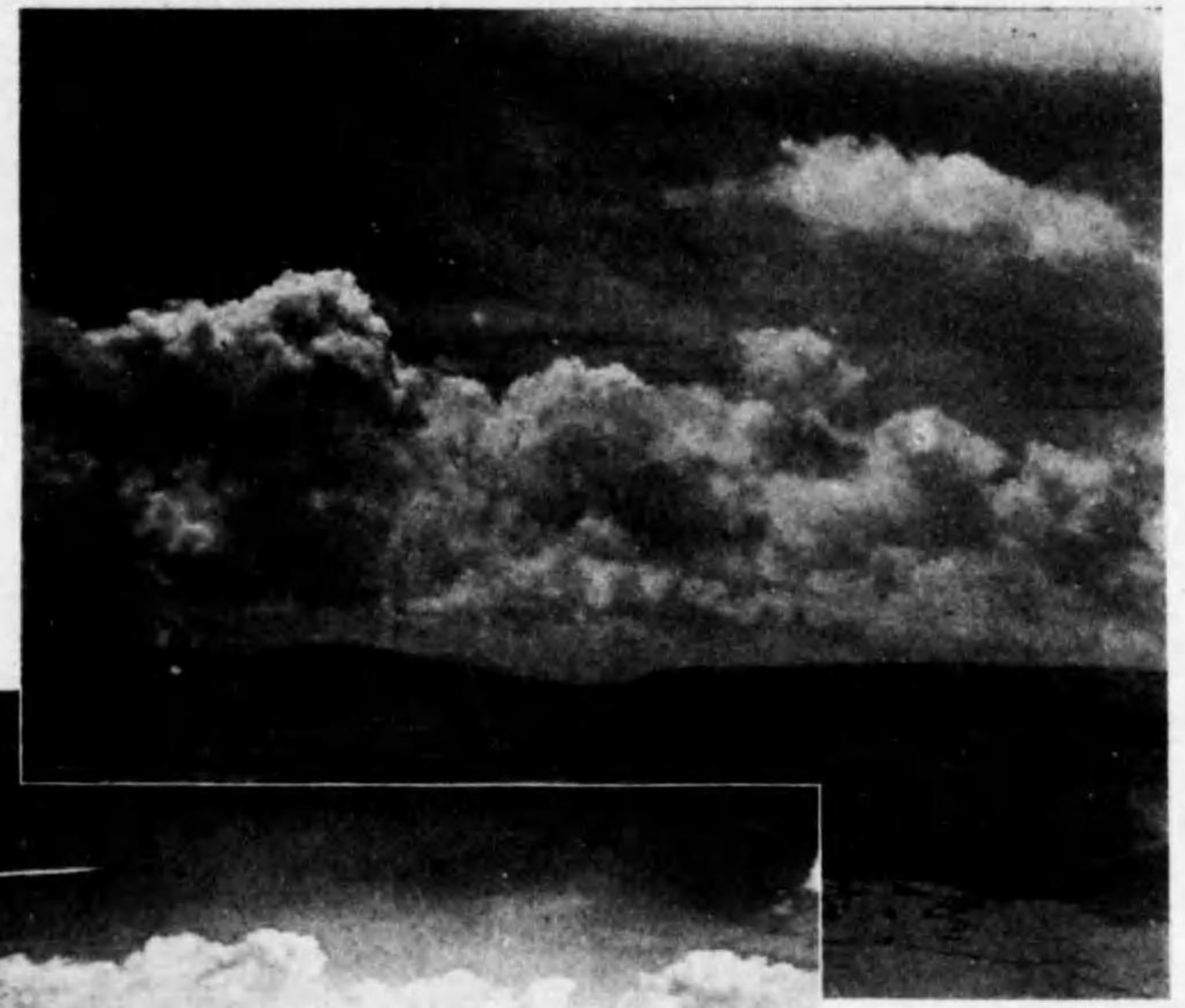


↑ 生駒山頂に於けるソアラの組立

→ グリコ號の出発  
(松本定氏搭乗)



← 鷺型の出発  
(澤田兼一氏搭乗)



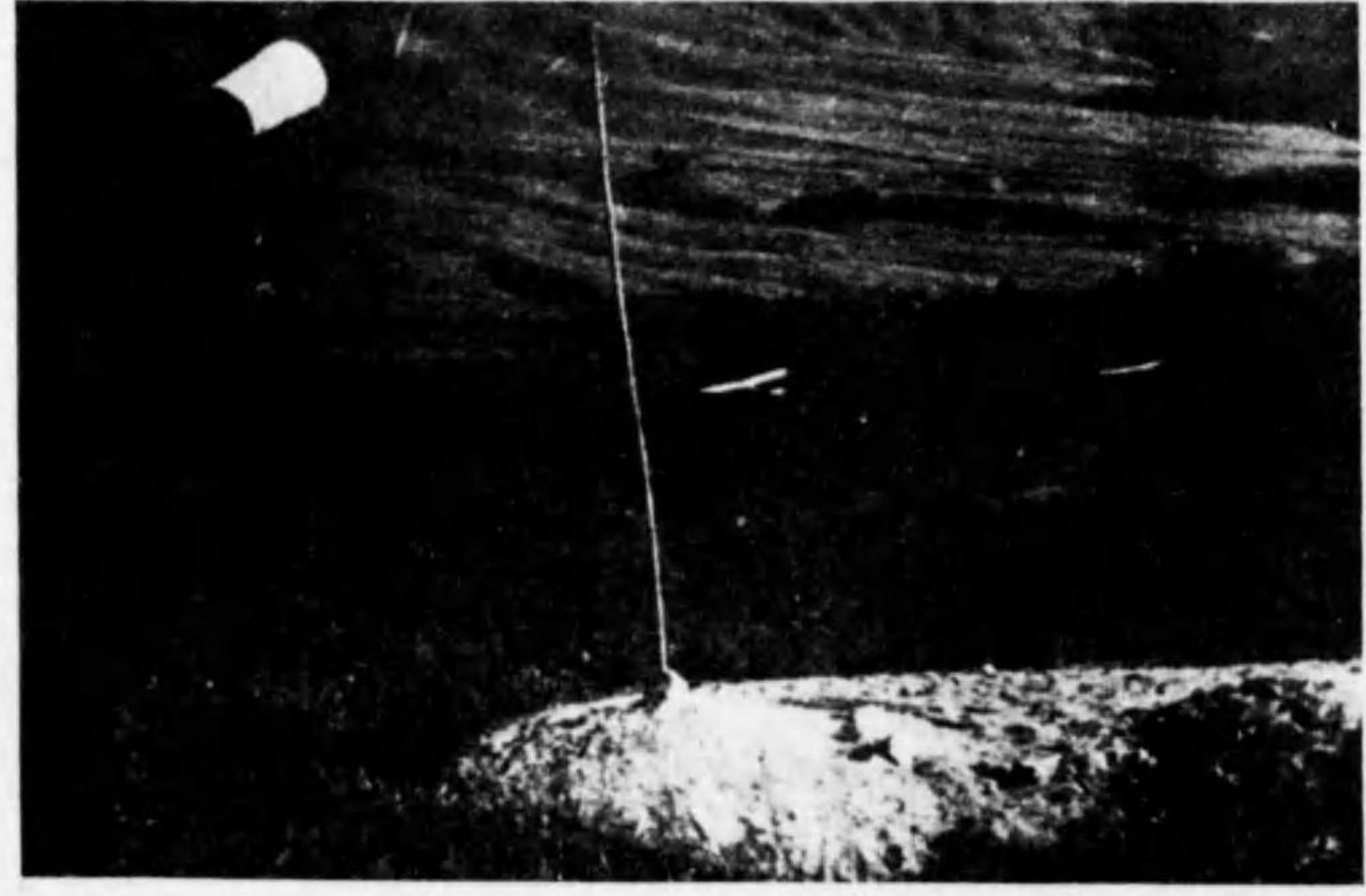
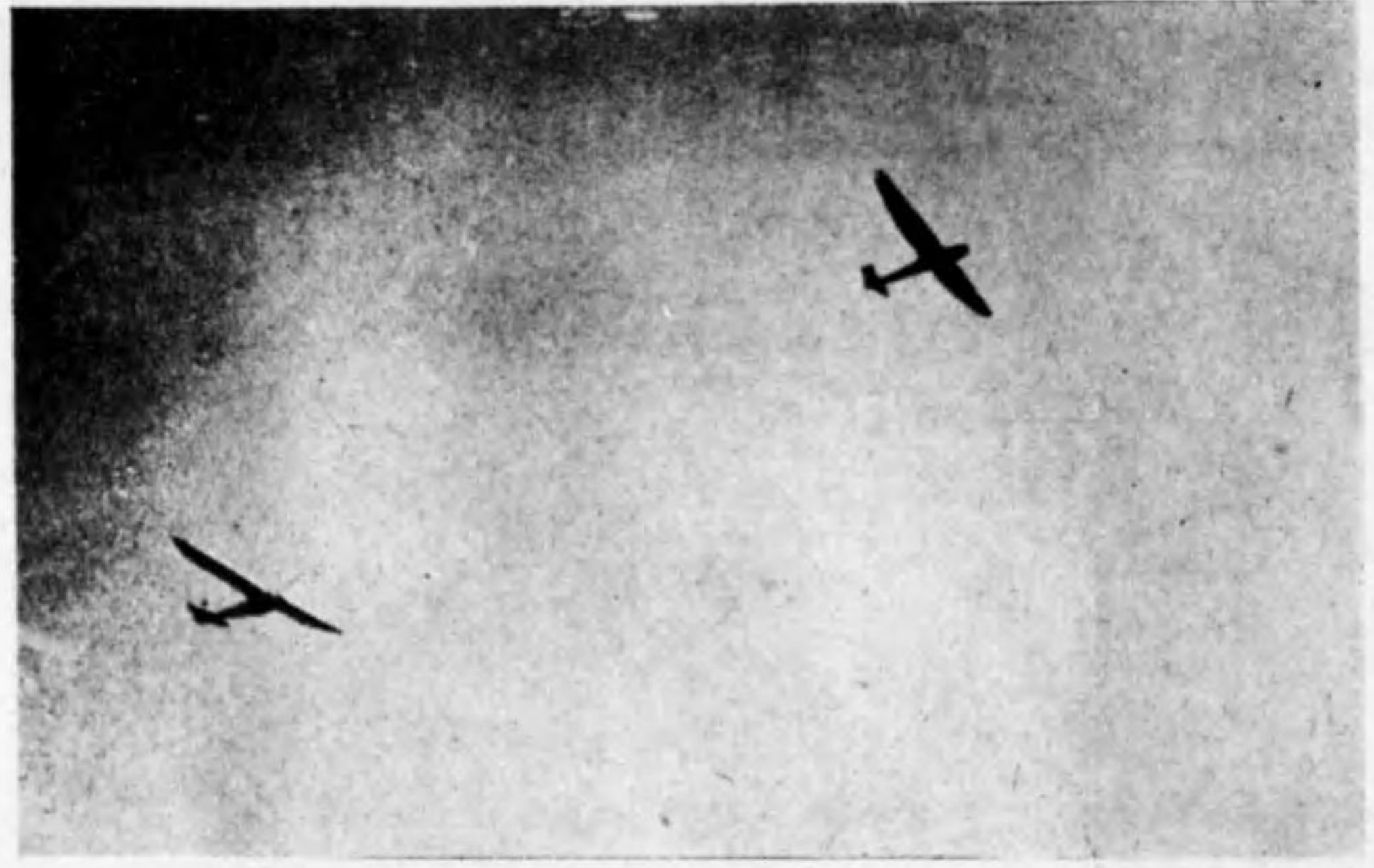
大觀峯に於ける

競 翔

(次頁へつゞく)



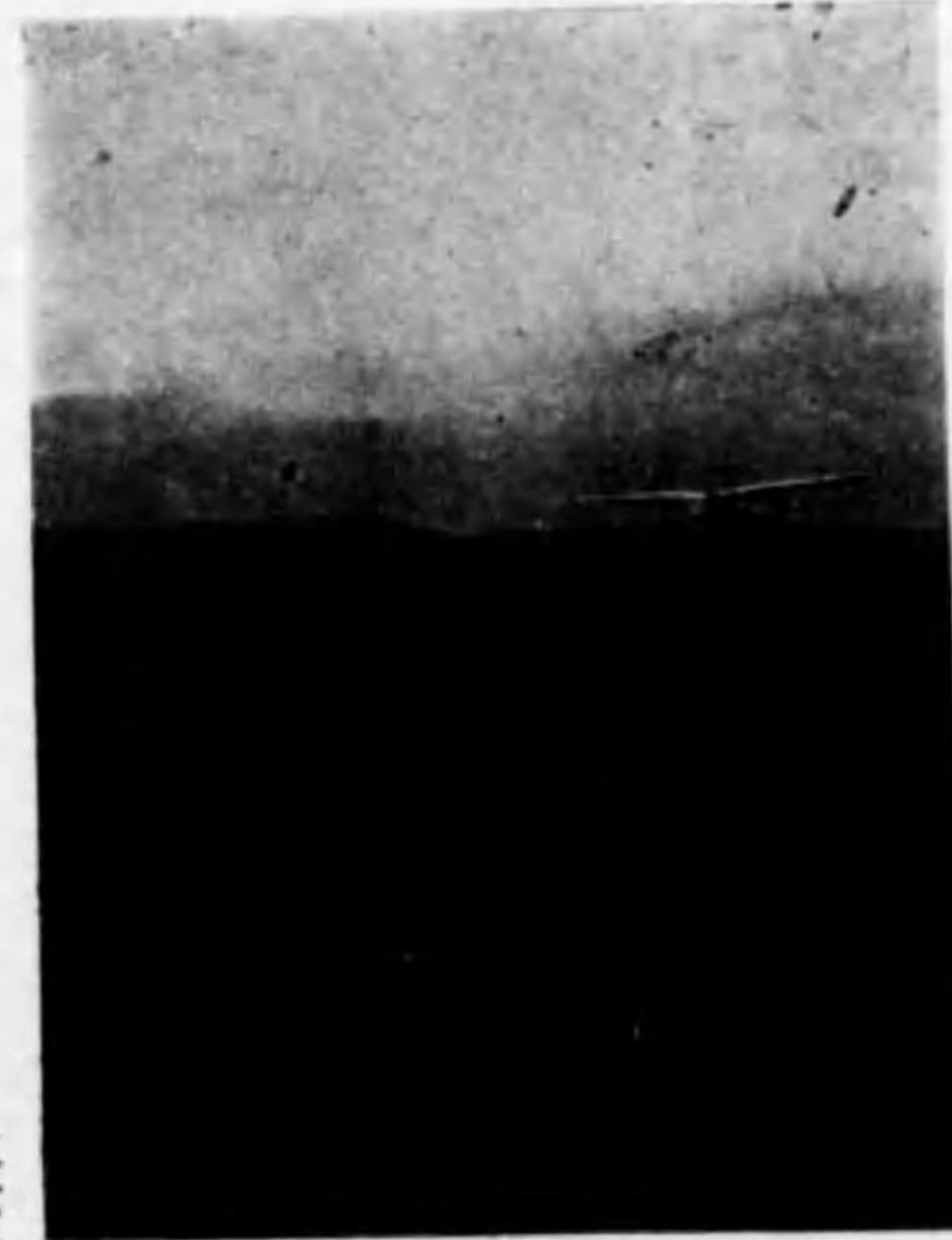
上 九月六日、平松機(九帝七型)の大觀峰飛行(此の時三時間四分飛行す)手前に見ゆる部落は内牧町、その右が兜岩。  
 中 九月五日、松本機(前田式B・S型)の一時飛行の時のスタート。左方の一番高いのが杵島岳、遠く雲に霞めるは外輪山の南東部分。  
 下 九月七日の大競翔(右は平松機、左は松本機)



昭和十二年の八月末から九月初旬にかけて、九州帝大航空會と九州航空會とが共同して阿蘇の大觀峰で帆走飛行の研究を行つた。参加機は九帝七型と前田式B・S型の二機で、前者の操縦者は飛行士平松時善子爵、B・S型の方は松本定飛行士兼當と云ふ組み合わせで、總指揮者は故橋本賢輔博士であつた。初めの間は見るべき成績があらなかつたが、九月五日に至つて松本機の一時間餘りの飛行あつてから俄然調子づき、六日には平松機が斜面上昇風で三時間四分を飛び、その翌七日には松本機が五時間五十六分、平松機も亦五時間二分を滞空すると云ふ大接戦の競翔を爲し共に地上發航法に依る日本滞空新記録を作つた。

— 寫 眞 —  
 上 出發後四時間目の競翔  
 (右方平松機、左方松本機)  
 中 崖這ひを行ふ前の大接戦  
 (前方即ち左が松本機)  
 下 既に平松機着陸し、松本機のみが尙ほ快翔を續けてゐたが、風漸く風きかけて來たので廣線谷の方へ着陸すべく急ぎつゝある所

## 臺灣の歴史的催し



← 清水滑空士の臺北に於けるソアラ―公開飛行



↑ 臺北飛行場に於ける小田滑空士の模範滑空（一月三十日）

昭和十三年一月二十三日、臺南に於て臺南州國防義會航空團の發團式が舉行され同日より二十九日迄一週間臺南飛行場に於て記念のグライダー講習會が同團主催にて行はれた。之れは臺灣としては空前とされる規模のもので、其の指導には日本帆走飛行聯盟の清水六之助、小田勇の兩一級滑空士が當つた。又右講習會の終了せる翌日（三十日）清水滑空士は前田式B・S型（アサヒクック號）に乗じ、塚原飛行士の操縦するアンリオ式飛行機に曳航されて臺北に赴きソアラ―の公開飛行を行つた。之れは臺灣に於けるソアラ―の最初の曳航飛行であり、また最初の高等飛行と謂はれてゐる。（因に、小田滑空士も此の日セコンダリーの模範滑空を行つた。）

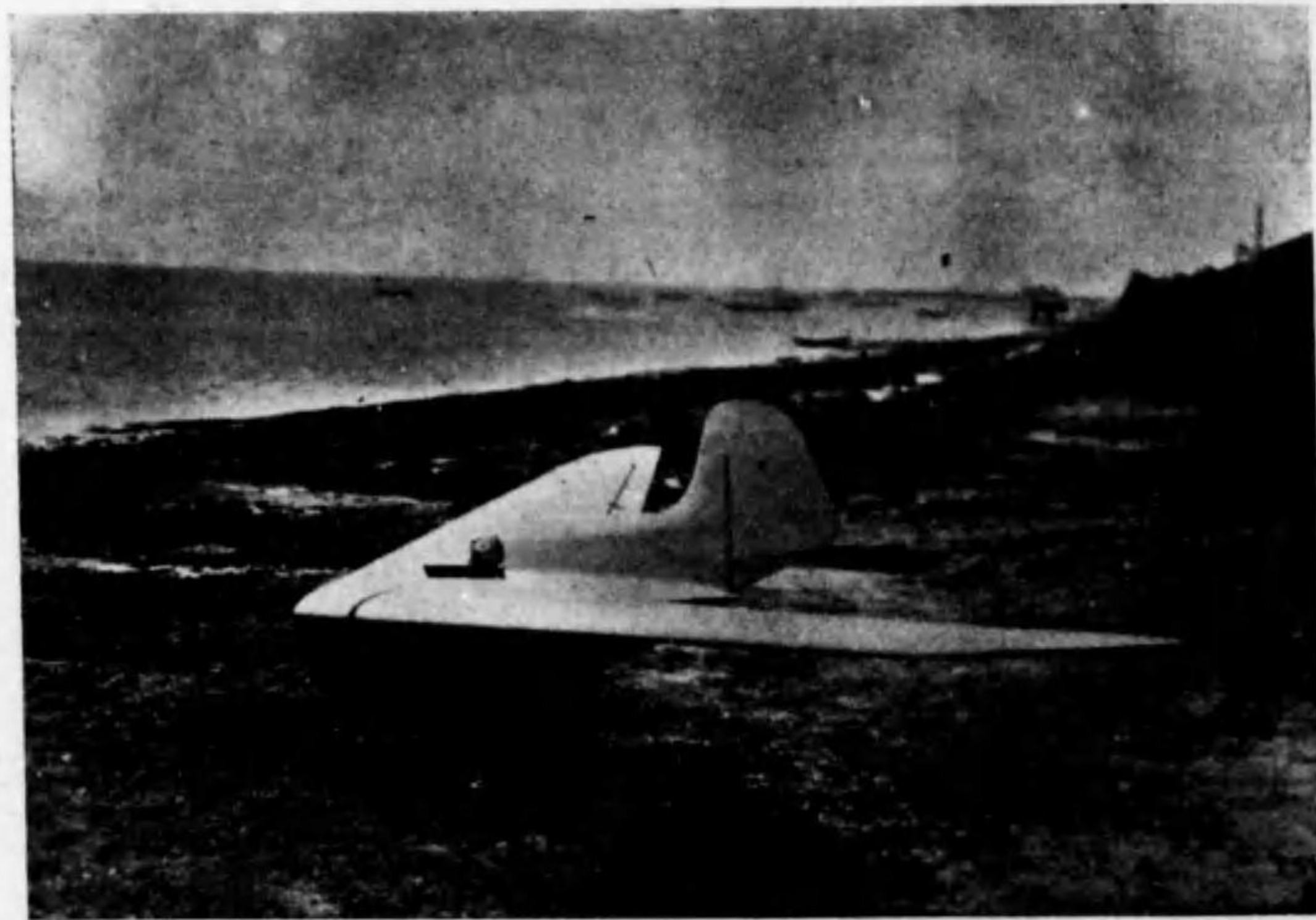


← 臺南飛行場に於ける講習會の作業準備

## 無尾翼滑空機

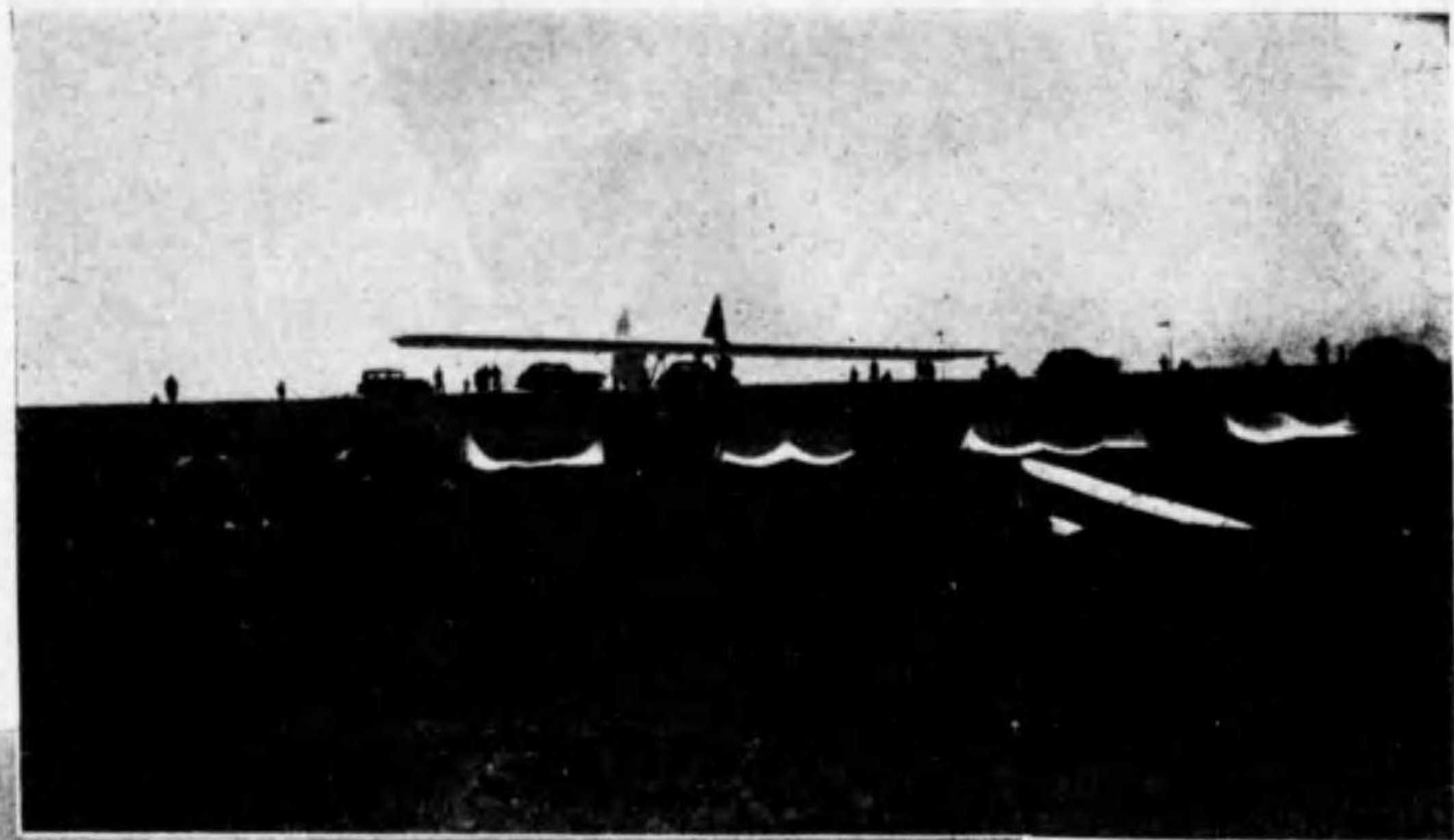
伊藤飛行機會社では、萱場製作所の依頼に依りH・K式と稱する滑空機を製作中の處昭和十三年二月下旬一應竣工し、それより試験飛行を行つて改修を加へ、同年九月初め完成を告げた。之れは我が國最初の無尾翼滑空機と稱せられたものである。其の原設計は日野熊蔵氏の手に成つたのであるが、製作に當つてかなり改修せる部分があると傳へられてゐる。

萱場製作所では其の後該滑空機の試験飛行を百數十回に亘つて行ひ、其の結果に依つて第一次改修機を製作した。其れが完成を告げたのは昭和十五年夏頃で、之れを萱場式無尾翼滑空機と稱した。



〔寫眞〕（下）は最初のもの、即ちH・K式と稱せられた無尾滑空機（津田沼飛行場に於て）（上）は〇〇飛行場に於ける改修機の試験飛行。



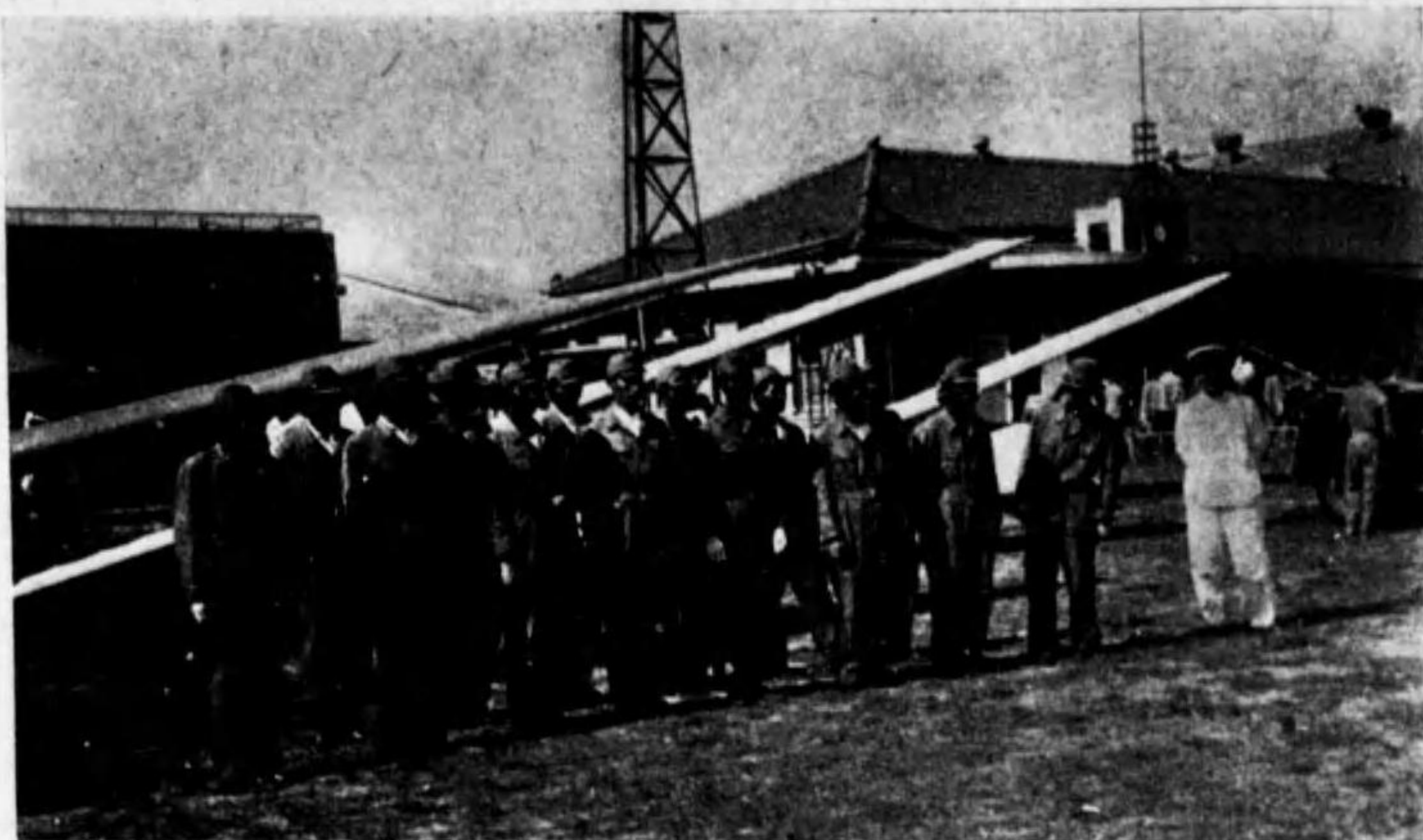
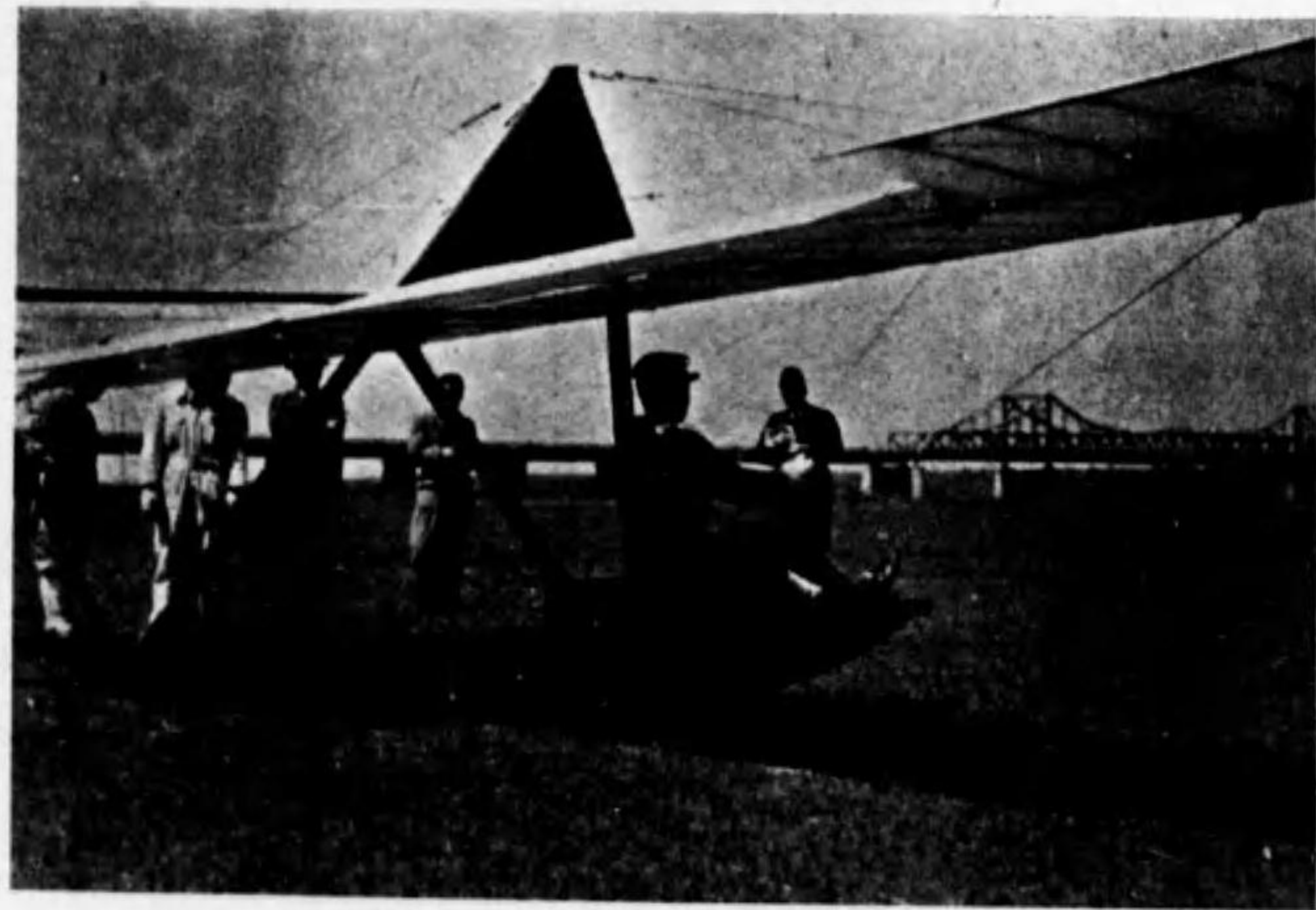


關東地方選抜中等  
學校滑空競技大會

東京・戸田橋滑空場で昭和十三年四月六日、七日の二日間「關東地方選抜中等學校滑空競技大會」が行はれた。(中等校のみの競技會の嚆矢) 参加校は十一校、人員は二百餘名で、第一位は神奈川縣の厚木中學校であつた。(主催者は帝國飛行協會及び一府六縣)



こゝに掲載せる寫眞は何れも四月六日に於ける競技情況である。



臺灣最初の指導員養成

臺灣國防義會航空部では、内地より志鶴忠夫、小田勇兩一級滑空士を招き、三月三十日より五月十五日迄(昭和十三年)臺北飛行場にて臺灣最初の滑空指導員養成を目的とする本格的滑空講習會を開催した。受講者は教員七名、官公吏十七名であつた。右の寫眞は開講當日に於ける受講者一同の記念撮影。

臺灣縦斷曳航飛行

昭和十六年五月十七日と十八日、臺灣國防義會の主催で左のメモバーによる臺灣縦斷曳航飛行が行はれた。

グライダー(ツッペンゲン一型)

搭乗者 志鶴忠夫 滑空士

飛行機(クレム式二五型)

搭乗者 松下辨二 飛行士(滑空士)

同乗者 佐々木 機關士



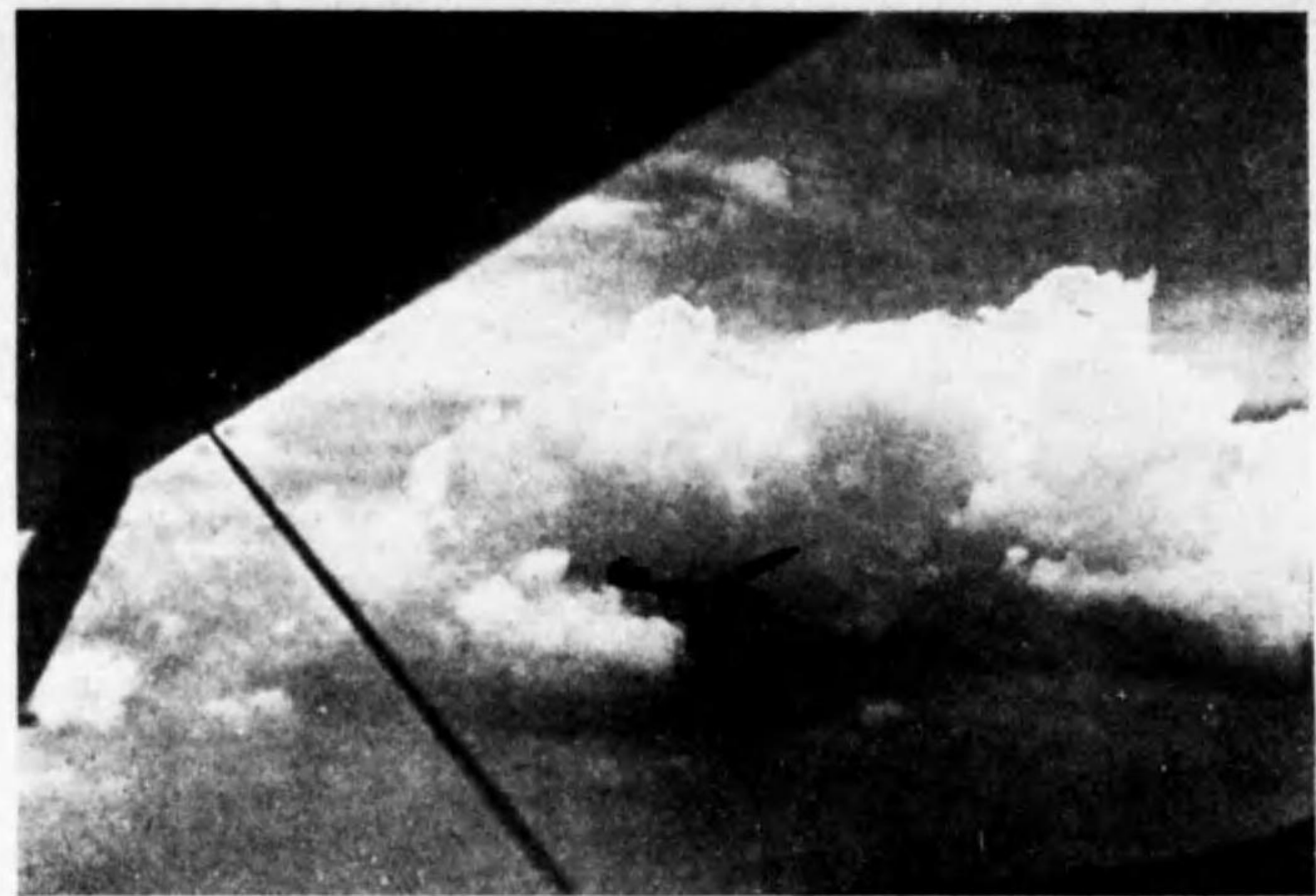
〔寫眞〕

(中)ゲ式の高等飛行(曳航出發前)

(下)空中列車、臺北から臺南飛行場に到着

(左から佐々木機關士、松下氏、志鶴氏)





