日本航空史

明治・大正篇

序

むかしイタリーのレオナルド・ダ・ヴインチが空中科学に目ざめて四〇〇年、気球と滑翔機の長い試練を経て一九〇三年(明治三十六年)末、アメリカにライト兄弟の飛行が実現して、世界に航空の分野が開けたことは著明な歴史である。

日本でも山田式飛行船や、日野、徳川両大尉の記録発祥以来、早くもまさに五十年を迎えんとしている。人間ならばすでに一家を成し、おもむろに既往を省みつつ後図の完成にあらためて出直す時機である。そもそも石油発動機の創生から発足した今日の航空機がジエットを生み、やがてはロケットに進まんとする過程において、二度までも大戦の波乱をくぐつて成長した航空界の事績は、他に見られぬ深刻なものがある。無慮をもつて数える人命の犠牲をはじめ、あくなき科学の探求と資材の消耗は、およそここに究まれりといつて過言ではない。

かつて私はある時代、航空機工業に関与して多少の覚えがあるが、日本の航空界を回顧する時、まことに印象の深いものがある。人、或はいう。徹頭徹尾、欧米の模倣ではないか、と、然り、相当期間、模倣に生きたことは事実である。しかし世の中のことには皆、始めがある。たとえば造船技術におけるわが国の実力は、すでに久しく世界に冠たるものがあり、しかも一度は彼等の範にならつたとしても、忽ちわが国独自の

創造と錬磨によつて海外を圧倒した顕著な歴史は覆せない。

すなわち航空もまた、思想的にははるかに先駆していたが、堅固な封建的因習から遂に一籌を輸するの結果を招いたけれども、航空科学の意欲については決して彼らに優るとも劣るものではなかつた。

卑近の例をいえば太平洋戦争の成り行きが、最もよくそれを例証して余りあると思う。いわゆる綜合資力破綻の影響が主なる原因であつて、航空科学技術の敗退そのものでなかつたことは明らかである。

かくしてわが航空五十年は、いいつくせぬいばらの上に育つて来たが、これを思い、彼を想う時、私は常にわが国航空の史実を求めてやまなかつた。二、三この種の書物を手にする機会を得たこともあつたが、いずれも意を満たすに足らず、ひそかに心さびしいものがあつた。

たまたま北尾亀男君が「日本航空史」に鞅掌していることを聴き、おのずから関心を誘われる縁由を得た次第である。同君は日本航空協会創立以来、庶務課長として精励しているが、特にさきの帝国飛行協会時代には草創当時から事務の中軸にあつて長く航空と共に歩いて来た人である。

去る昭和十五年、飛行協会があだかも紀元二千六百年記念事業の一として、本邦航空史の刊行を企図し、北尾君がその衝にあたつて編纂に着手したが、完成を前にして時局のため、中絶のやむなきに至つたものが、即ちこれである。

今回、日本航空協会において、これの完成を期し、新たに別記監修委員を懇嘱して誤りなからしめるとともに、一にはもつて日本航空の決定的史実をのこし、一にはもつて帝国飛行協会の遺業を果たさんとするも

のである。

本書は「明治・大正篇」として創建時代を収め、他日「昭和篇」を続刊して、わが国航空血肉の全貌を伝えたいと思う。幸い座右に供えられんことを。

昭和三十一年八月

財団法人日本航空協会々長



監修委員（順不同）

徳川好敏（元陸軍中将）

和田秀穂（元海軍中将）

栖原豊太郎（工学博士）

波多野保二（元逓信省航空局長）

伊藤音次郎（元伊藤飛行機株式会社々長）

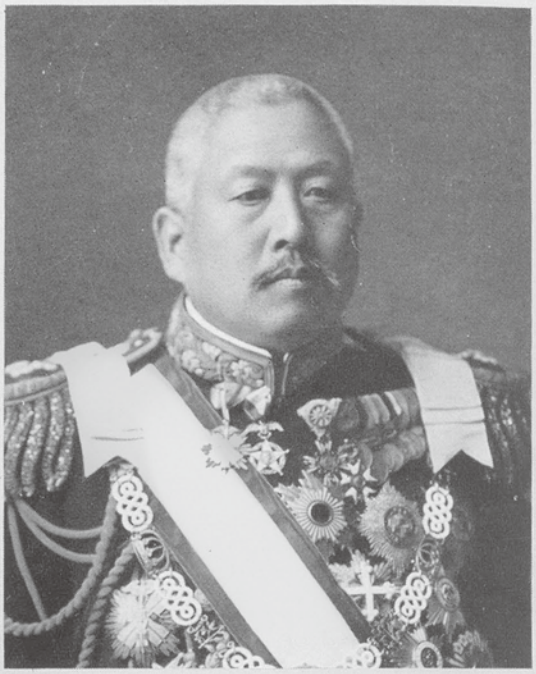
尾崎行輝（元帝国飛行協会技師）

久富達夫（元帝国飛行協会理事
日本航空協会副会長）

軍航空の創始者



寺内正毅陸軍大臣



斎藤　実海軍大臣

民間航空統率者



久邇宮邦彦王殿下
（財団法人帝国飛行協会総裁）



大隈重信侯爵
（財団法人帝国飛行協会々長）

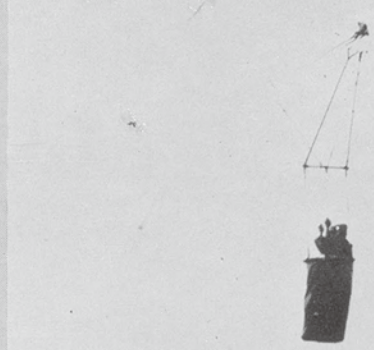


阪谷芳郎男爵
（財団法人帝国飛行協会副会長、後に会長）

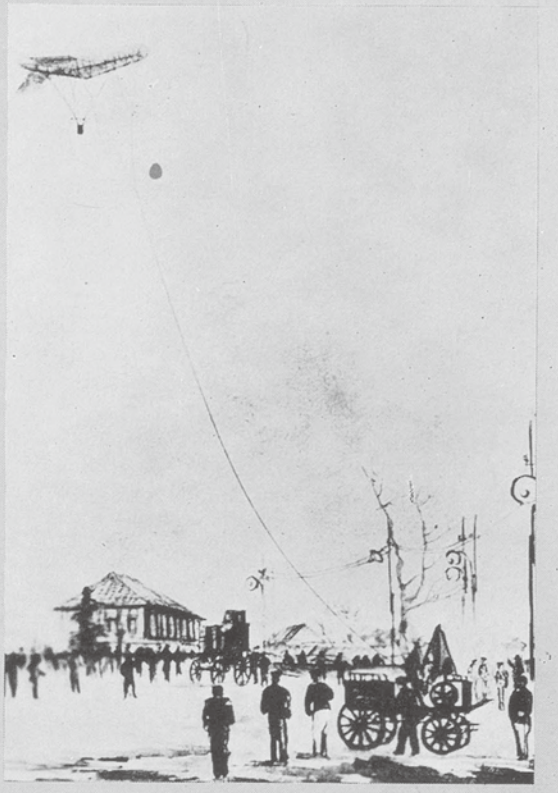


長岡外史陸軍中将
（国民飛行会々長、後に帝国飛行協会副会長）





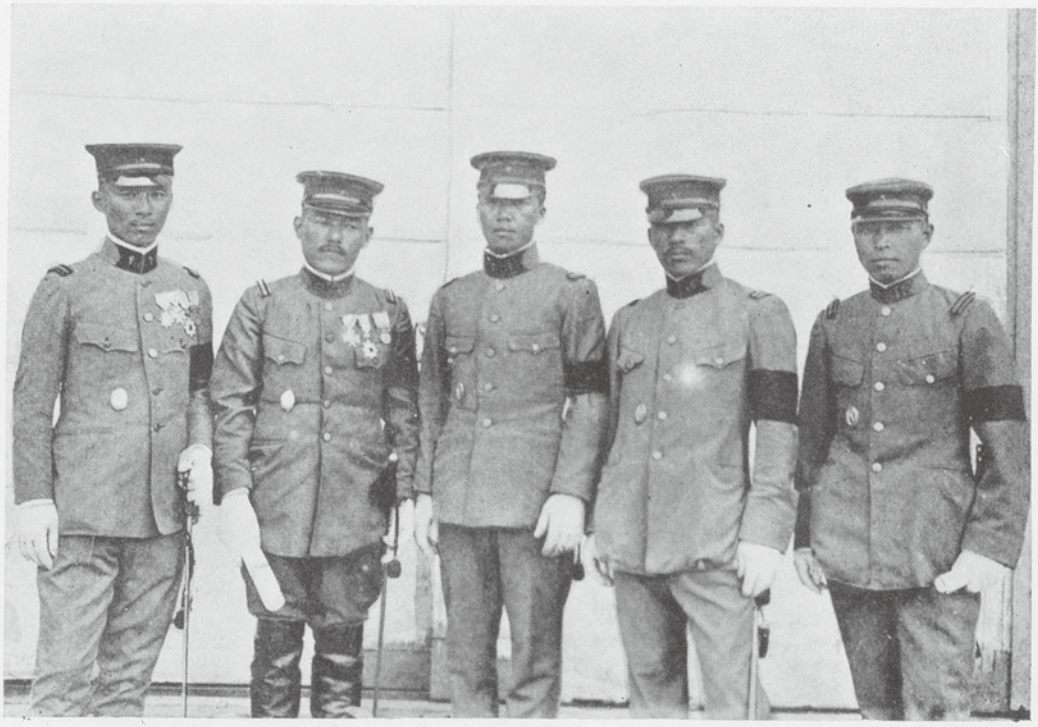
高層気象用凧（明治43年）



日本凧式気球試作昇騰実験（明治33年）



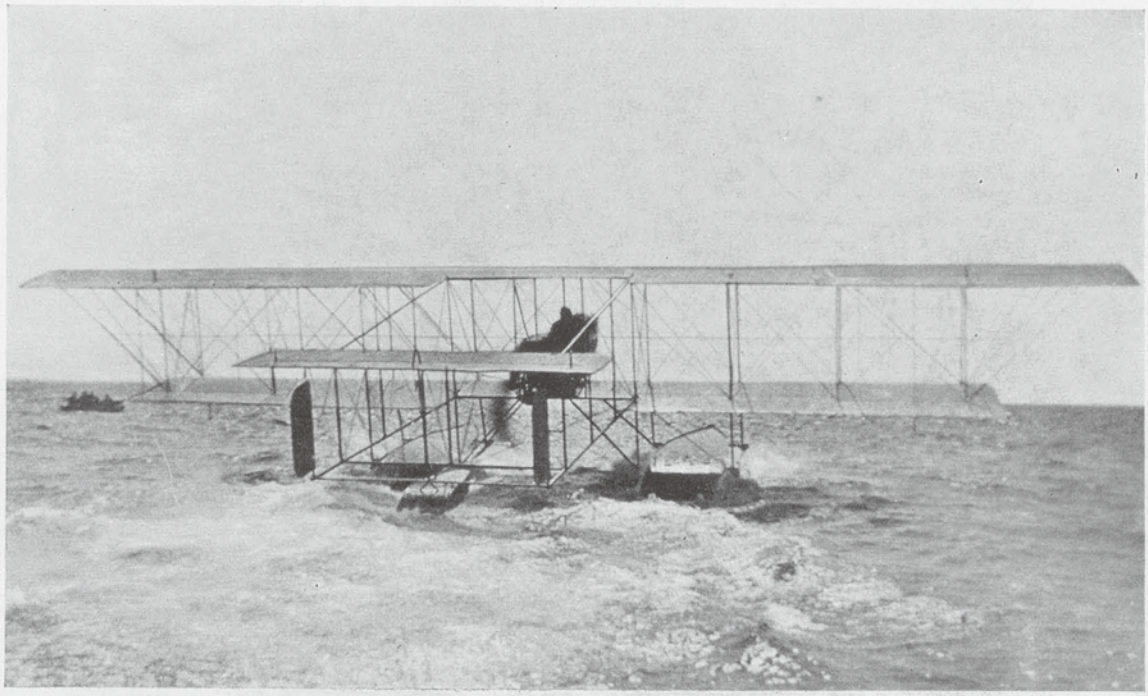
わが航空紀元、徳川大尉のアンリー・フアルマン式（明治43年）



陸軍航空の大先輩（大正2年）
左から徳川大尉、岡中尉、沢田中尉、
阪本中尉、武田少尉

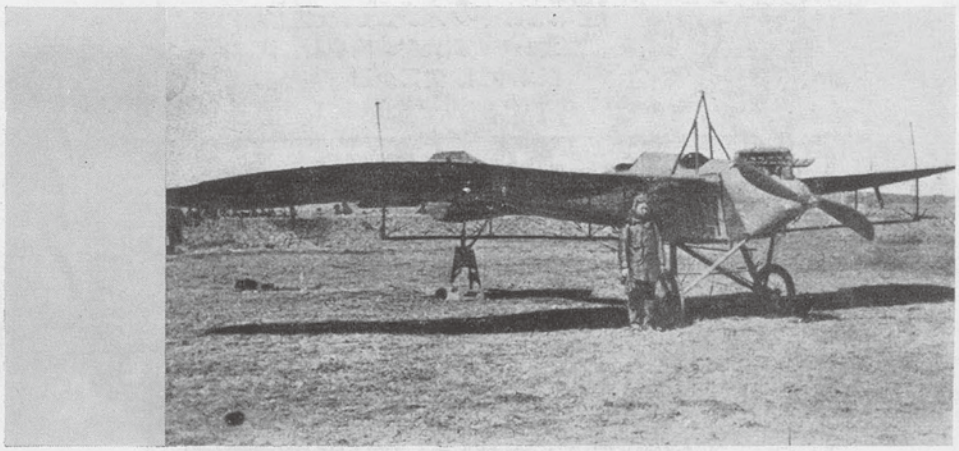


初期の海軍航空術研究委員（大正3年）
後列左から安達、金子、和田各大尉
前列左から飯倉、山本、武部、大崎、馬越各中尉

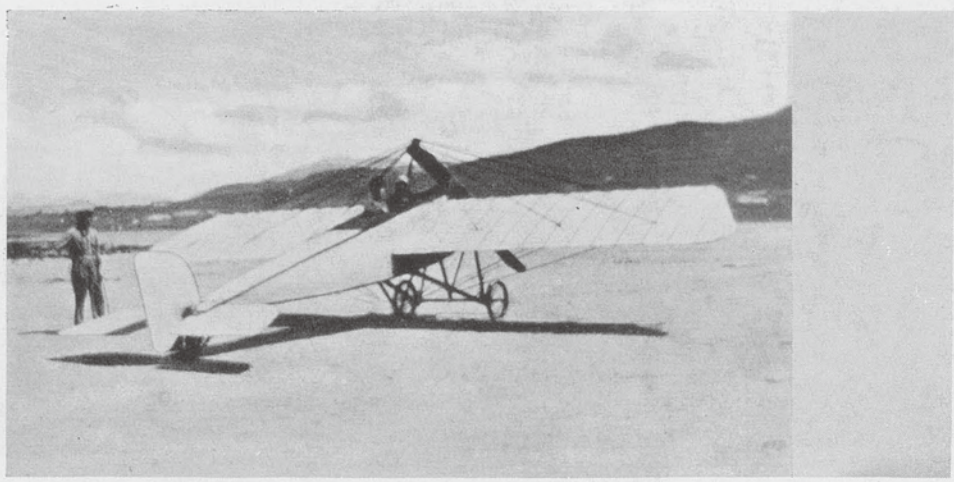


海軍初期の大型機モーリス・フアルマン式100馬力（大正３年）

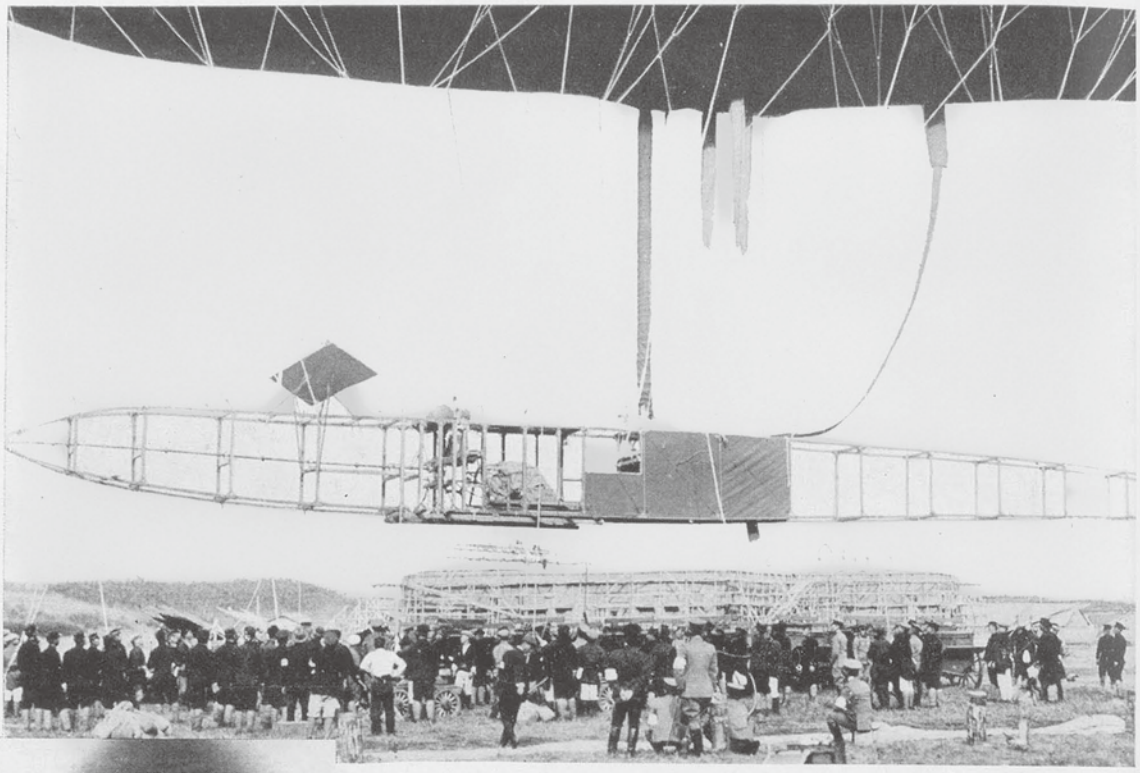
民間輸入の新鋭機（大正三年）



帝国飛行協会のルムプラー式タウベ型100馬力（ドイツ）



荻田常三郎氏のモラーヌ・ソルニエー式80馬力（フランス）



イ号飛行船の昇騰準備（明治44年）

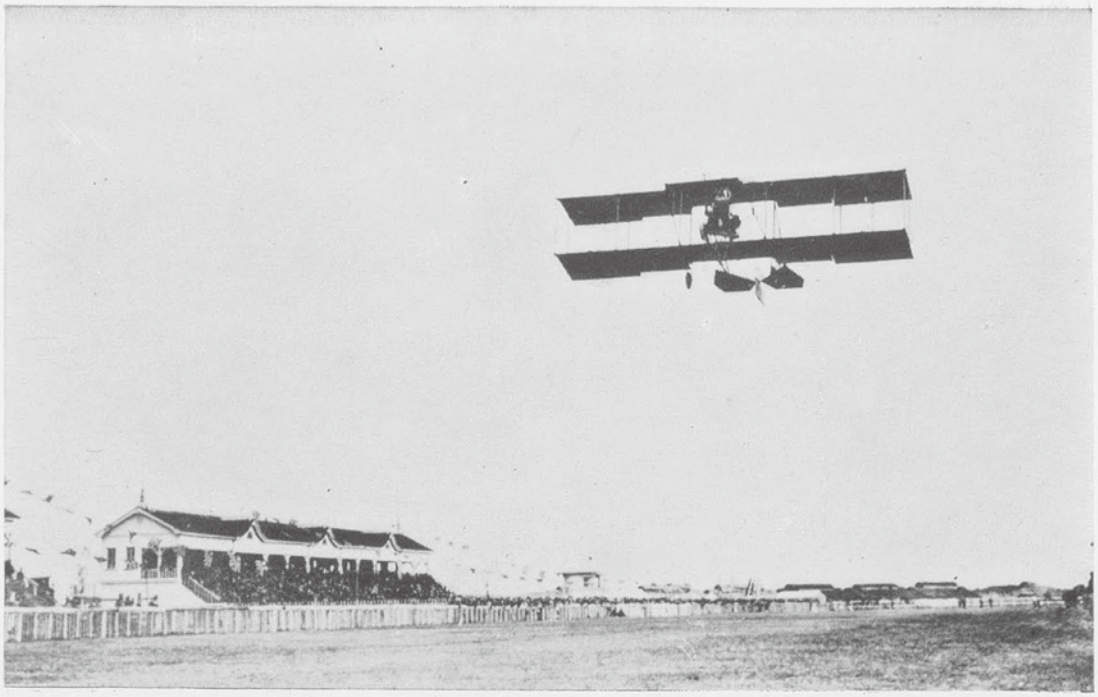


民間唯一の飛行船創始者山田猪三郎氏



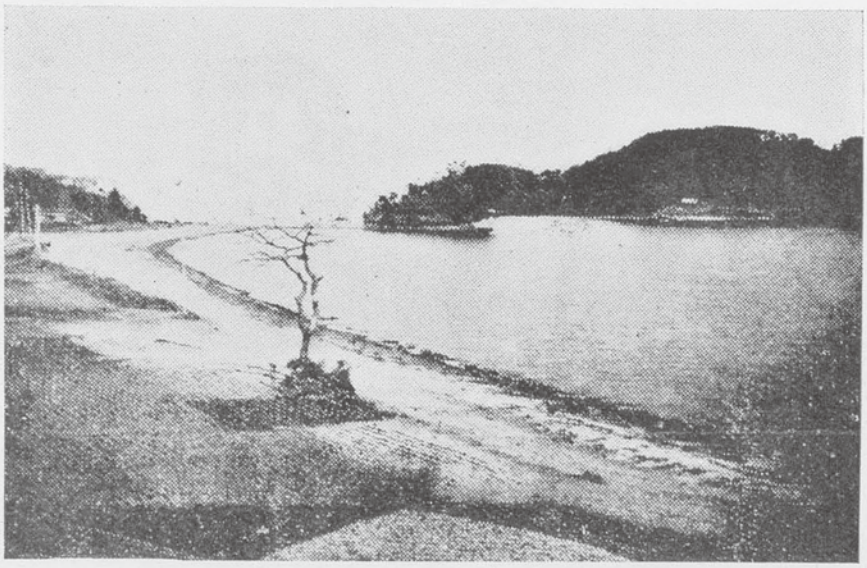
所沢飛行場の建設視察（明治44年）

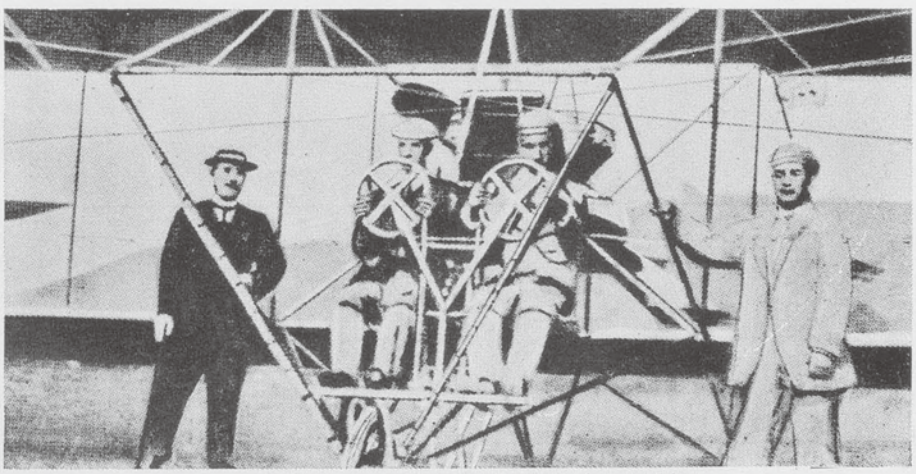
先頭から斎藤海軍大臣、寺内陸軍大臣、（一人おいて）大山巌元帥その他



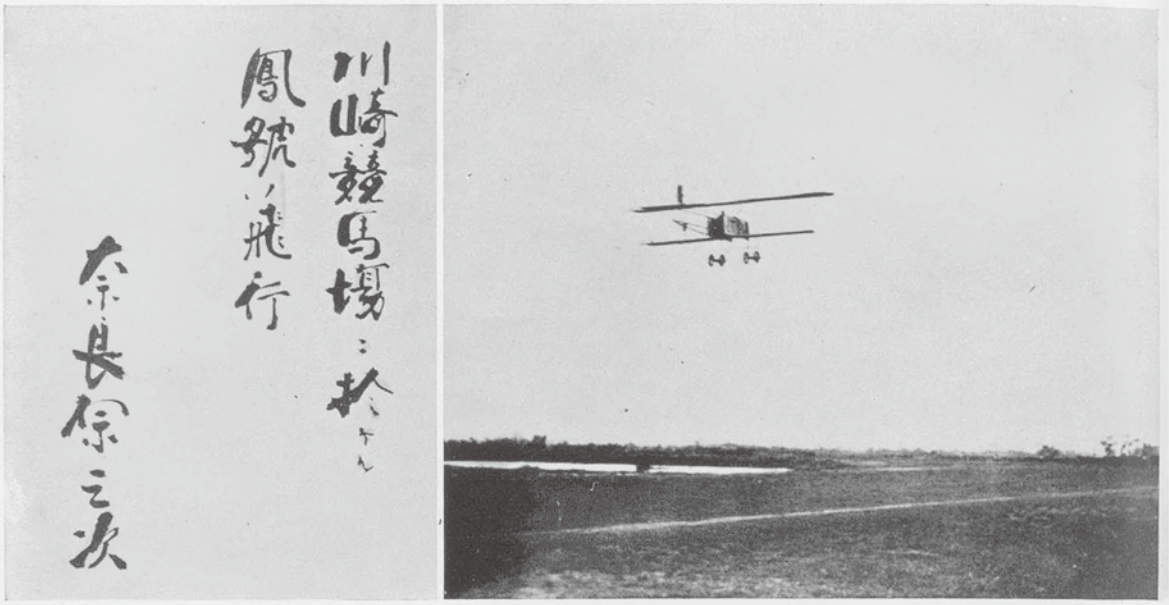
アメリカ渡来のマース氏飛行（明治44年）

追浜飛行場敷地（明治45年）前方は夏島

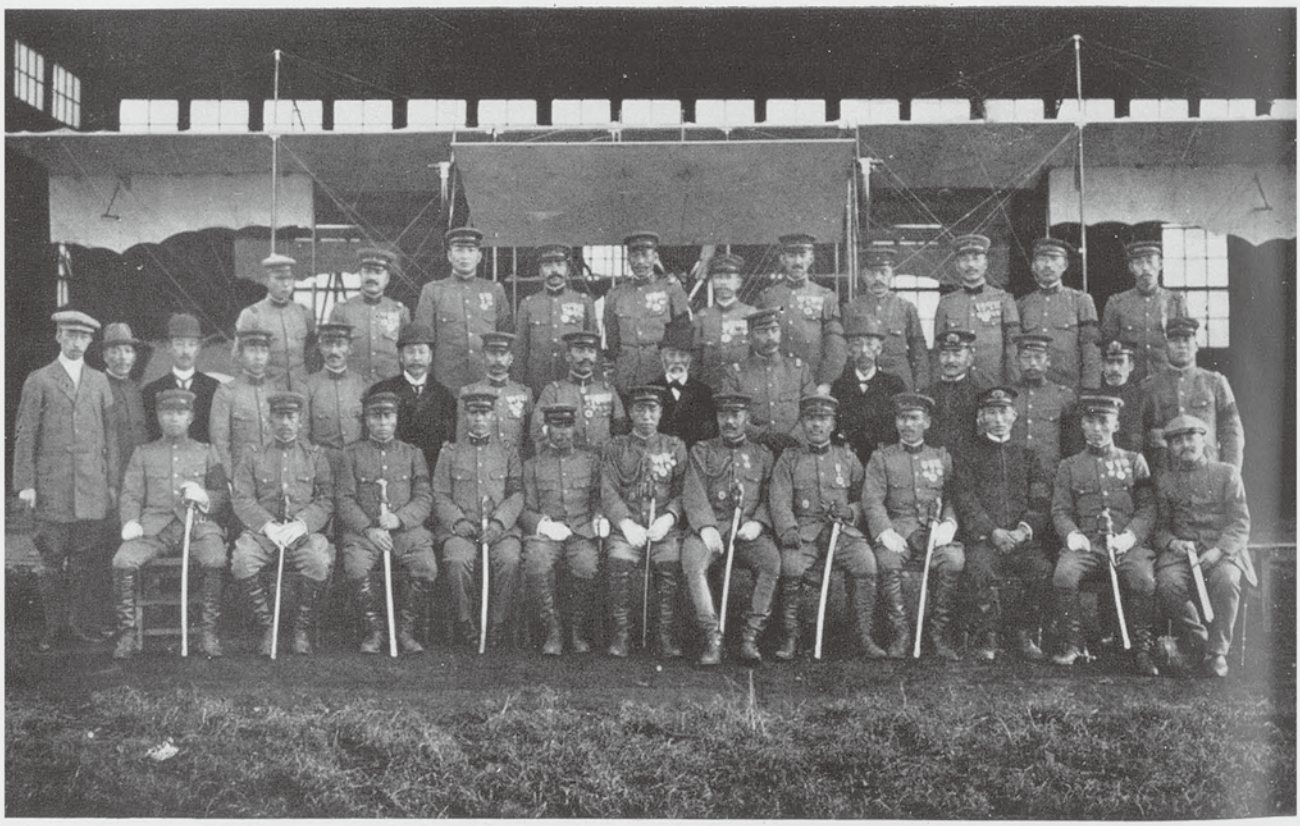




アメリカに留学中の海軍航空術研究委員（明治45年）
右から中島知久平機関大尉、河野三吉、山田忠治両大尉、
大使館附武官武内重利中佐



始めて成功した民間機奈良原式鳳号（明治45年）



所沢飛行場における臨時軍用気球研究会委員（明治45年）



特別大演習統監の大正天皇、所沢飛行場御視察（大正元年）
左から大山元帥、伏見宮貞愛親王、桂大将、山根侍従武官、
大正天皇、徳大寺侍従長、飛行服は徳川大尉



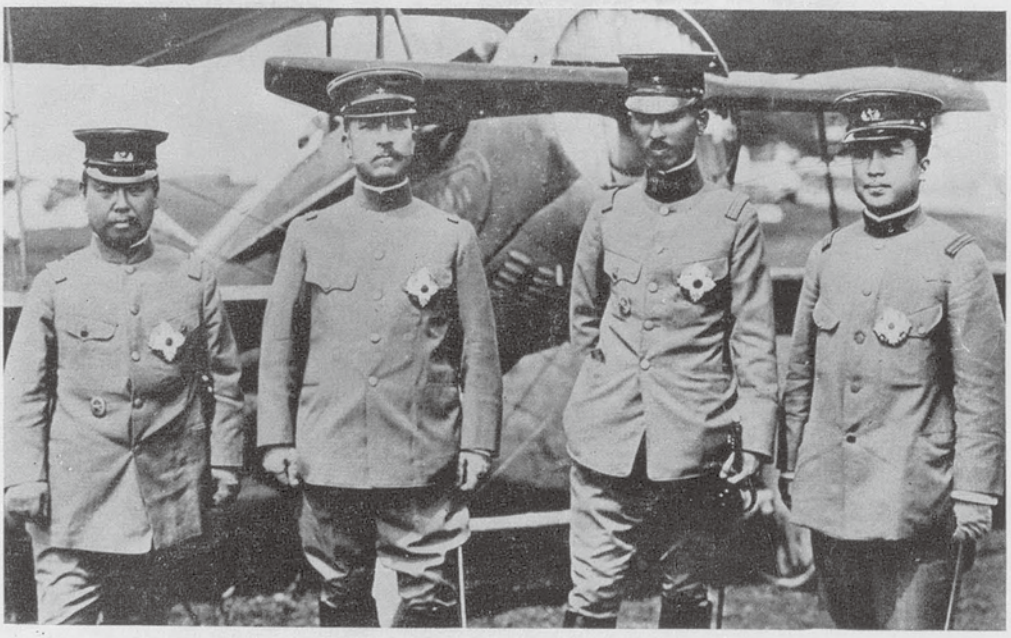
アンリー・フアルマン式機上の操縦将校（前・木村砲兵中尉）と
偵察将校（浅田砲兵大尉）



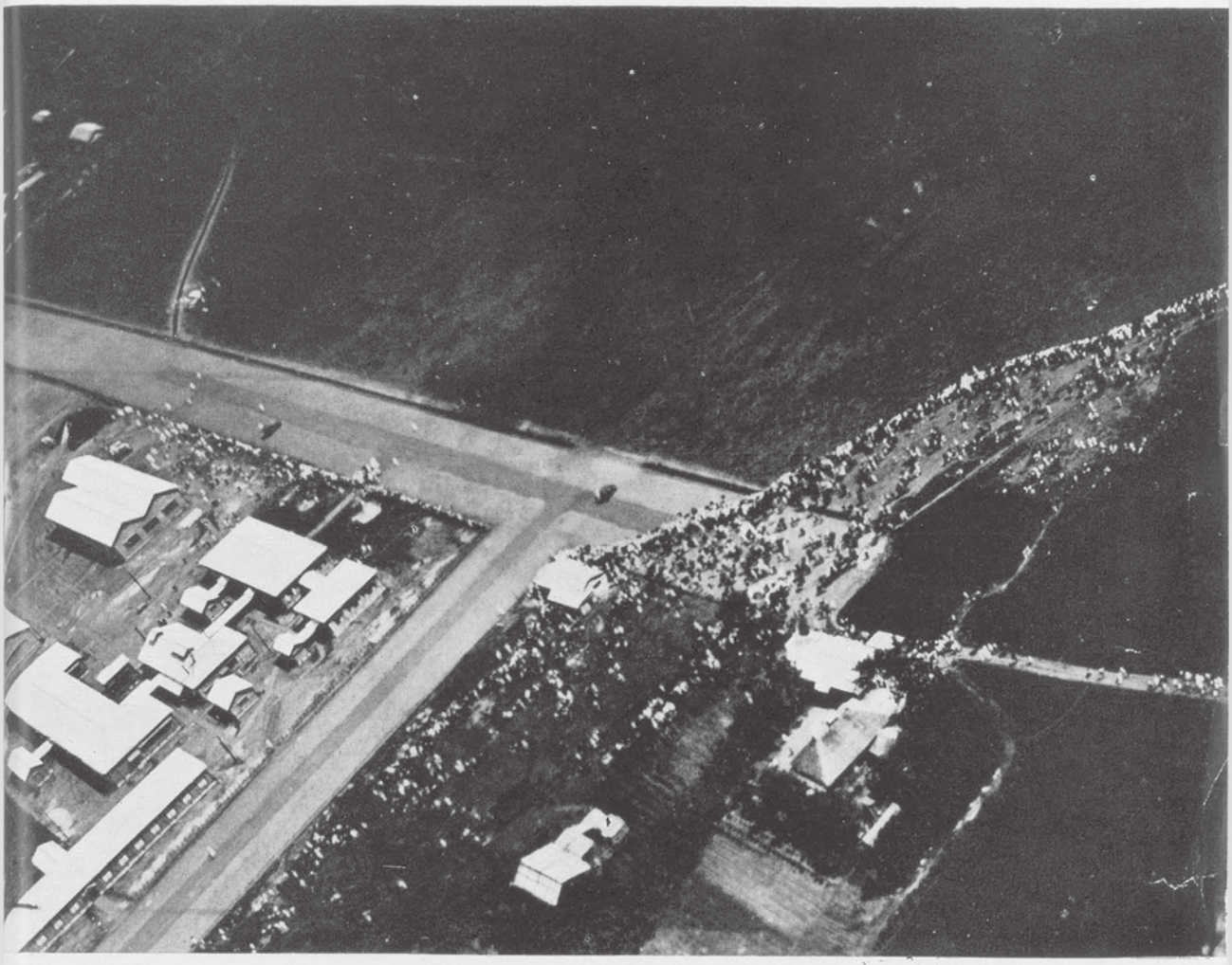
イタリー派遣陸軍航空団（大正7年）



フランス航空団の来朝（大正8年）
前列右から三人目団長フオール大佐



各務カ原飛行場における各宮殿下（大正8年）
左から久邇宮、閑院宮、朝香宮、李王世子殿下、
飛行機はスパツド式13型



霞ケ浦海軍航空隊の開設（大正10年）



イギリス航空団の来朝（大正10年）
左に立つは団長セムピル大佐



霞ケ浦航空隊にお成りの東宮殿下（大正11年）
殿下の右は井出海軍次官　左端山下軍令部長、
一人おいて奈良東宮武官長、犬塚東宮武官



霞ケ浦航空隊の講習（大正11年）
飛行機はアブロ式練習機

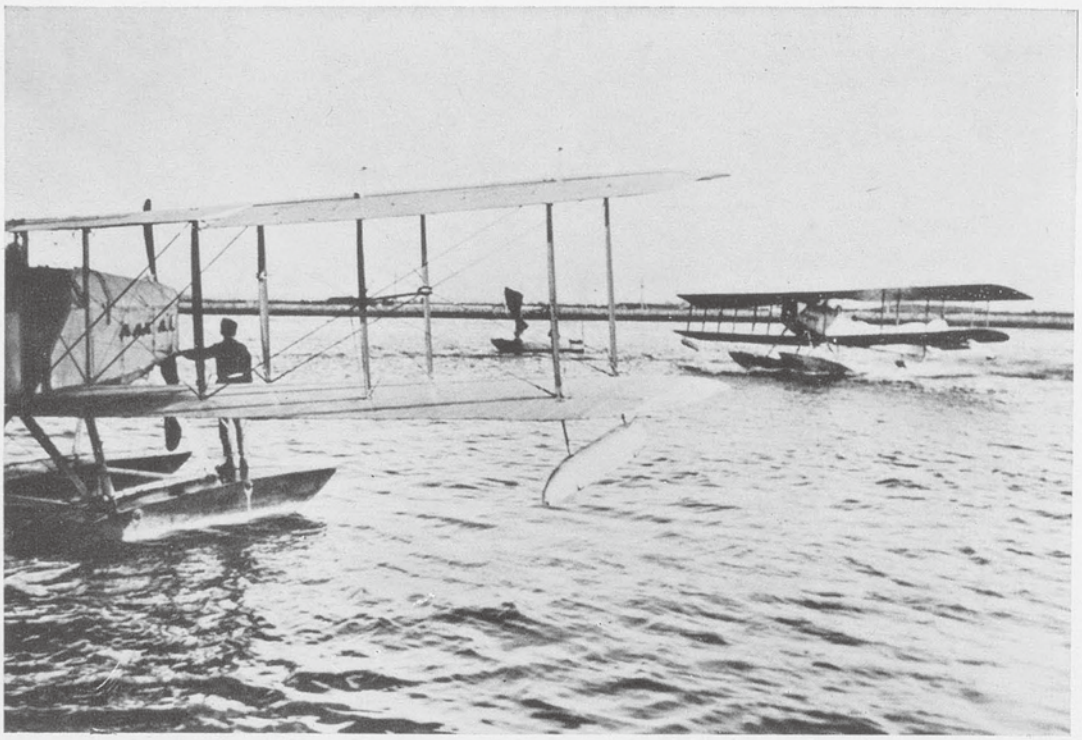


定期航空輸送（大正11年以後）

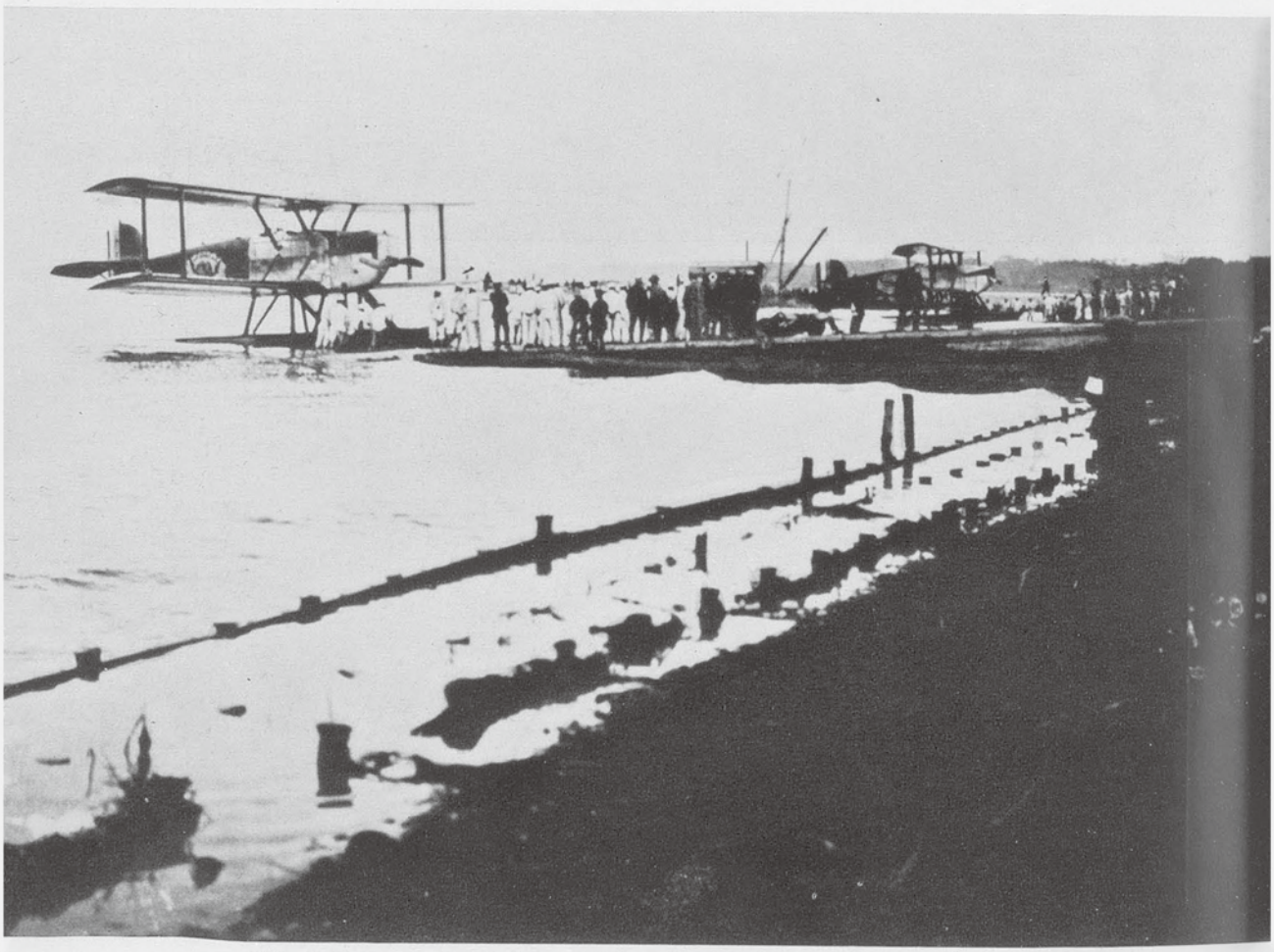
堺大浜の日本航空輸送研究所



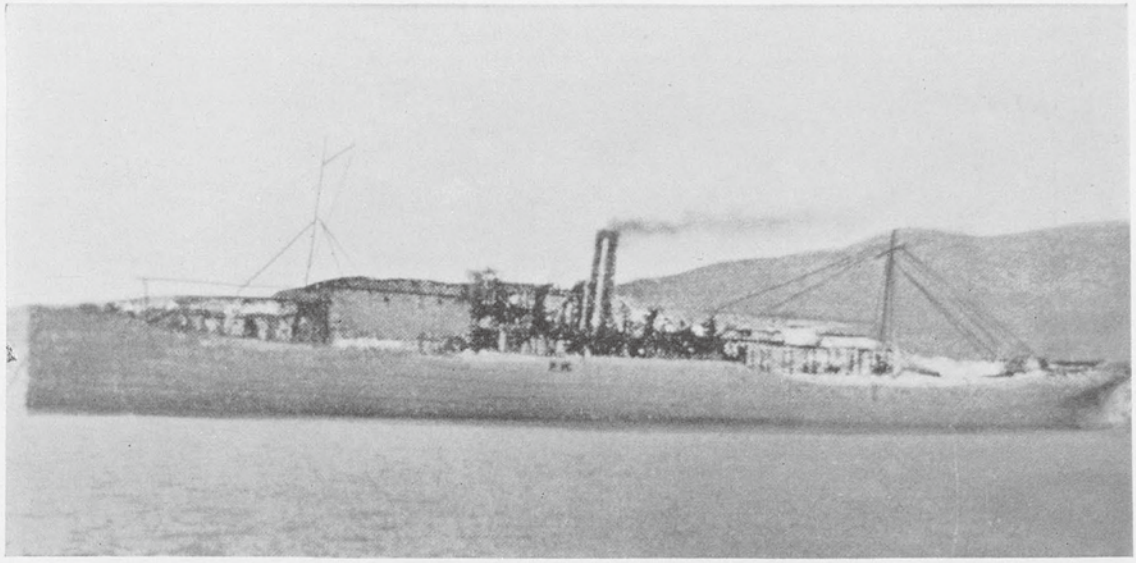
朝日新聞社東西定期航空会の輸送貨物積込



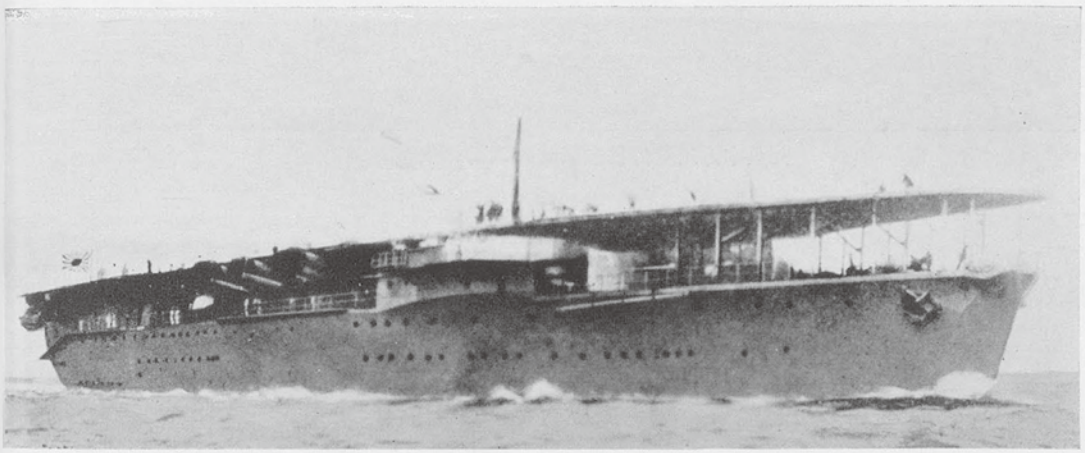
大阪木津川尻の日本航空株式会社機



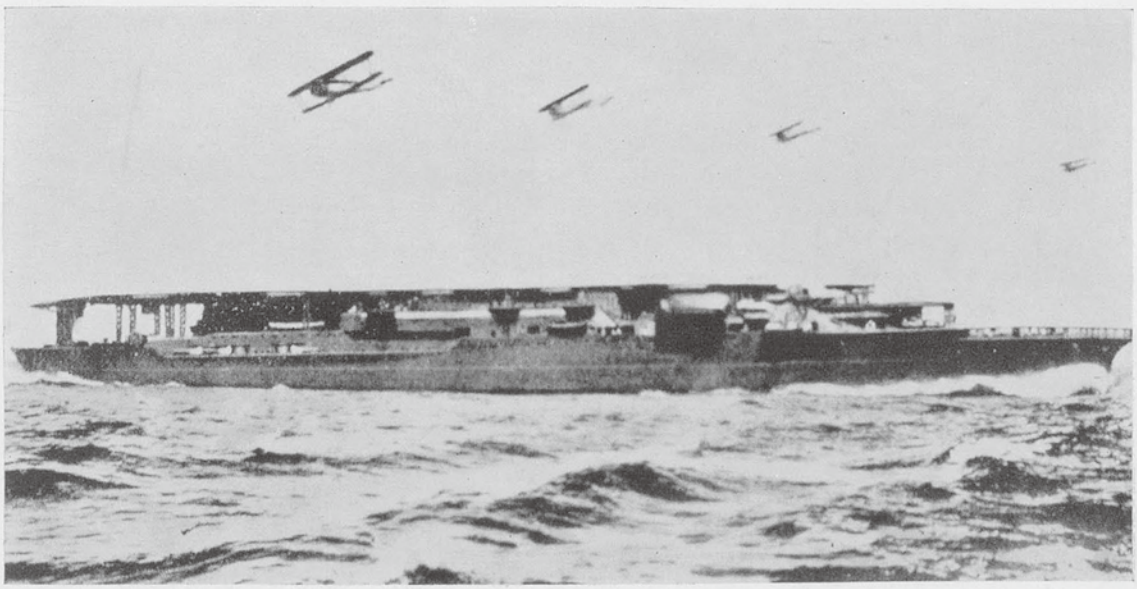
世界一周のアメリカ機ダグラス・クルーザー霞カ浦飛行場着（大正13年）



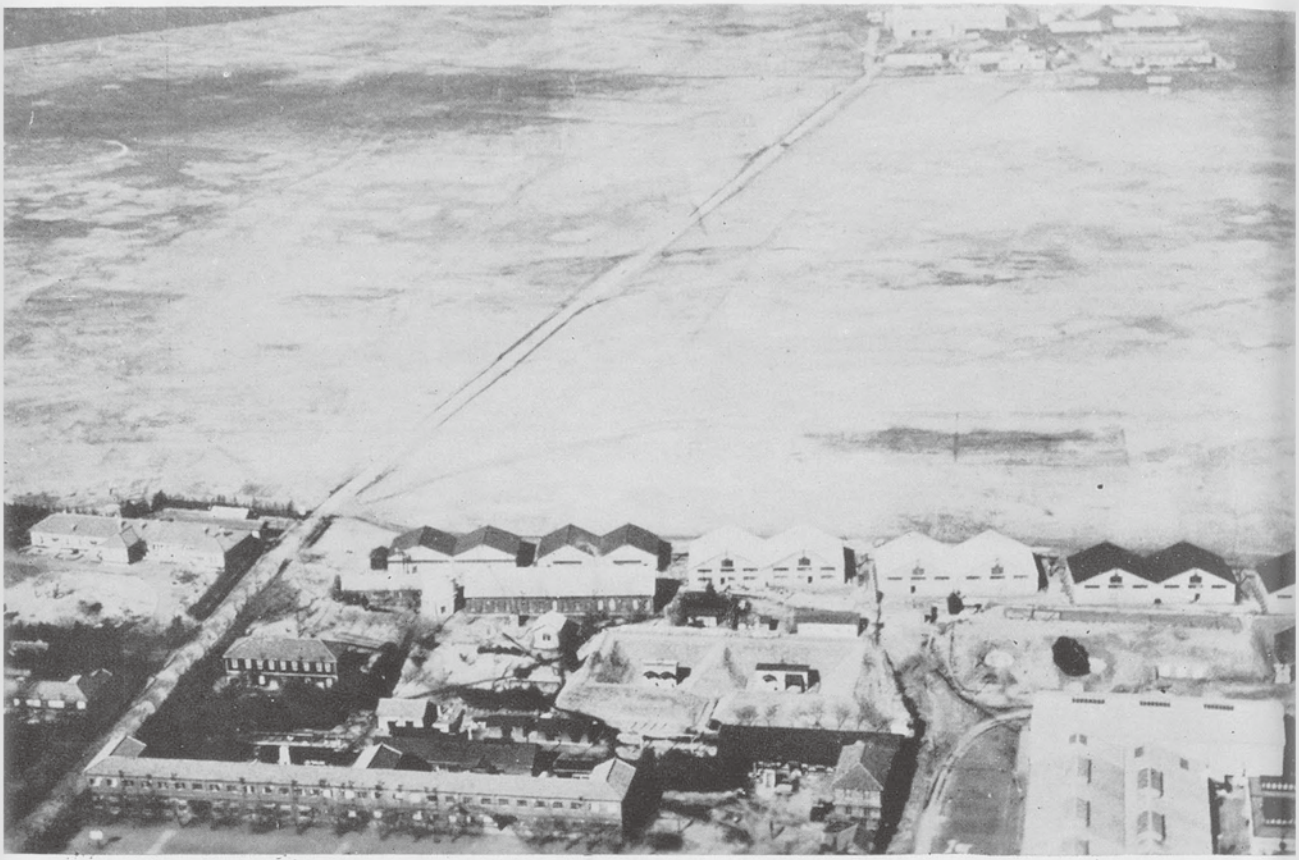
航空母艦 若宮丸（大正２年）



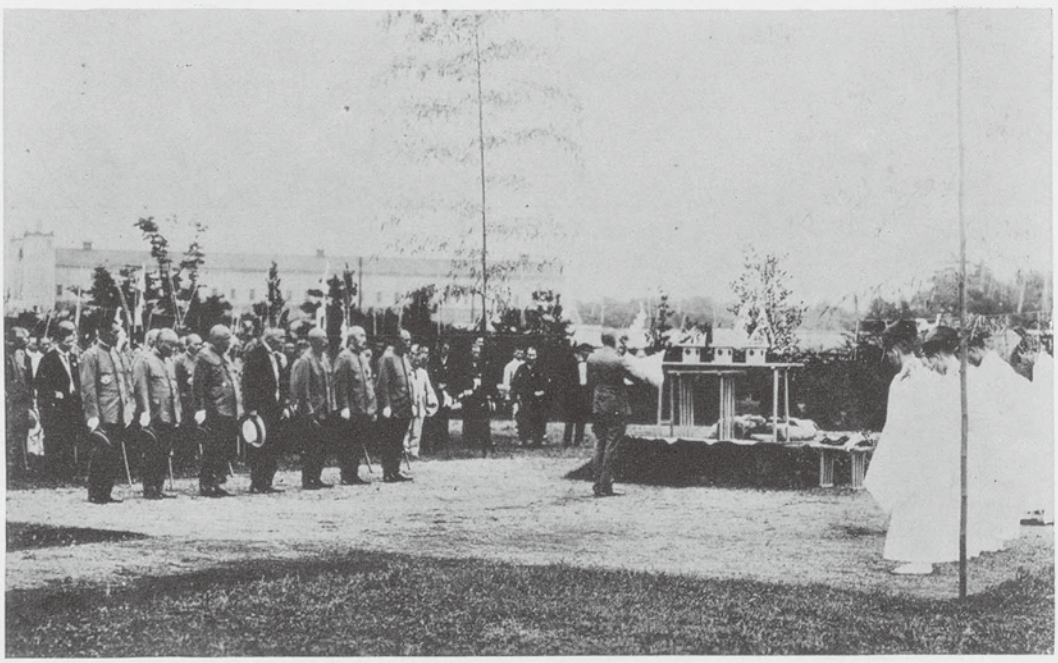
鳳翔（大正11年）



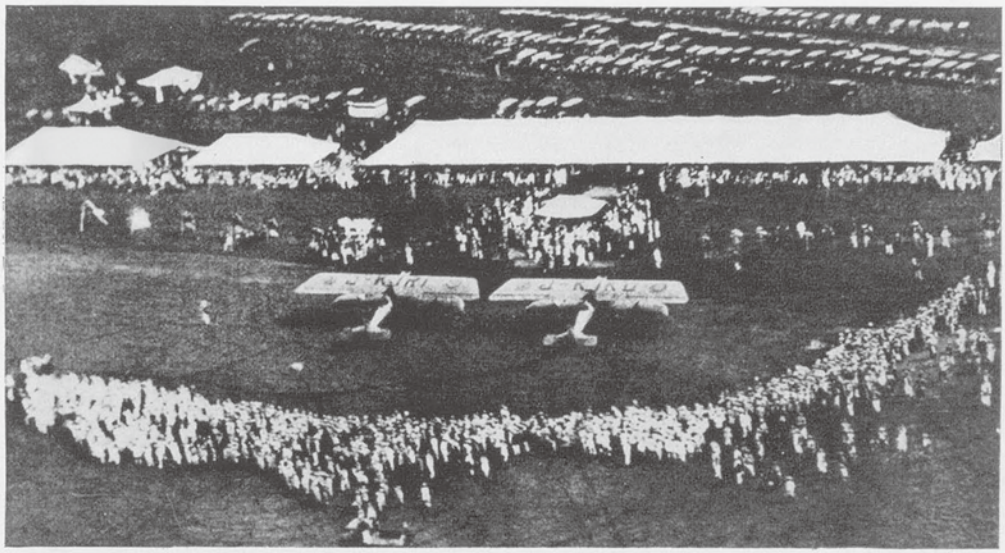
赤城（大正14年）



所沢の陸軍飛行学校全景（大正13年）



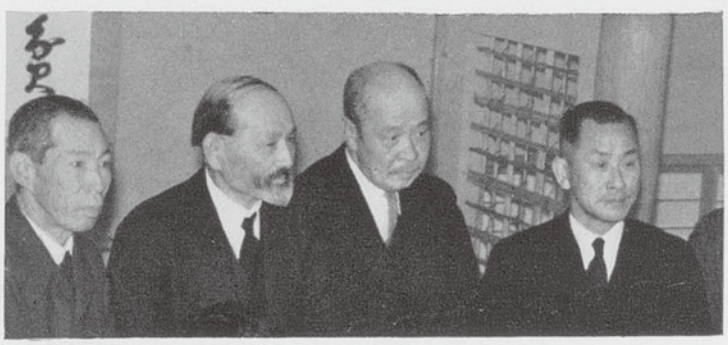
所沢飛行場における陸軍航空兵科独立記念祭（大正14年）



代々木練兵場出発前の朝日新聞社訪欧飛行機（大正14年）



下志津陸軍飛行学校へお成りの摂政宮殿下（大正15年）
侍立は校長荒蒔義勝少将



老後の航空先覚
左から奈良原三次、日野熊蔵、磯部鉄吉、伊賀氏広氏

題字……郷古潔

日本航空史（明治・大正篇）目次

前史・明治篇

その一　航空前史

(一) 太古・中古時代の伝説……(一)

建国神話における航空――天人、天女――仙術――羽衣――天狗――紙鳶――機器利用の降下運動――忍術

(二) 徳川末期時代の兆候……(五)

日本固有の玩具――「はかた」の伝説――表具師幸吉の事績――飛び安里その他――風船と気球

(三) 明治中期までの発芽時代……(九)

(A) わが国気球の嚆矢……(九)

西南戦争に気球兵器の企画――海軍の試作成功――陸軍の試作と外国製輸入――民間の各種考案と著書――英、米人の気球公開飛揚――岡山県から山梨県下へ飛んだ風船

(B) 二宮忠八氏の模型機と丸岡桂氏の飛翔器……(一三)

力学の研究と鴉の滑翔姿態――模型飛行機に成功――日清戦争従軍中の飛行機利用方

上申――矢頭良一氏の研究――航空輸送の日本飛行会社計画――空中小説著わさる――歌人丸岡桂氏の空中飛翔器

(C) **山田式気球の出現**……(一六)

凧式気球の特許――陸軍製気球の空地電話連絡――陸軍大演習に参加の山田式気球――模型の献上――旅順攻囲軍に作戦――海軍軽気球隊――田中館愛橘博士の寄与と略歴――陸軍気球隊

その二　黎明の明治末葉期

(一) 軍航空の発祥臨時軍用気球研究会……(二二)

山田式新気球――斎藤式飛行船――ハミルトン氏の飛行――山田式飛行船第一号――山本英輔海軍少佐の先見――寺内陸相の同調――臨時軍用気球研究会官制と委員及び研究事項訓令――民間各種研究と特許――日野式飛行機の実験――日野、徳川両大尉の渡欧と訓令――ル・ブリアール氏、不忍池畔の滑空――山田式飛行船の野外飛行――所沢飛行場の設営

(二) 三男爵の研究と民間発明の横溢……(二七)

奈良原式複葉機の実験――伊賀男爵の舞鶴号――島津氏製作の発動機――滋野男爵のフランス渡航――都築式単葉模型機――牛奥、磯部両氏の水上機研究――斎外式単葉機と発動機購入――各種考案機の続出――気球隊の野外訓練

(三) わが国の航空紀元……(三三)

グラーデ式単葉機とフアルマン式複葉機――日野、徳川両大尉の初飛行記録――長岡中将の「飛行倶楽部設立趣意書」――航空に取材の出版物――飛行機研究の在米同胞青年――森田新三郎氏のグレゴアジープ式発動機――海外航空界の進況

（四）山田式第二号飛行船……（三六）

都築式単葉機模型の滑空――民間飛行家に対する国庫補助の請願――国民新聞社の東京湾横断懸賞飛行競技計畫――山田式第二号飛行船の漂流――台湾蕃人の飛行船見学――金子海軍大尉のフランス出張

（五）アメリカの飛行サーカス団……（四〇）

ボールドウイン氏一行の飛行団――大阪朝日新聞社の無料公開飛行会――鳴尾、目黒、京都、名古屋、川崎の興行飛行――所沢飛行場成る――田中館博士の基礎研究と風洞――新着のヴレリオ式単葉機とライト式複葉機

（六）関東、関西同時に飛ぶ……（四四）

奈良原式第二号機の成功――練習生養成の嚆矢――森田氏の単葉機飛ぶ――日野式発動機と二号機の実験――滋野男爵負傷――高左右氏の処女飛行――山田式第三号飛行船の帝都飛行――徳川大尉の野外飛行と「不時着陸」――新聞の飛行関係担当記者――山田式飛行船と中国革命戦

（七）国産軍用飛行船の処女進空……（五〇）

磯部式複葉水上機の設計製作――横須賀白浜海岸の実験――研究団体の設立発起――日野少佐の転出――会式第一号機成る――軟式イ号飛行船――模型飛行機の流行とフ

アンの人々――航空出版物と海外の情勢

（八）アメリカ水上機の先鞭……（五五）

奈良原式鳳号の台覧飛行――有料飛行と見物人傷害――都築氏の牽引式単葉機――都築氏、長野市に飛ぶ――滋野男爵の操縦術修得と新機わか鳥号――近藤、武石両氏も操縦術修業――高左右氏の新複葉機――アツトウオーター氏の来朝――京浜間郵便飛行――西宮海岸の公開飛行

（九）海軍航空術研究委員新設……（五九）

海軍独自の研究機関委員編成さる――臨時軍用気球研究会官制改正――長沢、沢田両中尉フランス派遣――パルセヴアール軟式飛行船着荷――第一期操縦術並偵察術将校任命――会式第二号機――追浜飛行場の設定――河野、山田、梅北、中島大尉の海外派遣――金子大尉の卓見――鳳号の飛行会――斎外式の実験――梅田ちりめん屋の研究――ウイルバー・ライト氏死す

大正篇

その一　軍・民航空の足なみそろう（大正元年―一九一二年）

（一）日本飛行協会の創立準備……（六四）

明治天皇崩御――日本飛行協会創立主唱者と発起人――磯部機関少佐の会員誘説――協会の目的と事業――創立事務所――滋野男爵の軍用気球研究会御用掛と、わか鳥号

の飛行――パルセヴアール式飛行船の試験飛行――日野、伊賀両氏引退――三人乗り滑空――アツトウオーター氏再来――鳳号で婦人同乗飛行――奈良原氏も転身

(二) 観艦式に飛行機、飛行船飛ぶ……(六九)

近藤元久氏の殉難――海軍購入のモーリス・フアルマン式とカーチス式水上機――大観艦式上を飛ぶ――パルセヴアール式飛行船も参加――海軍第一期操縦術練習委員――陸軍特別大演習に飛行機、飛行船作戦――所沢飛行場に初の行幸――軍用機、最初の帝都飛行――パルセヴアール式飛行船の野外飛行記録――都築氏、長野県下に飛ぶ――土井貞一氏の帰国――日本飛行協会定款草案――創立総会と役員選挙――日本航空協会と改称――創立披露宴と講演会

その二　帝国飛行協会の成立（大正二年―一九一三年）

(一) 最初の犠牲木村鈴四郎、徳田金一両陸軍中尉……(七六)

所沢の練習ぶり――軍用機並び気球搭乗者保護令と一時賜金及び航空手当給与令――パルセヴアール式飛行船潰ゆ――木村鈴四郎砲兵中尉、徳田金一歩兵中尉の殉職――高左右氏の快翔と免状獲得――武石氏のスメルザ飛行後援会――都築氏の飛行と落下傘発明――山田猪三郎氏死去――滋野男爵、所沢を去る

(二) 日本航空協会と帝国飛行協会の合併……(八〇)

日本航空協会技術委員を委嘱――外国飛行機購入の相談――帝国飛行協会の合併交渉――合併成立――新飛行協会の組織――木村、徳田両中尉弔慰金――木村中尉厳父の

篤行と徳田中尉の遺児

(三) 武石浩玻氏の殉難……(八五)

武石氏帰国——大阪朝日新聞社主催都市連絡飛行——深草練兵場で殉難——遭難原因——「武石浩玻飛行奨励金」——陸軍購入のニューポール式単葉機とモーリス・フアルマン式複葉機——沢田工兵中尉の高度記録二種——陸軍飛行機操縦術修得徽章の制定——第一期操縦将校の卒業飛行——第二期操縦術及び偵察術練習将校新任

(四) アメリカの飛行学校……(九一)

坂本寿一、星野米蔵、野島銀蔵氏らの精進——星野氏手記のドミングス飛行場と操縦術練習——星野氏の卒業試験飛行

(五) 代田航空母艦若宮丸と海軍小演習……(九九)

ニューポール式の帝都訪問——追浜で侍従武官の同乗飛行——所沢で空中火災——海軍の第二期操縦術と整備術練習委員——無電代りの手旗信号と報告球——発動機製作の研究と苦心——中島機関大尉のフ式改造——運送船若宮丸を母艦代用——佐世保の小演習——鳥飼氏の隼号——鳳号の終末——新人の発明考案——雑誌「モーター」創刊——日本飛行研究会雑誌「飛行界」——「武石浩玻三十年の命」その他発行図書

(六) 幾原知重氏の都市連絡飛行……(一〇四)

帝国飛行協会がルムプラー式二機発注——磯部氏ドイツ出張——前田侯爵の指定寄附金——三井、岩崎両家の寄附金——事務所移転——会長、副会長設置案——幾原氏帰国——白鳩号展覧と故近藤氏の一周忌——幾原氏の高度飛行と都市連絡飛行——中島、

重松両将校の応援——故武石氏の銅像建立

(七) 匿名外人の寄附金一万ドル……(一〇八)

気球隊の移転——モ式の製作——濃美地方特別大演習と夜間飛行——荻田常三郎氏のフランス渡航——大阪毎日・東京日々新聞社の海外派遣練習生岡本平氏——帝国飛行協会の飛行場設備——磯部氏帰国——匿名外人の寄附金——海外航空記録その他

その三　青島戦役に初陣の陸、海軍機（大正三年一九一四年）

(一) デペルデュサン式とルムプラー式単葉機……(一二四)

野島氏、幾原氏の飛行機を買う——伊藤、白戸氏苦心談——白戸氏の練習所——デペルデュサン式単葉水上機——帝国飛行協会の会員章制定——定款一部改正——ルムプラー式着荷——学術研究材料品として無税通関——尾崎、扇野第一次練習生——磯部氏、帝都に飛ぶ——ルムプラー式タウベ型諸元

(二) 理蕃飛行と帰国者相次ぐ……(一三一)

苦心の理蕃工作——野島氏の隼鷹号——台湾各地飛行会——幾原氏病死——蕃社頭目の畏怖恭順——坂本、高左右、海野、荻田氏帰国——滋野男爵再びフランスへ——坪田立蔵氏殉難——坂本、高左右氏各地に飛ぶ——「武石記念館」——最初の広告飛行

(三) 大隈伯爵、帝国飛行協会々長内諾……(一三六)

陸軍機の都市連絡飛行——臨時軍用気球研究会の業務細則規定——面目一新の所沢飛

行場――気球研究会々長更迭――重松翠工兵中尉殉職――発明品博覧会にルムプラー式出陳――帝国飛行協会々長候補者――大隈伯爵、会長内諾――海軍水上機の高度記録――井上少将の欧米派遣と気球隊長の更迭

（四）第一回民間懸賞飛行競技大会……（一三〇）

帝国飛行協会主催第一回民間飛行競技大会――大会規程――荻田、高左右、海野、坂本、磯部氏参加と、その飛行機――荻田氏の高度記録と不時着負傷――磯部氏の時間記録――国庫補助の請願――匿名外人再度の寄附金――大隈伯爵、会長就任――第二期操縦将校の卒業式

（五）満、鮮の処女空を飛ぶ……（一三七）

日本飛行研究会の創立――海野氏の飛行艇焼失――高左右氏、大連と京城に飛ぶ――坂本氏の各地飛行――模擬爆弾と射撃演習――星野氏の新造機――東京訪問飛行に蹉跌、負傷

（六）陸、海軍航空部隊の青島攻囲作戦……（一四二）

サラボエの一弾から世界大戦勃発――ドイツとの国交断絶、宣戦の大詔――陸海軍航空部隊の出動準備――母艦若宮丸の出陣――海軍機の偵察と爆撃――陸軍機の行動と作戦――若宮丸の触雷と損害――敵の飛行機ルムプラー式――後続の海軍航空部隊――帝国飛行協会のルムプラー式徴発――磯部氏、陸軍嘱託で従軍――青島開城

（七）遠距離飛行と発動機製作懸賞競技……（一五三）

遠距離飛行競技会規定――発動機製作懸賞競技規定――時局のため遠距離飛行競技無

期延期――常務理事日疋信亮元陸軍主計監――財団法人設立登記――地方長官会同に大隈会長の航空演説――払い下げ格納庫――職員増加と事務所の拡張

(八) 紋付羽織、袴、足駄ばきで操縦……(一五七)

模型飛行機競技――坂本、野島氏の各地飛行――荻田氏愛機に「翁風」と命名――荻田氏、二百十日の荒天に飛ぶ――高左右、星野氏の飛行――荻田氏、郷里八日市に飛ぶ――岸一太博士の製作事業――浜松で遭難の星野氏――世界一周飛行準備委員来朝

(九) 帰還部隊を迎えた追浜飛行場……(一六三)

近畿地方特別大演習に気球隊作戦――プロペラー飛散の珍事故――第三期操縦練習将校の野外飛行――井上仁郎少将、安達海軍中尉帰朝――海軍購入の諸機材――追浜出征部隊の帰還――新年度の予算不成立――考案飛行機の新傾向

(一〇) 総裁久邇宮邦彦王殿下……(一六八)

帝国飛行協会に久邇少将宮殿下総裁就任――支部長、支部副長委嘱――支部規則――「帝国飛行協会会報」創刊――華族会館で総裁推戴式――最初の令旨――大隈会長の演説――第一次寄附行為

(二) 航空事業補助建議案、衆議院を通過……(一七四)

北京政府から飛行機注文――佐村氏の飛行紛擾事件――滋野男爵、フランスに従軍――星野氏の雪辱飛行――上諏訪の怪――野島、高左右氏の各地飛行――荻田氏の大阪・東京間飛行計画――沖野ヵ原飛行場を帝国飛行協会に委託――航空事業補助建議案、衆議院で可決――島津氏の発動機製作――新人小畑常次郎氏の飛行機製作――交

その四　海軍水上機が高度と時間の世界記録（大正四年一九一五年）

(一) 翁風号の惨禍、荻田氏と大橋助手殉難……（一八〇）

派遣部隊の帰還に所沢町湧く――荻田氏の東京飛行準備――深草練兵場に殉難――原因調査――岸博士のルノー式披露――各種発動機の研究考案――翁風号の前後処置――滋野男爵の消息――小畑氏の飛行機工場――娘を売つて人力飛行機

(二) 懸賞発動機の製作応募申込……（一八四）

懸賞発動機の応募二二種――追浜出身の技術者雇用――陸海軍帰還将校の歓迎と講演――奇篤な寄附金――匿名外人の身元――ルムプラー式改造型成る――翼布塗料の発明

(三) 追浜で高度と時間の世界新記録……（一九二）

交通兵団長に井上仁郎少将――第三期練習将校の野外飛行――諸兵連合演習に参加の偵察飛行――馬越海軍中尉の高度と時間記録――中島機関大尉の新作牽引式複葉機――翁風号の更生に着手――都築式単葉機完成――立花了観氏帰国――東洋飛行学校の練習生養成――フランスで大尉任官の滋野男爵

(四) 逓信省協賛、陸軍機の飛行郵便……（一九六）

海軍第四期練習委員――飛行船雄飛号成る――陸軍機の所沢・静岡・名古屋・大阪飛

行に郵便物託送——沢田、阪元、真壁、武田中尉参加——天候に悩んだ往航と、追風に乗つた復航——帝国飛行協会から記念品——安達東三郎、武部鷹雄両海軍大尉と柳瀬久之亟三等兵曹殉職——帝国飛行協会で弔慰金募集——ルムプラー式改造型飛ぶ——尾崎、扇野両練習生の練習開始

（五）軟式飛行船雄飛号飛ぶ……（二〇二）

高左右氏の台湾理蕃飛行——野島氏、長岡で観衆を殺傷——鈴木茂氏、初飛行に負傷——モ式改造四型成る——第三期操縦将校の卒業飛行——珍事故「不時着木」と高度記録——無線電信の成功——飛行船命名式と卒業式——第四期操縦術練習将校補任

（六）東京帝国大学に航空学講座新設……（二〇六）

尾崎、扇野両練習生を気球研究会に委託教育——ルムプラー式改造型潰ゆ——常務理事更迭——懸賞発動機検定委員——製作競技規定細則——発動機製作設計図面提出——建議案と請願書——東京帝国大学に航空学講座開かる——磯部技師辞任、フランスに渡航——故大橋助手の記念碑——高左右氏の新機と海野氏の水上機

（七）一〇時間記録と長距離飛行……（二一三）

馬越海軍中尉の一〇時間飛行記録——追浜・新舞子間往復飛行——三機、和田大尉以下一一将校参加——母艦常置の新訓練——山内大佐と和田大尉渡欧——新委員長吉田清風海軍大佐——要塞地帯法中改正——久邇、梨本両陸軍少将宮殿下、所沢飛行場参観——東宮殿下、所沢飛行場お成り——富士裾野と下志津の砲兵射撃演習に参加——雄飛号の夜間野外飛行

(八) 所沢・弘前間長距離飛行……(二八)
扇野練習生の災難――飛行機三重号――大阪支部の離反その他――尾崎練習生の卒業飛行――朝鮮物産共進会に尾崎氏の飛行――三重県下の飛行――万国航空連合会に加盟申込――明治神宮外苑の格納庫移築――偵察術練習将校補任――偵察兵器の光弾実験――特別大演習参加の四機、弘前へ飛ぶ
(九) 長岡陸軍中将と国民飛行会の創立……(三三)
日本飛行研究会の振興策――帝国飛行協会雑誌と渡部一英氏――長岡中将動く――国民飛行会創立趣意書、会則、理事その他――機関雑誌「国民飛行」創刊――帝国飛行協会雑誌廃刊――青木卓治海軍機関大尉殉職
(一〇) 空に黄輪を描いたナイルス氏……(三八)
小山黒天風氏――鳴尾に高左右、坂本、中沢三氏飛行会――新帰国中沢家康氏の飛行――小畑氏のモ式に岸博士のルノー式発動機――井上中尉の試験飛行――日本共同飛行練習所――所沢に航空大隊新設――御大礼観兵式に空中分列式――「三番目の曲技飛行家」チャールス・F・ナイルス氏来朝――青山外苑の飛行会――宙返りしつつ黄煙で輪を描く――水田騎兵少尉の曲技飛行感想

その五　陸海軍航空実施部隊の創建（大正五年―一九一六年）

(一) ナイルス氏と翁風号……(三五)
伊藤音次郎氏の東京初飛行と地方巡業――三葉式安全軍用機と炭酸加里再製の考案――

—藤田雄藏少年の滑翔機——鳴尾で無料飛行大会のナイルス氏——興行飛行で観衆騒ぐ——見そめた翁風号——婦人の同乗飛行——曲技中の映画撮影——同乗者のある曲技飛行

（二）雄飛号の大阪夜間飛行……（二四〇）

桑原海軍中尉の水上機高度記録——新造牽引式複葉水上機ホの乙型——雄飛号、大阪へ飛ぶ——富士裾野の連合演習参加——奉天の耐寒飛行と大連飛行——グラハム・ホワイト式大小型二機——各務カ原飛行場敷地——東京飛行記者倶楽部——ニコニコ倶楽部の婦人同乗飛行計画——帝国劇場に「飛行芸者」上演——小畑氏のモ式で映画ロケーション

（三）「風速三一メートル」のアート・スミス氏……（二四五）

スミス氏の生い立ち——国民飛行会の歓迎会——青山外苑のスミス飛行会——烈風中の曲技——スミス氏の信念——鳴尾の公開飛行会——夜間飛行——城東練兵場の興行飛行に観衆騒擾——各地飛行——大隈伯邸の茶話会と伯爵の演説——各団体共同の歓迎会——スミス氏の性行——青山外苑の訣別飛行と天覧飛行——渋沢邸の午餐会と記念品

（四）スミス氏、札幌に傷く……（二五四）

岡騎兵大尉、モ式で宙返り——スミス氏の札幌飛行会、遂に傷つく——福知新次氏の墜落所見記——一カ月の治療で帰国——「我が親友諸君へ」——ナイルス氏殉難の計——水田少尉の批喩「花柳流と藤間流」

(五)
海軍航空隊の新設……(二五八)
虎の門上空で空中分解、阿部新治海軍中尉、頓宮基雄機関大尉殉職——海軍航空隊令——横須賀海軍航空隊山内司令以下幹部——東宮殿下お成り——第六期練習委員の卒業飛行——不測の犠牲者二氏——第一期航空術学生——操縦に下士官採用——軍用気球研究会第五期操縦術練習将校——気球研究会長更迭——陸軍でも下士官養成——雄飛号の夜間飛行と照明弾の実験——東京帝国大学に航空学調査委員会

(六)
製作懸賞発動機の検定と一等当選発動機……(二六二)
支部長会同に令旨——隻眼となつた扇野練習生引退——練習生募集規定——練習生二名採用——「飛行士」の語源——応募提出発動機四基と失格二基の検定——島津式八〇馬力一等当選——田中館委員長の検定報告

(七)
中華民国革命軍飛行隊に参画……(二六九)
白戸、梅田氏協同の水上機——地方巡業中の訴訟事件——後藤勇吉氏に譲つて梅田氏引退——成功して帰つた伊藤氏の巡業飛行——友野氏の玉井氏援助——中沢氏の奇禍と野島氏の友情——ナイルス氏追悼会——中国革命軍飛行隊編成に坂本氏ら参画——山東省濰県に飛行基地——革命軍機クリストフアーソン式を尾崎氏試乗——飛行隊解散——飛行仲介社——格納庫守衛老人の不幸

(八)
剣号と国民飛行会提携の巡回飛行……(二七四)
岸博士の剣号完成と発動機製作経過談——国民飛行会と提携——山陰、四国、九州各地飛行——町田鉄之助氏のヤマト・メタル——牽引式複葉の剣号新造——磯部氏と滋

野男爵の音信――在米飛行家の動静――大植松太郎氏の殉難

(九) 臨時編成の艦隊航空隊訓練……(二七九)

爆弾投下角測定機の実験――偵察術将校と観測術将校――空中分解で樋口嘉種工兵中尉殉職――大演習参加の長距離飛行――ソツピース式水上戦闘機とショート式偵察兼攻撃機――夜間飛行と桑原海軍中尉の冒険飛行――臨時艦隊航空隊の青森湾、清水湾の訓練――恒例観艦式参列と立太子式祝賀飛行――和田秀穂海軍中将の回想談――第二期操縦術学生

(一〇) 女流ミス・スチンソンの夜間飛行……(二八四)

「長岡中将の食堂荒し」と奮励――飛行機運賃の割引制――阪谷男爵の都市防空談――都新聞社の帝国飛行協会事業協賛――曽我一郎氏の義挙――日本飛行学校と相羽有氏――麻生太吉氏の美挙と伊藤氏の感奮――川崎造船所松方社長の海外航空界視察――ミス・スチンソンの飛行会――二婦人会共同歓迎会

その六　航空機製作工業の濫觴（大正六年一九一七年）

(一) 日本飛行学校の進出……(二九〇)

所沢と追浜の初春飛行――所沢・鵠沼間耐寒飛行――山嶽地帯突破と諏訪湖上飛行――伊藤氏の夜間飛行――ミス・スチンソン、空にサイン――日本飛行学校の「飛行機講義録」――女流練習生上野艶子さん――印度青年の飛行練習――星野米蔵氏のこと――立石関二氏帰国――小栗常太郎氏、不時着漂流――磯部氏任官――山村豊雄海軍

中尉の殉職――佐東孝一郎氏の訃――追浜の事故

（二）沢田中尉、自作機に倒る……（二九五）

航空事業振興の台諭――帝国飛行協会大口醵金の失敗――新常務理事高木東太郎氏――後藤、佐藤両練習生卒業――尾崎氏の軽飛行機完成――磯部氏重傷、人事不省――フランス戦線で武石正俊氏の殉職――沢田秀工兵中尉の殉職――杉本治義工兵中尉の殉職――ツエツペリン伯病歿――天皇陛下、横須賀海軍航空隊参観――母艦若宮丸の演習参加

（三）飛行機曽我号飛ぶ……（二九九）

岸博士の雄図と施設準備――川上中尉と伊藤式水上機――高左右氏の新牽引式複葉機――第二翁風号の系争問題――曽我号完成、城東練兵場で披露飛行――曽我氏主催の懸賞作文募集――後藤研究生の郷土飛行――尾崎、佐藤、後藤氏の中越地方飛行――曽我号大破――田中館博士の大学教授辞任と名誉教授――日本飛行倶楽部の結成

（四）老母を伴れてスミス氏再来……（三〇四）

帝国飛行協会主催スミス氏公開飛行会――新造機と曲技の円熟――内地一巡、台湾、朝鮮、大連に飛ぶ――「スミスのおふくろはスパイ」騒ぎ――ミス・スチンソンの飛行――フランク・チヤンピオン氏と翁風号――鳴尾・東京間無着陸飛行中途挫折――曲技飛行で進出――高知市で殉難――翁風号の最後

（五）陸軍機、耐熱研究の台湾各地飛行……（三一二）

新着外国機と発動機――ダイムラー式発動機の生産と制式機――航空大隊材料廠新設

——第六期操縦術練習将校と真壁中尉の渡欧——所沢・各務ヵ原間無着陸飛行——モ式四機、台湾派遣——有川大佐、岡大尉、阪元、伊庭、武田、安辺中尉飛ぶ——蕃社附近を威嚇爆撃と撮影——台北・台中・台南飛行——兇蕃頭目の帰順——綜合研究の結果

（六）中島機関大尉、現役を退く……（三二七）

第二期学生の卒業飛行と追浜・蒲郡間長距離飛行——中島機関大尉待命——ホ号乙型試験飛行——南洋観光団同乗飛行——工廠製ルノー式発動機の好調——雄飛号の仙台訪問飛行——偵察術と空中観測術修業員——立石氏の初飛行失敗——馬詰駿太郎氏帰国——日本飛行学校の宣伝飛行——玉井清太郎、湯川礼三両氏殉難——東京飛行記者倶楽部有志の後援会——川上中尉を招聘——市村座で素劇大会——山階宮殿下お成り

（七）磯部氏の帰国と尾崎氏の引退……（三三四）

小林祝之助氏の近状——伊藤氏の郷土飛行揮う——立石氏の飛行で観衆殺傷——帝国飛行協会で越中島埋立地を臨時離着陸場に借入れ——国庫補助請願書——後藤、佐藤両氏の飛行——尾崎技師辞任——尾崎氏の小型機、試乗破損——磯部氏帰国と従軍体験談

（八）山下亀三郎氏から国防費一〇〇万円献金……（三三二）

航空大隊の各種演習参加と故障調査特別委員会——海軍第一、二期学生卒業式と第三期航空隊学生——筑前丸の捜索援助——母艦と艦上発着の研究——山下氏の軍事航空費献金と隠れたる篤行——長岡中将の鮮満講演旅行——海嘯の被害

(九) 赤羽飛行機製作所と日本飛行機製作所……(三三四)
赤羽飛行機製作所創立披露と将来の計――川上中尉の帝国義勇飛行会と馬詰氏の中央飛行学校――中島機関大尉予備役編入と「退職の辞」――石川氏兄弟と提携、合資会社を計画――佐藤氏の高度記録――第三次練習生に飯沼、後藤、田中三氏――沢柳主事の退職――フランス戦線で山中忠雄氏殉職――航空関係出版物の沈滞

その七　両団体の大同団結と帝室御下賜金（大正七年一九一八年）

(一) 伊藤飛行機研究所の発足……(三三九)
阪元守吉歩兵中尉殉職――海軍航空施設の尨大予算――機関銃操作の研究――帝国大学航空研究所の施設――京都帝国大学でも航空科新設計画――模型飛行機競技大会――大日本航空学会の「飛行機設計製作図集」――磯部氏の新著書と飛行機製作会社計画――伊藤氏、津田沼に移つて研究所設立――白戸練習所も千葉市に移る――玉井氏と藤原氏の独立――雑誌「ゼ・スピード」と「スピード」の争い――沢柳氏、アメリカに立つ
(二) 後藤正雄氏の所沢・大阪間無着陸飛行……(三四三)
帝国飛行協会の窮乏財政――阪谷副会長の辞意――大阪へ無着陸飛行計画の準備――後藤技師の成功――所沢・大阪間六時間三〇分の記録――四国各地、岡山県下巡回飛行――佐藤技師、要塞地帯法に触れる――佐藤技師、岡山から二着陸で帰還――全飛行記録二、〇〇〇粁、三〇時間――鳥海技手の功績

(三) 各務カ原成り太刀洗、佐世保に新航空隊……(三四八)
臨時軍用気球研究会の業務細則改正――第七期操縦術修業員と偵察術修業員――各務カ原飛行場施設――購入各種機の実験――真壁中尉の高度記録――太刀洗飛行場の造営――海軍航空隊令改正と海軍航空機試験所令及びその施設――佐世保航空隊敷地――呉海軍工廠分工場――第四期航空術学生――制式機横廠式現わる――長距離と工廠製発動機の昇騰試験――坂本晋一海軍中尉殉職――ゼーム式気球の実験と漂流――帝国大学航空研究所長補任――伊吹山に高層気象観測所
(四) 帝国飛行協会と国民飛行会の合併……(三五二)
青少年の懸賞作文集「征空」――宮崎氏の飛行機用機関銃その他――国民飛行奨励会趣意書――帝国飛行協会と国民飛行会の合併経緯――改正寄附行為と新役員及び職制――三練習生卒業――佐藤氏の日本飛行機製作所入り――大原主事の解職
(五) 事業奨励の御下賜金五〇万円……(三五七)
陸軍徴兵令を改正――女按摩さんの美挙――尾島に応急飛行場――日本飛行機製作所に川西清兵衛氏出資協調――東京瓦斯電気工業株式会社の発動機製作事業――雑誌中外社の日本縦断一〇万円懸賞飛行――小栗常太郎氏帰国、気球研究会御用掛――西出清氏帰国――小林祝之助氏戦死――西岡伊作氏殉難――寺内首相の午餐会と演説――飛行協会寄附金醵集実行委員――宮内大臣から御沙汰書伝達――事業御奨励の下賜金
(六) 空中文明博覧会と日本飛行倶楽部……(三六三)
旧国民飛行会の空中文明博覧会――渡部一英氏の奮闘――機関雑誌「帝国飛行」――

ゴルハム、パターソン両氏来朝——日本飛行倶楽部の発会——パターソン氏の東京・大阪間飛行計画に猛反対——日本飛行機製作所の拡張——中島式飛行機と佐藤氏——試験飛行士水田嘉藤太中尉——シベリヤ出兵事件に応召——尾崎氏、セミヨーノフ軍から招聘——一等大尉川辺佐見氏——福長、西出氏の郷土飛行——新人安井荘次郎氏

（七）航空大隊からシベリヤ出兵……（三七〇）

ロシヤ帝政崩壊後のシベリヤ——ニコラエフスク事件——シベリヤ出動準備——岡大尉と長尾中尉の宙返り——真壁中尉の高度新記録——総合写真地図と無電機の研究——シベリヤ出征——永淵中尉と佐藤大尉の出征談——有川大佐以下のヨーロツパ出張——帝国大学理、工学部に航空科——軍用気球研究会長更迭——特別大演習参加の高橋勲砲兵大尉、飛松竜雄騎兵大尉殉職——第八期操縦術修業員

（八）沖野カ原を陸軍飛行場に献納……（三七四）

帝国飛行協会の新機構——大口寄附金と陸軍中佐未亡人の篤志——沢柳氏の醵集成績——原敬内閣の出現——国庫補助の請願と協会事業——各地講演——沖野カ原を陸軍飛行場に献納——山県豊太郎氏の各地飛行——西出氏また挫折——赤羽飛行機製作所の発展計画——三菱、川崎両社の外国発動機製作権買収

（九）イタリー派遣の陸軍航空団……（三七八）

イタリー政府からの提議——わが航空団派遣決定——航空団人員と出発——ヨーロツパ大戦休戦——派遣航空団訓練——儀峨辰三工兵大尉の殉職——留岡励海軍大尉と木佐木甲午郎二等兵曹の殉職——大戦における航空機の飛躍と戦後の経営——出版刊行物

その八　画期的一線をひいた陸軍航空（大正八年一九一九年）

(一) 失意のミセス・ルス・ロー……（三八二）

藤原延氏の蹉跌――替え玉飛行の物議――ミセス・ルス・ロー来朝――櫛引氏の勧告、公開飛行だけで去る――日本飛行倶楽部中絶――一森義憲氏ら新人の登場――「武石浩玻飛行奨励金」精算――太刀洗飛行場の地鎮祭――耐寒飛行――シベリヤの航空隊近情――九死一生の電線禍――母艦若宮の演習と井上二三雄海軍中佐、山内三郎海軍大尉殉職――榊原正木海軍大尉殉職――三井文雄歩兵大尉殉職――保護賜金令の改正

(二) 陸軍航空指導のフランス航空団来朝……（三八七）

飛行機その他機材の大量購入交渉――フランス航空当局の好意――軍事指導官派遣を要請――クレマンソー首相の英断――フオール大佐団長の航空団来朝――臨時航空術練習委員編成――帝国飛行協会の歓迎会と渋沢男爵の演説――専修課目と専修員――海軍航空班臨時編成と講習参加――使用機材

(三) 尾島飛行場と水田中尉の宙返り……（三九二）

高木前常務理事の退任と新理事その他職員――林家勉強会の有楽座公演――在米同胞寄附飛行機の詮衡――文庫設置と「航空年鑑」――尾島飛行場開場式と中島式飛行機披露――水田中尉の宙返り成功――日本飛行機製作所々属学校――「所長さん」――高左右、尾崎両氏海外旅行――沢柳氏の帰国と視察談――相羽有氏の日本自動車学校――玉井藤一郎氏の青鳥号――西出清氏殉難――本郷座上演の「飛行機」

(四) 陸軍航空部と陸軍航空学校及び軍務局航空課……(三九七)

臨時軍用気球研究会と交通兵団司令部廃止――陸軍航空部令――陸軍航空学校条令――大臣命令機関の航空課新設――所沢飛行場の拡張――気球隊の独立――幹部候補生からも志願者採用――岩富英輔重兵大尉、益満行宣歩兵大尉の殉職――シベリヤ航空班の活動――イタリー派遣航空団の帰国――台湾総督府航空班と操縦者その他の教育委託――中島式五型機最初の納入――ソツピース式パツプ型とアブロ式五〇四K型着荷――「猿も木からおちる」

(五) 国際航空連盟(F・A・I)に正式加盟……(四〇三)

稲垣知足氏設計の曲技用機――山県氏、宙返りを独学――奠都五〇年祭祝賀飛行会――山県氏の宙返り飛行披露――周防道喜練習生の殉難と佐藤氏の重傷――高橋氏の郷土飛行と樺太の飛行――茂呂五六氏の帰国――帝国飛行協会、国際航空連盟に加盟――国際航空連盟の組織、事業その他――総会に日本代表の出席――大阪に平和記念空中文明博覧会――玉井氏の郷土飛行――福長飛行研究所

(六) 霞ケ浦水陸飛行場の敷地決定……(四〇九)

三宅二郎海軍大尉殉職――海軍軍務局に航空部を臨時新設――霞ケ浦水陸飛行場用地買収と作業開始――航空施設と訓練方式をイギリス風に則る――S・S式軟式飛行船発注――特務艦隊関東のシベリヤ近海警備――桑原中尉の宙返りと伝書鳩の訓練――岡田五郎工兵大尉殉職――フランス航空団の教育課程殆ど終了――大隈侯爵邸の送別宴――北陸、関東平野横断連絡飛行の惨事――松原克巳砲兵大尉の殉職

(七) 東京・大阪間第一回懸賞郵便飛行競技……(四二)
帝国飛行協会の郵便飛行に逓信省の認可と協力——実施規程——記念絵ハガキその他——天候のためやり直し——水田、山県、佐藤三氏参加——水田氏、途中不時着——六時間五八分で往復の佐藤氏優勝——令旨と有功章——二つの郵便飛行余聞——宍戸、後藤、鳥海氏退職——日本倶楽部舎屋買収計画

(八) 臨時航空委員会の設立と国際関係……(四三〇)
陸軍管下の民間指導奨励機関——臨時航空委員会官制と委員長以下——国際航空連盟総会に岡騎兵大尉代表出席——国際航空法規——戦後の世界航空情勢——世界一周飛行競技委員長の来朝と、その計画——航空関係者の輩出——民間飛行作振会の結成——長岡中将弾咳運動——作振会規約と幹事——外遊の長岡中将を弔旗で見送る

(九) 陸海軍の購入新鋭機そろう……(四三四)
特別大演習に動員の航空隊——第九期操縦術将校——横須賀航空隊第四期学生修業と第五期学生——海軍購入飛行機——練習機不如意で一人一日五分間の練習——無電訓練と山岳地帯飛行——ダヌンチオ氏の訪日飛行計画——陸軍航空学校の練習組織制度——各種使用機材

(一〇) 協調破れて中島飛行機製作所に更生……(四三九)
尾崎氏の土産話——玉井、井上、佐藤氏の郷土飛行——佐藤氏の宙返り——川西、中島氏袂を分つ——中島飛行機製作所の再発足——帝国飛行協会の在米同胞号註文と契約——田中六郎氏、協会を去る——小栗氏帰朝、カーチス式新型機の製作——小栗氏

の宙返り――本郷座に新派の「飛行曲」上演――海外の情勢

その九　民間航空統制の航空局設立（大正九年一九二〇年）

(一)　諸会社の航空機製作工業進出……（四三五）

井上仁郎中将病歿――小栗氏、高木氏同乗で宙返り――白戸、後藤両氏シベリヤから帰る――女流練習生兵頭精子氏――安井氏の郷土飛行――藤原氏の事故――滋野男爵の帰国とみやげ話――訪日飛行準備のイタリー将校先着――小栗飛行学校創立――小栗氏の郷土訪問飛行挫折、負傷――粟津飛行研究所――東京瓦斯電気、川崎造船所、三菱内燃機、愛知時計電機、川西機械、藤倉工業、気球製作所その他新興航空工業会社

(二)　所沢・京城間の往復飛行……（四四〇）

雪上離着陸と夜間飛行訓練――最初の双発機フアルマン式爆撃機――イタリー機歓迎の京城飛行――サルムソン式とソツピース式五機――往航四機、帰航三機の成功――台湾警察航空班練習生卒業――甲式戦闘機五機で各務ヵ原から大阪へ――フオール大佐一行帰国――シベリヤ航空班の強化――滝川歩兵中尉の高度新記録

(三)　国際航空条約成文……（四四四）

民間航空事業奨励保護建議案――外遊中の長岡中将近況――ドイツ飛行機一台金三七円――帝国飛行協会から「モーター不要」――航空事業調査会――国際航空条約批准

(四)　横廠式の佐世保飛行と赤柴、赤石両中尉の記録……（四五〇）

為田茂穂海軍大尉と山下昇一等水兵殉職――横廠式三機で追浜・呉・鎮海・佐世保飛行――赤柴、赤石両海軍中尉の佐世保・追浜間飛行記録――田尻海軍中尉のシベリヤ帰国談――無線電信研究論文に恩賜資金――第五期学生の卒業飛行

（五）東京・大阪周回無着陸懸賞飛行競技……（四四）

中島式七型の在米同胞号完成――懸賞飛行競技規程――山県、飯沼両氏参加――新進の謝、安岡氏らの歓送飛行――山県氏、東京出発――山県氏、大阪市周回、帰航――飯沼氏、大山中腹に衝突、重傷――山県氏六時間四三分の記録で成功――飯沼氏、赤十字社病院で療養――在米同胞号の終末と処置

（六）ローマからのイタリー軍用機……（四六）

イタリー二機、大阪に安着――フエラリン、マシニロ両中尉のズヴア式、東京に入る――わが歓迎陸軍機――叙勲と歓迎宴――全国学生団の歓迎会――神田青年会館で講演――フエラリン中尉、搭乗機寄贈――第九期操縦術専修員入校――各務ヵ原・高知間訓練飛行――伊藤正雄工兵特務曹長殉職――航空学校明野分校開く――滝川義治歩兵大尉殉職

（七）航空輸送事業計画の台頭……（四六）

京都岡崎公園に空中文明博覧会――帝国飛行協会の「航空事業奨励規程」――機関誌「帝国飛行」廃刊――長岡中将帰国――七種類の航空輸送事業計画――セール・フレザー商会で各種機購入と京浜間飛行――東京府の八丈島航空路開設案――高妻郵便課長の飛行郵便尚早論――一、〇〇〇万円の飛行機・自動車会社創立案――石橋勝浪氏帰国

(八) 陸軍管下の航空局設置……(四七一)
航空局官制と分掌規程――山梨長官以下職員――畑次長の所論と抱負――民間側の要望――民間既設の各練習所内容
(九) 第一回懸賞飛行競技大会……(四七六)
小栗氏の遊覧飛行事故――帝国飛行協会の高度、速度、曲技競技大会規程と参加者――後藤勇吉氏の新造機――高度、曲技優勝は後藤氏、速度優勝、山県氏――キルビー、サンマン両氏の殉難――セール・フレザー商会飛行機部
(一〇) 山県氏曲技に倒れ、伊庭少佐猛炎に包まる……(四八一)
後藤、安井氏の地方進出――山県豊太郎氏殉難――石橋氏、スパツド式を買う――羽田海岸に新人群――日本飛行士倶楽部再発足――航空加俸給与令――陸軍航空学校の整頓――気球隊の陸海軍合同演習――今田騎兵少尉の冒険――卒業飛行と演習参加飛行――ドイツ戦利品到着――台湾警察航空班の練習と理蕃飛行――遠藤逸郎警部の殉職――伊庭三郎歩兵少佐と井沢新三郎検査工の殉職
(一一) 航空事業婦人後援会の結成……(四八七)
航空婦人団体の出現――婦人後援会主催の飛行デー――航空局と帝国飛行協会の交歓――航空局の民間航空振興策――航空機操縦生募集と志願者心得――帝国飛行協会の飛行士奨励規程――操縦士有資格者一四名――航空局提案の飛行機搭乗者の生命保険契約
(一二) 大阪・久留米間第二回懸賞郵便飛行競技……(四九三)

帝国飛行協会の第二回郵便飛行競技と参加五機――航空局から事務官派遣――島田氏、大阪で挫折――水田氏、善通寺で棄権――石橋、後藤、高橋三氏飛行完成――全時間三時間二七分で石橋氏優勝――航空局の賞金と賞品――航空婦人後援会からも慰労金

(一三) 航空局第一回航空機操縦術練習生……(四九八)

航空奨励規則――定期航空事業計画――航空機操縦生の採用試験――伊藤治邸氏以下一〇名合格――帝国飛行協会の機構改革――総務理事に久能司中将――第五次機関雑誌「飛行」月刊――「民間飛行機修理新調補助規程」と「慰助規程」

(一四) 小関観三歩兵大尉の宙返り連続一二六回……(五〇三)

戦艦その他に飛行機塔載計画――航空母艦建造に着工――航空学校と航空隊の新入学生――新に機関学生養成――山階宮武彦王少尉、横須賀航空隊学生補任――小関大尉の連続宙返り記録――甲、乙種学生卒業式――特別大演習に参加――ウラジオストック派遣航空隊――朝鮮会寧にも航空隊新設――樋口工兵中尉の空中射撃命中率記録――航空忘年会――飯沼氏の恢復――水田飛行学校の養成方針――航空関係出版物――海外航空情勢

その一〇　海軍航空強化の新紀元（大正一〇年（一九二一年）

(一) 帝国議会へ航空輸送会社創立案提出……(五〇六)

安井氏の初春飛行――航空局操縦生の入校――玉井氏の新造機――大阪・別府間定期航空計画――飯沼氏退院――台湾航空班高柳幸警部殉職――日本飛行士倶楽部と帝国

飛行協会の議会請願書――山本海軍大尉の航空路視察旅行――航空輸送会社創立計画案を議会へ提出――橋本太吉、山科礼蔵氏協同の航空輸送会社計画――帝国大学航空研究所、緒につく――南極探検に飛行機の可否調査

（二）

水田中尉の冒険飛行……（五二）

ドイツの押収機材――陸軍機の九州地方、山陰地方飛行――空中聴音機の実験――双発式二機着荷――森友信輜重兵中尉殉職――太刀洗・静岡間と佐世保・鎮海間飛行――赤羽飛行機製作所閉鎖――川辺佐見氏帰国――別府に空中文化航空博覧会――白水利雄氏病歿――冒険飛行流行の兆――佐藤氏のアキラ号――神戸開港五〇年祭に水田中尉の冒険飛行――長岡安芸子嬢の輪禍

（三）

押収機材の展観と、河井田中尉の連続四五六回宙返り記録……（五二八）

海軍航空隊令改正と海軍航空隊練習部令――イギリス航空団一部先着――所沢飛行場に押収機材展観――明野分校で空中射撃率の世界記録――高田伝次郎騎兵曹長殉職――基本操縦術練習生の卒業――河井田歩兵中尉の連続宙返り四五六回と、その手記――都新聞楠記者の明野分校見学記――甲、乙種学生卒業式――政広良夫歩兵曹長殉職

（四）

航空取締規則と操縦士免状……（五三四）

内務、陸軍省令航空取締規則――最初の操縦士免状と飛行機堪航証明書――不用軍用機貸付けと払下げ勅令――伊藤、白戸、中島、稲垣氏表彰――日本飛行士倶楽部のバッジ――帝国飛行協会で「万国航空年鑑」発行――福地嘉太郎海軍大佐新任――処務規程その他――在米同胞号前後処置の非難と流言蜚語――地方長官に令旨――入会勧誘の檄

(五) アメリカの飛行サーカス団……(五三二)
サーカス団バート・バー氏一行来朝――洲崎埋立地で興行――警視庁と航空局で検査――大阪住吉公園埋立地と鳴尾競馬場で興行――徳永丑松氏の遭難――福岡市で興行失敗、飛行機差押えらる――差押え機払下げを井上氏落札、伊藤氏に譲渡――台湾警察航空班新練習生と航空班存廃問題――古野伊之助氏の北京・済南航空路試乗記

(六) 第二回懸賞飛行競技大会……(五三七)
帝国飛行協会で懸賞海洋飛行の計画――飛行競技参加機――川西式K一型機現わる――速度、距離、曲技飛行競技――高橋、後藤両氏優勝――三菱製の一〇年式艦上戦闘機――川崎造船所の製作工場――川西機械製作所の新作機――中島飛行機製作所の発動機製作準備と、ブレゲー式製作権買収

(七) 航空機操縦士免許規則……(五四一)
航空局長官更迭――飛行機の検査取締――堪航証明書と操縦士免状の続き――操縦士免許規則――航空局で「航空週報」の発行――航空機設計懸賞募集――第一回操縦生の進況――警視庁交通課に航空係新設――航空映画劇「悪夢」と、新聞小説「空かける人」

(八) 帝国大学航空研究所官制……(五四六)
川西式K二型機の試験飛行と、坂東氏の「試験飛行日誌」――製作に多忙の伊藤飛行機研究所――佐藤氏の秋田号建造に両宮殿下から金壱封――坂本、飯沼氏らの復活運動――滋野男爵の航空輸送会社計画不許可に三度目のフランス行――郵便物輸送と航

空機製作会社の設立計画――航空局第一回操縦生の修業式――航空研究所官制――文部省内に航空評議会設置

(九) イギリス航空団センピル大佐一行……(五五三)

センピル大佐以下の幹部と携帯の諸機材――臨時海軍航空術講習部編成――飛行協会歓迎会でセンピル大佐の航空輸送演説――指導に関する松永少将の話――各種飛行機諸元、性能――山下機関中佐の時局追懐談――上野強次郎海軍特務少尉、高橋政一郎三等兵曹殉職

(一〇) 第三回懸賞郵便飛行東京・盛岡間……(五五七)

機関士にも賞金提供――尾島飛行場の火災で飛行機焼失、損害約二〇万円――後藤、水田、高橋、島田、福長五機参加――高橋、島田、水田三機片道成功――二宮忠八氏と白川陸軍中将――故山県操縦士の銅像その他――伊藤、水田両氏の空中写真頒布事業――水田中尉、大阪へフイルム輸送成功――藤縄氏の東京航空練習所――セール・フレザー商会の旅客輸送機

(一一) 太刀洗から中国大陸に迷い飛んだ小沢軍曹……(五六四)

陸海軍協同の航空協定委員会――航空第五大隊の敷地――横須賀航空隊の室蘭飛行――陸軍航空学校の旭川飛行――気球の自由飛行――山階宮殿下の東京訪問飛行――不首尾に終つた第六期学生の卒業飛行――追浜・築地間の定期航空便――偵察将校補任――所沢・長春間飛行――樋口中尉ひとり完成――小沢軍曹、旧黄河々口に不時着陸

(一二) 第四回懸賞郵便飛行金沢・広島間……(五六八)

国際航空連盟総会に代表出席——帝国飛行協会の会旗——航空局の移管説——第二回委託操縦生採用——民間出身の新人群——航空事業婦人後援会施主の殉難飛行士追悼法会——台湾警察航空班にも新人群——郵便飛行参加者高橋、石橋、小栗、福長、水田、後藤氏——金沢練兵場の整地作業——烈風中を高橋、水田両氏成功

(一三) 佐藤、藤縄両操縦士、相次ぐ奇禍……(五七四)

螺旋降下中、佐藤要蔵一等操縦士、武石新三練習生殉難——藤縄英一三等操縦士、濃霧中に倒る——福長飛行研究所の事故続き——芝浦いけすで航空忘年会——日本飛行士倶楽部の決議——長岡中将の国際航空競技案——石橋氏、スパツド式エルブモン型購入——下士任用令と羽太操縦士らの予備工兵伍長——貧しい航空出版物

(一四) 航空母艦鳳翔の進水……(五七九)

わが国母艦第一号鳳翔——艦隊基本演習と、陸軍特別大演習にも協同——第六期操縦学生卒業式——海軍航空機搭乗者身体検査による不合格症——所沢の夜間飛行練習——相模、武蔵両平野の特別大演習に作戦——観兵式に六四機の空中分列式——平壌に航空第六大隊新設——羅針盤三角飛行——中林斉歩兵大尉殉職——海外平和航空情勢

その一一　定期航空輸送の発端（大正一一年—一九二二年）

(一) 大隈侯爵の死去……(五八五)

水田中尉の満洲航空経倫策——大隈侯爵、八五才の天寿を完うす——所沢へスパツド式エルブモン五四型——国勢院で飛行機用発動機マグネトの製作懸賞募集——岩手日

報社で操縦練習生募集——航空局首脳部更迭——畑前次長の倶楽部設置提唱と、星野新長官の就任挨拶——国際航空連盟総会に出席の桑原工兵大尉の所感と、連盟今年度の行事——平和記念東京博覧会に各種国産機出品——川西式K三型機の旅客輸送に新聞記者二名搭乗

（二）霞ケ浦の航空術講習の進境……（五九二）

霞ケ浦新飛行場の施設——耐寒高空飛行に吉良海軍大尉の新記録——二飛行艇舶着——東京湾の艦隊航空隊作業講習——飛行機の発艦研究と実験——落下傘降下訓練——イギリス皇太子殿下歓迎飛行——F五号艇で南日本周回飛行——SS軟式飛行船の進空——アストラ式トウレ型飛行船発注——山本海軍大尉のフランス出張と苦熱旅行所感通信

（三）降着装置改造で雪上飛行成功……（五九六）

大柴輜重兵中尉と古瀬海軍大尉の練習日記及び谷輜重兵大尉の通信——立川飛行場地鎮祭——木橇装置機で雪上飛行実験——各地の演習参加と長距離飛行——森作藏、一寸木亀之助両工兵特務曹長殉職

（四）航空局の懸賞設計入選考案……（六〇〇）

水田中尉、大連で飛ぶ——大連・旅順郵便飛行——航空シンジケート——磯部氏の国民航空思想普及会と不忍池の水上滑走会——セール・フレザー商会のシーガル型飛行艇——航空局の懸賞設計考案入選作——帝国大学航空研究所の事業——平和博覧会の航空館——帝国飛行協会の資金難と会則、支部規則の改正——航空局から定期航空路第三次案を帝国議会へ提出

(五)
三等操縦士の懸賞飛行競技大会……(六〇五)
大連で石橋操縦士飛行——帝国飛行協会久能理事の会員募集運動——奉天中学生の熱意——詐欺にかかる——三等操縦士の続出——日本飛行士倶楽部の要望——三等操縦士の高度、速度、離着陸競技——一五操縦士、一一機参加——星野長官の飛行句——航空局操縦生と台湾航空班練習生——依田忠明工兵少尉殉職——国勢院で翼布塗料懸賞募集

(六)
航空大隊を飛行大隊と改称……(六一三)
大柴輜重兵中尉の連続宙返り五〇四回——吹流し射撃命中新記録——各航空大隊の定期郵便飛行——停車場屋根に地名標識——アルプス越え飛行——平和記念博覧会航空館デーに機上から鳩を放つ——高間隆太郎歩兵特務曹長、松島義春歩兵中尉殉職——事故頻々——尾久礼三砲兵曹長、脇森隆三歩兵大尉殉職——航空大隊を飛行大隊と改称——二カ年半療養後、川副停夫海軍大尉殉職——東宮殿下、霞ケ浦飛行場へお成り——上田善夫海軍大尉殉職——格納中のSS式飛行船自然爆破——航空機試験所に新風洞設置

(七)
日本航空輸送研究所の発足……(六二八)
尾崎氏の参宮航空路計画と、中国大陸の郵便航空構想——大谷光瑞氏の遠大な私案——井上長一氏の日本航空輸送研究所開設——坂東、後藤両氏の日本航空輸送研究会——カーチス式シーガル型飛行艇飛ぶ——平和記念博覧会出品飛行機の受賞——金子良一練習生殉難——吉田三等操縦士の群集殺傷事件——吉川基隆三等操縦士殉職——水田飛行学校助教今泉堯三氏病歿

(八) エアー・ポケット禍頻発……(六三四)
母艦鳳翔の艤装成る――F五号艇、北日本一周に稀有の事故――菅沼忠正海軍大尉、平松新一一等兵曹殉職――佐世保・木浦・旅順三角飛行――奈良寅男海軍少佐殉職――気球隊の落下傘降下訓練――機上から振り落とされて谷口登歩兵少佐殉職――仙台への編隊飛行訓練――石川義汪砲兵大尉、上田貞楠歩兵中尉殉職――仙台への羅針盤飛行訓練と、四王天中将の難航手記――ユンカース式患者輸送機

(九) 航空局で水上機操縦生も養成……(六三九)
航空局第三回操縦生募集――吉江忠雄操縦生殉難――台湾航空班練習生も卒業――屏東・台北間縦断飛行――岩手日報社養成操縦士――日本自動車学校の拡張――小栗飛行学校改称と磯部氏提携――立石関二氏の転向――安井氏、飛行場をもつ――滋野男爵の帰国と、その二世――東京自動車学校で航空科計画――小林佐久麻氏殉職――福長飛行研究所の旅客機成る――帝国飛行協会総務理事更迭――日本飛行士倶楽部の要請――センピル大佐一行に帝国飛行協会有功章と慰労宴――オードリース少佐の希望――寺家村氏の飛行協会経営意見書

(一〇) 東京・大阪間定期式郵便飛行競技……(六三四)
航空局から機材貸与の郵便飛行――参加機一五機――島田操縦士優勝――遅送率七〇%――日本飛行士倶楽部慰安会――飛行士倶楽部の総会と帝国飛行協会への要請――義勇財団海防義会へ援助方申入れ――帝国飛行協会雑誌「飛行」廃刊――日本自動車学校雑誌「スピード」を機関誌に契約――山本順平大尉のF・A・I総会報告

(二) 朝日新聞社の定期航空輸送計画……(六四〇)

陸軍航空部で「航空記事」の月刊――陸軍定期航空の統計――皇太子殿下、所沢飛行場お成り――讃予平野の特別大演習に二四機参加――サガレン州派遣飛行班――航空局委託水上機練習生教育に関する海軍省示達――F五号艇の新舞子飛行――第七期操縦学生の卒業――日本航空輸送研究所の運航開始と成績――航空局の奨励金――航空局長官以下の更迭――航空局の新規定期航空路案――朝日新聞の定期航空輸送計画――航空評議会で航空用語調査委員会――航空関係出版物――海外情勢

その一二　航空局、逓信省に移管さる（大正一二年一九二三年）

(一)　東西定期航空会の開設……（六四六）

各地の初春飛行――朝日新聞社の東西定期航空会――貨物無料輸送――小出菊政二等操縦士重傷、七カ月後殉職――稲垣知足氏渡欧――島田武男一等操縦士殉職――洲崎格納庫の火災――東西定期航空会第一期運航完了――航空局の補助奨励金――帝国議会における航空問答――各種請願書と建議案――帝国大学航空研究所長寺野精一理学博士病歿

(二)　艦上機の母艦発着実験に成功……（六五二）

不用機材の放出――陸軍輸入のフランス新鋭機――諏訪湖で氷上飛行実験――竹中麟太郎歩兵大尉殉職――品部左右一郎歩兵特務曹長殉職――海防義会の献納機と献金――霞ケ浦航空隊正式開設――追浜・八丈島往復飛行――鳳翔甲板からジョルダン氏の発着実験――吉良大尉も発着に成功――青木台次郎、大牟田寅熊両三等兵曹殉職――F五号艇二機の空中輸送――小牧猛夫海軍少佐、羽島友三郎二等機関兵曹殉職――一

○式艦上偵察機――海軍技術研究所の新設

(三)

逓信省へ移管の航空局……(六五七)

航空局が富士見軒で別離の宴――逓信省官制改正――航空局新人事――日本自動車学校航空科の発展――宗里氏の第一航空学校――帝国飛行協会の第一期事業経過報告と第二期事業への対処――福地参事の退職と寺家村参事の外遊――渋沢男爵が理事から顧問に――高橋信雄一等操縦士殉職――全国気象台で高層気象観測――国勢院のマグネトと翼布塗料懸賞入選発表――高木東太郎氏考案の速度方位盤

(四)

日本航空株式会社の設立……(六六三)

下志津・仙台間の羅針盤飛行――気球隊と自動車隊協同の夜間偵察状況――海軍の一号型飛行船完成、大阪へ飛ぶ――アストラ式トウレ型飛行船着荷――成松賢次一等水兵殉職――新航空局の諸計画――大阪飛行場予定地――川西系の日本航空株式会社創立準備――日本航空輸送研究所へ秩父宮殿下お成り――西村英雄一等操縦士、浜崎末五郎機関士殉職――藤原、片岡氏らの計画成らず――航空局第三回委託操縦生の野外飛行――台湾警察航空班の理蕃と蕃人の感想

(五)

第四回懸賞飛行競技大会……(六六八)

一、二、三等操縦士の距離飛行と離着陸競技――初出場の新人一八名――強馬力機皆おつ――片岡操縦士一〇時間余の記録で優勝――総裁宮殿下のお言葉――石橋操縦士、朝鮮経由で飛び帰る――朝鮮の婦人操縦士――総裁宮家の御慶事――民間航空功労者表彰――日本航空株式会社創業――大阪毎日新聞社と提携宣伝

(六) 台北から屏東への郵便飛行……(六七四)
夜間空襲の研究飛行——今田徹騎兵大尉、浅田健二砲兵大尉殉職——航空局第三回操縦生卒業飛行——霞ケ浦航空隊で高度飛行に酸素吸入実験——アストラ式トウレ型飛行船の進空——宮本進騎兵中尉殉職——本間勝雄機関兵曹重傷、療養満二年もむなし——東西定期航空会第二期運航開始——台湾各地の理蕃飛行——台北から屏東へ郵便飛行

(七) 関東大震火災後の応急航空措置……(六七八)
関東地方の大震火災——田中陸相の陣頭指揮——陸軍機の出動——日本航空会社機の新聞記者輸送——東西定期航空会その他の罹災——帝国飛行協会の飛行郵便受付施設——民間機の連絡飛行一〇〇%——帝国飛行協会から奨励金——海軍航空関係施設の被害——帝国大学航空研究所も壊滅——小栗、白戸両飛行場閉鎖——日本飛行研究会解散と雑誌「飛行界」廃刊

(八) 魚群探査飛行の嚆矢……(六八三)
日本航空輸送研究所の魚群探査飛行——帝国飛行協会の「防空上、帝都復興に関する建議書」——航空局長に波多野保二氏——ロールバツハ式飛行艇の試作とヂユラルミン製造の研究——山内四郎海軍中将病殁

(九) 鳳翔甲板から戦闘機一五機飛び立つ……(六八七)
好調の空中射撃率——立川・太刀洗飛行——霞ケ浦航空隊にドイツ押収の大格納庫建つ——海軍の飛行船隊——鳳翔から戦闘機一五機が離艦出発——三葉式の一〇式雷撃

機――雷撃研究の沿革――霞ヶ浦航空隊今年の総飛行各種統計と安全率――霞ヶ浦航空隊司令、副長異動――谷口千太郎三等操縦士、林元治郎練習生殉難――関西飛行倶楽部更生――低調な航空出版物――海外情勢

その一三　外国機の頻繁な来訪（大正一三年一九二四年）

（一）新聞通信航空のさきがけ……（六九一）

海軍機の年頭集団飛行――東宮殿下御成婚報道に両新聞社機の原稿空輸争覇――陸軍機の慶祝飛行――帝国飛行協会の奉祝飛行――陸軍用地借用願――大阪毎日新聞社で航空課新設――東西定期航空会、運航再開――東京飛行学校、安藤飛行機研究所、日本中央飛行学校、東亜飛行専門学校開設――紙上吉太郎練習生の殉難と水田中尉再起不能の重傷

（二）ＳＳ式飛行船の空中爆破……（六九五）

安藤繁信、青山哲二郎両海軍大尉殉職――ＳＳ式飛行船の空中爆破と高橋道夫海軍少佐、片桐雄司海軍大尉、介川与四郎一等兵曹、伊那仲二二等機関兵曹、高橋善三郎三等兵曹殉職――霞ヶ浦に海軍技術研究所航空研究部を設置――鳳翔艦上機の訓練――三菱製一三式攻撃機――大村・霞ヶ浦間の飛行時間記録――世界一周飛行中のスミス中尉一行通過――帝国飛行協会の歓送迎

（三）航空関係者最初の衆議院議員……（七〇〇）

長岡中将、衆議院議員に立候補――総選挙に当選した長岡中将の声明文――所沢補給

部で遠距離偵察機試作——デヴオアチーヌ式D一C一型着荷——水陸両用艇二機の琵琶湖飛行——河口海軍大尉の射撃命中率——高井浩一一等水兵殉職——丸山政司、速水克巳両海軍大尉、松本貞藏、佐藤順吾両三等機関兵曹、立岩幸治一等水兵殉職——魚群探索飛行で鰹の大漁——日本航空輸送研究所の「航空講義録」——加藤兼次郎、日向晃両練習生殉難——負傷治療中の杉本信三一等操縦士病歿——新井富三郎一等操縦士、松田国松少年殉難

(四) 春風号の本土一周飛行……(七〇五)

廃艦石見の爆撃実験——陸軍飛行学校令——友成枝盛騎兵中尉、浦忠次歩兵中尉殉職——川西式K六型水上旅客機に山階宮殿下「春風号」と命名——毎日新聞協同の日本一周飛行——全航程に記者取材同乗——無事故の総飛行距離四、三九五粁を完成——航空局、帝国飛行協会共同の懸賞論文募集——帝国飛行協会の四国地方巡回講演と連絡飛行

(五) 賑かな外国機の送迎……(七一二)

来航外国機に因んで朝日新聞の懸賞募集——フランスのド・アーデー大尉所沢に着く——叙勲と歓迎——イギリスのマクラレン少佐、霞ケ浦に着く——北太平洋で挫折、世界一周中止——アメリカのスミス中尉一行、世界一周後シヤトルへ帰還——ポルトガル機、マカオで蹉跌——イタリー機、緑島で潰ゆ——アルゼンチン機、霞ケ浦に着く

(六) 航空局で航空機々関生養成……(七一六)

臨時議会に長岡代議士の建議案——地方長官会同に阪谷男爵の演説——数々の寄附美談——帝国飛行協会の震災一周年記念飛行と地方講演——航空局の水陸操縦生と卒業

飛行――航空機々関生の養成規則

（七）霞ケ浦航空隊のページエント……（七二〇）

安満航空部本部長の空中検閲行――森脇半五郎砲兵大尉、海老根末吉工兵特務曹長殉職――鈴木薫歩兵大尉殉職――佐藤政城砲兵少佐、小金沢熊夫一等操縦士殉職――丁式爆撃機の京城訪問飛行――山崎甚一騎兵特務曹長、若林寅蔵工兵曹長殉職――陸軍の事故率――アストラ式トウレ型飛行船の復活――霞ケ浦航空隊の殉難者招魂祭とページエント――国時文一一等兵曹殉職――F五号艇の追浜・高知無着陸飛行――霞ケ浦航空隊学生卒業式に摂政宮殿下お成り

（八）伊勢湾周回懸賞飛行競技……（七二五）

名古屋飛行学校開設――滋野男爵の病歿――山階宮殿下の航空文庫と特別優賞杯――日本飛行士倶楽部主催の三等操縦士競技会――飛行士倶楽部の模様替え――一、二等操縦士の伊勢湾周回懸賞競技に一四機参加――優勝は五周回の遠藤辰五郎氏――廃止練兵場を飛行場に転用の請願――魚群探索飛行に関する研究

（九）山本五十六大佐の果断ぶり……（七三〇）

ドルニエー式ワール型とドルフイン型の着荷――霞ケ浦を中心に盛岡と大村飛行――霞ケ浦航空隊副長に山本五十六大佐――小猿を乗せて模型機墜落の実験――山崎謙三海軍少佐、吉村弥太郎海軍大尉、高倉要政海軍技手殉職――平壌郊外に爆撃隊敷地――飛行大隊長らの異動――航空局の航空機々関生の採用試験問題――航空輸送会社設立案――輩出した三等操縦士――航空関係出版物――海外航空情勢

その一四　「初風」、「東風」の欧洲訪問飛行（大正一四年―一九二五年）

(一) 朝日新聞社の欧洲訪問飛行計画……（七三五）

朝日新聞社の訪欧飛行計画熟す――使用機ブレゲー式一九A二型に決定――ソ聯邦領通過の交渉――海軍の恒例初春飛行――アストラ式飛行船の事故原因――太刀洗・仙台往復飛行――アンリオ式HD一九型練習機――航空局第一回航空機々関生――瀬戸竜三、堀江弘、菊池善五郎一等操縦士殉職――大旋風に巻き上げられた航空輸送研究所

(二) ページエントと、定期飛行郵便……（七三九）

軍民六〇機の航空ページエント――定期航空運航成績――普通郵便物の無料輸送開始――航空輸送会社設立案と航空路設定計画――毎日新聞社機動く――一、二、三等操縦士懸賞競技大会――廃止練兵場転換の請願採択さる――貴衆両院議長の意見――帝国飛行協会に陸軍用地払下げ

(三) 航空母艦赤城の進水と日華親善飛行……（七四四）

輸入機と各社の試作機――母艦赤城の進水――則久松三等兵曹、水永利応、浜浩両海軍大尉殉職――横須賀、霞ケ浦両航空隊連合の樺太飛行――日華親善の北京飛行――霞ケ浦・旭川無着陸飛行と一三式艦上攻撃機――吉満胤俊騎兵大尉、立見文三郎歩兵少佐殉職

(四) 陸軍に航空兵科を創設……（七四九）

陸軍航空本部令――飛行大隊を飛行連隊に拡充――航空兵科を創設――航空兵科独立に因んで井上大将の述懐

(五) 山階宮殿下創設の飛行練習所……(七五)

懸賞論文二題の当選発表――滞留中のアルゼンチン機の続航挫折――航空奨励規則の改正――航空局委託操縦生水陸一〇名採用――民間機の成績と各練習所の動静――山階宮殿下御経営の御国飛行練習所――日本飛行学校の遊覧飛行――二重橋内濠に不時着――張徳昌操縦士の郷土連絡飛行――台湾の警察航空班近況と秩父宮殿下歓送迎飛行

(六) 「初風」、「東風」のモスコー入り……(七六〇)

訪欧飛行搭乗員と飛行機――山階宮殿下御命名――ソ聯邦の正式許可――練習飛行と長距離記録――代々木練兵場の出発光景――シベリヤ各地の歓送迎――村山社長のメツセージ――ソ連邦側の要請でウクライナ飛行――苦労人チチエリン氏――モスコー出発、ヨーロツパへ――ケーニヒスベルヒに安着

(七) 海軍大臣室で事故過多の討論会議……(七六八)

平壌から長春往復飛行――航空兵科独立記念祭――月山義男陸軍技手殉職――渡辺弥市一等兵曹、真下盛雄三等兵曹殉職――水戸市上空に時ならぬ照明弾――追浜・大村間無着陸飛行――松永繁視三等兵曹殉職――小島兼男海軍中尉殉職――海軍大臣室で航空事故討議――江草彦男三等兵曹殉職――佐世保航空隊の奄美大島飛行と鎮海夜間飛行――霞ヵ浦・大村間無着陸飛行

(八) 水陸輸送機設計の懸賞募集……(七三)
航空局で水陸輸送用機設計募集――各製作会社の試作軍用機――中島飛行機製作所が東京工場新設――石川島飛行機製作所設立――川西式水陸交替機に試作奨励金――ソ聯邦六機の極東飛行――日本訪問の二機――一機、下関要塞内に不時着陸――陸軍当局の声明書――宮中から銀盃、帝国飛行協会から有功章と令旨

(九) 欧・濠・亜連絡のイタリー機来訪……(七七)
航空兵科中心の長期演習――水谷良蔵航空兵少佐、山田義隆航空兵特務曹長殉職――濠洲経由のイタリー機来訪――張作霖軍飛行機の訪日飛行計画――陸軍機協同の海軍小演習――川口駒太郎海軍少佐殉職――陸軍特別大演習の戦況を映画におさむ――三方カ原飛行場

(一〇) 訪欧大飛行の完成……(七八)
「初風」、「東風」ベルリン到着――ドイツ航空人の機智――パリの歓迎と贈勲――ロンドン訪問――ベルギー国皇帝の歓待と贈勲――フエラリン大尉の出迎え飛行――イタリーの国賓待遇――訪欧飛行記録――御国飛行練習所開設――航空普及館建設計画――第六回一、二等操縦士競技大会と、第七回三等操縦士懸賞競技会――遠藤操縦士の連覇

(一一) 「航空デー」と、阪谷男爵の会長昇格……(七九)
逓信大臣が二宮忠八氏表彰――「航空用語」の刊行――佐藤重次郎操縦士の殉職――帝国大学航空研究所の新敷地決定――海軍の航空加俸支給規則――霞ヵ浦航空隊司令

に安東昌喬中将――模擬投光弾の奇禍――小野逸航空兵曹長殉職――航空局の水陸両操縦生八名――帝国飛行協会の「航空デー」――御慶事奉祝飛行――徳島航空学校その他――日本航空輸送研究所へ久邇宮殿下お成り――室戸岬で魚群探査飛行――航空局の航空船定期航空計画――帝国飛行協会会長に阪谷男爵就任――航空関係図書――海外の航空近況

その一五　日本主催の国際航空連盟総会（大正一五年一九二六年）

（一）訪欧飛行機搭乗員帰る……（七九七）

安辺大尉ら一行帰国――叙勲と歓迎――訪欧飛行費精算――陸、海軍機の新春初飛行――相羽有氏の渡欧――帝国議会で長岡中将の質問演説――加藤高明首相の死去と若槻内閣――警視庁の交通取締規則――台湾警察航空班の理蕃飛行――千枝四郎巡査操縦士、宮本万助氏殉職――アート・スミス氏の計――裏日本を映画撮影飛行

（二）軽巡洋艦以上に飛行機搭載計画……（八〇二）

海軍技術研究所に二米半の大風洞その他――中島製一五式水上偵察機――ハインケル式水上機――山下機関中佐の「各製作会社の研究苦心」談――菅野牧蔵三等兵曹、藤田光夫二等兵曹殉職――近野清功二等兵曹、浜万一三等兵曹、山本恒太郎二等兵曹殉職――一五式新造飛行船――半硬式のN三号飛行船を発注――軽巡洋艦以上に飛行機塔載計画――海軍航空本部の設置を急ぐ

（三）甲式四型戦闘機と八七式軽爆撃機……（八〇六）

寺師軍医正改造の患者輸送機――フオツカー式C五型軽爆撃機――三菱、川崎両社の三機――三菱製の八七式軽爆撃機――中島製の甲式四型戦闘機――立川・鹿屋間飛行――勝目航空兵中尉の飛行新記録――低空飛行の失敗――太刀洗・羅南往復飛行――所沢・太刀洗間二個編隊飛行――所沢飛行場に大旋風――古富一馬航空兵特務曹長殉職――患者輸送機で盲腸患者入院――周水子飛行場建設

(四) 郵便定期航空一周年の成果……(八〇九)

帝国飛行協会総務理事以下入れ替り――機関誌の特約解消と会報の発行――第二回航空ページエント――関東飛行倶楽部主催の一、二、三等操縦士懸賞競技大会――鈴木、鳥居、木下、岩田、青島操縦士ら優勝――松屋の航空展覧会で実物指導――郵便定期航空の成績――日本航空会社の上海、大連線計画――航空輸送の食料売場――渡辺信二一等操縦士、又木亮治氏殉難――高松宮殿下、屏東航空班お成り

(五) 優秀国産機と長距離飛行記録……(八一四)

三菱製ヒ式四五〇馬力発動機――同虎型長距離機の本土縦貫飛行記録――川崎製B・M・W式五〇〇馬力発動機――八七式重爆撃機――東京瓦斯電気会社で新発動機設計――国産機による長距離飛行競技計画

(六) 日本国主催の国際航空連盟総会……(八一九)

海軍へ海防義会寄贈のK・B型飛行艇――赤石久吉海軍少佐、志村喜代作海軍中佐、阿部実海軍特務中尉、山口喜代藏海軍技手殉職――海防義会の航空関係事業――田中兼勇一等兵曹、高沢祐次郎海軍特務中尉殉職――パリ日本大使館でF・A・I総会―

—日本提案の議題可決——二宮忠八氏に有功章——過失殺傷罪で免狀没収——民間操縦士の窮乏と前途不安——御国飛行練習所閉鎖——日本軽飛行機倶楽部創生

（七）日華親善飛行と北海道無着陸飛行……（八二四）

F五号艇で青島、上海飛行——一三式攻撃機で霞ケ浦から旭川へ無着陸飛行——山上にF五号艇不時着——一五式飛行船の訓練飛行——八島次男、迫田正之進両航空兵大尉殉職——デンマークの親善機来訪——来訪途中のフランス、ポルトガル両機挫折——匿名寄附外人の計報

（八）大連と上海定期航空試験飛行……（八二九）

故島田操縦士の記念碑と胸像——名古屋飛行学校の航空普及大会——安藤飛行研究所の定期航空試験——三菱名古屋製作工場——飛行中発病殉職の福長四郎一等操縦士——井口実一等操縦士、岩崎寅二機関生殉職——東風号、風害に潰ゆ——ポーランド機来訪——日本航空会社の大連、上海線試験飛行——玄海灘に不時着、漂流六時間

（九）日本航空少年団結成計画……（八三四）

廃止要塞を目標に爆撃演習——陸軍機の不成績、問題となる——半硬式N三号飛行船着荷——一四式水上偵察機——西岡三郎海軍大尉殉職——西田隆司航空兵曹長殉職——小島寅雄航空兵少佐殉職——日本航空少年団結成計画——航空輸送会社設立を財界に謀る——井上準之助氏、設立調査委員長——山階宮殿下乗用機——飛行機で入営

（一〇）明治神宮体育大会競技種目に参加……（八三八）

大阪で航空デイスプレー——記念徽章「空の華」頒布——故荻田氏の銅像——帝国飛

行協会総務理事更迭――一、二等操縦士の競技が明治神宮体育大会の種目に編まる
―競技成績――航空局募集の水陸輸送用飛行機体の懸賞設計当選――水上機当選作を
愛知時計電機会社で試作

(二) 大正から昭和へ……(八四三)

航空輸送会社の設立準備――野中式落下傘の実験――来田利雄練習生殉難――功刀好
藏一等操縦士、三木修二陸軍技手殉職――大島末雄一等操縦士殉職――佐賀県下で特
別大演習――福田汀航空兵大尉、小川貞亮航空兵中尉殉職――浜本光雄海軍大尉、佐
藤忠三等兵曹殉職――霞ケ浦航空神社建立――大正年間の航空殉難者統計――霞ケ浦
航空隊の歌謡――諸定期航空の成績――大正天皇崩御――航空関係出版物――海外航
空情勢

主要事項年表……(八四八)

あとがき……(八五三)

写真目次

口絵

軍航空の創始者（寺内正毅陸軍大臣、斎藤実海軍大臣）（明治四二年）
民間航空統率者（久邇宮邦彦王殿下、財団法人帝国飛行協会々長大隈重信侯
爵、同副会長阪谷芳郎男爵、同長岡外史陸軍中将）
日本凧式気球試作昇騰試験（明治三三年）
高層気象用凧（明治四三年）
わが航空紀元、徳川大尉のアンリー・フアルマン式（明治四三年）
イ号飛行船の昇騰準備（明治四四年）
民間唯一の飛行船創始者山田猪三郎氏
所沢飛行場の建設視察（斎藤海軍大臣、寺内陸軍大臣、大山巌元帥その他）
（明治四四年）
アメリカ渡来のマース氏飛行（明治四四年）
追浜飛行場敷地（明治四五年）
アメリカに留学中の海軍航空術研究委員（中島知久平、河野三吉、山田

忠治大尉）（明治四五年）
始めて成功した民間機奈良原式鳳号（明治四五年）
所沢飛行場における臨時軍用気球研究会委員（明治四五年）
特別大演習統監の大正天皇、所沢飛行場御視察（大山元帥、伏見宮貞愛親王、桂陸軍大将、徳大寺侍従長、徳川大尉その他）（大正元年）
アンリー・フアルマン式機上の操縦将校（木村砲兵中尉）と偵察将校（浅田砲兵大尉）
陸軍航空の大先輩（徳川大尉、岡、沢田、阪本中尉、武田少尉）（大正元年）
初期の海軍航空術研究委員（安達、金子、和田大尉、飯倉、山本、武部、大崎、馬越中尉（大正三年）
海軍初期の大型機モーリス・フアルマン式一〇〇馬力（大正三年）
民間輸入の新鋭機（帝国飛行協会のルムプラー式タウベ型一〇〇馬力、荻田常三郎氏のモラーヌ・ソルニエー式八〇馬力）（大正三年）
イタリー派遣陸軍航空団（大正七年）
フランス航空団の来朝（大正八年）
各務ヵ原飛行場における各宮殿下（久邇宮、閑院宮、朝香宮、李王世子）（大正八年）
霞ヵ浦海軍航空隊の開設（大正一〇年）
イギリス航空団の来朝（大正一〇年）
霞ヵ浦海軍航空隊にお成りの東宮殿下（井出海軍次官、山下軍令部長、奈良東宮武官長その他）（大正一一年）
霞ヵ浦海軍航空隊の講習（大正一一年）
定期航空輸送（堺大浜の日本航空輸送研究所、朝日新聞社東西定期航空会の輸送貨物積込、大阪木津川尻の日本航空株式会社機）（大正一一年以後）
世界一周のアメリカ機ダグラス・クルーザー、霞ヵ浦飛行場着（大正一三年）
航空母艦（若宮丸、鳳翔、赤城）（大正二年以後）
所沢の陸軍飛行学校全景（大正一三年）
所沢飛行場における陸軍航空兵科独立記念祭（大正一四年
代々木練兵場出発前の朝日新聞社訪欧飛行機（大正一四年）
下志津陸軍飛行学校へお成りの摂政宮殿下（大正一五年）
老後の航空先覚（奈良原三次、日野熊蔵、磯部鉄吉、伊賀氏広氏）

本文

前史

久米仙人墜落の図（一）　天女と天狗の図（三）　朝稚の紙たこ飛行の図（四）　桜姫の傘降下図（五）　スペンサー氏の落下傘降下図（一一）二宮忠八氏（一二）　二宮氏の模型機設計図（一三）　丸岡桂氏（一五）丸岡氏の滑翔器（一六）　気球上の徳永中尉（一七）　田中館愛橘博士（一八）　旅順口作戦の気球（一九）　山田猪三郎氏（二〇）

明治末葉期

斎藤外市氏（二一）　山本英輔海軍少佐（二二）　長岡外史陸軍少将（二三）　石本新六陸軍中将（二四）　日野熊蔵歩兵大尉、徳川好敏工兵大尉（二五）　ル・ブリアール中尉の滑翔機をひく、山田式第一号飛行船（二六）　奈良原三次氏（二七）　伊賀氏広男爵（二八）　滋野清武男爵、都築鉄三郎氏（二九）　徳川大尉のうけたフランス航空クラブの免状（三二）　初飛行に代々木練兵場の設備、天幕格納庫内のフアルマン式（三三）　グラーデ式に搭乗の日野歩兵大尉、アンリー・フアルマン式に搭乗の徳川工兵大尉（三四）　グラーデ式の飛行、アンリー・フアルマン式の飛行（三五）　山田式第二号飛行船（三七）　金子養三海軍大尉（三九）　マース氏のスカイラーク号（四二）　所沢飛行場の

気象観測所（四三）　ライト式複葉機、自作機上の奈良原氏（四四）伊藤音次郎氏（四五）　日野式飛行機（四六）　高左右隆之氏（四七）ブレリオ式単葉機、豊間靖氏（四八）　磯部鉄吉海軍機関少佐（五〇）会式第一号機の飛行、イ号飛行船（五二）　鳳号の飛行（五五）　機上のアットウオーター氏（五九）　自由気球の飛行、会式第二号機（六一）白戸栄之助氏（六二）　斎藤外市氏の単葉機（六三）

大正元年

倉知誠夫氏（六五）　波多野承五郎氏、協会事務所を設けたアパートメント（六六）　パルセヴアール式飛行船（六七）　機上の近藤元久氏、山田忠治海軍大尉（七〇）　河野三吉海軍大尉、カーチス式水上機、モーリス・ファルマン式水上機（七一）　小沢、徳川、末松、浅田大尉、木村中尉（七二）　末延道成氏（七五）

大正二年

木村砲兵中尉、徳田歩兵中尉（七八）　井上仁郎陸軍少将（八一）　武石浩玻氏（八五）　武石氏の飛行（八六）　モーリス・ファルマン式一九一三年型、ニューポール式一九一三年型（八八）　陸軍の搭乗将校服装（八九）　坂本寿一氏（九一）　デップ機上の星野米蔵氏（九二）長沢賢二郎工兵中尉（九九）　代用母艦若宮丸（一〇二）　鳥飼繁三郎氏（一〇三）　大原哲治氏（一〇六）　幾原氏の飛行（一〇七）　名古屋城上空を飛ぶモ式（一〇九）

大正三年

デペルデュッサン式単葉機（一一六）　ルムプラー式タウベ型と磯部技師（一一九）　飛行機見学の阪谷副会長ら飛行協会々員（一二〇）野島銀蔵氏（一二二）　坂本寿一氏の飛行（一二五）　所沢飛行場（一二七）　重松翠歩兵中尉（一二八）　大隈重信伯爵、和田秀穂海軍大尉（一二九）　鳴尾の飛行競技会場（一三二）　ルムプラー式の飛行、試運転中のモラーヌ・ソルニエー式機上の荻田氏とリゼー氏（一三三）所沢飛行場上空のモ式（一三七）　海野氏のクリスト・ファーソン式飛行艇（一三八）　高左右氏の飛行（一三九）　星野氏の新作機（一四一）帰着した飛行機を母艦に吊り上げ作業（一四三）　フ式二号機の爆撃（一四四）　陸軍のモ式から見た青島市街（一四五）　陸軍機使用の爆弾（一四六）　狗頭埠の陸軍航空派遣部隊基地（一四七）　沙子口の海軍派遣航空隊基地、逃走後、海州郊外に不時着のルムプラー式（一四八）狗頭埠基地の修理工場（一四九）　青島の石油庫炎焼（一五〇）日足信亮常務理事（一五五）　紋服姿の荻田氏（一五九）　飛行中の翁風号（一六〇）　海野幾之介氏（一六二）　追浜飛行場の兵舎（一六六）久邇宮邦彦王殿下（一六八）　帝国飛行協会総裁推戴式（一七一）　佐村福槌氏（一七五）　大島健一陸軍次官（一七八）

大正四年

所沢飛行場へ向う帰還部隊（一八〇）　機上の荻田氏、大橋助手（一八一）　栖原豊太郎氏、歓迎宴に列席の陸海軍将校（一八六）　有川鷹一工兵中佐（一八七）　山内四郎海軍大佐（一八八）　馬越喜七海軍中尉（一九三）　中国公使に引渡した都築式単葉機（一九四）　立花了観氏（一九五）　沢田、阪本両中尉、名古屋に雨中着陸の一六号機（一九七）大阪出発の一五号機（一九八）　記念品の腕時計（一九九）　安達東三郎海軍大尉、武部鷹雄海軍大尉（二〇〇）　改造ルムプラー式九〇馬力機（二〇一）　モ式改造四型機（二〇三）　モ式の「不時着木」（二〇四）薄暮飛行の加藤工兵中尉、「雄飛号」命名書（二〇五）　岩本周平技師、雄飛号の離陸準備（二〇六）　フランスへ行く磯部鉄吉氏（二一〇）初期の追浜飛行場（二一二）　追浜出発のフ式一七号（二一三）　新舞子上空の一七号、新舞子海岸に着水の一七号機（二一四）　東宮殿下御一行の所沢お成り（二一六）　尾崎練習生の卒業飛行、三重号（二一

○）　渡部一英氏（二二四）　中沢家康氏（二二九）　ジャイロ式六〇馬力（二三〇）　チャーレス・ナイルス氏（二三二）　ナイルス氏のブレリオ式、会場をカーチス式で飛ぶナイルス氏（二三三）

大正五年

伊藤式恵美号（二三六）　翦風号機上のナイルス氏（二三九）　横廠式ホ号乙型、グラハム・ホワイト式大型（二四一）　東京飛行記者倶楽部の春季総会（二四三）　舞台機上の初瀬浪子氏（二四四）　カーチス式機上のスミス氏（二四六）　豆自動車のスミス氏、烈風飛行をおえたスミス氏（二四八）　青山外苑の低空飛行（二五三）　岡楢之助騎兵大尉（二五四）　山田隆一陸軍中将（二六二）　発動機検定場の田中館博士と栖原工学士（二六五）　島津式星型八〇馬力をかこむ検定委員（二六六）　島津楢蔵氏（二六七）　阿部康蔵氏（二七三）　ソツピース式シユナイダー型（二八〇）　山口三郎海軍中尉（二八三）　ミス・カザリン・スチンソン（二八七）　ミス・スチンソンの飛行（二八八）

大正六年

日本飛行学校格納庫、相羽　有氏（二九三）　永峰専治海軍大尉（二九五）　地図を見る後藤、佐藤練習生（二九六）　会式七号機、沢田秀工兵中尉（二九八）　原愛次郎氏、川上親孝氏（三〇〇）　曾我号（三〇二）　スミス母子（三〇五）　翦風飛行学校の工作（三〇九）　フランク・チャンピオン氏（三一〇）　スタンダード式H三型（三一二）　ソツピース式一型、折たたみ式の陸軍制式機（三一二）　益田工兵少佐の自由飛行（三一七）　追浜飛行場の金子少佐、多田機関大尉、井上大尉（三二〇）　馬詰駿太郎氏（三二一）　玉井清太郎氏（三二二）　立石関二氏（三二六）　山下亀三郎氏（三三三）　衣冠束帯の岸一太博士（三三五）

大正七年

阪元守吉歩兵中尉（三三九）　高木東太郎氏（三四四）　後藤正雄氏（三四五）　城東練兵場に着陸寸前の後藤氏（三四六）　甲式三型の横転（三四九）　杉山元歩兵少佐（三五〇）　宮崎達男氏（三五三）　中島知久平氏（三五八）　川西清兵衛氏、川西竜三氏（三五九）　寺内正毅首相（三六一）　尾崎氏の八〇馬力小型機（三六八）　川辺佐見氏（三六九）　チタ西北方のロ軍野堡、氷結中のキノンスコエ湖上に着陸のモ式四型（三七二）　イタリー派遣航空団（三七九）

大正八年

機上のルス・ロー夫人、大隈侯爵訪問のロー夫人（三八三）　井上二三雄海軍中佐（三八六）　フオール大佐（三八八）　フランス航空団幹部（三八九）　渋沢栄一男爵（三九〇）　各務ヵ原飛行場の操縦班（三九一）　徳永熊雄氏、寺家村和介氏（三九二）　戸田釜三氏（三九三）　矢木亮太郎氏（三九四）　沢柳猛雄氏（三九五）　西出清氏の飛行（三九七）　岩富英輔重兵大尉（四〇〇）　イタリー・バリラ戦闘飛行学校の団員、中島式五型一五〇馬力（四〇一）　ソツピース式三型、アブロ式五〇四K型（四〇二）　閑院宮殿下と対談のフオール大佐（四〇三）　洲崎飛行場に集結の祝賀飛行機、祝賀記念の撮影（四〇四）　山県氏の鶴羽号（四〇五）　茂呂五六氏（四〇七）　ゴルハム式一二五馬力機と山県氏、水田嘉藤太氏（四一五）　記念絵ハガキの内一枚（四一六）　第一回郵便飛行競技慰労会（四一八）　飛行機搭乗姿の田中義一陸軍大臣（四二一）　吉田禎治氏（四二二）　デ・ハヴイランド式DH・九型、ショート式F五号艇（四二六）　ブラックバーン式艦上雷撃機（四二七）　甲式三型戦闘機、丙式戦闘機（四二八）　乙式一型偵察機（四二九）

大正九年

滋野男爵と愛嬢綾子さん（四三七）　ソツピース式の雪上飛行（四四

○　丁式一型爆撃機（四四一）　有川校長の訓示（四四二）　横廠式三号型甲二〇〇馬力（四五二）　在米同胞号（四五六）　伊藤式恵美号一五〇馬力（四五七）　飯沼金太郎氏（四五九）　着陸前のフェラリン氏（四六一）　マシェロ中尉、フェラリン中尉（四六二）　紅葉館における帝国飛行協会の歓迎宴（四六三）　モ式六型一〇〇馬力（四六五）　高妻直道氏（四六九）　石橋勝浪氏（四七一）　畑航空局次長（四七三）　機上の小栗常太郎氏（四七六）　富士号と後藤勇吉氏、安岡駒好氏とカーチス式（四七九）　遭難直前のハンドレー・ページ式、謝文達氏（四八〇）　尾島飛行場のスパッド式一三型（四八三）　山梨半造陸軍中将（四九一）　郵便飛行参加操縦士（四九四）　郵便飛行審査委員と水田氏（四九五）　高橋氏の乗機（四九六）　久留米着陸の三氏（四九七）　石橋氏の賞状（四九八）　久能　司氏（五〇〇）　航空忘年会席の一部、水田飛行学校練習機（五〇四）

大正一〇年

戊式一型（五一四）　白水利雄氏（五一六）　日野俊雄氏の冒険（五一七）　河井田義匡歩兵中尉（五二一）　陸軍航空学校明野分校（五二三）　飛行士倶楽部の歓迎会（五三二）　ミス・バーの落下傘降下（五三三）　飛行団のカーチス式（五三四）　バード・バー飛行団から押収のカーチス式二機（五三五）　川西式K一型三〇〇馬力、玉井照高氏（五三八）　安岡、島田氏（五三九）　坂東舜一氏、川西式K二型と後藤操縦士（五四七）　秋田号と佐藤操縦士（五四八）　航空局第一回委託操縦生（五五〇）　臼井国海軍中佐、センピル大佐（五五三）　松永寿雄氏、グロスター式スパローホーク型戦闘機（五五四）　ソツピース式クツクー型雷撃機、パーナル式パンサー型偵察機、スーパーマリン式シール型両用艇、ヴイツカース式ヴアイキング型両用艇（五五五）　ハンザ式水上偵察機、山下誠一機関中佐（五五六）　代々木発着場の参加操縦士（五五九）　福長四郎氏（五六〇）　野村練兵場上空の白戸式（五七一）　石橋氏のスパッド式（五七三）　チューリン式一二〇馬力のアキラ号、佐藤要蔵氏（五七四）　機上の藤縄英一氏（五七五）　探照灯と戊式一型機、探照灯の光芒、機体に装備の照明（五八一）　丁式爆撃機を攻撃の甲式戦闘機編隊（五八二）

大正一一年

代々木に着いた川西式K三型（五九一）　イギリス航空団携帯の始動機（五九二）　スーパーマリン式チャンネル型飛行艇（五九三）　SS式飛行船（五九五）　水田中尉の飛行機と見物の大連市民（六〇〇）　不忍池を走る滑走機（六〇二）　津田沼の伊藤飛行場（六〇七）　下志津飛行場の飛行競技場、乗池判治氏（六〇八）　審判委員、根岸錦蔵氏、杉本信三氏（六〇九）　加藤正世氏（六一〇）　大柴栄輔軍兵中尉（六一二）　尾崎行輝氏（六一八）　大谷光瑞氏（六一九）　井上長一氏、日本航空輸送研究所開場式（六二一）　伊藤式飛行艇、伊藤式小型スポーツ機（六二二）　カーチス式ブルドツク型九〇馬力（六二三）　航空母艦鳳翔（六二四）　四王天延孝工兵大佐（六二七）　ユンカース式JF六型患者用機（六二八）　小林佐久麻氏、野中勝明氏（六三二）　大蔵清三氏、山階宮武彦王、同妃両殿下（六三五）　安昌男氏、郵便行嚢を積む藤原延氏、大場藤治郎氏（六三六）　ローマにおける各国代表（六四〇）　各種発動機、無線通信器と写真器材（六四一）　サガレン派遣のサルムソン式（六四二）　白川義則航空局長官（六四四）

大正一二年

洲崎出発の島田氏（六四七）　城東練兵場における貨物の積込（六四八）　島田武男氏（六四九）　ニユーポール式二九C一型戦闘機、アンリオ式HD一四型練習機（六五二）　霞ケ浦航空隊の各種練習機（六五四）　一〇式艦上戦闘機、吉良俊一海軍大尉（六五五）　一〇式艦上偵察機

（六五六）　後藤飛行団の各地飛行（六六一）　高橋信夫氏（六六二）　下志津飛行場の鳥瞰（六六三）　アストラ式トウレ型飛行船（六六五）　西村英雄氏（六六七）　福長氏の天竜号、下志津競技場の参加機（六六九）　伊藤式山県記念号、小栗式の磯健太郎氏（六七〇）　片岡文三郎氏（六七一）　石橋氏のスパツド式エルブモン型（六七二）　木津川尻飛行場の日本航空会社格納庫（六七三）　各務ヵ原飛行場（六七四）　東西定期航空会第二期運航開始（六七七）　震火災直後の東京市街（六七九）　ありし日の白戸飛行場（六八二）　波多野保二氏（六八六）　一〇式艦上雷撃機（六八八）

大正一三年

朝日新聞社立川格納庫（六九二）　東京上空の陸軍各種機の奉祝飛行（六九三）　羽太文夫氏、安藤孝三氏（六九四）　航空中のSS式飛行船（六九六）　霞ヵ浦着のアメリカ飛行艇（六九九）　中　正夫氏（七〇四）　川西式K六型春風号（七〇九）　城東練兵場に着いたド・アーチー大尉機、ド・アーチー大尉（七一二）　霞ヵ浦に着いたイギリス飛行艇（七一三）　安満陸軍航空部本部長（七二〇）　周回飛行競技陸上基地（七二七）　ブレゲー式と加藤寛一郎氏（七二八）　阿部氏の春風号、山階宮杯を手にした遠藤氏（七二九）　ドルニエー式ワール型飛行艇、山本五十六副長（七三一）

大正一四年

村山竜平氏（七三五）　菊池善五郎氏（七三六）　倒壊した日本航空輸送研究所格納庫（七三九）　煙幕展張の海軍機（七四〇）　木津川尻飛行場の別府航路機（七四一）　フェアリー式ピンテール型両用艇（七四四）　中島製ブレゲー式一九型、一四式水上偵察機（七四五）　一三式艦上攻撃機（七四七）　陸軍航空本部庁舎、井上幾太郎陸軍中将（七五〇）　ザンニ中佐のヴエノス・アイレス号（七五六）　後藤新平子爵（七六〇）　ブレゲー式一九A二型（七六一）　訪欧飛行出発の代々木練兵場、安辺操縦士と篠原機関士（七六四）　河内操縦士と片桐機関士（七六五）　兵科独立記念祭の所沢飛行場（七六九）　甲式四型戦闘機の高等飛行、乙式偵察機の編隊（七七〇）　グロモフ氏のソ連邦機デ・ハヴイランド式（七七七）　川西式K七型水上機（七八七）　佐藤重次郎氏（七九〇）　安東昌喬海軍少将（七九一）

大正一五年

日比谷公園歓迎会場の四搭乗員（七九八）　加藤高明首相（七九九）　一五式水上偵察機（八〇二）　一五式飛行船（八〇四）　フオツカー式C五型軽爆撃機、三菱製B二・二型軽爆撃機（八〇六）　三菱製八七式軽爆撃機（八〇七）　川西式K八型輸送機、渡辺信二氏（八一三）　三菱製イスパノ・スイザ式四五〇馬力（八一四）　三菱製虎型長距離機と中尾操縦士（八一五）　川崎製B・M・W式六型五〇〇馬力（八一七）　川崎製八七式重爆撃機（八一八）　海防義会のK・B型飛行艇（八一九）　F五号艇の飛行（八二五）　所沢へ着いたデンマーク機（八二七）　井口実氏（八三〇）　ありし日の東風号（八三一）　日本航空会社の操縦士（八三二）　遭難の川西式K七型（八三三）　井上準之助氏、安達謙蔵逓相（八三七）　谷田繁太郎氏（八三九）

〔前史・明治篇〕

その一　航空前史

(一)　太古・中古時代の伝説

建国神話における航空――天人、天女――仙術――羽衣――天狗――紙鳶――機器利用の降下運動――忍術

日本の航空紀元は明治四十三年末、東京代々木練兵場における陸軍の徳川、日野両大尉の初飛行が大きくマークされていて、おのずからそれに決定づけられている。しかしここへたどり着くまでの長い間には種々様々な夢をえがき、あこがれをもち、理想をいだいて寝食を忘れての苦心と創意が重ねられたことは、既に幾多の文献と資料に明らかである。

ことに最も興味があるのは、いわゆる建国神話の中に天地間の交通をうたつたものがきわめて多く、生まれながらの天孫人種を誇称したわが大和民族は、いみじくもこの世における「空」の支配者をもつて任じ、大空をわが物顔して天と地との間をいとやすく結びつけていたことは実に驚くべきものがある。

たとえば「古事記」の中に、

爾ニ天津日子番能邇々芸ノ命　天之石位(イワクラ)ヲ離レ天之八重多那雲ヲ押シ分ケテ伊都能知和岐知和岐弖(イツノチワキチワキテ)　天浮橋ニ宇岐士摩理蘇理多々斯弖(ウキシマリソリタタシテ)　筑紫日向ノ高千穂ノ久士布流多気(クシフルタケ)ニ天降リ坐シキ

とあつて、日本建国はそもそも「飛行」の思想をもつて始まつたものであると断定し、「日本書紀」には神武天皇の事績として、

また大巳貴大神なづけて曰く、玉牆の内国、饒速日命の天磐船に乗りて大空に翔行りて、この国に至つて降りたまふに至るに及び、依つて名づけて虚空見日本国(ソラミツヤマト)と曰ふ。

と、明らかに「日本」の上に「空」を冠しているのである。

神武天皇が東征の途中で、八咫烏（やたのからす）が道しるべの先導に立つたとか、弓に金色の霊鵄（れいし）がとまる瑞祥があつたとか、あるいは即位に際しては「真狭き国なれども蜻蛉のとなめの如くもあり」と仰せられたとある。しかし高天原がどこにあつたとか、天地の間をいかにして交通したかなどをあえて詮索するまでもなく、高天原はすなわちそのまま無窮の大空であり、天地間の往来は神であるからこそ自由自在であつたのだと、すなをに見ておくのが最も無難であろう。そしてこれをもつて今更に、わが日本建国はそもそも「飛行」の思想をもつて創始されたものであるというような牽強附会なことは考えたくはないが、近代のわが航空人にとつて一つのほほえましい寓話であることに間違いはない。

かかる上代における無限の神秘性が次第に薄れて来た民間伝説になると、もはや天地間の飛行は神以外は及び難く、よしもなきわざと化して新たに雲や風、鳥などが対象視されて来たが、しかもなおそれは超人間的な存在か、あるいは人間として最高の道徳を修練したものでなければ不可能な神業であるとされ、諦めとともに人間性に目ざめて来たのである。

すなわち天人、天女がそれで、万葉の歌人が、

足柄の箱根飛びこえ行く鶴の　ともしきみれば大和し思はゆ

と歌つたように空飛ぶによしなき人間の夢が天人を生み、天女をつくり、そ

して雲に乗る形態を創造したのであるが、この雲に乗る思想はむしろインド、中国から伝来した仏教に負うところが多く、正倉院御蔵の天平・勝寶時代の菩薩乗雲像とか、興福寺の飛天像らの彫刻、あるいは先きごろ焼失した法隆寺金堂にある玉蟲厨子の前面扉に描かれた二天の像や、同じ西の間天蓋の天人散華の図などは、みなこの象徴である。また文学的にも「古事記」や「萬葉集」に、

大空ゆ通ふわれすら汝が故に　天の河路をなづみてそ来し

み空ゆく雲にもがもな今日行きて　妹に言問ひ明日かへり来む

風雲は二つの岸に通へども　わが遠嬬の言ぞ通はぬ

と、あこがれているが、やがて中国から伝来した道学、儒学の知識によつて、人間が容易に飛行し得ると確信された仙術が生み出された。もちろん、生き身の人間が空中飛行の奇跡を修業するまでにはあらゆる刻苦艱難とたたかわねばならぬが、そのいうところは「釈名曰老而不死之仙也　仙即遷也　仙者飛行自在也」であつて、「天始天王、房中ニ在ツテ曰、易タルハ益易ノ道ヲ行フニ在リ、益ドハ精益シ、易トハ形ヲ易フ、能ク易ヘ益スヲ上仙藉ト云フ、不益不易、而不離死屍而行者常思霊寶ト云フ、神霊之也、実ニ精也」とあり、また「子朱、精ヲ愛シテ握固ス、閉気呑液気化シテ血、血化而精、精化而神、神化而液、液化而骨トナルヲ行フテ不怠、神精充溢シテ一年ニシテ易気、二年而易血、三年而易精、四年而易脈、五年而易体、六年而易骨、七年而易筋、八年而易形。形易フレバ変化シ道成ル、即チ仙人也」と、気の長い厄介千万な修業のうえ、ようやくその奥義をきわめるのであろうが、日本では久米仙人ひとりが最も人の口に親しまれている。その彼でさえとんだ不時着をやつて話のたねを遺しているが、「今昔物語」には、

「久米仙人は大和国葛上郡の人なり。吉野郡竜門寺に籠りて仙法を学ぶ。術既に成り一旦空に騰り飛で故里を過ぐ。偶婦人あり、足を以て衣を踏み洗ふ。仙人其の脛の甚だ白きを見て忽ち染心を生じ、即時堕落せり。遂に夫婦となる。一年高市郡に都市造営の時、仙人其役夫となる。役夫等呼びて仙人といふ。行事官怪みて其由来を問ひ、戯に仙術を以て木材を運搬せしむ。仙人即ち精進潔斎すること七日、空俄に陰り雷雨咫尺を弁ぜず、少



久米仙人墜落の図

許にして止む。見れば大小の木材飛来して造営の所に在り、行事官驚きて奏問す。天皇恭敬して免田三十町を賜ふ。仙人依て一寺を建立す、久米寺即ち是なり。久米寺は大和国高市郡久米に在り」

元来、仙術は中国のもので日本にはきわめて少い。そのくせ「仙人」という名前は昔から広く伝えられており、霞を食つて生き、雲に乗り風を御して空中を飛行し、あるいは若返りや長生きの術を心得ているものとされている。坪内逍遥の戯曲にもある「役の行者」は五色の雲に乗つて神出鬼没、世人を驚嘆させたという。

日本で、この仙術最後の記録者は明治九年に河野久という人が、大和の葛城山で修業して飛行したという話があり、この時代にまで仙術が遺伝されていたことが想像される。

天人とともに飛翔した天女には美しい羽衣という格好のものがある。近江国与胡浦、丹波国比治里沼、駿河国三穂などにおける同工異曲の羽衣伝説は既に有名であるが、これらはわが国ばかりではなく、世界的にもひろく分布している寓話であつて、羽衣の原始は鳥の羽毛であつたといわれる。「古事記」に「大国主の神、出雲の御大の御前にます時に、波の穂より天の羅摩の船に乗りて鵝の皮を内剝にはぎて衣服にして帰来る神あり」といつているが、内剝というのは全くまるのまま剝いだ鳥の羽皮であつて、後にこれが薄い白布に美化された

と見るべきである。「竹取物語」にも、かぐや姫が月宮に帰る時、大空から天人が雲に乗つて下降し、箱から天の羽衣をとり出して打ち着せれば、あッという間に昇天したと書いている。



天女と天狗の図（暁斎画）

一説には羽衣は羽車であるともいい、三穂（三保）の羽衣神社は、その昔、羽車社と呼ばれていたといわれ、「風土記」にも「羽車磯田社離宮也、大己貴天孫降臨之機為（欠文）其時大己貴登二天上一奏可レ須二糸々一、忽乗二御天日鷲大羽鷲羽車一、休二御穂御崎一後其鷲為レ奉之社也、曰有二天女説一羽衣一謬二羽車一也」の類である。

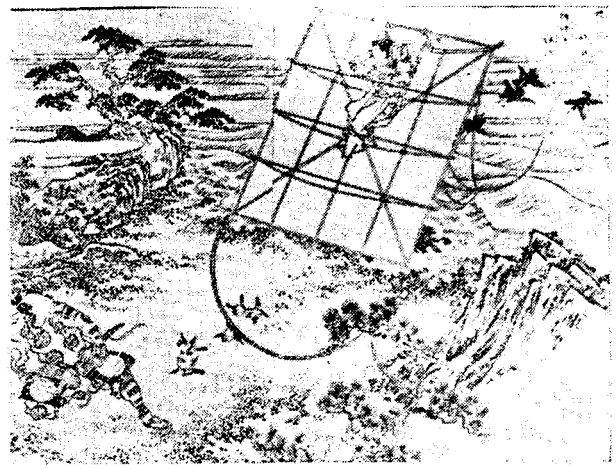
しかし三保海岸には今でも羽衣の松といつて、枝ぶりのいい一樹が人に親しまれている。天降つて来た天女が松の枝に羽衣をかけておいたのを、附近の漁夫が盗んで返さないので、天女も仕方なくその妻になつて幾年かを過ごした。ある時、漁夫が前非を悔いて羽衣を返してやると、天女は大いによろこび、そのお礼に仙術を教えて自分は雲の上を高く飛び去り、漁夫もやがて仙人となつて常に足柄山のあたりを往来していたという話は、よく知れ渡つている。

羽からやや進化したものが天狗（てんぐ）であつて、天狗といえば必ず羽うちわをもち、両脇にたくましい翼を生やしていることだ。「長門本平家物語」に「天狗と申すは人にて人ならず、鳥にて鳥ならず、犬にて犬ならず、足手は人、頭は犬、左右に羽生えて飛びありくものなり云々」また「和漢珍書考」には「一度此怪に触るゝものは忽ち顛癲す、偶其形を見たるもの曰く、身の長高く髪を乱し羅衣を纏ひ、両脇に肉翼ありて鼻長く、飛行自在を得ると見えたり」と、その形態を説いているが、この天狗ばかりは日本だけのものらしく、その多くは修験の高僧がなつたものだとも「鬼神論」で書いている。

松浦静山の「甲子夜話」に「得レ仙者或身生二羽翼一変化　飛行失二人之本一」とあり、天狗の飛行は知れ渡つた伝説であるが、同時に大衆からは非常に恐れられた怪物で、それをいいことに糊づけの翼をつけたにせ天狗が諸所に横行したその一つに加賀金沢のある物持ちが天狗の集団に襲われ、金子三千両を奪われるところを、どうもようすがおかしいと奉行所に訴え、捕手大勢が遠巻きに囲んで見ていると、天狗どもは千両箱を二人ずつで重そうにかついで谷の方へおりて行く。本物の天狗なら金の千両や二千両は軽々とひつつかんで空へ飛び上がりそうなものを、いよいよ怪しいとあつて、たちまち一網打尽にした。見ると果して鳥の羽や獣の皮で身ごしらえした天狗で、森の上から飛び降りて来た時は傘を開いていたからごまかせたが、さて帰りには飛び上がる術がないので悪事露見に至つたという笑い話もあり、鳥のような翼をもち、羽うちわを舵としたら空を飛べはしまいか、という夢が宗教的観念と混成して生まれた一つの畸形児であつた。

そこで天女の羽衣、天狗の翼を更に一歩進めて飛行性のある生物、たとえば、竜、麒麟、雷獣のような仮想動物から鶴、鷲などを利用して空に往かんとする欲念に到達した。もちろんこれも中国伝来の思想で、鶴や竜の背にまたがつて諸所を飛び歩いた話は、和漢とりまぜてずいぶん伝えられているが、ベルシャにのこされている伝説の中に、こういうのがある。

ひとりの王様が天にのぼりたい欲望から侍臣に相談したところ、さつそく鷲の子を四羽捕えて来て飼いながら人間一人乗るくらいの軽い木箱を造り、その四隅に一本ずつ投やりを立てて先端に肉片を刺し、その下に鷲の子を配して柱のやりにしばりつけた。そうしておいて王様を乗せて見ると、四隅の鷲の子は空腹のあまりやり先きの肉片に飛びつこうとして一生懸命羽ばたくので、それが浮力となつて王様は首尾よく一度は空中へ持ち上げられたが、間もなく落とされたという。



朝稚の紙たこ飛行の図（北斎画）

この生物依存から、やがて前進したのが紙鳶（たこ）である。紙鳶の根元は中国の師老鴟であるとも、また日本の旗幟（きし）であるとも種々の説があつて、平面凧と立体凧によつて、その観点を異にしているが、いずれにしても空中飛行欲がついに人工の機器利用にまで進んで来たことは大きな覚醒であつたといえる。

曲亭馬琴の「弓張月」後篇に、

「為朝、事に托して七歳の朝稚を十尺四面の紙鳶に托し着け、風にまかして引揚げ、紙鳶の索を引き断つて今ぞわが子の生死の際、源家累代の神正八幡の擁護をもつて朝稚を恙なく下田の浦へ落させ給へと、心の中に祈願してありけるが、伊豆の下田にありて為朝の音づれを待つ梁田時員は、不思議にも朝稚、紙鳶に乗りながら恙なくて彼の浦に落ち給ひしかば、深く歓びて暗号の狼煙を揚げて為朝に報じ、云々」

と描写され、その挿絵には北斎が大きな白無地の凧に少年が縛られて飛んでいる図を描いている。

も一つはやはり馬琴の「胡蝶物語」の一節で、夢想兵衛が「遊歴を思ひたちたる時、浦島仙人の教によつて飛行自在なる紙老鴟を獲て候えば万里の往還いと易し、舟車を用ゐるに及び候はずと推辞しかば、歓楽王かさねて、先生既にその紙鳶を獲て飛行自在をいたすこと、いかなる故と知りたるか、紙鳶は今何処にある、心もとなしと宣えば、夢想兵衛亦申すやう、何の故かは知らざれど班輸が雲梯、墨翟が飛鳶に異ならず、乗れば必ず飛行しつ、又降れというときは、この身をおろして、彼はそのまゝ虚空に冲し候也」とあり、また随筆には「老荘の書に雲気に乗るなんということあるを見て、実に仙人なれば雲に乗らるるものと考えたるものあるにや。鳥の飛行するは翼ある故なり。然れども雲の上にやすらふことを聞かず。人には翼あることなし。翼なければ飛行せんこと、いかでか鳥に及ぶべき。且つ雲は気なり、なほ煙の如し。形あるもの、これに乗るべきかは」と、大いに新しいところを見せている。そしてこの紙鳶の新知識は相当普及した形跡があり、これを悪だくみに使つたのが例の芝居にまで仕組まれた怪盗柿の木金助である。彼が大凧に乗つて名古屋城の金鯱（きんこ）のうろこを盗む話や、あるいは江戸城の見取図を描く話などは、その尤なるものである。

後世、明治元年の会津戦争の時、この紙鳶を使つて空中偵察をしたということが伝えられているが、真疑は明らかでなく、当時の関係者平田弁蔵氏や新島襄氏の未亡人の話では、城内で子供たちが凧をあげて遊んだことはあるが、実戦にまで使つたのを見た覚えはなく、あるいは中にそういう考えをもつてしたくをしていた人があつたかも知れないという程度である。

この紙鳶に次いで登場したのがからかさ、大ふろしき、羽織など身近なものを応用する降下運動で、今日の落下傘風景である。これはもつぱら忍術の士が用いた神武天皇以来の技法で、古くは源義経が忍術に長じていたといわれ、楠正成、武田信玄、上杉謙信、徳川家康ら、みなこの忍術をとうとび、高俸を贈つて忍者を優遇したという。もつとも一方には児来也とか、凧小僧とか、石川五右衛門、猿飛佐助のような人間も輩出したが、太古時代から洗練され尽して来た忍術そのものはきわめて厳粛なもので、その道の人にいわせると「軍事探偵の目的として発達し、日本男子の尚武の極致が遂に精妙なる武術にまで進歩し、最も巧妙な闘争術を案出」したといつている。

徳川時代には江戸城のお庭番になり、隠密となつて活躍し、また諸国を歩いて間諜をつとめ、全国の城の見取図などを作つている。その集団にも甲賀流と

伊賀流の二派があり、前者は東京神田の甲賀町に、後者は四谷伊賀町に住んでいたが、出身地は近江の甲賀郡と伊賀の伊賀郡である。これらの地方は地勢険峻で山嶽が重疊し、谷多くして深く、戦国時代から群雄割拠して常に争闘が絶えなかつた関係から、自然間諜的作戦を採るようになつた因縁で一層忍術の鍛錬が拍車づけられ、甲賀と伊賀が競い立つてついに流派を成すに至つたものである。



桜姫の傘降下図（湖竜斉画）

北条流軍学書の中にも、城壁などの高所から飛び降りるには、傘を開いて降下すれば安全に着地し得ることが保証されており、明暦の江戸大火の時、通路をふさがれた民衆が高い石垣の上から傘をひろげて堀に飛び込んだという話もある。西鶴の「諸国咄」には傘だけが旋風に乗つて非常な遠距離へ飛んだと書いてあり、またある浪人が浅草観世音の御堂の屋根から、大傘を開いて飛び降りた記録もあつて、やがてこれが錦絵にまで発展し、磯田湖竜斉の筆になる京都清水寺の舞台から雨傘をさして飛び降りる桜姫や、寛政頃の「鳥羽絵三国誌」の中には、これも清水寺から傘をもつて町人が飛び降りる漫画まで現われ、賛に「けがのないように」としてある。また義賊で鳴らした大阪の瓦幸は江戸の吊小僧にも増して変幻自在の機敏さで立ち回り、常にから傘をはなさず、大家に忍び込んだあとは屋根にぬけ出で、傘を開いて飛び降りることに妙を得ていたという。

かくてもはや天上するとか、航空するとかの超人的な夢からさめて、高所から空中を滑走する、あるいは跳躍して地を離れる、しばしたりとも宙に浮くという可能な範囲の堅実味と現実性に移つて来たのである。

これらのことは元陸軍大佐竹内正虎氏著「日本航空発達史」につまびらかである。

（二）徳川末期時代の兆候

日本固有の玩具――「はかた」の伝説――表具師幸吉の事績――飛び安里その他――風船と気球

空中を飛行することが鳥の飛翔、煙の上昇、凧の飛揚などから推して、必ずしも不可能でないという目ぼしがついたのは徳川幕府時代の末期である。泰西の文化は既にポルトガル、オランダあたりを通じて風の如く流れ込み、あるいは日本固有の玩具などから空中をも人間界にひき入れようとする理想は、往昔の宗教的、夢想的憧憬から飛躍して、はるかに前進の形となつて現われた。

そして小さい器械、模型、器物を飛ばせることによつて暗示を求め、将来の発展性をうらなおうとした努力は十分に認められるものがあつた。すなわち追羽根、竹とんぼ、投扇興（扇おとし）、風車などの運動が飛行に対する一つの示唆（じさ）となり、やがて一種の模型グライダーに結実して空中飛行の理念探求に精進した事実である。

享保年間、人形芝居の大家竹田出雲が精巧な鳥を作つて飛ばし、世間を驚かせた時、錦文流作大門屋舗に「ぜんまいとけいからくりは竹田近江掾、鳥を作つて空中を飛ばす、挟箱より乗物を出し、人を乗せて、云々」と書いているし、またそのころの名僧春澄の著わした「賢問子行状記」には、奈良の若い仏師が唐に渡つて仏工となり、間もなく名手をうたわれたが望郷の念やみ難く、ある時、庭におちて来た小鳥の死骸に目をつけ、これをひろつて日夜苦心の末、ついに一個の五尺余りの大鳥を作つた。そしてその腹中に彼自身がすつぽ

り入り、両手で両翼を羽ばたきながら飛び出し、見事大海をわたつて九州北岸に飛び着いた途端に、片翼が折れて空中分解した。幸い命に別条はなかつたが、その片羽のひらひら舞い落ちた所が「はかた」すなわち博多である、という由来記が出来た。

これに因んで、も一つの伝説は、木曾匠が自ら刻んだ大木兎に搭乗して、国外脱走を企てる隠謀を知つた領主が大いに怒り、小姓に命じて、これを射落させた。その矢が大木兎の一翼を貫き、それが干潟におちたので「羽潟」と呼ぶようになつたというのであるが、その二つともがどうして今の「博多」に変つたのかはつまびらかでない。

大体、空中飛行の大望に駆られたあげくが、自由に空飛ぶ鳥類を模倣することに帰着するのは自然の経路である。しかし航空思想は誰にでも通用するものではなく、また誰でもがもつているあこがれでもない。ことに当時の日本において、「鳥のまねして空を飛ぶ」などというめつそうもない異端のことは、幕府の固い禁令に触れるばかりでなく、近所合壁からは狂人扱いされ、嘲罵冷笑の上に迫害まで加えられて、尋常一様の忍耐と克己では目的達成はおろか、その片鱗さえ成らなかつたのである。

この時代において、たまたま岡山の表具師幸吉の事績が、菅茶山の「筆のすさび」によつて紹介され、近来ことに人の口にのぼつて、わが国出色の航空先達となつたが、まだこの他にもこの種先駆の士は、地方にずいぶん隠れていたのではないかと想像される。

菅茶山の幸吉伝は、

「備前岡山の表具師幸吉といふもの、一鳩をとらへてその身の軽重、翼の長短をはかり、わが身の重さを掛けくらべて自ら羽翼を製し、機を設けて胸前にて操り摶ちて飛行す。地より直ちに揚がること能はず、屋上より羽打ちて出づ。ある日、郊外をかけり廻りて、一ところ野宴するを見おろして、もし知れる人にやと近よりて見んと、地に近づけば風力弱くなりて思はず落ちたりければ、その男女驚き叫びて逃れ走りける後に、酒肴沢山に残りたるを幸吉あくまで飲みくらひして、また飛び去らんとするに地より

は立ちあがり難き故、羽翼をおさめて歩して帰りける。後、このことあらはれ、市尹の庁に呼び出され、人のせぬことをするは娯楽と云へども一罪なりとて両翼をとり上げ、その住める巷を追放せられて他の巷に移しかへられける。一時の笑柄のみなりしかど珍らしきことなればしるす。寛政の前のことなり」

幸吉の人となり、事績などについては竹内正虎氏が微細にわたり行き届いて調査した「鳥人浮田幸吉考」の考証があるが、ここにその大要を摘録させてもらう。

「幸吉は備前児島郡八浜に生れた。出生の年月は詳かでないが、幾多の資料によつて判断すれば宝暦年代であつたと推定される。幸吉の家は桜屋と称へ、八浜における名家であつた。伝説に従へば宇喜多秀家、関ヶ原にて敗戦後、岡山城下の士は各地に離散したが、桜屋もその中の一人であつたといふ。それがためか、昔から浮田姓を名乗り、一族の墓石にも浮田亮閑、浮田亮命等の号が残されてゐる。桜屋は八浜有数の資産家で宏壮なる家屋を構へ、幸吉の父は旅館業を営み、兼て表具師であつた。幸吉又幼にして表具師を職とし、稍長ずるに及び隣家に別居して同じく表具師をなし、その如何なる動機であつたかは不明であるが、岡山に出たあとも表具師を業とした。又一説には紙屋をも業としたと伝へられてゐる。その住所も判然しないが上之町といひ、又西大寺町ともいふ。かくて二十数歳の頃、岡山市旭川に架する京橋上より飛行して官憲の叱責を蒙り、後釈さるるも岡山に居住するを得ず、諸国を放浪して駿府（静岡）に至つた。（中略）幸吉の最後については或は岡山に於て飛行後死亡したといひ、或は静岡に於て処刑せられたといひ、或は静岡県見付にて死亡したといひ、伝説は頗る区々であるが、備前屋の墓石が静岡市の福泉寺にあり、且その子孫が現に静岡市江川町に居住しあることよりするも、幸吉はすくなくも静岡附近で死んだことは疑いないところである。しかし幸吉の墓も過去帳も備前屋の檀寺たる福泉寺に現存しないのは幸吉は所謂逐放の身分で、その死去に当り、世の疑惑と官憲の調査をおそれて凡ての物件を焼却して何物も

残さなかつたといふ伝説と対照して無理からぬことと思ふのである」

この事績については外に「黄薇野譚筆田満禾巻中二十一偽天狗」、小島天楽の「寓居雑記」、西山拙斎の詩「鳥人篇」、広瀬旭荘の「九桂草堂随筆」及び岡三慶の「装工幸吉化鳩而飛事」、今泉定介の「百家説林」などがあり、いずれも前掲の菅茶山の随筆と同工異曲で、まさしくわが国滑空の開祖たる位置を占めている。しかも竹内氏の研究によると、この事実はほぼ天明五年（西暦一七八五年）のころとされているから、世界最古といわれるイギリスのケイレーの飛行に先きだつ二〇余年、ドイツのリリエンタールにさきがけること実に一一〇余年の先駆であつて、日本航空史をひもどく上にけだし偉大な足跡を残したものといえる。と同時に彼の存在と全貌が当時の世代から顧られなかつたのは、日本文化の罪といわねばならない。

蛇足ではあるが、地元岡山には、また別にこういういいつたえもある。「幸吉は池田藩の身分ひくき者で、平素から奇人の名あり、障子様のものを造りて或る夜、城の上より飛び降り、濠に落つ。則ち切支丹の行いなりとて打ち首」になつたというのであるが、これはやはり表具師幸吉の方に信をおくべきであろう。なお西山拙斎の詩に「鳥人篇」というのがあるが、飛行家を「鳥人」と形容するのは、わが国近代の通語になつているが、この字源は拙斎にあるのではなかろうか。

幸吉以後、数人の滑空者が現われており、その中でもつとも活躍したらしいのが琉球の安里周祥である。郷里を那覇にもつ元雑誌「科学画報」の主筆宮里良保氏の調べによると、わが天明乃至寛政時代に「飛び安里」とあだ名されて那覇市近傍の泡瀬の浜の断崖で飛んだことが、ほぼ明らかとなつた。器具は弓を水平に支柱に取り付け、弓の上に鳥の翼形のものを装備し、これを足で上下に動かして飛行するので、宮里氏はその後裔（こうえい）である安里ゴゼという老婆に会つていろいろ尋ねて見たが、「安里家には飛行機の設計図と思われる記録が沢山残つていたが、永年折りたたまれたままになつていたので、くつついてしまつてとても広げて見ることは出来なかつた」のを数回の火災でほとんど焼失し、わずかに残つたものも「その始末に困り、捨てるにしては先祖にすまないやうな気がするので、空を飛んだといふ先祖に送り返すつもりで、残つた書類をそつくり野原にもち出して、籠に入れたまま燃して煙と灰を空に飛ばしてしまつた」ということに、同氏は非常に落胆したといつている。

系図を見せてもらうと家代々が花火師で、飛び安里もその家業をおさめていたが、土地にまれな秀才といわれていたというから、頭の発達した新人だつたことが想像される。

昭和六年六月十日の山陽新報には、「天保年間、伯耆国会見郡山市場（今の米子市）の三刀屋なにがしは、鳩に模して翼を作り、松樹の上から飛んだ」ことを載せており、昭和八年十一月発行の雑法「歴史公論」に吉川芳秋氏が、天明年間における三河国宝飯郡御油町の貸席戸田屋の主人戸田太郎太夫の事績を発表し、それについて竹内正虎氏が、その縁家先きの豊橋市魚町の弘文堂文房具店を訪ねて調べている。

それによると太郎太夫は青年時代は発明に没頭し、飛行機を研究するに及んで御油の海岸にやぐらをもうけ、その頂上から自作の飛行機に乗つて飛び出し、たちまち墜落して重傷を負つたが、その飛行機の残骸がつい最近まで物置に保存されていたという。やはり主体は鳥をまねたもので、竹の骨格に渋紙をはり、足で踏むと翼がバタバタ回転するというしかけだつたそうである。当時このようなことにこる者は非常な圧迫をうけ、流罪にさえなるほど、厳しいものであつたが、太郎太夫は幸い御油の旧家で貸席の大元締のせがれだつたので、大目に見のがしてもらつて済んだが、親の遺産は全部使い果たし、やむなく豊橋に移つて実業に従事したという経歴である。ところがその子かあるいは孫にあたる十一代目の太郎太夫が、これまた変り者で飛行機に腐心し、鶴の格好を選んで機体を造り、御油の音羽川原でしばしば飛び、時には墜落したこともあつたと、附近現存の老人達がいい伝えているという。

更に羽後秋田の儒者人見蕉雨の「黒甜瑣語」に、年代は明らかでないが、（著述は寛政年間）秋田附近の仁井田村の一農夫が一羽のからすをいけ捕り、両翼や胴体その他の重量や寸法をはかつて自分の体に比例した大きな双翼を作り、これを両肩に結びつけて手で羽ばたきながら飛ぶことを考えたが、平地から飛

び上ることは出来なかつたけれども、だんだんやつているうちに屋根や丘陵から飛び出すことを覚え、ついに十五、六間くらいの距離をたやすく滑空することが出来るようになつたと書いている。

またこれも年代が不明だが、伊勢の久居にも飛行機様のものを造つて飛ばすのに懸命の人がいたが、官憲のおとがめを被り、「将来恐るべき者である」という理由であつさり斬罪に処せられたと、元陸軍中佐内藤清信氏が土地の古老から聞いたと語つている。

その他、九州の唐津、安房の君津郡久留里などにもほとんど同じような手法で空中飛行を企図した先覚の士がいたことを竹内正虎氏は、その著書で認めている。

これらの悲壮な手細工の苦心時代に突然、現われたのが風船、気球の類である。この種の先駆者として、わが国では平賀源内があげられている。それは明和年間、長崎から江戸へ上つたおり、泰西からのみやげ物として某大名に一個の空中飛行船を贈つたことに注目されているのだが、当時の西洋熱情からして紅毛のみやげ物というのはうそで、新知識の源内自らが蘭書を参考に考案創製したものを価値づけるための方便ではなかつたかとされている。ことに飛行船そのものが実物大のものであつたか、あるいは模型だつたかも判明しないのであるが、その図面を見ると、船形の軸心に一本の柱を立て、その頂部に円形の風袋というものがあり、下にも船中一ぱいの風袋がある。また別に更に一本の小さな支柱があつて、その頂部にも風袋がある。そして船の前後にケンスフルという小球をつるし、前部に一個、後部には二個あり、そこで風袋は浮翔するためのもの、小球は船全体の平衡を保つためのものではないかと想像される。源内氏の説明によると、船の乗員数は五、六人を限度とし、飛行中、風がやんだ場合は風根というもので下から風を吹き上げて船を浮かす。風根は皮でこしらえ、平常はたたんでおき、無風状態の時に使うのだそうで、これによつて下から吹き上がる風力は非常なもので、「飛行船を飛ばすこと妙なり」といつている。その風根は大きさ五、六尺、深さ八尺ばかりの風船形をしたもので、下部をタタラロというのだが、どんな意味のものか分らない。

大体、ヨーロッパで気球がはじめて創造されたのは一七七六年、わが安永五年にイギリスのジョセフ・ブラック氏が水素ガスをつめた気球に重量物をつけて空中に飛ばしたのが初めであり、次いでフランスのモン・ゴルフイエ兄弟が熱ガスをみたして飛ばしたのが一七八三年、わが天明三年のころとされているところが、これらの気球の図面がオランダを通じて続々わが国に舶来し、その数、数枚に及んでいる。わが国では上下一般にこれを風船と呼び、明治の中期前に至つてようやく気球になつたのである。

安政元年正月作の佐久間象山の詩の末節に「安得二風船一下二聖東一」の一句がある。時あだかも黒船時代で、前年ペルリ一行を向う一年先きの約束で帰したが、その期限が来たので再びアメリカ軍艦が来航しようとしている時の偶感で、「相手の謀り事を知つて、これを凌駕し、戦わずしてその企図を挫折せしめねばならぬ。それにはアメリカの情勢を具さに知る要があり、何処にか風船を手にいれてワシントンに行きたいものである」というのである。

また象山には別に「望月詩」と題する長篇の詩があり、気球に駕して月の世界に遊びたいとうたつている。しかもそれから間のない萬延元年、わが遣米使節新見豊前守一行がフイラデルフイヤで、まのあたりに気球の上昇を見学しており、日本人で実物の飛揚実験を見たのは、実にこの人達が最初であろう。

ただここに仙台の人で、米を積んで江戸に上る途中、難船してシベリヤに漂流した十数人が、露都ペテルブルグで気球の飛揚を実見した話がある。それは寛政五年ごろのことだが、「大球の下に幾条もの紐で小船がつるされ、男女二人が乗つて地上に結んだ索を解くと、船は大球に従つて徐々に飛び上がり、間もなくかすかに見えるほどに遠く高くのぼりつめ、やがて南へさして横に走るようだつたが、そのうちに見えなくなつてしまつた」とあるから、事実ならば遣米使節をはるかに先んじた人達である。

寛政八年（あるいは天明六年ともいう）、森島中良氏がその著「紅毛雑話」でフランスのモン・ゴルフイエ兄弟の気球を紹介し、新見豊前守の随員柳川兼三郎尚清氏の滞米日誌には、フイラデルフイヤにおける気球の見学を記しており慶応四年には此花新聞第一号にニューヨークでの気球上昇記事を掲げて「各国

共、風船は余儀なき時に用いて、みだりに乗ることを禁ず、余りに高く登りて空気に離るれば死ぬ故、これに乗るものは馬鹿ものなりというよし」と書いてある。また福沢諭吉氏の「西洋事情」には、その開巻劈頭に気球の空中浮揚を報じ、大森秀三氏のイギリス本翻訳の「博物新編訳解」にも気球について詳細を紹介し、「大さ厦屋の如し」と形容している。

かくして当時のきわめて進歩的な識者の間には、空中飛行の可能性と実現性について相当認識が深まり、高揚した所説とともに航空思想の動きはとみに現実化し、普遍化する様相を呈して来たのである。

(三) 明治中期までの発芽時代

(A) わが国気球の嚆矢

西南戦争に気球兵器の企画——海軍の試作成功——陸軍の試作と外国製輸入——民間の各種考案と著書——英、米人の気球公開飛揚——岡山県から山梨県下へ飛んだ風船

三〇〇年の鎖国政策はくずれて、日本新興のあけぼのは明治維新の開幕とともに光りがさしそめ、風のように吹き寄せる泰西文化の潮に乗つて、わが空中文明は果して気球から興つた。

明治二年二月の「もしほ草」と九月発行の横浜新報（外人経営）には気球に関する我国のニュースを掲げ、前者には「ニューヨークよりロンドンまで三千五百里の海上を風船にて渡らんと企てたる人あり。この人、以前にはフランスよりロシアまで七百里の空中を五時間にて飛行せり云々」

また後者には空中飛行機（気球の類）のことを記したあとに「日本の有志諸君も、この如き至妙の発明を志し、これに倣ふことを要望する。日本人がこの器械で内地を飛行すれば払暁に東京を発して長崎を巡覧し、日暮れに滞りなく東京に帰るを得べし」などと奨励しているが、果然、同年冬、麻生弱吉氏が「奇機新話」を著わして軽気球の製法と飛行術を紹介するに至った。

超えて明治七年、長野県人岩田平四郎氏が空中飛翔機という一飛行機の設計図を作つて工部省に提出し、審査を請願したが、原始的な鼓翼式のものだったので、人間の空中飛行は不可能であると断定され、翌八年には開成学校の理学教師市川盛三郎氏が赤ゴムの小型風船を造つて水素ガスで飛揚させた記録があるが、内容はつまびらかでない。

この年、海のかなたに普仏戦争が起り、パリに籠城したフランス軍が気球を飛揚して敵胆を寒からしめた驚異的な報道は、いち早くわが国にも伝わつて来たが、日本内地にも明治十年、たまたま西南戦争の突発を見るに至った。

そして熊本籠城軍の苦戦打開に、陸軍当局はパリ軍の故智にならつたか、気球の利用に気づき、工部大学に委嘱して学生志田林三郎、高峰譲吉、森省吉、原田来吉、安永義章及び岩田武夫氏ら当時の権威六名が三〇〇円の予算で日夜を兼ねて直径約五尺、美濃紙製のものを試作して飛揚実験にも成功したが、なにぶんにも小さ過ぎて実用にならず、今度は海軍に頼んで東京築地の海軍操練所（後に海軍兵学校）で造つてもらうことにした。

よつて海軍省では麻生武平（後に機関大監）、馬場新八、村垣正通氏を主任とし、これに機関科の生徒浦野喜三郎、森友彦六、山本良三郎及び山本直徳氏を助手にして四月半ばからまず模型の試作にかかり、直径五フイート、容積一一三立方フイート、重量六七〇匁のものにゴムを塗つて気密とし、石炭ガスを充たして飛ばして見ると大成功なので、引続いて本物の製作に着手した。

五月半ば、半月足らずで出来上つたわが国最初の軍用気球は、ミシン縫した奉書の紙一二〇反をもつて長さ五四尺、幅三〇尺、周囲一〇二尺、これにゴムを塗装し、東京金杉の瓦斯局から六五〇間の管で気嚢にガスを送り込み、その量一五、〇〇〇立方尺に達した。

そこでいよいよ試験飛揚の段になつて五月二十一日、築地の海軍省前の原で気球の下に一人乗りのつり籠をさげ、その底に一本の太い麻綱をつけて地上と連結し、一人ずつ製作者全員が試乗することとて、まず馬場新八氏が先登に搭乗した。緊張その極のうちに気球は首尾よく離陸して微風の中をなめらかに高

度をとり、異状なきをたしかめてから、やがて合図の赤旗によつて、下から綱をひいて降ろし、安全に着陸した。この高度約三六〇尺、次いで森友彦六氏が約六六〇尺、浦野喜三郎氏が四八〇尺、麻生武平氏が約六六〇尺、山本良三郎、山本直徳両氏が同様に四八〇尺の高度記録を作つて大喝采を博した。なにしろわが国最初の大風船が、実際に空へ上るというので諸所方々からの見物人が黒山となつてとり囲み、時ならぬ賑いを呈したという。

かくて大体の成功を収めたが、この時既に現地熊本の形勢は有利に一変しており、もはや気球の応援に待つまでもない状況になつていたので、海軍では独自の研究として引続き二号気球の製作に着手する一方、更に六月二十三日、海軍操練所前の釆女原で陸軍の関係将校立会いのもとに再び飛揚実験を試み、特にこの日は二、三の宮殿下を初め、各大臣も臨席して首尾をきわめたと同時に、おうむね軍用兵器としての価値が確認されるに至つたのである。

そこで海軍では前よりもやや小型の二号気球の製作を急ぎ、十一月、たまたま明治天皇が操練所に行幸のみぎり、この両気球を御覧にいれ、一号球には石炭ガス、二号球には水素ガスを充たして気球飛揚の装置、水素ガス製造の方法、あるいは石炭ガス送入の状況などを細かに御覧になつた。すなわち一号球には人間の代りに重さ一八貫の砂嚢を積んで離陸させ、順調に約六〇〇尺の高度までは達したが、途端に気嚢が爆発して瞬く間に焼失してしまつた。

係官一同青くなつて直ちに水素ガスの二号球の準備にかかり、三二貫のバラストを載せて離すと、これまた見事に昇騰して約五〇〇尺の高度にのぼつた。しかしおりからの烈風に翻弄されて危険なので降下のしたくにかかると見る間に、ぷつりと繋留索が切断し、漫々とはらんだ気球は西風に追われ追われて見る間に海のかなたに飛び去つて行つた。

後刻、千葉県葛飾郡高谷村の沖合に落ち、出漁中の漁師が初めて見るこの怪物の胴つ腹を寄つてたかつて突き破り、めちゃくちゃにしてしまつたのを収容して附属品と一しよに陸軍省に引き継いだ。

陸軍でも製作費一万円を投じ、士官学校で学科提理武田成章氏が指導監督となり、教官上原六四郎氏主任で気球製作に当ることになり、もつぱら運搬に軽便なこと、比較的小球で、昇騰力を増加することなどを目的とし、六月半ば過ぎから着工して九月下旬に第一球を完成した。

出来たものは円型で、甲斐絹にこんにやく澱粉とゴムの粉末をまぜて煮沸したものを塗つたあとにグリセリンでしあげ、ことに特筆すべきは万一の危険に備えて気嚢の下に畳み込みの風傘をつけ、球を切り離して、これを開いて降下するという装置であつた。二人乗りのつり籠には、まず地上との連絡用に電話をとりつけ、望遠鏡、写真機、風力計などを装備して軍用たるの本質にそなえた。

かくて数回の実験の結果、ほぼ完成したものは容積一一、〇〇八立方尺、面積二、四八五平方尺、中径二丈七尺、高さ三丈六尺八寸、大気の上圧力八四貫というもので、これを翌十一年六月十日、ちようど東京牛込の市ケ谷高台に新築落成した陸軍士官学校の開校式に因んで披露飛揚を行つた。

校庭で多数の文武官囲繞(いぎよう)のもとに石本新六少尉(後に中将、陸軍大臣)が藤づる製のつり籠に単身搭乗して手旗信号しながら次第に上昇し、約三〇〇尺あまり上つたが荷重が過ぎて、それ以上の高度はとれなかつた。しかし見るもの大いに歓喜したそうで、士官学校保存の記録を見ると、その末尾に「この球を製作するに当りては、一意にこれを戦陣に試みんと欲するにあり。今幸にこの開校の典に会い、反て以て太平の儀章を粧飾するを得る。祝すべきの至りならずや。然れども安そ知らん、他の奇功を此の軽気球に要する時無からんことを」といつているのは殊勝な実感であつた。

民間でもこの年十一月、京都の人三崎虎吉氏が紙製の気球を造り、自らこれに乗つて飛揚し、空中から赤い旗を振つてあいきようをまいた話があり、これらわが国気球の嚆矢(こうし)はフランスのモン・ゴルフイエ氏以後、実に一世紀の時間が経つていたのである。

翌十二年三月、山形県鶴岡の博学の士松森胤保氏が手働式ヘリコプターを考案し、更に前掲の長野県人岩田平四郎氏が、その後も引き続き飛翔器の発明に努め、「空中翔機械」と名づけて四肢を使つて飛ぶ打翼式のものを携えて工部省をおとづれたが、前のものと比べてさしたる進歩もなく、「無益であるから断念するがいい」と、さとされている。

明治十九年に発行された井上勤氏飜訳のフランス人ジュール・ベルヌ氏著「アフリカ内地三十五日空中旅行」は、おそらくこの種最初の著書であろうが、更に同年、服部誠一氏もフランスのアーロヒルト氏原著の「世界進歩」を出版して来るべき二十世紀時代の空の交通機関を空想し、翌々年には自著「明治百年記」を書いて、その中に「乗雲船」というものを描き、「さながら群鳥の乱れ飛ぶが如く、空中に盗賊出でて空中警察を設けし程に盛んとなり、太平洋乗雲飛脚船会社起りて、欧洲と米国との間に定期往復を開きたれば、蒸気船の一時間に僅かに百里内外を走る火輪船を迂なりとして乗船するものなく、空中の往来は自由となり、人類も亦、飛鳥に異らざる時世となれり云々」と創作しているのは、正に今日の航空時代を予見していたといえよう。

さきに述べた松森胤保氏が明治二十一年二月「南郊開物経歴」を著わし、長年にわたつて研究した飛器に関して縷々(るる)その意見や創案を述べている。その研究に成つた飛器は鳥型つり籠、鳥船及びトンボ回りなどの三種類だが、部分的のものをいれれば十数種に達し、いづれも大体鳥類の本質にのつとつたもので、トンボ回りというのだけが現在のヘリコプターの原理に近いものである。

松森氏と同県の東田川郡長沼村の斎藤外市氏もまた、きわめて熱心な研究家で明治二十二年、軍用軽気器を創案して図面と諸元明細書を陸軍省に提出した。

するとこの翌二十三年秋である。イギリス人スペンサー氏が軽気球を携えて来朝し、横浜と東京で搭乗飛揚を公開した。最初は横浜で行い、十一月十二日には二重橋前の広場で陛下のお目にかけ、無風状態ですこぶる調子がよかつたが、やがて落下傘で降下の途中、ふと御座所の真上であることに気がつき、急ぎ方向を変えようとして誤まつて横滑りして軽傷を負つたが、それやこれやで満都の人気沸騰し、同月二十四日、上野公園の博物館構内から飛び上つた時は、近在からも集まつて来て上野の山は上も下も見物の人で埋まる盛況だつた。



図下降傘落下氏ーサンペス

スペンサー氏は四十才前後のたくましい壮者で、普通の背広服で無造作に気球の下に設けた横木に腰をかけ、合図とともにガスを一ぱいはらんだ気球は徐徐に昇騰し、音楽隊の花やかな奏楽に送られながら約六〇〇尺の高空に達したが、やがて落下傘がパッと花のように浮くと、氏は片手に帽子を打ち振りながら南風にあおられつつ悠々降下し、道灌山附近の水田中に着陸した。

このスペンサー氏に一と足遅れて十二月初め、アメリカからもボールドウイン氏が同じような気球をもつて東京に現われ、両国の中州と上野で揚がつて見せたが、先人直後の二番手のこととて種々工夫をこらし、まず気球には松葉の煙を貯えておいて、飛揚しながら黒煙を吹くしかけで衆目をみはらせ、氏自身は両足を横木にかけて逆さにぶらさがつたり、あるいは横木に立ち上つてはしご乗りのような曲芸を演じるなど、空中サーカスで見物をはらはらさせた。

この二外国人の風船乗りがしばらくは大評判となつて錦絵が売り出され、花かんざし、風船あられ、ゴム風船、または紙製のパラシュートなどが都大路に流行し、翌年正月には五世尾上菊五郎が横浜の喜楽座と東京の歌舞伎座で二番目物として「風船乗評判高閣(ふうせんのりひょうばんたかどの)」を常盤津、清元連中のほかに市中音楽会の楽隊をあしらつて上演すると、これがまた大受けにうけ、美しい錦絵となつて満都の子女を悩殺するという余談を生んだ。明治末年ごろまで菊五郎扮するところの黒上衣、白ズボンの風船乗りの錦絵が絵草紙屋につつてあつたことを記憶している人もあるにちがいない。

なお邦人では、この数年後に大阪の曲芸師奥田弁吉氏が、落下傘の実演を見せたのが初めであろうといわれているが、詳しい記録は残つていない。

さて陸軍では、フランスのヨオン会社から三七、〇六一立方フイートの一人乗り球状気球をガス発生機や繋留車などをつけて購入し、工兵会議(後の技術

研究所）の審査官北川武之大尉主任で研究に当ることになつたが、輸送中、インド洋附近の熱帯海域通過の影響で塗料が溶け、気嚢に腐蝕をさえ生じている個所があり、応急修理で試験飛揚の結果、ともかく一、二〇〇尺の高度を得、翌二十五年春、明治天皇のお出ましを仰いで披露に及ばんとしたが成績思わしからず、大修理を加えて演習その他にひき出して見たが所期の目的を得られずに終り、やがて日清戦争に直面して、何とか工夫して役立てようとしたがついに物にならなかつた。

一年前の二十四年春、地方の民間に一つの頼もしい挿話があつた。製作者の氏名も経歴もわからないが、岡山県真島郡落合村の某氏が小型の風船を造り、これに手紙と官製の葉書を封じたものを結びつけて大空へ手放した。

その日は三月十日だつたが四月一日、二〇〇里を距てた山梨県南巨摩都三里村に、この風船がしなびはてて落ちて来た。村の人がひろつて見ると、手紙にこの風船が落ちた日と場所を書いて、左記へ葉書を出して下さいとあるので、村の長老が早速その通りに岡山の落合村へ葉書を書き送つたというのであるが二十日あまりを風雨に流されながら飛び続けた耐久力は、何で造つたのかも不明だが、当時の風船としては相当精巧なものであつたことが想像され、一つのりつぱな記録であるといい得る。

かくて「気球は航空機の生みの親なり」という世界の通念は、そのままわが日本の航空界にも、そつくりあてはまるのである。

(B)　二宮忠八氏の模型機と丸岡桂氏の飛翔器

力学の研究と鴉の滑翔姿態——模型飛行機に成功——日清戦争従軍中の飛行機利用方上申——矢頭良一氏の研究——航空輸送の日本飛行会社計画——空中小説著わさる——歌人丸岡桂氏の空中飛翔器

明治二十年五月、四国丸亀の歩兵第一二連隊に看護卒で入営した愛媛県宇和島の人二宮忠八氏は、勤務のかたわら薬学を研究しているうちに、ある時、ふとした動機で一つの物体に同時に二つの力を加える時は、力の強さの対角線に向つて進む力学の原則について考え出し、解決のつかぬままに二十二年十一月、旅団対抗の機動演習に参加した。行軍半ばのある日、香川県仲多度郡十郷村の樅木峠で昼食をとつた後、やがておびただしいからすの群が、どこからともなくいつせいに舞い降りて来たと見ると、あたりに食い散らかしてある竹の皮の飯粒を、眼前に人なきが如くついばむのだつた。


二宮忠八氏

二宮看護卒は何気なく、これらからすの行動を見守つているうちに、ふとその飛翔の姿態にはげしく胸をつくものがあり、思わず膝をたたいた。実にこの時こそ、氏にとつては運命的な寸刻だつたのである。

からすはある位置までは鼓動的に翼を上下するが、目ざす場所に接近したあとはいずれも両翼を固く緊張し、仰角度をもつて水平に滑翔する習性であることを発見したのである。そこで初めて、その進行力と重力との関係に気がつき、この原理を推して行けば人類の空中飛行もあえて難事でないという暗示に打たれたのである。そして空中飛行には前部に仰角翼を張り、後部に推進装置をして力を加えれば、何も上下に羽ばたく必要がないことを看破し、それからというもの夢からさめたように余暇さえあれば模型飛行機の設計と、張翼のままかけるたか、かもめ、とび、あるいはとんぼなどの態勢を細かに研究して一部分は緊張し、一部分は振動する関係や、また甲蟲（かぶとむし）の硬翼を張つたまま高く飛び上り、軟翼の推進によつて比較的重い体を軽く自由に飛行する訳を検討して、ついにからす型の紙製模型機を試作するところまで進展した。

時に明治二十四年四月二十九日、ゴム動力による模型は見事に飛んで氏の自信は裏づけされ、更に大型のものを目ざして一心不らんだつた。

元来、二宮家の祖先は伊予大洲の藩士だつたが、数代前から傾いていたので忠八氏も少年時代から凧張りの内職を手伝つた覚えがあり、今日、模型機を造る上にぐう然それが役立つたことも一つの運命だつた。また空中を対象とするもの、たとえば鳥や虫をはじめ、飛び魚の如きものまでにも目をつけ、ある時

は大阪の怪盗瓦幸の話を思い出して、深夜、丸亀の福島橋の上から傘を肩にして実際に飛んでも見たりした。その時の実感に、「傘を水平に持つと工合がわるいが、少し斜めにしているとらくに飛べて、ふわりと河原へ降りることが出来た」そうである。

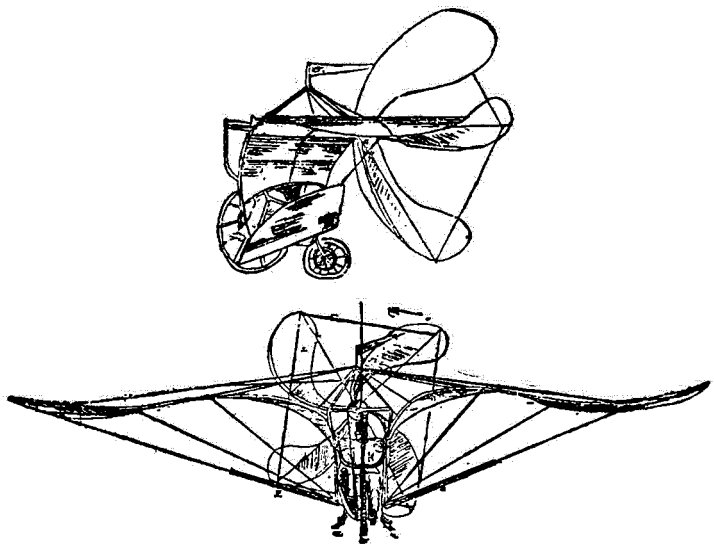
二十四年末、除隊になつて家郷に帰ると、早速六尺ばかりの大きい玉虫型のものを造つて時計のゼンマイを動力にし、車輪をつけて人間の乗れる装置まで施し、出来たのが二十六年十月だつた。

明けて日清戦争の突発に及び、召集をうけて大島混成旅団の第一野戦病院附の一等調剤手として従軍、成歓、牙山と勝ち進み、平壌附近に進出した時である。次ぎから次ぎ、病院にかつぎ込まれて来る重軽傷者のおびただしいのを見て、はじめて前線の苦戦を察し、もしこれを空から攻撃を加えたなら容易に打開し得ることを直感した。そしてそれには自分の考案した飛行機が、この際、何とかお役に立たぬものかと考え、軍務のかたわら日に夜をついで自作飛行機の設計図と、「軍用飛行器考案之儀ニ付上申」の建白書を、上司の二等薬剤官矢野十一郎氏を介して軍司令部に提出した。しかし「忙がしい戦争最中に、そんなものは見ておられぬ」と、立ちどころに却下され、わが軍勝利の講和後、再び広島の官舎に大島旅団長を訪ねて上申したが、この時もほとんど相手にされなかつた。

氏の設計図に添付した解説は、

「此ノ器ノ飛揚シ得ヘキ理由アル最モ近キ活物ハ玉蟲ノ硬翼ヲ張リテ大気ニ抗シ、軟翼ヲ運動シテ以テ飛揚スルノ状ナリ。此ノ器ノ骨子ハ鋼鉄ノ細条線ヲ以テシ、之ニ張ルヘキ布片ハ金巾ノ護謨引ヲ以テシ、而シテ携帯ニ便ナルタメ分解シ得ヘク製スルニアリ。緊張セル線ハ麻縄、鉄線、適宜之ヲ選ブ。此ノ器ハ七、七、四ノ三個ノ地上に於テ転倒ヲ避クヘキ保持車ヲ有シ、恰モ自転車ニ似タリ。此ノ器ヲ使用スルニハ乗車台ノ三、三ノ両舵ヲシテ稍上方ニ向ハシメ置キ、両足ヲシテ徐々ニ四ノ力車ヲ運転スルトキハ（此ノ際、二ノ風車亦、運転ヲ始ム）暫ク地上ヲ走リテ以テ自然ニ飛揚ス。空中ヨリ降リルトキハ三、三ヲ少シク下方ニ向ハシメ、右方に方向ヲ変換スルトキハ右方ノ舵ヲ左方ノ舵ヨリ角度ヲ大ニシ、左方ニ向フトキハ之ト反対操作ヲ行ツテ其ノ目的ヲ遂クヘシ。風車面ニ受クル大気ノ抵抗ヲシテ人体の足力ニ比シ軽キトキハ必ス成功ヲ期スヘシト雖モ未ダ実際ノ試験ヲナサズ、速カニ専門家ノ試験ヲ経ルコトヲ切望ス。足力ノ足ラサル所ハ又適当ノ学理に徴シテ力ヲ施シ此ノ図案ノ如キ飛行器ヲ世ニ公ニシ、軍用ノ要具トナスコトヲ望ミテヤマサル所ナリ」

と説いている。



二宮氏の模型機設計図

設計図を見るとプロペラー、滑走車輪などを具備した単葉式であり、内外研究家の多くが鼓翼式に走つて失敗しているに反し、二宮氏がいち早く凧式を設計したところに苦心と炯眼（けいがん）が認められ、機体そのものは合理的だつたが、惜しむらくは動力が足踏み式の人力に頼り、「足力より軽ければ必ず成功するが、足らない場合は適当の学理に徴して力を施し」といつているように、動力については氏自身にも確固たる方針はなかつたようである。

混成旅団長大島義昌少将あての上申書の全文は、

「去ル明治二十二年十一月、香川県三野郡財田村附近ニ於ケル歩兵第十旅団両聯隊対抗演習ノ際、其行軍途上、数羽ノ鳥、谿間ヲ出デ、水平線ノ方向ニ飛行スルニ其両翼ハ此ノ線ヨリ稍々上方ニ向ケ角度ヲ保チツツ進行セシ一現象ヲ目撃セシ已来、百種ノ禽蟲飛揚ノ状ヲ見ルニ一トシテ此ノ形体ニアラサルナシ。玆ニ於テ熟ラ坊間児童ノ持スル玩弄物中、竹蜻蛉、飛蝶、凧等ノ空中高ク飛揚スル所以ヲ案スルコト数日、此ノ理ノ適合シタルノ結果タルコトヲ知リタリ。学理上、斜面ハ大ニ重量ヲ減殺スルノ効アル理由ヲ会得シ、今此ノ原理ニ徴シ不動両翼ヲ有スル軽躁ナル一器ヲ造リ、大気ニ抵抗スル斜面ト、巧ニ之レニ勝ルベキ力ヲ与フル□□（不明）ヲ設ケ、自ラ彼ノ玩弄物及飛鳥ノ如ク空中高ク飛揚シ、且ツ之レニ鳥尾ノ如ク舵様ノモノヲ付シ操作スルトキハ、自由ニ上下左右ニ運転スルコトヲ得ベシト確信シ、以テ現今広ク用ヒラルル軽気球ノ如キ複雑不便ナルモノヲ改良シ、有益ノ軍用器ヲ創造センコトニ注目シ、爾来公務ノ余暇大ニ考究ヲ極メ、爾来昨二十六年六月、試作ニ従事ス。然レドモ元来、下官ハ図学並ニ工事ニ暗ク、只一片ノ意匠心ニ頼ミ以テ成工ヲ期シタリ。始メ紙片ヲ用イテ小形ノモノヲ造リ、護謨線ヲ以テ軸部ニ緊張纏約シテ試ミルニ、考案ノ如キ結果ヲ見タルヲ以テ益々考究ヲ極メ、尚鉄線ヲ以テ之レヨリ大ナルモノヲ造リ、発條ヲ纏結シ重物ヲ負載シ、其□□□□（不明）欲シ、試作中六月八日、此回ノ従軍ヲ命セラレシヲ以テ、之ヲ中絶シ、渡韓ノ上ハ専心脳力ヲ尽シ、平定ニ至ルノ後、無事帰朝ノ節アルニ於テハ引続キ此目的ヲ達セントス。然ルニ此ノ器ニシテ成工ノ後、果シテ実用ニ適シ、軍用上有益ナルモノト一般ノ認定ヲ受クルガ如キモノナルニ於テハ今日ノ場合、少時モ祕スベキ義無之、速ニ成工セシムルニ若クハ無之候ヘ共、右申述候如ク工事ノ心得ナキモノニ付、実用ノ大物ヲ製造スル等ハ到底専業者ノ手ニ依ラザルヲ得ザル義ニ有之候間、玆ニ今日マデ考案シテ書セル略図並ニ説明ヲ付シ上申仕候。愚案空シカラズ、学理ニ相適スベキ点モ有之、実用ニ供シ得ベキモノト御認メ相成候ヘバ考案御採用ノ上、専業家ニ御下命ノ上、尚考究ヲ尽シ、意匠ヲ重ネ成工被下度、此段謹テ上申仕候也

明治二十七年八月十九日

第一野戦病院附陸軍一等調剤手　二宮忠八㊞

かくて日とともに二宮氏の執心は飛行機完成に集中したが、先き立つものは金と時間なので、意を決して明治三十一年春、軍隊をやめ、まず一万円の資金蓄積を志して大阪に出で、製薬会社に月給一五円の社員として入り、胸に一物、大いに努めたかいあつて、ついに同社常務取締役に推され、やがて自ら大阪製薬合資会社を設立して社長となり、ようやく少しの暇と金が出来たので、いよいよ飛行機完成に乗り出そうかと考へているおりもおり、ある日の新聞外電は北米キチイホークにおけるライト兄弟の飛行成功を伝えた。氏はこの報道にたちまち打ちのめされ、しかも自分の研究とほとんど同様のものであることを知つて無念やる方なく、深い失望と自棄（じき）に陥つたのである。時に明治三十六年十二月のなかばだつた。

二宮氏の研究と時代を同じくして、九州に矢頭良一という青年が全部鋼鉄製で、強馬力発動機を装備する飛行機を考案した文献があるが、昭和十二、三年頃、福岡県築上郡角田村の久富小市氏方から偶然、矢頭良一氏署名の「飛行学原理」という稿本が発見された。矢頭氏は同郡黒土村の出生で明治二十三年、福岡県立豊沢中学校に在学中、ふと見た少年雑誌の口絵に軽気球があり、これが少年の魂をゆすぶつて「空を飛ぶこと」に全生命を打ち込み、明治三十四年までの約十年間を山ごもりして空中飛翔器の研究に没頭した。しかし事志しと違つて三一才の若さで病没したというのである。

論文「飛行学原理」は山ごもり中の所産だが、鳥や昆虫類を対象にして空中飛行における双翼作用を研究したものであり、従つて前記「強馬力鋼鉄製飛行機」は、どの程度のものであつたか全く不明である。

するとここに二宮氏と同県の愛媛県浮穴郡荏原村に空中飛行器を発明し、十分成功の見込みがたつたので一挙に空中運輸の事業化をもくろんだ渡部好太郎という人が出て来た。

当時この上もない突飛な話だが、まづ一株を一〇円として一万円の日本飛行

会社を計画し、明治二十四年十一月二十五日と二十五年二月二十五日の二回にわたつて株金の払込みをする企てが同地方の海南新聞に掲載された。

その「発明飛行器の構造と作用」については、同新聞の記事を、そのまま引用すると、

「構造は大略同一のものにして甲乙の二種に区別すべし。甲は電気の作用に依つて機械を運転し、自在に飛行することを得るものにし、その構造の大小により自ら差異ありと雖も、その形大なるものは尚、数百貫の重量を積載して飛揚することを得べし。乙は電気によらず、乗載者自ら機械を運転して飛行するものにして、人力に限りあれば多量の荷物を乗載することは至難なり。本機械は左右に両大翼を具へ、上部前後に四小翼と後部下方に二小翼を装置し、これを運転する機械は内部に装置し、その構造複雑を極むるものなれば一々、よくこれを尽すべきにあらず。本機械の作用は上部前後の四小翼は専ら上騰するの用をなすものにして、進行するの用をなすものは、その後部下方の二小翼によるべし。左右にある両大翼に至つては上下左右何れの方向を問はず、自在に転進するの作用あり。且つ伸縮自在に抵抗を避くるに便にしたるをもつて、強風の際と雖も少しも憂慮すべき点なし。もし強風起るとせんか、上部前後の四小翼は風を受くること強きをもつて、その旋転の速度を加へ、殊に後部なるが故に四小翼の旋転に応じて、これも亦、その速度を加へ、迅速となるがために風その害を加ふる能はざるに至るなり。通常進行速力は一秒間三十五尺あり、これ人力運転の飛行器によりて測定したるものにして、電気の作用に依るものは尚、これに優るの速度を得べし」

とあるが、ついに出現するまでには運ばなかつた。

かくて文明開化の声は、日清戦争後の豊かな平和とともにいよいよ高まり、泰西文化の高潮は滔々（とうとう）として上下に満つるの有様で、ことに青少年間に及ぼした新思想の影響はきわめて大きなものがあつた。

明治二十九年六月に 山岸蕨鳶氏の翻案小説「空中軍艦」、同三十二年には押川春浪氏の冒険小説「海底軍艦」と並んで「空中軍艦」などの読み物が歓迎されたのは最も端的な表れであり、江見水蔭氏にも空中に取材した作品があるということをきいている。

三十一年春、北海道からはるばる気球研究のために堀江九平という人が横浜へ出て来た。氏は元北海道庁の警部で既に一〇年前から空中飛行器を考え、公務のかたわら熱心に研究し、外国のものもずいぶん検討したが、それらは単に飛揚するというだけで、強風はもちろん、前後左右への運動、すなわち自由に飛行が出来ない欠点があつて実用にならないから、これに改良を加えて完全な空中飛行器を造るために官を辞して来たという話である。横浜の戸部町に親類がいたので、そこに一と先ず落着いたが、新聞に発表したその声明だけで後の消息を断つて了つた。

このころ、東京麹町区三番町の一角に、今のヘリコプター式飛揚器を研究している二十四、五才の青年があつた。高知県知事丸岡莞爾氏の息で、落合直文門下の丸岡桂氏である。氏は歌人であると同時に空中機関に興味をもち、後に義弟となつた友人松下大三郎氏（後に文学博士）の協力を得て空中飛揚器を設計し、助手をつかつて実物を作つたが、今はこれに関する図面も設計書もなく、ただ実物の写真一枚が残されているだけである。



丸岡桂氏

その写真によるとヘリコプターの原理に近いものであり、一本の中心棒の上方に二段装置の四翅と、下段にも一連の四翅があつて、上段の四翅はヘリコプターのローターと同じ運動を起し、下段の四翅は鼓翼式と同一の原理ではないかと想像される。

これらの翅は何れも木製で、中心の柱は鋼管が用いられており、足は自転車のペタル式になつている点から見て、この両足の運動で上方の二重四翅が回転し、下段の翅に小さな舵機があつて、その操作で浮き上るものと見られる。

外国では、ちようどこの種研究の勃興時代であり、それらの理論が徐々にわが国にも注入されつつあつた事実に照らして、丸岡氏のこの実物製作は、写真だけで外に何も書類の揃つていない点などから推して恐らく初めから外国図書



丸岡氏の滑翔器

か雑誌所載の設計によつたものではないかと想像される。同氏未亡人の話によれば、「三番町の親類の屋敷に空地があつたものですから、そこで飛ばすつもりでしたが、滑走だけでとうとう飛ばなかつたそうでございます。在世中は非常な発明好きで製本器なども作りましたが、当時は女工さんの仕事を奪うことになるというので使われずに終りましたが、今ならたしかに役にたつたものではないかと存じます」

同氏には歌集「朝嵐夕雨」や「曙集」の著があり、後に謡曲雑誌を主宰し、また「改訂萬葉集」の編纂にも従つたが、つとに青春の夢を文明の新利器に托した熱情は、わが国航空史に特筆すべきものがある。時に明治三十五年で、この九月にはアメリカでライト兄弟が、その滑翔機で距離一〇八㍍を飛んでいる。

なお丸岡桂氏は、現代作家丸岡明氏の厳父である。

(C) 山田式気球の出現

凧式気球の特許——陸軍製気球の空地電話連絡——陸軍大演習に参加の山田式気球——模型の献上——旅順攻囲軍に作戦——海軍軽気球隊——田中館愛橘博士の寄与と略歴——陸軍気球隊

山田式飛行船で名をあげた山田猪三郎氏は和歌山市新堀町の士族出身だつた。青年時代にたまたま紀州沖に難破したイギリス汽船ノルマントン号の同胞見殺しの非道に憤がいし、将来もあることだから、かかる時の用意にとて折畳式携帯用の救命袋を発明して上京したのが明治二十七年。直ちに同郷の先輩である陸軍工兵会議長古川宣誉工兵大佐（後に少将）を訪ねて発明品を見せると、「そんなものは消極的だ。もつと進んで敵を参らす機械を発明して来い」といわれて、やがて思いついたのが気球の製作だつた。気球には経験のある古川大佐も今度は大いに意を得て激励後援し、まずゴムの溶解法から研究してついに一個の長方型気球を設計したが、ようやくものになつたのは数年後の明治三十三年だつた。その二月二日附、はじめて第四一六四号の特許を獲得したのである。

氏はこれに凧式と命名したが、長辺の中央部からやや前方に位するところから前部が上方に向つて漸次狭少となり、その先端を刀の切先きのようにとがらしたのは、強風に対しても安定を保つとともに風力を生かして上昇し得るという利点からであつた。これをその年十二月末、麴町富士見町の工兵会議構内で試験して一五〇㍍の高度を得、翌年五月一日、第二回目の実験をしたが、おりからの強風で繋留索が切れ、気球は飛びに飛んで茨城県北相馬郡立沢村に落ちたという。この気球の容積は六九三立方㍍、全長三三㍍、中径七㍍二〇で、搭乗者二名をもつて高度四〇〇㍍まで上昇するはずのものだつた。

越えて三十六年三月、大阪に開かれた内国博覧会に出陳して飛揚させる一方、新らしい設計のものを製作していたが、ここにはからずもロシヤとの国交いよいよ急なものがあり、期せずして山田式気球に多くの嘱望がかかつて来たのも、また道理であつた。

当時の軍用気球についていえば、陸軍では日清戦争の経験から明治三十一年、いわゆる立体的兵器の装備を緊要とし、さしずめ気球の研究に本腰を入れることになつて工兵大佐古川宣誉、同児玉徳太郎、同中尉徳永熊雄（後に大佐）諸氏が任に当り、まず塗料の研究から始めて北海道上川と台湾総督府の両測候所に頼んで寒暑に対する抗力試験を行い、結局古川大佐試案のゴム塗料が

採用されることになつた。



気球上の徳永中尉（左）

気球はドイツのバルセヴアール式にならつて設計し、風胴の代りに水圧試験で模型による昇騰実験後、ようやく確信を得て六〇〇立方㍍の凧式気球を完成したのが三十四年の秋だつた。あだかも十二月二十三日、陸軍砲工学校卒業式に明治天皇がお出ましになり、御前において気球製作の講演後、徳永中尉と一名の兵士が搭乗して気球を昇騰し、高度五〇〇㍍という空前の記録をかち得た。ことにこの日は繋留索に電話線を装備し、徳永中尉は上昇しつつ俯瞰状況を逐一仔細に報告して本邦最初の空地連絡を行つたのである。

ドイツでは既に一年前（西暦一八九〇年）の七月、ツェッペリン伯が硬式飛行船を完成してボーデン湖上空で高度約四〇〇㍍、距離六キロにわたる一八分間の飛行に成功しているが、おりからドイツ出張中の工兵大尉河野長敏氏（後に大佐）に、彼の地気球の状況調査を命ずる一方、三十六年には更に徳永大尉を気球研究にドイツへ派遣した。

そしてこの秋、芸備地方に展開された特別大演習に、はじめて山田式気球をためしに使つて見たが、宮中からは特に宮本照明侍従武官を差遣され、同武官はある日、気球に搭乗して戦野をくまなく観望し、軍用として多大の効果あることがわかり、大演習終了後、その旨、奏上に及んだ。明治天皇はことのほかおよろこびになり、模型を差出せとのお言葉なので、山田氏は一代の名誉とばかりにさつそく同気球の模型を謹製して差上げ、お手もとに置かれるの光栄に浴したのである。

明けて三十七年春、陸軍電信教導大隊の中に気球隊を設置することになつて、前年末帰朝の河野長敏大尉が少佐に進級して準備中、ついに日露間の交渉決裂となり、戦火に相まみゆるの最後の日におしせまつた。

ひとたび戦うときまれば是が非でも勝たねばならぬ。敵が難攻不落をほこる旅順をおとすには、どうしても気球が必要とあり、可及的速かに現地へ送ることになつて、ある日、寺内陸軍大臣（正毅　後に元帥　伯爵）から「気球隊一隊分の器具材料を直ちに調達すべし」という緊急命令が気球隊に走つた。

河野隊長は、まず予算三万円を編んだが、外国品の輸入ではこの非常の際、間に合わず、さつそく山田猪三郎氏にはかつて純国産の気球二個を造ることにきめ、繋留車とガス発生機は東京芝浦製作所で、軍の仕事なら大いに光栄だと進んで引きうけた。

そこで山田氏は、これまでの気球の型は合理的でないとして新式気球と名づけ、葉巻煙草型の、側面から見るとやや三角形で容積は六〇〇立方㍍、球皮には福井県の産物で一流品の練り絹を使つた。山田氏にいわせると、甲斐や群馬の生絹は見た目にはきれいだが、ややもすると裂け易い欠点があり、そこへいくと福井のものは非常にねばりが強く目方も軽くて理想的だというのである。

これを気球一個について大幅三〇〇反の割で二個に付、六〇〇反を大急ぎで練り上げさせ、裏にゴムを塗つて二重にはり合わせ、一平方㍍二〇〇㌘の軽さのものが出来上つた。これへガスを入れて一週間位放置しておいても決して漏洩しないだけの気密の程度は、外国品にも劣らぬものであるという訳だつた。

そこへちようど徳永大尉が帰国したので技術主任となり、富士見町の元の陸軍工兵会議の土手の裏で昼夜兼行の製作にかかつたが、ある時、参謀次長の長岡外史少将（後に中将）が催促かたがた視察に来て、「早くしないと旅順は落ちてしまう。せつかく作つても実戦の間に合わんけれや効がない」と不興気なので、「より良く」などと技術者気質でやつている暇はなかつた。

山田氏も気球初陣の責任を深く感じ、成功を期して飽くまで完全無欠なものにしたいのが山々で帝国大学へ相談に及んだ結果、田中館愛橘理学博士（後に

貴族院議員）が推されて、参画してもらうことになつた。

博士の直話で、その時の真相をきくと、

「気球をつなぐ鉄索を巻いて繰り出す機械をドイツから買つてあつたが、下に車があつて繋留索を行儀正しく繰り出したり巻き込んだりするしかけで、それがうまく動かないから行つて見てやつてくれということを同僚の藤沢利器太郎博士から頼まれた。それは同博士が以前、砲工学校で教えた人達が今、これにとりかかつているからで、早速行つて見ると、なるほど少し理屈に合わないことをやつている。そこで河野少佐に私の意見を話したのが幾分か役立つて動くようになつた。それが端緒で、その次ぎには水素発生のぐあいがいけないから見てくれといつて来た。水素をつくるには苛性曹達で、当時安くなかつたアルミニウムを溶かして採つたもので、硫酸は軍用として使用を許されていなかつた。水素を圧搾する機械もあるにはあつたと思うが、野戦には使えない。一度、気球につめた水素を一々捨てていては金がかかるばかりか、例のアルミニウムでやるから発生が間に合わない。そこで補充の袋があつて、たしか二〇立方入ぐらいの大きな枕のようなものに移し入れては又気球に入れて、出来るだけ数回使つた。袋から気球へ詰め込むには兵隊が袋に乗り上つて絞るので中々ひまがかかる。ふるつていたのは、たしか山田氏の案で、水素は上へ昇るものだから気球を土手の上において下から袋の口をあてがえば、水素は自然と気球へ入つて行くと思い、それをやつて見たが中々うまく行かない。もちろん球皮の圧が働いている。

そこで河野少佐が、これをもつと容易にする法はあるまいかというから、私は「訳はない。通風機を作ればいい」と答えた。しかしその機械の連結のすき間から空気を吸い込むと危険だ、と心配するので、それならばと、絶対に空気の入らない絶対気密通風機を作つた。それを作るのに図などひいていては間に合わないから、私はあり合わせのものをとりまとめて



田中館愛橘博士

大学の工場でこしらえた。それは通風機の吸口と吐口とに気球と袋とからの導管をしめつけて通風機のプロペラーを回すのだが、プロペラーの回転軸のところはマーキュリー・ジョイントにして水銀を詰めこみ、気密でしかも自由に回転するようにし、プロペラーは回転を早くしたいので、真鍮の重さでは遠心力で飛び出しそうだから、アルミニウムで作つた。そうしてその実効を見るため、炎を要点にあてて見てもどこも吸い込むところがなかつたので、中野の電信隊にある気球班へもつて行つて実験したところ、今まで大分長く三〇分もかかつていたのが、時計ではかればすぐ二、三分で入つてしまう。これには河野少佐もよつぽどうれしかつたと見え、土佐の吉行の銘刀を新しい白鞘に収めて、丁寧な礼状をつけて私に贈つてくれたりした。」

田中館博士が航空になくてならぬ指導的立場に立つたのは、実にこの時の縁由が糸口で、自来約半世紀の長きにわたつて献身的に尽されたことは著名の事実である。

博士は安政三年九月、岩手県二ノ戸郡福岡町に田中館稲蔵政啓氏を父として生まれた。田中館家の祖先は二ノ戸郡浄法寺の城主浄法寺修理の家臣で、代々兵法師範としてつかえ、天正十九年、九ノ戸の乱に敗れて羽後国鹿角郡花輪に落ちのび、後に盛岡藩主南部利直氏に招かれて福岡城に入つた。博士の曾祖父彦右衛門廉政氏の義兄（夫人美和子の兄）に幕末の兵法家相馬大作氏があり、また母堂喜勢子の外祖父小保内孫隆氏は神官を勤め、叔父小保内定身氏も歌人で国文学の名士だつたから、あだかも博士は父系に兵学者をもち、母系からは文科の血統をうけていることが明瞭である。明治五年、田中館一家は挙げて東京に移り、博士は慶応義塾、外国語学校、開成学校などを経て明治十五年、東京大学理学部を卒えるとともに準助教授に任ぜられた。二十一年一月、イギリスに留学してグラスゴー大学、二十三年四月にはベルリン大学へ転じ、二十四年七月帰国、帝国大学理学部教授となり、翌八月、理学博士の学位を得た。二十六年四月、夫人をめとり、二十七年三月、愛嬢をもうけたが、夫人はその日立ちがわるく他界され、結婚生活わずか一年にして六十余年の間、博士は全く

独身で冷たさ、厳しさに打ちかつて来たのである。

さて戦雲みなぎる三十七年六月、いよいよ出征を前にして河野少佐を隊長に、徳永大尉が技術主任で臨時気球隊が編成され、大村斉、松岡美之吉両大尉と見習士官の安西吉重以下下士卒八九名、馬卒五名、職工三名、その他乗用馬、挽馬八八頭の外、器材は山田式気球二個、繋留車二輌、水素瓦斯発生器二輌、補助気嚢三個及び二輪気重車六二輌などの国産品ばかりで準備され、乃木第三軍に編入されて七月末、宇品を出発、八月三日、大連に上陸して直ちに旅順攻囲軍に参加し、もつぱら偵察に任じて軍の作戦に寄与することになつた。



旅順口作戦の気球

この時の模様を河野隊長は、「上陸したことを報告すると、乃木司令官から大至急やつて来いという命令なので、直ぐ毛道溝という処まで前進した。ちようど八月十七日が第一回の旅順総攻撃なので、はじめて気球を揚げて港内を偵察した。やがて間もなく周家屯に移り、海軍の軽気球隊が協力してくれて岩村大佐、伊集院少佐、市岡技師らが搭乗してくまなく偵察すると、敵の敗残戦闘艦二隻と病院船四隻、それから海岸には数隻の運送船が横づけになつていた。旅順の町は非常に静かに人の影さえ見えず、ただ軍用道路に兵隊がまばらに往来しているだけという状態だつた。これを毎日繰返している間に敵将ステツセルが白玉山の軍用屯営に隠れていることや、旅順港の周辺には多数の敵兵がいることや、それから港内には敷設水雷が沈めてあることなどが次第に判明し、十分な偵察効果をあげて気球隊の任務を完全に果し得たのであつた」と語つている。

この話の中にある海軍軽気球隊の起りは前年、イギリスに注文しておいたスペンサー式軽気球が附属品とともに、この二月、着荷したので東京の海軍造兵廠で試験を行い、戦端開かれるに及んで最初は軍艦にのせて海上で使うはずだつたのを、予定が変つて旅順の陸正面で作戦することになり、細木遼枝大尉を隊長として、軽気球隊の編成を見、連合艦隊に配属されて出征、陸軍の気球隊よりも一と足先きに任務についたのであつた。その主目的は旅順の背面で、わが艦砲射撃の観測に当るのだが、しかしどうも思つたほどの結果が得られず、士気旺盛な隊員一同の緊張と予期に反して、天候その他の理由で次第に気球の飛揚がはなはだ危険になつて来た。そこでやむなく隊長以下無念の涙をのんで解散となり、気球はじめ、ガス発生機その他附属品いつさいを貸与の形式で陸軍の気球隊に移譲したのである。

この気球は一人乗りで直径約二〇㍍、容積約四、二〇〇立方㍍、高度三〇〇㍍ないし二、〇〇〇㍍の性能があり、造兵廠で実験の際は風速があまり大でないならば偵察や通信くらいの用には結構役立つものであることが実証されていたのだが、これも河野少佐の話によると、

「資材に不自由して雨ざらしで放つておいたものだから気嚢がいたんでしまつて、うまく揚がらなくなつたものらしい。隊長の細木大尉は、その後、旅順の陸戦隊に参加して名誉の戦死を遂げられたそうである」

ところがその後間もなく、軍艦竜田が上海の呉淞沖でロシヤの商船を拿捕し、船内から三つの気球を発見した。円型のりつばなものでフランスのボンヴエー絹で造つた球皮だつたが、その二つには塗料が塗つてなかつた。戦後、この塗装のない二つを陸軍に寄贈したので、中野の気球隊で研究かたがた完全に装備して自由飛行や演習に使用し、良好な成績をあげたことになつている。

一方、旅順の臨時気球隊も無理な扱いで次第に気球がいたみ始め、十月ごろになると全く使用不能に陥つたので、文字通りの捲土重来を期していつたん内地に帰還し、再び中野の電信隊にこもつて再出発の準備に忙殺された。同時に

ドイツへ凧式気球二個、ガス管、繋留車、気球車、一八馬力の蒸気機関及びガス圧搾器などを大量に発注し、三十八年三月、臨時気球隊と同補充班の二隊が編成されて待機しつつ気球の操縦法を研究中、ある日のことであつた。

使用後の気球を気球庫に格納しようとしていると、突然爆発を起して気球はもとより、余勢で格納庫も焼失し、周囲の下士卒四〇名が重軽傷を被るという原因全く不明の惨事が突発した。

調査の結果、気嚢の外皮に蓄積した空中電気の放電と、かつ同気球に使用した水素ガスは既に数週間以来、そのまま使つていたもので、その間に多量の空気か混入し、ために爆発を幇助（ほうじよ）したものであろうという訳であつた。

それでまた田中館博士が呼ばれて調査に立ち会つたが、その話によると、芝の浜離宮で観桜の御宴があつた日だつた。将来、又こういうことがあつてはならんから、その原因をよく調べておこうという話が出て、私も翌日、行つて見た。そしたらある先生の意見で、兵隊の靴の鋲が砂利を踏んで火花が出たのか、あるいは気球の瓣などの金具がすれ合つて火を出したのだろうというので、兵隊が集まつてこれらの金物をとりはずしかけていた。私にはそれがどうも腑におちないので、ひとまず大学へ戻り、物理の実験室で、ガス袋から水素を吹き出しながら、火うち石で火花を出して当てて見た。しかしいくらやつても火はつかない。つまり燃え出させるだけの温度も熱量もないのだ。これに反して電気でやると、一ミリ足らずの火花でぱつとつく。それでためしに遭難気球の皮布をとつて来てこすると、電気がさかんに出るという有様だつた。それで空中電気で充電することを考えついたので、中野の営庭でいつたんこれを確かめてから大崎の停車場前にあつた山田君の工場で、気球隊からも立ち会つて気球を揚げて見た。下で絶縁するためにゴムではぎ合わせた皮布を地面に敷いて、その上に気球索を捲く台をのせてドラムを回し、下で大学から持つて行つた電位計で電位を計つた。あすこはちようど島津公爵家の高台の下になつているので、気球があの崖の高さに揚がると電位が急にぐつと上つて来る。たしか一、二万ボルトと覚えているが、それから、これだというのであらかじめ用意しておいた水素ガスの袋を、そこへ持つて行つて、これを通して地面に連絡すると、大きなスパークとともにパツと水素が燃えたのでみんなびつくりした。この実験で一番よろこんだのは山田君で、「素人にもよく分るようになつて有難い」という手紙と一緒にかもを二羽贈つてくれたりした。それからこの気球が電気を帯びて爆発の危険があるので、これを防ぐためには電気が発生すれば片つぱしからこれを放電させてしまうのがよいと思い、先年私が外国から買つて来たラジウムを気球のガスロへ附けさせた。それがその後も兵器として気球隊の道具の一つになつていた」

なお戦後の論功行賞で、田中館博士は山川大学総長（健次郎、理学博士　後に男爵）の勲三等旭日章を飛び越えて二段飛びの勲二等重光章に金一、五〇〇円を授けられ、「まことに相済まぬ気持がして恐縮に堪えなかつた」と述懐していた。

かくて日露戦争は三十八年十月にやんで講和を迎え、気球隊の第二次出征はついに時機を失つたが、ちようど一年後の翌三十九年十月、新たに陸軍気球隊が編成し直されて、隊長には河野少佐が引続きその任についた。

海外ではライト以後、ライト出でず、しばらくはウイルバー及びオーヴィルのライト兄弟のひとり舞台だつたが、三十九年（一九〇六年）に至つてフランスにサント・デューモン現われ、四十年にはドイツのツェッペリン飛行船が二一時間の大航空を敢行して世界を圧倒し、フランスのド・ラ・バトリー式飛行船もまた六時間五〇分の記録を作つて、空界ようやく多事を思わせたのである。



山田猪三郎氏

（注）「前史」の意味は、航空以前の胎動時代を指したものである。

その二　黎明の明治末葉期

(一)　軍航空の発祥臨時軍用気球研究会

山田式新気球――斎藤式飛行船――ハミルトン氏の飛行――山田式飛行船第一号――山本英輔海軍少佐の先見――寺内陸相の同調――臨時軍用気球研究会官制と委員及び研究事項訓令――民間各種研究と特許――日野式飛行機の実験――日野、徳川両大尉の渡欧と訓令――ル・ブリアール氏、不忍池畔の滑空――山田式飛行船の野外飛行――所沢飛行場の設営

山田氏の気球研究はいよいよ本格化し、日露戦後の三十九年一月二十日附、第九九五五号で特許をとつた新気球は、処女作球とほぼ同様の二等辺三角型をさかさにしたような形状でその最も長い一辺を上部とし、球体の中央部の断面は尖円形をとり、前後両端は次第に先細になつていた。これは球内のガスが縮少する時に気嚢の下端で減量せしめ、長時間の飛揚にも球の上背は常に水平を保つて風をうける作用を常に正しくし、強風の場合でも安定を失うことなく風力を利用して一層昇騰し得るという設計で、これも陸軍に採用されて実験に移された。



斎藤外市氏

山形の斎藤外市氏も長さ約一五〇㍍の気球を造つて水素ガスで飛揚を試み、一応成功したのに勇気づいて新たに飛行船を設計し、絹布に植物性の樹脂油その他の薬品をまぜたゴム質の塗料をもつて長さ二〇㍍の気嚢を完成したが、さて水素ガスの製造に当惑し、新潟地方まで出かけて原料の買い集めに奔走してもやつと容積の八〇%ぐらいのものしか出来なかつた。ことに長時日にわたるガス送入のため、せつかくのガスが少しずつ漏洩する関係もあつて思うにまかせず、ガス不足のまま試みに揚げて見たが、やはりうまくいかなかつた。

時に四十一年春だつたが、大分県速見郡立石町の内田稲作氏は、飛行機と飛行船を折衷したものを特許局に出し、第一六七七六号の特許を得たが実物製作までには至らなかつた。

こういう時にアメリカから夫婦づれのハミルトン氏一行が、小型の飛行船を携えて来朝した。ハミルトン氏は三〇才余り、既に一、〇〇〇回以上の飛行経験があると吹聴していた。先年のボールドウイン氏の風船とはまた違つて水素ガス容積約八、〇〇〇立方尺の進歩したものだつたが、長さ六〇尺の気嚢の両端がややとがり、直径一七尺、気嚢下の船体中央部に石油発動機一個をすえ、前端に一分間三六〇回転の推進器、後端に舵があり、船体の総重量四〇貫、速力一八㌔だと説明した。

いよいよその日、ハミルトン氏自ら操縦して、日本人には耳新らしい爆音をとどろかせながら上野の森をゆつくり飛行したが、警視庁から一〇〇㍍以上の高度を厳に禁じられていたので、氏はその範囲内を固く守つて飛んでいた。

陸海軍将校や内外の高官連が多数つめかけている中に、けわしい目を皿のようにした山田猪三郎氏が終始息をころしてじつと見守つていたが、これを見て誘惑に駆られずにいられるものではない。たちまち飛行船製作を志して、まる一年半の歳月を費し、倒立三角型の一、六〇〇立方㍍で気嚢の下に全長にわたるわくをつるして船体とし、その前方に二枚の舵と後端に一枚の方向舵を附け、中央に一四馬力の自動車用発動機を装置してプロペラーを回すことになつていたが特許申請の結果、四十三年二月二十七日、第一五七八三号をかち得た。

ところでこれより先き軍部では寺内、斎藤実（後に首相　子爵）陸海軍大臣の合作で臨時軍用気球研究会という軍事航空の母胎が創設されたのであるが、それにはこういう順序をふんで来た。

明治四十年末、海軍大学甲種学生を卒業した山本英輔少佐（後に大将、初代海軍航空本部長）が軍令部参謀に補せられて毎朝、出勤の途中、芝の薩摩ッ原（今の都電三田終点）で電車乗換えのおり、いつも辻売りの新聞を買って見るのが常で、それも赤紙の万朝報に限られていた。同紙は黒岩涙香一流の新思想ばりで適当な新鋭味が盛られ、青少年間には最も読まれた新聞だつた。



山本英輔海軍少佐

山本少佐が、この万朝報を愛読したのはほとんど毎日のように伝わる泰西科学文明の電報に非常な興味と関心を寄せたからで、その記事をたんねんにはりつけたスクラップ・ブックが、やがて三冊にもなろうとする頃には、丸善や中西であさつた空中機関の研究書籍を読破しており、少佐の飛行機智識はおのずから雄心勃々、既に一家を成していた。そこで長文の美濃紙罫紙数十枚に及ぶ意見書を上司である軍令部第二班長山屋他人大佐（後に大将）に提出したのである。

まず「人智の競争は日に益盛んとなり、為に文明の利器は続々出現して底止するところを知らず」と冒頭し、わが海軍では既に潜水艇の研究は開始されているが空中飛行器については何等触れていない。しかるに欧米各国では軍事界はもとより、個人においても改良発達に腐心して、その進境著しいものがある。この状態で進んだなら数年ならずして、この飛行器こそはまさに大戦闘力を有する空中軍艦となつて恐るべき威力を発揮するであろう。わが海軍があるいは財力の関係によつて、今にわかに着手し得ぬものとしたならば、今暫く各国の飛行器界の発達をうかがつて後、その粋をとつてもつてわが国独特のものを創製するもまた可なり。しかしこれが活用上、最も必要な気海の研究に至つてはもはや一刻も猶予すべき時ではなく、速かに研究に着手すべきであるとして、上下層における風の方向と風力、気温の変化、雨量、雲霧等の関係、空中電気の発生、その量の多寡等の測定調査、気流図の作製、飛行器の航路図調製等を最緊要とし、更に各国における飛行器研究発達の沿革と現状、ガス気球をもつ飛行器と紙鳶式空中飛行器との利害得失、飛行器をもつてする偵察法、攻撃法及び武器その他一六項目に分けて研究方針を詳細に述べたのである。

山屋班長は「全く同感だが、問題の性質上、海軍だけのものではなく、陸軍とも協同してよりより討議すべきである」との方針のもとに、更に上司へ伺つた後、参謀本部第四部長大沢界雄少将（後に中将）に交渉した。ところが「陸軍にも種々の都合や理由があつて、早急に着手いたしかねるから、お急ぎとあらば海軍の方から始めてもらいたい」という案外の返事に、「しからば……」と山屋班長主任のもとに一般総合的なものは山本少佐、動力機関研究の方は小浜方彦機関中尉（後に機関大佐）、相原四郎中尉（後に大尉）が選ばれて海軍独自の方針でいとぐちを開くことになつた。そうしているところへある日、山屋班長の手もとへ陸軍から極秘の書類が届いた。ひらいて見ると、何ぞはからん、「臨時軍用気球研究会創立原案」そのものであつた。

山屋班長は一読後、おりから病床の山本少佐を訪ね、枕頭で検討して見るとまず第一に陸軍は広い意味の空中機関だといいながら「気球研究」に重点をおいていることが気にくわなかつた。山本少佐はその場で朱筆をとつて要所々々に「飛行機」の文字をはめ込んで行き、会名からも「気球」の二字を除いて、他に適切な文字を要請した。ところで、「しかしあんなに消極的だつた陸軍が、どうしてこうも手早くこんなものをこしらえて来たろうか」という話になつて山屋班長には多少思い当るふしがあつた。それは先きの山本少佐の意見書類に正しく斎藤海軍大臣の花押（サイン）があるところから推して、その後の部内の動きや空気を察知した大臣が、何かの機会に寺内陸相と話し合つて、かくも急速な実現を見るに至つたのだろうということに落着した。

果してその通り、陸軍側ではある時の局長会議で、寺内陸相が突然、この研究機関設置に関して発言し、陸海軍大臣監督のもとに予算六〇万円、陸海軍将校と帝国大学の教授連を委員にして編成する計画を明らかにし、委員長には陸軍から適任者を出すよう、海軍から依頼されている旨を附け加えるという急展

開ぶりだった。「そこで委員長だが……」と、陸相は石本次官（新六）を指名したが、同次官は言下に「私には自信がありません」と辞退した。「それなら長岡君は……？」と先任の軍務局長長岡外史少将を顧みた。長岡少将はしばらく考えていたそうだが、「私にもはっきりした見通しはつきませんが、全く考えがないでもありませんからやって見ましょう」と答え、これでいよいよ画期的な臨時軍用気球研究会の根本が出来たのである。

もつともこの年の一月、参謀本部に職制の改革があり、新たに第七課が設けられて通信その他新兵器の調査研究を担当することになつて初代課長の山田陸軍大佐（後に中将）が空中飛行機に目をつけ、課員の川田明治少佐（後に中将）にこれの研究を命じたことがある。川田少佐は丸善書店からアメリカのスキアー陸軍少佐著の「アエロノーチックス」を買つて来て、辞書にもない新しい術語と闘いながら外国の新聞雑誌を参照しつつようやく翻訳し、数ケ月後に「空中飛行機に関する調査」と題して課長に提出し、やがてこれが印刷されて関係部署に配布された事実があり、局長会議における寺内陸相の発言は全くこの前後だつたのである。かくて七月三十日附、勅令第二〇七号で臨時軍用気球研究会の官制が公布された。

第一条　臨時軍用気球研究会ハ陸軍大臣及海軍大臣ノ監督ニ属シ気球及飛行機ニ関スル諸般ノ研究ヲ行フ

第二条　臨時軍用気球研究会ハ会長一人、委員二十人以内ヲ以テ之ヲ組織ス

会長ハ本職アル陸軍将官、委員ハ左ニ列記スル者ノ中ヨリ之ヲ命ス

本職アル陸海軍佐尉官及海軍機関佐尉官、佐尉官相当官タル本職アル海軍造船造兵官、陸海軍技師、帝国大学教授及助教授、中央気象台技師、気球及飛行機ニ関スル学術ニ堪能ナル者

第三条　会長及委員ハ陸軍大臣ノ奏請ニ依リ内閣ニ於テ之ヲ命ス

第四条　会長ハ会務ヲ総理シ議事ヲ整理シ会ノ研究決定シタル事項ヲ陸軍大臣及海軍大臣ニ報告ス

会長事故アル時ハ陸軍大臣ノ指定シタル委員其ノ事務ヲ代理ス

第五条　臨時軍用気球研究会ニ幹事一人ヲ置ク、陸軍佐尉官タル委員ノ中ヨリ会長之ヲ命ス

幹事ハ会長ノ命ヲ受ケ庶務ヲ整理ス

第六条　臨時軍用気球研究会ハ予メ研究方針ヲ定メ陸軍大臣及海軍大臣ノ認可ヲ受クヘシ

第七条　臨時軍用気球研究会ハ気球隊長ノ承認ヲ受ケ気球隊ニ属スル諸材料ヲ使用スルコトヲ得

第八条　委員ニハ手当ヲ給スルコトヲ得

第九条　臨時軍用気球研究会ニ書記三人以内ヲ置キ陸軍属ヲ以テ之ニ充ツ

第十条　委員ニハ鉄道会議議長、議員及臨時議員旅費支給規則ノ例ニヨリ旅費ヲ給シ其ノ会議ノ為メ特ニ上京シタル者ニハ開会中参円以内ノ日当ヲ給ス

そこで長岡少将会長のもとに陸軍側の委員は工兵大佐井上仁郎（後に中将）、同少佐有川鷹一（後に中将）、同徳永熊雄、砲兵大尉笹本菊太郎（後に中将）、工兵大尉郡山真太郎（後に中佐）、歩兵大尉日野熊蔵（後に中佐）、海軍からは大佐山屋他人、大尉相原四郎、機関大尉小浜方彦及び造兵中技士奈良原三次、また帝国大学からは田中館博士を初め、工学博士井口在屋、同横田成年ら教授連の外に中央気象台長の中村精男理学博士が選ばれた。

海軍側委員に山本少佐が加わらなかつたのは、同少佐は余りに兼務が多く、とても回りきれないので、そのうちどれか一つが解けるのを待つて委員になる話し合いになつていたという。



長岡外史陸軍少将

顔のそろつたところで一夕、永田町の陸相官邸で委員長以下の招宴席上、寺内陸相の挨拶をうけて立つた最年長の田中館博士は、「研究には何としても金が必要ですから、金に不自由のないようにご配慮願います」と、あけすけの岩手弁で諧謔（かいぎゃく）まじりの釘をさすと、寺内陸相あの顔でにやりと笑いながら「金に心配はいりませんから十分のお働きを願います」と答えたというが、この金について田中館博士の印象を聞

くと、「長岡さんは大ざつぱな人だつたが、次ぎの石本さんは綿密な人だつた」そうである。


石本新六陸軍中将

その一例として所沢に飛行船の格納庫を建てる時、予算が足りなくなつたので、どうしようかと心配したあげく、飛行船は楕円形だから、その形に合わして家根のうしろをはすにけずつたらよかろう。それだけでも一、〇〇〇円やそこらは浮く、という二代目の石本委員長の説に、田中館博士は笑つて「それはかえつて手数がかかつて損だ。一体こんな仕事をするのに裏長屋をこしらえるような量見（りょうけん）ではいけません」と、きめつけたという話が残つている。しかも石本中将は前にも小記したように、少尉時代に陸軍ではじめて試作した気球に単身搭乗して下界を睥睨（へいげい）した先駆者である。

さて第一回の委員初顔合わせでイの一番に問題になつたのは「臨時軍用気球研究会」の会名で、それも田中館博士から口を切つたから、海軍側委員は、わが意を得たりと博士を支持し、「気球の代りにむしろ飛行船の方が適当だ」といえば、「飛行船はいけない、船は水に浮かぶものだ」と陸軍が駁し、長岡少将が「では航空機はどうだ」というと、あくまで飛行機を重要視している海軍側は「航空機は総称としてはよいが、飛行機には不向きだ」と承知しない。学者側から「では飛行気球」の声もかかつたが、結局「実際は飛行機もやるのだから名称にこだわらず、実質本位でやろうじやないか」と、長岡少将の言葉に丸められて黙従した形になつたが、あとロのわるい釈然としないものが残つたのはやむを得なかつた。

八月三十日、陸海軍大臣の名で研究会の初期事業について訓令が出された。

臨時軍用気球研究会ハ軍事ノ要求ニ適スル遊動気球及ビ飛行機ヲ設計試験シ、其ノ操縦法及ビ之ニ関スル諸設備ヲ定メ、又気球及ビ飛行機ト地上トノ通信法ヲ研究スルヲ以テ目的トス

一、本邦附近ノ中等風速時ニ於テ、自衛上必要ナル高度ニ於テ自在ニ飛行シ、以テ軍事上ノ目的ヲ達スルコト

二、構造軽便、飛行安全ニシテ且迅速ニ使用シ得ルコト

三、速力ハ成ルヘク大ニシテ且長時間ノ連続航空ニ堪エ得ルコト

四、昇騰降陸容易ニシテ成ルヘク僅少ノ人員ヲ以テ確実ニ其ノ作業ヲ実施シ得ルコト

五、乗組員若干ノ外、必要ニ応シ成ルベク多量ノ軍用物件ヲ携行シ得ルコト

この研究を四期に分け、第一期は四十二年度で、その後は逐年、期を追うて進める方針のもとに初年度の予算八、二五〇円をもつて最初の仕事にかかつたが、さし当り飛行場敷地を探すこと、動力の研究に着手することを第一とし、陸軍運輸部からケルチング式軽油発動機二五馬力、アンザニー式発動機二五馬力、デイーゼル石油発動機一二〇馬力を借り入れて中野の気球隊の一室にすえつけた。また高層気象の研究には、横須賀鎮守府の汽艇で凧を揚げながら東京湾を走り回つて、いくどとなく実験した。

飛行場敷地は長岡委員長はじめ、井上大佐、徳永少佐、陸軍技手の岩本周平氏（後に技師）らが軍服をぬいで極秘裡に近県を物色にかかり、ときには税務署の人と間違えられて飛んだ苦笑をもらしたこともあつたが、大体埼玉県下に目標をおいていた。

その最中に田中館博士がわずか四ヵ月の短時日に欧米各国飛行場の設備を見学調査のためシベリヤ経由の早飛脚で出発し、またやがて長岡委員長は中将に昇進して高田の第一三師団長に転補し、その後任には石本次官が今度はいや応なく兼務を仰せつかつて、時々中野の電信隊に現われることになつた。

かくて中央業務は陸軍省工兵課で扱い、実験は所沢飛行場で行うことにきまつた。

こうしている間にも海外の飛行新記録は次ぎから次ぎへ電報されて来て、この年明治四十二年（一九〇九年）の記録は距離、速度、高度ともにフランスが独占し、アンリー・ファルマン式複葉機による距離二三二粁、ルイ・ブレリオ式単葉機による速度七四粁三〇、アントワネット式単葉機による高度四五二尺という有様だつた。アメリカではまだウイルバー・ライト氏の独壇場で、一九

〇三年十二月に一六馬力の発動機で五九秒、距離二六〇㍍の初飛行後、翌年は一挙に四、五〇〇㍍の距離を飛び、更に翌五年にはその数倍の二九、〇〇〇㍍に達している。そこへこのライト兄弟を追つてハーリング・カーチス氏、ブルツキンス氏らが出てようやく賑いかけていた。

これらに比べて、日本はまさに一〇年の遅滞だが、空中機関に対する欲念と情熱においては決して劣るものではなく、飛行機、飛行船、気球などの発明に関して特許出願したものだけでも既に七二種の多きに上つている。この四十二年末から四十三年にかけても、まず高知県人伊賀氏広男爵（旧宿毛藩主）の双葉式飛行機に対する第一八六三号、長崎県西彼杵郡長浦村の沢富喜一氏の飛行機に対する第一八七六〇号、海軍省艦政本部附造船少監牛奥劫三氏の水上飛行機に対する第一八八二〇号、東京市外日暮里の伊藤勇次郎氏の飛行機に対する第一九六〇八号のほかに海軍中技士奈良原三次氏の複葉式飛行機、陸軍歩兵大尉日野熊蔵氏の単葉式飛行機、海軍機関少佐磯部鉄吉氏の複葉式水上飛行機があり、飛行船では山田式第二号を初めとして東京市赤坂区榎坂町島田種次郎氏の硬式、同じく牛込の依田盛寿氏の空中飛行艦の設計など枚挙にいとまなく牛奥、奈良原、磯部、日野氏ら、それぞれ現職にありながら全く個人として研究に尽し、おりから音楽勉強のためフランスへ渡つた滋野清武男爵がパリに着くとともに飛行学校へ入り、ピアノのキイに代えて操縦桿を握るの鮮かな転向を見せるなど、うつぼつたる空への関心はきわめて注目に価するものであつた。

そしてこれ等の中でいち早く実験にかかつたのが日野大尉である。大尉はまず水冷式八馬力の自動車用発動機を手に入れ、これを基礎に機体を設計して牛込五軒町の林田工場で翼長八㍍、全長三㍍、骨格だけの胴体できわめて軽量なものを製作したが、竣成までに三カ月、工費二、〇〇〇円を要した。これを戸山カ原に運んで組み立て、春まだ浅い三月六日、大尉自ら座席について発動機の試運転からはじめ、冷たい微風をついて滑走に移つたが、いくら繰返してもついに浮き上らず、翼の角度と動力の不足が、その原因だつた。



日野熊蔵歩兵大尉

大尉はその時、既に内命をうけていたので私的研究を一時中止し、新たに気球研究会委員に任ぜられた徳川好敏工兵大尉（後に中将　男爵）と一しよに飛行機研究と購入のため四月一日東京を出発、日野大尉はドイツへ、徳川大尉はフランスへ鹿島だつたのである。

飛行機を買うことにきまつたのは、この一月末の委員会で長岡委員長が、「気球や飛行船もだいじだが、まず外国からすぐれた飛行機を買つて研究するのが第一歩である」と発言して即決し、飛行機の機数と機種の選定、派遣将校の人選などに日を費して三月半ば決定を見たのである。

日野大尉は明治十一年二月、熊本県球摩郡人吉町に生まれ、三十一年、士官学校卒業、清国駐屯歩兵第一大隊から千葉県佐倉連隊附を経て三十六年五月、陸軍技術審査部員、翌年二月以降、日露戦争中は砲兵工廠にあつて自動車の研究製作に没頭、ハミルトン氏の飛行船に刺激されて飛行機研究に入り、四十二年六月、戸山学校御用掛を兼務して気球研究会委員になつたのが、その略歴である。



徳川好敏工兵大尉

また徳川大尉は日露間の風雲間一髪（かんいつぱつ）の明治三十七年二月、くり上げ任官（本来は六月）されて近衛工兵大隊附に補せられ直ちに出征、翌三十八年十二月、士官学校の生徒隊附にまわされて、ここで偶然、長沢賢二郎氏（後に少将）らが生徒でいた工兵科の区隊長になつて油をしぼつたが、次いで三十九年十二月、砲工学校に入つて約二カ年で卒業した。その時、同期生は八名だつたが、うち一名を気球隊附に補任するというので志願して同隊附となつた。四十二年八月、臨時軍用気球研究会が創立、委員は大尉以上の資格なので御用掛ともつかず、研究会の仕事を手伝つていたが四十三年三月、大尉に進級とともに研究会委員を命ぜられたのである。

この出張で両大尉に与えられた訓令というものは、

一、購入すべき飛行機は先づアントワネット一層型一個及びファルマン式二層型一個を選定し、之が操縦法を習得したる後、差遣期間内に於て猶操縦法を習得し得ればブレリオ及びグラーデ一層型一個及びライト二層型一個を購入する様取計ふべし

一、前項の如く定むと雖も視察研究の結果、概ね左記選定標準に適合するものにして軍用上、前記諸式に優るものあれば適宜変更することを得

一、購入すべき飛行機の選定標準は概ね左の如し

イ、構造簡単にして堅牢なること

ロ、操縦容易にして各部の機能確実なること

ハ、安定良好にして速度、飛行時間及び負担量の大なること

二、我国に於て容易に修繕し得ること

一、購入すべき飛行機を選定せんとするときは、其の分解、結合、手入及び応急修理等に必要なる器具、材料をも附属購入することに取計ふべし

一、操縦法は購入すべき飛行機の各式に就きて習得すべし

一、操縦法並に之に連繋して習得すべき件、概ね左の如し

イ、飛行機の分解及結合法

ロ、飛行機各部の調整法

ハ、空中飛行法（地上着陸方法共）

ニ、各種故障の応急修理法

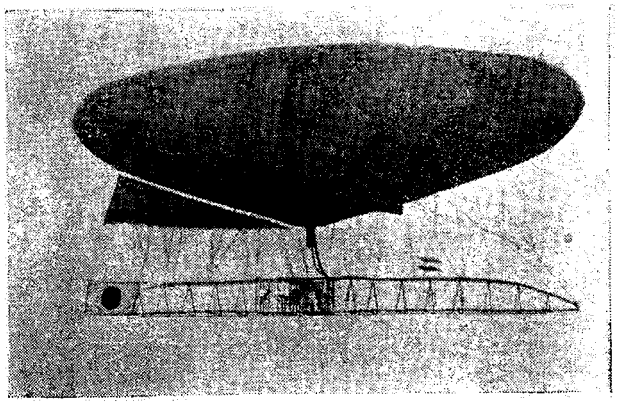
両大尉出発後間もなく、フランス大使館附のル・ブリアール海軍中尉が、かねて試作中の「発動機のない飛行機」を完成した。中尉は海軍の相原大尉と親交があり、その紹介で田中館博士の教えをこいながらライト式にならつた竹製複葉機を作り、翼にはかなきんを張り、ソケットの金具は相原大尉が海軍工廠で造らしたブリキだつたが、これらの材料費一九円というそのような話である。



ル・ブリアール中尉の滑翔機をひく

これを上野公園不忍池畔に持ち出し、中尉自ら搭乗してオートバイで引かせて見たが力足らず、そばで見ていた相原大尉がもどかしがつて、さつそくそのオートバイで使を麻布鳥居坂の実業家赤星鉄馬氏のところへ走らせて自家用車を借りて来させ、二本の綱でひつぱつて見ると、らくに浮き上つた。

次いで相原大尉が搭乗し、調子よくふわりと飛び出したと思つたら、綱の一本がぷつりと切れて途端に横滑りとなり、観月橋のわきへ横倒れに落ちて行つた。



山田式第一号飛行船

幸い大尉に負傷はなく、ほうほうの体（てい）で池からはい上つて来たが、しかしこの実験はわが国滑空の初めというべきであつた。

これと前後して、かねて製作を急いでいた山田式一号飛行船がとにもかくにも完成したので、大崎の工場でガスの充塡をはじめ、慎重な地上試験を重ねていたが、やがて繋留飛揚にも成功したので九月八日、いよいよ自由飛行のだんどりとなり、コースを大崎から駒場に選び、操縦には山田氏門下の折原国太郎氏が当ることになつた。

現場には田中館博士をはじめ、陸海軍将校多数が集まつていたが、全般の準備を整えていよいよ離陸、針路を定めてきわめて順調に飛び、駒場の農科大学裏手の附属農場まで飛行したがガス漏洩を発見したので帰航は見合わせ、一泊

してガス補塡器を取り寄せて補充し、準備が出来ると山田氏は「約一〇〇㍍の高度で大崎へ帰れ」と指示した。折原氏は午後一時二十五分、駒場を出発したが途中で安全弁を開き過ぎたためか、ガス不足となつて恵比寿駅停車場の向う側、目黒火薬庫の裏手に下降し、いつたん目黒行人坂の下までひいて来てガスを補充した上、再び飛び上つて大崎へ帰還した。

こえて十月四日、第二回目の飛行に飛び上つたところ、気嚢の上部を破損したので修理の上、夕刻になつてやり直し、たそがれる秋空を二〇〇㍍の高度で遊弋して、わが国産の民間飛行船最初の記録を立てたのである。

あだかも白瀬中尉の開南丸がイギリス、ノルウエーなどに伍して未知の克服に向つて南極に船出をとげた年でもあり、空と海とに新興日本の若々しい息吹きを見たのである。

山田氏はこの年、軍用気球発明の功により勲六等単光旭日章を授けられたが、気球研究会でも徳永工兵少佐、小浜機関大尉、岩本技手らが軟式飛行船製作のため、模型を作つて各部の研究や試験にたずさわつていた。

これより先き研究会では埼玉県入間郡所沢町在に二三万八、〇〇〇坪の敷地を七万六、五〇〇円で買収して飛行場設営の工事がはじめられた。まず近衛師団経理部の手で整地作業のほか、気象観測所、軽油庫、機関庫、それから飛行機四台分の第一格納庫の建築が、各専門委員の指導や監督で進められており、夢にまで見た最初の飛行場として朝野の注目を集めていた。

（二）三男爵の研究と民間発明の横溢

奈良原式複葉機の実験――伊賀男爵の舞鶴号――島津氏製作の発動機――滋野男爵のフランス渡航――都築式単葉模型機――牛奥、磯部両氏の水上機研究――斎外式単葉機と発動機購入――各種考案機の続出――気球隊の野外訓練

軍籍にはあつても研究の上では私的立場を守つている人をまじえてわずか五、六名を数える民間研究家の中に、その三人までが甲冑界の出身であることは一奇とするに足りるが、その一人に薩摩の藩士奈良原繁男爵の嗣子三次氏がある。

氏は明治十年二月、鹿児島市に生まれ、岡山の第六高等学校在学中、明治二十九年に発刊された山岸蔵鶯氏の「空中軍艦」を読んで刺激され、間もなく今泉定介氏の随筆集「百家説林」で、はしなくも表具師幸吉の滑空事績に感動したが、最も決定的な意欲を持たされたのは三十七年夏、瀬戸内海航行中、猛烈な濃霧に包まれ、甲板に出て見ると船の頭もしつぽも見えぬ実感から起つたことであつた。



奈良原三次氏

その航海は、学校の休暇で沖縄知事の厳父を訪ねる途中だつた。ちようど日露戦争最中であり、上村中将の第二艦隊が日本海で常に濃霧のため索敵行動に悩まされているおりからでもあつて、霧の透視法について調べるのも一つの学問だと考えたのが動機で、その結果、気球が比較的容易であることがわかり、山田式気球や外国の科学雑誌などをあさつて、ひたすら研究に志したのが第一歩だつた。

一方にはライトの飛行機がいよいよ確実性を現わし、ヨーロツパにもまた、新しい飛行機が台頭して来るのを見ながら氏は東京帝国大学造兵科を卒業後、海軍を志願して海軍少技士に任官し、横須賀海軍工廠造兵部に勤務することになつたが、その余暇に木村駿吉理学博士の指導で飛行機の研究に夜もすがら明かすことがあつた。

たまたま新編成の臨時軍用気球研究会委員に任命されてからは一層、拍車づけられ、次ぎ々々と模型を造りながら調べていたが、ようやく納得のいくものが設計されて、この春三月からいよいよ実物製作に進展した。

それは主として竹材を用い、従来の誰でもが試みている推進式を飛躍して新しい牽引式を採り、先きの日野式単葉が揚力を得なかつた点にかんがみて上翼

を一一㍍三〇、下翼を九㍍三〇に増し、上下翼とも弦長一㍍八〇、ことに上翼を強く食い違いにして浮揚力を補つた特異の構想は、世界的にも珍しい率先した研究だつた。胴部は日野式と同じく開放式のわく組でプロペラーの左右に小さな昇降舵を装備し、足は四個の車輪の間に橇(そり)をおいたファルマン式にた降着装置とし、発動機の着火は自動車から暗示を得て電池と感応コイルを使つて始動を容易にするなど、種々さえた斬新な才能がひらめいていた。

着工してからまる半年という長日程と、二、〇〇〇円近い費用で完成し、これにフランス製のアンザニー式二五馬力発動機を装備して十月末、胸おどらせながら戸山ヵ原で試験飛行に乗り出した。

しかし数回の滑走で、これもまた動力不足を嘆じることになり、最後までついに離陸するに至らなかつたが、氏自身は恬淡(てんたん)として「まずこれで成功だ。強力な発動機さえあれば飛ぶにきまつている」と、設計にあやまちのなかつたことをよろこんでいた。

氏が家督を相続して襲爵したのは、先代歿後の大正七年八月だつた。

次ぎは土佐宿毛の殿様伊賀氏広男爵である。幹部候補生だつた明治四十二年秋、千葉県習志野の騎兵第一五連隊に見習士官の勤務演習中、東北地方に開かれた大演習に参加し、将校斥候で行動している時である。那珂川を距てて対岸の道路上を北進する味方の六㌔程の地点に敵の騎兵部隊、続いて砲兵、歩兵などの大部隊が濛々たる砂塵の中に現われた。急ぎそれを報告するために伝騎三名を出したところがたちまち袋のねずみとなり、実戦ならばそのまま戦死の運命である。伊賀見習士官はその時、つくづく空中兵器の必要を痛感したのがそもそもの因縁だつた。東京小石川の宮下町に住んでいたが「浮揚面を傾斜せしめて進行し、翼の裏面に風圧をうけて空中に浮泛すべき構造」という凧式飛行機の特許をうけ「推進器、両翼、水平舵、垂直舵其他運用上、必要なる各種装置」を施し、操縦不能に際しても両翼及び水平舵面に反仰面を与へ、安定を保持しつつ安全に地上に降下し得る」目的から、鋭く曲つた翼面を作るために古来の弓を利用することを思いつき、都下で有名な石津弓師に協力してもらつて自邸の庭で工作を始めていた。



伊賀氏広男爵

夫人の実家岩村通俊男爵の孫で早稲田大学生の九八氏と、助手の太田祐雄氏らによつてほとんど丸竹をつかつて三角型の短い機体を造り、これに長さ八㍍の布張りゴム引きの彎曲(わんきょく)した主翼を装着し、前車輪は自動自転車の車輪、うしろには自転車用のものをつけて総重量僅に九〇㌔の軽さだつた。

年内に大体の製作が終つたので翌四十四年二月、肝心の発動機がないので自動車貿易業の山口勝造氏に頼んで、その常用自動車で牽引してもらい、板橋の競馬場で試験をしたが最初のジャンプで忽ち横風に煽られ、地上へ打ちつけて脚装置をこわしてしまつた。

次いでブレリオ式に模した翼幅八㍍、重量二〇五㌔の軽い単葉機を製作するとともに発動機に苦心していると、大阪の金属細工業島津楢蔵氏が、この種発動機を研究し、フランスの星型空冷アンザニー式を模倣の二五馬力機を試作しているのを見て、これを譲りうけて装備し、舞鶴号と命名して四十四年末、雑誌科学世界社の後援で二日間にわたつて代々木練兵場に試験飛行を行つた。

周囲には田中館、横田成年両博士、徳永気球隊長、磯部機関少佐、徳川大尉、奈良原、都築鉄三郎氏ら多数が集まつて大いに期待をもち、島津氏もわざわざ上京して万全を期したが、一本のシリンダーに故障があつて爆発が十分でなく、苦心の調整を重ねたがついに全馬力発生に至らず、地上滑走だけの牽引力しか出ないので日野、奈良原氏らとまくらを並べて同じ失敗に終つたのである。しかしこの発動機は飛行機用としては、はじめての国産品であり、記念すべきものであつた。

伊賀男爵はこの実験の直後、すすめられて織田正満氏主宰の科学世界社と提携して模型飛行機を売り出したところ、これが思いがけなく飛ぶように売れ渡り、製造が間に合わないくらいの景気で、上乗の航空思想普及となり、青少年間の人気は少からぬものがあつた。

更にも一人の滋野男爵は、フランスに着くと同時に鮮かな転身ぶりで内地の人を驚かしたが、氏はまずコンコルドのパリ自動車協会附属の自動車学校に入



滋野清武男爵

つて一と通りモーター類の勉強をしてから、ジュピシーの飛行学校に移つた。そこで操縦を学ぶうち、間もなくこの学校が閉鎖したのでコードロン飛行学校へ転じ、操縦練習のやり直しをやると同時に、自分の飛行機を持ちたい一心から本を見たり、人にきいたりしながら複葉飛行機を設計し、シャール・ルーという製作工場へ頼んで製作にかかつた。そして日とともに進む工作を見ながら、飛ぶ日のことをあれこれ空想して楽しんでいるところへ突然ある日、日本にのこして来たわか子夫人死去の悲報をぶつけられた。若き男爵は今はなきその美しい面影をしのびつつ輾転反側（てんてんはんそく）したが、やがて気をとり直し、「最愛の妻をうしなつた悲しみを、せめて最愛の飛行機に托して空高く飛ばん」と自ら慰め、製作半ばの愛機に「わか鳥」と命名した。

氏は明治十五年十月、男爵滋野清晴陸軍中将の三男に生まれ、二人の兄を次ぎ次ぎに早くうしなつて家督を相続し、はじめ陸軍を志望したが中央幼年学校で病気のため中途退学して、趣味の音楽で生きるため東京音楽学校に入り、瀟洒な公達（きんだち）音楽家が巣立つたのである。

かくて偶然にも奈良原、伊賀、滋野と、わが航空黎明期に三人もの先覚者をおのおの男爵家から出したことは特筆されてよく、更に清水家出身の徳川好敏大尉が、後年男爵家復興の当主となり、軍民を通じて四人の有爵者が現われたことは初期の世界航空において、けだし異色とするに足るものであつた。

その後、近年に至るまで民間からは蜂須賀正氏侯爵を筆頭に井上正鑑、平松時善、本庄兼則の子爵連と目賀田綱美男爵がいで、陸軍には徳川好敏氏のほかにいなかつたようだが、海軍からは一、二有爵家の嫡男がいたようである。もつとも海軍の山階宮武彦王、陸軍の朝香宮孚彦王両殿下は別格である。

三男爵と前後して都築鉄三郎氏がいる。氏は日露戦争当時、支那で道台の顧問をしていたが、旅順に揚がつた山田式気球と、ライト兄弟の飛行に刺戟されて飛行機研究を志し、それも飽くまで単葉機を固執して十数個に及ぶ模型製作を繰返しながら汗を流していたものである。そして最後に第二一一四七号の特許をとり、実物一〇分の一模型を造つて代々木練兵場で実験したが、動力の代りにこれもまた山口勝蔵氏の自動車に曳いてもらつて首尾よく滑空し、一番心配した安定も良好で上成績だつた。氏は当日、先輩や知己を多数招待していたが、やがて間もなく河野広中氏（後に農商務大臣）を監事長とする都築式飛行機後援会を結び、山科礼蔵、佐々木照山、伊達宗興及び箸本太吉氏らを監事として製作資金の醵集を図つた。



都築鉄三郎氏

また前掲の牛奥、磯部氏ら、海軍系の研究家はもつぱら水上飛行機を目ざし、牛奥式蜻蛉型は「水面滑走舟を有する飛行機に係り、平静なる水面を浮遊し、これより飛行し得、かつまた適当な水面に帰着し得るにあり」という特許出願の説明だつたが、磯部式水上機は複葉で、実物製作のため自ら願い出て閑地につき、横須賀の自宅で家財を尽して研究にふけつていた。

しかも磯部機関少佐とほとんど同時に、フランスのフエルバー氏がマルチグーで河上を離水し、二㍍の高度で五〇〇㍍の飛行に成功したのが世界水上機の嚆矢記録であつて、それがこの年三月二十八日（一九一〇年）のことであり、磯部少佐の実験に先き立つことわずかに一年余、水上機の不振は各国とも同じ傾向にあつた。

この明治四十三、四年ごろは、この種発明考案の最も興つた時で、東京市外大崎町の森下辰之助氏が「軍事偵察用」と銘うつて、気球代用の凧式のもの数台の模型を造つて特許を申請した後、更に水陸両用の一見、複葉式に似た翼幅、全長ともに一二㍍、複座式で繋留索によつて上昇中にも水平舵で自由に操縦し得られ、機体の下部には四個の車輪と二個の浮舟を装着して、水陸いずれにも降りられるというものを考案した。従来のものに比べて特異なのは、複座であることと水陸両用装置とであるが、惜しいことには十二、三㍍の強風を利用して上昇するという矛盾があり、風をきらう気球や飛行機とは全く正反対の

ものだつた。

また前に掲げた長崎県人沢富喜一氏の多葉式飛行機は、「横に長い多数の浮揚幕を、相当の間隔をもつて進行すべき方向に縦列して機体上部に装着し、更に前後に操縦し得べきしかけとなして平衡幕と転回調節舵とを備え」たものでいわゆる多葉式としては、わが国最初の発明だつたが、外国では既に一八九〇年ごろ（明治二十三年）、イギリスのハイラム・マキシム氏に、その先鞭があり、やはり実現せずして失敗したものとほとんど軌（き）を一にしていた。

金沢市東堀川町の清水信春氏は第一九九〇二号で単葉式の特許をとり、実物を製作して代々木練兵場で試験飛行を行つた。

これは翼幅、全長ともに六㍍二〇、翼弦一㍍二七、高さ二㍍九〇、前部車輪と後部車輪の間が二㍍四〇の間隔で機体は竹材を用い、一見フランスのサントス・デュモン式に酷似したものだつたが、もとより発動機がないので自動車で牽引して走ると、軽い機体は短い滑走で苦もなく離陸し、機がカーブする時の安定も非常に良好だつた。

するとひいている綱が空中でぷつり切れたため、機は途端にとんぼ返りをうつて滑り落ち、搭乗者は一時、気絶する騒ぎを起したが、どこに新案特許があつたのか、ほとんど既成飛行機の型をそのままとつたもので、搭乗者の不馴れで墜落したのは惜しかつた。しかし先きの不忍池畔のル・ブリアール氏以来の成功したものの一つである。

東京市外代々木新町の酒井巌氏は一種のフラップをもつ単葉機を考案して、第二〇五三六号で特許を得、四谷愛住町の井崎福太郎氏も第二〇六二一号で飛行艇と名づけた飛行船を発明したが、ともに実物製作までには運ばなかつたけれども、井崎氏のものは船体の上方に枢軸があり、これを中心としてそろ盤玉の型をした半硬式の気嚢があつて、自由に回転させつつ風圧を減少して飛行の役に立てるという奇抜なものだつた。

なお飛行船では前記、東京赤坂の島田種次郎氏が全容積四、〇〇〇立方㍍、最長九六㍍、中径一一㍍、これに一六〇馬力の発動機を装備して五トン九〇〇の浮揚力を得て搭乗員六名、一トン三〇〇の積載量で毎時三〇キロの速度で五〇時間の航続に耐えるという素晴らしい硬式飛行船を設計し、ドイツのツエッペリン、パルセヴアール、フランスのルボルジなどをはるかにしのぐものであると意気高らかだつた。特異なのは気嚢をトンネル型にして内部を通気孔とし、その部分に翼車をつけて進行と昇降をつかさどらせ、また離着陸時にガスの放出や充塡（じゆうてん）の必要を省くために特殊の注入器と圧搾器を用いるなど、中々凝（こ）つたものだつたが、結局製作費の出どころがないのが理由で埋れ去つてしまつた。

一方にはまた、前記牛込在住の福島県人依田盛寿氏の「空中飛行艦」あり、これは金属製の中軸の前後に四個の気球を串型に配列し、全長三〇㍍、最大直径六㍍で気嚢の下につり船をかかえ、発動機で垂直軸を経て中軸を回転させつつ前端のプロペラーを回すとともに進行中の風圧を減らすため、気球それ自体もまた回転させるという手の込んだものである。

その他、小石川水道端の佐藤初太郎氏も特許第二一三四〇号でブレリオ式を模倣した単葉機を考案し、大阪の市岡町に住む野口愛吉氏は、平時は主翼の後縁をなす部分を一種の滑動式フラップにして、この角度を変えればいわゆる落下静止幕となる危険防止の装置を備えた飛行機で特許第二一一二二号を得、野口式飛行機期成会を起して資金調達に奔走したが、これら研究家の多くがいずれも二〇才代の新進気鋭の士であり、日露戦後の新興風潮にささされた青春の営みであつた。

また熱心家鶴岡市の斎藤外市氏は引続き製織機械、羽二重織機、操縦自在の水雷及び潜航水雷など、次ぎ次ぎと発明していた天才的な人だが、今度もまた斎外式単葉飛行機を設計して特許を申請した。その特長は「飛行機両翼の中間の下部に座乗者のいすをつり下げ、発動機及び推進機などをそなえたる飛行機は別に取離し得るようになし、適当の鎖又は帯皮にて飛行機体と翼面を相接合せしめたる発明にかかり、その目的とするところは飛行中、故障のため落下して危険の憂ある時、急に翼と飛行機体とを離し、座乗者は唯翼とともに静穏に下降し得るにあり」という安全飛行機で翼幅九㍍、全長六㍍五〇、これに着ける発動機は東京市赤坂溜池の日本自動車株式会社を介して、フランスにノーム

式星型五〇馬力を注文するなど大真面目だつた。

また東京の人古島四郎氏兄弟はファルマン風の翼幅一一㍍の三車輪附竹材製の複葉式をつくり、前方に昇降舵、後方に方向舵をつけた滑翔機を代々木練兵場で一五㍍のロープでひつぱつて、兄弟かわるがわる二回の地上滑走後、今度は無人で十数㍍曳行すると、機は軽く浮き揚がつて五㍍ほどの高さにのぼつた。

もの見だかくとり巻いていた群集は、思わず拍手喝采を送つたが、途端に機は附近の立木に翼をひつかけて真逆様に墜落大破、それでも若い兄弟はよろこび勇んで跡かたづけをしていたという。

神戸市多聞通四丁目の線香商今井彦兵衛氏の長男栄吉氏も複葉機を五月下旬こしらえあげ、横須賀市観音寺の原商会鉄工所に勤める機械工小池大作氏は、ブレリオ式のような単葉機の一〇分の一模型を作つて五月中旬、同地練兵場で自転車二台にひかせて六〇㍍の滑走後、一㍍ほどにのぼつて安定よく飛び、十分の成績をおさめた。

東京市日本橋蛎殻町一丁目の倉田福太郎氏も前年来、苦心の飛行機を考案して特許を申請し、同じく神田小川町一丁目の福田彦市、同秀蔵兄弟もファルマン式に似た翼幅一〇㍍、主翼の下に小型の動翼をつけた複葉機を製作した。

更に横須賀市深田町の浜田清太郎氏は翼幅一〇㍍、全長八㍍の単葉機を造つたが、尾翼のほかに主翼上に半円型の方向舵を設けた風変りなもので、これへ東洋自動車商会からコンチネンタル式水冷二五馬力発動機を買つて装備し、東京市外大森の不入斗で滑走試験を行つた。その後、郷里か、あるいは何の関係からか、滋賀県大津へ持つて行つて練兵場で飛行練習を始めたというわさがあつたが、それきり消息が絶えた。

また大阪の発動機製作家島津楢蔵氏は、数年来の研究が実つて江戸堀の同氏工場で製作したアンザニー式模倣の三気筒空冷式二五馬力を、伊賀男爵にゆずつたことは前に書いたが、ひき続き同式三五馬力機に着手し、マグネトは定評のあるドイツのボツシュに注文する凝り方であつた。

京都市立第一商業学校の体操教師砂田宗作氏は翼幅一〇㍍五〇・全長四㍍の鳥型の滑空機を造り、同校々庭で足踏式のチェーン・プロペラーを回転して飛揚を試み、人力による飛行は今もなお見果てぬ夢であることを思わせたが、しかしさすがに突飛な誰の目にも不合理なものは次第に影をひそめて、既成型体を基本にしたよかれあしかれ、より能動的な改良を意図する傾向にあることが観取された。

陸軍技術審査部員宮田太郎砲兵大佐の息子さん礼氏は東京府立第四中学校生徒だつたが、翼端に可動式の回転翼をつけたものを製作実験したこともあり、市外代々木の堀武八氏は複葉式を自動車曳航したが重過ぎて失敗し、同渋谷町広沢の永光舎羊園主辻護氏は、翼幅一〇㍍の一葉半式の尾翼に鋭い上反角を与え、翼端に乗直面をつけて実物製作のうえ、附近広場で実験するなど新人の登場枚挙にいとまがなかつた。

更に小石川区茗ヵ谷の柴田安太郎氏が「飛行自在金」と名づけたターンバックルを発明して第二〇一六六号の特許をとつたが、これは「一端に螺糸を刻し他端を螺状に巻き、その中間に肩状部を設け、鋼線金具を二個組合わせて肩状部で張線をうけ、前記螺糸を螺合せる牝螺によつて張線を緊張する」ものというはなはだ地味なものだが、しかもきわめて重要な部品の新考案は、濫觴（らんしょう）時代に有意義な努力といわねばならなかつた。

このような各種の発明研究は、航空の普及に従がつて加速度的に増加しているが、惜しいことに一時的の興奮と基礎学理の研究不足、指導助成の機関もなく、かつ資金の悩みなどもあつて殆ど生長を見なかつたのである。

この夏七月半ば、しばらく消息のなかつた陸軍の気球隊では栃木県西那須野で大規模の野外訓練を行つた。

徳永隊長以下将校下士卒一〇〇何名かが飛揚の実験にかかり、試験委員長牧野大佐、服部中佐、相川少佐、伊藤中尉及び岩本技手らによつて各種の実験を検討することになつていた。

この時の気球は前に小記した日露戦争当時、軍艦竜田がロシヤの運送船から拿捕（だほ）したもので幅一〇間、長さ七間の三角形でつり籠内に風速計、気圧計、磁石、電話器、望遠鏡、伝声管その他を整備して、これに三人分以上の

重量ある砂嚢が結びつけてある。

ガス班はガス気管車を、繋留車班は繋留索をそれぞれ担当し、二車連結の六台の軍用車に積んだガス管から圧搾ガスを気嚢に注入して浮力の試験後、いよいよ昇騰を開始した。同時に繋留索と電話線が次第に繰り出され、一分間に五〇㍍の昇騰率で上昇して行つた。

この間、気球昇騰の角度をはじめ、昇騰力や牽引力、その他の測定を一〇〇㍍、二〇〇㍍、三〇〇㍍ごとにはかつておおむね良好の結果を示したので、やがて下降の準備にかかつた。

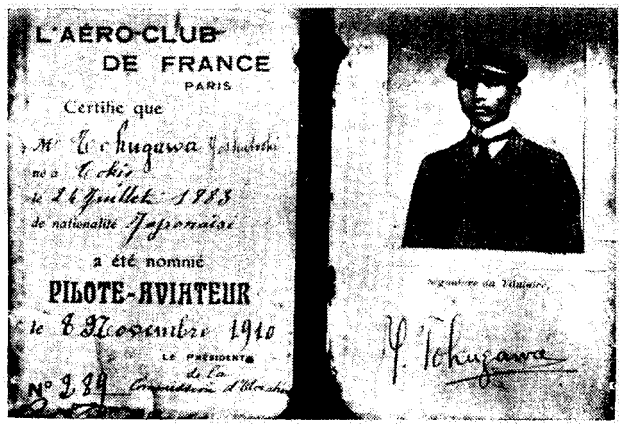
まず数名の兵士が繋留車の歯車を逆転すると、気球は次第に近づいて四〇分後に無事着陸した。そこで空中電気の滞電を計算したところ、きわめて微量なことがわかり、さきに嚢皮材や塗料の改良を行つたことの効果が現われていた。

午後、二回目の実験に移り、ためしに繋留索を前回よりも細いものにして見たところ、軽いだけにおびただしい浮力がついて快速力で上昇し、しかも強度にいささかも不安がなかつたという。

(三) わが国の航空紀元

グラーデ式単葉機とアンリー・フアルマン式複葉機——日野、徳川両大尉の初飛行記録——長岡中将の「飛行倶楽部設立趣意書」——航空に取材の出版物——飛行機研究の在米同胞青年——森田新三郎氏のグレゴアジープ式発動機——海外航空界の進況

事細かな訓令をもつて、飛行機購入と操縦術修得を任務にしてドイツとフランスへ出張した日野、徳川両大尉は、滞留わずか四カ月で日野大尉はハンス・グラーデ式単葉機を、徳川大尉はアンリー・フアルマン式複葉機を携えて相前後帰国したが、一と足先きに英、仏、独、墺の飛行場視察を終えて帰つた田中館博士の指導で、徳永気球隊長監督のもとに建設中の所沢飛行場は、まだ整地作業の真最中で、とても飛行機などを飛ばせる段階ではなかつた。



徳川大尉のうけたフランス航空クラブの免状

ここで面白い挿話は、はじめ博士が飛行場視察に出発の際、格納庫を飛行場のまん中に建てる、というわさがあつた。理由は飛行船が降りて来て、どちらへ向いて風が吹いていても、まん中にあれば間違いなく容易に入れるから都合がいいというのである。そういう話を聞いていたので、博士は飛行場のまん中に格納庫を建てられては大変だし、外国のどこの飛行場にも、そんな例はないので、フランスから電報で「所沢でよろしい。ただし格納庫は山の下に造れ」と念を押しておいたので、格納庫その他の建築物は場の東側に立ちならび、大体、離着陸の邪魔にはならぬあんばいだつたので、ひと安心した次第であつた。

それからも一つ……徳川大尉は日本に熟練した技術工員のいないことを考えて、購入飛行機の主要部分を取はずさず、組み立てたまま船に積み込んで自分も同船して帰つて来たが横浜からは何頭かの牛にひかせ、油紙をかぶせて一たん中野の気球隊に運び、所沢へは汽車に積んだが国分寺から川越線へのトンネルでハタと当惑し、やつと駅長に頼んで除行してもらつてようやく通りぬけたが、飛行機とトンネルの天井とが手の指三本か四本のあきしかなかつた。所沢駅から飛行場へはまた牛にひかせて搬入した。

それを飛行場で待ちうけていた人がいうことに「まるで牛が小山をひつぱつ

て歩いて来るようだつた」そうだから、一体に大柄なファルマン式のことて、初めて見る目にはよほど大きく感じられたに違いない。

また滞欧中、日野大尉は東京の友人に消息を寄せて「不動気球（注・繋留）に乗る際は単に高しとの感想をいだき、自在気球（注・自由）に試乗のおりはいささか天然に飜弄せらるるの感をよぎなくせらるるも、飛行機に至つてはわが思いのままの方向に行動すること自由にして、その壮快なることとうてい前二者の比にあらず、真に人生更に一楽を加えたるの思いあり」（下略）と報じて来た。

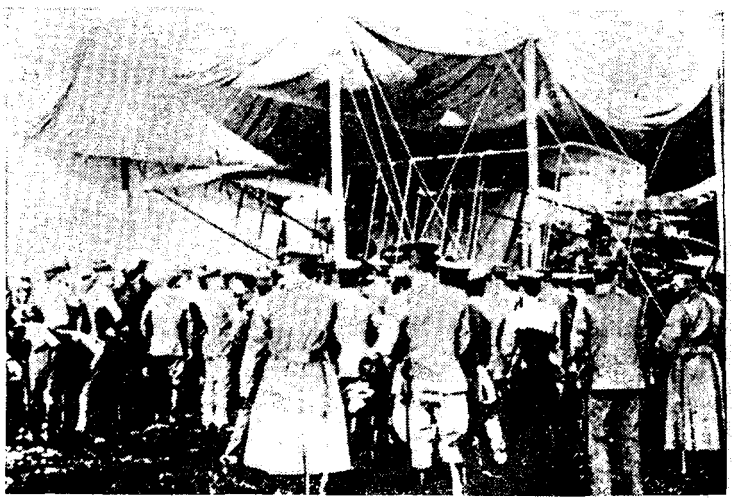
ところが肝心の飛行場がそんなぐあいなので、試験飛行は代々木練兵場に変更され、気球研究会委員総出で気球隊の兵員を督し、霜解けの練兵場に左の日程で準備を進めた。十二月十一日、天幕展張、十二日、飛行機搬入組立、十三日、組立点検及び発動機試運転、十四日、地上滑走試験、十五、六日、予備飛行実施、十七、八日、飛行実施、十九日、飛行機分解。



初飛行に代々木練兵場の設備

グラーデ式は空冷星型グラーデ式発動機二四馬力で全備重量三三〇キロ、搭載量一〇五キロ、翼幅一〇メートル五〇、全長七メートル五〇。ファルマン式は空冷式星型ノーム五〇馬力発動機で全備重量六〇〇キロ、搭載量一〇〇キロ、翼幅一〇メートル五〇、全長一二メートル、価格は一万八、〇〇〇円であつた。

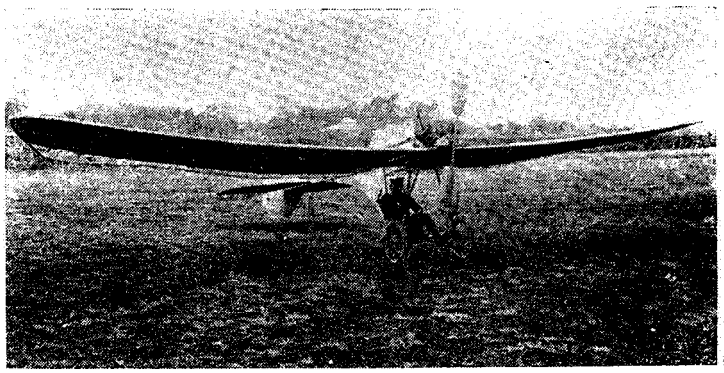
徳川大尉の話によると、「フランスもまだ幼稚の域を免れず、飛行学校にはフランス人、ロシア人、イタリヤ人など十数名の生徒がいたが飛行機は二台、先生も二人きりで、練習も機体の破損をおそれて同乗飛行ばかりをやつて単独では飛ばさせず、高度一〇〇メートル、時間五分の練習を一日一回やるだけで学科は教えず、工場への出入りも許さない。だから在学中の研究といえば、その一日一回の正味五分間だけで、これを一〇回、約一時間で卒業となり、卒業試験には高度五〇メートル、距離一、〇〇〇メートル内外のものを三回繰返したに過ぎない」状況だつたという。



天幕格納庫内のファルマン式

諸般の準備が進んでいよいよ十四日、地上滑走の日になつた。グラーデ式の日野大尉はかたずをのむ衆人の環視を浴びて勢いよく滑走中、高さ一メートル、距離三〇メートルに浮き上がり、更に続けて高度一〇メートル、距離六〇メートルを飛んで、わが国最初の離陸に成功したのだつたが、もともとこの日は公式の飛行実施日ではなかつたので「滑走中の余勢であやまつて離陸した」ことに報告された。

ファルマン式はなれぬ発動機の工合を調節のため十五日も飛ばず、代つてグラーデ式が縦横に走り回つていたが、勢いあまつて中央道路わきの草株に車輪をぶつけて転覆し、日野大尉はけがはしなかつたが、飛行機は分解されて天幕



グラーデ式に搭乗の日野歩兵大尉

に運び込まれた。

こんなこともあるかと用心して、二台の軍用自動車がほこりを浴びながら絶えず飛行機のあとをつけまわつて警戒していた。

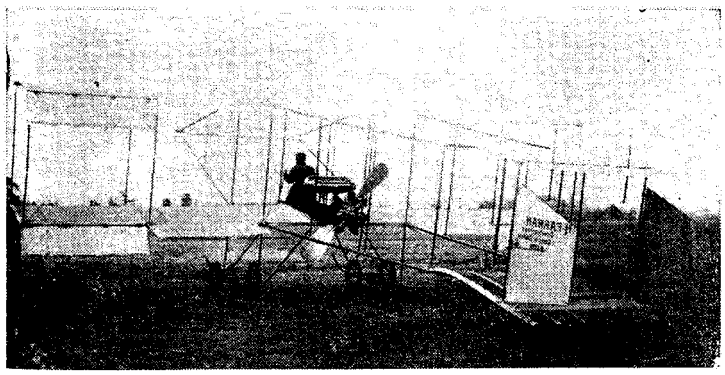
十六日もファルマン式の故障修復せず、グラーデ式がひとり数回の滑走を繰返した後、高度三六㍍に飛び上つて着陸した。

十七、八日は朝から吹きすさぶこがらしのため中止し、十九日は「今日こそは！」と、明けきらぬ四時半ころから霜をふんで続々集まり、ファルマン式もむりやり調子を整えて徳川大尉搭乗、数回滑走の後、まず半㍍くらいから始めて次第に高度を増し、五〇㍍乃至一〇〇㍍の距離を飛ぶこと約一〇回あまりを繰返した。

この発動機にはまつたく手こずり、田中館博士はじめ、職工にいたるまで連日苦心したが機関技手の発見で結局、発電機の故障とわかつたものの早急に購入することも、また修復の見込みもつかないので同技手の発案で同乗席に蓄電池をつみ、これから配電鈑に被覆線で連絡して急場の間に合わせた。蓄電池には硫酸(リユウサン)が充満しているので、ひとつまちがつたら頭からあびてしまう危険があり、徳川大尉は「前で操縦、うしろに硫酸」のはさみ打ちに気が気でなく、なるべく飛行機が揺れないようにそつと舵を操つるよりほかはなかつた。

よく晴れた静かな暁である。フランスから買つて来た黒革の飛行服に身を固めた徳川大尉は、自信たつぷりで「あのへんから離陸して練兵場の上をこういうふうにまわつて、あすこへ着陸するつもりです」と指しながらいうのを傍にいた田中館博士は、「あの森は七〇㍍あるから、あの上へは一〇〇㍍くらいでいかんとあぶないよ」と注意していた。

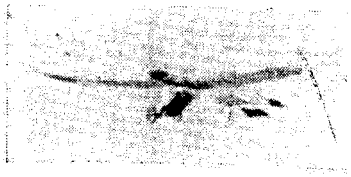
七時五十五分、ノーム式五〇馬力のアンリー・ファルマン式複葉機は、目にもとまらぬプロペラーにおされて見事に地上を離れた。この鋭い爆音をはじめて耳にする人も多かつたであろう。徐々に高度がとられ、こはく色の機体は予定のコースをとつて場内を二周し、森のこずえと併行して最高七〇㍍、時速五三㌔で三、〇〇〇㍍の距離を飛んだのである。この間、四分だつたが見る人にとつては神の奇蹟（きせき）にも近く、最初の公式記録としてわが航空紀元を創造したのだつた。



アンリー・ファルマン式に搭乗の徳川工兵大尉

次いで日野大尉の飛行に移つたが、これも発動機の調整に苦心し、午前中に一回小飛行して午後は一時半から再び数回の滑走後、東から北に向つて離陸、四五㍍の高度で一、〇〇〇㍍の距離を半円型に飛んで一分二〇秒で着陸した。この時の発動機は四気筒のうち一個は全然爆発せず、三個のシリンダー、すなわち一八馬力で飛行した訳だつたが、徳川大尉とともに輝かしい記録として不滅の歴史を刻み、日本航空の発祥を誕生すると同時に、遅ればせながら世界航空界の一員として、その体列に伍したのである。実にさきの山田式飛行船の初飛行後、わずかに三ヶ月の快挙であつた。

この日、寺内陸相、奥参謀総長

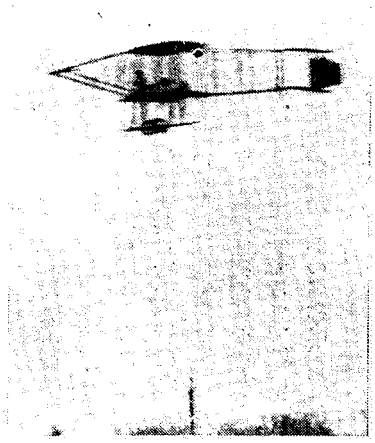


グラーデ式の飛行

（保護　元帥）、乃木希典大将、研究会委員長の石本次官らのほか山川帝国大学総長、和田垣謙三博士、田中館博士ら多数の参観があり、霜柱凍る練兵場をとり巻く群集は垣をなしたが、たまたま来賓天幕の中で、かんかんおきた炭火に手をかざしながら「飛行機なんてものは山川や長岡のようなキ印にまかせておけばいいさ」と放言している老将官があったと、ある書物に出ているが、あながちこれはとがむべきでなく、絶対の勇気と偉大なる好奇心がなければ、とても航空にたずさわり得るものでないのが一般の常識であった。それが上下を通じてのそのころの日本人全体の認識と思想であった。

老将官の口にのぼった山川健次郎博士も飛行機には熱心で、この朝も午前三時半には人力車を駆ってまっ先きに霜を踏んで立っていたが、この時既に帝国大学内に早晩、航空学講座の開設は必至のものであることを予想し、ひとりその創設方式を心中に練っていた。

並び称された「キ印」の一人長岡中将が果然、雪深い越後の高田から「飛行倶楽部設立趣意書」という先見の創意を盛った印刷物を、実業界や軍関係方面の目ぼしいところへ郵送して、代々木の初飛行で何となく人気のあがっている世間へ、ひと口乗って来た。



アンリー・フアルマン式の飛行

それには「今般、飛行気球、飛行機及び自動車の発達を図るために我が国に一つの倶楽部を設け度く、皆様にその賛成加入を願ふに就ては、現今欧米各国にては右等の諸品が其の発達如何の程度にあるかを陳ぶることを必要と考へまするに依つて、単簡にこれを申し述べることに致します」と冒頭し、「独逸の飛行機」、「独逸の自動車」、「仏国の航空機」、「仏国の自動車」、「露国の気球」、「露国の自動車」、「英国の両界」、「米国の飛行界」、「墺匈国の両界」、「伊国の両界」を巨細に紹介した後、「以上に示しました所により、欧米列国における大略の景況はお分りになりましたと考へます。さて我が国に於ては如何と云ひまするに昨年、政府に於て臨時軍用気球研究会を設けられ、次いで議会に於て之に対する四七万円の予算が通過したばかりで、民間に於ては未だ何等の考へあることも聞きません。自動車に就ても官民共に無頓着にして、東京に於て自動車数十台あるのみ。この有様は果して戦捷国の施設と云はれませうか。我国に於ても特に只今まで特許局に登録出願したる飛行機の数は六七、内特許せられたるもの一二も御座いますが、その多くは資金不如意のために途中挫折する有様で御座います。然るに政府の金は会計法の命ずるところに依つて収支しなければなりませんため、中々八ケ間しゆう御座いまして折角の萌芽を保護することも出来ません。これ等の発明者を助けて国益を奨め、空防のお手伝いをすることは我々の高き麗はしき行為かと考へます。何卒帝国金融機関の管鑰を掌握せらるる諸君の奮励御賛同を希望する次第で御座います」

将官の現職にあり、師団長の重い地位にある身で、よくもこういう新思想ばりの檄（げき）を飛ばしたものと思うが、胸に一物ある中将としては、やむにやまれぬ意図であつたものと解される。しかしもちろん、倶楽部は実現しなかつたのみか、中将のかけ声に応じて創立運動を起す気配も感じられなかつたのもまた、やむを得ない。

けれども時の歩みはすでにそこまで進んでいて、これらの画期的な情勢と、一般社会思潮の動向は、まず出版界に現われはじめ、主なものだけでも前年中に大浦元三郎氏著「最近世界の飛行船」（博文館発行）、高塚彊氏著「空中の経営」（画報社発行）及び陸軍中佐川田明治氏著「空中飛行」があり、今年になつてから特許局審査官工学士奥島清太郎氏著の「飛行」（東京書院発行）小野庄造氏著「空中飛行器の現在及将来」（小林川流堂発行）柴田流星氏著「飛行機物語」（洛陽堂発行）井口丑二氏著「飛行機通解」（内外出版協会発行）などがあり、

雑誌では織戸正満氏主幹の「科学世界」が率先して「空中欄」を設けていたが、十月二十日発行の臨時増刊（第四巻第三号）を「空中飛行号」の特輯として理論、軍用、構造、材料、発明、法律、雑録などにわたって良心的に編輯され、雑誌としては最初の試みだった。

また押川春浪氏をかこむ一部青少年の間には探険、冒険、武侠の活発な思想が横溢していたので、「武侠世界」「冒険世界」などの雑誌は機を失せず、海外の冒険飛行や、わが国航空機発明の紹介、事情を伝える一方、模型飛行機を鼓吹して、その作り方を宣伝するまでに至った。

飛行機とか飛行船とかの名称は、果していつごろから出来たものか的確な記録はないのであるが、日露戦争後数年間は「空中飛器」という名でいい表わされていたようであるから、この二つがはっきり区別されたのは、恐らくこのころのことで、軍部の造語であろうと想像される。

このころ太平洋の彼岸からしばしばもたらされて来るものは、この種在米同胞の消息だった。アメリカ各地に励む彼らの中にも、活気ある彼地航空界の勃興に刺激されて花やかな飛行家を志して走った青年は決して少なくなかった。

たとえば愛媛県松山市の漢学者近藤南粋氏の息元久氏、茨城県那珂郡勝田村出身の武石浩玻氏、和歌山県人佐村福槌氏、東京の人高左右隆之及び星野米蔵氏、山口県人坂本寿一氏、その他、野島銀蔵、海野幾之介氏ら、多士済々だった。いずれも自動車工場、農園、家庭などの労働に従事しながら余暇をむさぼって研究にいそしむか、あるいは貯金を投げ出して学校に入り、乾坤一擲（けんこんいってき）の操縦術練習に就くか、あとにはひけぬ瀬戸ぎわにふんばって真剣そのものの努力だった。

中でも高左右隆之氏は、少年時代から乗り物が好きで、「世界中の乗り物という乗り物に悉く乗って見たい」のが多年の宿望であり、現在の自動車運転手もそこから発足した職業だが、ひとたび空飛ぶ飛行機を見たからには、もはや看過は出来ないとあって運転手で働くかたわら多数の模型を造って、それからそれへ研究を進め、とらの子の貯金と余暇をさいてついにシャトル市タイン街の自動車工場の一隅でカーチス式複葉機を模倣して実物の製作に着手し、なつかしい故国への一番乗りを目ざしながら寝る間も惜しんでの勉強を続けていた。

すると内地でも最近、大阪市唐物町に兄弟で洋革商を営む森田新三郎氏は、商用でヨーロッパを旅行中、たまたまベルギーのブラッセルに開かれていた世界博覧会を見物して、世界最高の飛行機用発動機だというグレゴアジープ式四五馬力を一目見ると、旅先きのあちこちで見て来た飛行機の姿に幻惑されていた好奇心はいても立ってもいられず、ふところをはたいて買い込み、鬼の首でもとって来たように意気揚々帰国するが早いか、何はさておき、さっそく飛行機の設計製作にかかるという元気さだった。

この四気筒水冷式の倒立型発動機は海外でも珍しい型のものだったが、空冷式ばかりのわが国で、水冷式は最初の出現であり、森田氏の飛行失敗後、転々として重宝がられ、さんざん民間のあちらこちらを流浪しながら貢献（こうけん）するところ、きわめて大きかった記念すべき発動機であった。

さてこの一、二年、明治四十二年（一九〇九年）と四十三年（一九一〇年）にわたる海外の情勢を見ると、まことに圧倒的なものがある。すなわちデーリー・メール新聞主催の英仏海峡横断飛行にフランスのブレリオ氏が、その二五馬力単葉機でカレーからドーヴアーに飛んで見事成功し、アメリカのゴルドン・ベンネット競技にはカーチス氏が六〇㌔を飛んで勝ち、オーヴイル・ライト氏は陸軍の要求で陸軍将校一名を乗せて一〇時間一二分の長時間記録を作っている。そして今年に入ってからはツエッペリン飛行船のベルリン訪問飛行をはじめ、デーリー・メール主催のロンドン・マンチエスター間飛行にフランスのポーラン氏が二九三㌔を四時間一三分で翔破して優勝し、カーチス氏が二〇〇㌔に近い野外飛行に新記録を作っている。またベルーのジャヴエ氏は帰りの事故で殉難はしたが、完全にアルプス越えを試みて成功しており、彼我の懸隔は年一年ようやくはなはだしく、わが夜明けは彼らの旭日昇天期であった。

（四）山田式第二号飛行船

都築式単葉機模型の滑空——民間飛行家に対する国庫

補助の請願――国民新聞社の東京湾横断懸賞飛行競技
計画――山田式第二号飛行船の漂流――台湾蕃人の飛
行船見学――金子海軍大尉のフランス出張

四十四年の新春は、まず一月末、さきに特許をとつた都築鉄三郎氏が、その単葉双推進式一〇分の一模型機を更に改造したことから明けそめた。

氏はこの考案機の浮揚状態をためすために中野の気球隊から特に自動車の派遣をこい、代々木練兵場で四〇㍍の鋼索をもつて実験した。

はじめ数回は地上滑走で一応の調子を見たうえ、最後に一〇㍍余飛び上つて安定よく浮いたので来合わしていた奈良原、伊賀男爵らから「お目出とう」の賛辞を浴びながら更に一回の試験をして確信と安心を得たものの、まだ何か気にすまないものがあり、それから二、三日して再び曳行試験を行つた。今度は氏自ら自動車に乗つて操縦索を執り、約二〇㍍の高度で一〇〇㍍余を飛ばして、「もう大丈夫！」の安全感をやつと得たのだつた。

あだかもこの時分、氏の後援会では佐々木照山、箸本太吉氏らの代議士が主になつて議院内に同志を語らい、時の帝国議会に「民間飛行家に対する国庫補助の請願」を提出したところ、石本陸軍次官から「飛行機は野砲一門の偉力に及ばず」と軽く一蹴されてやんだが、元々飛行機に対して消極的な石本中将の答弁としては一応もつともで、まだ軍の中心部にも、この新利器について確固たる成案がなかつたとも見られるのである。しかしこの種の請願や建議で、議会にいささかでも航空思想を注入したのは、これが皮切りであつた。

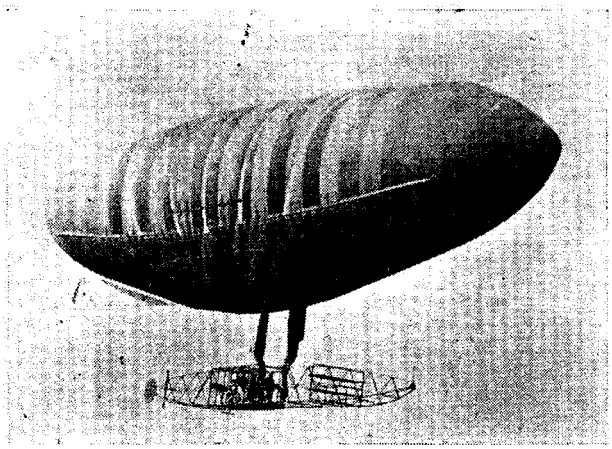
するとちようどこの時、東京の国民新聞社では突然、賞金一万円をかけて「東京湾横断飛行」を同紙上に発表した。応募資格は「人、機ともに本邦民間のものたるべし」とあつて、実施は今年の秋になつていたが、あたりを見まわして見ても、これに応ずる有資格者はなかつたようである。しかしかかる企ては青天の霹靂（へきれき）だつただけに相当以上に話題を賑わし、民間飛行家をもつて任ぜんとする人たちをいらいらさせたことも事実であり、おりから発動機を注文して第二号機を製作中だつた伊賀男爵の如きは何はともあれ、イの一番に参加を申込んだのであつた。

これに輪をかけた話が、さきに水陸両用の飛行凧を考案した大崎町の森下辰之助氏で、氏は朝鮮海峡横断を目的に水陸両用飛行機を製作中だということを、その時分、ある新聞に書かして大いに雄図をなさんとしたが、その後ふつつり沈黙して了つた。

これと前後して山田式第二号飛行船が完成した。容積一、五〇〇立方㍍、全長三三㍍、そして気嚢の強度を保たせるために条帯をかけて荷重を集中することに設計され、新調したアメリカの水冷式直立四気筒五〇馬力発動機を装備して一号船とは見違えるものがあつた。

霜深い二月七日朝、格納庫からひき出された新らしい気嚢は朝日をまともにうけて光り、山田氏は総員を指揮しながら霜解けに立つて飛行準備を整えた。大崎の同工場には陸海軍や帝国大学の関係当局はもちろん、民間研究家、各新聞、通信記者が集まり、遠近からの群集無慮数千が附近をとり巻いて人垣をつくつていた。

午前九時、後藤半七郎、折原国太郎、白戸栄之助氏（後に白戸飛行練習所長）ら五名搭乗の飛行船は繋留索を垂らしたまま徐々に昇騰し、約一〇〇㍍に達してからいつたん降下して、水素ガスを詰めなおして再び二〇〇㍍に浮かび、地上の山田氏の信号によつて大円を描きながら飛び、午後も三回目の飛揚を行つて、この



山田式第二号飛行船

日は中止した。

翌八日は午前中、同じく二回の繋留飛行に諸機能を確かめてから午後三時、折原氏以下四名の工員が搭乗して八〇㍍の高度で、しばし発動機の運転を吟味し、プロペラーは七〇〇回転を示してどこにも異状なしと見るや、山田氏の信号旗はさっと振られて繋留索は断たれた。途端に怒濤のような歓声が湧き上り、六、七㍍の風に抗しながら巨体は歓呼に吹き上げられるように澄みきつた大空の中に大きな腹を見せて、地上と信号を交わしながら泳ぐ姿は美しかつた。

そのうちに爆音に変調が起り、馬力がとみに衰えたようなので山田氏は力をこめて旗を振り、急いで降下の合図を送つた。

これを見た船上では誤まつて発動機を一ぺんにとめてしまつたので、巨体は見ているうちに風に押されて、ふらふら漂流しはじめた。そして袖ケ崎の島津公爵邸の上空にさしかかるとぶら垂げていた索が邸内の老樹にからみついてしまい、飛行船はあだかも同邸の真上に繋留された形で動こうともしなかつた。

島津家では時ならぬ珍客に大満悦で、庭の芝生に赤いもうせんを敷いて殿様（忠久氏）はじめ一家中総出で茶菓の催しが開かれる有様——。そこへ自転車を連ねた製作所の人たちが、どかどかと踏み込んで行つたので二度びつくりした殿様やお姫さまは早々に奥へ引つ込んで行つたが、まだ残つて見ている人たちの前で、上を下への大作業がはじまり、ようようのことで索を切り放したのだつた。すると飛行船は再び北へ、北へ流されてとうとう三㌔も先きの青山墓地にさしかかつた。

その間、船上では発動機の調節に一生懸命だつたが、この時になつてようやく回転を始めたので青山練兵場（今の神宮外苑）へ着陸することにして、青山御所を避けながら千駄ケ谷方面に舵を向けた。町では思いもかけない空の巨船に目をみはり、あとを追つて駆け出す人がたちまち群集となつて、そろそろ練兵場へなだれ込んで行つた。

練兵場ではおりから練兵中なので、西南隅の歩兵第四連隊の兵営寄りに下降するためガスをぬいて徐々に降りながら、

「綱をたのむ！」と、大声に叫んだ。

若い将校の指揮で数名の兵士が駆け寄り、船尾の索にしがみついたがひきずられてささえきれず、飛行船は更に練兵場の土手を越えて路傍の電線を数本、尾部で切断しつつ兵営内将校集会所の屋根に衝突しそうになつた。

そこへ丁度、数をふやして追いかけて来た兵隊が寄つてたかつて必死に練兵場へ引き戻し、ようやく地上に着くを得たが、その際、プロペラー、座席のわくの一部を破損したので、その日の夕方、ガスを放出して皆でかついで徒歩で大崎へ持ち帰つた。

電話で報告をうけた山田氏は、電線をきつたことにひどく心を痛め、秘書の豊間靖氏（現在、株式会社気球製作所長）を青山郵便局に走らせた。

豊間氏は局長の前に出て、ひらあやまりに頭をさげたが、局長はすました顔で「電線は今までにもたびたび切られている。しかしいつも下からばかり切られていて、雷（かみなり）さまのほかに上から切られた例がない。実は今日がはじめてだ。そこで上から切つても犯罪になるかならんか、いま精々研究しているところです」という挨拶に、豊間氏は「何分どうぞ……」と、平身低頭してひきさがつた。

二、三日すると「電線修理費金一円五十銭也」の請求書が郵送され、それで事ずみとなつたが、豊間氏は、この局長の名は忘れたといつている。

山田工場では直ぐ二号船の修理に着手し、前回の試験にかんがみてプロペラー、方向舵、操縦索などを改良して二月二十一日朝、多少のから風はあつたが山田氏自ら搭乗して再試験し、七〇㍍の高度で附近を自由飛行して異状なきを確かめた。

そこで翌々日朝、前夜からの風も凪いだので午前中、一回繋留飛行し、午後また飛ぶつもりで繋留しておくと、にわかに吹き出した猛烈な風が一瞬、繋留索の杭を引つこぬいて、あつ！　という間に飛行船を格納庫にぶつけたからひとたまりもない。気嚢と座席の懸垂索を切つて、発動機やプロペラーは格納庫内に投げ込まれ、漫々たる気嚢は身一つになつて空高く漂々と舞い上つて行つた。

またもや自転車隊が追撃したが、ガス一ぱいの気嚢は大森方面に流れたうえ、場所も大崎体育学校の真上で破裂して切り凧のように散乱しながら大森海岸松浅旅館沖合三〇町程の海中に入水してしまつた。

自転車隊は海岸で二丁漕ぎに乗り換えてひろいに出たが、まだ水素の残つている気嚢は大だこのように流されて、とても荷足（にたり）くらいでは追いつけず、そのうち水上署の小艇や伝馬船の援助でようやく引き上げたが、この損害金二、〇〇〇円、しかし山田氏は直ちに第三号船の新造に着手したのである

一号船以来、軍部の人達や各新聞社からほとんど毎日、大勢つめかけていたが、再三の事故で熱がさめたか、急に新聞の歩調が冷やかになり、早くも「山田式飛行船はだめだ」といい出すものも出て来て、さすがの山田氏も味気なさに呻吟（しんぎん）した。

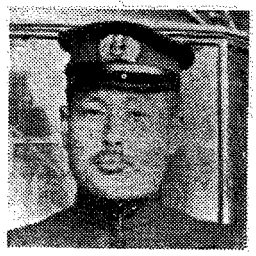
一九〇七年（明治四十年）のツエツペリン飛行船遭難の際、皇帝カイゼルの執つた措置や、一般国民から六〇〇万マークを醵金（きょきん）してツエツペリン伯に贈つた例が思い出されるのであるが、この時ただ一人、越後のお百姓さん某氏が金五円の郵便為替を封じ込んで、黄色つぽい半紙にたどたどしい筆で慰問と激励の言葉が連ねてあり、山田氏はさつそく神棚にそなえて合掌したということである。

それから少し前へ戻るが、手を焼いている台湾の理蕃工策に、山田式飛行船を使つて威嚇飛行をしようという案があつたが、予算がないので行き悩んでいるところへ、ちようど毎年数十人ずつ蕃人を内地に送つて各所を見学させたり遊ばせたり、一方にはそういう懐柔策（かいじゅうさく）もとつていたので、その機会に飛行船を見せてやろうということになつて、三〇人ばかりの蕃人が上京した時、陸軍の手である日、気球製作所につれて来た。そしてそこへ並ばせておいて、その中で最も獰猛慓悍（ねいもうひょうかん）の頭目二人を飛行船に乗せて繋留飛行でしばらく滞空させてから、ころあいを見て降ろすと、さすがの蕃人もすつかり参つたと見え、しばらくは口もきけなかつた。

そこで「よく見えたろう？　お前達がいくらあばれても、これでもつて大砲のたまを打つたり爆弾を投げて退治するから、いい加減におとなしくしろ」と通訳でいい聞かせると、頭目はもちろん、みな神妙に承つていたという。

また高輪の屋敷で、いつも気球や飛行船の上昇をながめていた宮内大臣渡辺千秋子爵が、ある時、りつぱな色紙に「空を飛ぶ鳥より早く見えにけり、大崎野辺の天の岩船」の一首を山田氏に贈つて来たのも、そのころのことであつた。

さきに上野不忍池畔でル・ブリアール中尉の滑空機で飛んだ海軍の相原四郎大尉は、間もなく航空術研究のためドイツへ留学を命ぜられ、非常な意気込みでよろいとかぶとひとそろいをみやげに鹿島立ち、向うへ着くと、これからなにかと世話になるはずの高層気象の権威アスマン博士に贈つた。博士は「これこそ日本のサムライの表徴（ひょうちょう）だ」とよろこび、その室にかざつて、いつもながめていたというが、相原大尉はその後、病気（胸の結核らしい）に倒れ、雄図空しく異郷に客死したので、代つて選ばれたのが金子養三大尉（後に少将）であつた。金子大尉も隠れたる研究家の一人だつたが、その動機は日露戦争で軍艦八島、初瀬の沈没が、敵の潜水艇にやられたのか、それとも機械水雷にひつかかつたのか、原因がさつぱりわからず、「こういう時にもし空の兵器があつたら……」と考えたのがこんぼんだつた。それからは外国の図書雑誌をあさつて飛行機、飛行船の研究にふけり、素志貫徹のため海軍大学の専科に入つて見たけれども、専門の教授がいないので目的を果さず、ほかの一般学生といつしよに普通の講義を聞いて終つたが相原大尉の渡欧後、その補欠として山下誠一機関大尉とともに、気球研究会委員に任命され、やがて今度のフランス渡航となつたのである。



金子養三海軍大尉

その出張命令はさつぱりしたものだつたが「飛行機は海軍にとつて、どういう役に立つものかを研究して来い」というふうに要約されたので、大尉はとにかくパリの航空技術学校に入つて半年ばかり講義を聞き、一段落済むとビラクブレーのアストラ飛行機会社で飛行機と自由気球の操縦術を習つた。飛行機は

アストラ式複葉機で二〇回ばかりの同乗飛行後、単独飛行に移り、やがて卒業試験となつたが、その単独練習中に、こんなことがあつた。

はじめのうち乗つていた四〇馬力の飛行機を終えると、今度はいきなり七〇馬力のものをあてがわれた。四〇馬力くらいだと、いくら発動機を全開にしてものろのろしていたので、七〇馬力になつても大したことはあるまいと、何気なくレバーを踏むと、飛行機は急に勢いよく滑り出して、まだまだと思つているうちに軽く離陸してしまつた。あわててスウイッチを切つては見たものの、ちょうどその時、ロシヤからの注文で並べてあつた新品二台のアストラ式の前に滑走して行つて、あッという間に突込んでしまつた。

そばで見ていたフランスの若い士官連が「やッ、日露戦争が始まつた」と、手をたたいて大笑いしている。見ると、なるほど、ロシヤ行きの新品の片翼はめちゃめちゃにへし折れて散乱していた。

徳川大尉の時分から比べると、練習の施設その他も格段の進歩を見せており、七〇馬力機での卒業試験は8字形の旋回飛行を連続五回後、一〇〇㍍以上の高度から空中滑走で飛行場の中央にある標示地点に安全に着陸する二つである。立会いの試験官はフランスの少佐だつたが、金子大尉は一ぺんでパスしてパリに本部のある万国飛行協会の免状をもらつた。これで先きの徳川大尉と、滋野男爵と三人目の免状である。

やがて帰国命令に接したので、大尉はあらためて購入飛行機の物色にかかり、おりからモナコに開かれている水上飛行機競技会へ行つて見ると、フランスのアンリーとモーリスの両フアルマン式複葉機、コードロン式複葉機、それからアメリカのカーチス式複葉機が目ぼしい存在で、競技の成績はモーリス・フアルマン式が比較的優良だつた。そこで海軍省に報告して空冷V型のルノー式七〇馬力発動機装備のモーリス式複葉水上機二台と、同じ発動機三台をいつしょにつけて買い、船で積み出したあと大尉自身はシベリヤ経由、大急ぎで帰国した。

時あだかも明治四十五年後半期は改元されて大正元年の新秋を迎えており、横浜沖における新帝陛下の観艦式にようやく間に合うか合わぬかの瀬戸ぎわだつた。

(五) アメリカの飛行サーカス団

ボールドウイン氏一行の飛行団——大阪朝日新聞社の無料公開飛行会——鳴尾、目黒、京都、名古屋、川崎の興行飛行——所沢飛行場成る——田中館博士の基礎研究と風洞——新着のヴレリオ式単葉機とライト式複葉機

民間機未だ飛ばず、日野、徳川両大尉も飛行場の設備を空しく待つうちに、マニラ帰りのアメリカ飛行団ボールドウイン氏の一行が、予告もなくアメリカ郵船ペルシヤ丸で神戸港に立ち寄つたのは明治四十四年の春だつた。これを知つて、その足でインターヴイウをとりに行つた大阪朝日新聞記者小山荘一郎氏（黒天風）が、同社販売部長の小西勝一氏（後に相談役）を説き、小西氏はまた社長村山竜平氏ら上層部とはかつてボールドウイン氏一行の招聘がきまり、金一万円の謝礼で大阪城東練兵場における同社主催の無料公開飛行が催されることになつた。

何がさて飛ばなくとも「飛んだ、飛んだ」と新聞にちらちら飛行記事が見えはじめた時ではあり、それが「空中サーカス」と銘打つた大新聞の宣伝では、へそのお切つての見ものなので三月十二日の当日ともなると、一一万坪の練兵場内二ヶ所に区切つた観覧席は、前夜から押し寄せた観衆で瞬く間に埋められた。この中には遠く四国、九州、東京あたりからもわざわざ出かけたものがあるといい、場内外実に四〇万という大阪市空前の人出を呼び、朝日新聞社では二ヶ所の救護所に軍医、看護卒一〇名を煩わして詰めてもらい、警官数百名が厳重な警戒網を張るというみぞうの有様で、久邇宮邦久王、同多嘉王両殿下がわざわざ京都からお出かけになり、団長のボールドウイン、操縦者J・C・マース、シュライバー氏らと握手をかわされた。

飛行機はカーチス式複葉機のスカイラーク（雲雀号）と、ファルマン式とカーチス式を折衷したような翼を真赤に塗ったレッド・デヴイル（赤鬼号）の二台だつた。雲雀号は四〇馬力のカーチス式水冷発動機の推進式、主に竹材が用いられ、ゴムびきの羽布張りで前方に一枚の昇降舵、後方に十字型をした尾翼に方向舵があり、上下翼は同じ長さで動翼をつけ、代々木で見たものに比べてきわめて軽快な感じだつた。

第一操縦者のマース氏は中年の大男だつたが、颯爽（さつそう）とした革の飛行服、飛行帽で、アンモンス機関士の調整で発動機を試運転後、三〇㍍の滑走で手がるに離陸し、満場にこだまする拍手喝采のうちに一〇〇㍍、二〇〇㍍と漸次高度を上げながら爆音高く会場を五周して一四分四〇秒の飛行で着陸した。

かご、舟、人力車、馬車、自転車、汽車、自動車――とうとう、人が空飛ぶようになつた！　四〇万の大群は、われを忘れて見とれていた。

一時五十分、第二回の飛行に移り、頭上四〇㍍の低空でしばしば急旋回しつつ次第に八〇〇㍍の高度に昇り、全くとびかたかのように大市街を中心に大きく四周回して四三分間の大飛行である。

爆音に呼び出された町の人はおもてに飛び出し、物干台に駆け上り、全市中は驚異の目で埋まつた。

これで主催者朝日新聞社との契約は終つた訳だつたが、臨場の両殿下に敬意を表する意味で二時十四分、三度目の飛行を開始し、まず一〇〇㍍の高度で観衆の頭上を一周した後、七〇〇㍍にかけ上り、次いで急旋回しつつ三〇〇㍍まで降りて来たが、突然、音がやんでプロペラーの回転が鈍つたので場内外はにわかにざわめき立ち、中には「墜落！」と叫ぶものもあつて総立ちとなつたが、機はこれを尻目に悠々空中滑走で着陸し、翌朝の新聞には「マース得意のプロペラー止めの曲乗り」とうたわれた。

この一日の短い大阪の開祖飛行こそ、後に期せずして民間航空揺籃（ようらん）の地として殷賑（いんしん）の素地を植えつけたものであり、まことに「空の黒船」ともいうべき刺戟と興奮をもたらしたものであつた。

マース氏ら飛行団はその一週間後、某興行師の手で西宮附近の鳴尾競馬場で飛行会を開き、入場料をとつて人を入れたが、これが飛行機をもつて興業するの先例を開いたので、後年、わが民間飛行家がほとんどこれをまねして各地を巡業して歩いたものである。

この時の入場料は最高五円、それから三円、二円だつたが、おりからのお彼岸で大スタンドを始め、各等級別に設けられた観衆席はあふれて文字通り立錐（りつすい）の余地なく、みぞれをまじえた六甲風（おろし）の北風にもめげず、いつ果てるとも見えぬ見物の群が会場目ざして遠くから続いた。

飛び上つてしまえば、飛行機はどこからでも見られることを知つてか知らずにか、「上つたり降りたり」するところを見たいのが群集心理だつた。

十時三十三分、マース氏はねずみ色に塗つた雲雀号で二〇㍍の低空をトラックに沿いながら一周して着陸、次いで一一時二〇分、第二回の飛行を始めたが、吹き募る強風で飛行機の動揺はげしく、一五㍍の低さで観衆の目の前を飛び、ひやひやしながら首を縮めてかたずをのんでいた。

午後は二時十一分から飛び出したが、危険なのでこれも一周して着陸し、「風強きため三時半まで中止」の掲示を張り出して飛行機は縦覧に供したので、群集はたちまちとり巻いて初めて見る飛行機の科学に打たれたのである。

三時三十分、約束通り第四回目の飛行に離陸したが、風におさえられて飛べず、そのまま着陸して、この初日のプログラムを終つた。

かくして二十、二十一日の三日間にわたり、好天にも恵まれて今津町、神戸方面、あるいは大阪湾あたりまで飛びまわり、最終日には一、〇五〇㍍の高度飛行を行い、ある時は三〇〇㍍の高度から急角度の空中滑走で降りて来て、ほとんど地上すれすれで再び発動機をかけ、ひよいと機首をもたげて逃げるように飛び上がるなど、わが国皮切りの興業飛行は一応成功し、高い金を払つた観衆も「これだけ見せてもらえばよい」と満足して引き上げた。

事実、時間といい、高度といい、残念ながらいまだわが国にその記録なく、ことに翻翻（へんぽん）自在の操縦術に大衆を魅了（みりよう）したことは、たとえ一時的の興奮であつたにしても航空への目をひらき、関心を植えつけ、また、航空へ志す青少年を生み出したことをもつて見ても、決してむだな飛行

ではなかつた。

やがて東京へ入つた彼らは、目黒競馬場で四月一日から四日間催した。

その初日は強風だつたが、二日目は無風の花びよりに気をよくして、マース氏は上衣のポケツトに数個のみかんを忍ばせて飛び上り、初め三〇㍍の高度から観覧席前の標的に一個投下し、次いで二〇〇㍍から三個投下して三回とも、見事に命中させたのには観衆思わず、あつ！　と声をあげた。けだし機上から計画的に「物」を投下した最初で、おりしもこの時、彼らの故国アメリカではメキシコと衝突して、軍用機が敵地上空を飛んでいる際だつたから、あるいは爆弾投下を示唆（じさ）したものだつたかも知れないが、空中サーカスを看板の興行であるからには、機上から物を投げるくらいのことは誰でもが思いつくことである。ただ標的がどんなものだつたか、大きさがどの位だつたかは知る由もないが、三個が三個とも命中したのは中々器用だつた。

またその日、横浜のグランド・ホテル支配人マンワリング氏の細君が乗りたいというので、座席が一つしかないマース氏は、自分の横の下翼に腰かけさせて五、六㍍の高さで三〇㍍ばかり直線に飛んで降りたが、これをしも飛行というなら、たとえ外国人でもわが国土で女性が飛んだ皮切りでもある。三日目はそぼ降る春雨にはばまれて一回の飛行で中止、四日目は雨上りの烈風だつたが観衆の騒がしい催促にいたたまらず、マース氏は敢然（かんぜん）立つてスタートしたが、トラックの第一コーナー附近で片翼の先きが柵に触れて不時着し前方昇降舵と、その竹製の支柱を折損し、マース氏ははね飛ばされて膝と右手の拇指を負傷したので、本日の飛行は残念ながら中止ということを宣言した。

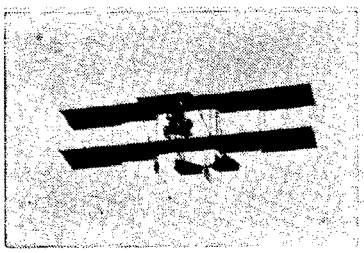
朝からほこりを浴び、烈風に悩んで半日の余も今か々々と待つていたあげくの観衆は、既にいいかげん気が立つているので満場たちまち騒然とし、「かわりの飛行機を飛ばせろ」「入場料を返せ」という騒動になつた。

しかし警官が仲に入つて明日の飛行を約束し、入場券有効ということに落着して不承不承おさまつた。が、これも後年、しばしば起つた飛行会紛擾事件のはしりとなつた。

すると偶然、この追加の一日、すなわち四月四日は所沢二三万坪の飛行場がようやく竣成し、格納庫、観測所などの建築物も整備に近かつたので、この日から飛行練習開始の命令が出て、まず徳川大尉がファルマン式、日野大尉はアメリカから新着のライト式で、いよいよ練習飛行のいとぐちが開かれ、わが軍事航空の第一日を迎えた記念の日となつたのである。

マース氏一団は東京打ち上げ後、某興行師に引かれて京都へ下り、島原競馬場で八、九両日、更に名古屋に引返して二十三日、ここで初めてスカイラークの雲雀号よりやや大型のレツド・デヴイル赤鬼号を使つて飛んだ。

それから再び東京に帰り、二十九日から三日間、川崎競馬場に「さよなら飛行会」をひらいたが、既に連日、いわゆる「所沢の快飛行」が新聞に報道されはじめたのと、目黒での騒動にこりて新規軸を考え、飛行機と自動車の競走を売りものにして見物を呼んだ。



マース氏のスカイラーク7号

その第一日は東京自動車株式会社のアメリカ製一六馬力車を、大阪工手学校卒業生渡辺志骨氏が運転して場内を一周し、マース氏はその頭上を赤鬼号で飛んで一分三〇秒の差で楽々と勝ち、次いで東京銀座山口勝造商店のドイツ製一一馬力車、アメリカ製一四馬力車及び前の一六馬力車三台が、三分の一周のハンデキヤツプで競走して山口商店の一一馬力車が一〇秒の差で復讐成つたので、こんどはハンデキヤツプなしで疾走してマース氏が再び二一秒を残して勝つた。

翌日は雨で中止し、五月一日は午前、やや強風中を二回にわたつて飛び、午後は風が凪いだので自動車と競走して勝つたが、最終の飛行は例の空中滑走で急降下し、着陸滑走中に場内の木柵に左翼を打ちつけて上下翼の小骨五本と支柱二本を折り、途端に前方の車輪がはずれてようやく踏みとまつた。

急いで修理の上、翌日午後、大倉喜七郎氏（後に男爵）の一〇〇馬力シヤター号自動車と場内三周三哩の競走を始め、満場の声援裡に二〇㍍の低空を飛ぶ

赤鬼号と抜きつ抜かれつの接戦で三周の結果、ついに一二秒の差で自動車に凱歌が揚がるや、全観衆総立ちとなつて狂喜した。

次いでマース氏は両翼に爆竹をつるして最後の飛行に飛び出し、爆音にまじるものすごい音を降りまきながら三周して「さよなら飛行」を完了したのだつた。

飛行機を興業化し、飛行機で金をもうける魂胆（こんたん）を教えたのは後に幾多の悪例を生んだが、しかも日本の航空開拓が由来、スペンサー氏の気球以後、しばしば白人によつて「神州領空を汚され、先鞭をつけられた」事実によつて、やがて民間の人達を刺激し、発奮させた大きな動因となつたことも、また見のがせず、まず功罪相殺（こうざいそうさい）ともいうべきであろう。

ボールドウイン氏の一団が去つたあと、一時にわかにしいんとしたが、天気さえよければ「所沢の快飛行」は日々の新聞紙上に報道され、もつぱら徳川大尉のファルマン式とブレリオ式、グラーデ式を見限つた日野大尉のライト式が、新粧ほぼ成つた飛行場の朝まだきに活躍していた。

飛行場の施設は東側に第一格納庫に続いて一連の建物、南寄りに垣根をめぐらした土手に囲まれて気象観測所の木造三層楼が出来上つたが、これは三階を観測所、二階を研究室、機械置場、階下を一般事務室、会議室にし切られてあつた。


所沢飛行場の気象観測所

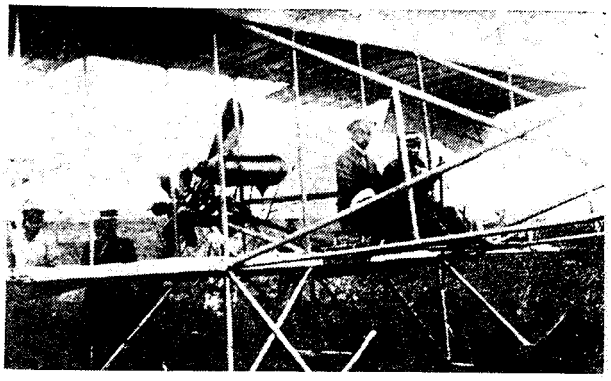
観測所と東側施設の中間に、やや離れて正門があり、前年秋から設計中の気球格納庫の敷地一、二九〇坪が東側奥の方に予定されている。鋼鉄架骨構造の大がかりなもので総工費約二五万円、工事に一年半を要し、今年の秋口から着工のはずである。

また最近、中野の気球隊から移して来たものに風洞の実験室がある。これはパラック同様の小さなもので田中館博士専用の仕事場だ。軍服をつけた気鋭の人たちはとかく実行を主とし、「飛びさえすればよい」の一念で押し進めているが、博士はまず基礎的の研究を必要として航空力学の探求に努めていた。その一番初めは明治四十年（一九〇七年）、パリで開かれた度量衡の第四回国際会議総会に出席の際、航空関係の方面にも深い注意を払つて帰国すると、すぐ大学理学部の中に風洞を造つて、飛行船や飛行機の翼板などの模型をもつて研究をはじめ、四十三年春、例の海外飛行場視察旅行の時には、「プロペラーの回転によつて生ずる気流の内容」を早取写真して論文とともに彼地に携え、航空力学の世界的中心であつたドイツのゲッチンゲンや、フランス、ロシヤの専門家に見せて大いに感奮賞賛され、四十三年七月（一九一〇年）のパリの学士院会誌は、この論文と写真をのせて紹介している。すなわち博士の研究に成つたものは、プロペラーが早く回れば早いほど、外側の空気がプロペラーの方へすい込まれて、その後方に渦が生じ、それがプロペラーにひつ張られて行くべきであるという発見で、これは全く世界の既説をくつがえす真理であつた。

かくて博士は物理学部卒業の新進岩本周平、志賀潔両氏を助手にしてもつぱら航空学の基礎を堅めていたが、この四十四年春、飛行場の整備一段落とともに、気球研究会はドイツのパルセヴアール式飛行船を買うことになつて工兵大尉石本祥吉（後に中佐）、同益田済（後に少将）、海軍の山下誠一機関大尉とともに岩本周平理学士が派遣された。岩本氏は田中館博士の推薦で研究会に入り、主として学術方面の仕事をしていたが、名前は陸軍技手だつた。

春もようやくたけなわだが、毎朝太陽ののぼるにつれて季節風が強く、弱馬力ではあり、技未だ不安のとうていよく耐え得るところではないので、操縦練習は毎朝未明を期して短時間の無風状態に限られ、ドイツとフランスから来たばかりのライト式複葉機とブレリオ式単葉機がかわるがわる飛び立つていた。

ライト式はもちろん、元はアメリカのライト式だが、ドイツの製作会社が製作権を買つて、これに改造を加えた複座の推進式、翼幅一二メートル、全長九メートル三五、主翼面積五二平方メートル、自重三七〇キロ、全備重量四七〇キロ、これに水冷直立



ライト式複葉機

型四気筒のライト式発動機三〇馬力を装備して最大速度五七キロ、航続三時間、プロペラー二個を装着したところに特色があつた。

ブレリオ式はさきに英仏海峡横断に成功した初期のものから一段の進歩をとげており、発動機も空冷星型七気筒の回転式ノーム五〇馬力を装備し、翼幅一一メートル、全長八メートル八〇、主翼面積一九平方メートル、自重四五〇キロ、全備重量五五〇キロ、座席二で最大時速九〇キロをほこり、航続四時間をとなえていた。

このブレリオ式練習のかたわら、徳川大尉はかねて手がけているアンリー・ファルマン式に改造の余地あることを発見し、独自の見解を加えて新複葉機の設計に骨おつていたが、やがて出来上つたものは一見、アンリー型からモーリス型に近いものとなり、前者に比べていくぶん軽快味をたたえ、性能もすぐれているので設計図を気球研究会に提出して検討してもらうことになつた。

(六) 関東、関西同時に飛ぶ

奈良原式第二号機の成功——練習生養成の嚆矢——森田氏の単葉機飛ぶ——日野式発動機と二号機の実験——滋野男爵負傷——高左右氏の処女飛行——山田式第三号飛行船の帝都飛行——徳川大尉の野外飛行と「不時着陸」——新聞の飛行関係担当記者——山田式飛行

苦心倦(う)むことを知らず、同型の第二号機を完成した奈良原氏は、所沢飛行場西方の森陰の一隅を借りて仮の格納庫を建て、かねて経験のある適当な助手を徳川大尉に頼んでおいたところ、予備下士の白戸栄之助氏が山田氏の気球製作所から呼び戻されて傘下に加わつた。白戸氏はかつて気球隊に勤務し、徳川大尉の信頼あつかつたが満期除隊後、しばらく山田式飛行船にたずさわつていた人である。その他に大阪市南区恵美須町の伊藤音次郎氏(後に伊藤飛行機株式会社社長)、福島県人後藤銀次郎氏(後に鮨商)らがいずれも奈良原氏を慕つて集まつて来た。



自作機上の奈良原氏

さきの試作機は竹材だつたが、二号機は全部木製で上翼一〇メートル、下翼九メートル、翼弦一メートル五〇で上下翼の間に四〇センチの食い違いを設け、全長一〇メートルでファルマンに似た後梁をつけ、尾翼は昇降舵を上面に、下面には安定板を置き、その間に二枚の方向舵を備えて上翼には動翼を装備した。これに高津伊兵衛氏(先代)の後援で購入した空冷ノーム式五〇馬力発動機を牽引式に装着して木製プロペラーを

附け、ブレリオ式に似た降着装置にして自重四二〇㌔、第一号試作機よりは改善進歩した単座機だった。

時に四十四年五月四日、未明から準備を整えて六時を指すころ、奈良原氏が操縦席について発動機を試運転後、わが民間航空のスタートを象徴（しょうちょう）する意義深い滑走を開始した。

約三〇〇㍍ばかり走ったころ、何につまずいたか、車輪が急に曲ったので機首がぐるり方向を転じて格納庫目がけて疾走し、間一髪で衝突するところだったが、奈良原氏は巧みにかわして元の位置にもどり、はるかに研究会の建物が朝靄にけむる東に向って再び滑走し直し、飛行場東端まで走りながら充分調子をたしかめたうえ、方向を転じて引返して来た。その途中、機は時々浮力を得て軽くジャンプするのを奈良原氏は慎重に舵をおさえていた。

翌五日はあだかも端午の節句である。今日こそは！の決心で、奈良原氏は約二〇〇㍍の滑走で軽く舵をひけば、機は一㍍の高さではうように飛び続けるので、はらをきめて上げ舵をとり直すと、声に答える如く一気に六、七〇㍍に駆け上り、すこぶる安定がよろしい。そこでやや急降下の姿勢で下降し、いったん着陸して方向を転じてから次第に速力を早めると、正面の風に吹き上げられるようにして一㍍の高さに浮き上り、二五㍍ばかりを飛んで着陸した。

一休みして今度は北に向って約一〇〇㍍滑走後、低地にさしかかると見る間に上げ舵は功を奏して四、五㍍の高さに飛揚した。風は相当強くなっていたが少しも動揺の気配なく、水平飛行で七〇㍍ばかり飛んで飛行場の北隅に着陸した。ところが接地の瞬間、風にたたかれてどすんと落としたのでシャフトに軽微な破損を生じたが大したことはなく、ここにはじめてわが内地自製機の成功を見たのである。

ライト以来、実に七年有半、しかもこの初飛行後間もなく、フランスのアンドレー・ボーモン氏はブレリオ式でパリ・ローマ・トリノ間連絡飛行、欧洲一周飛行及びイギリス一周飛行の所謂「三大飛行」を完成して、フランス民間航空の気勢を揚げるという有様で、もし覇を得んとすれば世界の航空情勢は一日も油断のならぬことになっていた。

奈良原氏が飛び始めたころのことを、伊藤音次郎氏は後年、こう語った。



伊藤音次郎氏

「私と白戸栄之助と、それから後藤銀次郎の三人が助手を勤めるかたわら練習させてもらったが、民間ではまあこれが最初の操縦者養成であった。木製の複葉トラクターで滑走練習から始めたのである。飛行機が単座だったから徳川大尉から口写しの操縦法を学んで練習したものだったが、われわれ三人とも、よくわかっていなかったので乗ればきっとこわす。一度ぶうと上がれば降りる時には必ずこわして、また三日でも五日でも修理に日を費すという、つたくあいなので、これではいかんから、まず先きに白戸からみっちり練習しようということになって直線飛行から始めた。観測所のそばにたった一軒、陸軍の格納庫があって、初心のわれわれにはとてもそれが邪魔になってしようがなかったが、ある時、戸があいていたので後藤君がその中へ飛び込んだりして大笑いしたこともあり、結局、一号機も二号機も完全にわれわれで乗りつぶしてしまった。この後藤君は、間もなく都築鉄三郎氏の助手になって行ったが、それもやめてからしばらく自動車をやっており、今は会津の若松ですし屋をやっていて、二人の奇麗な娘さんを看板に大分繁昌しているということだ。それからその秋、奈良原式第三号が出来て、白戸がこれで始めて旋回飛行に成功し、その次ぎに四号機、これが有名な例の鳳号となった訳である」

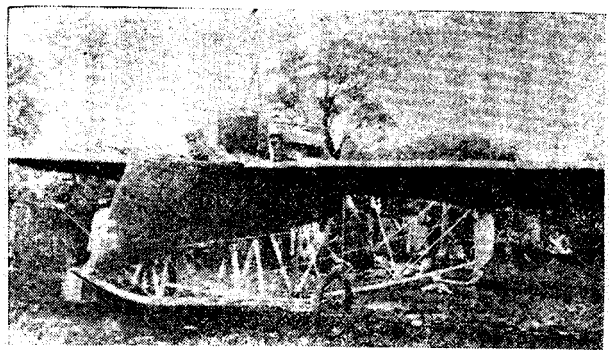
このころ、関西方面でも森田新三郎氏が城東練兵場の一隅に格納庫を設けて、ベルギーから買って来た前記グレゴアジープ式発動機を基礎にして設計の単葉機を製作していた。

それはブレリオ式とアントワネット式を折衷（せっちゅう）したような小型機で、助手の大西光蔵、多羅尾某氏らを督励して完成を急ぎ、四月二十四日の朝まだき、数回の滑走を行った後、発動機を全開で走り出すと一㍍ばかり離陸して真白の翼に暁の色を染めながら約八〇㍍ばかり飛行したが、これが西日本におけるわが民間のさきがけであり、単葉機としては最初の飛行だった。

その着陸で、元の位置に滑走中、次第に機首を振つて車輪をぬかるみにめり込ませたのでいつたん中止し、その後、数回にわたつて小飛行を試みていたが五月二十二日、多羅尾助手が搭乗して滑走二回の後、方向転換して全速で滑走中、場内の柳の木に左翼をたたきつけ、その破片でそばに見ていた少年を怪我させてしまつた。しかし関東、関西相呼応して何れも純国産機の旗上げを見たのは、まさにこの時で、民間航空濫觴（らんしよう）の第一歩となつたのである。

少年の傷は浅く間もなくなおつたが、森田氏は両親からきびしく飛行機をとめられてその後、東区淡路町一丁目に森田飛行機部を名のつて模型飛行機の材料店をはじめ、大西助手がフランスの原書を翻訳して「模型飛行機」を出版、青少年の模型飛行機熱に資するものがあつた。

また自家製一号機試作でいろいろ考えさせられた日野大尉は、公務の軍用機だけでは、その航空意欲が満たされず、東京工科学校内の一室を借りて、これまた自己設計発動機の製作に熱中していたが、ついに四気筒二衝程の四二馬力機を完成したので、引続き新機体の製作に手をつけた。



日野式単葉機

同機はグラーデ式を模した高翼式単葉で、ボート型のナセルを機体とし、発動機は主翼後縁に装着して推進式を採り、ナセルの下端から太い轂（そり）に二個の車輪をつけて降着装置とし、尾翼は轂から続く後梁によつて支えられたもので、ちようど後年の中級滑空機に発動機をつけたようなものであつた。

大尉は五月下旬から青山練兵場で、東京工科学校の生徒有志に手伝つてもらつて試運転したが爆発不良で空しく日を送り、八月初め代々木練兵場へ移つて国民新聞社の好意で西側御料林のかたわらに仮格納庫を建て、再び苦心調整するうち次第に回転数を出すようになつて来た。

そこで大尉は二十三日午後、まだ多少、予定の馬力には達しなかつたが滑走に乗り出し、でこぼこのはげしい場内を縦横に走つた。しかし見物人に妨げられて飛揚の危険をおもんばかり、この日は中止して二十五日、発動機の調子も大分整つたので早朝、人の少ない時を見はからつて三〇分にわたり、場内滑走をしているうちに突然、逆火し、応急修理の上、再び滑走を始めたがついに浮力を得ず、日野式第二号機もまた春遠きを思わせた。

そのうちに代々木練兵場使用許可の期限が切れたので、更に川崎競馬場に移つて実験を続けて見たが発動機、機体ともにはかばかしくない成績はまことに気の毒だつた。

これより先き、日野大尉が青山練兵場で実験していたころ、パリから「滋野男、重傷」の飛報があり、知人を驚かせたが、男爵はパリ郊外ランス飛行場で練習飛行中、二〇㍍の高度で旋回の際、失速して機体を大破し、全身に全治二ケ月の打撲傷を負つたが、経過はきわめて良好であるという後報が入つて愁眉（しゆうび）を開いた。

反対側のアメリカでは高左右隆之氏が苦心の末、モーター・ボート用の二衝程のエルブリツヂ式四〇馬力発動機を装備した翼幅一〇㍍、全長一一㍍のカーチス式模倣の推進式を完成したので、シヤトル市外ウーデンビル牧場の幅二〇㍍の道路上で雀躍として滑走を始めた。

自動車には自信のある同氏だつたが、かつての違う飛行機は中々思う通りに動かず、機はジグザグ蛇行してたちまち電柱に衝突し、片翼をめちやめちやにしてしまつた。

修理の上、今度は広々したワシントン州トーマス平原で練習を始めたが、なにしろ門前の小僧で急に上舵をひいて方向舵をこわしたり、急角度に降りて来て車輪をぶつけて飛ばしたり、慣れぬ操縦にしばしば飛行機を破損し、ある時



高左右隆之氏

は生命の危険さえ招きながら全く独力で修業に寝食を忘れていた。

ある日、滑走中に真正面から風をうけて、おやと気がついた時は既に二〇㍍の高度にのぼっており、思わず下げ舵をとつた途端に横風を食つて地上にたたきつけられ、右の主翼をのこしただけで高左右氏はそばに山と盛られた馬糞溜に投げ出されて命拾いをするしまつに、発動機だけをかかえて第二号機の再起をはかつた。

今度は主翼を少し短くして、いよいよカーチス式酷似の推進式が出来たのは八月末だつたが、期するところがあつてワシントン州サウス・タコマ飛行場で堂々と試験飛行をはじめ、幸いそれが順調に進んで周囲に集つている外国製の飛行機、飛行家に伍して鋭意、練習を積んだのである。

それを見たシヤトル市の某新聞は「在沙市日本人の製作せる飛行機は大成功をもつて日々飛行しつつあり。沙市は最早や飛行機製作につき、他市に劣るところなし」と、どつちをほめたのかわからない記事ではあるが、日本人高左右飛行家の存在も認められて、氏の操縦術も日増しに上達した。そこで決意いよいよ堅く、新たにホールスコツト式六〇馬力発動機を買う計画のもとに第三号機の製作に取りかかつた。

氏は同志の人達を助手代りにして本業の自動車のかたわらお互に研究していたが、その大部分は中途で断念して離れて行き、最後まで残つて助力したのは子爵家の嗣子大宮浩季氏一人だつた。第一号機を造る時など、遠く日本内地から竹材を輸入して機体の骨格とし、片面張りの翼を製作するなど、ことごとくその協力だつた、と後年、高左右氏は感謝していた。

さて東京では山田猪三郎氏が昼夜兼行で第三号船を建造しつつあつたが、新気襲は一、七〇〇立方㍍に大型化され、吊船も大きくなつて左右に弓形の支柱を増設して強化し、発動機は新購入の前と同型のデトロイト式七五馬力をもあわせ装備して一二五馬力に増大し、万事完全の手はずを整えて七月一日、大なる期待のもとに処女進空を行い、繋留索を除いて自由飛行に移り、品川御殿山方面を悠々一周してきわめて上々の成績だつた。

越えて六日朝、折原国太郎氏ほか二名が搭乗して双発一二五馬力の強力な爆音を降りそそいで快翔したが、更に十五日の飛行に発動機の曲軸折損を発見したので、その交換や修理のため九月八日から再び開始して小飛行し、翌日は天気もよく、残暑の空に微風が動いていたが、いよいよ公式の帝都訪問で、その予備飛行として近郊の上空に出かけた。

すなわち万全の準備を整えて大崎を出発し、強力な爆音をこだまさせつつ恵比寿上空を訪れ、渋谷をまわつて七㌔余の野外飛行を行つた。そして次第に調子もわかり自信もついたので十七日には折原操縦者以下、帝都初乗りに勇躍して乗組んだ。

まず針路を東北にとつて品川をはるか右に市内に入り、芝山内から愛宕山上空を通過し、日比谷公園を見おろしながら右に向けて芝浦方面に出で、二〇㌔を越える大飛行に市民は淡黄色の巨鯨に見とれ、屋上に駆け上つてわが事のように狂喜するものもあつた。

思えばフランスのサントス・デュモン氏がエフエル塔を周航して以来、わずかに一〇年、しかもその後、民間飛行船の姿を一度として見ないのである。

その後、十月八日、再び野外飛行を目ざして目黒方面に飛行の途中、たまたま吹き出した烈風に不時着陸をよぎなくされ、駒場の農科大学構内に大学の人達に手伝つてもらつて、まず無事に降下し、強風中を巧みに接地することが出来た。

ところで、この「不時着陸」という言葉はちようど、この少し前に偶然出来たもので、六月三日朝、徳川大尉がファルマン式に山瀬中尉を乗せて川越往復飛行に成功し、次いでブレリオ式で伊藤赳工兵中尉（後に中佐）同乗で同じコースに飛び出した時だつた。帰途、ガソリン管の故障で川越町の南方一キロ半の仙波村麦畑に強行着陸して転覆し、両氏は顔と手に軽い擦過傷をうけた。これは所沢始まつて以来の大きな事故だつたせいもあるが、一つには相当大げさな「川越電話」だつたので、飛行場につめかけていた各新聞や通信記者がすぐ



ブレリオ式単葉機

現場に駆けつけ、二、三の将校などもまじって、如何に報道すべきかについて評議した。

「墜落ではない。しかし着陸すべからざる所に降下して飛行機を破損し、搭乗者は負傷までしているのだから少くも正規の着陸とはいえない。然らばこれを何というか」

ああでもない、こうでもない、と苦吟していたが、一番年長の時事新報社会部記者知覧健彦氏が、ふと「これや不時着陸だ」とつぶやいた。不時着陸？「どうもはっきりしないなあ」としぶっている人もあったが、とたんに一人が駆け出すと、ばつとたちまち散ってしまって、翌朝の各紙には一斉に「不時着陸」の文字が大小さまざまに初お目見えした。そして引きつづき「不時着陸」が頻発して、今日ではわが独特の通用語として誰も不審がらない。

この知覧記者の報道は、そのころ、比較的精確なものとして評判がよく、とかく間違いと誇張の多い中に、時事新報の飛行記事は大体、関係方面から最も信用されていたことは事実である。

当時、所沢町の宿屋若葉館や洋食屋の三好軒を根城にほとんど毎日、飛行場へ詰めていた東京の新聞社の人達は二六新聞の福田貞琴、報知新聞の井上勝好、東京日日新聞の吉田虚白（禎治）東京朝日新聞の鈴木文治、東京毎日新聞の赤川菊村、時事新報の知覧健彦、中外商業新聞の清水某、読売新聞の大島宝水、万朝報の本橋靖、やまと新聞の藤木九三、国民新聞の長沢吉次及び船橋半山、都新聞の倉富砂邱氏らのなかに大阪朝日の阿部蒼天（康蔵）、大阪毎日の福知新次氏ら多士済々で、もつぱら飛行関係を担任して科学の新分野を開拓しつつ航空思想の鼓吹にも努め、ことに吉田、倉富、阿部氏らの航空随筆には見るべきものが少くなかつた。そしてこれらの始祖以後、人は移り変つたが各社の部署は社会部の中に連綿としていよいよ重く、後年通信社をも加えて記者倶楽部を結成するに至つたのである。

なお附記したいのは当時の交通便だが、飯田橋駅発の甲府行（今の中央線）で新宿経由、国分寺で私鉄の川越線に乗り換えて行くのだが、新宿から所沢まで約一時間半を費した。所沢駅の構内には桜の老樹が十数株あり、毎年春は瀾漫（らんまん）として美しかつた。

山田式飛行船の声名は隣邦中国にも伝わり、清朝没落の歴史を生んだ第一次革命戦の勃発に際して、ここでもまた空中兵器の必要に迫られ、武昌都督宋教仁（そうきようじん）氏の名によつて山田氏に飛行船の売渡し交渉があつた。

この経緯（いきさつ）は、はじめ東京に入り込んで種々画策していた多数のいわゆる清国革命党の志士によつて運ばれ、まず築地の精養軒で山田氏と会見して譲渡の応諾を得てから、数次にわたる折衝で売買契約を取りかわしたのが発端であるが、気球製作所では万事を放擲して契約履行に尽したにかかわらず、結局中国側の巧妙な商法にのせられて大損害を招き、山田氏の死後まで未解決のまま実に六年間を、この始末に費したのである。山田氏と同行して最初の会見以来、終始この事に当つた豊間靖氏に聞いて見ると、

「飛行船の代金、運賃、それから税関費を含め、人も四、五人つけてくれというから、その旅費の概算など全部で一二万五、〇〇〇円の契約をした。もちろんこれは国際関係があるから相当の責任者を出させて宋教仁との間に書類を取りかわした。しかし現金は上海へ着いた時に、まず三万円、あとは現品受け渡しと同時に支払う約束だつた。そこで製作所は一二五馬力の第三号飛行船を改造補強して、幾個にも分解梱包し、内容は高級羽二重ということにして横浜へ持つて行つた。ところが内容が怪しいというので税関が通さない。しかたがないから外務省に口をきいてもらつて、やつと船に積み込んだ。山田氏はじめ、一行が上海へ着いて見ると、三万円の金を払わせるにはそれぞれ賄賂を出さなければだめだというので、一万円ばかりを関係筋へばらまいたが、それでも出さない。その上、武昌まで、このまま届けてくれ、武昌には革命党の総帥黎元洪（れいげんこ



豊間靖氏

う）がいて、金はその手から渡すというので不承不承山田氏はまた揚子江を四日がかりで武昌まで上つて陸揚げした。黎元洪に会つて売買契約書を見せると彼は「この事はたしかに宋教仁からきいて知つている。金も払う。しかしこのままでは何ともしようがないから膨らまして見せてくれ」という。こつちの責任上、無知な彼らの手に渡してこわされでもしては困るから、完全に整備してりつぱに飛んで見せてやろうと、旅費や滞在費いつさいこつち持ちで、その準備を始めた。しかしそれには格納庫が必要だから要所の柱は丸太にして、あとは竹とアンペラで大きな格納庫を建て、ほとんど出来上る間際になつて悪い時は悪いもので大風のために一べんに吹き倒されてしまつた。そこでこれは素人だからいけない。内地から鳶職人を呼んで、しつかりしたものを造ろうと東京へ電報したが、ちようど漢口にイギリス人の建築技師がいるというので、内地から呼ぶよりは、その方が早かろうという訳でイギリス人に頼んだ。そして周囲の腰を煉瓦で固めて、その上に材木を立ててかなり丈夫なものをこしらえたもちろんこれらの費用は全部こつち持ちである。それで気嚢に水素ガスを入れて発動機も調節し、すつかり整備が出来たので、今日これから飛行するから立ち会つてくれといつてやると、まだ午後の三時ごろだつたが、今日はもう役所が退けるから明朝にしてくれといつて来た。そういいながら軍官学校の少尉候補生が二〇名ばかり、その他役人みたいなのが十数人もやつて来た。そこであしたの予備飛行という訳で飛ばして見ると非常に調子がよく、武昌、漢陽、漢口のいわゆる武漢三鎮の上空を一周して降りて来た。非公式ではあつたがとにかくこれで山田式飛行船の威力を認めさせた訳で、明朝の黎元洪以下幹部の前に見せる公式飛行を期して、そのまま格納した。ところがだ。何という回り合わせか、またもその夜、特有の大暴風雨で格納庫ぐるみ潰滅（かいめつ）して二度と使えなくなつた。

一方、革命戦は既にたけなわで、革命軍の旗色頗る鮮かに南京に仮政府を立てて独立を宣言していたが、機を見るに敏な清朝北京政府の内閣首班袁世凱（えんせいがい）は当時、単独で宣統帝を押しこめ、自ら中華民国大総統を号し、黎元洪に書を送つて和平協定を結んだうえ、むりやり副総統の地位に就かせた。しかし武力的に優勢な彼を南京におくのは総てに不利であり、自分自身をさえ保ち難いところから彼をそばにひきつけておく必要上、その北上を要望したが、黎元洪としてはまだ袁世凱と一しよになるのは身辺に危険を呼ぶものとして中々動こうとしない。しかし大総統と副総統が南北に対立していては国内統治が出来ぬ。至急北京にのぼられたいと強硬な理詰めの招請に、とうとう黎元洪は北京入りをしたが、案のじよう押しこめ同様、軟禁されてしまつた。

そこで飛行船だが、ある日、袁世凱政府の要人が来て、「そんなものは引取らぬ。日本へ持つて帰れ」という口上（こうじよう）である。その時、漢口に総領事していたのが芳沢謙吉氏（後に外務大臣）で、芳沢さんのところへ行つて相談すると、それはけしからん、国際法に則つて契約までした商取引を、いくら中国式とはいえ、反古にするとはひどい、と大いに憤慨され、表向きに談判してくれたが言を左右にして中々解決しない。そのうちに芳沢さんが変つて船津さんが総領事になつて引継がれ、交渉し直すと「それでは三万円出すから、それで勘弁してくれ」という。

その時は既に内地に帰つていた当の山田猪三郎氏は死去しており、出先きのわれわれは代行人だという足もとへつけ込んだ話であつて、最初の約束の一二万五、〇〇〇円をそつくり受取つてさえ足りない損害を、ただの三万円とは何事かと憤慨したが、一日経てばそれだけ損の上塗りをしなければならぬ窮状であり、山田氏亡きあと、われわれの手ではそう金の融通もつかず、費用の出どころがないので総領事館にまかせて泣き寝入りせざるを得なくなつた。するとどうだろう。三万円を中国の紙幣でもつて来た。これでは日本金二万円にしかならぬ。二万元ならば四万円になるが、差引また二万円の損害だ。念のため東京の弁護士をまわつて調べて見ると、これはむろん三万円でなければならぬという認定なので、再びそのかけあいをやつたが、ぬかにくぎで、どうしても中国紙幣で済ませてくれと動かない。中国人相手の商買は気ながにやらねばだめだとは、かねて聞いて知つてはいたが、それではこつちの命が続かないので、見す見す馬鹿を見て紙幣と一しよに破損飛行船をもつて、からがら内地へ帰つて来ると、今度はまた横浜の税関にひつかかつてしまつた。五年以内ならば海

外における用務を終つて帰つて来たものと認めて無税で通すが、これは輸出後、六年経つている。たとえ如何なる事情があるにせよ、税関はこれを輸入品と見なす……。今度はもう外務省も口をきいてくれず、最後に気球時代からの縁故もあつたので三井物産会社に泣き込んで引取つてもらい、その代りその残骸全部を同社に渡してしまつた。

三井との関係は清朝時代に気球二個を売つた時に、三井の手でやつてもらつたことがあるので、この飛行船の時も三井物産を通してやつていれば、もう少し手際よく行つていたかも知れない。

そのくせ中国では、文字の国とはいえ、まだ自分のものにもならぬうちから「大鵬号」などという名までつけて革命軍の宣伝に使つていたが、そんな訳で全くこの中国行きは泣きづらにはちだつた」

(七) 国産軍用飛行船の処女進空

磯部式複葉水上機の設計製作——横須賀白浜海岸の実験——研究団体の設立発起——日野少佐の転出——会式第一号機成る——軟式イ号飛行船——模型飛行機の流行とファンの人々——航空出版物と海外の情勢

現職のかたわら黙々として余念のなかつた磯部機関少佐の水上機は、ようやく出来あがつて横須賀海岸で実験の運びになつた。



佐少関機軍海吉鉄部磯

少佐は日露戦争に従軍し、小砲艦摩耶の機関長で第二回旅順港閉塞隊に参加を志願して採用されず、やがて駆逐艦電の機関長にうつつて日本海々戦にのぞみ、功五級金鵄勲章を賜わつたが、この時、四面水と空ばかりの渺茫（びようぼう）たる戦場で、「もしここに飛行機があつたなら……」と考えたのが発端（ほつたん）で、海国日本には水上機こそ必要であると痛感し、性来発明好きの少佐は内地へ帰還後は、憑（つ）かれたように身魂を飛行機に傾け尽した。

願い出て明治四十一年、呉軍港の第三予備艦姉川の機関長という閑職に置いてもらつて艦長の承認を得、主に呉鎮守府にあつて外国書をあさる一方、先輩の小田切延寿機関大佐が既に飛行機に関心をもち、外国の書籍雑誌を渉破（しようは）しているので、その指導をたのみに模型で種々研究の後、自信を得て実物製作にかかつた。機体は竹材とし、翼はてんじく木綿を張つて浮器には竹のかごを編み、これを防水布で包んだものを装着した。そして第一回の試験では人間の代りに石炭袋を機体につるして甲板上から滑らして見たが、海面へ着くと、そのまま転覆したので、これは重心点の悪いことに気がつき、石炭袋の位置を変えてやつて見ると、今度はぐあいよく着水して浮かんだ。

するとそのおり、ちようどイギリスへの分遣艦生駒が呉軍港を抜錨するというので、少佐はその飛行機で見送るつもりで艦載水雷艇を借りて自身飛行機に搭乗し、水雷艇で曳航してもらつたが滑走中に浮袋に浸水して、離水とは反対に沈没しかけたので驚いて中止してしまつた。

そのうち間もなく軍艦音羽の機関長兼分隊長に転ぜられて横須賀に移つたが、これより先き特許出願で認められた新考案の浮舟は、ゴム引ズック製の空気枕のようなもので、離水後、開弁すれば風圧で排気されて元の扁平に返り、飛行中の抵抗を減ずるというものであつた。機体はファルマン式複葉にのつとり、民間機としては珍しい複座で部分的に少佐の新工夫を加味して製作し、四月十九日、横須賀白浜海岸に浮べて、まず明治ゴム製造所製作の浮舟の耐波性や耐久力を点検の後、機の安定や方向転換に支障のないことを確かめたので二十一日午後、水雷学校長鈴木貫太郎少将（後に大将　首相）の快諾を得て小蒸気船を借りて曳航の実験を試みることになつた。

少佐は軍服に水中目鏡をかけ、赤白の信号旗をもつて機上に乗り、水雷艇から放つた曳航ロープを連結して二艘の伝馬船に乗つた水兵が、両翼を支えながら観音崎突端に向つておもむろに進行し、田戸沖で猿島方面に転向した。

全くの小春日和で海面凪（と）の如く、海上滑走には申分ない滑らかさだつ

た。磯部少佐は片腕ともたのむ助手佐々木兵曹を伝馬船から呼んで同乗させ、操縦桿を握つて乾坤一擲の信号を与えると、小蒸気艇は一八ノットの快速で白浪をけつて走り出した。

少佐新案のフロートはよく波をさばき、重量にも耐えて次第に頭部をもち上げ、理想的の離水姿勢をとつて走るうち、少佐の舵によつて見事に海面を離れ、三米の高さでロープのわずかな緩急によつて波状型に六〇米ばかり滑空した。

と、一瞬、風もなかつたが機はふと左に傾き、少佐必死の操作もかいなく既に主翼のはしが波にふれたので、少佐は声を限りにストツプを叫んだが水雷艇が停止するまでの惰力で翼は折れ、フロートも波間にのまれて機はさかさまに転覆してしまつた。少佐と佐々木兵曹は伝馬船に泳ぎついて一とまず難をのがれ、あえなき実験に終つたものの二人乗りをもつてともかく離水に成功したことは同時に二つの記録をかち得たものであり、追浜に舶来の海軍水上機の飛ぶ一年前の事跡であつた。

磯部少佐は直ちに第二号機の製作に着手し、ほとんど同型のものを完成するとともに「磯部式水上複葉機設計図」を添えて臨時軍用気球研究会に発動機の借入方を申請した。

研究会側では世界でもまだ水上機の成績は見るべきものがなかつたころなので、「水上機は飛ぶことは出来ても、陸上機と違つて自由に発着することは不可能である」という理由で貸してくれなかつた。「自由に発着することは不可能である」ということは、どういう意味か明瞭でないが、磯部少佐再三の懇願に田中館博士が口をきいて、非公式にアンザニー式二五馬力をしぶしぶ貸してくれて新機に装備した。

そして同じ白浜で数回にわたつて水上滑走の実験を重ね、発動機の調子もよかつたので同郷の先輩横須賀鎮守府司令長官瓜生外吉大将の参観を機会に、少し風が強く波が高いようだつたが万全を期して単独搭乗、試験飛行のスタートをきつて見たのである。

しかし不幸にもようやく速力のつきかかつているフロートを波のうねりにたたかれて機は前のめりに転覆し、少佐はいち早く脱出したが、あとには尾翼が波間に隠見し、機体は海中でもまれていた。

「惜しいことだつた」と、瓜生大将から慰められて、磯部少佐は更に第三号機を計画したが時既に資力を尽した上に、功五級金鵄勲章を低当に一、〇〇〇円以上の借金が残つてしまい、それまでに先輩からも気球研究会入りをすすめられたこともあつたが、一こくな少佐はいつも辞退して「自力」にばかりたのんでいた。それやこれや悶々（もんもん）のうちに日を送つたが民間にも同様、同志のあることを見て、むしろこの際、そういう人達と一致団結して進むにしかずと決意し、予備役を願い出て待命の発令があるとともに横須賀を引払つて東京に出て来た。そして小石川の戸崎町に寓居をかまえて同志を糾合、研究団体の創設に乗り出すことになつたのである。

少佐は金沢市材木町、加賀藩士の家に明治十年八月に生まれ、令兄昌朔氏は陸軍に、氏は海軍に投じたが生来の発明好きがついにここまで発展したものであり、この挫折が機会になつて、わが国唯一の公共団体創設に挺身した不撓（ふとう）不屈な精神は高く評価さるべきであり、もし横須賀で水上機に成功し、あるいは奨（すす）められるままに臨時軍用気球研究会委員におさまつていたなら、飛行協会などはいつの世に誰がこしらえたか、想像さえつかないのである。のみならず、後年のわが滑空界は昭和五年、同氏が提唱して率先、実物運動を開始したからこそ、伸びたものであり、同氏のわが航空界における足跡は消しても消えないものがある。

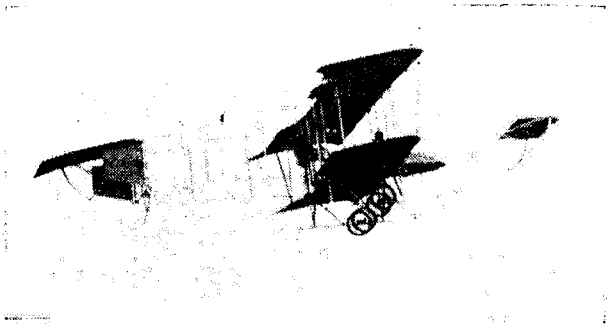
さて磯部少佐と同志の一人都築鉄三郎氏は先きの一〇分の一模型で確信を得たので、実業家山科礼蔵氏後援のもとにこの時、実物を製作していた。

すなわちブレリオ式酷似の翼幅一三米の大型単葉で空冷星型のアンザニー式五〇馬力を装備し、前方から伝導軸で座席後方の歯輪によつて、主翼後縁に並列する二つのプロペラーを回転させる推進式の、今までにない新考案だつたが、これを八月、上野公園竹の台で組立整備を公開した後、所沢飛行場に運び、滑走練習にとりかかるころになつて偶然、機体に設計不備の点を発見したのであわててまた大改造を施すことになつた。

これと同時に三重県四日市の青年玉井清太郎氏が水上機を試作していたが、ここに一方からきわめて意外な報道がもたらされた。

それは日野大尉の福岡歩兵連隊への転出である。自分の飛行機に没頭して、ややもすれば公務におろそかだったという大尉は、同志徳川大尉のその筋への嘆願も及ばず、少佐に進級して歩兵第二四連隊大隊長として所沢を去って行った。しかし先覚熱血の少佐はたかが環境の変化くらいで、やすやす飛行機を手ばなすものではない。新任地でも練兵場に暇さえあれば飛ばない飛行機を駆けめぐらせ、発動機の点検々々に日を送ったのである。

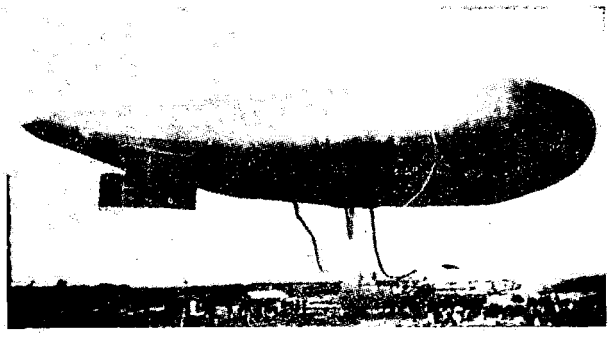
反対に徳川大尉は、先きに出しておいたアンリー・ファルマン式の改造型設計が認められたので中野の気球隊でなれぬ製作を急ぎ、十月半ば完成して所沢へ運び込み、ノーム式五〇馬力を装備して試運転を開始した。全幅、全長とも一一㍍、全高三㍍九〇、主翼面積四一平方㍍、自重四五〇㌔、全備重量五五〇㌔の複座でもっぱら練習用であるが、最大速度七五㌔でファルマン式やライト式を凌駕して航続三時間といわれ、十月二十五日朝、見ごと第一回の試験飛行に成功した。



徳川大尉の飛行機 第一号式

さきの奈良原式に次ぐ国産機の出現であり、軍用機としては初陣を記念するものであって、新聞などには「徳川式」をもって呼ばれたが、公式には「公式第一号」と称して練習用の制式機とした。

飛行船や飛行機の動きで次第に押され気味だった気球も、これより少し先きの七月末、徳永少佐の指揮で栃木県石橋町附近に訓練を行い、約三〇分にわたって高度一、三〇〇㍍に及ぶ最高記録の自由飛行で久しぶりに健全な姿を現わした。



イ号飛行船

またかねて徳永少佐、小浜機関大尉ら苦心のもとに試作されつつあった軟式飛行船を十月はじめから組立てにかかり、気嚢の膨脹、各部調製を経て最後に発動機の試運転にかかった。発動機はウーズレー式六〇馬力で、気嚢の容積二、九三〇立方㍍、全長五〇㍍、最大径一一㍍五〇、ガス房容積二、四一〇立方㍍、空気房五二〇立方㍍、全備重量三、二二〇㌔というもので、これにイ号軟式飛行船と命名した。

十月二十二日、繋留索につけたまま昇騰試験をして大体、ぐあいがよろしいと見られたので二十四日朝、試験飛行のため最後の検分をしたところ、前頭部が重すぎて前のめりの加減があるので、つり船の後端に六〇㌔の重錘（おもり）を載せて平衡をとり、更につり船の最後端から二両目に座席を設けて、降着綱の操作をすることにして平均をとった。

日暮れ間際の五時ごろ、索をつけたまま発動機をかけ、三〇㍍の高度で飛行場を一周して着陸、はじめての国産軍用飛行船の処女進空だった。

翌日、再び気球隊の伊藤赳工兵中尉が搭乗して索を放し、六〇㍍の高度で附近を飛行中、方向舵の鎖（くさり）が歯車からはずれたので舵がきかなくなりやむなく二〇㍍まで降下し、発動機をとめて後生大事（ごしょうだいじ）に着陸した。何しろ操縦にしても扱い方にしても、わずかの見聞を基礎に万事が外国の原書と首つびきの仕事なので、慎重の上にも周到の注意を働かせ、気疲れと骨の折れること一と通りでなかった。

二十七日はつり船の一部分を改修して、研究会御用掛の中島知久平機関中尉（後に大尉、中島飛行機製作所長、商工大臣）らが搭乗、飛行場東南方から西

にまわり、一五〇乃至一七〇㍍の高度で外郭を二周して着陸したが、この間一五分、距離にして八キロの飛行だつた。

翌日も午前、同中尉の手で飛行、まず一二〇㍍の高度で飛行場外に出で、次第に上昇して二七〇㍍まで上り、二周後、観測所の上で発動機をとめて着陸に移ろうとしたが惰力で流されはじめ、北風に押されながら場外へ逃げ出しかかるので急いでガスを放出したが、それでもしばらく南進北航の有様でさまよつているうちに、ちようどうまく飛行場のまん中へんに来たので、安全弁と砂嚢との操作でようやく着陸し、機上、地上ともに一時にほつとした。

これは気温の上昇でガスの膨脹度が大きくなつたのに対し、安全弁のガス放出量がこれに追いつかず、また速力もなかつたので着陸にとまどつたのだが、中島機関中尉は「昇降舵が小さ過ぎる。これをも少し大きくせんといかんようだ」といつていた。

下で見ていた田中館博士は「ところ沢うべもと見けり名にしるき　芋のなりして空船の飛ぶ」と即興の一首をよんだが、して見るとあまり格好のよかつたものではないようである。

この後、中島機関中尉は一時間四十一分、三二キロの飛行記録を作つたが、これがはからずも有終の美となつて、国産イ号飛行船はあまり永もちせずに終つてしまつた。というのはこの翌年三月、しばらくぶりで飛行したところ、舵のぐあいがわるく、飛び出して間もなく所沢駅附近の畑に不時着した。原因は舵索が過度に緊張されていたので方向舵の操縦が不都合になつたのと、ガスの減りがはなはだしく、気嚢の尾部が変形して方向舵の操縦を極度に不便にしたこと、それから飛行中、油送管が震動で脱落したことなどで、いずれも簡単に修復の出来るものではあつたが、その後、球皮に破損個所を発見し、田中館博士、徳永少佐ら特別委員で研究の末、気嚢中最も弱いと認められた個所の球皮を切りとつて東京帝大の理学部へ持ち込み、数次の気圧試験をした結果、既に老廃の域に達していることがわかつたので自然廃棄の運命になつたのである。

桂内閣総辞職のあとをうけて八月末日、第二次西園寺内閣が成立し、陸軍次官の石本中将が昇格して大臣になつたので、気球研究会々長も新次官の岡市之助中将（男爵）と更迭した。

かかる時に東京をはじめ、どういう風の吹きまわしか、関西地方に模型飛行機が堰（せき）をきつたようにはやり出し、それぞれ団体を結んで製作や競技に大わらわの流行が展開されていた。

まず東京で最も早く、この種の団体が出来たのは茗渓クラブで、これはその後、日本科学模型研究会に改められたが、創立後間もなく青山練兵場で第一回競技会を開き、参加者は吾妻菊三郎（後に石版印刷東洋堂主）三輪武次郎（後に凸版印刷会社員）保坂松寿（後にモーター・ボート商会主）若松好也、長沢謙三（後に高等工芸学校教授）山根省三（後に弁理士）荻島安二、田島三郎（後に工学士）伊藤酉夫（後に御国飛行学校長）塚本某（後に造画館主）矢野周一（後にヴアキューム・オイル会社技師長）氏らの若い人々だつた。

次いで押川春浪氏一派の博文館雑誌「武侠世界」主催の競技会が羽田競馬場で開かれ、前記吾妻氏の人型が一〇二㍍を飛んで優勝した。

また先きに一万円懸賞の東京湾横断飛行を発表したが、期日までにその可能性なしと見た国民新聞社では四十四年九月十七日、早稲田学園の運動場で全国模型飛行機競技会を開催し、皇孫殿下であられた今上陛下、秩父宮殿下をはじめ、伏見宮博義王、山階宮武彦王、同芳麿王、久邇宮朝融王、同邦久王、華頂宮博忠王、閑院宮春仁王殿下がおそろいで成らせられた。審判員にはフロックコートの田中館、横田両博士、大河内正敏子爵、海軍の牛奥少監、奈良原氏、徳川大尉などの大した顔ぶれで、小学生など参観者八、〇〇〇名を数え、参加機三八〇機の盛会だつた。

会場の一隅に設けた滑走台から一機また一機と巧みに飛び出し、日没近くまで競技の結果、滞空時間の一等は二六秒半の横田豊次、二等は二六秒の下野常吉、距離では一等、原愛次郎の一九五㍍、二等、戸川不二男の九五㍍、高度では一等、能重良二の一七㍍四〇、二等、能辺地四郎の九㍍八〇、速度では一等、原愛次郎の一四㍍二〇、二等、矢野局一らの諸氏で、別に番外として操舵飛行も行われ、原愛次郎氏が最優勝の金製国民カップを獲得したのをはじめ、それぞれ賞品が授与されたが、これらの記録は数十年後の今日と比較してあえ

て遜色のあるものではなかつた。面白いのは距離競技で一、二等を争つた原、戸川両氏が後年、ともに日本国際航空工業株式会社の重役で肩を並べたことで、まつたく三つ子の魂百までである。

これら関東方面の気勢に対抗して、大阪では各新聞社の担任記者が相寄つて既に飛行記者倶楽部を結成していたが、この時、第一回模型飛行機大会を中の島公園に開催して呼応した。数千の観衆を前に、審判を大阪高等工業学校教授松田工学士、森田新三郎氏、島津楠蔵氏らに委嘱し、午前九時から三一名の競技参加者はいずれも苦心の愛機をもつて一人一機に付滑走一回、飛行二回、操舵飛行一回の規程に基いて競技を始めた。

参加者の神戸市山手通庭田方の中川健二氏は双プロペラー附のA型を飛ばして中の島二周飛行の手際（てぎわ）を見せ、同じく神戸の木村七郎氏の無尾翼式A型は四〇〇㍍を飛行、大阪市北区紀上町藤本房次郎という少年の単葉機は二九〇㍍を飛び、審査を終つた後、一斉に花々しく連合飛行を行つて競技会を閉じた。一等は京都の久田秀吉氏のA型で滞空三九秒、少年部では稲垣健二、同実の兄弟が優勝したが、この時の中川健二氏は後に海軍技師及び帝国大学教授を経て、三菱航空機株式会社名古屋製作所の技師に招かれ、その後、昭和飛行機株式会社平壌製作所長に転じた。

次いで八月下旬、京都市で嵐山保津川横断飛行が催され、この時も前記久田秀吉氏のA型が大悲閣から美事に吐月橋まで長距離を飛んで優勝した。

また箕面の宝塚電車（今の阪急電鉄）沿線の箕面公園で、お伽クラブ主催の模型機展覧会が、その公会堂で開かれ、中には随分奇体なものもあつたが、最も注目されたのは中川健二氏のA型マン式が群を抜いて好評を博し、これにならつて日来、双スクリウ式A型が大いにもてはやされたものである。

その後、大阪市に隼クラブ、浪花クラブなどが生まれ、町には模型機材料店が目についてふえ、東京では銀座二丁目の東京製作所販売の翼幅五〇㌢のゴム動力附プレリオ型模型が最初だつたが、間もなく小石川区掃除町（今の八千代町）の福寿堂、同久世山ののや模型飛行機店などの材料専門店が進出し、立派な営業として成り立つに至つた。

その一方では万朝報の飛行担任記者本橋靖氏が、「飛行機の研究・模型製作法及飛揚術」の著書を出して側面から指導と普及につとめていた。

かくして玩具にもひとしい模型ではあつても、飛行機そのものがまだ模型から一歩を踏み出したばかりの実状だつたから、模型機研究家と実物飛行機の試作はおのずから兄弟（けいてい）の仲にあり、たとえば前に紹介した酒井巌氏、森下辰之助氏なども模型から飛行機発明に前進し、名古屋動物園の池田某氏も模型から実物に移つて発動機まで装備して見なければ気がすまないほどの熱心さであつた。

そしてそのころの関東、関西のいわゆる模型ファンで、そのまま引続き志しを航空界に抱いて踏み出し、あるいはどうしても飛行機が思いきれずにいる人は前述の諸氏にとどまらず、木村秀政（後に帝大航空研究所員　工学博士、日本大学工学部長）加藤正世（後に三等飛行機操縦士、昆蟲研究所長）中正夫（後に日本航空輸送研究所員、毎日新聞社航空部嘱託）伊藤酉夫氏らはほとんど欠かさず競技会に現われていた人達で、特に前記山根省造氏の如きは木製プロペラーを削り出した最初の人でもあつた。その後、作家の北村小松氏が馳せ参じてその多彩な文章で航空を語り、今でも忙しい中を模型機にうき身をやつして大わらわである。また製作業者としては瀬川、富士川などがあり、あるいは大日本飛行機奨励会というものが空中飛行の感覚を体得させるという訳で、鉄骨主柱の周囲に十字型の腕木をとりつけ、それにプレリオ式、ファルマン式、日野式、あるいは奈良原式などの五分の一模型をつるして五馬力の電気モーターで腕木を廻転させ、これに人を乗せて入場料をとつているものが東京は上野公園と、大阪は新世界公園に現われて一時人気を買つたが、これがいわゆる飛行塔というものの元祖であるといえば、いえないこともあるまい。

かくて明治四十四年を送つたが、この一年間における著作物は井上丑二氏著「飛行機新書」（内外出版協会発行）、平山周氏著「最新飛行機図説」（東亜堂書房発行）、黒田湖山氏著「最近飛空術」（博文館発行）、田中館愛橘博士外四氏共著「飛行機構造及組立図解」（工業書院発行）、藤沢穆氏著「空中世界の実現」（不詳）、本橋靖氏著「飛行機の研究・模型製作法及飛揚術」（大成社発行）及

び大西光蔵氏著「模型飛行機」（森田飛行機部発行）など、ようやく盛んなものがあつた。

しかし既に比較すべくもないが、欧米先進国の歩みはいよいよ急速度を加えてドイツでは全部同国製の七機がドイツ一周飛行を行い、フランスではヨーロッパ一周飛行を企てて四〇機が参加し、優勝機は五七時間で二、〇〇〇キロ余を飛んでいる。イギリスでもまた、同国一周飛行を行つたほかにロンドン・ウインゾル間を早くも郵便飛行したものがあり、アメリカではメキシコとの紛擾に軍用機を駆使し、あるいは軍艦の甲板上に飛行機の発着を行つて成功した。またロジャース氏はライト式をもつてニューヨークから四九日間で太平洋岸に大陸を初横断し、イギリスで開かれたゴルドン・ベンネット競技にアメリカのウエーマン氏は、フランス製のニューポール式五〇馬力機で実に一二〇キロの速度を出して優勝した、またフランスのブレゲー式大型複葉機は一一人を乗せて飛行したなどの斬新な報道が次ぎ次ぎに伝わつて来て、わが朝野を刺激したのである。

（八）アメリカ水上機の先鞭

奈良原式鳳号の台覧飛行――有料飛行と見物人傷害――都築氏の牽引式単葉機――都築氏、長野市に飛ぶ――滋野男爵の操縦術修得と新機わか鳥号――近藤、武石両氏も操縦術修業――高左右氏の新複葉機――アットウオーター氏の来朝――京浜間郵便飛行――西宮海岸の公開飛行

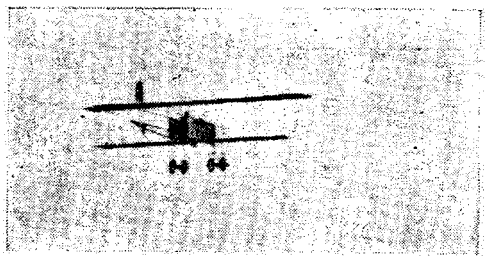
はからずも明治の終焉（しゅうえん）を告げる事となつた四十五年の春三月、奈良原氏は四号機の完成を急いでいた。これは気球研究会の岩本周平氏らと大学が同期の志賀潔理学士が、奈良原式三号機を基礎にして設計替えをしたもので、各部に少しずつ改造が加えられたが、最も大きな変化は従来の後梁で尾翼を支えた型をやめてブレリオ式の胴体に改めたのと、降着装置をファルマン式に似た二車輪の四車輪に変えたあたり、多分の近代味を帯びたものだつた。

志賀理学士は、後に白戸栄之助氏の飛行機も一、二設計したことがあつたが、その後、支那へ渡り、帰国後は長く燃料研究所にいて後に三井系のやはり燃料関係の仕事にたずさわつていたことがあつた。

またさきに助手の後藤銀次郎氏が去つたあとに川辺佐見氏（後に東亜飛行専門学校長）が入つて来たが、四号機は三月末に完成し、奈良原氏はこれに鳳号と命名して白戸氏の試験飛行で見事な成績をおさめた。

そこで四月三日、神武天皇祭のよき日を卜（ぼく）して川崎競馬場に、これも本邦人最初の有料飛行会を催し、白戸氏の操縦で公衆の観覧に供したのであるが、やがて間もなくこのやり方が民間飛行家唯一の糧（かて）となり、生活処方となつたのである。

越えて十七日にも場内数周の飛行を無事にすませ、二十日は午前十時から開始して午後二時三十五分、この日四回目の飛行にかかつた。ところが上空を一周して観覧席の正面へ来た時である。ふいに南風にあおられて機ははなはだしく傾斜し、舵の利きも悪いのであわてて降下したところを、競馬場入口の門柱に翼端を引つかけ、おりあしく附近に居合わせた芝中学校二年生樺島友周君の左腕上腕部にプロペラーが触れて見る間に大けがをさせてしまつた。



鳳号の飛行

一五才の同少年は芝区浜松町一丁目、樺島直次郎医師の息子で、同窓の渡辺鉄夫、安藤勇両君と一しよに来ていたのだが、早くも飛行機が第三者に傷害を及ぼす事故を発生し、これまたわが国におけるこの種事件の皮切りとなつた。

川崎の飛行を終えて破損機を所沢へ持ち帰り、修復の後、五月十一日から二日間、今度は青山練兵場で無料の公開飛行を催した。けだし

奈良原氏としては経済的にも技術的にもいい尽せぬ苦心と努力を払つての末、ようやく文明の国産利器を世に問う大切な日であり、帝都における会心の初披露でもあつた。

後の大正天皇である皇太子殿下には皇孫殿下廸宮（今上陛下）淳宮（秩父宮）光宮（高松宮）をお伴れになつて青山の東宮御所裏門から道路一つ隔てた陸軍大学にお出ましに相成つた。

御休憩室に設計者の志賀理学士を召されて種々御下問があり、次いで見事な実物飛行にきわめてご満足の様子で、ご機嫌うるわしかつた。

陪観の山県有朋元帥、岡市之助陸軍次官、秋山好古騎兵監ら観賞の中を白戸氏操縦の鳳号は巧みな波状飛行などを織りまぜて練兵場上空を高く低く七周半し、距離にして一〇粁余を約七分間でいつたん着陸、空前の光栄に身うちのおののくのを感じた。

小憩の後、八時五十五分、場上に二回の大円を描き、更に九時十五分、第三回の飛行をもつてプログラムを終り、翌日はこの成功がいい伝えられて無慮数万の観衆が練兵場をとり巻いてひしめきあつた。

奈良原氏指揮のもとに晩春薄曇りの空を数回にわたつて飛行し、両日を通じていささかの故障も起らず、奈良原氏懸命の披露飛行は十二分に成功したのだつた。

そこで同氏は、これに力を得て経済上の啓開策を図るべく名古屋市に出かけいわゆる巡業飛行の第一歩を踏み出さんとした時に、主催者の契約金不払い、飛行実施の不成績などから意外な紛糾を起してひともめ荒れたことは、これまた後年、誰彼が地方巡業で往々、繰返したもめ事の発端ともいうべきであつた。しかしこの種の紛擾（ふんじょう）は、あながち主催者、飛行実施者の責任ばかりでなく、一面には航空に全く縁も理解もない一般観衆のわがままと、雷同の群集心理が大いに災いしたことも事実であつて、発祥時代における通弊であつた。

奈良原氏と競争的に同じ所沢の一隅で新機を整備していた都築鉄三郎氏の双推進式単葉機も、発動機の調整に悩んでいたが三月十一日、数回の滑走を行つた後、十三日にはジャンプ程度の飛揚に成功した。その結果、潔癖な同氏はまたも双推進式に不満を感じ、今度は牽引式に大改造してブレリオ式とドイツのルムプラー式を折衷した魚雷型の胴体とし、これに美しい白羽二重を二重に張つて全く面目を一新した。

四月下旬、大体完成したので組立整備に十日程費して五月五日、新しいプロペラーをつけて二回にわたつて高さ一〇㍍から二〇㍍で場内を数回、直線飛行して好調を示した。午後は例によつて五、六㍍の風が吹き出していたが、竣成した飛行船格納庫前から東北へ約五、六〇㍍の滑走で離陸し、十二、三㍍の高度で飛行場を半周して着陸に移る時、ふと前方に子供の姿を発見したので急に方向転換の舵をきると、たちまち横滑りとなつて片翼を大地に打ちつけ、都築氏も軽傷をうけたので助手を指図して修理に着手した。

するとある日、氏の友人で信濃毎日新聞主筆の相生某氏が訪ねて来て、長野市で飛行機展覧会を勧誘した。氏は「見せるだけなら行こう」と、修理成るのを待つて長野に出かけ、市の公園で三日間、公開観覧させていたが、その間に新聞社では附近の水田を埋め立てて急設飛行場をこしらえ、「是非飛行して画竜点睛をしてくれ」といい出した。

都築氏は飛行場が狭く、且つ不完全だから危険だと堅く断つたが、既に新聞紙上で書きたてているので背に腹はかえられず、長野市空前の人出といわれる観衆を前に数分間の飛行を試みて着陸したところ、果して軟泥地に車輪をめり込ませて逆立ちとなり、左翼を大破してしまつた。

翌朝の新聞に「長野市に飛行場たる適地がないために、急造の仮飛行場で強いて都築飛行家を煩わして飛んでもらつた」という意味の記事をのせたので、そこは正直で純朴な地方民のこととてたちまち同情が起り、新聞社に寄附金が殺到して立ちどころに数百円が集まり、もともと無料公開ではあつたが、都築氏も感激して再挙を約して帰京した。

愛妻亡きあとのさびしさを抱いて「バロン・シゲノ」はパリ界隈に瀰達（かつたつ）な日々を送つていたが、その近情報告によると、前に小記した「墜落負傷事件」は、発動機の故障で飛行場内に降下中、失速したもので機体は大破

し、氏は二、三間先きにほおり出されて背中に打撲傷を、額に擦過傷をうけてパリの病院にかつぎ込まれたのが真相で、約二ケ月の療養で全治したということだつた。

その後、ランス飛行場のコードロン飛行学校にいる時分、更に令名の高いブレリオ氏を慕つて教えをこうたところ、案に相違して人を人とも思わぬ不遜な態度にたちまちいや気がさし、踵（きびす）を返してヴオアザン式飛行機のヴオアザン氏に師事して、その学校に入り、今年一月、デユ・マーゼル試験官立会いで試験飛行にパスし、徳川大尉に次いで二人目、民間人では最初の万国飛行免状を手にしたのである。番号は第七〇四号で、三人目は先きの金子海軍大尉だが、滋野男爵に遅れること一、二カ月だつた。

男爵は練習のかたわら、自ら設計して「わか鳥号」と名づけた複葉飛行機をシャール・ルー工場に委託製作中だつたが、翼は日本の弓から暗示を得て考案した前後の桁の間を狭め、後縁部を可撓的にしたもので、動翼の代りに上翼後縁を撓翼にした型を選び、ブレリオ式やルムプラー式タウベ型に似ている鳩型の尾翼と円型方向舵をつけたが、最も特長のあるのは当時として希有の骨格全部が鋼管金属だつたことで重量三〇〇キロ、発動機は空冷アンザニー式六〇馬力である。そして上翼八米八〇、下翼五米八〇、翼弦一米四五で、方向舵に描いた真紅の旭日模様と、胴側の WAKADORI の文字とは異郷の空に高く掲げた日本飛行家のほこりでもあつた。

かくして四月、数回の試験飛行を巧みに済ませて五月末、マルセイユ発のフランス汽船に自家用自動車とともに積み込み、自分はいつたんドイツにまわつて音楽学校時代同窓の山田耕筰氏らに別れを告げて海路帰国したのである。

一方、アメリカの同胞飛行家は近藤元久氏がサンタバーバラで苦学力行したうえ、いよいよ一月末日、サンデイエゴ湾のノース・アイランド飛行学校に入り、また「蛇穴を出でて飛行の志し」の句を故国の俳句雑誌「ホトトギス」に寄稿したりしていた茨城県人武石浩玻氏も二月十七日、サンデイエゴのカーチス飛行学校に入つて練習を開始し、近藤氏は四月二十七日、タワーズ海軍中尉立会いで卒業試験のうえ、第一二〇号免状を獲得して在米同胞中の先駆をなし、武石氏もわずか四三日間に九八回の練習で五月一日、早くも第一三二号免状をかち取るという勢いであつた。

更にまた和歌山県人佐村福槌氏と、その同棲者の同県人南地よね子女史も飛行家を志すなど中々賑かだつた。ことに水冷のホールスコット式六〇馬力発動機を買つて新機製作中の高左右氏の精進ぶりも目ざましく、先きに乗りつぶした二号機よりも翼面積をやや大きくして翼幅一一米、全長九米の三号機を造り昇降舵を前後につけ、補助翼を上翼と間翼とに加えてファルマン式の四車輪二機の降着装置に改めるなどアメリカに「日本人快翔」の日を急ぎつつあつた。

これら内外の話題賑う時、またも太平洋を越えてアメリカ「空の黒船」が轟轟（へきれき）のように現われ、しかもわが領海の中で横浜目がけ、一挙に飛び込もうという企てだつた。しかしいよいよその水上飛行機を汽船のつりおろしにかかつた途端、取扱いの不馴れから左の翼端を舷側にうちつけて大破し、日本の朝野を煙に巻こうという魂胆は一瞬にしてついえ去つてしまつた。

すなわちアメリカ飛行家、本名アツトウツドのアツトウオーター氏である。氏はカーチス飛行学校出身で、水上機の名手とうたわれている人だが、マニラへの途中、横浜へ立ち寄つたもので、細君と機関士ハーフキルド氏、支配人ヤング夫妻などをつれていた。はじめ氏は乗船モンゴリヤ号の横浜入港前、五〇リの沖から飛行するため日本当局に了解を求めたのだつたが、その距離では要塞地帯を通過するので許されず、港外五リ以内に制限されて海上飛行を認められたのだつた。内外のものを問わず、日本ではこれが航空機に対する最初の航空法のようなものになつて、法律の適用まで外国人に先例を作られた訳である。

しかし肝心の飛行機がこわれてしまつたのでは、それも成らず、四月二十八日、横浜に陸揚げした飛行機を山下町海岸の太平洋汽船株式会社の石炭庫前に格納庫を仮設して修理に着手した。

ところが予備品をほとんど準備していなかつたので、直ぐ間に合うと思つていた金具の類や、飛行機部品などは皆目見当らず、たちまち日本航空界の現状を看破した彼は失望とともに一層軽視するの態度を露骨に示すようになつた。

五月五、六両日、試験飛行に飛び出して自由自在の離着水を見せ、その間、

三〇分間、三〇余粁を易々と飛びまわつたのだつた。

飛行機はカーチス式複葉推進型、単浮舟の小型機で翼幅九米八〇、全長八米五〇、カーチス式水冷六〇馬力を装備し、並列式二人乗座席はどちらからもハンドルがとれるようになつており、浮舟の前端に小さな昇降舵がついていた。

正式の飛行を十一日と定め、伏見若宮殿下の参観があつて斎藤海軍大臣、伊集院兼彦軍令部長、瓜生横須賀鎮守府司令長官、財部彪海軍次官（後に大将海軍大臣）を初め、陸海軍将校多数が来場して水上機の謎（なぞ）を解かんとしたのである。

午後二時十分、アットウオーター氏は如才なく日の丸の小旗を両翼端になびかせて格納庫前海岸から波をけつて離水するとまつすぐに一浬沖まで飛行、碇舶中のフランス艦隊旗艦デュプレックス号の檣上をかすめて約七〇米の高度で港内を二周して八分後、一二粁の飛行で再び出発点附近に悠々着水した。

次いで斎藤海相の通信文「貴艦は横須賀に帰るや」をおさめた通信筒を携えて三時四十七分、滑走を開始、おりから附近に投錨中の軍艦弥生、鴻、小鷹、鵯及び水雷艇数隻の間を翔けて五〇米の高度から軍艦鵯の甲板に通信筒を落して帰り、第三回の飛行には軍用気球研究会委員の梅北兼彦海軍大尉（後に中佐）が同乗してスタートしたがさすがに滑走が長く、ようやく重そうにして離水した。この飛行八分間で港内を二周する間に約八粁を飛んで着水したが、水上機の通信筒投下や二人乗り飛行もまた、これが嚆矢（こうし）となつた。翌十二日も飛行を繰返し、陸軍の軍務局工兵課長井上幾太郎大佐（後に大将　軍事参議官）徳川工兵大尉、海軍の梅北大尉、それから既に現役を退いて日本飛行協会の創立に東奔西走中の磯部少佐らが参観する前で数回飛行し、最長二五分間、距離三二粁半を飛んで、東京市外羽田附近まで往復したのである。

お目見得飛行を無事に済ませたアットウオーター氏は直ちに目的の商売飛行にうつり、その主催を買つて出た有楽社及び書店新橋堂と手を握つて有料観覧飛行を兼ね、逓信省の許可と協力を得て京浜間の郵便輸送を発表した。そこで当日の二十五日朝、横浜から東京に飛行機を空輸したが、その途中、川崎大師の沖合七粁のあたりで発動機の油送管が漏れ始めたため不時着の際、航行中の横浜星野運送店の石炭船に接触して支柱を折り、附近に居合わした日本郵船株式会社の深川丸に頼んで芝浦へ曳航してもらつた。ところが着く寸前、曳航船の舵が急だつたため尾部をつり上げられて転覆し、プロペラーを折り、発動機も水浸しになつて、その日の飛行は不可能となつた。

そして改めて六月一、二両日に延期し、逓信省了解のもとに発行した記念絵ハガキが芝浦の会場入口で飛ぶように売れ、芝三田郵便局から数名が出張して記念スタンプに忙殺される有様だつた。スタンプには「六月一日、初めて京浜間を飛行機にて輸送す」とあり、また尾崎行雄東京市長から荒川横浜市長あてのメッセージも託され、この郵便総数一、〇〇〇通、目方にして約二貫目の行嚢を積み込んで午後四時五十分、芝浦第二号埋立地海岸を出発した。

この日は朝から小雨だつたが午後には晴れ、海は白浪がたつて風は相当強かつたが数十米の高度でお台場の上から左へ、大円を描きながらいつたん、会場の真上に飛び、五千余の観衆歓呼のうちに第三台場を越えて夕日を浴びながら一路横浜へ向い、十数分にして全く視界を去つた。

横浜ではちようどその日、彼らが乗つて来たモンゴリヤ号が三時の抜錨をのばして港外四粁の沖合で、わざわざアットウオーター氏の飛来を待つていた。氏は主催者からすすめられて、その機に「白鷗号」と命名していたが、モンゴリヤ号上空に、その白翼をひらめかして波状飛行などで敬意を表し、甲板を埋めた乗客の歓迎に答えながら芝浦出発後二三分にして海岸の基地に着水した。

飛行機を繋留すると直ぐ自分で郵便行嚢を携えて横浜郵便局に出頭し、行嚢受渡の手続を終えて「六月一日、初めて京浜間を飛行機にて郵便物を輸送せることを感謝す」といふ感謝状を局長から授けられ、更に東京向けの八〇〇通の行嚢を受取つて帰り、入念に発動機を調整してから正六時、再びスタートしたが、どうやらフロートに浸水したらしく、どこまで走つても離水せず、到頭横浜から芝浦まで水上滑走で押し通して六時四十二分、帰着し、郵便物はとにかく約束通り彼自身、日本橋区江戸橋郵便局に送り届けた。

翌二日はフロートの修理に忙がしく、十一時ごろ、いつたん滑走台までひき

出したが十二、三哩の風が如何にも強いので、しばらく見合わしているうちに干潮となつたので、やむなく飛行中止を発表した。すると果して怪しいとにらんでいた観衆がおさまらず、一時は中々の騒ぎだつたが結局、警察官立ち会いで入場料を払い戻して落着はしたものの片路だけにしても帝都の鼻先きで、しかもわが信書を託した外国水上機が飛んだということは、将に発芽せんとしつつあるわが水上航空界に大きな刺戟を与えるものがあつた。

先きにマース氏を飛ばして大いに啓蒙（けいもう）に力を注いだ大阪朝日新聞社では、再びアツトウオーター氏を招いて六月八日から三日間、西宮海岸で公開飛行を催し、水上機とあつてなるほど沖には観覧船が堤防のようにせきをつくるという珍しい異風景を点出してマース氏に劣らぬ人気をたかめた。



機上のアツトウオーター氏
（左は久邇宮邦久王殿下）

八日午前中は発動機の調節で費し、午後一時から数回の飛行を行つたが二回目の時は新聞社発行の記念絵ハガキやビラを入れた小形の袋三個を積んで遠く魚崎方面にまで飛び、みちみちビラや絵ハガキをまいて余裕しやくしやくたるところを見せた。

前のマース氏の蜜柑投下は東京だつたが、炯眼な主催者は最早都会地附近では、ただ飛ぶこと以外に何か景物を添えて感興をそそらぬことには、いくら無料公開でも三日間の客足はひけそうもない気運のきざしていることをさとくも見ぬいていた。

二日目には京都から久邇宮邦久王、同妃両殿下お揃いで入場され、朝日新聞社小山荘一郎記者の通訳で種々言葉をかわされ、やがて機上に乗られて操舵法その他詳細の説明に耳を傾けられた。

感激したアツトウオーター氏は細雨をついて数回御前飛行し、御紋章入り時絵の巻煙草入一個を頂戴して大よろこびだつた。

三日目は天気もよく、最終とあつて観衆殺到し、おりから投錨中の軍艦平戸の上空を旋回しつつ五〇〇㍍の高度に上昇したまではよかつたが、午後は自分の細君を乗せたり、小山記者を同乗させたりしたがついにいずれも離水せず、あきらめて最後に一人で一一分間のさよなら飛行をやつて大阪に別れを告げた。

複座というところに多少の進歩があり珍しくもあつたが、横浜では梅北大尉同乗で飛んだのに西宮で離水し得なかつたのは発動機が正規の回転数を出さず、馬力の衰えに因るものであつた。

やがて名古屋新聞社主催で同市築港に七月十四、五両日、お盆をあて込んで飛行会を開き、おりしもちようど海路帰国して東上の途中にあつた滋野男爵は、わざわざ汽車をおりて見物に立ち寄り、このアメリカ飛行家と会見して種種語り合つた。

（九）海軍航空術研究委員新設

海軍独自の研究機関委員編成さる——臨時軍用気球研究会官制改正——長沢、沢田両中尉フランス派遣——パルセヴアール軟式飛行船着荷——第一期操縦術並偵察術将校任命——会式第二号機——追浜飛行場の設定——河野、山田、梅北、中島大尉の海外派遣——金子大尉の卓見——鳳号の飛行会——斎外式の実験——梅田ちりめん屋の研究——ウイルバー・ライト氏死す

世界の陸上機が逐年発達し、ことに一九一〇年（明治四十三年）以来、軍事にも交通にもりつぱに実用し得る可能性を証拠だて、一九一一年（明治四十四

年）の記録では飛行距離七四〇㌔、航続一一時間余、高度四、九六〇㍍、速度一二五㌔がいずれもフランスで挙げられているに反して、水上機が全くはかばかしくないのはいずれの国も同じだつた。

初めて離水したのが一九一〇年、フランスのフェルラー氏であるが、その以後二年程の間に現われたものはフランスのモーリス・ファルマン式、コードロン式、アメリカのカーチス式ぐらいで、まだイギリスにもドイツにも成功している国産機はなく、またフランスやアメリカの水上機にしても陸上機の車輪を捨てて木製の浮舟に附け変えた程度のものに過ぎなかつた。

日本では海軍から金子大尉がフランスに出かけたほかは、磯部少佐の失敗以後、水上機については何ら確たる成案も自信もなく、たまたま三重県四日市の青年玉井清太郎氏の動静が伝えられたが、それも未完成のまま放置されている有様だつた。

家元の海軍当局では、先きの臨時軍用気球研究会編成当時の事情から、何となく奥歯にもののはさまつたような釈然（しやくぜん）としないものがあり、主席委員の山屋大佐が間もなく転出して、そのあとに来た山路一善大佐（後に中将）も、「毎週一回以上、中野の電信隊の一室で研究会が開かれたが、会議はいつも予算の繰りまわしで日を暮らし、最新兵器に対する進取的な空気というものは余り見うけられなかつた。初代の会長は激烈たる意気で会議を指導されたそうだが、私のいた時分は、ただその残された計画の実施に汲々（きゅうきゅう）として任ずるという有様であつた。それで自分は、この委員会はわが海軍の将来にとつては余り大きな期待がもてるものではないと感じた」と失望し、ことに頭数の少ない海軍側委員の発言や提案はほとんどかえり見られず、いつも陸軍側から、その委員の数で制圧されているので、海軍側の熱意は次第に冷めるとともに海軍はまた海軍としての立場があり、むしろ海軍独自の研究を進めて、その本分を尽すべきであるという反動的自覚をすら生むに至つた。

そこへ海外の留学士官や駐在武官から櫛の歯をひくように寄せて来る報告や情報は、各段の隔たりを日一日築きつつある欧米先進国の航空状況であり、中でも飯田恒久、松村菊勇両中佐（後にいずれも中将）などは最も熱烈で強硬な論旨を傾け、「今にして起たずんば千載の悔いをのこすこと必定」の極め文句で督励して来た。

山路大佐は軍令部の第二班長だつたが、元来、第二班は防禦事項を担当しており、第一班が作戦事項、第三班は交通運輸関係、第四班は諜報関係で、航空関係事項を第二班にくつつけることが果して妥当かどうかは議論の余地があるけれども、最初からの行きがかりもあつてとにかく一応、山路大佐の手もとでお膳立てをして出来たのが海軍航空術研究委員の編成だつた。

時に四十五年六月二十六日で委員は軍務局、艦政本部、鎮守府、海軍大学などから選んで山路一善大佐、飯田恒久、竹村伴吾、原田房太郎、小林研蔵（後に中将）、山内四郎（後に中将）、松村菊勇、田尻唯二各中佐（後に中将）、寺岡平吾、森初次両少佐、角田俊雄機関少佐、梅北兼彦、河野三吉、金子養三、山田忠治各大尉、小浜方彦、山下誠一、中島知久平各機関大尉、牛奥却三造船少監及び山下茂太郎造船技師の二〇名だつたが、横須賀の水雷団の一室に事務所を設け、山路大佐の指揮で山内中佐を主席に当分、梅北、山田両大尉、山下、中島両機関大尉が実地研究に当ることになつて、海軍航空の基準が結実したのであつた。

これより先き一方の気球研究会官制が一月末、勅令第一四号で改正されたが、そのおもな点は第二条の「委員二十人以内」が、「委員三十人以内」に、第七条の「臨時軍用気球研究会ハ気球隊長ノ承認ヲ受ケ気球隊ニ属スル諸材料ヲ使用スルコトヲ得」とあるのを「会長ハ近衛師団長ノ承認ヲ受ケ交通兵旅団ニ属スル諸隊ノ所属人員及材料ヲ使用スルコトヲ得」と改め、第九条「書記三人以内ヲ置キ陸軍属ヲ」を「書記ヲ置キ陸軍判任文官ヲ以テ」最後に「臨時軍用気球研究会ニ属スル物件ノ管理ハ気球隊長ヲシテ担任セシム」の第十一条が追加された。

六月になつて気球隊附の長沢賢二郎、沢田秀両工兵中尉がフランスに派遣されたが、そのまま訓令というのが、

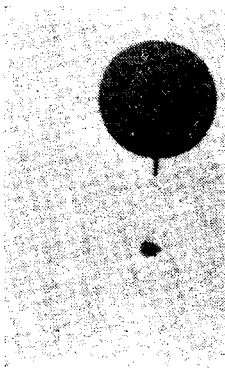
一、途中、地上に降下することなく三百㌔以上の円周航空に堪え得ること

二、前号の航空中、三百㌔の重量物を搭載し得ること。但し機関の運転に油

類、水等は含まず

三、操縦者、同助手（若くは機関手）及偵察者の為めに三個の座席を設備すること

だつた。両中尉の出発と入れ違いにパルセヴァール式飛行船が着荷したので、既に帰国していた石本、益田両大尉、海軍の山下機関大尉、岩本技師らによつて整備にかかつたが、これは軟式飛行船でマイバッハ式一五〇馬力発動機を二基装備し、全長七六㍍六七、全幅一六㍍、全高二二㍍五〇、容積八、八〇〇立方㍍、全備重量七、一五〇㌔で乗員四乃至一二名をのせて高度二、〇〇〇㍍に達するものだつた。これをいれる大格納庫も既に八分通り竣工し、鉄骨の高い天井を圧して尨大（ぼうだい）な気嚢がふくらむのも間近かであつた。



自由気球の飛行

整備の片手間に益田工兵大尉は気球に単独乗り込んで三時間を自由飛行し、その距離八〇㌔に及ぶ本邦最高の記録をたてながら飛行船操縦任務の小手ならしをしたのも、この時である。

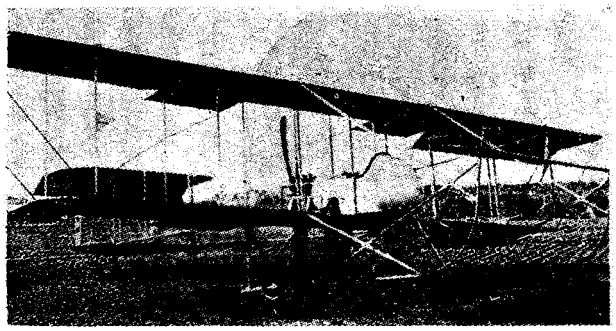
さていよいよ機が熟して研究会創始以来の宿題だつた飛行機の操縦将校養成の段どりとなり、全国師団の各管区から志望の練習将校を募つた結果、騎兵第二六聯隊から岡楢之助中尉（後に少佐）、砲兵第一三大隊から木村鈴四郎中尉、台湾歩兵第二聯隊から徳田金一中尉、歩兵第四六聯隊から阪元守吉少尉（後に中尉）、輜重兵第一一大隊から武田次郎少尉（後に少佐）の五氏が合格し、気球隊附第一期練習将校として所沢にあつまつた。その選定要項は、㈠身体強壮、視力確実　㈡性質沈着、注意周到、且つ決断力あること　㈢数学及理学の素養あるものだつた。

これに引き続いて空中偵察術修業員、すなわち偵察将校を　㈠身体強壮、視力確実　㈡性質機敏、注意周到、且つ決断力あるもの　㈢戦術の識量を有することを条件として小沢寅吉（後に中将）、杉山元（後に元帥）、角田政之助、末松茂治、平塚直已各歩兵大尉、浅田礼三（後に中将）砲兵大尉の六大尉が任命され、気球や飛行機に同乗して大演習用五万分の一地図と首つ引きに、まず地勢鳥瞰（ちょうかん）の訓練から初めることになつた。

この地図は操縦将校には同じ大演習用の二〇万分の一地図をあてがい、道路とか水田とか、あるいは森林、水流などにそれぞれ黄、青、赤などの着色が施されて一と目で分る便利なものだつた。

練習機はさし当りアンリー・ファルマン式、ブレリオ式、それから会式一、二号機だつたが、主としてファルマン式と会式が初期練習にふさわしかつた。

徳川大尉は会式一号機に引き続いて二号機の製作を急いでいたが、二枚の方向舵を一枚とし、降着装置の橇を前方昇降舵の桁（けた）と切り離して短くし、馬力を強化して空冷アンザニー式六〇馬力を装備した。全幅一五㍍五〇、全長九㍍三五、主翼面積六〇平方㍍、自重四八五㌔、全備重量七六五㌔で最大速度九五㌔を呼称したが、もつぱら練習用にあてられていた。



会式第二号機

さて海軍の航空術研究委員はまつ先きに飛行場の設定にかかり、横須賀軍港内長浦湾の一隅にある漁村追浜の海岸を選んだところ、ここにはしなくも議論対立の問題が起つた。

つまり海軍の飛行機といえば、まづ常識的にも水上機にきまつているのだから、陸上の設備としては滑走台と格納庫くらいのもので十分だという説に対し、海軍でも将来は陸上機を使う時代が必ず来るからその際、陸上飛行場を設けるのに必要なだけの敷地を用意しておくのが得策であるという駁説が分立し、山路委員長もこれには相当頭をなやめたが結局

後者の議論をとることにして追浜に決定、取りあえず南北六〇〇㍍、東西二〇〇㍍を整地して格納庫や滑走台の建設に着工した。

それからも一つ山路大佐が苦労したのは横須賀の水雷団の一部を借りて事務所と宿泊所を設けてあるので、委員はじめ下士官兵が毎日そこから追浜へ通うのは徒労にもひとしく、宿舎だけでも何とか早く建てる必要に迫られたが、海軍省にもそんな予算はないので山路大佐は、ふと考へつき、会計検査院と直接交渉をはじめ、執拗に食いさがってようよう了解を得、そこであらためて本省から金を出してもらって追浜に移築することが出来た。

一方、人と機材配置のために河野、山田両大尉、中島機関大尉をアメリカに、梅北大尉をフランスに派遣し、同時にアメリカへはカーチス式二台を注文して中島機関大尉はもっぱら製作整備の研究に努め、河野、山田両大尉は操縦術練習が主たる任務だった。そして三氏はひとまずナイヤガラ瀑布附近ハーモンスドポートのカーチス会社で勢ぞろいし、ミシガン湖畔の草原で練習にいそしんだのである。

この時分、まだフランスにいた金子大尉はドイツに出張中の山本英輔中佐と手紙を往復し、山本中佐の質問に答えて、「水上機は注文を発してより二ヶ月以内には竣工し得、もしその当時に於て他よりの注文なくば一ヶ月位にて出来上がる由、多少余計の金を支払い、夜業等をなさしむれば一層速かに竣工し得」「陸上用飛行機の価格は最高四万五千フラン（一万八千円）なれども、これは法外に大なる発動機を据付けたるによるをもって例外とし、平均三万フラン（一万二千円）と見れば可なるべし。水上飛行機と殆ど同額なり」とあり、「要するに静穏なる晴天の暗夜及び月夜に於ては、水雷艇と相俟つて湾内にある敵艦を攻撃し得べく、又水雷艇が全然侵入し得ざるよう厳重に防禦せらるる港湾と雖も上方よりこれを攻撃するには何等の憂いなし。故に封鎖戦の場合に於て敵艦の出動を余儀なくせしむるには、これ程、便利な兵器はなかるべく――」と、卓見を述べている。

民間ではお盆の四日間、すなわち七月十四日から奈良原氏が芝浦埋立地で興行飛行を開催したが、これは日比谷公園前の有楽町一丁目に自動車修繕業を営む広島県人鳥飼繁三郎氏が、奈良原氏一団の支配人格を自ら買って出で、その店に東洋飛行機商会の看板を掲げて地方巡業飛行をもくろんでいたので、芝浦の飛行はその門出の運定めだった。

海岸の会場は何しろ海からの風当りが強く、朝八時半から白戸氏が乗って小手調べをしたが、時間の経つにつれて南風二〇㍍余にも及ぶ風速で五〇馬力の弱い飛行機では、風に正対すると立ちどまってしまい、危険この上もないので午後は中止し、十五日も相当ひどかったが金をとっている悲しさに後難をおそれて、午前八時から数回の小飛行でどうにか面目を保つことが出来た。



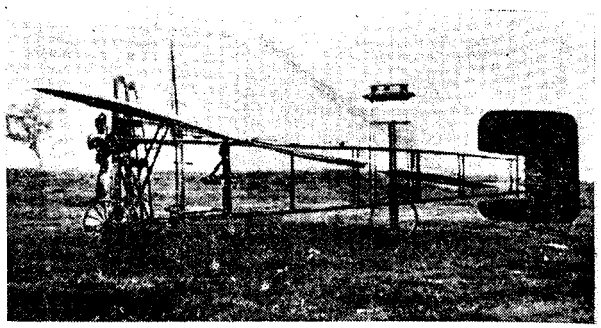
白戸栄之助氏

十六日は多少風も凪いだので、炎天下にやぶ入り客の一ぱいつまった会場を白戸飛行家必死の腕をふるって縦横に飛び、日露戦争の拿捕（だほ）汽船を改造して浮べたロセツタ・ホテルまで前後四往復するという努力を見せた。

そして最後には、やまと新聞記者阿部天風氏を乗せて飛び、十七日はまたも南風が強いので直線飛行にとどめて二回にわたり新聞記者を同乗させ、続いておりから見に来ていた所沢の木村鈴四郎砲兵中尉や、早稲田大学の応援団長で有名な吉岡弥次将軍などを同乗させて観衆をよろこばせ、特別サーヴイスとして一日追加、十八日も三回の飛行を行い、まず地方巡業発足の幸先きはよかった。

ことに五〇馬力とはいうが既に使い古し、まるで老馬にむちうつようで風に向うと前進しかねる飛行機に、同乗者をのせて繰返し飛んだことは、決死の覚悟を要する時代であるだけに、きわめて有意義なものだった。

またこのごろ、さきにフランスからノーム式五〇馬力を購入して大いに決意のあるところを見せた鶴岡の斎藤外市氏は、ついに氏一流の高翼単葉機を製作して六月末、同市菅原茶屋東方の赤川堤防内の競馬場に使われている河原で試験飛行することになった。



斎藤外市氏の単葉機

それが変つているのは車輪に合わせて二条のレールを敷いて滑走路とし、最上川航行の汽船最上丸の汽罐士小屋助太郎氏（一説には同市室町の大工民之助氏ともいう）が搭乗して発動機をかけ、機はレールの上を勢いよく滑走して若干離陸したが、斎藤氏はじめての実験で操縦者に万一のことがあつてはならぬ、と直ぐ機尾につけた用意のロープを引いて中止させたといわれる。

現場は飛行機を全く知らぬ附近の住民で希有の人出だつたが、その後の実験については何ら伝わるものなく、氏もまた発明家気質で次ぎ次ぎと多種多様の新案に凝り、結局飛行機に関してはオートジヤイロ風のもの、その他の考案があつたようだけれども、これを最後に氏の動静は航空界に全くあとを断つに至つた。

しかし内外人の各地飛行によつて世の発明家の飛行機に走るものが多く、中でもそのころ有名だつたのは芝区宮本町の呉服商ちりめん屋の梅田勇蔵氏である。氏はかつて胃病に悩み、胃の療養器を考案したりしているうちに何のひようしか、飛行機研究に移つた人で、滑空機を造つて芝浦埋立地で実験したこともあり、今度はまたオートジヤイロと飛行機を折衷した新案を申請し、五月七日附第二二一〇七号で特許をうけていた。これは「機体の上部中央の後方左右に任意に屈撓し得る主翼があつて、自由に角度を変えられるよう膠着（こうちやく）し、別に主翼の前後風圧面に多数の自動開閉弁のついた回転翼」があるものであつた。

更に同氏は引続いて竹骨を金具で組立てる桁組機体の特許を八月十二日に第二二六〇二号で得て、その独創の凡ならざるを示した。

これとよい対照をなして意味のある発明は奈良原氏の飛行機出発装置で、特許第二三二三二号を得たが飛行機の尾部に拘束装置を施し、他人の手を借りずにスタートの出来る方法であつて、現在の滑空機が使つているレリーズと同じ原理であつた。

また神戸市中山手通二丁目佐野悦義氏は、後年のカーチスのジュンヌ・バッグ号によく似た円輪主翼を考案して特許第二二八一三号を得、東京市麹町区一番町の佐藤文吉氏は更に近代的なフラップを案出して特許第二三二七九号をとつた。

これは翼端に上反角をつけて左右の安定を自動的にし、主翼後縁全体にわたつて副翼、すなわちフラップを装着して「これを引下げる時は翼の入射角を増大して浮揚力と翼面積を増し、水平にすれば高速飛行に適するよう入射角と翼面積を減ずる」装置で、後年現われたファウラー・フラップと何ら異るところはなく、これ等の例をもつて見てもわずか一、二年の間に急速な進歩ぶりを示し、もし適当な理解と援助があつたなら優れた改良進歩がぞくぞく実現したであろうと想像される節（ふし）が多いのである。

この年（一九一二年）の海外情勢を一瞥（いちべつ）するとイギリスのサムソン海軍大尉はショート式陸上機で軍艦アフリカ号の甲板から出発して海軍航空の懸案を解決し、フランスではアンジール周回飛行競技にギヤロー氏のブレリオ式と、グランデンジョンク氏のモラーヌ式両単葉機が全コースを完了している。これに引きかえ、アメリカでは三月三十日、世界航空の父といわれていたウイルバー・ライト氏が死去し、七月一日には女流飛行家ハリオット・キンビー女史が遭難して、始祖を失うとともにアメリカが誇りとしていた若い女性操縦者をも奪われたのである。彼女は七番目の英仏海峡横断者であり、ボストンの飛行大会で許婚者と同乗飛行中、つまらぬ小事故であえなく散つたのだつた。

〔大正篇〕

その一　軍・民航空の足なみそろう（大正元年―一九一二年）

(一)　日本飛行協会の創立準備

明治天皇崩御――日本飛行協会創立主唱者と発起人――磯部機関少佐の会員誘説――協会の目的と事業――創立事務所――滋野男爵の軍用気球研究会御用掛と、わか鳥号の飛行――バルセヴアール式飛行船の試験飛行――日野、伊賀両氏引退――三人乗り滑空――アツトウオーター氏再来――鳳号で婦人同乗飛行――奈良原氏も転身

明治天皇には七月中旬から日とともに御大病となり、七千万国民の熱烈な御平癒祈願もかいなく、ついにその月三十日午前〇時四十三分、大山の崩るるが如く崩御されたのである。宝算六一。

その朝の東京は深い霧につつまれ、太陽はうこん色に光りを失つて静もりかえつた町の家なみは、さながらの御諒闇そのものであつた記憶をもつている人もあるであろう。

かくて明治のながい世代は不滅の歴史をこめてかなたにかくれ、改元されて大正の新政がほのぼのとあけそめたのである。このはからずもめぐりあつた若若しい新世の真夏に、まずはじめて声を揚げたのが日本飛行協会の創立発起だつた。それは諒闇七日目、実に大正元年八月五日、東京日比谷の一角に創立事務所を開いたのである。

これより先き磯部少佐が民間の同志をきゆう合して研究団体を計画したことは前に小記したが、思い立つと直ぐ実行に移したがる氏一流のやり方から、東京に腰を据えたとなると、その日から伊賀氏広、都築鉄三郎氏らを訪ねて語り合い、研究団体の必要については異口同音に共鳴して伊賀男爵の如きは、「僕の屋敷を仮事務所にして看板を出そう」と、これも気早にたちまち「日本飛行協会」の会名をこしらえて創立運動に着手した。

そこでパリにいる滋野男爵に手紙で創立主唱者たるの快諾を得、奈良原氏はまだ現役なので遠慮することとし、伊賀男爵の知人で公務の余暇、ひそかに飛行機用発動機を設計している東部鉄道管理局の運輸課長朝比奈林之助氏を加えて五氏が創立主唱者となり、朝比奈氏の起草した創立趣意書を三宅雪嶺博士に添削をこうて印刷に附した。

（本稿筆者は、この創立趣意書を一枚、十数年前まで篋底に保存していたが、ある災厄で失つたのはまことに残念である。四号の明朝活字で印刷し、主唱者、発起人ら連名の横に長い一尺二、三寸の一枚刷りのもので、流暢（りゆうちよう）な漢文調にもられた烈々たる情熱の文字だつた印象が残つている）

しかし伊賀、都築両氏とも自家製飛行機に没頭最中ではあるし、朝比奈氏には繁劇の公務があり、協会の仕事は自然、磯部氏ひとりが引受けざるを得ないことになり、少佐としては最もにが手な役まわりだが始めにいい出した関係もあり、仕事の得手不得手などはいつていられず、それこそふね（軍艦）から上つたばかりの世間知らずで、ことに生来の寡黙訥弁（かもくとつべん）ときて

いるので、いうにいわれぬ苦心があつた。

ある時、費用持ち寄りで上野の精養軒に主唱者の会合を約束したところが誰一人顔を見せず、磯部少佐ひとり大いに気まりのわるい食事をして、ぼんやり引上げたこともあり、他の主唱者が不熱心というよりも磯部少佐に万事まかせきりの状態だつた。

しかし少佐はべつに不服にも思わず、まず先決問題の資金集めについて方法をたてるために同郷で遠戚関係の実業家早川千吉郎氏（後に貴族院議員）を訪ねて相談し、早川氏から、これも同郷金沢市出身の共同火災保険株式会社常務取締役倉知誠夫氏（後に三越社長）に紹介してもらつたが、この倉知氏がなにかと熱心に面倒を見てくれたのが創立成功のとつつきとなつた。

そして毎日こつこつ歩いて甲から乙、乙から丙、丙から丁と、それからそれへ紹介状をもらつて創立発起人を懇請し、その承諾を得た名士は左の一〇氏だつた。



倉知誠夫氏

法学博士磯部四郎（弁護士）、実業家和田豊治、米田穣（弁護士）、田川大吉郎（東京市助役）、中松盛雄（特許局長）、実業家倉知誠夫、工学博士平井晴二郎（鉄道院副総裁）、伯爵広沢金次郎、実業家末延道成、鈴木梅四郎（衆議院議員）

倉知氏は慶応義塾大学卒業後、アメリカに渡つて苦学しているうちに、ふと日本固有の玩具竹トンボをこしらえて売つたのが大いに彼地の人気に投じたそうであるが帰国後、煙草の村井（吉兵衛氏）兄弟商会に入つて支配人をしたこともあり、まだ四〇才代の温厚な人である。たまたま磯部少佐の新文化運動に興味を抱いたのと、先輩早川氏の嘱望ももだしがたく、会社の文書課員内田素一氏に協会の事務を手伝わせた。内田氏は河井酔茗氏の門に遊び、旧「文庫」派の歌人であつた。

小石川宮下町の伊賀男爵邸には「日本飛行協会創立事務所」の標札を掲げてはあるが、実際は日本橋室町の共同火災保険会社の中で内田氏が書状の発送や印刷物の処理にあたつていたのである。

そのうち波多野承五郎、小野金六、伯爵大木遠吉、山科礼蔵、福沢桃介、日本郵船株式会社専務取締役の工学博士須田利信（後に副社長）の六氏が加つて、前の発起人とともに創立準備委員が整い、その推薦で倉知氏が会計事務その他の幹事役をとることになつた。

これらの人は全く磯部氏の勧説によつて動き出したのではあるが、自動車とともに飛行機は文明の最新利器であることに相当の認識をもつており、東京海上火災保険株式会社の社長末延道成氏の如きは航空関係の原書をとつて読んでいたし、三井合名会社の波多野氏は、はじめて訪ねて行つた磯部氏の顔を見るなり、あべこべに滔々（とうとう）と飛行機の必要を説き、その進歩発達論は磯部氏を煙に巻いたという金持階級には珍らしい熱心家もいたのである。

しかし一般の概念としては飛行機、飛行船の将来性に対して的確な見通しはなく、軍用航空といえどもひつきよう陸海軍の傍流であるに過ぎないという意見が大部分を占め、飛行機を一種の娯楽やスポーツ機関と見なす傾向が強かつた。だから飛行協会も詮じつめれば常に出入する東京倶楽部や交詢社のような組織にして航空同好の社交機関たらしめ、団欒（だんらん）交遊の間にぼつぼつ研究しようという趣旨がはばをきかし、準備委員会ではまず飛行機二台を用意して飛ばせると同時に優秀な飛行者を養成して、これを国家に提供し、また広く一般社会に飛行趣味の普及をはかることを申し合わせて最初の事業としたのである。

ゴルフ・リンクをひらいて球を飛ばそうというのとは違つて、人生のあらゆる趣味や遊びに飽和した有産階級者の国家的見地に立脚した着眼であり、主唱者磯部氏らの理想や目的から見ると、いつの間にか大分方向転換していたが、とにかく研究団体としての性格が一応は形造られ、その目的と事業が掲げられたところに飛行協会発足の緒が開かれたのである。それがためには早速、金であるから第一に資金醵集を講じる段取となり、入会金をひと口金一〇〇円としてひと口以上の寄附を集めることになつた。と、いつても世間に公告して大衆にまつ訳ではなく、磯部氏が各委員の紹介状をもつて勧誘の足を運び、あるい

は少佐の名刺一枚で藪から棒に入会をすすめて歩いた。

氏は有名な訥弁（とつべん）で寡黙（かもく）の人である。現役時代には「磯部の牛」のニックネームがあつたくらいで、当年三五才の丑年には違いないが「くらやみから牛」式のところも多分にあるし、従つて山が崩れて来ても動かないといつた風な人なので、訪問された方では、そのとつとつたる話半分で「ご趣意はよくわかりました。いずれ考えておきまして……」と逃げを張る人もあれば、反対に外字新聞の記事を思い出してニュースを聞かせてくれる人もあり、「飛行機の磯部」は実業家や金持ち社会ににわかに有名になつたが、それだけに中には通り魔のように扱われることもあつて、「忙しい」のを口実に成るべく会わない工夫をしている向きもあつた。

しかし磯部氏は、そのくらいのことで僻易（へきえき）してはいなかつた。一度見当をつけたら飽くまで「うん」といわせねばやまぬ底意をもつて日夜、東奔西走した。

その結果、三村君平、南波礼吉、門野重九郎、木村久寿弥太、田辺貞吉、山本留次、佐竹作太郎、男爵園田孝吉、辻新次、公爵松方巌、服部金太郎、小塚貞義、岡崎久次郎、飯田義一、中野武営、緒明圭造、団琢磨、小川鈊吉、米井源次郎、福沢桃介、磯部昌朔、才賀藤吉、片岡直温、村野常右衛門、赤星鉄馬、今村繁三、沖牙太郎氏らがひと口乃至ふた口の会員となり、発起人側では波多野、末延両氏の五口を始め、倉知、須田、小野、和田氏らからふた口ずつの寄附があつた。



波多野承五郎氏

もつともこの中には申込だけで未払込のものもあり、またその資産に比べて大部分は義理一片のものであつたが、とにかくひとまず多少の資金が出来たので事務所を設置することになり、ちょうど警視庁（現在、第一相互保険株式会社）の隣りで有楽町一丁目三番地に新築早々の南某、沖牙太郎（沖電気株式会社社長）両氏経営の木造アパートメント（現在の大正生命館の位置）の三階の一室を借りうけて伊賀邸の標札をはずし、あらためて「日本飛行協会創立事務所」の看板を掲げたのである。

この貸事務所は東京ではほとんど最初のもので、沖氏の洋行土産だということであつた。

さて事務所は出来たが、事務員は共同火災保険会社の内田氏の紹介で、事務所をあける前々日、磯部氏の寓居を訪ねた青年を月給金一五円で雇い入れた。

事務所は青いリノリウムを敷いた三坪程の室が二つ、真中をガラス戸で仕切つて並んでいたが、そこへ芝田村町へんで買い集めた応接兼磯部氏用の円卓、小さな事務卓、小型の扉付書棚、それから四五脚の椅子と壁掛の帽子掛などをそろえた。



協会事務所を設けたアパートメント

電話は共同用のものが一本あり、それが階下なので、かけるにしても、かけられたにしても一々三階から駆けて行くので、やや太り気味の磯部氏には大骨おりだつた。

磯部氏は現職当時の肩章をはずし、ボタンをつけ代えた白の詰襟服に麦藁帽子をかぶり、照つても降つても絹張をにぎり、どんす張装禎の芳名簿や入会申込書、趣意書などの書類を入れたふろしき包を小脇にかかえて毎日早くから一応出勤して、まづ電話で訪問先の都合を尋ね、調子のいい時はすらすらと運ぶが、どうかすると、どこへかけても留守だつたり断られたりした。それでも磯部氏は室にじつとしていることはほとんどなく、大抵一日中出歩いていた。

氏は全く無報酬で電車の回数券だけを協会の金で使つていた。日比谷附近にはレストラン・マンハッタン（現在朝日生命保険会社ビル）、牛肉屋幸楽（同

上)、割烹平野屋、そば屋有楽庵（現在三信ビルデイング）などがあつて、磯部氏は有楽庵の天どん（二〇銭）を最も好み、たまには幸楽の牛鍋（二五銭）やマンハツタンのランチ（二〇銭）を昼食にしていた。

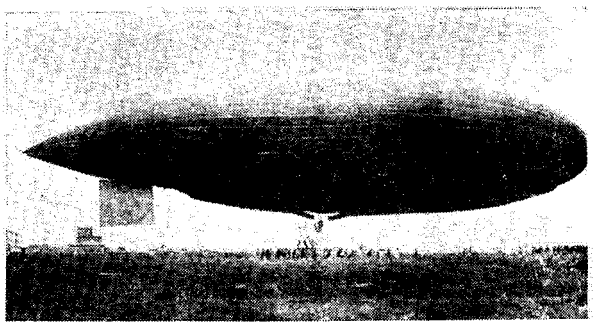
そのころ、滋野男爵もすでに所沢にあり、おりから新帰朝の陸軍砲兵少佐笹本菊太郎（後に中将、三菱重工業株式会社顧問）、海軍大尉金子養三氏、これに田中館博士の四氏を交詢社に招待して協会主催の談話会を開き、欧米先進各国の航空界視察談を聞いたりなどした。

そのうちにも会員はちく次、若尾幾造、田中銀之助、瓜生震、葛原猪平、松方幸次郎及び御木本幸吉氏ら、錚々（そうそう）たる名士が増加し、資金もようやく数千円を越ゆるに至つた。そして「時期を見てから……」といつていた早川千吉郎、豊川良平、（三菱合資会社重役、後に貴族院議員）中野武営（東京商業会議所会頭）氏らが新たに創立準備委員に参加して創立総会開催に向つて進んで行つた。

一方、帰国して直ぐ臨時軍用気球研究会御用掛を命ぜられた滋野男爵は、所沢飛行場で操縦練習の指導にあたるかたわら愛機わか鳥号の組立整備を急いでいたが、日本人の設計に成る最初の外国製複葉牽引式であり、装備のアンザニー式六〇馬力も、わが国では目新らしいところから、その処女飛行は大いに期待されていた。

九月初旬、ようやく整備が出来たので男爵は、その鶴のような長身の痩軀（そうく）を操縦席におろしてまず念の入つた発動機試運転を繰返した後、地上滑走からはじめて好調を見きわめるや、連日数回の小飛行を繰返して精悍（せいかん）な機影を新秋の空に見せていたが、九日の夕方五時頃だつた。離陸後、二五㍍くらいの低空を二〇〇㍍ほどで左に舵を転じたところ次第に横滑りとなり、翼端で地上を引つ掻きながら逆立ちしてプロペラーを折り、車輪を飛ばし、主翼も大破して男爵は微傷で済んだが、せつかくのわか鳥号もしばし姿を隠すことになつた。

その所沢飛行場に新築成つた大格納庫の鉄傘下で益田、石本両大尉、山下機関大尉及び岩本技手らで組立て整備を急いでいたパルセヴアール式飛行船は、二ケ月を費やして八月下旬完成したので三十日朝、益田大尉が操縦して全員五名で試験飛行を行い、距離一六㌔、最高三一〇㍍に上り、一八分間の飛行をした。翌日も搭乗者六名で引き続き実験、風速六㍍の中を飛行場の内外二五㌔にわたつて三五分間を飛び、さすがにドイツ製の本場ものとして各部ともに苦情のないものであつた。



パルセヴアール式飛行船

四日市でひとり黙々と水上機をいじつていた玉井清太郎青年は、中々思わしい結果が得られず、鳥なき里のこうもりで終らんよりは、と笈（おいずる）ならぬ自家製機を携えて上京し、奈良原氏一党が立てこもつている千葉県稲毛海岸に腰をおろして鈎くまで素志の貫徹に精進のほぞをかためた。

それから遠く福岡へ追われた日野少佐は、相変らず塵埃にまみれた隊務の余暇に、その日野式単葉機を水上機に改造して九月二十五日、二、三日の休暇を請願して長崎県主催の遊泳会を機会に乾坤一擲（けんこんいつてき）の飛行を決意し、悲壮な腹をきめて長崎港外凧島に出かけて行つた。

もとより自信はあつたが、深く心に期した少佐は、さてひき出して見ると依然、発動機の調子がわるいところへ、水上機のためよけいに馬力が不足となり、終始水上滑走を繰返すだけでとうとう浮き上がらず、少佐は舵を捨てて数年来蘊積（うつせき）の長太息とともに「ついにわが事成らず」と断念してしまつたのである。まことに悲痛なものがあつたが、魂の権化（ごんげ）ともいうべきその記念の日野式発動機は、回りまわつて後に縁のない一古物商人から偶然、伊藤音次郎氏の手に渡り、滑走練習用に使われて多少とも貢献するとこ

ろがあつたのは、少佐にとつてわずかに心暖まるものがあつたであろう。

これと同じく気の毒なのは大阪の森田新三郎氏で次第に研究費に窮するとともに家兄の利三郎氏ににらまれて、これまた飛行機を見限るのやむなきに至つたが、しかしその舶来の発動機グレゴアジープ式四五馬力も民間に転々して誰彼の急場を救つたことは再三であり、黎明期（れいめいき）にこれを日本に持ち帰つただけでも、同氏の寄与は大きなものがあつたといえるのである。

また伊賀男爵の舞鶴号は十月三十日、同氏の母校東京高等師範学校の創立第四〇周年記念祭を機会に、氏が最初に製作試乗した滑空機と、二号機に搭載した島津式アンザニー型二五馬力を展覧し、皇子殿下にあられた今上陛下の御臨席をうけて運転を行い、加納校長からご説明申上げると、殿下には極めて興味深くご覧なされた模様であつた。

ところが伊賀男爵は、おりしも高知市に開かれた開市三〇〇年記念祭に招かれたのを機会に、気球研究会から徳川大尉が代々木で最初に飛行したアンリー・ファルマン式を特に借り受けて陳列し、自ら入場者に飛行機の説明をしていたが、祭典が終ると同時に待ち構えていた旧宿毛藩の古老はじめ、親類一同が厳かな親族会議を開いて当主の伊賀男爵をつるし上げにかかつた。「飛行機のために気違いじみていては御家の将来が案じられる」から、「今後、断じて飛行機に手を出すまじき事」を決議され、それに対して一言半句の弁解にも意見にも耳をかされず、宿毛町の殿様はここに押しこめ同様となつて嫡子に家督を譲つた後は何とも致し方がなく、その後再び上京して隠居生活を送り、飛行機そのものからは次第に遠去かつて行つた。

この時になつてもというか、あるいは内外の刺激によつて一層高まつたというか、無名の研究家はきびすを接して現われ、さきに小記した堀武夫青年は十月十一日、意気揚々、代々木練兵場にその無発動機の試作機を持ち出し、自動車に一〇〇㍍の索を結びつけて曳行すると、約二〇㍍ばかり滑走の末、堀氏搭乗のまま十六、七㍍の高度に上り、自動車曳行で三五〇㍍余を滑空して見事に着陸し、一応出来の良さを示して喝采された。堀氏としては元々、飛行機製作への準備だつたので、更に発動機を据えるべき場所に二人の助手を乗せて重心と重量をはかるため再び曳行滑走した。あまり堅牢とも見えない機体だつたが三人を乗せたまま数十米の滑走で離陸し、上翼に設けた三角型の安定板は風圧で今にも折れんばかりにたわんでいたが、機は少しの動揺もなく正しい安定を保ちながら三〇〇㍍を滑空して静かに着陸した。けだし三人乗り滑空機としての最初の実験だつた。

するとこの時分、さきのアットウオーター氏がマニラ、上海の帰途、再び立ち寄り、十月十二日、なじみの横浜で飛行大会を催したが最早以前の人気はなかつた。一般世間もりこうになつて、飛び上れば遠くからでも見られ、飛ばなければ金を払つて見物に行くがものはないことに気がついていたのである。この前景気を看破した彼は、婦人同乗飛行を売りものにして人気をあおり、内々手をまわして同乗希望の婦人を探し求めた末、同市住吉町の西川楽器店主西川安蔵氏夫人千代子さんというフェリス女学校出身の若い人が現われたので、それ幸いにやつて見たが肝心の馬力が足らぬのみか、故障続出で満足な滑走一つ出来ず、結局アットウオーター氏単独でいざりのように港内を滑つて回つてお茶をにごさんとしたので有料観衆ははたしておさまらず、飛行は翌日に延期、入場券有効ということにして、その場をきり抜けた。

翌日は早朝からかかつて、見物のやかましい催促の中で発動機の調整にほとんど一日を費しかかつたが、日没近い午後四時過ぎ、ようよう彼の細君を乗せて直線飛行程度のことでかろうじて糊塗し、これを最後に早々、旗を巻いて本国へ引上げて行つた。

ところが日も同じこの十月十六日、偶然わが民間飛行にも最初の婦人同乗飛行が実現して、アメリカ人の苦心さんたんに引きかえ、易々と立派な記録を立てたのである。

すなわち当時、既に所沢を引き払つて稲毛海岸の干潟を利用していた奈良原氏一団の白戸、伊藤、川辺氏ら若い血気の人達が「そう何も彼も毛唐（けとう）に先きつばしられるばかりが能じやない。今日はうちでも先生の奥さんに乗つてもらおう」という訳で、奈良原氏夫人福島よね子さんを引つぱり出し、白戸氏が鳳号に「さあ、乗つて下さい」と、夫人をかつぎ上げて二〇㍍の高度

で海岸線を約一、〇〇〇㎞飛行し、純国産民間機に日本女性最初の搭乗を記録したのだつた。

この一団は、それから間もなく地方巡業に出かけ、自らマネージャーを買つて出た東洋飛行機商会の鳥飼繁三郎氏が先きのりして、広島をふり出しに九州へ渡り、福岡、熊本を順調に飛んであるいた。

広島市では鳥飼氏の甥で一六才になる高等小学校生徒の山県豊太郎少年を同乗させたところ、夢中になつて機上から手をふつて歓呼に答えていたという大胆さを見せ、後年、伊藤音次郎氏の門下になつて天才飛行家とまでうたわれるに至つたが、その動機は実にこの時だつたのだ。

九州ではまず福岡日日新聞社の主催で小倉練兵場で飛行したが、要塞地帯法のために高く飛べず、精々二〇㍍くらいの低空を数回くり返し、次いで熊本市では渡鹿練兵場を会場とし、ここでは三〇〇㍍の高度で一〇㌔にわたる距離を飛んだ。十二月には四国へ入つて、丸亀で再び土地の婦人を乗せて飛んだが、帰途岡山へ寄つた時にはもの凄い烈風で、飛行機が立ち往生して進退きわまり、白戸氏もこの時ばかりは死を賭してほうほうのていで着陸、ほつと息をついたという。仙頭師団長は白戸氏の苦心に感じて金五〇円を研究費に寄附され、その労を厚く感謝した。

かくて巡回飛行を一時切り上げて帰京したが、奈良原氏はようやく物心両面からの理由で他に新しい事業を志していた。同氏としては既に最初の目的を果して飛行機を実現し、りつぱに飛んで見せたのだから、この上はその進歩発達を待つばりであつて、自分らのような無資本者のよく成し得るところでなく、大きな国家の力に待たねばならぬという考えからで、飛行機創造に要した借金の整理かたがたラジウム鉱泉開鑿事業でひと儲けする案をたて、一党をあとにして出ばなの航空界からひとり消えて行つた。

鳳号は機体、発動機ともに補修せねばならぬ時に来ており、附属品その他いつさいを奈良原氏から引き継いだ白戸、伊藤氏らは稲毛海岸のよしず張格納庫の中で、これらの跡始末をしながらおのがじし将来を夢見つつ元気な日を送つていた。

後に白戸栄之助氏は、この当時の苦衷を述懐して、「何が苦しいつて、わざと飛行機をこわすくらい、いやなものはない。地方巡業のある時、飛行機はもうさんざん使い古しているものだから、ふらふらしてて中々揚がらず、あぶなくつてしようがない。しかし金をとつて見物人を入れてるのだから飛ばない訳にもいかない。しかたがないから一度飛び上つて、降り際に飛行機をこわしてしまおうじやないか、そうすれば飛行機がこわれたから、もう今日は飛べないと言い訳がたつ。そして見物人をおとなしく帰そう、という相談をして、奈良原さんは僕に、今度飛んだらつぶしちまへ、というのだが、さてこわそうと思うと、中々こわせるものじやない。自分が乗つていてわざとこわすなんてことはとても出来るものじやない。飛びながら、こんなに気持のわるいことはなかつた」。

(二) 観艦式に飛行機、飛行船飛ぶ

近藤元久氏の殉難——海軍購入のモーリス・フアルマン式とカーチス式水上機——大観艦式上を飛ぶ——パルセヴアール式飛行船も参加——海軍第一期操縦術練習委員——陸軍特別大演習に飛行機、飛行船作戦——所沢飛行場に初の行幸——軍用機、最初の帝都飛行——パルセヴアール式飛行船の野外飛行記録——都築氏長野県下に飛ぶ——土井貞一氏の帰国——日本飛行協会定款草案——創立総会と役員選挙——日本航空協会と改称——創立披露宴と講演会

アメリカ大陸を舞台に高左右、武石、近藤氏らが、それぞれ免状片手に巣立つて各地に活動を始めかけているところへ、海軍から河野、山田、中島三将校が出かけて行つたのでいよいよ賑かとなり、ちようどカーチス会社の近所に居合わした近藤氏は、母国の海軍将校をなにかとまめに世話したり通訳の労をと

つたりして、山田大尉は同氏と同じ下宿に起居をともにしていた。

武石浩玻氏は八月半ば北米スポーケン市に近いリバーチー湖畔の狭い原で興行飛行を頼まれたが、機体が完全でなかつたため着陸滑走中に立木に衝突して大破し、修理のうえ、九月四日朝、同地からスポーケン市までの二〇〇㌔を一八分で飛行して、邦人として北米における最初の野外飛行に成功したのを初め、十月六日の同市祭日には四〇〇㍍の高度で賑う町の上空を快翔して「日本人の飛行」を周知させたのだつた。

近藤元久氏も帰朝の錦を飾る飛行機購入の資金を稼ぐため、各地の臨時仕事に招かれて飛んでいたが十月六日、ロスアンゼルスの某飛行機会社の試験飛行に雇われ、附近の牧場を飛行場代りに六〇馬力のカーチス式推進機を飛ばすことになつた。



機上の近藤元久氏

近藤氏は狭い処を入念に数回離着陸した後、最後のひと飛びを数分間続けて降りて来ると、着陸地点に気をとられすぎたか、場外の農場の風車に片翼を引つかけ、あつという間に、一二㍍の高度からもんどりうつて墜落し、一瞬にして無残な殉難を遂げてしまつた。

その通報をうけた下宿の主人は、ちようど在宿していた山田大尉に大事を告げ、二人は現場へ駆けつけたが、既に遭難のあとはあらまし片づいていた。

山田大尉は遺骸にお経を上げてあつく弔い、遺骨を故国に送るべく茶毘（だび）に附さんとしたがいずこも同じ、当局の許可が必要とあつて土地の警察署に行くと、裁判所の証明書を持つて来いという。裁判所へ行つて事情を告げると、「本人とはどういう関係か」ときくので「フレンドだ」と答えると、「友人ではだめだ」と取合わない。そこで山田大尉は「大使館から身分証明をしてもらつて来るが、それでもいけないか」と尋ねると、「いけない」という。

つまり単なる友人関係のものが、そういう死後の世話を一身に引きうけて弔う真の意味が、異国人によく了解出来ないのと遺産管理の関係もあつて、なかなか簡単には済みそうもないと見た山田大尉は重ねて「これが日本人同志の友情なのだ。日本内地ではもちろん、外国でこういう非業（ひごう）な最後をとげた友人を見捨てておくことは日本人として出来ないのだ」と説いたが、「アメリカにはそういう法規がない」と、頑として応じない。山田大尉は純一な友情から尽しているのだが、裁判所は飽くまで故人の遺産継承問題に引つかかつているらしい。しかたがないので一たん下宿へ引き返して主人と相談すると、ボーストンに近藤氏の従弟（いとこ）がいることがわかつたので「何故それを早くいわぬか」という訳で早速、電報で照会し、首を長くして待つていると翌朝、「行けぬからよろしく頼む」の返電が届いた。

山田大尉は再び裁判所を訪れ、その電報を見せてようよう証明書をもらつて茶毘に附し、大使館を通じてニューヨークにいる大阪朝日新聞通信員に頼んで郷里松山の生家へ遺骨を送つてもらつた。



山田忠治海軍大尉

近藤氏は享年二八。外地ながらわが民間はもちろん、航空日本最初の犠牲者であつた。氏の厳父南粋氏は漢学者であり、かつて大阪朝日新聞社にいて漢詩投稿の選をしていたことがある。

余談だが、山田大尉が遺骸の前で読経するのを、そばでじつと聞いていた下宿の主人が、「あれをアメリカ語になおして聞かせて下さい」というから「アメリカ語にはならない。あれは日本のほとけ様でなければわからんものだ」というと、首をふりながらけげんな顔をしていたという。

また近藤氏の遭難原因について一つの有力な説は、機体の故障ではなかつたかというのである。氏は近視眼ではあつたが、あの大きな水車が目に入らぬわけはなく、どつちにも避けられる障害物に向つて真直ぐに飛んでいたのは、試験飛行にありがちな舵の故障、方向舵の故障ではなかつたかと、一応もつともな目撃者の話があつた。

さて河野大尉らの練習中突然、海軍省から今秋の大観艦式に飛行機も参加することになつたから大至急帰国せよという命令で、河野大尉はカーチス式一機を携えて早々帰国の途につき、やがて中島機関中尉も引き上げて行つたあと山

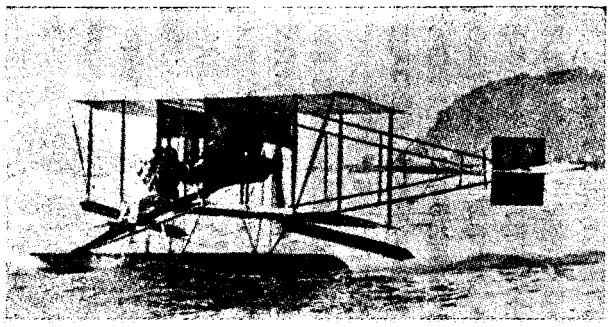


河野三吉海軍大尉

田大尉ひとり命令なきを幸い、気ままにゆつくり練習していた。

横浜沖に催される新帝陛下初の大観艦式に、飛行機を参加させる企案はドイツに出張中の山本英輔中佐からの熱心な進言に基いたもので、山路委員長以下慎重審議したが決せず、最後に斎藤海相の断(だん)で決定を見、金子、河野両大尉の急帰国となつたのであるが、金子大尉はその一週間前にやつと帰着したばかりであり、飛行機を横須賀海軍工廠に運んで昼夜兼行の組立て整備を急いだ。

このフアルマン式と雁行して追浜を飛び出すはずだつた河野大尉は、飛行機の性能上、横浜海岸から単機出発することに予定が変更したので、東京丸の内に本店のあるイギリスの貿易商セール・フレザー商会の工場を借りてカーチス式を装備し、その附近の海岸に滑走台を急設した。

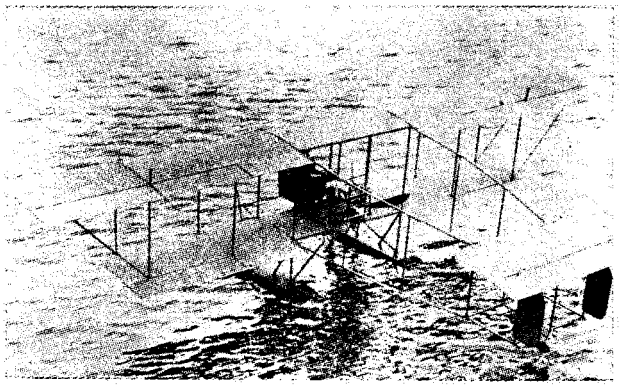


カーチス式水上機

カーチス式水上機の公称諸元は全幅一一㍍三〇、全長八㍍四〇、自重五三〇㌔で、水冷式のカーチス式七五馬力発動機を装備した複葉推進式、単フロートの複座機で航続五時間である。

また金子大尉のモーリス・フアルマン式は全幅一五㍍五〇、全長一〇㍍一〇、自重六三〇㌔、全備重量八五〇㌔、発動機は空冷ルノー式七〇馬力で航続三時間、五〇〇㍍までの上昇時間一一分で、これも複葉推進式の複座機だが浮舟は二個である。

いよいよ十二月十二日の当日、万全を期した装備成つて早朝から両大尉は、それぞれ追浜と横浜で小飛行を繰返して予行したが、両機ともすこぶる好調で、やがて時間となると、まず金子大尉は追浜飛行場を離水し、東北に針路をとつて鉄道線路に沿うて飛び、横浜市街西寄りの上空を経て羽田に出ると舵を転じて海に向い、はるかに舳艫(じくろ)相含む艨艟(もうどう)へ一直線に進んだ。そして観艦式上空を一周して御召艦筑波のそばに着水し、艦側をそのまま滑走して再び離水すると式場に敬礼をして追浜へ向つて帰路につき、航程五〇浬(約九〇余㌔)高度二〇〇㍍、時間三五分で安着した。



モーリス・フアルマン式水上機

河野大尉は港内の海岸から離水して式場に入ると、艦列の片側を飛行して敬意を表し、そのまま式場を離れて一七浬(三五㌔)一三分間を要して元の海岸に帰着した。

この時、所沢から出て来たパルセヴアール式飛行船が、文字通り空の大船を現出して式場を中心に横浜港上空に大円を描いた後、再び西北の空に消え去つたが、搭乗者は海軍の山下誠一機関大尉、陸軍の石本祥吉工兵大尉及び岩本周平技手らだつた。

議論百出、容易に決しかねた空の兵器が、しかも陸海軍協同ではじめて観艦式上空に実現したのは、大正初頭のこの秋が最初である。

一つの挿話は、この観艦式に招待された貴衆両院議員その他の来賓が供奉艦にそれぞれ便乗しているが、二台の飛行機を見て、ある一人が「陸軍の飛行機だ、所沢から来たんだ」とつれに話すのを、そばにいた接伴役の若い将校が、「いや、あれは海軍の飛行機です」といつても返事もしなかつた。そのうちに

金子大尉のフアルマン式が着水したのを見て、やつと「ふうん、海軍にも飛行機があつたのか」

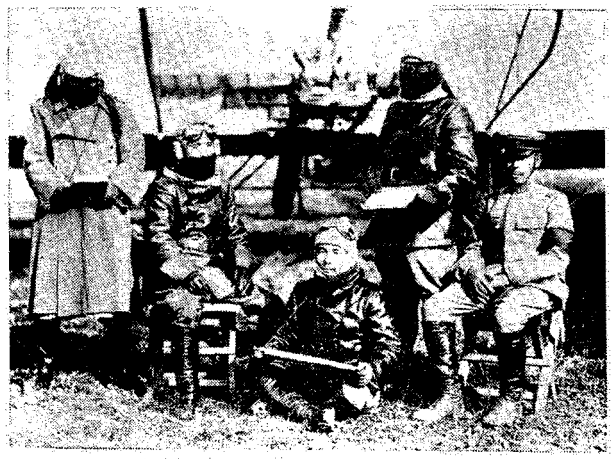
まだそういう時代だつた。しかも金子大尉はフランスでは陸上機の車輪でばかり練習して来たので、水上機の発着は、これがはじめてという英断と自信の結晶だつたのである。海軍では、この少し前十月に、第一期操縦将校として井上二三雄大尉（後に中佐）、広瀬正経中尉（後に中将）、安達東三郎中尉（後に大尉）、藤瀬勝中尉（後に大佐）の四氏を航空術研究委員に任命し、教官はフアルマン式を金子大尉、カーチス式を河野、山田両大尉の受持ちとしたが、山路委員長は「日本人は性来機械的の素養に乏しいから、往々機関の整備をおろそかにして、飛ぶことばかりに熱中する傾きがある。これは宜しくない。まず第一に機関の整備に万遺漏なきを期し、然る後に操縦に全力を注いで練磨を常とし、任務の達成に努めねばならぬ」と訓令し、操縦者と整備員を区別して、各その担当の責任を明かにした。

それでフアルマン式には井上大尉と安達中尉、カーチス式には広瀬、藤瀬両中尉が専属のかたちで練習を始めたが、フアルマン式に比べてカーチス式は操縦が少々むずかしい。それに滑走中、波をかぶり易く、少しでもうねりがあると離水が困難となり、ことに一度波をかぶると、それが首筋から、へその下までしみ込んでいつて五〇〇㍍近くも上ると、からだ中が凍りつくようだつた。そこへいくとフアルマン式はなにかにつけよほどらくだつたので、やがてカーチスをやめてフアルマンだけに一定してはどうかという意見が出はじめ、担当の山田大尉は大いに反対したが、その後ついにフアルマン式に統一されて横須賀海軍工廠の造兵部で機体工作に当り、練習の仕勝手を考えながらいろいろ改造した点があり、一般にこれを「フ式」と呼んでいた。

陸上機の車輪に対して水上機は浮舟（フロート）をかかえているが、それも今日のような金属製の丸々したものではなく、ニス塗りのまないたみたいな平べつたい箱を二つ並べてぶら下げていた。その格好が水に浮かんで静止の時でも、波をさいて走る時でも、殊に飛行中の姿は横から見ても下から見てもまるで下駄をはいているようだつたので、いつとはなく水上機を指して「下駄ばき」のニツク・ネームがつけられた。

横浜の観艦式数日後、埼玉県川越地方に新帝陛下御統監のもとに十一月十五日から十八日まで陸軍特別大演習が行われ、気球隊と臨時軍用気球研究会も総出動してパルセヴアール式飛行船をはじめ、ブレリオ式、フアルマン式、会式一、二号機などが翼を光らせて連日、所沢飛行場に整列待機した。

ある日、飛行船の出動となつたがおりからの強風は一一㍍を数え、のぼるにはのぼつたが向い風に立ち往生して進まず、乗つていた偵察将校の浅田大尉は徳川大尉操縦の会式に乗り換えて任務に出かけて行くというはりきり方で、大演習を通じ、徳川大尉は四回の飛行で一二九㌔、一時間四五分を飛び、練習将校中の木村中尉も四回で一一〇㌔、二時間三分の延べ記録をあげた。そして木村中尉がある時、小沢大尉同乗で飛行中、国分寺附近で発動機の故障にあつて附近に不時着したのが唯一の事故だつたのも成績の良かつたことを語つている。



左から小沢、徳川、末松、浅田大尉、木村中尉

演習半ばの十七日、特に所沢飛行場に陛下の御出張があり、全員きわめて緊張した。

まずパルセヴアール式飛行船は益田済少佐が発動機をはじめ、船体の機能について御説明申し上げ、操舵法については石本工兵大尉が、また各種飛行機は徳川大尉の詳細にわたる御紹介に御感斜めならず、斬新な空中新兵器の整備にいとも御満足の模様だつた。

これより先き十月末には徳川大尉は会式二号機で長駆、

東京訪問飛行に成功し、軍用機の首都飛行のさきがけをつくつていた。また今年も台湾から上京して来た生蕃一行の四三名を所沢に招き、頭目二、三名を選んで一人ずつ徳川大尉操縦の会式二号機に乗せ、飛行場周辺を飛びまわつて一言半句もいわせず、閉口させて引き上げさせた。

この間、パルセヴアール式飛行船は観艦式、大演習をはさんで十月下旬から十一月中旬まで約一ケ月間、東京市訪問をはじめほとんど連日、野外飛行に明け暮れし、そのうちの記録飛行は横浜往復の二時間五三分、高度一、〇〇〇㍍、距離一四五㌔だつた。

同乗した偵察将校の感想によると、飛行機よりも鳥瞰（ちようがん）が容易で、地図の取扱いやその他が狭い飛行機よりもらくだが、欲をいえば吊船の両側から偵察するので一人の偵察では不充分ではないかと思う。二人くらいは是非必要ではないかと語つていた。

民間では都築鉄三郎氏が第二号単葉機を完成して十一月三日、長野県犀川で飛行大会を開き、長野市には遠かつたが、前回の約束を果たした。すなわち数万の観衆に埋めつくされた川原で午後一時、歓呼を浴びながら数十㍍の滑走で離陸し、四〇㍍の高度で二三〇㍍を飛び、つづいて第二回の飛行に移るべく滑走を始めたところ、突然機首が転向して附近の大きな用水桶に衝突し、プロペラーを粉砕、左翼と脚を破損したので一たん帰京の上、修理を施し、ちようど一ケ月後の十二月三日、芝浦第二号埋立地へ持ち出して試運転した。

翌日午後一時には海上飛行の練習を兼ねて佃島への往復飛行を企て、同四十分、月島埋立地附近を低空で飛行中、たまたま海面からの突風にあおられて横滑りとなり、わずか一五㍍の高度だつたので、そのまま附近の浅瀬によろけ込んで左翼を大破し、都築氏は右肩と左足に打撲傷を負つた。

するとこの時分、突然、稲毛海岸に飛行機をもつて現われた中老の人があり、白戸氏らの一団を驚かした。

この未見の人は島根県那賀郡浜田村の土井貞一氏で、古く陸軍戸山学校の教官をしていたが、感ずるところあつて明治三十四年、アメリカに渡り、そのうち勃興した飛行機の製作と操縦術を研究して今度帰国したのだが、稲毛海岸にその施設があると聞いて訪ねて来たということだつた。

飛行機はカーチスの旧式小型だが、発動機もきわめて弱馬力だつたので、組立ては見たが滑走だけでジヤンプするくらいのものだつた。民間では滋野男爵から二人目、アメリカからは最初の飛行機携行帰国者ではあつた。

しかし稲毛に施設があると聞いて来て見れば、案に相違した丸太によしず張りの私有格納庫だつたから、土井氏もこれにはびつくりし、また自分のもつて来たものが飛べないと分ると、急いで稲毛を引上げて行つた。その後、地方で展覧会などを開いて、発動機をかけてプロペラーをまわし、入場料をとつていた。

発動機払底の当時、およそ発動機と名がつけばわれがちに争つたものだが、土井氏携帯の発動機ばかりは、ついにそれきり姿を見せなかつた。

さてその後の飛行協会は創立準備委員会で推された定款起草委員の波多野、倉知、末延三氏が磯部氏原案のものを細かに検討して修正したうえ準備委員会に報告して可決されたが、その草案は左の通りである。

第一条　本会ハ飛行術ノ進歩発達ヲ計リ其発展普及ニ必要ナル機関ヲ設ケ之ニ必要ナル学術ヲ講究シ兼ネテ会員相互研究ノ便利ヲ図ルヲ以テ目的トス

第二条　本会ハ日本飛行協会ト称ス

第三条　本会ハ本部ヲ東京市ニ設置シ必要ニ応シ各地ニ支部ヲ設ク

第四条　本会々員ヲ分ツテ名誉会員、特別会員及ヒ普通会員ノ三種トス

一、名誉会員ハ本会評議員ノ決議ニ因リ会長之ヲ推薦スルモノトス

二、特別会員ハ本会ノ主旨ヲ賛成シ（一口金一百円トシテ）若干口数ヲ寄附シタル者、或ハ飛行ニ関スル学術ニ精通セル者、又ハ本会ニ特別功労アル者ニシテ評議員会ノ決議ニヨル

三、普通会員ハ理事ノ承諾ヲ得テ入会金壱円、会費月額金五拾銭ヲ納ムルモノトス

但シ地方会員ノ会費ハ月額金参拾銭トス

第五条　本会々員ニハ会員証ヲ交附ス

第六条　本会々員ハ本会経営ノ各種事業ニ就キ特種ノ利便ヲ享ク

第七条　本会々員ニシテ本会ノ体面ヲ汚ス如キ行為アルトキ又ハ会費怠納三ケ月以上ニ及フ者ハ決議ニヨリ除名スルコトアルヘシ

第八条　本会ノ役員ハ左ノ如シ

一、会　長　一名
二、副会長　二名
三、理　事　若干名
四、評議員　若干名

第九条　本会役員ノ任務ハ左ノ如シ

一、会長ハ本会ヲ代表ス
二、副会長ハ会長ヲ補佐ス
三、理事ハ本会ノ事務ヲ処理ス
四、評議員ハ重要ナル会務ヲ議定ス

第十条　本会役員ノ選挙方法左ノ如シ

一、会長及ヒ副会長ハ発起人会又ハ評議員会ニ於テ推薦ス
二、理事及ヒ評議員ハ総会ニ於テ会員中ヨリ選挙シ、会長ノ承認ヲ経ルモノトス

第十一条　本会役員ノ任期ハ左ノ如シ

一、会長及ヒ副会長ノ任期ハ六ケ年トス
二、理事及ヒ評議員ノ任期ハ各三ケ年トシ満期毎ニ其半数ヲ改選ス

第十二条　本会役員ハ総テ名誉職トス

第十三条　本会々議ハ総会、臨時総会、理事会、評議員会、審査会ノ五種トス

一、総会ハ毎年一回之ヲ開ク
二、臨時総会ハ会長ニ於テ必要ト認メ又ハ会員三分ノ一以上ノ請求アリタル時ハ評議員会ノ決議ニヨリ之ヲ開ク
三、理事会、評議員会及ヒ審査会ハ必要ニ応シ臨時之ヲ開ク

第十四条　総会ハ会員五分ノ一以上ノ出席者アルヲ要ス、其ノ決議ハ出席者ノ過半数ニヨル、可否同数ナルトキハ会長之ヲ決ス

但シ同一事項ニ付、再回召集スルモ出席会員定数ニ充タサルトキハ此限リニアラス

第十五条　定款変更ハ会員二分ノ一以上ノ同意ヲ得タル決議ヲ要シ、本会解散ノ決議ハ会員三分ノ二以上ノ同意ヲ要ス

第十六条　本会々務ノ要領及ヒ経費ノ収支等ハ毎年総会ニ於テ報告ス

これまで発起人会とか準備委員会などは、ほとんどいつも京橋南鍋町の交詢社で開かれていたが、創立総会は準備委員の一人である東京商業会議所の会頭中野武営氏の斡旋で、馬場先門外の赤煉瓦二階建の商業会議所の会議室を借りて、十一月二十五日午前十時から開会した。

出席した会員は波多野承五郎、西野恵之助、小野金六、田川大吉郎、中野武営、倉知誠夫、柳原喜兵衛、馬越恭平、福沢桃介、三村君平、平井晴二郎、末延道成、須田利信の一三氏に磯部、伊賀氏も列席し、それからセール・フレザー商会の代表者E・W・フレザー氏が飛び入りで加わつた。痩身長駆の温容な同氏は、わが業界に信用もあり、社交界にも知られていたが、同社員の磯部氏と友人の予備役機関中佐馬場惟夫氏が紹介して来たのである。

後に同社は本国のハンドレー・ページ飛行機会社、フランスのイスパノ・スイザ発動機会社などの日本代理店となり、その仲介によるイスパノ・スイザ発動機は、わが民間でも数基需用されたことがあつた。

さて総会は中野武営氏が議長席について、議題は定款の議定と役員選挙だつたが、定款は前掲の草案に字句の修正が多少あつた外、当分会長、副会長をおかず、理事の合議制を執ることに決したのが大きな変化だつた。

理事は一二名以内、評議員は六〇名以内とし、おつて法人組織に改めた場合に会長、副会長を設けることに申合せが一致した。

そして理事には波多野、田川、倉知、平井、末延、須田氏のほかに日本郵船株式会社長の近藤廉平男爵が加わつて七名、評議員には飯田義一、早川千吉郎、西野恵之助、豊川良平、小野金六、小川鈴吉、伯爵大木遠吉、加藤正義、片岡直温、団琢磨、高松豊吉、高島小金治、男爵園田孝吉、根津嘉一郎、中野武営、中松盛雄、男爵中島久万吉、安川敬一郎、馬越恭平、E・W・フレザー、福沢桃介、男爵郷誠之助、赤星鉄馬、佐竹作太郎、男爵渋沢栄一、荘清次

郎、伯爵広沢金次郎氏ら二七名の一流名士である。

すると総会が殆ど終りかけるころになつて、末延道成氏が突然、円いからだで立ち上り、

「日本飛行協会という名は、これでようございますか」

と、緊急動議を発言した。

やぶから棒だつたので、しばらく誰も答えるものがなかつたが、末延氏は言葉をついで、「飛行よりも航空の方が適当ではございませんか。フライングよりはアヴイエーションが範囲が広いように考えられるが……」という説明に波多野、倉知、田川氏あたりが二、三問答して討論の形となつたが、平井、須田氏らは「どちらでもよろしい」という態度だつた。しかし結局、末延氏の発言通り「日本航空協会」(The Aviation Society of Japan)と改称されることに決定を見たのであつた。

総会終了後、この際、協会の創立を広く宣伝し、かたがた会員募集上の便宜に供するため、創立披露会を兼ねて航空趣味智識の普及をはかるべく、朝野の名士を一夕招待して講演晩餐会を開催することに話がきまり、その日を十二月三日とした。

その間わずかに一週間だつたが、大急ぎで招待状を作り、紳士録をめくつて京浜間の富豪、実業家、関係官吏ら五〇〇名をひろつて郵送した。

しかしこういう招待には余程の熱心家か、あるいは何かの義理か、さもなくばよくよくの物好きでなければ、大体はあと腹をおそれて顔を出さないのが通例であつて、その時も五〇〇通の招待状に対して出席者はようよう一割強の六〇名だつた。

そのおもな人は男爵古河虎之助、荘田平五郎、浅野総一郎、男爵菊池大麓、田中館愛橘、馬越恭平、男爵中島久万吉、箕浦勝人、伯爵広沢金次郎、井上準之助、福沢桃介、根津嘉一郎、小川鉾吉、飯田義一、志賀直温、御木本幸吉、西野恵之助、朝吹英二、増田義一、山本留次氏らで、これに協会理事の波多野、田川、倉知、須田、末延氏らであつた。

会場は帝国ホテルで、シヤンパンの音も景気よく、デザートコースに入つて末延氏が協会を代表して挨拶に立つた。その要旨は「航空界の将来は意外の発展をなすべく、ために要塞襲撃に対しては防御の方法なく、税関もまた、根本的の改革を要するに至り、ついには国境さえも無意味なものになるであろう。また一隻の努級戦闘艦は一万台の飛行機を製作するに足るべく、一〇隻の戦闘艦隊に対して一〇万台の飛行機が対抗するとせば、仮にその飛行機の半ばが戦争前に戦闘不能に陥る場合があるとしても、勝敗の帰趨(きすう)おのずから明白なものがある。今日、諸君が自動車を所持さるると同様に飛行機を購入されて、よろしく自家交通の用に供せられんことを望む次第である」と、流石に炯眼(けいがん)達識の言葉であり、民間人最初の獅子吼(ししく)であつた。これに対し菊池大麓博士が来賓を代表して答辞を述べ、一同協会発展のために乾杯した。



末延道成氏

それから別室で田中館博士、陸軍工兵大尉石本祥吉、同砲兵大尉桜井養秀(後に少将)、海軍大尉金子養三氏ら、何れも航空機や、海外の航空事情などに関する講演があつて十時半、散会したが、朝野の名士を一堂に集めた航空講演会は、これが嚆矢(こうし)だつた。

かくて新しい改元の年は暮れたが、この一九一二年後半の海外情勢に目を移すと、イギリスでは軍用飛行機の懸賞製作が行われ、コデー大佐の複葉機(機名その他不詳)が一等に当選している。フランスではサンマローに水上飛行大会が開かれ、ラブール氏がアストラ式複葉機で優勝し、ルガニヨー氏が一八、〇〇〇呎の高度記録をつくり、またフールニー氏は一一時間三〇分の滞空記録を出したほか、軍関係では陸軍大演習に六〇余機参加の威勢さを示し、ことにパリに開かれた第一回飛行機サロンには、多種多様の飛行機が出陳されて精密巧緻(せいみつこうち)をきそつたことは偉観(いかん)だつた。

十二月に入つてイタリーとトルコの間に戦火がおこり、イタリーの軍用機は戦線に動いて偵察に任じ、軍用兵器としての試煉は各国注視の的となつてクローズアツプされていた。

その二　帝国飛行協会の成立（大正二年―一九一三年）

（一）最初の犠牲木村鈴四郎、徳田金一両陸軍中尉

所沢の練習ぶり――軍用機並び気球搭乗者保護令と一時賜金及び航空手当給与令――パルセヴアール式飛行船潰ゆ――木村鈴四郎砲兵中尉、徳田金一歩兵中尉の殉職――高左右氏の快翔と免状獲得――武石氏のスメルザ飛行後援会――都築氏の飛行と落下傘発明――山田猪三郎氏死去――滋野男爵、所沢を去る

御用始めを待ちかねた所沢と追浜では、早朝から格納庫の大扉を開き、あるだけの飛行機をひき出して元気一ぱい初春を寿いだ。所沢では岡中尉ら五人の練習将校がおもにブレリオ式と会式で教官徳川大尉の監視下に単独練習を積んでいたが大体、気球研究会や陸軍部内では軍事用の空中機関として気球、飛行船を選ぶべきか、あるいは飛行機を主とすべきかについて、最近まで確固とした意見がまとまつていなかつた。ドイツあたりでは既にツエツペリン飛行船が実用の域を確立し、その真価は世界的のものになつているが、同時に飛行機の発達もこの両三年来、各国とも顕著なものがあり、ことに構成材料、整備、取扱い、それから製作費の点で飛行機の方がはるかに簡易であるのと、軽発動機の目に見えての進歩に乗じて飛行船を置きざりにしてゆく傾向が強いので、研究会でもこの点を重視し、軍用のやむを得ざるもののほかは気球類の研究はあとまわしとして、まず全力を飛行機に注ぐ方針が一応決定して、まだ間のない時であつた。

それで練習の日課は　㈠毎朝、飛行前に気象観測所は必ず風位、風向、風速など観測の結果を標示板に表示すること　㈡練習は必ず教官の肯定する風速二㍍内外の無風状態なること、㈢練習後、機体の手入、点検、調整後は代課としてブリキ細工、ハンダ作業、線曲げ手伝い、その他の実習をなすこと、㈣飛行術修得上必要なる補助智識として空気力学、材料抗力などの学科を学ぶことが内規されていたが、早朝の無風時を限定しているので一人当り五分ないし一〇分間も飛べばいい方で、練習時間がまことに窮屈だつた。もちろん搭乗者の危険を顧慮（こりよ）してのことではあつたが、同時に機材の損耗をおそれての控え目でもあつた。ことに学科といつても正規の教科書があるわけではなし田中館博士、横田成年工学博士（後に帝国大学航空研究所長）、栖原豊太郎工学士（後に工学博士）ら、帝国大学教授の出張講義をノートするくらいのものであり、種々の実験をやつて見たくつても、その設備が皆無のありさまで、せいぜいブリキ細工やハンダ作業など、職工と肩を並べての日課だつた。

たとえば偵察将校は地図を必要としたが、あけ放しの機上でこれをひらくことはむずかしい。そこでいろいろ工夫した揚句、上下に地図を繰出せるようにまん中に心棒（しんぼう）のある小箱を造り、この中に所要の地図を細く切つてつぎ合わせたのを心棒に巻きつけておき、箱にひもをつけて首にかけるものを作つて見たり、小刀、鉛筆、報告紙、報告袋などを入れる雑嚢にも、外側に鉛筆差しや小刀差しをつけて急ぎの間に合うようにし、また飛行中、肝心の報告を落としても地上で探し出すのが中々困難なので長さ六寸、径一寸の革製の筒を作つて、これを報告筒と名づけ、紅白の布切れを結びつけて投下するというふうに、暗中模索（あんちゆうもさく）を個人の知恵で解決していた。

後年、時の一期生だつた武田次郎氏は、「事実、われわれはえたいの知れない飛行機に乗せられて、理論もわからず、技術も不十分で、飛べという命令で飛び、行けという所へ行く時の気持は当時のものでなければ恐らく理解の出来

るものではない。空模様や気象状態とにらみ合つて、その日その日の無事をお互に祝し合い、また明日も生き長らえんことを衷心から希望した。そしてお互の感想を持ち寄つて飛行機に対する理解を深め、航空に関する微細な知識を啓発し合つたもので、実際のところ、こんな訳のわからんことで一命をむだにするのは如何にも残念でたまらなかつた。徒らに死を恐れるのではなく、何が何やら理窟がわからずに犬死するのがいやだつたのである。ことに操縦者をつかまえて自動車の運転手かのようなことをいわれたり、取扱いをうけるのがとても不愉快だつた」と、述懐しているのを聞いても大半想像はつくのである。

二月二十四日附、政府は勅令第九号で「軍用機及び気球搭乗者保護令」を発布し、併せて陸海軍令で「軍用ノ飛行機又ハ気球ニ乗ジ航空演習ニ従事スル者ニ一時賜金ヲ給与スルノ件」を定めた。

搭乗者保護令第一条には、

「軍用飛行機又ハ気球ニ乗ジ、航空演習ニ従事スル者、自己ノ重大ナル過失ニ因ルニ非ズシテ演習中死亡シ、又ハ傷痍ヲ受ケ不具廃疾トナリタル時ハ本令ニ依リ別表ノ一時賜金ヲ給ス。該傷痍ニ因リ三年以内ニ死亡シタル者、不具廃疾ノタメ一時賜金ヲ受ケザル時、亦同ジ」

とあり、第二条には

「本人死亡ノ後ニ於テ給スベキ一時賜金ハ之ヲ其ノ遺族ニ給ス。前項遺族ト称スルハ寡婦、子、父母、兄弟及姉妹ニシテ本人死亡当時ヨリ引続キ同一戸籍内ニ在ル者ヲ謂フ。但シ本人死亡後出生シタル嫡出ノ子ハ死亡ノ当時、其ノ家ニ在ル者ト看做ス」

また第六条には、

「不具廃疾ノタメ受クベキ一時賜金ハ軍人又ハ文官ニアラザル者ニ限リ之ヲ給ス」

とあり、一時賜金は親任官三、〇〇〇円、高等官一等二、七五〇円、同二等二、五〇〇円、同三等二、〇〇〇円、曹長、海軍一等下士、判任文官三、四級俸、給料月額三〇日分五五円以上の者四五〇円、陸軍二等卒、海軍四等卒二四〇円、給料月額日給三〇日分一二円未満の者一五〇円などである。

また同時に航空手当が支給されることになつて、左の規定が布かれた。

飛行機	将校、同相当官	六等以下
	高等官二等以上	高等官三等以下五等以上
	三円	二円
気球	二円	一円五〇銭
	准士官	判任官二等以下
	判任官一等	兵卒、傭人
飛行機	一円	五〇銭
気球	七〇銭	三〇銭
		二〇銭

そして「教導ノ目的ヲ以テ一日数回航空スルトキハ定額ノ二割以内ヲ増給スルコトヲ得」るようになつており、にわかに優遇奨励の道がひらけたのである。

おりから日比谷では帝国議会が開かれており、陸軍省官房からの問合せもあつて二月半ば、徳川大尉は会式三号機で所沢から代々木へ飛び、飛行実施の練兵場下検分を行つてから三月末を期して貴衆両院議員招待の計画が出来た。それには練習将校の野外飛行訓練の意味もあり、パルセバール式飛行船も参加することになつて、新聞では「巨鯨と隼来る」などと書き立てたが、飛行機に対する「隼」の代名詞は既にこのころから誕生したものである。

当日三月二十八日、代々木が変更されて青山練兵場が発着陸場にきまり、北白川、久邇、朝香宮三殿下をはじめ、木越安綱陸軍大臣、斎藤海軍大臣以下の軍部連、貴衆両院議員らが天幕を埋め、外周を万余の群集でとり巻いた。

晴れの見せ場なので早朝の無風状態などとはいつていられず、午前十時二十三分、はるばる鉄路沿線を伝わつて来た木村中尉操縦、阪本少尉同乗のトンボのようなブレリオ式単葉が、まず先頭に降りて万雷（ばんらい）の拍手をあびた。次いで徳田中尉操縦の会式三号機、岡中尉操縦の同式二号機と続いて、いかにも堂々と機首を並べ、「プロペラは右へ回るのですか、左へ回るのですか」などの議員の質問に答えているところへ轟々とパルセヴアール式飛行船が、その巨体を現わし、権田原寄りの方から降下姿勢に移つて、新聞のいう巨鯨（きよげい）の腹を見せながら約三〇〇㍍の低空へさしかかつた。

すると丁ようど垂らしてあつた着陸用の綱が、市電の架線に触れたと見る間に、たちまち長蛇（ちようだ）のように二重三重に巻きついてしまい、その前進力に乗じて電柱を二本ばかり見事に引き抜いて船体は大きく一と揺れした。そして切れた架線からはパッと火花がほとばしり、満場かたずをのんだが幸い爆発せず、船もろとも明治天皇葬場殿跡の更衣所上に落ちて大破した。

総指揮の益田済大尉、操縦者岩本技師ら数名の搭乗員はけがもなかつたが、地上で終始この遭難を見ていた田中館博士は大いに責任を感じ、帰途陸軍省に走りこみ、岡市之助次官（後に大将、陸軍大臣）に会つて口頭で進退伺を申し出た。しかし反対に慰さめられ、原因究明に骨折つてもらいたいといわれて引き下つて来た。

原因は索がからみついたからの単純な出来事で、船体そのものに異状はなかつたのだが、念のため残骸を所沢へ運んで調べて見ると、気嚢に相当いたみの来ているのを発見して、案外その早いのに皆驚いた。まだドイツから水素発生機が届いていないので、硫酸と鉄とで工作したため、おびただしい酸気のあるガスを含んでいて、それが気嚢の腐蝕を早からしめたらしく、遭難の直接原因は着陸前の浮力減退で加速度が大となつて綱と架線を接触せしめたものと考えられた。かくてパルセヴアール式一三号型の幕は短く閉じられたのである。

この思わざる大事故に来賓はじめ手に汗を握つたが、やがて飛行機の帰還出発に気をとり直して見守るうちに、まずブレリオ式の試運転後、再び木村中尉操縦席につき、横に徳田中尉が同乗して午前十一時二十六分、黄塵をのこして離陸すると練兵場上空を半周の後、新緑の武蔵野を西の方へ飛び立つた。



木村砲兵中尉

次いで岡中尉の会式二号機、阪元少尉の同三号機が飛び立ち、あと見送つた観衆ははじめてホッと息をつき、人垣は徐々に解かれていつた。

留守をまもる所沢飛行場では同五十分頃、先頭のブレリオ式をはるかな上空に発見して待つ間もなく、飛行場附近の松井村大字牛沼の山林上三〇〇米に颯爽（さつそう）と現われ、機首を下げて降下のかまえにはいつたその瞬間である。見るも恐ろしい左翼の空中分解を起し、木村中尉必死の操縦も及ばず、万事休して麦畑の中に隕石（いんせき）の如く落下した。

最後まで握つて離さなかつたハンドルに額を粉砕して木村中尉はこと切れ、そのひざに抱きついたような姿勢で外傷のない徳田中尉は、内出血で顔も胸も紫色に変つて瞑目（めいもく）していた。中尉の腕時計は正に十二時をさしてとまつていた。けだし内地における最初の航空殉難者である。



徳田歩兵中尉

木村鈴四郎中尉は金沢市南町木村三行氏の養子で享年二八。まだ独身だつた。

徳田金一中尉は山口県吉敷郡宮野村の出身で、所沢町に家庭をおき、菊枝夫人との間に一男一女があつた。享年二九。

翌日、両中尉は正七位勲六等単光旭日章に叙位叙勲され、特に祭祀料が贈られた。新聞社は号外を発行してみぞうの殉職をたたえたのに呼応して、一般世間からの同情は翕然（きゆうぜん）としてあつまり、短時日の間に各方面を通じて四万円の弔慰金があつまつた。また東京のやまと新聞社では読者から醵金して遭難現場に記念碑（後に所沢駅前広場に移す）を建てて弔魂した。

原因となつた翼面は所沢で予備品とつけ替えたもので、ボルトなどはフランス製だつたけれども、張線は日本製のものなので特に二重に張つてあり、調査の結果、空中分解の直接原因はその左翼の挿入点が離脱したものであるということに一応決定した。そしてこの三月二十八日は、わが航空の門出に最悪の日として関係者に長く印象づけられたのだつた。

この間における民間の動静をながめると、一月早々、山口県熊毛郡伊保庄の宗里悦太郎氏（後に第一航空学校長）が上京して、その考案に成る水陸両用複葉機の特許第一三三一四号をうけて稲毛海岸で実物製作に着手したが、氏は山口高等師範学校の出身である。するとまた、同じく単葉の水陸両用機で第二三四

二一号の特許をとつた人に東京芝白金三光町の福原和太郎氏があり、新らしく登場する研究家が少なくなかつた。

一方、近藤氏を犠牲にした在米同胞飛行家は、その雪辱に奮起し、高左右氏は改造の六〇馬力第三号機をもつてアラメダ市海岸サンセット飛行場で練習していたが、十分自信を得たので二月十六日、披露の意味で友達や知己を招いて公開飛行を催した。

これが当つて、はで好みで気軽なヤンキー・ボーイとて、後年の大陸横断飛行家ロバート・フアウラー、曲技飛行家ブレークリー、郵便飛行家ハービー・クラックフオード氏などの若手連が声援して飛行会を賑わせ、高左右氏は午後二時から第一回に一六分、第二回に一一分、第三回は二〇分と闊達な飛行ぶりを見せて日本人飛行家の評判を発揚した。

しかしまだ免状をとつていないので、すすめられるままに三月四日、太平洋飛行倶楽部の役員立会いのもとに国際飛行機操縦士検定試験をうけることになり、五〇㍍の高度で四〇〇㍍間隔の二柱をめぐつて8字形飛行を連続五回行つてから、空中滑走で五〇㍍の円内に制限着陸する飛行を一回と、一、〇〇〇㍍以上の高度飛行一回とを規定通り見事にやつてのけて首尾よく第二一九号の免状を獲得（かくとく）した。

引続き二十三日にはシヤトル市で強風中を前後四回、延べ四八分間を飛行したが、最後の時は風いよいよはげしく、さんざんにもてあそばれて命からがらの冒険だつた。

同様、武石浩玻氏も帰心矢の如きに駆られながら飛行機を携えて帰国の道を講じていたが、スメルザ市の日本人会幹事で長野県人寺畑広一氏が、これを見かねて斡旋の労をとり、同志を募つて寄附金を集める計画をしてくれた。

武石氏はこれに感謝し、スメルザ飛行後援会を起して和歌山県人浅利鶴松氏の六〇〇㌦を初め、醵金四、〇〇〇㌦に達したのでドミングスの飛行機会社に注文してチヤーレス・デイ氏設計のホールスコツト式六〇馬力搭載の翼幅一三㍍のカーチス式推進機をようやく手に入れた。

そこで三月五日の朝九時半、ドミングス飛行場から空中輸送かたがたスメルザ後援会の人達に挨拶のため、三〇余㌔を飛んでウキンタースバーグを訪問し、附近を旋回しながら新機を披露しつつ三七分の飛行で予定地に着陸し、白人をまじえた数百名の出迎えや見物にとり囲まれて喝采をうけた。やがて再びドミングスに帰つて積み出しをおわり、同月十五日、サンフランシスコ出帆の春洋丸で故国へ晴れの旅路についたのである。

しかもその途中、木村、徳田両中尉の遭難を知つて太平洋上、ひとしお感慨の深いものがあつた。

また別にこの三月二十八日、都築鉄三郎氏は三重県津市で飛行会開催の準備に追われていた。両中尉の悲壮な最期は全国民を衝動させ、知るも知らぬも飛行機への関心を深める源（みなもと）ともなつた。

そのなまなましい衝撃（しようげき）の朝、都築氏はくろやまの観衆にとり囲まれて、珍しい流線型の機胴をもつた単乗機で数回の飛行を試み、操縦ぶりも次第に鮮かに二日間を飛びおさめて四月一日、同県一志郡久居町の練兵場で再開した。

午前九時、第一回の飛行を開始し、高度八〇㍍で会場を一周、隣接の久居町上空を飛んで練兵場へ帰つて来たが、そこには警戒線を突破した観衆がクモの子を散らしたようになつているので、都築氏ははたと当惑し、着陸の意思表示のため一〇㍍くらいの低空を一周しているうちに車輪が格納庫の屋根に触れて滑り落ち、機体は大破、都築氏は地上に投げ出されて一時失神の大事を見たが、間もなく回復して事なきを得た。

しかし自信満々の同氏は二、三日の静養後、機体の修理を急いで五月十一日、奈良線兵場で再挙を図らんとして、その第一回飛行にスタートし、離陸して正に三㍍くらいに達したかと思うころ、今度は主翼の張線が切れてばさりと墜落、脚部を破損してまたもとやにつくことになつてしまつた。

その後、同氏は矢つぎばやに地方数ケ所を巡業したが、いずれもかんばしからず、中々観衆を堪能させる快翔ぶりを見せなかつたが、やがて自分の保身用に考えたか、圧搾空気利用で開く落下傘を発明するようなことになつた。これは直径三八㍍、総重量一二㌔余りの大きなもので墜落の場合、圧搾空気タンク

からの圧力で展開し、五五㎏の体重の人をつるして秒速一㍍四㌢の速度で降下するというのであつたが、実験の結果は失敗に終つて、この先覚者もついに最後をかざるに足る記録を残さずして退き、後に中国革命軍から頼まれて造つた飛行機を最後にして、いさぎよく航空界を去つて行つた。

また一方では立派な契約書をとりかわして譲渡した飛行船にからんで、はからずも中国革命軍首脳部と系争最中の山田猪三郎氏は、かねて三〇〇馬力発動機装備の設計で四、五〇〇立方㍍の大飛行船を考えていたが、前年末から健康がすぐれず、医師の診断では糖尿病ということだつたが、後事を豊間靖氏に託して湯ケ原温泉に療養していた。

しかし病勢次第に悪化するので東京の帝大附属病院に入院し、佐藤、三浦両国手の治療をうけて専念回復につとめたが、不幸にも背中に悪質の痒（よう）を併発し、これが致命症となつて再びたち得ず、四月八日午後十一時、夫人、子女を初め、大勢の門弟にみとられて大なる抱負をいだきつつ他界したのである。享年五一。

夜明け後間もないわが航空界にとつては、まことに惜しむべき材幹を失つたものであるが、氏の三女きえ子さんは豊間靖氏に嫁ぎ、山田氏没後の気球製作所は豊間夫妻に継承されて今日に及び、長らく陸海軍や逓信者、中央気象台などの指定工場として活躍したのである。

山田氏没後、門下の一人で主に工作にたずさわつていた田村嘉秀氏は、東京新宿のヴイクター護謨会社の工場を借りて五〇馬力二基装備の二、〇〇〇立方㍍飛行船を設計して試作に着手したが、完成するに至らず、山田氏の前に山田氏なく、山田氏の後にもついに再び今日まで民間に飛行船建造者は現われなかつたことになるのである。

久しく所沢に風雲を望んでいた滋野男爵も、数回の試飛行を繰返して四月二十二日、愛機わか鳥号を駆つて三〇〇㍍に上昇し、飛行場外郭を三周して快調と見るや、機首を転じて松井村柿木台上を回つて故木村、徳田両中尉遭難の跡を弔い、再び飛行場に帰ると鮮かな8字形飛行などを行つて帰朝以来の記録四五分間の会心の成績を挙げ、とかくの風評を一そうして颯爽たるものがあつたが、同氏はほとんどこれを最後にして、その秋、所沢を去り、臨時軍用気球研究会御用掛の職も辞して民間に下つた。

そして愛機わか鳥号は、氏が所沢にいる時分、研究会で無論、同氏承諾の上だつたが、その発動機アンザニー六〇馬力を一時、他の機体に転用している間に破損してしまつたので再び同氏の快翔は望みうすきものとなり、関西に居を移しておもむろに後図（こうと）を策するかに見えたが、先覚の凋落（ちようらく）しきりの時、また一葉おつるの感が深かつた。しかも先駆者が功成り名をとげることはきわめて異数で、大低はその非凡な天才的出発にかかわらず、完成への忍苦努力が報われずに中道で折れたり消えたりすることは、今も昔も変らぬ世相の厳しいならわしであるが、わが民間航空のこの前後は、最もそれが激しかつたようである。

（二）日本航空協会と帝国飛行協会の合併

日本航空協会技術委員を委嘱――外国飛行機購入の相談――帝国飛行協会の合併交渉――合併成立――新飛行協会の組織――木村、徳田両中尉弔慰金――木村中尉厳父の篤行と徳田中尉遺児

日本航空協会の創立前後、磯部氏は訪問先きでよく新たに帝国飛行協会の創立計画があるのを耳にし、「あれとは別なのか」「どうして一しよにやらないのか」「一つになつたらどうか」などといわれて返事に困つたことがある。

すなわち国民新聞の社会部記者だつた中村英という人が計画し、在社当時、陸軍関係を担当していた縁故から、臨時軍用気球研究会幹事の軍務局工兵課長井上幾太郎大佐に民間研究団体の設立を提案したところ、大佐はその趣旨に賛意を表して中村氏の創立運動に、なにがしかの援助を与えるところがあつた。

ただ同大佐が日本航空協会の創立を全く知らないわけでもなかつたろうが、磯部氏はあまりそのうわさを聞くので、ある時の理事会に報告したが聞き流されてしまい、会員勧誘の邪魔になつてやりにくいことはなはだしかつた。

そのころ、隠居の伊賀男爵から元大蔵省地方専売局の主事だつた大原哲治氏を協会へ紹介して来た。同氏は航空事業に興味をもち、かたがた協会の仕事がして見たいという希望なので、磯部氏が一度、面接してから主な理事に相談して、磯部氏の仕事を無報酬で分担してもらうことになつたが、既に五十四、五の老境でもあり、寄附金勧誘のような仕事は不得手というわけで相変らず磯部氏が、早朝からの間断ない奔走で会員募集が続けられていた。

前年末において未払込の入会金をほとんど集めたので、協会の資産は約一万円足らずにのぼつたが、理事の間にそろそろ飛行機購入の希望意見が出はじめ、㈠飛行機一台、グライダー一台を外国から購入すること、㈡日本内地の研究家に対して、飛行機の設計製作を懸賞募集すること、の二項が決せられた。特にグライダー一台を買うというのは、外国雑誌や新聞の影響で、飛行機よりも安全なものと見なされ、誰にでも簡単に乗れるものと想像したからであつた。

しかしこれがためには専門家に相談する必要があり、技術上の諮問（しもん）機関がないのはなにかに不便なので、技術委員を編成することになつて田中館愛橘、横田成年両博士、海軍中佐山内四郎、陸軍工兵少佐郡山真太郎（後に中佐）のいずれも気球研究会の委員四氏と、理事中の工学博士須田利信氏を委嘱することに内定して承諾を求めた。

それと同時に一夕、専門家をよんで話を聞こうというので一月末、帝国ホテルに講話会を開催した。



井上仁郎陸軍少将

協会側の出席者は会員二〇名ほどで、招聘の専門家は田中館博士を初め、これまた、いずれも気球研究会委員の井上仁郎陸軍少将、山路一善海軍大佐、梅北兼彦海軍少佐と中島知久平機関大尉だつたが梅北、中島両氏はフランスとアメリカの視察談を行い、そのあとで末延、波多野氏らから輸入飛行機について相談をかけた。が、それぞれの立場から種々の議論や意見が錯綜（さくそう）したためなかなかまとまらぬのみか、グライダーは「時代逆行だ」と一笑に附されてしまつた。

ところがその席で、井上仁郎少将から全く別な意外な問題がもち出された。

それは前述の帝国飛行協会で、同会は中村英氏の奔走で会長に蜂須賀茂韶侯爵を置き、主に軍、官要路の人々を役員にして資金調達に苦心を続けつつあるが、全然成績があがらぬため成立ははなはだ見込うすである。しかしこのまま消滅するのも残念なので、この際、日本航空協会と合併したい、という幹部間の意見が一致したので、ちようど今夜の機会を幸い、非公式に提案する、という申出だつた。

しかし航空協会としては少くも重大問題であるから　追つて正式に理事会で協議のうえ何分の回答をすると約束したが、そのあとで雑談中に、海軍の山路大佐は、協会のようなものは幾つあつても差支えないものだから、やはり従来通り別々の方がよかろう、という意見を漏らしたのに対し、実業家の小川鉤吉（台湾製糖株式会社長）、福原有信（資生堂主）氏らは、両方で競争的にやるべき性質のものではなく、共倒れせぬうちに合併が得策であると反駁（はんばく）した。合併に不賛成の山路一善大佐は、あにはからんや、帝国飛行協会の常議委員の一人であつた。

そこで間もなく航空協会では理事会を開いて討議したが、「合併敢て拒むに及ばないが、まず帝国飛行協会現在の実質を詳かにする必要がある。その上でないと何とも決定致しかねる」こととなり、磯部氏が帝国飛行協会の役員間を歴訪して、その調査に当つた。

その結果はすこぶる簡単で、役員は会長のほかに常議委員と評議員が一応編成されてはいるが特設の事務所はなく、醵集金もまた一銭もない現状だつた。

常議委員は陸軍工兵大佐井上幾太郎、衆議院書記官長林田亀太郎、貴族院書記官長太田峰三郎、根津嘉一郎、海軍大佐山路一善、子爵三島弥太郎の六氏、評議員は以上の常議委員の外に陸軍少将井上仁郎、子爵工学博士井上匡四郎（後に貴族院議員、帝大教授、技術院総裁）、服部金太郎、衆議院議長大岡育造（後に文部大臣）、大倉喜七郎、陸軍次官岡市之助中将、樺山愛輔、工学博士横田成年、陸軍少将田中義一（後に大将　男爵　内閣総理大臣）、理学博士田中

館愛橘、海軍次官財部彪、高田慎造、子爵陸軍中将曾我祐準、中央気象台長理学博士中村精男、特許局長中松盛雄、村井吉兵衛、山本条太郎、海軍中佐山内四郎、男爵松岡康毅、男爵田健治郎、安達謙蔵（後に内務大臣）、男爵海軍中将有地品之允、子爵清浦奎吾（後に伯爵　内閣総理大臣）の立派な顔ぶれである。

次ぎに創立趣意の全文は、（原文のまま）

「欧米に於ける科学の進歩は遂に人類飛行の理想を実現し、これに伴つて陸上、水上の交通機関も一大革新を促し、列国は競ふて気球、飛行船、飛行機、自動車、自動艇等によつて其の勢力の発展に努め、到る処、民間に協会、倶楽部等の団体設立され、政府之を援助し、独り学者、軍人が専門的に研究しつゝあるのみならず、飛行思想は一般に普及され、この趣味は今や、欧米社会を風靡しつゝあり、是等の事業は実に第二十世紀史中に特筆さるべき世界的大産物といふも過言にあらず。之を列国の現状に見るに、独逸に於ては伯林に帝国国立航空倶楽部及び帝国自動車倶楽部あり、皇帝自ら其の保護者として統轄し、聯邦亦各倶楽部を設立し、王侯之が総裁たり。会員には皇族、大臣、学者、富豪及び上流の紳士を網羅し、苟も紳士にして倶楽部の徽章を有せざれば社交上の恥辱とせり。仏蘭西に於ては議会進んで飛行奨励費、自動車保護金を討議し、巴里の飛行倶楽部は全国数十の倶楽部を統轄し、航空士の認可、空中法律的制裁等、恰も空中省の如き権能を有し、自動車に関しても民間多数の倶楽部ありて只管其の保護と奨励に努め、以て世界の趨勢に先んぜんことを期し、国民は殊に航空器、自動車等に趣味を有し、挙つて之が進歩研究に資しつゝあり。露国は艸近盛んに之が発達を督励し、皇帝自ら義捐金を募集し、飛行倶楽部をして資金の不足を感ぜざらしめ、陸軍大臣は殊に是等の航空事業に意を用ひ、進んで民間各種倶楽部を奨励しつゝあり。英国に於ては飛行協会及び王国自動車倶楽部は皇帝を名誉総裁に戴き、事業は官民聯合の下に活動し、新たに大学を創設し、競技に懸賞に其の全力を尽し、貴顕紳士は争つて倶楽部員たらんと欲す。米国に於ては既に到る処、多数の倶楽部創設され、従つて研究家甚だ盛んにして一意、空界の覇権を掌握せんとせり。墺洪国に於ては皇帝自ら保護者となり、倶楽部の長官を任命し、部員には名門富豪の子弟を集め、列強に後れざらん事を是れ努む。伊国に於ても伊太利航空協会の保護者は皇帝自ら任じ、政府は航空器、自動車等の発達に力を尽し、鋭意其の普及を促しつゝあり。列国が官民一致、航空事業の進歩発達に熱中しつゝある既に斯の如し。されば列国航空器、自動車等諸機関の発達は、今や将に試験の時期より実用の時期に入らんとし、軍事に交通に着々其の目的を達せんとせり。顧るに我国の現況は如何。航空器発明家は続々現はるゝも未だ実地に飛行を試みたるは僅々一二に過ぎず。又民間に熱心なる研究家なきに非ざるも、之を保護し奨励すべき何等の機関を有せず、若し之を現在の儘に放任せんか。何の日にか日進月歩の欧米の趨勢に比肩することを得む。政府は曩に臨時軍用気球研究会を設立し、今や着々研究の歩を進めつゝあるも、其の目的は専ら軍用航空器の研究にありて、民間と交渉する所極めて少く、自動車に至りては漸く近時、軍用自動車調査会開かれたるのみにて、共に民間未だ其の施設を見ざるを憾まずんばあらず。惟ふに我が航空器、自動車界の発展を期せんとせば、一に欧米の例に見るが如く、民間に有力なる保護、奨励をなすべき団体を設け、官民一致協力して発展の道を講ずるの外あるべからず。是れ吾人同志が敢て帝国飛行協会の組織を発企せる所以なり。冀くは大方有志の士、奮つて御賛同を賜はらんことを」

の長文であつた。

それから定款の草案なるものは、

第一章　名　　称

第一条　本協会ハ社団法人トシテ帝国飛行協会ト称ス

第二章　目　　的

第二条　本協会ハ主トシテ気球、飛行船、飛行機等ノ航空事業及自動車、自動艇等の普及並ニ発達ヲ計ルヲ以テ目的トス

第三条　本協会ハ前述ノ目的ヲ達スル為メニ航空機、自動車、自動艇等ノ研究、講演、出版、練習、競技、審査、教育等ノ事業ノ全部若クハ一部ヲ行

フモノトス

第三章　事務所

第四条　本協会ハ事務所ヲ東京市ニ置キ之ヲ帝国飛行協会本部ト称ス

第五条　本協会ハ時宜ニ応ジ支部ヲ設置スル事ヲ得

第六条　本協会支部ノ設置ハ本協会規則ニ於テ之ヲ定ム

第四章　会員

第七条　本協会ノ会員ヲ普通会員、賛助会員、特別会員、名誉会員ノ四種トス

第八条　普通会員ハ入会ノ際金拾円ヲ本協会ニ納付シ毎年会費トシテ金拾弐円ヲ納ムル者ヨリ成ル

但シ本協会ノ事業ニ稗益アリト認メタル者ニハ評議員会ノ決議ニヨリ入会金ヲ免シ会費ヲ低減スル事ヲ得

第九条　賛助会員ハ本協会ノ主旨ヲ賛助シ一時若クハ数回ニ金参百円以上ヲ醵出シタル者ヨリ成ル

第十条　特別会員ハ本協会ノ事業ニ特別ノ稗益ヲ与ヘタル者、或ハ一時若クハ数回ニ金壱千円以上ヲ醵出シタル者ヨリ成ル

但シ前者ノ場合ニハ評議員会ノ決議ニ依ル

第十一条　名誉会員ハ本協会ノ事業ニ特殊ノ功績アリタル者ニシテ評議員ノ決議ニヨリテ其ノ推選ヲ承諾シタル者ヨリ成ル

第十二条　普通会員ノ入会ニハ会員二人以上ノ紹介ヲ要ス

第十三条　会員ニハ会員章ヲ交附ス

第十四条　会員退会若クハ死亡ノ際モ其納金ヲ返戻セサルモノトス

第十五条　入会ノ拒絶及会員ノ除名ハ評議員会ニ於テ議決シ其理由ハ告知セサルモノトス

第五章　評議員会

第十六条　本協会ニ評議員会ヲ設ク

評議員会ハ評議員三十名以内ヲ以テ組織ス

但シ業務ノ発展ニ伴ヒ総会ノ決議ヲ以テ評議員数ヲ増加スル事アルヘシ

第十七条　評議員ハ名誉職トシ総会ニ於テ会員中ヨリ選挙ス

第十八条　評議員ノ任期ハ三ケ年トス

但シ重任ヲ妨ケス

評議員ニ欠員ヲ生シタル時ハ評議員会ニ於テ会員中ヨリ之ヲ補欠シ其任期ハ前任者ノ残期間トス

第十九条　評議員会ノ同意ヲ得テ会長ハ会員中ヨリ常任委員若干名ヲ選任シ本協会ニ於ケル学術技芸上ノ事ヲ掌ラシム

第二十条　評議員会ハ機宜会長之ヲ招集シ本協会ニ関スル重要ノ事件ヲ議決ス

第二十一条　評議員会ノ議事ハ出席評議員ノ意見ニヨリ過半数ヲ以テ決シ可否同数ナル時ハ議長之ヲ決ス

第二十二条　評議員会ハ議長ノ外、評議員三分ノ一以上出席スルニアラサレハ議決ヲナスコトヲ得ス

出席者前項ノ員数ニ充タサル時ハ会長ハ二週間内ニ更ニ評議員会ヲ招集スルモノトス

第六章　総裁及役員

第二十三条　本協会ハ総裁ヲ推戴ス

第二十四条　本協会ハ評議員会ノ決議ニ基キ一切ノ事務ヲ執行セシムルタメ正副会長各一名及理事十名以内ヲ置ク

第二十五条　正副会長及理事ハ評議員会ニ於テ評議員中ヨリ之ヲ選挙シ其任期ハ評議員ノ任期ニ依ル

但シ重任スルヲ妨ケス

正副会長及理事中欠員ヲ生シタル時ハ評議員会ニ於テ之ヲ補選ス、補選者ノ任期ハ前任者ノ残期トス

第二十六条　会長ハ本協会ニ関スル一切ノ事務ヲ総理シ属員ヲ任免シ総会及評議員会ノ議長トナルモノトス（どの資料にも第二七条は欠号している）

第二十八条　本協会ニ監事三人ヲ置キ会計監督ノ任ニ当ラシム

監事ハ総会ニ於テ東京市在住ノ会員中ヨリ選挙シ其任期ハ三ケ年トス

但シ重任スル事ヲ妨ケス

監事中欠員ヲ生シタル時ハ評議員会ニ於テ会員中ヨリ選挙シ其任期ハ前任者ノ残期間トス

第七章　総　会

第二十九条　総会ヲ分チテ定期総会及臨時総会トス

第三十条　総会ノ議事ハ出席会員ノ過半数ノ賛成ヲ以テ決ス、可否同数ナル時ハ会長之ヲ決ス

但シ定款変更ニハ出席会員ノ三分ノ二以上ノ同意ヲ要ス

第三十一条　定期総会ハ毎年四月ニ会長之ヲ招集シ会務報告、評議員ノ選定及本協会事業ニ関スル決議ヲナス

第三十二条　臨時総会ハ評議員会ノ決議若クハ会員百名以上ノ賛成ヲ以テ請求アル時会長之ヲ招集ス

第三十三条　本協会ハ時宜ニ従テ専門ニ関スル有益ナル講話、試験、競技会等ヲ行フ

第三十四条　会員ハ総会ニ代理ヲ出スコトヲ得ス又出席セスシテ投票ニ加ハル事ヲ得ス

但シ評議員ノ選挙ハ書面ヲ以テスル事ヲ得

第八章　資産及会計

第三十五条　本協会ノ資産ハ会員ノ出資寄附及会員外ヨリ寄附ノ物件並ニ之ヨリ生スル利益ヲ以テ組成ス

第三十六条　本協会ノ収入及其ノ財産ハ之ヲ会員ニ分配スル事ヲ得ス

第三十七条　本協会ノ資産ノ管理及処分ニ関スル規則ハ評議員会ノ決議ヲ以テ之ヲ定ム

第三十八条　本協会解散ノ際残余ノ財産アル時ハ之カ処分ハ総会ノ決議ニヨリテ定ム

附　則

第三十九条　本協会ノ公告ハ本部所轄登記所ノ公告スル新聞紙ニ掲載スルモノトス

そしてこの外に四章から成る「規則」草案と、事業計画並予算を計上した「飛行協会設立計画書」があるが、磯部氏の調査が一応ついたところで再び理事会が開かれ、「大体、合併には同意するが、当方提案の諸件を承諾するか否かを内交渉して見ること」になつて、左の四項を合併条件とした。

一、会名は帝国飛行協会となすか、又は第三のものを選定する事

二、定款其他総ては日本航空協会現行のものを踏襲する事

三、会長は或る時期まで置かず、理事の協議制度となす事

四、事務員は現日本航空協会在員以上増さざる事

そこで交渉委員に倉知理事が選ばれ、帝国飛行協会からは井上工兵大佐が当事者となつて三月四日夕、交詢社で第一回の会合をとげ、更に同月十五日、再び同所で懇談して、左の諸案が妥協成立した。

一、会長は置かざる事、但し或る機会に於ては更に研究の事

二、会名は帝国飛行協会とする事

三、定款は合併後、協定の形式をとる事、但し実際は現航空協会のものを襲用する事

四、役員は現航空協会の役員の外、現飛行協会常議委員五名を理事とし、評議員は全部加入の事

五、事務の実行は航空協会現在の儘とし、増員せざる事

すなわち航空協会提出の合併条件がほとんどそのまま通つたので、あらためて交詢社で両会は別室でおのおの臨時総会を開いて原案通り異議なく合併を可決、ここにいよいよ新帝国飛行協会の発足となつたのである。

実に大正二年四月二十三日（二五七三年、一九一三年）であつた。

当日の旧航空協会側出席者は豊川良平、小川鉦吉、加藤正義、田川大吉郎、中松盛雄、並川邦三郎、倉知誠夫、平井晴二郎、須田利信、末延道成の一〇氏に磯部氏、旧飛行協会は井上仁郎、井上幾太郎、侯爵峰須賀茂韶、横田成年、田中館愛橘、中村精男、山路一善、男爵松尾臣善の八氏で、この顔ぶれの対照がきわめて際立つているところに興味があつた。

かくして席上、新協会の定款は旧航空協会定款を部分的に修正して理事を一五名以内に、評議員を七五名以内に増加し、新たに井上幾太郎大佐以下、旧飛

行協会の常議員中、三島子爵を除いた五名が理事に就任し、評議員は全部、協会の評議員に編入された。

それから中村英氏は当日、総会に姿を見せなかったが、協会から特に慰労金二〇〇円を贈つて今後の関係を打ち切つてしまつた。

この合併問題の最中に、木村、徳田両中尉の殉職があり、航空協会は両中尉の遺族に各金一、〇〇〇円の弔慰金をおくり、倉知理事が代表して陸軍省に奈良武次高級副官（後に大将　待従武官長）を弔問し、四月四日、青山斎場の陸軍葬には男爵近藤理事が参列して懇篤な弔辞を供えたのだつた。

都下有力な大新聞社は各個に弔慰金を贈り、紙上でも大々的に募集したが、日々、全国諸方面から集まる弔慰金は前にも小記したが莫大（ばくだい）なものであつた。その中には少店員、労働者、あるいは他家の台所に働く女性などの真心こめた零細（れいさい）な口数が無数にあり、美しい日本民族本然の姿を見るようだつた。

ところが篤行は篤行を生んで木村中尉の養父三行氏は、やがて井上大佐を介して金三、〇〇〇円を故人の追善供養のため新飛行協会に寄附し、航空事業発達の資金に提供された。

また徳田中尉の嫡子晃一君は長じて東京帝国大学航空科を卒業後、一時陸軍航空技術中尉の栄職に就き、亡き父君の遺志をりつぱに継いだのである。

（三）武石浩玻氏の殉難

武石氏帰国――大阪朝日新聞社主催都市連絡飛行――深草練兵場で殉難――遭難原因――「武石浩玻飛行奨励金」――陸軍購入のニユーポール式単葉機とモーリス・フアルマン式複葉機――沢田工兵中尉の高度記録二種――陸軍飛行機操縦術修得徽章の制定――第一期操縦将校の卒業飛行――第二期操縦術及び偵察術練習将校新任

「今さらに老いたる父母に涙をば　そそがしむべく帰るわれかな」の一首を詠（よ）みながら四月七日、新調の愛機を携えて帰国した武石浩玻氏は、まずその足で茨城県水戸在の郷里勝田村に入り、七二才の老父利兵衛翁、六二才の母なつ刀自、三七と三五才の如洋、仙之助の長兄、次兄に久方ぶりの対顔をしたが、心はやる氏は積もる話もそこそこに十日には上京して飛行協会を訪れ、磯部氏と面談わずか三〇分で直ちに大阪へ立つて行つた。

氏は大阪朝日新聞社が二度までもアメリカ飛行家を招いて航空啓蒙に尽した熱意に期待をもち、自身の故国における処女飛行もまた、同社の斡旋にまつのを得策として、その計画を胸にたたんでいたが、民間の補導機関たらんとする帝国飛行協会（そのころは日本航空協会）の意向もさぐつて見る必要があるので、朝日新聞社を訪れる前に、まず飛行協会に帰国の挨拶かたがた顔を出した訳であつた。

しかし協会としては、まだ創立間もない時であり、ことに合併問題の最中でもあるところえ、武石氏が何か非常に急いでいるらしく、も早日本へ着いた以上は一日一刻も猶予が出来かねるような鼻息なので、「それなら朝日新聞社に相談してごらんなさい」という磯部氏のすすめもあつて、予定通り駆け足で下阪し、同社の小西販売部長らと一気呵成に契約を整えて十九日、再び東上、故郷を訪れ、わずかに一泊して早々に上京したが、これが早くも肉親との最後の別れになつたのである。



武石浩玻氏

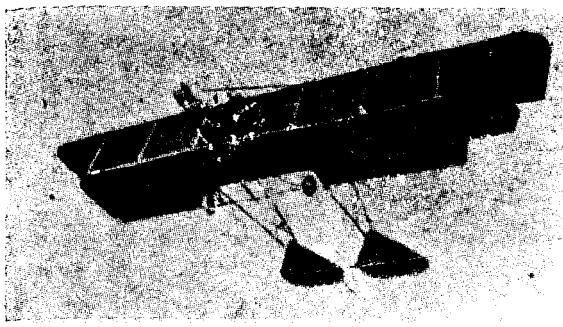
東京では大塚則鳴氏の愛国主義社に仮泊したが、氏は元来、水戸人だけに多分にその地方的伝統の気風をうけ継いでおり、「興国の気運に巣立つ子雀か」などの句作もあつて横浜に上陸前、頭髪を五分刈にして一種の国士的気概を蔵していた人であつた。

万端の手配をおえた大阪朝日新聞社では、五月一日附の紙上に「新帰朝の第一人者を迎えて、わが国未曾有の都市連絡大飛行（シティ・トゥ・シティ・フライ）」に賞金一万円をかけた京阪

神訪問大飛行の日程を書きたてた。五月一日は偶然、武石氏がアメリカで免状をうけた記念の日にあたるので、是非ともこの日に、と張り切っていたところが、案に相違した朝来の暴風雨で天幕張り格納庫は紙のように吹きとばされ、飛行機は主翼の一部と昇降舵を破損するという始末に二日間延期して三日の朝、鳴尾競馬場でいよいよ晴れの第一声を揚げた。

この日は風も薫る好日で六甲の翠巒（すいらん）もきわだち、会場には色とりどりの万国旗がはためいていた。賑やかな奏楽に和して試運転の爆音も一段と冴え、スタンドには外人飛行家の気らくな興行見物とはちがって、胸ひきしまる思いの観衆が刻々とつめかけていた。

革の飛行服に身を固めた武石氏は、友人田坂秀治氏に伴われて特別仕立ての花電車で姿を見せ、湧き返る歓呼の中に午前十一時四十分、故国の土に最初の車輪を滑らせて離陸、競馬場外部に大円を描き、観覧席の真上を三周して高度四〇〇㍍に上り、七分四七秒にして帰国お目見得の処女飛行を終え、次いで一時三十分、再び会場を中心に大きく三周する間に一、〇〇〇㍍の高空に達し、やがて徐々に降下して観衆の頭上二、三十㍍の低空を波状飛行し、一四分四三秒で見事な着陸を行った。



武石氏の飛行

更に三時五分、第三回の飛行に会場上を高く低く、あるいは急降下、急旋回の大胆な飛行ぶりを見せて一〇分二〇秒で第一日を大成功で終り、勇んで宿舎の田坂邸に引上げた。

翌四日も雲一つないうららかな快晴で微風そよぐあつらえ向きの日である。前日にも増した衆目の前で武石氏は助手の荒尾氏とともに精密な点検の上、十時二十二分、咲き乱れるクローバーの上を一発の号砲と奏楽に送られて大阪市訪問に離陸し、西から東へ大きな旋回の間に六〇〇㍍の高度を獲得して静かに機首を大阪へ向けた。

大阪市民は画期的壮挙の飛行機に心奪われて家根という家根、物干台、橋上に立つて外人飛行家に占有されていた市の上空を、今日こそ同胞飛行家の快翔で歴史を拭わんとする感激に打たれ、ことに城東練兵場は十重二十重（とえはたえ）の人がきで囲み尽された。

武石氏は阪神沿線をかすめて西大阪から斜めに南大阪の空に入り、おりから賑う天王寺公園の拓殖博覧会の上空を目ざして新世界通天閣北方に舵をとり、練兵場を目睫にしてじよじよに高度を下げれば、日にはゆる黄色い翼の先きに方向舵を踏んで、舵輪に軽くもろ手をかけた武石氏の雄姿は地上からもよく仰がれ、人みな手をふり、歓呼して迎えたのだった。

かくて武石氏は北折して練兵場上空に至り、半周して一直線に西方から十時四十分、都市連絡の第一区に成功して万雷のような拍手喝采の中に着陸した。

場内の一隅に陣どった高等工業学校の学生が三角旗を手に手に歓迎し、藤井第七旅団長、村山朝日新聞社長ら、次ぎ次ぎに握手して迎え、同社長令嬢ふじ子さん（後に同会長村山長挙氏夫人）から金襴（きんらん）の袋に納めた純金腕時計を贈り、しばしは歓迎のるつぼに包まれていたが、その中にも同志故近藤元久氏の遺族である令兄精氏夫人尚子さんが故人の令妹千賀子、康子、厚子の三人を伴れて武石氏と涙の対面をしたのは周囲の人目をひいて感慨深いものがあった。

小憩の後、京都市への第二区連絡飛行準備を整えた武石氏は、大阪衛戍司令官代理藤井少将から京都の長岡第一六師団長あてに「新帰朝の飛行家武石氏の大胆なる飛行に託して閣下に敬意を表す」と書いた名刺や、肝付大阪市長から井上京都市長あての封書をあづかってポケットにおさめ、数日前、祈願した男山石清水八幡宮の白羽の矢を支柱に結びつけて午後零時二十二分二十七秒、湧き起る歓声に包まれて再び離陸したが、途端に新聞社から託された五色のビラを撒布したところ、その一枚がプロペラー轂にからみついたので、いつたん着陸のうえ同三十一分、矢のような離陸ぶりで出直し、先きを急ぐもののように

真一文字に東北の空に黒一点となつて消え去つた。

武石氏は淀川に沿うて七、八百㍍の高度で北上し、沿道に歓呼する群衆、小学生に答えつつ天王山の険を克服して、ひたすら京洛の空に驀進（ばくしん）し、早くも陽炎（かげろう）燃ゆる深草練兵場をはるかのかなたに望んだ。

練兵場には歩兵第三八連隊長の久邇宮邦彦王、同妃俱子、同多嘉王、同妃静子殿下らおそろいで見えられ、長岡外史第一六師団長初め、軍、官、民多数が出迎え、今しも西の空から爆音高く現われた機影に、たちまち歓声の嵐が舞い上つた。

武石氏は練兵場手前でやや左方に旋回し、野砲兵第二二連隊上空を六、七十㍍の高度で北東に向つて後、五〇度ないし六〇度の急角度で降下したが接地寸前、正に零時五十五分三十秒、機首は着陸姿勢の水平に戻らず、無数の視線が集中したなかに、そのまま場の中央へんに前車輪が激突した。途端に濛々とあがる黄塵（こうじん）とともに左右の主翼はぐらぐらとゆれて地を打ち、尾部を空に向けて逆立ちとなり、主翼の外に冷却器を背にして前車輪の直上にまたがつていた武石氏は機とともに砂塵の中に没し去つた。

まことに間一髪、都市連絡の完成を目前にして、民間第一人者の期待をかけられた武石氏は、ついえた愛機の下に瀕死の重傷を負うて倒れ、場内は見る間に大混乱を呈したが、群集はあつけにとられて声をのんでいた。

長岡師団長は直ちに戦時同様の手当を命じ、時を移さず深草衛戍病院へ送つたが途中でこと切れ、馬杉二等軍医正以下のねんごろな手当もかいなく、幽明界を異にしたのであつた。

寸刻を経ずして新聞の号外となつて伝えられ、遺骸は衛戍病院の一室に安置されて三時半から長岡師団長以下幕僚、故人の親友田坂秀治氏、朝日新聞社員ら整列して慰霊の式を行つた。久邇大佐宮殿下には副官山崎歩兵大尉をお使として見舞いの言葉を贈られ、また西村朝日新聞編輯局長が、武石氏愛機へ宮殿下からの「白鳩」御命名書を伝達したのもあとのまつりとなつた。遺骸は同夜、田坂氏らに守られて大阪市西区土佐堀二丁目の同氏邸へ帰還した。武石氏殉難の趣き宮中に達し、鷹司侍従長に種々同情のお言葉があつたという。

また久邇大佐宮殿下が弔慰金一封をおくられたのをはじめ、真心の弔慰は日日絶えず、朝日新聞社の金一万円を筆頭に全国からの弔慰金三万五千円をこえ、同月九日、朝日新聞社葬によつて長柄葬祭場で黒住教によつて営まれた葬儀には、田坂邸より実に蜒々八町の行列に及び、沿道の人垣からは慟哭（きょく）の声すら聞かれたという。

まことに水戸青年の最後を送るに最もふさわしい光景であつて、この人垣のうちそとから故人のあとを継がんとする感激と発奮にふるえた青少年が後日、多数航空界に現われたこともまた、事実であつた。

従つてこの遭難の原因調査は最も慎重に行われ、田中館博士、桜井養秀砲兵大尉及び故人の旧友兵藤修工学士らが現場に出張して細密に機の残骸を点検し、着陸当時の実状をつぶさに調査して審議を重ねた。

武石氏の乗機は元来、カーチス式発動機を装備のはずで設計したところへ、何かの都合でにわかに全長の短いホールスコット式に置き代えられ、かつ操縦者の体重が軽いために尾部過重の癖があり、そのため在来中も成るべく機首をさげて降下する考えだと漏らしていた事実もあり、それらを総合すれば恐らく着陸に際して引起しの上舵が一瞬遅れたものと想像されるが、一説には重心を釣合わすため、座席下方に重量一貫九八〇匁のレールの一片をしばりつけてあり、着陸間際にこれが脱落して重心に急変を来したものともいわれ、その鉄片の落下を目撃したもの、拾得したものなどがあつて有力な原因視されたのだつたが、はたして降下中に脱落したものか、激突とともに離散したものかはついに判明しなかつた。またあるものは後方から突風を負うて降下したためともいい、あるいは急角度から水平にかえる際、昇降舵の引きが強過ぎて操縦索が切断したのではないかとも臆測し、激突後も発動機は回転していたから、発動機の故障でなかつたことはわかるが、いずれにしても正確な原因はつかめず、目測誤認説と鉄片説が最も有力視されたに過ぎなかつた。

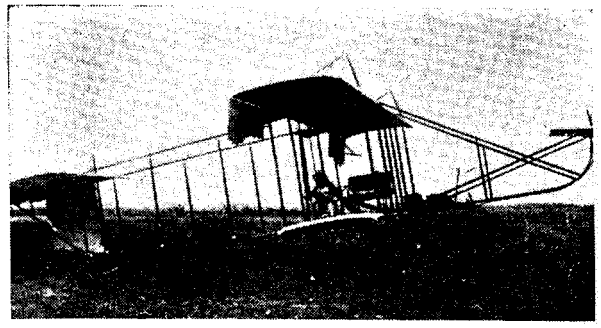
致命傷は頭蓋骨底骨折、右額面挫傷と上眼球脱出及び左大腿部骨折などである。

明治十七年、水戸市外勝田村に生まれ、水戸中学卒業後、同三十五年三月、

アメリカに渡り、ソルトレーキ市でロッキー時報を発刊しながら文藻（ぶんそう）ゆたかなままに故国の歌壇誌「明星」や、俳句誌「ホトトギス」に投稿し、ようやく飛行機の盛んとなるに会つて航空界に志したのであるが、この間、まだ何人も口にしない「飛行機国防論」を著わして雑誌「日本及日本人」に寄稿したことがあり、いわゆる水戸学の流れを汲む愛国思想の熾烈な人柄であつた。享年三〇才。

帝国飛行協会は遭難の翌五日、非常招集の理事会で遺族に金一、〇〇〇円の弔慰金を決議し、磯部氏が葬儀に参列、弔詞を朗読した。

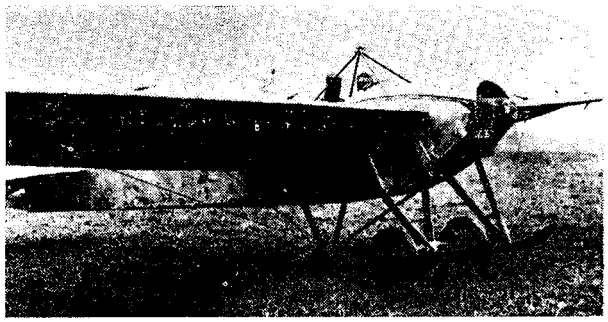
故人の令兄如洋氏は、金一万円を民間飛行界奨励基金として大阪朝日新聞社に寄託し、同社では「武石浩玻飛行奨励金」の名で保管して自来、諸種の民間飛行競技や官民殉難者に、そのつど若干ずつを寄贈奨励して故人の霊を慰めるとともに遺族の篤志を表象して来たが、大正中期のころにようやく元利金とも消滅して解消された。



モーリス・フアルマン式1913年型

五月末、茨城県人の代議士根本正氏の発起で東京芝愛宕町の真福寺に追悼会を催し、多数の関係者が参列して涙新たなものがあつたが、飛行協会からは田川大吉郎理事が列席、氏一流の熱弁をもつて追悼演説を行つた。田川氏はちようどそのころ、夫人をうしなつて間がなく、熱心なキリスト教徒だつた。

かくて後詰（ごづめ）をもたぬ民間は再び深い沈黙に陥つたが、陸軍ではこの遭難の二日後に所沢で新帰朝の沢田秀中尉が、携え帰つた新調のモーリス・フアルマン式七〇馬力複葉機で一五〇〇㍍の高度記録を立てて颯爽たるものがあつた。



ニユーポール式1913年型

前年、長沢賢二郎中尉と常同してフランスに派遣され、長沢中尉はニユーポール式N・G型単葉機、沢田中尉はモーリス・フアルマン式（一九一三年型）複葉機を見立てて買入れ、最近帰国したばかりだつたが、ここに面白いのは沢田中尉は精鋭にして洒脱の元気者であり、長沢中尉は篤実真摯（とくじつしんし）な典型的士官で部内でも両極の存在である。ところがそれぞれに持ち帰つた飛行機を見ると、ニユーポール式はフランス本国でも幾多の記録を出して最も俊敏を誇る新鋭機で、これを長沢中尉が選び、反対にモーリス・フアルマン式はもつぱら堅実を旨としたような、さきのアンリー・フアルマン式と大差ない一見鈍重（どんちよう）なものに沢田中尉が目をつけたのは、細かい訓令要領にしばられたものか、人と飛行機を見比べて、まことに興味ある話題だつた。

ニユーポール式はN・G・2の一九一三年型で空冷星型のノーム式一〇〇馬力を装備し、全幅一〇㍍九〇、全長七㍍八〇、主翼面積二一平方㍍、自重三五〇㌔、全備重量六五〇㌔で最大速度一一〇㌔に上り、航続四時間、二人乗りである。

モーリス・フアルマン式も最新の一九一三年型で空冷V字型のルノー式七〇馬力を装備し、全幅一五㍍五〇、全長一二㍍、主翼面積五九平方㍍五〇、自重五二〇㌔、全備重量八〇〇㌔、性能は最大速度八八㌔、航続四時間、複座である。

日のたつにつれて、このモーリス式は一名「モ式」となり、改造に改造を重

ねて陸軍の飛行機といえば「モ式」一点張りの感があつたが、前方に突き出た方向舵の恰好から「ちよんまげ」ともいわれ、また大きくて鈍重なところを諷して部内では「からす」とも呼び、海軍の「あんどん」と並んで日本の初期軍事航空はほとんどフアルマン式によつて育くまれたといつても過言ではなかつた。

やがて六月に入つてからかねて懸案中だつた陸軍飛行機操縦術修得徽章が制定され、まず徳川大尉と沢田、長沢両中尉が最初の佩用者となつた。三人ともフランスの免状をもつているのみならず、技術に疑いがなかつたからである。徽章は小判型で縦一吋半、横一吋くらいの銀製で中央に陸軍徽章の星を金色で浮かし、二枚の鳥の羽を縦に並べて、その底辺にプロペラーを横たえたものである。それを軍服の右胸下につけるので、少し離れた所だと陸軍大学出身の徽章、俗に「天保銭」と見違えることがあつた。

モ式で気ながに一、五〇〇㍍の高度記録を作つた沢田中尉は、こわいものなしになんでもこなし得る自信に駆られて、今度はニューポール式単葉機を手なづけていたが六月半ばのある日、一、二回の試乗小飛行の後、梅雨晴れの好天をむかえて飛行場周辺を旋回しつつ高度をとり、二、〇〇〇㍍を一気呵成に征服して、またも自らの記録を更新した。

後年、武田次郎少佐が追想していうには、「単葉機は初めにクラデー、ブレリオ、それからニューポール、複葉機はアンリー、モーリス両型のフアルマンとライトなどだつたが、単葉と複葉の間には性能の上からいつても相当の開きがあり、その頃、計器をもつていないので確実なところはわからなかつたが、速力だけでも一時間二、三〇㌔の差があつて単葉機の快速をたつとぶ声もあつた。われわれ操縦者としての感想はコントラビリチー（操縦性）とマニアビリチー（飛行性）の点では正直なところ、単葉の舵の利きぐあいには一種のおそれをなしたもので、結局単葉機は特殊な飛行、たとえば競争とか興行とかに使うべき性質のものではないかと観察し、何か言葉ではつきりいえぬ不安があつて、どうしてもそれが制御出来なかつた。それは単葉機材の構成上における強度の点や、空気力学的の研究も不十分であり、われわれ乗務者に十分納得のいくように解説してくれる人もなく、ただわれわれのカンで飛んでいたのである。ことに木村、徳田両中尉のブレリオ遭難に面して、最も痛切にそれを感じた。そういう理由で、軍用には複葉機の方が無難ではないかというものが多くなつた。しかしその後もこの問題については甲論乙駁、曖昧模糊（あいまいもこ）として中々決せぬものがあり、理論と実際の研究が長く続けられたが、これはわれわればかりでなく大体、世界の大勢がそうだつたのだ。その中にひとりドイツのユンカース博士が四〇年来、単葉機を叫びつづけ、強調していたことは周知の通りである。」



陸軍の搭乗将校服装
（左 偵察、右 操縦）

間もなく第一期操縦将校の卒業試験飛行がはじまつた。参加者は木村、徳田両中尉を失つたあとの岡中尉、阪元、武田両少尉だが、これに沢田、長沢両中尉が加わつて所沢・鴻台（国府台）間九〇余㌔の往復飛行である。機材はニューポール式に長沢中尉、モーリス・フアルマン式に沢田中尉、岡中尉と両少尉は会式三号機に分乗して出発、国分寺の上空から左斜めにコースをとつて東京の北部に沿い、中川上空を一路鴻台に飛んだが、同地練兵場で休憩の後、再び往路と同一針路をたどつて全機所沢に安着した。片路の所要時間はニューポール式の五八分間を最少として会式三機はいずれも一時間一五分ないし二五分間を要した。そしてこの帰途、沢田中尉は鴻台を出ると、そのまま海岸線を東京に向い、江東地区から日本橋、神田方面を経めぐつて板橋上空に出で、帝都遊覧を兼ねるの余裕ぶりを見せて一五〇㌔の航程を二時間で帰着した。

かくてようやく五名の新たな操縦将校をかち得た気球研究会では、引き続き第二期操縦将校を採用し、歩兵第二〇連隊附の重松翠中尉、砲兵第一七大隊附

の内藤国太郎中尉、歩兵第七連隊附の真壁祐松中尉（後に中佐）、芸備要塞重砲兵大隊附の伊藤勲中尉、歩兵第三七連隊附の阪本真彦中尉（後に大佐）、騎兵第二〇連隊附の井上武三郎中尉、歩兵第二六連隊附の小関観三少尉（後に少佐）及び同第二五連隊附の中沢治千少尉の八名で、外に気球隊附として佐藤求己工兵中尉（後に大佐）が選ばれた。

また同時に第二期偵察将校として福井重記、川岸文三郎（後に中将）、松井栄雄、青木松太郎各歩兵大尉、緒方信俊騎兵大尉及び弘中暁工兵大尉の六氏が任ぜられた。

そして沢田、長沢中尉を別格として操縦第一期の三将校は教官に新任し、徳川大尉が主任教官として臨んだが、もともと機材が不足のところへ破損が重なるので職工を督励して夜間の修理作業が続き、明朝の練習に支障を来すと思えば徹夜してでも整備を完了せねばならず、場合によつては兵隊の片棒をかついで飛行機の出し入れまでやることもあつた。教育方法は漸次改善されて、今度の場合はこれを二班に分けて、一班を徳川大尉担任で重松、真壁、内藤中尉と阪本（真彦）少尉、二班を長沢中尉が佐藤、中沢、井上、伊藤中尉と小関少尉を受持ち、朝四時半から六時までと、午後も四時半から六時までの無風時を選んだ前後三時間を練習にあてるという窮屈さで、その間の日中は学科と実習にあてている。

新練習将校は入隊の翌日から飛行機に乗せられたが、その練習ぶりを紹介すると、まず教官が操縦席について、うしろの同乗席に「機上にあつてはただ両腕を軽く組んで真正面に、ある目標をにらんでおれ」と命ぜられたままの不動の姿勢で腰をかける。

教官がじつと耳をすまして発動機の調子を見てから、やがてゆるやかに滑走がはじまり、離陸すると一〇〇メートル内外の低空で飛行場を二、三回まわつて着陸する。これを四、五日続けて空中感覚になれると、うしろから教官の肩越しに右手をハンドルの上に軽くおいて操縦の感覚を会得する。次いで今度はハンドルを軽く握らせ、教官はその下を握つて操縦しながら操縦法を教えるのである。

これを約二〇回近く繰返し、大体覚えたと見ると、無風時を選んで教官が不意にハンドルから手を放す。そして一、二分間、練習生に持たせておくが、大体のものは必死になつて冷汗を出すものらしいが、同時に操縦に対する興味も湧いて来て、本来の飛行気質を生み出せる時機でもある。

この程度が練習の初期で、このまま進めば空中を飛行することは出来るが、むずかしいのは離陸と着陸である。非常な危険が伴うだけに練習期間の約三分の二は、この離着陸法に費される。

実科の中には自動車の操縦術も含まれており、たとえば自動車が細い横町にカーヴをきる時などは、その呼吸がちようど飛行機のそれと相似ているので、主要な参考資料となるのである。

学科では栖原豊太郎工学士に機械学、岩本技師に航空気象学などをうけている。

しかしハンドルの動かし方だけはわかつても、地上の風物を見定めることは中々困難で、目をこらして見ても自分の足が早いので森だか林だか判別出来ないうちに飛び越してしまい、今のは何だつたろうと振り返ることも出来ない。それで飛行場の片隅に建つ観測所の屋上に時々刻々の変化を掲示する風速数字や風位の標識を見きわめる練習をしながら視覚を養成する方法をとり、これが非常に役立つた。

追浜でもほぼこれと同様だが、都合のいいことにはフアルマン式もカーチス式も座席が並列でハンドルが両方についており、操縦索が共通だから教官が動かす通り自然と練習生の手も動くので覚えが早く、練習時間も陸軍側の三分の二ぐらいでおわるが、陸上機より一層困難なのが離着水である。地上と違つて水面は常に動いているのみならず、波の強弱があつて教官自身ですら最も慎重を要するのである。

海軍では随時、下士以下兵員を乗せて練習しており、毎日希望者が殺到する有様で後年、下士兵の操縦者を大量生み出したのは陸軍よりも早かつた。

そのころ所沢では第一格納庫に並んで一三七坪の第二格納庫、一二八坪の第三格納庫が並び、三四坪の自動車工場、八二坪の硫酸置場、瓦斯罐車試験室、六四坪の飛行機組立工場などが続々新築されていた。また木工場では沢田中尉

監督で翼骨、機脚、橇、プロペラーなどの予備品を製作していた。

それから五月半ばに研究会々長の更迭があり、新たに本郷房太郎中将（後に大将）が着任したが、これは木越陸相（安綱）がやめて楠瀬幸彦中将が代つたので自然、次官の動きを見たからであつた。

（四）アメリカの飛行学校

坂本寿一、星野米蔵、野島銀蔵氏らの精進——星野氏手記のドミングス飛行場と操縦術練習——星野氏の卒業試験飛行

一番乗りの武石氏不慮の災厄は、あとに残つた同志の感傷をそそつたが、皆いいあわしたように内地での弔い飛行を目ざして最後の馬力をかけていた。

まず高左右氏は七月に入つてスタンウッド市の牧場で両三日、飛行会を催し相当の人気を博したが、ことに同市銀行支配人アンダーソン氏の住宅前に行われた国旗掲揚式を記念して、その旗竿を中心にぐるぐるまわつて大喝采を得たのは大出来だつた。更に十七、八、九の三日間はシヤトル市のゴールデン・ポトラッチ祭祝賀のため、錚々たる白人飛行家フランク・ブライアン氏、女流のマッキイ・クリストフワーソン、ジョニー・ブライアントらにまじつてシアトル市上空をはじめ、エリオツト湾にかけて毎日二〇分づつ飛びまわり、唯一の日本人飛行家として「タカソオ」の名を揚げたのである。

その他に自家設計機を製作中の坂本寿一氏（後に大日本航空工業株式会社取締役）があり、氏は明治四十一年二月、アメリカに渡つた山口県吉珂郡白潤村の人で、同県立工業学校機械科を卒業していたので、ロスアンゼルスでしばらく自動車学校に入つていたが、飛行機に興味を抱いて南カリフオルニヤのドミングスにあるシーラー飛行学校に入り、前年十一月、免状を得たので今年早々、サンフランシスコ市のパターソン飛行機会社に紹介され、試験飛行係で働くかたわら大いに張り切つて自己考案の飛行機をつくつていた。

ところがある時、会社機の試験飛行中に発動機から火を出し、危く火だるまになるところを幸い助かつて九死に一生を得たことがある。その時分の飛行機試験は、まず発動機を全回転で地上滑走をやり、次ぎに少しジヤンプし、次いで相当の高さで直線に飛んで、一応これでOKとなつてから初めて四、五百㍍に飛び上つて左右旋回、更に一、四〇〇ないし一、五〇〇㍍で8字形飛行をやつて、ものの三、四十分も各部を吟味しながら完全な着陸が出来れば、それで合格機として引渡すことになつていた。それでその時もオークランドのアラメダ埋立地、今のアラメダ空港だが、そこで小型のカーチス式の試験で最後の8字飛行をやつていると、突然背中で大きな音がした。びつくりして振り返つて見ると、発動機から真赤な火を吹いているので直ぐ下げ舵をとつた。しかし当時の翼はグードイヤーのゴムびきの布を使つていたので忽ち燃え移り、まるで火の車を背負つている格好で機体を斜めにして片手でハンドル、片手で支柱につかまつてようよう着陸したが、幸い飛行服の背中と帽子を焦がしただけで助かり、どこもけがはなかつた


坂本寿一氏

原因はガソリン・パイプの故障だつたが、そのころのパイプは銅製で、それを螺旋（らせん）に曲げて翼の裏につけたタンクから発動機に直結している。その途中にあるべきはずの振動防止のゴムを入れ忘れたため、飛行中の振動でタンクの附け根に穴があき、そこから少しずつ漏れるガソリンが発動機に流れ込んで火を発したものだつた。

その他、プロペラーが飛んだり、舵が折れたり、アメリカの飛行家でさえいやがる危険なテスト・パイロツトで稼ぎながら山口県人会長田中幾太郎氏の後援や、友人の高知市中新町出身の鈴木茂氏が協力して、坂本氏もまた故国に快翔の夢を抱いていた。

同じくドミングスのスロン飛行学校でデベルデユツサン式単葉機を特に選んで習い、辛酸の苦学と同胞の厚い義侠によつて卒業とともに今春二月十九日、第二三一号の国際飛行免状をとつた人に東京赤坂出身の星野米蔵氏があつた。

氏は明治三十九年、年少にして単身アメリカに渡り、日本力行会の会員となつてニューヨークその他で苦学しつつあつたが、やがて飛行家を志し、力行会長樋口四郎氏らの世話で素志を貫くことが出来たが、それらについては飛行協会の雑誌「航空界」に「飛行学校在学日記」を連載しているので、初期アメリカの航空界はじめ、幾多わが邦人飛行家の巣立つた学校の練習ぶりや苦心を抜萃（ばつすい）して見ることにした。（原文のまま）

※

日本の青年達が飛行家々々と騒いで、それに成りたがつているように千九百十一、二年頃の米国の青年達は皆、空を仰いで飛行家に成りたがつていたものだ。私が飛行機を志したのは丁度、千九百十一年の初夏時分、仏人のラタム氏が壮麗なアントワネット単葉をもつて来米された翌年、飛行界年報を繙つて見れば分るが有名なホクセイ氏がドミングス原頭の露と消へた翌年であり、軍艦の甲板上から飛行し、又軍艦上に降りて名声を上げたユウジン・エライ君が、東部のM・S市で突風神の祭壇に犠牲となつたその年でもあつた。わが民間飛行家の諸氏が多大のショックをうけ、米国加州における航空界のルネッサンス！



氏蔵米野星の上機ブツデ

千九百十二年、仏人飛行家マツリン、故人となつたラジヤア・バアマリーの諸氏、今春、革命軍に加担していると云つて袁君の斧（ハチツエット）で北京城外に永久の恨みを抱いて刎ねられた支那人の青年飛行家譚根（タムカン）氏、跛足飛行家フランク・チヤンピオン氏、大陸横断（クロツス・カンヂネント）で有名なライト式のフラワー氏などが全盛時代で、ドミングス飛行場やフルーツベル競技場で、その華々しいはね返りぶりを衆人環視の中に行なつて光栄ある称讃、羨望の的となつているのを見せつけられた吾々若い人達の心は、どうしてじつとしていられよう。

この年に航空界に身を投じたわれわれの仲間（カムレード）に野島、海野、金谷、坂本、鈴木及び佐村の諸君、又その以前に武石、近藤（二人とも今は亡し）の両氏や、その以後に故幾原氏を始め、十有幾名の民間飛行家がある。

千九百十一年の冬から僕は通学、労働の傍ら平常好むでいる音楽練習のためにジヤパニース・アメリカン・バンドという青年音楽研究団に加わつていたので、前記の譚根氏が女流飛行家のブランチエ・スカット氏や、故人のリンコーン・ビーチー氏並にバアマリー氏や現仔のクツク氏などと一緒にメリスヴイルの競馬場で大飛行会をやつた時、バンド員として招待されて見に行つたところが、高等工業学校に僕が以前、席を汚していた時分に生意気な支那人学生（チヤイナマン）と思つて軽侮していた譚君が、これは又堂々と、そして剛然として拍手の中に来場した。

日常、西洋人から侮辱され軽視されているのを心外に思つて悶々としていた僕は、この光景を見ると羨やましく、且つ負け惜しみも手伝つて男子生まれて王者たらずんば、すべからく飛行家たらずんばあるべからずという勢ひで決心して了つた。

（少略）いよいよ飛行界に身を投ずる決心はしたものの学校に入る程の金はなし、専門書を研究するまでの学力が不足でもあり、その上、友人知人は折角の今まで築き上げた智識や地位、職業を放棄して危険な而もスペキユレチイヴな航空界に入るの不可なるを切言して、もし強いてやるなら絶交するという事になつた。困難、不可能というような弱い事情に囚われて約二、三ケ月悶えていたが、友人のH氏が自分も研究しているから一緒にやろう、実際の利益ある、そして飛行家になる早道は滑走飛行機（グライダー）をやるに限るというその人の説なので、一も二もなく直ぐとりかからうということになつたが矢張り資金がない。それでも四苦八苦して二人の財布を合はして約百三、四十弗を得たので、いよいよカーチス式グライダーの製作に取掛つた。

オークランド市はジヤフアソン街の石割氏という当時、僕が厄介になつていた家の地下室が広いので、昼間は暇のないのと人が何か云つたり、見

物に来たりするのを恐れて毎夜八時頃から一時、二時頃まで寒い冷たい地下室に籠城したものだ。工程の十分の三程、出来上つた頃、太平洋飛行商会（パシフイツク・アヴイエーション・カムパニー）でカーチス式グライダーの注文流れを八拾弗で売るという話を持ち込んで来た。

それを六拾五弗かに負けさして買取つた。実は寒い深夜まで働くつらい労働に飽きが来て、出来合いものを使うようになつたのでもある。そのグライダーはフルーツベルの某邦人経営の花園の一隅を借りて置いて貰つて、毎日々々天気や風工合のよい日を見ては出かけた。滑稽なことには航空機の知識の足りない二人は、どうして針金をしめたらいいか、どの辺を何処へつけたらいいか分らぬので、組立てるばかりに三日も四日もかかつて了つた。

やがて出来上つて、ある日曜からH氏と二人で練習を始めることになつたが、どうしてもこんな操縦器のない滑走機でやるのは危険でたまらないと気がつきはじめた。しかしこわいものには乗つて見たし、待ちくたびれていたこともあるので、自動車に引つぱらせてやり始める。ところがその速力が又、恐ろしくて到頭、近処の白人の子供達を大勢呼んで来て引張つて貰うことにした。

しかしこんなことではとても上る道理はなく、いつでも不成功に終るので、しまいには引張る方でも飽きて了ひ、僕等も周囲の人に気まりがわるくなつたので、こゝから場所を変えて成績を上げたいと考え、H氏は不賛成だつたがヒードモンドの丘に持つて行つて命がけの飛び降り飛行をやることにきめた。

（少略）当日となつて、それをやつた時にも恐れという念はなかつた位だ。しかし七十呎ばかりある丘の上から下を眺めて駆け出した時は、あまりいい気持はしなかつた。

地を離れて下降しはじめた時は殆ど無我夢中で、驚き半分横倒れに着陸した。別な人がもう一人、自分と一緒にやつたような気持で、正気に返つて始めて自分が怪我もなく生きているのが不思議でたまらなかつた。

僕はそのグライダーが安定のよくとれている機であつて飛行中は何の支障もなく、無智の着陸が機を滅茶々々にしたものの、それ以上の惨事もなかつたのは仕合せだつた。

千九百十二年の春三月だつた。大切なグライダーは毀れるし、金はないし、友人には狂人視されて絶縁されるし、省みて得るところ何もなかつた僕は失望落胆しつつ一年足らず苦を分つた同好のH氏とも別れて、いよいよ南下することに心をきめた。そしてオークランド市を去つてロスアンゼルスに流れ出たのである。

飛行学校に入りたい。金がほしい。たゞそれのみで朝五時から夜十二時頃まで働いて得る八、九拾弗の月収。これを貯め上げた時こそ、と、その日の来るのを楽しみに苦しい労働を続けていた。

その年の十月になると、当時飛行界の花形といはれていたギル・バトリツク氏や、レオナード・ボニー氏がスロン飛行学校の冬期教授として、常夏の加州にその練習所を開くことを知つて、僕の血は又、跳りはじめた。

費用や経費を計算して見ると、今まで苦心して貯めた金だけではまだ三、四百弗ばかり足りない。ロでこそ三、四百弗だが、貧生の私として何でそんな大金が得られようぞ！

恨みをのんで殆ど絶食せんばかりに失望していたが、わづか七ケ月間に新たに出来た友人諸君は、僕の苦境に真から同情してくれて苦しいその財嚢をはたいて、僕の望みをかなえてくれたのだ。その間の犠牲的精神や友情を写すべく、僕の筆はあまりに拙ない。（本稿筆者記、樋口四郎、木村洵一、岡田時松氏ら一七氏の氏名があるが、ここには省略する）

各位のご庇蔭で約四百弗の金は出来た。諸君はその血及びその力をもつて金に替へ、六ケ月の間、僕の勉強を根かぎり援け導き、そして心強く通学さしてくれたのである。

（少略）飛行雑誌の広告にあるスロン校の事務所に行く。ロスアンゼルス市のブロードウエイ街に六階の教室を占めて、そこに幹事のクラックマン氏が入学者や紹介者を丁寧に説いているのだ。まず僕は初対面の挨拶をし

てから、これだけ金があるが、それで卒業までいいでしようかと訊くと、氏はいろいろ計算して見てくれて、寄宿費がまだ足らぬといふ。そこで又、入学は駄目かと心配していると、同氏は日本人はまだ本校に一人も入つたことがない。本校の名誉のために、又一つは宣伝のために自分が個人として、君のために適当な方法を講ずるから安心したまへ、と有難いことを云つてくれたので早速、入学手続を済ませ、明日午前六時に五街とメイン街の角で待つているから、学校へ行くのに同行せよということで僕は勇んで事務所を出た。

朝四時半から起きて水浴黙祷して、五時半にフラワー街の下宿を出る。途中で朝飯を済まして約束の処に行つて見ると、既にクラックマン氏は来ていて、にこにこしながら握手し、「さあ乗りたまへ」と傍の自動車に先へ乗せられ、運転手台の紳士に紹介された。その人はスロンの工作部長T氏であつた。

暖い地方とはいへ、初冬早朝の風はさすがに身にしみて、この二、三倍で飛行する機械に乗つたら、さぞ寒かろうと、そろそろ胸がどきどきし始める。二十五分ばかりでドミングス飛行場へ着くと、はや四、五台の飛行機が並んでいるので、その壮観に見とれた。

頭の上をシーラー校のカーチス複葉が軽快な雄姿を朝風に乗せて、新来のグリン・ボーイを迎え顔だ。その中に空中滑走で同僚が着陸する。いつになつたら自分もあんなになれるのか知らと、心淋しく眺めていると、クラックマン氏が僕を促して場の辺隅にある格納庫につれて行く。

そこで操縦者兼技師のベースドフア氏や、助教授のギルバトリツク氏初め、三、四名の生徒に紹介して、今日から入学するから誘導してやつてくれという、僕はみなの笑顔に迎えられて一人々々握手してまわつた。

助教のギル氏が「そんな綺麗な着物では駄目だ。もつと汚ないものはありませんか」というから、あしたから上着と鳥打帽と古靴を揃えて来ると答へ、同氏につれられて飛行場を二、三丁行くと主席教師のボニー氏に逢つて紹介される。同氏は二十七、八歳の小柄な粋づくりの好紳士で、ひどくやさ型に見えるけれども初期の米国飛行界にあつて、ライト組のボニーといえば三歳の児も、その令名を知つている程、名声嘖々たるものであつた。又、ギル助教は米国における高度レコードの所有者（ホルダー）として、且つ世界の最年少飛行家（当時では同氏が一番若くて十七歳であつた）としゝ、今売出しの花形である。僕はかういう人達と並んで歩いたり、教えらるる光栄をよろこんだ。

（少略）ドミングス飛行場は約三、四十万坪の原で小丘になつている。周囲は牧場や畑で、原の西北に三、四万人を収容する大観覧席がある。その反対側に九個の格納庫があつて、その後方四、五丁行つた処に幅七十㍍、長さ千㍍位の直線路が生徒達の練習路として用いられている。

スロン校は三個の格納庫と一軒の家を寄宿舎として借りていて、その中の三号格納庫が事務所兼工場として飛行機二台と共に使われている。僕等はその格納庫へ入つて、事業服と着換えて七、八人の生徒、職工の群れと一緒に十字路の方へ出かける。

ボニー氏やギル氏（ギルバドリツク氏のこと）は既に来ていて、今日は飛行機の扱い方や機関の名称を教えるから、飛行場ではただほかの生徒の飛行ぶりや滑走の仕工合を注意して見ておれと云われるので、その通りにする。

授業開始は丁度、午前六時半頃からで、それから十二時半頃までに前後三十回ばかりの滑走練習や小飛行が行なはれて終るので、いつの間に来たか知らぬが今日入学したというアツバーマンという二十二、三歳位の青年が紹介される。そしてボニー氏が、「君と一緒だからお互に仲よくおやりなさい」というので、何となく自分ひとりがグリンでないように思われて心強く、又この青年が慕わしくなる。

やがて練習を終つて、ボニー氏や生徒、職工は飛行機をハンガーに納めて帰つて了つた。ギル氏とアダムという職工兼生徒が残つて、僕とアツバーマン君をつれて格納庫の中で、いよいよ実地講義が始まる。

ギル氏はまず航空機の概念と簡単な理論を説いた後、「自分が話すより

も君達はハアバート氏の「航空機論」や、トワイニング教授の「飛行機及び其製作法」を読んでくれたまへ、私は実地の操縦法や必要なことだけを説明することにする」という。

それから毎日、飛行場でわれわれが用いる言葉や信号、仲間同志でつかふ機の部分々々の名称等を一々丁寧に教へた後、操縦者席に乗つてハンドルを動かしながら、この動輪を動かせば、こういう結果になる、これをこう引けばこうなると示して、今度は僕等に代る々々乗つてやつて見ろというので、僕がまづ乗つて動かして見る。成程、思いのままに動く。そして生まれて初めて乗つた飛行機の座席が案外に心地よく、カムホテブルなどリーミーな気分を誘つて、汚なくフユサラージの底に川をなしている油などを眺めていると、「さ、次ぎの番だ」と云われる声にびつくりして飛び降りる。アツバーマン君も同じことを繰返して終ると、次ぎは発動機の話である。

特にこれ等練習用に使われてゐるアンザニー・モーターについての委しい説明をした。耻かしい話だが、アメリカに永くいても、まだガスリン・モーターというものを分つていない自分には、ただ難解なものだと思ふばかりで少しも解らないが、しかし分つたような顔をしてイエス／＼を連発していると、片方のアツバーマン君は、そんなことは十年も前から知つています、というような顔をしているので、ますます口惜しくなつて来る。

（少略）僕の斯界に身を投じた以前から、邦人間で沢山、飛行学校に入つた人があるが、僕が飛行機というものに注意し出して研究し始めたのは、その人達と殆ど一緒位な時である。であるのに自分はまだ愚図々々して漸く入学の準備をしている位の中に、その人達は既に卒業して了つて飛行家と云われている。僕がまず日本人の飛行家として第一の人でありたいというあわれな野心は斯くして壊れたので、それでは何とかして今までの諸君の行つてゐない道を通つて一人特種な飛行家になりたいと考えた。

ところが幸いにもアメリカでは、ライト氏やカーチス氏が出たためか、フランスのように単葉をやる人が少なく、大抵複葉ばかり用いている。この趨勢が日本人をも支配して操縦のむづかしい而して比較的危険率の多い単葉を採らずに、皆カーチス複葉で卒業しているのに心づいた。勿論、この時分は素人の考えでもあり、単純な見方ではあつたが、何しろ「よろしい。単葉操縦者の唯一人と成らん」と決心して、当時米国における単葉飛行学校としてスロンを選んで入つたのだ。この学校の外には、モイザン父子の経営しているブレリオ式のモイザン学校だけである。

スロンには飛行機が七台ある。デペルデュッサン式の二人乗が一台、一人乗三台、コードロン単葉一台、カーチス複葉一台、ブレリオ単葉一台等で、モーターはアンザニー式、ロバート式、カーチス式を附けてある。生徒用として用いられているのは三十五馬力のアンザニーが据へてあるデップ（デペルデュッサンのこと）一人乗二台で、あとの一台は僕が入学早々、某生徒が破壊して了つたので二台しかない。二人乗の方は競技会用で、コードロンは速力の優秀を利用して競争用にし、カーチス複葉は生徒中の複葉希望者練習用としてあり、ブレリオは使はずに格納してあつた。

格納庫へ行つて授業服に着換えて飛行場の方へ行こうとすると、ギル氏は僕とアツバーマン君を呼びとめて、あつちへ行かずに此処で教えるという。僕は早く向うへ行つて飛行機の滑走や飛行するところを見たいと思つたが、教師がいうので仕方なくついて行くと、最後の列にある格納庫の大黒柱に、一人乗のデップが方向舵の下の橇を太いロープで縛りつけて据えてある。

昨日のように学生兼職工のアダムス君が笑いながら挨拶する。僕も挨拶して立つていると、機に上れという。僕は丈が低いのに、飛行機の乗る処は馬鹿に高い。どうして乗るのだろうと躊躇していると、アダムス君は機械体操をやるやうな格好をして、やつ、と叫んで飛び上つて座席へ入つて了つた。

僕も後れじとやつて見るが悲しい哉、上れない。仕方がないから尾部の方の低い機胴から這い上ると「丈低く奴」（オー・ユー・ショーテイー）と、ひやかされる。それでも漸く席につく。

ギル氏は僕の後ろに乗つて発動機のスキッチをいじりながらOZとかOHHとか、前にいてプロペラーを廻しているアダムス君の声に応じて説明してくれる。

そのうちにオンという声と同時にブーンというひどい響音と共に、暴風のような旋風が僕の顔から身体から吹きつけて目もあけない。そして疲せている僕は、その旋風に耐えられないで、あとえ〳〵と倒れそうになる。呼吸も出来ず、着物も何処へか飛んで行つて了いそうだ。

うしろではギル氏が何か僕に云つているけれども、僕には何かちつとも分らない。ただわくわく胸がときめいて恐いと思う外、何にも考えたり分つたりする筈がない。

（少略）僕はギル氏の前へ行つて、「さつきは経験のない僕故、驚いて了つて何も分らなかつたが、今度はよく気を落付けてやるから、どうぞもう一度教えて下さい」と頼むと、誰でも同じことだ、と、ギル氏は慰さめ顔に僕を機上に座らせて又繰返した。

決心、覚悟は恐ろしいもので今度は前のように夢中ではない。ギル氏のいうことも分つて来た。このレバーをこつちへやると、そら、こう速力が鈍くなる。あつちへやれば、こうなる。進行中、危険と思つたら、これをとめる。飛行中ガスリン・タンクやチウブに故障があつたらこうしろ、と教えられる。

成程、このレバーの動き方やゲーヂやメートルを注意していれば、恐いなぞという感じは何処えやら、かえつてこんな立流な機械が自由になつて、あの大空を自由に行けるかと思いつくと、自分ながら微笑せずにはゐられなかつた。

（少略）やがて番が来たので乗ると、ギル氏が極く微速力で少し滑走して見よ。昇降舵は必ず上げてはならぬ。ハンドルは、この位の処へおくようにして進め。昨日も云つた通り、危険であつたり、曲つたりしたなら直ぐスキッチを切れ、と丁寧に教えられて、いよいよ滑走をやり初める。動く々々と思うも束の間、十尺か十五尺進んだと思うと、方向がくるりと変つて飛んでもない横を向く。同時に急傾斜をする。大変とスキッチを切つて方向舵を力まかせに踏張る。プロペラーがぴたりととまつて機もやつと止まつた。

又、助手にプロペラーを動かして貰つて動き出す。何度やつても、うまく真直ぐに行かぬ。精々進んで五、六間位なものだ、その中に今度は珍らしく約四、五十米も真直ぐに行つたので、教師がどんな風に見てゐるかと誇り顔に振返つて見ると、なあんだ、アダムス君が尾橇の上にかじりついて足で舵の代りをして、ぶら下つているのだ。これなら真直ぐに行かぬ筈がないのだ。

（少略）そろそろ生活問題が気になり始めた。それは日曜の朝、ジョルジヤ街の美以教会の礼拝席にいた時で丁度、牧師の御祈りの最中であつた。前にも記した通り、自分が学校へ入る程の準備をしていないのに無理をして入学したので、今日あるは寧ろ当然なのだ。集会後、懐中を調べて見ると、余すところ僅かに三弗幾仙しかない。毎日の電車賃三十仙を引いて煙草代若干を支出すると三、四日分位しかない。勿論、食料だつて一日六、七十仙はいるし、はてどうしたらと、そんなことを考え出すと、とてもゆつくりはしていられない。

そこでオークランド時代からの先輩であるこの教会の牧師川島末之進氏に事情を話して相談すると、「自分だとて裕福なら即刻にも補助するが、薄給の身でどうにもならぬ。しかし摂理を信じて進め、落胆は悪魔の誘である。食べること位で人間は困るものではない」と、大切な先生の二弗を下さる。

僕は大きに勇気を得て、謹しんでこの霊肉の贈り物を戴いて帰る。

（少略）勧進帳に大分、同情者氏名が載つたから、あとは下宿代と食料の大口を片付けなければならない。そしてもう一つの大問題たる九弗の電車賃と、十弗の洗濯代、生徒仲間の交際費がいる。日曜は無事に済んでも、こうしてはおられぬと、その翌日の月曜には逸る心を我慢して飛行場に行かずに、まず決せねばならぬ生活問題のために最初、この事を話して

おいた幹事のクラツクマン氏を事務所に訪ねて、くわしく事情を述べて何かよい方法で学校に使つてくれと頼み込むと、同氏も僕の苦衷と、又ただ一人の日本人学生が半途退学でもしては気の毒というので、アダムス君の助手として毎日授業終了後、三台の機を掃除する役目を与えて一週間八弗くれることになつた。その上、ドミングス飛行場の一小屋を学校の寄宿舎として、僕に経営させて食料や宿料をそこから出すようにも取計らつてくれた。これで漸く勇気が出て来たので、少し後れたとは思つたが、九時頃の電車で飛行場に向う。

今日は久しぶりのことゝて、皆がどうしたという。まさか耻多い本当のことも云えないので、唯用事があつたとのみ答えて、自分の順番の来るのを待つた。

やがて機に乗つて滑走を始める。どうしても真直ぐに行かない。右に左に又、ある時は畑の中へ突込んだり、実に哀れな而して悲惨な練習を続ける。かうして毎日、平均な課程を而も当時にあつては涙多い滑走練習を約三、四週間も繰返したろうか。

（少略）いよいよ心配をかけたり、入学に尽力してくれた友人諸君の三、四を飛行場に招待して、誰も許さぬ飛行を決行することとなつた。

あたゝかな南加州の三月初旬である。麗らかな小春日和の場内に、名知らぬ草が笑ましげに囁やいている。この頃の気候は飛行するのに丁度適切な季節である。

一人乗デツプの二号を場の一隅において翼や緊張線を一応調べ終つた後、オーライと挙手すれば、いつもと違つたすがすがしい気分で機はするすると走り出した。

今日もし満足に行かずんば生きて再び卿等に見えず、という意気込みで、尾部を上げて滑走すること約五十間、僅かに昇降舵を引けば機は漸次高昇して百二、三十米、陸地を見れば既に飛行場の圏を離れて貯水池の上空にあり。

時分はよし、と転舵すれば、機は少しく右を上げて傾きつゝ左方に回転してますます上昇する。下方を望めば煙霞レドンドの高丘に鬚鬚いて太平洋の波濤洋々として決死の吾を祝福するに似たり。方向舵を左に左にと、とつて飜昇約十七、八分の後、大観覧席の上空から場に向つて着陸した。喝采笑顔は昨日まで、否、数分前まで冷笑と侮辱とに悩まされていた自分を、今は栄えある飛行家として迎える。友人達は駆け寄つて来て無言の堅い握手で喜びの意を表された。

教師のボニー氏はにこにこしながらやつて来て「ヴエリー・ウエル・ホシ」と握手して、そして外の生徒にかわるゞゝ今の僕の飛行の講評をして、僕の処女飛行の成功を裏書してくれた。

（少略）忘れもしない。千九百十三年二月十九日、日曜である。朝五時半というのに飛行場には飛行倶楽部試験官を代表されるトワイニング教授（ロスアンゼルス高等工業学校教授で、アメリカ飛行倶楽部の西部代表者であり、且つ有名な学者である）が来られる。飛行家のフランク・チヤンピオン氏（本稿筆者記、チヤンピオン氏は大正五年春、ミス・カザリン・スチンソンの機関士として来朝、同六年十月三十日、高知市外で墜落殉難した）やドウテイ氏も来られて、当日の立会人諸氏と努力されて設備に忙がしい。

旗が五百米の間隔をおいて二本立つた。その中間には着陸点を表示する白いゴールが石灰で書かれる。受験者は五回づつ、この白点を中心にして8字形を空で描いて、この点の百五十尺以内のところへ空中滑走で降りて来なければならぬのだ。運のわるい人は何度、試験をうけてもこの空中滑走に失敗して成功せず、中には生命を失つた人さへある。難かしいものではないが天運というべきであろう。

準備が整つたという知らせのあつたのは八時半頃で、僕が機上の人となつて晴れの飛行をするのは数分の中に迫つて来た。しかし好事魔多しで今日に限つて二台のシングルシーター・デツプのアンザニーは工合がわるく、いくら調整して見ても平日のような馬力が出ない。中止せんか、近日に迫つているスロン校の本部引上を如何せん。

当惑したのは僕ばかりではなく、「どうする?」と、ボニー氏は訊く。ギル氏は次ぎの日曜まで待てと勧める。

しかし僕は、機械で飛ばずに気で飛ぶと、頗る無鉄砲な決心をして「かまいません、やります」と、各位の好意を謝して機に上つた。

「用意!」と、試験官が命令する。仇討の場合に刀を抜いた時は、こんな気持であろうと想像した。

ハンドルを握りしめて滑走し出すと、案ずるよりは生むが易く、機は調子よく離陸上昇してくれるので、まづよかつたと約四百尺ばかりの高度で8の字飛行をやり出す。

予期はしていたので、はじめ高く上つて漸次下に降りて来るようにしたのだが、8の字飛行の第五回目の初め頃にはモーターがひどく弱くなつて了つて、遂に地上四十呎位のとろを飛ぶようになつたが、それでも無事にゴールに空中滑走して入ると、マークの中央から八尺という好成績でパッスした。

これで試験の半分は終つたが、もう一度今やつたと同じことを繰返さねばならぬ。

十分ばかり休憩してから、又、機上の人となつて今度も以前のように最初に高く上がろうと思つて、昇降舵を引けども々々、もうモーターがいうことを聞かない。拠どころなく二百尺位の高度で8字飛行をやる。それでも無事に五周回共済んだので、まづよし、と試験官の下降信号をはかつて空中滑走に移つた。すると将に白点に入らんとする数尺のへんで、どうした動機か、切つておいた筈のスキッチが接続したか、或は電線の故障か、発動機の過熱か、モーターがブルブルと音をたてゝプロペラーが廻つた。

所謂百日の説法、九仞の一簣、五ヶ月の苦心も今日の好成績も、最後のブルブルと云つただけで無効になつて了つた訳だ。

検定規則第五条に曰く「着陸の方式は毎回、飛行機の地面に触れんとする刹那、或は以前に発動機の運動を停止すべし。発動機使用によつて規定圏内に入りしものは無効とす（以下略）」というのがある。法は絶対の権威だと力んで試験官は落第を宣告する。

僕はもう運命と諦めて了つたが、納まらないのは陪席していてくれた飛行家や技術家、それから教官の連中だつた。特に技師で飛行家のベエスドフア氏は、「もし斯様な飛行家の過ちならぬ機械の故障から来た偶発的事故で及第させぬというなら、試験とは機械の良否を検するので、飛行家の技術を試るのではなくなる。それは法の精神に悖るものだ」と抗議し、その外の人達も自分等が経験した事例を引いて及第を主張してくれる。それでパッスさせないなら試験官は退場させぬ、と殆ど脅迫的な談判に時の移るのも忘れて午後三時になつた。

試験官のトワイニング氏にしても、僕の立場に同情はしてくれているのだが、公の代表者として中々因業なことをいう。「機械の過ちであつても仕方がない。法は法であるが、しかし自分も星野氏の過ちでないということは認める」

それではもう一べん、第二回目分だけの試験をやり直さうということになつて、僕は又うらめしいデップの座席に乗つた。そしてモーターの工合を調べようと、スタートして見ると、矢張り悪い時は悪いのである。駄目、駄目、とても飛べるものではないのだ。僕は前から諦めているのだ。しかし試験官や立会人は又々談判を続けていたが、時刻がだんだん移るので、それではかうしようということになつた。即ち「試験官及び陪席者等は飛行家星野氏の及第を認む。偶発事故は公然、倶楽部に報告して、万国免状を交附するや否やに就ては倶楽部の最後の審判に任ずる」というのである。

僕の飛行は第一回の8字五回（着陸共）に費した時間は十分二十秒、第二回が八分五十八秒を要した。前後に時間の大差があるのは前には高く上つたのと、初めてゞ馴れなかつたために損な描き方や廻り方をしたせいであろう。兎も角、成績はいい方である。（後略）

×

これらの若い人達にまじつて最年長の野島銀蔵氏がいた。氏は日露戦争前に

商業を志して花子夫人同伴、アメリカに渡つたのだつたが、サンフランシスコの震火災で一切を失つてから一転、農業に向きを変えた。しかしこれも作物は豊穣（ほうじょう）でも相場がたたぬため連年損失を繰返すので、今度は自動車の売買と修理業に転身した。そのうち明治四十一年（一九〇八年）、ドミングスに開かれた世界各国の飛行機大会を見て、飛行機に思いを馳せたが、時既に三四才である氏は、飛行家たらんよりも製作者たるべしと考え、ドミングス飛行場を訪ねて見学した。だがそこには何も一定の施設がある訳ではなく、てんでに小型自動車の発動機やマーリン発動機のツー・サイクルなどを持ち寄つて、それに合わして単葉なり複葉なりを造つているという状況で、人里離れた高原の不便な自炊生活は、まるで狂人か天才の寄り合いであつた。野島氏もこの仲間に加わつて見ていたが、やがて学校が出来たので半年ほど、よそで練習費を稼いで来て、ともかくカーチス飛行学校にはいり、去年の三月、一九九号の免状をつかんだのだつた。しかし飛行機製作術修業の夢破れたからには、再び自動車業にかえるべく発動機研究のため学校に入り、やがてそこも卒業したので、さて如何にせんか、目的通り自動車屋を再開すべきか、それとも一度、日本に帰つて見るか、細君とも相談して思案の揚句、ついに故国をなつかしむ心が勝つて、偶然、帰国途中の星野氏と一しよに七月十七日、東洋汽船会社の地洋丸でサンフランシスコを出発、帰国後の方策をねりながら横浜に着いたのだつた。

なお問題になつた星野氏の免状は、氏が彼地を立つ十日程前に「貴下の名誉ある成功と帰朝とを祝福すると同時に、特に申上度き一事はトワイニング教授によつて報告されたる偶発的事件に関する検定委員の意見に候。委員中の数氏は貴下のミスに不服なりしも多数は貴下の技術に信頼と敬意を表し、記録よりこの不祥事を抹消すると共に免状を交附することを決議致候」というアメリカ飛行倶楽部幹事デラノ氏の手紙と一しよに、二三一号の免状を受取つて円満に解決した。

（五）代用航空母艦若宮丸と海軍小演習

ニューポール式の帝都訪問——追浜で侍従武官の同乗飛行——所沢で空中火災——海軍の第二期操縦術と整備術練習委員——無電代りの手旗信号と報告球——発動機製作の研究と苦心——中島機関大尉のフ式改造——運送船若宮丸を母艦代用——佐世保の小演習——鳥飼氏の隼号——鳳号の終末——新人の発明考案——雑誌「モーター」創刊——日本飛行研究会雑誌「飛行界」——「武石浩玻三十年の命」その他発行図書

八月二十五日朝六時半、霧のような細かい雨の中を長沢中尉はニューポール式一〇〇馬力をひき出し、偵察将校青木大尉同乗で四、五㍍の北風をついて離陸、偵察を兼ねた東京初訪問に出かけた。

二〇〇〇㍍で忽ち密雲中に飛び込み、中野から代々木練兵場に向つたが、まだ練兵の姿も見えず、モ式と違つて快速にまかせ雲中を日比谷までのばして帰路につき、青山から新宿に出て帰着、次いで川岸大尉が同乗、八時過ぎ再出発、戸山ヶ原で砲兵の射撃演習を偵察、代々木でも砲兵陣地の動静を雲間からのぞき見た後、日比谷をまわり、四谷、中野を経て帰つた。


長沢賢二郎工兵中尉

長沢中尉は「モ式の約二倍の速力があり、ブレリオ式のように潤滑油の飛散が少なく、晴天だつたらもつと偵察の目的が達せたろうと思う」

午後は寺師軍医同乗で所沢周辺をかけめぐり、更に四時過ぎ、今度は弘中大尉を乗せて離陸したが雲いよいよ低く、磁石で方向を求めながら田無街道から中野に出で、淀橋の浄水場を右にして青山御所の南側を真直ぐに芝浦に飛び、

新橋附近から再び青山に直進、中野の北側を通つて五時、所沢に帰着した。

長沢中尉は疲れた色もなく「東京の上空では悪気流に翻弄され、雲が低いので五、六十㍍の高度をようやく切りぬけて来た。発動機の調子がよかつたので幸いだつた」と語り、帝都上空最低記録を作つたが続いて二十八日朝、一片の雲もないすき透つた初秋の空にさそわれて七時、偵察将校緒方大尉を乗せて出発した。

北風三㍍を横にうけながら吉祥寺から戸山ヵ原の射的場、代々木練兵場を経て帰路は大回りに板橋に出で、七時五十五分帰着した。

緒方大尉はやや興奮しながら「六〇〇㍍の高度で視界はよく、戸山ヵ原や代々木練兵場の動きは十分偵察することが出来た。品川の台場が手にとるように見え、この間の大雨で方々の河川氾濫の跡もよく分つたし、板橋附近が最もひどかつたようだ」と語つた。

この日、追浜でも書き入れの好天気に八時から練習を開始、ファルマン式に和田大尉、難波、安達両中尉、カーチス式に山田大尉、広瀬中尉らが下士官を乗せて小手ならしの後、十時十五分、山田大尉は湾内を一気に観音崎まで往復し、同乗者を横地上等兵曹に代えて沿岸を東上、横浜をかすめて羽田沖に至り、三〇分間で帰れば安達中尉も下士官同乗で軍港内外を二六分間飛び回つて帰つた。

そしてこの日、宮中から差遣された島内侍従武官は山田大尉のカーチス式に試乗、飛行場上空を十数分間の体験後、安達中尉のファ式に乗り代えて離水、二〇〇㍍の高度で第一艦隊の上空を訪問、鮮かな8字形飛行の後、四〇〇㍍に上昇して夏島に飛び、横須賀市と軍港上を旋回して三〇分の後、帰着し、侍従武官初飛行の記録をあげたのである。

次いで難波中尉が下士候補の若い水兵を乗せて第一海堡から対岸の館山沖に飛び、湾内を数周回して帰つたが、この日の総飛行距離は二〇〇㌔に及んだ。

月がかわつて八日の夕方四時半頃、所沢では単独飛行中の重松中尉が五〇㍍の高度で飛行場を一周して下降の途中、目測を誤まつて気球庫の屋根に接触してすべり落ち、機体は粉砕したが中尉は投げ出されて数ヶ所の裂傷と打撲傷で大事に至らなかつたが、それから十日後の十八日には武田少尉が空中火災にあつて九死に一生を得るの椿事が起つた。

下で見ていた徳川大尉の話によると、「飛行場を三周して東から西に下降しはじめ、地上約一〇㍍で飛行場の中央に来た時、突然プロペラが飛んだようだつた。同時に両翼の破片がバラバラと落ち、発動機の音が変ると一緒にぼつぼつと燃え出し、見る間に翼に移つて火の粉が飛び出した。その時は地上一㍍だつたが少尉はバンドをはずし、接地と同時に飛び出して難をのがれたが、飛行機は転がつている武田少尉を飛び越えて二〇〇㍍も先きまで走つて行つて骨ばかりになつてとまつた。」

かくて顔と頭部、右手、背中などに火傷した武田少尉は第一衛戍病院で、「翼が燃え初めてからはとても熱かつた。同乗者がいたら事はもつと大きくなつていたろうが一人で幸いだつた」と、元気に語つた。

原因はプロペラーにキズがあつたらしく、飛行中、それが折れて破片三尺のものが飛んで翼を突き破り、その翼布が発動機の上に垂れたので排気口から出る燃焼ガスで燃え上り、たちまち油のしみ込んでいる上下翼に燃え移つたものであり、油槽にも火がうつつて爆発したものと見られ、世界にも、まだ珍らしい事故だつた。武田少尉の治療は二週間を要した。

追浜飛行場でも必死の練習が繰返され、先任教官の金子大尉が下駄ばき（フロート）舟）で一、〇〇〇㍍の高度記録や、二時間五分の時間記録を揚げるのに併行して井上大尉ら四練習将校も自由にひとり立ちが出来るようになつたので、第二期の操縦将校として和田秀穂大尉（後に中将）難波暉雄中尉（後に大尉）が補任され、整備将校としては多田永昌機関大尉（後に少将）、花島孝一機関大尉（後に中将）、庄司健吉機関中尉（後に大佐）が選ばれて六月初め、航空術研究委員に任命されていた。

練習は矢張りここでも無風時を望んだので毎朝三〇分間位が関の山となり、一人一回の飛行がせいぜい一五分間、これを一日に二回ほど繰返すに過ぎなかつた。

大体、海軍機の任務は偵察が主目的だつたから、その結果の報告には無線電

信が最も必要なので、ある時、豆子方面へ飛んで実験したが予期の成績を得られず、むしろお家芸の手旗信号が手つとり早いという風で、委員達はこの問題について相当頭を悩ましていた。そこで新たに入つた和田、難波両委員は操縦練習の余暇に、海軍伝統の手旗信号が機上で行えるものか、どうか、また地上や艦への報告はどうしたらいいか、の二点を研究せよ、という命令をもらつたのである。

推進式ファルマンの座席のうしろには発動機が据えてあるので、万一手旗を風で飛ばせばたちまちプロペラーに引つかかつてしまう危険があるから、十分に注意して振れば振るほど、強い風圧をうけるから中々軽く自由には旗の手が動かない。そこで考えた末が旗の棒を除いて両手に、つまり肱から手首にかけて旗をくくりつけ、手を旗の棒代りに振つて見てはどうか。それからも一つは第一、機上に立つて手旗がやれるか、どうかである。静かに腰をかけているべき場所に人間が突つ立つたら、飛行機の安定に狂いが生じはしないか、あるいは人間がふり落されはしないか、という疑問である。

机上では空論だから実験にしかず、と翌日、操縦練習後、難波中尉が座席に突つ立ち上つて慎重に両手の旗を振つて見たが、飛行機の安定にも別段の影響はないし、操縦者もそのためによけいな苦労をすることもないのがわかつたので、まずよろしかろうという確信がついた。

次ぎは投下用の報告球である。これは普通の径二、三寸くらいのゴム球に白と赤の布をつけて地上から発見を容易ならしめ、これに通信文を入れるための小さな袋を縫いつけ、またゴム球だけでは軽過ぎてふわふわするから、球の中に鉛の玉か石ころなどを入れて相当の速度で落ちて行くように工夫した。そこまではいいが、もし艦船に落として、けが人を出しても困るから、あまり固くしず、目方もいくらか軽くして当つても危険のない程度のものを作つた。それを大てい三個くらい予備をもつて飛び出し、目標の艦船の上へ低く下降して落とすのだが、大体目標をあやまたず、七、八〇パーセントの成績で届いた。もし失敗したら、またやり直さねばならぬので、一々落としてからの首尾を見定める必要もあつた。

無電さえあれば、こんな幼稚な苦労をしずに済むのだが、何しろ不自由なばつかりに、まあ当分、この方法でいくよりしかたがあるまいと、信号手旗と一しよに大分長く続いていた。

この時分、横須賀の海軍工廠造機部では空冷式ルノー七〇馬力発動機と、カーチス式水冷八〇馬力の自給自足を計画し、神戸の三菱造船会社に一部分を手伝わせていたが、部分的にはすでに改造に成功した点もあつた。しかし材料の研究が不十分だつたため、海軍常用の普通の鋼（はがね）をそのまま用いたりしたので、その原因からか、たとえばルノー式の接合棒が運転中、しばしば曲つたりするので、これは矢張り外国でやつているように熱処理をする必要があると認めはしたものの、さてそれをするにはどうしたらいいか、これがまたさつぱり雲をつかむようだつた。

そこで種々正確な文献を探して見たところ、たまたま故水谷光太郎海軍機関中将の「海軍機関計画一斑」という著書を発見した。しかしこれにも鋼を熱処理すれば、その性能がよくなるというだけのことが少し書いてあるだけで、熱処理の方法には少しも触れていない。失望落胆、しかたなしに種々の鋼の変態点など、各種の性状の研究を第一歩から踏みはじめるのやむなきに至つた。その結果、気筒は気筒、バルブはバルブ、クランクはクランクと適材適所主義でもつて、おのおの異なるそれぞれの材料を使わなくてはならぬということが一応のみ込めた。けれども日本では中々そういう材料は求めにくいから、取あえずクランクと接合棒の材料は呉の海軍工廠製鋼部で精製してもらうこととし、バルブなどは主に横須賀の造機部で工作したもので間に合つた。日本特殊鋼合資会社のものを使うようになつたのは、ずつと後のことである。

また工作用機械ではグラインダーの類は一つもなく、そうした各種のグラインダーを買い集めるだけでも相当の努力を必要とした。

そこえもつて来て軍用気球研究会からの依頼で、空冷式ノームの五〇馬力を大貫竜城機関少佐（後に大佐）、小浜、山下両機関大尉らが工作に従事して見たが、これにも完全に手を焼き、海軍の名にかけて苦心惨胆、夜の目もおちおち出来なかつたうえ、ついに兜（かぶと）をぬいで、「実にむづかしいものだ」と

長太息した。

機体の方は中島機関大尉が非常な意気込みで理想の牽引式複葉機を設計する一方、ファルマン式七〇馬力の改造を試み、工廠の造兵部で新たに製作していたが秋十月下旬、佐世保で小演習があるので完成を急ぎ、その直前に演習地へ運んで試験飛行することになつた。

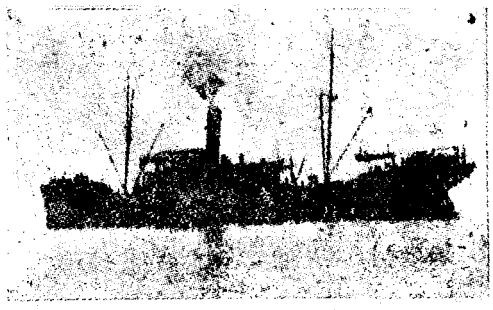
中島機関大尉の改造目的は、舵が二つなのを一つにして操作を簡単にし、それがために速力も増加するはずの計算だつた。ところが実際に舵をとつて見ると、滑走して行つて左に回ろらとすると回らない。右には回れるが左には舵を一ぱいとつて見ても金輪際（こんりんざい）動かない、これではだめじやないか、と曳船で帰つて来たが、中島大尉は首をかしげて考えている。

そこでみんな集まつて評議し、方向舵が一つになつたせいだろう。方向舵が一つになつて、プロペラーから出る風と舵の位置や舵の大きさなどの関係から、こんなことになるのだろうという説が出ると、田中館博士の風洞での実験でも、プロペラーから出る風は直線で、決してロテーションはないと反駁するものがあり、ではまたその実験だという訳で、棒きれの先きに毛糸をつけ、吹き流しにして流れる風の方向をためして見ると、はたして毛糸がりつぱに舞うのである。

やはりそうだ。舵が一つになつたからで、ことにその改造機の方向舵は水のはね返りを避けて上の方につけてあるから、風の吹き工合では上の一方からだけたたいて下の方は舵がないから風が逃げて行つてしまう。片方がたたかれて、その方の舵は非常に利きがよいが、反対側は少しも感応がない訳であるという結論に達し、やがてほとんど二倍の大きさに改めた方向舵を下部に附け替えて飛び出して見ると、今度はらくに飛べるのだつた。

演習にあたつては航空母艦の必要に迫られ、手ごろの運送船若宮丸を当座の代用母艦として、これに七〇馬力のファルマン式二機と、カーチス式一機を積んで横須賀を出港、佐世保に回航した。

演習地に投錨して、さて飛行機をどうやつて降ろすか、またどうやつて飛ばせるか、の問題で鳩首協議し、結局三つの方法が案出された。その一つは艦側に筏（いかだ）をつけて飛行機をつりおろし、筏の上からスタートさせる。第二は筏を艦尾につける。第三はプロペラーを回しながら飛行機を艦から降ろして水面近くで離す、であつた。



代用母艦若宮丸

そこでまた実験となり、筏を編（あ）まして第一、二案を試みたが、この方法は海面が少しでも荒れている日はだめだということがわかり、最後に第三案をやつて見ると、これが案外、手ぎわよく成功したので異口同音、これでいこう、と決定したが、さてカーチス式とファルマン式とではまた、そこに扱い方が違い、揚げ降ろしに一と方ならぬ工夫と苦心が払われたのである。

山内中佐総指揮、梅北少佐参謀で佐世保近傍の面高（おもだか）を基地にして訓練を行い、ファルマン式は若宮丸に積んで港外から偵察飛行に従事した。ある時、「佐世保港内の艦隊の動静を偵察せよ」という命令に接し、勇んで二台が出かけて行つたが、その日は天気もよかつたせいもあり、港内の隅々までよく見えたので、さつそくありのままを報告すると、司令官から賞詞が下り、海軍始まつて以来の空中偵察に思いがけぬ太鼓ばんが押された。

第二期に入つてからの対抗演習になると金子、和田両大尉、安達、難波両中尉らのファルマン式は攻撃部隊に配され、山田大尉、広瀬、藤瀬両中尉のカーチス式は防御部隊にまわつて参加したが、攻撃も防禦も仕事は一つ、すなわち敵状偵察よりほかにはなかつた。そして例の手旗信号がさかんに振られ、しかもこれだとよほど相手に接近しないと目的を達しないので防御部隊の広瀬中尉などは、操縦者の山田大尉の横に並んで、いざ信号となると座席の前の横棒の上に立ちはだかつて上下左右に大きく手旗をふる勇敢さは、動揺する機上で自殺行為以上の任務だつた。

この演習終了後、若宮丸の母艦改装について委員の間に協議が繰返され、金子少佐を主任に各種の研究が続けられた。

さて民間では稲毛に陣取つている白戸栄之助、伊藤音次郎両氏が後図（こうと）を策しつつ奈良原式を新に造り直して第二世鳳号と名づけ、後生大事に練習していたが六月八、九両日、白戸氏は水戸練兵場で一日各四、五回の直線飛行や円周飛行を見せ、七月には招かれたのを幸い、金沢市へ出かけて二十六、七両日、野村練兵場で、まず無事に責めを果たしたが、肝心の発動機の衰弱がはげしいので、どこへ行つても会心の飛行などは望み得べくもなかつた。

それでもどうにか飛んで、無事故で引き上げられれば、旅費や運賃その他の実費を差引いても幾らかの身入りになるので、地方との話がまとまれば、どんな無理をしてでも出て行きたい。もちろん命は大切だが背に腹はかえられぬ。飛行機をもつた以上、皆こうした一か八かの境遇におかれ、しかも長く続いた。そういう飛行業者が全く跡を絶つたのは実に日華事変が深まるにつれて、とどめを刺されたのである。何といつても大きな都会でさえ、まだ飛行機が珍しかつた。地方の農村などではなおさら不思議な怪物だつた。だから飛行機を飛ばすといえば必ず人は集まり、縄ばりをすれば何がしかの入場料を払つてでも見物は夢中になつて殺到した。このやり方が次第に猛獣や曲芸を看板のサーカス団と軌（き）を一にする傾向を帯び、これに乗じて地方のいわゆる香具師の跳躍（ちょうやく）をかもすようなことにもなつて、宣伝程にもないはなはだ面白くない業績と併行して、民間航空界の信用を漸次（ぜんじ）薄める動因ともなつたのである。

その先駆的の一例が、この九月、札幌で開かれた鳥飼繁三郎氏の飛行大会であつた。

同氏は前に奈良原氏の地方巡業に先き乗りした経験があり、器用な氏は今度は操縦も興行もいつさい自分でやることに宗旨をかえて、丸の内有楽町一丁目（現在、蚕糸会館敷地内）の店に日本飛行研究会の看板を掲げ、大阪の森田新三郎氏から手に入れたグレゴアジープ式四五馬力を装備し、白戸氏の助手大口豊吉氏がかしらになつて稲毛海岸の格納庫で牽引式複葉機を製作した。



鳥飼繁三郎氏

そしてこれに隼号と銘うつて口のかかつたを幸い北海道に渡り、九月九日、氏自らハンドルをとつて札幌で飛行会を催した。それまではよかつたが、最初の試験飛行で離陸したと思うと、ふらふらと横すべりのような格好で墜落し、瞬く間に主翼その他、御破算（ごはさん）になつてしまつた。

鳥飼氏はさつそく修理に着手し、二、三日後に再開を宣言したが、その間、所轄警察署の活動があつて「飛行能力なきもの」と断定され、一挙に興行停止を命ぜられたのは泣き面に蜂を思わせるものであつた。

これは飛行機に対して警察権が発動された第一号であるが、事ここに至つたのは、鳥飼氏の行動に当局が疑いの目を向け、急ぎ同氏の経歴を調査した結果と見られる。そうなると同氏は全く航空技術に無経験で、稲毛で数回の練習をしたとはいえ、ただ自動車の運転を心得ているだけでは、いくら何でも世間が通らなかつた。警察の目が光つたのは、単なる事故そのものよりも、鳥飼氏の挙措（きょそ）進退が反映したものではなかつたろうか。

しかし札幌の飛行会は同市長始め地元の関係者が、そのままうやむやにする訳に行かなくなつて、あらためて白戸氏に交渉した。白戸氏は例の廃馬のような鳳号二世をもつて十月十九、二十両日、月寒牧場で数回の雪辱飛行を試みて地元関係者の顔を立てるとともに観衆を納得させて引上げ、帰途、仙台の招きで宮城野練兵場で飛び、更に宇都宮市外宝木原に立ち寄つたところ、とうとうここで馬脚をあらわしてしまつた。

いくら汗を流して調節しても既に弱りきつた発動機に起死回生の道はなく、札幌の隼号の二の舞いで主催者と見物の間に紛擾（ふんじょう）が起り、またも警察の手を煩わして白戸氏一行はほうほうの体（てい）で逃げ帰り、いろいろな意味で働きつくした記念の奈良原式鳳号も、ついに解体廃棄の日が来たのである。

こうなるともう民間はさつぱり火が消えたようで影も形もなくなつた。隠れ

たる新考案の特許局申請も明治四十二年の三五件、四十三年の四七件、四十四年の四八件に比して、この大正二年は急減してわずかに二四件を数えたに過ぎない。

その中でやや目ぼしいのは静岡県島田町の薬種商杉村良介氏が、一種の単葉式を考案して特許第二四三四一号を得、淡路島洲本中学の教諭中谷平四郎氏は日露戦争当時からトンボをもとにして研究した果てが、これも一種の打翼式単葉機を発明して特許を得た。しかし中谷氏は間もなく病死し、杉村氏も実物製作までには進まないで終つたようである。同氏は郷里に養父嘉太郎氏をひかえ、二三才の明治大学生で飛行機に病みついて研究の結果は、主翼の面積を加減しながら迎角を変化せしめて、離着陸時の高揚力と、飛行中の高速度を得る装置を新案し、また主翼に多隙間フラップを附けるなどの進歩的なものであつた。

さらに福井県小浜町白鬚の吉田米松という二五才の青年も複葉式を設計し、旅順在住の林田某氏もまた、複葉式を考案していたが、奨励助長の機関が何等整備されていないこととて、いずれも夢のような結果に終つているのは惜しくもあり、気の毒でもあつた。

一方、航空に関する知性の普及といえば、雑誌科学世界社がかつて「空中飛行器号」を増刊してから明治四十四年四月にその第二、翌四十五年一月に第三、そして大正二年四月に第四空中飛行号を刊行しているのは、斬新の努力であり、貢献でもあつた。

そしてこの年、新たに東京赤坂溜池町、山本悳太氏主宰のモーター社から雑誌「モーター」が創刊されて自動車、自動自転車、航空機に関する内外の記事をあつめ、「飛行器及自動車」の単行本も同社から刊行されたが、十一月にはさきに旧帝国飛行協会の創立に奔走した中村英氏が日本飛行研究会を起し、その事業として月刊「飛行界」を発行して最初の航空専門雑誌を送り出したのは注目に価するものであつた。しかし資力の点で次号が続かず、行き悩んでいるのを元代議士青木孝氏が継承して編輯に福島県会津の人渡部一英氏が当り、権威ある研究誌としての素地を固めるかに見えた。

それから故武石氏が書いた「飛行機全書」は、氏が在米中から東京の知己友人を頼んで方々の書肆へ持ちまわつた著述であるが、ひとたび国民的殉教徒となるに及んで、その私信などを集めて附録とし、「武石浩玻三十年の命」と題して、友人金井重雄氏の奔走で宝文館から上梓（じょうし）の運びとなり、文藻豊かな故人の面影を躍如たらしめるものがあつた。

も一つは東京日日新聞の所沢通信員で、航空担任の吉田禎治（虚白）氏が軽快な筆で早くも「快飛行十年」を著わして、わが国に最初の内外航空史をもたらし、滋野男爵また「通俗飛行機の話」を、井関十二郎氏が「新式飛行機の原理及模型製作法」を著わして、ようやく航空出版が色めいて来たのである。

（六）幾原知重氏の都市連絡飛行

帝国飛行協会がルムプラー式二機発注——磯部氏ドイツ出張——前田侯爵の指定寄附金——三井、岩崎両家の寄附金——事務所移転——会長、副会長設置案——幾原氏帰国——白鳩号展覧と故近藤氏の一周忌——幾原氏の高度飛行と都市連絡飛行——中島、重松両将校の応援——故武石氏の銅像建立

合併後の帝国飛行協会では、会員募集の一方法として趣意書、定款、役員名簿などと一しょに入会申込書を封じ込んで、試みに京浜間の各界名士数百名に第四種郵便物を発送して見た。

これは前年末、帝国ホテルの披露宴に招待状をおくつた範囲をほとんど出ず多少の宣伝にはなつたが実質的には二、三の寄附申込で終り、印刷費や郵便料を差引くと、ものの足しにもならなかつた。

そしてやはり依然として磯部氏が寄附芳名録をかかえて走馬燈のように歩いていたが、その余暇に氏は持ち前の発明好きから風呂罐を新考案して特許局に申請し、ちょうどこのころ、特許がおりたので日本汽罐株式会社に注文して実

物を製作し、特許局の構内で実験したりして楽しんでいた。

かねて内交渉ずみの技術委員横田、田中館、須田三博士、山内海軍中佐、郡山陸軍工兵少佐は、懸案中の購入飛行機について両三回の会議を重ねたが、それぞれ好みの飛行機がいろいろ推薦されて、いつきまるとも見えなかつた。

しかし結局、横田、田中館両博士提案のドイツで現在、新式飛行機として最も声価の高いメルセデス・ダイムラー式水冷発動機七〇馬力装備のルムプラー式鳩型単葉機が第一に推され、第二案としてはフランスのルノー式七〇馬力のモーリス・フアルマン式であつたが、これは既に陸海軍で現用しているので今さら事新らしく輸入するまでもないため、ルムプラー式が採決されたのは当然であつた。

この飛行機は主翼、尾翼が翔ける鳥の形に髣髴（ほうふつ）としていて、その塗料さえ蔦色の黒ずんだ褐色であり、飛行中の姿はほとんどそれと変りがないので、特に鳩型と称されているくらいであるが、事実は全く違つて、設計者オーストリー人エトリツヒ氏がツアーノニアという植物の種子が散る時に、いかにも安定よく落ちるのを見て、偶然これから暗示を得て設計したものといわれている。すなわち種子の形状からこの飛行機の両翼の型が生まれ、それに比例する胴体が案出計算されて出来上つたものが、まるで鳥の形そつくりになつてしまつたという訳で、完成されてから鳩型と名づけられたのである。

理事会では、この技術委員会の決議を尊重して全員異議なく可決し、直ちに三井物産株式会社を通じて、価格、運賃、通関費その他いつさいの見積書を出させたうえ、正式に同式同馬力の飛行機二台の注文を発した。

二台というのは、日本で製作や修理のあてがないので、一台は予備として理事会が気まえを見せたのである。

同時に磯部氏がその製作監督を兼ねて操縦術修得のためドイツに派遣されることとなり、留守中は磯部氏の推薦で前に小記した大原哲治氏が、新たに主事を命ぜられて有給で事務所へ詰めることになつた。

そこで磯部氏の旅費は、練習費もこめて表向き金二、〇〇〇円を協会から支給されたが、とてもこれでは足りないのがわかつていた会計監督の倉知理事は磯部氏に策を授け、自分からも口添えして氏らの旧藩主前田利為侯爵（後に陸軍大将）に事情をはなし、金一、〇〇〇円を飛行協会に指定寄附してもらつた。「磯部少佐渡欧旅費の補助として寄附する」という指定である。

飛行機が来れば飛行場も、格納庫も、人間も、という訳で、目に見えて費用がかさむだろうから、そんなことでもしてやり繰らねばたちまち底を割つてしまうような財政状態だつたので、会計を受持たされた倉知氏としては中々苦心を要する場合だつた。

するとこの時、突然、事務所の明け渡しを請求された。ちようど創立したばかりの大正生命保険株式会社にこのアパートを売却したので、賃借者は一斉に立ち退くしぎになつたが、協会はおりからその隣りに新築中の日比谷ビルデイングという貸事務所が竣工したので、そこの二階の一室を借りて移転した。

角（現在、日活国際ビルデイング）に東京市電気局の日比谷出張所があつて、その裏側の窓と、こちらの窓とが二メートルくらいに接近している前よりも狭い五坪ばかりの室で、全体に前の建物よりも粗雑な安普請だつた。

そしてこれがあの界隈の草分けとなつて、その後、あとからぞくぞく木造洋館の貸室建物が櫛比（しっぴ）し、その間にいかがわしいカフェーなどがはさまつていわゆるやまかん横町の名を残したのであるが、大正十二年の大震火災で一掃され、跡かたもなくなつてしまつた。

大原主事は磯部氏とちがつて事務家だつたから、今までの簡素な事務所が漸次変つて、青ラシヤ張りの事務卓や書棚を据え、壁には最新世界地図をかかげ、入口の扉の外にはマットをしくなどすべてが型通りの事務所に一変した。

八月三日、東京を立つてシベリヤ経由の磯部氏は同月十七日、ベルリンに安着した。

到着後は専らベルリン郊外ヨハニスタール飛行場にあつて、午前はルムプラー式の操縦を練習し、午後は製作会社工場で注文機の製作監督の名のもとに見学することになつていたが、ドイツ航空界は文字通りの日進月歩を如実に現わしてルムプラー式飛行機も、東京で技術委員が相談にふけつていた当時とはかなりの進歩を来しており、予定の七〇馬力機は既に過去のものに属し、現在は

同じ発動機の一〇〇馬力級が台頭しているといったぐあいであった。

聞くと見るとの差に当惑した磯部氏は、三井物産支店を通じて倉知理事に電報で交渉し、技術委員会と理事会を同時に開いて一〇〇馬力機に変更購入の決議をなし、直ちに三井物産から返事してもらった。

しかし磯部氏は最後まで七〇馬力で練習して免状をとって来た。

同氏が渡欧前、かねて三菱系の末延、三井系の波多野その他関係筋の有力理事後援のもとに交渉中だった三井、岩崎両家の寄附を出発前に解決すべく努力したが間に合わず、その後に至ってようやく各金六、〇〇〇円の申込があった。

協会の申出額は両家各一万円で、これに最後の努力と期待をかけ、金額に多少の変化はあっても遅かれ早かれ必ず挨拶があるものとの確信から、理事者間でも最も慎重な態度を持していたのである。事実これがなければ飛行機が来ても払う金がない訳だったが、そこは悠暢（ゆうちょう）なもので、いよいよとなったら自腹をきってでも始末するくらいの覚悟はしていたに違いない。

両家では果して「一万円もいいが、もう少し何とかならぬか」と、遠慮しながら値切（ねぎ）って来たので、倉知理事とも相談して「それでは八、〇〇〇円ぐらいのところで」と返事しておいたのが結局、六、〇〇〇円になってしまったのである。

九月四日、交詢社で開かれた理事会の席で、大原主事からこの両家寄附の報告をすると、理事一同、多いとも少いともいわず、だまってにやにや笑っているだけで、まことになごやかな空気だった。そしてこれを機会に、今まで三井銀行本店に当座預金していたのを、新たに三菱銀行本店とも当座を開き、まず岩崎家からの六、〇〇〇円をそのまま預入した。

するとこのごろ、理事会などの席で、雑談の間に会長設置の話題が次第に重視されつつあった。その熱心な提唱者は井上幾太郎大佐で、協会の将来を法人組織に固め、御下賜金の奏請、国庫補助の請願、地方支部設置のため是非とも会長、副会長が必要であり、更に機を見て皇族殿下を総裁に推戴する場合をも考慮し、ことに時代の進運とともに現制度の不定期理事会議は種々不便を生じ、敏活を欠き、協会発展の上にはなはだ不合理であるとの見解であった。

理事全体も大体においてこの説に賛成し、もはや当初のスポーツ味のある社交的倶楽部の時代にあらざることを漸次自覚した。

しからば会長候補者、副会長の適任者に内々成案があるかといえば、全然白紙で、たまたま座談のうちに詮衡して見ても、こちらで希望する人は本人ががえんじてくれそうもなく、このところ頗る難色があったが、とにかく会長はあと回しにして副会長だけでも物色しようという話し合いになった。その相談が熟した時を見はからって大原主事が、

「副会長に阪谷男爵は如何でしょう？」と発言した。



大原哲治氏

大蔵省の吏員だった大原氏が在職時代の局長であり、次官であり、そして大臣であった現貴族院議員、東京市長阪谷芳郎男爵（後に子爵）の人格識見を日ごろ無比の人として崇敬していたので、この際、一応、理事の参考資料に提案したのは正に標的を射抜いたものだった。

本人が官僚出身で、経済界の大御所渋沢栄一男爵（後に子爵）を岳父に戴いて、各方面に人望の篤い学者肌の阪谷男爵を、理事が今まで気がつかなかった訳でもなかったろうが、大原主事の我田引水にたちまち一致し、直ちに倉知理事が同男爵に内交渉するの運びにまで急進展した。

倉知理事は単身、東京市長室に男爵を訪問し、衆望のあるところを説いて、その受諾を懇請したが、何しろ唐突（とうとつ）の場合とて即答を得られるはずもなく、取あえず評議員、理事たることだけは内諾されたので、理事会はこれを多とし、近くに迫っている定時総会にかけて実現をはかることになった。時に大正二年九月だった。

この前後にいったん帰国して郷里に静養していた徳島県小松島の人幾原知重氏が、再び倉皇（そうこう）としてアメリカへ出直して行った話がある。

氏は前年春、学業勉強のためアメリカに渡ったのだったが、邦人青年間の航空熱に感染してハンモンド・スポートのカーチス飛行学校に入り、故武石氏に遅れること一カ月で昨年六月、卒業し、日本人として第四番目の同校出身者だ

つたが、その後も同工場に出入りして勉強し、今年夏、帰国したのである。

しかし帰つて見れば武石氏既に亡く、その悲壮な最後を思つて弔い飛行を志し、急ぎ再び砲を整えて八月三十一日、再渡米し、ロスアンゼルスのカーチス飛行機会社代理店グレン・マーチン会社から七〇馬力の新式機を買つて一瀉（いつしや）千里、十月十七日、サンフランシスコ発の日本丸で帰国した。

その途次、彼地の風聞によると、先きに武石浩玻氏後援の目的で組織されたスメルザ飛行会は、今日ではその目的を失つたので、あらためて在米同胞中、適当な人物に故人の遺業を継がせるべく後進飛行家の援助機関として、その名も白鳩飛行後援会と改めて存在していくというわさであつた。

幾原氏の持つて帰つた飛行機は、白鳩号とほとんど同型だつたが翼幅がやや大きく、発動機はカーチス式七〇馬力だつた。

同氏は旅装を解くや解かずに朝日新聞社を訪ねて大阪に上つた。大阪では天王寺公園に某展覧会が開催されており、そこに久邇大佐宮殿下染筆の機名「白鳩」を初め、大破した機体や血染めの飛行服、シヤツなどと一しよに、これだけは完全に残つたホールスコツト式発動機を陳列して、今更に観衆の思い出をしぼつていたが閉会後、この発動機はスメルザの白鳩後援会へ送り返された。

またこの展覧会中、十月六日の故近藤元久氏の一周忌には、かねて天王寺公園に建立中だつた同氏の記念碑除幕式と一しよに追悼会を催して、先覚の遺霊を慰めるところがあつた。

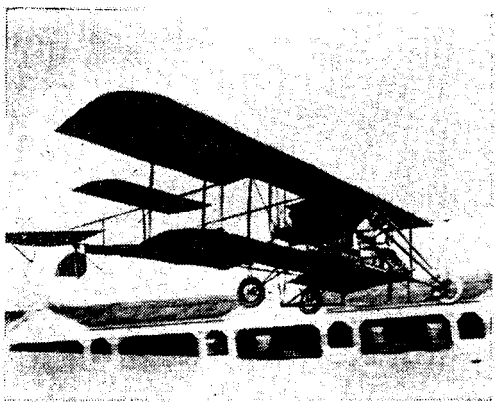
朝日新聞社を訪ねた幾原氏は、故武石氏の遺図を継いで都市連絡飛行と高度飛行大会を開催することを約束して鳴尾競馬場を借り、朝日新聞社から特派の荒尾寿一氏を助手にして準備を急いだ。

十一月一日から三日間の会期を前にして十月二十七日、整備の終つた新機で鮮かな試験飛行を終り、二十九日にはさきのこともあるので前もつて綿密な機体点検と、試験飛行立会いのために朝日新聞社から特に懇請して気球研究会の重松翠歩兵中尉、中島知久平機関大尉がともに派遣されて来た。中島機関大尉は既に本場のカーチス会社工場でもつぱら機体の製作、整備を研究して来ているから幾原氏も心強く、両将校の前で安心の行くまで試験飛行にいそしんだ。

朝日新聞社では故武石氏が第三日目に行うはずで果さなかつた神戸市訪問飛行と、六甲山上の高度飛行を第一日のプログラムに編み、第二日以後において鳴尾・大阪・京都の連絡飛行を発表した。

おりから仲秋涼爽（りようそう）の季節で、やや下火になつたとはいつても、新聞の巧みな宣伝で人出は相変らずのものすごさだつた。

島津楢蔵氏兄弟と荒尾助手の手でカーチス式発動機の慎重な試運転を終えた後、革の飛行服で幾原氏は座席にまたがり、九時五十五分、歓呼の中に観覧席上に大きく半円を描いて高度を高めつつ場の外郭を周回し、秋空を画する六甲の峰と肩を並べながら高度約一、五〇〇㍍で西へ、西へ、神戸市訪問に向つた。



幾原氏の飛行

神戸では去る五月、待ちぼけを食つたあとなので、大倉山や山の手附近の台地は人が鈴なりになつて待ちかまえた。

幾原氏はこの歓迎に答えて市街を通過後、神戸港を一周して帰途につき、西宮町の上空まで来ると発動機の爆発に低調を来し、やや不安なものがあつたが鳴尾の間近なのを見て強行飛行を続け、離陸後二十八分間を経たが、ついに黒煙を吐き出したので最早詮なく、つとめて鳴尾競馬場にすべり込まんとしたがわずかに及ばず、二丁程手前の枝川（現在、甲子園）横の中洲に着陸した。

不時着と墜落の区別がつかない当時のことであるから、またも二の舞いかと観衆はわれ先きに駆け出したが、現場に機も人も無事でいるのを見ると安心や ら拍子抜けやらでたちまち黒山を築いてしまつた。

発動機を調整して再び飛び出すことにしたが中々修理が成らず、海からの風は次第に強くなつて午後三時、ろくに力の出ない発動機を無理に回して出発と

きめ、群衆を遠ざけて濛々たる砂塵をけ立てながらそれでもどうやら離陸したので、枝川の松林を越えて競馬場中央の畑地へ逃げ込むように飛び込んだ。

この日の飛行は枝川着陸までが二九分一三秒、その不時着地から帰着まではわずかに三八秒であまり手ぎわよくはなかつたが、民間機で一、五〇〇㍍の高度をきわめたのは、これが最初であつた。

それ以来、幾原氏は中島機関大尉、島津兄弟、松田清一高等工業学校教授、前田阪神電鉄会社技師らの助力を得て連日、発動機の修理につとめたが、このカーチス式七〇馬力は極度に偏心した吸鍔環を用いてあつて、震動のために環の切れ目がそろつてガスを漏らすことなどがあり、マグネトにも故障を発見したりして、修理の完成したのは三週間も後のことだつた。

みのり豊かな秋の新饌（しんせん）のよき日、少し気のぬけた形だつたが大阪市訪問の再挙をはかり、九時十一分、鳴尾から一直線に大阪へ向つた。

一〇〇㍍の高度で阪神国道に沿つて新淀川の下流を通過し、正蓮寺川をまたいで大阪市の西端に入ろうとするころ、またもや発動機が変調を現わして来たので、市街入りを断念して附近の蘆荻密生の西島新田の荒地に降りてしまつた。この間六分二〇秒。

駆けつけた中島機関大尉らと慎重に発動機を点検して十時四十五分、試験飛行を行い、新淀川の北方福村の上空附近を四周して七分間でいつたん着陸し、更に入念に手入れの上、大阪市を訪問して鳴尾に帰るべく午後一時二十八分、再び離陸、地上に案ずる人達に手をふつて別れを告げ、伝法町の森をかすめて西大阪から次第に南下して天王寺公園の上空を六、七百㍍の高度で北に折れ、第四師団司令部の上を天満橋へ出で、北大阪を訪ねて全市を大きく一周すれば路上といはず、屋上といはず、故武石氏以来の快挙とて秋空を翔ける褐色の双翼に、久しぶりの感激をみなぎらせた。

一時四十三分、新淀川の空高く機影を浮べて西へ機首を転じ、ようやく帰途につくかと思うころ、また爆発が不整となつて馬力がおち、徐々に下降しながら淀川中洲の阪神電鉄下流の葦原へ突込んで大破し、氏もまた到頭負傷した。

この間、西島新田出発後一三分間で、降りたと見ると群集の殺到で大混雑を呈したが、応援を待つて葦原の湿地で直ぐ解体して鳴尾に運び込んだ。

カーチス式発動機そのものは相当信頼されていたのだが、その中で特にこういうものを引きあてた幾原氏は不運というよりほかはなく、ひとつの飛行にこう故障が続出したのでは搭乗者はもちろん、主催者としてもはなはだ心もとないので、機体の修理も手間どるらしいのを機会に、幾原氏の都市連絡飛行は結局、これを最後に打ち切られた。

発動機が回ると思えばわずかのことで機体をこわすし、いいあんばいに機体が満足だと思えば発動機がだめだし、要するに技術不足の災いであつたが、陸海軍機が関東地方にようやく気勢を揚げかけているに反し、民間機は入れ替り立ち替りしながらも常に終りを完うしないことが多く、暮れるに間もない大正二年の秋もまた寂寞（せきばく）たるものがあつた。

この時、故武石氏の郷里水戸市では、有志相寄つて故人の遺影をとどめるべく画策していたが、青年彫刻家久野総次郎氏が鋳造しつつあつたほとんど等身大の立像が完成したので、これを旧水戸城内仙波湖に面する丘上に建立して、その面影を長く残すことになつた。

十二月二十一日、岡田茨城県知事、竹下旅団長、千谷裁判所長ら、名士多数が参列し、故人令兄如洋氏の長男で九才になる信行君の手によつて除幕され、飛行服で生けるが如き全長五尺六寸の雄姿が莞爾（かんじ）として現われ、あり し日を目のあたり髣髴（ほうふつ）せしめるものがあつた。

わが国の数多い銅像中、（今は滅つたが）飛行家の姿を鋳たのは、これが最初であつた。

（七）匿名外人の寄附金一万ドル

気球隊の移転――モ式の製作――濃美地方特別大演習と夜間飛行――荻田常三郎氏のフランス渡航――大阪毎日・東京日日新聞社の海外派遣練習生岡本平氏――帝国飛行協会の飛行場設備――磯部氏帰国――匿名外

長らく中野の電信隊に同居していた気球隊は、いよいよ所沢に移ることになつて十月、施設その他万端の移転を完了した。時の気球隊長は徳永熊雄工兵中佐だつた。ところが十一月一日の朝、繋留気球の昇騰練習をしている時だつた。八〇〇立方㍍の気球がおりからの強い北西風にあおられて九本の控え綱のうち七本までが、あツという間にぶつり切断、あとの二本につかまつていた猪原、飯島両二等兵は、ものもいわずにそのままつるし揚げられ「放せ、放せ」の声に猪原二等兵は約四㌔から、飯島二等兵はためらつて六㌔まで行つてから手放して腰を打ち、幸い軽かつたが初めての椿事だつた。

さて飛行場には格納庫の棟もふえ、製作、修理、整備工場なども次第に拡張されていた。

この工場で自給自足をはかるべく、沢田中尉が主任になつて、一三年型モ式を製作していた。フランス製のものと対比して中尉は熱心に諸材料を研究吟味し、ことに主要の木材についてはたんねんに調べ上げた末、桧(ヒノキ)、蝦夷松(エゾマツ)、柾(マサ)、栓(セン)、欅(ケヤキ)、胡桃(クルミ)、桜(サクラ)、朴(ホオ)、栗(クリ)、樫(カシ)を選んで、それぞれの部分に使用したがこれらの加工については最も苦心し、荒木取りからはじまつて脱脂、煮沸、乾燥、曲木など、フランス出張中における工場見学の経験を生かしてしや二無二の工作が続けられていた。

また発動機は将来、小石川の東京砲兵工廠（今の後楽園敷地）で製作することに内定したので、ルノー式V字型空冷七〇馬力の試作準備に着手し、その他、空中写真のための機上撮影法や爆弾の製造などにも腐心し、写真の研究は武田少尉が最も熱心だつた。爆弾は練習用に径一〇ミリくらいの砲弾型のものをブリキで造り、それへ石灰をつめて見たが、あまりがんじようなものにすると破裂しないおそれがあり、それでは落下地点が認めにくいから、ごく軽量なハンダ附けにして、これを機上からねらい定めて手で落とすのである。ところがハンダがあまり簡単過ぎて、うつかりしていると飛行機の震動でハンダが破れ、石灰が吹き出て座席一面真白になり、おまけに風に吹かれて搭乗者の目や鼻にしみ込み、操縦も偵察も出来ないという失敗を見たりした。

そうしているうちに十一月、濃美地方に特別大演習が開かれて気球隊も参加し、飛行機はモ式二機、会式二機が出動、これを東西両軍に分け、中央本部と飛行班を設けて本部々長に井上交通兵団長、部員に発動機主任として井口、横田両博士と助手に栖原工学士、気象調査に中村気象台長、また飛行班総指揮に井上工兵課長が任ぜられ、その下に杉山、笹本両少佐、庶務に石本、桜井両大尉に偵察勤務として福井、弘中両大尉が属し、飛行班長は徳川大尉、部員に真壁中尉と武田、小関両少尉が配置、東軍指揮に有川中佐、副官は佐藤中尉、部員に植村大尉、長沢、阪元、内藤各中尉、伊藤、井上両少尉のほか、偵察に青木、緒方両大尉、西軍指揮は徳永中佐、副官斎藤中尉、部員は中柴少佐、沢田、岡、重松各中尉と坂本、中沢両少尉で、偵察員は時乗、川岸両大尉という陸軍はじまつての大規模な航空陣容だつた。



モ式飛ぶを空上城屋古名

まず東軍は矢作川西方の尾崎に布陣し、西軍は名古屋北練兵場を基地にして十三日早朝から火ぶたが切られた。

たまたま徳川大尉操縦、福井大尉同乗の会式五号機は部田、大府方面から八事山附近に進出後、御野立所に隣接した御嶽神社境内の本部に報告

筒を投下して任務を果たし、附近の空地に着陸のため低空をすべつて行くうちに小松原に突込んで徳川大尉は左腕に打撲傷、福井大尉は眼鏡の破片で右まぶたに裂傷を負つた。

徳川大尉は「着陸のため発動機をとめ、三つの池の水面をすれすれに飛び越えて正に前車輪をつけようとする時、猛烈な突風をうけ、そのまま滑走すれば前の小松原に正面衝突するので、急いで上げ舵をとつたがすでに遅く、松の比較的疎らなところを選んで垂直に降ろそうとしたが駄目だつた」

十六日の演習終了後、御野立所に徳川大尉が召されて謁（えつ）をうけ、侍立の伏見宮内大臣（貞愛親王）から「かくまでわが国飛行機の発達を見たのは、大尉の功が与かつて大である」旨のお言葉があつた。

それから演習は済んだが強風のため所属部隊に帰れず、ひとり部田の不時着地にとり残されていた東軍の阪元中尉は十六日午後、多少の風ぎを利用して帰ることにして、名古屋の本部と連絡をとり、薄やみ迫る五時十五分、モ式七号機で現地を離陸した。

演習態勢を解かれたあとの名古屋北練兵場の基地では、にわかに夜間着陸の準備に追われ、結局練兵場の四隅に大かがり火を焚いて目標にする一方、地上照明の一石二鳥をねらつて待つことにした。

暗夜行路をたどる七号機は二五分航程の近距離を、ひたすら名古屋市中の灯火を目標に四五分の長時間を経てようやく同市外にせまり、練兵場にかがり火があかあかと四辺を照らしているのを見すまして徐々に旋回下降しつつ練兵場の真上に飛び、接地点を見きわめてから最後の旋回に移り、篝火（かがりび）附近の平坦面に鮮かな着陸を行つて格納庫用天幕に向つて滑走した。

徳川指揮官以下大喜びで、今次大演習における最大の成果として報告された。

この演習後、岡楢之助大尉は航空界視察のためドイツに派遣され、約一年の予定で元気に東京を立つて行つた。

これより先き滋賀県八木庄の人で亡父善三郎氏の代から京都に出て、代々渡世の呉服商を営む室町錦小路の在郷歩兵少尉荻田常三郎氏が、故武石氏の京都飛行と、その直後の遭難にはげしい感動をうけ、二八才の若い血をたぎらせて飛行家を志し、海外に学んで飛行機の購入を決意した。しかしその間の事情にさつぱり不案内なので、大阪朝日新聞社を訪問して相談し、更に上京して帝国飛行協会に渡欧間際の磯部氏を訪ねて「アメリカがよいか、ヨーロッパがよいか、飛行機は何がよいか」を研究した。その結果、現在の情勢から推してフランスが最も頼もしく、また飛行機もライト式、カーチス式にいつまでも低迷しているアメリカよりも、フランスへ行けば単葉、複葉お好み次第、目移りがして買い迷うくらいの盛況だから、どうせ行くならフランスにしくはない、と決心した。そして九月二十七日、神戸から旅立つたが、この出発二、三日前、日本の新聞は一斉にパリ電報を掲載して、フランスのアルフレツド・ベグー氏が、補強したブレリオ式単葉で初めて宙返り飛行を行つたことを報道し、はるばる出かける人の心を一層そそるものがあつた。

荻田氏はフランスに入ると直ぐヴイラクブレーのモラーヌ・ソルニエー飛行学校に入つて言葉の不自由を克服しながら専念、練習に没頭した。

このモラーヌ・ソルニエー式単葉機は最新鋭機で、名手グランドンジョンク氏がパリからポーランドのワルソーに長駆したり、ギヤロー氏がマルセーユ・カイロ間六〇〇粁の海上飛行に成功してもいるし、前年六月にはアンジール周回飛行でブレリオ式とともに優勝している優秀機である。荻田氏は初めブレリオ式に食指が動いたが、既に陸軍で試験済みであり、むしろ日本に全く新らしいものを選ぶのが賢明であることを知つたからであつた。

これと前後して先きに大阪毎日新聞、東京日日新聞社で飛行機操縦者の社員養成を計画し、全国から有資格者を募つていたが、日々殺到する志願書の中から詮衡の結果、休職海軍機関大尉岡本平氏が、その第一人者に推されてフランス留学が決定された。

岡本機関大尉は、まだ独身で休職中は東京市外中野に下宿していた。海軍では磯部氏の後輩で友達からは「岡平（おかぺい）」と呼ばれていた。常に眼鏡を隠しもつていて、目が少し悪かつたのではないかと思うが、しかし多くの応募者から唯一人厳選されたくらいだから、あるいはそうではなかつたかも知れぬが、飛行機

にはきわめて熱心で、磯部氏とも常に往来していた。

海軍を休職になつた理由はわからぬが、いわゆる情熱肌の議論好きであり、海軍の青年将校というよりはどこか国士風のところがあつた。大低の場合、銘仙の絣（かすり）にセルの袴をはき、太いステッキを握つていた。

これについて大阪毎日新聞社は飛行協会に研究飛行機の選択（せんたく）を依頼したので、協会は技術委員会を開いて協議の末、イギリスのダム式複葉機を推薦した。この飛行機は珍とするに足る型で、胴体というものがほとんどなく、主翼が中央から後ろへそれ、一見底辺の欠けた三角形をしたもので、世界に類のない型式だつた。

しかし岡本氏はフランスのブレゲー式こそ、世界最上のものであるという確信と決意を抱いていたので、飛行協会の推薦機などは歯牙にかけず、結局毎日新聞社のはからいで一とまずフランスに行つたうえ、斯界の状況を調査研究して何れかに決定するということにして同氏を鹿島立ちしたのだつた。

そこで十月、日本を出発、自己の信念に立脚してフランスに着くなりブレゲー飛行学校に飛び込み、その複葉機の練習に就いた。しかし間もなく事故で足を負傷し、その療養中に欧洲大戦がぼつ発、フランス航空界はたちまち蜂の巣をつつついたようになつてしまつたので、再び学校に帰る術もなく、毎日新聞社からは旅費を送金して帰国をすすめたが、氏はそれに応ずる気配も見せず、悠々ロンドンへ出かけて行つて空襲の防備警戒や市民の沈着ぶりなどを通信して来ていた。そのうちに次第に消息も途絶え、新聞社との関係も全く断たれて放浪旅人の日日を過ごすようになつたらしいが、数年後突然、磯部氏のところへフランスの航空雑誌を送つて来たことがあり、それも二、三度でやみ、その後、たまたま彼地で会つた人の話によると、すつかりパリの人間になりきつて、あの界隈でも「岡平（おかへい）」で鳴り、親切に渡航日本人の世話をしているというわさだつた。越えて昭和十五年頃、突然帰国し、画家などとつき合つている間に習い覚えて描いた油絵をさげて、やはり「海軍機関大尉岡本平」の名刺で、昔の古い知己友人の間を歩いていたが、それもしばらくの間で、再び掻き消されたように消息が絶えてしまつた。

さて飛行協会では十一月一日夕方、交詢社で第一回定時総会を開催した。出席会員は飯田義一、井上幾太郎大佐、小川鈔吉、財部彪中将、中島久万吉男、倉知誠夫、谷井保、荘清次郎、須田利信、末延道成の一〇氏で、財部海軍中将が議長席について倉知理事から本年度会務報告と会計決算報告があつて異議なく可決し、次いで評議員、理事の改選が行なわれた結果、新たに原六郎、本郷房太郎陸軍大将、和田豊治、谷井保、朝吹常吉、浅野総一郎、福井菊三郎、阪谷芳郎男爵、菊池大麓男爵ら九氏が評議員に推され、理事の林田亀太郎、太田峰三郎両氏が退いて飯田義一、小川鈔吉、中島久万吉男、阪谷芳郎男及び荘清次郎氏が理事に選挙された。

阪谷男爵の副会長問題は、機を見て改めて承諾を求めることになり、会長詮衡は尚、将来のことに延ばされた。

引続いて十二月六日、さきの濃尾地方特別大演習に飛行機六台参加の活躍状況を井上工兵大佐が、また九州沿海における母艦使用の海軍小演習に参加の飛行機については山内四郎中佐が受持ち、交詢社に講演会を開いて協会会員のほかに都下新聞社の航空関係記者を招待した。飛行協会が操觚界（そうこかい）に知己を求めんとしたのは、これが最初であつた。

ドイツの磯部氏からは時々通信に接していたが、注文飛行機は既に三井物産支店の手で積込準備中であり、氏自身の操縦術練習も現在、単独飛行の終期であるから、年内には帰国出来るだろうとの報告なので、協会ではかねて用意中の飛行場と格納庫を急がねばならぬことになつた。

まず飛行場は、さきに井上大佐の斡旋で当分、所沢飛行場の一部を差支えない限りの程度で借用することに、その筋の許可が得てあつた。

格納庫敷地は飛行場に接続した西北隅の小字を福仙坊という高橋、根岸両氏所有の畑地二四七坪を一年三六円の地代で借りる内約が整つていたので、大原主事が行つて早速その貸借契約を済ませ、仮格納庫は気球研究会に出入する建築請負業者に井上大佐の紹介で見積書や仕様書を出させ、一、五四〇円以内で請負わせることになつて直ちに工事に着手した。また、これと同時に飛行機係の職工数名も、気球研究会に頼んで適当な者を周旋してもらうことにきまつ

た。

格納庫の建坪は八一坪で、十二月下旬竣工し、飛行機二台分格納のほかに事務室、工作場、物置などが設けられた。

かくて二台の飛行機は明春一月、横浜到着の予定でハンブルグ港を積み出され、磯部氏は単独飛行二〇回の後、日本では日野少佐以後、ドイツからは初めての万国飛行免状を得て旅費欠乏の悩みから早々にベルリンを出発し、途中ロンドンとパリの航空界を瞥見（べつけん）して海路帰国の途につき、十二月中旬、五カ月の旅から東京に入つた。

そこで二十二日、交詢社で理事会と講演会を開き、理事会では取あえず向う六カ月間の飛行場経費予算を金三、五八一円五〇銭に決定し、講演会には会員も多数出席して磯部氏の帰国報告を兼ねた彼地航空界の視察談があつた。

するとこれより先き、突如として外務省へ、アメリカ生まれのイギリス人某氏から、日本航空界促進のため米貨一万ドルを寄附したいが、受納してもらえまいかという耳よりな照会が、ワシントンのわが大使館から届いた。

外務省は「航空界促進」というのだから、一とまず陸軍省に移牒し、陸軍省は日本政府としては遺憾ながら御好意を受け兼ねるが、もし民間に於ける航空研究団体でよろしければ、よろこんで紹介の労を執る、という回答を送つた。

果して折返し「官民を問わず、斯界のために多少とも役立てば本懐である。小生はかつて短時日、貴国に遊びたることあり、その際、切に感じたる日本の国民性こそは、世界において最も航空事業に快適なものでなければならぬということであつた。贈るところのものはなはだ僅少であるが、使途については全然無条件である。ただし小生は決して富者にはあらず、小生の姓名だけは絶対に公表をはばかつて戴きたい。これだけが唯一の条件であり、小生衷心の願望である」旨の懇切な返事と一しよに米貨一万ドルの為替通知状が封入されてあつた。

これを工兵課長井上大佐から協会に伝送され、協会は十二月二十二日の理事会で受納するに決し、倉知理事がその得意な英語を駆使して丁寧な感謝状を送つた。協会のバッヂか、あるいはほかに記念として恰好なものが何もないので一枚の手紙だけで御免こうむつた。

このたなぼた式の寄附金は横浜正金銀行東京支店で邦貨に換算したら金二万二〇二円〇二銭という2と0でつづつた金額になり、協会の資産は一挙に景気づいた。これまでの約二年足らずの寄附醵集総額は、この一外人の寄附額にも達しかねていたから、事実格納庫の建築費と、飛行機の購入費を出してしまつたなら、あとにはガソリン代すら残らないくらいだつた。それでいて、よくこんな買いものをしたものだと思うが、「何でもいいから早く飛行機を飛ばしたい」理事の中には、「まかり間違つたらおれが引受ける」だけの覇気（はき）をもつていた波多野承五郎氏のような人がいたので、立ちにくい予算も無理に立てたのであろう。そこへこの寄附金で、窮すれば通ず、お陰でホッとした訳である。

霜も凍る十二月二十日朝、所沢ではモ式二機とニューポールの東京訪問で、今年の野外飛行打ちどめとした。

七時四十分、モ式二号に徳川大尉、五号に沢田中尉と伊藤中尉が同乗して出発、三〇〇㍍の高度で雁行して東の空へ消えて行つた。

八時十分、中野電信隊から二機上空通過の電話があり、それをきいて長沢中尉が佐藤中尉を乗せてニューポール式であとを追い、青山から南へ出て品川沖を左へ大川口に飛び、引返して銀座から外濠に沿つて常盤樹しげる丸の内を一周、年末景気をうしろに戸山ヵ原へ出て中央線を伝つて徳川大尉は八時三十七分、沢田中尉は同四十分、ニューポールは同五十五分、いずれも飛行場に安着した。

一日おいて更に武田、小関両少尉が二号機に、阪元中尉と中沢少尉が五号機で再訪問し、二号機は青山から品川、隅田川をさかのぼつて浅草から田端に出で、五号機は代々木、目黒、品川、新橋、銀座を一直線に上野へ出て二号機と会し、雁行して小石川を通過、中野をまわつて帰着した。

フランスへ、フランスへ……二人までも民間から人を送つたフランスでは、さきに小記したベグー氏や、グランドンジョンク氏、ギャロー氏の記録のほかに機種は不明だがベリョン氏が六、〇〇〇㍍の高空をきわめ、モナコの水上飛

行機大会ではブレボウ氏がデベルデュッサン式単葉で優勝、シュナイダー・カップを獲得して両三年来、世界覇者の観を呈しているが、政府では議会に航空法案を提出して通過を見、隣りのイギリスでも航空条例の改訂を発表して、はやくも航空立法が重要視される時代を迎えつつあつた。

前年からのイタリーとトルコ間の紛擾は、ついにバルカン方面にも波及してブルガリアの飛行機が出動する一方、ドイツではツエツペリン飛行船がフランスの某地要塞に不時着して抑留されたり、秋には同二号船がベルリン上空で爆破して搭乗者二八名犠牲の大惨事をもたらしたが、飛行機では同国人ステフレル氏が二二時間の長時間飛行記録を作つてフランスに対抗し、またロシアのクジミンスキー氏が中華民国の北京へ長駆して桃源（とうげん）の夢を驚かせたのも、この年であつた。しかし中国では清朝廷既にほろび、革命戦は一応おさまつて袁世凱氏の世の中に変つていた。

その三　青島戦役に初陣の陸、海軍機（大正三年一九一四年）

（一）デペルデユッサン式とルムプラー式単葉機

野島氏、幾原氏の飛行機を買う――伊藤、白戸氏苦心談――白戸氏の練習所――デペルデユッサン式単葉水上機――帝国飛行協会の会員章制定――定款一部改正――ルムプラー式着荷――学術研究材料品として無税通関――尾崎、扇野第一次練習生――磯部氏、帝都に飛ぶ――ルムプラー式タウベ型諸元

迎えられた大正三年は、初期航空界に期待通りの賑いを見せ、ことに軍用機は思わざる戦線に馳駆するの画期的機運に際会し、また先覚者ことごとく去つたあとの霜枯れた民間には、新人の台頭しきりなものがあつた。

まず追浜の新年は一月六日の御用始めに明け、この朝八時五十分、和田大尉はフ式一号機に花島機関大尉を、難波中尉は五号機に庄司機関中尉を乗せて年頭飛行に離水した。第二海堡上を北へ横浜に向い、何となく春げしきの埠頭附近を旋回しながら後続の五号機を待つて雁行（がんこう）し、海岸線を上つて羽田沖を鮫洲から一、〇〇〇㍍の高度で市内に入つた。

たまたま芝公園でたけなわの消防出初式に会して初春気分に打たれ、日比谷公園を一周、銀座を横断して築地の母校海軍大学に敬意を表し、江東地区を船橋方面へぬけて千葉市へ飛び、湾内を一直線に横断して二時間十五分で、まず一号機が帰着、少し遅れて五号機も姿を見せ、多幸な一年のさきがけをした。

去秋、京阪神連絡飛行で予期の完成を得なかつた幾原知重氏はいつたん郷里小松島に立てこもつて機体の修理整備に身魂を傾倒していた。氏は持病の胃弱でとかく健康すぐれず、はかばかしくないのを押して一月十五日、同地で初の郷土飛行に奮起したが、依然発動機の調子整わず、数分間の飛行で附近の水田中に突つ込み、せつかく修理成つたばかりのものをまたも台なしにしてしまつた。

その失望と身心疲労に加えて日に日に胃病の重る傾向があつたが、たまたま台北の知人から手紙をもらい、名誉回復に渡台してはどうか、と勧誘されたのに元気づき、再び機体を修理して神戸まで出かけたが、途端に病勢にわかに悪化し、やむなく引返して蓐中の人となり、飛行機は解体して納屋（なや）に片づけてしまつた。

これを聞いて、帰国後、大阪に雌伏（しふく）していた野島銀蔵氏が、見舞いかたがた幾原氏を訪ね、飛行機の譲り受けを交渉して快諾を得たうえ、台湾の処女地飛行を勧められて、「出来たらいつてみてもいい」と答えて幾原氏と別れた。

手持ちぶさただつた野島氏は、ようやく飛行機が手にはいつては見たものの人手がないので、稲毛海岸に白戸氏らを頼つてゆき、若い人達に手伝つてもらいながら因念づきの発動機は一度すつかり分解して巨細に調べ上げたうえ、干潟（ひがた）で練習を開始した。

そのころ、稲毛には白戸氏のほかに伊藤音次郎氏を中心に川辺佐見、大藪利三郎（後に日本滑空機工業組合職員）、信田五平次（後に日本国際航空工業株式会社社員）、青島次郎（後に模型飛行機商）、井上長一（後に日本航空輸送研究所長）、佐野清三郎、藤原延（後に一等飛行機操縦士、自動車業）氏らが前後して集まつていた。しかし御大の伊藤氏に肝心の飛行機がなく、金もなく、ただちようど鳥飼繁三郎氏が札幌でこわした翼と胴体ばらばらの機材をもつているので、さしあたりそんなものでも都合して恰好（かくこう）をつけて見ようかと

思案しているところだった。

一方、白戸氏も昨秋、東北地方から帰つて来ると、東京に出て画策していたが、帰するところは飛行機の工面であり、先き立つものは金だつた。後年、その当時の苦心について、氏はこう述懐している。

「もうさんざん飛行機で食いつぶしてしまつた揚句なので、てんで金がない。僕も家内も着のみ着のままで、それでも最後の質草代がたしか百二、三十円ほどあつた。これをなくしたら、いよいよおだぶつだつた。この金のあるうちに何とか方法を講じねばならぬという訳で、思いきつて、その金で練習生募集の広告を新聞に出して見た。これが本当に背水の陣というのだろう。乗るかそるか、失敗したらいよいよ飛行機と縁を切る覚悟で、あぶない橋を渡つて見た。するとご方便なもので、たちまち五人ほどの志願者がやつて来た。しかし飛行機一台あるわけではなし、飛行場がある訳でもなし、全くの腕一本なのだから志願者が来たのを幸い、その人たちから練習費を先きどりした。地獄で仏にあつたようなもので、一人三〇〇円ずつとつて一、五〇〇円出来た。これでやつと息をついて再び稲毛へ引越したが、しかしこれだけでは飛行機が出来ない。いろいろ考えて、そのころ、都築鉄三郎君がアンザニーの五〇馬力を持つていたから、それを借りて来て、それに合わして機体の設計や製作を始めた。もとより工場などないから自分の住居で、奈良原式時代からの志賀潔理学士に来てもらつて、助手の大口豊吉君なんかと一緒に座敷でかんなをかけたり羽布を張つたりした。それでやつと出来上つて飛んで見ると、うまく飛べる。しかし二人乗ると、もう重くて上がらないから練習生を乗せた時は滑走練習だけしていた。そのうちに一と月くらい経つた。すると運のわるい時は悪いもので、ある日、いつものように走つていると、突然発動機がこわれてしまつた。さあ困つた。練習が出来ないだけでなく、借り物をこわしたのには弱つた。都築君に申訳がない。しかししようがないから都築君にあやまつて、いずれ弁償することにして一応片をつけ、さてまたべつの発動機を探すと、ちようどいいあんばいに銀座のA一番（貿易商）にアンザニー式三〇馬力の新品があつて、実は持て余しているという話をきいたので、今どきもつたいないことだと思つて、損料で貸してくれないか、と頼むと、値段を二、二〇〇円にするから買つてくれという。その時、僕には練習生から預かつた金の残りが九〇〇円ばかりしかないので、とても買えるものではないが、そんな顔をして見せると、談判がしにくいから、飽くまであるふうを装つて掛け合つたところ、とうとう八〇〇円に負けようということになつた。しめた、と思つたが、ついでにもう一つだだをこねてやれと図に乗つて、四〇〇円だけ即時払いで、あとは月賦にしてくれ、といつたら不承不承ながらも、それでいい、という訳で、ようやく品物を手に入れた。そしてまた、古い機体に取附けて練習を始めたが、いくら新品でも三〇馬力では、一人乗つてもやつとで、とても飛行らしい飛行は出来なかつた。しかしまあとにかくそれで一息つけて起死回生した訳だ。」

また、鳳号時代からの助手で白戸氏を助けていた大口豊吉氏は、「当時の飛行機は、お話にもならない危なつかしいものでした。翼の張線は町の金物屋から買つて来る亜鉛の針金を張つたもので、一度飛んで降りて来ると、まるで飛行機は、こんにやくのおばけみたいにひよろひよろしている。針金は二貫目も買つて来るとかなり沢山ありましたから、白戸さんが一度飛行するたびに張線を張り換えたり、方々のネジを締め直したりしなければ、二度と続けて飛ぶことが出来ないような、とても今の人たちには想像も及ばないものでした。翼には寒天とふのりをまぜ合わせたものを塗料にして、それへニスなどを塗ればぜいたくな方でした」

金をとつて練習生の養成を始めたのは、この時の白戸氏が最初の思い付きだつた。

民間のこういう有様に引きかえ、追浜ではフランスから新鋭の単葉機が届いて初春早々、活気に満ちていた。

しかし年一〇万円の研究費で、航空術研究委員当局にとつては何程の事も成し得ないもどかしい空気におおわれていたが、そこはまた軍人かたぎとでもいう単純な気風に調節されて、あえて予算や金銭関係に拘泥（こうでい）せず、もつぱら飛ぶことに全力を集めていたところに職責上の励みが出た。

一月初め、フランスから井上二三雄大尉がデペルデュッサン式単葉機を携え



デペルデユッサン式単葉機

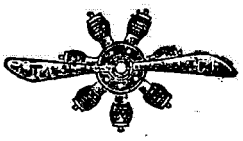
て帰り、海軍にはじめての牽引式単葉機とて人気を呼び、大尉自ら整備の上、試験飛行を済ませ、複葉機ばかりだつた飛行場に異彩を放つた。

全幅一三㍍六〇、全長八㍍八〇、自重七四〇㌔、全備重量一、〇〇〇㌔で、星型空冷のノーム式一〇〇馬力を装備し、複座で最大速度一一〇㌔だつたが、上昇速度に難点があり、五〇〇㍍の昇騰に二五分間を要した。

ブレリオ式同様、翼の上下におびただしい張線が交錯しており、購入の目的は練習用だつたが操舵の鋭敏性はまぬがれず、一般の練習用には不向きだつたため、自然と乗り手が少く、大きな記録もあげ得ずに薄幸のうちに終つたが、ひとり寵愛（ちようあい）したのは買つて来た井上大尉で何かにつけて、これ許りを乗りまわしていたが、一ケ月後のひな祭の朝、最初の事故を起した。

その朝、十時三十分、井上大尉は庄司機関中尉を乗せて飛行場沖で練習中、三〇㍍の高度でおりから防波堤工事用の石材を運送中の神明丸のマストにフロートを突きあてて甲板にすべり落ち、両将校は顔や手足に数ケ所の裂傷で横須賀の海軍病院に収容されたが、治療十日間の診断だつた。

一方では飛行協会が会員募集上、会員徽章を制定することの急務を感じながら図案に適当な工夫がつかないのと、費用の点で延び々々になつていたのを、今度の外人寄附の例もあるので急速にこしらえることになり、倉知氏がフランスの名発動機星型回転式のノーム式にヒントを得て、七本のシリンダーにプロペラーを横一文字に配したものを立案して銀座の服部時計店で図案を描かせ、銀台に七宝入りの横一寸二分のものを作ることにした。すなわちプロペラーの内輪郭を細い濃藍線で囲み、七気筒の附け根を白にし、曲肱室を赤にしたものできわめて先端的な型でもあり、きれいでもあり、瀟洒（しようしや）たるものであつた。



帝国飛行協会徽章

そのころ、また事務所が移つた。というのは飛行協会の存在がようやく社会的となり、人の出入りも次第に繁くなつたうえ、早晩会長、副会長が就任した場合のことも考えて、かねてアパートの管理者に申込んでおいたところ、ちょうどお堀ばたの電車通りに面した二室続きの部屋があいたので、早速それへ引移つた。やはり五坪ほどの二室だつたが、奥の一室は前に日比谷の交叉点をひかえていて少し騒音がはげしかつたが、松の緑滴る大内山をまぢかにした景勝の位置にあつた。ここに会議用の卓を据えて事務室と区別した。

磯部氏が留守になつてから会員募集の仕事が全く閑却されてしまつたので、理事会で研究の結果、試みに勧誘員を置くことになつて全く航空に素人であり、勧誘にも経験の有無を疑われたが猪原庄五郎氏を雇い入れた。

月給三〇円で、そのほかに寄附醵集額に応ずる歩合を支給する約束だつたが、理事の紹介状をもらつてやつて見たもののほとんど成績は上がらなかつた。ことに困つたのは肝心の大原主事との折合いがわるく、まだ三十四、五才だつたが常に胃弱で元気がなく、ふだん大抵フロックコートを着用していたが、とうとう半年ほどで病気静養を理由に無期休暇をとつたきり、再び姿を見せなかつた。

自来、飛行協会が常に資金の欠乏になやみ、寄附金醵集の不況を嘆じつつ年一年、桑の葉のような財政状態を長い間続けていたが、その源は実にこの当時から出発していたのである。

しかしこれがいい経験になつて、ひと口一〇〇円は多額のため募集上非常に困難であるとともに、一般大衆層から浮き上つてしまうことに気がつき、会員の種別に幅をもたせて低額の寄附金を頭数で集める案を立て、二月九日、築地精養軒で臨時総会を開いた。

議案は定款の一部改正と副会長推薦問題だつたが、阪谷男爵は欠席のまま満

場一致で可決され、定款は左の通り改正された。

第一条　本会ハ航空学術ノ進歩発達ヲ計リ、其ノ発展普及ニ必要ナル機関ヲ設ケ、コレニ関スル保護養成及奨励ヲ行ヒ兼テ会員相互研究ノ便利ヲ図ルヲ以テ目的トス

第二条　本会ハ帝国飛行協会ト称ス

第三条　本会ハ本部ヲ東京市ニ設置シ必要ニ応ジ各地ニ支部ヲ設ク

第四条　会員ハ会員二名ノ紹介ニ依リ理事会ノ承認ヲ経テ入会スルモノトス

第五条　会員ハ入会金トシテ一時ニ金壱百円以上又ハ毎年金拾弐円以上ヲ本会ニ納ムルモノトス

但特ニ本会ニ功労アリタルモノハ理事会ノ推薦ニヨリ会員トシテ待遇スルコトアルヘシ

第六条　斯界ニ勲功アリト認メラレタル者又ハ理事会ノ推薦ニ係ルモノハ評議員会ノ決議ニヨリコレヲ名誉会員トナスコトヲ得

第七条　会員ニシテ本会ノ体面ヲ汚ス如キ行為アルモノ又ハ不信ノ行為アルモノハ評議員会ノ決議ニヨリ除名スルコトアルヘシ

第八条　本会ニ七十五名以内ノ評議員ヲ置キ総会ニ於テ会員中ヨリコレヲ選挙ス

第九条　会務執行ノ任ニ当ルタメ本会ニ理事十五名以内ヲ置キ評議員会ニ於テ之ヲ互選ス

第十条　評議員及理事ノ任期ハ一ケ年トス

第十一条　定時総会ハ毎年十一月之ヲ開ク、臨時総会ハ理事ニ於テ必要ト認メタル時、又ハ会員三分ノ一以上ノ請求アリタル時コレヲ開ク

第十二条　定款変更ハ総会ニ於テ出席会員三分ノ二以上ノ同意ヲ得タル決議ヲ要ス

第十三条　定時総会ニ於テハ本会々務ノ要領及会計決算ノ報告ヲナスコトヲ要ス

これと同時に附加決議条項として、

第一項　本会ハ社団法人組織トスヘシ、其実行時期及手続ハ一切理事ニ委任スルモノトス

第二項　理事及評議員ノ追加選任ハ理事ノ推薦ニヨリ評議員会ノ決議ニヨリ之ヲ定ム

しかし第四条に「会員二名ノ紹介」と「理事会ノ承認」を要し、第五条で一〇〇円会員のほかにわずかに「毎年拾弐円以上」、即ち一ケ月一円の会員を作つただけで糊塗（こと）し、やはり思いきつて大衆層に降りていくだけの決心がつかなかつたのは、従来の「理事会」の性格上、けだしやむを得ないことであつた。

それから議案外であつたが、機会を選んで帝室の御下賜金を乞い、同時に国庫補助金の請願運動を展開するに決し、宮内省方面の運動は日本郵船株式会社長の理事近藤廉平男爵が引き受けた。

また旧臘、ドイツを積み出した飛行機二台は二月上旬、横浜に着荷したが途中の時化（しけ）で難航を続けたため、一台分の翼その他に破損を生じ、三井物産を通じて新品との交換を申込み、さていよいよかねてから頭痛の種だつた通関手続をとることになつたが、案の定この輸入税金五、八〇〇余円を宣せられた。

とてもこれだけの余裕は絞り出せず、大原主事が大蔵省主税局と横浜税関へお百度を踏んで効顕（こうけん）がなく、最後の切札としておいた阪谷男爵の口添えがてき面に功を奏して、「学術研究材料品」という名目で今回に限り特に免税の特典を被つて、ようやく通関したのである。

新築格納庫で待ちかまえていた数人の職工は、磯部氏指揮のもとに梱包を解き、はやる心で日本に初めての新式飛行機の組立に着手する日を迎えた。

この二台の飛行機価格は運賃ともに金二万八、七四五円、協会の全資産を振替えたにも等しい大切なとらの子であつた。

磯部氏はこの時、飛行協会技師、飛行場主任の資格だつた。

かくて飛行協会が飛行機を所有したことによつて、内容が著しく進歩充実したかに見えたのは、時の民間航空界にとつて一道の光明と生気をあたえ、世間的にも協会の存在意義と使命の重さを拡大認識させるものがあつた。

格納庫へは毎日、お隣りの気球研究会や気球隊の将校がかわるがわるのぞきに来て、新しい型の組立て作業を熱心に見学していき、新聞や通信社の人達も繁く出入りしていたから、たちまち一般巷間（こうかん）の青少年を刺激して飛行家志望者を生んだこともまた空前の現象であつた。

協会は毎日、その応接にいとまなく、おびただしい志願書の整理に忙殺された。中には奉書や、白麻に淋漓（りんり）と血書したものがあり、その心根や、まことにきくすべきものが多かつた。

しかしそのほとんどが小学校を出たばかりか、あるいはせいぜい中学校の下級生くらいのものが大部分で、現在商賈（しょうこ）に勤める少店員の志望者が不思議に多く、中には判断に苦しむような文辞を連ねたものもあり、従つて冷静にこれを観察すれば、ただ一時の好奇心や功名心に駆られた一種の流行心理としか見えず、そしてその大体が「助手」にしてくれというのである。磯部少佐の助手になつて、そのかたわら操縦を習いたいのが希望で、助手以外に飛行家たるの道がないと思い込んでいるようでもあつた。どの飛行機にも、いつの飛行会にも必ず鳥打帽子を逆に被つた助手がいて、その人達が自由に飛行機をいじくり回し、プロペラをまわし、座席に乗つたり降りたり、その活躍の有様がうらやましくてならぬもののようだつた。

どの志願書にも、そういう幼ない焦心（しょうしん）がありありと酌（く）みとられて可憐（かれん）でもあり、また腹立たしくもあつた。

飛行協会はこれらに対して、おぞましくも全く黙殺（もくさつ）方針をとり、わざわざ事務所へ訪ねて来たものには、まだ協会が一般から練習生を募集する時機になつていないことを説き、始める時にはあらためて発表するから、それまで待てと慰め、ついでに飛行家たることの非常な覚悟と困難と、それから多額の資金を要することなどを説明して、飛行家志望を思いとまること、今の業務に精出すこと、あるいは適業を選ぶことの得策を話して聞かせると、「では職工になつて働きたい」「一生助手でもいい」から使つてくれ、と居直るものもあつて、その熱心さにはへきえきせざるを得ないものがあつた。

所沢の飛行場へも毎日、そういう青少年が現われない日はなく、中には東京の事務所で断られたから、こつちへ来た、と、格納庫へ居すわつて動かなかつたというものもあつた。

ところがここに、のつぴきならぬ二人の青年がほとんど血相を変えて飛び込んで来た。一人は波多野理事の紹介で同志会の領袖尾崎行雄氏（後に司法大臣）の三男行輝氏、一人は和歌山の歩兵第六一連隊附歩兵中尉扇野竹次氏で、二人とも前後していきなり所沢に磯部氏を訪ね、磯部氏を説き伏せて同氏の個人的はからいで、見学の名義で格納庫へ出入りするようになつた。尾崎氏の方が扇野中尉よりも時日において少し早かつた。

尾崎氏は京都帝国大学の理工科二年の学籍をそのままにして上京し、当時セール・フレザー株式会社に勤めていた次兄行衛氏を訪ねて同社で養成している自動車運転手の群に入り、仲間の練習生に学課を教えるという交換条件で運転術を習得し、早くも警視庁の免状第八号をうけていた。

そして同社がフォードの乗合自動車で試験的に開設した逗子・葉山間の定期運転に、しばらく監督技師のような仕事をしていた。

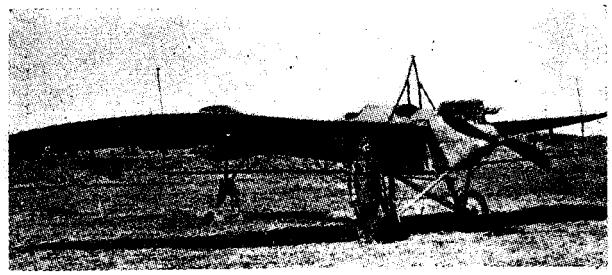
この乗合バスは、わが国で最初の試みだつたが、尾崎氏は飛行協会に飛行機が来たと知ると矢もたてもたまらず、ひざづめで厳父に相談すると、「それもいいが、まず学校をおえてからにしたらどうだ」と、いうのをふりきつて所沢へ駆け込んだのである。

扇野中尉は前年、気球研究会の操縦術練習生を志願して、体格検査ではねられてからいわゆる悶々のうちにあつた人で、もちろん今度は現職をなげうつ覚悟で休暇を願い出て上京し、将来一身上のことは実兄の歩兵大尉扇野浅治郎氏が引受ける約束で磯部氏を動かし、ともに職工にまじつて格納庫で働いた。

しかしいつまでもそうしておく訳にもいかないので、協会に練習生養成の提案をした結果、定款第一条中の「航空者ノ保護養成及奨励」の明文に照らして、ここにいよいよ第一次練習生を養成するの決議が成立し、差当り尾崎、扇野両氏を、その候補者として認め、正式に願書、戸籍謄本、尊族親の身元引受証及び本人の誓約書を提出させて公然、練習生の生活に入つた。

そうなれば扇野中尉は当然、予備役に編入さるべきであるが、わずかなとこ

ろでまだ恩給年限にとどいていないので、井上工兵課長の理解ある計らいから、特に当分休職を命ぜられ、現役のまま隊を退いて両氏は所沢の町に下宿し、飛行将校と肩を並べて毎日、畑の中を飛行場へ通ったのである。



ルムブラー式タウベ型と磯部技師

やがて飛行機は一台だけ整備が出来たので二月十七日、横田、田中館両博士、郡山工兵少佐ら、技術委員立会いのもとに午前十時、格納庫前にひき出して発動機の試運転を開始した。数十分後、「よかろう」というので磯部技師が搭乗して数回の地上滑走試験を行ったが、まだ離陸までには腑におちぬ個所を発見したので再び格納庫の作業に移り、整備の仕直しに日を費して同月二十六日、午前中は飛行場が込むので午後三時、滑走二、三回後、確信を得た磯部技師は約一五〇㍍を走ってから次第に地を離れた。

練習を終えた手あき将校が大勢、飛行場に現われて珍らしい型に見とれていた。単葉は単葉でも、研究会がフランスから買ったブレリオや、ニューポールのような軽快味には乏しいが飛ぶ姿はさながらの巨鳥である。

磯部技師は約一〇〇㍍の高度で場内を一周して着陸したが、冬の日は既に飛行場を暮靄（ぼあい）に包んでいるので、二十八日、再び飛行場附近を数周して一〇〇馬力機に自信を得た模様だった。

その際、前方に飛行機が置いてあるので滑走半ばにブレーキをかけたところ、きき過ぎて機首を突いて尾部を逆立て、プロペラーを折損した。

三月十日は陸軍記念日でもあり、研究会でも連日、最初の関東地方都市連絡飛行で飛行場の出入が賑わっていたが、磯部技師も朝八時三十分、帰国以来三回目の飛行に乗り出し、まず飛行場上空を一周の後、四〇〇㍍の高度で小手指原に向い、所沢町を一周して東村山附近では雲中に隠見していたが、やがていつたん飛行場に戻り、再び西に飛んで上新井を一周して二五分間の飛行で着陸した。

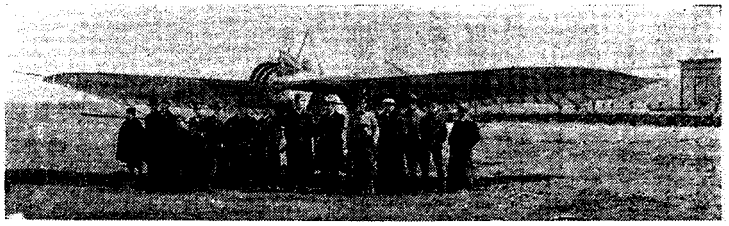
一〇〇馬力のメルセデス・ダイムラー式はきわめて好調で、最新式の自動点火装置もついており、機体には自動安定装置があつて、多少傾いても放つておけば自然に元に戻るという安定のいいらくな飛行機だった。七〇馬力機の練習だけで帰つて来た磯部技師は、次第に操縦のこつが分つて来ると、内々東京をのぞいて見る気で再び機上に跨がり十一時、離陸すると五、六百㍍の高度を得るまで飛行場附近を大きく一周し、約四〇㌔の双翼を張つて東南方に向つていつさんに飛び出して行った。

時速九〇ないし一〇〇㌔の快スピードで大和田から荒川沿いに一路東京市に入り、早くも浅草公園十二階の尖塔を見おろして上野公園を翼下に本所、深川まで飛び、返して日本橋を斜めに山の手へ飛んで池袋附近から右折、八〇〇㍍の高度で飛行場へ現われ、一周しながら下降して同四十七分、巧みな着陸を行つた。

尾崎、扇野氏らに迎えられて無口の少佐も、「ひよいと見たら浅草の十二階があるんでびつくりした」と、初心らしく笑つたが、これは民間飛行家として最初の帝都訪問であり、かつ四七分という飛行も、さきの滋野男爵の記録を破つた快挙だった。

そこで三月二十一日、飛行協会は春季皇霊祭（今の春分の日）をぼくして「われらの飛行機」見学の案内状を会員全部に発送した。

しかし飛行場に集まったものわずかに八名、所沢がおつくうなのか、飛行機に魅力がないのか、顔を合わせる人はきまつて井上大佐、波多野、小川（鈎吉）、倉知、末延氏ら理事会の常連に過ぎず、ただこの日は阪谷男爵が見え、ほかに理事の荘清次郎氏、会員の根岸錬太郎氏が加わり、波多野、倉知両氏は今息をともなつた。気球隊からは一月末、鉄道連隊長に転任の徳永中佐のあとをうけた河野長敏中佐が飛行場に現われ、記念写真に参列した。



飛行機見学の阪谷副会長ら飛行協会会員(左から三人目倉知、小川、末延、根岸、荘、阪谷、河野、波多野、尾崎氏ら)

磯部技師はルムプラー式飛行機について簡単に説明した後、滑走三〇㍍で離陸し、鳶色の翼を小春日に輝かせながら小手指原から富岡村方面を六〇〇㍍くらいの高度で数周回していつたん着陸すると井上大佐が「ひとつ乗せて見たまえ」と、職工を走らせて研究会から飛行服を取り寄せて同乗席におさまつた。

これも約一〇分間余、飛行場の外郭部落上空を飛びまわつて帰路、低空を波状飛行しながら協会格納庫の屋根をすれすれに飛んで場内に着陸した。

さすがに井上大佐は冷たい風に顔を赤くしながら「磯部君、何かやつとつたなあ」と笑つた。

フランスには早くも宙返りに成功した飛行家がいるが、低空の波状飛行といえば最大級の冒険であつて、磯部技師もただ「はゝゝゝ」と笑いにまぎらしていた。

井上大佐に次いで誰が出るかと見ていたが、ふだんの威勢にも似合わず、井上大佐の勧めにもついに最後までしり込みにおわつた。

やがて井上大佐の斡旋で軍用機を見学し、阪元中尉を煩わして平易に説明してもらい、研究会の好意で食堂を借りて所沢町唯一の高級洋食店三好軒の昼食弁当をつかつてから、再びルムプラー機の前で記念撮影した。

かくて購入飛行機の披露は大満足で終つたが、その往復の自動車にお彼岸の中日らしい事故が重なつたのは不思議だつた。

朝、日本自動車会社から二台雇つて、一台は大原主事が阪谷男爵を迎えて所沢へ走り、一台は倉知理事と息子さんを乗せて三田綱町の同氏邸を発足した。

朝七時半頃である。倉知氏の車が新宿の二丁目先きを走つていると、突然紺がすりの一〇才くらいの少年が電車道から向う見ずに走つて来て車の前を突切つた。乗つている者には、わざと飛び込んだとしか見えないほどの瞬間だつた。その手には青いしきびを一束握つていた。

車は急激な制動で直ぐとまつたが、少年の姿は見えない。運転手が横つ飛びに降りて見ると、少年は顔を真赤にして起き上がると、一生懸命に着物の泥をはたき出した。手にはやはりしつかりしきびの小さなたばをつかんでいた。

場所もちようど、その目の前に交番があつて、警官が出て来るまでに少年の姿は、もう見えなくなつていた。車のまわりには人だかりがして、その中の一人にきいて交番の裏あたりになる少年の家へ運転手が見に行くと、少年はどこにも外傷はなかつたが後頭部が痛いといい出し、歯ぐきから血をにじませているというので、直ぐ近所の医者へ伴れていつた。

診察は相当手間どつたが、いいあんばいに大したことはなく、運転手は警官に一応訊問(じんもん)された後、「委細は会社との話にするから、とにかく車の客を送つていけ」といわれて、ひとまずこの場は済んだが、前後三〇分余りをこれに費した。

すると今度は帰途、阪谷男爵らを乗せた車が荻窪附近でパンクし、車を連ねていた一行によほど遅れて東京に入り、阪谷男爵、荘理事らをそれぞれ送り込んで空車で水道橋へさしかかつた際、またもそこでとうとう一人の男を轢殺してしまうという不祥事を起して、日本自動車会社はさんざんな厄日だつたが、それにしても仏前に供えるしきびの花を後生大事にもつていた少年が、どうしてあの程度のけがで済んだか、その朝のことは飛行協会初飛行の記念日とともに印象の深いものがある。

ルムプラー式タウベ型の諸元は全幅一三㍍七〇、全長一〇㍍二〇、主翼面積三二平方㍍、自重四〇〇㌔で、水冷のメルセデス・ダイムラー式一〇〇馬力が装備された複座であり、最大速度一〇〇㌔、航続四時間で、民間にならびなき優秀機だつた。

（二）理蕃飛行と帰国者相次ぐ

苦心の理蕃工策――野島氏の隼鷹号――台湾各地飛行会――幾原氏病死――蕃社頭目の畏怖と恭順――坂本、高左右、海野、荻田氏帰国――滋野男爵再びフランスへ――坪田立蔵氏殉難――坂本、高左右氏各地に飛ぶ――「武石記念館」――最初の広告飛行

台湾総督府では、かねがね理蕃工策に腐心し、統治上の一大難関として常になんらかの努力が払われて来たのであるが、内地における航空機の出現に着目し、この利器によつて蕃人の帰順促進を図るべく、かつて陸軍当局へ飛行機の派遣方を要請したことがあつた。しかし経費や予算の障害で実現せず、やむなく前に小記したように蕃族の上京を機会に山田氏の気球製作工場や、所沢飛行場に伴れていつて飛行船、飛行機にむりやり乗せて威嚇的懐柔策（いかくてきかいじゆうさく）を執つて見るくらいのことで我慢していた。そこへたまたま新帰国の幾原知重氏を紹介するものがあつて、島内における同氏の飛行を献策（けんさく）して来たので、総督府では「それも一法」と、幾原氏来島の際は十分応援すると答えて話が進んだのだつた。

ところが幾原氏は病に倒れ、後事は友人野島銀蔵氏に託してあるということになつたので、台湾の斡旋者と野島氏との交渉に移り、話は直ぐまとまつて機体、発動機を更に入念に点検して隼鷹号と名づけ、一週間にわたつて綿密な試験を兼ねた練習飛行を仕上げて、伊藤音次郎氏了解のもとに川辺佐見、大口豊吉氏を助手にたのみ、また少しも成績のあがらぬ自家製機に業（ごう）をにやして意気おのずから消沈の玉井清太郎氏が自ら進んで助手として同伴をこい、その弟藤一郎氏もこれに加わつて一行は三月七日、信濃丸で渡台した。

台北では官民有志が後援会を組織して総督府のしり押で十五、十七日、開催の予定で入場券代りの特別会員一円、普通会員三〇銭の会員証を発行して前売りを行い、台北、新竹、桃園の三庁にわたつて会員募集につとめ、鉄道部では往復二割引の乗車券を出したり、台北駅から会場たる練兵場までの人力車賃を片路一五銭以内に制限するなど、念の入つた応援ぶりだつた。



野島銀蔵氏

しかし風雨のため開会が二十一日にのび、その日も朝のうちは霧があつたがやがて快晴無風となり、十時三十七分、まずスルー蕃社のブヨンセツト酋長ら、高砂族七二名を目の前におき、数万の観衆の頭上を三周して四分間で着陸し、台湾における最初の飛行を記録したが、第二回は十一時三十六分、帽子や白いハンカチをふつて歓呼する群集の上を低く一周して、目標をおりから新公園に工事中の記念博覧会にとつて高度をとりつつ市街を出で、城内の中央を北に西門外街から江瀬街方面を飛んで会場から影を隠したが数分後、製糖会社の工場横の竹やぶ上に現われ、五〇〇㍍の高度から空中滑走で九分一二秒を飛んでかるがると着陸した。

午後は二時から一三分間の飛行を行い、翌二十二日も好晴を幸い十時三十五分から開始、最高五〇〇㍍まで上昇してから急降下して一五〇㍍に来り、再び機首を上げて高度をとるなどあざやかな操縦ぶりを示したが、追風をうけていたので車輪がとまらず、格納庫背面の立木に翼端をぶつつけ、直ちに修理して午後は三時から開始、会場を中心に大円を描きながら低空を飛び、淡水河を越えて対岸をかけめぐり、一一分の後、着陸、予定の台北飛行会を完了したのである。

何しろ、この正月開かれた小、中学校生徒の模型飛行大会が、台湾での航空と名のつく催しの最初だというくらいなので人気はすこぶるあがり、第一日は現場で会員券を買つた観衆だけでも一、五〇〇名に達したにもかかわらず、二日目は激減して観覧席の人は三分の一に減つたかわりに、場外の群集は前日の幾倍かに上つていたのは内地以上に興行のむずかしい土地であることを思わせた。

次いで四月八日、松本庁長を委員長にして台南に移り、大北門外の練兵場で午前十一時五十五分から開始した。

空はどんよりくもつて風は三㍍内外、野島氏は五〇㍍余の滑走で離陸すると、場上を一周して四〇〇㍍の高度で市街を訪問し、安海巷街から刑務所、公園の上をかすめて様仔林街を西竹圍街に飛び零時十一分、着陸した。

昼食の後、零時四十七分、第二回飛行に飛び立ち、一〇〇㍍の高度で外郭を一とまわりして五分間で着陸し、格納庫前で川辺氏が隼鷹号について詳細の説明講演を行つた。

三時十六分、第三回の飛行は同じように低空を三周して七分五〇秒で着陸、この日の飛行を終つた。

翌九日は午前十時五十一分から開始し、一〇〇㍍の高度で場の内外を三周して七分三〇秒で着陸、この地方特有の午後になると吹き出す風が、この時も既に四、五㍍を数えていたが野島氏は午前中飛行二回の約束を守つて第二回目に飛び出し、市街の訪問はやめて会場の上を二周した後、五分間で着陸した。

午後は三時から開始のはずだつたが、風が加わつて七㍍を数えたのでしばらく見合わせ、やや衰えるのを待つて五時から台南最後の飛行で大小四周し、一一分間の後、無事に終幕した。

続いて台中では四月十一、十二日に予定されたがおりしも照憲皇太后陛下おかくれのため五月二日まで延期された。

当日はここでも東勢角蕃社から引きつれて来た高砂族七〇名を隼鷹号の背後に立たせ、飛行機について種々説明した後、発動機をかけると途端に起る猛烈な風と爆音にたちまち恐れをなした蕃人は皆、一斉に頭を伏せて誰一人顔を上げるものはなかつた。もつとも吹きつける砂ほこりと爆風でまともに目をあいていられるものではない。

午前十一時十分、野島氏は離陸後、一五〇㍍の高度で会場を三周して五分後、着陸し、間もなく第二回の飛行に移つた。

今度は二〇〇㍍の高度で翠山近くまで大きく旋回し、この間一〇分、午後はまた風速六㍍になつて日中はなぎるようすもないので、この日は中止した。

二日目は天気のために三日間延期して端午の節句の五日朝九時二十五分から開始し、練兵場外公園の上空から後壠仔庄を回つて公館庄らの郊外を低く飛んで新蒸街に向つたが、この時の高度は僅かに三〇㍍で、地上の人達は半ば喪心（そうしん）して見上げていた。この飛行六分間だつた。

二回目は十時五十六分、場を一周後、東北方の竹林上空で上昇旋回をなし、七〇〇㍍に達すると次いで降下姿勢をとり、やがて巧みな空中滑走で着陸したが台湾飛行中、この時の高度が最高の記録だつた。