走飛行競技大會

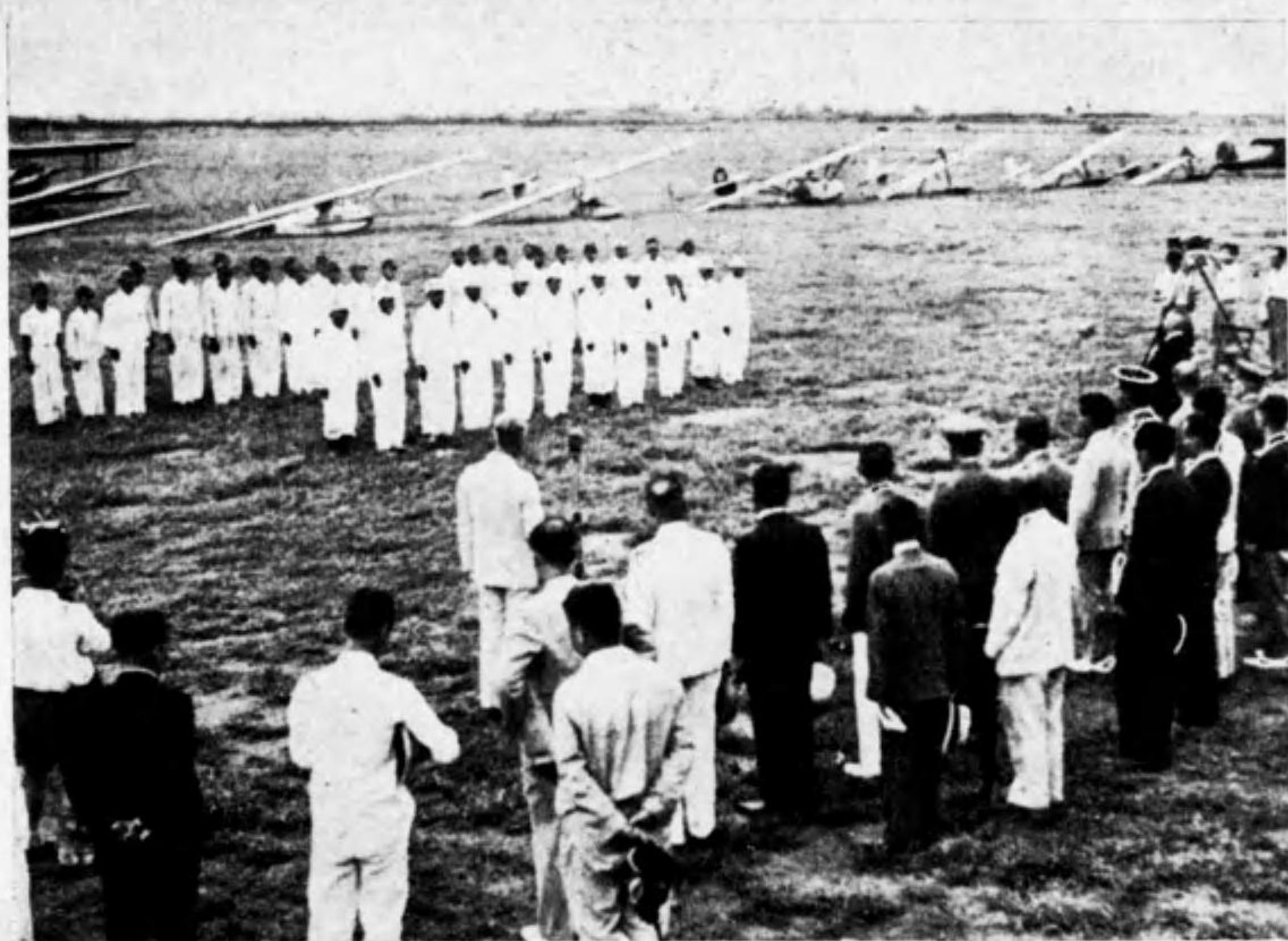
昭和十三年八月十七日から同二十五日迄日本帆走飛行聯盟並に帝國飛行協會主催の第二回全日本帆走飛行競技大會が前回通り盾津飛行場及び生駒山を会場として開催された。今回の参加滑空士は十二名、参加ソアラは九機であつた。此の時の成績は番外の志鶴忠夫滑空士の距離三十三杆、小田勇滑空士の滞空二時間二十四分、渡邊宏滑空士の高度五〇〇米（出發點上空）が優秀であつた。

|| 次頁へつゞく ||

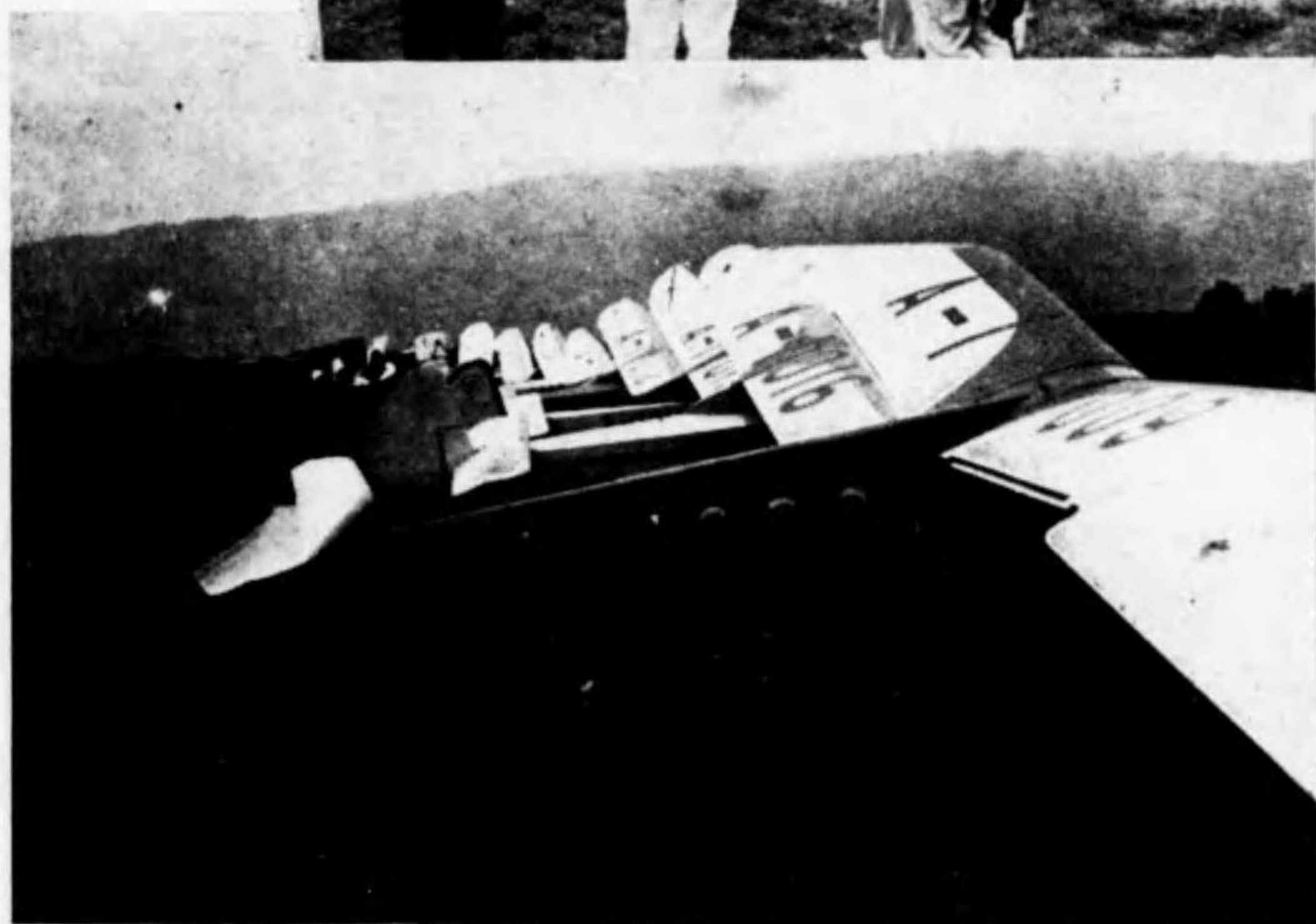


上—雨雲の中を飛んでゐる小田機（福田前田式六甲二型）松下機より撮影  
 中—二十四日生駒山頂の會場上空に飛來した空中列車（グライダー）は佐藤式TC型）  
 下—雷雨前線を飛行中の渡邊機（伊藤式C二型）

第二回全日本帆



↑ 開會式  
 （盾津飛行場にて）



↑ 使用機の整列  
 （盾津飛行場風景）



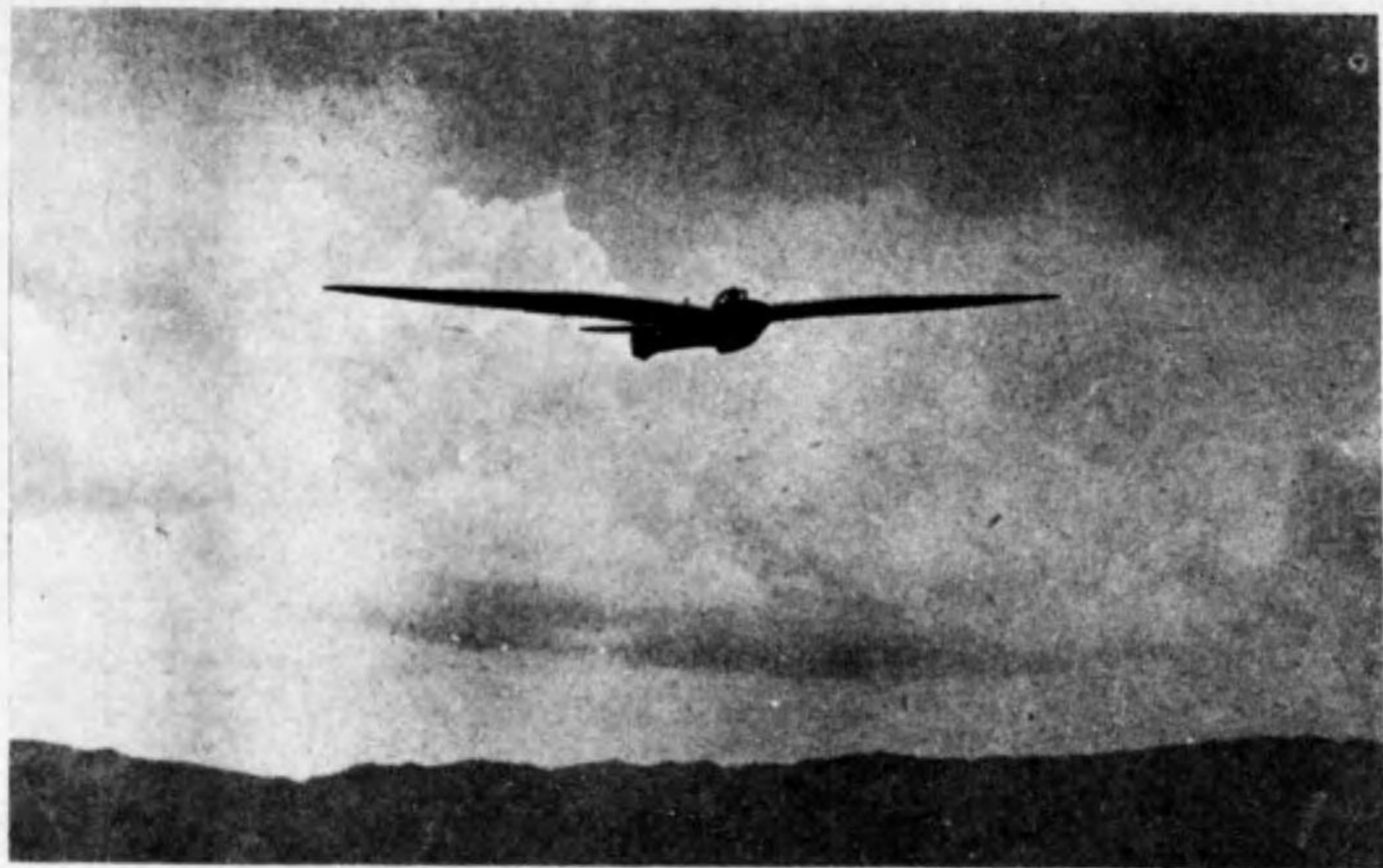
→ 千田審判委員長（當時の航空局乗員課長）の訓示

|| 前頁よりつゞく ||

### 第二回全日本帆走大会参加機

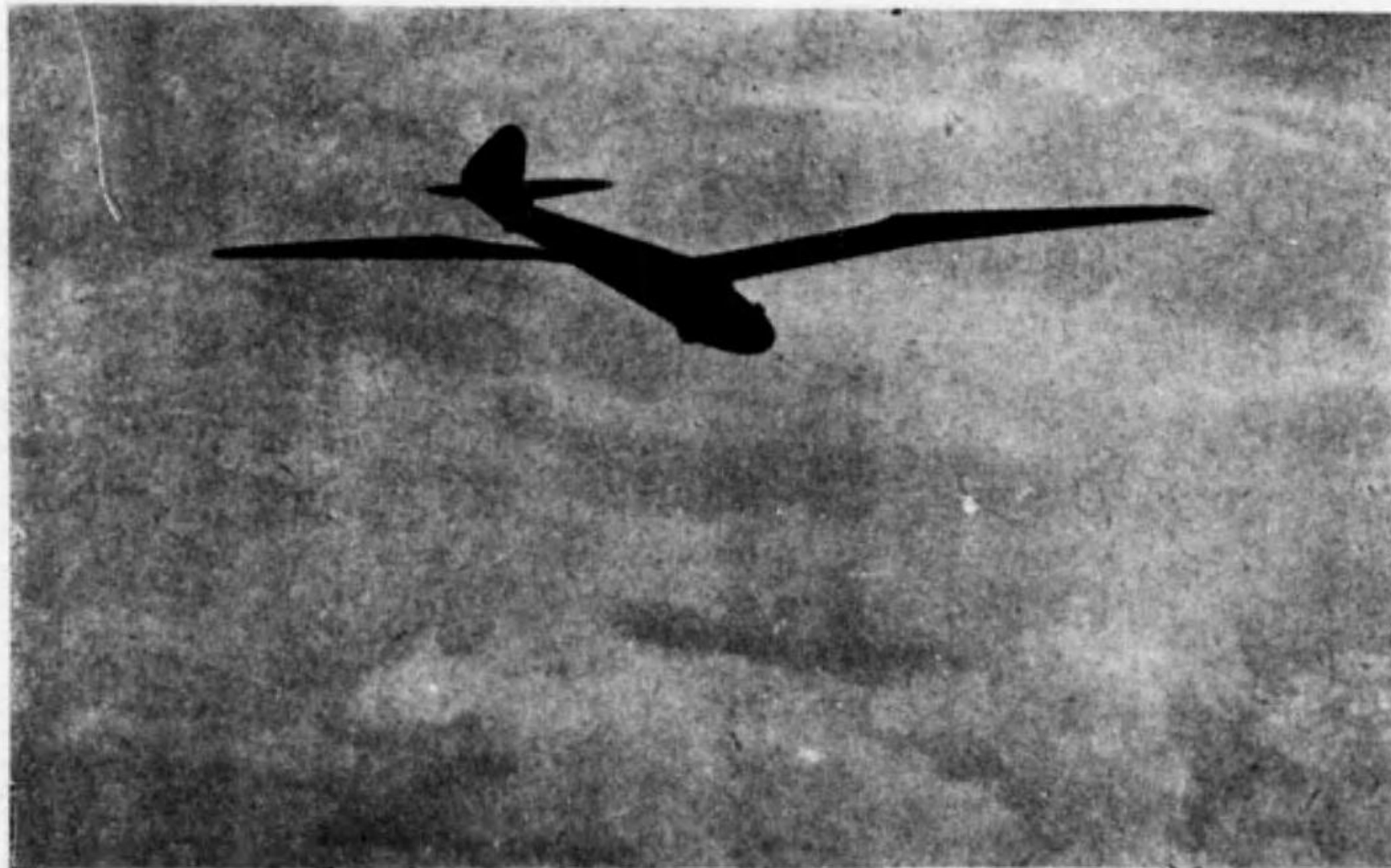
前田式七型の快翔

(小田滑空士操縦)



ゲツピンゲン三型の快翔

(距離で優勝せる時のもの)志鶴滑空士操縦



六甲二型(逓信省試作機)の離陸

(扇津飛行場を飛行機に曳航されて……)



### 第一回全日本學生 グライダー競技大會

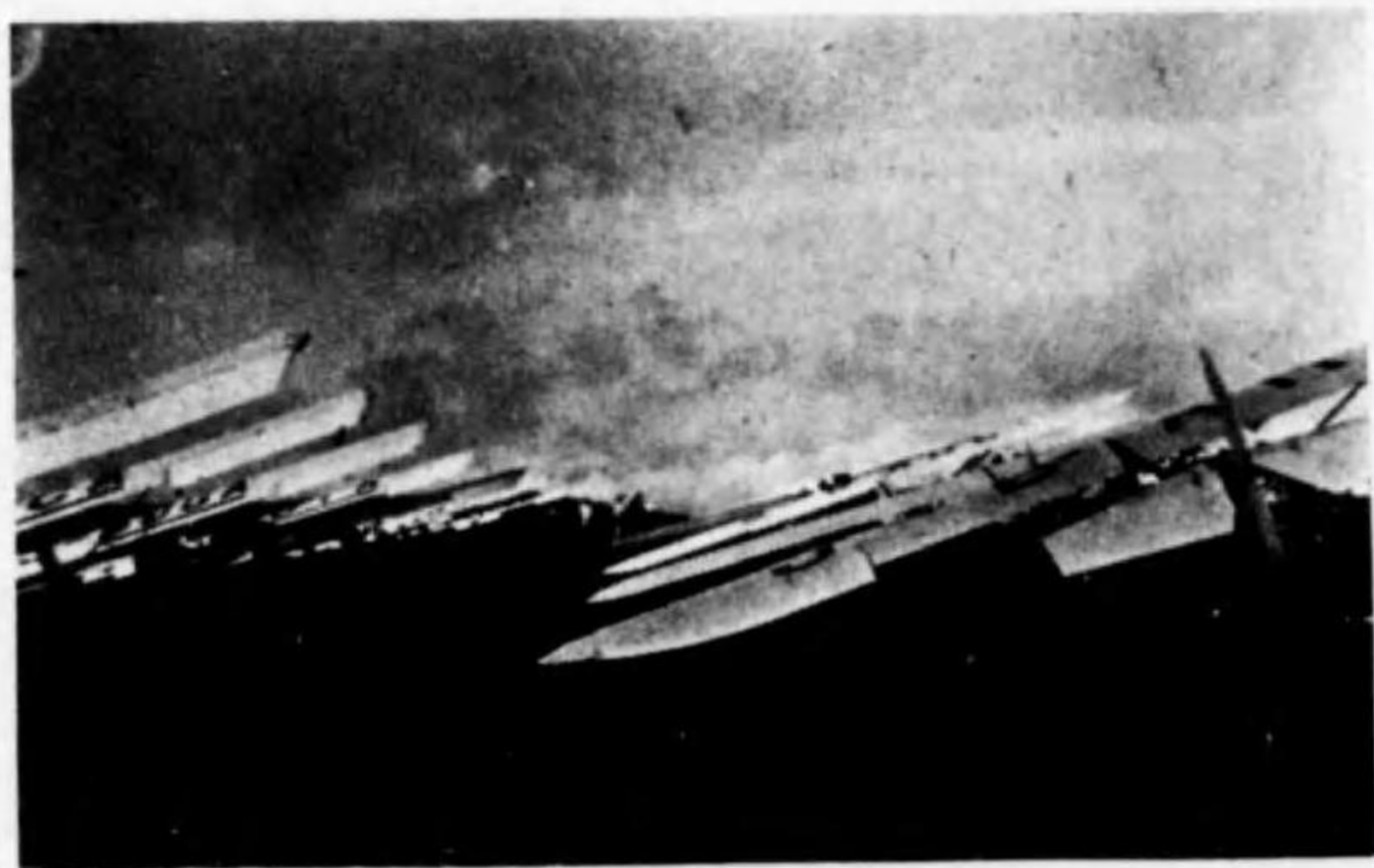


昭和十三年八月二十八日—三十日、朝日新聞社・帝國飛行協會共催にて「第一回全日本學生グライダー競技會」が霧ヶ峰に於て開催された。

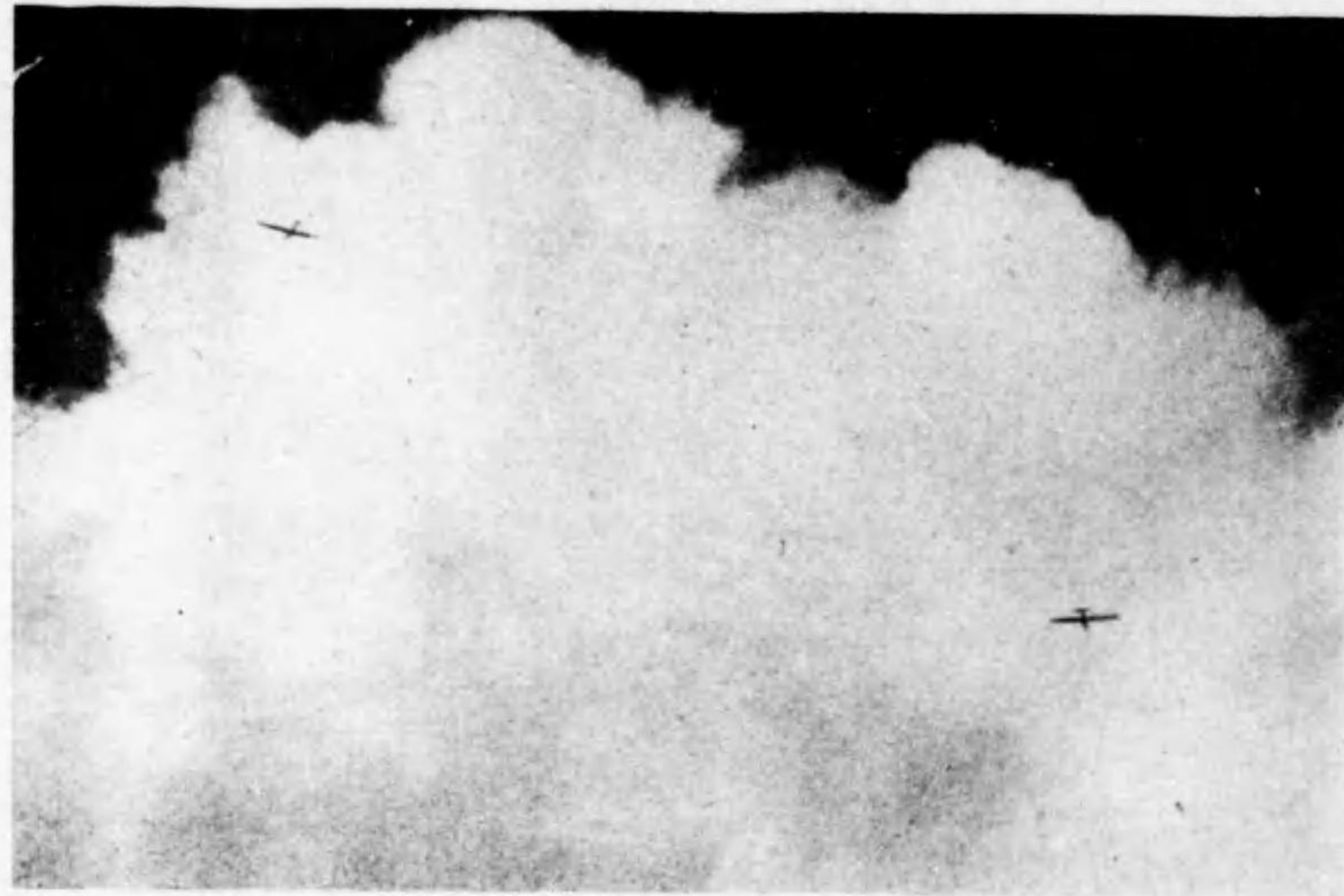
上—ソアラ—競技の一場

中—會場に於ける使用滑空機

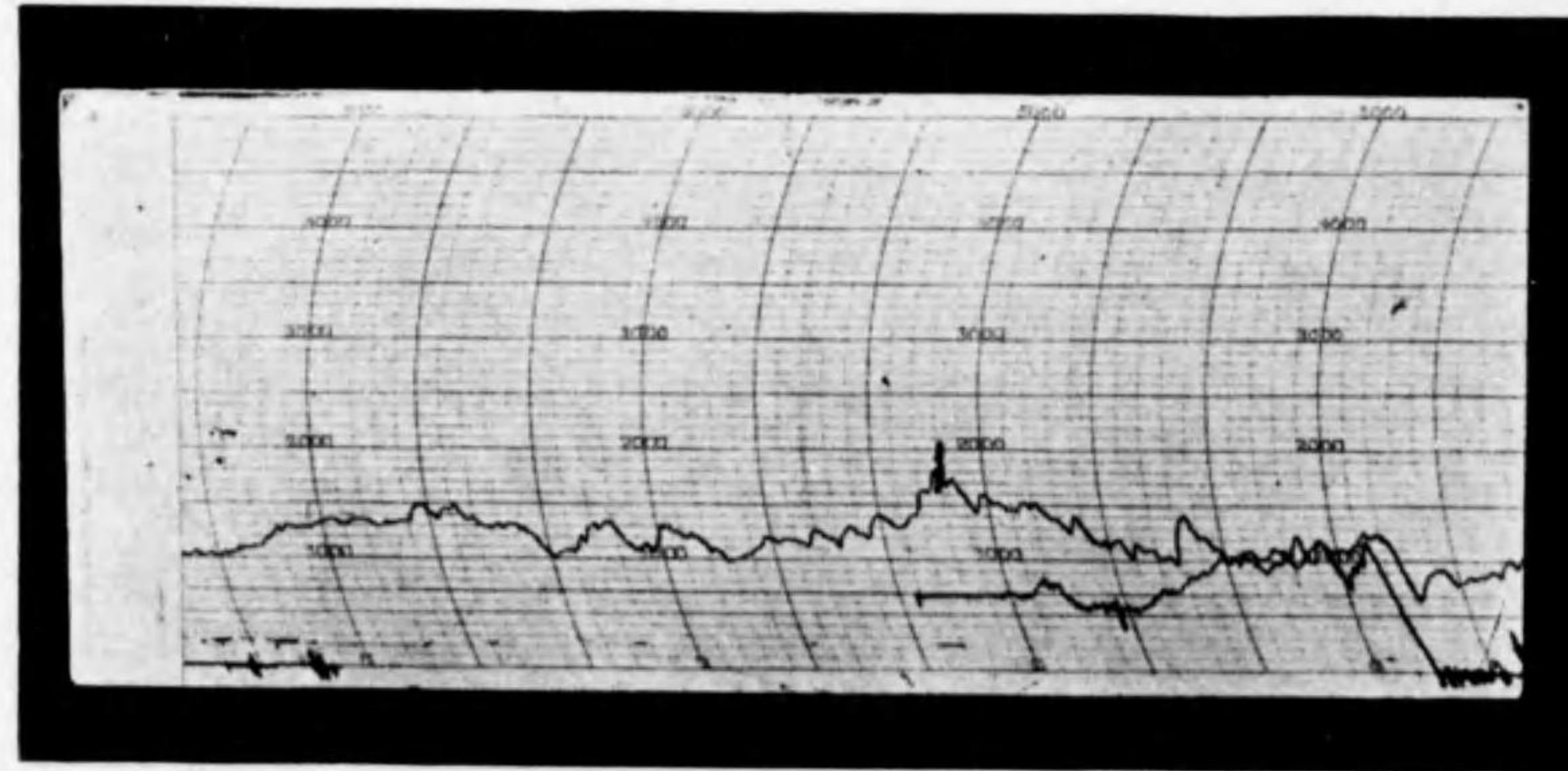
下—セコンダリー競技の一場



小田滑空士遂に九時間三十三分の滞空新記録を作る  
(六時間目に高度記録成る)



↑ 猛烈を極めた吹雪が漸く去り、一部に現はれた碧空の下に競羽しつつある六甲二型の小田機(上)と美津濃三〇一型の中野機(中野機の此の時の高度1,300米)

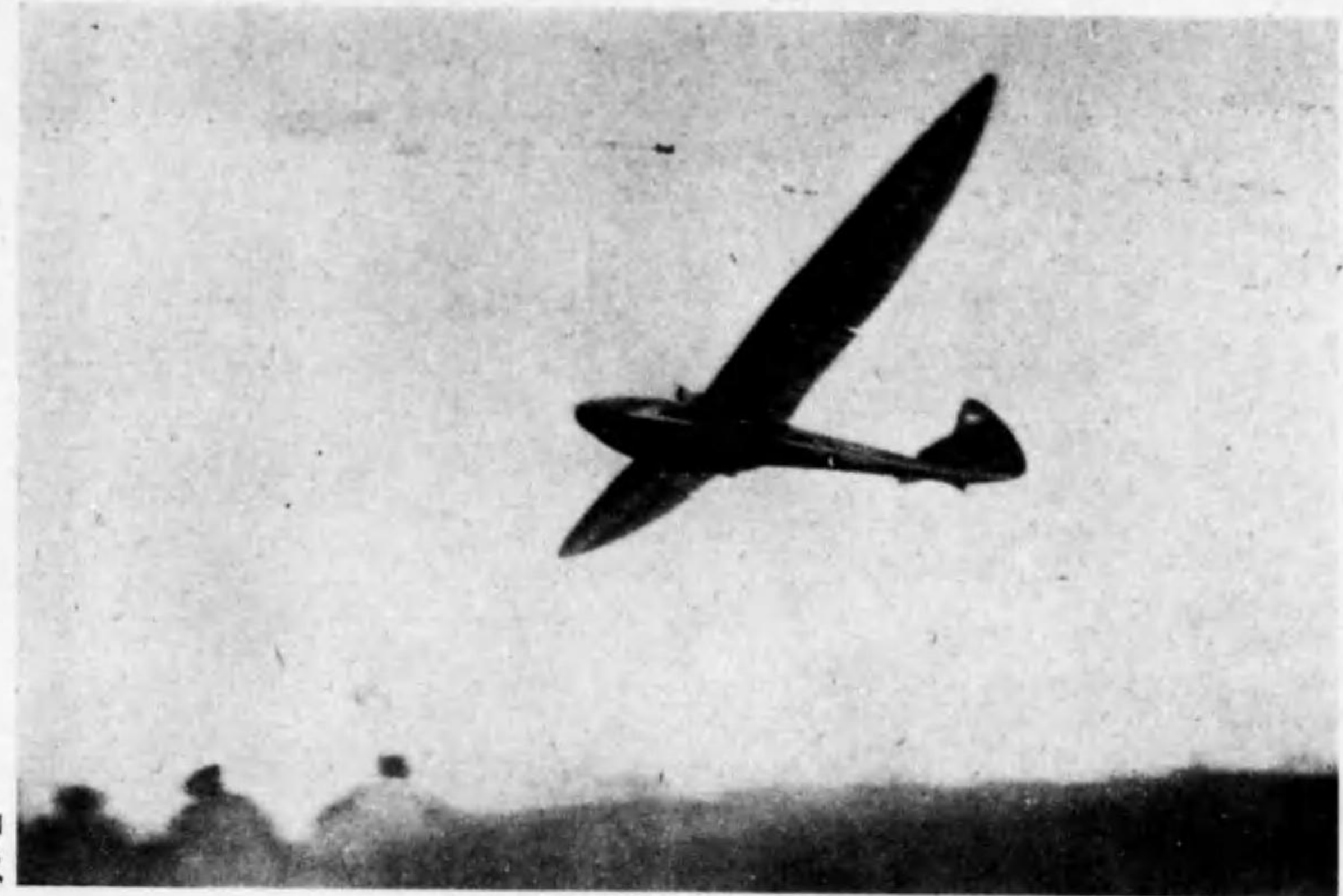


↑ 当日に於ける中野機の自記高度記録  
—— 最低350米、最高1,800米 ——  
(一回轉の所要時間四時間)

着陸前一時間の氣流の悪るさが明瞭に自記してある。尙ほ1,150米から四分間で着陸せる様も見える。その頃如何に風力が強かつたかが之れによつて分るであらう。

★★★★  
★ 歴 史 的 な 競 翔 ★  
★★★★

★★★★  
★ 吹 雪 の 生 駒 て ★  
★★★★



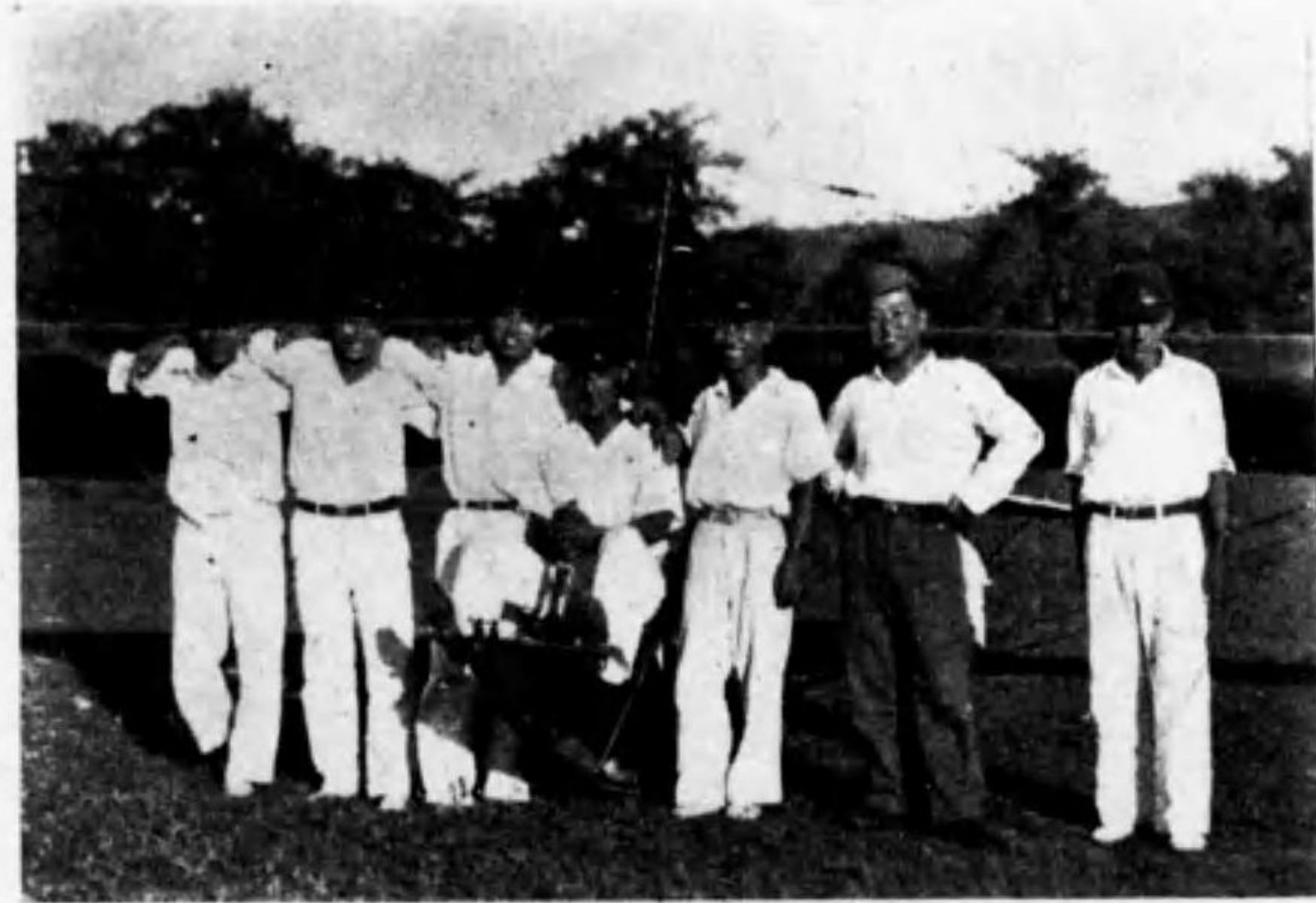
↑ 小田機の歴史的な出發

福田前田飛行機製作所(福田飛行機會社の前身) 所屬の小田勇一級滑空士と、美津濃グライダー製作所の中野徳兵衛一級滑空士(後ち應召して陸軍中尉に進級)が相談して生駒山附近の季節風を利用し、滞空記録を作る滑翔を行ふ事になり、昭和十四年一月下旬、六甲二型と美津濃三〇一型を生駒山頂に運び上げ、時の到るのを待つて歴史的な競翔を行つた。即ち、其の好機は二月六日に到来し、約十三米の強風に乗じて先づ中野機がゴム索發航にて飛び出し(午前七時四十七分)續いて小田機が吹雪の中に突入した。時に七時五十二分。斯くて兩機は生駒と信貴山との間の吹雪と戦ひながら競翔を續けたのであるが、中野機は利あらずして滞空五時間八分の後に着陸し、その後は小田機の獨り舞臺となり、しかも克く敢闘を續け、遂に九時間三十三分の滞空新記録(志鶴氏の記録を十分リード)と、高度新記録二千六百米を作つて萬丈の氣を吐いたのであつた。



小田滑空士(左)と中野滑空士  
(出發前の記念撮影)

南洋群島(我が委任統治領)に於ける  
最初のグライダー團體



我が委任統治領の南洋群島に於けるグライダー熱は、昭和十三年より漸く上昇し、翌十四年早々南洋最初のグライダー團體たる「サイパン・グライダー協會」が結成され、紀元節の佳き日を卜して其の發會式を兼ねグライダー命名式をボクタムチヨウ運動場(サイパン島内に在り)に於て盛大に舉行された。  
〔寫眞〕(下)は其の式典の様で、(上)は同協會の幹部達。



上— 鷲型複座機が飛行機に曳航されて高度獲得中の光景。  
中— 先づ高坂航空官が脱出し、それから熊谷滑空士が飛び出したのだが、先きの人が上に、後の人が下になつて落下しつゝある所(左上方の滑空機が鷲型複座機)

昭和十四年六月二日の午後、日本小型飛行機會社が航空局の命令によつて試作せる鷲型複座滑空機に高坂憲航空官が同乗し、熊谷梯司一級滑空士操縦にて東京飛行場に於て性能試験飛行を實施中難採に陥つたので、搭乗者は二人共落下傘で脱出して危難を免れた。寫眞は三葉共その時のもの。

下— 搭乗者に乗り捨てられた滑空機は、姿勢を回復して「一足お先きに……」着陸しやうとする。だが、操縦者の居らぬ悲しさに無事ではなかつた。

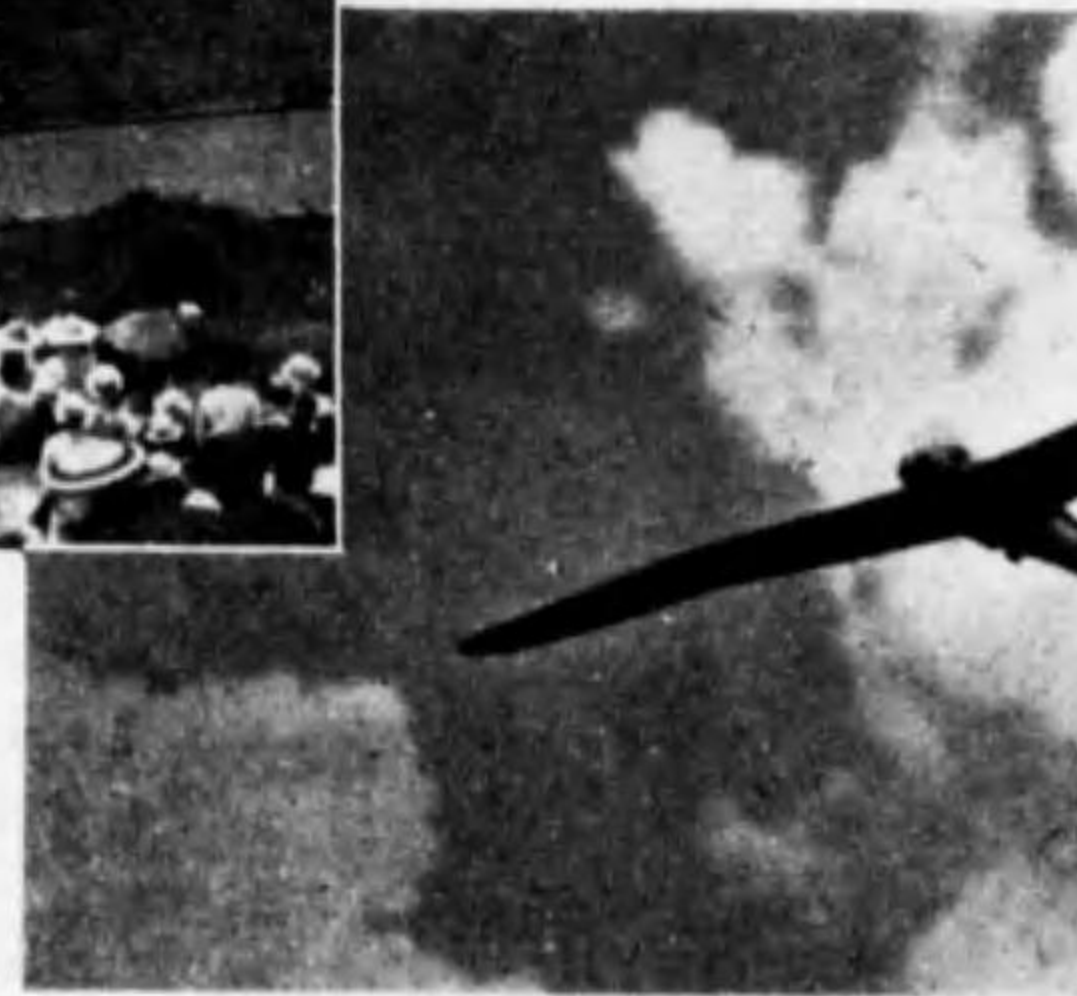
二  
人  
落  
下  
傘  
脱  
出





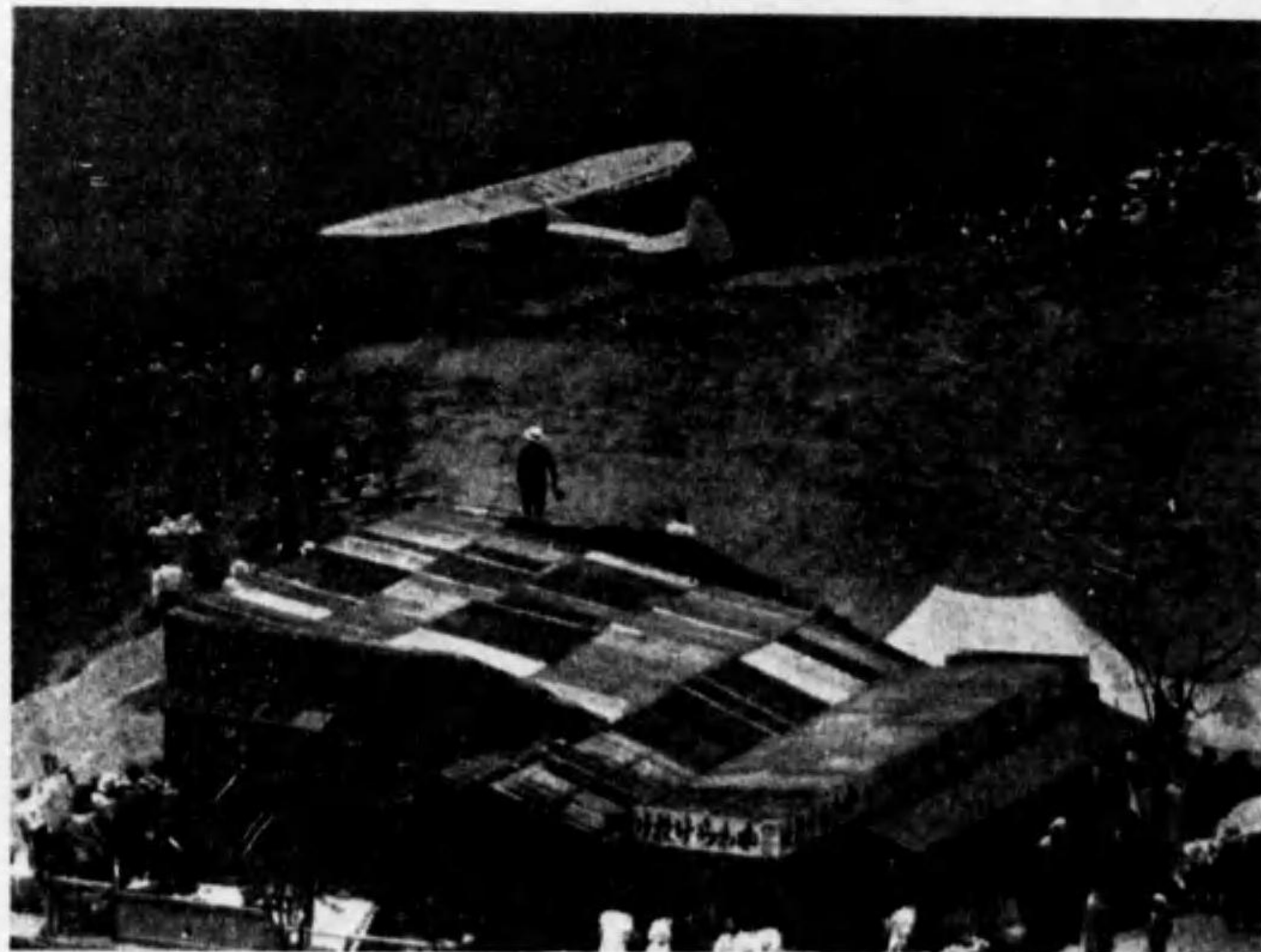
飛行競技大會

↑ 一番機のスタート (小田勇一級滑空士  
搭乗・滑空機は光式ゲッセンゲン一型・七  
月十六日)



↑ 生駒山附近を滑翔中の D1 型機

↓ 二番機の離陸 (久田壽夫一級滑空士搭  
乗・伊藤 C 式二型)



第三回  
全日本帆走



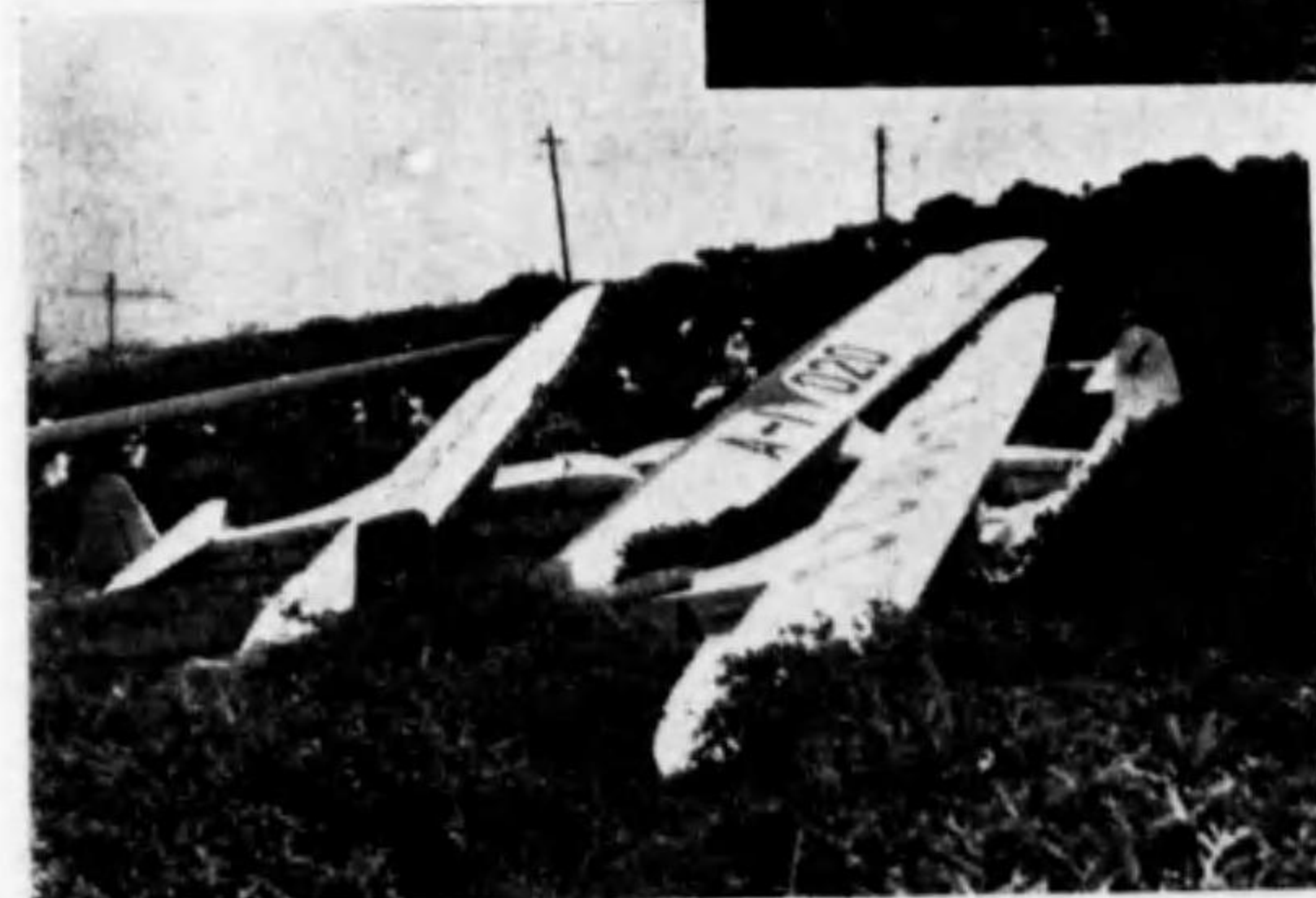
↑ 開會式 (生駒山頂にて)



↓ 生駒山上のスナツブ  
(参加機の待機)

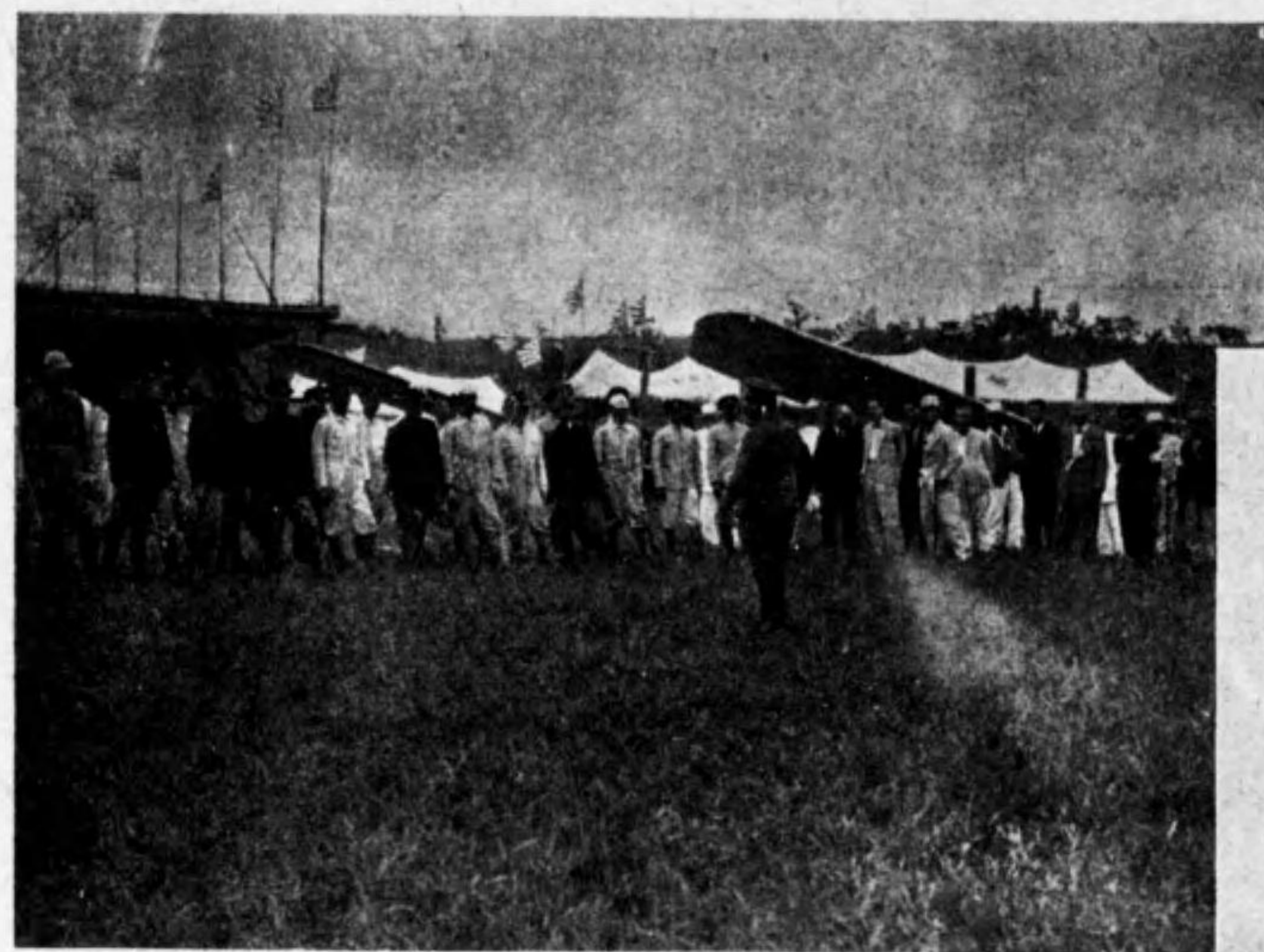


昭和十四年七月十六日から同二十日迄第三回全日本帆走飛行競技大會が生駒山を中心として開催された。  
此の時の総合得点の第一位は清水六之助氏で距離の第一位も同氏。其の記録は三十二軒二六であつた。



一 山頂に於ける参加機

グライダー  
競技大会



↑ 競技委員石原政雄少佐の訓示

↓ 国民学校生徒達の見物



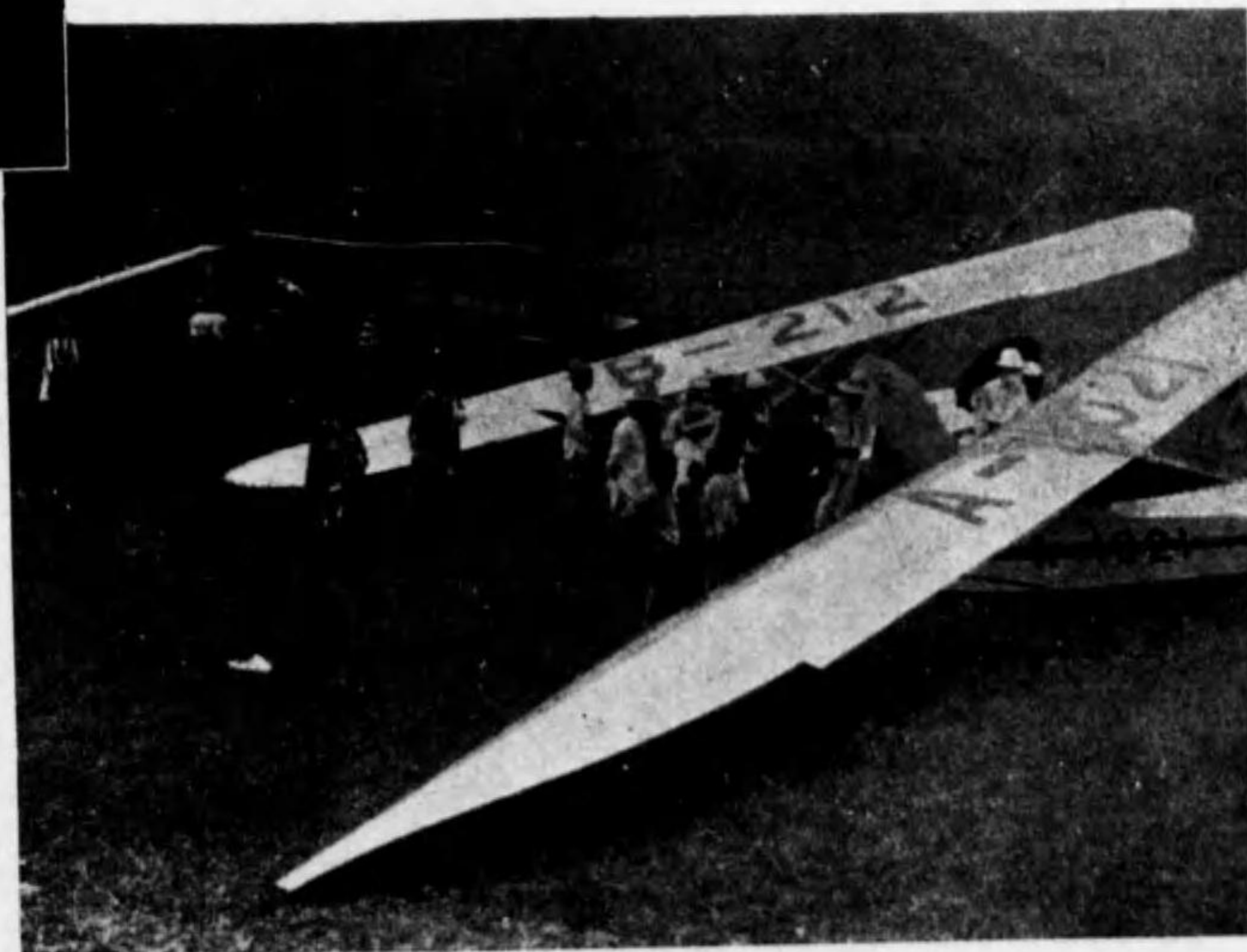
第二回  
全日本學生



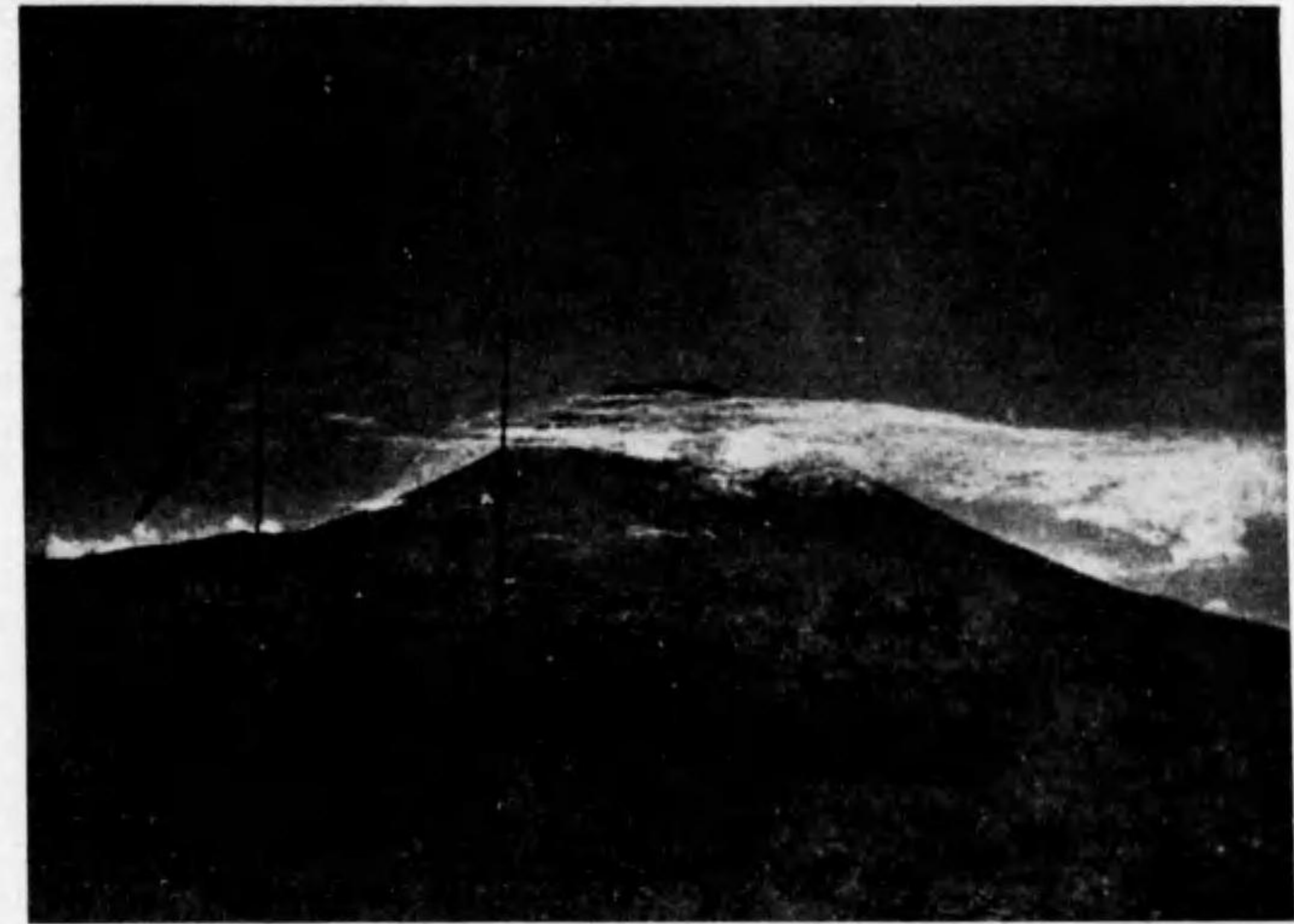
↑ 開會式

昭和十四年七月二十八日—  
三十日、富士山麓の朝霧高  
原に新設されたる富士滑空  
場で第二回全日本學生グラ  
イダー競技大会が開催され  
た。  
この時新任間もなかりし陸  
軍航空總監兼陸軍航空本部  
長の東條英機中將（現大將で  
首相兼陸相）は態々臨場して  
所懐を述べて激励した。

右は参加機と曳航飛行機の待機  
中は高級機の曳航スタート







→ 富士滑空場の一角

學校教員滑空

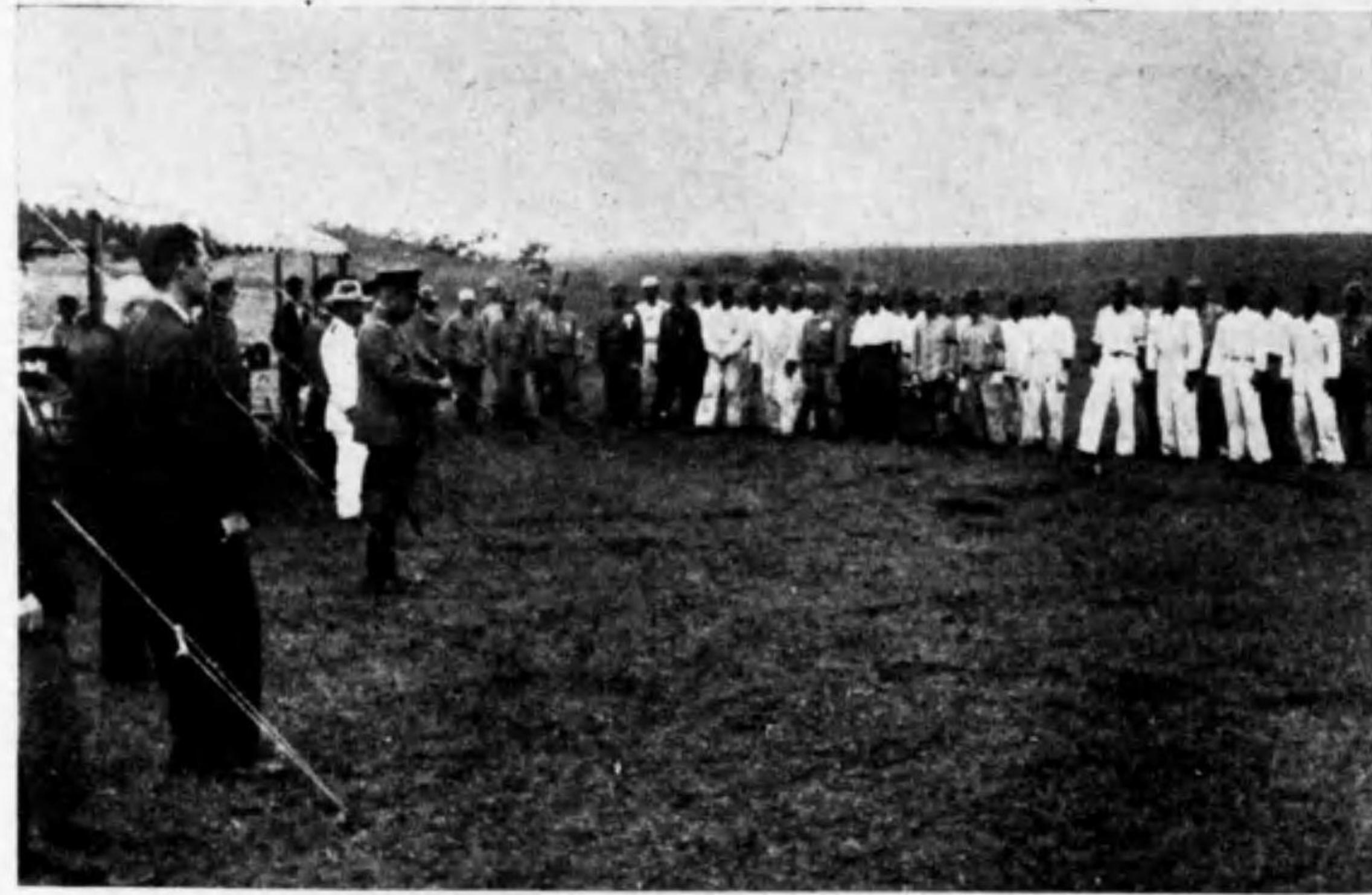
昭和十四年八月一日より同三十日迄朝霧高原の富士滑空場に於て一學校教員滑空訓練講習會が開催された。之れは規模の大なる點に於て我が國最初と謂はれたもので、内地及び外地から選拔された百八名の主として中等校の教員に對して實地と學科とを講習せしめたのであつた。主催者は文部省・帝國飛行協會・日本青年航空團（因に此の種の試みとしては之れが第二回目に當る。第一回は前年甲府にて行つた）

← 開會式



訓練講習會

← 東條航空總監の講話



↑ 身體を柔軟にする爲めの運動の情景

東條次機陸軍航空總監は、會期の半ば頃講習會の狀況視察に現はれ、講習員一同に對して激勵の辭を述べられた。

滑空機製作技術研究會

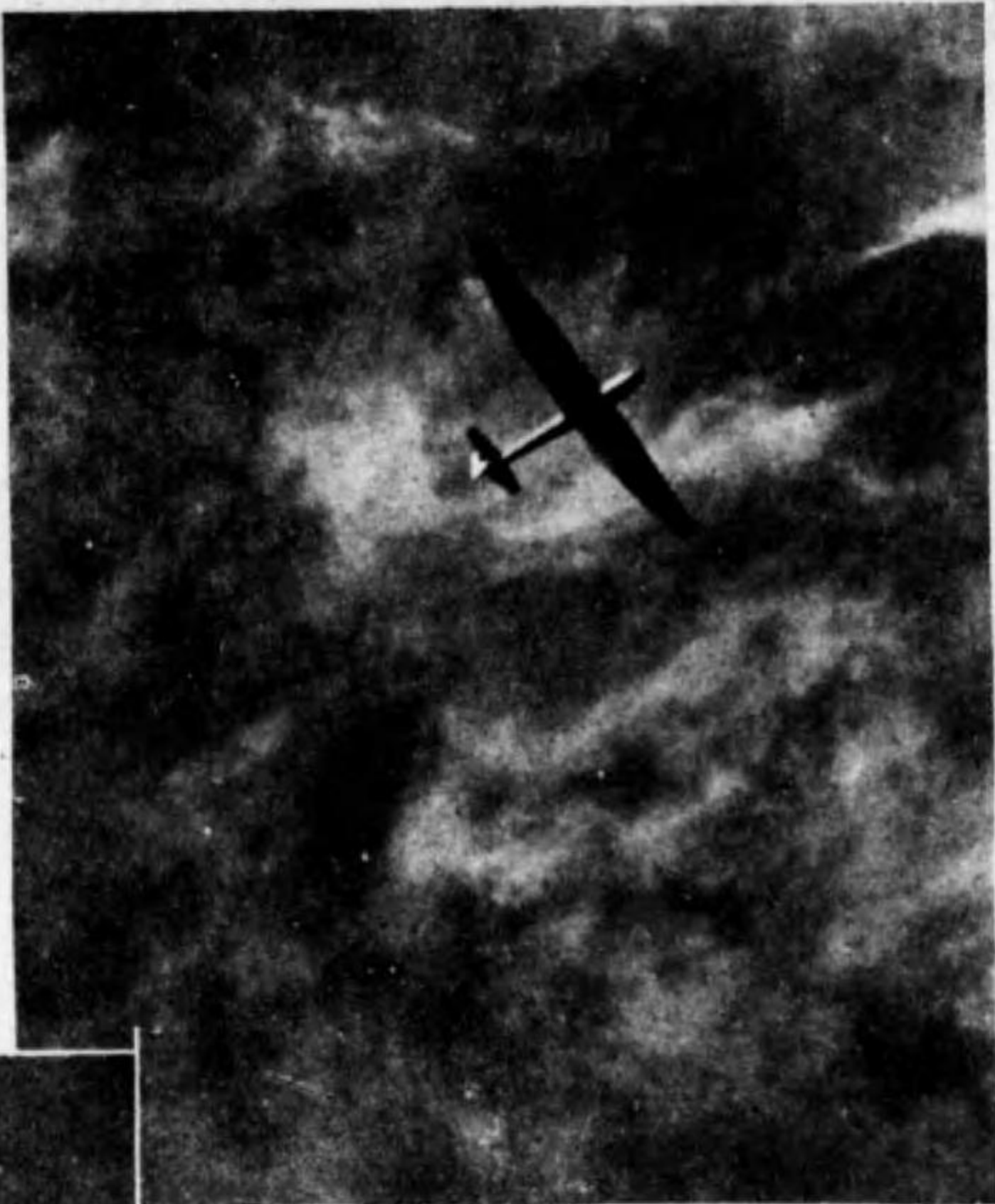
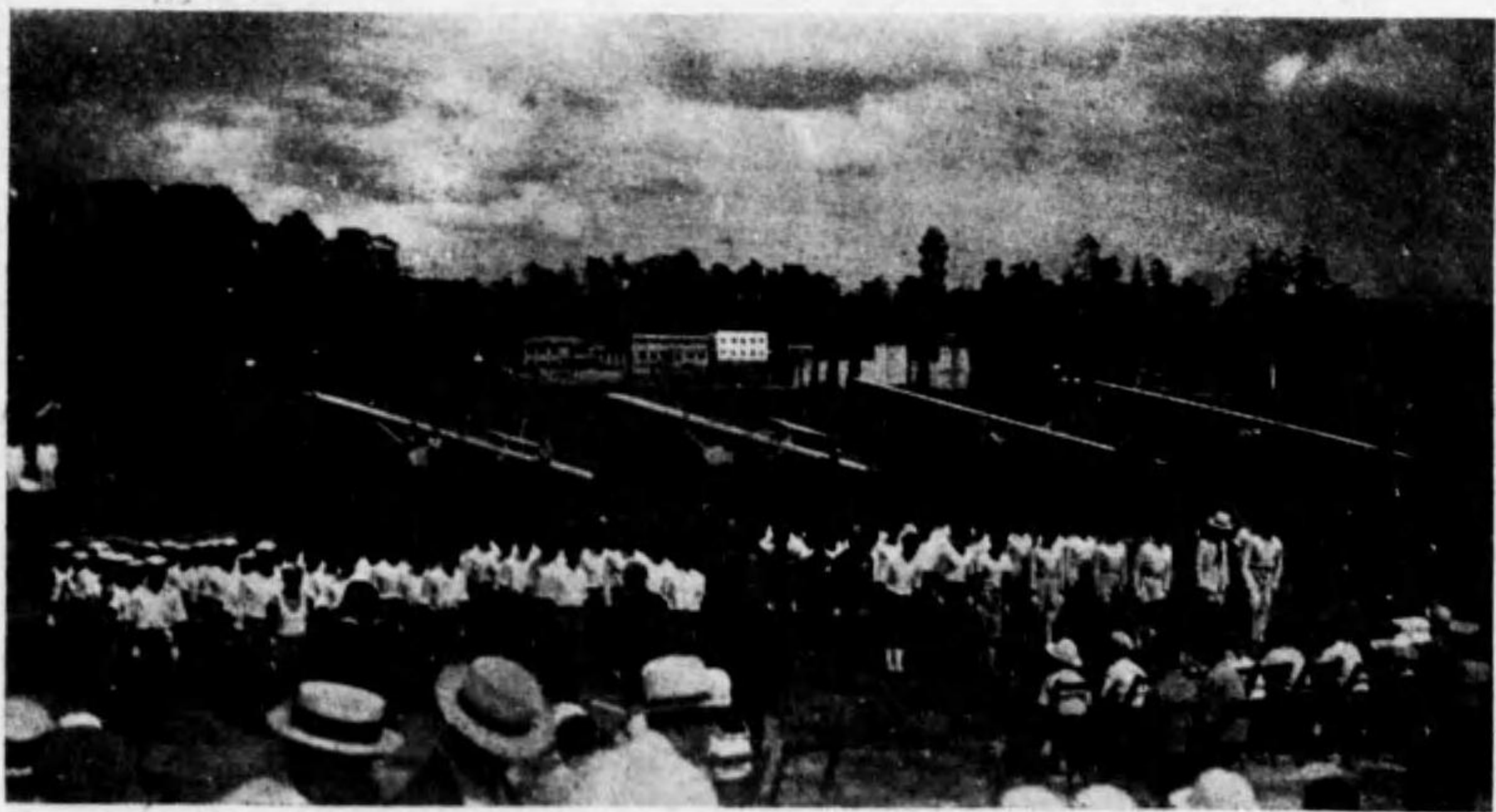
昭和十四年八月五日から三日間に亘りて大阪の美津濃ビルに於て日本滑空機工業組合主催の滑空機製作技術研究會と云ふのが催された。講師は九大の佐藤博助教授。

(講壇の人が講師)



# 滑空デイスプレー

昭和十四年九月十七日、神奈川県丸子多摩川の滑空場（往年日本グライダー協会の練習場であつた邊り）で帝國飛行協會主催の「滑空デイスプレー」が盛大に行はれた。此の日はかなりの強風であつたが、演技はプログラム通りに行はれた。併しその間、中級機の三百六十度旋回飛行に出演せる安房菊次氏は、旋回中強風の爲め操縦を妨げられて錐揉みに入り地上に激突して重傷、間もなく死亡した。上の寫眞は安房機の旋回中のもので、實に墜落寸前の撮影である。下は開會式。



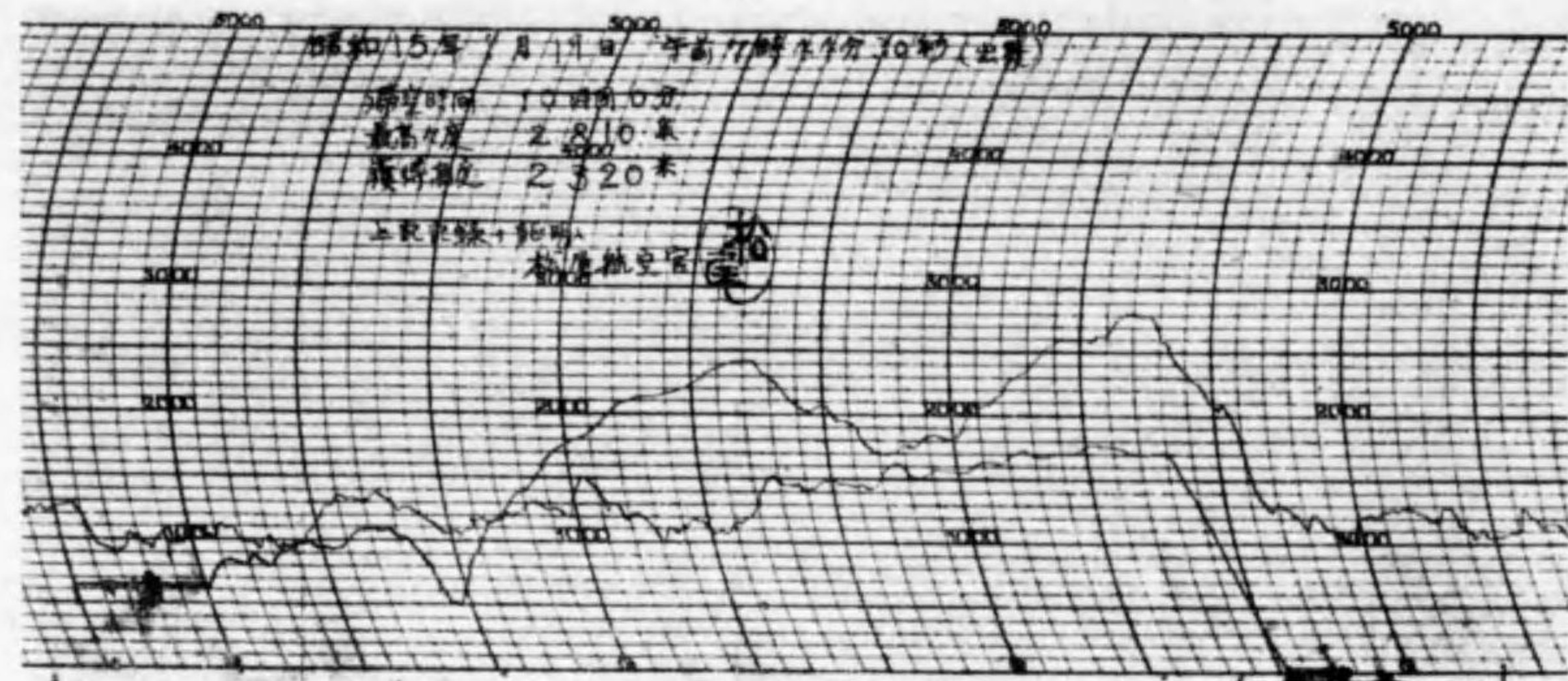
上の右——田中丸機  
の七時間九分飛行  
上の左——小川一級滑空士機  
中——清水機の快翔（TC型）  
下——大觀峰に於ける参加機



## 阿蘇グライダー研究大會

昭和十四年十月九日から同十五日迄阿蘇大觀峰に於て帝國飛行協會・大日本青年航空團福岡支部・九大航空會の三者共同主催の「阿蘇グライダー研究大會」なるものが催された。参加者は八名（参加機五機）の小數であつたが、會期中十三回の飛行を爲し、田中丸和廣一級滑空士の滞空七時間九分（十四日）、清水・河邊兩滑空士の各五時間餘、高座千五百米獲得（清水・小川各滑空士）等見るべき好成績を挙げた。