午後は二時四十五分から始めたが空は黒雲におおわれ、大粒の雨が降り出す中を台中におけるお別れ飛行のため、市街上空を目ざして三十張犁方面から針路を変え、市街にさしかかつたところ、にわかに吹き寄せた突風にあおられて急傾斜し、見る人一斉にかたずをのんだが巧みにかわして会場に帰り、八分間の飛行で安全に着陸し、堅実な飛行ぶりで着々、各地を切りぬけて行くのはさすがに老巧だつた。

最終地は嘉義だつたが、ここには練兵場がないので阿里山製材工場附近の阿里山線北門駅から同工場宿舎に至る空地を含む一帯を会場にあて、五〇㍍幅で東西二二〇㍍と南北一七〇㍍を整地して、ほぼ十字型の滑走路を造つた。

ここでも鉄道の割引券を発行し、旅館組合では三食付一泊一円二〇銭と一円の二種に分けてサーヴイスするなど、嘉義空前の盛況だつた。

五月九日の第一日は午前九時三十分から開始され、阿里山から来た高砂族七〇人を例によつて飛行機の背後に立たせて一応、発動機で驚かせてから野島氏は東の微風をついて離陸した。

附近ゴム苗圃の上を一旋回して一等観覧席の真上を低空で過ぎ、竹林を飛び越えて市街をのぞき、北門停車場附近を左に小さく旋回して会場目がけ、八〇㍍の高度から空中滑走に移り、いつたん接地したところ位置が悪く、場内で停止しそうもないのでやり直そうとしたが、前方に電線を発見したので離陸をやめて極力滑走の停止につとめたが及ばず、ついに公学生の観覧席に滑り込んでしまつた。

学生達は、それと見て直ぐ地に伏したので飛行機の下にはなつたがいずれも

軽い擦過傷者が二、三人だけで済んだのは非常なしあわせだつた。

飛行機は前車輪を初め支柱、下翼を大破したので直ぐ阿里山工場で修理し、同時に会場東方の畑地二甲歩から畦畔を除いて飛行場に拡張し、更に西方の電線を一時撤収して飛行の便宜をはかつた。

それらに手間どつて第二日は十六日に開かれ、空はくもつて南及び西南の風が強かつたけれども朝七時三十分から飛び出し、会場上空を三周して阿里山鉄道の線路を越えて嘉義停車場附近まで進み、やがて引返しかかると、はじめて発動機が不整になつたので不時着場を物色したが見あたらず、やむなく嘉義庁南方の空地におりて自ら応急修理を施した後、小学校の上から製材工場を経て北門駅通りを下に会場え帰着した。

この間三七分を要したが、不時着中の時間を省けば十二、三分の飛行であつた。

発動機を調整して十一時三十四分から開始し、西北に向つたがやはり発動機の回転は鈍く、最初の計画の市街行きはやめて阿里山工場南側にまわつたが前進困難となつたので宿舎前の水田に不時着を試みた。

すると前方に二人の本島人女児が遊んでおり、危険だつたので方向転換をはかると、そこえ強い東南風のあおりをうけて機は失速し、五㍍の高度から急角度で水田中に滑り込んだ。

野島氏は左腕に擦過傷を負い、機もまた大破したが、予定も終つて、これが同氏の台湾飛行の最後となつて同月二十日、一行は基隆出帆の備後丸で内地に帰つた。

幾原氏があれ程、発動機に悩まされ、ついに目的を達し得なかつたに反し、野島氏がとにかく全島各地を予定通り終了したことは、野島氏が決して長時間すなわち一〇分間以上は滅多に飛ばなかつたことである。発動機の癖を知つた同氏は、十数分以上飛び続けると必ず故障の起ることを予期していたので、きわめて慎重な態度をとつたのが成功のもとだつた。

しかも幾原氏は病いあらたまり、野島氏が台南の飛行を終えた直後の四月十一日朝、小松島の実家で死去したのである。享年二十七、胃潰瘍だつた。

野島氏の台湾飛行は総督府をよろこばせ、理蕃政策に大きな貢献をしたが、半ばあつけにとられている蕃人の感想を聞くと、

「頭目らが内地へ観光に行つた時、所沢で飛行機に乗せられて空高く昇つた話は聞いていたけれども、半信半疑だつた。今日もこの飛行機を見て、この重そうな機械を取りつけたものが飛ぶわけがないと思つていたのに、案外にも飛んだので恐ろしいやら不思議やら、実に何ともいうべき言葉がない」

また北勢外社の総頭目は宿泊所で警部の部室を訪れ、

「飛行機には生きた神さまがあつて、野島さんは神の力をかりて飛行するのだ。神は恐ろしい強い風を起し、その上に飛行機を乗せるのであろう。自分たちは今日まで、こんな恐ろしいことを見たことも感じたこともない。蕃社にある男女の習慣は、蕃族の平和が唯一の生命であるから、これさえ破壊されなければ銃器の提出はおろか、如何なることでも官命に従うから、飛行機を蕃社にさし向けることだけは勘弁されるよう、総督閣下にお願い下さい」と、嘆願したという。

野島氏の台湾飛行中に在米同胞飛行家がきびすを接して帰国し、元気な姿で横浜へ続々上陸した。その先着はシーラー飛行学校卒業の坂本寿一氏で友人鈴木茂、支配人という田中幾太郎両氏と共に、サンフランシスコのパターソン飛行会社勤務中に製作した複葉牽引式飛行機を携えて四月二日、帰国したのを初め、同じ十七日にはタコマ丸に積み込んだ高左右氏の例の愛機が着荷し、本人は二十七日の安芸丸で横浜に着いた。

翌月に入ると茨城県那珂郡中野村出身の海野幾之介氏が、日本に最初の飛行艇をもたらして帰国した。同氏は初めシーラー飛行学校に学び、途中からクリストファーソン水上飛行学校に移つて、故武石浩玻氏との姻戚関係から白鳩後援会の援助でクリストファーソン式複葉飛行艇を整えて五月六日、横浜に着いたものである。

更に十八日には昨秋、家族らのいさめをしりぞけて敢然（かんぜん）フランスに渡つた荻田常三郎氏が、下関に京都の呉服屋さんらしくもない活発な姿を見せるという賑いぶりであつた。同氏はモラーヌ・ソルニエー飛行学校を卒業

すると、空冷星型ローン式八〇馬力装備のモラーヌ・ソルニエー式単葉機一台を購入したうえ、同会社の技師で操縦者のリゼー氏を帯同してシベリヤ経由で帰国したのだが、外人同伴は果して氏が後見役に高い金で伴れて来たのか、それとも飛行機会社が自社の宣伝に特派したのかはわからなかつたが、ともかく民間個人が白人専門家を引つぱつて来たのは前後に荻田氏一人だけだつた。

一説には飛行機代は日本へ帰つてから払うという約束で来たので、リゼー氏はその附け馬だという噂もあつたが、「フランス人がそんな間ぬけな商売するもんか」と笑うものがあり、真相はついにわからずじまいに終つた。

かくて一挙に数台の新鋭機と新進飛行家を擁したわが民間航空界はにわかに空前の活気を呈し、中には早くも地方巡業飛行に急ぐものもあつたが、期せずして皆一応、関西に集まつたのは、やはり大阪朝日新聞社を動かさんとする下心からであり、同社の小西勝一氏を説いて早速、総合飛行会の開催を提案するなどの頭の良さを示した。

すると一方では、さきに所沢を引払つて阪神沿線住吉に移り、静かに再挙をはかつていた滋野男爵は、取巻連が大阪の北浜株式取引所横に民間飛行事業後援会を起したので、氏はそのふところから金二、〇〇〇円を醵出し、また氏の紹介で藤田平太郎男爵も金一、〇〇〇円を寄附し、これらを創立事業費として後援会に託したまではよかつたが、主謀者大崎某をはじめ一味はこれを奇貨（きか）として瞬く間に消費し尽し、あまつさえ更に迷惑が続出するので、滋野氏は憤懣（ふんまん）やる方なく、後援会との関係断絶を宣言したうえフランスから水上機を購入して独力で飛行学校を経営する道を選ぶべく四月三日、神戸出帆、再び渡欧の途についたのだつた。

またこの時、ひと足おくれてアメリカに残つていた岡山県人坪田立蔵氏が五月十日、ロスアンゼルス市郊外で遭難し、重傷治療の甲斐なく同十三日、ついに瞑目したという飛報が伝わつた。

同氏は岡山中学を卒えて明治四十一年、青雲の志をたててアメリカに渡り、数年間、学僕生活をしていたが昨年春、ロスアンゼルスのドミングス飛行場に入り、秋十一月、免状獲得後は海野幾之介氏らと共同で練習し、岡山県人会の後援でカーチス式八〇馬力複葉牽引機を買い入れたのだつたが、今度の奇禍はその帰国の準備中に招いた不幸だつた。

原因は約二〇分間の飛行を終つて旋回降下中、失速して急角度に頭部をついて逆立ちとなり、坪田氏は右腕を骨折するとともに、発動機始動用のハンドルで前額部を強打したのが致命傷だつた。

カーチス式はこれまで推進式に限られていたが、氏の購入機が牽引式だつたのは新型のものらしく、牽引式の災禍は所沢のブレリオ式以来二回目、在米同胞中では最初の犠牲である。

坪田氏の場合は別として、とかく海外研究者は「空飛ぶ人」の感激から故国に飾る錦を急ぎ、われ勝ちに日本の空に飛躍せんとする興奮が、自然と焦慮（しょうりょ）を生んで帰心を拍車づけるものがあつたらしく、そのために帰国前も帰国後も思わざる事故をかもし、不測の災いを招く例が多かつたのである。

新帰国組の一人坂本寿一氏はいち早く和歌山新報社と契約して五月三、四両日、和歌山市外歩兵第六一連隊練兵場で飛行会を催すことになり、四月二十七日朝八時二十分から試験飛行を行い、百数十㍍の高度で約一〇分間にわたつて異状なきを確かめた。

飛行当日は雨上りの強風だつたが、土地では初めてのこととて人気いやが上にも上がり、場内外は十重二十重の人垣で埋まつた。

坂本氏は午前九時、練兵場西北端から離陸して大円を描きつつ三〇〇㍍に上昇し、市街の西端を縫つて旧城跡を中心に一周して引返し、ひそかに携帯していた五色の色紙をまきながら観衆の頭上三〇㍍で大胆な波状飛行を行つて一二分の後、着陸した。すると夜来の雨でゆるんでいた地盤に前橇を引つかけて逆立ちとなり、プロペラーと車輪を小破した。

その修理のため二日目を五日に延ばし、午前十一時十分から開始し、三五〇㍍の高度で市街を横断して気流ははなだよろしからざる中をもまれながら八分間の飛行で着陸した。

次いで和歌山新報記者、大阪朝日新聞特派員及び写真部員、第六一連隊の竹

田少尉らを交互に乗せて場内滑走し、同氏帰朝第一声の飛行会を無事終了した。

一方では高左右隆之氏が神戸又新日報社の主催で姫路市にこれまた、新帰国の軒昂たる意気を見せた。

すなわち五月二十三日午前九時、同市城北練兵場は一〇万の観衆に囲まれたと号せられる中を高左右氏は例の愛機で離陸し、増位おろしに軽く揺られながら白鷺城の東方をかすめて姫路駅前通りを越え、播但線の豆腐町駅附近から市川西岸に向い、高度七〇〇㍍で悠々と練兵場に帰り、一一分の飛行で着陸した。

次いで午後は強風のため中止し、機会を見て再来を約しつつ同市を引上げた。

この五月四日は故武石浩玻氏の一周忌なので、各所にさかんな法要が営まれた。まず朝日新聞社施主で堂島の黒住教会で斉主渡辺権大信教によつておごそかに開かれ、村山、上野朝日新聞社首脳以下二〇〇余名参列、初めて故国の土に倒れた先覚の遺霊を慰めた。

また故人の親友だつた土佐堀の田坂氏邸でも同様の式が行われ、遭難現場の深草ではほど近い日蓮宗本山宝塔寺で供養が営まれた。

本堂には第一六師団の山口高級副官、衛戍病院馬杉院長、朝日新聞社京都通信部員ら参集し、旭日震大僧都が導師となつて荘厳な供養を修し、終つて京都の薩摩琵琶師管野泉花女史が、西村天囚氏作の「武石浩玻」を吟奏して参列者の感慨を新たにするものがあつた。けだし飛行家をうたつた琵琶歌の最初であろう。

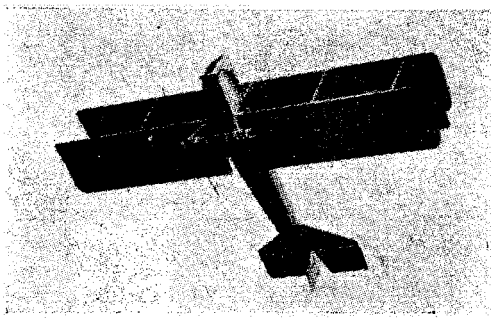
また武徳会大阪支部を代表して、遭難当時の大阪府警察部長池上四郎氏発起のもとに工費金三、〇〇〇円を投じて天王寺公園武徳殿のそばに間口一二間、奥行三間の「武石記念館」を建設したので、武石家から遺品全部、朝日新聞社からは飛行関係の写真を寄贈して公開され、参観随意、毎日開館することになつた。

和歌山の振り出しに成功した坂本氏は九州に渡り、五月三十、三十一両日、熊本市渡鹿練兵場で飛行し、両日の予定を完全に遂行したが、この時、当時の人智を表わした「後の世の語り草」が出来た。

飛行開始前、一人の相当物しりらしい土地の老人が現われ、「一体、この飛行機はどのくらい目方があるか」ときくので、坂本氏は何げなく「人間や油を積んだら全体で百二、三十貫にはなるでしょう」と正直に答えた。すると老人は顔色を変えて「田舎者だと思つてばかにしなさんな。百三十貫もあるものが、どうして飛べるもんか、人をばかにするにもほどがある！」と、大へんな剣幕で立ち去つた。

ところが最初の飛行を終つて着陸すると、非常に恐縮しながら出て来て、「先ほどはご無礼申上げてすみませんでした。どうも田舎者はしようがありません」と、頭を掻いていたというのである。

坂本氏一行は、その足で久留米に赴き、つちや足袋本舗の主催で六月六、七両日、牟田山練兵場で飛行会を開いた。



坂本寿一氏の飛行

同市にはちようど物産共進会が開催されており、陸軍から会式第三号機が一台陳列されて、いずれは飛んで見せてくれるものと市民は期待していたが、そのこともなく引上げられたので失望し、ことに熱心だつたつちや足袋主人の倉田雲平氏が、おりから坂本氏の熊本飛行を見て大いに感奮し、独力で招くことになつて練兵場使用を願い出、開放されたものであつた。

坂本氏は午前十時、最高五〇〇㍍に及ぶ一二分間の飛行を行い、午後は二時から七分間飛行して、この間、遂に八〇〇㍍に達するの快飛行でかつさいを博した。

翌七日も午前の飛行には六〇〇㍍の高度で久留米市を訪問し、市街上に8字形を描いて高良山をかすめて一一分後、着陸し、つちや足袋の倉田氏から大い

に感謝されながら久留米市を去つた。

ビラこそまかなかつたが、土地の人からはつちや足袋の広告飛行と見られ、これが普通商店の宣伝に用いられた最初であるとされた。

そのころ、朝鮮京城府黄橋に住む広島県人松浦守夫氏は、年来研究中の打翼式飛行機を完成し、京城第一憲兵隊の営庭で組立てたというが、その後の様子は何ら伝わつていない。

(三) 大隈伯爵、帝国飛行協会々長内諾

陸軍機の都市連絡飛行——臨時軍用気球研究会の業務細則規定——面目一新の所沢飛行場——気球研究会々長更迭——重松翠工兵中尉殉職——発明品博覧会にルムプラー式出陳——帝国飛行協会々長候補者——大隈伯爵、会長内諾——海軍水上機の高度記録——井上少将らの欧米派遣と気球隊長の更迭

気球研究会と隊長更迭後の気球隊合作の関東平野横断飛行は画期的の試練として期待がもたれた。

すなわち所沢・高崎間、所沢・水戸間、所沢・宇都宮間各地往復で、まず所沢・高崎間が三月二日から緒についた。

先頭は徳川大尉で、田中館博士から贈られた防寒用の防水外套を着込み、同乗席には重松中尉が搭乗して会式二号機は六時四十三分、河野隊長の命令一下、残んの霜をけつて出発した。地上の風速北々西二㍍七、四〇〇ないし五〇〇㍍で東風一〇㍍、一般的に曇り、夕刻から雨模様という天気図である。

続く五号機には阪元中尉が伊藤中尉同乗で六時五十分離陸、進むにつれて朝もやも晴れ上がり、熊谷の南から荒川を越えて深谷に入り、伊勢崎と利根川の中間を横断して榛名、妙義、赤城の連山を指呼しながら二号機はちようど一時間で高崎練兵場に着陸、五号機は前橋方面から榎並町方面を迂回して八時七分安着した。

帰航は二号機に真壁中尉が同乗して九時三十分離陸したが、利根川、荒川へんの上空は気流が悪く、零下二度くらいの寒さで一面の薄曇りに遠望がきかず、浅間の噴煙も今日ばかりは火の消えたようだ。熊谷町発見後は慣熟コースを、直線に飛んで十時四十五分、帰隊した。

五号機には阪元中尉と重松中尉同乗で十時十六分出発、伊勢崎、太田、足利の線をたどつたが密雲に悩まされ、佐野町から南に針路をとつてようやく利根川に出たと思うと、行田へんでは猛烈な窪(みぞれ)に遭遇、六〇〇㍍に下げて進むうち秩父連山を視野につかみ、やがて川越にたどりついて一時間五五分を費し、不安に閉ざされていた飛行場へ零時十分、滑り込んで第一日を送つた。

一日おいて四日は水戸行だが、同方面の天候不良で午前中は見合わせ、午後零時二十分、二号機に長沢中尉、坂本(真彦)中尉同乗で壮途についた。

霞ヶ浦へ出てからは常盤線と海岸線を睨み合わせて殆ど一直線に二時十五分、水戸練兵場に着陸、同四時、帰航についたところ、荒川へんまで来るうちに日没が迫り、霧が立ちこめて来たうえに西南の向い風で一向に進まず、五時十分頃まで荒川の上空からぬけきれぬという遅足のうちに地上は次第に薄やみに包まれはじめ、西の方の空だけが残んの明るさを見せているだけだつた。中尉はもはや方向も目標も定めがたく、やむなく不時着を決心して赤羽附近の鉄橋から約四丁ばかりの河岸に降りたが、そこは葦原で滑走中堤防に衝突、たちまち機体を大破してしまつた。

翌五日には岡大尉が一時間八分で水戸に飛び、午後帰りがけにあしの早い断雲を出たり入つたりしながら突風とたたかつて帰路を急いだが、石岡附近まで来るとにわかに強い西北風に襲われて、速度七〇㌔の機体は針路とは反対に海へ海へと流される始末に、もはやこれまでと水戸へ引返した。

三日か四日で仕上げるはずだつた期待の長距離飛行も春先きの整わぬ天候でようやく十三日、はじめて宇都宮往復飛行の幕になつた。

六時二十七分、沢田中尉は五号機に佐藤中尉を乗せて所沢を離れ、三分遅れて武田少尉が小関少尉と一しよに六号機で出発した。

この日、宇都宮練兵場には第二八旅団長の梨本少将宮殿下が妃殿下同伴で見えられ、練兵場内外は人で埋まった。八時過ぎ、約二〇〇㍍の間隔で両機が姿を見せると満場緊張したが、六号機を先きに降ろした沢田中尉は練兵場上空を一周後、市の内外を旋回して八時二十三分、着陸した。

知事、市長はじめ、花輪をささげた女子技芸学校生徒らの歓迎をうけつつ沢田中尉は、土地の第五九連隊の希望将校数名を交互に乗せて体験飛行させた後、十時三十五分、武田、小関両少尉の六号機、十分遅れて沢田中尉の五号機が同乗者を井上中尉と入れ代えて帰路についた。

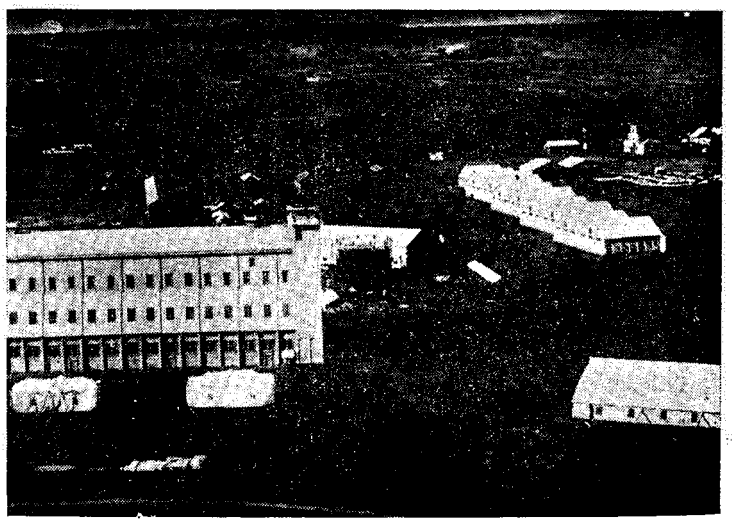
小山、古河、栗橋の線を目標に久喜に出で、粕壁、越ケ谷を経て東京に入つたが、ここで雨雲に襲われたのをいいことにして万世橋から銀座にのぼり、品川をまわつて代々木をのぞき、一時間五三分で所沢に帰つたが、上司にいわせると「ややもすると脱線するのが沢田中尉の悪い癖である」

それから間もなく、かねてから業務細則規定の必要に迫られていた気球研究会では、幹事の井上工兵課長の手もとで起案していた分担事項を委員会にはかつて決定し、三月末日発令、四月一日から実施に移された。すなわち、

第一部　飛行機――構造、材料、操縦、設計、設備、其他航空機附属自動車ノ研究
第二部　気球――航空船ノ構造、材料、操縦、設計、設備、瓦斯ニ関スル研究
第三部　軍用航空――航空機ヲ以テスル偵察及戦闘ニ関スル事項ノ研究
第四部　発動機
第五部　実験――航空機及螺旋器ノ気流実験、材料其他ノ理化学的実験
第六部　気　象
第七部　通信及写真

そして工作場と試験場を所沢飛行場内に、事務所を陸軍省の工兵課内に置くことが附帯された。

既に飛行場東側には化学実験室六〇坪、飛行機材料庫九〇坪が出来ており、各二〇〇坪の第四、第五格納庫をはじめ、四五坪の木工材料庫、一三坪の軽油庫など、何れも木造の平家だつたが次ぎ々々と建て込んで全く面目が一新され、新築中のものに各四〇〇坪の第六、第七格納庫の大きな二棟があつた。


所沢飛行場（左の白い建物は飛行船格納庫）

更に各地の演習用として、携帯至便で風雨に耐ゆるものという条件で天幕式格納庫が設計製作され、何時でも御用にたつように整備されていたが、はからずもこの秋の青島遠征に役立つて効果があつたのはもつけの幸いであつた。

それとも一つは、前年秋の大演習で阪元中尉が夜間飛行を強行したのにちなんで、これが研究実験を一層進めるため築城本部から九〇㌢の射光機と、九〇㍍、一〇〇㌔の発電器を借りて来て、観測所の屋上に据えて照射して見たが、空中からは一応の目標にはなるけれども、これのみによる離着陸にはまだ安心が出来なかつた。

おりしも第三一回帝国議会で暴露された海軍みぞうの醜聞、いわゆるシーメンス事件に端を発して世論囂々（ごうごう）、議会ではついに予算不成立となつて三月二十四日、山本権兵衛内閣が総辞職したので、後継内閣組織を徳川家達

公爵が命ぜられたが、翌日辞退、次ぎに清浦奎吾子爵に大命がくだり、組閣に一週間を要したうえ加藤友三郎中将（後に大将、首相）の海軍大臣就任拒否につまずいて、これまた流産、更に一週間を経過して大隈重信伯爵（後に侯爵、首相）が起用された。

そこで大隈伯爵は、結成間もない加藤高明男爵（後に首相）統率の立憲同志会を足場にして九二日で組閣し、陸軍大臣に岡市之助中将、海軍大臣に八代六郎中将が就任して翌日は、それぞれ次官を更迭し、陸軍には大島健一中将、海軍には鈴木貫太郎中将（後に大将、首相）が入れ替ったので、気球研究会々長もわずか十ケ月余りでまた、大島中将に変更を見たのである。

そのころ上野不忍池畔に大正博覧会が三月二十日から開かれており、青山の練兵場信濃町寄りの葬場殿跡に第二会場が設けられて、陸海軍機が出陳され、所沢と追浜から好晴の日に時々飛んで来て、陸軍機はそのつど、練兵場に着陸、小憩して帰つていつた。

水上機は芝浦海岸を臨時着水場として燃料などを補給して上野、青山両会場を訪問していたが、この飛行でとうとう陸軍二度目の殉職将校を出した。

四月二十六日、第二期生として操縦練習中の重松翌歩兵中尉が、野外練習を兼ねて博覧会訪問の選にあたり、一三年型モ式六号機に単独搭乗、青山練兵場を訪ね、入場者の観覧にまかせながらしばらく休憩の後、ガソリンを注ぎ足して出発、四谷見附上空から外堀に沿つてお茶の水で左折し、葉桜の上野公園を見舞つて帰路につき、順調に進んで所沢へ帰着、下げ舵で飛行場上空を一旋回して着陸姿勢に入つた。が、何処の加減からか五〇㍍の高度でにわかに角度が変り、舵を引き上げる暇もなく地上に激突したので、近くの人が駆けつけるまでに発動機から火を発して傍へ寄りつけず、見る間に機体焼失、重松中尉は無残な殉職を遂げたのである。



重松翌歩兵中尉

中尉は高知県土佐郡小高坂村の人で、大阪幼年学校を経て士官学校に入り、前年七月、第二期操縦練習将校として序列のトップにあつた人である。享年二七。

飛行協会は「陸軍歩兵中尉重松翌君は東京青山より所沢へ帰還飛行に際し、墜落して壮烈なる最期を遂げられたるは洵に哀悼の至りに堪へず、謹みて玆に弔意を表し、別紙目録の金額を遺族に贈呈す」という阪谷副会長の弔詞に添えて金一、〇〇〇円を贈つた。

同時に二、三の都下新聞に広告して一般からの弔慰金を募集したが、この時既に世間の関心は薄くなつたというか、あるいは広告が足りなかつたからか、一と月余りもかかつてようやく三〇〇余円に過ぎなかつたのは全く意外であり、木村、徳田両中尉以来一年一ケ月、武石氏の一周忌もすまぬうちに、世相はこうも変るものか……。

主催者である飛行協会の理事からは波多野、中島、近藤両男、荘、須田氏が各二五円をポケットから出しており、閣僚からは首相大隈伯の一五円を筆頭に、文相の一木喜徳郎氏と、法相の尾崎行雄氏が一〇円、蔵相の若槻礼次郎氏が五円、書記官長の江木翼氏と法制局長官の高橋作衛氏が各金三円、閣外だつたが浜口雄幸氏（後に首相）も三円、野党側の鈴木喜三郎氏（後に法相）も三円、その他の名士では正親町実正、菅原通敬、市来乙彦（後に蔵相）田所美治氏（後に文部次官）が二円、牛塚虎太郎（後に東京市長）天岡直嘉（後に貴族局総裁）宮城長五郎（後に法相）大隈信常、馬場鍈一（後に蔵相）末松偕一郎後藤市蔵、山崎達之輔（後に農相）、青木得三、小栗一雄氏（後に警視総監）らが一円ずつ出し合つていた。今の相場に換算して見ると興味がある。

ところが前の木村中尉厳父の例にならつて、重松中尉の遺族からも協会に寄附金があり、その後も四、五回にわたつて陸海軍殉職将校遺族から同様若干の返還的寄附が続いたのは井上大佐の斡旋からでもあつた。

博覧会はどこでも春の行事の一つで、大阪でも天王寺公園に藤田平太郎男爵を総裁に、商業会議所会頭の土居通夫氏が会長で発明品博覧会の準備が進められ、飛行協会にも飛行機の出陳を勧誘して来た。

協会は航空趣味と知識の普及を看板に、事業宣伝のためルムプラー式一台を

陳列することにきまつて磯部技師が担任し、輸送、組立、陳列を行つた。そしてこの機会に関西方面の会員募集を講ずるようにいいつかつた磯部技師は、適当な会場を借りて大講演会を開くつもりをしたが、だんだん見ているうちに博覧会の景気は一向振わず、ことにその幹部間に何か軋轢（あつれき）があることを聞き込んだので、博覧会との協同を断念して協会独自の講演会を考えた。

しかし博覧会の不況はすなわち世間の不況だということを土地の人から教えられて、磯部技師はその通りを東京に報告し、協会主催の講演会は一時お流れになつた。

博覧会は閉会後、航空思想普及上に効果少なからずという感謝状と、純銀製の賞杯一個を協会へ贈つて来たが、飛行協会が博覧会ないし展覧会に出品したのは、この時が最初だつた。

飛行協会では事務が漸次繁雑化し、何彼と問題が輻輳するうえ、既に阪谷副会長の就任を見ている際、いよいよ会長推薦の準備を急がねばならぬ情勢に迫られ、その人選に苦慮が重ねられていたが大体、貴族院議長徳川家達公爵、同副議長黒田長成侯爵、大隈重信伯爵が最も呼び声が高かつた。

しかし徳川公爵は誰が何といつても絶対にうけまいという根拠ある情報が入つたので、あつさりあきらめて黒田侯爵におはちをまわし、阪谷副会長が侯爵と昵懇（じつこん）の添田寿一氏の介添で縷々（るる）説明の後、切にその就任を懇請したが、承諾までには非常に難色がある模様だつた。

果して次ぎの会見で、会長の重任はその材にあらず、という理由で飽くまで辞退した。誠意と熱意そのもののような阪谷男爵の懇請ですらがえんじられないとあつては、もはややむを得ない。継ぎ穂がないので、「将来、協会のため何分深甚の同情と理解をこう」旨を述べて、赤坂福吉町の侯爵邸を辞したのだつたが、さらばと理事会はあだかも最後の切札である時の内閣首班大隈伯爵を推挙する段になつた。

そこで再び阪谷男爵が永田町の官邸に伯爵を訪ねたところ、秘書官も書記官もなしの対談で事はすらすらとはこび、ものの一〇分とかからぬうちに大隈伯、会長受諾の歴史が生まれたのである。



大隈重信伯爵

伯爵に対する世間の定評は「偉大なる包容力」ともいうし、また「大ぶろしき」「何でも屋」ともいう。もつともそれでなければこの際、こういう快刀乱麻は見られなかつたであろうが、この科学文明躍進の重要性を一言のもとに認識して、潔（いさぎよ）くその陣頭に立たんとした即刻の決意はさすがに見上げたものであり、高齢かつ不自由な隻脚（せきゃく）であるだけに、協会としては文字通りの感謝感激であつた。もちろんその正式就任は追つて評議員会や理事会の順序を一応経なければならぬのだが、しかも可及的速かに実現せねばならなかつた。ただし大隈内閣成立後、まだ間のない時であり、協会は決してその在朝中に「あれも、これも」と欲ばつた考えをもつていた訳ではなく、いい換えれば伯爵があだかも廟堂（びょうどう）の首班であつたことは全く第二義的なものだつたのである。

これと前後して追浜の「げたばき」が早くも高度記録をたてて関係者に驚異の目をみはらせた。まず最初は五月末、第二期委員の和田秀穂大尉がファルマン式七〇馬力で練習飛行中、最早日射しは初夏の強烈な上昇気流もあつたが、比較的らくに高度がとれるので、ふと気がかわつて大体、一、五〇〇㍍が限度とされている機体を上向けて、ぐるぐる旋回しているうちに一、七〇〇㍍まで上昇したので、あとはこの次ぎと降りて来ると、先輩や同僚から拍手で迎えられた。



和田秀穂海軍大尉

その後、六月二十四日、今度は山田忠治大尉が燃料七五㍑を用意して九時三分、七号機で飛び上がり、飛行場周辺の梅雨晴れの空をとびのように根気よく舞いながら一時間一五分で、この機体と馬力では不可能とされていた二、五〇〇㍍までのぼつた。地上では四、五㍍の北風が一、〇〇〇㍍では八、九㍍に進み、次第に機の震動とともに発動機の爆発が不良になつたので

下降し、ドイツのF・B・A式水上機の二、三〇〇粁の記録を凌駕して水上機の世界記録を作り、十時四十五分着水した。

時間の記録では大正元年秋の観艦式直後、金子大尉が二時間五分を飛んで当時の話題となつたことがあつた。

さてまた所沢の研究会では井上仁郎少将が「ドイツ、フランス、オーストリー、イタリー、イギリス及びロシヤに於ける軍用航空機進歩発達の現況、軍用航空機に関する制度、教育並に民間航空事業の現況及び之に対する政府の保護奨励法の調査」を目的に出張し、岡大尉と阪元中尉も同時に発令があつてドイツ、フランスへ派遣されて飛行機購入のほか、出来れば製作技術を見学して来るように命じられ、阪元中尉は四月末、井上少将と岡大尉は五月半ば東京を立つていつた。

またこの時、河野気球隊長が病気で待命になり、後任に有川鷹一中佐が登場した。

(四) 第一回民間飛行競技大会

帝国飛行協会主催第一回民間飛行競技大会――大会規程――荻田、高左右、海野、坂本、磯部氏参加と、その飛行機――荻田氏の高度記録と不時着負傷――磯部氏の時間記録――国庫補助の請願――匿名外人再度の寄附金――大隈伯爵、会長就任――第二期操縦将校の卒業式

大阪の発明品博覧会が閉会したら、大阪でルムプラー式を飛ばせながら出来れば講演会を開いて会員募集のみちを講ずる提案をして、その賛成を得た磯部技師は、閉会間際に再び下阪して飛行場を兵庫県の鳴尾競馬場に定め、博覧会から機体を運んだ。

しかし考えて見ると、近くに荻田、高左右、坂本氏らの新帰国者達がいて、皆手ぐすねひいている時だから、この際、大飛行会を催して民間の気勢をあげることが時代向きであることに気ずき、さつそく東京へ長文の電報を送つた。送つては見たものの今の協会としては、とてもそんな大きな飛行会を開くだけの余裕がない、と考え、朝日新聞社の小西販売部長に会つて同社の後援を依頼し、大体の内諾を得たので、折返し更に東京へ大至急の決定を要求した。

相かわらず足もとから鳥の立つような「磯部式」議案に、理事会と技術委員会の共同会議が開かれ、同時に朝日新聞社の後援も確定して民間飛行競技大会がきまり、期日は第二土曜、日曜の六月十三、十四両日、会場を鳴尾競馬場に定め、技術委員会で競技規則が急速に起案されて、朝日新聞社とも相談のうえ左の参加規約を発表した。

「本大会ニハ万国飛行免状ヲ有スル民間飛行家ニシテ飛行機ヲ有スルモノニ限リ参加シ得ルモノトス」

「参加飛行家ハ滞在費、飛行機運搬費及ビ飛行ニ関スル総テノ費用ヲ自弁スルモノトス」

「参加飛行家ハ飛行場ニ於ケル自己飛行機保管ノ責ニ任ズベキモノニシテ保管中及ビ飛行ニ従事中、飛行機ヲ焼失又ハ破損スルコトアルモ帝国飛行協会ハ一切其ノ責ニ任ゼズ」

「参加飛行家並ニ其ノ使用人事故ノ為メ負傷、死亡等ノ事アルモ帝国飛行協会ハ其ノ責ニ任ズルコトナシ」

「参加飛行家ハ三〇分間以上継続飛行ヲナスベシ」

「本大会ニ参加スル飛行家ハ本規定承諾ノ上、帝国飛行協会副会長宛ニ父兄又ハ保証人連名ニテ参加申込書ヲ提出シ、医師の健康診断書ヲ附スベシ」

「本大会ニハ大阪朝日新聞社ヨリ奨励金トシテ前項ノ飛行ヲ完全ニ終リタルモノニ純金「メタル」ニ賞金ヲ添ヘテ贈与ス」

「本大会最優等飛行家ニハ帝国飛行協会「メタル」ヲ贈呈ス」

などで、更に内規として十数個条の実施細則が定められた。

一、参加飛行機ニハ明白ナル数字其他ノ記号ヲ附スベシ

二、参加飛行機ハ前項以外ニハ其ノ名称又ハ製造家ノ名称ノ外、記入スベカラズ

三、参加飛行家二機以上ヲ所有スル場合、一機ニ故障ヲ生ジタル時、他機ヲ使用シ、又ハ予備品ヲ使用シ修理スルコトヲ得。然レドモコレガ為メ大会予定ノ期日ヲ延長スルコトヲ得ズ

四、参加飛行家ノ出発順序ハ抽籤ニ依ル

五、飛行家飛行ヲ開始セントスル時ハ予メ其ノ予定ヲ定メ審判員ニ申出ヅベシ

競技ハ午前七時ヨリ開始ス

六、参加飛行家出発用意ヨロシキ時ハ、コレヲ審判員ニ報告シ、審判員出発信号トシテ掲揚セル白旗ヲ撤去セバ参加者ハ直チニ出発スルコトヲ得

七、参加飛行家ノ飛行中、審判員ガ降下ヲ希望スル時ハ其ノ信号トシテ赤旗ヲ急速ニ振ルモノトス

八、参加飛行家出発後、飛行機故障ノタメ降下シタル時ハ修理ノ後、大会ニ加ハルコトヲ得、然レドモコレガ為メ本大会予定日ヲ延長スルコトヲ得ズ

九、出発ノ際、離陸ヲ誤ルカ、又操縦不可能ノタメ降下シタルトキハ再飛行ヲ行ナフコトヲ得

一〇、本大会ニ於テハ高度及ビ継続時間飛行ノ成績ヲ記録スルモノトス

一一、高度飛行ニハ単ニ自記高度計ノ指示セル高度ニヨリ成績ヲ判定ス。継続時間ハ離陸シタル時ヨリ着陸スルマデノ時間ニヨリ成績ヲ判定ス

一二、参加飛行家高度飛行中、自記高度計動作セザルヲ発見セバ降下シテ再飛行ヲ行ヒ得ルモノトス

一三、高度計ノ不良又ハ自記明瞭ナラズ、成績ヲ判定シ難キ時ハ審判員ハ再飛行ヲ希望スルコトアルベシ

一四、飛行中、事故ニヨリ飛行機ヲ破損シタルトモ再ビ其ノ飛行機ヲ使用シ得ザル程度ニ破損シタル場合ノ外、飛行中ノ成績ニ対シ審判スルモノトス

一五、本大会参加飛行機ノ操縦ハ終始同一人ニテ行フベシ

このほか、何分にも二機以上が同時に飛ぶことは初めてなので、空中衝突やその他の事故防止のために七箇条の規定を提示した。

おもなものとしては「二機出会セル時ハ右方ニ操縦シ、且一〇〇米以上ノ距離ヲ保ツベシ」

「飛行機ガ他ノ飛行機ヲ追及シ、其ノ右方ヲ通過スル時ハ一〇〇米、左方ヲ通過スル時ハ三〇〇米以内ニ接近セズ、其ノ直上若クハ直下ヲ通過スヘカラズ」

「両機ノ航路交叉シ、衝突ノ恐アル時ハ右方機首ニ他ノ飛行機ヲ認メタルモノハ、コレヲ左方ニ避ケ、他ハ其ノ航路ヲ変ズルコトナク水平ニ飛行スベシ」

「飛行ノ範囲ハ機ニ故障アルモ飛行場ニ着陸シ得ル程度ニ於テ飛行スベシ」とあり、極めて初歩的なもので、審判委員諸氏の苦心の存するところであつた。

かくてまず、荻田常三郎、高左右隆之氏が卒先参加し、続いて海野幾之介氏、地方飛行中の坂本氏も九州から電報で申込み、台湾からの帰途にあつた野島氏は間に合わずと見たか、参加の意思表示がなく、そこで決定を見た顔ぶれと飛行機は、

荻田常三郎氏（モラーヌ・ソルニエー式単葉　八〇馬力）

高左右隆之氏（推進式複葉　六〇馬力）

海野幾之介氏（クリスト・ファーソン式複葉飛行艇　八〇馬力）

坂本寿一氏（牽引式複葉　八〇馬力）

これに磯部氏が番外としてルムプラー式鳩型一〇〇馬力単葉機で参加することに決して計五機、わが国未曾有の飛行大会が開かれたのである。

審判員には田中館、横田両博士、山内四郎海軍中佐、石本祥吉工兵大尉、山田忠治海軍大尉を委嘱し、審判総長に第一六師団長長岡陸軍中将を推して快諾を得、大会主脳部には阪谷副会長、井上工兵大佐、波多野、倉知理事があたり、協会事務所はその前後数日間を会場につめきり、所沢格納庫の人達は準備のため早くから西下した。

鳴尾競馬場は中央の畑地を整地して周囲の二重の柵を撤去（てつきよ）し、



鳴尾の飛行競技会場（前方飛行機は高左右式、後方右は坂本式、左はモラーヌ・ソルニエー式）

二台の飛行機が一時に離着陸しても差支えない程度に準備した。

さて当日になると、前夜来の雨は美しく晴れて初夏の空まばゆいばかりの六月十三日、観衆は飛ぶか飛ばぬか、一台の飛行機を目あてに半信半疑で集まるのとは違つて、はずれつこなしの大飛行会に地の利を占めんため、雨の夜をおかして続々つめかけ、京阪神間の交通路線は鈴なりの客で、鳴尾に入つた群集は無慮二〇万を算し、海岸方面にも満載した無数の船が集まり寄るのが見えた。

場内外には、例の朝日新聞社の大小旭日旗がはためき、衛戍司令部にたのんで特に派遣をうけた軍楽隊の奏楽の中に開会は宣せられ、大阪測候所長下野信之氏と吉田技師は風速をはかつて「地上北西二㍍、五〇〇㍍ないし一、〇〇〇㍍において北四㍍、二、〇〇〇㍍において北八㍍」と発表した。

場の一隅では荻田氏帯同のフランス飛行家リゼー氏がモラーヌ・ソルニエー式の試験飛行を行うべく試運転の後、飛行場西端からスタートして軽快な離陸ぶりを見せ、日本ではまだ見たこともないような快速で上昇しつつ左方に急角度のバンキングをしながら巧妙な8字を描いて急降下すると、観覧席の真向うに白い翼腹を見せて驚かし、二分五〇秒で着陸、さすがに本場育ちの確かさを見せた。

西宮海岸で飛行艇の整備に手が放せない海野氏を除いて四飛行家は抽籤の結果、高左右、坂本、磯部、荻田の順で飛行開始ときまり、あだかも一、二がアメリカ組、三、四がヨーロツパ仕込みに分れ、田中館博士から簡単な注意をきいて、それぞれ乗機のそばえ散つていつた。

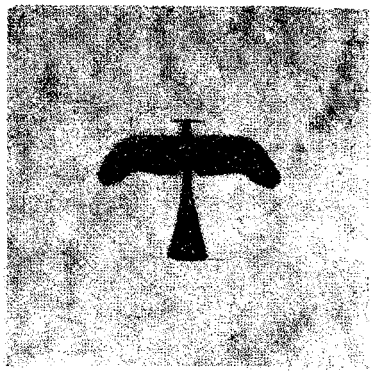
高左右氏は協会から渡された高度計を機体の見やすいところにしばりつけて七時五十分、万雷の拍手を浴びながら大スタンドの前を右手を上げて歓呼に答えながら離陸すると、場内を三周して六〇〇㍍の高度を獲得した後、あたりにはびこる積乱雲の下に大円を描いて武庫川を越え、尼崎をまわつて六八〇㍍に上昇してから引返し、この間一八分で飛行場に帰れば二番機の坂本氏が正に飛行開始の態勢にあり、高左右氏は漸次高度を下げて、武庫川沿岸の松原附近からいつたん低空をうかがつたが、更に六甲山目がけて高度をあげ、おりしも上昇中の坂本氏と相会して、その下を飛びぬけ、高左右氏は八時十四分、会場中央に着陸した。この飛行時間二四分一秒。最高度六八〇㍍。

機を降りた同氏は助手に愛機を渡して休憩所に入つて来ると「アメリカにいる当時から聞いていた武石、幾原両氏が開拓した鳴尾の空で飛ぶことが出来たのは懐かしさを覚えてうれしかつた。この間、姫路の飛行では山の近くで気流がわるく、北米に比べて日本の空は気流が悪いと思つたが、この鳴尾附近はそれ程でなく、ことに六〇〇㍍の高度から見おろした故国の風光には思わず嘆声を発した」

坂本氏は八時九分、試運転をすまして滑走一〇〇㍍で離陸し、審判席上を低く飛んでスタンド上空で左折、場内を三周して西方にある時、北進して来た高左右氏と一高一低ですれ違い、観衆の熱狂中を円周また円周、機翼の「坂本式」の記号も鮮かに映え、磯部氏の鳩型がとびのように舞い始めるのを見ながら会場五周目ごろから高度を高め出して六五〇㍍に達し、七周、八周の後、観覧席上に降下し、発動機を絞つて極度の低速飛行で場内中央に着陸したが、にわか仕立ての柔かい場所に車輪を食い込まれて尾部を上げ、ゆるい逆立となつたがどこにも破損はなく、坂本氏は機から降りると、

「今日は気流もよかつたので北米の飛行家が好んでやる微速飛行をやつて見たが、成功したのは愉快だつた。ただ武庫川の上流では多少悪気流だつた」

坂本氏の飛行記録は二〇分間、高度六五〇㍍で、おもむろに明日の決勝を期



ルムプラー式の飛行

するかのようだつた。

アメリカ組のあとをうけた三番機磯部氏は八時二十一分、滑走僅か二〇数㍍で審判席前で離陸し、左に旋回して早くも三〇〇㍍の高度で枝川上に出で、大きく三周しつつ頭上の坂本氏に迫るかと見えたが、やがて海岸漁家の屋を越えて遠く海上に走り、煙霧の中を大阪に向うらしく黒一点、一羽の鳥と化して六分後には視界の外に隠れ去つた。

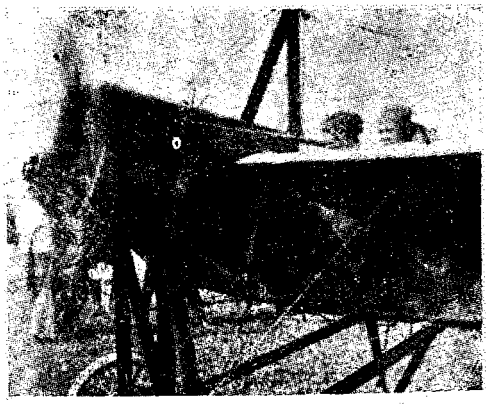
氏は安治川尻、築港方面をまわつて大阪市に入り、島の内を迂回して江の子島の府庁舎上を一周してから帰路につき、高度一、九〇〇㍍を極めて、この時までの時間一四分一五秒、飛行場からは再び同機をはるかに望見したが、快調に恵まれた翼は大空に遊ぶ鳶のように楽しげに見えた。

飛行場では四番機荻田氏が八時四十分、スタートして磯部氏のあとを追つたが灰白色の機翼、機胴の周辺を細い漆黒の枠線で包んだ対照がきわめて瀟洒（しようしや）で、ルムプラー式のドイツ製体軀（たいく）に比し、軽快なフランス好みの型が本大会に異彩を放ち、見るからに飛行機らしい単葉機だつた。

荻田氏もまた東方に機首を立てて大阪に向うかと見られ、おりから上空を游戈中のルムプラー式と会して、単葉機二機の空中会合というわが国最初の記録と情景を生んで審判員席をよろこばせたが、この時、早くも朝日新聞社から電話があり「荻田機は今、城東練兵場上空にあり、京都に向わんとするものの如し」という情報が入つた。

競技は時間と高度で、飛行地域に制限はないからどこへ飛ぼうと勝手だつたが九時五分、続いて第二報は「荻田氏機首を転じて築港に向い、鳴尾に帰る様子」とあり、更に追いかけて「荻田氏は今、築港八幡屋新田藤田製材工場の西手埋立地に着陸した」という意外な通報に接した。

そこでリゼー氏初め、助手及び朝日新聞社の人たちが自動車で現場へ駆けつけて見ると、荻田氏は唇に微傷しただけで無事、飛行機は埋立地の泥田中に転覆してプロペラーや車輪はもちろん、発動機は気筒三個が屈曲しており、機体の胴骨右下一本が折れ、両翼端、方向舵を破損し、残念にも本大会には再び出場出来なくなつていた。



試運転中のモラーヌ・ソルニエー式機上の荻田氏（左）とリゼー氏

さて着陸を忘れたかのような磯部氏は、飛行時間三〇分ごろには陸地にも飽きたか、飛行場先の海上から武庫川附近の上空を往復し始め、次第に高度を下げて三、四百㍍に降り、飛行場に帰つて数十㍍の低空を右往左往して観衆を狂喜させ、発動機をあけたり締めたりしながら高く低く場内外を辛棒強く飛んでついに一時間三四分二五秒、高度一、九四四㍍の大記録を樹てて会場中央に着陸した。

疲れた様子もなく、帽子を片手に審判席附近の休憩所に帰つて来ると、スタンドからは一斉に拍手をもつて磯部氏の労をねぎらつた。

氏は「最初、高度記録を作ろうと思つて大阪へいつたが、あのへんは九条あたりにかけて一帯の煤煙で見分けがつかず、西の方を半周して帰つて来た。尼崎から武庫川辺では悪気流が強かつたので神戸訪問をやめて低空におりて時間記録をかせいだ」

零時五十分ごろ、会場入口に一台の自動車が現われたと見ると、荻田氏が人人に守られながら元気に降り立つた。

「大阪へ向つて飛行した時、川口や海岸線は気流が悪いと聞いていたので、ためしにわざとその附近を飛んだが大したことはなかつた。二、〇〇〇㍍の高度で京都へいこうとしたところ、発動機のカバーの締具がゆるみ、ローソ回転式の弁頭がこれを叩いて震動を生じて来たので引返し、発動機を半開で下降している中、築港附近で広い埋立地を発見したので急角度で降りて着陸した。ところがそこに埋立用の泥を運ぶ鉄管があつて、それに車輪がすくわれて引つくり返つてしまつたんだ」

また、同氏携帯の高度計に故障があり、「二、〇〇三㍍」を自記していたが、荻田氏は、「それ以上高度をとつたが自記しなかつた」と審判委員に申出ていた。

阪谷副会長以下主脳部、審判委員らが昼食しているところへ数通の電報が一ぺんに届いた。その中から大隈首相の祝電が、まず披露された。

「第一回飛行大会の成功を祝し、将来益々民間飛行の隆盛ならんことを祈る」

続いて八代六郎海軍大臣からは「飛行競技会の御催しに対し祝賀の意を表し御成功を祈る」、岡市之助陸軍大臣からは「空前の壮挙たる飛行大会の開催を祝し御成功を祈る」

午後からは各自の自由飛行とあつて二時五十分から高左右氏が、まず飛び出し、一〇〇ないし二〇〇㍍の低空を数周回して海上に出で、たむろする観覧船の上を見舞つて同五十七分着陸すれば、入れ違いに磯部氏が三時十分、滑走五〇㍍で離陸し、低空飛行で二周後、やがてまた海上に飛び出したが、再び帰来後は観衆の頭上を高く低く縦横に飛んで同二十六分着陸した。

次いで同五十分、坂本氏も飛び出して海岸方面に進み、盛んに汽笛を吹き鳴らして歓迎する大小の群船に答えながら六〇〇㍍に上昇し、武庫川上から8字を描いて枝川に向い、四時三分着陸すれば、再び高左右氏は同五分、大いに努めて場上を三周して六八〇㍍に上り、ようやく傾きかけた夕陽を一ぱいに浴びながら七分三〇秒の観衆への「ざよなら飛行」を行つて着陸し、この大会一日を無事に終了したのである。

この日の成績は、

一、高左右氏　六八〇㍍　二四分一秒
二、坂本氏　六五〇㍍　二〇分
三、磯部氏　一、九四四㍍　一時間三四分二五秒
四、荻田氏　二、〇〇三㍍　二一分五一秒

翌二日目は日曜のこととて前日にもまし雑踏し、飛行場界隈は蟻のはい出るすきもないくらい、瞬く間に人垣で埋められてしまい、これに慣（な）れた新聞社の見るところでは場内一二万、場外一五万の人だと概算した。

この日は地上の風が東北二㍍、五〇〇㍍で北々東四㍍と発表され、大体前日と同じ絶好の飛行日和だつた。

午前七時四十分、開会の号砲とともに先発機のルムプラー式がひき出されて試運転を開始し、同八時、朝日に翼を輝かせながら大きく会場を三周しつつ七〇〇㍍に達し、二番機の坂本機も続いて空にあり、おりしも青空にかかる残月の下を飛燕（ひえん）のように磯部氏の鳩型は、坂本氏の複葉とあるいは会い、あるいは追いながら高度をとつて六甲の峰を俯瞰し、二〇分の時は枝川松林の上に帰り、再び西へ上昇して飛び去つたので、飛行場ではいよいよ神戸訪問かと見ていると、やがて張り切る轟音とともに低空に現われて間近かに飛ぶ坂本氏と顔を合わせ、両機次第に接近して地上の凝視（ぎょうし）を集めたが巧みにかわして坂本氏は六甲山方面に飛びぬけ、磯部氏またそのあとを追つて飛ぶなど、観衆は大よろこびだつた。

引続き磯部氏は低空を縦横に飛び、その間に坂本氏は着陸したので再び一人天下となつて快翔し、会場上空では左右の傾斜飛行を見せてから脱兎のように鳴尾海岸に出で、碇舶中の汽船、小舟から一斉に汽笛の歓迎を浴びながら引返し、観覧席上を一周してまた海岸に走り、かくすること数回、おりしも歩兵第八連隊の昨日見学の残り半数の将兵が入場する上を低空で飛過して六甲山方面に飛んだ後、西方から東に回つて中央の着陸場にすべり込んだが、前日の坂本氏と同様、柔軟地に食い込んで逆立ちとなり、プロペラーをささらのようにしたが、その他に破損はなく、直ちに予備品と代えられた。

この飛行時間五四分五六秒、最高度一、二三〇㍍だつた。

二番機の坂本氏は八時四分、ルムプラー式の二周目に離陸して二旋回しながら斜めに上昇して枝川上を南下し、四周目には高度五〇〇㍍を占め、更に大円を描いて上昇また上昇、第一日の下位成績挽回(ばんかい)に大わらわである。七、八周目には海上へのばして八〇〇㍍に達し、時間この時二二分を経過していたが一〇周目の観覧席上ではわずかに百二、三十㍍の低空に舞いおり、第一周で更に八、九十㍍に降下し、十二、三周では海岸堤防の群集を驚かせて数十㍍の低空をはいつつ片手を上げて敬意を表し、再び観覧席附近に帰り、なおも周回を重ねて全一七周の後、元の出発位置に着陸して時間三一分二二秒、最高度八四〇㍍の記録をかち得た。

次いで高左右氏は、この日半病人で前夜来、持病の神経痛が起り、急に発熱したのがなおらず、医者は強いてとめたが気分は大して悪くなかったので押して出場したもので、「序の口で倒れたとあつては残念だ。なあに大丈夫です」と、審判委員らの気遣う顔に笑つて答え、観衆の激励に送られながら九時十六分、白色複葉翼の裏に銘打つた「高左右式」の文字を光らせて離陸、まず東方を大きく迂回して二周目には三五〇㍍を越え、病軀を駆つて頑張る悲壮な姿に地上の天幕では眼を放さず、四周、五周を終えて静かに発動機をとめ、空中滑走で同二十五分、鮮かに着陸した。この間一一分一秒だつたが、さすがに疲れたと見えて友人に助けられつつ機を下り、足をひきずりながら休憩所へ入つたので、一時蕭然とした観衆も急霰(きゅうさん)のような拍手を送つて、その労苦に感謝した。

しかも同氏は、他機が着陸後に多少とも事故を起しているに引きかえ、前日来最も努めて回を四度も重ねた飛行に、何の故障もなく無事に済ませたことは大会関係者にはなはだ好感をもたせたところであつた。

かくて最も期待を抱かれた荻田氏のモラーヌ・ソルニエー機は欠場し、海野氏の大会唯一の水上機も整備未了でついに棄権と見なされて二日間の大会は終幕し、審判委員の厳正な審査の結果、左の如く決定した。

時間　一等　坂本寿一氏　三一分二二秒
　　二等　高左右隆之氏　二四分五秒
　　高度　一等　荻田常三郎氏　二、〇〇三㍍
　　二等　坂本寿一氏　八四〇㍍

磯部氏は番外参加者として、その成績だけが発表された。

時間　一時間三四分二五秒
高度　一、九四四㍍

午前十一時十五分、審判員席で賞品授与式が行われ、阪谷副会長以下協会役員、横田、田中館両博士ら審判委員列席、村山、上野朝日新聞社両首脳の外、審判委員長長岡中将は夫人及び令嬢京子さんを伴れて京都から長髯を撫して駆けつけた。

阪谷副会長は参加四氏に対し、ねんごろな挨拶の後、大隈首相以下の祝電を披露し、協会の賞品と朝日新聞社寄贈の純金メダル及び目録を前述の等級者に贈呈した。

朝日新聞社は故武石浩玻奨励金中から三氏に各金一、〇〇〇円を、新聞社からは各金五〇〇円を贈つたもので、磯部氏には金一、〇〇〇円を贈つて、その労をねぎらうところがあつた。

終つて田中館博士の講評に移り、

「今回の飛行競技は日本民間飛行記録の創造ともいうべきであつて、出場機数の僅少だつたのは残念であるが、これは漸次進むべき気運の熟しつつあることでもあり、曙光既に民間に明け初めたといえる。故に官民一層の努力、将にこの時にあると考えている次第である」

と述べて激励し、長岡中将令嬢京子さんは、大会を通じて最も好成績を上げた磯部氏に美しい花束を贈つて、その成功をお祝いした。

大会は終つたが観衆は去らず、動こうともしないので、天気はよし、時間は早し、気をきかした坂本氏は謝礼飛行を兼ねてひと飛びして見せることになり、十一時五十分、離陸すると直ちに海岸方面に出て四辺一面に群がる船艇の上を縫つて飛べば、一斉の汽笛は観衆の耳を聾するばかりに鳴り響く。

第二周目には北方の観覧席上を訪れ、更に西方松林を一周して武庫川上空に至り、小円を描いて中央に着陸、四分間の飛行だつたが観衆はこれに納得した

か、三発の閉会号砲を合図に大潮のように徐々に動き始めた。

時正に正午。危ぶまれた競技大会も荻田氏の事故を最大のものにしてほとんど理想通りに終了したが、これも飛行会に再三の経験ある大阪朝日新聞社の後援があつたからこそで、自来幾多繰返された飛行協会と各新聞社の共同事業は、実にこの時に始まつたのである。

大会を閉じてから午後二時、大阪ホテルに講演会を催し、阪神朝野の名士を多数集めて、まず阪谷男爵から協会の主旨、事業、将来の方針などを細かに披露して何分の援助を求めた後、田中館博士、井上大佐、山内中佐の講演があり、終つて晩食をともにして散会したが、これは関西地方における最初の航空講演会であり、外人飛行家によつて処女空を征せられた地方人にとつて、今回の飛行大会と、この真摯な講演は印象深いものがあつた。

飛行協会は、この時の大会記念写真帳を発行したが、特に謹製品を天皇、皇后両陛下、皇太子殿下、皇子両殿下に差上げ、十月二日附、波多野宮内大臣から会長あて、御嘉納相成つた旨の知らせがあり、飛行協会最初の献上品であつた。

また銀台七宝の大会参加牌を参加飛行家を始め関係者全部に漏れなく贈呈した。この大会後、六月二十三日、あだかも開会中の新内閣臨時議会に飛行協会は牽制球を放ち、阪谷副会長の名義で「航空事業ニ対スル国庫補助ノ請願」をしたが、これは帝国議会に進出した民間航空の第一声であつた。

すると偶然にもこの翌々日、外務省からまたも思いがけぬ前年の匿名外人再度の寄附を通牒して来た。今度はイギリス、アメリカ両国の有価証券七万八、〇〇〇ドルで、左の書信が添付してあつた。

一九一四年五月十三日　　在ロンドン　某

在ワシントン日本大使館御中

拝啓昨年十一月及び十二月、再度御面会の節御話申上候件に付、更にロンドンより一書捧呈候。先きに小生が東京における飛行協会へ寸志として金員贈呈候所、其意を了せられ快く受領せられたるははなはだ光栄と致す所に有之候。小生は今回、更に改めて贈呈致度もの有之候所、その手続は貴大使館に依頼して可なるや、またはロンドン大使館に申出候て可然哉承知仕り度候。小生は既に東京飛行協会の監督官庁より協会の事業、目的並に用途の御報示に預り申度希望申入置候。小生は将来に於て日本飛行の成功に対し、今回の義捐により涓滴の微力を貢献し得たること分明と相成候得ば、小生の光栄不過之と奉存候。　敬　具

寄贈の証券は英国五分利と四分利公債、サンフランシスコ及びトロント市公債で邦貨換算金一五万六、四〇〇円であつて、一応全部を三井銀行に保護預けとしたが、飛行協会はまるで無名の一外人に育てられているような感がいよいよ深かつた。

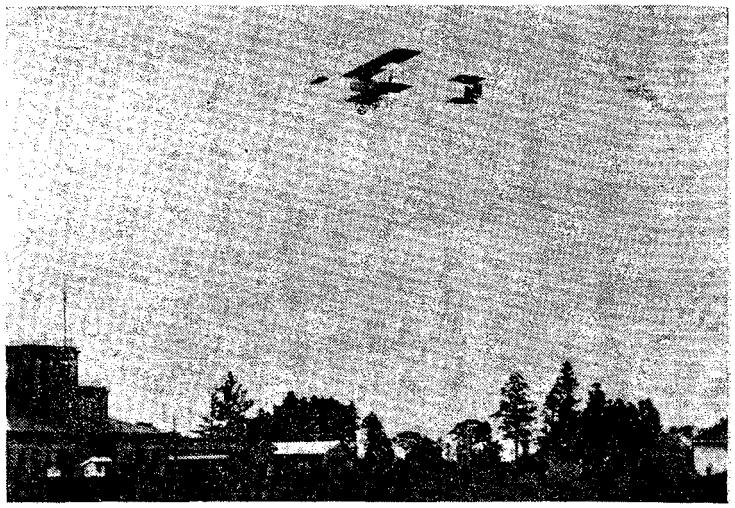
協会は感謝状と一しよに、出来たばかりの徽章と、「第一回民間飛行競技大会記念写真帳」を外務省を通じて取敢ず寄贈しておいた。

大阪ホテルの講演会後、大阪市長池上四郎、実業家柿崎欽吾、同平賀敏氏らの有志によつて大阪支部が発起されていたが、六月二十五日夕、大阪ホテルに設立準備会が開かれ、東京からは波多野理事が下阪して席に臨み、座長席についた大久保利武府知事の指名で池上四郎、柿崎欽吾、村山竜平、平賀敏及び本山彦一の五氏が支部設置準備委員に挙げられ、その他今西林三郎、鈴木左馬也、土居通夫、高倉藤平氏ら協力のもとに支部実現が促進されることになつた。

越えて七月三日夕、飛行協会は交詢社で評議員会を開き、大隈伯爵を正式に理事に選挙し、続いての理事会で会長に推挙してたちまち可決、翌日その旨、大隈伯に申達して正式に会長就任を見るに至つた。

この間において第二期操縦将校佐藤、内藤、真壁、伊藤、坂本（真彦）各中尉、小関、中沢両少尉の卒業式が梅雨ばれの六月二十五日、所沢で行われた。大島気球研究会長の外、来賓に山根近衛師団長、明石参謀次長、近野工兵監、田中館、横田両博士らが臨席し、修業証書と操縦徽章の授与があり、佐藤中尉は気球隊副官に、真壁中尉と中沢少尉は隊附を命ぜられ、他は一応、原隊に復帰することになつた。

式後、有川隊長の指揮でモ式二機と会式によつて各将校の場内飛行があり、終つて明石中将が長沢中尉操縦のモ式七号機に、そのあと近野工兵監も伊藤中



所沢飛行場上空の式（左の建物は気象観測所）

尉操縦で同機に、また大島中将は長沢中尉の操縦で数分間の体験飛行に興奮し、おのがじし髯をふるわしながら壮快味を談じ合つていた。

一方では式の始まる九時四十分ごろ深山中尉と寺師軍医が自由気球で飛行場内外を泳いでいたが、そのうちあたりに見えなくなり、一〇時半頃、横浜から藤沢方面に向つたという消息があつただけであとは不明となり、気球隊では警察署や憲兵分隊に捜査を依頼したが、夜九時頃になつてようやく東神奈川駅の西北約一里半の羽沢に無事降下の入電があり、やがて寺師軍医が一人で帰つて来た。

「正午ごろ、横浜附近三〇〇㍍の高度にあり、附近に着陸しようとしてガスを放散しかかつたが高圧線や電線で危険なので見合わせ、若干の砂嚢を捨てて再び昇騰し、白雲に乗つて北方に流され始めたので午後一時、横浜の北側に着陸した。しかしここは非常に不便な所で隊への報告が遅れ申訳なかつた」

（五）　満鮮の処女空を飛ぶ

日本飛行研究会の創立――海野氏の飛行艇焼失――高左右氏、大連と京城に飛ぶ――坂本氏の各地飛行――模擬爆弾と射撃演習――星野氏の新造機――東京訪問飛行に蹉跌、負傷

中村英氏が日本飛行研究会の看板を出して、雑誌「飛行界」を創刊しては見たものの資金不足で元代議士青木孝氏に譲渡したことは前に小記したが、青木氏は友人佐東孝一郎氏と語らつて日本飛行研究会の確立に発足した。

青木氏は栃木県人で、早くからアメリカに渡つたことがあり、性豪胆をもつて知られ、らつこ狩で名を売つた「らつこ才兵衛日本の男」和歌山の橋本才次郎氏の親分だつたという人だが、中村氏を知つて時代向きの飛行機に乗り気になつたものらしく、さきに掲げた旧飛行協会定款草案を基礎にして、朝野の名士六〇余名を評議員に選び、八月二日、内幸町の華族会館で第一回の幹事会を開いた。

出席者は関直彦（後に貴族院議員）、草間時福（後に帝国飛行協会副会長）、仙石政敬、福岡秀猪、九鬼隆治、佐藤保、塩田奥造、岡部義貫、青木護三郎、敷津林傑、藤庄右衛門、青木孝、岡雷平及び佐東孝一郎氏その他で、関直彦氏が座長となり、青木、岡、佐東氏らからそれぞれ経過報告後、本会を法人組織にすること、正副会長詮衡委員五名を挙げることなどを議決、草案の定款を修正し、事業の第一着手として雑誌「飛行界」を刊行、航空知識の啓蒙普及を標榜してたつことになつた。

これはわが国航空専門の月刊雑誌として最初のものであり、この編集には青木氏の一門にいた福島県会津の人渡部一英氏（その後　航空時代社長）が当つた。

続いて九月はじめ、京橋采女町一四番地に事務所を拡張し、築地精養軒に総会を開いて理事を選挙した結果、海軍少将滝川具和、陸軍工兵大佐野津鎮武、海軍機関大佐永山鉄太郎（何れも在郷）青木孝、佐藤保、岡部義貫、佐東孝一郎の七氏が当選し、更に滝川少将が理事長に、青木氏が専務理事に、佐東氏が

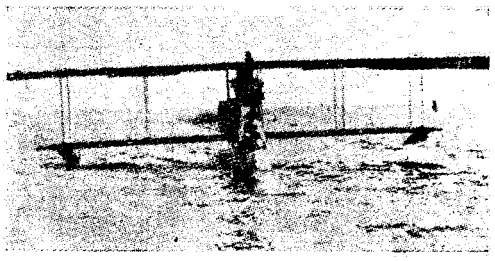
常務理事に、また岡部氏が会計部長を担任して今後の推進を図ることになつたが、帝国飛行協会の基礎確立後における最初の民間航空団体である。

しばらくして滝川理事長が声明して「本研究会は社団法人の手続中である。本年中に二台のルムプラー式飛行機を組立て、飛行場を東京府下及び千葉県下に選び、各一〇万余坪の候補地確定を待つて飛行学校を設け、フランスに留学中の石橋勝浪氏外二、三名の本年内に帰国する飛行家をもつて生徒養成の任にあて、更に茨城県出身の小林順治氏をアメリカに派遣して飛行術を修めしめる計画である」と発表したが結局、その後、この中の一つも実現せず、ただ航空思想普及のために図書雑誌の発行元として日本飛行社という別看板を掲げ、雑誌「飛行界」は唯一のものだけに朝野の関係者を始め、いわゆる飛行機ファンの青少年に好評を博しつつあるので、更に少年層開拓のため大正四年一月から雑誌「少年飛行界」を新たに発行し、日本飛行研究会は次第に単なる航空雑誌の発行所化していつた。

鳴尾の飛行大会以後、飛行家は各地に散つておのがじし飛行会で稼いでいたが、ひとり内地産の白戸栄之助氏は六月十九日、秋田市の有志に招かれて同地檜山練兵場で飛び、午前午後にわたつて、さきの三〇馬力の練習機を無事にあやつつて引き上げ、坂本寿一氏は同月二十八日、大津市で京津日報社の催しに出かけ、第九連隊練兵場に数万の観衆を集めて飛んだ。

すなわち午前十時二十四分、高度をとりつつ一周の後、琵琶湖上に大円を描いて六〇〇㍍に上昇し、逢阪山をかすめて場内に帰り、半旋回して着陸。午後は風が次第に強くなる一方、発動機の調整に手間どつて四時三十分、意を決してはげしい西風にあおられながら離陸して見たが、もまれもまれて上昇覚束なく、急旋回して着陸をはかる途端、横滑りとなつて機首を下に落ち、プロペラーを飛ばし、ガソリンが滝のように流れ出したので、軽い打撲傷をうけた坂本氏はいち早く座席からはい出したが、機体は大修理を要する帰国以来の大痛手だつた。

この翌日、かねて西宮海岸にせつかくの飛行大会にも出られずに苦心さんたんしていた海野幾之介氏が、いよいよ試験飛行を行うところまでこぎつけた。氏は同海岸旧砲塁横の阪神電鉄所属の古倉庫に立てこもつて野島、島津氏らの助力を得て鋭意整備し、この日、初めて、わが国最初の飛行艇を茅海の浪に走らせたのだつた。



海野氏のクリスト・フアーソン式飛行艇

八〇馬力発動機には、まだ多少の疑点があり、さらでだに大きなボートを引きずつているので離水困難の心配があつたが、白鷗の如く海上を走るうちに、時には軽く波をけつて浮力を感じる頼もしさに、海野氏は「これなら大抵大丈夫」と見当をつけて、助手の白水利雄氏（後に小栗飛行学校操縦士）らを励まして七月一日、最後の一とふん張りをすることになつたのである。

午前八時、夏の朝の美しい海に全馬力をかけて滑走を開始、白浪をけ立てながら約二〇〇㍍をすべつてついに離水し、約七〇㍍を直線に飛んで着水し、再び元の位置に滑走して帰つた。

続いて十時十分、二回目の試験に滑り出したが徒らに艇首は白波と闘うばかりで今度はどうしても離水せず、風向を考えて滑走方向を西に変え、五〇〇㍍の沖合に出て陸岸と平行に滑走して珠（たま）と砕けるしぶきを浴びながら離水を待つていたが、突如、発動機から発火し、見る間に黒煙を上げて機翼に燃え移つた。あるいはこの事あるかと心中ひそかに案じていた海野氏は、気化器の逆火による火災と見るや、直ちに滑走をとめ、飛行服をぬいで防火につとめたが火勢が強く、今はこれまでとはだかになつて艇首にすがり、燃料槽の爆発を警戒した。ちようどそこえおりから通りかかつた神戸市後藤回漕店の機帆船長運丸が曳航中の石炭船を放して海野氏を救助に近寄つたが、海野氏はタンク爆発の危険を感じて船を接近させず、ややようすを見ていると幸い油槽のハンダが溶けて油が流出したので爆発は免かれたが、これがため燃料は全部一団の火となつて燃え、とうてい鎮火の見込みが立たなくなつた。

そこで発動機が焼けつくのを防ぐため、船の人に手伝ってもらつて艇を傾けて沈没させ、ようやく鎮火したが翼布は全部焼いて大破損を被り、やがて海岸へ曳航してとにかく倉庫に収容した。

大阪朝日新聞社はこれに同情し、武石氏奨励金の中から金一、〇〇〇円の修理費を贈つて再挙を激励するところがあつた。

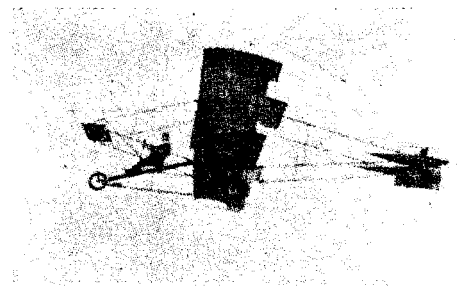
鳴尾の大会中に発病した高左右氏は、その後しばらく静養していたが七月五日、大阪朝日新聞社主催で深草練兵場に故武石氏追悼飛行会を開いた。

午前七時七分、ゆうゆうと観衆の頭上を一周して京都市に向い、加茂川上空を田中村まで直進した後、二条離宮方面に転じ、おりしも御仮泊中の東宮殿下に敬意の旋回を行つて帰途につき、飛行時間一七分で着陸した。

次いで九時二十二分、再び伏見町の上空から桃山御陵南方を旋回して明治大帝御陵に敬礼して後、おもむろに竹田街道から七条駅を経て大円を描き、飛行一〇分にして着陸したが、このおり、桃山御陵参拝の列車で深草附近通過中の東宮殿下は、車窓から飛行機を御覧になつて、知事大森鐘一氏の説明にうなづかれつつ機影を追つていられた。

翌第二日は朝来暴風雨気味なので延期して八日の朝七時、まだ風の名残り強い中を押して離陸し、再び京都市上に出て八〇〇㍍の高度を保ち、遠く伏見、鳥羽を迂回して帰り、場内で更に数周回の低空飛行を行つて二三分の飛行後、着陸した。

午後には長岡師団長以下多数の将校、大森知事らも臨場したので猛烈な突風を冒して四時から飛び出し、一一分間の場内飛行で追悼飛行を終つた。



高左右氏の飛行

同氏はこの飛行後、満州日日新聞社の招きで留守になつたが、そのあとに坂本寿一氏が七月十一日、再び九州に渡つて佐賀市練兵場で同市将校会の後援で飛行会を開いた。

午前中は機の整備と説明で費し、午後一時十八分、飛行を開始して佐賀市を訪問、七分間の後、着陸し、第二回は六時、夏の日もようやくたそがれんとするころ、二、三周の場内飛行にとどめて第一日を終り、翌日は朝九時から突風とたたかいつつ六〇〇㍍の高度で佐賀市上空にかけて一周後、着陸し、ここの飛行を終つて直ちに次ぎの予約地広島へ向つた。

広島では第五師団の東練兵場を会場として午前八時半、離陸して約五〇㌔に達し、一分三〇秒後には会場を距る三〇〇㍍の大須賀町騎兵第五連隊兵舎裏にさしかかつたが、おりしも強い下降気流に押し付けられ、発動機の牽引力も十分でなかつたため機は次第に下降し始めた。

坂本氏は附近の猿猴川原に不時着のつもりで機首を回したので一層沈下し、兵舎裏の民家山崎長三方と山本群次郎方二軒の家根に両翼を引つかけて宙ぶらりとなり、翼と脚部を大破し、そろそろ御難（ごなん）が続き始めた。

同氏は再来を約していつたん、大阪に引上げ、大急ぎで修理して二十九日、再び広島に雪辱飛行を試みた。午前八時、数千の観衆を前に場内を一周して東方の岩肌を訪い、大円を描いて六分間で着陸した。この日、空はよく晴れていたが風向が一定せず、また強かつたので凪ぎを待つて夕方近く第二回飛行に飛び立ち、六〇〇㍍に上昇して広島市を通過し、安芸郡南部の上空を右に左に飛んで最後に空中滑走で着陸し、一五分間の飛行でめんぼくをたてた。

翌三十日も朝八時から開始し、六〇〇㍍の高度で市の東部から安芸郡海田市方面を三周して帰り、飛行一〇分間で着陸、広島市を終つた。

一方、「日本で一、二個所飛んで友達にご無沙汰の挨拶を済せたら直ぐ帰るつもりで、後片付けもせずに来たのだ」という高左右氏は、なかなかアメリカへ帰るどころか、反対側の海の彼方に来てしまつた。

満洲日日新聞社の後援で七月二十五、六両日、大連で早朝五時五十八分、早くも飛び出して大連湾上からロシア町に出で、電気遊園上では少しく濃霧に閉

されたが、やがて沙河口、星ヶ浦附近の佳景を下瞰しながら大円を描いて一三分の後、着陸、満州大陸の一角に最初の機影を浮べたのだつた。

第二回は十時半、大連市街上を一周したが気流きわめて険しいので無理をせず、六分間で着陸、支柱一本を折つたが直ぐに交換した。

翌二十六日は朝九時半から、市街上を一四分間にわたつて縦横に飛び回り、午後は六時から再び一二分の飛行で両日を通じ、観衆実に六〇万も大きいが、満人はもちろん、白人間にも新興日本の空中文明を紹介して成功を収め、関東庁白仁民政長官から祝詞と賞金の寄贈をうけた。

主催者満洲日日新聞社では、この日を機会に同地の模型飛行研究会員の模型大会を開催し、林田、岩田両氏の模型機はいずれも六分間で視界を飛び去り、当時の世界記録であるアメリカのウイリアム君の記録二分一四秒をはるかに凌駕し、また中村氏の模型は高度七〇㍍に上昇して内地でも見られぬ優秀な成績を上げた。

大連の帰途、高左右氏は京城日報社に招かれて八月十八日、鶏林の山野に初の飛行を試みた。

朝八時半、京城府外竜山練兵場から漢江々上を旋回しながら高度をとり、新竜山を通過して南山に達し、南大門通りを市街に入つてフランス協会の尖塔を越え、白亜の総督府を一周して敬意を表し、更に徳寿、昌徳両王殿下邸の正面を飛んで殿下の御覧にいれ、二〇分間の大飛行で着陸した。

両王殿下は大よろこびでお使をもつて金一封を贈られ、「今後の奮励を望む」と挨拶された。

次いで夕方の六時八分、六〇〇㍍の高度から模擬爆弾投下を三回行い、地上では歩兵第三五連隊の吉野中尉指揮の一個中隊が飛行機射撃演習を試みるなど一七分間の飛行で着陸した。

翌十九日は午後六時半から8字形と高度飛行を行つて、一四分間で着陸したが、この両日間、会場には九万人の内鮮人が押しかけ、口々に驚異の叫びを発し、いわゆる航空思想の普及に益するところすこぶる大きかつた。

内地では坂本氏が九州日報社の招きで福岡市の城南練兵場で八月三日午前八時半から開始した。

入場者二万を超えて盛況だつたが、坂本氏は離陸後、約一〇㍍も上つたかと見る間ににわかに左方に傾いて操縦不如意となり、左翼の端が地に触れる途端、プロペラーも地を掻いて四散し、左翼を全く折つて横ざまにころがつた。

坂本氏は同地で修理して十日再開し、午前七時五分、滑走三〇㍍で離陸すると今日は調子よく飛んで那珂川をかすめて同堤防上にさしかかれば、おりしも伏せていた歩兵第二四連隊将兵の一斉射撃演習に会い、坂本氏も携行の模擬爆弾を投下して答えながら、西新町から船町を経て五周し、一五分間で着陸した。

翌十一日も同様、事なく成功して福岡を去り、次ぎは六連日報社に招かれて豊前宇の島に向つた。

八月二十八日午前九時、軽く離陸した坂本氏は場上を一周の後、行橋と中津町を往復して一二分後に着陸し、次いで午後四時、第二回の飛行に今度は海上に飛び出て周防灘沖合を飛行中、発動機の爆発が不整になつて馬力が落ちて来たので空中滑走で海岸を目ざしたが届かず、海中に降下し、坂本氏は翼上にはい出して救助の小舟に乗り移つて無事だつたが、機体は波にもまれてまたも大破し、発動機も潮につかつたので宇の島はこれで打ち切ることにした。

するとこのごろ、さきに野島氏と一しよに帰国して飛行機製作のために奔走していた星野米蔵氏が、ようやく新機をつくりあげて稲毛海岸に現われていた。

同氏は代議士相島勘次郎氏らの後援をうけて資金を得、都築鉄三郎氏の後援者である京橋木挽町二丁目に山科海事工業事務所を開く山科礼蔵氏の同所倉庫を借りて自ら設計の複葉牽引式複座機を製作し、さきに白戸氏がこわした都築氏のアンザニー式五〇馬力発動機を借りて八月半ばに稲毛海岸で試験飛行の準備をはじめた。

一週間余を整備に費して二十三日午後二時、海から吹きつける風がやや強かつたが星野氏は数回の滑走後、干潟（ひがた）を離陸して一挙に三〇〇㍍の高度に達し、附近を二〇分間にわたつて飛び回り、多少修正する箇所を発見したが、まづ首尾よく成功した。



星野氏の新作機

こえて九月四日午後一時、滑走数回の後、海岸線に沿つて千葉市をのぞき、寒川附近から引返して着陸したが、この好結果に翌々六日には近しい友人知己を招いて午後二時半、単独試乗の後、五回にわたつて友人たちを交互に乗せて少飛行し、最後に小川某氏を乗せて三〇〇㍍の高度に達し、旅館海気館翼手の松原を越え、停車場を下に見て空中滑走で降りたが着陸の際、車輪を小破し、プロペラーを折つてしまつた。

十三日、早くも帝都訪問を企て、無風を見すまして午前六時四十分、稲毛海岸を出発して江戸川三角洲のあたりにかかると煙霧に包まれたので、月島埋立地をさして低空を行くうちに帆船に出会い、衝突を避けて急旋回の途端、左翼を海上の棒杭（ぼうくい）に引つかけて月島海岸八丁目鈴木文太郎氏別荘前の半ば埋立中の泥地に滑り込み、機首を突込んでプロペラーを折り、星野氏は飛行眼鏡の破片で右眼下に深さ骨膜に達する傷と上唇に擦過傷を負う始末を演じ、機体を再び山科工業所の倉庫に運び入れたが、元気者の同氏は飛行機が出来たうれしさに、お茶の水順天堂病院を早く切り上げて修理に大わらわだつた。

（六）陸、海軍航空部隊の青島攻囲作戦

サラボエの一弾から世界大戦勃発——ドイツとの国交断絶、宣戦の大詔——陸海軍航空部隊の出動準備——母艦若宮丸の出陣——海軍機の偵察と爆撃——陸軍機の行動と作戦——若宮丸の触雷と損害——敵の飛行機ルムプラー式——後続の海軍航空部隊——帝国飛行協会のルムプラー式徴発——磯部氏、陸軍嘱託で従軍——青島開城

爛熟のヨーロッパに突如、険しい風雲がまき起つた。六月二十八日、オーストリー皇太子フランツ・フェルジナンド大公、同妃ホーヘンベルヒ両殿下が、属地ボスニヤの首都サラボエで、セルビヤの一青年に射殺されたのが導火線でたちまち物情騒然となり、翌月二十四日、オーストリー政府はセルビヤに対し、汎セルビヤ運動の抑圧と皇太子暗殺事件連累者の処刑などを内容とする最後通牒を発した。

するとロシヤが横からオーストリーの最後通牒は、わが国に挑戦するものであると声明して複雑な国際情勢を暴露し、セルビヤまたオーストリーの通牒を拒否、一日おいて二十七日にはダニューヴ河畔に早くも両国軍隊が衝突して戦火ののろしがあがり、翌二十八日、オーストリーの宣戦布告によつて、ついにヨーロッパ大戦の勃発（ぼっぱつ）となつた。しかもイギリス外相グレー氏の提案になるドイツ、イタリー、フランス、ロシヤの大使会議を拒絶して八月一日、ドイツはロシヤに宣戦を布告し、四日にはイギリス、フランスともにドイツに宣戦布告、アメリカ、イタリー、ベルギーは中立を宣言し、ドイツまたフランス、ベルギーに宣戦を布告したのだつた。

イギリスとの同盟関係にあるわが国も八月八日、元老、閣僚、次いで宮中における大会議で大方針を定め、十六日に至つて「㈠東洋におけるドイツ艦隊の即時撤退、然らざれば武装解除　㈡膠州湾を支那へ還附する目的をもつて九月十五日までに日本に引渡すこと」を八月二十三日正午までに回答を要求して最後通牒を送つたが、反応なく、期限至るや、わが国から宣戦を布告し、オーストリーまた宣戦を布告して来たので、国交ここに全く断絶し、大詔の渙発（かんぱつ）とともにイギリス、フランス、ロシヤなどの連合国側に加盟して、世

界大戦の一員に加わつたのである。

これより先きの八月九日午後五時、参謀本部から急電で有川気球隊長はじめ、中柴、益田両少佐、徳川、伊藤両大尉と佐藤副官が駆けつけ、奥の会議室で六時半から三時間にわたる会議を開いたのをきつかけに事実上の戦時態勢に入り、所沢の気球隊と気球研究会、追浜の航空術研究委員も動員令下に入り、急ぎ部隊の編成にかかつた。まず所沢では練習は即日中止し、飛行機の点検補修、携行材料の整備点検にかかり、飛行機は所沢工場製作の新品一機を加えて一三年型モ式七〇馬力機四機、ニューポール式一〇〇馬力機一機が精一ぱいの陣容であつた。

そこでこれら機材に武装を施す段になつて座席の底に防弾装置の鉄板を敷いて見たが、重量がかさんで不利なためこれはとりやめ、砲兵工廠からあり合わせの機関銃三挺をとり寄せて支柱に緊縛し、使用の際はとりはずして同乗席前の支台に銃身をおいて射撃する工夫をした。しかしこの機関銃はきわめて旧式の兵士用一人担（かつぎ）のもので、一応持つていくにはいつたが、現地では全く役にたたなかつた。爆弾となると、前に石灰詰めの経験はあるが、これも砲兵工廠にたのみ、一五㌔くらいの砲弾を利用して、底部に小さな落下傘をつけ、一つ一つ手で落としていくものだつたが、出発前に一度も実験の暇がなかつた。そして「誰も空中戦の経験はなく、空中戦術の原理原則が出来ているはずもない。情報によると敵は二、三機に過ぎぬというのだから、空中で遭遇したら、これに突進して体当りすること、二、三機が相討ちすれば、こつちは補充がきくから制空権われにあり。しかし体当りの前に一とまず機銃をもつて敵を撃墜に努めるべきである」という思想のもとに、飛行機を分解して厳重に梱包し、宇品港から積み出して山東省竜口に送つた。竜口の海岸は広い平地で、そのまま飛行場となり、前進基地ともなつた。

兵員は有川鷹一工兵中佐を指揮官として操縦者に徳川大尉、長沢、佐藤、坂本（真彦）、真壁、内藤各中尉、武田、小関両少尉の八名、偵察将校は弘中少佐、福井、末松両大尉だつた。

また気球隊からは繋留気球一個が動員され、搭乗員として深山成人工兵中尉、ガス班長は金谷甫志輜重兵中尉で、一〇年ぶりに空から兵火の地に見ゆることになつた。それから准士官以下二〇名、兵卒三〇二名のほかに軍属一二名が従軍した。

追浜では母艦若宮の改装に日夜の辛苦を重ね、ようやく完成した甲板の天幕格納庫に組み立てたままの新品七〇馬力ファルマン式と、一〇〇馬力の大型ファ式各一台を積み、ホールドの中には解体した七〇馬力二機をいれて全四機の出陣ぶりである。しかしここに幸いしたのはおりしもフランスから一〇〇馬力の三人乗り大型と、七〇馬力のファルマン式が各一台着荷したことで、一〇〇馬力機が偶然、間に合つたのは百万の援兵を得たよりもうれしかつた。

これは全幅一九㍍、全長九㍍四〇、自重一、〇〇〇㌔、全備重量一、三五〇㌔で最大速度一〇〇㌔、上昇時間一、〇〇〇㍍に二五分間を要し、航続四時間半で、後年の中型爆撃機にも匹敵するほどの大きさだつた。和田、山田両大尉が七〇馬力機で苦心さんたんの高度記録を作つたが、この一〇〇馬力機だと時間こそ少しかかるが三、〇〇〇㍍くらいまではらくにのぼれ、速度もまた早いので作戦には大きな威力を増し、日露戦争における軍艦日進、春日の類である。

選ばれた将校は金子少佐を筆頭に山田、和田両大尉、大崎、藤瀬、飯倉、武部各中尉と花島機関大尉を加え、若宮丸の指揮官は猪山綱太郎中佐（後に大佐）だつた。このほかに吉田四郎上等機関兵曹（後に特務機関大尉）、阿部実一等兵曹（後に特務中尉）以下下士官兵三五名と、横須賀工廠造兵部から川瀬市太郎組長外職工六名が従軍した。

さて金子少佐はじめ、ろくに夜の目も寝ずの出征準備に忙殺されたが、各員まず兵器としてモーゼル拳銃一挺ずつをあてがわれた。これは武器というよりは、万一不時着でもした場合、敵に包囲された時の自決用であつた。爆弾は八㌔と一二㌔の砲弾を改造して重量を軽くし、尾部に矢羽、頭部に信管をつけて相当の爆発力があつた。投下装置はしかたがないので、座席の両側に五発ずつ紐でつるし、投下毎に一本ずつ小刀で切つて落す仕掛けを考えたが、それではあまり幼稚過ぎるので、筒型のものを造つて片舷に八㌔弾なら五発、一二㌔弾なら三発ずつを入れ、両舷では八㌔弾一〇、一二㌔弾六発を積んで一発ずつで

もいいし、あるいは一度に全部を斉発（せいはつ）することも出来るように仕掛けた。

照準器は操縦者の前方に一本のワイヤを左右に張つて、座席の下のセルロイド板に数本の縦横線をひき、これらの線でもつて目標を照準する方法をとり、照準角度は飛行機の高度や速力によつて種々違うが、その場合に応じて照準とにらみ合わせながら、よく目標をねらつていて、操縦者が「よし」と合図すると、背後の同乗者が爆弾を落とす、という仕組みだつた。撮影については普通の写真器を簡単に改造して機上に持ち、無線電信はまだ実験中であり、送信距離は艦船や陸上に対しては最大三七㌔、受信はようやく三㌔程度の貧弱さだつたから、この際はやはり例の手旗と報告球で間に合わさざるを得なかつた。

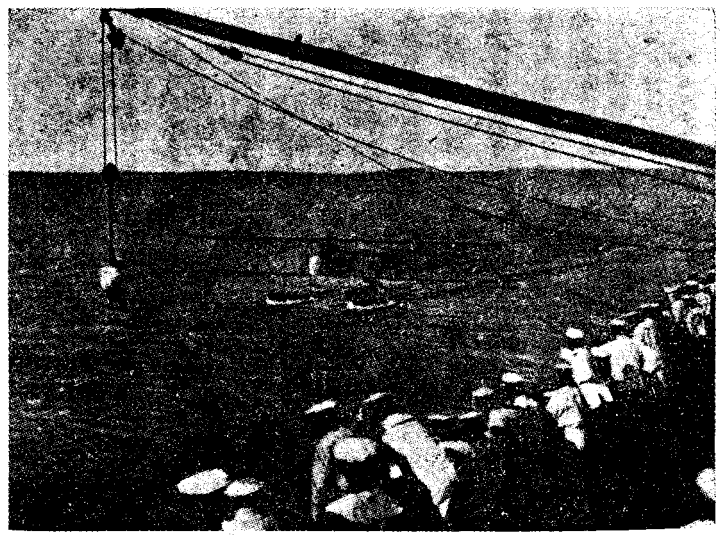
それから空中における敵味方の識別はほとんど必要がないようなものだつたが、念のために主翼の上下と胴体の両側に真つ赤な日の丸を描いて陸軍でもまだやつていない「大日本帝国の飛行機」を誇示したが、「日の丸」の標識は、はからずもこれが最初の例となつた。

かくて一応の支度もそこそこに八月二十三日、若宮丸は横須賀を抜錨したのであるが、飛行機が兵器としてはたしてどれだけの威力を発揮するか、乾坤一擲、大事な瀬戸ぎわであつた。

遠州灘あたりで宣戦の大詔を耳にし、二十九日、根拠地に到着、加藤定吉第二艦隊司令長官（後に大将）から命令をうけて九月一日、膠州湾外に投錨し、第四戦隊司令官の指揮下に入つて陸軍航空部隊よりも早く作戦行動についた。すなわち膠州湾外に着くが早いか、直ちに敵情偵察の任務を与えられたのだが折しも北東の風波が強く、母艦からはとうてい飛び出せない状況なので青島の西二、三十㌔の霊山島附近に待機して敵の駆逐艦S九〇号の襲来を警戒しながら天候の回復を待つた。

四日になつて、いよいよ行動をおこし、まず七〇馬力の七号機で藤瀬中尉操縦、大崎中尉偵察で青島上空に最初の作戦を行なつたが雨と雲のために視界がきかず、一四分間ばかりの飛行で空しく帰艦した。

翌五日には一〇〇馬力の二号新品機に和田大尉操縦、金子少佐偵察、武部中尉爆撃を担当して出発、七〇馬力機は前日同様藤瀬、大崎両中尉搭乗して開闢（かいびやく）以来のしんけんな幕をきつて落とした。



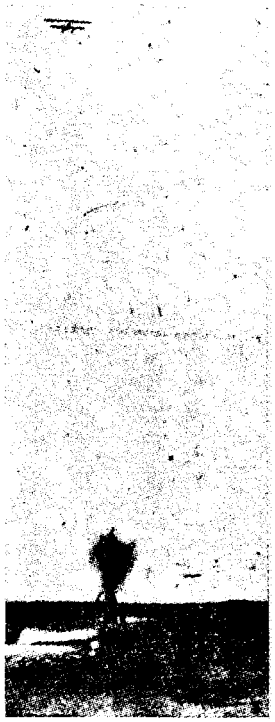
帰着した飛行機を母艦に吊り上げ作業

三人乗りの二号機は膠州湾内と青島市の内外を約一、一〇〇㍍の高度で偵察のかたわら兵営や無電所を爆撃したが、乱雲飛んで気流がすこぶるわるく、諸所にエア・ポケットがあつて二〇〇、三〇〇と落とされ続け、下からは敵の機銃弾がしきりに飛んで来て、一時間余りをがんばつた二号機もついに二発ばかりを翼にうけた。小骨がばらばらに折れ、翼布が大きく裂けたので見切りをつけ、大体の任務も終つたので海上低空をはうように帰り着いた。

七号機も五〇〇㍍の高度で遊内山附近を飛行中、雲の中に入つたと思うとたちまち三〇〇㍍ばかりを猛烈に突き落とされて、やつと水平に戻して見ると、真下に敵の砲艦が一隻いるので大急ぎで上昇し、辛うじてその砲火をかわして帰つて来たが、この偵察ではつきりしたことは湾内の敵状だつた。かねて問題のエムデン号はここにいないことが確認され、結局オーストリヤの巡洋艦カイ

ザー・エリザベスと、駆逐艦S九〇号のほかに若干の小さい砲艦がひそんでいるだけということが確かめられた。

加藤司令長官から海軍本省への報告の中に、「本職は前記諸勇士の勇敢なる偵察により敵状を詳悉したるを喜び、特に敵弾を冒して爆弾投下を決行し、彼の心胆を寒からしめたる三勇士の動作を壮とするものなり」と附記しているのを見ると、金子少佐らが憂慮した軍用兵器としての価値が立証されたものとして意義があつた。



フ式2号機の爆撃

傷ついた二号機を徹夜作業で修理して六日には山田、和田両大尉と飯倉中尉が搭乗、悪天候をついて要塞上を旋回偵察しながらイルチス砲台にひそむ一個中隊程の敵を爆撃したが、附近の営舎にあたつて白煙をあげるのを望見し、無電所その他、軍事施設に持つただけの爆弾を投げつくして帰艦した。

出征前から青島のドイツ部隊にはルムプラー式とアルバトロス式に酷似の複葉機があると聞いていたが、どこにどうしているのか、さつぱり姿を見せなかつた。

一体、青島という所は、あまり気流のよくない土地で、高度を増すに従つて風力が強くなり、ことに二、〇〇〇㍍附近と一、〇〇〇㍍以下では、概してその方向が違つているようだつた。

そこへ天候不良と激変の日が多く、補充の到着するまでは、なけなしの機材に全幅の信頼をおかねばならず、陸軍機未だ来らざる時、慎重な作戦をして十四日、しばらくぶりに二号機と七号機が出動し、労山湾の偵察と附近海面の機雷捜索にあたつた。するとはたして港内に一個の機雷らしいものを発見したので、二号機は高度を下げてよく見究めると、なんとこれが直径一㍍もあろうかと思われる大きなクラゲだつたのには、三人が三人苦笑せざるを得なかつた。

十六日にS九〇号駆逐艦攻撃の命令が出て、二号機は武部中尉操縦、山田大尉爆撃手で八㌔弾一〇発をかかえて飛び出し、敵艦上を旋回しながら着々爆撃したが目ざす敵には一発も当らなかつた代りに、そばにいた水雷敷設艇に命中して見事に撃沈した時は、それでも胸のすく思いがした。その後もこのS九〇号は機会ある毎にねらつて見たが、ついに最後まで生きのびていた。

越えて二十一日、二号機が敵情偵察中、敵はこの日はじめて地上砲火を浴びせて来た。正体を見ると、普通の野砲の仰角を少し増したようなもので、これに時限信管附の榴散弾をこめて砲撃して来るのだが、三門ばかり口をそろえて一斉に火ぶたをきつて来ると、はじめのうちは低空で炸裂していたが、だんだん高度を増して来て、時には飛行機まで届き、中には頭上を飛び越えていくまも出て来た。

敵もこれに気をよくしたか、その後、飛行機とさえ見れば、この応急高角砲は猛烈な火を吐き、ある時は直ぐ間近かで炸裂して気味のわるい震動を与えたり、火薬のかすで眼鏡をくもらしたりすることがあつたが、飛行機そのものには何らの損害がなかつた。

ところが、それから数日して面白い情報がはいつて来た。例の高角砲弾の破片で青島市民に非常な被害がある。それは日本機の爆撃よりも高度の損害だから、敵が来ても射（う）つのはやめてほしい。日本機の爆弾の方が、まだ始末がよい、という苦情が出たとかで、一時ぱつたり砲撃がとまつたが、そのうちにわが艦砲射撃がはじまつて、その弾丸が市街に飛び込むようになつてから、再び高角砲が前よりもはげしくむやみに飛んで来るようになつた。これはまたどうしたことかと、さぐつて見ると、「もうこうなつてはしかたがないから、日本の飛行機を打ち落としてくれ」と、市民の要望が起つたからだというので、こちらも用心して飛行高度は二、〇〇〇㍍以上ときめた。しかし若宮の投錨地

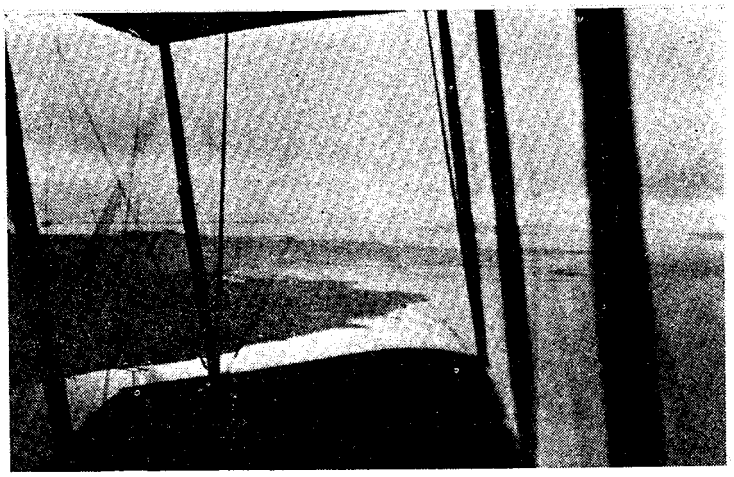
点から青島までは直距離わずかに一四、五㌔なので、わざわざ大回りにまわつて二五ないし三〇㌔をむだに飛んで高度をとりながら高角砲陣地の上を避けて青島へ進入することにした。が、それも束の間で、敵の高角砲は飛行機の高度につれてやはり上つて来るので、とうとう三、〇〇〇㍍まで上らせられてしまい、これでどうだ、と見ていると、それでもまだついて来る。実に執念深い砲撃ぶりだつた。とうとう根負けして、再び二、〇〇〇㍍に下げて飛んだが、いくら一〇〇馬力機でも同乗者をもち、爆弾を積んでは三、〇〇〇㍍がほとんど限度に近いのだつた。

こちらの爆撃も中々、会心の当りを見せなかつたが、下から撃つ弾丸も案外あたらぬもので、後日、捕虜の日記を見ると、ずいぶん激しく射たれたと思つた日などは、敵は実に約二万発の小銃弾を費しており、それでいて飛行機には二台とも一発の被弾もなかつたのである。しかしまた「数うちやあたる」でたまはある日、山田大尉らが飛行中、ふとうしろから飛んで来た一発が耳元でバツと炸裂して大震動を起した。「やられた！」と思つた途端に、眼鏡のガラスに煙硝のかすが一ぱいついたほどで、もう一㍍も先きに出ていたら、それこそ、まともに命中していたことになり、まことに間一髪の危機だつた。

九月も半ばを過ぎたころ、既に竜口に上陸していた所沢の派遣部隊が行動を起しにかかつた。海軍の手つとり早い代用母艦と違つて人員、機材、部品、燃料など、慣れぬ輸送仕事と基地設営など散々の苦労と日子を重ねたが、その間、陸軍出征軍の参謀長山梨半造中将（後に大将）は、しばしば若宮丸へ使いを送つて空中情報の蒐集につとめていた。

基地設営担任の先発一将校が、陸軍省の井上工兵課長に書き送つた私信によると、その労苦の有様や行動の立ち遅れた理由がよく分るが、抜萃して見ると、

「上陸当時より雨天続きにて殊に八、十一日及び十五日三回の暴風雨は猛烈を極め、航空隊の宿舎も先ず庭倒壊に始まり、囲壁の倒壊せるもの相継ぎ困難を極め候。天幕式格納庫にて普通の方法にては到底安全を期し難き状態に有之（中略）最終、即ち十五日の低気圧は雷鳴を加へ、其勢力最も猛烈にして格納庫内に露営し居りし兵員をして殆ど応急手当をとらしむる暇なく、一格納庫の一側の側柱全部を損傷せられ、幕布は全く飛行機上におちかかり、一同をして既に飛行機を救い出せざるものと覚悟せしめたるも点検の結果、不思議にも僅かに補助翼上方を損したるのみを知り、再び勇を鼓して柱を立て漸く事なきを得たる次第に候。当時風速は少くも三〇米を下らず、よくこれを切り抜けたるは実に天祐とも申すべく候。二日朝上陸以来、材料全部の陸揚げを終れるは五日にして六日より格納庫の建設に着手し、七日午前より飛行機の組立てを始めし後、格納庫の保全に忙殺され、十三日に至り初めて一部飛行機の飛翔をはじむるを得たるも未だ全部の組立てを終らずして十五日の大雷雨に遭遇し、又々格納庫の保全に奮闘し、十七日に至り各飛行機の組立てを終り、前進を開始するに至り候。此間、前進せしめたる一部の人員は途中、着陸地の設備の任に当り、十七日、平度に着陸地を完成仕候。依つて十七日早朝、各飛行機（佐藤中尉、坂本中尉、長沢中尉、徳川大尉、福井大尉其他の操縦、同乗者）は竜口を発し、来州を経由し、一挙山東の空三十余里を翔破



陸軍のモ式から見た青島市街

し、七日前進を始めたる師団司令部よりも早く平度に到着し、司令部員をして呆然たらしめ候。途中飛行機を見たることたき我軍隊のため射撃せられんとしたる奇談も有之候へ共後便に譲り申候。平度にて南村着陸場（平度の東南四〇粁）の完成を待ち、労山湾における我部隊との連絡を試みんとせしも風のため遂に実施するに至らず、怨みをのんで日を費すこと三日、二十日に至り即墨の着陸場完成せるをもつて二十一日より逐次進出仕候。唯惜しむらくは一機を司令機として全機列を正し、堂々と即墨へ乗込むを得ざりしは遺憾に堪へず、即墨に到着後は日々敵陣の偵察を実施し、今や敵の本陣地の外は偵察殆ど其余す所なき状態に立至り候。飛行の高さは通常千米、時には八、九百米に下り、敵陣地前にては何時も盛んなる敵の射撃を受け候。二十四日、長沢中尉の操縦せる一機の如きは敵の機関銃の猛射に遭い、七、八個の弾を受けしも孰れも中央部には命中せず、実に推進機の力は銃弾をもはね飛ばすには非ざるかと思われ候。其他各飛行機共に敵前に到れば砲或は機関銃の銃弾目標となり、中には二十五日、真壁中尉と坂本中尉の操縦せる複葉二機は青島の永久砲台より五〇発の砲弾を受け、これを我方より遠望すれば爆煙一発二発と逐次に増加し、遂に青島半島を横断し、高く一連の雲を見るが如くになれるは実に壮観にして、此際は特に小生等の心胆を寒からしめ申候。然し幸いに一個の弾片だも受ず、無事其任務を遂行仕候。二十五日には武田少尉の操縦にて一複葉、竜口より着し、更に一勢力を増し候。武田少尉は当日午前九時、竜口を出発し、十時三十分、平度着、十一時三十五分、平度を発し、零時十分、即墨着、即ち休憩時間を合せて僅々三時間にて竜口、即墨間五十余里を翔破し、野外飛行の記録を作り候。二十五日まで偵察を実施したる大体は左の如くに候。

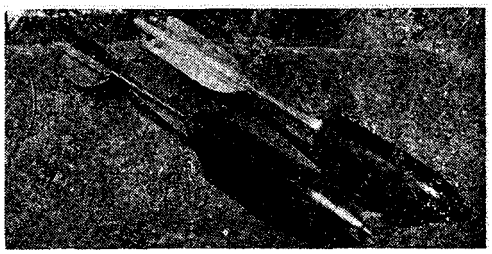
▼二十一日　複葉一（佐藤中尉操縦、弘中少佐同乗）白沙河右岸丹山、南曲の戦線を偵察せしも日没のため飛翔するを得ず、四十三分にして帰還。

▼二十二日　複葉一（同上）前日の任務の続行、午後六時、楼山後南方工事を発見し、一時間七分にして帰還す。偵察中、盛んに敵の機関銃の猛射を受けしも損害なし。▼二十三日　複葉一（佐藤中尉操縦、末松大尉同乗）楼山後東南鞍部及其東方黒見附近の偵察、午後六時十五分発、大なる防禦無きを確め、五十五分にして帰還。偵察中、機関銃の猛射を受けしも損傷なし。▼二十四日　複葉一（長沢中尉操縦、福井大尉同乗）李村河上流干家附近の防禦工事を偵察、午前九時発、石門山の鞍部を越へ、砲兵陣地を発見し帰還。敵の砲及び機関銃弾を受け、七個の弾痕を受く。乗者無事。▼二十五日　複葉一（真壁中尉操縦、末松大尉同乗）午前六時四十八分発、一時間四十八分飛行して帰還。同日、複葉一（阪本中尉操縦、弘中少佐同乗）午前六時五十分発、一時間三十五分飛行して李村河右岸の前進陣地を偵察し、各部に於ける敵の若干防禦工事を発見、機関銃の猛射を受け、又四方附近にて青島永久砲台より五〇発を下らざる砲弾を受けしも無事。

そこで二十六日以後の作戦については、陸軍省発表の公報をひろげて見よう。

▼二十六日早朝、一機をもつて李村河左岸の偵察に任じ、他の一機をもつて敵飛行機に対し、之が援護に任ず、該偵察間も亦、敵歩砲兵の射撃を受けたるも何等損害なし。午後、我が攻撃戦闘中、一機をもつて絶えず敵陣地上を飛行せしめ、時々該飛行機より投下する報告機に依り敵の動静を察知するを得たり。

▼二十七日払暁までの戦闘中、敵艦三隻は海面より猛烈に我の右側を砲撃し、其行動を妨害したるをもつて我が飛行機二機は之に対し、爆弾を投下したるに敵艦艇は狼狽して機関銃其他を乱射し、其一機は数発の銃砲弾を、他の一機は十数発の小銃弾を受けたるも搭乗者及機体に損害なきを得たり。



陸軍機使用の爆弾

▼二十七日における我飛行機隊は単葉一台、複葉二台をもつて午前六時五十分より七時の間にその根拠地を発し、滄口西方にある敵の艦艇に爆弾攻撃を実施し、七〇〇米の処に於て多数の爆弾を投下せるが、其観測し得たる大部の爆弾は皆よく敵艦に命中し、或は其近傍に爆発せり。之がため敵は大いに狼狽し、爆弾の命中を避くる為め終始方向を変じ、右往左往に游動し、機関銃、機関砲を乱射したり。我一複葉は機関銃弾一個を、他の複葉機は機関銃二十六、機関砲弾二を、又単葉機は機関銃弾五を被れり。然れども幸にして人員及発動機に損害なく唯一飛行機は翼の梁材を切損せられたり。又一単葉は敵の陣地上を飛翔し、重要なる偵察の報告を軍司令部に致せり。



狗頭埠陸軍航空派遣部隊基地

この時のことを佐藤永已大佐が回想して話すには「わが艦隊に封鎖された敵艦三隻は膠州湾内奥深く追い込められていたが九月二十六日から、わが陸軍部隊の攻撃前進に海岸近く迫つて、わが側面を砲撃せる効果は相当のものだつた。そこでわれわれ航空隊は翌二十七日の師団前進掩護に敵艦爆弾の任務をうけ、即墨飛行場のモ式二台、ニューポール式一台の全力をあげての決行をやつた。携行爆弾は一機に三発以上は積めなかつたし、投下器や照準器のあるはずもなく、敵の射撃をあなどつて爆弾の確実を期するために、四、五百㍍の高度で敵艦の真上を飛ぶ。敵は不意を食つて機銃をうち始め、甲板を水兵が右往左往し、全速力で航航しながら湾の奥へ逃げていく。最大高角にして射つて来る敵の機銃を無視して、一発投下しては大きく旋回して第二発、また一と回りして第三発、三台がかわるがわるやつたので、翌日から敵艦近くに飛んでいくと、直ぐ逃げ出すというふうで実質はともかく、精神的には効果があつた。」

この時分、海軍の後続部隊が内地を出発するという知らせがあつたので、そうなると母艦一隻だけでは不自由なので、新たに陸上基地を設けて母艦と両方から二た手に別れて作戦することになつた。そこでおりからの強風で飛行中止の三十日朝、若宮丸は陸上の基地物色のため出かけたが、ここではしなくも一頓挫を来した。若宮は青島東方の労山湾に向い、湾口に達して、今やまさに錨をおろさんとするせつなだつた。

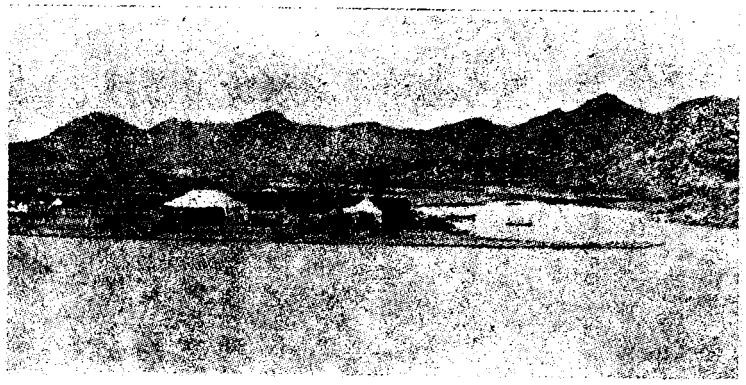
あツと思う凄い轟音とショックといつしよに、数丈の水柱に包まれた若宮丸は、右舷側の第三ホールドの附近をしたたかにやられて三㍍ばかりの大穴があいた。まんまと敵の機雷にひつかかつたのである。十分な掃海が出来ていない時だから、ひよつとすると、ぶつかりはしないかと冗談をいいながらも注意していたのが的中し、触雷と知つて、飛行機までもつていかれては大変と、将校以下総がかりで飛行機を海上に降ろす支度をし、試運転を終つて、さて捲上機を動かそうとしたら蒸気管がこわれてしまつて動かないという始末。しかたがないからフロートが水についたら滑り出そうと艦が沈んで行くのを待つていると、幸い浅いところだつたので飛行機が海に届かないうちに艦底が先きに底へ届いてしまつた。

こうして飛行機は別条なく助かり、浸水も右舷の一区画だけで、艦底の石炭庫の石炭がぐあいよく水をささえてくれて、大したことにならずには済んだが、しかしその石炭庫の上が飛行機発動機の整備場所になつていたので、おりから作業中の職工が反動で天井にたたき上げられて頭をけがしたり、汽罐室にいた機関員がパイプの破裂で蒸気にやられて即死一名、重軽傷六名の犠牲を出したのは思わざる損害だつた。

一体にこの附近の海面は濁つていて、飛行機上からの機雷捜索は不可能に近いものだつたから、この程度で済んだのは不幸中の幸いだつたともいえる。

やがて労山湾の沙子口を根拠地にきめ、海岸の山東洋粉公司の倉庫を事務所

とし、虎の子の二号機と七号機、その他七〇馬力二機を海岸の天幕格納庫に収容した。搭乗者は近所の民家を徴発して仮泊したが、結局戦後、内地へ引き上げるまで、ここに居ついてしまつた。



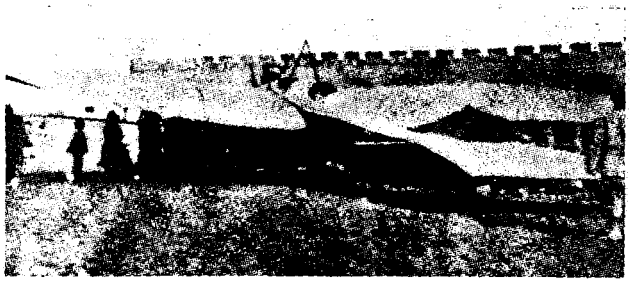
沙子口の海軍派遣航空隊基地

若宮丸は沈没を免かれ、遭難現場で工作船の関東丸が応急修理をほどこした。

すると十月二日だつた。どこにどうしているかと案じていた敵のルムプラー式が、突然姿を現わした。見ていると関東丸に爆弾を二個投下したきりで、附近に居合わしたわが艦艇からの斉射にあつて直ぐ引返していつた。もちろん爆弾は二発とも海水をおどらせただけだつた。

しかしこれをきつかけにして敵のルムプラー式タウベ型七〇馬力機は、引き続きしばしば飛び出して来るようになつた。一人乗りの同機には若いグンデル・ブルショー海軍中尉が乗つているはずで、この飛行機のあることも、またこの操縦者がいることも、わが所沢や追浜の人たちはあらかじめ知つていた。彼が飛行機をもつて青島へ来たのは日独開戦前三日であり、海が近くて山の多い青島での操縦練習ははなはだ困難だつたといつていた。八月下旬、先輩が別の複葉機で殉職して一人ぼつちになり、本国でわずか三ヶ月間の練習しかしていないので心細くなつて途方に暮れているところへ、わが軍の進撃となつてせつぱつまり、「祖国のため、カイゼルのため」立ち上つた訳だが、それにしてもわが海軍機が行動を起して一ヶ月の間、飛行機もろとも所在をくらましていたのは疑問であつた。

しかもひとたび現われるや、わが軍にとつては相当精鋭を感じさせられ、とてもファルマンの七〇馬力や一〇〇馬力のげたばきでは太刀打ち出来なかつた。陸軍のニューポール式単葉でさえ手を焼き、敵機が司令部上空に現われたから即刻撃退せよと火のつくような命令をうけても、中々おいそれとは届かない。一、〇〇〇メートル上るにも三〇分を費すのだから敵が一、五〇〇、二〇〇〇メートルにある場合は、どうにも手のつけようがなく、徒らに制空権を与えるよりしかたがないのであつた。



逃走後、海州郊外に不時着のルムプラー式

しかし海軍の金子少佐は「追いかけていつて追いついて見たところで、べつにこつちから手の出しようもないのだが、それでもやはり敵だと見ると、どうも追いかけたくなるなあ」といい、ある時、一〇〇馬力機で空中で出会つたのを幸い、あとをねらつて行くと、向うは気がついて急いで逃げ出しにかかつた。やつと二〇〇メートルまで接近したのだが、武器といつてはモーゼルの拳銃だから一〇〇メートル以内でなければきめがない。またとり逃がしてしまつたが、そんな時にもし反対に向うからかかつてでも来たら、さしづめ体当り以外に敵を倒す手はなかつたのである。

「壮快を極めし最初の空中戦」と題して陸軍の詳報が伝えているのを見ると、

「十月十三日午前六時五分、突如敵飛行機は我が右翼第一線に飛揚せりとの急報あり。わが航空隊は予め待ち構へたることとて忽ち三機を操縦し、朝靄を破つて雁行陣を張り、敵を追ふて驀進せり。然るに敵は偵察の目的

をもつて、まず我軍の右翼孤山の線に迫り、此処より機首を転じて我第一線を山頭に沿いて巫山方面に向いたり。時恰も我飛行機の追跡するを遠望するや、一直線に巫山沖合の外洋上に逸去し、漸次海上の高空に昇騰し始めたり。之を見たる我が飛行機は単縦陣を作りて漸次敵の飛行機を包囲せんとしたるが、此の時に当りて我海軍の航空隊に於ても之を遠望するや、直路膠州湾外の大公島、小公島の沖合にと突進して敵の退路を遮断したり。さればここに彼我海陸飛行機は追いつ追われつ入り乱れて壮烈なる空中戦を演じ、我機は大いに敵に肉薄せり。此間、敵のルムプラーは退路を断たれたると追跡の甚だしきとに辟易し、今は上昇の一あるのみと高速を利用して漸次高空に舞上り、千五百米より二千米に昇り、更に三千米に遁竄せり。然るに暗雲忽ち高空を蔽い、敵機はこの機を利用して黒雲中に逸去したれば、一時我が飛行機も敵の機影を見失うに至れり。(中略)ここに於て我陸海飛行機は完全に敵を駆逐し、偵察を不可能ならしめたるを以て任務終れりとなし、此処に始めて帰路につけるが、我が飛行機が敵飛行機に向つて壮烈なる追撃戦を試み、実に二時間の長きにわたり壮快なる空中戦を行なへるが、我が航空界初めての経験にして而も異数の成績を収めたるものなり」

その翌十四日の午前だつた。第二艦隊がイギリス軍艦トライアンフと協同して灰泉角とイルチス砲台を砲撃するについて、その弾着観測と灰泉角砲台爆撃の命令をうけて、山田大尉が二号機で飛び出していつた。するとはたしてルムプラー式タウベ型が出て来たので、これを追つ払うつもりで向つていくと、敵はあわてて背を向け、急いでイルチスの飛行場に着陸した。そして滑走しながら飛行場の北方にある格納庫に入れるように見せかけながら、こつちが機首をめぐらして帰りかけると、急にぐるりと向きをかえて反対側の丘の傾斜面に新しく急造したらしい泥と芝生でカムフラージュした横穴庫の中へひき入れているのである。

よし、とばかりに、奸計を見ぬいたからには機会あるごとにその横穴をねらつて見たが、ついに最後までとり逃がし、青島陥落の直前、彼はワルデック総督から書類を預かり、本国ドイツへ忍び帰るため上海へ飛ぶつもりで脱出したが、途中で江蘇省の海州郊外に不時着、飛行機を焼き払い、南京政府に抑留されたのだつた。



狗頭埠基地の修理工場(寺院の一室)

「青島で一ばん苦労したのは競馬場を改修した飛行場の狭さで、一度は翼を破損し、一度は着陸を過まつて危うく海中に落ちるところだつた。日本の砲兵がこの飛行場にドカドカ打ち込んで来るので、反対側に地下格納庫をこしらえ、着陸から格納までを四分間でやつていた。空中では、まず一気に二、〇〇〇㍍へ上昇し、左右の方向舵は足に縛りつけ、日本軍の上を飛びながら、その配置図を作製して偵察報告した。爆弾はコーヒーのあき罐に爆薬をつめておとした。ある時、日本の飛行機と遭遇したので高度をとり、上から三〇発の小銃を発射したことがある。日本の飛行機はいずれも重い複葉機だつたが、殊に海軍機はドイツ軍の発明した飛行機射撃砲が機体の周囲でものすごく炸裂するのも一向感じないような大胆さを見せ、そのうちの一機は三人乗り大型(一〇〇馬力フ式の意)のようだつた」とブルショー氏は語つている。

青島のドイツ軍は飛行機のほかに繋留気球一個をもつており、イルチス砲台で時々揚げていたが、十月七日夕方、わが砲兵隊の猛攻撃で繋留索が断ち切られ、東北方の海上へ吹き流されていつた。これをわが駆逐艦が発見してしばら

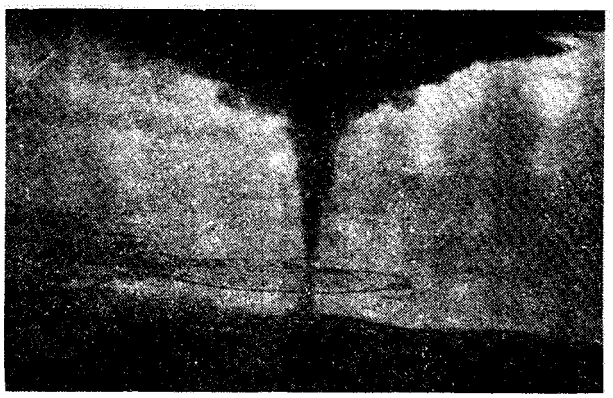
く追いかけて見たが、とうとう夕やみの中に見失つてしまつた。

そうこうしているうちに追浜からの後続部隊が沙子口の根拠地に到着した。同勢は山内四郎中佐を隊長に河野三吉、井上二三雄両大尉、難波暉雄、馬越喜七、山本順平各中尉、多田永昌機関大尉、杉田勇中軍医（後に軍医大佐）、時森良穂中主計（後に主計大佐）のほかに中村勝五郎機関兵曹長（後に機関特務大尉）、横地慎三郎上等兵曹（後に特務少尉）、鈴木軍左衛門一等兵曹（後に特務少尉）ら下士官兵五二名の多士済々だつたが、学者肌の研究家難波中尉が、おみやげに新発明の爆撃照準器を持つて来たのは有効だつた。それは一本の腕があつて、腕の中には水銀がはいつており、その中に垂直の棒が立つている。今までは飛行機が傾いても垂直か水平か分らなかつたが、この水銀応用の照準器だと、飛行機がいくら傾斜しても水銀の中の棒で、その位置がわかるので非常に正確な訳である。そして日盛りがしてあつて、飛行機の速力と高度とに応じて、うまく照準が出来るようになつていた。

その照準器を装着して、「今日こそはやつつけて来る」と、山田大尉と馬越中尉が二号機でカイザー・エリザベス号の爆撃に出かけた。このオーストリヤの軍艦は陸の砲台と協同して優勢に砲撃して来るので、青島の上空へ飛ぶ時にはいつでもその弾道をよけていくのだつたが、このごろでは移動高角砲を射ち出して来ているので、弾丸が方々から飛んで来るようになつていた。六吋以下の砲弾が炸裂する場合、飛行機がその一〇〇㍍附近を飛んでいると相当の震動があつたが、三〇〇㍍も離れていれば何の影響もなかつた。

それはいいが、開戦以来日のかたきにしているものが、いつまでも平然としているのはずいぶんしやくにさわるもので、何とかこれを処置しないことには気がすまず、すこぶる気流のわるい日だつたが、やむにやまれず飛び出していつた。すると悪い時は悪いものでさつぱり発動機の調子が出ず、馬力が足りないのでせいぜい一、〇〇〇㍍位しか上昇できなかつた。そのうちに敵艦からの小銃弾を四つばかり浴び、その一個は右の下翼を貫いて上翼でとまつていたが、見ると甲板の上に仰向けに寝たやつが、銃を上にかまえてうつているのが見えた。

こちらの爆弾は一個が艦尾すれすれに落ちて、軍艦旗をサット水柱でおおつたが、水柱がおさまると、またそこに無きずの敵艦がのつそり現われているので失望した。



青島の石油庫炎焼

このカイザー・エリザベスは間もなく青島開城と同時に港内でいさぎよく自沈し、ついにわが獲物にならなかつたが、この巡洋艦爆撃では陸軍側も相当骨を折つた。

ある時、七〇馬力機に武田少尉操縦、真壁中尉同乗でカイザー・エリザベス爆撃に出かけたが、出る前に「隊長は一、〇〇〇㍍以下で飛んでは危険だから千二、三百㍍でいけといわれるけれども、そんな高度では爆弾が当らんから六〇〇でいこう。」と示し合わせて離陸し、武田少尉は六〇〇㍍の高度をとると、じつと舵をおさえて、そのまま上げも下げもせず、敵艦目がけて真一文字にコースをとつた。

爆弾は四発もつていたが、軍艦の上を横に突つ切つたのでは命中率が少いので縦に飛んで、ころあいを見て落とす。それを二回繰返して三発投弾したが、最後の三回目の時である。突然、武田少尉の目の前で何ともいえぬ大きな音がして、ばらばらと頭から何かの破片がふりかかつて来た。それが何だか分らない。気がついて見ると舵のききも悪くなつている。武田少尉は振り返つて「下を見てくれ」という意味で自分の両足の方を指すと、真壁中尉は武田少尉が負傷したものと感違いし、二重操縦装置をいいことに中尉自ら操縦し出したか

ら、舵がちぐはぐになつて敵艦との離脱に時間がかかり、その間よけいに敵の射撃をうけたのだつた。

降りてから調べて見ると、敵弾は武田少尉のひざとひざの間を突きぬけ、もう二寸ほどの所でおしりに命中するきわどいものだつた。そして弾丸が座席の底のベニヤ板を突き破つた音が、大きく響いた訳であり、頭にふりかかつたものは、その破片だつたろうと思われる。

青島の背面防禦は、たびたび空中から撮影したが南の海岸から北の海岸まで、ずつと白く塗つてあつて、これが防御線であるということが明瞭に観取され、ジグザグの堅壕が各線各様に延びて、こつちから掘つていく尖端が既に向うへ届きかかつているのなどがはつきりわかり、青島の余命ももはや目睫（もくしょう）の間にあることが察せられた。

この時にあたり、陸軍では破天荒の夜間飛行を思い立ち、長沢中尉が小関少尉を乗せて夕闇こめた二十九日六時半、基地徇頭埠を出発、一路青島を目指して西に飛んだ。時に左弦の月は巫山の頂きにかかり、海泊河から敵の本防御線上に入ると、爆音で察知したか、海岸保塁の二個の探照燈が闇空に馳駆して機影を探し求める中を、長沢中尉は巧みに避けながら青島市街に侵入し、小関少尉に合図を送つて敵総督の幕営その他二、三の建築物に爆弾を投下して機首をめぐらすと、敵の光芒はまた一つふえて小堆山砲台からものびて来ていた。また海岸砲塁からは光弾を発射し、その炸裂は花火のように美しく、残滓（ざんこう）は淡紅色に数分間燃えていた。

落ち目にある敵の虚をついた夜間飛行は翌日も繰返され、必ずしも爆撃は功を奏さなかつたにしても敵の心胆を寒からしめたことは事実であつたろう。飛行機の暗中離着陸には昨秋、阪元中尉の例もあり、まず長方形の四隅にかがり火をたき、その両側に細く長くガソリンをまいて火をつけ、標高指示には自動車のヘッド・ライトを五㍍の高さに数個を配置し、接地間際には同乗将校が懐中電燈で地上を照らして目測を助けるなど、案ずるより生むがやすく成功した。

小関少尉は「市街のアーク燈や電燈が霞をすかして綺麗だつた。爆弾が炸裂して猛烈な火炎をあげるのは痛快なものだが、探照燈の中に入るとさすがに目がくらんで気持が悪かつた。光弾は消え残つている間、四辺が明るいので、こつちの偵察にはかえつて役立つた。砲弾の空中炸裂は花火のようだが、昼間と違つて余り気持のいいものではない」と語つた。

十月三十一日、この日は天気もよく、大体三、〇〇〇㍍を境にして上層は風が強く、下層はほとんど無風の好都合であり、ことに天長節の祝日だという訳で士気一層揚がり、地上部隊は未明からいよいよ総攻撃を開始し、航空部隊も陸海協同、全馬力をあげて呼応した。

上から見ると、味方の地上部隊は呼べば答える辺まで敵に近迫しており、敵の石油タンクは大火災を起して濛々たる黒煙を吹き上げていた。その中をくぐつて高角砲弾が無数に炸裂する。ビスマーク、イルチス、モルトケなどの各砲台その他の堡塁は、みなわが陸と海と空からの攻撃で姿を隠し、港内にいたはずの砲艦チルゲ型一隻も、既に自沈したものか、影も形もなくなつていた。

越えて十一月五日朝、陸軍の攻囲軍司令部は、ドイツ語で印刷した左の警告文を、青島市街に飛行機からまいた。けだしドイツ本国軍隊がベルギーのリエージュやアントワープで執つた措置を仕返したのである。

「戦術上の要求なく、単に敵手に陥るを嫉視し、武器、艦船、諸構築物を破損して其用途を欠かしむるは神意に悖り、又人道に反す。故に武士たるの名誉を保留せんとする軍人は之を敢行せざるべきを信ずるも右敢て守城将士に告ぐ」

これより先き、ドイツとの国交破れて兵を動かさんとする時、政府は前年二月、勅令で発表した軍用飛行家保護令に「軍事上ノ必要ニヨリ軍用ニ非サル飛行機又ハ気球ニヨリテ死傷シタルモノニモ之ヲ準用ス」る一項を附加改訂して、なりゆきによつては民間飛行機や飛行家が徴用されるだろうと予想させるものがあつた。

はたして飛行協会は陸軍からの命令で、極秘のうちにルムプラー式二台が金三一、五〇〇円で買い上げられ、磯部技師は陸軍省嘱託で飛行将校に対する同機の練習指導係を命ぜられた。

そのうちに一台は武田次郎少尉の操縦で破損し、出動期日も迫つたので練習半ばで打ちきり、磯部氏はあとの一台をもつて青島へ急行するようにいいつけられ、解体梱包して十月十日、大阪を出帆、十四日、労山湾外に着いたのだつた。しかし折あしく暴風雨のため上陸が出来ず、乗船のまま待機して十九日、飛行機を海岸におろし、梱包のままで氏自身は狗頭埠の航空隊本部に単身騎馬で命令受領に向つた。

軍ではその時、既に総攻撃の作戦計画がおわつて、おもむろに時期を待つている態勢だつた。

命令を待つ間のある日、磯部氏は某新聞社の特派員にインタービウしたが、その一節に「今春、彼が日本に来た時は、いろいろ飛行機の話をしたが、今この空で対戦するというのは不思議な縁である」と漏らしているが「彼」というのはブルショー中尉の先輩、開戦直前に殉難したフランツ・ヨゼフ・オスター海軍大尉のことである。これは磯部氏の誤解だけではなく、所沢や追浜の人達の中にも敵はオスターだと考えている人がいたのである。

オスター氏は四十五、六才の人で、青島で古くから造船所を経営していたが、新興の飛行機研究のため、造船所を他人に譲つていつたん本国に帰り、三年間、その設計製作に没頭して完成したのがルムプラー式模倣のオスター式タウベ型であつた。そしてこれにメルセデス・ダイムラー式七〇馬力を装備して、今春再び青島に来る途中、日本に立ち寄り、大阪や所沢を訪ねたことがあつて、磯部氏はその時、会つたのだが、ルムプラー式を見て非常になつかしがつていたという。青島に着いてから海軍大尉に任ぜられ、新参のブルショー青年を指導中に殉職したのだが、その携えて来た飛行機は残つて籠城軍の役に立つたのである。だから正確にいえば青島の敵機は「ルムプラー式」ではなく、実は「オスター式」だつた訳でもある。

さて磯部氏は総攻撃の前日にあたる三十日、「飛行機を王哥庄に空中輸送せよ」の命令をうけ、海岸で大至急組立てたが、例によつて暴風雨で数日を空費し、十一月五日、ようやく天候の定まるを待つて朝九時、海岸の砂地を離陸、王哥庄に向つた。

この辺一帯はほとんど山続きで道路を目標に高度二、〇〇〇㍍で飛んだ。すると約二〇分を過ぎたころ、大橋附近の上空で発動機がパタリと一ぺんにとまり、自動点火装置があるので種々苦心したが回復の気配もないので不時着を決意し、空中滑走で地上を物色すると、はるかうしろの方に広い海岸があるので、一直線におりて見ると相当でこぼこの砂地だつた。それでもうまく着陸して少し滑走していると、はたして小高い砂丘にのし上げ、反動で尾部を上げて逆立ちし、プロペラーを折つてしまつた。

しかしちようど幸い、偶然にも一人の日本人がそばで見ていたので、直ぐ附近の兵站部に報告してもらい、やがて三〇人ばかりの兵士が駆けつけて来て解体にかかつた。

既に午後の四時で日没に近く、地図をひらいて見ると、王哥庄にわずか三里の地点艦山街であり、あと数分の行程で、この挫折は惜しい事故だつた。原因は暴風雨中、海岸に雨ざらしにしておいたので、おおいはしてあつても発動機に砂が舞い込んだものと判定するよりしかたがなかつた。

そして七日午後八時、険岨な山路をひつぱつて王哥庄に運び入れた時には、既に流星光底、青島は陥落していたのである。

かくてここに二ヶ月余の青島戦役における航空初陣作戦は首尾よく終結したのであるが、この間における陸軍側の全飛行回数八六回、この中、敵上飛行三九回、一機の平均飛行回数二一回、飛行時間八九時間弱、一回平均一時間二分、最高記録二時間。敵上飛行の平均高度一、二五〇㍍、最高記録は二、一〇〇㍍、敵の射撃をうけたこと七回、命中弾数五五個、爆弾投下回数一五回、爆弾数四四個であつた。

また海軍側は飛行回数四九回、時間七一時間、一回平均一時間三〇分、最高記録二時間一二分、高度は最高二、八五〇㍍で投下爆弾数一九九個だつたが、命中したのは八個、不確認一六発で、残余のものは全くむだに終つたものである。

なお母艦若宮丸は佐世保軍港で修理した後、十一月十五日、再び沙子口に回航して戦勝部隊を収容し、悠々内地に帰還したのだつた。そして二十三日附で

加藤第二艦隊司令長官から、「海軍航空隊ハ九月五日以来、屢々敵弾ヲ冒シテ青島上ヲ飛翔シ、海陸防備ノ状況、艦艇ノ動静ヲ偵察シテ作戦上有利ノ報告ヲ齎シ、又爆弾投下ニヨリテ敵ノ心胆ヲ寒カラシメタル功績顕著ナリト認ム。仍テ玆ニ感状ヲ授与スルモノナリ」の感状をうけたのである。

また飛行協会大隈会長からも祝電を贈つたところ、神尾光臣独立第一八師団長（後に大将、男爵）からは、「陸軍航空隊偵察の奏功に対し祝電に接し感謝に堪えず、航空隊の将来は尚青島の上にあり、航空隊は益奮つて御厚意に酬ひんことを」と返電し、加藤第二艦隊司令長官からは「航空隊に対し過分の御讃辞を辱ふし恐縮に堪へず、一層奮励成功を期せんとす。一同に代り謝意を表す」の謝電があつた。

それから留守部隊の所沢では十一月七日、青島陥落の報に接して阪本守吉中尉は午後二時、モ式二号機の支柱にあざやかな日章旗を飜えして飛び立ち、附近を縦横に駆けめぐれば町の人達もかねて用意の花火などを上げて祝意を表し、所沢の町はじまつて以来の戦捷気分が横溢した。

更に一つの余談を加えるならば、十一月十日、青島総督ワルデック将軍は左の敗戦事情を発表した。

「ドイツ軍は砲台を唯一の恃みとして力戦せしも日本軍は肉弾となつて殺到し、これ以上、死守するの必要なきを認め、潔く開城せり。日本軍は砲兵をもつて猛烈なる射撃を続行し、次いで重砲々撃を開始し、打ち出す巨砲は悉く守備の砲台に命中し、何物をも破壊されたり。この戦闘に於て日本軍の高級副官全部戦線に立ちて指揮せるを認めたり。総攻撃の行動は日本軍の左翼より開始し、その突撃隊は各要路の地点より猛進せり。一方、日英聯合艦隊左翼に来り、援護射撃を継続し、日本軍の前進に多大の効果を与へたり。日本軍の飛行隊は空中より砲台並に軍艦に爆弾を投下し、又守備軍の陣地を偵察し、日本軍の行動に多大の便宜を与へたり。ビスマルク砲台の破壊は青島の致命傷にして、ドイツ軍にして最早一歩も猛進する能はず、遂に開城を決定したるものなり」

それから南京城内に幽囚（ゆうしう）されていたブルショー氏は暗夜、好機をつかんで脱出し、上海に出てスコットランド人マックガルビンと偽名して旅行免状をとり、モンゴリア号でサンフランシスコに渡つたが、途中日本の神戸や横浜に寄港中は室内に閉じこもつて一歩も出ず、太平洋に出てからはじめてのんびりしたと語つたというが、それから先きはたして戦乱中の本国に帰り着けたかどうかは不明である。

（七）遠距離飛行と発動機製作懸賞競技

遠距離飛行競技会規定――発動機製作懸賞競技規定――時局のため遠距離飛行競技無期延期――常務理事日疋信亮元陸軍主計監――財団法人設立登記――地方長官会同に大隈会長の航空演説――払い下げ格納庫――職員増加と事務所の拡張

会長、副会長がそろい、飛行大会に気をよくして匿名外人第二次の寄附金に活（かつ）を入れられた飛行協会では、二大懸賞競技を計画して数次の技術委員会と理事会で慎重協議を重ねた上、「遠距離飛行競技会」及び製作奨励のため内地製の飛行機用「発動機製作懸賞競技」の二種を決定して八月七日、都下新聞と通信記者団を招いて築地精養軒で発表した。

まづ「遠距離飛行競技会規程」は、

一、本協会第一回遠距離飛行競技会ノ飛行ハ大阪、東京間トシ、大正三年十一月下旬ニ於テ一週間以内ノ期間ニ之ヲ実行ス。其開始ノ期日ハ協会之ヲ定ム。

二、飛行経路ヲ分チテ左ノ三区トス

第一区　大阪ヨリ名古屋ニ至ル間
第二区　名古屋ヨリ静岡ニ至ル間
第三区　静岡ヨリ東京ニ至ル間

三、逐次各区域ヲ飛行シテ途中着陸ヲ為サズ、其飛行ヲ終了シタル者ニ対

シ、第一区間ノ飛行者ニ金弐千円、第二区間ノ飛行者ニ金千円、第三区間ノ飛行者ニ金参千円ノ賞金ヲ贈ルモノトス。但シ第一区ヲ終リタルモノニアラザレバ第二区ノ飛行ニ移ルヲ得ズ、第二区ヨリ第三区ニ至ルモ亦同ジ

四、協会ハ左ノ事項ニ関シテハ責任ヲ有セズ

(1) 参加飛行家ノ飛行機保管

(2) 参加飛行家ガ第三者ニ与エタル損害

(3) 参加飛行機ノ損害

(4) 参加飛行家並ニ其使用人ノ損害

(5) 前項ノ外、協会直接ノ行為ニ起因セザル一切ノ事項

五、飛行応募申込ハ大正三年九月尽日限リトス

また「発動機製作懸賞競技規程」は、

一、帝国飛行協会ハ帝国ニ於ケル飛行機用発動機製作奨励ノ目的ヲ以テ、発動機ノ競争運転ヲ行ヒ、優秀ナル発動機ニ左ノ賞金ヲ提供ス

壱　等　金弐万円

弐　等　金壱万円

参　等　金五千円

二十分以上、予定ノ馬力ヲ発生シ、運転状態良好ニシテ第四号ノ条件ヲ満足スル発動機ニハ、発生馬力ニ応ジ若干ノ金額ヲ授与ス

二、本競技ハ帝国飛行協会ノ監督ノ下ニ之ヲ施行ス

三、採点並ニ授賞方法ヲ左ノ通リ定ム

(イ) 賞金ノ等級ヲ定ムルハ左記ニ拠ル

第一　三十分乃至六時間連続運転ヲ施行シ、其時間ニ応ジ点数ヲ附ス

第二　第一項ノ運転中発生馬力ヲ計測シ、一馬力ニ対スル重量ノ多寡ニ応ジ点数ヲ附ス

第三　第一項ノ運転中ニ消費シタル燃料及潤滑油量ヲ計量シ、毎時一馬力ニ対スル消費量ノ多寡ニ応ジ点数ヲ附ス

第四　第一、第二及第三項ノ点数ヲ合計シ、得点ノ大小ヲ以テ等級ヲ決定ス

(ロ) 採点ノ方法ハ追テ之ヲ定ム

四、応募条件

(イ) 発動機ハ本邦ニ於テ帝国臣民ニヨリ製造セラレタルモノナルヲ要ス

(ロ) 発動機ノ気筒、気筒蓋及曲肱室ヲ除キ他ノ部分品ニハ加工セサル外国輸入材料ヲ使用スルコトヲ得、又左ニ掲クル部分ニ限リ外国既製品ヲ使用スルコトヲ得

イ、点火装置

ロ、球入軸承

ハ、揮発器

ニ、パッキングリング

ホ、スプリング

(ハ) 発動機ノ馬力ハ五十正味馬力以上、百六十正味馬力以下トス

(ニ) 発動機ハ空中螺旋機ヲ直結シ得ラルル構造ニシテ其ノ軸ノ毎分回数ハ百六十馬力ノモノニアリテハ千三百、五十馬力ノモノニアリテハ千五百ヲ最大限度トス。尚、五十馬力ト百六十馬力トノ中間ニアル発動機ニアリテハ前記ノ比例ニヨリ決定ス

(ホ) 発動機ノ重量ハ運転状態ニ於テ附属品一切ヲ含ミ、一正味馬力ニ対シ四瓩以内トス。

但シ水冷式発動機ノ放熱器及冷却用水ノ重量ハ一正味馬力ニ対シ合計〇・三瓩トシテ計算ス

(ヘ) 吸鍔、接合棒及軸ノ製作材料トシテハ「アルミニユム」又ハ「アルミニユム」合金ヲ使用スルコトヲ禁ス

(ト) 同一製造者ニシテ異種ノ数個ノ発動機ヲ提出スルコトヲ得

但シ毎分間ニ於ケル回転数ノ差ノミヲ以テ異種ト見做スコトナシ

(チ) 応募者ハ各種発動機ニ付、一台ノ予備品ヲ提出スルコトヲ得

(リ) 応募者ハ発動機仕上及組立ハ必ラス自己ノ工場ニ於テ為スヲ要ス

五、応募申込

応募者ハ左ノ条項ヲ具備スル報告ヲ応募書ニ記入シ、大正三年十二月末日マデニ帝国飛行協会々長宛提出スベシ

甲、応募者ガ本競技規定ノ確守及審査ノ判決ニ服従スルコトノ宣明

乙、発動機ノ破壊其他損害ニ対シ賠償要求ノ権利ヲ放棄スルコトノ宣明

丙、発動機ニ関スル必要事項

（イ）発動機ノ各種類（「サイクル」ノ数、冷却方法及型式）

（ロ）機気筒数、筒ノ直径及行程

（ハ）予定全重量（燃料及油「タンク」ヲ除キ附属品一切ヲ含ム）

（ニ）正味馬力

（ホ）発動機ノ毎分回転数

（ヘ）螺旋機軸ノ毎分回転数

（ト）使用スル既成外国製品部分品種類

六、図面

応募者ハ発動機ノ構造ヲ明示スル構造図ヲ大正四年六月一日マデニ提出スルヲ要ス

七、発動機提出期日

大正五年三月末日マデニ分解要具ヲ添付シ、協会ノ指定スル試験所ニ送付スベシ

左ノ二品ハ添付スルニ及バズ

放熱器（水冷シ式発動機用）

ガソリン・タンク

八、発動機ノ検定細則及検定開始期日ハ追テ告知ス

九、検定ノ順序ハ抽籤ニ依リ之ヲ定ム

しかしこの時、ヨーロツパの国際情勢にただならぬものがあり、わが国もイギリスとの同盟条約関係から日一日と時局重大の色が濃くなつて来たので、飛行協会はしばらく形勢を観望しつつあつたが、ついに宣戦の大詔渙発に及んで、本年内施行の遠距離飛行競技だけは当分無期延期のやむなきに至つた。

そこであらためて発表し直し、発動機の方は一部関係者の間に「時期尚早ではないか」との説もあつたが、もともと奨励の意味であり、製作期間が長いことでもあるから、これはそのまま継続するとして、遠距離飛行の方はむしろいい時に中止の機会を得たともいえるもので、かりに実施したにしてもルムプラー式と荻田氏のモラーヌ・ソルニエー式以外にほとんど見こみあるものはなかつたのである。

しかも間髪をいれず、ルムプラー式二台は徴用され、磯部氏また応召して自由の人ではなくなつた。理事の中にはルムプラー式を大いに働かせて協会の旗色を鮮明にしておくことが万事に良策だと信じた人もあつたが、掌中の玉をなくした今日となつては如何ともしかたがなかつた。

さてこれまで事務上の細かいことは倉知理事の裁断で進行を見ていたが、次第に複雑多岐にわたつて日常繁劇の氏自身にも大きな負担となり、協会事務の上にも不便なので常務理事の必要を痛感し、かねて適任者があれば、と心がけていたが、井上工兵大佐の紹介で和歌山県人の在郷陸軍主計監日疋信亮氏が就任を見ることになつた。



日疋信亮常務理事

同氏は熱心な基督教徒であり、伝導のかたわら紀州徳川家の会計監督をしていたが、直情径行の典型的武人だつた。これと同時に倉知氏は会計専務となり、飛行協会が常務、財務の二部制を建てたのは、これが最初となつた。そして常務理事には毎月一〇〇円の車馬費が贈られることになつた。

そこで手がそろつたところで、かねての懸案である財団法人組織申請の準備が進められ、設立者代表理事会長大隈重信、同副会長阪谷芳郎連名で主務官庁の文部、内務、陸、海軍各省に八月十八日附、東京府知事を通じて財団法人設立願を提出した。

この組織について最も重大要素の協会資産額は金一九万七、二九五円六九銭で、内金四万余円が基本金に決定された。

九月二十六日に主務大臣の認可があり、十月二日附、芝区巴町の東京区裁判所に登記申請し、同月六日附公告されて、ここに財団法人の成立を見たのである。

しかし現行寄附行為に多少不備な点があり、かつ内部組織の上にも細則を設定する必要から、近く詮衡協議をとげることになつた。

この最中に臨時帝国議会後の地方長官会議が開かれたので、協会事業の理解と援助を懇望するため、会長にも出席してもらつて一夕、長官を招待する話がまとまり、阪谷副会長は内閣書記官長江木翼氏（後に鉄道大臣）に、その斡旋方を依頼したところ、大隈首相の繁劇はもちろん、地方長官も既に日程全部割ふり済みで、もはやその余地が全くない。しかし首相官邸で、長官の集まつた機会に特に協会のために大臣が演説するくらいのことは出来る、という便宜をはかつてくれたので、阪谷副会長は更に会長と一しよに軍部大臣にも挨拶して戴きたいと希望した。

その結果、九月三日、永田町の官邸に地方長官全部集合の席上、大隈会長は左の意味の長講演説をなし、続いて岡市之助陸軍大臣も「民間航空事業の発達は切に帝国飛行協会に期待しているところであるから、地方長官においてもこれを克く認識せられ、適切な援助を吝まざらんことを希望する」旨を述べてくれた。

次いで阪谷副会長は協会創立の趣旨、事業の概要、将来の計画などを述べて地方支部設置の了解を求め、同時に警視総監以下各知事を協会正会員として推薦し、全部の入会を見たのであつた。

大隈会長の演説要旨は、

「地方官諸君御参集の機会に於て、諸君に御紹介し、且つ御考慮を煩はさんとするものがある。即ち帝国飛行協会と、その事業である。帝国飛行協会は万国平和協会と共に自分が会長を務めている団体であつて、殊に目下の時局に対しても重要なる関係を有するが故に、特に一言せんとするものである。今回の欧洲戦争は世界に於ける有史以来の大戦乱なのはいうまでもなく、その武器の精鋭なる、その軍隊の強威なる、現代文明の極致を求むると同時に、その齎すところの惨害は蓋し想像するも慄然たるものがある。思うに戦争は害悪たるべし。然れども国家は実に独立せざるべからず。吾人は戦争を廃止せんとする以前に於て、これを防止せねばならぬ。今回の戦乱若し多少の時を後れ、航空機の発達がある程度に達した後に起つたならば一層その惨害を減少し得べく、且つ一層その終局を速かならしめたであろうと信ずる。否、かえつて航空機の卓絶な威力は始めから国際的紛争を解決し、完く戦争を防止し得たかも知れないのである。今回の戦乱において航空機の発揮する威力が如何に絶大であるかは各国等しく深甚の注意を払いつつあり、現にドイツ及びフランスの航空機は次第に、その活動を開始し来り、国民をして頗る恐怖と危惧の念に駆らしめつつある。而してその与うるところの効果は思いのほかに強烈であるという。かくの如く航空機の国勢上に及ぼす影響は頗る痛切なるものがあるを以て、諸列国は官民ひとしく熱心に航空事業に尽瘁しつつあるに拘らず、独り我国においては航空事業甚だ振わず、特に民間に於て然りとす。さきに民間二、三の有志、ここに慨する所あり、率先して航空事業を唱導し、有志賛襄（さんじょう）のもとに漸く一個の団体を組織した。これ今日の帝国飛行協会である。然るにわが国において計画せられたるこの事業は勿論、当初において資金の醵集に尠からざる困難に遭遇し、微々として振わざりし折柄、先般一外国人は奇特にも我が協会に対し、匿名をもつて約拾七万五千円を寄贈し、而もその附言する所によれば、日本人は思うに世界に於て最も航空に適当する優秀な特点を有す。たとへ航空機の発明は欧米人によつて為されたりと雖も、将来における研究的完成は更に日本人に向つて、これを期待せざるべからずと。余も亦、左様に信ぜんと欲する一人である。惟うに航空は機械の学理的研究と実際的経験とにより、更に周囲の事情を調査するを以て要件となすは勿論であるが、乗用者が勇気、沈着、胆力及び熟練等によつて操縦の妙を得、これを制するをもつて眼目となすべきは洵に明白である。武器如何に精鋭なるも、これを用うるに於て人を得ざれば又、如何ともするに由なし。日本人が短き年月において欧米諸国の武器を執つて彼等に遜色なきのみならず、幾多の優秀なる特長は既に日清、日露二大戦役において遺憾なく証明せられたところである。航空機が乗用者をして多くの冒険的勇猛心と献身的犠牲心とを要するだけ、それだけ吾人は我国

民に向つて多くの未来を語るものであると信ずると同時に、又甚だ頼もしく感ぜざるを得ないのである。

諸君、航空機が我国において盛んに研究せられ、乗用せられ、幾多の優秀な飛行家が養成せらるるのみならず、その製作工業においても殊に欧米各国に卓絶したりとせよ。世界の平和を攪乱せんとし、若くは攪乱しつつある某国の如きも、遂に成を我が邦に仰がざるを得なくなるであろう。かかる発達の程度に於て、航空機の完成は恐らく国際平和の保障となり、始めて吾人が理想とする平和の域に到達するを得るであろう。これによつて見れば、航空機の発達は実に平和に達する最捷最廉の方途なりと信ずるが故に、吾人は現時に於てはひたすら航空事業の発達隆盛を庶幾（しよき）してやまざる所以である。然らば即ち航空機の研究と、これが発達の努力とは、その影響するところ甚大且つ極めて高尚有益、而も斬新の題目たるのみならず、実に吾人の天職なりというべきである。而も航空機の発達はひとり軍事上の利益たるにとどまらず、経済上の関係に於ても深遠なる目的を有するものである。或は交通上に於て諸般の運搬事業を迅速に拡大すべく、或は軍備の上においても比較的国民の負担方を軽減するべく、その算数上の関係に至つては容易に逆睹すべからざるものがあるのである。

帝国飛行協会並にその事業に就ては以上、概略述べた通りである。諸君においても希くはその意を諒せられ、わが国における代表的民間飛行団体たる本協会の事業及びその経営に関して、諸般の方法において最善の援助を加えられんことを特に希望して措かざる次第である」

大原主事はこの演説要旨を巻頭にして、にわかに繁くなつた新聞紙上の航空に関する時論や特殊の報道などをあつめて四六版（今のA6版）一〇〇頁ほどの小冊子とし、「航空論叢」と題して会員や地方府県庁などに配布したが、飛行協会最初の冊子だつた。

また今春、大正博覧会で建てた青山外苑の格納庫は、陸軍の斡旋で飛行協会が東京府から一、五〇〇円ばかりで払い下げを受け、民間機の利便を図つて、そのまま使用することにした。

大隈会長の長講一席を機会に地方支部設置を急ぐとともに、協会事務系統の強化をはかつて新たに在郷海軍少佐沢柳猛雄、前代議士法学士世良静一両氏を主事に、元台湾総督府吏の宍戸甲子郎氏を副主事に命じ、沢柳、宍戸両氏はもつぱら会員募集に、世良氏は普及宣伝事務にたずさわることになり、先任の大原主事は庶務と会計を担任した。

沢柳氏は元文部次官の沢柳政太郎文学博士の弟で磯部技師の友人であり、宍戸氏は大原氏の旧知で、最近まで台湾阿里山の某材木会社に関係していた人である。また世良氏は広島県人で明治四十二年ごろ、西園寺内閣当時の総選挙に家郷の田畑を売り払つて立候補し、首尾よく広島県第二区から当選した人だが奥さんも子供もなく、芝田町へんに下宿生活をしていた。

人員増加でたちまち事務所が狭くなり、のみならず、近い将来、総裁宮殿下推戴の協会としてはあまりに不体裁だというので、おりから東京市役所横に新築落成した三層楼煉瓦建の三菱二十一号館の三階に三室を借りて移転した。

この建物は間もなく五階に建て増されたが、今までと違つて本式の鉄筋コンクリート建築であり、中庭に面した二〇坪の室を二室と、一〇坪あまりの室を一室借り、大部室一つを会議室、一つを事務室、一〇坪の室を常務理事室とし、理事会その他の会議も、特殊の場合を除くほかは、この会議室で開くことにした。そのかわり坪四円五〇銭の賃借料であり、家賃だけでも従来の数倍にあがつた訳である。

（八）紋付羽織、袴、足駄ばきで操縦

模型飛行機競技――坂本、野島氏の各地飛行――荻田氏愛機に「蒭風」と命名――荻田氏、二百十日の荒天に飛ぶ――高左右、星野氏の飛行――荻田氏、郷里八日市に飛ぶ――岸一太博士の製作事業――浜松で遭難の星野氏――世界一周飛行準備委員来朝

やや下火の傾向にある模型飛行界の挽回を図つて、模型機業者が東京模型飛行機連合会を結成して六月二十八日、青山外苑で久しぶりの競技大会を開き、参加者八〇名に上り、周囲たとり巻いた観衆は一、〇〇〇名にも達する意外な盛況だつた。

集まつた模型機はほとんどA型双推進式で、距離競技の一等は長谷川某氏の五〇〇㍍、二等は千谷某氏の三〇〇㍍、三等は中村某氏の二六〇㍍だつた。

越えて十二月二十一日には小石川の業者福寿堂主人田島稲津氏の主催で、そろそろ寒空の隅田川水神の渡し附近に模型自動艇と模型水上機の最初の競技会をひらいて興味を湧かした。

関西では十月十一日、京都の岡崎公園で業者主催の競技会が催され、二〇〇余名が参加して甲、乙両種に分け、甲種は放手式、乙種は滑走式で、それぞれ競技を行い、甲種は余り振わなかつたが二尺以下に制限された乙種機の滑走飛翔に成績が上がつた。採点は滑走時間に重きをおいて、空中飛行時間の二倍としたので、池藤某氏の愛機は実に一九分三二秒の記録を作つて優勝者となつた。

十一月二十日は高知市埋立公園で、土佐新聞社と土陽新聞社共同主催の競技会が開かれ、一等には武中春水氏の滞空三分一〇秒、二等は大崎金次氏の二分二五秒、三等には門田建一氏の二分四六秒、四等には近藤猛男氏の二分三七秒、五等には楠瀬忠実氏の二分三〇秒が入賞し、以下三〇等まで大盤振舞いで中々の盛会だつた。

しかしこの種参加者はようやく特殊の模型競技専門家というふうな型にはまりかけており、材料商人や、その手先きみたいな顔ぶれが多く、また地方競技会を主催して賞牌、優勝旗などをえさに材料の販路拡張に狂奔するなどの傾向が現われて来たので、以前のような独創性のある奇抜な自家考案機が次第に見られなくなり、ほとんど海外で流行しているマン式、ツワイニング式、あるいはスミス式などの型を模したものが会場を占めて、記録の優秀をのみねらうようになつているので、記録向上からいえばたしかに進歩のあとは著しいものがあつた。

一方には追浜附近の田浦町に住む飯塚菊次氏は、モーリス・ファルマン式水上機一〇分の一模型をつくつて県を通じ、皇太子殿下に献上を願い出で、十月二十七日附、戸田東宮職主事からお受けとり相成つた旨、石原知事宛通知があり、苦心のかいあつて飯塚氏は面目を施した。

さてその後の飛行会動静は坂本寿一氏が九月二十日、愛媛県松山市故近藤元久氏の郷里で弔い飛行を催し、午前十時から開始して三〇〇ないし四〇〇㍍の高度で8字形を描いて一〇分間飛び、午後は四時五十分、会場内外を旋回して一、一〇〇㍍という帰国以来の最高記録を作り上げた。

翌二十一日は午前九時から松山市と道後方面を訪問して一〇分間飛行し、午後も四時四十八分、再び城北を中心に一二分間を飛び、首尾よく旧友の霊を弔つた。

また台湾以後、しばらく休養していた野島銀蔵氏は隼鷹号を携えて北海道に出かけ、まず九月十九日、札幌に第一回飛行会を開き、市外の京都合資会社農場から出発して数分間で終つたが、翌日は二回にわたつて、札幌上空を見舞い、一四分間の飛行で旭川に向つた。

旭川では十月十、十一両日開催し、アイヌ部落を訪問したり、二日目には模擬爆弾三個を投下して拍手を浴び、越えて二十四日には小樽を訪ね、築港埋立地で午前の飛行を終え、午後二時五十分、第二回の飛行で高度をとりながら海上に出た途端、にわかに発動機が不整となつたので無理に会場へ引返すよりも、と沖合一㌔の海上に不時着、幸い波もなかつたので大破を免かれ、野島氏は急航した小艇に救助されて上陸した。最終地の函館飛行は潮につかつた飛行機を整備して十一月九日、会場に出たが、寒冷のため、どうしても発動機が爆発せず、既に冬の寒地飛行は困難と見て函館の飛行を解約して引返すことになつた。しかし札幌以外は北海道に飛行機を見たのは初めてなので、各地とも人気があり、航空啓蒙には大いに効果があつた。

それから鳴尾の飛行大会に初陣早々ついえた荻田常三郎氏の新鋭機モラーヌ・ソルニエー式は、リゼー氏が補導して修理を始めたが、このフランス人は故国の大戦であわてて八月半ば帰国したので、その後は佃崎省蔵、岩名政次郎

氏らの助手が製作図面と首つ引きで修理を急ぎ、飛行協会の遠距離飛行競技に一番乗りを夢見ていたが、やがて中止の声明に失望し、同氏の京都飛行後援会主催で九月二日、ちようど二百十日の厄日だつたが深草練兵場で再起の飛行会を開催した。

修理成つた同機は全幅九㍍六三、全長六㍍三八、翼面積一六平方㍍の瀟洒なもので自重二九三㌔、全備重量五四三㌔、二人乗りで発動機は空冷式星型回転のローン式八〇馬力を装備し、最大速度一一〇㌔、上昇速度は三分間に五〇〇㍍の快速である。

二百十日というだけあつて、風速四ないし二二㍍の風が息をつく中を心はやる荻田氏は京都市を訪問して高度三二〇㍍、一三分間の飛行で帰着し、翌三日も朝来の風雨をついて飛び出すと京都市及び伏見町附近を悠々一周して帰り、新鋭機にものをいわせて荒天下の野外飛行に成功した。

帝国在郷軍人会京都支部から伏見同会総裁宮殿下に荻田予備役少尉の快飛行ぶりを上申し、殿下には悪天候下における同氏の勇断を賞賛されて、特にその愛機に「翁風」と命名の染筆を贈られたのである。

間もなく同氏は高知市に招かれて同月二十三、四両日、朝倉練兵場で飛行会を催したが、氏は愛機翁風号命名の由縁に敬意を表して紋付羽織に袴の礼装に身をきよめて乗り込み、雨上りの朝七時半から飛び出し、午前午後にわたつて軽快な飛行ぶりを見せて観衆をうならせた。

二十四日も八時から第一回飛行を一〇分間行ない、第二回目には高知新聞社の写真班員同乗で飛ぶはずだつたが、滑走がやや長びくうちに、とある凹地に車輪を突込み、まりのように転覆したけれども搭乗の両氏には異状なく、機は張線を切り、支柱を曲げたくらいで済んだ。



荻田氏の姿

そのころの洋行帰りの飛行家は皆、鳥打帽を逆さにかぶるか、あるいはものものしい革の飛行服や革の帽子だつたが、一時これが町の流行になつて黒や赤の革服に、キヅドの編み上げの長靴を光らして自動自転車を走らすものが出て来るありさまだつた。

荻田氏が殿下の御命名に敬意を表せんがためとはいえ、日本古来の礼装式服で飛行したのはずいぶん思い切つた凝り方であり、「高知では足駄穿きで飛んだ」という氏の逸話は実にこの時のことで、前夜来の雨に高い足駄で旅宿を出かけ、そのまま飛行機に飛び乗つてレバーを踏んだのである。

京都ではわざと選んで二百十日に飛んで見たり、氏にはそうした型破りの奇矯癖（ききようへき）があつたものらしく、今日に至るまで紋付羽織袴、高下駄で飛行機を操縦した人は荻田氏以外、いまだかつて一人も見聞していない。

かくて再び鳴尾に帰つて来た同氏は阪神電鉄後援で無料飛行会を催し、十月十六日、助手の大橋繁治氏を乗せて朝八時十分、大阪訪問に飛び立ち、競馬場外郭を一周の後、阪神沿線を高度一、七〇〇㍍で北練兵場に向い、賑いの天王寺公園へ「大阪市民の健康を祝す。陸軍歩兵少尉荻田常三郎」の大名刺三、〇〇〇枚をふりまいて鳴尾に帰り、一七分間の飛行で着陸した。

翌十七日は大阪朝日新聞記者黒天風小山荘一郎氏を同乗して九時三十二分、六甲山に向い、西宮附近で一、三〇〇㍍の高度に達し、苦楽園の上空から引返して一三分間を飛んだ。

午後は大橋助手同乗で二時五十分、場内を二周の後、一〇〇㍍の高度で大橋助手が爆弾に擬したゴムマリ二個を投下すると、その一個が見事に標的に命中したので六、〇〇〇余の観衆は拍手してよろこんだ。

氏は更に場上を二旋回の後、西宮方面に小さく消え去つたが、再び矢のように現われて一周の後、着陸、一〇分五〇秒の飛行だつた。

鳴尾競馬場が期せずして民間の代用飛行場となつたので、これを沿線にもつ阪神電鉄会社が乗車賃で回収予算をたてて荻田氏を後援し、会社の宣伝に無料公開飛行を催したのはさすがに関西電車の日敝（めざと）さであつて、これが飛行機と電車が直接結びついた最初の例であつた。

この少し前に鹿児島では、坂本氏が鹿児島新聞社主催で十、十一両日、同市海岸の鴨池競馬場で飛行会を催した。

軍事思想普及の呼び声で、前に博多で人気をあおつた爆弾対射撃演習再演の

ため、歩兵第四五連隊から二個中隊の将兵が浜面連隊長の指揮で待機して飛行機に備え、各学校の生徒が両日にわたつて見学するなど観衆一〇万に及ぶ盛況だつた。

二日目には最後の飛行に、悪気流をついて錦江湾上から桜島の噴煙を浴びて帰る途中、場外の涙橋下流海岸に不時着して機を小破した以外は成功裏に閉会し、飛行機に対する鹿児島市民の第一印象を快からしめた。

この翌日、東海道静岡では捲土重来の星野米蔵氏が右目の下に白い絆創膏をはつて現われ、静岡新報社主催で練兵場に飛行会を開き、修理後の新機を駆つて三〇〇㍍の高度で市街を訪問し、浅間神社をかすめて、六分間を飛び着陸した。

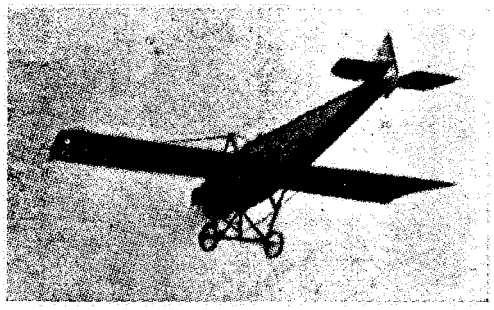
その足で同月二十一日、岐阜の歩兵第六八連隊練兵場に繰り込んだが、飛行機がはじめての同地では前景気が盛んで午前三時頃から続々詰めかけ、連隊からは救護班が派遣され、大垣、穂積両駅では臨時列車を繰り出し、美濃電鉄を始め、長良、岐北、笠松の各軽便鉄道も暗いうちから運転を開始して車輛を増発する空前の人出だつた。

星野氏は雨後の強風と低雲をおかして八時四十分、所々に残る水溜りをけつて離陸し、北西に向つて二軒家と岩戸停留場の中間から静かに機首をかわして三五〇㍍の高度で連隊前の前色山を見おろしつつ南長森村を回つて帰り、この間四分二〇秒で着陸したが、四ないし一二㍍の風が吹き上げ吹きおろし、気流甚だ不穏だつた。

岐阜高等女学校はじめ数個の花輪に囲まれながら二回目の飛行を考えていたが、風ますます強く、いつ凪ぎとも見えないので閉会し、この夜、岐阜市公会堂で講演会を開き、応援に来ていた都築鉄三郎氏も壇上に立つて大いに叫んだ。

一方では快男子荻田飛行家の名が上がり、郷里八日市では有志が集まつて同郊外沖野ヵ原一五万坪を同氏の飛行場にあてる話までもち上つていたが、まず荻田氏の郷土訪問飛行を行うべく、十月二十日を期して準備が進められた。しかし当日は強風のため中止し、二十二日午前八時八分、数万の観衆の中を大橋助手同乗で沖野ヶ原を飛び立つた。

離陸とともに一直線に西北方に驀進（ばくしん）して高度七〇〇㍍に達し、右旋回して八日市の町に入ると近畿、湘南及び東海道線の時間表と、八日市町の後援会有志代表熊木九兵衛氏の依頼で明治生命保険会社旭代理店名入りの白、赤、青のビラ八〇〇枚をまきながら北へ進み、荻田氏郷里の八木庄に達すると五〇〇㍍におりて一周し、愛知川の左岸に沿うてはるかに琵琶湖を遠望しながら沖野ヵ原に帰り、東北隅の松林をすれすれに着陸したが、そのまま走ると観衆の垣に突入しそうなので、急いで左に舵をきると左翼端で地上を引つ掻き、これを防いで右に起すと、また右翼を打ちつけて中央部から折れてしまつた。



翁風号飛行中の

大橋助手は転覆をふせいで座席から胴体後方へはい出て重味をかけたが、途端にはね飛ばされて左頭部と大腿部に打撲傷をうけ、荻田氏もまた、鼻梁をうつて鼻血を出し、救護班に担ぎ込まれる騒ぎだつた。

本場製の俊鋭八〇馬力単葉は軽いも軽いが、また中々の駿馬でもあつて、手に入りきるまでには容易の業ではなかつた。

この飛行時間一二分四五秒、距離は約二五粁だつたが、破損機は再び鳴尾に運び返され、またも大修理が施されることになつた。

しかしこれが機運となつて翁風飛行後援会が組織され、事務所が八日市の修文館におかれて池松時和滋賀県知事を会長に、県下知名の士を網羅して理事、顧問を編成し、最少限三〇万円を醵集して将来は飛行学校をおこす計画で、翁風飛行学校設立期成同盟会結成の相談が整つた。けだし沖野ヵ原は昔から大だこの飛揚で有名な土地であるという。

またかねての京都出身飛行家に対する京都飛行後援会は、事務所を烏丸の六

角会館において長岡第一六師団長、大森鐘一知事らを名誉顧問とし、市長井上密法学博士を会長にして、いずれも荻田氏の快飛行にまつところがあつた。

これより先き、春の大正博覧会に乗用自動車を製作出品し、「お医者さんの工業」として注目をあつめた医学博士岸一太氏は、かねて東京築地明石町に耳鼻咽喉科病院を経営する傍ら、隣接地に富山工業所を興し、また後藤新平子爵（後に伯爵、内務大臣）と提携して麹町内幸町（その後、政友会本部敷地）に東京自動車製作所をもつてモリブデン採掘や自動車工業に余暇を投じていたが、このごろはまた病院構内にも工場を建てて飛行機の製作を志していた。

博士は非常に鉄に対する造詣が深く、博士に私淑した人は「鉄に興り鉄に亡びた」とまでいつているくらいだつたが、たまたま富山県剣山にモリブデンを発見したのが動機で、これを採掘して剣山所在の県名を冠した富山工業所内に熔鉱炉を築いてモリブデン・スチールを鍛造していた。そしてこれの利用厚生から自動車や飛行機製作に目をつけたものであつた。

飛行機体はモーリス・ファルマン式で、病院構内の機体工場で造りはじめ、発動機もやはり陸海軍現用のルノー式七〇馬力を富山工業所で製作し、この時、既に九分通り成功していた。

博士をめぐつてこれにたずさわつている人は長沼工学士、山田米太郎技師、東京帝大を出たばかりの原愛次郎工学士、佐々木利吉工学士（後に航空局航空試験所長）、前に小記した飛行機研究家の宗里悦次郎氏ら多士済々で、その他まだ在学中の岩下子爵、安場男爵の子息、藤沢威雄氏（後に企画院科学部長）らの新進気鋭も集まり、また早くも飛行家を志願して日本橋本船町の砂糖問屋の息子根岸錦蔵氏（後に一等飛行機操縦士、中央気象台三保出張所主任）が助手になつて働いており、岸博士は東京府下に敷地を物色して工場建設と飛行場の計画を進めていた。

さきに満鮮の旅から帰つた高左右氏は青島戦役に際し、陸海軍航空部隊の翼尾（きび）に附して多少とも何らかのお役に立たんものと志し、陸軍省へ従軍許可を願い出たのだつたが、未だその必要なしとの理由で聞き届けられなかつた。そこで再び内地に翼を張つて十月二十四日、山口県福山に飛行会を開き、午前八時十五分から開始して二一分を飛び、午後は四時から歩兵第四一連隊の射撃演習に参加して模擬爆弾投下に興趣を湧き立たせ、二〇分三〇秒を飛行した。

翌二十五日も同様、午前午後一回ずつ各二〇分間を飛行し、某商店の景品券を散らして観衆の熱狂に答えた。

この日、坂本寿一氏も奈良朝報社主催で奈良練兵場で飛び、歩兵第五三連隊の三個中隊の射撃演習の中心となつて午前九時十八分から約一〇分、午後は三時半から六分間を飛び、翌二十六日は午前十時過ぎ、会場上空で旋回飛行を続けて七分間、高度四〇〇㍍、午後は四時ごろ、再び七分余を秋寂の古都上空に飛んで、ようやく氏もまた円熟の境に達しつつあるかに見えた。

これら各地に飛ぶ民間機がほとんど皆、朝一回飛んだ後、夕刻近くまでの長い間を空費して観衆を飽かしめるのは、日中どこでも四ないし六、七㍍の風が出て、弱馬力の飛行機ではよくその風力を制し切れず、いつも風に負けて朝早くか、夕方近くでないと飛び出せないのであつた。

まだマイクロホンの設備もないから、広い場内に向つて飛行機の説明も講演も出来ず、時々発動機を鳴らして見るだけで、飛ばない間はずいぶん退屈なものであり、暑いにつけ、寒いにつけ、ほこりつぽい原つぱだけに観衆にとつては相当難行苦行の一日でもあつた。

それでも飛行機というと、近在誘い合わせて遠くから暗いうちに弁当持ちで集まつて来るのだから、それを考えると飛行家も少しくらい無理をしてでも飛びたくなるが、肝心の発動機が中々いうことを聞かず、風は無心に吹いて徒らにいらいらさせるばかりであつて、不惜身命を気負う飛行家も常に主催者と見物の間に立つて人知れぬ苦心をしたものである。

話は少しさかのぼつて男爵園田孝吉氏の長男武彦氏がこの春ごろ、イギリスから帰国したが、その留学中、飛行機に関心をもち、機体を設計製作してグリーン式発動機五〇馬力を装備し、一時は操縦の練習にまで入つたのだが、にわかに東京の厳父から禁じられて断念し、発動機をもつて帰国したのである。

それを聞いて飛行協会の磯部技師が、この発動機を借りて練習機を製作しようとしたが話がまとまらず、またそのことを伝え聞いた鳥飼繁三郎氏が「耳よ

りな話だ」と園田武彦氏を説き伏せてようやく手に入れ、発動機払底時代に鬼の首でもとったように大よろこびで稲毛へ駆けつけた。そして白戸氏と協同で志賀理学士設計の複葉牽引式を製作し、日本号と命名して、まず鳥飼氏自ら十月二十八日朝、稲毛海岸で試乗し、三〇㍍の高度に達して上空を三周し、上々の成績で試験飛行を終つた。そこで機体を担当した白戸氏と共用で地方巡業の約束が出来、しばらく鳴かず飛ばずの内地育ちの飛行家が再び外国帰りと競演する日が近づいたのであつた。



海野幾之介氏

帰国以来、西宮海岸に座りきりで飛行艇に手こずつていた海野幾之介氏は、さきの焼失機を再製して十月十二日、最後の運だめしに発動機をかけ、沖合目がけて滑走したが、高浪に襲われてまたも転覆大破し、海野氏は命からがら残骸にすがつて救助されたけれども機体の損害は意外に大きかつた。

失望やる方なく、血涙の苦心ももはや文字通り水の泡となり、ついに一度の快飛行も示さずして断念せざるを得ないことになつたのは、まことに気の毒であつた。

岐阜を済ませての帰途、星野氏は浜松の招きに応じて十月三十一日、同市練兵場で飛行会を催した。

夜来の雨で練兵場はしめり、発動機の調子も香ばしくなかつたが連隊から繰り出された多数の将兵や小学生らをまじえた数万の観衆を見るとじつとしていられず、午前八時二十分、氏は予定通り飛行を開始し、東北方に向つて約一〇〇㍍の高度で場外一周に移つた。するとはたして前夜の雨ざらしがたたつてマグネトの発火不良で、いきなり発動機がとまつてしまい、ここで覚悟の前とて直ぐ滑走に移ればいいものを、どうまごついたか、失速して横すべりとなつて場端の立木の上に落ち、機体は二つによじれて両翼とも粉砕され、星野氏はその下敷きになつて人事不省に陥つた。

しかし幸い生命に別条はなく、数日の静養で十一月五日、退院すると市の同情で戦勝記念同光館の一部を借りて修理に着手し、同時に連隊区司令官石井中佐、浜名郡鈴木郡長、浜松小西市長らの有志が第一七連隊の黒沢中佐を会長にして後援会を組織し、その再挙を助けてくれた。

このとき星野氏は、ちようどアメリカからの珍客に接して、どうしても東京へ帰らねばならぬことになり、修理は助手にまかせて急ぎ帰京した。

それはパナマ太平洋博覧会合衆国委員で、同会飛行部長のアーノルド・クラツクマン氏の来朝を迎えるためであつた。クラツクマン氏は明春、サンフランシスコで開催の同博覧会主催の世界一周飛行準備と調査のため、各地の着陸水地視察に本年初頭本国を出発したが、大西洋からイギリスを経てフランスに着いた時、欧洲大戦に会つたので前途を見越して即座に公式の資格を脱し、個人漫遊に早変りしての帰途、横浜に立ち寄つたのである。

しかも同氏は星野氏在米中の飛行学校の幹事であり、前に小記したようにずいぶん好意をもつて面倒を見てくれた義理があるので、星野氏としては黙つて放つておく訳にいかず、現在は既に私の旅行ではあるが一応、飛行協会に紹介して便宜をはかつてくれるように頼んだ。

飛行協会は博覧会事務当局からは何ら公報に接していなかつたが、さきの匿名外人の恩義もあり、ほかならぬアメリカの珍客とあらばずいぶん歓待もしようと十一月七日、細君同伴で横浜のグランド・ホテルに投宿したのを待つて沢柳主事が訪問した。氏はまずわが国民間航空の現状を述べたあと、今回の来朝については出来るだけの便宜をはかる旨を告げると、クラツクマン氏は大いによろこんで今度の旅行の使命や世界一周飛行計画について大体、こう語つた。

「本年初めサンフランシスコを出発し、合衆国諸州及びカナダを巡視してラブラドールからグリーンランド、アイスランド等の着陸水地点を視察し、イギリスに入つて政府の援助によつて諸設備及び調査上に多大の便宜を得た。就中同国海軍が一水雷艇を提供し、海岸の着陸水地点の視察に便宜を与へられたのには感謝した。次いでフランスに渡り、大統領ボアンカレー氏に面謁し、その援助に依つて調査を進めんとした際に大戦乱の勃発

にあい、自後ドイツ、ロシヤに入国することが出来なくなり、残念ながらイギリスに引返して便船を得、目下、本国に帰航の途中である。計画中の世界一周飛行は一九一五年五月、サンフランシスコ博覧会場内の飛行場を出発して東方合衆国諸州を経、英領カナダ、ラブラドールを飛行して大西洋に進み、グリーンランドからアイスランドを経てイギリスに入り、フランス、ドイツ、ロシヤからシベリヤを越へ、ウラジオストツクから日本海を横断して東京に入り、更に千島列島、コマンドルスキー島に渡り、ベーリング海峡よりアラスカ、英領コロンビア州を経てサンフランシスコに帰る航空路で、この間に約二十余個所の着陸地点を予定し、燃料、予備器具修理材料等を準備する方針である。飛行日数は九〇日以内とし、同期間中、最少日数でサンフランシスコに帰着したものを優勝と見なし、使用機は動力を用いて飛行するものならば飛行船、水上機、陸上機、また飛行艇たるとを問わず。しかし欧洲大戦が今日まで終結しない点及び余の視察調査が未了である点等から、この競技を来年の博覧会々期中に挙行することは恐らく不可能であろう。その場合は一九一六年五月に延期される。何となれば世界各国とも例年冬期間は天候や気流が概して飛行に適しないからである。競技賞金は博覧会支出の一五万ドルのほか、一般個人または団体の寄附が同額以上に上るものと予想されている」

翌々日、クラツクマン氏夫妻は上京して帝国ホテルに室をとり、飛行協会は日疋、倉知両理事も忙しいのでもつぱら沢柳、星野両氏らがついて紅葉館、帝国劇場、三越などに案内し、おりから青島陥落祝賀の提灯行列に賑う帝都見物を初め、陸軍大臣の許可を得て所沢飛行場を参観、また東京の着陸地として飛行協会格納庫のある青山外苑などを紹介した。

すると「日本人が日本産の材料のみで製作した飛行機は、よく欧米のそれに劣るところなきのみならず、その実質の堅牢で確実なことは実に驚き入つた次第である。格納庫の如きもアメリカでもしばしば大風のために破壊されるが、この（青山外苑所在のもの）格納庫の如きは如何にも堅牢で、工事もまた、はなはだ美しい」などとお世辞をいつて十四日朝、出帆帰国した。

飛行協会が「何かお土産に希望があるか」と尋ねると、細君の好みで紅茶模様の煎茶道具に茶たく六個を添えて贈つた。

また同氏は阪谷東京市長宛のサンフランシスコ市長の紹介状をもつていたので、それを郵便で送つて敬意を表し、阪谷市長は返礼に書籍を贈り、秘書を横浜に見送らせた。

帝国ホテル滞在中、沢柳主事の斡旋で都下新聞記者と会見し、東京朝日、東京日日、国民、万朝及び時事新報の各社航空担当記者が集まつてインタービウした。その席でクラツクマン氏は飛行協会の国際航空協会加入をすすめ、その際は及ばずながら日本の協会のために犬馬の労を執ることを約束した。

こんなことで星野氏は一週間程留守にした浜松に帰り、飛行機の修理を急いだが、そのうちに同市有志の二、三から勧められて、浜名湖畔に水上飛行学校の設立を思いつき、「上の方から話をもつて来れば必ず成功する」という話を真にうけて、飛行機をそつちのけに県知事へ持ち込む材料蒐集のために東京で奔走した。

このころ、高左右氏は山陰地方を志し、十一月八日、鳥取市で大阪朝日新聞社支局後援のもとに同市練兵場で午前八時半から大円を描いて一三分間を飛び、午後は四時半から歩兵第四〇連隊の中隊と協同して例の射撃演習の中心となり、五〇〇㍍の高度で一〇分間を飛行して無事終了した。そして引き続き米子、松江市を巡訪する予定だつたが鳥取市の経験もあり、十一月の山陰地方は最も気流が悪く、はなはだ不適当なので来春を期して関西に立ち帰つた。

（九）帰還部隊を迎えた追浜飛行場

近畿地方特別大演習に気球隊作戦――プロペラー飛散の珍事故――第三期操縦練習将校の野外飛行――井上仁郎少将、安達海軍中尉帰国――海軍購入の諸機材――追浜出征部隊の帰還――新年度の予算不成立――

考案飛行機の新傾向

所沢と追浜の留守部隊は、青島の戦果に呼応して明け暮れ負けず劣らずの練習と研究に日を送つていたが、所沢ではドイツから新帰国の岡大尉が新風を吹き込み、沢田中尉はもつぱらモ式の機体製作の指導監督に忙殺されていた。その間、吉永吉次歩兵大尉、藤本恒治砲兵大尉が偵察術練習将校として入つて来ていた。

操縦三期生の中村順太郎中尉以下も既に単独飛行に移り、近く近畿地方に展開される特別大演習に参加のため、隊長代理中柴末純少佐指揮のもとに各方面への野外長距離練習が連日のように繰返されていた。

たとえば十月半ば、八王子、厚木、藤沢、横浜を経て東京代々木練兵場から所沢に帰る一四〇㌔二時間にわたる敵情偵察演習をはじめ、引き続き所沢を中心として川越、大宮方面、国分寺、荻窪方面、八王子方面、入間川、青梅方面と放射線の同乗飛行に好成績を上げ、更に翌日は千葉県下志津の砲兵射撃演習に参加して二日がかりで弾着の観測に従事し、往復とも東京の上空一、〇〇〇㍍を飛んで全機帰還した。

また二十四日朝には地上あるかなしかの軟風に乗じて久しぶりに気球をひき出し、益田大尉のほかに藤本、吉永両大尉同乗して野外視察の途に上り、南東方に自由飛行しながら六〇〇㍍の高度に達し、正午横浜近郊金沢に着陸した。

この時分、東京砲兵工廠でかねて苦心製作中だつた爆弾七サンチのものが出来たので、その実験に井上中尉操縦のモ式に藤本大尉同乗、爆弾を携えて離陸、本省からは島川兵器局長らが立ち会つた。

爆弾をかかえたモ式は五〇〇㍍の高度から飛行場中央の目標に一、二個ずつ連続投下を繰返せば、強烈な爆発音をこだまして黒烟濛々とあがり、見るからに威力を確信させるものがあつて、これで命中さえすれば効果一〇〇パーセントが予想された。

特別大演習に出動の飛行機はモ式一一号から一四号までの四機で、侵入軍と国防軍に分れて二機づつ配備し、前者の指揮官は中柴末純少佐、後者は杉山元少佐、配属将校は岡大尉をはじめ、沢田、伊藤、井上中尉及び中沢少尉のほかに補助搭乗者として三期将校の全部が加わり、中田、坂本両中尉が所沢に残留して、これらの総指揮には井上工兵課長が補任された。

そこへ信号用の気球もまじつて連日の練習中に機材、部品の輸送を終り、先発隊も十月末までに全部、演習基地に到着した。

それから今年は飛行機射撃砲一門を参加させるが、これはさきに富士の裾野で試験し、その後、改良を加えたもので、すなわち高射砲の前身である。

大演習は十一月十四日から彼我の状態に入つたが、中柴少佐の侵入軍はモ式一一号に沢田中尉、一二号に井上中尉を専属させ、これに予備として中村、瀬戸両中尉、能見、水田、武田、加藤少尉が配され、杉山少佐の国防軍は一三号附を伊藤中尉、一四号附を中沢少尉とし、予備には伊庭、岩富両中尉、田中、足立、川上、荒瀬少尉が編成されて、岡大尉は統監部附となつた。そして侵入軍は城東練兵場を、国防軍は深草練兵場を基地として対峙（たいじ）し、十五日早朝に至つて戦機正に熟した。

まず侵入軍の沢田中尉は偵察将校吉永大尉同乗の一一号機を駆つて基地発、五、六百㍍の高度で茨木方面に向い、国防軍の兵力、布陣などを偵察して伊丹東方の箕輪から前進基地の豊中運動場に着陸、直ちに高槻方面の敵状偵察命令に接して時を移さず東方に没し去つたが、国防軍側の二機も豊中上空を偵察して飛び去り、その中沢少尉操縦、川上少尉同乗の一機は大阪南方を通過しつつ侵入軍の行動を偵察して根拠地に向つたが、前日来の天候回復せず、高度五〇〇㍍以上には一五㍍の風が吹きまくつていた。

深草練兵場にかまえた国防軍基地でも、モ式一三号に伊藤中尉と偵察の藤本大尉が搭乗して雨をついて出動し、男山八幡附近から向日町方面に飛ぶと、はからずも敵の一機に遭遇したので折返し根拠地に帰つて報告筒で敵機の襲来を警告した後、敵を追尾して茨木町方面に向つた。

敵機襲来の報に接した国防軍基地では六名の兵士を散兵させて射撃の用意をしたが、敵は既に雲間に没し去り、一三号機もこれを見失つて、そのまま索敵行動に西へ、南へと馳駆した。これに続いて中沢少尉は川上少尉と帯同して一四号機で出陣、堺方面の敵情をうかがつた後、予定の高槻町附近の仮根拠地に着陸した。

やがて伊藤中尉の一三号機が帰来し、「二時間余り飛んで来たが、雨と霧で空中一帯は黒色だつた。操縦、偵察ともに困難でほとんど方向を見定めることすらむずかしかつたが、御野立所の上空で侵入軍の一機と出会い、しばらく追いつ追われつした。男山八幡附近では非常な悪気流に翻弄され、高槻から茨木の間ではまたひどい豪雨にたたかれて九〇〇ないし一、〇〇〇㍍の高度で相当苦しかつたが、幸い敵の砲、歩兵の行動その他が偵察出来たときはうれしかつた」と語つた。

午後四時、侵入軍の井上中尉は一二号機に中村中尉同乗、城東練兵場を出ると生駒山麓から中垣内、宇治、醍醐を経て一、二〇〇㍍の高度で逢阪山を偵察し、京都、伏見、山崎、高槻、茨木を経めぐりつつ中垣内で報告筒をおとして第一一師団の先頭と連絡をとり、横大路村では西進中の二大隊の歩兵を発見、大山崎東方では輜重車輛、安満と梶原間で退却中の歩兵二大隊を認めて敵の破れたことが読みとれた。また富田村を東進する大部隊があつたが、彼我の識別がつかず、ただ敵の主力が西国街道を、一部は前島街道を、また二個中隊は淀川右岸を退却中であることが観取された。

かくて十七日午前九時、第一次演習を終了して第二次に入り、侵入軍基地は住吉の西方埋立地に移されて同夜は露営したが、飛行機に対する設備は、㈠、操縦桿と転把を座席の前方横木へひもにて縛り、動かざるようにする。㈡、框の形に合わして作つてある防水布製おおい布で発動機もろとも包む。㈢、螺旋機（プロペラー）も前項のように包む。㈣、左右前脚の下部を前橇とともにひもにて連繋し、その端（はじ）をゆわえて杭へとる。杭の位置は橇の外方一㍍内外とする。㈤、下斜繋材の前橇接合より外方一㍍にある杭へゆわへて綱をとる。㈥、張出部前後柱の脚を連続し、二本の杭へゆわえて綱をとる。㈦、後橇の根を左右ともに連続し、外方約一㍍にある杭へゆわえて綱をとる。という込みいつた方法である。

最終日十八日朝の両軍の態勢を偵察したところによると、侵入軍は大阪市南方の猪飼野、桑津、田辺、寺岡に第一線を張り、国防軍は中川、平野、矢田部、庭井附近に正対して歩、砲兵約二個旅団が圧迫しており、彼我の砲声漸次熾烈となつて来たので、侵入軍の沢田中尉は吉永大尉同乗、一二号機で敵線視察に飛び出せば、両軍の主力が今正に突撃に移らんとする緊迫の態勢下にあり、すなわち一二号機は軍司令部へ報告筒を投下して帰つたのを最後に午前十時、大演習はここに今年度の幕を閉じたのである。

航空部隊は、その根拠地でそれぞれ機材その他の梱包や輸送準備をすませて二十三日夜、全員所沢へ帰着し、再び練習一途の道にかえつたが、有川隊長以下、青島からの凱旋部隊は労山湾を十二月二十四日発の情報がはいつたので、所沢町では師走の年末景気に拍車をかけ、駅頭の飛行場通り入口に大アーチをたてる計画など、歓迎準備に浮き立つていた。

またこの時、今春来、ヨーロッパ諸国の航空界視察に出張中だつた井上仁郎少将が、ベルリン滞在中に大戦にあい、早々にカバンを整えてシベリア経由帰国し、十一月三十日、所沢に入つたが、取り巻く記者団に「あちらの戦線でも飛行機の偵察効果は一〇〇パーセントである。ベルギーとフランスの国境で彼我対峙して動かないのは空中監視の効果である。爆弾ははじめ一〇㌔ぐらいのものだつたが、最近は一五㌔になり、飛行船は六〇㌔のものを搭載している。ツェッペリンのロンドン空襲に対しては十分な防備をしており、市民は比較的一般に沈着である」と語つた。

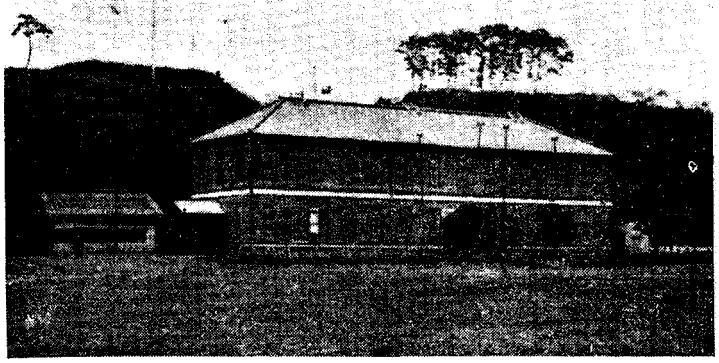
すると十二月十四日朝、まだ見ぬ珍しい事故が起つた。朝九時、中沢少尉は会式機で飛行場附近を飛んでいたが、三〇〇㍍の高度で突然大きな響きをたててプロペラーが飛び散り、途端に機体はがくんと前のめりしたので、それと気づいた中沢少尉は直ちに空中滑走に移り、無事着陸したが、何しろはじめての事だつた。原因を調べて見ると、脚部の張線が切れてプロペラーに巻きついたため、シャフトを根元から折つてしまつたもので、きわめて単純なことだつたが、一時は乗つている本人はもちろん、見ている人達もきもをつぶした。

それから一週間程して三日間にわたる三期将校の野外練習がはじまつた。

第一日は中田、中村、伊庭、岩富各中尉がモ式九号と一二号を交互に使つて中田、中村両中尉は入間川を経て川越をまわり、伊庭、岩富両中尉は国分寺から田無をまわつて帰るコースを午前八時二十分から開始した。大体教官の訓示

通り八〇〇㍍の高度で四〇分ないし五〇分の飛行で帰着し、二日目には川越コースを瀬戸中尉、田無コースを田中中尉が飛び出し、次いで九時十五分、加藤中尉と足立中尉が同様のコースを飛行、三日目には天候が気遣われたが八時四十五分、能見中尉と川上少尉が強行先発し、強風と闘う難飛行だったが無事帰着、最後に武田（物治郎）少尉がひとり九時四十六分、川越方面へ飛び立ち、十時二十分、殿り飛行を終えて帰り、各機とも成績きわめて良く、既に来春の卒業飛行を待つばかりとなった。

そして歳末の日課練習は、これで打ち切り、学科研究、製作見学、自由飛行などに移った。



追浜飛行場の兵舎

一方、これまた主力不在の追浜では、もっぱら飛行機の増産に努め、長浦の造兵部ではファルマン式機体、造機部ではルノー式七〇馬力と一〇〇馬力発動機の製作に火花を散らしていたが、ようやく月二機の生産可能の域にまで達していた。同時に海外からの購入も頻繁で春以来、ファルマン式一〇〇、七〇馬力各一機、カーチス式九〇馬力二機、デペルデュサン式一〇〇馬力一機のほかに発動機だけを輸入した分はグノーム式一〇〇馬力三基、ルノー式七〇、一〇〇馬力各二基、ドイツからベンツ式水冷直立型一〇〇馬力一基、更にカーチス式九〇馬力八基で拡充のあと顕著なものがあり、花島、多田両機関大尉の出征後は山下機関少佐を主任に中島機関大尉、庄司機関中尉がこれら外国発動機の研究と製作に取組んでいた。

そこえフランスへ行っていた安達東三郎中尉が、戦火をあとにシベリヤ経由で十一月半ば帰国し、十九日には晴れの帰還部隊を乗せた若宮丸が沙子口を出帆して二十一日夕六時、佐世保軍港に錨をおろし、山内中佐以下一〇三名の元気な姿を迎えたのである。

追浜ではとりあえず簡粗な歓迎準備を整え、三十日朝十時、田浦駅着の部隊を式場に案内して万歳を三唱し、出陣の朝より一層元気な顔ぶれの揃った凱旋を心から祝し合い、全員思わず瞼の熱くなる瞬間が期せずして湧きあがった。やがて部隊は、そのままの隊形で、用意の汽艇に分乗、横須賀鎮守府に向い、伊知地司令長官に帰還の報告を行って心からねぎらわれ、午後二時半、わが家も同じ追浜に帰ると、それぞれ自由行動の許可がおりて一と先ず解散した。そして一週間後の十二月七日から再び訓練についたが、この日朝から北東の風強く、波が荒いので午前中は見合わせ、午後二時から井上大尉がデペルデュサン式単葉機に大崎中尉を同乗させて第一陣を開き、数旋回の後、横須賀軍港を見舞って凱旋艦隊に敬意を表し、同市街を横ぎって第三海堡方面から追浜に帰着した。

ファルマン式は金子少佐以下が実戦の体験を生かし、気を新たにして一層の励みがついたが、国産大型一〇〇馬力機の数もふえ、乗り心地もいいので戦後練習機のナンバー・ワンになった。部内ではこの一〇〇馬力機を、「あんどん（行燈）」と愛称し、これに親しんだ人たちが集まって「あんどん会」を結んだが、後にそれも耳ざわりなので素直に「ファルマン会」に改めたところ、カーチス組からくじようが出てあつさり追浜会と呼ぶようになり、追浜最初の飛行記念日十一月二日を、その日として因縁深い横須賀の旗亭小松や魚勝、たまには横浜金沢のあづまやなどで毎年一回、思い出話しにふける一夕を送っていたが、これは太平洋戦争末期まで続いていた。

さて十二月十三日、追浜では出征下士兵の家族三、〇〇〇名ばかりを慰問に招いて主客ともに上も下もなく歓を尽し、一つには将も兵も入りまじっての目

出たい帰還祝いだつた。

まず朝九時から飛行場前広場で下士兵一〇〇余名の撃剣から始まり、相撲、講談、琵琶歌の素人余興に時をうつし、午後一時からファルマン、デペルデュサン、カーチスの三種機をひき出して金子少佐らの先輩級がサーヴイス飛行して家族連に初のお目見得をした後、第一、第二格納庫内で賑かに饗応の宴を張つたのである。

ところが一夜明ければ山内中佐以下航空術研究委員にとつて大きな頭痛の種が降つて湧いた。委員間ではかねてから現在の制度を廃して独立航空隊の早期実現を計画し、約八〇万円の予算を編んで本省に提出していたがシーメンス事件以後、間のない海軍の予算編成上、到底おぼつかなきを知つて一年延期のやむなきに至り、あらためて今年度から一五万円増額の大正四年度分総予算二五万円を計上していたところ、はからずも年末押しつまつた二十五日、大隈内閣の下に帝国議会が解散されて予算不成立となつた。そこで今まで通りの一〇万円を踏襲するのでは施設はおろか、飛行機一台買うにも不自由なので責任支出か、あるいは緊急必要費として是非ともこの際、二五万円を臨時議会に要求せねばならぬのだが、そのいずれを選ぶかについて苦慮せざるを得なかつた。

これは陸軍でもやはり同じで既に前年度、独立部隊を標榜して二〇万円を増額しておいたが否決され、新年度にも計上したが経費の都合上、従来の三〇万円に対し、ごく少額の研究費がふえただけで今年もまた、独立刷新の夢は霧消したのである。

一体、臨時軍用気球研究会以来約五年間に、日本の国帑（こくど）が軍事航空にどのくらい費されたかを調べて見ると、大体二百六、七十万円である。これに対しヨーロツパ諸国ではドイツの二、八〇〇万ドルをはじめ、フランスの二、一〇〇万ドル、ロシヤの一、二〇〇万ドル、イタリーの八〇〇万ドル、オーストリーの五〇〇万ドル、イギリスの三〇〇万ドルで、アメリカは四〇数万ドルの支出である。そしてこれはヨーロツパの戦線に展開されている彼我航空勢力の比重が、よく如実に証明している。アメリカは別として一応、戦勝国のわが軍事費がこの調子では、当事者の焦慮と苦心の想像がつくのである。

航空機の発達は時計の分秒とともに進む感さえあるが、今年わが国で特許を得たものが五種ある中に、その四種までが安全性飛行機を考案している現象に興味がある。まずその一つは六月三日附、第二六〇五六号で特許された林口万次郎氏のマンジロ式安全飛行機である。つまり水陸両用機で三個の嚢状車輪の操作によつて陸上、水上を自由に滑走するのが特長で、その操作も頗る簡便なものである。次ぎは八月十四日附で特許された吉田米松氏の吉田式で、回転自由の両翼端に調整車をとりつけ、これをベルトか鎖で操作して両翼の傾斜を自由ならしめるのと上昇、下降、方向変換にも調節を与えて安定を保つ工夫である。さて第三はアメリカのアウグスト・アルブレヒト氏が七月十一日、日本の特許を得たのだが、複葉機の上下両翼端に数枚の小さな平衡翼を附備したもので、これがいわゆる自動安定装置となつて左右上下からの風圧、気流を意のままに流して水平位置に復元するしかけである。最後に十月二十六日附、第二六七五五号で特許された飛行機駛走装置の発案者もまた外国人で、イギリスのノーマン・シプソン氏である。この考案は機体と降着装置の間に激動を防ぐ緩衝装置をしつらえたもので、急降下着陸や凹凸場所の滑走を容易ならしめると同時に安全をねらつた発明である。

以上四つの実際的効果には疑問があるにしても、「いかにしたら飛べるか」の時代から、「いかにしたら安全を保てるか」に移行しつつあることを示している。

なおここに掲げたアメリカの人やイギリスの人は、それぞれ本国にいて、将来日本人の中から出るかも知れぬ同種の考案発明を防ぐための、あるいは特許権を守るためにわざわざ遠くからの特許申請である。

前特許局々長だつた中松盛雄氏の特許法律事務所の調査によると、わが国で特許を得た航空機の発明は既に百余件に達しており、しかもその半数は外国人であるというが、ありそうな話である。

(一〇) 総裁久邇宮邦彦王殿下

帝国飛行協会に久邇少将宮殿下総裁就任――支部長、支部副長委嘱――支部規則――「帝国飛行協会々報」創刊――華族会館で総裁推戴式――最初の令旨――大隈会長の演説――第一次寄附行為

皇族殿下を総裁に推戴するの飛行協会年来の宿願は、まず会長、副会長の就任、財団法人組織の完了を契機に、かねて宮内省に請願中だつたが、陸軍少将久邇宮邦彦王殿下が願いの趣き允許（いんきょ）あらせられた旨、十月八日附、同宮附宮内事務官東胤徳氏から内報に接したので阪谷副会長が参邸して御礼申し上げた。



久邇宮邦彦王殿下

世界各国のこの種民間団体の総裁や会長にはほとんど例外なしに皇族、王族、大統領を戴き、ベルギーの如きはアルバート陛下総裁親ら実務を督する熱心ぶりはうらやましいくらいのものである。

久邇新総裁宮殿下は、さきに故武石浩玻氏の乗機に「白鳩号」を命名され、ことに世界大戦における各国航空機の顕著な軍事的価値に目をとめられ、今度の請願に対しても一言のもとに快諾されたものである。

そこで早速、推戴式を挙行することになつたが同月二十八日、阪谷副会長は日定常務理事を帯同して麹町五番町の御殿にうかがい、協会の沿革、事業の経過、現在の情勢及び将来の方針などについてつぶさに説明し、殿下からいろいろご質問があつて別室で茶菓のおもてなしをうけた。

しかもこの日、全国の地方支部長と支部副長に対し、はじめて帝国飛行協会総裁の名をもつて嘱託の辞令書を発送せしめられたのである。

支部長は道、府、県知事、支部副長は同内務部長で、この初代支部長と支部副長は左の諸氏であつた。（上段は支部長、下段は支部副長）

台湾	内田嘉吉		
北海道	西久保弘道	堀内秀太郎	
樺太	岡田文次	堀信次	
青森	小浜松次郎	岩井敬太郎	
岩手	大津淳平	柿沼竹雄	
秋田	阪本三郎	名尾良辰	
山形	小田切盤太郎	相良渉	
宮城	俵孫一	鈴木邦義	
福島	太田政弘	財部実秀	
茨城	岡田宇之助	東園基光	
栃木	北川信従	森本泉	
群馬	三宅源之助	横田郷助	
埼玉	昌谷彰	阿部亀彦	
千葉	佐柳藤太	佐藤勧	
東京	久保田政周	石橋和	
神奈川	石原健三	木田川奎彦	
新潟	坂仲輔	平塚広義	
富山	浜田恒之助	飯尾藤次郎	
石川	熊谷喜一郎	夏秋十郎	
福井	佐藤孝三郎	松村才知	
長野	力石雄一郎	広瀬直幹	
岐阜	島田剛太郎	豊島愿	
滋賀	池松時和	佐竹義文	
山梨	添田敬一郎	鍋島織幹	
静岡	湯浅倉平	和田世民	
愛知	松井茂	湯地幸平	
三重	馬淵鋭太郎	堀内義次郎	

京都　大森鐘一　塚本清治
兵庫　服部一三　小島源三郎
大阪　大久保利武　木間瀬策三
奈良　川口彦治　岩田衛
和歌山　鹿子木小五郎　馬渡俊雄
鳥取　三松武夫　和田潤
島根　折原己一郎　手塚敏郎
岡山　笠井信一　道岡秀彦
広島　寺田祐之　西村保吉
山口　赤星典太　野口淳吉
徳島　秦豊助　川越壮介
香川　川村竹治　藤本元安
愛媛　深町錬太郎　前田秀実
高知　土岐嘉平　窪谷逸次郎
大分　黒金泰義　田中喜介
福岡　谷口留五郎　長野幹
佐賀　若林賚蔵　岩本康通
長崎　李家隆介　岡田忠彦
熊本　川上親晴　堀口助治
宮崎　有吉忠一　稲葉健之助
鹿児島　高田直一　服部教一
沖縄　大味久五郎　永田亀作

そして支部規則は、左の八条から成つていた。

第一条　支部ハ地方庁（台湾ハ総督府）所在地ニ置キ其ノ地方名ヲ冠称ス

第二条　支部ニ左ノ職員ヲ置ク

支部長　一名　支部副長　二名以内　委員長　若干名

事務ノ都合ニ依リ書記若干名ヲ置クコトヲ得

第三条　支部ニ三十名以内ノ支部評議員ヲ置キ支部長ノ諮詢ニ応セシム

第四条　支部長及支部副長ハ名誉職トシ会長ノ推薦ニ依リ総裁之ヲ委嘱ス

委員長及支部評議員ハ名誉職トシ支部長ノ推薦ニ依リ総裁ノ允許ヲ得テ会長之ヲ委嘱ス

第五条　支部ハ協会事業ノ協賛ヲ求ムル為メ委員長ノ下ニ委員ヲ置クコトヲ得

委員ハ名誉職トシ其ノ委嘱ノ手続ハ評議員ニ同シ

第六条　支部管掌ノ事項左ノ如シ

一、本財団の目的遂行ヲ図ル為メ広ク有志ヲ奨励誘導シテ協会事業ノ拡張ヲ図ルコト

二、会員ノ加入脱退及其ノ異動ニ関スル手続ヲナスコト

三、会員名簿ヲ備ヘテ会員籍ヲ明カニスルコト

四、入会金、年醵金其他ノ収入金ヲ収納スルコト

五、支部ハ其ノ地方ニ於ケル航空思想ヲ普及スル為メ民間飛行大会ヲ開キ若クハ其地ノ航空事業ヲ実施スルコト

但シ此ノ場合ニ於テハ予メ会長ノ承認ヲ受クヘシ

六、名誉職員カ協会用ノ為メ要シタル経費ハ之ヲ支弁シ又慰労等ノ為メ金品ヲ贈与スルコトヲ得

第七条　支部ハ醵集金ノ内ヨリ規定ノ経費ヲ控除シ毎月末日ヲ期シテ之ヲ本部ニ納付スヘシ

第八条　支部ハ会員ノ加入、脱退氏名表並ニ貸借対照表ヲ調製シ翌月五日限リ本部ニ報告スヘシ

支部設置とともにその連繋に必要であり、また会員といつても正会員に限り総会の議決権を有するというだけで、それ以外に何の特典もなく、極端にいえば入会金と徽章の交換で再び縁が切れてしまうような関係の改善を図るため、また一つには「会員相互研究ノ便利ヲ図ル」という寄附行為第一条の明文に照らしても、まづ手つとり早いのは会報のような機関紙をもつことであつた。

これには世良主事が「帝国飛行協会会報」の月刊計画を進めていたが、いよいよ十一月十日、菊版（今のA5判）九〇余頁の創刊第一号を発行し、一部定

価金一二銭で市井にも発売したが、重点は協会々員、地方支部及び関係官署などへの無料配布にあつた。

表紙は空を飛ぶ勝利の女神に配して、旭日旗を翻す飛行機を描いた田辺浦洗氏筆の四色刷りのものだつたが、「会報」と銘記してあつては販売上にも不都合であり、第三種郵便物の認可にも支障があり、要するに宣伝価値が少いという訳で、次号からは「航空界」と改題して出版法による学術技芸雑誌の届出をなし、なるべく一般向きの編集方針をとることになり、更に翌年一月号から四六倍版（今のB5判）一〇〇頁前後に拡大改装して一五銭に値上げし、都下五大売捌店と大阪朝日新聞社営業部を介して販売につとめた。

その会報創刊号の巻頭に次のような世良主事執筆の「発刊の辞」を載せたが、出したばかりの「会報」は途端に一号限りで改廃し、誌名が変つて早くも第二次的のものとなり、それも一年を経ずして廃刊、その後幾度びか出し、幾度びかやめ、あるいは他誌に依存したり、幾変転した飛行協会の機関雑誌ほど苦労したものはない。

「帝国飛行協会は我国代表的民間飛行団体として漸く内外の認識する所となれり。民間有志者の熱誠なる賛助を得るのみならず、政府及び行政庁に於ても多大の便宜を与えられ、会運日一日隆昌に向ひつゝあるは国家将来の為め大いに慶賀すべきの至りなりと信ず。惟ふに有史以来の世界的大戦乱に際し、我国が洋の東西に対し有する諸般の関係並に責任は頗る重大なるものあると同時に、将来に向つて我国民の奮励に俟つもの頗る多し。就中航空事業に至りては其の軍事に関するものと、民間に関するものとを問はず、到底欧米諸国と比較すべくもあらざる低能劣等の地位にあることを自覚せざるべからず。今に於て我国は官民一致、斯業の為めに其の進歩発達を図らざるに於ては悔を千載に胎すも及ばず、これ夙に有識者の唱導したる所にして本会の成立したる所以及び本会の目的並に事業ともに、この動機に原因するものなりとす。航空機は大戦に於て始めて実戦的洗礼を受けつゝあり。各国の勇敢なる操縦者並に看測手は分時に於て、この研究の好機を捕えつゝあり。思ふに各国航空事業に関係を有する者、恐らくは軍機の為めに其の意見及び研究の結果を公にすることを得ざるべし。然りと雖も頻々相次の諸般の報道に依り、一斑をもつて優にその活動の全彪を窺ふに足るものあり。吾人は今より戦後に於ける諸種の豊富なる経験に依り、確かに航空機の革新を為すべき一新時期に到着すべきを信じ、興味をもつて之を迎えんとす。加之航空機は独り最も優良なる戦闘武器たるに止まらず、運輸交通の方面に於て他に偉大なる経済的活動を為すべき新時期に到達することを疑はざるなり。吾人はこの予期する点に於て庶幾くは世界の趨勢に後れず、若くはこれに先たんことを期し、玆に本会の目的を繰返さんとす。本会の目的とは航空に関する学問及び技術の進歩を図ること、航空思想の普及、航空機の研究及び製作の奨励、航空者の養成保護及び奨励並に免状の交附、空中交通及び運輸の進歩発達を図ること其他必要なる諸般の行為即ち是なり。吾人はこの綱領の命ずる所に従い、漸次本会経営の許す範囲に於て諸般の具体的事業を実施せんことを声明す。

終りに臨み、特に篤志なる一外国人が本会に対し、多大の義捐を致したるに対し、吾人は衷心より謝意を表すると同時に、私かに我国現状に省みて忸怩たるものあり。敢て会員諸君並に有識者に告げ、其の奮励を望むや切なり。以て発刊の辞とす。」

総裁奉戴式は十一月三十日午後一時、日比谷公園前の華族会館で行われた。秋晴れの暖かい日で、陸軍少将の制服に勲三等旭日中綬章を垂らした日疋常務理事を初め、勲五等功五級の旭日章や金鵄勲章を飾つた磯部技師、眼疾で退役した勲五等旭日章の沢柳主事も海軍少佐の軍装がよく身について若々しく、大原主事もフロックコートに勲六等瑞宝章の略綬をつけて、「けうは飛行協会の観兵式だ」といいながら万端の準備に緊張していた。

定刻、総裁宮殿下には軽快な自動車で東宮内事務官、久遠御附武官に附添われて華族会館にお着、大隈会長、阪谷副会長以下、理事、評議員及び会員や来賓に迎えられ、会長先導、副会長扈従して階上の休憩室に入られ、会長、副会長お目通りの後、侍立して協会役員と会員有資格者及び来賓の奥保鞏、東郷平八郎両元帥、八代六郎海軍大臣、徳川頼倫侯爵、山根政次、一戸兵衛両陸軍中

将、菊池大麓、有地品之允両男爵、田中館、横田、沢柳博士、永江政友会幹事長、松田源治、望月圭介、田中隆三代議士らに謁見、終つて午後二時、開式振鈴と同時に大隈会長以下役職員、来賓一同定めの席に着いた。

すなわち阪谷副会長は、総裁宮殿下奉戴式の開式を宣し、殿下の臨場をこう旨を披露して一同起立、総裁宮には陸軍少将の軍服に大勲位略章をおびさせられて阪谷副会長の先導でお出ましになり、大隈会長以下、諸員の最敬礼裡に壇上に立たれて朗々、左の令旨を授けられたのであつた。

本会創始以来、内外ノ賛助ニ依リ業務今ヤ其ノ緒ニ就ケリ。惟フニ航空ノ事業タル世界ノ大勢ニ伴ヒ国運ノ進歩ニ及ボストコロ極メテ大ナリ。庶幾ハ諸子益々奮励之カ大成ヲ期セヨ

大正三年十一月三十日

帝国飛行協会総裁大勲位

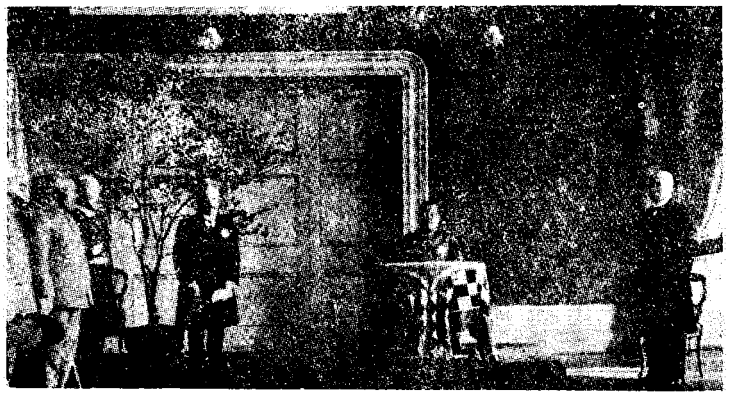
邦彦王

まことに画期的のお言葉ともいうべく大隈会長は秘書官に助けられて進み出で、荘重な口調で御答え申上げた。

本日、此ノ盛儀ニ臨ミ殿下親シク台臨、優渥ナル令旨ヲ賜フ、感激ノ至ニ堪ヘス、会長以下一同奮励、御趣旨ニ副ヒ奉ランコトヲ期ス。右謹テ奉答ス。

次いで海軍大臣八代大将が来賓を代表して、

殿下、本会総裁ヲ御快諾アラセラレ、本日御来臨ヲ賜ヒ令旨ヲ賜フ。一同感激ノ至ニ堪ヘス。奮テ益々航空事業ヲ盛大ナラシメンコトヲ期ス。



帝国飛行協会総裁推戴式（中央）久邇宮邦彦王殿下
（右）大隈会長（左）阪谷副会長その他来賓

かくて荘厳のうちに式を終り、殿下の退場をお送りして階下別室に移り、やがて殿下御臨席のうえ茶菓にくつろぎ、大隈会長、奥、東郷両元帥、八代海相らをそば近くに召されて航空事業に関し、種々ご質問、歓談せられた。

茶菓の宴後、大隈会長は得意の「あるんである」調の長講を試み、満場を少なからず感動させるものがあつた。

「諸君、欧洲戦乱は今や正に酣にして新たにトルコ国が加入した。トルコはマホメット教の本拠にして、その領土の大部分はアジアにあり。而して回々教信徒の矛（ほこ）を把つて起つに至らば、ここに一大宗教戦の現出を見るに至るであろう。トルコは既にロシアと砲火を開きたれば、ペルシヤがその戦乱の余波を蒙るべきは勿論、インドと雖もこれを免るることは出来ない。インドの大部分はイギリスに最も忠誠であるが、勢いの変ずるところ俄かに予断すべからざるものがある。従つて日本と雖も日英同盟の本旨により、或は出兵を余儀なくせらるるに至るやも知れず。今回の戦乱は世界的であるが故に、人類に対して無限の惨害を及ぼしたること殆ど言語に絶す。文明の大部分は今や破壊せられつつあり。この恐るべき惨害、この怖るべき教訓、如何にして平和を恢復し得るかは大なる疑問である。惟うに宗教的にも国民的にも再び復仇戦の現出すべきは今より予言し難からず。今日に於ける物質文明は、帰するところ兵器にとどまるというも敢て過言にあらず、余は思う。戦争の惨害は唯、この物質的文明の力をもつてのみ、これを後来に於て不可能ならしむることを得るものである、と。何故なら如何なる愛国心も、如何なる勇敢も巧妙鋭利なる兵器の前に起つことは出来得ないからである。惟ふに近代における攻城は地上戦であつた。この最も大規模なものが彼のクリミヤ戦争である。又近くは青島攻囲の如き、その主力は元より攻城砲なりと雖も、そもそも重なる根本の作用をなすべきものは歩兵の突撃、即ちこれである。歩兵の突撃は即ち地上戦である。水中に於ては潜航艇の活動するあり、空中においては飛行機及び

飛行船の活動するあり、所謂敵天上より来る。即ちこれである。余は又、平和協会々長の任にあり、在来主として精神上の方面より平和に向つて人心を動かすべく努めて来た。然り、而して物質的に戦争をして不可能ならしめ、その惨害を免れ、人類をして平和の域に導く所以の方便は、今や切に航空機の発達を措いて他にこれを求むべからずと信ずるものである。航空機は既に一、八七〇年、パリーの攻囲に於て勇敢にして愛国者たるカムベッタ氏によつて活用せられた。氏は所謂空船をもつて危ふき重囲を遁れ、即ち空気より軽き瓦斯の利用は夙にこの時代に於て研究実験せられたのである。爾来、学者及び実際家に於て軍事上、交通上並に経済上、盛んに研究せられて今日の隆盛を見るに至つた。航空機が偵察用に使用せられたることは多少これありと雖も、実戦に於て盛んに使用せられて実功を奏せるは実に今回の戦乱をもつて、その嚆矢とする。もし航空機の発達にして今一歩を進めしめば、大砲の威力も戦闘艦の威力も竟（つい）に何等の顔色なきに至ることは火を睹（み）るよりも明らかである。海上に於ては領海の関係ありと雖も、空中に於ては国境なしと信ず。空中に於ては旅行免状を要せず、これ列強等しく航空機の発達について殆ど全力を傾注するの所以である。

余はかかる偉大なる勢力を有する航空機が漸次発達を遂げるに至らば、人類は遂に平和の域に達すべしという予言をしたことがある。世人はこれを大言なりと嗤つたが焉（いずくん）ぞ知らん。この大言は遂に実現せらるるではないか。然らば即ち航空機の発達は国際間の大競争を惹起し、従つて挙国一致を見るに至るであろう。航空機の発達は国家の威力と利益との上に影響するところ尠からざるのみならず、人類平和の上に一大貢献をなすべきものたることを信じて疑はない。平和は商工業の母である。戦争は商工業の破壊者である。あらゆる生産、あらゆる富は戦争によつて破壊せられ、王侯の栄も陶朱の富も一夜にして乞食とならん。而してこの間、所謂社会主義の勃興せんとするの傾向なきにしもあらず、されば平和の下に働く平和は商工業の母なりといふべきである。航空機が平和の事業に対して斯くの如き重大なる関係を有するものたることを理解せらるる実業家諸君に於ては、出来得るだけの費用を投じて、その発達に助力を与えられんことを特に希望してやまざる次第である。

今回、畏くも殿下におかせられては、我が帝国飛行協会を統御せらるることと相成つた。航空界のため且つ我国将来のため感激措く能はざるところである。外国に於ては其の航空協会は殆ど皆、皇帝陛下御親率相成るか、皇族殿下、若くは大統領自らその任に当つている。而して民間の実業家はみな争うてこれに出資し、全力を尽してその盛大ならんことを奨励しつつある現状であつて、実例挙げて数ふるに遑がない。然りと雖も現今、航空機の発達は尚甚だ幼稚のものたるを免れず、吾人は尚多くの研究材料を見出すべきことを信じて疑はない。先般、匿名外国人某氏は我が協会に対し、拾八万円を寄贈して来た。この幼稚な発達をなせる日本人に対し、果して如何なる意味をもつて、かかる寄贈をなせしものか、尠くも航空機は日本人に於て必ず世界最上の発達を遂ぐべしとの考えに基くものであろう。果然航空機の操縦は勇敢及び犠牲の精神に富む我が日本人の特長と最もよく契合するものあり、日本人は一旦、国に緩急あり、起つて死生の巷（ちまた）に彷徨するに至らば、その勇敢巧妙更に驚嘆すべきものがある。現に今回の青島攻囲に於て、これを見よ。平素練習上に於ては屢々墜落することある飛行将校が、実戦に至つては海陸軍を通じ、曾て一隻たりとも災害を蒙らざりし一事は、実に特筆大書すべき事蹟ではないか。わが日本人が最も勇敢なりとの定評は過去の二大戦役は勿論、内国に於ける漁夫の冒険に徴するも甚だ明瞭である。空中征服に於て最も勇敢なるものが必ず最後の勝利を得べきことを信じて疑はず、これ断じて余の大言壮語にあらず、必然来るべき明瞭なる事実であるのである。これによつて思えば、わが殿下が統率せらるる帝国飛行協会の任務は決して軽からざるものがある。聊か以て所感を述べた次第である」

かくて午後三時十分、殿下には会長以下、一同お送り申し上げる中をご帰還なされ、来賓またそれぞれ退場してはじめて見る歴史的の一日をつづつたので

ある。

また大隈会長の演説も、前回地方長官会同の時より一層の積極性を増し、あたかも数十年後の今日を指摘したかのような新鮮味と洞察力を盛つた名演説であつた。

会長を送り出してから別室で評議員会を開き、阪谷副会長以下二五名出席、大正二年度の事業報告と会計報告の承認、正会員待遇の件などを議し、続いて本年度定時総会を開いて四六名出席、阪谷副会長が議長席について前通りの事業報告と会計報告、寄附行為の改正などを可決して散会した。

すなわちこの総会によつて、財団法人設立以来の懸案であつた寄附行為がはじめて確立されたのであつて、その歴史的な第一次寄附行為を記録しておくのも徒爾（とじ）ではあるまい。

第一章　総　則

第一条　本会ハ航空ニ関スル学術技芸ノ進歩発達ヲ計リ其ノ発展普及ニ必要ナル機関ヲ設ケ航空者ノ保護養成及ヒ奨励ヲ行ヒ兼テ会員相互研究ノ便利ヲ図ルヲ以テ目的トス

第二条　本会ハ帝国飛行協会ト称ス

第三条　本会ハ本部ヲ東京市麹町区有楽町壱丁目壱番地ニ設置シ必要ニ応シ各地ニ支部ヲ設ク

第四条　本会ハ総裁ヲ推戴ス

第二章　会　員

第五条　本会ノ会員ハ左ノ四種トス

一、名誉会員　会長ノ推薦ニ依リ評議員ノ議決ヲ経、総裁ノ免許ヲ受ケタル者

二、正会員　一時金百円以上又ハ十ケ年間毎年金拾弐円宛ヲ納ムル者

三、普通会員　一時金拾円又ハ五ケ年間毎年金参円宛ヲ納ムル者

四、賛助会員　一時金壱円ヲ納ムル者

第六条　航空事業ニ関係ノ職ニ在ル陸海軍将校同相当官及ヒ特ニ本会ニ対シ功労アリタル者ハ評議員会ノ決議ニヨリ正会員トナスコトヲ得

第七条　名誉会員、正会員、普通会員及ヒ賛助会員ニハ各一定ノ会員章ヲ交付ス

第八条　入会ノ拒絶又ハ会員ノ除名ハ理事会ニ於テ議決シ其ノ理由ハ之ヲ告知セス

第三章　資　産

第九条　本会ノ資産ハ会員ノ醵金、寄附金其他ノ雑収入ヨリ成ルモノトス

第十条　本会一切ノ経費ハ歳入金ヨリ支出シ其ノ剰余金ハ本会基本金ニ繰入ルモノトス

第十一条　本会ノ会計年度ハ毎年十一月一日ニ始マリ翌年十月三十一日ニ終ルモノトス

第四章　評議員

第十二条　評議員ノ定員ハ七十五名以内トス

第十三条　評議員ハ総会ニ於テ正会員ノ互選ヲ以テ之ヲ選挙ス

評議員ハ名誉職ニシテ任期ハ満二ケ年トス

第十四条　評議員会ハ会長ノ招集ニ依リ開会シ重要ナル事件ヲ議決ス

第五章　役　員

第十五条　本会一切ノ会務ヲ処理セシムル為メ左ノ役員ヲ置ク

会長　理事　一名
副会長　理事　二名
理事　十五名

第十六条　理事ハ評議員会ニ於テ評議員ノ中ヨリ之ヲ選挙ス

会長、副会長ハ理事ノ互選トス

理事ノ互選ヲ以テ常務処弁ノ為メ常務理事一名、財務理事一名ヲ置ク

第十七条　会長、副会長及ヒ理事ノ任期ハ満二ケ年トス

補欠ノ任期ハ前任者ノ任期ニ依ル

理事ノ任務終了ノ場合ニ於テ其ノ後任者ノ就職スルマテハ前任者ニ於テ其ノ職務ヲ行フモノトス

第十八条　会長ハ本会ヲ代表シ会務ヲ総理シ職員ヲ任免シ総会、評議員及ヒ

理事会ノ議長タルモノトス
副会長ハ会長ヲ補佐シ会長事故アルトキハ其ノ任務ヲ代理ス
本会ノ役員ハ総テ名誉職トス

第六章　総　会

第十九条　総会ニ於テハ正会員ニ限リ議決権ヲ有ス
第二十条　定時総会ハ毎年十一月之ヲ開ク、臨時総会ハ会長ニ於テ必要ト認メタル時、又ハ正会員三分ノ二以上ノ請求アリタル時之ヲ開ク
第二十一条　定時総会ニ於テハ理事ヨリ提出ノ前年度事業報告、前年度収支計算、財産目録、貸借対照表ノ承認決議、評議員ノ選挙並ニ其他ノ議案ヲ決議スヘキモノトス
第二十二条　総会ノ議事ハ出席会員ノ過半数ヲ以テ決シ可否同数ナル時ハ議長ノ決スル所ニ依ル
第二十三条　寄附行為ノ変更ハ総会ニ於テ出席会員三分ノ二以上ノ同意アルニアラサレハ決議スルコトヲ得ス
寄附行為ノ変更ハ主務官庁ノ認可ヲ受クルヲ要ス

第七章　附　則

第二十四条　寄附行為ニ附随スヘキ細則ハ別ニ之ヲ定ム
第二十五条　本会ハ財団法人トス
第二十六条　財団法人ニ組織変更ノ場合ニハ従前ノ理事ハ其儘財団法人ノ理事タルヘシ

附則にある「附随スヘキ細則」即ち会則は、まだ立案されていなかつた。

そしてこの前後における会員数は地方支部長や副支部長を除いて正会員一七八名、普通会員二七名、賛助会員六二名で、おもな正会員には伊沢多喜男（後に枢密顧問官）、浜口吉兵衛、若尾幾造、中村是公（後に東京市長）、柳生一義、久原房之助（後に逓信大臣）、安田善三郎、男爵藤田平太郎、阿部泰蔵、佐々木勇之助、工学博士桜井省三、志村源太郎、（後に貴族院議員）文学博士白鳥庫吉諸氏であり、理事には新たに海軍航空関係から軍務局の下村延太郎大佐（後に中将）が就任して陸軍の井上大佐と均衡を整え、技術委員中の郡山工兵少佐病没のため、中柴末純工兵少佐が補欠就任を見ていた。

やがて十二月七日、第三五回帝国議会が開かれ、間もなく衆議院の児玉亮太郎氏らがいよいよ、「航空事業補助に関する建議案」を提出する予定ときいて、飛行協会では沢柳主事、宍戸副主事が同志会、国民党及び政友会の各本部に幹部諸氏を歴訪し、現下日本航空界の実情と世界列強の大勢を具陳して了解を求め、また各地方支部の請求で大阪、愛知、福井、三重などに大原主事などが出かけていつて講演や会員募集事務について打ち合わせた。

(一一)　航空事業補助建議案、衆議院を通過

北京政府から飛行機注文――佐村氏の飛行紛擾事件――滋野男爵、フランスに従軍――星野氏の雪辱飛行――上諏訪の怪――野島、高左右氏の各地飛行――荻田氏の大阪・東京間飛行計画――沖野ヵ原飛行場を帝国飛行協会に委託――航空事業補助建議案、衆議院で可決――島津氏の発動機製作――新人小畑常次郎氏の飛行機製作――交戦各国の情勢と飛行新記録

時日は少しさかのぼるが十月ごろ、中国の革命政府から駐日公使陸宗輿（りくそうよ）氏に対し、日本の民間から新造飛行機一台を譲渡してもらう斡旋方を通じて来たので、同公使はかねて親交のある農商務大臣河野広中氏を訪ねて相談した。河野氏は偶然、都築鉄三郎氏のさきの後援会監事長であり、差しづめ都築氏を紹介し、陸公使からあらためて同氏に製作方を依頼した。

都築氏は一応承諾したが、技術者のいない所へただ一台造つて渡したところで、どうせこわすにきまつている。こわしたら修理のみちもつかず、みすみす困ることが分つているので、「飛行機一台のみならず、設計製作技術者を養成しておくのが将来のためであるから人を寄越しなさい」と献策すると、陸公使は「まことにごもつともです」とその旨、北京政府に伝え、やがて技術家と称す

る男が二人と通訳一名がついてやつて来た。

都築氏は飛行協会の青山外苑の格納庫を借りて従来の都築式単葉にニューポール式を加味した設計の単葉機製作に着手したが、外国からの注文は、さきの山田式飛行船に次ぐものであり、世間は案外広いものである。

この機会に飛行協会が労をとつて陸公使は所沢の気球研究会を一日見学し、中沢少尉操縦のモ式で一〇分間の空中飛行を体験したが、早稲田大学出身だけに滑らかな日本語で独得のお世辞をふりまいて帰つて行つた。

一方ではロスアンゼルスで飛行学校を計画しているうわさのあつた佐村福槌氏をめぐつて「ハワイ飛行紛擾事件」の報道が突然、内地にもたらされた。

事のてんまつはハワイ同胞の招請で十月半ば、佐村氏は機関士の板野初三郎氏を伴い、カーチス式八〇馬力牽引式複葉機を携えてハワイに渡り、布哇新報社、日布時事社などホノルルの五邦字新聞社協同後援で三十一日の天長節祝日を期して同市練兵場で飛行大会を開く約束が出来、知事マツカーセ氏の認可を得て準備に着手した。



佐村福槌氏

すると飛ぶばかりに支度の出来た大会前日の三十日になつて午後三時頃、同地警察署長ローズ氏からいきなり飛行認可の取消が通達されて来た。理由は「ハワイ全島の気流険悪にして飛行に適せず」というのだが、おりから日米間の感情が面白くない時だつたので、在留同胞はこれを不法圧迫とし「気流が険悪なのではない。ハワイ官憲の措置が険悪なのだ」とうつたえ、その夜、数十名が飛行場に佐村氏を囲んで強行飛行を勧めて動かなかつた。間に立つた佐村氏は翌朝、とにかく飛行機を格納庫からひき出して、そのまま観衆の縦覧に供しておいた。

はたして外字新聞は「知事の命令に服せず、佐村氏は昨夜、モアナルア・ボログラウンドを離陸してアメリカ海軍根拠地たる真珠湾上に周回飛行を試みたり。これ実に要塞地帯法違反にして国防上、ゆゆしき問題なり」と書き立てたので、さすがの佐村氏も恟慨し、邦字新聞も筆をそろえて、その余りにも無謀な捏造（ねつぞう）記事を激しく駁撃したが、もはやすつかりいや気のさした佐村氏は、税関長フランクリン氏の温情ある仲裁も断つて、早々にロスアンゼルスへ引き上げていつた。

この飛行差止めの原因が、そもそもアメリカの一将校による「軍事探偵」のひぼうから起つたことなので、穏健なフランクリン税関長が非常に気の毒がり何とかして飛ばせようと有力筋へ運動したのが、マツカーセ知事のかんにさわつて「知事の権威を毀損（きそん）するものだ」とおこり出し、とうとう知事と税関長のけんかにまで発展したという事件である。

佐村氏はこの後聞を風の便りに聞きながら、ロスアンゼルスで自動車学校主の小川喜平氏らと図つて飛行学校開設に奔走していたが、はかばかしくなく、間もなく同志の一人和歌山県人の南地よね子女史と結婚した。

南地女史は、わが国最初の女流飛行家を目ざして勉強していた人だが、結婚と同時に断念し、その後、この両人の消息は内地に全く絶えてしまつた。

そのころアメリカには坂田、浅川、井上、林、吉原清治、中村、西出清、山中忠雄、武市正俊、立石関二、中沢家康、立花了助氏ら多数がほとんどシーラー飛行学校に集まつて出たり入つたりしていた。

フランス方面には滋野男爵、千葉県人石橋勝浪氏らがあり、いずれもフランス航空隊に志願して従軍の許可を待つている時であつた。滋野男爵は飛行機を買つて直ぐ帰るつもりだつたところ、気が変つて従軍を志願したのだつたが、東京の屋敷にひとり留守を守る母堂のところへ届いた十二月三日附の手紙で、「いよいよフランス航空隊に参加することとなり、十一月三十日朝、ボルドーに着、十二月一日、陸軍省に出頭候処、翌二日、入隊の辞令をうけ、まづ同隊規定として一応ポーの歩兵連隊に入り、兵士として入隊、両三日経て後、陸軍少尉に任命せられ、ポー飛行場附を命ぜらるるの内命を受け申候。多年の蟄懐（ちつかい）こゝに達し、家門の武名をフランスの天に顕すも遠からざることを覚悟致し、愉絶快絶の至りに御座候。云々」と伝えて来て、元気な姿がまざまざと想像された。

かくて内地組、帰朝組、海外組の人達を数え上げると、民間も相当賑かな顔

ぶれとなり、ことに軍用機が実戦をくぐつて来て、ようやくものになりかかつている時に、狭い日本でもまだ飛行機を見ない地方が大部分で、そういう地方での有志の運動に拍車がかかり、各地の民間飛行会はまだ当分は衰えそうもなかつた。

これもその一つの長野県飯田町では、夏頃から話の起つていた官民有志や新聞記者諸氏の希望がまとまつて内地組の白戸氏が招かれ、鳥飼氏と協同新造の日本号をもつて出かけていつた。

十一月十四日から五日間、飯田町の長姫神社境内でまず飛行機展覧会を開催し、同町松尾村地元の天竜川原が飛行場にあてられて二十一日午前十一時十分、気づかわれる風をついて離陸し、一〇〇㍍の高度で川の流れに沿つて約五〇〇㌔ばかり飛行したが、いかにも南風が強くて旋回も出来ぬので、出直すためにいつたん着陸すると、だせいで川中にすべり込み、車輪を流れに払われて転覆し、白戸氏は濡れねずみではい上つたが上翼と前機を一本折つたので修理のため延期して二十六日、再開した。

午前十一時三十六分から、三〇〇ないし五〇〇㍍の高度で喬木村、松尾村、飯田町、上郷村一帯に大円を描いて飛び、五分間後、今度は無事川原に着陸した。

午後は一時から白戸氏成功祝賀の記念品贈呈式があり、式後、再び飛行を開始して六〇〇㍍の高度で上郷村から飯田町三霊神社の上空を訪れ、会場に帰つて波状飛行などを見せて七分間で着陸、更に同三時から三回目の飛行を奮発して主催者に感謝されて同地を引き上げ、次ぎの約束地上諏訪に赴いた。

この時、福島県郡山町では有力者橋本万右衛門氏が会長となつて北海道からの帰途にある野島氏を招き、二十八、九日、隼鷹号で飛行会を催したが初日は吹雪のため地上観覧にとどめ、時々発動機をかけて説明し、二十九、三十の両日、雪あけの快晴下を午前午後数回にわたつて縦横に飛び、福島県下最初の飛行を終つて関西方面へ帰つた。

日を同じくして、さきに浜松で大破を喫した星野氏が新機の試験飛行を終えて三十日、浜松、舞坂、弁天島の三角飛行を志して浜松練兵場を出発し、同市の上空を一周後、浜名湖畔を縫つて十数㌔を舞坂に出で、大円を描いて弁天島に移り、その上空を横ぎつて浜松に帰り、前の失敗を美事に雪辱して同市民の後援に酬い、午後も同市上空を飛んで名残りをとどめた後、次ぎの契約地福井市へ向つた。

福井では北陸評論社主催で市外九十九川原に陣取り、十二月十日朝から飛行を開始し、二〇〇ないし二五〇㍍の高度で一〇分間にわたり、約十五、六㌔を快翔して着陸し、十二日まで三日間の飛行会を無事故にすませて帰京すると、浜名湖の水上飛行学校設立の奔走を開始した。

この時分、長野県上諏訪では白戸氏を囲んで大もんちやくが起つていた。事の起りは主催者の同町有志が衣の渡川附近田地五万坪を飛行場区域として、その東方に一〇〇坪の格納庫を建て、幅約五五㍍、長さ約二五〇㍍の滑走路を造つて十四日午前九時から飛行開始という段取りになつた。

ところが白戸氏が搭乗して滑走するが不思議と離陸しない。発動機を全開にして繰返しやつて見るが、一尺と浮き上がらない。三度目もフル・スピードで滑走路の先端まで走つたがついに離陸せず、白戸氏初め附き人一同、首をひねつて考えたが、さつぱり分らない。しかたがないから主催者には気の毒だが飛行不能を宣言すると、果たして主催者は三、五〇〇円もの巨費を投じて土地を整備した損害もあり、まず白戸氏に前渡しの飛行実費と礼金の一、七〇〇円を返してくれと迫つて来た。観衆は観衆で観覧料を払い戻せと騒ぐ始末に一時は大混雑を呈し、この分では人も飛行機も無事には済むまいと思つたが、仲に入つてくれた人もあつて、どうやら話をつけて引き上げるには引き上げたものの、「どうして離陸しなかつたか」を考えると、口惜しいやら不思議やらでいたたまれぬ思いだつた。

稲毛へ帰り着くのももどかしく、荷が着くのを待つてて組立て、早速飛んで見ると何のこともないので、上諏訪の難儀がいよいよ不審の種となり、「こんなわからんことはない」と、疑問はいつ晴れるとも知れなかつた。この話をかねて聞いていた伊藤音次郎氏が、後年水上機をもつていつて、「大したことはあるまい、飛ぶよ」とばかりに諏訪湖の真ん中で滑走したが、これがまた轍(てつ)を

ふんでどうしても飛ばずじまいになり、かさねがさねの失敗に「上諏訪というところは、どうもおかしい」と話がきまつた。が、それもそのはずで、同地は海抜五、六〇〇㍍あり、気圧の関係で弱小馬力機では浮揚力がつかないことがわかつて「ははあ、そういうものか」と大笑いになつた。

十二月十五日、野島氏は滋賀県綾部町に飛行会を開き、午前十一時、一〇〇㍍の高度で五分間を飛び、午後は二時半から再び二〇〇㍍の上空を一〇分間にわたつて附近一帯を飛んで閉会し、引続き舞鶴で十九、二十両日、同地海岸で水陸両面から入りまじる悪気流中を午前午後一回ずつ飛んで逃げ帰つた。

また高左右氏も二十四、五両日、丹波篠山で飛び、午前九時十五分から同町上空に8字形を描いた後、歩兵第七〇連隊中隊の一斉射撃に対し、爆弾投下演習を行つて一六分間の飛行で着陸し、午後は三時半から再び一三分間を飛んで第一日を終り、翌日は午後一時四十五分、篠山町上空に自由飛行して一三分間で着陸、同氏今年棹尾のはたらきをすました。

暮れもおしつまつた二十五日、荻田常三郎氏は東京駅へ着いた足で飛行協会を訪れ、「明春一月早々大阪・東京間を飛行するから、その節はよろしく頼みます」と、申し入れ、大原主事の介添で日本倶楽部に阪谷副会長を訪ねた。

阪谷男爵は「それはまことに大壮図で、切に成功をお祈りする。これが出来れば正にわが国の新記録であるが、設備万端に遺漏なきよう、暴虎憑河（ぼうこひょうが）の勇をふるうことなく十分熟慮研究のうえ、決行していただきたい」と述べ、荻田氏も慎重事にあたる旨を答えて辞し去り、東京の着陸場青山外苑を視察して協会格納庫を検分した後、夕方の汽車で忙しげに立つて途中、静岡、名古屋の中間着陸地を調べながら帰つていつた。

八日市における翼風飛行学校や沖野ヵ原一五万坪の飛行場建設運動は前に小記したが、その後、池松滋賀県知事を筆頭に有志七三四名の話はまとまつたものの、さて神崎、蒲生両郡にまたがる中野、玉緒、御園三村と八日市を含む沖野ヵ原を飛行場にまで仕上げるのは容易ならぬ事業とわかり、むしろそのまま帝国飛行協会に提供して同会滋賀支部で建設するという評議に変更したので、飛行協会から大原主事が出向いて種々協議をとげた。

その結果、翼風飛行学校設立期成同盟会は飛行協会滋賀支部で経営することになり、県有志の間では更に一五万坪を三〇万坪に拡張するの相談が決定、十二月二十日附、八日市町長横畑耕夫、御園村長安村七左衛門、中野村長前川覚太郎、玉緒村長日永権右衛門四氏から池松支部長宛、左の申請書を提出した。

「這般滋賀県神崎郡八日市町附近沖野ヶ原へ飛行場設置致度に就ては気流其他の関係等、実地御調査相成度、関係町村長以連署此段申請候也」

また副申書として「本年十月二十二日、民間飛行家荻田常三郎氏は八日市町附近沖野ヶ原に於て飛行の結果、気流略調にして其他の関係も最も飛行場設置に適当の趣、加ふるに同地附近は土地平坦、高燥なる林野にして耕地を用ひず、優に数十万坪を得るに難からず、其の土壌は瘠地にして植林に適せざるをもつて、従つて代償価格も頗る低廉なるのみならず、四囲の交通至便なるは最も飛行場として好適の場所と相信じ、別紙申請書提出致候次第に付」云々とあり、琵琶湖を距る三里、附近には近江鉄道、湖南鉄道などの便もあり、きわめて適当であることがうなずけたのである。

後年、陸軍の八日市飛行場を成したのは、実にこれが端緒であつた。

前に小記した第三五回帝国議会は十二月七日、開院式が挙行せられ、翌八日、大限首相以下の施政方針演説後、議会劈頭、児玉亮太郎ほか三氏によつて「航空事業補助に関する建議案」が提出された。

これまでも軍事航空に関してはしばしば議会の問題となり、また前年度には民間飛行家保護奨励案が出て、陸軍当局から一蹴されており、今夏六月には飛行協会阪谷副会長から請願書も出ているが、今度は欧洲大戦における航空機の活躍と欧米民間航空の発達、青島で揚げた陸海軍機の戦果などから推して、航空日本将来のために、この機会に最も真摯（しんし）に検討されねばならぬことであつた。

同建議案は、「航空事業は近頃、益々列強の注意する所となり、独り軍事上の予算に多大の費目を計上するのみならず、民間斯業に従事する団体、若しくは個人に対し、多額の補助を与へて其の発達を奨励せり。我国に於ても航空事業は今や朝野の注意を喚起するに至りしと雖も、その発達の程度甚だ遅々たるの

憾（うらみ）あり。この際、政府は宜しく航空事業を軍事当局者にのみ委することなく、盛んに民間に於ける斯業を奨励保護するの目的を以て、遠かに国庫補助金を支出するの方法を今期議会に提出せられむことを望む。右建議す」であり、衆議院本会議に児玉代議士から提案理由を演説し、議長から委員長に児玉亮太郎、理事に相島勘次郎、委員に日向輝武、松本宗吾、木下成太郎、岩田大中、神藤才一、原脩次郎及び田川大吉郎氏を指名して委員附託となり、十二日、委員会を開いて満場一致可決、越えて十七日、本会議に報告された。



大島健一陸軍次官

すると大島陸軍次官は、「飛行機は軍事上必要であるばかりでなく、国家がその発達に努力することは最も必要である。すなわち民間飛行関係者を奨励することは必要だと考えるが、今日の場合、奨励補助をする考えはもつていない」と、暗に時期尚早を唱うれば、神藤才一氏から飛行機の決戦価値について質問し、大島次官は、「飛行機は必要だが、補助機関に過ぎぬ」と答え、続いて木下、相島氏らと次官の間に一問一答があつて原案可決、衆議院を通過して貴族院に回附されたのだつたが、結局そこで握りつぶされてしまつた。

元来、請願書は国民間接の参政権ともいわれているもので、法理上は尊重すべきものだが肝心の議会では一向振わず、政府も議会も「請願」に対してはあまり重視しない傾向にある。その点から建議案の国民運動形式をとつたのであるが、常套（じょうとう）の下院通過だけで煙になつたのは「時期尚早」からだろうけれども、飛行協会の運動としては当然の仕事だつた。

飛行協会の懸賞発動機の製作に乗り出した大阪の島津楢蔵氏は、令弟の銀三郎氏と共同してルノー式に範をとつた八気筒水冷式を完成し、数回の試験で好成績をあげているうわさが伝わつていた。

同機は一〇〇馬力ルノー式に改良を加え、アルミニウム合金、クランクケース・シリンダーの鋳造、カムシャフトの焼入れなどに最も苦心し、ボッシュのマグネトを除くほかはことごとく純国産で、おもな改良点は気筒を一個に鋳上げたこと、冷却装置の改造、操縦者の便利を考えてカブレッター（気化器）とマグネト（発電器）を前方に装置したこと、吸入空気を暖める装置の改造、推進式と牽引式何れも自由のことなどで、島津氏は更に自動点火装置の研究に没頭している。

するとお隣りの京都伏見町の小畑常次郎という青年が、モ式の機体製作をはじめたという話がひろがつた。同氏は関西に鳴る土木請負業勇山事小畑岩次郎氏の息子さんだが、伝わるところによれば岩次郎氏は生来、義侠心と報国の念にあつく、かねて何か国家有利の事業を興して尽忠報国の誠を致したいとの考えから本人の希望もあり、息子を飛行家に仕立てるべく決心してフランスへ留学させることにしたが、その支度最中に大戦が勃発したので、おりから鎮隊の騎兵第二〇連隊に復帰した所沢の第二期操縦将校井上武三郎中尉に相談して、その指導をうける話がまとまつたという来歴だつた。

ところがその井上中尉も願つて現職を去り、岸一太博士の飛行機製作事業にはしつて再び上京してしまつたので、小畑氏は長岡師団長に頼み込み、所沢の気球研究会から二、三の職工を分けてもらう約束で伏見町の自家所有地に工場を建て、飛行機製作をはじめることになつた。機体は一三年型モーリス・ファルマン式を差し当り二台の予定で歳晩二十八日、格納庫と工場敷地の地鎮祭と同時に、純国産を期して製作材料を集めにかかつた。

時も時、長野県南、北両安曇郡産の天柞蚕糸（ラプス）が飛行機の翼布として日方も軽く、本邦最優良品であるという宣伝で、天柞蚕糸業組合員の青木勘平氏はイギリス、フランス、イタリーらの各国大使館を歴訪して若干を寄贈しながら試用の斡旋方を頼み込み、一方、農商務省にも運動して海外輸出を目ろみ、あわよくば航空工業への進出を夢みてすさまじい鼻息だつた。

また出版界では、この年は叢書類が流行し、まず大日本文明協会刊行の叢書中にフランスのルナール少佐著「航空学」を森純正氏が訳出し、アカギ叢書には都新聞記者倉富砂邱氏の「飛行機講話」があり、植竹書店の文明叢書には田辺一雄氏が「飛行機」を著しているほか、山中峰太郎氏が「現代航空機」を文淵堂から出版していた。

かくて軍民ともに最も花々しかつた大正三年は賑かに暮れて行つたが、ヨーロッパの戦雲は日ましにふかみを加え、開戦以来優勝を堅持したドイツ陸上軍が怒濤のようにフランス、ベルギーへ進撃している。

空中でもツエッペリン航空船の出現は連合国側に一大脅威を与え、最も「沈着」の評のあるロンドン市民の日常については、大阪毎日新聞社の留学生岡本平氏が左の通信を寄せている。

「ロンドン人はあまり航空機の襲来を恐れていなかつたが、九月上旬、ツエッペリン飛行船が数回、アントワープを襲うに至つて俄かに狼狽し出した。極言すればロンドン人は色を失うまでに戦慄したのである。ここにおいて演習を名として海軍航空隊のアルハー、ガスマー二隻の飛行船をロンドンに飛ばして警戒しはじめた。(中略) 九月九日、アントワープが陥落してから注意が一層激しくなつた。そして街燈も一切消してしまい、家から漏れる灯火もやかましくなつて、巡査は戸毎に注意を与え、違犯者は五〇〇円の罰金という厳達さえも出た。今日においてロンドン人が最も喜ぶのは風の吹く日である。殊に西風が少しでも吹けばロンドン人に何程かの生気を与えて其の夜は探照灯もある程度までは点ぜられ、一般男女は何となく快活に見られる。けだし彼等はこんなことを考えているのである。西風の吹く夜、地上で一時間三〇哩であれば一、〇〇〇呎の上空では五〇哩位の風速があろう。その時にドイツのケルン格納庫からツエッペリンがロンドンに来るとして、その一時間の速力が五四哩とすれば風に逆らつて自己の進み得る速力は一時間漸く四哩しかない訳だ。そこでケルンからロンドンまで三二〇哩とすれば、実に八〇時間を費さねばロンドンへは来られない。然るにツエッペリンの油の搭載量は二〇時間分しかないから結局ロンドンへの直進は不可能である。と、こんな数字の計算から割り出して、西風を歓迎しているのは無邪気たものである」云々。

大戦前の交戦各国の空中勢力は大体、ドイツ、飛行船二四、飛行機六五〇、オーストリー、飛行船四、飛行機二〇〇、フランス、飛行船一五、飛行機七五〇、イギリス、飛行船、七、飛行機二八〇、ロシヤ、飛行船一三、飛行機三〇〇だつたが、開戦後のはげしい消耗に対し、どれだけの補充が可能か、その消長は一に生産がうわまわつているか否かに尽きるのだが、しかも戦前より各国ともうわまわつていなければならぬ道理である。

フリードリツヒスハーフエンのツエッペリン製作会社で、少なくも週間に一隻ずつの生産を公表しているところから見れば、あながち生産度が低下しているとは見えない。

また戦前の記録では、距離においてフランスのビュックからル・バルプまでの一、〇二一㌔余、高度六、二〇〇㍍、基線上の速度二〇四㌔弱と三種ともにフランスが占めており、戦争によつて、この桁(けた)は必要の前にぐんぐん上るものと見ねばなるまい。

その四　海軍水上機が高度と時間の世界記録（大正四年一九一五年）

（一）翁風号の惨禍、荻田氏と大橋助手殉難

派遣部隊の帰還に所沢町沸く――荻田氏の東京飛行準備――深草練兵場に殉難――原因調査――岸博士のルノー式披露――各種発動機の研究考案――翁風号の善後処置――滋野男爵の消息――小畑氏の飛行機工場――娘を売つて人力飛行機

早咲きのつぼみが一時に開いたような年を送つて、今年は土にもなれて幹がふとり、大きな花や実を結ぶだろうと期待された大正四年の元旦が明けそめた早々、その花信はまず所沢から訪れた。

青島から帰還の陸軍航空部隊三〇〇余名を乗せた御用船印度丸は大みそかの夜、横浜港外に仮泊して元旦未明、暁のもやをついて入港し、有川隊長以下午前十時から上陸を開始、横浜市の歓迎をうけながら二隊にわかれ、特別仕立ての軍用列車で所沢に向つた。

所沢町では飛行場通りの入口に凱旋門と唱えて大アーチをたて、戸ごとに提灯をつるし、花火を打ち上げ、旗行列がねり歩いて屠蘇機嫌の三、〇〇〇の町民総出で沿道を埋めた。

先着の一隊はたそがれ過ぎの五時半到着、中柴留守隊長以下に迎えられて小学生徒から成る少年音楽隊を先頭に飛行場に入つた。

飛行場では探照燈を放ち、町では提灯行列がえんえんと続いて八時三十分、第二隊の到着とともに歓声ひとしおあがつて元日の夜の更けるも忘れ、黒沢町長は町民を代表して歓迎の辞を述べれば、有川隊長またねんごろに謝辞を返し、いつさめるとも知れぬ感激の一夜だつた。



隊部還帰う向へ場行飛沢所

民間の初春朗報は関西からあがり、全身をこれに打ち込んで大阪、東京間の飛行準備を完了した荻田常三郎氏は、城東練兵場南隅の朝日新聞社仮格納庫を借りて除夜を送り、初日の出に呼応して単身、翁風号に搭乗、予告しない大阪市街に飛び出してわが国開闢（かいびやく）以来の正月元日飛行に市民を驚喜させた。続いて翌二日には大橋繁治助手同乗で九時三十四分、野外の小手ならしに元気よく飛びだした。

風もなく、よく晴れて申分のない正月日和である。荻田氏は格納庫前から北へ上昇して左旋回でいつたん、南方へ戻り、更に東へ次第に高度をとつて淀川上空の朝霧の中を真直ぐに京都へ向い、白い新らしい機体に一ぱい朝日を浴びて天王山附近では二、〇〇〇㍍の高度に達し、時ならぬ爆音にのどかな古都の初

春を驚かせて加茂川の大橋は着飾つた人垣で賑わつた。

やがて再び大阪へ帰航しかけたが、燃料計を見ると足りそうもないので深草練兵場へ引返して十時四十四分着陸し、駆けつけた朝日新聞支局の人に、「久しぶりに愉快でした。直ぐ大阪へ引返せば帰れないこともなかつたが、あした朝早く帰るつもりです」と語り、ガソリン四罐を取り寄せて準備をしたまではよかつたが、室町錦小路の自宅で一夜を明かして三日朝九時四十七分、大橋助手を乗せて練兵場南隅から滑走一〇〇㍍で離陸した。四〇㍍の低空で稲荷山兵器支廠裏手にさしかかると、何と思つたか急に左旋回にきりかえたので機はたちまち傾斜して右翼を上げて横滑りとなり、なにぶん高度がなかつたので瞬く間に地上に激突、そのはずみで機脚が直上の油槽を突き破つたので溢れたガソリンに引火して一団の猛火と化し、荻田、大橋両氏は渦巻く火焔の中に声がなかつた。



機上の荻田氏（左）大橋助手（右）

実に瞬間、突差の惨事で、支廠から兵七名をつれて駆けつけた阿佐美砲兵中尉は、紅炎と黒煙をくぐつて搭乗者救い出しに自ら火傷を受ける始末となり、おりから訓練中の輜重兵部隊も応援に駆けつけて消火につとめ、機は片翼と尾翼を残したきりで焼け失せ、ニウム類は総て熔解して四辺には発動機とタンク、機胴の枠、車輪、操縦索などの金属品が残るだけだつた。

荻田氏は前部操縦席にしつかり把手を握りしめ、大橋氏は後部座席にいずれも酸鼻をきわめた姿で倒れていた。

支廠の歩哨某上等兵の目撃によると、「兵を整列させていたら、大きな発動機の音をたてて第一倉庫をすれすれに北方へ飛び、弾薬庫の上あたりへいつたと思うとにわかに方向を転じて急にまがつたと見る間にもんどりうつて落ち、落ちたかと思うとバツと火が上がつた」と語つた。

二つの遺骸は直ちに衛戍病院に運ばれたが、荻田氏の上衣のポケットから「飛行機（翁風号）上ヨリ京都市民諸君ニ敬意ヲ表ス、飛行家荻田常三郎」の焼け焦げた名刺数枚が出て来た。恐らく大橋助手がまくつもりで機上に積んでいたものであろうと推測された。

現場は衛戍司令部の手配で四方になわ張りして厳重に警戒したが一両日後、残骸を京都帝国大学の工学部機械科教室に移して原因調査を行うことになつた。

故荻田氏の人となりは前に小記したが、少年時代を京都市下京区明倫小学校に過ごし、同志社中学を経て大津歩兵第九連隊に一年志願兵を勤務して予備役歩兵少尉に任官された。生来の運動好きで、自転車やオートバイを常に乗り回していた。享年明けてようやく三〇。

故大橋助手は大阪市東区九条町、大橋定治氏の息、堂島の或る蒲鉾屋に奉公中、故武石氏の殉難に発奮して飛行家を志し、やがて東上して日毎に所沢飛行場附近を彷徨（ほうこう）中、たまたま気球隊の石本祥吉大尉、岩本周平技手らにその熱心を見込まれて職工見習に採用され、工場に勤務するかたわら長沢賢二郎中尉の私宅に書生をつとめ、約一ヵ年励むうちに職工に昇格して前年六月、伏見の騎兵第二〇連隊出身の井上武三郎操縦将校の紹介で荻田氏の助手となつた力行の青年であつた。享年わずかに一九。

葬儀は八日午後一時、京都飛行家後援会々葬をもつて仏式で営まれ、錦小路の荻田家を出棺して明けて六才の養嗣子求馬君が「願入院釈超流」の白木の位牌を抱き、大橋助手の位牌は令弟源太郎君がささげて両家の親類知己、官民代表者、郷里八木庄及び京都在郷軍人会有志ら無慮三、〇〇〇名を越え、沿道の見送りは電車をとどめ、先頭軍楽隊の奏する哀しみの曲は粛々たる葬列の上に流れた。

菩提寺建仁寺に至れば導師西本願寺の六雄瑞恵師によつて厳かに式はあげられ、京都飛行後援会々長井上密氏を初め、飛行協会外十数氏の弔詞が呈せられて遺族席はひときわ嗚咽（おえつ）の声に包まれた。

柩前には焼け残つたプロペラー、ハンドル、万国飛行免状、各賞牌などが供

えられ、飛行協会からは沢柳主事が参列して、左の会長弔詞を供えた。

「卓犖群超の士将に為す所あらんとすれば天之に齢を仮さず、大正四年一月三日、帝国飛行協会々員荻田常三郎君は助手大橋繁治君と共に深草原頭に其の職に殉せり。君資性剛毅敢為、飛行家たるの性を具備し、嚮に仏国に渡り斯術を修得し、帰来数次の飛行を試み、其の妙技は我が航空界に一段の光彩を添へたり。協会は君が将来に期待する所多かりしも今や乃ち亡し。悲哉。而も君が犠牲は我が航空界に好箇の教訓を遺し、壮烈なる最後は幾多後進者を奮起せしめ、君の遺図を成就するの近きにあらんを想へば、君の死亦徒爾にあらず、以て瞑すべし。大橋君年歯少く資性熱心忠実、能く荻田氏を助け、其の績勲しとせず、不幸難に殉じたりと雖も其の遺烈は以て懦夫を起たしむるに足る。今や我が航空界は前途遼遠、民間飛行家の一大発奮を要するの秋に際し、両君を失ひ惻々の情に堪へず、乃ち弔詞を呈す。尚くは饗けよ」

故武石氏も享年三〇だつたが、荻田氏もその年を迎えたばかりであり、またともに深草練兵場を終焉の地にしたのは一奇である。前々年の秋、フランスに立つ前に親友西川幸三郎氏に遺書を託してあつたので、遭難の翌日、あい子未亡人ら立会いで開封したところ、大正二年九月二十六日附の公正証書で内容一一個条に分けて、あとのことを定めてあつた。

すなわち(イ)は土地建物の処分、(ロ)と(ハ)は店員に対する処置、(ニ)は債権の処分、(ホ)は保険金、(ヘ)は郷里滋賀県の不動産、(ト)は廃家の再興、(チ)は未亡人の問題、(リ)は自分の葬式のことで、友人が営むのは別として、自分の家で葬式してはならぬと禁じてあつた。

飛行協会からの弔慰金は荻田氏遺族へ金一、〇〇〇円、大橋氏遺族へ金五〇〇円を贈り、大阪朝日新聞社は弔慰金一、〇〇〇円に添えて武石氏奨励金一、〇〇〇円を遺族に、また金三百円ずつ六〇〇円を大橋氏遺族に贈り、東京の時事新報社では同社組織の義勇表彰会から表彰状とともに荻田氏遺族に金一、〇〇〇円、大橋氏遺族に金五〇〇円の伝達方を飛行協会に託して来たので、協会は電報をもつて両家に移送し、その他、個人の弔慰金が多数集まつたが、いずれも無名の青少年だつたことは、故人の犠牲が著しい反響を及ぼしたことを物語るものであつた。

飛行協会は災禍の直後、かねて懸賞発動機事務を嘱託中の大学院在学の工学士栖原豊太郎氏を急派して、事故の原因調査に当らしめた。

栖原氏は京都帝大の堀教授、浜部助教授及び故荻田氏の伊崎助手らとまず発動機を分解調査したところ、スロットル・レヴアー（瓦斯加減弁）が振動で自然に戻り、そのため牽引力が不足したので、飛行場へ引返すべく急旋回したのが失速の原因であろうと認められた。

一説には燃料満載と同乗者のため搭載量二百四、五十㎏の同機としては荷重に過ぎ、ために高度がとれず、ことに機首が沈下の傾向を始めたところへ、支廠の火薬庫上へさしかかつたので、万一をおもんぱかつて急に左へ避けたのが致命傷だとする荷重を原因とするものもあつたが、牽引力が十分ならば同機の性能上、決して荷重ではなく、ことに従来の荻田氏の操縦ぶりに比べて上昇角度が鈍く、離陸地点から遭難現場までの約八〇〇㍍の間、少しも高度が上がらなかつたのは必ず発動機の回転数が不足していたからだと見るべきではあるまいか。

いずれにしても翼幅九㍍三〇、全長六㍍一〇の楚々（そそ）たる新鋭機は、また再現の時もあろうが、一世の快男子荻田氏を失つたのは民間航空にとつて大きな不幸だつた。「荻田君は飛行機を少し甘く見過ぎていたよ。今にきつと大きな事故をやるだろうと思つていた」と、某先輩が口をすべらしていたが、荻田氏の人柄が第三者にそういう杞憂（きゆう）を与えたこともまた事実だつた。

この京都の惨事とほぼ同時に東京の築地河岸には、頼もしい呱々（ここ）の声をあげて岸一太医学博士の新製発動機が生まれ出た。

一月四日、試運転の結果、回転数一、八〇〇を超える好成績で、続いて八日には飛行協会の磯部技師、栖原嘱託が立ち会つて再試運転の後、いよいよ十二日、明石町の工場に朝野の名士を招いて国産発動機の発表披露会を催すところまで進んだ。

集まる者、博士の協力者後藤新平子爵を初め、田中館、横田両博士、井上仁

郎少将、井上工兵課長、久保田政周東京府知事、河野長敏工兵中佐、中柴末純工兵少佐、山下誠一機関少佐らの陸海軍将校、飛行協会の波多野承五郎、小川鈰吉、須田利信博士、朝吹英二、磯部技師らのほか、都下新聞通信記者ら五〇余名に達した。

発動機はフランスの水冷式ルノーV型七〇馬力に則つたものだが、重量はそれより軽くて一六〇*、一馬力当り二三*で、気化器やポンプの装備には特殊の新しい工夫を加えたので、本物よりは取扱上、便利になつたという説明があつた。

最も苦心したのは気筒の鋳造で、その型だけでも三〇〇本を造り、前年秋十月半ばから約二トン半の銑鉄と三トン余のコークスを使用し、更にほとんど国産不可能とまでいわれている発電機や曲柄軸も非常な苦心と努力で完成し、毎分一、八〇〇回転、プロペラーは減速歯輪九〇〇回転で七〇馬力発生の設計であつた。

岸博士自ら一応詳細説明の後、試運転にとりかかつたが、あいにく燃料管に故障があつて所定の回転数には達しなかつたけれども、前後二時間にわたる実験の結果、大体機構の完全性を示し、多分の成功率を予想せしめた。

実験後、庭園に設けられた天幕食堂で立食の昼食があり、田中館博士の祝辞演説があつて解散したが、これと前後して神田三崎町一丁目の指物業者黒瀬義賀氏も発動機発明の名乗りをあげた。氏のはB・G・S式と名づけた新考案で、Bは火薬、Gはガス、Sは蒸気の各頭文字の如く、原動力に火薬、ガス、蒸気のいずれを用いてもよいという意味である。この発動機は原動力慢*装置と発動機の二部から成つており、従来の発動機はいずれもピストンが前後に動いて役に立つのだが、そのため故障を起し易いので、それを除去するためにピストン・ゴツトとタービンの両仕掛を折衷したような構造で、同一方向にのみ回転する車輪式としたところに特長があつた。

軍艦にも汽車、汽船にもよく、大小の相違で飛行機用にも使用し得るというふれ込みだつたが実物は現われず、青写真の設計図だけで終つた。

次いで静岡県富士郡大宮町の人で、麻布新堀町の晃東館に止宿中の年少二〇才の泉錦三郎青年が、その得意とする数学から進んで回転式発動機の改良に没頭し、きわめて軽量で小型に製造し得るものを完成して特許局に出願したのが一月十五日附、第一六七八四号で許可がおりたといい、機体よりも一層困難な発動機研究の傾向が著しくなつたのは時の進歩といえるであろう。

また大阪の島津兄弟がルノー式によるV字型八気筒発動機の製作は前記したが、今度、翦風号の発動機ル・ローン式を更生すべく直ちに工場へ引取り、ほとんど再起不可能ではないかと懸念されるまでに破壊、焼焦しているのを全部分解して研究し、幸い蔡田氏所有の曲柄軸と気筒四本の予備品があるので、それを基にして心を新たに根本的大修理を開始した。

翦風号の後始末は助手をしていた伊崎省蔵氏が再製し、自分で操縦術を練習したうえ、来年一月三日の一周忌を期して京都から大阪への追善飛行を行う希望を漏らしていたが、同氏は京都市上京区丸太町東入る歯科医伊崎市蔵氏の息で、その修復費に約三、〇〇〇余円を見積つていた。

間もなく同氏は京都帝大工学部構内における遭難原因の調査終了を待つて、残骸を京都の大丸呉服店三階に出陳し、二月一日から十五日まで一般の縦覧に供して自ら附添い、細かに説明していた。

この時、フランスの滋野男爵から東京の母堂に第二信が届いたが、(前略)久しぶりにヴオアザン式に搭乗せしに腕鳴りて愉絶快絶に御座候。いよいよこれからが本舞台と思へば無限の感に打たれたるも、生憎に雪降り出し、雪中の飛行はかなり寒さを感じ申候。本日はボー市長の招待をうけ、ホテル・ランにて一中将、四上長官、同士官(内二人は飛行家)一英国士官、一米国赤十字社員大佐相当官外九名の紳士と昼食の饗をうけ申候。この招待は小生がボー市に来り、陸軍に投じたるを歓迎する為めなりとの事に御座候。ヴオアザン式はどしどし戦場に送ることとて目下、当地には一台より外なく、専らモーリス式を操縦し居るも、これも最近式なり。尚、ブレリオ式は目下、軍用とせざるために数十台有之候。この他、モラーヌ式二台、コードロン式数台あり、ボー騎隊にてはグノーム、ルノー、アンザニーの三式のみを使用することとて毎日早朝より夕景まで十数台の飛行機が空中に翔翔致居候。何れ戦場へ向うも遠からざる

こととて、それのみ楽しみ居り申候」

とあつて、鶴のような同氏の軍服姿が髣髴（ほうふつ）として浮ぶのであつた。

京都伏見町丹波橋の電車停留場前一〇〇坪の敷地に建てた小畑常次郎氏の工場が出来したので二月十四日、その竣工式を兼ねて飛行機製作起工式をあげ官民来賓三〇〇名が参列して中々盛んだつたが、御香宮の三木社掌が斎主となつてモーリス・ファルマン式設計図を神前に置いて手厚い神事を行つたのは土木請負業者らしい風変りな催しだつた。

工場兼格納庫は間口一二間、奥行八間で、場外空地には島津楢蔵氏製作のルノー式改造発動機を据えて二〇分間の試運転を行い、島津氏の詳細な解説があり、小畑氏製作の機体に装備するはずであるという。

小畑氏は純国産機を標榜して木材は丹波桧、翼布は東京の藤倉工業株式会社から、ピアノ線は日本自動車株式会社から、車輪は神戸のダンロップ会社に注文した。機体は一三年型モーリス・ファルマン式を基礎として翼幅一五㍍五〇、油槽は一六〇㍑分、速度は八九㌔の算定だつた。

それから久しい前、単葉飛行機を考案設計した大阪の野口喜八氏は、その後、飛行機よりも後援会の確立に奔走していたが、その野口式飛行機期成同盟会に大隈伯爵を会長に戴き、退役陸軍少将奥村元緒氏を常任幹事兼会計監督にして発足することになつたと報道された。

その声明によると、まず全国から一五〇万円を募集して飛行機製作、飛行学校創立、民間飛行後援の三大事業を遂行するというのであつて、幹事の国本増太郎、委員の近藤義九郎その他数氏が全国に勧説運動を開始するとあつたが、それきりで、その後立ち消えてしまつた。これに類した運動はしきりに起り、中には飛行機、飛行家をおとりにして悪用せんとするものもあり、はなはだしいのは飛行家をもつて自称横行し、飛行機製作などに名を藉りて寄附金を強要して歩く詐欺行為さえ少なからず現われ、広い世間には相当損害を被つた話もあつて、関係識者間に憂慮の種をまいていた。

また前に小記したヘリコプターの発明家、芝神明の呉服屋ちりめんや主人梅田勇蔵氏は、竹材製の単葉飛行機にアンザニー式二五馬力を装備して、芝公園内自邸の工場で第四号機を完成し、紀元節を選んで羽田海岸に持ち出し、喜び勇んで試乗したが滑走中に大破したので再び改良せねばならぬことになり、苦境に打ち克つての熱心さは特異のものがあつた。

するとまた三重県松阪町に野口太二郎という熱心家がいて、数年前から人力飛行機に凝り出し、附近の海念寺の境内広場で製作と実験を繰返しているうちに、おきまりの家財蕩尽の羽目になつてしまつた。それでもまだ思いきれず、飽くまで初一念に駆られた末がとうとう、年頃の長女タカ子さんを芸妓に出して新しい機体の試作にとりかかつたという新聞電話が発表された。今どき、人力飛行機のために娘を売つてまでも素志に生きようとする一徹の剛情には同情すべきものがあつた。

（二）懸賞発動機の製作応募申込

懸賞発動機の応募二二種——追浜出身の技術者雇用——陸海軍帰還将校の歓迎と講演——奇篤な寄附金——匿名外人の身元——ルムプラー式改造型成る——翼布塗料の発明

飛行協会が発表した製作奨励の飛行機用発動機の応募申込は予想以上に好成績で、わずか五ケ月足らずの期間だつたが、旧臘末日の締切までに一八件二二種の多数に達し、時期尚早論を破つて協会当局者をほくそ笑ましたのだつた。

実物の成否はとにかくとして、この時代にこれだけのまじめな応募者があつたことは、大いに意を強くするところであり、次表最上欄の番号は申込書類の到着順である。

これで見ると大阪の島津楢蔵氏が既製のルノー式改造型と、ル・ローン式を計画し、東京の岸医学博士も既に試作済みのルノー式をもつて成功を期している。

番号	製作者	サイクル	気筒の冷却	気筒の数	気筒直径（粍）（行程（粍）にて）	全重量（予定貫にて）	正味馬力	発動機の螺旋軸の廻転数（一分間）	使用の既製外国製品	気筒の排列
一	東京 友野直二	四	水	六	四、五〇 五、三七五	四八	九〇	一一〇〇	点火装置及び球入軸承	——
二	東京 朝比奈順一	四	空気	九	四、五〇 五、〇〇	五〇	一〇〇	一一〇〇	発電機及び点火栓	星型、気筒回転式
三	東京 岸一太	四	空気	八＊	九六＊ 一二〇	五五	七〇	一四〇〇	マグネト及び球入軸承	V型
四	東京 杉山勝馬	四	水	六＊	一三〇＊	五三	一〇〇	一四〇〇	点火装置	直立型
五	東京 伊藤良助									
六	東京 堀井義一	四	空気	二	四、三五 四、二五	八五	八五	九三〇	点火装置及び球入軸承	H S 型
七	東京 牧野喜七 黒瀬義賢		水又ハ油			三〇	一五〇	一三〇〇	点火装置、球入軸承、揮発器、パッキングリング	——
八	大阪 松田重次郎	四	空気	八	四、五〇	六四	一〇〇	一四〇〇	点火装置及び球入軸承	V型
九	東京 都筑鉄三郎 大塚栄吉	四	水	六＊	一三〇	四八	八五	一三〇〇	点火装置、パッキングリング 球入軸承	直立型
一〇	東京 泉錦三郎		空気			一六	五〇	一三〇〇	点火装置、気化器、発条	気筒回転式
一一	大阪 島津楢蔵	四	空気	九＊	一〇五＊	一四〇	三六	八〇	一三〇〇	マグネト、点火栓、球入軸承	星型、気筒回転式
一二	同 同	四	空気	八	四、三五 四、一五	六〇	九〇	一八〇〇	同右	V型
一三	大阪 発動機製作株式会社	四	水	八	四、五〇 五、〇〇	八〇	九〇	一四〇〇	点火装置、球入軸承、揮発器	V型
一四	大阪 山本武	四	水	六	四、八五 五、七五	五三	一〇〇	一四〇〇	マグネト、点火栓、加工せざる曲脇桿材料	直立型
一五	東京 大河原碌々	二	水	六＊	一一〇	三五	八〇	一三〇〇	点火装置	星型、気筒回転式
一六	浦賀 町田豊千代	四	水	六＊	一三〇＊	五三	一〇〇	一四〇〇	点火装置及び揮発器	直立型
一七	神戸 原田貫一	四	空気	六	四、〇〇 四、〇〇	八〇	一〇〇	一四〇〇	点火装置及び揮発器	直立型
一八	福岡 横田文吉	二	空気	七＊	一一〇＊ 一二五	四〇	七五	一三〇〇	点火装置、パッキングリング、球入軸承、揮発器、スプリング	星型、気筒回転式
一九	福岡 坂本鑑四郎	四	水	四＊	一三〇＊	五九	一〇〇	一三〇〇	点火装置	——
二〇	同 同	四	水	六＊	一一〇	五三	九〇	一三二〇	点火装置	直立型
二一	米国マサチューセッツ（当時）我妻聴一	四	空気	八	四、三五 五、〇〇	六〇	八〇	一四〇〇	点火装置、球入軸承、揮発器、パッキングリング、スプリング	二列直立型
二二	神戸 杉田繁治	二	水又ハ空気	三又ハ五	—— ——	四〇	四〇	一四〇〇	点火装置、球入軸承、気化器、パッキング、スプリング	——

（備考）㈠直径及び行程欄中、＊印はミリメートルを示す。㈡第七号発動機は回動式にして、火薬若しくはガソリンを用う。筒に相当するもの一個にして特殊の構造のものなり。

その他、都築鉄三郎氏が某工業家と提携して進出し、浦賀船渠株式会社の町田豊千代氏、大阪の発動機製作会社などの大物があり、また東京麻布に小さな鉄工所を経営する新進の友野直二氏（後に東京都会議員）も、この時から航空界に注目される人となつた。



栖原豊太郎氏

飛行協会ではかねて栖原工学士に委嘱して、この申込書類の整理を煩わしていたが、いよいよ近く検定委員を編成して本格的の検定準備を開始することになり、まず新春一月二十五日、交詢社に技術委員会を開いて製作規定細則について協議を進めた。

一方、所沢では尾崎、扇野両練習生のために磯部技師は滑走練習機を必要として、ルムプラー式につとつてやや小型の機体を設計し、前述の園田武彦氏からグリーン式六〇馬力の譲渡を図つたが、まとまらなかつたのと、ルムプラー式の応召で急に模様替えとなり、あらためて理事会や技術委員会を経てイギリスのオホストロー・ダイムラー水冷式九〇馬力一基を買うことになつて、三井物産会社の手で注文した。そして磯部技師は設計し直しの機体を製作しながら発動機の到着を待つていたが旧臘十一日、積み出され、一月末もしくは二月上旬、横浜着の予報が入つた。

それと同時に初歩練習用として一三年型モーリス・ファルマン式も二台分の機体製作を進め、発動機は研究会の斡旋で東京砲兵工廠製のルノー式七〇馬力を譲つてもらうことに決定していた。砲兵工廠では既に同式発動機の製作に一応は成功し、検討改善を加えつつ徐々に生産が行われていたのである。

それについて協会には木工の熟練者を、気球研究会からまわしてもらつていたが、発動機の技術者がいないので、かねて海軍当局にその斡旋を頼んでおいたところ、ちようど追浜を満期除隊の機関兵曽島海正次郎氏が山内四郎大佐から紹介されて来て、技手の名で所沢飛行場に勤務することになつた。

同氏は千葉県君津郡出身の寡黙謹厳、温厚篤実な人格者で、追浜の航空術研究委員の下で発動機整備を専門に勤め、短期間だつたが第二次出動部隊に選ばれて青島にも出征し、信頼性の厚い優秀な技術者だつた。

さて飛行協会では出征両航空部隊の光栄ある帰還も終了したので、一夕の歓迎宴を催す手はずだつたが、両部隊の都合が照らし合わされたので二月七日夕、帝国ホテルを会場にして歓迎晩餐会を催し、その労苦と戦功をねぎらつた。



歓迎宴に列席の陸海軍将校（前列左から）有川中佐、阪谷副会長、山内大佐、河野少佐、難波、馬越、武部、大崎中尉（後列左から）真壁中尉、弘中少佐、益田大尉、中田、沢田中尉、石本大尉、猪山大佐、井上大尉、深山、武田、佐藤中尉

所沢側からは隊長有川鷹一中佐、中柴末純、弘中暁両少佐、石本祥吉、益田済、伊藤甦、福井重記各大尉、佐藤求己、沢田秀、中田武実、阪元守吉、真壁祐松、深山成人、武田次郎各中尉の一四氏、追浜側からは隊長山内四郎大佐、河野三吉少佐、井上二三雄、大崎教信両大尉、武部鷹雄、難波暉雄、馬越喜七各中尉及び若宮丸艦長猪山綱太郎大佐の八氏で、陸軍から徳川、

艮沢、海軍から金子、山田、和田、飯倉ら、武勲赫々の士が職務の都合で見えなかつたのは残念であつた。

協会からは阪谷副会長、日疋、倉知両常務理事、井上大佐、小川、須田、末延、田中館、横田両博士、また会員のおもな人は警視総監伊沢多喜男、広沢金次郎伯爵、岸一太博士及び都下新聞記者団ら七一名の盛会だつた。

大広間で一竜斎貞山の講談「赤垣源蔵」の一席を聞いてから食堂を開き、陸海軍両将校入りまじつて居ならび、デザート・コースに入ると阪谷副会長が立つて祝辞を述べた。

(前略)「今回の戦役におきまして、両航空隊が奮戦努力せられ、少しの損害もなく最後まで任務を完全に遂行せられたことは実に特筆すべき勲功であつて慶賀に堪えない次第であります。これひつきよう航空隊の技術の優秀と、その勇武とを遺憾なく証明せられたものであると信じます。ことに私どもの最も欣喜おく能わざるゆえんのものは、日本陸海軍あつて以来初めての航空戦において、かようなりつぱな成績をあげられたことでありまして、これは実に帝国あらん限り、陸海軍に対する偉勲であると信じております。

すべて物には、その出発当初において少しでも蹉跌するか、もしくは過失がある場合、それは実に末代までも瑕瑾(かきん)として残るのみならず、その瑕瑾はますます大となるのであります。しかもわが航空戦の第一頁を飾るべき青島戦において、最も満足なる教訓を与えられましたのはひとり現在においてのみならず、将来に向つて大いに感謝すべき次第であると申さねばなりません」(下略)

これに対して、山内大佐が両航空隊を代表して答礼の挨拶を述べ、終つて有川中佐の発声で飛行協会の万歳が三唱された。

それから別室で両隊長の実戦講演が行われたが、まず有川中佐の談話を抜萃して見ると、

(前略)「陸軍で持つて行つた飛行機は全部で四台、敵は一台で、そのほかに繋留気球が敵味方ともに一個づつありました。敵はこの気球を長い間、



有川鷹一工兵中佐

偵察に使つていましたが、ある時、日本の砲兵から一度、射撃をうけますと、その翌日か、翌翌日かに綱が切れて飛び去つてしまいました。その当時の風速からいつても、ドイツの気球が索が切れて飛び去るようなものでないことは、よくわかつておりますので、これは多分、持つていても射たれたのでは偵察が出来ないから、わざと綱を切断したものだろうと思います。反対に日本の気球は初めのうちは使いませんでしたが、最後の総攻撃の時機になつてから毎日、偵察に役立つておりました。

飛行機の方はごく細部分の偵察というところまでは参りませんでしたが、作戦上の必要な程度においてかなりの偵察が出来たつもりであります。敵もまた、飛ぶことは実によく飛んで、一回出ますと二時間から三時間ぐらい飛んでおりましたが、それもこつちの飛行機が出ている時は飛ばぬようにしておりました。また出て来ても、多くは非常な高度に上つて長い間、飛ぶという状況で、どうしてそんな高空へ早く上るか、私も初めは優秀なためだと思つておりましたが、あとで研究して見ると、敵は一人で操縦もやり偵察もやるので、飛行機を軽くして運動性を働かせていたのであります。それに反して味方の方は、これを追つて行つて射撃して落とすというのであるから、どうしても二人乗つていなければならぬ関係があつて、それで敵の方が非常に軽快に見えたのであろうと思います。(中略)

もしこれが逆に味方の方が唯一つで、敵が三台も四台も持つていたならば、恐らく日本の飛行機は偵察を全くすることが出来なかつたろうと思います。すなわち第一、地形がわかりませんから、どうしても地図をひろげて地形に熟さねばならぬ。それが一人では到底出来ない仕事で、これと同様に要塞戦でなしに野戦でありましたならば、やはり少数の飛行機では多数をもつているものの為めに始終、追いつめられて、その偵察を十分に尽すことは望み得ないと思います。その点から考えますと、どうしても偵察

を十分にしようと思えば、飛行機の優勢なものを持つて居らぬといかぬことがわかるのであります。（中略）

それなら何故、ドイツがあらかじめ優勢な飛行機を備えておかなかつたかというと、恐らくドイツも、日本と戦争することは予想しなかつたのでありましよう。中国位に対して戦争するというくらいの考えであつたろうと思います。あるいはまた東洋えヨーロツパから派遣されている兵、これを相手に戦争する位な軽い目的ではなかつたろうかと思われるのであります。そうならばほとんど飛行機を持つている敵はいないのであつて、しかもそれに対して、あの通り飛行機を備えていたのでありますから、もしドイツが日本に対して戦争する考えがあつたならば、あらかじめ優勢な飛行機を備えたろうと思われる。しかしそれをしなかつたのはすなわちドイツの手落ちであります。もし優勢な飛行機を持つていたならば、もつと有利な戦争が出来たに違いない。日本の方の弱点を見つけては、それを要塞内え知らして損害を与える。こういうようなことはずいぶん、出来る仕事であつて戦争が始まつてからでさへ、日本は味方だろうと考えていたくらいでありますから、日本との戦争などは予想もしなかつたことであります。これはわれわれも大いに考うべきことであろうと思います。すなわち戦争は、いつどういう所で不意に起こるかわからぬ。今まで味方であると思つても、それがいつ敵になるかわからぬ。またいつ突発するかもわからぬ。故にあらかじめ今、敵がヨーロツパで戦争しているから、こちらは安心であるというような考えを持たずに直ぐ今からでも着手して、強力な飛行隊を養成しておく必要があろうと思います」

（後略）



山内四郎海軍大佐

次いで山内海軍大佐が拍手で迎えられ、

（前略）「今回の戦争に、海軍飛行機を使いました重な目的は敵状を偵察するのが第一であります。その偵察の中には機械水雷を上からすかして見るという任務も入つております。またその附けたりとして敵を攻撃することを思いたつたのであります。これはおもなものは爆弾を投げるので、そのほか、弾着、つまり大砲の玉の場所を見る観測等をやりましたが、これは大したことはありません。（中略）使いました飛行機はファルマン式七〇馬力四台、一〇〇馬力二台で、これを運搬するにも、また発着するにも初めのうちはすべて若宮丸を母艦としたのでありますが、だんだん熟練して来ますと五分位で発着が出来ます。母艦から出て、また母艦に帰つて来たのを収容するというのははなはだ面倒のようであるけれども安全で確実な方法であります。艦の上から直ぐに飛び上ることは出来ぬわざではありません。これは飛行機の先きに一部分車をつけて甲板の上を滑るようにすればさほどむずかしいことではなく、現に外国でもやつているところがあります。帰つて来て艦に直ぐ飛び降りることは、まだ中々むずかしくて、まだどこにも行われておりません。しかしどちらかといへば、やはり起重機で積み出すのが一番、確実であつて、実戦に際して母艦から滑り出して行くということは、まだ一向聞いておりません。（中略）この母艦というものは海軍飛行機とはまつたく離れることの出来ぬ大切なもので、運搬するにも発着するにも、それから飛行機の高速力がまだ十分でない時であるから、それを補うためにも、この母艦で或る所まで持つて行く必要があるのであります。然らば遅い船でも積んでさえ行けばよいか、というと、そうはまいりません。非常に早い、たとえば今の船の中で一番船あしの早い軍艦より、もう少し早いのを母艦として、そして非常に敏活に行動して飛行機の働きを容易にしてやらねばならぬ。これは敵の艦隊と、こつちの艦隊とが戦争するような場合はことに大事なものであります。そうして自分の艦隊の主力よりもずつと前に飛び出して行つて、それから飛行機を放してやると、飛行機は自分が歩かなければならぬ一部分を母艦に助けられているのであるから、非常に活動がしやすくなる訳であつて、高速力の母艦を造ることは最も大事な一つであります。（少略）

海軍で使つた七〇馬力と一〇〇馬力飛行機では一〇〇馬力の方が都合が

よく、偵察の全部はほとんどこれでやったわけで、偵察するのは肉眼か、あるいはあまり度の強くない眼鏡を用いても見ました。又眼で見る補助として写真でもつて状況をうつして来るということもやりましたが、これはまだ幼稚で十分とは行きませんでしたけれども、とにかくいくらか参考になるようなものが撮影された次第であります。偵察する時の高度はなるべく低い方が見易いのが当り前ですが、敵の小銃弾を警戒して次第に高度を増して弾丸のとどかない程度に上るようになりました。そうすると敵の方でも、九月半ば過ぎ頃から口径九くらいの大砲を使うようになりました。初めのうちは成績は余りよくない。とんでもない所で破裂していましたが、だんだん研究したと見えて弾丸が機体に近寄つて来初めました。機体の横を音をたてて通つたり、また真近かで破裂するというふうにだんだん上手になつて、一〇〇〇㍍くらいのところで破裂すると飛行機はびりびりと震える状況になりました。それから機械水雷をすかして見るということは中々むずかしい仕事で、ことにこの膠州湾附近は海の水が濁つていて澄んでおれば、ある程度は見透せますが濁つていてはほとんど見えません。

（中略）第一回の偵察の結果は、今までわからなかつた状況を幾分でも知ることが出来て、艦隊司令長官が作戦の方針を定めるのに大変利益したのであります。その時は初めに一〇〇馬力に三人乗つて出かけ、あとから七〇馬力に二人乗つて出たのでありますが、雲が大へん低くて七〇馬力の方は非常に危険な目に遭つて、もう少しで落ちるところでありました。これは約五〇〇㍍の高度でまいりますと、下に雲があつて飛行機は大分ぐらぐらし、又ひどく上げ下げされて難儀しながら入つて行きますと、飛行機は傾けられることもあるのであります。この時もちようど、頭を下にして逆さまに五〇〇㍍から二〇〇㍍まで落とされたのであります。こういうふうに落ちて来る時は、速力をそのままにして頭をずつと上げようと舵をとつても中々戻りません。長い距離を走るうちに平らになるけれども、地上との距離が少ないというと頭を突つ込んで、そのままつぶれてしまうことが往々あるのであつて、その時は速力を途中で緩めて行き、ようやく二〇〇㍍のところで平らになつて、ちようど敵の軍艦の真上一五〇㍍から二〇〇㍍のところで回復したのであります。こんな危険な目に遭つたのは、その時一回限りで、その後はありませんでした。（少略）

爆弾は頭に矢がつけてあつて、矢が下になつて落ちるのであります。普通の弾丸と同じように爆発薬が詰めてあつて、何か物にぶつかると簡単に爆発する装置がしてあります。これは敵の艦艇であるとか、砲台であるとか、飛行機格納庫であるとか、無線電信所、発電所、兵営、繋留気球などを目標にして投げましたが、これを落す装置とか、あるいは落す方法などは、まだこれから大いに研究しなければなりません。

敵が落した爆弾は二回で、一度はこちらの工作船を目標に二発落しました。その大きさはちようど、十二サンチくらいのものだつたようです。二発のうち一発は大分離れた所に落ち、一発は近くの水中におちました。二回目の時は、味方の掃海艇が水雷を掃海しているところへ投げたもので、これも命中せず、水中で炸裂しました。次ぎは飛行機に積む機関銃であります。持つては行きましたが、一向使う機会もなく何も経験しませんでした。それから拳銃（ピストル）は機関銃を持たぬ飛行機が、操縦者や偵察者が自分の身体につけて持つて行く。これはやはり敵に会つたら拳銃で射とうとか、あるいは万一発動機に故障が出来て、敵の上に降りなければならぬような時の武器として必要であり、また捕虜たるを防ぐための自決の用意にもなつたのであります。それから無線電信器も持つて行きましたが、これも一向使う機会がありませんでした。（中略）

要するに今度は飛行機を初めて実戦に使い、大したことは無論出来なかつたのでありますが、幾分か海陸の作戦に貢献するところがあつたばかりでなく、今後の航空術の発達に利益し得た点は少くないと思います。それから交戦中、一回も故障を生じなかつたというのははなはだ仕合せでありますが、これは一日の飛行時間は平均一時間半くらいであつて、一番長かつたのが約二時間半、短い時は一時間に充たない状態であります。飛行機も、新しいものを出して古いものは使わなかつたので、それらも故障を防

いだ原因の一つでありましようが、また隊員全部が発動機、機体を調整する、準備する、検査するという点について非常に周密な注意を払つたのであります。ヨーロツパ人は、何か故障でも出来て敵の陣地に降り、捕虜になつても余り恥とも考えていないが、日本人は敵地へ降りたら刺し違えるか、あるいはその他の方法で最後の処決をしなければならぬのでありますから、もし機材が悪いために操縦者なり、偵察者なりを殺してしまうことははなはだ残念であるという考えで、非常にこの機材の調整や検査には細かい周到な注意を払いましたが、その点が一回も故障を起さなかつた理由であろうと考えます。（中略）飛行機の発達に現在、一番何が大事かというと馬力の大きな、長時間耐え得る発動機を造ることであります。これはドイツのベンツとか、メルセデスとかの発動機は現在の必要条件を充し得るものであつて、フランスでもイギリスでも、今のところではとうてい、かなわないそうであります。ドイツがどうしてこんなに進歩したか、一時はフランスよりもずつと遅れているように聞いておりましたが、実際はドイツが飛び離れて立派な発動機をもつているようであります。もともとドイツの研究は学理とか、実験とかに重きをおいて、いよいよ良いということにきまると、技術上、一番よい方法でありとあらゆる手段を尽して造つて行くので、結局、その方が勝利を得ることになつて今日の結果を得たものではないかと思われ、大いに学ばねばならぬ点であると思います」（後略）

と、実感に満ちた講演だつた。

これより先き、松がとれて間のない一月十三日、京橋南鍋町に産婆（今の助産婦）を業とする多田せん子女史が、突然飛行協会に金一、〇〇〇円の寄附金を贈つて来た。職員一同、目をまるくして事情を尋ねて見ると、正に堅実な航空国家の建設に微力をそそがんとする純真な貧者の一燈にほかならぬものであつた。

同女の養母直子刀自は山形県鶴岡町の人で、若いころ、郷里で小学校の訓導をし、後上京して産婆を営んでいたが、ついに生涯を独身で送つて旧暦十七日、享年五九才で病死したのだつた。

その時、「残つた貯金はみんな日本の飛行機に寄附しておくれ」と、いいのこしていつたので、陸軍当局へ伺いを立てたところ、軍部では扱いかねるから飛行協会へ寄附されたがよろしいとのことで、今年三四才を迎えたばかりの同女史の美挙になつた訳であつた。しかし故人は平素「貧しい産婆家業の女だてらに寄附でもあるまい」といつて、いろいろの寄附勧誘に対しては常にこれを避けていたという。もとより豊かでない家計をもつて、それほどの貯わえがあるとも知らなかつたが、調べて見ると、ちようど一、〇〇〇円ばかりの貯金があつたので、遺言を尊重してその全部を提供したという奇特なので、協会は直ちに正会員の待遇をもつて感謝したが、この初めての奇篤に感服し、大いに会員募集の宣伝材料に供した。

これに引き続き、更に例の匿名外人から、「さきに寄贈した公債七万八、〇〇〇ドルははんぱだから、計一〇万ドルにするため二万二、〇〇〇ドルを追加寄附したい」という旨を外務省から通じて来たが、待てど暮らせどどうしたわけか、ついに現品は到達しなかつた。

「匿名寄附」が絶対の条件だつたが、飛行協会ではその氏名だけはわかつており、かねてアメリカの日本大使館に依頼して、その身元を調べてもらつていたところ、この追加寄附の話と一しよにその大略が判明した。

同氏は常にイギリス、アメリカ間を往復している貿易商人だが、家庭的に不幸な境遇にあり、まだ五〇才前後の盛りでいながら身辺はなはだ寂しい生活をしている気の毒な紳士であることが分り、それで大半読めた次第であつた。

寄附金で、も一つ異色のあるのは旧臘二十二日、協会からの書状勧誘で山形県酒田町の本間光輝氏が金五〇〇円を入会申込書に添えて送つて来た。

協会はもちろん、感謝して受納したが、前の多田女史といい、本間氏といい、偶然ともに東北県人であるが一方は微小から起つた婦人一代の全貯金であり、一方は旧幕時代から「本間さまには及びもないが……」の俗謡にすら唱われている豪家であつて、一方は愛国的意思の自発であり、一方は勧請をうけて研究と考慮を経た後の寄附金であり、世相の縮図をここにあつめたようで興

味ある話題として、新聞の埋め草になつたのである。

さて所沢で製作中だつた改造ルムプラー式はほとんど完成し、磯部技師の実験による工夫で左の諸点が改良された。

まず自動安定と称する主翼の撓曲翅は効果がないので、これを廃して補助とし、翼幅七㍍六〇、三角状機胴を円形に変えて七㍍六〇に短縮、水平舵の骨格が竹材だつたのを木材に改めて長さを二㍍短縮し、安定舵も三平方㍍を縮めて型を変え、胴体の両側にセルロイドの窓をあけて座席内を明るくするとともに左右の展望に便ならしめ、また両翼の附け根にも窓をあけてセルロイドを張り、全体的にルムプラー式タウベ型よりも小型になつたが、性能は増したはずの設計である。

発動機は二月末、所沢へ着いたので、半年ばかりの間、無聊（ぶりょう）をかこつていた尾崎、扇野両練習生もたちまち生気をとり戻して、にわかに活発な作業が始まつて行つた。

するとこの時、一瓶の飛行機用塗料を携えて磯部技師を訪ねて来た青年があつた。

大阪市東区空堀三丁目の高松三千代氏で、大阪薬学校の出身だが飛行家を志望して磯部氏が前年春、発明品博覧会の用事で下阪した際、宿に訪ねて練習生を志願したことがある。

しかし磯部氏は飛行家たるよりもむしろ専攻した薬学を活用して、日本に未だ優良品のない翼布塗料を研究してはどうか、とすすめ「今、外国で一番いい塗料はフランスにあるが、それを凌駕するものを造つて見るのも愉快なことじやないか」と教えて種々説明すると、高松氏は心大いに動いて「一生懸命やつて見ましよう」と帰つていつた。

自来、一年たらずで今日の訪問となつたのであるが、磯部技師はその試作品をいろいろ実験して見て、「これならば使えんことはないだろう。しかし実際に飛行機に使つて見ないことには外国品に比べていいか悪いかわからん」と、おりから製作中の機翼の一部に試用して見ることにして発明青年をよろこばせた。

（三）追浜で高度と時間の世界新記録

交通兵団長に井上仁郎少将――第三期練習将校の野外飛行――諸兵連合演習に参加の偵察飛行――馬越海軍中尉の高度と時間記録――中島機関大尉の新作牽引式複葉機――翦風号の更生に着手――都築式単葉機完成――立花了観氏帰国――東洋飛行学校の練習生養成――フランスで大尉任官の滋野男爵

陸軍の鉄道大隊、電信大隊及び気球隊を合わして明治四十年九月、交通兵旅団が編成され、司令部が千葉市に置かれていたが、その後、電信、気球両隊が中野に移り、更に気球隊が所沢飛行場に転じたことは既に記したが、この一月、これが交通兵団に改まり、兵団長に井上仁郎少将が補任されて司令部を所沢に置いた。杉山元、弘中暁少佐ら以下の偵察将校は皆この兵団に属し、交通術修業員ということになつていた。

帰還部隊を迎えた飛行場では人もふえ、新造機もふえて賑かな猛練習が再開され、雪のあしたは雪中飛行と称して、白雪上の離着陸練習に汗をかくありさまだつた。

二十日から第三期将校の所沢・代々木間野外飛行が繰りひろげられ、この日は中村、岩富、瀬戸、加藤、田中、能見中尉が一三年型モ式九、一二、一三号三機で入れ替り立ち替り往復した。二、三㍍の北西の微風に乗つて徐々に高度を上げ、田無町上空から鉄道線路上を中野、新宿と渡り、一、〇〇〇㍍で代々木練兵場に現われ、数旋回しながら中村、岩富、瀬戸三中尉が相前後して着陸した。中村中尉は接地の瞬間、風にあおられて左の車輪を小破したが、職工三名を伴れて指揮監督の岡大尉、真壁中尉及び中沢少尉が出張していたので、直ちに応急修理し、帰路は岩富中尉が一二号機で先発、五分の後、瀬戸中尉が一三号機でつづき、少し遅れて中村中尉の九号機が帰つていつた。

二回目は能見中尉が一三号機、田中中尉が一二号機、加藤中尉が九号機で所沢を離陸し、同一コースで代々木往復に成功した。この間、いずれも片路を四〇分前後で飛んでいる。

二日目は風のため一日延期して二十二日朝七時四十分から開始されたが、三㍍の北風が冷たく、九号機の武田（惣治郎）中尉を先頭に、川上少尉は一二号機、足立中尉は一三号機で出発、きわめて快調だつた。第二陣は中田中尉が九号機、伊庭中尉が一二号機、水田少尉が一三号機で入れ替り、一二、一三両機は順調に代々木へ着いたが、九号機の中田中尉は発動機の故障で吉祥寺附近の上井草村に不時着の電話が来たので、代々木から岡、真壁両教官が職工をつれて駆けつけた。行つて見ると、桑畑の中に安全に着陸していたので故障点検の後、そこからスタートして代々木に出直し、折返し帰航して午後二時三十分、中田中尉は腹をぺこぺこにして所沢へ帰つて来た。

卒業飛行の下準備は首尾よく終え、引き続き場内飛行に怠りなかつたが、更に二月二日から四日間、近衛師団第二旅団の歩、騎、工兵の連合演習に参加して東京の板橋から埼玉県川越に至る旧江戸街道を中心に偵察飛行練習が行われた。

演習は板橋町以北、埼玉県志木町までの町村上から漸次南進して南北両軍の主力部隊の移動を偵察しつつ所属軍司令部に報告するもので、二日午前八時から徳川大尉指揮のもとに予行訓練をはじめた。

飛行機は両軍一台ずつの配属だが、予備として各一台を準備のため式九、一三両機を正機とし、一二、一四両機を副として備え、不時着その他臨機の場合のために自動車一台を用意して中沢少尉が担任した。

演習開始の三日は夜来の雨はやんだが雲行きがわるく、風また五㍍を数えて前途に不安があつたが、有川隊長はじめ早暁明けやらぬ五時から飛行開始の準備につき、益田大尉が統裁して正七時、まず南軍所属の水田少尉が一二号機で瀬戸中尉同乗のもとに出発、次いで北軍の能見中尉が加藤中尉とともに一三号機で任に就き、両機一時間余を経めぐつたが、「ついに一兵も認めず」して帰場した。

代つて北軍の一三号機に伊庭中尉操縦、川上少尉同乗で大和田町から川越方面に進み、藤久保町附近に歩兵二個中隊の南進するのを発見して帰り、南軍の一二号機は荒瀬少尉操縦、岩富中尉同乗で大和田附近に向うと、野砲一一門、歩兵一個大隊が、これまた南進しているのを偵察して報告筒を投下、一時間三〇分にわたる後、天候不良で思わしい偵察も出来ないままに、この日の演習を中止した。

翌四日は南軍の中田中尉操縦、田中中尉同乗の一二号機が出発したあと、北軍の一三号機に加藤中尉操縦、能見中尉同乗して離陸したが発動機の回転数不足で馬力が出ず、見る間に下降して飛行場外西北方の畑中に不時着、機体を破損したので、代つて九号機に中村中尉と川上少尉が搭乗して急ぎ出発したが、これまた昇降舵の張線が切れたので一たん着陸、修理しているところえ一二号機が帰来し、偵察の田中中尉は「八時五分、彼我の前衛は本隊を離れて既に亀窪・藤間（南北両軍前哨線）にあり、また一方遊軍は川越宗岡街道を行進しており、間もなく砲火を見るに至れり」と報告した。

修理成つた九号機が出て見ると、やがて砲声銃声が盛んに起り始めたので、最早偵察の必要なしと引返しにかかつたが、おりから細雨濛々として烟の如く、二五〇㍍の低空をはうように縫い続け、志木町の南方まで迂回して柳瀬川をさかのぼり、ようやく所沢への針路を定めて帰着することが出来た。

最終日の五日も雲厚く、五㍍の北風が吹きつける中を北軍の加藤中尉は九号機で能見中尉を乗せ、八時十分離陸したが、またも左翼の張線切断で着陸、あらためて一四号機に乗りかえて川越方面に向つたが、また発動機に故障を発見し、同市南方の高階村の東上鉄道停車場附近に安全に不時着、機体は完全だつた。

飛行場では南軍の瀬戸中尉が荒瀬少尉と一しよに一二号機で出発したが、風いよいよ加わつて地上で九㍍、六〇〇㍍の高度では実に一七㍍の烈風だつた。北軍の中村中尉は川上少尉同乗で九号機を飛ばせ、吹きすさぶ風の中を勇敢にくぐりぬけて両機一時間にあまる偵察を敢行して帰れば、風神また猛つて地上一三㍍をおびやかすに至つた。

志気もまたいよいよあがり、南軍の岩富中尉は水田少尉同乗で一二号機にまたがり、風とたたかいながら川越方面を二五分間偵察して帰着、予定の演習を全部終了したが、全期間中天候に災いされ、殊に最終日のまれな風速は参加将校にとつてはじめての体験であり、苦心もした代りにまた好個（こうこ）の研究資料となつた。

前年春から夏にかけて追浜で和田大尉と山田大尉が弱馬力水上機で世界記録をかち得ていたが、またも二月二十三日、馬越中尉によつて記録が更新され、世界水上飛行界に一エポックをもたらしたのである。

その日、馬越中尉は中村兵曹長を同乗させてフ式一〇〇馬力の青島戦以来の歴史的二号機に搭乗、追浜海面上を根気よく螺旋状に上昇を続けつつ、自記高度計とにらめつくらでゆけどもゆけども尽きざる天空を三、五〇〇㍍までのぼりつめ、もはや人間の気ははやつても飛行機がいうことを聞かなくなつて下降を始め、前後一時間半を費して飛行場に帰り着き「一人だつたら、もつと上がれたろうが、今日はまあこれくらいでやめておいた」と、綽々（しゃくしゃく）たる余裕を見せていた。

越えて十日足らずの三月四日には追いかけて正味六時間の滞空飛行記録を作つた。



馬越喜七海軍中尉

中尉は八時間分の燃料二、七〇〇リットルを充たして単身二号機で午前十時、追浜を離水し、まず八〇〇ないし、一、五〇〇㍍の高度で横須賀にコースをとつた後、左折して横浜に飛び、東京湾をまたいで房総半島を突切り、太平洋岸に出て沿岸を南下しつつ相模灘に向い、ようやく北上して三崎、浦賀を経て再び横浜に現われ、午後三時五十七分、追浜海岸に悠々着水した。実にわが国滞空飛行記録を完成し、短時日の間に高度と時間の記録を独占したのである。

けだし大戦前における水上機の世界記録は高度も時間もほとんど公認を得るに足るものなく、しかも惜しいことに日本はまだ万国航空連合会（今のF・A・I）に入っていないので、パリのその本部に記録作製を通報するよすがもなく、いわんや大戦最中の忙しいおり、たまたま揚がる極東の一水上機の記録などは全く注目されずに終つたのである。

その後、飛行協会がこの万国航空連合会に加盟して、軍民航空の記録公示の機会を得たのだが、ついに今日まで航研機（東京帝国大学航空研究所の長距離用機）の周回飛行記録に日の丸の旗が一つ上つたきりであつた。後に満州で朝日新聞社のA二六型双発機が作つた滞空記録は戦争中のため、世界公認の公式記録を得なかつたことは、一つには日本の軍部関係があまりに秘密をとうとび過ぎたためか、ひつきよう過去の日本航空が厚い煙幕のかなたに動いていたようなものである。

かつて改造フ式の方向舵でいささか味噌をつけた中島機関大尉は、一心に雪辱の機をねらつていたが、ようやく面目一新の牽引式複葉機の設計をおわつたので旧臘、工廠の造兵部に部厚い図面をまわした。それによると、一見、モラーヌ・ソルニエー式、フアルマン式、デペルデユツサン式の特長を折衷したもので翼幅一五㍍、全長九㍍、全高四㍍、翼面積六九平方㍍、これに一分間一、二〇〇回転のベンツ式水冷一〇〇馬力を装備し、最高時速一〇〇㌔を越える自信のあるものだつた。

大尉はこの工作を監督しながらしあがりを急いでいたが、二月末出来上つたので追浜へ送り、厳密な整備点検の上、実験係の井上大尉が試験飛行に初乗りした。何しろ国産の牽引式に魅力があり、委員連総出で立ち会つたが、二、三回の滑走試験の後、いよいよ全速で波を蹴り、数十㍍で見事に離水して四、五㍍も浮き上つたかと見る間に、たちまち機首を下にずぶりと海中に突つ込んでしまつた。

駈け寄つた救急艇に濡れねずみの井上大尉は拾われて来たが、「どうもあかん」と苦笑しながら唇を紫色にして震えていた。

並みいる将校にも原因がはつきりわからなかつたが、引き上げた機体を再検分すると、水平安定板をつけていないので、前後の安定がきわめて過敏のため、さすがの井上大尉も舵が持ちきれなかつたのであろう。その点を中島大尉

にきき正したが、結局要領を得ないままにせつかくの新作機も葬られてしまつた。しかしこれを元にして後に馬越喜七中尉が設計し直し、横廠式の先駆をなしたものとして意義があつた。

二月七日、故荻田、大橋両氏の追悼会が京都市智恩院大殿で催され、夜は円山の左阿弥楼で小宴の席上、あらためて翦風号、翦風飛行学校及び沖野ケ原飛行場などの問題について善後策を講じた結果、取りあえず八日市の熊木九兵衛氏と伊崎省蔵氏が翦風号の再生に当ることに衆議がきまり、荻田家でもいつさいを両氏に「お任せする」と言明した。

そこで大丸呉服店の遺品展覧会を済ませて八日市に送り、修交館で伊崎省蔵、岩名政次郎両氏が主になつて再建に着手したのである。

ちようど幸い、荻田氏がフランスから買つて来たモラーヌ・ソルニエー式の設計図があつたので、全部これによつて材料をそろえ、プロペラーは生前、大阪の森工場へ注文したものが出来て来るはずで、翼布なども二台分も予備品が残つており、発動機は島津氏が全責任をもつて修理中であるから、翦風号の再現は案外早く容易に行われるのではないかと観測された。

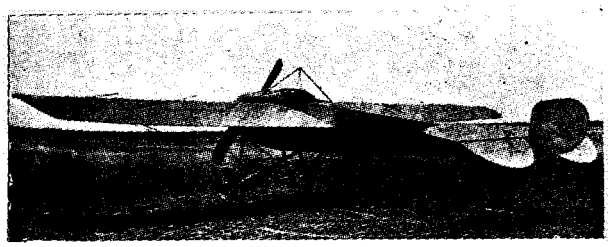
同時に沖野ケ原の整地作業も既に開始され、第一期工事として一〇万坪を伐採中だが、五月中に整地を終えて六月から使えるはこびとし、京都の小畑常次郎氏も、ここで練習させてもらうといつている。

小畑氏の機体製作工程も次第に進み、主翼その他の主要部分は竣成したと伝えられていた。

これらの中にあつて、さきに中国革命軍政府から依頼の都築式単葉機も順調に進みつつあり、都築氏は初め青山外苑の飛行協会格納庫で起工したが、工場施設のない不便から本所菊川町一丁目の某氏工場を借りて設計者矢野周一氏を中心に、木工西島寅次郎氏外六名、鉄工太田祐雄氏外三名によつて日夜兼行で製作を急いでいた。

型は大体、ニューポール式とデペルデユツサン式を混合し、これに都築氏と矢野氏の新工夫をいれまぜた全幅一一㍍四〇、全長七㍍五〇、全高二㍍六〇の複座牽引式で自重三五〇㌔、搭載量二〇〇㌔で時速最高九〇㌔、四時間の航続力が予定されていた。

発動機は星野氏に貸してあるノーム式五〇馬力を取り上げて装備し、かくて製作総日数九八日、延人員五九八人、総経費金二、三〇〇円で四月半ば完成したので同二十八日、稲毛海岸で試験飛行のため、田中館博士、中島機関大尉及び牛島造船中監らが立ち会いで中国側に引渡す手はずが整つた。



中国公使に引渡した都築式単葉機

するとおりもおり、日支間の空気に何か好ましからぬ事情が突発したというので、飛行機受領委員の趙雲鵬氏（ちようううんほう）は急遽帰国してしまうし、参謀で通訳の徐朝相（じよちようそう）技師武栄中（ぶえいちゆう）氏らも陸宗輿公使の旨をうけて、時局柄誤解を避けるため飛行は中止しよう、ということになつて、その日は地上の試運転だけで終り、越えて五月三日、都築氏が個人的に試験飛行して多少不備の点もあつたが、既に改造の暇もないので、そのまま解体して麹町永田町の中国公使館に運び込んだ。

一ケ月程して北京南苑の航空学堂校長蔡壮啓（たいそうけい）氏から陸公使を介して都築氏宛に丁重な感謝状が届いた。それには「航空学堂で整備の上、超雲鵬氏が操縦して試験飛行したがすこぶる成績が良く、フランスその他の外国機より安定もあり、速力もあり、すべての点に優秀である。貴下の誠意に感謝する」とあり、都築氏も一と安心した。

さきの山田式飛行船では、初めから随分翻弄された揚句、大損害をなめたが、今度はそういう紛糾も起らず、代金一万三、〇〇〇円の授受も円滑に済んで後年設けられた所沢の航空参考館に同機の設計書とともに、この報告書も保存されていた。

この時分の中国航空界について、徐朝相氏の話によると、「二五万元を投じて

北京に参謀本部直属の航空学堂を創設し、約六〇万坪の飛行場が一つある。学生は皆、軍人から採用し、現在七〇名を養成している。教官はフランスから招いた三名のほかに、同国に留学した艶貴郷（えんききよう）励如燕（れいじよえん）潘斌（はんぶ）の三飛行家がある。飛行機はコードロン式複葉その他二四台あり、発動機は五〇ないし八〇馬力のノーム式、アンザニー式である。政府は民間飛行家を厳禁しているが、これは新しい革命党に加担されるのを防ぐためである。大陸は気流平穏で飛行に適し、時々北京から保定まで三〇〇㌔の野外飛行を行つている」

この少し前、アメリカから新帰国の立花了観氏がジヤイロ式五〇馬力装備の複葉機を携えて三月三日、地洋丸で横浜へ入つた。



立花了観氏

立花氏は本名了介といい、その後、映画界に移つて成功したことは、まだ世間の記憶にあるだろうが、福岡県筑上郡椎田町の人である。明治四十年アメリカに渡り、飛行免状を得るまでには至らなかつたが、名刺に「単葉飛行家」の肩書をつけて各関係筋へ挨拶にまわつた後、大阪の北区野田町に一戸をかまえて飛行学校と飛行機製作所の設立を発表、携帯の全幅九㍍二〇、全長六㍍一〇の小型複葉の牽引式を組立て始めた。

すると一方に坂本寿一氏が九州日報社主筆篠崎昇之助氏らの後援で、福岡市外雑餉隈に飛行学校を建てる宣言をして田中支配人とともに飛行場の敷地物色にかかつていた。

もつとも附近に荒蕪地約二万坪があるので、坂本氏らはそれをねらつて計画したのだが、果して土地繁栄策とでも思つたか、地主渡辺与三郎、荒津長七氏ら所有者全部が無償提供を快諾するばかりか、俄然、附近土地一帯に飛行学校の人気が揚がつて住民は蜃気楼（しんきろう）を楽しんで待つていた。

そこで立花氏らの計画と、これが合致する訳で早速合流の相談が一決し、東洋飛行学校と命名して修業年限一ヶ年、授業料五〇〇円、保証金五〇〇円、計金一、〇〇〇円前納の規定を作つて練習生の募集を発表し、立ちどころに数名集まつた中には、後の一等操縦士佐藤要蔵氏もいて純情青年ばかりだつた。

ここに至つて雑餉隈の整備完成まで鳴尾で練習するという訳で、そこの朝日新聞社の格納庫を借りて坂本式とジヤイロ式を組み立てて見たが、両機とも馬力が弱い上に相当使い古されているので同乗者があつたのでは離陸せず、いつまでも地上滑走ぐらいで一向浮かないのみならず、学科、術科にも教育らしい教育がしてもらえないところから練習生の間にようやく不平が起り、練習費の返還を迫るものなどが出て来て、ついに二、三ヶ月で解散の運命になつてしまつた。

もちろん、九州の飛行場も、そのまま野となれ、山となれで地方民を失望させる結果となつた。

しかしとにかく飛行学校と銘うつて練習生を入れ、飛ばないまでも飛行機を動かして見せたのはこれが最初である。

四月三日、神武天皇祭をトして山口県荻町の西村模型機材料店主催の模型飛行大会が、地元の新聞社と大阪朝日、毎日両新聞社支局の後援で同町志都岐公園で開催され、多数の青少年が参加して盛会だつたという。

前にも小記したが、各地で開かれるこの種の大会はほとんど材料商店の主催に帰し、土地の愛好家は商品の宣伝承知で、それによつてわずかに機会を得ているに過ぎず、従つて独自の研究や創作は次第に影をひそめる兆候がはつきりとして来たようであつた。

しげしげと母堂に寄せて来る滋野男爵の通信は一月二十一日附で陸軍歩兵大尉（戦時中）に任じられ、飛行隊附を命ぜられてポーから遥かに北上し、パリとリオンの中間にあるアヴオール駐屯の陸軍中央飛行隊にいるそうで「（前略）これで私はとにかく官職ではフランス一流の飛行家デルベールやガロスの上に位することになりました」とあり、更に一月末日発の消息には、「（前略）昨夜は月朧の下に前夜の如く飛行を開始し、タダム軍曹は二、〇〇〇㍍の高空に昇騰致し候。この夜、小生は他の四、五名の飛行将校と交々ラランテイ中尉と同乗し、夜間偵察の練習に従い候処、寒気甚しく顔はちくちく針に刺されるよう

な心地致し候も而も亦、壮快この上もなく覚え候。朧月を浴び、異様なる唸りをたてて天上を翔ける真黒の怪物！　ある意味に於て物凄くも感ぜられ候。当地の夜間飛行には灯火も用いず、特別の設備もなく、ただ僅かに二、三名のメカニシャンを使役するのみに御座候。以て仏国飛行将校の技倆の一斑を想像するに難からずと存じ申候」

とあつて、男爵はヴオアザン式とモーリス・フアルマン式両複葉機を練習中だつた。フランスでも、まだ日本と同じように飛行隊要員は各兵科から採用していたのである。

（四）逓信省協賛、陸軍機の飛行郵便

海軍第四期練習委員――飛行船雄飛号成る――陸軍機の所沢・静岡・名古屋・大阪飛行に郵便物託送――沢田、阪元、真壁、武田中尉参加――天候に悩んだ往航と、追風に乗つた復航――帝国飛行協会から記念品――安達東三郎、武部鷹雄両海軍大尉と柳瀬久之丞一等兵曹殉職――帝国飛行協会で弔慰金募集――ルムプラー式改造型飛ぶ――尾崎、扇野両練習生の練習開始

海軍では第四期練習将校として横須賀鎮守府管区から津田耕作、（後に大尉）永峰専治（後に露木と改姓、大佐）、三神仲次郎（後に大佐）、呉鎮守府管区から桑原虎雄（後に中将）、阿部新治、佐世保鎮守府管区から海谷優（後に大尉）の六中尉を研究委員に補任したが、所沢では二月十五日から第三期練習将校の飛行場内における卒業試験飛行がはじまつた。

課目は二種あり、㈠、一地点より出発離陸、指定方向に飛行し、約一〇〇㍍の高度において、地上に植えてある二本の小樹を基準に8字型を三回反覆して旋回飛行の後、指定圏内に着陸停止するよう正規の着陸をなすこと、㈡、一基点より出発離陸、指定方向に飛翔し、場内数周の後、五〇〇㍍の高度に達して空中滑走により指定圏内に着陸停止し得るよう着陸法をなすことであるが、指定圏内とは一〇〇㍍平方形で、地上に植えつけた二本の小樹は距離東西五〇〇㍍で、この間において8字型を描くのである。

午前八時から中田、中村、瀬戸、加藤、能見各中尉が順次受験し、午前十一時終了したが、いずれも好成績だつた。午後は一時から伊庭、岩富、田中、足立中尉が試験官徳川、岡両大尉、長沢、真壁両中尉監視のもとに続行し、翌日は武田、川上、水田、荒瀬各少尉がいずれも優秀な腕を見せて第一次試験をパスしたのだつた。

時を同じうして、さきのパルセヴアール式飛行船の大改造が前年八月以来、正味七ヶ月で完成し、格納庫の天井には再びたくましい大気嚢が膨脹して新しい黄褐色の塗料に光つていたが、益田大尉主任のもとに近いうちに試験飛行に乗り出し、雄飛号と命名して東北や関西方面への大飛行を計画していた。

改造の重な点は球皮を三重にした羽二重の上に木綿を張つて強固にし、二個の空気房をつけて送風機で空気を送り込むことと、吊船を全部鋼管製にし、気嚢の動揺を防ぐために鋼管製の枠に布を張つた鰭（ひれ）を附けたことであり、気嚢全体の形状を整えて搭載量、昇騰力及び速力の増大をはかり、吊船の中に装備した水槽の構造を改良したことなどである。

型式を軟式パルセヴアール型と呼び、全長八五㍍、全幅一六㍍（気嚢中径一五㍍）、全高二四㍍（気嚢高径一五㍍）で全容積一〇、〇〇〇立方㍍、自重八㌧、吊船の長さ一〇㍍五〇、幅一㍍九〇、高さ一㍍三〇、これにマイバッハ式一五〇馬力二基の三〇〇馬力を装備し、搭乗者は四乃至一二人までが可能で、操縦要員としては船長兼上下係一、方向係一、機関係二名である。そして最大時速六八㌔、上昇限度二五〇〇㍍、航続二〇時間で、地上の離着陸操作人員は七〇ないし一三〇人を要し、総工費約六万円だつたという。

それより早く、かねて気球研究会で、青島戦役前から考えていたという所沢・静岡・名古屋・大阪間の往復飛行を、機熟して二月下旬、いよいよ決行することになつた。

実施内容は片路全距離四九〇㌔を二日間で翔破し、第一日に府中、厚木、国

玉津、真鶴、沼津経由、静岡までの第一航程一五五㌔と、島田、掛川、浜松、豊橋、岡崎経由、名古屋までの一七〇㌔、計三二五㌔を飛行し、第二日には大垣、米原、大津、伏見経由、大阪までの一六五㌔を完了する。復航は同一航路を所沢に帰るのであるが、飛行機と操縦者は往航一五号機に沢田秀中尉、一六号機に阪元守吉中尉、帰航には一五号機に真壁祐松中尉、一六号機に武田次郎中尉で、いずれも一三年型モーリス・ファルマン式七〇馬力である。着陸場は各地練兵場で、状況によつては三航程を一日で完成するかも知れぬというみぞうの大壮図である。

この計画に対し、飛行協会は満腔（まんくう）の熱意をもつて成初を祈り、搭乗四将校をまず協会正会員に推薦するとともに、逓信省と陸軍当局の諒解を得て郵便物の託送飛行を申請した。

すなわち発着陸地における協会々員に限り、官製ハガキ、または切手貼付の私製ハガキ（絵ハガキを含む）で、各着陸地域内市町村居住者にあてたものを各搭乗将校の個人的好意で飛行機に積み込み、各発着陸地で飛行協会出張員がそれぞれ郵便物の受授を行うといういわゆる「飛行郵便」であつた。

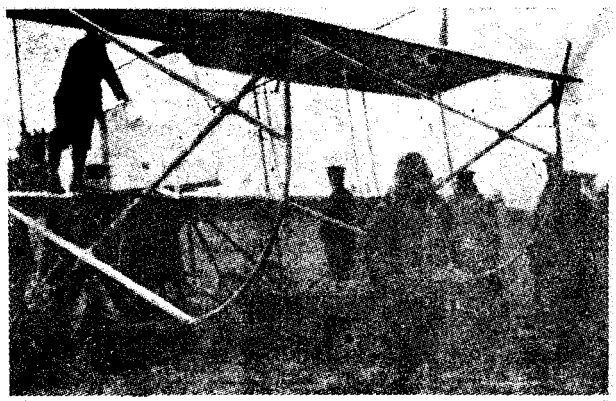
そのため静岡には宍戸主事と臨時嘱託の星野米蔵氏、名古屋には栖原工学士、大阪には大原主事と扇野練習生、所沢飛行場には磯部技師と尾崎練習生、東京本部には沢柳主事が詰め、所沢と大阪では記念スタンプを押して人気をあおる一方、航空思想の普及と会員募集はこの時とばかりに各地飛行場に、飛行協会の立看板を掲げてテント張りを設け、飛行機の歓送迎、託送郵便物の処理、会員の入会手続など、一斉に大童の奮闘が展開された。



沢田（左）阪本両中尉

さて第一日の二十三日は、まだ明けやらぬ五時半ごろから有川気球隊長、石本少佐らはじめ、隊員出揃つて準備を開始するうち井上工兵課長、田中館横田両博士らも歓送に来場し、第一格納庫わきに炎々と燃えるたき火を囲んで出発を待つた。

地上の風速一㍍、高層気流もまたあつらえ向きの静けさで沢田、阪元両中尉は各乗機を入念に点検、発動機の試運転後、出発準備完了を報告すれば有川隊長は訓示の後、出発命令を下し、六時四十分、まず沢田中尉の一五号機から離陸、次いで阪元中尉も一六号機であとを追い、雁行して三〇〇ないし四〇〇㍍の高度で場上を一周した後、おもむろに西を指して視界を消えていつた。



名古屋に雨中着陸の16号機

七時半、神奈川県秦野を過ぎ、大磯から海上を横断して国府津に出で、真鶴附近から最も難関を予想されていた箱根八里も易々と越えて三島町に現われ、一五号機は六〇〇㍍、一六号機は一、〇〇〇㍍の高度で沼津を経て九時一三分、一五号機が静岡練兵場に安着した。慎重な阪元中尉は箱根越えに高度をとつたため時間を要し、遅れること三〇分で数旋回後、着陸したが、左側車輪を小破したので修理にかかり、十時二十分、一五号機ひとり八〇〇㍍の高度で海上に出で、名古屋に向つた。

やがて一六号機も十一時二分、九〇〇㍍の高度で前機とは反対に山沿いを南下したが、両機とも富士川附近から天候の変化に風強く雨も加わり、岡崎、豊川あたりは最も難航をきわめ、ことに一六号機は地上の目標を失つて一時迷つたがようやく東海道線を発見して熱田町に出で、一五号機は午後零時十五分、一六号機は一時五分、ともに雨の中を名古屋練兵場に着陸、井上交通兵団長や徳川、岡両大尉らに出迎えられ、託送郵便物を飛行協会の栖原嘱託にしかと手

渡した。

天候と時間によつては大阪へ続航の可能性はあつたのだが、まず予定通り一泊して見ると翌日は一層の悪天候で、名古屋附近で地上八㍍の西北風が吹きすさび、五〇〇㍍で一二㍍、六〇〇㍍から上は一四㍍以上の向い風になるので、午前中の出発を見合わせていたところ、だんだん風速は加わるばかり、五〇〇㍍のあたりは実に二〇㍍が観測されたので断然中止と決定した。翌二十五日も晴れるには晴れたが風やまず、何しろ正対する向い風なので飛行時間を徒費し、燃料の不足から途中の不時着が当然見越されるので、この日も延引、二十六日になつてようやく風だけはおさまつた。しかし雲深く彦根、関ヶ原附近は小雨が降つているそうだが、大阪測候所からは山城、摂津方面は飛行に支障なしといつて来ているので九時半、出発を決定、郵便行嚢を積み込み、一五号機は同五十七分、一六号機は正十時、雁行の態勢で一路西に向つた。

大垣、関ヶ原、伊吹の山脈地帯を縫つて専ら鉄道線路を目標に近江路に入り、米原から斜めに濃霧に包まれた琵琶湖を低く飛び、野洲、守山、草津をさぐりながら大津に向つた。

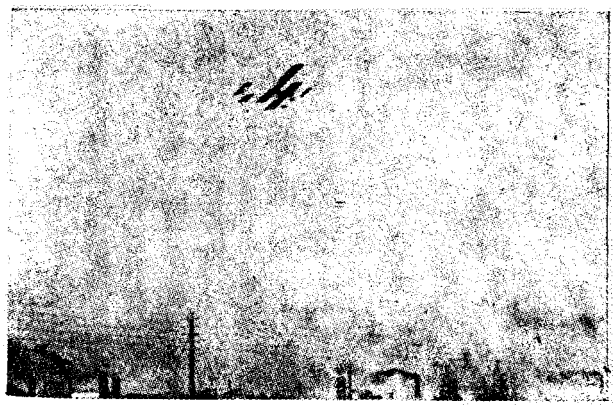
この時十一時二十五分、細雨と霧に前途全く暗く、一五号機は五〇〇、一六号機は三〇〇㍍の高度で大津にたどりつき、市街上を二旋回して同四十五分、練兵場に前後して無事着陸した。

小憩している間に雨は一応やんだので、雲はまだ低迷していたが二時半ごろ、両機再び雁行してゆくうちに案の定、雲にはばまれてお互いを見失い、一六号機は五〇〇㍍の高度で逢坂山の険所を越え、山科の谷間にさしかかるとにわかに風がはげしく、上を下へゆすぶられ、舵をしつかり握り直して稲荷山にかかると、ここでまた、雨雲にとらわれて咫尺（しせき）を弁ぜざるありさま、附近の地形をたよりに低空へのがれて深草練兵場を発見、得たりとばかりに着陸、一泊の余儀なきに至つた。

一方、一五号機は巧みにこの悪天候をくぐりぬけて三時十分、山崎街道から大阪に入り、同二十五分、空中滑走で砲兵工廠の屋根すれすれに城東練兵場へ滑り込んで往路を完成したのだつた。この総飛行時間六時間五二分

一六号機は翌朝七時十分、深草を出発、天気も今朝ばかりは一と先ずおさまつたらしく、約四〇〇〇㍍の高度で八幡に出で、鉄路と淀川の中間を大阪に向い、いつたん七〇〇㍍まで上つたが、大阪の手前でまた濃霧の発生にあつて三〇〇㍍に降り、梅田駅の真上から一直線に練兵場を目がけて同五十五分、無事着陸して総飛行時間七時間四八分で任務を完了し、東京・大阪間、最初の飛行記録と郵便をもたらした。

かくていよいよ復航となつたが、二十八日は又も風のため中止、明ければ大阪の空はよく晴れたが、前日来の強風まだやまず、七時の観測では地上から九〇〇㍍までは平均十五、六㍍、一、〇〇〇㍍附近では二〇㍍以上吹きすさんでおり、ただ彦根、名古屋方面からの通報が風力静穏なので、指揮官中柴少佐が武田、真壁両中尉に相談すると、両中尉とも決行を答え、帰航開始の命令が下された。



大阪出発の15号機

そこで托送郵便物の行嚢が両機に分載されて武田中尉は一六号機に、真壁中尉は一五号機に搭乗、しばし発動機の調子を見定めた後、八時三十分、一、五〇〇㍍の間隔をおいて城東練兵場を離陸、両機の姿は西風に乗つて間もなく雲烟の彼方にかき消えた。

牧方、八幡、伏見を経て九時過ぎ一瀉千里の快速で大津を通過したが、成程風は強いらしく、じつと舵さえ持つていれば追い風が送つてくれるようなもので視界もよく、まず恵まれたコースで十時十一分、一五号機

を先きに二〇秒の差で一六号機も名古屋練兵場に車輪をつけ、一時間四一分の記録で復航第一区を終つた。

そこで更に静岡への続航を評議したが、静岡方面も風力強く、地上一三㍍、五〇〇㍍で二三㍍、一、〇〇〇㍍では実に四二㍍の颶風（ぐふう）状態ということに、いくら追い風でも考慮の必要があり、しばらく見合わせていたが午後になつても一向変らないので一日延期にきまつた。

翌二日早朝、風はないが薄曇りの空明けそめる六時過ぎ準備を開始し、正七時、一五号機を先頭に二分遅れて一六号機も続き、場上を一周した後、東北の空に黒一点となつて帰つていつた。

一時間後、豊橋を通過、見附、掛川、浜松と順調に進んで九時十分、あとの雁が先きになつて一六号機が静岡練兵場に安着、二分遅れて一五号機も無事着陸、全コースの大半を終つた。

ひと休みして十時三十分、真壁中尉の一五号機出発、五分遅れて武田中尉の一六号機もあとを追つて離陸し、懸念した箱根も難なく飛び越して十一時二十五分、国府津を通過した。

いよいよ帰還の通報をうけた所沢飛行場には気球研究会長大島陸軍次官をはじめ、井上工兵課長、田中館博士らがそろつて出迎えていたが、ここではほとんど無風状態で五〇〇㍍附近に南西の六㍍、一、〇〇〇で一五㍍ばかり吹いており、次第に雲が多くなつて来る模様だつたが、帰り来るものには何の妨げにもなるものではなかつた。

待つ間もなく南の空に一機現われ、近づくのを見ると尾翼に一六の記号が鮮かに見え、一〇〇㍍の高度から空中滑走で飛行場中央にぴたりと着陸、時に午後零時を過ぎる三分だつた。

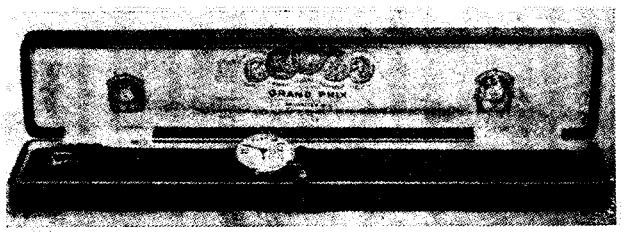
さて一五号機は十一時五分、厚木上空通過の知らせが入つたきり分らなくなつたので、コースに当る各地に電話で照会している間に、真壁中尉から神奈川県座間局発で「発動機の故障で上溝の南方当麻村の相模川原に着陸」の電報があり、愁眉が一転、微笑に変つた。

同中尉は応急修理の上、翌朝七時十分、河原を離陸、二十数分の飛行で所沢へ帰着したが、故障はプラグにあつたことが判明した。

武田中尉の飛行記録五時間二三分、真壁中尉は五時間三〇分で、風のためにいずれも往航よりは短縮され、また比較的天候にも幸いして順調を得たものである。

託送郵便物は正味時日の上から計算すれば、あるいは汽車の方が早かつたかも知れないが、とにかく預かつたものは全部正確に宛先きに送り届けられ、最初の試みとして成功した。

飛行協会は沢田、阪元両中尉には城東練兵場で大久保支部長から記念品目録を贈呈し、武田、真壁両中尉には所沢飛行場で田中館博士から同様目録を贈り、会長、副会長からはそれぞれ祝電を贈つて記録を祝つた。



計時腕時記念品の

この記念品は服部時計店製の銀側腕時計で、裏に「所沢・大阪間長距離飛行記念」の文字が刻まれていた。また着陸各地出張所で獲得した飛行協会新会員は大部分一円の賛助会員だつたが、しかし実に数千名の多きに上り、劃期的の募集成績ではあつたものの入会者の方では入場料を払うつもりで出した人の多かつたこともまた事実で、会員募集事業の難かしさを端的に示したのである。

この大飛行数日後の三月六日朝、追浜には最初の惨事が降つて湧いた。新練習将校のはいりたてで連日、賑やかな訓練が続けられていたが、この日も早朝から南東の風三、四㍍に好調な発着が繰返されて一段落を告げた十一時三十分、新造のベンツ式装備フ式一〇〇馬力機に安達東三郎大尉操縦席につき、武部鷹雄中尉と柳瀬久之亟一等水兵が同乗して離水、試験飛行の途についた。

田戸湾、東京湾口、三浦半島辺をさまよいながら高度一、〇〇〇㍍を持続



安達海軍大尉三郎

し、横須賀軍港上から帰路について追浜へ来た時は微速回転で高度六〇〇㍍、三旋回する間に一三〇㍍に降下し、いつたん長浦湾に向つてから転じて飛行場へ直面し、約二〇度の角度で着水姿勢に入つた。

機はすこぶる安定よく七〇㍍の低空に降りて来たが、この瞬間だつた。突然右翼が傾いたと見る間に反動的に垂直の角度に陥り、そのまま石のように海中に没入、水柱をあげてかき消されてしまつた。

時を移さず、小蒸気艇が駆けつけたが海底僅かに二ヒロの浅さで機体は粉砕同様となり、しばらくかかつて安達、武部両将校を収容し、三〇分程して泥土の中から柳瀬水兵も発見出来たが、いずれも即死のむごたらしい姿に変つていた。



武部海軍大尉雄關

医務室に安置し、海江田大軍医の検診によつて安達大尉は顔面、前額を砕き、胸部を強打し、武部中尉は前額部を焼き、左肋骨と左肢足を砕いており、また柳瀬水兵は外傷なく窒息によつたもので人工呼吸を施したがかいがなかつた。

この新造一五号機は横須賀工廠造兵部で製作したものだが、これまでの水上機はややもするとプロペラーが水面に触れるきらいがあつたので、これを改めるために発動機の位置をやや高目にしたので油槽や座席の場所も多少変動し、従つて機の重心点が自然上方に傾いていたので、低空で突風にあおられたため、傾斜を調整するいとまなく海面に衝突したものと判断された。また点火栓が切れてなかつたので機の急傾斜とともにガソリンが漏れて引火したものらしく、武部中尉の火傷は、それを物語つている。

安達大尉は愛媛県喜多郡天神村の人、明治四十三年一月、海軍少尉に任ぜられ、大正元年十月、第一期研究委員として追浜に着任、部内では操縦第一人者の令名があり、同二年六月、欧洲各国へ航空界視察のため派遣され、同年十二月、大尉に昇進した。享年二九。

武部中尉は鳥取県東伯郡三徳村の人、明治四十三年十二月、海軍少尉に任官、大正元年十二月、中尉に進み、同三年三月、第三期研究委員として練習に入つたが、八月には若宮丸乗組を命ぜられて青島に出征し、偵察に爆撃に勲功があつた。享年二九、両氏とも独身だつた。

柳瀬一等水兵は三重県多芸郡五ケ谷村の人、四十一年六月、横須賀海兵団に入り、水雷学校を卒業後、航空術研究委員附属を命ぜられて大正三年六月、追浜飛行場に属し、間もなく若宮丸乗組で青島に出征、忠実勇敢な下士官候補だつた。享年二六。

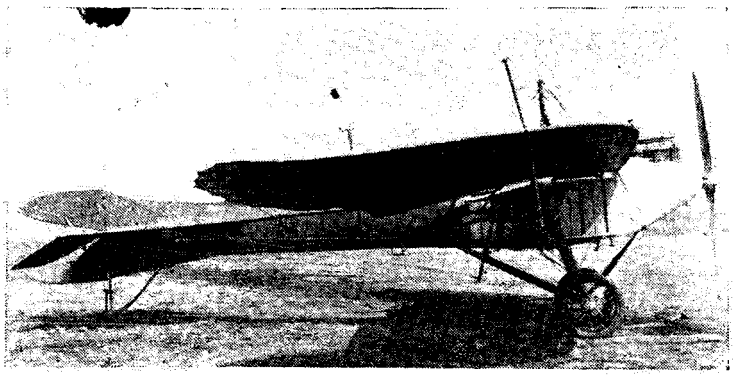
八日附で安達大尉は従六位勲五等に叙されて瑞光旭日章を、武部中尉は大尉に昇進、正七位勲六等功四級に叙されて単光旭日章と金鵄勲章を授けられた。柳瀬水兵は三等兵曹に進み、勲八等、功七級で白色桐葉章と金鵄勲章に叙されたが武部、柳瀬両氏には特に青島戦役の論功行賞が行われたのである。