▶ 滞空新記録十  
高度 2810 米

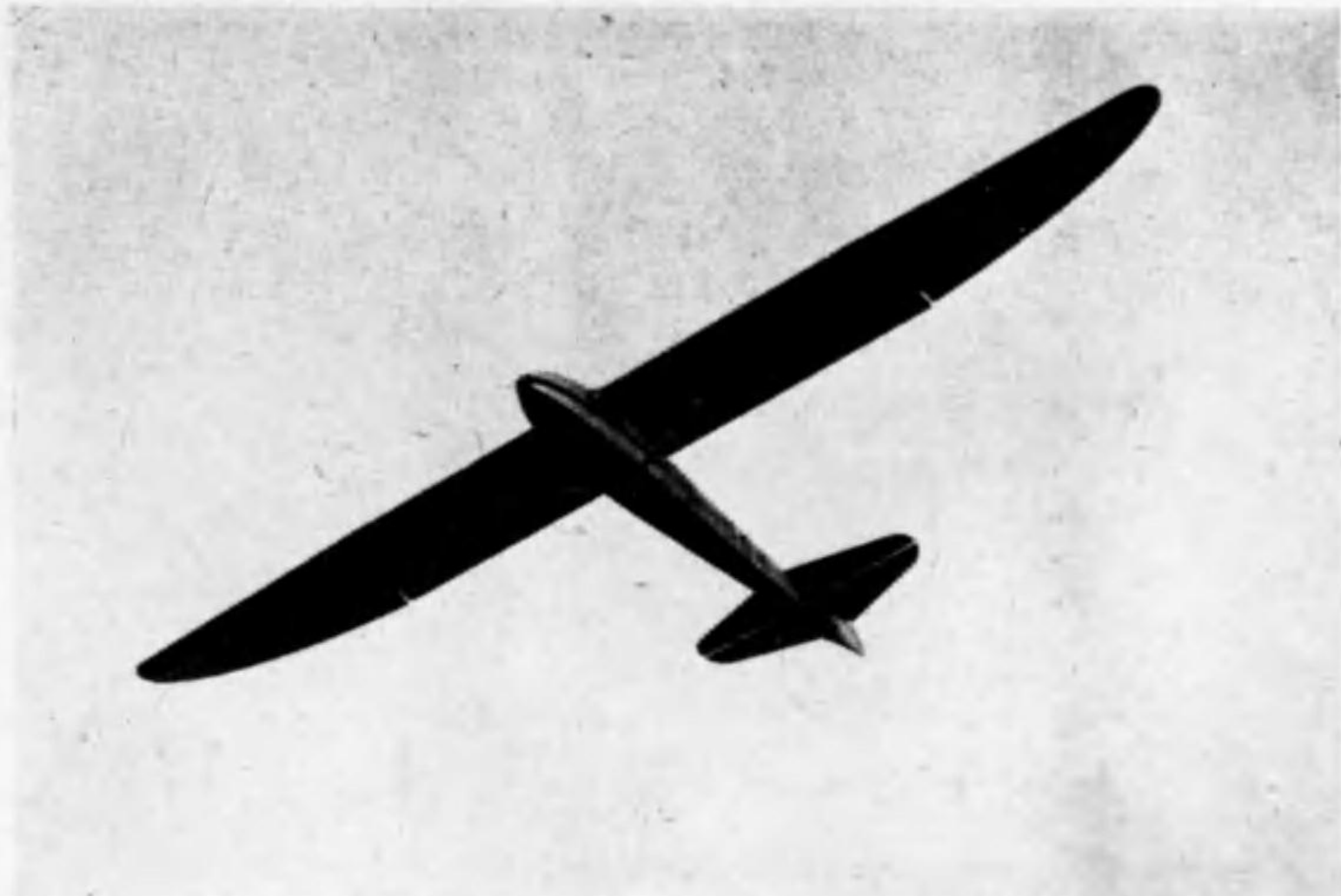


↑ 松尾静彦航空官の記録証明



↑ 名譽の吉川滑空士  
(着陸直後の記念撮影)

時間 ◀



↑ その時の美津濃三〇〇型

昭和十五年一月十九日、美津濃グライダー部のテストパイロット吉川精一級滑空士は美津濃三〇一型機を操縦、生駒山より出發して滞空十時間フラット、高度二千八百十米の新記録を樹立した。



↑ 着陸直後 (寒さと長座の爲め脚部がシビレて自由を失つたので座席から抱き卸ろされてゐる所) ×印は先輩志鶴一級滑空士

本邦最初の



昭和十五年二月八日、本邦最初の夜間滑翔が行はれた。即ち福田飛行機会社の矢野重幸一級滑空士は、同日前二時四十七分間を衝いて九米の季節風に乗じて生駒山頂を出發し、生駒山附近を一時間近く滑翔し、同三時三十五分大軌電車の額田驛と枚岡公園の中間に着陸して我が國に於ける夜間滑翔の先驅者となつたのであつた。

上と中は樹氷咲く生駒山頂にての使用機（光式三〇一型改造ソアラ）の組立作業。下は矢野飛行士の計器點檢（花籠は故藤田中佐の英靈に捧ぐる爲めに携行のもの）

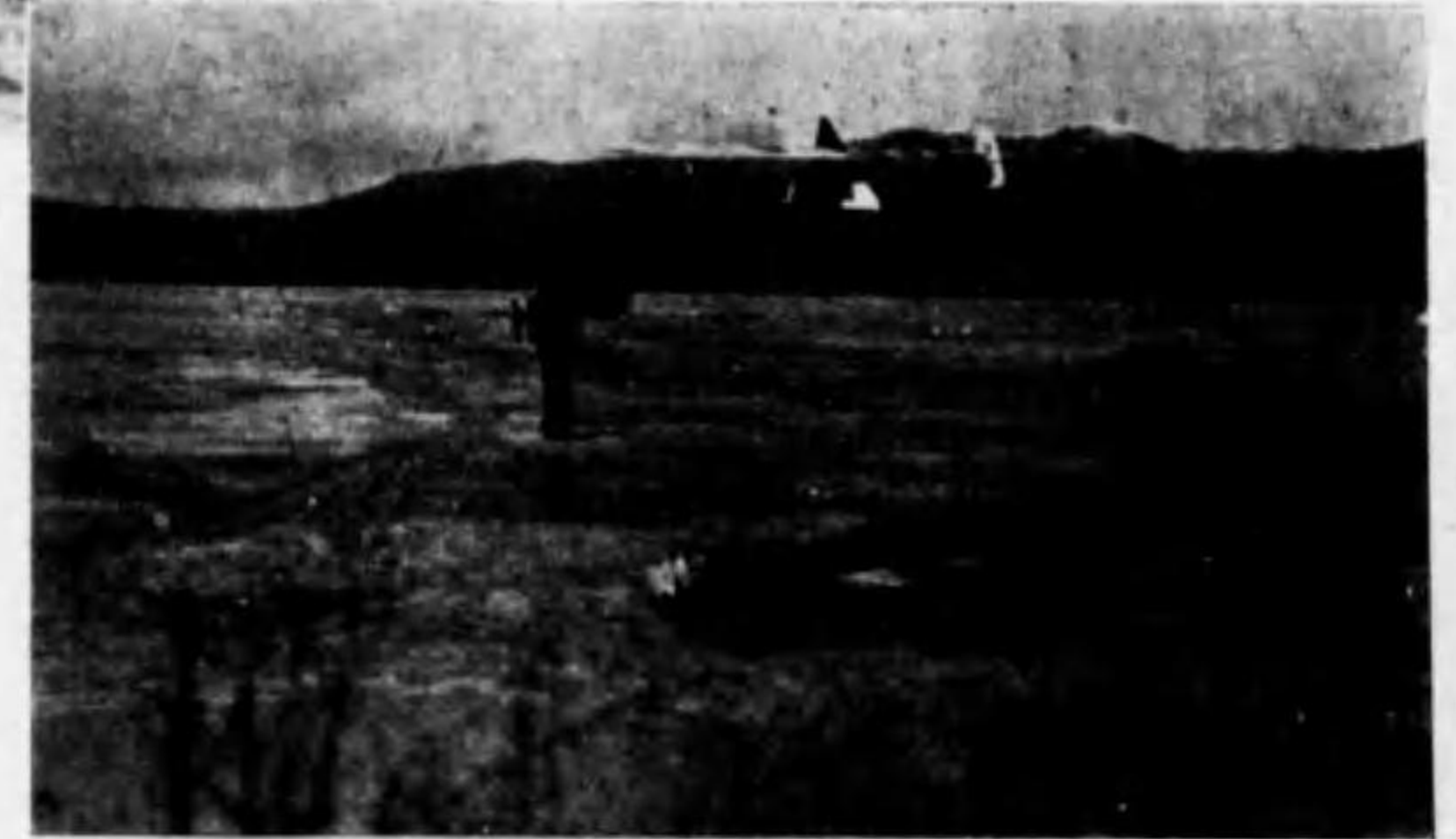
夜間滑翔



↑イザ出發!

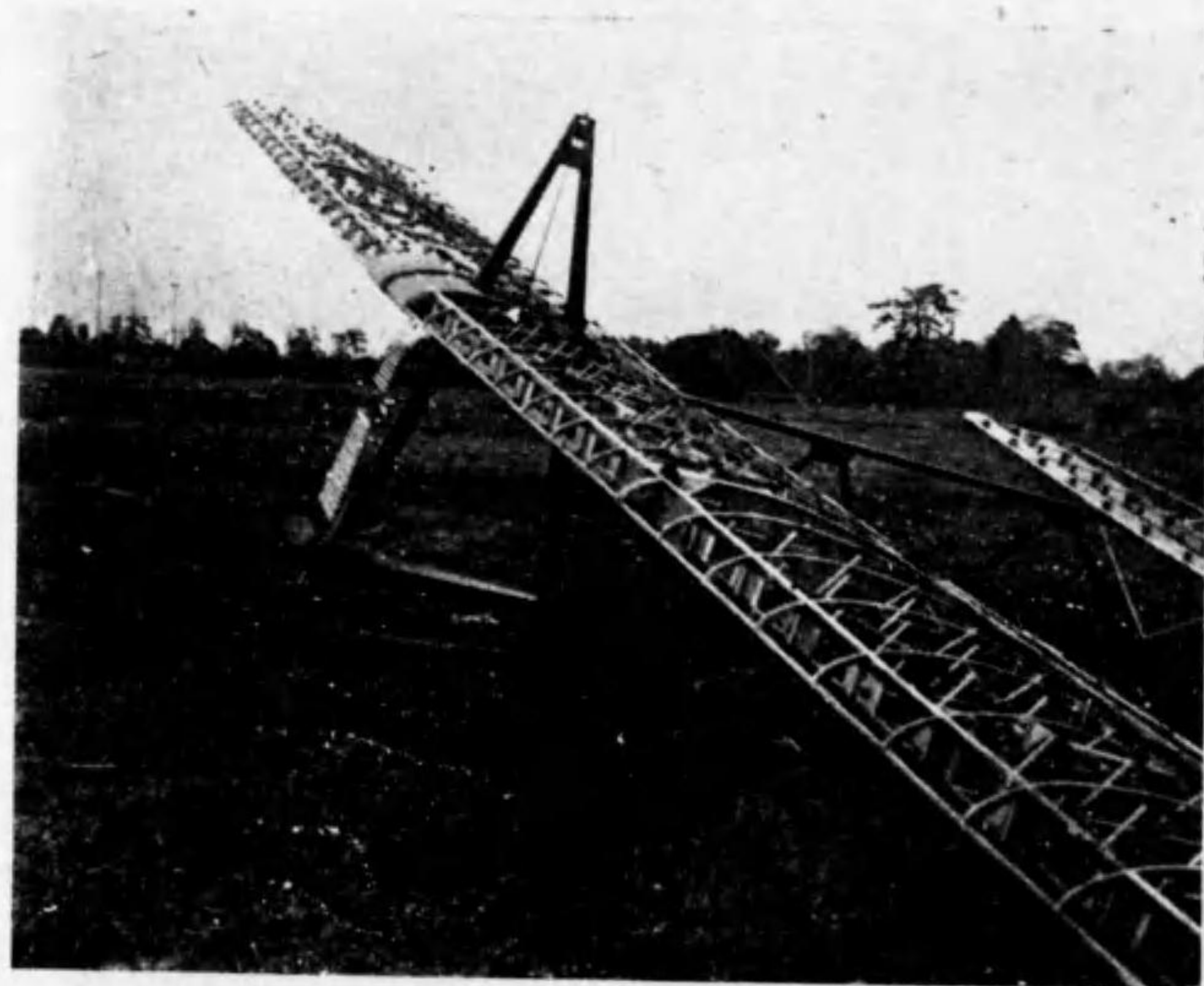
氷上の滑空練習

昭和十五年二月十七、十八の兩日、結氷一尺厚みとなつた諏訪湖上で上諏訪滑空研究会の氷上滑空練習が行はれた。使用機はブライマリーにナセルを附したものの二機。

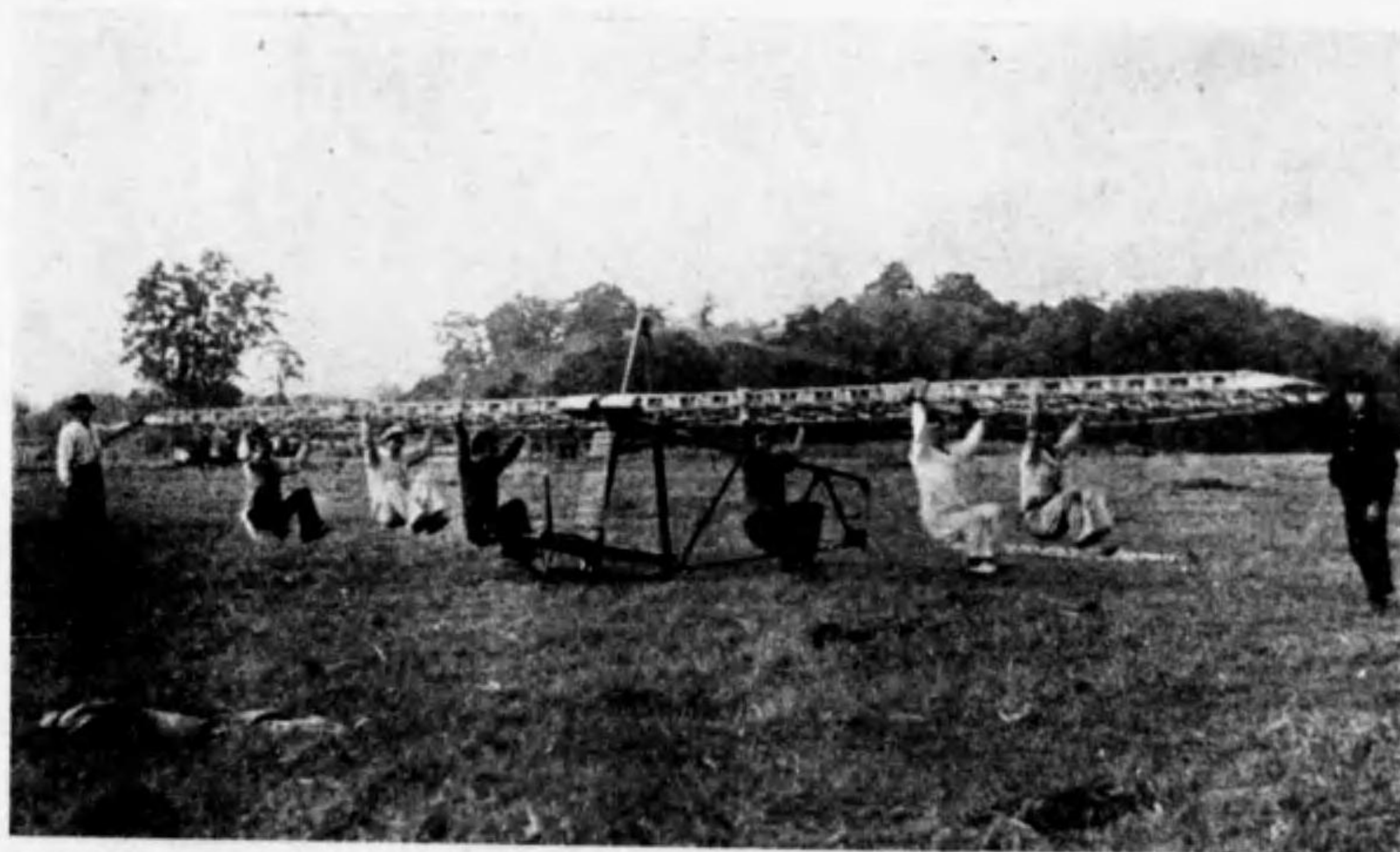


初めての氷上滑空練習は矢張り上諏訪滑空研究会によつて前年の冬諏訪湖上で行はれたのであつたが、その時はブライマリーでほんの眞似事程度の練習を行つたに過ぎなかつた。

竹製のグライダー



グライダー・メーカーとして有名な前田建一氏は、支那事變で應召し中支戦線で活躍、昭和十四年末歸還すると、出征中に考案せる竹製のグライダー（プライマリー）の設計に着手し、同十五年三月之れを逓信省試作機として製作にかゝり、十月完成して前田式一〇五型と名づけた。



↑片翼の骨組に三人づゝ吊り  
下つてもビクともせぬ強度  
を與へてある點に注目あれ

國産と舶來のオリンピア型の初飛行



帝國飛行協會ではD F S オリンピア型ソアラ（俗にツマイゼツと呼ばれてゐるもの）をドイツより一機購入しその初飛行を昭和十五年三月三十日洲崎の深川飛行場で行つたが、之れより先、此れと同一規格の國産機を航空局の命令で試作中であつた福田輕飛行機會社では、他社に先づいて一番機を完成し、三月二十日大阪第二飛行場にて初飛行を行ひ、同三十日の舶來機の初飛行の時は態々大阪より洲崎に運んで比較飛行を試みた。上は國産機の初飛行。下は舶來機の初飛行を好調裡に終つて着陸する寸前。（オリンピア型に就いては口繪参照）



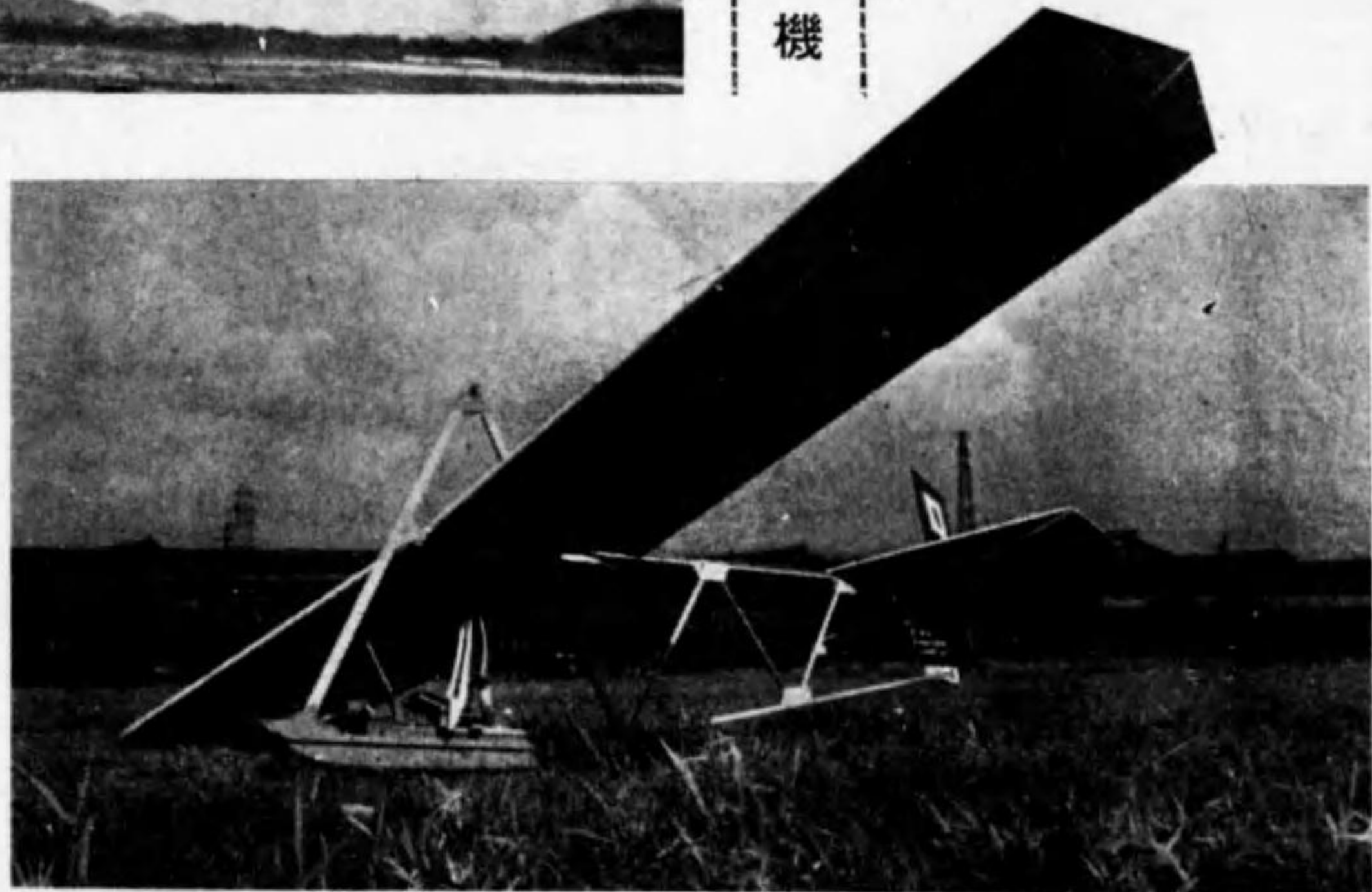
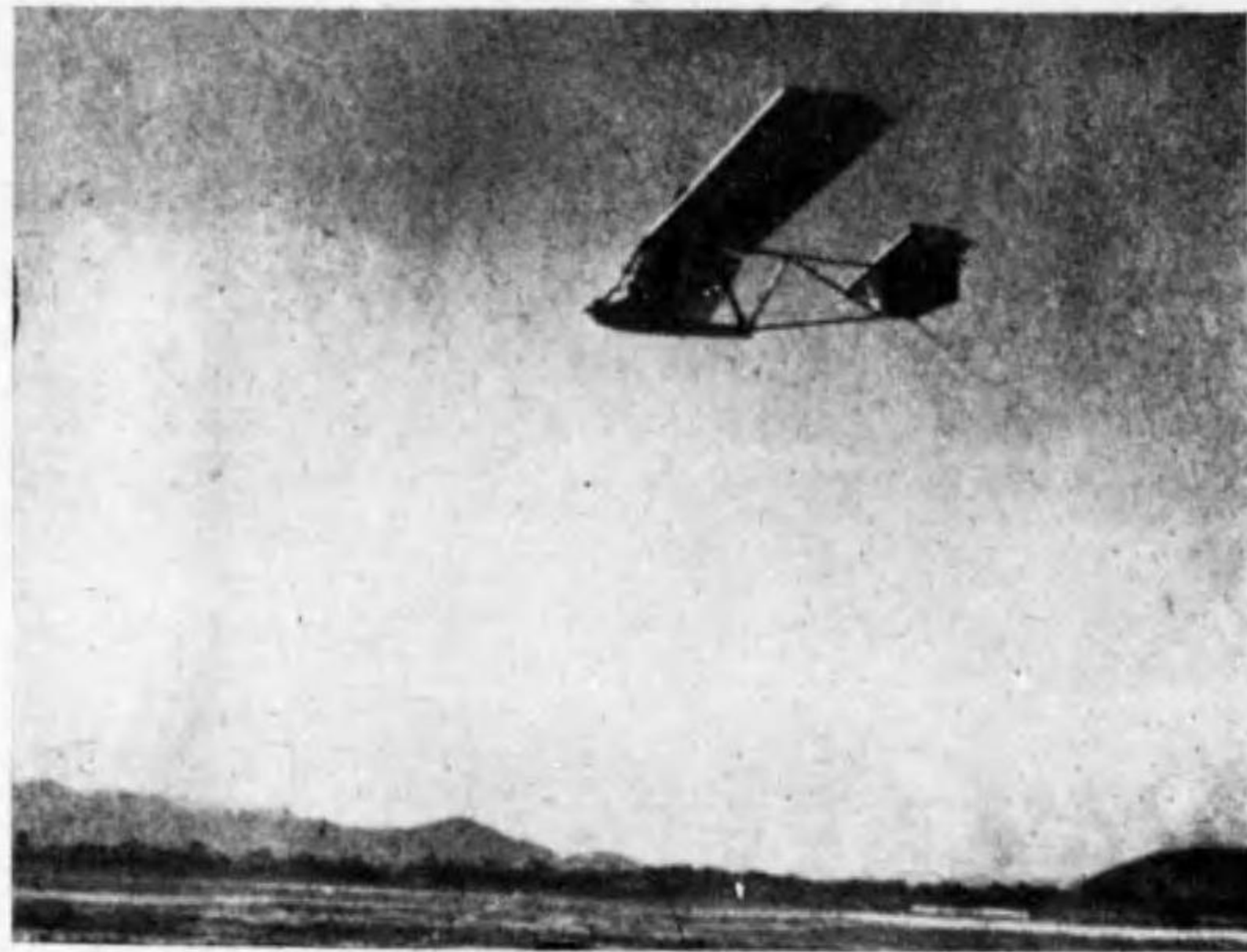
紀元2600年奉祝  
日本一周曳航飛行



大日本飛行協會では昭和十五年は恰も紀元二千六百年に當る所から之れを奉祝し併せて滑空思想の普及を圖る目的にて龔に購入せるDFSオリンピア型ソアラを以てする日本一周飛行を五月十九日から六月四日にかけて行ひ、約二千九百軒を翺破した。其のメンバーは滑空機操縦者清水六之助滑空士、飛行機操縦者大黒喜一飛行士、同乗者加藤幾太郎機關士。  
〔寫眞〕上は五月十九日東京飛行場をスタートする所（まん中の飛行機は歓迎機）  
下はスタート前の記念撮影（左より清水滑空士、大黒飛行士、加藤機關士）



文部省型の第一番機



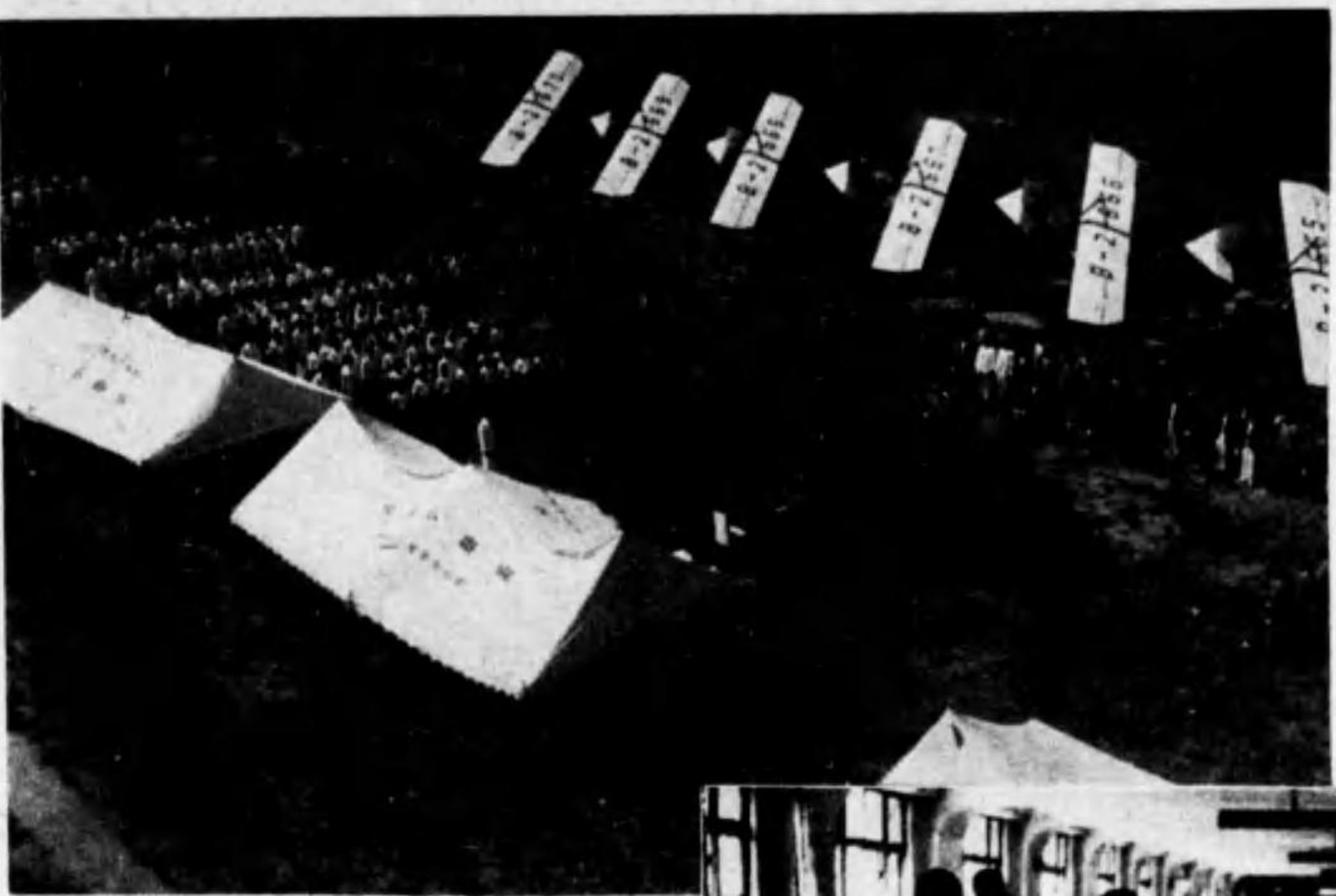
上は文部省一型の一番機の初飛行  
中は完成直後の文部省一型  
下は文部省型の坐席

文部省では初歩練習用の文部省型滑空機の規格を決定して之れを四月二十六日日本滑空機工業組合に發表したが、福田輕飛行機會社ではトップを切つてその第一番機を製作し、五月初め大阪第二飛行場で試験飛行を行つた。



滑空機製作講習會

← 閉講式

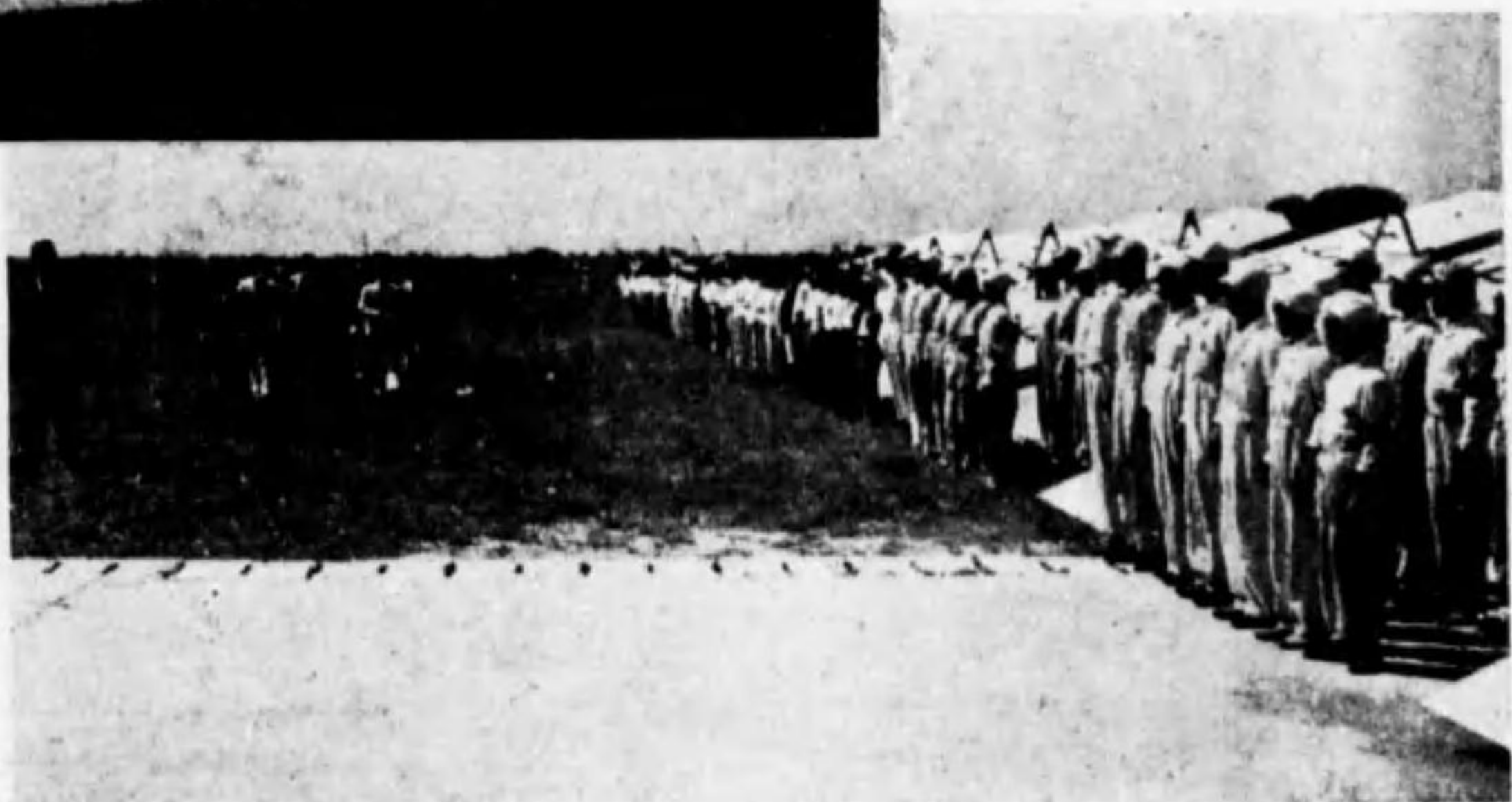


→ 製作講習

昭和十五年七月十五日より四十日間に亙りて大阪市立都島工業學校に於いて文部省及び帝國飛行協會主催の滑空機製作講習會が開催された。参加者約六十名(中等學校教員)で、會期中に文部省型十機を製作し、閉講式日にその製作機の中五機を以て編隊滑空を行った。

文部省、飛行協會共催の滑空機製作講習會は之れを以て三回行つたこととなるが、關西に於けるものとしては之れが最初であり、其の期間と規模の點に於て従前に優るものであつた。

← 五機編隊滑空

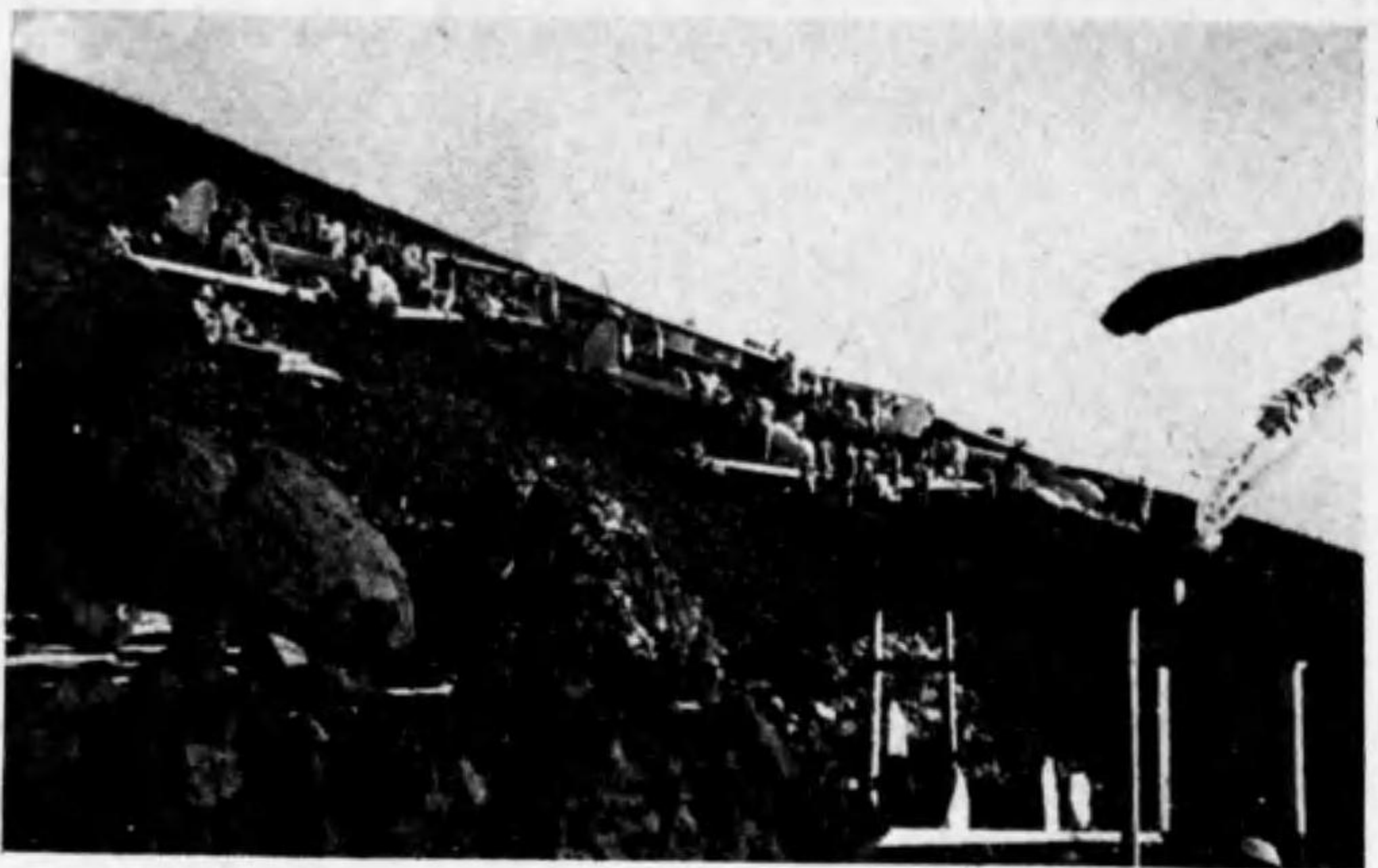


→ 西島文部省商工教育課長の査閲  
(第一回は十三年八月三日より九月三日迄東京高等工藝學校羽田分校で、第二回も同所で行はれ、その期間は十四年八月四日より二十八日迄であつた)

第四回

全日本帆走飛行競技大會

(富士山から距離飛行)

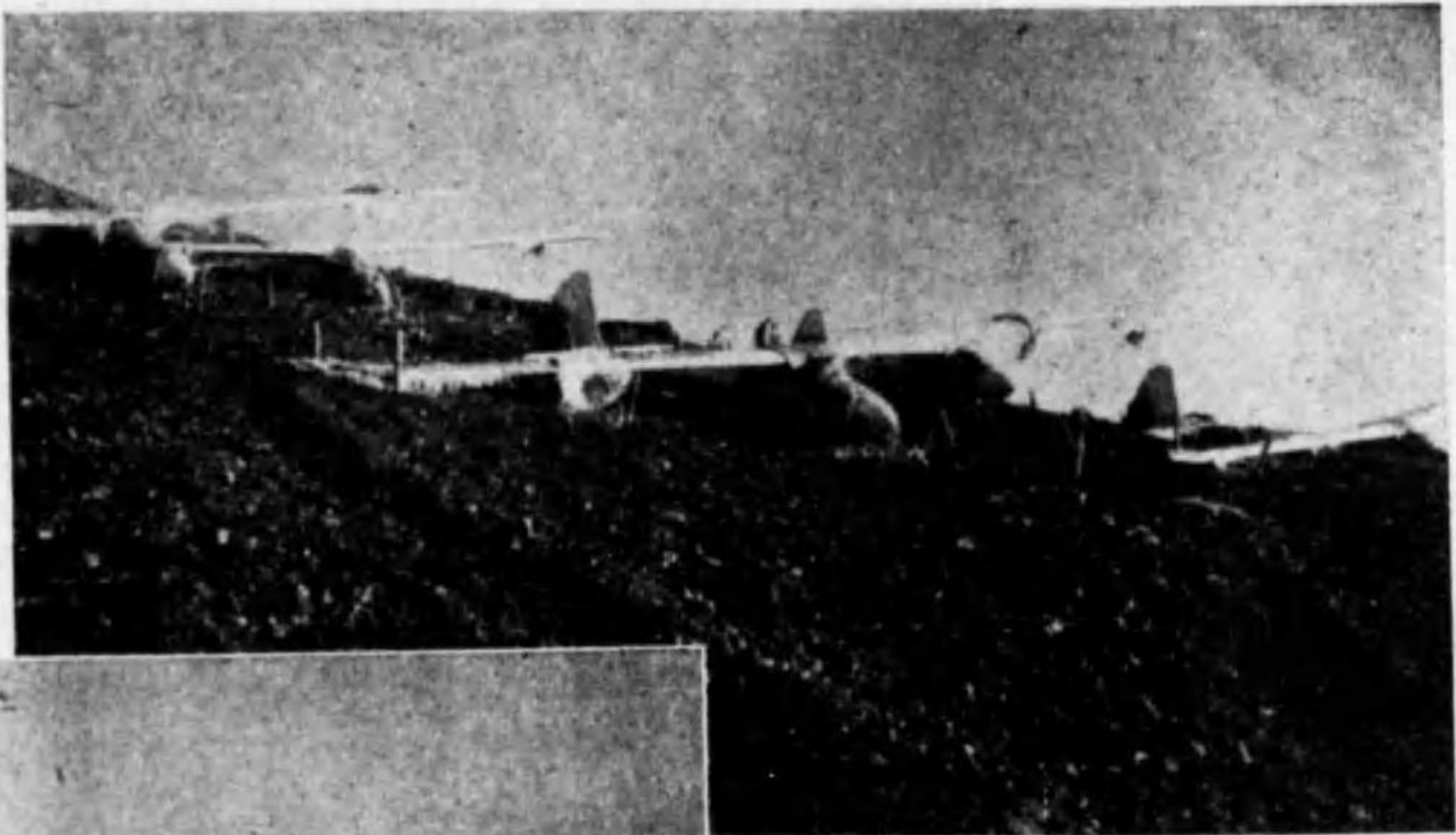


第四回全日本帆走飛行競技大會は、紀元二千六百年を奉祝する意味をこめて海拔二千六百餘米の富士山五合目の俗に謂ふ「天地の境」からスタートする距離滑翔競技を行ふことになり、八月十日(昭和十五年)富士山麓の板妻飛行場で開會式を舉行、同十五日飛行を決定此の日を以て無事終了した。(最高記録は小田勇滑空士の七十一軒。尙ほ使用機は全部オリンピア型で六機参加した)