飛行協会は両将校遺族に各金一、〇〇〇円、柳瀬兵曹遺族に金五〇〇円の弔慰金を贈り、更に海軍最初の犠牲であるため、都下六新聞に広告して「一と口金五〇銭以上。弔慰金の分配率は総金額の四割ずつを両将校遺族に、二割を柳瀬兵曹の遺族に贈る。但し特に指定された弔慰金はこの限りにあらず、締切は四月三十日限り。振替貯金口座東京二九六三六番に払込み」などの方法で一般から募集し、締切までに金一、〇八八円一七銭が集まつたので、前記の計算法で三遺族に配分贈呈したが、前回の故重松中尉の時に余りの少額で失望した協会は、この時も相当心配したものの海軍最初の痛ましい犠牲であり、ことに青島戦役後の時代的認識の昂揚を期待したのであるが、結局重松中尉の三〇〇余円の例から推すと、その比率において世情は今もなお少しも変つていないことが観取された。そして志ある人は毎回贈つてくれるが、それは九牛の一毛だつた。

するとある日、警視庁の刑事が訪ねて来て「帝国飛行協会々員山本信雄」という二十四、五才の青年が「男爵阪谷芳郎」の名刺をもつて市内に出没し、海

軍殉難者の弔慰金募集に名をかりて金円を詐取し、既に数名の被害者を出したという話に、協会は何ともいうべき言葉を知らず、弔慰金募集の新聞広告で、こういう悪事の暗示を与え、あまつさえ犯人を出したことは何とも致し方ないことであつた。

所沢で磯部技師が丹精こめてのルムプラー式改造型も、ついに出来あがつたが、発動機の調整に手間どつて試験飛行が遅れていたのを、鳥海技手懸命の作業でようやく整備し、本調子が出て来たので数回の試運転や地上滑走の後、四月五日朝、磯部技師は陸軍の練習機にまじつて三、四〇〇の風速中を離陸し、約三〇〇の高度で飛行場を一周して降りたが、大体同氏所期の成績をあげて改造に成功し、その後引き続き数日間、単独搭乗の小手ならしを経てから、しびれをきらしている尾崎、扇野両練習生を交代に乗せて練習を開始し両練習生も約一年間の無為倦怠を脱して日の目を見ることになつた。



改造ルムプラー式90馬力機

陸軍でも青島帰りのルムプラー式をおりおりひき出して、おもに阪本中尉が操縦していたが、五月はじめ、同中尉が職工一名を同乗させて飛行中、牽引力不足から飛行場外に不時着大破したのを最後に、そのまま姿を消してしまつた。

それから阪谷副会長は二月下旬、一身上の都合を理由に東京市長を辞したが、明治四十五年七月から満二年八ヶ月の激職だつた。その間、あだかも御大葬、御即位の大典など大きな歴史のページをおさめて来たのである。貴族院議員のほかに公共団体、銀行、会社の重役をいくつか引受けている男爵にとつては、専務がなくなつただけで忙しい日は相変らず続いている模様だつた。

(五) 軟式飛行船雄飛号飛ぶ

高左右氏の台湾理蕃飛行——野島氏、長岡で観衆を殺傷——鈴木茂氏、初飛行に負傷——モ式改造四型成る——第三期将校の卒業飛行——珍事故「不時着木」と高度記録——無線電信の成功——飛行船命名式と卒業式——第四期操縦術練習将校補任

このところ、しばらく動静の絶えていた高左右氏は、遠く台湾へ出かけていた。

理蕃工策の一助となつた野島氏の飛行以来、台湾に飛行機を見ざること満一年に及んだが、今年は新竹の筏安太郎氏の斡旋で高左右氏が招かれ、三月二十五日、荒尾助手ら三名を伴れて信濃丸で渡台し、直ちに新竹におもむいた。

筏氏は野島氏の飛行にも種々の労をとつた経験があるだけに諸般の設備は順調に進み、前回の飛行地以外、すなわち新竹、屏東、花蓮港などを選び、まず新竹で四月一日を予定したが連日の雨と風で順延し、八日の快晴にようよう第一日を開いた。

午前九時五十六分、高左右氏は入念の試運転後、一〇〇の滑走で離陸し、南日本製糖会社工場を右に臨時施設の庁長官邸前広場の会場上空を旋回しつつ飛行大会々員諸氏の熱誠に感謝する言葉を記した記念カードを数回にわたつてまき、新竹市街一周の後、再び会場で8字飛行しつつ記念写真を添付したゴム風船の模擬爆弾を投下し、観衆の頭上すれすれに一周して再び全回転で急上昇して庁長官邸を機上撮影するなど、高左右氏大奮発の盛り沢山で十時十五分着陸、二〇分間の飛行で第一日のプログラムを終えたが、続々と観衆の来場に、

このまま閉会するのも気の毒なので午後再開し、五時四十五分、二〇〇㍍の高度で新竹市街上空を一周して紅毛田の鉄道線路に併行して鳳山渓を横切り、大湖口を俯瞰（ふかん）しつつ海岸に出で、旧港の上空を迂回して市街に帰り、小8字形を描いて会場に入ると再びカードをまいて着陸、観衆は熱狂して警戒線を突破し、しばし身動きも出来なかつた。

二日目は前日にまさる数万の人出で、九時四十分、五〇〇㍍の高度で縦横に飛び、五、六枚綴じの記念写真帖を投下し、8字飛行、波状飛行などの一〇分間を飛んで、三村庁長令嬢から花束を贈られて新竹の飛行会を無事にすませた。

次いで四月十八日、阿緱（屏東）の旗尾に設けられた臨時飛行場で開会したが、ちようど吹き出した風は正午には一〇㍍に吹き募つて砂塵を巻き上げ、いつ衰えるとも見えなかつたが観衆はいつさいおかまいなしで詰めかけ、その人波は「盆に盛られた豆」のようだつたという。

五時二十三分、高左右氏はどういうつもりか、「南無阿弥陀仏」と髑髏（どくろ）を書いた頭陀袋を頸からかけて飛び出し、大きく一周して四〇〇㍍の高度で阿緱製糖所の上から市街を訪ねて六〇〇㍍に達し、一〇分間の飛行を終えたが、場外に店を張つた氷水屋やビヤホールは大繁昌し、また退屈な休憩時間をあて込んだ「地獄極楽」の見世物や、のぞき目鏡なども人の山を築き、お祭り以上の賑かさだつた。

阿緱を終えた一行は花蓮港に移り、気象の都合で五月一日夕方からカレワン原野で開会した。

ここでは特に理蕃飛行を主目的にしたので高砂族の内タロコ蕃三〇〇人、外タロコ蕃三〇〇人、台東蕃二〇〇余人、璞石高山蕃二〇〇余人の蕃人団を特定の位置につかしめ、飯田庁長自ら通訳二〇名に訓示を与えて発動機をかけると、真うしろにいた屈強な五、六人の蕃人は風圧に押し倒されそうになり、顔色を変えてびつくりしていた。

ところが今まで東北五㍍くらいの風だつたのが急に吹き出して一〇㍍を越えるに至り、庁長初め飛行を気づかいながらも、このまま中止してはかえつて蕃人の侮蔑（ぶべつ）を助長することになるというので心配したが、高左右氏は軽く「やつて見ましよう」と六時十五分、息づく風の中を六〇㍍の低空で一周して徐々に高度を上げ、何食わぬ顔で二周目に移る刹那、観衆席から数町離れた地点に本物の爆弾を投下したので観衆はもちろん、轟然（ごうぜん）たる爆発と地煙りに蕃人団は色を失い、頭をかかえて突つ伏した。

次いで観衆の頭上に記念カードをまき散らし、更に大風船を飛ばしてから南方四㌔の吉野村を訪問して引返し、同二十六分着陸、一一分間の強行飛行に成功した。

無事着陸と見た飯田庁長ら二、三の幹部は駆け寄つて高左右氏の手を握り、鉄道部の照屋出張所長令嬢は美しい大花輪を贈つた。

はたしてその夜から風雨となつて翌日は中止し、三日午前十一時四十六分、花蓮港別れの飛行に飛び出し、低空で外周を翔けながら記念カードを観衆席にまき散らし、一〇〇㍍の高度に上つて今度は堂々と場の中央に前日と同様の爆弾を投下して七種族一、二〇〇名の蕃人の胆を奪い、しばしその白煙で地上を包んだが、やがて煙の散り去つたあとへ「乾坤一如」と記した記念旗を投下して市街を訪問、同五十七分、一一分間の飛行を終えて着陸、いささかの故障もなく、台湾遠征を完了したのである。

ところが帰途、琉球民報社主催で沖縄県那覇市に六月五日、飛行会を開き、午前の飛行を終えて午後の飛行に移つたが、その着陸の際、場外の電柱に機翼を接触して墜落し、おりあしく附近にいた子供を突き飛ばして重傷させる高左右氏に似合わぬ椿事を起し、機体を大破した。

これらの修繕に二日を要し、八日午前午後の二回、雪辱とお詫び飛行をつとめて、そうそうに内地へ引き上げた。

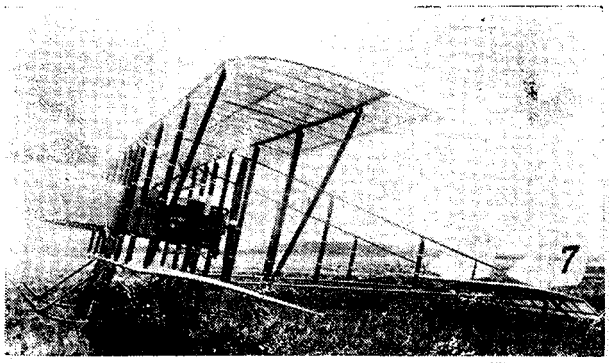
内地では野島銀蔵氏が四月十九日、新潟で飛んで発動機故障で場外に不時着、機体をこわし、二十六日、再開したがまたも強風にあおられて場外松の大木に乗り上げ、いわゆる軍民間でしばしば演じた「着木」で機体大破の御難を続けていたが五月一日、新潟市外関屋競馬場から飛び出した時は調子よく二〇〇㍍の高度で信濃川々口から新潟市上空を一周し、更に長岡市におもむいて二

十五日、午前午後二回の約束で飛行会を開いた。

午前は十一時から数分間を飛び、次いで午後二時、第二回目の飛行に離陸すると、途端に発動機に変調を来して急降下し、観覧席に突入せんとするのを極力避けたがついに及ばず、逃げ遅れた刈羽郡北条村の小林嘉一氏と老母とめ女、長岡市上田町の西浜作吉氏の妻女みかさんら数名を将棋倒しとし、惰力で川中に滑り込んで大破する意外の大椿事をひき起した。

被害者はそれぞれ附近の病院へ収容したが六二才の老女とめさんはついに死亡し、みかさんは脳震蕩で重体だが生命だけはとりとめた。何分県下最初の事件なので、地方裁判所では慎重に調査を行い、結局不可抗力として起訴されずには済んだが、野島氏は被害者を戸別に訪問して深く謝罪して引き上げるというさんざんの旅を続けた。

するとこの同じ日、四国の高知でもさきに帰国した鈴木茂氏が事故を起した。同氏は鬼頭良之助氏に招かれて立花氏のジャイロ式複葉機で高知練兵場を会場に昼間は機体の説明や試運転で暮らして午後五時、滑走離陸したが間もなく発動機の爆発が鈍つて横滑りに落ち、機体を破壊し、鈴木氏も打撲傷を負つて空しく閉会してしまつた。



4型機改造式モ

所沢飛行場には大型機のため鉄骨格納庫一棟と、発動機工場を新築していたが、機体工場では新たに阪元中尉が加わつて沢田中尉を助け、製作の増産をはかるとともにもつぱら機材の改良にいそがしかつた。その一つが四型モ式である。これは前年秋購入の一九一四年型モ式を改造したもので、購入機の方は座席房が大きく立派になつたのと、尾翼に多少の変化が見られるだけで、諸元や性能はほとんど一三年型と変りはなかつたが、偵察と射撃に重点をおいた改造の四型は、まず第一に前方張出しの昇降舵を取り払つて二本の橇に附け変えたのと、機胴を三㍍近く短縮したので見るからに軽快となり、座席前方に機関銃を装備して、ちよんまげのとれたあとの姿は何となく近代的に見えた。全幅一五㍍五〇、全長九㍍一四、自重五六三㌔、全備重量七七八㌔の複座で発動機はルノー式七〇馬力、最大時速九〇㌔、一、〇〇〇㍍への上昇時間一八分、上昇限度三、〇〇〇㍍である。

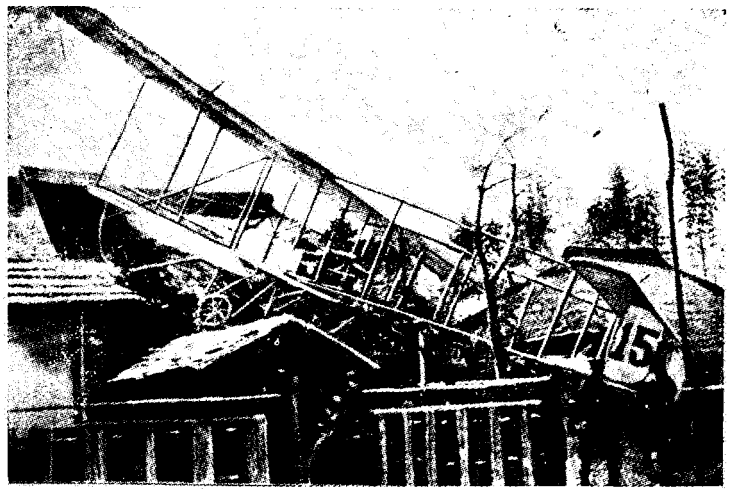
これを沢田、武田、真壁中尉らがこもごも試験飛行を行い、練習機として好適であることが確認された。

次いで飛行場を賑わしたのは四月五日から開始された第三期将校の所沢・宇都宮間往復一九〇㌔の卒業飛行で、使用機は一三年型モ式一五、一六、一七、一八号の四機である。第一日の朝はようやく明けそめる四時半ごろから準備にかかり、気遣われた前夜来の強風もないで地上東の風三㍍、上層でも四、五㍍の軟風なので、花曇りの中を田中、能見、足立、加藤四中尉の順で五時三十七分から出発をはじめ、最後の加藤中尉が飛び立つたのは六時十分だつた。

あらかじめ定められた大宮、久喜、古河、小山を鉄路に沿つて各機順調に進み、宇都宮へ先頭に現われたのは能見中尉の一七号機である。宝木練兵場には梨本宮第二八旅団長（守正王）が妃殿下同伴でお出かけになり、井上交通兵団長、岡大尉、武田（次郎）中尉らの試験官が到着を待つていた。

次いで田中中尉、足立中尉、加藤中尉は十数分ずつの間隔をもつて無事着陸したが、能見中尉の一時間二三分を最も快記録として他の三機はいずれも一時間四〇分ないし五〇分を費した。

帰航は八時五十五分、能見中尉を先頭に足立、加藤、田中中尉の順で出発し、往航のコースを逆に所沢へ向つたが、田中中尉の一六号機は離陸後間もなく発動機の不整を発見、いつたん着陸して点火栓を修理した後、十時五十分再出発し、また加藤中尉は、これも離陸後、操舵に故障を生じて上げ舵がきかなくなり、練兵場外八〇㍍先きの民家柴田勝次郎氏方の藁家根と二本の柿の木、一本の桜の木の上にふらふらと乗り上げ、尾部の安定板とプロペラーを破損し



モ式の「不時着木」

たので、同中尉は日程最終まで帰航を繰延べることになつた。

先発の能見中尉は十時三十四分、次ぎの足立中尉は三〇分遅れて十一時六分、最後の田中中尉は零時二十分、所沢に帰着して第一日を終つたが、加藤中尉の不時着ぶりは珍らしい現象で、庭の立木がうまいぐあいのつつかい棒となり、新聞造語で早速「不時着木」という大みだしがつけられてしまつた。

春日定まらず、夜に入つて降り出した細雨は二日目の朝もやむ気色なく、雲低く視界きわめて悪かつたが、ひるごろになつて風もなく雲間が見えはじめた。有川隊長は飛行開始を伝え、「気圧の状況がわるいから着いたら直ぐ帰れ」と命じ、先発の川上少尉が一六号機で零時四十五分飛び出せば、あとを追つて武田（惣治郎）少尉、一八号機で同五十五分、一七号機に水田少尉が一時三分、相次いで離陸、場上を二、三周した後、東北に向つて元気に飛び去つた。

宇都宮の宝木練兵場もひどいぬかるみなので、着陸場を第六六連隊の営庭に変更して待ちうけた。ここは約一万坪の砂地である。

先着すべき川上少尉が遅れて一八号機の武田少尉、まず現われ、一時間一〇分の快速度で二時五分着陸、十数分を経てようやく姿を見せた川上少尉は一時間四〇分を要して降り、場上を旋回しながら前者の着陸を待ち合わしていた水田少尉の一七号機も一時間二四分で往航を成しとげた。

「着いたら直ぐ帰れ」といわれて来たけれども給油、点検などの準備に一時間余りを費し、到着順に武田少尉の一八号機が帰航についたのは三時二十分だつた。一〇分後、川上少尉の一六号機続き、最後に一七号機の水田少尉が三時四十分離陸、建ち並んだ営舎や厩舎、弾薬庫などの建物を乗り越えてはれ上つた関東平野を悠々帰つていつた。

五時になんなんとする三分前、一八号機の武田少尉が一時間三七分の航程で帰り、次いで五時九分、川上少尉が一時間三九分で到着したが、最後の水田少尉が中々現われず、夕映えに明るむ東北の空を見守るうちに同二十五分頃、黒一点を見せ、同四十三分、悠揚迫らず飛行場中央に着陸して、この所要時間正に二時間三分、花見がてらの行楽飛行だつた。

前半を終つた三日目、思わしくない気象通報を確かめるため六時三十分、先発の中村中尉が一六号機で離陸し、偵察かたがた徐々に高度をとつていたけれども、密雲深く気流険悪の模様を察知した徳川大尉は、地上から降下の信号を送り、中村中尉の着陸を待つて、この日は中止に決した。

翌八日朝は風速わずかに二㍍、一、〇〇〇㍍の上空では北々西の一〇㍍を数えているが洗つたように晴れた青空はまばゆいばかりである。

五時五十分、中村中尉出発、次いで一七号機に伊庭中尉、一八号機に中田中尉が五分毎に続き、七時三十分、一六号機の中村中尉が一時間四〇分で着陸、間もなく同三十八分には伊庭中尉が一時間三三分で到着、続いて中田中尉が同四十五分、一時間四二分の記録で成功した。

小憩の後、準備成つて九時十三分発の中村中尉を先頭に同二十分には伊庭中尉、同二十二分には中田中尉が晴れ渡つた中天を一路、南に向つた。

春の季節風はこの朝もやや強く、追いてとなつて速度は矢のように早まつたが、最後尾の中田中尉は東方に流されて浦和方面に飛び出し、中村、伊庭両中尉が一時間余りで帰着したのに比べて三〇分を費した。

午後引き続いて岩富、瀬戸両中尉が出かけるはずだつたが強くなるばかりの風勢で中止、翌九日、いよいよ最後の日を迎えた。

この朝はまた微風の快晴で、未明四時半から有川隊長、徳川大尉をはじめ飛行場に出て準備につき、五時二十分、岩富中尉の一六号機を先きに瀬戸中尉は一八号機で同二十四分、雁行して飛び立つた。

宇都宮着陸場周辺には県立女学校、女子師範学校の少女群や近在小学校の児童、各団体員ら数千名が行儀よく待つていたが六時三十八分、岩富中尉が一時間一八分の快速で安着、間もなく瀬戸中尉も一時間三三分で同五十七分着陸し、帰航を急いで七時五十分には岩富中尉が出発、四分後には瀬戸中尉も飛び立つた。



薄暮飛行の加藤工兵中尉

時を同じくして所沢では益田船長、岩本技師らが乗り組んで新飛行船の昇騰試験を行つており、間もなく大宮方面を飛んで来る二機の姿が見え始め、飛行機の方でも直ぐこれを見つけて、岩富中尉の一六号機は一、〇〇〇㍍の高空を泳ぐ飛行船の周囲を旋回しながら下降し、一時間三五分の飛行で九時二十五分着陸すれば、瀬戸中尉は、この時既に一時間二四分の記録で安着していた。同中尉は往航で所沢出発後、漸次高度を上げ、宇都宮に入る頃は実に二、五〇〇㍍の高空にあり、七〇馬力フアルマン式による高度記録を作るとともに、わが国陸上機の記録ともなつた。

さて「不時着木」であと回しにされた加藤中尉と、病気静養中だつた荒瀬中尉の二人が引き続き十時二十一分から一七号機に乗つた荒瀬中尉を先きに出発し、二分遅れて加藤中尉が一八号機で雁行、両機高度をとりながら一は一、二〇〇㍍、一は二、〇〇〇㍍で宇都宮に達し、十一時四十七分から五十分にかけて着陸した。

待つていたようにして、この時分からにわかに強風となり、見合わせるうちに四時過ぎようやく衰えて来たので、この時とばかりに同三十五分、加藤中尉を先きに、続いて荒瀬中尉も急いで飛び立ち、薄暮着陸を見込んだ所沢飛行場ではかがり火や気球庫上の探照燈の用意をしている間に六時を告げるころ、機影を現わし、加藤中尉一時間三三分の記録で六時八分、荒瀬中尉も同十一分、一時間三五分のしんがり飛行を結んで着陸、天候のため一日だけはばまれたが、はからずも加藤中尉の珍事故と瀬戸中尉の高度記録を生んで順調に幕を閉じたのだつた。

それから中野の電信隊苦心研究の無線電信もようやく成績を上げて来ていたので、この飛行にはじめて応用し、中野・宇都宮間を連絡して効果があつたことも特記すべき記録だつた。更に十三日には所沢の気球隊内に装置して、飛行中の新飛行船との実験を行い好成績を収めた。

かくしていよいよ四月二十一日、曇り日の朝、第三期操縦将校と新飛行船命名式を兼ね行うため、飛行船大格納庫内に式場を設け、十時二十分から開会、まず製作主任だつた井上交通兵団長の工事経過報告から始まつたが、岡市之助陸相は病気休養のため八代六郎海軍大臣によつて、「航空船一隻新たに成るを告

命名書

航空船一隻新ニ成ヲ告ク

乃チ「雄飛」ト命名ス

大正四年四月二十一日

陸軍大臣 岡市之助 印

海軍大臣 八代六郎 印

「雄飛」号命名書

く。乃ち雄飛と命名す」の言葉が終ると、待機していた兵士によつて雄飛号は飛行場中央にひき出されていつた。

八代海相以下、教育総監上原勇作中将（後に元帥）、秋山好古近衛師団長（後に大将）、大島陸軍次官、鈴木貫太郎海軍次官（後に大将　総理大臣）らのほか、田中館、横田両博士はもちろん、地元知事代理その他関係者ら百数十名の来賓は、そぼ降る雨の中に雄飛号の姿を待つた。

一方ではモ式六機が機首を並べて、これも飛行準備に忙しく、かたわらには今日の主人公たる卒業将校が飛行支度でずらり整列して「休め」の姿勢をとつている。

やがて益田船長を先頭に岩本技師、深山成人中尉、高山及び中島技手の乗組んだ雄飛号は十一時五十分、東北方に船首を向けて飛揚を開始した。さぎりのような音もない春雨は飛行場の外郭を灰色に包み、強力な爆音がこだまして四辺を払うようだつた。

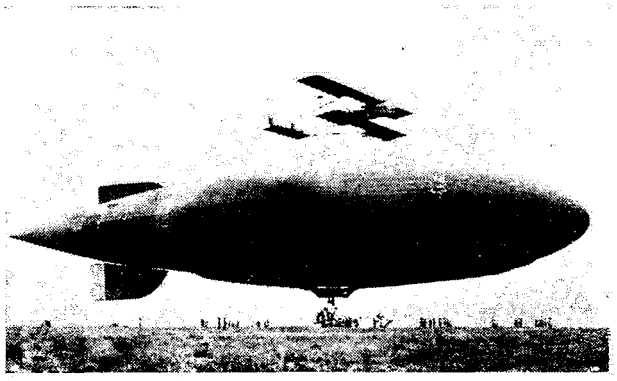


岩本周平技師

この出発を見送つてから飛行機の離陸を開始し、まず伊庭中尉の改造四型七号機をまつ先きに中田中尉は一二号機、中村中尉は一四号機、瀬戸中尉は一六号機、岩富中尉は一七号機、更に加藤中尉が一八号機に、単独搭乗して飛び立ち、おりから五〇〇㍍の上空に去来する雄飛号の雲　るいは高く、あるいは低く、左に右にこもごも飛びかわし、所沢近来の賑いを呈した。

八代海相は雄飛号へ「将来の大雄飛を望む」と無電を送れば、益田少佐からは「高度五〇〇㍍にて神米金の上空を航空中、秒速一七㍍、各部機能良好、発動機運転故障なし」と返して来た。

伊庭中尉ら、約一〇分間ずつの飛行を終えて来れば、続いて田中、能見、足立各中尉、水田、武田、荒瀬各少尉が入れ替り、やがて全部の終了を待つて再び式場で有川隊長から卒業証書を総代の中村中尉、操縦徽章を総代中田中尉に授与して式を終つた。



雄飛号の離陸準備

雄飛号もこの時、着陸して格納庫内に運ばれ、将校集会所の二階は立食場によそおわれて八代海相以下の来賓、井上交通兵団長以下の職員、卒業将校ら入りまじつての饗宴が開かれた。

卒業将校中、中田中尉が気球隊附を命ぜられ、伊庭、能見両中尉と川上少尉が助教官として残り、他は一応、それぞれ原隊に復帰することになつたが、この時には既に第四期練習将校が選抜決定され、五月一日から練習に就くはずになつていた。

すなわち第一師団から武宮豊治歩兵中尉（後に少佐）と木下正信少尉、第三師団から滝川義治歩兵少尉（後に大尉）、第四師団から小沢武夫歩兵少尉、第六師団から曾根正三歩兵中尉（後に少佐）、第八師団から加藤正美歩兵中尉（後に中佐）、第一〇師団から西村潔歩兵中尉、第一二師団から坂口四郎歩兵中尉（後に少佐）、第一四師団から新山憲一工兵中尉（後に中佐）と益満行宜歩兵少尉（後に大尉）、第一五師団から斎藤文治歩兵中尉、第一八師団から安辺浩歩兵中尉（後に少佐、中華航空株式会社総裁）の一二名で、工兵科出身を一名加えただけで他はことごとく歩兵科将校をもつて充（あ）てたことは今度が初めてだつた。

（六）東京帝国大学に航空学講座新設

尾崎、扇野両練習生を気球研究会に委託教育――ルムプラー式改造型潰ゆ――常務理事更迭――懸賞発動機

検定委員――製作競技規程細則――発動機製作設計図面提出――建議案と請願書――東京帝国大学に航空学講座開かる――磯部技師辞任、フランスに渡航――故大橋助手の記念碑――高左右氏の新機と海野氏の水上機

「空恋ふるわれに恵みし汝（なれ）が声　永久（とわ）に逝きしか春たけざるに」

この歌は飛行協会の尾崎練習生が、単独練習飛行中の感懐で、更に同氏の手記を見ると、

「（前略）子雀研究会の格納庫で、いつ衝突されるか飛び込まれるか分らない。金網でも張ってもらいたい、と云った風な心配さうな顔をしてゐる。但し雄飛号の格納庫は、まだ己の処まではよう飛んで来られまい、と安心してゐる様にも見へる。

第三には飛行場の其処彼所に楽しいホームを作る雲雀達の愕きで、近頃は天涯に漲らす彼等の音楽に悲哀の調を帯びて来たらしい。それもさうであらう。轟と唸つて驀進して行くわれわれの飛行機は、操縦者自身すらその行衛を知らぬこと、由良のとを渡る舟人にも似てゐるのである。雲雀と謂へども避け難からう。時とすると推進器（プロペラー）に惨たらしい血潮の跡を印してゐることがあるが、さしもに得意なわれわれも、これには大いにたじろがされる」（後略）

また扇野練習生は、「蟻の一歩程浮き上りたるばかりで、所感の起るだけの余裕もなかつたが、ただ自分がハンドルを握つて一寸でも地を離れたことが、非常にうれしく感ぜられ、天にも登る心地とは、こんなものかと思つた」と、素朴（そぼく）な実感を、そのままに語つていた。

かくして両氏のルムプラー改造型による練習飛行は、すずめの子のように一歩々々翼を伸ばしていつたが、かねて研究会の斡旋で砲兵工廠に頼んでをいた一三年型モ式一台が発動機とも搬入され、協会格納庫でも同型機体一台分を製作中なので、この操縦者の必要に迫られ、尾崎、扇野両氏を陸軍に委託して教育してもらうことになつた。陸軍大臣宛正式の手続を執り、五月末認可があつたので井上交通兵団長の訓示をうけて両氏は操縦将校と一しよに練習する運びになり、主任教官は徳川大尉、沢田、阪元両中尉だつた。

するとこの二練習生の話がきまつた途端に、ルムプラー型がつぶれてしまつて命数短く、同機最後の日となつた。

三十日午前十時半、練習生を手放して身軽になつた磯部技師は、久しぶりに悠々と一人で飛び出したはいいが、約四、五尺浮き上つた刹那、右翼を突風にあおられてたちまち五〇度くらいの角度で左へ傾斜したので、あわてて操作したが横滑りをし、直ぐ発動機をとめたが左翼は既に地をけつて前方の土堤に衝突して乗り上げ、発動機と鋼管製の座席だけを残して他はほとんど破壊してしまつた。

磯部氏はその反動で胸部と背部に軽い打撲傷を負い、しばらく引籠つて静養したが、ルムプラー型は発動機だけを保存して機体は廃棄処分になつた。

前後して協会本部でも常務理事に更迭があり、日疋理事は平素信仰の基督教伝道関係の仕事が忙しくなつたので辞任し、後任には在郷の陸軍少将八田郁太郎氏が就任した。

同氏は愛知県一の宮町の人で、長く東京砲兵工廠の庶務部長を勤め、そのころ待命中だつたが、まだ残務があるのか、それとも新しい勤務を臨時に命ぜられたのか、当座は毎日午前中は砲兵工廠に通い、協会へは正午前後から軍装で顔を見せていた。

この更迭は、この春の理事会で「会務著しく繁劇を加え、到底報酬を給せざる常務理事にては事務処弁上、不便を感ずるをもつて」年額二、〇〇〇円以内の有給常務理事を置くことに決定されていたのが実現を見たものであつて、協会常務理事に報酬贈与の例が開かれた最初である。

しかし秋の総会まで、しばらく常務理事事務取扱という名義だつた。同少将はかつて関節炎を患つたそうで相当のびつこだつたが、そういえば前の日疋氏も歩くのに片足を引きずつて不自由そうにしていた。

この更迭の直後に懸賞発動機の検定委員が委嘱され、更に細目検定規則制定のため特別検定委員が選挙された。

まず検定委員には東京帝国大学工学部教授工学博士井口在屋、九州帝国大学教授工学博士岩岡保作、大阪高等工業学校校長工学博士安永義章、同校教授鶴見正四郎、同松田清一、東京帝国大学助教授内丸最一郎、東京高等工業学校教授根岸政一、陸軍砲兵中佐北川正太郎、海軍機関中佐田中竜男、陸軍砲兵少佐笹本菊太郎、海軍機関少佐小浜方彦、同山下誠一、陸軍技師石川重遠、逓信技師中川健二、陸軍砲兵大尉植村東彦、海軍機関大尉中島知久平諸氏で、協会側からは田中館、横田、須田博士、山内四郎海軍大佐、中柴末純工兵少佐、河野三吉海軍少佐、磯部技師及び工学部助教授の栖原豊太郎氏ら二四氏で五月二十四日、日本倶楽部に第一回の顔合わせを行い、検定委員長を互選して田中館博士が推挙された。

また特別検定委員は委員長に田中館博士、副委員長に根岸氏が推され、横田博士、内丸教授、小浜、山下両少佐、石川、中川両技師、植村、中島両大尉、磯部技師及び栖原工学士の一二氏が選ばれ、施行細則の立案を急いで左の「第一回飛行機用発動機製作懸賞競技規程細則」が発表された。

第一章　採点方法

一、三〇分間運転したるものの得点を一七〇点とし、爾後連続して一分間毎に一点を加へ、六時間連続運転したるものの得点五〇〇点満点とす。

二、一馬力に対する重量四瓩を基準として、其の得点を二〇〇点とし、一馬力に対する重量一〇瓦を減する毎に一点を加う

三、毎時一馬力に対する燃料消費量及び潤滑油消費量の合計五〇〇瓦を基準として、其の得点を二〇〇点とし、消費量一瓦を減ずる毎に一点を加う

但し合計消費量五〇〇瓦以上なる時は一瓦を増す毎に一点を減す

四、総得点の差二〇点以内のものある時は決選試験を行ひ、其の等級を決定す

第二章　検定施行細則

五、発動機の馬力とは推進軸に於ける正味馬力を云う

六、発動機の燃料たるガソリンは凡て同一のものを使用す。

七、潤滑油の種類は応募者の任意とす

但し応募者は予め潤滑油の種類名を帝国飛行協会に通報すると同時に、その見本を提出するものとす

八、天候に甚だしき変動ある場合には運転を施行せざるべし

九、水冷式発動機にあつては冷却水の吸入湿度の標準は摂氏六〇度とす

一〇、発動機には別個の送風機により毎秒二〇乃至三〇米の風を送るものとす

一一、発動機の運動は競技者をして行はしむるものとす

一二、競技者は運転操縦装置の外は委員の許可なくして発動機一切の部分に触るることを許さず

一三、左記各号の一に該当する時は運転を中止す

(イ) 競技者が規定を遵守せざる場合

(ロ) 発動機に故障を生じたる場合

(ハ) 毎分回転数が最大回転数より一五%減降し、二分間恢復せざる場合

(ニ) 検定用装置に故障を生じたる場合

(ホ) 天候に著しき変動を来したる場合

(ヘ) その他、委員に於て必要と認めたる場合

一四、第一三項(イ)(ロ)外の原因にて運転を中止せし場合には委員の決定により繰返し試験を行わしむる事あるべし

一五、第一四項により繰返し運転を施行する場合には各運転毎に成績を計算し、その総計点の高きものを採る

一六、競技運転の開始並終結は委員これを指示す

但し競技者は運転開始に先ち発動機の調整を了し、委員に報告するものとす

一七、競技者は大正五年四月十五日までに発動機全部を分解し、委員の検査を受けたる後、三日以内に組立つるものとする

一八、競技者は検定開始前一回限り受験状態にて二時間以内の試転を行うこ

とを得

一九、検査開始後、予備品の換装をなさんとする者は必ず検査委員の許可を受くるものとす

二〇、運転成績は試験全部結了後、発表す

二一、競技に関する規定に疑義を生じたる場合、若しくはこれに関する諸規則に示さざる事項は委員の解決に依るものとす

二二、委員の決定は最終にして争うべからざるものとす。

附　則

二三、競技応募者は発動機を製作する自己の工場所在地を大正四年九月三日までに帝国飛行協会に届出づべし

二四、競技応募者は当月の発動機作業予定及び前月の作業進捗程度を毎月五日までに帝国飛行協会に届出づべし

二五、検定委員は前項作業を視察の為め工場に出張することあるべし

二六、競技規定第四項(ロ)の発動機気筒、気筒蓋及び曲肱室に使用する材料中、左記のものは原料と見做して外国輸入品を使用することを得

鋳物の原料及び鋼材等

二七、予備の部分は数量の制限を設けず

但し異種の予備品を使用することを得ず

かくて根岸、中川、栖原三氏は検定装置の設備に着手し、協会は六月三十日締切で各応募者の提出した製作発動機の設計図整理のため、新たに別室を借りて製図室とし、製図工新見伍之助氏を雇入れて各設計図の統一を図つた。

期限までに提出した設計図は一四種で、最初の申込から八種の減少を見たが、その乗権者は伊崎義一、牧野喜七、都築鉄三郎、山本武、町田豊千代、坂本鑒四郎（二種の内一種）、我妻聡一及び杉田繁治氏であつた。

おりしも衆議院議員総選挙後の第三六回臨時議会を機会に、飛行協会は再び児玉亮太郎、田川大吉郎氏らをもつて六月五日、建議案を提出した。

「わが国における航空事業は近時稍々進歩の見るべきものあれども、これを列強の現状に対比し、尚頗る遺憾の点少なからず、この際、斯業の完備を期するがため、政府は民間に於ける航空事業を保護奨励するの目的をもつて速かに国庫補助金支出の方法を定め、帝国議会に提出せられんことを望む」

これも衆議院は全会一致で通過したが、貴族院で行きどまりとなつて不発に終つたところ、また別に五月二十八日附、東京帝国大学に航空学教室設立の請願書が提出され、一方、山川健次郎総長は大隈首相に面接して大学内に航空研究所の設立を力説し、その同意を得て設立案と一しよに明年度の予算を内閣に提出したのである。

「輓近、世界の趨勢を見るに、各国民性と国情との異るありと雖も、国際競争場裡に立ちて独立を完くする所以は皆、日進月歩の人智の開展に伴い、学理の応用に依りて物質と勢力を利用するに努めたる結果に外ならず、世人空中の飛行機を仰ぎ、その巧妙に驚嘆して飛行家を激賞するも、航空科学者の深遠なる研究ありて、これの基礎たるを知らず、(中略)この時にあたり、我帝国大学に航空学教室を設けて学理的研究を奨推すると同時に将来、斯業に従事すべき人材を養成するは国家急要の枢務（少略）にして、航空機の空中を飛行する状態は極めて複雑なれば（少略）一々合理の研究を遂げたる後、これ等の結果を綜合して始めて実用に適する最良の航空機を建造し得るものなりとす。(中略)先進諸国は、ここに見る処あり、夙に航空研究所を起し（少略）各自独特の研究を行う。我国に於ても独立に学理上創始的研究を行ない、併せて人材を養成する目的をもつて速やかに航空学教室を創立し、併せてこれに附属する航空研究所を設けるは実に国家必須の事なり。」(下略)

当の文部省でも、急速にこの案を審議し、さしづめ東京帝国大学に航空学講座を新設することになつて臨時所要経費三〇万円を計上して、議会に持ち出した。

同時に六月末日、東大法学部第三二号教室に、田中館博士が主任になつて試験的に航空学講座を開き、航空機並びに航空全般に関する講義の封切りを行つて、わが国航空学の基礎的研究の端緒が開始されたのである。

そして田中館博士は議会開会中に貴族院の控室で「航空機の発達及び研究の状況」を、幻燈や実験まじりで二時間半にわたつて講演し、大いに群盲を啓発するところがあつた。

果然、この一ヶ月後の七月初め、木戸孝允の孫木戸小六氏（後に和田姓、航空研究所長　技術院次長）が東京帝大の工学部を首席で卒業し、その際、飛行機研究に関する斬新卓抜な論文を提出して先輩を驚かしたが、航空に取材した卒業論文は、これが最初であつた。

また文部省留学生として、かねてイギリスに滞留中の東京高等工業学校教授の浅川権八氏は、研究中の飛行機用発動機その他内燃機関の勉強をしていたが、そのころ完成した研究論文をヴイクトリア大学に提出したところ、同大学では大いにこれを賞賛し、イギリス人にさえ容易に授与しないというヴアルカン奨学金五〇〇円が贈与されたと報道された。浅川氏は近いうちにマンチエスター市に開かれる科学大会で、その研究事項と結論を発表するはずだと伝えられて来た。

これより先き、所沢の寓居で静養していた磯部技師は、突然一身上の都合で辞表を差し出した。どういう心境がひらけたか、思い立つと我慢の出来ぬ生来の虫が、寝耳に水の協会を驚かし、阪谷副会長や倉知理事らが懇々と引きとめたが恬として応じる気色もなかつた。そこでやむなく六月十一日、阪谷副会長は日本クラブに同氏を招いて、「協会創立主唱者として創始以来、熱誠に尽瘁され、協会の事業も漸く進展せんとするときにおいて、一身上の都合で退かるるの已むを得ざるに至つたことはまことに残念である。然し君の意思固きものがあり、強いて枉げるに忍び難く、已むなく申出を承認した次第である」と述べて、大隈会長の感謝状と目録を贈り、懸賞発動機の検定委員だけは引続きおひきうけ願いたい旨を懇請した。

磯部氏はその後、所沢で八田理事、大原主事に事務引継ぎを終り、総裁宮邸に出むいて東事務官を通じて退任の挨拶を申し上げ、更に首相官邸に大隈会長を訪問して秘書官に会い、協会辞任の挨拶をしてから十六日夕、築地精養軒に都下新聞社の飛行記者に集まつてもらつて、ややもすれば誤解の起りやすい辞任事情について、訥々（とつとつ）と釈明した。

「及ばずながら民間飛行界発展のため努力すべく、海軍を退きました当時は、まだ飛行思想の普及していなかつたに拘らず、官民有力者の御賛助を得て今日、飛行協会の基礎が確立し、前途に光明を認むることを得ましたのは、まことに慶賀に堪えぬ次第であります。私は明治三十七、八年戦役に従軍中、旅順港封鎖のため駆逐艦員でありましたが、その当時、敵艦を発見するに非常の困難を感じ、ために幾多の人命を犠牲にして強行偵察を行い、ある勇士の如きは魚形水雷を抱いて泳ぎながら敵艦に近接し、これを撃沈せんと企てたことさえあり、私はかねてアメリカの雑誌で、飛行機研究が着々進められているのを知つておりましたが、かかる場合に飛行機の如きを利用したらば如何ばかり有益であろうかと思い、この時、はじめて飛行機研究の志を起しました。（中略）私製飛行機で第五回目の水面滑走中、波浪のため水中に沈没してこれまた破損しましたが、既に研究費が欠乏して再び継続することが出来ない状態に陥り、やむなく実験を中止することになりました。自来、海軍現役を退き、飛行協会創立のため有力者の説破に努めましたところ、三つの説に遭遇しました。すなわちその一は、私の説を可なりとして賛助せられた人、その二は、技術者の私の如きが、似合わぬことをしても成功するものにあらず、思いとまるべし、と諫めてくれた人、その三は、飛行機は軍用として使用さるべきで、民間で研究するの必要はないとされた人、この三種であります。私は最初から、まず飛行協会を創立して民間飛行界の基礎を確立すべしと考えたのであつて、今日ともなれば欧米の現状を見ても、協会は全般にわたつて保護奨励をなし、飛行機そのものの発達は会社、または個人の経営にまたねばならぬという意見をもつているのであります。故に将来は私の信ずるところにより、すなわち協会の別動体として飛行界に従事すべく、実はその時機をうかがつておりました



フランスへ行く
磯部鉄吉氏

ところ、協会も過般来、組織を完了して事業の緒につき、今後は一意その発展を図るのみとなりましたので、私の時期至れりと考え、今回辞任を申出でました次第であります。（少略）また私はかねて欧洲戦乱における飛行界の現状に興味をもつておりますので、断然この際、彼地を視察旅行いたすことに決心しまして、ただ今、その準備を進めております」（後略）

磯部氏は、ここで初めてヨーロッパ行を発表し、腹の虫は既に遠くへ飛んでいることがわかつて、知己友人に少なからず意外の感を起させたのである。そして八月十三日、長崎出帆の諏訪丸でフランスに渡り、パリに着くや、大使館を通じて飛行隊に従軍志願の手続きをとつた。同氏は時に年三九、まことに意気の壮なるものがあつた。

彼の地には滋野男爵のほか、フランス飛行隊に従軍志願者は石橋勝浪、馬詰駿太郎、小林祝之助、山中忠雄氏らがあり、石橋氏は既に陸軍飛行隊の軍曹に任ぜられ、デジョン第一飛行隊附になつていた。

また磯部氏の夫人とぎん子嬢は、三重県松阪の夫人の実家に寄寓することになつて、磯部氏の出発を見送つてから所沢を引払つていつた。

それからさきに殉難した荻田氏助手の故大橋繁治氏の遺族、親類が記念碑の建立を計画し、日本飛行研究会の佐東常務理事に斡旋方を依頼して来たので、京都師団長長岡中将と在野の伊豆凡夫陸軍少将に頼んで揮毫を得たので天王寺公園内に建立し、当時の関係者が集まつて七月、盛大な除幕式があげられた。

碑の表面には長岡中将の筆で「飛行機犠牲者大橋君を悼みてよめる」と題して「天かけるみちにつくしし友ひとの、ほまれもながく世にそ残らん」とあり、裏面は伊豆少将の撰文で、「大橋繁治氏ハ大阪市九条町ノ人、夙ニ飛行機ニ趣味ヲ有シ大正二年五月、長沢中尉ヲ所沢ニ訪ヒ志望ヲ披瀝シテ飛行機ノ職工トナリ精励恪勤、飛行上一切ノ智識ヲ収メ同三年八月、民間飛行家荻田氏ノ助手トナリ同氏ヲ補佐シテ斯界ニ貢献シタルコト大ナリ。同四年一月三日午前九時四十分、モラーヌ・ソルニエー式単葉飛行機翁風号ニ荻田氏ト同乗シテ深草練兵場南隅ヨリ北方ニ向ツテ飛揚シ、同四十五分、稲荷山兵器支廠内ニ墜落シ荻田氏ト倶ニ邦人第五回ノ犠牲者トシテ名誉ノ惨死ヲ遂ゲタリ。時ニ十九、噫惜イ哉」とあり、民間飛行家の遭難助手で、記念碑を建立されたのは、これが最初であり、またその後も恐らくあるまいと思われる。

長岡の観衆死傷事件に恐縮した野島氏は機体修理の後、金沢市に立ち寄り、北陸道最初の飛行として六月十九、二十両日、野村練兵場で飛んだが北陸名物の悪天候と悪気流に災いされてわずかな飛行で終り、二日目には朝の穏かなひと時をぬすんで犀川を渡つて市中に出で、金沢駅附近上空を一周して会場に帰り、午後も数分間の場内飛行で見物の満足を買つた。

またさきに高知市でつまづいた鈴木茂氏は立花、ウイリアム氏らと四国の善通寺に現われ、同地練兵場で飛んだが低空を二周して着陸の際、またも脚とプロペラーを破損して自後を打ち切り、さつさと大阪へ帰つていつた。

そしてひとり稲毛海岸にこつこつと飛行機の生み出しに辛苦を続けている白戸氏と伊藤音次郎氏は、白戸氏が一歩早く新機を造つて朝日号と名づけ、七月十六日には山形市で飛び、二十七日には盛岡市外観武ヵ原で雨の中を飛んで、この地方に最初の印象をあたえ、海を渡つて室蘭で飛び、再び本土へ引返して氏の郷里弘前市その他を巡業して十月末、まづ無事に成功して帰つて来た。

この間にあつて沖縄の事故後、雌伏（しふく）していた高左右氏も機体の大破を機会に、全部更新を決意し、大阪市東区博労町一丁目の自宅を工場にして補助翼の装置や前方昇降舵の支柱などに新らしい考案を加えつつ東区船場の浪華小学校で組み立てたうえ、九月一日から一般に公開して縦覧に供した。

そのカーチス式は故武石、幾原両氏の用いた肩で操作する補助翼と異り、スリー・イン・ワンと称してハンドルを前後に動かして昇降舵、把輪を回して方向舵、左右に倒して補助翼という近代的操舵になつており、かつ右足はスロットル、左足はブレーキを操作する装置にかわつていた。

同氏は九月二十日、城東練兵場で試験飛行の上、翌二十一日朝、大阪市上空を一周して確信を得たので、おりから招かれた四国に渡り、十月十、十一両日丸亀練兵場に飛行会を開き、更に高松に出て同様、責めを果した。

するとこの時、いつたんは放擲（ほうてき）したかに見えた海野幾之介氏が、スメルザ後援会の恩義もあり、また故武石浩玻後継者をもつて任じた建て前も

あつて、最後の一と踏張りに賭けて製作した水上機に、またも失敗してしまつた。

昨年夏以来、クリストファーソン飛行艇で身心ともに疲れた同氏は、気をかえて新たに水上機に発心し、ウイリアム、ホルムス両アメリカ人に協力してもらつて大阪市野田町の立花氏の工場を借りて、わずか一〇日間で仕上げ、直ちに再び西宮海岸に持ち出して見たが、何分にもホールスコツト式八〇馬力発動機が性能不良で予定の馬力が出ず、旧砲台下の格納庫で白水利雄、佐野清三郎氏らの助手と共に最後の努力を傾けた。

しかしついに功を奏せず、心血に代えた新水上機もまた海面を滑走するだけで頑強に離水しなかつた。海野氏は飛ばざる飛行機を前にして数日間をとつおいつし、未練一ぱい、よもやにひかされてまたも海岸に浮べ、全馬力をこれにかけて畢生（ひつせい）の身魂を打ち込んだが、ついにフロートは浮かず「やめた！」の一言を残して今度こそ飛行機から手をひき、間もなく東京に移り住んで、その本業の写真技師に還元、平和な日を送るに至つたという。

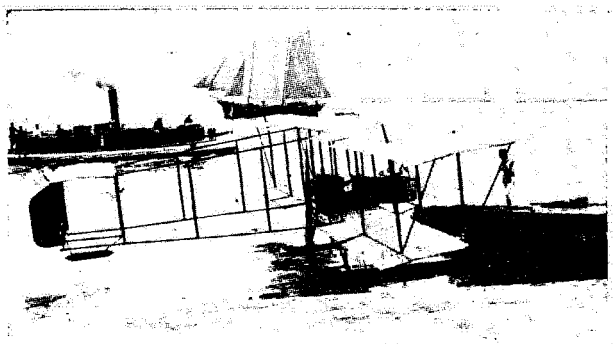
（七）一〇時間記録と長距離飛行

馬越海軍中尉の一〇時間飛行記録——追浜・新舞子間往復飛行——三機、和田大尉以下一一将校参加——母艦常置の新訓練——山内海軍大佐と和田海軍大尉渡欧——新委員長吉田清風海軍大佐——要塞地帯法中改正——久邇、梨本両陸軍少将宮殿下、所沢飛行場参観——東宮殿下、所沢飛行場御成り——富士裾野と下志津の砲兵射撃演習に参加——雄飛号の夜間野外飛行

さかのぼつて四月二十四日は故安達海軍大尉ら三氏の五十日祭なので、追浜飛行場では祭壇を設け、故人の写真を飾つて追悼法要を行い、殉難の時刻に合わして金子少佐以下全員、こもごも小飛行して遭難場所を旋回しつつ弔意を表した。

昼食の席上、たまたま愛酒家安達大尉の話がはずみ、大尉は暇があると、わざわざ上京して日本橋際の丸花（昔から有名な居酒屋）へ一ぱいやりにいつた。それも細かい唐桟（とうざん）の着物に角帯、前だれがけという扮装で並みいるお客と談笑、時を忘れ、量を忘れて飲みふけるのが道楽だつたという。

この追悼会の翌々日、さきに六時間飛行の滞空記録を作つた馬越中尉は、あらかじめフ式二号機の油槽を満たし、金子少佐に意のあるところを告げて了解を求めた後、早朝六時十分、単独で飛行場海岸をスタートした。



初期の追浜飛行場風景

座席には竹の皮に包んだ握りめし、二、三個の鶏卵、キヤラメルの小箱などが用意してあつたが、三〇分ばかりの間、附近を旋回しながら発動機、機体、操舵などのぐあいを確めてから漸次高度をとりはじめ、五〇〇㍍の位置から機首を観音崎方面に向けて剣崎、江の島を経、八時過ぎ小田原の海上を四〇〇㍍の高度で南に下り、同二十五分、真鶴湾にさしかかつた。ここで中尉は「八時半ごろ熱海を飛行中、これより追浜に向う」と書いた紙片を、同地の無線所に投下し、追浜へ無電してもらうように頼んで熱海方面へ飛び、初島を経て伊東を訪れた後、再び真鶴へとつて返し、風光絶佳の同地を数旋回してから七〇〇㍍の高度で小田原海上遥かの沖合を横須賀に向つた。

追浜飛行場では真鶴からの無電を水雷学校を通じて受け、その帰還を待つう

ちに馬越中尉は夏島の上空から第一、第二海堡にかけて旋回を続けるだけで着水の気配も見せず、やがてキヤラメルの箱に「今から横浜、東京より千葉を経て帰る。よろしきや。差支えあらば旗を振られたし」と走り書きした紙片をつめて先輩、同僚たむろして立つ海岸に落とせば、金子少佐再び「よろし、行け」との信号を送り、更に帽子を高く打ち振つて歓送した。

かくと見て馬越中尉は再び出直し、本牧沖から横浜市街上を見舞い、各国領事館に敬意を表して三周後、京浜国道沿いに北上して十一時、品川にさしかかり、芝浦埋立地上を左折して五反田附近から青山に出で、一、〇〇〇㍍の高度で山の手を横断して上野に至り、隅田川をよぎつて正午、東へ千葉に向つた。

既に離水後六時間を経て、前回の記録を突破したが、胸に一もつ、疲労らしいものも感ぜず、口笛を吹きながら千葉町を一周して木更津に出で、更に富津を経て午後二時ごろ再び横浜へ渡り、同市外周を大きく三回まわつて時間をつぶし、時計を見比べてようやく予定の時刻に達したと思われる四時間近かに、はじめて追浜を目指して帰路につき、四時十分、四〇〇㍍の高度で飛行場真上に安着、三旋回の下降で四時十五分、着水、正に一〇時間五分の記録である。

馬越中尉は終始、経済速度で急がずゆつくり飛んでいたので平均時速七五ないし八〇㌔と見れば、距離にして優に八〇〇㌔を飛行したことになり、時間とともに距離においても、わが国みぞうの収穫であり、ひとたび新聞紙上で報道されると、朝野ひとしくその急速な進歩に驚嘆したのである。

飛行協会は、さきの所沢・大阪間飛行の成功記念にならつて、同型の腕時計一個を贈り、馬越中尉の功労を賛美したのだつた。

これからちようど一カ月後の日も同じ五月二十六日、追浜・新舞子間三機長距離飛行の即日往復に成功した。

使用機はルノー式一〇〇馬力のフ式大型一七号機、カーチス式九〇馬力のフ式二号と八号の三機で往航搭乗者は一〇〇馬力大型に和田大尉操縦、永峰中尉同乗、二号機に馬越中尉操縦、三神中尉同乗、八号機に難波中尉操縦、海谷中尉同乗、経路は追浜、下田、御前崎、弁天島、伊良湖崎、新舞子間一九一カイリで各通過地点附近には駆逐艦四隻が警備に当つた。



追浜出発のフ式17号

日も既に高い五時、飛行場には二㍍の南風がそよぎ、八丈島附近に弱い低気圧があるのと、浜松沖に間もなく晴れる見込みの濃霧があるだけの申し分ない天候で、まづ難波、海谷両中尉の八号機が五時十九分、続いて馬越、三神両中尉の二号機が二条の白線を立てて滑走、沖合にはおりから碇舶中の新鋭戦艦霧島と榛名が津軽とともに朝霞の中に眠つている上を一瞬にして飛び去り、東京湾口を目ざして雀躍と飛んでいつた。

次いで和田大尉操縦の大型一七号機が二機のあとを追つて出発し二〇分にして視界から消えたが、同大尉の後日談を抜萃して見ると、「私の一〇〇馬力機は両機よりも多少快速力なので、相模湾の剣岬附近で馬越中尉を追い越し、下田で難波中尉の八号機を見かけた。私はなるべく速力を合わして飛んでいたが、うしろから来るはずの馬越中尉が見えないので、左旋回でしばらく探していると、薄い霧の中に六〇〇㍍位の高度でやつて来るのを見たので安心して再び前進した。伊豆の南端を過ぎたころ難波中尉の八号機を遥か前方に見かけたが、この時、また馬越中尉の二号機を見失つたので、しばらく引返して見たがついに分らない。霧はあつたが風もなく、海上はきわめて平穏で万一故障で着水しても安全に降りられるし、このあたりには警備艦もいることだし、心配はないと思つたので、難波中尉の八号機を追いかけていつた。ちようど八時四十三分、弁天島の上に来たので、一周しながら地上員に「八号機通過せりや」と信号して見たが返事がない。ここには横地慎三郎上等兵曹が派遣さ

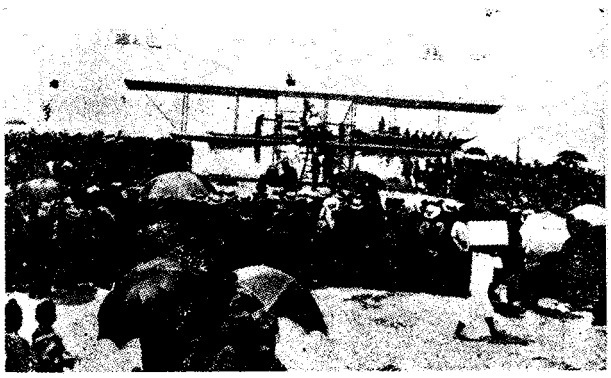
れているのだが、返事を待つために六、七分間も、そのへんをうろうろしていたがとうとう何の応答もないので再び前進し、伊良湖岬をまわつて北に向い、豊浜の近くへ来るとようやく霧が晴れて視界がにわかに明るくなつた。途端に師岬町の花豆岬の沖合に飛行機一台、波のまにまに浮いているのが目に入つた。難波中尉らの八号機である。そこで私達も降りて着水し、そばまでいつて手旗信号できいて見ると、「ラジエーターの故障だ」という。「ではひきに来るまでしばらく待つていろ」という訳で、私は再び出発したが、間もなく私の発動機も変調を来して馬力が落ちて来たので、レバーを半開にして速力をおとして見ると直ぐ回復した。しかし急がず、レバーをそのままにしてゆつくり目的地に着き、十時二十分、滑走台に上つたが、途中道草を食つて来たので追浜出発以来五時間近くもかかつた。約三〇分遅れて馬越中尉が着き、難波中尉機は附近航行中の郵便発動機船に曳航されて途中まで来てから、新舞子で私の報告によつて急派された駆逐艦にひかれて入つて来た。馬越中尉も追浜を出る早々、冷却器の過熱から発動機の調子が悪くなり、相模灘の真中へんでは高度八〇㍍まで落とされて、座席のキャンバスを破つて風当りをよくしながら冷却器の冷えを補い、次第に高度を得て五、六百㍍で渥美半島横断の近道をしてやつて来たということだつた」



新舞子上空の17号機

新舞子には金子少佐以下が出張つていて帰航の準備を整え、午後一時五分、山本中尉単独搭乗の二号機が先発し、一七号機に飯倉中尉操縦、阿部中尉同乗して帰途についたが、八号機は冷却器の故障癒えず、結局交換せねばだめということになつて出発延期を余儀なくされた。

すると山本中尉の二号機もやはり発動機の故障で三時間四二分の飛行後、走水附近に不時着したので、追浜から井上大尉がデペルデュソサン式に水兵一人を乗せて見に行つたところ、ちようど重砲兵射撃学校の裏手海岸に降りているのでいつたん着水し、二号機をひいていくうちに猿島沖で救援の駆逐艦に出会い、それに引き渡して井上大尉は追浜へ帰つた。



新舞子海岸に着水の17号機

一時四十分、新舞子を出た飯倉、阿部両中尉の一七号機は、四〇〇㍍の高度で野間町から知多半島を横断して伊良湖岬の突端をよぎり、海岸線に沿つて遠州灘を上つたが、南西の風七㍍に追われて浜名湖から陸地に上り、三時二十分、御前崎に達した。

駿河湾に出るころ、はるかに伊豆半島らしいものを見かけたがはつきりせず、北へ北へ流されるのでコンパスに頼つて針路を定め、駿河湾の中ほどでようやく伊豆半島を確認したので南方に向つて午後四時、半島と神子元島の間を通過、瓜木崎から大島を指し、相模灘でひと揺れ襲われたので三〇〇㍍にさげて進み、城ヶ島附近から再び七五〇㍍で三浦半島を横断、夏島を経て四時五十二分、防波堤の南方三〇〇㍍に着水して三時間一二分の快記録で安着した。

翌日、八号機は追浜から急送の冷却器と交換して試運転したが、北西の風烈

しく沿岸一帯も思わしくないので順延し、二十八日は午後になつていくぶんおさまつたが、発動機の調整に手間どつて三時三十三分出発、帰着は日没後を覚悟してなるべく近路をとり、高度四〇〇㍍で知多、渥美両半島を飛び越え、漸次高度をとつたが発動機のぐあいが普通でないので思うように上がらず、ようやく六〇〇㍍で天竜川の口元に達した。やれやれと思う間もなく突然発動機の回転数が減じ、機体がひどく震動し出したので下降しながら調整すると、やがてほぼ回復したけれども十二、三㍍の北西風に翻弄されて進まず、思いきつて一〇〇㍍に下げて見ると、風ががらり反対の東北東三㍍の軟風に変つたので、一〇〇ないし五〇㍍ではうように御前崎の燈台を通過した。まつ直ぐに駿河湾を横断して石室崎にかかつた時に六時十五分、日はまさに山のかなたに隠れんとしており、瓜木崎で海の上に満月が顔を出して来るのに出会つた。

相模灘では白波を立てて風が強かつたけれども追い手なので速度が増し、脚下に警備船夕立が真黒な煙を吐きながら走つているので、そばへ降りていつて一〇㍍の低空で左舷側に寄り添うと、艦上では白い歯を出して全員帽子を振り、汽笛を鳴らして空を帰る一人者を元気づけてくれた。

コンパスを目あてに高度をとつていくうちに城ヶ島のあかりが見え出し、無数の漁船がまるで提灯行列のように動いていた。浦賀を経て横須賀市街を横断、七時三十三分、追浜飛行場沖の防波堤内に着水したが、第一滑走台の近所には大かがり火が炎々ともえていた。この航程三時間五八分、追浜最初の画期的長距離飛行は終了したが、往復ともに一機ずつの途中不時着を見、それがいずれも発動機や冷却器の故障だつたことは、舶来新品のカーチス式発動機に不信の念を抱かせるものがあつた。

かくて追浜では、かねて山内大佐はじめ研究委員の令子少佐以下が久しく要望中の独立航空隊設立について、海軍省でもようやくその主旨を容れ、前年末、艦政本部で八〇万円の予算を編んで運動したが議会で葬られ、今年こそは何とか目鼻をつける意気込みで日常の訓練にも幅をもたせる計画をたてていたが、その一つが多少とも日の目を見ることになつた。

すなわち代用母艦若宮丸を追浜に常置し、研究委員、下士官を一応全部同艦乗組員として、そのつど交代に乗船し、飛行機を載せて母艦の運用と飛行機の上げ降ろしから飛行実施に至る再検討を行いつつ細密な研究と練磨に就くものである。そこで若宮丸は佐世保から六月初め回航して追浜沖に投錨し、新たな訓練開始準備についた。

それから既に試験的に実施している下士官の搭乗員教育で、現在横地愼三郎上等兵曹、中村勝五郎機関兵曹長の二人がいるが、外国でもこの例はまだフランスだけである。「普通の場合なら下士官兵でも結構間に合うが、何か事が起きた時に冷静に処置する能力が十分でない」との手痛い批評に、何れともきめ兼ねていたが、大勢は概ね航空隊の編成後は、下士官搭乗員の増員を図らざるを得ないことになるだろうという説に傾いていた。

それやこれや大戦中のヨーロッパ先進国の加速度的発達の状況視察のため、山内大佐と和田大尉が出張を命ぜられ、山内大佐のあとには吉田清風大佐（後に中将）が新委員長として就任して来た。そして和田大尉が天洋丸で一と足先きに七月十日、八月七日には山内大佐が春洋丸で、それぞれ横浜を出帆していつたが、追浜からは馬越、飯倉両中尉が桑原、永峰、阿部中尉らと同乗して両先輩の鹿島立ちを空から歓送した。

それからさきにファルマン式大型機の改造で味噌をつけた中島機関大尉は、その後の自信満々たる牽引式複葉機も試験飛行でつまずき、剛腹の大尉もさすがにくさつたが、そこは持ち前の反発と克己で、まずフ式大型機の設計模様替をやつて七月半ば仕上がり、二十四日午前、滑走台へおろし、大崎大尉操縦、山本中尉同乗で数回の滑走後、異状なしと見て離水、飛行場上空を右に左に旋回して二〇分間にわたる飛行を終えて着水、中島機関大尉の童顔にはじめて笑いが上つた。

このフ式大型機は機体も発動機も全部工廠製で、発動機はルノー式一〇〇馬力だつたがボールベアリングとマグネトだけが舶来もので、他は悉く国産材料でまかなつたところに意義があつた。

そしてルノー式七〇馬力フ式練習機の工廠製月産は平均二台で、練習員の増加と破損率から見て、少くも月四台の製産が要望されていた。またカーチス式

九〇馬力発動機は実用向きでないということに衆議一決し、ことに冷却器が信頼出来ないので、これを二個にして冷却装置の補強をやったらよかろうという訳で、一個はこれまで通り座席の後部に置き、一個は機の上部、搭乗者の頭上にあたる上翼下につるすことにした。

そういうところえフランスから二〇〇馬力と一四〇馬力のサルムソン式発動機各二基、一六〇馬力のグノーム式発動機が四基届いたので、これで国産、舶来大小とりまぜて発動機だけでも三八基という数になつた。

なお練習機、大型機、実験機など機種が漸次ふえて来ているので一応区分するため七〇馬力級の練習機をイ号、ルノー式やベンツ式一〇〇馬力級の大型機をロ号、実験機、たとえばデベルデュッサン式のようなものをハ号と冠称するようになつた。

民間機は元より、たとえ軍用機でも要塞上空の飛行侵犯が目立つて来たので六月二十一日附「要塞地帯法中左ノ通改正ス」の法律第一七号が布告された。

第七条　何人ト雖、要塞司令官ノ許可ヲ得ルニ非ザレバ要塞地帯内水陸ノ形状ヲ測量、撮影、模写、録取シ、又ハ要塞地帯内ヲ航空スルコトヲ得ズ。前項ノ規定ハ要塞地帯内ト雖、第三区ノ境界線ヨリ外方三千五百間以内ノ区域ニ於テ之ヲ適用ス。航空ノ許否ニ関シテハ要塞司令官ハ陸軍大臣ノ認可ヲ受クベシ」

所沢でも第四期操縦将校一二名のほかに、飛行協会の二練習生の教育まで請け合つて重荷に小づけの忙しい日課が続いていたが五月十六日、飛行協会総裁久邇少将宮殿下が若宮お二方を同伴されて飛行場見学にお出ましがあつた。

午前八時、井上中将以下のお出迎えをうけて近衛師団司令部の成田、永沼、小池三少将が附添い、賀陽宮、山階宮両殿下ともども、井上中将から陸軍航空に関する一般概況を聞かれた後、飛行場で益田少佐が雄飛号について説明、やがて同飛行船の上昇をご覧になつた。

格納庫内には一三年型モ式、その改造型、会式、ニューポール式が整備されており、第一格納庫前には飛行用装具、器材などが陳列されているのを御覧になつてから真壁中尉が改造型七号機に小池少将を、中沢、川上両少尉も永沼、成田両少将その他お附の数名を順次乗せて離着陸するさまを、熱心にご覧になつてから賀陽、山階両宮殿下は座席に上られて舵を動かしながら種々質問がありやがて歩を移して工場に向われ、製作、修理、組立などについて徳川大尉から詳細説明申し上げれば、殿下には一々うなずかせられてご会得のようすであつた。

雄飛号の着陸後、飛行協会格納庫に成らせられ、八田常務理事から諸般の実状をお聞きとりになつて後、磯部技師操縦の改造ルムプラー型の場内飛行をご覧なされ、再び井上中将のご案内で研究会の発電所や瓦斯発生所などを視察後、御昼食をおとりになつて午後二時、自動車を連ねて帰途に就かれた。



東宮殿下御一行のお成り（先導は大島陸軍次官）

それから半月後の六月一日には第二八旅団長の梨本少将宮殿下が公務出張の余暇に参観せられ、第四期練習将校の訓練、雄飛号の飛行、沢田中尉操縦の新造七型機の快飛行などをご覧になつたが、更に越えて七月十一日は東宮殿下のお出ましで、かさねがさねの光栄が続いた。

梅雨空の日曜日の朝、陸軍中尉軍装の東宮殿下には淳宮、光宮両弟殿下と共に特別列車で九時三十分お着、大島研究会長、井上中将同乗の先駆自動車の御案内で飛行場に成らせられた。

場内には先着の久邇少将宮殿下、鈴木海軍次官、井上工兵課長、田中館、横田博士らお出迎え申上げ、気象観測所の楼上に設けられた便殿に入らせられた。

やがて十時、まず自由気球について伊藤大尉説明後、小島少尉、依田軍曹同乗で飛揚を開始、繋索を断てば風のまにまに間もなく低迷する密雲の中にかき消されていつた。

一方では、既に雄飛号も準備が整い、益田船長、岩本技師、長尾中尉ら搭乗して離陸し、続いてモ式一二号機を徳川大尉操縦、写真撮影の阪元中尉同乗、更に一五号機には佐藤大尉操縦、爆弾投下の武田中尉同乗、九号機には真壁中尉操縦、報告筒投下の川上中尉同乗で三機順次に飛び上がり、また改造七型機には岡大尉操縦、機関銃発射の中田中尉同乗して続き、暗雲流れる中を雄飛号を囲んで縦横に飛びかい、東宮殿下はじめ両少年宮殿下にもすこぶる興味深げに注視されていられた。

四機の着陸を待つて伊庭中尉は一四号機で離着陸の演習を行い、長沢中尉は一五号機、中沢少尉は一六号機に搭乗して後陣をつとめ、十一時五分、雄飛号も低空に姿を現わして着陸の姿勢に入つた。

かくて格納庫前に全機一五台が並列され、殿下お三方には徳川大尉の詳細な説明を聞かれて後、着陸後の雄飛号船内に乗り込まれて諸機関を親しく御見学あつて正午、ひとまず便殿に入らせられ、岡陸軍大臣以下諸員と卓を囲んで御昼食をとられた。

午後一時から再び気象観測機、繋留気球の野外膨張の状況、気流研究所、ガス発生所、大気球庫、製作、修理、発動機などの各工場を御巡覧あり、二時十五分発の特別列車でご機嫌よくお立ちになつた。

なお出発したままついに帰場しなかつた自由気球は南西の風の中を流れながれて約三時間の後、中仙道桶川駅の東南方畑中に着陸し、気球を解体して伊藤大尉ら搭乗者は夜七時過ぎ、気球隊に帰着した。

このお成りの十日ほど前、富士裾野に展開された重砲兵射撃学校の演習に参加して、所沢から一三年型モ式一七、一八号両機に佐藤大尉、伊庭、長沢両中尉と川上中尉が演習地に向い、二日未明から射撃学校教官中島、長持両大尉、上田中尉らを乗せて裾野を駆けめぐり、射撃観測と偵察につとめ、そのつど報告筒を投下して照準訂正や仮想敵情を砲兵陣地にもたらした。

二日目は降雨の中を六時から演習開始、敵の砲兵陣地に一三吋榴弾砲四門で砲撃する着弾を観測し、その成績を各一発毎に味方陣地に報告し、井上中将、参謀本部竹内第三部長、重砲兵監佐藤少将、佐藤旅団長、井上工兵課長らが、これに立ち会つて空地両者の成績を検討して演習を終了し、両機は翌五日朝六時半、裾野を出発、一時間三〇分で所沢へ帰還した。

次いで十四日には千葉県下志津の野砲兵射撃演習に参加し、成田砲兵第一旅団長以下、全国砲兵連隊長参観の下に中田中尉の一七号、中沢少尉の一八号二機が金山中隊長指揮のもとに、早朝六時から連合演習を開始した。

味方は小深台の南方に布陣し、仮想敵は殿台附近にあるものの如く、中田中尉は佐藤大尉同乗で六時二十分から飛び出すと、味方砲列は大日、権現両高地を隔てて二キロ六〇〇先きの茅場の標的に対して火ぶたを切りはじめたので、五〇〇㍍の高度から着弾状況を観測し、報告筒の代りに赤い三角旗を振つて味方陣地に信号、続いて佐藤大尉は一八号機で一、〇〇〇㍍の高度から曳光弾の観測に従事し、数回の観測で射撃距離が確定すると金山中隊長は一斉射撃の命令を下し、しばしは砲声殷々（いんいん）、あたりを震わせるものがあつた。

射撃演習を終つて偵察に移り、八〇〇㍍の高度で青草またはカーキ色綿布で隠蔽（いんぺい）した砲列位置の発見偵察を行い、青草で蔽われたものは容易に観取されたが、カーキ色にカムフラージされた方は中々偵察困難だつた。

最後に中田中尉が再び坂西中尉同乗で中隊射撃、大隊射撃の観測を行つて正午、大体好成績をあげて演習を終つたが、これらは近く改正の砲兵操典に役立てる目あてで、航空機と砲兵との関係を研究する基礎になるものであつた。

またこの少し前の七月八日の夕方、雄飛号が湘南地方から東京にかけて初めての長距離夜間飛行を行つた。

所沢出発はまだ日の照つている六時だつたが益田船長、岩本技師らの主任者に中田、長尾、深山各中尉、気球隊下士兵三名が乗組んで南に向けて離陸、五

〇〇㍍の高度を得ると八王子へコースをとり、高度を高めつつ厚木町から足柄峠をかすめて馬入川を渡り、藤沢町から鵠沼上空八〇〇㍍を片瀬に出で、竜口寺裏山から鎌倉市街をよぎつて一直線に横浜へ向つた。

宵闇ようやく深まつた八時、船首に大紅灯、船尾に小灯を光らせながら猛獣の遠ぼえにも似た爆音の叫びに、夏の夜を路傍に涼む人達をよろこばせ、しばしはこの不意の夜の訪問客に見とれた。

高度を四〇〇㍍にさげて横浜に現れた雄飛号は、グランド・ホテルを一周して本牧から東京湾沿岸を品川に出で、代々木から鉄路を九時二十八分、所沢に安着して三時間半にわたり野外周航を終つた。

またこのころ、沢田中尉はかねて部内で半信半疑していた機上における座席の交換を実験して、その可能であることを確かめた。

南東の微風で静かな朝だつたが、改造七型機に佐藤大尉と武田中尉を誘つて三人で乗組み、前方に佐藤大尉、後方に武田中尉をおき、沢田中尉が操縦して離陸したが、一〇〇㍍の高度で武田中尉と入れ代り、やがてまた、今度は佐藤大尉が操縦席に、自分は前方の席に移り、武田中尉を後部に就かせた。それが少しも機の安定に支障を与えず、きわめて自然に行われたので、一五分間の飛行後着陸して、「飛行中、操縦者の交代は疑問視されていたが、自分は必ず出来ると信じていた。今まで機会がなかつたが、今日はじめて解決した」と語つて一エポックを作つたのである。

(八) 所沢・弘前間長距離飛行

扇野練習生の災難——飛行機三重号——大阪支部の離反その他——尾崎練習生の卒業飛行——朝鮮物産共進会に尾崎氏の飛行——三重県下の飛行——万国航空連合会に加盟申込——明治神宮外苑の格納庫移築——偵察術練習将校補任——偵察兵器の光弾実験——特別大演習参加の四機、弘前へ飛ぶ

磯部技師退任後の飛行協会所沢出張所は、もつぱら尾崎、扇野両練習生が主任代理で事務や作業を見ていたが、尾崎氏の順調な練習と反対に、扇野氏は思わぬ災難で東京駿河台の病院に入つてしまつた。

ある日、格納庫の木工部でプロペラー製作の作業を立つて見ていると、木屑の破片が飛んで来て右眼に刺さり、大したこともないと思つて所沢町の医者にかかつていた。しかしどうも経過が思わしくないので駿河台の井上眼科病院でみてもらうと、入院をすすめられて、そのまま入つてしまつたのだが結局、右眼の再開はおぼつかないのではないかと危ぶまれている状態だつた。

格納庫には整備された一三年型モ式が二台あり、一台には砲兵工廠製のルノー式七〇馬力が装備されていて「三重号」と命名され、いつでも飛び出せる姿勢で用意が出来ていた。

この三重号は、三重支部の指定寄附で生まれたもので、機会を見て同地方に披露飛行することになつていた。

協会各地支部の情勢はきわめて好況で昨秋、支部長と支部副長を委嘱されてから約半年余りであるが、既に支部委員の組織を見た地方は四国全島を初め、三重、石川、広島、奈良、愛知、福井、千葉、佐賀及び大阪などで、ことに三重支部では早くも会員一、〇〇〇名を突破して募集申込金額二万円に達し、なお続々増加の勢いにあり、ひつきよう馬淵支部長と堀内支部副長の熱心な斡旋によるものだつた。同支部長は前年九月、首相官邸における大隈会長の内訓を聞いて帰る早々、支部設置の準備をしいたものであつて、最近その醵集金の中から飛行機一台を指定寄附し、県民に答えるため県下の飛行を依頼して来たのである。

協会ではちようど砲兵工廠から購入したばかりのモ式をこれにあてて、その機会を待つている際であつた。

支部の中でも、やや異質の大阪支部は、さきに近畿支部規則を定めておもに植村俊平氏がその衝（しよう）にあたり、協会も理事、主事らが出かけて連絡につとめて来たが何となく割りきれないものがあるので今春二月、小川、日疋両理事、大原主事が下阪して大阪ホテルで委員会を開催、大久保支部長、木間

瀬支部副長、村山竜平、本山彦一、柿崎欽吾、平賀敏、小林重威及び今西林三郎氏らと懇談的に協議をとげ、次いで両三日後、大阪倶楽部に再び委員会を開いて支部長、村山、本山、平賀、井上周氏らが集つて支部経営事業の大要と、大阪支部特異の規則を定め、支部の事務には井上周氏が当ることに約束が出来たのだつた。

ところがこの席で支部側が明瞭に言明したことは、大阪支部醵集の寄附金は支部事業の経営と発展のため、全部大阪支部の独立資産として、東京の本部へは一銭も納入しないという意思であつた。すなわち「他地方と異り、大阪は航空に限らず、何事でも大阪中心の発展策でなければ寄附する者はなく、いわんや大阪で集めた金を東京へ持つていかれては大阪人の面目いずれにありや。大阪で集めた金は大阪で使え。よそへ持つて行く金ならお断り」というのが大阪の建て前であるから、これを無視しては支部は構成されない、寄附はとれない、事業は出来ないことになり、東京では理事会を開いて相談したが、いい知恵も出ずに当分見送ることになつたが、その時の大阪支部の事業というものは、㈠飛行場の設置及び飛行機の備え付、㈡飛行家の養成及び奨励、㈢航空機及び発動機の製作研究、㈣飛行大会及び航空機に関する講習、講話などであつた。

そして日とともにうやむやとなり、何らの動きを見せず、いつとはなく自然消滅の形になつてしまつたのである。

また従来、民間機が不思議と寄りつかなかつた愛知県では、今年になつて陸軍機の名古屋発着といい、海軍機の追浜・新舞子間の長距離飛行といい、にわかに頻繁な往来にようやく中京の位置を自覚したか、そのつど松井支部長、湯地支部副長初め坂本、沢田両委員長らによつて講演会を開催して、いつも盛会をきわめる反響に注目して三年計画で金五万円の醵集を企図し、支部長が陣頭に立つて奔走を始めたという情報が入つてようやく頼もし気に見えはじめた。由来、浮草稼業といわれる地方官は異動がはげしく、せつかく一人の熱心家が現われても、あとに続くものがなければ再び元の闇にかえるのが習いで、基礎が出来るまでは各地ともはなはだ不平均で、ひとり飛行協会のみならず、どこの団体でも苦心経営を行つていたようである。

さて所沢では相棒を失つた尾崎練習生がモ式練習の進境も早く七月二十一日、単独飛行がゆるされて第一回に六分間、第二回目には二〇分間を飛んで第一日を終つたが、九月十三日、いよいよ卒業前の野外飛行に乗り出した。

この日は教官沢田中尉操縦、尾崎氏同乗で午前七時五十四分、研究会の一九号機で離陸し、上空を二周して三〇〇㍍の高度で武蔵野線、田無街道、代々木から青山外苑上空を東に高度をとつて日比谷公園に出で、外堀に沿つて上野公園に進み、帝都の外郭を縫いながら戸山ヶ原を迂回して八時四十七分、飛行場に帰り、一時間足らずの飛行を終つて着陸、翌十四日は阪元中尉同乗、尾崎氏操縦で飛行場近郊をかけめぐつた後、東京市内をものぞいて明日に迫る卒業の予行をすませた。

単独搭乗の卒業飛行は青山外苑往復飛行で、この日はわざわざ久邇総裁宮殿下が若宮を伴つてお出でになり、格納庫前野外の御休憩所に着かれ、尾崎氏厳父の法相行雄氏初め令妹や親類一同が待ちうけ、飛行協会からは阪谷副会長、田中館、須田両博士、倉知、八田理事、それから井上工兵大佐が少将に進級して宇品の陸軍運輸部長に転出したあとに工兵課長に補せられ、同時に飛行協会理事に就いた谷田繁太郎工兵大佐（後に中将）も臨席し、教官の沢田、阪元両中尉は数名の兵をつれて出張していた。数千の群集は早くも場外をとり巻き、一民間飛行家の卒業飛行とも見えぬ大規模な発着場を描き出したのも時代の若さであつた。

尾崎氏は連日の乗機一九号機で午前六時五十分、鉄道線路上空を新宿に出で、市街を斜に横断して外苑に至り、場内を一周しつつ高度を下げて七時十五分、中央に鮮かな着陸ぶりを示した。途端に起る拍手のなかに新聞社の写真連射を浴び、令妹からの花輪などを受けた後、総裁宮殿下にご挨拶を申し上げ、次いで両教官にも経過を報告して約一時間休憩の席についた。

その間、阪元中尉は試験飛行のため約一〇分間飛行して異状なきを確かめた後、尾崎氏は再び機上に帰り、八時十分、砂塵を残しながら離陸し、場上を一周して新宿方面に約五〇〇㍍の高度で飛び去り、同三十七分、無事所沢飛行場



尾崎練習生の卒業飛行
（前列左から若宮、二人おいて久邇総裁宮、阪谷副会長、右端尾崎練習生、後列左端時事新報知覧記者、中央麦わら帽は大原主事、須田理事、倉知理事、正面の建物は格納庫）

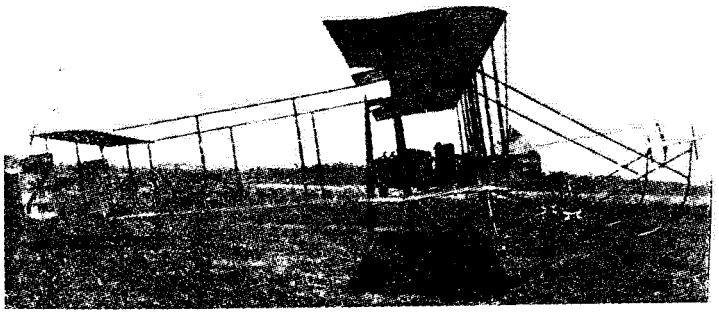
に車輪をおろして、わが内地における民間飛行家の最初の卒業飛行にパスしたのだつた。

かくて尾崎氏は臨時軍用気球研究会長大島健一中将の卒業免状を授与されるとともに、同日附で飛行協会技師に任ぜられ、おりから協会が朝鮮京城に開催中の朝鮮物産共進会から依頼されていた飛行のために三重号を携えて沢柳主事同道渡鮮し、竜山練兵場で十月一日から飛行を開催した。

その朝、京城在住の三重県人はあだかも滞在中の同県選出の小林代議士とともに京城神社谷村宮司の修祓の式に参列し、尾崎氏も玉串をささげてから飛行準備に移り、九時十八分、満場歓呼の中に漢江から新竜山、鷺梁津方面を南山に進み、市街上空を旋回しながら共進会と家庭博覧会に敬意を表して会場に帰れば、おりしも竜山の旅邸をお出ましの閑院大将宮殿下（後に元帥）の御成りに会し、発動機をとめて空中滑走で着陸、二九分間の試験飛行を終り、新聞記者の質問に答えて、「思つたよりも気流が悪くて心配したが、飛行場の関係で今後、東南風の時には飛行が出来ないかも知れません。方々にいやな気流があるようですから単独飛行のほか出来ますまい」

かくて三日には二五分間、五日には三〇分間、七日には四〇分間を飛んで「帝国飛行協会は京城協賛会とともに高空より京城府民各位の健康と繁栄とを祝福す」のビラを共進会場を中心にまき、十日には二〇分間、十三日には一時間一五分の大飛行を行い、十五日には三〇分、そして最後の十七日には四〇分間の訣別飛行で、関係官民から多大の感謝をうけて京城を離れたのだつたが、前年の高左右氏以来といい、連日の京城附近隈なき飛行に住民は心ゆくまで飛行機を知つて、航空啓蒙（けいもう）に尽すところきわめて大なるものがあつた。

帰路、約束通り沢柳主事とともに三重県に立ち寄り、久居練兵場を会場にして十月二十七日午後、阿漕ヵ浦附近に飛び、下翼の裏に描いたMIEの文字も鮮かに県民赤誠の結晶を披露した。



三重号（モ式1913年型）

翌二十八日は朝来の北西風が強かつたが、尾崎氏は勇敢に飛び乗つて阿漕の風色をめでながら津市を訪問し、高山神社を参拝して大円を描き、しばしば不気味に襲う突風を冒して四〇分間を飛び、馬淵支部長以下、県の有力者から絶賛と大満悦をうけて帰京した。

その数日後、所沢飛行場で読売新聞記者恩田和子女史を同乗して離陸し、附近一帯を一五分ばかり飛びまわつたが、これは文化事業に携る女性の最初の体験であつた。

またそのころ、手取相撲として人気のあつた小兵力士玉椿を乗せて飛んだのも、角界最初の飛行だつた。

この間に協会では、かねて万国航空連合会（今のF・A・I）に加盟することを懸案にしていたが、いよいよ九月二十

日附で入会申込の一括書類を、フランス大使館へ提出斡旋方を外務省の芳沢謙吉人事課長に依頼した。

パリに本部のある Federation Aeronautique Internationale は一九〇五年（明治三十八年）十月十四日、パリに創立されたもので、ヨーロッパ大戦前までの加盟国は一七カ国だったが、戦時中は恐らく事務機関が麻痺しているだろうから、日本の加盟申込に対する回答も長びくものと予想されたが、こちらとしては一とまず肩の荷をおろした感があった。

それからしばらくして青山外苑の格納庫の取払い命令に接したので、代りに第一師団司令部の好意で代々木練兵場の西北隅を借りて移築し、民間飛行機の利便に供したが、とかく附近をさまよう浮浪者の巣窟になり、ことに格納庫の中でたき火などをして暖をとるという始末に、所轄警察署からの注意で守衛一名を雇い、入口に面した片隅に三畳敷ばかりの小部屋を造って常時宿直させることにした。

日給二五銭のその守衛は、四谷鮫ヵ橋（今の南町）の蔭山某という六〇余才の髪結（かくしやく）とした美しい白髯の老人で、士族の果てといった風の人柄だった。

さかのぼって八月半ば、所沢で長らく有川中佐を補佐していた中柴末純少佐が名古屋の工兵第三大隊長に栄転したので、雄飛号の益田済少佐が後任につき、またその前後に偵察練習の六将校が新たに補任されて全国から集まって来た。すなわち参謀本部員の藤田進大尉（後に中将）、教育総監部員の谷藤長英、妹尾隼熊両大尉（後に大佐）、第二師団二九連隊附の勝尾信彦大尉、第七師団二七連隊附の大場弥平大尉（後に少将）、第八師団五二連隊附の織田三郎中尉で、いずれも歩兵科の人達だった。

それからかねて東京砲兵工廠の緒方技手の考案による夜間偵察用の光弾は、最初の実験で相当有望視されたので同工廠の高橋大尉の手に移って研究改良されつつあったが、ようやく完成したので八月十一日朝、所沢で投下実験の運びになった。

工廠からは製作課長菅野少佐、高橋大尉、緒方技手らが光弾一〇数個を携えて来場し、有川中佐、田中館博士、徳川大尉ら大勢の将校に囲まれて高橋大尉は一応の説明をした後、一三年型モ式一五号機に操縦者川上中尉、投弾者武田中尉が搭乗、着発弾と曳火弾各二個を積んで離陸し、三五〇㍍の高度で、まず着発弾一個を投下した。続いてまた一個を投じた。

弾丸は約七分間で地上に達し、断続的に光芒（こうぼう）を四辺に放射して三〇分間で消え、更に曳光弾を投下すると一個は首尾よく爆発したが、一個は不発に終った。成功した曳光弾は落下しつつ一㍍四方の羽二重のパラシュウトを開いてこうこうたる光線を放射しながら落ちていったが、途中でパラシュウトの糸が切れたため垂直に落下し、地上で約二分間燃えていた。何しろ昼間なので光度は鈍いが、夜間ならば四マイル四方を照射して蟻（あり）のはうのさえ発見出来るという折紙つきのものである。続いて佐藤大尉と長沢中尉が代って実験し、更に岡大尉、長沢中尉と三度びの試験で全弾を投下、何れも好成績を収めて幾分とも偵察兵器の科学的進歩を証明した。

次いで十月二十日から青森県下に開かれる特別大演習に参加のため、モ式四機で途中、大田原、仙台、盛岡を経由して演習根拠地の弘前へ向う全航程六八〇㌔の長距離飛行が九日朝から開始された。

所沢の指揮は有川中佐、大田原には徳川大尉、仙台には益田少佐、盛岡には岡大尉、弘前には佐藤大尉が、それぞれ待ちうけ、まず六時四十五分、伊庭中尉が二八号機で先発すれば続いて川上中尉が二六号機であとを追い、しばらく間をおいて八時三十五分、長沢中尉が二七号機、同三十八分には武田（惣治郎）中尉が二五号機で第一区間翔破の途についた。

先頭の伊庭中尉は一時間四五分で大田原に着陸、「所沢出発後は川越を四〇〇㍍、大宮を五〇〇㍍で通過し、利根川を渡るころは八〇〇㍍だった。宇都宮市街は霧に隠れて見えず、氏家駅通過後、初めてこの着陸場が発見出来た」と報告した。

続いて川上中尉の遅着を案じていたが、二時間二七分を費して到着し、「川越から一直線に宇都宮に向い、高度をとりながら宇都宮上空では一、五〇〇㍍に達したが気流のため動揺甚だしく、八〇〇㍍に降りてようやく安定をとり戻し

た。喜連川附近で、これを荒川と間違えて方向を誤まり、日光、塩原へんの山奥へ迷い込んだ後、転進して矢板に出て来たので時間を費した」

次いで長沢中尉が、一時間五四分で安着し、「発動機その他は幸いにして何の故障もなかつたが、一時間四十分と予定して来た時間が十分あまりかかり過ぎた」と報告し、最後尾の武田中尉が容易に姿を見せないので、「大宮附近までは雁行して来たが、それから先きは見失つてしまつた」という長沢中尉の話に、ようやく色めき立つたが、同機は栃木県小山町附近で発動機に故障を起し、結城町在の下都賀郡絹村字福良の桑畑に不時着していることがわかつた。そこで所沢から修理班が駆けつけて応急処置をとり、翌朝六時二十五分、再出発したが、畑中に滑走路を造るので、ゆうべ遅くまでかかつて村の人を頼んでせつかくの稲を刈り、地ならしをしておいたけれども車輪がめり込んで相当骨が折れた。

「宇都宮へ一直線に飛ぶうちに小山へんで発動機から異様な音をたてはじめ、次第にひどくなるので着陸のやむなきに至り、所沢から沢田中尉ら職工の急派を仰いだが、故障は予想通りやはり噴気管上部のネジがゆるんだものであつた」

その日、第二航程に移るはずだつたが那須野ヵ原一帯は烈風で、天候次第に険悪の兆があるため中止と決し、十一日は秋晴れの空が早暁から美しく、第一航程と同じ順序で六時から出発開始、仙台に向つた。

先頭の二八号機伊庭中尉が八時十五分、宮城野原練兵場に第一着の車輪をおろすと、続いて二五号機の武田中尉が今朝は二機を追いぬいてかけ込み、二六号機の川上中尉、二七号機の長沢中尉が続々と安着、官民合同の歓迎をうけた。

小憩の後、燃料を補給した四機は十時三十五分から再び出発を開始し、二時間余で零時四十一分、まず川上中尉の二六号機を先きに、四十五分には武田中尉の二五号機、四十七分には長沢中尉の二七号機、五十分には伊庭中尉の二八号機がしんがりで盛岡市外観武ヵ原練兵場に安着した。

翌十二日はいよいよ最後のコースを迎え、おりあしく雨だつたが雲が高いので強行出発し、六時二十八分、二八号機を先頭に三機続いて青森に向い、約一時間三〇余分で八時五分から十七分までの間に全機到着、異数の成績をあげて久しぶりの長距離翔破に成功した。

休む間もなく九時三十分、東西両陣営に配属のため演習根拠地の弘前に向うべく最後の航程につき、各機一時間内外の後、そろつて弘前練兵場に目的を達したが、この奥深い地方に軍用機が影を見せたのはこれが最初であり、また急速の進歩でもあつた。

(九) 長岡陸軍中将と国民飛行会の創立

日本飛行研究会の振興策――帝国飛行協会雑誌と渡部一英氏――長岡中将動く――国民飛行会創立趣意書、会則、理事その他――機関雑誌「国民飛行」創刊――帝国飛行協会雑誌廃刊――青木卓治海軍機関大尉殉職

二種の雑誌を刊行するだけで予期の事業が一向進まず、内部的にも幹部の間にとかくの空気がみなぎつていた日本飛行研究会では、もつぱら佐東孝一郎常務理事と、渡部一英雑誌主幹とが画策して起死回生の陣容強化を図りつつあつた。時あだかも前年八月、第一六師団長を免ぜられて待命中の長岡外史中将に見当をつけ、佐東氏の知己比志島陸軍中将の紹介で長岡中将に出馬を懇請し、会長就任の交渉を切り出した。

長岡中将は人も知る初代の臨時軍用気球研究会長であり、高田の師団長当時、闇の鉄砲玉のように飛行倶楽部設立勧奨の檄を飛ばし、また京都鎮台（ちんだい）としては関西の航空界に因縁浅からぬ関係もあり、まず当代では最も航空に認識の深かるべき人で、佐東氏らのねらいに一応狂いはなかつた。

しかし同中将は「目下、自分は待命中であるから、せつかくだが応諾いたしかねる」と一度は謝絶したが、いろいろ話を聞いているうちに一策を案じて「もし帝国飛行協会と合併の意思があるなら斡旋してもよろしい」と、反対に研究会側としては思わざる難題を出されて面食つた。

しかしよく考えて見ると、条件次第では必ずしも合併不可能ではなく、実現困難でもないと見たので、研究会は長岡中将の真意には触れず、協議たちまち一決して左の一方的な合併条件を作り上げた。

㈠研究会々員を飛行協会々員に振替へること。㈡研究会の寄附予約金一〇万円（新潟県五万円、朝鮮五万円）を飛行協会に引き継ぐこと。㈢研究会負債金一万三、五〇〇円を飛行協会が引請けること。㈣青木孝、佐東孝一郎を飛行協会理事たらしむること。㈤雑誌「飛行界」及び「少年飛行界」を飛行協会に引継ぎ、継続発行すること。

そこで長岡中将は、日本倶楽部で阪谷男爵に会見して趣旨を告げ、「長岡は単なる仲介者ではなく、日本飛行研究会の統率を依託された責任ある立場のもの」という研究会の話とは、大分違つた口ぶりで合併仲介の労をとつた。

それがこの春二月中旬のことで、飛行協会ではその後、理事会にのせて「合併の義は到底、実行の見込立たざるのみならず、また今後もかかる類例を生じて際限なきをもつて、日本飛行研究会合併申込の件は否決する」ことになり、その旨、長岡中将に通告した。

寄附予約一〇万円を餌に一万数千円の負債を背負わされてはたまらず、さきに旧帝国飛行協会があり、また「今後もこの種類例」を持ち込まれて、そのたびに一々飛行協会が尻拭いさせられるのを恐れたがためであつた。

しかし飛行協会としては正直のところ、研究会の二雑誌には少からず食指が動いていた。すなわち政治、経済、法律、航空の総合雑誌のような英、仏、独語に堪能な元政友会代議士世良法学士編集の協会機関雑誌「航空界」にあきたらず、経費の点でも理事会毎に問題になつていたもので、日疋常務理事が最も心痛している癌（がん）だつた。

それはほとんど毎号、「航空法の成文」とか、「空中法理の一班」とか、「航空制限に関する各国法規の概要」とか、「ロンドン市の空中砲撃は適法なりや」とか、「航空法研究の端緒」とか、「法律上より見たる航空機」とか、「空中郵便法」とか、フランスやドイツの航空法規などの類が大きく扱われ、世良静一署名の「再び民間航空事業に対する国庫の補助を促す」ものや、帝国議会に対する請願、建議の全文を掲げて頁を費し、原敬氏の「航空論」、尾崎行雄氏の「新規の事項」、法学博士戸水寛人氏の「航空機に関する所感」などがむしろ目ざわりとなり、一三年型モ式の製作法を教科書的に書いた沢田中尉の「飛行機の構造」、栖原工学士の「通俗講座」中松特許事務所の「飛行機に関する特許発明」、星野米三氏の「米国飛行在学日記」の四連載物が続き、またある時、「㈠日本国防の本位を航空機に置くべしとの意見の当否。㈡日本では水上飛行機と陸上飛行機の何れを重んずべきや」のアンケートに対し、集まつた回答はちようど二〇氏だつたが、その六人までが松岡均平、春木一郎、松本丞治、小野塚喜平治、吉野作造、加藤正治氏ら法学界の泰斗であり、横田成年、古市公威、井上匡四郎、辰野金吾の四工学博士のほかに第四師団長の大迫尚道、舞鶴鎮守府司令長官阪本一両中将、井上仁郎少将の三武官、西野恵之助、小野金六、加藤正義氏の三経済人、衆議院書記官長の林田亀太郎氏その他一、二の新聞記者で、実状から遊離したこういう編集ぶりでは一般の読者層から浮き上がるのは当然であつた。おりから日ましに深刻化するヨーロッパ大戦の話題があるので、その翻訳ものをあんばいして、どうにか頁をふさいでいる始末であり、その意味からいつて、飛行研究会の雑誌「飛行界」は、これも相当ぎこちないものではあつたが、航空専門雑誌としては一日の長があり、専ら科学技術面を中心に日本飛行界の現実に即した編集ぶりを示し、青少年の航空意欲をそそるものが多少とも蔵されていた。

たまたま日疋理事が井上工兵大佐に会つた時、期せずして「何とかせねばならぬ」話から数日後、日疋理事が呼ばれていつて見ると、「渡部を飛行協会の嘱託にして編集を手伝わせたり、原稿を書かせたりしてはどうか。当分そうやつておいて、時機を見て又何とか方法を考えようではないか」と提案した。日疋理事はまだ渡部氏とは面識はないが、早速同氏に掛け合い、月三〇円の嘱託料で時々顔を出し、出来れば毎月何がしかの原稿を書いてくれるように頼んだ。

渡部氏もそれを了として実行につとめ、井上大佐の名をかりたり、あるいは匿名で原稿を送つて来ていたが、井上大佐が渡部氏を推薦しているのは、気球研究会の幹事である同大佐をめぐる新聞、通信、雑誌などの報道人の中にあつ

て「飛行界」創刊以来、常に顔を見せている渡部氏の記事が、比較的正鵠（せいこう）でポイントをつかんでおり、一番信用がおけるので安心して話せるというところから自然出入りも繁くなり、渡部氏もそれを肝（きも）に銘じ、井上大佐のお声がかりとあればいやも応もなかつたのである。

しかし一時そうやつて見ても、飛行協会の雑誌は一向にさえず、相変らずの低調なので、ついに最後の手段に出で、「総裁宮殿下の思召で飛行研究会の二雑誌と編集者渡部を飛行協会に移せ」という井上大佐の大英断である。これには日疋理事もちよつとどぎもをぬかれたが、総裁宮殿下の思召とあつてはりんかん汗の如しで、どうにもならない。渡部氏を呼んで、その旨を伝え、「研究会に対する方法その他一切は君にまかす。しつかりやつてくれたまえ」

実は日疋理事に、その成案がなく、井上大佐のおもわく通り、「総裁宮殿下の御意思」一辺倒で、この際、飛行研究会が素直に投げ出すとも思われず、さりとて「御意思」を掲げて自分が表面へ動き出る程の確信もなく一万事を事情に詳しい渡部氏におつかぶせて首尾よい成就を待つたのである。



渡部一英氏

（以下、渡部氏の直話）当年二六才の渡部一英青年は、人もあろうに久邇中将宮殿下の破格な思召とのことに感涙を流しはしたものの、べつにお墨附を戴いた訳でもなし、あるような、ないような人づてのお言葉だけなので、万一相手から「気でも違つたか」と笑われてしまつたら、そこできりである。成否は自分独りにありと、ひたすら案を練つて慎重にかまえ、まづ賢夫人の名ある青木孝氏の妻女を見込んで事の顛末を極秘に打ちあけ、その条件として現在「飛行界」は赤字だが、「少年飛行界」は利益をあげているから一部に付、金五厘ずつの売上げ歩合を毎月、青木氏に納入する。また「飛行界」も赤字から免かれ得たら、その時、あらためて方法を講じるから、何とかそれで円満に事が運ぶよう取計らつてくれまいか、と手をついて頼んでみたものである。

聞いていた青木夫人は泣き出したそうだが、果然、ふだんからあまり仲のよくなかつた飯塚某という事務員が、これをチラと小耳にはさんだので、間髪を容れず、たちまちお家騒動となつて青木氏の激怒を買つてしまつた。揚句に青木氏の媒酌でめとつた細君までとり上げられて、渡部氏は子までなした仲の人と別離の悲劇を演じ、生まれたばかりの長女をかかえて寄寓先きの青木家を飛び出し、急転直下、浪々の身となつて、乳もらいに歩き出した。

日疋理事は今更に驚き、「まことに気の毒だつた。井上大佐ともよく相談して何とか善処する」とあいさつしたが、渡部氏は身一つで飛行協会へ入る意思は更になく、井上大佐が見かねて陸軍から毎年、機密費を出している国民新聞社に訳を話して、当分同社の嘱託とし、月三〇円の捨て扶持を出させ、飛行協会の嘱託料を合わせて一応、生活の筋みちを立てたのである。

そして渡部氏は赤ん坊を抱き、腰に牛乳びんをぶら下げながら降つても照つても乳もらいに歩いていたが、幸い日立ちのいい赤子を母堂に託して、氏自身は新たに第二の運動にかかつた。それは再び長岡中将かつぎ出しの一幕であるが、中将は既に八月初め、依願予備役に編入され、東京青山原宿の私邸に天下の形勢をにらんでいる際だつたから、中将自身としては多少役不足だつたかも知れないが、見切りをつけて渡部氏らのお膳立てにみこしを上げたのが、民間航空界における同中将の誕生だつた。

かくて九段中坂下の軍事専門書肆兵林館主柴田源左衛門氏の義侠的好意で、同館の二階を無償で借りて「国民飛行会」の旗を上げたのである。まず十一月四日、原宿の中将邸で創立発記人会を開き、在郷の伊豆凡夫、児島八二郎両少将、石田一郎、川村竹治、（後に台湾総督）、兼常猪三、草間時福、安田伊左衛門、堤定次郎及び塩田武夫大佐らの官吏や家業家が集つて趣意書、会則案などを協議して全会一致、長岡中将を会長に推し、副会長、理事、監事の選任などはいつさい会長一任ということになつた。

次いで十一月二十九日、交詢社で創立総会を開き、石田一郎、川村竹治、田中館愛橘博士、高田釜吉、男爵名和長憲少将、野崎広太、野中勝明少将、久能司中将、草間時福、山根正次少将、塩田武夫大佐、柴田源左衛門及び鈴木梅四郎氏ら出席して長岡中将から理事、監事を指名し、会則を議決し、更に十二

月十四日夕、築地精養軒で都下新聞、通信記者を招いて創立披露の宴を張り、左の趣意書や宣言書を発表したのである。

「航空機が試験の区域を離れて応用の期限に入りしは漸く二、三年前の近きにありしが、今や忽ち戦争の一大要具として、その権威を戦場に擅にす。鉄風鉛雨、たとひ全欧土を鎔するも一指誰が能く大英国に染むものあらんやとの傲語は、はしなくも一場の夢となり、ツエッペリン飛行船の一度び英国を見舞ひし以来、ロンドン市中今尚灯火を用ゆること能はず、人々安き心もなしといふ。遮莫、英独両軍の空中戦は海陸戦と共に今日以後、漸く佳境に入らんとする状勢にあるをもつて、暫くここにその結果を揣摩することを避くべしと雖も、我帝国の位置関係は英国に酷似す。他年一朝事あらんか。敵の飛行船、若しくは飛行機より受くる損害は、英国の今回のものと殆ど同一なりと考へざるべからず。加之、全市木造家屋より成る我国に対しては、敵の飛行隊は無数の爆弾を投下して容易に数十ヵ所に火災を起し得べし。「昨夜は大阪市の大半が焼けた。今日は東京が火事なり」との奇変に遭はんか。未だ戦はざるに勇士の気先づ銷へざるか。斯くの如くにして軍の後方補給、尚能く継続し得らるべきか、想ふてここに到る毎に冷汗の背を湿ふすこと禁ずる能はず。飛行機に関して我陸海両軍の努力及び進歩は、吾人の多とする所なれども、これを敵国ドイツが陸軍のみにても弐千五百余万円の大予算を擁し、気球中隊十六個、飛行中隊十三個を備へ、官民合せて飛行機の数千数百以上、飛行者の数九百名を下らざるものに比すれば聊か彼に瞠若たらざるを得ず、而して開戦後は金力智力を尽して飛行船並に飛行機の建造改良に熱中すと云へば、目下の数は蓋し二倍以上に達し居るならむ。又その民間飛行倶楽部等の概況如何といふにドイツに四十六個、義捐金七百余万円、フランスに八十八個、醵金五百万円、イギリスに七十五個の協会あり。その他民設飛行学校、練習場、飛行機製造所等多数ありて政府当局者を推進督促し、以て今日の盛況に到らしめたるものを看来りて、これを我国の帝国飛行協会、たゞ一個にして而も同胞の義捐金僅かに四、五万円に過ぎずといふものに比すれば、又転た慚愧の情に禁へざるにあらずや。現にベルリン市のみにても大資金を有する三個の飛行協会あり。紳士は何れかの協会員に非ざれば愛国者にあらずとして、交際場裡に肩身自ら狭しと云い、嘗てツエッペリン飛行船第二号がライン河畔に焼失するや、期せずして同情者の義捐金六百万マルクの巨額に達したりというに徴するも、独軍今日の空中勢力は、これを国民努力の賜物なりと特筆することを憚らざるなり。果して我国の政治外交及び国防の緊張は、今日のものを以て満足し得べきか。曰く否。帝国は既に世界の強国ドイツを敵として立てり。欧洲の戦雲漸く収まり、国際間の新関係始めて定まるに於ては帝国を駆つて大努力の絶頂に立たしむること無論なりというべし。果して我同胞は公共事業に殉ずる義侠に於て、英仏のそれに及ばざるものあるか、曰く否。私を捨てて公に奉じ、義を見て為さざることなきは寧ろ大和民族の精華とすべきものならずや。然らば則ち何が故に民間飛行熱の彼に頗る旺盛にして、独り我れに甚だ冷淡なるや。曰く他なし。これ航空機の趣味智識が未だ一般に普及せず、空間勢力の占領が国防及び文明上に如何なる関係を有するかが十分、世間に徹底せざるが為めに外ならざるなり。果して然らば我国現下の最大急務は、空間勢力の趣味智識を社会の各階級に了解せしむるにあることを確信すべきのみ。乃ち吾人はこの信条により、暫く僭越の罪を大方に謝し、蹶然起つて斯会を創設し、飛行趣味智識普及のために心身を犠牲にせんと決意したる所以にして、亦全く聖恩の万分の一に奉答せんと欲する微衷に出づ。

一、大多数の会員を得ることは斯道普及の第一要件なり。これがためには会費を少うして入会を容易ならしめ、階級を設けず、尊卑を分たず、会員斉しく同一の権利義務を有せしむ。これ其の趣味智識の注入は官民尊卑を論ぜず、一切平等に必要なるを以てなり。

二、斯道普及のためには、これに関する講演を開き、書籍雑誌類を読むことを必要とす。乃ち雑誌「国民飛行」の購読を会員に要望せり。ただそれ読むことが必要なり。数人申合はせて一冊を購い、輪次にこれを読まるるも亦可なり。但し一読後はこれを書架に積むことなく、努めて学

校、図書館、停車場、理髪所等の如き常に多人数集合の場所に寄贈せらるることを希望して已まず。これ速かに江湖に普及せしめんがためなり。その義務を一年乃至三年と限定したるは一般会員は航空界の趣味智識を一通り了解せらるれば沢山なると、永年間の負担を強ゆるを欲せざるに外ならず。期限後と雖もその購読を続け、飛行界の時勢関係を知らるることは希望すべきことにして、読者の利益も亦、尠少なからざることを疑はず。

三、会費は飛行機建造の唯一資本と為す。而してその建造せる飛行機は民間飛行家によりて各地に飛翔せしめ、以て実物講演を行ない、斯道普及の目的に供すべし。抑も会費は会員忠愛心の発露なり。吾徒はその至誠を敬重し、支出に対しては極度の倹約を守ること勿論にして、その収支は雑誌「国民飛行」に広告して会員の監督を乞はんとす。

四、右は第一期の目的にして、第二期の事業は当期結果の如何によつて、これを斟酌すべきは勿論、その内には欧洲の戦争も収まりて吾人に実戦の新教訓を提供すべく、国際間の新関係は国防及び政治を如何に緊張すべきやの結果をも示すべきをも以て、この時に至り、会員多数の希望を聞き、当局者の要求を参酌して、これを決定するを穏健の順序と認めたるを以て、故らにこれを他日の按定に譲れり。若し夫れこの時機に至れば、先輩帝国飛行協会に協議し、合同以て事に任ずるも可なり。或は専門を定め、各々その受持に努力するも亦妨げず、要は唯、時の宜しきに従はんのみ」

また同時に発表の長岡会長の宣言は、

一、吾人が地上に生息すること幾千年の久しきを経たるがために、土地に関する吾人の感念は頗る深刻である。殊に領土に関する大和民族の覚悟は特別にして、寸壌尺地と雖も敵に対しては死を以て扞禦することは吾人の精華として世界に誇る所である。然るに海に対しては、この感念がやや薄い様であり、空に対しては蓋し零である。乃ち本会の目的は空に対する吾人の覚悟をして、土地に対するものと同一程度に深厚ならしめ、陸、海、空の文明を併進せしめ、以てその国防力を斉一ならしめんと欲するのである。これ未来の国際競争は空間に於て最も激烈を極むることを確信するが為めである。

一、会費の弐円は少きに失するとの説あれども、昔時の名僧は零細の米銭を托鉢の中に乞い集め、善男善女の帰依により彼の大伽藍を竣成せしめた。ここに於て仏法が国民的となつた。乃ち本会は会費の少きを憂へずして、大多数の会員を得、空間の喜憂を同ふせんと欲するものである。但し右の弐円は金持の金が少ふして粒々辛苦の金が多きことに深く銘心し、最少限の会員募集費と、会費そのものを取扱う役員一、二名のために極めて微細の謝金を仕払うの外、全額を挙げて飛行機建造並にその維持費に充当し、事務費、通信費、其他の雑費は必要止むを得ざる時に限り、監事の承認を得て会費の中より支出すべしとの規定を設けて、これを厳守せんとするのである。これ本会の特色にして喜捨金を取扱う者の必守の義務なることを確信する所以である。その当分の内、寄附金を謝絶したるは吾人が飛行趣味智識の普及に熱心忠実なる為めである。何となれば若しも一時に大金の寄附を得れば、意気動もすれば驕り易く、知らず識らず普及に不熱心を来すを虞るる為めである。

一、本会の飛行機は戦時総て国家の使用に提供するは勿論、本会々員たる民間飛行家は国家有事の際、義勇飛行者として従軍すべきことを宣言したる者に限るのである。

一、雑誌「国民飛行」は飛行智識普及の唯一機関である。而してその内容に於て的確にその目的に合せんことを期し、それぞれ英米仏等の関係協会、雑誌社等に連絡を求めたれば、庶幾くは会員諸君の首肯を得んか。而してその編纂については、大多忙の会員と雖も一、二分間にして巻中の要領を了解し得らるる方法を採用してある。その書中の大文字だけは是非共、電覧せらるることを希望して已まない次第である。

外史、理事諸君の推薦を辱ふし、本会々長の重任を負う。誠に恐懼の次第である。唯誠心誠意その職務に従い、大方諸君の深厚なる御援助によ

り、帝国空間文明の進歩に貢献せんことを期す。

とあり、会則は附則附左の五章より成つているが、長岡中将一流のちよつと風変りなものである。

第一章　名称及目的

第一条　本会ハ国民飛行会ト称シ其本部ヲ東京ニ置ク。又必要ニ依リ地方ニ支部ヲ置クコトアルベシ

第二条　本会ハ飛行趣味智識ヲ普及スルヲ以テ第一ノ目的トス。第二期ノ事業ハ会員多数ノ意志ニ基キ必要ノ時期ニ於テ定メントス

第三条　本会ハ前条ノ目的ヲ達スル為メ飛行船、飛行機ノ研究、講演、書籍出版並ニ雑誌「国民飛行」ノ刊行ヲ行フ

第二章　会員及会員ノ権利義務

第四条　本会ノ会員ハ男女ヲ問ハズ、一回限リ金弐円ヲ納ムルヲ要ス。但シ既ニ帝国飛行事業ニ弐円以上ノ金品ヲ寄附シタルモノハ会費ヲ納メザルモ妨ゲナシ

会員ニハ本会ノ会員章ヲ交附ス

会費ヲ納メザル会員ニハ会員章ノ実費ヲ徴ス

第五条　本会ノ会員ハ本会所有ノ飛行機ニ同乗スルノ権利ヲ有ス。但シ操縦法及時間ノ之ヲ許ス時ニ限ル

第六条　本会ノ会員ハ機関雑誌「国民飛行」（月刊代価一部金拾五銭）ヲ一年乃至三年間、個人若クハ数人申合セ購読スルノ義務ヲ有シ、一読後ハ成ルヘク之ヲ学校及図書館又ハ多人数集合ノ場所ニ寄附スルモノトス

第七条　本会ノ会員ハ其会員章ヲ帽子又ハ襟部ニ勉メテ佩用スルヲ要ス

第三章　役員

第八条　本会ハ左ノ役員ヲ置ク

一、会　長　一名
二、副会長　二名
三、理　事　五十名以内
四、監　事　三名
五、委　員　若干名

第九条　本会ノ役員ハ名誉職トシテ其任期ハ三年トス。但シ重任スルコトヲ得

第十条　会長ハ本会一切ノ事務ヲ総理シ、副会長ハ会長ヲ補佐シ会長事故アルトキハ其代理ヲ為ス

理事ハ会長ノ命ニ依リ会務執行ノ任ニ当ルモノトス

第十一条　監事ハ本会ノ会計ヲ監督ス

第十二条　委員ハ会長之ヲ嘱託シ会務拡張ノ事ニ任ズ

第四章　総会

第十三条　会長必要アリト認ムルトキ又ハ会員多数ノ請求アルトキハ総会ヲ開ク

第十四条　総会ノ議事ハ出席員過半数ニ依テ決ス。可否同数ナルトキハ会長之ヲ決ス

第五章　会計

第十五条　本会ノ経費ハ会費其他一般寄附ノ金品並ニ之ヨリ生ズル利益ヲ以テ支弁ス

第十六条　本会ノ収支計算期ハ毎年六月十二日トシ、之ヲ雑誌「国民飛行」ニ広告ス

第十七条　本会経費支出規定ハ監事ノ承認ヲ得テ別ニ之ヲ定メ雑誌「国民飛行」ニ之ヲ広告ス

附則

第十八条　特別ノ場合ヲ除クノ外、当分ノ内、金銭ノ寄附ヲ受ケズ

それから理事は五〇名以内とあつて、長岡会長以下、左の四八氏が選挙され副会長は二名とも空席だつた。

伊豆凡夫、今村繁三、石田一郎、林民雄、原富太郎、星野錫、大倉粂馬、大橋新太郎、和田豊治、和崎恭弼、渡辺勝三郎、川村竹治、鎌田栄吉、兼常猪三、田中穂積、田中館愛橘、高田釜吉、堤定次郎、男爵名和長憲、中上川三郎治、男爵中島久万吉、野中勝明、野崎広太、久能司、倉知鉄吉、草間時福、

矢野恒太、山田三良、山根正次、山科礼蔵、安田伊左衛門、前川太兵衛、松波仁一郎、福井菊三郎、藤山雷太、児島八二郎、江木千之、手島精一、西園寺八郎、桐島像一、柴田源左衛門、塩田武夫、白石元治郎、日比谷平左衛門、森村開作、杉原栄三郎、鈴木梅四郎、また監事は原六郎、安田善三郎、馬越恭平の三氏で、会計主任には在郷の陸軍三等主計正別技嘉次郎氏が就任し、雑誌発行には渡部一英氏が当ることになつた。

築地精養軒で新聞記者招待の時、雑談の中で、「まことに輿望（よぼう）というものは有難いもので、私の屋敷に発起人に集まつて戴くと、万事立ちどころに一決、不肖長岡が会長に推されまして、それから先日の創立総会まで一瀉千里にすらすらと、まことにらくな安産で……」

と、長岡中将の誇らしげな言葉に、都新聞の倉富了矣氏は皮肉まじりに「神童の如きものだな」と合槌（あいづち）をうつてよろこばせ、かくて長髭（ちようぜん）をひねりひねりおもむろに長岡中将八面六臂（ろつぴ）の活動が始まり、一頭立ての馬車を時には自ら御して都大路を駆けめぐり出したのである。

一方、渡部氏を追い出したあとの日本飛行研究会では、雑誌の愛読者であり、ほとんど毎号寄稿していた飛行機研究青年の相羽有氏（後に東京航空株式会社社長）が編集を担当し、いよいよ専門の研究雑誌的色彩が濃厚になつて航空にあこがれている青少年間にもてはやされ、従つて研究会は全く単なる雑誌発行所と化し去つていた。

また国民飛行会の雑誌「国民飛行」は翌年一月から創刊されて、四六倍版九〇頁程の「家庭欄」もあるという比較的平易な万人向きのものが現われ、反対に飛行協会の雑誌「航空界」はついに持ちきれず、「協会基礎の確立するまで当分これを廃止する」ことになつて、「大正四年十二月以降毎年度四回、会報を発行する事」に改められ、僅か一年で十一月号限り廃刊、世良主事も同時に協会を去つていつた。

おりから横須賀港外には大正天皇即位大礼後、初の特別大観艦式が執り行われ、追浜からはロ号一〇〇馬力機三台、イ号七〇馬力四台のファルマン式が参加して空中分列式後、いつたん本牧の仮飛行場に着水、三時五十分、一五m/sの北風をついて追浜へ帰還の途についたが、多田機関大尉操縦、青木卓治機関大尉同乗のイ号一機は騒ぐ荒波をけつて全速滑走中、右側の浮舟をすくわれて転覆し、多田機関大尉はからくも機体にすがりついたが青木機関大尉はついに浮かび上がらず、五分後、救助艇が駆けつけて必死の捜索も空しく殉職した。

大尉は長野県小県郡滋野村の人、本年五月、機関学校普通科卒業後、航空術研究委員を命ぜられて若宮乗組だつた。享年二八。

(一〇) 空に黄輪を描いたナイルス氏

小山黒天風氏——鳴尾に高左右、坂本、中沢三氏飛行会——新帰国中沢家康氏の飛行——小畑氏のモ式に岸博士のルノー式発動機——井上中尉の試験飛行——日本共同飛行練習所——所沢に航空大隊新設——御大礼観兵式に空中分列式——「三番目の曲技飛行家」チャールス・F・ナイルス氏来朝——青山外苑の飛行会——宙返りしつつ黄煙で輪を描く——水田騎兵少尉の曲技飛行感想

大阪朝日新聞社社会部に縦横の才をふるいつつ、さきにマース氏をとらえ、アツトウオーター氏をよんでいち早くわが国に飛行機を紹介するの機会をつくり、朝日新聞社と、わが航空界とを切つても切れぬ因縁に導いた小山荘一郎（黒天風）氏は今年の春ごろ、同社を退いて航空界を舞台にひとり画策していたが、やがて高左右、坂本、海野氏らに団結を説いて関西飛行倶楽部を結成し、関西飛行界の盛り返しを講じていた。

たまたま高左右氏の改造新機が成り、坂本氏もまた、大改造して新装したばかりの時で、ことに最近アメリカから帰国して在阪中の中沢家康氏も手持無沙汰にしているのを見て、鳴尾に第二回飛行大会の計画を右三氏に相談すると、願つてもないことと一も二もなく確定し、野島氏も勧誘されたが、氏はさすが

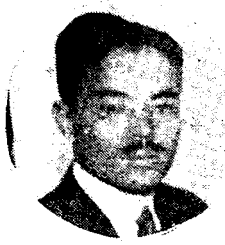
におのれ（飛行機）を知つていて遠慮した。

そこで飛行協会大阪支部、朝日新聞社、阪神電鉄会社などの後援を求めたところ、二つ返事かと思いのほか、「大会前に一応、各参加機の予備飛行を見せてほしい」と要求され、しぶしぶ鳴尾に大会予行を演じてようやく応援を承諾してもらつた。

高左右、坂本氏は「日本も変つたなあ」と嘆息したが、機体は仮に新しくても使い古した発動機は、本人にはとらの子でもよそ目にはずいぶん問題の種で、今更予行を強いられるのも、あながち「素人の心配」のみではなかつたのである。

ことに中沢氏の乗機は、鈴木茂氏が各地でいつもこわしていたジヤイロ式であり、大修繕をしたばかりではあつたが、一言にしていえば機も人も初めてのお目見得であるから、後援者の危惧はもつとも千万であつた。それに前年の第一回に比べて参加者が少い。また年末師走の季節でもあり、からつ風の吹く原つぱでの飛行機見物も、実はあまり感心したものではない。しかしせつかくの頼みであり、地方巡業の途絶えている際でもあつて同情すべき点もあるという訳で、東京から長岡中将、田中館博士、飛行協会沢柳主事らを審判委員に迎えて十二月四、五両日、餅搗（もちつき）飛行開催に決した。

ところが四日の朝はあいにく雲が垂れこめて小雨がそぼ降り、底冷えがして蕭条たるものがあり、ようやく観覧席を半分も埋めたかと思われる群衆は、何れも外套のえりをたててふるえていた。



中沢家康氏

参加者は坂本氏の八〇馬力坂本式と、高左右氏の六〇馬力第六号機、それから中沢家康氏が二外人づきの例のジヤイロ式六〇馬力複葉機をもつて出場し、天気のやや回復するのを待つて十一時三十五分、まず坂本氏が先頭に立つて飛び上つた。

降着装置、発動機カヴアーなどに進歩を見せた同機は、白い翼を弱い日ざしに光らせながら枝川上空から旋回し、海上に出て約六〇〇㍍の高度で大円を描いて帰つて来ると、二番機高左右氏が飛び出して一機は高く、一機は低く、会場一ぱいに旋回する。

やがて坂本氏は再び海上に出で、得意とする螺旋降下で低空に舞い、観衆の頭上をまた上げ舵で枝川方面にかけ去り、機首を返してはるかの空から空中滑走で場内中央に着陸した。この飛行九分間。

高左右氏は枝川上空からかなり険悪らしい気流に左右動を見せつつ六甲山目がけて直進する。軟かい濃紫の雲がむらむらと山頂をおおい、その遠方の雲は燦爛（さんらん）たる金色の輪（ふくりん）を輝かせ、切れ間からは青い大空がのぞいている美しい上空を、これも純白の高左右機は数旋回して十一時四十七分、八分間の飛行で着陸した。

さて第三陣の新顔中沢氏は、高左右氏と入れ違いに枝川上空にいくと、一が得意とする急旋回をひとつやり、海岸線を武庫川口まで来るとまた急旋回して場の中央に戻り、四〇〇㍍の高度で急旋回を繰返しつつ再び海岸に走り、なれぬ土地でなれぬ飛行機とも見えぬ軽妙な操縦ぶりで疑われた腕まえを見せ、太陽を背に浴びながら急角度の螺旋降下で着陸、一七分間に一九回の急旋回を行つて見事な初披露に成功した。

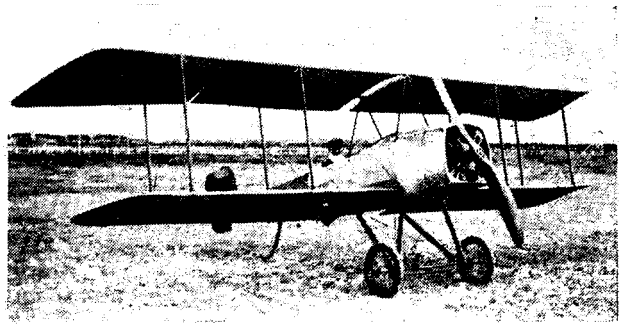
午後は名物六甲おろしが強く、枯葦の葉鳴りはあかね色の空とともに初冬のわびしさを思わせて雲あしも早くなつた。三時七分、今度は逆に中沢氏から開始し、風力七㍍以上という中を約一〇〇㍍ばかりの高度に上ると、おもむろに左に旋回の舵をきつた。と、右から吹きつけた風に著しく傾いて手に汗を握つたが辛うじて立ち直り、海岸線に向いながらも右に左に動揺する一方、吹きつける風に下へ下へ吸い込まれて、ついに帆船の帆柱の下に姿を没してしまつた。目を皿のようにしていたウイリアム、ホルムス両氏はいつさんに駆け出したが、中沢氏は場外南東のゴルフ場に不時着して無事、機の破損もなかつた。

ついで高左右氏は同三十二分、これもはげしく左右に揺られながら場上を一周して中沢氏の不時着場を見舞い、無事を見届けて五分間の飛行で着陸した。

最後は坂本氏だが時既に四時、冬の夕陽は海のかなたにある。枝川方面へ七〇㍍ぐらいの高度で突進し、中沢氏の轍（てつ）を踏まねばよいがと見ている

間に、果して待つていたような猛烈な突風にあおられ、衰弱馬力の機体は左に傾いたまま、遠くからだとほとんど真逆様になつて落ちていくように見えた。

飛ぶ度びにはらはらさせられていた観衆はたちまち総立ちとなつたが、途端にはるか堤防の松林すれすれを水平に飛ぶ機を見直して、まずホツとしたが、それも束の間、肝心の発動機をとめてしまつていたので脚が伸びず、河口のなぎさを去る一〇〇㍍余の浅瀬に着水し、ばつと水煙を上げて転覆してしまつた。



ジヤイロ式60馬力

しかし坂本氏にけがはなく、飛行機も上翼だけを潮水につけただけで引揚げを終り、解体して場内へ持ち帰つた。

中沢氏の飛行機も手入れのため、場外の現場で一泊することになつて二日目の五日を迎えた。

この日は前とうつて変つて初冬のうららかな日は暖かく、観衆も昨日よりはいくらかふえて数千を数えた。

中沢機いまだ帰らず、坂本機は当然、欠場となつて午前八時五十分、高左右氏の独り舞台で、東北隅から南へまわり、更に西へ向つたが再び引返して堤防上を一周しつつ武庫川尻に向つたまま八分三〇秒で雲間に去つた。

同氏は大阪市訪問を志して尼崎から梅田駅に向い、三、四百㍍の高度で朝霧に沈む大市街を天王寺公園に至り、五重塔上を三度び小旋回して帰路についた。

往きと同じコースを武庫川上空に現われ、会場では「高左右機帰る」で色めいたが、この瞬間、「とうとうやつた！」一抹の黒煙が機関部からぱつと噴き出され、機はそのままゆるやかに右旋回しつつ急角度で下降し、瞬く間に松林の裏に隠れてしまつた。

同氏は突発した異変に直ぐ発動機をとめ、眼下の武庫川がわら目がけてほとんど三〇度ぐらいの角度で九時二十五分、無事着陸した。

見れば滑油槽の前方左右と発動機の右側第二気筒が破裂して大きな穴があき、「よくもこの故障が町の上で起らなかつたものだ」と、思わず慄然（りつぜん）としてただずんだ。

一方、中沢氏はこの事故で、いよいよ自分一人の双肩にかかつたことを知り、九時五十五分、発動機の調整を切り上げてゴルフ場から会場にかけ戻つた。観衆は半ばあきらめていた中沢氏を歓呼して迎えたが、審判長長岡中将や田中館博士から自重を要望され、中沢氏はまだ本物でない発動機を駆つて十時十分、最後の頑張りをきかせるつもりで離陸した。

しかし前日にこりたか、鳴尾の鬼門といわれている枝川尻上空を避けて場内を二周しつつ例の急旋回を繰返して着陸、五分間の飛行を終え、午後も期せずして一身にあつまつた観衆の与望に答えて、一本の気筒不発といふあぶない発動機で三時四十分、ウイリアム機関士の五分間保証を頼みに飛び上つた。

今日こそは無風快晴、六甲、摩耶の諸峰は煙霧の中に美しくそびえ、はじめて故山の山野をたかだかとながめる中沢氏は、予定の五分間も忘れたか、地上でウイリアム氏らの合図する着陸の催促もよそ目に遠く海上にのがれ出で、あるいは会場上空に立て続けの急旋回を行うなど飛行時間三〇分になんなんとする四時十分、割れんばかりの拍手喝采の中に本大会を閉じたのである。

前後二日、三機中二機を失い、成功とか失敗とかを超越して主催者や参加者の間には一種の凄壮感がみなぎり、よく戦つたあとの感激にあふれていた。

審判席から発表された飛行成績は、

時間一等　高左右氏　三五分三〇秒

二等　中沢氏　二九分三五秒

高度一等　坂本氏　六〇〇㍍

二等　高左右氏　三六〇㍍

これで見ると、昨年度の第一回大会では時間の一等は坂本氏の三一分余、二等高左右氏の二四分余を何れも数分間づつ記録を破つており、ことに高左右氏

の三五分余の飛行は帰国以来の記録であつて、佑券（こけん）にかかわる「予行飛行」が若い胸にぐつと来た意気地の爆発であつた。

かくて朝日新聞社から金一封、故武石氏奨励金から金五〇〇円ずつが三氏に贈られ、飛行協会大阪支部からは花輪を贈り、長岡中将の挨拶があつて閉会した。

それにしてもせつかく中沢家康という若手の快男子をまた一枚加えたアメリカ帰りの一団は、少くもこれが最後の顔合せとなつて四散し、だんだん飛行機が持ちきれなくなつて思い思いのみちに走つていつたのも虫の知らせの飛行会だつたようにも考えられる。

この少し先き、今春来、製作中の京都伏見の小畑常次郎氏のモーリス・ファルマン式が出来上つたので、八日市の沖野ヵ原飛行場に運び、岸博士の富山製作所の久間九郎氏や長沼工学士によつて岸博士製作のルノー型七〇馬力発動機を整備して十九日午後、既に予備役の井上武三郎中尉が試運転を行つた。

翌日、前夜来の積雪をかきのけて幅六㍍、長さ八〇㍍の滑走路を作り、三時五分、井上中尉は二回の滑走後、雪を散らしつつ見事に離陸し、八日市の町を大きく一周して着陸、次いで四時二十分、第二回の飛行で滑走中、プロペラが雪をかいて小破したのでひとまず中止したが、久しく消息が絶えていた同機の誕生によつてとにかくまた一台、寂しい民間にうぶ声が揚がつた訳であつた。

関東方面では稲毛の白戸氏がアンザニー式二五馬力と、ノーム式五〇馬力装備の二機がそろつたので、再びもつぱら練習生の養成に当る考えを起し、日本共同飛行練習所と名乗つて左の規約を印刷物にした。

一、高等小学校卒業以上の学力を有する丁年以上の男子

二、練習費として一ヶ月金百円並自活費用、但し練習期間は三ヶ月とす

三、機の破損其他過失の損害保証金として金弐百円を指定の銀行に供託すること

四、損害費は総て実費たるも前記供託金にて万一不足を生じたる場合は別に追徴をなす

五、担保資格を有する一名の保証人を要す

六、練習中の死傷に対しては一切その責に任ぜず。且つ絶対に異議訴訟を起すこと能はざるものとす

これを発表すると、立ちどころに五名の志願者が集まり、稲毛海岸でアンザニー二五馬力の滑走練習から始めたが、この規約で見ても推察がつくように、いかに飛行機の破損を恐れていたかがわかるのである。しかしこの規約はよく出来ていたと見え、その後、民間飛行学校の規則を作るひな型になつて重宝がられたものである。

さてヨーロッパの大戦は行方も知れぬ狂瀾怒濤（きょうらんどとう）の中にあり、大体、ドイツ軍隊が各方面の戦線を押しまくつて優勢を持し、いつかえるとも見えぬ平和の日ざしは望むべくもなかつた。従つて各種航空機材の進歩と生産、空中戦闘技術の発達と要員の増強は各交戦国に一日一時間のすきもなく、もはや数字的の飛行記録などは問題とするに足りなくなつていた。

この時にあたつて日本では、はじめて一個大隊の実施部隊が陸軍に編成された。それは現在の気球と飛行機若干を包容する二個中隊を合わせたもので、十二月上旬、その編成を終つて航空大隊と仮称され、十日附で有川大佐が大隊長に任命、搭乗将校はじめ各要員は全部、大隊中隊附に編入されて、今までの気球隊や研究会から脱却して、将来の空軍を予想される航空部隊のみなもとを見たのである。

その一週間程前、御大礼記念の観兵式が青山練兵場に挙行され、諸兵指揮官伏見元帥宮殿下が騎馬で三万三、〇〇〇の精鋭を統率された。気球隊では世田谷駒沢練兵場に徳川大尉らが待ちうけている朝七時、各五機編隊の第一、第二編隊が所沢から安着、万全の準備を整えて待機した。

この朝は未明から吹き出した季節風が次第にたけり出し、気象台でも「時間とともに強くなる見込み」の予報をしていたが、所沢から「雄飛号出発」の電話があり、十時四十分を待つて一斉に試運転を開始した。

第一隊は岡大尉の二二号機を先頭に佐藤大尉の二四号機、沢田中尉の二六号機、中田中尉の二八号機、阪元中尉の改造七号機、第二隊は先頭真壁中尉の六号機、伊庭中尉の九号機、武田中尉の一四号機、川上中尉の一五号機、中沢中

尉の一九号機が順次、離陸、あだかも姿を現わした雄飛号を迎えて、ともに風速一七㍍ないし二〇㍍をついて五〇〇㍍間隔で東に向い、目黒競馬場を左に大崎から五反田へ出て、芝公園の美しい五重塔をはるか右に遠望しながら青山墓地上空で、分列式の体形を整えて式場へ進入した。

高度は正に一五〇㍍、逆風二〇㍍をくぐつて御座所に近づけば、各機支柱に装着の日章旗の綱をひいて最敬礼をなし、騎兵連隊の分列式上空を上下左右に飜弄されながらようやく新宿方面に抜け出で、左折して再び駒沢練兵場に帰着したが、この日ついに風凪ぎず、一泊して翌朝、所沢へ帰還した。

おりもおり、またもアメリカから「こんな風に飛べるか」と、わが朝野航空界の肩をたたきに来た男があつた。

今春来、サンフランシスコに開かれているパナマ太平洋博覧会で、腕に覚えのあるだけを飛んで「何でもござれの飛行家（ジー・エニシング・アヴィエーター）」とあだ名されたチャーレス・F・ナイルス氏である。彼は一八八八年十月、ロチエスターに生まれ、機械技手から二一才の時、トーマス兄弟の飛行練習所で操縦術を習い、後にメキシコのカランザ政府の義勇隊に加わつていたが、パナマの博覧会によばれて飛ぶうちに、第三番目の曲技飛行家として一躍有名になつた。



チャーレス・F・ナイルス氏

酒もたしなまず、煙草ものまず、質素で寡黙な技術家はだの男として信用があり、小林喜三郎氏が勧進元になつて支配人フリードマン氏に伴われ、二名の技師と一しよに十二月七日、横浜に上陸した。

「ナイルス氏飛行歓迎会」の臨時事務所を日比谷に設け、会長には長岡中将がかつがれたが、はで好きな中将は氏を東京駅に迎えると、奪うようにして、その一頭ひきの馬車に乗せ上げ、陸軍中将の軍装で自ら悠々手綱をとつて帝国ホテルへ送つていつた。

何しろ初めての「宙返り」飛行だというので、どんなことをするのか、はつきりはわからなかつたが新聞で一斉に書き立てたので、帝都の人気は歳末景気に乗つて盛んなものがあり、特等五円、普通席一円の前売券は飛ぶように売れていつた。

青山外苑で十二月十一、十二両日開会なので、一行は急ごしらえの仮格納庫内で二台の飛行機を組み立て、アメリカ時代の旧友星野米蔵氏が毛糸のジャケツ一枚で手伝つていたが、とても間に合いそうもないので、飛行協会に職工の応援を頼んで三人ばかり出してもらつた。大阪からは高左右、野島氏らがこれも昔の仲間というので上京し、所沢や追浜の操縦将校を初め、都築鉄三郎氏や飛行協会の尾崎技師なども見学に来ていたが、一行は格納庫に出入りされるのをあまりよろこばず、機体などを細かにあれこれのぞかれたくないふうだつた。

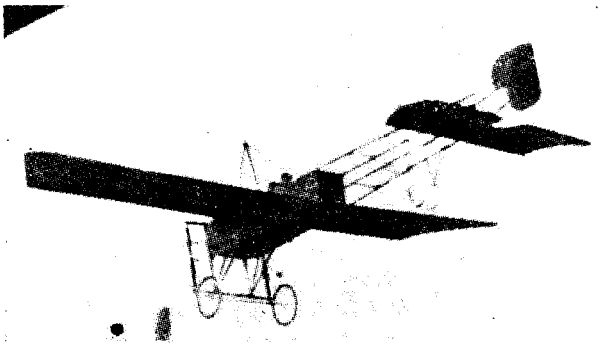
携帯機は特殊装置のブレリオ式単葉と、カーチス式複葉で、前者は翼幅九㍍三〇、全長七㍍九一の小型であり、ノーム式五〇馬力が装備してあつた。機胴は座席後方を開放にし、降着装置は角框に発条で支えた型を採り、昇降舵は逆転中の利きをよくするために負角度を与え、操縦装置のうち左右は主翼をたわめて行う撓翼法である。

カーチス式はエロマリン式直列六気筒七〇馬力附で主翼上部七㍍五〇、下翼六㍍五〇、補助翼は上下翼の中間にあつて全長九㍍七〇、主翼から竹製の後梁をもつて尾翼を支え、降着装置は従来のカーチス式と違つて三個の車輪を曲木製の台で支え、発条によつて緩衝される装置になつていた。

当日となると観衆一〇万をかぞえ、若宮方をお伴れになつた東久邇宮殿下はじめ、陸海軍の巨頭から大勢の将校、朝野の名士が来賓席を埋め尽し、そのあたり一帯に万国旗を張りめぐらして戸山学校軍楽隊の奏楽に会場は冬空にむんむんするような人いきれだつた。

午後一時五十分、ナイルス氏は長岡中将の紹介で東久邇宮殿下と固い握手の後、ブレリオ式で数分間の試験飛行の後、いよいよ二時二十五分、観衆に謎（なぞ）の驚異飛行に飛び立つた。

まずぐんぐんとんぼのように上昇して六〇〇㍍の高度に出るや、突如、ぐつと突込んだ機首をやをら持ち上げると、機はそのまま鮮かな輪を描いて主翼の「ナイルス」の文字が一時に観衆の目を打つ。機は更に反転に移り、あるいは



ナイルス氏のブレリオ式

急降下したかと思うと、にわかに機首をかま首のようにもたげて急上昇し、速力を失うと見ると機尾からすべり落ちるなど、三〇分間に宙返り五回、横転三回、機尾落し二回、最後に垂直降下で滝のように落ちて来て着陸すれば、正直これほどまでとは思わなかつた観衆も一時はあつけにとられていたが、着陸と見るや、せきをきつたように警戒線を突破してなだれ込み、騎馬巡査によつてようやく収まるという感激だつた。

フリードマン支配人に伴れられて東久邇宮殿下の握手をうけた後、きびすを返して長岡中将令嬢安芸子さんから美しい花輪をもらつて、にこにこしながらかついでいつた。

三時二十七分、今度はカーチス式をひき出して低空五〇㍍で観衆の頭上を左右に傾斜させながら波状飛行を繰返し、やがて五〇〇㍍に上昇すると見る間に両翼端にしかけた煙筒からたちまちふき出る黄煙をひいて宙返りを始めた。

ちようど、二本の黄煙が重なり合つて輪を描き続け、大空のそこかしこに消えもやらず、二十一分で着陸、観衆はただかすかに消え残る黄輪をなつかしんでいた。

翌十二日は観衆更に殺到し、よほどお気に召したか、東久邇宮殿下もお出かけで一時四十四分、まず前日同様、ブレリオ式から始めて宙返り六回、横転二回、急降下三回をたて続けに演じて一六分間で着陸し、ナイルス氏は寒風に顔を赤くして手をもんでいた。

次いで二時三十四分、カーチス式に乗り換えてまたも低空を縦横に飛んだが、発動機の故障を見てとつて五、六分で着陸すれば、観衆はまたも柵を乗り越えて飛行機を取り囲む騒ぎに整理に暇をつぶし、ようよう三時五十二分、ブレリオ式で飛び直して、夕陽をうけながら二〇〇㍍の低空で宙返りを二回連続したので、地上ではどぎもをぬかれて唖然（あぜん）としていた。

かくてナイルス氏の東京における飛行会は終つたが、文字通り日本の空にループを描いてしかもそのあとを黄煙で記し残すなど、つらにくいほどに達者なことをやつて、わが朝野に少からぬ衝撃を与えた。

やがて一行は九州に西下したが、東京出発に際して「私は日本の斯界をよく知らない。しかし聞くところによると、陸海軍でモーリス・ファルマンのような大きくつて速力の鈍いものを使われているなら、実戦の際には邪魔にはなつても益のないものではなかろうかと、無遠慮にある英字新聞記者に話したが、しかしこれは間違いのない正直な見方だと思う。それから民間飛行界の不振についての諸君の御苦心はお察しします。ただ私は何処の飛行家にも忠告しているのだが、今後の飛行家は酒と異性を慎んで、清潔な生活をやりながら努力されんことを祈つている」と、率直に所感を述べていた。



会場をカーチス式で飛ぶナイルス氏

そして日本石油会社のコーモリ印揮発油をロをきわめてほめていたが、あるいは寄贈品だつたかも知れないが、それにしてもそんなお世辞を軽くロにするような男には見えなかつた。

氏はいよいよ

暮れも押しつまつた二十五、六両日、福岡日報社主催で東京同様、圧倒的人気を博して超人視せられた。

しかし所沢第三期操縦将校で、そのころの教官水田嘉藤太騎兵少尉は、国民飛行会の雑誌「国民飛行」二月号に「ナ氏の飛行と吾人の得たる教訓」を寄稿し、その中の一節に、こういつている。

「(前略)ナ氏は成程、よく飛ぶ。巧みなものだ。吾人は驚いた。又、幾多の教訓も得た。しかしこれ程、人を驚かし、賞讃措かしめなかつたこの宙返り、その他の曲乗りは非常に困難なものだろうか。人の考えるが如き冒険であろうか。吾人をしていわしむれば唯易々たるのみ、と答うるのみだ。僕をしてやらしむれば必ず成功するの自信を有すと断言するを憚らぬ。(中略)自分は冒険ではないと思う。そもそも宙返りでも横転でも逆転でも、又は尻落しでも理論上、出来るにきまつたものだ。この位のことは少し物理学の素養のある者なら誰でも首肯し得るところ、否、常識で考えても考え得るところである。ただ機体が脆弱で宙返りや逆転飛行に対して抗堪力がないとか、発動機が微力で重量ばかり大きいとか、又はこれ等飛行の要求する装置構造が出来ないとかいう時代に、これ等欠点ある飛行機をもつて宙返りや逆転をやるならば、それは冒険である。即ち一命を失う公算が多いから冒険である。しかし今日の如く進歩し、機体は軽量で丈夫なものが出来、発動機は軽くて力の強いものが製造せられ、これ等飛行のために必要な構造装置が遺憾なく出来るようになつては、少しも危険はないといつてよい。斯くの如く理論実施上、遺憾なき完全なる機体をもつて理論上、可能の飛行をするのであるから、誰がやつても出来る訳である。ただそれには操縦上、技術を要し、胆力がいる。だから普通の操縦術に習熟したものが決行の胆力さへあらば誰でも出来る。(中略)考えれば考える程、日本は幼稚である。ナ氏の飛行当日のことを思い浮かべると噴飯ものである。飛行家も新聞記者も学者も実業家も皆、あッと云つて感歎したのである。日本飛行界はあの位の飛行に驚く程、まだ幼稚であるのだ。吾人日本人は飛行機については今一奮発しなければならぬ(後略)」

水田少尉は士官学校を恩賜で卒業し、所沢でも教官補任に呼びもどされた程の有為な青年将校だつたが、はからずもこの感想を見て、青山のナイルス飛行会の日に大勢の若い陸海軍将校が渋い顔をして、黙りこくつてながめていた光景を思い出し、あのにが虫を噛みつぶしたような将校連の顔色は、実にこの水田騎兵少尉の文章によく表われていることに気がつく。

しかもナイルス氏が来朝した時には、宙返りの元祖だつたフランスのベグー氏は既に戦線でたおれていた。彼は九月一日朝、ベルフオールの飛行基地でドイツの大型飛行機アヴイアチック式二機と交戦し、三、〇〇〇㍍の上空から木の葉のように落ちたが、座席の彼は機関銃弾に心臓を見事に射抜かれていたという。

反対にこの時、ナイルス氏不在のアメリカでは、アート・スミス氏が一飛行に連続二二回の宙返りをしたというニュースが伝わつて来て、もはやアクロバシーをやらない飛行家は飛行家でないような印象を与えるようになつた。

さてこの年の航空関係書籍も叢書が目につき、民友社の現代叢書中に伊達源一郎氏の「航空機」、以文館のサイエンス叢書には山田安芸雄氏の「飛行機及飛行船」、実業の世界社の新智識叢書には仲木貞一氏の「飛行機の進歩」があり、その他には田中館博士が「飛行機講話」を富山房から、松波仁一郎博士が「飛行機法論」を、また日本飛行研究会が中川健二氏の「模型飛行機の研究」と、金井武一氏の「飛行機の実地設計」を出し、読みものでは倉富砂邱氏が平和出版社から随筆集「飛行機ローマンス」を、星野米蔵氏が大成堂から「墜落の日まで」という自叙伝を著わしていた。

その五　陸、海軍航空実施部隊の創建（大正五年―一九一六年）

（一）ナイルス氏と翁風号

伊藤音次郎氏の東京初飛行と地方巡業――三葉式安全軍用機と炭酸加里再製の考案――藤田雄蔵少年の滑翔機――鳴尾で無料飛行大会のナイルス氏――興行飛行で観衆騒ぐ――見そめた翁風号――婦人の同乗飛行――曲技中の映画撮影――同乗者のある曲技飛行

前年は初春そうそう荻田氏が深草の惨事を招いたが、今年の春は一月八日に明けて、この朝、ふらふらと帝都の真ん中へ飛んで来た見なれぬ飛行機があつた。

稲毛海岸に辛苦三年をたたかつた伊藤音次郎青年の晴れ姿である。

同氏は郎党を引きつれて飛行機の才覚に苦労しつづけていたが、前にも述べた通り、たまたま鳥飼氏が札幌でこわした飛行機がばらばらになつて残つていたので、それと森田氏以来のグレゴアジープ式四五馬力を借りる話がまとまりこれを引取るのに日本飛行研究会の青木孝氏に泣きついて自製の水上機模型を買つてもらい、この使いには川辺佐見氏が出かけていつて金一五円をうけとつた。その金と、その足で有楽町の鳥飼氏の店から飛行機引取りの運賃を払い、残つた金でガソリンを買つて飛行機一台分が何とか手に入つた。

それが大正三年の秋ごろだつた。井上長一、藤原延、大藪利三郎、青島次郎氏らと、「飛ばなかつた飛行機だから、何とか飛ぶようにしなければならぬ」と翼のはじを切つたり継ぎ足したり、いろいろやつて飛べるようにまとめ上げて練習にかかつたのが前年一月末からだつた。

しかし何しろひがただから寒中は氷を割つて滑走したり、車輪がパンクすれば古なわを巻き、ガソリンがなくなれば着ているものをぬいでも買わねばならず、たいていの苦労はし尽したと思う五月末ごろには、それでも延べ三時間の練習で旋回飛行が出来るところまでこぎつけた。

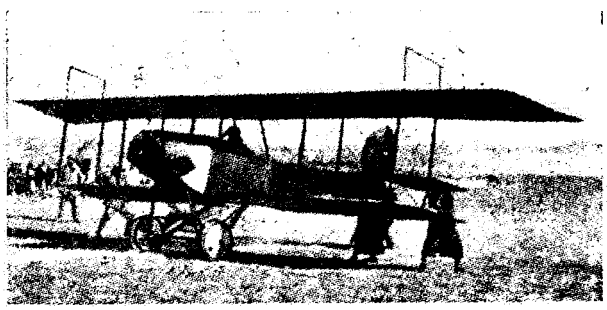
「何とかものになるらしいね」と、童顔をほころばせながら、ではいよいよ新しくよそ行きを造つて少しかせぐことを考えよう、と、ちょうど白戸氏が北海道、東北方面巡業に出かけるのを幸い、手伝いかたがたついて回つて得た金で鳥飼氏に、まずさきの飛行機代を払い、それから郷里大阪で令兄久太郎氏を煩わして金策したうえ、製作材料を買い集めて再び稲毛で寄つてたかつて新機牽引式一台を造り上げた。

もつとも本職の大工の手にかけたものもあつて、その金を十五、六円払つたほかはことごとく自製であつた。発動機は自分の所有になつたグレゴアジープ式で、これが氏の飛行機代々「恵美号」の第一号機となつた。恵美号は氏の出生地である大阪市恵美須町に因んだものである。

この第一号機は前年秋完成し、ふた月ほど精魂こめて練習を続けていたが年の明けるとともに、まず東京訪問をやつて今年の幸先きをうらなつて見ようとその日を待つた。

七草の日も朝からひき出して試運転などを行い、潮のひくのを待つて練習飛行最後の仕上げに飛び出し、十数分間を飛んで自信をかためた。

八日午後零時四十五分、伊藤氏は長く飛んでいると寒いだろうと正宗の一合びんをポケットにつつ込んで離陸し、少し煙霧はあつたが雲一つない海岸線を五〇〇尺の高度で東京市に入り、まだ松の残つている何となく静かな下町をのぞきながら一合びんを出しては時々、流し込んで日比谷公園に出で、電車通りを真直ぐ御成門に飛んで増上寺の大伽藍（だいがらん）上で旋回し、芝浦海岸を右にして洲崎方面から千葉沿岸を四〇分の飛行で、純民間出身の帝都訪問飛



伊藤式恵美号

行に最初の勝どきを揚げたのだつた。

氏は明治二十四年六月に生れ、大阪船場の佐渡島商店に働いていたが同四十一年秋、ライト氏の活動写真を見て素志をここに求め、翌年、奈良原氏の飛行機にあこがれて上京し、自来奈良原氏をたすけて白戸氏とともに鳳号の地方巡業でいばらの道を歩いて来たもので、今度の飛行は実に前後八年目の成果であつた。

それにしても当日は無風で、真冬にしては暖かい日だつたが、「発動機の調子があまり良くないので五〇〇㍍ぐらいの高度で、とても寒くて用意にもつていた酒を飲み々々飛んでいた」と、語つたがプロペラーの回るのが肉眼でも見えるくらいに回転数の少い飛行機で、五〇〇㍍の低空をよくも東京の真ん中まで飛び込んで来たものだと思うが、背中から上をまる出しにして発動機をさらさらいわせながらさむざむと飛んでいた姿は、若さと自信の力とはいうものの実に大胆不敵な必死の飛行であつた。

はたして翌朝の新聞には「新進飛行家伊藤音次郎氏」が書き立てられ、「苦難」の二字に尽きる長い経歴が語られて、同情と称賛たつぷりの紹介が行われた。

そしてこれがたちまち地方に響いて、間もなく栃木町で最初の飛行会を皮切りにして長野から伊勢路を西へ下つて中国、四国、九州と、この一年をほとんど旅の空で送つたのである。

しかし栃木を済ませて長野へ繰込んだまでは元気だつたが、またも上諏訪で先年の白戸氏と同じ失敗を繰返してまごついた。実際、どうしても何べん繰返しても離陸しない白戸氏の例があるので、相当気にはなつていたが、なるほど理屈ぬきにやはりだめだつた。しかもその原因がさつぱり分らず、ついにかぶとをぬいで引き上げたが、「あんなわからんことはなかつた」と、今でもひとつ話になつているが、気圧と弱馬力機の関係がわかつて見れば「なあんだ、そんなことか」と、白戸氏と顔を見合わせて大笑いしたという。

さて飛行機は飛ぶものにきまつた。しかし時々、犠牲者を出すのは惜しい。何とかこれを防ぐ方法はないものかという研究から滋賀県大津市の磯野信吉氏は三葉式の軍用機を考案してある日、田中館博士を訪れ、その鑑定によつて、「すこぶる合理的にして航空の安全、攻撃武器として特殊の設備を有するものである」と保証された。

この三葉式は中央主翼六二㍍、上下翼二八㍍、全重量四、〇〇〇㌔、武装としては機関銃を備え、弾丸とも三〇〇㌔を積載し、一時間一五〇㌔の速度で四時間の航続力がある。乗員は二名、発動機はアンザニー式類似の九〇馬力を二基装備したものだが、安全装置というのは急角度の降下で危険にひんした時、主翼が二五度の反動を起して地上との激突を防ぎ、プロペラーは飛行中、その斜角(?)を変更して前進後退ともに自由であるから、着陸面積は普通飛行機の三分の一くらいですむという設計だつた。

同氏はウラジオストック市に一六年間住み、鉄工場を経営してロシヤ陸軍の諸器機を製作していたが日露戦争当時、一時帰国して東京砲兵工廠で機関銃の製造にあたつたこともあり、この三葉式は故木村、徳田両中尉の殉職に刺激されて研究を始めたものだが、田中館博士の折紙に気をよくして特許局に申請手続を取つた。

それからまた気球研究会の所沢化学実験室に臨時助手を勤める同町の薬局主神田友明氏は、飛行船や気球用の水素ガス発生に使う炭酸加里の廃液中から、最も簡単に再び同じ純品を回収する方法を案出して実験に成功し、研究会長大島中将から表彰されて金一封を贈られたのも、このころであつた。

「ふつうわれわれが洗濯する時に苛性曹達を使う。洗濯が終れば汚水とともに捨ててしまうが、その汚水の中から再び曹達を回収するのと同じ理屈です。もつとも炭酸加里の廃液で炭酸ガスを製出し、硫炭酸加里に一度変化させて精製

すると純粋な炭酸加里が回収出来ることは化学書にも出ているが、私は炭酸加里回収に七種の方法を考えて研究会へ報告した。今度採用されるのは、そのうち最も簡単な方法で採れるものが用いられそうです。方法は発表出来ないが九五㌫以上の回収率があり、水素ガス発生に使用して効果は十分にあるつもりです」と、語る同氏は埼玉県入間川町の薬種店に生まれ、明治三十八年春、私立東京薬学校を卒業して薬剤師の試験に合格し、一年間、医科大学模範薬室に勤務の後、現在の薬局を開いた人で、研究会化学実験室には大正三年秋から勤め、岩本技師の助手をしている。

また仙台市の田中省己氏は旧臘来、単葉の滑翔機をつくり、自動車に引かせて相当の成績を示しており、横浜中学校生徒の藤田雄蔵少年（後の藤田航空兵中佐）は、飛行機が飯よりも好きで常に研究参考書をあさつていたが、やがてハング・グライダーを作り、更に無尾翼式の滑翔機を製作して戸山ヵ原で滑翔するなど、発動機のない飛行機は昔にかゝつたのではなく、田中氏や藤田少年の場合は滑空機の胎動が、この時から芽生えつつあつたのである。

さてまた旧臘、東京、福岡を席巻（せきけん）して新年を迎えたナイルス氏は一月六、七両日、熊本の渡鹿練兵場で興行し、九州一円の話題をここに集めて関西へ引返すと十五、六両日、鳴尾競馬場で朝日新聞社主催、阪神電鉄会社後援の無料公開飛行が催された。

アメリカ育ちの在阪飛行家はいずれもナイルス氏に奉仕して、日ごろに打つて変る今日は助手格で立ち働いた。

午前十時、坂本寿一氏が露払いでちようど置いてあつた自分の飛行機を飛ばし、ナイルス氏歓迎の意味でせいぜい左右傾斜や波状飛行で巧みな操縦ぶりを示して一〇分間で着陸すれば、入れ代つてブレリオ式のナイルス氏が急上昇で大きく一周する間に、たちまち七〇〇㍍の高度に浮き上つた。

「始めるぞ、始めるぞ」と観衆のかたずをのむ間に、まずくるりと宙返つて見せ、またくるりと返る。きわめて軽妙だ。続いて横転、木の葉落しが造作なく演じられ、最後に大波小波のような波状飛行を繰返して着陸すれば、中には奇声を発するものもあつて観覧席はあらしの騒ぎだ。

観衆は刻々と詰め寄せるばかりだつたが、午後になると空は薄曇つて来て、小雨さえ催し、海からの風はひときわ冷たかつたけれども二時四十分、ナイルス氏は例の通りカーチス式ですし詰めの観衆の頭上をなでぎるように縦横し、左右に大傾斜を行なつて下翼の裏に描いた日の丸と、上翼の背にあるナイルスの文字を交互に見せながら急旋回を繰返した後、気が違つたように頭を上げて一挙に急上昇、一、五〇〇㍍にかけ上つた。

と、両翼のはじから二条の黄煙が流れ出て、またしても空に描く大小黄輪の連続である。翼は裏となり表となり、鞍上人なく鞍下馬なし、人の乗る機械とも思われない翩翻（へんぽん）自在の動きに、われを忘れた満場はしばし声をのんで不思議な静けさの緊張だ。

やがて二条の黄煙が消えたと見るや、飛行機は隕石（いんせき）のように急転直下し、あわや地に砕けるかと見れば数十㍍の低空で機首を起して観衆の頭上を半旋回し、淡々たる何気ないふうの水ぎわだつた着陸ぶりである。

第二日は好晴の日曜に恵まれて早朝からつめかけ、瞬く間に競馬場を十重二十重（とえはたえ）に取りまいてひしめき合う。

十時四十六分、ブレリオ式で開始、何回かの宙返り、横転の後、くるつと二つの車輪が空を指したまま会場上空を四分の一㍍も背面で飛んで、今日をはじめての新手を披瀝（ひれき）、なるほど何でも出来る男だと感歎させた。

午後は今日もにわか雨に一時閉じ込められたが二時過ぎ、薄日がさしかけて来るのを見てカーチス式にまたがり、前後七回の宙返り、横転で黄煙をたなびかせた後、急旋回や低空飛行に観衆を堪能させて四十四分着陸し、三五分間の見ている方で疲れるくらいの長丁場（ながちようば）を最後のおあいきようにして、鳴尾の無料大会を終えたのであつた。

早いもの勝ちの入場無料ではあつたが、新聞で人気をあおつて鈴なりの満員電車を鳴尾へ、鳴尾へと増発させた阪神電鉄会社の莫大な増収入は、ナイルス一行への謝金を払つても、なお十分相償うものであつた。

一行はまだかせぎ足りずにか、引き続き大阪に滞在しているうちに一月二十五日、今度は主催者が変つて城東練兵場で特等五円、一等三円、普通一円の入

場料をとり、場内には桟敷を組んで大仕掛けだつたが、不測のことからそれがたたつてとうとう観衆の激高を買つてしまつた。高い入場料を出しても数万の人が押しかけ、午後二時から吉例ブレリオから始め、七〇〇㍍の高度で宙返りを四回行う間に高度がおちて来たので再び上昇して横転と木の葉落しを続け、花火じかけの爆弾投下をやつて着陸。第二回は四時二十三分、カーチス式で飛び出し、安定よく場内を低く旋回しながら時々ハンドルから離した双手をあげて歓呼に答え、きわどい波状飛行を繰返していたが、やがてそのまま着陸してしまつたので、上空の曲技を待つていた観衆はたちまち騒ぎ出し、一向飛びそうもないので周囲のさくを乗り越えて場内へ押し流れて来た。

警官がやつきとなつて制止するが、「飛べ。何故飛ばないか」と口々に罵り、「発動機故障のため中止」を宣言すると、群衆は一層にたけり出して例によつて例の「入場料を返せ」と奥の手を出して怒号した。警官も手の下しようなく騒ぎはますます大きくなる気配に日没後の五時半ごろ、やむなく再びカーチス式をひき出して見たが何としても発動機が始動せず、さながら場内は火に油をぶつかけたような始末になつてしまつた。

これをさつきから見ていた第四師団軍法会議理事官の山口鉄之進氏はたまりかねて仲裁に立ち、もとより主催者側、ナイルス氏側が故意に飛ばない訳でもないから、「明日、ブレリオ式で無料公開」を約束してようやく静まり、真暗闇の七時ごろになつて、ぼつぼつ群衆が立ち退き始めるという時間のかかつた騒ぎだつた。

翌二十六日午前十時開場、無料というので俄然、ものすごい人出となり、前日にこりて警官の出動二〇〇名を越えるものものしさで十時四十分、ブレリオ式で飛び出し、一、〇〇〇㍍の高度で自由自在、心おきなく飛んで閉会し、観衆も今日はいふこともなく静かに引上げて行つたが、騒いだだけ徳ということにもなつた。

前日、カーチス式発動機に故障が起きた際、何故ブレリオ式で応急処置をとらなかつたか。またあの騒ぎになつてからでもブレリオ式で一と飛びすれば今日まで持ち越さずに済んだであろうと思われるが、ナイルス氏は由来きわめて潔癖性の強い男で、来朝以来の飛行を見てもうなずけるように必ず最初はブレリオ式、二度目にカーチス式を使うことを自分で堅くきめており、何故かは分らぬが、その点、融通がつかないほど剛情なため、水ものの奥行飛行には向かない飛行家であるかも知れなかつた。

その特異の性格を最もよく表わしたのが、モラーヌ・ソルニエー式の翦風号を一見してたちまち愛撫と執着を感じ、全く自分を投げ出して思う存分、翦風号を乗り回し、ひとり悦に入つていたことでおおよそわかるのである。

一月末、出来上つたばかりのモラーヌ・ソルニエー式が近所にあることを聞いて、直ぐに八日市に出かけた彼は熊木九兵衛、伊崎、岩名の旧荻田氏助手らとともに機体を数時間にわたつて綿密微細に点検したうえ、その日の午後五時、既に黄昏（たそがれ）の沖野ヵ原に八日市町長横畑耕夫氏ら有志をはじめ、界隈（かいわい）から集まつて来た数千の群集を前に、更生第二翦風号の試験飛行に乗り出したのだつた。

フランス式の飛行機を日本人がほとんど新規に造つて、それをアメリカ人が検討するという珍しい情景に、群衆はわれを忘れて思わず万才を叫び、また伊崎、岩名、熊木氏らは終始苦労した飛行機が、はからずも世界的の名手に試乗されている姿を見ると、知らず知らず熱い涙があふれて来るのだつた。

ナイルス氏は二〇〇㍍の高度で右往左往、七分間を飛んで着陸し、きわめてわが意を得た顔つきで、その夜は八日市町のアメリカ宣教師ボリス氏の家に一泊し、翌日も一日、沖野ヵ原につめきつてプロペラーを取りかえて試飛行し、夕空を千五、六百㍍まで上昇したが発動機の回転数が出ないので着陸後、燃料パイプを手入れしたうえ、再びプロペラーを元のものと交換して翌日の飛行に備えた。

三十一日朝、一回の試験飛行を終えて十一時半、岩名助手を乗せて高度飛行を行うことになり、ブレリオ式とはまた別の味でぐんぐん上昇して遂に三、〇五〇㍍に達し、前年所沢の岡楢之助大尉がモーリス・ファルマン式で記録した二、九〇〇㍍を破つて日本内地における高度記録を立てて着陸した。

連日の飛行で、この日は附近町村から駆け集まつた群集二、三万の八日市に

まれな人出となり、時ならぬ賑いを呈した。

ナイルス氏はプロペラーその他の手入れをした後、鳴尾へ出かけることにして旅行カバンを一つ積み込んで三時四十三分、雲集する見物や見送りの歓呼に答えつつ高度をとり、機首を立て直せば早くも三上山を包む密雲の中にかき消えていつた。

氏は山また山を越えて大津と宇治の中間を真直ぐ西進して四時半頃、大阪市北郊に表われたと見ると、にわかに針路を変えて城東練兵場に向つた。既に日没近く、大阪以西は煙霧にかくれているので予定を変えたのだが、着陸して見ると発動機カバーがゆるんでいるのを発見し、修理して翌二月一日、練兵の終るのを待つて、ひとまたぎの鳴尾へ飛んでいつた。

彼はもう全く�翁風号を手放し難くなり、故荻田氏の遺志を継承してついに大阪・東京間の長距離飛行を宣言するところまでこうじてしまい、鳴尾で油槽を増設するなど身心こめて準備にかかつたが、東京方面の関係者から外国人の国内長距離飛行反対の声が起つたので、いさめる者があつて断念するのはしたが翁風号のそばからは、いつかな離れようともしなかつた。そして二月二十二日再び八日市へ帰るため午前十時半、熊木氏同乗で大阪市に出で、市民に敬意を表する名刺をまいて京都に向い、深草練兵場では故荻田氏追悼の花束を投下して八日市に向つた。

八日市附近は一面の銀世界で、わずかにかき分けた沖野ヵ原飛行場に十二時二十七分、雪上着陸をなし、横畑町長はその場でナイルス氏に備前長船義景の太刀を記念に贈呈した。

午後四時三十分、ナイルス氏はふと、おりから見学に来ていた武佐小学校の生徒を見回して、同乗の希望者を募ると、前住友家総理事伊庭周剛氏の孫で一四歳になるあや子さんが駆け出して来たが、引率していた先生がびつくりして抱きとめ、代りに元早稲田大学講師で県下八幡町のアメリカ宣教師ウォータ・ハウス氏を乗せて飛び、数回の旋回飛行を行つた。

翌二十三日は薄曇りで無風の天気に、すつかり翁風号を乗りこなしたナイルス氏は正午過ぎ、単独で飛び出して四〇〇㍍ばかり上ると突如、宙返りを行い更に六〇〇㍍の高度で続けざまに四回の宙返りと横転を続け、今日も出ざかつて来ている人達に意外のご馳走をふるまつて小学生団体の熱狂的歓呼を起し、氏自身もうれしそうににこにこしながら降りて来たが、飛行機と一つになつて生きている彼の姿には、純真なよろこびで一ぱいなものがあつた。



翁風号機上のナイルス氏

午後になると前日の同乗宣教師のお弟子である八幡町の医師中島正一氏夫人こう子さん（二七才）を乗せて一時から二〇分間ばかり飛行したが、ナイルス氏としても初めての日本婦人同乗飛行であり、わが女性の外国飛行家と同乗飛行の最初ともなつた。

するとこのごろ、東京の帝国ホテルからナイルス氏一行に対して宿泊料金一、〇二三円九七銭の請求訴訟が起つて、いい気持に翁風号を愛撫しているナイルス氏を驚かせた。これは彼ら一行四名の滞在費であるが、東京の主催者小林喜三郎氏の使用人某のふらちから、ホテルの最後的手段になつたもので、寝耳の水のナイルス氏にとつては正に気の毒だつた。

彼は、そのいざこざを支配人のフリードマン氏に任せて、自分は相変らず翁風号にたんできし、何とかして記録的な飛行をみやげにのこして帰りたいと考え、ことに東京への飛行が思いきれないらしかつたが、そのうちに和歌山から興業の口がかかつて来たので二月二十七、八両日、海草郡の内原平野で飛び、見学の歩兵第六一連隊将兵の頭上に縦横の快翔を行い、ことにブレリオ式で機尾から滑りおち、反転して急降下に移る妙技を数回繰り返したいわゆる木の葉落しの壮観は、入神の技たるを失わなかつた。

和歌山を済ませて次ぎの江田島へ機体を送り出したあと、ナイルス氏は再び八日市に寄り道をして一日の暇をも惜むように翁風号を愛撫し、江田島の興行を終えるが早いか、三月十五日朝、まつしぐらに帰つて来ると、その足で大阪

朝日新聞社の写真部員松本昇氏を乗せて翼風号にかじりつき、前後四回の宙返りを行い、松本氏は機尾を通して宙返り中の地上を撮影し、わが國最初の宙返り撮影と、同乗者をもつた宙返り曲技に成功した。

そこでナイルス氏は再び婦人同乗の宙返り飛行を企て、血書をもつて志願した少女奥村くま子は祖父母の反対で望みかなわず、他にも希望者がないでもなかつたが、ナイルス氏が気に入らず、最後に八日市町字金谷の活版印刷業重森あき方の一九歳になるきり子さんが乗ることになつて、和服のまま飛行帽をかぶり、活発に機上におさまつてバンドで固くからだを結んだ。

ナイルス氏はにこにこしながら片手を上げてあいさつして、短距離の滑走でさつと離陸し、矢のように上昇して晴れ渡つた空の一角に描く宙返りと横転の早業数次の後、やがて元気に降りて来たきり子さんは「初めはわからなかつたが、二度目からはつきり外が見えました」と語り、こわくはなかつたかときかれて「いいえ、ちつとも……」と首を振つて、最初の婦人宙返り記録を作つたのだつた。

かくするうちにフリードマン氏から厳しくせつつかれてしぶしぶ、日本を去るに臨み、彼は写真撮影に成功したことから思いついて、世界にもまだ恐らく類例のない曲技中の活動写真製作を志し、大阪朝日新聞社に話して同社の田代林二氏がわざわざ東京からアバン式撮影機を取寄せて機上に装備し、すつかり準備を整えて十九日午後零時半、ナイルス氏はまず単独で七〇〇㍍の高度で曲技の小手ならしをして七分後に着陸し、燃料パイプを小修理の上、田代氏を乗せて再び離陸、七〇〇㍍で宙返りを始め、高度の低下に上昇を繰返して腕にあるだけの曲技を重ねたが、この時、撮影されたフイルムは今なお、貴重な記録として朝日新聞社に保存されているはずである。

午後二時四十分、いよいよこれが最後のお別れという名残り惜しさに、氏はひとりで飛び上り、連続一六回の猛烈な宙返り、横転の曲技を腹一ぱい行つて同五十分着陸し、尽きぬ愛着を断つてその日の夕方、神戸へ立つていつた。

ばくろうに会つた駿馬（しゆんめ）のように翼風号はその間、いささかの故障もなく、刀も刀、切り手も切り手の意外な乗り手を得て更生の面目を立てたが後に結局、再びアメリカの人によつてついえ去つたのも何かの因縁だつた。

ナイルス氏一行は二十二日、神戸出帆、マニラの興行に立つていつたが、わが国に残した印象は特に深いものがあつた。しかし彼もまた、日本にモラーヌ・ソルニエー式などがあろうとは夢にも思わなかつたろうし、日本を去つてからも翼風号のことは忘れ得なかつたであろう。

そしてマニラへ渡つた彼は、再び気に入つた飛行機にはめぐり会はなかつたが、代りに気に入つた愛人を得てアメリカに帰り、正式の結婚後三日目の夕方近く、高空で空中分解のため無残な最期をとげた。彼といえどもこれには手の施しようがなかつたのである。

かつて東京を立ちぎわに「これからの飛行家は酒と異性をつつしんで清潔な生活」をアドヴァイスしていつた彼ではあつたが、また皮肉でしんらつな運命に乗つていた彼でもあつた。

（二）雄飛号の大阪夜間飛行

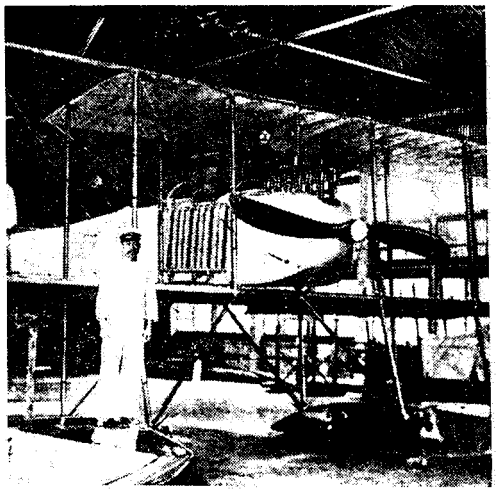
桑原海軍中尉の水上機高度記録——新造牽引式複葉水上機ホの乙型——雄飛号、大阪へ飛ぶ——富士裾野の聯合演習参加——奉天の耐寒飛行と大連飛行——グラハム・ホワイト式大小型二機——各務ヵ原飛行場敷地——東京飛行記者倶楽部——ニコニコ倶楽部の婦人同乗飛行計画——帝国劇場に「飛行芸者」上演——小畑氏のモ式で映画ロケーション

一月十八日午後、華氏八度のさむ空をついて追浜では桑原中尉が、カーチス式九〇馬力のフ式で高度飛行を志し、二時三十分から退屈な湾内を気永にぐるりぐるり旋回上昇して二時間近くを三、二〇〇㍍まで引つぱり上げ、手足の感覚を失つたのと薄暮に包まれて来たので見切りをつけ、二時間二一分の滞空で着水、正月へきとうの新記録だつた。

この数日後、長浦の造兵部で補修したさきの中島機関大尉設計の牽引式二〇

○馬力の複葉機が届いたので、井上大尉が連日、試験飛行して今度は首尾よくパスした。

全部木製で全幅一五㍍五〇、全長一〇㍍二〇、全高三㍍七〇、複座、双浮舟で、発動機はサルムソン式カントンユンネ型水冷二〇〇馬力を装備し、自重一、二〇〇㌔、全備重量一、六〇〇㌔、最大速度一三八㌔、上昇速度五〇〇㍍まで四分、航続八時間のもので、一応ホ号の乙型と記号されたが、この修復改造には馬越中尉が操縦者としての立場から研究と検討を加えたのが効を奏し、後の制式機横廠式となつたものである。



横廠式ホ号乙型

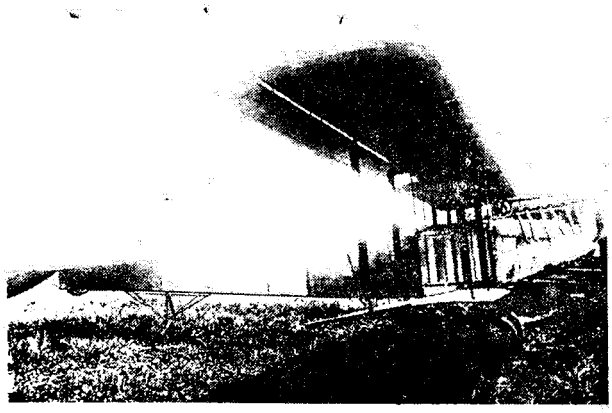
所沢では飛躍（ひやく）的な雄飛号の大阪夜間飛行を計画し、一月十五日夜十一時、益田大尉、岩本技師ら数名搭乗して闇空に浮き上つた。ところが国分寺へんまで出かけると早くも発動機の調子が狂い出したので引返して中止、十七日、十九日と繰返したが思わしからず、いずれも途中まで出かけると発動機が愚図つき出してだめになつた。

そこで今度は不時着の場合を顧慮（こりよ）して昼間出発に変更、二十一日午後一時三十分、飛行場を離れ、発動機のお守り役として［illegible］越えの高度をとり、沼津、浜松を経て薄暮に閉ざされた［illegible］に着陸、約四時間で予定の二五〇㌔コースを翔破した。

念のため発動機を点検して異状なきをたしかめ、朝鮮南部に低気圧が発生している報告をうけたが押して深夜十一時二十分、再出発し、一時ころ、関ヵ原附近の上空を相当の風にもてあそばれながら伊勢路を越えて四時二十分、大阪に達し、眠りからさめぬ暁闇の市街上空を大きく一周して五時十分、城東練兵場に着陸、二六五㌔を五時間一〇分で成就した。

そして折返し帰航のため発動機を調べたが、安心がならぬのでとりやめと決定、汽車積みで送り返すことになつた。

それから一週間後の二十八、九両日、富士の裾野に展開の近衛師団各兵科の連合演習に、航空大隊からは七〇馬力モ式一七、一九号二機を参加させたところ、終日猛烈な下降気流が横溢（おおいつ）し、地上ではさほど感じないが一〇〇㍍以上では凧（タコ）のようにへんぽんとし、至るところに大きな穴があつて一挙に五〇㍍位突きおとされる始末だつた。操縦者は細心の注意を払つたが、とうとう低空で巻き込まれて搭乗の操縦、偵察両将校は無事だつたが一機は樹木に、一機は地上に激突して大破し、演習終了を待たないでついえてしまつた。



グラハム・ホワイト式大型

続いて二月下旬、満洲の奉天にモ式三機を送り出し、岡大尉、沢田、阪元両中尉外四将校が出かけて二十三日から二十七日まで連日、はじめての耐寒飛行を試みたが、この時は終始無事に成功したばかりでなく、中沢、伊庭両中尉は二機を連ねて奉天から大連までの三五〇㌔を翔破して外地における最初の訓練飛行記録を作つた。

これと前後してイギリスから輸入したグラハム・ホワイト式の大型と小型二機が着荷

して、久しぶりに目新らしい外国機を迎えたが、大型機の方はヨーロッパ大戦場を馳駆しつつある三人乗りで偵察、爆撃、機銃射撃、写真撮影などの万能型である。全幅一八㍍八三、全長一一㍍、発動機はサンビーム式水冷一五〇馬力、自重九六〇㌔、全備重量一、六〇〇㌔で最大速度一一〇㌔、航続五時間である。

小型は全幅八㍍四〇、全長六㍍四〇、複座で発動機はサルムソン式一五〇馬力、自重六九〇㌔、全備重量九七〇㌔、最大速度一六〇㌔、航続五時間、しかし一見、フブルマン式に酷似（こくじ）した推進式複葉機である。

この時分、所沢飛行場には一九四坪余の飛行機製作工場の増築が成り、それと並んで一〇五坪の旋盤仕上工場も出来ていたが、気球研究会ではかねて西部地方遠距離飛行のため、東海道沿線に中間基地の施設が要望されていたところ岐阜県各務ヵ原に敷地が出来たので、ここを飛行実験場とするため、取りあへず格納庫一棟を建てるので、その基礎工事が始められていた。

ここは第三師団の演習地一部を含む五〇万坪の平地で、南北に長い土地だが周囲も五〇万坪余の演習地に面しており、南は木曾川をへだてて濃美平野がひろがり、北は中山道をはさんで伊吹連山が壁をなしている関係上、冬季は比較的西北の風は強いが気流は平穏である。岐阜市には約六里、附近の人家にも一里半の道のりがあるというべきすうの地である。

正月気分もさめた一月三十一日夜、東京神田明神境内の料亭開花楼の二階に宵からさんざめく一団の座敷があつた。

集まるもの報知新聞の国分邦彦、東京毎日新聞の片桐貞雄（荒城）、東京朝日新聞の阿部康蔵（蒼天）、時事新報の知覧健彦、中央新聞の仲木貞一、中外商業新聞の赤堀政基、万朝報の海野登喜司、国民新聞の折橋慶治、都新聞の倉富了矣（砂邱）及び雑誌国民飛行の渡部一英氏ら、東京飛行記者倶楽部の春季総会が開かれているのだつた。

この倶楽部は大正二年五月に結成し、倶楽部員は今夜出席した人たちのほかに東京日日新聞の今岡而、横浜貿易新聞の小高吉三郎、やまと新聞の赤岩庄造及び毎夕新聞の大野直躬氏ら多士済々である。

倶楽部員ではなかつたが所沢詰の通信員として東京日日新聞の吉田禎治（虚白）氏の如き、既に「快飛行十年」の著書をもつ専門報道家があり、報知の先輩井上勝好、万朝の先輩本橋靖氏らがあつて日野、徳川両大尉以来、飛行機の動静報道には各社とも、しのぎをけずつて激烈な競争敢闘（かんとう）が行われ、従つてその報道は早まつた記事、あいまいな記事、間違つた記事となつて現われたものが相当少くなかつた。

それが最もこうじて抜き差しのならなくなつた一例は大正二年春、軍用飛行家保護の勅令が発布された時である。某社の某氏は直ちに所沢へ走つて勅令に対する岡大尉の感想をとり、更に滋野男爵を訪ねてフランスにおける飛行家保護の条例などを聞いて、翌朝の新聞に写真や署名入りで堂々と発表した。

ところが、その記事を見ると岡大尉、滋野男爵が今回の勅令に対して批評的言辞を弄（ろう）しているというので問題が大きくなり、両氏は陸軍大臣から始末書をとられたが、それだけでは済まずにとうとう一件書類が軍法会議に回され、岡大尉、滋野男爵、某氏の三人は法廷にならんで調べられ、一々「記者問うて曰く――」「岡大尉答へて曰く――」というふうに、当時の問答を調書にした結果、要するに両氏が某氏に語つたことは、とりとめのない雑談で、勅令に対しては毫（ごう）も批判がましいことは口にしていない。それを某氏が想像をまじえて筆を走らせたものだということに結論されて、両氏は幸い不問に附されたが、某氏は新聞に取消しを書くことを命じられ、将来を戒められて許されたことがある。某氏としては「わが社のために」万幅の忠誠と努力をもつてやつたことで、どこの社も同じだつた。そのために競争は日一日、はげしくなるばかりで、しかも効果はさつぱり揚がらず、そこで「何とかしよう。これじやまるで無政府状態じやないか」と自覚するところがあつて時事の知覧、都の倉富、朝日の阿部、日日の吉田氏らが主唱して倶楽部を組織することになり、各社の担当記者が一名ずつ加わつて各紙の協調統一をはかり、当番幹事をきめて記事報道に万全を期する旨を申し合わせたのである。

すなわち他社を出しぬくことや、競争を制圧（せいあつ）して慎重な態度で臨むことにあつたので、それからは比較的正鵠（せいこう）な記事が得られる



東京飛行記者倶楽部の春季総会
（前列左から倉富、阿部、国分。中列 片桐、仲木。後列 知覧、海野、渡部、折橋、赤堀氏）

ようになつたが、しかし何といつても航空の総てが特異な学理と技術であるだけに、時にはずいぶん、扱いにくそうにしているものもあつたけれども、少くも倶楽部の自治精神は報道文化の上に一新紀元を画して、大きな進歩をもたらしたことは事実だつた。

ただその後も長く軍民関係者を当惑させたのは「墜落」と「不時着」のけじめで、予定地以外に不時着陸水すると大体の場合、「墜落」となり、ただの「負傷」がほとんど「重傷」、ひどいのは「生命危篤」と「生死不明」というような最大級の文字が使われることで、「生命のおぼつかない」操縦者が翌日、「墜落」地点から飛び出してゆくような例はしばしばあつた。そしてこの扱い方は実に満州事変前後まで続いたのである。

さてこの日、開花楼の総会では「追浜海軍飛行場に公衆電話一線増設の請願運動を起し、実行委員に知覧時事、国分報知、倉富都の三君を互選」したのをはじめ、幹事を改選して倶楽部創立以来の幹事であり、長老である知覧氏を名誉幹事兼相談役に互選したほか、阿部幹事から前年度の会計報告があり、病気入院中の会員東京日日の今周而氏に金五円の見舞金を贈ることなどが決せられた。

倶楽部の会計は倶楽部員醵出の会費をもつてあてられ、会費は月額金一円で各社が負担していた。

そしてこの倶楽部は後に飛行協会内に一室を設け、東京飛行記者会と改称されて星うつり人代り、連綿三〇年、大東亜戦争（太平洋戦争）の緒戦時代まで続き、その間、幾多の名士を世に送り出したのである。

大阪にも小山荘一郎氏（黒天風）の肝いりで結成された関西飛行記者倶楽部が存在し、大阪朝報の中島直光氏が幹事で同地各紙の足並みをそろえていた。

そのころ、東京の不動貯金銀行頭取の牧野元一氏は「世の中は始終、ニコニコして暮らさなければならぬ」という主義を鼓吹（こすい）して、ニコニコ倶楽部をこしらえ、ポケット・マネーを出して雑誌「ニコニコ」を発行していたが、このニコニコ倶楽部が主催して婦人同乗飛行を計画した。

もちろん雑誌の宣伝でもあつたろうが、飛行機は坂本寿一氏を招き、紀元節に代々木練兵場で飛ぶ予定で、都下の新聞に大きな広告を出して同乗希望者を募つた。

すると相当申込のあつた中にいわゆる「新しい女」として新聞雑誌で有名になつた丹いね子、田中頼子、星野愛子女史らが選に入つて同乗が決定し、帝都上空を飛行して記念品をまくというふれこみで、ナイルス氏去つたあと間のない帝都に物好きな話題を飛ばした。

この何となくつやつぽく見える飛行をうけあつた坂本氏は、大胆にも代々木の飛行協会格納庫で念いりに飛行機を整備し、その日の朝、試験飛行のために八時過ぎ、単独で飛び上つた。

でこぼこの原を滑走して離陸し、約一〇〇㍍の高度に達してから左へ半周したころ、早くも発動機に故障が起つてにわかにとまつてしまい、見ればちようど御料林の真上だつたので処置なく、そのまま雑木林に降下して論なく転覆大破した。なれていることとて坂本氏は微傷だに負わなかつたが両翼はめちやめちやとなり、機胴は真つ二つに折れて見るかげもなく、ニコニコ倶楽部員や同乗婦人連もぼつぼつ来合わしていたが、この有様にニコニコどころではなく、せつかくの催しもたちまち中止になつたのは是非もなかつた。

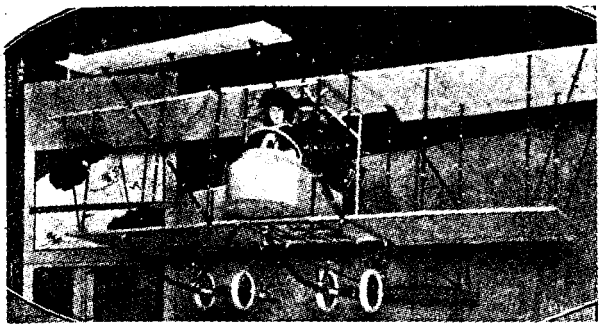
しかし居合わした都新聞の倉富砂邱氏が気の毒がり、急場の間に飛行機を直ぐ動かせるところを物色した末、飛行協会の八田常務理事と連絡をとり、協会の尾崎技師に応援してもらう交渉をした。

八田理事は阪谷副会長と電話で相談して、「飛ばしてもよろしい」となつたが、何しろ紀元節なので飛行場詰の人は尾崎氏はじめ休んでいて、急の間に合わず、倉富氏の親切も協会の好意も実現せずしてやんだのだつた。

この催しははじめから識者の間に区々の批評があり、大事に至らずして事前についえたのは、むしろ坂本氏のけがの功名みたいなものだつたかも知れぬ。

一方には、この月は女性と縁があるかして、丸の内の帝国劇場では恒例（こうれい）の女優劇に「飛行芸者」が上演されて、時節柄評判をとつていた。

松居松葉氏（後に松翁）書きおろしの三幕物で、長岡中将が自ら舞台監督を買つて出て女優を督励（とくれい）し、大詰の場には舞台一ぱいにモーリス・フアルマン式の縮尺模型をつるして人が乗り、初めての試みを見せて見物をよろこばせた。



舞台機上の初瀬浪子氏

劇の筋は発明家花房明三郎（沢村宗之助役）は、愛人の芸妓高子（初瀬浪子役）と張り合つた山形隼三（沢村四郎五郎役）にはかられて墜落、失明したが、なお新機を考案している。しかし彼はひそかに高子が山形に身をまかせ、その学校に入つて飛行機を作り、明日、その新機で卒業飛行するのは彼らが自分の設計図を盗んで作つたものと憤慨しているところへ高子が訪ねて来る。けれども花房が相手にしないので、花房の妹みよ子（小林延子役）に今までの自分のふるまいは花房式飛行機を完成するための犠牲で、決して心から山形に従つているのではないとうちあける。

第二幕、芝浦埋立地の飛行場では、山形が大勢の来賓の前で第一期卒業生の女流飛行家高子を推賞し、新機を「はやぶさ」と命名したゆえんを演説すると代つて高子が現われ、この飛行機は全く花房苦心の賜もので、山形はうぬぼれから「はやぶさ」を自分に対する感謝と思い違いをしたまでであると、山形の演説をくつがえし、盲人花房明三郎を招いてともに機上の人となる。

すると山形は激怒してピストルを撃たんとするのを、花房の友人海軍中尉水野透（沢村長十郎役）に押えられる。

大詰では宙づりの飛行機に花房と高子が同乗し、高子の操縦で飛行して「お高、花房明三郎は人間中の一番幸福な人間になつた」と述懐すれば、高子は舵をとりながら「天上の世界は愉快だわね」

すると下界から万歳の声が聞えて来て幕、という芝居である。

後日、この芝居で高子に扮した初瀬浪子は、こう思い出話を語つた。

「飛行機を舞台に使うのははじめてなので大騒ぎをして伊坂（梅雪）さんと、小道具の藤浪の息子（与兵衛　先代）が所沢へ見に行つて、それから七月かかつて修善寺の菊屋の別荘で藤浪の息子さんがこしらえたのです。実物の四分の一とかいつていましたが、かなり大きなのと、人形を二つ乗せて遠見に使うのと二つ作つたのです。

その大きな方のにわたし達が乗つてぐるぐる回つたのですが、いくら舞台でもつてある太い鉄の棒など見物に見せたくないので、一文字一ぱいに上つていましたからずいぶん高うございました。目がちようど、二階の客席と平均していましたから二〇尺、もつとあつたかも知れません。わたしはお転婆ですから平気でしたけれども、それでも降ろされる時はいやな気もちがしました。宗之助さんは人一倍、神経質な方だものですから乗るのをこわがりましてね。楽（らく）の日だつたか、幕がおりてからわたしが「飛行機もとにかく、無事にすみましたねえ」といつたら、口をもぐもぐさせているので、目鏡や帽子をとつてよく見たら、何とまあ替え玉だつたんです。宗之助さんは初めの二、三日だ

けで、あとは身替りを使つていたというので大笑いでした。プロペラーは電気でまわし、爆音はオートバイでやりました。あの時の飛行機は今でもたしか帝劇にあるはずです」

航空に取材した戯曲は真山青果氏の「雲の別れ路」があつて故高田実らで先年上演されており、仲木貞一氏の作品があるいは既に発表されていたかとも思うが、舞台に脚光を浴びたのは、この「飛行芸者」は二度目であつた。

すると偶然、映画にも飛行機が現われはじめ、旧冬、井上武三郎中尉によつて初飛行に成功した小畑氏のモーリス・フアルマン式が、乗り手がなくて八日市に格納されているのを、中沢家康氏が聞いて、「宝の持ちぐされだ」と、小畑氏に交渉して借り受け、二月三日、沖野カ原で試運転や地上滑走をした後、五日午後二時二十分、カーチス式とは多少勝手が違う操舵で見事に離陸し、附近の太郎坊山をかすめて五五〇㍍まで上昇し、ナイルス氏の飛びまわつたトンボのような翦風号と違つて、悠揚迫らざる大鵬（たいほう）の如き双翼を張つて約一五分間を飛んだ。

その結果、ほぼ仕勝手をたしかめ、はじめて乗つて見たフアルマン式も会得出来たので、同氏は小畑氏と話し合いのうえで地方巡業をもくろみ、近くまず大阪へ乗り出すつもりをしていたが、この時、井上中尉が日本活動写真株式会社から委嘱されて同社の現代劇「うき世」に飛行機を飛ばせる契約を結んだ。

それでこのモーリス・フアルマン式が必要となつて三月一日、沖野カ原で飛ぶことになり、井上中尉自身、十数名の俳優にまじつて撮影された後、午後四時五十分、強風をついて某俳優を同乗して飛び上り、たそがれの中を数周回してフイルムに収められ、次いで小畑氏が同乗して無事に飛行機をもつてする臨時出演を勤め終せたが、わが国映画劇に飛行機を採り入れたのは、これが最初となり、期せずして演劇に映画に、同じモーリス・フアルマン式が同時に登場したのも不思議な因縁である、

撮影が済んで三月五日、中沢氏は小畑氏を乗せて朝八時半、西の烈風に押し流されながら三〇分を費して県下水口町に飛行し、数千の観衆に迎えられて梅の木蘋に着陸し、見学の中学生、小学校児童らに飛行機の説明をした後、夕刻場内飛行を行つて八日市に帰つたが、同氏らの地方巡業も、この一回きりでしり切れとんぼになつた。

それは発動機が岸一太博士からの借物で、飛行協会の懸賞発動機に応募のため取外されてしまい、小畑氏の志望も一とんざを来したのである。

（三）「風速三二メートル」のアート・スミス氏

スミス氏の生い立ち――国民飛行会の歓迎会――青山外苑のスミス飛行会――烈風中の曲技――スミス氏の信念――鳴尾の公開飛行会――夜間飛行――城東練兵場の興行飛行に観衆騒擾――各地飛行――大隈伯邸茶会と伯爵の演説――各団体共同の歓迎会――スミス氏の性行――青山外苑の訣別飛行と天覧飛行――渋沢邸の午餐会と記念品

ナイルス氏の日本における歓迎ぶりが花々しく伝えられ、サンフランシスコの博覧会で人気の焦点にあつた青年アート・スミス氏が、国際的興業者の羽ぶりをきかしている櫛引弓人氏に伴われて三月十八日、地洋丸で横浜に来朝した。

これより先き、スミス氏の数奇な半生史は、在米中の野副重正氏が著わしたものを雑誌「飛行界」が連月紹介し、またサンフランシスコにおけるその妙技は、わが新聞紙上にもしばしば伝えられていたので、ナイルス氏に目を奪われたわれわれは「ナイルス以上」の掛け声に一〇〇㌫魅せられ、氏の到着は朝野をあげて期待されたのである。

アート・スミス氏は一八九二年（明治二十五年）インデイアナ州フオートウエンに生まれ、父が眼病を患つて治療費を得られぬ悲しさから、もともと機械をいじるのが好きなスミス少年は飛行機を作つて懸賞金を得ようと考え、一四才の時、女友達のアール・エミー嬢に助力してもらつて父の家を抵当に一、八〇〇ドルを調達して自分で飛行機を造つた。

しかしわずか数回の小飛行でこわしてしまつたので、更に友達から金を借り

て第二号機を作りかけたが、まず飛行機の科学的智識を学ぶべくシカゴへ行つて各地の飛行場を見学の後、第二号機を完成し、近くのストレタート村で初の興行飛行をして六〇〇余ドルをかせいだ。この金に勇気づいた彼はテキサスへ出かけていつて、そこの博覧会で飛んだが、ここでは失敗してこわしてしまつたので、また両親に頼んで六〇〇ドルを工面してもらい、新機を造つて練習しているうちに、既に相許し合つたエミー嬢と結婚のため飛行機で駈け落ちをやつたりしていたが、飛行機のことは寝ても覚めても忘れられず、一九一四年、(大正三年)たまたま名飛行家リンコルン・ビーチー氏の死後、サンフランシスコの博覧会上空で宙返りをやつて一躍、「空の新王」(ニュー・キング・オブ・エアー)と呼ばれて人気を博し、当年二三才の若さと、その評判の親孝行や、禁酒禁煙禁慾主義を標榜(ひょうぼう)したのが同情をひいて、一層の名飛行家たるの地歩を占めたのだつた。



カーチス式機上のスミス氏

彼の携えて来た二台の飛行機は普通のカーチス式推進機で上翼一一㍍、下翼八㍍五〇、全長九㍍八〇、発動機はカーチス式OX型九〇馬力を装備し、曲技用として油送管を二本にし、一本を輪にして宙返り中にも補給し得るように装置してある。また機体は全部細かく分解され、索の如きもモンキー・フックで引けるように作つてあるなど、空中輸送などは考えも及ばないから、分解組立の時間を節約して各地巡業の輸送に便利ならしめてあつた。

ナイルス氏の複葉機体に比べて補助翼、方向舵、昇降舵が大きく、一見、粗末なようにも見えたが堅牢感があり、張線は一切ピアノ線を用いず、普通のワイヤーを張り、全体にわたつて彼の長い経験から割り出されて造つた個所が目だち、その飛行機のほかに競争用の赤、青、白、黒など色とりどりの小型豆自動車を一〇台持つて来ていた。伴れて来た助手はカイザー、バスター、メナスコ、バートランデアス、ワイルド氏らである。

例によつて長岡中将は率先、三月二十八日夕、上野精養軒で国民飛行会主催の歓迎会を開き、高齢八〇何才かの土方久元伯爵をはじめ、金子堅太郎子爵、後藤新平、坂井重季両男爵、安達峰一郎、長井長義両博士、松田源治(後に文部大臣)、朝吹常吉、日比谷新次郎氏らのほか、新聞、通信社、田中館博士、海軍から金子少佐、井上、大崎、永峰、飯倉大尉、馬越、桑原、海谷、三神、山本各中尉らが集まり、所沢からは加藤、坂口両中尉と益満少尉の三人きりだつたその時の長岡中将の演説は、

「文明の末つ子として世人に可愛がられ、平和的に大進歩した飛行機、飛行船が、はしなくも戦争になくてならぬ要具となり、各国とも秘密を守ることになつた今日、航空機進歩の詳細を知ることは出来ないが、目下戦場にある各国飛行機の勢力は実に驚くべき進歩にして、恐るべき威力を発揮している。それに引きかえ、わが国の現況は、まことに寒心にたえざるものがある今日、世界的飛行家アート・スミス君が来遊され、独得の妙技を演出せんとすることは、ただ評判を聞くだけでも肉躍り、魂飛ぶの概があり、わが飛行界にひえきすることの絶大なものがあることは明瞭である。世間ややもすれば宙返りは一種の曲芸にして何ら戦争上必要なしと妄断(もうだん)する者なきにしもあらず、かつてドイツ飛行船がロンドンを襲い、凱歌を奏して帰陣する途中を待ち伏せ、イギリスのワンフオード少尉がベルギー海岸でこれを攻撃、首尾よく射止めた結果、尨大な船体の爆発に少尉は空気の大震動をうけて、おのずから宙返りを余儀なくさせられること二回に及び、巧妙なる操縦の効果で危機を脱したという戦功は、

まだわれわれの耳に新らしい記憶として残つている。いわゆる機上人なく人下機なく、人機相一致して以て横転、逆転如何なる位置に陥ることあるも平然自若たることが飛行家平素の練習であり、また魂である。地上の人人がいかに規則を設けて宙返り飛行を厳禁しても、天上の突風が果してこれに従順なるや否や、遵奉（じゆんぽう）するや否や、もとより飛行家は細心にして沈着ならざるべからず、しかも大胆にして果断を要するものである。アート・スミス君はけだし世界中、この理想の達人である。本会が同君に対して衷心の敬意を表するゆえんである」に対し、スミス氏は、

「ご厚意に対し、感謝の言葉もありません。存分に飛行してご満足を得ようと念願するばかりです。私はパナマ博覧会で飛行のおり、所持の飛行機が破損したので他人のを借りて飛行したことがある。一日その飛行機を操縦して二、五〇〇㍍に上昇して円形を描こうとした際、俄然発動機が停止し、機はたちまち垂直に落ち始めたばかりでなく、右から突風をうけて左へ流され、着陸地点は群衆で狭められているので、危険を避けるためには湾内の海上におりねばならぬと思つたが、二回の宙返りによつて機を正位置に戻すことが出来て無事に着陸し、九死に一生を得た経験があります。このことを時の陸軍大臣ガリソン氏に話したところ、従来アメリカの飛行学校に対しては水平飛行以外の飛び方を禁じてあつたのを、それから早速宙返りの練習をすることに改められた。このような実例から見ても宙返りを単なる曲芸と解釈（かいしやく）して排斥（はいせき）することは大きな誤まりだと思います。実に危険予防のためには是非平素において宙返りを練習しておかねばならぬものと信じます」

続いて土方伯爵が立つて、「わが国の飛行界は是非発達させねばならぬ。然るに当夜は世界の名飛行家を歓迎する会として、国民はかくの如く熱心に集まつたにもかかわらず、飛行界に最も直接の関係ある陸海軍の出席が見渡すところはなはだ少いのは吾人のすこぶる遺憾に堪えぬところである」と諷し、ちよつと座が白けかかつたのを見て、金子子爵がすかさず立ち上がり、一応歓迎の言葉を連ねたあと、「アメリカと日本は昔から関係の深い国であつて、日本の文明はアメリカから受けたところのものがきわめて多い。そして日本人はアメリカから一旦教えられたものに対しては、巧みにこれを進歩させている。飛行術についてもアメリカ人たる世界的名飛行家のスミス君から是非教えをうけて、これをわが国において、より以上に進歩発達せしめたいものである」と結べばしばらく隅の方でもじもじしていた金子少佐が功四級金鵄勲章を胸にして、「われわれはアート・スミス氏に学ぶところの多いことを思つて、氏のご来朝を心から歓迎するものである。しかして良薬は口ににがしのことわざ通り、皆様のお説をむしろ感謝して銘記したいと思います」と謙虚（けんきよ）なあいさつがあり、最後に田中館博士の英語まじりの演説があつて散会した。

かくて四月一日から一行は千葉県国府台で飛行機の組み立てにかかつたが、新聞などに書きたてられると群集が寄つて来て仕事の邪魔になるし、試験飛行も興行の上にさしさわりが生じるから極秘のうちにやりたいという興行者側からの依頼で、新聞はいつさい沈黙を守つていたが、二日目三日目になると、だんだん見物人がふえて来て、いよいよ試験飛行当日は相当の人出だつた。

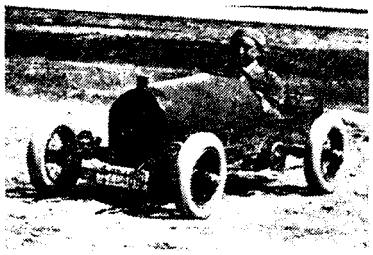
日比谷公園前の有楽町に設けた櫛引弓人氏の事務所で大会事務が執られ、四月四日から三日間、青山外苑で大会が開かれた。会場では在郷の騎兵中尉の軍装で目鏡をかけた長身の村田重治氏が通訳としてスミス氏の影の如く附き添い、浅草の料亭一直の主人金親氏が自分のからだ程もあるメガホンを携えて会場を豆自動車でアナウンスしながら走りまわり、白髪白髯の櫛引氏はびつこのからだを太い杖で支えながらモーニングコートで大御所然と控えている。

暖かい春の日は拭つたように晴れて風もなく、五円、三円、一円の入場者は無慮二〇万を越えて立錐（りつすい）の余地もなかつた。

宮中からは淳宮、光宮両皇子殿下をはじめ、伏見大将宮、同孫宮、華頂宮、山階宮殿下おそろいで成らせられ、戸山学校軍楽隊の奏楽で午後一時開会、まず薄茶色の背広服に弁慶縞の鳥打帽子を逆にかぶつたスミス氏が、にこやかに豆自動車で歓呼に答えながら場内を一周してまわつた。

一時五十五分、飛行開始の合図に飛び上つたスミス氏は、一、〇〇〇㍍の高度に達すると両翼端から二条の黄煙を引きはじめて宙返りに移り、連続五回の

輪を描いてから二回の横転後、ナイルス氏のやらなかつたきりもみをやつて新味を見せ、更に印度土人の舞踏から思いついたという左右の激しい傾斜に波状飛行をまじえたジョリー・ロールを低空で演じたうえ、その高度で大胆な宙返りを一回やつて着陸した。



豆自動車のスミス氏

機をおりると長岡中将、櫛引支配人の介添で両皇子殿下の前に進み、挙手の礼をうけ、かつ目録一封をお手ずから頂戴した。

次いで伏見大将宮殿下、華頂宮殿下からも握手と目録一封を戴き、櫛引支配人、村田中尉にまもられながら豆自動車で場内を一周、観衆の拍手に満面、ほほ笑みをもつて手をふりながら答えた。

スミス氏が引つこむと数台の赤、白、黒などの豆自動車競争が始まつたが、アメリカ程、軽自動車の普及されていないわが観衆にはあまり面白味がなく、ただ小さい奇麗な車が珍しいだけで期待ほどの興趣をひかず、天空の曲技をいらいらしながら待ちわびる有様だつた。

午後四時、スミス氏は再びかけ上つて宙返り、横転のほかにインメルマン・ターン（つばめ返し）や垂直降下の新しいところを見せて来賓席の奥保鞏元帥出羽重遠海軍大将、島村速雄軍令部長、仙波太郎陸軍中将、箕浦勝人逓相ら老人連もさすがに感嘆して声もなかつた。

第二日目は日曜でもあり、場内五円の特等席から場外無料の樹上に鈴なりの観衆は前日に倍し、閑院大将宮、同若宮、姫宮、東久邇宮、李王世子各殿下のお出ましに午後二時十五分から各種一九回の曲技を行つて壓然たらしめ、例の豆自動車の競争で時間をつないで三時十五分、第二回の飛行に心血をそそぎ、ナイルス氏の単葉、複葉使い分けの変化の代りに曲技種別の多岐でかつさいを博した。

第三日は春のならわしで朝来の烈風、南の風は刻一刻吹き募り、原野そのままの外苑の黄塵は濛々と巻き上つて咫尺（しせき）を弁ぜず、四辺の立木は枝をさき、梢を飛ばし、青山原頭、蒙塵天を焦（こ）がすばかりである。

午後になつても風神おさまらず、地上三〇㍍を算し、立つている人間が吹き倒される力に飛行は当然中止と思われたがスミス氏は敢然（かんぜん）飛行を主張し、山階宮、賀陽宮両若宮殿下のお出でを迎えて午後三時、この時ばかりはカーキ色の作業服に飛行眼鏡をかけて吼（ほ）ゆる烈風に正面きつて滑走し、同二十分、渦巻（まずま）く砂塵の中に姿を没したと見る間に早くも爆音は中空にあり、風に正対して押し流される機体を巧みにかわしながら黄塵の間にしばし隠見していた。



烈風飛行をおえたスミス氏（左は櫛引氏）

機は息つく風に打たれて前進をはばまれ、中空にぱつんとたたずんだかと思うと突如、機首を下げて見事に宙返り、落付き払つて風のまにまに一五分間にわたつて連続二回、更に一回の輪を描き、観衆は渦巻く蒙塵にさえぎられていつどこに降りたかわからぬうちに風に正対してあざやかに短い滑走で着陸した。機から下りれば途端に「有難う、よくやつてくれた」と、長岡中将に抱きつかれてあべこべにびつくりし、田中館博士、衆議院議長島田三郎氏ら、参観の名士もしばし感にたえていた。

結局、この日の風はわいわいいつているうちに大体、「三二㍍」と断定されてしまい、スミス氏はメタル好きのところから飛行協会は服部時計店に註文し、周囲に小さなダイヤモンド三二個をちりばめた径一寸五分の純金メタルをこしらえて、首相官邸で大隈会長の手から贈つたが、実はそれほどの風でもなかつたのである。

朝から会場にいた陸軍の沢田秀中尉その他、飛行将校の目測による地上の風

は秒速約二〇㍍といい、気象台の計測では一四㍍半であり、同時刻における所沢飛行場の風力計は正に二〇㍍前後を往復し、最大の時で二三、四㍍だったという。もちろんところによつて多少違うが、しかもスミス氏自身は一七、八㍍だと観察していたところから見ても「三二㍍」はどこの計算か少し大げさで、青山外苑は最大二二、三㍍くらいではなかつたろうか。

正確な風速はとにかくとして、実際にはずいぶんひどい風だつたことは事実だ。観衆はその発着陸を濛々たるほこりのために見失つていたくらいで「三二㍍」と聞かされて、なるほどそうかなあ、と感心し、あかいほこりの中に目鼻がついているような皆の顔を今、思い出すのである。

もつともこれまでにわが陸軍の模式は、しばしば二〇㍍内外の烈風中を飛んでおり、もつともひどかつたのは前年二月の東京府下赤羽と、埼玉県大宮町附近の近衛師団連合演習に加藤尹義、能見義幸両中尉が同乗で二四㍍の吹きすさぶ中を突破し、また前年秋の観兵式には、場所も同じ青山外苑上空を一〇台の模式が一八㍍の烈風中を分列式したこともあつて、風伯必ずしも恐れるものでないことは明かにされているが、スミス氏の場合は飛行機や技術よりもむしろ彼の信念を買うべきであろう。

彼はナイルス氏に日本行の先鞭（せんべん）をつけられ、それが誇張されて伝わつたので、氏の周囲のものは残念がつたが、スミス氏自身は、「われわれ冒険飛行家は決して物好きでも狂気じみているものでもない。われわれは実地の試験を常にしているのである。空中の秘密を究め、飛行の新原理をとらえようとするわれわれの一片の誠心に過ぎない。われわれは飛行のため何ものかを常に成就せんとしつつあるものだ。サンフランシスコで墜死したビーチーが、かつて既に多くの人が飛行のために死んでいる。自分もまた、いつかは墜死者目録の一人となる時が来るだろうといつたが、それは決して正当なものではない。飛行家はその飛行生活を続けていれば、いつかは横死する時が来るものだという思想は間違つている。私は飛行生活のために、いつかは死を招く時があるとの念はもうとう持つていない。飛行家が飛行していて死ぬのは決して当然の運命ではなく、飛行機そのものの欠点の致すところである。いやしくも飛行家たる者、ことに曲芸飛行にたずさわる者は機体の螺旋どめ、接合部のひとつひとつに至るまで操縦者自身においてしさいに吟味し、彼自身にその部分を接合する用意がなければならぬ。不幸な最後を遂げた飛行家の多くは、その操縦の手腕においては間然するところがなくとも、飛行機の構造そのものについてはあまり多くを知らないといううらみがないではない。私の見るところではビイチーは大胆な曲芸飛行そのもののために不幸を招いたのではなく、その機体の構造に欠点があつたためである。彼はその飛行を演ずるにあたつて、機体をしさいに吟味する人ではなかつた。彼が横死当日用いた小型単葉機は、わずか五五〇㌔の重量のもので、到底曲芸飛行の圧力に堪えるものではなかつたのである。もちろん、飛行には大胆が必要である。何ものか、この人生に大胆を要せざるものがあろうか。ただ世人の見て以て冒険とし、離れ業とする所業も、その十中八九までは手腕ある飛行家その人にとつては児戯にもひとしいものである。飛行家の成功の秘訣は「知る事」にあつて、大胆にあるのではない」と、りつぱな一家言を吐いている。

さて東京の飛行を終えた氏は、上野精養軒で飛行協会の歓迎会をすませてから大阪に下り、関所というか、とり上げ婆さんというか、内外人とも必ず一度は世話をやかす朝日新聞社主催の四月二十四、五両日、鳴尾競馬場で公開飛行会を催した。

この間にスミス氏は、まだ一度も使つていない予備の新造機を初めて組み立て、試運転を終えて、いつでも飛び出せるようにしておいて、二十四日の第一日は東京で使つた旧機で一日を終り、二十五日は雨のため順延して翌二十六日塗料の色もあざやかな新造機をひき出して試運転をやり直し、午前十一時から開始、立ちどころに一九回の連続曲技をばらまいて観衆三〇万を圧倒し、ナイルス氏以来の「鳥人」ぶりを発揮した。

午後は新機のプロペラーをつけ代えて旧機に打ち乗り、零時五十分、一応の試験飛行後、あらためて高空にかけ上り、各種曲技を終えて低空へ戻ると、いきなり両手を放し、トラックに沿つて観衆の頭上すれすれを一周して胆（たん）を寒からしめ、次いで再び新機をもつて午後四時から二回目の飛行に乱舞し、

ことに最後はよもやと思つた一〇〇尺の低空でくるりと美しい輪を描いて平然と降りて来たのには、ものに動じない来賓席の人達も思わず破れるようなかつさいで天幕をゆすつた。

ここにおいて翌二十七日、主催者朝日新聞社との間に新しい相談が起つて夜間飛行を決し、急ぎ飛行場の準備にかかつた。

すなわち狭い鳴尾競馬場のトラック内に三〇米毎に提灯をつるして発着の照明とし、機体にはマグネシウムの煙筒一二個を両翼にとりつけ、機首に青色、両翼端に赤色のランプをともす仕掛けを整えて八時半、飛行開始となつた。

日没前から集まつた二〇万の観衆は、奇蹟の起るのを待つ気持でかたずをのむうちに、スミス氏は定刻、ほの暗い提灯の中から爆音高く浮き上り、ほたるとほおずきのようなあかりを明滅させて一途に閤空へ上つてゆく。

と、機燈は一時に消えて、空雷のような姿の見えぬ爆音だけが空一面にひろがつたかと思うと、この時、両翼から吹き出した黄煙がほのをのように煌々(こうこう)と数十丈の尾をひくと見るや、たちまち光芒(こうぼう)はまるく、あるいは波うち、あるいはからみ、さながらえんえんとのたうちまわる飛竜の光鱗(こうりん)である。

やがて再び豆のような機燈がまたたき、光鱗を閤空に残して急降下し、ほのかな薄明りの飛行場にぴたりと着陸、感激をおさえ切れぬ満場は、途端に夜の闇を幸い警戒線をなだれのように突破して、スミス氏を飛行機ごと取巻き、しばしは身動きも出来ぬ中で、朝日新聞社長上野理一氏は純金牌と大花輪を贈つてかたい握手を交した。

五月一日から、名古屋市外熱田の東築地で三日間、興行し、北白川宮、同妃両殿下が見物され、五日には豊橋、六日には奈良と右往左往の働きぶりだつた。

奈良では六、七両日、歩兵第五三連隊練兵場で開催したが、七日は朝来の雨にもかかわらず、作業服にからだを包んで雨畳七〃をあびながら観衆をうならせ、八日には前日の不足を補う心から番外として白雲たなびく下に曲技をふるつて後、興行者に招かれて再び大阪へ向つた。

大阪では西区の市岡新田、ちようど市岡中学校裏手の広場で、雨森茂市という興行者の手で十四、五両日開催したところ、主催者側の宣伝がきき過ぎたのか、飛行は午後からという約束だつたのを、早朝から見物を入れて一五万という大衆が、はちきれんばかりにすしずめとなつた。それをいつまでも人力車の競争や豆自動車の競争で時を空費、当のスミス氏が一向姿を見せぬところから、そろそろ騒ぎ出し、正午ごろになると興行者側との間に押し問答が始まりよせばいいのに人力車競争に出場した車夫が応援して群衆の追い出しにかかつた。これが発火点となつて満場たちまち殺気立ち、観衆一転して暴徒化し大小の瓦石(がせき)が飛びかうようになつて野ざらしの飛行機を身をもつて守つていた助手の人たちは、まさにその投石で負傷し、機翼にも諸所にくぼみや穴があくという血を見る騒ぎに、おりから来場中の長岡中将が翼上に立つて手をふりながら鎮撫したが、中々それくらいでおさまる気配も見えなかつた。

そこでついに憲兵隊へ電話で派遣方をこい、同時に駆けつけたスミス氏の姿で何とか片がつくかと見えたが、それでもスミス氏までが頭部に一石をうけて擦過傷を生じ、飛行機は上下翼に八個の穴と、尾翼の一部を破損し、張線はゆるみ、プロペラーを折るというろうぜきぶりに今度はスミス氏がおこつてしまい、プロペラーを予備品とつけ替えて二時十五分、わずかに離陸出来る幅だけに群集をかきのけて、腹立ちまぎれの決死の離陸を敢行し、破れた飛行機でさつさと鳴尾へ引き上げていつた。

普通なら七、八分もあればらくに来るところを機体の破損で二〇分も費し、来て見ると鳴尾競馬場ではおりしも小学児童の運動会最中で、時ならぬ飛行機の珍客に一時は大よろこびだつたが、スミス氏は飛行機を格納庫に入れ、自分は大阪ホテルへ帰つて直ちに帰国の旅装準備にかかつた。

これを聞いて長岡中将はホテルに見舞い、「まことに不幸な椿事で主催者と暴徒は不都合極まるが、このまま帰国するのは日米親善の道ではない」と説いてなだめすかし、ようよう翻意(ほんい)させて予定のプログラム通り、取りあえず大阪をそのままに、まず富山市に向つたのである。

この前、ナイルス氏がやはり域東練兵場で扮擾を起した時は、多少ナイルス氏の潔癖性がたたつたきらいもあつたが、今度の場合は群集も群集だが、根元

は全く主催者のしうちに責任があり、スミス氏としては迷惑この上もない話であつた。

十七日に富山、二十日に岐阜、二十一、二両日は金沢、二十三日は再び富山市に引返し、二十四日は一転、大津市に現われて琵琶湖上に飛び、二十七、八両日は岡山、二十九、三十両日は広島と各市で絶賛をうけ、二台の飛行機を交互に使つてこの五月中に十三個所、二九回の休む間もない連日の乗打ちは、櫛引氏の水ぎわ立つた成功であつた。

かくて六月二日、いつたん東京に入つたスミス氏は、帝国ホテルにおける飛行協会、国民飛行会、ニューヨーク日本協会協賛会、日米関係委員会連合の歓迎会に臨んだが、その日の午後、飛行協会は牛込早稲田の大隈会長私邸で茶会を催し、大隈伯爵は「飛行機は単に戦争のみに応用さるべきものではない。たしかに平和の使命を帯ぶべきものと思つている」との持論を冒頭に「近世史を見るのに彼の火薬の発明は中古の封建制度を破つた。この火薬と同様に飛行機もまた或る革命を催すべきものと思う。その発達は世界に一大変化を与えるに相違ない。まず飛行機の現在、地上、水上、地下または水中の敵を攻撃するに頗る有効であるということがわかつている。しかもまた空中の敵を相むかえなければならぬ状態になつた。更に一分間に東京なりニューヨークなりの大都市を雷火の如く容易に破壊することの出来る時代が必ず来ると信ずる。飛行機の発達が絶頂に達した時、戦争は中止せざるを得ないことになるだろうと私は考えている。如何なる国民もこの如き惨酷、大虐殺には到底我慢が出来なかろうと思うのである。私は敢ていう。飛行機の完全な発達が地上に永久の平和をもたらすものであることを――」

スミス氏は郷里にいた少年のころに、読本の中で、大隈伯の名を知つたといい、「日本の代表的人物であるのみならず、実に世界の大政治家であり、平和論者である。その偉大なる大隈伯と会見することが出来たのは非常な光栄である」と、大隈伯以上の外交辞令であいさつしていたが、しかし日本に来たことはよほどうれしかつたと見え、東京を去るに臨み、「わが親友諸君へ」と題して雑誌「国民飛行」にのせた長文のメッセージ（後掲）を見ると、万ざらの出た

ら目でもなさそうである。

帝国ホテルの歓迎会は近ごろまず珍らしい盛会で、重な主客は蜂須賀侯爵、金子子爵、松方伯爵、渋沢、近藤、大倉、後藤、三井男爵、大橋新太郎、服部金太郎、浅野総一郎、添田寿一、中野武営、団琢磨、内藤久寛、福井菊三郎、小川平吉、志賀直温、増田義一、藤山雷太、日比谷平左衛門、矢野恒太、安田善三郎、渡辺勝三郎、室田義文、福原有信、倉知鉄吉、堀越角次郎、神谷伝兵衛、松本留吉、中山佐市、朝吹常吉、小西安兵衛氏ら一流各界人のほか、東京市長奥田義人、古市公威、須田利信、田中館博士、頭本元貞、島村海軍大将、井上交通兵団長、長岡中将その他で、デザート・コースに入ると主人側を代表して渋沢男爵が、

「私が昨年　渡米した時、ちようどスミス君がサンフランシスコの博覧会で妙技をふるつていられるのに会し、はじめてその名を聞くと共に、その実を拝見してかつ驚きかつ感心せずにはいられなかつた。その際、氏は来年の桜の候ともなれば日本に観光に行きたいという希望を語られたので、しごくよろしい、是非おいでを待つと申しておいた関係があるので、かたがたもつて無言を呈する義務がある」と前言し、学問、技術が文明に密接の関係あるゆえんを述べ、「ことに飛行機はその学術、その性質、私には一向わからぬが、聞くところによると、この先きの進歩はかなり知るべからざるものがあると思う。かかる非凡な発明物の操縦に最も青年の、最も新しいスミス君が上達していられるのは驚かざるを得ない。私は年齢においてスミス君よりも約四倍の年長者であるが、これをなし能わないのに四分の一の年小者であるスミス君が絶妙な飛行をよくするというに至つては、実にいよいよ驚かざるを得ないことである。私はスミス君の履歴を詳かにしないが、ある本に書いてあるのを見ると、インデイアナ州のジエームス湖での舟遊びのおり、鳥の心地よげに飛ぶのを見て、ふと飛行の念がきざし、自来辛苦に辛苦を重ね、困難とたたかつて自力をもつて立派な飛行家となり、その名声は早くも全米国に喧伝されるに至つたということである。けだし同君のこの技術は天禀、天才といわざるを得ない。およそ天才家なるものはややもすれば自分を信ずるのあまり、慢心を伴い、かえつて心が

禍いを招来し、ついに身を滅すの結果を来すものであるが、スミス君の如きは親にすこぶる孝行であると聞き、また平素の性行より察しても決してかかる愚を学ぶ人ではなく、ますます技を練り業を磨かるるに相違ない。はたして然らば同君は必ずや、他日、今日よりも優秀な技術を示して斯界に範を垂るるに至るであろう」

これをジャパン・アドヴアタイザー社長頭本元貞氏が通訳し、次ぎに奥田市長が「私は不幸にして英語を自由自在に話すことが出来ないので、市民の意の存するところを十分にお伝え出来ざるを遺憾に思い」タイプライターに打つた英文の原稿を流暢（りゅうちょう）に読んで、スミス氏をうなずかせた。

次ぎにまた長岡中将が、各地飛行の所見に対するスミス氏の性行を賞賛し、「京都の青年会館で講演した際、（諸君が私の飛行を成功だと考えて下さるなら、その誉れをどうぞ私の父と母とに与えて下さい。私の今日あらしめたのはひとえに父と母との慈愛の賜ものであります。父と母との御恩は大きなもので御座います。私は諸君に何事をなさるるにも御両親に御孝行をなさることをお願いいたします）と述べて満場を感動させ、たちまち会場で二銭三銭出し合つて記念品を作り、これをスミス君に贈ることにしたという。この青年達に与えた教訓は、わが思想界にもまた大なる貢献をなしたものといわなければならない。スミス君が親孝行であることは既に有名でもあり、アメリカでは周知のことになつていて、今度日本に来てから各宮様から戴いたものはことごとくそのまま郷里の両親に送り、名誉を分つて慰めている。また既にりつぱな屋敷を買つて両親を住まわせ、両親が生涯食べてゆけるだけの貯金もしてあるが、日本へ立つ時に、目の不自由な父のために日本でもうけたら自動車を買つて上げると約束して来た。幸いに自動車を買うだけの金が出来たので四、五日前に早速アメリカの自動車会社へ電信為替で注文したが、その時、郵便為替で送れば費用が安くつくから、それにしたらよかろう、という者があると、スミス君は電報の方が十七、八日早く着くから、それだけ早く父をよろこばせることが出来るので電報で送るといつて急いで送金した例がある。最後にも一つつけ加えておきたいのは、先日ある歓迎の席でスミス君が顔色がすぐれず、意気すこぶる消沈しているので問いただすと、日本のある新聞に芸者と深い関係が出来たかのように根も葉もないことを書かれた。彼は過去において決して然る事実がなかつたばかりか、将来においても断じてさようなことをせぬと神に誓う。しかも道徳の高い日本の新聞に一度、かようないまわしい報道をされてはアメリカの人はこれを信用するに違いないから、私はこのまま帰国するに忍びない。是非これをその筋に訴えて事を明らかにしようと決意しました。ところが日本とアメリカとは習慣も違うし、訴えても無益である。訴えることは断念しろといわれたのであきらめたが残念でたまらぬと声涙ともに下るのふうで、これには一座ともに泣かされました。しかもその後、スミス君の明言された通り、全くの寃罪（えんざい）であることが証明され、幾分慰められたかのようすであつた。ある時、ある人が一芸者を素人ふうにしたててスミス君に近づかせたが何の反応もなかつたという話も聴いている。スミス君はいかなることがあつても、日本では女性との関係は絶対に結ばぬといつている」

次いでスミス氏の答辞は、

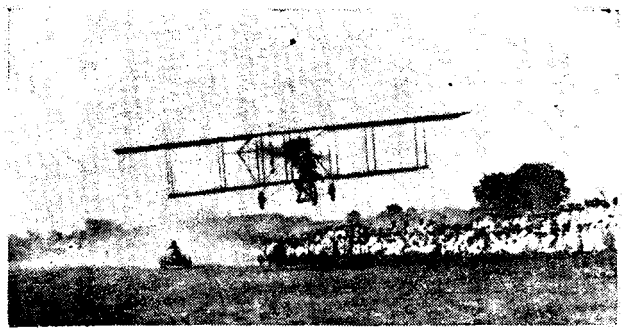
「私のためにかかる熱誠な歓迎をして下さいますのは一生忘れることの出来ぬ光栄と存じます。それにつけて思い出されるのは六年前のころ、私は郷里にあつて毎朝早く貧苦とたたかいながら練習を続けておりました。その私が今日ただ今、日本最高の諸閣下と食卓をともにするの光栄をになうことは感涙のほかはありません。のみならず、日本へ参りまして以来の各地各処の歓待は夢としか思えません。もしも私の財政が許すなら一日も早く一生の仕事にとりかかりたい。それは飛行機の研究に一生をささげたいと思うのであります。実は私はパナマ博覧会の飛行を最後にして打ち切り、専心この研究につく覚悟をしておりましたが、当時私の財力はようやく両親を扶養するに足るだけの余裕が出来たばかりで、私の生計費と研究費とは残らなかつたので今もつて働いている次第であります。私の研究主題は飛行機を空飛ぶ鳥のように自由に安全に飛べるように改良発達させたい点にあります。鳥の飛ぶ状態を見るのに、無動力で毎日飛んでもさほど疲労する色も見られません。飛行機を鳥と同じように飛行させるには、も

ちろん今日の性能ではだめであります。あるいは原理を根本的に改める必要があるかも知れません。私が研究したいというのは、ここのことであります。これは容易ならぬ事業ではありませんが、しかも私は研究に研究を重ね、実験に実験をもつてしたならば、ついに吾人の理想を達する暁がきつと来ると信じております。私は外部の条件が、この研究を許す時機の一日も早く来らんことを希望してやまないのであります。(中略) そもそも私が日本へ是非参りたいと思つたのは久しい以前からでありましたが、パナマ博覧会で数多い出品中で一番巧妙で最も見事なものは日本の出品にかかるものでありました。私はこれを見て日本人の心が床 (ゆか) しく感ぜられ、日本観光の希望は従前にも倍したのであります。そこで私はマネージヤーを求めましたところ、櫛引弓人という人ならば信頼出来るということを確めて同氏にお願いした次第であります。しかし私ども一行をつれて来ることは莫大な費用のかかることから、何人も逡巡 (しゅんじゅん) すべきはずであつて、はたして成功するかどうかもあてのない、いわば冒険というべきものであるのに櫛引氏は私の切なる願いをきいて安全に日本へ伴れて来て下さいました。(中略) しかし私どもは成功したとはいうものの実を申すと金銭のことは思うようになつておりません。私は正直に申します。今日までは辛うじて収支をつぐなつて参りましたが明日から三日間、青山で飛行して初めて同氏の収得があろうかというので青山の飛行会は関カ原であります。どうか私の無二の親友である櫛引総支配人にご同情下さいまして、何分の御尽力を特に私からお願いする次第であります」(後略)

最後にこれも話題に不自由がなく、いかなる場合も一言述べないと気のすまぬたちらしい田中館博士が、にやにや笑いながら立つて、「スミス君の技量並びに人格については長岡中将から上からも下からも右からも左からも、前からも後ろからも余すところなく十分お話がありましたから、私はただスミス君の真勇という点について申上げます。スミス君が国府台から青山へ飛んで行こうとしたが、当日あいにくの強風と途中着陸地の関係上、ついに思いとまつたことは実にりつぱな心がけであつて、真の勇者は斯く慎重でなければなりません」

かわるがわるの長いテーブル・スピーチで、この種の宴席に珍しい長時間を要し、散会したのは十一時に近かつた。

翌三日、帝都市民に敬意を表し、併せて訣別の飛行会を青山外苑に開き、観衆一〇余万を算した。



青山外苑の低空飛行

午後二時半から飛行をはじめ、曲技を終つて低空に来れば、地上に待機していた数台の豆自動車は一斉に走り出して空地の競争を演じ、スミス氏はあちこちにそびゆる立木をなめるようにかけ上り、かけ下つて、今にも尾翼をこずえにひつかけるかとはらはらさせ第二日は東宮殿下と二皇子殿下おそろいでお成りになり、第三日も最後の訣別飛行を二回にわたつて行つた後、夜は八時から低い雲足の帝都上空に例の黄煙を飛び散らせ、満都はしばし全く「スミスの夕べ」化したのだつた。

そしてこれでいよいよお別れかと名残りを惜しんでいた翌六日午後二時、突如青山外苑を飛び出した彼は一路、日比谷公園に飛び、宮城外苑の空を縫つて三菱ヵ原へ大円を描きつつ宮城東北方の空で連続七回の宙返りを行つた後、きりもみ、垂直急降下などをつぎつぎと演じて道行く人の足をとめ、附近ビルデイングの屋上や、窓という窓は顔の鈴なりであつた。

宮中におかせられては、スミス氏の御礼飛行を上聞せられ、陛下(大正天皇)には内苑吹上御苑の小高い場所にお出ましになり、皇后陛下(貞明皇后)御同列で親しく双眼鏡をお手に御賞覧なされたそうである。

その翌七日、渋沢男爵が市外飛鳥山の自邸に氏を招き、長岡中将、田中館博士、中野武営、山脇春樹、堀越善次郎氏ら二〇名を陪賓に送別午餐会を催した。

十一時半から庭に面した三六畳敷の大広間で、余興としてまず高橋栄清、岡光栄の琴、水野呂重の尺八、高橋菊栄の胡弓で優雅な三曲演奏から座がひらけ新橋一流美形連の手踊りで美しいところを見せ、午餐会後、扇面に列席者の寄せ書きをしてスミス氏に贈つた。

この日だけはしかつめらしい演説もなかつたが、渋沢家からは桐箱に納めた東照宮縁起絵巻物全三巻を贈り、記念の撮影をして四時半、散会した。

(四) スミス氏、札幌に傷つく

岡騎兵大尉、モ式で宙返り——スミス氏の札幌飛行会
遂に傷つく——福知新次氏の墜落所見記——一カ月の
治療で帰国——「我が親友諸君へ」——ナイルス氏殉
難の計——水田少尉の批喩「花柳流と藤間流」

たて続けに見せつけられる白人飛行家会心の飛行に、わが陸海軍の航空関係将校は脾肉（ひにく）の嘆を発していたが、所沢の岡騎兵大尉がスミス氏訣別飛行の六月五日、たまたま偵察将校原田二郎大尉を乗せてモ式一四型で練習飛行中、ついに大胆な宙返りを行わんとして、どうやら半転回まではしたが水平に戻らず、そのまま場外松林中に転落するという椿事が突発した。


岡大尉兵騎助之楯

豪快児岡大尉でなければ出来ない捨身の研究だと敬服するものもあり、豪快児岡大尉でなければ出来ないむちや乱暴だとわらうものもあり、一時はこの話で賑わつたが、岡大尉はあらかじめ原田大尉に通じておかなかつたと見えて、（通じておいたら原田大尉はおそらく同乗しなかつたであろう）原田大尉がバントを締めずにいたので、舵をぐつと引きつけたとたんにこぼれ落ちそうになり、あわてて二重装置のハンドルにつかまつたため、岡大尉の操縦はまんまと失敗して両車輪が空を指し、上翼が真下になつたまま六〇〇尺の高度でどうにもならなくなつてしまつたのである。

幸い下が松林で、一本の大樹が緩衝物になつて機体と発動機が分散し、両大尉は数ヶ所ずつの打撲傷、擦過傷で奇蹟的の命拾いしたというのが真相で、はたして岡大尉が決意をもつてやつたことか、どうかはいうべき限りでないが、直ぐ東京牛込の衛戍病院に収容された本人は案外気らくだつた。二十日あまり経つたその月末、おりから海外出張を命ぜられた武田次郎中尉が見舞いかたがた顔を出すと、繃帯の中から「フランスへいつたら、日本にはモーリス・フアルマンで宙返りしたやつがいるといつてくれ」と元気な声を出していたという。

かくて「岡大尉モ式の宙返り」は航空界に誰知らぬものはない語り草となり今でも茶のみ話に残つてもいるし、大尉も現在、関西方面に健在である。

さて六月十一日、スミス氏一行は東北巡業の旅にのぼり、まづ宇都宮で宝木練兵場に第二八旅団長梨本少将宮、同妃両殿下お出ましのもとで第一声をあげ十三日には仙台の練兵場で飛んだが、地盤がわるいので翌二日目はにわかに宮城野原練兵場に変更したので準備が間に合わず、大阪に懲りているので先きの用心から、まず第一回の飛行は無料公開ということにサーヴイスしながら、その間に支度を整わせ、午後二時半から二回目の飛行に移つた。それには新手を用い、助手のカイザー氏を上翼に乗せて低空飛行や、きわどい傾斜飛行を行つて観衆を煙に巻き、その足で北海道へ渡つて十六日、札幌で飛ぶことになつた。

会場は北二十条の京都合名会社所有地広場で長さ二〇〇間、幅一三〇間の楕円形の狭い場所で、少し無理だつたが午後二時から開始し、地上はそれほどでもなかつたが四、五百間以上は南の疾風が吹いているのでせつかくの黄煙が乱れ飛んでかいがなく、それでも今までにろくな飛行を見ていない観衆は大よろこびで狂喜していた。

二回目を待つうちに風まじりの小雨模様となつたので時間を繰上げて三時二十分、かれこれ一〇間余の風をついて離陸し、飛行場を出はずれたあたり三〇〇尺の高度に達したかと思うと、にわかに発動機が不整となつて爆音が衰え、プロペラーの回転が鈍つてまさに着陸を余儀なくされた。しかしそのまま前へ降りれば群衆の中に突込むので、右下にわずかな三角形の空地を発見して舵をき

つたせつな、さすがの鳥人も横すべりとなり、おりからの風と低空のこととて見る間に右翼と前車輪を地上に突いて投げ出され、ラジエーターは飛び、機体は逆立ちして見事に転覆してしまつた。

スミス氏は直ぐ札幌病院にかつぎ込まれ、右脚を二個所複雑骨折し、他にも多少の打撲傷、擦過傷があつたが生命には別条なく、ことに群集への奇禍を避けて自ら死地を招いた彼の良心が買われて、いたく世上に好感を与えた。

彼の地方巡業中、終始その行をともにした長岡中将は、札幌から帰京すると大隈伯爵、金子、三島子爵、渋沢、森村、近藤男爵をはじめ、多数の名士と国民飛行会、米友協会らの日米関係団体を説いて「スミス負傷見舞金」を一般から募集し、七月十五日の締切りまでに金八、〇〇〇余円の金が揃つた。北海道だけでも、二、〇〇〇円が立ちどころに集まり、飛行協会からは直接、櫛引氏を通じて金三〇〇円を贈つた。

東京飛行記者倶楽部員福知新次（犀花）氏が、東京日日新聞にのせた墜落所見記を抜華して見よう。

（前略）日本へ来てから各地で贈られたメタルを一ぱい輝かせたチョッキの上に、油じみた白の仕事服を着たスミス君は操縦席について、まづハンドルを動かせながら昇降舵と方向舵の工合を左に右にふり返つて眺めていたが、元より何の故障もなく、今度は機関士のカイザーが発動機の試運転をやるために推進器を廻し始めた。私は格納庫の北側に立つて、今や第二回の飛行を開始せんとする飛行機の周囲を仔細に注視した。格納庫は南北約六〇〇㍍、東西約四〇〇㍍ある場内トラックの内側、西によつた中央に位置し、私の立つていた処から飛行機の辺まで約三〇〇㍍の距離があつたが、何の遮るものもなく機の周囲に働いている人の一挙一動は、もれなく眼底に映じて来るのであつた。カイザーは力一ぱいにプロペラーを廻した。一回、二回、三回、発動機は爆発しない。カイザーは発動機の下をのぞいてはカーブレターの調子を整へている様子だつた。四回、五回目に漸く爆発した。機上のスミス君は発動機に全速の回転を与へた。轟々たる爆音と推進器の唸りは発動機が完全に回転しつつあることを証拠だてていた。約一分の後、スミス君は発動機をスローにした。そしてハンドルをじつとつかまへながら、なおも爆音に耳をすませていた。約三〇秒の後、スミス君の右手が軽く上ると同時に機はスルスルと出発した。滑走十米ばかり、前輪が僅かに浮いたなと思うと、又地面についた。次ぎの瞬間、機は離陸した。腕時計を見ると正に三時二十分、十五㍍の南風を真向うにうけながら私の真正面を猛烈な角度でかけ上る。逆にかぶつた鳥打帽と尖つた鼻とハンドルを握つた腕で、殆ど直角に曲つている脚と空気をつんざいて行くそれ等の線とが、はつきりと眼を射る。白と赤と紫とに染め分けた方向舵が鮮かな印象を空中にひきながら機は一気に二十米ばかりかけ上るとやや角度をゆるめつつ依然上げ舵をとつて約三十米の高度まで達した。その刹那、発動機の爆音が急に弱つて推進器の回転が黒く眼に映じた。その時、機は丁度、南側の観覧席の真上にあつた。あんな低空で発動機をスローにして何をやるつもりか知らと不思議に感ずる隙もなく、推進器の回転はとまりかかつた水車のように非常にゆるくなつたのが怪しくはつきり見えた。胸の鼓動が一時に高まつた瞬間に機は急に右へ転回した。必然的に左翼が上つたところを十五、六㍍の南風は遠慮会釈もなく横合から煽り立てた。この時、プロペラーの回転は全くとまつて前進力を失つた飛行機はますます風に煽られて著しく右に傾いた。上翼の上に白く書いてあるARTSMITHの文字が危急を報ずる信号のように鮮かに眼を射る。一大事出来と思つた時、私はいつの間にか走り出していた。ザワザワと大勢の人が俄かに動き出した。青黒い影のような中にマントを後ろになびかせて私の右手の方にかけて行く長岡中将の黒い長靴と、左手の方にカーキー色のだぶだぶした作業服を着て狂人のようにかけて行く機関士カイザーの姿の外、何にも眼にとまらなかつた。私が夢中で人を突きのけながら観覧席の綱を飛び越した刹那、飛行機は私の前方に打ち重なる人々の向う側へ右に傾いたまま機首を斜め下に向けて墜落した。次ぎの瞬間に尾翼が高く揚がつて大きな半円型を空中に描きつつ群がる人々の頭の中に没入した。私の頭の中には血に染まつたスミス君の痛ましい姿が描き出されていた。無

我夢中で私の前に来る人々を突き飛ばし、押しのけて辛くも破壊した飛行機の傍に出ることが出来た。見るとスミス君は草の上に坐つたカイザーの膝に抱かれて仰向けに両足を投げ出していた。直ぐ傍には脱落したラヂエーターが転がつている。側にかけ寄つて見るとスミス君の顔色は蒼白に変じ、眼は半ば閉じて鼻腔に少量の血がにじんでいた。スミス君は「足が痛い、足が痛い。さわるな、さわるな」と、うめくようにいうのみだつたが生命にかかわる様なことはないと見て、聊か安堵の胸をなでおろした。大勢の警官や、騎馬の村田中尉や、後援会の人々は驚異の念に打たれて殺倒する群集を力の限り防いでいる。観覧席にいた二、三の医師が、あたりの人々と共に逸早くスミス君のズボンを引きさいて見ると、右大腿部が折れているのが分つた。傍にいた人の洋傘とステツキとを借りて患部にあて、観覧席の幕をさいて即座の仮繃帯を施した。（後略）

長岡中将は土地の新聞記者に当意即妙、「スミスは墜落したるにあらず、敢て自ら危険を冒したるなり」と声明した。

かくてスミス氏は覚えた日本語の「イタイ、イタイ」を連発しながらベツトに呻吟（しんぎん）すること満一カ月、七月十六日、松葉杖にすがつて上京し七月二十日、エンプレツス・オブ・ルシヤ号で横浜発、ひとまず帰国の途につき、三十日、サンフランシスコに入つた。

東京を立つ時、胸一面に大小のメタルを燦然とつるして大いに得意だつたが中で目立つたのは国民飛行会寄贈の頸飾り式で、日本の勲三等式ののどの真下につるした大きなメタルで、うつかりするとどこか南米へんの勲章と間違えられそうなものであつた。

わが国の滞在四カ月、一六個所で五六回の飛行に成功し、一方では彼の名で「飛行機の齎らした日米の親善」、「わが日記より」などの著書が刊行され、ナイルス氏とともに流行歌にさえうたわれて青年子女に多数の憧憬者を出し、中には血書し、あるいは宿舎に押しかけるなど、例によつて助手の希望者が応接にいとまないくらいだつた。

なお雑誌「国民飛行」にのせた氏の「我が親友諸君へ」のメッセージは、

「私は飛行家として、この雑誌の読者諸君を親友と呼ぶの幸福をもちたい。それは読者諸君のすべては飛行家及び飛行機の熱愛者であるからである。私は日本でうけた印象を如何に表白すべきか全く知らない。時として私は日本に於て見、或は経験した事の真実であることの真実を疑うものである。この不思議な国に到着して以来の熱心な歓迎に対して、私は全く気も顛倒（てんとう）するばかりである。あらゆる階級の人々が、すべての場所で私を最も親切に又丁寧に待遇してくれる。私は普通ありふれた歓迎はアメリカ到る処で、これをうけた。しかも尚、異常な待遇をうけたものと思つたことは屢々であつた。然るに日本においては私の未だ曾て知らざる歓迎をうけたのである。そして世界中で、この国民程、真面目で熱心に飛行を研究している者の他にないことを知つて、私は少なからず驚ろいたのである。飛行術及び飛行機の研究を奨励するために、斯様に多くの会が組織されていようとは全く夢想しなかつた。日本人の多くの友人達は、日本の飛行界はまだほんの研究時代にあると頗る謙遜な態度でいつた。しかしそれは我が友人達があまりに謙遜すぎる言い分であると知つた。飛行術というものは、まだ全世界到る処、幼稚の状態である。世界いかなる国と雖も、まだ空中の災害を全く防ぎ得ると称することの出来る状態に達したものはないのである。私が三月十八日に地洋丸で東京湾に入りかけた時、日本海軍の将校達は汽船の上を飛行していたが、その飛行技術は頗る熟練したものであつた。日本陸海軍の飛行将校達は、すべて善良な巧妙な飛行家であるが、特に飛行術を最も科学的に熱心に研究されていることは頗る敬服すべきものである。もしも私が日本の陸軍飛行家の一人であつたならば、陸軍飛行家としてばかりでなく、日本飛行界のためにあらゆる努力を積むの大光栄を荷いたいと思つた程である。私が国府台練兵場で飛行機の試験を行つている時に三名の海軍飛行将校が来訪して、飛行機及び飛行術に関する質問をされたが、それによつて私ははからずもこれ等尊敬すべき将校等とお近付きになる好機会を得た。これ等将校とお近づきになればなる程、日本の紳士は如何に高尚で美麗であるかということを知ることが出

来た。陸軍の飛行将校も国府台を訪問されたが、その礼儀正しいのには頗る感佩したのである。私はここに於てか、一個人の飛行機を秘密にしておく必要など少しも認めなかつた。飛行家として私は飛行術を進歩させ、又飛行機を改良させなければならないという強い責任を感ずるのである。出来得べくんば私は日本陸海軍の飛行将校に屡〻会つて共に飛行に関する話をしたいと思つている。彼の人達の知らぬことで私の知つているものがあるかも知れない。又私の知らぬことで彼の人達が知つていることが確かにあるに相違ない。かくて相互に扶け合つたならば、飛行術を発展させる上に於て非常に貢献することが出来ると信じている。私の使用する飛行機の如何なる部分でも、又如何なる操縦法でも秘密というものは一切ない。日本の軍隊及び民間の飛行家は何れもその秘密を知ろうと望み、又わが飛行機及び飛行術の説明を知りたいと望んでいるらしい。私はそれに対して出来るだけ説明を試みたいと思う。私は日本国民程、飛行に関して興味をもつている国民を知らない。又この国程、飛行に関する多数の雑誌を発行している国のないのを知つて一驚を喫したのである。この国の大政治家も亦実に飛行術発達に対しては熱心な研究者である。即ちこの国の大政治家中、大隈伯爵の如きがそれである。私は大隈伯に面接することを得たのは大なる光栄だと思つている。私は紳士として立派な代表的日本人には多数面会するの光栄を享有したが、分けても大隈伯と会見することを得たのは非常な幸福であつた。そもそも大隈伯という名は私がまだ郷里インデイアナ州のフオートウエン村にいた時、読本の中で知つた名前である。その時大隈伯はただに日本の代表的人物であるのみならず、彼は又実に世界の大政治家であり、平和論者であることを知つたのである。而して伯の予言した飛行界の将来ということについて、私は少なからず感動をうけたのである。大隈伯がいわれるのに約六年程前に飛行に関する興味を得たとし、その事に関しては「空中権」という書中に書き記されている。伯は言われる。「飛行機は単に戦争のみに応用さるべきものではない。たしかに平和的の使命を帯ぶべきものと思つている。近世史を見るのに彼の火薬の発明は中古の封建制度を破つた。この火薬と同様に飛行機も亦、ある革命を齎らすべきものと思う。その発達は世界に一大変化を与えるに相違ない。云々」大隈伯のいうところの飛行機の発達ということは全く大なる予言である。日本国民の頭に斯様な立派な紳士をもつたということは私の崇拝しておかないことである。飛行機及び飛行術は最近数年間において異常に発達したもので、数年前までは一時間七、八㍍の風速に対してすら飛行することが出来なかつた。しかも今日に於ては如何なる場合に於ても必ず飛び得るというまでに十二分に発達したのである。真の飛行家とは飛行機を如何に操縦し得るかを知る者を指すので、如何なる場合にも飛行をなすことを恐れないものでなければならない。私は去る四月六日に東京青山に於て恐ろしい暴風の中で、いわゆる真の飛行をなし遂げた。それというのは私は如何なる場合においても、如何なる時に於ても飛行機を操縦し得るという確信をもつていたからである。風がもし飛行機を転覆したならば直ちにこれを元に復する方法を知つている。又もし風がわが飛行機を傾けたならば、これ又同様に正位置に戻すことを知つていたからである。私は宙返りを心得ているから如何なることが起きても飛行機を正位置に復させることが出来る。当日の風力は私が今までに経験したものの中では一番強かつた。地上一時間に三五㌔乃至四〇㌔を吹く風が一、四〇〇㍍の高所になると、甚だ強い気流となつて、私の飛行機は一時間六〇㌔の速度だから、その時の上空の風力はたしかに七五㌔から八〇㌔の速度であつたことを断言する。その日の飛行に於て私は少しの苦痛も亦、恐怖ももたなかつた。ただ絶えず風が吹きつけるところから私は絶えず操縦をやつていなければならなかつた。もしあの様な砂塵が吹き上がらなかつたならば、私は記録のためにもう一度飛行したに違いない。当日、最も気にかかつたのは着陸であつた。恐ろしい砂塵のために私は高所から地上を見ることが出来なかつた。それで私は一度、砂塵が地上を吹き過ぎるのを待つて降りなければならなかつた。しかも地上に降りるや否や、甚だ濃厚な砂塵は全く私を包んで了つた。私にいわしむればこの飛行は、如何なる状態の天候の時でも十分飛行

機を操縦することが出来るものだということを証明するために飛んだのである。終りに臨んで、われわれ一同に対する諸君の厚き同情、幇助、親切等に対して深謝しなければならない。特に新聞記者諸君並に飛行記者諸君の行動援助等に対しては深く深く感謝するものである」

彼が札幌の病院で呻吟している時、ナイルス氏がウイスコンシン州オシコシ市で六月二十五日午後四時十分、ブレリオ式で飛行中、左翼を折つて墜落重傷翌朝絶命したという報道が入つた。

六月二十五日はちようど日曜だつたが、ブレリオ式で約三、五〇〇㍍の高度に達し、宙返りを一回行つてから尾部を上にして逆転の姿勢に入つたせつな、突然強風に襲われて左翼をもぎとられ、ついに六〇〇㍍の高度から墜落して頭部と胸部を打ち、激しい脳震盪（のうしんとう）を起した。そこで直ちに聖マリア病院に収容して治療につとめたが翌朝、脳出血で結婚式三日目の愛妻を枕頭にひとりのこして永眠した。享年二八、という電報である。

そしてその未亡人は彼がマニラ興行中に得たS・ユンール・ゴダードという婦人で、遭難三日前の二十二日、シカゴで挙式したのであつた。

余談だが、ナイルス氏の結婚で思い出すのは彼が東京青山で飛行会第一日を催した日、星野米蔵氏が結婚したことである。

氏は昼間、ナイルス氏の飛行会場で手伝い、夕方、燕尾服に着替えて真白な蝶ネクタイを結び、赤坂の霊南坂教会で式をあげたのである。今、あいにく氏名を忘れたが有名な白髪白髯の老牧師が司宰する前に、黒い模様着に白えりをくつきり浮かせたほつそりした新夫人と並んで、ほの明るい祭壇の灯に照らし出された二人の美しい姿を、今でも覚えている人もあるだろう。しかし数十年後の今日、ナイルス氏を先頭にしてこの夜の星野夫婦も、それからスミス氏も順々に、あの世へ去つていつた。

さて寄るとさわるとナイルスとスミスの比較研究や批判が行われ、中にはスミスの方がすぐれていると断定して、すまし込んでいる人もないではなかつたが、水田少尉の「スミスの技術は繊麗であり、ナイルスの技術は雄大である。もしこれを踊にたとえたならスミスは花柳流であり、ナイルスは藤間流である」と、たとえたのが最も当つているように思う。けだし彼らの曲技は要するに一種の舞踊だからであつた。

それにしてもナイルス氏がモラーヌ・ソルニエー式を二つとないもののようにいとしがり、また何とかして人の意表をつくに足る記録飛行に執心し、あるいは妙に女性の同乗者をあさつたことなど、三月後に迫つていた人間末期のあわただしい心の動きを想像されるのであつた。

（五）海軍航空隊の新設

虎の門上空で空中分解、阿部新治海軍中尉、頓宮基雄

機関大尉殉職――海軍航空隊令――横須賀海軍航空隊

山内司令以下幹部――東宮殿下お成り――第六期練習

委員の卒業飛行――不測の犠牲者二氏――第一期航空

術学生――操縦に下士官採用――軍用気球研究会第五

期操縦術練習将校――気球研究会長更迭――陸軍でも

下士官養成――雄飛号の夜間飛行と照明弾の実験――

東京帝国大学に航空学調査委員会

追浜の第五期練習委員別府明朋（後に大佐）、和田操（後に中将）、後藤直太（後に大尉）八島俊一（後に中佐）、浅田満瑳留（後に中佐）各中尉の卒業試験飛行を今年は方式を変えて伊勢湾、大阪湾から呉軍港に至る各港の局地飛行として大崎大尉が総指揮で若宮丸に乗り込み、ファルマン式イ号七〇馬力機三台を積んで三月十二日、横須賀を出港、二十九日帰着の予定でまず伊勢湾近海からはじめ、母艦発着の練習、洋上飛行を行い、次いで大阪湾内でも同様試験を続けているうち、同月二十日午後、追浜から椿事突発の飛電で急きよ、錨を巻いて横須賀へ向つた。

それは三月二十日から上野竹の台に海事博覧会が開かれたので、祝賀をかねて桑原、室井両中尉のイ号七〇馬力フ式を先頭に、飯倉大尉操縦、加藤、栗野両機関中尉同乗のロ号九〇馬力フ式をはさんで阿部中尉操縦、頓宮機関大尉同

乗のイ号七〇馬力フ式の三機が練習かたがた博覧会を訪れた帰途である。三番機の阿部中尉らの第一二号機は芝虎の門の上空三〇〇㍍で不測の悪気流中に突入し、機体ががたがた翻弄されているうちに、あろうことか、空中分解し、西久保明舟町の陸軍少将町田経宇邸の屋上に墜落して阿部中尉は瀕死の重傷、頓宮機関大尉は機体の下敷きになつて一瞬、殉職するの惨事が突発した。

急報で海軍省から駆けつけた軍医によつて阿部中尉は応急手当を加えられたうえ、海軍省内に収容したが十数分の後に絶命した。

都市の上空で突発した空中事故は、これが最初であり、また空中分解もこれが初めてだつたが、火災の起らなかつたのは何よりだつた。

阿部新治中尉は宮城県刈田郡宮村の人で、明治四十二年、兵学校卒業、前年二月、航空術研究委員に任ぜられた。享年二八。

頓宮基雄機関大尉は岡山市六番町の出身、前年夏、若宮の分隊長に補され、後に第六期練習委員として追浜に着任したが、つとに飛行船を研鑽（けんさん）し、なろうことなら飛行船の操縦を志望していたという。享年二九である。

なお頓宮機関大尉ら第六期練習委員は山口三郎（後に中佐）、室井留雄（後に中佐）大西滝次郎（後に中将）、少路虎三郎（後に少佐）、阪元宗隆（後に大尉）、荒木保（後に大佐）各中尉の外、日置鉦三郎（後に機関大尉）、加藤猛、栗野麟二各機関中尉だつたが、明治四十五年以来の航空術研究委員は、これを最後にして、いよいよ待望の実施部隊に編成し直された。

すなわち五個年継続で横須賀海軍航空隊が新設され、三月半ば帰国の山内四郎大佐を隊長に四月一日から実現することになつたが従来、艦政本部の所管だつた航空事項が軍務局に移されるとともに、同日附布告された海軍航空隊令は

第一条　海軍航空隊ハ之ヲ横須賀軍港ニ置キ尚必要ニ応ジ他ノ軍港、要港及其他要所ニ置ク。海軍航空隊ハ其ノ所在ノ地名ヲ冠称ス

第二条　海軍航空隊ハ当該鎮守府又ハ要港部ニ属ス。但シ軍港、要港以外ノ地点ニ在ル航空隊ハ其ノ所在海軍区ヲ管轄スル鎮守府ニ属ス

第三条　海軍航空隊ニハ必要ニ応ジ航空隊母艦トシテ艦船ヲ附属ス

第四条　海軍航空隊ニ左ノ職員ヲ置ク

司令　飛行機隊長　機関長　分隊長　将校　機関将校　軍医長　主計長

隊付　尉官　機関佐尉官　軍医　主計　特務士官　准士官　下士卒

必要ニ応ジ前項職員ノ一部ヲ置カズ又ハ軍属其他特種ノ人員ヲ置ク

第五条　海軍航空隊ニハ前条ニ掲グル職員ノ外、練習、研究其他ノ必要ニヨリ臨時隊附トシテ将校、機関将校、将校相当官、特務士官、准士官及下士卒ヲ置クコトヲ得

第六条　司令ハ鎮守府司令長官又ハ要港部司令官ニ隷シ、部下ヲ統率訓練シ軍紀ヲ維持シ隊務ヲ統理ス

第七条　司令ハ必要ニ応シ部下職員ヲ一時附属艦船ニ乗組マシムルコトヲ得

第八条　司令ハ航空隊ヲ若干ノ飛行機隊ニ区分ス。飛行機隊ハ飛行機二台以上ヲ以テ編成スルモノトス

第九条　司令ハ部下ノ職員欠員中、又ハ事故アリテ其ノ職務ヲ執ルコト能ハサルトキハ他ノ職員ヲシテ其ノ職務ヲ代理セシムルコトヲ得。コノ場合ニ於テハ将校、機関将校及将校相当官ニ付テハ之ヲ海軍大臣ニ、其他ノ者ニ於テハ之ヲ本人在籍ノ鎮守府司令長官ニ報告スヘシ

第十条　司令欠員中、又ハ事故アリテ其ノ職務ヲ執ルコト能ハサル時ハ部下ノ将校席次ノ順序ニ従ヒ、其ノ職務ヲ代理ス。コノ場合ニ於テハ代理者ハ之ヲ海軍大臣ニ報告スヘシ。但シ特ニ代理者ヲ置キタル場合ハ、コノ限リニアラズ

第十一条　飛行機隊長ハ司令ノ命ヲ承ケ飛行機隊ヲ指揮シ、又司令ヲ佐ケ部下飛行機隊ニ対シ司令ノ命令ヲ執行シ職務ヲ整理シ隊員ノ服務ヲ監督ス

第十二条　将校分隊長ハ司令ノ命ヲ承ケ分隊ヲ指揮シ部下ノ紀律ヲ維持シ、教育、人事及航空機ノ操縦ヲ掌リ、且担任ノ兵備品ヲ整備ス

第十三条　機関長ハ司令ノ命ヲ承ケ機関部員ヲ監督シ機関術及電気術ニ関スルコトヲ掌リ、主管ノ機関及兵備品ヲ整備ス

第十四条　機関将校分隊長ハ司令ノ命ヲ承ケ機関長監督ノ下ニ分隊ヲ指揮シ部下ノ紀律ヲ維持シ、教育及人事ヲ掌リ、分担ノ機関及兵備品ヲ整備ス

第十五条　軍医長ハ司令ノ命ヲ承ケ医務衛生ニ関スルコトヲ掌リ、主管ノ兵

備品ヲ整備ス

第十六条　主計長ハ司令ノ命ヲ承ケ会計、給与及庶務ニ関スルコトヲ掌リ、主管ノ兵備品ヲ整備ス

第十七条　隊附尉官ハ司令ノ指定ニ依リ飛行機隊長又ハ将校分隊長ニ属シ、各其ノ命ヲ承ケ服従ス

第十八条　隊附機関佐尉官ハ司令ノ指定ニ依リ機関長又ハ機関将校分隊長ニ属シ、各其ノ命ヲ承ケ服従ス

第十九条　隊附軍医ハ軍医長ノ命ヲ承ケ服務ス

第二十条　隊附主計ハ主計長ノ命ヲ承ケ服務ス

第二十一条　前諸条ニ掲クル以外ノ職員ハ各上官ノ命ヲ承ケ服務ス

第二十二条　艦隊ニ海軍航空隊ヲ附属セシムルトキハ前諸条ヲ準用ス。但シノ場合ニ於テハ艦隊航空隊ト称シ、鎮守府司令長官又ハ要港部司令官ノ職権ハ所属長官之ヲ行フ

第二十三条　横須賀海軍航空隊ハ前諸条ノ外、将校、機関将校ニ航空ニ関スル事項ヲ教授シ、且其ノ改良進歩ヲ図ル所トス

横須賀海軍航空隊ノ教育綱領ハ横須賀鎮守府司令長官、海軍教育本部長ト会議ノ上、海軍大臣ノ認可ヲ経テ之ヲ定ム

第二十四条　横須賀海軍航空隊ニハ別ニ職員トシテ副官及教育官ヲ置ク

第二十五条　横須賀海軍航空隊司令ハ航空術ノ教授ニ関スルコトヲ統理ス

第二十六条　横須賀海軍航空隊司令ハ必要ニ応シ教官以外ノ職員ヲシテ教授其他練習ノコトヲ掌ラシムルコトヲ得

第二十七条　副官ハ司令ノ命ヲ承ケ教授ニ関スル庶務ヲ処理ス

第二十八条　教官ハ司令ノ命ヲ承ケ教授ヲ担任シ、且研究調査ニ関スルコトヲ掌ル

第二十九条　横須賀海軍航空隊ニ於テ修習スル将校、機関将校ヲ航空術学生ト称ス

第三十条　航空術学生ハ身体強健、実務ノ成績優等ニシテ航空機ノ操縦又ハ其ノ機関取扱ニ適スルト認メタル者ニツキ海軍大臣之ヲ命ス

第三十一条　航空術学生卒業シタルトキハ之ニ修業証書ヲ授与ス

第三十二条　横須賀海軍航空隊司令ハ学生中、不適当ト認ムル者アルトキハ之ヲ横須賀鎮守府司令長官ニ稟申ス。同司令長官至当ト認ムルトキハ之ヲ海軍大臣ニ具申シ海軍大臣ハ之ニ退学ヲ命スルコトヲ得

第三十三条　海軍大臣ハ戦時又ハ事変ニ際シ、必要ト認ムルトキハ航空術学生ヲ退学セシムルコトヲ得

第三十四条　海軍大臣ハ横須賀海軍航空隊ニ臨時講習科ヲ設ケ、将校、機関将校、将校相当官及下士卒ニ航空術ニ関スル必要ノ講習ヲ為サシムルコトヲ得

附　則

本令ハ大正五年四月一日ヨリ之ヲ施行ス

本令ハ施行前、飛行術ヲ習得シタル将校、機関将校ニ対シテハ其ノ技倆ノ程度ニ依リ本令第三十一条ノ修業証書ヲ授与スルコトヲ得

そこで山内司令の下に飛行機隊長兼教官に金子少佐、飛行機隊長心得兼教官に井上大尉、副官に山田大尉、若宮航海長兼航空隊教官に和田大尉らの錚々(そうそう)たる先輩が並び、分隊長兼教官には大崎、永峰両大尉と多田機関大尉、また航空隊附兼教官に飯倉、桑原、海谷各大尉と馬越中尉、軍医長は藤本貞一軍医少監、主計長は根本米次郎大主計、また隊附として平松駒太郎大尉が栄えある新建部隊の初代幹部に附いたのである。

大体、本年度の予算は六三万円足らずが認められ、諸施設のための建築費としては一〇万円なので、前年来設計の鉄筋コンクリート三八〇坪の格納庫と病舎、飛行機修理工場を年内に完成する方針のもとに着工を開始し、本年度は四八〇坪の兵舎と間口三三間、奥行一一間の大格納庫建設の予定をたてた。

かかるところへ、新設航空隊視察かたがた五月二十一日、東宮殿下のお成りを仰いだ。殿下には海軍工廠をくまなく巡覧されてから午後一時、追浜に御着、小憩の後、山内司令の御案内で隊内を御巡視あり、平松大尉は無線電話と機関銃、永峰大尉は写真撮影、各種信号器、気流観測器、また多田機関大尉はカーチス式、ベンツ式、ルノー式発動機について詳細説明申し上げ、殿下には一々

おうなずきになり、しばしば質問を発せられた。

一時三十分からヲ式イ、ロ両種機八機で編隊飛行、爆弾投下演習などを御覧に入れたが着水後、山本、大西両中尉搭乗のイ号一機は風浪にさらわれて転覆両中尉は急行の救助艇に乗り移つて無事だつたので、殿下には思わざる事故にかえつて御興を添えたかの模様だつた。

同月末二十九、三十日は六期練習委員の山口、室井、大西、荒木、阪元、少路各中尉の卒業試験飛行だつたが、これまでの東京湾一周飛行を変えて追浜・清水間一八五㌔の往復飛行に改められ、途中警備のため駆逐艦夕立、夕霧、三日月が相模灘、伊豆半島、駿河湾に配置された。

当日二十九日は早暁から降り出した雨もやんで日がさしそめた八時過ぎ、山内司令、金子飛行機隊長の訓示があつて同三十二分、山口中尉のイ号四号機が離水し、沖合に並ぶ第二艦隊旗艦榛名と霧島の間を縫つて出発すれば、続いて大西、荒木両中尉も三〇〇㍍の高度で夏島を経て航空隊営舎上を一周の後、針路に向つて機首を立てた。

三機お互に見えつ隠れつしながら観音崎、三浦半島、金田湾、城ヶ島の沖合から相模灘に出て、熱海から伊豆半島の海岸に沿い、下田を経て石廊崎の突端を回り、駿河湾を横断して三保の上空で三機単縦陣を組んで十一時五分、山口中尉の四号機を先頭に二分間隔で着水し、湾内碇泊の若宮の舷側に滑走して乗艦、足立艦長に経過を報告したが、この飛行二時間四〇分だつた。

翌三十日は五時半から準備にかかり、四号機に室井中尉、六号機に阪元中尉八号機に少路中尉搭乗し、七時十九分、若宮の左舷から滑走に移り、一分間隔で三機出発、八時五分には石廊崎、九時十分には稲取を過ぎて相模灘に出たが風の強い割に雲が低く、霧さえ立ちこめて来たので視界がきかず、三機とも一〇〇㍍の低空に降りて、ひたすらコースをたどつていたが、先頭の室井中尉が目前に一小島を発見したので城ヶ島だと思つていつて見ると、江の島だつたので急に針路を変えて十時三十五分、ようやく観音崎にとりつき、横須賀を経て更にいつたん南へ飛び、後続の僚機を待ち合わして単縦陣をくみ、同四十七分、追浜海岸に着水した。この飛行三時間三〇分だつた。

かくて好成績のうちに試験飛行を終つたが、ちょうど時間を合わしたようにこの時、飛行場沖合では飛んだ椿事を演じていた。

十時二十分から飯倉大尉、馬越中尉がさきの二〇〇馬力牽引式複葉ホ号乙型一号機で練習飛行に飛び出したあと、新機の同三号機に井上大尉が単独搭乗して滑走試験中、沖合の榛名と霧島の左舷部附近に来かかると、両艦の間からひよつこり小舟が漕ぎ出て来て出合いがしらとなり、避けるかと思いのほか、事もなげにそのまま三号機の前方を突つ切ろうとするので、井上大尉は急ぎ方向を切り換えたがわずかに及ばず、翼端が船頭の頭に触れたので、その場に昏倒即死した。神奈川県野島の漁夫で神朋庄三郎という中年者だつたが、それから半月ばかりして、今度は桑原中尉の飛行機で、また若い犠牲者を一人出した。

それは六月十四日朝八時頃、同中尉がヲ式イ号機で新学生の可児中尉を同乗第四滑走台で発動機の試運転中、傍に居合わせた機関員の門倉清次郎三等機関兵が、どうしたはずみか回転中のプロペラーに触れて、見るも無残な即死を遂げたのである。

新設航空隊の第一期学生が六月九日、任命されて既に練習についていたが、その人達は今村修(後に少将)、可児満寿夫(後に少佐)、山村豊雄、阪本晋一、三木森彦(後に少将)各中尉、高田義晴、向坂六郎(後に機関大佐)両機関中尉の七名だつた。

それからさきに人物経済の上から試験的に下士官の操縦者を養成したことがあるが、航空隊新設後、この方針が確立したので希望者を集め、十数名を選抜して井上、大崎両大尉が試験官となつて学力試験の結果、上野強次郎、寺田源治の両二等兵曹が合格したので、六月下旬から将校にまじつて正式の教練を受け始めていた。

一方、所沢の航空大隊も一個中隊増設されて三個中隊になつたが、五月一日から第五期操縦将校が練習についていた。それは河端融、松岡勝蔵(後に大佐)服部券太郎(後に少佐)、菅田茂実、菱沼一(後に大佐)、野田政逸(後に中佐)、神谷正男(後に中佐)、下田竜栄門(後に中佐)の各歩兵中尉、渡辺慶太郎(後に大佐)、樋口嘉種両工兵中尉、中山頼道騎兵中尉(後に少佐)、和田昌雄砲兵中

尉（後に中佐）のほか航空大隊附から新井三郎（後に大佐）、杉野治義、有田直満、平賀栄雄（後に大佐）、東栄治（後に少将）、麦田平雄（後に少佐）、儀峨辰三（後に大尉）各工兵中尉を選任し、ここでも准士官以下養成のため小田荒太郎工兵准尉、井関資昌、山田清作、上西常次郎、依田忠明、今井万作特務曹長及び郡司由松工兵曹長の大量を採用していた。

気球研究会では三月末、会長が代つて井上仁郎中将が成つていたが、これも八月半ば山田隆一中将と更迭した。そして五月に有川大隊長が交通兵団司令部附となり、そのあとに鳴滝紫麿工兵中佐が大隊長に新任され、研究会委員にも武内徹中将、高田精一、北川正太郎両砲兵中佐、芝生佐市郎工兵大佐、鳴滝工兵中佐らの新顔が増員されていた。



山田隆一陸軍中将

また六月末、沢田、武田（次郎）両中尉が海外に派遣されたが、沢田中尉の任務は飛行機の構造、工場、試験飛行の実施、爆弾投下機などの研究でフランスとイギリスへ、武田中尉は発動機取扱い、操縦者の教育、空中写真の研究でフランスへ出発したが一ヵ年の予定だつた。

両中尉のあとから長尾久吉工兵中尉が、やはりフランスへ戦時飛行隊の勤務用兵教育、飛行機の構造、装備その他補充などの研究命令をうけ、十月末、東京を立つていつた。

その間、七月七日夕、春の大阪飛行以来、整備に日を暮らしていた雄飛号が夜の東京訪問に出かけた。益田少佐、深山、長尾、中田各中尉と鈴木軍曹が搭乗して五時三十分離陸、五〇〇㍍の高度で夕まぐれの東京に向い、日比谷公園から芝浦に出て海岸を南下し、津田沼の騎兵連隊を驚かして一周、再び東京にコースをとつたが、この時、船体には一一個の電燈が点じられ、夕涼みの町を賑わした。雲は深かつたが静かな無風で安定よく池袋方面から八時三十分、所沢に帰着した。

飛行場では気球庫の屋上に六、〇〇〇燭光の光りまばゆい探照灯が空を焦（こ）がしていた。

それから半月程の後、砲兵工廠製の照明弾実験のため、おりからの月明に長沢中尉がモ式一五号機に工廠の植村砲兵大尉を乗せて、一五〇㍍の高度から曳光弾を投下、たちまち白昼の明るさを呈し、次いで真壁中尉が佐藤大尉同乗で三〇〇㍍から投下、更に武田（惣治郎）中尉が中沢少尉と同乗、最後に再び長沢中尉が中田少尉を乗せて繰返し実験し、工廠製の照明弾は一応合格の処置がとられた。

また一方、山川帝大総長年来の宿願である航空研究所は前年の議会で失敗し今年もまた、高田早苗文部大臣の態度曖昧から危うく握りつぶされそうな形勢にあつたのを今春一月末、貴族院で久保田譲男爵が高田文相に食いさがつて強硬な質問を発し、「如何なる理由で航空研究所設立の予算を出されないのか、大臣は航空を何と見られるか、何とお考えか」とつめ寄つたのが成功して、議会閉会寸前の際どいところで研究所設立案が通過して、漸く日の目を見る暁に達した。

そして今明年度の継続事業として二〇万円の予算中、今年度は八万円、来年度に建築設備費として一二万円があてがわれたのである。そこで山川総長は直ちに四月から東京帝国大学に航空学調査委員会を新設し、取りあえず大学の予備金の中から一万円を出して仕事にかかつたが委員長には田中館博士、委員には井口在屋、横田成年両工学博士、栖原豊太郎、木戸小六、富塚清氏らの助教授が任命され、同時にかねての航空学講座を拡張して四講座を工科大学に、一講座を理科大学に附属させ、ここにようやく航空学術の基礎研究機関が確立されることになつた。

（六）製作懸賞発動機の検定と一等当選発動機

支部長会同に令旨――隻眼となつた扇野練習生引退――練習生募集規程――練習生二名採用――「飛行士」の語源――応募提出発動機四基と失格二基の検定――島津式八〇馬力一等当選――田中館委員長の検定報告

第三七回帝国議会閉会後、恒例（こうれい）の地方長官会議が開かれたので、

飛行協会は総裁宮殿下の出席を仰いで五月十日午後三時、華族会館に地方長官たる支部長を招集して会務運行上の懇談会を催し、令旨を戴いたのであつた。

本協会ノ業務既ニ其緒ニ就キタリト雖モ前途尚遼遠ナリ。之ヲ宇内ノ趨勢ニ鑑ミ欧州大戦ノ実績ニ徴スルニ益々民間ニ於ケル航空事業発展ノ急務ナルヲ認ム。惟フニ斯業ノ振興ハ国民多数ノ賛同ニ待タザルベカラズ。諸子克クコノ旨ヲ体シ、協心戮力シテ本協会ノ大成ヲ期センコトヲ望ム

次いで大隈会長の演説、岡市之助、八代六郎陸海両相の激励演説があり、更に谷田工兵課長と山内横須賀航空隊司令の講演があつて、別室で茶菓を賜わり種々懇談のうちに支部発展策を申し合せて散会した。

協会の飛行機は、当時既に支部の要請で尾崎技師操縦のもとに各地に動き出しており、四月には埼玉県忍町を皮切りに同月末には岡山県支部主催で同県下を飛行したが、あだかも五月十三日は同県出身故坪田立蔵氏の三回忌にあたるので、かたがた五月一日朝、追悼飛行のため岡山市練兵場を飛び立つた。

協会々員参観の会場上空を周回の後、坪田氏の生地御調郡島田町を訪問して弔意を表し、東山招魂社などを訪ねて帰来した尾崎氏は、会場を旋回しながら波状飛行を行つて着陸、五五分間の飛行に成功し、土地の有志から目もあやな花輪などをささげられて颯爽たるものがあつたが、この時分、同僚の扇野竹次氏はついに目の負傷癒えず、不幸にも一眼を失して飛行協会を辞することになり、令兄浅治郎大尉を頼つて所沢をさびしく去つていつた。協会はそのために「公症者給与規程」を作りかけて見たが、急の間に合わないので、それはそれとして扇野氏に金四〇〇円を贈つて一眼の慰藉料とした。

後年、同氏は名古屋の第八高等学校に体操教師を勤めているうわさを耳にしたことがあり、現在関西方面に健在である。

かくして協会は第二期練習生の養成につき、今度は一般からひろく公募する方針を立て、募集規程は沢柳主事起草、谷田工兵大佐、吉田清風海軍大佐両理事監修のもとに左の通り発表されて、官報や四、五の新聞紙に募集の広告を行つた。

帝国飛行協会ハ当協会事業綱領第四項第一号ニ依リ大正五年六月、飛行機操縦術練習生二名ヲ採用ス

㈠ 応募資格――応募者ハ左ノ各号ニ適合スル資格ヲ有スルモノトス

一、大正五年十二月一日ニ於テ年齢二十歳以上、二十六歳未満タルコト

二、卒業後二ケ年間、当協会ニ在テ指定ノ職務ニ服スルノ義務アルコト
但シ協会ニ於テ必要トセザルトキハ此ノ限ニアラズ

三、陸海軍ノ現役ニ服スルノ義務ナキコト（補充兵ハ教育ノ為メノ召集ヲ終リタル者）

四、妻子ナキコト

五、文部大臣ノ認可シタル中学校又ハ府県市立工業学校ヲ卒業シタル者

六、品行方正ニシテ刑罰ニ触タルコトナキ者

㈡ 出願手続――志願者ハ大正五年六月三十日マデニ受験料金弐円ヲ添ヘ、左ノ書類ヲ当協会ニ提出スルモノトス

イ、自筆ノ願書（第一号書式　略）

ロ、父母又ハ保護者タル尊族親ノ身元引受証書（第三号書式　略）

ハ、履歴書　　ニ、戸籍謄本

ホ、中学校又ハ工業学校長ノ卒業証明書

ヘ、最近三ケ月以内ニ撮影シタル写真（手札型又ハ「キヤビネ」型ニシテ脱帽シタル半身又ハ七分身）

㈢ 採用試験

一、身体検査ハ左ノ各号ニ依ル

イ、各眼及両眼ノ視力一〇以上ニシテ視器色神完全ナルコト

ロ、聴力完全ニシテ中耳内耳ノ疾病ナク、身体均衡器官能完全ナルコト

ハ、呼吸器並循環器ノ完全ナルコト

ニ、神経系ノ疾病ナキコト

ホ、身体強健ニシテ四肢ノ運動其他飛行機操縦ニ障碍ナキコト

ヘ、身長五尺一寸以上、体量十八貫以下ナルコト

二、学術試験ハ中学校卒業程度ニ依リ、左ノ各号ヲ課ス

イ、外国語（英、仏、独ノ内一科、欧文和訳）

ロ、数学（代数、平面幾何、平面三角）
ハ、物理（一般）　ニ、化学（一般）
三、口頭試問

(四)　試験方法

一、志願者試験時日ノ通知ヲ受ケタルトキハ試験前日午前中ニ東京市麹町区有楽町一丁目一番地帝国飛行協会ニ出頭シ、細部ニ関スル指示ヲ受クベシ
前項出頭時日ニ不参ノ者ハ志望ヲ放棄シタルモノト見做ス
二、学術試験ハ身体検査ニ合格シタル者ニ就キ之ヲ行フ
三、口頭試験ハ学術試験ニ合格シタル者ニ就キ之ヲ行フ

(五)　採用法

一、前項ノ試験合格者中、成績ノ順序ニヨリ二名ヲ選抜シ練習生ヲ命ズ
二、練習生ヲ命ゼラレタル者ハ誓約書（第二号様式　略）及身元引受証（第三号様式　略）ヲ提出スルモノトス

(六)　附　則

一、受験者ノ往復並滞在等ニ要スル一切ノ費用ハ総テ自弁トス
二、練習生ノ練習ニ要スル費用ハ当協会ニ於テ之ヲ支弁ス
三、練習生ノ衣食住ニ関スル費用ハ自弁トス
四、練習生ノ修業期間ハ約四ケ月トス
五、左ノ一ニ当ルモノハ練習生ヲ免シ、練習ニ要シタル費用ヲ弁償セシムイ、品行不良ナル者
ロ、技術ノ進歩不良ニシテ成業ノ見込ナキ者
六、練習生練習後、当協会ニ於テ必要トスル場合、其指定ノ職ニ服務中、事故ノタメニ之ヲ辞退スルトキハ練習ニ要シタル費用ヲ弁償セシム
七、練習生卒業後、当協会ニ於テ必要トスル場合、其指定スル職務ニ服スルトキハ手当ヲ給ス

この募集で定めし殺到するものと予期していたところ、案に相違して二〇数名の申込を出ず、その上、書類が整わないで失格する者もあつて結局、一五名の応募者に過ぎなかつたが、この中には一件書類提出後、更に血書したり血判したりして熱意をうつたえて来たものが数人あつた。

そこで沢柳主事が主任試験委員になつて所沢へ伴れて行き、気球研究会の医務室を借りて軍医の身体検査を経た後、合格者を協会本部の会議室を試験場にあてて学科試験を行い、その結果、後藤正雄、佐藤要蔵の二青年が合格した。

後藤正雄氏は当年二五才、兵庫県有馬郡中野村の内下青野の人で後藤鉄三郎氏の四男、明治四十四年三月、柏原中学校を卒業、翌四十五年一月、一年志願兵として勤務、予備役歩兵少尉に任官したばかりの温厚な青年だつた。

佐藤要蔵氏は血書組の一人で今年二三才、秋田県仙北郡金沢西根村字下秋沢の人で佐藤平治氏の四男、大正二年三月、横手中学校卒業後、前にも小記した鳴尾競馬場の坂本、立花氏らの東洋飛行学校に入り、今年春、東京青山の自動車講習会を修了した秋田弁丸出しの元気横溢な青年だつた。

協会は再び気球研究会に委託して操縦術を修めさせる方策をとり、練習生は所沢町に下宿生活して術課や学課の前後は、協会格納庫で機体製作や発動機分解組立整備を見学したり手伝つたりするのが日課になつた。

それから従来、陸海軍の航空関係の将校は飛行将校、または操縦将校ないし偵察将校などと呼ばれ、民間操縦者は例外なく民間飛行家で片付けられており「飛行家」には違いないが、もう少し何とかほかに気のきいた呼び方はないものかと、ある雑談の末に八田常務理事がいい出したのが機会になつて、いろいろ考えたが、海軍出身の沢柳主事が運転士、機関士の連想から「飛行士」と発案し「まあそのへんが一番無難だな」ということになつて諸文書にはもちろん、飛行記者倶楽部の人たちにもせいぜい応用してもらうように頼んだ。

今日ではほとんど見かけなくなつたが、日華事変頃までは「飛行士」が一般に通用され、操縦士も機関士もひつくるめて通称されていた。

もつとも大正十年春、航空法が布かれて初めて「航空機乗員」の名称が規格づけられ、定期航空開設以後は搭乗員とか乗務要員とかいう呼称が普及されて来たのである。

さてこの当時、阪谷副会長はたまたまパリに開かれる世界経済会議に日本代

表で出席のため渡欧していてるすだつた。

これより先き三月末日で締切つた製作懸賞発動機は、期日までに提出したものわずかに左の三氏に成る四基で他はことごとく失格し、そのうち二、三のものが期日後に持ち込んで特に検定審査をうけたのであつた。

製作者	サイクル	冷却法	直径(粍)	行程(粍)	気筒数	馬力	回転数(一分間)	型式	重量(貫)
東京 一太	四	空	九・六	一三〇	八	七〇	一、四〇〇	V型	五五
大阪 島津楢蔵	四	空	一〇・五	一二〇	九	八〇	一、三〇〇	星型	三六
東京 朝比奈順一	四	空	四・五吋	四・五吋	八	九〇	一、八〇〇	V型	六〇
	四	空	四・五	五・〇	九	一〇〇	一、一〇〇	星型	五〇

協会では陸軍の好意で気球研究会所沢試験所の一部を検定場とし、フールード式動力計、デーゼル機関などを借りて送風、燃料供給、潤滑油供給及び冷却水供給の諸装置を施して、応募四基の発動機をここへ搬入させた。

検定試験は四月十八日から分解検査して六月二十二日に全部終つたが、まず最初に岸一太氏のV型七〇馬力を五月十六日から検定に着手し、田中館委員長主宰して石川、小浜、横田、根岸、北川及び栖原各委員によつて午後零時三十分から息づまるような緊張した空気の中で行われた。

岸式ルノー型発動機は試験開始当初は良好な状態で運転していたが約二〇分後、爆発が漸次に斉整（せいせい）を欠き始め、次第に不整となつて開始後一時間一九分で震動甚だしくたかまり、もはや運転の継続が危険と認められて来たので回転中止を命ぜられた。

点検して見ると、点火栓電纜五本がいずれも切断せられ、曲軸室の一部に破損を生じていたが、しかし小畑氏の機体に装置して既に実績をあげており、この不首尾の原因は電纜（でんらん）の取附に不完全なところがあつたためで、惜しい不注意が失敗の基であつた。

それから試運転成績は発生馬力が低く、四五馬力乃至三四馬力程度に過ぎなかつたことと、回転も八〇〇回転以下に落ちていたので残念ながら不合格の烙印をおされることとなつた。

次いで五月二十日は島津楢蔵氏のV型九〇馬力の検定に移つたが、これも岸氏とほとんど同じルノー式の模倣だつた。しかし岸氏が全然、ルノーの原型をとつたのに比べて島津式はかなりの改造点が見うけられ、理屈では九〇馬力を出し得る設計であつた。



検定場の田中館博士（左）と栖原工学士

田中館委員長以下、根岸、内丸、北川、栖原委員の立会いで午後零時四十五分から試運転を開始すると、最初は七九〇回転で三五馬力を発生し、そのままわずか二分でつさりとまつてしまつた。

原因は結合部の不完全であつて、これもまた岸氏と同じ運命にまわされ、早くも既に五〇㌫の不合格品を出してしまつた。

そこで五月三十日、最も期待をかけられた島津式星型回転式八〇馬力が登場し、田中館委員長初め、横田、根岸、中島、松田、山下、河野、北川及び栖原委員によつて午前十時から開始した。

はたして良好な運転状態を最初から持続して三〇分間を経過し、そのまま更に何らの変化もなく運転を続けたので、ようやく並みいる委員らの顔がほぐれて輝き出し、耳を聾する爆音に和して初めて快哉の声が発せられるありさまであつた。

かくてついに四時間、順調な運転を続ける発動機を囲んで見守つていたが、ようやくこの時、回転数が最高の毎分回転数より次第に低下して二分間恢復しないので規程によつて運転を中止し、多大の嘱望をになつて検定台からおろされた。



島津式星型80馬力をかこむ検定委員（中央無帽は田中館博士）

回転数減退の原因は第五気筒の点火栓が、すすのため不発火となつたからだつた。

そしてその全体の試験成績は左の状態である。

一、平均馬力　六五・一
二、連続運転時間　二三七分
三、燃料消費量　一一三・七〇㎏
四、潤滑油消費量　二三・八五㎏
五、一時間一馬力当り総消費量　〇・五三四㎏

そこで寄せ集められた得点は、

一、重量評点　三九八点
二、時間評点　三七七点
三、消費量評点　一六六点

計九四一点となつて、差しづめ合格は動かぬものとなつた。

越えて六月二十二日、最後に朝比奈順一氏の星型一〇〇馬力を俎上にのせて田中館委員長以下、根岸、中島、北川及び栖原委員居並んで午後二時から開始したが、たちまち気筒回転装置の傘歯車の潰損で一分二七秒であつけなく停止してしまつた。

しかし最初から一、一五〇回転を出して七六馬力を発生したのと、応募出品中、唯一の独創味のある設計であつたことは認められてよいもので、わずかなしかも致命的な原因で落伍したのは惜しいものだつた。

すなわち九気筒星型の本機は主軸が一、一〇〇回転し、気筒は曲軸室とともに同方向に一分間五五回転するように作られ、固定式と空冷回転式を併合したものであつたことは、模倣品の中にひとり光つていた。

これで有資格機の検定は一通り終つたが、作業が遅れて締切後五日目に持ち込んだ友野直二氏の直列型六気筒の水冷式を七月四日午後零時二十分から番外として田中館、河野、根岸、内丸四氏立会いで試運転に着手した。

友野氏確信のものだけに果して初めのうちは順調に回つて六七馬力程度を示していたが、三〇分間において回転数はとみに低下し、約二分間回復しなかつたが再びとり戻して大体、六〇馬力内外を保持して一時間四〇分の運転を続けやや有望を思わせた時、俄然変調を来して気筒頭部の歪輪駆動用中間伝動軸の軸承取付螺釘が弛緩し、歯輪のかみ合わせに狂いを生じたので運転中止のやむなきに至つた。

しかし水冷式で一時間以上、運転し得たのは製作者の苦心と努力が決して凡でなかつたことを立証しているものと認められた。

更に七月七日、大阪の発明家大河原徐々氏のY型八〇馬力を同様、田中館博士外数氏が立ち会つた結果、最初は六五馬力を発生したものが次第に低下して一二分後には二割五分減に落ちたので中止することになつた。これはY型配列の気筒を二重にした水冷式で、気筒下部は空冷式という変つたものであつた。

かくして岸式のルノー、島津式のローンは要するに外国既成品の模倣であるから別として、朝比奈氏の発動機は固定式と回転式を綜合し、滑油供給状態及び気筒の位置条件を各気筒に就て斉一ならしめようと努めた特殊な点を買わるべきだが、あまりに着想に拘泥（こうでい）して設計のこれに添わないうらみがあつた。友野氏の製作は大体、ダイムラー式に似ていたが堅牢を旨とし過ぎて材質がこれにともなわず、大河原氏のY型もほとんど試作の程度だつたのでいずれも相当の成績を示すべきはずのものが、些細（ささい）な故障でつまずいたのは気の毒だつた。

審査の結果、島津楢蔵氏製作の回転式八〇馬力一基のみが一等に当選し、二三等には一つも得られないという成績になつた。

九月十三日午前十一時から上野精養軒で、久邇総裁宮殿下お出でのもとに表彰式が行われ、大限会長も出席して来賓には大島陸相、加藤（友三郎）海相、山田陸軍次官、鈴木（貫太郎）海軍次官ら多数臨席して、八田常務理事から「製作奨励懸賞発動機は島津氏提出の回転式八〇馬力が一等に当選」の旨を宣し、同



氏蔵橋津島

氏は粛々（しゆくしゆく）と進み出で、総裁宮殿下の前にうやうやしく最敬礼して、大隈会長から栄えある賞状と目録を授与された。

次いで大隈会長の祝詞演説後、検定委員長田中館博士から検定経過報告が行われた。

「閣下及び諸君、ここに総裁宮殿下の御前におきまして、謹で帝国飛行協会の第一回飛行機用発動機製作の懸賞競技検定の報告を致しますことは、私の最も名誉とするところでございます。報告書は既にお手もとに差し上げてございますから、ここではそのあらましを極めて通俗的に説明いたします。発動機は申すまでもなく飛行機の原動力を起す機械でございます。もし今日の如き発動機さへありましたなら、人間は百年前に空中を飛び廻っていたことと察せられます。今、上野駅から出る列車を牽く機関車、凡そあの機関車位、力の出るものを縮めて飛行機乗りの膝もとにおいて取扱うようにするのでありますから、その製作の困難は大抵察せられませう。諸君のお聴きになる飛行機の故障というのは大部分、発動機の故障であります。飛行機の進歩改良については種々問題がありますが、就中発動機の確かなものが出来なければならぬことは明らかであります。わが帝国飛行協会は、ここに着眼いたしまして一昨年、即ち大正三年に飛行機用発動機の懸賞競技を募ることにいたしまして、競技規定九個条、後にその施行細則二十七個条を定めて、これを広く民間に発表いたしました。その主なるものは㈠三〇分以上、予定の馬力を出すもの、その運転の時間に従つて点をつける。㈡機械の目方を、それの出した馬力に割りあて、その軽いもの程、よい点をつける。㈢運転に使つたガソリンと潤滑油を時間と馬力に割りあて、その少ないものによい点をつける。尚、詳しくいへば時間三〇分動いたものに一七〇点を与へ、それより一分を増す毎に一点を与へる。一馬力に対する機械の目方四㌔のものに対して二〇〇点を与へ、それより一㌘を減ずる毎に一点を与へる。油は一馬力一時間に対して五〇〇㌘を費すものに二〇〇点を与へ、それより一瓦を減ずる毎に一点を与へる。こういうことにいたしまして、その総点数の高いもの三台を選び、一番に二万円、二番に一万円、三番に五千円の賞金を与へることにきめました。これに応じて申込んで来ました機械の数は二二台でありました。ところがその後、間もなくヨーロッパの戦乱が起りまして、機械の製造場がすべて忙がしくなり、又材料を得るにもむづかしくなりましたために、予定の時間までに差出すことが出来なくなつたので遺憾ながら製作を断つたものが出まして、つまり競技に出た発動機は四台だけでありました。その種類は固定式二台、回転式一台、回転式と固定式を取合はせた全く新らしい式のもの一台でありました。尚、このほかに期限後に出来たもの二台は、申込人の希望により、本会の規則によつて検定しました。検定の方法は委員二四名を各方面（陸軍、海軍、大学、高等工業学校、民間の専門家）から願いまして、すべて検定は尠くも三名以上立会いの上で行なうことにいたしました。委員は何れもそれぞれの職務をもたれた方ばかりでありましたけれども、お繰合せ下されまして仕合せいたしました。機械は始めにこれを分解して内部を検め、再びこれを組立てて試験台にとりつけて、まづ試運転させます。そして出品者が、これでよいと決した上、本試験にかかります。本試験といつても船槽ぎや駆けつこのように合図ですぐ廻し出すわけには参りませんから、出品者が適宜に発動機を廻し出して空気と油の送り方を加減して、これで調子がよいと思つた時、検定委員に合図をしますと、その時刻から委員の方で時間、馬力、油の量を計ります。それでありますから発動機の実際動いた時間は報告書の記録に載つておりますよりは二、三分から五、六分位長かつたわけになります。即ち捨鐘を三つうつてから正味の時鐘が鳴るといつたようなことでございます。検定の結果は、規定の三〇分以上続けて予定の動力を出したもの一台でありました。これは島津楢蔵君の提出された回転式発動機で、続いて動いた時間二三七分、この点数三七七点、一馬力に対して毎時間費した油五三四㌘、この点数一六六点、一馬力に対する機械の目方二〇二㌔、この点数三九八点、総点数九四一点。尚、点数について申し述べます。この九

四一点は幾らの満点に対するものかという問いが出ますが、この競技は機械の目方と油の量が減ずれば減ずる程、点数を増してゆくのですから幾らが満点というきまりはありません。唯、参考のため大正元年にドイツで行なつた競技の結果に、本会の規定をあてはめて見ますれば、その時に出た回転式の一番よいのが一、二〇七点になり、固定式のでは一、三八二点になります。更に立ち入つて、この点数の違いは何によつて起るかと調べて見ますれば油の量が多いためであります。これは遠距離の飛行を行なうには大切な問題でありますから、特に諸君の御注意を促します。二等と三等にあたるものはありません。これは規定の上から止むを得ない次第でございます。委員の見るところでは賞を得ないからといつて、必ずしも機械が悪いとは云われません。このうちの或る物はたしかに取扱い方が適当でなかつたために故障の起つたことを認めます。すべて競技には、その時の出来栄えに運の廻り合せが伴うという弊害があります。議員の選挙にしても投票を多数得たものが一番よい人物とは限りません。けれども大体において、これが比較的によい方法とされております。競技の利益は競技者が各〻自分の思う存分に何等拘束をうけず、精力を尽して機械を造つて来る。そして公けに世間の前で明らさまに試験をするのであるから、世間一般の人も製造家も亦、これを検定する委員も共に益するところが多いのであります。殊にこの度の競技には機械の数が少なかつた割に、その種類の多かつたことは喜ぶべき現象でありました。即ち式に於て回転式も固定式もあり、尚その上に新らしい式の発明が出て参りました。同じ固定式の中でもシリンダーを縦にしたもの、斜めにV字型にしたもの、星型に並べたものがありました。冷し方においては水冷も空気冷しもあり、サイクル、即ち爆発のさせ方に四サイクルと申しまして、㈠吸入、㈡圧搾、㈢爆発、㈣排節、とこういう四つの段をするものと、それから㈠、㈡の吸入と圧搾を別の補助機械でやつておいて、ピストンの上には爆発と排節だけを繰返して動力を増そうとしたものもありました。提出者諸君の中には電話で、「お招きにあづかりましたが、落第者も式場に連なつてよろしいでせうか」というお尋ねをなさつた方もありましたが、一体競技には及第も落第もあろう筈のものでございません。船漕ぎとか、駆けつことかで三〇人なり、四〇人なりのものが一緒に駆け出す。一番先きに着いた三人か五人に褒美をやる。そのあとの二、三十人余りのものは皆、落第ですか。そんなことは何処にもありません。及第、落第というのは全部、及第すべき筈である時に幾人か先きへ進まれないものがあつて、これを落第させるのが普通であります。幸か不幸か、私は落第の味いを知らずに学校を出たものであります。これは私が出来がよかつたのでも何でもない。明らかに知れている通り、その頃の教育の程度が低かつたのと、先生方のお情けが深かつたためであります。今になつて折りふし、どうか一度位落第の味を見ておつたらと、つくづく感ずることがあります。戦さにしたところで勝ち戦さなら誰にも出来ませうが、負け戦さをうまくやるのも大切でありませう。私の専門とはづれた例でありますが、ドイツがナポレオンにひどく負かされたことがありますが、あとで強くなつたのはあの負け方がうまかつたからであろうと思われます。今度の懸賞で選に洩れた人々は、どういうことをすればよいということよりは、どういうことはしてはいけないということを深く感ぜられたことと察します。これをもつてこの次ぎの成功のもとでにせられることは疑いありません。終りに臨みまして、今度の競技で不思議なことは怪我人の一人も出なかつたことであります。多くの機械師や運転手が先きを競つて熱心に働らくのでありますから、どうかと心配いたしましたが擦り傷さへ受けた者のなかつたのは実に幸いでありました。これは全く委員諸君の綿密なご注意があつたことと、又、所沢の気球研究会が温かな同情をもつて検定の上に便宜を与へられたためであります。お蔭により まして不肖な私も、その任務を済ませまして深く感謝いたします。尚、今度の競技によつて得ましたことは、三、四十名の機械師が発動機に親しみまして、その製作や運転に於て有益な実地の経験を得たことであります。これ等の人は必要なれば今でも徴発して国防の上に一とかどの用にたてることが出来ます。本会々員は出品者諸君と共に慰さむるに足ると存じま

す。これをもつて報告の終りといたします（原文のまま）」

かくてわが国に初めての発動機製作競技も半ば成功して局を結んだが、数次の飛行を試み、映画撮影にまで使われて実績をあげていた岸式発動機が失敗したのも皮肉なら、一等当選の島津氏が、これを最後にして再び飛行機用発動機の製作を顧みなくなつたのもまた、不思議な成行といわねばならぬ。

そしてこの当選八〇馬力機は間もなく自家用機を私案中の尾崎氏に、五、五〇〇円で買われていつたのもしあわせであつた。

島津氏は大阪市東区平野町に工場をもつて丹金商会を経営し、明治四十一年モーター・サイクル用発動機を造つたのが機縁となつて同四十三年、森田新三郎氏のグレゴアジープ式を見て発奮し、前述したように伊賀氏広男爵のためにアンザニー式二五馬力を製作し、海野幾之介氏の発動機を扱い、故荻田氏のローン式を修理して成功するなどの経験家であることは、しばしば述べた通りである。今度の製作にはクランク・シヤフトの材質に最も苦心し、払下げ軍艦鎮遠のプロペラー・シヤフトをもつて来て鋳造したということであつた。

さて一段落ついたが、検定にあたつた人たちは応募者の苦心に同情し、予定の賞金が一万五、〇〇〇円も残つたのだから、せめて岸、朝比奈両氏へ奨励金として一、〇〇〇円ずつ、あとから持ち込んだ友野氏の成績に鑑みて五〇〇円を贈つたらどうか、と提案したところ、協会は理事会で簡単に「それには及ぶまい」ということに決めてしまつた。

そこで列席の田中館博士が居直つて「そんなことをいわずに是非何とか色をつけてやつてくれ。ただし金額は協会に任せる」とねばつたので、「それでは会長の裁断にまとう」となつたが、ちようど阪谷副会長は渡欧中だし、さりとて大隈会長へ持ち出す程の案件でもなし、八田常務理事は翌日、倉知財務理事を訪ねて相談に及んだ。「だいたい昨夜の理事会は出席者が少な過ぎた。一日二日を争う問題ではないから、もつと長老に出てもらつて、もう一度、理事会を開き直そう」となり、五日後の九月三十日、再び理事会を開き、「岸一太、朝比奈順一、友野直二及び大河原硯々四氏は飛行機用発動機製作の経験なき時期に於て率先其の製作に着手し、且つ欧洲戦乱の影響により与国軍需品の製造に多忙を極め、輸入材料に欠乏を来せし等、支障尠からざりしにも拘らず、終始一貫して発動機の完成に尽瘁し、航空界に多大の貢献をなせし者と認むるにより慰労奨励の為め各金三〇〇円宛を贈る事」にようやく段落をつけたのである。

当時、地方支部からの醵集金はほとんど所沢出張所の機体製作費と地方巡回飛行の経費などに食われてあますものがなく、本部の経費、殉職弔慰金その他の臨時費はことごとく匿名外人寄贈の債券を一枚一枚売つて金に換えている状態だつたから、金のことになると理事会が俄然、消極的で、しかも頑強になるのは今に始まつたことではなく、また無理もない仕宜（しぎ）であつた。

（七）中華民国革命軍飛行隊に参画

白戸、梅田氏協同の水上機――地方巡業中の訴訟事件――後藤勇吉氏に譲つて梅田氏引退――成功して帰つた伊藤氏の巡業飛行――友野氏の玉井氏援助――中沢氏の奇禍と野島氏の友情――ナイルス氏追悼会――中国革命軍飛行隊編成に坂本氏ら参画――山東省濰県に飛行基地――革命軍機クリストファーソン式を尾崎氏試乗――飛行隊解散――飛行仲介社――格納庫守衛老人の不幸

芝神明の熱心な研究家ちりめん屋梅田勇蔵氏は六〇馬力のインデアン式発動機をとらの子にして、機体設計とにらめつこで苦心し、さきに飛行協会の代々木格納庫で独特の機体を造つていたが思わしくなく、水上機に方向を転換して今年の春から稲毛へ出かけ、白戸氏の格納庫を借りて心機一転、新機と取組みはじめた。

しかし一日の長ある白戸氏は、気ながにやんわりと梅田氏の我執（がしう）を矯（た）めながら「飛べる飛行機を造ろう」と説伏し、早稲田大学理工科出身で模型ファンの矢野周一、塚本吉之助両氏を招いて相談し、五月はじめ梅田氏希望の複葉水上機を完成して厳号と命名し、わが民間最初の水上機が浮かん

だのである。

白戸氏数回の試験飛行で、まず「飛べる飛行機」ということがわかつたので梅田氏同道で地方巡業に出かけ、五月二十一日、沼津海岸で八分間の記録を作つたが、千葉や稲毛あたりの海岸とは違つて波があらく、なれぬ離着水に人知れぬ苦心を払つた。

次いで六月十一日、播磨民報社主催で兵庫県飾磨海岸の旧砲台前から数回直線飛行した後、海上を大きく一周して七分間飛行し、午後は零時半から八分間にわたつて陸上にかけて三周し、離着水に白浪けつて走る壮観に観衆は大よろこびだつた。

越えて十八日は加古郡高砂町で午前、午後三回に及んで六分ないし七分間の飛行を行い、七月一日は大津市に来て京津日報社主催で琵琶湖飛行に紺屋ヵ関から北へ向つて滑走中、流木に突き当つてフロートを破損したので中止し、今度は四国へ渡つて十二、三両日、高松市外香西浜で飛行会を開いた。

第一日は海上を遠く出て女木島の上空まで快翔し、翌十三日も市街、海上にかけて一〇分間の飛行を終えて大成功で着水したところ、突然、観衆の中から飛び出して来た京津日報社代表で、大津市の富岡米吉氏から琵琶湖飛行の不履行を抗議され、その場で飛行機を差押えられてしまつた。

結局、この飛行機は宮崎県延岡町から買手が現われたのを幸い、これに譲り渡して係争事件を片ずけたが、流石の梅田氏もよくよく考えたか、再び飛行機には手を出さなくなり、一時は気違いとまでいわれた人も航空界にはそれつきり消息を絶つてしまつた。

延岡町の買い手というのは中学生上がりの後藤勇吉青年で、氏は郷里延岡町で先生なしの練習に励むようになつた。

これに引きかえ、前にも記した伊藤音次郎氏の巡業飛行は栃木町を最初の振り出しにして松本、諏訪、長野市を経て六月十日には佐久町を訪ねて埼玉県に引返し、二十日、本庄町で飛んだ。

午前七時、五〇〇㍍の高度で利根川を渡つて群馬県佐波境町を往復する一一分間の飛行を行い、転じて七月五日には天竜川原で飛び立つた。

午前八時四十分離陸し、約一〇〇㍍の高度で会場を一周してから数㌔の長野県飯田町訪問に出かけようとすると、発動機のバルブの螺子が飛んだため空中滑走で観衆の頭上を低くかけ降りて安全に着陸した。

次いで十三日は伊勢路に出て、宇治山田で参宮飛行を行い、午後は松阪町の大口港まで三〇㌔の野外飛行に成功し、翌十四日は同地櫛田川下流の葦（あし）のはえた水づかりの中洲から二回の飛行を試みたが、稲毛のひがたで独習を積んだだけあつて、その離着陸はなかなか堂に入つたものがあつた。

一行はその足で九州に下り、二十二、三両日は久留米市で飛び、二十四日は早朝六時五分、同市練兵場から夜来の雨晴れた筑豊平野を脚下に漫々と流れる筑後川を越えて二三分を飛び、佐賀市に入つて練兵場に着陸、初の空中輸送に成功して二十五、六両日を同地で飛び、二十九、三十日は宇島町で飛行会を開いた。

地方巡業といえば、誰でも行く先き先きへ飛行機を解体輸送して日時と手間を費していたものだが、伊藤氏のこの久留米・佐賀両市間の連絡飛行は、さきに飛行協会の尾崎技師が所沢から忍町に飛んだ以外、正に民間最初の空中輸送ともいうべきもので、僅かな燃料をもつて時間、労力、経費の三大節約を実践（じつせん）した模範であつた。ことに七月中、六個所一〇回の飛行を全く無事故で通したのも、民間では驚異的記録といえる。

八月には十日に福岡県直方町で飛び、いつたん山口県に逆戻りして宇部町の飛行を終ると再び海峡を渡つて長崎県大牟田町におもむき、同地毎日新聞社支局主催で九月三日、大会のふたをあけた。

ところが飛行場にあてられた場所は諏訪川と、その堤防にはさまれた狭小な陸地であり、ことにおりから左横の追風が吹いているので弱馬力の飛行が懸念されたが数万の観衆がかたずをのんで期待しているので見合わす訳にいかず、伊藤氏は内心、あらかじめ場外不時着を覚悟して危険きわまる離陸を試みた。幸い数米の高度に達したので、まず安心と思つたが、そのまま横に流されて海上五〇㍍ばかりのところにずるずると降りてプロペラーを折つてしまつた。

それでなくても無理の出来ない飛行機を酷使しているので、大分方々がたつ

き出していた際とて、伊藤氏はこの機会に大修繕してから山口県徳山町で飛んで三度び九州へ入り、長崎市へおもむいた。

同市は要塞地帯だつたが西島中将、在郷軍人会有志らの尽力で特に高度二〇〇㍍を制限して許され、次いで島原へ行くとまたも狭い埋立地の不等辺三角形の会場をあてがわれて困つたが、苦心して飛び出すと発動機の故障で附近の芋畑に不時着し、修理して再び海上を飛行中、今度は発動機がぴたりとまつてしまつて海上に降下、機体を破損した。

修理の上、福岡県田川郡伊田町、飯塚町を巡業して十月下旬、ようよう稲毛へ引上げたが伊田町でも飛行場が凹地のところへ追い風のため離陸後、高度がとれず、吹きおろされて危なくたたきつけられるところを巧みに地上すれすれで安定をとり戻し、着陸にあたつてはわずかに七、八十㍍の狭い場所へ辛うじて滑り込んだり、およそ難行苦行の長旅だつたが半年にわたる二〇個所、五八回の飛行中、不時着三回、海上降下二回という好成績は、民間の処女巡業として出来過ぎているほどだつた。ことにこれらの発着陸場は練兵場くらいならまだいいが、大抵河原、埋立地、中洲、田畑、ひどいのになると城跡などの狭い不整の場所をあてがわれ、「これでは狭い」というと、けげんな顔をする人を相手の巡業であるから、伊藤氏はじめ一行の苦心は容易なものではなかつた。

稲毛へ帰つて来て、「けが一つせず、よくまあ無事で……」と町の顔なじみから「おめでとう」をもつて迎えられた。

稲毛では、しばらく入隊していて今年一月、満期除隊になつた玉井清太郎氏が、相変らずキヤメロン式二五馬力を唯一のたのみにして複座の複葉陸上機を造り、白戸氏にならつて共同練習所風のものを組織すべく奔走していたが、たまたま友野直二氏が飛行協会の懸賞に応じた九〇馬力発動機を無償で提供してくれたので、玉井氏は力を得て再び複葉水上機を造り、日本号と命名して郷里四日市で飛行すべく、こおどりして旅立つた。

八月五日、四日市の海岸で積日の憂(う)さを晴らすべく大いにはりきつたが水上滑走中、発動機の爆発が不整となり、点検修理のうえ再び滑走に乗り出したが爆発が鈍く、水上滑走にも力が足らないくらいなので、またも失敗に帰して悄然と稲毛へ帰つて来た。友野氏はこれを見て非常に気の毒がり、それからというもの、自分も苦しい中を何かと玉井氏の面倒を見て応援していた。

これより先き、中沢家康氏は立花氏や小畑氏からあき巣をねらうように飛行機を借りて飛んでいたが、今度は野島銀蔵氏に交渉して隼鷹号を借りうけ、六月十、十一両日、実業同志倶楽部主催で宮崎県都城町の飛行会に久しぶりで乗り出して行つた。

数千の群衆にとり囲まれて十時五十分、朝来不穏な気流をおかして飛び出したところ、場端数㍍の高度でにわかに横滑りを始め、安定を失つたので群衆上の中沢氏は極力前方の畑地に突込んだのでスミス氏の場合と同じく転覆大破し、中沢氏は左下腿骨折の重傷を負い、場外土堤上で見物していた沖水村の野村イチさん(三二才)と都城町加治木助太郎氏の二名は機体にはねられ、頭部を粉砕、ほかに重軽傷者六名を出してしまつた。

これは野島氏の長岡飛行以後、二度目の不祥事だつたが、帰国してから今日まで無事故の中沢氏にして、この事ありという訳で不可抗力と見なされ、起訴されずに示談で済んだが、隼鷹号の所有者野島氏としてははなはだ気持がわるい。同じ飛行機で二度も事件を起したので、まことに申訳なしと考え、大破した機体を私財をもつて大修理し、無償で中沢氏の飛行予約をはたすことにして七月二十二日、都城に飛行会を再会した。

野島氏自ら搭乗、前後二回の会場飛行を終り、翌二十三日も狐塚から和田原方面にかけて周回し、犠牲二氏の亡霊を慰めるとともに都城町民に対して敬意を表した。

次いで中沢氏予約地の宮崎市に移り、二十九、三十両日、同地競馬場で開催したが三十日は強い逆風をついて飛び、着陸の際、場内の芋畑に降りたのでプロペラーを破損した。

しかしこれで野島氏も気がすみ、地方民にも好感をのこして帰阪したが、中沢氏は三カ月の重傷で癒(なお)つてもびつこは免がれぬらしく、アメリカ帰りのようやく凋落しかかる時、ひとり「落ちざる中沢」で新進気鋭ぶりを見せたも束の間だつたのは気の毒であり、はたして片足の自由を失つて、しばらく

郷里山梨県東山梨郡上万力村で静養の後、日本橋水天宮附近に薬舗を開いて全く航空界と絶縁し、ほとんどその消息を知るものもなくなつた。

それからさきに小記した帝国ホテル訴訟のナイルス氏一行宿泊料未払系争問題は、ナイルス氏側と興行主の小林喜三郎氏側との話し合いで、ナイルス氏一行はそのまま日本を立つていつたので、問題は小林氏側に移つて未解決のまま過ぎていたが、ナイルス氏が遭難したのを機会に、櫛引弓人氏が仲に入つて円満和解策を講じた。

聞けば小林氏は、東京における飛行会実行部を引受けたが人気の割に実収が伴なわず、かたがた使用人中に良からぬ者などがあつて相当の損失を被つているので、櫛引氏はホテル側を説いて未払宿泊料を分担の意味で半額に棒引かせその手うちの日を、小林氏主催で故ナイルス氏追悼の意をこめて当時の関係者が顔を寄せる会を催した。

すなわち八月二十一日夕、帝国ホテルの一室に故人の写真とプロペラーを飾り、ナイルス氏飛行歓迎会長岡中将、副会長田川大吉郎、田中館博士、それから櫛引氏らと飛行記者倶楽部員二〇数名が集まつて祭壇に焼香し、追悼のテーブル・スピーチがあり、追悼談や歓談で時の過ぎるのも忘れていた。

するとちようどそのころ、隣りの中華民国では黎元洪(れいげんこう)、段祺瑞(だんきずい)、孫逸仙(そんいつせん)、唐紹儀(とうしようぎ)、岑春煊(しんしゆんけん)、馮国璋(ひようこくしよう)氏らの南北両革命軍の対立が日増しに険悪化し、孫逸仙首領の南方派が飛行隊編成のため日本に応援を求めて来たので聞くより早く、わが時来れりと、その急先鋒(きゆうせんぽう)に立つたのが、まず坂本寿一、立花了観氏である。

両氏はアメリカ当時からイギリス、アメリカのいよいよ盛んな中国進出を見ていたので、既に航空機発達の時代において、一葦帯水(いちいたいすい)の大陸を日本が漫然と傍観しているのは将来の国防に必ず阻誤(そご)を来すであろう。今のうちに確固たる地盤を基礎づけて、虎視眈々(こしたんたん)たるイギリス、アメリカなどの外寇(がいこう)に備えなければならぬと力説しちようど地方巡業の行きづまりを幸い、この機会に日本航空の基礎を少しでも作るべく東京の孫逸仙氏代理菅野長知氏と協力して留学生の中から漢傀(かんこん)、李甦漢(りこうかん)、馬超俊(ばちようしゆん)、姚作広(ちようさくこう)、万傑(ばんけつ)、胡漢賢(こかんけん)、陳肆生(ちんしせい)、李文耀(りぶんよう)、李勃(りこう)、劉季謀(りゆうきぼう)の一〇青年を選抜して監督周応時(しゆうおうじ)氏が引率し、八日市飛行場に陣取つて五月二日から坂本氏の飛行機で航空薬山伯を開いたのである。

八日市の横畑町長も何かと便宜をはかり、熊木九兵衛、岩名助手らが格納庫から伯楽を失つて蹐跼(きよくせき)している翦風号を引き出して発動機を回して見るなど、革命青年同志の奮励に気勢を添えたのである。

しかし時既に熟し、一日の偸安(とうあん)も許さぬ急情勢に迫つた革命軍当局は、これら練習生の修業が待ちきれず、一挙にわが民間飛行士の参加を要望して来たので坂本、立花、熊木、星野氏らが集まつて、坂本氏の飛行機と翦風号を携えて六月二十七日、日本を立ち、堂々と山東省の濰県(いけん)に乗り込んで行つた。

袁世凱氏の帝政に反対して第三革命軍は既に蹶起しており、坂本、立花両氏は少将、星野、熊木両氏は大佐の資格をあてがわれ、一カ月金三〇〇円以上の報酬で活躍することになつて八月五日、坂本氏の飛行機を組み立てて同氏操縦で五分間、濰県城上空に試験飛行し、その後は引きつれて来た練習生の練習を再開した。

翦風号は操縦者がなく、組み立てたまま眠れる獅子のようにうずくまつていた。

すると孫逸仙氏が管野長知氏を通じてアメリカから購入したクリストファーソン式複葉機が八月六日、神戸に着いたので試験飛行のため一応、大阪城東練兵場へ送り込んだ。

そして管野氏から飛行協会に点検方を依頼して来たので、協会は尾崎技師をこれに当らせることにしたが、少し心もとないので気球研究会に相談した結果阪元守吉中尉が個人の資格で後見指導役になつて一しよに下阪した。

牽引式の同機にはホールスコット式一二五馬力が装備してあり、機胴前半は

合板を桟型に張り、主翼は上翼に大きい補助翼をつけ、わが国では珍しい新式複葉機だったが補助翼の操縦装置がカーチス風の肩でコントロールする式なので、阪元中尉の指導でこれをモ式の装置と同じ操縦に改造して組立整備を終り十三日朝、尾崎氏がはじめて地上滑走試験を開始した。すると練兵場西側の石炭殻の山に乗り上げてプロペラーを折ったので、直ぐに所沢からルムプラー用のものを取り寄せ、十八日未明から発動機を試運転しながら、阪元中尉以下、中国側の廖国仁（りょうこくじん）、謝毓霞（しゃしゆくか）氏立会いで六時二十分、尾崎氏は輿望を双肩に慎重な滑走後、改造ルムプラー式の練習に覚えのある腕で巧みに離陸した。

見る見るうちに四〇〇㍍から五〇〇㍍に上昇し、急角度で西方に旋回して追風をうけながら砲兵工廠の上空へ六〇〇㍍の高度でさしかかると、にわかに爆音がやんだので地上では不安に駆られたが、尾崎氏は落ちつき払って空中滑走に移り、工廠の林立する煙突の間をすれすれに西南隅の柳樹をかすめて降下し同三十分着陸した。

早速、点検すると歪輪を駆動する垂直軸が折損していたので修理にかかり、日を費して二十七日朝、再び飛行を開始した。

六時五十五分、離陸して二〇〇㍍の高度で左旋回を二度続けつつ高度をとり北部大阪を半周して大阪城頭をかすめながら練兵場に帰り、一五分間の飛行を終って着陸した。

その時、バウンドでプロペラーの先端を少しいためたが機体の調整もとれ、性能も大体判定したので試験飛行を終了して、まず無事に中国側へ引渡した。

この時、濰県では練習生がふえて四〇余名に及び、八日市以来の胡漢賢、李文耀氏などは既に単独飛行の域に達していたが、大総統袁世凱氏既に死し、革命軍のほうもいったん収まったので濰県の坂本氏一派も解散を余儀なくされ、最初の意気込みもなく帰国の途次、青島に立ち寄り、坂本氏は青島新報社の主催で同地旭練兵場に十月二十三日、お名残りの飛行会を開いた。

午前八時、会場を離陸した坂本氏は上昇に上昇して七〇〇㍍の高度に達し、青島市街上を三周して二四分間飛び、更に十一月三日の佳節には青島市上を高く低く、発動機の調子に乗って六百㍍まで上昇し、かつて内地でも見せなかった四〇分間にわたる快飛行を行って喝采（うつぷん）を払った。

星野氏は転業を志して青島に踏みとどまったが、坂本氏は断念し切れず、単身まず上海におもむいてこの際、何とか大陸で飛行学校、製作工場をおこすべく画策して杭州まで遡江して見たが、ついに志しを得ずに帰国するのやむなきに至った。

そのころ、内地では野島銀蔵氏が十月中旬、八日市飛行場で飛行会を開いたのが機縁となって、故荻田氏遺業の飛行学校設立問題が再燃し、横畑町長始め有力者の賛助を得て修交館に創立事務所をおいて開校の準備最中であった。

既に入学申込が十数名あり、そこから一〇名を選抜して第一期生とし、附属に自動車の製作と運転手の養成も併せ行う計画をしていた。

また東京には民間飛行仲介社というものが出来て興行飛行や、各種の広告飛行などに対し、民間の飛行士を低廉に仲介する商売で、朝日新聞記者で東京飛行記者倶楽部員だった阿部康蔵氏が社をやめての新事業だった。そして稲毛の伊藤音次郎氏と手を握り、赤坂区霊南坂町の自宅に事務所をおいて新しい境地開拓へ進出して来た。



阿部康蔵氏

ところがここに哀れをとどめたのは、代々木の飛行協会格納庫守衛の老人が自室で何者かに殺害され、ついに犯人が就縛しないという事件が起った。

いずれ界隈の悪質な浮浪人の仕業だったろうが、美しい白髯の蔭山老人は士族のはてといったような物堅そうな落ちついた風格もあって、家族のものと相容れないための別居であったか、それとも単に生きるための努力であったか、やがて七〇才に手のとどく身柄をして、日給二五銭で原っぱの隅っこに独居奉仕中の悲惨な最後は、まことに気の毒だった。就寝中の犯行で、老人が小金をもっているとにらんで押し入り、目をさまされて兇行に及んだものであろうという捜査当局の推理だったが、とうとう迷宮入りしたのではないかと思う。

（八）剣号と国民飛行会提携の巡回飛行

岸博士の剣号完成と発動機製作経過談——国民飛行会と提携——山陰、四国、九州各地飛行——町田鍥之助氏のヤマト・メタル——牽引式複葉の剣号新造——磯部氏と滋野男爵の音信——在米飛行家の動静——大植松太郎氏の殉難

丹精こめた自作発動機が小畑氏の機体に装備されて、ものの役に立つたことは岸博士に大きな感激と勇気を与え、築地明石町の病院構内に新たに工場を建てて機体の製作にも着手したのが今年二月ごろだつた。

機体は旧型のモーリス・ファルマン式で、国産材料を集めて宗里悦太郎氏が主任で工作にあたり、発動機も落選の懸賞発動機を分解取捨し、既成の部分品を装着してわずか一カ月で同型の二号発動機を完備して新機体に取り附け、「剣（つるぎ）号」と命名して試験飛行のため東京洲崎埋立地に運び出した。

剣号の名は博士をして、ここに躍進せしめたモリブデンの発祥地剣ケ嶽に由来したもので機体、発動機ともに国産品をもつて全く一人の手に成つたわが民間最初の飛行機である。

七月一日、井上武三郎中尉が前後二回の飛行に成功したので、翌二日は飛行記者倶楽部員その他を招待して披露飛行し、正味一時間一二分を見事にやつてのけて国産機に輝かしい記録を樹立した。

その席で、博士はここに至るまでの経過を語つた。

「幸か不幸か、私には一つの癖がある。他が為し得ない至難のものがあれば進んでやつて見たくなり、それを完成しないうちは如何なる犠牲を払つても中止することが出来ない。物によつては馬鹿を見ることもあり、よくない癖だとも思つている。発動機に手を出したのも全くこの癖からで、ちょうど欧洲大戦の始まつた頃だつた。機体は日本でも造り得るが発動機はまだ完全に造られるようにはなつておらぬ。もちろん、技術が幼稚だからである。技術の幼稚なのは早晩進歩するが製作材料の総てを日本で求められないのでは困る。こんなことでは戦争その他のことで発動機輸入の道が途絶えたり、輸入が出来てもその数が需要に充たなかつたりしたら戦時武器として欠くべからざる要具の不足を告げ、作戦上に重要な欠陥を来すことは必然の成行きである。わが国の今の状態が改まらなければ、きつと左様なことが実現するに違いない。この憂いなからしむるには大急ぎで欠陥を充たさねばならない。そこで私は例の癖が出て、よし、それなら自分が完全な発動機を造つて見せようと思い立つたのである。それには国内で産出する物ばかりで出来るようにしなければならぬ。これを試みるには根本的に発明、すなわち創造するには及ばない。まず日本に産する材料をもつて既に実用に供せられている外国製発動機の形式をもつて、同じような力と生命のあるものを造つて見るのが肝要で、これに成功したなら次いで自分のものを創造して本来のものよりも優秀なものに努力するのが順序であると考へたから、とりあえず陸軍省の井上工兵課長に頼んでルノー式の廃品を所沢から貸してもらつて早速製図にとりかかつた訳である。飛行機体を作つた理由は、飛行協会の検定試験くらいでは実際の力をためすには不適当であるから、自分の試作した発動機の実力を実験するためにやつたことである。ところが発動機も飛行機体も完全であることが確認されたから、これからはいわゆる自己の創意によるものを製作し、機体も改良するつもりで着々準備を進めている」

そしてモリブデンと鋼鉄を合金して造つたものを、かつて自動車用発動機の要部に応用して効果をあげた例があるので、今度の第二号発動機のシリンダーを初めピストン、クランクシヤフト、ベタル、ギアなどにも使つた。ただしクランクケースと冷却装置にはアルミニウムを用い、マグネトはボツシユ、ボールベアリングも外国の既成品を使つたと説明した。

それからアルミニウムは九州の某山で産出することを発見、マグネトはモリブデンをもつてモリブデン・マグネト・スチールを製作して、これを自動車の発動機にとりつけて好結果を得ている。ボールベアリングにも成案があるから結局、外国の力をかりなくても国内でりつぱに製作出来る訳であると結んだ。

そこで博士は飛行機倶楽部を無為（むい）に遊ばしておくのも知恵のない話だと無償提供を条件に国民飛行会と握手し、国民飛行会でも渡りに舟と新たに実物講演部を設けて巡回飛行を実施することになつたのである。

ちようど飛行協会でも同じ型式の飛行機で各地を飛行中だつたので、ここに期せずしておのずから競走の形となり、画期性のある実践運動となつて従来の興行飛行をはるかに超越した純正な普及法であつた。しかし国民飛行会側は途中から主催者を求め、会費と称して入場料を徴集するようになつたのは民間飛行会と同類視される危険があつた。

すなわち同会では山陰方面から順次九州、四国を巡回すべく理事久能司（後に帝国飛行協会総務理事）中将総指揮のもとに八月十六日、まず松江市外古志原練兵場で最初の出発についたが滑走中、草叢につまずいて小破し、二十二日あらためて第一日を開き、午前二回、午後一回にわたり、七分間乃至二六分間の飛行で、最後には松江市を訪問した。

ここでは松江飛行後援会が結成され、松陽新報社は号外を発行して二十二日の再飛行を周知せしめる程の協力ぶりだつたが、はじめて飛行機を見る地方民の純朴さはここにも表われて、関係者を感激させる奇篤な志しを発見した。それは飛行終了後、久能中将と井上中尉が同市山代神社に参詣の際である。ふと腰のまがつた一老婆が社前に願がけの一心不乱なおまいりをしているのを見かけた。

初めのうちはさして気にもとめなかつたが、聞けばこの老婆は近在の農家佐野福太郎氏のお母さんで七六歳の老体だが、きのう井上中尉の飛行をきいて、その無事成就を山代神社に祈念し、半日かかつて千度まいりをしたから、今日はその願解きのお礼に千度を踏んでいるのだと分つて、久能、井上両氏はしばし言葉もなく、お婆さんの顔を見つめたまま感無量のものがあつたという。

松江をあとにして鳥取県に戻り、米子の皆生灘海浜で二十七日午前、午後の二回、一一分間ないし二六分間を飛び、美保湾の碧海に機影をうつしてはじめての飛行に土地の人気たかぶり、陸と海との観衆二万余を数え、村民有志が数尾の鯉（こい）を大たらいに入れて井上中尉に贈つて来た。今だつたら帰りがけに積んで来てしまうところだが、その時は何ともしようがなく宿屋の庭の池に放してやつた。

九月五日、歩兵第二一連隊衛戍地の島根県浜田町練兵場で飛び、午前、午後の二回、浜田中学校と劇場で久能中将、井上中尉の講演を行い、翌六日も高等女学校で熱弁をふるつて山陰道のプログラムを終り、山口県下に入つた。

同県は長岡中将の出身地とて中将も一行に加わつて山口町の国学院中学、高等女学校、高等商業学校、劇場山口座、小郡町の小学校、防府町の中学校などで得意の講演会を開き、飛行は十七日、桜畠練兵場で十時半から開始、旧藩主毛利家に対する表敬飛行として亀山公園を訪問し、当主の毛利元道公爵も防府町から来場して記念の銀盃一個を寄贈した。

次いで二十三日は萩町の予定だつたが連日の雨で二十五日に延び、菊ヵ浜海岸で十一時四十分から飛び出し、去来する残雲を縫つて遠く越ヵ浜方面まで二二分間を飛び、午後も二時五十分から第二回の飛行を行つて閉会したが、長岡久能両中将及び井上中尉は小、中学校その他で講演会を開き、老体両中将はついにのどをつぶしてしまうという奮闘ぶりだつた。

萩町から柳井町にうつり、十月一日午前十一時四十七分、宮本浜で飛行したが今度の巡回飛行中、一番の人出といわれる三万余の観衆がつめかけた。

午後も三時四十分から飛び、はじめて見る飛行機の姿に観衆はただけげんの目をみはるのみだつた。

ここでも学校や劇場を借りて講演会を開き、一カ月余の長旅にさすが疲れた久能中将は一行に別れてひとり先に帰京し、長岡中将と岸博士の東京自動車製作所技師の久間九郎氏が臨時に国民飛行会実物講演部主事に嘱託されて後陣を担任することになり、一行は九州に入つた。

そこではまず大分県の宇佐八幡宮司宮成男爵の後援で宇佐参宮鉄道会社と在郷軍人分会の共同主催で高田町海岸で十日午前、午後二回飛行し、午後には長州町を訪問して高度一、〇〇〇㍍、二三分間を飛んで約束をはたしたが閉会後、主催者間にごたごたが起つて結局、後援名目の宮成男爵が一、〇〇〇余円の自腹をきつたという紛擾があつた。

次ぎは小倉のはずだつたが、同地は悪疫が蔓延（まんえん）しているので後日にまわして四国に渡り、松山市に入つた。

二十二日午前、午後二回、同市練兵場で飛び、その前後に長岡中将の講演があり、再び九州に戻つて戸畑町に行つたが会場にあてられた競馬場が狭く、幅一三間の滑走路を忍んで離着陸し、要塞地帯のゆえをもつて高度二〇〇㍍に制限されて、降りみ降らずみの陰鬱な中を飛んだ。

ここでは下関、関門両新聞社及び報知新聞社支局主催で二日間だつたが、二日目の十一月一日も午前、午後にわたつて観衆少なく、入場料をとつて入れていた主催者側は一、〇〇〇余円の損害だつたという。

それもあしたは佐賀、福岡両県下にまたがつて展開される陸軍特別大演習に参加の四機が所沢から豊橋、姫路、広島を経由してはるばる関門海峡を越え、このあたり上空を久留米へ行くという際だつたから、一つには天気のせいもあつたが土地柄に似ず、観衆の集りが悪かつたのは無理もないことだつた。

一行は早々に引上げて再び四国に立ち寄り、愛媛県今治町で十一月七日、さきの松山市と同じ主催者井上虎之助氏が土地の和田繁一氏と協力して内海新聞社の後援で開催し、午前十時半から二〇分間を飛び、午後は二時半から二三分間を飛行して、次第に円熟した井上中尉の操縦ぶりもあざやかに観衆を満足せしめた。

次いで同じ井上氏主催、徳島日日新聞社後援で十九日、徳島市の番だつたところ、飛行機を今治から船で送つたため風浪に遅れて二十三日に延期された。

モ式は無蓋貨車でもトンネルを通過する線では積み切れぬ場合があり、賃金も高いので場所によつては船の方が便利で費用も比較的かからぬところから、今度の巡回中も米子から浜田町へは海路運搬し、ことに各地の飛行はほとんど一日だけなので飛行機の解体組立、運搬には最も苦心し、また労力を費し、時間的にもむだな日数を要し、せめて近距離だけでも空中輸送の必要を痛感したのである。

さて徳島市では午前十一時、第一回の飛行を行い、午後は三時から小松島を訪問して故幾原氏を弔い、前後一時間に近い飛行に二万余の観衆は熱狂してよろこび、入場料を払つたうえに国民飛行会の会員申込みも少くなかつた。

引続き高知、高松両市とも予約していたが既に機体にも損傷が出て来て大修繕を要する時期に迫つていたので、いつたん東京へ引き上げることになり、徳島市を最後に一行は大成功裡にひとまず帰京した。

この間、岸博士も行をともにしたが、剣号の成績にいよいよ確信を得て将来の方針をかため、二号機の製作に志したのは既に、この夏であつた。しかし宗里、久間氏らは旧式の一三年型モ式にあきたらず、牽引式複葉機の設計製作をはじめ、発動機も結局ルノー型七〇馬力だつたが長沼豊丸工学士専任で新造されつつあつた。

この岸博士の発動機には第一号機の造り始めから、背後にはやはり元医師の滅摩合金研究家町田鉄之助氏がいて、同氏は月島に工場をもち、京橋区三十間堀にヤマト商会を経営していたが、その製造にかかるヤマト・メタルという軸承合金が優秀な性能を発揮して岸式発動機に寄与したことは隠れたる功績であつた。町田氏は明治二十九年以来、この合金研究に没頭して来たという篤志家である。

そこで巡回先きから帰京した井上中尉は、ちようど出来あがつた新造機を稲毛海岸に運ばせて十二月十二日、岸博士も立ち会つて試験飛行に着手した。

同機は全幅一二㍍五〇で鋭い後退角をもち、全長八㍍五五、V字型脚と前方に予備車輪があつて国産機としては新鋭の感があり、性能は一〇五㌔の速力と一三時間の航続力で宙返りも可能とされ、一見きわめて堅牢であつた。

井上中尉は牽引力を調べたうえ、地上滑走試験を開始したが、著しく左に傾く癖があり、タイヤを破損したので交換して再び滑走を始め、午後一時、慎重に離陸して二〇㍍も行つたところまた左に傾き、極力舵をひねつたが回復せざるのみか、よけいに傾斜角度がついてついに左翼を接地し、次いで機尾が落ちて左下翼と尾部支柱を大破、新造機の期待は一瞬にして葬り去られたのである。

宗里氏はじめ立ち会いの関係者は首をひねりひねり解体して、工場に持ち帰り、同型二号機の設計し直しにとりかかつた。

一方、パリで従軍許可を待ちながらもつぱら語学の勉強に努めていた磯部少

佐から六月二十七日附、近況報告があつた。既に基本教育を修了して現在ニユーポール飛行学校にあり、更に射撃学校、戦闘学校を約三カ月にわたつて修業した後、予備隊に編入される予定だが、「いつまでも語学の不十分に閉口致し……」と附け加えてあつた。

また別便では、将来の航空界を論じて気炎を揚げていたが、抜萃して見ると「小生がかつて横須賀に於て失敗を繰返した水上飛行機に使用した発動機はアンザニー式二十五馬力なりしが、先覚ブレリオが英仏海峡横断の発動機もまたアンザニー式二十五馬力であつた。而も何故にブレリオは成功し、余は失敗したか。理由は即ち簡単である。彼は仏国人として盛んな飛行機工業を利用したが故に成功し、余は浅薄な智識の下に科学的設備と参考資料の貧弱な日本内地に於て事を企てたが故に失敗したのである。英国のマキシムが三〇〇馬力の大飛行機を計画して失敗したのも余の失敗と類似の点あり。今日では現に一、〇〇〇馬力の大飛行機が血醒（ちなまぐさ）い欧洲の空を悠々飛翔し、東洋新来のものをして呆然たらしめるものあり大馬力飛行機の需要は最早や世界的の大勢にして論議の必要なし。余は必ず将来、航空機は戦争の目的以外、旅客運搬等に利用さるるため一万馬力以上の航空機の実現を予期す。五〇馬力、一〇〇馬力飛行機の如く構造の易々たること能わざるは勿論なるも、多葉式と否とを問わず、翼の配列を巧みにし、その浮揚力を増加すればよし。日本に於ても実に大飛行家、大製造家の奮起して技師を養い、研究の歩を進め、同時に欧洲における飛行機製造の現況と参考上、是が非でも各国を視察せしめんことを切望す」

また滋野男爵はフランス陸軍大尉として戦線にあり、当時ヴオアザン爆撃隊から駆逐隊のN三隊に転じて活躍していたが、これも近況報告中に、

「フオツケル式なるものは決して恐るべき飛行機には無之、これは比較的のことにして元来、独軍は仏軍に反して追撃機を有せず、ために仏軍の追撃機（モラーヌ・ソルニエー式）に常に追い回され、射ち落され、昨年の秋頃に至りて始めて追撃隊を編成して仏軍に対抗したるものに有之候。（少略）然るにわが機は屢々モラーヌ式より射撃を受くることがあり、後日、判明せるところによれば、そのモラーヌ式というものが即ちフオツケルにして、独軍が初めてフオツケルを使用せる当時は吾人はモラーヌ式と思い、屢々不意に射たれたるものに有之候。故に空中に於てモラーヌ式、否、フオツケル式に出会せる時は充分に注意せよ、と。即ち敵にも味方にも似た形の飛行機があるから注意せよ、欺かれるなよ、という評判が恰もフオツケル式が優逸していて聯合軍がこれを忘れているかの如くに誤伝されたる次第にして」と、わが国にも喧伝されたドイツの新鋭機に対して注釈を加えていた。

その他、石橋勝浪氏も健在で後方の予備隊にあり、また前年五月、わずかに一、〇〇〇円の金をふところにしてパリに渡つた京都の小林祝之助氏も、今年末には飛行学校を卒業して隊附になるところまで進んでいるという。

アメリカのシーラー飛行学校で中沢家康氏らと同窓だつた広島県呉市の山中忠雄氏も、カーチス飛行学校卒業の福井県鯖江町の酒造家榎並三郎氏三男の茂呂五六氏とともにフランスに渡り、パリのデツフオ飛行機製作会社に入社したうえ、わが大使館を通じて飛行隊に従軍を志願しており、更に在米中の芝木乙吉氏もまた、これらのあとを追つてフランス入りの準備を進めているというありさまであつた。

その中で、かねてコードロン飛行学校で練習中だつた歩兵軍曹の馬詰駿太郎氏が事故で負傷したのを機会にフランス陸軍を退き、近く帰国する消息が伝わつて来ていた。それからも一つ滋野男爵の働きぶりを通信して来たものを拾つて見ると、

「その後引続き快晴のため両軍ともに飛行隊は大活動しておりますので、非常の多忙で筆とる暇もありません。一昨三十一日（三月）の午前七時頃に敵の飛行機が五台やつて来て、わが飛行隊を攻撃しましたが飛行場に三つばかりの穴をあけただけで外に何等の損害もありませんでした。彼等がこの前に来たのは昨年六月二十七日の早朝でしたから、丁度十カ月目に来た訳です。そこで十時半頃にN一二隊が一〇台と、私の隊から一台参加して工地の飛行場を攻撃に参りました。あだかもこの日は私は無線電信の試