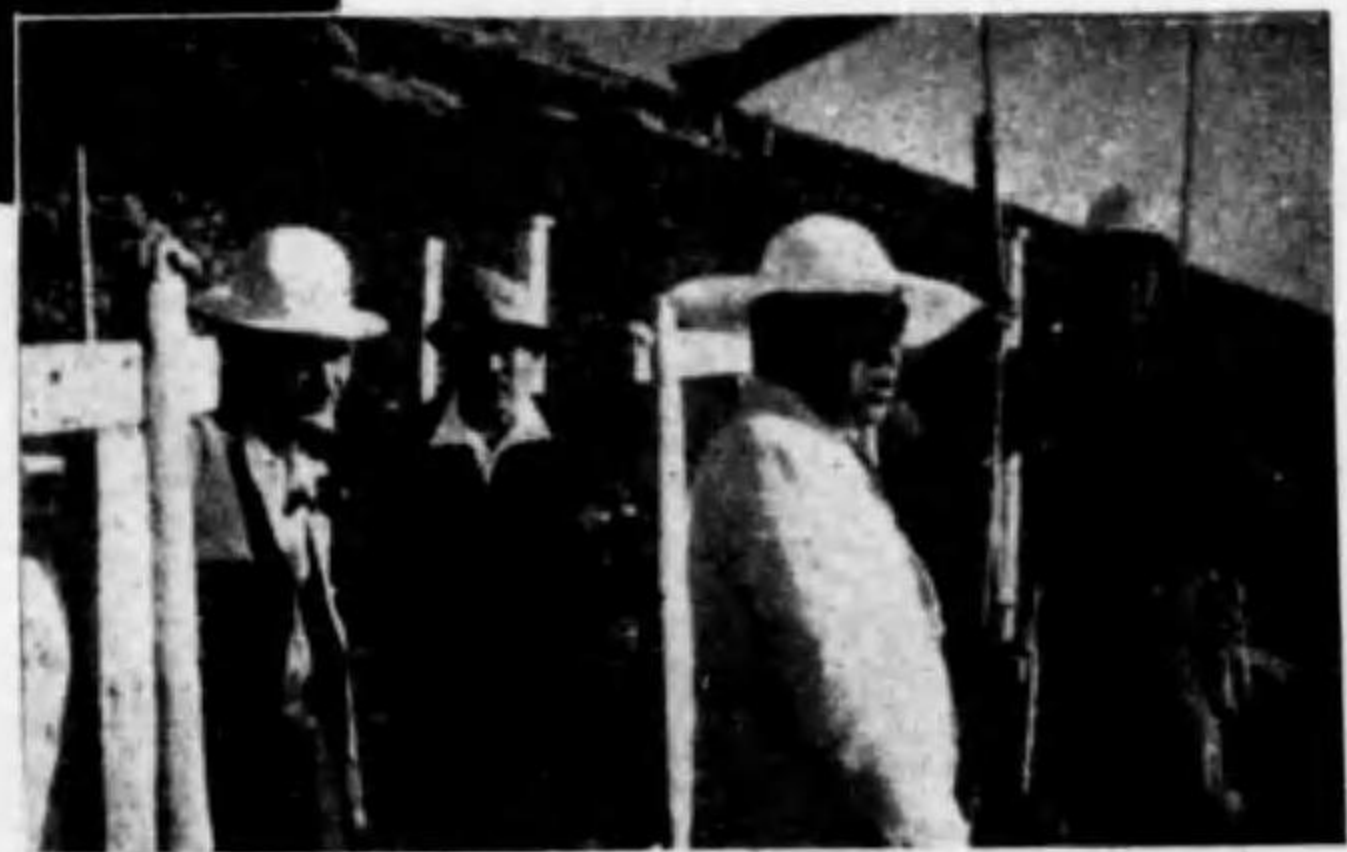
上—五合目スタート點に於ける組立作業  
中—若人達の滑空機運搬奉仕  
下—板妻飛行場に於ける開會式

(一二三頁と一三頁の二つ)



八月十三日組立を終つたが此日は待機する事になり風に吹き飛ばされぬやうにアンカーし、機首にはお菰を冠せた。(因に参加機中の一機(美津濃製)は板妻か

ら飛行機曳航でスタートしたので山には五機より運ばれなかつた)八月十四日、早且よりスタート準備は開始され、選手は勿論関係者一同張り切つてゐたが、濃霧の襲来頻繁にて發航できなかつた。(左方に見えるは寶永山)



右「天地の境」の標柱側にて  
—右より町田航空局長乗員課長、佐田航空官(現乗員課長)、航空局長藤原保明氏、渡部一英。  
右の下—出發に際して佐田航空官が選手に對して注意を與へてゐる所。左より澤田、大久保、小田、清水、各一級滑空士(志鶴滑空士はトップに模範飛行を行つたが、競技には参加しなかつた)



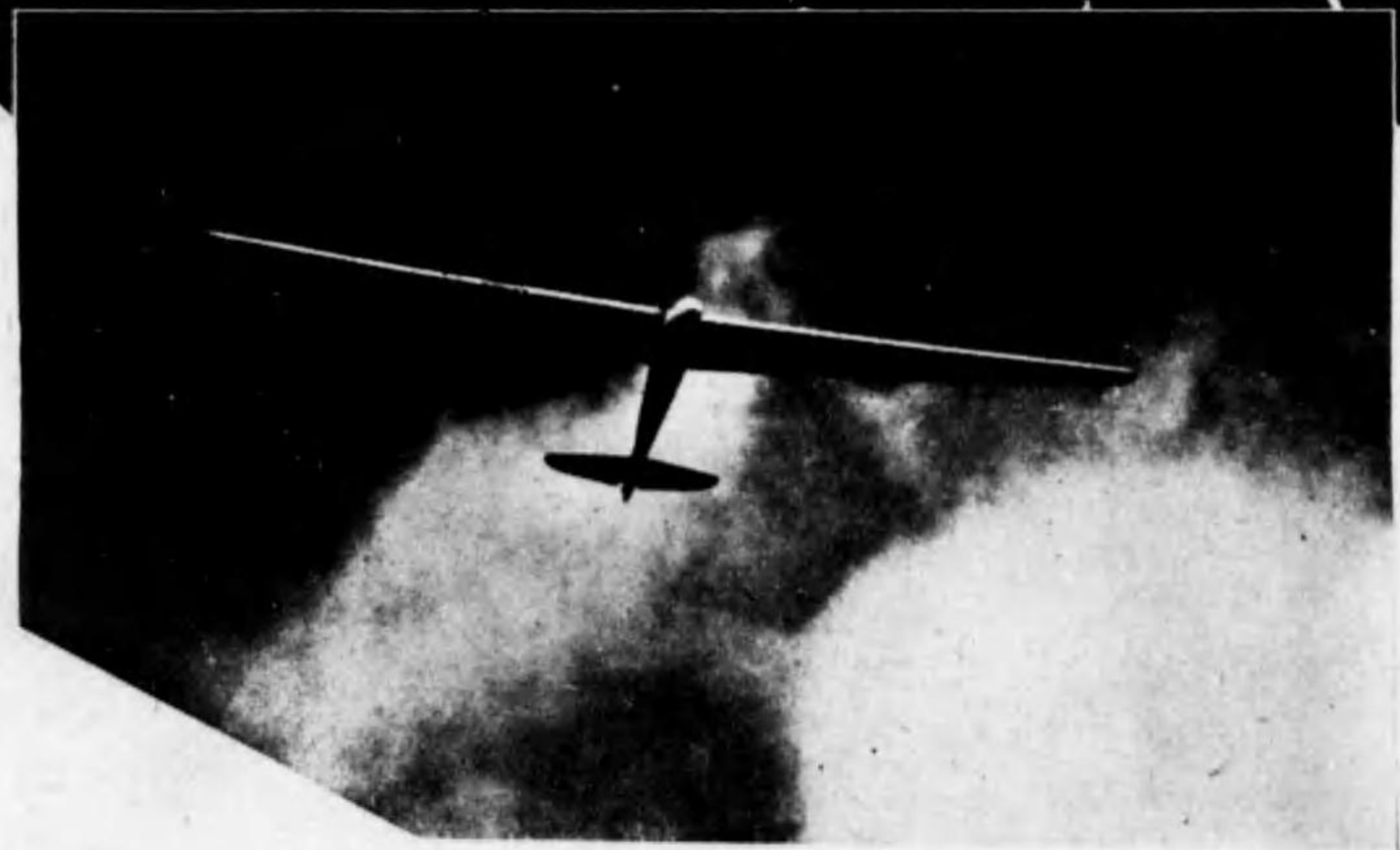
←左は發航に用ゐた滑走臺である。此の臺の後端にグライダーを乗せ、ゴム索を引いて放したのであつた。



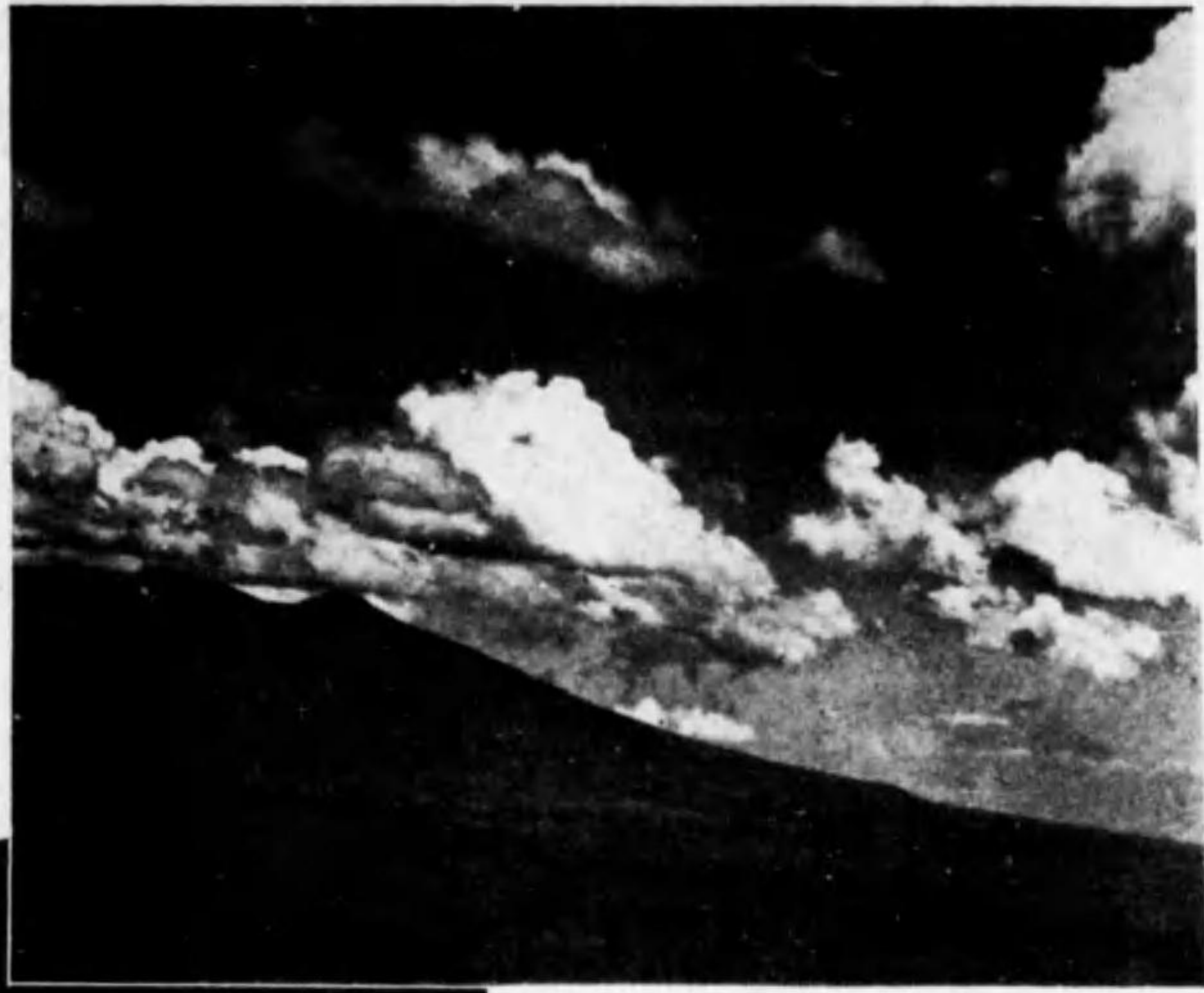
中圖 大久保機(東洋金屬木工會社製)發航の直後  
下圖 小田機(福田輕飛行機會社製)發航直後



下—眞夏だと云ふに五合目邊りは寒いので、小屋の爐火を圍んでの協議—左より佐藤博氏、荒時中將、井上四郎少將、藤原航空局長官、佐田航空官、和田大毎航空部長、志鶴忠夫氏、町田乗員課長。

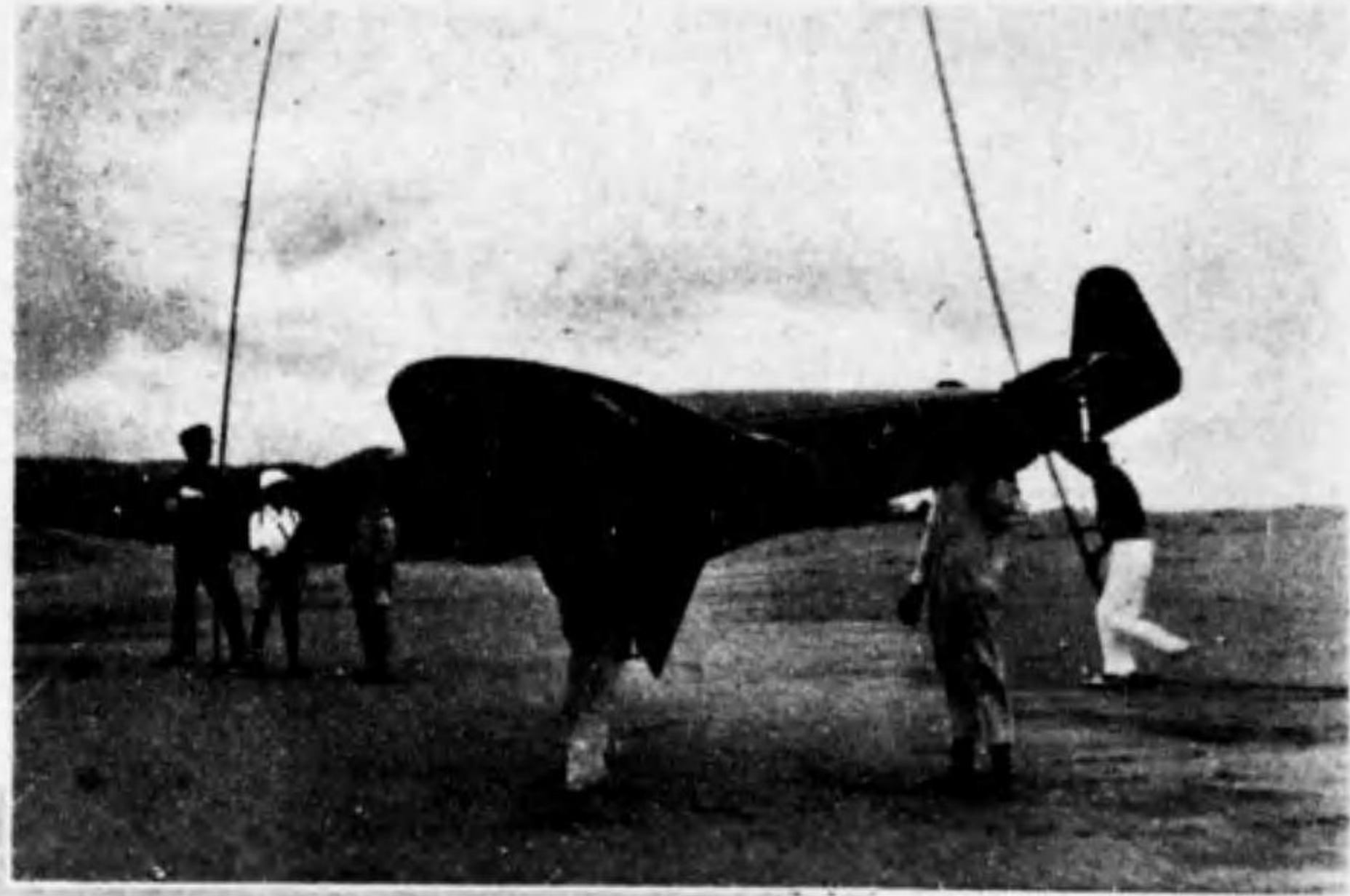






第三回  
全日本學生グライダー  
競技大會◇◇

第三回全日本學生グライダー競技大會は霧ヶ峰で七月二十  
六、七、八の三日間（昭和十五年）に亘りて舉行された。  
上—高級機（ソアラ）の飛行  
中—中級機（セコンダリー）の滑空  
下—開會式（山頂に造られた飛行場にて）



大久保式ハング・グ  
ライダーの試飛行◇◇

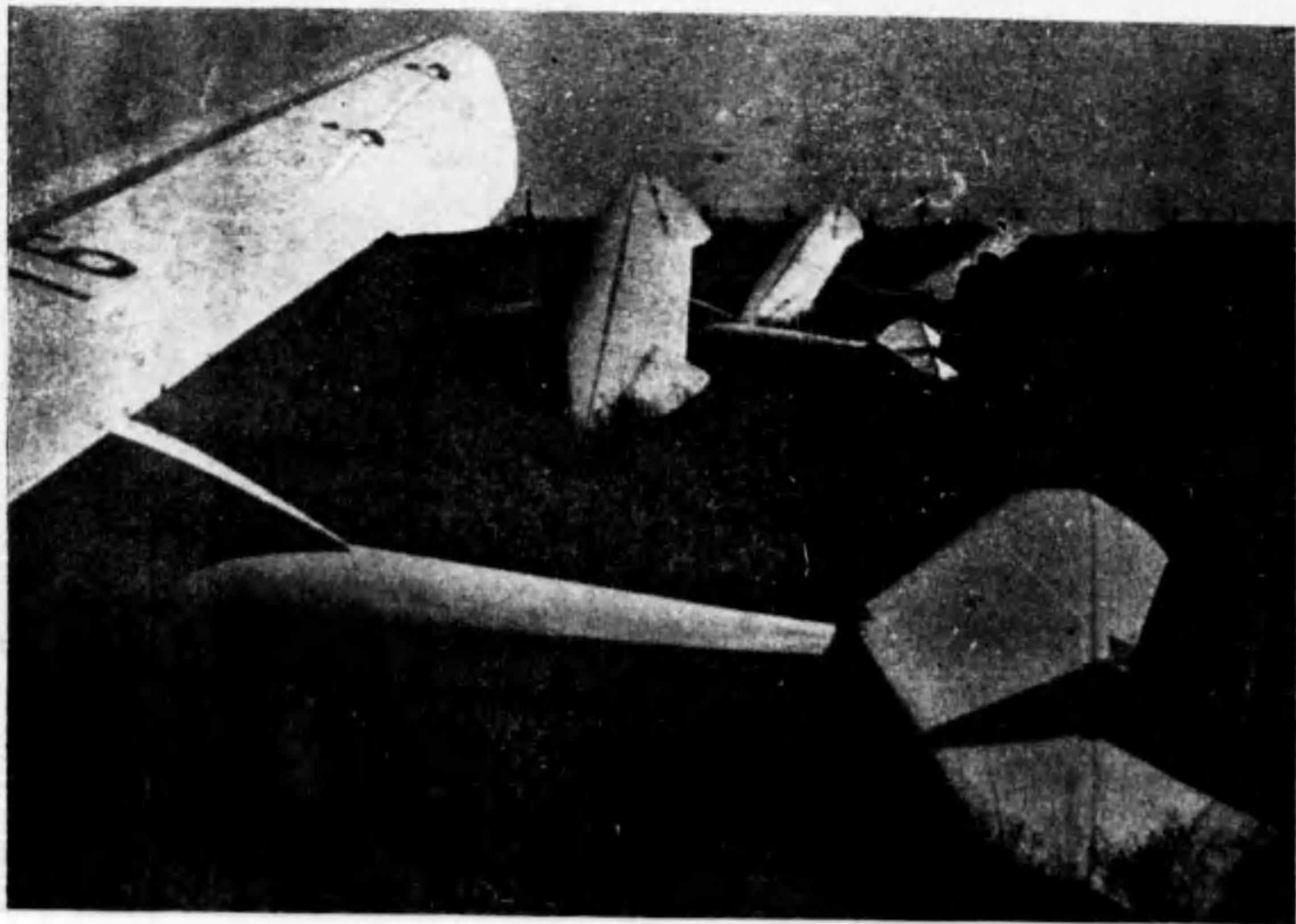


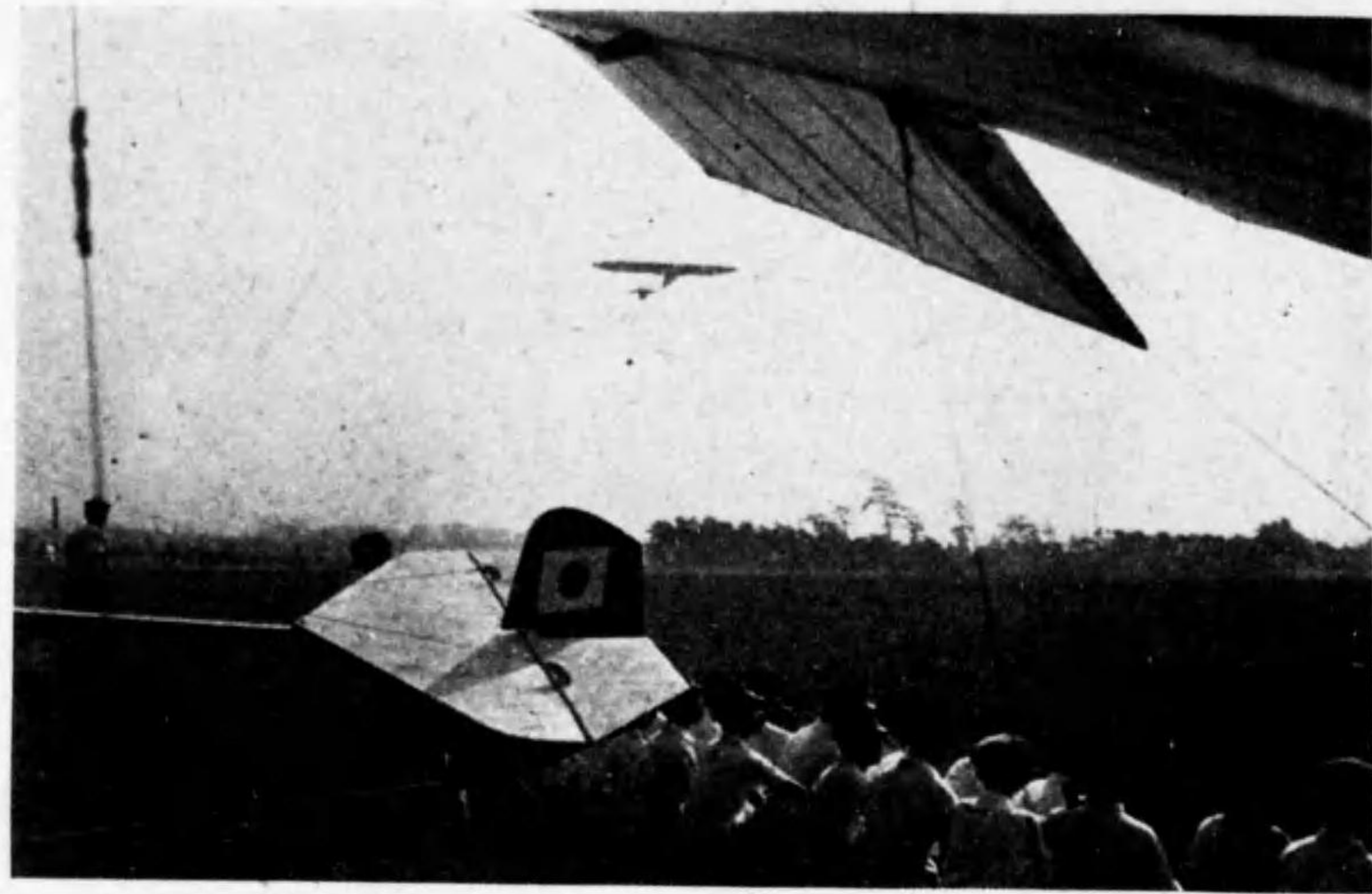
大久保正一級滑空士は自ら設計せる  
ハング・グライダーを製作して其の試  
乗を九月八、九の兩日（昭和十五年）鳥  
取の濱坂砂丘で行つた。  
上—大久保式ハング・グライダー  
下—試飛行は御覽の通り成功……  
（乗り手は大久保氏）

滿洲滑空競技大會

昭和十五年八月二十三日から九月一日迄滿洲滑空競技大會（空務協會主催）が新  
京に於て舉行された。  
之は第三回となつてゐるが其規模は空前と謂はれ内地及朝鮮からも參加した。  
朝鮮航空聯盟の朝川龍三滑空士は八月三十日トホ型二號機で四時間四十二分三  
十秒の滿洲時間記録と距離九六軒の東洋記録を作つた。

↓ 滿洲滑空競技大會に出場の高級滑空機

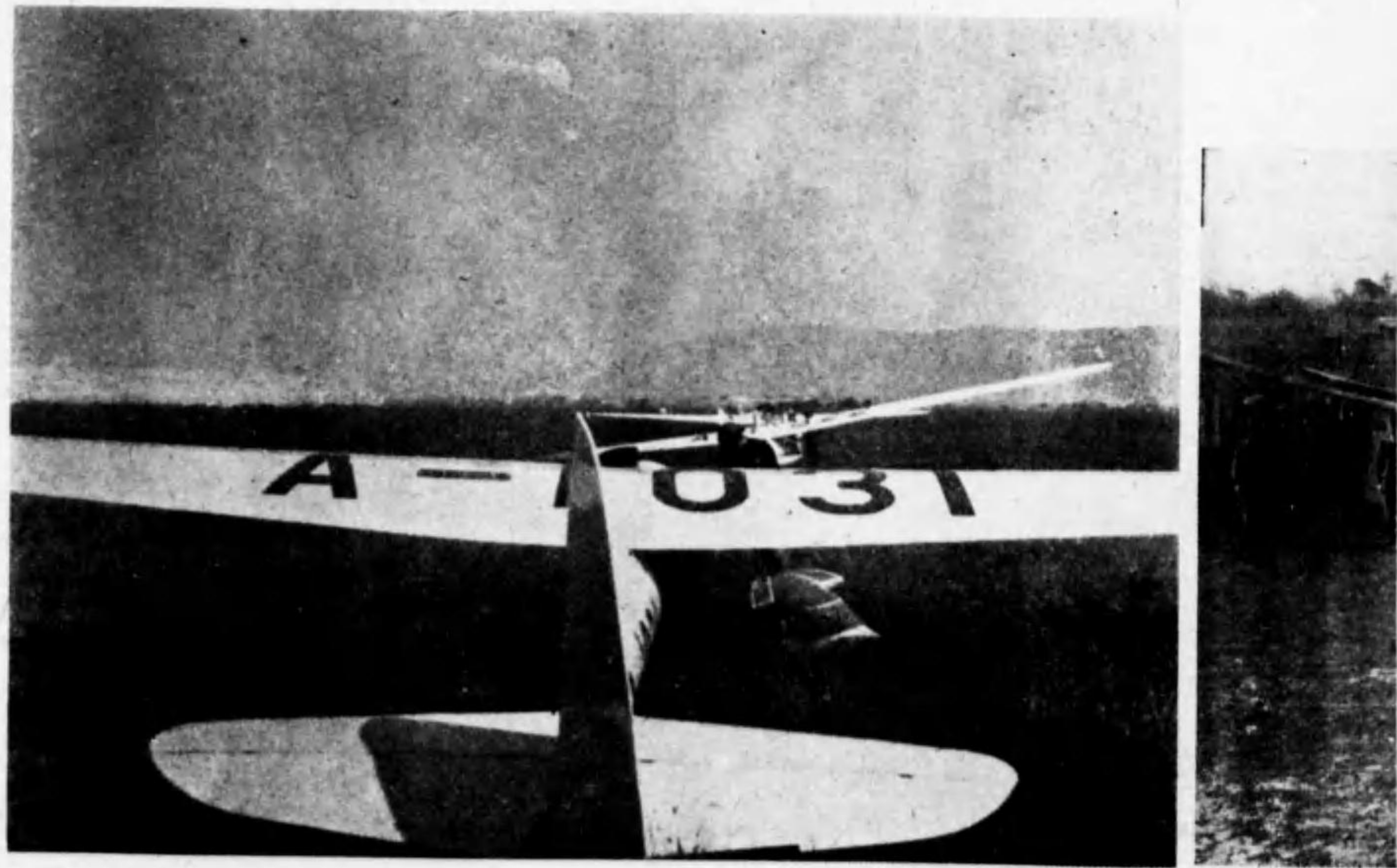




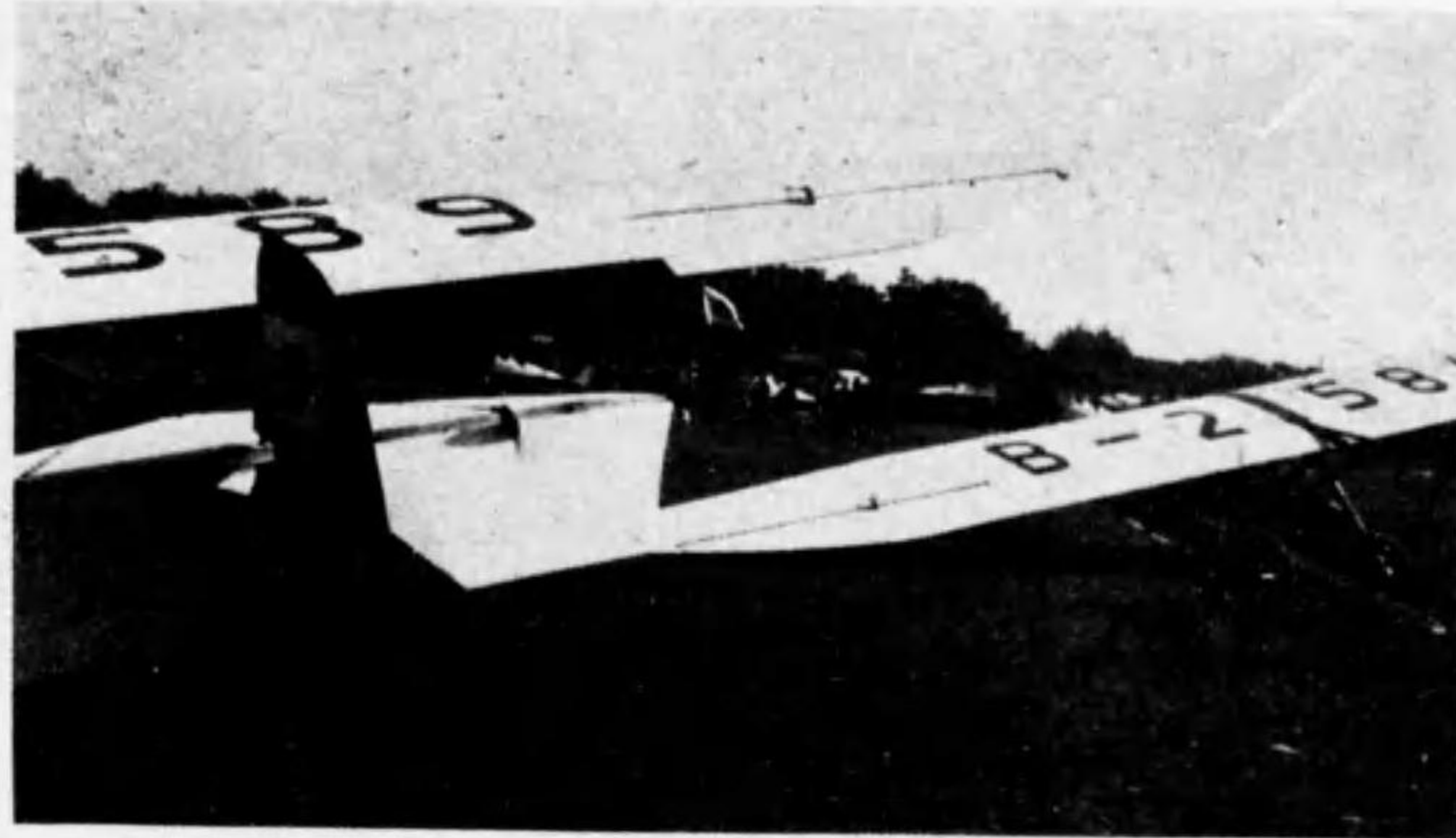
← 神宮大會に於けるセコンタリーの訓練 (第二部)

### 三機曳航の嚆矢

昭和十五年十月十日盾津飛行場に於てオリンピック型ソアラ三機の直列曳航飛行が行はれた。  
 下の寫眞は其の時のもので出発準備中の光景。手前より舶來オリンピック型(大黒滑空士搭乘)ミツノ同(吉川滑空士)アカシヤ同(大久保滑空士)曳航機は九五式三型飛行機(井上善一飛行士操縦)之れが我國に於ける三機曳航の嚆矢。



↓ 聖恩の旗到着

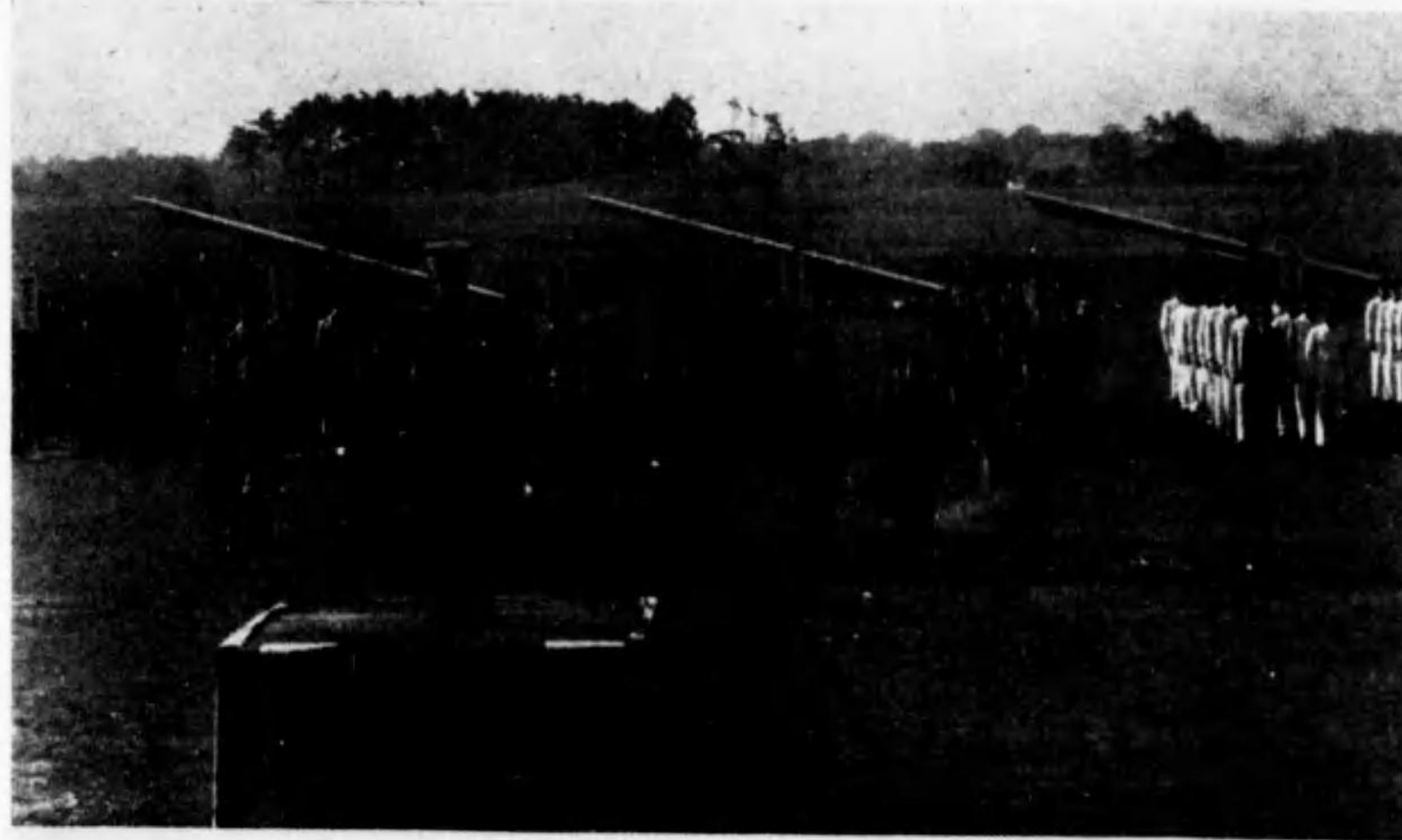


↓ 高級機の滑空を見學する中等校生徒



### 神宮大會に滑空訓練の初参加

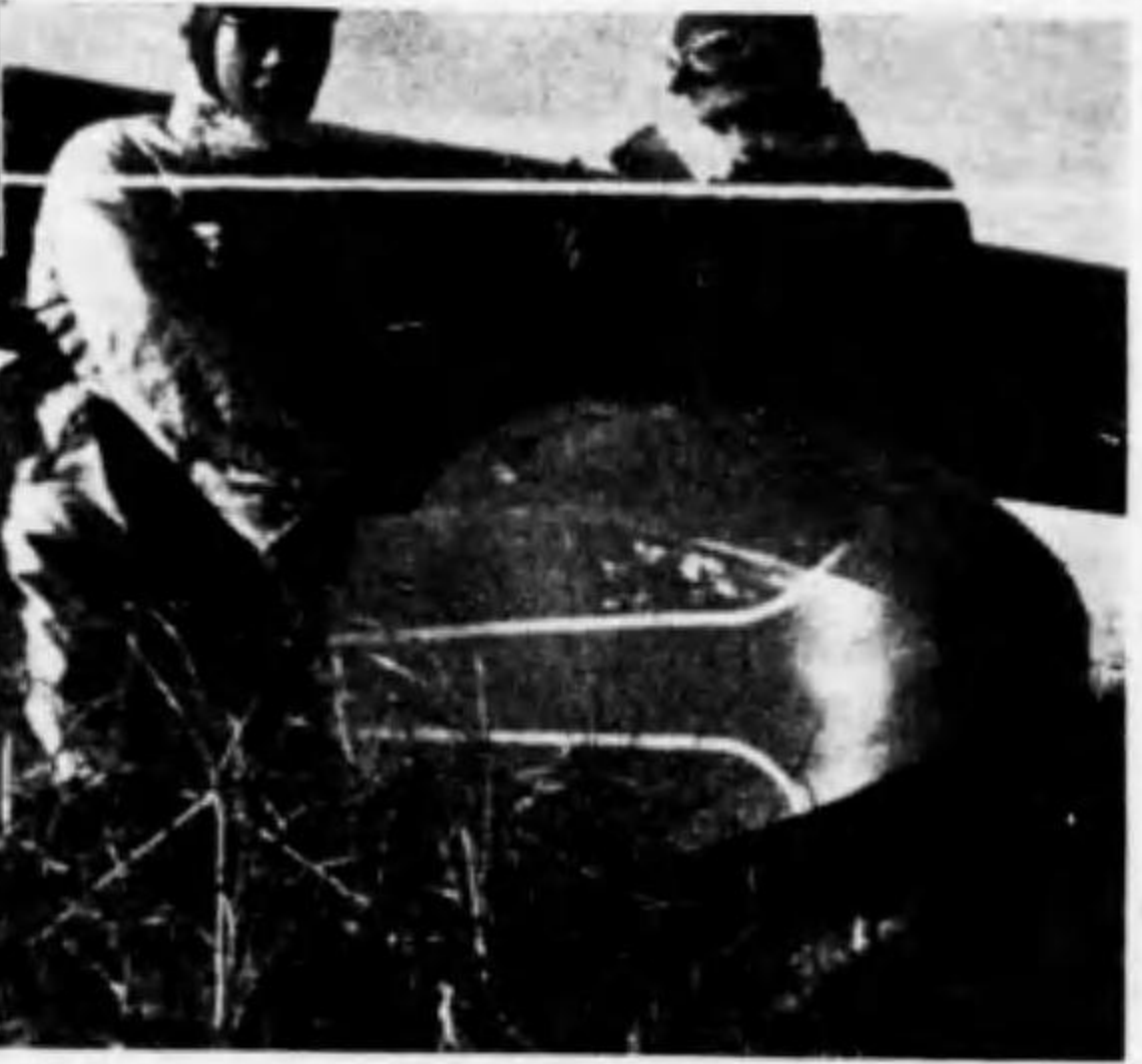
第十一回明治神宮國民體育大會に初めて『滑空訓練』が加へられることになり、十一月二日(昭和十五年)代々木練兵場に於て中等校の滑空團體十五、一般團體三の参加に陸軍少年航空兵の特別参加を得て盛大に舉行された。参加總人員は約百八十名の多きに達した。



⇨ 入場式

## 大平山に於ける快翔

山陽帆走飛行倶楽部では、昭和十五年も押し詰った十一月二十九日から十二月九日迄標高六百三十一米の大平山で帆走研究飛行を行った。其の間平松時善一級滑空士は四時間十四分の滑翔を爲し、又十二月八日には堀川勲二級滑空士（現一級滑空士）が山陽帆走第一號機（蜂風型）を操縦して午前十一時二十分山頂を出發、午後七時二十分迄八時間（夜間飛行二時間餘）快翔し二級滑空士としては天晴れな腕前を示した。此の大平山と云ふのは山陽線三田尻驛の東北方防府市の附近にある小山であるが、爾來滑空場として天下に名を知らるゝに至つた。



上—堀川機のスタート  
 中—堀川滑空士（右端）が出發に際して自記高度計を點檢してゐる所。  
 下—大平山頂のスタート點。（左より九帝七型、蜂風壹型）。十一月二十九日撮影。

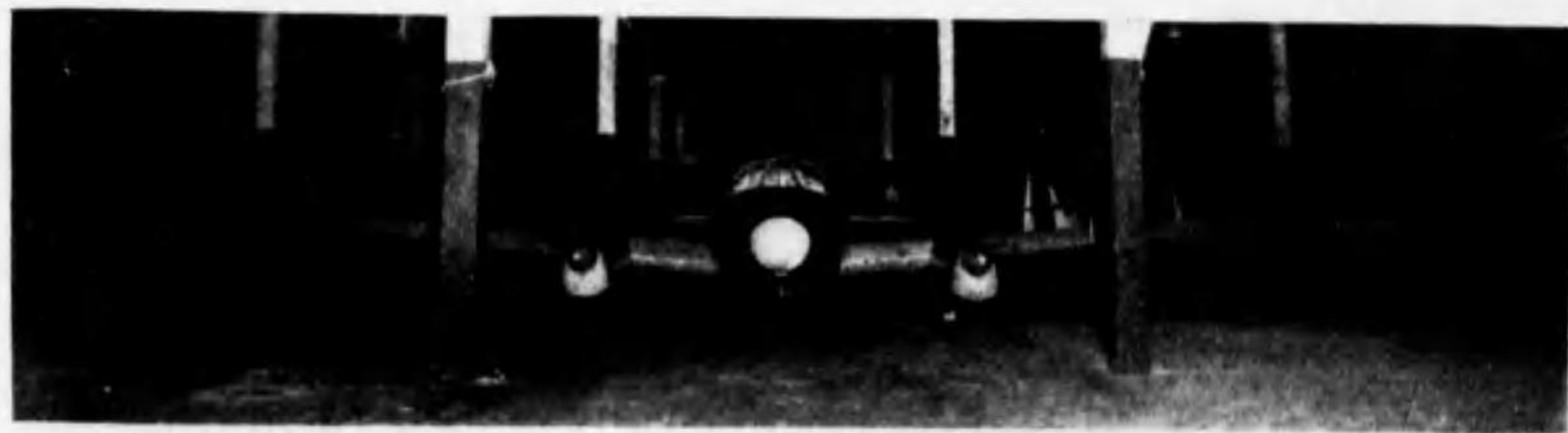


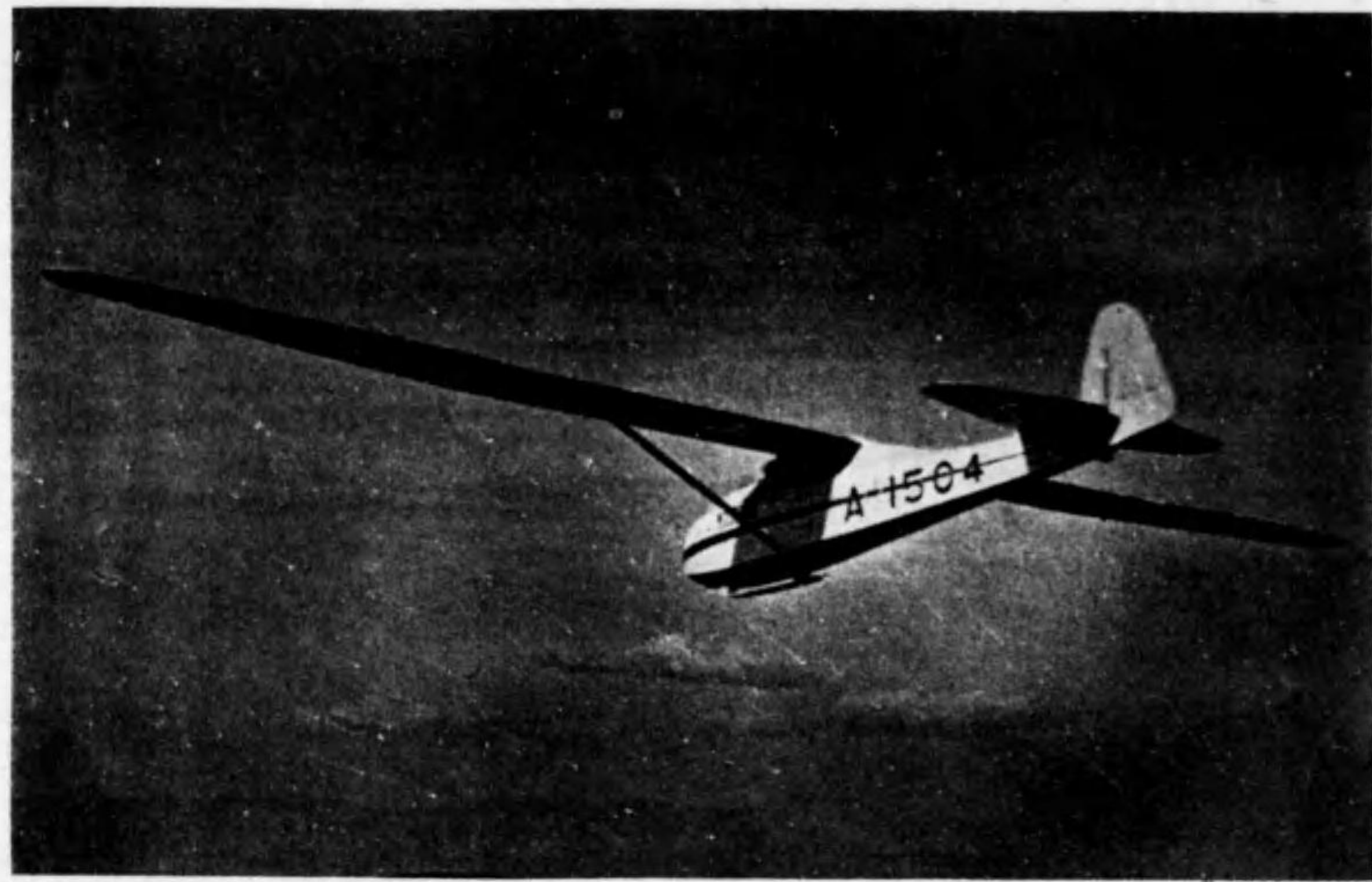
## 實物模型滑空機

福田輕飛行機會社では航空局の試作命令に依り、逓信省HT3型中型旅客機の六十%實物模型機を完成し、その試験飛行を昭和十五年十二月十七日及十八日の兩日大阪第二飛行場に於て小田勇滑空士の操縦で行つた。斯る實物模型滑空機の試作は我が國では之れを以て嚆矢とする。



〔寫眞〕  
 上—飛行機に現航されて高度を取つてゐる實物模型滑空機  
 中—座席蓋を被ふせる所（座席内のは小田滑空士）  
 下—工場内で組立てられた實物模型滑空機





### 海岸線上昇風利用 の歴史的帆走飛行

九大航空會の田中丸治廣一級滑空士は、昭和十六年一月十二日福岡市に近い玄海灘に面してゐる方の奈多の海岸で、海岸線一軒乃至二軒の間を九帝七型ソアラで八十餘回往復して夕方迄快翔を続け七時間二十分の滞空記録を作り、我が國では初めての試みたる海岸線上昇風利用の帆走飛行に大成功を収めた。寫眞は何れも其の時のもの。

↓ 觀測點の突角から觀た快翔振り



↓ 田中丸滑空士



↑ 夕陽が沈みかけた頃 (風は風ぎつゝある)



← 海岸線の全景

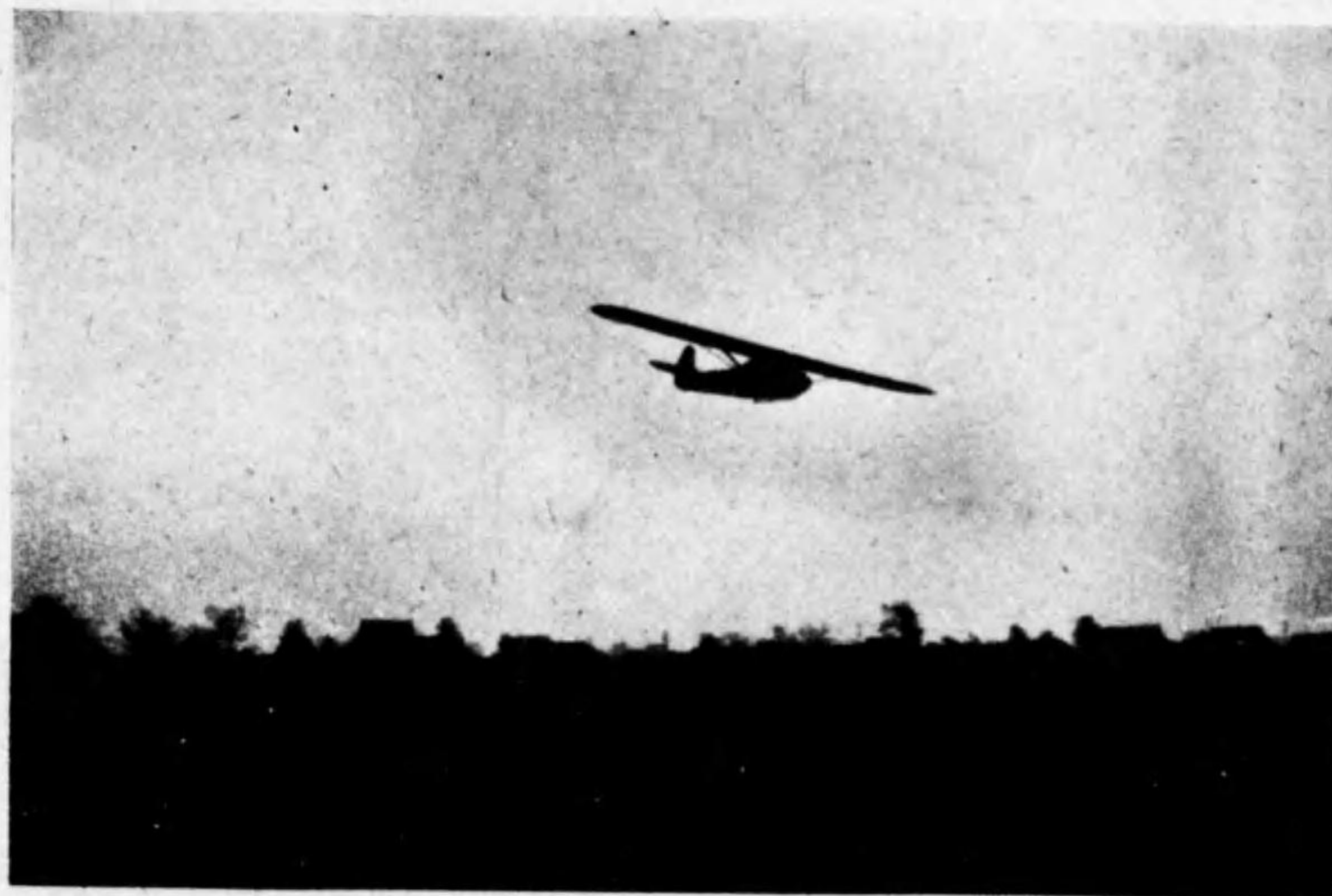


↑ 常國二級滑空士

### 滞空十時間三十分三十秒!

美津濃グライダー部の常國隆二級滑空士は、昭和十六年一月二十六日、美津濃三〇一型ソアラを操縦、午前八時十分生駒山を出發し滞空十時間三十分三十秒の新記録を作り、前年一月十九日同グライダー部の吉川一級滑空士の作つた十時間フラットの記録を同じ機を使用して同じ處で飛行し三十分三十秒をリードした。處が此の記録は同じ日に金二級滑空士によつて破られた。(次頁参照)

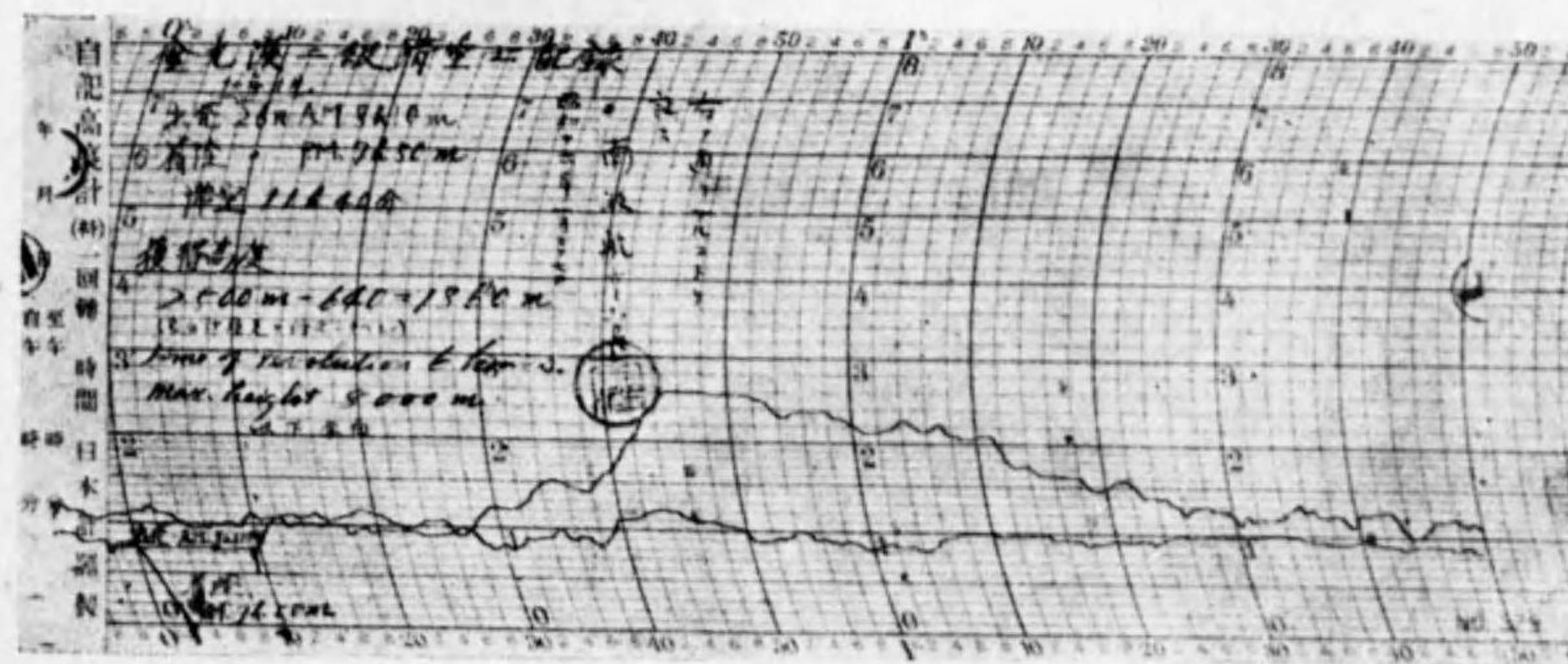
尙ほ、氏は此の飛行に於て高度三千六百米まで上昇した。



滞空十一時間四十分!!

大日本飛行少年團大阪支部所属の二等飛行士で二級滑空士である金光漢氏は、一月二十六日（昭和十六年）アカシヤ巻雲一型を操縦、前記常國滑空士より約五十分遅れて生駒山を發航して十一時間四十分の新記録を樹立した。

- (上) アカシヤ巻雲一型ソアラ
- (中) 金光漢二級滑空士
- (下) 南波航空官の記録證明



滞空十三時間  
四十一分八秒!!



- (上) 記録を作った前田式七〇三型  
「かもめ」號
- (中) 出發點に機體をかつきあげて  
ゐる所
- (下) 河邊忠夫滑空士



福岡の「前田航研工業」の河邊忠夫一級滑空士は、昭和十六年二月七日久留米市近くの耳納山で新機前田式七〇三型「かもめ」號を以て十三時間四十一分八秒を滞空し、半月足らずの間に金滑空士の記録を二時間一分八秒をリードせる輝しい新記録を作った。

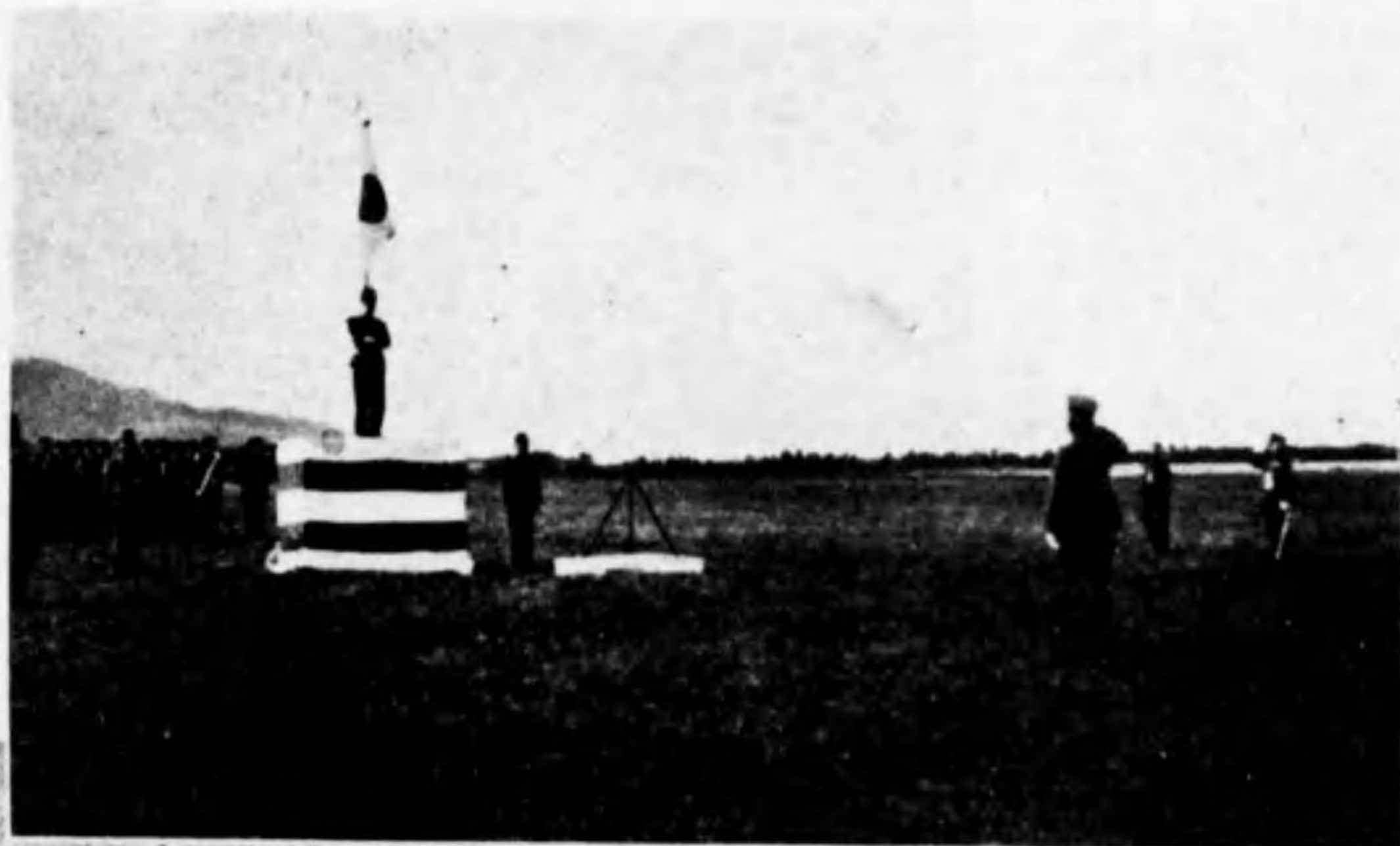
尙ほ、この飛行は約七時間夜間飛行を繼續せる點で注目された。



明治神宮奉獻  
滑空訓練大會  
(正しくは「第十二回明治神宮國民體育大會滑空部演習大會」と稱した)

↑ 会場附近の道路に設けられたアーチ

↓ 『聖恩の旗』の到着

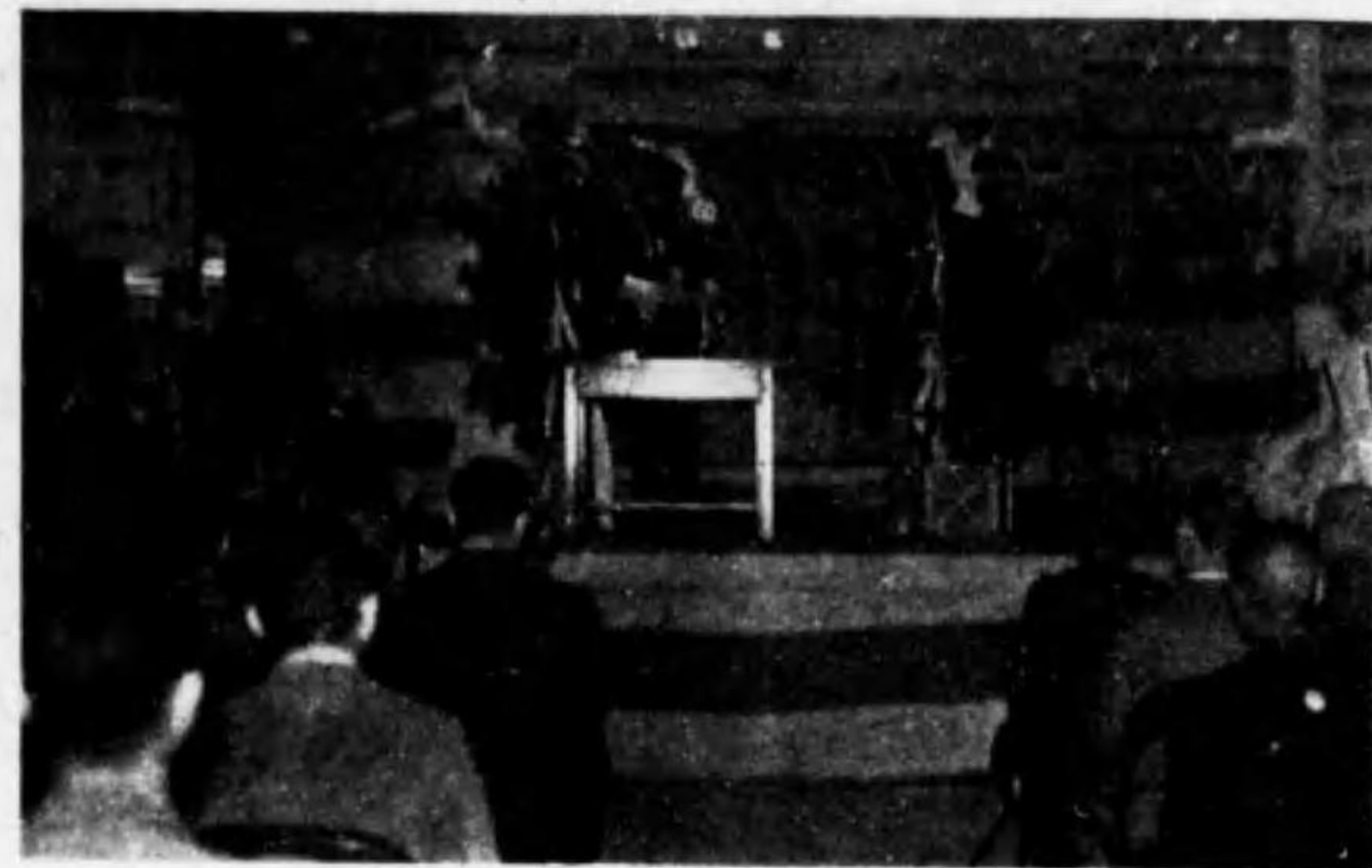


第二回目に當る明治神宮奉獻の滑空訓練大會は、十一月一日(昭和十六年)中央滑空訓練所附屬飛行場に於て舉行された。

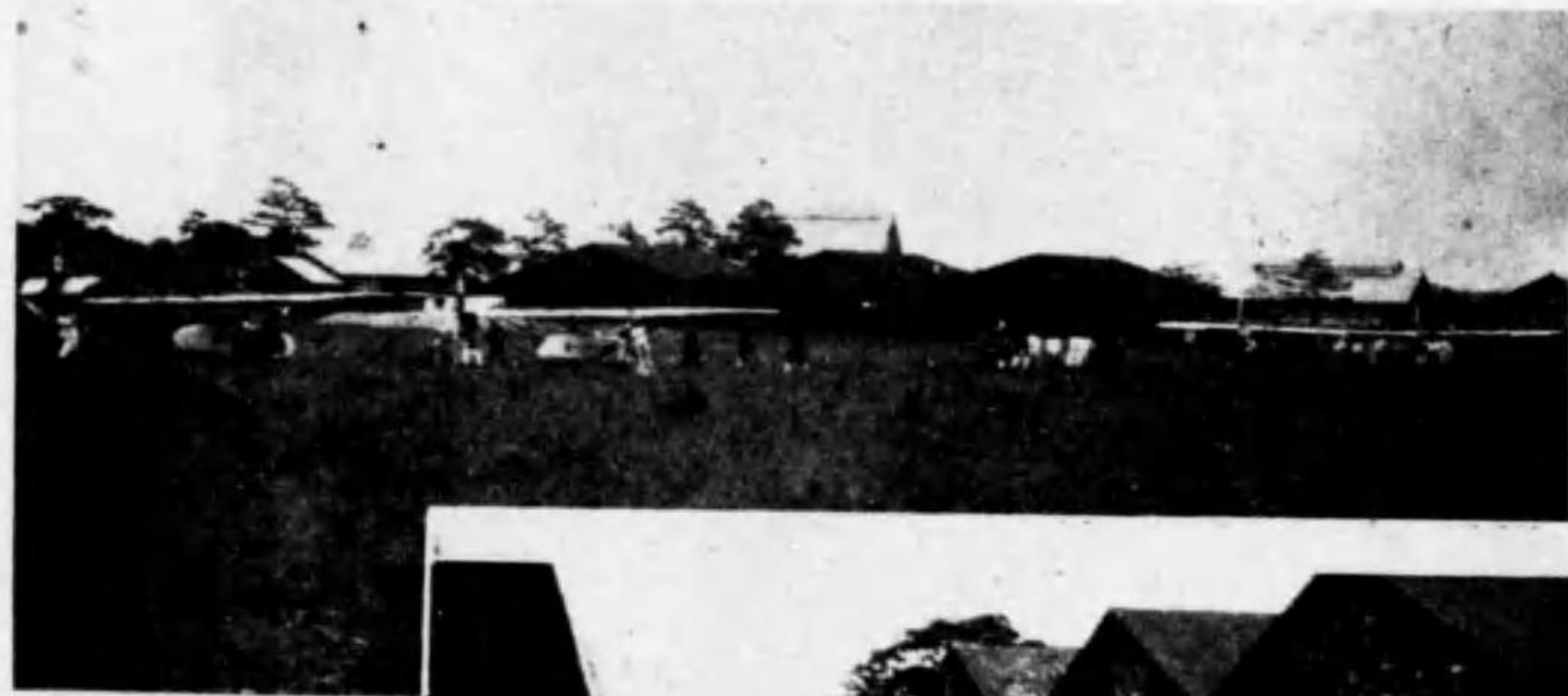
|| 次頁へつづく ||



← 見事に並べられた使用機材



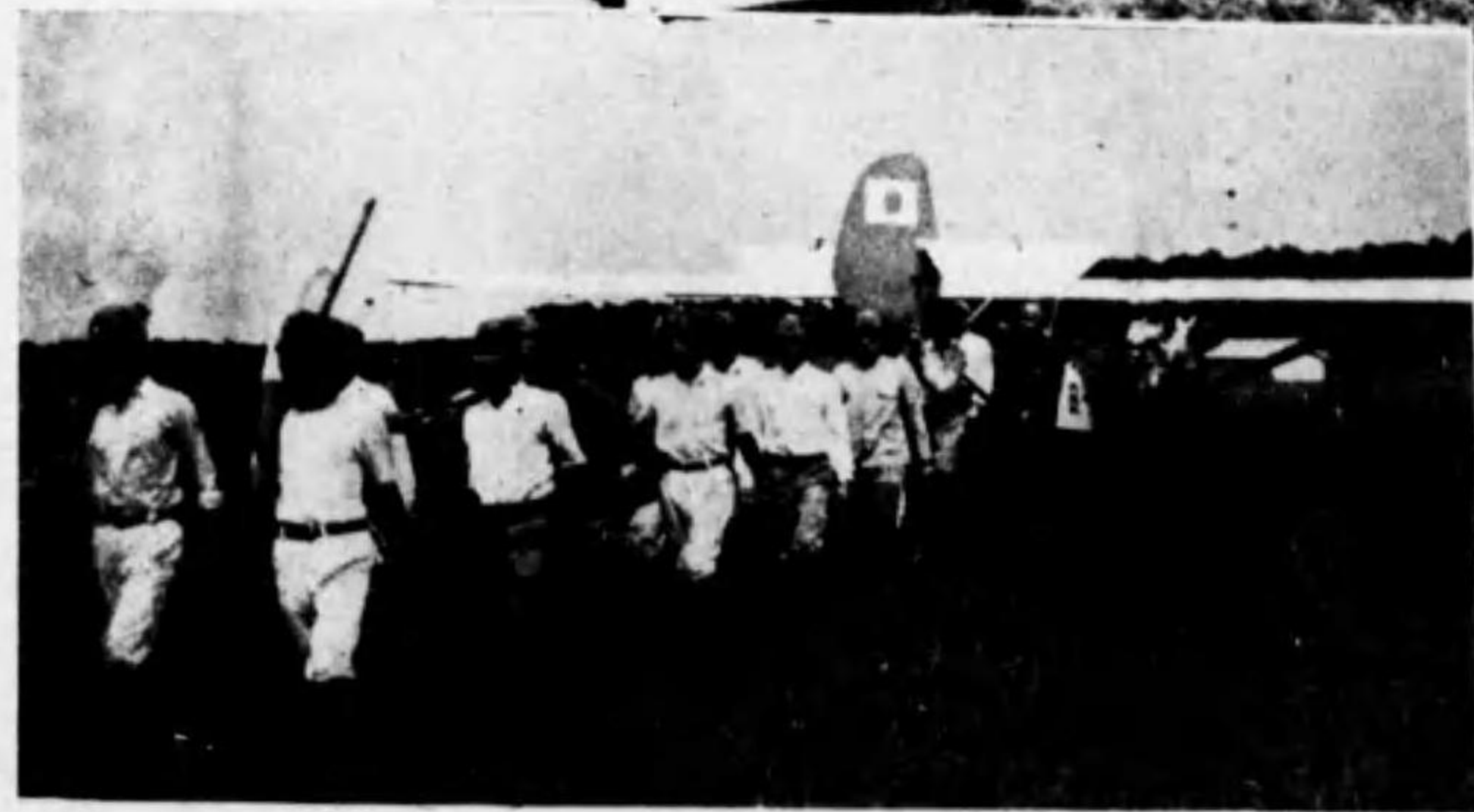
中央滑空訓練所の開所  
大日本飛行協會が茨城縣の石岡に建設せる中央滑空訓練所(附屬飛行場三十萬坪)の開所式を昭和十六年六月七日構内の阪谷講堂で舉行した。  
(寫眞) 田邊大日本飛行協會長の式辭。  
因に、同所にては開所式に先立ちて普通科第一回訓練主を募集、四月初めから訓練を開始した。



石岡に於ける  
學校教員滑空  
訓練講習會



開所早々の中央滑空訓練所で文部省主催の學校教員滑空訓練講習會が催された。(期間七月二十八日から九月二日迄)



上 機材の運搬  
中 訓練開始に當りて  
下 訓練を終りて

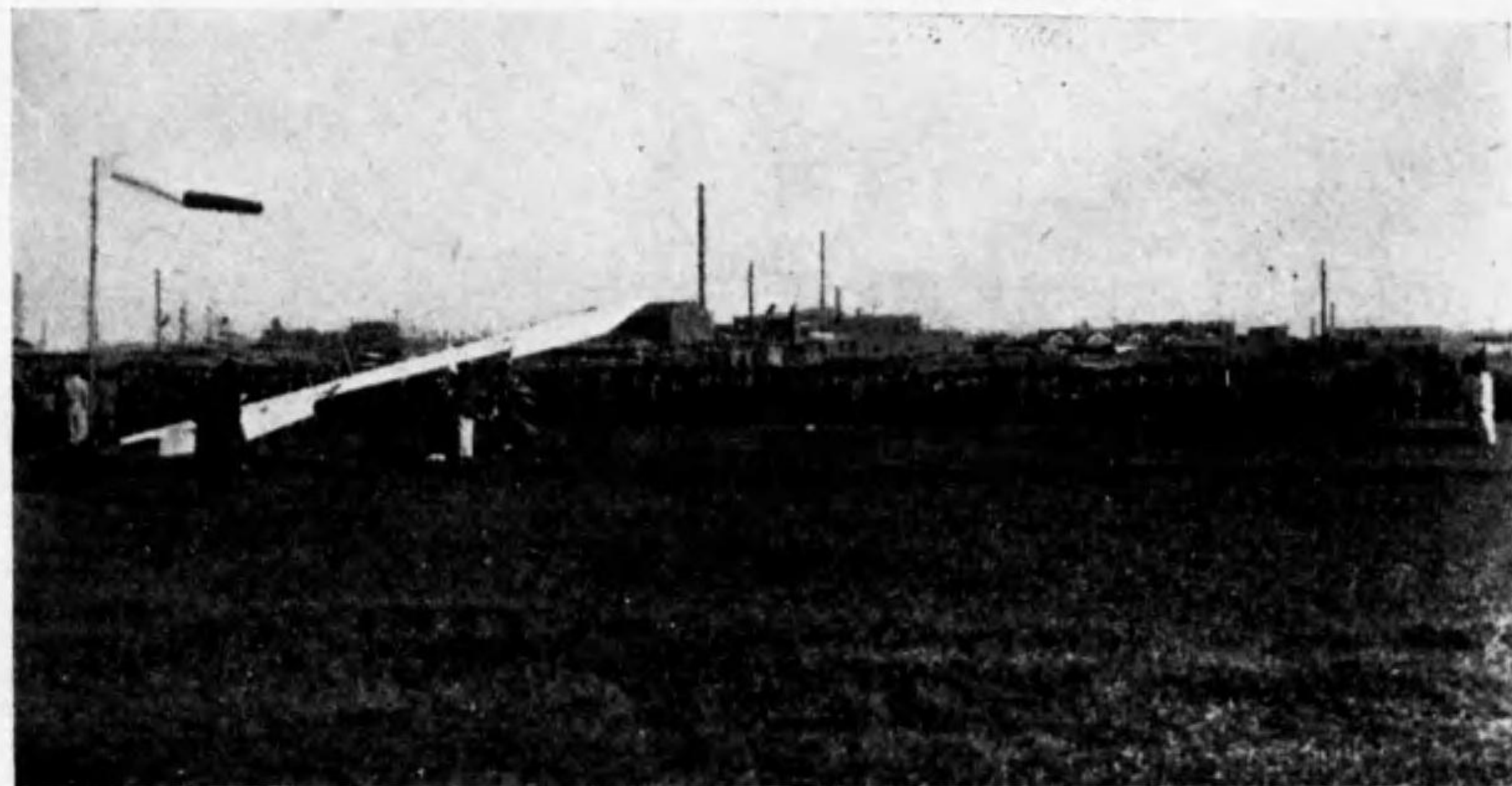


〔寫眞〕 上は四〇種餘の積雪の上を車庫から一軒半の練習場へとセコンダリーを運ぶ所（二月十七日撮影）下は晝休みのひと時

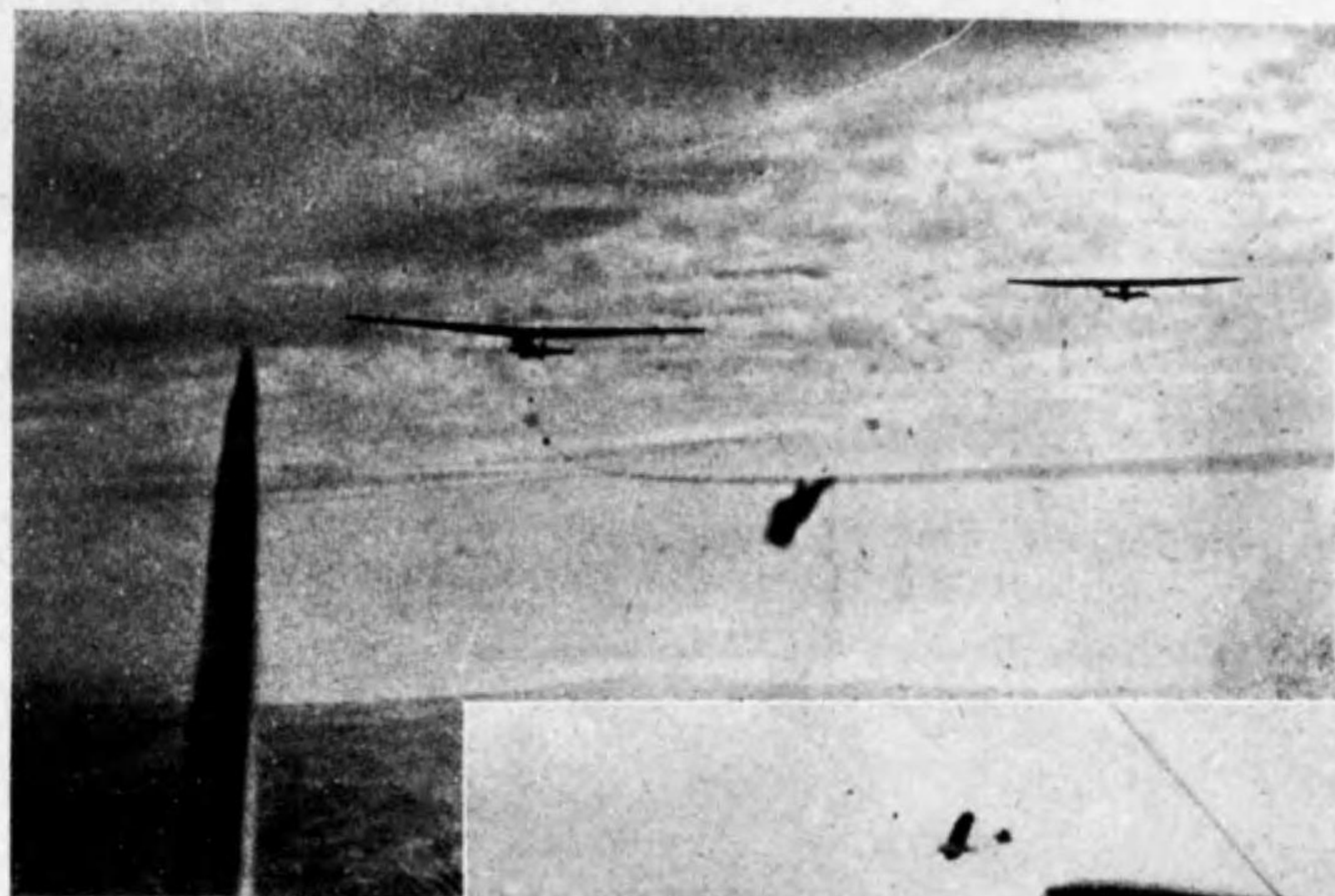
劃期的な◇◇  
雪上の滑空訓練  
積雪で覆はれた鳥取縣の濱坂砂丘で寒風と戦ひながら幾日も元氣に満ちた滑空訓練が行はれた——其れは昭和十六年十二月二十日から翌年一月二十三日迄遠征實施された「大阪府學校教員滑空訓練講習會」のメンバーによつて行はれたのである。