験飛行をせねばならず、その他の人々もそれぞれ特別の用事があつたものですから、私の隊からはただ一機加わつたのみでした。多数の飛行機が順々に出発して行く有様は実に痛快極まるものであります。私はこの日は終始無線電信の試験飛行に費しましたが、翌日（四月一日）には大活動をやりました。昨日は和加子殿の命日でありますから庭から奇麗な花をとつてお供えをし、午後にL少尉を同乗させて撮影に出かけました。そして七枚だけ撮影し終つた時、突然敵の一機が私の飛行機の間近に現われ、機関銃を乱射しました。突然というと奇異に思われるでしようが、実は霧があつて少しも遠望がきかなかつたからです。私の機は撮影を中止して直ちに応戦しました。面白いのは今まで地上の敵砲兵が、わが機に向つて盛んに砲撃していたのをピタリととめたことであります。それは一〇〇メートル乃至一五〇メートルの近距離の空中で敵味方の飛行機が入り乱れて激戦しておりますので、敵の砲兵も発砲することが出来ないのです。激戦数分に及んで、わが機は全く機関銃の弾丸を射ち尽しました。この時、敵の機関銃弾の一個がわが機の発動機の覆いを貫通して気化器の管とマニエット（マグネト）の台を打砕き、尚その弾丸は二つに割れて給油管に二個の傷をつけました。又他の一弾はエリス（プロペラー）をかすつておりました。勿論、このことは帰隊後、今日になつて委しく調べて分つたので、その時はただ発動機の一部に敵弾をうけただけしか分りませんでした。この戦いで敵もまたわが機関銃弾に可なりの損害をうけたものと見えて、やや左に傾斜しながら逃げだしました。そこで私は弾丸はなくなるし、発動機に敵弾をうけるしたので空中滑走をはじめました。かなりの遠距離でしたが非常な高度にいたのと、強風に追われていたのとで無事に帰着しましたが、格納庫を去る数百メートルの地点に着陸したので地上滑走で格納庫にまで行く力は既に尽きておりました。これより先き激戦中にわが護衛機（ル隊のM特務曹長）が来り戦い、これも弾丸の尽きるまで追撃して奮闘しました。右は私にとつては第六回目の空中戦であります。私の隊は追撃隊と違つて攻撃隊ですから空中戦をすることは比較的ないのですが、どういう回り合せか、いつもわが隊では私ばかりが空中戦をやる様に自然となつて来ますので、私が六回やつてゐるうちに他の人は多くて二回、大低はまだ経験したことがないという風です。まことに不思議なように思はれますが、またこれ位面白いものはありますまい。とても鳥打ちなどとは比較になるものではありません。昨日の戦斗はその距離が近かつたから、彼等の発動機は凄い唸り声をたてて機関銃の音はパチパチ豆を煎るやうに、弾の近いものはビュンビュンと勇ましく聞えました。今日は発動機の修繕をするので敵上飛行はやりません。午前中は司令部へ参り、昼食後三時間ばかり暇を得ましたから、この手紙を書くことが出来るのです。まだ確定した訳ではありませんが今朝、第五軍の飛行隊総司令官のお話によりますと先日来の私の活動、殊に昨夕の激戦により多分又近々の中に感状を貰うことになるだろうとのことでしたからお喜び下さい。勲章の年金は一ケ月二五〇フランですから仮りに一フランを日本の四〇銭に換算しますと一〇〇円になる訳です。これはレジオン・ド・ヌール勲章のことで戦功十字勲章は既に二個貰ひ、又近いうちに更に一個を右に書いたような理由で貰うかも知れませんが、この方は年金はつかぬ規則であります」（後略）

今年の春ごろ、イギリス政府からアメリカ政府へ飛行家の雇入れについて斡旋を依頼したというが、茂呂五六氏はそれが動機でフランスへ渡つたといわれあとにはまだカリフオルニヤに佐村福槌氏会長で日本航空研究会のもとに結束して西出清、立石関二、中村雄二郎、浅川力、坂田三郎、小栗常太郎、大植松太郎、小橋外史ら多士済々が風雲を望んで、あるいは練習に、あるいは製作に大わらわであり、その中の和歌山県那珂郡三井寺町出身の西出清氏は、シーラー飛行学校を卒業して自ら複葉機を製作し、ジヤイロ式八〇馬力を装備して練習を重ねているうち、おりからロスアンゼルス附近の避暑地ベニス水泳場で催された和歌山県人の宴遊会に飛んで好評を博し、同地駐在の大山領事から「清風号」と命名されて激励をうけ、宙返り飛行の練習に着手したという知らせがあつた。

また愛知県海部郡十四山村の立石関二、福井県三方郡南郷村の中村雄次郎氏

はともにカーチス飛行学校を出て、グリフス・パーク飛行場で広島県安芸郡中山村出身の大植松太郎氏と一しよにカーチス式推進機を造り、岡山県和気郡香登村の小橋外史氏は本邦人には珍らしいマーチン飛行学校を五月末、卒業してカーチス式八〇馬力の複葉機を手に入れ、これもフランスへ渡航の目的で、その旅費稼ぎの飛行会を各所で開いているという。

ところがこの広島県人大植松太郎氏に突如、不幸が起つて九月半ば、在米三人目の惜しい犠牲者を生ずるに至つた。

同氏は前年秋十一月三日、カリフオルニヤ州バーンス飛行学校に入り、今年三月卒業したので一たんフレスノ市の父兄のもとに帰り、その援助でロバート式一〇〇馬力発動機を買い、グリフス・パーク飛行場で同様、自家用機を製作中の立石、中村氏らと翼幅一〇㍍、全長六㍍七の小型複葉牽引機を九月上旬完成した。

そこで組立整備のうえ十五日朝、数回の直線飛行後、あらためて性能試験に移り、低空で左旋回を続けながら飛ぶうちに降下姿勢をとつて旋回の際、角度が過ぎて失敗し、横滑りの状態で附近の神奈川県人内田氏所有の芋畑に激突して新造機は一瞬にして潰滅した。

遠くで見ていた小橋外史氏は、大植氏を附近のトロビコ市の病院へかつぎ込んだが、頭蓋骨折のため新造機を死出の晴れ着としてたおれたのである。享年二四。

この時、ヨーロツパ戦線でもドイツ空軍の名戦士インメルマン中尉と、ベルケ大尉の戦死が伝えられていた。インメルマン氏はインメルマン・ターンの創始者として世界的の名手であり、ベルケ氏また空中戦闘技術家として二八機撃墜の令名赫々（かくかく）たるものがあつたが、インメルマン中尉は六月二十一日夜、ベルケ大尉はその数日前、相次いで戦線の空に散り、ヨーロツパ大戦今や激闘期の秋、世界的の損失たるを免かれなかつた。

（九）臨時編成の艦隊航空隊訓練

爆弾投下角測定機の実験——偵察術将校と観測術将校

——空中分解で樋口嘉種工兵中尉殉職——大演習参加の長距離飛行——ソツピース式水上戦闘機とシヨート式偵察兼攻撃機——夜間飛行と桑原海軍中尉の冒険飛行——臨時艦隊航空隊の青森湾、清水湾の訓練——恒例観艦式参列と立太子式祝賀飛行——和田秀穂海軍中将の回想談——第二期操縦術学生

陸軍の技術審査部で、長い事かかつて研究考案した爆弾投下角測定機が出来たので今春五月、気球研究会へ提出、数回の実験で大体の成果を得たが命中率は縦方向は比較的良好だけれども、横方向が思わしくないので審査部と研究会とで共同研究を続けていた。

それが九月始め結論を得たので、測定機に改造を施して同月二十一日から再び実験にかゝつた。

爆弾は一四㌔のもので、測定機によつて五〇〇㍍の高度から目標に向つて投下の結果、大体七〇ないし八〇％の成績を得たが投下装置に尚、検討の余地があるものと見なして、更に研究を持ち越すことになつたが一四㌔の爆弾でも地下約二㍍の深さに没入したという。

八月半ば今年度の空中偵察術修業将校が選任され、林金象、星松尾両騎兵大尉、佐野光信（後に中将）歩兵大尉、多田駿（後に大将）、岡部直三郎（後に中将）両砲兵大尉、後藤広三、岩下新太郎（後に中将）両歩兵中尉であり、ほかに空中観測術修業将校として山室宗武（後に中将）、早尾驥子雄両砲兵大尉が挙げられたが、これは弾着観測が専任で従来の偵察将校と区分して新たに設けられたものである。

去る五月、入つたばかりの操縦練習将校は既に単独飛行に進んでいたが、その中でも成績の良いとされている樋口嘉種工兵中尉が九月十八日朝、これまた未だかつて見ない事故から空中分解して飛行場外に殉職の憂き目に遭遇した。

中尉はモ式四型一七号機で単独練習につき、約二五分間の飛行後、着陸のため飛行場西方から二五〇㍍の高度で発動機をきつて空中滑走に移り、一〇〇㍍まで降下したとたん、あろうことか、突然発動機架もろとも自分の座席が機体

から飛び出してばらばらになり、中尉はまりのように投げ出されて附近の畑中に落下、全身打撲骨折で殉職した。

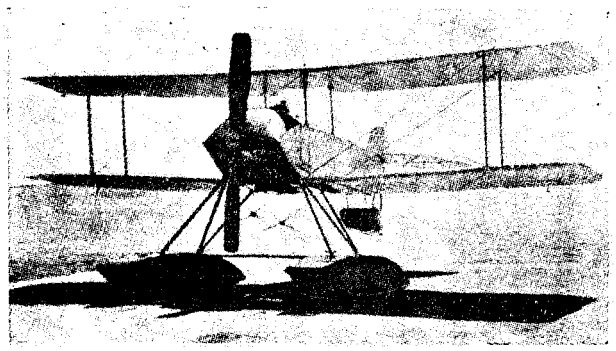
まことに希有の事故で、原因は発動機と座席を囲む四本の支柱のソケットが飛行中の震動で抜けたか、あるいはねじ切れたか、機首を下げた時に発動機の重圧から座席もろともめり出し、同時に回転しているプロペラーが両翼に触れて粉砕したものであろうという判定が有力だつた。所沢ではまる二年ぶりの殉職で、練習飛行中の災厄としては最初のものである。

中尉は山梨県東山梨郡松里村の出身、享年二七。

さて今年も特別大演習の季節となり、十一月半ばから福岡、佐賀両県下にまたがる筑紫平野に挙行されるので航空大隊は一日から豊橋、姫路、広島の三着陸で所沢・久留米間一、〇一〇㌔の長途飛行を開始した。

使用機がモ式四型七〇馬力機なので五時間分の補助油槽を装備し、所沢で予備試験の結果、五時間二三分の航続成績を得たので参加操縦者の武田(惣次郎)、伊庭、中沢、加藤、能見中尉らの意気すこぶる軒昂たるものがあり、まず所沢から豊橋高師ヵ原までの二五五㌔を平均二時間四五分、豊橋・姫路間二七五㌔を三時間二五分、姫路・広島間二二〇㌔を二時間二八分で、天候にも恵まれて四機無事、予定の全航程を翔破して広島に一泊、翌二日は久留米まで二六〇㌔を二時間四五分で飛び終えて前年の弘前飛行以上の好成績をあげたのである。

大演習終了後、所沢への帰航にも一機が途中不時着で遅れたが、全機往復を全うして長距離飛行の自信に拍車がかかつたのである。



ソツピース式シユナイダー型

かくて十二月、かねて設備中の各務ヵ原飛行場がほぼ完成したので、航空第二大隊が増設されるが、本年度から十一年度にわたる飛行場予算が、一三二万六、〇〇〇円計上され、本年度は二〇万円足らずで、それも主として太刀洗飛行場の整備に向けられるものである。

この間、横須賀海軍航空隊にも実験用の新らしいイギリス機が到着していたが、その一つにソツピース式シユナイダー型水上戦闘機がある。木製複葉、双浮舟の全幅七㍍二〇、全長六㍍六〇、全高三㍍、発動機はル・ローン式空冷星型一一〇馬力、自重五三〇㌔、全備重量七二〇㌔で最大速度一五〇㌔、三、〇〇〇㍍までの上昇時間二七分、航続二時間半。またこれと同型の八〇馬力車輪附艦上機も来ていた。

偵察兼攻撃機としてはショート式木製複葉双浮舟の水上機で全幅一九㍍五〇、全長一二㍍七〇、全高七㍍七〇、サンビーム式水冷直立型二〇〇馬力を装備し、自重一、四〇〇㌔、全備重量二、〇〇〇㌔、最大速度一一五㌔、一、〇〇〇㍍までの上昇時間一五分、航続四時間で、イギリス海軍では専ら偵察と雷撃に使つているが、横須賀航空隊ではホ甲型と仮称して爆撃訓練用にあてるものである。

その他、改造ルノー式の二二〇馬力、サルムソン式二三〇馬力、ベンツ式二〇〇馬力などの水冷式発動機が各一基ずつ整備を完了していた。

訓練も航空隊に発展してから一層気合いがかかり、七月半ばの月明を利用して光弾と無電実験の夜間飛行を行い、八島、浅田、阪元、荒木各中尉と庄司機関大尉らは九時以後、イ号ヲ式二機で一〇分ないし三〇分の飛行で光弾と発光器の投下実験を試み、附近一帯の中空から海面にかけて真昼の感あらしめた。

この中に馬越中尉は岸部兵曹を同乗させて約一時間にわたり、第一海堡から観音崎方面にかけて一〇〇から三〇〇㍍の高度で飛び続けながら無電の実験を行い、好成績をあげた。

また桑原中尉はナイルス氏の第一印象から曲技に対して深い関心をもち、常に人知れず研究していたが残念なことに追浜現用の水上機では、とても宙返り

などのあざやかな技術は望むべくもないことがのみ込めたけれども、せめてどのくらいの角度までが可能かをためすつもりで八月末のある日、特に風の強い日を選んでロ号九〇馬力機に和田操中尉同乗で飛び出した。

風は一八㍍から二〇㍍を吹きすさんでいたが、まずおもむろに波状飛行からはじめ、次いで横すべりを警戒しながら傾斜飛行に移り、最後に急角度旋回を繰返して成功し、乗機の性能とにらみ合わせて理屈にさえ合つていれば、ある程度の冒険も出来るし、何らの危険もないことを立証した。

しかし隊内で最も穏健な若宮航海長兼航空隊教官の和田秀穂大尉が後年の追想によると、「操縦以外のことになると専門の教官がいず、東京の帝大を出たばかりの若い竹内孝一郎理学士が航空理論を担当し、航海出身の山田大尉が航空気象を受持ち、製作方面では馬越中尉が航空機材について講義する一方、発動機は山下機関少佐が担当するといつた工合だつた。操縦の方も若い人達は元気を通り越して、どちらかといえば無茶に近いやり方で例外なく単独飛行をあせる傾向があつた。たしか多田機関大尉（当時は兵科将校も機関将校も区別なく一応は操縦術を習つた）などは一時間半くらいで単独に移つたもので、自信があつてもなくつてもとにかく一日も早く単独操縦をやりたがつたものである。その後、それでは危険だというので次第にこうした気早やさをおさえることになつたが、それでも五時間前後でみんな単独を願い出ていた。そして一たん単独となると、あとはもう自分一人だから結局、操縦でも何でも我流で、飛行機に乗るというよりも乗せられているようだつた。この風潮は大正十年ごろイギリスの飛行団が来て講習をうける頃まで続いていたように思う」と、語るのを聞いても、おおよその想像はつくのである。

そういう風で、日々の訓練は天候の許す限りよどみなく続けられていたが、航空実施部隊として最も肝要な作戦訓練は年に一度か二度の総合演習以外にはほとんどその機会がなかつた。すなわち海軍航空本来の意義と目的である艦隊との協同作戦を行つて常に艦隊と密接な連繋を保つていなければ、航空隊そのものが浮いてしまつて存立の意味を成さぬという自覚から、それには艦隊に航空隊を配属させて艦隊司令長官の隷下（れいか）で一致の行動をとるようにせねばならぬとの要望が起り、これが通つて八月下旬から準備にかかり、九月一日、臨時に艦隊航空隊が編成された。

そこで航空隊は第一艦隊所属となつて若宮丸に乗り組んで青森湾に出動した。演習目的は潜水艦に対する戦術的研究を主に偵察、弾着観測、爆弾投下及び港湾巡視などで隊長が井上大尉、分隊長が永峰中尉、隊員に別府、和田（操）後藤、八島、山口、室井、大西各中尉、整備員に栗野機関中尉以下下士官七二名で、横須賀航空隊員の中堅どころがそつくり移乗したわけである。その時の若宮の艦長は原田正作大佐（後に少将）で航海長は和田大尉、塔載機はフ式イ号とロ号各一機、二〇〇馬力の牽引式ホ号二機で追浜を抜錨、九日から演習にかかつた。

艦隊は防禦側に立ち、航空隊は攻撃して来る潜水艦の襲来を艦隊に報告するのが主要任務だつた。ちょうどその頃、ヨーロッパでは潜水艦回避の方法として、Z字形運動がはじまつたばかりの時で、それを日本でもためしていた。

ある時、別府中尉が猛烈に潜航して来る一隻の潜水艦を発見した。潜望鏡を海面に露出して長い航跡をひいているから直ぐわかるが、既に非常に接迫していて旗艦薩摩との距離が余すところわずかに三〇〇㍍ほどしかない。別府中尉はびつくりして薩摩の艦橋上を低く旋回しながら信号しようと思つたが、それももどかしく思わず「早く舵をとれ！」とどなりながら手を振つて見せた。

もちろん人間の声など聞えようもなく、艦橋では艦長と副長が「何事だろう」と仰向いて飛行機を見ていたが、ふと副長が気がついたと見え「取舵」の号令をかけたらしく、間一髪で大艦はぐるッと方向を変え、そのあとへ潜水艦がぼかりと浮き上つた。双方の距離はようやく二〇㍍くらいしかなく、薩摩がうつかり針路を変えずにいたら当然、衝突は免かれなかつたのであるが、別府中尉は降りて来てから、「あべこべに敵を助けてやつた」と、笑つていた。

ところがそれから間もなく今度は反対に、これも危機一髪という瀬戸ぎわに潜水艦に助けられた話がある。

その日は降りみ降らずみの暗い天気だつたが、山口三郎中尉の操縦で和田操中尉が同乗して湾内を偵察中、低空で失速して海中に突込み、和田中尉が右の

大腿部に相当の負傷で危うく波にのまれるところを、いいあんばいに通り合わせた潜水艦が駆けつけて拾い上げてくれたが、別府中尉の話によると、和田中尉はその負傷で、五人前くらいのビフテキがつくれるほどの太腿の肉を、そつくりそがれていたそうである。

それから夜間離着水の訓練中に起つた事故があるが、若宮航海長の和田大尉の話によると、

「月夜ならいいが、真の闇での着水は中々困難である。そういう場合、探照燈をつければ何の苦労もないのだが、それでは直ぐ敵に発見されてしまうから水に落ちると火の出る仕掛けのホルムス・ライトを四つ五つあらかじめ海上に投げ込んでおいて、それが一線になつて見えるところが水面であるという見当をつけて、それを目あてに着水する方法をとつていた。ある時、大西中尉がこれをやつたが、あまり水面まですれすれに突込んでいつてからでは引き起しが間に合わない。そうかといつてまた余り早くから舵をとつてもストールする。一〇〇米くらいの高さから落ちても随分ひどく響くもので、翼の張線などは直ぐぴんと切れてしまう。この要領が中々むずかしい。殊に夜間ではあり、わずかな灯を目あての着水だからよほど慎重を要するのである。大西中尉は何も彼ものみ込んでいたが、どうした加減か起し方が少し早かつたと見えて一〇〇米くらいのところからストールしてどすんとぶつけたからたまらない。がしやツと一べんにこわれて張線どころか、フロートまで飛んでしまつた。本人はいいあんばいにけがもしなかつたが、艦で見ている方ではその音だけでも驚いた。次ぎに離水だが、これが波が高いと中々浮ばない。これをどうするかという研究である。ところが艦の風下には波がほとんどない。碇泊していても波がないが、走つていても波のないことが多い。そこでこれを利用しようということになり、飛行機を吊して発動機をかけたまま、それを風下の方の舷外に出し、走りながら機を水面上におろす。飛行機はしばらくリーウエーのところを艦と一緒に滑走して、それから離水しようというのである。この方法で八島中尉が操縦し、後藤中尉が同乗して実験にかかり、発動機をまわして、さて「用意よろし」と合図したが簡単にぬきとれるはずのトルグが中々とれない。これがとれればそのまま水面に降りて滑走するのだが、どうした拍子か、うまくいかない。そのうちに波が高いので艦がぐらぐらとかぶつた。すると片一方のフロートが海面に触れた、と見ると、プロペラーが回つているから、そのショツクで飛行機はつられたままぐるツと斜の宙返りをしてしまつた。八島中尉はバンドしていたから、こぼれずに済んだが後藤中尉は忽ち放り出されて海中にもぐり込んでいつた。さあ大変という訳で大騒ぎになつたが、からだ中、方々に打撲傷をうけただけで助けられ、濡れねずみになつて上つて来た。若宮の速力は九ノツ位しか出なかつたと思うがその翌年か翌々年に軍艦金剛で、やはりこの方法で離水して、その時は成功した。金剛は艦の全長が長いから、波の高い時におろしても風下で滑走して離水するのも難なく出来、着水もまたこれにならつて舷側でやつた。昔から寄らば大樹の陰とかいつて、若宮ではいくら猛烈な研究や実験をやつても中々成功しないこともあつたが、さすがに大艦ともなると、都合のいいものだと思つたことがある」

かくて青森湾の訓練は飛行機を補充して長期間続けられていたが十月二十五日、横浜港外の恒例観艦式に参列のため若宮丸は一たん追浜に帰港した。そして観艦式の前日から式場に投錨し、別府、山口両中尉がフ式イ号二機で参列し追浜からは大崎、飯倉両大尉、桑原、山本両中尉がロ号四機で十時五十五分おりからの二〇米を算する強風中を単縦陣で式場に向つたが、大崎大尉の二号機が発動機の故障で横浜海岸に不時着し、空中分列後、帰航に際しては山本中尉の六号機が、これまた故障を起して式場外に不時着し、水雷艇鳳に曳かれて追浜へ帰つた。このころロ号フ式には工廠造機部製のベンツ式一〇〇馬力が装備変えになつており、カーチス式はきらわれて廃品同様になつていた。

引き続き十一月二日には立太子式の奉祝飛行で井上大尉を総指揮に別府、八島、室井、大西各中尉がフ式ロ号で追浜を出発、品川沖に投錨した若宮丸からは永峰大尉と山口中尉がフ式イ号二機でいずれも東京を訪問し、二重橋、青山の東宮御所上空に祝意を表して帰還した。

越えて六日、若宮は再び艦隊航空隊の任務について青森へ向い、一週間後、第一艦隊附のまま単独訓練のために南下して、駿河湾の江の浦に入つた。追浜での経験しかもたぬ夜間の練習が、今度の青森湾での実験で波あらき生地訓練の必要を痛感しての出動だつたが、全員一応の訓練を終つてから、ある月明の夜、山口中尉操縦、大西中尉同乗で三保の松原の燈台の灯の角度を調べに江の浦を出ていつた時である。



山口三郎海軍中尉

航空燈台とは違つて航海燈台は真上からでは見えないので、どの辺からどういうぐあいに見えるものであるかをためしながら清水湾の上を飛んでいるうちに発動機の調子が狂い出し、やむなく湾内に着水したまではよかつたが、降りたはずみに大きなうねりを食つてフロートをさらわれ、訳もなく転覆してしまつた。この時の和田大尉の話も面白い。

「発動機の加減で清水港の真ん中に降りてしまつた。波が荒いのでだんだん沖の方に流されてゆく。その気配で三保の人がそれからそれへと海岸に出て見ると、半こわれの飛行機が夜目のうちにもぶくぶく浮いていて「おおい、舟をもつて来うい」と、どなつている。早速消防隊を繰り出して舟の用意をしたが、そのうちに飛行機の二人は翼端を一つとつて帆前船のように立てて流されている。ようよう三保の松原の一番突端のところに流れ着き、海岸近しと見て海に飛び込んで泳いで岸に上つた。艦の方では予定の時間が来ても二人が帰つて来ないので十二時ごろ錨をあげて清水港に向つた。途中で県庁などに捜索方依頼の電報をうつたりしながら探照燈で湾内へ入つて見ると、なるほど三保のはじつこにこわれた飛行機が浮いていた。人間はいないかと見ると漁師らしい者が一人、二人いるという訳で、この時分には二人はもうどこかの宿屋で丹前に着替えてすまし込んでいたものに違いない。ところがここに面白い男がいた。二十四、五になる村の青年だが、これがあの妻いどたんばで哀れな声一つ出さず、「船をもつて来い」とたくましくどなつている両中尉の勇姿にほれたといつて、その時分のことでもあり、またはじめてそういう飛行機事故を目のあたり目撃した興奮も手伝つたかして、それからというもの、この青年はよく横須賀の航空隊へ訪ねて来て、両中尉に会うのを何よりの楽しみにしていたそうで、そういう交りが何年か続いたという。不時着の原因はいま覚えていないが、何しろ計器などというものは高度計が一つあるきりで、誰が考えたか、フランス製だとも聞いていたが速力計の代用品みたいなものがついているだけだつた。それは針の先に一インチ平方の目盛りのある板がついていて一方のスプリングと引つ張り合いをしており、それに風があたると針が動かされ、その針が目盛（めも）りの上をはうようになつている。そして目盛りの上の方に危険を示す赤線がひいてある。針がそれよりも下ならば安全だが、それを越して上の方へいくと失速に陥るという訳で、この針の存在によつて速力を勘定するのである。だから速力が出ていれば針はだんだん下にさがり、遅ければ上を向く。それを放つたらかしておくと失速で落ちる、という訳であつた。そのほかに発動機の温度計があつた。これにも危険のマークがついていたが、それは簡単なもので見ないでも飛べた。大体発動機の音と舵の利きぐあいで発動機の調子がいいか悪いかが分る。万事はそれ式で全く操縦者のカンで飛ぶのだ。それからフアルマン式などは全体に張つてあるピアノ線は何十本という多数で、少し荒つぽい着水をしたり、浪の高いときなどは直ぐぱんと切れてしまう。飛んでいて空中で、いつの間にか切れてぶらぶらしている事もある。搭乗者は「ああ切れたな」と思ひながら飛んでいるが、切れ所によつては余りいい気持のものではない。とにかく暗闇を手さぐりで歩いているようなものだつた」

こういう状態で艦隊航空隊は十二月になつて一とまず解散したが、しかしこのわずかな三カ月ばかりの経験は決して徒労ではなく、第一に最も痛切に感じたことは飛行機を艦に積んで常に艦隊と行動をともにするのは、天候にあまり左右されるようなことでは意味がない。今日は風がある、今は波が高い、見合わす、というようなことでは艦隊の行動についてゆけない。だからこの不便や

不都合を除くには、どうしても正式の航空母艦をもたねばならぬ。母艦を足場にして天候などあまり顧慮することなく、自由に発着出来るようにせねばならぬという結論に達し、追浜に帰隊後、山内司令を中心に種々論議、研究のうえ中央の軍務局長に報告して本格的の航空母艦建造案を促進したのである。

そして艦隊航空隊は、その後毎年編成され、追浜で基礎訓練をすませて七月下旬から艦隊に入り、四カ月間の訓練をして帰つて来るので、これが後年の航空戦隊の濫觴（らんしょう）となつた。母艦はやはり若宮と高崎丸だつたが、途中から能登呂が水上機母艦に仕立てられて編入された。

さてこの十二月には第二期学生が入隊したが丹羽正朔（後に大佐）、白瀬知、山内三郎（後に大尉）、加藤成禧（後に少将）、吉良俊一（後に中将）、千田貞敏（後に少将）各中尉と、城戸正彦（後に機関大尉）、正田十吉（後に機関大佐）両機関中尉だつた。

前後して金子少佐が一般航空状況視察、山下機関少佐が飛行機研究、有阪機関大尉が航空上における学理と一般軍事航空に関する研究、海谷中尉が飛行術一般、横田、鈴木両技師は機体並発動機の製作研究で一斉にフランスへ派遣され、金子少佐の代りに南洋防備隊の参謀から福岡成一少佐が転任して来た。

飛行術一般を課せられた海谷中尉はヴオアザン飛行学校でニューポール式陸上機の操縦術、飛行機射撃学校、空中戦闘術学校などを修業することになつていた。

（一〇）女流ミス・スチンソンの夜間飛行

「長岡中将の食堂荒らし」と奮励――飛行機運賃の割引制――阪谷男爵の都市防空談――都新聞社の帝国飛行協会事業協賛――曽我一郎氏の義挙――日本飛行学校と相羽有氏――麻生太吉氏の美挙と伊藤氏の感奮――川崎造船所松方社長の海外航空界視察――ミス・スチンソンの飛行会――二婦人会の共同歓迎会

「国防当局が相変らず、いつまでも旧式戦法に甘んじて科学の進歩を無視し、飛行機を馬鹿にすることはなはだしいものがあるので、私は見かねてまずこれらの蒙をひらくのが緊急なことと痛感して第一に陸軍省、参謀本部、各学校、団体、内務、外務、大蔵、農商務、逓信各省、政党本部、貴族院を手はじめに説きまわつた。ところが私が飛行演説をやりたいからどうか聞いてもらいたいと正面から申込めば敬遠的美辞でお断りを食うのは明瞭だから、私は右のお役所には正午少し前に次官とか隊長とかを訪問し、弁当を頼んで食堂で会食し、おい皆さん、ちよつと待つてもらいたい、飛行機についてしばらくお話したいと切り出し、三、四十分位しやべつて引き上げる。すると時々、弁当代を忘れて帰ることがちよいちよいあるので、これがために誰いうとなく長岡の食堂荒しという言葉が出来て有名になつた」

国民飛行会長長岡中将の弁である。世界的をもつて誇る白い長髯をなびかせながら、一頭立ての馬車を駆つて都大路を走つていれば一応誰でもが注目する。振返つても見る。それも宣伝の一つで、あまり乗りまわして今日は少し疲れているな、と馬の顔色で電車で我慢する日もあるが、その奮闘努力はよそ目にも感服するものがあつた。

四月末、全国裁判所の検事百数十名が会議のため上京したのを機会に、日比谷の法曹会で講演して全員が妻子とか一家眷族（けんぞく）をあげて入会し、また東京商工会議所では全国の商業会議所会頭が集つた時、中野武営会頭の音頭で、「ただ今、この席で全員入会しようじやないか。入会するのみならず、諸君とともに将来、この会を助けて長岡会長の趣旨を徹底せしめようではないか」で、みなそろつて一〇円紙幣を出したのでたちまち釣銭に当惑し、「会費二円だけで、国民飛行会は一銭の御寄附も戴かないのが建て前なんで……」と片意地を張つて見せ、潔癖（けつぺき）を気どつた恬淡たる風に、会議所の事務員は八円のこまかいおつりに困つたという。

しかしこれがきつかけになつて大阪、京都、神戸、横浜、福岡、岐阜、四日市、仙台、盛岡、青森、函館、札幌その他に支部が出来、剣号の巡回飛行地であつた山陰、四国、北九州地方にも看板だけは掲げられたが実績は上がらなか

つた。ことに大阪支部は井上周、今西林三郎、堀啓二郎、土屋通夫、井岡直輝永田仁助、村山竜平、山岡順太郎、小山健三、尼崎伊三郎、広岡恵三、広海仁三郎、本山彦一、鈴木馬左也氏ら、関西財界の一流人を網羅(もうら)したが、飛行協会の先例もあり、何らなすところもなく最後まで有名無実に終つてしまつた。

一方、飛行協会の尾崎技師は福井支部の要請で九月十四日、同県鯖江町で飛び、大野町訪問に出かけたが霧が深いので方向を転じて福井市に出て、同市上空を一周して鯖江練兵場に帰つたが、この間五三分であつた。

次いで十六日は敦賀市に移つて飛行し、翌日も同市上空へ向うべく会場を二周後、四〇〇㍍の高度で機首を立て直したが発動機の故障で引返して着陸の際地上のでこぼこで左脚と左下翼を破損したのでいつたん、中止して所沢へ引き上げ、十月には再び山形支部の招きで同市に開かれた奥羽連合共進会に飛行し、飛ばない時は会場で縦観に供した。

そこでこの飛行機の水陸輸送は、才量で運賃が計算されたので重量に比べて非常に高率なものになり、ことにモ式のような尨大(ぼうだい)なものは才ばかりとられ、たとえば今度の福井県二カ所の飛行だけでも三六〇円の運搬費がいるくらいなので、かねてから悩んでいたが、はからずも国民飛行会の巡回飛行でも、この点に注目し、飛行協会と共同で何とか軽減の方法はないものかと関係当局へ陳情し、是非とも特別の詮議を請願したのである。

その結果、鉄道院と、その連帯線内の相互間は貸切扱として飛行機及び附属品(部分品を除く)に限り、院線内規定運賃の三割引という低減が十月初旬から取計らわれ、これにならつて水運の方も日本郵船、大阪商船、東洋汽船及び尼崎汽船各会社も十一月末から相前後して一斉に三割引の歩調が合わされ、民間にとつては軽からぬ福音になつた訳であつた。

するとこの時、在任一年有余の八田郁太郎少将が一身上の都合で飛行協会を退くことになり、後任には当分の間、谷田工兵大佐が現職工兵課長の身分で常務理事心得を委嘱された。

後任が見つかるまでの短期間にしろ、現職の大佐が協会の常務を督したのは前後にこの時だけで、もちろん全くの名誉職だつたが陸軍異例のはからいだつた。

飛行協会はこれまで毎年十一月一日から翌年十月末日を一年度として来たが今度それを改めて四月一日以降、翌年三月末日に改め、同時に寄附行為の本質上、会員の総会を廃して評議員の議決制に改正、十一月二十八日の第三回定時総会を最後にして寄附行為にも多少の変更修正が加えられて刷新を見、十一月以降本年三月までの過渡期を大正六年度とし、四月一日以降を新大正六年度として新たに発足する変更が行われた。そして十二月四日の評議員会で左の一六氏が重任で理事に選挙された。

池上四郎、侯爵大隈重信、海軍大佐吉田清風、田川大吉郎、田中館愛橘、工兵大佐谷田繁太郎、男爵中島久万吉、根津嘉一郎、村山竜平、倉知誠夫、男爵近藤廉平、男爵阪谷芳郎、平井晴二郎、本山彦一、須田利信及び末延道成氏で続いて理事会で大隈侯爵を会長に、阪谷男爵を副会長に互選した。

大隈会長は既に五月下旬、内閣総辞職のため野にくだり、侯爵に陞叙されていた。

それから今年春、世界経済会議のため渡欧中だつた阪谷副会長が、約半年余の旅を終えて十一月末、帰国し、彼地の防空態勢から推して、無防備の東京市に対する防禦施設について左の談話を発表した。

「都市の経営に対して視察もし、研究もして来たが、その中で最も心を動かしたのは戦時中のパリの防禦状態だつた。一体、今回の大戦争の結果、戦略上最も緊急事となつたのは飛行機の襲来に対して防備なき都市は、如何にして反抗すべきかということであつた。戦争の最初においてはパリの如きも、この点に関して軍略家は非常な苦心を費したそうであるが、私は今回、これを実見するに及んで始めてパリと東京と比較して東京が如何に飛行機の襲来に対する防備に欠如しているかを思い、戦慄を禁ぜざるを得なかつた。戦時中のパリは華の都の面影は何処にもなく、街燈はすべて黒布、又は厚い鉄板で覆われ、グランド・オペラの明煌々たる歓楽境も門戸堅く閉されて、いつ開かるるとも見えぬ。名物の酒場も夜の十時には客を

追い出してひつそり閑としている。月の夕べの散策に凱旋門を訪へば塔上にもの凄く大砲が据えられて剣光月に映じ、武装の兵士は天を睨んで敵機襲来を監視している。午後の光りを浴びんとして郊外に杖をひけばパリの周囲には到るところに飛行機は分布され、一歩を誤まれば忽ち哨兵の誰何に遇う。エツフエルの高塔には無線電信と飛行機射撃砲が据えつけられ、ポアード・ブーロンの防風大森林の中は凡て軍需品の倉庫と重砲の射台に化して散策の余地はなく、一として空界の威力に対して備えざるはない。パリの兵営や練兵場の如き、当然軍需品の堆積が予想される処は全然、空家で何等の設備もない。従つてこれ等の空家のみを見た人達は一様にパリの無防備と軍需品の欠乏とに喫驚（きつきよう）するであろうが、何ぞはからん、それ等のものは総て公園の深林と防火防風のポアード・ブーロンの大森林に貯蔵されているのである。この状態を見て東京を考えると、数千米の空に発射すべく必要なエツフエル塔もない空界から下瞰して、軍需品と大砲との所在をくらますべき大森林が一つもない。僅かに上野の森と芝公園の樹蔭があるのみで全く明け放しの状態にある。故に一度び敵が伊豆の大島を占領した場合ありと仮定すると、東京湾は海軍力でこれを防禦し得るとしても飛行機は大島から僅々数十分で東京の空を見舞うであろう。この場合に今日の如き明け放しの東京市の状態をもつてしては軍需品の所在も防禦の設備も全く空界の覇者（はしや）によつて明示せられ、且つ一挙にして破壊せられることは明白なところである。故に将来の東京市はまず第一に飛行機に備うべき諸般の設備をせねばならぬ。たとえば王子から目白にかけて一大防風林を造り、更に日比谷公園、明治神宮の森林の如きも一朝有事の際には忽ち軍事上、必須の深林たらしむるの計画は今日より相当注意を施さねば到底、最近軍略上の大都市たらしめることは出来まいと思う」

足かけ四年、東京市長の職に執掌（おうしよう）した男爵が、国都の防空施設に思いを致すのは無理もないことだつたが、しかもこういう対策に耳をかすものはほとんど一人もなく、大正十二年の大震火災復興に際しても尚かつ防空思想は顧られず、何らその施設らしいものも講ぜられなかつたのである。

だがこの時、東京の都新聞社では、かねて飛行協会の事業を翼賛して飛行機製作の資金募集を計画していた。それによると横山大観氏はじめ諸画伯の作品を頒布して飛行機の建造資金にあてるというのだつたが、突然、大阪市北区堂島の米穀取引所仲買人曾我一郎氏が、単独でこの揮毫画を全部引取るとともに「帝国飛行協会に寄附し、その製作飛行機に曾我号の名を冠すること」を条件として金一万円を投げ出すという話がもち上つた。

まず都新聞の社告は「飛行協会の創立せらるるや、本社はその事業を翼賛せんがため、当代の画伯諸家に絹本の揮毫を乞い、集め得たるその作品をもつて飛行機建造の資金を得、これを同協会に寄附せんと計画し、この由を紙上に発表し（略）画伯諸家は何れもこの挙に賛成され、薄謝をもつて丹精を凝らされたる絹本を寄与せられ（略）絵画絹本すべて二百余点、殆ど三都並に各県第一流の名家の作品を網羅するに至り（略）大阪堂島米穀取引所仲買人曾我一郎氏は自ら書を我社々長並飛行協会長侯爵大隈重信氏に寄せて、本社がこの挙を賛成し、この計画に費したる資料を償い、純壱万円を飛行機建造費として我社を経て飛行協会に寄附せんことを申出られたり。」（後略）

曾我氏は愛媛県西条町の人で、初め住友の別子銅山に入り、次いで神戸に出て外国貿易に従事し、中華民国方面に煙草の輸出などをしていたが煙草が官営となるに及んで大阪にのぼり、堂島の橋本直作商店に入つて「努力」の二字を商号に今日の産を成した立志伝中の人である。

飛行協会では何れ理事会ではかつたうえ、正式の回答をするとあいさつしておいたが、理事に異議のあろうはずもないので既定の事項として飛行機製作の準備を尾崎技師に内命し、これに関する理事会は来春に持ち越された。

飛行協会にはこの時、旧式の一三年型モ式二台が整備されており、その外にイギリス製のオホストロ・ダイムラー式九〇馬力発動機が一基あつて、モ式には何れもルノー式七〇馬力が装備されていたので、新造機はダイムラー式を基礎に設計される方針が立てられた。

この頃、友野直二氏は発動機の研究と操縦練習は不可分であるとの見地から

玉井氏を誘つて日本飛行機製作所を起し、同時に専属練習所として東京市外羽田町の穴守神社附近に日本飛行学校をひらくことになつた。

同氏はかつてアメリカのハミルトン氏が飛行船をもつて来朝した時、始めて発動機の研究に没入し、自後九年間にわたつて三万数千円の資産を投じて研究製作を続けて来た篤志家である。

玉井氏は例のキヤメロン式二五馬力発動機の上翼一〇㍍二〇、下翼九㍍五〇全長七㍍二〇、翼面積三二平方㍍という複葉牽引式をもつて練習を続け、同時に練習生の募集を開始した。そこへ現われたのが白面の相羽有氏である。氏は宇都宮の人で、横浜のフェアモント・アカデミーを出たばかりの青年だが、学生時代から外国の図書雑誌をあさつて飛行機研究に没頭し、「飛行界」創刊当初からの熱心な寄稿家であるとともに編集をも助成していた。しかし強度の近視眼なので搭乗者たるの資格はないものとあきらめ、製作技術、あるいは航空事業の経営に志をたてていた。

玉井氏とはかねての交りから、忙がしい友野氏の代りに玉井氏を援けることになり、さつそく学校の開設に大車輪の奮闘を開始した。

まずその練習場は多摩川の南岸大師河原（橘樹郡）の通称三本よしという三角洲で、今の空港のＡＢ滑走路の交叉点よりはるか南の、赤い鳥居のある辺で津田沼や稲毛同様、干潮時のひがたをねらつて離着陸した。

その一隅に丸太造りの堀立小屋を建てて、よしず張りの格納庫をたて、風の時は飛行機を柱になわでしばりつけておいた。

穴守稲荷の境内続きにかなめ館という古い料亭があつて、主人の石関某氏は附近の名望家であり、そこを見込んで相羽氏は将来の交通は航空である旨を説いて援助を頼んだところ、「自分の金は飛行機を作ることに使いなさい。建物はいるだけ建ててあげる」と励ましてくれた。そこでかなめ館前の古寺のような建物を借りて工場一棟を新築し、隣りの料亭のあとを借りて学校の教室と寄宿舎にあて、日本最初の飛行学校設立の認可申請書を東京府の教育局へ提出するところまで進んだ。校長は若冠相羽氏自身だつた。

その時、稲毛では巡業飛行後の伊藤氏がグレゴアジープ式四五馬力装備の新機を造る一方、鳥飼氏を通じて海野幾之介氏からホールスコット式八〇馬力を譲りうけて水上機の製作に着手した。この発動機はいうまでもなく海野氏がてこずつた飛行艇についていたものである。

しかしここに一つの美談は、伊藤氏が巡業飛行中、九州飯塚の富豪麻生太吉氏（後に貴族院議員）が飛行会の事前に主催者へ金一〇〇円を寄贈し、終了してから伊藤氏にまた金一〇〇円を贈つて来た。

ことに伊藤氏を感激させたのは、もともと一面識もない天下の富豪がわざわざ宿屋へ使いを寄越して「今日はご苦労さまで……」と、とどけた金一封が有難く、飛行界に身を投じてから、こんなに人の温情にむせんだことは初めてで自来、麻生氏の好意を体して有意義な使途を考えていたのである。

それがこの水上機となつて発動機の代金中に織り込まれる機会を得たのであるから、伊藤氏としては是が非でも成功させねばならぬ飛行機であつた。

同じ軒を並べた白戸氏は、従来の共同練習所を改めて白戸協同飛行練習所とし、山梨県人土屋定俊（二三才）、埼玉県人宮野茂太郎（二〇才）、兵庫県人田村敏一（二〇才）の三青年が練習に余念なかつた。

これら軍民航空の情勢下にあつて、ようやく資本工業界が動き出す気配がきざしていたが、まずその第一声が神戸の川崎造船所にあがつた。同造船所社長松方幸次郎氏は既に久しく航空工業に目をつけていたが、最近海軍から日置釭三郎機関大尉を招き、イタリーのフィアット製作会社から発動機の製作権を買う下心で、同大尉を帯同してイタリー、フランス航空界視察の旅に立つていつた。



ミス・リンドバーグ

かくて今年の航空事歴も終りに近きを思わせた十二月初旬、またもアメリカから、しかも今度は妙齢の女流飛行家ミス・カザリン・スチンソンが来朝するという報道が、ぱつと花のように咲いた。

すなわち故ナイルス氏の支配人フリードマン氏と櫛引弓人氏との間に契約が出来て、夜間宙返り飛行を売りものに十二月

十二日朝、日本丸で横浜に入港、先着のフリードマン氏、楠引氏、飛行記者倶楽部員らに迎えられてグランド・ホテルで小憩の後、一行は賑かに入京した。

東京駅に出迎えの長岡中将と握手をかわし、「閣下が飛行界に御尽力なさつていられることは、アメリカでも誰知らぬものはありません」と、あいさつして帝国ホテルへ投宿した。

同女は一八九七年(明治三十年)、ミシシッピイ州ジャクソンヴイルに生れたイギリス系で、初めは音楽に志して学校に入つたが、飛行家が引つ張りだこで景気のよさそうなところからシカゴへ出かけてタムソン氏について操縦術を学び、二四才になる兄エドワード、一六才になる妹マジョリーにもすすめて兄妹三人が飛行家となつた。そしてテキサス州サン・アントニオで飛行学校を開き、自分はもつぱら宙返りを習つて今年春、ニューヨーク市の摩天楼の上で宙返りをやつて、女流最初の宙返り飛行家として人気をさらつた経歴である。

携えて来た飛行機は主翼七㍍五〇、全長六㍍五〇のライト式複葉牽引式にノーム式八〇馬力が装備してあり、操縦装置は旧式のライトそのままで左方の捍は前後して昇降舵を、右方の捍は前後して補助翼を、それから上半を左右に倒して方向舵を動かす型式で全体に小さな粗末な構造だつた。

十四日夜、築地の精養軒で国民飛行会の歓迎会が開かれ、長岡中将幹旋の金二、〇〇〇円在中の赤い錦嚢が福沢桃介氏の房子夫人から贈られたので翌十五日夜、彼女は答礼の意味と来朝あいさつを兼ねて大胆な夜間飛行でお目見えすることになつた。

わが関係者の中には彼女がろくに発着場の青山外苑の地勢もわきまえず、空中状況も検討しないでいきなり闇夜の飛行は冒険もはなはだしいではないか、と反対するものもあつたが案外のん気なのか、大して心配もないらしく、恬淡(てんたん)として初めての曇つた闇の夜空へ飛び出していつた。

会場内の四周にはかがり火を七個所にたいて低い雨雲に反映するのを、ある消防署では出火と間違えてポンプをひき出すほどの照明を行つて安全をはかり観衆は夕方から寒風をついて会場をとり巻いていた。

ミス・スチンソンは七時十五分、両翼に二個の赤燈を点じ、あらかじめ方角を教えられた通り青山原宿の長岡中将邸、中渋谷の福沢氏邸方面を回つて赤坂見附附近で四〇〇㍍の高度で二条のマグネシユームの尾をひき始め、断雲の間を縫いながらえんえんとして金蛇ののたうつ姿を描き残して同三十分、おりから降り出した小雨とともに降りて来た。

関係者にとり囲まれながら彼女は「雲が低くて高度がとれず、宙返りが出来なかつた」と弁解していた。



ミス・スチンソンの飛行

さていよいよ翌十六日は飛行会第一日とて、女流飛行家の名に駆られてさすがに数万の観衆がつめかけ、来賓席には鍋島直大侯夫人、金子堅太郎子爵、島川文太郎陸軍中将、それから所沢の将校らの顔も見え、長岡中将が例の通り国民飛行会の大花輪を用意して待つている。

午後一時四十五分、一〇㍍内外の風をついて八〇〇㍍の高度を占めると両翼から煙を引いて大きく左反転二回、波状飛行、急旋回を繰返した後、連続二回の宙返りを描いて急降下し、地上すれすれの低空を一周して二時二分着陸、急霰の拍手に迎えられて満面に声のない笑いをただよわせながら機から降り立ち、長岡中将から大花輪の寄贈をうけた。

第二回は三時十五分、再び二回の宙返りと木の葉落しを演じた後、乃木大将邸上空の辺りから急降下して会場に突込めば、この時、場内に機を待つ楽瀬自動車商会のビュイック号に数見周穂氏が搭乗して場内一周の競走を始め、女心に万一をおもんばかつて数十㍍の高度で自動車上をかけて同三十分着陸した。

二日目の翌十七日は雨のため順延し、十八日は無風快晴のため平日にもかかわらず、入場者約七万を数えたが霧深く、二〇〇㍍の上空はかすんで見通せな

かった。

彼女は長岡中将から贈られた茶縞御召の綿入れに麻の葉模様の襦袢を重ね、藤色の半えりをのぞかせて静織菊模様の帯をお太鼓にしめ、いみじくもお下げに結んだ髪に赤いリボンをつけてにこやかに現われ、足だけは靴をはいていたのも愛嬌だった。

一時三十分、その衣裳の上からカーキ色の外套を着て用意の整った機上におさまって同四十分、太陽もけむるガスの中を低空で波状飛行や旋回飛行を行って五分間で着陸し、次第に晴れるのを待って二時五十五分、再び飛び出して会場を二周、四〇〇㍍の高度に達するや、待たれた二条の黄煙を吹き始めて大傾斜や急旋回を演じた後、螺旋降下で三時五分着陸した。

冬の日脚は既に傾き、煙霧もおおかた晴れ上ったので四時、帝都お名残りの飛行に離陸、七〇〇㍍の高度を踏んで三回の宙返りと初めての横転を見せ、更に数回の反転上昇を行って四時十分、東京の飛行会を終了した。

ナイルス、スミス両氏に比べるまでもなく、ミス・スチンソンの曲技は種類も少く、不規則なものであったが二〇才の少女がとにかく、おくめんもなく飛びこなすだけでも、その努力と心労は買わるべきものであり、ちょうど前年の今月、ナイルス氏の曲技以来、満一年間に三人のアメリカ人を迎えていわゆる「宙返り」を普及したあとを顧みる時、感慨の深いものがあった。

二十一日の夜、日本婦人教育会、東洋婦人会共同の歓迎会が帝国劇場で開かれ、三〇〇人ばかりの出席者があった。両会幹部と来賓三〇余名が東洋軒食堂大広間で会食し、毛利（元道）公爵母堂の代理五郎男爵の滑らかな英語の歓迎辞があり、ミス・スチンソンは「私は演説が上手でありませんし、それにお芝居見物の邪魔になっては申訳ありませんから、簡単にご挨拶申し上げます」と前置きして「今日は日本の貴婦人が貴重な時間を私のために御割愛下さいまして、かかるご丁重なおもてなしをうけましたのは身に余る光栄と存じております。私の一生涯を通じて忘れ得ぬことでございます。ここに厚くお礼を申し上げます」と頭をさげ、発起人を代表して鍋島侯爵夫人から楠玉二個を贈った。

主賓席をとりまいた夫人連は鍋島侯をはじめ、板垣伯、浜尾、関、目賀田男鳩山春子、跡見花蹊、山脇房子女史らに金子子爵夫妻、長岡中将夫妻の定連であった。

ヨーロッパは戦争に夢中で、編隊飛行戦術が創始され、五〇機、九〇機の彼我編隊が衝突してみぞうの空中戦闘が日につづき、イギリスにははじめて航空大臣がおかれ、オーストリーではベルリン・コンスタンチノープル間に軍用定期航空を開いた。またアメリカのカーチス飛行機会社では、一五噸の大型飛行艇を製作するという底知れぬ発達ぶりである。

個人としてはフランスのマーシャル大尉が、ドイツ領を通過してワルソー附近に着陸し、時既にロシヤの単独講和後だったので、たちまちドイツ軍に捕われたが実に二、〇〇〇㌔足らずの無着陸飛行であって、戦前の一、〇〇〇㌔余を一挙に倍したものであった。

その六　航空機製作工業の濫觴（大正六年―一九一七年）

（一）日本飛行学校の進出

所沢と追浜の初春飛行――所沢・鵠沼間耐寒飛行――山嶽地帯突破と諏訪湖上飛行――伊藤氏の夜間飛行――ミス・スチンソン、空にサイン――日本飛行学校の「飛行機講義録」――女流練習生上野艶子さん――印度青年の飛行練習――星野米蔵氏のこと――立石関二氏帰国――小栗常太郎氏、不時着漂流――磯部氏任官――山村豊雄海軍中尉の殉職――佐東孝一郎氏の訃――追浜の事故

日本に航空はじまつて八年目の正月――。空から初日の出を迎えるのも一つの趣向だと、おりから週番の武田（惣治郎）中尉と小島中尉は明けやらぬ厳寒の六時四十分、モ式二〇、二二号両機に分乗して五〇〇㍍の高度で寂静まつたばかりの所沢周辺をめぐつて待つうちに、ほのぼのと明けそめる東の空から今年の元日も雲一つない美しい大空だつた。

目の下の大きな太陽はまぶしい。飛行機よりも太陽の方が足ばやらしい。見る間に上つていく。両中尉は翼を振つて初日（はつひ）に敬意を表し、大正六年の多幸をいのりつつ下降、七時十分着陸して、初の元旦飛行記録を作つた。

追浜でも五日の朝、宮中の新年宴会をことほぎ、七〇馬力イの五号機に桑原、三木両中尉、八号機に別府、阪元両中尉、一〇号機に荒木、可児両中尉、一〇〇馬力ロの一号機に山本中尉と山田大尉、五号機に大西中尉と栗野機関大尉、六号機に少路中尉と向阪機関大尉が同乗して九時二十五分、イ、ロ号各三機縦列編隊で一直線に東京へ向つた。中心街を左に海岸線を隅田川口にのぼし、一、二〇〇㍍の高度で浅草から上野公園に出で、大学の真上を砲兵工廠から外濠の内側を南進、緑滴るばかりの大内山を左に避けて海軍省に敬礼、ようやく出ざかる銀座を横断して築地の水交社を訪問後、イ、ロの編隊を解いてロ号三機は快調を続けて一路帰途につき、燃料を使いはたしたイ号三機は品川沖に予定の着水をして操縦者が交代し、十一時五分から二十分の間に順次追浜に帰着、年頭祝賀飛行の記録を作つた。

次いで一月半ば、航空大隊では第五期の人達で所沢・鵠沼海岸往復の耐寒飛行が実施された。

十六日朝八時半、松岡中尉が改造モ式三一号機、川端中尉が同三二号機、一三年型一八号機に中山少尉が搭乗して出発、国分寺から溝の口に出で、七〇〇㍍の高度で鎌倉に入つたが、あだかも御用邸に避寒中の皇太子殿下に敬意を表して三五〇㍍まで旋回下降し、九時十分前後に三機相次いで鵠沼海岸に着陸したが、この間、上空では零下二度だつた。

帰航は十時二十五分、松岡中尉の三一号機を先頭に厚木、八王子の線を帰り、午後は三一号機を神尾少尉、三二号機を服部中尉、一八号機を和田少尉操縦して府中、川崎、横浜、大船から入つて三一号機は二時十分、三二号機は同十四分、一八号機は同十七分の順で鵠沼に安着、燃料を補給して三時五分、前と同じコースで飛び立ち、厚木まわり、八王子へ出て所沢へ帰つた。

翌十七日は三一号機に菅田中尉、三二号機に渡辺中尉、一八号機に野田少尉で八時三十分発、川崎、横浜と海から来る氷点下の気温を衝いて九時過ぎ安着、少憩の後、三二号機を先頭に正午前後、所沢に翼をそろえた。

二回目の後陣は午後一時二十分、菱沼中尉の三二号機、下田少尉の三一号機が元気よく出発、まず二時九分、三二号機が安着したあと三一号機も着陸したが勢いあまつて場外に逸脱、引地川下流六尺ばかりの水中に突込んでプロペラ

ーを破損し、ぬれねずみの機体引揚げに半日を費した。

三二号機も帰航に際し、発動機の送風機に故障を生じたので所沢から修理班が駆けつけてその夜は一泊、翌朝、帰還したが三一号機は解体して送り返し、一応の成績で耐寒飛行を終了した。

越えて二月半ば、甲信地区の山岳突破を兼ねて凍結諏訪湖上の離着陸研究に乗り出し、真壁、滝川両中尉が選ばれて十二日朝、四二号機と一九号機で八時十二分、飛行場を離陸した。

八王子から先きは重畳たる山また山のコースなので二〇分間にわたつて所沢周辺で高度をとり、一、二〇〇㍍で断雲の間を中央線に沿ってすすみ、二、〇〇〇㍍で高峰大菩薩峠を越えて、塩山駅の上空で十時十分、下げ舵に移つて同三十分、真壁中尉の四二号機が甲府練兵場に着き、同三十七分、滝川中尉の一九号機も甲府はじまつて以来の飛行機見物に賑う市街上を低く着陸地に滑り込んだ。

鼻を真赤にした真壁中尉は「八王子を一、三〇〇㍍で進み、西北の風が強いので北方にそれて五日市を左に見送りながら甲州路に入つた。大嶽山から大菩薩にかけてはとても悪気流で、今にも谷底に吸い込まれそうなのでじっと上げ舵を放さず、一、七〇〇㍍から最高二、〇〇〇㍍まで上昇したが東山梨に入つてからはわりあい穏かだつた」

十三、四両日は山地特有の風速で出るも引くもならず、十五日朝七時二十分出発、練兵場の北端和田峠に向つて九〇〇㍍の高度で北巨摩を指し、一九号機は塩山東岸から若神子駅に出て駒ヶ嶽を左に、八ヶ嶽を右に、最難所の富士見高原を北西に進んだ。

四二号機は駒ヶ嶽と八ヶ嶽の峡谷を縫つて飛び、八ヶ嶽の関門を突破する時は一、三〇〇㍍の高度だつたのが斜面に生じる下降気流にたたかれて九〇〇㍍まで押し下げられ、富士見の停車場はまるで手を伸ばせば屋根に届くようだつた。ようやく日野春のあたりから諏訪湖が真白に見えはじめ、太陽の反射で美しかつた。

甲府出発の時は零下四度だつたが途中は左程に感じず、かくして諏訪湖の南方守屋山の上空二〇〇㍍に達し、市街を二周して八時三十五分、四二号機が着陸、次いで四十五分、一九号機も安着した。

待ちうけていた益田少佐を主任に阪元、中田、中沢、伊庭中尉らの湖面研究が開始されたが、堅氷上の積雪を長さ一五〇間、幅一三間に払いのけて石炭殻や鉋屑（かんなくず）を敷きつめて滑走路とした。

翌日も無風の好天で、アルプス連山を望みながら終日、十数回にのぼる離着陸を繰返し、終了後、益田少佐の述べる感想は「まず飛行場としてどういう設備をしたらいいか、または設備をしないで離着陸した場合は、どうしたらいいかということなどが研究課題だつた。離陸や着陸には地上と違つて、その距離が非常に長いから滑走路は楕円がいいか、長方形がいいか、あるいは正方形がよいか。それとも滑走距離を減らすために氷面に板を敷いたり、掻き寄せた雪堤を利用した方がいいかなどを研究した。操縦上についても種々研究題目があつて、プロペラーの関係と滑走距離などの問題もあるし、また着陸方向と風の関係についても再認識せざるを得なかつたこともある。風に対する研究は幸か不幸か、この二日間ほとんど無風だつたので理想的にはいかなかつた。氷上勤務に対する研究は、露営する場合には飛行機を如何にして繋留するか、飛行機取扱者は氷上で金カンジキを穿くとか、あるいはどんなものを用いたらよいか、機体では車輪になわを巻きつけるとか、橇に鍵をつけるとか、または車輪のタイヤの空気を加減して滑走距離を縮少するとかなどのことも調べて見た。元来、諏訪湖は標高七五九㍍もあつて、湖面を一つの高原と見なせば日本国中無二の場所だ。高原飛行において温度の関係、上昇力の関係、または温度に対して油を如何に取扱うのが最も適当かなどの研究も試みた結果、非常に得るところが多かつたと思うが、自分としてはまだ決定的なことはいえない」

民間では、今年も伊藤氏が民間最初の夜間飛行で気勢をあげた。

氏は旧冬、ミス・スチンソンの夜間飛行を見て、発着陸場の照明さえあれば夜も昼も同じことだと蹶起し、稲毛海岸に二ヵ所のかがり火を用意して一月十日の夜、おりから十六夜の皎々（こうこう）たる月光を頼りに八時十分、寒夜に凍るひがたをやすやすと離陸し、数分間を飛んで燃えるかがり火に照らし出

されている滑走場に昼間と変らぬ安全な着陸ぶりを示した。

「なかなか勉強だね。夜でも飛べるようになつたか」と、町の人は時ならぬ爆音に呼び出されて雨戸をあけて首をつき出し、中にはわざわざ海岸へ駆けて来るものもあつた。

伊藤氏は発着陸が主目的だつたので機体には何ら照明装置をせず、もとよりろくな計器もつけてはいないので手元は翼にさえぎられて月も入らぬ真暗闇の中だつたが、さして操縦に困難も感ぜず、更に第二回の飛行を数分間、かがり火を中心に海から町へ、町から海へ飛んで民間における夜間記録を作つたのである。

大阪へ下つたミス・スチンソンは三、四両日、櫛引氏の手で前年スミス氏の紛擾会場と同じ西区市岡新田で開催されたが、場内には三、〇〇〇の有料観覧者、場外には一万の見物人があふれるという有様の飛行会だつた。

この日は烈風が砂を巻いて吹き上がり、観衆は寒さにがたがたふるえて、午後の飛行を朝からつめかけているのも随分つらい辛抱だつた。

単色飛行服に金髪をあつさり束ねたミス・スチンソンは一時二十分、さむざむした拍手に送られて飛行を開始したが、風に向つて僅か一〇〇㍍足らずで浮き上り、西方の空へ機は棒立ちのまま上昇し、六〇〇㍍のあたりで大円を描いたうえ、翼端から風に乱されがちな二条の黄煙をひきながら波状飛行を見せ、反転の後、急旋回を続けて突如、空中に OSAKA の文字を描いたのは見事で観衆もこれにはかつさいを惜しまなかつた。

二回目は三時四十分、やや凪ぎかけた風に元気を出して七〇〇㍍の高度で大阪湾上を一周して東方に向い、一旋して急角度の螺旋降下や、波状飛行、急降下を続けて同五十分、元の位置に着陸した。

翌二日目も寒風吹きすさみ、大空一ぱいに断雲飛ぶ中を一時三十分、りりしく飛び出したが場外周の観覧席上七、八㍍のところでにわかに発動機の爆音が不整になり、ちようど吹きつけた突風に機体は著しく傾いたが、途端に発動機が再び快調をとり戻したので一挙一、一〇〇㍍にかけ上り、白雲を背負うてお得意の波状飛行、螺旋降下を繰返して急降下し、葦の上をすれすれに着陸した。機から降りて来た彼女は凍傷をおこしかけた両手や両頬を水で摩擦していたが、痛みが激しいので回生病院へ駆けつけて手当をうけた後、再び会場へかれんな姿を現わした。

待ちうけていた朝日新聞社の小西勝一氏は、吉例の金メダルと朝日賞を贈つて彼女の辛苦を慰めるところがあつた。

風はますます募つていたが午後三時四十分、いくら寒くても痛くても愛嬌を忘れぬ彼女は終始にこやかに機上にまたがり、はげしい機体の動揺をおさえながら同じ経路の飛行ぶりを見せてナイルス、スミスともめたあとの大阪の飛行を、まず無事に終つて神戸へおもむいた。

同市では須磨の東西代の県立商業学校敷地の空地で九日に開会したが、この日もまた烈風に悩まされ、二回目には一、一〇〇㍍に上昇して例の飛行ぶりで降りて来ると、飛行後援会の板垣某氏夫人の介添で振袖姿となつて自動車で観衆の歓呼に挨拶して一巡し、二日目も烈風中を二回にわたつて飛び、最後の時はかき消される黄煙で辛うじて「スチンソン」と署名して大かつさいを博した。

神戸は由来、鳴尾競馬場をひかえて大阪に近いのと市内外に適当な飛行場がないのとで誰もここでは飛行会を開いたものがなく、たまに上空訪問に現われるくらいだつたので彼女が強いて狭い会場ではじめて飛んだことに人気があがり、ことに外国人の多い同地域に目をつけた櫛引氏のカンはよかつたが、つきもののような烈風は当人にも観衆にも気の毒だつた。

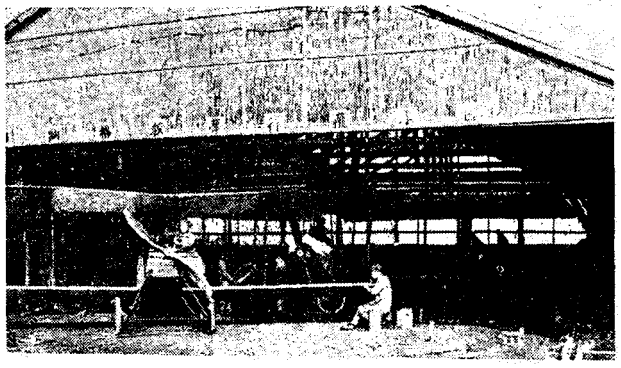
神戸を打ち上げて十四日、名古屋の熱田東築地を会場にして二回の飛行を終り、二日目は天気の都合で順延して十六日に飛行中、発動機に故障を起して二〇〇㍍まで急降下し、ようやく水平に戻したが着陸の際、支柱一本を折り、張線を切断した。初日の飛行にも故障を起しかけたが、今日の事故はクランク・シヤフトが折れたためで、この発動機は故リンカーン・ビーチー氏が遭難当時、使つていたものだという。

彼女の曲技はもはや目新しくもなかつたが、煙で署名したり文字を描いたりしたのは斬新で、観衆もその器用さには拍手かつさいを送つてやまなかつた。

かくて彼女は機体や発動機を調整後、中国大陸へ去つていつたが、彼女の華

やからしい起居と人気に刺激されて、わが若い女性の間にとつぜん飛行家熱がきざしたかのようだつた。かぜん機を見るに敏というか、羽田の日本飛行学校では早速、雑誌「飛行界」に広告して女流練習生を募集したのは注目をひいた。

やがて応募者十数名が集まつたので低級なとおり一ぺんの試験をし、明けて一八才の上野艶子さんが採用され、「わが国最初の女流飛行家の卵」として一時喧伝はされたけれども免状をとるところまではいかなかつた。



日本飛行学校格納庫（飛行機はキヤメロン式）

ほかに練習生としては最年少の一六才の辻村泰作、石橋熊一（二二才）山川欣一（一九才）、長谷川常芳（二〇才）及び信田五平治（一八才、後に二等飛行機操縦士）の五氏で、玉井氏の助手に本郷某という青年がいたが、この人達の中で最後の太平洋戦争時代まで、航空に踏みとどまつていたのは信田氏ひとりだつた。

練習機は例のキヤメロン式二五馬力を装備した原愛次郎工学士設計の第二号複葉機で、三カ月間修業の建て前で練習していた。その練習機は全幅一〇㍍五〇、全長六㍍、自重三二〇㌔の小型だが、それでもそのころの金で三、八〇〇円の工費がかかり、学校経営の容易ならざるを思わせた。

そこで相羽氏は学校の宣伝を兼ねて有利な事業を思案した結果、出版部を設けて六カ月修業の飛行機講義録の発行を計画した。

内容は「設計学」、「製作術」、「操縦術」、「発動機の運転及び整調」、「飛行の原理」、「アクシデント予防法」、「気象学」その他航空全般にわたつて解説誘導したもので、講読者を学校科外生とし、これを毎月平均一巻ずつ学んで六カ月で修業、正規卒業者には飛行練習費三〇〇円を免除して「本校飛行場における実地操縦術を無料教授する」特典があり、わが国最初の飛行機講義録である。

するとこの時、頭山満翁の紹介で印度の革命青年ヴイ・デー・パクシーという二十四、五才の青年が大川周明氏（後に法学博士）に伴れられて来て練習生になつた。

相羽氏の通訳で練習にかかつたが、わるいことにこの青年には絶えずかくそで（刑事）がつきまとい、その行動を看視しているので本人はもとより、学校でも困るので相羽氏が所轄警察署、警視庁、外務省をまわつて事情を尋ねて見ると結局イギリス大使館の干渉とわかり、下宿先きにまで一々尾行がつくという始末にとうとうこん負けして練習を断念し、三月ほどで退校して行つた。初めから三カ月修業の約束だからそれでいい訳だが、実力はほとんど何もついていず、その後、数年してある時、相羽氏は関西方面で偶然、この印度青年に邂逅（かいこう）したが、立派な紳士になつているのでびつくりもし、きけば貿易商をしているというのでホツと安心もしたわけであつた。



相羽有氏

昨年秋、中国革命軍飛行隊解散後、ひとり青島に踏みとどまつた星野米蔵氏は同市天津町に寓居をかまえて旧臘、既に細君を呼び寄せていたが、東京の友人に「商売の宙返りを決行し、気流平穏なる当青島の地に生活安定術を研究致し始め候。首尾よく卒業せば再び空の者と相成り度希望は失せず云々」と、いつて来たが、間もなく青島新報社に入つて器用なペンを走らせる身となり、ついに再び内地の生活にもどらず、空の飛躍にもかえらず、青島居留一〇年の後、朝鮮鉄道会社の嘱託になつて京城に移り、相当豪奢な生活をしていたようだつたが昭和初頭のころ病死した。

この青島時代に、故ナイルス氏が青山に飛んだ日に式をあげた細君と死別し、その前後に多分、長男だつたと思うが二つか三つになる赤ん坊を抱いて二階の窓で遊ばせているうち、あろうことか、手がすべつて赤ん坊を下の舗道に

落してしまい、過失致死罪は情状によつて不起訴にはなつたものの大のキリスト教徒たる星野氏自身としては、死児に対して幾分でも申訳がたち、少しでも罪が償えるならば、むしろ牢獄へでもどこへでも挺身したであろうほどの打撃をうけて身心ともに弱つていたことがあり、幼くして両親に別れ、年少を異国に放浪し、若くして妻を亡くし、あげくにたつた一人の愛児をすら、自分の手で殺して自分もまた意志を貫き得ずに、齢（よわい）四〇になるかならずで急いでこの世を去つたのはまことに不遇で、わが民間飛行家列伝中、花々しい会心の飛躍時代がほとんどなかつただけに寂しい生涯だつたと思う。心から冥福を祈るものである。

さてアメリカで、この星野氏らの後陣組の一人としてはげんでいた立石関二氏が一月二十日、横浜入港のコレア丸でカーチス式六〇馬力の推進式複葉機を携えて帰国した。

同氏は前にも小記したが明治四十一年、アメリカに渡り、大正二年十二月、カーチス飛行学校に入つて翌年夏、第二九二号免状をもらうと、同志とともに飛行機の製作に苦心し、ようやく一台を得て今回の帰国となつたのである。

氏の帰国を前もつて聞いた郷党の渡辺清三氏は、名古屋市中区南大津町一丁目に名古屋協同飛行機研究会というものを計画し、立石氏を顧問として同好者の団結と研究に便宜をはかるべく画策していた。

するとこの時、立石氏と同県人でアメリカ組の一人小栗常太郎氏がニューヨーク沖に不時着し、一時間の漂流後、ようやく救助されたという報道が伝わつて来た。

小栗氏は中京財閥に覇をふるつた半田町の素封家小栗富三郎氏の長男で当年三一才。岡崎中学を中途退学してアメリカに学んでいるうちに、財界の変動で小栗銀行破綻のため帰国して東京に移り、ネルソン商会をおこして海外貿易を始めたが失敗し、次いで日比谷附近で貸自動車商会を営むうち、根がスポーツマンの氏は飛行機にはしつて前年二月、再びアメリカに渡り、カーチス飛行学校で練習後、最近新飛行機を購入して練習中であつた。

この事故は旧臘、大晦日の午後、発動機の故障でニューヨーク湾サンビーフツク沖に不時着し、幸い沈没を免がれて機翼にしがみつきながら、一時間余りを漂流しているうちに通り合わせた税関の小蒸汽船に救助されたという九死に一生の遭難であつた。

それからまたフランスの磯部氏は、大使館の田附参事官の尽力で望みかない、陸軍中尉に任命されて追撃隊に編入され、十一月初旬からニューポール式追撃機でヴエルダン附近の戦線に活躍しており、「日々戦線上の飛行は愉快にして、ドイツ機と一決戦を試みたく楽しみ居り候」と、元気な通信をもたらしたが、ドイツで操縦術を修めた氏が、二年後には場所も隣り合わせのフランスで、ドイツ機とたたかう境遇についたのも一寸先きは闇の人生走馬燈であつた。

その走馬燈の不幸なひとこまに、初春早々直面したのが海軍の山村豊雄中尉である。

追浜の航空隊では新春の課題として廃艦筑波を相手に、爆沈を目的にして爆撃演習を続けていたので、しばらく休んでいた練習飛行を十六日から再開した。強風中を早朝からイ号、ロ号が飛びかうていたが山村中尉はイ号一二号機に平井秀次三等水兵同乗で九時二十分離水し、北西の風一〇㍍の中を長浦湾上空を行きつ戻りつ約一〇分間の後、発動機をしぼつて滑走中、うしろから強風のあおりで尾部が吹き上げられて棒立ちとなり、搭乗の二氏は機首とともに海中に没入した。

隊からは直ちに救助艇がかけより、平井水兵は間もなく浮かび上つたが山村中尉の姿が見えず、座席内にあるものと見て桟橋まで飛行機をひき寄せ、起重機で二五分の後、引き揚げて見ると、中尉はバンドを解いて操縦席から脱出したのだが、不幸にも翼の緊張線に引つかかつてぬけられず、無念な殉職を遂げたのである。

中尉は金沢市水溜町の出身、金沢中学を卒えて兵学校に入り、大正二年、少尉任官、水雷、砲術両学校修業後、昨年末、航空術学生になつたばかりであつた。享年二六。

それからかつて日本飛行研究会の常務理事をしていた佐東孝一郎氏は昨年夏

ころから健康をそこねて東京市外大井町北浜川の自宅で静養中だつたが五日夕、心臓麻痺で急死し、音羽の護国寺に葬られた。享年五二だつた。



永峰専治海軍大尉

追浜では二十六日朝、永峰大尉が横地上等兵曹を乗せてベンツ式一〇〇馬力のフ式ロ号で出かけ、金沢方面を低空で飛びながら帰つて来ると飛行場裏山附近に張つてある電線が飛び越せず、山の北端を迂回するため左に旋回の際、三〇㍍の高度から横滑りとなり、飛行場前の麦畑に墜落、機体はめちやめちやになつたが搭乗者はフロートが緩衝になつて多少の打撲傷をうけただけで無事だつた。

それから二、三日後にも吉良、山口両中尉はイ号機に乗つて九時五十五分、一三㍍の風をついて飛び立ち、飛行場上空を数旋回して降下して来ると二〇㍍のところで猛烈な横風をうけ、たちまち大動揺を来して回復のいとまなく横滑りとなり、左翼を下に海中に突入、山村中尉の二の舞いかと案じたが、救助艇が駆けつけるまでに両中尉は浮き上つて無事だつた。

(二) 沢田工兵中尉、自作機に倒る

航空事業振興の台諭——帝国飛行協会大口醸金の失敗——新常務理事高木東太郎氏——後藤、佐藤両練習生卒業——尾崎氏の軽飛行機完成——磯部氏重傷、人事不省——フランス戦線で武市正俊氏の殉職——沢田秀工兵中尉の殉職——杉本治義工兵中尉の殉職——ツエツペリン伯病歿——天皇陛下、横須賀海軍航空隊参観——母艦若宮丸の演習参加

飛行協会では久邇総裁宮殿下が協会事業振興のため評議員、大口寄附者その他を招待するとの宮家からの予報で準備を進めていたが一月二十四日、芝離宮に招かれた。海を見はらす和洋折衷の大広間には七〇余名が席につき、前菜、鶏清羹、白魚揚物、若鶏肉煮込、牛繊肉蒸焼、花椰菜魚焼、栗入温菓、雑菓果の午餐を戴いた後、阪谷副会長のヨーロッパ航空界視察談があり、殿下からは左の台諭があつた。

余ハ欧洲戦争ノ実況ニ就キ数々観戦武官ノ報告ヲ聞キタルガ其ノ度毎ニ諸種ノ兵器、殊ニ飛行機ノ進歩ガ驚クベキ状況ニアリテ、我国ノ夫レト格段ノ相異アルヲ遺憾トセリ。今、阪谷男爵ノ講演ヲ聴キ更ニ一層、ソノ感ヲ深クセリ。凡ソ是等ノ事ハ陸海軍ニ於テ其ノ設備ヲナスノミナラズ、民間ニ於ケル事業ヲモ作振セザル可ラズト信ズ。帝国飛行協会ハ、コノ欠点ヲ補ハンガ為メニ創立セラレタルモノニシテ、諸子ノ尽力ニ依リ漸次発展ニ向ヒツツアリト雖モ未ダ充分ナル境ニ達セザルヲ遺憾トセリ。本会諸子、幸ニ一段ノ努力ヲ以テ遠カラザル将来ニ於テ、欧洲ノ状況ト大差ナキニ至ラレンメ事ヲ望ム。

この日から六日目の協会理事会で台諭を体して特別委員を編成し、国民心を一にして航空事業作興協賛の誠をつくすべき方策を図ることになつて委員の選出を近藤廉平、中島久万吉両男爵と波多野承五郎氏に一任したが、その結果、渋沢栄一男爵をはじめ、原六郎、豊川良平、和田豊治、片岡直温、団琢磨、中野武営、安川敬一郎、馬越恭平、福沢桃介氏ら財界の名士一〇余氏に委嘱し、渋沢男爵を委員長として大口寄附金勧請の陣容を立てた。

そのころ日本橋区坂本町に渋沢事務所があつて三月中旬、そこで第一回の委員会を開いたのを最初に自後、数回行つたが肝心の三井、三菱両家の態度がはつきりしないので、それによつて進むべき「右へならえ」が出来ず、更に六月二日、今度は大島陸軍、加藤(友三郎)海軍両相の斡旋で東京砲兵工廠内の後楽園涵瀾亭に特別委員、評議員らを午餐に招待し、三三名の出席者があつて資金募集に関し、相当突つ込んだ話し合いを遂げたが、ふたことめには「三井、岩崎」の名が出て、「それが確定しないうちは……」の口実で押しきられ、結局竜頭蛇尾に終つてしまい、当代一流名士の特別委員会も次第に影が薄くなつたが委員会が自重し過ぎて三井、三菱両家に、まず先鞭をつけなかつたことが失敗のもとだつたと見られていた。

一方、協会常務理事の補欠も長くなり、谷田工兵大佐からも時々催促されるので今度は色を変えて、海軍出の人に来てもらおうと理事の吉田清風海軍大佐に物色を頼んでおいたところ、予備役に退いて間のない海軍大佐高木東太郎氏が推されて二月中旬から就任し、しばらく職務心得を嘱託されていたが三月末、評議員会で正式に理事に選挙された。

またこれと同時にかねて欠員中の監事三名が評議員から選挙されて服部金太郎、和田豊治、中松盛雄氏が初代監事となり、元特許局長の中松氏は自来三〇年の協会解散まで、翼鑁（かくしやく）としてその重任に鞅掌（おうしよう）していた。

高木新常務理事は退役前数年間、海兵団の副官をしていた経験で日常の事務に緻密（ちみつ）できわめて適任だつたが、「軍艦（ふね）からあがるたびに必ず知らん子が一人ずつふえていて、今では一一人さ」という子福者である。

そのころ所沢の出張所では飛行機曾我号の製作で活気づき、尾崎氏は前年夏手がけたクリストファーソン式に則つて阪元中尉などから指導されつつ既に牽引式複葉機の設計を終り、三月一ぱいの予定で鳥海技手ら大車輪で製作を急いでいた。

また後藤、佐藤両練習生も軍用機に準ずる課程をもつて真壁祐松、伊庭三郎両中尉教導のもとに旧冬来、既に単独飛行に進んでいたが二月末から野外飛行に移り、三月一日には下志津の往復飛行に飛び立つた。

この朝、強風だつたが後藤練習生は三重号、佐藤練習生は二八号機のいずれも一三年型モ式で真壁中尉から懇々といい含められて七時十五分、三重号を先頭に離陸した。ところが二八号機は上空を一周半して着陸、発動機の爆発が不整で推進力が足らず、直ぐ協会の鳥海技手が調節にかかつたが、そのうちに風が強くなつて来たので、この日は中止した。

三重号の後藤練習生も一八㍍の北風に乗つて東京の裏側を船橋にぬけて、じつと舵をとつたまま一直線に追われてわずか五〇分で下志津原に着陸、補油して八時四十五分、帰航の途についたが今度は向い風で遅々として進まず、一時間半を費して下を見るとやつと千住だつた。この分では燃料不足が知れているので下志津へ引返し、終日凪ぎるのを待つたがそのかいもなかつた。

翌朝、七時二十二分、佐藤練習生が所沢を出発、五〇〇㍍の高度でほとんど真直ぐの線を四〇分間で飛び、帰路は待ち合わしていた後藤練習生と肩を並べて八時三十分、下志津を立つたが、船橋上空まで来ると三重号はシリンダーから煙を吹きはじめ、赤羽の工兵隊まで来てクランクケースの故障だとわかつたので、もはやこれまでと附近の麦畑に不時着、佐藤練習生の二八号機も所沢で入れて来たきりの燃料不足で青山練兵場に不時着、丸の内の協会本部からは沢柳主事と所沢から真壁、伊庭両教官がガソリン携行で駆けつけ、十一時五十分、青山を離陸、三〇分かかつて所沢へ帰つた。



地図を見る後藤（左）佐藤（右）練習生

赤羽へは大原主事が出かけ、青山からまわつた真壁、伊庭、下志津から寄つた阪本中尉ら相談のうえ、解体して帰ることになり、所沢から職工を呼んで跡始末をした。

そして三月七日朝、前の尾崎氏同様、青山外苑に卒業飛行を行い、気球研究会長山田隆一中将から免状を交附され、協会からは研究生という待遇をうけて月手当二五円を支給される身分になつた。

その時分、格納庫のすみに小型の軽快な複葉牽引機が整備されていた。これは尾崎氏が長い間の宿望を結晶したもので、昨年夏ごろから製作にかかつて旧臘完成し、数回の滑走試験、直線飛行を終えて自信をつけ、短距離の散歩用にするつもりであつた。

用材は主として桧（ひのき）を用い、解体や組立ての便を考えて機胴を二分し、操縦席から前は発動機ナセルを除いて全部桧板を張り、後部は翼布で被覆した桁の枠組である。特長は主翼の彎曲（わんきょく）で、截面の最も厚い部分で九八㍉、翼の下面は殆ど水平に近く、大体、イギリスのR・A・F六型にのっとって速力の増大をねらったものである。操縦装置はモ式と同じで、方向舵を踏むペタルを一本の鉄桿に替え、ハンドルを輪型のものにしてある。着陸装置は前部に車輪二個、尾部は緩衝用の小橇だった。

そして全幅一〇㍍、全長六㍍五〇、翼面積二七平方㍍、全備重量五〇〇㌔で、発動機は例の懸賞発動機一等の島津製ローン型八〇馬力である。

尾崎氏は長距離、長時間を望まず、せいぜい一時間足らずのスポーツ用を志していたので燃料油槽も一缶半、約七ガロン半のもので四〇分間位の飛行に堪えるものであった。もつとも補助油槽が必要の場合には同乗者席に装備して三時間内外の飛行が出来る計算だが、発動機に絶対の信頼がおけぬ限り、長時間飛行は望むべくもなく、検定試験当時の状況では平均正味六五馬力前後だったから、大体そのくらいの性能はあると見て速力一二〇㌔、一〇分間に二、〇〇〇㍍の上昇力を期待しており、氏は発動機とも、総工費約一万円を費したといつていた。

かかるところへ、外務省から飛報があり、

「磯部海軍機関少佐、フランス戦線で戦死」の旨が伝えられた。

しかしこれは誤電で、「重傷、未だ人事不省」と、通知し直されたが、関係者は九分九厘覚悟を要するものと観念せざるを得なかった。

その後、判明した情報によれば、同氏は三月六日夕、ニューポール式ローン一一〇馬力追撃機でやや強風中を単機出発し、三、四〇〇㍍に上昇した時、発火栓に故障を生じたので引返しの急旋回に失速し、低空のためきりもみ状で接地頭部を強打して人事不省に陥つたのだそうである。

野戦病院で人事不省二昼夜に及び、戦死同様の扱いをうけて軍司令部からレジオン・ド・ヌール・シュヴァリエ勲章と、クロワ・ド・ゲール勲章に叙され、また幸いにして生命はとりとめ得るらしいが、ほとんど意識の鮮明を欠き、傷は癒つてももと通りになれるかどうかわからぬという容体であった。

磯部氏自身、「気がついたら負傷後、四〇日目だった」と帰国後、語つていたが、病院で書いた夫人への手紙の宛先きに「東京聖坂」とあつて東京まで来るには来たが、かいもく見当がつかないので差出人が有名な「磯部鉄吉」のところから、郵便局の気転と苦心で飛行協会に回送して来たことがあった。

聖坂は芝の三田にあるが、かつて聖坂に住んだことはないはずで、夫人は氏が出発と同時に松阪にかえり、また氏の郷里が金沢市賢坂辻なので、その錯覚が「聖坂」になつたものらしかった。

またおりからフランスに出張中の山内海軍大佐が病床を見舞うと、人ま違いをしてひどく興奮し、いきなり山内大佐にけんかごしに突つかかつて来たと、同大佐帰国後に笑い話しをしていた。

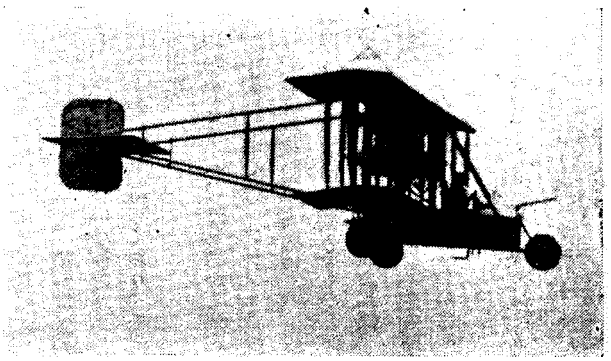
するとこの磯部氏遭難後一カ月余にして、またもフランス戦線に惨事が起つた。それは前年秋十月末、同じくフランス陸軍飛行隊に入隊して練習中の武市正俊氏の殉職である。

同氏は高知県幡多郡清松村の出身で、カーチス飛行学校を卒業して前年秋、フランスに渡り、下士官に任ぜられて茂呂五六氏とともにシャトー・ルーの学校で訓練をうけ、四月四日卒業、同二十三日午後四時ごろ、モーリス・ファルマン式F四〇型一〇〇馬力機にロシア人の一軍曹を乗せて着陸の際、機体が傾斜してひどく地上に激突し、二人は投げ出されて重傷を負い、武市氏は同夜、陸軍病院でついに息を引取つたのだつた。享年二八。

二十六日、陸軍葬をもつてシャトー・ルーの墓地に厚く葬られたが、同胞最初の大戦犠牲者であつた。

ところが、この春は内地でも至宝をうしなつて斯界に大きな激動を与えた。すなわち沢田秀中尉の殉職である。

中尉は前年六月、約一年の予定で武田中尉と一しよにフランスに出張、航空隊に従軍して空中戦術を学んでいたのだが、何かの事情で突如、帰国を命ぜられ、この二月下旬、所沢へ帰隊したばかりであつた。そして昼間は隊に勤務し、夜は下宿の松葉館で出張報告をつづつている最中だつた。



会式七号機

遭難機は中尉自身の設計製作に成る会式第七号の駆逐機で、昨年春、渡欧前既に完成し、高性能を発揮して好評を博していたものだが、それだけに中尉以外に乗り手がなく、帰国とともに再び中尉が愛用するところとなつたものである。

諸元についてはつまびらかにしないが、カーチス式九〇馬力を装備した複葉の単座機で、翼と機胴は改造モ式を小型にしたものと見ればよく、発動機を上下両翼の中間につり、モ式同型の座席を下翼の下に突き出して上翼から二本の支柱でささえ、その前方に一個、後方に二個の三車輪式推進式で、武装としては機関銃が座席の前方に装置してある。



沢田中尉

三月八日朝八時三十分、沢田中尉は平常軍服のまま羅降りの飛行頭巾をかぶつて飛行場の周囲を約三〇〇〇㍍の高度で三周の後、次第に高度をとつて八〇〇〇㍍に上り、飛行場西方三、〇〇〇㍍ほど先きの小手指村上空、新井砂川窪の雑木林の上で敵機駆逐の姿勢をとつて垂直に約二〇〇〇㍍降下してから、舵を水平に戻さんとしたせつたである。ふいに異様な高音を発するとともに発動機から紫煙を吐き、左翼が分解して三〇〇㍍まで石のように落下した後、三回ほどくるくると旋転しながら大地におち、右翼を土中に突込み、中尉はハンドルを堅く握りしめたまま発動機の下になつてたおれた。

原因は急降下から水平に返る時、安定板の縦桁が切断し、同時に舵の操縦が不能になつたところへ左翼が折れ、更に回転中のプロペラーに操縦索がからまつて全く処置なき状態に陥つたのである。

豪放洒脱な半面、驚くべき緻密性と明快な判断力をもつていた中尉にして、なおこのことあり、得難い資性はついに最悪の不可抗力に屈したのであつた。

中尉は東京牛込区新小川町に生まれ、開城中学を経て明治四十年、士官学校を卒業、工兵少尉に任官して工兵第三大隊附、鉄道連隊附の後、砲工学校に入り、四十四年秋、同校高等科を卒業、四十五年一月、気球隊附となつて日野、徳川両大尉の薫陶（くんとう）をうけ、資性にみがきがかかつて操縦術に、製作術に頭角をあらわし、入隊後五カ月で早くも長沢中尉とともにフランスに派遣され、操縦術の研究と飛行機購入を命ぜられて一段光り出し、以来機体の製作に、あるいは後進の教育に専念して来た。

青島戦役には特に残されて専ら新機の研究と第三期練習将校の教導に任じられた。その間、例の改造モ式を独断で製作したため、帰還した有川中佐がこれを見て、その専横を大いに叱責したとの話もあるが、自来、阪元中尉とともにダイムラー式一〇〇馬力装備の牽引式複葉機を設計製作して制式一号機となし、更に今度の遭難機も成績すこぶる良かつたが、しかも自ら災禍を招いたのはたまたま中尉の引き起し舵と、機の抗力とが食い違つたところから起つた運命の瞬間だつたのである。

中尉は昨年来、渡欧の川崎造船所の松方幸次郎社長らと彼地で会い、わが航空事業のため将来は提携して民間で驥足（きそく）を伸ばす意向を抱いたようであるという説が残された。

ふとつ腹で快活だつたが友誼に厚く、ことに後進に対してはかゆいところへ手の届くように面倒がよく、民間では尾崎氏や佐藤氏など所沢育ちの崇拝人物だつた。けだしわが国初期航空界の大きな損失だつたことは否めない。

その沢田中尉追慕のうわさもこまやかな二十日足らずの二十五日、またも航空大隊に不祥事が突発して杉野治義工兵中尉が殉職した。

航空大隊では連日、五期練習員の下志津野外飛行を行つていたが、その三日目、杉野中尉はモ式四型二号機で郡司軍曹の三八号機と同行して朝七時、飛行場を出発、八時過ぎ下志津に到着し、一時間の休憩で帰航準備にかかつたが右車輪に故障を発見したので修理のため出発が遅れ、ようやく十一時、単機下志津を離陸した。

国府台を過ぎて約三〇〇㍍の高度で東京市外尾久村の田端新道上空にさしかかつたころ、にわかに西北西の烈風が起り、前面行く手に一ぱいの黒雲が湧き出たと見る間に激しい雷雨となつて盛んにあおられはじめた。中尉は危険を感じ、一応低空へ避けるために急降下したところ、そのせつなに右翼が折れてプロペラーに接触したため大事となり、たちまち支柱数本が飛び散り、機体はきりもみとなつて同村熊野前の村役場裏水田中に墜落、四、五尺もめり込み、とたんに火を発して燃え上がる中に中尉は半身を発動機の下にして横わつた。

附近にいた猪苗代水電変圧所の人や村の人が駆けつけて変圧所内に収容し、千住製絨所から急派の佐藤軍医らによつて手当を加えたが、ついに瞑目した。

中尉は富山県西礪波郡大滝村出身で名古屋地方幼年学校に入り、明治四十四年、工兵少尉に任官、青島戦役には鉄道連隊附で従軍し、砲工学校高等科卒業と同時に航空大隊に入つて来たのだが学識と人望に秀で、操縦者としてよりも発動機関研究の適性を認められ、現に陸軍大学への試験準備中だつた。享年二七。

かさねがさね凶事の続く春は日本ばかりかと思つたら、今度はドイツの銃後に国をあげての不幸が起つた。

フエルヂナンド・フオン・ツエツペリン伯爵の病死である。いうまでもなくツエツペリン飛行船の創始者であり、最近の情報によれば近く大飛行船隊を組織して自らこれを指揮し、九〇才の高齢をもつて敢然、陣頭に立つの決意を告げていたというが、たまたま肺炎に冒されて病むこと数日、枯れ木の倒れるように急死したのである。

ドイツ国民が皇帝カイゼルに次いでの偉大な人として尊敬していた一人であり、ツエツペリン飛行船の威力はイギリス、フランスなど当面の連合諸国にとつては「空の葉巻」として最も恐れられ、四年越しの大戦最中、この不幸はドイツとしてははなはだ手痛い打撃であつたに違いない。

これらのじめじめした話の起きる前、二月七日、追浜の航空隊に横須賀鎮守府司令長官東伏見宮殿下がお成りになり、永田参謀長以下の幕僚を従えて山内司令の先導で隊内を巡察された。

格納庫、飛行機はじめ各兵器を巡視後、二時十五分から飛行実施を検閲せられ、桑原中尉のデペルデュサン式単葉機、阪本、荒木両中尉搭乗のロ号フ式、今村、山本、可児三中尉及び上野兵曹分乗のイ号フ式二機の離着水と低空飛行をご覧になつて少憩の後、同三時、お帰りになつた。

越えて十九日には天皇陛下が即位後、初のお出ましがあり、特に若宮丸が湾内深く投錨してお待ちしていたが午後一時半、軍艦朝日の艦載水雷艇で横須賀軍港から回航され、飛行場海岸の便殿にお着きになつた。

薄曇りの寒空だつたが風はなく、山内司令の説明で隊内御巡覧の後、ロ号フ式二機、イ号フ式四機の編隊飛行とハ号牽引式複葉機の飛行を御覧になり、最後に桑原、別府両中尉搭乗のロ号フ式による若宮丸からの発着演習をみそなわせられて同二時四十五分、再び水雷艇で御帰途についた。

若宮丸はその後、三月下旬の一週間を館山、北条海域を中心にして行われる弾着観測演習に参加した。フ式のイ号六機を搭載し、山田飛行機隊長の指揮で栗野機関大尉、山口、室井、少路、大西、荒木、阪元各中尉の外、下士兵六〇余名が乗組んで艦砲射撃の観測に従事し、越えて四月十二日には飛行機をフ式ロ号一〇〇馬力機に積み代えて三神、別府、和田各中尉が参加、館山沖で荒波にもまれながら母艦発着訓練を終日、繰返した。

(三) 飛行機曾我号飛ぶ

岸博士の雄図と施設準備――川上中尉と伊藤式水上機――高左右氏の新牽引式複葉機――第二翦風号の系争問題――曾我号完成、城東練兵場で披露飛行――曾我

氏主催の懸賞作文募集――後藤研究生の郷土飛行――尾崎、佐藤、後藤氏の中越地方飛行――曾我号大破――田中館博士の大学教授辞任と名誉教授――日本飛行倶楽部の結成

築地河岸の明石町岸博士の工場では牽引式第二剣号の破壊から再び安全第一のファルマン式に戻つて前の昇降舵を除いた一四年型を製作し、二月上旬完成したので十日午後、洲崎埋立地で組立て整備し、翌日の紀元節に飛行記者倶楽部員その他を招いて披露飛行を行つた。



原　愛次郎氏

この時、原愛次郎氏が写真器をもつて同乗したが、民間機での空中撮影は恐らくこれが最初ではなかつたろうか。もつとも原氏が風物をカメラにおさめたかどうかは分明でない。

岸博士は既に腹をきめ、この事業に乾坤一擲の本腰を入れるため秘蔵の名陶器や書画、刀剣など百余点の骨董（こっとう）類を売り立てに出し、蜂須賀侯爵初め、たちまちの間に数奇者の手に渡つて七五万円の資力を握つたので、かねて目星をつけていた東京市外岩淵町神谷の、ちようど王子と赤羽の中間に位する荒川沿岸にひろがる原野五万坪を一六万円で買収し、飛行場並びに工場施設の届出でをして警視庁から認可を得た。

博士の計画によると、まずさしあたり場内東端に製鉄場、鉄工場、木工場、電気熔鉱炉工場、それから格納庫を、それぞれ間口一二間、奥行一〇間の割で一列に並べ、そのうしろに材料庫、乾燥室、塗料室及び風洞その他を建て、南側には会議室兼講堂、職員合宿所、職工合宿所を設備し、これらの建築物の後方、すなわち飛行場東側にある小川をひろげて運河となし、これを北方に流れる荒川に通ぜしめて材料その他の運搬に水路をもつてする方策をたて、必要によつては水上機用の滑走台をも造る予定で、これらはすべて今年内に仕上げるため大急ぎで人夫を狩り集め、整地作業にかかつていた。

稲毛では、さきに伊藤氏の造つた水上機を、鷗号（かもめごう）と名づけて数回の試験飛行に成功したので、今度は水上機の地方巡業を考えていたやさき、白戸練習所の田村俊一練習生が郷里で飛ぶのだから是非譲つてくれと懇望して来た。しかし「練習の中途で飛べもしないものを持つてもしようがあるまい」とさとすと、「誰かに飛んでもらうんです」という話に、人のいい伊藤氏も断りかねてついに手放した。

田村氏はそのころ、病気のため民間に下つていた川上親孝中尉をひつぱつて来て、郷里の淡路へいつて飛ぶ相談がまとまり、二人は東京を立つていつた。

しかし川上中尉は安心が出来ないので神戸までいつてから、一応試運転をして見ようと西宮へ引返し、海野氏の古戦場である同地海岸で試運転や滑走に日を送つていたが三月一日、滑走中に高浪でプロペラーをこわして中止し、そのまま船で淡路へ渡り、十七日、津名郡安手浜で飛行会を開いた。



川上親孝氏

同地は田村練習生の郷土なので、二〇才そこそこの青年は友だちや知己に囲まれて得意だつたが飛行機は滑走のみで離水せず、川上中尉苦心の操縦も水泡に帰してついに数回の滑走で断念し、せつかくの鷗号も失敗に終つてしまつた。

しかしやがて川上中尉は、これでもつて朝鮮海峡を横断するというようなことを発表して世間に話題の種をまいていた。

また一方、一昨年末、鳴尾の第二回飛行大会で発動機を破損してから鳴かず飛ばずの高左右氏は、その発動機もほとんど廃品になつていたのを大阪市北区土佐堀五丁目に印刷機械製作所を経営している中島種太郎氏が、興味と義侠をもつて根本的に修理を志し、破裂したクランク・ケースは鋳替え、接合棒は大阪鉄工所から地金を分けてもらつて苦心修理していたが、ようやく実を結んだので三月三十日、市岡中学校の校庭に運んで高左右氏も立ち会つて試運転を始めたまず牽引力をためしたところ三八〇㌔から四二〇㌔の力を出し、燃料消費量

も毎時二〇㌔余の少量で終始好調に回転を続け、ついに七時間五〇分の長きにわたつて少しの故障もなく持続していたが、日没になつたので一たん中止するという更生ぶりであつた。

案外のもうけものによろこんだ高左右氏は再び新機製作を思い立ち、従来の推進式を捨てて牽引式複葉を完成したので、おりから天王寺公園に開催中の機械博覧会に出品して連日、発動機を運転して見せていた。

新機は全幅一一㍍で、運搬に便利なように主翼は上下とも五枚に、機体は二個に分解される単座の軽快なものだつたが、天王寺公園の博覧会閉会後は浪花小学校初め数ヵ所で陳列展覧のうえ、牽引式は初めての同氏は操縦練習のため城東練兵場の朝日新聞社格納庫へ入れさせてもらつた。

この時、隣りの京都と八日市の間に第二翡風号をめぐつていまわしい系争問題が起り、いつ解決するとも見えない情勢にあつた。すなわち山東省から引上げて来た熊木九兵衛、岩名助手両氏は、翡風号を擁して八日市に立てこもつていたが、沖野ヵ原三〇万坪飛行場問題も停頓し、翡風飛行学校も夢のようなものになりかけているところへ、突然、大津地方裁判所民事部から呼び出しがかかつたのである。

事の起りは京都の荻田氏助手伊崎省三氏が佐久間弁護士を代理人として二月七日、飛行機第二翡風号共有権確認並びに引渡し及び損害八、一一五円拾六銭の賠償訴訟によつたものであり、同月二十九日午後、第一回公判が開かれたが飛行機を中心とした最初の裁判とて物好きの傍聴人が多く、被告熊木氏を初め原告側の伊崎氏父市蔵氏、内縁の妻勝見すみ子らが出廷し、原告佐久間弁護士から訴訟提起の理由を陳述した。

それによると伊崎氏は大正四年一月二十日、故荻田常三郎氏嗣子求馬氏の親権者荻田あい子未亡人から翡風号の譲与をうけて二月一日、原被告両人の間で飛行機の持ちぶんを定め、三分を熊木、七分を伊崎として第二翡風号を改修した。

然るにたまたま原告が昨年九月十三日、歩兵第三八連隊に入営中、被告熊木は伊崎宛の絶縁状を送るとともに、新聞紙上に原告に悪事あるが如き記事を掲げしめて誣告（ぶこく）したというのである。

これに対して被告側は田中弁護士を代理人とし、翡風号は荻田家の所有物で熊木、伊崎両名は使用権を認められたに過ぎず、且つ修理費も原告は七分を負担すべきのところを口実を設けて支払わず、ことごとく被告に負わしめ、また原告は放蕩の点あるため昨年九月三日、荻田家親戚連名のもとに原告に対し、絶縁を通告したものであると反駁した。

次いで翌月二十八日、第二回公判が開かれて証人三原鉄也氏が喚問され、伊崎氏が荻田家から翡風号をもらつたものであると原告に有利な証言をなし、更に平岡達蔵氏の証言もまた、ほぼ同様であつた。

その他、大阪朝日新聞記者一花建造、元荻田飛行後援会理事吉岡万蔵氏の証言は、いずれも不即不離の要領を得難いものであつた。

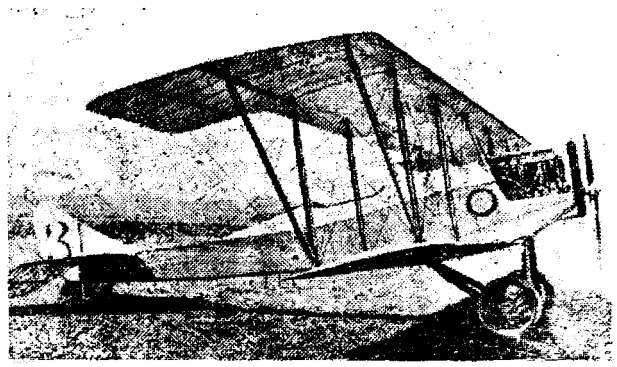
そこで四月二十九日、第三回公判が続開され、追証人京都市の工学士柴田吉三郎氏を喚問して種々審理したが、とても示談の余地なく、また勝敗はいずれとも弁別出来ず、翡風号をはさんでにらみ合いの形になつてしまつた。

その後、ミス・スチンソンの機関士だつたフランク・チャンピオン氏が再び日本に来た時、この翡風号に目をつけ、ついにその手にかかつて人間もろとも全壊され、紛争解決どころか、元も子もなくしてしまつたのである。

所沢の格納庫で、設計図と首つぴきで製作中の飛行機曾我号は順調に作業が進み、たいてい日に一度は阪元中尉の見舞いをうけながら予定より少し遅れて四月上旬、完成した。

上翼の全幅一二㍍九八、下翼一〇㍍、翼弦一㍍六五、全長七㍍九八、翼面積三五平方㍍、主翼の彎曲はさきのクリストファーソン式にのっとって厚さ六五㍉、機胴は改造ルムプラー式の鋼管製胴体と同じく後半を木製とし、発動機はオホストロ・ダイムラー式九〇馬力を装備して油槽は六時間半分の容積があり全備重量七六〇㌔であつた。

そこで尾崎技師が数回、試験飛行の後、「機体が少し上げ舵なのと、左へ傾斜するくせがあるので、それさへ直せば速力も上昇力も申し分がないようだ」と、多少の不満を殺して大阪へ送り出した。城東練兵場での披露飛行を二十二



曽我号

日と定め、曾我一郎氏はもちろん協会からは高木常務理事、沢柳主事が出張して、関西方面の支部役員、会員、関係者ら多数を招待して晴れの処女飛行に緊張していた。

当日はおりからの五月晴れで軟かな微風の中を十時三十分、試運転を済ましたあと、いよいよ出発の始動が開始され、尾崎技師は機上でしばし調子に耳すましてから片手を上げて合図すれば、車輪止めがはずされて滑走を始め、約数十㍍で離陸して真直ぐに北へ北へ上昇し、旋回して四〇〇㍍の高度で練兵場上空に戻り、更に機首を上げて六〇〇㍍くらいで大阪城頭をよぎつて市街上に飛び出で、曾我氏居住の堂島附近から米穀取引所上空を中心に一周して南部大阪を訪問し、故ナイルス氏の翁風号以来、大阪には珍しい牽引式新型の機影を投げながら練兵場に帰り、南側柳の並木を越えてあざやかに着陸した。

機から降りて来ると、尾崎氏は綺麗な花輪などをもらつて景気が添えられ、曾我氏はじめ、もう一度飛んでほしそうだつたが、尾崎氏はしりごみしていた。

もともとこの発動機には癖があつて、その癖をのみ込むまでは磯部氏も随分苦心したものだつたが、その癖が未だに解けないうえに、あげ舵で尾部が下がると発動機の馬力が落ちるので離陸時が最も注意を要するしろものだつた。それは燃料槽と汽化器との落差が十分でないことから起る故障だつたが、今日の披露飛行を急いだために機体にも十分の調製がとれておらず、尾部安定板が上げ舵になつていることと、左に傾斜する癖があつて横滑りの危険性があり、それを直さぬことには安心して飛べない訳だつた。

そこで一応、所沢へ持ち帰り、完全に整備したうえ機会を見て再び大阪で会心の飛行をすることに諒解してもらつて今日は打ちきつたが、曾我氏はその日、臨席の人達と話し合つている間に青少年に飛行機に関する懸賞文を募集することを思いつき、大阪朝日、大阪毎日両新聞に広告して広く学生、生徒の作文を募つた。

応募者は小、中学生又は二五才以下の青年で、締切は明七年二月十五日とし、一等賞金三〇〇円一名、二等賞金一〇〇円二名、三等賞金五〇円五名、四等賞金一〇円一五名、五等賞金五円二〇名、合計金一、〇〇〇円の書籍券を賞品とした。選者は京都帝国大学教授の新村、谷本、藤井各文学博士、田島法学博士、青柳工学博士で募集発表とともに関西は申すに及ばず、青少年間に航空作文綴方熱の一時的流行を見たが、まさしく今日の航空懸賞論文のさきがけをなしたものであつた。

曾我号を所沢へ搬入すると、入れ代りにモ式を丹波の篠山へ送り出すというので忙しかつた。

丹波の篠山は後藤研究生の郷里の近くだが同氏が今度、晴れの飛行士になつたのを記念に郷土では、その晴れ姿を切望し、有志が図つて、協会兵庫支部に申請したので支部からその交渉があり、協会では実績の上がらない同支部を動かす便法として航空思想普及と会員募集のために応諾したのである。

後藤研究生は職工二名をつれて協会第五号機の一四年型新式のモ式をもつて五月十二日、篠山練兵場を会場にして二回の飛行を行い、一回は郷里有馬郡中野村の上空を訪問して三田町に出で、往復八〇㌔の飛行に成功して故郷に錦を飾つた。

これを機会に兵庫支部主催で三田町の県立農林学校、郡役所、三田中学校、加茂小学校及び篠山町公会堂、道場小学校などで同行の沢柳主事とともに講演会を開いて郷党への先人ぶりを示した。

一方、佐藤研究生は新潟支部の要請で長岡市三〇〇年祭に派遣され、使用機

は篠山から回送されて同市柳島を飛行場にして二十五日午後、同行の尾崎技師がまず附近を試験飛行の後、佐藤氏代つて飛び、市街を訪問一周したが翌日から二十八日まで両氏ともども随時飛行し、三十日には佐藤氏は同市を辞して新潟へ輸送飛行して県下各地の連絡飛行を計画した。

尾崎技師も所沢から調製を終えた曾我号を取り寄せて準備を始めたが、佐藤研究生は新潟市、村松町、新発田町連絡の三角飛行を六月二日から開始し、まず新潟市を出発して三〇分の後、村松練兵場に着き、着陸の際、地上に敷いてある方向布板の端に車輪がひつかかつてつんのめり、附近の柿（かき）の木に翼端をうちつけて破損した。

そのころは風の方向を示す吹き流しの代りに地上に白い布を敷いて風向を知らせ、降りる時にはその布板の方向指示に従つて着陸したものである。ことにいずれも練兵場その他生地の滑走場なので凹凸や草むら、木株などの障害があり、地上員はあらかじめ比較的好適の個所を探し出して布板を置き、離着陸の安全をはかつたものである。

翌三日、尾崎技師は新潟で日没間際の五時五十分、曾我号で北風をついて信濃川上一〇〇〇㍍の高度に達した時、例の癖が起つたか、にわかに発動機が不整になつたので舵を水平に直して見たが回復しないので着陸を余儀なくされ、急旋回で附近の砂州に降りたが横滑りで翼端を打ちつけ、次いで機首をついて転覆大破してしまつた。幸い尾崎氏はけがもなかつたが、両機挫折で一時中止し、あらためて八月から九月にかけて後藤研究生が金沢市を振出しに小松町、徳田町らの石川県下、富山市、大門磧、高岡市及び生地町の富山県下を各地連絡飛行し、次いで予約地新潟県に入つて糸魚川町、直江津町、高田市、柏崎町、小千谷町、新潟市、村松町、新発田町及び村上町などを順次訪問して一回のつまずきもなく、その間、同行の宍戸主事とともに各着陸地で必ず講演会を開き、前回の尾崎、佐藤両氏の新潟、長岡、村松の分を加えて実に巡歴三六個処に及び、会員募集の成績は目に見えては上らなかつたが、航空思想の普及には相当の効果があつた。

中でも笑つたのは石川県小松町へ飛んで行つた時のことである。見物に来ていた一人の老人が、宍戸主事にまじめな顔で、「飛行機は一たい何を食つて生きているものでせうか」と尋ねた。

うそのような話だが、宍戸主事もまじめに油を食つて活動する機械ですと答えると、老人はわかつたような、わからないような顔をして考え込んでいたそうである。それからまたある中老の漢法医者が出て来て、ちよつとでもいいから是非同乗させてくれと頼むので、乗せて上げましようというと、「ではちよつと家へいつて支度して来ます」と、駆け出していつたまま中々戻つて来ないその漢法医は町でも有力者だつたので機嫌を損じてはならぬと飛行場を引き上げも出来ず、ぼかんと待つていると、ようよう車で乗りつけて来て、「さあ乗せて下さい。もう大丈夫です。家内を集めて水杯をして来ました」と、決死の覚悟で五分間の場内飛行をして降りて来ると、「有難う。愉快でした。あんな大騒ぎをせんでもよかつた」と笑つていたという。

この時、中央の航空界には、田中館博士をめぐつて旋風が巻き起つていた。それは大学教授在職満二五年になるので、博士は昨秋、辞表を提出したが山川総長をはじめ、先輩、同僚、後進の三方面からひざ詰めで引きとめられ、辞表は総長の手に固く握られていた。

そこえたまたま十二月半ば、博士は常に自転車で所沢へ往復していたので、この日もそれで走つている途中、所沢の踏切り附近で転覆し、大腿部骨折の重傷で帝国大学の外科に長らく入院中だつたが、このころ少しずつ歩けるようになつていた。

そこで再び辞職問題が再燃してようやく四月、「依願免本官」となり、正三位に叙せられたが更に六月、名誉教授の称号をうけ、同時に帝国大学航空学調査委員長を命じられて当面の航空研究所設立事業が、その双肩に負わされたのである。それから気球研究会委員の職も元のままであり、新たに海軍技術本部の「航空術に関する業務」を嘱託され、また九州帝国大学に開講される航空力学講義にも嘱託をおしつけられ、隠退どころか、航空一筋路の余生が約束されたのであつた。時あだかも博士は還暦の記念すべき年であつた。

また民間でも今なお、各人各様の孤立割拠的有様なので、これを救うために

団結的行動の機運をつくるべく次第に熟しつつあつたが、最近日本飛行学校の相羽、玉井両氏らが発起して日本飛行倶楽部を結成し、四月末、羽田の穴守で発会式をあげた。

倶楽部員に名を連ねるもの井上武三郎、稲垣知足、原愛次郎、長谷川俊助、西川泰、利根次生、渡辺清三、河本清一、玉井清太郎、立石関二、中沢家康、宗里悦太郎、海田良之助、野副敏、矢野周一、福井隆道、藤田岩雄、藤田雄蔵、海老名一雄、相羽有、浅見富蔵、佐々木利吉氏らの有名無名多数で、佐々木氏は原氏と同期の工学士であり、前にも小記したが後の航空局航空試験所長でもある。藤田雄蔵氏は陸軍航空に令名をうたわれ、かつ航研機の世界記録樹立者であつたが、日華事変で惜しい戦死を遂げた。早大出身の矢野氏も飛行機設計家として発足しつつあり、蔵前高等工業学校出身の稲垣知足氏は、間もなく伊藤音次郎氏の研究所に入つて幾多の名設計を残したが不幸夭折（ようせつ）した。

河本氏は気球研究会創設以来の長い間、所沢で実地勤務に就いていた人だが、この時は京橋南八丁堀三丁目に河本工業所を開いて水素ガス及び酸素ガスの発生機、飛行機設計、模型飛行機の製作販売などを事業とし、かたわら文筆にも達者なので既に「飛行機及飛行船」の著書があり、雑誌にも寄稿して、後進の研究に寄与するところ大きく、新倶楽部の先輩格だつた。

この人達が毎月第一土曜日の夜、穴守稲荷のかなめ館（料亭）に集まつて航空を談じ、かつ論じつつ研鑽（けんさん）したのであつた。

（四）老母を伴れてスミス氏再来

帝国飛行協会主催スミス氏公開飛行会——新造機と曲技の円熟——内地一巡、台湾、朝鮮、大連に飛ぶ——「スミスのおふくろはスパイ」騒ぎ——ミス・スチンソンの飛行——フランク・チャンピオン氏と翦風号——鳴尾・東京間無着陸飛行中途挫折——曲技飛行で進出——高知市で殉難——翦風号の最後

スミス氏が再び来るというので、櫛引弓人氏は飛行協会をたずね、「前回渡来の際における東京市民の歓迎と声援に謝恩のため、東京で無料公開飛行会を開きたいと思うから飛行協会が主催して戴きたい。もし都合によつては国民飛行会と合同主催でもよろしいからよろしく頼む」と申し入れた。

飛行協会は理事会を開き、面目にかけて協会単独で主催し、これに要する費用を一、二〇〇円と決して設備、事務、実施万端はいつさい、櫛引氏側で担当することに話がきまつた。

ごく軽いびつこになつたスミス氏は四月二十日、サイベリア丸で横浜についたが今度は母親のミセス・シー・スミスを日本見物のためつれて来て、評判の親孝行ぶりを実際に見せていた。

飛行機も前より改良したカーチス式ＯＸ九〇馬力の新造機二台を用意していたが、まず二十三日夜、神田区美土代町の青年会館で村田重治氏通訳で講演を行い、翌日は早稲田に大隈侯爵を訪問して挨拶を述べ、二十五日、いよいよ青山外苑で飛行会を公開した。

何しろ三つの子供でさえ、スミスというと仰向いて空を見るというくらいに売り込んだ男が、今度は老母をつれて来たというしおらしさなどから無料公開飛行を一層人気立たせ、第一師団の将兵二、〇〇〇をはじめ、埋め尽した観衆一二万を数えられた。

飛行協会総裁宮殿下は若宮同伴で成らせられ、協会理事及び長岡中将らに接見、阪谷副会長をかたわらに終始興味深げであつた。

午後二時三十分、方向舵に星条旗を描いたスミス氏は、まつしぐらに高度をとつて宙返りや横転の後、螺旋降下を一層細かにしたキルク抜き（きりもみ）を見せて前回に見せなかつた新しいお土産を披露して、負傷後とは見えぬ快調の冴えと円熟を見せた。

午後三時半、彼は殿下の前に飛行機をひき出し、村田中尉の通訳で操舵法などについて詳細説明し、若宮方にはことに興味を呼んだようであつた。

四時十分、スミス氏は再び一挙に二、〇〇〇尺に上昇して黄煙をひいて宙返

り四回、尾部落し、横転を繰返し、最後に水ぎわだつた垂直降下を行つて五、六㍍くらいの低空を波状飛行し、ことに諸所の立木を鳥のようにかけ上り、かけ降りるありさまはなるほど、「鳥人」であつた。

大体において前回にくらべ、曲技の種類が多くなり、機体も新しく発動機も強力なものになつているだけに自信満々たる気配が見え、二度目の飽和（ほうわ）と倦怠を払拭して観衆に十分の満足を与えた。

ところがこの日、表の会場入口附近では時ならぬさわぎが起つていた。

スミス氏前回渡来の時、ほとんど巡業各地を一しよに歩きまわつて声援した長岡中将の国民飛行会が何と思つたか、今日のこの帝国飛行協会主催の飛行会々場入口に会長長岡中将の名入りで大きな立て看板を押し立てたのである。

看板には「スミス氏が前年、国民飛行会より受けたる親切並に同氏北海道に於て墜落負傷の際、見舞物を受けたる高誼に酬ゆる方法として氏の所有新造飛行機をアメリカより取り寄せ、これが到着次第、事故の生ぜざる限り大阪、東京間の長距離を一気に翔破し、航空青史上に新レコードを留めたし云々」の申込みがあつたという意味が書いてあつた。

これだけのことなら何もそう急いで発表するほどのことではないし、また見る方でも単なる景気づけにやつたものとして黙殺しておけばいいものを、飛行協会の宍戸主事が憤激して看板の前に群がる人たちの中に車で乗り入れ、「長岡中将は道徳の敵である。徳義を知らざる国民飛行会のやり口は実に陋劣、卑劣極まる行為である」と、体軀肥満の氏がまつかになつて弁々たる腹をたたきながら車上に突つ立つて呶号（どごう）したものだから、これを見つけた二、三新聞社の人がおもしろがり、翌日の紙上には「スミス飛行会余聞」として飛行協会と国民飛行会の疎隔、感情のもつれなどと紛擾を誇大に書いていた。またスミス氏の長距離飛行計画云々も、当のスミス氏はもちろん、誰も再びこれを口にするものはなく、うわさにも上らなかつた。

さて東京を終つたスミス氏は二十八、二十九両日、大阪朝日新聞社の主催で鳴尾に開く予定のところ、風雨に妨げられて順延し、三十日午前十時五十分、前例にない午前の飛行を開始した。

この時、「直角離陸」とかいつて滑走なしの離陸を試みるため前車輪を半分、土中に埋め、機の後尾を助手がおさえて発動機を全回転し、全馬力の発生を見すまして一気に離陸したもので、機は急角度に上昇し、まつかな翼にアート・スミスと白書したのが窓のように太陽の光りを吸いとつて明るかつた。

七、八百㍍の高度で数回の宙返り、横転を描いて逆落しの急降下後、枝川上空一五〇㍍の高度から会場に突進し、地上二、三㍍、車輪が地上をなめるかと思われるいわゆる接吻飛行を行い、観覧席前の高さ一八㍍、幅二〇㍍のアーチを飛燕のように飛びぬけること三たび、更に中央広場に設けた障害物乗り越えの急上昇をやつてひらりとかわし、一二分間の飛行で着陸した。

来賓席には滋野男爵の母堂房子刀自が、故わか子夫人忘れ形見のお孫さんをつれてミセス・スミスと交歓し、また、中国から帰国の途次立ち寄つたミス・スチンソンも姿を見せていた。

三時五十分、再び乗つたスミス氏は連続的の宙返り、横転、キルク抜きを見せ、翌二日目も午前十一時から一四分半と午後四時十分から一三分の飛行を二回行つて閉会したが、翌五月二日、大阪市民に感謝、朝日新聞社に敬意を表するため夜間飛行を行うべく鳴尾から城東練兵場に移つて準備にかかつた。



スミス母子

日暮れればおりからの弦月に淡く照らされた練兵場に簡単な燈火を設けて目標とし、八時四十分、まだ滑走中かと見る間に早くも彼方の空に爆音をとどろかし、やがて両翼端から三、〇〇〇触光というマグネシウムの白光を長々とひき出しながら、市街上空に翩翻（へんぽん）と銀線の跳躍を描いて全市民を圧倒し、同五十五分、ほのかな照明の練兵場にやすやすと着陸して、天幕の前にたたずんで待つ肥満の母親の前に元気で帰つて来た。

次いで十三日、名古屋で開会するまでの余暇を京都の都ホテルに滞在し、母親をつれて京都、奈良の春を観光していたが、たまたま故ナイルス氏と翁風号の因縁話をきいて、「是非一度見たい」といい出し、助手のメナスコ氏（現在メナスコ発動機会社々長）と通訳の伊松氏をつれて五月十日朝、八日市を訪れた。そして熊木氏、岩名助手から翁風号の来歴を説明してもらい、わが友故ナイルスをしのんで「まだ単葉機には乗つたことがないから、ぜひ試乗して見たい」と慎重に点検したうえ午後四時すぎ、岩名助手を乗せて西北方に離陸した。

と、二〇㍍ほどのところで急に左に傾斜し、間一髪、松林に突込むかと見えたがさすがに一歩前で水平に戻り、しばらく附近を低空でようすを見ていたが、やがて次第に上昇して一、一〇〇㍍に達し、約五〇分間飛びまわつた末、空中滑走で降りて来て車輪を軽く地につけたうえ再び上昇した。

すると岩名助手は、牽引式に乗りなれぬスミス氏が万一転覆してはならぬと、着陸前に同乗席からはい出て機胴に馬乗りとなつて尾部に重量をかけながら接地を待つていたが、いきなり再び上昇したのでびつくりして機胴に抱きつき、辛うじて席にはい戻るという活劇を演じて地上の人を驚かせたりよろこばせたりした。そうとは知らぬスミス氏は慎重な操縦で着陸し、初めて乗つたという単葉機の軽快さにすこぶるうれしそうで、厚く礼を述べて辞し去つた。

翌日、名古屋へ上り、新愛知新聞社の主催で城北練兵場で二回の飛行を済ませた後、二十二日は三重県志摩郡多徳島の御木本真珠養殖所の狭い空地で飛行したが長さ四〇㍍、幅一〇㍍の場所から飛び出し、着陸の際はロープで車輪を引つかけて停止するという当時、イギリスあたりで研究していた母艦の発着陸法をまねして成功はしたが、曲技以上にずいぶんきわどい芸当だつた。

二十八日は浜松練兵場で開き、一転して再び大阪へ舞い戻つて前年の紛擾地市岡新田で六月一、二両日を今度は無事に済ませ、十四日は岡崎、十八日は姫路、二十一日と二十三日は京都で飛んで、李王世子殿下の御覧があり、一たん内地を去つて二十九日、基隆入港のアメリカ丸で台湾の土を踏んだ。

上陸したスミス氏は前年、各地でもらつた三〇数個の中から特に飛行協会、国民飛行会及び東京飛行記者倶楽部から贈られた大型のメダル三個を胸にして、母親と一しよに汽車で台中に至り、鉄道ホテルに入つた。

上陸翌日の六月三十日、早くも台中練兵場で開会し、一昨年の野島氏以来、ことに手に入つた曲技飛行のこととて観衆沸き返り、正午過ぎ第一回の飛行を終ると観衆は一層ふえて特別五円、一等三円、二等一円、三等五〇銭の会員券が飛ぶように売れていつた。

翌七月一日は嘉義で、同地小学校裏の畑地を急造した会場で飛び、三日には台南の練兵場、四日には台北の古亭庄練兵場と、連日やつぎばやに進めたが各地では同乗希望者が続出し、中には血書血判のものがあり、「死んでもよいから乗せてくれ」といい出す者があつた。

いずれも若い人たちだつたが、これらに対して彼は、「飛行機に同乗するのに命がけという気持がわからない。そんなに飛行機は危険なものではない。もちろん飛行の安全は操縦者の節制生活を第一とし、飛行前の細心な点検を必要とする。自分の飛行機は複座でないから、血書までして来る熱心さに報いることが出来ないのは残念だが、これらの人々がいつまでも飛行機の愛好者であり、理解者となつたら、日本の航空界の進歩もやがては素晴らしいものとなるであろう」と、答えていた。

台北では最後の飛行を終えて着陸すると観衆がせきをきつて殺到し、例の通り飛行機とスミス氏を取まいて警官の制止も聞かばこそ、ただわいわい騒ぐのみでスミス氏は上翼に腰をかけて、この悪意のない騒擾をしばし眺めていた。

この夜、主催者との間に急に話がまとまつて夜間飛行を行うことになり、大急ぎで準備して場内二〇〇張の提燈をつるして照明し、両翼に赤と青の電球をつけて九時三十分から飛び出し、市街上空に至ると、機翼全体にちりばめた電球を一斉にイルミネーションして壮観をきわめ、尾翼から光煙をひいて曲技を繰返し、開島以来の見ものだ、と、市民は鳴りをしずめて見とれていた。

一行は六日、基隆発の信濃丸で内地に帰り、その足で十二日、長野県松本市に飛び、十四日は高田市で開いたが、この時はプロペラーの先端にはつた金具が飛んで下翼を傷つけ、張線を切つたので急ぎ着陸して安全だつたが、次ぎの

約束地への先き回りで届けてあるプロペラーを桐生から取り寄せて翌日、あらためて飛行し、翌十六日は長野市で飛んだが、契約金の半額を前払い、半額は第一回の飛行後、支払う約束を主催者が履行しないので櫛引氏側は第二回飛行を中止したのが原因で、またも紛擾を起しかけ、牧野市長の斡旋もあつたが時既に夕闇に迫つたので翌日に延ばすとともに主催者と手を切り、長野市民のために無料公開飛行を行つた。

十九日は前橋市に飛び、二十日は水戸を済ませ、更に奥州路に入つて秋田市から山形市を終えて北海道に渡り、小樽、倶知安、旭川、帯広、釧路を早馬で打つてまわり、二十七日は思い出の札幌で快翔して負傷当時に寄せられた好意に感謝し、再び本土へ引返して日本海岸を新潟に出て三十日、同地で飛び、三十一日は長野県飯田町に開いてから西下し、八月二日に三重県呉羽川で近在の人々を煙にまいて山陰に山越えして六日、松江市で飛び、更に九州へ下つて七日は鹿児島、九日には福岡と、よくもからだが続くものと思われたが、ついに海峡を渡つて朝鮮釜山に至り、十三日、同地で初めての飛行機に住民の血を沸かして京城に上り、更に大連までのばして九月末、かせぎぬいた翼をたたんでやつと東京に帰つて来たが、前回にまさる順調な成績で各地とも成功し、見た訳でもあるまいが人のうわさによれば数万円をふところにして帰つたというが十月二十六日、横浜出帆のサイベリア丸で、例の愛嬌たつぷりの顔で日本を去つて行つた。

彼が津々浦々にわたつてわが国民にのこしていつた航空の感激は、数万円ならやすいものであつた。

ところがしばらくして誰がいい出したものか、「スミスのおふくろが独探（スパイ）の嫌疑でひつばられているそうだ」とか、「スミスの両親はドイツ系」だというわさがひろまり、はなはだしいのになると、「スミスがつれて来た母親つてえのは実は女装したドイツ人だつたんだ。それがバレて今、ぶち込まれてるそうだ」などなど、あながち航空関係者ばかりでなく流布されている模様だつたが、この悪聞にいたたまれなくなつた櫛引氏は、長文の反駁を関係筋はもちろん八方に飛ばして雪冤に尽した。

一嘗て私が我国に紹介致しました米国著名の冒険飛行家アート・スミス氏に就きまして、最近誠に穏かならぬ風説が流布されて居るそうです。而もそれが単に市井の蜚語にとどまるならば未だしも智識階級の人々にまで疑念を生みつくるに至つた厭いがあるのは私の遺憾に堪えぬ処であります。現に衆議院予算委員会分科会に於て、某議員はこの風説に対し、「当局は何等か調査する処があつたか」というような質問を陸相に向つて発したそうです。斯くなる上は紹介者たる立場からして又スミス氏の友人たる上からして到底黙過するに忍びませんから玆に一書を呈し、聊か其の妄を弁じたく存じます。この忌むべき風聞は先般、都下の某新聞紙上にスミス氏が独探の嫌疑の下に銃殺された、その母として日本に来朝したものは独逸人であつて、実は婦人に非ずして男子であつたとか云う実に牽強附会な記事に多分因を発したことと察せられます。スミス氏は帰米以来、健全に国家の為めに活動を続けており、現にデートンの政府飛行場で政府の飛行機試験官長として忠実に職務を執つています。彼の自由公債募集の際には募債飛行を行い、好成績を挙げました。帰米後の其の一挙一動は友情溢るる私への一ヶ月一回以上の書状によつて委曲詳細に承知しております。我国に憧憬を寄することは依然非常なもので、最近の手紙の中には「大戦も最早終熄を告げたから私の仕事も小閑を得ることと信ずる。従つて其の暁には又、母を伴れて桜咲く処の国へ遊びたい。殊に最近一つ々々漸進的に操縦法を教授し得る専売特許を出願中で、これは飛行術教授界にたしかに一大貢献をなす発明だと信じます。私が第二の故郷だと思つている日本の飛行界が、私の発明を要するならば総てを抛擲しても参つてよろしい」との希望を述べている位です。スミス氏が盲目の父と、粗野掬すべき母に仕うる孝心の厚きこと、熱烈なる基督信者たること、品性の高潔なることは一度び彼に接した者はよく諒解するところで、宛然我が武士道の権化かと思われる程です。彼が我国に滞在する約二年の久しきに亘る間、其の行為の如何に美しく、如何に徳操の高かりしかは、其の足跡の印する所、多くの人の皆知る処と信じます。若し彼の人格に、動作に如何わしい点があつたと

すれば仮令、飛行術に優れていても破天荒なる宮城外苑に於ける飛行を許され、畏くも禁苑から天覧を賜わる至大の光栄を享受し得たでしようか。東宮殿下を初め奉り各宮殿下台覧の栄に浴することが出来たでしようか。恐らく内地到る所に於て彼の熱誠を極めた歓迎と厚遇とを享くることは出来なかつたに違いありません。而も尚、風説の如き事実が仮にあつたとすれば我国民は毫も人を見るの明無き、誠に偽瞞され易き愚かな者であつたという結論に到着するでしよう。而して時の内閣総理大臣大隈侯は勿論、渋沢男、阪谷男、長岡中将らは独探の提灯持ちをしたこととなります。彼の母に就ては多く語る必要を認めませぬ。之亦、幾多の事実が無根を立証するからです。人を誣ふるも程度があります。斯く人格を根本的に蹂躙する流言蜚語は米国人に如何なる感念を与えるでしようか。単にスミス氏親子の問題に止まらず、ひいて国際上に障碍を来たす虞れなきやを憂えて已みませぬ。重ねて云いますが、スミス氏は人格の高潔な熱烈なる信仰に富む孝道全き好箇真摯の技術家です。其の母は最も熱烈な基督教信者で数代引続いて住つて居るインデヤナ州フオートウエン市に、今も尚、夫君と共に頗る幸福に愉快な生活を致して居ります。此際御諒承を願います。」

これより先きスミス氏の東京、大阪あたりの飛行会にちらりちらりと姿を見せていたミス・カザリン・スチンソンは、横浜貿易新報社に招かれて五月六日、横浜市で訣別飛行会を開いた。

彼女は今春、中国へ渡り、上海、漢口、天津、北京などを巡業して四月二十五日、帰国の途次神戸に再上陸したのであるが、横浜では鶴屋呉服店から贈られたはでな花模様の友禅縮緬（ちりめん）振袖に身をやつし、その上に飛行服をまとつて午前十時五分、会場の根岸競馬場を飛び出して市街上を二周しながら曲技にかかつたところ、高空は案外の強風なので操縦意にまかせず、一たん降下着陸したが場内が狭いので滑り出し、機は逆立ちとなつて小破した。それで午後は予備機のライカード式を急いで組み立て、三時五十分から第二回飛行を行つた。

この飛行機は来朝以来、はじめて使つたものだが風やまぬ中を上昇反転、波状飛行、螺旋降下など一〇分間の飛行を行つて日本の空に別れを告げ、五月十日出帆のコレア丸で横浜を立つていつた。

するとこの一行中の機関士フランク・チヤンピオン氏は、低級乱雑でそろいきらぬわが民間飛行界に野心をもち、何かひと仕事するつもりで彼女と別れてひとり居残つた。

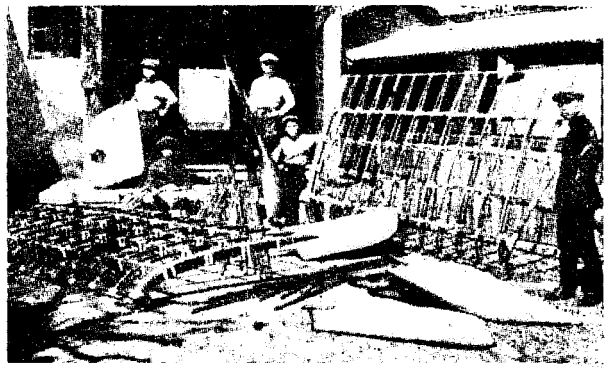
氏はテキサス州セアマンの生まれで、砲術学校を卒業して海軍に籍をおいていたが後にロスアンゼルスのエキザミナ新聞社に写真班員として入り、たまたまドミングスで飛行大会を見物して飛行家を志し、一九一一年一月（明治四十四年）、イギリスに渡つてヘンドンの飛行学校で学び、アメリカに帰つてからはドミングスの飛行研究所で教師を勤めるかたわら、アメリカにまれな単葉飛行家の盛名を馳せていた。

一九一二年の世界飛行大会に参加を表明し、その練習中にある時、狩猟者に誤射されて左脚を傷つけたのを、細君のゼブイユが自分の足の贅肉をきつて亭主の治療にあてるという美談があつて、彼はびつこにはなつたが操縦には大して不自由を感じない程度になおつた。故ナイルス氏もミス・スチンソンもかつては彼の指導をうけたことのあるアメリカでも先輩格の一人であつた。

今度の来朝にもあらかじめ下心があつたと見え、私有のノーム式発動機を二台持つて来ていたが横浜にミス・スチンソンを送つた彼は直ぐ引返して八日市におもむき、熊木氏に会つて飛行学校設立と、翼風号による長距離飛行の計画を持ち出した。

故荻田氏以来、飛行学校といえば直ぐ八日市と、入れ替り立ち替りもくろんでは見るが一つも成就せず、そのたびに翼風号を囮（おとり）に引合いに出される熊木氏は、自分の野心からもだんだん深味にはまつて責任の一班を負わされた以上、世間への面目もあり、土地への義理もあり、ことに翼風号をめぐつての裁判ざたなどから、ひそかに悩んでいたおりでもあつた。

そこへ突然現われたチヤンピオンという外国人が技術者である点に間違いはないが、はたしてどんな人物かは信用がおけぬけれども、この際、何かひと旗上げないことには立場を失う心配のある熊木氏は一応チヤンピオン氏の計画に



翦風飛行学校の工作

賛成して、彼に翦風号使用の承諾を与えてしまつた。

実はこの時、かねて製作工業に注目して松方社長自身ヨーロッパを視察し、職工その他数名の技術者をイタリーへ派遣した神戸の川崎造船所が近く鳴尾附近に飛行機製作所を建て、その附属飛行学校を、この八日市に目星をつけているというわさを耳にしていたので、その資本にものをいわせて、この沖野ヵ原を壟断（ろうだん）されるおそれのあることを考え、とにもかくにも先鞭をつけておくにしかずとして、翦風飛行学校の出直しに出発したのである。

話がまとまつてチャンピオン氏は、世間にまず自己の存在を確立すべく翦風号を引き出して慎重に点検のうえ十一日午後三時四十分、近隣飛行を志して沖野ヵ原を飛び出し、大津市を訪問した足で石山駅前に開かれている八日市芸妓の運動会場を低空で見舞つてさわがせた後、飛行場に帰り、三五分間の飛行で、その第一声を上げた。

そこで翦風号の性能も大体、のみこめたので、この上は一挙に長距離飛行をやり遂げて後図を有利に展開すべく、鳴尾を出発地にきめて翦風号の空中輸送を行つた。

すなわち十三日朝、岩名正二郎助手を同乗させて沖野ヵ原を離陸し、燃料補給のため京都深草練兵場に着陸一泊のうえ、翌日午前十一時、同地を立つた。

鳴尾競馬場にはその頃、神戸の飛行機研究家郡須徳三郎、稲垣足穂（現在、作家）氏らが組織していた神戸飛行研究会の人々が待ちうけていたが、着陸場は前日の住友連合運動会跡の片づけが終つていなかつたので十一時五十分、上空に着いた翦風号は競馬場南方のゴルフ・リンクに着陸した。

すると凹地に突込んでつまずき、逆立ちとなつたので、あらかじめこの事ありと身がまえていた岩名助手はいち早く機体からはい出して例の通り尾部を押さえようとしたが及ばず、反対にはね飛ばされて打撲傷をうけ、機体はプロペラーと方向舵を少破した。

さきに故ナイルス氏の同様計画がさてつしたころとは関東方面の情勢も変つていたので、このチャンピオン氏の飛行計画に高左右隆之、鈴木茂氏らが援助に加わつて新たに六時間分の増設油槽を装備し、無着陸東京飛行の準備を進めた。

東京は代々木練兵場にきめて航程四五〇㌔と見なし、時速をうち輪に一〇〇㌔と算定して四時間半を見積り、途中多少の向い風にあつても燃料は十分足りるのみならず、恒風はおおむね追風のはずであつた。

六月三日午前十時、はたして今度はどこからも外国人の長距離飛行に反対の気勢は起らず、成功確信の彼は見送りの人たちにあいさつして鳴尾競馬場をスタートし、一路東に機首を立てて快翔を続けた。

しかし鈴鹿山脈を越えて伊勢湾を望むころになつて、万全のはずの発動機に変調を来してきたので、彼は舌打ちとともに河芸郡の川原に不時着して応急修理の上、翌朝、四日市の築港埋立地に飛んで発動機を点検整備して十一時、再び同地を離陸、四日市上空を二周して高度七〇〇㍍に達したころ、伊勢湾に乗り出して東上をつづけた。

もはや無着陸飛行記録はまんまと破れたが、せつかく出かけて来たからにはともかく、東京までいこうと、あまり気乗りのしなくなつた前途を別に急ぐでもなく、東海道を真直ぐに零時二十分、浜名湖畔の新居町を過ぎ、弁天島上空を越えて同三十五分、浜松駅東方に来かかつた。するとここでまた燃料コックの切替え管に故障を生じて発動機がとまつてしまつたので、やむなく機首を返して浜松市から四㌔の富塚村の歩兵第六七連隊練兵場に滑り込んだ。

発動機を調べた結果、ようやく半航程二〇〇㌔を飛ぶうちに再三の故障で既

に二日を要し、この先き更に二〇〇余キロをあましている心もとなさに、東京行きを断念して飛行機を解体し、汽車輸送で鳴尾に帰つた。しかし彼の飛行距離は鳴尾から四日市附近までが約一二〇キロ、四日市から浜松附近までが約一一〇キロであるから民間機としては最大のものであつた。

鳴尾に帰ると発動機を大阪市西区土佐堀の中島機械工場に託して修理し、七月中旬完成したので試運転の後、中島工場主中島忠三郎氏を乗せて大阪市に飛び、あだかも天神祭の宵宮に賑う北大阪の煙霧烟る夕空を馳駆して城東練兵場に着陸した。

そして練兵場の使用許可を得て翌日午後一時五分、大阪市上空を飛んで着陸後、入念に機体を点検し、克明に飛行準備を行うようすがふだんと違つていたが、やがて五時二十分、鈴木茂、熊木九兵衛、中島忠三郎、岩名助手らに見守られて夕日の中に飛び出し、市街を一周して五、六百メートルの高度で朝日新聞社の高塔上を数周回して一、〇〇〇メートルの高空を練兵場に帰つて来ると、果然機首を突込んだ。くるりと描く見事なループだつた。

「とうとうやつたよ」

そのうちきつとやるだろうと考えていた人たちは、ついに今日のチャンピオンを見出して、いよいよ胸の一物を吐き出した彼のすることに目をすえていると、次いであざやかなきりもみを行い、更に尾部を下にして落ちるなど八分間飛行の後、再び上昇して宙返りを行い、機首を垂直にして急降下に移るとたん、発動機をとめて反転し、空中滑走で悠々降りて来たところはまさに故ナイルスの再現を思わせるものがあつた。

関係者が駆け寄ると、彼はしたたる汗を拭きながら「長い間、単葉機の操縦者として希望していた宙返りを、今日は死か勝利かの覚悟でやつて見た。しかし案外容易に出来たことは実にうれしい」と、目に涙を浮べて語つた。事実彼もまた真剣だつたのだ。

翌日は午後二時頃、中島工場主の二〇才になる妹ます子さんが同乗したいというので数分間の婦人同乗飛行を行い、越えて二十九日朝、再び二〇分間にわたる数回の宙返り、きりもみなどの曲技に腕を鍛えて自信を得たので最初の計



フランク・チャンピオン氏

画である飛行学校の建設資金や、東京飛行の負債の跡始末をするため地方巡業を志すことになつた。

しかし適当な興行者、または支配人がいないのではかばかしくなかつたが、十月になつて大津ではじめて飛行会を開く話が出来、鳴尾からボームス氏を乗せて大津練兵場に飛び、十七日、同市で最初のお目見得を勤めた。

ここはさきにスミス氏が飛んだが今度は単葉機で、しかも故荻田氏遺愛の翦風号ときいて相当人気もあがり、見物人もあつて予定の成績をおさめたが、これを伝え聞いた高知市の有力者鬼頭良之助氏の援助で高知新聞、土陽新聞両社後援のもとに同月三十、三十一両日、同市で飛行大会が決定し、そのあとは正式に櫛引弓人氏の手で各地を巡業する契約がまたこの時、まとまつたのであつた。

そこで三十日午前、高知市朝倉練兵場で第一回の飛行を一六分間行つてせいぜい人気をあおり、午後は三時十分から第二回の飛行を開始した。

離陸するや、彼はまず高知市街を一周して市外の鴨田村上空一、二〇〇メートルで二回の宙返りを行い、続いて横転を始めたせつな、これが魔となつて左翼が根元から折れてふつ飛び、あつという間に片翼の機体はたちまちもんどりうつて転々落下した。

機上のチャンピオン氏は直ちに発動機をとめ、最後の努力をここに集めて多少とも安定をはかろうとしているかに見えたが、いかなる名手も片羽鳥は御し得ずして真逆様に水田中に突入全壊し、チャンピオン氏は頭蓋骨粉砕、全身強打挫折で見るも無惨な最期を遂げた。享年三二。

放れた左翼はひとりひようひようと反転しつつはるかにおくれて落下し、いち早く駆けつけた土地の人森沢芳夫氏がチャンピオン氏をつぶれた機体からひきずり出して取りあえず高知病院に送り、同夜は鬼頭氏方で通夜を営んで十一月一日午後二時、県公会堂において高知教会牧師名櫛唯四郎氏の司祭で基督教式による葬儀を執行し、三万の会葬者に見送られて市外一宮村火葬場で荼毘

（たび）に附した。

遺骨の一部は鬼頭氏らの発起で遭難現場に記念碑を建立して葬ることになり、分骨は神戸駐在のフレザー領事の斡旋でテキサス州サイマンに留守を守る妻子のもとに送り届けられた。

名利を追つたとはいえ、わが民間航空界に何物かをもたらさんとし、また残さんとして中道に倒れた彼もまたマース氏以来六人目の開拓者として、わが航空史に足跡をのこし、そして不幸にも骨を埋めたのである。

彼の素志であつた飛行学校はもちろん、二人までも愛惜の主を座席に失つた記念の翼風号も、これを最後に鬼籍に入り、熊木対伊崎両氏の所有権系争問題も事実上、自然消滅した形だが伊崎氏にとつては熊木氏のわが物顔の独断専横の結果が、こうなつたことであるから腹に据えかねる憤懣（ふんまん）を禁じ得なかつたに違いない。そして両氏とも、これを限りに再び航空界に名も顔も出さなかつた。

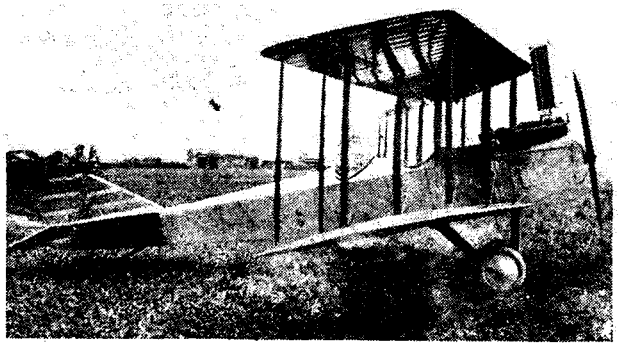
故ナイルス氏も高空における左翼折損だつたそうだが、教え教えられた由縁（ゆかり）の彼らが相次いで翼風号に身を托し、ついにその一人がその飛行機で故人のあとを追つたのは何となく深い因縁が感じられ、単に偶然の不幸とはいえないものがあつた。

（五）陸軍機耐熱研究の台湾各地飛行

新着外国機と発動機――ダイムラー式発動機の生産と制式機――航空大隊材料廠新設――第六期操縦術練習将校と真壁中尉の渡欧――所沢・各務ヵ原間無着陸飛行――モ式四機、台湾派遣――有川大佐、岡大尉、阪元、伊庭、武田、安辺中尉飛ぶ――蕃社附近を威嚇爆撃と撮影――台北・台中・台南飛行――兇蕃頭目の帰順――総合研究の結果

この春、所沢には新しい外国飛行機が続々着荷しつつあつた。ことにアメリカのスタンダード式H三型練習用機がまじつているのは、これまでヨーロッパものばかりだつた陸軍系統に異色をそえたものだつた。

同機は全幅一二㍍二三、全長八㍍六一、発動機はホールスコツト式直立型水冷の一二五馬力を装備し、複座で自重七八〇㌔、全備重量一、二一〇㌔、速度一三〇㌔、航続六時間で複葉牽引式の点もまた珍しかつた。上翼に大きな後退角を与え、その前縁の突角にもたせかけるようにして冷却器が発動機の上に装置してある。モ式などとは比較にならぬ高速練習機で、所沢飛行場では少し無理なため追つて新装成つた各務ヵ原へ移す予定だが偵察用にも併用されるものである。

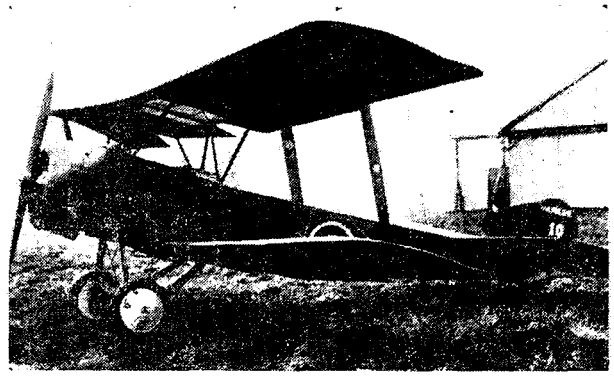


スタンダード式H３型

その他にはフランスのニユーポール式、イギリスのソツピース式が塗料もあざやかに光つていた。

ニユーポール式は八〇型で全幅八㍍二二、全長五㍍六七、主翼面積一五平方㍍、発動機はル・ローン式八〇馬力で自重四一五㌔、全備重量五九五㌔、速度一六五㌔、航続二時間、この式の八一型、八三型、二四C一型などと一連をなすもので、研究会では昨秋、これら四種機を発注し、最初に舶着したのがこれで、甲式三型制式機とした。

ソツピース式は一型偵察機で全幅一〇㍍二〇、全長七㍍二〇の木製複座、発動機はクレルジエー式星型空冷一三〇馬力、自重六〇〇㌔、全備重量八六六㌔、速度一五〇㌔、航続五時間で固定、旋回機関銃を各一挺、無電機一個を装備して上昇限度五、五〇〇㍍、二、〇〇〇㍍までの上昇時間一四分、ヨーロッパ戦線で活躍しているイギリスの新鋭機で、この両機は武田中尉の推薦によるもの



ソツピース式1型

だつた。

その他発動機にクレルジエー式一三〇馬力三基、ル・ローン式一二〇馬力三基、イスパノ・スイザ式一五〇馬力二基、ホールスコツト式一二五馬力一基及び同一五〇馬力五基が精鋭を競つていた。

その時すでに砲兵工廠で試作に成功したメルセデス・ダイムラー式一〇〇馬力発動機が大量に製作されて順次搬入されつつあり、モ式に装備して阪元中尉操縦、岩本技師同乗で試験飛行を続けておりある時は二、六〇〇㍍の高度記録を作り、成績きわめて良好だつた。

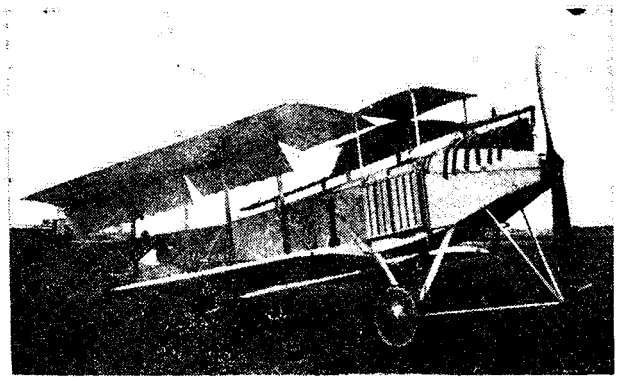
また沢田中尉置き土産の複葉牽引式一〇〇馬力機にもダイムラー式が装備されていたが、これは一昨年春以来のもので昨年四月、一たん制式機とされたが実際には思わしくなく、沢田中尉が渡欧して留守の間、もつぱら阪元中尉が補修改造し、今春、沢田中尉帰国後、再び手にかけておいたものである。特色は運搬の便をはかつて上翼を中央の合わせ目から放し、機胴に沿つて順に並べられる折畳み式になつている点である。

そこでこれら機材の激増と整備のため新たに航空大隊に材料廠を設置して管理させることになり、また施設物としては発動機試運転場、機械、木工場などを増築し、一方、研究会委員に井出謙治、中島資明両海軍少将、星野庄三郎、井上幾太郎両陸軍少将をはじめ、松下貞治郎海軍大佐、宮原国雄陸軍工兵大佐、小倉嘉明、福与平三郎海軍中佐を加えて強化をはかつた。

これと前後して五月一日、第六期操縦術練習将校が入つて来たが、その人たちは永淵三郎（後に大尉）、佐藤政城、大塚寅雄（後に大佐）、森幕樹（後に中佐）各砲兵中尉、野口雄三郎（後に満州国中将）、長田好貫、藤崎茂（後に大佐）各歩兵中尉、田中春雄、喜早収治両騎兵中尉、谷甚吉（後に中佐）、大柴栄（後に少佐）両輜重兵中尉、寺元志雄（後に大佐）工兵中尉のほかに航空大隊附の中西正工兵大尉と石田房雄工兵中尉（後に中佐）の一四氏だつた。

それからしばらくして真壁中尉が駆逐機の操縦術練習にイギリスとフランスへ派遣されて五月末に東京を立つていつた。

めぼしい訓練としては五月上旬の一週間、野砲兵の射撃観測に無電機をもつてする研究を下志津で行い、高田工兵中佐以下がモ式七〇馬力機二機と制式機一号機をもつて出かけたが、一ヶ月後の六月十日には各務ヶ原への無着陸飛行が敢行された。



折たたみ式の陸軍制式機

各務ヶ原飛行場は既に整地が終り、格納庫その他の建築物も漸次竣成しつつあるので、この附近一帯の気流調査と梅雨期における長時間飛行の実験を兼ねて時の三羽がらす松岡、滝川、渡辺三中尉が選ばれ、モ式四型七〇馬力機で翼を揃えて飛び立つた。

途中断雲の去来に遭い、三機ばらばらになつて小田原、沼津、静岡、豊橋、岡崎の予定コースをたどつて、松岡中尉の三五号機と渡辺中尉の三九号機が先着で各務ヶ原飛行場の開祖となつたが、前機は四時間一六分、後機は四時間二〇分で四〇〇㌔を翔破した。しかし滝川中尉が遅れているので消息を気遣つているうちに、ようやく機

影を見せ、「箱根の状況が悪かつたので、まわり道して来た」ため四時間五八分を要したが、この飛行はモ式七〇馬力機の長距離記録だつた。

三機は各務ヵ原に一週間滞留して梅雨空の晴れ間を三方、山に囲まれた新飛行場の恒風、気流その他の一般状況を調査研究した。

引き続き航空大隊では耐熱の研究と訓練のため台湾飛行を計画すると、総督府ではまた理蕃工作の助成策として大いに歓迎し、スミスが去つたばかりの七月二十日、香港丸で基隆に入港した。

一隊は有川大佐を班長にして副官に林正木大尉、材料係に阪元中尉、操縦者は岡大尉、武田(物次郎)、伊庭、安辺三中尉、その他高橋曹長、中里技手、職工ら九名が附添い、台北の古亭庄練兵場に格納天幕を張つた。

飛行機はモ式四型七〇馬力機二機、六型一〇〇馬力機二機で直ちに組み立てに着手し、整備の出来たものから阪元中尉が雨の中を試験飛行にかかつたが、二十八日は豪雨と雷鳴とで半日をつぶし、正午から阪元中尉と伊庭中尉が四型機で飛び、有川班長も伊庭中尉機に同乗し、はじめて俯瞰(ふかん)する近代的都市台北の整然たる美しさに、いまさらびつくりした。

岡大尉は爆弾投下地視察のため新店渓の上空から古亭庄の川端を水源地に向つて河原の沿線を飛び、阪元中尉も水源地方面を飛んで帰り、武田、安辺両中尉また思い思いに近郊を経めぐつて島はじまつて以来の空の賑いである。

二十九日は朝から暴風警報が出ていたがそれも実験の一つとあつて午後から岡大尉、阪元中尉両機の偵察飛行後、六型四八号機に爆弾三箇を積んで阪元中尉操縦、安辺中尉同乗で出発、その状況視察のため伊庭中尉操縦の四型一七号機に有川班長が同乗して追尾し、しのつく雨中を風にあおられながら林口庄方面に五〇〇㍍の高度で飛行し、爆撃地附近と思われる上空に達したがはげしい風雨で視界ゼロに近く、おまけに発動機に変調を来したので両機連なつて基地に帰つた。

格納庫内で雨をさけて三時過ぎ再び前と同じ態勢で爆撃演習地に向い、五〇〇㍍の高度で第一弾を投下、赤黒い爆煙を下瞰しながら一周の後、第二弾を投じた。投下現場は林口庄の河岸、古亭庄川端と水源地との中間小石かわらで、目標には長さ約四㍍、幅二㍍の白布を敷いてあつたが第一弾はこの目標から東方約六六㍍の地点に落下、第二弾は南方七二㍍に落下し、爆発の跡は直径約一㍍五〇、深さ〇・五㍍の大穴をうがち、周辺五㍍は土石が焦げて黒くなり、岩石の砕け散つたもの多数があり、威嚇手段としては絶妙の効果があつた。

低気圧去つたあとの三十日は洗つたような快晴で弁当もちの観衆が朝からひつきりなしにつめかけて来るなかを阪元中尉、岡大尉がそれぞれ市街から周辺を数周して帰れば、伊庭中尉は総督府の江口理蕃課長を乗せて離陸、次いで安辺中尉が林大尉同乗で飛べば阪元中尉は再び六型機で市街を訪れ、そのあと武田中尉が高度飛行の命令をうけて四型機で単独飛び立つた。

おりから白い断雲が出はじめていたが、武田中尉は雲から雲へ渡り歩くようにどこまでも周回上昇を続けつつ、ついに肉眼の外へ出ていつたが、この飛行時間一時間二分、台湾での時間記録をたてて着陸し、「最高度は二、二〇〇㍍、一、〇〇〇㍍上るのに二五分間を要した。二、〇〇〇㍍の高度から眺めると眼下に大洋が迫り、南の方は雲少くやや展望がきいたが北の基隆方面は全く密雲に隠れてしまつていた」

写真撮影の任務を与えられた伊庭中尉は六型四七号機に阪元中尉を乗せて八〇〇㍍の高度で市街を縦横に飛んで各所をレンズにおさめ、続いて有川班長が安辺中尉操縦の六型四八号機で一、二〇〇㍍の高度飛行を終えて降りて来ると、待ちかまえていた阪元中尉が再び写真器を携行して飛び上がり、市街上一、一〇〇㍍の高空から数枚をカメラにおさめて帰着した。

翌三十一日から野外飛行に移り、岡大尉は基隆、安辺中尉は淡水に向つて出発したが二十数分後、引返して来て、「淡水河に沿つていつたが、いけばいくほど霧が深く、前方は灰色に閉ざされて何一つ目標とするものなく、二〇〇ないし五〇〇㍍の高度を上下したが、いずれも霧中を脱し得ず、わずかに下流の一部を認め得たのみでたちまちそれも見失い、どうにも進むに進めなかつた」と語つた。

九時近くようやく晴れかかつたので安辺中尉は再び出発したが、また二十数分後、「帰途、三板橋庄に不時着」の電話報告があり、続いて「発動機故障の

ため着陸、操縦者も機も異状なし」というので技手と職工が自動車で走り出したあとへ「発動機の故障は発火栓がゆるんで脱落したためで、直ちに修理して現場から離陸して帰る」といつて来た。

九時三十分、遊び遊びいつて来たらしい岡大尉の一七号機が上空に現れ、安辺中尉も自動車で帰つて来た。その報告によると、「淡水河筋をたどつて九時十分、淡水市外に達したので二〇〇㍍の高度で二周の後、十三分、帰途についたが市街をはなれるあたりからにわかに振動し出し、発動機の故障を発見した。しかし飛行継続の可能性があつたので飛び続け、台北市街に達した時、万一市街の上でせつぱつまつてはならぬと考え、台北庁横の空地に降りようとしたが人の往来がはげしいので鉄道線路のそばの草原に着陸した。ところが意外に凹凸（おうとつ）の激しい所で車輪一個を破損した」

この日、阪元中尉は六型機に高橋曹長を同乗させて高度飛行を行い、二、五〇〇㍍に達して一時間二六分の後、着陸し、「風は相当あつたが展望は雲間から十分達せられ、澎湖島も見えた。李崠山はやや高かつたが眼下にあり、中央山脈は蜿蜒（えんえん）として南に連なり、その中にひときわ高いものが数峰遠望された」と語つた。

八月一日は台北駐屯の各部隊将校を岡大尉と伊庭中尉がかわるがわる数分間づつ乗せて場内飛行を試みたが、一方では六型二機に爆弾を積んで四七号機に有川班長同乗、阪元中尉操縦して九時四十分、桃園へ出発、鉄道線路に沿つて進み、大嵙崁の渓谷を数周しながら五個の爆弾を投下した。更に一、二〇〇㍍に上昇して角板山に向い、三〇〇㍍に降下しながら一周すると、カウイラン蕃社をはじめ附近には多数の蕃社がたむろし、高砂族が屋外にばらばら飛び出して来るのが見えた。

また四八号機には安辺中尉同乗、武田中尉が操縦して新店渓上流の渓谷を両側の山頂と同じ高さで飛び、蛟溝の爆撃地点に一、〇〇〇㍍の高度から二個を投弾して、一周しながら附近の山腹を見ると多数の蕃社が点々と散在し、右往左往する人影が見えた。

午後にはまた阪元中尉操縦、安辺中尉同乗で四型三七号機で林口庄河岸に至り、五〇〇㍍の高度で第一弾を投下、一周の後、第二弾を投じていずれも大爆発したが前弾は目標の南一五〇㍍、後弾は同じく一〇〇㍍だつた。

台北における予定の行動を終えて三日、台中へ進むことになり、四型一七号機を岡大尉、三七号機を武田中尉操縦して海岸線、すなわち鉄道沿線を台中へ、また六型四七号機を伊庭中尉、四八号機を安辺中尉が山地飛行で台中へ飛ぶことになつて一七号機を先頭に九時七分、古亭庄練兵場をあとにした。

台中練兵場には十一時十分、最後尾に離陸した安辺中尉の四七号機がまつさきに着き、次いで岡大尉の一七号機も安着したが、それと同時に一度姿を見せた三七号機が、練兵場北方の竹やぶの陰に隠れたまま出て来ない。しばらく待つうちに潭仔墘の甘蔗（かんしよ）園に不時着したという知らせがあり、救護の支度をして駆けつけると燃料不足のため今一歩のところで余儀なく降りたものとわかつたがあぜに衝突し、両翼に多数の穴があき、プロペラーは二個所に裂け目を生じており、実に危険の一歩手前であつた。

武田中尉は、「右に台湾海峡、左に山嶽を望みながらまつすぐに飛んで来たが猛烈な南風で速度が出ず、時々飛行機が逆立ちとなり、列風で機が吹き飛ばされてしまつた。ようやく台中市街が目に入り、あと五分というところまで来たが何しろ三時間分の燃料しか持つておらず、この時既に二時間五〇分を飛んでおり、ことにどういう訳か潤滑油が非常に消失して十数分前から発動機が焼きついてしまい、これ以上続けるのは危険と思つて涙をのんでいも畑に降りた」と語り、その難航のあとが面に表われていた。

また伊庭中尉の四七号機からは「新竹管内後壠渓鉄橋附近の河原に着陸した。操縦者、機体とも無事であるが圧搾ポンプを使用しても空気だけ揚がり、ガソリンが揚がらない。すみやかに職工の派遣を乞う」といつて来たので、古亭庄から中里技手が数名の職工をつれて汽車で急行し、有川班長もまた同行した。

かくて台中では四日は一日休養して五日から耐熱飛行にかかり、まず伊庭中尉が露払いで九時過ぎから二〇分間にわたつて台中市街を飛びまわつた。次いで岡大尉、安辺中尉が試験飛行かたがた市内外を馳駆（ちく）したあと、駐屯

将校の同乗飛行に移る一方、四七号機を岡大尉操縦、爆弾四個を搭載して武田中尉同乗、暗影山を目標に一直線に飛び、白毛社と稍来社との中間地区大甲渓の右岸に九〇〇㍍の上空から爆弾二個を投下、一周の後、再び同目標に二個を投下し、全弾いずれも命中ないしは近接距離に落下し、附近蕃社の周章狼狽（ろうばい）が手にとるようになかめられた。

翌六日も爆撃飛行を続け、武田中尉操縦、岡大尉同乗で四八号機に爆弾四個を積み、十時三十二分離陸、万斗六、亀仔頭、北港渓を経て眉原附近に全弾を投下したが、その一発は確実に命中し、あたりを震撼（しんかん）させて帰着後、武田中尉は、「あのへんは高峰が起伏して美しい箱庭のようだつた。ことに眉渓と火炎山附近の風光のよかつたことは内地にも見当らないくらいだ。こちらの高度は一、四〇〇㍍で脚下にひらける山嶺はことごとく白雲におおわれ、山と山の中間の谷間だけが晴れ渡つていて、ちようど雲の中にトンネルを作つたようだつた。われわれはこのトンネルを飛んだ訳だが、眉原附近に投下した爆弾は大爆音とともに山谷を動かし、あたり一面硝煙におおわれて濛々（もうもう）と巻きのぼるながめは実際壮観で印象的だつた。霧社支庁の上空では高度五〇〇㍍まで降りて旋回したが、赤毛布をつけた大勢の高砂族が一斉に手をあげて歓迎しているのがはつきり見え、これには苦笑せざるを得なかつた」

七日はいよいよ中部地区最後の飛行で、安辺中尉操縦の四八号機に爆弾四個を積み、阪元中尉同乗で九時四十分出発、五〇分を要して牛轣轆に到達、二個ずつ二回にわたつて爆撃の後、日月潭の湖上を通過して新城から埔里社の上空を低空で飛び、十一時過ぎ一、七〇〇㍍の高度で台中に帰還した。

入れ代つて伊庭中尉が爆弾四個を携えて乗り、八㌔東方の虎仔山に向い、数旋回しながら全弾を投じたが、内一個は爆発せず、赤土を舞い上がらせただけで終つた。しかしこれで中部地方の耐熱、撮影、理蕃などの目的を果たし、三日間の晴天にも恵まれて台南へ向うことになつたが、霧社支庁では各爆撃地附近に高砂族を集めて飛行見物をさせ、「まるで鳥と同じだ。神業（かみわざ）で人間のすることではない」とか、「この飛行機が至る所、飛びまわつて爆弾を落としたら、われわれは逃げ場がなく、どんな所に隠れてもだめだ」と、観念し、「あの飛行機はどこで造るか」、「何人くらい乗れるか」、「あの雷のような響きは、どうして起こるのか」、「飛行機は落ちることはないか」、「飛行機の上で火をたくことは出来るか」などの質問を発していた。そして酋長（しゅうちょう）の一人は、「早く帰順しないものは結局、命をとられる。花蓮港の連中が来たら飛行機の威力をよく話して聞かせよう。自分たちは台北で沢山の大砲を見せてもらつたことがあるが、あれをこの山奥へ持つて来ることはむずかしいかも知れぬが、飛行機ならどんな険しい所へでも飛び込んで来るから油断がならぬ」と、実感を漏らしていた。

九日朝七時過ぎ、出発準備成つて一七号機に伊庭中尉、四七号機に阪元中尉、四八号機に武田中尉搭乗して一七号機が先頭に八時二分離陸、四七号機は同五分、四八号機は六分、美しい雁行（がんこう）の姿を見せて南へ向つた。

まず一七号機は濁水渓を同二十八分に通過し、斗六、打猫を経て嘉義の上空を低空で一周しながら国旗を振つてあいさつし、九時二十九分、台南練兵場に着いた。一時間二十七分の航程だつた。

四七号機は南投、林北埔を経て一、五〇〇㍍の高度で老水坑の北側から雲上を阿里山にコースをとつたが発動機が怪しげな音を出し初めたので自重して引返し、竹東崎の上から台南へ入つて一七号機よりも一と足先きに九時二十三分、安着した。この間、一時間一八分だつた。

また四八号機は途中から四七号機と別れて阿里山に向つたが高度が少し低かつたので附近の谷間で一周して一、三〇〇㍍に引き上げてから雲中を二万平附近で機首を返し、前大埔を経て九時五十五分、台南へ到着、この航程一時間四九分だつた。

翌日は休養して十一日から南部地方飛行にかかり、伊庭中尉の一七号機は湾裡、塩水港、北門嶼方面飛行の命令をうけ、阪元中尉操縦、小森雇員同乗の四七号機は台南市附近を一時間にわたつて飛行の命令に接し、九時三十五分、四七号機から離陸、一〇分遅れて一七号機も出発した。また四八号機には安辺中尉操縦、武田中尉同乗で阿公店支庁管内の小崗子に爆弾四個をもつて出発したが雲が深くて目標をとらえることが困難なうえ、幾度となく旋回しているうち

に投下機の故障を発見したので全弾を一度にぶちまけ、その破裂の轟音（ごうおん）は十数キロを離れた練兵場までへも遠雷のように響いて来た。

翌十二日は九時二分、伊庭中尉操縦、阪元中尉同乗の四七号機が関帝廟、蕃薯寮を経て竹仔門発電所上空に達し、阿辺庁管内で最も兇蕃の名がうたわれ、まだ恭順をがえんじないマタウラン蕃社に二個を投弾し、十七、八㍍の東風に飜弄されながら一周の後、更に一個を投じた後、写真を撮影して帰航につき、濁水渓上流に那智の滝以上の美しい瀑布を発見したのは一大驚異で、追風に乗つて、二、〇〇〇㍍の高空を一路基地に向い、一時間三八分の飛行で十時四十分、帰着した。

また安辺中尉操縦、武田中尉同乗の四八号機は密雲中を大目降から嘴吧哖に入り、四個を投弾してから阿緱庁の蕃薯寮上空を低空で数旋回したうえ帰航したが上空の気流はきわめて険悪で、台湾に来てから最大の難航でもあつたが、また爆撃では大きな石を数十㍍も吹つ飛ばし、見物に集まつていた蕃人があわてて逃げ出していくのが手にとるように見えた。

午後は岡大尉と阪元中尉で駐屯部隊の将校数名を同乗飛行し、翌十三日は阿緱庁管内の蕃地飛行の予定だつたが四囲の山々は白雲重畳している。地上の風速は九㍍に過ぎなかつたが武田、阪元両中尉の試験飛行で、三〇〇㍍以上は機体の動揺はげしく、更に風船で測量して見ると一、〇〇〇㍍の上空では二三㍍を数えるので蕃地行きをやめて基地附近の飛行にとどめ、更に四七号機のプロペラーが破損しているのを発見したため、この日の飛行を中止した。

いよいよ予定終了の十四日は伊庭中尉操縦、阪元中尉同乗で四八号機に爆弾四個を積んで最標高一、三〇〇㍍の蕃山中にあるトアアウ、カビヤン両蕃地に向い、斜面上の目標に全弾を集中投下して帰来すれば武田中尉と岡大尉が入れ代つて鉄道沿線を南下した。

すると下で待ちうけていた射撃演習中の山砲隊から飛行機を目標に二発の重砲がとどろき、四八号機はこれをうけ流して打狗を訪れ、更に阿緱上空にまわつて一時間二三分の後、帰着した。

かくて台湾飛行の目的は達せられたが、使い残しのガソリンが数時間分あまつているので翌十五日、四八号機に伊庭中尉と阪元中尉搭乗し、カビヤンに向つて十時五分出発、阿緱の空を圧して同四十五分、同地附近に達したが雲が深いので低空を三十余分間にわたつて蕃社をくまなく飛びまわり、また一七号機には岡大尉操縦、有川班長同乗で台南市街を四五分間、縦横に馳駆して袂別（べいべつ）を告げ、正味二〇日間の台湾耐熱飛行訓練を完了したのである。

この間における飛行総距離四、八〇〇㌔、時間六一時間二八分、飛行回数一四七回、最高々度二、六〇〇㍍、長時間二時間四七分、爆弾五〇個、投下地一四個所などの記録をとどめた。

また理蕃策にも成功し、従来頑（がん）として反目し続けて来た阿緱庁管内のマンタウラン社の頭目が、まつさきに恭順を願い出て来たのなどは、その好例証だつた。

彼らのいうところは「自分の蕃社はこれまで警察官の保護の下に安穏な日を送つていたが、施武群蕃人の誘惑をうけて彼らと一緒に大いに狂暴な振舞いをしたのははなはだ申し訳がない。今日からは全く改心して農耕の業に励み、官命を守り、悪いことはいつさい致さぬのはもちろん、隠匿していた鉄砲九挺と若干残つている火薬類も全部上納する。三叉路で通行中の警官を襲い、その一名を馘首（かくしゆ）し、鉄砲一挺を略奪したのを手始めに、今年になつて旧寮庄で耕作中の本島人二名を馘首し、村田銃一挺を奪つた。また鉄条網の架設工事に着手してから四、五回、荒しに出て本島人二名を馘首した。警察官の骸骨（がいこつ）は今でも自分の蕃社に飾つてあるが、その後は決して荒らしに出たことはない。これらの狂行はおもに今日つれて来たアリマウ、タウタウの両名である」と述べ、その心境の変化については、「先日、飛行機がわれわれ各蕃社の上空を飛行した時、ちようど蕃丁スグの母が死亡し、その社祭りをするため蕃社の者はみな屋内にいたが、突然雷のような異様な音をきいたので飛び出して見ると今までに見たこともない大きな鳥のようなものが飛んでいた。そしてこの鳥のようなものが大きな糞（ふん）をおとした。これが蕃屋から四、五十間ほど離れた所に落ちて恐ろしい勢いで爆発したので二度びつくりし、三、四人のものがけがをしてにわかに大騒動になり、ことに一人が気絶して倒

れたのを本当に死んだものと思つていたところ、間もなく生き返つたなど、何百年となくいい伝えられたこともない大騒動だつた。自分たちの蓄社が封鎖されてからというものは衣類、塩、マツチなどは全く尽き果て、だんだん食料さえなくなる始末ではなはだ困難している。これ以上、また飛行機に押しかけられては、この間のような騒ぎが持ち上がるから特に帰順のお許しを願いたい」

有川大佐以下の一行は携行機材一切を整えた後、二十三日午後、[基隆に向い、備後丸で内地に帰還した。

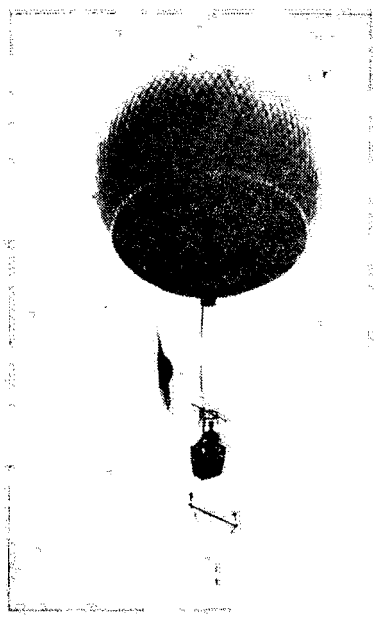
かくて総合研究のごく大体の結果は、台湾における今年の夏は例年より低温で湿度が高かつたが、飛行機に対する高温の影響はにかわの融解でプロペラーの接合部が剥離（はくり）し、高湿度は山岳地方の高層で気化器内に水滴がたまつて往々発動機に故障を起しがちだつた。プロペラーの剥離を防ぐために黄銅鈑で、その末端を巻き、接合部に木ネジを打ち込んで強化した。単なる高温は発動機にも操縦者にも飛行中は何ら影響はなかつた。

地上偵察は内地と大差なく、写真撮影は光線が強烈のため内地よりは技術的にむずかしい。ガソリンは自動車用のような比重の重いものを使つても爆発の能力において影響はなかつたように見受けられた。山岳地帯の気流は予想よりもよく、ただ急激な雷雨を常に警戒する必要がある。四七、四八号両機の発動機は砲兵工廠製のダイムラー式だつたが、今度の熱地飛行でもりつぱに活動して、その実用性を発揮したものといえる、など、などであつた。

この一行が帰着すると、徳川大尉は新婚早々で飛行場頭に颯爽（さつそう）たるものがあつた。新夫人は肥前島原の旧藩主松平忠和子爵の孫千枝子嬢で、大尉の叔父水戸藩徳川圀順侯の媒酌で式をあげ、所沢に新居を構えたばかりだつた。夫人は学習院女子部英語科出身の才媛で時に二二才。徳川大尉は三四才である。

七月二十三日朝九時、益田少佐は滞空中の生理研究を兼ねて水野二等軍医を乗せ、気球で昇騰した。

地上では南二米の微風だつたが三〇〇米では北西風に変り、二、三千米の高度で白雲中を去来していたが二時間の後、武蔵野鉄道線の練馬駅北西約二粁の畑中に着陸した。



益田工兵少佐の自由飛行

帰隊後、水野軍医は「はじめて気球に乗つたが、飛び出すと直ぐ空中の衛生状態を調べにかかつた。温度は摂氏の三二度で一、〇〇〇米毎に自分の呼吸や脈搏（みやくはく）を調べ、手の五指から針で血を出してガラス板に附着した。一、五〇〇米では摂氏二六度、最高の三、三〇〇米では一八度だつた。気球はもちろん、飛行機でもまだこの高度に達したものはなく、高度記録だけはあげ得たけれども肝心の航空衛生については先輩の研究を凌駕（りようが）するところまでいかなかつたのは残念である」

この翌日から第五期生の所沢・水戸間の野外飛行が開始されたが二日目の渡辺、菱沼両中尉、野田少尉の一行が水戸からの帰途、渡辺中尉の三一号機は稲敷郡江戸崎町の附近で火を吹き出したので、直ちに発動機をとめて空中滑走で麦畑に急降下したが、角度が過ぎて衝撃を招き、機体全壊、ほおり出された中尉は全身打撲と擦過傷を負つた。

原因はシリンダー上部の排気弁と吸気弁の接合軸の折損からではないかと判断された。

（六）中島機関大尉、現役を退く

第二期学生の卒業飛行と追浜・蒲郡間長距離飛行——中島機関大尉待命——ホ号乙型試験飛行——南洋観光

団の同乗飛行――工廠製ルノー式発動機の好調――雄飛号の仙台訪問飛行――偵察術と空中観測術修業員――立石氏の初飛行失敗――馬詰駿太郎氏帰国――日本飛行学校の宣伝飛行――玉井清太郎、湯川礼三両氏殉難――東京飛行記者倶楽部有志の後援会――川上中尉を招聘――市村座で素劇大会――山階宮殿下お成り

五月末、ヨーロッパから帰国した山下機関少佐は、「飛行機を除外してあちらの戦争を語ることは出来ない」と前提し、「戦闘に参加している全戦線の飛行機数は二万台といわれ、その三分の一はドイツ機である。フランスは九億フランの予算で一ケ月約二、〇〇〇台を製作し、イタリーでは六〇〇馬力を二基装備した大型機を飛ばしている」と語つた。

追浜の航空隊ではこの月はじめ、二期操縦術学生の東京湾一周の卒業飛行を行つたが第一日の七日は天候が不良でしばらく見合せて十時二十五分、イ号の四号機に白瀬中尉、七号機に加藤中尉、一二号機に山内中尉が搭乗して順次離水し、横浜本牧から羽田、品川を北進、月島に出て船橋、千葉町を回つて東京湾横断に乗り出したところ、天候次第に悪化してみぞれまじりの豪雨に見舞われたが零時四十五分、まず七号機の加藤中尉帰り、一〇分遅れて四号機、一二号機と並んで着水、「千葉から南下して盤津の鼻にさしかかつた時、雷鳴とともにおや指大の雹と雪をまじえた豪雨に遭い、空は真つ暗でものすごかつた」と報告した。

二日目の八日は好晴で七時五十分、丹羽中尉が四号機、吉良中尉が七号機、千田中尉が一二号機で出発し、一、〇〇〇㍍内外の高度で前日同様のコースでちようど二時間の後、九時五十分、帰着した。

続いて機関将校の正田中尉と城戸中尉が四、七両機で順調に経めぐつて午後一時十五分、飛行場に着水し、全員滞りなく卒業飛行を終えて翌日からはロ号による一〇〇馬力級の練習に移ることになつた。

月が変つて六月早々から今村中尉ら第一期学生将校が、研究委員時代の最終六期生の大西中尉ら六名とともにロ号一〇〇馬力フ式で追浜・府相（蒲郡）間一四〇㌔（約二六〇粁）の往復飛行が開始された。

警備のため途中には鞍馬、千早、夕立、三日月の諸艦が配置され、御前崎には永峰大尉、府相には山田大尉と山本中尉及び栗野機関大尉、下士兵が出張し、六月二日がその第一日だつた。

この日、北風一〇㍍で気温低く波やや高かつたが沿岸各地の天候は概して良好なので六時から出発準備をはじめ、ルノー式搭載のロ号二、三号機、ベンツ式装備の七、八号両機が滑走台にひき出され、往航は二号機に大西中尉、阪元（宗隆）中尉同乗、三号機には少路中尉操縦、荒木中尉同乗、また七号機には今村中尉操縦、三木中尉同乗、八号機には可児中尉操縦、坂本（普一）中尉同乗で六時三十五分、二号機を先頭に離水した。各機これに続いて北風の中を上げ舵で夏島上空に達し、針路を東南に転じて横須賀市から観音崎に伝わり、城ヵ島をかすめ、相模灘、伊豆の下田にとりついたが風向きが変つて南西風が強くなり、一五㍍の向い風をまともに浴びながら進むうち燃料の不足で二号、三号共に御前崎に着水した。時に九時二十五分。

七、八両機もこのはるか沖合で燃料に見切りをつけて八号機は十時二十七分、七号機は少し先きへ行きかけたが、これも御前崎に引返して十一時に着水、全機ここに集まつてしまつた。

おりから渥美湾内でも西の風一五㍍と報告されて来たが一時五十分、四機再出発して浜名湖に沿うて渥美湾を横断し、四時五十三分、三号機を先着に二号機は同五十五分、七、八号両機は五時に着水してともあれ、往航を完了した。

翌日、天候の回復とともに各機操縦者が入れ代つて九時十四分、八号機を先きにして七、三、二号機の順で離水し、同四十分には四機六五〇㍍の高度で渥美半島を越え、十時三十分には先頭機は天竜川口を通過したが七号機は発動機に異状が起つたので浜名湖岸に不時着したのをきつかけに三号機も十一時二十分、御前崎手前の燈台の真下に不時着水したので僚機の二号機もまた着水し、残るは八号機一台となつたが三号機から「故障は軽微で救助の要なし」の信号をうけて、そのまま石廊崎に向い、零時二十分、九〇〇㍍の高度で六、七㍍の

向い風をついて伊豆半島突端を通過すると、漸次風いで来たので一、五〇〇㍍まで上つて三浦半島を横断、逗子町に出で、一時四十分、空中滑走で追浜に着水、四時間二五分の航程だつた。

三号機は発動機の調整後、ガソリンを補給して天候次第では月明りに帰還のつもりだつたが、ガソリンが発動機船用の不良品のうえ、量も少なかつたので二号機とともに清水港へ飛び直して一泊の予定にあらためた。

そして清水港で発動機の試験飛行していると三保の真崎附近で一〇㍍の低空から横すべりして海中に突込み、荒木、少路両将校は無事だつたが機は大破したので駆逐艦夕立に積んで追浜へ回漕することになつた。

海軍では平常二機以上が同一行動をとる場合は、特別の事情や命令がない限り、なるべく終始連絡を保ち合い、協同をとおとぶ風習にしつけられているので、今度の場合のように同じ馬力の発動機でも型式の違つたものを装備している関係上、この帰航におけるちぐはぐはまたやむを得ないことでもあつた。

さきに田中館博士の教授辞任問題が片づいたころ、中島機関大尉の辞職説がぱつとひろまり、先輩や同僚から盛んに引きとめられているうわさが専らであつたが、ついに事実となつて六月二日附、「待命」の辞令がおりた。

近く機関少佐に進級し、恩給年限にも達する時だつたが大尉はむしろそれを不快とし、「今のうちの方がさつぱりしている」と飽くまで固執して辞職願を出し、横須賀海軍工廠造兵部員兼検査官、海軍技術本部技術会議員、横須賀海軍航空隊附、臨時軍用気球研究会御用掛などの第一線からさらりと退いたのであるが、もちろん大尉にとつては年来の志しと抱負実現の機をねらいつつおもむろに将来の計を按（あん）じていたのであり、すなわち中島飛行機株式会社の胎動であつた。

そのころ、追浜では金子少佐の後任福岡少佐が「飛行機に乗れんようでは話にならん」と桑原大尉の指導をうけて操縦術を会得しつつあつたが、「もうよかろう」とひとりできめて六月二十日、イ号の七〇馬力フ式で東京湾一周飛行に乗り出した。

ちようど北西の風三、四㍍で十一時十八分離水し、東京湾を横断して富津洲へ向つたが桑原大尉は万一を心配して三木中尉を同乗させ、同じイ号フ式で福岡少佐のあとを追尾した。少佐は千葉町上空から、海岸沿いに東京、横浜を目標に湾内を半周して午後一時五分、追浜に安着して卒業飛行にパスした。

あたかもこの日は母艦に改装されることに内定している軍艦金剛が、第二艦隊の旗艦榛名とともに呉へ回航の途にのぼつた。

同艦は六月下旬から戦闘教練を兼ねて近海飛行を行うため試験的に仮格納庫を建造し、永峰大尉以下乗組の飛行分隊は呉軍港附近で訓練を開始したが搭載飛行機を二機とも破壊したので呉工廠で修理にかかり、隊員は陸路、一応追浜へ帰つてきた。そして八月初旬から土佐沖で実施の各艦隊連合の艦砲射撃の弾着観測に就く日程が編まれた。

呉から帰つて来るとすぐ永峰大尉は、さきの工廠製ホ号乙型二〇〇馬力の牽引式をひき出し、十数分間の水上滑走で試験後、調子がわかつたので二五㍍の高度で右に舵をきると横滑りをはじめて回復せず、そのまま突つ込んだが大尉は直ぐ浮かび上がつてけがもなく、機体は再び造兵部へまわされて改造と修理が施されたうえ八月初め、馬越大尉が長浦から水上滑走で追浜へ回送して来た。

そこで八日朝、六㍍ほどの北風が吹いていたが馬越大尉は職工一人を乗せて試験飛行し、約二〇分間を調子よく飛んでいつたん着水、再び離水して飛行場周辺の低空を一五分間飛びまわつて細かいところまで調べ、大体良好の成績を上げて間もなく横廠式となつて活用された第一機である。

七月半ば、飛行場へ南洋開発会社の社員数名附添いで各島の酋長団が見学に来たので桑原大尉が案内してまわり、「この飛行機に乗つていけば一日のうちに諸君の郷里に行ける」と説明すると、一行は目をまるくして聞いていたが、やがて十㍍余の風をついて室井、可児両中尉がロ号フ式で飛び上がるのを見るに及んで一層、驚きを大きくしたらしかつた。

やがて機上から模擬爆弾を投下し、何事が始まるかと恐る恐る首を縮めているうちに爆弾の代りに「南洋諸君の健康を祝す」と書いた歓迎文が空中に現れて、たちまち大よろこびに早変りしたうえ同乗を希望し、大崎大尉が次ぎ次ぎと数分間づつ楽しませ、「少しもこわいことはなかつた」と喜色満面だつた。

久しく身魂を傾倒して製作を急いでいた発動機の生産に芽が出て、ようやく長浦の兵器部で製作したルノー式七〇馬力が完成したのでフ式に搭載し、三十一日朝、山本中尉が単独搭乗、試験飛行を開始した。八時四十分、離水、しばらく附近を旋回後、調子をたしかめてから東京芝浦まで往復して飛行場に帰ると、「発動機良好、館山にいく」と報告して再び飛び去り、三浦半島沿岸から観音崎に飛び、三崎を経て館山に向い、十一時五十五分、帰着、更に「今より東京湾を一周す、機械よし」と告げて機首をめぐらし、沿岸を東京に迫り、品川沖から船橋に出て千葉を経て横浜に帰り、一時五十分、いったん飛行場に現われて確認を求めた後、更に横須賀、金沢附近周回の後、午後二時二十分、「発動機良し、三時降りる」と報告して再び横須賀を訪れ、附近を右に左に時をかせいで三時二分、飛行場に着水、六時間一八分、延距離三六〇浬の大飛行で猛者で聞えたさすがの山本中尉も腰をなでていたが、初めての国産発動機は上々の成績で登場することになつた。



追浜飛行場の（右から）金子少佐、多田機関大尉、井上大尉

七月二十六日夜、追浜の飛行場では陰暦十五夜の月光を背景にして夜間飛行の練習を試みた。フ式一〇〇馬力をひき出し、七時半から飯倉中尉操縦、金子少佐同乗でトツプをきり、三〇分間を飛んで着水、次いで馬越中尉操縦、井上大尉同乗で二〇分間、最後に大崎大尉操縦、山本中尉同乗で飛び出し、横浜、東京の夜景を遠望しながら月影美しい湾内を渡りあるいて五五分間の後、帰着、納涼を兼ねた快飛行だつた。

そしてこの月末、艦隊航空隊が編成されて山田飛行機隊長の下に平松大尉、栗野、高田両機関大尉、室井、山口、少路、大西、阪元、三木、可児、今村、坂本各中尉以下、下士兵が若宮丸に乗組み、ロ号フ式三機とイ号二機を搭載して九州佐伯に向つた。

一方、所沢では七月二十一日、久しぶりに雄飛号の夜間長駆が行われ、例の通り益田少佐、岩本技師ら数名が搭乗して六時三十分、仙台へ出発した。逆風と霧に悩まされながら時速六〇㌔の足で十一時五分、宮城野練兵場に着陸、三一五㌔を翔破した。

船長益田少佐は「所沢出発後、間もなく日が落ちた。栗橋附近だつた。しかもここから以北のコースは曇天で目標をつかむに苦心した。少し大きい町だけは辛うじて判別出来たが鉄道沿線の発見は出来なかつた。それでも宇都宮、矢板、黒磯までは無事だつたが那須・白河間の突破が心配だつた。ことに黒磯へ来た時は全く日が暮れて暗夜ではあり、霧が深いところへ逆風なのでよつぽど引返そうかと思つたが、もうひと息と頑張つているうちに白河の西八㌔ばかりの所で南へ流されたので、発動機の好調を頼りにコースをとり直して進んだ。仙台を発見したのは白石の上へ来てからだつた」

翌二十二日、帰航のため十時、仙台をたち、前日とほぼ同じ風向なので、この日は追い風で順調に飛び、軟式飛行船の耐熱飛行研究に成功した。

また八月一日には今年度の偵察術練習将校が新任され、大谷亀蔵（後に少将）、長嶺亀助（同）、儀峨徹二（後に中将）、値賀忠治（後に少将）、高木義人、中山俊三郎各歩兵大尉、弘岡好忠砲兵大尉、牧野正廸騎兵大尉（後に中将）、木村兵太郎砲兵中尉（後に大将、陸軍大臣）、田中毅一歩兵中尉のほかに、空中観測術修業員として湯浅栄次郎、広野太吉両砲兵大尉、田中見、畑勇五郎両同中尉らの優秀将校だつた。

これから間もなく谷田工兵課長が少将に進級して広島要塞司令官に転じ、後任には仙台の工兵第二大隊長宮原国雄大佐がすわつて同時に飛行協会理事の椅子（いす）も引きつがれた。

民間では今春一月帰国の立石閑二氏が三月五日、ようやく機会を得て郷里に近い海部郡津島町の佐屋川廃川地で初の飛行を試みたが離陸後、間もなく機体

が傾斜して翼端を破損したので修理し、十三日、雪辱飛行に飛び出した。

しかしこの飛行機には横に傾く癖があるらしく、この時も横滑りの状態で落ち、氏は下敷きとなつて頭を砂中に埋めたが幸いけがもなく済んだものの開業早々、機体の大修理は打撃だつた。

それからかねて帰国のうわさのあつた馬詰駿太郎氏が五月一日、神戸入港のオースタリアン号で姿を現わした。

船上で往訪の新聞記者に、「明治四十四年頃からフランスに遊び、前後三年、飛行学校に学んで卒業後、従軍するため更に空中攻撃に必要な各種の技術と夜間飛行などを練習して一年後に軍曹として出征した。西部戦線のソンム、ヴエルダンなどに派遣されて磯部、滋野、茂呂氏らとドイツ軍の上を飛んで空中戦をやつていたが、ことにドイツ軍がヴエルダン大攻撃の時には六三台の大密集団でやつて来たのでフランス軍も、これとほぼ同数の飛行機で対抗し、凄壮(せいそう)をきわめた空中戦を現出した。しかしドイツの飛行機は馬力不足で四、〇〇〇㍍以上は中々上れなかつたのに反し、フランスの飛行機は常に六、〇〇〇㍍以上の高空を占めて敵を見下しながら戦つている。攻撃の際には偵察飛行、着弾距離観測などを行い、無線電信で参謀本部に通報している。ソンム方面では二週間に一度というきわめて閑散な出動である。ファルマン式、ヴオアザン式、コードロン式、ニューポール式が各一二、一八台が一班となつて攻撃に向う。主として夜間だが偵察や観測はもちろん昼間である。ドイツの砲弾は四、五〇〇㍍くらいまではよく当るが、機体の一部にあたつたくらいでは四㌔くらいは空中滑走で、らくに帰れるから生命を奪われるようなことはめつたにない」と語つた



馬詰駿太郎氏

同氏は元汽船の乗組員で、たまたまフランスの港に入つた時に上陸したのが、彼地に居着く動機になつたのだそうで、邦人飛行士の中では最も年長の当年四四才だつた。

日本赤十字社から派遣されてフランスに従軍していた某看護婦と結婚して同道帰国後はついに一度も飛行機を手がけず、生来の達弁であちこちを押しまくり、妻女の長らくかせぎためて来た貯金で生活しているというわさだつた。

さて羽田の日本飛行学校では鳥飼氏の周旋で山形県鶴岡町の研究家斎藤外市氏からノーム式五〇馬力を譲りうけて、さきに気球研究会で買つたグラハム・ホワイト式を模倣した三人乗りの複葉機を製作していたが、五月中旬竣成したので試験飛行を重ねた末、学校の宣伝をかねていよいよ待望の帝都訪問飛行に移ることになつた。

まず離着陸場を芝浦埋立地の藻塩橋と新芝橋間の南方広場に定めて二十日朝、玉井清太郎氏単独で羽田海岸から飛来していつたん着陸、先着の相羽氏らとともに市内へ飛行の準備にかかつた。

機上に十数旒(りゅう)の小国旗と、「五千呎の空中より謹んで東京市民に敬意を表す」と冒頭した檄(げき)文のビラ約一万枚を積み込んで長田練習生が同乗し、七時三十五分、同広場を離陸した。

ビラには「二百万の東京市民よ、今や飛行機は国防上、最も必要欠くべからざる武器となり、其の進歩発達は実に驚嘆に価す。もしこの日本飛行学校飛行機が独逸飛行機なりとせば、世界に誇る大日本帝都は我が爆弾一下に依つて一瞬を俟たずして灰燼に帰せんか。願はくば忠勇なる東京市民よ。本邦民間飛行界発達の為めに十分の御援助あらん事を乞ふ。」とあり、玉井、相羽両氏連名で次ぎに学校の現況を説き、最後に「空中の防備は一日も忽せにすべからず。一日も早く飛行機の完全なる独立を期せざるべからず。今や本邦唯一の日本飛行学校は飛行家養成並に飛行機建造に全力を傾注しつつあり、愛国の士よ、若き人は征空の士たれ、然らざる人は諸子等に援助を与へられよ。日本飛行学校第三号飛行機上より」と結んであつた。

玉井氏は場上を一周した後、ビラや小旗をまきながら新橋から霊岸島を右に両国、日本橋の上空を経て再び新橋駅上に現われ、次第に高度をおろして七時五十五分、無事着陸した。

小憩の後、再び長田練習生が同乗して附近に低空飛行を試みながらおいおい集まつて来た群集の頭上にビラをまき、次いで第二回目の東京市街訪問のため



玉井清太郎氏

燃料を補給し、空中写真撮影の希望で同乗を申込んだ東京日日新聞社嘱託の写真班員湯川礼三氏を乗せて九時二十分、会場を出発した。

しかしこの時は遠くへ出ずに附近のガスタンク上から海岸を縫つて約三〇〇㍍の高度で飛び、場上を一周半して十分間の後、着陸姿勢に移り、三、四〇㍍の高度に降りて来たとたん、左の上翼が中央から真二つに折れてパッと翻ると見るや、機は右にくるりと一とまわりして機首を斜め下に新芝橋の南方約七〇㍍附近に打たれた鳥のように落ち、砂煙とともに発動機から火を発して粉砕した機体を包み、搭乗の両氏は重傷を負つて人事不省に陥つた。

相羽氏は炎の中から両氏を自動車に収容して、三田の松山病院に駆け込んだが湯川氏は既に絶息、玉井氏もまた手当の効がなかつた。

現場に居合わせて遭難を目撃していた井上中尉、原、宗里氏らの原因調査によれば、左上翼後列の支柱の金具が離れ、補助翼を援合する主翼の後桁(けた)が折れたためであつた。

元来三人乗りの設計に無理があり、試験飛行中にも中央翼支柱の金具の酸素づけがとれて危機一髪のことがあつたそうだが、大体に機体が少し脆弱(ぜいじゃく)だつたうらみがあり、資金の不足、素材の蒐集難などから無理をしがちな民間機の尊い犠牲であつた。

玉井氏については既にしばしば小記した通り、三重県四日市の人で明治四十三年以来、水上機の研究に辛酸をなめ尽し、友野氏の後援でようやく飛べるようになり、かたがた日本飛行学校の事業も緒につかんとする時、この奇禍を招いた不遇の人である。享年二六。

湯川氏は伊豆修善寺町に生まれ、長く京橋南鍋町の辻村写真製版所で技術を磨いていたが、東京日日新聞社に移つて、まだ間のないお目見得中の不幸で、航空担任記者福知新次氏などの尽力で殉職と同時に社員に昇格された。享年二四。社会人の最初の航空殉難者である。

二十二日の青山斎場における両氏の葬儀は伝通院の野沢大僧正が導師となり、本山日日新聞社長の弔辞をはじめ、航空界、操觚界の参列者多数をきわめて盛んであつた。

そしてこの事故を契機に、航空法、航空取締規則の制定を一日も急ぎ、飛行機の検査、飛行士の試験を最も厳重に行つて人命保証の道を講ずべきだとする輿論(よろん)が強く動きはじめた。

日本飛行学校では中心の玉井氏を失い、また新造機を焼失して自然停頓(ていとん)のやむなきに至り、片棒の才幹相羽氏も既に令兄と分け合つた亡父の遺産を大半注ぎ込んだあとの白面の青年だけに、遭難の衝撃から物心両面にわたり途方に暮れていた。

そこで学校には現在、練習生が一一名あり、せつかくここまで来たものを、みすみすこのまま閉鎖することは残念だと、飛行記者倶楽部の有志吉田禎治(東京日日)、福知新次(同)、仲木貞一(中央)、倉富丁矣(都)、渡部一英(国民飛行)の五氏が相寄つて相談し、まず㈠故玉井氏は真摯(しんし)篤実な飛行家であつた。㈡創立者の一人たる相羽有氏は唯一の技術者に逝かれ、方向に迷わざるを得ざるに至つた。㈢相羽氏は熱心な飛行事業家であつて、日本飛行学校の経営には父の遺産を傾けていた。㈣今回の遭難で飛行機を使用に堪えざるまでに破壊し、学校の負債を生ずるに至つた。㈤遭難当日の飛行は東京市民の防空感念を喚起するためのものであつたなど、などの同情すべき数々の理由で、後援会を起して相羽氏に学校継承をすすめることに一応話がまとまつた。同時に㈠、国民一般に対し、航空機に関する知識を普及し、徹底的の理解を求めること、㈡、政府を鞭撻(べんたつ)して必要な施設をなさしむること、㈢、民間各種の飛行事業を奨励すること、㈣、飛行機の用途を広く考究することなどを目的とした日本飛行学校後援会設立趣意書を六月末、都下の新聞通信社に送つて助力を求める一方、約六〇〇通の寄附勧誘状を京浜間の財界その他知名の人たちに送つた。そして玉井氏に代るべき有能な技術者をいろいろ物色した結果、予備役を願い出ながら京都にひきこもり中の川上親孝中尉に目をつけ、吉田氏がわざわざ京都に足を運んで懇請したが、気乗り薄で容易に応ずる

気配もなく、「とにかく、一度みんなと会つて、よく話し会つて見てくれないか」と、むりやり川上中尉を東京へつれて来て有志一同との懇談会を開いた。その結果、とりあえず過渡的に技術指導の名目で斡旋（あつせん）してもらうことを承諾させ、七月七日、築地精養軒に新聞通信記者を招いて中尉の名を看板に日本飛行学校の再組織を発表し、九日から川上中尉も顔を見せて事実上の再開となつたのである。

しかしさきの寄附勧誘状は梨（なし）の礫（つぶて）で待てど暮らせど一つも反応がなく、これは完全に失敗したが、これらを伝え聞いた東京日日新聞の演芸担当記者桑野正夫氏が「文士と画家らの素劇大会を開いて、その収益を後援費にしたらどうか」と提案してくれたので耳よりな話だとは思つたが、そういう経験のない発起人は、はたして成算がとれるものかどうか、ことに所轄警察署へ届け出て、あらかじめ定めた寄附金額だけは事の成否如何にかかわらず、必ず支弁しなければならぬ規則なので、芝居の損と寄附金と二重の負担を感じたが芝居気たつぷりで血気の渡部一英氏などは「損をしたらした時で一つやつて見ろ」と、素劇大会の有志に万事を委嘱したのだつた。

そこで集まつた出演者は伊坂梅雪、井川洗厓、鳥居清忠、田村西男、田中烟亭、永井鳳仙、野崎迂文、久保田金遷、藤舎薫香、小出緑水、右田寅彦、平山蘆江及び森ほのほ氏ら、劇作家、劇評家、画家、あるいは新聞演芸記者で、いわゆる当時の文士劇の定連一座である。

小屋は下谷区二長町の市村座を借りて七月二十四、五両日開演と決定し、三越、松坂屋、丸見屋後援のもとに桑野氏が太夫元になつて幕前、幕内の仕事を一人で駆けずり回つていた。

出し物は「だんまり」「名和長年」「千本桜」「双蝶々曲輪日記」「寺子屋」「春雨傘」「玄冶店」という出し物ぞろいの盛り沢山で、それぞれ十八番の役どころとて熱心なけいこのかいあつて大評判を博し、二日目は満員札どめの景気だつた。

あらかじめ警察署に届け出た寄附金額は二五〇円だつたが、案外の成功で七〇〇円が寄附される盛況ぶりに後援会の面々は鼻たかだかでりつぱに約束をはたした訳だつた。

そこで相羽氏は早速、新たに自動車科を加え、古自動車二台を擁して運転手の養成にも手を出した。後にこれが日本自動車学校に発展したのだが、さきに玉井氏遭難に駆けつけて来た令弟藤一郎氏（後に照高と改名）が、そのまま学校に居ついて亡兄の遺志を継ぐべく練習生にまじつて勉強していた。

八月半ば、江田島の兵学校在学中の山階宮武彦王殿下が夏期休暇を利用して東上され、所沢、追浜両飛行場を見学されていたが、そのついでに日本飛行学校にも成らせられ、川上中尉、相羽主事、それから後援会の福知氏の御案内で校内を巡覧しつつ学校の現状、養成方法などを種々質問され、次いで学校の粗末な自動車や大師河原の渡しなどで飛行場にお出かけになつた。

格納庫の中ではおりからソツピース型の複葉練習機を組立て中で、殿下には細かに御覧になり、またキヤメロン式発動機の試運転にもお目をとめられ、やがて一同を飛行機の前に整列させて御自分のカメラにおさめられた後、ご機嫌（きげん）よくお帰りになつた。

かくてまず一応、目的を達したので記者倶楽部有志の後援会を九月二十七日で解散したが、この運動が媒介して所沢の将校団から金一五円の寄附をはじめ、五円、三円、二円、一円という同情が報知、万朝報などの新聞社に寄託され、印刷物で勧請した大口寄附には失敗したが、一般世間の同情は数十円の現物となつて学校を助けたのである。

これ等に気をよくした記者倶楽部は倶楽部員にも変動があつたのを機会に、総会をひらいて会則をつくり、団体としての組織と性格を形づくつたのである

一、本会を東京飛行記者倶楽部と称す

二、東京飛行記者倶楽部は東京市内にある日刊新聞社の航空界担当記者を以て組織す

三、東京飛行記者倶楽部は航空界の発達を促さんが為、倶楽部員相互の利便を計るの機関とす

四、東京飛行記者倶楽部は年二回の総会を開催し、其期間における諸般の事項を協定し、尚、会務を報告す

五、東京飛行記者倶楽部は毎月金壱円の会費を納付するの義務を有す
六、本倶楽部員にして会費を納付せざる事三ヶ月以上に及ぶ時並に不徳義の行為ありたる時は総会の決議に依り除名す
七、本倶楽部は倶楽部員の互選に依り二名の幹事を選定し、場合に依り相談役一名を置くことある可し
但し幹事の任期は一ヶ年とす
八、前各項以外の事に関しては総て総会の決議を経るものとす

この時の倶楽部員は東京毎日の片桐貞雄、時事の知覧健彦、中央の仲木貞一、都の倉富了矣、読売の大村幹、やまとの赤岩庄次郎、報知の国分邦彦、東京日日の岩瀬又吉、東京毎夕の鈴木桔梗、東京朝日の藤木九三、中外商業の矢吹徹、国民の折橋慶治、万朝の海野登喜司氏らで、東京に支局のある横浜貿易新報の小高吉三郎氏が一枚加わり、幹事は古参の海野、倉富両氏が推され、また長老格の知覧氏が相談役にまつられていた。

(七) 磯部氏の帰国と尾崎氏の引退

小林祝之助氏の近状——伊藤氏の郷土飛行揮う——立石氏の飛行で観衆殺傷——帝国飛行協会で越中島埋立地を臨時離着陸場に借入れ——国庫補助請願書——後藤、佐藤氏の飛行——尾崎技師辞任——尾崎氏の小型機、試乗破損——磯部氏帰国と従軍体験談

京都鹿ヵ谷の大豊神社社掌の息子さん小林祝之助氏は清和中学に在学中、故荻田氏に私淑して二、三度同乗させてもらつたりしたことから航空欲がしみ込み、一昨年夏、滋野男爵を頼つてフランスに渡り、コードロン飛行学校を卒えて軍隊に入り、現在パリ附近の偵察飛行隊附で前線に出動しているが、左記は最近の消息である。

「僕がいるこの戦線は、パリに最も近い某地点で今は大攻撃の真最中である。今朝、命令を受けとつた僕は、僕のオブセルヴアートルでない少尉と同乗して遠く数千㍍の敵地に、しかも僕達の最も忌み嫌う強烈な追風を背負つて特別任務を有する偵察に出かけた。丁度、機がわがA運河を過ぎ、鉄道の蜿蜒たるを見る如き敵の塹壕を見下ろし、更に進んで下の森林上にさしかかつた時、重砲塁の多数を発見したので直ちに無線電信で、これをわが隊に報告せんとした刹那、敵は目早くわが機を見出して砲撃をはじめ、その真黒な煙球がわが機の一〇㍍、五㍍の前後左右に発射されて爆発するのみならず、四台の敵機は一、〇〇〇㍍の前方より機翼を揃えて接近して来た。そこで着弾距離に接近したわが機にも機関銃を備えつけているから、これを発射する考えで同乗の少尉を督励したが下からは激烈な迫撃砲の猛射をうけているので、少尉は青くなつてカルランダの中に縮こまつているので始末におえぬ。そのうちに快速の敵機は既に二五〇㍍を距てぬところまで肉薄して盛んに機関銃を浴びせかける。上からも横からもまるで雨のようで到底助からぬと覚悟したが、せめて一機なりとも射落して冥途への路伴れにしてやろうと機関銃に手をかけると狂つていて用をなさぬ。仕方がないので我々は今は最後と発動機の電流を切断して昇降の舵を胸まで引きつけ、総ての速力を棄てて自ら下方に墜落したが高度計を見れば四〇㍍である。敵機はわが機を地上に墜落せしめたものと見て引き上げて行つたので漸く危地を免かれた。」(後略)

欧米仕込みの先輩飛行士連も一段落のついた形でおいおい消息を消していく中に、ひとり稲毛にかまえてしんねりむつつり根気よく地味な道を歩いている白戸氏が相変らずアンザニー式三〇馬力、ノーム式五〇馬力の二機で練習生養成のかたわら時々地方の飛行に出かけていたが、この五月中には会津若松をふり出しに山形県最上郡新庄町、鶴岡市から新潟県高田市をまわつて帰つて来た。

すると隣りの伊藤氏の格納庫には二台目の水上機が新たらしく誕生していてホールスコツト式八〇馬力を載せ、郷土訪問飛行を志して、ほかに陸上機恵美号一台をもつて白戸氏と入れ代りに関西に下つた。

まず西宮で水上機を飛ばせるため朝日新聞社に交渉して同地海岸の格納庫を

借りようとすると、「試験飛行をして見て、ぐあいがよかつたら貸してやろう」という返事に伊藤氏は九月四日朝、練習生の山県豊太郎氏を乗せて数分間の滑走試験後、西宮港口附近で見事に離水した。

東南の風がやや強く、六甲山は密雲に包まれていたが伊藤氏は海上に円を描きつつ三〇〇㍍の高度に達し、西宮市街に帰つて上空を二周して一四分間の飛行に成功したので、朝日新聞社の心証を回復して格納庫を借りることが出来、当分ここに滞留して郷土の大阪市訪問の方針を立てた。

翌五日は波穏かで午前八時七分、山県練習生同乗で出発し、附近海上を飛ぶうち発動機の調子が落ちて来たので一〇分間で着水し、修理の上、十一時三十分、再び飛び出したが依然、思わしくないので海上を低く二周して着水し、午後は終始発動機の修理に費した。

六日も朝八時から飛び出して枝川尻にかけて一〇分間、第二回目は神戸新聞の引田記者を乗せて離水し、二〇〇㍍の高度で西宮市に向う途中、マグネトに故障を起したので六分間の飛行でおわり、故障の発電機を交換して八日、試験飛行し、九日は密雲が低く垂れこめていたがいよいよ大阪訪問を決行すべく、八時四十五分から尼崎上空まで飛んだが北風が強いので引返し、大阪行きは次ぎの機会にゆずつた。

この飛行機は翼幅一六㍍五〇、下翼一一㍍、上翼には長さ五㍍五〇の長い補助翼が吹流し式にとりつけられ、機胴は全長八㍍の矩(く)型のものに比較的大きな尾翼を装着し、二個の浮舟は長さ四㍍、後部の尾翼下にも一㍍ばかりの小浮舟をつけてあつた。

前後五日間の飛行で大体、水上機の調子もわかつたが同行していた飛行仲介者の阿部康蔵氏の運動で、連日の勉強に好感をもつた関西飛行記者倶楽部が後援して大阪訪問飛行を陸上機で行うことになり、九月十六日を、その日に定めた。

伊藤氏はこのはじめての郷土飛行を機会に大阪市附近に飛行場を見つけ、かつ宿年の志望である飛行機製作事業の後援者をつかまえる目的があつたので、この飛行は将来の安危を卜(ぼく)するところから慎重に準備を進め、水上機を母校の南区恵美小学校で展覧に供し、東京から持つて来た過去の飛行経歴その他を編集した「征空小史」という冊子を、関係筋や関西名士の間に配布した。

飛行当日は空模様すぐれず、雨を催しかけていたが伊藤氏は午前十時二十分、郷党その他多数の歓呼に送られて城東練兵場を離陸し、城東線に沿つて天王寺に出で、恵美須町三丁目の自宅の上を悠々一周して堺筋を北に飛んで、いつたん練兵場の上に帰つた。

それから再びおもむろに機首を西に向けて市内各新聞社を空から訪問し、「懐かしき我が大阪の蒼穹に、初めての快翔を試み得たるを無上の欣栄とし、ここに謹んで機上より市民諸君に満腔の敬意を表す」と書いたカードをまいて引返し、同四十分、練兵場に着陸した。

次いで十一時十五分、再び練兵場上空で見事な旋回と波状飛行を繰返して一二分の後、着陸すれば池上市長は個人として記念の銀メダルを贈り、飛行記者倶楽部などからも記念品や花束の寄贈があり、ようやく報いられた苦節十年の錦衣帰郷のよろこびであつた。

更にこの時、東京から飛電があり、かねて関係のある化粧品ホーカー液の本舗堀越嘉太郎氏から招かれて東京で飛ぶため陸上機をもつて急ぎ帰京し、九月二十五日午前十一時、小雨模様の空をついてホーカー液の広告ビラをまきながら芝浦を出発、月島、日比谷、九段、上野、浅草にかけて二〇分の飛行を行つたが堀越氏はかねがね伊藤氏計画の製作所設立にひと肌(はだ)ぬぐ約束をしており、しかも伊藤氏は何とかして大阪附近に設置したい意向から、その後しばらく水上機で富山県伏木町、和歌山県片男波海岸、広島市などを巡業の後、飛行機材その他全部を恵美須町の某倉庫に預け、練習生や家の子郎党をつれて大阪に滞留し、父兄の家に籠居(ろうきよ)して不如意とたたかいながら形勢を観望していた。

広島の飛行では、市の国泰寺新開地海岸を飛行場にして前後三日間飛んだが同市は鳥飼氏からの預かり子で、将来を嘱目している山県豊太郎練習生の郷里であるところから、三日目の飛行では操縦者の伊藤氏と空中で座席交換の冒険をやつて成功し、未来の飛行士山県練習生の名を郷土に成さしめたのである。

十一月初め広島から帰つて来ると、たまたま京都市五条大橋附近の建築請負業稲垣文次郎氏の次男保次氏が京都工芸学校卒業後、故武石浩玻氏の飛行と遭難に感奮して飛行機の製作に着手し、独力苦心の末、一台の複葉式牽引機を造つたが発動機がないため実験が出来ず、時おり展覧会などに出品していたところ、この十二月に入営するので、その前にぜひ一度飛ばして見たいと煩悶し、伊藤氏に発動機の借用方を頼んだ。

伊藤氏は快諾してホールスコット式八〇馬力を貸して、城東練兵場で試験して見たが滑走だけで離陸までには至らなかつたが、本人はそれだけでも胸のしこりがとれたように晴れ晴れして帰つていつた。

またはじめての牽引式機で練習中だつた高左右氏も十月末、小飛行を試みて着陸の際、機脚を破損して、これも思わしい結果を得なかつた。

この間、白戸氏も九月九日、宮城県加美郡中新田町で飛行し、南東一〇㍍以上の強風中を二回にわたつて飛び、老練な操縦ぶりを見せた。

この同じ日、帰朝第一声に躓いた立石関二氏が、今日こそは、の意気込みで大垣町の大正新聞社主催で同市外の東京毛織会社広場で再起の飛行会を開いた。午前十時二十分、会心の飛行を目さして離陸し、高度三〇〇㍍で大垣市を一周して着陸のため下降して来ると飛行場の警戒が成つておらず、飛行機の着陸をそば近く見ようとする人の群で場内がうまり、機上の立石氏はそこにあるはずの会場を見失つてしまつたうえ、時既に発動機をきつていたので速力がなく、同氏はまつさおになつてあわてて手をふつて群集に注意を与えたが、それくらいのことで通じる道理がなく、とたんに構内の電線に機翼を引つかけて見事に横倒しとなり、逃げ遅れた八〇才の大垣町河合吾平氏と安八郡北杭瀬村の伊藤佐五衛門氏妻女つるさん（五四才）は機の下敷となつて押しつぶされ、同村合重夫郎氏妻女きぬさん（六〇才）、同村中島利吉氏妻女とえさん（三四才）、同郡中沢村渡辺ふささん（六〇才）、揖斐郡八幡村高橋辰次郎氏（四〇才）、大垣町内田秀三郎妻女こまさん（四六才）は重傷、その他二才の幼児、九才と一四才の少年、七二才の老人など、その他六名が軽傷を負う椿事が突発し、民間機三回に及ぶ悲惨事を現出した。


武石関二氏立

裁判所では飛行場不取締の情状を参酌して不可抗力と見なし、不起訴にはなつたが世上は再び飛行機操縦士に対する技術の検定、飛行機々体、発動機の検査証明を必要とするの輿論が再燃し、公衆に対する保安上、機体、乗員の監督を政府に要望する叫びが表面化したことは著しい時代の要求でもあつた。

立石氏はその後、十月二十日の夕刻にも岐阜県揖斐郡養基村で飛行したが、この時も養基川原から離陸して間もなく滑り落ち、機体を大破するに至つて氏の技術はようやく疑念におおわれ始め、従つて同氏の飛行はその後、再び見られなくなつたのは不遇だつた。

飛行協会ではかねてから、成るべく早い期間に所沢の協会施設を撤去してほしいという陸軍側からの非公式の申し入れをうけてはいたが、そのための代地を探すでもなく、探さぬでもなく過ぎていたところ、たまたま大蔵省用地の深川洲崎附近から越中島にかけての埋立地が遊んでいるところに目をつけ、東京市を経て無償貸与の許可を願い出ておいた。それに対し、六月三十日附、大蔵省から三年間の無料使用認可がおりたのである。すなわち深川区越中島町八番地所在の七二、六五〇坪の地積だつたが、この内約五〇、〇〇〇坪は埋立未完了地区の水面で一面の葦（あし）が密生していた。従つて格納庫くらいの施設は出来るがモ式のような飛行機では臨時の離着陸程度で、常設飛行場としては狭過ぎるけれども協会は資金醸集とにらみ合わせて、応急飛行場の諸設備を施さねばならぬことになつた。

ところが、この五〇、〇〇〇坪の葦が毎年、思い設けぬ収入となり、葦と雑草払下代弁償金として年額九〇〇円を大蔵省に納入するかわり、協会には毎年入札で約二、〇〇〇円の払下代が入つて来て、無料借用地に千余円ののしがつくという訳であつた。しかしその後、協会の事業施策の変化から強いて飛行場を必要としなくなり、東京市附近に民間飛行場は要望されていたが、一般のために、これを飛行場として開設するには財政が許さず、結局借用期間の三年を

無為無策で終るとともに東京市の埋立進捗に伴つて、再び大蔵省に返還してしまつた。これは帝国大学航空研究所建設地域の隣接地だつた。

かくて協会事業資金醸集のため、さきの特別委員委嘱編成と相まつて、一方に国庫の補助を必要とした協会は七月二十三日附で文部大臣岡田良平、陸軍大臣大島健一、海軍大臣加藤友三郎各主務大臣に左の「航空事業発展の為め帝国飛行協会に国庫補助を仰度御願」を提出した。

「航空事業発達の必要は今更申上候迄も無之候処、欧洲大戦争起りて以来の状況に徴するに、欧米諸国は実に驚くべき急速の進歩発達を成し、之を我国航空事業と比較するに其の懸隔寔壊も啻ならず、真に寒心の至りに不堪もの有之候。抑も航空事業の発達は、政府に於て企画経営せらるべきは、勿論に候へ共、民間に於ける斯業の一般的発達之に伴はさるときは、国家万一の際に当り、頗る窮乏を感ずるの虞れあり、帝国飛行協会は曩に貴衆両院に陳情し、其の請願は衆議院の採択する所となり、爾後、衆議院は航空事業奨励の必要に付、前後三回、建議案を通過致候。又政府に対しては屢々事情を陳述に及び置候次第にして、帝室御下賜金の特典に浴し度旨も、総裁宮殿下推戴に付、御内意相伺候節、倶に内願に及び置候儀に有之候。然るに種々の事情に由り、未だ以て本協会の願意貫徹の運びに至らず、斯業の進歩発達上、深く遺憾の至に存じ居候。今や時勢の発展は益急を訴へ候に就ては、来大正七年度の予算には是非共、本会御補助金御計上相成候様致度、右補助金額の儀は嚮に申出候通り、別紙本会予定事業費概算の約五分の一即ち年額拾万円を五ケ年間御補助仰度右御願申上候」

右の予定事業というのは飛行場の建設、飛行士及び技術家の養成、飛行機の製作、航空思想普及などで年額一〇万円の少額は、たとえ五万でも一〇万でもとにかく政府の補助がないことには民間寄附の醸集に不利不便が伴い、「必要なものなら政府が援助するのが当然だ」とする寄附者階級の思想打破に対する対策と、一〇万円程度の少額ならば政府においても考慮しやすく、扱いやすいだろうという実現性をねらつたものであつたが、これまた、ついに梨のつぶてで不成功に終つたのである。

一方、この夏を前記北陸道方面の巡回飛行で暮らした後藤、佐藤両研究生の一行は九月中旬、所沢に帰着したがおりから上野公園に開かれた化学工業博覧会開場式の二十日、同会の依頼で後藤研究生がモ式一三年型で飛び、越中島借用地を離着陸場にして博覧会の趣意書をまきながら午前午後、帝都上空を飛びまわつた。

また佐藤研究生は報知新聞社主催のマラソン予選競争の沿道大宮・上野間を飛んで祝意と声援を送り、兼ねて協会の趣意書をまく予定で九月三十日、東京日日新聞所沢通信員の吉田禎治氏同乗で午前十一時三十五分、雨中の所沢飛行場を出発した。

これは正午に選手が大宮公園を出発するので、その時間を見はからつて大宮上空に飛行するつもりのところが、朝の試験飛行の時と少しも気象状況が変つておらず、依然として一〇〇㍍以上は前後左右咫尺（しせき）を弁ぜず、所々に森林地帯、丘陵地帯があるのでうかつに低空もいけず、雲を出たり入つたりしているうちに、とうとう針路を失つて、いけどもいけども大宮町が見出せなくなつてしまつた。雨は小やみなく猛烈に降つており、とうとう進退きわまつて不時着を決心しながら地上を物色していると、ふと一つの停車場がぼかり現われた。

ほつとして駅の屋根すれすれに降りて見ると、白板に「つるせ」とあるので飛行場の近きがわかり、再び所沢方面へ針路をとつたが飛行機が雨のために重量を増したのと追風に襲われているので上昇力を失い、ついに鶴瀬駅から三丁ばかりの芋（いも）畑へずるずると滑り込んでしまつた。

しかしどこにも損傷はなく、時計を見ると十二時十五分、まさに所沢を中心に四〇分間を盲目飛行していたのである。

停車場にも村にも電報も電話もないので吉田氏が汽車で所沢へ帰る途中、川越から飛行場へ連絡して応援を繰り出し、その夜は吹きすさぶ暴風雨中を野外繋留で警戒し、翌日になつて三里ばかり先きの飛行場へ解体輸送したが佐藤研究生は後藤氏に比べて、とかく飛行運に恵まれなかつた。

越えて十月二十一日のマラソン本競争は横浜・東京・上野間に開かれたが、

この時は代つて後藤研究生が任に当り、神奈川県新子安の埋立地を飛行場にして午前、午後、競争祝意ビラと協会趣意書をもつて横浜市街を飛び、更に競争中の沿道を空から声援して気勢を上げるなどして夕方、所沢へ帰還した。

するとこの前日、静養を理由にかねて辞意を表明していた尾崎技師は十月二十日附、職を解かれるとともに特別会員に推薦され、後任としては後藤、佐藤両氏が技師に昇格し、所沢飛行場主任には後藤技師が任命された。

尾崎氏は二十四日朝、飛行場へ出て来て一三年型モ式で約三〇分間にわたるお名残り飛行で最後の別れをした後、間もなく所沢を引き払つて郷里三重県度会郡に帰省し、表面、航空界を退いたような形になつたが、これより先き八月初め、山階宮武彦王殿下が所沢飛行場ご見学のおり、協会格納庫にもお立ち寄りになつた。その際、尾崎氏の小型飛行機にお目をとめられたのを機会に、尾崎氏は飛行場にひき出し、試験飛行をお目にかけるため入念に試運転の後、全速で滑走中、離陸の一歩手前で車輪が草むらをけつたとたん、鋼管製の車軸が折れてしまつたので残念にも殿下の期待を満たすことが出来ずに終つた。

数日後、車軸を修理して再び試運転をはじめると、こんどは発動機に故障を起し、鳥海技手らで点検整備したが回復しないので大阪から島津氏に来てもらつて修理したが、その後、ついに晴れて飛ぶ機会を得ずに終つて解体し、所沢引上げとともに東京品川の厳父の邸内に運び込んだ。

後にシベリヤに勃発した過激派事件の時、セミョーノフ軍から買いに来たので尾崎氏は実費の一万円で譲り渡し、氏自身も同軍に招かれて彼地へ渡つた。また筆まめな同氏は、ふだん書きためておいた随筆や研究論文その他をまとめて「征空」と題し、前年、武狭世界社から出版していたが、今年は吉田禎治氏（虚白）との共著で「所沢より」を発行し、一時、航空界から去るの記念として残していつた。

さて協会では間もなく第三次練習生養成を発表し、十一月十五日締切りで前回同様、一般から公募した。

半年近い療養生活でようやく常人にかえつた磯部氏が三ヶ月の休暇を利用していつたん帰国の途につき、九月十四日、アトランチック号で神戸に入港したのは寂しい民間に何となく明るい話題をもたらした。

瀟洒（しようしや）なフランス陸軍中尉の濃藍色の制服に勲章を輝かせて出迎えの夫人と令嬢ぎん子さんに附き添われて上京し、ひとまず麹町五丁目の相模屋旅館に旅装を解いた。

磯部さんはけがしてから頭がへんになつたというわさがもつぱらで、四〇日も意識がぼやけていたあとのことだから、あるいは多少まだそんなところがあるかも知れないと誰しも思つていたが、東京駅で久しぶりに会つた印象は決してそんなものではなかつた。

負傷のために左眼が心もち縮まつて形が変り、鼻柱を横断して斜めに傷あとが消えやらず、大体に男ぶりがさがつて、わずか二年の年月が一〇年も会わなかつたように一見老（ふ）けて見えたのは事実だが、「頭がへんになつた」とはうけとれず、誤伝だつたということがわかつた。

飛行協会では九月二十一日夜、築地精養軒に歓迎会を開き、渋沢、阪谷両男爵はじめ、長岡中将ら多数が集まつて彼地における磯部氏の体験談を聞いた。

「あらかじめ駐日フランス大使館附武官を経てフランス本国の航空隊従軍願を出しておいたところ、パリに着くと採用するという内報が大使館に来ていたので、私は通訳をつれて陸軍省に出頭し、採用の場合の待遇を尋ねるとフランスでは軍の飛行指揮官は少佐で飛行隊長は大尉または中尉である。しかし私はフランス語が満足に話せないので、まず中尉として採用されるだろうということであつた。そこで私は三ヶ月ばかりフランス語の勉強をしたが中々上達しない。しかし長くそうしてもいられないので従軍が確実ならばとにかく、さもなければ日本へ帰るといい出すと、間もなく正式に採用の通知があり、陸軍中尉に任命された。それが昨年の三月はじめで、その月の十日からシャルトーのファルマン飛行学校に入つたが言葉の不十分からはなはだ困難を感じ、ことに教師の人格上にも不愉快な点があるので私は本隊に対して教師の更迭を請求してやつた。すると幸いかなつて、ある特務曹長の方にまわされた。その下士官は非常に親切な人で練習も丁寧にやつてくれたので直きに単独飛行に移ることが出来た。卒業飛行

には学校所在地のシヤルトーとシヤトウダン、それからビツク間の三角飛行で、これを三回繰返すのであるが私は全く地理が不案内なので地図と羅針盤を後生大事に飛び、とうとう最初の時は着陸地を間違えてビツクに着く前に二度までも練兵場や他の飛行場に迷い込んでしまつたりした。第三回目の飛行は、その針路を逆に先きへシヤトウダンへいつて、それからビツクへ飛ぶので私は鉄道線路について飛んでいくと途中の分岐点から線路を見誤つて飛んでもない方面へいつてしまつたので中々予定の飛行場には出ないし、そのうちに燃料が不足して来るし、余儀なく不時着して燃料の補給を待つて翌日、更に飛行を続けるという不成績であつたが、それでも六月には卒業することが出来た。次ぎはカンタボールのニューポール飛行学校に移つたが、このニューポールという飛行機は同乗で練習が出来ないため、まずモラーヌ・ソルニエー式で滑走のけいこから始め、次ぎにブレリオ式で直線飛行や場内飛行を練習してから再びモラーヌ・ソルニエー式で練習飛行し、それでよし、となつてはじめてニューポール式にとりつき、約二、三十回の飛行をして卒業した。ニューポール式は現にフランスの追撃用として優秀な飛行機である。それからガゾーの空中射撃学校に入学を命ぜられた。そのけいこは附近に大きな湖があつて、その湖上にゴムまりを併列して、これを機上の小銃で射撃するのであるが、それが終ると今度はフアルマン式に乗つて機関銃を装備し、実際の射撃演習を行う。標的は湖上に浮べてある飛行機の模型で、これを済ますと次ぎは水上機で猟銃のように散弾をこめて湖上のボートから放つゴム球を撃つので、これは中々、面白い練習だつた。この学校を約一ケ月で卒業し、続いてボーの補助学校に入つたが初めはニューポール式で隊列をつくつて飛行するけいこだつた。これは初学者にはちよつとむずかしい練習で、高度を一定に保つことと、ことに同一型式の飛行機でも速力に多少の相違があるため、終始発動機のガスを調整していなければならぬめんどうさがあつた。それから敵機襲撃演習に移るが、これはヴオアザン式、コードロン式、フアルマン式などで教師が単独で飛んでいるのを生徒がこれを目標にして射撃するけいこである。射撃は敵の上方後部から少しく機を突き込んで敵の下に出る間に敵を襲撃するのであつて、他にいろいろの襲撃法もあるが学校では単にこれだけの事をやり、練習のあとで教師が一々、生徒の襲撃成績を講評する。このほかに曲乗部というのがあつて、おもな目的はいわゆる木の葉落しをけいこするためである。追撃飛行機は操縦者が一人で機関銃も操縦者自ら発射するので敵に遭遇した場合にはずいぶん無理もすることがあるから、従つて速力を失うことがないとも限らない。ご承知の通り、飛行機は速力を失うと自然、木の葉落しの状態になるものであるから、その場合に備えるために学校では、その失速の木の葉状態からのがれ出ることを練習させるのである。また横転や宙返りも同様の訳で、これも練習させる。私はこれらの課程を経て後にツェツペリン飛行船を襲撃するための爆弾発射演習もやつて約一ケ月半ばかりで卒業した次第である。そして予備隊に編入されたのが昨年十月の末で、ここは負傷や戦死などで欠員を生じた場合に補充として、それぞれの飛行隊に送られるのであつて、私は十一月の始めにN四八隊に編入された。その隊はヴエルダンのアルゴーヌという森林のある所だつた。いよいよ戦線に飛行する場合になつて、ある時、隊長は私に地理が不案内だからという意味で、ある軍曹をつけてくれて一緒に飛んだが他の飛行機と隊を組んで飛行することは余程むずかしいことで、それがため携帯地図と実際の地理とを照合することが出来なくなり、ことに下からの空中射撃砲で雲が出るという始末なので最後まで仲間の飛行機について歩けばよいが、もしこれと別れるようなことにでもなると困ると思つて私は仲間の軍曹と離れて羅針盤（らしんばん）を頼りに味方の戦線へ帰ろうと決心した。そして一人になつて南西に向つて飛んでいるうちに雲の中へ入つてしまつて、その中から二度ばかり甚豪（ざんごう）を見届けたが、もう二時間半ばかり飛んでいるので燃料も欠乏して来たから高度二〇〇〇㍍におりて附近にある村落の上をまわつて見たら幸い停車場が見えて味方の兵隊がいたので安心して着陸し、そして連隊長のごちそうなどをうけて翌日、隊に帰つたような失敗もした。一体、空中戦で一番困るのは

敵機と味方の飛行機を見分けることで余程接近しないと敵の黒十字記号を認めることが出来ない。まず戦線の飛行機は一二台で一隊となつているけれども、その数通り満足にそろつていることは少く、操縦者が間に合わないとか機械のぐあいが悪いとかの理由で一人や二人位はいつも不足する。元来、この一二機の一飛行隊が四個隊で追撃軍団を組織して戦線を警戒するのであるから、時には味方の飛行機を護衛する任務に当ることもある。私がヴェルダンで最初の実戦に参加したのは十一月の中頃だつたと記憶するが、この時は味方の飛行機は五機で、いずれも追撃隊として敵の上空に進撃すると間もなく敵の飛行機も五、六機現われて来て空中戦を開いた。私は発動機の故障のため出発が遅れて、あとから飛び上つて敵の上方に高度をとりはじめて機関銃を発射したが、おり悪く五発撃つと故障が起つたので途中から引返して来た。私のいた附近は非常に寒さがひどく、私はのどをいためて十一月末、野戦病院に送られ、今年の一月はじめ、今度は第二追撃団のN第五七隊附を命ぜられて再び戦線に帰つていつた。この隊附になつて最初の戦闘はある日、私は某軍曹と二人で敵を追撃に出て十分敵に接近したころになると、どこへいつたか僚機の軍曹が見えなくなつていた。そこで私はひとり敵の後方から射撃したところが敵はかえつて向き直つて私の方へ突進して来るので、私は少し方向を変えながらなお、射撃を続けていた。しかし容易に命中するようすもなく、むしろ敵の下になつていて形成はなはだ不利なので私は更に方向転換で敵を発見したので直ちに上舵をとつて敵の上方に出て射撃を続けた。するとにわかに敵が見えなくなつたので墜落したようにも思われたが、よくはわからなかつた。一体、敵を撃ち落とした功績を証明するものは味方の戦線内に墜落せしめるか、さもなければ味方の飛行者によつて敵機墜落の実見証明がなければ認められないことになつていて単に敵の姿が突然、見えなくなつたくらいのことでは、その戦功は承認されないのである。二回目の出陣は某中尉と軍曹二名の四機で大砲着弾観測飛行機の護衛として戦線に向つたが、その観測飛行は一、七〇〇㍍から二、〇〇〇㍍ぐらいの高度で飛行するので、それを護衛する私らは二機は三、〇〇〇㍍、他の二機は一、五〇〇㍍で飛んでいた。私は下の一、五〇〇㍍組に入つていて、そのうちに漸次、敵機に近づいていくうちに上空飛行の二機は何か故障のために引返していつたので、私たちは低空飛行の位置から直ちに敵の機影を見失つたので空しく帰つて来てしまつた。その時は私の機体にも二、三の弾痕を認めた。いよいよ三月六日の夕刻、私はニューポール式で単独、戦線に向うべく出発すると、発動機が故障を起したので半回転して着陸しようとした。しかし、その旋回がややはげしかつたのと、おりからの風力が強かつたので一五〇㍍の高度から機は速力を失つてキルク抜き落下の状態に陥り、ついに負傷した次第で、知覚を回復するまでにちようど四〇日間を要した次第である。なおヨーロッパ航空界の近況を一、二申添えるならば、フランスは今度の戦争開始前にドイツの航空機に対して観察を誤り、ドイツは飛行船の発達は著しいけれども飛行機は実際は恐るるに足らないように思つていたようである。しかし事実、ドイツは発動機の改良奨励から機体もフランスのモラーヌ・ソルニエー式に幾分の改良を加えたフオツカー式という型を造つたりしている。また推進式は機関銃の発射に標準を定め難いところからフランスでもその改良の必要を認めているのであるが、これは営利会社の全体に影響する事がらなので容易に実現されずにいたけれども近ごろようやく牽引式に改良中である。イギリスでは航空機に関する各般の機関の設備もよほど遅れていて、戦争になつてから航空省という官庁を設け、軍人、学者、技術家らの官民から委員組織とし、目下その改良進歩を研究しているという実状である。元来、航空機の発達は万をもつて数うる組織となり一朝にして一万なり二、三万なり、ないし一〇万なりの飛行機が隊列をなして飛行し、爆弾を投下するが如き時代になつた時に、初めて空中省大臣を設ける必要ありとの議論もあるようであるが、それらはわが国においても余程研究を要する問題だと思われる」

かくて磯部少佐は、またたく間に三ヶ月の休暇期間も残り少くなつたので、「年も年だし、負傷後の健康がとかく思わしくない」ので、フランス大使館武

官室を通じて退役を願い出で、間もなく許可がおりてフランスの現役から離れたのである。

（八）山下亀三郎氏から国防費一〇〇万円献金

航空大隊の各種演習参加と故障調査特別委員会――海軍第一、二期学生卒業式と第三期航空隊学生――筑前丸の捜索援助――母艦と艦上発着の研究――山下氏の軍事航空費献金と隠れたる篤行――長岡中将の鮮満講演旅行――海嘯の被害

所沢の航空大隊では、九月には特別工兵演習に参加して金丸ヵ原にモ式二台が飛んで偵察と写真撮影に従事し、十月には長野県下で行われた師団対抗演習に出かけていつたが十一月、滋賀県下中心の近江平野にひらかれた恒例の特別大演習には、ダイムラー式一〇〇馬力のモ式六型一四機が参加のため出発したところ、これが大部分途中で倒れ、根拠地の琵琶湖畔に安着したものわずかに数機というさんたんたるありさまを現出した。あまつさえ演習中にも終始、事故を起してみぞうの結果をきたし、期せずして部内外の重要視するところとなつて演習終了後、早速気球研究会に故障調査特別委員会が設置された。

委員には武内徹中将が委員長となつて田中館、横田両博士、有川、鳴滝両大佐、岡本春三砲兵大佐、北川正太郎砲兵中佐、大出虎雄工兵中佐、中松新蔵、草刈思朗、梅戸綽各工兵少佐、植村東彦、長谷川正道、川崎吉五郎各砲兵少佐徳川、佐藤、築山、林工兵大尉、大角亮、高野康両砲兵大尉、阪元中尉、岩本周平、石川重遠、松本吉一郎、伊藤信二各技師のほかに当面の操縦将校二四名の大がかりで、三日間にわたつて厳密な査問的調査の結果、事故の原因は発動機不調、爆発停止事故が三回、発火装置不調、またはその故障が六回、発動機附属機械の故障三回、プロペラーの破損二回、揮発油不足七回に大別された。

そしてこれをひとつひとつの場合について検討し、最後に総括して結論を出したところ、すなわち「飛行機材の準備に関しては、その型式の決定が比較的遅かりしこと、欧洲戦乱の影響により、市場材料の欠乏は完成期を長からしめ、ひいては演習部隊に新型式飛行機の交附が遅延し、従つて充分に試験飛行をなすの暇なからしめたるは故障発生原因の一部をなせり。然れども操縦者の技倆に関しては故障発生の原因と認むべきものなし。但し往航第一日、中間航路における険悪なる気象は故障の発生を助成したるものなり」とあつて、大山鳴動の感があつたが、次いで軍用機の改良、研究会の組織と教育方針並びにその組織の改善などについて検討し、大体左の成案をたてた。

㈠七年度の砲兵工廠予算五一万円が通過するのを待つて、発動機に重点をおいて工廠の技術官ばかりでなく兵器材料廠、技術審査部、工科大学、航空隊及び気球研究会から専門家を選んで委員組織とし、発動機研究の有力機関とする。㈡所沢の材料廠では機体の部分的研究、職工の教育方法を制定して製作技術の向上をはかる。㈢研究会と航空隊との関係を明確にする。㈣予算の許す限り研究会を学校組織とし、飛行機の専門的研究は、他の技術者をもつて組織する別の機関に待つ、というのである。

しかしまた一方では航空大隊第一中隊附の成績優良な郡司由松軍曹が十一月一日附で曹長に昇進し、操縦術練習の卒業証書と飛行記章をもらつて下士官のNo.1を記録し、教官助手に採用されて下士の教育係を命じられるというニュースもあつた。

また追浜の航空隊では十一月二十四日午前、東伏見宮横須賀鎮守府司令長官が臨席されて第一期学生の今村中尉以下七名、第二期の白瀬中尉以下八名の卒業式が挙行され、高田機関大尉の「発動機について」、今村中尉の「飛行機について」の講話があつた。

そして十二月一日には第三期学生の今までにない大量新任を見た。

小牧猛夫（後に少佐）、酒巻宗孝（後に中将）、神原正木（後に大尉）、加藤尚雄（後に少将）、留岡励（後に大尉）、市丸利之助（後に少将）、門脇盛吉、白井孝次、上野敬三（後に大佐）、三宅二郎（後に大尉）、米沢市太郎、小倉外吉各中尉、高橋錬太郎、佐々木一馬、加藤敏次、田尻福男（後に機関少将）の各機関中尉である。

また同日附、海軍恒例の進級と異動が発表され、金子少佐は中佐に、和田秀穂大尉は少佐に進んで大学の甲種学生を命ぜられ、山田、平松両大尉も少佐に、和田（操）、八島両中尉は大尉に、飯倉大尉は戦時の海軍航空隊現状視察のため欧米へ派遣され、入れ代つて金子中佐が帰国し、豊富な資料と研究や興味ある感想をもたらした。

するとこの時、日本郵船会社の筑前丸（二、四三八噸）が前年秋、南アフリカ東海岸を航行中、多分ドイツ潜水艦の犠牲になつたらしくその後、行方不明になつているのを同社の常陸丸が捜索のため出かけることになつたが、それには飛行機で要所々々を探索する至便が必要となり、この援助方を航空隊に願い出て来た。

航空隊では鎮守府、本省とも詮議のうえこれを承諾し、実験用の折畳式の牽引式一四〇馬力機一台とフ式イ号一台、これに大西、荒木両中尉、吉田兵曹以下下士官一一名が乗組んで十二月はじめ、神戸を出帆していつた。

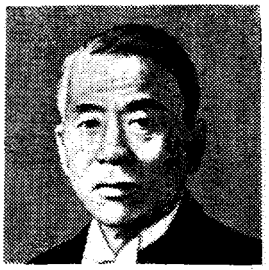
金子中佐の出張はおもにイギリスで航空母艦の調査研究をするにあつたから、その調査報告の結果、一、二〇〇万円の予算が投じられてようやく母艦らしい母艦の建造に着手し、後の鳳翔となつて実現したのであるが、同中佐はまた海軍でも陸上飛行場の必要を強硬に主張していた。

たとえばフランスの海軍では水上機一点張りだつたが、イギリスでは既に陸上飛行場を計画している。それはツエツペリン飛行船のロンドン襲撃を、どうにかして海上で食いとめるべく苦心していたが母艦の水上機では高度が不十分で、とても制圧出来ない。そこで陸上機を艦に積もうとして巡洋艦の前部に飛行機用の出発甲板を設け、ここから離艦させる。そして攻撃がすんだら飛行機は捨てて乗員だけ助けようというまことに苦しい工策である。しかしそれも議論が出て結局、発着ともに甲板を使う工夫をあらためて研究し、ついに巡洋戦艦のフユーリヤスに前甲板の大砲や、その他の障害物を除いて発着用の甲板を装備した。そしてある将校が着艦の実験をやることとなり、一回、二回までは首尾よく成功したが、とうとう三度目にやりそこなつて殉職した。つまり三度に一度の失敗だつたが、とにかく飛行機は艦上にも降りられるという事実が証拠だてられ、これが動機となつてイギリス海軍では陸上機を併用する方針が確立したのである。そして母艦の代りにテエスター・フイールドで種々の研究や実験をやり、それが何でも一五種類あるとかいう話だつたが、その中には陸上機が母艦の甲板に着いた時、これをひき止める方法があつた。滑走がいき過ぎると向うへ滑り落ちるから、そこへいくまでに安全に停止させる方法である。これには最も頭を悩まして種々考えた中に、ややめぼしい方法としてはトロツコを台にして、その上に降りるのがある。それは飛行機が降りて来てトロツコの上に着くと、トロツコががらがら走り出して適当な所でとまる、というのが一つ。それからも一つは車輪をとめる方法として、強いブレーキで車軸の回転を制止して車輪に及ぼそうというのだつたが、これらの方法には無理が生じて飛行機をこわすおそれが多分にある。次ぎにサンドバッグを引張る方法が考えられた。フックでサンドバッグを引つかけておいて、ずるずると引つぱつてとめるというようなものであるが、最後に問題となつたのは甲板に琴のような縦索を無数にひくことだつた。すなわち飛行機が降りて来ても、その範囲から滑り出さないように機体にフックをつけておいて、着艦するとこのフックで縦索をつかまえて滑走速力を弱め、ころあいを見てブレーキをかけてとまるしかけである。そこで結局、これが最も合理的だということになつてイギリスをはじめ外国では皆、この例にならつた。しかし縦索にからまつたフックをはずすのに時間や手間がかかつたり、甲板が縦索でおおわれているので、とても人間が歩けたものではなく、そんなことではなはだぐあいが悪かつたが何しろ、これ以上の知恵がないのでしかたがなかつた。

これは母艦に陸上機を積んだ場合のことであるが、水上機とても一々海面におろして発着させるのでは、その時の波のぐあいで左右されるから、これはカタパルトを用いねばならぬ、ときまつた。カタパルトならばあえて母艦ならずとも戦艦にも巡洋艦にも装置が出来るから、艦隊自身が直接飛行機をもつことにもなつて作戦上非常に便利だという結論である。そしてジュットランドの海戦でイギリスの艦隊が飛行機を飛ばし、濃霧中にドイツの艦隊を発見している例もあり、ひつきよう海軍航空はこれでなければならぬ、というのだつた。

以上は金子中佐はじめ、航空隊中堅将校の母艦ないし陸上機搭載に関する研究や所論である。

いつ果てるとも見えぬヨーロッパの大戦で、日本の船会社は例外なく好況の波に乗っていたがこの時、山下汽船株式会社の山下亀三郎社長は国防費一〇〇万円を国家に献金した。希望条件として陸海軍の航空関係費に分割使用してくれとあるので政府では閣議で受理を決し、五〇万円ずつを陸海軍に等分して山下氏の意思を尊重した。



山下亀三郎氏

海軍ではこれを外国機の購入費にあてて一〇万円だけ、その運賃に見つもって早速、フランスのテリエ式飛行艇、イギリスのショート式大型攻撃機その他数種機を買い込み、それらが全部、航空隊にそろったところを並べて山下氏を招き、その晩、鎮守府司令長官の官舎で披露宴を張り、航空隊からは山内司令以下、幹部がよばれて列席した。

その席上、山下氏のあいさつの中に、「私はもう三年前だったら、落下傘を志願して飛び降りるところだったが……」と、いう一言があった。同氏が汽船会社の経営に苦心し、自殺もしかねまじき苦境に陥ったことがあったそうだから、恐らくそのころの心情を告白したものと想像して、一座はしんみり聞いたという話がある。

陸軍でも各国からめぼしい機材を買って研究用にあてたが、そういう貢献によって山下氏は間もなく勲三等瑞宝章を授けられた。そしてこの事以後、陸海軍将兵の航空事故による殉職があるたびに山下氏はその霊前に必ず多額の弔慰金を供え、今もってそれが続いているという話を太平洋戦争の始まるころに聞いた記憶があり、山下氏の隠れたる篤行美談として印象に深いのである。

外国飛行家民間接伴委員長の観があった長岡中将も、ここのところしばらく手があいたものの国民飛行会を背負って一頭立ての馬車を駆っているが、表面「恩給の残りをもって古戦場懐古のために」鮮満地方の旅行を志して九月二十七日朝、単身東京駅を立っていったが、実は国民飛行会の会員募集と航空宣伝が目的だった。二十八日深更、釜山に着くと、翌日は早速、同地小学校で一席講話したのを皮きりに、十月二日は馬山浦に入り、府庁官邸で講演、翌日からは鎮海、大邱、群山、木浦と連日講演して会員一三〇余名を収獲した。

九日は光州に入って往時をしのび、十日は全州、十一日は論山、公州を訪い、十二日はいよいよ思い出多い成歓に着いた。何しろ日清戦争発端の大島混成旅団の高級参謀として鳴らした時のことを思うと、見るもの聞くものすべてに昔がよみがえって来る。

「成歓役の当時、この牧場に連なる一帯の高地は、敵将葉志超が脆(もろ)くもその守りを失い、轟十成の奮闘もその功なく、王師一撃、芥子坊子山の要地を握り、全線突撃、敵の本拠を奪いし後、追撃に移り、ここに各支隊を集合整頓し、天皇陛下の万歳を奉祝し、日清戦争第一の凱歌を奏せし地なりという縁故を永く記念するために牧場事務所前に植樹をなし……」同地を辞して水源府を経由、京城に入った。

十五日午前、京城中学、高等女学校で講演し、その午後、仁川、翌日午前、小学校で講話後、工事中の築港を視察して再び京城に帰り、十六日は南大門の小学校で一回、矮城台の高等女学校で二回、夜は朝鮮ホテルで一回としゃべり疲れ、更に翌日は京城日報、朝鮮新報両社主催の航空講演会で長講一席、十八日は開城府で弁じて翌日、松都を経て平壌に着いた。

名にし負う往時苦戦の地、旧知や官民諸氏と肩を並べて古戦場にたたずみ、漫々たる大同江の流れに昔をしのび、うたた低徊(ていかい)去るを得なかったそうである。

三日間の滞在中、四回の講話を行って二十一日夕、鎮南浦に至り、安東、新義州、義州を経て二十七日は湯山城、高麗門、鳳凰城、鶏冠山、草河口、連山関などの日露戦争当時の激戦地を車窓に送迎しながら本渓湖に着いた。

戦役当時、大本営から鮮満各地に鉱山探検隊を派遣し、本渓湖には石炭も鉄もあるという報告をうけたが十有余年の今日、有数の炭鉱地として開発盛んな同地をまのあたりに見て二十九日夜、大連に入った。

十一月二日、旅順を訪れ、翌日は終日、戦跡を巡歴して乃木第三軍苦戦の跡

を懐古したが、ここはわが航空の発祥ともいうべき臨時気球隊がはじめて実戦に参加した由緒の地でもあつた。四日夕、営口に着き、翌日午後、大石橋をとい、六日、遼陽に出で、敵将クロパトキンを追つて大山総司令官が長く駐陣した当時を追想して「帷幄両将已隔世、追思従事感更長、用兵妙諦与雑語、秋冷満洲古戦場」と賦した。

翌朝、小学校で短い訓話の後、同地を立つて満洲の温泉郷湯崗子に一日静養しているところへ遼陽で三〇〇余名の入会者があつた旨の報告に接し、ことに衛戍病院看護婦一七名が顔をそろえて入会したという篤志に感激を新たにし、立山、哈爾賓、長春、吉林、公主嶺、四平街、開原、鉄嶺をまわつて最後に奉天の戦蹟を弔い、満洲の旅を終つて北支に入り、北京、天津の客となつてから京漢線で漢口に長駆した後、南京、上海を訪ね、更に再び北上して青島に出で、十二月十二日、同地を大団円にして講演に徹した長旅を終り、郷里山口に立ち寄つて十八日午後、東京に安着したが旅中至る所、故旧、有力者の送迎をうけながら、必ず一席弁じ、国民飛行会の支部設置、会員募集のことなど忘りなく立ちまわつて、航空思想の啓蒙と普及には相当の成績をあげたようであつた。

この間、内地には種々の変化があり、まず九月末ごろから全国的に降り続いた不連続線がついに暴風雨となつて十月一日は東京、大阪は稀有の時化(しけ)となり、ことに東京府下の海岸地域は大つなみの襲来で、おびただしい被害をこおむつた。航空関係では越中島の航空研究所をはじめ、羽田の日本飛行学校、稲毛の白戸、伊藤両格納庫、赤羽の岸飛行場など、中でも最もひどかつたのは日本飛行学校で、とらの子のキヤメロン式装備機と自動車など、格納庫ぐるみ全部流失し、故玉井氏の弟照高氏は命の綱のキヤメロンを練習生と手分けして海岸を血まなこで探しあぐねていた。

十日程経つて憲兵隊から知らしてくれたので、相羽氏も一しよにいつて見ると、まさかと思うような千葉県の行徳海岸に潮づかりの飛行機が引き上げられていたのには驚くやら、うれしいやらだつたが話をきくと、こうである。

二、三日前、附近の漁師が網に引つかけて、つなみのことは忘れて陸軍の遭難機と早合点し、死体を探したが見当らず、飛行機を上げて見ると機胴に「日本飛行学校」とあるのではじめてわかつたというのであるが、漁師側は日と手間をつぶし、商売をうつちやつて骨を折つたのだから、ただでは渡されぬような気ぶりを見せているので相羽氏らは発動機だけ拾つて、あとは自由にしてくれと、たきつけ同様の機体は捨てて帰つて来たが、「あのへんの漁師は中々気が強い」と苦笑していた。

白戸氏も所有機二台を大破し、ただ伊藤氏だけが前記の通り、偶然、大阪へ待避していたので格納庫と、庫内にあつた若干のものを失つただけで比較的軽い方だつたが、いずれにしてもなけなしの民間には手痛い天災であつた。

(九) 赤羽飛行機製作所と日本飛行機製作所

赤羽飛行機製作所創立披露と将来の計——川上中尉の帝国義勇飛行会と馬詰氏の中央飛行学校——中島機関大尉予備役編入と「退職の辞」——川西清兵衛氏と提携、合資会社設立——佐藤氏の高度記録——第三次練習生に飯沼、後藤、田中三氏——沢柳主事の退職——フランス戦線で山中忠雄氏殉職——航空関係出版物の沈滞

赤羽飛行機製作所では、工場内に埼玉県大宮の氷川神社から猿田彦命の御影を勧請して赤羽神社を建立し、岸博士自ら衣冠束帯で奉仕していた。

職員には井上武三郎中尉が操縦主任に、宗里悦太郎氏が機体工場長に、佐々木利吉氏が機械工場長に、それから原愛次郎氏は技師長に、また時事新報社員で飛行記者倶楽部の古老だつた知覧健彦氏が庶務主任として新たに入つて来た。

飛行機はさきに巡回飛行に飛んだ一三年型モ式と今春完成の一四年型モ式のほかに、昨秋失敗の牽引式複葉機を改造した翼幅一三㍍、翼弦一㍍五〇、全長九㍍の複座機があり、いずれも同工場製のルノー式七〇馬力が装備されてい



衣冠束帯の岸一太博士

た。

岸博士は飛行場と工場施設の一段落を待つて十月二十八日、ついに明治四十二年以来の刀圭界引退の披露宴を帝国ホテルに張り、内務大臣後藤新平子爵、逓信大臣田健治郎、農商務大臣仲少路廉、田中館、横田両博士らを初め、朝野多数の来賓を前に将来民間航空工業にたずさわる決意を披瀝（ひれき）し、博士得意の剣山から産出のモリブデンで造つた小刀を記念品として来賓に贈つた。その小刀の鞘（さや）は全部梨地で柄には飛行機と発動機を金蒔絵（きんまきえ）し、身鞘には聴診器を描いた六寸五分のものだつた。

越えて十二月一日、飛行場開場式をあげ、この日も多数参列者を擁して井上中尉はモ式一四年型で飛行場附近を縦横に飛んだあと、東京にあしをのばして赤羽飛行場開設披露のビラをまいて帰り、更に五日にも原氏同乗で東京に飛び出したが、発動機の故障で洲崎埋立地に不時着し、修理の上、翌日正午、帰還した。

完成した同飛行場のおもな施設は四機収容の格納庫、飛行機体工場、発動機工場、製鋼所、電気炉、本部事務所、宿舎など各一棟である。

開場式当日、岸博士は「飛行場設立の主意は兵器、武器の研究、すなわち飛行機、発動機、進んでは潜航艇の研究製作にある。そしてかかる研究事業は決して営利ということと両立しない。私の如き算盤珠（そろばんだま）に縁の遠い人間に最も適当した仕事である」とあいさつして抱負の一端を述べた。

近く少年を主にした飛行学校を開設し、飛行機操縦、自動車運転練習生五〇名くらいを収容して修業期間を一年半と予定しているが、練習費はガソリン代だけの実費にするか、それとも外国の例を参考にするか考究中である。

一方に、日本飛行学校で指導の任を頼まれていた川上親孝中尉は早くも九月末、同校を去つて帝国義勇飛行会を発起し、事業として飛行学校を創立する計画で大森池上の本門寺附近に事務所をかまえて寄附金募集を開始していた。学校は自動車の運転からはじめ、飛行機は軍隊式に養成する方針を発表し、校長に吉井幸蔵伯爵をかつぐ奔走をしていたが、結局義勇飛行会も学校も実現を見るに至らずして挫折してしまつた。

またフランス帰りの徳島県人馬詰駿太郎氏は代々木練兵場近くに寓居（ぐうきょ）をかまえたが、これも中央飛行学校の設立をもくろみ、数寄屋橋附近の某ビルデイングにある某氏の事務所を借りて足場とし、退役海軍大尉鳥山嶸峨吉、前記の元陸軍技手河本清一、小林末吉氏らを語らつて飛行機と自動車練習所開設運動を始めて見たが資金が続かず、これまた画餅（がへい）に帰した。

前にも記したが、馬詰氏はなかなかの弁舌家で、時には侃々諤々（かんかんがくがく）の議論を吐いて傾聴させることもあつたが、フランスに従軍中の経歴も自称するほどにはつまびらかでないところから、次第に誰いうとなく「口で飛ばす飛行家」として有名になり、本人も別にそれに対して異議を申し立てず、よく向つ腹をたてる性癖でいながら、この陰口には本気で腹も立てなかつたようだが、わが軍民航空界に対する不平を絶えず口にのぼせ、感情家だけに昂（こう）じて来ると聞くにたえぬ罵詈（ばり）雑言を弄んで、ひとり快しとしている風があつた。

さて待命中の中島機関大尉は十月末、願いの通り予備役に編入されたが、これより先き同氏の飛行機製作会社設立企図を聞いて、大阪の小山荘一郎氏がわが事のように駆けまわり、神戸の雑穀商石川茂兵衛、同茂という兄弟を見つけ出して、これを中島氏に結びつけ、数万円程度の出資契約が成立した。そこで大尉は郷里群馬県太田町の呑竜神社裏、東武鉄道会社所有の元博物館の建物を買収して工場兼事務所、製図室とし、同時に新田郡尾島町と埼玉県大里郡男沼村地先の利根川べり官有地河原二五万坪に目をつけて飛行場敷地の運動を開始していた。

大尉と小山氏の関係は先年、アットウオーター氏が関西で飛んだ時に見学のため出張した折、知己となり、その後、故幾原氏の飛行に際し、大尉は陸軍の故重松中尉と一しよに命令をうけて、その飛行機の整備点検を指導援助した当時、ともに肝胆相砕いた間がらで、今度の斡旋（あつせん）も民間に人のない

時、この有為の技術家を守り立たせることの必要を痛感した小山氏の義俠（ぎきょう）と成功でもあつた。

しかしわずか五万円そこそこの資本では立ちどころに行きずまり、石川氏兄弟の紹介で新たに川西清兵衛氏の登場となつて、はじめて合資会社日本飛行機製作所の設立を見るに至り、また尾島の飛行場は飛行協会借用の名義で埼玉、群馬両県から使用許可を得る段取を作るなど、大尉は一介の武弁や技術家ではなく、なかなかの政治的手腕を蔵していた。

そして十二月二日附、先見の明と洞察を名文卓説に披瀝して「退職の辞」を印刷に附し、先輩、同僚、関係知己の間にくばつた。

「宇内の大勢を察するに地上の物資は人類の生活に対し余裕少なく、各国家は互に利の打算に急にして今や、利害のためには国際間に道義なるものを存せず、紙上の盟契、条約の如き殆ど信頼の価値なき事例は欧洲大戦に於て公然と実証せられつつあつて、国交は恰も豺狼（さいろう）と伍するが如し。故に国防の機関にして完全ならざらんには国家は累卵（るいらん）の危盤に坐するが如し。而して国防の要義は国家が享有する能力の利用によつて国家を保護するにありて、其の主幹は武力ならざるべからず、故に戦策なるものは其の国情に照らして劃立するを要す。強大なる資力を有し、富に於て優越点を把握せる国家又は四囲の関係より富力を基礎として国防を成立し得る国家は全富力を傾注し得る戦策、即ち富力単位の戦策を採るを最も安全有利とす。されど富力を以て対抗し得ざる貧小なる国家は之と正反対の地位に立つ。即ち富力戦策は必滅の策にして危険この上なし。翻て帝国の国情や如何ん。究竟するに我が対手国は欧米の富強にして我が帝国は貧小を以て偉大なる富力に対す。故に富力を傾注し得る戦策に依りて抗せんか、勝敗の決既に瞭（あきら）かにして危険これより大なるはなし。然るに現時海国国防の主幹として各国家が負担を惜まず、其の張勢に努力しつつある大艦戦策は実に無限に富力を吸収するものにして、所詮富力単位の戦策に外ならず、是れにして永続せられんか、皇国の前途は慄然寒心に堪えざるなり。惟うに外敵に対し、皇国安定の途は富力を傾注し得ざる新武器を基礎とする戦策発見の一あるのみ。而して現代に於て、この理想に添う所のものは実に飛行機にして、これが発展によりては能く現行戦策を根底より覆（くつがえ）し、小資をもつて国家を泰山の安きに置くことを得べし。夫れ、金剛級戦艦一隻の費を以てせば優に三千の飛行機を製作し得べく、一艦隊の費を以てせば能く数万台を得べし。彼に飛行機相互の間隔を最小限五百米となすも、五万台の単縦陣は一万五千哩の長きに達す。この地球の直径も尚、八千哩に過ぎざるの事実に想倒せば、人類の能力及び現代の通信機関を以てしては斯かる多数の飛行機隊を同時に指揮操作し得べしとは思われず、況んや一局地に限らるべき戦線に使用し得べき両軍の飛行機数は自然、大ならざる制限の下に立たざるべからず。即ち飛行機に集注し得る資力には大ならざる限度あり、この点に於て国防上の強弱には貧富の差なきを得べし。而して三千の飛行機は特種兵器（魚雷）を携行することにより、その力遥かに金剛に優れり。斯くの如く飛行機発達の如何は国家の存亡を支配す。故に欧米飛行界の進況如何に拘らず、我が帝国は独特の進歩発達を企図せざるべからず。然るに事実は大に之に反し、我が飛行界の現状は其の進歩遅々として欧米の進勢に比すべくもあらず、常に数段の隔あり、随つて飛行隊の如きも微々として振わず、実質に於て存在の価値だになし。是れ実に国家を挙げて最大恨事たらざるべからず。而して我が飛行界不振の原因は種々多岐に亘ると雖も、その主因は製作工業が官営たるの一事に坐す。進歩激烈にして其の製作短時日に成る工業を、初年度の計画が議会の協賛を待ち、翌年度に於て初めて実施時期に入るが如き政府事業を以てするは、既に根本に於て不適と云わざるべからず。斯かるものは其の実施に関する諸般の行使が縦横自在なる機関に委し、始めて其の目的を達し得べきなり。実に飛行機は完備せる工場に於てせば計画製造まで一ヶ月の日子を以て完成するを得、故に民営をもつて行う時は一ヶ年に十二回の改革を行い得るも、官営にては正式に云えば僅かに一回のみ。故に官営の進歩は民営の十二分の一たるの理なり。欧米の先進諸国が飛行機製作を官営兵器廠にて行わず、専ら民営に委ね居るの

事実は一にこの理に存す。斯く帝国の飛行機工業は今や官営をもつて欧米先進の民営に対す。既に根本に於て大なる間隔あり。今にして民営を企立し、これが根因を改めずんば竟（つい）に国家の運命を如何にかせん。実に飛行機工業民営企立は国家最大最高の急務にして、国民たるもの皆、これに向つて奮然、最善の努力を傾注するの義務あると共に、この高尚なる義務の遂行に一身を捧ぐるは是れ人生最高の栄誉たらざるべからず。

不肖爰に大に決するところあり、一世の誹毀を顧みず、海軍に於ける自己の既得並に将来の地位名望を捨て野に下り、飛行機工業民営起立を劃し、以てこれが進歩発達に尽し、官民協力国防の本義を完うし、天恩に報ぜんことを期す。今や、海軍を退くにあたり、多年の厚誼を懐い、胸中感慨禁じ難きものあり。然しながら目標は一貫国防の完成にありて、野に下ると雖も官に在ると真の意義に於て何等変るところなし。吾人が国家のため最善の努力を振い、諸兄の友情恩誼に応え得るの日は寧ろ今日以後にあり。ここに更めて従前の如く厚き指導誘掖を賜らんことを希い、併て満腔の敬意を表す」

いう人は、誰でも当路にあれば、これくらいの識見はもつていて、あえて驚くに足りぬとなすかも知れないが、飽くまでその所懐に徹して身をもつて挺進したところに大尉の面目と真価があつた。

しかも時代は既に大尉の所論を裏書きし、軍航空の発展に伴つて民間製造工業の振興奨励策が講ぜられつつあるおりから、三菱合資会社では神戸の同造船所機械部で、飛行機と自動車用発動機の製作に乗り出す計画のもとに海軍の指導で準備を開始し、近く伊東久米蔵工学博士以下の技師、職工をフランス、イギリスに派遣する予定であると報道されている時でもあり、ようやく航空工業に黎明（れいめい）が近ずきつつあつた。

飛行実施の方では飛行協会の佐藤技師が十一月十五日午後二時、陸軍特別大演習から帰つて来た東京日日新聞通信員の吉田禎治氏を乗せて一四年型モ式で帝都訪問を行い、市上を一周しつつ高度をとつて二、一三〇㍍に上り、民間における二人乗りの高度飛行記録を樹立して日ごろの憂さを晴らした。七〇馬力旧式機で、まことによくものぼれたものである。

同協会の第三次練習生募集はちようど、この十五日が期限だつたが案外応募者が少くわずかに六名で、しかもそのうち一名は身体検査に不参で、五名を気球研究会の試験場で身体検査の結果、また一名が脱落して四名となり、二十九日、協会々議室で物理、化学、数学の学課試験、翌三十日は語学と口頭試験を行つて審査し、千葉県印旛郡佐倉町の飯沼金太郎、宮崎県東臼杵郡延岡町の後藤勇吉、長野県小県郡中塩田村の田中六郎の三青年が採用されて、十二月十一日から気球研究会で伊庭三郎歩兵中尉専任のもとに委託教育の実施が始まつた。

飯沼青年は佐倉中学卒業、故沢田中尉に私淑していたことがあり、後藤氏は延岡中学出身、さきの梅田氏の水上機を譲りうけて郷里延岡で研究していた青年で、その時は蒲田の東京自動車学校で自動車の運転を習つていた。田中氏は上田中学を出て小学校の教員、台湾総督府国語学校などに勤務の経験があつた。そこでこの自活費だけの負担で比較的容易に成れる飛行協会の練習生に、何故こうも応募者が少いかを考えて見ると、青少年間の飛行熱が一時から比べて多少沈静している傾きもあつたが、それにしても民間の各練習所に高額の練習費を納めて門をくぐつていく志望者が相当数あるところから推すと、協会規定の応募資格が原因らしく、かつ募集広告に徹底性を欠いているのも事実であり、中学校卒業程度となると、こんなにも考え込んでしまうのかと思われるほどに寥々（りようりよう）たる有様だつた。いい換えれば各練習所の練習生は、これだけの学識をさえもたない者とも見られるが、由来民間の練習所はろくな身体検査もなく、学課試験もなく、ただ規定の練習費と保証金のようなものを前納すれば随時入所出来る気軽さと簡便な方法を採つているので、中にはずいぶん親を泣かせているものもあるが大体において資産階級の子弟が多く、またこういうのに限つて一個所で修業し終せず、出たり入つたり各所を転々するのが通弊でもあつた。

そして飛行協会の練習生養成も期せずして事業施策の転換から、これを最後にして募集を打ちきつた。

またかねて海外同胞の寄附金醵集かたがたアメリカ行を考えていた沢柳主事は公私旅行の目算が立つたか一応退職し、表面は飛行協会職員で私費をもつて旅行したいという希望を正式に申出でた。

協会はその意図をくんで渡航費補助を含む退職手当六〇〇円を支給し、醵集金に対してはその三割を手数料としておくることとなつて年内限りで協会を退いて行つた。

氏は既に飛行協会事業の困難性を察知し、実業界に転向の腹をきめていたもので、協会へは帰国後は航空関係の製作事業をおこす意思のあることを表明していたが、「あわよくば始める」程度のもので真意は必ずしもそこにはなく、万事は彼地へいつてからのことらしかつた。

十二月はじめ、またもヨーロッパ戦線から従軍中の同胞飛行士殉職の悲報が飛んで来た。すなわちフランスのナンシーに駐屯する第七五連隊附の呉市和庄町出身の山中忠雄氏が四日朝、新たに配属になつたスパット式戦闘機で試験飛行に離陸すると、間もなく発動機がとまつたので飛行場に引返そうとして急旋回のとたん失速してきりもみとなり、重傷をうけて附近のサンニコラの赤十字病院に収容されたが同夜七時、ついに異郷の地に眠つたのである。享年二八。

磯部少佐の事故と全く同一で、離陸直後の故障にありがちの奇禍であつた。

前にも小記したが氏は幼時、両親に伴われてアメリカに渡り、サンフランシスコのリンコルン中学を卒業し、一九一三年（大正二年）シーラー飛行学校に入つて翌年免状を得、フランスに従軍を志して磯部少佐と前後してパリに着き、各種飛行学校を経て陸軍伍長に任命され、今春四月から現隊に入つて戦線に立つたのであるが花々しい空の散華でなく、ありふれた事故のための犠牲は気の毒であつた。

かくて大正六年は民間では岸飛行場の実現をはじめ、中島機関大尉の蹶起、大工業会社の進出などが最も目立つたが、個人としては往年のアメリカ帰りがほとんど一斉に退いた形になつたことで、坂本寿一氏は大阪で自動車の修繕及び賃貸業を開いたといい、野島銀蔵氏は横浜へ出て来て自転車業に転じ、高左右隆之氏も目下、転業思案中とあつていずれも当分、返り咲きの様子はなく、負傷静養後の中沢家康氏も再び空に働けぬびつことなつて、これも望みはなかつた。それからついに一度も離水し得なかつた海野幾之介氏は全く消息不明となり、今春帰国の立石関二氏の将来もはなはだ気遣われる不遇にあつた。

大先達の奈良原氏は海底の砲弾引揚げ事業に転向して没頭しており、都築鉄三郎氏は欧洲大戦初期のころ、ロシア航空隊に従軍を志したことがあり、一時大連に飛行学校の創立を画策していたが、これまた結局航空界を断念してそのころ、特許弁理士を開業したというわさが伝わつて来ていた。

昨年から今年にかけての航空関係出版物は意外に少なく、前年には新橋堂からスミス氏の「日記から」、日本飛行研究会から野添某氏の「快飛行家スミス」国民飛行会から渡部一英氏の「飛行機の将来れる日米親善」などのスミス関係で持ちきつている中に、ひとり尾崎行輝氏の随筆、研究論文集「征空」が武侠世界社から発行されたに過ぎず、今年は実業之日本社から尾崎氏と吉田禎治氏（虚白）共著の「所沢より」、阿部康蔵氏（蒼天）の「征空小史」、それから相羽有氏編纂の「飛行機講義録」全六巻が日本飛行学校から発行されただけで、このうち、阿部氏の「征空小史」は、伊藤音次郎氏が奈良原氏師事以来の自敍伝のようなものであつた。

ヨーロッパではロシヤが単独講和して、まず一角が崩れ、フランスの名飛行家ギンヌメール大尉が五三機撃墜の記録をもつて九月十一日戦死し、また同国の五〇機編隊爆撃がドイツのクルップ工場を大挙攻撃する一方、アメリカでは軍用機拡張の予算三億五、〇〇〇万ドルを下院で可決し、更に平和事業としてニューヨーク・シカゴ間に郵便飛行開設の準備中だと報ぜられ、わが国斯界は年々歳々、彼らに押され々々て懸絶をはなはだしくするばかりで今年もまた暮れてゆく。

その七　両団体の大同団結と帝室御下賜金（大正七年―一九一八年）

（一）伊藤飛行機研究所の発足

阪元守吉歩兵中尉殉職――海軍航空施設の尨大予算――機関銃操作の研究――帝国大学航空研究所の施設――京都帝国大学でも航空科新設計画――模型飛行機競技大会――大日本航空学会の「飛行機設計製作図集」――磯部氏の新著書と飛行機製作会社計画――伊藤氏津田沼に移つて研究所設立――白戸練習所も千葉市に移る――玉井氏と藤原氏の独立――雑誌「ゼ・スピード」と「スピード」の争い――沢柳氏アメリカに立つ

ここに、三年、年改まると吉凶何かしらお年玉のようなものがあつたが今年も一月四日、海軍の水上機が五機編隊で帝都を訪問、初春の空は珍しい「げたばき」で明けたが、それから二週間後の一月十七日には所沢に思わざる痛棒があてられて篤実練達の士阪元守吉中尉が、あつという間にあつけなく幽明界を異にしてしまつた。

沢田中尉なきあと新機の設計製作と試験飛行にはもつぱら阪本中尉があたつていたが、この朝も九時二十分、砲兵工廠製ダイムラー式一〇〇馬力搭載の牽引式複葉制式第二号機の試験飛行につき、離陸直後、飛行場北端松林の上空約五〇㍍の高度でにわかに発動機の馬力がおち、牽引力が鈍つたので中尉は場内へ引返しに移つたが、その旋回が災いして機首を下に半回転しながら地上に激突、反動で中尉は発動機後端部に前頭部を打ちつけてあえなく殉職、実に無造作な最期であつた。

中尉は今年の課題として、この制式機の完成と大量生産に努めるため、ご用始めの六日からこれと取り組み、たんねんに地上試験を飽かず繰返していたが、七日の午後やはり発動機の故障で気象観測所の土堤に激突、プロプラーと翼を破損したので修理に数日を費して十二日、再び地上試験に着手した。この日は万事調子よく運んで中尉も会心の笑みを漏らしていたが、殉職の朝はいよいよ試験飛行のため特に念を入れて点検し、八時過ぎ一三㍍の風をついて飛行場を一周中、発動機の点火栓に故障が出来たのでいつたん着陸して修理の後、地上試運転でしばらくようすを見ている間に正規の回転数が持続したので安心して再出発したのだつたが、その間、三分とたたない異変の犠牲についえたのである。



阪元守吉歩兵中尉

中尉は佐賀市水力町、石丸良太郎氏を父に生まれ、長じて同市神野町阪元規貞氏の養子になり、明治四十二年、歩兵少尉任官、同四十五年、故木村、徳田両中尉らとともに気球研究会第一期操縦術修業員に選抜され、翌二年六月卒業、その後、岡大尉とともにドイツに派遣され、飛行機操縦術と製作術を学び万国飛行免状を獲得、大戦勃発で帰国後は沢田中尉と肝胆相照らしながら設計製作に没頭してモ式四型、六型、駆逐機、制式機など、破竹の研鑽（けんさん）と努力が続いていた。昨秋、近江平野における特別大演習に参加機を空中輸送の途、さんざんの故障続出で失態を演じたが、しかも中尉は補充機を繰り出して大演習作戦に違算なからしめ、工場係としての全責任を見事に果たしたのである。

こうした地味な任務にばかり追われていた中尉にとつて、大正三年秋の名古屋における わが国夜間飛行の嚆矢（こうし）、翌四年二月の東京・大阪間飛行昨年夏の台湾飛行などがわずかに中尉を慰めるもので、その堅実緻密（ちみつ）

な操縦ぶりは周囲の信頼を博し、特に偵察将校や練習将校の間には、「阪元中尉なら安心して乗れる」と定評されていた。

昨年春、沢田中尉を失い、一年を経ずしてまた、この偉材を送る。享年三二。所沢町の家庭には夫人と一男二女がのこされたがその朝、留守宅では六才になるお嬢さんが、ふと「時計が九時でとまつた。お父さんの飛行機が落ちたのじやないか知ら」と、夫人に告げたという話が、新聞の殉職余聞に載つて知ると知らずにかかわらず、いたましい印象を深からしめたのである。

前記、追浜からの五機編隊は三木中尉のフ式イ号一一号機に同乗の井上大尉が指揮をとつて編隊長となり、イの九号機に阪本中尉操縦、城戸機関中尉同乗、同一号機に広瀬大尉操縦、八島中尉同乗、ロ号の一号機に山内中尉操縦、千田中尉同乗、同二号機に吉良中尉操縦、大江写真技手が同乗して九時、まず横須賀鎮守府に敬礼して横浜に出で、沿岸を伝わつて羽田から右折、深川に向い、上野、丸の内を経て芝浦から一直線に帰航して十一時、追浜に帰着、年賀飛行に成功した。

前年末から海軍省軍務局の吉田清風大佐担当の航空班では、航空隊拡張に関するみそうの尨大（ぼうだい）予算案を、今期帝国議会に提出するため大わらわの準備を進めていたが大体完了した模様だつた。

航空隊創設以後、毎年の予算はもちろん膨脹したとはいつても去る五年度は維持費として三五万一、二〇〇余円、六、七、八年度には一四万九、八〇〇余円、九年度には一七万八、八〇〇余円の程度で、これで現在の横須賀航空隊を形づくる予定だつたのである。しかしヨーロツパ大戦の教訓は、いやが応でも航空隊の拡張と充実を必至ならしめた結果、七年度には佐世保、呉、舞鶴各鎮守府に新たに航空隊を設置し、更に艦隊にも航空隊を附随させる方針が決定したほか、各般にわたる広範な研究事項のため各種研究所を新設するの必要に迫られているので、これらの所要経費を五八五万円と定めたが大部分は航空隊増設費である。もちろんこれは四ヶ年継続で七年度には一五八万円を要求してさしあたり追浜の拡張整備と呉、佐世保に新航空隊を設け、現在長浦の造兵部の一部にある飛行機製作工場を追浜の隣接地に移し、またかねて問題になつている航空船建造のあかつきにおける大格納庫の建築費など、など急激な飛躍を目論だものであつた。

そしてまずその第一歩として追浜の航空隊に飛行機研究委員を設けて平松少佐、馬越、広瀬両大尉、丹羽中尉らがそれにあたつていたが、たまたま一月末、最初の課題として軽機関銃の操射研究をはじめることになり、ブアルマン型全長六尺の凧（たこ）を汽艇につないで、第二海堤附近に泳がせた。そしてこれを目標に一〇〇馬力フ式ロ号機に軽機関銃と銃弾を積んだ丹羽中尉が、広瀬大尉同乗で射撃演習を試み、また裏山に仮設した標的を相手に射撃研究と訓練の手はじめを行つた。

次いで艦隊航空隊を臨時編成して若宮の代りに第一号汽艇に司令原田大佐以下、研究委員が乗組み、前記の飛行凧を二〇〇尺の高度に揚げながら本吹、木更津方面を走るあとを丹羽中尉操縦、広瀬大尉同乗のロ号機が六五〇発の銃弾をかかえて凧を標的に約二時間にわたつて射撃実験に従事し、将来の成果にまつことになつた。

さて一方、東京越中島の帝国大学航空研究所は、昨年秋のつなみで大頓挫（とんざ）したがその後、同大学の営繕課で設計し直したものを請負業村田組が一〇〇名内外の大工、石工、人夫を集めて再建をいそいでいた。

設計によると敷地五、〇〇〇坪に本館と機械工場、実験室を主とし、宿直員その他の住宅若干があつて本館は木造二階、建坪は二階一一三坪、階下一一七坪で大小一四室に区切られている。機械工場は木造平家の七〇坪、四方は全部ガラス張りで採光に注意してあり、風洞室だけが鉄筋コンクリート建てで九月完成の予定だが何しろ、この附近は低地で浸水しやすいため周囲に防波堤を築く必要があるとされている。

文部省では今議会に提出する予算のうち二ヶ年の継続事業として航空研究所新設費を二九万円計上し、うち二四万円を七年度において支出を要求しているが、これらについて田中館博士は「一昨年、二〇万円の予算で着工したがつなみでやり直しとなり、この四月の完成を待つて今の航空学調査会を移そうと思つている。七年度の予算はいくらか削減されたので希望通りのものは出来ない

が、その費途は内部の研究設備に使う機械とか飛行機製作機械の購入で手一ぱいだ。これら買い入れる機械の種類は緩急の関係があるから今はまだはっきりいえないが、この設備さえ整えば飛行機の製作も出来るし、かつ一、二台の飛行機も買えるので大学の手によつて飛ばせることも出来るように思う」

また京都の帝国大学でも評議員会で航空科の新設を企図して協議を急いでいたが最近ようやく成案され、一〇年計画として工科、理科のほかに専門教授一名、助教授二名、助手若干名をもつ航空科を独立設置に決定した。そして実行については経費の問題以外、まず担任教授の養成からしてかかる必要があり、また学内に飛行機を備えて各般の参考や研究資料にするため前年来、陸海軍当局に交渉して格納庫に眠つている廃品同様の機材を文部省に移管してもらい、それを大学に交附するような手続きをしていたが二月末、いずれも承諾を得たので近く実物が搬入され次第、その手で一応整備してもらつて夏ごろまでには航空学講座開設の見こみだと発表した。

民間方面に目を移すと、一月半ば久しく見なかつた模型飛行機の大会が東京市内の模型飛行機材料商連合主催で、青山外苑に新年競技大会と銘うたれて開かれ、相当強風だつたが滞空記録一分三五秒が得られた。参加の頭数は四三名だつたけれども競技機数に制限がないため、一人が一〇機ずつぐらい携えて覇（は）を争い、寒中の凍つた空を賑わして模型末だほろびずの感を与えはしたが、参加者一人が何機でも自由に飛ばせ得るところに販売業者の政策がありそのいずれもがほとんど外国模型機の模倣に終始していて、昔の多種多様な研究創作の面影は全く跡を絶つてしまつていた。

日本飛行学校ではつなみ後、玉井照高氏も例のとらの子キヤメロン式発動機をかかえて独立するため離れてしまつたので、相羽氏はもつぱら自動車の練習生と講義録頒布の拡張につとめ、更に月刊雑誌の発行を企てながら飛行機の実地練習開始までのつなぎに苦心しているところへ、さきに小記した河本清一氏が大日本航空学会をおこして「飛行機図解講義録」の会員募集をはじめたのではち合せとなり、頭痛の種がまた一つふえた。

河本氏は昨年秋、馬詰駿太郎氏の中央飛行学校の創立に協力し、講師たることを引受けたのを機会に十一月から、その経営する河本工業所に新しく出版部を設け、「飛行機設計製作図集」を発行していたがその後、中央飛行学校の進捗がはかばかしくないので、この製作図集を拡大して出版物による指導機関の創立を単独で図つたものである。

相羽氏の六カ月修業の講義録に対し、これは設計、製作、操縦に関する約一五〇枚の図面と二〇〇枚の説明書で全巻となつていて、やはり六カ月の終了者中から試験のうえ成績優秀なものを給費生、または貸費生として飛行学校に入れ、操縦術を修業させるという特典を与えているのは日本飛行学校の待遇と同じであつた。

しかし日本飛行学校の講義録がその後長らく続き、毎年くり返されていたに反し、河本氏の航空学会誌は間もなく解消して図解講義録の版権は他のこの種新企業者に譲渡されたようであるが同氏はこの年、日本橋の博文館からも「飛行機及飛行船図説」を著わしている。

またさきに伊藤音次郎氏と提携して飛行仲介社を経営している阿部康蔵氏が飛行機と自動車の雑誌「ゼ・スピード」を発刊準備中で、各地飛行の下火とは反対に、この方面がにわかに活気を呈して来るかに見え、帰国後、麹町の平河天神の近所に寓居をかまえた磯部少佐が神田の富山房書店からフランス従軍中の空軍戦記を頼まれて出版したのも、このころだつた。

氏は同書店の社員で文芸家の白石実三氏に口述筆記してもらい、東郷平八郎元帥の題字を掲げて三五判四〇〇ページばかりの「空の戦い」を出したのである。

これと前後して富山房では田中館博士の「航空機講話」も発行していた。

磯部少佐は旧臘、フランス大使館から退役認可の公報をうけて自由の身となると、持つて生まれた努力癖が新芽をふき出し、ひそかに画策していた日本飛行機株式会社の創立運動に馬力をかけ始め、資本金五〇万円で飛行機体、発動機、自動車の製作を主にアセチリンガス接合工事、翼布、同塗料、冷却器及び油槽などの製作販売修理、副業として飛行士、自動車運転手の養成などを計画し、事務所を麹町内幸町、旧議事堂附近の東鳴倶楽部内に設けて飛行協会時代

の先輩知己である実業家の間を、またも駆けまわつていた。

そして大体、創立発起人たることを承諾したという人は原六郎、早川千吉郎服部金太郎、小川鈍吉、小野金六、中野武営、倉知誠夫及び近藤廉平男爵らであるが、さきに第一矢を放つて飛行協会をこしらえたねばり強い磯部氏が再び今、二の矢をつがんとして身構えたところは、いかにも雄々しく頼もしかつたけれども文字通り時利あらずとでもいうか、例によつて書類を包んだふろしきがすり切れるほど脇の下へかかえ込んで歩きまわつたが、創立までには前途すこぶる多難なものがあるようだつた。

外国帰りの人たちがほとんど影をひそめたあとに、昨年のつなみで相当痛手を被つた人もあつてほとんど全滅状態の民間飛行界に、ひとり屈しなかつたのは伊藤音次郎氏だつた。

同氏が大阪地方に飛行場と製作工場をもくろんで運動していたことは前に小記したが、製作工場資金に融通のみちは多少開けたけれども飛行場はとうとう望みがないので見切りをつけ、今春早々再び郎党をつれて稲毛へ帰つて来ていた。

そして飛行機製作と練習生養成に専念すべく将来の計を立て、稲毛には海岸のひがたに面して適当な場所がないので隣りの津田沼へ引移り、町はずれの一郭を借りてバラックの格納庫と工場を建てて陣どつて見たが、飽くまでも海岸を飛行場にせねばならぬ因縁がつきまとつていた。

しかし伊藤氏は出資者との約束もあり、早く後継者をつくつて自分はいい加減に操縦者生活を切り上げる心ぐみをしていたので二月三日に芝浦から飛び立つて、阿部氏創刊の雑誌「ゼ・スピード」のビラまきに東京市街上を一周したのと、紀元節に世界新聞が二六新報と改題した記念飛行を依頼されて飛んだのを最後に地方巡業飛行をやめて、その方の後事を託すべき山県豊太郎氏の練習を指導し、伊藤飛行機研究所の名で新発足を遂げることになつた。

そこで山県氏は叔父の鳥飼氏の尽力で故玉井氏遭難当時のノーム式五〇馬力を譲りうけて大修理を施し、また東京高等工業学校出身の稲垣知足氏が伊藤氏の研究所へ入つて来たので、同氏に新機の設計をまかせて伊藤氏年来の苦心もようやく報いられて足場固めの第一歩を迎えた観があつた。

白戸氏も災害後、稲毛を捨てて千葉市寒川新宿に住居を移し、その裏手海岸にバラックの格納庫を建てて練習生の養成を再開し、都下二、三の新聞に「意志強固なるもの三名至急募集す。希望者は成るべく来場、又は郵券封入照会あれ」の広告を出した。

そして淡路の洲本で郷土飛行に失敗した田村敏一氏も、その後再び白戸氏のもとに帰り新参しており、故フランク・チャンピオン氏がアメリカから持つて来たまま残していつたノーム式五〇馬力を手に入れて機体新造に着手していたが白戸練習所には石野俊雄、高橋信夫氏らがやはりここも同じひがたでジャンプしていた。

それと海を越えた対岸の六郷川口に陣をかまえた玉井氏はキヤメロン式の遺鉢（いはつ）をついで、亡兄の設計した小型二人乗り複葉機を横浜にいる野島銀蔵氏の指導で製作していた。

その他、新しいところでは前年まで伊藤氏の傘下で練習していた神戸の藤原延氏（後に正章とも自称）が、八日市の沖野ヵ原に現われて岩名正次郎氏外数名の助手にかこまれながらエーロマリン式六〇馬力装備の牽引式複葉機をひねくりまわしていた。

藤原氏は岡山県津山町茅町の人で早くから神戸に出て、好きな自転車を乗りまわしている間に関西方面では一流の選手となり、上海の極東オリンピック大会に出場して栄えある日章旗を立てたこともある人だが飛行機を見そめるとともに、これに乗り換えて一時伊藤氏の飛行場で練習していた。そして伊藤氏の大阪行と一しよに神戸に帰つて後援者を求め、資金を得て造つた飛行機を自転車の商号から思いついて燕号と命名し、八日市へ持つて来たのはその第二号機だつた。二月初めから練習を始め、低空の直線飛行くらいは出来るようになつたので元気づいていたところ、災難はどこにあるかわからない。二十七日午後一時半、五、六〇〇米の滑走で離陸刹那、突然油槽が爆発して見る間に猛火に包まれ、命からがら抜け出したが機体は全く焼失して跡形もなくなつた。そこで同氏は発動機をかかえてすごすご神戸に帰り、再び新しい機体のさんだんにと

りかかつていた。

帝国義勇飛行会の川上親孝中尉も吉井幸蔵伯爵が会長をがえんじないので同じ貴族院の林博太郎伯爵をくどいて会長に推し、理事に中央新聞社長の代議士吉植庄一郎氏らをおいて一月末、築地精養軒で発会の披露宴を張つたが肝心の学校の方は一向に進捗のようすも見えなかつた。

するとこの時果然、日本飛行学校にひと騒動が持ち上り、開校早々入所して一年余今日に及んでいる長谷川常芳外五名の練習生から練習不履行を理由に前納の授業料返還の訴訟を起されてもめる一方、三月に創刊号を出した雑誌「スピード」が、さきの「ゼ・スピード」と同じように飛行機、自動車を扱つた編集内容だけに、まず阿部氏が憤慨して「商標侵害だ」といきまけば、相羽氏が答えて反駁（はんばく）するなど、航空関係の同業雑誌間にはじめての論争がかわされて話題の種となつたが結局そのままずるずるべつたりになり、資力の弱さから「ゼ・スピード」の方が先きに参つてしまつた。

それからさきの元飛行協会主事沢柳猛雄氏のアメリカ行きは万端の準備成つて二月二十七日、横浜解纜（かいらん）の諏訪丸で立ち、おりから出張を命ぜられた横須賀航空隊の一〇時間飛行記録保持者馬越大尉と偶然、行をともにして三月中旬、シヤトルに着いた。

（二）後藤正雄氏の所沢・大阪間無着陸飛行

帝国飛行協会の窮乏財政――阪谷副会長の辞意――大阪へ無着陸飛行計画の準備――後藤技師の成功――所沢・大阪間六時間三〇分の記録――四国各地、岡山県下巡回飛行――佐藤技師、要塞地帯法に触れる――佐藤技師、岡山から二着陸で帰還――全飛行記録二、〇〇〇キロ、三〇時間――鳥海技手の功績

帝国飛行協会では資金醵集の不如意から理事会の方針がとかく消極的となつて精彩を欠き、専ら現状維持に傾いて日に増し沈滞するので、さらでだに振策興隆を図らねばならぬこの際このとき、無策無為で過すことは何としてもふがいなく、存立の意義を危うからしめるものであつた。

しかし実際の財政状況は財団法人設立後、半年度すなわち六カ月間の収支予算すら立てにくいありさまなので、そのつど、理事会で三カ月くらいずつにちぎつて目先きの緊要事項だけをしぶしぶ認め、あとまわしに出来るものはなるべく次ぎに延ばすという予算のコマ切れ手段をとつていたので、匿名外人寄贈の有価証券も基本金に繰入れた四万円程のものがやつとひと口残つているだけで他はほとんど処分し、大正六年度末の三月三十一日現在において資金と名のつく有り金は一万円の定期預金を含めて二万五、六千円に過ぎず、各地支部の保管金が千数百円残つているだけのありさまだつた。

不動産、飛行機その他の評価財産は所沢、代々木の両格納庫が約二、〇〇〇円、モ式飛行機体三機分四、七〇〇円、発動機三基一三、〇〇〇円、器具機械その他四千数百円で前年の特別委員制度による資金醵集法にも失敗し、地方支部はあてにならず、政府の補助金も当分望みがないとすればまさに今年度、大正七年度限りいさぎよく瓦解するか、あるいは飛行場施設を廃して本部のみとし、主事一名、書記一名程度に縮少して脈だけを保たせるか、いやでも応でもこのいずれかを選ばねばならぬ最後の関頭（かんとう）に立つているのだつた。

しかし総裁宮殿下を戴き、法人組織の建て前もあり、特に創立以来の寄附者に対しても協会がかりそめにも下手な逃避を行うことは絶対に許されず、要は当局者の経倫運営よろしからざるために帰結する問題であり、なりゆきであつた。

ことにたのみとしていた各地支部の活動がはなはだ鈍く、あれほど熱心だつた三重支部でさえ知事や内務部長の更迭後はようやく年賦金の醵集だけで火の消えたようになり、前年度の支部醵集額は全体で五、〇〇〇円を出ず、年々退潮の状況を示して来ている。そこで支部の要請もあり、日本赤十字社や愛国婦人会など先進諸団体のほとんど支部本位の醵金（きょきん）割当額から見て飛行協会がその二割を支部経費に控除して八割を本部に取り込でいたのは、他の団体事業と本質を異にして巨額の資金を要する航空事業施設の必要からやむを得ない中央集権ではあつたが、そのために支部の活動が振わないのも事実であ

るし、またそんなことで事業が停止し、着手が遅れるのは結局不利の基となるので旧臘これを改正して、支部控除額を三割以内に増して各地へ通知したのだつた。

けれどもはたしてその注射がきくかどうか、活発化するかどうか。これは将来に待たねばならぬが、しかも協会としてはほとんど唯一の起死回生の糧道であつたのだ。

果然、阪谷副会長が二月初めの理事会で、やぶから棒に辞意を漏らした。

「今日いうまでもないが帝国の航空は一日もゆるがせに出来ない。ことに民間航空は外国に比べていうに足りぬ情勢であつて、これを進めるのは最も緊急を要することであり、早ければ早いほどよろしい。不肖数年来、副会長の重席を汚しているが、その任でないことがよくわかつた。ことに身辺何かと多忙で専念飛行協会のことにたずさわれないのが最も残念であるからこの際、副会長のいすはすべりたい。特に総裁宮殿下を戴く協会に万一のことがあつては、それこそまことに恐れ多く申訳のない次第であるから然るべくご了察を願いたい」

その日の出席理事は田中館博士、倉知、高木常務理事及び谷田工兵大佐後任の工兵課長宮原国雄大佐の四名だけだつたので、阪谷副会長の突然の申出では譯靨（へきれき）のように響き、学窓以来の田中館博士が友人口調で「まあそんな気の短いことをいわんで……」と笑いにまぎらして白けた席をつくろつたが、いやしくも公けの理事会の席上でいつたん口を割つた阪谷男爵の辞意にはきわめて堅いものがあり、その人柄からいつてもよくよくの決意で発言したものであることは誰にもよく了解された。しかし飽くまで翻意留任を乞うよりほかに策はなかつた。

その頃の理事会はきわめて集まりがわるく阪谷、倉知両氏は毎回ほとんど出席したが、その他で出席率のいいのは谷田工兵大佐、前年秋以来は宮原工兵大佐、吉田海軍大佐のほかに田中館博士くらいのもので田川、末延、須田氏が一年に一度くらい思い出したように顔を見せることがあり、会社の都合で理事をやめて評議員にすべつた波多野承五郎氏が、その明快ぶりを買われて時々呼び出されて来るくらいのものであつた。

阪谷男爵は実に字の幼稚な人だつた。字を書くことが何よりも苦痛だろうと思われるような字を書いていた。それでいて人よりも筆まめで常に毛筆をにぎつているうちに、だんだん苔（こけ）のような風格が備わつてしまつた面白い文字だつた。

その筆で毎日、榛原製の和とじの日記帳に日誌をつけていた。表紙に一々、「飛行協会日記　第何巻　大正何年何月より何月まで」というふうに明治神宮奉賛会、帝国発明協会、何々会社などなど、おもだつた関係筋の日誌を何種類も書斉の卓上に備えて、たんねんにしたためていた。

その「飛行協会日記」の三月六日附に、「辞任届提出。斎藤実氏ヲ後任ニ提議ス」、同十五日附では「夜、井上幾太郎、宮原国雄、高木東太郎来宅、今日理事会、余ノ留任、別ニ田中館氏ヲ副会長ニ推選ノ旨ヲ語リ、切ニ余ノ留任ヲ希望ス、依テ熟考スベキ旨ヲ告グ」とある。

この二月初め（七日）の理事会の議案中には「東京・大阪間無着陸飛行並に香川、徳島、高知、愛媛及び岡山県下巡回飛行実施と、その経費予算」という重要事項があつて、ある意味では協会の死活を賭した会議だつたにもかかわらず、前にいつた通りの顔ぶれで乗るかそるかのさいころを振つたのである。

「協会は何かしなければならぬ。酔生夢死、無為無能では困る」という世間の風評が次第にたかまり、いわれるまでもなく重重自覚してはいるのだが、何分資金との相談で二の足を踏まざるを得ない束縛があるのを、高木常務理事は比較的費用を要せずして効果一〇〇パーセントを目ざし、後藤、佐藤、鳥海氏らを呼び寄せ、また自分も所沢へ出かけて飛行機による現状打開と退勢挽回を講じ、その結果ついに東京・大阪間無着陸飛行の成案を立てたのであつた。

後藤、佐藤両技師は「飛行機さえあれば飛べる」と意見が一致し、整備主任の鳥海技手は「油槽を増設すれば大阪までいける」と答え、高木理事の「発動



高木東太郎氏

機は心配ないか」の質問に、「心配ありません。回るようにしましょう」と、鳥海技手はいい切つたのである。

そこでこの大体、四〇〇㌔余の無着陸飛行の可能性が認められ、高木常務理事は確信をもつて理事会に提案し、そのついでにかねて四国、岡山から申出での巡回飛行に繰り出そうという計画をたてたのだつた。

「そんなに簡単に出来るものだとすれば、なぜ今までに陸海軍が飛ばなかつたろうか」と、阪谷副会長が不審がるのを、田中館博士は言下に「まだそこまで飛ぶ必要に迫られていないんだ」と笑つてしまつたので、そばにいる宮原工兵大佐もしかたなしに苦笑して、「天気がよく、飛行機が完全ならいけないことはあるまい」と判を押した。

陸軍の最長距離記録は、前年夏の所沢・各務ヵ原間約二七〇㌔であり、海軍では大正四年春の追浜・新舞子間約二〇〇㌔だから、これが成功すればもちろん日本の長距離記録となり、ことに目的地が大阪というからには反響はきわめて大なるものが期待されたのである。

そこでこの重任に選ばれた後藤正雄技師は鳥海技手と心をあわせて熱心に一四年型モ式機体の整備に当り、モ式としてはほとんど最大限の八〇ガロン入り増設油槽二個を整備し、予備とも三二㍑の潤滑油槽を附けて八時間の飛行に耐える準備を整え、総重量が操縦者とも九九四㌔余に上つた。鳥海技手は特にルノー式七〇馬力発動機の調整点検に慎重をきわめるものがあり、少くも後藤技師は常に鳥海技手に全幅の信頼をよせていたから、「僕は飛行機につれて行つてもらうようなもんだ」と、その点は安心しきつていた。



氏　雄　正　藤　後

二月二十七日、万端準備の整つた飛行機に燃料を満載し、長距離飛行そのままの体勢で試験飛行を行うべく後藤技師は「さあ、よろしい。お乗りなさい」と、鳥海技手から引渡された飛行機で飛行場を飛び立ち、早春の武蔵野を飽かずこんよく飛び続けて、まさに六時間二一分の滞空に成功した。あらかじめ大阪までの所要時間を計算しての試験で、立ち会つていた高木常務理事も大いによろこび、これだけでもわが民間に堂々たる記録となつて充分の自信を得たので、いよいよ三月下旬を期して決行の予定をとりきめた。

飛行協会としては回天動地の大企画だつたが、もし失敗したら恥の上塗りとなつて面目この上もないので決して積極的の宣伝をせず、わずかに飛行場に駐在する各新聞、通信社員らの小さな通信記事が載るくらいのものだつた。また通信員はじめ各新聞社の人たちも十中八九は途中不時着、不成功を腹の中できめていたので、前景気は一向に揚がらなかつた。あるいはむしろ飛行協会の立場を考慮して、不成功の場合を予察した老婆心からだつたかも知れない。

また飛行協会も、これだけのことをやるのに何分の無人で大阪に大原主事、名古屋に宍戸主事、静岡に佐藤技師を特派したのがせいいつぱいで高木常務理事は所沢に泊り込みで総指揮にあたり、東京の本部は若い一、二の職員が留守を守つた。

いよいよ三月二十六日未明、星の輝く快晴の空に後藤技師はいつたん出発して見たが気象通報のとれぬ悲しさに「上へあがつて見て、風があるようだつたら降りて来たまえ」という高木常務理事の注意に従つて、おりからの強い向い風に重い飛行機は一向進まず、大事をとつて飛行場上空を離れきらないうちに降りて来て、翌日に延期した。

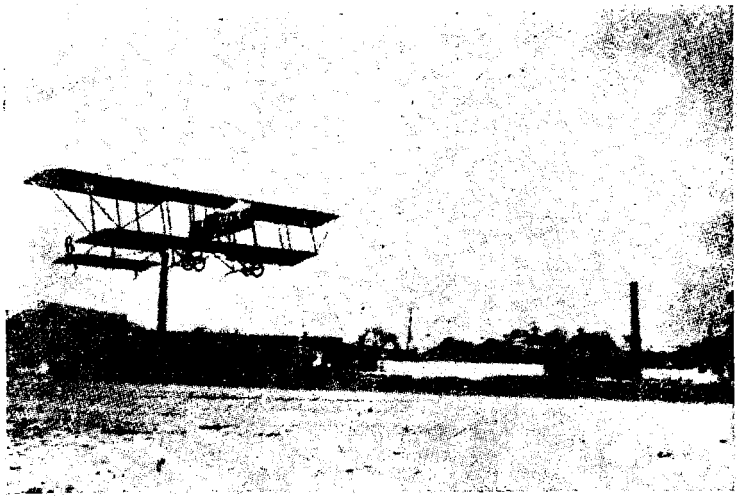
もともと暁闇の出発を選んだのは風の出ないうちに少しでも先きへ進む計画だつたからで、そのないはずの風が暗いうちから吹いていたのでは前途はなはだ心もとなく、いけばいく程、風と戦わねばならぬ心配があるので早くに見限ることにしたのである。

ところが翌日も烈風で待機となり、慎重に好条件をねらつていたが二十九日になつて風もなぎ、天気もようやく収まつた模様なので四時五十分、雲はたなびいていたが後藤技師は別れを告げて「今日こそは……」と飛び出し、飛行場上空を二周してから国分寺の上まで出かけて見ると雲の層は案外厚く、次第に視野が狭くなつて展望がききそうもないので再び引返して後日を期した。

「無理せんがいい。無理するとやりそこなう」高木常務理事は、そういつて慰

め、おもむろに空をにらめていたがついに四月一日、快晴微風の朝を迎えて、「この時をはずしてまたと日なし」と四時五十五分、後藤氏は元気よく好調の発動機を背にして飛行場を離れ、まず国分寺駅の燈火を目標に一路、壮図の第一歩を踏み出したのであつた。

小田原附近でようやく夜が明け放たれ、案じた箱根連山も青空にくつきりと頂きを見せ、重い飛行機も難なく山越えの高度がとれて七時には静岡を通過し、八時二十五分、浜名湖上を越えて豊橋を左に伊勢湾にさしかかり、横断するのに退屈するほど海上を飛んで東海道第二の関門と聞く鈴鹿山脈もよく晴れていたのでらくに飛び越えて同五十分、奈良市上空に出で、一面青葉の古都を最後に生駒山上から漸次高度を下げて、奇しくもさきの予備飛行の六時間二一分と同じ時間で大阪市に飛びつき、屹然(きつぜん)とそびえる白堊(はくあ)の大阪城を目標に十一時二十五分、関係者や群集の待ちもうける城東練兵場に晴れの車輪を着け、実に六時間三〇分の驚異的飛行を成し遂げたのである。



後藤氏の前寸陸着に場兵練東城

朝日新聞社の村山老社長は両眼に光るものを見せながら後藤技師の手を堅く握りしめ、「おめでとう。よくやつてくれました。有難う、有難う!」と白髪の頭を下げ、記念の純金メダルと金五〇〇円、故武石氏奨励金中から金五〇〇円贈呈の目録を手渡した。

後藤技師は記者団に囲まれ、座席から取はずして来た地図を片手に経過を語るのだつた。

「絶対信頼のおける技術と献身的に熱心な鳥海技手が整備してくれた発動機には何ら心配はなかつた。それでも出発前、五分間の試運転で慎重に検査してから離陸し、所沢の上を二周して三〇〇〇㍍の高度で八王子方面に向つた。何しろ予備タンクを二つもかかえ、ふだんの倍以上も重量があるので高度がとれず、箱根へ出た時はやつと六〇〇〇㍍だつた。まず山北に目をつけ鉄道線に沿つて一、〇〇〇㍍まで上り、御殿場へぬけて浮島沼を目標にして富士川口から清水港に出たのが八時十分。この間に箱根越えに二〇分ほど遅れたのを取り戻し、大井川から浜名湖の北端を一直線に進むうちに曇つて来たので六、七百㍍に下降、逆風と戦つて動揺する中を豊橋の西を飛び、三〇〇〇㍍で矢矧に出るころ、天候が回復したので再び高度をとつて知多半島を越え、鈴鹿川を目標にして、一、二〇〇〇㍍の高度で伊勢湾を横断した。とたんに西風が吹きつけて来て動揺が激しく、またここで二〇分ほど予定より遅れた。九時三十五分、四日市から鈴鹿山脈の鞍部と関西線を目標にして伊賀の上野を通過、木津一帯の山地を一、〇〇〇㍍で飛び越え、十時五十分、ようやく生駒山に来た時は五、六百㍍だつた。ところが大阪上空は真黒な煙で視野がきかず、淀川を右に見て西南に四〇〇㍍まで下げると初めてこの練兵場が発見された。大阪市に敬意を表するため二、三回周回するつもりだつたのが何分にも煙と霧がひどいので、そのまま降りてしまつた。発動機は案の定非常に好調で上空も思つたより寒くなく、思う存分の長距離が出来た訳で愉快でした。ガソリンはまだ二時間分くらい残つています」

かくて所沢から鳥海技手以下総員を呼集して四国一周飛行準備に移り、細微にわたつて点検の上、五日朝、大阪市上空に歓迎の感謝飛行をしてから十一時二十九分、あらためて四国高松飛行に乗り出し、神戸通過、姫路を訪い、赤穂

城跡を右に瀬戸内海に出で小豆島を横断して屋島をかすめ、二時間三一分で高松に安着した。

翌六日は高松から東海岸の大川郡津田町に一時間で飛び、七日には一時間三六分をもつて津田町から丸亀市に至り、翌朝、善通寺訪問のため丸亀練兵場を出発しかかると、溝に車輪を打ち込んで擱坐（かくざ）し、機体を相当破損したので所沢から修理材料携行の職工を呼んで十日間を要し、二十六日朝、善通寺練兵場に二五分間で飛んだ。

翌日、蠣崎陸軍中将を同乗して同じく二五分で丸亀に引返し、同中将に別れて単身、阿讃国境を越えて三〇分間で有明浜に着き、二十五日は四〇分間で三好郡加茂村を訪問、翌日は川沿いを真直ぐに二〇分間で麻植郡山瀬の峡に至り、二十七日は更に東進して徳島市へ二四分間で飛び、翌日は難所といわれる四国東南海岸を突破して一時間八分で大里町に安着した。そして二十九日はいよいよ亀甲山を越えて徳島県に別れ、南下して海岸の下安芸町に一時間一〇分で高知県入りをした。

三十日は終日、休養にあてて五月一日は早々に安芸町を出て再び海岸を二〇分間で高知市に着いた。するとおりから明日に迫つた故フランク・チャンピオン氏の記念碑除幕式の準備が施されているので現場上空を一周して追悼の意を表し、翌二日は時刻を見はからつて除幕式場を訪ねて一周のうえ、逆風と戦いつつ高岡郡須崎町に一時間一五分を費してたどりつき、三、四両日は暴風雨のため休んで五日は海岸線をひたすら南下して幡多郡中村町の四万十河原に四五分間で安着、翌日は再び高岡郡に引返して窪川町を訪問、上空を一周して一時間一〇分の飛行で中村町に帰り、翌日は雨にはばまれて滞在、八日朝、高知県をあとに愛媛県宇和島町に一時間一五分で後藤技師最後の任務を終え、待ちかまえていた佐藤技師に引き継いだのだつたが、この後藤氏の大阪出発以来の航程約七〇〇㌔、時間一四時間五四分だつた。

さて次ぎのかぎをあずけられた佐藤技師は数日間を逸る心で整備点検に暮らし、五月十三日、宇和島を立つて一時間五分で大洲町にまず最初の車輪を印した。この地は海軍航空の先覚故安達東三郎大尉の郷里であり、墳墓の地でもある。翌日は同町で二〇分間の飛行をして故大尉の遺霊をとむらい、翌日から二、三日、定まらぬ五月雨の天候に妨げられて前進をはばまれたので十八日の回復を幸い、四五分で松山市に飛び、更に午後、同地を立つて五二分で西条市に飛び、ようやく四国一周を予定通り終了したので二十日朝、再び瀬戸内海を島伝いに岡山市に帰り、一時間二二分で同市練兵場に安着した。

ところがこの時、思いもかけぬ憲兵隊から差紙が来て、「去る十八日、松山市から西条町へ飛行の途中、芸予要塞地帯内を通過した」件で告発され、佐藤氏はまつさおになつたが、もとより意思があつて飛んだことではなく、過失として不起訴にはなつたけれども最初の空中侵犯で恐縮せざるを得なかつた。

これは大正四年、法律第一七号で定められた「要塞地帯内ヲ航空スルヲ得ス」の第七条に触れたもので、佐藤氏といえども要塞のあることはむろん、わきまえていたろうが接近し過ぎたところに難があつた。

一応調べられてから、二十一日は津山市を訪問し、二十三日は西南の上房郡高梁町に再び一時間の山越えで安着、二十四日は山また山を一時間一五分で小田郡矢掛町に南下し、梅雨前のとかく暗雲に閉じこめられがちの困難な山地飛行に努力しながら二十六日は小雨をついて倉敷市を通過、四四分で岡山市に帰り、これで今度の千数百㌔にわたる巡回飛行を完了して、いよいよ空路帰京するところまで漕ぎつけた。そこでまず六月四日、岡山を立つて一時間四三分で大阪城東練兵場に第一コースを終つた。

時既に一カ月余の連日飛行に、かてて加えて野外仮泊の飛行機は塗料のはげた翼布がぼこぼことなり、各部も大方、ゆるんでいたが「飛んで帰れ」という協会の命令に佐藤技師は岡山で念入りな手入れと点検を行つて来たので大阪では燃料補給だけで雲低く風強い中を東北健児の意気をかざして飛び出し、大和、伊勢の山間をくぐりくぐり伊勢湾に出で、一時間四〇分で豊橋の高師カ原練兵場に到着した。一泊のうえ最終区間を東京に向つて飛び出し、岡山以来恵まれている恒風に乗つて一気に二時間三〇分で代々木練兵場に安着、阪谷副会長以下協会役職員、新聞記者団に迎えられ、小憩してから所沢飛行場に帰着したが案じるより生むがやすいというか、東京出発以来二カ月にわたる二、〇〇

○㌔のわが国空前の壮図をほとんど無事故に完成したことは、まつたく偉とするに足るものであつた。

佐藤技師の航程は約八五〇㌔、時間一四時間四一分であるが、わずか七〇馬力の弱少飛行機で完遂した両操縦士の健闘とともにこの間、いささかの故障もついに起さしめなかつた鳥海正次郎技手の発動機取扱いに対する赤心と技術はまことに賞賛してあまりあるものではなかろうか。その点、飛行協会はまさに感謝して然るべきであり、表彰あるいは優賞して然るべきであつたが、とうとうそのことなくして終つたのは、ひと事ならず残念であつた。

しかもひにくなことに、この大阪無着陸飛行が左程、世間の評判を買わず、ことに新聞報道の扱いが期待はずれに低調だつたのもまた意外だつたが、軍航空に対する遠慮と気兼ねが伴うのも、これまたやむを得ない事情でもあつた。

(三) 各務カ原成り太刀洗、佐世保に新航空隊

臨時軍用気球研究会の業務細則改正——第七期操縦術修業員と偵察術修業員——各務カ原飛行場施設——購入各種機の実験——真壁中尉の高度記録——太刀洗飛行場の造営——海軍航空隊令改正と海軍航空機試験所令及びその施設——佐世保航空隊敷地——呉海軍工廠分工場——第四期航空術学生——制式機横廠式現わる——長距離と工廠製発動機の昇騰試験——武田中尉の高度記録——坂本晋一海軍中尉殉職——ゼーム式気球の実験と漂流——帝国大学航空研究所令改正——伊吹山に高層気象観測所

何かにつけて欧米航空界の基本的充実と発展が耳目に触れやすい時節がら、所沢の気球研究会では既に久しく部内の改革と向上策が世論になつて昨年夏、陸海軍の将官級数名を委員にして増強をはかり、経費予算も六〇万円内外に膨張しつつあつたが、この一月末、交通兵団に少将一名を増員して業務の革新を図ることになり、字品の陸軍運輸本部長井上幾太郎少将が兵団司令部附になつたが更に六月一日、交通兵団司令部の編制改革に伴い、井上少将以下二一名の将校が全部、気球研究会専任の委員となつて所沢実験部に附くことになつた。

そしてこれより先き四月十六日、研究会の業務細則を改正して会務の刷新をはかり、従来陸軍省工兵課にあつた事務関係を所沢に移して、「当会ノ事務ハ主トシテ所沢ニ於テ行フ」ことになり、同時に研究会官制の第九条を左の通りに改めた。

第九条　常時当会ノ事務ヲ処理シ且ツ研究ヲ行フ為、幹事ノ下ニ左ノ各掛ヲ置ク。

研究掛、工場掛、経理掛、衛生掛

研究掛内ニ左ノ諸班ヲ置キ、業務ヲ分担セシム。

飛行機班——飛行機及飛行機用材料ノ調査研究、飛行機及螺旋機ノ設計試験、試験操縦及装具ノ研究

気球班——気球、航空船及同上用材料ノ調査研究、其ノ設計試験、操縦及装具ノ研究、瓦斯及瓦斯発生法ノ研究

航空班——軍用航空術、偵察観測、戦闘及地上勤務ノ研究、自動車ノ研究

発動機班——航空用発動機及其材料ノ調査研究、其設計試験、燃料ノ研究実験班——航空用空気力学上ノ諸実験、各種材料ノ理化学試験及研究

気象班——所沢観測所ノ勤務、航空気象及航空用気象器械ノ調査研究試験

通信班——航空用通信及信号、就中無線電信及同上用器械ノ調査研究、通信機ノ設計試験、通信法ノ研究、航空機用発電機及電気装置ノ設計研究試験

写真班——空中写真及同用器材ノ調査研究、写真器附属器械ノ設計試験、航空写真応用ノ研究

火器班——航空機用火器ノ調査研究、照準器発射装置ノ設計試験、其ノ使用法ノ研究

引き続き五月一日、第七期操縦術修業員として全国管区から九名、航空大隊附から一三名、計二二名の大量が補任された。

全国各師団からは山名要（後に大佐）、加藤邦男（後に少将）両工兵中尉、安田利喜雄（後に中将）、北川於菟之助（後に少佐）、赤田直蔵、西田建之助（後に少佐）、田中伊勢吉（後に少将）各歩兵中尉、青木勝（後に大尉）同少尉、久保田利則（後に大佐）騎兵中尉で、航空大隊からは水越直一郎、坪谷英五郎（後に大佐）、難波清作（後に大佐）、水谷長蔵（後に大佐）、吉本和近各工兵中尉のほか蒲田勝正、土屋剛、一寸木亀之助、熊倉米吉、中山敬造、中根常四郎各工兵軍曹、石倉精喜知、森作蔵同伍長であつた。

これまではおよそ十数名だつたのが、今期から下士兵も加えて二二名に増員し、教育法も変更して練習期間は原則的に六カ月に改めた。

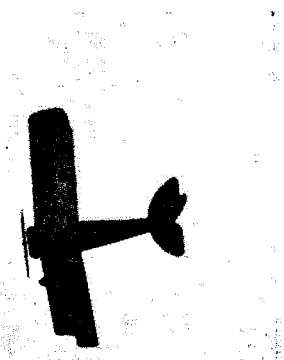
すなわち外国の例にならつて六カ月間を普通練習期間とし、その中から優秀な成績者を選抜して更に六カ月再教育し、主として高等操縦術を訓練する方針である。そして高等操縦術教官には岡大尉を主任に武田、真壁、長尾、松岡中尉が専任され、機材はニューポール、スパッド、ソッピースを使用する。

また一と月遅れて偵察術修業員に小笠原数夫（後に中将）、中野直三、山下奉文（後に大将）各歩兵大尉、木下敏（後に中将）、秋山静太郎、上月良夫各同中尉の六名が入つて来た。

またこれまで機体は所沢の製作工場と砲兵工廠で若干造つていたが、昨年来、陸軍兵器本廠で本格的の製作をはじめ、この時までに既にソッピース式とニューポール式を各一八台、スパッド式を五台搬入しており、所沢の工場ではおもにモ式の六年型と四年型を製作していた。そしてこれら新鋭機の実験は所沢では狭いので三月下旬から四月初めにかけ、徳川少佐が班長になつて各務ヵ原の飛行場に出かけて高等飛行練習かたがた各種の試験を行つたが、同飛行場はほぼ施設をおわり、一九八坪と八四坪の格納庫が二棟、五〇坪の発動機工場四〇坪の木工場のほかに各二〇坪の鍛工場と鋳工場、三〇坪の仮事務所などが新しい棟を並べ、航空第二大隊が編成されて杉山元少佐が大隊長だつた。

なおこれと同時に富士山麓の板妻と下志津にも各一〇〇坪の廠舎式格納庫と三〇坪の倉庫が建設されて随時の訓練や演習に用意されていた。

さて徳川班長の下に真壁、長尾両中尉らがニューポール式、スパッド式の附属品の試験、モ式に機関銃装備の試験、スタンダード式の操縦実験などに精進したが、スタンダード式にはホールスコツト式水冷一二五馬力が装備されていたのを動力不足で十分な機能が発揮出来ないため、同式一五〇馬力発動機と交換して性能を高め、各機の操縦術、空中射撃の練習などを続けた。



甲式三型（ニューポール式）の横転

たとえば三月二十六日朝は長尾中尉がニューポール式で岐阜市へ飛び、木曾川を横断、二、五〇〇㍍で犬山町をまわつて帰場、次いで真壁中尉が一五㍍の風をついて九分間で三、五〇〇㍍の高度をきわめて記録をたて、寒さに唇の色を変えて降りて来た。

二十七日には松岡中尉がスパッド式を操縦、七時二十二分離陸、機首を上げつぱなしで旋回に旋回して二〇分間で二、〇〇〇㍍、三〇分間で三、〇〇〇㍍に達したが、これはまた反対に、「一、三〇〇㍍までは機体の動揺なく穏かだつたが、強馬力なので座席まであつくなり、すつかり汗をかいた」と会心の笑みを見せていた。

ところがある日、伊庭大尉操縦のモ式六型に徳川少佐同乗で機関銃の発射試験に飛び出したところ、名古屋市上空で発動機の故障にあい、高度がおちるばかりなので附近の小学校々庭に降りようとしたが、蟻（あり）のような児童が一ぱいなので、それもならず、徳川少佐は観念して伊庭大尉に、「最後の手段だ。そつとおろせ」と命じ、運を伊庭大尉の手腕と天にまかせてぢつとしていた。

そして飛行機はいつの間にか、よりによつて繁華街のまん中、栄町の某家の二階の屋根にするすると乗つてしまつた。

後年、徳川中将は、この某家が戦災にも残つて現存していることをきき、一



杉山元歩兵少佐

度昔のそそうをお詫びにいきたいと語つていた。

これと時を同じうして熱田港外でもニューポール式とスパツド式戦闘機にヴイツカース式、ルイス式各機関銃を装備して実弾射撃実験を行い、また技術審査部で試作した軽機関銃をモ式に武装して発射試験を続け、いずれも成功して揚々引き上げて来た。

入れ代つて四月半ばから、下志津で野砲兵射撃学校との協同演習を開き、モ式四型二機で六月半ばまでの二カ月に亘る長期訓練の後、続いて重砲兵射撃学校と協同して梅雨にぬれながら富士裾野の演習に参加した。

この時分、かねて北九州地方に航空大隊の増設をはかつていた陸軍では第一八師団管下の福岡県朝倉郡三輪村と馬田村の一部、三井郡太刀洗村の一部ずつ約一五〇町歩、四六万一、三八〇坪を買収し、格納庫その他の築造物敷地を除いた正味三五万坪飛行場の整地が始められていた。

この辺は南北朝時代の勤王家菊池武光奮戦の古跡で、俗に武光太刀洗の地として歴史に残つているが、気流は玄海灘から来る風を北方の山脈で防ぎ、周囲凡そ一〇里四方は筑前、筑後平野がひらけ飛行場として理想的だとされている。

この地方には八幡製鉄所はじめ、大工場その他枢要施設が密集しているので連合軍飛行機がドイツのクルップ会社工場を目のかたきにねらつている事例にかんがみ、地理的にも新設航空大隊の布陣上、最適地域と見られたからである。

現地には既に大隊本部が仮設され、兵舎、格納庫、衛兵所、機関銃及び自動車廠、炊事場などの建築に着手し、今年中には航空第四大隊が編成される予定になつていた。

海軍でも三月末、佐世保に航空隊を新設するについて海軍航空隊令に小改正が行われ、その職員中に「気球隊長」が加えられて四月一日から施行された。

同時に海軍航空機試験所が設置されることになつて所長に森越太郎少将が就任、所員にはこの時、軍令部、技術本部、教育本部兼務の河野三吉少佐、造兵廠研究部員、海軍大学教官、技術本部技術会議々員の笠原勃造兵少監らが任命されて敷地は築地の艦型試験所の隣りが選ばれ、七カ月の予定で四月早々着工した。

これはちようど、かねてヨーロツパ各国の試験所視察に出張中の海軍技師横田清沽工学士が、フランスのエツフエル塔建設者エツフエル氏の風洞実験所で研究中だつたので設備その他いつさいのようすをエツフエル氏から指導をうけその報告によつて大体の設計をしたが、またわが海軍独自の立場からも一新機軸の必要を認め、帝国大学の航空研究所とも連絡をとつて約一七万五、〇〇〇円の予算で、その特長を現わすのが目的だつた。

選定した築地の敷地は直ぐ前が水路になつているので、学理の根本的研究を遂げる以外に、実用航空機の離着水にも近接の海面が使えるので便利な場所だつた。

建物は間口二二間、奥行七、八間で、そこに鉄筋コンクリートの風洞を設け、電気動力で風圧を通じて模型を試験し、このほかに木造の事務所と無蓋の格納庫を造るのだが、森所長と河野少佐がその建造の任に当り、これが竣工するころには横田技師が帰国する手はずになつていた。

そしてその試験所令は、

第一条　海軍航空機試験所ハ海軍々用航空機ノ機構及材料ノ研究及試験ニ関スルコトヲ掌ル

第二条　海軍航空機試験所ニ左ノ職員ヲ置ク

所長　所員　主計長

第三条　所長ハ海軍技術本部長ニ隷属シ所務ヲ総理ス

第四条　所員ハ所長ノ命ヲ承ケ所務ヲ分掌ス

第五条　主計長ハ所長ノ命ヲ承ケ会計及給与ニ関スルコトヲ掌ル

第六条　第二条ニ掲クル職員ノ外、書記及ヒ技師ヲ置キ各上官ノ命ヲ承ケ服務セシム

また佐世保航空隊は大村湾内の百間鼻と久木島中間八万坪を敷地とし、山内大佐一行の調査団が視察して「適当」の印を押したが、同時に伊勢湾沿岸四日

市方面をも物色し、大崎大尉が視察の結果、馬起海岸水陸六〇万坪がマークされた。

それから呉海軍工廠でも、いわゆる大艦巨砲主義と奇襲艦隊の建造でもはやはちきれるばかりの膨張ぶりなので、これまた早急を要する航空機と附帯兵器の製作には到底余地がないので分工場増設の敷地を探していたところ、呉市から一里ばかり離れた加茂郡広村の長浜海岸を発見して附近三五万坪を買収して基礎工事にかかり、一、二〇〇万円の予算で大正十二年完成の予定で建設を急いでいる。

なお最近、同工廠で口径三糎半、仰角七五乃至九〇度の飛行機射撃砲を製作したという話が伝わり、それも明治末年ごろからの研究が実を結んだものだというが、肝心の有効距離は秘密にされていた。

そして横須賀の航空隊には六月一日附、第四期操縦術学生として志村喜代治大尉、粟屋真、山下二郎（後に中佐）、山田定義（後に少将）、山田道行（後に少将、太平洋戦争中、クェゼリン環礁で戦死）、川副偉夫（後に大尉）、加来止男（後に少将）、赤柴干城（後に少佐）、為田茂穂（後に大尉）、赤石久吉（後に少佐）、古瀬貴季（後に少将、太平洋戦争後囚われ、ヒリッピンに於ていつたん死刑の判決、後帰国）、奈良寅男（後に少佐）各中尉が補任され、また機材では例のホ号乙型の牽引式複葉機が横廠式と銘うたれて制式機となつたが全幅一五米七〇、全長一〇米二〇、全高三米七〇、発動機はサルムソン式一四〇馬力で自重一、〇〇〇瓩、全備重量一、三〇〇瓩、最大速度一五五哩、五〇〇米への上昇に三分半、航続八時間の国産水上機として優秀なものであつた。

これより先き二月末から三月にかけて従来の長距離飛行を更に一歩のばして堺の大浜へ無着水飛行を行つた。この距離は一七五浬（約三二〇粁）で使用機はベンツ式水冷一〇〇馬力のフ式ロ号三機である。往航には三号機に加藤中尉操縦、吉良中尉同乗、八号機に山田中尉操縦、千田中尉同乗、七号機に白瀬中尉操縦、上野一等兵曹同乗で二月二十九日朝、追浜を出発、各機約二〇〇米間隔の単縦陣で東海道線寄りを一直線に四時間ないし五時間で飛び切り、翌三月一日の帰航には各機操縦員が入れ替つて往復ともに故障も起らず、比較的天候にも災いされずに水上機の長距離記録を立てたのだつた。

このベンツ式一〇〇馬力は、かねて長浦の工廠で試作していたもので、フ式ロ号機に搭載して数日来、丹羽中尉が試験していたが五月七日、二時間以内における本機の昇騰力実験」のため午後二時半離水、追浜を中心に三浦半島上を周回しながら正味二時間で高度計は三、四〇〇米を自記した。

中尉は直ちに発動機をとめ、下降旋回八回を繰返して五時四十五分着水。「青空の下は気流がすこぶるよかつたが、積雲層の所はとても険悪で三回も入道雲にあい、ひどく揺られた。しかし軽い雲だつたので、その軽さを利用して上昇したので案外、短時間で三、〇〇〇米を突破出来た。二、五〇〇米からは氷点下に入り、三、〇〇〇米では氷点下四度、手がしびれて操縦に困難を感じた」と語つた。

この翌々日、所沢でも武田中尉が一三〇馬力のソッピース式に飛び乗つて二五分間で三、〇〇〇米に上昇、余勢を駆つて更に三〇分間飛び続け、ついに四、四七〇米の超高度を獲得して一時間九分の後、着陸、高度記録を刷新した。

ところがベンツ式一〇〇馬力機にもなれて来た六月二十二日、坂本晋一中尉が、丹羽中尉のつかつた記録機で意外な不幸を招いた。

中尉はその朝八時五分、学生の指導に当つて米沢市太郎中尉を同乗させ、夏島と追浜との中間水道に向つて二〇〇米の滑走で離水し、徐々に高度を上げながら同水道の最狭部を四〇米の低空で飛び過ぎる時、にわかに左旋回をはじめて機首を下げながら左に傾き、次いで更に急激に左へ旋回したと見る間に失速して棒立ちとなり、第四滑走台前方四〇米の護岸石垣をすれすれに海面に没入機体を粉砕した。それと見るや、直ちに軍医附添いの救助艇で両中尉を横須賀海軍病院に収容し、横地副院長が手術したが坂本中尉は頭部、顔面及び肩骨が砕かれており、米沢中尉も頭と右肩、右脚に負傷して重かつたが生命には別条なく、坂本中尉は同夜八時三十分、殉職した。

中尉は佐賀県杵島郡朝日村の人で佐賀中学卒業後、兵学校に入り、大正二年五月、少尉任官、五年一月、航空術学生となり、六年六月、卒業とともに航空隊附となつて後進の指導にあたり、前途を嘱望されていた名操縦士であつた。

享年二九。まだ独身だつた。

ちようどこのころ、註文してあつたゼーム式気球がイギリスから一個到着した。イギリス海軍常用の最新式のもので繭（まゆ）型をした一〇、〇〇〇立方㍍の大気球だが、これを永峰大尉が主任で荒木、大西、清水中尉、向坂機関大尉らが研究にかかり、気球を扱いつけている所沢の気球隊へいつたりして調べていたがある日の朝、多少の風をおかして永峰大尉、荒木、大西両中尉がガスを充した気球を五〇人あまりの兵員で格納庫からひき出し、初飛揚の準備を始めた。

すると突然、十二、三㍍の烈風で繋留索が切断され、気球は見る間にふわふわと飛び上つてしまつた。びつくりした水兵の一人が気球を放すまいとしていち早く索の切れつばしにとりつき、しつかりつかまつたのはいいが、たちまちそのまま高々と吊り上げられ、五、六㍍も吹き上がつてしまつた。

「放せ、放せ！」下からさかんに声をかけるが、もうそうなると放したらおつこちるという気があるから、ちよつと思い切つて手を放せず、足ばかりばたばたやつていた。そのうちに気球の揺れにこらえきれず、抜けるような両腕の痛さにとうとう振り落とされて、顔に大けがをするという椿事（ちんじ）が持ち上つた。

何しろ、今しがたガスを一ぱいつめたばかりだから気球は張りきつており、非常な勢いで生きもののように飛んでいつた。

永峰大尉は直ぐ飛行機の支度をさせて追跡していつたが見失い、正午ごろ茨城県鹿島灘の沖に漂流しているのを漁船が見つけたが、波が高くて寄りつけないという水戸からの電話があり、翌日、銚子の某発動機船が平磯の沖九浬の海上でやつとつかまえ、横須賀から派遣の駆逐艦に積んで持つて帰つた。もちろん潮づかりの球皮は廃品同様になつたが部分品は後に製作した国産気球に応用され、球皮や塗料も製作上の参考資料に供せられた。

七月三日附、帝国大学の航空研究所令が改正になつて、その第十五条に、新たに第四項が附加された。それは、

東京帝国大学附属航空研究所ニ所長ヲ置キ、工科大学教授又ハ理科大学教授ヨリ文部大臣之ヲ補ス。

所長ハ総長監督ノ下ニ於テ航空研究所長ノ事務ヲ掌理ス

とあり、大学内の航空学調査委員会は廃止されて四月一日から横田成年博士が研究所長事務取扱を命ぜられ、所員には井口在屋、田丸卓郎、寺野精一各博士及び栖原、木戸両学士らが集まつて風洞の設計や研究室の施設をすすめていた。

またこれに呼応して文部省でも高層気象観測所の設置を計画して箱根または伊吹山などを調査していたがその結果、標高四、四〇〇㍍の伊吹山が選に入り、一万円の予算で四月から起工していた。この一万円は前貴族院議員下郷伝平氏（二代目）の寄附で、位置は陸地測量部の三角測点の東部と山腹、山麓の三ヵ所である。

この種の観測所は筑波山頂の山階宮殿下建設のものがあるだけで国営のものは今度が始めてだが、筑波山の標高二、八〇〇㍍よりも千数百㍍高く、施設としては頂上の観測所のほかに、中腹と山麓に各一個所ずつの事務所をおいて電話連絡で通報をはかる仕組である。

（四）帝国飛行協会と国民飛行会の合併

青少年の懸賞作文集「征空」――宮崎氏の飛行機用機関銃その他――国民飛行奨励会の趣意書――帝国飛行協会と国民飛行会の合併経緯――改正寄附行為と新役員及び職制――三練習生卒業――佐藤氏の日本飛行機製作所入り――大原主事の解職

前年春、飛行機曾我号の記念に曾我一郎氏が自費で懸賞募集した中、小学生の作文は、締切までに一、五〇〇余編が集まり、新村、田島、谷本、藤井及び青柳京都帝大の教授らによつて審査の結果、一等に大阪の酒井政雄（一一才）、二等に香川の永田俊一（一九才）と奈良の松本正己（一三才）、三等に仙台の塚本しづ子（一二才）、山口の吉川新助（一八才）、東京の吉田助（一五才）、

京都の公手喜代史（一五才）及び神戸の小林和雄（一七才）の諸君が当選し、その他四等一五名、五等二〇名の佳作を三月二十日発表した。

曾我氏はこれら作品を一冊に編集して「征空」と名づけ、小国民の航空譜として各方面にくばつて関心を求めた。

応募規程の小、中学生からは大分はみ出た年令層の人達が優位を占め、規程を破つているが作品の出来ばえから捨て去るに忍びず、主催者自ら規程を無視して入賞させたものと思われる。

ここしばらく航空機に関する考案発明を聞かず、ほとんど中断の形だつたが、たまたま神戸市上橘通二丁目の小倉芳蔵氏が燕（つばめ）から暗示を得て飛行機改良の特許を申請して、久しぶりにこの種のものが現われた。

同氏は大正三年以来、一種の風圧面のくふうをこらして研究中だつたが、その構造は主翼と、その下部七㌢のところに操縦者の転把で索によつて角度を変え得る翼端フラップを附けたもので一考に価する新案ではあつたが、それ以上には進まず、特許を得たまま放擲（ほうてき）したようすだつた。



宮崎達男氏

また東京市外渋谷の安中電機会社に勤める技手の宮崎達男氏が飛行機用の軽機関銃を発明して特許をとり、これは軍当局からも折紙をつけられた。すなわち飛行機首に装着して左右に回転しながらきわめて軽快に発射の出来るもので、欧米のものに比較してむしろ優越したものと認められ、陸軍技術審査部で審査の結果、河野少佐が主任で陸軍自ら製作するところまで進んでいた。

宮崎氏の説明によると、「二、三年前から苦心してようやく出来あがつたもので普通の機関銃よりは軽く、大体一〇貫目くらいで一分間に六〇〇発は確実です。牽引式飛行機でもプロペラーの回転度と弾丸の発射速度を測定して発射すればプロペラーの間をくぐつて飛び出していくのです。ヨーロッパで使つているものも六、七百発は発射出来るようになつているけれども思うような成績はあがつていないようです」

同氏はまた古くからの飛行機ファンで造詣（ぞうけい）深く、この後、間もなく日本飛行機製作所に設計技師として入り、後に神戸の川西機械製作所に移つて飛行機の設計に携つた人である。

それから上海の東亜同文書院の元副院長だつた上野貞正氏が、東京市外巣鴨の蟹ケ窪で上野工業化学研究所を開いて、同志の人たちと種々の発明事業に没頭していたが最近、飛行船用水素ガスの発生方法に成功したと伝えられ、世界にもまだ例のない新方法だと喧伝（けんでん）されたが、実体は現われなかつた。

さていよいよ食いつめた国民飛行会も、長岡中将の号令でよりより相談し合つているうちに、国民飛行奨励会というものを新たにつくつて出直して見ることになり、筆まめな長岡中将自ら筆をとつて、いつもの先進国の例を並べて趣意書をこしらえ、上は総理大臣から下は町内の人にまで配つた。

「我が国防は露国内政の壊崩により急転直下大危機の下に立てり。敵国独逸もし欲すれば、その西方戦場においてやや不要となれるツエッペリン飛行船をシベリア鉄道によつて浦塩斯徳附近に持ち来ること左程六ケしからず、同地方を根拠とする敵の飛行船、飛行機は東京、大阪に殺倒し、数千百個の爆弾、焼弾を投下し、木造より成る我が都市を灰燼とし、その日のうちに出発地点に引返すこと蓋し至難ならず、而して我れに全く防空の設備なし、一念ここに至る毎に戦慄の情禁ぜんと欲して能わざるもの有之候。抑も晩近、航空界の発達は驚異すべきものにして偵察に通信に、弾着観測に於て戦争の必須要点となり、又爆弾、焼弾、鋼箭などの投下により、人畜都市を殺害破壊する主要武器と相成申候。而して飛行機の大なるものは一、二〇〇馬力、大砲四門、機関銃二挺、乗組員十数人を乗せ、その速きものは一時間に四十余哩を翔けり、共に無線電信を備え、その数聯合各国を通じて一万五、〇〇〇台に上るべく、北米合衆国は二万台を準備せんとす。もしそれ大飛行船に至りてはガス容積五万五、〇〇〇立方㍍、航続三〇時間なりという。以上は兇器としての現状なれども平和の使命者としての発達も亦、驚くべきものに候。実に空間文明の盛衰は国家の存亡に直接至大の関係を有することに鑑み、ここに本会を設けて時勢の大急需

に応じ聊か奉公の誠を致さんとす。何卒御賛同あらんことを願う」

これだけでは何のことかわからず、また何を賛同するのかもつまびらかでないが、やがて発表したその賛同者の顔ぶれは首相寺内元帥を筆頭に、およそ日本政界の頭株を洗いざらいぶちまけたもので、よくもこう億面なく並べたものだと思われたが、この姿を横で静観していた井上幾太郎少将は、同じ団体が二つでしのぎをけずつても害はあつても益はなし、あぶはちとらずだから飛行協会と合併するのが真の発達の道だという持論をいよいよ固めたのであつた。

たまたま五月十五日夜、飛行協会に今年度第一回の理事会が開かれ、二、三の小議案はあつたがやはり阪谷副会長の辞任問題が底流しているので、この日も本人は姿を見せなかつたが、出席の田中館博士、吉田、宮原両大佐、倉知、高木両理事及び評議員の井上幾太郎少将が特に臨席していて異口同音に寄附行為の明文通り副会長を二名とし、この際、是非とも田中館博士の奮発をお願いすると切望した。博士は例の笑いにまぎらして受ける気配はさらになく、「阪谷副会長はそのままとし、新たに田中館博士が副会長に就いて下さるならば阪谷副会長も安心して留任されるであろう」という意見の一致を見たものの博士が相手にしないので二の矢がつげず、未解決のまま、散会したのであつた。