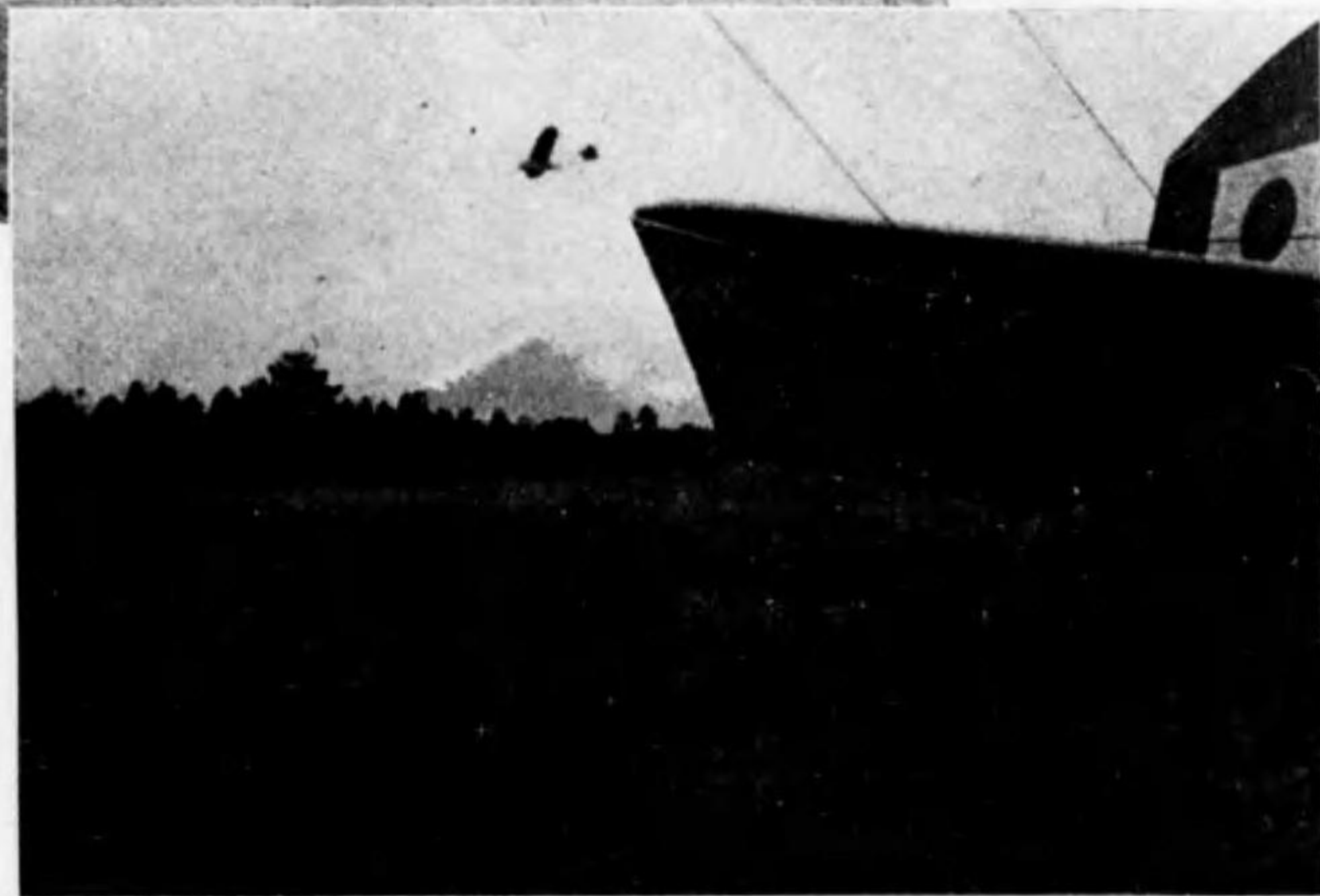
◆天津最初の滑空部發會式◆



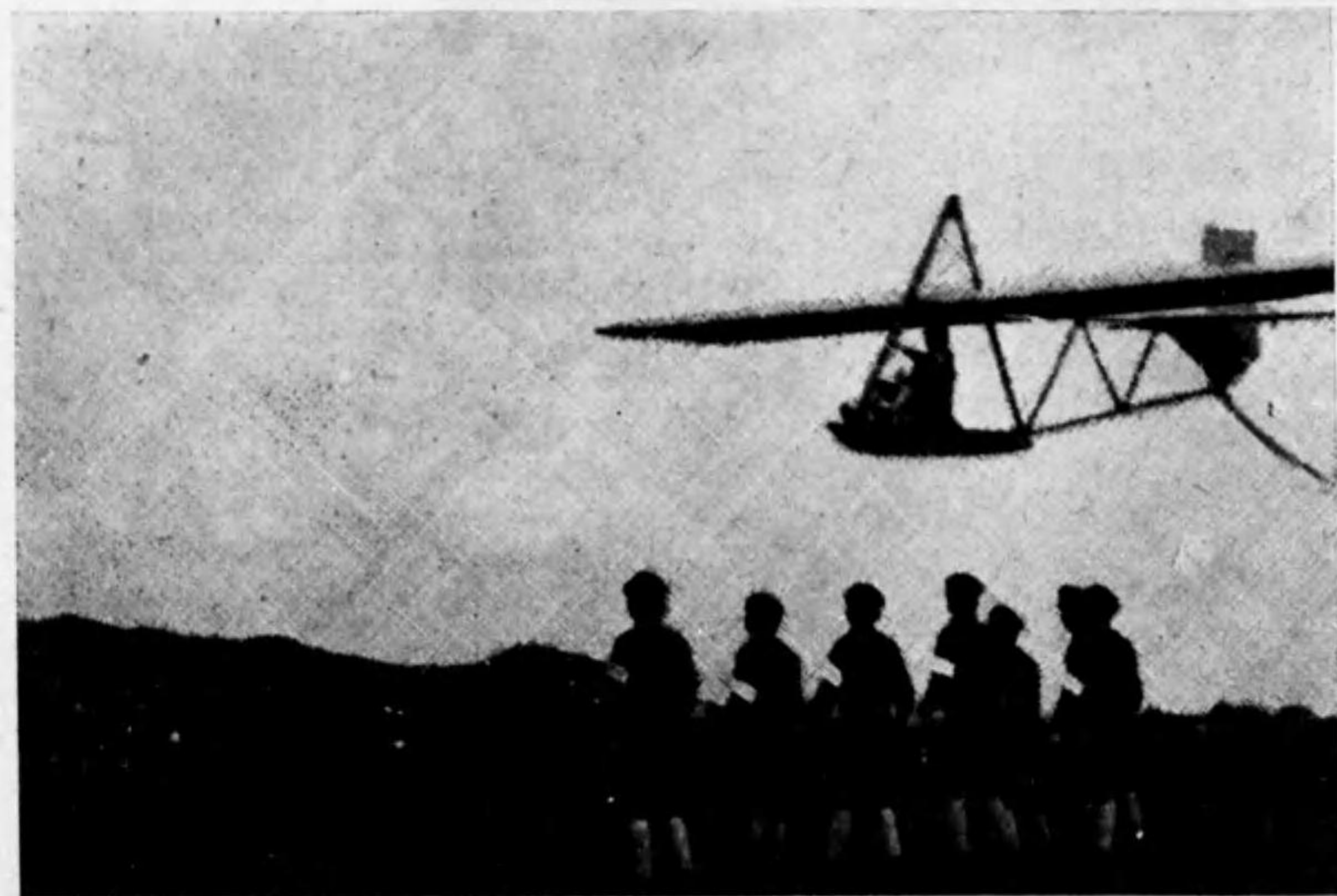
昭和十六年十一月二十三日、天津の日本租界郊外廣場に於て天津商業學校滑空部の發會式兼滑空機命名式が舉行された。



第二回目に當る明治御宮奉獻の滑空訓練大會に參加せる團體數は、初級組が十五團體（人員約三百名）で、外に中級及び高級者約二十八名が算へられた。



上 高級者の二機曳航飛行  
中 中級の三百六十度旋回  
下 初級訓練



冬季帆走飛行  
研究會

←開會式  
(生駒山頂に造られた大  
滑空場にて)



→利根川機の快翔

昭和十七年一月十六日から同二十五日迄十日間生駒山に於て冬季帆走飛行研究會と云ふのが大毎・東日及び大日本飛行協會共催で行はれた。

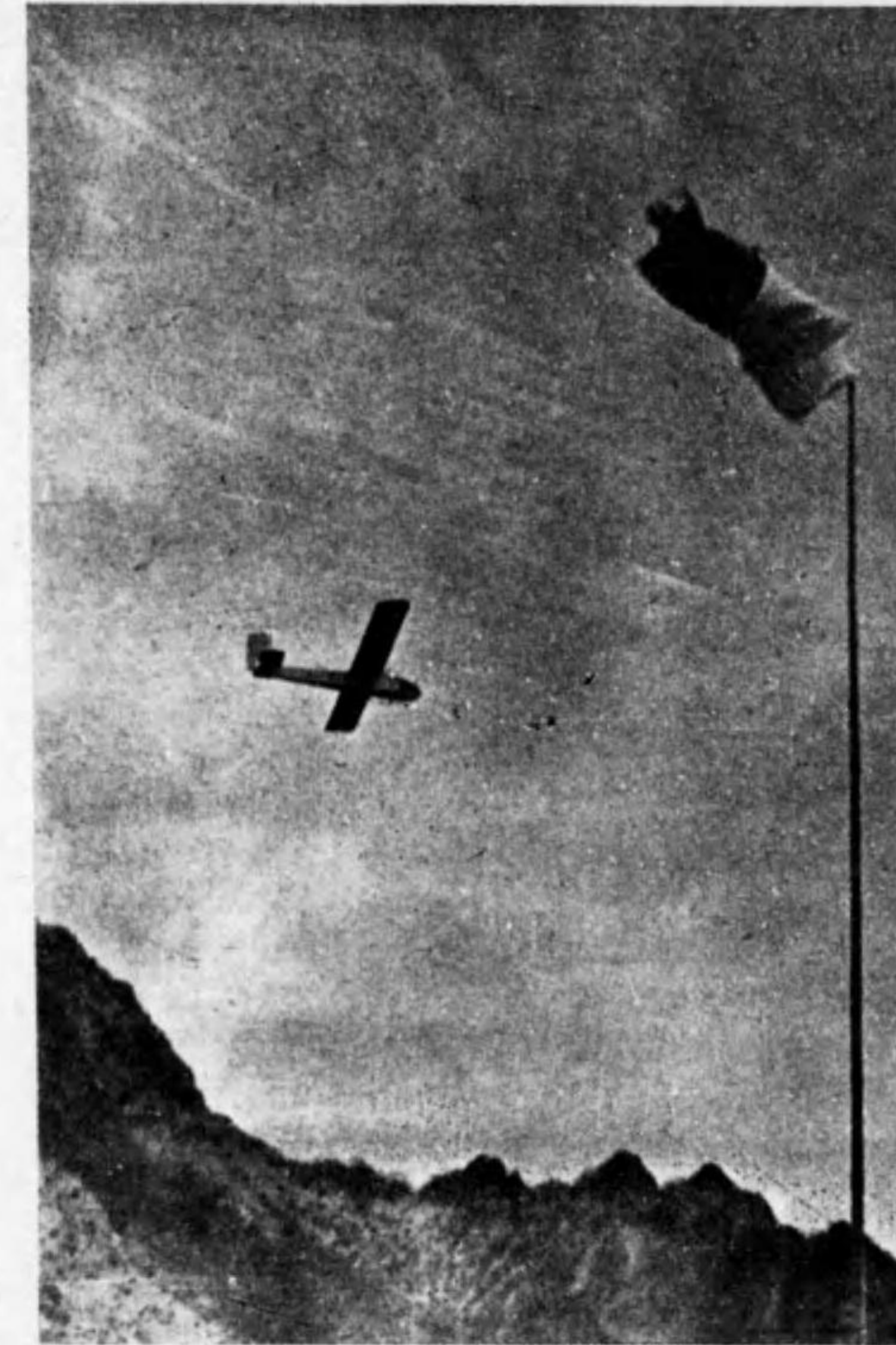
← 鷹七型の發航  
會期中利根川、常國、田中(喜善)各一級滑空士は寒風を衝いて活躍し、何れも五時間前後の飛行をした。



榛名山上の滑翔研究

群馬縣高崎市に在る高崎グライダー研究會では、昭和十七年三月二十六日から四月一日迄榛名山上に於て氣象觀測訓練と滑翔の研究——と云ふのを行つた。

〔寫眞〕 上 上 榛名山南側面上昇氣流に乗つて快翔中のソアラ（山頂スルスル岩上に立てたる吹き流しの位置より撮影）（四月一日）  
下 山頂にての組立作業（三月二十六日撮影）



→ 山頂の滑空場でスタート準備をしてゐる所





← 高級機の快翔



→ 中級機の競技  
 (軍服の人物は其の當時の陸軍航空總監  
 土肥原大將)



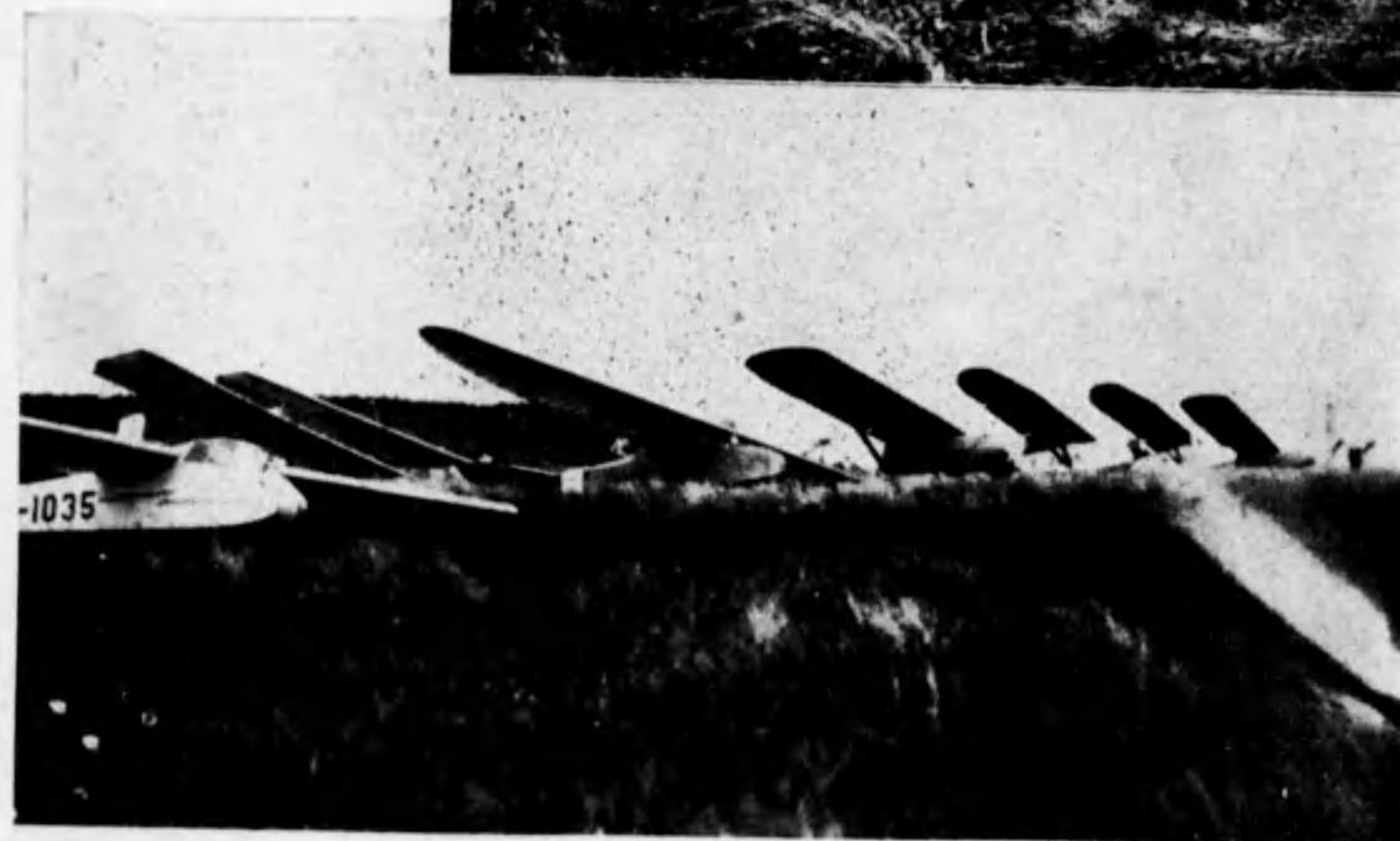
← 初級機の競技

第四回全日本學生滑空大會

昭和十七年八月十一日より三日間霧ヶ峯に於て第四回全日本學生滑空大會  
 が開催された。(次頁へつづく)

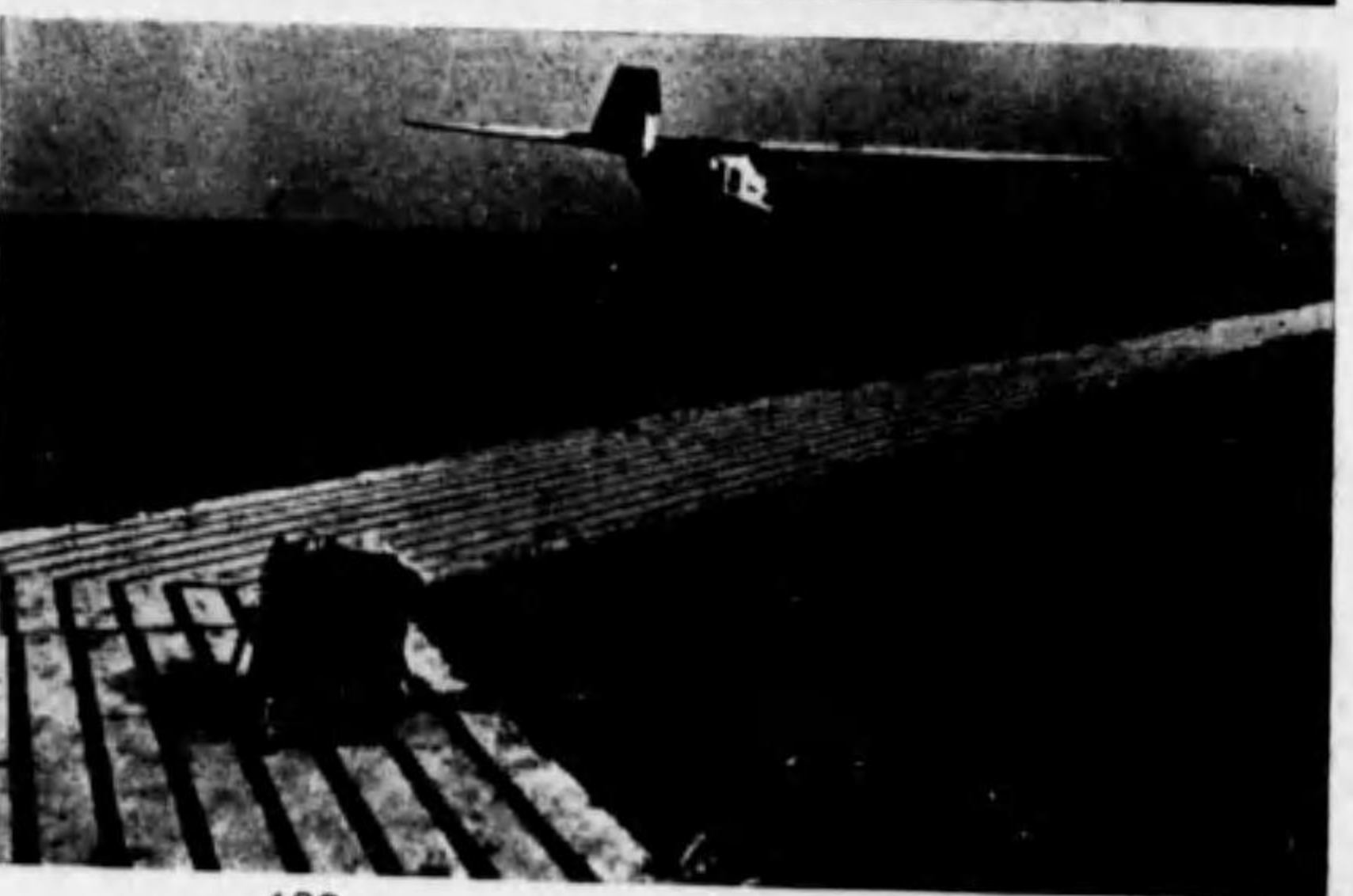


〔寫眞〕  
 上 開會式に於ける宣誓  
 中 優勝旗返還  
 下 會場に並べられた各種滑空機



### 中級機で九時間滞空

昭和八年一月四日、二級滑空士西原雄一氏は、セコングリー（前田式二〇五型）で生駒山滑空場から發航（午前八時四十分）し、生駒山、信貴山、飯盛山間を往復滑翔し黄昏るまで飛び続け九時間滞空の大記録を作った。  
〔左寫眞〕は着陸直後に撮影せるもの。



### → 冬季生駒山滑翔演習會

大日本飛行協會では、昭和十八年一月二十日から同二十九日迄生駒山にて「冬季生駒山滑翔演習會」と云ふのを主催して好成績を収めた。即ち此の期間中に於ける参加者の搭乗回数は八十四回に及び、五時間以上の滑翔者七名を數へ、中には滞空時間八時間十二分三十秒、此の時の最高獲得高度二、一八〇米と云ふ好記録を作った人もあつた。（委しい事は卷末の「年表」参照）  
〔寫眞〕は二枚共右關係のもので（上）大日本飛行協會副會長堀中將の挨拶（下）ソアラを出発點へ運ぶ所。

## 「滑空日本歴史寫眞輯」附録年表

- ◎**明治四十二年**（紀元二五六九年）  
西曆一九〇九年
  - ◎十二月二十六日 東京駐在佛國大使館附武官ルブリーエー海軍中尉が相原四郎海軍大尉（明治四十三年伯林にて客死）の協力を得て製作せる複葉滑空機を以て東京の不忍池畔にて二十米程自動車に曳かれて飛行す。次いで相原大尉試乗せるも離陸直後引綱切斷の爲め池中に墜落し、機體を大破す。
  - ◎**明治四十三年**（紀元二五七〇年）  
西曆一九一〇年
    - ◎史爵伊賀氏廣氏が、自作のグライダーを東京板橋競馬場で實驗し、高度二米距離十五米を飛行すと傳へられてゐるが、其の構造並に月日は詳ならず。
    - ◎同年頃、古島四郎と云ふ人も自作機を代々木練兵場にて實驗し、自動車で曳航高度五米に達せりと云ふが、該機の構造、實驗の模様、其の日時等詳ならず。
    - ◎**大正三年**（紀元二五七四年）  
西曆一九一四年
      - ◎この夏、黒田正夫と云ふ學生（九州の高千穂中學四年生と傳へられてゐる）が、ライト式飛行機に似たる複葉グライダーを作り、人を乗せず引綱を曳きて（人力にて）飛揚せしめようとせるも成功せず。
      - ◎**大正五年**（紀元二五七六年）  
西曆一九一六年
        - ◎仙臺の田中省己と云ふ人が自作の單葉滑空機を以て數回滑空を試みたるが如くに傳へられてゐるが其の詳細は不明。
        - ◎**大正十年**（紀元二五八一年）  
西曆一九二一年
          - ◎東京帝國大學の航空研究所教授小野正三氏が、當時深川區越中島に在りし同研究所内に於て、進藤、山崎氏等の助力を得て獨逸のヘンツェン式に酷似せる滑空機の試作に着手す。  
（右は完成の途上、大正十二年九月一日の大震災にて焼失す）
  - ◎**昭和三年**（紀元二五八八年）  
西曆一九二八年
    - ◎川西航空機會社の技師に轉せる小野正三氏は、水平尾翼を固定せしめ、主翼後縁のフラップにて昇降する滑空機を製作す。  
（該機は本津川飛行場にて乾將顯飛行士によつて試飛されたが、甘く飛行せず地面に激突して破損。後ち、昭和六年十二月設立されたる日本グライダー聯盟に賣却されて練習用に供せらる）
    - ◎**昭和五年**（紀元二五九〇年）  
西曆一九三〇年
      - ◎四月 所澤陸軍飛行學校教官藤田雄藏中尉は、英國のチクソン型に似たるグライダーを完成、所澤飛行場にて實驗せるも發航方法に缺くる所ありて不成功に終る。  
（後ち日本グライダー協會にて貰ひ受け練習に供す）
      - ◎五月十一日 豫備役海軍機關少佐磯部鉄吉氏が獨逸のツエクリン型を模して製作せる初級グライダーの試験飛行が所澤飛行場に於て行はる。  
（操縦者は片岡文三郎一等飛行士で、記録は滑空距離約七〇米、高度五米滞空時間八秒と傳へられてゐる）
      - ◎六月一日 我が國最初のグライダー研究並に指導團體「日本グライダー俱樂部」生る。
      - ◎七月十三日 日本グライダー俱樂部所屬グライダー「機部式練習用一型」の公式飛行（搭航證明書交付の爲め）が茨城縣下の鹿島砂丘に於て航空官立會の下に行はる。  
此の時の滞空時間二十秒、滑空距離約一七〇米。  
（この公式飛行を前に七月三日を最初として幾度も練習が行はれた）
      - ◎七月十七日 右の滑空機に對し日本最初の搭航證明書が交付さる。
      - ◎九月六日 日本グライダー俱樂部にては東京・板橋の競馬場に在りし遠藤飛行場に於て滑空練習を開始す。
      - ◎十月四日 日本グライダー俱樂部にては、東京・駒澤練兵場に於て日本最初

の滑空公開を行ふ。

### 昭和六年(紀元二五九一年) 西曆一九三一年

- ◎一月 日本グライダー俱樂部が伊藤飛行機製作所に注文して製作せしめたもセコンダリー(一機)完成す。  
(之れが日本に初めて現れた中級滑空機である)
- ◎一月 日本グライダー俱樂部の滑空練習場を東横電鐵沿線新丸子の多摩川畔に移す。
- ◎一月三十一日 東京飛行場に於て右セコンダリー及び修理せるプライマリ一機の試験飛行を行ふ。  
(之れで日本グライダー俱樂部の練習機は初級機二機、中級機一機となる)
- ◎三月十六日同二十九日 日本グライダー俱樂部にては、箱根の仙石原に於て定期的なる滑空練習を行ふ。
- ◎三月二十一日 右練習の指導に當れる片岡一等飛行士は、セコンダリーを操縦して婁子寄りの坊子山より發航、一分二十秒滑空し、滑空新記録を樹立す。
- ◎四月八日 日本グライダー俱樂部は、飛行館「星の間に」總會及び理事會を開き、日本グライダー協會と改稱する件と、滑空機操縦技術免狀規程を設くる件とを附議決定す。
- ◎四月十日 日本グライダー協會にては、飛行館に於て最初の滑空機技術免狀授與式を舉行す。(被授與者六名)
- ◎六月 九州帝大工學部助教授佐藤博氏、渡邊鐵工所飛行機部技師飛行士伊藤隆吉氏、前田建一氏、二等飛行士志鶴忠夫氏及び九大工學部生徒十餘名等をメンバーとするグライダー同好團體「九州航空會」を設く。
- ◎七月 日本グライダー協會のデクソン型初歩練習滑空機竣工す。
- ◎七月三十一日八月十日(三週間) 日本グライダー協會にては、東京・麹町高等小學校を會場として日本最初の滑空講習會たる「グライダー夏季講習會」を開催して無料公開し、専ら學術に關する知識を授く。
- ◎七月五日 グライダーに關する最初の單行本『無發動機飛行機グライダーの知識』と題せる譯書東京の書肆正興館より出づ。
- ◎八月一日同三十一日 信州の菅平に於て日本グライダー協會主催の滑空大練習會行はる。

し、機體を出發點實水山に運搬して一度に離陸を試みたが、地上滑走中に翼を小破し、其の後は天候に恵まれなかつた爲め中止の己むなきに至り、八月十九日其の旨を發表した。

- ◎八月二十六日九月十日 前記九州の二滑空團體は、共同の滑空練習會を大分市外文字高原に於て催す。
- ◎九月十日 右練習會に於て、志鶴忠夫氏は、九帝三型(弱風帆走機)を以て八分三十四秒を飛行して日本新記録を作る。
- ◎九月十日 岡山に西日本グライダー俱樂部なる中國最初の滑空團體誕生す。
- ◎九月九日 東京理化學研究所員白石義治氏は、白石式「白鷗號」(ソアラ)を作り、其の試験飛行を神奈川県府村中丸海岸にて行ひ成功す。
- ◎十一月十日 霧ヶ峰グライダー研究會の發會式を學士館に於て舉行す。
- ◎十一月二十三日 奈良電車の沿線木津河原(京都府内)に設けられたる滑空場(木津川滑空場と命名)の開場式が舉行さる。

### 昭和八年(紀元二五九三年) 西曆一九三三年

- ◎四月 西日本グライダー俱樂部の創設主唱者山本勲氏は、鳥取の舞坂海岸砂丘に於て、自作の中級滑空機にて約四分滑空す。  
(之れが今日有名になつた鳥取砂丘を滑空場とせる最初の滑空である)
- ◎六月九日 學生の手で作られた最初の滑空機「京工式一型」(京都市立第一工業學校に於て製作せる故に斯の名を附す)の試験飛行が木津川滑空場に於て清水六之助氏の操縦にて行はる。  
(該機は日本グライダー聯盟の注文によつて製作せるもの。聯盟では之れに「鷗號」と命名し、機首にナセルを附けて中級機代用に供した時もあつた)
- ◎七月二日 清水六之助氏は、右の滑空機(プライマリ)にナセルをつけて操縦、三百米の高地(奈良電線線)より發航して六分五十六秒の記録を作らる。
- ◎八月十五日同二十八日 熊本縣阿蘇に於て佐藤博助教授指揮の九大航空會の練習會開催さる。
- ◎八月二十三日 霧ヶ峰山頂にて初の滑空練習が「霧ヶ峰グライダー研究會」の會員に依つて行はる。
- ◎八月二十七日 前記阿蘇に於ける九大航空會の練習に於て、志鶴忠夫氏は九

- (之れは我が滑空界の振興に寄與する所が極めて大であつた)
- ◎八月八日 右練習會に於て清水六之助氏は一分五十五秒の記録を作る。
- ◎八月十一日 右同所に於て金澤辰氏は二分十五秒の記録を作る。
- ◎八月二十日 右同所に於て指導員片岡文三郎氏は、四分三十六秒の新記録を作る。

- (之れば航空官立會の下に行はれた)
- ◎十月二十日 日本グライダー協會にては、空から來朝せる獨逸の女流滑空士にして名飛行士たるマルガ・フォン・エツツドルフ嬢の歓迎グライダー講演會を時事新報社の後援を得て「時事講堂」に開催、協會よりは顧問長岡外史中將及び渡部一英常任理事出席して口演す。
- ◎十一月一日 我が滑空界の發展に多大の貢獻を爲したる月刊雜誌「グライダー」(主幹渡部一英)創刊さる。
- ◎十二月 我が國最初のソアラ「山崎式帆走機」完成さる。
- ◎十二月 關西に日本グライダー聯盟設立さる。

### 昭和七年(紀元二五九二年) 西曆一九三二年

- ◎一月二十三日 「九州帝國大學航空會」(略稱「九大航空會」)設立され、既設の「九州航空會」と協力しつゝグライダーの研究を進むることに決定。
- ◎二月二十一日 大阪市の南郊信太山に於て、日本グライダー聯盟主催のグライダー公開飛行會催さる。
- ◎三月二十七日 「九州航空會」と「九大航空會」とが協力して製作せる第一號プライマリ型の初飛行を九大裏の海岸にて試む。
- ◎四月二十五日 右プライマリの公式試験飛行を多々良海岸(九大裏手)にて行ふ。
- ◎四月三十日 右の滑空機を以て右兩會主催となり、九州最初の公開滑空を福岡城外の練兵場にて行ふ。
- ◎七月 日本グライダー協會は、山崎式帆走機「わかもと」號を以てする富士山飛行を計畫す。
- ◎七月二十七日 右計畫に伴ふ試験飛行を御殿場口に於て航空官立會の下に片岡文三郎飛行士操縦にて行ふ。此の時、四分五十五秒滑空後太郎坊附近に着陸の際凹地に激突して機體を大破し、片岡氏は重傷す。  
(その後機體の修理成り、酒井市磨一等飛行士が代つて操縦することに決

帝五型「阿蘇號」を以て滑空二十分の新記録を作り、我が滑空界人の耳目を聳動せしむ。  
(此の時の飛行こそは我が國で初めて行はれた斜面上昇風利用のソアラシヤとして注目されたものである)

- ◎八月三十日 霧ヶ峰滑空場の開場式霧ヶ峰グライダー研究會に依て行はる。
- ◎十二月下旬 霧ヶ峰グライダー研究會にては、霧ヶ峰に於いてグライダーに雪橇を附して滑空試験を行ふ。

### 昭和九年(紀元二五九四年) 西曆一九三四年

- ◎帝國飛行協會は、「グライダー製作費補助規定」を定め、一機に對し三百圓以内を補助することと爲し、四月一日より實施す。
- ◎六月 東京飛行少年團生れ、杉並區上井草運動場にてグライダー練習を開始す。
- ◎八月二十七日九月十二日 九大航空會は大分縣九住高原に於て滑空練習を行ふ。
- ◎九月七日 鶴岡輝彦氏は、霧ヶ峰に於て「霧ヶ峰第五號機」(ホーリス・ド・トイフ・エレ型中級機)に坐乗、十六分三十秒を滑空し、霧ヶ峰滑空記録を作る。
- ◎九月十一日 前記九大航空會の滑空練習に参加せる志鶴忠夫氏は、九帝五型機を操縦して一時間二十六分十秒の滑空記録を作る(床次選信大臣より賞状を授與さる)

### 昭和十年(紀元二五九五年) 西曆一九三五年

- ◎一月一日五日 霧ヶ峰グライダー研究會にては、筑波鐵道並に筑波鐘索鐵道會社及び報知新聞社の後援を得て、筑波一帶の氣流調査を兼ねたるグライダー公開飛行を筑波山にて行ふ。
- ◎四月二十八日 右の企ては二月二十四日にも行はれたるが、更に三度び滑空機に依る筑波山の氣流調査が行はれ、此の日吉原清治氏二十二分、鶴岡輝彦氏二十四分を滑空す。
- ◎四月 帝國飛行協會にては、此の月より滑空飛行證を發行す。
- ◎四月 京都市立第一工業學校にグライダー部開設さる。

◎五月十二日 大毎・東日新聞社の提唱によつて「日本帆走飛行聯盟」が結成され、其の結成式を大阪クラブにて擧げ、尙ほ滑津飛行場に於て記念滑空飛行を公開す。

(當初の参加團體は九箇團體であつた)

◎五月十九日 志鶴忠夫氏は九帝五型機にて生駒山頂を發航滑津に飛行す。

(之れが生駒山が滑空に利用された最初のものである)

◎五月二十五日 朝日新聞社にて製作せるソアラ「朝日一型」の初飛行が東京飛行場に於て河内一彦氏の操縦にて行はる。

◎六月十八日 大阪に於て我が國最初の曳航飛行(俗に空中列車と稱す)行はる。其の曳航時間は二十六分。

(此の時の使用滑空機は、九帝五型で、志鶴氏之れを操縦、曳航機は一三式陸上練習機で、操縦者は松下辨二氏であつた)

◎六月 吉原清治氏は筑波山「風返峠」より發航一時間一分を滑翔す。

◎七月二十一日—八月九日(二十日間) 上越線上ノ原高原に於て大規模のグライダー講習會開催さる。主催者は日本帆走飛行聯盟関東支部、後援東京日日新聞社。

(此の時、滑空機を多量に出して注目された。その数は約百名位)

◎八月 九大助教授佐藤博氏が主となりて設計せる「九帝七型」ソアラ完成し、其の曳航検査が大坂に於て行はる。

◎八月二十五日—九月十日 九大航空會にては、右新造機「九帝七型」の實際飛行を阿蘇外輪山に於て行ふ。

◎九月五日 右實際に於て、志鶴忠夫氏は三時間四分の新滑空記録を作る。

◎九月八日 更に、志鶴氏は大觀峰北側を中心として快翔し、四時間十二分の新記録を生む。

◎十月二十日 元島喜讀飛行士は、名古屋市外小幡原飛行場に於て初級滑空機の練習中失速に依り墜落死亡す。

(之れが滑空界最初の犠牲者である)

◎十月二日 我が國より招聘を受けたる世界的名滑空士獨逸人ウオルフ・ヒルト氏は、カール、グウアー飛行士(滑空士でもある)とハンス・シュトルツ技手の二名を助手として伴ひ來朝東京驛に到着す。

◎十月七日 飛行館に於て帝國飛行協會主催の「ヒルト氏講演會」開催さる。

◎十月二十六日 所澤陸軍飛行場に於てヒルト氏の初公開飛行あり。

會開催さる。  
◎九月二十七日 前記滿洲飛行協會の發會式を新京飛行場に於て舉行し、式後大毎並に大朝社より派遣の飛行機及びグライダーの飛行を行ふ。  
(志鶴忠夫氏は其の後十月にかけて曳航飛行を行つた)  
◎九月 京城帝國大學と、京城齒科醫學專門學校にグライダー同好會生る。  
◎十月二十八日 東京の洲崎飛行場に於て東京高等工學校航海飛行俱樂部員の滑空練習中部長猪原誠雄氏はセコンダリーにて旋回を行はんとせる時操縦を過りて墜落死亡す。  
◎十一月十四日—十九日 筑波山に於て報知新聞社主催の「グライダー記録大會」開催さる。  
◎十一月二十九日 栃木縣石橋中學校グライダー部の初練習行はる。  
(之れは中學校としては第二番目にグライダー部を設けた學校である)

### 昭和十二年(紀元二五九七年)

◎二月十四日—同二十四日(十一日間) 帝國飛行協會にては、第一回滑空機指導員講習會を甲府の玉簾飛行場に於て開催す。

(尙ほ、第二回は同年五月二十八日より六月十八日迄滑津にて、第三回は十月玉簾飛行場に於て開催した)

◎三月十日 頓所好勝氏は長野縣下高井郡延徳村にて自作のハンダ・グライダーの實驗を行ふ。

◎四月三日—五日 大阪府教護聯盟の古川主事其の他の提唱にて大阪府下中等學校教員のグライダー講習會を滑津にて催す。

(之れは中等學校の教員に滑空訓練の體験を得させて其重要性を認識せしむる目的にて行はれたもので、其指導には日本帆走飛行聯盟員が當つた)

◎四月十一日 清水六之助氏は箱根十國峠に於て伊藤式B二型中級滑空機を操縦斜面上昇風を捉えて一時間三十二分を滑空し、セコンダリーを以てせる最高記録を作る。

◎四月二十五日 朝鮮最初の「全鮮グライダー大會」を京城飛行場に於て開催さる。

◎五月五日 井上幾太郎陸軍大將を團長とし畑丈夫陸軍中將を副團長とせる大日本青年航空團の發團式が明治神宮前に於て舉行さる。

◎五月十一日 東京市役所グライダー部員佐藤重徳氏は、松戸飛行場に於て初級

◎十二月六日—同十二日 日本帆走飛行聯盟主催の「ヒルト氏指導の帆走飛行講習會」が滑津飛行場に於て催さる。  
◎十二月十六日 ヒルト氏一行は神戸より船便にて歸國の途に就く。

### 昭和十一年(紀元二五九六年)

◎一月二十七日 志鶴忠夫氏は「九帝七型」に搭乗、松下飛行士操縦の飛行機に曳航されて滑津飛行場を出發、生駒山上千米の高度にて離陸、寒風と吹雪と戦ひつゝ斜面上昇風を巧みに捉え滑空九時間二十三分と云ふ劃期的記録を樹立す。

◎二月一日 志鶴忠夫氏は大阪毎日新聞社に入社す。(航空部勤務)

◎三月二十六日 大阪毎日新聞社・東京日日新聞社にては、東京—大阪間を三箇年以内に無着陸にて帆走飛行を爲したる者に一萬圓の賞金を與へる——と云ふ計畫を發表す。

(其の期間内に試みたる者は無かつた)

◎四月二日 大阪に於て我が國最初の二機曳航飛行が行はる。  
(これは日本帆走飛行聯盟の催して、大毎の大藏清三飛行士が一三式飛行機にて志鶴氏搭乗の「九帝七型」と松下氏搭乗のグッヒンゲン一型とな曳航したのであつた)

◎五月八日 神奈川縣厚木中學校にグライダー部開設。

◎五月七日—六月十四日 日本帆走飛行聯盟並に大毎・東日社共催の日本一周曳航飛行行はる。

(志鶴氏搭乗のグッヒンゲン一型帆走機を松下氏操縦、小島機關士同乗の一三式陸上練習機で曳航、大阪を基點として行はれたのであつた)

◎六月十九日 朝鮮總督府通信局航空係の飯塚、山内兩氏等發起にて朝鮮最初の滑空團體「朝鮮グライダー俱樂部」を結成、此の日より京城飛行場に於て初歩練習を開始す。

◎八月二十五日—同三十一日 日本帆走飛行聯盟及び大毎・東日社共催の第一回帆走飛行講習會が滑津飛行場に於て開催さる。

◎八月二十七日 右講習會に於て曳航飛行練習中曳航飛行機の搭乗者小林實、大和和齋兩飛行士は帆走機に飛行機の尾書を吊上げられて墜落し死亡す。

◎八月二十九日(康徳三年) 財團法人滿洲飛行協會創設さる。

◎九月二日—四日 霧ヶ峰に於て朝日新聞社主催の第一回全日本グライダー大会開催さる。

滑空練習中事故の爲め死亡す。

◎五月二十三日—同二十七日(五日間) 日本帆走飛行聯盟及び帝國飛行協會共催の第一回「全日本帆走飛行競技大會」を滑津飛行場と生駒山とを會場として開催す。

◎六月一日 滑空行政に關する單行規程たる「滑空機規則」施行さる。(公布は五月三十一日)

(之れによつて初めて政府發行の滑空士免狀の交付を見ることになつた)

◎六月二十日 清水六之助氏は、生駒山より伊藤式C二型帆走機にて發航、大阪市上空に於て飛行中熱上昇氣流を捉え、高度千八百米に上昇貴重なる體験を得。此の時の總飛行時間四十三分。

◎七月二十日 初めて滑空士免狀交付さる。

(同日付にて交付されたる数は一級十一名、二級五名であつた)

◎八月十日—九月十日 大日本青年航空團の第一次訓練大會を霧ヶ峰に於て行ふ。

◎九月七日 九大航空會と九州航空會との協力にて八月下旬より阿蘇山大觀峰にて帆走飛行の研究を行ひつゝありし九帝七型機操縦の平松時善氏と、前田式B・S型操縦の松本定氏は、此の日斜面上昇風を利用して發翔し、松本氏は五時間五十六分、平松氏は五時間二分の滑空を爲し、共に地上發航法に依れる日本新滑空記録を作る。

◎十月三日 新京南飛行場に於て滿洲飛行協會主催の第一回全滿洲グライダー競技大會開催さる。

◎本年七月三十日より八月六日迄霧ヶ峰に於て「第九回明治神宮體育大會グライダー競技及グライダー飛行選手権大會」と云ふのを開催することに決定を見たるも、支那事變勃發の爲め餘儀無く中止す。

### 昭和十三年(紀元二五九八年)

◎一月二十三日—同二十九日 臺南州國防協會航空團の發團式舉行され、それと同時に一週間臺南飛行場に於てグライダー講習會開催さる。

◎一月三十日 一級滑空士清水六之助氏は臺南より前田式B・S型帆走機を操縦アンリオ式飛行機に曳航されて臺北飛行場に到り公開滑翔を行ふ。

◎二月 文部省にては全國地方長官に宛てグライダー普及方針を通牒す。

◎二月二十五日 伊藤飛行機會社にて賣場製作所の依頼を受けて製作中なりし

H・K式滑空機は一應の竣工を告ぐ。

(該機は所謂無尾翼グライダーと謂れたものである。後ち度々の試験により改修機が生れ、之れを置場式無尾翼滑空機と稱した)

◎二月二十七日 霧ヶ峰グライダー研究会の中堅鶴飼照彦一級滑空士は、出征中病に罹り大野野病院にて陣歿す。

◎三月十九日 滿洲飛行協会の弘正利滑空士と阿部飛行士とがコンビとなり大連(奉天)間(三五五軒)の無着陸曳航飛行を行ふ。  
(之れが滿洲に於ては志鶴氏に次いで行つた曳航飛行で、往航に三時間二十分、歸航に三時間を要した)

◎三月十六日 朝鮮航空聯盟結成され、在京城の各滑空團體を傘下に收む。  
◎三月三十日(四十六日) 臺灣國防義會航空部にては志鶴忠夫、小田勇一級滑空士を招聘して指導員養成を目的とせる本格的滑空講習會を臺北飛行場にて開催す。

◎四月六日(七日) 東京の戸田橋滑空場にて「關東地方選抜中等學校滑空競技大會」(初級訓練のみの)が開催された。参加校十一、人員二百餘名。

◎四月二十一日 新潟市に於けるグライダー講習會に帝國飛行協會より派遣された仲山四郎滑空士は、會場たる新潟商業學校庭に於て初級機の試験滑空に際し墜落して重傷、間もなく死亡す。

◎五月十七日(十八日) 日本曳航飛行聯盟の松下辨二飛行士と佐々木機關士は、滑空機曳航用のクレム二五型飛行機を携えて渡臺し、先着して前記講習會の指導を爲せる志鶴滑空士と合流、ゲッペンゲン一型曳航機(志鶴氏搭乗)を曳航し「臺灣縦断曳航飛行」を行ふ。

◎五月末 本年國際滑空研究會(ISTUS)に加入せる帝國飛行協會にては、ベルン(スイス)に開かれたる同會の總會に渡歐中の佐藤博氏を日本側委員に囑託して出席せしむ。

◎五月末 渡部航空時代社長の尊旋に依り日本滑空機工業組合生る。  
◎七月十六日(十九日) 朝鮮最初のグライダー講習會が平壤飛行場に開催さる。受講者は朝鮮青年航空團員二十一名。

◎八月三日(九月三日) 文部省・帝國飛行協會主催の「第一回グライダー講習會」が東京高等工藝學校羽田分校に於て開催さる。

◎八月四日(十四日) 極東航走飛行俱樂部にては三原山の御神火下にて滑空練習會を開催す。

◎二月六日 滑空新記録を作るべく一月下旬より生駒山に於て待機中の小田勇滑空士は、此の日六甲二型機で九時間三十三分を滑空し、昭和十一年一月二十七日に作られたる志鶴氏の記録を十分リードす。尙ほ同時に高度記録(二千六百米)をも作る。

◎二月十一日 我が委任統治領の南洋に最初のグライダー團體「サイパングライダー協會」が生れ、同會所屬のグライダーの命名式行はる。

◎三月十一日 甲府の玉簪飛行場に於て航空評議會主催の「氣流調査滑空會」行はる。

◎四月一日 ハルビン市上空にて滿洲飛行協會の益井操縦士は、伊藤式C二型帆走機を操縦して滿洲高度新記録(自機上昇二〇〇〇—二五〇〇米)を作る。

◎三月十五日 井上幾太郎陸軍大將は、甲府の玉簪飛行場に於て松下辨二一級滑空士操縦の光式六・一型複座滑空機に同乗す。

◎六月二日 日本小型飛行機會社製の「鷲」型複座滑空機は試験飛行中ブリルに陥り、同乗者高坂航空官と操縦者熊谷健司一級滑空士(後中華航空に入社)と空中勤務中殉職)は落下傘にて機外に脱出し、何れも無事降下す。

◎七月一日 東洋麻糸紡織會社々長寺田元之助氏は、帝國飛行協會へ滑空學校資金として五萬圓を寄附す。

◎七月六日 帝國飛行協會は此の日の理事會にてDFSオリンピア型滑空機を購入する件を決定す。

◎七月十六日(二十日) 第三回全日本帆走飛行競技大會を前回と同じ場所にて開催す。

◎七月二十八日(三十日) 富士山麓朝霧高原の富士滑空場に於て第二回全日本學生グライダー競技大會開催さる。

◎八月一日(三十日) 右と同じ場所に於て文部省・帝國飛行協會・大日本青年航空會共催の「學校教員滑空訓練講習會」開催さる。

◎八月五日(七日) 大阪の美津濃ビルに於て獨逸留學より歸朝せる佐藤博氏指導の「滑空機製作技術研究會」開催さる。主催者は日本滑空機工業組合。

◎八月三十一日 三溝桃介滑空士は、札幌飛行場に於て初級機の滑空試験中機體の分解に因り墜落し死亡す。

◎九月十七日 神奈川縣丸子多摩川の滑空場に於て帝國飛行協會主催の「滑空ダイスプレー」行はる。

◎八月十日下午 全日本學生滑空訓練大會開催さる。(主催は朝日新聞社・帝國飛行協會)

◎八月十日(三十日) 京城飛行場に於て朝鮮航空聯盟主催のグライダー講習會開催さる。

◎八月十七日(二十五日) 第二回全日本帆走飛行競技大會行はる。(會場は前回通り)

◎八月二十三日 霧ヶ峰に於て全日本學生滑空訓練會に参加して訓練を受けたありし立命館大學二年生長谷川誠一氏はセコンダリー機に搭乗ウキンチ墜航を爲さんとすの際墜落して死亡す。

◎八月二十八日(三十日) 霧ヶ峰に於て「第一回全日本學生グライダー競技會」開催さる。(主催者は朝日新聞社・帝國飛行協會)

◎九月一日(十七日) 阿蘇の外輪山に於て、滑空記録大會と稱する催しが行はれたるも好記録生れず。(主催帝國飛行協會、九州帝大航空會之に協力す)

◎九月 日本滑空機工業組合にては、滑空機の販賣價格を初級機五百五十圓、中級機八百圓以上、高級機千圓以上と協定す。

◎十月一日(三日) 新南飛行場に第二回全滿洲グライダー競技大會開催さる。我が國より大日本飛行少年團員五名特別参加す。

◎十一月一日 臺灣總督府交通局にて最初の滑空士免許を交付す。  
(その数は十六、何れも二級のみであつた)

◎十二月二十四日 陸軍航空技術學校に於て初級滑空機百機の獻納式行はる。(獻納者は福田前田飛行機製作所)

昭和十四年(紀元二五九九年)

◎一月四日 弘正利一級滑空士は、大連飛行場附近に於てゲ式一型機を操縦三時間二十五分滑空して滿洲記録を作る。

◎一月下旬 文部省作の映画「滑空訓練」公開さる。  
◎二月二十二日 上諏訪グライダー研究会にては結氷せる諏訪湖上に於て水上滑空練習を行ふ。  
(之れが日本に於ける水上滑空練習の最初)

◎二月一日 文部省内にて「滑空訓練教程草案」を決定する爲めの最初の委員會開催さる。  
(其の草案は夏に至つて決定した)

右開催中セコンダリーにて旋回を行ひつゝありし安房菊次氏は強風の爲め操縦意の如くならずブリルに陥り地上に激突重傷、間もなく死亡す。

◎九月十七日(二十五日) 朝鮮航空聯盟主催の全鮮滑空大會開催さる。

◎十月九日(十五日) 阿蘇大觀峰に於て帝國飛行協會、大日本青年航空會、支那、九大航空會の三者共同の「阿蘇グライダー研究大會」行はる、十四日に至り好記録相違して生る。

◎十一月三日 滿洲航空協會生る。  
(之れは滿洲飛行協會と滿洲空務協會との統合に由るもので、此の決定は七月頃に爲されてゐた)

◎十一月 滿洲航空會社の附屬工場に於てMG三型十七號と稱するソアラ一を製作す。  
(之れはゲッペンゲン一型の改造機である)

◎十一月十五日 文部省にては滑空訓練指導陣を確立する爲め一等飛行士であり一級滑空士でもある松下辨二、二級滑空士祝實之、同小島康夫の三氏を文部省囑託とし、學校滑空訓練關係の實務に當らしむ。

◎十二月十七日 臺灣國防義會の囑託二級滑空士早坂文之助氏は、臺南飛行場に於て滑空事故の爲め殉職す。

昭和十五年(紀元二六〇〇年)

◎一月十九日 美津濃グライダー部のテストパイロット吉川精一 一級滑空士は、美津濃三〇一型機を以て生駒山より發航し十時間フラットの滑空記録を作り、最高高度二千八百米に上昇す。

◎二月二日 獨逸より帝國飛行協會にて購入のDFSオリンピア型ソアラ一機濱に到着す。

◎二月三日 二級滑空士岡本德子嬢一級に昇格す。  
(女流で一級滑空士になつた最初の人)

◎二月八日 福田飛行機會社の矢野重幸一級滑空士は、光式三・一型機に乗り午前二時四十七分間を衝いて生駒山を飛び出し、同三時三十五分迄滑空、夜間滑翔の先鞭を著す。

◎二月十七日(十八日) 上諏訪滑空研究會にては、一尺厚みに氷結せる諏訪湖上に於てグライマリーにナセルを附したる練習機二機を以て冬季水上滑空練習を行ふ。

◎三月三十一日 航空評議會氣象分科會にては、甲府に於て「地形と氣流の悪るさの調査」を目的とする飛行機とソアラを用いて行ふ。  
◎三月二十日 四月二十日 深川飛行場の帝國飛行協會格納庫内に於て同會主催の滑空機製作講習會開催さる。受講者は各地より参加せる二級滑空士十四名。

◎三月三十日 獨逸製D.F.S.オリンピア型機の初飛行は行はる。  
◎三月末 「學校滑空訓練中央會」誕生し、その本部を文部省内に置く。  
◎四月 文部省型グライダーの型式決定し、同二十六日發表す。  
◎四月下旬 文部省は「滑空訓練」を中等學校の準正課と爲す。  
◎五月一日 六月九日 (四十日間) 甲府に於て帝國飛行協會主催、大日本青年航空團實施の「滑空訓練指導員養成講習會」開催さる。  
◎五月十九日 六月四日 帝國飛行協會は、紀元二千六百年奉祝飛行として獨逸製D.F.S.オリンピア型ソアラを飛行機にて曳航し、各地に於て高等滑翔を演ずる日本一周飛行を実施す。

◎五月中旬 最初の文部省一型機出づ。  
(製作者福田飛行機株式會社)  
◎六月二十日 日本滑空機工業組合は合法組合として商工大臣より正式認可與へらる。  
◎七月十五日 八月二十三日 (四十日間) 東京府下拜島にて文部省主催の「中等教員滑空訓練會」行はる。  
(之れは松下文部省指導官指導の下に同地に合宿して行はれたのであつた)

◎七月十五日 八月二十三日 (四十日間) 大阪市立都島工業學校に於て文部省主催の「滑空機製作講習會」行はる、期間中に文部省型十機製作す。参加者は何れも全國より選ばれたる中等教員にて其の數五十餘名。  
◎七月二十一日 讀賣新聞社に依つて設けられたる「日本グライダー俱樂部」の發會式が三子玉川の讀賣飛行場に於て行はる。  
◎七月二十六日 二十八日 第三回全日本學生グライダー競技大會霧ヶ峰にて開催さる。

◎八月十日 十五日 第四回全日本航走飛行競技大會が富士山の五合目を出発點として舉行さる。今回は「距離滑翔」のみを種目として行ふ。一等賞獲得者は小田勇滑空士にして、其の距離は七十一軒。

◎十二月十七日 十八日 福田飛行機株式會社が航空局の命令に依りて試作せる「通信省D.T.型中型旅客機六〇%實物模型滑空機」の試験飛行が大坂第二飛行場に於て小田勇滑空士によつて行はる。

昭和十六年(紀元二六〇一年)  
(西曆一九四一年)

◎一月 東日・大毎新聞社及び大日本飛行協會共催の「中級練習用滑空機設計」懸賞募集の計畫内容發表さる。

◎一月十二日 九大航空會の田中丸治廣一級滑空士は、福岡市に近い奈多の外海岸にて九帝七型機をもつて七時間二十分滑空し、海岸線の上昇風を利用して航走飛行としての記録を作る。

◎一月二十六日 美津濃グライダー部の當國隆二級滑空士は、美津濃三〇一型機にて生駒山附近に於て十時間三十三分三十秒の滑空記録を作り、其の間最高々度三千六百米に上昇す。

◎一月二十六日 大日本飛行少年團大阪支部の金光漢二級滑空士は、右の當國滑空士の出発より五十分程遅れてアカシヤ式巻雲一型にて生駒山を發航し、十一時間四十分の新記録を作る。

◎二月七日 日本小飛行機株式會社にては、日本最初のモーター・グライダーを完成し、其の試験飛行を東京飛行場に於て行ふ。

◎二月七日 前田航研工業の河邊忠夫一級滑空士は、久留米市近くの耳納山に於て前田式七〇三型「かもめ」號を以て十三時間四十一分八秒の新記録を作る。

◎二月十二日 賣場式無尾翼五型の試験飛行は行はる。  
◎三月十六日 朝鮮に於ける滑空團體の統率機關たりし朝鮮航空聯盟は發展的解消を告げ、新たに朝鮮國防航空團の設立を見、その結團式を舉行す。

◎四月初旬 中央滑空訓練所にては普通科第一期訓練生の訓練を開始す。  
◎六月七日 大日本飛行協會所屬の中央滑空訓練所の開所式舉行さる。  
(開所式の舉行は都合により遅れたのであつた)

◎六月十五日 朝日新聞社にてはタイ國に國産滑空機三機(初級、中級、高級各一機)を寄贈し、且つタイ國青年の滑空訓練を指導する目的にて滑空指導團を組織(團長は同社航空部次長新野三郎氏)し、一行を同社の飛行機「朝雲」號に乗せて派遣す。

(右の贈呈式はタイ國の革命記念日たる六月二十四日曼谷にて行はれた)

◎八月二十三日 九月一日 (十日間) 新京にて滿洲航空協會主催の第三回全滿洲滑空大會開催され、日本よりも數名参加す。

◎八月二十七日 右大會に参加せる朝鮮航空聯盟の朝川龍三一級滑空士は、四時間四十二分三十秒を滑空して滿洲記録を作り、更に同三十日には日本式「蟻蛉」型二號機にて指定コースの九十六軒を翔破し、東洋距離記録を作らる。

◎八月二十七日 愛知縣西尾中學校教諭二級滑空士眞瀬三氏は、豊橋市の高師原練兵場に於てセコンダリーに搭乘、ウキンチで發航したる處、ワイヤー離脱せざりし爲墜落して死亡す。

◎八月二十八日 「航空日制定記念公開グライダー大會」が深川飛行場に行はる。

◎九月八日 九月九日 東洋金屬木工會社グライダー部主任大久保正一級滑空士は、鳥取の濱坂砂丘に於て自家考案にして且つ自製のハンダ・グライダーの初實驗を自ら行ひ成功す。

◎九月 賣場式無尾翼滑空機一型完成す。  
(前のD.K.式とは著しく異なる點あり)  
◎十月一日 大日本飛行協會誕生す。  
(帝國飛行協會、大日本青年航空團、日本學生航空聯盟、大日本飛行少年團等が發展的解消を遂げ、其等を基礎として新生せしめたことになつてゐる)

◎十月十七日 二十日 大阪の眉津飛行場に於て紀元二千六百年奉祝滑空大會開催さる。  
◎十月二十八日 頃 竹製で有名なる前田式一〇五型(ブライマリー)完成す。

◎十一月二日 代々木練兵場に於て明治神宮國民體育大會の「滑空訓練」行はる。  
(「滑空訓練」が神宮體育大會に参加したのは之れを以て最初とする)  
◎十一月二十九日 十二月九日 山陽航走飛行俱樂部にては、大平山に於て航走飛行の練習を行ふ。

◎十二月八日 右の間、平松時善一級滑空士は四時間十四分滑空の好調を示し更に此の日に至りて瀬川勲二級滑空士は「山陽航走第一號機」(綠風型)を以て八時間を滑翔す。  
(其のうち二時間餘は夜間飛行だったので特に注目された)

◎七月十八日 中央滑空訓練所の普通科第一期訓練生の修業式舉行さる。

◎七月二十三日 霧ヶ峰グライダー研究会の田中喜善一級滑空士は、ゴム索發航にて霧ヶ峰滑空場を出発し、斜面上昇風に乗り五時間四十分を快翔す。  
(三年前に武久滑空士によつて作られたる霧ヶ峰記録二時間四十分以來の新記録である)

◎七月二十八日 九月二日 (三十七日間) 中央滑空訓練所に於て「文部省學校教員滑空訓練講習會」開催さる。  
◎八月五日 六日 モーター・グライダーの第二番機「光式研究機二型」が完成され、大阪第二飛行場に於て試験飛行は行はる。

◎八月二十四日 滑空機設計家であり且つ一級滑空士の津野藤吉郎氏は、水陸兩用滑空機「空研式二六〇〇年型」を自作し、其の陸上に於ける初試験を東京の戸田橋滑空場にて行ひ成功す。  
(次いで九月下旬戸田橋ポートコースに於てモーターボートに曳航されて離水試験を行つた)

◎第五回航走飛行競技大會は、八月八日より十日間開催さる、管の處、時局に鑑みて中止され、尚ほ第四回全國學生グライダー競技大會も同様の理由にて中止す。

◎九月中旬 生駒山滑空訓練研究所にては、第二回航空日(十六年九月二十日)より第三回航空日迄の間に滑空時間、高度及び距離の三種目に互つて生駒山を中心として飛び日本最高記録を樹立せる者に對し公債五千圓を贈呈する一といふ意味の計畫を發表す。

◎十一月一日 明治神宮奉獻の滑空訓練大會(第二回日に當る)が中央滑空訓練所附屬飛行場に於て行はる。  
(此の年の「第十二回明治神宮國民體育大會滑空部演練大會」と稱せられた)

◎十一月二十三日 天津の日本租界郊外廣場にて天津商業學校滑空部の發會式舉行さる。

◎十二月二十日 翌年一月二十三日 鳥取の濱坂砂丘にて「大阪府學校教員滑空訓練講習會」が開催され、期間中積雪上の訓練も何回かは行はる。

昭和十七年(紀元二六〇二年)  
(西曆一九四二年)

◎一月二日 航空局福岡第一飛行場勤務技術員中西利通氏は福岡第一飛行場の

東北海岸多量に於て光式二・一型(セコングリ)を操縦、折柄の強風を

利用して滑翔を続け二時間三十五分四十秒の滑空新記録(中級機)を作る。

◎一月九日 前記津野一級滑空士試作の水陸兩用滑空機の公式水上飛行試験が

東京府下荒川放水路戸田橋水域二千五百米コースに於て行はれ好調を示す。

◎一月十六日―二十五日(十日間) 生駒山にて「冬季帆走飛行研究会」開催

さる。期間中に利根川(現特級滑空士、一級滑空教士)、常國隆、田中喜善

の各一級滑空士は寒風と戦ひつゝ五時間前後の滑翔を爲す。主催者は大毎

東日兩社及び大日本飛行協会。

◎二月四日夜 戸田橋滑空場内に在る大日本飛行協会の格納庫より火を發し、

同格納庫一棟及び庫内の滑空機二十數機を焼失す。

◎三月二十六日―四月一日 高崎グライダー研究会にては、榛名山上に於て氣

象視測訓練と滑翔の研究を行ふ。

◎四月一日 新「滑空機規則」施行さる。

(之れによつて滑空機の種類及び乗員の免狀種類等に劃期的な變更を見る

に至つた)

◎五月九日 新滑空機規則に依りて新たに三級滑空士が生れることになり、其

の初免狀交付さる。(その数は十名であつた)

◎五月 前記「中級練習用滑空機設計」の入選を決定し、其れに基き供試機體

四種を作ることとなる。

◎六月―九月 文部省にて八ヶ岳山麓東方平原に設けたる「文部省野邊山滑空

訓練所」の整地作業行はる。

(全國の官立高等學校と専門學校の學生を以て地方別の集團勤務隊を作り

各隊期間を限つて奉仕した)

◎六月三十日 特級滑空士免狀及び特級滑空教士免狀の初交付を見る。

◎八月十一日 三級滑空教士の初免狀交付さる。

◎八月十一日―十三日 霧ヶ峰に於て、第四回全日本學生グライダー競技大會

開催さる。

◎八月二十七日―九月五日(十日間) 生駒山に於て大阪毎日・東京日日兩社

主催の「生駒山氣流研究飛行」行はる。

◎九月十日―十九日(十日間) 石岡にて大日本飛行協会主催の「氣流研究滑

翔會」行はる。

◎十一月一日 第三回に當る明治神宮奉獻の滑空訓練大會行はる。(右岡にて)

此の日、畏くも明治神宮國民練成大會總裁三笠宮、同妃兩殿下臨あらせ

らる。

◎十一月十八日 前記「中級練習用滑空機設計」當選者に對し授賞式行はる。

(供試機の嚴密なる審査により二等進藤鈔氏の進藤式B型、佳作第一席

日本小型飛行機會社の日本式稚子型、佳作第二席米田松人氏の米田式B?

型、同土橋三郎氏のTKT型と決定。一等入選はなかつた)

昭和十八年(紀元二六〇三年)

(西曆一九四三年)

◎一月四日 順津飛行場の西原雄一二級滑空士は、前田式二〇五型(中級機)

に乗り、午前八時四十分ゴム索にて生駒山を發航し、高度千五百米乃至千九

百米にて生駒山・信貴山・飯盛山の間を滑翔して午後五時四十分着陸し九時

間の滑空記録を作る。

(之れは中級機に依る世界的の大記録として注目された)

◎一月十九日―二十九日 大日本飛行協会にては「冬季生駒山滑翔演習會」と

云ふのを單獨主催す。此の間参加者の搭乗回数八十四回、生駒山への滑空機

空輸二十六回、五時間以上の滑翔者七名に達す――と云ふ好成績を示せり。

参考の爲め左に其の記録を掲ぐ。

Table with columns: 月日, 記, 録, 使用機, 所, 屬, 氏, 名. Rows include: 一月二十三日 五時間一分 (D.F.S式), 六月六分 (バ式はノ一型), 六月三十四分 (卷雲二型), 七月二分 (光式三・一型), 七月五十分 (青龍式), 七月五十分 (鷹七型), 一月二十四日 五時間十七分 (光式三・一型), 八時間十二分三十分 (P.F.S式), 一月二十二日 滿洲空務協會關東州本部防空部の一級滑空士藤原金太郎氏は十一時間五十九分四十二秒を滑翔し滿關を通じての新時間記録を作る。

名となる。 ◎四月 大阪市青少年團にては、滑空訓練を特に重視し、從來單位團にて滑空機を有するもの五を數ふるに過ぎざりしが、本月に至りて各團團一機づゝを備へて本格的滑空訓練を行ふこととなる。

◎四月八日 北京居留民團にては一般在留邦人並に青少年の滑空技術を鍊磨し、航空意識の昂揚を圖る目的にて「北京日本滑空協會」の創立を計劃中の感備成り、四月八日の大詔奉戴日を下し東單練兵場に於て其の發會式を舉行す。

◎四月十八日 大日本飛行協会にて阪急沿線西宮に建設せる「關西國民航空練成場」の開場式を舉行す。

◎五月 文部省野邊山滑空訓練所に於て、文部省主催の「大學高專教員滑空訓練講習會」並に「大阪府中等學校教職員滑空訓練」東京高等體育學校三年生滑空訓練」等行はる。

◎五月十日―七月十日(六十日) 大日本飛行協会にて募集せる(四月二十日類番稀切)第一回航空青年隊員滑空訓練を第一地方滑空訓練所富山飛行場と鳥取縣濱坂の二箇所に分けて實施す。

(應募者は十五歳以上二十歳未満の國民學校高等科卒業以上の男子であつた)

二完

◎二月十五日 左記の滑空機製作所は航空局の指定に依り日本滑空機工業組合に加入することとなる。

- 太平木工株式會社(富山)
岡市合名會社(和歌山)
香航滑空機研究所(高松)
富士滑空機株式會社(名古屋)
阪急航空工業株式會社(西宮)
第一航空工業株式會社(大阪)
古壯航空工業株式會社(熊本)
信州航空工業株式會社(松本)
大東滑空機株式會社(藤澤)
横井航空機工業株式會社(京都)
小島航空工業株式會社(東京)

之れにて日本滑空機工業組合員の数は従来の九社に新加入者を加へ一躍二十

後

記

最初の企畫では、寫眞欄は全部グラビヤ刷にする方針だったので、用紙もそのやうに準備したのであるが、印刷所の都合で（それに必要な資材不足や其の他の理由で……）グラビヤ印刷は三十二頁に制限される、の已むなきに至つた。そこで、他の頁は寫眞銅版を造つてアート紙に印刷すれば立派なものになることは知れ切つてゐるのだが、今日の出版新體制下では用紙の點で思ふやうにならないのみならず銅の献納を緊要事とする戦時下に於て、肝腎の寫眞製版に供する銅板がさうむやみに得られる筈がないので、全部を正眞の銅版と爲す第二の希望も断念せねばならなかつた。

右の次第で、結局グラビヤ刷三十二頁に眞物の銅版を使用せるアート刷面を二十八頁（之れとて共同印刷會社の格別の厚意に依る）を加へ、他をグラビヤ印刷用の高級紙『黄菱』に代用銅版を造つて印刷することに企畫變更を行ふの餘義無きに至つた。

その代り、寫眞に對する説明は、當初の方針を修正して出来るだけ委しくすることに改めて、寫眞不鮮明に由る價値の低下を補つた。即ち全部グラビヤ刷にしようとした時は、説明を簡單にして寫眞本位の『見る本』たらしむる考であつたのだが、之を更めて記事と併立せしめることにしたのである。其の爲めに、寫眞の編輯替へや、説明の書き直し等に意外に多くの日子を費し、發行遅延の主因を作つたのであつた。若し斯うした事が微かつせば、此の本は恐らくは昨年未頃か、遅くも本年二月末には世に送り出すことができたであらうと思ふ。

それは兎に角、發行が遅延した爲め意外な事が生じ、泣くにも泣かれぬ仕儀となつたことを申し添へて置きたい。

四月より印刷税、製本税等が課せられることになつたのと、諸工賃並に諸経費が騰貴したりした爲め生産費は昨年未頃比し驚くべき昂騰を來たした事が即ち其れである。

著者が不本意とすることはそのみに止らず、其他の點に於ても數あるのであるが、それは再版の機会に充足しようと期して居る。就ては、此の際大方の御叱正と御協力（珍らしい寫眞をお持ちの方は御貸與願ひます。直ぐ御禮を添えてお返送します）とを希望して已まない。

昭和十八年七月二十七日 印刷  
昭和十八年八月一日 發行

（八、〇〇〇部）

滑空日本歴史寫眞輯

總定價參圓五拾錢  
特別行爲稅 拾八錢  
合計金參圓六拾八錢



（出文協承認番號）  
あ 410115

著者 渡部 一 英  
發行者 渡部 一 英  
印刷所（東東二〇四） 共同印刷株式會社  
東京都麹町區內幸町二ノ三  
東京都小石川區久堅町一〇八

東京都麹町區內幸町二ノ三（幸ビル）

發行所

航空時代社

日本出版會會員番號 一〇〇二六番  
振替東京七三三四二番・電話（分）六五二五番

配給元 日本出版配給株式會社  
東京市神田區淡路町二ノ九



滑空機製作

岡市合名會社

和歌山市中之島二五八  
電話 二四四〇番  
四二一三番

滑空機製作

株式會社 河部機械製作所

兵庫縣飾磨郡余部村青山  
電話(姫路)一六五八番  
二七七番  
振替大阪二二一〇四番

初級航空機(駒鳥型)  
各種高級航空機



大東滑空機株式會社

社長 伊藤 隆 吉  
工場 神奈川縣藤澤市川名三二番地  
電話 藤澤四九三(ヨクサン)番

富山縣西礪波郡福光町

太平木工株式會社  
滑空機部

電話一三六番 振替口座金澤二五五八番  
大阪支店 大阪市南區豐谷仲之町七七番地  
電話南五七四番  
東京支店 東京市日本橋區本石町四丁目四番地  
電話日本橋八九八番

日本航空機工業株式會社

本社 廣島市新市町三二一六番  
電話(西)三五九四番  
工場 廣島市外安佐郡川内村  
滑空場 廣島市外安佐郡川内村

信州航空工業株式會社

社長 島田 德之助

松本市白坂町四五三番地

滑空機用木材各種部分品製造

高航 高山航空機材株式會社

本社 高山市花園町二丁目六十八番地  
電話 一三五五番  
東京營業所 東京市芝區田村町二丁目一(内田ビル内)  
電話 二五八五、二五八六

大阪市東成區深江東四丁目八  
第一航空工業株式會社

電話東(94)六二七八番

航空局指定  
滑空機及滑空機修理  
滑空機附件部品



平田滑空機製作所

秋田縣橫手町大町中丁  
電話 一〇七八番

滑空機製作

富永輕飛行機製作所

京城府新堂町四二二番地  
電話本局(2)三六二五番

航空時代社發行圖書

航空局委員 佐田侃三 共著  
航空官 川崎忠三郎  
滑空機規則解説  
定價一圓 千八錢

獨逸青少年航空教育の實際  
(グラフィック) 定價一圓三十錢 千十五錢

獨逸の少年航空技術兵  
定價一圓二十錢 千十二錢

獨逸カソリンエンジン模型  
フルンマーの作り方と圖面  
定價六十五錢 千八錢

獨逸模型リアライ  
メイヴェエの作り方と圖面  
定價六十五錢 千八錢

近刊  
アメリカ爆撃機の解剖  
豫定賣價 貳圓拾錢

著名ゴム紐製造販賣業者

山陽製紐株式會社

(舊稱・姫路製紐株式會社)  
本社 姫路市高尾町六一四番地  
電話 二二二二番  
東京支店 日本橋區兩國町五〇番地  
電話浪花〇一八八番 三五七〇番  
大阪支店 南區順慶町通一ノ二四  
電話船場〇一五八番 四七八八番

創業慶應三年

岡製紐株式會社

(舊稱・岡繁藏商店)  
營業所 大阪市東區淡路町四ノ七  
電話北濱(23)二二八八番 九一四  
工場 大阪府北河内郡四條畷

日本製紐株式會社

本社 東京市日本橋區富澤町七  
電話浪花(67)〇〇六六番 〇〇六六一番  
本工場 東京市葛飾區本田四ツ木町  
分工場 兵庫縣川邊郡伊丹町北村自然

航空機用塗料  
滑空機用塗料 日本滑空機工業組合指定  
特殊接着劑

株式會社 清和化學工業所

電話二十五番

生駒山航空廣苑

滑空場・京大天文臺  
滑空道場・青少年鍛鍊場  
航空圖書館・航空燈臺

道鐵行急西關

飛行機操縦士養成  
航空機關士養成

財團法人山梨航空研究會直營

山梨飛行學校  
山梨航空工業學校  
山梨航空研究會本部  
甲府市堅町六番地  
電話甲府三六五七番

(學則券封入申込書送呈)

# 日本滑空機工業組合

東京市神田區須田町一丁目廿八番地 (光正ビル)

電話 神田 (25) 2360 番 4790 番

## 航空局指定工場

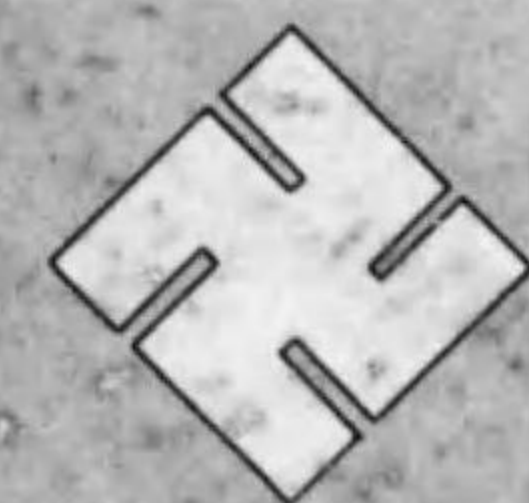
.. 組合加入者 ..

日本航空機工業株式會社	日本小型飛行機株式會社	東洋金屬木工株式會社	前田航空工業	福田輕飛行機株式會社	美津濃グライダー製作所	河合樂器製作所	平田航空機製作所	巴航空機工業株式會社	阪急航研工業株式會社
古莊航空工業株式會社	富士滑空機株式會社	大東滑空機株式會社	横井航空工業株式會社	信州航空工業株式會社	太平木工株式會社	第一航空工業株式會社	香航滑空機研究所	岡市合名會社	小島航空工業株式會社

962

124

終



航空時代社發行

金參圓六拾八錢(税込)