しかしそれよりもその夜、井上少将が不意に臨席したのは特に重大な提案を非公式に行うためであつて、それはもちろん国民飛行会との合併問題であつた。

すなわち悲観すべき飛行協会の現状と、悪戦苦闘の国民飛行会を見る時、その間何ら両者が対立して軌道的に並行する理由も必要も認められない。殊に長岡中将も時局がら国民飛行奨励会を主唱して屋上更に屋を重ねんとしており、このまま推移する時はますます錯綜（さくそう）して、ただ国民を惑（まど）わすのみとなり、かえつて弊害をもたらす結果になるからこの際、よろしく両会は恬淡（てんたん）無私、いつさいのいきがかりを捨てて協力一致、新につくべきである、という所論を披瀝（ひれき）した。

列席の人たちはしばし啞然（あぜん）として、諄々（じゅんじゅん）と説く井上少将の顔を見つめるのみだつた。しぎによつては、それもまたやむを得なかろうが何しろ事重大であるから、それ以上の深いところまでは誰も口を切る勇気がなく、しかしいつたん井上少将の口から出たことだけに聞き流しにも出来まいし、ことに井上少将から「可及的速かに成立すべき方途に向つてお骨折を願われまいか」と、念を押されて別れたのである。

事をここへ持ち込んだ井上少将は、既に国民飛行会の渡部一英氏を呼んで同会の内情をつぶさに調べたうえ、飛行協会との合併が両会にとつて全く自然であり、有利である点を確信して渡部氏に国民飛行会の理事者間にその旨を鼓吹し、合併に向つて尽力すべきことを委嘱した。

そういうことにかけては最も運動好きな渡部氏は、ことには親分ともたのむほかならぬ少将のお名ざしにあずかつたので心底からその意を体し、負け惜しみの強い長岡中将はあとまわしにして大体、真ぐ賛成しそうな理事から順々に口火を切つていつた。

事実、国民飛行会も飛行協会に輪をかけて行きづまつており、監事の安田善三郎氏や理事の川村竹治氏あたりから機会あるごとに、大口寄附金の獲得を進言するけれども長岡中将は頑（がん）としていれず、「誰でも一人二円」を専売特許のように固執して譲らなかつた。

この「誰でも一人二円」の入会金は一見、成功率があるように見えるが、「一市一村一人のこらず」式にごつそりかためて入会させれば異論はないけれども時々五人や一〇人ずつぐらいひつぱつて来ても全くの焼け石に水である。

長岡中将にももちろん、この道理はよくわかつているのだが、創立当初に声明した「二円以上はびた一文いただかぬ」といいきつた手前があるので多少それにこだわつており、また一人二円なら誰でも即座に出しやすい魅力にとらわれていて、「たとえ一〇万人の入会者があつてもたかは知れており、一〇〇万人の会員を求めるのに、どのくらいの日数と労力を費すかはわからぬが仮に成功しても集まる金は二〇〇万円に過ぎぬ。ロでこそ一〇〇万人だが実際の頭数をそろえるには、とうてい三年や五年でらちがあくものではない」という反対論を押しきつて剛情我慢一徹で今日まで来たのであるが、その結果はちようど創立以来二カ年半で約二万数千名の会員、醵金五万円に満たないのである。

ことに事業としても、べつにこれというめどもなく、ただ月刊雑誌の発行と長岡中将じまんの講演くらいなもので一時、岸一太博士と提携して巡回飛行を行なつたころやや好調だつたが、その後、岸博士との協調も割れ、博士自身は既に国民飛行会にくつついて自己の宣伝をする必要もなくなつており、国民飛行会としては実物をもつてする宣伝普及にも事を欠く状態なので、実のところ今後の方針については慎重な緊急対策が必要の時機に迫つていたのである。

そこへこの合併問題が降つて湧いた。人によつてはあるいは天来の福音だつたかも知れぬ。ところがほとんど軍人上がりだけに中には二、三、「ようやくこれからだと思つているのに、いま合併するのは不得策だ」と、反対を唱える強気の理事もあつて手こずつた。

そこで渡部氏は合併賛成理事から、この反対理事を説いてもらつて理事全員の意見が一応まとまつたところで、最後に長岡腹心の二、三の理事からいよいよ長岡中将に、ひより見の内談に及ぶところまで漕ぎつけた。

と、いうのは、長岡中将は阪谷男爵とは日本倶楽部でふだんよく会つているので、いつのころか、私的に両会の合併を阪谷男爵に申入れたことがあり、きちようめんな阪谷男爵は飛行協会の理事会のおり、その申入れについて相談したところ、不調に終つた因縁があるので、その事情をうすうす知つている理事は真正面から合併問題を持ち出せば、長岡中将は必ず意趣返しに反論を唱えるのは目に見えているので、あらかじめ対策を講じた訳であつた。

果して長岡中将は「せつかくだが応じかねる」と、言下に一蹴(いつしゆう)して見せたが、往訪理事の勧説でようやくかぶとをぬいだ風を装い、あらためて理事会を開いて全員一致で合併に賛成、条件その他、最後の決は長岡会長に一任というつぼにはまつた。すなわち長岡中将の本心を誰も深く見ぬいているものがなかつたため、身うち同士で遠慮したり芝居をうつたりしたのである。

一方、飛行協会でも六月二日、複雑な空気を孕んで理事会を開き、例の通り田中館博士、須田、倉知、宮原大佐、高木常務理事のほかに中松盛雄監事及び井上少将と波多野承五郎氏が臨席して国民飛行会との合併問題を議したが、少くも非常に乗り気になつて「それやいい」と手をあげて賛成する人も誰一人いなかつたが、しかしまた強いて不同意を唱えるものもなく結局「四囲の情勢上、まあよろしかろう。しかし向う様にはいろいろ条件があろうから、双方で交渉委員を出して細目を打ち合せて見る必要がある」というところに落ちついて、井上少将を仲介者として吉田、倉知、高木三理事が交渉委員に推されたのである。

国民飛行会でも理事会を開いて草間、久能、矢木、児島、塩田氏らがあらためて合併の決議をし直し、合併までの交渉その他いつさいを会長一任としていたので日をきめて丸の内の日本倶楽部で両者会見の段どりとなつた。かくて両会の意見が全く一致して円満に合併のおぜん立てが出来、左の「覚え書」を交換して速かに成立の運びをとるべきことを約して別れたのである。

一、帝国飛行協会と国民飛行会と双方無条件にて合併すること

二、合併したる協会の名称を帝国飛行協会と称す

三、協会の理事を三十名とし、国民飛行会の会員より十五名を選出すること

四、国民飛行会の理事は総て帝国飛行協会の評議員となること

五、帝国飛行協会の役員は総て留任すること

六、寄附行為の改正と共に一定の金額を出したる者は総て同等の会員とし、別に醵出したる寄附金の多少に依り表示の方法を設くること

かくして飛行協会はその月十九日に評議員会を開き、既に在郷の井上仁郎中将、小川鈞吉、吉田清風大佐、高木東太郎、中松盛雄、倉知誠夫、福原有信及び宮原国雄大佐の諸氏が出席し、吉田大佐から国民飛行会との合併顛末(てんまつ)を報告して協賛を求め、一同異様なく可決、更に長岡中将を理事に選挙し、合併に伴う寄附行為の改正を認めて閉会、引続き理事会を開催して合併を承認し、長岡中将を副会長に選挙して、ここに改めて阪谷男爵と並び立つことになつた。

この合併については最初から公式には阪谷副会長は参画しなかつたが、その間、高木常務理事が往復して絶えず連絡をとり、かつ同副会長の了解を求めつつ進行したもので、辞意切なるものがあつた阪谷男爵も知らず知らずこうなつて見るとつい引くに引かれず、やむなく心を新たにして再出発の腹をきめたのである。

さてここに至るまでの旧飛行協会側の事業その他はしばしば述べた通りであるが、創立前後から今日までの寄附金総額は約二五万円で、この中には匿名外人の約一七万円も含まれているから、わが内地における醵集額は約八万円であり、このほかに年賦寄附その他の申込額もある訳だったが、これに対する総支出が約一九万円で会員数は約二万二、〇〇〇名であった。

国民飛行会の大正四年十二月創立以来のいわゆる第一期間事業のおもなものは雑誌「国民飛行」月刊通冊三二号、部数にして約一六万部、各地講演会一六一回、聴衆延べ約五万名、中国、四国、九州方面一〇ヵ所に巡回飛行を行い、会員約二万五、〇〇〇名であった。

合併時の全資産額は一万一、〇〇〇余円だったから総支出は四万円弱である。

そこで飛行協会の基本金をも含む全資産総額約五万六、〇〇〇余円と、国民飛行会の一万一、〇〇〇余円を合わした約六万七、五〇〇円を新協会の基本金とし、事業資金その他は新規醵集して充当することに申し合せが出来た。

そして六月二十四日附、「拝啓陳者貴会と弊会と合併の儀に付、理事会を開き熟議を遂げ候処賛成可決候間此段及御通牒候也」という同文の会長名の公文書を取りかわして合併が公式成立し、寄附行為の改正、理事の選挙が行われたのである。

第一章　総　則

第一条　本会ハ航空ニ関スル学術技芸及機具ノ進歩発達ヲ奨励保護シ其趣味智識ヲ普及シ兼テ会員相互研究ノ便利ヲ謀ルヲ以テ目的トス

第二条　本会ハ帝国飛行協会ト称ス

第三条　本会ハ本部ヲ東京市麹町区有楽町壱丁目壱番地ニ置キ必要ニ応シ各地ニ支部又ハ特別ナル機関ヲ設ク

第四条　本会ハ皇族ヲ推戴シテ総裁トス

第二章　会　員

第五条　本会ハ皇族王族ヲ推戴シテ名誉会員トス

第六条　男女ヲ問ハス本会ノ趣旨ヲ賛成シ金弐円以上ヲ寄附スル者ヲ本会々員トス

第七条　本会々員ニハ其寄附金ノ多少ニ応シ特異ノ会員章ヲ贈付シ本会優待ノ義ヲ明カニス

第八条　会員ハ其寄附金ノ使途ヲ指定スルコトヲ得

第三章　資　産

第九条　本会ノ資産ハ寄附金及雑収入ヨリ成ル

第十条　本会一切ノ経費ハ収得金ヨリ支出シ其剰余金ハ翌年度ヘ繰越シ又ハ本会基本金ニ繰入ル

第十一条　本会ノ会計年度ハ毎年四月一日ニ起リ翌年三月三十一日ニ終ル

第四章　評　議　員

第十二条　本会ニ評議員百名以上ヲ置ク

第十三条　評議員ハ会長ノ推薦ニ依リ総裁之ヲ嘱託シ其任期ハ二ケ年トス評議員ハ名誉職トス

第十四条　評議員会ハ会長ノ招集ニ依リ之ヲ開ク

評議員会ノ議長ハ会長トシ出席員ノ過半数ヲ以テ議決ス　可否同数ナル時ハ議長之ヲ決ス

第五章　理事及監事

第十五条　本会ニ理事三十名以内　監事五名以内ヲ置キ　評議員会ニ於テ東京居住者中ヨリ之ヲ互選シ其ノ任期ハ満三ケ年トス　但再選スルコトヲ得理事及監事ハ名誉職トス

第十六条　理事ノ互選ニ依リ会長一名　副会長一名　又ハ二名ヲ置ク

会長ハ会務ヲ総理ス　副会長ハ会長ヲ補佐シ会長事故アルトキハ其任務ヲ代理ス

第十七条　理事会ノ議長ハ会長トシ出席員ノ過半数ヲ以テ議決ス　可否同数ナルトキハ議長之ヲ決ス

但寄附行為ノ変更ハ理事三分ノ二以上ノ同意アルニアラサレハ議決スルコトヲ得ス

寄附行為ノ変更ハ主務官庁ノ認可ヲ受クルヲ要ス

第十八条　理事ハ年度終了後ニ於テ前年度ノ事業報告、収支決算、財産目

録、貸借対照表ヲ作リ監事ノ承認ヲ経テ評議員会ニ報告スヘシ

附　則

第十九条　帝国飛行協会旧寄附行為第五条第七号ノ準会員ハ寄附行為改正ト共ニ本寄附行為第六条ノ本会々員タル資格ヲ有スルモノトス

第二十条　旧寄附行為ニ依ル会員ノ年賦醵金ハ従来ノ規定ニ従ヒ取扱フモノトス

飽くまでも会員を二円単位にしたが、別に会則を定めて金一万円以上の寄附者を白色会員、金一〇〇円以上を藍色（らんしょく）会員、金二円以上を紅色会員と大体、三段階に分け、本部には常務理事が廃されて部長の職制を置き、主事の上に新たに参事を設け、部長、参事は会長が嘱託し、主事以下は会長が命じ、庶務部、財務部、技術部、学務部の四部制にした。

地方支部規則にも多少の改正はあつたが、ほとんど従来と大した変化はなかつた。

そして新たに選挙された理事は在郷陸軍少将伊豆凡夫、波多野承五郎、大橋新太郎、侯爵大隈重信、男爵大倉喜八郎、和田豊治、海軍大佐吉田清風、理学博士田中館愛橘、在郷海軍大佐高木東太郎、根津嘉一郎、在郷陸軍中将長岡外史、男爵中島久万吉、在郷陸軍少将野中勝明、在郷陸軍中将久能司、草間時福、倉知誠夫、在郷陸軍少将矢木亮太郎、在郷陸軍少将児島八二郎、男爵近藤廉平、男爵阪谷芳郎、桐島像一、陸軍工兵大佐宮原国雄、在郷陸軍歩兵大佐塩田武夫、工学博士須田利信、末延道成二五氏で大隈侯爵を会長に、阪谷男爵、長岡中将両氏が副会長に互選されて就任し、かつて長岡中将が国民飛行会創立当時、「先輩帝国飛行協会に協議し、合同事に任ずるも可なり」云々と声明したことが早くも実現して、わが民間航空発展に処する大義のために公平無私、堂々の大同団結が完成したのであつた。

これより先き気球研究会に委託教育中の後藤、飯沼、田中三練習生が群馬県金丸ヶ原往復の野外飛行を終えて五月十四日、卒業したので飛行協会は終始最も優秀な成績だつた後藤勇吉氏だけを技師として残すことにしたが、発令はしばらく見合わしている間に佐藤技師も日本飛行機製作所の中島所長に内々個人的に頼んでいたらしく、同所長から正式に飛行協会へ、佐藤氏を譲ってくれまいかと交渉が来たので協会はこれを承諾して佐藤技師は所沢を去り、太田町の日本飛行機製作所へ試験飛行士として晴れの門出についた。

この十五日はちようど、前にも書いた今年度最初の理事会だつたが、ここで突然、高木常務理事の発言で大原主事が解職された。

ふだんからこの二人はあまり仲が良い方ではなく、倉知理事が一応、口をきいたが成らず、当の大原氏もあつけにとられてしばらくは言葉もなく、「何か不都合がありましたか」との反問に、「いや、そうではないが退いてもらいたい」と、簡単に答え、大原氏はその月の俸給と俸給三ヵ月分の退職手当をもらつて、大正二年来の協会をさびしく去つていつた。かつて理事会が会長、副会長の目星に迷つていた時に、大原主事が阪谷男爵を名ざして衆議たちまち一決したのだつたが、いままた阪谷男爵の去就問題で当惑している理事会が、大原氏をくびきるまわり合わせになつたのは妙な因縁であつた。

（五）事業奨励の御下賜金五〇万円

陸軍徴兵令を改正――女按摩さんの美挙――尾島に応急飛行場――日本飛行機製作所に川西清兵衛氏出資協調――東京瓦斯電気工業株式会社の発動機製作事業――雑誌中外社の日本縦断一〇万円懸賞飛行――小栗常太郎氏帰国、気球研究会御用掛――西出清氏帰国――小林祝之助氏戦死――西岡伊作氏殉難――寺内首相の午餐会と演説――飛行協会寄附金醵集実行委員――宮内大臣から御沙汰書伝達――事業御奨励の下賜金

陸軍が旧弊を破つて航空大隊への現役入営志願を認めることになり、「徴兵令第十二条ニヨリ飛行機操縦ノ素養アルモノハ各自任意ノ連隊区司令官又ハ警備隊司令官ニ出願シテ身体検査ヲ受ケテ現役兵ヲ志願スルコトヲ得」と布告した。

これまで航空隊関係の編入兵は勤務上、特殊の体格を必要とするところから一般徴兵による志願を認めなかつたが、近ごろ下士兵の操縦者を養成して、その成績を比較検討した結果と民間斯界の動向と現状をにらみ合わせて古い殻を破り、徴兵検査における甲種合格者はもちろん、満一七才以上ならば体格検査のうえ航空兵志願を許可する新規軸に出たものである

当局では、「今まではその必要を感じていなかつたのだが最近の例でいうと昨年、中沢家康氏が適齢検査に合格の際、本人は航空隊を志願したが規則のうえから、そういう便法がないため輜重兵大隊に入営した訳だつた。しかしこれからは民間航空の発達とともに飛行機操縦の素養ある青年がふえることは確かで、そういう人達のために、また航空界発展促進のために開いた措置である」と、説明した。

話の筋は違うが滋賀県蒲生郡日野村大字大窪のあんまさん橋本きし女が、ひよつこり村役場をたずね、ふところから紙包を取り出して陸軍の飛行機に寄附したいという。あけて見ると五〇〇円の大金が現われた。いつぞや草刈思郎少佐の講演をきいて感動し、盲目の老女が渡世のしがない家業だが日ごろ五銭、一〇銭と長い間かかつて貯わえたものだけれども、お国のことを思うと一身のことなど考えている場合でないとさとり、飛行機製造費の中に加えて下さいという願いである。

日野村役場では県に通知し、県から内務省に手続きしておやけに伝わつた美談であるが、貧者の一燈などといつて軽く片づけてしまうにはもつたいない篤志であつた。陸軍当局ではもちろんこれを受納し、大島陸軍大臣の名で手厚い感謝状を送つた。

さて群馬県太田町に陣をかまえた中島大尉は肝心の飛行場候補地の一部である埼玉県大里郡男沼村の土地買収が不調となつて進まないので、大尉は一策を案じて飛行協会に出かけ、協会の飛行場として埼玉県への斡旋方を申し入れた

協会ではこれを承知する代り、県当局には飛行協会応急飛行場施設の目的で交渉し、高木常務理事が再三、岡田知事（協会支部長）や男沼村長にも会つて地元の調停を依頼した結果、買収は見合わせて同村地域三〇余町歩を反当り五円で一年契約で借りる約束が妥結した。

この契約は昭和になつてからも毎年、繰返されていたようである。

そこで表面は帝国飛行協会尾島飛行場の名目で要所に墨痕（ぼくこん）新たな木標を打ち立て、必要の場合は協会も使用し施設もするが、二六万坪飛行場に要する費用及び管理はいつさい中島側で負担することに両方の契約が成立した。



中島知久平氏

この大部分の官有地は南北に短く東西に長かつたが、恒風状態が発着陸によく、使用区域はほとんど平らな芝原だつたので応急飛行場としてはごく適当なものであつた。

難関の飛行場を解決した中島大尉は次ぎに資本関係を調整せねばならぬ場合に迫つていたが、もともと神戸の石川兄弟のふところは底が浅く、創業にあたつて中島大尉の理想や要求とはとても並行しかねるものがあり、早くもここに深い悩みが生じて来た。

大尉はいわゆる「製品主義」で、「良いものなら買い手はいくらもある」という固い信念をもつてはいたが、然らば差しあたり陸上機にすべきか、水上機にすべきか、すなわち陸軍か海軍かの岐路にまよつた。

たまたま気球研究会当時の先輩井上陸軍少将を所沢に訪ねて長い時間を話し合い、意気投合というか、両者の会見は両者にとつて成功だつた。そして中島式処女作はおのずから大尉の胸に決定、陸上機の性格に向つて進んだのである。

そこへ更に世の中には往々にして「運命の偶然」がある。雑穀輸入業不況のところへ、寺内内閣施政の財界変動のあおりを食つた石川茂兵衛氏は、ついに財産整理にまで追いつめられ、安田銀行（今の富士銀行）神戸支店と取引していたところから、同行監査役の川西清兵衛氏に呼びつけられ、「あんた、飛行機に金出しとるやないか」という質問から、石川氏は中島氏との行きがかりを事こまかに説明し、飛行機製作事業の決して度外視出来ぬこと、中島知久平そ



川西清兵衛氏

の人の人柄、識見に折紙をつけ、最後に「男らしいあきないやおまへんか。いつでもひき合わせまつせ」と結んだ。

関西財界の雄、川西氏は倒壊しかかつていた日本毛織物会社を独力で盛り返して声望一段とあがつていた時でもあり、時に五十五、六才、烟限とともに円熟の境地にあつた。

やがて石川氏の橋渡しで中島氏との提携がすらすらと運び、七五万円の合資会社日本飛行機製作所が設立され、代表取締役社長に川西清兵衛、取締役所長に中島知久平、以下石川茂兵衛、同茂、川西清司（清兵衛氏長男）、同竜三（同次男）、有馬唯一氏らが取締役、監査役に就任し、日本橋檜町（今の八重洲口左側附近）の日本毛織物株式会社東京支店の建物内に本社をおいたのである。

資本金の中には中島氏の労務出資一五万円が見込まれており、川西氏の正味出資は五〇万円ということだつた。

東京本社には竜三氏がすわり、太田工場には中島所長と並んで石川茂氏が常勤していたが、事務を任せるものがいないので竜三氏の学友坂東舜一氏（後に日本国際航空工業株式会社常務取締役）を事務長に招いて太田工場に詰めさせた。



川西竜三氏

坂東氏は大正五年春、慶応義塾大学理財科を卒えて日本郵船会社に入り、アメリカ航路の事務員で常に太平洋を往復し、彼地の航空状況にも見聞のひろいところから最も適任であるとして呼びこんだものである。尤もこの二人は在学中も一人の友達と三人で、坂東氏の家に老婢をやとつて同じ釜の飯をくつた仲だつた。

かくて中島式飛行機の出現過程が開かれていつたのである。

これに対し、一歩先んじている赤羽の工場では原愛次郎工学士専任でドイツのベンツ式一七〇馬力発動機の試作に着手したが、素材とマグネトに至るまでの全部を同工場の誇る製鉄部製のものを使用せんとしたところに、岸博士独自の研究があつた。

またかねて募集中だつた自動車と飛行機の第一期練習生も井上喜久次郎、出田辰喜氏ら四名を採用して四月中旬からモ式で練習にかかり、井上中尉が教師となつて、その下に根岸錦蔵、天王寺谷季一郎氏らが助手で働いていた。しかしそのころ岸博士は既にこの飛行場と工場施設全部を提供して一五〇万円位の会社組織を志し、附属事業として航空幼年学校の開設をも考えていたのは、やはり個人経営の資金難からであつた。

するとこの時、丸の内大手町十字路の日当りのいい角に本社を新築し、資本金を六〇〇万円に増資の東京瓦斯電気工業株式会社が、市外大森の京浜沿線に工場を新設して航空機用発動機、自動車、機関銃、諸計器、その他主要制式兵器の製造飛躍に発足した。

これらの製品はいずれも軍部からのすすめだつたが、ことに発動機は既に準備中の三菱、川崎両社の調査、研究におくれまいとする意気込みであつた。

そしてまず最初の試作はメルセデス・ダイムラー式一〇〇馬力で四月から技手数名を東京砲兵工廠に派遣して製作指導をうけ、五月から自社の工場で製作する計画を整え、軍部の奨励政策と相まつて大資本系にじりじり航空工業が浸透する機運が感じられて来たのである。

また一方では月刊綜合雑誌「中外」社が、民間飛行界を一挙に九天の上に追い上げるような「日本縦断拾万円懸賞飛行」を突然、同誌上に発表して目をみはらせ、かつ賑かな話題をまきちらした。

同社は函館の水産家堤清六氏の出資で内藤民治氏社長の創刊後、まだ日の浅い雑誌だつたが、資金潤沢（じゆんたく）と見えて毎月相当はでな広告をして注目をひいており、この懸賞飛行も雑誌の宣伝が目的のようでもあり、それとも金主元堤氏の物好きからかとも邪推されたが、ともかく五月六日の夜、築地精養軒に東京飛行記者倶楽部員のほかに磯部少佐、井上中尉などを招いて飛行競技に関する同社の企画原案なるものを提示した。

それによると明年夏期、札幌・鹿児島間二、〇〇〇㌔を青森、盛岡、仙台、

東京、豊橋、大阪、岡山、広島、福岡に途中着陸して全航程を三〇〇時間以内に翔破し、一等賞金三万円、二等賞金二万円、三等賞金一万円、四等賞金七、〇〇〇円、五等賞金五、〇〇〇円を懸けたものであつた。

参加規程としては、発動機は外国製でも機体は日本製たること、競技者は日本人であつて、同社規定の予選飛行に合格したもの、もし飛行機全部外国製のものは賞金を五割減じ、全部日本製のものは賞金を三割増、また操縦者は途中、交替するを得ず、同乗者を禁じ、競技中の犠牲者には金一万円の弔慰金、負傷者には重軽傷の程度によつて二〇〇円ないし五、〇〇〇円の見舞金を贈る。参加希望者にして飛行機の製作資金を要するものは同社の適当と認める二名以上の保証人をつけ、かつ参加希望者の技量を同社が認めた場合に五、〇〇〇円以下を貸与するという便法も講ぜられていた。

発動機の馬力は中外社の案では八〇馬力以上だつたが、精養軒の話合いで民間の現状に照らし七〇馬力以上に改正された。そこで如上の規定を一覧した感じは専門家か、あるいはそれに近いものが立案したものだということが歴然としていたが、ついに参加を申出る者なく、それよりもなお奇異なのは中外社自体が間もなく行方をくらましてしまつたことで、これには皆、一ぱい食つたという笑いよりも、一体何故の広告だつたかがわからなくなり、あいた口がふさがらなかつたのである。

これより先き四月はじめ、二年間の研究を終えてアメリカから帰つて来た小栗常太郎氏が一度、郷里名古屋を見舞つてから上京した。

しかし氏は既に独力で研究経営するにはふところが許さないので、まず飛行協会の職員たらんとして高木常務理事を訪ね、飛行機ぐるみ協会に奉仕を申出たが、高木理事は「理事会にはかつて見るが、協会の現状としては恐らく希望は達せられまい」と円滑に断つたので、小栗氏は井上幾太郎少将に頼み、その紹介で気球研究会の御用掛を命ぜられ、研究用に買つてあつたスタンダード式一二五馬力複葉機の実験をすることになつた。

そして五月上旬、組立て整備して首尾よく試験飛行をすまし、更に十二日、あらためて快翔したが着陸で、どう間違つたものか、転覆破壊して、就任のお目見え早々、無念なみそをつけてしまつた。

千葉の寒川海岸で再出発の白戸飛行練習所では、ノーム式五〇馬力の新機にカホル号と命名して巡業用機とし、練習機は相変らずアンザニー式三〇馬力を後生大事に扱つていたが練習生には前記の田村、高橋、石野青年のほかに新たに島田武男、平岡、石間らの青年が入つて賑わつていた。また津田沼に本拠を構えた伊藤音次郎氏はバラックながらも第一格納庫と事務所を新築して伊藤飛行機研究所の看板も新しく、片腕ともたのむ山県豊太郎氏もノーム式五〇馬力の複葉機が完成して郷土広島の氏産神社にちなんで鶴羽号と名づけた。

この頃、大阪府下池田町の人、福長朝雄氏が伊藤氏を頼つて上京し、グレゴアジープ式四五馬力複葉機を譲つてもらつて練習を始めていたが、他の練習生と違つてなるほどじまえの飛行機だと上達も早く、わずかに四時間足らずの延べ時間で単独飛行に進境し、四月二十日から最初の練習を始めて五五日目には早くも東京の入口まで往復飛行して伊藤飛行機研究所第一号の卒業免状を得るという快速ぶりを示した。練習生の中には京都の杉本信三、東京の信田五平治、青島利三郎氏などがいて、福長氏もしばらくは山県氏とともに後進指導の一役を買つていた。

アメリカ在留の邦人飛行士もその後、新顔が現われたようすもなく、しばらく彼地の消息もまばらだつたが、その中で曲技飛行などを学んで最も経験を積んだうわさのある西出清氏が不意に五月末日、横浜入港の天洋丸で姿を現わし、その足で郷里の和歌山へ帰つていつた。

氏はジャイロ式水冷八〇馬力の複葉機を携えていたが、海草郡三井寺村の実家に落ちついて機会を待つていた。

しかしそれから間もない六月上旬、フランスに従軍中の小林祝之助氏戦死の悲報が入つて来て、またも惜しい犠牲者を数えた。

氏は前記のようにコードロン飛行学校卒業後、伍長に任命されて隊附となり、前線からの音信を送つていたが、その後、戦闘隊附となつてダンケルクに進出し、スパッド式戦闘機の操縦にたけ、最近は戦友からアス・コバヤシの尊敬をうけていたという。

六月七日、五機編隊で戦線上空を哨戒中、たまたまドイツのLVG（エルフアーゲー）式の編隊群と遭遇し、はしなくも凄惨（せいさん）な空中戦となつて、撃ちつ撃たれつしている間に、敵の数弾が不幸にも油槽に命中して火災を起し、氏は落下する機体から飛び出して三〇〇㍍の高度から悲壮の戦死を遂げたのである。享年二三。

京都鹿谷大豊神社の社掌の息子さんで烏丸伯爵の紹介で滋野男爵をたよつて渡仏し、従軍同胞中でもすぐれた操縦者だつた。

遺骸は三色旗に包まれて手厚く陸軍葬されたというが、わが内地でも八月二十四日、日本飛行倶楽部の主催で有楽座に追悼演芸会が催された。早くも作詞作曲された小林祝之助氏追悼琵琶歌の演奏や映画があり、その純益金は京都の故人厳父へ弔慰金として贈られた。

ところがこの追悼会の前、八月一日、アメリカに残つてひたすら帰国準備を急いでいた佐賀県人西岡伊作氏が、これまた不慮の遭難で異郷に倒れた。

氏は多くの先輩同様、練習費に苦心しつつ修業していたがようやく自信がついたので当日、スタクトン市タキシード公園内の練習所で試験官スローター氏立会のもとに午前九時三十分から一〇〇馬力のカーチス式で飛行試験をうけ、まず三〇〇㍍の高度で8字形飛行を終つて下降の際、突然機首を下げて垂直のまま地上に激突し、とたんに火を発して下半身を粉砕、全身火傷で絶息した。原因は操縦の過ちとか、あるいは生理上の急変とも取ざたされて真相が不明に終つてしまつたのは故人に気の毒だつたが、卒業試験飛行中の殉難は稀有のことで、豊かでない日ごろの焦燥（しようそう）がこの不運を招いたのではないかという見方が有力だつた。

さて合併が成つた帝国飛行協会では、時を移さず何をおいても資金の基礎確立が焦眉（しようび）の急なので、長岡中将は合併ほぼ成立と同時に首相官邸に駆けつけ、先輩寺内伯爵に事の顛末を逐一述べ、何分のご援助をこう旨を説いて了解を求めた。

寺内大将と長岡中将の公私の関係は今さらここに述べる要はないが、ことに寺内大将が陸相時代、臨時軍用気球研究会の初代委員長に時の軍務局長長岡少将を起用し、めくらめっぽうの軍事航空開拓に骨を折らした因縁があり、よかれあしかれ長岡中将をして、そもそも航空に踏み込ました古いかかり合いがあるので、それからちょうど満一〇年の今日、一方は台閣の首班、一方は民間団体の当事者という立場であつてみると、寺内伯爵にしても「何とかしてやりたい」のは至情であり、また軍航空を興したほどの人が民間航空の浮沈に風馬牛であり得る訳もなかつた。

そこで寺内首相は、あらためて円満合併成立の報告をうけ、「この上は何が何でも政府のお力にまちたい」と、親のふところに飛び込むような風に持ちかけられたので七月九日、永田町の官邸に午餐会を開いて民間航空振興のため大方の賛助を仰ぎたいという口火をきつた。

招かれた人たちは各大臣をはじめ貴衆両院議長、各政党首領、京阪浜間の主な実業家を主賓とし、旧両会の役人ら約二五〇名だつたが出席者は三分の二ほどであつた。

寺内首相は左の演説を行つて新協会に対し、何分の幇助（ほうじよ）を与えられたいと述べた。



寺内首相毅正

「国防の充実を期するためには、航空兵器の完備を図らねばならぬ。顧て思うに航空術の研究は夙に欧米人士によつて行われたが、日進の科学を応用して実際に飛翔し得るに至つたのは近年のことである。爾来、研鑽（けんさん）年と共に新たに技巧亦、長足の進歩を見るに至つた。わが帝国に於ては明治四十二年、予算六拾万円で臨時軍用気球研究会を創設し、陸海軍大臣監督の下に気球及び飛行機に関する諸般の研究に着手し、当初においては軍事上の補助機関として試設したに過ぎないが科学の進歩と技術の熟練とは漸くこれを戦場主要の兵器たらしむるに至つた。欧洲開戦後は彼我ともに航空機を利用して諸般の偵察、弾着の観測、若しくは爆弾投下等の任務に服せしめ、遂に攻撃用銃砲を機上に装置して空中亦一戦場を現出するに及び、地戦上の輸贏（ゆえ

い）は常に空中戦の勝敗と密接の関係を有するまでの権威を発揮するに至つた。わが帝国は四面環海の本土と大陸接壌（せつじょう）の版図とを控えて国防の範囲甚だ広く、海上の防備、陸上の要塞以外、更に空中防備を完成することが今日の急務となつた。わが陸海軍にあつては欧洲戦争の教訓に鑑み、機を逸せず、これが研鑽を重ね、将来ますますその規模を拡張して国防の完成を期せんと欲している。然しながら輓近、世界における戦争は挙国一致の力に頼らねば必勝を期し難く、航空事業の完備も亦、一般国民の協同賛助に俟たねばならぬのである。而して航空機は独り戦時における主要兵器たるのみならず、実に平和時における運輸交通機関として利用の範囲が頗る広汎である。由来、わが国の民間飛行界には既に帝国飛行協会あり、国民飛行会あり、その他個人にして鋭意これが研究に従うものありと雖も個々分立して統一なく連絡なく、従つてこれを拡充して航空事業の発達を期することも出来なかつたが、今や機運既に熟してここに合同の盛挙を見るに至つたのは予の最も慶賀するところである。而して既に合同した帝国飛行協会は、わが陸海軍の施設と相俟つて専ら飛行事業の奨励に従い、汎く義金を朝野に募り、その資金をもつて斯界における功労者を表彰し、遭難者を扶助し、国民全般の飛行趣味を喚起し、以て斯業の発達を期せんとするにある。まことにこれ今代の美事というべく、政府はこれを指導援助してその大成を庶幾するものである。ここにこの機会に於て諸君の御賛臨を仰ぎ、多数同志の賛助を得んと希う次第である。時局多端の際、炎暑を冒し、万障を排して諸君の枉駕を辱くせしは余の深く感謝するところである。諸君、希は世界大勢の趨（おもむ）くところを察し、帝国刻下の情勢に鑑みて区々媒助の意を諒とし、相率いて本会のために一臂（いちび）の労を賜らんことを切望するものである」

拍手に送られて席につくと代つて阪谷男爵から協会の財政状態を報告し、長岡中将が予定事業の計画を説明した後、再び首相が立つて、飛行協会援助の主旨を了承されたものとして、これを貫徹するため実行委員を設ける旨を告げて左の八氏を指名して懇嘱し、いずれも快く承諾した。

すなわち渋沢栄一男爵、大倉喜八郎男爵、藤田平太郎男爵、中島久万吉男爵原富太郎、波多野承五郎、和田豊治、末延道成氏で、これに阪谷男爵、長岡中将両副会長が参与し、当日欠席の人には「伯爵寺内正毅」の名で左の懇望書を郵送した。

「拝啓陳者予て御案内申上候通り去九日、本邦航空事業に関し、諸彦の御高話拝聴旁御光来を仰候処、多数御賁臨被下、其際小生より民間斯業の発展に関し帝国飛行協会援助の義に付、御相談申上候処御一同の賛成を得、且つ渋沢、大倉両男爵始め其他諸君の御意見により右趣旨貫徹の為め実行委員を設くることに相成候間、同席上に於て小生より別記八氏を同委員に推薦致候処、何れも御快諾有之候。就ては向後、右件に付、同委員方より貴台へ可被申出事と存候間、何分の御配慮を蒙り度、当日拝眉の栄を不得候に付、右情況御報告旁将来御援助願上度、以書中此段得貴意候。敬具」

かくて数日後の十三日、渋沢男爵は滝野川の自邸に実行委員の参集を求めて第一回の会談を行い、大阪の藤田男爵を除いて阪谷、長岡両副会長とも全部が出席して、予定額金二〇〇万円の寄附金醵集の手はずを定めるところがあつた。

前年春、旧飛行協会が特別委員を設けて同じ寄附金醵集方策をねつた際にも、渋沢男爵が委員長で陸海軍大臣までが声援してくれたが、時利あらずして成果を見なかつたことは既に前に述べた通りである。今度は事情が異なつていて案外すらすらと進行しそうでもあつた。

その第一の理由は寺内首相の口吻（こうふん）から察して政府の補助金も実現しそうであつたが、やはり何といつても両会の合併がものをいい、民間の斯業元締が新帝国飛行協会に帰一して従来のようにこつちに義理をすれば、あつちからも貰めて来るだろうという心配が除かれ、つまり一軒で事が足せてあと腹がいたまないことになつたからである。

そしてこの午餐会席上で、銀座に商賈をもつ千葉松兵衛氏が率先、金一万円の寄附を申し出ているので、多少これが標準視された傾向もあるが大体三井、岩崎両家を筆頭にして実行委員の手でそれぞれ寄附額の割当てを行つたところ民間から一挙に二〇〇万円の予定額を満たそうとするのには中々骨が折れ、苦

心を要するものがあつた。

すると八月五日朝、突然、宮内大臣波多野敬直子爵から長岡副会長に電話があり、

「ご沙汰の趣を伝達致したいから宮内省に出頭せられたい」

の知らせに同副会長は軍装に威儀を正して宮内省に出頭し、波多野宮相から「帝国飛行協会の事業を上聞に達したところ、御内帑金下賜のご沙汰を拝した」旨を伝えられ、奉書の御沙汰書とともに金五〇万円の御下賜金をいただいたのであつた。

帝国飛行協会

其会事業奨励ノ為メ資金御補助トシテ金五拾万円下賜候事

大正七年八月五日

宮内省

長岡副会長は天にものぼる心地で直ちに参内、侍従長正親町実正伯爵を経て御礼を申し上げ、今後とも一層、斯界のために粉骨砕身致すべき覚悟を申し上げて退出、おりから芝増上寺に営まれていた空中文明博覧会主催の飛行殉難者慰霊追悼会に臨んで、御沙汰を霊前に報告して協会に帰り、この光栄を一般に公表して深き思召を披露したのであつた。

ひとり帝国飛行協会ばかりでなく、わが航空界全体に対する清涼剤で、まことに時宜に適した皇室のお取扱いであつた。しかし数年前、総裁宮を推した当時から恩賜金の内願をしていた阪谷副会長はじめ、旧理事としては油揚を鳶にさらわれた感じがしないでもなかつた。

(六) 空中文明博覧会と日本飛行倶楽部

旧国民飛行会の空中文明博覧会——渡部一英氏の奮闘——機関雑誌「帝国飛行」——ゴルハム、パターソン両氏来朝——日本飛行倶楽部の発会——パターソン氏の東京・大阪間飛行計画に猛反対——日本飛行機製作所の拡張——中島式飛行機と佐藤氏——試験飛行士水田嘉藤太中尉——シベリヤ出兵事件に応召——尾崎氏セミヨーノフ軍から招聘——一等大尉川辺佐見氏——福長、西出氏の郷土飛行——新人安井荘次郎氏

七月十日から八月二十五日まで上野公園竹の台に、空中文明博覧会が旧国民飛行会主催で総裁に長岡中将、会長に同会理事矢木亮太郎少将を推して開会されたが、これは実は同会の渡部一英氏の発案であり、また実行であつた。

今春二月ごろ、たまたま三越の大阪支店長小田久太郎氏がわが国民飛行会を訪ね、同店内に「児童博覧会」を開催するについて模型飛行機の出品を依頼した。渡部氏はこれを聞いて、「博覧会の一部を航空関係に提供しなさい。そうしたら私が空中文明室というようなものを設計して上げる」と提言し、小田氏もよろこんで承知したので渡部氏は大阪の三越へ行つて現場視察のうえ、出品物を立案して豊間靖氏が経営している故山田猪三郎氏遺業の気球製作所や河本工業所その他に委嘱して模型気球や飛行機その他を製作して三月末、貨車買い切りで大阪へ急送し、空中文明室の飾りつけに骨おつた。ところが不幸にも火事に見舞われ、半ば仕あがつた展覧室は全部焼けうせてせつかくの苦心や労力も一条の煙と消え去つてしまつた。

張り切つていた渡部氏の失望やる方もなかつたが、実はこの大阪を閉会後、この機会に東京でもつと大規模のものを計画して、既に長岡中将はじめ理事の了解を得ていた際なので、そこは意地つぱりのこととて五月二十日、長岡中将邸の理事会で「金銭上、その他のことで国民飛行会にはいつさい迷惑をかけぬ」条件のもとに、空中文明博覧会開催が正式決定したのだつた。

かくして渡部氏活躍の舞台がいよいよめぐつて来て自ら事務総長となつて駆けめぐり、会場は上野公園竹の台の陳列館を七、八両月間借用し、六月十七日夕、上野精養軒で披露かたがた関係筋を招待して出品物の便宜斡旋方をこい、時宜を得たものとして陸海軍、文部省をはじめ主催の国民飛行会はもとより帝国飛行協会、大阪朝日新聞社、赤羽飛行機製作所、気球製作所、その他多数個

人からも出品のほか、特別出品として官民飛行殉難者の遺族から記念の遺物一〇〇余点が提供され、総点数一、〇〇〇余を数うる蒐集ぶりを見せた。

そのうちの主なものは陸軍側出品のグラハム・ホワイト式小型駆逐用飛行機、ルノー式七〇馬力及びノーム式五〇馬力の水冷、空冷両式発動機、モ式短胴、爆弾投下器と爆弾、航空写真機など、海軍側からはデペルデュッサン式単葉水上機、ノーム式一六〇馬力発動機、口径八㌢高角砲、ツエッペリン飛行船胴枠などの実物を主に、文部省からは四〇余枚の航空研究に関する写真、国民飛行会からは長さ三〇㍍のツエッペリン飛行船模型のほか、外国の代表的新鋭飛行機の大型模型など、赤羽飛行機製作所からは発動機製作材料その他、また櫛引弓人氏出品の気球の絵のある「富貴草」という古い絵巻物など、新古とりどりに陳列されて、わが国最初の航空博覧会は予定通り七月十日、順調に開場された。

この日午前九時から場内広場で開会式を行い、加藤友三郎海軍大臣、島村速雄軍令部長、大島健一陸軍大臣代理、井上友一東京府知事、田尻稲次郎東京市長代理ら朝野の名士百数十名が集まり、矢木会長の式辞に次いで陸海軍大臣、府知事、市長の祝辞があり、場内縦覧の後、午前十一時散会した。

会期中は灼熱（しゃくねつ）の時期だつたにもかかわらず、都合よく天気続きに恵まれ、八月二十五日、諸事成功のうちに閉会したが、切りつめた予算で始めた割合いに結局、大いにもうかつておりからの国民飛行会解散手当が、それから出たという好調ぶりだつた。

又、八月五日には博覧会が施主になつて芝増上寺に、わが官民航空殉難者の慰霊追悼会を開いたりして殊勝なところを見せた。

渡部氏は閉会後、「空中文明博覧会写真帖」を発行し、金二円で一般に頒布した。

同氏は、この博覧会開設準備中にちようど飛行協会の合併が出来て、開場当時は既に新しい帝国飛行協会になつていたが協会職員たることをがえんぜず、担任していた雑誌「国民飛行」は八月号から「帝国飛行」と改題して継続発行を委嘱され、協会からの補助金と協会所要部数買上代金によつて単独に発行所を経営する方針で従来の国民飛行会事務所の一室を、そのまま兵林館から借りてがんばつていた。

一方この時、またも民間関係者の間に、一外国飛行家の内地長距離飛行計画に対して結束反対の声をあげ、雲行きすこぶる嶮しいものがあつた。

事の起りは櫛引弓人氏がアメリカから招いたH・E・パターソンという飛行家が、日本に飛行機工場を設ける予備行動として東京・大阪間の郵便飛行計画を発表したのが原因で、これを聞いた民間の人たちが時局がら外国人の内地飛行は絶対反対だといい出したのである。

パターソン氏来朝の元は、櫛引氏がかねて軽油発動機の製作工業を意中に秘めていたところ、たまたまアメリカの知人ウイリアム・ゴルハム氏が、その飛行機用ゴルハム式発動機の特許権と発動機並びに機体の製作工場をあげて日本に移したいから、よろしく尽力してくれという依頼に接したのが氏自身のもくろみにも打つてつけの計画なので直ちに快諾を与え、共同で事業をはじめようと答えてやつた。

それが今度の来朝となつたもので、パターソン氏は二、三の技術家と一しよに飛行機一台、発動機二基をもつて八月五日、サイベリア丸で横浜にはいり、ゴルハム氏は少し遅れて着いた。

そして東京芝浦に根城（ねじろ）をおいて飛行機の組立てにかかつたが、その複葉機は上翼一〇㍍五〇、下翼一〇㍍一〇の牽引式でゴルハム式一五〇馬力を整備してあり、時速一五〇㌔のふれ込みだつた。

ところがこれより先き井上武三郎、立花了観、白戸栄之助三氏が発起人となつて七月三十日、芝浦の料亭いけすに親睦機関の日本飛行倶楽部結成の発会式をあげ、伊藤音次郎、磯部少佐、後藤正雄、佐藤要蔵、馬詰駿太郎氏ら二〇余名が集まつたので、民間人がかくも大勢一堂に会したのは、これが初めてだと大いに気勢をあげ、話題の中心はもつぱら中外社の一〇万円懸賞に花が咲いて、どんな無理をしても出来るだけ多数が参加し、お互が援助し合うことを申し合わせて散会したが、その直後、櫛引氏発案のパターソン氏の東京・大阪間飛行に引つかかり、気が立つている最中だけに、にわかに事がやかましくなつ

てしまつた。

反対理由は軍国多事の際、外国人の長途飛行は国防上、最も不利益なるのみならず、わが帝国臣民の不名誉であるという簡明卒直なもので故チャンピオン氏は途中まで飛び出して座折したが、故ナイルス氏は諫言（かんげん）するものがあつて思いとまつた例もあり、これが二、三年前だつたら腹の中では何と思つていても、あるいは黙つて見のがしていたかも知れないが、既にアメリカ帰りの人たちは第一線を去つて内地育ちの純民間飛行士がようやく頭をそろえかけている時なので、誰に遠慮会釈（えしゃく）もなく反対行動がとれた訳でもあつた。

ことにわが航空紀元前後からほとんど毎年、アメリカの人間が男といわず、女といわず、鳥なき里のこうもりのようにふるまつたあげくなので、またも突然やつて来て、手軽に自国領を飛ぶかのような人をなめた考えで横行されてはたまつたものではないと、しやにむに決議文を作つて櫛引氏に手交し、更に長文の檄（げき）を関係筋へばらまいた。

そのすさまじい鼻息は、まず「外人の本土連絡飛行に就て敢て全国民に檄す」と初号活字で前置きし、「王師北征して国内の士気益々緊張する時、一大警報は吾人の神経に由々しき刺戟を与へたり。曰く米国飛行家バタアソンなる者、頃日来朝し、本邦郵便飛行実施会技師の名目を以て長距離飛行を挙行すべし。この計画者は興行師櫛引弓人にして、之を後援する者は陸軍中将長岡外史、同じく阿部貞次郎などなりと。而して彼等の公表する理由は単に本邦飛行界の発達を促進するにありというに過ぎず、然れども一たび其の裏面に伏在する禍機と之に依りて本邦飛行界の被るべき不名誉、不利益とに想到すればバタアソン飛行の一挙が決して尋常一様の興行とのみ軽視すべからず、之を大にしては帝国の最高権利を侵害し、小にしては本邦飛行界を侮辱するものと断言するに躊躇せざるなり。請う、試みに聊か吾人の所見を披瀝して軍事当局者の注意を促がし、併せて一般国民の参考に資せん。試みに思へ。今や帝国は国運を賭して世界の大戦に参加し、一挙青島を屠り、再挙南洋を掃蕩し、海軍遠く地中海に出動し、陸師亦近く浦塩に征戦す。真に是れ国家非常の時に際会す。而して軍機軍略は勿論、軍事動員の末に至るまで甚大の注意を要し、総て絶対秘密に附し、苟も軍事に関するものは一小事項と雖も一切、記載するを忌む所以のものは軍国の政令厳として犯すべからず、挙国服膺（きょこくふくよう）して国家の利益を擁護するが為めならずんばあらず。此の秋に当つて殊更に身元素性不明なる外国人をして恣ままに帝国の上空を飛行せしめ、国土山川を開放して其俯瞰耽視に一任せしむることは果して国家の利益なりや否や、静平無事の日に於てするも之れ大いに考慮を要すべき問題にあらざらんや。由来本邦の地形は狭長にして八千尺乃至一万尺の高空に昇れば太平洋を右にし、日本海を左にし、山岳の起伏、江流の曲折、港湾村巷の布置点在、歴々として指顧すべく、国防上極めて神聖荘厳なる要塞地帯の設備と雖も之を下瞰する掌上に在るが如くするを得べし。加うるに帝国上空に於ける気流の秘密を外人に知らしむるは飛行機が有力なる戦闘武器として存在する以上、軍事上重大なる危険に非ずして何ぞや。蓋し上空の気流は海洋の航路に等し、気流を研究窺知せしむるは恰も敵艦をして我が要港進入の海路を知らしむるに異らず。国際の関係今日の如くなる時、外人をして恣ままに我が上空を飛行せしむるは其の愚、盗賊を養うて宝蔵の中に置くよりも太甚し。人或は曰はん、今回の外人飛行家は何等危険性を帯ぶるものにあらずと。或は然らん、然れども詭変怪幻（きへんかいげん）旦（あした）にして夕を計り難きは現下の国際関係なり。殊に独探の跳梁し、目的の為めには手段を択ばざる彼等独乙人がバターソン飛行の一事を見て奇貨措くべしと為し、今後自家一味を無邪気なる米国飛行家の如くに装い、利慾以外国家観念の殆ど絶無なる興行師の徒を誘い、喰はすに利を以てし、名を飛行奨励に藉り、以て如何なる危険の行動を為すやも計り難し。是れ吾人一片の杞憂に非ずして軍事国防の警戒に常に此の如く細心綿密の用意を怠らざるを原則と為す。吾人豈一バタアソンの為めにのみ言はんや、繋る所、国家の最高利害に関するが故なり。米国ハワイの如きは地形我が国に酷似し、飛行機に依りて国防的秘密の窺知せられ易き慎（おそ）れあるを以て、たとへ米国の市民なりと雖も陸海軍人にあらざる限り、断じて随意の飛行を許さず、外国人の飛行の如きは絶対に厳禁す。是れハワイの如き地勢を有する本邦に於ても何等異なる所な

きに非ずや。長岡外史、阿部貞次郎、彼れ何者ぞ。身軍職に在つて位官の上班を辱ふし、而も陛下の殊遇を忘れて国恩に報ずるの道を弁ぜず、軍人として当然考慮すべき事を懈たり、官職位階を利用し、無頼興行師の群に伍して世人の蛇蝎視する或種の嫌疑者の支配せる郵便飛行実施会に連絡し、之れを高唱力説して外人飛行の提灯持を為すに至つては其軽薄と不謹慎と実に唾棄すべきなり吾人は長岡、阿部らが軍人たるの資格意気を没却して一興行師の手先となり、飛行発達に藉口して却つて国家の利益を無視する似而非愛国者を装うの心情を陋劣とし、極力之を排斥して此二人者を本邦飛行界の外に葬り去り、更に真実にして権威ある民間飛行の発達を企望するものなり。惟うにパタアソンの飛行に依りて本邦の飛行界を鼓舞し、指導せんとするは僭越も亦極まれりというべし。今や本邦軍事飛行の発達殊に顕著なるものありて操縦の技倆は欧米の軍事飛行家に比して遜色なき事、中外の斉しく認むる所なり。又、民間飛行界に在りても創始以来日尚浅く、資力また窮乏して諸般の設備未だ完たからざるに拘らず、各飛行家の勤勉努力は優に其の欠陥を補うて余りあり、現に最近、後藤正雄氏が旧式にして殆ど廃物にも斉しき一機を駆り、恙く所沢大阪間の無着陸飛行を遂行し、余勇尚四国飛行を断行して美事なる成績を挙げたり。操縦の技倆既に此の域に達す、何を苦みてか、今更外国人を雇い来りて飛行興行を為すの要あらんや。宙返りの曲芸既にスミスの独壇にあらず、長距離飛行豈パタアソンを待たんや。今の本邦飛行界に於て欠くる所のものは機体製作の設備と練習用の大飛行場なり。飛行家の養成訓練に至つては既に自得自修の地に進みつつあり、若し長岡、阿部らにして真に本邦飛行の発達を謀らんと欲せば邦人飛行家の激励鼓舞に力め、ますます其の技術を上達せしむるの道を講ずべきなり。遠く米国より飛行家を招致し、疑惑の間に其飛行を遂行するの必要、知らず何れの処にかある。吾人がパタアソン飛行をもつて一種の興行となし、而も其の興行は百害あつて繊塵(せんじん)の利益なしと断言する決して理なきに非ざるなり。パタアソンの飛行が将来の国家に禍害を与へ、又本邦飛行界に何等貢献する所なく、其長距離飛行も既に遼東の豕(とん)たること、上来論述し尽したり。更に最も怪訝に堪へざるは先年、スミス、ナイルス、スチソンを利用して私腹を肥したる彼の櫛引ら一輩の興行師が擅まに郵便飛行実施会の名を冠して世人を欺瞞せんとする一事なり。既に「郵便」という以上、少くも日本帝国行政機関の名称を呼称せるものなり。敢て問う、帝国政府は彼等興行師に対して帝国郵便物の運輸特約を許可せるか、其許可なくして妄りに郵便飛行実施会というが如き名称を附し、帝国郵便の請負を特約したるが如き態度を以て世人に臨むは、明らかに詐欺行為なり。当局は之に対して何等の処置を執らんとするか。吾人はパタアソン飛行の実質を諸方面より討査研鑽(とうさけんげき)して断然、其飛行を許すべからずと云うの鉄案を得たり。天下吾人と所見を同うするの士は、奮つて演説に、文章に其理由を公表し、或は又各自の機関を利用してパタアソン飛行反対の運動を開始し、飽まで其の徹底的実果を収められんことを切望す」とあり、「空中防備擁護同盟会」と銘打つて、更に日本飛行倶楽部有志代表者の肩書で井上武三郎、伊藤音次郎、立花了観、中沢家康馬詰駿太郎、白戸栄之助が連名している。

誰に書いてもらつたか、中々の名文で急所は特別大活字をはめ込んでの憤激ぶりである。

さすがの櫛引式も当惑して「パタアソンに飛ばせるというのは、ただ彼がゴルハム式飛行機の操縦に熟練しているから都合がよいというだけのことである。願わくは私も、わが民間の人にやつてもらいたいのは山々だが、勝手違いの強馬力飛行機によつて練習せずして長途の飛行をしいるのは無理であり、またそういう人もないであろうことをおもんばかつたためである」と陳弁したが、結局間もなく声明を発して、パタアソン氏の東京・大阪間飛行はいさぎよくやめてしまつた。

しかしこのまま帰すのはいかにも残念なので、せめて見るだけでも見てもらおうと陸海軍にわたりをつけて所沢へ飛ぶことになり、八月二十五日朝、通訳のために村田重治中尉が同乗して八時三十五分、芝浦埋立地から海上にかけて数周しながら二五分間を要して二、一〇〇㍍の高度で品川から新宿、中野と東京市の外郭を飛んで九時二十三分、所沢飛行場に着陸した。

飛行場には河田四十一中佐はじめ多くの将校や、追浜からも山内大佐また築

地に新設された海軍航空機試験所長の森越太郎少将以下の航空隊将校らが待ちうけ、パターソン氏は村田氏の通訳で機体、発動機を説明した後、砲兵工廠の職工一名を乗せて約五分間の飛行後、更に十時三十分、同氏単独で一、五〇〇㍍に上り、三〇分間で着陸した。

また別に発動機だけを送りつけてあつたので一々細かく分解説明し、ゴルハム式の美点を宣伝して如才なく売り込み方を一席弁じた後、二時二十五分、再び村田氏をつれて芝浦埋立地に帰つたが、その後、同地で小飛行して着陸の際、追風に追われて片すみの石炭山に乗り上げて小破した。

そして間もなく、あぶはちとらずで帰国したが、残して行つた機体と発動機は後日、わが民間に大いに役立つて日本の飛行記録をさえあげるというひにくな回り合わせになつたのである。

ようやく軌道に乗つた日本飛行機製作所では、陸軍の関係当局と製品の売買契約が整つたので工場の拡張と充実を急ぐため、新聞や雑誌に広告して工員の大募集を行つた。

二〇才以上、五〇才以下の有職者で給料は特別手当が多く、最下給者でも日収一円以上の条件で製図工三〇名、仕上工二〇〇名、木工一五〇名、発動機工五〇名及び銅工二〇〇名の大量を募集し、その広告に「現代最新の航空機製作業に趣味を有する各専門有職者は此際、奮つて応募せらるべし」とあつた。

尾島の飛行場も長さ一、二〇〇㍍、幅一、〇〇〇㍍の滑走区域が整備され、堤外に格納庫も出来たので七月中旬、ホールスコット式一二五馬力装備のいわゆる中島式第一号機が出来たのを工場から移して組立て、陸軍から派遣の審査官岡楢之助大尉立ち会いで、中島所長自ら監督して数回の試運転後、八月一日未明、佐藤要蔵氏が試験飛行を行うことになつた。

佐藤氏としては入社してからの最初の飛行であり、飛行機は新製作所試作の第一号処女機でもあつて、まことに意義の深いものだけに責任も重く、慎重に点検しながら午前六時から数次の滑走試験を重ねた後、異状なしと見て八時二十分、いよいよ記念すべき最初の離陸を行つた。

飛行機の浮く浮かぬは中島所長自身の浮沈であるから、設計製作にそつのあろうはずもなかつたが、無事着陸を見るまでの緊張には息もつけぬ異常なものがあつた。機は一直線に進んで利根川上百二、三〇㍍の高度で静かに左旋回に移りかけたが舵が思うようにきかず、次第に機首を下げて横滑りを始め、佐藤氏必死の操作もかいなく、そのまま飛行場外男沼村小島地先の水田中にすべり込んでプロペラー、車輪、方向舵などを破壊したが同氏には異状なく、機体は直ぐさま解体して太田町の工場へ運び入れた。

かくて第一号機は操舵上の欠陥で失敗に終つたが、八分どおりの第二号機はこの点に改良を施して八月中旬、完成を見、今度は審査官岡大尉自ら搭乗して二十五日午後、大きな期待のもとに試験飛行を行い、数米の高度で第一回、第二回の直線飛行は無事に済んだが、第三回目の着陸の際、横風にあおられて失速し、大尉は座席からほおり出されて軽傷を負い、機体を大破して第二号機もまたはかなくついえ去り、製作工業の前途容易ならぬものを思わせた。

越えて九月末、中島所長苦心の第三号機が出来たので佐藤氏は数回の試運転、滑走試験、直線飛行と慎重な準備をとげて十月九日午前九時、「今日こそは！」の覚悟と自信で離陸し、約三〇〇㍍の高度で尾島町上空を大きく一周して帰り、飛行場にはじめて歓声が沸いて「ついに成功」をよろこんだが十一時三十分、第二回の飛行でまた大きな事故を起してしまつた。

佐藤氏はそろそろ牽引式の機体や操舵法になれては来たけれども、何しろまだ飛行機は試作時代、乗り手は練習中の域にあるので細心の注意を払つていたが、男沼村の上空で急に発動機の力が弱つたので飛行場へ引返そうとしたが既に高度が足りず、機首を下にして沈みはじめ、そのまま利根川水深三尺の河流に横倒れになつて落ちた。

総員かけつけた時には佐藤氏は口腔、前額、あごなどの裂傷で血にまみれ、後頭部と右脚に打撲傷を負つて、ほとんど人事不省に陥つていた。

機体はもちろん大破し、佐藤氏は尾島町の本島病院へ収容したが幸い経過良好で、間もなく退院して秋田弁で元気に笑つていたが、当時稀有の米価昂騰のおりからとて、たちまち地元の口さがない連中は「あがらぬものは飛行機ばかり……」というような歌を聞えよがしにうたつて、工場の人たちを苦笑させた

りした。

するとこの時、所沢の操縦教官でうたわれていた水田嘉藤太騎兵中尉が、軍服をぬいで尾島飛行場へ姿を見せるようになつた。

かつてスミス氏やナイルス氏の飛行ぶりを舞踊にたとえた中尉であつたが、この夏、結婚して若い美しい夫人と所沢町に新家庭をもつたところ、その結婚問題にがらんでひと月ほど前に陸軍兵器本廠検査官の兼職に補せられたばかりだつたのを九月十七日附で願いを出して野に下つたのだつた。それを中島所長がいち早く耳にして中尉のあとを追いかけ、「私の方へ来て飛行機を見てくれないか」と交渉した。水田中尉は、どうせ民間で暮らすならどこへいくのも同じことと快諾し、願いの許可があり次第、正式に試験飛行士となる約束で太田町へ新居を移したのである。由来わが民間では製作者自ら試乗もする慣習で来たけれども企業会社としては是非とも無くてはならぬ試験飛行係であり、日本飛行機製作所では正式に水田中尉を試験飛行士に招いたのである。

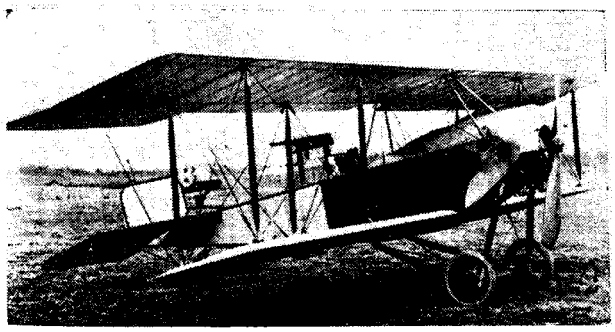
岸飛行場の井上中尉は在来の型のモ式、またはルノー式発動機を取扱つているのだが、水田中尉の場合は海のものとも山のものとも知れぬ新しい試作機を手がけねばならぬ訳でまず民間製作会社最初の試験操縦士といえるであろう。

実際には佐藤氏が一日早くその位置に立つたが、製作所としては単に操縦士として遇していたので水田中尉入所後は自然、首席を譲らねばならなかつたが所沢時代の先輩だけに佐藤氏もそれを当然と心得て中尉に私淑していた。

またこの時分、鹿児島の青年小川三郎氏は自製の小型複葉機に自動自転車の発動機をつけて同市練兵場で滑走練習をしていたが、この夏七月、全幅六尺の鴨型翼の推進式複葉機を造り、これにエキセルシヤー式一六馬力を装備して飛揚を試みたが成功しなかつた。

そこで見ず知らずだつたが中島所長を頼つて上京し、尾島町の宿屋に腰をすえて毎日、飛行場をのぞいている間に同宿の佐藤氏らと親しくなり、いつとはなく製作所の人になつて働くようになつた。

これより先き、ウラジオストツクに駐屯のチエツコ・スロヴアキヤ軍に対し、ロシヤの過激派とドイツ、オーストリー両国の俘虜（ふりよ）が共謀して不穏の行動にはしり、漸次拡大してわが在留同胞の生命財産にさえ危険が迫る兆候が現われはじめたので、そこで自衛のためわが軍のシベリア出兵となり、第一二師団長大井成元中将がイギリス、アメリカ及び中華民国などの連合軍総司令官に任命されて、陸海軍航空部隊も若干出動するの事件が勃発し、民間にも相当影響があり、まず予備役軍曹の白戸栄之助氏が召集されたのを皮切りに、飛行協会の後藤勇吉研究生も小倉の第一二師団管下に一兵卒としていずれも八月中旬、従軍した。



尾崎氏の80馬力小型機

すると一方ではロシヤの反過激派首領セミヨーノフ氏が満洲里（マンチユリー）以東の地域に独立自治政府をたてていたが、その使者として某日本人が尾崎行輝氏に飛び、同氏所有の八〇馬力複葉機を金一万円で買い込むと同時に飛行隊の顧問として出馬を懇請して来たので、三〇才そこそこで血の気の多い同氏も「ものはためしだ」と応諾して八月十日、東京を立つていつた。

その月末、ハルピンからの消息には（「前略」）飛行機はようよう当地に着いたがガソリンが届かないので閉口しています。明後日満洲里に向い、その途中でセミヨーノフ君に会見することとなるでしょう。どうもひろびろして頗るわが意を得ている上に、丁度秋景色で昨夜の月など何とも云われませんでした。本日、当地の飛行場を見学しましたがフアルマン式（徳川式によく似たもの）一台が組立てあるばかり、ノーム式五〇馬力が十個程ありますが使えるのは一つきり、飛行場の広さは丁度所沢位です。（後略）」その後、同氏は黄疸（おうだん）にかかり、ハルピンで療養している間に情勢が変つて来たので約半年ばかりで単身帰つて来

た。

このセミョーノフ軍にはかつての奈良原氏の助手川辺佐見氏が飛行大尉で従軍していた。

氏はさきに野島銀蔵氏の台湾飛行を手伝つての帰途、一と仕事を画策してひとり上海へ渡つたが、たまたま寄港したフランスへ出かける道すがらの磯部氏に会つてロシアへの従軍をすすめられ、それは面白かろうと直ちに大連へ行つてロシヤの領事に会い、その紹介をもらつてハルピンへ出かけた。

ハルピンには馬茶湖に飛行場があり、ロシヤの軍用機が一、二台あつたが、これは護境軍団という独立部隊のものだつた。

川辺氏はハルピンの領事を通して従軍願をペトログラードの陸軍本部に差し出したが、日本人と見れば警戒怠りなかつたころのこととて中々許可がおりず、しびれをきらして待つうちに革命の勃発と単独講和とが重なつて従軍もへちまもあつたものでなく、帝政ロシヤはものの見事に崩壊して、打つて変つた新しい共産主義共和国が出現した。



川辺佐見氏

川辺氏はハルピンのわが特務機関の嘱託となつて諜報（ちようほう）任務についていたが、ロシヤ本国の革命騒動は極東シベリヤにも波及して跳梁（ちようりよう）するに対し、今年四月、セミョーノフが反過激派を標榜（ひようぼう）してシベリヤ政府を名乗り独立を宣言した。

そのうちにわが陸軍の航空部隊も来着してチタに基地をおき、セミョーノフ軍相手のわが特務機関も組織されて川辺氏は航空部隊の基地建設を手伝つたりしていたが、やがてセミョーノフ軍でも飛行隊を編成することになつて氏は特務機関の紹介で同軍の飛行隊附となり、偵察兼補給主任として一等大尉に任官し、かたがた特務機関の諜報任務にもたずさわつて現在チタ市を中心に活躍しているという消息が伝わつて来ていた。

そのシベリヤ事件でごたごたしている最中、八月半ばのある日、所沢の飛行協会格納庫にひよつこり一人の白系ロシヤ人が現われた。

出した名刺を見ると「元ロシヤ飛行中尉、森村自動車部技師デー・アー・ジヤミン」とあり、おぼつかない日本語でいうのを聞くと、「宙返り飛行をやりたいから協会の飛行機を貸してくれ」と、やぶから棒の話である。

格納庫にはちようど後藤技師や鳥海技手ら大勢いたが、「協会には宙返り用飛行機の持ち合わせがない」と断ると、「どこに行つたらあるだろうか」ときくので、「日本ではまだそういう飛行機は使つていない」という返事に、「そうですか」と失望して帰つていつたが、時にとつての珍しい客だつた。

帰国以来、飛ぶことに失敗して腐つていた立石関二氏はその後、同市でさきに小記した渡辺清三氏らと共同して中央飛行機研究所を起し、機関雑誌「フライト」を発行して更生の首途に四月十九日、市外埋立地で公開飛行を行つたところ、またも電線に翼を引掛けてすべり落ち、立石氏の飛行に不思議と電線事故がつきもののようになつてしまつたが、よくよくだめと考えたか、氏はついに再びこの飛行機を持ち出さなくなつてしまつた。雑誌「フライト」も数カ月続いた後、これも持ちきれなくなつたようである。

また去る五月末、アメリカから帰国して郷里和歌山に静養していた西出清氏は、郷土訪問飛行を志して新和歌の浦の片男浪海岸で準備を進めていたが九月十二日午後、試運転の成績がよかつたので夕方頃から同海岸を離陸し、ジヤイロ式八〇馬力の曲技用複葉機で軽快な飛行ぶりを見せていた。

ここはかつて伊藤氏が水上機で飛んだところで陸上機ははじめてだつたが約一〇分の後、発動機が不調となつておし下げられ、不老橋畔の川中に横滑りでプロペラーと左翼を大破してしまつた。

それからさきにイの一番に伊藤飛行機研究所の免状をとつた福長朝雄氏も郷土訪問に勇み立つて八月十一日、山県豊太郎氏がつき添つてグレゴアジープ式四五馬力の自製機で大阪府下池田町の猪名川原で飛行会を開き、わが家の上空池田町を飛んでから附近の豊中野球グラウンドに着陸しようとしたが場内が狭すぎたので大胆な急降下で着陸の際、誤まつて機首を打ちつけ、福長氏は幸い無事だつたが機は転覆大破して、これもまた大修理を施さねばならぬはめにな

り、郷土訪問飛行は由来、とかく事故を起し勝ちであつた。

そのころ、隣りの京都市魚棚の人安井荘次郎氏は、高左右氏の六〇馬力牽引式複葉機を譲つてもらつて各務ヶ原に運び込み、ひとりで操縦練習に身魂を傾けており、神戸の藤原延氏もさきに焼失した燕号を修理して鳴尾競馬場で整備していたが十月末、いよいよ出来上つたので十一月十三日午後三時、試験飛行を始めたところ重くて離陸せず、滑り過ぎて場外のあぜに突込んでまたも破損し、更に修理のうわぬりをするという民間いずれも苦心さんたん、蕭濂（しょうじょう）の秋ひとしおのものがあつた。

（七）航空大隊からシベリヤ出兵

ロシヤ帝政崩壊後のシベリヤ――ニコラエフスク事件――シベリヤ出動準備――岡大尉と長尾中尉の宙返り――真壁中尉の高度新記録――綜合写真地図と無電機の研究――シベリヤ出征――永淵中尉と佐藤大尉の出征談――有川大佐以下のヨーロッパ出張――帝国大学理、工学部に航空科――軍用気球研究会長更迭――特別大演習参加の高橋勲砲兵大尉、飛松竜雄騎兵大尉殉職――第八期操縦術修業員

昨年秋の十月革命によつてロシヤは急転、労農政権がしかれ、直ちに単独講和の動きを見せていたが同時にシベリヤの物情に不穏な空気が漂い始めたので今春一月早々、わが海軍では居留民保護のためウラジオストックへ軍艦を派遣していたが二月半ば、過激派の跳梁がようやく露骨になるに及んで出兵問題が台頭し、中華民国でも国務院会議でシベリヤ出兵を可決した。

これに対する反過激派の首領リヴォーフ氏はハルピンに臨時極東政府を樹立して対抗の構えをとつたが、日本はアメリカに、イギリス、フランスは日本に共同出兵を勧請し合い、わが内田康哉駐露大使は二月末、露都を引揚げて帰国した。

労農政府は三月初めモスクワに移転し、全シベリヤの戦争状態を宣言すると同時にウラジオの日本海軍上陸軍隊の即時撤退を要求し、シベリヤの労兵会に対しては日本軍に抵抗のため赤衛軍分遣隊の編成を命令した。

五月半ば共同出兵に関する日支軍事協定を結び、反過激派の首領がセミョーノフ氏に代つて、満洲里以東五〇里間の占領地域に独立自治の臨時政府を組織した。

そして六月半ば十七日、ついにロシヤの廃帝、皇后、皇太子及び皇女ら一門は、エカテリンブルグで銃殺の奈落に没し去つたのだつた。

次いで六月末、ウラジオのチエツコ軍が蹶起（けつき）して過激派の本部を占拠してシベリヤ独立政府を宣言し、七月五日、ニコラエフスクに殺到してわが領事館を襲撃、石井領事一家らに兇刃をふるい、いわゆる尼港事件の勃発を見たのである。

ここに至つて、今までくすぶつていたわが上下の世論は翕然（きゅうぜん）として起り、出兵必至の形勢を生んで八月三日、第一二師団に動員令が下り、アメリカもまた同日附、出兵を宣言して日米協同動作の態度を明かにした。

陸軍では気球研究会、航空第一、第二両大隊が、あらかじめこの事あるべしと野戦航空廠を臨時編成して航空機材の整備につとめ、「出征航空部隊に優良な飛行機を供給すべし」の動議によつて、ソッピース式の操縦熟練者速成教育のため研究班を編成して、七月二十二日から九月十日まで各務ヶ原飛行場で教育訓練を実施し、正味三週間で一〇名の操縦者を仕上げたのを初め、ニューポール、スパッド式にも手をのばして急旋回や垂直降下を学ぶうち、ついに岡大尉と長尾久吉中尉が宙返りを体得してかつさいを博し、真壁中尉また五、五〇〇尺の高度記録を作つて今春の自作記録を更新した。

武装としては技術審査部考案製作の改造三年式機関銃をソッピース式の機首に固定して、プロペラーの回転面を通して発射の研究を遂げ、十月一ぱいかかつて完了した。

この間、初納入の中島式一二五馬力五型機一台を試験飛行準備のため、飛行場を縦横に滑走中、空濠（からぼり）に片車輪をはずして転覆破壊したが機材

の整備、人員の転属、戦地補充用諸機械の委託製作、新着外国製の諸機材検査試験など、各務ヵ原と所沢飛行場は目まぐるしい繁忙ぶりだつた一方、鳴滝大隊長が鉄道連隊附になつて河田四十一中佐が新任され、兵器本廠附の日野熊蔵中佐が待命になつて往年の「日野大尉」も遂に現役から消えることになつた。そのあとへ徳川大尉が少佐に進級して交通兵団司令部附に補せられ、もつぱら兵器本廠検査官として砲兵工廠に出勤、機体、発動機の製作監督と検査にあたることになつて所沢から離れて行つた。またシベリヤ出征とは差当りの関係はなかつたが、航空写真の研究を本格的に進めていた。これは空中撮影を集合編成して写真地図を作製するもので、試作として所沢飛行場を中心に撮影し、印画を拡大接合して地図に編集したが、地上の実測と比較して誤算がなく最初の試みとしては予想以上に成功した。これまでの実験では敵の陣地や、その行動を空中から撮影するには、その場所と工事を適当に求めることが出来ないのと適当な飛行機を写真専用に使い得ない不便さのため十分な研究が出来なかつたのだが、軍事上の緊要性と有益性を確認した以上は万難を排さねばならず、ことに写真機のレンズや乾板を除いた以外のものは内地品で間に合うが、レンズと乾板だけは将来も外国からの輸入をまたねばならぬ状況だつた。

また無線電信は前年試作したマルコニー式の無電機を改良したものを調弁して、これはシベリヤ出征部隊に携行させるため、研究会で緻密（ちみつ）な試験を行ない、通信可能距離七〇哩に及ぶ成績をあげたが、将来はマルコニー式の原型に比べて遜色（そんしよく）のない真空管式受信器を使つて三〇〇*ロまで延ばそうとするものである。そしてさきにフランスから買つた軍用Y型無電機は飛行機上で発信や受信の出来る最新型であり、またU型発信器も砲火観測用として参考上、価値のあるものと認められたので両機をあわせ研究しているが、やがて大隊附将校若干名を選抜して専修員に任命する方針がたつていた。

さてシベリア出征の第一航空隊は八月十三日、その編成を終つて中西正工兵大尉が隊長を命ぜられ、武田（惣次郎）、瀬戸、値賀、有田、谷、武宮、寺元、中山、下田、永淵各中尉らは二十二日、海軍援護のもとにウラジオストツクに上陸、第一二師団に附属のため機材は直ちにスバツスカヤに空中輸送して二十九日、武田（惣次郎）中尉がモ式四型で初陣し、タウトへ河谷を偵察したが敵影を認めず、九月二日には師団司令部とともに前進し、途中ハンカ湖を菱田、武田両中尉が偵察したが更に敵を認めず、九日、ハバロフスクに到着した。

そして十二日から実施の黒竜江における地上部隊の追撃作戦に協力し、永淵中尉がハバロフスクとニキータ河間、アルハラ附近を、また武田中尉は鉄道線路に沿つて附近を偵察、ポズデーエフカ駅に爆弾を投下して帰つた。

十七日、航空隊は基地をアルハラに進め、十八、十九両日、永淵中尉はポチウカレーウオ附近を偵察しつつ、来合わせた敵列車に爆弾を投下し、またわが帝国陸軍の宣言書をまいて引上げて来た。

次いで第二航空隊は林正木工兵少佐が隊長で八月二十一日、編成を終り、渋谷大尉、岩下、難波中尉その他がモ式四型、六型、ソツピース式各四機計一二機をもつて朝鮮経由、北満洲に向い、九月十三日、満洲里に駐屯（ちゆうとん）し、飛行場を設営して十月中旬、チタに進出、そのまま冬営し、第一航空隊も再びスバツスカヤに後退して冬を迎えた。

この時のことを後に永淵中尉が話しているのを聞くと、「シベリヤでは寒くてしようがなかつた。零下二〇度だの三〇度だのというのだから、とても内地では想像だに及ばない。武田君が、排気ガスを座席の中へ入れたらどうだろうというので、それは妙案だと早速、直接排気ガスを入れて飛んで見ると皆ふらふらになつてしまつた。これはへんだというので、ためしに犬をつかまえて来て入れて見ると、うそみたいな話だが犬がころりと死んでしまつた。よく考えて見ると炭酸ガスの中毒らしく、この名案もたちまちだめになつた。ハバロフスクからブラゴエスチエンスクへ飛んで行く時、下を見ると同じ方向に汽車が走つている。味方の列車には白いマークをつけておくように頼んでおいたから無印の列車をポチカレオという駅で見つけたので、こいつを一つやつつけてやれ、と爆弾を落としていい気持で帰つて来ると、中西隊長から目の玉の飛び出るほど叱られた。味方の列車だつたのである。列車の背中に白いマークのついていなかつたのは鉄道が中断されていたので、そこまではしるしのついた車で進んだが、それから先きは新しい車で編成し代え、おまけに白いマークをつけ



チタ西北方の□軍野堡

るのを忘れたという訳で罪は汽車の方にあつたのだ。爆撃がへたで当らなかつたからよかつたようなものの、もし二、三輛も吹つ飛ばしたらどんなことになつたか、大変なことになるところだつた。それからブラゴエスチエンスクの上を低く飛んでいる時、下を見ると友軍の騎兵が沢山いるが皆が私達を歓迎しているように見える。そこで高度をもう少し下げて見ると歓迎どころか一斉射撃をしているのでびつくりして逃げ出して来た。その時の騎兵の中隊長は殊勲甲の功三級をもらつた川名というえらい奴だつたが、あとでお前が飛んだお陰で三時間ばかり困つたぞ、というから、どうしてですか、私もあなた方から撃たれてびつくりしましたよつていつたら、モ式ばかり見つけている彼らは私の乗つていたソツピースを敵機と間違えたもので、赤い日の丸なんかまるでわからない。その上、何でも敵の方角から来る飛行機は片つぱしから皆撃てという命令なんかもあつたらしかつた」

また第二航空隊の佐藤進工兵大尉は、「何しろ気温は零下三〇度内外で水冷式のモ式六型は使用出来ず、ソツピース式も飛行場が不良のため飛び出せず、主としてモ式四型を使つていた。しかしこの四型には爆撃装置も照準器もない。手動装置というと人聞きがいいが、すべて全くの目加減、手加減一つでやつた。携行した爆弾は重軽二種で、重爆弾は一五榴弾に着発信管をつけたもの、軽爆弾は十二榴弾に着信管をつけたものである。そして両方とも翼をもつている。爆撃は同乗の偵察将校がやるので軽なら二個、重なら一個を小脇にかかえて飛行し、敵を発見すると安全栓をぬいて爆弾の翼端につけた麻糸で片手でつり出し、架外に出して照準を定めて投下するのである。何のことはない、飛行機の上から魚釣りみたいな姿勢でやるのだが、軽爆弾の方はそうでもないが重弾は中々重くて、見当をつけるために架外でしばらく提げているので困難だつたが、これはチタで猛訓練を積んだので当らずといえども遠からずという成績だつた。しかしこんな爆撃でも敵に与えた衝撃は相当なものだつたと思う」



氷結中のキノンスコエ湖上に着陸のモ式4型

なお第一航空隊は間もなく帰還命令をうけて二月中旬ウラジオ発帰還し、第二航空隊だけがしばらく残つた。

この航空部隊出征当時の八月半ばには、有川大佐以下三将校のヨーロツパ派遣があつた。有川大佐は航空隊に関する制度、組織、教育などの視察研究でヨーロツパ各国をまわり、築山一郎工兵大尉は発動機の製作と取扱法に関する研究のためイギリスへ、また田中館博士が連合国の学士院会議に出席のためイギリスに出張するので、気球研究会ではそのついでにイギリスとフランスの航空一般施設について研究調査を委嘱し、博士はこれで何回目かの海外旅行に立つていつた。博士が旅先きで汽車や汽船に乗り遅れるのは有名な話で、東京を立つ時にはいつも周囲から「あんまり無理しな

縦、空中戦闘及び飛行機製作術研究でフランスへ、伊庭大尉は新型飛行機の操縦、爆弾攻撃及び偵察術教育法研究のためイギリスへ、また田中館博士が連合

安辺浩中尉は駆逐用飛行機の操

いで冒険はやめて下さい」と、いさめられていた。

博士は汽車の時間までぼかんと手をあけて待つていることの出来ない人で、ぎりぎりの時間に駆けつけるのが癖である。これは少し後の話だが、ベルリンのアンハルター駅での急行列車飛び乗り事故などは手に汗以上の冒険談である。

ベルリンに滞在中、デツサウのユンケル工場を見学に行く時だつた。例の通り時間切迫で切符を買う間もないので、検札人の証明書をつかんだなりホームに飛び出た。

どこの汽車でも発車の信号なしに動き出すはずはないのだが、博士が列車に駆けつけた時は既に客車の扉（とびら）は全部しまり、徐々に進行をはじめていた。博士はやつと最後尾のステツプに飛び乗り、扉口の弧形の金具にしつかりとりついて中からあけてくれるのを待つた。ところがこの車は客車ではなく郵便車だつたので、いくらノツクしても答えがない。ぶら下つたままでしばらく走つている間に、やつと車内に人の気配がしたので急いで扉をたたくと車掌の方がびつくりして、「そんな冒険をやつては手足の骨が折れますよ」といつた。すると博士は直つ赤になつた手をもみながら「なあに、この通り、一本の足はとつくに折つている」と、往年の自転車事故の足をゆびさし、車掌に礼をいいながらびつこをひいて隣りの客室に入つていつたという夏なお寒い話がある。

帝大の工学部では九月の新学期から航空科を新設して横田博士が主任で栖原、木戸両氏が助教授となり、井口、田丸、寺田博士らが補講した。

栖原工学士は引続き気球研究会で発動機係を担当しており、木戸工学士は大学院で航空学にいそしんでいた。

講座別は第一講座に航空機強弱学、航空機構造、第二講座に航空機設計、航空機施行法、第三講座に抵抗、推進、安定、動揺、第四講座に原動機の構造、設計、理論、第五講座は航空物理学で、四講座までを工学部、五講座は理学部内におかれる。

将来は教授と助教授各五名、助手二三名、実験は工学部、理学部、部長各一名と係主任八名が予定されており、近く官制がしかれることになつていた。

しかしこれから間もなく栖原氏は大学から英、仏、伊、米各国へ一カ年の計画で研究視察に出かけて留守になつた。

九月末、寺内内閣が瓦解（がかい）して十月初め原敬内閣が登場し、陸軍大臣には田中義一大将が新任、海軍大臣には大隈内閣以来の加藤友三郎大将が今度もまた留任したが、十月十日附で気球研究会長が新陸軍次官の山梨半造中将に変つた。

十一月半ば、今年は茨城県下に挙行の特別大演習にモ式六型、四型一〇機が参加して東西両軍に配属され、偵察、爆撃、弾着観測、無電報告などに活躍して昨年度演習の汚名をそそいだが演習三日目の十六日、ついに二将校の殉職を見るに至つた。

東軍飛行隊の高橋勲砲兵大尉はモ式六型一〇〇馬力機に飛松竜雄騎兵大尉を同乗させ、敵陣地の偵察を命ぜられて午後一時十八分、基地の真壁郡伊讃美原飛行場を離陸、長駆して結城、下館方面の敵情をくまなく偵察の後、一時間余にして基地上空に帰還し、着陸のため下降中、発動機に故障を生じて浮力を失い、横滑りしつつ一〇〇㍍の高度に落ちて来ると機首を下にきりもみとなり、そのまま附近の森林中に突入、両大尉は全身打撲で瀕死（ひんし）の重傷を負い、附近の民家で手当を加えたが間もなく殉職した。

現場附近の上空には南西の風一三、四㍍が吹き、三、四百㍍の高度では気流が悪く風向が錯綜（さくそう）していた模様で着陸のため速度を減じた時、既に故障が発生していたらしく、旋回の際、不意に突風をうけて安定を失つたため発動機を再び全開しようとしたが故障のため及ばず、惨禍を招いたものである。

高橋大尉は東京小石川区水道端の武島町伊藤家に生まれ、後に名古屋市西区上園町の高橋家に養子となつた。明治四十三年末、砲兵少尉に任官、交通術修業員として大正二年七月、気球隊附、操縦術を修業して一時、芸予重砲兵大隊附になつていたが今年九月、航空第一大隊附に補せられて所沢に再度の編入を見たばかりであつた。享年三二。

飛松大尉は大阪市東区北新町の人で厳父は退役砲兵大佐である。仙台地方幼

年学校を経て大正三年十二月、騎兵少尉任官、善通寺の騎兵第一一連隊附に補されたが幼年学校時代から航空界に志し、今年五月、試験に合格して航空第一大隊附を命ぜられた。享年二六だつた。

越えて十二月一日、第八期操縦術修業員がみぞうの大量で入つて来た。

すなわち騎兵中尉立松芳次郎（後に大佐）、同少尉今田徹（後に大尉）、今村久（後に少佐）、歩兵中尉神津幸右衛門（後に少佐）、手島恒久（後に大佐）、溝口護命（後に大佐）、近藤兼利（後に中将）、戸塚秀三（後に大尉）、立見文三郎（後に少佐）、三井文雄（後に大尉）、大井瀾、池田慶次郎（後に大佐）、山本辰雄、秀島正夫（後に中佐）、同少尉小島幸延（後に中佐）、樋口正治（後に中佐）、河井田義匡（後に少佐）、砲兵中尉庵原勝雄、渡辺四郎（後に少佐）近藤源三郎（後に少佐）、小野崎仁（後に大尉）、笠井盛次郎（後に大尉）、宮里千里、吉田次郎兵衛、輜重兵中尉西尾三郎（後に大尉）、高橋常四郎（後に大佐）同少尉近藤三郎（後に大佐）の二七名で、いよいよ航空隊拡充の急を思わせるものがあつた。

（八）沖野カ原を陸軍飛行場に献納

帝国飛行協会の新機構——大口寄附金と陸軍中佐未亡人の篤志——沢柳氏の醵集成績——原敬内閣の出現——国庫補助の請願と協会事業——各地講演——沖野カ原を陸軍飛行場に献納——山県豊太郎氏の各地飛行——西出氏また挫折——赤羽飛行機製作所の発展計画——三菱、川崎両社の外国発動機製作権買収

御下賜金五〇万円の恩典に浴した飛行協会は、まさにうけに入つた形で民間航空建て直しのいぶきによみがえつたが、まず機構を改組して常務の陣容を整備充実した。

すなわち従来の常務理事を廃して理事の部長制とすることは前に小記したが、庶務部長には高木東太郎大佐が、学務部長には矢木亮太郎少将が就任し、新たに在郷陸軍工兵大佐徳永熊雄氏が参事に嘱託されて技術部主任となり、国民飛行会当時の会計主任在郷陸軍三等主計正別技嘉次郎氏が主事を命ぜられて会計主任となつたが財務部長は依然、倉知理事が互選されて名誉職につくことになつた。

徳永大佐は人も知るわが国気球の権威で、現役時代を殆んど気球と航空に終始した得難い専門家であり、わが国航空の生みの苦しみをとげて来た大先輩である。

また新たに設けられた学務部は図書雑誌の発行、展覧会、講演会、飛行通信調査統計、それから日本航空史編纂など主として普及宣伝を管掌し、庶務部には一般庶務のほかに飛行会の実施や地方支部、会員募集条項などが含まれ、技術部には懸賞飛行競技をはじめ、一般技術上の事項と万国航空倶楽部に関する件、また追つて飛行士の免状を発行し、郵便飛行を主宰実施するなどの意気込みで編制されていたが、世間に発表するかしない間に早くも「退役軍人の姥捨山（うばすてやま）だ」という陰口が聞えて来た。

資金醵集の情況は実行委員の活動によつて三井、岩崎両家の各金一〇万円をはじめ、既に約束済みのおもなところでは古河虎之助、大倉喜八郎両男爵の各金五万円、安田善三郎、原富太郎両氏の各金三万円、村井吉兵衛、茂木惣兵衛両氏の各金二万円、渋沢男爵、末延道成両氏の各金一万五、〇〇〇円、和田豊治、中村房治郎、増田増蔵、安部幸兵衛氏の各金一万円、それから前記千葉松兵衛氏の一万円のほか大谷嘉兵衛、渡辺福三郎両氏の各金三千円などだつたが、これら大口のものはほとんど三年ないし十年の年賦醵金だつた。

そしていづれも皆、のつぴきならぬ寄附であるが八月中旬、ふと一陸軍中佐の未亡人から金二千円の篤志寄附があつて、往時の助産婦故多田直子刀自の美談とともに新しい感激を生んだのである。

義挙の主は福山市外吉津村に動脈瘤をわずらう愛媛県喜多郡新谷村出身の故陸軍歩兵中佐香渡範三郎氏未亡人くま子刀自で、故中佐は日露戦争中病殁し、子なきがゆえに親族から一子をもらいうけて将来は亡夫のあとを継がせるべく丹精したが虚弱（きよじやく）なために軍人たり得ず、更に第二の養子を心が

けていたが年既に六一才で、ことに先きの知れた病いのためにそれもかなわず、せめては国防費の一部に遺族扶助料の貯金をささげたく、余命幾何もない今日、死去までの大体の諸費用を差引いたあとの少額であるが飛行機のために御利用願いたい、という添手紙だつた。長岡中将はじめ、ほとんど軍職にあつた人たちだから、年々支給される中佐階級の遺族扶助料の額も大体見当がつくので、いかに刀自が平素、勤倹貯蓄を励行していたかが想像され、感銘と感謝の一段深いものがあつた。

また今春、アメリカ在住同胞を目あてに渡航した沢柳前主事の勧説も着々功を奏し、三月中旬以後七月末までにワシントン、オレゴン二州を奔走して一、五〇〇余名の会員を獲得し、約一万六〇〇ドルの寄附金を集めた。

この中には古屋政治郎氏の五〇〇ドル、石田礼助、甕喜繁氏の各一〇〇ドルなどが多額の部に含まれていた。その後、九月末までにカリフオルニヤ州で約二、七七〇ドルを醵集し、またサンフランシスコの日本人会では「在米日本人会連合日本人会幹事会は帝国飛行協会の趣旨を賛成し、満場一致をもつて後援を決議す」と、祖国日本の航空発達に無限の祈をささげたのであつた。

御下賜金をはじめ、こういう赤心こめた寄附金を扱う飛行協会は、その使途に一層慎重を期せねばならぬので九月末の理事会で経済委員の設置が決定し、渋沢、大倉、中島三男爵、末延道成、団琢磨、和田豊治、桐島像一、野崎広太波多野承五郎氏に目付役を委嘱した。

ところがここに一つ、はなはだぐあいのわるいことが突発した。この理事会は九月二十七日の夜だつたが、この時、飛行協会にとつてまことに恩を被り、かつ一日も長命を祈つていた寺内内閣が総辞職して、後継内閣は西園寺公爵に大命が降下したとたんの際であつた。

内閣が代つても民間航空事業の軽重に変化のあろうはずもないが、勝手（かつて）知つた前内閣のようにはいくまい。そこに飛行協会の不安が多分にきざし、新内閣がどんな顔ぶれで誕生するかをじつと見ていると、情況は忽ち一転して西園寺公が拝辞して大命は政友会の原敬氏にうつり、そしてここに純然たる政党内閣が出現したのである。飛行協会常務者の中には、「政友会内閣結構だ」と歓迎するものもあれば、「まあ当分は暗中模索だ」と、平然たる人もあつたが、しかし協会としては虚心坦懐（たんかい）たとえ誰の内閣だろうと、民間航空発展のためには遠慮はいらぬと、一つ覚えの請願書作製を急いだ。

請願書はそれから十日ばかりたつて十月九日附、総理大臣原敬、陸軍大臣田中義一、海軍大臣加藤友三郎、文部大臣中橋徳五郎氏あて、大隈会長から提出した。

「航空機の急激なる発達は陸海両面防備の外、更に空中防禦を完成せざる可からざる事と相成り、又平時に於ては之を運輸交通の機関として其の利用の区域頗る広汎と可相成候。乃（すなわ）ち官民共に其の保護奨励に任するは帝国目下の急務なることを確信仕候。而して帝国飛行協会は今夏、国民飛行会と合併し、時運の急需に応ずる為め航空に関する学術技芸及び機具の進歩発達を奨励保護し、其の趣味智識を普及する目的を以て本年より向ふ五ヵ年間の予定事業を定め、官民有志者に向い其の賛同を需め並に資金募集を開始候処、畏くも其の事、天聴に達し、本会事業御奨励の為め御下賜金五拾万円を拝受せり。当会役員一同、恐懼感激、一層努力罷在候へ共何分巨額の資金を要し、而も事国家事業の発展を計る義に有之候に付ては何卒大正八年度より向う四ヵ年間、年々金弐拾五万円づつ合計金壱百万円御補助相成候様特別に御詮議相成度、書類一括相添此段願上候也」

内容は毎回同工異曲で一つのことを繰返しているに過ぎないが、今夏七月の請願当時は総額五〇万円、五ヵ年計画だつたのが、今度は倍額に飛躍しているところに進歩があつた。

すなわち協会の予定事業は、第一項　競技に依る奨励。第二項　飛行練習に関する奨励。第三項　航空機具製作並航空科学の奨励。第四項　飛行者及び其の遺族保助。第五項　飛行趣味智識の普及。第六項　雑件に区分されていて、要綱としては㈠寄附行為第一条の目的を達するため大正七年十月一日より向う五ヵ年間を期し、右の事業を行わんと欲す。これがため其の最低額を金三〇〇万円と定め、国民寄附金二〇〇万円を募集し、政府に金一〇〇万円の補助を請はんとす。㈡御下賜金は重要なる事業に対し、特に恩賜の名を冠して使用す。

㈢時宜により事業の伸縮増減を要する時は審査員に諮問し、理事会の決議を経て実行す、とある。

そして第一項の競技には時間、高度、速力、遠距離、その他の各種飛行に対し、機体、発動機、操縦者に懸賞し、第二項には飛行場設置も含まれ、第六項の雑件は郵便飛行研究調査、遭難調査、免状交附並操縦士徽章、万国飛行倶楽部関係その他が予定されていた。

これらのために委嘱された審査員は実に三四名の多士済々で、まず田中館愛橘、中村精男両理学博士、井口在屋、須田利信、伊東久米蔵各工学博士、岸一太医学博士、東京帝大教授内丸最一郎、東京高工教授の根岸政一、浅川権八両氏の科学者に逓信省郵便課長蒲原久四郎氏をまじえ、井上幾太郎、星野庄三郎両陸軍少将、有川鷹一、芝生佐一郎、徳永熊雄、河野長敏各工兵大佐、岡本春三砲兵大佐、草刈思郎工兵中佐、笹本菊太郎、北川正太郎両砲兵中佐、徳川好敏工兵少佐、植村東彦砲兵少佐、築山一郎、松井命両工兵大尉、岩崎安美工兵中尉及び岩本周平陸軍技師、それから往年の日野熊蔵中佐らの陸軍側と、海軍側からは山内四郎大佐、河野三吉少佐、難波暉雄、馬越喜七両大尉、花島孝一機関大尉のほか、在郷の磯部少佐、中島知久平所長らだつた。

そこまではいいが、はたしてじやが出るか、へびが出るか、新しい原内閣は最初の印象からして、少くも飛行協会にとつては頼りなかつた。

長岡副会長が官邸に馬車を駆つても病気を唱えて会わない原首相が、その日の夜、築地精養軒のある会合に出席しているので、長岡中将はわざわざ精養軒へ出むいて名刺の裏に「病気御快癒お目出たう。明朝お訪ね致したい」意味を書いて給仕にことづけて来るといつたようなこともあつて、長岡中将の押しをもつてしても総理大臣に会うことすら中々容易ではなかつた。

しかし原首相もついに折れて官邸で会い、長岡中将は「内閣は更迭しても政府の公約には違いないから、是非この次ぎの議会に五ヵ年継続で一〇〇万円補助の予算を出してもらいたい」と懇請し、もちろんその場で確約が出来るとも思つていなかつたので頼みつぱなしで会見を終つたが、かつて寺内大将には「参謀本部を廃して、その金を航空にまわしたら如何なものですか」とまで突込んだ長岡中将も、かつての違つた白頭宰相にははつたりがきかず、軽くいなされて来たようである。

こういう高等政策の一方では理事久能司中将が宍戸主事同伴で富山県に出かけ、八月半ばから連日、滑川町、小杉町、氷見町、出町、石動町、大久保町、八尾町、富山市及び魚津町の順で巡回講演し、高岡市は米騒動で寄りつけぬため割愛して帰京、越えて十月には矢木学務部長と宍戸主事が長野市をふり出しに六日から須坂町、中野町、篠の井町、松代町、上田町三ヵ所、岩村田町二ヵ所、野沢町など一一ヵ所で獅子吼（ししく）し、引続き同月十九日からは長岡副会長と宍戸主事が山梨県に出かけて甲府市、若神子町、甲金町二ヵ所、一ノ宮町二ヵ所、塩山町、日下部町及び谷村町など九ヵ所で講演し、その間、千葉町、八王寺市、静岡市、横浜市、茨城県結城町、埼玉県岩槻町などで長岡副会長、塩田武夫理事が招かれて講演、横浜の関東連合教育会主催の教育資料展覧会に飛行機模型や各種統計図表を出品して航空参考資料に供した。

また、一時払い下げにきまつた代々木練兵場の格納庫は、尾島飛行場に移築することになり、後藤研究生が応召して無人にもなつたので飯沼、田中両氏はあらためて研究生を命じられて居残り、時々モ式を飛ばして楽しんでいた。

ところで例の八日市沖野ヵ原は、陸軍でも目をつけ、その五〇万坪をそつくり引きとる話がまとまつて関係町村に買収資金一七万五、〇〇〇円の寄附割当を行い、一時それも行き悩んでいた町村もあつたが結局、蒲生、神崎両郡から既に一〇余万円の醵金が出来、もし不足の場合は陸軍から支出する内諾を得たので明後年三月までに地ならし工事を終つて引き継ぐことになつた。

これで故荻田氏以来、五年間の沖野ヵ原もようやく晴れて軍用飛行場の日の目を見ることになり、わが国最初の献納飛行場ともなつて、後の飛行第三連隊を生んだのである。

また台湾総督府では数次の民間飛行機や陸軍航空隊の耐熱飛行などでいよいよ自信を深め、久しい間の「理蕃に飛行機」の実施を奮発し、ついに総督府専属の飛行警察隊を組織して爆弾政策をとることに一決、明年度から数ヵ年の継続事業で枢要地区に施設を行うが、初年度の予算は八万円が計上されて実現す

ることになつた。

さて気球研究会御用掛で所沢にいた小栗常太郎氏は志しを変えて十月末、研究会を辞職し、今度は三井物産株式会社の嘱託のような身分で再びアメリカへ飛行機材の研究蒐集を名目に横浜を立つていつたが、もと海野幾之介氏の助手をしていた白水利雄青年を同伴していた。

このごろしばらく地方巡業飛行が絶えていたが、たまたま岩手県宮古町の有志から伊藤飛行機研究所へ照会があつたので、後継者として確実な腕を磨いた山県豊太郎氏が、その愛機鶴羽号をもつて出向き、飛行を終つて帰ると再び郷里広島市で飛び、更に福山市に招かれていつたが、この時、朝鮮大邱府に開会中の慶尚道物産共進会と契約が出来、飛行仲介社の阿部康蔵氏に伴われて渡鮮した。

そして十月二十九日から翌月十九日まで殆ど連日飛びつづけて好評を博した後、元山、鎮南浦、木浦及び光州各地に飛行して優秀な新進ぶりを発揮し、さすが伊藤氏のお仕込みだけに着実なものだと評判を上げて帰つて来た。

千葉の白戸飛行場では主人の応召留守中を、伊藤氏が頼まれてなにかと世話をしていたが、第一期の卒業生ともいうべき田村敏一氏が、さきに造つた自製のノーム式五〇馬力装備の猛号で夏一ぱいを北海道に渡り、苫小牧、栗山、根室などを飛んで来たが、千葉の飛行場では卒業生高橋信夫氏の指導で兵庫県人石野俊夫、熊本県人島田武男両氏が巣立つて新たに神奈川県人石川忠勝、広島県人崎山五六、鹿児島県人栄嘉康らの練習生が例のアンザー式二五馬力の練習機で滑つたり、飛んだりしていた。

すると十一月二十七日朝、高橋信夫氏が飛んでいると発動機の故障で低空数百から失速し、火を発して見る間に一台丸焼けにしてしまつたので、操縦練習がたちまち製作手伝いに変つて白戸氏の初子夫人督励のもとに、大あわてに機体の新造にかかるという忙しさだつた。

それからさきに郷里の海岸で試乗に破損した西出清氏は、十一月に入つて今度こそ会心の飛行を念じて片男浪海岸で準備したが数日来の天候定まらず、十日午後、まだ名残りの風が白波を立てている三時半ごろ、冒険覚悟で風をついて飛び出した。と、思つた時には既に万事休していた。

離陸して、ものの数秒とたたないうちに横風に打たれ、翼端が松のこずえに触れて海岸東北隅の竹やぶの中に機首を突込み、ぐさぐさとくさむらの上へのめり落ちた。

そこへちようど運わるくも海草郡黒江町宮の坂の紀見半七、田中直太郎両氏が居合わして翼の破片で微傷し、機体は収拾のつかぬまでに破壊し去り、西出氏は幸い無事だつたが、またもとやにつかねばならぬ不運を招き、氏もまたどうやらあせり気味のところがあつて災いのもとになるらしかつた。

また赤羽飛行機製作所では、岸博士最後の財をなげうつて取組んだ畢生（ひつせい）の事業だつたが、この時までに既に有金の数十万円を投げ尽し、乗りかかつた船の沈没が目に見えて来たので、とても独力では可能性なしと見、後藤新平子爵を介して浅野総一郎氏と提携の手を握つた。

そして現在の基礎に立つて新たに一五〇万円の株式会社を興し、専ら飛行機と自動車の製作、製鉄工場の経営をもくろみ、飛行機の商品化は困難だが自動車の製造販売なら博士にも経験があり、自信もあるので、これで立ち直ることに腹をきめ、かねての腹案である飛行幼年学校も来春四月から開設する計画だと発表した。

反対に資本工業の大道をゆく三菱神戸造船所の機械部では現在、世界で最も成績のよい航空用発動機を選定して、その製作権を買収し、事業の端緒はこれを模範として製作上の研究を遂げる目的で前年来、伊東久米造博士、長沼豊丸技師以下二〇余名の技師、職工などをフランスとイタリーへ派遣した。

調査の結果、フランスのイスパノ・スイザ式水冷V型の製作権を買収に決し、伊東博士らがその手続きを終えて去る八月末帰国したので、航空機部を新設して博士を主任に発動機の製作施設準備にかかつていた。

そこへ十二月になつて、フランスの製造工場で実地に見学や製作に従事した技師、職工の一行が帰国したので、明春早々からいよいよ試作に着手する段どりになつた。

それから松方幸次郎氏の川崎造船所でも、神戸の兵庫工場に飛行機体と発動

機の製作工場建設を急いでいるが、松方社長の外遊みやげはフランスのサルムソン式飛行機体と発動機の製作権買収で、ここもまた、明春一月早々から事業開始の運びになつていた。

（九）イタリー派遣の陸軍航空団

イタリー政府からの提議――わが航空団派遣決定――航空団人員と出発――ヨーロツパ大戦休戦――派遣航空団の訓練――儀峨辰三工兵大尉の殉職――留岡励海軍大尉と木佐木甲午郎二等兵曹の殉職――大戦における航空機の飛躍と戦後の経営――出版刊行物

話は少しさかのぼるが昨年七月、パリに連合国航空会議が開かれて、わが国からは桜井儀秀砲兵少佐が出かけていつた。着いて間もなく、イタリー派遣の航空代表が宿舎に訪ねて来て、「イタリーの航空情況を詳しく見てもらいたい。日本とイタリーとは将来においても利害の衝突する国柄ではなく、大いに親善を保つべき関係にある。イタリーは将来は日本に対し、飛行機材及びその技術を提供する準備があるから君がイタリーの状態をよく視察して本国に報告し、なお多数の操縦将校や機関員をイタリーに派遣させればイタリーはよろこんでこれに教育を与え、場合によつては戦場の勤務にもつかせる方法があるから実戦の体験を得ると同時に、日本の将兵がヨーロツパ戦場に参加するとなればドイツ、オーストリー側にとつては大きな精神的打撃となつて一石二鳥の効果がある。ゆえにこの問題を日本代表として日本政府に取り次いでもらいたい」と、申し出たのである。

まことに意外な話で、とても重大問題であり、ことに桜井少佐は出先きの身分であるからむしろ貴国の駐日大使から直接、日本の政府に交渉されるのがはやみちであり、かつ順序である旨を答えて代表を帰したことがある。

すると昨年十二月ごろ、イタリー政府の名で正式に「木製飛行機材料の供給並びに飛行将校及び職工の派遣」を、わが陸軍当局に提議して来た。

なぜイタリー政府が突然、こういうことをいい出して来たかを考えると、青島戦役後のある時の連合国パリ会議で、日本はヨーロツパへ派兵することはとうてい実現困難だが、財政、経済などに関しては出来得る限りの援助を惜しまないというわが国委員の発言によつて、日本の立場と意志が明らかとなり、イタリーの代表委員がローマ帰任後、この点を航空総監に報告した事実があるので、そういう事情からさきの桜井少佐訪問となり、またこの正式提議となつたものであろうと想像された。

イタリーの国民一般の空気はそのころ、日本に対して特に好意を持つており同時にまた何らかの形式で、わが援助を期待していたようでもあつたが、従来とかく、イタリーの提議要求というと大体、すらすら運んだためしがなかつたので、今度は連合国の一員として国をあげての戦時中でもあり、かたがた協商諸国へも好感をもたせる意味で、この申出でに対し、わが政府は多少ともいれる意図を表わし、今年の一月末に正式回答をして先方の提議を応諾したのであつた。

そしてイタリーの詳細な提議内容の検討や、実施に関する緻密（ちみつ）な研究などで手間どり、ようやくそれらがいつさい解決してローマで公文を交換したのは六月だつた。しかも日本から飛行機材料を送ることはさたやみとなつて、人員だけの渡航を決定したのである。

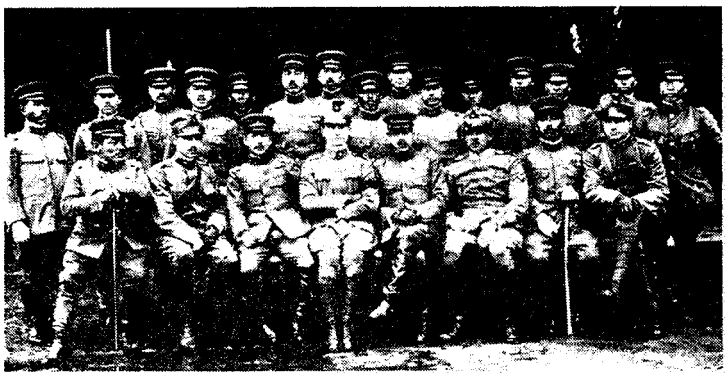
元来、イタリーという国は一九一一年（明治四十四年）のエチオピア侵略戦に、フランスから飛行機九台を買つて実戦に使つた経験があり、比較的早くから航空の重要性は大いに認めていたのだが、財政状態と飛行機工業がこれに伴わない関係で、今度の大戦当初までは航空に関する限り後塵（こうじん）を拝する二、三流国だつた。それが戦争に突入してのつぴきならぬ航空拡充となり主としてフランスの編制にならつて軍事航空を整え、飛行機工業も平衡して改善進歩と拡張を遂げ、ことに昨年半ばごろから急激な発展を見せて、現在では開戦当時の飛行機数の約一〇倍一、〇〇〇機を数え、航空関係の学校数も全国に三二の拡大を見せているありさまである。

国産機として著名なものはカプロニー式爆撃機で、複葉もあり、三葉もあり

三〇〇ないし一、〇〇〇馬力の大型機をはじめ、二〇〇馬力のズバ式長距離偵察機、三〇〇馬力のバリツラ式戦闘機などがある。カプロニー式はイタリー航空の象徴みたいなもので最も古く、一九〇六年頃に試作されて世界最大の多葉式飛行機として人の目をみはらしめ、その後漸次、改造に改造を重ねて現在のものに落着いたのである。

発動機はフイアツト式、イソタ・フラスキニー式の水冷式が国産随一のもので、その他には機体、発動機ともにフランスやオーストリー系統のものが多種多様あり、日本同様の輸入航空を如実に現わしていた。

さて日イ間の決定事項によつて派遣される人員は監督将校一名の下に主計、軍医、事務系統の判任官など一一名、操縦将校一九名、職工一〇〇名で、監督将校には玉置美之助工兵中佐、操縦将校中には岡楢之助大尉をはじめ、岩富英、小沢直治、神谷正男、坂本真彦、徳留清一、松岡勝蔵、福士剛、儀峨辰三、森蕃樹、松原克己、森隆吉、森玉徳光、菱沼一各中尉らがあり、この航空団に対し「伊国出張戦役に関する航空勤務」という名がつけられ、大島陸軍大臣から左の訓示が出された。



イタリー派遣航空団

「さきに伊国政府は同国航空隊援助のため帝国政府に将校以下の派遣を要請し、帝国は連合与国の誼（よしみ）に由り、之に応諾し、茲に各員の出張を見るに至れり。派遣員は伊国到着後、まづ技術の練習を受け、後各種の航空勤務に服する筈なるを以て各員は其の専門に応じて技能を練磨し以て伊国航空隊援助の任務を完くすべく、而して各員の修得したる技能は他日大いに帝国軍の航空事業に稗益せむことは、本大臣の期待する所なり。今回各員が此選に当れるは其の栄誉頗る大なると共に責務亦従つて重く、其の行為は直ちに帝国陸軍の名声に関するをもつて深く思いをここに致し、居常帝国の軍人軍属たることを顧念し、監督指導の任にある上官の命令指示に服従し、軍紀風紀を厳守し、士気を旺盛にし以て勤務に精励すべし。又外人との交際には特に深甚の注意を払い、断じて帝国軍の名誉を汚損することなきを期すべし。本大臣は茲に各員の出発に際し、衷心より其の任務の成効と健全を祈り、併て光栄を荷つて帰朝せむことを望む。右訓示す」

装備はもともと、イタリー戦線に出る建て前だつたので各自に軍刀、拳銃を用意し、万事が出征気分で「北にシベリア、西にイタリー」の軍国調がよみがえつて明日にも出発の算段をしたが、印度洋には例のエムデンが出没し、地中海にはドイツの潜水艦が網を張つている最中だからなかなか簡単には突つきれそうもなかつた。そして万般の準備成つていよいよ神戸を解纜（かいらん）したのが十月十五日だつたが、印度洋でイギリスの軍艦から無電が送られ、十一月十一日に連合国とドイツの間に休戦条約が締結調印されたことがわかつて「なあんだ！」と顔を見合わせ、がつくり気落ちがして前へ進む元気もなくなつたが、船は走つて十一月二十七日、とにかく安全にイタリー南端のタラント港に入つた。

一行は陸路ローマに上つてイタリー政府から一応の歓迎をうけた後、それぞれの部署に応じて分散、教習や研究調査を開始したが操縦将校は基本的な高等操縦術をはじめ、戦闘爆撃術、夜間飛行術、空中戦闘術を主とし、職工は飛行機工術、発動機工術、電気工術を専門に応じてそれぞれの学校で実習をうけ、その他、航空に関する諸般の調査研究、戦場視察、製作所、学校、研究所などの実地視察、見学を続け、熱心に精一ぱい従事したがイタリー側も狭壁を設け

ず、すべてを開放して便宜をはかり、かつ友情と誠意をもつて対等に気持ちよく扱つてくれた。

休戦中ではあるけれども戦時態勢はまだ持続されていたので、おのずから緊張感がみなぎり、日本内地の訓練とは気魄（きはく）において異るものがあつた。

ところが練習についてまだ十日とたたぬ十二月二十日、一行中の儀峨辰三中尉が早くも惨禍の人となつて異境に血を染めた。

高等飛行術練習のためカララーテ州カシナコスタ飛行学校にまわされて、牽引式飛行機による初歩訓練に従事していた儀峨中尉は技能抜群で、この日、単独操縦を許され、午後四時ごろ、アヴイアチック式一〇〇馬力複葉機に搭乗して六㍍の西北風をついて離陸した。

中尉は単独早々に試験飛行を課せられ、まず直線飛行に次いで8字形飛行など五回を繰返し、六回目に移つて一五〇㍍の高度で場外を飛行中、発動機が不調になつたので飛行場に入るため左旋回をした瞬間、角度が急だつたのか失速してきりもみに陥り、中尉は離脱に努めたが抜けきらぬうちに地上に粉砕し、発動機で頭部、顔面を強打して倒れた。

中尉は福井県遠敷郡雲津村出身、温厚篤実で、しかも磊落のところが人好きされていた。三人兄弟の末弟で幼にして父を失い、長兄瑋助氏は日露戦役に海軍少尉で出征し、旅順港封鎖中の軍艦と運命を共にして戦死、次兄徹二氏と陸軍を志願し、大正二年十二月、工兵少尉に任官して岡山の工兵第一七大隊附となつたが同五年十月、航空第一大隊附に補せられ、飛行機操縦にかけては天才的の才能があつた。享年二七。殉職と同時に工兵大尉に昇進した。

遭難機アヴイアチック式機体はドイツの型式で一九一〇年以来の歴史があり、本国ではメルセデス・ダイムラー式一〇〇馬力を装備して、大戦中は偵察機としてドイツ空軍の有力機だつた。イタリーでは多少改造していたかも知れぬが、大体全幅一三㍍五〇、全長八㍍で上下両翼とも鋭い後退角になつている。発動機のシリンダー部が機首に高く突き出ており、それに接近して操縦席があるので儀峨中尉の場合、地上激突の反動で発動機の衝撃をうけるのは当然であつた。イタリーではダイムラー式の代りにフイアツト式一〇〇馬力を装備していた。

かくて派遣団一行は南欧の空に爽の春を迎えたのだつたが、この時、内地でも追浜に今年掉尾（とうび）の殉難者を出した。

すなわち十二月十二日朝、留岡励中尉は練習生木佐木兵曹の単独操縦練習訓練のためフ式イ号七〇馬力機に同乗し、木佐木兵曹の操縦で八時四十三分離水、背後から指導につとめていたが横須賀軍港第三区上空から港口附近を約二〇分飛行の後、着水のため吾妻崎の北東五〇〇㍍から下降に移り、七〇㍍の高度に達した時、悪気流に襲われて操縦困難となり、そのうちに機首を真下に垂直となつて突入、もの凄い水煙とともに姿を没した。

附近碇泊中の金剛から直ちに救急艇が漕ぎつけ、二分後に浮かび出た留岡中尉を金剛に移し、手当を加えたかいがなく、同夜十時ついに殉職した。享年二七、海軍大尉に進められた。

木佐木兵曹は即死、遺骸は追浜から急行の救助艇に収容されて帰隊し、一級を進められて二等兵曹にのぼつた。同兵曹は単独操縦を許されてから三日目の今日で、とつさの場合における臨機の処置に慣れず、留岡大尉の指導も間一髪、間に合わなかつたものらしい。

同大尉は北海道空知郡の出身。東京市外巣鴨町の家庭学校長留岡幸助氏の次男である。資性温和でかつて両親から叱られたことがないというほどの柔順性で早稲田中学を経て兵学校に入り、大正三年末、海軍少尉任官、吾妻、磐手、周防などに乗組み青島戦役を経て後、南洋警備につき、昨年十二月、航空術学生、今年六月、卒業と同時に教官となつて横須賀航空隊附を命じられた。

木佐木兵曹は鹿児島県の人、佐世保鎮守府所属から航空隊学生を命じられて入隊後、まだ間がなかつた。

かくて内も外もヨーロツパ大戦の一段落に胸のつかえがおりた気持でこの年を送つたが、何といつても四年四ヵ月の戦歴と、屍山（しざん）を築き血河を流して約一、八一五億ドルの戦費を食つた大戦のやんだことは、人類社会の祝福してやまないところであり、生きて平和の日にかえつたよろこびは何にたと

えるすべもなかつた。

皇帝カイゼル氏はオランダに蒙塵（もうじん）してドイツ帝国滅亡のあとに共和国が新生し、おもむろに連合国側の講和条件を待つているが、航空関係者にとつても最も印象の深かつたのは航空機の急速な飛躍であつた。

連合国側にもドイツ側にもそれからそれへ新しい優秀機が生まれ、深刻な航空戦術が編み出され、せつぱつまつたぎりぎりのところまで押し進められて軍用機としての価値を最上に発揮するとともに、また相当の威力も示したのである。戦前一頭地を抜いていたフランスの飛行機も、大戦中期には味方にも敵にも追いつかれ、列強互角の大勢をもつて食うか食われるかのとことんまで戦つたのだつたが緒戦当時の偵察、弾着観測くらいの傍系兵器がついに主要兵器として陸上部隊にも海上部隊にも不可欠のものとなり、「軍艦か飛行機か」の議論さえ生むに至つた。

そしてこの五年越しの戦争で誰も得をしたものはないが、ただひとり航空機に対する認識を新たにし、深くしたものだけが戦争の結果に恵まれたものであり、遠くのつんぼ桟敷にいて日毎夜毎の外電に鵜（う）の目鷹（たか）の目を走らせながら戦場の空をまぶたに描いていたものだけが生長したのだといつてもいい過ぎではあるまい。ことに軍事航空において最もその感が顕著だつたのである。

この年四月二十二日、西部戦線に「赤鷲」（あかわし）として恐れられたドイツのマンフレット・フオン・リヒトフホーヘン大尉が武運尽きてソンム附近で射落され、八〇機撃墜の無比の記録をたててはなばなしい戦死を遂げたことは敵にも味方にも惜しまれ、生かしておきたかつたと思わぬものはおよそ一人もなかつたであろう。生かしておいて彼の脳髄を絞りとらなかつたのは世界的の損失であつた。

アメリカではとうとうワシントン・ニューヨーク・シカゴ間の定期郵便飛行を五月末開設し、イギリスでもフランスでも、その両首都間に郵便飛行を試験的にはじめ、フランスはまた別にパリ・ナザレ間に官線の郵便飛行を開いて、早手まわしに平和航空産業の後途を図つているありさまは油断もすきもならぬといつた世界情勢である。

さてわが国のこの一年間に現われた出版物は前記のほかに本田秀夫氏訳「戦場通信ベルケ大尉の奮戦」が東京堂から、グンデル・ブルショウ著、若林欽氏訳「青島から飛び出して」が洛陽堂から、井上仁郎中将の「空中文明」が兵林館から、田中四郎左衛門氏の「飛行機及飛行船」が日本青年教育会から、松山中佐の「射落されてから」（発行所不詳）、渡部一英氏の「空中文明博覧会写真帖」を国民飛行会から、相羽有氏の「日本飛行学校記念写真帖」がその学校から、浅見富蔵氏の「世界飛行機構造図解」が東書店から発刊されて相当の賑いを見せた。

その八　畫期的一線をひいた陸軍航空（大正八年一九一九年）

（一）失意のミセス・ルス・ロー

藤原延氏の蹉跌――替え玉飛行の物議――ミセス・ルス・ロー来朝――櫛引氏の勧告、公開飛行だけで去る――日本飛行倶楽部中絶――一森義憲氏ら新人の登場――「武石浩玻飛行奨励金」精算――太刀洗飛行場の地鎮祭――耐寒飛行――シベリヤの航空隊近情――九死一生の電線禍――母艦若宮の演習と井上二三雄海軍中佐、山内三郎海軍大尉殉職――榊原正木海軍大尉殉職――三井文雄歩兵大尉殉職――保護賜金令の改正

新しい希望をになつた平和第一年であるが、戦争が片づいたと思つたらスペインかぜという悪性の伝染病襲来で倒れるもの数知れず、旧冬来、町にも野にも鼻と口をかくして烏てんぐのような人が歩き出し、あつちからもこつちからも悪どいせきが飛んで来て戦勝明けの正月を台なしにしてしまつた。

海軍水上機の吉例飛行は別として今年は誰が一番乗りするかと見ていると前年秋以来、鳴尾競場場でエロマリン式六〇馬力の燕号を修理して飛んだりこわしたりしていた藤原延氏が、旧冬最後の試験飛行に好調だつたので年が明けた五日朝、神戸の住まいから出て来て霜の上に飛行機をひき出した。

調子がよかつたら宿望の神戸市訪問に出かけるつもりで午前十一時十五分、勇んで競馬場を離陸したが例の枝川上空で悪気流にまき込まれて押し倒され、二〇〇㍍の高度から川中に滑り落ちてまたも大破し、左眼下を負傷して新春早早、面白くもない事故をかもしてしまつた。

氏は二〇貫以上もあろうかという大兵なので、当時の故障頻発（ひんぱつ）の弱馬力機を操るのはなかなかの手練を要するのであつた。

それからしばらくたつたころ、同じ関西の大津に奇妙なひともんちやくが起つた。

土地の新聞に「大津出身飛行士中川時次郎氏の郷土訪問飛行」が報道されていたが、一月二十七日がいよいよその飛行当日となつた。

本人の中川時次郎は京都深草にいて、この人物に頼まれて津田沼から出て来た山県豊太郎氏が、助手を相手に愛機鶴羽号を深草練兵場で整備している。

ほかに中川時次郎の飛行機も見当らないので新聞社の人が山県氏に事情をきくと、「あの中川という人に頼まれて大津へ飛ぶんです」と、いうことに話が少しわからなくなつて、中川時次郎に、「君の飛行機は？」と尋ねた。

すると中川某は、「製作が間に合わんので、先生の飛行機を借りることにしました」

なるほどそうか、と思つて見ていると、やがていよいよ出発という時に一人乗りの座席の山県氏のうしろにその中川某が無理に乗り込んで、山県氏の操縦で練兵場をふらふら立つていつた。

わずか五〇馬力の単座機によくも乗れたものだが、途中の逢坂山も無事に飛び越えて大津練兵場に着陸した。

しかしこれを目撃した当地新聞社の人が憤慨し、関西飛行記者倶楽部が起つて人を愚弄した替玉飛行を難詰し、「中川とは何者であるか。またこれと共謀した山県飛行士も同罪である」と非難し、筆誅（ひつちゆう）を加える申し合わせをしているのを聞いて野島銀蔵氏が仲裁に入り、「山県君は単に中川から頼まれて彼を主催者と見て飛んだに過ぎず、何ら他意はなかつた」と釈明した「しかし単座機に同乗者を乗せるとは何事であるか。飛行家にあるまじき詐術行為ではないか」

「少し無理だとは思つたが、はじめからその契約で飛んだので、中川が世間に対してどんなことをいつていたかは自分はいつさい聞いていない」

そういうやりとりがあつて、いやしくも技術者として無慕の飛行を行い、冒険をあえてしたうらみはあるが、中川某と結托して世間を欺くのが真意でもなかつたことがわかつて記者倶楽部も一応、それで了解するところがあつた。

しかし金儲けのためか、あるいは虚栄のためか、不意にこういう詐欺漢が飛び出して来る世の中になつては油断が出来ないと語り合い、同時に金銭のためにはどんな無理も、また技術者として恥ずべきことも目をつむつてたずさわらねばならぬ民間飛行業者の苦しい境涯にも困つたものだと、嘆息し合つた。

このいざこざの数日前の二十二日夜、横浜へ入港した天洋丸で、またもアメリカからチヤールス・オリバー氏の細君で、今年二七才というルス・ローと名乗る女流飛行家が来朝した。一行はそのオリバー氏と機関士のゼームス・ラマウトン氏で、これまた櫛引弓人氏を頼つてひと儲けをたくんで来たものである。



機上のルス・ロー夫人

ミセス・ルス・ローはボストン市の生まれで、この前のミス・スチンソンとほぼ同時代の一九一二年（大正元年）の夏、操縦術を学び、一九一六年（大正五年）旧式のカーチス式でシカゴ・ニユーヨーク間九五〇キロを九時間で飛んだのが出世記録となり、大戦中には飛行機を使つて自由公債売り出しの宣伝に努めた功績で陸軍の航空軍曹に任ぜられ、今度の日本上陸にも軍装で長ぐつをはいて、いかにも女丈夫然と入つて来た。

もつて来た飛行機は、これも旧式の一〇〇馬力カーチス式推進機で操縦装置はライト式の右方のレバーを前後に動かして昇降舵、左方のレバーは上部はエルロン、全体を前後に倒せば方向舵を操作するといつたもので、長年これでやつて来た本人にとつてはしがつてのいいものであるらしい。それから昇降舵はゴムひもで常に上舵にとられ、下舵だけをきかすようになつていた。



大隈侯爵訪問のロー夫人（右は櫛引弓人氏）

しかしちようどこの時、ひと足早くフランスのフオール大佐一行の実戦員が多数肩をならべて東京に滞在しているおりでもあり、いくら若き女流とはいえ、もはや金を出してまで寒空を出かけていくほどの人気にも乏しいと見てとつた櫛引氏は、本人をつれて各新聞社のあいさつまわりや、早稲田の大隈侯爵を訪問して敬意を表するなど、新聞種をつくつて見たが一向パッとせず、彼らが希望するようなかせぎはとうていだめとあきらめて、有料飛行を断念し、「時代が変つた。昔のようにはいかん」と、夫婦に因果を含めて内地の飛行会を思いとどまらせたのである。

しかし大隈侯が「飛行界が男だけでは殺伐で、飛行機が悪魔の用に供せられる。やさしい女性が飛行家として空中を征服するようにならなければ真の平和は来ない。昔から平和の象徴には女性が雲の上で音楽を奏でている天使の図がある。女流飛行家というとお転婆のようだが、これは男が勝手にきめた偏見で科学が進歩するにつれて女性の活動範囲が広くなる。軍事にも工業にも、ことに政治にも交通にも皆そうである。われわれは日本にも女流飛行家の出るのを望んでいる」と、明言しており、しかもこのままひきとらせるのもふびんなので二月一日、深川洲崎の埋立地で無料公開飛行することにして、その前日午後三時頃、おりからの雪解けを試験飛行に飛び上り、一五分間ばかり宙返りや急旋回をやつて降りて来た。

見る人の間には当然、ミス・スチンソンとの比較が口々に出たが、正面きつた宙返りだけはミス・スチンソンのまやかしと違つてあざやかなものだつた。しかしミス氏やナイルス氏と並べて見るのは少し酷であろう。

二月一日の公開飛行は雪どけのぬかるみをひろいながら観衆が続々殺到し、渋沢男爵、田尻東京市長、長岡中将ら多数の民間名士も顔をそろえて、自腹をきらないまでも負け惜しみのただ奉公を気の毒がつて見ていた。

午後二時、ぬかるみを離陸した。彼女は低空で数回のつばめ返しを演じた後、六〇〇㍍の高度で連続宙返りと逆転、波状飛行などを一気呵成（かせい）にやつて同十五分着陸、機体を調べたうえ三時十五分、再び飛び出して群衆の頭上を低く一周し、三〇〇㍍の低空で一回の宙返りを行つた後、六〇〇㍍に上つて立てつづけに八回の宙返りをやつてから螺旋（らせん）降下に移り、低空を波状飛行して同四十分、寒さにほおを赤くして着陸した。

飛行協会では、この歓迎と慰労費に一、〇〇〇円以内を予算したので二月十日夜、築地精養軒に一行を招き、その宴会費の残りの五〇〇円を赤い錦嚢（きんのう）に入れて贈るという節約ぶりだつた。

彼女が入京当日、馬車を駆つて東京駅まで出迎えた長岡中将も、ミス・スチンソンの例にならつて夫人連の歓迎団をつくつて二月三日夜、帝国劇場の女優劇に招待した。

当夜の夫人団は例の通り毛利公爵母堂、鍋島、大隈両侯爵、勝伯爵、渋沢、園田両男爵、鳩山、山脇両女史、野田逓相、長岡中将らの夫人六〇余名を数え、「日本貴婦人団の歓迎」という訳で、何とかこれで多少格好をつけたことにした。

前年のパターソン問題で気勢をあげた日本飛行倶楽部は、今度は相手が女であるし、べつだんとがめる筋もないので沈黙を守つていたが、中には「可哀そうだ」というものも出て来て、立花了観氏が誰にもはからず、ひとりこつそり寄附金の運動をしているというわさがたつて倶楽部内にごたごたが起り、かつ結成当時の目標だつた中外社の懸賞飛行も自然消滅に帰しているので、その興奮もさめ果てて見ると、また元の木阿弥で団結が乱れがちとなり、竜頭蛇尾（だび）の形で、存在の有無も次第に模糊（もこ）としていつた。

ルス・ロー夫人一行は三月十六日、マニラへ向けて神戸を立つていつたが、曲技飛行を売り物にするアメリカからの個人飛行家は、ついにこれが最後の人となつた。こういう興行ものはやはり先陣を争つた方が勝つようである。

大阪の天下茶屋に住む一森義憲氏は、自宅の裏でドイツのフワルケ式モノコック胴の複葉機を製作し、アメリカへマキシマム式一〇〇馬力発動機を註文したという新人が現われ、また後の西田飛行機研究所主の青年西田松蔵氏（後に仲右衛門と改名）が大阪で関西飛行研究会を起して模型飛行機の研究や、雑誌「飛行界」の読者中から同志を語らつて引具しはじめたのも、このころだつた。

京都には粟津実というこれも熱心な青年があり、野島銀蔵氏の紹介で玉井藤一郎氏に引き合わされ、出資者となつて玉井氏設計の複葉機を製作しているという。発動機は青島からの押収品で横浜のオクション・ブローカーに払い下げられたメルセデス・ダイムラー式七〇馬力があるのを見つけ出して買い入れたがプロペラーがなく、冷却器なども相当こわれているのを野島氏が指導して何とかものにしようと骨折つていたが長い間、苦労のたねだつたキヤメロン式二五馬力の代りが出来た玉井氏は大よろこびだつた。

新飛行機は翼幅一〇㍍余、全長七㍍五〇の牽引式である。

一月末、朝日新聞社から武石如洋氏寄託の「武石浩玻飛行奨励金」の精算が発表された。元金一〇、〇〇〇円に銀行利子九七九円六三銭を加えたものを左の順序で寄贈、又は弔慰したのである。（単位円）

三〇〇 重松中尉弔慰金、三、〇〇〇 第一回民間飛行大会で坂本、高左右、荻田氏、一、〇〇〇 海野氏飛行艇修理補助金、一、〇〇〇 荻田氏弔慰金、三〇〇 大橋氏弔慰金、二五〇 安達中尉弔慰金、二五〇 武部中尉弔慰金、一五〇 柳瀬兵曹弔慰金、五〇〇 海野氏水上機製作補助金、五〇〇 第二回民間飛行大会で坂本、高左右、中沢氏、二五〇 青木大尉弔慰金、二〇〇 頓宮大尉弔慰金、二〇〇 阿部中尉弔慰金、三〇〇 中沢氏見舞、一五〇 樋口中尉弔慰金、五〇〇 島津氏の発動機製作に寄贈、一五〇 山村中尉弔慰金、

一五〇　沢田中尉弔慰金、一五〇　杉野中尉弔慰金、五〇〇　玉井氏弔慰金、一五〇　坂元中尉弔慰金、五〇〇　後藤氏大阪飛行に寄贈、一五〇　阪本中尉弔慰金、一五〇　高橋中尉弔慰金、一五〇　飛松中尉弔慰金、計一〇、九〇〇円で残額七九円余は飛行協会に寄附された。

敷地を終つた九州太刀洗飛行場では一月十二日朝から、大隊本部の敷地で地鎮祭が行われた。

会場入口には緑もしたたるようなアーチがたてられ、中央に設けられた祭壇には神酒、神饌（しんせん）が盛られて第一二師団の関係幹部をはじめ、郡町村長、附近の有志顔役、工事請負人の広島の藤田某氏ら居並び、五名の神官によつて厳かな式があげられた。

前日の雨もやみ、地上は湿つていたが半晴半曇の静かな日で式後祝賀宴が開かれ、一方では花火の打ち上げられる音に近郷近在からの人出も多く、懸賞つきの飛び入り相撲などもあつて片いなかに珍しいお祭り気分がみなぎり、旧正月前の楽しい一日が送られた。

航空第一大隊では十四、五両日、モ式六型一〇〇馬力機で太田原往復の野外飛行が行われ、第一日の午前中は二一〇号機に熊倉軍曹、二二三号機に加藤中尉が単独で往復し、午後には二一〇号機を一寸木軍曹、二二三号機を石倉軍曹が操縦して往復を完了した。

翌十五日には二一〇号機を森軍曹、二二三号機を臼田軍曹が操縦して、これまた熟地コースを難なく往復して予定通りをしあげた。

越えて月末三十一日には小名浜経由の福島県原町への耐寒飛行訓練で、六型二二一号機に安田中尉、二二三号機に水谷中尉、二二四号機に熊倉軍曹、二二六号機に水越中尉、二二七号機に西田少尉搭乗の五機が八時三十五分、所沢を相次いで離陸出発した。

まず先頭の二二六号機は鉄道線路沿いに筑波山の南をよぎつて十一時二十分、小名浜に着き、これと雁行した二二三号機も同時に着陸、昼食小憩の後、一時三十五分、同地発、再び二機雁行で北へ向つた。

二二七号機の西田少尉は筑波山の西方を進むうち古河町附近で発動機の故障に遭い、九時二十五分、空中滑走で下都賀郡野木村字川田に不時着したが機体を破壊して前途を打ちきつた。

二二一号機の安田中尉は小名浜に寄らず、一直線に原町に向うち、双葉郡木戸村の上空にさしかかつてガソリンの不足に迫られて十二時二十三分、同地附近の畑中に不時着、これも機体を解体後送することになり、二二四号機の熊倉軍曹は午後二時四十分、小名浜を出発、間もなくタンクに故障を生じたので双葉郡大野村の駅附近に不時着して、これまた前途を失つたので結局、目的地に顔を見せたのは水越中尉の二二六号機が二時三十五分、原町の雲雀河原に着いたのと水谷中尉の二二三号機が湯本平を経て原町に現われ、二二六号機に遅れること五分で安着したのと、さびしい二機だけだつた。

また北満地区に冬営したシベリヤ出征の第二航空隊は先発隊と入れ代つて後続隊が三月十二日、ザウイタヤに到着し、直ちに黒竜江方面の掃討作戦を開始した。

その第一回は十三日、滝川義治中尉操縦、武宮豊治中尉同乗で偵察に出かけ、エカテリノスラフカ附近で二個の橋梁がさかんに燃えているのを認めて帰り、翌十四日は長田好置中尉操縦、上西特務曹長同乗の一機と、滝川中尉操縦、木下正信中尉同乗の一機及び曾根誠三中尉操縦、佐藤中隊長同乗の三機がそろつて偵察飛行につき、エカテリノスラフカで敵の後尾部隊らしいものが行動しているのを発見して、これに三個の爆弾を投下し、至近弾を与えてひきあげた。

十六日には前進基地をポチウカレーウオに進め、トミ河谷とウエールナヤ方面をさぐつて敵の主力の所在を探索飛行した。

十九日には滝川中尉操縦、木下中尉同乗でアレキセーエフスクからゴンダツテイ附近を偵察して、ついに敵の主力部隊をつきとめ、また三個所の橋梁（きょうりょう）から高い火の手があがつているのを望見しながら帰航した。

その後、引き続き敵情偵察と味方の各討伐隊間の連絡に任じていたが五月下旬、内地帰還を命じられたので一部をもつて航空班を編成して残し、主力は二十七日基地発、ウラジオストックから帰国した。

その間、内地ではフランスから帰国したばかりで、しかもフランスの来朝航空団に対する臨時航空術練習委員の幹事をしている草刈思朗少佐が、例の流行性感冒で日本赤十字社病院に加療中だつたが二月十二日、死去したので後任に中柴末純少佐が任命された。

三月二十四日から第八期操縦将校の第一回野外飛行が開かれ、生地着陸の練習を兼ねて赤羽の岸飛行場への往復飛行である。

第一日は小雨降る薄ら寒い朝だつたが手島、渡辺、三井、戸塚、立見各中尉、山本、青木少尉らが午前、午後にわかれて武蔵野線を目標に池袋から赤羽を訪ね、小憩して所沢へ帰つたが午後の組の戸塚秀三中尉は一〇四号機で所沢に向う途中、霧雨の脚しげく針路を見失い、三時二十分頃、誤つて中野無電隊の広場に下降した。

高い無電柱の姿は目についたが、それを取巻く鉄条を避けそこなつて右翼を接触し、くるりと急回転のとたんにプロペラをぶつけて粉微塵（こなみじん）となり、二五㍍の高度から真逆様に墜落、たちまち発火して見る間に機体は焼けうせたが、中尉は右腕の火傷と右頭部に軽い打撲傷をうけただけで事なきを得たのは天佑（てんゆう）だつた。

次いで最終日の二十七日午後、小野崎少尉を先頭に高橋、庵原、樋口、近藤、池田、今村各少尉が続いて出発、往路は全機成功したが帰途、離陸当初から思わしくなかつた今村少尉の三一号機は二時四十分ごろ、牛込若松町の上空でついに発動機が停止、やむなく士官学校の校庭に不時着したが何分狭いので高度を加減して降りたところ、原町の陸軍経理学校裏門の軍人後援会の屋根に降着装置がひつかかり、そのまま仰向けに同所の馬場へずり落ちていつた。今村少尉は軽微の打撲傷で事が済み、一応軍医の手当をうけてから自ら電話で所沢の原隊へ事故を報告した。

ところがこの両将校には、まだ後日談がある。四日後の四月一日、八期生に今度は平塚往復飛行が課せられ、今村少尉は九号機で往航をはたし、帰路また発動機に悩まされて東多摩郡町田在の淵野辺停車場附近の麦畑に不時着し、プロペラを破壊した。

それから一ヵ月ばかりの後、戸塚中尉も所沢飛行場附近を飛ぶうち、発動機がにわかにとまつてしまつたので入間川町の上空から畑に不時着の途中、また路傍の電話線に車輪を引つかけてもんどり打ち、よくよく電線にたたられるが、この時も擦過傷で巧みにのがれた。

また海軍では母艦若宮丸が清水湾内で三月初めから爆弾投下演習、機関銃射撃訓練を併せ行つていた。

たまたま五日朝、飛行機も新しい横廠式ロ号甲型に井上少佐と山内中尉が乗組み、クレインで艦上から降ろされて山内中尉操縦席について八時五十三分離水し、三保半島から清水港上空にかけて周回しながら第一回の爆弾投下を行い、更に半周して五〇〇㍍の高度から試みて見事に標的に命中した。



井上二三雄海軍中佐

次いで真崎の北方三、三〇〇㍍の興津と清水港の中間沖合に出て発動機の回転をゆるめ、下げ舵で四〇〇㍍の高度から機関銃発射の姿勢をとりつつ滑走に移り、約五〇㍍の低空に来た時、はげしいエアー・ポケットにおとされて右翼を損傷し、とたんに機体は右に急旋回すると同時に、右翼が上方に折畳まれて機首を突込んだが、いつたん水平に回復したと見る間もなく海中に突き入り、高い水煙の中に姿を没した。

同乗の井上少佐はきりもみとなつて右旋回の際、海中に投げ出されて頭部と胸部を強打して人事不省に陥り、山内中尉は機と運命をともにして殉職、附近に出漁中の清水町の船が漕ぎ寄せて両将校を収容し、母艦に収容して村田軍医その他が手当を加えたが、井上少佐もついに回復せず、同夜十一時、脈を絶つた。横廠式最初の犠牲であり、殉職と同時に井上二三雄少佐は中佐に、山内三郎中尉は大尉にそれぞれ進められた。

井上少佐は群馬県利根郡川場村出身、三十九年十二月、海軍少尉任官、大正元年六月、航空術研究委員を命じられて第一期練習将校となり、青島戦役に出動して勲功があつたが氏の操縦術は部内で重用され、例のデペルデュッサン式

単葉機を愛用して乗り回すほか、常に新機の実験、輸入機の試験飛行などに携り、フランスへ出張すること前後二回に及び、海軍航空隊の大先輩として輿望（よぼう）をあつめていた。享年三七。

山内大尉は鳥取県の人、大正二年末、海軍少尉任官、同五年末、航空術学生を命ぜられ、翌六年五月、卒業と同時に横須賀海軍航空隊附となり、最近若宮乗組になつていた。享年三一。

するとそれから二十日ばかりして、また横廠式の犠牲が突発した。お彼岸の三月二十四日朝、一昨年暮、航空術学生となつた榊原正木中尉はベンツ式一三〇馬力装備の横廠式イ号甲型の操縦練習で山本順平大尉指導で九時五十五分、第四滑走台前から離水し、長浦湾口に向つて高度をとりつつあつたが、どんより曇つた空合いに五㍍から七㍍の北風が吹き、海面は静かだつたが気流はあまりよくなかつた。

高度二〇㍍に達したころ、側方から不意に強風にあおられて機は右へ急旋回するとともに大きく傾き、次いで横滑りをはじめ、榊原中尉は懸命に操作したが機体はきりもみ風に旋回を続けるため操縦の自由を失い、航空隊防波堤から南東約二〇〇㍍の海上に垂直となつて墜落した。

直ちに救助艇が駆けつけ、山本大尉は要領よく身構えたので軽い打撲で済んだが、榊原中尉は頭部と右下ももに重傷をうけ、意識を失つていたので航空隊病院で手当を加えたけれども翌朝六時、頭部内出血でついに殉職した。中尉は東京神田錦町三丁目に生まれ、明治四十三年九月、兵学校に入り、大正三年十二月、少尉任官、砲術、水雷両学校を卒えて一昨年末、航空術学生を命ぜられ、現在横須賀航空隊附だつた。享年二九。海軍大尉に任ぜられた。

それから一週間ばかりして、今度は陸軍のモ式の事故で災い多き春を嘆かせた。四月一日、所沢では第八期操縦術将校の野外練習飛行を試み、この日の選に当つた三井文雄中尉は午前九時四十五分、モ式四型七〇馬力機で南西五㍍の風をついて所沢飛行場を出発、多摩川上流を越えて四五分間の飛行で平塚に安着し、小憩の後、帰航の途についたが五〇〇㍍の高度で八王子の南方高地にかかつたころ、悪気流に翻弄されるので徐々に下げ舵をとつて機の平衡を保つにつとめていたが、どこまで降りても安定せず、ふと高圧線があるのでびつくりして思わず急ぎ上げ舵を引いた。と、それが強激に失したため機は過度の風圧をうけて張線が切断し、とたんに左翼が折れて約一〇〇㍍足らずの高度から墜落、一瞬にして殉職した。

中尉は福岡県京都郡豊津村の人、歩兵科出身で昨年十二月、操縦術修業員を命じられたばかりであつた。享年二七。殉職と同時に歩兵大尉に昇進した。

この時分、大正二年からそのままになつていた軍用航空勤務者の保護賜金令が改正されて死没者には高等官一万円、准士官と判任官一等には五、〇〇〇円、同二等以下、兵卒及び傭人は三、〇〇〇円で、各級とも待遇者を含んでいる。

また「陸海軍々人にして公務のため航空機に搭乗中、避くべからざる変故により傷痍をうけ、危篤に陥りたる者は定規によらず、特に一階進級せしめる」勅令が出て、陸軍では准尉を中尉に、見習士官、見習主計、見習医官、見習薬剤官、見習獣医官、もしくは准士官を少尉、同相当官に、上等兵若くはこれと同等階級の兵卒を伍長、同相当官に任じ、海軍では少尉候補生、機関少尉候補生、もしくは少主計候補生を少尉、機関少尉、もしくは少主計に、准士官を特務士官に、一等下士を准士官に、一等卒を三等下士に昇進することになつた。

(二) 陸軍航空指導のフランス航空団来朝

飛行機その他機材の大量購入交渉——フランス航空当局の好意——軍事指導官派遣を要請——クレマンソー首相の英断——フオール大佐団長の航空団来朝——臨時航空術練習委員編成——帝国飛行協会の歓迎会と渋沢男爵の演説——専修課目と専修員——海軍航空班臨時編成と講習参加——使用機材

陸軍当局の招きでフランス航空団フオール大佐一行の来朝を迎えるため、中村祐真中佐(後に中島飛行機株式会社取締役)が上海まで出迎えて一月十四日、

神戸に上陸、陸路、東京に入るのを接待委員長井上幾太郎少将が国府津で迎え、十五日午後一時、フォール大佐以下の先着が入京した。

東京駅のステーション・ホテルで小憩し、名刺交換後、井上少将は「正義人道のために戦い、名誉ある勝利を得たるわが締盟国大フランスの勇敢なる航空団の安着を祝し、ここに歓迎を申上ぐることを得たのはわれらの無上の光栄とするところである。日本軍隊は貴下らの御教育に対し、絶大なる嘱望をもつてひたすら御来朝を待ちこがれていた。陸軍大臣は貴下らを歓迎し、御教授上、万遺憾なきを期せしめんがために特に臨時航空術練習委員を任命し、不肖これが委員長を拝命するの光栄をになうものである」とあいさつすれば、フォール大佐は、日本が戦時中、連合軍に対して非常に援助を与えたのを感謝し、「自分らは政府の命によつて、この度び御恩返しのつもりで貴国陸軍に対し、われらが実戦によつて得た経験を傾けて飛行機その他の御伝授をいたすことになつたのであるが、日本に来てから経過地至るところで熱誠な歓迎をして下さるので、面目この上もなく、誠に感謝に堪えない次第である」と答えた。



フォール大佐

この航空団来朝の運びに至るまでの経緯（けいい）は昨年春、シベリヤ出兵の情勢が日増しに色濃くなるにつれ、陸軍省からパリ駐在の大使館附武官永井来大佐（後に中将）へ、「フランスより各種飛行機一〇〇台並びに製作材料及び製作機械を購入したし、フランス当局と交渉せよ」の電報命令を発したのが発端だつた。

おりしも永井大佐は、航空会議で来合わしていた桜井養秀少佐に相談し、飛行機種と各種機の数、製作材料と機械の種類などを研究してパリの航空局連合課と交渉をはじめた。

当時、フランスは勝つか負けるかの瀬戸ぎわであり、戦場へ一台でも多く飛行機を送り出したい時であるから、頭から断られないまでも決していい顔をして話に乗つてはくれまいと思つていたところ、案外すらすらとまとまつて戦闘機としてはイスパノ・スイザ式三二〇馬力のスパッド式二〇台、偵察機としてはサルムソン式二三〇馬力の同式三〇台は直ぐにでも送り出せるが、爆撃機は欠乏しているから後回しという非常な好意をもつて引き受けてくれた。それから製作材料や機械はサルムソン式の機体と発動機製造に目標をおき、発動機は製作権を買うのが良策と考えて東京の陸軍省に問合せたうえ、サルムソン会社に交渉して契約した。

すると連合課長は、「飛行機ばかりそう買つても、日本には操縦者がいるのか」ときくので、「飛行機を早く送つて練習させる」と答えた。「しかしそれでは多くの時間がかかる。操縦だけ出来たつて空中戦闘法や写真や無線なども非常に進歩しているのだが、これらはどうするか」

「空中戦闘法は操縦の練習と併せ兼ね行う。写真や無線は追つて貴国から器材を譲つてもらつて研究する」

「それでは目前の戦争には間に合わぬ。フランスから経験ある教官を招いて指導させてはどうか」

「それは最良の方法ではあるが、貴国は目下、戦争の真最中で教官などの大切な人員を日本に派遣する余地はないだろう」

「それくらいの余裕はある。現に南アメリカにも数名の教官を出している。まして日本は有力な連合国であるから、日本に送る教官の組織くらいは困難でない」という回答の後、数日して同課長は操縦、写真、無線の教官として将校下士一三名派遣の案を提供してくれた。

そこで永井大佐は陸軍省へその旨を伝えて訓令を待つたが、それに対してはうんともすんとも返事がなかつた代りに、忘れたころの数ヵ月を経た昨年七月、東京駐在のフランス大使から本国の参謀本部第一課長あてに、「フランスから軍事航空の教官を招きたし。本件についてはパリ駐在の永井武官をして協議せしむとの日本政府からの申出でがあつた」旨の通報によつて永井大佐が呼び出され、同大佐は桜井少佐を帯同して参謀本部に第一課長を訪れた。そしてさきの連合課長の立案に従つて将校以下一三名の派遣を要請し、監督としてフォール大佐を希望した。

第一課長はうなづいて、「陸軍大臣は目下、戦線視察中で明日帰つて来るはずだから、その上で何分の返事をしよう」ということだつた。

陸軍大臣は首相クレマンソー氏の兼任だつたがパリに帰つて来た翌朝、早くも永井大佐あてに使いが左の返事を届けて来た。

「フオール大佐を長とし、フランスの航空将校以下一三名を日本に派遣する件は承諾す。これらの派遣者の往復旅費及び滞在中の給与はフランス政府の負担とす」

クレマンソー首相がひと晩で、この重大な裁断を下したことは、いかに日本の位置を重要視していたかを物語るもので、恐らく日本の関係当局も内心一本参つたはずだつたに相違ない。

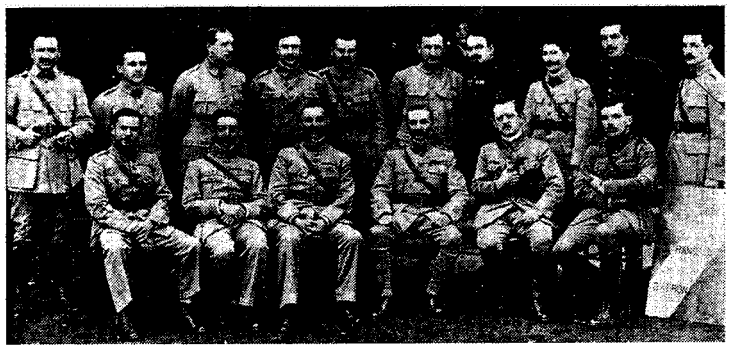
フオール大佐を名ざしたのは、大戦前からフランス航空部隊の組織編制に当つての功労者であり、かつすぐれた操縦者であるとともに教育家でもあるところから、永井大佐が常に畏敬し、信頼していた人物で今度の団長には実にうつてつけの適任だつた。まだ四十二、三才で、砲兵部隊長として第一線に立つていたのがにわかに呼び返され、日本派遣団長の内命をうけたのである。

そして大佐は、「われわれは日本内地で教育に任ずるものか、あるいはシベリヤ出兵の場合、指導員としてこれに参加するものなのか、そのいずれなのかが知りたい。何故なら戦場の勇者は必ずしも優良な教育者ではないから人選上重大な関係がある」と、周密な用意をもつて人選や携行飛行機材の選定に着手した。

その準備を進めているうちに人員が次第にふえて二九名となり、飛行機十数台、その他の器材多数を携行するので、それらを逐次マルセーユ港から発送し、途中積み替えずに日本へ直航したいから、日本船の便宜を頼む。また人員二九名は十一月初めに出発、アメリカ軍隊輸送の帰り船でアメリカ経由、日本にいく予定だからサンフランシスコ以後は日本船の便を与えられたいといつて来たので、永井大佐はその旨を陸軍当局に電報したところ、その返事に「二九名は多きに過ぐ。人数を減ぜよ。船は当方にては都合し難し、その方より交渉せよ」というのである。

そのころ太平洋とインド洋の両航路は日本船の独占状態だつたから、日本政府が日本船の帰りを利用して人員も機材も一しよに迎えてくれるくらいのことは容易なものと見ての申し入れだつたのだから、日本からの返事をそのまま伝える訳にもいかず、永井大佐はおり返し電報で「フオール大佐一行は自費でいくものなれば人数はフランス側に任されたし。船は当方にて極力取はからう」と通じておいた。

そのうちに人員がだんだんふえて将校下士とも六一名の多数にのぼり、上海までのフランス船に便乗して十一月二十一日、マルセーユを出帆、一月九日、上海入港、日本船に乗り換えて十二日に長崎へ寄港、次いで神戸着の来朝となつたもので、この一行はフオール大佐以下四九名、第二団の一二名は二月初め来着する予定になつていた。



フランス航空団幹部（前列右から三人目フオール大佐）

先着一行の将校以下は砲兵大佐フオール、同少佐ラゴーン、同フリューリー、工兵少佐ジョッセイー、同ベルタン、騎兵少佐ルフェーブル、歩兵中尉ベラン、同ブアラン、同ブリッソー、砲兵中尉ボアタッツ、同ヘルニス、同リンヤルソン、工兵中尉ヴアーネルゼーク、騎兵中尉ド・ケルゴレー、同少尉クレマン、同ガラン、航空兵少尉デツケル、同セゲラ、同ルーストー、輜重兵少尉アルマン、歩兵少尉ベルタン、同ド・クツシー、同ルコント、工兵准士官バリオーツ、同デゾーシュ、同アンリー、同ジュラルド、航空兵准士官ウイーネー、同ヴアラー、同ヴアラー、（同名異人）同コルネー、同コル

ミエー、歩兵准士官ブロソク、同フルーリー、同ギーシャルド氏のほかに各兵科の軍曹一四名だつた。

そして当分、帝国ホテル、築地の精養軒、東京駅上のステーション・ホテルに分宿して関係当局へのあいさつまわりや、各方面からの歓迎会に臨んでいたが、二十七日はフオール大佐以下二三名の将校は宮中鳳凰の間で天皇陛下に面謁、来朝のあいさつをした。

そこでわが陸軍では臨時航空術練習委員を組織して井上少将を委員長に、草刈少佐を幹事に命じてフオール大佐ら航空団の幹部とともに練習方法や準備を研究協議していたが、間もなく草刈少佐が急死したのでたちまち後任難に陥り、フオール大佐の希望で桜井少佐がイタリー派遣団から呼び戻されることになり、通訳や庶務関係の事項は中村祐真中佐が担当して団員の宿舎、行動万端を世話していた。

飛行協会でも誠意ある歓迎方法を講じ、あだかも田中銀之助氏から金一万五、〇〇〇円の寄附申込があつたので、長岡中将が交詢社で同氏に会つてフランス航空団来朝の経緯を述べ、「十分に歓迎するとともに、また十分その労を謝さねばならぬ」のを理由に同氏寄附金の中、一万円を歓迎と慰労費に使途を指定してもらつた。

一万円の歓迎や慰労費というと、飛行協会に似合わぬ大げさなふるまいに見えるが、いわば日本の航空技術建て直しの代償と思えば一万円が二万円でも安いものであり、しかも手弁当の同勢六〇余人に割りふれば一人当り百五、六十円にしか過ぎぬものであつた。

歓迎の皮切りは一行の着いた翌々日、九段靖国神社境内に行われている春場所大相撲に招待し、二十六日夜は日比谷の大松閣に陸軍側の井上少将はじめ関係委員も一しよに招いて親睦の意味で来朝以来最初の日本式宴席で歓待した。

三十日は正式歓迎会を築地の精養軒に開き、久邇総裁宮殿下も列席して加藤、田中海陸両相、中橋文相、内田外相、野田逓相、井口、仁田原、大迫、島村陸海軍大将、久松伯、井上子爵、渋沢、大倉、中島男爵、若槻、箕浦、松方巌、同五郎、村井、大谷、田尻市長ら官民一流人のほかフランス代理大使、陸海軍航空関係将校、民間飛行家、新聞通信雑誌記者ら主客二〇〇余名の盛宴で六時から余興の大神楽で一行をよろこばせ、戸山学校軍楽隊の奏楽裡に二階の大広間の食堂が開かれ、正面メイン・テーブルには総裁宮殿下を中央にフオール大佐、代理大使、大臣、親任官らが着席、阪谷副会長は余儀ない所用で欠席したので、デザート・コースに入つて渋沢男爵が協会を代表して歓迎のあいさつを述べた。

まず大限会長が病気のため出席不能を遺憾とする旨を前置きしてから、

「私はフランスに対して最も古い縁故をもつているものである。今から五〇余年前、すなわち慶応三年二月、清水民部大輔に随行してフランスにおもむき、パリを本拠にして欧洲各国を歴訪した後、翌年九月までパリに滞在した。その間、当時のフランスにおける文物制度、風俗民性などを親しく視察したのであるが、そのころはナポレオン第三世の帝政時代であつて普仏戦争の三、四年前にあたり、欧洲文明の中心にして軍事、文学及び美術は世界に冠たるものがあつたのみならず、商工業の進歩発達もまた大いに見るべきものがあつた。第十九世紀の初頭において、蒸気力応用の結果として汽船及び鉄道は漸次発展して文明的交通の利器となり、次いで電信術の完成を告げ、世界の交通は著しく容易となるに至つたのは全くフランス国民の功に帰すべきものが多かつた。更に第十九世紀の末葉において実施の運用に適する潜航艇の建造、または航空機の工夫に着手し、鋭意その研究に努力し、ほとんどこれを完成の域に達せしめたのもフランス人である。かく観じ来らばフランス人のきわめて発明力に富み、忍耐力の強きことを証するに足るものと思う。航空機の発達は今次欧洲大戦勃発以来、俄然長足の進歩を遂げたが、ことにフランスには卓越せる飛行機と飛行家が最も多いということを承知している、名誉ある戦勝の時機において、この飛行道のすぐれたフランス政府より好意をもつて派遣せられたフランス陸軍航空団の来朝を歓迎すること



渋沢栄一男爵

は、わが国民の欣幸とするところである。而して団員諸君の熱誠な努力によつて、わが航空界は必ずや刮目すべき一新時期を画するに至るであろうことは、あだかも四十五年前、すなわち一八七四年に来朝されたるミュニエー大佐を団長としたフランス陸軍教官団の尽された結果と、その趣きを一にするであろうと信ずるのである。今夕の会同は、その数においては決して多いとはいわぬが総裁宮殿下を始め、各階級の代表者を網羅(もうら)した点において、わが国民がいかにフランス国政府の好意を熱烈に感謝しているかを如実に示したものである。故に願はくはフォール大佐を通じて、この国民的感謝の誠意を正義人道の上に成る仏国政府並びに堅忍不抜、世界平和の基礎を定むるために偉大な貢献者たる仏国民諸君に伝えられることを得ば幸甚と致すところである」

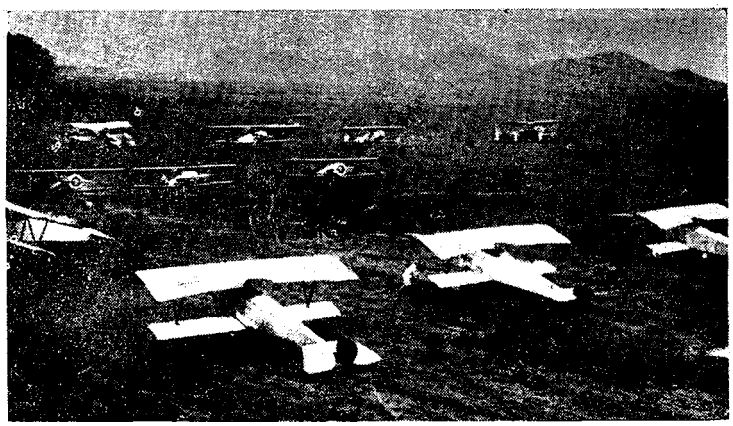
これに対し、フォール大佐の謝辞があり、主客とも心からの乾杯をして宴を閉じた。

その後、航空団と日本の航空術練習委員側との協定で編まれた教育課目は、(一)飛行機操縦及び空中戦闘法、(二)偵察写真、無線通信術、(三)空中射撃術、(四)爆撃術、(五)機関工術、(六)気球に関する教育、(七)機体製作術、(八)発動機製作術で、各課目とも大体三カ月終了の課程であつた。

航空団は芝愛宕山の愛宕ホテルを借り切つて本部とし、そこにフォール大佐以下佐官級の幕僚が常駐して各般の指揮監督に当つていた。そのうちに第二次団が来朝して二月下旬から各地で一斉に訓練指導が展開されたが、この第二次団の中に、たつた一人の海軍士官がいた。グラン・メーゾン大尉で、ぽつんと赤い血の一滴がまじつたようなこの海軍将校の派遣は、まことに機宜を得た措置といわれ、フランス当局とフォール大佐の誠意と雅量が明瞭に読みとれたのである。はたしてわが海軍でも、これを機会に海軍飛行班を臨時に設けて金子中佐が連絡将校になり、一週間に一回ずつ陸軍省に顔を出してなにかと便宜をはかつてもらい、航空隊附の教官や学生が練習現地へ随時、見学に出かけたばかりでなく、メーゾン大尉に追浜へ来てもらつてフランスから着荷したばかりのイスパノ・スイザ式二〇〇馬力のテリエ式飛行艇の組立て整備から操縦術の教導までしてもらつたのである。けだしわが海軍にはじめての飛行艇で、ロの三号機の記名をつけ、もつぱら研究用にあてた小型の複座機であつた。

さて臨時航空術練習は二月二十四日から一ケ月の予定で、ジョツセー工兵少佐主任のもとに東京砲兵工廠で航空機材の検査から端緒がひらかれ、専修員には笹本菊太郎砲兵中佐を班長にして航空一大隊から鐸木彦象工兵大尉、岩本周平技師外三名、兵器本廠から佐野忠義砲兵中尉ほか二名、砲兵工廠から小原重次砲兵少尉、白倉司太砲兵中尉ほか四名、大阪砲兵工廠から川端唯三技師ほか三名、気球研究会から九名、野砲兵第一七連隊から佐藤政城砲兵中尉、海軍から永江機関大尉、西井潔造兵技師ほか三名、計二三名だつた。

操縦術はルフエーブル少佐主任でおもに各務ヵ原を訓練場とし、四月中旬まで補習飛行を行い、そのあとで戦闘飛行、偵察飛行の二班に分れて五月末まで講習し、次いで浜名湖附近で空中射撃術、三方ヵ原で爆撃術の練習に移る日程である。補習飛行は高速機の操縦、宙返り、横転、逆転などの高等技術から空中戦闘までを含んだもので、教官はド・ケルゴレー中尉、クレマン、ベルタン、セゲラ各少尉、ダーヌフオン准士官、ヴアラー、ドユフール、クユエー、クーデル及びアンゼクー各軍曹、専修員には班長が高橋勝馬工兵少佐で、第一回の専修は航空一大隊から武田惣治郎、西村



各務ヵ原飛行場の操縦班(ニユーポール、ソツピース、スパツド式)

潔、益満行宜各中尉、依田忠明特務曹長、二大隊から瀬戸俊二中尉、難波清作、吉本和近、青木勝各少尉、四大隊から坪谷善五郎、加藤正美、小沢武夫、小関観三各中尉で、第二回の専修は五月中旬から開始、七月下旬に修了し、次いで空中射撃術に移るが、これは敵も味方も最大速度で一上一下、前後左右に飛びかいながらの射撃だが訓練は甲乙に分け、甲は地上教育で浮漂射撃、標的射撃、飛行機射撃などを終えて乙に入るが、これは海上にある平面的地上の側面的、吹流し射撃などでベラン中尉指導のもとに四月下旬から八月上旬にわたる予定である。

爆弾投下練習は浜松市外の三方ヵ原でヴュアラン中尉、ユゴン少尉、マルタン軍曹によつて教導されるが、攻撃に最も枢要な飛行機を同じ高度、同じ速度そして真つ直ぐに飛ぶ基本訓練から修めてゆく。

空中偵察と弾着観測練習は四月上旬から五月上旬にかけて下志津でフュリー少佐が観測班、バーネルセーク中尉が無電班、ブリック中尉が写真班を担任し、各班にガラン少尉、フルーリー准士官、ランスロー、ドュフールネル、アルソー、ボンノー、コロンバン各軍曹が配属される。

専修員は戦術教育に値賀忠治、後山久義両大尉、観測教育に場原惣助、相良千代松、野辺杏次各大尉、無電教育に菅波易二、牧野演両中尉と加藤尚雄海軍中尉のほかに喜多松次郎、川岸亀次郎研究会の両雇員その他、写真教育は佐川績、中原克雄両中尉、水谷栄保測量技師、大江仁三郎海軍技手のほか、三阪英雄、工藤哲郎研究会雇員その他である。

また偵察将校には坂西十八、加藤顕吉、田中晃、浜田五一各大尉、岩下新太郎、笠原幸雄、田村隆、倉茂園蔵、片山省太郎、大野宣明、藤本兵四郎、伊藤範治、佐藤進、村田康雄、松本正文、真崎久満雄、林光道、山田静吉各中尉、康原勘治、滝昇両少尉であつた。

次ぎに発動機製作は名古屋市外熱田の陸軍機器製造所内でジョッセー少佐主任、ベルニッス大尉、ブロック、フルーリー、ギージヤルド各准士官のもとに行われ、フランス極秘の研究を披瀝して教導するということだつた。

飛行機体の製作班と繋留気球班は所沢で機体教官はルーストー、ルコント両少尉、デッシュー、アンリー、ブーリエー、マルゲー、トロンソー軍曹、気球班はヴェルヌ少尉、ブーショー、フォン、バラー軍曹が担任していた。

以上の編成で陸軍航空の画期的な刷新と発達が講ぜられたが、使用機は各班を通じてニューポール式八〇馬力各型練習機、スパッド式一三型二二〇馬力戦闘機、サルムソン式二A二型二三〇馬力偵察機が主力で、夜間飛行訓練には初めのうちはモ式四型、六型が流用されていたようである。

(三) 尾島飛行場と水田中尉の宙返り

高木前常務理事の退任と新理事その他職員——林家勉強会の有楽座公演——在米同胞寄附飛行機の詮衡——文庫設置と「航空年鑑」——尾島飛行場開場式と中島式飛行機披露——水田中尉の宙返り成功——日本飛行機製作所々属学校——「所長さん」——高左右、尾崎両氏海外旅行——沢柳氏の帰国と視察談——相羽有氏の日本自動車学校——玉井藤一郎氏の青鳥号——西出清氏殉職——本郷座上演の「飛行機」



(左)徳永熊雄氏(右)寺家村和介氏

飛行協会でフランス航空団来朝のために通訳として嘱託した陸軍の退役少佐寺家村和介氏は、フランス語に最も長じ、英語でもスペイン語でもドイツ語でもわかるという大家で、長岡中将のいないところでは「長岡君」といえる程の年輩だつた。現役時代蒙古旅行中、悍馬にふり落されて足を折り、そのため軍を退いたほどの相当ひどいびつこだつた。

寺家村氏と同時に常務職員の一人として、これも退役の陸軍歩兵大佐戸田釜三氏が参事を嘱託されて新年の仕事始めから椅子(いす)についたが、この人もまた寺家村氏ほどではないが片足がわるく、び

つこをひいていた。

そういえば初代常務理事の日疋信亮少将が片足を引きずつて歩いていたが、次ぎの八田郁太郎少将もひどいびつこだつたし、不思議に忘れた時分に足の不自由な人が現われて来て、皮肉家が「廃兵院」というのも尤もな感があつた。



戸田氏　釜三

寺家村氏も戸田氏もともに能弁家で議論好きで、机を向い合わしていつも声高に論じ合い、寺家村氏は目をらんらんと輝かせて口角泡を飛ばし、戸田氏は泰然と背を丸くしながらかいこが糸を吐くように諄々（じゅんじゅん）と説き去り、説き来る調子である。かたわらに徳永熊雄氏が手で口をおさえて、「えへゝゝえへゝゝ」と笑いながら聞いていると、そこへ長岡式の小型聾をびんとのばした矢木亮太郎部長が頭をふりふり訥弁（とつべん）をふるつて仲間に入るというありさまは、まことにのどかな見もの、ききものであつた。

すると前年十一月ごろ辞表を出して後任者の決定まで留つていた高木前常務理事は、いよいよ一月末、海軍官房から推薦の小林恵吉郎大佐といれかわつて退くことになつたが、理事の席は改選のあるまで、そのまま残つていた。

思えば高木大佐は、協会のどん底時代に人のやらない東京・大阪間無着陸飛行を企画実行して、民間飛行の旗色に一新期画をつくり、帝国飛行協会の健在を天下に周知せしめた大きな功績があり、その名はわが航空史とともに長くのこらねばならぬ。

小林恵吉郎氏は二月はじめから理事兼任で庶務部長についたが、高木氏とは凡そ対照的な大まかな人で、いつも葉巻のにおいで飛行協会を馥郁（ふくいく）とさせていた。

そのころ、二月十七、八両日、数寄屋橋畔の有楽座に、帝国飛行協会に寄附の色つぽい演芸大会が開催されて道ゆく人の目をひいた。

これは赤坂林家（芸妓業）の主催で、同家で毎月行つている十八日会のおさらいの延長だが、この十八日会は同家先代女将の七回忌当日の前年二月十八日に芸道修業の勉強会を起し始め、この二月で満一年になるのを機会に先代への追善供養をかねて、お国へ御奉公の一端にもと同家二階の舞台を有楽座に進出させて公演を行い、その純益を飛行協会に寄附しようといふ殊勝な心がけである。

入場料は特等二円五〇銭、一等二円、二等一円五〇銭だつたが切符は前もつて毎晩のお座敷や、町内の同業者間に如才なくわりふつてしまつたので開場前に売り切れとなり、それらの義理の客で両日は満員を告げ、ふりの客には補助椅子を出すという目算通りの盛況であつた。

演伎の題目は長唄新曲「雪廼林」、常盤津「子宝三番叟」、清元「御所車引卦袖褄」、長唄「浪枕月浅妻」、同「三升猿曲舞」、常盤津「戻橋」、長唄「小鍛治」、清元「喜撰法師」の盛り沢山で、中ごろの幕あいには長岡中将が舞台に立つて例の長講一席、得意の演説をふるい、招待客の中には東京近在に勤務のフランス航空団員も、フオール大佐以下多数席についていた。

そして上がり高の中から小屋の借料その他実費を差引いたあとの一、〇〇〇余円が、そのまま飛行協会に寄附された。長岡中将にいわせれば「まことに感心な心がけ」で、その後数年間は飛行協会のお座敷といえばどこへでも、たとえば場末に近い深川へんまでも必ずこの林家のこどもが席にはべつて、お互いに気をよくしていたものである。

沢柳氏が集めたアメリカ在住同胞の寄附金は、条件というほどのものではないが在留民有志で飛行機一台を寄附する形式がとられていたので、協会でもその意のあるところを酌んで、その名を冠した飛行機一台を備えることになり、審査員会議を開いて協議した。

その結果、今、最も評判の高いフランスの三〇〇馬力ブレゲー式の最新型複葉機一台と、予備発動機一基を推薦したので、理事会はこれを検討して三井物産会社に見積りを頼んだ。ただしこちらの予算とかけ離れてあまり違うようだつたら、また考え直すことにしていたところ、果して運賃その他雑費などで予算の倍にもなるのでとても手が出ず、残念ながらブルゲーは見合わせて急いで第二案を練り直さねばならないことになつた。

また矢木部長の学務部では文庫の創設に着手し、長岡副会長の名前で「拝啓



氏郎太亮木矢

益々御清祥奉賀上候　陳者本邦飛行界の萎靡不振に伴ひ航空に関する書籍雑誌類極めて僅少、丸善其他の書肆について購読せんとするも殆ど晨星寥々の嘆を免れず、折角の斯道篤学者をして研究の歩を進めしむる事能はずして痛恨千万に有之候　依て本会予定事業草案に基き仮飛行文庫を設け、不日公開して志望者閲覧の便宜を謀り度相考へ候　然るに本会目下の蔵書亦甚だ僅少、日本書籍十四、五冊、洋書三十冊に足らずして文庫開放は恥入り候へ共、而も尚時勢の急需に迫られ断行致候次第なること御諒察被下、航空に関する御私蔵の書籍雑誌類、本会飛行文庫へ御寄贈被下候はば斯道発展上、無此上仕合に奉存候　右得貴意度如此に御座候　早々敬具」を関係筋へ郵送して、図書雑誌の寄贈を歓迎するとともに丸善書店へ注文して図書、写真の類まで片つぱしから集めはじめ、文庫規則を設けて公開閲覧の便をはかつた。

第一条　文庫ニ航空ニ関スル書籍、雑誌及図画類ヲ備付ケ志望者ノ閲覧ニ供ス

第二条　文庫ハ学務部ノ所管トス

第三条　航空ニ関スル書籍、雑誌、図書類ノ寄贈ハ之ヲ歓迎シ寄贈者ニハ礼状ヲ呈ス

第四条　文庫ニ書籍原簿ヲ備付ケ書目及購入又ハ寄贈ノ年月日、価格並ニ寄贈者氏名ヲ記入ス

第五条　文庫ノ書籍、雑誌及図画類ハ文庫印ヲ捺押シ前条ノ記入ヲナス

第六条　閲覧ハ文庫ニツイテ之ヲ為スベキモノトス

但一ケ月以内ハ借用閲覧スルコトヲ得

第七条　借用志望者ハ借用簿に必要ノ記入及捺押シ、且ツ所定ノ金額ヲ預ケ置クベキモノトス

第八条　閲覧者、書籍類ヲ毀損スルカ、又ハ紛失スルトキハ相当ノ弁償ヲ為スベキモノトス

ところが余室がないので一時、会議室をこれにあてておいた。しかしその周知方法として、雑誌「帝国飛行」の片隅に書いたきりで航空関心者一般に知らせることは少々無理だつた。はたして外来の利用者はほとんどなかつた。

それから矢木部長はまた「航空年鑑」を計画し、適当な編集者を物色していたが東京日日新聞記者の吉田禎次氏に委嘱して、発行までの労をとつてもらうことになつた。

するとこの時になつてようやく尾島飛行場地域の官有地三ヵ年占用の許可が、埼玉県と群馬県から公達に接した。すなわち埼玉県からは大里郡男沼村大字小島、出来島、間々田地先き、群馬県からは新田郡尾島町大字押切、堀口地先きで、はじめて晴れの飛行場となつた訳である。

太田の日本飛行機製作所ではホールスコット式一二五馬力と一五〇馬力を土台にした複葉機が、或は練習機として、或は軍用試作機として次ぎから次ぎへ生み出され、中島所長苦心の努力が功を奏してだんだんものになりつつあり、設計部には関口英二、戸川不二男、宮崎達男氏ら青年技術家が充実していた。

またかねての懸案である飛行学校をいよいよ開設するに決して三月九日、練習生の入所式を行い、待ちかまえていた一二名の卵がころころころがつて集まつて来た。

水田中尉と佐藤要蔵氏が操縦術を指導し、発動機工術にはホールスコット会社から招聘（しょうへい）中のエドワード技師を当らせて、まず当代の飛行学校ぶりを示した。

しかし中島所長のはらでは学校経営が本旨ではなく、乗員も飛行機同様、消耗（しょうもう）の多いものであるから製作所に不可欠の要員を養成して、この中から優秀なものを採ろうとしたまでで、従つて練習費を科せず、自活費を負担させるだけだつたから、よろこんだのは彼ら練習生で、「所長さん、所長さん」で、天下にうちの所長さんほど、もののわかる人はないようにはやしたて、この間までの「上がらぬものは飛行機ばかり」の悪口も忘れて、太田町で「所長さん」といえば警察の署長さんよりもえらい人になつてしまつた。

越えて四月二十五日、表向きは飛行協会飛行場だが、おおやけに許可がおり

たのを機会に花々しく飛行場開きを催し、両県知事、部課長をはじめ、名士、地元の有志、東京からも陸海軍関係当局、飛行協会、民間航空関係の人々数百名が集まつて小さな尾島町にはじめての賑いを見せ、所長さんの飛行機が飛ぶというので路傍にはもの売る屋台店までが並ぶお祭り気分だつた。

水田中尉は一五〇馬力軍用試作機、佐藤氏は一二五馬力練習機でこもごも飛んで見せて、いわゆる中島式飛行機を披露し、玄人（くろうと）筋はその完成ぶりに拍手かつさいしてよろこんだ。

九時二十五分、三度目の飛行に離陸した水田中尉は、飛行場周辺を円く飛びながら一途に高度をとつていたが、やがて二、〇〇〇㍍くらいに達したかと思うころ突然、機首を突込んだと見る間に見事な宙返りを描き、よもや、と思つた地上一万の群衆は目がさめたように、わつ！　とはやしたてた。けだしわが民間で最初の曲技であつた。

赤羽の製作所でも砂鉄熔鋼炉が出来あがり、白仁製鉄所長官らが立ち会つて祝賀式をあげた。博士の説明によると、燃料は磐城の二等炭で一㌧二〇ないし三〇円の安価であり、更に副産物として窒素肥料、コークス、コールタールなどが採れるという。また機体、発動機のほかにドイツのボッシュ式マグネトの製作をも始めていたが、一四年型モ式の製造は既に全く手に入つて、ルノー式発動機とともに陸軍から若干の註文をうけ、博士の宿望は順調に軌道を走つていた。

そこへ第一期操縦生の藤本隆一、井上菊次郎、岡本茂雄の三青年と最年長の出田辰喜氏が卒業したので、この機会に飛行幼年学校を設立し、満十五才から十七才の高等小学校卒業の志望者を無月謝で養成し、徴兵適齢時には、そのまま航空隊に志願出来る資格をつくる案だつたが、結局これは実現しなかつた。

またこの春はアメリカへいつた人、帰つた人が三人もあつた。いつた人は高左右隆之氏と、厳父号堂氏に同行した尾崎行輝氏、帰つて来た人は沢柳猛雄氏である。

高左右氏はこんなに長く内地にいるつもりではなく、取あえず「空飛ぶ機械」をおみやげに一時帰国したのだつたが大戦勃発で旅券がおりず、ようやく今度、宿志が達したわけである。

いつたからには彼地の航空界にも注意をはらつて見て来るだろうが、実は既に飛行機よりも目あては自動車にあるらしく、その準備を兼ねての再度航であつた。

尾崎氏は三月十七日、春洋丸で横浜を出発したが大戦後の欧米各地巡歴を目的とする厳父の秘書格で、しあわせな漫遊であるが耳よりの話は母堂にあたるテオドラ夫人の親戚が、スイスのチュリンで飛行機製作工場を経営しているというので、同氏はこれに最も興味を抱き、いつた都合では三年くらい彼地に滞留するかも知れないが大体の旅程は約一ヵ年だつた。

太平洋のまん中で、かつての同僚沢柳氏はコレヤ丸で、それとも知らぬ尾崎氏とすれ違つて四月十五日、横浜へ入港し、つるつるの頭をなでまわしながら、「いや閉口したよ。スペインかぜで立ち往生を食つた」と、それでもアメリカ帰りらしいはでなネクタイをのぞかせて元気に入京した。

この数日前、ヨーロッパから陸軍の有川騰一少将も帰国しているので、飛行協会は丸の内の生命保険会社協会ホールで両氏の歓迎会を催し、席上、沢柳氏は左の報告講演を行つた。

「アメリカが参戦の際、政府の最も苦慮した点は如何にして多くの人員を得るか、また軍需品製造の資金を如何にするか、造船能率を如何に高めるべきかなどであつて、なかんずく軍需品中には大砲、小銃、その他の兵器はもちろん、特に飛行機については容易ならぬ苦心があつた。当時のアメリカ飛行隊はきわめて貧弱で恐らく列国中最も遜色のあつたものだが、参戦と同時に政府は最大限の予算を計上して一九一八年までに議会の協賛を経たものを通算して実に約六八億三、〇〇〇万円の巨額に上つた。機材方面では、ことに発動機の研究に最も苦心を払い、リバーチー式を陸軍の制式と定め、木材はシャトル、タコマ、ポートランドその他数十の大規模な製材所を総動員してスプルース、



沢柳猛雄氏

マホガニーなどの飛行機用材の完全なものを得ることが出来た。

発動機の製作は最初、ヘンリー・フオード会社やパツカード会社などが主となつてリバーチー式の製造を引受け、この発動機こそ、世界に最も冠(かん)たるものであるとアメリカ式の誇りをもつてフランス戦線で実際に使つて見ると、フランス製に比べて格段の差を暴露し、あらためてフランスのイスパノ・スイザやル・ローン、あるいはグノーム式などの製作権を買つて模倣品を製作せざるを得ないようになつた。休戦当時のアメリカの飛行機は約一万五、五〇〇台だつたが、機体は主としてカーチス型のもので、中には高等練習用にイギリスのデ・ハヴイランド式をも使つていた。これらはたとえヨーロツパ各国のものに尚多くの遜色があつたとしても、その熱意と技術の点は決して侮るべからざるものがある。飛行家の養成方法は各地に州立の基本学校が多数あり、ここで基本教育を修めたものが約一万五、〇〇〇人、この中から陸軍飛行学校にはいれて将校になつたものが約八、六〇〇人である。陸軍飛行学校はテキサスの大平原に最も多く集中し、この地方のみで七、八校あり、なかでもエリングトン飛行学校が最も大規模である。志願者は現在主として各地の大学生から採用する方針なので、各大学の予科はほとんど飛行学校の観を呈している。ボストン工科大学、ニューヨークの中央検査局その他七、八個所に航空学実験所を設けて盛んに科学的研究の歩を進めており、これらの現状を端的にいえば過去は余りに実験的だつたが最近は著しく科学的研究に進みつつあるようである。飛行機製作会社は全国に約三五〇あり、この工員男女とも約二〇万人を数へ、主としてデトロイト、デートン、ニューヨーク地方が多く、いずれも直接あるいは間接的に政府の監理をうけている。各工場の規模はきわめて大きく、飛行機の各部分はほとんどことごとく製作機械によつて産出され、各部門は整然と区別されて機械の運転と同時に一時に多数の同型飛行機が製作出来る組織である。飛行事故については昨年五月に二二人、六月二八人、七月二八人、八月二三人、九月二二人、十月三一人、合計六カ月間に一五四人の犠牲者を出しているが、時間に比例すると三、二〇〇時間に一人の割合である」云々。

さて玉井氏兄弟以後、人も飛行機ももたず、羽田の穴守海岸でひよりを見ていた日本飛行学校の相羽有氏は、講義録で学校の名目をつなぐかたわら、その後、古自動車二台をもとでに自動車運転手の養成で一時をしのいでいたが、これが次第にあたり出して本業となり、日本自動車学校の看板を新たに加えて文部省と東京府にかけ合つて「公認」を売りものに、二カ月卒業の速成教授を標榜(ひようぼう)し、新聞の三行広告や雑誌の広告で宣伝にうまず、折からの滔々(とうとう)たる自動車勃興時代の潮流にまんまとさをさしてしまつた。

そして一方に出版部を設け、既設の飛行機講義録と雑誌「スピード」のほかに新たに自動車講義録を創刊し、雑誌ではもつぱら自動車の鼓吹(こすい)につとめるとともに、日毎にふえる世間の自動車運転手向きの編集方針をとつて学校の経営発展にからめ手の策を用い、その一つ一つがことごとくずばしにあたるという開運の好調ぶりだつた。

京都で粟津氏と協同してダイムラー式七〇馬力の複葉機を造つていた玉井藤一郎氏も、またおのが春にめぐり逢つた一人である。氏は亡兄清太郎氏とともに野島銀蔵氏の助手として影の如く附き添い、「最も忠実な助手」として野島氏の信頼と寵愛(ちようあい)をあつめていたが、清太郎氏の没後は一人のこつた弟藤一郎氏を何とかものにしてやりたいと陰になりしていたが、折よく飛行機を造ろうとしていた粟津氏に結びつけたのである。

粟津氏が手に入れた中古発動機も野島氏が督励して分解や組立てを行い、とにかく一台の飛行機にして、「さあ、これでしつかり勉強してひと釜(かま)おこせ」と、自分はその足で東本願寺に大谷光演氏を訪れ、その新造機に「青鳥号」と命名してもらつて二六才の春を迎えた玉井氏を励ましたのだつた。

玉井氏は、その鞭韃(べんたつ)と新しい飛行機のよろこびにいそいそと東京へ戻り、再び鶴見の六郷川口に陣どつて生か死かのさかいを行きつもどりつ、めきめき腕をあげていつた。

そして軍部からの払い下げ品中、ぼつぼつ飛行機の発動機や部分品が出はじめたので、この払い下げ専門の町の屑鉄商に注意していると時々掘り出し物に

ぶつかることがあり、大阪の一森義憲氏もアメリカからマキシマムが入つて来るまでの間に合わせに、やはりこの種商人の手から古いノーム式五〇馬力を買つてあてがつて見たけれども、機体が重いところへ発動機の実馬力が出ないで重荷に小づけの苦心をしていた。

またそのころ、大阪天王寺公園の大阪新報主催婦人こども博覧会に山県豊太郎氏が招かれて鶴羽号をもつて三月十九日、城東練兵場を借りて祝賀飛行を行つたが宿を練兵場附近の森の宮の松の屋という旅館にとつていた。

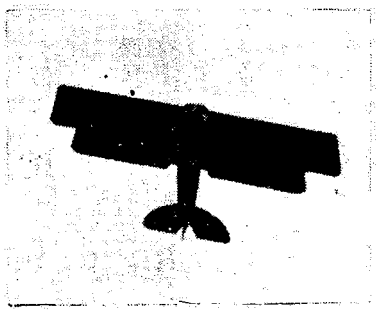
この小さな宿は、大阪で飛ぶといえば大低いつも城東練兵場のご厄介になるのと同じように、同勢の寝泊りは近くて便利なこの松の屋にほとんどきまつていた。誰が飛ぶ時でも、この宿屋に顔を出せば必ず連絡がとれたもので、主人の老夫婦が何かとこまかに面倒を見てくれ、自分から「飛行機旅館」のあだなをよろこんでふいちようしているくらいだつた。

山県氏のとまつているところへ西出清氏も泊まり合わせ、同氏は十合呉服店の増築披露の宣伝を頼まれて、その準備をしに来たといつていた。

山県氏が帰つたあとの四月一日、西出氏は城東練兵場から飛び立つて心斉橋橋通りの十合呉服店の上を一と回りして帰つて来たが、例の通り発動機から花火のような音を出し初めたので着陸したところ、余勢があまつて群集中に突込まんとするのをあわてておさえ、逃げ損じた一人の老婆をあぶなく翼に引つかけそこなつたが、この老婆は西出氏の助手笹川良一氏の母堂だつた。

笹川氏は後に大阪府下盾津に飛行場を建設し、国粋義勇飛行隊を創立、一人一艦撃沈主義を隊是にして軍国航空調を鼓吹し、更に国粋大衆党を率い、太平洋戦争中は世にも時めく衆議院議員で東奔西走、常に大陸方面を馳駆して席あたたまらぬようだつたが、当時は各務ヵ原の航空大隊を除隊したばかりの飛行機好きの青年だつた。

翌々三日、神武天皇祭の賑いをあてこんでロ癖のようにしていた宙返りを今日こそはやつて見ようと西出氏は十一時過ぎ元気に飛び出し、練兵場の北端に達したころ、またもにわかに発動機の不調でやむなく引返さんと急いで右舵をきつたとたん、はたして横滑りとなつて機首を下に場外の砲兵工廠構内に砕け落ちた、と見た瞬間には西出氏は既に頭蓋骨骨折でこの世の人ではなかつた。



西出清氏の飛行

氏もまた、くせのわるい発動機にぶつかつたのと、帰国以来の事故続きに焦慮したあげくの平静を失つていたのが、この不幸を早めたもので内地における五人目の民間殉難者である。享年三一。

この跡片付けを済ませると、助手をしていた岩名正次郎氏も諸行無常を嘆じて郷里の伊賀上野へ隠棲（いんせい）し、人が違つたように全く飛行機から離れてしまつた。考えて見ると、この人も不運なまわり合せで、四年あまりの間に最初の故荻田氏を失い、次いでフランク・チャンピオン氏の骨を拾い、それから今度で三人目だが、飛行家のおなじ助手でもこんなに念の入つた気の毒な人もあつて、誰顧みるものもなく埋もれていつた。

この月、東京の本郷座ではドイツの作家スッケン氏原作の「飛行機」を、作者で俳優の栗島狭衣氏が翻案脚色して、その一座で上演した。原作は飛行機発明家が主人公で、その特異の性格からかもし出される人生悲劇だつたが、栗島氏はこれを「飛行機」という新しい枷（かせ）をつかつて、そのころの見物に合うような家庭悲劇に脚色し直したものだつたが、まだ今の一般観客層には少し無理なところがあつた。

（四）陸軍航空部と陸軍航空学校及び軍務局航空課

臨時軍用気球研究会と交通兵団司令部廃止——陸軍航空部令——陸軍航空学校条令——大臣命令機関の航空課新設——所沢飛行場の拡張——気球隊の独立——幹部候補生からも志願者採用——岩富英輔重兵大尉、益

満行宣歩兵大尉の殉職――シベリヤ航空班の活動――
イタリー派遣航空団の帰国――台湾総督府航空班と操縦者その他の教育委託――中島式五型機最初の納入――ソツピース式パップ型とアヴロ式五〇四K型着荷――「猿も木からおちる」

時潮に乗つた陸軍当局は四月十四日、勅令第一一一号で陸軍航空部令、また軍令第八号をもつて陸軍航空学校条令を制定し、ともに十五日から施行されると同時に交通兵団司令部を廃止、十有余年の臨時軍用気球研究会も海軍側と談合のうえ、貴重な歴史を残して解消することになり、機材その他は航空部へ引き継ぎ、業務は航空部と航空学校へそれぞれ関係事項が区分されたのである。

その陸軍航空部令は、

第一条　陸軍航空部ハ航空ニ関スル事項ノ調査、研究及立案、航空兵諸軍隊本科専門教育ノ整一進学並航空ニ関スル器材ノ製造、修理、購買、貯蔵、補給及検査ヲ掌ル

第二条　陸軍航空部ハ本部及補給部ヨリ成ル

第三条　陸軍航空部ニ左ノ職員ヲ置ク

本部長、補給部長、部員、検査官、副官、主計、技師、准士官、下士及判任文官

補給部支部ヲ置キタル場合ニ於テハ補給部支部長ハ部員ヲ以テ之ニ充ツ

第四条　本部長ハ陸軍大臣ニ隷シ、航空部ノ業務ヲ総理シ、陸軍航空学校ヲ管轄ス

本部長ハ本科専門ノ事項ニ関シ航空兵諸軍隊ヲ検閲シテ意見ヲ隊長ニ訓示シ、検閲ヲ終リタルトキハ実況ヲ陸軍大臣ニ報告シ、関係長官に通報スルモノトス

第五条　補給部長ハ本部長ノ命ヲ承ケ航空ニ関スル器材ノ製造、修理、購買、貯蔵、支給、交換及廃品処分ニ関スル業務ヲ掌理ス

第六条　部員、検査官、副官、主計及技師ハ上官ノ命ヲ承ケ各担任ノ事務ヲ掌ル

第七条　准士官、下士及判任文官ハ上官ノ命ヲ承ケ事務ニ服ス

第八条　航空部所管倉庫ニ衛兵ヲ置クノ必要アルトキハ本部長、補給部長又ハ補給支部長ハ東京衛戍司令官ニ衛兵ノ派遣ヲ請求スルコトヲ得

附　則

本令ハ大正八年四月十五日ヨリ之ヲ施行ス

と、いうのであつて、従来の臨時軍用気球研究会を拡大したものであり、初代航空部本部長には井上幾太郎少将が補任された。

また陸軍航空学校条例は、

第一条　陸軍航空学校ハ学生ニ航空ニ関スル諸般ノ学術ヲ修得セシメ、之ヲ各隊ニ普及シ常ニ是等ノ諸学術ノ調査研究ヲ行ヒ以テ航空教育の進歩ヲ図リ、且航空ニ関スル諸般ノ研究試験ヲ行フ所トス

第二条　学生ヲ分ケテ左ノ三種トス

甲種学生――高等操縦術修習ノ為、基本操縦術ヲ修得シタル各兵科尉官、下士ヲ以テ之ニ充ツ

乙種学生――偵察、観測、写真、通信等修習ノ為、各兵科尉官ヲ以テ之ニ充ツ

丙種学生――機関工科、射撃、爆撃等修習ノ為、各兵科尉官、准士官、下士及各兵卒ヲ以テ之ニ充ツ

第三条　前条ノ外、臨時ニ各兵科佐尉官ヲ召集シ、必要ノ修学ヲ為サシムルコトヲ得

第四条　学生ノ教育に任セシムル為、本校ニ教育部ヲ置ク

第五条　航空ニ関スル諸般ノ調査研究並試験ヲ遂ゲシムル為、本校ニ研究部ヲ置ク

第六条　学生ノ教育並諸般ノ研究試験ニ充ツル為、本校ニ教導中隊ヲ置ク

第七条　器材ノ製造、修理、研究、試製並学生ノ実習ニ供スル為、本校ニ材料廠ヲ置ク

第八条　本校ニ左ノ職員ヲ置ク

校長、副官、主計、軍医正、軍医、教育部長、教官、研究部長、研究部々員、教導中隊長、教導中隊附、材料廠長、材料廠附、技師、准士官、下士、判任文官

第九条　校長ハ陸軍航空部長ニ隷シ、校務ヲ総理シ学術進歩ノ責ニ任ス

第十条　副官ハ校長ノ命ヲ承ケ校中一般ノ庶務ヲ掌ル

第十一条　主計及軍医正、軍医ハ校長ノ命ヲ承ケ各其ノ担任ノ業務ヲ掌ル

第十二条　教育部長ハ校長ノ命ヲ承ケ学生教育ノ計画及其ノ実施ニ任ス

第十三条　教官ハ教育部長ノ命ヲ承ケ学術ノ授業ヲ分担ス

第十四条　研究部長ハ校長ノ命ヲ承ケ諸般ノ調査研究並試験ノ実施ニ任ス

第十五条　研究部員ハ研究部長ノ命ヲ承ケ諸般ノ調査研究試験ヲ分担ス

第十六条　教導中隊職員ノ服務ハ軍務、内務定則ヲ準用ス

第十七条　材料廠長ハ校長ノ命ヲ承ケ廠内一般ノ業務ヲ掌ル

第十八条　材料廠附ハ材料廠長ノ命ヲ承ケ廠務ヲ分担ス

第十九条　技師ハ上官ノ命ヲ承ケ技術ヲ掌ル

第二十条　准士官、下士、判任文官ハ上官ノ命ヲ承ケ各其ノ業務ニ服ス

第二十一条　学生及第三条ニ依リ召集スル者ノ人員、入校若クハ召集期日並召集期間ハ陸軍大臣之ヲ告達ス

第二十二条　学生分遣ノ告達アリタルトキハ師団長（台湾ニ在リテハ台湾総督、満洲ニ在リテハ関東都督、以下同シ）ハ各隊長ヲシテ修業ニ適当ノ者ヲ選定シ入校期二十日前ニ其ノ官等氏名ヲ陸軍航空学校長ニ通報セシムベシ

第二十三条　学生ノ修業期左ノ如シ

甲種学生――概ネ五月トシ毎年二回入校セシム

乙種学生――概ネ二月トシ毎年二回入校セシム

丙種学生――概ネ二月トシ毎年二回入校セシム

第二十四条　士官、准士官及営外居住下士学生ハ校内ニ居住セシメ修学ニ所要ノ兵器、弾薬、器具、図書、消耗品ハ之ヲ貸与シ又ハ支給スルコトヲ得

下士、兵卒学生ノ兵器、営内居住下士、兵卒学生ノ被服ハ所属隊ヨリ之ヲ携行セシム

第二十五条　学生ノ願届其他業務ニ関スル諸件ハ総テ校長ノ管理ニ属ス

第二十六条　学生ハ情願ヲ以テ退校スルヲ許サズ

学生中、疾病其他ノ事故ニ依リ学術修得ノ目途ナキ者ハ校長其ノ事由ヲ具シ、陸軍航空部本部長ノ認可ヲ受ケ退校帰隊セシム

第二十七条　校長ハ学生ノ修学期末ニ於テ学生ノ成績ヲ調査シ修業成績書ヲ調製シ陸軍航空部本部長ノ認可ヲ受ケ、之ヲ師団長ヲ経テ本人所属隊長ニ送付スベシ

第二十八条　校長ハ陸軍大臣ノ認可ヲ経テ修学ヲ終リタル甲種及丙種学生中若干名ヲ選抜シテ更ニ概ネ六月間在学セシメ、尚須要ナル学術ヲ修得セシムルコトヲ得

第二十九条　本校職員ニハ教育上必要アルトキハ校長ハ師団長ニ稟議シ、其ノ軍隊ヲ使用スルコトヲ得

第三十条　校長ハ陸軍大臣ノ許可ヲ受ケ海軍軍人ノ航空機ニ関スル教育ノ委託ヲ受クルコトヲ得

附　則

本令ハ大正八年四月十五日ヨリ之ヲ施行ス

そして校長には有川少将、教育部長には河田四十一大佐が補せられた。

これと同時に陸軍大臣の命令機関として、本省の軍務局に新しく松井兵三郎大佐課長の航空課が設けられた。

所管の仕事は航空兵の本務に関する事項、航空兵下士以下の補充に関する事項、航空に関する事項乃至陸軍航空部、陸軍航空学校に関する事項を扱うのであつたが、これら急激な膨張のため航空学校には新規予算四〇〇万円を計上し、所沢飛行場の大拡張と並んで下志津に分校を新設してもつぱら高等飛行術、写真術、観測術などの研究と訓練を行い、気球中隊を現在の第一航空大隊から切り離して独立させることになつた。

この大革新は主として井上幾太郎少将の企画断行によるものであり、残るのは航空兵科の独立であつた。

また航空部の行政人員補充のため三万円の予算を増加して充実をはかり、か

つ所沢飛行場の拡張は臨時軍事費でまかなう決定を見たが、これは現在の大隊営門から東西並に北方にかけて三五万五、〇〇〇坪の敷地を既に買入れ、四〇〇坪の大格納庫二棟、気球隊兵舎六棟、航空学校々舎、二四〇坪の機械木工場の増設、一五〇坪の木材倉庫、各二〇坪の鍛工場と曲木工場、一六〇坪の理化学実験室、飛行見張所などが東京青山の高田工業部の手で今年一ぱいの竣成を期して急ぐ一方、新敷地の整地作業にも拍車がかけられていた。

航空学校の設立を機会に新しく設けられた制度として異彩を放つたのは、一年志願兵（幹部候補生）の中から希望によつて航空学校に入校する道が開けたことである。一年志願兵だからもちろん、中学校卒業、または同程度の学力あるもので、第一期募集を一〇〇名とし、選抜試験のうえ、将来の飛行将校たる素養を与えるのが目的だつた。

さて開校後間もない六月二十八日、研究会から引き継ぎの第一期甲、乙種学生九名の卒業証書授与式が行われた。

この日午前十時半、御名代東伏見宮殿下が成らせられ、上原参謀総長、福田次長、山梨陸軍次官、井上航空部本部長、山内横須賀航空隊司令らが臨席し、宮殿下には教育書類や、卒業学生のソツピース式六機編隊と高等飛行を御覧の後、第五格納庫内の式場につかれ、卒業生総代小島寅雄中尉に卒業証書を、将校優等学生の第一大隊附樋口政治中尉に恩賜の銀時計を、また下士優等学生の第一大隊附森種蔵工兵軍曹に賞品を授与された。

以上三氏のほか甲種戦闘班学生は水谷、川井田、今田各中尉と茂木軍曹、乙種偵察班学生は近藤中尉と上谷軍曹で、小島、樋口両中尉は乙種、森軍曹は甲種学生だつたが、新設航空学校の門をはじめて出た人たちであつた。

しかしこれより先き、一方には二人の有為な将校の犠牲が出ていた。その一人はイタリー派遣団員中の岩富英中尉である。

五月三日午後一時五十分ごろ、フルバラ飛行場で中尉はイタリー空軍の誇りとしている国産バリツラ式三〇〇馬力戦闘機を単独操縦して離陸し、西南五㍍の風をついて高度一、三〇〇㍍に駆け上り、高等飛行を開始してあざやかな横転を数回行つてから垂直降下に移つた際、ブリル（錐もみ）に入り、中尉は極力操舵して回復につとめているようすだつたがついに抜け切れず、頭蓋骨を粉砕して無残な殉職を遂げた。



陸軍大尉岩富英輜重兵

中尉は島根県松江市北堀町の人、大正三年、京都の第一六師団管下から選ばれて気球研究会第三期生として操縦術を修得した後、いつたん原隊に復帰し、今度のイタリー派遣について再び選ばれた陸軍航空の古参将校である。殉職と同時に輜重兵大尉に昇進、享年三三だつた。

もう一人は益満行宣中尉で、中尉は今年一月、シベリヤから帰還して第一大隊附になつていたが、臨時航空術練習委員の編成で第一回の操縦術専習員に選ばれ、各務ヵ原飛行場でデツケル少尉指導のもとに高等飛行術の修得に精進していた。

五月二十四日朝九時五十分、八〇馬力のニューポール式一八平方機を単独操縦し、風速四㍍、曇つた空模様の中を高度一、〇〇〇㍍に達した時、おもむろに螺旋降下を開始し、地上の径三〇㍍T字型制限地内着陸のため七〇㍍の高度へ降りてから方向を変えるべく、急に無理な舵を踏んだので機はたちまちブリルに入り、低空のため施しようなく、中尉もまた脳底骨折でたおれた。

中尉は宮崎県北諸県郡三股村の人、岩富大尉に一期遅れて歩兵第五九連隊附から操縦術練習将校となり、卒業後、原隊に帰り、自来二、三回、所沢と原隊の間を往復していたが昨年六月、航空第一大隊附となつてシベリヤ出兵の第一航空隊員で出征、クラスノヤルスキー附近の戦闘に参加、ハバロフスクからブラゴエチエンスク占領の際には果敢な空中襲撃を行つて、バルチザン軍を戦慄させた殊勲を残し、有為の中堅将校として嘱望されていた。殉職と共に歩兵大尉に進められ、享年二八だつた。

シベリヤ方面では第二航空隊主力帰還後の航空班は、中田武実大尉が班長で河端融、長田好置、中山頼道、下田竜栄門各中尉らのはりきり士官が広野に活躍しており、七月初旬から中部沿海州地方の過激派討伐に着手、約二ヵ月奮闘を続けて九月下旬、ポチウカレーウオに帰つた。

十月初めからは味方地上部隊の縦隊間の連絡や、また敵情偵察に出る時は爆弾を携行して随時随所に威嚇投下し、あるいは友軍に対する通信筒投下、敵地区上における宣伝文撒布など鳥なき里のこうもりだつたが、わが機影を見ると急いで逃避する敵にとつては恐るべき威力ではあつた。十月十九日、ブラゴエチェンスクに転進して冬営の準備に移つた。

西のイタリーで予定の訓練と研究を終えた派遣団は八月十七日午前、神戸入港の伊予丸で帰国した。

団員中の松岡中尉は、「昨年十一月二十七日、イタリーに着いたが途中、コロンボで欧洲大戦の休戦をきいて落胆した。あちらへ着くと職工らはトリノの飛行学校に入つて機体や発動機の製作、取扱い術を学んで今春三月卒業した。われわれ将校はカシナコスクの基本飛行学校で練習をはじめ、アヴイアチツク式、ハムル式などを操縦した。三月末から七名の爆撃班と一〇名の駆逐班に分れて練習にかかり、五月に卒業した。この間、行つて間もなく儀峨大尉を失い、終りに近く岩富大尉の犠牲を出したが病気その他の故障者は一人もなく、終始みな元気だつた。練習をおえてから将校はイタリー戦線を見学し、パリやロンドンを経て帰国の途についた。



イタリー・バリラ戦闘飛行学校の団員

イタリー飛行隊は、その苦しい財政から見れば確かに非常な進歩で二、〇〇〇馬力以上のカプロニー式大型機もあり、官民協力で航空の発達に尽している。しかし駆逐用飛行機だけは全くドイツの模倣から今もつて抜けきらずにいるようである。それからまだ確定的ではないが有名な詩人のダヌンチオが日本へ飛んで来るかも知れない」と、語つた。

この帰国と前後して、台湾から新設の総督府航空班の巡査五名と、製作技術見習者一五名が航空学校で教育をうけるために内地へ入つて来た。

総督府では航空班新設八年度の予算一七万五、四〇〇余円を計上し、正式に台湾総督府警務局航空班を設置し、この六月にその事務分掌規定が告示された。そして航空班の基地として高雄州の屏東に飛行場をひらき、格納庫その他所要の建築物を設備するとともに、全島の警察官から五名の操縦志望者を選抜、また機体の製作、修理技術練習生は一般から募集して選考の上、一五名を採用した。

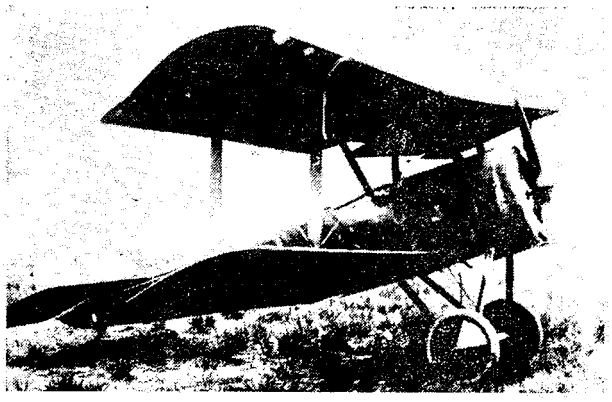


中島式五型150馬力

操縦者は新竹庁の玉江徹、台中庁の遠藤市郎、同別府景二、澎湖庁の高柳幸及び花蓮港庁の五十嵐金一郎巡査で、所沢の航空学校では佐藤求巳大尉が主任教官で教育を担当し、菱沼中尉と依田特務曹長が専ら実地指導にあたつた。しかし途中から玉江巡査が体質の関係で離脱して台湾へ引き返していつた。

それから長い間、いろいろわさのやかましかつた中島式五型機が、ようやくものになつて納入を開始したが、これこそ日本飛行機製作所が、その社運をかけた最初の価格のある製品で、その運命には関係方面から深甚（しんじん）の注目が払われていた。

同機は全幅一二㍍六〇、全長七㍍〇四、全高二㍍八八、主翼面積三四平方㍍、複座、複葉の木製機で発動機はホールスコット式水冷直立型一五〇馬力、自重七八〇㌔、全備重量一、一三〇㌔、最大速度一二八㌔、上昇限度三、四〇〇㍍、上昇時間一、〇〇〇㍍まで七分間、航続四時間が公称である。



ソツピース式3型（パツプ）

時機を同じうしてイギリスからソツピース式三型、（通称パツプ型）戦闘機と、アブロ式五〇四K型練習機が着荷した。

パツプ型は全幅七㍍六二、全長六㍍、全高二㍍八〇、主翼面積二〇平方㍍でローン式空冷星型八〇馬力が装備され、自重三五一㌔、全備重量五四九㌔、最大速度一八〇㌔、上昇限度六、〇〇〇㍍、上昇時間は一、〇〇〇㍍に三分を要する単座機である。

アヴロ式は全幅八㍍六八、全長六㍍八三、全長二㍍九二、主翼面積三〇平方㍍、発動機はローン式一二〇馬力、全備重量八三〇㌔で最大速度一四五㌔、上昇限度五、〇〇〇㍍、上昇時間一、〇〇〇㍍に五分の複座で、ソツピース式各型では性能がやや高過ぎるきらいがあつたので、本機を練習用として試験的に購入したものだつた。

さきにも東京附近で電線の被害があつたが、電線というものは下から見るとよく見えるが上からでは中々判別しにくいものらしく、さすがの名手も一本やられた話が重なつた。

フランス航空団の指導で浜名湖畔の新居浜に新設された陸海航空隊合同射撃班の実弾射撃演習で五月十九日、フ式イの五三号を市丸海軍中尉操縦、倉片歩兵大尉同乗して湖上を一周試験飛行後、坂尾三等兵曹が操縦、市丸中尉同乗で湖上の目標に三五発の実弾射撃を試み、二〇分後、着水。次いで三回目には坂尾兵曹の射撃訓練で陸軍の大柴中尉が操縦して三〇〇㍍の滑走で飛び上がり、湖上を一周してから射撃態勢に入つたが標的との距離の関係で射撃を見合わせ、五〇㍍の低空を南方新居町に出で、停車場の西三町余の上空から東海道線を横断しようとしたが高度が足らず、フロートを電線に引つかけてもんどりうつて墜落、機体は粉粋し、搭乗者は人事不省に陥つたが傷は案外浅く、数ケ所づつの打撲傷と裂傷だけで大事に至らず、坂尾兵曹の耳からの出血がひどかつたが生命には別条なかつた。

倉片大射は「風に向つて西方に飛んだが、前方の山からの気流がはなはだ険悪だつたのと推進力が弱く、上昇力が足りなかつたため、鉄道線路を右折する時、右翼がさがつたのでフロートが接触したのである」と、同情のある見方をしていた。

次ぎは六月十一日朝九時半頃、各務ヵ原でベルタン少尉がニューポール一五平方型八〇馬力で単独飛行中、第二大隊の格納庫前地上一㍍から機首をあげてすれすれに格納庫を飛び越え、更に裏手の発動機工場との間を飛び抜けようとしたが、目の前に電線を発見、急ぎ上げ舵で右に旋回しながら危うく難を免かれたと思つたが、とたんに浮力を失つて地上に激突、もちろん最後を思わせたが、少尉は駆け寄つた人たちを退けて自分で医務室に歩いていつた。

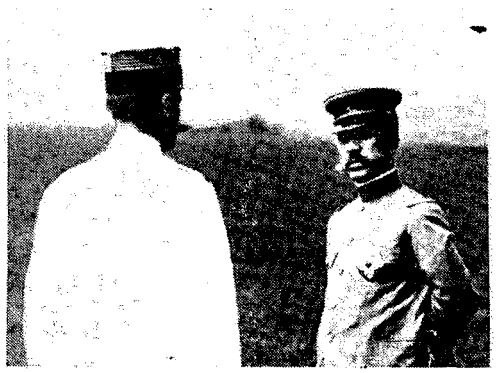
傷は右足の坐骨関節と防風盤にぶつけたのどの裂傷が最も重く、猿（さる）も木からおちるといわれながら治療していたが、のどの傷から声が出なくなり、足の方も中々回復せずついに講習終末まで現場に姿を見せなかつた。宮中からはぶどう酒一ダースのお見舞があつた。

この数日後、奥、川村両元帥、大



アブロ式504K型

迫、秋山両大将らが各務ヶ原を見学し、生憎くの梅雨だったが講習生の練習後、ルフェーブル少佐、デッケル少尉らの高等飛行を見て、奥元帥は「まことに見事な飛行で感嘆にたえない。また毎日の熱心なご教授に対しては衷心感謝と敬服の至りである」と、あいさつした。



閑院宮殿下と対談のフオール大佐

ルフェーブル少佐は「未熟な技術に賛辞を頂戴して恐縮にたえない。あいにく天候が悪いので会心の飛行をお目にかけられないのが残念です」と答え、そのあと大迫大将が同乗を希望したので、ルフェーブル少佐はニューポール式一八平方型に乗せて六〇〇㍍の高度で二〇分間飛びまわり、「この老年に至ってはじめて飛行し、まことに愉快でした。有難う」と、頭を下げた。

更に七月末ごろ井上少将の案内で炎天下を閑院、久邇、朝香宮、李王殿下、東郷元帥、加藤海相、藤井、吉松、仁田原、本郷ら陸海軍各大将や、前田、伊集院、徳川、野田、松田ら貴衆両院議員約一〇〇名と新聞、通信記者団の見学があり、抽選で同乗飛行が繰返されて賑わった。

（五）国際航空連盟（F・A・I）に正式加盟

稲垣知足氏設計の曲技用機――山県氏宙返りを独学――奠都五〇年祭祝賀飛行会――山県氏の宙返り飛行披露――周防道喜練習生の殉難と佐藤氏の重傷――高橋氏の郷土飛行と樺太の飛行――茂呂五六氏の帰国――帝国飛行協会、国際航空連盟に加盟――国際航空連盟の組織、事業その他――総会に日本代表の出席――大阪に平和記念空中文明博覧会――玉井氏の郷土飛行――福長飛行研究所

大阪の博覧会飛行をすまして来た山県豊太郎氏は、そこに新しい軽快な機体が出来上つて発動機を待つていた。

この機体は伊藤飛行機研究所へ入つて間もない東京高等工業学校出身の稲垣知足氏が心血をそそいで設計した曲技用の処女作だったが、それも肝心の発動機が使い古しのノーム式五〇馬力だから、氏の苦心は飯ものどを通らぬものがあつた。

陸軍にも海軍にも、どこへいつてもまだ曲技専用の飛行機というものはなく、ただわずかにスミス氏やナイルス氏のものを見たに過ぎず、翦風号の例はあつたが乗り手のことも考えねばならず、抗力のうえからも複葉を選んで設計を完成したのが主翼二三㍍八㌢、下翼は二一㍍一〇㌢、翼弦上下ともに三㍍九㌢、翼間四㍍、全長一九㍍、全高七㍍九㌢、翼面積一五七平方㍍のほとんどわが国最初の小型機ともいう単座の牽引式であつた。

性能のところは試験して見ねばわからぬが大体全速百二、三十㌔、一、〇〇〇㍍の上昇時間四分半という設計で、そのころとしては飛び切りのものだつた。

設計者稲垣氏には十分の自信はあるが、操縦者も初めてなら飛行機もはじめてで、しかも目的は宙返りというのだから中々心配だつた。神田駿河台下の中西書店から「飛行機は語る」というイギリス本を探して来て、曲技操縦法を山県氏に説明し、山県氏はまた自分のからだを縛つて横や逆さまの状態時における感応、感覚に慣れるという周到な用意をして、さて四月二十五日、はじめて海岸のひがたを走つて見た。

一回の地上滑走後、二回目には二〇㍍ほどの高度で直線飛行を二、三回繰返して、「たいてい大丈夫だ」と、にっこり笑いながら降りて来たが、その後引き続き連日の練習で二十九日にはあざやかな急旋回、急降下を行つて次第に手

に入り、機体の強度や性能にも自信がついて来た。

そこで五月四日朝、おりからの快晴をしおに急降下からにわかに舵を起して機首を水平以上に持ち上げて見たり、横滑りなどをためした後、翌日、ついに高度九〇〇㍍で完全なループを二度描いて、野育ち民間人最初の涙ぐましい記録を作つたのである。

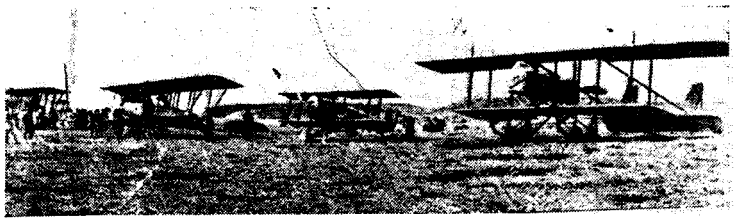
水田中尉が尾島で皮切りをしてからちょうど一と月後、この山県氏の決死行こそ、わが荊棘（けいきょく）の民間航空に燦然（さんぜん）と光る努力精進の結晶であつて、陸軍で培養された水田中尉の初記録とは、またおのずから選を異にする血の叫びであつた。

そして数日後に、この畢生（ひっせい）の所産を晴れて公開する機会に恵まれた。

今年は奠都（てんと）五十年祭を行われるため、東京市はその記念祝賀祭を五月十日に決定したので、これに呼応して飛行協会も記念の祝賀飛行を計画し、都下二、三の新聞に「本会主催の下に民間有志飛行家より成る奠都記念飛行を来る十日午前九時頃（雨風天なれば翌十一日）洲崎、上野附近の上空に於て挙行す」の広告を載せて気勢をあげ、洲崎飛行場を会場にして久しぶりの民間飛行大会を開くことになつた。

参加者は岸飛行場から井上中尉のモ式、日本飛行機製作所からは佐藤氏の中島式、飛行協会からは飯沼研究生のモ式、それから伊藤飛行機研究所から山県氏の第二鶴羽号、すなわち新造の曲技機だ。

その朝七時、まず赤羽から練習生一名を乗せた井上中尉の小型モ式が先駆して入場し、つづいて尾島からの佐藤氏が着陸するころ、津田沼の山県氏も新粧の翼を光らせて集まり、最後に所沢から田中研究生同乗で飯沼研究生のモ式が駆けつけた。



洲崎飛行場に集結の祝賀飛行機
（左から赤羽飛行場のモ式、中島式、鶴羽号、飛行協会のモ式）

東京市中に四台もの民間機が顔を会わせたのは実にこれが初めてで、次ぎから次ぎに続く空の爆音を追つて埋立地附近はたちまち人で埋まり、場内に翼をつらねた盛観はまことに奠都五十年祭にふさわしいものがあつた。

午前九時を合図に四機一斉に飛行を開始し、行幸のあつた上野公園の祭典式場に祝意を表した後、附近上空を入り乱れて飛ぶうちに井上中尉のモ式が目の下の自分たちの飛行場へ降り、次いで中島式も姿を消したあとに山県氏は式場上空で悠々と二回の宙返りを敢行したところ、はからずも天皇陛下のお目にとまつたそうで、あとでその話をきいてさすがにうれしそうだつた。



祝賀記念の撮影（左から佐藤、井上、山県、飯沼、伊藤氏）

洲崎の会場には飛行協会の長岡中将以下、徳永大佐その他がつめかけ、山県氏が宙返りを披露するというので飛行記者倶楽部の人たちも大勢集まつていたが、そろそろ風が出はじめて海岸だけに中々当りが強かつた。

九時半、飯沼研究生は一〇〇㍍内外の低空で埋立地附近を飛び、代つて田中研究生が乗つて所沢へ帰るはずだつたが、これも離陸後、低空で飛ぶうち隣接地の鉄道院工事場側の堀割上で強風にあおられて、あつという間にへたへたと水面に胴坐（かくざ）し、片翼を岸に引つかけてプロペラと下翼をこわしてし

まつた。

田中研究生はけが一つなかつたが陸へ上つて来ると、てれた顔をしながら事故の顛末（てんまつ）を徳永大佐に報告していた。

現役当時は何か気にいらぬことがあると、「兵隊を一列に並ばせておいて、一人々々びんたをはつて歩いた」ほどの徳永大佐は、「ふむ、ふむ」と聞いていたが、「こんなに風があるのに、いつまでもあんな低いところにいるからだよ。まあけがしなくつてよかつた」

機体は解体して、所沢から牛を呼んでひかせて帰ることにした。

午後になると風は秒速二〇㍍に強まり、時々つむじ風が原つぱの白い紙ぎれと一しよに、ほこりをきりきり舞い上げていた。

天幕は音をたててはたはた波うち、山県氏に集まつた花輪は立て直すそばから吹き倒された。

「……どうする？」

伊藤音次郎氏は心配を通り越した顔で、こうなつたら本人の意志一つによつて決（き）めるよりほかはなかつた。

「……やりましよう」

山県氏はぽつんと、こういつて飛行機の方へ歩いていつた。

「大丈夫か」と、鳥飼氏が口をへの字に結んで、あとからついていく。

山県氏は水のように冷たくすまし込んでプロペラを回しはじめた。

風はうなりながら吹いて、晩春の空を黄色く染めている。場内の人達は黙々として一台の鶴羽号を遠巻きに見守つていた。

山県氏は舵を動かして補助翼や尾翼のきき具合を調べていたが、やがて片手を上げて車輪止めをはずさせ、静かに動き出した。

町を背にして向きを変え、発動機に全馬力をかけて海の方へ風に正対して滑り出した。小型機は数十㍍でほこりに乗つて地を離れた。

風に向つてほとんど棒立ちの姿勢で上昇を続け、上へいけばいくほど風が強いらしく、山県氏は凧のように上つていく。

飛行場の真上、六〇〇㍍くらいの高度に達したかと思うと、しばらく考えていたが、とたんに機首をぐつと下げたと見る間につばめのように上つていつて大きな円をくるりと描いた。

地上では拍手を忘れてかたずをのむばかりだ。

続いてまた一回、既に四〇〇㍍くらいに落ちていて町の方へ流されてゆく。

人々は期せずして往年の烈風中のスミス氏を思い出し、成功のよろこびよりも悲壮な努力に深い太息をついた。

山県氏は強風中を慎重に下降して出発点に着陸した。たちまち人垣が築かれ、冷徹（れいてつ）水のような山県氏を囲んで深い太息が高い歓声に変つた。そしておりから来場中の元交通兵団長で最近待命中の井上仁郎中将の発声で、「山県豊太郎君万歳！」が三唱され、ようやく皆の顔に生色がみなぎつたのである。



山県氏の鶴羽号

その日の新聞夕刊は、「日本スミスの出現」とか、「天才飛行士」とか筆をそろえて絶賛し、東京の新聞が一民間飛行士のために、こんなに紙面を埋めたのは、これがはじめてだろうといわれるほどにはやしたてた。

それから一週間ばかりした十八日、肺結核予防会の宣伝飛行に東京市上空で再び曲技を公開した後、愛機をもつて西に下り、六月十八日関西日日新聞社主催で京都市に飛び、続いて郷里広島市で二十一、二両日、晴れの錦を飾つたが、郷関を出でてわずか三、四年、早くもわが民間唯一の曲技飛行家に成りすましたのである。七月初め帰つて来ると上野公園に開催中の平和記念家庭博覧会に招かれて飛び、十二日午前、午後、洲崎埋立地を基地にして三度び帝都上

空に惜しみなく妙技をふるつたのであつた。

このころ山県氏一門の福長朝雄氏は五月末、大阪城東練兵場で飛んでいたが久しぶりに住居のある府下池田町訪問を企てて二十九日午前十一時、練兵場を飛び出し、東成郡中本町の上空へ三〇〇㍍くらいでさしかかると発動機に故障が起つて来た。

そこであたりを見まわしたが格好な場所がなく、まごまごしているうちにずんずん高度をおとして附近の照円寺という寺の真上に降りてしまつた。これを修理して六月十八日、今度は池田町へ持つていつて飛んだが離陸早々、場内の立木に接触してまたもやみ、この前の豊中運動場の事故といい、はなはだ面白くない。実はこの地方に本拠を構えて練習所を起す計画をしていたおりとて気を腐らし、「大阪は性（しよう）に会わん」とばかりに、他を物色し、弟の四郎、五郎両氏などと手分けして東海道の沿線に候補地を探すことになつた。

関東の尾島飛行場では、「佐藤さんが角力を乗せて飛んだ。角力の乗り初めだ」と、その話で賑わつていた。乗つた角力は五月場所を終つて巡業に出た一行中の小兵、前頭何枚目かの東雲（しののめ）で、さきに所沢で尾崎氏が乗せた玉椿から二人目だが、中島式もすつかり軌道に乗つて、この東雲同乗の少し前、水田中尉は試験飛行の道すがら赤城山附近まで二時間余をかけまわり、五月十九日には、その第一台を所沢に空中輸送して航空大隊に初の納入をするという春の芽生えを見せていた。

ところが六月十三日、この日は追浜から馬越喜七、桑原虎雄両大尉も見えて太田の工場を視察していたが、飛行場では朝から佐藤氏が一二五馬力の練習機に練習生を乗せて飛んでいた。

何人目かに乗つたのが周防道喜という二四才の練習生で十時に二、三分前離陸し、真直ぐに利根川上へさしかかつたが発動機に故障があるとわかつて引返し、空中滑走で下降中、浮力を失つて二〇㍍からすべり落ち、佐藤氏は右足挫折（ざせつ）、顔その他を負傷、周防練習生は頭部の強打と肋骨数本を折つて人事不省に陥り、直ぐ尾島町の病院に収容したが一夜を保つて瞑目（めいもく）した。同氏は故近藤元久氏と同郷松山市の人だつた。

かくしてどうとう尾島飛行場でも犠牲者を出したが、これが直接の原因という訳でもなかつたものの会社直属の練習部は、この一期だけで表向き廃止し、中島所長との話し合いで水田中尉が個人的に経営することになつて、後に水田飛行学校となつて再現した。

千葉市の白戸飛行練習所では、主人応召中の留守をまもる女丈夫初子夫人の引きまわしで「子供」たちはすくすくと伸び、高橋信夫氏の操縦指導で練習を続けているうちに、同氏の郷里北海道江差から郷土飛行の勧めがあつて五月末五〇馬力のカホル号を携えて故山へ渡つた。

六月一日、札幌北二十条広場、五日、枝幸の富田牧場で飛行したのをはじめ各地に飛び、七月下旬には樺太へ出ばり、大泊で飛行して師匠白戸氏の衣鉢（いはつ）を継ぐに十分な成功をおさめて千葉に帰つた。

思えば一時、覇（は）を唱えた外国帰りの人たちが各地に鳥なき里のこうもりをきめ込んだが、自分にばかりかまけていて跡を考えなかつたため、みんな一代こつきりで絶えてしまい、そのころ歯をくいしばつて片隅を歩いていた奈良原一門の人たちが、その功成つて今ようやく後継者を送り出しつつある。その山県氏にしろ、この高橋氏にしろ、日本人らしい地道（ちみち）な育ち方をして来ただけに最も手堅く、貧しい中にも応揚な精神は忘れず、堅実さを何よりもたいせつな飛行家の道として進んで来た。

飛行機は決しておとなのおもちやではない。航空は決して道楽や酔狂ではない。日本の民間航空は、一度出直して深いところへ沈潜（ちんせん）して来なければだめだ、と蔭で歎いていた人たちも、ぼつぼつこういうまじめな新進が出て来て見ると、これが生え抜きになつて民間斯界をおし進めていく時代が、既に目睫（もくしよう）に迫つて来ていることが感じられて、意を強うするに足りたのである。

そしてまたフランスに従軍した同胞のうち、まず磯部氏傷つき、武市正俊、山中忠雄、小林祝之助三氏を犠牲にして高価な血を払つたあと滋野男爵、石橋勝浪、茂呂五六氏らは最後まで健闘してそれぞれ叙勲され、軍職を解かれて徐徐に帰国の準備中だつたが、そのうちさきがけて帰つて来たのが茂呂氏だつ



茂呂五六氏

た。氏は六月六日、塩を積んだ社外船満栄丸で神戸に入り、瀟洒（しょうしゃ）な軍装で郷里福井の鯖江町に向つたが、酒醸造業の厳父も健在だし、そのあとを令兄が立派に継いでもいるので何の心配も責任もなく、飽くまで航空に生きる決意で、ほぼ川崎造船所新設の飛行機部に入社するようだつた。

それはかねてフランスで、大使館附武官の松村菊勇海軍大佐の知遇を得ていたので、大佐から川崎造船所の松方社長あての懇篤な紹介状をもらつてふところにしていたから入社はほとんど確実だつた。そしてしばらく郷里に滞在中、太田の日本飛行機製作所から試験飛行士としての嘱めもあつたが、氏はこれを辞退して神戸に出で、素志の通り川崎の人となつたが同社はまだ設備未了で、注文したサルムソン式四台が近く入荷するまでは松方社長に、「本でも読んで待つててくれたまえ」と、いわれ、月給だけもらつて顔を見せていた。

七月初め、パリの国際航空連盟（F・A・I）本部から飛行協会へ、「国際航空連盟は日本帝国飛行協会の加盟を全会一致をもつて可決せり」の電報が、事務長ポール・チンヤンジェー氏の署名で届いた。

大正四年秋、飛行協会がフランス大使館を通じて申込んでおいたのが、大戦最中で今日まで持ち越されたものだつたが、しかもこの時、講和会議を機会に大戦後初の国際航空会議がパリに開かれていて、わが国からはあだかも滞欧中の田中館博士をはじめ、陸海軍武官が代表として列席していた。

国際航空連盟は一九〇五年（明治三十八年）十月に創立したものであるが、大戦後は新たにフランス大統領ポアンカルト氏が会長につき、副会長にはフランス、イギリス、イタリー、アメリカから一人ずつ出しており、現在の加盟国はアメリカ、アルゼンチン、アイルランド、ベルギー、オーストラリア、イギリス、デンマーク、フランス、オランダ、イタリー、ノルウエー、ポルトガル、南阿連邦、スペイン、スエーデン、スイスなどで、新たにわが日本が加わつて一七カ国になつた訳である。

規約は全一〇四条から成つていて飛行競技及び記録、飛行競技の資格及び性質、国際航空、航空機の分類及び解説、競技委員の資格並びに任務、競技飛行士の資格、競技の方法並びに条件などの細目によつて編まれていた。

その他、全一八条の国際空中交通法があり、それから九章全四三条と、附属書八種類の国際航空条約の草案が出来かかつている時だつた。

その後、第二次世界大戦で再びこの機能は停止したが、戦前まではいわゆるF・A・I（Fédération Aéronautique Internationale）として活躍し、加盟国は年々ふえて三七個団体に及んでいた。連盟の目的を一言に要約すると、㈠世界航空の発展を助成し、航空競技の国際的規程を確立する。㈡国際航空旅行の発展を助長する。㈢加盟各国の航空奨励運動の統一を図り、かつこれに対して有形無形の利益を保護する。というのであつて毎年一回、加盟国主催の総会を各地で開き、また各種分科会を随時随所に開催して来た。

会費は正式には「負担金」となつているが、その最初の日本代表出席の戦後会議で、㈠日本委員本年度の議案投票権は二票を保有すること、㈡年度醵金一票に対し、九〇〇フランの規定に付、日本の本年度納付額は一、八〇〇フランとす」の条件に同意し、これが例となつてその後、毎年二票ずつ附与されて二、〇〇〇円前後のものを払い込んでいたが、後にこの九〇〇フランの負担金額が倍加されて四、〇〇〇円前後に上り、第二次大戦前まで続いていた。

飛行協会は総会毎に大体、その開催国のわが駐在武官に代表を委嘱していたが、たまたま陸海軍航空関係武官や逓信、文部両省あたりの関係官が出張の時は、その人に頼んで出席してもらう慣例になつていた。

その点では田中館博士が筆頭で、どこにいてもこの総会にぶつかると一々いわれないでも必ず駆けつけていたから、三、四回は代表に出たはずである。

そしてこれでまず日本の民間航空も列国に伍してくつわをならべ、代表機関を世界のひのき舞台に送り出す立場にせり出されて、何となく急に肩身が広くなつたようにも感じられたのである。

さて五年ぶりに世界平和が還元したよろこびに三都はもとより、全国的に「平和記念」の景気づけが春先きから続いていたが、航空関係では七月十日か

ら大阪の天王寺公園に平和記念空中文明博覧会が開かれたのが唯一のもので、例の渡部一英氏の奮迅ぶりであつた。

前年夏、東京上野で開いた博覧会の経験もあり、ことに甘味の覚えが忘れられず、また飛行協会機関雑誌発行所の看板ぐらいで跼蹐（きょくせき）しているがらでもないので、雑誌の方は編集員加藤正世氏（後に三等飛行機操縦士、昆虫学者、昆虫趣味の会々長）にまかせて東奔西走し、大阪新報社主催で開会に漕ぎつけたのだつた。

はじめ同系統の関西日報、関西日日新聞両社と提携するはずだつたのが不調に終つて大阪新報と話がまとまつたのだが、この社長が村野常右衛門氏（衆議院議員）、専務取締役が米田穣氏で、同社は常にこういう催しものが好きで、ほとんどいつも副業にしていただけに渡部氏との契約も中々堂に入つたものであつた。

まず身元保証金四、〇〇〇円を納めさせ、博覧会の収益は四分六の割、すなわち新聞社が六分、渡部氏が四分の比率で共同し、その他いろいろの秘話めいたものがあつて会長に村野社長、顧問に大阪、京都、神戸各市長、大阪、京都、兵庫、和歌山、滋賀、奈良各県知事、その他商工会議所会頭などを並べ、りつぱな博覧会規則を作つて渡部氏は理事長となり、九月一日までの会期ではなばなしく開場した。

ところがあいにくこの夏は梅雨の上ぶりがわるく、内外の工事が非常に遅れたので開会が五日も伸びて十五日になり、会期中も長雨にたたられ通していた会場一階広場には陸海軍援助のソツピース式パツプ型水上機、モーリス・ファルマン式、グラハム・ホワイト式、スパツド式、ソツピース式二型陸上機の実物五機を配列し、天井からはツエツペリン飛行船の大模型をつるして空間を賑わし、二階には三菱造船所出品のフランス製のイスパノ・スイザ式発動機とプロペラーの新鋭機に並べて歴史的なアンザニー式二五馬力発動機の古色を配し、ほかに計器板、飛行服などの実物のほか、飛行協会その他からの各種飛行機、飛行船模型、統計、図表、歴史的飛行写真など、およそ気のついたものは片つぱしからこくめいにならべ、出品可能のものは大小漏れなく陳列して、関西最初の航空博覧会として名実共に成功した。

その時分、東京では六郷川口の玉井藤一郎氏が名も照高と改めて自称し、粟津氏のダイムラー式七〇馬力複葉機で更生の途上にあつたが、七月末には三〇分にもわたる野外飛行に成功したので、いよいよ亡兄以来伝統の郷土飛行を志して八月初め、伊勢の四日市に帰り、その日を十八日に選んだ。

しかし場所がないために国道上の比較的平坦（へいたん）地を滑走路にしたが、これが幅一〇〇㍍、長さ一五〇〇㍍の地域なので車輪を溝に突込んで小破し、二十五日、今度は築港埋立地で試験飛行して、翌二十六日、亡兄追善の飛行を午後零時過ぎからはじめた。

二〇〇㍍くらいの高度で海岸を飛んでいるうちに、東京湾と違つて山を背負つたこのへんの気流は荒つぽく、機体も少し重過ぎるせいか次第に高度を失つて出発点から数百㍍先きの湿地に着陸し、車輪をすくわれて転覆、プロペラーその他を破損して、また四日市町の訪問が延びてしまつたが、せつかく来た以上、飽くまで成し遂げる決心で再び修繕にかかつた。

この時、さきに練習所の敷地を探していた福長兄弟は、郷里の静岡県浜名郡にほど遠からぬ天竜川沿いの磐田郡掛塚町はずれの草原に格納庫を建てていた飛行場は地続きの河原で、福長飛行研究所と名乗りを上げ、陸軍払い下げの中古ルノー式七〇馬力発動機を一台手に入れたものの、飛行機はどうやつて造るものか、そのへんのことは皆目（かいもく）わからず、一人では心細いので雑誌「飛行界」の主筆をしていた浅見富蔵氏を招いて相談相手とし、練習機の設計製作をやつてもらうことにした。

ここへやがてまつさきに飛び込んで来たのが、岸飛行場で素地を養つた根岸錦蔵氏で、まだようやく一八才のういういしい青年だつた。やや遅れてこれはまだ十四、五才の紅顔鳥居清次少年（現在　日本ヘリコプター輸送株式会社取締役、運航部長）と、もう一人は京都出身の今井小まつという女流の志願者だつた。女史はいわゆる「西原借款」で有名な西原亀三氏夫人の令妹だということがあとでわかつたが、中々文筆の達者な、書かせれば短篇小説の一つも書こうかという才能をもつていて、後に飛行協会の雑誌「飛行」に、雲井竜子のペ

ン・ネームでよくそういったものを発表していたが、とうとうやり遂げて、昭和の初頭には闇秀飛行家として二番目の二等飛行機操縦士免状を獲得して押しも押されもせず、福長飛行場に入つた時は、前の日本飛行学校の上野艶子嬢以来、たしか二人目か三人目の志望者で、最も早くに目ざめたわが国女流の一人であつた。

（六）霞ケ浦水陸飛行場の敷地決定

三宅二郎海軍大尉殉職――海軍々務局に航空部を臨時新設――霞ケ浦水陸飛行場用地買収と作業開始――航空施設と訓練方式をイギリス風に則る――S・S式軟式飛行船発注――特務艦関東のシベリヤ近海警備――桑原中尉の宙返りと伝書鳩の訓練――岡田五郎工兵大尉殉職――フランス航空団の教育課程殆ど終了――大隈侯爵邸の送別宴――北陸、関東平野横断連絡飛行の惨事――松原克巳砲兵大尉の殉職

横須賀航空隊では四月半ば、新進有為の操縦将校をうしなつた。

十二日朝、同航空隊教官三宅二郎中尉は八時ころから学生の練習指導にあたり、担当の数名を終つて一段落後、中尉自身の高等飛行術練習のため十時四十分、ローン式一一〇馬力の新鋭ソツピース式で第四滑走台からスタートした。

晴れ渡つた四月の空は美しく、南西三㍍の微風中を夏島方面へ高度をとつて一〇〇㍍に達した時、あざやかな横転を一回試みたがとたんに悪気流にあおられて水平に回復せず、操舵もきかぬらしく左に傾斜したまま滑り出したがたちまちブリルに入つて海中に没入し、夏島東端二〇〇㍍附近に姿を隠した。

離水後わずかに一分間の出来事で、潜水夫五名で中尉を引き揚げたが頭部その他に深での裂傷を負つて殉職し、機体は形態なく粉砕していた。高等術の練習としては高度がひく過ぎたうらみがあり、中尉に似合わぬ軽挙だつた。

東京芝西久保明舟町出身、海軍機関少将三宅周造氏の次男で初等科を学習院でうけ、府立一中を経て兵学校に入り、大正二年十二月、少尉任官、軍艦乗組で南支方面警備にあたり、六年十二月、航空術学生、昨年末卒業して航空隊附教官となつたが中尉のような性格をいわゆる軍人はだというのか、剛毅快活な資性をよくその端正な風貌に表わし、負けずきらいの反面友情にあつく、学生や部下の信望をあつめていた。享年二八。殉職により大尉に進められた。

この時分、三年ほど前に設けられた潜水艇航空機調査会について「海の底と空中を一しよにされてはたまらん」と、部内に議論が出ていたが、六月になつて、この二つが切り離され、新たに軍務局内に臨時編成で航空部が設けられて高橋寿太郎中佐が部長にすわり、大関鷹麿少佐（後に大佐）や和田秀穂少佐らが部員として中央に集まる航空関係事項を裁くことになつた。

ある日、フランス航空団との連絡将校である金子中佐が、珍しく息せききつて現われるなり、こういう報告をした。

「今日、井上少将（幾太郎）に室へ呼ばれて、霞ケ浦を海軍で買わんけれや陸軍で処置しようと思うが君の意見はどうかと尋ねられた。そこで私は、海軍で買収する方針で目下準備を進めているが、閣下はあすこをご覧になつたかときくと、見た、フォール大佐をつれていつて見せたが、飛行場にはまことに良い所だといつておつた。という話なので、私は一両日中に決裁があろうと思つておりますと、くぎをさして帰つて来た。少しいい過ぎたかも知れんが、あいまいなことをいつていると直ぐにも人をやりそうな勢いだつたから、海軍既定の事実として吹き込んでおいた」

高橋中佐は席を立つなり、金子中佐をひつぱつて井出次官（謙治）をたずねて進言し、次官もまた「よし、今日中に片をつける」と一挙に解決し、翌朝、水戸の茨城県庁へ主計官を出張させるという急転直下の成行きで、金子中佐年来の理想地が飛行場としてようやく実現することになつた。

前にも小記したが、金子中佐は上司が気乗り薄なので自分で土曜の晩から日曜にかけて、大体の見当をつけながら歩きまわつて調べていたので、フオー大佐の折紙通り水陸両用飛行場として申分ない確信を抱いていた。

この附近は稲敷郡の阿見村というが、昔、津田譲という政治家が政府からも

らつた土地だとかで、広袤(こうぼう)二四〇町歩に一面、松の木が生えており金子中佐が見にいつた時は三分の一ほど開墾してあつて、あとはみな山林のままだつた。それで飛行場敷地として買収したものは陸上が約八〇万坪、水上が約二九〇万坪で、しかも坪一〇銭三厘という今から見れば、うそのような値段だつた。

買収事務の完了と同時に県庁にも尽力してもらつて森林開墾、整地作業、建築工事などが矢継ぎばやに進行したが、一方では海軍航空基礎の施設形式、訓練方式を全部イギリス海軍にのつとる方針が決定して、にわかにイギリス産の機材輸入が今までにない大量に上つた。

そして航空部の大関少佐が、「毎年二人や三人の将校をあつちこつちにやつて習わしたつて、結局それは個々のもので効果が少ない。それよりイギリスから信頼の出来る教官を若干呼んで訓練すれば、一ぺんに全部が教育されて得策じやないか」という意見が有力視され、これが熟してやがてイギリス航空団の来朝を見た訳であるが、部外には陸軍のフランス航空団の故智(こち)にならつた感を与えた。

事ここに至るまでに金子中佐が大戦中、二度目の出張でフランスに滞留していたころ、「人が足りなくつて困つているから日本から機関兵を寄越してはくれまいか。操縦者なら一個中隊でも一個大隊でもよい。日本は連合国側なのだから、われわれに手伝つて戦闘に参加してもらいたい」意向がさかんで、どこへいつても誰に会つても、こういう希望を聞き、話をきかされたものだつた。そこで金子中佐も、その現状を察して大使館へ松村菊勇大佐を訪ねて報告し、日本へどしどし電報をうつてもらつたが、当時の日本としては戦争終了後、強力清新な海軍力にものをいわせる腹があつたものか、外国の戦争に日本軍人をいためては損だという訳で、とうとうこのことについては返事一つしなかつたのである。

もしこの時、有利な話し合いで若干の人的資源を提供しておいたら、今さら陸軍なり海軍なりが頭をさげて彼らの後塵(こうじん)を拝さないでも、何とか自力でもう少し格好がついていたろうと後悔されるのである。

陸軍ではその後、例の雄飛号がどうなつたか、飛行船には既にあまり執着をもつていないようだが、海軍ではツエツペリンやシュットランツ式が戦時中威力をふるい、ことに前者が海軍用として、あるいは長距離空襲用として価値づけられた点を注目している。また海の狂狼(きょうろう)として連合国の脅威だつたドイツ潜水艇Uボートの襲撃にそなえて、イギリスやフランスの軟式飛行船が輸送船隊の援護に巡洋艦や駆逐艦の及ばない意外な効果をあげ、空中哨戒(しょうかい)用として重要視されたことの記憶が新たなので、飛行船に対する魅力は少しも衰えず、イギリスのS・S式飛行船(サブマリン・スカウト)を購入することになつて、ちょうど出張中の大西滝治郎大尉、中村竜輔造兵大尉に指示してヴイツカース会社に註文させたうえ、両氏を造兵監督官に補任して工場に詰めさせたのである。しかしこれが完成して追浜に舶着したのは約一年半後の大正十年秋だつた。

さて実施方面では特務艦関東がシベリヤ沿岸の警備につくので、ちょうどこれ幸いとフ式ロ号二機を搭載し、将校、下士官若干を派遣して警備にあたらせたが、長期にわたる寒地飛行の体験には種々得るところが多かつた。

また内地訓練では横廠式三機で堺大浜への往復飛行があり、前年十一月帰国した桑原大尉が駆逐用のソツピース式小型一五〇馬力の艦上機で宙返りをやつて驚かせたが、「機体と発動機に信頼があれば必ず出来るものだと信じていた。世間では宙返りが出来ないと空中戦の役にたたないというが、必要なのは急角度の旋回、すなわち機体を九〇度に傾けるということ、急転直下して敵を攻撃して逃げる二種をマスターすれば十分だと思う」と語つた。

また今春、フランス陸軍から寄贈をうけた伝書鳩一、〇〇〇羽のうち若干が海軍航空隊にも分譲されて訓練を続けていたが、六月四日朝、いよいよ追浜で実験を試みることになつた。

フ式イ号四機を準備し、加来、赤柴、為田、臼淵各中尉が搭乗、鳩を携行して東京湾に乗り出し、東京から千葉方面にかけて一、〇〇〇㍍の高度で鳩を放ち、気流、気象の状況や感想を報告、落伍したものは一羽もなく満点だつた。

この夏のはじめ六月三十日だつた。拡大中の所沢飛行場にかつて見ない空中

分解の惨事が突発した。

昨年末、操縦術専修員で入つて来た岡田五郎中尉が最初の野外飛行で、僚機とともに熊谷に飛び、帰路について三七分の飛行で所沢に帰着した。中尉は飛行場北方三五〇㍍の上空から緩やかな空中滑走で巧みに下降しつつ飛行場の北端に入り、一五〇㍍の高度に達した時、突然機首が急に突込んだと見る瞬間、一〇〇馬力モ式六型は尾部を上方に屈折し、同時に機首は全く垂直となつて右翼が飛びはなれ、機体はそのまま左旋転しながら墜落、たちまち火を発して猛火の中に無残な殉職を遂げたのである。まことに念のいつた複雑な空中分解で最初に機首が下向きになつた時に分解原因が発生したものらしく、尾部の故障が主因に見られたが焼失後の原因調査はほとんど困難だつた。

中尉は鳥取市吉方町の出身、機敏で果断、ロシヤ語に秀で写真術もまた素人ばなれがしていた。大正四年末、工兵少尉任官、工兵第一一大隊附から昨年十二月、砲工学校卒業と同時に所沢に入隊、航空学校新設最初の学生だつた。享年二六。工兵大尉に昇進した。

フランス航空団の指導も順調に進んで八月一ぱいで大体の課程が終り、飛行術の補習教育と発動機、機体の製作指導にまだ多少の時日を要するだけとなつたので、任務終了の団員から徐々に引き揚げることになつた。しかし船室の関係で三班に分けて乗船するため第一班の士官八名は八月二十三日、まず東京を去り、第二班はブレゲー式一四B二型機で富士山頂を飛んだというユーゴン少尉ら四名が近日中に出発、更に三班には各務ヵ原で高等飛行術の指導に骨折つたルフェーブル少佐以下一〇名が十月十四日、帰国と決定し、フオール大佐以下、ジョッセー少佐、ベルニス大尉ら一五名の准士官以上が居残つて所沢と熱田の兵器工廠で就業することになり、同時にあらためて陸軍で傭聘(ようへい)する形式がとられたのである。

ところがこの訓練最中に、フオール大佐補佐役の次長格ルイ・オーグスト・ラゴン少佐の自殺事件があつた。

八月一日朝九時、前夜宿泊した横浜のオリエンタル・ホテルの居室でピストル自殺し、遺書もあるというのであるが、航空団側では横浜に軍務出張中、急病のためカトリツク病院で療養中、二日午前九時、死去したと発表した。葬儀は四日午後、山手町のカトリツク教会で執行された。

飛行協会では機を見て長岡中将を先頭に、職員がかわるがわる三越で整えたおみやげをもつて各地を慰問して歩いたが、はからずもこれが常務職員の慰労にもなつて生気を呼び、慰問しているような、されているようなくすぐつたい思いでもあつた。

九月二十七日夕六時から牛込早稲田の大隈邸で送別の宴を開き、久邇総裁宮殿下もお出ましになつてフオール大佐ら将校ばかり二一名が出席、井上少将、通訳に中村中佐ら陪席して記念写真をとつた後、各務ヵ原で撮影した諸訓練の実況映画に一と時を過ごして、七時から奥の大書院で晩餐の席をひらいた。

デザート・コースで大隈会長は立つて、「フランスは日本文明の恩人である。今度自費をもつて有用な将校を多数派遣されたに対し、国民として、また飛行協会長として感謝にたえない」と、通訳とも四〇分にわたる演説を行い、フオール大佐の答辞があつて九時半、散会した。

ユーゴン少尉が富士山頂を飛んだブレゲー式は、航空団の選定で輸入した軽爆撃機でリバーテイ式水冷四〇〇馬力が装備され、全体の構造はジュラルミンの骨組に羽布張りで、わが国最初の金属製機であり、また富士山頂をのぞいた最初の飛行機でもあつた。

航空団の教育用機として三方ヵ原で爆撃班の訓練に使用したが、航空団携行の機材の中にモラーヌ・ソルニエー式、ニューポール式、スパツド式、ソツピース式などの地上滑走機があつた。これらは機胴はほとんどそのままだが翼面積が小さく、発動機は三気筒のアンザニー式二五馬力がついていて、モ式専用の日本操縦者に牽引式を馴らさせるための初歩訓練用だつた。しかしこの種の滑走機が幅をきかすほど日本の操縦者は劣弱ではなかつたと見え、航空団の親切はわかるが、あまり重宝がられずに埋もれはて、いつ払い下げになつたか後年、いなかまわりのサーカスが天幕の中に線を張つてこれをぶら下げ、発動機をぶるぶるまわしながら旋回して見物をよろこばせたという話がある。

九月二十一日から北陸、会津、関東平野横断の連絡飛行が開始されたが乗機

はやはりモ式六型一〇〇馬力で、所沢を午前五時半に出発した藤崎中尉の二一七号、野口中尉の二二五号は途中、八代に降りて給油の予定だつたが二二五号機は一気に長野県長沼まで長駆し、二一七号機は八代に降りて燃料を補給のうえ、山間を縫いながら十時十五分、二二五号機は十時三十二分、高田練兵場に安着した。

翌二十二日は操縦者が交代して二一七号機に菅田中尉、二二五号機に斎藤大尉が搭乗して八時、高田を出発したが柏崎ではげしい風雨に遭つて難航し、信濃川を西北に進んで妙高山を右に、弥彦山の背面を通過してようやく新潟市にたどり着き、市上を一周の後、江浜海岸に着陸した。

二十三日は一日休養して二十四日朝八時二十分、二一七号機に水谷中尉、二二五号機に喜早中尉が搭乗して新潟を出発し、前機は九時十七分、若松市外の新井河原に、後機も数分遅れて安着した。

この地方にはこれまで飛行機の影が薄く、民間機もずいぶん地方まわりをしたが、この辺にはあまり縁がなかつたと見えて、まだ飛行機というものを話には聞くが見たことがないという五万の人が集まつての熱狂ぶりだつた。

ところが午後一時二十分、まず二一七号機が滑走に移つたせつな、突然、方向舵の故障でぐるりと左に曲つたと見る間に猛烈な勢いで、あつという間に群衆の中に突込み、右往左往する中をなぎ倒してようやく停止した。

およそ珍しい事故で、このため即死三、重傷者五、軽傷者九名を出してとんだ飛行機見物になり、とんだお彼岸のいわくありげな災難であつた。

そこへまたこのお彼岸中に所沢でも、しかも学校の正門前で、老練な操縦先輩将校が事故を起して同乗者の殉職を見ている。

すなわちこの連絡飛行中の二十二日朝、近く特別大演習に参加するための飛行練習で、松岡大尉がアヴロ式に松原中尉を同乗させて七時十七分ごろ、飛行場の北隅から西北に向つて離陸し、所沢神明社の上空一〇〇㍍の高度まで来たところ、発動機の回転が急に不調となつた。松岡大尉はしばらくようすを見ていたが回復しそうもないので、飛行場に引き返さんとして降下姿勢で旋回すると舵のきき過ぎか、機は垂直となつて落下し、地上近くで幾分回復したが、高度が足りず、ちょうど航空学校の門前近くへ四五度の急角度で激突し、両将校とも重傷を負つた。直ちに医務室へ収容、手当したが松原中尉は午後五時、絶息した。

発動機故障の原因を調査の結果、回転が不調になつたのはガソリンの供給過多に混合ガスが不良になつたからであり、また機が降下の姿勢をとつた際、ほとんど垂直になつたのは急旋回の結果、失速したからであつて、比較的安定のいいアヴロ式で回復出来なかつたのは操縦が二重装置になつていたので、操舵の妨げとなる何らかの支障があつたものであろうと見られた。

松岡大尉も松原中尉もともにイタリー派遣団員であり、牽引式機には既に十分手なれていて、なおかつこの奇禍に遭つたのは時の悲運であつた。

松原中尉もまた、さきにイタリーで殉職した岩富大尉と同県の島根県人で邑智郡川戸村の出身、浜田中学校を出て大正四年末、砲兵少尉に任官し、昨年五月、七期操縦術専修員として入隊し、成績良く抜擢（ばつてき）されて間もなくイタリー派遣団に加わり、ミラノの陸軍飛行学校で操縦術を習得、同国の航空本部長から操縦者徽章を授けられ、帰国後は陸軍航空学校附を命ぜられていた。享年二七、砲兵大尉に進んだ。

その後十月十六日である。若松で群集をあやめたと同じようなことが、今度は各務ヵ原飛行場で起つた。

航空第二大隊附笠井盛太郎中尉が、これも特別大演習参加のため野外飛行の訓練を重ねていたが、この日午前九時、飛行を終えて着陸のため下降しつつ場内に入りかけたところ、場周の溝を隔てた道ばたで見物していた群集を機翼に引つかけて数人を倒したはずみに、土手に衝突してもんどりうつて機体を大破し、笠井中尉も頭部を打つて一時失神したが直ちに手当して事なきを得、負傷の群衆にも幸い死者は出なかつたようである。

（七）東京・大阪間第一回懸賞郵便飛行競技

帝国飛行協会の郵便飛行に逓信省の認可と協力――実施規程――記念絵ハガキその他――天候のためやり直

し――水田、山県、佐藤三氏参加――水田氏、途中不時着――六時間五八分で往復の佐藤氏優勝――令旨と有功章――二つの郵便飛行余聞――宍戸、後藤、鳥海氏退職――日本倶楽部舎屋買収計画

原内閣以来、国庫補助金の行方も全く五里霧中に迷い込み、一時順調だつた大口寄附もそのためにまたも渋滞の兆を現わして、渋沢男爵らの実行委員や経済委員もほとほと持てあましているが、さりとて金のことばかり案じて手をつかねてもいられず、飛行協会はかねて懸案の長距離飛行の計画をすすめ、AとBに分けて二種の競技を発表した。

Aは今秋の第一回郵便飛行であり、Bは明春に予定した遠距離飛行で、いずれも東京と大阪間だつた。郵便飛行はもちろん大阪に着陸するが、Bの方は大阪市上空を一周回して無着陸で東京へ帰る破天荒の大飛行である。

今秋の郵便飛行については逓信省の認可と協力を受けねばならなかつたが、政府としても初めての試みなので逓信省では関係当局によつて航空事業調査委員会を編成、将来の逓送機関である点に着目して次官秦豊助氏が委員長となり、管船局長若宮貞夫、通信局長米田奈良吉氏はじめ、各課長や技師が慎重審議の結果、これを認可するに決定した。

すなわち往航は大阪市内配達の第一種書状と通常はがき、帰航は東京市内配達の同種のものに限り、料金はそのままで、表面に「飛行郵便」と朱書したものだけを、往復とも各二三貫目まで扱うことに定められたものである。

この郵便物は両市一、二等郵便局の特定窓口に差出し、これがために記念切手、記念スタンプも考慮するという開けた逓信当局の協調ぶりであつた。

ことに飛行終了後、飛行協会に対し、逓送手金として金三、〇〇〇円を交附する決議が添えられたのは感銘が深かつた。

そこで飛行協会の競技規程を見ると、冒頭にある「恩賜賞金」の文字が第一に目につく。

第一懸賞

恩賜賞金	(飛行機に対し)	金七五〇円	本会賞金 (飛行機に対し)	金七五〇円
	(操縦者に対し)	同上	(操縦者に対し)	同上
			計	金三、〇〇〇円

備考

一、懸賞ハ優秀者一名ニ限ル

二、本懸賞ハ往復飛行一二時間ヲ基準トス。基準時間ヨリ三〇分ヲ短縮スル毎ニ飛行機並操縦者ニ対シテ賞金各二五〇円宛ヲ増加シ、之ニ反シテ三〇分ヲ増加スル毎ニ同上賞金各一二五円ヲ減少ス

三、本飛行ニ於テ基準時間以内ノ速力最優秀者ニハ大正十二年九月三十日マデ恩賜年金（月額五〇円）並本会ノ名誉賞牌ヲ贈付ス

但コノ期間該記録ヲ破ラレタルトキハ翌月ヨリ其ノ年金ヲ取止ム

四、基準時間以内ニ郵便飛行ヲ全フシタル次点者以下ニハ総員ニ対シ、金三、〇〇〇円以内ノ慰労金ヲ配給スルコトアルベシ

五、前項以外ノ参加者ニ対シテハ若干ノ慰労金ヲ贈ルコトアルベシ

六、官有並本会所有ノ飛行機ニ対シテハ賞金ヲ贈付セズ

第二　飛　行

一、飛行ハ本会監督ノ下ニ本邦民間飛行家ヲ以テ之ヲ行フ

二、飛行ハ九月中旬以後トシ、東京ヲ発シ、途中着陸スルコトナク大阪ニ着シ、翌日大阪ヲ発シテ無着陸東京ニ帰ルモノトス

三、前項ノ発着場並出発ノ時日ハ追テ之ヲ指示ス

四、天候其ノ他ノ都合ニヨリ出発時日ヲ変更セシムルコトアルベシ

五、加入者ハ本規程承諾ノ上、別紙様式ニヨリ申込書ヲ八月三十一日マデニ帝国飛行協会々長宛提出スベシ

第三　審　査

一、東京及ビ大阪ニ審査委員ヲ置ク。コノ委員ハ審判ニ任シ記事ヲ掌リ、其ノ他飛行ニ関スル事務ニ任スルモノトス

二、飛行時間ノ計算ハ離陸ノ瞬時ヨリ始メ、飛行終リ機体着陸ノ瞬時マデトス

三、飛行ニ関スル事項ハ総テ審査委員ノ判定ニ拠ルモノトス

第四　実　施

一、飛行機ノ制式及ビ能力ニ就テハ別ニ制限ヲ設ケズ。飛行者ハ同一ノ一人ニ限ル

二、高度ハ随意トス

三、飛行者ハ航空禁止区域ヲ除クノ外、自由ニ経路ヲ選定シ得ベキモ、警戒上成ルベク小田原、静岡、豊橋及ヒ津附近ヲ通過スルモノトス

但静岡、豊橋及ヒ津ニハ予備着陸場ヲ準備シ、小田原ニハ其ノ海岸ニ単ニ救護設備ヲナス

四、飛行場ニハ格納庫ヲ設備セズ、場内一般ノ警戒ハ本会之ヲナスモ、飛行機其他附属物件ノ直接警備ハ飛行者ノ担当トス

五、飛行場ニ牽引試験器ヲ備ヘ、必要ノ際、飛行者ノ使用ニ便ス

六、飛行ニ要スル消耗品、宿料其他ノ費用ハ飛行者ノ自弁トス

七、飛行ニ関シ自他ノ傷害、飛行機其ノ損害ニ対シテハ、本会其ノ責ニ任ゼズ

八、飛行者ハ其ノ飛行機ヲ以テ飛行前ニ予習飛行ヲ行ヒ、其ノ機能ヲ験スルヲ要ス

但予習飛行ハ予メ之ヲ本会ニ通知シ、終了後其ノ結果ヲ筆記報告スルヲ要ス

九、本会ハ飛行機不完全ナルカ、又ハ飛行家ノ資格不充分ニシテ飛行危険ナリト認ムルトキハ飛行ヲ差止ムルコトアルベシ

十、飛行者ハ信書其ノ他重量八貫匁ヲ携ヘ、飛行スルモノトス

右携行物ハ出発点ニ於テ本会審査委員ヨリ之ヲ受取リ、着陸後、其ノ地審査委員ニ引渡スベシ

以上、参加希望者は、これによつて申込書のほかに飛行機体と発動機の型式馬力、製作場所、同年月、価格、それから所有者の氏名を同時に協会へ届け出ることになつていた。

しかし見渡したところ、どれだけの応募者があるだろうか。その中からはたして一体、誰が飛び出せるだろう、と考えると、まことに寥々（りょうりょう）たるものであつた。

「誰それだけは大丈夫」といいきれる人は、およそ二人となかつた。けれどもそこが奨励であり、努力であつた。果然打てば響くで、たちまち猛然と立つたのが津田沼の伊藤飛行機研究所である。

伊藤氏は飛行協会にこの計画があり、逓信省もほとんど同意の腹だという見きわめがついた時に、既に櫛引弓人氏保管のゴルハム式一二五馬力機買取りの奔走を始めていた。

この飛行機は前年、問題を起したパターソン氏の残していつたもので、競技の相手は差しあたり中島式と目星をつけた伊藤氏は、是が非でもこのゴルハム式をもつて対抗すべく苦心さんたんの金策で、ついに櫛引氏から天下晴れて譲りうけたのである。

この価格金一万円、それから別に一五〇馬力発動機も一しよに引取つてくれるなら譲ろうという話しに、発動機が六、〇〇〇円、計金一万六、〇〇〇円の大奮発であつた。

日は迫つて締切までに申込んだ参加者は、わずかに水田嘉藤太氏の中島式六型二〇〇馬力機と、山県豊太郎氏のゴルハム式一二五馬力機の二機で、結局国産機と外国機の競争となつた訳である。

神戸の藤原延氏が一森義憲氏の張殻製一葉半式機で出るとか出ないとかいつていたが、あてにもならなかつた通り果して間に合わなかつた。

もともと飛行協会も、「せいぜいこんなものだろう」と胸算用していたので、まず予定通りであり、むしろ山県氏の新機が拾いものでもあつた。

そして協会は銀座の上方屋に註文して、三枚一組の記念絵はがきを一組一〇銭で頒布し、逓信省の記念切手、スタンプも確定して、いよいよ実施細目の準備に入り、長岡中将を委員長に徳永大佐主任で逓信省当局からも委員が参加し、わが国最初の郵便飛行に成功を期したのである。

この催しに最も関係の深かつた郵便課長は高妻直道氏（後に片岡と改姓　大日本航空株式会社総務理事を経て帝国飛行協会副会長）で、後年の航空局長

であり、また大阪の逓信局長は田辺治通氏（後に逓信、内務大臣）で太平洋戦争当時、大日本飛行協会を率いて会長の椅子にあり、更に田辺局長の下にあつて直接、郵便飛行事務に執掌（おうしよう）した書記官戸川政治氏（後に日本航空輸送株式会社常務取締役、帝国飛行協会監事）も、後に航空局長（片岡氏の前任者）につかれ、いずれもこの第一回郵便飛行に、その航空関係の端を発しているのは不思議な奇縁というべきである。

飛行協会では規定にもある優勝者への名誉賞牌（しようはい）を大急ぎで作らねばならず、三越の貴金属部へあつらえて図案を書かせ、純金製のものを註文した。これはプロペラをふんまえて両翼をひろげた鷹（たか）で、プロペラーの中心にルビーをはめ込み、全体は径一インチくらいのものだつたが、例の通り長岡中将の意匠でそれ以来、これが飛行協会の有功章として各方面にばらまかれた。

逓信省の記念切手は新たに特別のものを発行する問がないので、普通の三銭と一銭五厘の切手に小さな飛行機の型を赤で印刷したものを臨機間に合わしていよいよ十月四日、五日をその日に定め、東京の発着地を深川洲崎埋立地、大阪は城東練兵場に決定、飛行協会からは徳水、戸田両大佐が大阪へ出かけて諸般の準備を進めた。



ゴルハム式125馬力機と山県氏

洲崎の出発地には天幕を張つて格納庫とし、前々日の二日朝、早くも水田中尉は尾島から佐久間一郎技師（後に中島飛行機製作所取締役）を乗せて出来たての中島式六型第三一号というホールスコツト式二〇〇馬力の新型機を駆つて待期の姿勢につき、山県氏は当日の朝早く茶褐（ちやかつ）色のゴルハム式一二五馬力機を伝統の恵美号と命名し、機首のエンジン・カバーに郵便マークをかいて来場し、飛行協会職員が中央郵便局から受取つて来た二個の郵便行嚢（こうのう）も、やがて両機に積み込まれた。



水田嘉藤太氏

ところがあいにく天気がわるく、小田原の駐在委員久能中将からは、「箱根は雲で見えず」という電報である。

長岡中将はじめ中島、伊藤両所長らも首をあつめて相談したが、水田中尉も山県氏も、「出発せよという命令があれば出発します」ということに、「飛行開始」を決断し、抽選の結果、水田中尉先発ときまつた。

そこで水田中尉はあらためて試運転を始めたが調子が思わしくないので、時間の経過を心配して山県氏が代つて先発し、心細い密雲の中を皆に励まされて出ていつた。

しかしものの三〇分とたたないうちに引返して来た山県氏は、「横浜まではガスのような薄い雲の中を飛んでいつたが、その先きは深い雲です。コンパスを見ていましたけれども戸塚へんで雨が降り出して来たので、あきらめて帰つて来ました」と報告し、ついに中止と決定して、郵便行嚢二個は直ぐ中央局へ返還した。

すると翌五日も雨、中央気象台に相談すると「確実なことは受け合えぬ」というので統計を調べてもらつて二〇年来、かつてこの日だけは雨が降らなかつたという十月二十日を期して再開と決定した。

こうなると、あまりにその間がかけ離れるので飛行協会は再び絵はがきを作り直し、洲崎と大阪の準備もまた、はじめからやり直しになつた。

ただこの間に一つ活気づいたのは、負傷が癒えて新たに佐藤要蔵氏が飛入りしたことである。規定からいえば今ごろ参加の出来るしぎのものではないが、この際のことなので特に認められ、中島式五型第六号のホールスコツト式一五〇馬力機で割り込んで来た。

が、間のわるい時はわるいもので、二〇年来降つたことのないという折紙つきの十月二十日が、大阪を除いて沿道これまた曇か、然らずんば雨、東京は薄寒い風に雲の低い時雨模様なので、この日も順延となり、その夕方、念のために気象台へ問い合わせて見ると、「明日雨」の予報に飛行協会では二十二日に繰延べてしまつた。

すると二十一日は予報を裏切つて思いのほかの好晴なので、洲崎埋立地は朝からの賑いを呈し、参加関係者は皆、出そろつてつめていたが肝心の協会が動かないのでどうにもならず、幸い二十二日も続いて天気がよかつたので、沿線に相当の逆風があるのもかまわず、いよいよ勝ぐりやするめでサイダーの祝杯をあげて出発準備にかかつた。



記念絵はがきの内一枚

郵便行嚢も一個ふえて三機に配分され、十時五十分、水田中尉を先頭に抽選順で、同五十五分、山県氏が飛び出し、最後の佐藤氏が離陸したのは正に十時五十九分だつた。

箱根と鈴鹿に多少の雲があるほか沿道殆ど快晴で、出発前におどかされた逆風も案じるほどではなかつたが、この三機のうち最も慎重を期したのはやはり山県氏で、燃料不足を心配しながらも箱根を避けて伊豆方面に回り、ただ目的地へ安着をのみ願つて後生大事に飛んでいた。

大阪では田辺逓信局長や戸川監理課長、角田中央郵便局長らが出そろい、協会の徳永、戸田両大佐も一生懸命に東の方ばかりにらむうち、午後二時を過ぎたころ、生駒山のかなたに黒一点の一機がようやく姿を見せた。

先発の水田中尉であろうと思つていると、これが佐藤氏で二時四十分、無事着陸、まず第一着の空輸行嚢を当局に引渡し、「さて水田中尉は……？」と待つが中々現われない。

山県機は多少遅れると思つていたが約一時間後の三時三十六分、先輩伊藤氏出身の地だけに関係知己多数の歓声に迎えられて着陸、これまた完全に郵便を引継いで使命を果たした。

そこで優勝候補水田中尉はどうしたか。

中尉は「鈴鹿山脈上の雲にさえぎられて方向をとり違え、二時四十分、和歌山の北方紀の川原に不時着した。郵便行嚢は同地郵便局に納めた」との報告に、一同まず安心して往航の一日を終えたのだつた。

この日の三機の経過は、左表の通りである。

	東京発	国府津	静岡	豊橋	津	奈良	大阪
水田	一〇・三〇	一一・二〇	三・〇〇	〇・四五	一・二〇	（和歌山）	二・三五
山県	一〇・三五	―	一・〇五	一・三五	二・二五	二・二〇	二・三六
佐藤	一〇・三六	一一・三〇	〇・一五	一・〇五	―	二・二〇	二・三六

この所要時間、佐藤氏は三時間四〇分、山県氏は四時間四一分で水田中尉は三時間四五分だつたが、惜しくも既に失格してしまつた。

翌二十三日は全線無風晴れの絶好な天候通報に勇んだ佐藤、山県両氏は型通りの健康診断のうえ、乾杯して一個三、〇九〇通、二貫目以上の行嚢をそれぞれ

搭載し、午前十時十一分、佐藤氏が先発し、続いて同二十五分、山県氏もあとを追つて淀川うえを生駒山上に消えていつた。

佐藤氏は既に一年前、モ式で岡山から東海道を上つた覚えがあるので比較的らくな飛行だつたが、これまで五〇馬力よりほかに手がけたことのない山県氏が、全く長距離飛行の経験もない白面の身で四〇〇㌔の処女空を往復ともにはたした悠揚迫らざる態度は、まことに見上げたものであつた。

佐藤、山県両氏に贈られた凱旋歓迎の花輪を並べて待つ身に代つた洲崎飛行場では時ならぬ十一時ごろ、一台の小さな飛行機が飛んで来たのを見ると福長朝雄氏の天龍号四五馬力機で、山県氏を迎えて祝意を表さんと掛塚から汽車輸送し、津田沼で整備して出かけて来たものだつた。一時二十五分を過ぎるころ、次第に近づく爆音に、「そら佐藤だ」と、みんな首をのばすと、上ばかり探している人の下をくぐつて芝浦方面から一〇〇㍍の低空を、いつさんに駆け込んで来る黒つぽい一機がある。

中島式に間違いない。隣接の埋立地上から着陸姿勢で会場へ滑り込み、滑走の余勢があまつて翼端を向うの堤防にこすつて小骨を二、三本折つたが、行嚢をかついで降りて来た佐藤氏は、長岡中将、中島所長らから「おめでとう」「ご苦労さま」と迎えられて固い握手をかわし、

「羽田の上で、ひよいと時計を見ると、もう五分しかないので急いで突込んで来ました」

と、佐藤氏らしい奔放なことをいい、

「滑走中にまわりそこなつて、右の上翼の端を少しこわしました」

中島所長はまゆ一つ動かさず、笑ましげな豊頬でうなずいていた。

二時、一、〇〇〇㍍くらいの高度で山県氏が海の上に現われ、会場上空をおもむろに旋回下降している。少しも騒がない。佐藤氏のホーム・インをスライデイングにたとえれば、山県氏はちようどホームラン打者が悠々急がず走つているようなものだ。

伊藤氏はじめ津田沼の人たちはやつと開放されたように顔をほころばし、若いものは走り出して、あつちでもこつちでも手を上げて着陸を待つている。鳥飼氏にとつてはしん身の甥（おい）である。目に光るものをうかべてじつと見守つている。

両氏の今日の経過は、

	大阪発	津	豊橋	浜松	静岡	国府津	東京
佐藤	一〇・一一	一一・〇〇	一一・三〇	一一・四五	〇・一八	〇・五九	一・二九
山県	一〇・二七	一一・二〇	一二・〇〇	〇・二〇	〇・五〇	一・三二	二・一四

所要時間は佐藤氏三時間一八分、山県氏三時間四七分で往復六時間五八分の佐藤氏が優勝に決定し、山県氏は八時間二八分で機の性能そのままの成績をあげ、功をあせらず、ひたすら自重して使命の遂行をはかつたあとが観取出来る。

ただここに不幸、横道にそれて紀の川原に一泊した水田中尉は翌日、両機出発後の大阪に立つたが、立つ鳥はあとを何とかで中尉は村の人たちを騒がせたうえ、いろいろ世話をかけたお礼心に見事な二回の宙返りを演じて謝意を表した後、西へ飛び去り、城東練兵場へ着くとここでも一回、宙返りを見せて着陸した。

越えて二十六日正午近く、おりからの西風に乗つて大阪を出発し、製作所の栗原甚吾技師（その後、中島飛行機株式会社取締役）を乗せて二時間三九分という快速度の記録をあげて、いつたん東京洲崎埋立地に帰り、これで歴史的第一回郵便飛行は、まず成功をもつて完了したのだつた。

飛行協会は十一月三日午後三時半から京橋木挽町の逓信省の大会議室を式場にあてて賞品の授与式を行つた。

総裁久邇中将宮殿下が臨場されて、会長大隈侯爵、阪谷、長岡両会長をはじめ来賓には島村軍令部長、秦逓信次官以下各局課長ら、井上、山内両陸海軍少将、その他二〇〇名列席し、徳永大佐から飛行経過を報告後、大隈会長から賞品を佐藤、山県、水田氏の順で手渡された。

すなわち一等は全航空時間六時間五八分の佐藤要蔵氏で、規程に依り優賞牌とともに三、〇〇〇円、増加賞金五、〇〇〇円、（内訳恩賜賞金四、〇〇〇円、本会賞金四、〇〇〇円）、逓信省から交附された飛行協会手当金の半額一、五

○○円、計金九、五○○円、ほかに年金六○○円(月額金五○円)であった。

山県豊太郎氏は全航空時間八時間二八分で等外となり、慰労金三、○○○円遞信省交附手当金の半額一、五○○円、計金四、五○○円。また水田嘉藤太氏へは慰労金二、○○○円が授与された。

同時に参加飛行機の製作所有者として中島知久平氏と伊藤音次郎氏に有功章を贈つて表彰し、飛行協会の有功章はまずここから出はじめたのである。

終つて総裁宮殿下から左の令旨が出された。

本邦ニ於テ初メテ試ミシ郵便飛行ノ好成績ヲ得タルハ予ノ喜ブ所ナリ。然レトモ我カ航空術ノ発達ハ之ヲ欧米ニ比スレハ猶遠ク及ハサルモノアリ。帝国飛行協会ニ従事スル者、豈奮励セサル可ケンヤ。

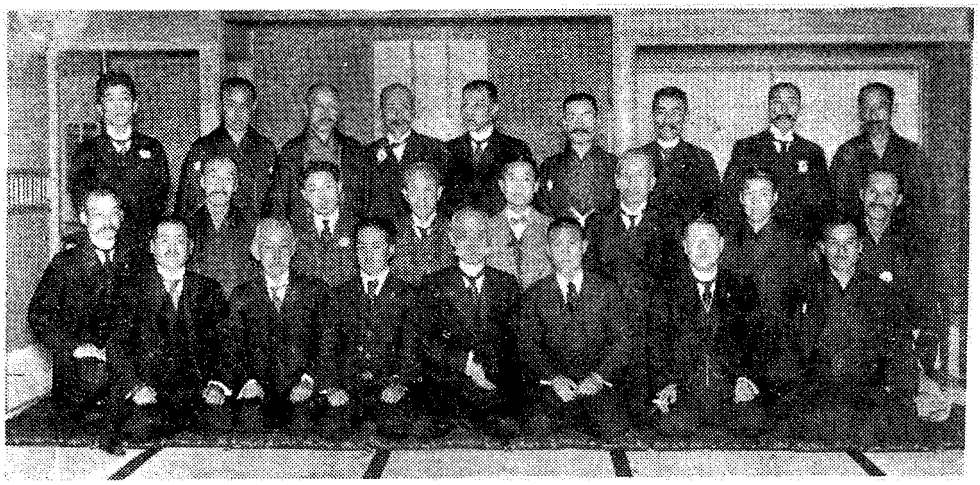
次いで大限会長は左の奉答文を朗読した。

本日玆ニ第一回懸賞郵便飛行賞品授与式ヲ挙行スルニ方リ、総裁宮殿下ノ台臨ヲ辱フシ優渥ナル令旨ヲ賜ハル。誠ニ感激ニ堪エサルナリ。吾等一同益奮励協力以テ令旨ニ副ハンコトヲ期ス。

さらに秦次官が代読した野田卯太郎遞信大臣の祝辞は、

「輓近科学の進歩は交通上幾多の新機軸を啓き、就中航空及び無線電信等、空中の利用著しく発達し、洵に嘆称ニ値スルモノアリ。曩に欧洲戦役の勃発するや、列国競うて航空機を軍事に応用し、頻りに輸贏を空中に闘はせしが、今や兵戈の終熄と共に之を一般通信運輸の資に供するに至り、邦家の前途航空事業に待つ所益多からんとす。この時に方り帝国飛行協会は東京、大阪間に於ける長距離郵便飛行の競技を行ひ、民間飛行発達を助成せんとし、之を当省に謀る。乃ち進むで其の壮挙を賛助し、佐藤、山県、水田三氏の参加を得て玆に優良なる成績を実現するに至りたるは実に我が通信事業発達史上、特筆すべき一事実たるを疑はざるなり。然りと雖も翻つて我が邦の航空事業を欧米各国の現況に対比すれば前途遼遠にして尚技術の練熟を要するもの頗る多きこと言を俟たず。希は官民力を協せて斯業の発達を図り、社会の利益を増進せられんことを玆に参加飛行家諸氏の成功を表彰するに際し、聊か所感を陳べて祝辞となす」

最後に佐藤氏が参加操縦士を代表して答辞を述べ、その夜は日比谷の大松閣に飛行協会主催の慰労宴が張られ、三操縦者を中心に、中島、伊藤氏らをはじめ、遞信省からは秦次官その他、中村気象台長も出席してなごやかな官民ひざをまじえての酒をくみかわしたのだつた。



第一回郵便飛行競技慰労会

(前列左から徳永、中島、中村、佐藤、長岡、山県、秦、水田氏)

またこの入賞者に寄せられた一般からの副賞品は二○余点に達し、陸軍大臣の日本刀、海軍大臣の銀杯、東京市、東京府、東京商業会議所及び時事新報社からの金牌をはじめ、三井物産会社からは置時計、日本自動車会社からはエバンス・サイクル・モーター、藤倉合資会社からは飛行服、服部時計店からは銀側時計、日本

石油会社からは油絵額、その他、三越、いとう松坂屋、セール・フレザー会社日本写真機商会、上方屋ほか七点、赤坂の林家から金指輪、またかつて舞台で女流飛行家に扮した初瀬浪子氏から袋物などの異彩ある寄贈があつて、陸軍大臣の日本刀外一五点を佐藤氏に、海軍大臣寄贈の銀盃外八点を山県氏に、それぞれ分配して思い出の記念たらしめた。

余聞だが佐藤、水田両氏の賞金や慰労金はそれぞれ個人のふところに入つたが、山県氏の慰労金はほとんどそつくり飛行機購入の借金の穴埋めになつたということである。

それからも一つ、この催しで飛行協会の手薄な事務当事者が、いかにてんてこまい、いかに粗漏だつたかを暴露したのは賞品授与式当日、給仕一人を残して矢木部長以下てんでに式場へ出向き、開式所定の時間が来たので大隈会長はじめ参列者一同着席し、最後に阪谷副会長が総裁宮をご案内して式場に入つて来られた。

そこで一同、椅子を立つてお迎えしたのはいいが、さてふと気がついて見ると一番大切な賞状類が来ていない。小林庶務部長は庶務の主事が持つて来るものと思い、庶務主事は賞状を書くには書いたが、これが一番大切だから小林部長自ら携帯のため、その机上に賞状一式を載せておいたから当然、部長が持つて出たものと思つて手ぶらでやつて来たのが間違いのもとだつた。

庶務主事は総裁はじめみんなを立たせつきりのまま式場を飛び出るなり、おもてへ駆け出したが自動車などあろうはずはない。近所の橋づめにたむろしている人力車に飛び乗り、市役所横のビルの三階の事務所へ生きた心地もなく往復したが、この時間正に二〇分だつた。

同主事が式場に戻つて見ると、式場の人達は根がはえたように頭をさげてつつ立ち、総裁宮は正面きつて直立不動を保ち、少し横に大隈侯爵がうしろから秘書に支えられてステッキをぶんぱつており、「一同気をつけ」の姿勢で人形のように並んでいた。

ずいぶん長い沈黙の時間であり、よくも我慢したものだが式後、小林部長が陰で同僚からひやかされたくらいのもので済んだものの、総裁宮を二〇分間もさらしものにした大失態の責任は一体誰にあるのか、どこにあるのか、いつさいが不問に附されてしまつた。ところが、これはまた余談の余談だが、そのあくる年だつたか、二、三の理事の任期満了に気づかず、数カ月たつてから何かの機会で発見して、あわてて裁判所へ駆けつけたが相手にされず、この時ばかりは小林部長も大分、僻易（へきえき）していたが根がそういう大まかな人だつたのである。

かくて一段落がついて少し落ちついて見ると急に思い出されるのは宍戸主事、後藤技師、それから鳥海技手兼書記の辞職であつた。この三氏は郵便飛行の期日いよいよ切迫の九月下旬、いい合わしたように相次いで辞職を申し出で、後藤氏は郷里へ、鳥海氏は日本自動車株式会社へ転じていつて、氏を知れるものはいずれも惜しい人を手放した感が深かつた。

後藤氏は一時の静養で倦士重来が期待されたがついにそのことなく、歴史的の東京・大阪間無着陸飛行記録をのこして未練気なく航空界に訣別（けつべつ）してしまつた。その後全く消息を断ち、風の便りに郷里で薪炭商を営んでいるともいわれ、またある時には村長になつているというわさもあつたが、珍しい徹底した転向ぶりでもあつた。

そのころ帝国劇場隣りに新築中の日本倶楽部が竣成間近かを告げ、少し離れた有楽町一丁目の二階建木造一八〇坪の旧舎屋が売りものに出たので、長岡中将はこれを買つて飛行協会の移転をはかり、阪谷副会長の不同意を知りつつ九月末の理事会に提案して五万五、〇〇〇円で入札した。

この時の出席理事は相変らず長岡中将以下、伊豆、野中、矢木、児島各少将、塩田、高木、小林各在郷大佐のほかに草間時福という高木、小林両氏以外は全部旧国民飛行会当時の人のところえ、おまけに欠席の倉知氏は表決権を長岡副会長に一任というありさまで、大低のことなら不承不承にも長岡中将の意のままに動く会議であつた。

売りに出ている建物は、一流人士の出入りする社交倶楽部としては、他の東京倶楽部や交詢社、銀行集会所などに比べて最も古い粗末なものだが、飛行協会がこの際、それだけの巨費を投じて門戸を張る必要があるかどうか、誰の眼

にも疑問があつた。幸か不幸か、七万一、五〇〇円で日本電気株式会社に落札して長岡中将の夢は破れたのである。

（八）臨時航空委員会の設立と国際関係

陸軍当局の民間指導奨励機関――臨時航空委員会官制と委員長以下――国際航空連盟総会に岡騎兵大尉代表出席――国際航空法規――戦後の世界航空情勢――世界一周飛行競技委員長の来朝と、その計画――航空関係者の輩出――民間飛行作振会の結成――長岡中将弾咳運動――作振会規約と幹事――外遊の長岡中将を弔旗で見送る

飛行協会では前年秋、予定事業を編成してその中に軍官民の航空機搭乗者、軍属、職工らにわたつて「飛行中ニ傷害ヲ受ケタル者ヲ保護扶助スル方法ヲ定メ」た保助内規、あるいは飛行士奨励金、飛行免状交附規程などを制定して民間操縦士の保護と資格統制をはかつた。保助内規は前年十月以来、既に実施しつつあつて弔慰金を陸海軍人最高二、五〇〇円以内、民間飛行士四、〇〇〇円以内、負傷見舞金は陸海軍人五〇円以内、民間一〇〇円以内、負傷手当金は陸海軍人五〇〇円以内、民間八〇〇円以内の比率で支出し、飛行免状も今度、いよいよ国際航空連盟に加盟して国際的の権威がついたので規程を更に修正して発表のだんどりとなり、無試験で免状交附の有資格操縦者をあらかじめ選考しつつあつた。

しかしひつきよう過渡的の範囲を出でず、民間航空を大ならしめるゆえんの確実な保護奨励は監督官庁の設立をまつて、その方策を講ずるか、または政府が飛行協会に補助金を交附して代行せしめるか、二途いずれかでなければ真の発達は望めず、しかも施策は焦眉（しょうび）の急に迫つていることは、わが朝野のひとしく考えていたところである。

はたしてこの要望は陸軍当局によつて端緒が開かれ、十月五日附勅令第四五八号で臨時航空委員会の官制が即日施行で公布されて、政府自ら統率の大本が決定したのであつた。

第一条　臨時航空委員会ハ陸軍大臣ノ監督ニ属シ、軍事航空以外ノ航空事業ノ指導奨励取締並ニ国際航空ニ伴フ施設ニ関スル事項ヲ調査審議ス

第二条　委員会ハ陸軍大臣ノ諮問ニ応ジ、意見ヲ開陳ス

第三条　委員会ハ陸軍大臣ニ建議スル事ヲ得

第四条　委員会ハ委員長一名、委員三十名以内ヲ以テ之ヲ組織ス

前項定員ノ外、必要アル場合ニ於テ臨時委員ヲ置クコトヲ得

第五条　委員長ハ陸軍次官ヲ以テ之ニ宛ツ

委員及臨時委員ハ陸軍大臣ノ奏請ニヨリ関係各省高等官及学識経験アル者ノ内ヨリ内閣ニ於テ之ヲ命ス

第六条　委員長ハ会務ヲ総理ス。委員長事故アルトキハ陸軍大臣ノ指名スル委員其職務ヲ代理ス

第七条　委員会ニ幹事若干名ヲ置ク。陸軍大臣ノ奏請ニヨリ陸軍省高等官ノ内ヨリ内閣ニ於テ之ヲ命ス。幹事ハ委員長ノ命ヲ受ケ庶務ヲ整理ス

第八条　委員会ハ書記ヲ置ク。陸軍省判任官ノ内ヨリ陸軍大臣之ヲ命ス。書記ハ上司ノ指揮ヲ受ケ庶務ニ従事ス

この官制で陸軍次官山梨半造中将が委員長に任命され、委員には陸軍中将菅野尚一、少将井上幾太郎、歩兵大佐畑英太郎、工兵大佐佐藤信、砲兵少佐桜井養秀、海軍中佐高橋寿太郎、同森田登、同少佐河野三吉、同大関鷹麿らの武官のほか陸軍省軍務局書記官菊池慎三、外務書記官川辺信太郎、内務参事官次田大三郎、内務書記官横山助成、大蔵書記官河田烈、大蔵省臨時調査局事務官中島鉄平、陸軍省参事官藤田嗣雄、司法省参事官宮城長五郎、同霜山精一、文部省書記官沢田源一、農商務書記官吉原隆次、臨時産業調査局技師三輪震一、逓信省書記官高妻直道、同祝島男、同技師重光族氏らが各省から繰り出され、幹事には歩兵大佐松井兵三郎、同少佐児玉友雄、工兵大尉児玉常雄の三氏だつたかくて十一月四日午後四時から陸軍省の会議室に第一回総会が開かれ、田中陸軍大臣以下、山梨委員長はじめ各委員、幹事がほとんど全員列席して田中陸



飛行機搭乗姿の
田中義一陸軍大臣

相の訓示、山梨委員長のあいさつがあり、官民航空事業の進歩発達を期するうえにおいて、まず冒頭に民間飛行士の保護奨励のほかに最も緊急を要すべきわが国航空法の設定に着手すべきことが決せられた。

これがそもそもその後の航空局のはじまりであるが、この委員会の出来るについては、こういう経緯のあつたことが伝わつている。ある会合の席で田中陸相から加藤海相に、「民間航空を何とかせねばならぬが、それについて何かお考えがあるか」と、尋ねた。

「民間の振興奨励は同感であるが、海軍関係の方はまだ数も少いことであるから、陸軍の方でやられるなら海軍も一しよについてやつていく考えである」

「それでよろしいか」

「それでよろしい」

と、いう意味の談合がかわされたのだそうである。

さてこの臨時航空委員会が設立されたころ、さきの講和会議の席上で決定した国際航空連盟の戦後第一回総会を、ベルギーのブラッセルで十月二十二日から三日間にわたつて開催していた。

飛行協会は陸軍から派遣中の岡楢之助騎兵大尉に日本代表を委嘱して出席してもらつたが、総会の議題は懸案の「国際航空条約」の審議制定であつた。

原案は四〇数個条から成るもので、その重点は㈠、世界航空路の設立㈡、各国領土領水上空の主権の確認㈢、航空機種別として軍用、郵便用、税関用、警察用などの政府用航空機と、私用航空機に分類㈣、航空禁止区域として宮廷関係の禁苑、要塞、軍港上空を指定㈤、登録簿、堪航証明書。すなわち航空機を船舶同様、これを登記し、国籍を有せしめ、航空には航空機の堪航証明書と操縦者の技倆証明書を携帯せしむること㈥、軍用機が外国皇室、または政府より招待を受けたるなどの特殊の場合には治外法権を有する㈦、運輸禁制品たる爆発物、兵器、弾薬などの危険物品、又は軍用上の必要より写真器の携行使用に対する規定㈧、税関は国際航空路上の入国着陸場に設置し、密輸入の防止に備えるなどであつて、今や航空機が商業経済方面に乗り出し、各国が航空路の敷設を開始せんとするに先立つ用意であつた。

事実、ドイツでは既に飛行船で旅客の輸送を試験的に開始しており、ロンドン・パリ間の定期郵便飛行も緒についたばかりでなく、イギリスの飛行船とアメリカの一飛行機は大西洋を横断し、オーストラリアでは一万ポンドの賞金を懸けてイギリス・オーストラリヤ間の飛行をすすめているという忙しい状況である。

またイタリーに蹶起（けつき）した文豪ダヌンチオ氏が自ら軍用機数機を率いて日本訪問を発表するなど、戦後の航空経営に列強は火のついたような動きを見せていたが、たまたま十一月中旬、またもアメリカで計画の世界一周飛行競技委員長として代将ボーモン氏の一行が来朝して飛行協会に敬意を表し、競技に参加を勧誘するに至つてはいよいよ国際場裏の大舞台に、わが航空日本をうち立てねばならない時の迫つていることを痛感させるものがあつた。

この世界一周飛行は当時の動きの中でも最も大きな計画であるが、その起りは今春、フランス航空郵便会社長G・L・レールミト氏の主催で、大戦中の勇士とうたわれたヴエドリーヌがパリからアフリカを一周二八、〇〇〇キロとパリから印度、シベリア、南北アメリカ、南アフリカの一〇余万キロ翔破の世界一周をはかつて、その使用機で練習飛行中、四月二十日、事故のために遭難挫折（ざせつ）したのをアメリカのボーモン氏が請け売りをして計画をたて直し、アメリカ飛行倶楽部、航空局、その他個人の賛助を得て発表に至つたものであり、既に一〇〇万ドルに近い寄附金の応募があるという声明をしていた。

東京に入つた彼は、まずE・ダヴリュー・フレザー氏を介して飛行協会長大隈侯爵に会見を申込んで来朝のあいさつと目的を語り、日本飛行機の競技参加並びに日本領土通過機に対して何分の便宜をはかられたい旨を要請した。

そこで飛行協会は十一月三十日夜、丸の内堀端の東京銀行集会所に一行数名を招待して歓迎晩餐会を開き、来賓の中には日米協会々長金子堅太郎子爵の珍しい顔もまじり、阪谷副会長らとともに主人側にまわつて得意の英語で大いに斡旋（あつせん）した。

すなわち一周飛行期日は一九二〇年（大正九年）七月四日のアメリカ独立祭の記念日から翌年一月四日までとし、参加資格者は万国飛行免状を所有する二一才以上の男子、女子飛行家で参加申込と同時に五〇ドルを納入する。航空路は北緯六〇度から南緯一五度の範囲に限られ、各選手は任意自国を出発して各国を経由、自国出発点に帰着し、太平、大西両洋は必ず通過せねばならぬが、その際は汽船の使用を許され、また全航路を数名でリレー式に飛行しても差支えないという寛容さもある。使用機は陸上機、水上機、飛行船を任意に用い、目的たる航空路の研究、世界最短航空路の発見に成功する飛行競技であつた。

一行は約三週間滞在して陸海軍当局をも訪問し、「出来得る限りの援助をおしまぬ」旨の賛意を得て十二月中旬、日本を立つていつた。

これが実現しても恐らくわが国には参加の実力なく、競技が開始されれば結局、わが領土は太平洋における彼らの好個の足場たるに過ぎない感じを起させたが、常に何かの刺激を求めてやまない民間航空関係の一部人士の間には、早くも競技参加の意気込みを口にする元気者が出て来るありさまだつた。

しかし一体、陸海軍の飛行機、奈良原氏らの飛行機が飛び始めてから早くも一〇年になるが、その割に民間にはまだ本当に飛べる人、本当に飛行機の分つている人というものはどれだけいるか、一〇本の指を屈するのも危ぶまれるほどのものだが、反対にいわゆる「関係者」は年々、新しい顔が応接にいとまなく現われて来る。それらの人たちを、まずざつと分けて見ても、かつて飛んだ人、これから飛ぶ人、子供の時から飛行機の好きな人、A飛行家の後援者、B飛行家の友人、あるいはC飛行家の発動機の部分品を修理した人、D飛行家の助手をしたことのある人、E飛行家と学校友だちだつた人、はてはF飛行家に物を売つた人までが、わが航空界に一票を確保していて何かの時にはもつともらしくまつさきに顔を出す。そのほかに変遷のはげしい新聞通信雑誌の人たち、殉職した何々大尉と同郷だという人、航空に関する事業を何か興したい人、はては誰それの助手何某と無二の親友までが名乗り出て来て、そういう人たちが東京方面では代々木から青山練兵場、芝浦埋立地、羽田、稲毛、津田沼などの海岸を経まわつて洲崎埋立地に集まり、大阪方面では鳴尾競馬場に始まつて西宮海岸、城東練兵場と、時代とともに飛行機のあとを追う人の群れが雪達磨のように驚くほど大きくなつて来た。

そして飛行機の飛ぶところ、飛ぶ日には、それが自然と野外の会合となり、顔寄せとなつて人智をあつめ、親睦をかね、議論をたたかわせ、あるいは商談を行い、あるいは画策を練るのであるが、中には高邁（こうまい）な理想を吐露するものがあり、侃々諤々（かんかんがくがく）の激論を飛ばすものがあり、そうかと思うと徒らに八つ当りの漫罵をして一人で溜飲をさげているものもあつて、最後はきまつて飛行協会の無力、無為、無統制の非難攻撃に話のおちるのが常で、せんじつめれば自分の不平不満であつた。

たまたま飛行記者倶楽部の例会で現情勢の検討批判に話の花が咲き、吉田禎治（東京日日）、大東長次郎（東京朝日）、海野登喜司（万朝）氏らの先輩株と渡部一英氏が、「何とか展開しようじやないか」といつたのが動機で、たちまち血気にはやつた「民間飛行作振会」というものが、その場で発起され、吉田氏が進行役に推されてもつぱらその衝にあたることになつた。

そこで氏は檄文（げきぶん）を草して民間航空関係者におよそ漏れなく郵送し、十一月九日夜を期して丸の内ビル街の中央亭に同会の結成式をあげた。

集まる有志井上仁郎中将、高木東太郎大佐、沢柳猛雄少佐、伊藤音次郎、鳥飼繁三郎、馬詰駿太郎、帰朝したばかりの小栗常太郎、その他四〇名を数え、飛行協会からは長岡中将、矢木少将、戸田大佐らが出席した。



吉田禎治氏

発起人を代表して吉田氏のあいさつがあり、「議事に入る前、長岡閣下から何かお話がありますから、まずそれを伺うことにいたします」と、紹介した。

作振会の起りをさすがに洞察（どうさつ）していた長岡中将は、当夜の顔ぶれを見てとつてたちまち一策を案じ、先手をうつて飛行協会経営の苦心ぶりをきわめてもの静かに説明した後、将来に関する自分の抱負を披瀝（ひれき）して、「斯様な次第でありますから日本の民間航空界助長の任に

ある皆さま方におかれても、この一人あくせくと駆けまわる年よりに免じて、何分のご加勢をお願いいたしたい」と結び、更に、「今夜はまことにいいおりで、ゆつくりひざをまじえてお話いたしたいが、あいにく他にもう一つ会があつて……お先きにご免を蒙りたい」と、立ちかけた。

すると腕をこまぬいて、時々髭（ひげ）をつまみながらじつと聞いていた高木大佐が、つと椅子を立つて、「協会の経営については皆が心配もし骨も折つているので、協会の今日あるのは閣下一人のご苦労ではありません」と、声をふるわして発言した。

高木大佐は常務の職は退いたが、当時もなお理事であつた。その理事の一人から当面の副会長に向つて放たれたやむにやまれぬ一矢であつた。

とたんに満場はしいんとした。長岡中将はじろつと高木大佐を一瞥（べつ）した目を直ぐそむけて、「さようじや……」（「さようなら」の意）と一座に会釈して部室を出ていつた。

矢木少将も、これに従つて退席し、勇敢な戸田氏一人が動じずに居残つた。果然、空気は飛行協会、ことに長岡中将に対してはなはだ険悪である。ややもすれば人身攻撃に陥るような話がそれからそれへとめどもなかつた。この種の会合にありがちなしやべるものはますます舌がまわり、話の腰を折られた大部分の人は、結局しまいまで黙つて聞いているよりしかたがなかつた。つまり不平家の独壇場と化したのである。そして左の五件が満場一致で可決された。

一、民間飛行作振会の名をもつて民間飛行場設置運動を開始する件
二、帝国飛行協会副会長長岡外史氏の辞職勧告及び協会内部の改造を期する件
三、帝国飛行協会に対し資産家の寄附を勧誘する件
四、作振会は政府（臨時航空委員会）に向つて、飛行協会に対する国庫補助を請願する件
五、作振会会員より二名以上を飛行協会理事たらしめることを建議する件

第三者が見ると、どの個条も相当重大である。しかもどうひいき目に見ても実現性のあるものは一個条さえ見当らない。当夜の席に連なつた人たちのうち、はたして幾人が成功を期し、幾人が実現を信じ得たであろうか。

しかし「事の成否は問うところにあらず」で、発起人その他に熱心な人があり、銀座六丁目の台湾喫茶店の二階で総会を開き、三〇名の出席者で規約を作り、九名の幹事をおくことになつて互選の上、鳥飼繁三郎、知覧健彦、尾崎行輝、小栗常太郎、吉田禎次、大東長次郎、海野登喜司、阿部康蔵、沢柳猛雄の諸氏が推され、更に鳥飼、尾崎、大東、海野、阿部の五氏が常任幹事となり、仮の事務所を当分、阿部氏宅の芝区三田四国町九番地に定めた。

主唱者の一人渡部一英氏は飛行協会機関雑誌発行所主任の立場なので表面には名も顔も出さず、委細を吉田氏に任して自分は黒幕の影に座つていた。

規約は一二個条から成つていて、

一、本会を民間飛行作振会と称す
二、本会は帝国民間飛行事業を作振し、会員相互の親睦を計るを以て目的とす
三、本会の事業遂行は主として言論、文章に依り常に輿論を基礎とす
四、本会の会員は飛行に関する技術家、研究家、新聞雑誌記者及び趣味を有する人士を以て組織す
五、新たに会員たらんとする者は本会員の紹介に依り、本規約第四項に該当する者に限る
六、本会員は月額金五拾銭の会費を納付するの義務を有す
七、本会員は左の特権を有す
(一) 本会員は必要に応じ幹事の同意を経て総会を開催する事を得
(二) 本会員は本会の事務所を利用する事を得
(三) 本会員の航空事業に関する適当なる計画及び研究に対し、これを応援す
（附記） 本会事務所は目下、幹事之を選定中なり
八、本会員にして本会の名誉を毀損したる者は幹事の決議に依り除名す
九、本会の会務は九名の幹事之を処理す
十、本会の幹事は会員総会の選挙に依り任期は一ケ年とす

十一、本会々務執行上必要と認めたる際には幹事の名に依り総会を開く事を得

十二、本会の維持は会費及び篤志家の寄附金に依る者とす

この鋭鋒中々当るべからず、当面の長岡中将も、よもやこれほどとは思つていなかつたろうが、ついに総会の決議と称して、「帝国飛行協会の改組と長岡副会長の勇退勧告」文をつきつけられてしまつた。

中央亭における退席後の模様を戸田大佐から逐一聞いた長岡中将は、事態が案外深刻なので、いずれにしてもしばらく身をかわすのが上分別と考え、あだかも還暦の心祝いを兼ねて戦後の欧米航空界視察という名目で急ぎ旅仕度を始め、もしこのままで済めばよし、あるいは留守中に一層おもて立つようだつたら自分の進退については理事会に一任することを二、三腹心の理事にいい含めて、自分はそ知らぬ顔で横浜を出ていくつもりであつた。

ところがそれを感知した作振会では実行委員と称する沢柳、吉田、尾崎、阿部、海野の五氏が日本倶楽部で長岡中将をつかまえたところ、「飛行協会と諸君の作振会とは法理的には何ら関係はない。私は理事の選挙によつて現任にあるのだし、御下賜金はじめ巨額の寄附金は民間飛行事業振興目的のためにあるので、いつたんこの重大な責任を負つた以上、今更その責任を放てきして辞することは協会として許さないかも知れぬ。しかし私一個の考えとしては事のここに至つたのは全く私の徳なきゆえんのもので、法理は法理として事実上、諸君ら民間飛行界の有力者にそむかれては協会の趣旨にも反する訳だから、将来を思つて私は潔く退きたいと思つている。決して諸君の決議を無視し、等閑に附している訳ではない。昨日の理事会にも進退伺かたがた辞表を提出したが、私の現在を私一個人として決する訳にいかぬから諸君からもよろしく阪谷副会長はじめ理事者間にも説いて私の辞意のあるところを明かにして、その目的にそわしてもらいたい」と逃げて十二月四日、日本計器製造株式会社の取締役である福島於菟吉氏の同行を幸い、渡航後の通訳を頼んで横浜を立つていつた。

この出発当日、解纜（かいらん）前の波止場に葬式の行列につかう白い長旗を押し立てて、作振会の人たちが数名見送つていたのは人目をひいた。誰の思いつきか、相当念のいつたいやがらせだつた。

かくて飛行協会は再び阪谷副会長の統帥に帰したが、作振会の鼻息も長岡中将の姿を見失うとともに漸次衰えたのみか、中央亭の発会式で取りきめた五項目の事業もことごとくうやむやに終つて、「竜頭蛇尾とは、このことか」、「いや、泰山鳴動してねずみ一ぴきさ」と、会員同士が笑い合うような結末をたどつていつたのである。

しかし飛行協会では、まだ神経がおちつかず、当座の理事会では長岡中将の進退に関しては表面何らの動議が出ず、中央亭で爆弾的口火をきつた高木理事もその後、毎回理事会には出席していたが、そのことにはいつさい触れず、そつとしておいた。

長岡中将の旨を含んで、いざという時に口を開こうとしていた二、三の理事も、一向そういう場合に遭遇せず、「まあいいあんばいだ」と知らん顔をしていた。長岡中将の旅程は約半年だから、そのうちには何とか好転（こうてん）するだろうと考えていたのである。

（九）陸海軍の購入新鋭機そろう

特別大演習に動員の航空隊——第九期操縦術将校——横須賀航空隊第四期学生修業と第五期学生——海軍購入飛行機——練習機不如意で一人一日五分間の練習——無電訓練と山岳地帯飛行——ダヌンチオ氏の訪日飛行計画——陸軍航空学校の練習組織制度——各種使用機材

陸軍の恒例特別大演習は十一月十一日から四日間、摂津平野で行われ、第四、第一〇、第一一、第一七の四個師団が動員され、第四、第一〇両師団が東軍、第一一、第一七両師団が西軍に配属して東軍の司令官は柴五郎大将、西軍は秋山好古大将である。

東軍は摂津平野を確保して西軍を遠く高座郡、六甲、摩耶山以西に駆逐し、

姫路平野の領有に向つて進撃する。これに対し西軍は遠かに東軍を撃破して摂津平野を席巻し、大阪の大富源を略取せんとするもので、これに配する飛行機三六機と、さきにフランスから寄贈の鳩約三〇〇羽を駆使する作戦に最も期待がかけられていた。

大演習に伝書鳩（でんしょばと）を使うのはこれが最初だが、さきのヨーロッパ大戦で一九一四年、パリが危機にひんした時、フランス飛行隊が敵陣地の後方にまわり込み、ドイツ軍に占領されていた部落の自国民に携行の鳩かごを投下した。それを拾い上げた地方民が進駐ドイツ軍の情勢を逐一詳細に書いて数羽の鳩に結びつけて放すと、フランス軍司令部はその報告によつて敵軍配置の欠陥を知り、直ちに大逆襲を企ててドイツ軍を撃退したという生きた戦歴があるので、鳩の使用について特別の研究資料を得るための試みであつた。

これより先き、所沢の航空第一大隊は東軍に属して十月中に真壁大尉以下二〇数名の将校が大阪に集結して待機し、西軍飛行隊には各務ヵ原から第二大隊と、寄寓中の第四大隊が参加した。

演習開始の進撃ラッパに、まず東軍は加古川の線に沿つて進出し、先頭の第一〇師団は早朝、明石に出で、山陽道をひた押しに西進、後続の第四師団は神戸の西端西代附近から白川峠を越えて友軍の右翼に進み、別に騎兵隊主力は西軍の右翼方面から姫路方面の敵情を捜索し、左翼は国包北面の高地にある一部の敵に初の攻撃をかけた。また重砲兵隊は午前一時半、御影を出陣して山陽道を金ヵ崎に向つて前進しつつあり、城東練兵場の飛行隊また天明を待つて活動を開始し、刻々敵情を報告しながら前進基地を明石に進めたのである。

一方、西軍は第一七師団の主力が払暁までに既に加古川の線を占拠し、各一部隊をもつて加古川町以南の諸渡河点と遠く国包の北方高地を占領して後続の第一一師団の加古川左岸進出を援護し、かくて西の第一七師団と東の第一〇師団は、ここに早くも熾烈（しれつ）な砲火をまじえるに至つた。

大元帥陛下が御野立所へ到着せられるころから暗い雨催いの空は次第にはれて戦野は一望の中にひらけ、両軍は加古川の左岸に兵力を集中して遭遇戦たけなわであつた。

両軍の飛行機また相次いで御野立所附近を駆けめぐり、突如どこからともなく一団の鳩群がばつと飛び立つた。

混戦、乱闘、第四師団の圧迫で西軍の第一七師団はやや後退したが、第一〇師団の左翼は第一一師団のため漸次包囲され、概して西軍有利の戦況裡に午後二時四十五分、戦闘中止のラッパがなり響いた。

第二日もまた東軍利あらず、戦勢は播磨から転じて摂津に移行し、東軍飛行隊は根拠地を一挙に京都深草練兵場に移す反面、西軍飛行隊は明石方面から大阪城東練兵場に進出して優勢だつたが、この時、はからずも大阪市街上で東軍飛行機と遭遇し、彼我入り乱れての空中戦が展開された。

第三日、東軍は決戦地を石橋附近に求めて集結し、これへ西軍が猪突猛進の態勢を示しつつ第四日を迎え、朝七時、まず西軍歩兵部隊一斉の進撃に両軍の重砲兵隊も猛烈な砲火を交換し、飛行機また戦線上を寸時も離れず、七時半、戦闘はまさに白熱化した。

やがて待兼山上に天皇旗翻るころ、全戦線はごうごうたる銃砲火に包まれ、爆弾の白煙は秋晴れの空をいろどる。

東軍も軍司令部旗を待兼山麓（ろく）に進め、増加部隊と予備隊を全部繰り出して林田附近からの全線攻撃に転じたせつな、八時十分、休戦のラッパが高らかに鳴り響いて、ここに今秋の大演習もつつがなく終了したのである。

かくて城東練兵場で観兵式が行われ、続いて天王寺公園で陛下臨場の大饗宴が開かれたが、そのあと朝日新聞社村山社長からの懇切な招請で、井上少将以下の航空参加部隊全員七〇余名が同社の招宴に出席した。

村山社長の「今次大演習における見事な活動と成功を賞揚祝福して」乾杯すれば、井上少将は「今日の航空隊は遺憾ながらきわめて幼稚の域にあり、村山社長の賛辞はむしろ赤面の至りだが遠からず国防上、遺憾なからしむる覚悟である」と答えた。

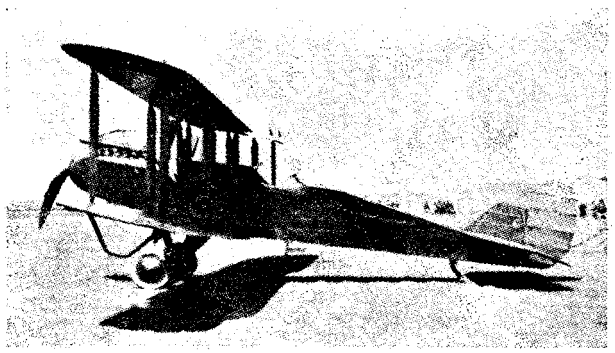
越えて十二月一日、第九期操縦術修業員、すなわち最初の学生として将校下士とりまぜ、左の二一氏が航空学校の門をくぐつて来た。

黒田栄次、岡田巳三夫（後に少将）、織田喜代治（後に大佐）、波多野赳夫（後

に大佐）各砲兵中尉、船山正夫（後に大佐）、古屋健三（後に少将）両歩兵少尉、恩田謙蔵（後に大佐）、堀江昌司両騎兵少尉のほか米倉恵、井上大悟、藤葉尚各歩兵軍曹、山高基信工兵曹長、末綱実、遠藤辰五郎、前田芳郎各工兵軍曹、森勘六、山本義輔両歩兵伍長、森井哲士砲兵伍長、西島道助、正木清隆、山口元松各工兵伍長である。

今までは工兵科からの起用が多かつたが、これは気球、飛行機が交通兵団管下であつたための余儀ない人事だつたところ、「飛行機は攻撃、駆逐の任務をもつものであるから当然、他兵科からも選抜すべし」の世論がやかましくなつたのと、航空学校の新設に伴う条理から全兵科にわたつて人選された訳である。

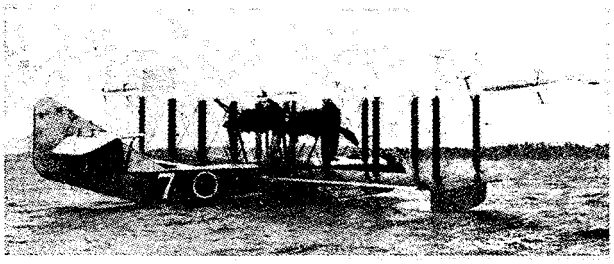
時を同じくして横須賀海軍航空隊でも第五期学生として砲術学校普通科をおえて来た山崎利、伊藤良秋（後に大佐）、川口駒太郎、前原富義、荒木警各中尉、水雷学校卒業の上田善夫（後に大尉）、杉本丑衛、澄川道男各中尉の八学生で、これより先き第四期学生の志村大尉、粟屋機関中尉以下の一二名が卒業して全部航空隊附に補せられ、機関科の中村止（後に機関中将）、臼淵清志、野呂修各機関大尉、嘉納喜彦機関中尉も卒業、中村、臼淵、野呂三大尉は航空隊教官に、嘉納中尉は航空隊附を命ぜられた。



デ・ハヴイランド式DH・9型

またこれから間もなく吉田清風司令が軍令部出仕で去つたあとえ、後任に再び山内大佐が少将に昇進して返り咲き、その他おもな転補は航空隊副長の福岡中佐が金子中佐と入れ代つて練習部長に、飛行機隊長心得の桑原大尉が航空隊教官のほかに砲術学校と水雷学校の教官兼務に補せられた。

それからさきに山下献金でイギリスへ注文した新鋭機が続々着荷して、航空隊興奮の渦巻きの中に格納庫や、飛行場にぴかぴかの新品が異彩を放つに至つた。



ショート式F5号飛行艇

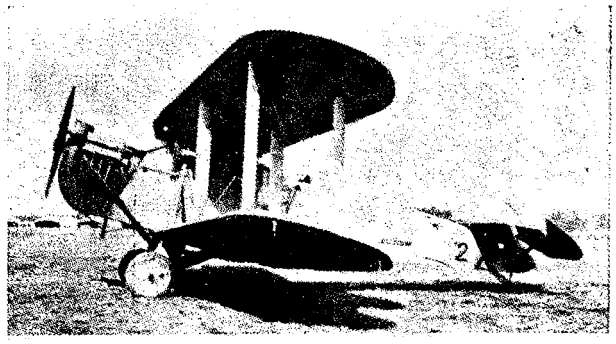
まずデ・ハヴイランド式DH・九型は全幅一二㍍九〇、全長九㍍三九、自重一、〇一二㌔、全備重量一、五〇八㌔、発動機はシドレー・ピューマ式水冷二四〇馬力の艦上偵察兼爆撃機だが、練習機として重用され、最大速度一七〇㌔上昇限度五、〇〇〇㍍、三、〇〇〇㍍までの上昇時間二〇分である。

次いでショート式F五号飛行艇という大物があり、これは世界的標準機とされてヨーロッパでも最も普遍的に広く用いられており、わが海軍ではこれを基礎にして広島の工廠で、ローレン式水冷四〇〇馬力二基に積み代えてF一号と呼び、改造のうえ、二号艇まで製作した優秀なものであつた。

全幅三一㍍六〇、全長一五㍍二〇、ロールス・ロイス式イーグル型水冷三六〇馬力二基を装備して自重四、〇〇〇㌔、全備重量五、八〇〇㌔、最大速度一三〇㌔、上昇限度三、五〇〇㍍、上昇時間一、〇〇〇㍍に一五分間を要し、航続は八時間である。

更に艦上雷撃機としてソツピース式クツクー型があり、イスパノ・スイザ式二〇〇馬力を装備して全幅一四㍍二〇、全長八㍍六〇、自重一、〇〇〇㌔、全備重量一、七五〇㌔、最大速度一五五㌔、上昇限度四、〇〇〇㍍、上昇時間三、〇〇〇㍍に三〇分間、航続四時間である。

これと同種のものにブラックバーン式スイフト型陸上機がある。艦上雷撃機



ブラツクバーン式艦上雷撃機

でネピア・ライオン式水冷四五〇馬力の発動機で全幅一四㍍七五、全長一〇㍍八二、主翼面積六七平方㍍、自重一、六一〇㌔、全備重量二、八六〇㌔、最大速度一七五㌔、上昇限度五、〇〇〇㍍、三、〇〇〇㍍への上昇に、これも三〇分間を要し、航続四時間半。

これらが次ぎから次ぎへ整備されつつあつたが、中で性に合つて最も長く用いられたのはショート式F5号艇であつた。

そしてこういう実験用や研究用のものは一応そろつたが、そろわぬのは日常の練習機で常に不足不自由に悩んでいた。

年々、乗り手がふえるのと同時に、飛行機のいたみ方がはげしいのに比例して、製作や修理作業が追いつかないのが原因で、追浜開設以来の難点だつた。大体一台の飛行機について五〇時間使用毎に分解手入れをやつているが練習員の増加につれて、そのくらいの時間は訳なくたつてしまい、二台や三台の機材ではとても円滑な練習は出来るものではなく、初めのうちは一人当り一日一五分くらいがきめられていたが、だんだん減らされて一〇分になり、五分にもなるようなありさまだつた。それでさえ一日のうちにとうとう乗りそこなう准士官が出て来る始末に、仕方がなくなつて将校も下士兵も一しよになつて分解手入れや調整をやり出すところまで落ちぶれたが、それでもまだ追つつかないので、「当分の間、操縦術練習は士官に限る」と、いうせつぱつまつた状況に立ち至つた。

この苦労をなめた赤柴千城中尉は、「僕らは去年の暮れに学生を命ぜられて入つて来たのだが、ちようど一年になるのにファルマンの七〇馬力で総搭乗時間がたつた四七時間である。一台の飛行機に二〇人もが集まつて乗りまわすのだから、一人一〇分以内という制限をつけられて練習した。東京湾の一周飛行をやるのに使用機を一〇日間もかかつて整備するので、その間は飛行停止をくつて飛べなくなる。八八艦隊の犠牲か何か知らないが、まことに貧弱な練習ぶりで頭がいたくなる」と、こぼしているのを聞いても想像がつくのである。

しかし訓練は別で、訓練のためには何ものをも犠牲にせざるを得ず、呉に碇舶中の艦隊航空隊若宮丸の飛行隊長山田少佐以下が、横廠式ロ号三機で無電の訓練をかねて瀬戸内海を東にのぼつた。

九月二十六日朝六時三十分、山田隊長は五三号機に通信兵平松一等水兵を乗せて先頭にたち、山口大尉操縦、高橋大尉同乗の五七号機、小牧中尉、米沢中尉搭乗の五八号機が続いて出発、四国沿岸に向つて高度をとり、今治で二、〇〇〇㍍、多度津沖では六〇〇㍍に降りて七時四十五分、高松に達し、同市上空を二周して播磨灘に向い、いつたん大阪に出てから岸和田に引返し、堺に着いたのが十時だつた。

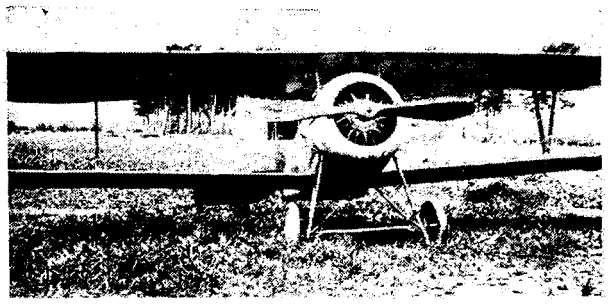
堺沖には第二艦隊の榛名、比叡、金剛が投錨中で、山田少佐の五三号機は今治上空から艦隊と無電を交換しつつ進み、艦隊側は気球を掲げて飛行機を仮想敵として、防戦の甲板訓練を行つているのを俯瞰（ふかん）しながら三機編隊で大浜に着水した。

またこの翌月には水上機の山岳突破訓練のため、追浜から舞鶴への往復飛行を施行した。

まず第一区の四日市までの二五〇㌔を二〇〇馬力のロ号六八号機に高崎一等兵曹と森二等機関兵曹、七六号機に前島三等兵曹と斎藤二等機関兵曹、七七号機に生田目一等水兵と原一等機関兵曹が搭乗、「半晴にして風速北一一㍍」の中を出発、相模湾、伊良子崎を過ぎ、九時半、知多半島に出ると、はるかに伊勢湾上、若宮丸が警備についている。

機体点検後、第二区は六八号機に奈良中尉、七七号機に高橋一等兵曹が単独搭乗して四日市を離水、七六号機は機体に小故障があるので落伍した。

桑名、彦根を経て琵琶湖を横断、重畳する山又山を乗り越えて小浜に出で、



ニユーポール式甲式3型戦闘機

二時十分、最後の青波山を越すと眼下に舞鶴軍港が現われ、二周して六八号機まづ着水、七七号機は少し遅れて二時半、山地一四〇㌔を突破して安着した。

帰航は翌朝七時、志村大尉が六八号機、赤石中尉が七七号機で四日市に帰り、少憩後、六八号機に片平兵曹長が同乗し、七七号機には小堀兵曹が同乗したが発動機に故障があり、二時間遅れて出発した。

また修理成つた七六号機は西村一等水兵操縦、林一等機関兵曹が同乗して手もちぶさたの若宮丸の頭上をあとに、坦々たるコースを追浜に帰つた。

この時分、かねて噂のあつたイタリーのダヌンチオ氏が、飛行機数機を率いて日本へ飛ぶ話が、いよいよ確実性をもつて伝えられて来た。

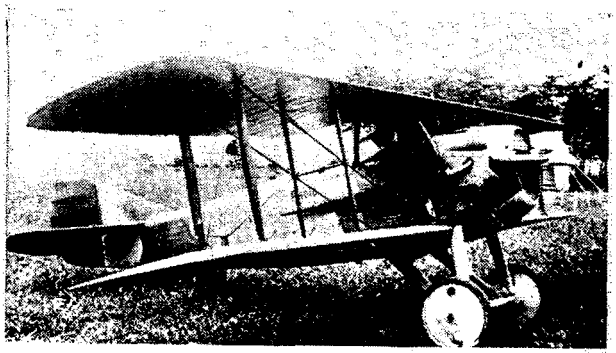
戦後のイタリーは諸物資の欠乏がはなはだしいのと、全国の工場がにわかに閑散になつたため各地にストライキがひん発して社会主義運動が勢力を張り、政府にこれを押さえる力がないのみか、反対に引きずられている傾向が次第に顕著になつて来ている。

この情勢は、わが陸軍の航空派遣団引き揚げ当時から既に動き始めていたのだが、日と共に国民思想にはなはだしい動揺が起り、その結果として十月頃から反動的にファッショ運動が擡頭して、その勢い侮るべからず、燎原（りょうげん）の火のように一国風靡（ふうび）の気配が日増しに濃厚になつて来たのである。

ロマンチストのダヌンチオ氏が、この風潮に乗らぬはずはない。彼は対内的に国民の一致結束をはかるため、また対外的には国威の発揚を兼ねてあこがれの国日本への飛行を思い立つたのである。しかし彼は何故に日本を選んだか。彼には既に「日本の文学」と題する著書があり、主として和歌を解説紹介し、日本の長詩を訳出してもいる。また五七五七七に合わせてイタリー文でつづつた「西方の和歌」をうたつてもいる。

彼は二七才の時に、その浪漫的な放縦生活を清算して軍隊に入り、心機一転の生活に精進して来たのだがその間、日本国民のいわゆる「忠君愛国」思想を嘆美し、崇敬し、日本の風光と習俗、諸芸術に深い理解とあこがれを抱き、いつか一度は極東の島国を訪れたい欲念に駆られていたのである。

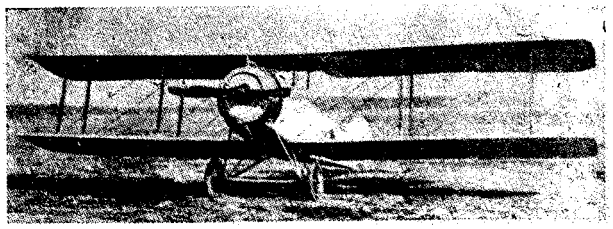
あだかも日本からの派遣団に接触して、まだどこの国も成し得ずにいる極東飛行の機会は、まさにこの時であると決意し、陸軍少佐の立場から自ら指揮のもとに答礼の意味をもこめて数機の日本訪問飛行を計画、準備にかかつたという報道なのである。



スパット式13型丙式戦闘機

そこで成程、ダヌンチオ氏のいう通り、日本はまだどこからも訪問飛行はうけていない。今度はたしてイタリーから来るとすれば外国機を迎えるのはまさにこれが最初だから、こちらでもまんざら手をつかねて見ている訳にもいくまいと考えた海軍は、恐らく陸軍でも何らかの手をうつだろうが、海軍では国産機をもつて出来る限りの歓迎をしようではないかという相談が持ち上がり、実施細目は年越しの宿題となつて残つたのだつた。

はたして陸軍の航空部でも、今までにない破天荒の飛行をして日本陸軍航空の威容を誇示しようという下



サルムソン式２Ａ２型乙式１型偵察機

話が内々出来ていたが、これまた実施計画については年を越すらしかつた。

これより先き十二月五日附、陸軍省令をもつて航空学校の組織制度が布告されたが、それに依ると練習班を甲種、乙種、丙種に分け、甲種は来年一月早々から全体の操縦将校中から技能優秀の者一五名を選抜して各務ヵ原で高等飛行術の訓練を行い、そのうちまた更に駆逐班と偵察班に二分して偵察班は、その後二ヵ月間、主として下志津で教育する。

乙種は各師団からの志願者を選抜して五月一日から下志津で、射撃学校と連絡をとつてもつぱら偵察術と観測術の二科を練習するが、これは下士からも採用する。

丙種は専ら機関部と空中射撃及び地上勤務とに分けて教育し、以上三班の練習課程修了後は各務ヵ原に集合して空中戦闘をもまじえた総合飛行訓練を展開することになつた。

そしてその教官には中西少佐主任で、安辺、阿部、小沢、武田各中尉と加藤少尉が命ぜられて準備のため年内から各務ヵ原飛行場へ詰めかけ、また使用機はニューポール式二八型、二三型、一八型、一五型、駆逐用としてスパッド式一三型、偵察用としてはサルムソン式二Ａ二型が用意された。

これら各種機はいずれもフランス航空団の教育用だつたが、陸軍ではニューポール式を甲式、スパッド式を丙式、サルムソン式を乙式と呼び、甲式一、二型が練習機、三型が戦闘機だつた。

三型の諸元は全幅八㍍二二、全長五㍍六七、主翼面積一五平方㍍、ル・ローン回転式一二〇馬力を装備して自重四五〇㌔、全備重量六三〇㌔、最大速度一八〇㌔の単座高速機で機銃を武装している。

スパッド式一三型の丙式一型戦闘機はイスパノ・スイザ式二二〇馬力を装備した全幅八㍍、全長六㍍三〇、主翼面積二〇平方㍍二〇、自重五八五㌔、全備重量八二〇㌔で最大速度一二〇㌔、上昇限度七、〇〇〇㍍、航続二時間の新鋭単座機だつたが、結局戦闘機としてはその後、ニューポール式二九Ｃ一型三〇〇馬力の甲式四型にとどめを刺されてしまつた。

サルムソン式乙一型偵察機は水冷サルムソン式二三〇馬力を装備して全幅一一㍍七六、全長八㍍六二、主翼面積三七平方㍍二七、自重九三〇㌔、全備重量一一、五〇〇㌔、最大速度一八〇㌔、上昇限度六、〇〇〇㍍で三、〇〇〇㍍へ一二分を要し、航続三時間の複座機である。

川崎造船所の松方社長がこの製作権を買つて帰り、約一〇年間にわたつて大量生産し、陸軍でも飽きる程使つたが、その払い下げが民間に溢れてサルムソン時代の出現を見たことがあつた。

フランス航空団の大部分は既に帰国し、フォール大佐以下十数名が熱田の兵器支廠で発動機製作術講習に残つているだけだが、講習用の発動機は例のサルムソン式で年を越えてから試作の一台を完成し、その出来ばえが非常に良かつたので、フォール大佐ものみ込みの早い日本の技工達の器用さに驚いたという。

(一〇) 協調破れて中島飛行機製作所に更生

尾崎氏の土産話――玉井、井上、佐藤氏の郷土飛行――佐藤氏の宙返り――川西、中島氏袂を分つ――中島飛行機製作所の再発足――帝国飛行協会の在米同胞号注文と契約――田中六郎氏、協会を去る――小栗氏帰朝、カーチス式新型機の製作――小栗氏の宙返り――本郷座に新派の「飛行曲」上演――海外の情勢

まだヨーロッパへんを旅行中かと思つていた尾崎氏が十一月中旬、ひよつこり帰つて来た。とたんに親しい吉田禎治氏に誘われて飛行作振会にかつぎ込まれ、常任幹事に推されてはたのいうままになつていたが、アメリカでワシント

ン・ニューヨーク間の郵便飛行に試乗したのをはじめ、そのみやげ話を断片的に拾つて見ると、

「アトランチック市で開かれた第二回全米飛行大会を見て驚いたのは参加機わずかに一〇台で、一、〇〇〇呎足らずのところで一人の人間が飛行機から飛行機に乗り移つたのがいたが、あとは宙返りくらいでお茶をにごし、これが全米飛行大会かとあきれるようなものだつた。同市でカーチスの最新式飛行艇というのに一〇分間二五弗で乗つて見たが、さすがに乗り心地はよかつた。相客はことごとく男同伴の女ばかり、女同士や男同士のものが決して乗らないのは不思議なくらいだ。ニューヨークではちようどイギリスのホーカー大尉がソツピース陸上機で大西洋横断飛行の準備中だつたが、それに先を越して飛び出したアメリカの海軍機三台が六〇哩ごとに駆逐艦を浮べ、その一機はアゾレス島に着いた。ホーカーは飛び出してから軍輪装置を海に捨てて速力の増加をはかつたがアイルランド沖に不時着して挫折（ざせつ）し、二番目に飛んだジョン・アルコック大尉のヴイツカース・ヴイムミーだけが成功した。イギリスのヘンドンでは戦勝記念の飛行競技会が開かれ、皇后陛下の台臨があつた。飛行機はB・A・T式、マーチンサイド式、グラハム・ホワイト式、エアコー式、ニューポール式ブリストル式、アヴロ式、ソツピース式、ヴイツカース式など一六台で、これらの発動機はローンの八〇馬力からネピーア・ライオン式四五〇馬力までの各種だつた。競技はロンドン郊外二周の速力競争で、その他に曲技飛行や落下傘降下があり、空軍の催しだけに整然としていた。飛行機を実用方面に使うことについては、アメリカでこんな話をきいた。お茶をのみに入つたり買物に寄つたりして、街上に列をなして乗り捨ててある自動車を、ちよいちよい盗んでいくやつがあるので、それがばかりではないがアトランチック市では巡査の巡検飛行をやつている。ある時、この自動車泥棒を見つけて飛行機で追いかけていき、とうとうつかまえたそうだが、イギリスではまだそこまでは実用化さず、もつぱら新聞社と連絡をとつて大衆の飛行趣味を誘致している。デーリー・メール社では大西洋横断に一〇万円の懸賞をかけているし、デーリー・ニュース社では自由飛行の希望者を募つている。これは住所姓名を知らしておくと、抽選で毎土曜日に数十人ずつがハンドレー・ペーヂの大型機で空の散歩をさせてくれる。またタイムス社では毎日の天気予報欄に高空の気流を通報したりして啓蒙（けいもう）的なことをやつている。R三二号飛行船が大西洋を無事に往復して来た時の騒ぎは大へんだつたがその翌日、すなわち七月十四日のデーリー・メール紙上にはアメリカ最近の写真が満載されるし、タイムス社では三日前のフイラデルフイア市のパブリック・レツジヤー紙を売り出してびつくりさせた。いずれもR三二号が持つて来たものだが、新聞王といわれるノース・クリツプ卿は「やがて今日のタイムス紙を明朝、ニューヨークで読む時代が来るであろう。そしてそれは英米間によりよき理解と親善を与えるに最も有力なものの一つでなければならない」といつている。またその同じ十四日はパリで大凱旋（がいせん）式が挙行されたが、その光景は飛行機で持つて来た写真を翌朝の各紙上に掲げて、ロンドン市民はパリ市民とほとんど同時刻にこの盛んなありさまを目にすることが出来た。それから新聞の広告に時々、こんなのがある。「六、〇〇〇呎の高空より敵機の俯瞰（ふかん）せし景色を見よ。アヴロ会社はハウンスロー飛行場よりロンドン市上空まで三五分間の愉快なる飛行を勧む。四人組にて一人分三磅五志（シリング）ただし政府の着陸税を含む。飛行券は通常の劇場切符販売所、または飛行場にて求めらるべし」グラハム・ホワイト会社でも、この種の遊覧飛行をやつていて一回一磅（約九円）で乗せており、アメリカのカーチス会社の二五弗の飛行艇に比べると安い」

尾崎氏と前後して小栗常太郎氏もアメリカから帰国し、これまた作振会幹事に名を連ねたが今度は宮仕えをせず、独立の練習所をおこすためにカーチス式JN四型練習機の設計図を手に入れて来たので、岸飛行場の工場を借りて同行した白水利雄氏とともに製作に着手した。

また四日市で苦心していた玉井照高（と自称）氏は時を得て十月九日、埋立地から飛び出して発動機の快調を幸い四日市町に翼をのばし、二五分間にわた

つて亡兄追善の快翔を遂げ、兄弟二代、寝る日も忘れなかつた郷土飛行にようやく成功したのだつた。

そこで協力者菜津実氏の希望で京都岡崎公園に公開し、時々発動機をまわして一般の縦覧に供していたが、京都市上飛行を企てて十一月はじめ深草練兵場に運び出した。準備を整えて九日正午過ぎ、同練兵場を離陸、市街を目ざして飛行中、にわかに風が強まつて重い機体が押し付けられるのを発動機の衰弱と勘違いして急いで旋回中、浮力を失つて五条橋附近の加茂川原に不時着し、シヤフトを折つただけで済んだが、玉井氏はこれを最後にして関西を引上げ、飛行機とも別れて再び東京の六郷川口に帰つて来た。

これと入れ代りに岸飛行場出身の新人で大阪市南区の人井上喜久次郎氏が、モ式一台を借りて郷土飛行に登場した。城東練兵場で組み立てて十一月二十三日、両親や兄弟の見ている前で試験飛行の後、十一時四十分、桜川の自宅上空訪問に飛び出し、まず天王寺方面から難波に向い、新人とも見えぬ落ちつき払つた飛行ぶりで桜川上空をとい、一周して帰路につき、零時三十分着陸、肉親たちのよろこびに迎えられて飛行機は借り物だが、とかく先人に失敗の多かつた郷土飛行に首尾よく成功した。

更に午後二時四十分、神戸市訪問を志して練兵場を出発し、鉄道沿線を六〇〇メートルの高度で神戸に入り、市街を一周して再び鉄路上を大阪に向い、約一時間後の三時三十五分、新人のかどでにふさわしい成績をあげた。

これより先き、東北の故郷にやはり錦を飾つたのが佐藤要蔵氏である。郵便飛行の優勝を機会に中島所長の諒解を得て、郵便飛行の使用機をそのまま借りて栗原技師の応援をうけ、十一月初め秋田県仙北郡六郷村明田寺野で機体を整備し、九日午前十時、同所を立つて母校横手中学校をたずねて運動場に沸き上る歓呼に答えつつ出生の地金沢西根村に着陸、肉親、郷友らに囲まれて楽しい一時を過ごした後、再び空の人となり、いつの間に覚えたか、上空で三回の宙返りを行つて「さよなら」を告げ、一路大曲、高梨、千屋各地を歴訪して六郷村に帰り、第一日を終つた。

翌日は午前十一時、おりからの強風をついて六十数*を三五分間で秋田市練兵場に飛び、午後三時、同地で宙返りを見せてから土崎港を訪問して帰着、同夜は秋田市の記念会館に開かれた官民合同の歓迎会に招かれ、市長から記念の銀杯を贈られたが、この秋は期せずして玉井、井上両氏に続いて三人もの郷土飛行があつて、いずれも十二分に成功したのは民間始まつてからの珍しさで、これも時代の産物であろう。

ことに突然発表した佐藤氏の曲技も、その努力精進を買うべきで、にわかに三人もの曲技飛行家を生んだことも民間の進運を物語つていた。

そこまではよかつたが、佐藤氏が希望を満たして尾島に帰つたころは中島、川西両氏の労資協調が破れて、合資会社日本飛行機製作所は最後の破局に迫つていた。世間にはそれほどいまわしいうわさの種にも上らず、中島式飛行機もようやく軌道に乗つて順調に進んでいるものと見られていたのだが、事ここに至つて、「地みちな手がたい老実業家と、理想と覇気に燃える壮年の中島との取組みは、木に竹をついだうらみがある」世評となつてあらわれた。

円満な労資協調は、いうべくして中々行われ難いものらしく、川西氏をして最後の「断」をなさしめたものは、三井物産会社を通じてホールスコット式一五〇馬力発動機一〇〇基の無断注文であつた。

中島氏は三井物産社員から同機多量の売物があるのをきいて陸軍に相談し、そのうち一〇〇基だけを三井物産と売買契約した。

その時、中島氏は太田工場の事務員から社印をうけとり、ポケットに入れてみずから三井物産に出かけて契約書をとりかわしたのだが、後にこれを知つた川西清兵衛氏は驚愕そのものの姿で石川、坂東両氏を呼びつけ、「お前たち何してんのや」と一喝した。

石川(茂)、坂東両氏も中島氏からは一言の相談にもあずからず、ただ社印に対する監督不行届をあやまるよりほかはなかつた。けだし社印をあずかつていた事務員は日ごろ、中島氏の寵愛をうけていた若い女性だつたという。

川西清兵衛氏は、この社印持ち出しで中島氏に対する観念が急変し、「とてもあぶなうて手におえん」ようになつた。

そうしているところへ、この春、発動機製作工場新設のため川西竜三、有馬

唯一及び栗原甚三氏をアメリカへやつて発動機の製作工具機械を大量に買わせたので、その荷と一しよにホールスコット一〇〇基も横浜へ着荷し、とりあえず税関倉庫へ入れて善後処置を講じることになつた。三井勘定の発動機一基分は一万五、〇〇〇円で合計一五〇万の巨額だつた。かくて中島対川西の関係は日一日と悪化し、中島氏から製作所長の権限剥奪（はくだつ）にかかつたが、もちろん中島氏は応ぜず、またおのずから社内が両派にわかれて収拾がつかないところまで切迫して来た。

川西氏は最後の腹をきめて、「所長の位置を退かぬならばやむを得ない。然らばまかせるから、この工場を買いとつてほしい」と申し入れた。

中島氏は、この事あるを予想して既に井上少将とも相談して、その援護もあり、かつまた金策のみちもたてておいたので工場の売り値を尋ねると、「一二万円でゆずる。但し取引は十一月三十日とする。もしその日に出来なかつたら退いてもらう」とつけ足した。

中島氏は「よろしい。買いましよう」と答え、いよいよ金策に動き出した。しかも約束の期日までに、あと三日をあますのみだつた。

川西側では、この短時日に到底、金の調達は出来ないと見ていたので、その日の朝、約束の十時に清兵衛氏はじめ川西系の数人がつめかけて待つうちに、三〇分程も時間をずらして何気なく入つて来た中島氏は、ゆつくり自分の椅子についた。

短い間の沈黙をやぶつて一人が、「金は……？」と口をきると、「ああ金ですか」と中島氏はからだをねじむけて、うしろの自分の机の引き出しから一枚の銀行小切手をつまみ出して、川西清兵衛氏の前に見せた。その引き出しにはカギもかけてなかつた。

すなわち合資会社日本飛行機製作所大詰の幕切れである。提携わずか一年有半の短命だつた。

川西系は、この一二万円のほかに陸軍に渡した飛行機の売掛代金と、アメリカから買つた発動機の工作機械をそつくり引きとつたので、初めの出資金はかれこれ取り返したことになり、ホールスコット一〇〇基分は井上・川西会談で陸軍がひきうけることになつたが、同時に両者の縁も、これで打ちきられた。

陸軍航空を牛耳（ぎうじ）る長閥の相続人にきらわれたことは、川西氏一代の不覚で、遂に最後まで川西製飛行機は陸軍に顧られなかつた。

中島氏は当時、ある人に漏らしたという。

「僕は秀吉と家康の一代記を読んだことがあるが、今度のトラブルでそれが大へん役にたつたように思う」

また「僕は丸はだかになつても、月々四七円ばかりのものがついてるから気がらくだよ」

この分裂でいわゆる川西派の石川、坂東両氏はじめ、設計部の関口、戸川、宮崎氏らのほか事務系統、技術系統の若干が去り、水田、佐藤両氏はもちろん、栗原、佐久間両技師らのほか大部分の人達が太田に踏みとどまつた。

この決裂前のごつた返している最中に、中島氏は飛行協会から思いがけぬ飛行機の注文をうけた。すなわちアメリカ在留同胞の指定寄附に応ずる飛行機である。

飛行協会では最初、沢柳氏の提案でアメリカのホールスコット式一〇〇馬力装備のスタンダード式複葉機を三井物産会社にあたらせて見たり、あるいはフランスの代表的新鋭機にさぐりを入れたりしたが、結局値段との相談でここに落ちついたもので、国産機奨励の名目で十二月五日附、左の売買契約書を取りかわした。

帝国飛行協会理事小林恵吉郎ハ飛行機（在米同胞号）ヲ購買ニ付、中島知久平ト左ノ条項ヲ契約ス

第一条　契約ノ品種、数量、価格、仕様、受渡期限、受渡場所等ハ附録ニ之ヲ表示ス

第二条　契約物ノ受渡ヲ完了スルマデノ一切ノ費用ハ代価ニ包含スルヲ以テ総テ売主ノ負担タルコト

第三条　売主ハ供給物品ヲ納期以前ニ受渡場所ニ持込ミ、買主ニ検査ヲ請求スベシ

第四条　供給物品ヲ受渡場所ニ持込ミタル後ト雖モ第五条ノ検査ヲ受ケ受渡

ヲ完了スルマデハ該物品ニ対スル危険ハ其原因ノ何タルヲ問ハズ、総テ売主ノ負担トス

第五条　検査ハ買主ノ任命セル者ヲシテ仕様書ニ対照セシメ、合格品ヲ決定ス、売主ハ之ガ検査ニ立会フモノトス

第六条　検査ノ結果、不合格トナリタルモノハ速カニ之ヲ引取リ遅滞ナク代品ヲ納付スベシ

売主ニシテ期日内ニ不合格品ノ引取ヲナサザルトキハ、買主ハ売主ノ費用ヲ以テ適宜ニ処分ヲナスコトヲ得

第七条　左ニ掲グル場合ノ一ニ於テ、売主ハ受渡期限ノ相当延期ヲ買主ニ請求シ得ルコト

但シ其ノ請求ニ応ズルト否トハ総テ買主ノ任意タルコト

一、天災地変等、不可抗力ニ基因シ期限内ニ引渡ヲ完了シ難キトキ

二、品質検査ニ於テ不合格トナリタルモノアルガ為メ期限内ニ引渡ヲ完了シ難キトキ

第八条　売主ハ契約物品受渡完了後ト雖モ引渡ノ際、隠レタル瑕疵ニ対シテハ弁償ノ責ニ任ズルコト

第九条　買主ハ左ノ場合ニ於テ、何等ノ補償ヲナサズシテ本契約ノ全部又ハ一部ヲ解除スルコトヲ得

一、売主ガ本契約ノ履行ヲ為サザルトキ

二、故意又ハ過失ニ因リ契約ノ履行ヲ遅延シ、会務上支障ヲ生セシメ又ハ履行不能トナリタルトキ

第十条　売主ハ契約ノ不履行ニ依リ、買主ニ損害ヲ被ラシメタルトキハ賠償ノ責ニ任ズルコト

第十一条　前条不履行ニ依ル損害賠償額ハ契約カ完全ニ履行セラレタルモノトシタル場合ノ代金ト、買主ガ第三者ヨリ購買シタル場合ノ仕様金額トノ増差其他一切ノ経費トス

第十二条　検査ノ結果、仕様書ニ対シ若干部分合格セザルモノアルモ使用ニ堪ユルト認メタルトキハ、買主ニ於テ相当ト認ムル限度ニ於テ其ノ価ヲ減ジ受領スルコトアルベシ

但シ契約当事者間ニ於テ価格ノ協定成立セザル場合ハ此ノ限ニアラズ

第十三条　売主ハ買主ノ承諾ヲ得ズシテ本契約ノ履行ノ義務及其ノ権利ヲ他人ニ譲渡スルコトヲ得ズ

第十四条　本契約書第七、八、十条ノ認定権ハ買主ニ於テ留保ス

前項認定権ノ行使ハ何等ノ手続ヲ要セズ、買主ノ単純ナル意思表示ニヨリ其ノ効力ヲ生ズルモノトス

第十五条　物品ノ代金ハ売主ガ契約ヲ履行シタル後、直チニ仕払フモノトス

第十六条　本契約ニ関シ買主ヨリ売主ニ対スル訴訟提起ハ買主ノ選択シタル裁判所ニ於テ之ヲ為ス

第十七条　本契約書ハ弐通ヲ作成シ、双方各壱通ヲ領置スルモノトス

右ノ条款ハ双方ニ於テ異議ナキヲ以テ茲ニ記名調印ス

これに附随した第一条にある附録が二件あり、その一つには、代金二万六、〇〇〇円、品名は中島式六型飛行機（装備品及予備品共）、納付場所は群馬県尾島町帝国飛行協会飛行場、納付期限は契約調印の日から四五日間と明記してあり、附録二の仕様書には、こういうことが定めてある。

「本機ハ中島式飛行機々体ニ「スターテヴアント」発動機ヲ装着シタルモノニシテ、其ノ品質、構造、機能及寸度ハ別紙製造図ニ合シ製作完全、機能良好ニシテ三時間飛行ニ適シ、左記各号ニ適合スルモノタルベシ

一、飛行機ハ完備機体ニ「スターテヴアント」二一〇馬力型発動機及螺旋器ヲ装着シ、直チニ飛行シ得ル様組立テタルモノトス

二、本機ニハ完備飛行機ノ外、左記ノ通リ装備品及予備品ヲ具備ヘシムルモノトス

とあつて、装備品としては回転計、高度計、速度計、機械油圧力計及び空気圧力計各一個ずつ、また予備品として車軸、車輪（いずれも完備のもの）、螺旋器各一個と釘ピン類若干であつた。

契約の日から四五日間というと、完成は明春一月下旬の予定で当分は製作所の格納庫を借りるにしても、所沢出張所の存否が問題になつており、代々木の

格納庫もそのまま立ち腐れているので新飛行機を尾島におくか、所沢に持つて来るか、便宜上、尾島におくとすれば、何れかの格納庫を移築の必要も起つて来るが、一方に越中島埋立地も借りつぱなしで一向利用しずにいるので、それもこの際、考えねばならぬことであり、これらに関して理事会ごとに議題に上つたけれども、「再議々々」で、らちがあかずに年を越す始末であつた。

所沢には田中六郎氏が、ひそかにイタリー大使館を訪れて飛行隊への従軍志願をしたが、それも成らずと見てか、研究生を辞して飄然（ひょうぜん）と姿を消し、職工数名が居残つているだけで無聊（むりょう）の飯沼研究生は在米同胞号製作見学を名にして、ほとんど尾島に入りびたつている日が多かつた。

暮も押しつまつた二十二日、一年有余の戦後ヨーロッパの視察旅行を終えた田中館博士がアメリカ経由で帰国したが、このころ小栗氏は新造機を洲崎埋立地に持ち出して試験飛行に余念がなかつた。

機の型は前記のカーチス式ジェニー型牽引（けんいん）機で、完全な設計図があつたにしても初の試作機としてはきわめて成績がよく、一と通りの曲技も行えるものであつた。

そこで同氏は二十六日午後、知人その他を招いて披露飛行をなし、波状飛行、傾斜飛行、さまざまの姿態を見せつつ二、五〇〇㍍の高度に上つてついに宙返りを行つて見せ、二回、三回、四回とあざやかなループを描いて外国産ではあるが、ここにまたあらての曲技飛行家を迎えるの盛況だつた。

同氏は東京市からこの埋立地を借りて飛行学校をおこす計画をし、既にその一隅に格納庫敷地の棒くいをたてていた。

一方ではこの春、翻案劇「飛行機」の上演を見たが、この十二月も本郷座に新派の村田正雄一座が仲木貞一氏作の「飛行曲」を演出した。

筋はいわゆる新派悲劇だつたが、どこからともなく故沢田秀中尉をモデルにしたものだというわさが伝わつて好奇心をよび、空爆下のロンドン市街の夜景や、大詰の飛行競技大会場の舞台装置などに新しいところを見せて評判をとり、飛行機もだんだん世間なれがして来たようだつた。

かくして大正八年の航空界は軍部の刷新と大拡張はもちろん、民間でも最初の郵便物逓送に成功し、かつ曲技飛行家もきびすを接する段階にたどりつき、一面には飛行作振会の勃起（けつき）や中島、川西両派の分裂などが起つて複雑な世相の一端を暴露したが、過渡時代のやむを得ざる地揺ぎであつた。

さて戦後の海外情勢に目をうつして見るとアメリカのメナードという中尉が、連続三一八回の宙返りをやつて世界の記録をあげたと見ると、次いでフランスのフロンバル氏が六二四回という誤伝ではないかと疑われるほどの情報があり、話半分にしても体力の競争で心臓には勝てぬ。

イギリスのアルコック、ブラウン両氏はヴイツカース・ヴイミー機でニューファウンドランドを出発、一六時間でアイルランドに着いて最初の大西洋横断飛行に成功し、次いでイギリスのR三二号飛行船もニューヨーク往復を完成し、ロス・スミス氏ら四名がヴイツカース・ヴイミー機でロンドン出発、約一カ月を要したがオーストラリアのポートダーキンに飛行して最初の英濠間連絡路を開いた。フランスのローラン・カロル氏は高度一〇、〇〇〇㍍を突破したといい、スイスのタジオリ氏は飛行艇でアルプスの嶮を越えたという。

速度ではゴルドン・ベンネット競技でフランスのサジ・ルコアント氏が時速二一〇㌔を出して優勝し、製作工業方面では戦後第一回の飛行機サロンがパリのグラン・パレーに開かれてフランス、イギリス、アメリカなどの試作機や新鋭機が妍（けん）を競い、技を誇つて会場に満ち、その機種は将来の平和航空を指向しているものが多かつたと伝えられた。中でもフランスのダンブランとラコイン氏発明の三〇〇馬力ヘリコプターが最も注目をひいたといわれる。

またこの年のわが国出版物を見ると、長岡中将の自費出版による「我国飛行界指導者の消息」という小冊子があるだけで、他に何もなかつたのも珍しく、これも大正元年以来、はじめての現象だつたが、博文館の雑誌冒険世界十月号は「空中征服」号と銘うつて発売された。おもな読みものとしては大隈侯爵の「空界征服の秋」、水田、川上両中尉、伊藤、高左右、佐藤操縦士らの「僕が太平洋を横断するとしたら」、磯部少佐の「予が決行せんとする太平洋横断飛行」、井上航空部長の「肉弾戦より空中戦」、横田成年博士の「飛行機の征服すべき世界の秘密境」など元気一ぱいのものだつた。

その九　民間航空統制の航空局設立（大正九年一九二〇年）

（一）諸会社の航空機製作工業進出

井上仁郎中将病歿――小栗氏、高木氏同乗で宙返り――白戸、後藤両氏シベリヤから帰る――女流練習生兵頭精子氏――安井氏の郷土飛行――藤原氏の事故――滋野男爵の帰国とみやげ話――訪日飛行準備のイタリー将校先着――小栗飛行学校創立――小栗氏の郷土訪問飛行挫折、負傷――粟津飛行研究所――東京瓦斯電気、川崎造船所、三菱内燃機、愛知時計電機、川西機械、藤倉工業、気球製作所その他新興航空工業会社

大戦後、二度目の春だ。

三年越しの「流感」が、いくらか下火になつたようだが、新聞の報道には昨冬以来の患者二〇万、死者二、〇〇〇とあり、まだなかなか油断はならず、そこへ戦後の経営にあおられたインフレーションの波で平和とは名のみの春だつた。

松の三カ日もたたないうちに、まずもたらされたものは井上仁郎中将の訃報（ふほう）で、これも悪性感冒のいたすところであつた。

一年あまり航空関係には比較的流感の被害はなく、おもなところで陸軍の草刈思朗中佐だけだつたが旧冬、日も迫つてから井上中将が倒れ、次第に悪化して肺炎となり、大みそかの深更、ついに危篤に陥つた。

この数時間前、渡部一英氏がこの春、京都に開く例の空中文明博覧会の会長に中将の出馬をこうため牛込区中町の病床を訪れた時、重症の床に端然と起き直つて渡部氏の懇望をいれ、会長就任を苦悶のうちに内諾したのだつた。

そのおりの容体が如何にも重そうだつたので一夜明けた元日の朝まだき、渡部氏が年始かたがた見舞に出た時には既に今さつき、夢のように幽明界を異にされたばかりだつたそうで、万感無量のものがあつたという。享年五七。

中将は愛媛県の人、士官学校工兵科の出身で日露戦役には臨時軍用鉄道幹部員として功あり、勲三等功三級に叙され、交通兵団司令官としては草創の陸軍航空を率いて経綸（けいりん）あり、大正三年、欧洲諸国を歴遊、翌年、中将に進んで交通兵団長に補せられ、後に下関要塞司令官に回つて同六年十二月、予備役に編入、自来民間航空に顔を出し、飛行協会の評議員でもあつたが飛行作振会が結ばれるに及んで盟主の地位に推されていた。

作振会では追善冥福（めいふく）のため十六日、洲崎飛行場に飛行大会を開いて小栗、山県両氏が飛び、作振会員は吹きさらしの寒天に冷酒とするめで杯をあげたが、どうやら井上中将追悼と新年祝賀を兼ねた光景だつた。

同会では「現代は飛行機の時代」と題したリーフレット一万枚を印刷し、これを両機に積んで帝都上空からまきちらし、小栗氏は高木大佐同乗で勇敢に宙返りを行い、山県氏もまた負けずに高度五〇〇㍍から突如、きりもみを五回連続して新しい曲技を一つ加えると、一杯きげんの会員は着陸を待つて胴上げしてよろこび、寒風の中に初春らしい元気を見せて夕方近く散会した。

これを尾島で聞いた佐藤氏も十八日、恩師故阪元守吉中尉の三回忌を追悼して練習生小川三郎氏を同乗させて午後三時半、四〇〇㍍の高度で大胆な宙返りの後、高度を上げてこれまたきりもみを試み、前後五回の旋転降下に成功して地下の霊に心ばかりのはなむけとした。

応召してながらくシベリアに出征中の白戸、後藤両氏も召集解除で前後して帰還し、白戸氏は雪焼けしたような真黒な顔で再び千葉海岸の飛行場に立つたが、後藤勇吉氏は郷里宮崎県延岡町の自宅で静養後、上京しても飛行協会に帰

らず、津田沼の伊藤飛行機研究所に居ついてしまつた。

同氏は飛行協会練習生として教育を卒えた時、たしか協会から技師の辞令が出ているはずだつたが、どつちものんきなもので帰れともいわず、また帰ろうともせず、応召と同時に自然消滅とでも解釈したのか、両方で知らん顔をしていた。

しかしやがて在米同胞号が出来ようというのに協会は一体、誰に飛ばせるつもりか。飯沼研究生がいるが、一人の操縦者で足りるのか、協会出身とはいえ、現在佐藤氏は製作所の人である。まさか操縦者まで製作所におつかぶせる腹ではあるまい、と、協会職員の中には取越し苦労をするものもあつたが所沢出張所の存否問題、越中島埋立地の利用更生問題、代々木格納庫の移築問題、尾島飛行場の施設問題など金のかかることばかり山積している際なので、飯沼研究生がいる以上、余分の操縦者のことまで考えているひまがないようであつた。そして後藤氏は飛行協会から全く離れていつた。

津田沼の伊藤飛行機研究所には兵頭精子という妙齢の練習生が、雄々しく男装して飛行機を押したり洗つたりしていた。

女史は愛媛県北宇和郡好藤村の生まれで松山市の済美女学校を卒業後、大阪に出て東区南久太郎町の安原医院で看護婦をしていたという経歴だが、伊藤氏の郷土訪問飛行で、「女だつて……」なれないことはあるまいと飛行家を志望して出て来た人である。掛塚の今井女史とともに早咲きの紅二輪だつた。

ほとんど一年以上も各務ヵ原飛行場を借りでバッタのようにはねていた京都魚棚の安井荘次郎氏は、螢雪（けいせつ）の功成つてようやく安心して飛べるようになり、高左右氏から譲りうけた六〇馬力複葉機を後生大事に京都深草に運び、元日を期して郷土に初飛行のよき日を迎えた。

福田助手を相手に整備した安井氏は朝八時半、練兵場上空を数周して小手ならしを行い、午後、京都市訪問に出かけたが朝からきざしていた雨模様がすつかり町の上を暗くしているので進めず、場の内外を約八分間で着陸し、同氏後援会の早梅会や在郷軍人分会からの花輪をうけて後日を期した。

待つ間もなく三日は一天からりとはれ上がり、手にとるような東山は真青に朝日を浴びて美しい背を浮べ、比叡おろしがやや強かつたが安井氏は練兵場を出発、廃馬を駆けるように吹き上げられ、吹き下げられ、気流定まらぬ盆地の市街上を四、五百㍍で一周して宿願の郷土飛行を達したのである。

するとこの翌日、大阪ではまた藤原延氏が例の通り事故を起して胸部打撲の軽からぬ椿事（ちんじ）を招いた。氏の神戸訪問飛行も既に久しいものだが、大破したままの燕号には見きりをつけて一森義憲氏の機体にただノーム式五〇馬力を装備したものを使つていた。

この発動機は前に小記した田村敏一氏から買取つたもので、野島銀蔵氏の補導で造つた飛行機だつた。

前年正月早々、鳴尾競馬場を飛び出してたたきつけられてから満一年になるが、それ以来、あの辺の悪気流には懲りて今度は城東練兵場を選び、じきに日も落ちようという四時過ぎから神戸飛行に飛び出した。

何しろ馬力が出ないので離陸はしても上昇がわるく、三〇㍍くらいの低空で練兵場隣りの工廠内に飛び込んだとたん、とある建物の避雷針に左翼をぶつけて一廻転したまま構内天島組の材木倉庫屋上に滑り落ち、機は原型をとどめぬまでに粉砕、ほおり出された藤原氏はしたたかに胸を打つて倒れた。一時は騒いだが、幸い頑健な体質のこととて数日間の静養で回復はしたものの、しかしほとんど飛ぶごとに大小の事故を起し、常に死線を越えて飛行機と取組んでいる熱心な同氏に一向、成果のあがらぬのはよくよくのことだつた。

それから五、六日して一月十日の昧爽（まいそう）、神戸沖に着いたヨーロツパ航路の賀茂丸がいかりを投じた甲板にあざやかな空色、フランス大尉の正装にレヂオン・ド・ヌール勲章と、敵機撃墜の戦功を彰する数葉の月桂樹を浮かせたクロワ・ド・ゲール勲章をおびた滋野男爵が彼地で結婚した美しいジヤーヌ夫人と、誕生を過ぎて間もない綾子嬢をつれて故山を仰いでいた。

男爵は世界的に有名だつた鴻（こうのとり）飛行団（優秀戦闘将兵の集まり）の一人でもあつたが、また実に筆まめな人で雑誌「飛行界」や「帝国飛行」にはほとんど毎号、飽かず戦線の通信を寄せ、それを集めただけでも一冊の空中戦記が出来そうだつた。



滋野男爵と愛嬢綾子さん

そのうえ、忙しいなかを愛妻、愛嬢までをかち得て来た精力にはなみなみならぬものがある。

新聞社の人たちに囲まれた男爵は船の広間で、「何から話したらいいか……」と、従軍雑感を語り出した。

「二度目に出かけたのは鳴尾附近に飛行学校をたてるつもりで飛行機買入れが目的だつた。しかし向うへ着くと間もなく戦争で、当然、日本にも波及すると考えて飛行学校の計画をひと先ず中止し、むしろ自分がもつと学ぶべきであると思つて飛行隊に従軍を志願し、学校を出ると大尉に昇進して戦線に出た。戦争の初期は偵察や爆弾投下に限られていたが、ヴエルダン戦の後はどつちからともなく空中戦がはじまるようになつた。ある時、九〇ミリの爆弾で停車場を攻撃し、帰りには村落を攻撃した。下からも盛んに射たれたが村は朝の九時ごろから日暮れまで燃え続けていた。も一つは敵が作つた重要な仮停車場を一五五ミリの重砲弾で一撃のもとに爆破してしまつたが下からも打たれて、その破片で私は眼鏡をこわしたが他に異状はなかつた。その後、私はV第二二追撃隊にまわされて戦闘機に代るようになつたが、やがてまた追撃第二六N隊に移された。これが例のいわゆる鴻隊でニユーポールやスパツド式に乗つてエピナールからダンケルクの間の戦線を飛んでいた。この追撃隊は大本営直属で、敵機の襲来を邀撃するのが任務だから毎日東奔西走で、その忙しさは並みたいていでない。飛行将校としては最も花やかで威勢もいいが、その代り危険率も多く、私もある時、イーブル附近で敵七機に囲まれて機関銃は故障を起すし、もうこれやいかんと思いながら敵弾をくぐつている間に方向が分らなくなり、そのうちに発動機がとまつてしまつて死ぬ覚悟で不時着したら、そこがイギリスの繋留気球隊の根拠地だつたようなこともある。有名なギヌメールも私の隊にいたが彼は五二機撃墜の大アスであり、コルトー大尉、ドルム少尉などという一騎当千の猛者がそろつていた。毎日、どんな天気でも二時間ずつくらい、四回はほとんどかかさず戦線へ出ていつた。爆弾をおとして燃え上がるのを見るのは愉快なものだが、敵をうち落とした時は何ともいえないいやな気持のものだ。今の妻とは隊長ベタージュ大佐の媒介で結婚した。彼女はパリの生まれだ。これからの計画は考えていないこともないが、まだ発表するには早いようだ」

かくて男爵は母堂が留守を守つていた大阪市南の郊外住吉公園の寓居に一時、落ちついたが、かつての大正初頭の帰国当時から見ると、日本の航空界も既に隔世の感があり、大分勝手が違うようで、心ならずも閑日月を送つていた。

滋野男爵神戸入港と同じ日に、東洋汽船のペルシヤ丸がアメリカからの客を満載して横浜へ入つて来たが、これには佐賀県人東平一郎氏が乗つていた。同氏の名は初耳だが、そのいうところを聞くと数年前、カーチス飛行学校を卒業し、ストツキトンで飛行学校を経営していたが今度の帰国は協同者中村徳松氏が追つて帰国するので、それを待つて飛行学校をたてる計画だということだつた。

しかしその後、再び氏の名をきかず、どこへどうしたか、ついに現われて来なかつた。

引続いて十六日、横浜入港のチヤイナ丸で来朝したのが前年度、大西洋一番乗りのイギリス人アーサー・ブラウン中尉だつた。彼は同僚のアルコツク中尉とともに大西洋横断飛行の功で授爵されたが、若い美しい細君をつれた今回の来朝は、デーリー・メール社の懸賞金一〇万ポンドを山分けした金で結婚旅行を兼ねた世界漫遊の途中である。

これらの外国風の吹きすさぶ中に、いよいよ本ものになつたのはイタリー飛行機の日本訪問である。この大飛行はダヌンチオ氏が自ら陣頭に立つて来るというので二重の期待がもたれ、わが朝野に好話題をもたらしていたのである

が、例のフューメ事変が突発してダヌンチオ氏とイタリー政府の対立となり、従つて日本飛行の計画は一時、行き悩みとなつた。

しかしさきの陸軍派遣団が戦時のイタリー空軍を助けるところまでいかず、反対にこちらの技術を磨いて来たような結果になつたが、講和条約でイギリスやアメリカから苦汁をなめさせられたイタリー政府と国民は、持ち前の熱情をもつてわが日本に好感を寄せている時だつたから、たとえダヌンチオ氏がフューメに立てこもつてしまつたにしても、日本飛行はイタリー政府の手で飽くまで決行ということになつたらしい。

そこで東洋方面準備のためにデル・ピアノ、アレッサンドロ両大尉、パウルチ中尉らを派遣し、飛行機はイタリー国産の陸軍機ズヴア式五台、カプロニー式三台、操縦者は将校の中からロカテリ大尉、アンシロット、フェラリン、カサビランデ、マシエロ各中尉、ビリスコ少尉その他、これに下士の機関士を配して二人搭乗の八機が編隊で、ローマ・東京間一万数千㌔を翔破しようというのである。

中華民国、朝鮮各地の着陸場を検分しながら内地に着いた先遣委員アレッサンドロ大尉らは一月七日、東京のイタリー大使館に入つたが、「この飛行の予算は全額五〇〇万リラ（邦貨約二〇〇万円）です。途中着陸地の準備は完了しています。部分品の予備も各地において来ました」と語り、近日中に先発のカプロニー式三機がローマを出発するというので、わが陸海軍の航空当局も、いよいよ早急に歓迎飛行の構想をたてることになつた。

さてかつての中京財閥小栗家の世子というので、盛んなりしころの先代に仕えた残党や、恩顧をうけた人たちの中に昔のよしみを忘れず、「一度は……」という訳で、報恩的に援助してくれる篤志家があつて、小栗常太郎氏の飛行学校は比較的らくに成立し、洲崎埋立地の一隅一四〇余坪に格納庫と事務所が出来、セール・フレザー商会にイスパノ・スイザ式一五〇馬力とローン式八〇馬力を注文して機材の整備にも出色のものがあつた。

これに協力したのが高木東太郎大佐で、大佐が飛行協会常務理事時代に帰国して協会を訪れ、協会の嘱託飛行士を希望した小栗氏との初対面で、人情家の高木大佐は個人的には賛意を表したが理事会で断られて、小栗氏はいつたん気球研究会の御用掛で所沢に勤務した。しかし最初にあてがわれたスタンダード式を試験飛行中に破壊してからというもの、自由人小栗氏の性格では到底軍関係に籍をおく人ではなく、半年足らずで辞し去つて再渡米したような訳であるが、その行きがかりで高木大佐は何とかして小栗氏の身上に安定を得させたいと心配し、今度の学校計画には双手をあげて全幅の支持をおくつた。そして半生を軍艦と役所で暮らした自分にくらべてさえ、なおかつ世間知らずの小栗氏の何彼と良き相談相手になつていた。

かくて二月十日、日本禁酒同盟会と国民禁酒同盟会共同主催の宣伝飛行を頼まれて白水氏同乗、午前午後、三回にわたつて薄曇りの東京市上を縦横に飛んでビラをまき、翌十一日の紀元節には郷里愛知県半田町への長距離訪問飛行を行つた。

親に似ぬ鬼子が飛行機で空からの帰省だ。援助してくれた郷党へのあいさつでもある。

午前八時、白水氏同乗で西の一五㍍という猛烈な逆風をついて洲崎を出発、伊豆をまわつて海岸線を静岡に出で、十時二十分、途中の補油地に選んだ静岡市外練兵場に着陸すべく旋回下降した。風はここでもひどく、注意していたがついにあおられて舵がきかず、横滑りのまま練兵場外一町の水田中に機首を下にして突込んだ。

練兵場にながめていた一隊の兵士が駆けつけ、ほとんど人事不省の両氏を粉砕した機体の中から助け出し、ひと先ず附近の奥野医院にかつぎ込んで応急手当のうえ小栗氏を静岡病院へ、白水氏を司馬病院へそれぞれ入院させた。小栗氏は鼻梁をしたたかに打つており、白水氏は下顎裂傷と両大腿部に重傷をうけていた。

東京からは小栗氏のみち江夫人、高木大佐、その他親しい人が駆けつけて機体の処理をしたが幸い両氏の経過は良好で、白水氏の脚部負傷も完全になおりそうだつた。

玉井氏と別れた京都の粟津実氏は単独で粟津飛行研究所をおこし、乙訓郡久

世村上久世地先の桂川原に葭子張りの格納庫を建てて例のダイムラー式青鳥号と、自動車用のフランクリンという発動機をつけた滑走練習機を備えた。

練習費は一カ月金六〇円、保証金一〇〇円で、よそよりも格安なところに特色があり、先生には玉井氏のところから一番弟子の愛知県常滑町出身の片岡文三郎氏に来てもらつて練習生を募集し、冬広正雄、藤田信太郎、小森久弥、鵜飼文二郎、川端清一氏らが集まり、その中に竹井富子という一九才の女性や、広東省広州生まれの楊永安という青年もまじつていたが、大きな石ころがごろごろしている河原ではろくに滑走も出来ず、練習生の間に苦情が絶えなかつた。

一方、大手筋では大森の東京瓦斯電気工業会社が、さきに小記したダイムラー式一〇〇馬力発動機の試作に成功し、所沢飛行場でモ式に装備して空中実験を行い、相当数の注文を獲得した。その間、工場内の施設もほとんど整備したので星子勇技師主任のもとに新たに回転式のローン式空冷八〇馬力試作の企画をたて、そのため陸軍当局から製作見本として同型のものを貸してもらつて研究していたが、既に成案を得たのでフランスのノーム会社に交渉して八〇馬力と一二〇馬力の製造権を買収するところまで発展し、更にイギリスからロールス・ロイス式二八〇馬力、アメリカからリバーチー式四〇〇馬力を買つてともに大がかりな研究を開始していた。

資本金一、〇〇〇万円の三菱の神戸造船所では前年五月、航空機用発動機製作のため内燃機製作所を新設して、主に海軍当局の支持と指導をうけながら、製作権をとつているイスパノ・スイザ式一五〇馬力と三〇〇馬力水冷式の研究につき、同時に工場の敷地を求めていたところ、今度名古屋市築港埋立地の中から六号地一五〇、〇〇〇坪、同市外大曾根に八万坪の地域を買収し、社名も三菱内燃機製造株式会社と改めて画期的の進出を見せていた。

そして大曾根には電気工場を建て、築港にはドックを建設するほか潜水艦、自動車、飛行機体の製作工場を計画していた。

また松方社長自ら見て歩いて来た川崎造船所でも前年八月、茂呂五六氏の入社とともに兵庫工場に自動車及飛行機科を設けて自動車はアメリカのパッカード式貨物車、飛行機は松方氏が松村菊勇大佐の推薦でサルムソン式二A二型の機体と、同式発動機九A型水冷式の製作権を獲得して来たので陸軍とはち合わせしたが、また都合のいいこともあつて当局と連繋のもとにもつぱらその製作に当り、新たに海軍から機関大佐竹崎友吉氏を招いて、その蘊蓄（うんちく）と手腕を縦横に発揮してもらうことになつた。

しかも陸軍では、更に名古屋の日本車輌株式会社に発動機の部品を下請けさせていたが、この時分、ぼつぼつ納入が始まつていた。

名古屋にはまた古くから愛知時計電機株式会社があつて陸海軍の兵器や時計、蓄音器類を扱つており、前年来、海軍当局の勧めで資本金を五〇〇万円に増額して倉庫を拡張し、主として水上機体の製作をはじめることになつた。

さて旧臘、郎党をつれて太田を引きあげた坂東氏は、東京大井海岸の日本毛織物会社の工場に立てこもり、血気にまかせて飛行機製作一本やりの気勢をあげたが、そのうちに川西氏から「とにかく、こつちへ帰つて来い」といわれ、やむなく神戸へ移つて東尻池の川西倉庫会社の一隅に陣取り、「飛行機はもうご免だ」という川西氏に、「一台だけ造らして見て下さい」と説得して、創立早早の川西機械製作所に飛行機部をつけ加え、戸川、関口、宮崎氏らの張りきりボーイが「待つてました」と、「川西式」の設計にかかつたのである。

成るか成らぬか、浮沈を決する瀬戸ぎわに立ち、面目にかけても「中島式」に打ち勝たねばならなかつた。

またアメリカ輸入の工作機械は、毛糸紡績用機械を造るものを除いて他は日本毛織、人造絹子など川西系工場に分類し、竜三氏が所長で大阪商船会社のチーフ・エンジニアをしていた高尾繁造氏を工場長にして機械製作所を開設した。

一方には、これも古い社歴をもつ藤倉合名会社が藤倉電線株式会社と分れて大正三年以来、東京府下大崎町の工場で航空機材料の研究と気球の製作にたずさわつていたが、この四月、資本金一〇〇万円の藤倉工業株式会社に発展して飛行船、気球、飛行機翼用塗料、浮嚢その他の航空機用各種材料の製作に本腰をいれて乗り出し、同じ大崎町に工場のある気球の開祖ともいうべき故山田猪三郎氏遺業の気球製作所も前年三月、資本金五〇万円の株式会社に組織変更して故山田氏子飼いで、かつ女婿（じよせい）の由緒ある功労者豊間靖氏が専務

取締役で発展しつつあつた。

かくてこれら諸会社はいずれも錚々（そうそう）たる一流工場として長く航空工業部門を背負つて立つたのだが、期せずしてくつわを並べて進出したのは、軍部の適切な奨励指導によるわが航空工業界の光栄ある濫觴（らんしょう）であつた。

その他、諸機材の部品製作、または輸入販売には古くから日本自動車株式会社はじめ東京螺子製作所、玉屋商店、園池製作所などがあるが軍事航空の発達に伴なつて急速に向上し、この両三年来の新興事業として特に目覚ましい勢いを示しつつあつた。そしてこの趨勢（すうせい）に応じて誕生したもの、ないしは増設拡張したものに東京イー・シー工業、日本計器製造、東京計器、日本電池、日本精工、日本酸素、東京製綱、関西製綱、大隈鉄工所、高島屋飯田、松尾螺子、安中電気製作所、桜田機械製作所、湯浅蓄電池製造、明電舎、三井物産会社機械部、三菱商事、芝浦製作所、住友伸銅鋼管などの各株式会社、日本特殊綱、新田ベニヤ、明治ゴム製造所などの各合資会社、それから山本螺旋及び浅野木工場両合名会社などが、いずれも数拾万円以上の資本を擁して進出し、また更にその下請の小工場が比例的に累増して、ほとんど全国的に大なり小なりの航空工業網が張られ、日に月に拡大の情勢が展開されつつあつた。

（二）所沢・京城間の往復飛行

雪上離着陸と夜間飛行訓練――最初の双発機ファルマン式爆撃機――イタリー機歓迎の京城飛行――サルムソン式とソッピース式五機――往航四機、帰航三機の成功――台湾警察航空班練習生卒業――甲式戦闘機五機で各務ヵ原から大阪へ――フォール大佐一行帰国――シベリヤ航空班の強化――滝川中尉の高度新記録

昨年末、省令で航空学校の教育分野が決定づけられた甲、乙、丙各種学生は一月六日、各務ヵ原の臨時分教場へ一斉に派遣され、入校式が行われた。選抜された学生は第一大隊から尾川、島、安田、水谷、酒本田各中尉、樋口少尉、森軍曹、第二大隊から近藤中尉、今田少尉、中根軍曹、第四大隊から佐藤中尉、中山軍曹、また航空学校附から池田中尉と蒔田軍曹の一四氏だつた。

この一団と一しよに所沢を軍装いかめしく出発したのはシベリヤ出征の航空班員で新任班長中村順太郎中尉の下に水越、手島両中尉、青木、今村両少尉で、先遣隊と交代のため、その冬営地ブラゴエチエンスクに向つた。

第一大隊でも雪中飛行研究のため、二月二十一日から五日間、山形市の城西練兵場でモ式四型と六型、ソッピース式各一機を積雪三尺余、気温零度以下の中で飛ばした。



ソッピース式の雪上飛行

この飛行は積雪に対する機の耐重と、飛行服の防寒用具の研究が主目的だつたが、それよりも差当り離着陸の困難さが最も重要視されていたにたがわず、モ式七〇馬力の四型に乗つた山田中尉、一三〇馬力のソッピース式を操縦した寺元中尉は、滑走試験中は速力を加減していたのでどうやら滑れたが、やがていよいよ離陸のため全速を出して見ると、果たしてとたんに車輪がめり込んで転覆し、プロペラー、上翼、方向舵などを一瞬にしてめちゃめちゃにした。

翌日は福士、安田両中尉がモ式四型と六型で念を入れて滑走試験を繰返した後、危ぶみながら七〇馬力と一〇〇馬力の発動機を全回転して滑り出すと白雪を粉のように飛ばしながら二機とも首尾よく離陸し、市街上空を二、三周の後、着陸に移つた。接地と同時に福士中尉の四型は車輪を食い込ませながら惰力（だりょく）で練兵場外の水田中に転覆し、両翼と座席を破壊して、積雪上の離着陸には特殊な装置の必要を痛感させた。

その月末、各務ヵ原では居残りのデツケル中尉が指導して安辺、小沢、武田（惣治郎）中尉らの教官が夜間飛行の勉強をした。まず飛行場の東端と、その反対側の長山の中腹に九〇サンチと六〇サンチの照明燈を各二個ずつ爛々（らんらん）と輝かせ、七時過ぎからニユーポール式とスパツド式の高速機でデツケル中尉が試乗したうえ、三方、山に囲まれた中を三中尉こもごも飛んで見せ、完全な照明装置さえあれば昼間の飛行と何ら異るところはないということがのみ込めた。

また所沢の補給部では連日、東京瓦斯電気工業会社から納入のダイムラー式一〇〇馬力の検査をしていた。これは昨冬十二月から二月までに一〇基が入つたので前後八回、五〇時間の試運転検査の後、その内若干をモ式六型に装備して試験飛行し、一時間余の飛行で二、〇〇〇㍍までの上昇記録を得たので、一応成績可良のマークがつけられた。

また航空学校研究部と、熱田の兵器支廠笹本大佐主任でサルムソン式二三〇馬力の改造を研究中だつたが速力、重量その他に見透しがついたので陸軍公式第二号駆逐用機として多量生産に入る計画を進めていた。しかし後にこのサルムソン式はもつぱら中距離偵察用機として重宝（ちようほう）がられた。

また所沢の補給部支部では基本教育用の練習機として研究部の設計になる牽引式の試作に着手し、発動機はアメリカから輸入のホールスコツト式一二五馬力で時速一五〇㌔が予定されている。

この時、フランスからサルムソン式二三〇馬力二基装備のファルマン式F五〇型爆撃機が舶着した。全幅二二㍍三五、全長一〇㍍九二、主翼面積一〇一平方㍍六〇で自重二、三六六㌔、全備重量三、一一六㌔、最大速度一三五㌔、上昇限度五、〇〇〇㍍、その時間二、〇〇〇㍍まで一二分、航続四時間の大型機で最初の双発機でもあり、陸軍ではこれを丁式一型爆撃機と名づけた。

さて一月中旬、先発でローマを飛び出た訪日飛行のカプロニー式三機に続いて二月二十六日、ズバ式二機が出発との電報で陸軍航空部ではいよいよ歓迎飛行訓練の準備に着手し、有川校長を総指揮官にして京城即日飛行の壮図が繰ひろげられることになつた。



丁式1型爆撃機（ファルマン式F50型）

使用機はいずれも国産のサルムソン式とソツピース式が登場し、サルムソン式を安辺浩、小関観三、田中誠三各中尉、ソツピース式を寺元志雄、和田昌雄両中尉の五機である。

これに対し、出発地の所沢は河田大佐と中沢中尉、途中着陸地の大阪に玉井少佐と森（蕃樹）中尉、広島に玉置中佐と松岡中尉、大邱に坂本大尉と喜早中尉、目的地京城には益田中佐と森（隆吉）中尉が派遣されて、送迎の衝にあたり、また海軍に頼んで朝鮮海峡には警備のため駆逐艦を出してもらつた。

実施日は三月八日と定められ、漏れなき準備を整えて当日を迎えたところ、朝八時、広島派遣将校からの気象通報は「雨となる見込み、雲深く飛行おぼつかなし」というのであつた。

井上航空部長はじめ、軍務局の松井航空課長、有川校長、河田教育部長らは壮挙見送りに集まつていたが、有川校長から「時間を出来るだけ短縮し、一刻も早く目的地に志してもらいたい。諸君は陸上にはなれているが海上は不馴れと思う。ことに水は距離が近く見えるから朝鮮海峡横断には細心の注意を払つて全力を尽してもらいたい」と訓示し、井上中将また、「釜山と馬港は間違い易いから気をつけてくれ。大きい方が釜山で小さい港が馬港だから、よく注意していつてほしい」と、いい添えた。

八時四十二分、田中、安辺、和田、寺元、小関中尉の順で出発したが和田、小関両中尉のソツピース式とサルムソン式が発動機の工合が面白くなく、全馬力が出ないため速力が鈍いので間もなく引返して来て細かに点検調整のうえ九時十五分、再出発した。

田中、安辺、寺元三中尉は順調に大急ぎで飛んで十時三十分、豊橋を通過したが、寺元中尉のソツピース式は機体に故障を生じたようなので豊橋へ引返

し、高師ヵ原練兵場に不時着したところ凸面にのし上げてプロペラーを破損した。

十一時四十五分ごろ、城東練兵場で正面の砲兵工廠の高い煙突の間に遥かな空を西へかけていくサルムソン式を発見したが、これは安辺、田中二機で一時十五分頃には練兵場の真北をいく小関中尉のサルムソン式を雲間に見送つた。

一時三十分、和田中尉のソツピース式が城東練兵場に着陸、給油の上、再び広島に向つたがこの時、広島にはちようど田中、安辺両中尉が七五〇粁を翔破して安着し、やや遅れて小関中尉も着いてサルムソン式三機がそろい、やがて待つ間に和田中尉のソツピース式も加わつた。



有川校長の訓示（うしろ向き）

予定では、その日のうちに京城へ飛躍する筈だつたが西へいくほど天気がわるく、時間も経過したので一泊に決し、翌日も午前中は天候を見はからつて午後零時五分、まず田中、安辺両機が出発、小関、和田両中尉は海峡横断を前にして完璧を期するため、出発を一日延ばして発動機の調整を綿密に行つた。

ところが安辺中尉も広島出発後、間もなく発動機に異状を呈して来たので機上で点検調節しながら飛ぶうち、いよいよ操縦不能に陥つて来たのでやむなく山口県下の虹ヵ浜南岸へ不時着、滑走に移つたところ砂浜が急傾斜のためすべり落ちて水ぎわに逆立ちしてしまつた。時に二時だつた。

一方、田中中尉は玄海灘の横なぐりの強風とたたかいながら四時五分、井上中将の注意を思い出しつつからくも釜山に飛びつき、「もうしめたもの！」と一路、京城を目ざして北に向つたが、これまた点火栓の故障で三浪津の西方約五キロの地点に不時着した。

広島で納得のいくまで整備した小関中尉は十日の朝八時三十分、和田中尉は九時二十分、ともに出発して九州の北端から海に出で、壱岐、対馬を左に渺々（びようびよう）と紺碧（こんぺき）の海上を見はるかしながら釜山に出で、小関中尉は零時十分、和田中尉は三時半、大邱に着陸した。

そのあとへ三浪津から田中中尉もはせ加わつたが、翌十一日は雨のため滞留し、十二日朝九時二十五分、三機一斉に飛び立つていよいよ最後のコースにつき、名にしおう秋風嶺の険をついて鉄道線路を北へ、北へ進み、十一時五十分まず小関中尉が京城市外の竜山汝矣島に一番乗りした。

次いで零時五分、和田、田中両中尉のソツピース式とサルムソン式が京城上空に現われ、市街上を数周してここに一、五五〇㌔のわが国みそうの記録をあげるとともに、朝鮮への航空路を開いて画期的の成功を収めたのだつた。

先着の小関中尉は、「秋風嶺附近で深い雲に出遭つてひどい目にあい、一、六〇〇㍍まで引き上げてようよう突破し、幸い風都合はよかつたが大体、釜山附近からの密雲には閉口した。磁石一つを目あてに飛んで来た」

和田中尉は、「大邱と京城の二四〇㌔を二時間三八分、平均一〇〇㌔の速度で飛んで来た。どこまでいつても雲が深いので山に気をつけながら思いきつて雲の下をくぐつて飛び、水原のあたりからは密雲の中をくぐりくぐりやつて来た」と、いずれも難航を語り、田中中尉また、大邱市民の熱心な希望があつたので、市の上空を数旋回して来たので遅くなつた。内地とは地形を異にしているので少しとまどつたが概して鉄道線路を目標にして飛んだ。秋風嶺は二、六〇〇㍍で山越えし、平沢からこつちは相当揺られ通しでやつて来た」

ところが当面のカプロニー式は東航の途中で一機落ち、二機くじけ、とうとう三機とも挫折してゴルテスコ大尉、グラツサ准士官ら搭乗者に死傷者まで出し、現在東進中なのはズバ式二機で、これはまだ近東地区にあり、挫折三機の補充としては更にズバ式若干をくり出すという公報が入つて来た。そんな風では極東へ入るのはいつのことかわからぬので予定通り京城を引き上げる命令に接して三月十七日、復航の途につくことになつた。この間に豊橋で故障を起し

た寺元中尉も追いついて来たが操縦者が入れ代つてソッピース式二機に難波清作中尉、加藤敏雄少尉、サルムソン式には北川於菟之助中尉が搭乗して八時五十分、難波中尉を先頭に京城を出発、加藤少尉は九時三十分、そのあとを追い、十時三十分、難波中尉まず大邱に安着、加藤少尉は十一時十五分、着陸したが滑走中に車軸を曲げたので修理にかかり、難波中尉の発動機も油送管に故障があるので、ともに一泊した。

サルムソン式の北川中尉は京城で試験飛行の結果、発動機の調子が思わしくないので調整に手間どり、一日のばして十八日朝十時五十五分、汝矣島を出発零時十二分、大邱に着き、二時四十五分、広島へ出発した。

そこで故障のソッピース式二機には汝矣島に待機していた寺元中尉の機体から油送管と車軸をはずしてつけ替え、寺元中尉は結局、復航を中止することになり、難波、加藤両操縦者は修理成つて十八日朝、大邱を去り、北川中尉は三時三十分、釜山を通過し、海峡も無難に突破して五時八分、広島に安着した。

ひと足先きに着いていた難波中尉は二時半、広島を出発、朝鮮の比でない故山の青葉を送迎しつゝ五時十分、大阪城東練兵場に安着したが、とたんに数名の税関吏が出張していて携帯品を調べられたのには不意を食つたけれども、これは税関側の将来における予備的訓練でもあつた。

ところで加藤少尉がいつまでたつても広島に現われず、ようやく不安が兆して来たが、やがて鳥取市練兵場に不時着の報が入つたので愁眉（しゅうび）を開き、同少尉は二十日朝七時半、不時着地を立つて大阪へ向い、九時四十分、練兵場に着いて、こう報告した。

「大邱を出る時から機体の上昇力が弱いので最少限度五時間分の燃料をもつて広島に向つたところ、海峡の濃霧がはなはだしく駆逐艦はもちろん、壱岐も対馬も発見することが出来なかつた。二時間半ばかりまごついた末、ようやく日本海に出たが羅針盤は依然、用をなさぬので中国山脈を見つけた時は九州の南端に出たのかと思いました。飛行機の上昇力は相変らず悪く、幾ら上げ舵をとつても一、五〇〇㍍より上へは昇れないので山陰の連山を飛び越えることは危険であり、ことに四時間分のガソリンを消費してしまつたので、やむを得ず鳥取の練兵場に着陸したのです。海峡を横断する時には、西へ西へ流されるので若干正しながら飛行したが濃霧で機体の半分が少しもわからず、自分のカンで舵を水平にとつていました。あとで三五度くらいの角度で傾斜しながら飛んでいたことが分つて驚きました」

そこで修理にかかつたが、難波中尉はこの朝、既に所沢へ出発しており、北川中尉も午後一時、大阪着、二時二十分、最後のコースを所沢へ向つた。

加藤少尉のソッピース式修理は案外手間とつて二十一日朝、準備が整い、十一時三十分、大阪を出発したが奈良上空は密雲のため針路を東北方にとつて名古屋にまわり、豊橋からは東海道線を真つ直ぐ所沢に向い、三時二十分、安着して、ここに京城飛行の大団円を告げたのである。

この長途飛行の留守中に、所沢ではかねての預かり子台湾総督府警察航空班の練習生が、大田原への卒業試験飛行を済ませていた。

試験施行の前日に五名の内一名欠けた別府練習生ほか三名が、おのおの一時間ずつの予備訓練飛行をして十一日朝十時十分、モ式四型七〇馬力の一四一号機に五十嵐練習生、一四二号機に別府練習生が佐藤、曾根両教官の訓示や注意をうけて所沢を離陸した。正午前後、大田原に安着したので帰航は一四一号機に近藤練習生、一四二号機に高柳練習生が搭乗して午後二時三十分出発した。間もなく前機は途中で機体に故障を起して引返し、後機は東武線の久喜駅上空あたりまでは真直ぐに来たが、どう間違えたか針路を西北にとつてしまつたので、どこまでいつても所沢が発見出来ず、そのうちに燃料が尽きて来たので五時四十分、薄暮の中を川俣の鉄橋から二町余りの利根河原に不時着した。そこは群馬県邑楽郡梅原村だつた。

急報によつて所沢から曾根中尉が下士兵五名をつれて駆けつけ、翌朝、所沢へ帰還すると一四一号機も機体の修理成つて前後して帰つて来た。

そして十七日、臨場の下村民政長官、川崎内務局長ら立会いで卒業式があげられて操縦士免状が下附され、二十四日附、この遠藤、別府、高柳及び五十嵐四巡査は総督府警部に昇進して二十六日、神戸出帆の備後丸で帰り、また製作術修業の吉田金次郎氏以下一二名も既に業を卒えて一と足先きに帰台していた。

越えて四月上旬、一五〇馬力の中島式と七〇馬力のモ式各一台が送られ、教官の佐藤大尉、曾根中尉及び依田特務曹長も着いて、ひとまず台北古亭庄練兵場で練習かたがたの公開飛行を行い、附近の高砂族を狩り集めて理蕃工策の第一歩を踏み出したのである。

次ぎは各務ヵ原飛行場で三月二十一日、ニューポール式の甲式三型戦闘機五機に航空学校の滝川、水谷両中尉、今田、河井田両少尉と森軍曹らの一騎当千が単縦陣形で威勢よく西へ飛び出し、伊勢湾を左に鈴鹿をかすめ、十時三十分突然、大阪市街上に現われて城東練兵場に勢ぞろいした。

しばらく休んだうえ再び離陸し、ぐんぐん機首をたてて一、〇〇〇㍍の高度に上ると、まず宙返りから始まつて逆転、横転、垂直降下などの高等飛行を展開し、大阪市民に時ならぬ興奮を与えて約二〇分で着陸したが、たちまち遠近の町から駆け寄つた群集が練兵場をとり巻いて思わぬにぎわいを見せた。

かくて一行は昼食の後、一時五十三分、「お邪魔さま」とばかりに帰航し、関西線に沿つて奈良、四日市を経て帰つたが今田少尉は四日市を去る約五㌔の三重県海蔵村の上空で突然、発動機がばたりと停つてしまつたので万事休し、直ちに急降下して附近の桑畑に不時着、一応点検の上、各務ヵ原の分校に応援を頼んで応急修理のうえ翌朝、飛び帰つた。

さて三月一ぱいでいよいよフランス航空団居残りの一行も任務を終り、四月半ばの便船で帰国することになつたので田中陸相は九日夕、満開の桜に包まれた後楽園の涵瀾亭にフォール大佐ら十余名を招いて名残りの宴を張つた。

川村元帥、加藤海相、鈴木海軍次官、渋沢、阪谷両男爵、秋元子爵、それからフランス大使館附武官十余名が陪席して燈火に照り映える夜桜を賞し、にぎやかな歓談に時を移したが、田中陸相の挨拶に次いでフォール大佐は謝辞を述べ、その終りに、「最後にフランス軍人に対する日本国民の同情と、吾人に致せる好遇に感激して謝意を表するとともに併せて日本帝国の繁栄と名誉を祝福するものである」と附け加えた。

帰国に先き立ち、フォール大佐は勲三等旭日章に叙され、全員もそれぞれ叙勲の栄典をうけた。

一行は、十二日朝九時半、東京駅発、東洋汽船会社の春洋丸でアメリカ経由、一年半近くなじんだ日本を立つていつた。

ところがこの一日前の十一日、「時局上重大任務」の掛け声で朝鮮羅南の第一九師団に配属されて飛行機数台を携え、神戸出帆の船で元気よく出発して行つた一団がある。それは航空第一大隊附の河井田少尉、第二大隊附の近藤中尉、木下曹長以下職工ら二〇余名だつたが更に五月に入つて坂本大尉、難波、加藤両少尉ら将校六名、下士兵二三名の一隊も敦賀から御用船筑前丸でウラジオへ向つた。

いずれもシベリヤ派遣の航空班強化のためだつたが、現地では三月下旬、ブラゴエチエンスクからハバロフスクに移り、四月はじめ更にチタに転じて戦闘に参加しており、朝はドームの平原を偵察し、夕にはヤブロノウイの山上を駆けめぐるなど中々の忙しさだつた。

内地では四月十七日、各務ヵ原の滝川中尉がスパッド式戦闘機で高度飛行を目ざし、一時間かかつて六、〇〇〇㍍に上昇、さすがに息切れがして降りて来たが、もうそのくらいの高空をいくには酸素吸入がなければとても堪えられないことがわかつた。しかしこの高度はもちろんわが国の新記録であつた。

(三) 国際航空条約成文

民間航空事業奨励保護建議案――外遊中の長岡中将近況――ドイツ飛行機一台金三七円――帝国飛行協会から「モーター不要」――航空事業調査会――国際航空条約批准

原内閣のもとにおりから第四二回帝国議会が開会中だつたが三月三日、政友会の高見之通氏が同志三名を語らつて民間航空事業奨励保護の建議案を提出し、久しぶりにこの種の動きを見せたが衆議院を駆け足で通過したのみで姿をうしなつてしまつたのは例の通りであつた。

旧冬、故国の埠頭（ふとう）をさむざむと白無地の弔旗で見送られた長岡中

将は一月二十四日夜、パリに着き、二十八日夕、フランス航空倶楽部の歓迎会に臨んで得意の演説をして愛嬌（あいきょう）たっぷりのところを見せた。

既に型は古くなっているが何しろ、日清戦争以来の名参謀として聞え、日本を大国ならしめた日露戦争には陸軍の大御所山県元帥の下で参謀次長をつとめ、ことに日本の軍事航空草創当時の長官であって、現在は民間航空代表機関の副会長というのであるから、黙っていても向うではいろいろに都合のよい観測をするだろうが、船にいる時分から例の持ち前で何となく旅行の目的を意味あり気にほのめかしていたので、フランス人の歓待ぶりにはひとしお念が入ったようだった。

パリの有名なジュルナールやオートその他の新聞は大きな写真入りの来訪記事を掲げ、中には「長岡中将は飛行機註文のために二〇億フランを用意して来ている」などと書いて、戦後のデフレーションに景気をつけるものもあった。

そのためか、倶楽部の歓迎晩餐会にはファルマン氏やブレゲー氏らの製作業者が大勢出席して工場の視察を勧誘したり、ホテルへぜいたくな美装を凝らしたカタログや案内書をわざわざ届けて来るもの、郵送して来るものが引きもきらず、ものおじしたことのない長岡中将も同行の福島氏と苦笑し合つて顔負けのていだった。

あらかじめ旅行日程を示してあったので倶楽部の歓迎会席上、ド・ラボー副会長のあいさつの中にも「閣下今回のご旅行において特別の注意を払われるのはフランスであつて、われらはそれについて深く感謝するところであります。しばらく諸外国ご旅行の後、再びフランスにお帰りなさるまでには当航空倶楽部は諸般の準備を整えて閣下の調査事項を容易にいたすべく、官憲と協力していずれの航空方面にても自由にご調査の出来るよう取計らい、フランス航空界の現状について十分のご了解を得ることを希望いたします」という約束で、長岡中将は二月に入つてからドイツ、オーストリーへ旅立つた。

ベルリンでは岡槍之助大尉に会い、国際航空会議の模様やドイツ領内は目下、各国のミッションがうの目たかの目で飛行機材料の部分品といえば、一本の螺釘でさえも探し出して没収に血まなこであり、空中飛行はいかなる名目、いかなる用件でもいっさい厳禁されている敗戦国のみじめさを聞き、「但し学術上の研究は、この限りにあらずだろう」と、語り合つた。

そんなぐあいでドイツにおける航空視察の目的は十分に達せられなかつたが、さすがに大ドイツの跡だけに「買うならばきわめて上等の格安物が幾らでもある」という内密の話が続々耳に入つて来る。たとえばほんの四、五回使い出したばかりの最も新しい飛行機が発動機付一台一、一〇〇マーク、邦貨で約三十六、七円だという。眼を丸くして「本当か」と念を押すと、「なら見せようか」という。「しかし本当に買うのでなければ足の踏み込めない場所にあるからだめだ」

それからウキーンへいくと、ここでも某中華民国人を通じて、「予備品取そろえ完全な新式飛行機一台八〇〇円で、何台でもご希望に応ずる」という。相手が中国人だからか、それともドイツほどに品物がないせいか、ベルリンで聴いた相場とはけたはずれに高いが、日本へ買つて帰ろうとなれば、それでもうそのように安い。フランスのようすは聴かずに来たが数の上ではドイツやオーストリーの比ではあるまい。一時にあり余つたものが恐らく千、万の数をもつて至るところの飛行場や倉庫や工場に積まれているのだろう。そして二束三文の買い手を待つているに違いない、と考えた長岡中将は、しきりに食指が動いた。

機体はどうにか造るが、発動機がなくつて困つている日本の人たちに聞かせたら、「私にも…」「こつちへも…」と、方々から手を上げて来るだろう。あるいは飛行協会が二、三十台もつていて、その都度条件付で貸してやつても大した救済になる。

そう思つて決心しかけたが、ふと出がけの「弔旗」を思い出し、うつかり一人ぎめのことをしてまた腹をさぐられるのもいやなので、二月二十二日附で東京の飛行協会に電報をうつた。

「廉価（れんか）にして適当な発動機あり。三万円を限りフランスにて買い入れ方、承諾せられたし。パリへあて返頼む」

二週間ほどして三月七日に東京からの返電が来た。「うんと買い込め」とでもいつて来るかと、首を長くしていた長岡中将は、「モーター不用」の簡にし

て要を得た電報に今更がつかりして、あとはおとなしくフランス航空倶楽部引まわしの予定に従つてパリ郊外のファルマン工場を初め、ヴイラクブレー、シヤレー・ムードン、ポテーの各飛行場、ローン、ルノー、ブレゲーらの工場を見てあるき、ファルマンの飛行場では代表機のゴリアツツ型に同乗して附近を快翔したりした。

そして三月九日には松井慶四郎駐仏大使の誘導で大統領ポアンカレーに謁見して談話をかわし、外国人禁制の飛行倶楽部春季総会に特に松井大使とともに招かれて航空大臣フランタン氏らと大晩餐会の食卓を囲むなど、予定の滞在日程を順調に終えつつあつた。

この時、内地ではさきに小記した講和条約に伴う国際航空条約の成立に準備を進めていた。これは批准期日も既に過ぎ、アメリカを除くイギリス、フランスなどの諸国は調印を終えたが、わが国では調査未了とあつて調印までに至つていなかつたのを三月二十六日、陸海軍、内務、逓信四省の関係当局が逓信省会議室に集まつて秘密協議会を開き、結局同条約に対し、近日中に調印を与えることに決定を見たのであつた。

更にその席上、逓信省内における航空事業調査会の米田通信局長、若宮管船局長、高妻郵便、小林通信両課長らは郵便飛行に関する諸問題も合わせ協議するところあり、四月になつて閣議も定まり、フランス駐剳の松井大使にあてて期日の四月十二日までに調印するよう訓電を発した。

ところがスイスその他中立国は対ドイツ講和条約の第三一三条、対オーストリー講和条約の第二七六条の項にある利益を享受しないのであるから、せつかく航空条約が結ばれても意味をなさず、よつてスイスは指定の第三国の航空機が自国領空飛行に許可すべきことを条件に加入したいという申入れが生じて来た。

そこで各国は調査のうえ国際航空条約にこれを追加することを決定したが、そのためまた調印が延期し、わが国でも事実を審議して五月二十九日、調印をおわり、さらに追加議定書も六月一日附調印して、各国が正式に全部調印を終つたのは六月四日であり、ここにようやく国際航空条約が結ばれて、わが国も堂々とその一員に登場したのである。

その航空条約の内容は左の通りであるが、草案当時から見ると大修正が施こされている。

第一章　総　則

第一条　締約国ハ各国ガ其ノ版図上ノ空間ニ於テ完全且排他的ノ主権ヲ有スルコトヲ承認ス

本条約ノ関スル限リ一国ノ版図ハ本国及殖民地ノ国土並其附近ノ領水ヲ包含スルモノトス

第二条　各締約国ハ他ノ締約国ノ航空機ガ本条約ニ定メタル条件ヲ遵守スル限リ、平時ニ於テ之ニ自国版図上ニ於ケル無害航空ノ自由ヲ許与スルコトヲ約ス

締約国ガ他ノ締約国ノ航空機ノ自国版図上ニ於ケル航空ノ許可ニ関シ制定スル法規ハ該航空機ノ国籍ノ如何ヲ問ハズ、之ニ適用セラルベシ

第三条　各締約国ハ自国版図内ノ一定ノ地域上ニ於ケル飛行ヲ軍事上又ハ公安上ノ理由ニ依リ他ノ締約国ノ航空機ニ禁止シ其違反アリタル場合ニハ法令ノ定ムル罰則ヲ適用スルコトヲ得、但シ右ニ関シ自国ノ私有航空機ト他ノ締約国ノ私有航空機トノ間ニ差別ヲ設クルコトヲ得ズ

前項ノ場合ニ於テハ禁止地域ノ位置及範囲ヲ公示シ、且予メ之ヲ他ノ締約国ニ通告スベシ

第四条　禁止地域上ヲ飛行スル一切ノ航空機ハ其事実ヲ知ルト共ニ第四附属書十七ニ定ムル遭難信号ヲ為シ、且不法ニ飛行セラレタル国ノ最寄ノ飛行場ニシテ該禁止地域外ニ在ルモノニ成ルベク速ニ着陸スヘシ

第二章　航空機ノ国籍

第五条　各締約国ハ締約国中ノ一国ノ国籍ヲ有セザル航空機ニ対シ特別且一時ノ許可ヲ与フル場合ヲ除クノ外其版図上ニ於ケル飛行ヲ許可セザルベシ

第六条　航空機ハ第一附属書第一款(ハ)ノ規定ニ依リ登録シタル国ノ国籍ヲ有ス

第七条　航空機ハ其全部ガ一締約国国民ニ属スル場合ニ非ザレバ当該国ニ於

テ登録セラルルコトナカルベシ

会社ハ其航空機ガ登録セラレタル国ノ国籍ヲ有シ理事長及理事ノ三分ノ二以上ガ之ト同一ノ国籍ヲ有シ、且当該国ノ法令ニ依リ定メラルルコトアルベキ他ノ一切ノ条件ヲ充スニ非ザレバ航空機ノ所有者トシテ之ヲ登録スルコトヲ得ズ

第八条　航空機ハ二国以上ニ於テ有効ニ之ヲ登録スルコトヲ得ズ

第九条　締約国ハ毎月、前月中ニ其登録簿ニ記入シタル新規登録及抹消登録ノ写ヲ交換シ、且之ヲ本条約第三十四条ニ規定スル国際航空委員会ニ送付スベシ

第十条　国際航空ニ従事スル一切ノ航空機ハ第一附属書ノ規定ニ依リ其国籍及登録ノ標識並所有者ノ姓名及住所ヲ掲グヘシ

第三章　堪航証明書及技倆証明書

第十一条　国際航空ニ従事スル一切ノ航空機ハ第二附属書ニ規定スル条件ニ依リ其所属国ガ下附シ又ハ有効ト認ムル堪航証明書ヲ携帯スベシ

第十二条　一切ノ航空機ノ機長、操縦者、技師及航空ニ従事スル其他ノ乗組員ハ第五附属書ニ規定スル条件ニ依リ航空機所属国ガ下附シ、又ハ有効ト認ムル技倆証明書及免状ヲ携帯スベシ

第十三条　第二附属書及第五附属書ニ定ムル規則並将来国際航空委員会ノ定ムベキ規則ニ依リ航空機所属国ガ下附シ、又ハ有効ト認ムル堪航証明書、技倆証明書及免状ハ他ノ締約国ニ於テモ之ヲ有効ト認ムベシ

各締約国ハ其版図内及版図上ニ於ケル航空ノ場合ニ於テハ自国々民ニ対シ他ノ締約国ノ附与シタル技倆証明書及免状ノ効力ヲ認メザルノ権利ヲ有ス

第十四条　無線電信機ハ航空機所属国カ下附シタル特別免状ヲ有スルニ非ザレハ之ヲ航空機ニ搭載スルコトヲ得ズ、無線電信機ハ之ガ使用ニ関スル特別免状ヲ有スル乗組員ノ外、之ヲ使用スルコトヲ得ズ

十名以上ノ人員ヲ搭載シ得ル公衆運搬用航空機ハ国際航空委員会ニ於テ無線電信機使用方法ヲ決定スルニ至ラバ送受信用無線電信機ヲ装備スベシ

国際航空委員会ハ其定ムルコトアルベキ条件及方法ニ依リ無線電信機ヲ搭載スルノ義務ヲ将来他ノ一切ノ種類ノ航空機ニ負ハシムルコトヲ得

第四章　外国ノ版図上ニ於ケル航空ノ許可

第十五条　締約国ノ一切ノ航空機ハ着陸スルコトナク他ノ締約国ノ上空ヲ通過スルノ権利ヲ有ス　此ノ場合ニ於テハ右航空機ハ被飛行国ノ定ムル航路ニ依ルベシ、尤モ一般保安上ノ理由ニ依リ前記航空機ハ第四附属ニ定ムル信号ニ依リ命令ヲ受ケタルトキハ着陸スベキモノトス

一国ヨリ他国ニ至ル一切ノ航空機ハ到達国ノ法規ニ定アルトキハ右到達国ノ定ムル諸飛行場中ノ一ニ着陸スベシ、前記ノ諸飛行場ハ締約国ヨリ之ヲ国際航空委員会ニ通告スベク同委員会ハ他ノ一切ノ締約国ニ右通告ヲ移牒スベシ

国際空中路ノ設定ハ被飛行国ノ同意ヲ得ルコトヲ要ス

第十六条　各締約国ハ其版図内ノ二地点間ニ於テ有償ニ旅客及貨物ノ運送ヲ為スコトニ付、自国飛行機ノタメニ留保及制限ヲ設クルノ権利ヲ有スベシ

右留保及制限ハ直チニ之ヲ公示シ、且国際航空委員会ニ通知スベク同委員会ハ之ヲ他ノ締約国ニ通告スベシ

第十七条　前条ニ依リ留保及制限ヲ設ケタル締約国ノ航空機ハ他ノ締約国ニ於テ同様ノ留保及制限ニ服スルコトアルベシ、他ノ締約国ニ於テ他ノ外国航空機ニ対シ右ノ留保及制限ヲ設ケタル場合亦同シ

第十八条　締約国ノ版図ヲ過グル（通過上必要ト認メラルル着陸及滞留ヲ含ム）一切ノ航空機ハ保証金ノ供託ニ依リ特許発明、登録実用新案、意匠又ハ雛型ニ関スル権利ノ侵害ニ基ク差押ヘヲ免ルベク、右保証金額ハ之ニ関スル協定ナキ場合ニハ差押地ノ当該官憲ニ於テ成ルベク速ニ之ヲ定ムベシ

第五章　出発、航空及着陸ニ関スル規則

第十九条　国際航空ニ従事スル一切ノ航空機ハ左ノ書類ヲ携帯スベシ

(イ)　第一附属書ニ依ル登録証明書

(ロ)　第二附属書ニ依ル堪航証明書

(ハ)　第五附属書ニ依ル機長、操縦者及乗組員ノ証明書及免状

(ニ)　旅客ヲ運送スルトキハ旅客名簿

(ほ) 貨物ヲ運送スルトキハ其積荷証券及積荷目録
(ヘ) 第三附属書ニ依ル日誌
(ト) 無線電信機ヲ装備スルトキハ第十四条ニ規定スル特別免状

第二十条　日誌ハ其最終記入日ヨリ二年間ヲ保存スベシ

第二十一条　航空機ノ出発又ハ着陸ニ当リ当該国官憲ハ一切ノ場合ニ於テ之ヲ臨検シ、且之ニ備付クベキ一切ノ書類ヲ検閲スルノ権利ヲ有スベシ

第二十二条　締約国ノ航空機ハ着陸、殊ニ遭難ノ場合ニ於ケル着陸ニ付、着陸国ノ航空機ト同等ノ救援ヲ受クルノ権利ヲ有ス

第二十三条　海上ニ於テ難破セル航空機ノ救援救助ニ関シテハ反対ノ取極ナキ限リ海上法規ノ原則ヲ適用ス

第二十四条　締約国ノ飛行場ニシテ自国航空機ノ使用ノタメ料金ヲ徴シテ公開スルモノハ他ノ一切ノ締約国ノ航空機ニ対シテモ総テ均シク之ヲ公開スベシ

前項ノ飛行場ニ於テハ各着陸及滞在ニ付、内外航空機ニ対シ差別ナク適用セラルル単一ナル料金率ヲ定ムベシ

第二十五条　各締約国ハ其版図上ヲ飛行スル一切ノ航空機及所在ノ如何ヲ問ハズ、自国ノ国籍標識ヲ有スル一切ノ航空機ヲシテ第四附属書ノ規則ヲ遵守セシムルタメ必要ナル措置ヲ執ルベキコトヲ約ス

各締約国ハ前項ノ規則ニ違反シタル者ノ訴追及処罰ヲ行フコトヲ約ス

第六章　運送禁制

第二十六条　国際航空ニ於テハ航空機ニ依ル爆薬、兵器及軍需品ノ運送ハ之ヲ禁止ス、同一締約国内ノ二地点間ニ於ケル前記物件ノ運送ヲ外国航空機ニ許スベカラズ

第二十七条　各締約国ハ航空中、写真機ノ携帯若ハ使用ヲ禁止シ又ハ之ヲ取締ルコトヲ得、右ニ関スル法規ハ直チニ之ヲ国際航空委員会ニ通告スベク同委員会ハ他ノ一切ノ締約国ニ右通告ヲ移牒スベシ

第二十八条　各締約国ハ公安上ノ理由ニ基キ前二条ニ規定スル以外ノ物件ノ運送ヲ制限スルコトヲ得、右ニ関スル法規ハ直チニ之ヲ国際航空委員会ニ通告スベク同委員会ハ他ノ一切ノ締約国ニ右通告ヲ移牒スベシ

第二十九条　前条ニ掲グル一切ノ制限ハ内外航空機ニ対シ差別ナク之ヲ適用スベシ

第七章　国有航空機

第三十条　左ニ掲グルモノハ之ヲ国有航空機ト看做ス

(イ) 軍用航空機
(ロ) 郵便、税関、警察ノ如キ国務ニ専用セラルル航空機

他ノ一切ノ航空機ハ之ヲ私有航空機ト看做ス

軍用、税関及警察用ノ航空機ニ非ザル他ノ一切ノ国有航空機ハ私有航空機トシテ取扱ハルベク且其資格ニ於テ本条約ノ一切ノ規定ヲ遵守スベシ

第三十一条　航空機ノ指揮ヲ命ゼラレタル軍務ニ従事スル者ガ指揮スル航空機ハ之ヲ軍用航空機ト看做ス

第三十二条　締約国ノ軍用航空機ハ特別ノ許可アルニ非ザレバ他ノ締約国ノ版図上ヲ飛行シ、又ハ其版図ニ着陸スベカラズ、右ノ許可アリタル場合ニ於テ特別ノ規定ナキ限リ軍用航空機ハ外国軍艦ニ慣例上許与セラルル特権ヲ享有スルコトヲ原則トスベシ

着陸ノ已ムナキニ至リ又ハ着陸ヲ求メラレ、若ハ命ゼラレタル軍用航空機ハ右ノ事実ニ基キ前項ノ特権ヲ有スルコトナカルベシ

第三十三条　警察用及税関用ノ航空機ガ国境ヲ過グルコトヲ許可セラルベキ場合ハ関係国間ノ特別協定ニ依リ之ヲ定ムベシ、右航空機ハ如何ナル場合ニ於テモ前条ニ規定スル特権ヲ有スルコトナカルベシ

第三十四条　締約国ノ飛行場ニシテ自国航空機ノ使用ノタメ料金ヲ徴シテ公開スルモノハ他ノ一切ノ締約国ノ航空機ニ対シテモ総テ均シク之ヲ公開スベシ

前項ノ飛行場ニ於テハ何レモ着陸及滞在ニ付、各単一ナル料金率ヲ定ムベク内外航空機ニ対シ差別ナク之ヲ適用スベシ

第八章　国際航空委員会

国際航空委員会ハ其手続ニ関スル規則及常設本部ノ所在地ヲ定ムベシ、尤モ

同委員会ハ其便宜ト認ムル地ニ於テ集会スルノ自由ヲ有スベキモノトス、同委員会第一回会議ハ巴里ニ於テ之ヲ開催スベシ、此ノ会議ハ署名国ノ過半数ガ本条約ノ批准ヲ仏蘭西国政府ニ通告シタルトキ同国政府直チニ之ヲ招集スベシ

右委員会ハ左ノ任務ヲ有ス

(イ) 本条約ノ規定ノ変更若ハ修正ニ付、締約国ノ提議ヲ受ケ又ハ締約国ニ之ヲ提議スルコト及議決ヲ経タル変更修正ノ通告ヲ為スコト

(ロ) 本条、第九条、第十三条、第十四条、第十五条、第十七条、第二十七条、第二十八条、第三十六条及第三十七条ニ依ル任務ヲ行フコト

(ハ) 第一乃至第七附属書ノ諸規定ヲ修正スルコト

(ニ) 国際航空ニ関スル各種ノ情報ヲ蒐集シ之ヲ締約国ニ通牒スルコト

(ホ) 航空ニ関スル無線電信学、気象学及医学上ノ一切ノ情報ヲ蒐集シ之ヲ締約国ニ通牒スルコト

(ヘ) 第六附属書ノ規定ニ依ル航空用地図ノ出版ヲ確実ナラシムルコト

(ト) 審議ノタメ各国ノ提出スルコトアルベキ問題ニ対シ意見を述ブルコト

各附属書ト規定ハ国際航空委員会ニ一切ノ締約国ガ代表セラレタル場合ノ表決総可能数ノ四分ノ三ノ賛成アルニ非ザレハ之ヲ変更スルコトヲ得ズ、此ノ変更ハ国際航空委員会ガ一切ノ締約国ニ通告シタル時ヨリ其効力ヲ生ズ

本条約ノ条項ニ関スル変更ハ締約国ヨリ提議シタルモノナルト国際航空委員会ヨリ提議シタルモノナルトヲ問ハズ、総テ国際航空委員会ニ於テ之ヲ審議スベシ、締約国ハ表決総可能数ノ少クトモ三分ノ二ノ賛成アルニ非ザレハ前記変更ノ採択ヲ提議スルコトヲ得ザルベシ

本条約ノ条項ニ関スル前記ノ変更（附属書ノ規定ニ関スルモノヲ除ク）ハ締約国ニ於テ正式ニ之ヲ採択スルニ非ザレバ総テ其効力ヲ生ゼス

国際航空委員会ノ組織及運用ニ関スル経費ハ締約国ニ於テ其行ヒ得ル表決ノ数ニ比例シ之ヲ負担スベシ

専門委員ノ派遣ニ関スル費用ハ派遣国各自之ヲ負担スベシ

第九章　末　則

第三十五条　締約国ハ左ノ国際的措置ニ付、能フ限リ協力スルコトヲ其各自ノ関スル限リ約諾ス

(イ) 第七附属書ノ規定ニ依ル気象ニ関スル統計報告並常時報告及特別報告ノ蒐集及頒布

(ロ) 第六附属書ノ規定ニ依ル標準航空用地図ノ出版及航空用地上標識ノ共通方式ノ設定

(ハ) 航空中ニ於ケル無線電信ノ使用、必要ナル無線電信所ノ設置及国際無線電信規則ノ遵守

第三十六条　国際航空ニ関スル税関ノ一般規定ハ本条約第八附属書ノ特別取極ニ依ル

本条約ノ規定ハ締約国ガ税関、警察、郵便其他航空ニ関スル共通ノ関係事項ニ付、其相互間ニ本条約ノ原則ニ準拠シ特別ノ議定書ヲ締結スルコトヲ妨ゲザルベシ、右ノ議定書ハ直ニ之ヲ国際航空委員会ニ通告スベク同委員会ハ他ノ締約国ニ右ノ通告ヲ移牒スベシ

第三十七条　本条約ノ解釈ニ関シ二国以上ノ間ニ意見一致セザルトキハ国際聯盟ノ設置スベキ常設国際司法裁判所ニ於テ繋争問題ヲ解決スベク同裁判所ノ設置ニ至ルマデノ間ハ仲裁裁判ニ依ル

当事国間ニ於テ仲裁裁判ノ選定ニ付、協議調ハザルトキハ左ノ手続ニ依ル

当事国ハ各一名ノ仲裁委員ヲ指名シ此ノ仲裁委員ハ一名ノ審判委員ヲ指名スルタメ集会スベシ　仲裁委員間ニ協議調ハザルトキハ当事国ハ各第三国ヲ指名シ右第三国ハ協定ニ依リ又ハ各一名ヲ提議シテ其中ヨリ抽籤ヲ以テ選定スル方法ニ依リ審判委員ヲ指定スベシ

本条約ニ属スル専門事項ニ関スル規則ニ付、意見一致セザルトキハ表決ノ過半数ニ依リ国際航空委員会之ヲ決定スベシ、意見ノ相違ガ本条約ノ解釈ニ関スルカ、又ハ規則ノ解釈ニ関スルカノ問題ニ係ルトキハ之ガ終結ノ決定ハ本条第一項ニ規定スル仲裁裁判ニ依ルベシ

第三十八条　本条約ノ規定ハ戦時ニ於テハ締約国ノ交戦国又ハ中立国トシテノ行動ノ自由ニ影響ヲ及ボスコトナカルベシ

第三十九条　本条約ノ規定ヲ補足スル第一乃至第八附属書ハ本条約ト同一ノ効力ヲ有シ且同時ニ実施セラルベシ、但シ第三十四条(ハ)ヲ留保スルモノトス

第四十条　大不列顛海外各領土及印度ハ本条約ニ於テハ各一国ト看做サルベシ

被保護領又ハ国際聯盟ノ名ニ於テ施政ヲ行フ地方ノ版図及住民ハ本条約ニ於テ保護国又ハ受任国ノ版図及住民ニ準ゼラルベシ

第四十一条　千九百十四年乃至千九百十九年ノ戦争ニ参加セザリシ諸国モ亦本条約ニ加入スルコトヲ得ベシ

右加入ハ外交上ノ手続ヲ経テ仏蘭西共和国政府ニ通告スベク同国政府ハ之ヲ一切ノ署名国及加入国ニ通告スベシ

第四十二条　千九百十四年乃至千九百十九年ノ戦争ニ参加シタル国ニシテ本条約ノ署名国タラザルモノハ国際聯盟ノ聯盟国タルトキ又然ラザルトキハ其締結シタル平和条約ノ署名国タル同盟及聯合国ニ於テ千九百二十三年一月一日ニ至ルマデノ間ニ承認アリタル時ニ限リ本条約ニ加入スルコトヲ得千九百二十三年一月二日以後ニ於テハ本条約第三十四条ノ規定ニ従ヒ表決権ヲ行使スル署名国及加入国ノ少クトモ四分ノ三ノ同意ヲ得タル場合亦同シ、加入ノ申込ハ仏蘭西共和国政府ニ対シテ之ヲ為スベク同国政府ハ之ヲ他ノ締約国ニ通牒スベシ、加入申込国ガ国際聯盟ノ聯盟国トシテ当然其加入ヲ認メラルヽ場合ヲ除クノ外、仏蘭西国政府ハ他ノ締約国ノ投票ヲ受領シ且表決ノ結果ヲ之ニ通報スベシ

第四十三条　本条約ハ千九百二十二年一月一日前ニ於テハ之ヲ廃棄スルコトヲ得ズ

右廃棄ノ場合ニ於テハ之ヲ仏蘭西共和国ニ通告スベク同国政府ハ他ノ締約国ニ右通告ヲ移牒スベシ、右ノ廃棄ハ通告後少クトモ一年ヲ経過シタル後ニ非ザレバ其効力ヲ生ゼズ、且其廃棄ハ之ヲ通告シタル国ニ関シテノミ其効力ヲ生ズ

本条約ハ批准ヲ要ス

各締約国ハ其批准書ヲ仏蘭西国政府ニ送付スベク同国政府ハ其旨他ノ署名国ニ通報スベシ

批准書ハ之ヲ仏蘭西国政府ノ記録ニ寄託保存スベシ

本条約ハ批准書寄託ノ日ヨリ四十日ヲ経テ各署名国ト既ニ批准済ノ他ノ締約国トノ間ニ之ヲ実施ス

本条約実施後、仏蘭西国政府ハ本条約ノ規則ニ準拠スル航空規則ノ適用ヲ平和条約ニ依リ約シタル諸国ニ本条約ノ認証謄本ヲ送付スベシ

千九百十九年十月十三日、巴里ニ於テ本書一通ヲ作成シ之ヲ仏蘭西共和国政府ノ記録ニ寄託保存ス、本書ノ認証謄本ハ之ヲ各締約国ニ送付スベシ

上記ノ日附ヲ有スル前記ノ本書ハ千九百二十年四月十二日ニ至ルマデ之ニ署名スルコトヲ得

右証拠トシテ左記全権委員ハ各其全権委任状ノ良好妥当ナルヲ認メ本条約ニ署名セリ、本条約ノ仏蘭西語、英吉利語及伊太利語各本文ハ同一ノ効力ヲ有スルモノトス

以上がその全訳文で、ここには全権委員の連名は省くが、条文にある通り各国ともに批准を要するものなので、間もなく枢密院をとおしてご裁可を得、ここに一年越しの世界共通空中法規が、とにもかくにも成文化されたのである。

(四)　横廠式の佐世保飛行と赤柴、赤石両中尉の記録

為田茂穂海軍大尉と山下昇水兵殉職――横廠式三機で追浜・呉・鎮海・佐世保飛行――赤柴、赤石両海軍中尉の佐世保・追浜間飛行記録――田尻海軍中尉のシベリヤ帰国談――無線電信研究論文に恩賜資金――第五期学生の卒業飛行

追浜の横須賀航空隊では今年は一月そうそう大小の事故が頻発（ひんぱつ）した。まず昨年、山下献金で買ったばかりの実験用ホ号のショート式大型水上機で、水雷発射試験所から発射の魚形水雷監視のための試験飛行に奈良貞雄中

尉が操縦、為田茂穂中尉、嘉納吉彦機関中尉、小林操一等機関兵、山下昇二等水兵が同乗して朝八時五十二分離水した。

防波堤上空に達した時はちようど高度一五〇㍍だつたが、そこで緩やかな左旋回に移つて南方に向つた時、今までの西風がとつぜん南に変つた。奈良中尉は更に右へ機首を向けて方向舵を操作したが渦流中に入つて後方から追い風にあおられ、艇は安定を失つて防波堤の東方六〇〇㍍の海上に横滑りの姿で墜落し、大きな水煙りの中に姿を没し去つた。

急航した救助艇に全員救助されたが山下水兵のみ絶息、為田中尉は全身打撲裂傷で失神して最も重く、嘉納中尉、小林機関兵も重傷、奈良中尉は比較的軽傷で難を免かれた。

為田中尉は医務室で人工呼吸によつていつたん蘇生したが午後一時、脳震蕩と心臓麻痺で殉職した。

同中尉は兵庫県明石市大明石村出身、姫路中学を経て大正三年、兵学校に入り、同七年十二月、航空隊第四期学生として入隊、昨年十二月、卒業と同時に同隊附となり、性質温厚、頭脳明晰（めいせき）で柔道にも長じていた。享年二九。殉職により海軍大尉に昇進した。

山下水兵は愛知県八名郡石巻村の人、大正七年、横須賀海兵団に入り、軍艦金剛乗組、昨年五月、航空隊を志願し、下士操縦候補者として将来を望まれていた。享年二一。一等水兵に進められた。

次いで人命には被害はなかつたが二月末には横廠式ロ号を下山中尉操縦、赤柴中尉が同乗して練習飛行中、イスパノ・スイザ式のシリンダーから発火し、急ぎ着水のせつな、間髪をいれず、発動機の爆発で両搭乗者はもんどりうつて海上にはね飛ばされた。直ぐ救助艇に拾い上げられて無事だつたが、機体は浮舟を残しただけで燃え尽す椿事（ちんじ）があり、機材の進化と訓練の複雑化をもの語る犠牲だつた。

さてローマ出発のイタリー機は近東方面で遭難したり、行方不明を伝えられたり、あるいはおりから反乱中のアラビア人に射落されて抑留されたりしてカプロニー式三機は全滅し、ズバ式五機も既に二機が挫折（ざせつ）して現在続航しているのはアンレード大尉、フェラリン、マジエロ両中尉の三機のみとなつていた。

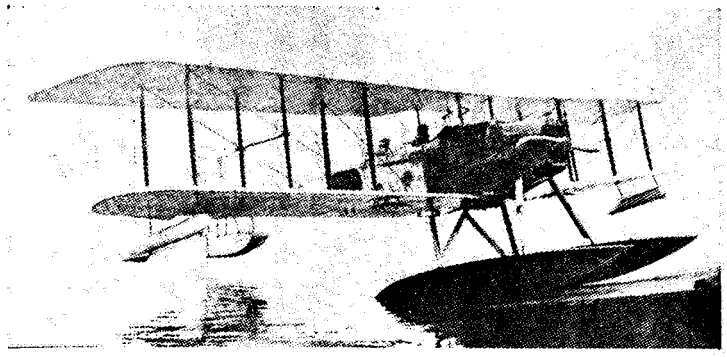
この三機も、いつどこでどうなるかもわからぬ気配が濃厚だつたが海軍は立案済みの歓迎予備飛行の準備を進め、四月十五日から開始に決した。航程は第一区を追浜・呉間、第二区を呉・鎮海・佐世保間とし、帰航は佐世保・追浜間を一挙に翔破するの雄図に出た。

使用機は国産横廠式三機で第一区間の操縦者は山田定義、山田道行、古瀬貴季三中尉、第二区には別府明朋大尉、川副停夫、奈良寅男両中尉、そして佐世保からの帰航には下山二郎、赤柴千城、赤石久吉三中尉の新進気鋭の士が抜擢（ばつてき）された。

和田秀穂中将著の「海軍航空史話」に、この時の支度について赤柴中尉の興味ある手記が載つているから、ここにかりて見ることにする。

「横廠式水上偵察機では燃料が三五〇㍑しか搭載出来ないので造兵部の八島大尉に頼んで複座を単座に改修し、操縦席と偵察席の中間位置に四五〇㍑余の増設タンクを装備してもらうことになつた。その第一機が三月中旬に完成したので試飛行に山田道行中尉が八時間の予定で飛ぶことになり、いよいよ離水したと思う瞬間、尾部が過重のために機首をもち上げ、忽ち失速状態となつて墜落大破して了つた。それはあながち「チビ山」と呼ばれていた山田中尉の矮小なるが故に昇降舵を押さえきれなかつたことから起つた訳ではなく、当時の航空技術がまだ幼稚で機体の強度の計算も重心点の計算も何も知らなかつたためであつた。しかし今更、飛行を中止するわけにはいかないし、ぐずぐずしているうちにイタリー機に先着されるのも残念だ。これは是が非でも決行しなければ日本海軍の名折れだというので、何とか名案はないものかと悩んでいるうちに、ふと一計を案出したのが山田定義中尉だつた。この人は通称「大山」といい、日本人特有の創造と応用の力に富んでおり、嘗て長時間無着水飛行が計画された時に一二時間も飛んでいるのでは機上で小便に困るだろう、というので私費でゴム管やゴム袋などを色々買い集めて来て小便管を作り、その年の三月の横鎮基

本演習の時に自分で実験するつもりで、小便をわざと溜めたまま飛行機に乗り、さて空中で自作の排出管を使つて放尿したところ、豈はからんや、なま温かい液体は殆ど放出されず、さりとて溜めに溜めた揚句なので途中でやめることも出来ず、腰から下をづぶ濡れにしたまま館山へ着水して大笑いの的になつたという経験家だが、今度の山田案は昇降舵輪を一ぱい計器盤まで倒した位置で緩衝ゴムで縛りつけ、プロフイスの調整が下げ舵一ぱいになつた時に、これを切断するという方法で、その説明を聴いて見ると成程、たしかに名案であつた。そこでその装置をやつて飛行機の方は、まずそれでよいということになり、食糧はサンドウキツチにチョコレート、水筒にはゴム管と乳首、みな手製だ。そんな訳だつたから今度の大飛行にぶつかつた時の僕の総飛行時間というものは僅かに六〇時間、これではまわりの人が不安がるのも無理はなく、特に新聞でこの壮挙を知つた郷里の父親などは、ひとり息子が死ぬとでも考へたらしく、大飛行決行の二日前には食慾も減退し、夜も眠れなかつたという話をあとで聴いて苦笑したことであつた」



横廠式3号型甲200馬力

いよいよ十五日の朝を迎えた。前日の雨も晴れて好個の春日和である。両山田、古瀬中尉は山内司令の訓示を謹聴し、浅田飛行隊長から天候通報をうけて早暁の五時十五分、六四号機に山田（定義）中尉、六五号機に山田（道行）中尉、六六号機に古瀬中尉が搭乗して六四号機を先頭に追浜を出発した。

三機離水のあとから室井、千田、市丸三大尉が東京湾を出はずれるまで見送り、六時十分から三〇分の間に伊豆半島の瓜ヵ崎を通過し、神子元島の南方を通つて弁天島を横に大正浜に向つて遠州灘を単縦陣で進んでいつた。

午後一時十分、まず六六号機の古瀬中尉が先着し、同三十分には六四号機の山田中尉も第一区を完成したが、道行中尉の六五号機は瀬戸内海で発動機に故障を起し、香川県仲多度郡の本島沖に不時着、荒波にもまれて機体を破壊し、中尉は附近の漁船に拾い上げられた。

翌十六日も天気続きで、村上鎮守府司令長官の訓示をうけて六五号機の補充に六二号機があてがわれて川副中尉が九時二十分先発、次いで六四号機の別府大尉が同三十分、六六号機に奈良中尉が搭乗して四十五分、単縦陣で呉軍港を出発した。

十一時五分、一、〇〇〇㍍の高度で関門海峡を通過し、十一時半と同三十八分に一機ずつが六連島方面に向つた。これは川副、奈良両中尉で別府大尉の六四号機はちようど、そのころ、山口県宇部村の沖合二里の海上で発動機に故障が生じて不時着、航行中の汽船二見丸にひかれて同村新川海岸につれていつてもらつた。

前日の山田道行中尉は呉から急派の駆逐艦陽炎にひかれ、中尉は機の座席にあつて呉に入つた。

川副中尉の六二号機は玄海灘を横断して一時十分、鎮海に着水、奈良中尉も同三十分、到着したが、機体の故障修理のため一泊することになり、川副中尉だけが四時十分出発、六時四十五分、佐世保に安着し、呉からの三八七㌔（約六〇〇㌔）を正味六時間二五分で完成した。別府大尉の六四号機は修理のうえ翌日午後一時、現地発、鎮海へはまわらずに佐世保に直航して三時半到着、また奈良中尉もこの朝九時五十分、鎮海発、零時三十二分、佐世保に着いて往航を完了したのである。

さて追浜への帰還飛行は十九日、佐世保附近は南の微風で六二号機に赤柴中

尉、六四号機に下山中尉、六六号機に赤石中尉が搭乗、出発の準備を開始したが六四号機は前日来、発動機の調整が意の如くならないのでいったん呉に向い、一泊して完全に修理したうえ単機追浜へ帰ることになつた。

航路には往航と同様、村雨、白雲、楡、朝潮、朝霧の駆逐艦が警備にあたつていた。五時五十一分、赤柴中尉の六二号機が先発し、同五十五分、六六号機も続いて長途についたが最後に六四号機の下山中尉は長い滑走後、同五十七分ようやく離水はしたがはたして五、六〇〇も飛んだかと思われるころ、故障が再発したので今はこれまでと汽艇にひかれて引返す途中、今度は浮舟に浸水するというさんざんの苦難だつた。

それでも修理後、一時三十五分再出発し、案じながらもどうにか持ちこたえて五時三十分、呉に着き、ここの工廠でゆつくり修理にかかるはずだつたが警備艦の都合で解体して引き揚げることになつた。

六二、六五号両機の飛行については、再び興味ある赤柴中尉の手記によつて髣髴（ほうふつ）たるものが得られる。

「基地の佐世保百間鼻では整備主任の杉本修機関中尉（後に少将）がすつかり整備を完成して、さて「このイスパノ二〇〇馬力は極めて弱い発動機で、本国のフランスでも三時間以上の連続運転は保証出来ないといつている程だから、途中一回転でもけちけちして大事にして行かねば駄目だぞ」と、注意してくれた。万事ＯＫ！　午後、試乗しながら佐世保の市街の上に行くと町の人達はみんなあお向いて飛行機を眺めていた。その晩、鎮守府司令長官の招待も中座して基地に帰り、用心のためにカルモチンをのんで眠つた。三時半起床、四時には長官の一行が見送りに来られて握手の激励を賜る。四時四十五分、試運転開始、発動機好調。藤瀬飛行隊長から、「準備出来次第、単機出発せよ」と、命令が下る。その時の僕の考へでは必ず予定のコースを通つて一分間でも早く横須賀へ安着したいという一念で一ぱいだつたので、機の座席につくや、直ぐに向後崎に向けて全速二、〇〇〇回転で滑り出し、白浪を蹴つて港の三分の二くらいを滑走して離水したと見ると、また一、八五〇回転に落して向後崎の直上一〇〇㍍に行つた時、更に一、七〇〇回転に絞つて平戸水道へさしかかつた。玄海灘は雨で烟り、気流はとても悪い。平戸を過ぎた時だつた。左へいきなり九〇度も振り廻され、こんな調子では到底一二時間飛行に耐へられるかどうか、前途が心配になつて来た。午前七時頃、下の関を通過するあたりから雨はやみ、高度は四〇〇㍍、そこで発動機の回転を更に一、六七〇に減らして全身を耳にしながら爆音に注意し、振動に全神経を集中する一方、行く手に雲があれば無事突破を祈り、夢のように美しい白砂青松や兵学校時代の巡航で懐かしい瀬戸内海の大小の島々や碧い海の色、小豆島の寒霞渓、さては鳴戸の渦流など空から眺めれば一つ々々が優美な絵巻だ。日の岬で警備艦に敬意を表し、大分腹もへつたのでここらで中食をとろうと、ちよつと手を離すと機は忽ち大傾斜する。それ程、当時の整備術は幼稚なものだつたのだ。佐世保を出てから四時間の後、呉の南方洋上で例の山田案の緩衝ゴムを切断したが途端に機首が上向くので急いで力一ぱい昇降舵を押さへながらプロフイスを調整してやる。もう後ろの増設タンクのガソリンも三分の二程使つていたので飛行機も正規状態に近くなりつつあつて何となく肩が軽く、気持ちが明るくなつて来る。発動機の爆音は極めて順調ではあるが一回転でも節約するためには必要以上に高度を上げまいと思つて、潮岬へ来るまではずつと四〇〇㍍をもち続けていた。当時の発動機は全く信頼性がなかつたので万一の用意に佐世保、呉、横須賀の各鎮守府から警備駆逐艦を各二隻づつ計六隻を適当に配置して戴き、その上、横鎮から日の岬へ軽巡一隻を派遣してくれるという海軍としても如何にもこの飛行に力を入れられたかが分るので、われわれとしても絶対に成功しなければならん、と心に誓つた次第であつた。浜名の湖、御前崎を経て午後四時頃、伊豆の南端神子元島へさしかかると警備の駆逐艦浦風が探照燈でさかんに発火信号をしている。相模灘を横断する頃は流石に背中にへんに軽い疲労を感じて機上で体操をくり返しながらまぎらかした。

今の飛行機には自動操縦装置があり、安定はよし、遮風装置は完備しており、長距離飛行には二名の操縦者があてがわれ、発動機は信頼性に富み、機体は堅牢でしかも快速、何一つ不自由のない大船に乗つたようなもので一二時間や一五時間の飛行はものの数ではなく、僕等がえつちらおつちら一二時間近く



（左）赤柴　（右）赤石中尉

も要した道のりでも今の飛行機なら精々三時間以内で飛びきれる世の中であるが、その頃はただ一人で一二時間は相当飽きるのみならず、体力、精神力、共に渾身の全力を傾倒しての大仕事であつた。三浦半島を横断して眼の前に追浜を見おろし、やれやれこれで新記録が出来、海軍の名誉も傷けずに済んだかと思うと俄かに眼がしらが熱くなり、胸につまつて来るものがあつた。そして急に疲労などはきれいに忘れ果て、よくぞ飛んでくれたと飛行機への愛着で心が一ぱいになつた。高度一、一〇〇㍍、田戸から鎮守府上空を過ぎて降下姿勢に入り、追浜の前面海上に無事着水、海岸に出迎えに集まつた多数の先輩や同僚から送られる盛んな拍手のあらし。機をおりると竹内横鎮参謀長が長官代理として握手を賜る。すると又一機、赤石中尉機が姿を現わして見る間に安着。海軍大臣らから祝電が来るやら、追浜は大騒ぎだつた。調べて見ると僕の飛行機にはまだ燃料が七〇㍑もあまつていたので、もう一つ頑張つて東京往復でもして、せめて一二時間以上の記録でも作ればよかつたと、あとになつて残念がつたけれども、その時は一番乗り以外に何の野心もなかつたのである。平均速力は一一〇㌔（六〇㍄）、所要時間一一時間三五分。（フアルマン水上機は約七六㌔（四二㍄）、である）」

この飛行距離一、二〇〇㌔、また赤石中尉の記録は一一時間四二分で、距離からも時間からも、わが航空界における大収穫だつた。

この飛行に対する行賞の意味で七月半ば、沿岸警備の軍艦敷島で両中尉はシベリヤに向い、田尻中尉と交代してニコラエフスク附近の作戦に参加した。

また昨秋九月から沿海州に出ていた特務艦関東で帰国した田尻中尉はアレキサンドロフスクの氷上から発着して主として偵察に従事していたが、その話によると、「五月末、間宮海峡と尼港方面の偵察に出たが、間宮海峡のラザレフ岬以北には氷原が連続していた。黒竜江には汽艇や汽船、ボンツーンなどが作業中だつた。ニコラエフスクには投錨中の船はなかつたが桟橋には二隻の汽船が横付けにしてあつた。過激派の連中は飛行機と見ると無上に恐れをなし、こつちで出ていくと急いで隠れてしまう。ニコラエフスクでは勧降状をばらまいて来た」

また研究実験の方では昨年来、飛行機と地上部隊との無電連絡についてほとんど間断のない実験が続けられ、徐々に成績をあげて来ているが、たまたま五月末、航空隊の吉見勇助少佐が、さきに提出した論文「戦時における無線電信の利用について」が認められ、特別の恩賜研究資金が交附されたので追浜の航空隊で伝達式があげられた。

続いて六月下旬には昨年末入隊の伊藤、川口、杉本中尉ら学生の三保行卒業飛行があり、フ式イ号三機で二日間にわたつて実施された。

（五）東京・大阪周回無着陸懸賞飛行競技

中島式七型の在米同胞号完成――懸賞飛行競技規程――山県、飯沼両氏参加――新進の誉、安岡氏らの歓送

飛行――山県氏、東京出発――山県氏、大阪市周回、帰航――飯沼氏、大山中腹に衝突、重傷――山県氏六時間四三分の記録で成功――飯沼氏、赤十字社病院で療養――在米同胞号の終末と処置

陸海軍用国産機の長途飛行の声価に対し、民間でもこれにこたえるためちようど在米同胞号が完成したのを機会に、飛行協会では前年秋発表の東京・大阪間周回の無着陸飛行競技を実施することになつた。

在米同胞号は、契約書ではあれほどうたつていたがやはり予定より大分遅れて二月末になり、三月五日、協会の小林庶務部長立ち会いで佐藤氏の念入りな試験飛行を済まして受け渡しを終り、協会ではひとまず尾島においたまま飯沼研究生に監督保管するようにいい渡した。

飛行機は中島所長の良心によつて中島式六型を更に改造した最新の七型となり、発動機はアメリカのスターテバンド式水冷二二〇馬力を装備して性能も一段進歩したものに造り変えられていた。

飯沼氏は正雄、勇吉の両後藤退職後の今日、在米同胞号のおはちは必ず自分のところにまわつて来ると見透していたから旧冬来、既に先輩佐藤氏について如才なく中島式を練習し、牽引式飛行機の修練を積んでいた。

はたしてはどなく長距離飛行競技が決定して、飯沼氏はあらためて在米同胞号の操縦を命ぜられ、競技に参加するように話があつた。

はじめ協会は水田、佐藤両氏の出場は間違いなしとたかをくくり、むしろ津田沼方面を危ぶんでゴルハム式一五〇馬力装備の伊藤式新造機に注目し、大体確実と見て競技日を四月二十一日と決定したのであるが、いよいよとなつて見ると安心していた中島式が一台も間に合わず、結局尾島からは両氏とも参加不能となつた。

旧冬の製作所の大変動と、陸軍への納品や在米同胞号などのために中々そこまでの余力がなく、その代り五分の隙もない在米同胞号の威力を見てくれという訳で、一〇時間分の増設タンクをつけて万全の備えをし、中島式最新の代表機を送り出すのに懸命の作業が続けられていた。

そのうちに小栗常太郎氏がイスパノ・スイザ式一五〇馬力装備の新造機をもつて参加を申込み、また世間の風聞子は川崎造船所の茂呂五六氏が同社輸入のサルムソン式二三〇馬力で出場するといい伝え、あるいは岸飛行場出身の出田辰喜氏がモ式七〇馬力で参加の準備をしているなどの噂さをもち寄つていた。

飛行協会発表の競技規程は、左の通りである。

第一　懸賞

東京発、大阪を経て東京着約五四〇哩

一等　恩賜賞金　飛行機ニ対シ　金二、五〇〇円　操縦者ニ対シ　同上
　　本会賞金　飛行機ニ対シ　金二、五〇〇円　操縦者ニ対シ　同上
　　計　金一〇、〇〇〇円
二等　恩賜賞金　金二、〇〇〇円　金二、〇〇〇円　同上
　　本会賞金　金二、〇〇〇円　金二、〇〇〇円　同上
　　計　金八、〇〇〇円

備考

一、懸賞ハ優秀者二名ニ限ル
二、本飛行ヲ全フシタル最優秀者ニハ大正十二年九月三十日マデ恩賜年金（月額金五〇円）並本会ノ名誉賞牌ヲ贈附ス
　但コノ期間、該記録ヲ破ラレタルトキハ其ノ翌月ヨリ年金ヲ取止ム
三、受賞ノ資格者ナキ場合ニアリテハ優良者二名ニ限リ左ノ慰労金ヲ贈附ス

	飛行機ニ対シ	操縦者ニ対シ	計
東京発大阪ヲ経テ小田原着	金二、七五〇円	同上	金五、五〇〇円
同静岡着	金二、一〇〇円	同上	金四、二〇〇円
同豊橋着	金一、六〇〇円	同上	金三、二〇〇円
同津着	金一、二五〇円	同上	金二、五〇〇円

四、前三項以外ノ参加者ニ対シテハ若干ノ慰労金ヲ贈ルコトアルベシ
五、官有並本会所有ノ飛行機ニ対シテハ贈金セズ

第二　飛行

一、飛行ハ本会監督ノ下ニ本邦民間飛行家ヲモツテ之ヲ行フ
二、飛行ハ東京ヲ発シ途中着陸スルコトナク大阪ヲ経テ再ビ東京ニ帰ルモノトス
三、前項ノ発着場並出発ノ時日ハ追テ之ヲ指示ス
四、天候其他ノ都合ニ依リ出発時日ヲ変更セシムルコトアルベシ
五、加入者ハ本規程承諾ノ上、別紙様式ニ依リ申込書ヲ三月三十一日マデニ帝国飛行協会々長宛提出スベシ

第三　審査

一、東京、小田原、静岡、豊橋、津及大阪ニ審査委員ヲ置ク。此ノ委員ハ審判ニ任ジ記事ヲ掌リ其ノ他飛行ニ関スル事務ニ任ズルモノトス

二、飛行時間ノ計算ハ離陸ノ瞬時ヨリ始メ飛行終リ機体着陸ノ瞬時マデトス

三、東京出発点ヨリ着陸地マデノ飛行距離ノ大ナルモノヲ上位トシ其ノ順序ヲ定ム

四、同一距離ナルトキハ其ノ費ヤセシ時間ノ少ナキモノヲ上位トス

五、已ムヲ得ズ予備着陸場以外ニ着陸シタルトキハ其ノ経由セシ最終ノ予備着陸場マデ飛行セシモノトシテ採点ス

六、大阪ニ於テハ指定地点上二〇〇㍍以下ノ高度ヲ飛行シ、予メ東京ニ於テ受ケタル姓名札ヲ投下スルヲ要ス

七、飛行ニ関スル事項ハ総テ審査委員ノ判定ニ拠ルモノトス

第四　実　施

一、飛行機ノ制式及能力ニ就テハ別ニ制限ヲ設ケズ。飛行者ハ同一ノ一人ニ限ル

二、高度ハ随意トス

三、飛行者ハ航空禁止区域ヲ除クノ外、自由ニ経路ヲ選定シ得ベキモ小田原、静岡、豊橋、津ヲ通過スルモノトス。以上各地ニハ予備着陸場ヲ設ケ若干ノ設備ヲナス

四、飛行場ニハ格納庫ヲ設備セズ。場内一般ノ警備ハ本会之ヲナスモ飛行機其他附属物件ノ直接警備ハ飛行者ノ担当トス

五、東京飛行場ニ牽引試験器ヲ備ヘ必要ノ際、飛行者ノ使用ニ便ズ

六、飛行ニ要スル消耗品、宿料其ノ他ノ費用ハ飛行者ノ自弁トス

七、飛行ニ関シ自他ノ傷害、飛行機具ノ損害ニ対シテハ本会其ノ責ニ任ゼズ

八、飛行者ハ其ノ飛行機ヲ以テ飛行前ニ予備飛行ヲ行ヒ、其ノ機能ヲ験スルヲ要ス

但シ予習飛行ハ予メ之ヲ本会ニ通知シ、終了後其ノ結果ヲ筆記報告スルヲ要ス

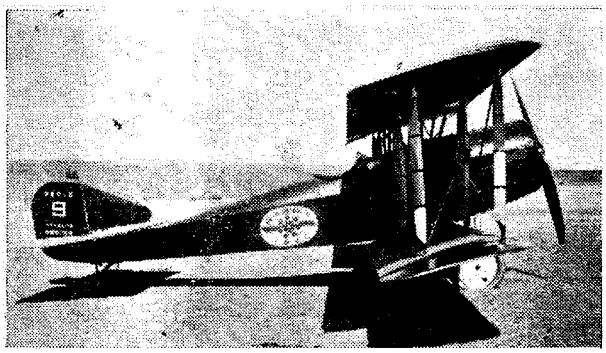
九、本会ハ飛行機不完全ナルカ、又ハ飛行家ノ資格不充分ニシテ飛行危険ナリト認ムルトキハ飛行ヲ差止ムルコトアルベシ

と、あり、細部はさきの郵便飛行の規程と大同小異のものだつた。

期日がいよいよ迫つて見ると、尾島組欠場のあとに最も期待されていた小栗常太郎氏の飛行機も間に合わぬことになり、山県、飯沼、小栗の「三太郎競技」で人気もあつたのに、また一太郎が欠けていよいよ寂しくなり、自前の一台を入れてようやく二機の競技では飛行協会もひどく張り合いぬけがした。

東京の発着地は洲崎埋立地とし、大阪は例の通り城東練兵場を借りて準備し、競技前日の二十日には尾島から飯沼氏が機翼、機胴ともに全濃緑色の中島式七型在米同胞号、津田沼からは稲垣知足氏設計のこれはまた明るい銀色の伊藤式一四台目の恵美号を山県氏が操縦して洲崎に顔を合わした。

これに続いて山県氏の壮途を送るべく弟子の台湾台中出身の謝文達氏が、前年秋のゴルハム式に後藤勇吉氏を乗せ、ホールスコット式八〇馬力の複葉機には相弟子の高知県安芸郡川北村出身の安岡駒好氏が津田沼からはせ参じて気勢を上げた。



在米同胞号（中島式7型220馬力）

飛行協会は前年秋の郵便飛行で大体の経験を得ているのでしがつてもよく、附近の蝶々という料亭に臨時事務所を設けて万端の手はずを行い、当日は沿道ことごとく天気良しという気象台の予報に力を得て矢木理事、徳永参事ら早朝からつめかけ競技開始のしたくを進めた。

規程にもある大阪城東練兵場の指定地点に投下する姓名札というのは、網に入れた径八㌢くらいのゴムまりにつけた紙の姓名札で、これを二〇〇㍍以下の高度から白布で標示

した地点に落とすもので、出発順は抽選で一番山県、二番飯沼ときまり、網入りのまりはそれぞれ両氏に手渡された。

この姓名札投下の方法も使用物も、前もつて飛行協会から発表していたのでこの朝、出発前になつて突然、大阪に本社のある某新聞社の社会部の人が、競技使用のまりと寸分違わぬ網入りのまりを、その社旗で包んだのを二個かかえて来て山県、飯沼両氏にそつと耳打ちし、「大阪へいつたら、ついでにこれも一しよにおとしてくれないか」と、なじみがいに頼んだ。

両氏は「協会の了解を得てもらわないと、自分たちだけでは計らいかねる」と、巧みにかわしたので某記者はやむなく協会の一職員に、その斡旋方を申出て来た。

なるほど新聞社としては思い付きな宣伝の具であるが、さすがに協会へじかに話したのでは取り合わぬと見て現場のどさくさにまぎれて、個人的に要領よくやらせようとしたのがあつさりつまずいたので、某記者は事もなげに虚勢を張つて「ついでにちよつと投げてもらえばいいんだ」と、ごく手軽く押しつけようとした。その態度には微塵も「厳粛な競技の神聖」をわきまえている風はなかつた。

若い記者と若い職員はしばらく何の彼のと対峙（たいじ）していたが、やがて二個のまりをかかえた記者は憤然と靴をけつて飛行場を立ち去つた。

そばには阪谷副会長が渋面をつくつて杖に寄つていた。

十時出発と決定して最後の試運転が始まる一方では、サイダーの祝杯をあげながら阪谷競技委員長の激励の言葉があり、簡単な出発式を終つて山県、飯沼両氏は左右に別れたが、在米同胞号のマグネトに故障があるので尾島組では天王寺谷季一郎氏ら、みんな機首に群がつて必死の作業を続けていた。その一見、真つ黒に見える機胴に白の楕円（だえん）を浮かせて飛行協会の記章を描き、そのうえに「在米同胞号」と銘記してあるのも印象が深かつた。

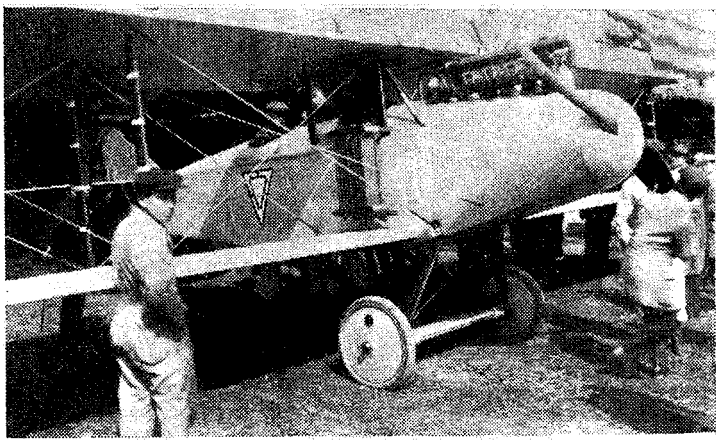
山県氏は燃料満載の過重機と飛行場狭隘（きようあい）で離陸の困難をおもんばかり、尾橇に車輪を差込んで滑走距離短縮の工夫をして十時八分、西南に向つて猛々しく滑り出し、百数十㍍で尾橇を落として無理に引き起すように離陸すると、重そうに堤防をすれすれに越して海上へ出ていつた。

まず無事の出発にほつとした津田沼組は、そのあとを追つて謝、安岡両氏の歓送飛行をにぎやかに飛び出させ、しばらくは三機上になり下になり、模糊（もこ）とかすむ海の彼方へ爆音を残して消えていつた。

それから二時間半、「どうせ帰りは夜道だ」とようやく部品を取り代えて調子の整つた同胞号の座席についた飯沼氏は、「あせらず、ゆつくりいつて来い」と、初陣の若武者を励ます言葉に送られて零時四十一分離陸、しかしこれも重そうに頭を上げて先きを急ぐ路を馬力に託して威勢よく、まつしぐらに西へ向つて飛び去つた。

予報通り沿線おおむね晴れ、大阪も快晴で前年秋のコースをそのまま飛んで行く山県氏にとつては、ただ発動機の順調を祈るのみの会心な飛行であり、国府津を十時五十一分通過、鈴川を十一時十五分、豊橋を零時十五分に飛び、伊勢湾を越えて一時二十五分には伊賀の上野を過ぎて一時四十分、生駒山から高度を下げて大阪市に入り、大阪城頭をかすめて旋回に移つた時は一時五十分だつた。

練兵場には石灰で大きく「イイヌマ〇ジ四一フンタツ」と電文のように白書



伊藤式恵美号 150 馬力 （機上は山県氏）

してあるのを見て僚機の消息を知り、座席からまりをつかみ出して白布目かけて投下し、大方伊藤氏の親戚筋や関係者が大勢いるはずの地上の歓迎ぶりに低空で答えて機首を立て直し、「まずこれで半分」と、弁当の包みを開いて心たのしみつつ海苔巻をほおばりながら逆戻りの途についたのである。

「山県一時五十六分、大阪通過」の電報が入つても、出たきりの在米同胞号がどこへ間違つていつたものか、一時間足らずで来なければならぬはずの国府津通過の電報さえ届かない。

徳永大佐がやきもきして小田原駐在の久能委員に照会の電報をうつたが、それと入れ違いに久能中将からは「飯沼機見えず、どうしたか」と、反対の問合せである。

阪谷委員長、田中館博士、陸軍航空部長井上中将、中島製作所長、水田、佐藤両氏ら、それから審査委員の徳川好敏少佐、和田秀穂少佐、飛行協会の矢木部長ら、はじめのうちは飛行会気分だつたが、だんだん座が白けて誰の胸にも「事故確実」が根強くなり、徳永大佐がひろげた卓の地図を囲んで、みなはとうとう黙りこくつてしまつた。

四時三十分、「来た!」という叫びに立ち上つた人たちは、その時でもまだ「飯沼ではないか」と、目をみはつた。

品川沖に現われた一機は往復に成功した山県氏で、往航の四時間近い飛行に比べて非常に早く、機体が軽くなつたのと追い風に恵まれて津を二時三十五分、豊橋を三時十分、静岡を四時に通過して急がずあせらず、悠々ゴールに入つたもので銀色の翼を夕映えに光らせながら場上を一周して四時五十一分、わが民間航空長距離飛行記録完成の歴史的着陸であつた。

即ち往航三時間四八分、帰航二時間五五分、計六時間四三分の記録で前年秋の佐藤氏の記録を十数分間短縮したものであつた。

このごろはるばる上京中だつた喜の字祝いの伊藤音次郎氏の厳父百太郎氏も髣髴（かくしやく）とした足取りで若い者にまじつて山県氏歓迎陣の先頭に立つていたが、いちまつの暗愁漂う会場の空気は何となくそぐわぬものがあり、さすがに疲れたらしい山県氏を擁して津田沼組は潮のように立ち去り、あとは若い作業の人たちが勝ち戦さのあとの飛行機の点検や掃除に元気で夢中だつた。

阪谷委員長、田中館博士は山県氏を迎えてから、あとを案じつつも会場を引き上げていき、矢木、徳永、徳川、和田両少佐の委員らと中島所長一派が顔をつき合わせ、暮れるに間もない西の空をにらんで来るか来ぬかも知れぬ情報を刻一刻待つていた。

飛行場の内外は既に人もまばらである。

すると町の方から一人の巡査が全速力で自転車を走らせて来た。電報配達夫の赤い自転車を今か今かと待つている人たちには直ぐこれが目につき、乗り手がおまわりさんだからてつきり警察電話と合点し、思わず立ち上つて見ていると果然、この洲崎署の巡査がついに飯沼氏遭難の報をもたらしてくれた最初の人となつた。

「警察電話がありまして……」と、ポケットから紙片を出し、「神奈川県大山阿弗利神社南方一町の山腹に飛行機墜落、搭乗者の生死不明」

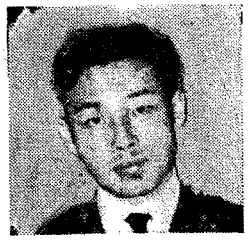
とにかく、わかつた。多分こんなことではないかと思つていた、という色が誰の顔にも上つた。

続いて小田原の久能中将からも、「飯沼重傷、外科医帯同現地にいく」とあつた。

そこで地図を調べ、遭難地に最も近い秦野町へ徳永大佐が製作所の栗原技師、佐藤氏、ほかに職工三名をつれて自動車二台で駆けつけていつた。

「重傷というけれども山ではしようがあるまい」と、残つた矢木少将、中島所長らは飛行場を撤収して三、四町離れた町の臨時事務所に引き上げ、阪谷男爵邸はじめ、それぞれ重要な関係筋へ電話で通告した後、さて善後処置だが、重傷ならば当分、現地附近の病院から動かせまいから急ぐ要はない。しかしもし万一のことが起つているとしたら、明日にも東京へ帰つて来るだろうが、その時はどこへ迎えるかということであつた。

そういう場合の陸海軍の例は、アパートに借り住まいしている手ぜまな飛行協会にとつて範例にならない。結局、やはりひとまず青山の葬斎場に納めるの



飯沼金太郎氏

が一番よろしかろう。あそこならば宗旨の影響もなし、寺を選ぶこともない。しかし青山の葬斎場が葬儀前に、たとえ一時でも預かつてくれるだろうか——。

矢木少将と職員の間に、そういう相談が行われて一夜を明かしたが朝になつてもいいあんばいに、まつたく幸いにも取越し苦労の杞憂（きゆう）であつたことが時間とともにわかつて来た。

午前中で臨時事務所を引払つて丸の内の協会本部へ復帰してから、おいおい集まる久能、徳永両委員らの情報を綜合すると、久能中将も警察電話で遭難を知るや、かねて万一の用意に頼んでおいた小田原一流の外科医間中病院長を伴ない、薬材行李をもつて東秦野町に入り、徒歩で遭難地附近の諸戸植林事務所を訪れ、既にそこに収容されて土地の外科医と内科医の二人から応急手当をうけていた飯沼氏を見舞つた。

飯沼氏の傷は左右両大腿骨上部骨折が最も重傷で、ことに左脚の骨折は機胴破片で中指大の深手（ふかで）を負い、出血がはなはだしかつたが幸い動脈を避けており、その他、右顱頂（ろちよう）部に三寸ほどの裂傷と下顎にも同程度の骨膜に近い裂傷があり、一時軽微な脳震盪を起していたが、ほかに致命傷とてはなく、生命はまず大丈夫とわかつた。ただ左大腿部の経過如何では、あるいは切断せねばならぬかも知れないが、正面から山にぶつけたにしては奇跡的に生命を全うし、ようやく愁眉（しゆうび）を開いたのである。

後に徳永大佐の話によると、「飛行機は全速だつたが、ちようどうまく樹のこずえをなで切りにしていつたので、あれが非常に緩衝の役にたつた。プロペラーなんか影も形もない。飛行機は頭を山に突込んで尾部はちよこんと樹の上に載つていた。あれがもう一㍍下だつたら一面の岩石だからとたんにはね返されて、それこそ粉微塵（こなみじん）だつたろう。不思議なくらい運がよかつた。あのへんは諸戸事務所のひのきの植林地帯だ」

機体は右上翼の一半を残すのみで全破、機胴は真二つに折れ、発動機はマグネトとシリンダーを修理して使えば使えるくらいで、ほかに拾いどころは何もなかつた。ただ座席の計器板がそつくり残つて高度計、圧力計、油計、磁石、時計などの類が寄せ集められるものであつた。

はじめ洲崎で、飯沼氏が佐藤氏に話したコースは東京をはずれたら大山街道を目あてに厚木町に出で、小田原附近から箱根を越えるつもりをしていたというから、ほぼこの針路をゆくうちに甲斐盆地の低気圧圏内に引つかかつてまぎれ込んだものらしく、現地は標高八〇〇㍍の俗にカツコロガシという丹沢山の一部である。

遭難当時、附近にいたきこりが、割合いに低い頭の上で飛行機の爆音らしいものを聞いていたが濃霧のために姿は見えず、そのうちに一べんに物凄い音がしたと思つたら、それを最後に急にしいんとしてしまつた。おかしいぞ、とは思つたが霧で何も見えず、晴れてから飛行機が頂上近いところに突き刺さつているのがわかつた。それがちようど一時十五分過ぎで、最後の大音響を聞いてから、ものの五、六分とはたつていなかつた。

また座席の時計が一時十分になんなんとする所でとまつていたのから見ても、遭難時刻はこの時間だつたことがわかり、洲崎出発後、二九分ないし三〇分の飛行だつた。

植林事務所の尾田監督が一二名の人夫をつれて断崖をよじのぼり、飛行機のそばへいくと飯沼氏の救助を求める声が聞えたが、こわれた座席にはさまつていて抜け出せず、鉈（なた）で砕いてかつぎ出し、戸板に乗せて植林事務所に着いた時は日暮れの五時半であつた。

一方、東秦野町へ人を走らせ、内山巡査部長、伊藤外科医及び内科医が事務所へ上つて来たのは七時で、やがて久能中将、間中外科医らの顔もそろつて応急手当を尽し、翌日、山をおりて伊藤外科医院に収容した。

帰京後、久能中将は、「どうもひと晩中、だだをこねられた」と苦笑していたが、最初の一夜は興奮と傷の痛みで見さかいがなかつた飯沼氏も、次第に鎮静して来たので東京へ迎えることになつた。

協会ではお茶の水の順天堂、それから帝大病院とまわつたがいずれも満員で

断られ、麻布の日本赤十字社へいくと、ここも一、二等室以外は全部ふさがつているというので、他に適当なところも思い浮かばず、二等室を予約して手続きを済ませた。

二十五日、郷里千葉県佐倉町から上京のお母さんも出迎えて飯沼氏は寝台車で東京駅に着き、担荷にあうがしたまま病院車で赤十字病院へ送り込まれ、長い治療の日を重ねる境涯に入つた。

かくて飛行協会は五月二日、九段の偕行社で賞品授与式を挙行し、総裁宮殿下は都合で臨席がなく、阪谷副会長から山県氏に所定の賞金一万円と、年金月額金五〇円を贈り、飯沼氏には特に慰労金五〇〇円を贈与した。

また山県氏には陸軍大臣から日本刀、海軍大臣から銀杯、セール・フレザー商会からラヂウム置時計などの副賞品が数々寄贈された。

これで伊藤氏の胸算用通り、ゴルハム式飛行機と発動機の代価一万六、〇〇〇円の借金は山県氏両度の奮闘で大体、片がついた訳である。

入院後の飯沼氏の経過は順調で、案じられた左脚もこの分なら切らずに済むらしく、もちろんなおつても二度と飛行機には乗れまいが、まず不ぞろいながらも両足ののこる見透しだけはついて大威張りだつた。

治療費は理事会で認めてくれず、赤十字社に入るまでの諸経費は協会で負担し、入院後は本人で支弁することになつた。

また在米同胞号の残骸（ざんがい）は、東奏野村役場に委任して記念のため小学校あたりへ寄贈し、発動機は現地で希望者に払い下げることにしたが、秋ごろになつて入札の結果、日本飛行学校の相羽氏が買い取つた。同氏はこれを学校の教材にでもしたものと思われる。在米同胞号の案外な末路だつた。

（六）ローマからのイタリー軍用機

イタリー二機、大阪に安着——フエラリン、マシエロ両中尉のズヴア式、東京に入る——わが歓迎陸軍機——叙勲と歓迎宴——全国学生団の歓迎会——神田青年会館で講演——フエラリン中尉、搭乗機寄贈——第九期操縦術専修員入校——各務ヵ原・高知間訓練飛行——伊藤正雄工兵特務曹長殉職——航空学校明野分校開く——滝川義治歩兵大尉殉職

歓迎をこめて、わが軍民の画期的飛行が成功をもつて終つてしまつても欧亜連絡最初の途にあるイタリー機の航程は、わが内地からまだほど遠いところにあつた。

政府では、このうけ入れ態勢に慎重を期し、陸軍大臣から関係師団へ、「㈠接伴委員事務所は陸軍航空部内に置き、㈡着陸場の設備警戒その他に必要の時は、委員長井上少将は航空部本部長（井上少将その人）及び航空大隊長と協議し、その人馬、器材及び建物を利用し、又要すれば着陸場所管師団長に稟議して、その援助を求むることを得、㈢朝鮮の着陸場設備及び警戒等については、委員長は朝鮮総督府、朝鮮軍司令部と協議し、㈣飛行機の発着及び事故に接しては機宜の処置を講じて接待の主旨に副うを要す」と、通達して万遺憾なきを求めるところがあつた。

一〇機近い出発機も次ぎ次ぎに前途を失つて二月末、バスラに着いた時は三〇〇馬力のズヴア機搭乗のフエラリン、マシエロ両中尉のみとなつた。

しかしその後も離れ離れで大体マシエロ中尉が先行して四月二日、フエラリン中尉は印度カラチでマシエロ中尉に追いつき、四日、両機並んで同地発、一気に河内へ向つたがマシエロ中尉の発動機に故障を生じたのでシヤム（泰国）のメーコン河畔のウボンに不時着し、バンコックから予備機を取り寄せる間、フエラリン中尉も一しよに滞留した。

ここで日を費して二十日、東亜の険安南山脈を越えて仏印河内へ着陸、翌日、広東へ向つたがフエラリン中尉は途中で濃霧のため二回も不時着を重ねたうえ二十二日、広東に着いた。

するとマシエロ中尉も広東着陸の際、機体を破損したのでまたも予備機を必要としたが回送が手間どるので上海まで便船で渡り、フエラリン中尉だけが三十日、広東を立つて福州経由で五月二日、上海に着いた。

同十九日、青島に勢ぞろいして翌日、天津を経て北京南苑飛行場に入り、ま

た滞留して二十四日、ようやくわが版図の一角新義州に姿を見せたのである。

二十五日、両機雁行（がんこう）して京城に着き、宇都宮太郎朝鮮軍司令官以下の歓迎をうけて二十八日朝八時四十分、前後して出発、低空を二周して鉄路に沿つて南下し、同十時三十分、大邱に着いて母国から特派のエシホシト中尉と相擁してよろこび、松井府尹は両中尉に記念品を贈つた。

翌日も、その次ぎも朝鮮海峡の荒天にはばまれて見合わせ、三十日朝、いよいよ大阪に向つて飛び立つた。この時になつて同乗者の名がわかり、フェラリン中尉にはカツパニニ軍曹、マシエロ中尉にはマレツタ伍長が機関士として附き添つていることがはつきりした。

城東練兵場にはイタリー側準備委員長のデルピアノ大尉、副委員長テュリリ少尉及び大阪地区委員ハラトロニ中尉、アラモア、アニベ両技師らにまじつて神戸駐在ウスタロス領事も来場し、日本側の歓迎委員杉山元中佐、森隆吉中尉のほかに町田経宇第四師団長、武田第七旅団長、横山大阪砲兵工廠提理、池松府知事、池上市長ら、朝野の歓迎で遠来の客を待つた。

午前九時ごろ朝鮮海峡を渡つた二機は萩町、浜田町を経て中国筋の背梁（せきりょう）山脈を山陽道に飛び越えて岡山、姫路を過ぎ、十時二十五分、まずマシエロ機現われ、同三十五分、着陸、次いで同五十一分、フェラリン中尉も着陸して町田中将令嬢かつ子さん、横山提理令嬢稔子さんから花束を贈り、やがて軍楽隊の奏楽裏に立食の歓迎宴を開いて乾杯した。

明くれば三十一日、この一〇〇余日にわたる開拓飛行最終コースを結ぶに最もふさわしい初夏の空は晴れ上つて午前八時半、杉山中佐の指し示す「沿道晴れ」の天気通報に勇んで出発準備をはじめ、前日同様の官民見送りの中にフェラリン中尉は機翼に赤と白の二筋のリボンを結び、座席にはセルロイド製のキューピーをつるし、同乗のカツパニニ軍曹も尺余の日本人形を抱いて搭乗すると、マシエロ中尉はビリケンを飾つて九時五十五分、フェラリン中尉を先頭に同五十七分、マシエロ中尉続いて離陸、軍楽隊の行進曲に送られて快調裏に出発した。

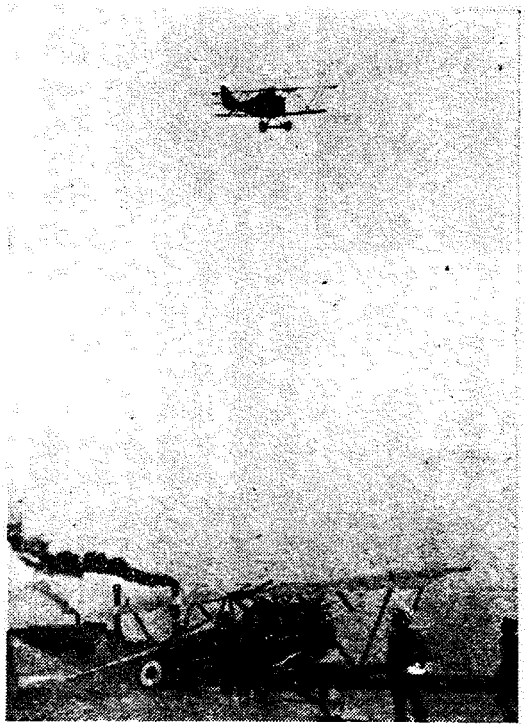
市街を二周しつつ高度をとる間に朝日新聞社から贈られたイタリー三色旗をいろどつてあいさつ文をしたためた数万枚のビラをまきはじめ、一、〇〇〇㍍の高度を得ると一路東へ雁行して飛び去つた。

ビラには「三色の翼上よりイタリー飛行家は、日の出の国民に対してイタリー国民の熱誠なる敬意を表す」と印刷してあつた。

また同社の映画班は両中尉の到着から出発、市街上の飛行、歓迎の群集などを撮影したので後にこれをフイルムにして桐箱におさめ、両中尉に託して記念のためイタリー皇室へ寄贈したのだつた。

東京では朝来薄ぐもりだつたが空は高く、着陸地の代々木練兵場は早くから十重二十重の人垣で埋まり、一六、〇〇〇キロ翔破の空の英雄見たさにひしめいている。

天幕張りには準備委員チェンテール中尉、マメンデー、ナグリエ両技師が待ち疲れており、令嬢をつれたカルボリー大使夫妻、クージヤ、フェンヂ両大使館附武官その他館員が今日を晴れとはしやいでいるそばに接伴委員の井上航空部長、有川航空学校長以下が飛行協会の花輪その他各方面からの寄贈品を擁し



着陸前のフエラリン氏（地上はマシエロ氏乗機）

て待ちうけている。

来賓には田中陸相、内田外相、山川帝大総長、田尻東京市長、鍋島侯爵、元駐伊公使伊集院子爵らの顔がそろつたころ、各種三機の陸軍精鋭機が所沢から歓迎のため来着した。

すなわち真先きに着陸したのが伊庭三郎大尉のアプロ式、次ぎに軽快な翼を翻して降りて来たのが小関観三中尉のソッピース式バップ型と安辺浩中尉のスパッド式だつたが十時、二機大阪発の報にこの三機も飛び上がり、お客を迎えるまでのつなぎにこもごも宙返り、急反転、横滑り、きりもみなどフランス直伝の腕を揮つて満場を圧倒した。

午後一時過ぎ、南の空にようやく一機現われたと見ると待期中の伊庭、安辺両機はいつさんに駆け出でてこれを迎え、真ん中にはさんで誘導する。

先着はマシエロ機で、大阪でもらつた三色刷りのビラをまきながら六〇〇㍍の高度で代々木に進入、軍楽隊の行進曲と歓呼の嵐に一時十五分着陸した。

中尉は汗をふきながらもひとみを輝かしてカルボリー大使と固い握手をかわし、武官、館員らの祝辞をうけてから奇麗な花輪に囲まれた天幕の椅子に腰をおろして、「ちようど今日の飛行はローマ出発当日の天候と同じで、嵐が来るかと思えば雨があり、雨が去つたかと安心すれば雲に入り、二、〇〇〇㍍の高空か、さもなければ三〇〇㍍の低空でなければ飛べなかつた。最初は友機と接触を保ち、二〇〇㍍の距離で飛んでいたが一時間後には雲のために見失い、自分の経験では最も難航の一つだつた。しかしローマ・東京間の空中は今回の開拓で将来は容易に親しめるようになることを信じ、併せて航空機の平和的と実用方面に有効なるべきを信ずるものである」と結んだ。



マシエロ中尉

フラリン中尉は各務ヵ原附近で練習飛行中の陸軍機と交歓して飛ぶうち、次第に山岳方面に踏み込んで海岸線から離れてしまつたので地図だけでは心細くなり、万一を考えて各務ヵ原に引返し、十一時三十五分、同飛行場に着陸して改めて針路を定め、飛行機はガソリン、自分たちはサイダーを一本づつもらつて再び飛び出し、ちようどマシエロ中尉に一時間遅れて二時二十五分、上空に達し、同二十八分着陸してローマのチエントチエリオ飛行場出発以来一〇七日飛行時間九四時間四〇分の欧亜連絡を完成したのである。

ことにフエラリン中尉の搭乗機はローマ以来のものなので塗料の色もあせ、風雨とたたかい続けた一万数千㌔長翔の跡を目のあたりもの語つていた。「非常に雲が多いので方向を誤まり、各務ヵ原に着陸した。高度は二、〇〇〇から二、五〇〇㍍のところを飛んだが時々濃霧に方向を失い勝ちだつた。土地も不明なので、ただ東へ、東へと羅針盤をたよりに進んで来た。多分箱根だと思うが横なぐりの雨には弱つた。代々木は直ぐ発見出来たので一直線に飛んで来た」と語り、陸軍さしまわしの花自動車で四搭乗者は熱狂する群集に答えながら場内を一周した後、臨時格納庫前の祝盃席についた。



フエラリン中尉

ここでまず原首相の歓迎辞が代読され、「ローマ・東京間の大飛行はイタリー帝国と大日本帝国との国交を弥々親善ならしむる空中航路の開拓に成功したり。この大飛行の目的地東京に於て勇敢なる両飛行将校と相見ゆるを得るは余の欣幸とする処なり」

続いて大限飛行協会長の賛辞は「イタリー帝国の両飛行中尉が、その卓越せる技術と知識と勇気とをもつて我邦に無事来着し、その偉大なる目的を達したるは距離の近縮、民族の接近に異常なる意義を与へたると共に、世界平和の福音を齎したる使者として、余は深く両中尉に感謝し、且つ敬意を表するものなり」

満場拍手のうちに接伴委員長の井上中将立つて、「ローマ・東京間飛行のイタリー航空団先頭二機は世界航空史上、空前の壮挙を敢行せられ、途中万難を忍んで今日、帝都に到着されたるに対し、吾人は万腔の誠意をもつて歓迎の意を表するものである。この挙たるや、ただにイタリー陸軍の誇りたるのみならず、日伊親善に資するところ多大である。ここに杯をあげて成功を祝す」のあ

いさつに、両中尉の簡単な謝辞があり、更にイタリー大使ラニエル・パウルチ・デ・カルボリ氏は、「今や、日伊両国間には河川も大洋も、また山嶽もなくなつた。たとえ地理的に東西に遠く距るとも、そこに深厚な友情と航空の発達によつて両国が結びつくならば……」と、感激に満ちた声をふるわせ、最後にシャンペンをぬいて日本万歳と、ヴイヴア・デタリアの唱和は代々木の森にこだまして記念の乾杯を終つた。

築地精養軒を宿舎にして翌一日は休養し、二日はイタリー大使館を公式訪問の後、飛行協会総裁久邇宮邸をたずねて東事務官を通じ、飛行来朝のあいさつを述べ、次いで首相官邸、陸海軍、外務各省を歴訪のうえ、更に上原参謀総長、島村軍令部長及び栗田衛戍総督を訪問して敬意を表した。



紅葉館における帝国飛行協会の歓迎宴

そしてこの日、アルツーロ・フェラリン、グイドウ・マシエロ両中尉には勲五等瑞宝章を、カッパニニ曹長、マレット伍長には勲七等瑞宝章が叙勲され、三日には特に宮中からの招きをうけたので接伴委員の先導で坂下門から参入し、桐の間で皇后陛下から慰労の言葉をうけ、控室で茶菓小憩後、退出した。

午後は小石川後楽園の涵徳亭へ田中陸相の招宴に出席し、両中尉は日本刀一振ずつ、両下士と準備委員は富士山刺繍（ししゆう）の額一面ずつを贈られた。

その後、水交社では海軍大臣の歓迎宴、飛行協会は芝公園の紅葉館に宴を張つて有功章を贈り、飛行作振会もそれぞれ記名入り銀製メダルを四氏に贈つたあと、多摩川べりの二子水光亭に打ちくつろいだ席をもうけ、舟を浮べておりからの鵜飼（うかい）や鵜網に興じてよろこばせた。

一方、帝大はじめ、早稲田、慶応、明治、法政、日本、中央、商科各大学、高等師範、高等工業及び東京外語各校の学生有志が結成した全国学生青年会主催で羅馬・東京間大飛行歓迎会を計画し、顧問に飛行協会の大隈、阪谷正副会長、犬養毅、渋沢男、田尻東京市長らを飾つて左の檄（げき）を飛ばした。

「航空一万六千里！　未曾有の世界的大壮挙を企てし伊国大飛行隊の一行は燃ゆる愛国の赤誠を抱き、プロペラの唸り勇ましく母国伊太利を発し、悠々印度、亜細亜の大空を突破し、将に緑滴る我が極東帝国七千万の民衆に見えんとす。欧洲戦後の思想界、政治界、経済界に於ける日伊の親交は此の羅馬東京間の大飛行により更に其度を加へ、将に日伊国民同盟の実現近きにあり。南欧愛国の熱血児来る！　伊国六千万の民意を載せて！　吾等は純真の熱誠を此の敬愛する一行に捧げ、七千万同胞の赤心を伝へてその遠旅を慰めんとす。全国千万の青年学生諸君よ！　須らく起ちて此の壮挙に賛し、日東任俠国民の意気を示せ。敢て檄す!!」

この運動に対し花の日会の五〇〇円をはじめ、三井、岩崎、大倉、近藤（廉平）、渋沢男爵、原六郎、藤山雷太、浅野総一郎氏各二〇〇円、服部金太郎、星野錫、村井吉兵衛、倉知誠夫、山科礼蔵、末延道成氏各金一〇〇円、早川千吉郎、細川侯爵、増田義一、古河男爵らの各金五〇円、田尻市長の金三〇円、その他の寄附が三、〇〇〇円近く集まつてこれを飛行協会に委託し、その出納を頼んだ。

歓迎大会は六月六日午後一時から日比谷公園で挙げられ、特に作つた歓迎歌の合唱で開会、日伊両国語の歓迎の辞、来賓祝辞、記念品と花輪の贈呈、フェラリン、マシエロ両中尉の謝辞があつて式を閉じ、各大学連合の剣道試合にはじまつた余興には柔道の型、少女薙刀（なぎなた）居合術、少年剣舞など勇ましいものばかりを集めて颯爽（さつそう）たる日本青少年の元気を示した。

最後に海軍の軍楽隊奏楽で閉会したが、この時の歓迎歌というのは、歌曲を「ワシントン独立」の曲譜にかりて、

「㈠航程一万六千里、遠く義の国、詩歌（うた）の国、訪（おとな）ふ人の偉勲（いさを）は崇（たか）し、聴けプロペラのそのうなり。㈡沸（たぎ）る噴火の山の火を、胸に燃やして燦爛と、南欧史国の熱血男児、叫びたたえよ、その意気を。㈢空を征して両洋の、文華を統（す）ぶる大覇業、伊国民衆の使命を載せて、見よ鳥人のその雄姿。ラ、ラ、ラ、マシエロ、ラ、ラ、ラ、フエラリン」

というダヌンチオ張りの熱血詩だつた。

六月十五日夜、神田錦町の青年会館で両中尉最初の飛行談を、立教大学根岸教授の通訳で公開して満員の盛況だつた。

またこの訪日飛行団の中にあつて、ペルシヤ湾東岸ブシールで遭難したゴルテスコ大尉、グラツサ中尉は、わが国への親書を捧持していたので、その霊を慰さむべく曹洞宗寺院連合国民向上会が六月二十四日午後三時から九段偕行社で追悼法会を催し、大使以下武官、館員ら二〇名、日本側は奈良、島村陸海軍中将、毛利公爵夫人、下田歌子、吉岡弥生女史ら参列して、大導師北野元峰師の法華経寿量品偈の誦読、曹洞宗大学教頭滑谷快天師の追悼の詞、陸海軍大臣、旧イタリー派遣航空団長玉置中佐、飛行協会、飛行作振会、仏教連合会などの弔詞があつて時節がらとはいえ中々盛況だつた。

そしてその翌日、代々木練兵場で両中尉の訣別（けつべつ）と感謝の飛行が行われ、午前十時から東京市上空を飛びまわつてビラをまいた。

ビラには、「大日本帝国臣民諸君の熱烈なる歓待と深甚なる厚遇とは我等の脳裡に深く浸染し、その印象は帰国の後も常に新らしく忘れることは出来ないであらう。イタリー飛行団は東京市民各位に対し、ここに上空より満腔の謝意を表す。大日本帝国万歳！」と、書いてあつた。

ローマ・東京間を完全に翔破したフエラリン中尉の搭乗機一二九七一号機はイタリー大使館から正式にわが陸軍に寄贈され、世界最初の欧亜連絡機として長くわが国にとどめることになつた。

これを陸軍航空部では取あえず京都に開かれんとしている空中文明博覧会に出品して一般の観覧に供すべく、代々木で解体して梱包（こんぽう）に着手した。

とにかく船でやつて来て金を儲けていく飛行家と違い、正面きつての国際親善飛行なのでわが朝野も相当敬意を表し、特に叙勲の沙汰にまで及んだほどであるのに、意外にも肝心のフエラリン、マシエロ両中尉の間に感情の疎隔があり、滞京中、日ましに二人の仲は面白くなくなつていくようだつた。

七月初め京都岡崎公園の空中文明博覧会へズヴア機組立の監督に西下したのを機会に、何か不平があるというフエラリン中尉はカツパニニ曹長その他準備委員五名とともに近畿地方を観光し、二十五日、神戸オリエンタル・ホテルに一泊、翌日同港出帆のビルマ丸で飄然（ひょうぜん）帰国の途についてしまつた。

残されたマシエロ中尉も間もなく横浜から立ち、アメリカ経由で帰つていつたが親善飛行の同志がこんなちぐはぐな終りを見せたのは、われわれには一向解（げ）せなかつた。

それから両中尉東京着後も、ひとり日本へ飛んでいたローマからのアンドレー大尉は、ラングーンで事故を起して負傷したので前途を放棄したという通報が入つた。

マシエロ中尉の消息はその後ほとんど伝わらなかつたが、フエラリン中尉は続いて祖国の航空界に活躍し、第二次大戦勃発当時は中佐で空軍の枢要地位にあつたけれども一九三九年、ついに空で散つたようである。

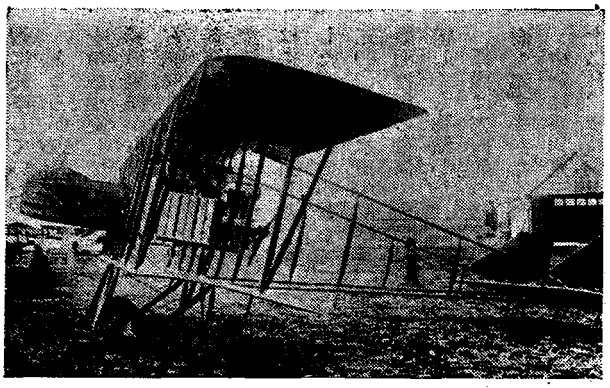
イタリー機が東京へ着くか着かぬかの評定最中、所沢には下士官を主にした第一〇期操縦術修業員が入校した。

すなわち歩兵中尉斎藤重樹、同少尉小林孝知（後に少将）同田島可也（後に大佐）同福田汀、同軍曹藤村友槌、同高間隆太郎、同末宗武義、同岡崎与三郎、同伍長美濃勇一、同政広良夫、砲兵中尉中西保頼、同伍長尾久礼蔵、騎兵軍曹田口信雄、同兼松重利、工兵少尉丸山米男、同軍曹小西二八、同伍長西川重太郎、同田中勘兵衛、輜重兵軍曹杉下弥曾次の一九氏で同時に基本操縦術修

業者の中から青木武三（後に少将）、山本辰雄（後に大佐）両歩兵中尉、古屋健三同少尉、織田喜代治砲兵中尉、大蔵徳昇、大橋秀治郎両工兵軍曹が選ばれて中島式の操縦術専修を命ぜられた。

それから二、三日後の五月四日、各務ヶ原分校では岡山練兵場を中継としてモ式六型二機で瀬戸内海横断、四国山脈突破の高知市飛行の長距離訓練のため、岡山までの操縦者高橋特務曹長、伊藤曹長が六時五十分、雁行して飛行場を出発した。

三、四十分は順調に飛んでいたが伊吹山を通過する頃から高橋特務曹長の二四四号機は発動機に故障が生じたので、点検のため目下盛んに整地中の沖野ヶ原に不時着した。一人になった伊藤曹長の二四〇号機は琵琶湖の東岸を目ざして予定のコースを六〇〇㍍の高度で醒ヶ井附近から西方に折れて飛ぶうち、次第に悪質の気流に弄ばれ、諸所のエア・ポケットにつき落とされるうえ左右の傾斜度がことに激しくなつて来たやがて米原附近の下多良にさしかかつた時である。突然異様な音響を発して数十㍍突き落とされてから再び浮き上つた瞬間、左張線が離脱、機体は見る間に左翼を下にして旋回しながら墜落し、その間、まず伊藤曹長が座席から放り出されて二〇〇㍍の高度から湖中にかき消え、またも空中分解の犠牲であつた。



モ式6型100馬力

伊吹山以北は雲が低い割に風が強く、同山頂は三二ないし四五㍍の烈風だつた。

伊藤正雄曹長は長野県上伊那郡伊那里村の人で大正二年十二月、甲種合格で豊橋の工兵第一五大隊に入営し、七年末、軍曹に昇進して各務ヶ原航空第二大隊附となつたが平素非常に思慮深く質素で、入隊以来未だ郷里から送金をうけたことなく、反対に両親には毎週必ず便りを送つて慰問していたという。

今年三月、工兵曹長に任ぜられ、下士操縦者として優秀な成績をもち、隊内の模範とされていた。享年二八、特務曹長に昇進した。

不時着している間に僚機を失つた二四四号機の高橋特務曹長は現地で応急修理のうえ、大阪池田町上空を通過、岡山に向つたが猛烈な雨で視界がきかず、十一時、和気町の吉井河原に不時着して雨のやむのを待つて夕方四時、同地発岡山練兵場にひと飛びして一泊した。

翌日の第二コースは木下曹長が交代して二四四号機で九時出発、小豆島の上空を経て美しい内海に見とれながら高松に飛びつき、丸亀、多度津から琴平をまわつて善通寺に引返し、練兵場に着陸、ここで今度は神津中尉が代つて午後四時、高知に向つた。

山また山の間を一時間半縫つて五時半、高知市に現われ、市街を一周して朝倉練兵場に着陸、翌朝六時二十五分、同地発、四国東端を横に突切つて阿波の鳴門上を紀伊半島に沿つて和歌山市に入り、九時十五分、六一連隊の練兵場に着いた。

次いで青木中尉が操縦席につき、吉本中尉が同乗して十時三十分、最後のコースを各務ヶ原に向えば、おりしも岐阜市外上加納火葬場では伊藤特務曹長茶毘（だび）の煙りを吐いており、二四四号機は高度を下げて三周しつつ弔慰を表し、心からの冥福（めいふく）を祈つて午後二時半、飛行場に帰還して野外の訓練を終つた。

最近、三重県渡会郡北浜村に新設された陸軍航空学校明野分校では、もつぱら空中射撃班の訓練で陸海両面にまたがつて、戦闘機による射撃練習がたけなわだつた。

ひと月前、各務ヶ原で六、〇〇〇㍍の高度記録を作つた滝川義治中尉も開校と同時に射撃班学生として分遣され、連日地上の固定目標に対する写真射撃練

習に従事していた。

ところが五月十五日朝八時五十一分、ニューポール式一五平方機の甲式三型を単独操縦して練習につき、一、〇〇〇㍍の高度で写真射撃を行つた後、飛行場の東端から五〇〇㍍ほど離れた上空約八〇〇㍍で突然、垂直旋回の状態から右横滑りに変り、つづいて方向舵を踏まない時のような緩いきりもみとなつて降下したが三〇〇㍍の高度で、この姿勢から脱したので中尉の何かためにする意識的な操縦と思つてホツとしていると、再び右横滑りをはじめたので地上ではにわかに緊張した。果して一〇〇㍍の高度でいつたんはほとんど水平に回復したが漸次高度がおちて二〇㍍からついに真逆様となり、飛行場の東方約一、五〇〇㍍の水田中に墜落、機首を突込んで逆立ちとなり、中尉は脳底骨折、左顔面挫創の重傷で危篤状態を続け、百方手当を尽したが一〇日後の二十四日、惜しくも殉職した。

原因は方向舵の踏管が接着部から離脱したので操縦不能となり、さしもの中尉も施す手がなく全く不測の災禍であつた。

中尉は香川県三豊郡観音寺町の人、横浜中学から士官学校に入り、大正元年十二月、歩兵少尉任官、四年五月、第四期操縦術練習将校として修業、七年八月、シベリヤに出征して発動機係を担任するかたわら各地に転戦して爆弾投下、宣言文の撒布（さんぷ）などに抜群の功をあげて功五級金鵄勲章に叙された。後、フランス航空団について高等飛行術を修得し、教えてよく、教えられてよい中堅将校として押しも押されもせぬ有数操縦者だつた。享年三三。殉職と同時に歩兵大尉に進められた。

けだし甲式三型機最初の犠牲であり、また明野開校早々の不祥事でもあつた。

（七）航空輸送事業計画の台頭

京都岡崎公園に空中文明博覧会――帝国飛行協会の「航空事業奨励規程」――機関誌「帝国飛行」廃刊――長岡中将帰国――七種類の航空輸送事業計画――セール・フレザー商会で各種機購入と京浜間飛行――東京府の八丈島航空路開設案――高妻郵便課長の飛行郵便尚早論――一、〇〇〇万円の飛行機、自動車会社創立案――石橋勝浪氏帰国

すつかり博覧会屋に成りすました渡部一英氏は、今年は京都に例の空中文明博覧会をもつていく計画で早くから奔走していたが、会長に擬（ぎ）した井上仁郎中将の急逝（きゅうせい）に遭い、上野で開いた時の最初の会長だつた飛行協会の矢木少将に再び出馬してもらつて、同少将から阪谷男爵に総裁を依頼し、顧問には井上陸軍航空部長を筆頭に、京都商業会議所会頭の浜岡光哲、元農商務大臣河野広中、第一六師団留守司令官長崎研介少将、横須賀海軍航空隊司令山内四郎少将、京都府知事馬淵鋭太郎、京都市長安藤謙介、京都帝国大学総長荒木寅三郎博士、東京帝国大学名誉教授田中館愛橘博士ら大がかりなもので、氏自身は事務総長となり、岡崎公園に既設の勧業館を借りて七月十日から九月一日まで開会に決した。

ちようど真夏の期間なので昼夜開場の納涼客を呼ぶために、航空に因んだ涼味設備の設計案を広く懸賞募集するほか、総裁、会長、顧問の名をずらりと並べた左の趣意書を各方面にくばつた。

「航空機の進歩時を追ふて新を加へ、前途奈辺までの発達を見るかは専門大家と雖もその予断を為し得ざるところとす。これを現状に就ていへば既に軍備に欠くべからざる要具とせらるるのみならず、交通機関として又大いに重用せられんとする時運に際会せり。乃ち知る、従来平面的に発達し来れる人類社会の文明は、これよりして立体的となり行くべきものなることを。国民航空思想の啓発に力むことの必要なる所以実にここに存す。然るに我国民の斯界に対する覚悟は未だ吾人の見る所と一ならず、もしそれ航空施設の現況に至りては識者の深憂する状態にあり、例へば国防上よりこれを見るに其の不徹底的なる一日も堵に安んずる能はざるものあるが如き其の一なりとす。吾人玆に斯界の発展を期する一策として別記規則書に

基き航空博覧会を開催せんとす。その時期は方に盛夏の候なるを以て会場には納涼に適切なる設備を施し、又一般商工業振作の必要に応じて是れに関する優良品の出陳をも歓迎し、以て来観者の感興を一層大ならしめんとす。幸に振つて深甚の賛同を賜らんことを」

そして京都商業会議所の一室と、東京は神田淡路町の「帝国飛行」発行所に事務所をおき、陸海軍航空関係当局、飛行協会、三菱内燃機、東京瓦斯電気工業、中島飛行機など諸会社の出品を勧請し、一般商工品については京都出品協会の斡旋が功を奏して予想外の申込があつたので、会場内を三部に区分して第一部は航空機に関するもの、第二部では高速度交通機関を紹介、第三部を一般商工品とし、入場料は大人二〇銭、子供を一〇銭とした。

また懸賞募集の涼味設備は、屋外装置の一等には大阪市の大西光蔵氏考案のヘリコプター式飛行機の原理を応用した風傘が当選し、室内装置には東京市の加藤正世氏の飛行機翼の試験風洞を模したものが入賞し、早速これを屋外屋内に設けてモーターで涼しい風を吹きまくる新工夫に好評を博した。

時が時だつただけに最も異彩を放つて人気をたかめたのは、イタリーからのフェラリン中尉乗用のズヴア式で、七月十日の開場式にはフェラリン中尉も立つてあいさつし、場内特別の場所に飾られて長途難航の跡を示していた。その他、ソツピース式パツプ型、スパッド式、アブロ式などの実物軍用機のほかに今年は発動機の運転場を特設してサルムソン式二三〇馬力を据えつけ、所沢から塩尻、千賀両技手が出張して連日、轟々（ごうごう）とうならせて客を吸いん込でいた。

そして会期中、後藤勇吉氏を招いて深草練兵場を基地に数回飛ばせてビラを撒いたが、これが後藤氏の地方巡業飛行のさきがけとなつた。

飛行協会は当時の一枚看板である「大戦中におけるロンドン爆撃図」と、そのロンドンの経緯度に合わしてわが帝都、大阪及び京都三市に引写して見ると、こういうぐあいに爆弾が投下されたことになるという仮想図などを出品したが、協会で制定したばかりの「航空事業奨励規程」に照らして、矢木部長から博覧会へ奨励金交附の提案があり、二、三の理事や職員がわざわざ京都へ実況視察に出かけて見たものの、その報告は「奨励規程によつて表彰すべきほどのものとは思考せず。然れども会長より何等かの名義をもつて幾分の金円を贈るは差支えなかるべし」という訳で、結局理事会で「規程に該当せざる以上は規定外の補助支出をなさざる事」になつてしまつた。

航空事業奨励規程というものは、この七月に出来たばかりで、

第一条　航空事業ノ奨励ニ関シテハ本規程ノ定ムル所ニ依ル

第二条　左ニ掲クル事項ノ一ニ該当シ、其ノ成績優秀ニシテ本邦航空界ニ功績顕著ナリト認メタル者ハ之ヲ表彰ス

一、飛行機、飛行船、飛行艇、気球又ハ発動機其ノ他航空機ニ関スル部分品、若クハ装備品ノ製作ニ尽瘁努力シ、其ノ製品優良ニシテ陸海軍其ノ他官公署又ハ基礎堅固ナル航空団体ニ納付スルノ程度ニ達シタル者

二、飛行士ノ養成ニ尽瘁努力シ、多クノ優秀者ヲ出シタル者

三、航空事業ニ関スル発明改良、又ハ著述ヲ為シタル者

四、本邦航空界ノ発達進歩ニ尽瘁努力シタル者

五、本会ノ催シタル競技、又ハ懸賞ニ当選シ、最モ優秀ナル者

六、本邦ノ記録ヲ作リ、又ハ万国航空倶楽部ノ競技ニ参加シ、其ノ成績優良ナリシ者

第三条　前条ノ規程ニ依ル被表彰者ニ対シテハ、有功章又ハ金品ヲ贈与ス

特ニ優賞スヘキ者ニハ有功章ニ併セ金品ヲ贈与スルコトヲ得

第四条　贈与金ハ恩賜金ヲ以テ充ツルコトアルベシ

第五条　第二条ノ資格ヲ審査スル為メ詮衡委員ヲ置ク

第六条　表彰ノ可否ハ詮衡委員ノ判定ニ依リ理事会ニ於テ之ヲ決ス

第七条　本規定ハ本邦人ニシテ民間ノ者ニ適用スルモノトス

但シ外国人及民間以外ノ者ト雖モ其ノ必要ヲ認ムルトキハ之ヲ適用スルコトアルベシ

しかし毎年順次に三都を席巻した渡部氏の博覧会事業も、この京都が打ちどめとなり、同時に東京の帝国飛行発行所も閉鎖して雑誌「帝国飛行」も八月号限り協会に返還し、ここに全く協会と縁を断つて新たに総合文化雑誌発刊の運

動にとりかかつた。

飛行協会では長岡中将が五月二十四日、帰国し、横浜へ上陸したが、夫人、令嬢らの家族と協会職員の出迎えだけで飛行作振会は黙殺したか影も見せず、新帰国者の身辺至つて静かで、東京の某通信社の支局員がインターヴューをとりに来たくらいのものだつた。

留守中の情勢を一部始終さぐつたうえ、長岡中将は理事中の長老で腹心の草間時福氏を通じ、白ばくれて自分の進退に関しあらためて理事会に委任した。この時はちようど一部理事の満期改選が行われる際で、六月中旬の理事会で一しよに議せられ、長岡中将の「進退委任」は「預り置く」ことになつたが満期数氏中の高木東太郎大佐だけは、そのまま満期辞任の登記をされてしまつた。長岡中将はその後、数ヵ月間、理事会にだけは遠慮して出なかつたけれども副会長としての実権を握つて部長制の常務をほとんど左右していた。

それから協会の事業遂行上、技術方面が手薄なので田中館博士の洋行中にきまつた話だが、博士を技術部長に懇嘱するというのでこの春、博士帰国以来、再三口説くがかんとして受けつけず、これは受けないのが当り前で博士の技術部長は一ぺんにお蔵となり、今まで部長代理だつた徳永大佐を部長に昇格することにして落着したが、こういう技術部の確立に動いたのも、いいかえれば、進み出したわが軍民航空伸張の重圧からでもあつた。

事実またこの時ほどにわかに商業航空の熱が上つたのも珍しい。戦争を済ました欧米航空界が一時に過剰となつた機材や人員を生かすために盛んに航空輸送事業を興しつつある情勢に刺激されたもので、まつたく実情を異にするわが内地の航空路計画は、うわさだけでも数指を屈して余るものが出て来た。

たとえば合資会社セール・フレザー商会が京浜間の定期郵便飛行を計画してアメリカから三人乗りのカーチス一五〇馬力のカーチス式シーガル型飛行艇、イギリスからイスパノ・スイザ二四〇馬力の三人乗りハンドレー・ペーヂ式ノーマン・トムソン型飛行艇及びフランスからルノー三六〇馬力の五人乗りブレゲー式一六型旅客機を購入して、芝浦の四号埋立を基地にするというのが一つさきのフランス航空団某々らの献策で井上武三郎中尉と実業家山科礼蔵氏が協同して一、〇〇〇万円の会社を起し、サルムソン式飛行機で定期航空路をひらくというのが、その二つ。

イタリー飛行団が東洋各地に配置したズヴア式とカプロニー式を同国政府から譲り受けて、郵便逓送会社の設立に暗躍している航空界圏外の人物があるというわさが、その三つ。

小栗常太郎氏が資本金二五〇万円の日本航運株式会社を目ろみ、東京、静岡、大阪に飛行場を設けて飛行機一五台をそろえ、郵便と旅客輸送に関する出願書類を逓信省に提出したというのが、その四。

横浜商業会議所の七月下旬ごろの役員会で、京浜間商業郵便物速達のため逓信省に郵便飛行の開始を建議することになつたというのが、その五。

東京府が東京・小笠原島間に郵便飛行を計画し、調査委員の一人に磯部鉄吉氏を嘱託して航空路設定の視察を委嘱したというのが、その六。

滋野男爵が東京・大阪・上海間の航空輸送を立案し、しばしば上京して各方面を打診しながら運動しているというのが、その七であつた。

しかしこのうち多少とも耳を傾け得るのが東京府の企画であり、また多少とも実行の片鱗（へんりん）を見せたのがセール・フレザー商会だつた。同商会は自分のところで代理店をやつているハンドレー・ペーヂ式飛行艇と一しよにイギリスの操縦者チフアニー少佐とキルビー氏、機関士サンマン氏が一しよについて来たので、芝浦四号埋立地に格納庫を建てて七月はじめから早速、附近を飛び始めた。キルビー氏は横浜生まれで大戦にも参加し、サンマン氏もイギリス海軍の出身であるという。

見方によつては日本政府相手の郵便飛行実現までには中々距離があり、一外国商館にそう易々と認可のおりるものでないことはフレザー氏自身よく承知しているので、実はそれを名目にした飛行機の宣伝売込みではないかとも想像されたが七月四日朝、試運転を済ました三人乗りノーマン・トムソン型にチフアニー少佐が単独搭乗して二〇分間にわたる試験飛行を行い、同午後四時過ぎから京浜間小手調べと称して横浜へ出かけた。

朝から吹いていた風は西の烈風にかわつて海は高波が騒いでいたがキルビー

氏は巧みに離水して羽田、川崎を海岸伝いに横浜へ飛び、山下町附近の海沿いをすれすれの低空で、群がつて来る人だちに手をふつてあいさつしながら、二、三周した後、市街をひとまわりして五時三十分、芝浦へ帰り、イギリス飛行家と飛行艇の初お目見得を済ましたのである。

横浜商業会議所の京浜間郵便飛行も、おりからフレザー氏の計画と相通ずるものがあり、フレザー氏が手をまわして会議所を動かしたものではないかとも見られたが、事実は全く会議所の自主的計画で普通郵便物でも現在一日半、書留は二日を費す京浜間の郵便時間短縮の必要に迫られての動議で、会議所の岡田書記長は農商務、逓信両大臣を経て速達逓送建議案を提出していた。

そして計画倒れを顧慮してもつぱら実現性を重んじ、使用機の如きも陸海軍の練習機を数台払い下げてもらつて差当り横浜は根岸競馬場、東京は洲崎、あるいは芝浦埋立地を発着地とし、必要上やむを得ざる建て前のもとに、きわめて簡素に実現第一主義で進捗（しんちよく）をはかつていた。

しかし逓信省は常套（じようとう）語である「予算の関係」と、部内における郵便飛行尚早論に押されて、ついに実現を見ずして葬むられ去つた。

東京府ではそのころ、八丈島との海底電信が中絶していたので今春から伝書鳩を試みていたが、岩田内務部長の発案で飛行機利用に飛躍し、大島、八丈島、三宅島への郵便連絡を計画した。

部内外から数名の調査委員をあげ、磯部鉄吉少佐に着陸水場と気象の調査視察を委嘱した。磯部氏は八月初め東京を立つて各島を経めぐり、十月下旬帰京したが、その報告の要点をつまむと、八丈島の発着陸場としては水田と畑地が二個所あるが、いずれも地ならしその他に相当の費用と日時を要する。着水場は強いて求めれば三個所あるが、風の方向によつて波浪の少ない水面を選ばねばならぬ。小笠原島にはほとんど着陸地は見当らぬ。着水場としては父島の二見港が適当である。中硫黄島では海岸の砂地以外、着陸水場はない。

気象は冬季は一般に風強く、夏季は弱い。風向は冬季は西または西北、夏季は南東、その他はおおむね南及び南西である。雨の多いのは二、四、八月で、ことに二、五、六、九月は驟雨（しゆう）が多く、夏季は雷雨が多い。平均一カ年の降雨日数は二〇〇日である。比較的晴天の多いのは六、十一月、次ぎに九、十、十二月で、一カ年の快晴日数は二一日、普通晴天は月の約半分である。霧は比較的に少く一カ年のうちにせいぜい二日くらいである。

小笠原島測候所長は早朝に気象状況を電報すれば、その日の飛行に差支えるようなことはないといい、また磯部氏の意見としては使用機はもちろん水上機を選ぶのが至当であろうといつていた。

東京府の岩田内務部長は、「自分一個の考えとして政府が相当の補助を支給すると同時に、各府県でそれぞれ飛行機を備え付け、軍用以外に一般通信連絡用など、主として実用方面に使用するの道を開くのが最も捷径（しようけい）と思う。この意味で各府県に率先して東京府でまず一台の飛行機を整備し、相当の民間飛行家を招いて行政事務の必要上、管内の各島嶼（とうしよ）出張の場合は直ちに飛行機で最も敏速に事務を処理していく考えである」と抱負を漏らし、細部にわたつて実施計画を進めているうちに椅子の更迭に会つて転出し、後任には大海原重義氏が来て施設費一〇万円、一個年三万円の予算で東京父島間八五〇*を連絡する案が成立した。

使用機は二〇〇馬力水上機で毎月四回を往復して、従来の便船月一回の不自由不便を克服することになつたが、これまた内務、逓信両省に握りつぶされてさたやみとなつた。



高妻直道氏

逓信省高妻郵便課長の抱懐する飛行郵便に対する意見は、

「仮に実施するとすれば東京・大阪間が最も適当で、それ以下の短距離、たとえば京浜間の如きに航空路を敷く要はあるまい。しかし漸次、交通機関の発達に伴つて定期の旅客輸送、郵便逓送も実現するであろうが、要は時機の問題であつて郵便を試みた後に旅客を扱うか、それとも旅客を先きにして郵便をあとまわしにするか、それからはたして本邦内地に、この施設を要すべきや否やということはなお熟慮を必要とする点である。

今日の通信機関の状況から推して、単に通信止

の見地からいえば無論飛行郵便は望ましいことであるが、一方、現在の通信機関の立場からいうと、まだ日本では時期尚早の感が深い。のみならず今早急にそこまで機関を拡張し難い事情もあるし、ことに政府としてはいったん開始したうえは途中で挫折したくないから着手までには十分の研究を経ねばならぬ。現に印度のカルカッタ方面では収支相償わぬ経済上の破綻（はたん）から直ぐやめてしまつた実例もある。かりに東京・大阪間を定期的に実施したとして一体、一日の託送郵便物はどれくらいあるか。まず往復せいぜい三、〇〇〇通内外ではあるまいか、これに対するいつさいの費用を考えたら、よほど財政の豊かな時でなければ国家として断行することは中々困難である。ことに目下、逓信省としては郵便、電信施設に改良を施さねばならぬ幾多の問題が横わつている時であるから、しかも金を食う新機関にまではとうてい手が出ない。それとも一つは、まだ何といつても民間航空の現状では技術上からも検討の要があろうし、機材、人員の整備からしてかからねばならぬから、さきに総元締のような監督官庁を確立しておいて、おもむろに研究すべきものではなかろうか」

この慎重論者が一方では、会合の席などで田中陸軍大臣をつかまえて空軍建設論を唱え、「二、三個師団ぶつつぶしてでも空軍を設けなければなりません」と喝破（かつぱ）し、この意気で同郷大分県の先輩金谷範三陸軍大将にも、この論法を指し向けると、「国防を論ずるなら、もつとまじめにやれ」と、叱られたりしている。

一方では箸本太吉、櫛引弓人、立花了観氏らがもくろむ資本総額一、〇〇〇万円の大日本飛行機自動車株式会社が久しく話題に上つていたが、この春、有楽町三丁目に創立事務所を開き、設立趣意書、起業予算書、収支予算書、定款、参考書類などを一括した冊子がばらまかれ、一部には相当のセンセーションをおこしていた。

「最近、欧米における自動車及飛行機の発達進歩は真に驚心駭目に値するものあり。殊に世界大戦に会し、各国競ふて其研究施設に努力せし結果、異常なる効果を挙げ、宇宙の距離と時間とを短縮し、古人が仙術鬼方として夢想したりし翔天縮地の実現を自由にし、以て人文史上に一新紀元を劃するに至れり。一たび之を戦場に使用せんか、利鋭俊敏にして攻守共に偉効を奏し、更に平時に応用せんか、運輸交通の利便、何物も之に加ふるなく、以て文明の進歩を助長し、産業の発達を速かならしむ。今日以後の世界が此の両機に支配せらるべしとは、夙に内外識者の一致せる意見なり。殊に飛行機の活動に至りては欧米各国争ふて実用の具に供し、今や殆ど舟車と択ぶ所なきに至れり。世界戦争当時、敵味方共に之を主要武器として操縦自在、互に数百千台の飛行機を放ちて、輸贏を空中の一戦に決せんとしたるが如き、又米国に於ける空中郵便事業の漸次好果を奏し、大西洋横断飛行の快挙が一大成功を告げたるが如き、更に又、伊国の文豪ダヌンチオ氏が羅馬・東京間の大飛行を敢行せんとするが如き、その実例挙げて数ふべからず。斯くの如く欧米各国の飛行機が異常の進歩を示しつつあるに対し、翻つて我国斯界の現状を見るに其発達遅々として振はず、曾に其数において遠く追随し能はざるのみならず、飛行家の養成に於て、機体、発動機の製作に於て徒らに欧米の後塵を拝し、其の糟粕を嘗むるに過ぎず、殊に民間にあつては発動機完成の一工場をさへ有せず、殆ど全部之を輸入に俟つと云ふに至つては世界の趨勢に後るるも亦甚だしと謂ふべく、国家のため真に痛歎に堪へざるなり。斯の如くにして若し一朝有事の日に際会せんか、勇敢なる名将勇卒ありと雖も、遂に亦、何の用をか為さん。（中略）自動車及び飛行機の陸上並に空中輸送の黄金時代来るべきは明々白々の事実にして、既に述べたる米国に於ける空中郵便の好果の如き、又我自動車の需要日に激増しつつあるに徴して明かなりとす。而して我国防上及び産業上の見地より先づ少くも一万の飛行機と拾万の自動車を要すとは、専門の兵家並に識者の斉しく高唱力説する処なり。吾人が本会社を創設せんとするの所以のもの、畢竟如上の欠陥を補足し、世界の大勢に順応して国防の充実と産業の発達に資せんがためにして、凡そ自動車、飛行機の製作に関する一切の事業を経営し、就中其第一期の計画として自動車発動機の製作に努め、従業者の技能練熟に俟つて順次飛行機に及ぼし、更に進ん

で自動車及飛行機の陸上並に空中輸送を開始せんとす。殊に自動車に在りては軍需工業動員法及軍用自動車補助法の施行せらるるあり、之に遵拠して製作するを以て、政府より利益の保護及奨励金を得るあり。又飛行機にありても利益の保護奨励金を下附せらるるの内意あるのみならず、其優秀なるものは必要に応じて喜んで購入すべしとは陸軍当局の言明せらるる処なり。之に加ふるに陸上及空中輸送を実現するに至らば、是亦多大の利潤を得べきは勿論、国家社会に貢献する所頗る大なるものあらん。尚、本事業を遂行するに当り、従来各工場の至難とせる発動機製作に就て、目下来朝して我陸軍当局の飛行機製作及操縦の指導教養に任じつつある仏人キー・エム・デッケル中尉外三氏に之を謀りしに、何れも多大の賛意を表し、進んで本会社専属技師として之を製作する事を快諾せり。（中略）斯界のオーソリテーをもつて目せらるる諸氏が相率ゐて本会社に入り自ら製作、操縦の任にあたり、且本会社専属技師及職工の養成を担当するの約あり、斯る技師長及技師を有するのみならず、朝野の有力者より普ねく後援同情を寄せられつつある本会社が当初計画の大目的を遂行し、併せて営業上に於ても莫大の利益を頒ち得べき事は固く信じて疑はざるなり。而して更に刻下の大問題たる資本対労働の問題に就ても大いに顧念する処あり、両者の確執を未前に防ぎ、資本と労働との協調提携を円満ならしめんが為め特に従業者全般に亘りて利益に均霑せしむるの策を講じたり。玆に本会社の起業目論見書を発表し、広く江湖諸賢の賛同を得て、此最大緊要なる国家的事業を達成せんことを期す。幸にして此目的を遂行するを得ば、独り本会社の光栄のみならず、国家千年の福祉に資する所大なるものあらん。願はくば微意の存する処を諒せられんことを」

起業予算を見ると、第一回払込金二五〇万円で、製作機械購入及電気鎔鉱炉設置費の七三万九、〇〇〇円をはじめ、大口としては一、二八〇坪の工場建築費、九〇〇坪の倉庫建築費、二〇、〇〇〇坪の工場敷地購入費、事務所、社宅、職工宿舎、職工倶楽部、実験室などの建築費九四万円余があり、流通資金に七四万三、〇〇〇余円を見積つている。

第一期の事業収入としては五馬力ないし一〇馬力と、三〇ないし五〇馬力程度の自動車発動機、一台八、〇〇〇円の飛行機体三〇台、船舶、砿山用その他平均六〇馬力発動機、自動車々体三〇〇台、自動車部分品、自動車修繕費と雑収入を計上して三九一万九、〇〇〇円をねらつている。もつとも自動車は軍用車補助法による政府補助金を加算している。

支出面では発動機製作材料費約一二八万円、飛行機体材料費一二万円余、自動車体、部分品、修繕材料費三二万四、〇〇〇円、役員報酬をはじめ、職員と七二〇人の職工、人夫らの給料五五万八、〇〇〇余円、税金と保険料、発動機研究試験費、電気、ガス、潤滑油、揮発油など、工場修繕費、交際費と広告費、旅費、経常費など三〇万円余で計二五九万四、九〇〇円を算定している。

そしてこれらに対する利益金の分配を法定積立金七万円、建物、器具機械償却費二五万円、使用人保護基金と賞与二五万円、役員賞与一二万円、株主配当二割で五〇万円である。



石橋勝浪氏

このころ、フランス従軍組の最後の一人石橋勝浪氏が帰国していた。神戸へ上陸した姿を見ると、この人もやはりフランス少尉の軍服に勲章の綬をつけていたが、例外なくこの扮装が好きだったらしい。

同氏は幼名を勝太郎といつたが少年時代、ボートで東京湾を横断したほどのスポーツマンで、それを機会に改名したのだそうで千葉県海上郡三川村の出身である。東京汐留に両親健在の実家があり、今度の従軍ではレジオン・ド・ヌールに叙勲されていた。

（八）陸軍管下の航空局設置

航空局官制と分掌規程——山梨長官以下職員——畑次

長の所論と抱負——民間側の要望——民間既設の各練習所内容

陸軍の肝いりで前年秋十月、次官の山梨中将を委員長とする臨時航空委員会を編成して民間航空の保護奨励と取締官庁確立の前提とされ、その後の研究で一時、内閣直属説も出たが結局、陸軍省の外局として航空局を設立し、陸軍大臣の監督下で試験的に運営する準備が進められて来た。

今春二月末、帝国議会は普通選挙法案にからんで衆議院は解散になつたが、航空委員会は事業奨励費二五万円を予算に計上し、まず特別委員会を組織して航空取締法案の作成を急ぎ、主として陸軍省の藤田参事官、神田純一、赤峰哲夫両嘱託らによつて草案が作製され、二月末の特別委員会で審議確定したので直ちに法制局に回附し、更に山梨委員長から田中陸軍大臣に提出して来るべき臨時議会に協賛を求めることになつていた。

同案は附則つきの全文五四個条から成り、適用範囲は内地以外、朝鮮、台湾に及び、目的は航空の安全、航空機製作の保護奨励及び飛行家の保護監督であつて、主要項目は㈠、航空機の日本国籍を定むること、㈡、航空機乗員の資格検定、㈢、飛行場設置規則、㈣、飛行禁止区域決定、㈤、航空輸送、㈥、国際航空の場合の関税関係、㈦、飛行機製作に関する諸規定、㈧、飛行機乗員の教育、㈨、航空警察規則、㈩、航空安全を妨害する罰則規定などであつた。

特に陸軍省では、航空局設定とともに陸軍多年の懸案であつた民間飛行練習生の養成に関し、追加予算の通過を待つて民間から資格を定めて操縦練習生を募集し、教育費いつさいを官費で負担して陸軍航空学校で教育する旨を併せて公表した。

かくて航空法の制定に一歩先きだつて七月三十一日附、勅令をもつて航空局の官制が公布され、八月一日から施行とともに臨時航空委員会は解消を告げることになつた。

航空局官制は、

第一条　航空局ハ陸軍大臣ノ管理ニ属シ軍事航空ヲ除クノ外、航空事業ノ指導奨励保護及監督、航空ノ取締並航空ニ伴フ施設ニ関スル事務ヲ掌ル

第二条　航空局ニ左ノ職員ヲ置ク

長官（勅任）次長（勅任一名）書記官（奏任専任三名）事務官（奏任専任一〇名）技師（奏任専任三名）属（判任七名）技手（判任六名）

前記事務官ノ外、陸軍大臣ノ奏請ニヨリ関係各庁高等官中ヨリ内閣ニ於テ事務官ヲ命スルコトヲ得

第三条　長官ハ現役ノ陸軍中将ヲモツテ、次長ハ現役ノ陸軍少将、又ハ海軍少将ヲモツテ、前条第一項ノ事務官ハ現役ノ陸軍佐尉官、同相当官、又ハ海軍佐尉官ヲモツテ之ニ充ツルコトヲ得

前項ノ規定ニヨリ其職ニ充テラレタル者ハ陸軍又ハ海軍ノ定員外トシ在職武官ニ関スル規定ヲ之ニ適用ス

第四条　長官ハ陸軍大臣ノ命ヲ承ケ局務ヲ総理シ所属職員ヲ指揮監督ス

第五条　次長ハ長官ヲ補佐シ長官事故アルトキハ職務ヲ代理ス

第六条　書記官及事務官ハ上官ノ命ヲ承ケ局務ヲ分掌ス

第七条　技師ハ上官ノ命ヲ承ケ技術ヲ掌ル

第八条　属ハ上官ノ指揮ヲ承ケ庶務ニ従事ス

第九条　技手ハ上官ノ指揮ヲ承ケ技術ニ従事ス

第十条　長官ハ必要ニ応シ陸軍大臣又ハ海軍大臣ニ其管理ニ属スル人馬、艦船、航空機及器材ノ使用ヲ請求スルコトヲ得

同時に長官以下の職員が任命され、長官には次官の山梨半造中将、次長には畑英太郎少将（後に中将）、事務官には海軍大佐小倉嘉明（後に中将）、陸軍歩兵中佐米倉長、陸軍省参事官藤田嗣雄、陸軍歩兵少佐児玉友雄（後に中将）同大尉儀峨徹二（後に中将）、同工兵大尉児玉常雄（後に大佐、大日本航空株式会社総裁）同砲兵少佐北島定夫、同騎兵大尉岡楢之助、海軍機関少佐多田永昌、海軍大尉山本順平、書記官には神田純一、赤峰哲夫氏、技師には森川三郎氏らが補任され、事務分掌規程とともに米倉中佐が第一課長に、小倉大佐が第二課長に、神田書記官が第三課長の椅子についた。

その分掌規程は、

第一條　航空局ニ第一課、第二課及第三課ヲ置ク

第二條　第一課ニ於テハ左ノ事務ヲ掌ル

(一)、機密ニ関スル事項　(二)、職員ノ進退身分ニ関スル事項　(三)、官印及庁印ノ保管ニ関スル事項　(四)、文書ノ接受発送、浄書、編纂及保管ニ関スル事項　(五)、翻訳ニ関スル事項　(六)、会計ニ関スル事項　(七)、登録及機籍ニ関スル事項　(八)、航空事業ノ保護奨励ニ関スル事項　(九)、其他他課ニ属セサル事項

第三條　第二課ニ於テハ左ノ事務ヲ掌ル

(一)、航空機ノ検査、検定ニ関スル事項　(二)、航空機乗員ノ検査検定及養成ニ関スル事項　(三)、航空機製造ノ保護奨励ニ関スル事項　(四)、航空路及航空地図ニ関スル事項　(五)、飛行場其他航空ニ伴フ施設ニ関スル事項　(六)、気象ニ関スル事項

第四条　第三課ニ於テハ左ノ事務ヲ掌ル

(一)、航空団体ニ関スル事項　(二)、航空営業ニ関スル事項　(三)、国際航空ニ関スル事項　(四)、航空機救護ニ関スル事項　(五)、航空取締ニ関スル事項　(六)、法令其他重要ナル処分ノ審議ニ関スル事項

そして庁舎を麹町区隼町の一角、ちようど三宅坂へ上ろうとする堀端に面した土堤内の東京衛戍総督部跡の二階建赤煉瓦に定めて、わが民間航空の統制と振興のために歴史的の発足を遂げたのである。

就任にあたつて畑次長の開陳した民間斯界に対する所見と抱負を要約すると、



畑航空局次長

「航空の可能性が確実に認められてから未だ二〇年にもならないが、欧米に於ては世界大戦に兵器としての卓越せる機能が認識せられ、一九一八年以来、素晴らしい勢いで発展している。飛行機は正に商業用時代に入つて本来の機能を発揮し、その用途に一新生面を開いた。郵便、旅客、貨物輸送の如きは既に一、二年前から盛んに経営せられ、上は王公より下は婦女子に至るまで何らの不安も危惧(きぐ)もなく利用しているのみならず、あるいは警察用に、あるいは税関用に、あるいは産業用に、あるいは土木の設計、または工事の監督用など非常に普遍的になつて来ている。移して以て日本でもやつて見たいと思うのは、あえてひとり自分のみではあるまい。よく世人は日本の航空界はあだかも欧米における一〇年前の状況と酷似しているというが、彼らは通常ならば二、三十年を要すべき発達を戦争のおかげで二、三年で卒業してしまつたのである。故に日本と彼らの懸隔は決して一〇年や二〇年の差ではないのであつて、国防上からも経済上からもとうてい、かかる開きをもつて追いかけていくことは出来ないので、少くもここ数年以内には彼らに追いつき得る程度に促進させて世界の一方における制空権を占得する地位に進まねばならない。恐らくこれには非常な努力を要するであろう。しかし光栄ある負担としてわれわれ官民ともに大なる覚悟を必要とするのである。この時において民間航空界に対して自分の最も希望するのは航空の民衆化を図ることである。すなわち航空機の国防上重要なる点、平和的利用に種々卓越せる属性のある点を理解させ、かつ航空の安全を信用せしめ、進んで航空機というものに一般世人の関心と親しみを作るように持ちかけねばならぬ。それには航空智識を普及し、航空の安全を証明し、航空機製造工業を発達せしめて安全にして廉価な航空機を供給させる必要がある。航空智識の普及には新聞雑誌、講演などの方法もあるが、最も卒直簡明にして有効なのは民間飛行家の優秀な技術を公衆の前に披瀝(ひれき)することにしくはない。それはまたわが航空路の開設や製造業者に好個の研究資料を提供するものでもある。ただ離着陸場や救護設備の不完全な現状では、航空者にとつてはなはだ気の毒な次第であるが政府も今後、極力万全を期するつもりであるから諸君もまた、わが航空界の先駆者、指導者たる覚悟をもつて努力して戴きたいのである。ただここにひとつの老婆心がある。航空発達の過程において、いずれの国にも幾多の犠牲者があることはやむを得ないのであるが、航空者は常に敢為であらねばならぬとともに周倒な

る用意を必要とするのである。それは単に機体や機関に対する注意のみでなく操縦者自身の精神上、または身体上の状況にも十分の注意を要する。戦時中、連合国側の経験によると、航空事故の約八割は操縦者の精神、または身体上の故障に原因していたのでイギリスでは自来、この点に注意して二年間にその原因を一割二分に逓減したという事実は、暁天の星の如き寥々(りょうりょう)たるわが民間飛行家諸君に特に記憶しておいてもらいたい大切な点である。大小の事故はひとり航空界の損失のみでなく、危険視されている航空の安全に対し、社会の信用をますます失墜せしめるゆえんでもある。切に自重を望んでやまない次第である。

また航空の民衆化を妨げている有力な原因は、航空機の価格の非常に高いことである。これは緒についたばかりのわが製造工業のはなはだ貧弱な現実にも帰着するのであるが、願くは資本の豊富な工業家は国家奉仕の美念のもとにしばらく利益の打算を度外視して、この新興工業のため大いに寄与する所あらんことを衷心望んでやまない。もし航空の安全が確実となり、廉価にして優良な航空機が提供されるとなればおのずから民衆化し、民間航空事業の基礎はここに定まつて実用的な利用も発達して来るであろう。ここにおいて自分は、第二に協力ということを切望する。単に飛行家や飛行家養成者や、航空機製造業者がそれぞれ協力するのみならず、当局と民間関係者がともに協力し、また社会のあらゆる階級が一致してこれに協力してほしい。幼稚なわが現状をもつてして急速な発達をとげるには勢い協力を必要とする。民間航空家は速かに統一機関を設けて、その向うべき方針を研究し、日常の経験や知識を交換して相互の研究進歩に資するがよい。今日の貧弱な操縦者養成所の如き、あるいは資力乏しい製造業者の如きも何らかの方法によつて合同し、その能率の増進を図ることは各自の利益のみならず、国家の利益である。かつて彼のツェッペリン伯が、その飛行船が爆破して窮地に陥つた時、こぞつてドイツ国民が巨額を醵金してついにこれを完成せしめた美談はドイツ国民の熱烈な意気込みを証して余りある。ひとりドイツのみならず、他の国にも個人にして斯業奨励のために多額の懸賞金を提供する例も少なくないと聞いている。日本においてもかかる篤志家の多いことは最も望ましいが差し当り保険業者が、その保険事項を拡張して航空家の生命や傷害、あるいは唯一の財産たる航空機材に保険を附し、もつて航空家をして多少とも後顧の憂いなからしむるような方策をとつてもらいたいと思う。第三に希望するところはひとり航空家にとどまらず、学者はもちろん、いやしくも航空に関する業務に従事する者は常に琢磨、不断の研究に精進してほしいことである。ひつきょう航空事業の発達は一にこの不断の研究の賜にほかならない。

大体以上の事柄は、当局においても常にこれが達成に努めているところであるが、民間関係者の協力なくしては全くその目的を果すことは出来ないのであるから国防上のみならず、人文発達のうえにも相ともに貢献を期していきたいと思つている」

待望の航空局は出来たし、飛行協会も近ごろ多少景気がよさそうだというので、気がはずんでいた民間の練習所経営者白戸、伊藤、水田氏らが航空局の成立を機会に、さしづめやつてほしいと思うことは飛行機、飛行士の資格統一、陸海軍不用の飛行機材、部分品などの低額払い下げ、共用飛行場の設置、飛行士、または練習生が徴兵で服役した場合は陸海軍航空部隊に入隊の便法をとつてもらいたい（この便法は既に陸軍省令で布告されていたが徹底していなかつた）希望があり、航空局自身が操縦生や機関生を官費で養成するなどはもつてのほかで、民間斯業を圧迫枯渇させるものだといきまいていた。

むしろ民間既設のものから適当な所を一校公認するか、ないしは数校を合同のうえ基礎を鞏固（きょうこ）にして、これに補助を与え、航空局が監督して教育に当らしむべきが至当であるという論旨であつた。

それから現在、およそ民間で飛行機をもつているものは個人であろうが何だろうが、一から十まで例外なく借金に悩んでいる。ことに練習所などを経営しているものはほとんど債務に首がまわらない。航空局はしきりに飛行家の団結をしようようし、練習所の合同を勧めているが、それをするには一人残らず、その負債を片づけてからでなければ実行は出来ない。借金を背負いながら合

同したところで、かえつて混乱を招き、支離滅裂を来すまでである。航空局に対して自分らの借金の始末までしてくれとはあえていわぬが、飛べる腕をもちながら完全な飛行機がなくて跼蹐（きよくせき）している人たちに、せめて資金融通の道を講じてくれるくらいの親切はあつてもよくはないか、という意見である。

そうかと思うと、「今度、イスパノ一八〇馬力を買つたので組立るために職工を貸してくれ」と陸軍に願い出たものがある。これは現に民間で、こういう便宜を与えてもらつた実例があるので願い出た訳だつたが、所沢で直接、二二〇馬力を扱う職工ならいるが、一八〇馬力を扱う職工はいないから貸せない、と断られて帰つて来た。そのあとで航空局からもやはりそういう意味の回答が届いた。「これはおかしな話で、えこひいきというよりも親切心の欠如である」と、早くも不平をいい出すものもあつたがとにかく、民間航空の総元締として政府自ら矢表に立つて、混沌（こんとん）たる現状の打開と促進に向つて踏み出したことは画期的な施策であつた。

そこで民間現存の飛行練習所に目をくばつて見ると合資会社伊藤飛行機研究所、日本飛行機製作所附属飛行学校、日本自動車学校航空科及び高等航空科、小栗飛行学校、福長飛行研究所、水田飛行学校、白戸飛行場練習部の七個所を数え、その公称する施設内容は左の通りである。

伊藤飛行機研究所は大正四年二月の創立、現有飛行機は伊藤式長距離用複葉機一、同練習用複葉機材三、発動機はホールスコット式八〇馬力一、島津製作所製ローン式八〇馬力分解組立実習用一、アンザニー式三〇馬力一、日野式三〇馬力一、指導者は山県豊太郎、安岡駒好、謝文達、入学資格は中学三年修業以上、または入学試験、体格検査に合格したもので学科は普通科と研究科に分れ、普通科の修業期間は五ヵ月である。現在練習生九名。

日本飛行機製作所附属飛行学校は玉井藤一郎氏の経営で大正六年十二月創立、飛行機は同所製の玉井式複葉機一、発動機はフオード式三〇馬力一、指導者は玉井氏で普通科五ヵ月、高等科二ヵ月、入学資格は高等小学卒業程度以上の満一六才以上、三〇才未満の者、現在三名が養成されつつある。

日本自動車学校航空科は、最近改められたばかりで操縦術の実地指導はなく、相羽有氏が主に例の講義録と機体、発動機の分解組立、整備だけを行つているが飛行機とては複葉機材一があり、発動機はスターテバンド式二二〇馬力一、ホールスコット式六〇馬力一、同ジヤイロ式八〇馬力一、ヱルブリッヂ式六〇馬力一、アンザニー式六〇馬力一だが、いずれも廃品同様のもので学生は現在一八名いる。

小栗飛行学校も開設後日浅く、飛行機は同校製小栗式A型複葉機材一、伊藤飛行機研究所製の小栗式B型複葉機材一、発動機はローン式八〇馬力、イスパノ・スイザ式一八〇馬力、カーチス式九〇馬力各一基があり、指導者は小栗氏と安昌男氏、資格は中学二年修業程度の学力ある満一七才以上、修業は普通部三ヵ月（六時間）、高等部二ヵ月（三時間）で、現在練習生四名である。

福長飛行研究所は大正八年四月の創立、飛行機は同所製複葉機材二、発動機はグレゴアジープ式四五馬力一、指導者は福長朝雄氏、同四郎氏、資格は中学二年修業以上で普通科六ヵ月、速成科三ヵ月の二種があり、現在練習生六名である。

水田飛行学校は中島飛行機製作所の附属施設を引き継いで間もなかつたが、飛行機は中島式五型一、同改造型複葉機材一、指導者は水田中尉のほかに宮登一、今泉堯三氏がいる。入学資格は中学二年以上、一七才以上、三〇才未満、身長五尺以上、耳と眼の最も正確な者、修業は基本教育三ヵ月（五時間）補習教育二ヵ月（三時間）、研究部二ヵ月（四時間）、高等飛行部一ヵ月（三時間）現在練習生四名である。

白戸飛行場は最も古く大正三年四月の開設、飛行機は同所製の白戸式複葉機材三、発動機はローン式一二〇馬力一、ノーム式五〇馬力一、アンザニー式三〇馬力一、指導者は白戸栄之助、高橋信夫両氏で資格は中学校二年修業と同程度の者、修業は普通科三ヵ月乃至一〇ヵ月（六時間）、高等科二ヶ月乃至四ヵ月（二時間三〇分）で、現在練習生一二名を抱擁している。

また個人として曲りなりにも飛行機を所有している人は高左右氏から譲りうけた京都の安井荘次郎氏の六〇馬力複葉牽引式、山県豊太郎氏の八〇馬力複葉

牽引式鶴羽号ぐらいのもので、後藤勇吉氏が伊藤飛行機研究所で牽引式複葉機を製作中であり、それに装備の新品発動機を買い入れる準備をしているほかに目につくものはない。往年の坂本寿一氏は全く消息を断ち、立石関二氏の飛行機も今は既に信頼性を失っている有様だった。

（九）第一回懸賞飛行競技大会

小栗氏の遊覧飛行事故――帝国飛行協会の高度、速度、曲技競技大会規程と参加者――後藤勇吉氏の新造機――高度、曲技優勝は後藤氏、速度優勝、山県氏――キルビー、サンマン両氏の殉難――セール・フレザー商会飛行機部

飛行協会が七月末を期して挙行の第一回懸賞飛行競技大会を発表したので津田沼や千葉海岸に巣立つた新進の若手は、みなこれに参加を目ざして練習に余念なく、伊藤、白戸両氏はまた参加機材の工面整備に懸命の骨折りを重ねた後白戸氏はセール・フレザー商会からローン式一二〇馬力発動機一基を手に入れて、ひと先ずほつとしていた。

尾島の水田中尉は製作所で手離した練習部を引受けて水田飛行学校と名乗り、中島式新造機の試験飛行のかたわら学校を経営したり教育したりすることになつたが練習機がなく、やはり陸軍で焼いた発動機を払い下げてもらつて来て再生して使うという不如意なありさまだつた。

しかし水田中尉にしても佐藤氏にしても、懸賞競技に参加の意思があるなら中島氏にすがるべきはずだが、中島氏は「協会の懸賞金は民間窮乏の人たちを救うためのもので水田、佐藤両君は比較的安定しているので邪魔しない意味で遠慮しているのだ。その代り秋の郵便飛行には参加する。それは航空路の開拓の意味で重要だからだ」と、人に語つていた。

比較的優秀発動機の新しいのをもつ洲崎の小栗氏はローン式八〇馬力装備の機体を伊藤飛行機研究所に頼んで新造したほか、カーチス式九〇馬力、イスパノ・スイザ一八〇馬力機などを自分の手で製作しつつあり、練習生養成のほかにアメリカ式の帝都遊覧飛行をはじめていた。するとここえさきの立石関二氏が返り咲いて主として製作の方にたずさわることになり、練習の方は普通科と高等科に分け、普通科では操縦術のほかに飛行機製作法を教え、高等科は曲技飛行、遠距離飛行、気象学、発動機を講義する。練習費は入学金五円、普通科六〇〇円（月額二〇〇円）、高等科三〇〇円（月額一五〇円）である。

遊覧飛行は一〇分間一五円、五分を増すごとに七円五〇銭を追加する勘定になつているが、その使用機を確定せずに練習用機で間に合わせていたので、たまたま若い女性の遊覧客を乗せて開業早々、大きなみそをつけてしまつた。

雨ぐもりの六月二十日午後、飛行場見物風の近所の芸妓二人をつれた男が現われ、しばらく三人で相談し合つていたが、やがて同乗飛行を申込んだので小栗氏はカーチス式九〇馬力練習機を用意して男から先きに乗せて日本橋、銀座にかけて飛び、次いで進み出て来た年かさの女を乗せてバントを締めてやり、飛行中の注意を二、三いつて聞かせてから東に向つて離陸した。

洲崎遊郭の手前でゆるやかな左旋回中、にわかに舵が利かなくなり、数十尺の高度から東京木材会社倉庫わきの材木堀に滑り込んでしまつた。ちようど干潮だつたがバンドで縛られた同乗者は相当負傷しながら首までつかり、小栗氏は背に打撲傷をうけたのみだつたが駆けつけた附近の人が同乗者をかつぎ出し、郭内の京川医院に収容した。傷は顔（あご）下に烈傷をうけ、前歯三本を折り、右肩打撲、左脛に微傷していたが、右肩打撲は脱臼しているので応急手当のうえ、お茶の



機上の小栗常太郎氏

水順天堂病院へ送つた。

事故の原因は旋回につれて体が横になるのを防ぐため、出発前に聞かされた注意を忘れて前の操縦桿（そうじゆうかん）につかまつたものらしく、練習機で遊覧飛行を兼ねることの危険を示唆したものであつた。

しかし小栗氏はあらかじめこの事あるを用心していたので、「やつたな！」と感じた瞬間、極力操舵に苦心したかいがあり、最少減の被害で食い止めることが出来たのである。

この女性は深川区富岡門前仲町の千代江島の抱え芸者六助（本名河村きん）で二一才だが、洲崎で飛行機が飛ぶようになつてから、いつか一度乗つて見たいと思つていたところ、朋輩とその客によばれて飛行場近くの加賀屋という料理屋で昼食している時、小栗氏の動静はここへ来ればわかるというくらい自宅の食堂のように出入りしているので、「小栗さん、きようは飛ぶつてさ」という女中の話に急に乗りたくなつて、うちから五〇円借りて朋輩や客を誘つて出かけて来たものであつた。それも飛行機に乗るなどといつては金どろか、大叱られに叱られるから急にお客さんの都合で入用になつたとごまかして来たといつていた。もちろんこれは後の述懐である。

事は稼業から起つた間違いだつたが、小栗氏の風格がおのずからこれを意味づけて、「あいつのことだから、それくらいのことはやるだろう」と、悪意なき笑い話にされ、「小栗が芸者とおちた」ニュースは、にわかに世間へバツとしたものであつた。

三、四十年後の今日でも「飛行家の小栗」というと、「あのいつか、芸者とおちた飛行家か」と聞き直す年輩の人がちよいちよいあるところを見ても、よほど深い印象を与えたことがわかる。

さて飛行協会の飛行技能発達奨励に資する飛行大会は七月二十一日の予定だつたが、ほとんどその中心となるべき伊藤、白戸両氏の参加機材が間に合わぬため八月二、三両日に延期し、参加申込は伊藤飛行機研究所から山県豊太郎、謝文達、安岡駒好、客員格の後藤勇吉氏、白戸飛行練習所から高橋信夫、島田武男両氏、それから小栗常太郎、立石関二両氏のいつにないにぎやかさだつた

白戸氏は一年余の応召で留守にしていたが、その間、親はなくとも子はそだつで高橋、島田両氏の成長を見たほかに乗池判治、大場藤治郎氏らの新しい練習生の顔がふえ、隣りの伊藤飛行機研究所でもその後、逐次新進が輩出して安岡氏は五月末、郷里高知市朝倉練兵場で郷土訪問飛行に成功している。単独練習中のものに鈴木菊雄（後に帝国飛行学校長）、杉本信三、久保田亀之助、大蔵清三氏らがあり、さらに井上正鑑、長尾一郎、張徳昌、吉川基隆、女流の兵頭精子氏らがつめかけていた。

後藤勇吉氏は令兄辰司氏が慶応義塾で同窓だつた関係で坂東舜一氏に可愛いがられ、万事同氏に兄事していたが、ようやく飛行機が出来たので両氏は労資協調で日本中を飛びまわる計画をしている最中だつた。

またこの時、佐藤要蔵氏が中島飛行機製作所を辞して尾島を引きあげ、独立してひと旗あげる野心に燃えて津田沼に現われており、伊藤氏に頼んで自家用飛行機を稲垣知足氏に設計してもらつていた。

飛行大会が両三日後に迫つた間際で参加を棄権したのが、またも地元の機体整備の間に合わぬ小栗氏と、使用機カーチス式ＪＮ四型に練習不足の立石関二氏であつた。もつとも立石氏は最初から本人にその意思があつたかどうか疑問で、小栗氏の単なる宣伝と見ている向きもあつた。

大会場は洲崎で、競技は速度と高度に重点をおき、高等飛行は参加者の自由に任した。

競技規程は、

第一懸賞

	一等賞	二等賞	三等賞	四等賞
速力	恩賜賞金二〇〇円 本会賞金八〇〇円	本会賞金八〇〇円	同六五〇円	同五〇〇円
高度	恩賜賞金二〇〇円 本会賞金八〇〇円	本会賞金八〇〇円	同六五〇円	同五〇〇円

備考

一、懸賞金ハ一人ニ付、各競技一回ニ限ル。同点数者ハ抽籤ニ依リ順位ヲ定ム

二、受賞者以外ノ参加者ニ対シテハ若干ノ慰労金ヲ贈ルコトアルベシ

三、内国製発動機（球入軸承、点火具、気化器ヲ除ク）ヲ使用シ、賞金ヲ得タル者ニハ二割ヲ増加ス

但シ官製飛行機関ニ対シテハ此ノ限ニアラズ

四、飛行士ハ本表競技ノ一種又ハ全部ニ参加スルコトヲ得

五、希望者ハ高等飛行ニ参加スルコトヲ得

第二　競　技

一、飛行ハ本会監督ノ下ニ本邦民間飛行士ヲモッテ之ヲ行フ

二、飛行ハ七月二十一日（その後、変更）トシ、東京洲崎飛行場ニ於テ之ヲ行フ

三、前項ノ発着場並出発ノ時刻ハ追テ之ヲ指示ス

四、天候其他都合ニ依リ時日ヲ変更スルコトアルベシ

五、加入者ハ本規程承諾ノ上、附表ニ依リ申込書ヲ六月尽日マデニ帝国飛行協会々長宛提出スベシ

第三　審　査

一、洲崎、船橋海岸及千葉町白戸飛行場東方埠頭ニ審査委員ヲ置ク。此ノ委員ハ審判ニ任ジ、記事ヲ掌リ、其ノ他飛行ニ関スル業務ニ任ズルモノトス

二、速力競技ハ東京洲崎飛行場ヲ出発シ、競技始点及決勝点トシテ指定セル船橋海岸（白布ヲモッテ標ス）上空ヨリ千葉町海岸白戸飛行練習所東方埠頭（白布ヲモッテ標ス）ニ達シ、無着陸復航ニ就キ、其ノ往復飛行（片路一五粁六〇〇）ノ最短時ナル者ヲ優秀者トシテ逐次其ノ順位ヲ定ム）

但シ飛行士ハ船橋海岸指定場東方埠頭上空及白戸飛行場指定場上空通過ノ際ハ三〇〇㍍以内ノ高度ニ於テ姓名札ヲ投下スベシ

三、高度競技ハ本会指定ノ自記高度計ヲモッテ高度ヲ認定ス。而シテ高度一、〇〇〇㍍以下ハ不合格トシ、高度ニ応ジ点数ヲ附ス

但シ場所ハ洲崎飛行場ノ上空トス

四、高等飛行ハ随意トシ、横転、宙返、錐揉等ノ何レヲ問ハズ実施シ、其ノ技ヲ審判ス。但シ場所ハ洲崎飛行場ノ上空トス

五、飛行ニ関スル事項ハ総テ審査委員ノ判定ニ依ルモノトス

第四　実　施

一、飛行機ノ制式及能力ニ就テハ別ニ制限ヲ設ケズ。飛行者ハ同一ノ一人ニ限ル

二、洲崎飛行場ニハ格納庫ヲ設備シ、場内一般ノ警備ハ本会之ヲ為スモ飛行機其ノ他附属物件ノ直接警備ハ飛行者ノ担当トス

三、飛行ニ要スル消耗品、宿料其他ノ費用ハ飛行者ノ自弁トス

四、飛行ニ関シ自他ノ傷害、飛行機具ノ損害ニ対シテハ本会其ノ責ニ任ゼズ

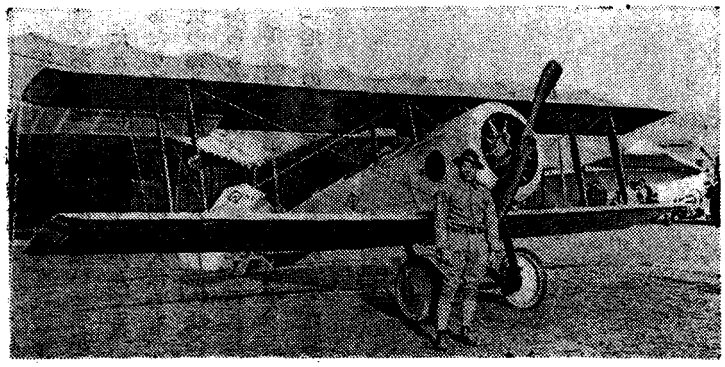
五、飛行者ハ其ノ飛行機ヲモッテ飛行前ニ予習飛行ヲ行ヒ、其ノ機能ヲ験スルヲ要ス

六、本会ハ飛行機不完全ナルカ、又ハ飛行士ノ資格不充分ニシテ飛行危険ナリト認ムルトキハ飛行ヲ差止ムルコトアルベシ

洲崎には六張りの天幕格納庫が張りめぐらされて、前日までに集合したのは津田沼の山県氏がヂャイロ式八〇馬力装備の新造第三鶴羽号、謝氏のゴルハム式一二五馬力の伊藤式恵美号、それから後藤勇吉氏のこれも新造自家用のローン式一二〇馬力装備の富士号で、山県氏のヂャイロ式発動機は故西出清氏のものを買いとつて鳥飼氏が例の通り修理整備したものであり、後藤氏のローン式はセール・フレザー商会から買つた新品発動機で、機体は伊藤飛行機研究所で造り、その機胴には㊇の記号が描かれていた。

この記号は労資協調を表わした1/2で、これを企業化するためにダイヤモンドで囲んだ意匠は、坂東舜一氏一流の理念を表象したものであり、また富士号の名は富士山に因んで日本一を目ざした雄志を象徴（しようちよう）したものであつた。

どことなくソッピース式に似た複座機だが全幅九㍍三四、全長六㍍〇五、翼面積二三平方㍍、自重七四〇㌔の軽快なもので時速最大一二五㌔を公称していた。



富士号と後藤勇吉氏

また山県氏はこの鶴羽号を高等飛行用とし、速力と高度競技にはゴルハム式一五〇馬力の恵美号を使うつもりで再び津田沼へ帰り、翌朝、同機をもつて安岡氏のホールスコツト式八〇馬力と一しよに洲崎へ入つて来た。会場には貴賓席が設けられ、参観の予告があつた皇族中での飛行機ファン山階宮武彦王殿下をお待ちした。

阪谷委員長、田中館博士、中村気象台長、徳川好敏少佐、武田次郎大尉、海軍からは和田秀穂少佐、桑原虎雄大尉らの審査委員のほか、航空局入りの岡大尉、海軍の難波大尉らの顔も見え、新帰国の石橋勝浪氏も審査委員の助手格でかいがいしく立ち回つているのが目についた。

空模様が少し怪しく、七時開会のはずのところ千葉の高橋、島田両機も見えず、一時間待つうちに島田氏がノーム式五〇馬力の古い飛行機で来着したが、高橋氏は出発前の試験飛行に新造ローン式一二〇馬力の機体を破損したので棄権の報がもたらされ、また一機減つて六機五氏の競技となつた。

堀割を隔てて周囲の埋立地は人の鈴なりとなり、洲崎警察署では非常呼集して警戒網をつくつた。

やがて「空の宮様」で通つている山階宮殿下がねずみ色の背広服に麦藁（わら）帽子の軽装で香川事務官をつれて臨場され、設けの席に立ち尽されて終始熱心に目を動かしていられた。

まず高度飛行から開始され、抽選で島田氏がイの一番に当り、ついに来た驟雨（しゅう）一過を待つて十時十五分、初陣の空へかけ上つた。

二番機は㊒の後藤氏、三番機は謝氏、四番機は安岡氏、最後は山県氏で順調に進み、ことに後藤氏の五、〇〇〇㍍突破はまさに民間記録で、大会毎に新人現わるの感を深くさせるものがあつた。

実はこの日使つた自記高度紙は五、〇〇〇㍍限度のもので、後藤氏の機からおろした高度計をあけて見ると、自記の紫線がその頂点五、〇〇〇㍍を貫いて向上しており、確実に同高度を越えていることが証明されていた。

山階宮殿下には競技を終えて着陸の度びに、一人々々に種々言葉をかけられて慰労と激励をされていた。

するとこの時、まだ競技半ばに意外な椿事が降つて湧いた。

朝のうち、ぐあいがわるくて、どうしてもかからなかつた後藤氏のローン一二〇馬力を点検に来ていたセール・フレザー商会のキルビー氏とサンマン氏は用事を済ますと、「あとで僕らも飛んで来る」と、元気に帰つていつたが誰も忘れていた午後三時過ぎ、海上から赤褐色の機翼に巨鯨（げい）のような珍しい姿を現わし、四〇〇㍍の高度で会場の外周を次第に下降しながら進入して来た。

思いがけぬ不思議な巨体の飛行に群集は大よろこびで気をとられていたが、やがて会場の東南方から小栗飛行学校格納庫のうしろを迂回（うかい）しつつ四〇度に近い急旋回で隣接埋立地に出で、途端に同乗のサンマン氏



安岡駒好氏とカーチス式

が「ここに飛ぶはハンドレー・ページ式ノーマン・トムソン型飛行艇にして空中より敬意を表す」と、英文で書いた赤いビラをまきながら手をふつていた。

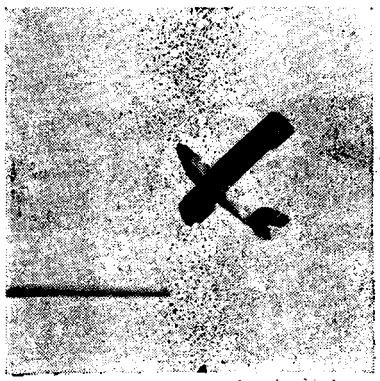
藤倉電線会社工場と堀割の中間上空七〇㍍の低空で、操縦者キルビー氏は再び左に思いきつた四〇度の急旋回で方向転換の手際を見せたせつな、イスパノ・スイザ二四〇馬力はたくましく回つていたが、無理にひき回された大きな艇体はゆらりと揺れながら機首を下にしてきりもみに入り、何ともいえぬ音をたてて瞬く間に大地に崩れ落ち、まいたビラと一しよに地上に激突したのである。

キルビー氏は発動機を背負つて圧死し、重傷のサンマン氏も虫の息で聖路加病院へ送り込まれる途中で息を引きとつた。しかし二人が終焉（しゅうえん）の場所は、あらかじめなわ張りでもしておいたかのようにちようどそこだけがあいていて、群集中に一人も被害を出さなかつたのは不思議なくらい、しあわせであつた。あたりには赤いビラが一面に散つていた。

たとえなじみのうすい外人でも、同様空の仕事にいそしむ同志の遭難を目のあたりに見ては、会場の人たちも一時に暗然とし、原因がわかつているだけに気の毒というよりは人生朝露のはかなさをしみじみうけると同時に、上手の手からも水の漏れる教訓を与えられたのである。

後藤勇吉氏が冗談ともつかず、

「地獄のふたがあくときのような音だつたね」



遭難直前のハンドレー・ページ式

この事件後、競技は最後の山県氏が三時五十分、ゴルハム式一五〇馬力機を駆つて飛び出し、入れ替つて惨事を知らぬ気の安岡氏が着陸した長距離用に造つた飛行機で高度をとるのは骨だと一時間余の飛行後、山県氏が会場上空で降り際に一回、くるりと宙返りをやつて着陸し、烈日下の第一日を終つたのは、まだあかあかと日の高い五時を過ぎて間もないころだつた。この日の成績は、

順位	記録（分）	時間	氏名	飛行機
一	五、〇〇〇	一時・一六	後藤 勇吉	ローン式一二〇馬力
二	三、三七五	一・一二	山県豊太郎	ゴルハム式一五〇馬力
三	一、四七五	〇・五三	謝 文達	同 一二五馬力
四	一、三七五	〇・四三	安岡 駒好	ホールスコット式八〇馬力
五	六五〇	〇・一六	島田 武男	ノーム式五〇馬力

翌三日は速力と高等飛行競技で午前十時から高等飛行を先きに行い、期待されていた山県氏は「今日は少し頭の調子がわるい」というので伊藤氏らは自重をすすめたが、後藤氏の独壇場を傍見するのも寂しいと思つたか、ジャイロ式八〇馬力の鶴羽号の試運転をはじめた。

この間、後藤氏は快調の富士号を駿馬の如く扱つてかけ上り、会場の真上でまずあざやかな



謝 文達氏

インメルマン・ターン（つばめ返し）を続けて二回演じ、次いで三回の美しい宙返りを連続して、いつの間にあまで修練したかと満場の目をみはらせ、最後に水の流れるような横滑り降下で、場の中央にぴたりと着陸、侮り難い腕を見せた。

山県氏の鶴羽号発動機は調子がそろわぬので再び今日もゴルハム式をひき出し、この大型機で高等飛行敢行のため飛び出していつた。

先きに追浜ではじめて宙返りをやつた海軍の桑原大尉は双眼鏡を片手に待ちうけていると、山県氏は七〇〇㍍の高度で一回の宙返りを行い、急旋回、波状飛行、上昇反転などを大いに努めたが機体のせいか、それとも自分のからだのせいか何となく精彩がなく、二十数分の飛行で着陸した。

午後は速力競技に移り、零時半から安岡氏を先頭に、次いで島田、謝、山県後藤の順で何れも海岸線を千葉方面に姿を没し、船橋、千葉市の決勝線を争つたが、はたしてやはり山県、後藤両氏のせり合いとなり、前日の高度競技で一籌（いっちゅう）を輸した山県氏は馬力にものをいわせて今日はどうあつても勝たねばならず、わずか一分半の差で後藤氏をぬいて優勝するところとなつた。

順位	所要時間	一秒間の速力	氏名
一	一三・四三分	三七・九	山県豊太郎
二	一五・一一	三四・二	後藤勇吉
三	一六・〇〇	三二・〇	謝文達
四	一七・三七	二九・五	安岡駒好
五	二八・一六	一八・四	島田武男

かくて第一回飛行大会は予期せざる圏外者の惨事を見たが、競技は機材と搭乗者の配合きわめて適切で、成績もそれに順応した好調を得て閉会し、わが民間の実力を掛値なしに明示したのだった。

翌四日午後、飛行協会々議室で審査委員会を開いて各参加者の成績、順位を決定し、八日午後三時から九段偕行社で賞品授与式を挙行した。

高度、速度両競技の順位は前掲の通りで、賞金も規程によってそれぞれ授与されたが、高等飛行は後藤氏が一等で賞金は恩賜賞金二〇〇円を含めて一、〇〇〇円、山県氏が二等で賞金八〇〇円だったのも順当で、後藤氏の出世大会となった訳である。

一方、思わざる事件を背負い込んだセール・フレザー商会は両氏の葬儀を六日夕、横浜のクライスト教会で営んだが、これより先き飛行部を設けて発展を期し、輜重兵科出身の大鈴弘武陸軍少将を部長に迎え、所沢の第三期操縦将校だった足立亨大尉を部員にして飛行機の仲介売込みに乗り出していた矢先きだったので、洲崎の惨事は余り縁喜のいいことではなかった。

そこへ器用で貧乏なわが民間の人たちはフランスの発動機を二、三買っただけで機体は手製で済ませ、飛行機一台を丸ごと注文するような気前も必要もなく、また軍部では本国と直接取引の慣例なので、せっかく気負って新設した飛行機部も一向に成果があがらず、二、三年で解消したようだった。

(一〇) 山県氏曲技に倒れ、伊庭少佐猛炎に包まる

後藤、安井氏の地方進出——山県豊太郎氏殉難——石橋氏、スパッド式を買う——羽田海岸に新人群——日本飛行士倶楽部再発足——航空加俸給与令——陸軍航空学校の整頓——気球隊の陸海軍合同演習——今田騎兵少尉の冒険——卒業飛行と演習参加飛行——ドイツ戦利品到着——台湾警察航空班の練習と理蕃飛行——遠藤逸郎警部の殉職——伊庭三郎少佐と井沢新三郎検査工の殉職

一躍、寵児（ちょうじ）となった後藤氏は、飛行協会の賞品授与式を済ますと直ぐ京都へ立った。

本望かなった川西機械製作所の飛行機部は若手連の技術家に任せて坂東氏は飛行機の出来るまで後藤氏と手をくんで飛行実施にあたる方針をたて、故郷九州延岡へ錦を飾らせる道すがら、素通りするのも知恵のない話、いきがけの駄賃（だちん）に京都の空中文明博覧会の渡部氏と交渉し、深草練兵場に飛行機を組み立てて博覧会宣伝に十五日から飛びはじめた。

ほとんど毎日一度は京都市上を周回し、たまには宙返りもやって見せて二十二日には大阪市を訪問し、二十四日は神戸へも長駆していずれはそこの人間になる川西機械製作所の上空をたずね、更に二十六日から二十九日まで毎日、大阪市へ出かけた。

その間、坂東氏は自分の郷里に近い小豆島の丸金醤油醸造会社と話をつけて醤油の宣伝ビラをまくなど少しもむだはなかった。

するとこの八月二十九日、関東の津田沼海岸に突発した山県氏の遭難は、人の耳を疑わせる霹靂（へきれき）の驚愕（きょうがく）を投げつけたものだった。

山県氏は数日後に迫った金沢市の曲技飛行のため、この朝八時半、ゴルハム式恵美号で予習に飛び出し、千葉市を一周して六〇〇㍍の高度で帰って来ると宙返りを二回続け、さて三回目に移るべく機首を突込んだとたんに、ふと右翼の支柱ソケットの金具がはずれて支柱が宙に浮いた。と見る間にあおりを食つ

た右上翼は支えを失つて上方へ折れてはね上がり、それを合図のようにして機は激しくきりきり舞いしながら落下し始めた。

山県氏は必死の舵をとつたらしく、わずかに機の微妙な動きでそれと察しられたが、片翼をもぎとられた飛行機は最早や死物であつた。

格納庫裏の丘上の甘藷（かんしよ）畑に、青春二三才を一期にして努力家山県豊太郎氏は永遠の名を残して眠つた。

はじめて民間に宙返りを生みつけ、あるいはものの一時間と航続したことのない白面で、ろくによく乗つてもいなかつた新造機で大阪へ刻苦翔破した記録や、また最も大きな足跡は伊藤飛行機研究所で執掌（おうしよう）した後進の指導養成であつた。

自分より年長者の多い十数人の練習生をかかえ、その一人々々の人間性を嚙（か）みわけて癖を矯め、短所をつくろつて仕立てて来た蔭の苦心と努力は、氏が表に残した飛行記録の如きものの比ではない。片すみにあつて黙々と、実に民間航空の培養に大きな役割を遂げていたのである。

遺骸はその夜、東京有楽町の鳥飼氏宅に安置され、顕世院豊空飛雲居士の位牌（いはい）も痛ましかつた。八月三十一日、東京青山斎場で告別式が営まれ、霊柩は旧藩主浅野長勲侯爵、陸海軍大臣、帝国飛行協会らの供物に埋まつて浅草円光寺内藤隆観師の読経に次いで大限飛行協会長、飛行作振会幹事、伊藤音次郎氏、広島県人総代花井卓造法学博士らの弔詞と焼香があり、阪谷男爵、島村軍令部長はじめ、数百名の航空関係者が参列して盛大に見送られた。

桐ケ谷火葬場で荼毘（だび）に附され、厳父百太郎氏、令兄政夫氏、令妹やすの嬢、叔父鳥飼繁三郎、恩師伊藤音次郎氏らに護られて郷里広島市に帰り、九月五日朝、菩提寺（ぼだいじ）中島本町の慈泉寺で出身地の京橋町葬をもつて本葬が営まれ、会葬者三、〇〇〇名を算し、飛行協会大限会長以下一九氏の弔詞代読、航空局山梨長官以下一九三通の弔電披露があつて式を終り、近親の手で祖先の塋域（けいいき）に埋骨された。

西の宮でいい気持に飛んでいた後藤氏は寝耳に水のはなしに急ぎ東上し、まず津田沼を訪れて遭難地点を弔い、青山の告別式に黙禱（もくとう）をささげてから再び大阪にとつて返し、飛行機をまとめて郷里宮崎県延岡町へ坂東氏や助手格の信田五平治氏らと一しよに帰つていつた。

そのあとの大阪へ現われたのが、この春お目見得の新人安井荘次郎氏で、例のホールスコット式六〇馬力機を更に改造して手ならしを行い、九月初め深草練兵場から城東練兵場へ初の野外飛行に成功した。

折しもちようど国勢調査期間だつたので大阪府に委嘱されて、その宣伝飛行につとめ、連日同市街上を飛んで既に一家を成したかの観を発揮した。

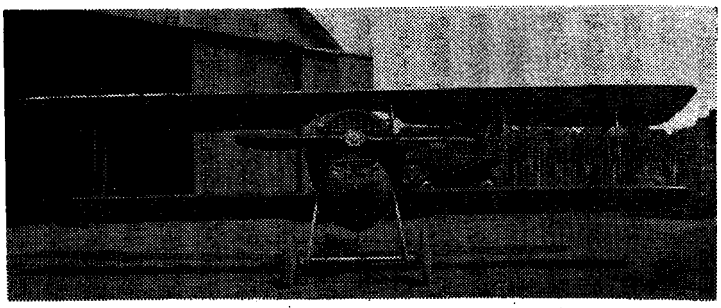
ただここにいつまでも思うような芽の出ないのが藤原延氏で、この時も一森氏のノーム式五〇馬力機で郷里岡山県の津山へ飛ぶため岡山新聞社の後援で同市練兵場で飛び出したが、これもまた離陸早々機体の均衡がとれずに横滑りで激突し、氏は座席からほおり出されて頭部に負傷する始末、いかがわしい機体や発動機は既に思いきりよく精算せねばならぬことを知る必要があつた。

少しさかのぼるが前年来、革命の渦を避けてわが国へ身をもつて入つて来る帝政ロシア時代の上流階級の落人も多かつたが、今春三月上旬、たまたま門司にロシア軍艦一隻が入港した。

これは同国義勇艦隊所属のマギリョフ号で、シベリヤの過激派討伐用の兵器を積み込んでおり、ウラジオストックに陸揚のうえフランス政府指命人が荷受人になつていたが、この時既に革命が成立したあとで、みすみすウラジオに入ることもならず、しばらく門司に立ち往生していた。

この兵器類の中にフランスのブレスト港から積んだスパッド式戦闘機が三台ひそませてあり、これだけでも日本で処分したいというフランス大使館の話に早耳の石橋勝浪氏が早速一機分の買取方を希望した。しかし大使館では三機一しよでないと都合がわるいということに、しばらく価格の点ではかどらなかつたが、とうとう一台八千円で成立して石橋氏は、これを尾島に運び込んで組立てに着手した。陸軍にあるのと同型で、中島式と並べると、さすがにあかぬけがして五分の隙もない瀟洒（しようしや）で、たくましい形態をしていた。

ニューポールから進化したこのイスパノ・スイザ式二二〇馬力装備のスパッド式一三型は、大戦末期に現われたフランスの新鋭戦闘機で、当時水上機隊に



尾島飛行場のスパツド式13型

あつてもつぱら飛行艇に乗組んでいた石橋氏にははじめての見参であるが、最も新しいフランス帰りの名にかけてもりつぱにこれを乗りこなさねば面目がたたず、ことに磯部、馬詰、滋野、茂呂氏らフランス従軍連が帰国後、鳴かず飛ばずに沈面している時でもあつて腕によりをかけても、この際、フランス風を吹かしてやろうと一生懸命だつた。

そして飛行機の細長い梱包箱を改造して、これに寝台をつけ、椅子をおき、クツキング・ルームさえ造つて助手の北郷涼氏(後に二等飛行機操縦士)らと自炊しながら飛行機の設備に夢中で、ときどき水田中尉夫妻がおみやげを携えて陣中見舞いした。

鶴見にたてこもつて練習所経営の玉井照高氏は、何としてもキヤメロン二五馬力には手が出ず、途方に暮れているのを友野直二氏がどこからかローン式八〇馬力を探し出して来てあてがつたので、玉井氏は天にも上る心地で機体を新造し、京都桂川の粟津飛行研究所から足を洗つて来た片岡文三郎氏が再び入つて大日本航空機研究所という大きな名前で共同練習を始めていた。

その中に神林清という青年がいて、玉井氏でさえ見放したキヤメロン式を譲りうけ、別にカーチス式五〇馬力というのを丹念に探して来て玉井氏と隣り合つて羽田飛行機研究所の看板を掲げ、見よう見まねの機体を造りにかかつた。

するとまたこの附近に奉国義勇飛行団飛行機研究所というものが現われたが、本尊は白戸飛行練習所にいた台湾出身の栄嘉康という青年だつた。持つている飛行機はむかし芝神明の梅田勇吉氏の手で苦労したインデアン式六〇馬力で、機体は故山県氏の第一鶴羽号だつたが、これらは皆ものの半年と続かず、残つたものはやはり白戸、伊藤、小栗、水田、玉井の五個所で、相羽氏は景気のいい自動車運転手の養成を専門にして自動車学校の奥深くに隠れ、わずかに飛行機講義録と古発動機で体面を保つていた。

水田中尉はそのころ現役を退いた同期の香川佐太郎中尉が協力してくれるのを幸い、尾島の練習所を組織化して規律あるものとし、全科を卒業した者ならどこへ出しても恥かしくない人材を養成する方針で計画をたてていた。

これより前、大分新しい顔も見え、新陳代謝して来ているので飛行士倶楽部の再建説が起つていた矢先き、ことに航空局が新設し、飛行協会の事業もようやく板について来たのでこの際、飛行士側の連絡機関も是非必要なところから八月十七日午後、千葉県市川町の松桃園に有志が集まつて再度の日本飛行士倶楽部をむし返した。

伊藤音次郎、井上武三郎、石橋勝浪、小栗常太郎、玉井照高、高橋信夫、山県豊太郎、安岡駒好、馬詰駿太郎、藤原延、白戸栄之助の一一氏で、たちまちその場で左の規約が出来あがつた。

第一条　本倶楽部ヲ日本飛行士倶楽部ト称ス

第二条　本倶楽部ハ会員相互ノ親睦被済ヲ図リ学術技能ノ研鑽ニ資ス

第三条　本倶楽部ヲ当分ノ内東京市京橋区具足町五番地(電話京橋一四三二番)ニ置ク

第四条　本倶楽部ハ日本ニ於ケル飛行士ヲ以テ組織ス

第五条　本倶楽部ニ入会セントスル者ハ会員七名以上ノ承認ヲ要スルモノトス

第六条　会費ハ之ヲ徴収セズ

但シ特ニ必要アル場合ハ此ノ限リニアラズ

第七条　本倶楽部ハ幹事五名ヲ会員中ヨリ選任シ、右ノ内二名ニ事務ヲ依嘱ス

第八条　会員ニシテ飛行士タル体面ヲ汚損スル行為アリタルトキハ会員過半

数ノ決議ニヨリ除名スルコトアルベシ

第九条　本倶楽部ノ維持費ハ会員相互ノ醵出ニ依ル

そして伊藤、井上、石橋、小栗、白戸の五氏が幹事に選ばれ、更に井上、石橋両氏が事務を見ることになつたが前の轍（てつ）もあるので、今度はきちようめんに本気で永続させようと申合わせ、秋には飛行協会が九州方面へ郵便飛行を催すから、それを機会に関西で発会披露を兼ねて親睦会を開くことなどをとりきめ、これらのことを全部印刷に附して八月下旬、各地の飛行士に郵送するとともに航空局と飛行協会にも結成の旨を通じておいた。

申し合わせ通り、この倶楽部は変転しながらも相当長く続いていた。

さて軍の方では八月十九日附で航空加俸給与令が勅令で発布され、同時に大正二年二月制定の保護令は引つこめられた。今度の給与令は今までの時間制支給を廃して月額の航空加俸制度に改めたもので将校、同相当官、高等文官は月額四〇円以内、准士官、判任官は月額二五円以内、下士以下は同一五円以内、兵卒は同八円以内だが特に危険と認むる航空試験、すなわち研究実験、新設計飛行機の試験飛行の類に従事した時は、この定額の一〇割以内、また教導の職にあるものには五割以内を搭乗回数に応じて支給することになつた。

さきころ以来、三〇〇万円の工費で拡張中だつた所沢飛行場の航空学校はじめ、鉄骨コンクリートの大格納庫、増設の飛行機製作工場なども竣成して新校舎は元航空大隊跡にすつきりした新装を現わした。

そして同校材料廠も独立の工場をもつことになつて新設中だが、従つて職員の配置にも異動があり、研究部は島内大佐の下に飛行機班は松井（命）少佐、発動機班は玉置中佐、装具班は名倉少佐、気球班は原田（二郎）少佐、実験班は岩本技師が各班長に補せられ、また操縦班は中西少佐の下に武田（惣治郎）安辺、小沢各大尉が教官となり、使用練習機の製作修理は小関大尉が主任で、それぞれ開設の準備を急ぐとともに各務ヵ原や明野に散在している学生を逐次、呼び戻すことになり、差当り甲種と臨時学生の教育を開始する運びになつた。

研究班の武田次郎大尉は、かねて飛行用帽子と飛行服の研究に執心していたが、「現在のは徳川少佐がむかしフランスから買つて来たかぶと式のもので、キルクの上を内外から黒皮で包んである。飛行場軍規に制定されている通り、作業中は如何なる場合にも、これを被ることになつている。近ごろ頻々（ひんぴん）と事故があり、外国でもこれという確固たる研究がない。空中で種々の技術が進歩する場合、偵察、爆撃、戦闘班なども特殊のものが必要になつて来ている。金属よりも丈夫で軽く、しかも衛生上に有効なものであると同時に防寒をも兼ねねばならぬという難かしいものだ。フランスが比較的最も多くの種類をもつているが、飛行家の身体保護の上から各国とも最近やかましく研究をはじめ出している。綱鉄の甲を作つたらどうだ、なんていう人も現われているがそんなのはとうてい使えるものではない」と語つていた。

また独立した気球隊は所沢附近の松江村に新兵舎と気球庫が出来、飛行船格納庫も移築を終つたが独立を機会に組織を拡張するとともに、全国各師団から気球練習将校を選抜して倉塚亮、木村博、小久保修、井本常夫各砲兵中尉、安井繁歩兵中尉の五氏を任命した。教官には今村大尉、渡辺、田中、石田三中尉があたり、射撃弾観測、空中偵察、気象観測などの科目のほかに実地演習として自由飛揚があり、既に第一期練習がはじめられていた。

越えて八月下旬から一ヵ月間にわたつて陸海軍自由気球隊合同演習が開始され、海軍から藤田、高橋両中尉、陸軍は石田、三上、田中、平賀各中尉が操縦者となつて原田少佐指揮のもとに、もつぱら野外飛行の演習が続けられた。

初めのうちは距離三、四十㌔、高度四、五千㍍の範囲で練習し、次いで六〇㌔に伸ばしたが気球は風の方向でどこへいくか、どこに降りるか終始風まかせなので、昨日も今日も同じ経路の時もあれば、またまるで反対の方角に飛び出す日もあつた。

繋留気球の場合は、もしその綱索が途中で切断した時は同乗の偵察将校が着陸に対する処置の演習をするなど興味ある訓練だつた。

これより先きの七月八日朝九時、所沢では第二期基本練習生の教育最中だつたが、たまたま教官今田徹少尉は政広伍長学生の操縦するモ式四型七〇馬力機に同乗して離陸し、三〇〇㍍の高度に達した時、何と思つたか、突然同乗席か

らはい出して右翼上に足をおろした。やがて張線をくぐりくぐり翼の突端に這い寄つたかと思うと、やおら支柱につかまつて突つ立ち上つたのには操縦者はもちろん、下で見ているものをはらはらさせもし、よろこばせもした。

少尉は甲種卒業生で、性来こうしたことの大好きな冒険児だが、かつて木曾川ですれすれの低空を飛行中、渡船用の針金が水面上一〇㍍の所に張つてある下を見事にくぐり抜けたことがあり、時々こういう離れ業をやるので人気もあつた代りに同乗者からは恐れられていた。

九月下旬、各務ヶ原の基本操縦術練習生中西、田島両中尉、福田少尉、小西杉田、金杉、市川、岡崎各軍曹、用久、政広両伍長がモ式四型で豊橋への卒業飛行が行われた。

往航は各務ヶ原から名古屋を経て三河大浜から豊橋市外高師ヶ原へ、帰航は尾張半田町を経て名古屋から各務ヶ原へ帰る一〇三㌔で、一、二の不時着を出しただけで無事だつた。十月初めには太刀洗の第四大隊が広島地方の重砲兵演習に参加のかたわら広島、山口、松山間の瀬戸内海横断四〇〇㌔の往復飛行をモ式六型二機で西田中尉と中山軍曹が完成して広島の演習地に到着した。

するとちようどこの時分、所沢駅から飛行場へかけての広い道が連日、古い飛行機材や、発動機や、あるいは部品の梱包箱がじゆずつなぎで往来も出来ず、町の人は何事がはじまつたかと目をまるくしたが、これはドイツからの戦利品の一部だつた。

連合各国に分配されて日本へは大阪商船会社のタコマ丸で九月二十三日、横浜へ陸揚げされた陸軍の分を搬入していたのだが、航空部主管で一応整理したうえ航空学校研究部、砲兵工廠、それから帝国大学航空研究所へそれぞれ配分した。

着荷物を種類別にすると飛行機材は三四種七四機、発動機は三二種二七一基水素ガス発生機はBAMAT一個、水素管五、圧搾機二個その他、格納庫材料二棟分、無線電信機と附属品約四〇点、写真器各種と附属品一六〇点、照準器及び諸計器若干で、中にはくず鉄以外に用をなさぬものも相当あり、間もなく町の商人に目方で払い下げたり、あるいは民間操縦士がよろこんで引き取つたものもあつたが航空部では早速整理にかかり、所沢飛行場に陳列して関係者の展観に供することにした。

春以来、佐藤大尉を班長に曾根大尉、依田特務曹長教導で新進の別府警部以下航空班員を中心に陣容を整備し、一方屏東飛行場の開設を急いでいた台湾総督府の警察航空班は中島式五型一機、赤羽飛行機製作所製のモ式四型三機をもつて、台北古亭庄練兵場を基地にして練習と理蕃飛行に従事していた。

すると間もなくここへかつての田中六郎氏が、所沢の先輩を頼つて航空班の巡査を志願して来た。モ式の操縦にはとにかく、陸軍の免状をもつているので、それは一応いいとしても法規や警察制度のことにはほとんど知識がないので総督府でも一時扱いかねたが佐藤、曾根両大尉のロききで巡査講習生のような身分で航空班に何ともつかぬ椅子をひとつもらつて再び飛行場に返り咲くことになつた。

六月十七日の始政二十五年記念日には中島式とモ式二機で台北市街に祝賀飛行を行い、左の各種宣伝ビラや新聞の号外をまいた。

(一)記念日にあたり総督府及び警察協会から表彰された人々の氏名、(二)祝賀の歌詞と大台湾の唱歌、(三)防疫に関する心得、国勢調査に関する心得、(四)節約の心得、(五)逓信局の勤倹貯蓄宣伝、(六)記念絵葉書、(七)公設質屋の営業しおり、それから東京電報を収録した台湾日々新聞の号外などで、依田特務曹長は中島式を駆つて祝賀式上に宙返りや上昇反転を見せ、別府、飯塚、遠藤警部らもモ式で駆けめぐつた。

その後、新に中島式二機が補充され、鹿港海岸に着陸場を臨設して練習飛行にいそしんでいたが、九月末、突然東勢地方のサラマオ蕃が蜂起（ほうき）反乱の兆ありという急報に接し、基地を台中に進めて十月三日、中島式三機をかつて威嚇討伐に出動した。

兇蕃はマビルハ社で家鼻東方の渓谷内に潜伏し、大甲渓上流の峨々たる山峡にあるカライ社に漸次集結する模様だとの情報に依田教官はじめ、五十嵐、遠藤、別府警部及び佐藤巡査は各機に爆弾四個、撒弾一〇〇を積んで出発した。

途中は海抜一、五〇〇㍍の高山地帯で東勢地方から牛欄坑を経て埋伏坪に飛

び、雲山坑の高峰をかすめて大甲渓の一支流をさかのぼつて見ると果して蠢動（しゆんどう）するローブゴー社、ブヨン社の影を発見したので絶壁の奥のほとんど裂のような谷間に危険を冒して一斉に爆撃を開始し、更に附近を偵察すると大安渓上流久保山の向谷の狭い両岸にも新しい蕃屋が点々しており、近くに大きな瀑布（ばくふ）があつて昼なお暗い一帯の大森林は、まるで洞穴（どうけつ）をのぞくようだつた。

彼らはこのあたりを避難地にしているらしく、渓谷内の合流点にある三角型の平坦（へいたん）地に数個所の蕃屋があるので残りの爆弾をこれに浴びせ、十分の効果をあげて全機悠々そろつて帰還した。

翌四日も快晴で三機のうち二二号機には五十嵐警部と松丸巡査、四一号機には遠藤警部と依田教官、四二号機には別府、高柳両警部で出発したが、この四二号機は彰化附近で油送管に故障を発見して引返したので、二二号機はシウキレウ渓に、四一号機は雪山坑渓を爆撃した。

八時二十分頃、遠藤警部らの四一号機は第二弾投下のために旋回の途中、舵がきき過ぎたか機首を下にしてきりもみに陥り、回復のいとまもなく大森林中に突入、遠藤警部は殉職、同乗の依田教官は重傷をうけたが屈せず、道なき山中をはうようにして自分の背丈ほどもある渓谷を渡つて、よろよろ芝営分遣所をたずねあてて仔細（しさい）を報告した。

しかしよくも搭載の爆弾が機中で破裂しなかつたもので、森林の中へ滑り落ちたのが緩衝になつたものであろうと見られた。

直ちに遠藤警部収容に秋永警視が指揮して巡査部長三名、巡査二一名と、これに線内蕃人三五名をつけて出かけたが、何しろ右も左もわからぬ山中の蕃地だから困難をきわめ、見当だけではとうてい遭難地の発見はおぼつかなかつた。

そこで大英断をもつて線内手近かの高砂族の頭目を呼び出し、協力をいいつけると、「よろしい、自分たちだけでやる。日本の大人が一しよだとかえつてぐあいがわるい」と固執するので、やむなく彼らにまかせて待つていると六日の朝九時ごろ、首尾よく遺骸を収容して来たので直ぐに埋伏坪に送つて茶毘（だび）に附し、八日、台北の曹洞宗別院で焼香の後、十六日午後、同別院で総督府警務局航空班葬が盛大に営まれ、勲七等青色桐葉章に叙された。遠藤逸郎警部は福島県安積郡郡山在の人、徴兵で甲種合格、近衛歩兵第四連隊に入営、下士志願で軍曹に昇進、大正六年八月、総督府巡査になつた。享年三〇。

凶事にめげず理蕃飛行は続いて行われ、六日から十日まで五十嵐、別府両警部の中島式はマビルハ社を空襲して雪山渓、牛欄坑などから遠く大湖桶の奥地に飛んで不逞蕃人の集結地を微塵（みじん）に粉砕し、ひとまず所期の効果をあげて鉾（ほこ）をおさめた。

それから数日後の十月十四日朝には、所沢で瞬く間に中堅将校の人材を失つた。この朝、航空学校副官兼教官の伊庭三郎大尉は中島式五型六〇号機を検分のため、検査官附職工の井沢新三郎氏を同乗させて飛行場を二周後、五〇〇㍍の高度から下降に移つた。時間はちようど八時を一、二分過ぎたばかりで、二〇〇㍍の高度まで降下した時、今まで調子のよかつた発動機から一閃（いつせん）火花を出すと見る間にばつと白煙があがつた。

伊庭大尉は機首を下に急角度で飛行場東北方に向つて着陸の身構えをしたかに見えたが、その風圧のあおりから、ついに地上一〇〇㍍で機は一団の火炎と化し、飛行場東方の畑地、木村、徳田両中尉記念碑の西南二〇㍍に墜落した。激突の瞬間、機体は転覆し、油槽からふき出したガソリンで大部分を焼失し、伊庭大尉は五〇㍍くらいの高度から脱出したもののようだつたが機体の後方三〇㍍ほどの所に横わつて殉職、井沢検査工は機内に危篤状態だつたが収容の途中で殉職した。

原因は気化器の直下にあるガソリン濾過（ろか）器の螺（ネジ）の締めつけが不十分だつたらしく、発動機の震動で脱落したため混合ガスの混合比が不良となり、ついに気化器に逆火して火災を起したものである。

伊庭大尉は資性きわめて恬淡（てんたん）、頭脳明晰、各種の飛行機を自由に乗りこなせる天才的技能者であり、また堅実綿密なのでさきの阪元守吉中尉なきあとの好個の後継者でもあつた。和歌山県海草郡鳴神村の出身で大正三年五月、第三期操縦術練習将校となり、翌年四月、首席で卒業して気球研究会附

に補せられ、七年八月、有川少将に随行してヨーロッパ航空界を視察後、イギリスにとどまつて飛行学校に学び、昨年六月帰国、航空学校副官の激務のかたわら後進の指導に尽していたが、古参の先輩であるうえに万能操縦者の信望から常に困難な立場に置かれる気味があり、最近は僚友や後輩が駄々つ子のような中島式にしり込みしている関係上、大尉は自ら進んで吟味役にまわつていた。ちょうどまる五カ月前には所沢同期の俊鋭滝川大尉を失つたばかりの時に、またこの材幹をなくしたのは陸軍航空の損失だとされて惜しまれた。享年三二、殉職と同時に歩兵少佐に進められた。

井沢氏は埼玉県入間郡入間川町の人、大正七年六月、気球研究会に職工として就業、中々の努力家で精励恪勤（かくきん）を認められて翌八年十月、検査工に昇格した。享年二八。殉職に際し、勲八等白色桐葉章に叙せられた。

(二) 航空事業婦人後援会の結成

航空婦人団体の出現——婦人後援会主催の飛行デー——
——航空局と帝国飛行協会の交歓——航空局の民間航空振興策——航空機操縦生募集と志願者心得——帝国飛行協会の飛行士奨励規程——操縦士有資格者一四名——
——航空局提案の飛行機搭乗者の生命保険契約

去る日、山県氏が倒れた時、飛行協会へ未見の婦人が二人づれでたずねて来て航空事業婦人後援会理事藤原益子、高橋栄子の名刺をさし出し、故山県氏の霊前に供えて下さいと、金五百円の香奠（こうでん）を託していつたことがある。飛行協会でも山県氏の弔慰金は五百円だつたが、このほとんど初耳の婦人後援会から同額の香奠を取次がせられて実は少々面食らつた形であり、更に告別式にはやはりこの二婦人が会葬して弔詞を呈し、これまた飛行協会の小林庶務部長が頼まれて代読したのであつた。

航空事業婦人後援会というものが発会されたことはこの春、東京の一、二の新聞に報道され、集めた金は飛行協会のような確実な団体に使つてもらうのだという殊勝（しゆしよう）な発表をしていたが、飛行協会には何の沙汰（さた）もなく、連繋（れんけい）もとらず、故山県氏の場合にはじめて顔を見せた訳であつた。

もつともその間、東京憲兵隊の私服憲兵がザラ紙に印刷した婦人後援会の趣意書、会則、役員名簿のようなものをもつて飛行協会へ聞き込みに来たことはあつたが、何も資料を得られずに失望して帰つていつた。しかし憲兵隊が動いたり、「僅少でまことに失礼ですが」と、五百円の香奠を出すところなどを見ると、寄附金醵集に相当馬力をかけていることが想像された。

同会の中心人物は前文部省嘱託、前東京市講師、前帝国教育会編集主任という肩書の藤原喜代蔵氏で、会の実際の発起人でもあり、専務理事でもあつたが、常に陰にいて表面への顔出しは主に婦人連だつた。会長には貴族員議員の花山院親家侯爵をおき、理事十数名の中には内務省社会局長田子一民、実業家星野錫氏らがあり、他はほとんど女性で高等女学校長大妻こたか、文華高等女学校長戸野みちえ、田所美治氏夫人敬子氏らのほかに常務理事として藤原氏夫人の益子、陸軍将校夫人の高橋栄子、それから実業家喜多村氏夫人時子の三氏が実際にたずさわり、三女史が創立主唱者ということにもなつている。

財務監督として早川千吉郎、沢柳政太郎両貴族院議員、顧問に陸軍次官山梨半造中将、林博太郎伯爵、岡喜七郎、川村竹治、田所美治、内務次官の小橋一太氏が並び、これらの人をも含めた評議員が六二名あり、この三分の二は下田歌子、吉岡弥生、山脇房子、井上秀子、塚本はま子らの女性だが、名士の中には三土忠造、町田忠治、岡田良平、長岡外史、松井幾、安藤正純、斯波貞吉氏らがいて、この評議員会議長が田所美治氏、副議長小橋一太氏夫人秀子と念の入つた組織で、更に賛助員として陸軍航空部本部長井上幾太郎中将、海軍大臣加藤友三郎男爵、内務大臣床次竹二郎、陸軍大臣田中義一大将、農商務大臣山本達雄男爵、阪谷芳郎男爵の六氏をあげている。

創立発会当時は一、二流どころの画家数十名を賛助員にし、その作品で資金の獲得を図つたらしいが作品の寄りがわるくつて模様替えとなり、画家の名は全部取除かれてしまつた。

会の主旨は冒頭に「国のために入会して下さい。または思召の寄附をして下さい」と特記して次ぎに趣意書がある。

「我国の航空事業が甚だ幼稚で、欧米列強の脚下にも及びませんのは、邦家の為誠に憂慮に堪へない事で御座いますが、これを発達せしむるには単に為政者の施設にのみ委すべきものではありません。寧ろ民間事業を主本とし、専らこれが助成奨励を図らねばならぬのであります。而して民間の航空事業を奨励発達せしむるの途は、要するに国民各自共同の責任を感じ、応分の義捐をなすより外、捷径適切の良策はないのであります。

我航空事業婦人後援会は、主として民間の航空事業を後援し、会則第三条に定むるが如き奨励事業を行はんが為に設立されたものであります。」

会則は左の第七章第二九条から成つている。

第一章　名　称

第一条　本会ハ航空事業婦人後援会ト称ス

第二章　目的及事業

第二条　本会ハ我国航空事業ノ発達ヲ資助シ専ラ空中文化ノ進歩ニ貢献シ兼ネテ有事ノ際、国防上ニ寄与スルヲ以テ目的トス

第三条　本会ハ前条ノ目的ヲ達スル為、左記ノ事業ヲ行フ

一　航空会館ヲ建設シ、本会々員及航空事業関係者ノ集会、懇親、宿泊ノ便ニ供シ兼ネテ航空事業ニ関スル図書雑誌、統計諸類並ニ参考資料ヲ陳列スルノ用ニ供スルコト

二　航空機製作所、航空学校等ヲ設立経営スル者ニ対シ、別ニ定ムル所ノ施行細則ニ基キ補助金、奨励金等ヲ贈与スルコト

三　航空機操縦士又ハ航空機関士ノ免許状ヲ有スル者若クハ曾テ有シタル者ニ対シ、別ニ定ムル所ノ施行細則ニ基キ補助金、奨励金、養老金、年金等ヲ贈与スルコト

四　航空操縦士又ハ航空機関士ノ免許状ヲ有スル者若クハ曾テ有シタル者ノ老年者ニ対シ、別ニ定ムル所ノ施行細則ニ基キ適当ノ職業ヲ供与シ若クハ生活ヲ資助スベキ各種ノ便益ヲ供与スルコト

五　航空操縦士又ハ航空機関士タラントスル者ニ対シ、別ニ定ムル所ノ施行細則ニ基キ修業資金ヲ贈与又ハ貸与スルコト

六　航空操縦士又ハ機関士ノ免許状ヲ有スル者若クハ曾テ有シタル者ノ子弟ニ対シ、別ニ定ムル所ノ施行細則ニ基キ教育資金ヲ贈与若クハ貸与スルコト

七　航空事業ニ関スル各種ノ問題ヲ調査研究シ、必要ト認ムルトキハ政府及帝国議会ニ建議請願シ若クハ社会ニ公表シテ輿論ノ喚起又ハ思想ノ宣伝ニ努ムルコト

八　航空事業ノ進歩発達ニ貢献シタル内外人ノ名誉功績ヲ顕彰シ、必要ト認ムル時ハ本人又ハ其遺族ニ金員ヲ贈呈スルコト

九　航空思想ノ普及発達ヲ図ル為、随時航空事業ニ関スル活動写真会、講演会、展覧会、博覧会及航空機見学会、飛行遊覧会、飛行競技会等ヲ開催スルコト

一〇　航空思想ノ普及発達ヲ図ルニ必要ナル図書雑誌ヲ発行スルコト

一一　航空事業ノ進歩発達ヲ図ルヲ以テ目的トスル本邦ノ私設団体ニ対シ、金銭上又ハ労力上ノ援助ヲ与フルコト

一二　其他航空事業ノ進歩発達ヲ資助スルニ適切ナリト認ムベキ事業ヲ主催シ、又ハ他ノ主催ニ係ル其種事業ニ対シ金銭上又ハ労力上ノ援助ヲ与フルコト

第四条　前条ノ事業ヲ行フニ必要ナル施行細則ハ理事総員三分ノ二以上ノ議決ヲ経テ之ヲ定ム

第三章　事　務　所

第五条　本会ハ主タル事務所ヲ東京市神田区一橋通町二十一番地ニ置キ之ヲ本部ト称ス

必要ニ応ジ全国各地ニ支部ヲ置クコトヲ得、支部規則ハ理事会ノ議決ヲ経テ之ヲ定ム

第四章　資産及会計

第六条　本会ノ資産ハ基本金、会員醵出金、賛助寄附金、雑収入、資産ヨリ

生ズル果実等ヨリ成ル

第七条　本会ノ資産ハ理事之ヲ管理シ、公債又ハ確実ナル有価証券ヲ買入レ若クハ銀行ニ預入シテ利殖ヲ図ルモノトス

第八条　本会ノ会計年度ハ毎年四月一日ニ始マリ翌年三月三十一日ニ終ル

第九条　本会ノ経常費ハ収得金ノ中ヨリ之ヲ支弁シ、剰余金ハ次年度ニ繰越シ又ハ本会基本金ニ繰入ル

第十条　本会ノ予算ハ理事会ノ議決ニ依リ之ヲ定メ、決算ハ評議員会ノ認定ニ付ス

第十一条　本会ハ参事又ハ主事ノ一名ヲ会計主任トシ、会長ノ命ヲ承ケ金銭出納ノコトヲ掌ラシム

第五章　会　員

第十二条　本会ノ事業ヲ翼賛シ金拾円以上ヲ醵出スル者ハ男女ヲ問ハズ之ヲ会員ト称シ、左記ノ九種ニ分ツ

推戴会員　金壱千円以上ヲ醵出シタル者
有功会員　金五百円以上ヲ醵出シタル者
金鵄会員　金参百円以上ヲ醵出シタル者
旭日会員　金弐百円以上ヲ醵出シタル者
瑞宝会員　金壱百円以上ヲ醵出シタル者
名誉会員　金五拾円以上ヲ醵出シタル者
特別会員　金参拾円以上ヲ醵出シタル者
正会員　金弐拾円以上ヲ醵出シタル者
普通会員　金拾円以上ヲ醵出シタル者

第十三条　金拾円以下ノ賛助寄附者ニシテ爾後再ビ賛助寄附ヲナシ、前後通計シテ其寄附金額拾円ニ達スル時ハ普通会員ノ資格ヲ取得ス

第十四条　会員ニハ本会所定ノ徽章ヲ頒ツ

推戴会員、有功会員ノ徽章ハ純金台七宝製、金鵄会員、旭日会員ノ徽章ハ拾八金台七宝製、瑞宝会員、名誉会員、特別会員ノ徽章ハ純銀台七宝製、正会員、普通会員ノ徽章ハ合金台七宝製トス

第十五条　本会ハ会員ヲ優待センが為、臨機左ノ処置ヲ取ルベシ

一　会員総会又ハ本会ノ主催ニ係ル諸儀式ニ参列シタル会員ニ対シ、特ニ宮城又ハ御苑ノ拝観ヲ許可セラルル様、其都度宮内省ニ出願スルノ労ヲ執ルコト

二　航空会館建設ノ暁、之ガ利用ニ関シ一般人ニ優先シ、会員ニ特別ノ便益ヲ与フル規定ヲ設クルコト

三　本会ニ於テ飛行競技会、飛行遊覧会、航空事業博覧会、航空事業講習会、航空事業講演会、航空宣伝活動写真会等ヲ主催シタル場合、会員ニ対シ無料又ハ割引料金ニテ観覧スルコトヲ得ルノ便益ヲ供スルコト

四　陸軍、海軍ニ於テ大演習、観兵式、観艦式等ヲ挙行セラルル場合、本会々員ニ対シ之ガ陪観ヲ許可セラルル様、其都度政府ニ出願スルノ労ヲ執ルコト

五　本会ニ於テ有益ト認ムル場合、本会々員ニ対シ陸軍、海軍ノ航空関係兵器、特殊営造物等ノ見学ヲ許可セラルル様、随時政府ニ出願スルノ労ヲ執ルコト

六　地方在住ノ会員ニシテ一時ニ三十名以上団体ヲ作リ、東京ニ来上シタル場合、宿舎ノ準備並ニ東京市内ノ遊覧ニ関シ無手数料ニテ本会ヨリ特別ノ便益ヲ供スルコト

第十六条　会長ニ於テ本会ニ功労アリト認メタル者ハ醵金ヲ要セズ、本会ノ相当会員トナスコトヲ得

第十七条　本会ハ毎年又ハ数年毎ニ会員総会ヲ開ク、但其時期及場所ハ会長之ヲ決定ス

第六章　役員及職員

第十八条　本会ニ理事二十名以内、財務監督三名以内ヲ置キ、理事中ヨリ会長一名、副会長二名以内、専務理事一名、常務理事五名以内ヲ互選ス、前項役員ノ任期ハ四年トス。但再選ヲ妨ゲズ

理事ハ年度終了後ニ於テ前年度ノ事業報告書、収支決算書、貸借対照表、財産目録等ヲ作リ財務監督ノ承認ヲ経テ評議員会ニ報告スベシ

第十九条　本会ニ評議員百名以内ヲ置キ、議長、副議長各一名ヲ互選ス
前項役員ノ任期ハ三年トス　但再選ヲ妨ゲズ
第二十条　理事及財務監督ハ評議員会ニ於テ評議員中ヨリ之ヲ推挙シ、評議員ハ理事会ニ於テ会員中ヨリ之ヲ推挙ス
但創立当初ノ評議員ハ本会設立者ニ於テ之ヲ選定ス
第二十一条　理事、財務監督及評議員中ニ欠員ヲ生ジタル時ハ必要ニ応ジ之ヲ補充ス、補欠者ノ任期ハ前任者ノ残任期間トス
第二十二条　理事、財務監督及評議員ノ任期満了シタル時ハ其後任者就任スル迄、尚ホ前任者ニ於テ其職務ヲ行フ
第二十三条　会長ハ本会ヲ代表シ、理事会ノ議決ヲ経テ一切ノ会務ヲ総理ス
副会長ハ会長ヲ補佐シ、会長事故アル時ハ其任務ヲ代理ス
専務理事ハ会長ノ旨ヲ承ケ会務ヲ執行シ、会長、副会長共ニ事故アル時ハ其任務ヲ代理ス
常務理事ハ上司ノ指揮ヲ承ケ会務ヲ分担執行ス
第二十四条　評議員会ハ会長ノ諮問ニ応ジ重要会務ヲ審理ス
第二十五条　理事会ハ会長ノ招集ニ依リ毎月少クモ一回之ヲ開キ、評議員会ハ必要ニ応ジ会長ノ招集ニ依リ随時之ヲ開ク
理事会ノ議長ハ会長之ニ当ル
第二十六条　理事会、評議員会ノ議事ハ出席者ノ過半数ヲ以テ決ス、可否同数ナル時ハ議長之ヲ決ス
第二十七条　本会ハ必要ニ応ジテ顧問、相談役及各種委員ヲ置クコトヲ得、
顧問、相談役及委員ハ会長之ヲ嘱託ス
顧問ハ本会ノ事業ノ計画、実施、拡張、改善等ニ関シ会長ノ諮問ニ応ジテ意見ヲ答申シ、又ハ会務ノ発展ニ関シテ自ラ助言及助勢ヲ与フルモノトス
相談役ノ任務ハ顧問ノ任務ニ準ズ
委員ノ任務ハ嘱託ノ都度、会長之ヲ定ム
第二十八条　本会ニ参事、主事、副参事、主事補、書記、嘱託等ノ職員ヲ置キ事務ヲ分掌セシム
職員ノ任免ハ会長之ヲ行フ

第七章　補　則

第二十九条　旧会則ニ依ル准賛助員ハ本会則所定ノ相当会員トナル

更にまた伊庭少佐と井沢検査工の霊前にも各金一五〇円を供えて冥福を祈るなど、いよいよわが航空界にも婦人の触手が実を結んで第二陣の固めに進出して来たかと見ていると、明治節をねらつて十一月一日から三日間、婦人後援会主催の飛行デー開催が発表された。

「飛行デー」というのも実は日本で最初の試みであり、同会の初めの計画では民間機数機を飛ばして、「これが爆弾なりしならば」と機上から歯磨粉をふりまく寸法だつたのだが警視庁から注意されて中止となり、その代り紙製の菊の花章を町の辻で女学生などに売らせて航空への義金を街頭に行つたのも、この時が最初で中々頭のよい活発な婦人会ぶりであつた。

飛行機は天気の都合が悪しく、一日は尾島から中島式一二五馬力の練習機で水田中尉が洲崎に来て一回帝都上空を訪れ、二日目には小栗氏がカーチス式九〇馬力練習機で、ともに代々木原頭の明治神宮奉祝門をかすめて低空を縦横に飛び、水田中尉は国際活動写真会社の技師を同乗させて奉祝に出ざかる帝都のにぎわいを空中撮影したりした。

三日の明治節には千葉方面から後藤、高橋両氏が馳せ加わつて実（み）のある奉祝気分をみなぎらして、わが国最初の航空団体の実質的発足を見たのである。

それから二、三日して、かねて四谷区信濃町の外苑に面した一角に建築中だつた慶応義塾医科大学の附属病院が、大規模な近代式白堊（はくあ）の建物で新装をこらして竣工したので六日、その開院式があげられた。

そこで同学生各科代表有志と機関誌三田新聞主催で記念祝賀会を催し、小栗水田両氏に委嘱して飛行機で「科学の権威」を高唱したビラをまき、病院構内にしつらえた模擬（もぎ）店上を低空旋回して来賓をよろこばせたが、さきのイタリー機歓迎といい、大学生が航空に関心を深めつつある証左だつた。

さて航空局ではのびのびになつていた飛行協会役職員との懇談顔合せを築地



山梨半造陸軍中将

の精養軒で催し、山梨長官、畑次長以下全事務官が出席、協会からは阪谷、長岡両副会長はじめ、部長、参事、主事ら全員が招かれて歓談した。

主客ともに四、五の人を除いてはいずれも武人ではあつたが、長官も次長もそろつて世なれた話好きであり、そこへ長岡中将とか戸田、寺家村氏のような話術家が顔を並べたので話に際限がなく、もつとも大方は楽屋落ちの懐古談だつたが、さすがの阪谷男爵もつり込まれて終始傾聴し、謹厳そのものが声を出して笑うありさまで、いつもこの分でいけば航空局と飛行協会はきわめて円満である可能性が頭著だつたのである。

航空局は開設以来、連日会議を開いて各般の施策に対する立案、検討を行つていたが差当りの実施要項として左の五点をあげた。すなわち、㈠航空法規の制定、㈡奨励費の予算保有まで臨時の措置として、陸海軍より軍用飛行機にして軍用には適せざるも、なお使用し得る飛行機を民間飛行家に払い下げること、㈢操縦士の養成、㈣航空機々関士の養成、㈤航空路の設定であつた。

航空法規は既に草案が出来あがり、議会の可決を待つのみとなつているが他はことごとく新規なものばかりで、ことに航空路の設定については尨大（ぼうだい）な予算が伴うことでもあり、機材や要員の整備も中々一朝一夕に実現の見とおしはつかなかつた。しかし各地に散在している民間飛行家の誰彼を選んで個別的に保護奨励したところで実際の民間航空振興の上から見て、その本旨に合致しないものがあり、国家経済上からも是非とも航空輸送会社を設立してこれを指導し、補助し、伸張せしめることが促進の基礎であるから予算にかまわず、その準備をしておこうというので、まず東京を基点として福岡、朝鮮を経由する奉天、または大連に至る線、福岡を基点として台湾に至る線と上海に至る線を俎上（そじょう）にのせて研究することになり、軍用機の払い下げもそれぞれ陸海軍当局の意向をたたいたうえ、あらためて交渉を開始する運びになつた。

操縦士や機関士の養成については民間業者の間に相当反対もあるようだが、必ずしも民業圧迫ではなく、有為な技術者を一人でも多く出すことはすなわち民間の発展そのものであるから速かに実施し、陸海軍に委託して明春早々から教育しようとなつた。

しかし海軍は、施設の都合で早急には扱い兼ねるとの返事だつたので第一期には一〇名を採用して全部陸軍へ委託に決し、十月初旬、その「大正九年航空機操縦生志願者心得」の募集規則を発表した。

第一　採用人員　一〇名

第二　志願者ノ資格

㈠年齢　明治三十三年十二月一日ヨリ明治三十六年十一月三十日マデニ出生ノ者

㈡資格ナキ者　左ノ各号ノ一ニ該当スル者ハ民間航空機操縦生ヲ志願スルコトヲ得ズ

一、女子　二、妻子アル者　三、准禁治産者　四、禁錮以上ノ刑ニ処セラレタル者

第三　採用試験

体格検査ニ合格シタル者ニ非ザレバ学科試験ヲ受クルコトヲ得ズ

㈠体格検査ニ関スル規定

徴兵検査規則ニヨリ甲種タル者ハ概ネ合格トス

㈡体格検査ノ施行

体格検査ハ十二月一日午前九時ヨリ陸軍軍医学校ニ於テコレヲ施行ス

志願者ニ対シテハ別ニ体格検査ニ関シ通達ヲ為サズ。依ツテ検査開始時刻マデニ検査場ニ出頭スベシ

㈢学科試験ニ関スル規定

学科試験ハ概ネ中学校三学年修業ノ程度ニ於テ左ノ科目ニ付、コレヲ行フ。但シ外国語ハ英語、独語、仏語ノ中、受験者ノ選択ニ依リ其ノ一ニ付、コレヲ試験ス

（国語）解釈　作文

（数学）算術　代数（二次方程式マデ）
平面幾何（円マデ）
（地理）日本地理　世界地理（亜細亜洲欧羅巴洲及亜米利加洲ノ大要）
（理科）尋常小学校卒業程度
（外国語）欧文邦訳　邦文欧訳

航空機操縦生志願者ニシテ中学校三学年ノ課程ヲ修了シタル者ニ対シテハ前条ニ規程スル学科試験ヲ行ハザルコトアルベシ。コノ場合ニ於テハ体格検査ニ合格シタル後ニ於テ、コレヲ本人ニ通知ス

㈡学科試験ノ施行

学科試験ハ十二月六日ヨリ同八日マデ東京偕行社ニ於テ、コレヲ施行ス

第四　志願書類提出期日

航空機操縦生志願者ハ左ノ書類ニ最近ノ写真（半身脱帽手札形）ヲ添付シ大正九年十一月二十日マデニ航空局長官ニ願出ヅベシ、願書、戸籍謄本（出願当時、交付ヲ受ケタルモノ）履歴書

志願者ハ其ノ志願ニ関シ親権者、又ハ後見人ノ同意ヲ受クルヲ要ス

中学校第三学年ノ課程ヲ修了シタル者ハ履歴書ニ当該中学校長ノ証明書ヲ添付スベシ

第五　志願書類ニ関スル注意

願書用紙ハ志願者ノ請求ニ依リ航空局（東京市麹町区三宅坂）ヨリ、コレヲ交付ス、希望ノ者ハ郵券弐銭ヲ添ヘ、其ノ宿所氏名ヲ記入シ、航空局ニ請求スベシ

第六　受験心得

㈠志願者ノ服装　洋服ヲ著用スルカ、又ハ和服ニ袴ヲ穿ツベシ
㈡体格検査ノ際ノ携行品　昼食
㈢学科試験ノ際ノ携行品　ペン　鉛筆　消ゴム　黒インキ　小刀　吸取紙　昼食

第七　航空機操縦生採用発表及ビ其ノ招集

航空局長官航空機操縦生ノ採用ヲ決定シタルトキハ、コレヲ本人ニ通知ス前項ノ通知ヲ受ケタル航空機操縦生ハ速カニ誓約書ヲ航空局長官ニ差出スベシ

航空機操縦生ノ保証人ハ二人トシ、其ノ一人ハ親権者又ハ後見人トシ、他ノ一人ハ独立ノ生計ヲ営ム身元確実ナル成年者タルコトヲ要ス

採用ノ通知ヲ受ケタル航空機操縦生ハ大正十年一月六日午前九時マデニ航空局ニ出頭スベシ（以下略）

一方、飛行協会から今春、臨時航空委員会当時に提出稟議の飛行士免状交付は航空局が引き継いだままになつているが、飛行機の堪航証明書とともに、飛行士免状も航空局から発行すべきものなので、これの決定はしばらく見合わせ、同時に提出の飛行士奨励規程、飛行機修理新調補助規程及び慰助規程などを認めて、航空局からも奨励金を支出して飛行協会に実施させることになり、まず飛行士奨励規程に対する補助金を可及的速かに飛行協会に交付する方針を採つたのである。

飛行士奨励規程というのは、

第一条　本規程ハ飛行士奨励ノ目的ヲ以テ奨励金交付ノ手続ヲ定ムルモノトス

第二条　左ニ掲グル事項ノ一ニ該当シ、現ニ航空ニ従事スル者ニ対シ総員五〇名ニ満ルマデ一名ニ付一回限リ奨励金一、〇〇〇円ヲ交付ス

但シ外国人及現役軍人ハ此限リニアラズ

一、万国飛行士免状ヲ所有スル者
二、万国飛行士免状ヲ所有セザルモ、コレト同等若クハ同等以上ノ技能者ト認ムル者
三、陸海軍飛行士免状ヲ有スル者

第三条　奨励金ハ左記ニ依リ二期ニ分ツテ、コレヲ交付ス

一、被奨励者決定セラレタルトキハ直チニ奨励金ノ半額ヲ交付ス
二、奨励金ノ他ノ半額ハ第一回交付金ヲ授与シタルトキヨリ一ケ年ノ後、コレヲ交付ス
三、前号ノ半額ハ第一回交付金受領後一ケ年以内ニ飛行ヲ止メタル者ニハ

コレヲ交付セザルコトアルベシ

第四条　第二条資格者ニシテ奨励金ヲ受ケムトスル者ハ、左ノ書類ヲ本会ニ提出スベシ

一、願書　二、履歴書　三、飛行士免状写　四、戸籍謄本　五、最近六ケ月以内ニ撮影シタル写真

第五条　第二条ノ資格ヲ審査スル為メ審査委員ヲ置ク

第六条　奨励金ノ給否ハ審査委員会ノ判定ニ依リ理事会ニ於テコレヲ決スコレについて飛行協会では九月中に二回の審査委員会を開き、久能、矢木、小林理事、高橋寿太郎、山内四郎両海軍大佐、和田秀穂海軍少佐及び戸田、徳永大佐らが出席して左の一四氏が有資格者として認定された。

伊藤音次郎（白戸栄之助氏認定）、石橋勝浪（フランス陸軍免状第一八〇六号）、小栗常太郎（万国飛行免状第五九二号）、高橋信夫（白戸飛行場認定）、安岡駒好（伊藤飛行場認定）、安井荘次郎（各務原航空隊に於てフランス飛行家より習得）、福長朝雄（伊藤飛行場認定）、福長四郎（福長飛行場認定）、後藤勇吉（陸軍免状）、佐藤要蔵（陸軍免状）、水田嘉藤太（陸軍免状）、謝文達（伊藤飛行場認定）、島田武男（白戸飛行場認定）、白戸栄之助（徳川好敏大尉認定）及び故山県豊太郎（伊藤飛行場認定）

議案の中には、まだこのほかに数名の候補者があつたが一時保留され、故山県豊太郎氏は決定時には既に故人だつたが、航空局とも協議のうえ特に第一回分の半額五〇〇円だけを交付することになつた。

ただこの選に入つた中で福長四郎氏がにわかに台頭しているが、同氏は掛塚で令兄の朝雄氏について練習を終り、伊藤、白戸両飛行場出身の新進連と比肩し得る進境に達しているものと認められたのである。

もつともこれに対しては飛行協会から徳永、小林両氏が掛塚へ出向いてつぶさに飛行ぶりやその他を検分した訳であつたが、審査会席上で、ふと「兄貴の朝雄よりは手筋がよいそうだ」と、某審査委員の放つた言葉に思わず笑いが起つた。

そしてまず第一回分の半額金五〇〇円の配分をうけたが、この時、航空局では飛行機搭乗者の生命保険に関して業者の意向をただし、現行の保険契約法で扱いかねるものならば出来得る限りの譲歩と便法をもつて、これを成し得るように慫慂（しょうよう）するために十月十日、丸の内の生命保険会社協会に各会社の参集を求め、航空局からも神田第三課長その他が列席して懇談した。

これを了とした各社は、それぞれ約款（やくかん）をもち寄つて研究して見たがいずれも各社によつて異なり、これがために新たに統一した契約法案を作成することは中々困難であるという意見に帰した。そして既に契約を結んでいる被保険者が、その後たまたま飛行機搭乗員となつた場合、または災害をうけた場合は会社は各自の約款に基いて臨機の措置を講ずるよりほかに道はなく、飛行機搭乗者としての新加入は遺憾ながら謝絶せねばなるまい、という建前に一致してしまつた。

航空局の斡旋（あっせん）は、かえつてささえのふたをつつついたような結果になり、保険会社の態度は航空発達の上に残念ではあつたが、当時の業界としてはまたやむを得ない事情もあつたらしく、不調には終つたもののとにかく航空と保険との最初の機縁ではあつた。

(二)　大阪・久留米間第二回懸賞郵便飛行競技

帝国飛行協会の第二回郵便飛行競技と参加五機――航空局から事務官派遣――島田氏、大阪で挫折――水田氏、善通寺で棄権――石橋、後藤、高橋三氏飛行完成――全時間三時間二七分で石橋氏優勝――航空局の賞金と賞品――航空婦人後援会からも慰労金

飛行協会は、さきに九月末日の申込締切で大阪を起点とする九州久留米への第二回懸賞郵便飛行を発表していたが、細目打ち合せのため参加申込の石橋、高橋、玉井、後藤、佐藤、水田、島田七氏を十月二十日、日本倶楽部に招集し、航空局からも小倉第二課長、北島大尉らが立会つて規定の細目について話し合い、参加者の使用機の整備状況などを問いただしたりして飛行期日を十一

月二十日から三日間と確定した。

規程は大体において前回通りであるが、「大阪ヲ起点トシ、岡山ヲ経テ四国（善通寺、松山ヲ経）九州（大分ヲ経、久留米ニ至ル）ヲ連絡スル」六五〇㌔の郵便飛行なので、特異な点をあげると、まず懸賞金の一等は飛行機、操縦者に対し恩賜賞金各二、〇〇〇円、本会賞金も各金二、〇〇〇円計八、〇〇〇円、二等は各一、五〇〇円づつ計六、〇〇〇円で正味飛行六時間三〇分を基準とし三〇分を短縮するごとに飛行機並びに操縦者に対して各金二五〇円を増し、これに反して三〇分を超過する毎に同上賞金各一二五円ずつを減少する。

大阪市以外の参加者には大阪へ集中のため、また飛行任務解除の際は参加飛行士一人に対して飛行機一台分の輸送補助費、飛行士及び助手三名分の旅費を交付する。

この場合の飛行士の宿泊料は一泊六円、日当四円、汽車は二等、助手は宿泊料五円、日当三円、汽車は三等である。

飛行方法は善通寺行郵便物を携えて大阪を発し、岡山上空を経て無着陸で善通寺練兵場に着き、郵便物を審査員に差出す。第二日は大分行郵便物をもつて善通寺を出発し、松山上空を経て無着陸で大分練兵場に着き、審査員に郵便物を差出す。第三日は久留米行の郵便物を載せて大分を発し、宇の島及び飯塚の上空を経て無着陸で久留米練兵場に着き、審査員に郵便物を差出す。途中で事故のため不時着、または途中着陸地を事故のため出発し得ない者は、その地において任務を解除する。

参加者は航空禁止区域を除くのほか自由に経路を選定し得るけれども、警戒上なるべく内海は岡山発、児島湾の西方を経て善通寺に、豊後海峡は松山発、佐田岬北側海岸に沿つて大分に飛ぶ。豊後水道には海軍から駆逐艇隊を派遣してもらうことになつている。

参加者は信書その他重量約五貫以内を携えて飛行するなどのことで、飛行協会は大阪に競技本部を置き、全機出発後は久留米へ移す。

そして記念絵葉書を発行し、地図の上にコースを示したものと、真中に長岡中将を囲んで参加飛行家七氏の写真を並べた二枚一組を金一〇銭で頒布した。

かくて競技の迫るにつれて例の通り一機、二機と脱落し、前日までに大阪城東練兵場に集まつて整備の完了したものは石橋氏のスパッド式一三型（イスパノ・スイザ式二二〇馬力）、高橋氏の白戸式（イスパノ・スイザ式一八〇馬力）、後藤氏の富士号（ローン式一二〇馬力）、水田中尉の中島式五型（スターテバンド式二二〇馬力）、島田氏の白戸式（ローン式一二〇馬力）の五機で、山県氏亡きあとの津田沼から一人も出場しないのは寂しかつた。

航空局からは岡大尉が早くからつめかけて飛行機の点検や飛行士の相談相手となり、審査員を臨時嘱託の滋野男爵も毎日、住吉から出て来てほとんどフランスもので占めた発動機の競技に気をよくしていた。

航空局からは発動機の調整諸器具を貸してくれたのでみなが便利をし、競技前夜には畑次長、藤田参事官らが下阪して来た。

当日は大阪はじめ善通寺も雨なので翌日に延期し、雨上がりの二十一日はまだ雲が残つていたが沿線はほとんど条件がいいので飛行開始に決し、畑次長の訓示後、第一種一一一通、第二種一一七通の善通寺行郵便物を分けて、各四一五匁ずつの五行嚢（こうのう）を角田大阪中央郵便局長から参加五氏に分配し、畑次長、競技委員長長岡中将、大阪委員久能中将



郵便飛行参加操縦士
（前列左から水田、石橋、高橋（後列左から）島田、後藤氏）

その他とサイダーのコップを上げて前途を祝つた後、まず先頭の島田氏から石橋、後藤、水田、高橋氏の順で発動機を始動し、島田氏が飛び出したのは九時十七分だつた。

続いて同二十一分、たくましい隼（はやぶさ）のようなスパッド式が離陸すると、今出ていつた島田氏がスロウの発動機で引返して来て、あつさり着陸したが中々とまらず、練兵場はずれの草におおわれた溝にのめり込んでたちまちプロペラを飛ばし、脚と下翼を大破してしまつた。

同氏の発動機は前から悪い癖があり、いくら調べても原因の分らぬ不整が起つて馬力がぐんぐん落ちていくことがよくある。今度の六五〇㌔翔破は島田氏自身、非常に懸念していたのだが、はたして出発と同時に、ちようど天満の高い鉄橋の上で早くもポンポンと花火のような音が起り出し、見ている間に牽引力が純つて来るので何はともあれ、ひとまず引返したのだつたが機体を大破したうえは、もはや何をかいわんや、駆けつけた白戸氏に慰さめられながら、ほうりおつる涙を握りこぶしでふいていた。



郵便飛行審査委員と水田氏
（左から久能、水田、滋野、長岡氏）

次ぎは後藤氏の順だつたが、ちよつと手間どりそうなので水田中尉が二十八分、例の着飾つた千恵子夫人に送られて出発し、三分おいて後藤氏もあとを追い、最後に五十二分、雄図空しく挫折（ざせつ）した僚機の残骸（ざんがい）をあとにして高橋氏が飛び去つた。

善通寺練兵場には飛行協会からは審査員河野長敏大佐と海軍の別府明朋大尉、航空局からは多田機関少佐と北島砲兵大尉が待つていた。

雨は上がつたが夜半からの風は次第にないではいるけれども、まだ西北一〇㍍内外の強風だつた。

島田氏に代つて先頭を切つている石橋氏は六甲山を二、三〇〇㍍で越えて美しい瀬戸内海を遠望するころ、細かい雨に煙つてしまつたが姫路の白鷺城は三、〇〇〇㍍から俯瞰（ふかん）し、岡山市は既に相生湾の上から視野に入つて来た。

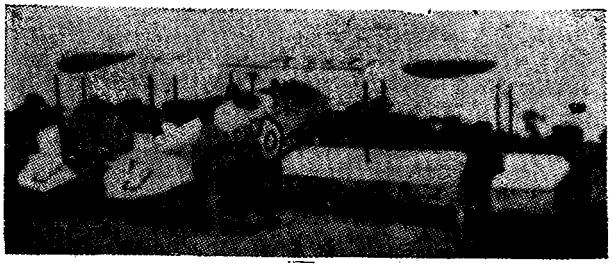
八〇〇㍍に下げて岡山市に入り、練兵場を一周して再び南々西にとり、下津井の東方を、一、六〇〇㍍の高度で群島上をおし渡つて丸亀に出た。ここで善通寺の練兵場がはるかに盆（ぼん）のように見えていた。やがて讃岐富士をかすめて着陸は十時四十四分で同地郵便局長に行嚢を手交し、簡単な身体検査をうけた。

つづいて十一時十一分、水田中尉も安着したが休む間もなく発動機の点検をはじめ、「この分ならあしたもいけそうだわい」と、ほつと息をついていた。

同機のスターデバント式はかつての在米同胞号のものと同じ型式だが冷却器に先天的の故障があり、完全に調整していたのでは今度の間に合わないので幾度びか乗権しようかと思つたが、まあ若い人のお守り役にいける所までいこうと尾島を出かけて来たのである。

大阪での島田氏の引返しもひと事でなく、自分もやるのじやないかと十分覚悟して飛び出して見ると、しばらくの間は何事もなかつたのでこの調子でいつてくれれば有難いと思つていたが、姫路へんからそろそろきざしはじめ、岡山は八〇〇㍍で練兵場を通過した。幸い冷却器の水が大分減つて来ていたので大したこともなく、だましだまし瀬戸内海を渡り、まずどうにか一区間は無事に切りぬけたが、あしたが心配になるので降りるが早いか調べて見た訳だつた。

十一時二十四分、後藤氏も安着。氏はよい競争相手だと思つていた同種同馬力の発動機で、機体もほとんど同型の島田氏の失脚に失望もし、神経過敏にもなつたが真西に向つて一直線に飛び七〇〇㍍の高度で播磨灘を逆風とたたかい



高橋氏の乗機（白戸式180馬力）

ながら岡山に出て、高度五〇〇㍍で練兵場を突切つて南西に下津井町を過ぎ、内海を丸亀に飛びついて真直ぐに善通寺へ入つたのである。

しんがりの高橋氏は大阪を出る時、「島田の分も一しよに働け」と、岡大尉に背中をたたかれて出て来ただけに急に肩の重さを感じ、海上を神戸、播磨灘と伝わつて岡山を一、三〇〇㍍で通過し、因島製錬所の大煙突を目標に高度を下げ、四〇〇㍍で海を越えて、これまた丸亀に上陸、同氏にとつてははじめての長距離を比較的らくに飛んで十一時二十八分、第一コースを終えたのだつた。

各機の飛行時間は石橋氏の一時間二三分、水田中尉が一時間四三分、後藤氏は一時間五三分、高橋氏が一時間三六分で大体使用機の性能に応じた順調な記録だつた。

翌二十二日は沿線快晴無風の好調であり、この日、先発を承わつた水田中尉は試運転の結果、あまり思わしくなかつたが九時三十分、とりあえず出て見ると待ちかまえていたようにして、たちまち冷却器からさかんに水をふき出し、とても進めないので練兵場上空を一周して降り、直ぐ修理にかかつた。

その間に後藤氏が九時四十九分、場上を一周の後、視界を没し、次いで高橋氏が同五十八分、石橋氏は十時二十五分、練兵場を取り巻いた数万の観衆に送られて前進していつた。

多田機関少佐のような専門家がいて、いろいろやつて見たが応急修理ではとうていだめと断定し、水田中尉はついに棄権して、ここから旗を巻いて帰ることになり、一回、二回とも郵便飛行には薄幸な人となつた。

若手の三機は四国の山野を西へ松山練兵場をよぎり、豊後水道をあとに筑豊の山麓大分にかける。

大分練兵場には協会から戸田大佐と、太刀洗から出張してもらつた菱沼歩兵大尉、航空局の米倉課長と山本順平大尉が東の空をにらんでいる。

松山市を七〇〇㍍で通過して海岸を一直線に海原へ出た後藤氏は、六〇〇㍍の高度で警戒の駆逐艦が黒煙を吐いて追つて来るのを子供のようによろこびながら佐田岬に飛びつき、十一時十六分、今日は快速記録で大分練兵場に着いた。

大室第七三連隊長、三浦大分市長らも歓迎に出て来ている。

高橋氏は一、二〇〇㍍で松山を通過し、海岸育ちの同氏もさすがに瀬戸内海の美しさに一驚しながら護衛の駆逐艦上を飛んで十一時二十三分、後藤氏に続いたのであつた。

最後に飛んでいるのは石橋氏である。氏は松山市の手前で大きな密雲に遭遇し、これを大迂回（うかい）して八〇〇㍍で同市上空に出で、三、〇〇〇㍍の高度で伊予灘を一直線に飛び、約四浬半の速度で駆逐艦が北東に走るのを見てフランス当時の情景を思い出しながら大野川の川口から大分市へ入り、十一時三十八分、全航程の三分の二を翔破した。

この日の各機は後藤氏一時間二七分、高橋氏一時間二五分、石橋氏一時間一三分の順当な記録だつた。

翌二十三日はいよいよ最終コースだつたが各地曇、霧ありの通報に山越えをひかえて、ややたじろいだが九時ごろ、飯塚附近霧晴れつつありとの通報に決行ときまり、一一一通ずつの行嚢を分載して十時二十六分、後藤氏を送り出し、次いで十一時四分、石橋氏続き、高橋氏は発動機の整調に手間どつて同四十二分、最後のがん張りを見せて飛び立つた。

先発の後藤氏は別府を過ぎて間もなく濃霧に襲われ、機体の動揺に悩まされつつコンパスと地図と時計を頼りに一、三〇〇㍍の高度で鶴見ヵ嶽を飛び越えたあたりで高度を下げて見ると、海岸線を発見したのでひと安心して宇の島へ出ると雨に遭い、飯塚を過ぎて冷水峠へかかると再び雨にうたれた。

今日も先き乗りで十一時三十一分、久留米練兵場に安着して汽車で先き回りの畑次長や長岡中将に迎えられた。



久留米着陸の三氏（左から石橋、高橋、後藤氏）

久留米には協会の矢木少将と太刀洗から応援の谷甚吉大尉、航空局の小倉大佐と神田事務官が待ついてた。

石橋氏は別府湾を斜めに横断して豊岡町から中津町に出で、海岸線を一、二〇〇㍍で宇の島へいつたが曇つているので視野がわるく、奈良町へ出る山中で雨に襲われたが飯塚からはらくに太刀洗に出で、大きなりつばな飛行場に驚きながら敬意を表して一周し、十一時五十五分、久留米へゴール・インしてまず優勝確実の成績を上げた。

高橋氏は大分出発前、「刻々天候不良になりつつあり」という電報におびやかされて発動機の調整もそこそこに飛び出し、ひたすら高度をとつて地図とコンパスで山越えにつとめ、冷水峠を過ぎてからは空も晴れて筑後川に迎えられ、四〇〇㍍の高度で久留米市を飛んで練兵場に突込んだが着陸の際、激しいバウンドで足を折つてべたりと下翼で座つてしまつた。時に零時三十九分だつた。

このコースの突破時間は後藤氏一時間五分、石橋氏五一分間、高橋氏五七分間で、ほぼ天候に恵まれたとはいえ、いずれも処女地の飛行であり、ことに後藤、高橋両氏には最初の長距離飛行でもあつて三氏の全飛行時間は石橋氏の三時間二七分を筆頭に高橋氏の三時間五八分、後藤氏の四時間二五分で、前年秋の第一回に比べて飛行機の性能も進んでいるかわりに優秀な飛行記録であり、毎回の競技に必ず新人優勝の例に漏れず、今度は終始正に石橋氏の天下であつた。

かくて十二月二、三両日にわたり、東京で各地委員が集まつて審査の結果、高橋氏の岡山通過が地上から確認されず、練兵場の標識上を経由しなかつたものと認められ、かつ久留米着陸時における機体の破壊などもあつて優秀な時間記録を棒にふつて等外に落ち、一等は石橋氏、二等は後藤氏に決定、七日午後三時から九段偕行社で大降りの初雪に賞品授与式を挙行した。

これより先き、航空局からも賞金交附の通達があり、一等四、〇〇〇円、二等三、〇〇〇円、更に賞品をも添えるというサーヴイスだつた。

また航空事業婦人後援会からも参加者一同に対し、金三、〇〇〇円を差上げたいといつて内訳書と一しよに協会へ託して来た。

総裁宮殿下にはおりから九州地方旅行中のため臨席されなかつたが令旨を伝えられ、阪谷副会長が代読し、大限会長の奉答は矢木理事が代読した。令旨は、

今回施行ノ第二回郵便飛行ハ好成績ヲ得、第一回郵便飛行ニ比シ進歩ノ見ルヘキモノアルハ余ノ喜フ所ナリ。然レドモ欧米諸国ニアリテハ既ニ定期郵便飛行ヲ実施シ居レリ。尚一層ノ奮励ヲ望ム

航空局からは長官山梨中将、次長畑少将以下ほとんど全員参列し、山梨長官は美文の祝辞を朗々と述べた。

「時惟れ孟冬、紅葉霜に飽き白雲野に満ち、山河綿繍を粧ふ是時にあたり、帝国飛行協会第二回郵便飛行を帝国の西半に挙ぐ。参加の諸氏勇躍各その愛機を操り妙技を競へり。風雨雲霧を突破排進する等、その壮快の状言ふべからず。遂に山海六百五粁米を翩翔して目的地に達せるもの三機、これを前回の成績に比すれば其の進歩の顕著なるものあり。而して今、石橋、後藤両氏優勝の栄冠を受く。洵に慶賀に堪へざる所なり。然れども我民間航空界の前途は尚両氏に負ふもの頗る大なり。両氏夫れ自重自彊、以て斯界に貢献せんことを望む。これを祝辞と為す」

参加者代表として石橋氏が答辞を読んだが、そのフランス陸軍少尉の空色の制服が異様に光つていた。

かくて賞状と目録によつて、それぞれに授与された賞金並慰労金は、

一等　石橋勝浪氏　賞金一一、〇〇〇円（恩賜賞金四、〇〇〇円　本会賞金四、〇〇〇円　増加賞金三、〇〇〇円）

航空局賞金　四、〇〇〇円
航空事業婦人後援会から金一、〇〇〇円
計　金一六、〇〇〇円
二等　後藤勇吉氏　賞金八、〇〇〇円（恩賜賞金三、〇〇〇円　本会賞金三、〇〇〇円　増加賞金二、〇〇〇円）
航空局賞金　三、〇〇〇円
航空事業婦人後援会から　金七〇〇円
計　金一一、七〇〇円
等外　高橋信夫氏　特に慰労金七、五〇〇円
航空事業婦人後援会から　金七〇〇円
同　水田嘉藤太氏　慰労金二、〇〇〇円
航空事業婦人後援会から　金四〇〇円
同　島田武男氏　慰労金一、〇〇〇円
航空事業婦人後援会から　金二〇〇円



石橋氏の賞状

それから石橋氏には飛行協会有功章が贈られ、航空局の賞品は銀製花瓶一対、後藤氏には同型花瓶一個が贈られた。

またこの郵便飛行前後の期間中、各地出張の審査委員が如才なく各所で講演会を開いたが、その全回数二三回、聴衆約一二、〇〇〇余であった。

(一三)　航空局第一回航空機操縦術練習生

航空奨励規則――定期航空事業計画――航空機操縦生の採用試験――伊藤治郎氏以下一〇名合格――帝国飛行協会の機構改革――総務理事に久能司中将――第五次機関雑誌「飛行」月刊――「民間飛行機修理新調補助規程」と「慰助規程」

航空局が郵便飛行に賞金や賞品を振舞ったのは臨機の処置であって、その後十二月二十四日附で正式に航空奨励規則が陸軍省令で公布され、即日施行となった。

第一条　航空局長官ハ民間ニ於ケル航空ノ発達ヲ図ルタメ、本令ニヨリ毎年度予算ノ範囲内ニ於テ金品ヲ授与スルコトヲ得

第二条　左ノ各号ノ一ニ該当スル者ニ対シ、航空局ヨリ賞状並賞金又ハ賞品ヲ授与ス

一、航空事業ノ発達ニ功労アリタルモノ

二、航空機操縦者ニシテ特ニ其技術ノ優秀ナルモノ

三、航空用機器及所要材料ノ設計若クハ製作ニ従事シタルモノ

第三条　航空ニ関スル競技会、又ハ共進会若クハ之ニ準ズベキモノノ開設者ニハ奨励金ヲ授与スルコトアルベシ

第四条　第二条ノ賞状並賞金又ハ賞品ヲ受クベキモノ、其授与前ニ死亡シタル時ハ之ヲ死亡シタル者ノ遺族ニ交付ス

そのころ、航空局第二課では、来るべき帝国議会に提出する意図で定期航空事業計画を立案最中だった。

それによると、わが日本内地は陸上飛行場を急速に設けることが困難であるから当分水上機使用に基礎をおいて、まず第一期計画線として東京・静岡・名古屋・京都・大阪間の航空路を選定し、これを片路五時間で運航する案をたて、第二期計画としては大阪・岡山・門司・サスナ（対馬？）・釜山・大田・京城・平壌・安東・奉天の線を予定して、議会通過の可能性はきわめて薄かったが瀬踏みのつもりで、もっぱら多田機関少佐がその衝にあたって研究していた。

またさきに募集した航空機操縦生は百数十名の応募者があり、陸軍軍医学校の体格検査で不合格になつた者を除いた一一四名が十二月六日から三日間、九段の偕行社で学科試験に連なつた。

課目は地理その他五種だつたが課題は地理では㈠日本の石炭及び鉄の産に就て述べよ。ほか二題を二時間、国語は㈠左の文を解釈せよ。「人類は実に戦争に依つて、その総ての能力を発揮し、その精神を砥礪し、その自然性に鍛練陶冶の工を加へて来た。日本的精神の中、最も貴き武士的精神は日本固有の精神を根底として剣戟の間より生じたるものである」ほか二題を二時間、作文は文体随意の「余の航空機操縦生を志願したる理由」。数学は、

㈠ $1+\frac{1}{2}+\frac{1}{2\times3}+\frac{1}{2\times3\times4}+\frac{1}{2\times3\times4\times5}$

を四捨五入によつて小数第三位まで計算せよ。ほか三題を二時間、理科は㈠成るべく小なる力にて重きものを動かさんとするときは、如何なる方式を用ふべきかを説明せよ。ほか二題を二時間、英語は欧文邦訳二題、邦文欧訳三題を二時間であつたが、全体を通じて最も成績のよかつたのは国語で、五〇点以下はわずかに一、二名でいずれも七〇点以上だつた。外国語はフランス語の受験者が一名あつただけで他はことごとく英語だつたが、零点に近いものが二、三名あり、五〇点以上とつた者は約半数に過ぎなかつた。

これらを総合平均すると五〇点以上は二九名で、その中に一人、八八点強を得点したものがあり、これが最高点者だつた。最下点は二七点強の成績である。

そして結局、左の一〇氏が合格し、航空局第一回操縦術練習生として採用されたのである。(年令は数え年)

茨城県東茨城郡常盤村　伊藤治郎(二〇才)
東京市本郷区駒込神明町三六一　羽太文夫(二〇才)
千葉県山武郡南郷村上横地一三六六　小川寛爾(二〇才)
福岡市行ノ町五六　加藤寛一郎(二〇才)
福岡県企救郡中谷村道原一六九一　河内一彦(二〇才)
鹿児島県出水郡阿久根村山下一〇六　中尾純利(一八才)
長野県東筑摩郡島立村乙二四五　永田重治(二〇才)
熊本県飽託郡横手村北岡一二四四　国枝実(二〇才)
宮城県栗原郡岩ヶ崎町　松崎武夫(二〇才)
佐賀県杵島郡橘村芦原四一九五　小林佐久麻(一九才)

このうち伊藤、羽太、小川、加藤及び小林氏は中学四年修業、河内氏は農学校、中尾氏は工手学校、国枝氏は工業学校、永田、松崎両氏は中学卒業程度の青年であり、民間飛行練習所のあえて学力を問わない練習生に比べて素質がある程度、高度化されたのであつた。

ことにこの中で小川寛爾氏は日本自動車学校の教師、中尾純利氏は海軍省技術本部の図工、永田重治氏も東京砲兵工廠目黒火薬庫の図工、国枝実氏は陸軍航空学校雇員として所沢飛行場に勤務していた経験もあつて学校修業後、しばらくでもそれぞれ就職した人たちであり、国枝、小川両青年の如きは既に最も航空の知識と実際を見ている人であつた。

かくて一月早々から所沢で教育をうけることになつたが、これより少し先き海軍の和田秀穂少佐が事務官に補され、陸軍の安辺浩大尉と森蕃樹中尉が御用掛を命じられて局内の機構整備が行われた。

飛行協会でもこの時、従来の部長制度強化のため総務理事を設けることになつて会則の一部が改められ、更に募集部を新設して地方支部との連繋を緊密強し、支部経費も増額して気前よく四割の控除を承認した。

総務理事には十二月下旬の理事会で久能司中将が推薦されて就任を見たが、その後二〇年続いた総務理事制の、これが最初であつた。

改正された会則の第二十条に「総務理事ノ管掌事項概ネ左ノ如シ」とあつて「庶務――本会役員ニ関スル件、会議ニ関スル件、地方部ニ関スル件、飛行功労者賞典ニ関スル件、飛行遭難者慰助ニ関スル件、部外往復書類ニ関スル件、本部内ノ取締、給仕小使ニ関スル件。

募集――会員及寄附金募集ニ関スル件、会員名簿並会員章ニ関スル件、飛行宣伝ニ関スル件、展覧会、講演会、活動写真等ニ関スル件。

技術――飛行会並懸賞ニ関スル件、飛行士ニ関スル件、航空機及其ノ附属品

ニ関スル件、万国航空倶楽部ニ関スル件、空中輸送ニ関スル件。

学務――帝国飛行歴史編纂ノ件、雑誌「飛行」ニ関スル件、書籍雑誌、新聞紙ニ関スル件、飛行文庫ニ関スル件、翻訳ニ関スル件、飛行安信ニ関スル件、統計報告ニ関スル件」

すなわち財務以外の会務いっさいが包含されている訳である。



久能司氏

久能新総務理事は旧越前丸岡藩の寺社奉行を父として生まれ、日清戦争には近衛歩兵第四連隊中隊長、日露戦争には歩兵第一〇連隊長として沙河会戦に臨み、負傷療養後、歩兵第三九連隊長として再度出征、勲功によって勲三等旭日中綬章と功四級金鵄勲章に昇叙され、その後、陸軍中央幼年学校長、第一八旅団長、第一九旅団長を経て臨時朝鮮派遣隊司令官などを歴任し、大正四年三月、予備役となり、長岡中将らとともに国民飛行会を創設以後、今日に至ったのであるが資性重厚、端正、この際の総務理事としてはきわめて適任であった。

水田中尉にいわせると、「自分が幼年学校の時、久能閣下が校長だったが、その後どうして教育系統にまわらなかったか、すぐれた教育家はだの人だ」と、尊敬している通りの風格で、和歌をよくしていた。

この新機構で、今までの財務部長が再び財務理事に還元して人は同じ倉知理事の名誉職となり、学務部長の矢木少将と、庶務部長の小林大佐が退いて庶務と募集を戸田参事、技術と学務を徳永参事が兼任する異動が行われ、幹部級が二人減った訳になったが、かえって部内はまとまりがついて文字通りの緊縮化が実現したのだった。

夏ごろ渡部一英氏がほおり出した機関雑誌は、そのまましばらく休刊していたが、さきの第一次の「航空界」で編集その他に多少覚えのある北尾主事が直接、長岡中将を説いて協会自ら発行する段どりをつけ、「飛行」と改題し、新装して十一月号第一巻第一号から出直し、同主事が編集兼発行主任となって月一、〇〇〇円の予算で用紙代、印刷費、編輯費をまかなうことになった。協会としては大正三年末創刊の「帝国飛行協会々報」以来、実に第五次の機関誌で一方の勢力である「飛行界」が技術本位の傾向が濃厚であるのに対し、誰に持たしても一応はページをめくって見るような素人向きの、なるべくにぎやかな編集方針をとって従来通りの四六倍版一〇〇ページ、一部金二五銭で市販に出し、東京堂、北隆館、東海堂、上田屋、至誠堂などの大売捌店の代表者を一夕、丸の内の中央亭に招いて懇談し、販売方についてせいぜい骨を折ってもらうように頼んだ。

それからさきに航空局から三万円の奨励金を下附された「民間飛行機修理新調補助規程」と「慰助規程」の交附先きが決定して、それぞれさかのぼって配分したが、修理新調補助規程は、

第一条　現ニ飛行事業ニ従事シ将来モ亦、コレヲ継続セムトスル日本人所有ノ飛行機ニシテ政府検査済（当分本会ノ承認シタルモノ）ノモノ飛行中不可抗力ノ為メ破損シ、其ノ修理新調費ノ支弁ヲ困難トスル者ニ対シテ左ノ事項ヲ参酌シ補助金ヲ与フルコトヲ得

但シ飛行中ニアラズト雖モ不可抗力ノ為メ破損シタルモノニ対シテハ特別ノ詮議ニ依ル

一、飛行ノ目的

飛行ハ公益又ハ航空事業ノ進歩発達ヲ図ル為メニ実施セラレシヤ、営利有償若クハ娯楽ノ為ナリシヤ等

二、飛行機ノ破損

飛行機（発動機附属品共）ノ原価、破損ノ程度、機体並発動機ノ既用時間、修理新調ノ方法並費用

三、飛行機操縦者ノ資格

四、飛行ニ関スル顧慮

1、天候ノ顧慮適当ナリシヤ

2、飛行場ノ選択及危険予防等、適当ナリシヤ

3、不可抗力ノ状況及コレニ対スル処置適当ナリシヤ

第二条　前条ノ補助ヲ受ケムト欲スル者ハ其ノ事件発生後、当時ノ状況及前

条各項ニ就キ詳細ナル報告書ヲ作リ、飛行機要目調書（第一書式　略）ヲ添ヘ若シ新調セムトスルトキハ第一書式ニ準ジ、要目調書ヲ添ヘ速ニ会長ニ差出スベシ

会長ハ審査員ヲシテ速ニ其ノ事実ヲ審査シ、等差ヲ判定セシメ、理事会ノ決議ヲ経、補助金ヲ決定ス

附　則

一、本規程ハ大正九年八月一日ヨリ大正十四年三月三十一日マデ効力ヲ有ス。爾後継続セムトスルトキハ予メコレヲ雑誌「飛行」ニ広告ス

そしてこの補助金額の内規を定めて甲乙丙丁戊の五種とし、機体と発動機を別々に各五、〇〇〇円以内、四、〇〇〇円以内、三、〇〇〇円以内、二、〇〇〇円以内、一、〇〇〇円以内とし、最高五、〇〇〇円の標準は大体、「大部分修理ノ見込ナキモノ」であり、以下それに準じて審査する方針である。

また慰助規程は、

第一条　本会ノ慰助ヲ分チテ左ノ四種トス

一、負傷見舞金　二、負傷手当金　三、香華料　四、扶助金

第二条　本会ノ慰助ヲ受クベキモノハ政府検査済（当分本会ノ承認シタルモノ）飛行機ニシテ飛行中、不可抗力ノ為メ傷害ヲ受ケタル者ニ限ル

但シ飛行中ニアラズト雖モ飛行機及発動機ノ為メニ不可抗力ニ依リ受ケタル傷害者ニ対シテハ特別ノ詮議ニ依ル

第三条　本会ノ慰助ヲ受ダベキモノハ左ノ資格者ニ限ル

一、民間飛行士及飛行機関係員ニシテ政府ノ免許証ヲ所持スル者（当分本会ノ認定シタル者）

二、政府ノ認可シタル民間飛行練習所（当分本会ノ承認シタルモノ）又ハ飛行機製作工場ノ職員、生徒、職工等ニシテ職務上、搭乗シタル者

第四条　前条以外ノ者ニシテ飛行機及発動機ノ為メニ不可抗力ニ依リ受ケタル傷害ニ対シテハ特別ノ詮議ニ依ル

第五条　慰助金額ハ当該者ノ身分、履歴、身上関係、傷害当時ノ状況、飛行ノ目的、危険予防ノ適否等ヲ審査シテ、コレヲ決定ス

第六条　負傷見舞金ハ治療一〇日以上ヲ要スル負傷者ニ贈ルモノニシテ第五条ノ外、入院日数、治療ノ難易等ヲ参酌シ、会長其ノ金額ヲ決定ス

但シ其ノ金額一〇〇円以上ナルトキハ審査員会ニ諮リ、理事会ニ於テコレヲ決定ス

第七条　負傷手当金ハ第五条ノ外、尚左ノ各項ヲ参酌シ、審査員会ニ諮リ理事会ニ於テ其ノ金額ヲ決定ス

一、附添人アラサレハ自用ヲ便スルコト能ハザルモノ

二、終身職業ニ就クコト能ハザル者

三、軽易ノ職業ニ就クコトヲ得ベキモ終身不具トナリタル者

第八条　香華料ハ第三条各項ノ外、陸海軍飛行関係ノ将校、下士卒其他職務上飛行機ニ搭乗シ、若クハ工場等ニ立会ヒ死亡シタル者ニ贈ルモノトス、其ノ金額ハ会長コレヲ決定ス

第九条　扶助金ハ飛行犠牲者ノ遺族ニ贈ルモノニシテ審査員会ニ諮リ、理事会ニ於テ其ノ金額ヲ決定ス

但シ第三条第二項ノ資格者ニ対シテハ金五、〇〇〇円、第二項ノ資格者ニ対シテハ金一、〇〇〇円ヲ基準トシ、第五条ノ所定ヲ参酌シ増減ス

第十条　本邦飛行界ノ功労者ト認ムル者ニ対シテハ審査員会ニ諮リ理事会ノ決議ニ依リ、特ニ第一条各項ノ慰助金ヲ贈ルコトヲ得

第十一条　官立及政府ノ認可シタル民間飛行練習所（当分本会ノ承認シタルモノ）飛行機製作工場等ニ雇ハレタル外国人並本邦飛行界ニ功労アリト認ムル外国人ニシテ、本邦ニ於テ傷害ヲ受ケタル者ニ対シテハ負傷見舞金、香華料ヲ贈ルコトヲ得、其ノ金額ハ審査員会ニ諮リ、理事会ニ於テコレヲ決定ス

第十二条　故意ニ出タル傷害者ニハ本規程ヲ適用セズ

附　則

本規定ハ大正九年八月一日ヨリ大正十四年三月三十一日マデ効力ヲ有ス。爾後継続セントスルトキハ予メコレヲ雑誌「飛行」ニ広告ス

この決定によつて従来の補助規程が廃止され、故山県氏の遺族弔慰金として

金五、〇〇〇円が可決し、修理補助費としては八月以降三回の破損機に対し、白戸飛行場に金八、〇〇〇円、故山県氏の殉難機ゴルハム式一五〇馬力複葉機体に対し、伊藤飛行機研究所へ金七、〇〇〇円、また十二月初旬、洲崎飛行場で練習飛行中、破損した小栗飛行学校に金二、〇〇〇円を、年の瀬もおしつまつてからそれぞれ分配して飛行協会は単なる取次ぎだが、政府からはじめて民間従業者に待望の補助金がおりた訳で、官民協力の実はこの時からあがつたのである。

(一四) 小関観三歩兵大尉の宙返り連続一二六回

戦艦その他に飛行機搭載計画——航空母艦建造に着工——航空学校と航空隊の新入学生——新に機関学生養成——山階宮武彦王少尉、横須賀航空隊学生補任——小関大尉の連続宙返り記録——甲、乙種学生卒業式——特別大演習に参加——ウラジオストツク派遣航空隊——朝鮮会寧にも航空隊新設——樋口工兵中尉の空中射撃命中率記録——航空忘年会——飯沼氏の恢復——水田飛行学校の養成方針——航空関係出版物——海外航空情勢

かねて計画中の海軍航空隊の増設は、さきの臨時議会で確定して横須賀と佐世保に各五隊、呉に四隊、舞鶴に一隊が置かれるほか霞ヶ浦飛行場に水陸練習部二隊を新設し、いずれも大正十二年度までに完成することになつた。また同年度に完了のはずの八八艦隊に属する大型巡洋艦若干と戦艦四隻、巡洋戦艦四隻、巡洋艦一二隻に飛行機の艦載設備を整えるとともに浅野造船所に命じていよいよ正式の航空母艦建造に着手した。これは最近、イギリスで進水した一四、四五〇㌧のアーガス号と同型のもので戦闘機、偵察機、攻撃機など大小約三〇機を搭載する最新式のものである。

それから軍務局航空班の大関少佐力説のイギリス航空団招聘（しょうへい）の案は、上層部を順次通過してついに大臣の決裁を得るところまで進み、ロンドン駐在武官小林躋造少将を介してイギリス当局に懇請した結果、日英同盟の好誼（こうぎ）もあつておおむね簡単に了解を得、今年内に派遣人員その他万端を準備して明春早々出発するだろうという情報が同少将から入つて来たので、わが当局は一段と張り切り、大関少佐の手もとで被講習の立場から細部の教育方式を練つていた。

横須賀航空隊ではそのころ横廠式三機で追浜・四日市・新舞鶴間の往復飛行を行つたが十一月四日朝六時三十分、六八号機に高橋一等兵曹、七六号機に前島三等兵曹、七七号機に生田一等水兵が搭乗して追浜を離水、観音崎から相模灘を横断して十時ごろ四日市に到着、少憩の後、七六号機は発動機調整のため見合わせて零時三十分、六八、七七号両機出発した。

釈迦嶽を突破後、米原と彦根の中間地帯を琵琶湖に出て今津上空を小浜にわたり、七七号機は二時十分、六八号機は同三十分、新舞鶴に着水、翌日は七七号機にシベリヤ帰りの赤石中尉、六八号機には志村大尉が搭乗して七時五分出発、同一航路を四日市へ急ぎ、八時三十分、前後して安着したが七七号機は発動機の故障修理に手間どり、滞留中の七六号機もそろつて三機翼を並べ、追浜へ帰航し、午後零時四十分、安着した。

最近、横浜入港の大阪商船ハバナ丸が第二次陸軍向けのドイツ押収機六九機を積んで来たとの発表があつた。

さて十二月ともなると所沢の航空学校、追浜の航空隊にそれぞれ恒例の新学生が入るが陸軍側は弘中孫六（後に少将）歩兵中尉、佐倉光一（後に中佐）、畑島定（後に大尉）、大川幸吉（後に中佐）、竹中麟太郎（後に大尉）各歩兵少尉、林三郎（後に少将）砲兵少尉、森有信輜重兵少尉のほかに中田茂、岩谷新太郎、丹原芳正、岡田賢三郎、金沢六郎、春名健各歩兵軍曹、小田菊蔵、河田保同伍長、明楽光之進、伊藤定行両砲兵軍曹、小島作五郎同伍長、高田伝十郎騎兵軍曹、小崎甚一、延原正義同両伍長、米津太平、尾形喜芳両工兵伍長の二三氏だつたが、同時にフランスから新にショボー、バレット両将校が招聘されて着任

し、発動機の整備取扱専門の機関学生をつくることになつた。

これは前のフランス航空団による航空術講習課目にもあつたが、その時の委員松井命（後に中将）、築山一郎（後に大佐）、桜井蓁秀少佐を補助教官にして各兵科から一〇名を採用した。

学生長を赤丸信秀（後に大佐）とし、今川一策、光成省三（後に何れも少将）、近藤時習、寺元喜男、青柳緑、赤木鈴雄、相場角平、桜井肇（後に何れも大佐）、福士剛（後に中佐）を第一期学生とし、一年間の講習期間だつた。

海軍側は六期学生として山階宮武彦王少尉殿下がいよいよ実地航空術修業に就かせられたのをはじめ、岩淵三次、中村愛三、菅沼忠正（後に大尉）、梅谷薫、町田秀実、加藤唯雄各中尉、藤松達次、近藤勝治、馬場篤磨、亀井凱夫各少尉と佐波二郎機関中尉の一二氏だつた。

また今春、呉飛行の両山田の道行中尉は大崎大尉と同道してイギリスへ、定養中尉は庄司健吉機関少佐と一しよにフランスへ派遣されて立つていつた。

入隊された山階少尉宮殿下は二十三日、桑原大尉操縦の横廠式二〇〇馬力機に初の同乗をされ、東京湾上から横須賀市街にかけて約二〇分間快翔され、ようやく宿望を遂げられた朝のお気色はすこぶる明朗だつた。

所沢の航空学校では材料廠附の小関観三大尉が連続一一三回の宙返りを敢行したというので寄るとさわると評判になつていたが、十月九日朝十時頃、同大尉は八〇馬力のソツピース式パップ型に単独搭乗して一、三〇〇㍍に上昇、まず連続一三回の宙返りをして調子を調べ、更に一、四〇〇㍍に駆け上つて息つく間もなく一一三回を続けざまに強行した。この間二〇分、平均一分間に六回の割で前後実に一二六回の連続敢行だつた。

外国には既にその例はあるが、日本でも飛行機さえあれば容易に出来ることの証左であり、技術も体力も優に匹敵し得るものであることを確かめたのである。そして新聞に大きく報道されて一般世間をも圧倒した快挙となつた。

発動機の設計、製図、組立、分解、飛行機体の取扱技術など研究の乙種学生庵原砲兵中尉以下将校四名、下士卒九名の卒業式に次いで、十月二十九日には御名代閑院元帥宮殿下臨席で第二期甲種学生の卒業式があげられ、駆逐班曾根大尉、近藤、秀島両中尉、町田、四宮両軍曹はスパツド式五機で、偵察班の服部大尉、立松、立見両中尉、木下曹長、乾軍曹はサルムソン式五機で編隊飛行を行い、駆逐機の高等飛行は横転、逆転、宙返りなど多彩にわたつて開陳された。優等の恩賜賞は駆逐班では秀島中尉、偵察班では木下曹長に伝達があつた。

この秋の特別大演習は九州筑豊の山野で行われるので地元の航空第四大隊と各務ヵ原の第二大隊が参加し、各務ヵ原からはモ式六型とソツピース式各二機を武田（惣次郎）寺元両大尉、熊谷曹長、森軍曹、西島伍長が大阪、岡山、広島を経由して小倉に空中輸送して北軍に属し、第四大隊は南軍に配属された。

この大演習中、シベリヤ派遣の部隊が改編されてウラジオストック派遣軍となり、航空班も同派遣軍航空班と改められて班員の一部が帰還するとともに新たに坂本真彦大尉を班長とする野口、難波、喜早、加藤（敏雄）各中尉がソツピース式六機をもつてスパツスカヤに進駐した。

これより先き北満州地域の居留民治安警備のため、朝鮮会寧に臨時航空班を布設中だつたが、大体の準備が整つたので十一月十二日午後零時過ぎ、近藤中尉はサルムソン式に単独搭乗して予備飛行を行い、豆満江を越えて鶴栖洞上空から山城山附近を二〇分間にわたつて飛行した。

次いで二時四十分、近藤、西尾両中尉は飛行場開きを兼ねて二機ともども附近上空を縦横に飛び、宙返り、横転、急降下などの高等飛行を見せて部落民を驚嘆させたが、北鮮の高度一、〇〇〇㍍では既に零下一二度の酷寒を感じさせた。

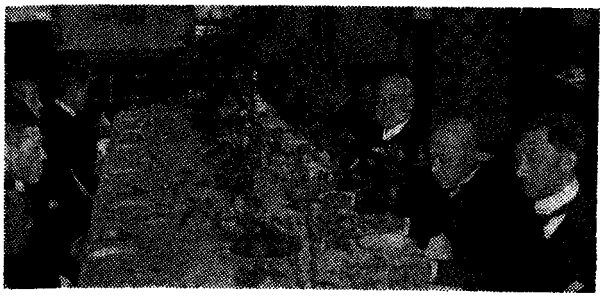
数日後、間島に巣喰う過激派に宣伝威嚇飛行のため、西尾中尉は久保田軍曹同乗のソツピース式を操縦して午後一時、会寧を出発、局子街竜井村の上空で宣伝ビラをまき、豆満江上流の地形偵察をして帰還に移つたが針路を見失い、燃料を使いはたして咸北茂山郡楡坪附近の磧に不時着し、車輪と下翼を破損した。

明野飛行場の空中射撃練習は、その後も引き続き行われていたが十二月十五日朝十時、樋口正治中尉はニューポール式に搭乗して発足、標的の繋留（けいりゅう）気球と取組んでいるうちに、あたる、あたる、この日の成績四八パー

センの命中率で、フランス航空団の教官ですら出し得なかつた好調だつた。現在の世界の最高率はフランスの三五%なので、それをはるかにうわ回つた世界記録である。

御用じまいの二十八日夜、九段の富士見軒に軍官民の珍しい顔ぶれの航空忘年会が開かれた。

発起人は日本飛行士倶楽部幹事の石橋勝浪氏と飛行協会雑誌の北尾主事で陸軍航空部長の井上中将、伊藤音次郎、磯部鉄吉、鳥飼繁三郎、小栗常太郎、川上親孝、航空局の多田機関少佐、長岡中将、後藤勇吉、滋野男爵、白戸栄之助陸軍省航空課長の杉原美代太郎工兵大佐、飛行協会の寺家村和介氏らが集まり、洋食の卓を囲んで話に花が咲き、井上中将の民間飛行家激励と奮闘推賞演説、長岡中将の歳晩所感、滋野男爵の空中戦談、それから寺家村氏や磯部氏のテーブル・スピーチがあり、思わずつけた航空忘年会という名もはじめてだつたが、こういう名にかりて遠慮なく話し合おうとした催しで、時にとつての風通しでもあつた。



航空忘年会席の一部
（右側右から滋野、寺家村、長岡、磯部氏
左側左から小栗、多田少佐、杉原大佐）

前年、飛行機製作会社をもくろんで一敗地にまみれた磯部少佐は、このごろ日本空中広告社というものを起して飛行機や気球を使つての広告仲介業のような仕事をさがしていたが、いつこう相手がないらしく、また「空中戦闘遊戯」と銘うつた軍人将棋式の子供の玩具を発明して、「巌谷小波氏校訂」の飾りをつけ、倉知氏のロききで三越百貨店で売つているという。

一方には半年以上を完全に仰臥（ぎようが）して暮らした飯沼金太郎氏が、このころはようよう立つて歩くけいこをはじめている。重傷だつた左足も幸い切断せずに済み、両足とも二分ずつくらい短くなつたが、さほど見苦しくなく歩けるようになつた。

多趣味多芸な氏はヴアイオリンが得意であり、油画にも素養があり、また短歌のようなものをもよんだ。

寝ていて絵は描けなかつたが胸に楽器をあてて弾（ひ）くくらいはちようどよい運動となり、「ひとりゐて丹沢山の地図見れば　秋風ふきて傷痕いたし」「看護婦の白き衣に蝿あそぶ　午後の秋日の静かなる室」また「くだものの汁にも飽きぬ葡萄酒の　赤きいろにも秋は来れり」などとうたつていたが若いだけになおり出すと早く、まだしばらくは退院も出来ないが元気もすつかり回復して人なみ以上であり、人がたずねてゆくと談笑にうむことを知らなかつた。



水田飛行学校練習機

水田中尉も、この暮れの五日に水田飛行学校の開校式を尾島にあげ、東京からも大勢集まつてにぎやかだつたが本格的に編んだ校則には基本教育部、補習教育部、研究部、高等飛行部とあり、基本教育は三ヵ月間で教授料前納七〇〇円、補習教育は二ヵ月間三〇〇円、研究部も二ヵ月間三〇〇円、高等飛行部は一ヵ月三〇〇円である。

基本教育部の入学資格は高等小学卒業以上（中学校二年修業）の一七才以上三〇才未満の身長五尺以上のものであつた。

そのほかに航空事業部があつて各種空中宣伝、巡回飛行、活動写真撮影、興行飛行などの求めに応じ、学校教師を附属部員とし、研究部生及び高等飛行部生を臨時部員として働かせる学校の副業だつた。

この授業料は各練習所区々で一定していなかつたが、ややもすれば練習機材に事を欠く時だから何ヵ月もの期間を定めずに一時間練習費金一〇〇円の時間制を採り、機材破損に対する保険金を二〇〇円とか三〇〇円とか前納させているのが慣例であつて、水田飛行学校がこれを打破し、それぞれ各部の練習期間を画然とさせたことは英断であり、ことに飛行機の損害に対する賠償についてうんぬんしないところにも革新味があつた。

そしてこの補習教育部を卒業すると、ちょうど後の二等飛行機操縦士の受験資格に相当し、また二等操縦士の免状受有までには約千二、三百円の練習費がかかるのが長い間の標準で動かなかつたが、そういう点からいつても、この水田中尉の校則は秀逸であつた。

かくて大正九年は航空局が設立して政府が直接民間指導奨励の緒につき、官民相呼応して推進せんとする大きな歴史を生んで、ようやく本格的の軌道に乗り出した年であつた。

また長岡中将もこの月、フランス政府から同国最高のグラン・オフヒシエ・ド・ラ・レジオン・ド・ヌール勲章に叙され、大限飛行協会会長の名でミルラン大統領あてに感謝状を送つた。

そこで今年の出版界を一瞥（いちべつ）すると、飛行協会からイギリスのジー・ホールト・トーマス氏著の「航空輸送」を寺家村和介氏が翻訳して出版し山梨中将、畑少将の航空局両首脳、阪谷、長岡両副会長の序文をあつめて菊版本文二五〇ページ、空中写真六四ページ、航空路図三葉を挿入し、総クロースの装禎（そうてい）で定価金四円である。寺家村氏自らの広告文によると、「英国航空界の泰斗ホールト・トーマス氏が多年の経験と深奥なる智識とに基き、航空輸送に関する百般の事項を網羅して簡明適切に叙述し、世人をして一読航空輸送の如何なるものなるかを知らしむるものなり。訳文亦平易にして読過直ちに其意味を了解するを得べし。吾人は今や……」うんぬんとあり、日本橋の丸善書店に委託販売したが数えるほどしか売れず、飛行協会の一隅にうず高く積まれてほこりにまみれていた。

その他では金井家出版部（長野県小野町）発行の在米中の金井武一氏著「飛行機及自動車講義」、公民文庫発行、著者不明の「飛行機及飛行船」、それから長岡中将個人出版の「欧洲航空界のそ記」くらいのさびしいものであつた。

戦後の欧米ではこの一年間、二四時間連続飛行のフランス人ボストロー氏があり、九六〇回の連続宙返りを行つたという同国人フロンバル氏があり、ゴルドン・ベンネット競技では、これもフランスのサデイ・ルコアント氏が三一三粁余の速力を出している。高度ではアメリカのシュローダー陸軍少佐がついに一〇、〇〇〇呎を一〇〇呎近く突破した。

アメリカでは飛行機から飛行機へ乗り移る放れ業が流行しており、やりそこなつて死んだ某中尉もある。ことに最もアメリカ式なのは映画女優の間に軽飛行機がはやり出し、一流のものは操縦士ぐるみ飛行機を買い込んで乗りまわしていると、写真入りで報道されている。

同国政府はニューヨークからサンフランシスコへの大陸横断郵便飛行の試験を開始し、ロックフエラー観測所では五月二日の日食を飛行機で観測して最初の実験に成功した。

またヨーロッパの定期航空は着々実質化し、イギリスでは前年設立のホールト・トーマス航空輸送会社と、ハンドレー・ペーヂ輸送会社のほかに新たにイーストン・エアーライン会社が創立されて三社となり、フランスでもエール・ユニオン会社及び航空郵便のほかに国際航空会社が誕生して、これまた三会社となつた。

これらに刺激されて前年秋、創設されたオランダのK・L・M会社も、五月からアムステルダム・ロンドン線を開始し、イギリスのヴイツカース飛行機会社は東亜航空路を目ざして中華民国と合弁の輸送会社設立の準備をはじめたといい、戦後の空中経営と競争が各国とも激甚の様相を現わして来た。

その一〇　海軍航空強化の新紀元（大正一〇年　一九二一年）

（一）帝国議会へ航空輸送会社創立案提出

安井氏の初春飛行――航空局操縦生の入校――玉井氏の新造機――大阪・別府間定期航空計画――飯沼氏退院――台湾航空班高柳幸警部殉職――日本飛行士倶楽部と帝国飛行協会の議会請願書――山本海軍大尉の航空路視察旅行――航空輸送会社創立計画案を議会へ提出――箸本太吉、山科礼蔵氏協同の航空輸送会社計画――帝国大学航空研究所、緒につく――南極探検に飛行機の可否調査

去年の正月も、安井荘次郎氏の京都市街上の初飛行で春を呼んだが、今年もまた同氏の大阪市訪問で元旦の空があけた。

氏は旧冬来、城東練兵場で今日の日に身がまえていたが朝曚（ちようどん）とともに城頭をかすめて飛び出し、五、六百㍍の高度で市街上を二周、あぶなげもなく帰つて来たが、高左右氏がはじめアメリカから持つて来たホールスコット式六〇馬力発動機も、使いようによつてはずいぶん寿命のもつもので、氏はこの時既に同機でたんねんに三、五〇〇㍍の高度記録と約一五〇㌔にわたる周回飛行記録を作つており、各務ヵ原でフランス航空団の人に時々見てもらつた操縦や整備術が身にしみているお陰であつた。

前年の元旦夜明け前には井上仁郎中将が急死したが、今年の一月二日には畑航空局次長の母堂岩子刀自が高齢をもつて永眠した。

陸軍に教育を委託した航空局の操縦生一〇名も六日午後二時、所沢の航空学校に入り、仕立おろしの黒ラシャ制服、制帽、編み上げ靴（くつ）に巻きゲートルといういでたちできちんと整列している姿は、適令にも満たぬ中学生の純真そのものを表わしていた。帽子の記章は輪形のハンドルを中心に翼を両方にひろげたもので、襟（えり）章もそれと同じだつた。

校長有川少将の訓示をうけ、河田教育部長から諸般の注意をうけた後、担任教官に紹介されて入校式に移り、いよいよ八日から地上の冒頭訓練につくことになつた。

係りの教育班長は中西正少佐、教官は曾根誠三大尉、中林斉中尉及び藤岡文雄少尉だつた。

何しろ当局としては最初の試みであり、関係各方面からも注目の的となつているので是非模範的な効果をあげねばならぬとあつて、すべて軍隊式に教育する方も、される方も一生懸命で、初登場した民間青年一〇氏の双肩には明るい希望と重い責任がかかつていた。

七草の日には穴守の六郷川口で玉井氏が新造のローン式一二〇馬力装備の複葉機を披露した。

玉井式二四型と称し、全幅九㍍五〇、全長七㍍五二、全高二㍍九〇で、〇㍍六一の食い違いを上下翼間に与え、全備重量八五〇㌔の軽快な複座機だつたが、航空局からは多田機関少佐、北島砲兵少佐、山本大尉らが出張して点検を行い、後援者友野直二氏も立ち会つて午前十時から五分間の試験飛行の後、午後は三〇分間にわたつて川崎、大森方面を快翔して安定性もよく、速力にも優秀性を示した。

またさきに掛塚の福長飛行研究所に招かれた浅見富蔵氏は前年夏、同所を辞して玉井氏に協力し、片岡文三郎氏も助教格でようよう飛行機らしい飛行機の出来たのを機会に、日本飛行機製作所附属飛行学校として練習生養成に本腰を入れることになつた。

ところが十日ばかりたつた十八日午後、練習飛行数次の後、誤つて横滑りとなり、脚と片翼の一部を破損して航空局から北島少佐と山本大尉、飛行協会から徳永大佐がおつとり刀で臨検して損害程度を調査した。

ひと月ほどしてこれの修理費が二、五〇〇円に査定されて飛行協会から交附し、同時に藤原延氏や小栗飛行学校の白水利雄氏とともに玉井氏も飛行士奨励金のお目がねにかない、第一回分の金五〇〇円がさがつて、やつと一人前の格好がついたのだつた。

するとも一つ、春早々景気のいい話が津田沼へも飛んで来た。九州の別府土地会社、別府信託会社、観音寺土地会社及び別府海岸ホテルらの資本家が四国の高松、高浜経由の大阪・別府間の航空輸送を計画し、伊藤飛行機研究所にその実施方を交渉して来たのである。

これはこの春、一〇〇万円の予算で別府に開かれる勧業博覧会を契機に開設の予定で、土地の有志数名が農商務省、逓信省を歴訪して鶴見左右雄商工局長、若宮貞夫管船局長に陳情してまわつていた。

伊藤飛行機研究所では、あだかもアメリカ自慢のリバーチー式四〇〇馬力発動機を買い込んでいたので、稲垣氏はこれを装備する旅客輸送機の設計に着手したおりでもあり、この渡りに船のような思いもうけぬ事業に大乗り気で実施方針を定めた。それによると一週二回の往復で大阪を午前九時発、高松、高浜を仲継地として別府着は午後三時、料金は片道一人金一〇〇円というのだつたが、稲垣氏苦心の機体設計が半ば進んだころに、この降つて湧いた話はまた風のように消えてしまつていた。

そこで伊藤氏は急に模様替えをして複座の長距離機とし、完成したら「山県記念号」と銘うつことにした。

そのころ同研究所で製作中のものに佐藤要蔵氏の複葉機があつた。これは中島飛行機製作所を辞してから、しばらく郷里秋田に帰つていたが郷党からもすすめられて飛行学校の設立を考えたり、北陸地方の郵便飛行などを計画して見たものの、まず飛行機の有無が先決問題なので秋ごろ上京して津田沼に寓居（ぐうきよ）をかまえ、発動機の出物（でもの）を探していた。

幸いスイス製のチューリン式空冷一二〇馬力が見つかつたので伊藤氏に注文し、複座の曲技用機を急いでいるのであつた。

一月一ぱいで赤十字社病院を退院した飯沼氏は二月一日附で飛行協会に辞表を提出し、山梨県の奥の「信玄隠しの湯」で有名な下部温泉へ出かけた。

ここの湯は傷痍（しよう い）後の療養地として名があり、川沿いの大森館というのうちに投宿したが、歩くのは杖（つえ）を頼りにぽつぽつ歩けるが、座るのに不自由で左の膝関節が曲らず、おいおい何とかいくらかずつでもなれるだろうと思つていたところが、やがて四〇年近い今日でもやはり座る時は誰の前でも、どんな座敷でも片足投げ出して若き日の遭難を物語つている。

掛塚の福長氏のところではアメリカ製のデラックスという一六馬力の小発動機を手に入れたので、これに合わして全幅六㍍二〇、全長三㍍余の小型単葉機を作り、第五天竜号と命名して直線飛行に成功したが、しよせんは滑走練習用に過ぎなかつた。

台湾の航空班ではかねて下淡水渓に建設中だつた屏東飛行場が竣成したので前年秋十一月なかば、鹿港の仮着陸場から移つて本拠をかまえていたが、二月二十五日早朝、二人目の殉職者を出した。

すなわち澎湖庁出身の高柳幸警部が中島式二五号機を単独操縦して練習飛行に飛び出し、約一〇〇㍍の高度で旋回の際、失速してきりもみに陥り、飛行場の北方の中洲に突込んで頭蓋骨打撲、右膝関節、左大腿などの骨折重傷をうけた。駆けつけた職工に、「苦しいから早く出してくれ」と口をきいていたが、現場で応急手当のうえ屏東医院に収容したがついに午後零時十五分、瞑目（めいもく）した。享年二八。氏は仙台市河原町の出生で家庭には新婚して間もない夫人が一人のこされた。屏東新飛行場における最初の殉難事故で勲七等青色桐葉章に叙された。

おりから飛行協会の雑誌「飛行」で、民間の人たちに「刻下の最大要求は何か」と問合わせたところ、十数氏から異口同音に「金と飛行機と飛行場」と答えて来た。

奈良原氏以来、民間航空満一〇年になるが最も必要な飛行場が一つもない。

いずれも海岸のひがたを潮と隔れん坊するか、河原を利用するか、あるいは一一願い出て練兵場を借用しているありさまである。かかる状態で民間航空の発達はとうてい望み得べくもない。懸賞飛行などは末の末で、飛行協会は共用飛行場設置に挺身（ていしん）すべきである、と、いきまく人もあつて日本飛行士倶楽部は開会中の帝国議会に「中央飛行場設置に関する請願書」を提出し、代議士三好清之氏を通じて衆議院へ、また貴族院へは航空事業婦人後援会の会長花山院侯爵を経て二月八日附、手続きを済ませた。

「我邦の航空界が世界の進運に落伍し、甚しき不安の状態にあるは夙に識者の認知せらるる所と被存候。殊に民間航空界の不振は殆ど其極に達し、前途誠に寒心に堪へざるものあり、凡そ官民航空界は両々相俟つて始めて斯業の進歩の実例に徴するも炳然たるに拘らず、独り我邦に於てのみ民間航空が未だ創設の時代を脱する能はざるは是れ歴代の当局者が其保護奨励の途を講ぜざりしと且又、一般国民の航空事業に対する理解の欠乏に基く事勿論に有之候。特に下名等の日常最も直接に苦痛を感ずるは、其の技術を練磨研鑽可致飛行場の設備皆無なる事に御座候。歐米各国に於ては何れも其の首都の郊外には広大なる官設の中央飛行場を設置し、何人の使用にも任せ極力斯界の発展に貢献致居候は最も適当なる施設にして、これあるがために民間航空界に及ぼす恩沢は蓋し測知すべからざるものと被存候。然るに我邦に於ては一小飛行場すら絶対にこれを得る能はず、下名等は已むを得ず、狭隘なる埋立地、又は河床、若くは干潮の時に於てのみ使用し得べき海面の一時貸下げをうけ、幾多の危険と困難を忍び、僅かにこれを使用致居る現状に有之候。勿論陸海軍航空隊には完備せる飛行場を有するも、これ素より其の専用にして下名等の一歩と雖も近寄り得ざる所に有之候。欧米航空界は益進歩を加へ、更に強馬力の発動機及高速度の飛行機を使用して軍事は素より、社会各方面にこれを応用し、其の活躍底止する所を知らざる現状に鑑み、下名等に於ても乍微力も時代に適応せる民間航空界を建設せんがため日夜努力罷在候得共、前述の如く旧式の飛行機をもつてすら離着困難なる飛行場に於ては、高速度飛行機の使用は絶対に不可能に有之候。而も中央飛行場設置の如き大問題は到底、私人の能くこれを企図すべきにあらざるは勿論の義に有之候に付、唯拱手傍観其の推移に放任するの外余儀なき状態に御座候。然りと雖も凡そ民間航空界は一朝有事の日にあたりては陸海軍航空隊の補給機関となり、平時にあつては其の予後備飛行士の練習機関たり得るのみならず、通信交通機関に其他社会全般の施設に応用し得べきは世人周知の事実にして、実に民間航空界の堅否は国防上は勿論、一国の文化を測度すべき標準器と申すも過言にあらざる義と被存候に付、我邦に於ても此際、民間航空界奨励の第一着として其の基礎とも称すべき中央飛行場を、東京府下に於て国庫支弁をもつて至急御建設被下候得ば独り下名等の幸福たるのみならず、誠に国家百年の長計を確立せらるる義と被存候。幸に御審議の上、御採択の光栄に浴するを得ば誠に恭悦の至りに御座候。右及請願候也」

これと一日違いの二月七日には飛行協会からも内閣総理大臣と、貴衆両院に「飛行事業拡張に関する請願書」を提出した。

飛行協会の請願書や建議案といえば、いつも抽象的で政府補助金の下附をうたつたものであつたが、今度のは内容を三綱目に分けて内外の情勢をつまびらかに検討細説した長文のものであつた。

「本協会は大正二年創立以来、帝国飛行界の進歩発展に関し聊か奉公の誠を竭し来り候へ共、斯界の現況は官民共に今尚幼稚の域を免れず、これを欧米のそれに比較して甚しき相違あるは遺憾千万に御座候。這般偃武の後、各国共兵器の進歩は甚だ見るべきもの無きに反し、飛行界の発達は真に驚畏すべき程度に上り、その飛行速度、航続力、搭載量等の増加、機体、発動機の改良目覚しく、今日に於てはウラジホストックよりも上海よりも容易に東京其他内地各都市に殺到し得られ、飛行機母艦よりすれば一層其の容易なること無論にして国防上憂慮すべき次第に立到り候。他の一面に於て欧米各国はこれを平時通信運輸の利器として、其の国内重要都市間を定期又は臨時に聯絡するは勿論、国際的に拡張して比隣諸国の間に空中文明の利器を現実し、其の成績日進月歩の有様なることも亦、驚くべき

ものに御座候。右の事実に鑑み我邦の都市が木造より成り立ち、敵機より投下する焼弾のために全市容易に灰燼となる特別の状況を有することを思へば、帝国の航空事業は国防上断じて各国より下位に有るを許すべからず、而して他の一面、空中運輸通信方面に於ても国際並みの進歩を要するは無論に御座候。然るに我飛行界の実況は国防側に於ても前途遼遠、交通側に於ては旅客の輸送は勿論、郵便の取り遣りすら何れの年に開始さるべきか、予測も出来ざる次第に御座候。我国の文明的諸設備が一通り先進国のそれに追随して進歩したるに、独り航空事業のみが比較にもならざる低度にあるものは何等かの原因これあるべく、其の本に反りて病源を探究し速かに恢弘の策を講ずるは目下の急務と確信し、敢て本請願書を提出する所以に御座候。

（第一、速かに航空中央機関を設立して航空一般に関する行政を統轄せしむるを要すべし）航空事業は其の範囲漸次広汎となり、啻に戦争用とのみ謂はず、逓信、内務、外務、文部、農商務等諸般政務の領域内に錯綜し来りたると同時に其の経費も逐次増加し、行政機関中枢要の位置を占むるに立到り候為めイギリスに於ては数年前、既に戦争の教訓に鑑み陸海軍省と同格なる航空省を新設し、空中における優勢保持は海陸軍備の必要と何等軽重なしといふ新主義を闡明し、且つ陸海両軍に岐れたる空間勢力を斯の省に集中したることが同国が戦争の末期に於て空中戦の恥辱を恢復し、遂に優勢の位置に進みたる一つの原因なること疑ふべからず、且つこれによりて民間航空事業統轄指導の方法懇切周倒に赴き、官民の協調能く整ひ、航空事業進歩発達の基礎が民間に不動的に据付けられたること並にこれによりて休戦と同時に、これを平時文明の利用に転換し得られて僅少時日内に今日の如き良成績を挙げたる功能を航空省の設立並に設立後、同省の為せし努力に帰するは英国官民の共鳴する所なることは先例として我邦の研究すべき価値あるものと被存候。其他フランスに於ても航空省設立の前提として目下運輸並に航空次官局なるものあり、其の名は則ち次官局なるも其内容に於ては長官は航空一切の予算を掌握し、議会其他に対して航空行政全般の責務を負担し、内閣に於て大臣の資格を有す。アメリカに於ては戦後直ちに陸軍次官、国防会議員、民間飛行者の主唱等より成る八名の欧洲状況視察委員を派遣せしが、該委員の報告に於て陸海軍省並に商業省と同格なる航空統轄機関を設け、其の指導下に合衆国の航空活動即ち陸海軍並に民間航空界を集結し、以て其の空中勢力を世界各国の第一位に置き、且つこれを支持するの全責務を此の省に負担せしむべしとの意見を大統領に復命し、同一趣旨の建議案が両院に提出せられたる時、両院とも大多数をもつてこれに賛成したることも我国の大いに参考とすべきものと被存候。尤も本協会に於ては航空に関する政治機関が如何に編成せらるるとも、又目下の如く陸、海、文部に分属せられ候とも、これを主問題なりとは認め不申候へ共、現状の儘推移するに於ては民間飛行界は適従する所を知らず、今一つは今日の如く陸、海軍所要のものは兵器、材料、器具の多くは自家の工廠に於て製造し、民間のその進歩に対しては多くの注意を払はざる現況に於ては、航空器具製造の泉源を民間に置かんとするの希望は到底現実せられず、これ大いに苦痛とする所に御座候。彼の小銃、大砲並に其の弾薬の如き平時事業に交渉少なきものにあつては、陸海軍工廠に於て専門的に製造せられること或は止むを得ざることならんも、航空器具の如き寧ろ平時的に用途多きものにありては其の進歩発達の泉源を民間に置き、官の保護指導と相俟つて滾々不尽の境に進ましめ、動員時に方り、これを利用することは何れの点より考ふるも必要なることなるに、今日の如き陸海軍分属の姿にては到底これを望むこと難かしく、特に先進諸国に於ては空中通信運輸の盛んなる今日に於て主務官庁たる逓信省には、これに関する予算一文もなしといふ事は如何はしき次第にして陸海軍分属の余弊と見られざるにあらず、尤も昨大正九年八月初期に於て航空局の新設ありしが予算弐拾五万円にして、其内五万円を帝国航空進歩発展のために使用せられ、其他は航空局自らの生存費用たるに過ぎざりし此の如く小規模にて大なる効果無きことは無論に御座候。

これを要するに帝国航空一切の予算を掌握し、平戦両時を通じて空中勢

力の進歩発達並に其の按配を管掌する一大官省を新設し、これに依りて航空器具の根底的改良と自給自足の資源培養並に所要人員の基礎的養成を掌らしむることは、この後れに後れたる我邦の飛行界を救済する唯一絶対の方法なることを確信致候。

（第二　速かに航空路を開設するを要す）航空路とは水陸の飛行場（着陸場）を設け、此処に甲乙の両飛行場（着陸場）を聯絡する地（水）上に燈台標識信号等を設備し、気象観測を為し、これを通報するなどをいふなり恰も国家の機関をもつて道路を開き、橋梁を架け、或は港湾を浚へ波止場を造り燈台を置くものと其の趣を同ふす。欧米各国の政府は目下鋭意航空路開設中なり、例へばイギリスに於ては民間飛行界に於て目下使用し得べき飛行場、着陸場の数は二百個所以上なるに政府は更に百六十余個所増設の調査中なるが如き、又アメリカに於て目下官民共用の陸地飛行場百十五個所、水上飛行場十三個所あるに拘らず、更に二千戸以上の市町村には一個づつの飛行場を設置するの計画を立て、目下其の準備中なるが如き如何に将来に於て斯業の勃興するかを卜知し得べく、特にパリー、ロンドン等大都市の郊外には必らず四、五個所以上の設備完全なる飛行場を備へあることに有之、この設備を等閑に附し、而して民間飛行事業の発達を望むは猶、木戸を閉ざして牛を逐ふものに等しく、空中郵便旅客等の輸送は此の空路の開設に依りて始めて開始さるべきものに有之候。何はさておき空路設備に多大の注意と経費とを向けざるべからず。其の最も急なるは東京、大阪等に水陸両様官民兼用の飛行場一、二個所を設け、両地間に所要の設備をなし、逐次北海道より九州に至る線並に必要なる横断線及び朝鮮を経て満洲に至る線、台湾線を開設し、遅くも二、三年内に完成することを必要と相考へ候。

（第三　速かに飛行機（飛行船）及其発動機製造奨励法並航空補助法を発布するを要す）欧米諸国に於ては航空路を開き諸種の便宜を与へて民間斯業の発達を推進提撕し、航空機の発明者並優秀の飛行機に対して賞金を下附する等、民間に於ける航空基礎を鞏固にする事に全力を注ぎつつあること無論なれども未だ造船奨励法、航海補助法的に一定したる法令を布きしことを聞かず、これ蓋し民間の経済力絶大にして飛行界の基礎既に鞏固なると鉄工業、殊に特種鋼の発達顕著なるため、其の必要少なきに由るならんが、我邦の状況は大いに否らず、若し今の儘に放置せんか、到底民間飛行界発達の望み無し。即ち有用なる発動機及飛行機を製出することも規則立ちたる郵便、又は旅客の輸送業を開くことも困難なり。戦時に至れば武器其他戦用諸材料に予想以上の大需要を来し、各交戦国が苦き経験を嘗めたることは皆人の知る所なるが飛行機は其の最大なるものなり。此の如き急激なる供給の源泉は欧米のそれの如く、これを民間に置かざる可らざること明瞭なり。而して其の根源は如何にして、これを養ふべきか、平時陸海軍御用の外、民間に売口最も少なき飛行機の製造を商事会社に強ゆるは無理に有之、我邦に於ては民間飛行家の購買力最も弱きために格段の安価をもつてするに非れば、これに手出しすること能はず、況んや英、仏両国共に戦時製造の大多数なる飛行機の処分に苦心し、機体は約八割引、発動機は約四割引をもつて最良の飛行機を売り出すといふ今日に於ては我にも亦、相当の考慮を要し候。たとへ右の不用品処分後と雖も英、仏両国共各其の根底最も鞏固なる飛行機製造会社数多あり、其の工場は驚くべき広大のものにして其の機械は最新式最優等品なり、職工は熟達し特殊鋼は精錬なり。而も政府筋の注文多く民間の需要も亦少からずして当該会社は相当の利益を得べし。これ等の状況に対抗して我邦航空機製造の根源を養はんがためには特別なる保護奨励を必要と被存候。嘗て日清戦争の当時、我邦の造船界は甚だ幼稚にして国防並に海運上、戦慄すべき状態にありしが偃武の翌年、時の政府が公布せし造船奨励法は能く時宜に適し、俄然造船界の隆運を見るに至れり。其の後、遠洋航路補助法発布せられ、前法と相俟つて海運の盛況を持ち来し今日に立ち到り候。況んや航空機にありては其の建造の困難なる鋼船の比にあらず、而して出来上りたる其の物が売れ口極めて悪しといふに於て、国家が造船航海奨励法以上の特典を航空機製造会社並に斯の飛行機をもつてする通信運輸営業の商事会社に与ふるにあら

ざれば到底、我邦の飛行界を進歩せしめ、遂に自給自足の点に達せしむること能はざること明瞭に有之候。右の理由に依り略々造船奨励法、航海補助法と同一要領なる航空機製造奨励法及航空補助法の制定あらんことを希望の至りに不堪候」

というのであるが、こういう請願書の類は議会でもあまり重視せぬ傾きがあつて、右から左への即効は期し得べくもなかつた。

しかし衆議院では二月十四日、航空事業拡張及び行政機関統一について建議案委員会を開き、多少の修正を加えて可決し、山梨陸軍次官も大体、これに同意の答弁を行つた。

また政友会の前田米蔵氏ほか一名の航空事業保護奨励に関する建議案も提出され、更に二月二十八日に至つて航空局起草の航空法案が両院に提出されて可決を見るなど、今期議会は航空関係の問題でにぎわつた。

また政府部内では、目下委託教育中の航空局操縦練習生の成績にかんがみ、海軍でも民間航空助成の目的で次年度から水上機操縦者の養成が立案され、陸軍同様の方法で一部志望者を教育することになつたが、これら委託生の卒業後における身分待遇については、陸軍省軍務当局で研究中だつたところ、今度、陸軍補充令に改正を加えて修業後は予備下士に任命し、勤務演習召集などの成績によつて将校にまで昇進の道をひらく、ということにきまり、海軍でもおよそこの方針に準ずるもようである。

そして航空局では第一期生の練習成績に徴し、引続き第二期生の募集準備にかかつているが、今年は新年度の四月早々、募集を開始する手はずを定めた。

この間、航空局の山本順平大尉は帝国領土内における国際航空路の下見に九州、琉球、台湾方面を視察調査したが、奄美大島には近く要塞が築設される予定であり、台湾の西海岸はおおむね要塞地帯で飛行禁止区域に属している状況なので、この方面の航空路設定には相当困難の伴うことがわかつた。

よつて主として九州南部から朝鮮、台湾、あるいは上海、青島への航空路と各地発着陸場の設備に関して研究を重ねつつある一方、多田機関少佐の手もとでは資本金五〇〇万円の航空輸送会社創立案を計画していた。すなわち旧冬立案の航空路に対する実施機関である。

まず第一期四分の一払込金一二五万円で東京・大阪・福岡間を運航し、これに政府の補助金三五六万円をもつて一日一往復、一年九六〇回を運航して六年目に会社が自主独立する計画であつた。

飛行機はやはり水上機で、初年度は東京・大阪間だつたが、その予算は飛行場設備費五六万八、一〇〇円、飛行艇五台と予備発動機五基分が一九万二、〇〇〇円、器具及び什器費一四万二、〇〇〇円、それから創立費五万円のほかに流動資金二九万六、九〇〇円が計上されていた。

第二年度にいくと六〇万円の第二回払込で大阪・福岡間を開設し、これも飛行場の困難から水上飛行場とし、この建築費が一七万七、一〇〇円、飛行艇五台と予備発動機五基分が二八万円、器具什器費が七万五、〇〇〇円、創立費が三万円、流動資金が三万七、九〇〇円である。

そして急いで議会に追いかけて提出したが、結局両案とも闇から闇に流れてしまつた。

これと時を同うして、民間でも定期航空輸送に着目して航空局に計画書類を提出したものに箸本太吉、山科礼蔵両氏の共同出願がある。

その計画を見ると旅客及び郵便、貨物の輸送を目的とし、第一期航空路を東京・大阪間、第二期を大阪・福岡間、第三期を福岡・釜山間として、いずれも一日一往復の定期である。

使用機はイギリスのゴスポート会社製の六人乗り有効搭載量二、〇〇〇ポンドの双発飛行艇、五年目以後は八ないし一〇人乗り搭載量三、二〇〇〇ポンド機に拡張し、第一期は四機を整備し、予備発動機四基を設備する。

資本金は一、〇〇〇万円で第一回払込金二五〇万円、総収入一二三万六、〇〇〇円（三三万六、〇〇〇円が旅客、貨物運賃、九〇万円が政府補助金）、総支出七八万〇二三〇円、差引四五万五、七七〇円であるが、この収入金の基礎計算は旅客一名の運賃一〇〇円、貨物一個に対し二円で、平均一回の輸送量旅客五名、貨物一〇〇個であつた。

政府補助金は左の率によつて一〇カ年にわたり総額五六〇万円を計上してい

た。

第一年度九〇万円、第二年度八〇万円、第三年度七五万円、第四年度七〇万円、第五年度六五万円、第六年度六〇万円、第七年度五〇万円、第八年度四〇万円、第九年度二五万円、第十年度一〇万円。

箸本氏はさきに一、〇〇〇万円の飛行機、自動車会社の計画にも名を連ねていたが、この航空輸送会社実際の計画者は往年の都築鉄三郎氏だつた。しかし航空局としては航空取締法の発令を見ない今日、許可を与え得べくもない問題として却下せざるを得なかつた。

一昨年の秋から、欧米見学で留守だつた航空研究所の栖原委員は、帰朝すると工学博士の学位が待つていて研究所に復帰し、入れ代りに和田小六助教が一年間の予定で英、仏、米に出張したが、ここにまた田丸卓郎博士も欧米航空路の視察と、各国航空研究所の資料蒐集のため二月十一日の加茂丸でヨーロッパに出かけていつた。

同研究所は一時、山川帝大総長が所長事務取扱を兼ねていたが、前年秋から帝大教授の寺野精一博士に代り、越中島の施設も風洞を残すだけでほぼ完備し、今年から五カ年にわたる継続事業として従来の飛行機、飛行船、気球、航空用発動機、それから航空心理学などの広範囲にわたる研究にたずさわることになり、予算総額二三五万円、一〇年度支出四七万円が議会を通過し、また近く最初の官制がしかれることになつていた。

また昨年来、白瀬矗海軍中尉の南極探検計画が新聞紙上をにぎわしていたが、中尉は船を飛行機に代えて見ることを思いたち、飛行協会に南極地方の気象状態、その他を問い合わせて来た。

協会では徳永技術部長が苦心さんたん調べた結果、およそ左の状況が判明した。

「一月中の南極地附近に於ける飛行は可能なるものと認む。南極後援会編纂の「南極記」に依れば南緯七〇度（ロッス湾附近）乃至八〇度附近（結氷地帯）に於ける第一月中の気象及地形の概要次ぎの如し。

(イ)、気温摂氏六度乃至最低氷点下二二度四分　(ロ)、天候曇（雪）晴相半ばす　(ハ)、風、概して軟和、時に疾風あり　(ニ)、気圧七五三〃乃至七四九〃　(ホ)、湿度六五乃至八〇　(ヘ)、海水温度摂氏氷点下一度乃至二度一分　(ト)、地形、海面上、ロッス湾は広大にして風浪高からず、水上機の使用に耐ゆ。結氷地帯の厚さは堅牢にして平坦砥の如く、一望千里の幅員あるを以て陸上機の使用に適せん。

これを要するに、南極地方に於ては第一月中の気象の関係に依るに、飛行機関の運転上に大なる困難を惹起することなきものと思考せらる。然れどもいよいよ飛行の場合には是非共、安全のため特別肝要の耐寒保護を機関、人員等に施し、飛行を実施するを要す。

右意見申上候也。追つて北極地方の飛行は精確なる研究資料無之に付、可否を断言することを得ず、此段申添候」とあり、結局白瀬中尉の南極探検飛行は実現しなかつた。

(二) 水田中尉の冒険飛行

ドイツの押収機材――陸軍機の九州地方、山陰地方飛行――空中聴音機の実験――双発式二機着荷――森友信輜重兵中尉殉職――太刀洗・静岡間と佐世保・鎮海間飛行――赤羽飛行機製作所閉鎖――川辺佐見氏帰国――別府に空中文化航空博覧会――白水利雄氏病没――冒険飛行流行の兆――佐藤氏のアキラ号――神戸開港五〇年祭に水田中尉の冒険飛行――長岡安芸子嬢の輪禍

ドイツから押収の航空機材、附属品類は逐次着荷して所沢の航空部補給部支部倉庫で深山大尉が主任となつて整理中だが、飛行機はアルバトロス、フオッカー、アビアチック、ゴータ、全金属製のユンケル、ルムプラー、シーメンス、D・F・W、エルフアーゲ、ハルベルスタット、ローランド、フリードリツヒ・ハーフエン、ツエツペリン・シュターケンR型その他の戦闘、偵察、駆

逐、爆撃などの各種機四五機分、発動機はメルセデス・ダイムラー、ベンツ、N・A・G、マイバッハ、シーメンス、ゴエレーなどの水冷、空冷両型三二〇基で中には相当使い古したものもあるが、いずれもドイツ独特の堅実精巧さを現わしている。ことにツエッペリン・シュターケン式R四七型はマイバッハ式二五〇馬力五基（一、二五〇馬力）を装備した全幅四二㍍四〇、全長二〇㍍五〇の大型機で機関室、司令室、操縦室、無電室その他があり、兵器には機関銃、照準器、写真機などがそろい、その写真器もすべて電気じかけで最短九秒、最長四三秒間に四八枚の秒写真が撮影出来る性能のものである。

一台の飛行機には必ず大きな二個の箱が附き添い、その中には修理器具と、番号をうつた各部品の予備品が豊富に整備してあつて、飛行機のいくところには影の如くに、この箱詰がついてまわる周到なしくみになつているのもドイツ式である。遅くも二月中には全部の整頓（せいとん）がつくはずで組立整備のうえ、四月早々から展観の予定である。

海軍向けの機材も追浜に第一便が到着しているが、後続の博多丸にも一、五〇〇㌧からのものが積み込まれてあり、一月下旬には横須賀へ入るはずである。

海軍へは当局の要求もあつてツエッペリン式一隻のほか、硬式飛行船二隻と飛行船用大格納庫をはじめ、飛行船用発動機その他の材料が大半を占め、水上飛行機は二二機分、発動機その他若干であつた。

太刀洗の航空第四大隊では、一月十三日から目的地を鹿児島に求めた九州半周飛行を挙行した。

その第一日の朝八時四十分、斎藤中尉はモ式六型二八二号、三輪少尉は同二八三号、丸山少尉は花沢少尉同乗で同二八四号で出発し、久留米を経て一直線に鹿児島市に向つたが、二八四号機は先発機と少しの違いで密雲に包まれて難航し、大牟田の上空からついに引返して太刀洗へ帰つたが他の二機は十二時五分、鹿児島市練兵場に安着した。

十四日は朝九時五分、搭乗者が交代して二八二号機に小野崎中尉操縦、藤本曹長同乗、二八三号機は松本曹長が操縦して都城に向い、十時五分、同地練兵場に着いたが、二八三号機は翼端を電線に引つかけて切断、翼とプロペラーを破損した。

また前日、途中から引返した二八四号機は今朝、再出発したが今度は濃霧のため鹿児島県大崎村に不時着して一泊し、十五日朝、予定を変更して都城へ直航、そこで中原軍曹と代り、十時五十五分、坪谷中尉の二八二号機とともに帰航の大分に向つた。

翌日は天候のため一日滞留して十七日朝九時、二八二号機に藤村軍曹、二八四号機に中原軍曹搭乗して大分を出たが断雲去来し、三時間四〇分でようよう太刀洗北方の花立山上空を占め、零時五十五分、飛行場に帰還して今春最初の野外訓練飛行を終了した。

これと日を同じくして各務ヶ原の航空第二大隊でも山陰地方の耐寒飛行に出かけ、十四日朝九時、武田（惣治郎）大尉はソッピース式四一七号機、松岡大尉は同四一六号機、小沢軍曹はモ式六型で山岳地帯を突破して鳥取市練兵場に安着し、数日間滞留して今村少尉、森、四宮両曹長も加わつて同地方の極寒期における天候や気流状況を調査研究した。

この時分、所沢では陸軍技術本部と航空学校研究部で、フランスから購入の空中聴音機を共同研究中だつたが、二月十四日、入間川町鵜の木へ技術本部製作の日本式のものも一しよに仮設して飛行機で実験した。

技術本部からは青柳中佐、佐藤、安田、滝口三技師が出張し、航空学校からは名倉少佐が同行して午前十時から開始し、樋口少尉がモ式四型で所沢と川越を中心に飛行する爆音を追いかけた。

その結果、十六、七㌔くらいまでは明瞭に聴取出来たので、次ぎに方面を変えて国分寺、小金井附近に移つて二〇㌔以上の距離を実験したが、これも成績は悪くなかつた。

青柳中佐は「日本式はフランス式を改造したもので大差はない。フランス式のものは都市や要塞に設置して探照燈や重砲兵隊と連絡をとり、ラツパ型のものは携行の出来るものだから戦線に立たせて、重砲と連絡をとりながら来襲敵機に備える。夜は昼間より一層効果があがり、完全である。この日本式はまだ



戊式1型（コードロン式G6型）

完成とまではいかぬが将来、大いに有望である」と、語つた。

一方にはフランスから夜間爆撃用のファルマン式六〇型と、コードロン式G六型練習機が舶着していた。F六〇型は前年のF五〇型と姉妹機で通称ゴリアットといい、全幅二八㍍〇四、全長一四㍍三七、主翼面積一六五平方㍍、発動機はロレーン式水冷四〇〇馬力二基を装備して自重三、〇〇〇㌔、全備重量五、五〇〇㌔、最大速度一七五㌔、上昇限度五、五〇〇㍍、二、〇〇〇㍍への時間一五分三〇秒、航続四時間。航空部では、これを改造して制式爆撃機に編入する計画をしている。

コードロン式G六型も双発で全幅一六㍍九〇、全長七㍍二〇、主翼面積三六平方㍍七五、発動機はローン式八〇馬力二基で自重七三五㌔、全備重量一、二三五㌔、最大速度一二五㌔、上昇限度四、三〇〇㍍、航続三時間、上翼に比べて下翼が一葉半式に近いほど小さく、双発の大型爆撃機に対する練習機で戊式一型の記号をつけた。

三月一日から航空第四大隊では松山、和歌山、各務ヶ原経由で静岡への長距離飛行をはじめ、モ式六型二八二号機に斎藤大尉と玉井少佐、二八四号機に越智軍曹、二九四号機に中山曹長と北島大尉が同乗して太刀洗を出発、豊後水道を渡つて四国に飛びつき、松山練兵場に相前後して着陸した。

翌二日は二八二号機に田中軍曹、二八四号機に遠藤曹長、二九一号機に小野崎中尉と藤本曹長が組んで、瀬戸内海を横断、和歌山に飛び、三日には二八二号機を兼松曹長、二八四号機を松本曹長、二九一号機を服部大尉操縦して各務ヶ原に向つたが、二八二号機は離陸後間もなくマグネトの故障で引返し、二八四、二九一両機は堺から大阪の東端をかすめて奈良に出で、海岸線を四日市目標に飛んで各務ヶ原へ向つた。

各務ヶ原では、この一行を歓迎のため松岡大尉が編隊長でニューポール式四機で出迎え、岐阜市、犬山方面にかけて編隊飛行を続けるうち二九一号機を先頭に二機安着した。故障で引返した二八二号も午後、追いかけて来て列に加わり、最終コースの四日は二八二号機に小林少尉と三木少尉、二八四号機に中村大尉、二九一号機に坪谷少尉と足立少佐が搭乗して朝八時二十分、各務ヶ原出発、雁行（がんこう）して弁天島、掛川を通過し、十時二十三分、静岡市の城外練兵場に着いて全航程を正味九時間一五分ないし三〇分で完了した。

ところがまたこの春の彼岸二十三日に、各務ヶ原二大隊に不祥事が突発した。

前日、明野航空学校への往復飛行にモ式六型で僚機とともに出発した森友信輜重兵少尉は、この朝、帰航の途につき、一、〇〇〇㍍の高度で四日市の東南約二㌔の沖合を飛行中、ふとゆるやかな下降姿勢をとつたと見る間に、それが急角度に変つてほとんど垂直に約二〇〇㍍降下した後、わずかに機首が上方に向いて水平に戻りかけたとたん、両翼が折れて座席から離れ、森少尉は発動機と一しよに架中にあつて墜落という無ざんな有様、両翼は別々に三重県塩浜村の沖合に落下した。

少尉の遺体は百方捜査の末、翌朝、発見され、発動機は右側面を下にして落ちたらしく、気化器、吸気管などが凹陥（おうかん）、電纜（でんらん）も切れていた。

原因は実際にある不規則な下降気流中に突入し、発動機の回転を手加減するいとまもなく急角度の降下状態となり、その速度が加増して空中分解を招いたものらしく、主翼桁（けた）の切損部に後方に向つて折れたような痕跡があるところから見ても、操縦者が急激な上げ舵をとつたため、抗力の倍加で破壊したものとは思えないものがあつた。

少尉は鹿児島県熊毛郡西の表町の人で、士官学校在学中にスミス氏の飛行に魅せられ、熱心に志願して昨年十二月、輜重兵第一八大隊から航空第二大隊附になり、人一倍身をいれて技術も優秀だつたが、教官の語るには「操縦術の練

習は平常一日に二、三回が規定だのに、森少尉はひまさえあれば乗りたがり、一日に七回も飛んだことがあり、その熱心さにはこつちが参るほどだつた。しかし自分で操縦するようになつてからは一回も事故を起さなかつた」と、いつている。享年二六。殉職に対し輜重兵中尉に進められ、勲六等単光旭日章に叙された。

しばらく消息をきかなかつた佐世保の海軍航空隊でも、この月二十七日から朝鮮の鎮海へ遠出をした。

この朝八時五分、上田中尉操縦、前原中尉同乗の横廠式ロ号六号機を先頭に三号機には杉本中尉操縦、荒木中尉同乗して続き、海峡横断に二時間半を要して鎮海に入り、そのまま馬山にのばして周回の後、鎮海に帰つて同五十六分、着水した。

休憩と給油を終えて午後三時六分、両搭乗者が位置を変えて、三号機を先きに離水、六号機も続いて同十五分出発、多少の横風だつたが易々突破して薄暮近く佐世保の基地に安着、久しぶりに水上機の海峡横断を見たのだつた。

モ式の機体とルノー式発動機を数十台分、陸軍に納め、またその誇りとする岸式マグネトをスイスにまで輸出したというほどの成績をあげて、順調に運営されていたかに見えた赤羽飛行機製作所が、突然閉鎖され、職員以下全従業員が寂しく解散した事実は、わが国航空界に少くも大きな話題となつた。

この破綻（はたん）を招いた原因は鉄を愛し、鉄におぼれた岸博士が前年来、青森県下北郡の恐山を闇掘して採鉄事業を興し、下北鉱山の経営に失敗して巨額の負債に追われたため、工場、飛行場など全部を投げ出してこれにあて、博士自身いつさい事業を見限り、鉄も飛行機も捨ててあたかも東京市長に就任したばかりの旧友後藤新平子爵に身柄を売つて、東京市電気局の理事に納まつたのだつたが、また一つにはモ式時代が過ぎて陸軍の注文がとまり、新機の製作には工場自体の受注態勢が整わず、資本と気力の欠乏が博士をここに至らしめたものである。

大正八年以来、シベリアのセミョーノフ軍の帷幕（いばく）にあつて活躍し二等大尉として飛行場の設営や補給主任を兼ねていた川辺佐見氏は、二人の若い亡命将校をつれて帰つて来た。

苦心のセミョーノフ軍もついに利あらず、過激派の重囲に陥つてチタに脱出し、更に満洲里に逃げのびたが、同地で武装を解除され、その際、川辺氏はわが居留民をはじめ、中国人、白系ロシヤ人のために尽力し、功によつて少佐に進められたとはいうが、結局ゲオルギーとアツナセフ両中尉を伴れて、重荷に小づけの恰好で、日本内地へ引上げて来たのだつた。しかし若い両中尉はそれからどこへどうなつたか、姿を見たものもなかつたが、川辺氏は間もなく津田沼に現われ、伊藤飛行機研究所に寄りつくこととなつた。

さきにイタリー大使館から寄贈された記念のズヴア機は、京都の博覧会からかえつて来て、しばらく所沢にあつたが、今度、九段の遊就館に長く保存されることになり、青島戦役当時の弾痕をとどめた陸軍のモ式と並んで二月半ばから一般に公開され、最初の欧亜連絡機として見る人の足をとめた。

このころ、陽春を目ざして大分市に開かれる九州、沖縄八県連合の共進会を機会に飛行仲介社の阿部康蔵氏らによつてもくろまれた航空博覧会組合が主催して、別府市に航空覧博会の計画が進められていた。

阿部氏の相棒に、航空覧博会の先駆者渡部一英氏とほとんど同姓同名の渡部英一という新人物が現われて協同し、滋野男爵を博覧会々長として航空局、飛行協会、フランス大使館、大阪朝日新聞社及び各民間飛行士の賛助を景気づけに大分県と別府市から一万円の補助金を獲得し、三月十五日から五月十三日までの二カ月間、別府温泉の北埋立地を敷地にして空中文化航空博覧会という名で準備を進めた。

会場に五〇〇坪の本館を建て、二〇〇坪の空中旅行館を設け、ポスターをつくり、伊藤飛行機研究所あたりから、古い遊休機材を集めているうちに、もともと補助金の一万円が資本の全部だつたので、会場を充実させるところまでいかないうちに資金難に陥り、軍用機の出陳も運賃その他の負担から見合わせ、せつかくの新築会場もあまり見栄えのしないものとなつた。

しかし県庁や別府市との約束もあつて大分、別府両市に飛行機だけは飛ばせねばならず、まだビラまきなどの広告飛行をあて込んで小栗、後藤両氏を招い

たので小栗氏はカーチス式九〇馬力機、後藤氏は例の1/2マークの富士号を飛ばせ、昼夜開場で出入りのはげしい温泉客を呼んで、とにかく九州最初の航空博覧会にはなつたが、そろばんのうえではとても赤字を消すわけにはいかなかつた。

小栗氏は、この博覧会飛行のために飛行機の解体や梱包（こんぽう）の準備中に、アメリカまでつれていつたことのある股肱（ここう）とたのむ白水利雄氏の急死に遭つて面喰らつた。

白水氏は最近、健康すぐれず、一度飛ぶと非常に疲れて、もうその日一日は何するのもいやになり、ことに小栗氏の助教役として練習生を乗せて飛ぶのが相当苦痛のようだつた。

しかし誰もそれほどとは思わず、その十日ほど前、すなわち三月六日、福長飛行研究所を修業して小栗飛行学校に移り、助手のようなことをして働いている内山勝秀青年と相談し合つて、別府の博覧会で公開する冒険飛行の練習を試みたことがある。その時は機脚になわはしごを用意して内山氏が空中で座席からはい出し、翼を伝わつてはしごにとりつき、それを一段々々降りたり上つたりする離れ業だつた。白水氏は内山青年の冒険をにこにこしながら操縦していたが、そんな元気なこともあつた直後であり、また急変の前日は飛行場で皆と一しよにふざけて暮らし、夜は小栗氏と日比谷の松本楼で食事をして九時半ごろ、飛行場へ帰つて直ぐベッドに入つたのだつたが翌十五日朝六時ごろ、ふた声み声低くうめいたきりの心臓麻痺で、風に吹かれたローソクの灯のように消えたのである。享年二三。


白水利雄氏

ちようど別府の博覧会開場の朝だつた。白水青年は福岡市の人で大正五年、海野幾之介氏の助手となり、後に小栗氏に師事して今日に至つた人なつこい快活な青年で、操縦の手筋もよかつたのに中道で倒れたのは惜しかつた。

学校には藤縄英一、磯健太郎、安昌男その他数名の練習生があり、立石関二氏が事務主任と教頭を兼ねていたが、このごろさきに帰国したロスアンゼルスで自動車学校を経営していたという小川喜平氏が、小栗氏と共同で自動車練習所を開設する計画をおこし、ここを創立事務所にしていて間もなく小栗飛行学校自動車部を設けたが、結局これは永続きせずに物別れとなつたようだつた。

掛塚の福長飛行研究所では三月はじめ、ルノー式一〇〇馬力の新造飛行機を福長四郎氏が操縦して、練習生の太田喜八郎青年を乗せて飛び上がつた。

すると高度二〇〇（メートル）くらいのところで、いきなり太田青年は座席をまたがつて右の下翼にはい出し、翼端までいつて再び座席に戻つて来る冒険をやつて血の気の多いところを見せたことがある。白水氏に同乗した内山青年もこれをまねたのだろうが、まねといわれるのが癪（しゃく）でなわはしごを案出したものであろう。

津田沼ではチューリン式一二〇馬力装備の新機が出来た佐藤要蔵氏が「アキラ号」と命名して、自分もまた「要蔵」を捨てて「章」と改名自称して独立再起の旗を上げ、これに対して高木東太郎大佐、東京日日新聞記者吉田禎治氏が相談顧問役を買つて出て飛行普及会というものをこしらえた。

その仕事は飛行会、同乗飛行、広告と宣伝飛行、空中撮影、空中輸送及び飛行講演のもとめに応ずるという訳で、各方面に趣意書を配つた。そして三月二十一日、津田沼で試験飛行の後、同二十六日、洲崎飛行場で公開飛行を行つたが、製造元の伊藤音次郎氏が、「佐藤という男には驚いたよ」と、砂煙をあげて出ていくのを見送りながら、「飛行機を渡してやつたら、ろくに滑走もしないうちにふらふらと上つていつて、六、七〇〇（メートル）へいつたら、いきなり宙返りをやり出した。あれにや驚いた」

秋田県人佐藤要蔵氏は、そういう飛行士だつた。そしてまず民間ではまだ誰もやつていない日本アルプス飛行を企て、四月半ばから北信地方に出かけて屋代・上田間を飛び、長野市を訪問して曲技を振舞い、あるいは姨捨山の上空を快翔して千古の神秘境をさぐるなど、東北人らしい剽悍（ひょうかん）ぶりを見せていた。

するとまたこれに輪をかけたのが水田中尉と、その傘下の冒険児日野俊雄氏

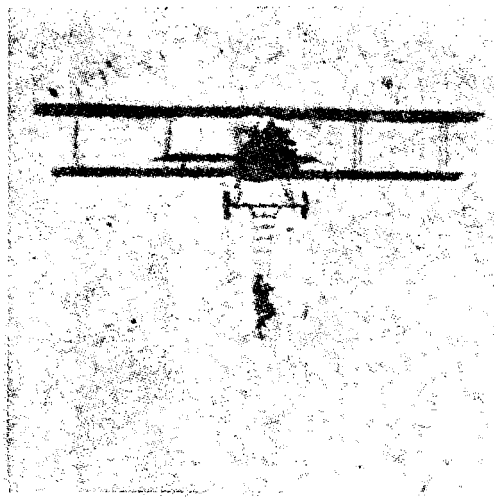
で、これより少し先き、神戸開港五十年祭に招かれて三月二十日から三日間、一二五馬力の練習機をもつて同市上にわが国みぞうの冒険飛行を展開したのだつた。

前にも小記したが神戸には適当な発着陸場がなく、そのため由来、飛行機に縁遠かつたが今度も往年、ミス・スチンソンが無理して飛んだ市の西方約四キロの西代にある高等工業学校の敷地をあてがわれ、周囲に電線や家屋の並ぶ幅二〇〇メートル、長さ三〇〇メートルを滑走場としなければならなかつた。

同時に飛行を頼まれた後藤勇吉氏は、この場所をひと目見るなり断念して上空飛行だけにとどめ、大阪の城東練兵場を基地にして往復飛行することにした。

水田中尉は祝賀飛行の手前、よそから飛んで来るのでは面白くないと、ここにがんばつて十九日、試験飛行を行い、電線を気にしながら離着陸し、着陸の滑走では転回、転回できりきりひねつて余勢をそぐという苦心ぶりだつた。

第一日は曇り出し、風も強く、祝賀式の開会時刻十時半ごろになると小雨が降りはじめて来たが、水田中尉は日野俊雄氏を同乗させ、機脚になわはしごを取りつけて十時四十分大倉山の祝賀会場へスタートした。



冒険の日野俊雄氏

港内には第二艦隊の艦艇十数隻が投錨（とうびょう）し、市内には花電車や踊屋台が繰り出され、芸者の手古舞、仮装行列が連なり、全町は紅白の幕と提灯と旗で埋められていて、特にひどいといわれる神戸のどこが、そんなに不景気なのか不思議なぐらいで、祝賀会費三日間三〇万円の予算で飛行機から一〇〇円の債券や金時計の引換券などをまいてくれるという騒ぎである。

水田中尉は低空を海上に出で、艦隊上を旋回して会場へ向う途中、後部座席からはい出した日野氏は翼を伝わつて腹んばいになり、機脚のシャフトに装着したなわはしごを垂らしてそれへ乗り移り、うしろへ吹き流されながら片手片足を交互におろして最下端え降りると、そこにぶらさがつて腰にさしていた日の丸の旗をふり出した。

式場ではちょうど神戸税関長の祝辞の最中だつたが、この見事な軽業に満場総立ちとなり、祝辞そっちのけで万歳と拍手の嵐がまき起つた。

税関長も祝辞の巻きものを片手に啞然（あぜん）として見とれているうちに、飛行機は低空を三度び旋回して雨の中に没し去つた。

午後はますますはげしい雨に中止となり、翌日は晴れは晴れたが海の風と山の風がぶつかり合うなかを水田中尉は午前午後二回飛び、後藤氏も大阪から出て来て、一、五〇〇メートルの高度を一周して真っ直ぐ飛び去つた。

三日目には松竹キネマの池辺技師が同乗して市中の祭典景気をフイルムに収め、また日野氏のはしご吊りの曲技を地上から撮影し、試験飛行とともに前後八回の飛行を無事に終えて尾島に帰つたが、この冒険飛行はわが国に最初の記録で、ろくに飛行機を手近かで見たこともない神戸市民にとつて非常なごちそうであり、あまり歯牙（しが）にかけなかつた民間の飛行機に対してにわかに注意を払うようになつた。

けだし神戸は川西氏の牙城である。中島式飛行機の見せ場でもあつた。

ところがそれから間のない四月七日、高崎市の通信事業大会に頼まれて六回飛行学校の助教今泉堯三氏が操縦し、日野俊雄氏が同乗して宣伝ビラをまき、同市の乗附練兵場に着陸した。

すると見物の群衆から飛び出した一人の青年が、着陸寸前の機脚に払われて後頭部を打つて昏倒（こんとう）し、機もまた転倒して左翼を折損したが搭乗の両氏は幸い無事だつた。

奇禍に遭つた青年は同県勢多郡大朝町の増田国光君（二〇才）だつた。

前後したが二月二十二日夜深更、長岡中将の三女安芸子さんが自動車の輪禍に遭つて、一九才の春をあつ、という間に散らしたのは関係知人間を驚かした。

同夜十一時ごろ、青山五丁目の善光寺前停留場で電車を降りて、反対側の軌道へひよいと踏み出したとたんに、すれ違いに疾走して来た自動車にはねられて重傷をうけ、その車で赤坂表町の順天堂病院分院へ送り込んだが、むしりとられたつぼみはついに帰らず、長岡中将一門終生の恨みをのこした。

自動車は青山北町三丁目の某自動車商会の営業車で、同家では故安芸子嬢の葬送が済むまで店を閉ざし、その車輪をとりはずして車頭に弔花をささげ、敬弔の意を表した。

思えばナイルス、スミス氏以来の国民飛行会の花輪贈呈役をつとめた美しいお嬢さんであつた。「時ならぬ夜半のあらしに梅の花　さかりもまたで散りし悲しさ」「面影はありしこの世にかはらねど　言とひもせぬ君そかなしき」「相見ては老の涙をせきかねて　言ひなくさめんことの葉そなき」

飛行協会久能司総務理事の「故長岡安芸子嬢を悼（いた）むの歌」である。

長岡中将はそれ以来、交通事故の災禍防止を叫ぶようになり、航空講演と一しよに中将の演説は一層忙しくなつた。

（三）押収機材の展観と、河井田中尉の連続四五六回宙返り記録

海軍航空隊令改正と海軍航空隊練習部令――イギリス航空団一部先着――所沢飛行場に押収機材展観――明野分校で空中射撃率の世界記録――高田伝次郎騎兵曹長殉職――基本操縦術練習生の卒業――河井田歩兵中尉の連続宙返り四五六回と、その手記――都新聞楠記者の明野分校見学記――甲、乙種学生卒業式――政広良夫歩兵曹長殉職

海軍航空の拡張に伴つて四月二十一日附、海軍令第一号で海軍航空隊令が改正された。大正五年四月のものから見ると大分広範になつているが、その重な条項を上げると、

第一条　各軍港其ノ他要港ニ海軍航空隊ヲ置ク、海軍航空隊ハ其ノ所在ノ地名ヲ冠称ス

第二条　海軍航空隊ハ其ノ所在地ヲ管轄スル鎮守府ニ属シ、空中防禦ニ関スルコトヲ掌ル、軍港所在ノ海軍航空隊ハ前項ノ外、海面防禦ニ関スルコトヲ分掌ス

第三条　海軍航空隊ニ若干ノ飛行隊、気球隊及航空船隊ヲ置キ、必要ニ応ジ艦船ヲ附属ス

第四条　海軍航空隊ニ左ノ職員ヲ置ク

司令、副長、副官、飛行隊長、気球隊長、航空船隊長、機関長、軍医長、主計長、分隊長、隊附

第十四条　機関長ハ司令ノ命ヲ承ケ飛行機ノ修補並機関及瓦斯ニ関スルコトヲ担任ジ、且之ニ従事スル隊員ヲ監督シ之カ教育訓練ヲ掌リ、主管ノ諸物件ヲ整備ス。前記ノ外、機関長ハ司令ノ命ヲ承ケ飛行隊長、気球隊長又は航空船隊長ニ属スル隊附機関科士官、特務士官、准士官並兵科分隊長ニ属スル隊附機関科特務士官、准士官ノ職務及其ノ教育ヲ監督ス

第十七条　兵科分隊長ハ司令ノ命ヲ承ケ司令指定ノ分隊ヲ指揮統禦シ、軍紀風紀ヲ維持シ、隊員ノ教育及人事ヲ掌理シ、主管又ハ分担ノ諸物件ヲ整備ス

そして第四条の職員種別末尾の「隊附」は兵科、機関科、軍医科、主計科の士官、兵科、機関、船匠科、看護科、主計課特務士官、准士官、下士官兵までを含めたものである。

これに遅れて四月二十六日には、勅令第一七九号で海軍航空隊練習部令が発布されたが、その要点は、

第一条　海軍航空隊練習部ハ必要ニ応ジ海軍航空隊ニ之ヲ置ク。海軍航空隊練習部ハ海軍兵科、機関科士官、特務士官、准士官及海軍特修兵タルベキ海軍下士官ニ対シ航空術ヲ教授シ、且航空ニ関スル研究及其ノ教育規則ニ

関スル研究調査ヲ行フ

第十五条　海軍大臣ハ必要ニ応ジ海軍士官、特務士官、准士官、下士官兵、技師又ハ技手ヲシテ練習部ニ於テ航空術講習ヲ受ケシムルコトヲ得

第十六条　海軍大臣ハ逓信大臣ノ請求アルトキハ第一条及前条ノ規定ニ依ル事務ニ支障ナキ限リ海軍部外ノ希望者ニ対シ練習部ニ於テ航空術ヲ教授セシムルコトヲ得

それから本省軍務局の臨時航空部が五月限り廃止され、代つて同局に第三課が増設されて航空に関する一般行政を分掌することになつた。これは後年、航空本部が出来てからも存置され、民間航空の保護と取締条項だけが航空本部に移管されただけだつた。

一月以来、横廠式二機で南洋の統治領域を一周飛行中だつた向坂六郎機関大尉の一行が四月上旬、追浜へ帰隊したが、「南洋全島一周は二台で飛んだが、発動機も機体も熱に対する影響は内地と大した相違はない。ただ温泉が多いので、金属の部分にさびを生じ易いのは事実だ。どこの島にも高い山などがなく、気流もよいので飛行は比較的楽だつた。しかしヤツプ島附近では大饑（ふか）の群れがおよいでいて、着水すると飛行機に襲いかかつて来るのには驚きもしたし閉口もした。統治区域の土人は飛行機がはじめてなので非常に驚いていたが、それと接続する隣りのアメリカ統治領域のグワム島には、既に飛行場があつて十数台の飛行機が常に飛んでいるという話だつた」と、語つた。

さて今春到着の予定になつていたイギリス航空団の一部先発隊は既に入京しているが、全部がそろうにはまだ二、三カ月を要し、実地教育の開始は秋ごろになろうと見られていた。

そこで肝心の霞ケ浦飛行場は差当り一三三、〇〇〇坪の整地がほぼ完了し、別に不時着用として五〇、〇〇〇坪が用意されているが、明春三月までには五三〇、〇〇〇坪に拡張されて東西に長い楕円（だえん）形飛行場となり、施設万端に理想をこらしている模様である。

来朝航空団は団長にセンピル大佐、副長にメーヤス中佐、飛行部長フアウラー少佐、兵器部長エルドリッチ少佐らが首脳部で、ロンドンの小林少将がイギリス海軍当局と折衝して信頼のおける人を選び、これなら大丈夫という優秀な将校ばかりを集めてもらつたという。

センピル大佐はスコットランドの貴族出身で、まだようやく二八才の若さだが、さきの大戦にはガリポリーに派遣されて勤務中、その功績殊勲のため一躍、大佐に任ぜられた男爵の空軍将校である。しかし「中々厳しい男だから日本の将校にはあらかじめいい含めておいてくれ」と、小林少将はイギリス当局から念を押されている。

一方、所沢では例の押収機材を陳列して四月一日から一般関係筋を招いて展観に供した。大型でうわさの高かつたツエツペリン・シュターケン式、シーメンス・シュツケルト式、フリードリツヒス・ハーフエン式、ゴータ式などはなるほど一個の航空機としてでなく、優に一塁の城塞（じょうさい）のような威圧感をもち、シュターケン式の機関部は汽船のそれと見まがうばかり、車輪は普通の飛行機用の四、五倍の厚みと大きさである。油槽（ゆそう）は直径三㍍余、高さ五㍍くらいの円筒形のものが両側に三個ずつ並列してあり、操縦者室は畳二枚はらくに敷けそうである。操縦席の背後が機関室、無電室、爆弾投下室と並び、いずれも日本人なら立つて歩いても天井にはつかえそうもない。諸元は前に小記したが全備重量一〇、二〇〇㌔、航続時間八時間である。

世界最初の全金属製機として有名なユンカース式単葉機は、支柱や張線を全部廃したジュラルミン製で、翼には耐久力を強めるために幾筋となく溝があり、いわゆる波型翼といわれているが重量は軽く分解や組立てが容易である。機胴の前半部は特別な鋼板で装甲され、発動機はメルセデス・ダイムラー式一六〇馬力、乗員二名、機関銃三挺（ちょう）を武装して最大速度一九〇㌔、航続二時間、三、〇〇〇㍍へ上昇に一四分である、型はCL・一型で、大戦中にはもつぱら歩兵戦用に使われ、その快速を利して奇襲に成功していたものである。

ユンカースではフオツカーの設計したD七とD八型の木製戦闘機もあつたが、前機は既に旧型に属しており、強馬力の小型機なので一八分四五秒で六、〇〇〇㍍へ上昇する快速をもつている。後者はこれを改造したもので回転式の

オベルウサル式一四〇馬力発動機を装備し、主翼は一枚の合板製の板で、機胴の上に傘（かさ）のようになつている。全幅八㍍三〇、全長五㍍九〇、全高二㍍八〇で最新式優秀機とされている。

大戦当初に最も活躍したアルバトロス式、アビアチック式などはさすがに古くなつているが、前機のJ二型は歩兵戦用として比較的新しいもので、低空飛行敢行のため十分な装甲が施こされ、機関銃一挺を持つている。発動機はベンツ式二〇〇馬力、乗員二名、航続二時間半である。

偵察観測用として精鋭視されたものにはハルベルスタット式、ハノーバーラネル式などがあり、ユンケル・フオッカー式複葉機と同列のもので、搭載力がわりあい豊富なので爆撃にも用いられていた。

そして全体にわたつて他国の飛行機と違つているのは降着用の緩衝装置である。どこのものでも普通ゴムひもで巻いているがドイツは戦時中、ゴムに困つて、その代りに特殊の発条装置を施してあり、また車軸が一本の鉄棒や木材でなしに、水上機のフロートのような格好の金属製のものがついている。

また各機体の迷彩（カムフラージユ）は、きわめて重々しい暗い感じの五色で亀甲型に彩色してあるのも異色である。

発動機はベンツ式の五〇〇、二二〇、二〇〇、一二〇馬力、メルセデス・ダイムラー式二六〇、二二〇、一六〇、一〇〇馬力、星型のオベルウザル式一六〇、一一〇馬力、マイバッハ式二六〇、二四〇、一八〇、一六〇馬力などのほかにN・A・G式、ゲルベー式、ケルチング式、ヒーロー式、アルグス式、シーメンス式、ゴエレー式などおよそ多種にまたがつているが、ドイツは元来、あまり大馬力のものは造らなかつたのでベンツ式五〇〇馬力などは異数とされ、しかも戦時中、一度も使わずに研究実験の半ばに休戦になつたのだという。

大体ドイツとオーストリー両国から受取るべき飛行機（発動機とも）は一三一機だが、今日までに到着したもの機体だけが四九機分、発動機が六五七基の内、四四二基が届いていて、それだけでも現在の格納庫からはみ出している状況で水素ガス発生器、写真器、無電器、分解器具類など、まだ整理しきれずに所せましと押し込んであるありさまである。

陸軍航空部では、これらの機材を写真帖にして「独乙押収飛行機写真帖」と題し、関係筋に寄贈して好個の記念とした。

そのころ明野の航空学校分校に派遣されている学生の谷甚吉大尉から東京の友人への消息に、「学校は徹頭徹尾、射撃です。始め一と通りの射撃学、次いで照準演習、空気銃、挟窄、拳銃、小銃、地上機関銃射撃、最後に空中に於て写真機関銃射撃、各種標的（繋留気球、落下傘、吹き流し）実弾射撃です。浅草へんの空気銃で煙草を落とすのに金を出してやつていることを考えれば、毎日の私共の仕事は遊び半分、道楽そのままで、のん気で面白いものです。ですからお互いに愉快にやつています。あと二週間でここを終り、再び所沢に帰る筈です。」（後略）とあつたが、期せずしてその発信日の前後にかけて空中射撃の世界記録が掲げられた。

同分校教官西村大尉が四月十四日朝八時、ニューポール式二四平方型で繋留気球射撃にかかり、機関銃弾一〇〇発に対する六二％の命中率をあげて、昨年末の樋口中尉の四六％をはるかに破つて世界記録を作つた。

と、思うと、数日後の十九日には駆逐班の学生山口元松軍曹が同型機で繋留気球射撃練習を開始し、二〇分間に九九発の中、八八％の圧倒的命中率を示してたちまち記録を更新したのだつた。

そういう快挙のある一方では、せつかくの卒業飛行の途中で、またも悲壮な空中分解に倒れた下士官がある。

各務ヶ原航空第二大隊の下士官学生卒業飛行の高田伝次郎軍曹は四月十六日、各務ヶ原、京都、和歌山の三角飛行にモ式六型で僚機四機とともに飛行し京都深草練兵場で小憩の後、和歌山への準備にかかつたが発動機の配電盤故障のため一時間ばかりを修理に費して十一時十五分、出発した。

大阪湾を右に西海岸に沿つて飛ぶうちに十一時四十五分、和歌山北方の葛城山脈の上空へ一、〇〇〇㍍の高度で達したが発動機の爆音が不整になり、見ていると排器管から白煙を吐き出したので降下姿勢をとり、同五十分、約八〇〇㍍まで下降した時、機は既に機首を真下にして垂直になつていた。五〇〇㍍

くらいで機首を立て直すべく上げ舵を引いたが少しきき過ぎたらしく、機はいつたん上昇姿勢になつたが次ぎの瞬間には左きりもみとなつて三旋回すると、まず右翼が飛び離れ、続いて左翼、尾翼、左脚部の順ではなればなれになつてしまつた。そして座席と発動機架の中間部、右の脚部は操縦者を乗せたまま落下粉砕し、高田軍曹は架の下敷きとなつて右側半分を土中に埋没、悲惨な姿に一変していた。飛び散つた左翼は遠く二〇〇㍍南方の紀の川原右岸の柳樹上に引つかかり、左翼と尾部はその反対河岸に落ちた。

京都出発前、配電盤の故障を修理して来たので、今度の故障がどこにあるかを確かめるため、スイッチを操作したことは前後の状況から推理出来るが、はたしてその故障がどこにあつたかが不明で、その方にばかり気をとられて操縦上の注意が行き届かず、推進力の衰弱とともに降下角度がゆるやか過ぎて浮力がなくなつたところへ、険悪な気流にぶつかつて横滑りとなり、次いで垂直降下に陥つたもので、これを回復するための操縦が強過ぎて張線が切れ、更に翼の薄弱部と縦梁が折損してきりもみに陥り、垂直旋回中の風圧で分解を招いたものであると見られ、発動機と機体の脆弱（ぜいじやく）が根本原因であることに帰着した。

軍曹は静岡県駿東郡原町一本松の人で大正五年末、志願して騎兵第二五連隊に入隊、昨年末、航空術修業員として第二大隊に分遣されたばかりだつた。享年二三。騎兵曹長に昇進した。

そして同曹長の先輩や僚友の第二期基本操縦術練習生は同月二十九日、卒業したが、その人たちは第一大隊の弘中歩兵中尉、畑島、竹中、佐倉同少尉、林砲兵少尉、大川騎兵少尉、第二大隊の明楽砲兵曹長、岩谷、丹原、岡田、山崎同各軍曹、小島砲兵軍曹、小田歩兵伍長、米沢工兵伍長の一四氏だつた。

同日、太刀洗の第四大隊でも基本操縦術練習生の伊藤砲兵軍曹、春名、金沢、河田各歩兵軍曹、尾形工兵軍曹、延原騎兵伍長の六下士官が卒業している。

それから二、三日後の五月二日には、各務ヵ原に驚異的な宙返り記録がもたらされて、世人をして顔色なからしめたが、その登場者は第一大隊附の河井田義匡歩兵中尉だつた。

中尉は、その手記を飛行協会の雑誌「飛行」八月号に「曲技飛行の記録を作る記」と題して寄せている。

「その日の天候は曇天で、淡雲仲天にかかり、西の風地上一㍍、まず飛行には差支えない方であつた。飛行機はソッピース式三型（英国製）でローン八〇馬力（仏国製）の発動機を装備した四、一六五号機、航空時間は二時間と八分、曲技の回数は宙返り四五六回、逆転五回であつたがその目的は、「世界の記録を騰破し、大和民族の胆力並に技術の一端を示す」という予てからの抱負を実現しやうというに外ならなかつたのである。



河井田義匡歩兵中尉

この四、一六五号機というのは、宙返りをしたあとで稍々左方に偏斜する癖があり、又購入後数年を経過しているので、翼布等は幾分抗力を失した様な外観を呈してはいるが、調整上稍々補助翼に遊隙がある外に機全体としての抗力は些の弱点のあることは認め得なつた。

滑走二〇㍍で離陸すると、補給部の上空約八百㍍に於て、西に向つて小手調べを二、三回行い、高度一、二〇〇㍍に到つてから連続宙返りに移つ

た。

出発前、予め私が機上で算する回数を確実ならしむるために、地上に標識を示して機上との連絡をとる様に命じ、一〇〇回Ⅱ、二〇〇回Ⅲ、三〇〇回Ⅲ、四〇〇回Ⅲ、五〇〇回Ⅴ、六〇〇回以上は、これを反覆するという約束で行なつたが結果は概して正確であつた。

宙返り回数約一五〇に及ぶ頃、座席の後方臀部の接触するあたりは、遂に破損して了つたので、以後は機関銃の取附架を左手で握つて続行したが遠心力のために身体の外方に放出される力が大きいことは予想以上であつた。

淡い雲間からは寝ぼけ顔した太陽の、夢よりも淡い影が透されて宙返りにつれて上になり下になり、或はまた右側面に、或は左側に幻影のように明滅する。薄雲を縫ふて静かに大翔を伸ばし、隼のように駆けるスパッド機の曲技を宙返りの頂点から眺めるのも亦一興である。

回数を次第に重ねるにつれて、左翼の前後支柱間の緊張線が僅かに弛みを生じて来て、二〇〇回から三〇〇回を算う頃には補助翼の最大限を使つたが既に正確を欠くようになつていた。緊張線の弛みはスタッガーの変化を示すものである。

油槽を見れば尚、余裕綽々たるものであつたが、しかし止むを得ない。「天我を憐れみ給はず」宙返り四五六回に名残りを留め、発動機を停止して空中滑走に移り、連続逆転五回の後に着陸した時は前に云つた様に離陸後約二時間を経過して居た。

更により以上の抱負を秘し、期待する処大であつた此の飛行の失敗の跡を顧れば、胸中自ら禁じ得ぬものあつて張線を眺め、愛機の前に佇んで去ろうとしても去り得ず、凝視時を久しうせざるを得なかつた。結果の数から言へば僅かに四五六回ではあつたけれど、精神的に、また肉体的にかなりの緊張を与えられていたことは事実である」

河井田中尉は、この少し前に所沢でソッピース式で約三㍍半に及ぶ背面飛行を行つており、また前後して昨秋、一二六回の連続宙返りの皮切りを行つた小関大尉も、ソッピース式で四〇五回の宙返りに旺盛（おうせい）な気魄（きはく）を表わし、河井田中尉のいう「世界の記録を騰破し、大和民族の胆力並に技術の一端を示し」たものである。しかしフランスあたりでは、この種曲技飛行には特に設計したパリパリの新造機を用いて何も彼も用意万端整えたうえ「記録のための記録」に立ち向つているのだが、わが軍部ではさんざん使い古した張線を張り直し、ネジを締め直して機体とにらめつくらで、各部を見まわしながら舵をもつのであるから、この種の運動で海外の記録を打破するのは容易ではない。しかし技能では優に匹敵し得るのだから適当な機材さえ提供すれば、その可能性は十分に認められるのである。

果然、明野分校の空中射撃術ではかねてから世界記録を頻発しているが、間近かに迫つた卒業に一層の拍車がかかり、五月二十二日には湯浅一郎少尉が中山中尉操縦のモ式六型に同乗して、最もむずかしいとされている吹き流し射撃に対して好記録を作つた。

その朝八時十分、湯浅少尉は村松海岸上空でソッピース式の牽引（けんいん）する吹流し標的を追走しながら二六分間に発射一〇〇発に対し、三四％の命中率をあげて、これまた世界新記録を刻んだ。

すると一夜明けた二十三日の朝になると、たちまちこれは破られて更に新しい記録が作られるという忙しさ。

すなわち堀口特務曹長の操縦するソッピース式に同乗した田山中尉は、ソッピース式牽引の吹き流しに対し、三八分間の発射数一〇〇発で三九％の命中率をあげたのである。

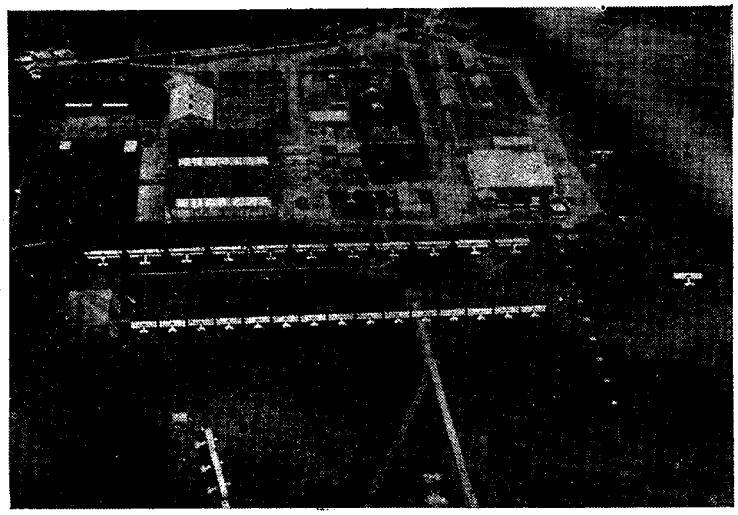
おりからこの明野分校を見学した東京飛行記者倶楽部員の都新聞記者楠茂市氏が、雑誌「飛行」に寄せた通信の一節を抜萃（ばつすい）して見ると、

分校には高等飛行術を卒業した谷大尉、大柴、溝口、青木の三中尉、恩田少尉、山口、正木の両軍曹等七名の学生が、卒業まで余すところ十余日という時だつたので、その練習ぶりは一層鮮かで天候の具合といい、吾々一行は実に最後の時期に来たものであつた。

二八万余坪の広い々々飛行場の一隅にはソッピース二台とニューポール

四台が武装して、交互に勇ましく爆音をたてて飛行命令を待つている。座席に近く機関銃が設備され、一分間に数千百回を回転する牽引器の隙間から過失なく弾丸が飛び出すように発動機と機関銃との調節が保たれてある。

吾々一行は赤羽分校長の案内で学校から約一里離れた海岸の射的場練習場へ先づ行つた。射的場には繋留気球がフワフワと中空に浮游し、紅白の吹き流しが飜えつている。時に午前九時、町田軍曹がニ式の一台を操縦して飛行場から飛んで来た。そして約六〇〇㍍位の高所から敵機襲撃の姿勢をとり、機首を下ぐる四五度、スルスルと一二〇㌔の速力で滑りつつ海上に浮游して居る模型の飛行機に実弾をパンパンと射ち出すと、模型飛行機の周囲に火煙が数十列なつて騰り、気味のわるい機関銃の響は、その余韻を沖の方へ伝えて行く。機は海岸の松林に触れんばかりにして射撃をとめてグンと機首を起す。操縦、目標発見、射撃の総てを一人でやつているとは思われない程、鮮かな手練だ。これを見て直ぐ飛行場へ引返して来ると、恩田少尉がソ式を操縦して片山曹長同乗、離陸して飛行場の上空を一旋回する頃、山口軍曹単騎ニ式を操縦し、驀然としてこれを追い、空中に一騎打ちとなる。



陸軍航空学校明野分校

追はるるソ式から片山曹長が手際よく二〇〇㍍の索に附した吹き流しを投げると、ニ式は敵機射撃の代りにこの吹き流し標的に肉薄し、至近の距離で写真射撃を行なつた。これは機上に設備した機関銃型の写真機の引き金をひけば写真が撮れて、距離及び角度までも現われるのである。これを現像して射撃の成績が決定されるのだ。

午後になつて再び海岸の射的練習場に行つて、射撃教官湊中尉の機関銃射撃を見た。実に鮮かなもので、殊に空中に逃げる赤い風船玉を第一回目は六発目に射止め、第二回には四発目で破裂させた。流石に教官の手腕は美事である。第三回目に教官倉片大尉が高く遠く風に吹き飛ばされて行く風船玉に、機関銃で発光弾の射撃を試みた時には、流星が乱れ飛ぶように風船玉を追駆けて美しくも物凄いものであつた。そして第四回目、ガソリンの注がれた標的に湊中尉が焼夷弾で射撃した時には、あたる毎に黒い煙を出し、忽ちにして燃え出した。

倉片大尉は説明して曰く「発光弾は弾丸の内部にマグネシウムのような光剤を塡充したもので発射の際、火薬瓦斯の高熱のため光剤に引火し、銃口から弾着点に至る点を明瞭に弾道を表示するので、射撃修正を容易ならしめるものである。焼夷弾は弾丸内部に黄燐のような焼夷剤を塡充したもので、前者のように銃口を離れる時に火がつき、少しずつ燃焼しながら落下し、強硬な物体に撃突して残余の焼夷剤がその尖頭から一時に爆発するものである。で、敵機を射撃するには普通弾(若しくは侵徹弾)、発光弾、焼夷弾の三種を適宜に弾倉中に配列し、まづ普通弾をもつて油槽等に侵徹せしめ、油が漏れて附近を可燃状態となし、次いで焼夷弾で火を惹起せしむる方法である。弾丸は通常一機が一銃について携行する弾数は六〇〇発乃至一、〇〇〇発で、近頃の趨向はその携行弾丸を出来るだけ増加するこ

とに努めている。空中戦では彼我共に編隊で行動し、偵察飛行機隊、爆撃飛行機隊などは駆逐飛行機隊の掩護で行動するのを通則としている。だからこれに対する防禦側はまづ編隊を攪乱せしめ、次いで各個の戦闘に移るべく企図し、攻撃側は極力編隊を保持しつつ自己の任務達成に進むのである。各個戦闘に移るや、防禦軍は常に機先を制して行動の自由を得ることに努め、これがためには敵に先んじてこれに優る高度をとることが肝要である。高度を利益とする主な点は、攻撃にあつては自己の固有速度よりも大なる速度を出し得ること、攻撃方向の選定が自由なこと、精神的の効果が大なることなどである。この高度を得るには敵に遠隔して上昇し、雲間等を利用し、敵機に察知されないように敵の上方に接近するのである。攻撃の時期は準備時期、射撃、戦闘離脱時期の三つに分れ、攻撃時期には射撃方向の選定と、これによつて生ずる射撃諸元を決定するのである。射撃方向の選定要件は、第一、敵機の死角を利用すること（胴体下、尾翼下、上翼前及び上方等）、第二、敵機の胴体軸に並行して射撃するのを有利とする。第三、太陽を背にして射撃すること等で、敵の有効射程内で一直線に降下するが如きは絶対禁じなければならない。そして射撃距離六百㍍までは、航空機用機関銃では弾道を直線と見なして常に平行照準線をもつて射撃するものである。攻撃者接近の極限は概ね五〇㍍以内で、この距離に達すれば攻撃者は高等飛行術を応用して戦闘から離脱せねばならない」云々。詳細な倉片大尉の説明後、軍医の面白い講話がある。性慾の盛んな人ほど飛行家として適任であるということや、日本人は総てにおいて敏捷で器用で勇敢である点から見て、天性飛行家の素質をそなへているといふことなど、一行を大いによろこばせた」

そして明野を引きあげた甲種学生七名は五月二十八日、所沢で卒業式に参列し、溝口護命中尉と山口元松軍曹が恩賜賞を授けられ、翌二十九日は下志津で第一回偵察学生石本清騎兵中尉以下一一名の卒業式があげられた。

しかしまたここに各務ヵ原第二大隊から一人の犠牲者を出し、しかも毎度のことながら「悪気流に飜弄されての空中分解」だというから、眉（まゆ）をひそめざるを得ないのであつた。

すなわち五月下旬、第二大隊では京都府下福知山の往復野外飛行を行つていたが二十五日朝、各務ヵ原へ帰航の杉田、小島、政広三軍曹はモ式六型三機に分乗して八時、福知山練兵場を元気よく離陸した。やがて大垣の上空から東海道線に沿つて飛ぶうち、九時四十分ごろ、岐阜県安八郡三城村加賀野の上空六〇〇㍍へさしかかつた時、政広軍曹の二七九号機は突然、急激な角度で降下し始め、次ぎの瞬間には機は翼、座架、尾部と三つに離れて政広良夫軍曹は文字通り壮烈な殉職を遂げたのである。

附近地上では一㌔内外の西風が吹いていたが、下降気流のはげしい山越えで追い風をうけ、尾部を吹き上げられた際、スウイッチを操作するいとまなく、そのまま急角度の下降を続け、横滑りとともに加速度で機体の抗力が風圧に負けたものと断定され、モ式の事故といえば空中分解がつきものの様に見られはじめ、ようやく士気に及ぶものがあつた。

同軍曹は広島県豊田郡沼田東村の人、大正六年末、歩兵第七八連隊に入隊し、成績抜群で同八年十二月には歩兵伍長に任ぜられた。昨年五月、基本操縦術学生を命ぜられて同十月卒業、航空第二大隊附になつたばかりで、この殉職により歩兵曹長に昇進した。

また政広曹長と同行の杉田軍曹も二七三号機で東進の途中、発動機に故障を起し、不時着のため滋賀県醒ヵ井附近に下降中、二〇㍍の高度から失速して畑中に墜落し、機体は収拾のつかないほど大破したが、杉田軍曹は相当重い打撲傷で生命には別条なかつた。

（四）航空取締規則と操縦士免状

内務、陸軍省令航空取締規則――最初の操縦士免状と飛行機堪航証明書――不用軍用機貸付けと払下げ勅令――伊藤、白戸、中島、稲垣氏表彰――日本飛行士倶楽部のバッジ――帝国飛行協会で「万国航空年鑑」発

行――福地嘉太郎大佐新任――処務規程その他――在米同胞号前後処置の非難と流言蜚語――地方長官に令旨――入会勧誘の檄

四月八日附、法律第五四号をもつて内務省、陸軍省令で航空取締規則が発布され、わが国に画期時代をもたらした。

第一条　本令ニ於テ航空機ト称スルハ飛行機、航空船及気球ヲ謂フ

本会ニ於テ航空ト称スルハ陸上又ハ水上ノ滑走ヲ、航空機ニ付離陸又ハ着陸ト称スルハ離水又ハ着水ヲ包含ス

第二条　航空機ヲ航空ノ用ニ供セシムルトキハ其ノ所有者又ハ管理者ハ航空局長官ニ願出テ検査ヲ受クベシ。航空局長官ハ前項ノ検査ニ合格シタル航空機ニ対シテ其ノ航空定限及積載量ヲ定メ堪航証明書ヲ交附ス。堪航証明書ノ有効期間ハ六月以内トス

前項ノ有効期間満了前、航空機ノ再検査ヲ願出テタルトキハ航空局長官ハ其ノ有効期間ヲ再検査ノ日ヨリ起算シ、更ニ六月以内ニ於テ延期スルコトヲ得

堪航証明書ハ航空機ノ操縦席附近ニ之ヲ標示スベシ

第三条　航空機ハ前条ノ検査ニ合格シタルモノニ非ザレバ之ヲ航空ノ用ニ供スルコトヲ得ス。但シ試験ノ為地方長官ノ許可ヲ受ケ其ノ指定シタル場所ノ上空ニ於テ航空スルモノハ此ノ限ニアラズ

第四条　第二条ノ検査ニ合格シタル航空機ニハ航空局長官ノ指示スル所ニ従ヒ其ノ標識ヲ附シ且所有者又ハ管理者ノ氏名若ハ名称及住所ヲ表示スベシ

第五条　第二条ノ検査ニ合格シタル航空機ノ所有者又ハ管理者ハ航空局長官ノ指示スル所ニ従ヒ、其ノ航空機ノ日誌ヲ備付ケ所有者若ハ管理者又ハ操縦者ニ於テ之ガ記入ヲ為スベシ

第六条　第二条ノ検査ニ合格シタル航空機ノ所有者若ハ管理者其ノ氏名若ハ名称又ハ住所ヲ変更シタルトキハ遅滞ナク其ノ旨航空局長官ニ届出ヅベシ

第七条　第二条ノ検査ニ合格シタル航空機ヲ譲受ケ若ハ相続シタル者又ハ其ノ航空機ノ管理者ト為リタル者ハ遅滞ナク其ノ旨航空局長官ニ届出ヅベシ

第八条　第二条ノ検査ニ合格シタル航空機滅失シ若ハ破壊シタルトキ又ハ解撤セラレタルトキハ其ノ所有者又ハ管理者ハ遅滞ナク其ノ旨航空局長官ニ届出テ堪航証明書ヲ返付スベシ

第九条　第二条ノ検査ニ合格シタル航空機左ノ各号ノ一ニ該当スルトキハ其ノ所有者又ハ管理者ハ航空局長官ニ願出テ其ノ検査ヲ受クベシ

一、機体又ハ発動機ヲ変更シタルトキ

二、機体又ハ発動機ノ要部ニ変更ヲ加ヘタルトキ

第十条　航空局長官ハ定期又ハ臨時ニ航空機ノ検査ヲ為スコトヲ得

第十一条　航空局長官ハ前二条ノ検査ニ基キ其ノ他航空機ノ現状ニ因リ其ノ使用ノ制限、停止又ハ禁止ヲ命スルコトヲ得。航空機ノ所有者又ハ管理者カ前条ノ検査ヲ拒ミ妨ゲ又ハ故ナク忌避シタルトキ亦同ジ

前項ノ規定ニ依リ使用ノ制限又ハ停止ヲ命令セラレタルトキハ遅滞ナク堪航証明書ヲ提出シ、禁止ヲ命ゼラレタルトキハ遅滞ナク堪航証明書ヲ返付スベシ

第十二条　航空機ノ操縦士タラムトスル者ハ航空局長官ニ願出テ其ノ免許ヲ受クベシ

航空局長官免許ヲ与フルトキハ別ニ定ムル所ニヨル操縦士免状ヲ交付ス

操縦士ハ航空中、操縦士免状ヲ携帯スベシ

第十三条　航空局長官ハ操縦士ニ対シ必要アルトキハ其ノ能力ノ試験ヲ為スコトヲ得

第十四条　操縦士ニ非ザレバ航空機ヲ操縦スルコトヲ得ズ。但シ練習ノ為地方長官ノ許可ヲ受ケ其ノ指定シタル場所ノ上空ニ於テ操縦シ、又ハ操縦士ト同乗シ共同シテ操縦スルトキハ此ノ限ニアラズ

第十五条　操縦士左ノ各号ノ一ニ該当スルトキハ航空局長官ハ其ノ就業ノ制限若ハ停止ヲ命ジ、又ハ免許ノ取消ヲ為スコトヲ得

一、第十三条ノ試験ニ依リ操縦士タルノ能力ヲ闕クト認メタルトキ

二、第十三条ノ試験ヲ拒ミ妨ケ又ハ故ナク忌避シタルトキ

三、精神病者、瘖者、唖者又ハ盲者ト為リタルトキ
四、航空機ニ依リ人ヲ殺傷シ又ハ物件ヲ損壊シタルトキ
五、公安ヲ害スル虞アリト認メタルトキ
六、本令又ハ本令ニ基キテ発スル命令ニ違反シタルトキ
七、前各号ノ外、操縦士タルニ適セズト認メタルトキ

前項ノ規定ニ依リ就業ノ制限又ハ停止ヲ命ゼラレタルトキハ遅滞ナク操縦士免状ヲ提出シ、就業ノ免許ヲ取消サレタルトキハ遅滞ナク操縦士免状ヲ返付スベシ

第十六条　操縦士其ノ氏名又ハ住所ヲ変更シタルトキハ遅滞ナク操縦士免状ノ書換ヲ申請スベシ

第十七条　操縦士就業ヲ廃止シタルトキハ遅滞ナク其ノ旨、航空局長官ニ届出テ操縦士免状ヲ返付スベシ

第十八条　航空船及飛行機ハ陸上ニアリテハ地方長官ノ許可ヲ受ケザル場所、水上ニアリテハ地方長官ノ禁止スル場所ニ於テ離陸又ハ着陸スルコトヲ得ズ。但シ故障又ハ避難ノ為、其ノ他已ムコトヲ得ザル事由アルトキハ此ノ限ニアラズ

前項但書ノ規定ニ依リ航空機ヲ着陸セシメタルトキハ操縦士又ハ同乗者ハ其ノ理由ヲ具シ遅滞ナク警察官署又ハ警察官吏ニ申告スベシ

第十九条　故ナク皇居、禁苑、離宮、行在所若ハ神宮ノ上空ニ於テ又ハ皇陵ノ上空千メートル以下ニ於テ航空機ノ運航ヲ為スコトヲ得ズ

第二十条　地方長官ハ保安上必要アルトキハ場所ヲ指定シテ航空ヲ禁止又ハ制限スルコトヲ得

第二十一条　飛行機ハ人家ノ稠密スル市街地ノ上空ニアリテハ離陸及着陸ノ場合ヲ除クノ外、千メートル以上ノ高度ヲ保ツニ非ザレバ航空スルコトヲ得ズ

第二十二条　危険ヲ生ズル虞アル物件ハ航空機ヨリ之ヲ投下スルコトヲ得ズ

第二十三条　左ノ各号ノ一ニ該当スルトキハ其ノ主催者又ハ当該航空機ノ操縦士ハ予メ其ノ航空ノ日時、場所其ノ他計劃ノ概要ヲ具シ航空局長官ニ願出テ其ノ認可ヲ受クベシ

一、二百キロメートル以上ノ無着陸又ハ連続航空ヲ為サムトスルトキ
二、航空競技ヲ為サムトスルトキ

第二十四条　本令施行地外ヨリ本令施行地内ニ航空セムトスル者ハ其ノ航空機ノ種類、堪航証明書又ハ之ニ代ルベキ書類ノ写、出発地、経過地、到着地、発着ノ日時及操縦者ノ氏名並其ノ操縦士免状又ハ之ニ代ルベキ書類ノ写ヲ具シ航空局長官ニ願出テ其ノ許可ヲ受クベシ。本令施行地内ヨリ本令施行地外ニ航空セムトスル者亦同ジ

第二十五条　航空機ニ依リ人ヲ殺傷シ又ハ物件ヲ損壊シタルトキハ操縦者又ハ同乗者ハ其ノ状況ヲ具シ遅滞ナク警察官署又ハ警察官ニ申告スベシ

第二十六条　航空機ノ堪航証明書又ハ操縦士免状ヲ亡失シタルトキハ遅滞ナク其ノ旨、航空局長官ニ届出ツベシ

第二十七条　左ノ各号ノ一ニ該当スル者ハ三月以下ノ懲役又ハ百円以下ノ罰金ニ処ス

一、第二条第二項ノ規定ニ依ル航空定限ニ違反シ、又ハ其ノ積載量ヲ超エテ人又ハ物件ヲ搭載シ航空シタル者
二、第九条ノ規定ニ違反シテ航空ノ用ニ供シタル者
三、第十条又ハ第十三条ノ規定ニ依ル検査又ハ試験ヲ拒ミ又ハ妨ゲタル者
四、第十一条第一項ノ規定ニ基ク処分ニ違反シタル者
五、操縦士ニシテ当該操縦士免状ノ認ムル制限ヲ超エテ操縦シタル者
六、第十五条ノ規定ニ基ク制限又ハ停止ノ処分ニ違反シタル者
七、第二十条ノ規定ニ基ク航空ノ禁止又ハ制限ニ違反シタル者
八、第三条、第十四条、第十八条第一項、第十九条、第二十一条、第二十二条、又ハ第二十四条ノ規定ニ違反シタル者

第二十八条　左ノ各号ノ一ニ該当スル者ハ拘留又ハ科料ニ処ス

一、航空機ノ日誌ニ虚偽ノ記載ヲ為シタル者
二、第二条第五項、第四条、第五条、第十二条第三項、第十八条第二項、第二十三条、又ハ第二十五条ノ規定ニ違反シタル者

三、故ナク第十条又ハ第十三条ノ検査又ハ試験ヲ受クルコトヲ忌避シタル者

第二十九条　第六条乃至第八条、第十一条第二項、第十五条第二項、第十六条、第十七条又ハ第二十六条ノ規定ニ違反シタル者ハ科料ニ処ス

第三十条　本令ニ規定スル地方長官ノ職務ハ東京府ニアリテハ警視総監之ヲ行フ

附　則

第三十一条　本令ハ大正十年　月　日ヨリ之ヲ施行ス

第三十二条　本令施行ノ際、現ニ航空ノ用ニ供スル航空機ニ付テハ本令施行ノ日ヨリ一月内ニ第二条ノ規定ニ依ル検査ヲ願出ツベシ

前項ノ検査ヲ願出テタル航空機ハ其ノ検査ヲ終了スル迄引続キ之ヲ使用スルコトヲ得

第三十三条　本令施行ノ際、現ニ航空機操縦者タル者ハ本令施行ノ日ヨリ一月内ニ第十二条ノ規定ニ依ル免許ヲ願出ヅベシ

前項ノ免許ヲ願出テタル者ハ其ノ許否ノ処分アル迄引続キ航空機ノ操縦ニ従事スルコトヲ得

かくて航空局では従来の野生的民間の現状にかんがみ、その発展を妨げぬ程度に寛大な暫定的の方針をもつて、航空機の堪航証明書と操縦者の資格を左の如く定めたのであつた。

すなわち航空機に対しては、

甲種定限　旅客輸送に供するもの

乙種定限　郵便貨物輸送練習用のもの

丙種定限　飛行場より五十キロ以外の飛行をなす能はざるもの

丁種定限　甲乙種にして曲技をなし得るもの

として水上機、陸上機の区別は設けぬこととし、また操縦士は一、二、三等の各級に分けて練習時間二〇時間のものは三等操縦士たり得、五〇時間のものは二等操縦士、一〇〇時間以上を一等操縦士とし、技量検定は8字形飛行、発動機停止による制限地着陸などであつた。

これによつて資格検定希望者を募つたところ、四月二十五日までに一六名の検定願出でがあつたので、岡、山本両大尉らがそれぞれ試験官で駆けまわつて左の数氏に最初の操縦士免状が発行された。

第一号　三等飛行機操縦士免状　藤　縄　英　一

飛行機型式　小栗式第一号カーチス式九〇馬力

曲技飛行　行フコトヲ得ズ

第二号　三等飛行機操縦士免状　安　昌　男

飛行機型式　小栗式第一号カーチス式九〇馬力

曲技飛行　行フコトヲ得ズ

第三号　一等飛行機操縦士　ウイリアム・ランセンド・ジョルダン

飛行機型式　ソッピース式パップ型

曲技飛行　行フコトヲ得

第五号　三等飛行機操縦士免状　謝　文　達

飛行機型式　伊藤式第二一号クレルゼー式一三〇馬力

曲技飛行　行フコトヲ得ズ

第四号は誰もあまりよろこばない番号なので、航空局で気をきかしてわざと欠号にしたのだつたが第一号は東京市浅草区山谷町生まれの内地人、第二号は朝鮮京城府長沙洞の人、第五号は台湾台中庁棟東上堡鳥牛欄庄の人で、偶然先駆の代表者を出したようなことになり、藤縄、安両氏は小栗飛行学校出身、謝氏は伊藤飛行機研究所の修業である。ジョルダンというイギリス人は現に三菱内燃機会社に試験飛行士として勤務中で、ロンドンのクリフオールド街に本籍があり、海軍出身の当年二六才の青年だつた。そしてこの外国の臨時居留者に、わが最初の一等飛行機操縦士免状を封切られたのも歴史を経て見ると感慨の深いものがある。

飛行機に対する堪航証明書は、

第一号　所有者　川　西　竜　三

型式　複葉牽引式　標識　J-TAAB

航空定限　甲種　用途　自家用　座席　二個　貨物　五〇瓩

第二号　所有者　小栗常太郎
型式　複葉牽引式　標識　J-HUCD
航空定限　丙種　座席　二個　貨物　三〇瓩
第三号　所有者　伊藤音次郎
型式　複葉牽引式　標識　J-TABC
航空定限　甲種　丁種　用途　自家用
座席　二個　貨物　五〇瓩
第五号　所有者　小栗常太郎
型式　複葉牽引式　標識　J-TACD
航空定限　甲種　丁種　用途　自家用
座席　一個　貨物　五〇瓩
第七号　所有者　福長朝雄
型式　複葉牽引式　標識　J-HUAD
航空定限　丙種　用途　自家用
座席　一個　貨物　三〇瓩

各機の有効期間は福長氏の六月一日から七月三十一日までを最短として、他はいずれも大体六カ月間で、定置場や製造番号なども記入されている。

標識のJは国籍の記録ですなわち日本の略字、Tはツーリスト、またはツーリズムの意味で自家用を表わし、Hは練習用、また将来、営業用機が出現した場合にはコンマーシャルの頭文字Cを附することになつており、それに続く以下の三字は母音を一字含めたアルハベットである。

同時に航空局では機材の融通性をはかつて、民間に一台でも多く流し込むために原総理、加藤海相(友三郎)、高橋蔵相及び田中陸相連署の勅令をもつて、四月二十三日附、これを公布した。

朕航空事業保護奨励ノ為陸海軍々用ノ航空機又ハ其部品属品ヲ貸付ケ又ハ売渡ス場合ニ於テ随意契約ニ依ルコトヲ得ルノ件ヲ裁可シ、玆ニ之ヲ公布セシム

勅令第百四十四号

航空事業保護奨励ノ為民間ニ於テ航空機操縦者ノ養成ニ従事スル者ニ陸海軍々用ノ航空機又ハ其ノ部品属品ニシテ一時使用ノ見込ナキモノヲ貸付ケ又ハ不用ト為リタルモノヲ売渡ス場合ニ於テハ随意契約ニ依ルコトヲ得

附　則

本令ハ公布ノ日ヨリ之ヲ施行ス

このお蔭で漸次、廃品軍用機の横溢（おういつ）時代が到来し、長い間、どこへいつてもアブロ、アンリオ、一三式、サルムソン、ニューポールなどで民間が形勢され、そのため反対に台頭しかけていた大資本系をのぞく民間地力の製作工業は、はたといきずまりを生じるに至つた。すなわち手には入れ易くなつたが、明らかに精彩を欠いていわゆるどんぐりの背くらべとなり、いずれを見ても一升桝（ます）は一升で、あてがわれた機の性能のうえには伸びようがなかつたのである。

かくして日華事変の半ばごろまでほとんど二〇年に近い間、アブロとサルムソンで持ち越し、丹精のいいものはアンリオや一三式を後生大事に、しかも命の糧にしていたのである。

そして製作工業技術は全く大資本会社の独占するところとなつて、これがことごとく軍需に走り、民営にして民需に縁なき超然たる王国を築く第一歩となつたのであつた。

しかし航空局でも従来の製作者の苦心を買い、その労をねぎらうために予算の残りを幸い、伊藤音次郎、中島知久平、白戸栄之助及び伊藤飛行機研究所の稲垣知足四氏に対し三月三十日、表彰の賞状と賞金を贈つた。

これに協調したのが飛行協会で、航空事業奨励規程によつて稲垣氏をのぞく三氏を表彰し、当日は二時から航空局で畑次長、阪谷男爵、長岡、久能両中将航空研究所の寺田所長、その他航空局課長以下事務官及び関係来賓ら数十名が列席し、畑次長のあいさつがあつて四氏に航空局の表彰状と各金二、〇〇〇円宛の賞金を贈与し、次いで阪谷男爵のあいさつとともに飛行協会の表彰状と賞金を伊藤、中島、白戸三氏に贈呈した。

これには恩賜賞金各金二、〇〇〇円ずつ、飛行協会賞金各金三、〇〇〇円ず

つ計各五、〇〇〇円で、特に中島氏には尾島飛行場所在の飛行協会格納庫一棟が添えられていた。

表彰は中島氏はおもに優秀飛行機の製作に貢献して本邦航空界に尽した功績により、伊藤、白戸両氏はことに自ら飛行に志し、自来飛行機の製作と後進の養成に尽瘁（じんすい）かつ本会主催の各種競技会に参加した件により、また稲垣氏は各種飛行機の設計製作に功績少なからずという趣旨であった。

式終って別室でシャンパンの祝杯をあげ、贈られた方はもちろんだが、贈った方も恵比寿顔できわめて和気の満ちた官民融合の景色だった。

聞けば中島氏は、この賞金の中、二、〇〇〇円を自家工場の職員や工員に分配し、一、〇〇〇円を日本飛行士倶楽部へ、五〇〇円を東京飛行記者倶楽部へ、また五〇〇円を飛行作振会へ、それぞれ基金としておそ分けし、残りの三、〇〇〇円は飛行機一台分の製作費に加えて、これに「恩賜号」と命名して記念するということだったが、特に銘記したものも現われなかった。

伊藤、白戸両氏も右から左への借金払いの中から、知らん顔もしていられまいと相談し合って、その百分の一金七〇円ずつを日本飛行士倶楽部に寄附して、「これで勘弁してくれ」とあやまっていた。

その時の常任幹事の一人に飛行協会の北尾主事が選ばれ、おがみ倒されて事務方面の面倒を見ていた。

そこで急に金の出来た飛行士倶楽部では、かねてから「欲しい、欲しい」といいながら見合わしていたバッジを造る話が急速にまとまり、滋野男爵の図案で服部時計店に注文した。

輪郭を紺青のC（民間（シヴィル）に兼ねて倶楽部の頭文字を表わし）で囲み、それへNIPPON AVIATORSを銀で上下に浮かせ、まん中は太陽の表象で真紅、その上へ両翼を一ぱいにひろげて飛ぶ鷲（わし）を金でとりつけ、両翼端は輪郭外にまで伸び、横一寸、縦六分の銀台七宝入りのきれいな瀟洒（しょうしゃ）たるもので、滋野男爵らしい好みであった。

飛行協会ではさきに吉田禎治氏に委嘱して編纂した「万国航空年鑑」を印刷中だったが、昨年末、寺家村氏翻訳の「航空輸送」とともに丸善株式会社に委託販売した。

年鑑はわが国最初のもので世界航空機の発達、各国航空政策、世界航空記録、代表航空機、万国航空法規などが蒐集（しゅうしゅう）してあり、四六版三四八ページ、定価金三円五〇銭だった。

寺家村氏はこれまで嘱託だったがこのごろ、あらためて参事に任ぜられ、徳永参事兼務の学務を担当し、また小林恵吉郎氏退任後、しばらく海軍系が欠員だったが新たに福地嘉太郎大佐が参事として就任、これも戸田参事の兼務だった庶務一般を受持つことになった。

およそ円満なおこった顔を見せたことがなく、事務にかけては前任小林大佐と全く正反対の丁寧緻密（ちみつ）この上ない人だったが、自分の所信に対しては中々剛情で、ふだんどこにしまってあるのかと思うような線の太いところを時々出して見せる人だった。

これで徳永、戸田両氏の兼務がとれていずれも一人一役の専任機構となり、久能総務理事の統率もまた、きわめて公平無私で信望があり、内外に対して一応は飛行協会の態勢が整ったのである。

そして今までなかった処務規程を作り、給与規程を作り、経理規程を作り、物品会計規則や物品会計細則などを制定してもっぱらこの方針でいくことになったが、処務規程は「第一章総則」以下、「職員任免」「往復文書」「帳簿」「弔問及謝状」「慰労賞与」「事業報告」「執務」「服務」の九章に分れ、「職員ハ例規ニ従ヒ誠実ニ服務シ同心協力其ノ責任ヲ尽スベキモノトス」や、「職員ハ己レノ職務ニ関スルト否トヲ問ハズ、本会ノ会務ニ就キ濫リニ他人ニ談話通信スルコトヲ禁ズ」というような条項があった。

給与規程には「参事七十五円以上、二百円以下、主事六十五円以上、百五十円以下、書記三十五円以上、百円以下、給仕三十円以内（月給若クハ日給）、小使三十五円以内（月給若クハ日給）」の標準が定められ、旅費は理事、参事、審査員の日当、宿泊料計二〇円が最高で汽車汽船ともに一等、以下それぞれに規程されて、今まで顧みられなかった紀律の骨格だけは整ったのである。

しかし世間は中々こんなことで一日の偸安（とうあん）を許さない。この

時、どこからともなく飛行機在米同胞号をめぐつて、協会の前後処置に対する非難や、流言蜚語（ひご）がしきりに伝わつて来た。

在米同胞の義金によつてこしらえた飛行機を、飛行協会は出来たとも出来ないともいわないうちに、いきなり懸賞飛行に飛ばしてわずか三〇分間で全壊せしめ、これをもつて飛行協会は海外同胞の赤誠を帳消しにする意図であるのみならず、その後、これに対して何ら誠意ある処置を講じないのは不都合である。もともと寄附者の意思は祖国の航空界に飛行機を送ることにあつたのだから、飛行協会は更に第二の在米同胞号をもつて感謝の誠を表わすのが当然である、という非難であつた。

飛行協会も、なるほどこれはもつともだ、理屈があるとうなずいた。飛行機が出来た当時、試験飛行を行つたという尾島電話の記事が東京の一二の新聞に出たことはあつたが、協会としては公式に発表もせず、披露もせず、長距離飛行の前日、尾島から洲崎へ持つて来るなり、まさに「いきなり飛ばした」に間違いないのであつた。意地わるく「一体、在米同胞号は出来たのか出来ないのか」と突つ込まれても、しかたのない手落ちといえば手落ちであつた。

そこで理事会にかける前の下相談を開き、長岡中将が首班になつて職員会議の結果、頬かむり説もあり、また飛行機再製案も出たが、ふと席の片隅から出た一案に、長岡中将は言下に「それだ。それにしよう」と、即決したのは「在米同胞寄附記念文庫」の設置である。

「飛行機のような消耗（しようもう）品をいくら造つても一時的のものです。それよりは協会の現在の文庫を拡張して、在米同胞記念ということにすれば長く残ると思います」

寄附者の理想には反するが、事実、飛行協会は既に所沢出張所を廃止し、代々木の格納庫とともにいつさいの施設を取払つたあとであり、飯沼氏退職後は操縦士もいない現状において、申訳に飛行機を造つて見たところで、かえつて始末に困る場合であつた。

かくて記念文庫設置を裁決した長岡中将は、その資金に恩賜金の利子の一部をあてることにした。恩賜金の利子は従来、元金に組入れずに一般事業資金に充当していたので、その中から文庫の充実費を求め、記念文庫備付の図書雑誌には「在米同胞寄附記念」の印章を押し、また書棚（たな）のガラス戸にもそれを書いて、主旨を明かにうたつたのだつた。

さてこれはこれでいいが、一方に容易ならぬ流言蜚語が飛んでいる、これを至急調査しなければならなかつた。

すなわちその一つは、「在米同胞号の製作にあたり、中島知久平氏は二万円で引受けようと申出でたのに対し、協会の直接これにたずさわつた某幹部は二万六、〇〇〇円で中島氏と契約し、その差金六、〇〇〇円を幹部間で分配した。うんぬん」

その二は、「在米中の沢柳猛雄氏からホールスコット式一〇〇馬力発動機を二、二〇〇ドルで提供しようと電報したに対し、協会はこれを一蹴（しゅう）してスターデバント式二一〇馬力を一万四、五〇〇円の高価で買い、しかも練習未熟の操縦者に扱わしてたちまち消滅せしめた協会幹部の責任を問う」

更にこの攻撃が格納庫の払い下げにも飛び火して、「協会は所沢、代々木二カ所の格納庫払下げの際、あらかじめ入札者と結託して不正落札を行つた」

その他、協会幹部の中には一部飛行士と密約して、懸賞金や補助規程の悪用を常習としている者があるなどの類である。

そこで久能中将は、ホールスコットを断つた理由や、格納庫の入札問題は事理明白で何ら痛痒（つうよう）を感じないが、調査を必要とするのは中島氏がはたして二万円で引受けるといつたかどうか、中島氏に頼んで在米同胞号の製作実費を特に明示してもらうことにして、中将自ら懇切な親展書を中島氏に送つた。

それに対し、数日後、中島氏は飛行協会をたずねて久能中将に会い、証言（ふげん）を一笑したあとで、大略こう説明した。

「ちようど三井物産会社からスターデバント二台をとつて、その一台を協会の注文にあてたもので、代価は一万四、五〇〇円であつた。これに対し私の見積つた機体の製作費は計器、プロペラーなどの装備品を全部含めて一万一、七〇〇円で合計二万、六、二〇〇円であつた。しかし飛行場問題などで協会には世

話をかけてあるから半端（はんぱ）をきり捨て、二万六、〇〇〇円の見積書を提出した次第である。そしてもし協会がこれを値切るようなことがあつたら、私は製作を謝絶するつもりであつた。大体、協会がこれを私の方に製作の話があつた時に、協会では既に陸軍の方を十分調べていられたはずである。今日でも陸軍納入の数十台のうち、一機分の値段はホールスコツト二〇〇馬力級で二万六、〇〇〇余円、一五〇馬力級で約二万二、〇〇〇円である。」

これによつて流言蜚語の全く虚構であることがわかつたが、念のために三井物産会社の機械部について尋ねると、やはり中島氏のいうスターデバント式の価格と相違なかつた。

これで久能中将の虫もおさまつて、それやこれやの風評と、それに対する事実無根の釈明を個条書きにして理事や監事に配り、ひとまず処置をつけたのである。

格納庫の不正落札うんぬんは、代々木の時は一番札の入札が鉛筆で書いてあつたのと、捺印（なついん）がないために入札者同志で苦情を起し、本人が棄権したので二番札に落ちたものであり、所沢の分は一番札の入札者が代々木所在のものと書き違えて入れたのを、あとでそれと気がついて解約を申出て来たので二番札の者に回しただけのことである。

しかし一体、誰がそういう見て来たようなうそを触れ歩くのか、これに限らず、時々驚くほどうがつた話を聞かされて面喰らつたり憤慨したりすることがたびたびあり、ことにそれがそのまま新聞紙上に誤り伝えられる時もあつて、飛行協会にとつては一番のにが手であつた。

さてそんな余分の手数に煩わされている最中に、議会閉会後の恒例地方長官の会議が原内閣のもとに開かれたので、飛行協会も割り込んで一夕のプログラムを作り、五月十日夜、華族会館に招待して総裁宮殿下も臨席のもとに晩餐会を催し、左の令旨を述べられたのであつた。

欧洲大戦ハ遽ニ航空術ノ発達ヲ促シ、各国靡然トシテ之ガ研究ト習練トヲ積ムニ至レリ。而シテ我国ノ航空界ヲ以テ欧米ノ夫ニ比スルニ其ノ及バザルコト甚遠ク、特ニ民間航空事業ノ発展ニ於テ然リトス。会員諸子一致協同シテ官民交々資ケ、以テ我航空事業ヲシテ各国ヲ凌駕スルノ域ニ達セシムル為メ一層ノ尽瘁ヲ望ム

例によつて新しい大口寄附は全く行きずまり、渋沢男爵ら九名の実行委員もほとほとさじを投げてしまつて、ただ約束済みの年賦金で居食いをしている有様だつた。

そこでまた募集事務専門の係を設けて、地方の会員募集に馬力をかけ始め、支部控除金を四割まで引き上げて各地支部の鞭撻（べんたつ）をはかつたのだつたが効果がなく、何かの機会をつかまえては長岡、久能両中将、戸田大佐らが地方の講演に出かけて水を向けたり、あるいは会長、副会長連名の檄（げき）を飛ばして手を変え、品を変えて尽すけれども、一向に成績は上がらなかつた。

試みにこのごろ、地方支部を通して各地にばらまいた大隈会長、阪谷、長岡両副会長連名の勧誘状を掲げて見よう。

「拝啓時下益御清栄奉賀候。陳者乍唐突欧米航空界の進歩は大戦後驚異すべき極度に上り、其の国内の首要なる都市は勿論、隣接国の首府間に旅客郵便物を逓送し、近くは欧羅巴より阿弗利加の南端又は濠洲まで既に航空路開設せられ、殊に近時支那政府に於ても七百馬力十四人乗大型飛行機百数十台を購入せし等、各国共航空界の進歩発展に対して官民一致全幅の努力をこれに集むること御承知の次第に有之候。右は勿論、国際的に空中文明の新生活を楽しまんとする麗かなる施設に候へ共、もし夫れ一念航空機の戦時的威力に想到する時は戦慄の情を禁ずる能はず、殊に木造より成る我都市は敵の二、三機の襲来により全市一片の焦土と化し去ること寸毫の疑を許さざるに於て、我国の航空界は世界各国に対して第一に在らざるべからざる使命を有することも亦、御承知の次第に候。然るに我航空界の萎靡不振驚くの外無之、実に名状するに堪へざるもの有之候。本会は厚き帝室の御奨励下に立ち、久邇宮殿下を総裁に仰き奉り、帝国飛行事業の奨励発達を目的とする本邦唯一の財団法人に有之候。今般中外の情勢に憤激し航空界に向つて全国民の精神的総動員を行い、以て将来に於る空間の喜憂

を我同胞と共にせんが為めに広く会員を募集することに努力罷在候。会員は紅色会員（金弐円以上一回限り）藍色会員（金百円以上一回限り）白色会員（金壱万円以上一回限り）の三種有之候へ共、此際強て多額の御申込よりも寧ろ紅色会員の多数入会を希望致す次第に有之候間何卒奮つて御入会被下度。尚御家族挙て御入会相成候向も不尠候間何分宜敷御依頼申上候。為其得貴意度如此に御座候　敬具」

しかしろくに飛行機を知らず、空襲とか爆撃に全く実感をもたぬわが国民にとつては馬の耳に念仏で、町の引札同様、ほとんど顧みるものはなく、夢のような「全国民の精神的総動員」などは、とうてい行われ得べくもなかつたのである。

（五）アメリカの飛行サーカス団

サーカス団バート・バー氏一行来朝——洲崎埋立地で興行——警視庁と航空局で検査——大阪住吉公園埋立地と鳴尾競馬場で興行——徳永丑松氏の遭難——福岡市で興行失敗、飛行機を差押えらる——差押え機払下げを井上氏落札、伊藤氏に譲渡——台湾警察航空班新練習生と航空班存廃問題——古野伊之助氏の北京・済南航空路試乗記

三月二十五日の夕方、横浜に入つたナイル号は花のころをあてこんで、今度は少し大がかりなサーカス団をアメリカから乗せて来た。

一行は中老のバート・バー団長夫妻、曲技専門のチャーレス・キャンベル氏、操縦者にはジンノ・シユミツト中尉、イタリー生れのケーシヤ・マラスチ軍曹、女流のミス・ベーブ・バー、それから団長の娘という七才のビーリー、六才のアイネスで、飛行機はカーチス式ゼンニー四型を二機、スタンダード式一台、カーチス式ベビー型一機だつた。

こちらの勧進元は例の櫛引弓人氏で、この前のパターソン氏やミセス・ローなどの時、思わざる伏兵に手を焼いたのに懲りて、今度は直ぐ日本飛行士倶楽部に渡りをつけて帝国ホテルへ招待し、一行を引き合わせた。

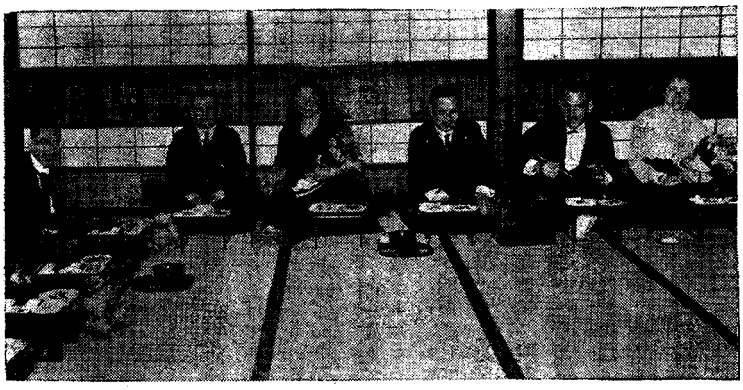
そのあとでバート・バー氏の名で、「日本の民間飛行士に敬意を表する」と、金五〇〇円を倶楽部に寄附して来たので倶楽部では四月三日夕、おりからの暴風雨中を芝の紅葉館に歓迎宴を開き、団長に日本刀一振を贈つた。

櫛引氏はスミス氏以来、すつかり大隈侯爵と意気が合つたと見え、来るたびに必ず早稲田の私邸へ顔見せにつれていくのが例だつた。今度もそろそろと引きつれて、来朝のあいさつに出かけた。

侯爵は最近、健康が少し思わしくなかつたが、例の通り羽織袴で端然とこれを迎え、居合わした塩沢昌貞博士も同席して記念の写真をとり、櫛引氏の通訳で例によつて如才のないところを即席弁じて遠来の客をよろこばした。

飛行協会でも彼らが洲崎埋立地で興行をはじめた二日目の四月二日夜、築地精養軒で歓迎会を開き、飛行士倶楽部、飛行記者倶楽部員などもよんで「日米飛行懇話会」と称し、一石二鳥も三鳥もの晩餐懇談を行つた。

おりしも帝国議会では既に航空法案の成立を見ていたが、これに対する施行細則が出来ていないので取あ



飛行士倶楽部の歓迎宴
（左から小栗、キヤンベル、ミセス・バー、磯部、バー団長、ミス・バー諸氏）

えず暫定法として航空取締規則を作つて三月二十五日から実施する運びになり、そこで差当り四月一日から興行のバー飛行団は、たちまちこの取締りを最初に受けることになつた。

警視庁では保安課、交通課及び建築課の各主任警部が洲崎埋立地に集まり、新法規に照らして一々調査する一方、航空局からは多田機関少佐、岡大尉、森川技師その他が出かけて、機材検査に当るという今までの興行にない重々しい準備が施されたのである。

かくて世界第一の冒険飛行団の立看板やポスターが町々にあふれ、特等五円、一等三円、二等一円、三等五〇銭の前売券が羽が生えて飛んでいくようで一人で一〇〇枚、二〇〇枚と買つていくものもあり、盛んな前景気だつた。

前年、東京で封切られたユニバーサル映画「空の脅威」でかつさいを博したオーマー・ロックリヤ中尉の飛行機から飛行機への飛び移りが新しいスリルとして印象が深かつただけに、今度はそれが地で見られるというので洲崎の人気はいやが上にも揚がり、四月一日は早朝から全市の下町方面行き電車は例外なく鈴なりの人出だつた。

そして午後一時開会のはずが遅れて三時となり、それで観衆が少しくさつているところへ、カーチス式大小二機で宙返りときりもみを行つた後、軽業師のキャンベル氏が同乗して六、七百尺の高度で下翼上を歩きまわつてから左端の支柱に足をかけて上翼にはい上り、両手を放して中央に突立つた。

やがてまた下へ降りて脚に結びつけたなわはしごにぶらさがつて低空を旋回して着陸、次いで人気の焦点にあるミス・ベーブ・バーが純白の上から下までたりとからだに合つた毛編みのセーターとズボン下のような作業服をつけて、曲線美を発揮し、真赤に塗りたてた小型機に乗つて同じように翼の上を歩きまわつた末、上翼の中央に腰をかけてきちんと両手を膝（ひざ）におくと、くるりと宙返つた。これはそこに膝を通すだけの索がひいてあつて、からだを支えよびうに出来ていた。

この飛行機が降りて来てから次ぎの落下傘（らくかさん）降下の飛行までが少し間のびしたので、広告や宣伝ではもつと面白いはずのサーカスぶりが大して歯ごたえがなく、開会が二時間も遅れた余憤もあるので、「ちつとも面白くない」ということになつて突如、東京には珍しい群集の殺到となり、中には「飛行機をこわしちまえ」などと叫び、小栗飛行学校の格納庫や校舎は押されもまれてみしみしいう騒ぎになつた。

ようやく警官がとりしずめて再びミス・ベーブ・バーの落下傘降下に移つたがこれは傘を背負うのでなく、支柱にゴムひもで結びつけておいて飛行機から放れると直ぐ開くようになつている。



ミス・バーの落下傘降下

降りて来たミス・ベーブ・バーは よけそこなつて附近の堀割に落ち込み、傘も自分もぬれねずみになつてはい上がつて来た。

最後は呼びものの空中飛び移りだが、何度やつても成功せず、カーチス式の翼上に立つたキャンベル氏は頭上に来るスタンダード式が高過ぎたり早過ぎたりして、どうしても両機のいきが合わず、ついに看板に偽りのあることを暴露して第一日を終つた。わが国特有の春先きの海岸線の気流を勘定にいれていなかつたのが誤算のもとだつたかも知れない。

第二日、前日に比べて半数以下の入場者で、この日も飛び移りは実現せず、スタンダード式の代りに小栗氏のカーチス式練習機を借りてやつて見たが、これも速力が合わずに失敗し、いつたん着陸してから窮余の策で今度は上機になわばしごを垂らして、それへつかまつてもぐり込む方法をとつて見たが、それもだめ、前後一時間ばかり骨を折つたが結局、ものにならなかつた。

すると翌日から春先きの例にもれず、毎日の雨や風で一日が二日と延び、三

日と延び、とうとう一週間余を経過して十日に第三日目を開いたが、この日も海岸の会場には一〇㍍以上の風が吹き通していた。

七つになるビーリーという小娘が、これは座席におさまつたまま宙返りをしたのが新しいサーヴイスで依然、飛び移りは頭のはげかかつたキヤンベル氏がいくら汗を流して真赤になつてやつてもだめ、しかしそこは彼らの持ち前で一向、苦にもしないらしく、上翼に泰然と腰かけたまま手を振りながらにこにこして着陸し、「今日は気流がすこぶる険悪であつた」と、得意にいい訳していた。

その翌日からがまた雨と風で十六日に四日目を開き、見物は減るばかりだつたがしかたがないので、この日は「空中模擬戦」というものを考え出して、シユミツト中尉とマラスチ軍曹が二台で飛び上り、場上を五、六回周回したが装置した花火がしめつていて着火せず、花火の煙か何かでうまくごまかそうとしたのもイスカの嘴（はし）で弱り目にたたり目、さすがのバー団長も腕組みしてロを結んでしまつた。

そしてこの日も飛び移りが出来ず、ついに千秋楽の五日目、十七日を待つた。いよいよ最後だが観衆は薄く、遠くの方で見ている町の見物の方がだんだん黒山になつて来た。

ひと通り済まして、今日こそは、と、二時十五分、カーチス式にマラスチ軍曹とキヤンベル氏が乗り、スタンダード式にシユミツト中尉が乗り込んで離陸し、右と左に海上を大きく旋回して会場の上空に両機落ち合うと、早速上からなわはしごを垂らし、下からキヤンベル氏が立ち上つて活動を開始したが前後五回、いずれも飛びつけない。

いつたん着陸してガソリンを注ぎ足し、最後のどたん場、再び六〇〇㍍の高度で両機上下に相寄つたが、思いきつて近接したためとたんに機の動揺でなわばしごが下のカーチス式の補助翼にからみつき、これでついに万事休したかと見えたが、さすがにいち早くキヤンベル氏がはしごをとりのけて辛うじて右と左に離れたが、その際、カーチス式のプロペラでスタンダード式の機胴を打ち破り、カーチス式は補助翼の破損で飛行場に戻り得ず、そのまま一㌔先きの沖合に不時着、転覆し、シユミツト氏のスタンダード式がようよう場内に着陸した。

そこで早速、用意のモーター・ボートを走らせてマラスチ、キヤンベルの二人を収容して来たが、なれたものでけがひとつしていなかつた。



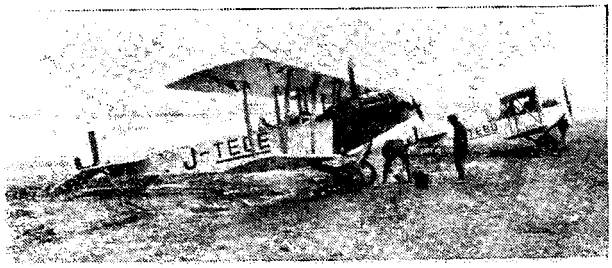
飛行団のカーチス式

かくてとうとう出来ずじまいに幕をひいてしまつたが、しかし彼らアメリカ人が飛行機に対して驚くべき習熟性をもつていることは、明治末期のボールドウイン氏以来、既にしばしば見ているところで、今度のこのサーカス団も宣伝に乗せられた群集の不満はあつたけれども、彼ら一行にして見れば、あれほどやつて一回も飛び移りの出来なかつたのはむしろ不思議なくらいであつたろう。恐らく本国ではなわはしごなどを使わずに実験しているに違いなく、翼の上へはい出たり、なわはしごにつり下がる冒険はわが国でも既に行われていて特に異とするには足らないが、結局これも風聞に聞き伝えた彼らのまねであり、彼等の飛行機に対する自由奔放な観念と技術には、いろいろ教えられるところがあつた。

一行は機体を修理した後、櫛引氏の手を離れて関西へ下り、五月五日から大阪の住吉公園埋立地で開催したが、航空取締規則実施の上から大阪府警察部の木村警部は、シユミツト氏操縦のカーチス式に同乗して調査に資するところがあつた。この時はキヤンベル氏がアーヴヰング式の落下傘が開かず、それと見て彼は空中で傘嚢を手ぐり寄せて歯で糸を食い切つてようやく半開傘で着地し、とんだ命拾いをした景物もあつて冒険のうわ塗りをしたが、飛び移りはやはり成功するに至らなかつた。

その後八月一日、鳴尾競馬場で開いた時は観衆の中から飛び出て来て熱心に頼む魚商徳永丑松氏を同乗させて、マラスチ軍曹がカーチス式で飛び上つた。

徳永氏は兵庫県打出町の魚屋さんで、神戸市の蝿（はえ）とり宣伝のビラをまくために頼み込んだのだつたが、何しろはじめてのことである。離陸早々、機体の動揺に仰天していきなり操縦線を握つてしまつたので、今度はマラスチ軍曹の方がびつくりして前の座席へ手をのばし、徳永氏の耳を引つぱつて注意したが、徳永氏はそれどころではなく、二〇〇尺の高度で競馬場を出はずれたがついに持ちきれず、鳴尾村のいちご畑に墜落、徳永氏は胸部打撲で重態に陥り、直ぐ自動車で附近の医者へつれていく途中で絶息した。マラスチ軍曹は接地寸前に飛び出して右腕に軽傷を負つただけだつたが、こういうところに期せずして彼らの巧妙なサーカスぶりが見られた。



バード・バー飛行団から押収のカーチス式二機
（伊藤飛行場にて）

つづいて福岡市に乗り込んだが、ここでも興行的に失敗して、上陸当時、一札を入れておいた税関に飛行機まで差押えられる始末となり、身のまわりのトランクだけを提げてさむざむと日本を去つていつた。

神戸税関の飛行機差押えは、はじめ一行が来朝の時、横浜の税関で飛行機に対する税金を課せられたが、帰国の際、収める約束でアメリカ大使館が保証に立つてひとまず荷揚げをし、かせいだ金で支払うつもりをしていたところ、案に相違した始末で税金が払えず、横浜からの移牒（いちょう）で神戸税関が飛行機、部品、工具などいつさいを押さえて東神倉庫に入れてしまつた訳だつた。

ほど経て神戸税関の飛行機入札払下公告を見て、大阪島の内に貸自動車業を営んでいた伊藤音次郎氏往年の門下井上長一氏が金三、〇〇〇円で落札した。

ほかに競争者がなかつたので、もつと安く手に入つたかも知れなかつたが、税関側では税金と倉庫料にようよう足りるだけで飛行機はただ同様だといつていた。

払下げ品の中には羽布縫工用のミシンまでまじつていたそうで、井上氏はこれをそつくり伊藤氏に譲渡した。

練習機の不足に悩んでいた伊藤飛行機研究所では、降つて湧いたようなこの到来物に大満悦で、大いに後進の養成に役立つたのだが、さきのゴルハム式といい、アメリカ渡来の処分品が不思議と集まる回り合わせになつていた。

台湾の警察航空班は屏東に新飛行場を開いて兇蕃の爆撃や威嚇に活躍していたが、だんだん手薄になるので三月末、操縦術練習生の募集を開始して島内の各新聞紙に広告した。応募資格は明治三十年一月一日から同三十六年十二月末日までの出生男子で、中学校三年修業以上の者だつた。

その結果、二〇数名が集まり、体格検査で五名を採用したが、学術試験で一名の不合格者が出たので五月二十四日、左の四氏の採用を発表した。

台南州から森部金松（二二才、福岡県人）、千枝四郎（二二才、岩手県人）、野口昌（一九才、千葉県人）、台北州から岩井弥三郎（二一才、奈良県人）だが、森部青年は徴兵適令で既に甲種合格が決定しており、満期除隊後まで待つことにして三名だけが正式決定した。

しかしこれだけではいかにも少いので、前年度応募の受験者中から補欠として残しておいた高雄州巡査橋口秀男、花連港庁巡査早坂文之助、新竹州巡査寺田増之助三氏を採用して六月一日附、操縦術練習生を命じた。

これと前後して機材も新たに中島式一二五馬力二機が到着したが、先ごろ来病気静養中だつた別府警部が辞職を願い出で、七月一日附で免官になつたうえ、五十嵐警部もとかく健康がすぐれず休み勝ちなので飯塚警視一人となり、同氏は左側通行や衛生に関するビラまきに屏東、高雄などでモ式を飛ばすほか、理蕃飛行はしばらく見合わせざるを得ないことになつた。

すると流言はどこにも起るもので、突然、警察航空班廃止のうわさが高まり、従つて種々の批評が人の口にのぼりはじめて、「高価な玩弄物だ」という

者もあれば、「経費さえ許せば更に拡張しなければならぬ」と駁（ばく）する者もあり、別府警部の辞職や五十嵐警部の去就不明などが廃止説を尤もらしく裏書きした。

しかし五十嵐警部は八月はじめから一週二日ずつの割で練習をはじめており、さきに新練習生六名をつれて上京中だった佐藤班長も帰任し、モ式六型機三台をおみやげにして来たうえに、陸軍当局と交渉の結果、新練習生六名の教育は無償で引受けてもらうように話をまとめて来たのだった。

そこで勇気づいた航空班首脳部は九月五日、台北の警務局長室で会議を開き、川崎警務局長、豊田理蕃課長、佐藤班長、飯塚警視らが集まって、航空班を更に拡張するか、しばらく現状維持で見送るか、あるいは縮小するか、あるいはこの際、廃止するかと検討協議した。

そして現在までの成績は、人命の犠牲もあった代りに理蕃上の成果はおおむね良好であり、せっかくはじめて間もない航空工策を、この際中絶することは統治上にも悪影響を与えるものがある。むしろ一層積極的に全島くまなく機影を行き渡らすことこそ必要である、という議論が強くなり、今一度、花々しく盛り返そうということになった。

けれども中島式は、どうも扱いにくいらしくサルムソン式に切り代えてほしいとの注文が出て、今年度の予算でまず同式二台と予備発動機一基を購入し、十一年度にも同数のものを補充して大々的に乗り出し、その結果如何によって更に航空班の存廃を研究して見ようとの結論を出したのであった。

ところがさきの六名の練習生のうち、所沢で体格検査にはねられて寺田、橋口両巡査はまたも不合格となり、結局四名が練習につくことになった。

おりもおり一衣帯水の中華民国では、七月一日から北京の航空公署直営で北京・済南間の旅客、郵便の定期航空を開設した。使用機はイギリスのヴイツカース式ビミー型双発機だが、開航に先きだって北京駐在の日、英、米通信記者、中国記者その他を招待して試乗飛行を披露した。その一人のわが国際通信社北京支社長古野伊之助氏（後に同盟通信社長）から、飛行協会の雑誌に搭乗手記を寄せて来た。

「この日は風もなく天気清朗、極めて平穏な飛行日和であった。乗る前にも別段不安を感じるようなことはなく、乗ってからも平気で午後四時四十五分、離陸する時は非常に愉快な気持ちであった。私達の乗ったのは正鵠号で外に舒雁、大鵬の二機があるが、皆原名をビミーと呼び、英国のヴイツカース会社の製作にかゝはるもので、昨年六月、壱万ポンドをもって購入したものである。座席は八個あり、後方には便所の設備も出来ている。普通に椅子によっておれば別段傾く様なこともなく、丁度汽船に乗って居るようなものだが、たゞプロペラーの喧ましい音ばかりが殆ど耳も聾せんばかりであった。操縦者は英国人バンシング氏と支那人曹明志氏の二人で、同乗したのはロイテル新聞のワッツ氏、米国聯合通信のホイフイン氏全国報界聯合会の梁志和氏、群報の舒之流氏と私の新聞記者連、それから航空署顧問の英人ホールト氏、同署編査科長の黄鴻謙氏及び同署関係の英、支人各一名であった。

離陸後二十分の後には四千尺の高度をとり、三十分の後には二千尺に下り、一時間経って又六千尺、六時半頃に徳州の上空を通過する時は七千尺位に上っていた。遥かに済南を望み見る頃から二千尺位の高度を保って飛翔し、七時四十分、無事鵬程三百哩の飛行を終えて済南飛行場に着陸したが、南苑の航空站を離れて西山が霧の中に没した頃からは茫々たる大原野で、行けども行けども山は眼に入らず、今更ながら、その広大なのには一驚を吃したのであった。砂地の中に緑をもって縦横に、恰も絣のようになって村落が点在して居る様は、さながら絵のように綺麗で人家などは蟻塚ほどにしか見えず、人馬は勿論、認められない。済南に近づく頃は日輪西山に傾いて雲は燃ゆるが如く、蜿々と連なる高い山は泰山であろうか、その間を白布を引いたように雲から雲に入る黄河の流れ、この絶景には機上思わず快哉を叫んだのであった。

約三時間の飛行後に、初めて陸上の人となった時は耳がガーンとしていて、何の音も聞えない様になっていた。田督軍から握手されても、もぐもぐ口の動くのばかり見えていて言語はまるで耳に入らない。五分間程経っ

てから漸く通常の人間に立ち帰ることが出来て、万歳の声や奏楽の音がわかるようになつた。

同夜は陳済南飛行站長に迎えられて、航空署で一同白乾の盃を挙げて成功を祝した。

翌日は午前十時四十五分、出発、多少の風はあつたが午後一時二十分、無事北京航空站に帰着した。思うに曠々たる大平野、何処として天然の着陸場ならざるはなしという支那のことであるから、これを機とし、この国の航空界はますます発展することであろう」

かくて古野氏は、恐らく外国の定期航空に便乗した本邦最初の人といつてもよかろう。

(六) 第二回懸賞飛行競技大会

帝国飛行協会で懸賞海洋飛行の計画——飛行競技参加機——川西式K一型機現わる——速度、距離、曲技飛行競技——高橋、後藤両氏優勝——三菱製の一〇年式艦上戦闘機——川崎造船所の製作工場——川西機械製作所の新作機——中島飛行機製作所の発動機製作準備と、ブレゲー式製作権買収

とかく飛行協会の懸賞行事は、発表から実施の期間が短か過ぎて参加者の準備にはなはだ不都合だという苦情があるので、五月予定の第二回懸賞飛行と八月の第三回懸賞郵便飛行を旧冬から発表し、更に今秋十一月ころ、海洋横断飛行競技の計画を非公式に漏らしておいた。

これは出来れば上海を目ざした画期的な壮図だつたが、少くも国際飛行であるからには規模が大きく、のみならず懸賞金や経費のことなどを考え合わせるとはなはだ実現性が薄いものとなり、かりに審査員会議は通過しても理事会で「しばらく延期」になるのではないかと想像され、結局徳永技術主任のひとり角力に終るらしい気配が十分に濃厚であつた。

しかし民間の一部では、これを真剣に考慮しているものがあり、気の早い石橋勝浪氏の如きはスパッド式エルブモン型三〇〇馬力水上機を注文し、伊藤飛行機研究所では、さきのリバーチー式四〇〇馬力の山県記念号を、いざとなつたら水上機に改造すべく稲垣氏が設計図をひき直し、白戸氏はセール・フレザー会社の大鈴少将に格好な発動機を相談するなど、計画者と参加者の間にようやく大きな食い違いが口をあけつつあつたのである。

懸賞飛行大会は五月二十一、二日、洲崎埋立地で開催にきまり、競技種目は速度、距離及び曲技の三種で高度飛行は高度計の不備から行わず、規定は大体、前のとほぼ同様だつたが、速度飛行は前回通り船橋町海岸と千葉市埠頭（ふとう）間の基線往復飛行で、距離飛行については左の如く定められた。

「距離競技ハ東京附近ニテ飛行者ノ希望地点、時日ニ於テシ、基線一〇㌔以上ノ地点間ヲ一往復セシ速力ヲ標準トシ、距離五〇〇㌔以上ニ達スルマデ無着陸飛行セシ者ニ限ル。但シ懸賞三等以下ニアリテハ最低二〇〇㌔以上ノ者ヲ順位ニヨリ採用スルコトアルベシ。各自飛行場ヨリ競技基線マデノ無着陸距離（往復共）ハ其ノ飛行ヲ連続スル者ニ限リ直線距離ニヨリ加算ス。本項ノ地点及時日ハ申込書ト同時ニ届出ヅベシ。但シ時日及地点ハ本会ニ於テ不適当ト認メタル場合ニ於テハ之ヲ承認セザルコトアルベシ」

懸賞金は参加者の増加を見越して五等までひろげ、距離競技の一等は三、〇〇〇円（内恩賜賞金三〇〇円）、二等二、五〇〇円、三等二、〇〇〇円、四等一、五〇〇円、五等一、〇〇〇円、速度競技は一等一、〇〇〇円（内恩賜賞金二〇〇円）、二等八〇〇円、三等六五〇円、四等五〇〇円、五等四〇〇円であつた。

参加者は今までにない多士済々でローン式八〇馬力複葉機の小栗常太郎、イスパノ・スイザ式一八〇馬力複葉機の高橋信夫、ローン式一二〇馬力複葉機の玉井照高、同安岡駒好、同島田武男、カーチス式九〇馬力複葉機の藤縄英一、ホールスコット式二〇〇馬力複葉機の後藤勇吉、同一五〇馬力複葉機の水田嘉藤太、クレルジェー式一三〇馬力複葉機の謝文達の九氏、いわゆる伊藤式、白戸式、中島式にまじつて新たに後藤氏による川西式の初登場を見るに至つた。



川西式K1型200馬力

一年有余の川西機械製作所が早くも送り出した処女作品で、いち早く航空局の検査をうけて堪航証明書第一号をかち得た当代ばりばりの甲種機である。一見、スパッドに似たたくましい構造で機胴の太さ、機翼の強靱（きょうじん）性などに特異ぶりを見せ、尾翼にK・1型と書いて「川西第一号機」であることを示し、機胴にはみみずが三びき並んだような「川」の字くづしのマークが描かれ、青みがかった灰色で全体が清楚（せいそ）に塗られていた。

後藤氏の出世機であった富士号は、そのまま安岡氏が継承して出場し、横つ腹の菱形に1/2の商標も、まだ消さずに残してあった。

高橋氏と島田氏の乗機は前年秋の郵便飛行と同じもの、水田中尉の中島式も旧態依然だが、ドイツ飛行機のカムフラージュをまねしたのか、全体を六角亀甲（きっこう）型に赤、青、黄、黒などで極採色し、口のわるい連中からたちまち「おいらん飛行機」と名づけられてしまつた。

小栗、謝両氏も伊藤飛行機研究所へ注文した新造機であり、新しい点においてはK一型と同じだが、いわゆる伊藤式の類型機で新味はない。

小栗氏の高弟藤縄英一氏は、敢闘精神を発揮してふだんの練習機に鞭（むち）あてて出場し、玉井氏の一張羅（ら）愛機はアブロとソッピース式を折衷した型で支柱と尾橇の頑強さが目についた。

出場のはずの石橋氏と小栗飛行学校の安昌男氏が棄権したが、まず当代一等、二等、三等操縦士の候補者が、従来のままの野人ぶりを自由に力限り戦う最後の競技会であり、また後になつて回顧すれば、この前後が最も元気があり、士気横溢の峠（とうげ）でもあつた。

会場には山梨航空局長官、畑次長、井上陸軍航空部本部長も見え、阪谷、長岡両副会長、久能中将、田中館博士ら、幹部天幕の中は中々にぎやかで小倉課長、多田機関少佐、岡大尉、森蕃樹中尉らの航空局員、審査委員に臨時委嘱の海軍省軍務局の和田秀穂少佐、追浜の吉良俊一大尉、所沢の今田徹騎兵中尉らの顔がそろつて競技は十時から開かれ、まず曲技飛行の高橋、小栗両機が飛び上がつた。

小栗氏は新機の練習不足で、十数分間、スイッチを切つたり入れたりしながら何かそぐわない飛び方をしていたが、そのまま断念して着陸し、高橋氏は悠々と宙返り、きりもみなど、はじめての曲技を見せていたが、それも元来、曲技用機ではないので、「あれはキリモミではなくキユウリモミだ」と、最切の曲技公開に遠慮のない冷評を浴びせるものもあつて、いつもながら飛行会場は定連の談笑でにぎやかだ。

十一時十分、一番くじをひいた水田中尉からはじまつて速度競技に移り、安岡、後藤、高橋と相次ぐころには既に水田中尉が向うからのんびり帰つて来る。

続いて一〇分おきくらいに小栗、島田、玉井、藤縄、謝と出発し、津田沼や千葉の人たちは競技を済ますと、そのままそれぞれの飛行場に帰つてしまつて洲崎の会場はにわかに寂しくなつた。



玉井照高氏

水田中尉もそこそこに帰り支度をはじめたが、助手日野氏がプロペラーをまわして二、三分間、試運転の済むまで翼をおさえていて、機上から「よし」と声がかかると、急いでこそこそと同乗席に飛び乗り、そのままあとに一物も残さず、身一つで飛び出すという手

軽さである。

海岸を左へ遊郭の上を二〇〇㍍くらいで旋回して来ると、のこのこ後部座席から日野氏が下翼に降り立ち、何かやるな、と目をこらせば機首は思いきり下げられて会場に突進して来る。

その間に日野氏は横一文字の車軸に腹をあててぶらさがり、そのつまさきが小栗氏の格納庫の家根をこするくらいの低空を会場内に飛び込み、日野氏は車軸に片ひじをかけて鮭（さけ）のようにぶらさがり、左手を振つて場内の群集にあいさつを送つた。

途端に半ばあつけにとられて無言の動揺をつづけていた地上から、この極彩色機に一斉の歓呼が湧きたち、一〇㍍の低空を約一〇〇㌔はしつたころ、ようやく機首を上向きにし、それを合図に日野氏も機械体操のような格好で、造作もなく機体にとりつき、猿（さる）のように座席に入つていつた。

一時は呆然と気おされていた人たちも、機影を見失なうとようやくわれにかえり、ほつとしながら「あれがおいらん飛行機の手綱手管さ」と、早くも興奮のむだ口が湧いて出る光景だつた。

さてこの日の成績は高橋氏が飛びぬけて良く、

順位	所要時間 分	秒	往航	復航	平均	操縦士
一	八	四五	五六・一一	六七・二三	六一・六六	高橋信夫
二	一〇	〇八	五四・二四	五一・一二	五二・六八	後藤勇吉
三	一一	一五	四三・九二	五一・一二	四七・五二	安岡駒好
四	一三	二〇	四〇・三〇	三九・九五	四〇・〇〇	玉井照高
五	一三	四七	三五・九五	四一・八九	三八・九二	水田嘉藤太
六	一三	五〇	三八・三六	三八・七三	三八・五四	島田武男
七	一四	〇八	三七・七三	三七・七三	三七・七三	小栗常太郎
八	一四	一五	三七・六四	三七・二一	三七・四二	謝　文達
九	一七	二九	三二・四五	二八・七七	三〇・六一	藤縄英一

前年夏の第一回競技における故山県氏の一三分四三秒をはるかにしのいだ高橋氏の新記録は時速にすれば実に二一四㌔の性能以上の快速で、運よく風に追われたものか、短距離基線ではあるがとにかく、わが国の速度新記録が立てられた訳であつた。



安岡氏（左）島田氏

引続き翌日、距離競技を行うはずだつたが天候のために順延して二十五日となり、水田、小栗両氏が棄権して午前九時半から競技に入つた。

規程ではこの周回基線は参加操縦士の任意選択とあつたが協会の都合もあり、参加者の大部分も速度競技の基線利用を申出たのでやはり船橋・千葉間に一定し、後藤氏が津田沼から飛び立つて競技を開始した。

次いで高橋、謝、安岡、島田、玉井氏があるいは州崎から、あるいは津田沼または千葉からそれぞれ行をおこし、先頭の後藤氏は急がず騒がず、沈着な飛行ぶりを示して午後二時半までに周回一五回、距離四五〇㌔に及んだが優勝までにはまだ間があり、同じ優勝候補と目される高橋氏も午後三時までに一〇周回、その間、後藤氏は更に三周回して、まで降りる気配もなく川西式処女作の誇示（こし）に余念なかつたが、一九回を終つて三時二十分、ようやく着陸し、同三十分には一一周の高橋氏がぎりぎりの燃料まで飛んで降り、謝氏は三周回、玉井氏は四周回であつさり退陣、残る安岡、島田両氏が同じローンの一二〇馬力機で輪贏（ゆえい）を争つていたが、ついに五時二十四分、島田氏は満潮の千葉埠頭審査線上を通過して下志津の陸軍飛行場に着陸し、ただ独り残つた安岡氏もまた日没迫る六時三分、潮びたりの津田沼がだめで洲崎埋立地に着陸し、全競技を終つたのである。

順位	距離（キロ）	時間（時分）	操縦士
一	六八四・五〇	四・五〇	後藤勇吉
二	三八九・〇〇	三・一〇	安岡駒好
三	三八五・〇〇	三・〇〇	高橋信夫
四	二七九・五〇	二・二一	島田武男
五	一四〇・〇〇	一・三二	玉井照高
六	一二八・〇〇	一・〇七	謝文達

果して後藤氏が群をぬいて優勝し、距離数からいえば東京・岡山間翔破に匹敵する記録であつた。飛行協会では審査会の後、六月二日午後二時半から築地の水交社で総裁宮殿下臨席のもとに賞品授与式をあげた。

曲技飛行では高橋氏が一等で曲技種目は燕返し、宙返り、きりもみを演じ、小栗氏は横滑りが認められて等外に名を残した。

かくて高橋氏は速度、曲技各一等、距離飛行四等、後藤氏は距離飛行一等、速度飛行二等、安岡氏は速度、距離ともに三等、玉井氏は速度飛行四等、距離飛行等外、水田氏は速度飛行五等、島田氏は距離飛行五等、速度飛行は等外、小栗、謝、藤縄氏は各競技いずれも等外だつたが、曲技飛行の一等賞金は一、〇〇〇円で、距離飛行に二等入賞者なく、等外慰労金は玉井氏の距離飛行に対し金五〇〇円、島田氏は速度飛行に対し金三〇〇円、小栗氏の速度飛行に二五〇円、曲技飛行に一五〇円計金四〇〇円、謝氏の距離飛行に四〇〇円、速度飛行に二五〇円計金六五〇円、藤縄氏の速度飛行二〇〇円、距離飛行一〇〇円計金三〇〇円であり、航空局から後藤、高橋両氏に銀製花瓶各一個の賞品があり、また航空事業婦人後援会から後藤、高橋、安岡、玉井、水田五氏に置時計を一個ずつ寄贈した。令旨は、

今回実施セシ飛行大会ハ之ヲ第一回ニ比シ其ノ成績良好ニシテ進歩ノ顕著ナルハ予ノ深ク欣フ所ナリ。各員ハ益々奮励シテ斯界ノ発達ニ努力シ将来欧米ニ比スルモ敢テ遜色ナキニ至ラシメンコトヲ望ム

おもな来賓は山下軍令部長、島村海軍大将、井上陸軍航空部本部長、山内海軍少将、畑航空局次長、渋沢男爵、田中館博士その他で、畑次長の代読した航空局長官の祝詞は、

「過般帝国飛行協会第二回飛行大会を帝都の東端洲崎の地及び下総の船橋、千葉附近に挙行せられ、参加の諸氏前年に倍し、其の技能の向上亦昔日の比にあらず、精鋭の意気磅礴として大空に満ち我民間航空界の進歩著しきものあるを想はしむ。洵に慶賀に禁へざる所なり。然れども宇内の大勢を稽ふれば諸氏の奮励を要するもの益々切なるものあり。諸氏其れ自重自愛大成を期せられんことを望む。之を祝詞となす」

式後、別室で茶会を開き、席上田中館博士は、「飛行協会自ら飛行機を飛ばせたり、操縦士を養成したりする時代から進んで、今日は各種競技による奨励時代に入りつつある。今回の如き多数の各種各様の参加機を見たことは慶賀に堪えない。外国では飛行競技は製造会社の運命を左右するようになり、全金属製の多発動機式に進歩しつつある。日本でも今後、大いに製作方面に力を入れねばならぬ」という主旨のテーブル・スピーチを行つた。

そこで大資本系統の航空工業に目をうつして見ると、まず神戸の三菱内燃機製造会社が伊東久米蔵工学博士主任で名古屋に大工場を設備し、海軍の慫慂（しょうよう）と斡旋でイギリスからスミス氏らの技術者一行を招いて海軍用機の試作にあたつているが既にこの時、スミス氏がその本国で設計製作したSE五型を改造した艦上戦闘機を製作して海軍に納め、横須賀航空隊で実験のうえ、これを一〇年式と命名した。

前に小記した三菱製機に対する堪航証明書は、すなわちこれで、また一等操縦士免状の第一号を獲得した前記ジョルダン氏も、この一〇年式艦上機によつておよそ曲技のありつたけをやつて見せ、最後に見事な制限着陸をして立会つた航空局の山本海軍大尉も、さすがに顔負けがしたという挿話を生んだのだつた。

この艦上戦闘機に成功した同社は、矢継ぎばやに雷撃機と艦上偵察機の設計製作をはじめ、いずれも一〇年式と冠称して海軍に提供し、発動機はさきに製作権を買収したイスパノ・スイザ水冷式一八〇馬力にもつぱら全機能を打ち込

み、「ヒ式」と略称して海軍に納入しつつあつた。

また同社は名古屋市築地第六号埋立地二二、〇〇〇坪を専用飛行場として六月一日附、その認可を得るに至つた。

同じく海軍の慫慂と支持によつて乗り出して来た名古屋の愛知時計電機会社も設備を固め、海軍の仲介でイギリスのショート式飛行艇の製作権を買収して、その製作に着手するところまで進みつつあつた。

これは前年、横須賀の海軍工廠がショート会社の技術者をよんで製作講習を行つたもので、この艇体に使用するミシンをかけたコンシユウタというベニアの合板は、わが国で最初の珍しいものであつた。

また神戸の川崎造船所では竹崎友吉機関大佐の入社以来、全く飛行機が整備されて監督官出張のもとにサルムソン式二A二型機体と、同名の二三〇馬力発動機の大量生産に大車輪であり、「一〇〇一号」から出発の製作番号で陸軍への納入も近きを思わせ、更に陸軍の制式となつたフアルマン式F六〇型双発大型機の製作にも着手の準備中である。

そして同社では今春、臨時株主総会を開いて各務ヵ原飛行場附近に七万坪の敷地を買収し、ここに組立工場を新設することになつた。

同所は航空第一大隊と第二大隊の中間地域で、稲葉郡那加村地内の平地だつた。

同じ神戸に旗上げして、ひと足先きに既に堂々たる処女作機を発表した川西機械製作所では、川西清兵衛氏のお覚えもめでたく竜三氏がもつぱらその衝にあたり、ようやく三〇才になるやならずの新進気鋭をもつて陣頭指揮にあたつていた。

完成した試作第一号機は前に小記したK一型で、この発動機ホールスコツト式二〇〇馬力とともに、押収品中のマイバツハ式二六〇馬力、メルセデス・ダイムラー式一八〇馬力など一〇基を陸軍から払い下げをうけたので戸川、宮崎、関口氏らは理想とする強馬力単葉機の設計製作に懸命であつた。

関東方面では唯一の中島飛行機製作所が三井系を背景にして既に基礎の安定を見、全工員七五〇名を擁する大膨脹をとげていたが、アメリカ製の発動機を基調とするいわゆる中島式から脱殻して新しい跳躍（ちようやく）の機運をえがき、中島所長は三菱同様、発動機の自給自足を目ざして計画を進める一方、機体はフランスのブレゲー会社から製作権を手に入れる準備をしていた。

それと歩調を合わすように俄然（がぜん）、三井物産株式会社機械部が「中島飛行機製作所一手販売総代理店」を名乗り、かつイギリス、フランス、アメリカ、ドイツ各国著名製造会社と提携して、その軍用機、商用機、発動機並に附属品の販売を広告しはじめた。

同社は古く山田式気球や飛行船を扱い、軍用気球の輸入にも仲介していたが、飛行機になつてからも軍民ともにほとんど一手に引受けており、今更の宣伝も異なものだが畢竟（ひつきよう）、わが航空界の幅が次第にひろがりつつあることだつた。

それからこれも古く明治十八年、オルガンの製造からはじまつた浜松市の日本楽器製造株式会社は、楽器のほかに木工品、家具、ベニヤ板の製造にひろがつていたが今度、陸軍航空部の指定工場となつて木製プロペラーと木製部品の製造を開始する運びになり、横浜の西川楽器製造株式会社を合併して資本金三〇〇万円を増資拡張する準備を進めていた。

またさきに陸軍の支持を得てローン式、ダイムラー式発動機に成功しつつあつた東京瓦斯電気工業株式会社も海軍の命令と指導をうけて「海軍型一三〇馬力」を試作していた。これはローン式一二〇馬力を改造したもので、横須賀海軍工廠造兵部の設計に成る星型空冷式である。

かくておのずからそれぞれ陸海軍の色彩をおびて立ち上がり、各工場には軍から派遣の監督将校が常駐して漸次軍需工場に組織化したのである。

ことに三菱と川崎では発動機工、組立工四〇名を所沢の補給部支部工場に派遣して指導をうけており、午前中は講義、午後は実習につき、三カ月間で修業した。

（七）航空機操縦士免許規則

航空局長官更迭——飛行機の検査取締——堪航證明書

と操縦士免状の続き――操縦士免許規則――航空局で「航空週報」の発行――航空機設計懸賞募集――第一回操縦生の進況――警視庁交通課に航空係新設――航空映画劇「悪夢」と新聞小説「空かける人」

山梨航空局長官は六月十八日、陸軍大臣の大命を承つたので、航空局長官も新次官の尾野実信中将の兼任となつたがこの前後、飛行機の検査取締、操縦士の受験、「航空機操縦士免許規則」の発布などで航空局は多忙だつた。

飛行機の取締としては上下翼面と胴側に国際標識の記入、塔積荷重、自重、製造年月、製作所名を明示し、発動機には曲軸室の上方とプロペラーにも番号と検査済記号を刻印することとして、今まで放置されていた飛行機の所属、機能、取扱いが厳重になり、その間、堪航証明書も第六号は石橋氏のスパッド式に J-TAEG（第七号は前記福長氏の所有機）、第八号以下は白戸氏の三機をはじめ、水田、佐藤、安井、後藤氏の富士号、それから尾島にいる小川三郎氏の練習機などで第一六号まで進み、第一七号は三菱内燃機株式会社のイスパノ・スイザ式一八〇馬力装備の複葉牽引式が J-TAEG の標識をうけ、製造番号は「横浜製第三号」、座席一、貨物三〇〇瓩で初登場し、安置場所は名古屋市東築港の同社工場になつていた。

一方、操縦士免状も後藤、水田、小栗、高橋、石橋氏らが洲崎・所沢間を往復飛行して後藤氏が第六号の一等飛行機操縦士免状、水田氏が第八号、高橋氏が第九号を六月十八日附で下附されたが、小栗氏は調子のわるい発動機に気をとられていて針路を見違い、所沢へ行くのを熊谷の方へ飛んでしまつて、気のついた時には既に遅く、つまらぬ大みそをつけたのも人柄なら、逐色（そんしよく）のない技量をもちながら二等操縦士免状をあてがわれて、「おれは二等だ」と、すまして笑つているのも氏の持味だつた。自来、一等免状を受け直そうともせず、五十幾つかになつてもやはり二等操縦士で飛びまわるばかりか後進の養成につとめ、「みんな早くやめちまうけれども、僕は五十になつても六十になつても飛行機の操縦は出来るものだということを実証しているんだ」と、十数年前まで特異な存在を示していた。けだし一介の操縦者として五十五、六才まで奔放に飛び続けたのは、日本では氏一人であろう。四囲の情勢さえ許したならば、六十の坂を越しても気まぐれに飛んでいたかも知れないのである。

免状一一号の小栗氏と一しよに、第一〇号の二等操縦士免状を受けたのが京都の安井荘次郎氏で、同氏はこの時、カーチス式九〇馬力装備の新しい複葉牽引機安井第三号 J-TALM をもつて、ようやく活躍期に入らんとしていた。

そしてこれら操縦士の免許について航空局は左の、「航空機操縦士免状規則」を発表した。

第一条　航空取締規則第十二条第二項ノ免状中、飛行機操縦士免状ヲ分チテ左ノ三種トス

一等飛行機操縦士、二等飛行機操縦士、三等飛行機操縦士

第二条　一等飛行機操縦士免状ヲ有スル者ハ運送営業用及自家用飛行機ノ操縦ヲ為スコトヲ得

二等飛行機操縦士免状ヲ有スル者ハ自家用飛行機ノ操縦ヲ為スコトヲ得

三等飛行機操縦士免状ヲ有スル者ハ航空取締規則第十四条ニ依リ、地方長官ノ指定スル場所ヨリ五十粁以内ノ場内ノ上空ニ於テ自家用飛行機ノ操縦ヲ為スコトヲ得

第三条　航空局長官ハ飛行機ノ型式、航空距離、航空時間又ハ曲技飛行ニ関シ飛行機操縦士免状ノ効力ニ制限ヲ加フルコトヲ得

第四条　飛行機操縦士免状ヲ受ケムトスル者ハ左ノ書類ニ最近ノ写真（半身脱帽手札形）二枚ヲ添付シ、航空局長官ニ提出スベシ

願書（様式第二略）

戸籍抄本（出願当時交附ヲ受ケタルモノ）

履歴書（様式第三略）

第五条　飛行機操縦士免許ハ航空局長官ノ施行スル試験ニ合格シ、左ノ各号ノ二ニ該当セザル者ニ之ヲ与フ

一、年齢十七才未満ノ者（但シ一等飛行機操縦士ニアリテハ十九才未満ノ

者）

二、禁錮以上ノ刑ニ処セラレタル者

三、精神病者、聾者、唖者又ハ盲者

四、前各号ノ外、航空局長官ニ於テ不適当ト認ムル者

第六条　飛行機操縦士試験ヲ分チテ体格検査、学科試験及操縦術試験トス

体格検査ニ合格シタル者ニ非ザレバ学科試験ヲ、学科試験ニ合格シタル者ニ非ザレバ操縦術試験ヲ受クルコトヲ得ズ

陸軍又ハ海軍ニ於テ飛行機操縦術ヲ修得シタル者、其他航空局長官ニ於テ相当ノ資格アリト認メタル者ニハ第一次ノ試験ノ全部又ハ一部ヲ省略スルコトヲ得

第七条　体格検査ハ概ネ陸軍航空勤務者身体検査規則ニ準ジ、之ヲ行フ

第八条　学科試験ハ左ノ科目ノ大要ニ付、之ヲ行フ

一、飛行機ニ対スル空気抵抗

二、航空及気象ニ関スル一般智識

三、機体ノ構造、機能及調整

四、発動機ノ構造、機能及調整

五、地図ノ読方並方位及位置ノ測定

六、航空ニ関スル法令

第九条　三等飛行機操縦士操縦術試験ハ左ノ科目ニ付、之ヲ行フ

一、高度三百メートル以下ニ於テ長径約千メートルノ8字形ノ旋回飛行連続二回ノ後、着陸又ハ着水

二、高度千メートルヨリ発動機ノ運転ヲ停止スルコトナク着陸又ハ着水シ、試験官ノ指定スル長サ百五十メートル、幅百メートルノ圏内ニ停止

三、高度五百メートルニ於テ発動機ノ運転ヲ停止シ、旋回降下ノ後、着陸又ハ着水

第十条　二等飛行機操縦士操縦術試験ハ前条ノ各科目ノ外、左ノ科目ニ付、之ヲ行フ。但シ前条ノ科目ノ全部又ハ一部ヲ省略スルコトヲ得

一、高度二百メートル以下ニ於テ陸上又ハ水上ニ接触スルコトナク、五百メートルヲ隔ツル二個ノ柱、又ハ浮標ヲ廻リテ各旋回毎ニ二個ノ柱、又ハ浮標ノ一個ニ到着スル8字形ノ旋回飛行連続五回ノ後、着陸又ハ着水。但シ着陸又ハ着水ハ左ノ如ク之ヲ行フモノトス

一、遅クモ飛行機ノ地上又ハ水上ニ触ルルトキ発動機ノ運転ヲ止ムルコト

二、出発前、受験人ノ定ムル地点ヨリ五十メートルノ距離内ニ於テ飛行機ヲ停止スルコト

二、高度二千メートル以上ニ於テ連続一時間以上ノ飛行ヲ行ヒ、高度千五百メートルニ於テ発動機ノ運転ヲ停止シ、之ヲ再動スルコトナク着陸又ハ着水シ、試験官ノ指定スル地点ヨリ百五十メートル以内ノ距離ニ於ケル停止

三、六十キログラムノ重量ヲ有スル砂嚢ヲ飛行機ニ積載シ、出発ノ場所ヨリ距離約五十キロメートルヲ隔ツル試験官ノ指定スル場所ニ着陸又ハ着水シ、更ニ出発ノ場所ニ復帰スル飛行

前項第三号ノ試験ハ受験人ノ履歴ニ依リ之ヲ省略ス

第十一条　一等飛行機操縦士操縦術試験ハ前二条ノ科目ノ外、試験場ヨリ出発シ、試験官ノ指定スル一箇又ハ二箇ノ場所ニ着陸又ハ着水シタル後、試験場ニ復帰スル距離三百キロメートル以上ノ野外又ハ海上飛行ニ付、之ヲ行フ。

但シ前二条ノ科目ノ全部又ハ一部ヲ省略スルコトヲ得

第十二条　曲技飛行ノ操縦術試験ハ指定高度ニ迅速ニ上昇シタル後、垂直旋回、旋転降下、逆転又ハ宙返ノ中ニ就キ受験人ノ選択ニ依リ之ヲ行フ

第十三条　航空局長官ハ第四条ノ規定ニ依ル出願アリタルトキハ、其ノ試験ヲ施行スベキ日時及場所ヲ指定シ、之ヲ受験人ニ通知スベシ

第十四条　試験ニ要スル費用ハ官ニ於テ支出スルモノヲ除クノ外、受験人ニ於テ之ヲ負担スベシ

第十五条　左ノ各号ノ一ニ該当スル者ニ対シテハ試験ヲ停止ス

一、試験ノ際、不正ノ行為アリタル者

二、故ナク試験ニ出場セザル者

第十六条　前条第一号に該当シ、試験ヲ停止セラレタル者ハ操縦士ノ免許ヲ出願スルコトヲ得ズ。但シ其ノ時ヨリ一年ヲ経過シタル後、航空局長官ニ於テ差支ナシト認メタルトキハ此ノ限ニアラズ

試験ニ合格セザリシ者又ハ前条第二号ニ該当シ試験ヲ停止セラレタル者ハ、其ノ時ヨリ三月以内ニ操縦士ノ免許ヲ出願スルコトヲ得ズ

第十七条　試験ノ成績ニ依リ一等飛行機操縦士試験ノ受験者ヲ二等飛行機操縦士又ハ三等飛行機操縦士ノ試験ニ、二等飛行機操縦士試験ノ受験者ヲ三等飛行機操縦士ノ試験ニ合格シタルモノト看做スコトヲ得。

前記ノ規定ノ適用ヲ受ケムトスル者ハ第四条ノ願書ニ其ノ旨附記スベシ

第十八条　気球及航空船操縦士ノ試験ハ当分ノ内、之ヲ行ハズ

附　則

本令ハ公布ノ日ヨリ之ヲ施行ス

航空局ではこれらの規則や施設、その他局内の諸事項発表の機関として「航空通報」という石版刷りの印刷物を四月二十八日から毎週一回発行して関係者に無料配布していたが、毎号海外の航空事情なども紹介し、わが民間の機材、操縦士の許可、免許などに関する動静を知るには最も便利であつた。この編集には前年秋ごろ、東京日日新聞社を退職した吉田禎治氏が嘱託として航空局に入り、その任にあたつていた。

また民間関係者の奮起と、隠れたる発明家の考案を求めて飛行機材の改良発達に資するため、「懸賞航空機設計募集」を発表して、左の規程による新設計を広く募つたのである。

第一　懸賞問題

(一)、水陸両用飛行機の脚部の考案設計

(二)、飛行機の着陸滑走距離を短縮する装置の考案

第二　考案設計の基礎とすべき飛行機の要目

(一)、総重量　一、五〇〇㎏内外

(二)、発動機力量　二五〇乃至二〇〇馬力

(三)、速度　水平速度（低空）毎時二〇〇乃至一六〇㎞

着陸（水）速度毎時八〇㎞内外

(四)、翼荷重　一平方㍍に付、四五乃至三〇㎏

第三　考案設計の要領

(一)、懸賞問題

(二)は同一装置をもつて離着陸及離着水を為し得る飛行機脚部の考案設計にして、要すれば胴体に必要なる装置を施すことを得

(二)、懸賞問題

(一)は着陸滑走距離を短縮することを目的とする飛行機一部の改良、又は之に附属する装置の考案設計にして、着陸場所には着陸の目的のために特に施設を必要とせざるものたることを要す

(三)、応募考案は新規の工業的考案にして、左の各号の一に該当せざるものなることを要す

一、応募前に於て公然周知せられ、若くは公然用ひられ、又はこれに類似するものにあらざること

二、応募前に於て領布せられたる刊行物に容易に実施することを得べき程度に於て記録せられたるもの、又はこれに類似するものにあらざること

三、他人の考案を盗取したるものにあらざること

第四　応募者の提出書類

応募者は其の考案の説明書と共に設計書及設計図を提出すべし。尚審査上、必要と認むるときは更に詳細なる説明書の提出、又は応募者の出頭説明を要求することあるべし

第五　賞金

懸賞問題各題毎に一等賞金二千円、二等賞金一千円

第六　応募締切期日

大正十年十二月三十一日

第七　審査

(一) 審査は航空局に於て、これを行う
(二) 応募者は審査に関し異議を挟むことを得ず
(三) 審査の上、授賞の価値なしと認めたるときは賞金の規定を授与せず
(四) 審査の結果は大正十一年三月末日までに発表す

第八 応募上の注意

(一) 応募者は同一人にて二問題に応ずることを得
(二) 応募者の提出したる書類にして入賞したるものは、これを返付せず。其の他は本人の請求に依りこれを返付す
(三) 応募書類は書留郵便をもつて締切期日までに到着するよう東京市麹町区隼町航空局宛に送付すべし

この間、所沢の第一回操縦生はきわめて順調にすくすく伸びつつあつた。最初のひと月ほどは、環境の急変と軍隊式生活になじまぬようだつたが次第に身について、二カ月間の地上訓練と補助学科、術科などですつかり兵隊じみ学科一二〇時間、術課二二〇時間を経て三月一日から教育部長河田大佐総指揮のもとに、いよいよ地上滑走練習から振り出しの飛行教育が開始された。

まず操縦術を中西少佐、曾根大尉、中林中尉、藤岡少尉及び乾軍曹、地形学と航空学を中西少佐、飛行機学を曾根大尉、発動機学を武田（治郎）大尉、気象学を中林中尉、平岡軍曹及び中里技手、教練訓育を中林中尉と乾軍曹、航空法規を神田航空局第三課長が担任し、そのほかにフランス航空団残留組のセレー中尉とパレット軍曹が補助役についていて、まことに至れり尽せり、民間練習所にはいつている人たちに比べたら、まるで大家の坊ちやん育ち、お月さまとスッポンほどの違いだつた。

練習第一階梯の滑走機で一五日間に平均五四回の「草刈り」を行つてから、第二階梯（かいてい）のニューポール式二三平方型に同乗して初めて空中操作の練習につき、最少七〇余回から百数十回の同乗飛行練習をおえて単独操縦の域に達した。

二三平方型をひと通り済ませると同式の一八平方型に進んで、これも時間とともに進況を示して既に天をのみ、近く野外飛行の練習に乗り出すころであり、その余暇には飛行場のすみで庭球や野球、蹴球などに心身を鍛練していた。

これより先き、さきに発表した航空取締規則に準じて警視庁でも交通課の中に航空係を設け、従来制限していなかつた帝都上の飛行高度や、宣伝ビラなどの広告飛行に対して厳重監督することになつた。そのため各警察署にもそれぞれ航空担当巡査をおいて目を光らせる運びになり、民間の人たちはだんだん窮屈を感じて、ぶつぶついい出すものが出て来た。

長岡中将の道楽といつてしまえばそれまでだが、中将原案の映画劇を仲木貞一氏に頼んでシナリオを書かせ、それを松竹キネマ株式会社に提供して、ここにわが国最初の航空映画劇が、この夏、出来あがつた。

題して「悪夢」五巻であるが、梗概（こうがい）は、「わが航空界の権威谷村正之将軍の甥春田欣治は熱心な飛行機研究者として製作所に働いていた。将軍の愛嬢君江は一日、彼を製作所に訪れ、二人は仲がよかつた。製作所の技師長永峰有三はかねて君江を慕つていたが、君江は手ごわくこれを退けたので、永峰は口惜しまぎれに部下の職工に命じて、春田を亡きものにせんとした。しかし春田の傷は経過がよかつた。ある日、病院に君江が看護しているところへ永峰が来て、春田の免職辞令をおいていつた。帝国々防会議に出席した谷村将軍は、航空界促進の緊要を極力説いたがいれられなかつた。退院したが職場を失つた春田は将軍をたずねて相談すると、「克己心はどうした」と一喝（いつかつ）されて引きさがり、帰途、えたいの知れぬ女と自動車におさまつて得々と走つている永峰の姿を瞥見（べつけん）した。君江の慰藉と好意で彼は汚ない下宿の一室にこもつて無線電波を応用してモーターを運転する研究に没頭していたが成功せず、絶望のあまり苦心の末に成る模型を壁に向つて投げつけ、男泣きに泣いた。そこへ君江がたずねて来て、ふと見れば投げ捨てられた模型発動機がスパークしている。そして取付けられているプロペラーが勢いよく回転し出した。絶望は一転して歓喜にかわつた。

二人は直ぐに将軍をおとずれ、今日あるを期して待つていた将軍も非常によろこんで製作所へ出かけ、製作所はその発動機を製作することになつた。永峰

はまたこれに業を煮やし、部下にいいつけて設計図を盗ませ、怪外国人に売り飛ばして巨利を得て深酒にふけるのであつた。しかし永峰の手先きとなつた部下は翻然、悔悟（かいご）していつさいを春田に告白して罪を詫びた。聞き知つた春田は猛然と怒り立ち、部下をつれて永峰と怪外人の飲みほけている席におどり込んで格闘の末、設計図をとり戻すことが出来た。谷村将軍は設計図が盗まれて外国人の手に渡つたと聞いて驚き、心配のあまりいろいろ瞑想（めいそう）にふけつている間に夢とも現ともつかず、敵飛行隊が東京を空襲し、東京は跡形もなく灰燼（かいじん）に帰する——。盗まれた設計図はかえり、それによつて新しい飛行機の製作は進み、やがて完成して澄み渡つた大空へ颯爽（さつそう）と飛び上がつていつた」

これを松竹の佐々木本郎氏が補修して田中欽之氏が撮影監督となり、関根達発の谷村将軍、諸口十九の春田欣治、五月信子の君江ら、二〇余名によつて五月半ばから蒲田の撮影所で撮影を開始し、太田町の中島飛行機製作所、尾島飛行場などにロケーションして、その間、水田中尉、石橋氏はエキストラに頼まれて飛行機を飛ばし、また中島所長の好意で同製作所の一部を借りて、飛行機の組立実況をとり入れたりしたのだつた。

銀幕にはなじみ深いが、撮影のありさまははじめての工員たちにはこれが珍しく、仕事の手がおろそかになり勝ちだつたが、ある時、それとは知らぬ検査官の某陸軍中尉が、関根の扮する谷村将軍を本物の長岡中将と間違えて大笑いするようなこともあり、根が映画俳優と飛行場の連中だから、いろいろ笑話をこしらえながら七月上旬完成した。

飛行協会では松竹と協同して、

「拝啓時下益々御清祥奉賀候　陳者予て帝国飛行協会が計画せる航空映画劇「悪夢」は松竹キネマ株式会社に於て本邦航空界に対し、献身的労資を以て長日子を費し製作致居候処今般完成し、近く一般に公開の運びと相成申候に就ては……」七月十一日、真夏の真昼間、零時半から木挽町の歌舞伎座で試写会を開き「松竹キネマ特作日本最初の航空映画」と銘うつて売り出しにかかり、朝野の航空関係者その他に招待状、招待券をばらまいた。

映画芸術としては思想的にも新派劇の亜流を汲むものだつたが、とにもかくにも航空映画と銘うつたわが国最初の作品として生まれたのである。

これとほとんど同時に北尾主事も都新聞に「空かける人」という小説を連載しはじめた。

外国帰りの飛行家と、日本育ちのまじめな青年飛行家を主要人物にして、これに外国かぶれのした若い男爵未亡人や純情な芸者、宝石商の店員などを出没させた百数十回にわたる読み物で、特に航空小説を標榜（ひょうぼう）した訳ではなかつたが事実上、航空を主題にした新聞小説としては、これもわが国最初の作品であつた。

新聞の方を完結すると、飛行協会はこれを単行本として委託販売したが、うづ高く積まれた残本の始末に困り、寄附者に贈つたり、ほしい人にはどんどん持つていつてもらつたり、くず屋の手に落ちていつたりした。しかし期せずして映画に小説に、二つも航空に取材したものが現われたのは時代の声でもあつた。

（八）帝国大学航空研究所官制

川西式K二型機の試験飛行と、坂東氏の「試験飛行日誌」——製作に多忙の伊藤飛行機研究所——佐藤氏の秋田号建造に両宮殿下から金一封——坂本、飯沼氏らの復活運動——滋野男爵の航空輸送会社計画不許可に三度目のフランス行——郵便物輸送と航空機製作会社の設立計画——航空局第一回操縦生の修業式——航空研究所官制——文部省内に航空評議会設置

さきに小記した川西機械製作所飛行機部のK二型は、ドイツのユンカース式をモデルにした全木製ベニア板のカンチレバー低翼単葉機で、一号機のホールスコット式二〇〇馬力を附け代えて各務ヵ原飛行場に運び出した。

全幅三二尺、全長二一尺七寸、翼面積一四七平方尺、自重二四四貫、搭載量

九〇貫の競技用を標榜したもので航空局から多田機関少佐、岡大尉、森川技師も出かけて七月下旬、後藤氏が数回にわたつて試乗したが浮力が足らず、数千の高度で直線飛行するだけに終り、プロペラーを代えたりしてやり直したが所期の成績が上がらぬので、いつたん中止して神戸へ引き上げた。しかし成否は別として敢然、この新型機に挑みかかつた同製作所の意気と努力は壮とすべきであつた。

坂東舜一氏の試験飛行日誌を見ると、

「早朝、航空隊格納庫の裏手に曳出し、発動機の試運転をして見たところ、工場で試運転した時には何等の故障もなかつたプロペラーが意外にもコンプレッション・サイドの両翅共亀裂がはいつている。急いでスペヤーと取換へ、午後、滑走試験をやつて見た。航空第二大隊の方から一大隊の方に向けて滑走した。滑走し初めると、ある一種の微妙な音響が聞えて来る。速力が早くなれば一層、それが甚だしくなる。何かと思つたらラジエーターにうける音だと分つた。滑走だけと思ひの外、車輪は地を離れた。高さ約二米で千米程飛行した。機から降りた後藤君は多少緊張した顔付でバランスは中々上等だ。しかし尾部の橇が鋼鉄のスプリングだけに着陸の時、反撥力のある嫌いがある。が、兎にも角にも大日本帝国の領土にユンケル単葉機の飛行した最初の記憶すべき日である。ところが又、プロペラーが前のと同様、亀裂が入つているのを発見したので、新規に製作することにした。その日、航空局から電報をうけとつた。「係員出張するまで飛行見合すべし」「上昇飛行に関しては航空第一大隊の指揮を受くべし」。新規プロペラー製作のため一時、神戸に引き上げた」



坂東舜一氏

「午後、発動機の試運転をした。至極良好である。プロペラも大丈夫である。一度滑走して見ようと飛行場に曳出した。後藤君の顔はいつにもなく緊張している。或は飛行する決心ではないかと疑つたから、今日は滑走だけにしておかう、と特に念を入れた。後藤君も心得たもので、滑走だけやりますと笑いながらいつた。滑走地点に飛行機は運ばれた。発動機は調子よく廻つている。スタートの合図の手は機上高く見えた。スロットルレバーに手がかかると同時に、滑走だけと思いの外、直線飛行になつた。その速力は機体の目新しさから来る早さを加算せずとも、スパッドの直線飛行よりも確かに早い。殆ど無抵抗のようだ。広い各務ヵ原の飛行場で、飛行機が小さく見える程の処からスタートして瞬間に目の前に来る。実際早い。陸軍の人達からも早い事だけは確かだと云われた。やがて方向を第二大隊の方に向けて直線飛行した。高度約三米、成績至極良好である」



川西式K2型と後藤操縦士

「後藤君も単葉飛行機に多少慣れて来たらしい。第一日の直線飛行で昇降舵の性能をためして見た。機は波状で飛行した。次ぎの一回で方向舵エルロンの性能を確かめて見た。何れも成績良好である」

「航空局から岡大尉殿がお見えになり、色々指図をうけて午前、直線飛行をお目にかけた。上昇飛行をして見たいのだがプロペラが一時の間に合はせ物なので、上昇率を危ぶみ、新規プロペラまで延ばすことにした」

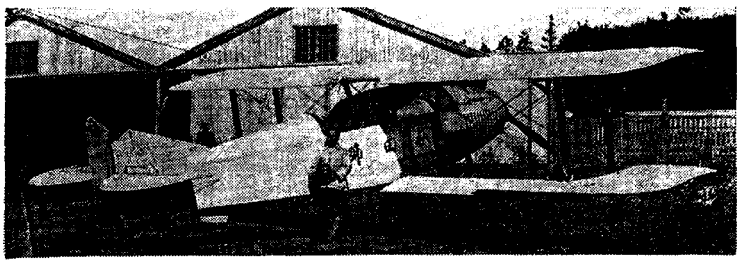
「岡大尉殿に加うるに児玉少佐殿、多田機関少佐殿、森川技師などが来られ、直線飛行をお目にかけた。後藤君も機に充分慣れたらしい。しかし後藤君は各務ヵ原で今日まで飛行したことがないため、二十七、二十八、二十九、三十日の四日間、ローン百二十馬力機で地形偵察を一日約四十分づつ飛行し、三十一日のユンケル上昇飛行の下準備をした。後藤君は全く用意周到である」

「三十日の夕方は来た。藪の中の宿屋の奥座敷には、いつになく御馳走の膳が運ばれた。若き空の人に幸多かれと杯は挙げられた。いよいよ明朝は上昇飛行の日である」

しかし日記はこれで切れている。

千葉の白戸飛行練習所でも、例の通りセール・フレザー会社からイスパノ・スイザ式二二〇馬力を仕込んで、「スパッドとどつちが早いか」という気負つたものを製作していた。

この間まで岸博士の工場にいた原愛次郎氏の大胆な設計で、スパッドとほとんど同型の速力を目あてにした競技用小型機である。



士縦操藤佐と号田秋

隣りの津田沼の伊藤飛行機研究所では、よそから注文の飛行機に追われていて、中々自家用機までには手まわりかねていたが、今年になつてからも佐藤氏のアキラ号、謝文達氏のクレルゼー式一三〇馬力機、藤原延氏のダイムラー式一八〇馬力機、小栗氏のローン式八〇馬力機などがあり、その間を縫つて四〇〇馬力の山県記念号を進めていたが、今また新たに佐藤氏の秋田号建造にかかつていた。

この飛行機は飛行協会の海洋横断飛行に参加のため、佐藤氏が秋田県人会、仙北会、無名会及び十人会などの郷友を主にした同志数百名を募り、吉田禎治、武藤重太郎、石川定辰氏ら二〇名が委員となつて集めた秋田号建造寄附金の結晶であつた。

佐藤氏は、その促進運動のため、七月下旬からアキラ号を提げて秋田県下くまなく巡回飛行したが、八月六日、おりから小坂鉱山視察のため来県中の秩父宮、高松宮両殿下お乗りの列車上を飛行の際、はからずもお目にとまり、両殿下にはその飛行の主旨を聞かれて翌七日、秋田号建造後援会長名尾良辰氏を経て、激励のお言葉に添えて金百円を贈られた。

けだし両宮殿下からの下賜金は実にこれが最初の事であつた。

佐藤氏はこの恩恵に勇躍帰京し、陸軍から払い下げのマイバッハ式二六〇馬力装備の複葉機を注文し、それに応じて稲垣氏は山県記念号に準ずるやや大型のものを設計にかかつた。

稲垣氏は数日前、謝文達氏に同乗して着陸にはおり出され、ようやくその負傷が癒えたばかりの時であつた。

するとこの時、大阪方面で実業にたずさわり、数年来全く消息を断つていた坂本寿一、高左右隆之両氏が再び返り咲きの希望をもつて上京し、種々画策している模様だつたが、坂本氏は津田沼に出かけて伊藤飛行機研究所で復習をはじめるようになつた。うわさによると小栗氏のイスパノ・スイザ式一八〇馬力機譲り受けの約束がまとまつたとかということだつたが、それは実現せず、氏もまた四、五カ月で再び姿を消してしまつた。

それから甲斐の下部温泉を出て来た飯沼氏も津田沼に現われ、「飛行機の操縦出来得るまでに相成候云々」のあいさつ状を各方面に送り、飯沼飛行機研究所設立を口にしながら書生羽織にセルのはかまをはき、鳥打帽子をかぶつて太いステッキをつきながら、なおりかけの中風患者のような足どりでハガキ大の大きな名刺をふりまわしていた。その肩書に冗談とも真面目ともつかず、「飛」の字一つを刷り込んでいた。

またさきに堪航証明書を下附された鹿児島県人小川三郎氏の飛行機は、中島式の廃品を買つて自分で改造し、逆食い違い翼の珍しい型のものを造り、これにルノー式七〇馬力を装備した練習機である。同氏も古くから郷里で研究していたが上京後、中島飛行機製作所の練習部に入つて修業し、そのころ航空局の操縦士受験を目ざして製作所の格納庫の片すみをかりて練習の最中だつた。

関西方面に一人天下の安井荘次郎氏は八月十一日、京都に開かれた全国工業博覧会に頼まれて京阪連絡飛行を行い、深草、城東両練兵場間を往復の帰途、

博覧会場上空を低空旋回して宣伝のビラをまいた。飛行機はカーチス式九〇馬力の第三号複葉機である。

別府の博覧会の会長などにかつぎ出されつつ、ひたすら第一線への戦いをつづけていた滋野男爵が、突然三度びフランスへ旅立っていった。

男爵はさきに帰国後、直ちに請願したジャーヌ夫人との正式結婚が宮内省から許可がおりず、また母堂はじめ近親者の間にも反対の声が強く、心中懊悩（おうのう）を重ねていたが、そこへまた航空輸送会社の計画立案書も航空局から却下をよぎなくされたあげくである。

男爵の計画では使用機、搭乗要員らが外国製並びに外国人使用の建前であるため、まずそれからして航空局の認めるところとならず、機材はともかく操縦者の外国人使役が致命傷だった。

同氏の計画によれば、「第一着手として現下の郵便、電信の到着能力にかんがみ、郵便物の輸送よりも貴重品、可損物並旅客の輸送を実現す」る目的で航空路を第一期東京・大阪間と、東京・横浜間の二線、第二期を大阪・神戸・四国・九州間、第三期以後を九州から大連、上海に伸張し、東京・大阪間は毎日一往復、東京・横浜間及び大阪・神戸間は毎日二往復だった。

使用機はフランス製の有効搭載量三、〇〇〇㌔の水上機で、第一期間は常備八機、予備四機の一二機のほかに予備発動機六基を設備する。

資本金二〇〇万円、第一回払込金一〇〇万円で収入の基礎は京阪間一往復、京浜間及び阪神間各二往復の郵便量を各線とも一往復各六、〇〇〇通ずつと見なし、一通料金三五銭で、その収入一八九万円、支出一六四万八、二〇〇余円差引二四万一、七〇〇余円となるが、政府の補助金を一文も計算していないところに自信をほのめかしていた。

しかしわが国航空界の現況に少からぬ不満を蔵し、どうしても高く評価しかねていた同氏としては、その計画の根本を変えることは我慢が出来ず、年来の目的もようやく画餅（がへい）に帰したところへ、三才になる可愛いさかりの愛児綾子（フランス名ジャクリン）嬢が、しばらくの患いで八月十日、はかなく目を閉じた小さなむくろを前に、氏は心身ともに打ちのめされてにわかにまた、はるかなるフランスの地がたまらなくなつかしくなつたのである。

おりしも大阪の貿易商千早商会が、かねて外国優秀機の代理販売業をもくろみ、滋野男爵を顧問のようにしていたのがいよいよ実を結んで、同店主中川観蔵氏からフランスへいくならついでにこの方もと、いろいろ委嘱された仕事をもつて夫人同伴、神戸出帆の太洋丸で八月下旬、日本を立つていった。

滋野男爵の定期航空輸送事業の申請から間もなく、新井源水ほか数名の名でまた新しい許可願出が航空局に届いた。

これは郵便物の輸送と航空機製作を兼営するもので資本金二〇〇万円、第一回払込金五〇万円。航空路の第一期は東京・名古屋・大阪、第二期は大阪・高知・鹿児島、第三期は鹿児島・沖縄・台北、第四期から航空機の製作工業を起し、第五期は東京・北海道・樺太、第六期は大阪・北九州・朝鮮となつており使用機はイギリスのアブロー会社製マンチエスター型、有効搭載量九六五㌔の陸上機四機を常備して、第一期間は関係各地の練兵場の一部を借りて飛行場とし、格納庫はその一部または隣接地に設備する。

収入の基礎は一日の取扱郵便物を平均三、〇〇〇通ないし五、〇〇〇通（一機の搭載量七五貫）とし、一通料金五〇銭、一ヵ年三六万円、雑収入九万三、〇〇〇円で総収入四五万三、〇〇〇円、総支出三三万八、二〇〇円、差引一一万四、八〇〇円の計算で、これも自主独営を標榜していたが航空局から認められず、このもくろみも水泡に帰した訳であつた。

もつとも航空取締規則には航空輸送事業に対する明文はなく、従つて許可制ではないので事業団体そのものの設立は一向差支えないのであるが、航空機と乗員に制限をうけ、航空機の発着陸水に許可を得ねばならぬので、その点でどうしても事前に航空局の認可をうけておく必要があつたのである。

七月はじめから野外飛行の練習に進んでいた航空局の第一期生一〇名は、ニューポール式二三平方型で三人ずつ所沢から八王子、厚木、藤沢を経由して鶴見在の潮田三角洲への飛行を行い、国枝氏が密雲に迷つて横須賀の重砲兵隊練兵場に不時着した以外、全部往復に成功して好成績を示した。

続いて第四階梯に上り、サルムソン式に移つて平均二〇回前後の同乗飛行

後、単独練習に磨きをかけて八月下旬、所沢・浜松・掛塚間の卒業飛行にまで漕ぎつけた。

その日は前夜の豪雨もからりと晴れあがつて刻々快晴に向う二十二日の朝、操縦班長中西少佐の指揮で七時三十五分、中尾操縦生操縦、松崎操縦生同乗の四二一八号機を先頭に、小川操縦生操縦、伊藤操縦生同乗の四二〇三号機が続き、羅針盤（らんしんばん）を頼りに相模川から大山と秦野町の中間を小田原に出で、箱根にはまだ白雲が漂つていたが、その間を縫つて沼津に越え、静岡を経て九時五二分、四二〇三号機が掛塚に先着した。

掛塚は福長飛行研究所で使つている天竜川口の中洲で、曾根大尉が下士や職工をつれて出張つていた。ところが先頭をきつていた四二一八号機が時間を経過しても姿を見せず、経過地へ問合わせても消息がわからぬので一時、その行方が気づかわれたが十時五十五分、ようやく安着した。密雲に目標を失い、羅針盤とにらめつこでたどりついたものであつた。

帰航は往航の同乗者が操縦席について午後一時二十分、四二〇三号機を先きに四二一八号機が続いて出発したが、既に秋口に近い空模様は変り易く一面の密雲が深かつた。

午後三時三十分、四二〇三号機は所沢飛行場に一、〇〇〇㍍の高度で現われ、突然、宙返り、横転、螺旋（らせん）降下などを演じながら下降着陸し、四時には四二一八号機も到着して第一日を終つた。

翌二日目は早朝来、雲足わるく雨を催していたので少時見合わせてから十時、四二〇三号機に羽太操縦生操縦、国枝操縦生同乗、四二一八号機に加藤操縦生操縦、永田操縦生同乗、四二四五号機に河内操縦生操縦、小林操縦生同乗で出発、既定の針路を元気よく進んだ。後尾の四二四五号機は小田原の上空で旋回しながら高度を一、五〇〇㍍にひき上げて熱海方面から箱根突破にかかつたが、発動機に故障を感じて来たので不時着地を求めながら下降したものの格好な降り場が見当らず、まごまごしているうちに海岸の波打ぎわに着陸のせつな、車輪を波にさらわれて転覆、搭乗者に大したけがはなかつたが飛行機は潮づかりになつてしまつた。



航空局第一回委託操縦生

（前列左二人目から小林、永田、伊藤、後列左四人目から松崎、中尾、一人おいて加藤、河内、羽太、小川、最後列右国枝氏、中列左からジヨセー、藤岡、セレー、中林教官）

他の二機は掛塚へ安着したが帰航の準備にかかるころから降り出し、沿線一帯にわたつて降雨の通報なので、翌朝八時三十分、四二〇三号機を先きに操縦者が交代して帰航し、十一時前後、二機とも所沢に帰り着いた。

ひとり残つた河内、小林両操縦生はあらためて二十六日朝十時、所沢から再出発したが、またも箱根附近は密雲深く、雨さえ降り出して来たので出発前の訓示を守つて所沢へ引返し、零時三十分、しほしほ着陸して卒業飛行を打ち切られた。

かくて各操縦生の練習過程を数字であげて見ると、

	日数	時間	回数
伊藤	一〇七	四八・四三	三〇九
羽太	一〇五	三四・五五	二三九
小川	一〇八	三五・一六	二二九
加藤	一一五	三五・五〇	二五七
河内	一一二	三八・〇二	二五一

中尾	一一一	三五・〇〇	二四〇
永田	一一六	三九・二七	二七八
国枝	一〇七	四〇・三五	二七二
松崎	一一四	三六・四七	二五二
小林	一一四	三八・三四	二五二
平均	一一一	三八・二〇	二五七

これで見ると、操縦教育だけでも平均三八時間余を費しており、従来の民間練習所が五分、一〇分と刻んでせいぜい七、八時間の練習で無理にも一人前にしているのに比べて雲泥の差であり、いかに確実で慎重であつたかがわかる。

九月一日、航空学校で卒業式があげられ、尾野航空局長官、畑次長、井上陸軍航空部本部長、有川航空学校長のほか、菊池参謀次長、鶴田軍医監、岩田軍医学校長、その他多数の来賓列席の前で卒業証書とともに二等飛行機操縦士免状が交付され、明日からは制服をぬいでわが航空界の中堅層に羽ばたく有為の人となつたのである。

式後、優等生の中尾純利氏が代表してサルムソン式で、おりから雲足の低い飛行場上空に飛び上がり、宙返り三回、燕（つばめ）返し二回、横滑り一回の見事な高等飛行を行つて頼もしい技術のさえを示した。

やがて航空局の斡旋で中尾、小川両氏は航空学校助手、羽太、河内両氏は航空部検査班員、国枝氏は同研究部員、松崎、永田両氏は台湾の警察航空班員、小林、伊藤両氏は航空局員に就職し、そして加藤氏だけが一人、中島飛行機製作所へ出て民間の人となつた。

これらの動静を横目でながめていた民間の人たちは、自分らの物心両面の労苦にひき比べて、この委託生出身者を「温室育ち」という名で呼びはじめ、一種のひがみをもつておのずから相対抗するような心のかきをつくり、よそよそしい態度をはつきり表わしていたが、それがまた自然と内省（ないせい）を呼んで勉強の励みにもなつていたようである。

飛行協会の雑誌「飛行」は、新操縦士一〇名に対して所感を求めたところ、十人十色の若々しい血をほとばしらした長短さまざまの作文が集まつたが、その一、二を続んで見ても、いかに真剣に自分の使命と立場を解していたかがわかる。

河内一彦氏は、

「吾人が今回選抜されて航空界に入りたるものを、単なる一私人として解釈すべからず。志願者及び一般国民には吾人より以上の抱負をもつて斯界に竭さんと思う者あれども、或る事情のため其の実現せられざる点を思いやれば、吾人の一挙手一投足が国家に関することを痛切に感じ、各その使命を完全に遂行せんことに務むべし。一般社会より受くる好遇に対し、身を誤まることなく、常に冷静に己を持して真面目に事を処理し、人格の向上に心がくべし。我国の斯業が欧米のそれに比し（特にドイツ戦利品を見て）劣りたる点を思えば、国防上由々しき大問題なり。今少しく識者の真面目なる声援、理解ある社会の後援ありたし」

また松崎武夫氏の長文の中には、左の一節がある。

（前略）由来航空の術を修めるのは経費上、実に容易な問題でない。それを種々の須要具は望まぬ先きに豊富に貸与され、精神的満足のもとに新鋭完備の機で教育せられ、修業後は自由の野に縦横の活躍を許さるるのは全く棚から牡丹餅式の理想的幸福である。しかし余等のこの幸福に起因して、余等の将来は関係社会の総てより一種穏かならぬ目をもつて注視せられていることは、否定し得ぬ事実であるのを認めずにはいられぬ。即ち彼等はその営業的立場から、或は嫉妬より或る種の悪感を懐き、証徴として其の鉾先きを真綿に包めるが如き質問を航空関係諸雑誌を通じて航空局に致せるを間々見た。而して又、これに対する航空局よりの回答を凝視して、余は当局の余等の成業に対する信念の如何に確固たるかを思うて両情胸中に経綸するところ、双肩にかかる負担の頓に重きを加えたるを感じ、同時に海嶽の洪恩浅からぬ恩者に対し、孜々研精以て報うべき所あるをひしと覚悟したのである。（後略）」

永田、松崎両氏は十月十八日、基隆入港の信濃丸で台湾の航空班入りをし、当分嘱託として働くことになつた。

これより先き七月十一日附勅令第三一〇号で、帝国大学航空研究所の官制が発布された。

第一条　東京帝国大学ニ航空研究所ヲ附置ス

第二条　航空研究所ハ航空機ノ基礎的学理ニ関スル研究ヲ掌ル

第三条　航空研究所ニ左ノ職員ヲ置ク

所長、所員、技師、書記、技手

第四条　所長ハ東京帝国大学教授ノ中ヨリ文部大臣之ヲ補ス

所長ハ東京帝国大学総長監督ノ下ニ於テ航空研究所ノ事務ヲ掌理ス

第五条　所員ハ帝国大学ノ教授及助教授ノ中ヨリ文部大臣之ヲ補ス

所員ハ陸軍佐尉官、同相当官、海軍佐尉官、陸軍技師又ハ海軍技師ヲモツテ之ニ充ツルコトヲ得

所員ハ所長監督ノ下ニ於テ航空機ニ関スル研究ヲ掌ル

第六条　技師ハ専任一人奏任トス、上司ノ命ヲ承ケ技術ヲ掌ル

第七条　書記ハ専任四人判任トス、上司ノ指揮ヲ承ケ庶務ニ従事ス

第八条　技手ハ専任二十五人判任トス、上司ノ指揮ヲ承ケ技術ニ従事ス

第九条　帝国大学教授ニシテ所長又ハ所員ニ補セラレタル者ハ講座ヲ担任セザルコトヲ得

前項ノ規定ニヨリ講座ヲ担任セザル教授及所員ニ補セラレ、専ラ所務ニ従事スル助教授ハ所属帝国大学ノ定員外トス

現役ノ陸軍佐尉官、同相当官又ハ海軍佐尉官ニシテ所員ニ補セラレタル者ハ陸軍又ハ海軍ノ定員外トシ、在職者ニ関スル規定ヲ適用ス

陸軍技師又ハ海軍技師ニシテ所員ニ補セラレタル者ハ陸軍又ハ海軍ノ定員外トス

第十条　第五条第二項ノ規定ニヨリ所員ニ補セラレタル者ノ俸給其ノ他ノ諸給与ハ航空研究所費ヨリ之ヲ支弁ス

附　則

本令ハ公布ノ日ヨリ之ヲ施行ス

東京帝国大学官制中第十二条ヲ削リ第十三条ヲ第十二条トス

これと同時に、航空機の基礎的学理の研究に関する主要事項を審議するため、文部省内に航空評議会が設置され、勅令第三一一号で左の官制が公布された。

第一条　航空評議会ハ文部大臣ノ監督ニ属シ、其ノ諮問ニ応ジ航空機ノ基礎的学理ニ関スル重要ノ事項ヲ審議ス

第二条　航空評議会ハ会長一人、評議員二十人以内ヲモツテ之ヲ組織ス

第三条　会長ハ文部大臣ヲモツテ之ニ充ツ

評議員ハ陸軍次官、海軍次官及文部次官ヲモツテ之ニ充ツルノ外、文部大臣ノ奏請ニヨリ学識経験アル者ノ中ヨリ内閣ニ於テ之ヲ命ズ

第四条　会長ハ会務ヲ総理ス、会長事故アルトキハ文部大臣ノ指名シタル評議員其ノ職務ヲ代理ス

第五条　航空評議会ニ幹事ヲ置ク、文部大臣ノ奏請ニヨリ関係各庁高等官ノ中ヨリ内閣ニ於テ之ヲ命ズ

幹事ハ会長ノ指揮ヲ承ケ庶務ヲ整理ス

第六条　航空評議会ニ書記ヲ置ク、文部大臣之ヲ命ズ

書記ハ上司ノ指揮ヲ承ケ庶務ニ従事ス

附　則

本令ハ公布ノ日ヨリ之ヲ施行ス

この所管事項は国際関係と国内関係だが、国際関係には国際的航空学術に関する事項と国際会議に関する事項、国内関係には一般航空学理に関する事項と、航空機の性能及び試験に関する事項に二大別されており、航空研究所と並んで文部省の打つた二大布石であつた。時の文部大臣は中橋徳五郎氏、次官は南弘氏だつた。

（九）イギリス航空団センピル大佐一行

センピル大佐以下の幹部と携帯の諸機材——臨時海軍航空術講習部編成——帝国飛行協会歓迎会でセンピル大佐の航空輸送演説——指導に関する松永少佐の話——

―各種飛行機の諸元、性能――山下機関中佐の時局追懐談――上野強次郎海軍特務少尉、高橋政一郎三等兵曹殉職

さて海軍招聘（しょうへい）のセンピル大佐一行のイギリス航空団員二九名が全部そろい、細君同伴のセンピル大佐は、海軍で予め手配しておいた土浦町の一戸に寓居して飛行場に通勤した。

幹部は副長メーヤス中佐のほかに飛行部長兼操縦主任ファウラー少佐、兵器部長エルドリッヂ少佐、整備主任アトキンソン少佐、飛行艇主任ブライアン大尉、落下傘主任オードリース少佐らで、持つて来た飛行機にはアブロ式陸上練習機、グロスター式スパローホーク型艦上戦闘機、パーナル式パンサー型艦上偵察機、ブラックバーン式スイフト型と、ソツピース式クツクー型艦上雷撃機、ヴイツカース式ヴアイキング型とスーパーマリン式シール型の水陸両用艇、ショート式F五号型飛行艇、それから発動機始動機を載せた赤塗りの自動車など、すべてわが国には目新しいものばかりだつた。

そこでわが海軍当局では、かねて立案しておいた教育課程をセンピル大佐ら幹部にはかつて了解を求めたうえ、臨時海軍航空術講習部を編成して部長に田尻唯二少将（後に中将）、副長に臼井国中佐（後に中将）、内務主任に塚原二四三少佐（後に中将）、兵学科主任に松永寿雄少佐（後に少将、衆議院議員）が任命され、講習員には室井留雄、大西滝治郎、今村脩、酒巻宗孝、吉良俊一、千田貞敏、阪元宗隆、三木森彦、赤柴干城各大尉、その他粒よりの錚々（そうそう）たる若手将校と六名の准士官が選抜されていた。



臼井国海軍中佐

そして霞ヶ浦では艦上機の操縦と射撃、写真偵察、爆撃、雷撃、気象研究、器材取扱、横須賀では水上機の操縦、飛行船と気球の講習を九月一日から開始し、その教育期間は明年十月末日までの契約だつた。



センピル大佐

飛行協会は例によつて早速、この遠来の一行歓迎会を開こうとしたが、海軍から「しばらく待つてくれ」と声がかかつたので遠慮し、十月半ばごろ、とりあえず長岡副会長、寺家村参事らが果物の箱をもつて霞ヶ浦飛行場をたずねて慰問したが、あべこべに場内をすつかり見せてもらつたうえに、昼食をセンピル大佐のごちそうになつて帰つて来た。

飛行場はまだ格納庫も十分でなく、臨時の天幕格納庫が三、四棟張つてあつた。

そして正式の歓迎会は十一月二十七日、丸の内の日本工業倶楽部で午餐に招待し、おりから来朝中のイギリスのノーエル大将の息ノーエル大佐も陪賓として招き、主賓のセンピル大佐以下幹部将校のほかに田尻講習部長、井上陸軍航空部本部長、畑航空局次長、山内海軍少将らが列席し、食後、松旭斎一光の曲芸、同天優の手品の余興を見せ、その手品に使つた提灯や花傘をおみやげに持たせて帰し、一行は大よろこびで引き上げていつた。

その時のセンピル大佐の演説は、

「定期商業航空の最善の実例はロンドン・パリ間の輸送状況である。該航空は英仏両国の若干会社で経営され、使用機中には種々の型式があつて、小は複座の単発から大は一二人以上と、その荷物を搭載する双発機である。航空輸送の初年には旅客輸送に改善した軍用機を主として使つたが、その後、商業用として設計した飛行機だけが最良の結果をあげることが出来た。このような新型機を製作し、使用したために輸送費が全体において大いに減少し、旅客一人一哩当り四分の三、すなわち二〇銭となり、その航空速力は一時間一〇〇哩ないし一〇五哩だが、もしこの速力を減らせば運賃は更に低減されるであろう。発動機の動力単位に関しては、最高の安全なものですら動力の予備を有することを要する。例えば全速力の一〇〇分の六五ないし七五の動力をもつて航空するとして、逆風に対しても

規定時間内に航空することが出来る。これと同時に過大な動力の予備は発動機の重量、製作価及び燃料消費の上から無益でる。航空輸送をして他の輸送機関と競争して成功を収める要件は、左の通りである。㈠、すべての遅延を避け得るように端末飛行場の設備を完全にすること。㈡、荒天をのぞくほかは時間表によつて厳密に飛行を実施すること。㈢、鉄道のない路線を選択すること。現在では短距離における飛行と、急行列車との競争ははなはだ難事である。何となれば航空輸送は端末飛行場において多くの時間を損失するからである。㈣、航空輸送に要する増賃金を払い、飛行機を利用せんとする多数乗客のあるべき地方と、航空輸送を利用してもなおかつ利益を見得べき商品の多額を輸送する見込みある路線を選定すること。㈤、航空路は二五〇マイル以下の無着陸区域に分割することなどである。欧洲の主要都市は時速五〇ないし六〇マイルの急行列車によつて連絡されているけれども、日本の鉄道は狭軌であるばかりでなく地勢が断続するがゆえに時速三〇マイル以上で疾走することは困難であるから、東京・下関間に要する特急列車の二四時間を、更に減少することは今後数年間に出来るかどうか疑問である。ゆえに現在では日本における航空輸送は特別に好適の機会である。しかしてこれに使用する飛行機は比較的緩速力のもので、十分の重量を搭載し得るものでありたい。しかもそれでさえ東京・大阪間の急行列車に比べて、その時間は二分一以下となるであろう。同時にこの如き緩速力の飛行機は現今、欧米で使用されている高速力のものよりも利益を収むるに大なる諸余裕があることは明かである。ただ適当な応急着陸場は全国を通じて設置が必要である。しかしてこれらの着陸場は諸所の気象観測所と密接の連繋を保たねばならぬ。日本では多数の応急着陸場を設置するのは困難であろうから、水陸両用機が適当であるように思考される。すなわち河川が多いからである」



松永寿雄氏

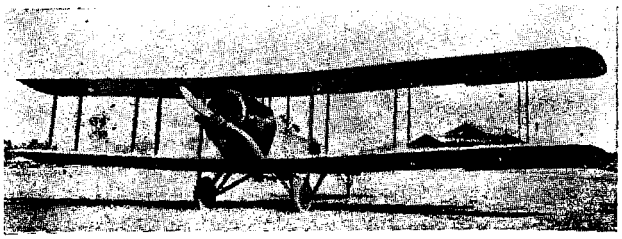
講習部の兵学科主任松永少佐が語る後年の述懐によると、「センピルの指導方針は小林少将の申伝えの通り、きわめて厳格そのもので、シャープにびしびしと学生をやつつける。そして自分が教えた通りやると喜んでいたが、もし間違いでもするとたちまちかんしゃく玉を破裂させて叱り飛ばす。時には学生達も憤慨せざるを得ないので僕らはその中に立つて学生をなだめたり、すかしたりして納めたものである。それほどのセンピル大佐だから経験の才はあり、技量も優秀で立派な人物だつた。アブロやスパローホークなどの陸上機を初めて海軍にもつて来てくれたので、教官はロートン大尉とフワウラー中尉で宙返りやその他のいわゆる高等飛行を教えた。それからドクトル・ジョンという軍医までつれて来ていて適性検査をやつたり、それぞれの専門家がいずれも熱心に教導し、学生もまたこの時とばかり一生懸命に習得したがあつて、高等飛行などたちまち訳なく出来るようになり、艦隊協同作戦、雷撃、爆撃、銃撃、あるいは空中撮影その他を約一カ年半にわたつて注入され、海軍航空の組織的な躍進がこの時から開けたのである」



グロスター式スパローホーク型戦闘機

航空団の携行した諸機材の諸元、性能を概観して見ると、アブロ式五〇四K型陸上練習機は、さきに陸軍で購入したものと同型であり、ほかに双浮舟の複座水上練習機がある。全幅一〇メートル二〇、全長八メートル七〇、全高三メートル五〇、自重六五〇キロ、全備重量九〇〇キロ、発動機はB・R・I式空冷一五〇馬力が装備され、最大速度一三三キロ、上昇限度三、六〇〇メートル、上昇三、〇〇〇メートルまでに四〇分を要し、航続三時間である。

グロスター式スパローホーク型単座戦闘機は全幅八メートル五〇、全長六メートル、主翼



ソツピース式クツクー型雷撃機



バーナル式パンサー型偵察機

面積二五平方㍍の単座、発動機はB・R式二型空冷二〇〇馬力で自重七七〇㌔、全備重量九二〇㌔最大速度一九五㌔上昇限度五、五〇〇㍍、三、〇〇〇㍍への上昇に一四分間、航続三時間。

雷撃機にはソツピース式クツクー型があり、全幅一四㍍二〇、全長八㍍六〇の単座で発動機はイスパノ・スイザ式二〇〇馬力を装備して自重一、〇〇〇㌔、全備重量一、七五〇㌔、最大速度一八〇㌔、上昇限度四、〇〇〇㍍、三、〇〇〇㍍へ三〇分を要し、航続四時間である。

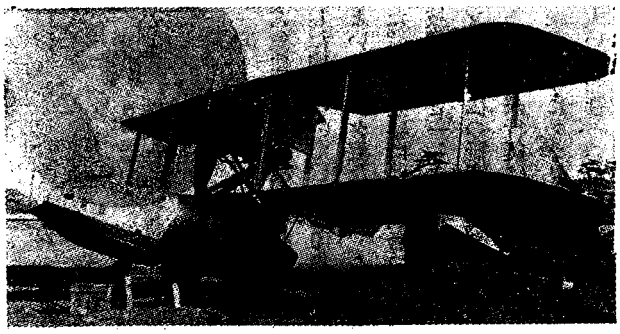
ブラックバーン式スウイフト型も単座の雷撃機で全幅一四㍍七五、全長一〇㍍八二、主翼面積六七平方㍍、発動機はネピア・ライオン式水冷四五〇馬力を装備して自重一、六一〇㌔、全備重量二、八六〇㌔、最大速度一九〇㌔、上昇限度四、六〇〇㍍、三、〇〇〇㍍への上昇に三一分を要し、航続四時間半である。

偵察機のバーナル式パンサー型は全幅九㍍、全長七㍍六〇の複座で発動機はB・R式二型空冷二〇〇馬力を装備し、自重一、一六〇㌔、全備重量一、六六〇㌔、最大速度一六〇㌔、上昇限度四、五〇〇㍍、三、〇〇〇㍍への上昇に一七分を要し、航続四時間。

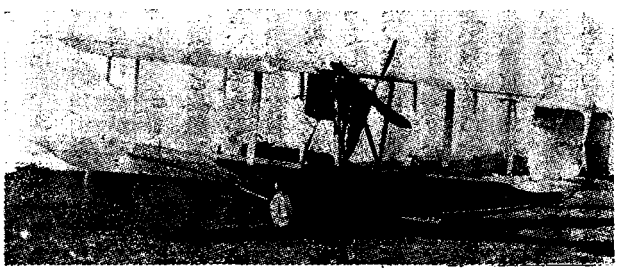
大型機のスーパーマリン式シール型は三座複葉の水陸両用艇で全幅一五㍍二〇、全長九㍍九〇、主翼面積五九平方㍍七〇、発動機はネピアー・ライオン式水冷四五〇馬力で自重一、八一〇㌔、全備重量二、五八〇㌔、最大速度一六〇㌔、上昇限度五、〇〇〇㍍で三、〇〇〇㍍まで一六分、航続五時間である。

ヴイツカース式ヴアイキング型も四座の両用艇で全幅一四㍍、全長一〇㍍二〇、主翼面積四八平方㍍四〇、発動機はネピアー・ライオン式四五〇馬力を装備して自重一、六一〇㌔、全備重量二、五四〇㌔、最大速度一六〇㌔、上昇限度四、六〇〇㍍、三、〇〇〇㍍への上昇に二五分を要し、航続四時間半である。

それからドイツ押収機のハンザ式水上偵察機がある。これはイギリス航空団が手ごろの水上機を持つて来なかつたので、臨時にこれを練習用にしたのだが、やがてこれを幾分改造して多量生産し、制式に採用されてしばらく用いら



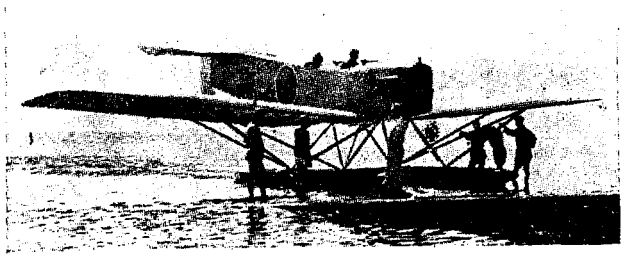
スーパーマリン式シール型両用艇



ヴイツカース式ヴアイキング型両用艇

れたものである。かつてのデベルデュッサン式は機胴の中ころに主翼を装着した中翼式だつたが、このハンザ式は完全な低翼式で機胴や尾翼の形状に異色があつた。全幅一三㍍六〇、全長九㍍三〇、発動機はイスパノスイザ式二〇〇馬力、複座で自重一、四七〇㌔、全備重量二、一〇〇㌔、最大速度一六〇㌔、上昇限度四、五〇〇㍍、三、〇〇〇㍍への上昇に二三分間を要し、航続四時間である。

また一昨年、出張中の大西大尉と中村造兵大尉が注文したヴイツカース会社のSS飛行船も着荷していたが、格納庫が手狭なので梱包（こんぽう）のまま気球隊格納庫に収容してあつた。これは小型なので、同時に大型軟式飛行船の研究も必要とあつて種々選考の結果、フランスのニューポール・アストラ会社のアストラ式トウレ型を選定し、注文を出すとともに整備術、操縦術修得のため佐世保航空隊司令の高原昌平少佐（後に大佐）、荒木保大尉、向坂六郎機関大尉、塚原盛造造兵大尉のほかに青木兵曹長ら准士官をまじえた十数名を派遣することになつて十一月末、日本を出発した。



ハンザ式水上偵察機

この前後の海軍航空は全く文字通りの革新的機運に当面したものであつて、散漫な本稿の史述を補うため、横須賀海軍工廠にあつて機材方面を担当していた山下誠一機関中佐の話をかりて締めくくつて見よう。

「大戦中の交戦国とはいいながら地域的に対岸の火災視し得た日本は、航空に関する限り既に出発において遅れていたが、平和後も日とともにますますその逕庭（けいてい）を大きくして、ことに軍航空に至つては、このままでいくとほとんど収拾のつかないことになりそうだつた。海外出張者の視察報告は、一々警鐘を乱打する調子で彼我の懸隔をうつたえ、日本海軍航空の危機を叫ばぬものはなかつた。これが刺激となつて、そうした海外航空の長所を吸収して研究に資することになり、特に当時、軍務局航空部員だつた大関少佐の絶大な努力でセンピル大佐一行の招聘が実現したが、これより先き大正九年、イギリスからショート会社の技術者をよんで、横須賀工廠の造兵部でショート式飛行艇の製作講習を行い、それが終ると愛知時計電機株式会社へ、その権利を譲つて同社で同じ飛行艇を製作させた。この時使用した機材の中で、最も印象にあるのは合板にミシンをかけたコンシユウタというベニヤ板などで、これはそのころとしては可成りに珍しいものだつた。その翌年には操縦者の和田操大尉が、三菱内燃機会社と住友伸銅所の技術家らと一しよにドイツへ出かけて、ロールバツハ飛行艇とジユラルミンの製造法の研究に従事して帰り、三菱で飛行艇の一部を製作したのである。この飛行艇は高速力を得るために翼面荷重を増加したものだから、現在のようにフラツプなどのない時代だつたので、着水速力が過大となつて大いに面食らつたことがある。当時、横廠式のようなゆつたりした着速装置を扱いなれていた操縦者には、はたしてこれが非常な悪評の種となつたが、しかしこの時代からして既にこうしたことを主張して、飽くまで押し通した点は大いに敬服に価することだつた。飛行艇はまた離着水の操作がむずかしかつたので、機材は全部瞬く間に破損し尽されて一見むざむざつぶしてしまつたかのようにも見えたが、無形の副産物としては絶大なものがあつた訳で、欧米に対するわが技術的の遅歩を短時日の間に回復する一つの手数としては大いに意義のあつたことである。この時使つたジユラルミンはそのまま住友伸銅所に譲り渡し、これが基礎になつて今日に及んでいるのだが、当時ドイツにおける苦心や住友のその後の努力、斯界の進歩発展については、わが国ジユラルミン製造技術の泰斗石川登喜治技術中将からたびたび聞いていたところである。それから更に三菱内燃機は海軍の斡旋で、イギリスからスミス一行を招聘して、同社の名古屋製作所で設計



山下誠一機関中佐

や現場製作の指導をうけ、スミスの設計による一〇式雷撃機、一〇式艦上戦闘機、一〇式艦上偵察機、一三式艦上攻撃機などを順次製作したのである。その後、この一三式攻撃機は海軍の制式兵器として実に一〇年の長きにわたつて使用されたが、その第一号機の試験飛行が大正十三年、霞ヶ浦飛行場で行われた際、一四〇ノット（約二五〇キロ）の最大速度が出たといつて非常な好評を博したものである。これは爆弾のほかに魚雷も搭載し、偵察爆撃、雷撃の三用途艦載機として現在の艦上攻撃機の基礎を成したものと見ていいのである」

九月下旬、連合艦隊は第六回対抗演習を開き、軍艦長門以下東西両軍に別れて豊後水道海域に実戦さながらの攻防戦を展開した。

母艦若宮丸もこれに参加していたが、二十九日の薄暮五時四十分、東軍飛行機に敵水雷戦隊の状況を偵察監視の命が下つたので搭載の横廠式ロ号一一二号を横山金吉二等兵曹操縦、大久保源蔵一等水兵同乗、一一四号を上野強次郎兵曹長操縦、高橋政一郎一等水兵同乗の二機を出発させた後、若宮丸は鶴見崎沖から猪之串の錨地沖に移動しながら探照燈二個を放射して出動二機の帰艦に備えていた。

六時二十分、猪之串沖に投錨（とうびょう）して探照燈その他の燈火を煌々（こうこう）と照らして待つうちに七時三十分に至り、演習終了の命令に接したが二機帰らず、あるいは佐伯の錨地に直航したのではないかと想察して若宮丸は再び錨を抜き、漸次北上した。

しかし九時になつても依然消息がなく、既に燃料の欠乏で海上もしくはどこかの海岸に不時着水しているものと見て、直ちに司令部へ無電で捜索救助方を申請した。

司令部では時を移さず、第二、第四戦隊、第一、第三水雷戦隊の大小軍艦、駆逐艦三〇余隻を鶴見崎から細島に至る海域及び豊後水道水の子燈台以南に至る線を網の目のように張つて捜索を開始し、同時に陸上の警察署その他にも依頼する一方、若宮丸も単独で終夜捜査の手を施したが何もつかめなかつた。

翌朝八時三十分ごろ、駆逐艦羽風から一一二号の搭乗者二名がフロート一個に乗つて漂流しているのを発見し、直ちに救助収容したとの報告に接したが、一一四号機の安否は依然不明だつた。

一一二号機の横山兵曹の話によると、「昨日は風は六ばかりだつたが海は荒れ模様で波が高く、視界は五ないし七だつた。七時三十分、演習終結の命令をうけたので一一四号機と連絡をとりながら夜の空を母艦へ急いでいると、今まで比較的平穏だつた空がにわかに怪しくなつて来た。気流は険悪になり、機体の動揺が激しく、さんざんもまれたあげく、ついに機体に故障を生じたので不時着水を決心し、闇の海上に降りたがとたんにフロートをさらわれて転覆してしまつた。幸いわれわれはけがもなかつたので運を天にまかして、たつた一つのフロートにしがみついて波のまにまに一夜を明かした。一一四号機は無事に帰艦し得たものと思つていた」

各艦連日連夜、一週間にわたる捜索も空しく一一四号機の片鱗（へんりん）すら発見されず、上野、高橋両氏の殉職が認定されたのだつた。

上野兵曹長は新潟県北蒲原郡新発田町の人、厳父は新発田新聞の主筆をしていた。明治四十二年三月、新発田中学卒業後、上京して商船学校と海軍兵学校の受験準備中、眼疾にかかつたため入学出来ず、志願兵となつて横須賀海兵団に入団、四十四年五月、三等兵曹に昇進とともに追浜の航空術研究委員附となり、操縦術を学び、卒業後、最初の操縦下士官として助教官を命ぜられ、青島戦役にも出征して勲功あり、海軍航空生えぬきの練達家だつた。享年三五。殉職とともに海軍特務少尉に任ぜられた。

高橋水兵は青森県三戸郡市川村の人、大正七年六月、横須賀海兵団に入り、翌年五月、操縦術練習生として航空隊に学び、今年五月、卒業とともに若宮丸乗組を命ぜられた。享年二一。殉職認定と同時に三等兵曹にのぼつた。

(一〇) 第三回懸賞郵便飛行東京・盛岡間

機関士にも賞金提供——尾島飛行場の火災で飛行機焼失——損害約二〇万円——後藤、水田、高橋、島田、福長五機参加——高橋、島田、水田三機、片道成功——

―二宮忠八氏と白川陸軍中将――故山県操縦士の銅像その他――伊藤、水田両氏の空中写真頒布事業――水田中尉、大阪へフイルム輸送成功――藤縄氏の東京航空練習所――セール・フレザー商会の旅客輸送機

飛行協会は第三回懸賞郵便飛行を発表していたが、今度は方面を反対にとつて東京・盛岡間とし、一日のうちに東京から宇都宮、仙台上空を経て盛岡に着き、直ぐ立つて仙台と水戸上空を経由、東京に帰る一、〇三〇㌔の航程だつた。ことに専属機関士にも賞金を提供する新味を見せて、左の懸賞金が確定した。

恩賜賞金

	飛行機へ	操縦者へ	機関員へ
一等	二、〇〇〇円	二、五〇〇円	五〇〇円
	これと各項同額の協会賞金五、〇〇〇円		計金一〇、〇〇〇円
二等	一、六〇〇円	二、〇〇〇円	四〇〇円
	これと各項同額の協会賞金四、〇〇〇円		計金八、〇〇〇円
三等	一、四〇〇円	一、七五〇円	三五〇円
	これと各項同額の協会賞金三、五〇〇円		計金七、〇〇〇円
四等	一、〇〇〇円	一、二五〇円	二五〇円
	これと各項同額の協会賞金二、五〇〇円		計金五、〇〇〇円

機関員は、その同乗と否とにかかわらず、操縦士の受賞等級に応じて規定の賞金が出るものであつた。

飛行は八月二日午前七時、東京代々木練兵場を出発し、盛岡における滞留時間は一時間三〇分以内、飛行機は堪航証明書の甲種機、操縦士は一、二等操縦士に限定された。

そこで参加申込者は石橋、小栗、高橋、安井、福長、後藤、佐藤、水田、島田の九氏だつたが、例の通り、期日切迫とともに飛行機の間に合わない小栗、安井、佐藤三氏が棄権し、更に飛行を明後日に迫えた十八日夜、あろうことか優勝候補機尾島のスパッドが一瞬にして焼けうせる椿事(ちんじ)が勃発した。

闇の外には豪雨が降りしきつていた。前日、機脚を損じたスパッド式を石橋氏の助手川岡義方氏ら数人が徹宵の覚悟で修理整備を急いでいるうち、ふと過まつてトーチランプをガソリン槽に近づけたため、あつ、という間に引火して爆発し、助手らはきもをつぶして身一つで逃げ出したが、作業機をなめ尽した猛火は雑居中のスパッド二機、水田飛行学校の一五〇馬力練習機一台、中島飛行機製作所の中島式二〇〇馬力二台、それから航空局の試験をうけるために赤羽の工場から持ち込んだばかりの根岸錦蔵氏のルノー式七〇馬力の複葉機羽衣号、石橋氏の軽自動車一台、その他発動機、附属部品、工具品など何一つ残さず、ガソリンを豊富につめて軒を並べた格納庫四棟、格納庫前にあつた石橋氏のキャムプまで約一時間にわたつてきれいに焼野原化し、辛うじてひき出したものは水田中尉のイスパノ・スイザ式二二〇馬力機と、小川三郎氏の七〇馬力練習機だけだつた。

まことにまれな祝融(しゅくゆう)の災である。損害約二〇万円と見積られ、たつた一つ水づかりになつてほおり出されていた黒皮の飛行帽子を手にして、石橋氏は金属製の残骸で足の踏み場もない焼け跡に立ちつくしていた。

民間で最も豪奢な施設とされていた尾島飛行場に、こんな大きな火事が起ろうとは誰も思わなかつたが、この施設やなけなしの機材をわずか一時間の火ですつかり煙にしたのは、わが国にはじめての大きな損害だつた。

そこで結局、八月二十日朝までに代々木へ勢ぞろいした参加機は後藤氏の川西式K一型、高橋氏の白戸式二二〇馬力機、島田氏の同式一八〇馬力機、水田中尉の中島式二二〇馬力機と福長四郎氏のイスパノ・スイザ式一八〇馬力装備の天竜号五機だつた。

後藤氏はK二型単葉機が不成功に終つたので、安井氏に貸して同氏が出場する予定だつたダイムラー式一八〇馬力に附け変えたK一型に逆戻りし、そのため安井氏が見合わせるという番狂わせが起つたが、元来離着陸があまり得意でない高橋氏に、滑走速度が早くて反対に脚装置の繊細な快速機が出たり、新人福長氏の初登場もあつて、やや新味を吹き返したのである。



代々木発着場の参加操縦士
（左から高橋、島田、福長、後藤、水田氏）

当日は朝からの雨で順延し、二十一日「東京は南東風晴一時曇、宇都宮曇後晴、水戸無風、薄い霧、小名浜無風快晴、福島無風霧あり、盛岡晴天、濃霧」の天候通報で、沿線はとんど霧のようだがやがて晴れるのを予想して出発と決し、各機六〇〇匁ずつの郵便行嚢を搭載して高橋、島田、後藤、水田、福長の順で尾野航空局長官以下局員、逓信省三宅電信課長以下、飛行協会長岡副会長らが立ち並んでサイダーの祝杯をあげ、先頭は八時十五分、でこぼこの赤土をけつてスタートした。

燃料を満載した翼面積の小さな白戸式新鋭機はおどりながら中々離陸せず、ようよう森の頭をかすめて上昇していく。二番機の島田氏は、前年秋の久留米行に高橋氏の使つた飛行機だが、発動機のぐあいがわるいので代つて後藤氏が八時三十五分出発、二分おいて調子を回復した島田氏が、これに続き、いずれももらつて間のない標識の横文字を朝日に輝かせながら、北の空をさして重そうに飛んでいく。

四番目の水田中尉は機関員同乗という訳で日野氏を乗せて、これも真新しい機体で同四十六分離陸し、しんがりの白面福長氏は同五十二分、さすがにものおじもせず、悠々と最後のスタートをきつて先輩のあとを追つていく。

一応送り出して、ほつとする間もなく、晴れかかつた雲間に突然、爆音が響いて一機帰つて来た。水田中尉である。

大宮までいくうちに霧が濃くなり、そのうえ燃料パイプが漏れ出したので引返して来たと報告して、直ぐ修理にかかつた。

そこへまた十一時ごろ、思いがけぬ方角違いから後藤氏が現われて着陸したが、草むらにけつまずいて車軸を曲げてしまい、「今日の間に合わん」と、あつさり棄権して早くも優勝候補機が脱落してしまつた。

後藤氏は宇都宮まで雲上飛行したが全く方向がわからず、既に二時間に近いので燃料が心配になり出し、五〇〇㍍まで下りて九十九里浜から犬吠岬の方をまわつて、二時間以上の難飛行でようよう東京に入つたのだつた。

一方、快速を利して九時、宇都宮通過、十時半、仙台を経て一路東北街道を十一時五十分、目ざす盛岡上空に達し、まずこれで片路を成功して三時間三五分で着陸した。

続いて島田氏が悪天の中を、よく初めての長距離と戦つて難航を重ねつつ十一時二十五分、宇都宮通過、十二時三十分、仙台を経て航続実に五時間八分で午後一時四十五分、僚友の待つ盛岡市外観武ヵ原練兵場に安堵（あんど）の車輪をつけたのである。

あと一機、福長氏の消息はわからないが、盛岡から続いて入る電報に代々木の天幕では、白戸組の二人がそろつてまんまと成功した歓声に色めき立つているうちに、福長氏が帰りに寄るはずの水戸を十時五十六分、通過したというので、これも難航が想像され、そろそろ不安の影がただよつて来た。

一方、修理に手間どつている水田中尉は、規定の一時出発の制限が更に三時まで延長されたので、日野氏らが大汗でたんねんに作業を続けていたが、そこへ福長氏が宮城県下の金ヵ瀬村大河原駅附近に一時十分不時着し、人も機も無事だという入電で、まず愁眉（しゅうび）を開いたと思うと続いて盛岡からの飛電は高橋氏の挫折（ざせつ）を知らして来た。

高橋氏は午後二時二十分、帰航の途につくべくスタートをきり、将に離陸の瞬間、どうしたはずみか、機ははげしく左方へ転じて練兵場中央にある高さ五尺、幅一尺の記念碑に片翼を引つかけて周囲の植込中に逆立ちとなり、機体は大破、氏は顔と手に負傷したというのである。そしてこの傷ける僚友を一人捨ておけず、また非常に疲れたから島田氏も帰航を棄権するというのである。

そこで一人残つた水田中尉が、たとえこれから出ていつて盛岡に着いても、再びその足で夜道の帰航は不可能となり、結局今度の郵便飛行は全機片道だけの失敗に終つたという成績がはつきり描き出されたことになつた。

それでも水田中尉は三時二十三分、やはり日野氏を同乗させて代々木を出発し、夏とはいえ、大分日のつまつた薄暮飛行をひたすらつづけて、たそがれの六時四十五分、しかも最短時間の三時間二二分で盛岡に安着したのだつた。

水田中尉の出直し飛行をのぞいて他は例外なく天候に悩まされ、東京市を出はずれた赤羽附近から既に霧の中に迷い込み、宇都宮へ出るまで二時間も費してしまつた後藤氏は、燃料を気づかつて、いつたん引返して来て機体破損のため棄権せざるを得なくなつたが、他の三氏は五〇ないし三〇〇尺の低空を明るい方へ、明るい方へと霧を避けて海岸線を伝わつて仙台へたどりついたもので仙台から先きはさほどでもなかつたが、一時は「郵便飛行」の観念などというものは全く忘れ果てていた。



福長四郎氏

ことに福長氏の如きは千葉、茨城両県下をぐるぐる回つて、どこだかわからぬが小さな町が見えたので宇都宮へ落すべき姓名札を、ここへ投げて再び霧の中へ迷い込んだが、東京へ帰つて来てからの述懐に、「どうせ山にでもぶつかつて死ぬだろうと思つたから、記念のためにまりを投げておいた」と、苦しまぎれに飛行の使命を全く忘却しきつていたのには同情もされ、驚かされもした。

飛行協会では二十七日審査会を開き、水田中尉は出発時刻遅延のため、高橋、島田両氏は宇都宮、仙台両地練兵場を通過しなかつたため、いずれも等外となり、入賞者は一人もないという未曾有（みぞう）の結果になつた。

この三氏の飛行記録は前に小記したが、福長氏は午後一時十分の着陸で四時間一八分という氏自身にも記録的の大飛行であつた。

八月三十日午後三時、九段の偕行社で賞品授与式が行われ、高橋、島田、水田三氏には同額の慰労金四千八百円ずつ、福長氏には三、五〇〇円、後藤氏には一、五〇〇円が贈られた。

総裁宮殿下は臨席されなかつたが、特に左の令旨を贈られた。

本邦ニ於テ懸賞郵便飛行ヲ試ムルコト玆ニ三回、逐次進歩ノ蹟ヲ認ムルハ予ノ喜フ所ナリ。然レトモ尚研鑽ヲ要スルモノ尠カラス、将来一層ノ奮励ヲ望ム

式後、茶会の席でかわされた今度の飛行に対する雑談は、従来にない批評的の話題に終始し、不成績の責めは主催者たる飛行協会がその大半を負わねばならぬという説に占められた。

霧の多い天候激変季節に東北地方を選んだこと、安全確実を旨とすべき郵便飛行に短時間記録を奨励していること、代々木、観武ヵ原両練兵場が飛行場として不適当であること、参加機にハンデキャップを設けないこと、東京、盛岡両基地審査員間に統制がなかつたことなどが数え上げられた。

なるほどそういわれれば尤もな節もある。たとえば白戸氏がスパッドとの競争意識に駆られて思いきり速度性能にすぐれたものを造り、競技が済むまでは絶対にむだな飛行をさしとめ、千葉から出て来るにさえ汽車輸送して、代々木で組立てたくらい臆病だつた。

競技の前日、それを見ていた航空局の岡大尉が、ようやく整備を終えた高橋氏に、「一ぺん飛んで見ろ」といつたところ、高橋氏は、「先生（白戸氏）から固くとめられていますから……」と答えて、どうしても試験飛行しなかつた。

足もとの悪い代々木あたりでうかつに離着陸したら、この早い飛行機がどんなことになろうも知れず、競技前は操縦者にすら指一本触れさせぬというほどの厳戒ぶりだつたのだ。

はたして盛岡へ降りた時、右車輪の軸を曲げて、その修理の時間を与えられ

ずに規定通り出発を命ぜられたため、ついにあの事故をひき起した。然るに東京では、六時間も修理に費していた水田中尉を、資格者として夕方に近いころから出発せしめた。これは東京と盛岡の審査員の間に方針が一致していなかつた証拠である、と、いう論鋒（ろんぽう）だつた。

東京でもつぱら衝にあたつた審査員は徳永大佐、盛岡は戸田大佐だつたが勝てば官軍、負ければ何とかでもはや是非ないことであり、飛行協会は協会としても、また参加者のためにも名誉回復の郵便飛行を秋十月のころを期して再行する計画を立て直し、今度は中部地方から中国方面への競技を立案にかかつた

そして九月初め、日本倶楽部に飛行士倶楽部の人たちを招き、航空局の山本大尉らも臨席して懇談した。

協会の案は大阪経由の名古屋・広島間で、参加機を二分して両市から同日同時刻に出発するような立案だつたが倶楽部側は賛成せず、その代り航空思想普及のためと、飛行士奨励のために両発着地点で三等操縦士の飛行大会を開いてはどうか、と提案したが、これは協会の方でしりごみして結局、話はまとまらなかつた。

と、同時に今秋の予定をほのめかされていた海洋横断飛行は、はたして協会の方針が未だ定まらず、今ごろ郵便飛行のむし返しを考えているようでは少くも今年中には行われぬものと見られ、正式の発表も困難なのではないかと想像されるに至つた。

するとこのごろ、明治中葉期の飛行機考案者二宮忠八氏が、はからずも陸軍航空部本部長井上中将から前例のない「讃詞」（さんし）を被り、長岡中将からはお状をもらうという両手に何とかで、俄然（がぜん）「二宮忠八」の名が日本の飛行機の元祖となり、期せずしてわが航空界に不朽の因縁を結ぶような動機をつくつていた。

同氏の飛行機考案そのものについては前に記したが、この事の起りは大正八年秋の近畿地方陸軍特別大演習で白川義則中将（後に大将）が下阪した際、二宮氏は郷里の先輩をたまたまその宿にたずねたことがあつた。

話の末に昔の模型飛行機のことを漏らすと、初耳の白川中将は、「そうか。そんなことがあつたのか、それは是非、陸軍に通じておこう」というので、二宮氏は出直して一件書類をひらいて見せたうえ、「日本航空史の一部に提供したい」むねを申添えた。

白川中将はその後、陸軍航空部の井上本部長に伝え、航空部でも陸軍関係の航空史編纂の計画があつたので二宮氏の事跡を調査し、いよいよ井上本部長の名による讃詞となつたのである。

戦友二宮君ノ軍用飛行機考案ハ実ニ今ヲ距ル二十有八年前ナリ。回顧スレバ鶏林ノ風雲将ニ急ナラントスルノ秋ニシテ、之ヲ当時の欧米ニ対比スルニ恰モ独ニハ「リ、エンタール」ナル一青年ノ研究中、英ニハ「ピルチャー」ナル篤志者ノ実験中ニシテ即チ飛行機研究ノ端緒ナリキ。而シテ英独ノ両者何レモ研究ノ犠牲トナリテ不帰ノ客トナルヤ、之ト前後シ、米人「ラングレー」博士、「リ、エンタール」型滑走機ノ研鑽ヲ継続センモ大成ヲ見ルニ至ラズシテ、同国人「ライト」兄弟ニ其ノ研究セシ所ノ全部ヲ提供シ、「ライト」兄弟之ヲ継紹シテ遂に完全ナル現様飛行機ヲ創製スルニ至レリ。是レ実ニ千九百三年十二月ニシテ今ヨリ十八年前、我レ露ト事アルノ時ナリ。斯ノ如ク飛行機ノ考案研究ガ洋ノ東西ヲ問ハズ、偶々其ノ時ヲ同シクセルハ一奇ト謂フベシ。而シテ其ノ後、彼我航空界発展ノ状態ヲ稽フレバ欧米ハ民間ヨリ発達シ、我帝国ハ軍部ヨリ勃興セルニ見ルモ亦、奇ナル因縁ヲ感ゼズンバアラズ。是レ実ニ二宮君ノ考案ハ我陸軍航空史ニ燦然タル一大光彩ヲ放ツモノト謂フベキナリ。故ニ此ノ原案ハ二宮君ノ一大家宝トシテ後昆ニ伝ヘラレンコトヲ望ムト共ニ、別ニ一本ヲ浄写シテ我陸軍航空部ノ史料トナシ、且永ク収蔵セムトス。爰ニ其ノ顛末ヲ叙述シ一ハ二宮君過去ノ考案ニ満腔ノ謝意ヲ表シ、一ハ兵馬倥傯ノ間、之ヲ研鑽シテ当時ノ長官ニ提出セラレタル赤誠ニ深甚ノ敬意ヲ致サントス。今ヤ我陸海軍ノ飛行機ハ遠ク海山万里ノ大空ヲ翱翔シテ偉大ナル成果ヲ示シ、民間飛行機亦第三回飛行大会ヲ開催セントシ、初夏ノ天上、此ノ壮観ニ遭フテ今昔ノ感ニ禁ヘザルナリ。乃チ此ノ讃詞ヲ呈ス。

とあり、「大正十年五月」のことであつた。

二宮氏は大阪市東区道修町二丁目に大阪製薬合資会社の社長をしているが、この不意の書附によろこび、早速同社機関誌の薬石新報に「三十年前の飛行機研究」と題して、当時のいちぶしじゆうを細かに書いて発表し、その印刷物を長岡中将の私邸にも一部郵送したのである。これを何気なくひらいて見た中将は、思いがけぬ自分の名にびつくりもし、また奇縁を感じて早速巻紙をのべ、筆まめにまかせて長文のあやまり状を送り返したのである。

拝啓　薬石新報一千百十五号御贈り下され再三展読、実に一種の電気に打たれたる感に沈み候。露骨に申せば日本航空史を読み、貴兄の御名前並に貴兄が世界的に飛行知識の幼稚なりし今より二十八年前に於て、合理的発明を遂げられたることを始めて承知いたし候。先般大隈侯邸に催されたる文明協会の講話席上に於ても、さも他人らしく、しかし一段声を高めて二宮君が従前の着眼に超越し、（力車に関することは暫く別として）独創的の大発明をなしたるは我邦航空史上の誉れであるが、当時当局者の推奨を得ずして曠古の発明を徒労に帰せしめたるは残念千万であると話しました。而して内心実は当時の長官は誰なりし歟、如何にも解らぬ人であると恨みました。今茲に右新報を読み、先づ第一に慚愧赤面に堪へざるは貴兄亦日清戦争当時、生死を同ふしたる臨時混成旅団の衛生部の一員であられしこと迄をも忘却したることに有之候。況んや貴兄が当時提出せられたりという上申書を唯今再応熟読するも、全く小生の記憶に離れて少しの覚へも之れ無く候。併し大島旅団長閣下は細大併せ呑むの雅量を有せらるる名将軍であり、又下問を好まるる御方でありまするから当時を模索するに、必ず小生に其採否如何を御尋ねになつたに相違無い。小生は其当時、飛行機気分の全く無い時であつた。其の上、成歓、牙山の強敵を如何にして打破るべき歟を馬車馬的に考え込んで居た最中であつたから、「とてもこんなものは駄目でございます」と答申したに相違ない。先入主となり、大島将軍凱旋後、貴兄が閣下を其旅団長の官邸に訪はれた時にも素気なく断られたに相違無い。それより外に考え様はないのである。然れば貴兄の折角の大発明を台なしにしたのは全く小生である。貴兄をして憂憤の半生を送らしめたのも亦、小生であると知りては慚愧措く所を知らない。何と御詫びしてよいか、其辞を見出すことさへ出来ぬ。併し是れは小生が叩頭平身、貴兄の厚量に訴へ、貴兄の寛恕さえ得れば対人関係であるから表向きは、それで帳消しになる訳であるが、茲にどこ迄も相済まざるは欧米の先進国にさへ、まだ合理的飛行機の発明無かりし時代に於て、独り我日本に破天荒の着眼者ありしことを全世界に披露して、我航空史を飾ることの出来なかつたことと、今一つはこれがために我々何等特長見識無く、今日に至るまでライト兄弟の後塵を拝し、追随模倣に余念無きも尚幼稚を免れず、且つ萎靡不振の境遇にあることは如何にも恢復し得べからざる遺憾事に候。小生は茲に於て穴にでも入り度き心地致し候。因果は糾へる縄の如く、右の如く貴兄の折角の発明を反古に帰せしめた小生が、其後十五年、初回の軍用気球研究会長を命ぜられたる時、飛行機というものが飛ぶものか、飛ばないものかも存じませんが、石本次官が引受けぬとあれば仕方なく私が御引受申しましようと答へ、朧気ながら其倚子に就き、研究すればする程、欧米諸国に於ける航空進歩の偉大なるに驚き、二十世紀国際間の競争は斯の優劣に依りて勝敗を決すべきことを知り、随つて我邦航空界の幼稚不振なるを嘆き、遂に小生引退後に於ても同志諸君と共に民間飛行会を創設して聊か飛行宣伝に努力し、同会が帝国飛行協会と合併するに及んでも、今尚同協会の貴重なる椅子を汚しつつあることは天の配剤に何等かの意味ある様に考えられます。天が小生の罪業を消滅せしめんが為めに、故らに小生を駆使するのではありますまい乎。天意の如何は暫く擱き、望むは其心得を以て自今一層斯界に努力を増し、それに依りて貴兄に対して謝罪の実を挙げ、又大方に向つて減刑を請い度いと考えます。小生の誠実なる斯のあやまり証文一札を貴兄に贈る機に於て、衷心貴兄の御健康を祝し、又此れにお懲りなく帝国航空界の為めに貴兄の深切なる御誘導を祈願致します。

頓首敬具

日附は九月八日であり、二宮氏は重ね重ねの果報に気をよくしてさつそく上京し、航空本部に井上中将をたずねて礼を述べ、その足で、日本倶楽部に長岡

中将と初対面のあいさつをかわし、中将はまたあらためて「何分初めての大戦争最中で、大役を仰せつかつていた」戦場のことなので、日夜怱忙（そうぼう）のため大変なあやまちを冒した意味の釈明をし直すようなことがあり、これをきつかけに長岡中将は怠りなく二宮氏の飛行機発明の偉業をふいちょう宣伝するのを忘れなかつた。

これより先き、ちようど盛岡への郵便飛行の日だつたが、芝の大聖寺住職金子覚元氏の主催で有馬ヵ原に軍民殉難飛行家追悼地蔵尊風船祭というものが行われ、赤、青、白など色とりどりのゴム風船二、〇〇〇個が放たれて風変りな慰霊が営まれた。

また在京の広島県人会は故山県豊太郎氏の銅像を同県人彫塑家宮内瓦全氏に委嘱して飛行服姿の等身大のものが出来たので、故人が最もなつかしんだ広島市鶴羽神社境内に建立して、八月二十九日の一週忌に盛大な除幕式を挙行した。

同時に伊藤飛行機研究所でも中正夫氏が編集して、故人の業跡を録した小冊子「第二征空史」を刊行して関係各方面に送り、津田沼で法要を営んだ。

そのころ同研究所では軍用写真器の払下げを機会に、空中写真部というものを設けて矢野周一氏主任で空中撮影のもとめに応じ、原版一枚を一〇〇円で頒布し、注文によつては新聞大の掲額用に引伸ばして鮮明なものをこしらえていた。つまり工場とか学校とか、商店や会社の全景を上からとつて応接間用の額にするとか、庭園や各種競技会、野外宴遊会場を写して記念にする客を拾うという商売である。

続いて水田飛行学校でも空中写真頒布会をおこして会員を募集していた。これは必ずしも空中写真ばかりでなく、飛行中の各種飛行機の写真なども按配（あんばい）して会費毎月金一円五〇銭で、キヤビネ型三枚を頒布する方法だつたが、事業としてはどちらもあまり成功したようすはなかつた。宣伝がたりなかつたのである。

九月三日、約半年にわたる海外旅行から御帰国の皇太子殿下が横浜に上陸され、ごきげんよく入京されたので、この歴史的光景を一刻も早く関西にも伝えるため、大阪の松竹キネマ会社支配人田口桜村氏が、八月末から上京して同社嘱託の名前になつていた水田中尉と顧問香川佐太郎氏に会見して直ちに約束が出来、フイルムはその日の夕刻までに大阪へ空中輸送し、同夜、大阪と神戸で発表することに決定を見た。

そこで水田中尉はイスパノ・スイザ式二二〇馬力の中島式に日野氏をつれて洲崎埋立地に出発準備を整えて待機し、松竹の撮影技師による御乗艦の横浜入港、上陸、東京駅着の模様など、数巻のフイルムに収めて洲崎へ持ち集め、水田中尉は午後二時十分、日野氏同乗で東京を出発、わが国最初の映画フイルム空中輸送の旅についのである。

沿線幸いおおむね快晴で五時十分、ちようど三時間の記録で大阪城東練兵場に到着し、右から左へ「水田中尉輸送飛行大成功」と大書した白布のはち巻をした自動車に積み換えてキネマ本社へはせ向つた。水田中尉は再び「無事到着、今夜謹映」の宣伝ビラを二〇分間にわたつて市街上に撒布（さんぷ）し、御写真は予定通り大阪、神戸両市内常設館で上映して一般市民をよろこばせた。

ところが翌朝になつて大もんちやくが突発した。

はじめ大阪毎日新聞社で、翌朝の紙上に掲載のため写真空輸の計画をしたが重役間に成功を危ぶむものがあつて取りやめとなり、そこへ松竹の輸送計画が実現したため、それを聞いて各社の原稿や写真託送の申込が殺到したので松竹本社ではこの際、いつさいを謝絶し、いかなる筋合からのものでも託送は絶対にお断りを声明していた。

しかし千慮の一失は肝心の水田中尉と連絡をとることを忘れていたので、洲崎出発のまぎわに機敏な東京日日新聞の写真部員が、こつそり水田中尉に頼んだのを、中尉は例の調子で何気なくポケットにおさめ、大阪へ着くと、いち早く駆け寄つて来た毎日新聞の人に、ひよいとこれを手渡した。

かたわらに見ていた朝日新聞社の人が、この紙包を直感して翌朝の毎日新聞を待つていると、はたして第一面に半頁大写真が掲げられたので、朝日新聞社は松竹側の違約と手ぬかりを厳しく難じ、従来の親密な両社の関係もたちまち冷却して、その後しばらくは旧に復さず、また松竹としてもせつかく独占したつもりの写真がまさかと思つた新聞に出しぬかれてびつくりしたうえ、朝日と

の気まずさに困り、結局水田中尉が恐縮して両方へ頭をさげてまわるような目に遭つたのだつた。

大阪で同好者を集めて音頭をとつていた今橋三丁目の西田仲右衛門氏は、阪急電車沿線の府下豊能郡中豊島村三国に飛行機工場を建て、スペツキー式小型発動機をもとに練習機を作り出し、神戸の研究家那須徳三郎氏もメルセデス・ダイムラー式発動機を基準にして小型スポーツ機を造りつつあつた。

神戸を第二の故郷とする藤原延氏も、しばらく津田沼で練習を積むかたわら稲垣氏設計のメルセデス・ダイムラー式一六〇馬力装備の複葉機を新造して再び神戸に帰り、得平将輝、鶴田重蔵、田中省己氏らとともに神戸飛行研究会をおこしていたが、田中氏は古くからの研究家で郷里仙台で同志と東華飛行倶楽部を組織し、グライダーを飛ばしていたこともあつた。

また徳島市には太田眉山、福井英雄、片山石雄氏ら青年による眉麓飛行研究会という一団が生まれたことなどが伝えられた。

東京では第一号免状所有者藤縄英一氏が東京航空練習所を設け、神田区錦町三丁目に事務所をおいて高木東太郎、小川喜平、原愛次郎、河本清一、築地宣雄、立石関二その他、民間の名士を教授や講師に委嘱し、セール・フレザー会社からイスパノ・スイザ式一八〇馬力を購入した。

そして府下三河島附近にある同氏の電機工作場でアメリカのオレンコ式四人乗りにのつとつた大型複葉機を製作していた。

この時、芝浦のセール・フレザー会社格納庫でも、フランス航空団残留組の一人ランスロー氏が主になつてカーチス式一五〇馬力のシーガル型三人乗り飛行艇と、ルノー式三〇〇馬力のブレゲー式一六型六人乗り旅客機を装備していたが、機体は客室型の新様式で、わが国に現われた最初の輸送機ともいえるものだつた。

(一一) 太刀洗から中国大陸に迷い飛んだ小沢軍曹

陸海軍協同の航空協定委員会——航空第五大隊の敷地——横須賀航空隊の室蘭飛行——陸軍航空学校の旭川飛行——気球の自由飛行——山階宮殿下の東京訪問飛行——不首尾に終つた第六期学生の卒業飛行——追浜・築地間の定期航空便——偵察将校補任——所沢・長春間飛行——樋口中尉ひとり完成——小沢軍曹、旧黄河々口に不時着陸

陸軍には前年来、陸軍航空制度研究委員が編成されていて井上中将を委員長に有川、畑両少将、上原、掛札、島内、河田各大佐ら二〇名足らずの委員があげられ、桜井中佐が幹事をしていたが今度、海軍が発起して陸軍と協同の航空協定委員会が結ばれた。

委員長には海軍次官井出謙治中将がすわり、航空防禦の分担、企画の統一、研究機関の協力などを議するもので、委員には両省の軍務局長、課長級が網羅(もうら)され、参謀本部、軍令部からも参加してまず陸海軍航空の基本的なものから検討にかかつた。この協定と協調は久しい前から両者間に望まれていて、しかも実現を見なかつたものだけにきわめて重要視され、期待をもたれていたが、その後、何らの消息も成果も漏れて来なかつたばかりか、時局の緩急に応じ、両者間に何彼と種々の破調が感じられたのは、恐らくこの協定が中絶したか、あるいは満足に運行されていなかつたものであろう。

井上中将は、かねてから軍航空を打つて一丸とする空軍建設の主唱者であり海軍はあくまで独自の航空戦術を堅持している立場から、両者の思想は根本的に相容れないものがあり、到底しんからの協定や協調は無理だつたのである。出来ない相談だつたのである。

さて陸軍では、航空第四大隊までは出来たが第五大隊を新設するについて、その敷地を求めるためもつぱら武蔵野の中央部を物色し、参謀本部の調査課が主になつて実地踏査を行つた結果、八月下旬、立川村、砂川村、福島村の各一部ずつをさいて一五〇町歩の敷地をまとめ上げたので来年度予算に一、〇〇〇万円を計上し、初年度費として五〇〇万円を要求することになつた。

この春から夏にかけて追浜と所沢では室蘭と旭川へ、それぞれ画期的な長途

飛行を敢行した。

まず横須賀航空隊は五月十六日、横廠式ロ号八三号機に澄川中尉、同八四号機に高橋一等兵曹、同八五号機に西村一等水兵が搭乗し、機関兵曹一名ずつが各機に同乗して既に朝の日も高い六時二十分、前後して追浜を出発した。

東京の上空を斜めに一、〇〇〇㍍の高度で利根川に出で、鹿島灘附近から海岸線を北上して塩釜に着水、燃料を補給して再出発し、今日の仮泊地青森湾の大湊要港部に着水した。

翌朝は、この地方特有の濃霧にはばまれていたが午後二時、三機そろつて出発、海軍機処女空の幅ひろい津軽海峡を突破して午後四時、室蘭港に安着し、追浜以北九〇〇㌔翔破に成功した。

翌十八日午後二時三十分、八三号機に川口中尉、八五号機に生田目一等水兵搭乗して帰航の途についたが八四号機は発動機の故障で出発が遅れ、出先きでの修理不能なので解体して追浜へ送ることになつた。

川口中尉の八三号機は大湊経由、塩釜に一泊して翌日、追浜へ帰着したが生田目水兵の八五号機は発動機の不整で大湊に滞留し、二十二日、塩釜に寄航のうえ、追浜へ帰還して海軍最初の北海道飛行の記録を作つた。

次いで六月四日には所沢の航空学校がサルムソン式偵察機二機で、思いきつた旭川への一、二〇〇㌔無着陸飛行に乗り出した。

すなわち樋口中尉が六三七八号機、依田特務曹長が一一〇号機を操縦して六時四十五分出発、古河、福島、仙台、盛岡、野辺地、青森の縦断線を一路突破して海峡を越えたが、依田曹長の一一〇号機は燃料の不足でからくも函館に不時着、この間、樋口中尉はひとり未開拓の山野をかけて午後一時十五分、旭川練兵場に安着して新記録を作り、依田曹長も五時過ぎ目的を果たした。

帰航は七日朝六時三十分、今田中尉が六三七八号機に、小沢軍曹が一一〇号機に搭乗して七分後出発、海峡を無事乗り越えて本土に入つたが前機は機体の故障、後機は発動機の不整でともに盛岡の観武ヵ原練兵場に不時着し、所沢の本校からの指令を待つて一一〇号機は解体輸送の準備にかかり、今田中尉のためには交換機を所沢から直送することになつて待機した。

夕方近く秀島中尉が四二一八号機を空中輸送して到着したので翌朝、今田中尉は同機で帰還し、午後四時四十分、所沢へ安着してこれも初めての北海道飛行に凱歌（がいか）をあげた。

この翌日、気球隊では田中誠三中尉が操縦して久しぶりに自由飛行のまん丸い姿を初夏の中空に浮かばせた。

偵察将校の遠山、山口両少尉が同乗して八時五分、繋留索を切り、風船玉さながらにふわふわ上昇、やがて一、五〇〇㍍の高度で東京方面に流れ出したが雲が低く、雲上を風のまにまにさまようこと五時間、所沢の本隊では消息不明を心配していたが気球は時々雲の切れ間からのぞいたところでは大体、千葉、埼玉両県下をまたにかけて利根川を越え、筑波山方面に流れ着いてようやく真壁郡太田村大字玉戸地内の畑地に下降し、午後一時三十分、応援に集まつた青年団員三〇余人の手で着陸、ガスをぬいて下館駅に運び込んだ。

月がかわつて七月六日、学生の教程をおえられた山階宮武彦王殿下は東京訪問飛行を行われるため午前九時、横廠式七八号機を単独操縦されて追浜飛行場を離水された。梅雨あがりのはげしい日射に光る東京湾を東へ上るあとに桑原大尉が八三号機で随行し、横浜以北を羽田の穴守稲荷上空から品川に入り、渋谷を経て四谷見附に出で、靖国神社裏の御自邸を訪れて駿河台から右へ折れ、日本橋、京橋の繁華街を展望されつつ芝浦をぬけて再び湾上に出で、真昼の灼熱（しゃくねつ）に照り映える海上を一直線に進まれて午後零時半、追浜飛行場に巧みな着水ぶりで帰還せられた。

それから数日して第六期学生の新舞子行卒業飛行が始まつたが、横廠式七九号機に中村中尉操縦、町田中尉同乗、八六号機に菅沼少尉操縦、加藤中尉同乗、九四号機に梅谷少尉操縦、亀井少尉同乗、九一号機に岩淵中尉操縦、古瀬大尉同乗、九二号機に近藤少尉操縦、馬場少尉同乗の順序で逐次出発の途についたところ、たちまち七九号機は第二海堡附近に、九四号機は要塞地帯内水域に、九二号機もまたその附近にいずれも発動機故障で不時着し、八六号機は御前崎の北方に降り、結局、九一号機だけが往航を完うしたが、あがりの悪い梅雨空のため帰還が延びてついに飛行中止、解体輸送となり、意外な不結果を招

いてくさつたが搭載発動機は工廠製のベンツ式一〇〇馬力だつた。

同航空隊では鎮守府の用務もまぜて、東京の海軍本省その他への急ぎの連絡や書類輸送のため、毎週三回定期的に追浜から空中便を運航することになつて八月九日、横廠式七八号機を奈良大尉が操縦し、秋山中佐が同乗して午後一時過ぎ出発、築地の海軍航空機試験所前に着き、秋山中佐が自動車で海軍省に出頭、用件を果して帰るのを待つて再び同所を離水、追浜へ帰還して天候の許す限り定期航空の可能性を実証した。

九月五日、所沢の航空学校では新任偵察将校学生九名の入校式があげられた参謀本部附佐々誠（後に少将）、阿部菊一両歩兵大尉と中野英光同中尉、教育総監部附の三間良衛騎兵大尉、内山英太郎（後に中将）、大妻茂登両砲兵大尉、陸軍省軍務局附渋谷安秋砲兵大尉、航空部附安部定歩兵大尉（後に中将）と運輸本部附の佐藤要歩兵大尉である。

航空学校では、かねて計画していた新規軸の満洲飛行を九月下旬、サルムソン式四機で決行した。最終地を長春に定め、所沢からの総距離二、六一〇㌔を太刀洗と京城を経由して片道二日間の予定で操縦者は樋口正治中尉が四二一四号機、今田徹中尉が一〇九号機、依田忠明特務曹長が一〇五号機、小沢広延軍曹が八〇〇号機の隊伍である。

第一日の二十七日朝、井上航空部本部長、畑航空局次長らの見送りがあり、有川校長の訓示後七時二十分、樋口中尉の四二一四号機を先頭に順次出発、沿線の天候はまず可もなく不可もなしで一路東海道を下つたが、十一時二十五分、今田中尉の一〇九号機が燃料不足で発動機が焼きつくまでがんばつたあげく急遽（きゅうきょ）、四日市から一〇㌔ばかり先きの雲出川口に不時着したのを皮切りに、依田曹長の一〇五号機も発動機の不調で兵庫県揖保川原に降り、小沢軍曹も燃料欠乏で広島練兵場に着陸、一、〇二〇㌔を七時間五九分で太刀洗に着いたのは結局、樋口中尉の四二一四号機だけだつた。

二日目の翌二十八日は海峡から朝鮮南部にかけて濃霧がはりつめ、秋風嶺以北から満洲方面は黄砂の天地だという通報に飛行を中止し、その間、名古屋の三菱工場から急派の技師や職工で応急修理した一〇五号機に依田曹長搭乗、広島へ出発し、そこから小沢軍曹の八〇〇号機と同道で二十九日朝、太刀洗へ向い、正午到着した。

また今田中尉の一〇九号機は解体帰校する命令に接し、太刀洗から藤岡少尉が代つて新機で乗り継ぐことになり、今田中尉は京城から再出発に変更された。

海峡から半島をはさんで満洲までの天候は転々として変化し、いつ果てるとも見えなかつたが十月四日、太刀洗附近は不思議なくらいの快晴にめぐり合い、沿道もほぼ飛行可能の見込みなので午前九時二十分、樋口中尉の四二一四号機を先頭に藤岡少尉の一一五号機、依田曹長の一〇五号機、小沢軍曹の八〇〇号機が続いて出発した。

ここでも正味五時間で四二一四号機の樋口中尉が唯一機、午後二時二十分、京城の竜山練兵場に安着し、一一五号機の藤岡少尉は思わぬ濃霧に襲われて針路を失い、迷いに迷つて太刀洗出発後八時間余を飛び続けて油槽はからからとなり、辛うじて大邱の第八〇連隊営庭を発見、強行不時着で機体を小破した。

また一〇五号機の依田曹長は発動機の故障で壱岐の郷の浦に不時着して安全だつたことはわかつたが、小沢軍曹の八〇〇号機が全く行方不明で見当のつかない消息に陥つてしまつた。

そこで一一五号機と一〇五号機は前途を打ち切つて解体輸送することになり、五日朝八時三十五分、樋口中尉と今田中尉の二機が京城を出発、十一時前後して新義州に着き、国際航空法にのつとつて機体の検査を受けてから二時四十分、同地発、茫々広野に走る満鉄沿線上を四時間五二分で長春に安着した。

六日一日を休養して七日朝九時三十五分、帰航の途につき、満洲の中央部に敬意を表して奉天を訪問、関東軍司令部、赤塚総領事、張作霖氏代理らの歓迎上空であざやかな高等飛行を見せたのち着陸したが、樋口中尉の記録は総飛行時間一九時間四〇分、一時間平均一四五㌔だつた。

同中尉は飛行の経過を、「所沢から太刀洗までは気流が悪い上に各地の雲霧に悩まされ、今度の飛行で一番の難航だつた。太刀洗から出て来る時はとてもよかつたが、海へ出てから数時間濃霧で視界がきかず、羅針盤一つで直進したが東風が強く、吹き流されながら飛んでいるうちに壱岐も対馬もかすかに見え

た。釜山からこつちは幾度か迷つたが羅針盤のおかげで、どうにか京城へ出ることが出来、奉天からは鉄道沿線を飛んでらくはらくだつたが、あんまりだだつぴろいばかりで何も変化がないのと、所沢以来の好天気だつたので退屈した。しかし日暮れが迫つていたので発動機を全開してフル・スピードで長春へかけ込んだ」と語つた。

さて行方不明の小沢軍曹は、日とともに遭難の色が濃くなつて来たが、八日になつて青島のわが守備軍に江蘇省阜寧県八灘子在の呉家集、旧黄河の河口に不時着、搭乗者も飛行機も健在だという電報が入つた。海州から一二〇㌔南方の交通不便な場所だつたが、所沢の航空学校本部では直ちに救出帰還の手続を青島の軍司令部へ依頼した。

一週間後に帰校した同軍曹の語るところによると、「太刀洗を出発して対馬、壱岐に向つたが霧で何も見えず、壱岐と思われる辺から更に方向を対馬に転じたが羅針盤に故障を生じて役にたたず、脇につけていた隊備えの羅針盤もだめなので方向の判定に迷つた。上空は東北の風が強く、機体は始終西南に吹き流されていた。そこで多少の角度を測りながら朝鮮と思われる方向に密雲をついて飛んだ。ところどころ雲の晴れ間から海上を見ると、小さい島が点々としているので三、〇〇〇㍍の高度から降りていくと、一隻のモーター・ボートがあつたが人影は見えなかつた。その時はもう太刀洗出発後既に五時間経つており、下を見続けて飛んだが陸地を発見し得ず、右も左も洋々たる海上だし、燃料は最早や残り少なく、ただ前へ々々とひた押しに飛んでいると、ふと水天髣髴（ほうふつ）の彼方に雲か山かが見える。視力を尽し、勇を鼓していくと大きな陸地で一面の平野である。下げ舵をとつて降りていつて見ると人間が見えたので安心し、着陸地点を探しまわつたが大勢の人々が方々から集まつて来て、飛行機の行く方へ行く方へ寄つて来るので、着陸が出来ない。低空を旋回しながら群集を散らして、やつと降りたが時正に四時二十分、思いがけぬ中国大陸のいなかだつたのには驚いた。群集の中には鉄砲なんかを持ち出して騒ぎ騒いでいるものもあつたが、自分は手まねでとり鎮めていた。そのうちに群集にまじつていた村長がのつこり出て来て親切にいたわつてくれ、飛行機はアンペラをかけて村の保衛団に見張りをさせてくれた。翌日、二〇里ほど離れた所から小学校の校長さんを呼んで来てもらつて筆談の結果、ようやく事情がわかり、青島司令部に電報を依頼した。全くの片いなかで、どこの電報局にも日本の里数で二〇里以上も隔てているというへんぴな所だつた」

新聞は筆をそろえて「最後まで敢闘する鳥人の手柄」呼ばわりをしたが、事実小沢軍曹の責任感と究明意欲は見上げたものであつた。

ただ軍曹自身もいつているように、「雲の中に入ると空中電気のために羅針盤はくるくる廻る。だからそんなものに頼るよりは自分の直感の方が比較的正確だ」という習慣がついて、「実際問題として、天候のわるい日にはなるべくたんねんに道路、鉄道、海岸を目あてに伝つていく方が寧ろ安全である」とされ、相当のベテランでもこの風習は中々矯正されず、自分の飛行機がくるくる回つているので羅針が回るのに気がつかず、ことに民間の場合は一層、「青盲（こうもう）」に入つていた。

その点からいつて海軍航空は四面渺茫（びょうぼう）の海洋飛行が主だから空中航法の発達は最も早かつたし、元来が航海術で鍛えているので計器の読みはお家芸といつても過言ではない。

しかしそのころの航空用計器類は歴史が浅く、最も優秀なものとされていたドイツのものでさえ、時によると非常な狂いを生じ、南北を逆に指して搭乗者を面食らわせることがしばしばあつて、唯一の頼りとする道しるべがはなはだおぼつかないものだつたのである。

たとえばこんな話がある。太刀洗大隊附のある古参の一将校が東京への計器航法を目的に、ひたすら羅針盤を目あてに飛んでいたが、いつまでたつても海に出ない。おかしなこともあるものだと羅針盤から目をはなしてそろそろ下の地物を探し出すと、あにはからんや、熊本に来ていたという訳で、飛行機はまるで反対の方角に向つていたのである。

また各務ヵ原から太刀洗へいく一操縦者が、これはいつたん瀬戸内海に出てしまえば、あとは海岸伝いに目をつぶつていてもいけると考え、まず琵琶湖に飛びつくべく方向を定めていくと、運悪く米原以西一帯の層雲で琵琶湖どころ

カ大津も京都も見えない。操縦者はじつと舵をとつたまま、これをまつ直ぐいけば、三、四十分で神戸附近の上空へ出ると確信して毛布を敷いたような灰色の層雲上をすまして飛んでいた。

地上のものは何一つ見えない、が、べつに不安は感じない。やつと半時間ばかりして、ふと見るとはたして雲の切れ間から美しい海岸線がちらりと見えた正しく瀬戸内海に出たらしい。この海岸を右に見てさえいけば九州の山が間もなく正面に浮かび出て来るだろうと想像し、ちようど雲も切れたのでのんびり飛んでいたが、姫路は見落したにしても岡山が出て来ない、広島も見えない。少しおかしいぞ、と思つていると、見なれぬ半島が突き出ている。山陽道にこんな突出地帯はない。あり得べからざる処に、あり得べからざるものがあるので、操縦者は少なからず慌て出した。しかし飛行機は調子よく飛んでいるが、時計を見ると既に燃料のなくなる時分だ。こいつはいけないと早速不時着の用意にかかり、とある海岸に降りて見たら、なんとこれが秋田県下だつたのには自分ながら啞然（あぜん）とした、という語り草が残つている。

琵琶湖へ出るか出ないかに飛行機の頭が右に触れたのに気づかず、まつすぐまつまぐと飛んでいたから本土の最短部を右へ突きぬけてしまつたので、そこで運よく雲のすき間があつたからよかつたものの、さもなかつたら日本海の真ん中へ飛び出てしまつて収拾のつかないことになつたに違いない。おそろしい冒険飛行だつた訳で、羅針盤に頼り過ぎても失敗するし、無視し過ぎても冒険だし、いずれにしても困難な時代だつたのである。

(二) 第四回懸賞郵便飛行金沢・広島間

国際航空連盟総会に代表出席——帝国飛行協会の会旗——航空局の移管説——第二回委託操縦生採用——民間出身の新人群——航空事業婦人後援会施主の殉難飛行士追悼法会——台湾警察航空班にも新人群——郵便飛行参加者高橋、石橋、小栗、福長、水田、後藤氏——金沢練兵場の整地作業——烈風中を高橋、水田両氏成功

飛行協会では国際航空連盟から、今年度総会に代表派遣の勧奨をうけていた。総会は十月、スペインのマドリッドに開催の予定で、おもな議題は航空地図、各国の醵金問題などだつたが、飛行協会は陸軍に頼んでフランス駐在武官補佐官の桑原四郎工兵大尉に代表を委嘱した。

それから今年のヨーロッパにおける各種飛行競技、たとえば国際ダービー競技、ミシュラン賞盃競技、モナコ水上飛行競技、ドイチェ賞杯競技、エイモン・チェヴイル気球競技などに参加の勧誘をうけていたが、全部棄権せざるを得ない実情だつた。しかし総会場、その他必要な場合に掲げる代表団体の会旗を制定するくらいは飛行協会にも出来ることなので、向うからの要請に応じて至急調製するため、久能総務理事は会旗の図案を北尾主事にいいつけた。

同主事は外国かぶれの三角旗や四角旗を一〇種ばかり描いて見せたが、その中に赤い日の丸の四周を空色で、協会のロータリー式エンジン附プロペラーの記章で囲んだものが一枚あつた。

久能理事以下、これが直截簡明で最も日本的だということになり、書いた当人は数の中に入れたに過ぎない一番の下作だと不服だつたが、理事会でも、「これならひと目で日本ということがわかる」と相好（そうごう）をくずし、翌日、日本橋の三越に注文して上等の布地で数旒（すうりゅう）を調製し、その三旒をパリの連盟本部に発送した。

後に「朝鮮の旗みたいだ」とか、「少し遠くから見ると、あのプロペラーが黒い輪郭に見えて、まるで弔旗のようだ」とか、誰一人この会旗をほめるものはなく、図案者自らこの旗にはいささか参つていた。

この時分、航空局内には早くも移管問題がくすぶりはじめていた。

事の起りは陸軍の来年度予算編成から端を発したのだつたが、ちようど陸軍は目睫（もくしょう）に機械化装備問題や師団の縮減問題などをひかえていたので、大臣の監督下にあるとはいえ直接陸軍に関係のない航空局のために、予

算を膨脹させることははなはだ苦しい場合に立つていた。

ことに三年目を迎えんとする航空局自体が施策拡張の必要上、予算も当然、増額を見越している時なので、陸軍をたてればこちらが立たず、こちらを通すにはおのずから方策を考えねばならぬので長官、次長、課長級の間に、先ごろから、ひそかにその対策が講じられつつあつた。

そこで第二課長の小倉海軍大佐は、「民間航空は本質上、逓信省の仕事であるから、この際航空局を全部、逓信省に移管されてはどうか」と提案した。

逓信省の官制第一条には「逓信大臣ハ水陸運輸ニ関スル事業及ビ航路船舶船員ヲ監督ス」とあり、民間の航空輸送事業も当然、この中に含めて然るべき性質のものであるという見解が生まれたのである。

しかし逓信省としても都合があろうし、陸軍としてもそう急に手放してもしまいかねるので陸軍、逓信両省の共同管理にするか、あるいは全く逓信省に譲つてしまうか、時機を見て行うことになつて長官と次長の考慮にまつ宿題となつたが、いずれにしてもせつかく出来たばかりの航空局が、金が原因で陸軍から手放され、よそへもらわれていくような薄命さは、由来不遇なわが民間航空にとつては、どこまで「金」がたたるのか、どこまで貧乏性がつきまとうのか因縁とでもいう回り合わせである。

さてかねて募集した第二回操縦生志願者は九月十五日の締切りまでに一四〇余名の応募者があり、十月三日、麹町富士見町の陸軍軍医学校で体格検査の後、若干がふるい落されて十九日から三日間にわたる学科試験が行われた。

試験の程度はほとんど前回と大差なく、和文英訳の中で「水田氏は東京・大阪間を飛行機二時間五十分で飛んだ」というような課題が出て来た。

十一月中旬、厳重な選抜の結果、左の一〇氏が合格して第二回操縦生として陸軍航空学校に晴れの入校をした。

宮城県出身、井上吉雄（一八才）、群馬県出身、大島末雄（一九才）、東京出身、大田益治（一八才）、佐賀県出身、川久保喬（二〇才）、鳥取県出身、吉江忠雄（一七才）、群馬県出身、熊川良太郎（一九才）、埼玉県出身、桑島稔（一九才）、山形県出身、菊池善五郎（一八才）、福岡県出身、新野百三郎（一九才）、神奈川県出身、瀬戸竜雄（一八才）。

一方、民間からも京都出身の久保田亀之助、北海道岩見沢町出身の湯谷新、高知県出身の山崎八州男氏らの新人が、いずれも伊藤飛行機研究所で修業して三等操縦士免状を受け、藤原延、玉井照高、小川三郎三氏も三等に認定されたほか、大先輩の高左右隆之氏も第二九号の三等免状で我慢しなければならない世の中に進んで来ていた。

氏は大阪で金銭登録器の販売店を開いていたが、免状制度になつたことを知つてわざわざ伊藤飛行機研究所で、若いものに新しい操縦法を教えられて復習したのだつたが昔にこだわらず、当年三七才の年も忘れて甘んじて三等操縦士の試験をうけるところに氏のよさがあつた。

しかしその免状をとつてしまうと再び飛行機を捨てて、さつさと大阪の商売へ帰つていつたのもまた風変りだつた。

その他島田、福長両氏は二等に、佐藤氏は一等免状を下附されていた。

島田氏は郷里熊本県下の有志後援者の醵金でイスパノ・スイザ式一八〇馬力を装備した白戸式複葉機を製作中で、既に完成が間近く、機名はくま号ときまつていた。

十月二十二日午後、航空事業婦人後援会が築地本願寺で、わが軍民殉難飛行士の追悼法会を催した。今日までの内地における殉難者は四九名で、うち陸軍が二二名、海軍が一七名、民間が一〇名だつた。

式場は施主、陸海軍両相、飛行協会などの花輪に埋まり、遺族五〇余名、来賓二〇〇余名が参列して法燈ゆらぐ下に本多恵隆師以下二六名の一門による法要諸式の後、花山院婦人後援会長の弔辞に始まり、航空局長官、飛行協会長、飛行士倶楽部幹事の追悼辞が呈せられ、近ごろにない大きな法要だつた。

さきに台湾の警察航空班嘱託に任ぜられた委託操縦生出身の永田重治、松崎武夫両氏は十月十八日、基隆に上陸し、「軍隊式のはきはきしたあいさつぶりで、関係方面から多大の好感をもつて迎えられた」と報じられて来たが、その後間もなく水田飛行学校出身の上原岩三、松尾一男、奥山順治の三青年も入つて来て高雄州巡査に任命され、航空班事務を嘱託されることになつた。そこえ

更に体格検査を終えた千枝、野口、岩井、早坂四練習生も帰つて来たのでにわかににぎやかになり、佐藤班長が上京中なので飯塚警視が代つて主任教官となり、モ式四型で四練習生の予備教育が開始された。永田、松崎両操縦士も、まだ手をつけたことのない中島式の操縦練習にかかつていた。

飛行協会の第四回郵便飛行は金沢を起点として敦賀、琵琶湖、大阪、播磨灘を経て広島市に至る五八〇㌔の無着陸飛行に決定し、特に琵琶湖、播磨灘の上空を指定したのは海洋飛行の予習という意味が含まれていた。

今度は恩賜賞金がはぶかれた代り、航空局から賞金が出ることになつて、左の割合であつた。

航空局賞金　　協会賞金　　計

	飛行機へ	操縦士へ	機関員へ	飛行機へ	操縦士へ	機関員へ	
一等	四〇〇円	三〇〇円	一〇〇円	八〇〇円	一、〇〇〇円	三〇〇円	三、〇〇〇円
二等	二四〇円	一八〇円	六〇円	三六〇円	七〇〇円	一二〇円	二、〇〇〇円
三等	一六〇円	一二〇円	四〇円	二四〇円	三〇〇円	六〇円	一、〇〇〇円

ただし全航程を完全に飛行したものには航空局と飛行協会とから、更に金一、〇〇〇円ずつの特別賞金が加贈されており、必しも目的地に着かないでも距離と時間によつて一等をかち得る場合もある訳であつた。

その代り郵便物のほかに今度は飛行協会の宣伝ビラを積まされ、沿線都市の上で適当に撒布（さんぷ）していく仕事が附け加えられ、十一月三日の明治節が、その日に定められた。

ところがまた「弁当は忘れても傘を忘れるな」というくらいに北陸地方のこの季節は天気が定まらず、翌年三、四月ごろまではほとんど雨と雪の降りづめで日の目を見る日はまれだということに、絶えず何かを見つけて歩いている一部の人たちからは非難を買つた。

それと飛行場にあてた野村練兵場がまたきわめて悪く、凸凹（おうとつ）ぐらいならとにかく、中央に横たわる二個所の大きな塹壕（ざんごう）からしで埋めてかからねばならぬ場所だつた。

そのために徳永大佐は一週間ほど前から出かけて、師団に頼んで兵隊を貸してもらい、工兵出身だけに大して苦にもせず、はじめの一日二日は例のモーニング（この人はいつも色のあせたモーニングを着ていた。いかなる時でもモーニングか軍服かのどちらかで、背広服を着た徳永大佐は凡そ見たことがなかつた）で兵隊を指揮していたが、やがてそれでは間に合わなくなつたか、工兵大佐のりりしい軍装に着代え、それでも足りずに頚間に古びた勲三等旭日章をつるして長靴を泥でかためて叱咤（しつた）したかいあつて期日までにはどうにか飛べるようになつた。

参加者は石橋、小栗、高橋、福長、後藤及び水田六氏、坂本寿一氏がローンの一二〇馬力で出るという意気込みだけは見せたが事実上不可能で、今度はまず申込通り全員そろつた訳である。石橋、小栗、高橋三氏の飛行機は新しく、ことに石橋氏の新調したスパッド型は金沢へ持つて来てから試験飛行するようなきわどいことをしていた。

後藤氏のK一型以外は全部、イスパノ・スイザ式発動機を装備したもので高橋、水田両氏は二二〇馬力、他の三氏にいずれも一八〇馬力ぞろい、発動機の整備競争でもあつた。

石橋氏は尾島で三台ともきれいに焼いてしまつたので、セール・フレザー会社から一八〇馬力を買つてスパッド一三型を模して新造し、飛行協会にいた武田鶴蔵という機関兵曹出身の優秀な技術者を主任にして整備したのだつたが、大きな油槽の置き場に困つて、はらんだ蟇（がま）のような太い胴体が重そうだつた。

小栗氏の複葉機も製作後ほとんど乗つていないので新造も同様であり、高橋氏の白戸式は盛岡飛行でこわした快速機を改造して主翼が大分大きくなつている。

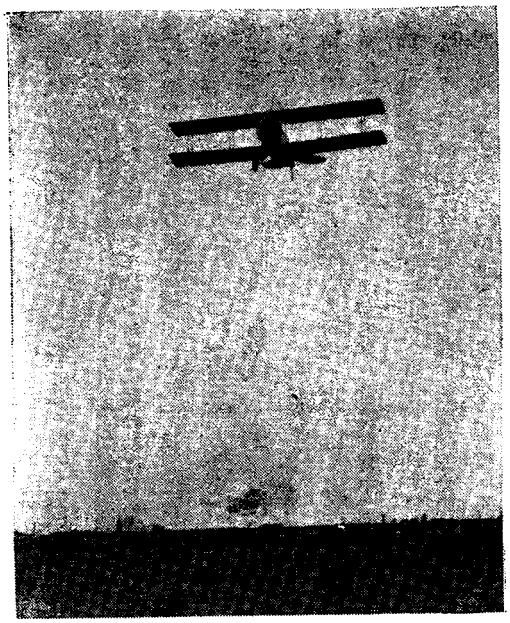
水田中尉は十月末ごろから大阪城東練兵場で飛行会を主催し、各種の高等飛行や日野氏の曲技を売りものにして、わが民間飛行機の発達ぶりを驚かしていたが郵便飛行の前日、金沢へ空中輸送して全六機が勢ぞろいし、その場で出発順のくじを引くと高橋、石橋、福長、小栗、後藤、水田の順にきまり、審査委員の和田秀穂海軍少佐、航空局の山本順平海軍大尉、浜名増雄技師らが各機の

点検や予習飛行の検分に一寸のすきもない。

幸い夜来の雨は明け方になつてやみ、赤つちの飛行場は湿つて所々に水だまりもあつたが、福井、宮津、彦根、伊吹山、京都、大阪、神戸、岡山、広島などの各測候所、敦賀、柳ヵ瀬、その他の審査員からも無風快晴を知らして来たので九時出発ときまり、郵便行嚢、大阪に投下の姓名札のゴムまり、それから五色の宣伝ビラを各機平均に積み込んでサイダーで乾盃し、久能中将の懇切な訓辞があつた。沢田知事が属官をつれて花輪を携え、見送りに来ていた。

一番機高橋氏は九時十一分出発、続いて石橋氏が同十八分、福長氏が同三十一分、小栗氏が同四十分、信田五平治氏同乗の後藤氏が同四十七分、最後の水田中尉が日野氏同乗で飛び出したのが同五十二分だつた。

しかし例によつて引返して来るものがあるかも知れぬので、練兵場の入口にあふれた観衆の警戒を解かずにいると、はたしてものの二〇分もしたころ一角に爆音が聞え出し、やがて人の頭が二つ見えるので、「水田中尉がそろそろ始まつた」と、笑いながら待つていると、「手取川の先きまでいくと、プラグが一本とれてしまつた」ということだつた。



式戸白上場兵練村野

日野氏と練習生の紙上義隆氏とでプラグを附け代えて再出発したが、爆発が不そろいなので場上を一周して再び着陸した。今度は片方のマグネトの修理だが、時間がかかるばかりで完全に直り切らず、このままでいくと良い方の分も悪くしてしまいそうなので、いつそ故障のある方を取はずしてひとつだけでいこうということになつた。

そこへ「一機、福井市外森田町河原に着陸、人と機無事」の電報が入つた。誰だろう、小栗か、福長か、と、時間を数えながら評定していたが、やがてそれが後藤氏とわかると、「勇ちやんだけは大丈夫！」と、確信しきつていた坂東舜一氏は、「へえ！」と、首をひねりながら助手連を督励して梱包箱を用意し、航空局の佐々木利吉技手も一しよに現地へ駆け出していつた。

全機出払つてから吹き出して来た風がようよう募つて、水田中尉が十一時二十八分、最後の出発をしたころは地上十五、六㍍の烈風であつた。

沿線は西から風が起つて来て、遅く出たものほど風に悩まされた時間が多かつた。先頭の高橋氏は岡山附近まではらくに飛んでいたが、尾道、福山へんから雲と風に遭い千三、四百㍍の高度で突切つたと思うと、暴風雨に襲われて地物を見失つたあとは、コンパス一つを頼りに真直ぐに広島市を探し出し、一時十七分、全コースを四時間六分でまず東練兵場に第一着したのである。

次ぎの石橋氏は敦賀附近から油槽（ゆそう）の圧力が落ちかかつて来たのでハンド・ポンプをおしながら高度を高め、絶えず不時着地を物色しながら三、〇〇〇㍍の高度で琵琶湖を横断し、大阪では三、二〇〇㍍だつたが練兵場上で念のために旋回しながら姓名札を投下し、岡山附近で二、〇〇〇㍍に下げて見ると急に発動機の調子が回復したので全速力で山地へ飛び込んだが、このあたりから猛烈な逆風で速力は半減し、そのうちに燃料の欠乏が分つて来た。

広島を一歩前にして、燃料不足の不時着は残念だがやむを得ず、山中に降りる場所を求めてしばらく迷つていたが、ふと福山の町を発見したのでぐんぐん高度をさげながら、練兵場か中洲か、いずれを選ぶかを考えた。練兵場には何か催しがあると見えて楕円（だえん）形に群集が一ぱいだつたが、中洲よりもこの方がまだいいので、さとられないように発動機を全くとめて群集のうしろ側の狭い余地を目がけてそつと降り、そこには二つもみそがあつたが滑走わず

か十数分でとまつてしまつた。

群集は小学校の運動会だつた。時正に一時十五分で金沢以来四九〇粁、三時間五七分だつた。

三番機福長氏も岡山の手前から風に襲われはじめ、尾道を向うに見おろした時には雨をまじえた疾風に稲妻がはしり、遠くに雷の音さえ聞えていた。

発動機は全速で回していたが、まるで速力が出ず、尾道の上ではまだ一時間分の燃料をのこしていたので、もう少しいけるところまでいつてやれ、と、じつと舵を握つていたが、二〇分ほどもして、ふと下を見るとやはり尾道の細長い町が目の下にあるので、こんなばかばかしいことがあるものか、と急に引返す気になり、だんだん近くなつて来た雷鳴を背中で聞きながらほうほうのていで岡山練兵場へ着陸した。

ちようど二時三十五分で、その間、五時間四分の難飛行だつた。

四番機小栗氏のころになると、風は既に敦賀へんまで来ていて前途の多難を思わせ、そこへ発動機がぶすぶすいい出して来たので氏は早くも京都深草へ降りる予定をしていつたが、そこまでいつて見ると、もう少し持ちそうなので大阪までのばして時計を見ると二時半を経過していた。

油槽には四時間半分を詰めて出たので、まだ二時間はあり、発動機もしぶしぶ回つているので今度は姫路を目ざす気になつて姓名札と宣伝ビラを一しよにまいて大阪を去り、姫路へ来かかつて見ると風はやはり強いが、まだガソリンがあるので岡山までは届くだろうと、三たび勇を鼓して最後の継ぎ足しをしたところ、ちようど岡山へんだと思うころに油槽は全くからになつしまつた。

西大寺のあたりから高度を下げはじめたが、岡山の町が煙つていて見えない。ようやく市街の一端にとりついて練兵場を探し出したが、煙つていたのは風に吹き上げられる砂塵のせいだつた。

時に二時五分で、四時間二五分の飛行だつた。

フランス製発動機に囲まれて唯一人、ドイツ製のダイムラー式一八〇馬力を擁した後藤氏は、機体は五一型の自信あるものだつたが一つの苦労は潤滑油だつた。

本国のドイツでは何を使つているかわからないので、いつもいろいろ試験していたが、今度はビードル油とモビール油を混合してためして見たところ、調子がよかつたので、これにきめて安心して飛び出したのだつたが、石川から福井へ入る山の中で急に発動機が変調を来し、シリンダーの一本がとまつてしまつて機体の震動が起つて来た。

しかし今までにもよくあることなので、そのうちに直るだろうと思いながら山越えをして見たが、発動機は依然回復せず、震動はいよいよ激しくなるばかりなので同乗の信田氏をふり返つて見て不時着を決意し、ちようど九頭竜川の中洲が目についたので直ぐおろしてしまつた。大きな石ころのかわらでひどい場所だつた。時計は十時三十分。

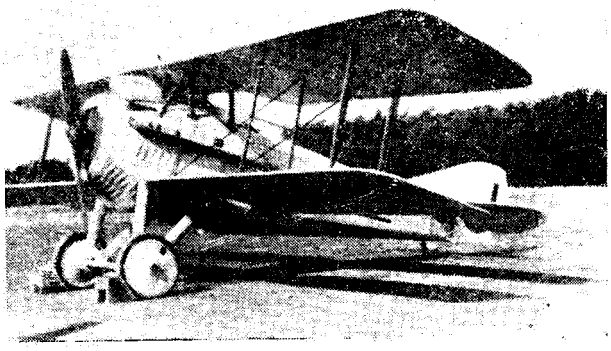
発動機を調べて見ると、不発のシリンダーのピストン・リングが一本折れてしまつて、そこに油が一ぱいたまつているというつまらぬ故障で、リングさえ代えたらいいのだつたが、予備品がないので断念するよりしかたがなかつた。

この間、七〇粁弱で四三分間の飛行であり、優勝候補でいながら前回以来、郵便飛行には勝ちみを忘れたかのような回り合わせになつてしまつた。

それから水田中尉も競技運の薄幸な人で、たとえばこの間の松竹のフイルム空輸で大阪へ飛んだような、ああいう時はきわめて堂々たる記録をあげるが、ひとたび飛行協会の競技となると、かつてその真価を出したことのないのが水田中尉である。不運といえば不運だが、あまりおうようにかまえ過ぎて、いつも若手の糟粕（そうはく）をなめる癖がついてしまつた。

今度も三度目の正直で、二つのマグネトを一つにして一か八かで金沢を出たがとたんに風と戦い、福井を出るまでは雨雲の間を縫つていつた。

前日まで曲技飛行で人気をさらつていた大阪へは三〇〇粁の低空で入つて敬意を表しつつ今日は飛行協会のビラまきと変り、再び高度を上げて神戸から海上に出たが、いつ何時、発動機がとまるかも知れぬのであまり沖合にも出られず、海岸線を右にして岡山へ着いた。着いたけれども、時計を見ると、広島までの予定時間を既に経過してしまつている。岡山は氏の郷里で郵便飛行では今度で二度目の通過地だ。練兵場を一周して見ると、濛々（もうもう）たる赤土



石橋氏のスパツド式

の吹きまくる中に飛行機が二台並んでいる。小栗、福長両機だ。燃料は八時間分積んでいたので、片肺の人間がマラソンに出たように再び前進を開始したが、何しろ猛烈な逆風で歯がゆいほど、足がのろい。ようやく福山へたどりついたので、このへんでやめておこうかと、ふと見ると、また一台。翼背の標識もあざやかなスパツド型だ。

岡山に二台、福山に一台、金沢を出る時に福井県下に一台降りた話を聞いたが、それが高橋か、後藤か。既にみすみす四機の不成功を目のあたり見ると、はたして広島に一台でも着いているかどうかもあやしく、六機も出ていながらみなが皆、六〇〇粁が飛べなかったとあつては、民間の名折れだ、と考え、犠牲になつたつもりで広島までどうあつても飛びぬけようと決心した。

尾道の上でひどい暴風雨に遭い、真黒な雲の中に巻き込まれて一時は全く暗中模索だつたが、ようようつきぬけて薄暮の中にくろずんだ広島の市街を発見した時は、まずこれでよし、と安心し、練兵場に高橋氏の白い機翼が先着しているのを見つけた時には、確実に三分の一成功がわかつてうれしかつた。

五時三分着陸、最も長時間の五時間三四分を終始、逆風と戦つての飛行だつた。

飛行協会では審査委員会を開いて等外者の慰労金を査定し、二十二日午後二時から九段の偕行社で総裁宮殿下の臨席もあつて、左の令旨と賞金授与式が行われた。

今回飛行セル金沢、広島間連絡飛行ノ成績ニ徴スレハ、操縦術其他一層ノ進歩ヲ見タルハ予ノ満足スル所ナリ。将来益奮励努力センコトヲ望ム

また航空局長官尾野中将の祝辞は、

「過般挙行せられたる金沢、広島間連絡第四回懸賞郵便飛行は天候並地勢の関係より観るも決して平易と謂うべからず。而も参加諸氏の周到なる注意と細心の研鑽とに依り山陽方面の強風猛雨を衝いて勇往邁進し、目的地に到達したるもの二機、他の三機亦、奮闘翔破の跡頗る見るべきものあり機宜の措置を愆らざりしは其の航空技能の著しく進歩したるを表明するに足る。今や世界的情勢は我航空界の発展を緊要とするの秋に際し、此の好成績を収めたるは邦家の為め洵に慶賀に勝へざる所なり。一言以て祝詞となす」

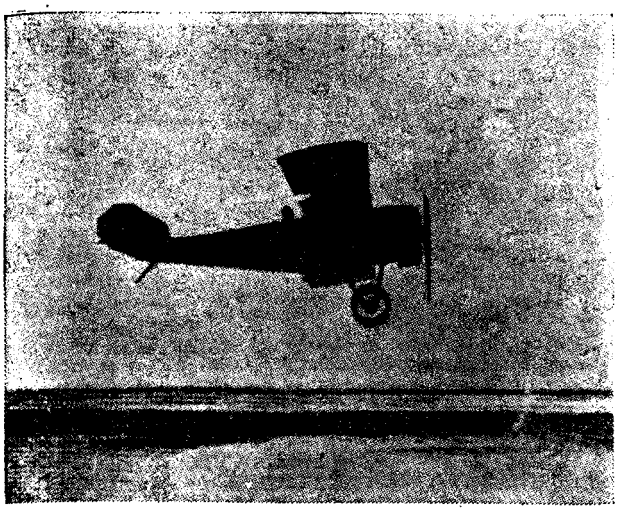
賞金一等高橋信夫氏に金五、〇〇〇円（協会賞金三、〇〇〇円、航空局賞金二、〇〇〇円）と飛行協会有功章一個、航空局の銀製花瓶一対、二等水田嘉藤太氏には金四、〇〇〇円（協会賞金二、四〇〇円、航空局賞金一、六〇〇円）のほかに航空局の銀製花瓶一個、等外の石橋勝浪氏には慰労金一、九〇〇円（協会、航空局各金九五〇円）、福長四郎、小栗常太郎両氏には各金一、七〇〇円（協会、航空局各金八五〇円）、後藤勇吉氏には五〇〇円（協会、航空局各金二五〇円）であり、航空事業婦人後援会から一、二等の高橋、水田両氏に優勝牌を一個ずつ贈呈した。

しかし飛行機もよくなつており、操縦者の技能も進んで来ているし、参加機数も多くなつているのに今年の第三、第四、二回にわたる郵便飛行の成績が参加機数に比較して面白くなかつたのは一に天候の妨げであつた。盛岡行きは霧に悩まされ、今度は風に痛めつけられた。そしてその度ごとにいわゆる世間の結果論者は、主催者の計画や実施についてとかくの批評や漫罵（まんば）を浴びせたのであつた。

飛行協会としては競技も競技だが、一つには全国的に網をのばす必要から新らしい地方開拓の意図があり、それが往々にして逆効果を生んで口がきけなかつたのである。

(一三) 佐藤、藤縄両操縦士相次ぐ奇禍

螺旋降下中、佐藤要蔵、武石新三氏殉難——藤縄氏、濃霧中に倒る——福長飛行研究所の事故続き——芝浦いけすで航空忘年会——日本飛行士倶楽部の決議——長岡中将の国際航空競技案——石橋氏、スパッド式エルブモン型購入——下士任用令と羽太氏らの予備工兵伍長——貧しい航空出版物



チユーリン式 120 馬力のアキラ号

郵便飛行当日、ちょうど福長氏が尾道から岡山へ引返している時、水田中尉が播磨灘を難航しているころ、千葉の津田沼では佐藤要蔵氏が美しい秋晴れの中を、チユーリン式一二〇馬力のアキラ号に助手の高橋、日比野、武石氏らを交代に乗せて練習していた。

二時三十分ころ、近所の小学校の運動会の上空三〇〇㍍くらいで氏の得意とする螺旋降下を始めたが途中でふと機首をもたげたと見ると、そのまま浮力を失つてきりもみに入り、地上五、六十㍍のところで水平に回復しかけたが、とたんに垂直に突込み、汽車の軌道上にまつさかさまに激突、反動で一〇㍍くらい飛び上つて火を吹きながら堤防の下に転がり落ち、発動機は二、三間先きに飛んで、機体は炎々と燃え上つた。

まともに発動機の衝激をうけた鉄路が、歪曲（わいきよく）するほどのもの凄い勢いだつた。



佐藤要蔵氏

飛行場に見ていた藤原延氏はじめ一斉に駆け出し、現場へ着いた時は、わずかに尾翼の一片が手に提げるくらい燃え残り、佐藤氏は片手で舵をとり、片手をスロットル・レバーにかけたまま、同乗の武石新三氏は張線をしつかり握つて目もあてられぬありさまであつた。

藤原氏は「実に悲壮な最後で、今までに見も聞きもしなかつた惨状だつた」と、目をうるませながら語つた。

佐藤氏は享年二八。くに子夫人は、ちょうどその郷里新潟に帰省中で、数日前に男児を分娩（ぶんべん）し佐藤氏は安産の報を聞いてよろこんでいたが、その愛児の顔も見ず、名をつけるひまもなくかき消えてしまつたのである。

先年、恩師故阪元守吉中尉が殉職の時、「国のためとて捧げしこの身　わしも今日やらあすじややら」と即吟して霊前に供え、またおりにふれて「飛び終えてそぞろあるきの夜の町　土のにほひもまた捨て難きかな」「一刹那その一時の悲しかり　生死の境おもひ見るとき」などの感懐があつた。

一等操縦士の免状をうけてから、まだようやくひと月半しかたたず、ことに残念だつたろうと思うのは、せつかく新調した秋田号に手をつけずに終つたことである。

遭難の十日ほど前、細い寒竹のステッキを振りながら飛行協会をたずね、「眠い、眠い」と、いきなり腰をおろしてなまあくびをするようすは本当に眠そうで、そういえば顔色もすぐれず、何となく急にほおがこけたようでもあり、ふだんの元気がまるでなかつた。

若い職員を相手にしばらく雑談して帰つていつたが、「このころは五〇㍍の超低空で暮らしているんで、あぶなくつてしようがない」

「飛行機をやめて何か商買したいんだが、料理屋なんか、にぎやかでもうかつていいなあ」

氏はこの時もなお第一回郵便飛行優勝の年金六〇〇円をうけていて、月額五〇円を毎月、飛行協会からもらつていたので、「五〇円の超低空」というのは、生活費五〇円の意味であろうが、この訪問が飛行協会へのお別れになつた訳だつた。

武石新三氏も同郷の秋田県山本郡の人で、日本自動車学校航空科を卒業して今年の五月、伊藤飛行機研究所に入り、間もなく佐藤氏に師事した青年だつた。享年一九。

郷里から近親の上京を待つて五日、荼毘（だび）に附され、葬儀は八日午後二時から築地本願寺別院で営まれた。霊柩の前に二基の位牌も寂しく、誠忠院釈勇諦が佐藤氏、誠実院釈武諦が武石氏の哀れにも変つた姿であつた。

山梨陸軍大臣、尾野航空局長官、井上陸軍航空部本部長、帝国飛行協会、日本飛行士倶楽部、航空事業婦人後援会、中島飛行機製作所、伊藤飛行機研究所、白戸飛行練習所、武狭世界社、東京日日新聞社、東京秋田県人会、その他友人知己、各方面からの花輪に埋まり、本多恵隆師導師となつて式が進められ、秋田県人会代表石川定辰氏、大隈飛行協会々長、磯部飛行士倶楽部幹事、花山院婦人後援会々長らの弔辞が朗読、あるいは代読でささげられ、香煙縷々（るる）、会葬者の足はひきもきらなかつた。

その夜、佐藤氏の遺骨は令兄に、武石氏は厳父に抱かれて東京を去り、十一日、郷里等心寺において郷党相寄つて心からの野辺送りが営まれた。

その後、県人会の石川氏らが主になり、伊藤音次郎氏も立ち会つて飛行機秋田号の善後処置をはかり、誰か適当な操縦者に委嘱して秋田県下を巡回披露飛行した後、陸軍に献納する相談がまとまつた。

また郷土の友人が中心になつて、「飛行詩人佐藤章」を編纂（へんさん）して生前の関係方面や友人知己に贈る記念出版なども講じられていた。

佐藤氏のうわさや思い出話が、まだ消え去らぬ津田沼飛行場の十二月十五日、今度は海の中に気鋭の藤縄英一氏が倒れた。

この日は朝からの濃霧で、伊藤飛行機研究所の練習機が二台、藤縄氏の新造四人乗り大型機がひがたに押し並んで霧の晴れるのを待つていた。

藤縄氏はさきに東京航空練習所の旗上げをしたが、どうも三等操縦士の資格にあきたらず、かねて航空局へ昇格受験の申請をして、このイスパノ・スイザ式二二〇馬力の複葉機で練習を励んでいたのである。

ちようど航空局から岡大尉が視察かたがた顔を見せたので、はやる心をおさえていた藤縄氏は午前十一時ごろ、少し向うが透いて見え出すと、さんざん試運転をしたあとの飛行機に飛び乗つて沖の方へ滑走し、離陸したかしない間に爆音だけを残して霧のかなたへのまれていつた。

よほど薄れてはいたが、それでもまだ海の上は深いと見えて、藤縄氏は発動機の快調な爆音を霧の中に響かせているだけで一向に姿を見せなかつた。

五分くらいたつたころであつた。沖の方で突然大きな、何ともいえぬ音が響いたかと思うと、それきりはたと爆音もやんで一時にしいんとしてしまつた。

前年夏、洲崎埋立地でキルビー、サンマンが落ちた時に、後藤氏が「地獄のふたがあく音」といつたが、ちようどあの時とそつくりだつた。飛行場は一ぺんに騒ぎ出したが、しかしどの辺で、どんなことが起つているのか、一瞬の音の方角さえも見当がつかなかつた。

そこでそばに居合わした坂本寿一氏が直ぐ飛行機で捜索に出ていつたが、あたりは一面に真白で、海面どころのさたではなく、自分の居どころさえわから



機上の藤縄英一氏

ない。地上ではこれほどとも思わなかつた霧に二度びつくりしてほうほうのていで降りて来た。

そのうちに一人の漁夫が藤縄氏を背負つて海の中から出て来た。みんな気違いのようになつて走り寄つた。しかし藤縄氏は既にこときれて、たつた今までの元気な面影はどこにもなかつた。

同氏は前額部に負傷していて、それが致命傷だつた。

霧の晴れたあとに飛行場から斜め約三粁の沖合に、右翼と尾部を水上にあらわして飛行機は横たわつていた。

遭難の原因は誰にも確証はなかつたが、多分霧の中で角度を失つて横滑りしたものではないかと思われた。

氏は新潟県高田市の人、一六才の時、京都の奥村電機商会に入り、二五才で上京して電機事業を独立経営していたが飛行機に夢を奪われて前年三月、小栗飛行学校に入り、今春卒業と同時に航空局の試験をうけて第一号免状を得たのだつた。きわめて快活な青年で、実業界に人となつただけに、また世なれた如才ないところもあつた。そういう人だけに人に隠れて霧の中でこつそり別れていつたのがあつけなく、氏にも似合わぬ最期であつた。享年三〇。

夫人愛子さんとの間に二才になる可愛いさかりの長男英雄君があり、ようやく一九才の若い未亡人と、その胸に抱かれた遺児の無心な姿は多くの弔客の目をひいた。

この十五日という日は、掛塚の福長飛行研究所でも事故を起した。福長四郎氏がローン式八〇馬力の練習機に、関房蔵練習生を同乗させて練習飛行中、掛塚町上空三〇〇㍍で発動機に故障を生じ、急いで飛行場にすべり込もうとしたが間に合わず、場外一町ほどの畑地に不時着して転覆、機体を大破し、両氏も軽傷を負つている。

それから六日目の二十日には、航空局の浜名増雄技師と西川鶴吉（後に中華航空株式会社東京副支店長）技手とが立会つて、新しく装備したホールスコツト式一二五馬力発動機の検査を行つている際、突然逆火してガソリンに火がつき、見る間に飛行機一台を煙にして、このところ訳もなく二機を葬にふる災難が続いていた。

しかしまたこの十五日の夜は、一方では芝浦のいけすでなごやかな航空忘年会が開かれた。今年の発起人は飛行士倶楽部の幹事磯部氏と航空局の吉田禎治氏で、主に古い人を集めて懐旧談をやろうというので、藤倉合名会社の幹部にいる海軍航空先覚者の一人梅北兼彦中佐、日本蓄音機合資会社という人間の声をレコードに吹込む新しい商売の元飛行協会主事沢柳猛雄氏、特殊電球株式会社の常務取締役におさまつているこれも飛行協会主事だつた宍戸甲子郎氏、伊藤、白戸、坂本寿一氏、相羽有氏、鳳号時代の白戸氏助手大口豊吉氏ら古顔ばかり一五名が出席し、「あまり酔つぱらはないうちに、一人ずつ五分間演説をやろう」と幹事の発言で、それぞれ立つて昔話を一くさりずつやつて満座を笑わせ、最後に磯部氏が、「もう大分前、汽車で田中館博士と一しよになつたことがある。その時、こう飛行家が死ぬようでは困るといつたら、博士は、なあに、少しも困らない。飛行家の一人や二人は零コンマ以下だ。もつとどんどん死ななければとうてい発達するものではない、という話だつた。この間、佐藤君が死んだばつかりなのに今日はまた藤縄君がやられた。しかし博士にいわせると、これもやつぱり零コンマ以下かも知れん」と、急にしんみりにが笑いさせて終り、手踊りなどを見ながら梅北中佐寄贈のビールの満をひいて夜の更けるのも忘れていた。

それから数日して、飛行士倶楽部は日本橋北槇町の日米亭で、にえきらぬ飛行協会の海洋飛行問題について臨時総会を開き、伊藤、磯部、飯沼、小栗、玉井、馬詰、坂本、白戸氏が集まり、おのおのいいたいことをいい合つた末、結局こういう相談がまとまつた。

「帝国飛行協会が大正十一年、または十二年に国際航空競技を行うならば、本倶楽部はこれを大正十一年に挙行されんことを熱望する。もし協会において大正十二年に延期の場合は、大正十一年中において競技参加準備のため少くも金一〇万円以上を我が民間飛行界に補助せられんことを要望する。すなわちこれなくば該競技に本邦飛行機の参加は不可能である」

ここに突然、国際競技の話が出て来たが、それにはこういう原因があつた。

長岡中将が秋ころ、長文の意見書を謄写版刷りさせて協会の実行委員、理事その他に配つたのが漏れ伝わつたもので、意見書は冒頭、「本協会の経済は逐次憂うべき状況に迫れり。歴史は繰返す。請う、暫く過去を回顧し、現在及び未来を考察するの猶予を与えられんことを」という書き出しで、国民飛行会と合併当時の「帝国飛行協会資産は金六万八千六百四拾参円余にして所轄官庁の許可を得ざれば使用し能わざる基本金四万四百拾弐円を差引くときは僅に金弐万八千弐百参拾壱円を剰すのみ。而して其の当時、一ケ年の所要支出額は約参万九千弐百四拾壱円なりしを以て、帝国飛行協会の資産は此の先き八ヵ月余を支うるに過ぎざりし」という訳で、井上幾太郎少将が見るに見かねて仲介に立ち、国民飛行会との合併を発議し、「両者の間に斡旋せられたり。この希望は両会の大なる雅量により」合併が実現した。これによつて帝室の御下賜金、寺内首相の声援、渋沢、大倉、藤田、中島各男爵等の実行委員編成、大口寄附金の醵集によつて五拾弐万円余を得たが、その間における支出は四拾四万四千余円、而も実施事業は七回にわたる各種飛行競技会費拾壱万五千五百参拾参円を筆頭に補助、慰助、奨励費に七万六千弐百六拾弐円、雑誌発行補助費壱万壱千八百九拾六円、展覧会出品費九千百弐円、活動写真費五千四百参拾四円、計弐拾壱万八千弐百弐拾七円である。そこで「果して費用だけの効果を奏し得たるや否や、人々の見様によつて同じからずと雖も兎も角、我協会の努力によつて官民両側における飛行界の進歩発達を見たるは明かにして、殊に飛行思想幼稚なる我同胞に向つて一大警鐘たりし物質以外の効能も亦、素より少からず、然れども之を大観して国防上、将来の為めに如何の効力を残せしやと問わるる時は聊か即答に窮すべし。然らば実生活上、何等か国家的に効果を与え、又何等かの萌芽を残せしやと問わるる時も亦、聊か即答に窮せざるを得ざるべし。畢竟我協会の三年余の努力をもつてして未だ民間航空界の根底を深ふし得ざりしは種々の関係ありと雖も、一口に之を遺憾なりと言わざるべからず。若し我協会の事業を廃止するなれば（規定上の義務に属する支出は其の年限間、之を行うは無論なり）多分、我民間航空事業は特別の場合を除くの外は、此の廃止と共に萎靡零落すべし。然れば之を今一年、又は二年間、従前通り継続すれば果して民間航空界は独立し得るに至るべきか如何、従来の経験に依れば其の見込甚だ少しと答うるを適当なりとすべし。然れば我協会の今日まで民間航空界に向つて与えし努力は、永遠に果実を残さざる槿花一時の繁栄にあらざるなからんや。玆に於て来年度も亦、本年度通りの奨励法を行わんとするは考え物なり。所謂乾坤一擲、人気を新たにし、此の風雲に乗じて一転機軸を握るべき必要の時期に到達せり」と、事を割つての歎きである。老いの一徹とも見えるが、中将自身にとつては実感から出ているだけに沈黙しきれないのである。

そして項をあらため、「未来の着眼」と題して、

「甲　来年度に於て国際飛行競技を行うべし。兎も角、只今までの状況を継続すると仮定すれば、協会の前途は行き詰れり。何となれば本年度の新規募集高は壱万六千余円に過ぎざるに本部費のみにて弐万余円を要するをもつて、自己の働き得たる資金にては自己の生活費にさえ不足を生ずる勘定なればなり。この関係は八年度、九年度も同様なりし。此際に於て国際競技の挙行は協会の頽勢を挽回する唯一の方法にして、民間飛行家を救済する無二の基礎なりと確信す。其の方法は来年秋季に於て欧米若干国に参同を求め、東京・大阪間を二週間、引続き　(1)旅客輸送、(2)信書、小包、新聞紙等の輸送競技を行わしむ。賞金総額を約拾五万円（内弐万五千円は恩賜賞金）其の他の費用を六万円と概算し、総計弐拾壱万円、協会資金より約拾八万五千円を支出す。

斯の競技を来年度に必要とする理由は　(1)器械が良く、人さえ上手なれば風雨を論ぜず、両都市間を定期に空中輸送をなし得べしとの活教訓新利益を同胞の眼前に展開し、飛行思想を徹底的に普及せしめ以て空中輸送会社勃発の機運を速かならしむ。(2)斯の会社の勃発によつて民間飛行家発展の根底を鞏からしむ。(3)この気運は航空省の設置、航空路の開設、飛行場の新設を促進せしむ。(4)協会の事業は来る十二年度をもつて一旦満期となる筈なり。満期一年前に於て掉尾の大事業を行い、一は以て其の効果の永久的なることによつて協会の面目を立て、一は以て競技施行後の一年間を余し、此の競技に依りて作興せしめたる飛行気分を利用し、新活動の期間と為さんとす。(5)来年度に於ては剰余金其の他を合し、尚参拾七万余円を使用し得べきを以て、国際競技会費其他の費

用を差引くも来る十二年度のために尚約拾五、六万円を繰越し得べき事」

以下乙、丙、丁、戊と続き、航空省設置、航空補助、航空路開設を議会に請願すること、小規模の競技会を催す事、陸海軍の鋒々（そうそう）たる優秀者に年金附の飛行コップを贈つて厚遇奨励する事などを提案し、最後に本部経費の削減をはかり、もつぱら寄附金募集に重点をおき、一般事務は第二位的なものに整理すべしという意見であるが、わずか数十万円の金で欧米から何人の飛行家と何台の飛行機が呼べるか、その辺のことは説明していない。いないところを見ると、長岡中将自身にも成算がなかつたものと見られ、計画の提案としては力弱いものになつてしまつたと同時に、非常に突飛な問題として片づけられ、理事会では費用の点と時機尚早のゆえをもつて退けられた。

飛行協会でお蔵（くら）になつているものを知つてか知らずにか、飛行士倶楽部がこういう決議をし、更に「民間航空の現状にかんがみ、長岡外史氏の奮起を望む」という一条をつけ足した。

飛行作振会で手を焼いた長岡中将はこの春、倶楽部の会合に茶菓料金五〇円を寄附したことがある。だからという訳でもあるまいが、近ごろ何となく飛行協会に影の薄くなつたような長岡中将に、その奮起を要請し、かつては「独断専横」を非難された人が、早くも今度は「独断専行」を強いられる立場にまわつたかたちで、常に安定のない民間人士の焦燥ぶりを暴露しているものであつた。

さて海洋飛行を目あてに註文した三〇〇馬力のスパッド式三一型エルブモン水陸両用機が大連へ着いたので、石橋氏は旅立ち、伊藤飛行機研究所のリバーチー式四〇〇馬力機もこの時、完成していた。

また川西機械製作所では矢継ぎ早やにK三型複葉機を製作し、マイバッハ式二六〇馬力を装備して各務ヵ原に持ち出し、さきのK二型単葉機も改造して後藤氏が試験飛行をはじめていた。

同製作所では神戸附近に適当な場所がないので、当分各務ヵ原飛行場を借りることにして同地に仮格納庫を建てる準備をしていた。

すると掛塚の福長飛行研究所では、浜松市の有力者長谷川鉄雄氏らと共同して五〇万円四分の一払込の株式会社に発展し、長谷川氏が社長に福長朝雄氏は専務取締役に就任して潑剌（はつらつ）たる門出についていた。

掛塚開設以来の技師浅見富蔵氏は支配人を兼ねて一般社務にもたずさわり、専門の技師には同氏の紹介で木下善寿氏が新たに入社した。同氏は大正三年ごろ、故玉井清太郎氏と一しよに水上機の製作に苦心し、そのころは赤坂溜池の日本自動車株式会社飛行機部に勤務していた経験家である。

一方、陸軍では勅令第四四二号で「下士任用令」を十二月一日附公布し、即日施行に移したが、この勅令で民間操縦士にして資格のあるものは志願によつて下士に任用され、軍航空に籍がおける道が開けたのである。

第一条　航空ニ関スル勤務ニ服セシムベキ陸軍ノ現役又ハ予備役下士ハ、法令ノ定ムル航空機操縦ニ関スル免状ヲ有シ、陸軍ノ現役又ハ予備役下士ヲ志願スル者ヲ以テ之ヲ補充スルコトヲ得

第二条　前条ノ規定ニ依リ志願スル者ヲ下士ニ任用スルニハ任官前三月間、現役ニ服セシメ、陸軍大臣ノ定ムル所ニ依リ陸軍航空学校ニ於テ教育ヲ為スモノトス。

但シ陸軍航空部隊ニ於テ航空術ヲ習得シタル者又ハ大正八年勅令第百五十三号ニ依リ陸軍航空学校ニ於テ所定ノ教育ヲ修了シタル者ハ此ノ限ニアラズ

前項ノ規定ニ依リ現役ニ服スル者ハ入校ノ日ヲ以テ之ニ一等卒ヲ命ズ

但シ現ニ一等卒以上ノ等級ヲ有スル者ハ現等級ノ儘トス

第三条　左ノ各号ノ一ニ該当スル者ハ第一条ノ規程ニ依リ下士ニ之ヲ任用スルコトヲ得ズ

一、現役下士ニ任用スル場合ニ於テハ年齢二十一年ヲ超エタル者、予備役下士ニ任用スル場合ニ於テハ年齢二十五年ヲ超エタル者

二、身体検査ニ合格セザル者

三、禁錮以上ノ刑ニ処セラレタル者

四、素行修マラザル者

五、復権ヲ得ザル家資分散者又ハ破産者

六、技術軍事上ノ飛行ニ適セザル者
七、軍事教育ノ習得充分ナラズシテ下士タルニ適セザル者
前条第一項ノ規程ニ依リ現役ニ服スル者、前各号ノ一ニ該当スルトキハ其ノ現役ヲ免シ之ヲ退校セシム。此ノ場合ニ於テ徴兵終決処分ヲ終ラザル者ニアリテハ前条第二項ノ規定ニ依リ命ジタル等級ヲ免ジ、徴兵終決処分ヲ終リ兵籍ニ在ル者ニアリテハ陸軍軍人服役令第十三条ノ規定ニ依リ降等セラルル者ヲ除クノ外、之ヲ入校前ノ役種兵種等級ニ復セシム
但シ雑卒以外ノ補充兵役ニ在ル者ニシテ入校前、等級ヲ有セザルモノハ之ヲ二等卒ト為ス
第四条　本令ニ依リ現役下士ニ任用セラレタル者ノ現役期間ハ陸軍軍人服役令第三十四条ノ規定ニ拘ラズ、任官年ノ十二月ヨリ起算シ三年トス
本令ニ依リ予備役下士ニ任用セラレタル者ハ陸軍軍人服役令第四十一条乃至第四十三条ノ規定ニ拘ラズ、年齢三十五年ニ満ツル年ノ翌年三月三十一日マデ予備役ニ、予備役満期後年齢四十八年ニ満ツル年ノ翌年三月三十一日マデ後備役ニ之ヲ服セシム
前項ノ規定ニ依ル後備役ノ服役ヲ終リタル者ハ別ニ辞令ヲ用ヰズ、其ノ官ヲ免ゼラレタルモノトス
第五条　本令ニ依リ予備役下士ニ任用セラレ、未ダ徴兵終決処分ヲ終ラザル者ニシテ其ノ召集セラレタル期間三年未満ノモノ、陸軍軍人服役令第十二条ノ規定ニ依リ其ノ官ヲ失ヒタルトキハ同令第十三条ノ規定ヲ適用セズ、徴兵事務条例第六十条第三号ニ該当スル者ノ例ニ依リ之ヲ徴集ス

附　則

本令ハ公布ノ日ヨリ之ヲ施行ス

この発令と同時にさきの航空局第一回操縦術修業者一〇名のうち適齢者羽太氏ら以下が身体検査の結果、羽太、国枝、永田、松崎氏は甲種合格し、河内、加藤、小川氏は第一乙種で、いずれもこの適用をうけて予備役下士を志願し、十二月一日附で予備役陸軍工兵伍長に任命されたのである。

また文部省の航空評議会ではこの月十四日、永田町の文相官邸で総会を開き、会長中橋文相、副会長尾野陸軍次官、南文部次官はじめ評議会員一三名が出席し、帰国早々の田丸卓郎博士の欧米航空界視察談があつて後、帝大航空研究所提案の「飛行機用木材試験規格統一に関する件」について同研究所の菱田唯蔵工学博士の提案理由説明があり、質問応答があつて散会した。

さて今年の出版もやはり振わず、わずかに内藤邦策氏の「飛行機用発動機」を日本飛行研究会から出しているのと、浅見富蔵氏が東書店から「飛行機用発動機原理及構造」を著しているだけだつた。

(一四) 航空母艦鳳翔の進水

わが国母艦第一号鳳翔――艦隊基本演習と、陸軍特別大演習にも協同――第六期操縦学生卒業式――海軍航空機搭乗者身体検査による不合格症――所沢の夜間飛行練習――相模、武蔵両平野の特別大演習に作戦――観兵式に六四機の空中分列式――平壌に航空第六大隊新設――羅針盤三角飛行――中林斉歩兵大尉殉職――海外平和航空情勢

鶴見の浅野造船所で建造中だつた母艦鳳翔が竣工したので十一月三日午後三時五分、同造船所で進水式が挙行され、ご名代の侍従武官松下大佐、横須賀鎮守府司令長官山屋他人大将、横須賀海軍工廠長船越揖四郎中将ら軍官民二、〇〇〇余名の来賓が列席して、わが国最初の航空母艦に絶大な関心が寄せられた。

山屋長官が命名書を読み上げて浅野総一郎社長に手渡すと、小旗を翻した大艦は繋留索が切られておもむろに滑り出し、威風あたりを払つて画期的な進水を見たのである。

同母艦は七、四七〇㌧、二五㌔の速力で大体をイギリス系の型にのつとつたうえ、わが海軍独自の研究から生んだ新味を加えたものであり、この時既にワシントン会議で廃棄の運命にある巡洋戦艦赤城と戦艦加賀をも引き続き母艦に

改装する計画が成つていた。

山屋大将は明治の末期に近いころ、当時の部下山本英輔少佐の進言をいれて、ともに海軍航空の基礎を築いた人だつたが満一〇年、今ここに航空母艦第一号の進水式に立ち会つたのは感慨深いものがあつたであろう。

呉工廠所属の広支廠も完成したので、来春早々から作業開始の運びになつたが、ちょうどイギリスから帰国した田中造兵大佐が航空機部長に補任されて開設の準備に当つていた。

十一月半ば、横須賀鎮守府麾下（きか）の艦隊基本演習が東京湾に開かれ、横須賀航空隊も出動して攻防二軍に別れ、十六日夜から演習に参加した。

夜のとばりの降りるのを待つて、まず攻撃軍の二機がおりからの月明に乗じて横須賀市を襲い、海軍病院、海軍工廠、追浜飛行場などに果敢な爆弾、光明弾の攻撃を与え、防禦軍の応戦機と遭遇して三〇分間にわたる空中戦を展開、海に町に猛烈な爆音をまき散らした。

十七日は払暁を待つて一哨艦から、有力な敵艦隊が九州南端から東京湾襲撃のため全速力で東進中との報告に接し、山屋統監は時を移さず、戦艦長門、金剛に邀撃を命ずれば各艦一斉に抜錨して舳艫（じくろ）相含んで出港、たちまち東京湾口を封鎖するとともに伊豆大島に侵入の敵艦隊を迎えて砲門を開き、六機からなる攻防両軍の飛行機も入り乱れて爆弾投下に、空中戦闘に火花を散らした。

陸軍でも、この日から相模、武蔵両平野にわたつて特別大演習が開かれ、東軍を攻略する任務の西軍が第三、第一三、第一四師団を基幹として清水港に上陸、逐次東進して関東平野に侵入する作戦だつたが、その攻防両軍の所属機に対し、海軍機もこの一日だけ参加して今までにない協同演習を展開し、参考資料に得るところがきわめて多かつた。

越えて二十九日午前九時、砲術学校講堂で山階宮殿下はじめ、第六期学生の卒業式が行われ、東伏見宮依仁王殿下臨席のもとに卒業証書が授与され、中村愛三郎中尉、佐波二郎機関中尉に恩賜の銀時計がくだされた。

十二月十四日には「海軍航空機搭乗者身体検査規則」が海軍省から示達されて即日施行になつたが、左に該当するものは不合格としてある。

一、僂麻質斯、脚気の既往症を有する者、但し航空機関学生又は航空工術練習生たらんとする者にして検査時、病徴なき場合には本号を適用せざることを得

二、精神病、神経衰弱、ヒステリー、癲癇、常習性頭痛、眩暈、神経痛の既往症を有する者、精神病の遺伝的素因を有する者

三、慢性気管支炎、胸膜炎、肺尖炎、喘息等の既往症を有する者

四、心臓及心嚢疾患の既往症を有する者並に血圧試験に著しき異常を認むる者

五、視野、眼筋平衡、実体視機試験に著しき異常を認むる者

六、職能試験に著しき異常を認むる者

七、呼吸保留、呼気力、水銀保留試験に著しき異常を認むる者

八、身体均衡試験に著しき異常を認むる者

九、感覚反応に著しき異常を認むる者

一〇、筋神試験に著しき異常を認むる者

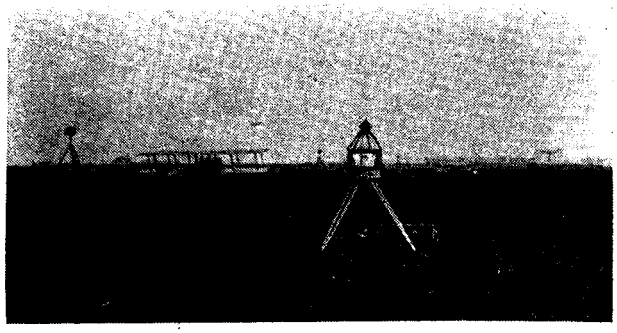
などである。

所沢の航空学校研究部では移動式の探照燈が四台そろつたので、その実験かたがた十一月五日から夜間飛行を開始した。

一燈が三〇、〇〇〇燭光（しよくこう）で、飛行機は戊式一型（コードロン式）双発複葉機を用い、その下翼にも二個の照明燈を装備して能見大尉同乗、西尾中尉操縦のもとに暗くなりきつた六時半から飛びはじめた。さすがに昼をもあざむく明るさで、機翼の照明燈が新しい翼を照らして蝉（せみ）のはねのように透明で美しかつた。

次いで麦田大尉同乗、近藤中尉操縦で飛び、離陸にも着陸にも不自由を感じなかつたが、この実験で一つの笑話を残したのは発動機も快調できわめて安全に飛んでいたものが、何事がおこつたか、ふとにわかに急降下して、まるで落ちるような角度で気球格納庫の裏側へ着陸した。

非常にあわてているようだつたので、地上の人が駆け寄つて見ると、「どう



探照灯と戊式1型機



探照灯の光芒

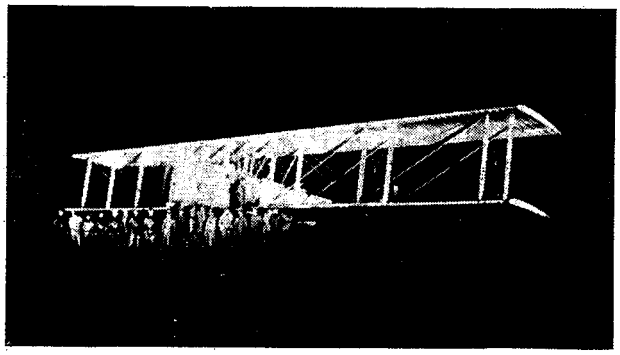
も排気管からひどい火を吹き出したので燃え移つちや大変だからな」と、いうことに、「そうか、そいつはあぶなかつた」と相づちはうつたものの、よく考えて見ると、それは当り前のことだつた。

発動機が常に排気ガスを吹いているのは当然で、昼間の明るさなら煙草の煙のようだが、夜目にはそれが赤く見えるのは汽車の煙と同じである。「なあんだ。そうか」と、なぜそれくらいのことに気がつかなかつたのか、やつぱり緊張し過ぎて少し狼狽（ろうばい）したものであつた。

七日には丁式二型（ファルマン式F六〇型）双発八〇〇馬力の大型爆撃機をひき出し、麦田大尉が操縦して関根職工同乗、九時四十五分離陸し、五〇〇㍍の高度で一五分間を飛び、照明装置さえ完全ならば夜間飛行は容易なものであることを立証した。

この秋の特別大演習は相模から武蔵へかけての両平野にまたがつて展開され、東軍司令官大井成元大将、西軍は梨本宮守正王大将である。東軍には近衛、第一両師団に二個旅団から成る騎兵集団、野砲兵第一旅団、独立重砲兵中隊、野戦高射砲隊、航空第二大隊、独立気球中隊、無線電信隊及び鳩通信班その他が所属し、西軍は第三、第一三、第一四師団、独立重砲兵連隊、独立重砲兵大隊、航空第四大隊、無線電信隊その他を包括して相対し、一、東軍の艦隊は東京湾に封鎖され、西軍の艦隊は湾口封鎖につとめている。一、東軍は足利、秩父の線に陣地を占拠し、西軍はこれに対して攻撃準備中、一、別に東軍の一兵団は東京西部に集合し、また清水湾附近に上陸の西軍は同日夕、沼津、御殿場及び上野原附近に達した想定で戦闘が開始されたのである。

東軍の飛行根拠地は代々木練兵場、西軍は神奈川県秦野町西北端の麦畑を整地して臨時基地とし、使用機は甲式三型（ニューポール式）戦闘機、乙式一型（サルムソン式）偵察機、モ式各一〇機の外に戊式と丁式の三二機、東軍は丙式（スパッド式）一〇機の戦闘機中隊、乙式一〇機の偵察爆撃中隊、モ式六型八機の偵察中隊をもつて攻防第一日を迎えた。



機体に装備の照明

両軍主力会戦の八王子附近を中心に東西両軍の三〇余機が入りみだれ箱根附近酒匂川上空でも小ぜり合いが起つたが西部地区では東軍の石川大尉がモ式を駆つて偵察任務中、甲州街道を前進する敵の縦隊を発見したので折返し司令部に偵察情況を報告して、この日随一の殊勲をあらわした。

阿部、笠原両大尉の偵察二機も八王子方面に出動したが獲物がなく、西軍のモ式一機が小田原海岸に不時

着して機体を小破し、第一日は東軍航空部隊の勝利に帰した。

十七日は西軍独立中隊の爆撃班が東京襲撃を施行のため、戊式五〇二五号機を西尾中尉操縦、柳中尉同乗、四六四六号機を近藤中尉操縦、山田中尉同乗、また四〇九七号機を乾軍曹操縦、石山中尉同乗して三機編隊で十時半、所沢基地を出発、聴音機、高射砲で周囲をかためた防備周到の東京市を急襲し、各地区偵察の後、参謀本部、月島の商船学校などに三個ずつの焼夷弾を投下し、十一時四十分、基地にひき上げた。

代々木の東軍根拠地では玉置大佐指揮のもとに早朝から偵察行動をおこし、丙式戦闘機三機護衛で乙式偵察機二機が沼津方面に長駆したが、やがて「小田原海岸に敵砲艦三隻が、わが東軍の左翼を砲撃中である。西軍のモ式三機が小田原に、甲式六機が三島に待機中であり、江の浦湾には運送船二隻、駆逐艦、戦艦各一隻が見ゆ」の無電報告があつた。



丁式爆撃機を攻撃の甲式戦闘機編隊、左端は乙式偵察機

また別動隊のモ式三機編隊からは「酒匂川の味方騎兵集団と連絡をとつたが、上野原の枝隊は敵に圧迫され、日野高台の一角を襲撃されている。敵の大縦隊は該（がい）高台に突進中である。かかる味方の苦戦に応じ、援護のため搭載の爆弾を与瀬に二個、小原に一個、原宿に一個を投下して損害を与えた」むねの無電報告が入つた。

この日、東京附近の天候は荒れ気味だつたが西軍の爆撃隊が去つたあと、再び乙式六機、モ式三機の東京襲撃の情報に緊張していると、はたして十一時、モ式三機が西部地区上空に現われ、淀橋貯水場をはじめ、参謀本部、丸の内の高層街などを爆撃するに対し、東軍地上の高射砲隊は連続射撃をもつて、これを撃退した。

戦況ようやく高潮で、両軍の航空部隊もあますところなく戦線各方面に馳駆（ちく）したが、故障のため各処に不時着したものもまた四、五機あり、機体の破損二機、負傷者若干を出した。

かくて大演習後、二十一日、代々木練兵場に大観兵式が挙行され、航空隊は全機いつたん所沢飛行場に集結してモ式六型一四機、乙式一六機、甲式二〇機、丙式一〇機、戊式三機、丁式一機の六四機が参加した。単縦陣形の戊式と丁式の外は各種機三機編隊で五〇〇㍍の間隔を保ち、飛行場出発後、池袋から上野に出で、隅田川を下つて洲崎上空から海岸線を品川に向い、山の手線に従つて代々木に出で、十時半から十一時の間に観兵式上空を分列行進して右折し、日比谷公園の上空で二隊に別れて、西軍所属だつた各務ヵ原航空大隊機は秦野町に、東軍所属機は所沢飛行場に、それぞれ帰還した。

新設の航空第五大隊の敷地は、さきに東京府下立川村、砂川村附近一帯に定められたが、同時に第六大隊をも併せ設置の予定で国防上、朝鮮北部地方を選定中のところ、平壌の大同江西岸約二五万坪の平地を買収して整地し、所要の建造物も工事を完了したので十一月下旬、サルムソン式（乙式）、ニューポール式（甲式）、ソッピース式、モ式など若干機をもつて開隊し、二十五日から空中作業についた。

所沢の航空学校駆逐班学生と、臨時下士学生は十二月六日から羅針盤による所沢・宇都宮・大田原・霞ヵ浦・所沢の三角飛行を行つた。

駆逐班学生はニューポール式一八平方型、下士学生はサルムソン式に区別し、第一日はニューポール式二機に小川、飯山両少尉、サルムソン式は富所、斎藤両軍曹と福島伍長が搭乗して所沢を出たが九時十五分、小川少尉は栃木県下都賀郡小山町の上空で発動機の故障に遭い、同町須賀神社脇の思川々原に不時着した。ところが下は大きな石ころなので、たちまちつまずいて河中に転覆し、小川少尉は座席の風防ガラスで前額部骨膜に達する重傷を負い、その他数個所に打撲傷、擦過傷をうけて人事不省に陥った。しかし附近の村民が駆けつけてひとまず近所の小学校に収容しての応急手当に意識を回復し、所沢から軍医附添いの急救車に迎えられて帰つていつた。

他の四機は往復とも目的を果たし、翌二日目はニューポール式を俣野、立山両少尉、サルムソン式を中野、佐藤両軍曹が操縦して同一航路に飛び出し、全機難なく往復を完成して羅針盤航法に進境のあとを示した。

そのころ明野の分校では水越大尉が、ローン式一三〇馬力のソッピース式に湊中尉同乗で機体の試験飛行に乗り出し、二、五〇〇㍍限度の高度計を突きぬけて更に一〇分間、高度をとり、目測で四、五〇〇㍍ないし五、〇〇〇㍍へ上昇したものとすれば、複座機による高度記録と見なされてもいいものだつた。

その数日後、所沢の本校では有為な若手教官を不測の事故でうしなつた。

十三日午後、珍しい晴天で一㍍内外の微風に飛行場は各種練習でにぎわつていたが、教官中村斉中尉は長期学生の編隊飛行訓練を指導していた。一時四十七分、ニューポール式二四平方型練習機で自ら編隊長となり、右翼に小川少尉、左翼に俣野少尉を率いて離陸、飛行場周辺をかけながら編隊各種の教練を行つた後、二時十二分着陸し、両学生に操縦上の動作について種々の注意を与えてから同十八分、第二回の練習に移つた。学生は右翼に佐田少尉、左翼に立山少尉機が編隊長機のあとについて離陸し、中林中尉の一八号機は押収機格納庫の東方約一五〇㍍の地点で高度七〇㍍に達した時、突然発動機の故障からか、プロペラの回転が鈍くなり、飛行機は左に旋回したがちようど格納庫と正対したため、再び南方に舵をきりかえながら着陸の姿勢に入つたところ、格納庫の東方五〇㍍、高度一〇㍍のへんでにわかに速力を失い、続いて左に傾いたとたん、ついに機首を真下にしてきりもみとなり、約九〇度ばかり左に旋転したと見る間に地上に激突し、機体は原形を失つて粉砕、中尉は両大腿（だいたい）部、脳底、上下顎骨などを骨折した遭難に直ちに衛戍病院分院に収容、寺師軍医正懸命の手当も効なく、三〇分後、瞑目した。

中尉は松江市北堀町の人、大正五年十二月、歩兵少尉任官、第五一連隊附となり、翌六年八月、シベリヤ出兵の野戦部隊に従つて出征し、チタを基幹として過激派軍の討伐に従事した。七年四月、軍の編成が改められた時、中尉は抜擢（ばつてき）されてカルムイスカヤ停車場の司令官兼守備隊長となり、一個小隊を率いて任務に鞅掌（おうしよう）した。このカルムイスカヤはバイカル鉄道と黒竜鉄道との分岐点にあたり、列車の交通が頻繁なうえに過激派の策源地であるシルカ河の三角地帯に近いため、その任務ははなはだ重くかつ困難で、従つて隊長の人選にも大きな考慮が払われたのであるが、新参ではあつたが林大隊長の信任厚く、多少の異論があつたにかかわらず、断然選ばれて任命されたものだつた。

はたして一カ月後、大庭第三師団長が同地を通過の際、申し分のない中林隊長の勤務ぶりに感じ、林大隊長を通じて激賞の言葉を贈つたということから見ても、中尉がいかに模範的な将校だつたかが想像されるのである。

八年九月、帰還し、翌九年七月、臨時学生として航空学校に入り、フランス航空団セレー中尉について操縦術を修得したが基本、高等両操縦術とも首席を占め、卒業後、教官に補せられ、航空局の第一回委託生を担当して信望をあつめ、さきの長春飛行には予備員となつて京城の汝矣島飛行場に待機していたが、その機会を得なかつた。そして十月中旬以後は長期学生の教育係に選ばれて専念従事している最中だつた。享年二六。殉職と同時に歩兵大尉に進められた。

かくてこの年も暮れていつたが、ふり返つて見ると海軍航空がイギリス航空団によつて本格的に基礎が築かれつつあることと航空母艦の実現、それから陸海軍を通じて実施部隊の増設強化、航空局の民間航空施策などが印象の深いものであつた。

しかし欧米各国を見ると、輸送事業に航空力の大半を注ぎ、イギリス、フランス、ドイツ、オランダ、ベルギー諸国によつてヨーロッパ大陸の航空路はほぼ完成し、アメリカでもニューヨーク・サンフランシスコ間の大陸横断定期郵便飛行に成功している。

そのため機体、発動機ともに漸次大型化すると同時に、今まで使用していた武骨な軍用機の改造型は葬られて空中旅行の快適性が要求されるに至り、イギリスのデ・ハヴイランド会社では一二人乗り旅客機を試作し、ネピーア発動機会社では一挙にカップX型一、〇〇〇馬力を完成したという。

フランス政府の航空技術部では優秀な輸送用飛行機の製作を奨励する目的で、少くも三個の発動機を装備し、「商用貨物に要する容積は立方メートルをもつて現わし、トンをもつて現わしたる必要重量の三倍に等しき搭載力」をもつて高度四、五〇〇メートルに達し得るものを製作競技させた結果、「ファルマン会社の改造ゴリアート型が、その選に入り、所要の各条件を充たしたうえ、最後の決定競技である四、五〇〇キロを三四時間で飛行したという。

これも古い軍用機を改造したものだつたが、たまたまパリから消息をもたらした滋野男爵は、「私どもは十一月五日、ロンドンから一五人乗りファルマン・ゴリアートに便乗して二時間五分でパリに着いた。汽車ならば八時間行程である。その操縦者が昔の戦友の一人であつたから非常に都合がよかつた」と報じて来たが軍用機材と人員の転換が、この急速な発展の根幹をなしたものである。

イタリーのカプロニー会社が製作した一〇〇人乗りの三葉三重層の何ともいえぬ尨大（ぼうだい）な飛行艇は、写真などによつて世界の耳目を集めていたが、果して滑走試験中に大破沈没したと伝えられた。

反対にヴエルサイユ条約の緊縛によつて飛行機を失つたドイツでは、無発動機飛行機の研究が勃興（ぼつこう）し、ローンの丘で初めての大会が開かれ、ミユニツヒ型、アーシエン式、あるいはハンノバー式など優秀な成績を上げて、いずれも二〇数分間の滞空記録を作り、国民航空の活躍をここに求めてたくましい躍動を現わしはじめているのである。

その一一　定期航空輸送の発端（大正一一年―一九二二年）

(一)　大隈侯爵の死去

水田中尉の満洲航空経倫策――大隈侯爵、八五才の天寿を完うす――所沢のスパツド式エルブモン五四型―国勢院で飛行機用発動機マグネトの製作懸賞募集―岩手日報社で操縦練習生募集――航空局首脳部更迭――畑前次長の倶楽部設立提唱と、星野新長官の就任あいさつ――国際航空連盟総会に出席の桑原工兵大尉の所感と、連盟今年度の行事――平和記念東京博覧会に各種国産機出品――川西式K三型機の旅客輸送に新聞記者二名搭乗

元旦（たん）一翔（しよう）を願（がん）にかけてでもいるように安井荘次郎氏の京都人らしい年頭行事は、今年も深草練兵場から堪航証明書附の飛行機で晴れての二等操縦士として、覆たなびく旧都の上を見舞い、東京では二日の朝、これも二等操縦士小栗常太郎氏が年始の回礼代りにローン式八〇馬力機で初快翔を遂げて、民間新春の朝が明けたのである。

前年秋の広島郵便飛行以後、尾島の学校を助教今泉薫三氏に任せて両親健在の郷里岡山県御津郡牧石村玉柏の生家に、練習生三名と夫人同伴で静養しつつ香川佐太郎氏と満洲広野の航空開拓を画策していた水田中尉が、松の内三ヵ日も早々に四日夜十時半、岡山駅発の特急列車で下関へ立つた。

一行は香川氏をはじめ日野俊雄、紙上義隆、和佐田徳治の三練習生で、郵便飛行に使つたイスパノ・スイザ式二二〇馬力機を携行していた。

満洲の夢は前年夏ごろからの計画で、飛行機にあの広い満洲を使わぬ法はない。鉄路の発達している日本内地よりむしろ満洲の沃野（よくや）をひらくのが航空の使命であるという見地から粒々辛苦、水田飛行学校航空事業部発起人一同の名で「満洲航空場設立趣意書」の長文を内地はじめ、関係各方面に郵送して注目をひいていた時である。

「航空機関の発達は交通界の驚異なり。現代科学の進歩は到底人力を以て為し能はざるものと肯定せられたる幾多の事実を根底より悉く之を否定しつつあるが、就中最近交通界の驚異たる航空機の発達の如き其の尤なるものなり。彼の「鳥も通はぬ玄海灘」と謳はれたる時代は既に過去の事に属し、渺々たる大西洋の横断飛行を初め、数千哩にわたる伊日聯絡飛行並に英濠聯絡飛行の如き安全且確実に実施せられ、曾て鳥類のみによつて占領せられたる無限無涯の空界も今や飛行機の発達と共に人類に征服せらるるに至れり。欧米航空界の現状を見るに這般、欧洲大戦乱の刺戟と実験とにより航空機関が偉大の発達を遂ぐるや、列強競つて之を運輸、交通、通信の事業に利用せんと腐心し、適切なる政府当局の指導奨励と国民の後援、自覚と相俟つて戦前の研究時代を脱し、漸く実用の域に到達せり。其一例を挙ぐれば英仏白間定期旅客、貨物輸送飛行其他定期郵便飛行を初め、或は之を森林巡羅、魚群捜査に利用する等、枚挙に遑なき有様なり。翻つて日本航空界の現状に至つては陸海軍、殊に民間航空事業は微々として振はず、欧米列強に比して其の距離尚遠く、現に技術の方面より是を見るに発動機の馬力の如きも我国に於てはまず三百馬力を最高とするも、彼は已に数千馬力の大機関を完成使用し、又搭載量の如きも二、三人を限度とする我に反し、実に数十倍の搭載力を有する優秀機を製作使用しつつあり、之元より航空事業に我より永き歴史を有すると、資力の豊富なるに起因するは論を俟たざるも国民の航空機に対する理解、航空思想の徹底が之等を促

進せしめたるは何人も疑はざる処なり。即ち彼の国民は競つて之を実用に供して聊かの顧慮疑念をも有せず、彼の白国皇帝が数回の巴里訪問毎に進んで飛行機を使用し、或は英国閣員が巴里講和会議の参列に常に此の文明の利機を以て往復したるが如き快事を耳にするに反し、我国には如此事例の存せざるのみならず、一般に極端に之を危険視し、「飛行之死なり」と思惟せるは一に国民航空思想の欠如不徹底に起因する処にして邦家のためうたた寒心に堪へず、此の航空思想の欠如は実に我国航空事業の不振の主因にして、これ惹いては国民の該事業に対する後援の不徹底、投資の微弱となりて今尚幼稚なる研究時代を脱せず、世界の一等国と壮語するも本事業に就ては隣邦支那の夫にも劣る如きは遺憾の極なり。曾に航空思想の不徹底のみならず、本邦の地勢山岳重畳、気流概ね峻悪にして完全なる飛行場に乏しきは亦、其の一因たらずんばあらず、於茲乎（ここにおいてか）国民の奮起後援を喚起し、適当なる飛行場をもつて該事業の進展を計るは邦家の急務なり。

満洲の平野は東洋唯一の一大飛行場なり。吾人具さに満洲の地を視察するに国防上並に商工業上、特殊の関係を有する亜細亜大陸の東端を占め、一望千里、飛ぶ処に任せ、坦々大海の如く随処随時離着陸に適す。気象亦大陸的にして平穏、実に理想の飛行場地にて、吾人が之を東洋第一の飛行場地と銘するの所謂之なり。某国は此の地に唾涎（すいぜん）、此処に飛行根拠地を得んと焦慮しつつあるは蓋し此の事実を裏書するものに非ずや。抑も満洲の地は由来、我国と因由浅からず、明治三十七八年戦役の犠牲を払ひて後、旭旗の翻る処、曾に国防上のみならず、商工業上の見地よりするも此地を忘却し能はざるなり。然るに何事ぞや、此の茫乎たる満洲の天地に未だ邦人の一機だに有するなきは、邦家のため最も憂ふべき事にして吾人の座視するに忍びざる処なり。即ち此の地に一大飛行場を設置し、旭旗の下に東洋空界の覇権を掌握し、国民の福祉を増進せんと欲するものにして、幸ひにして江湖の熱誠なる賛同後援の許に本計画を完成するを得ば、ひとり日本航空界のためのみならず、吾人の頗る欣快とする処なり」

そして施設事業を三期に分けて第一期には関東庁租借地域内に飛行場の設置と飛行学校の創立、第二期には大連を起点とし、朝鮮主要都市を経由して内地との連絡輸送飛行、第三期には支那政府の了解を得て満洲主要都市の連絡輸送飛行を計画し、関東軍司令官河合操大将をはじめ、関東庁、逓信局、南満洲鉄道遼東新報社その他に一応渡りをつけておいて、この門出になつたものである。

これらの実務にはもつぱら顧問役の香川氏がその衝にあたり、まず大連で飛行大会後、大連・旅順間の連絡飛行、郵便飛行を行つてから漸次北上して大満洲の空に雄飛しようとする計画だつた。

一行は五日午後一時、台南丸で下関を出帆、七日正午過ぎ大連埠頭（ふとう）に上陸して遼東ホテルに入つた。

大連にはちようどこの時、スパツド式エルブモン型水上機受取りのため滞在中だつた石橋氏が、星ヵ浦附近の老虎灘海岸に三井物産会社支店の天幕を借りて格納庫とし、組立整備を終つて今は試験飛行をするばかりになつていたところが関東軍要塞司令部から飛行許可がおりないので、手をつかねている最中であつた。

内地では郷里の宮崎県延岡町で越年した後藤氏が各務ヵ原へ呼び出され、改造修理の川西式K二型のユンカー式単葉と、新造の三人乗りK三型複葉機の試験飛行にとりかからんとしていた。

ところがここに前年夏以来、飛行協会々長大隈侯爵が健康を害していたことは前に小記したが、その後腎臓炎にかかつて、秋口から病床にふされ、一時小康を保つていたが旧冬来病重り、一月十日午後六時、東京市外下戸塚町の自邸でついに八十五才の天寿を完うしたことは、内外に大きな地響きを伝えた巨木の倒れる音であつた。

明治維新元勲のひとりとして、また希代の民衆的大政治家として巨名を博し福沢諭吉翁と並んで早稲田に学園を開き、「人間百二十五才」説を提げて常に端睨（たんげい）侵すべからざる強靱（きようじん）性を蔵し、朝（ちよう）にあると野（や）にあるとを問わず、「早稲田の老政治家」として、わが新興

日本の指導陣営になくてならぬ人だつた。

航空界にとつても偉大な先覚者として敬服され、本史にもしばしば掲録したようにつとに「航空機のもたらす世界平和」の理念を抱き、数次の外来飛行家をして常に畏服せしめていたことは科学技術上に格段の遅足を見せていたわが航空界をカヴアーして余りあるものがあつた。

帝国飛行協会は榊（さかき）一対、盛菓子一台を霊前に供え、十七日の葬儀には阪谷副会長が弔辞を送つて故会長の冥福（めいふく）を祈つたのである。

本会々長従一位大勲位侯爵大隈重信閣下薨焉トシテ逝カル。惋惜曷ンソ勝ヘン。回顧スレハ閣下大正三年七月、会長トシテ就任セラレシ以来、指導統率機宜ニ適シ幼稚ナル本邦航空界カ今日ノ進歩ヲ致セシハ偏ニ閣下ノ声望ト努力トニ依ル。今ヤ宇内ノ趨勢ニ鑑ミ華府会議ノ結果ニ徴シ益々本邦民間航空事業ノ発展ヲ要スルノ秋ニ方リ、本協会カ偉大ナル会長ヲ失ヒシハ洵ニ痛恨ニ堪ヘス。玆ニ非賛ヲ霊前ニ供ヘ恭ク弔詞ヲ呈シ、以テ哀悼ノ誠意ヲ表ス

日比谷公園広場に執行された国民葬は前日来の浄白の積雪消えやらず、午後一時から三〇分間にわたつて白戸飛行練習所の高橋、島田両氏及び小栗氏らが式場上空を静かに旋回して永別の弔意を表した。

式前式後、葬祭場にあふれた会葬者は無慮一〇万と註（ちゆう）せられ、まことに国民葬の名に恥じぬ盛儀であつた。

この数日前、佐藤班長、永田、松崎両操縦士に導かれて所沢の航空学校へ台湾から上つて来た航空班の練習生千枝四郎、野口昻、早坂文之助三氏が入校して、台湾総督府委托操縦生として教育をうけることになつた。

このほかに岩井弥三郎練習生は病気入院中なので落伍（らくご）し、同航空班では機関士として航空学校の発動機係三輪光義、森改作両工兵軍曹を招いて嘱託とし、三練習生卒業まで所沢にあつて勤務し、卒業と一しよに台湾へ赴任する予定になつた。

学校ではそのころ、旧冬フランスから着荷したスパッド式エルブモン五四型練習機を整備していたが全幅八㍍九七、全長七㍍二四、全高二㍍五七、発動機はル・ローン式八〇馬力で最大速度一二〇㌔、上昇限度三、五〇〇㍍、一、〇〇〇㍍への上昇に一二分を要し、航続二時間である。

二月初め、小川平吉氏（後に司法大臣）総裁の国勢院では「飛行機用発動機発電機懸賞募集」を発表して関係技術家を発奮させたが、同院ではかねて軍需工業奨励のため民間会社、或は個人経営の工業、またはその研究の優秀なものに対して奨励金を交附する建前をとり、既に前年末、一部に実施したのだつたが、今度は積極方針をとつて飛行機用発動機のマグネトの設計製作に鞭撻（べんたつ）を加えたもので、航空関係者には好感をもつて迎えられた。

その募集規定は、

一、種類　固定式八気筒発動機用高圧磁石発電機

二、具備スベキ要件

(イ)　応募者ノ製作ニ係ルモノニ限ル

(ロ)　機構其他ハ国勢院ガ特ニ定メタルモノニ依ル

三、提出品及提出書類　応募者ハ左記書類ヲ添ヘ応募品三箇ヲ国勢院ニ提出スベシ

(イ)　構造機能説明書（図面添附）

(ロ)　製作要領書

(ハ)　使用材料の製造所名表

(ニ)　製作費明細書

四、応募者ノ資格　日本臣民又ハ日本ノ法令ニ依リ設立シタル法人

五、賞金　一等六、〇〇〇円、二等三、〇〇〇円、以上ノ外、等外賞ヲ授与スルコトアルベシ

六、応募締切期日　大正十一年十月三十一日

七、審査

(イ)　国勢院ニ於テ之ヲ行ヒ、審査ニ必要ナル検査ハ他ニ委託スルコトアルベシ

(ロ)　応募者ハ審査ニ関シ異議ヲ挟ムコトヲ得ズ

(ハ)　審査ノ上、授賞ノ価値ナシト認メタルトキハ規程ノ賞金ヲ授与セズ

(ニ) 審査ノ結果ハ大正十二年三月三十一日マデニ発表ス

八、応募上ノ注意

(イ) 応募者ノ提出セル磁石発電機ニシテ入賞シタルモノハ一箇ヲ控除シ、其他ヲ返付ス。入賞セザルモノハ全部之ヲ返付ス。総テ返付スベキ磁石発電機ニシテ審査上、使用セルモノハ復旧セズシテ其儘之ヲ返付ス

応募者ノ提出セル書類ハ之ヲ返付セズ

(ロ) 応募者ハ応募品及提出書類ヲ締切期日マデニ到着スル様、東京市麹町区国勢院ニ送付スベシ

(ハ) 応募者ハ予メ国勢院ニ就キ詳細事項ヲ照合スベシ

またこの時分、盛岡市の株式会社岩手日報社では社費をもつて操縦士の養成計画を発表し、千葉の白戸飛行練習所と連繋をとつて志願者を募つていた。その募集要項は、

一、学力　中等学校卒業程度の学力を有する者

二、年齢　満二十才より二十五才までの強健なる青年

三、申込　出願者は履歴書を添へ、来る二十五日までに本社宛申込むべし

四、検査　本社に於て志願者の体格検査を行ひ、三名を候補者として予選し、更に航空局に於て検査を受けしめ、合格者一名を採用す

五、研究　本社より千葉市白戸飛行場に依托し、普通飛行術並に高等飛行術を研究せしめ、卒業後は更に航空局の飛行士試験を受けしむ

六、費用　航空術研究に要する一切の費用は本社に於て負担す

一方、二月八日附、畑航空局次長が軍務局長に栄転し、同時に尾野陸軍次官の航空局長官も星野庄三郎中将と入れ代り、次長欠員のまま専任長官自ら陣頭に立つことになつた。

畑少将は在任一年有半、その明敏達識を惜しまれて民間航空から去つていつたが、その去るに臨み、飛行協会雑誌「飛行」に、「官民合同航空社交倶楽部の設立」を提唱する一文を寄せてはなむけとした。

抜萃（ばつすい）して見ると、

「（前略）余が常に遺憾に思つてゐることは、未だ我が航空界に渾然たる団結力の乏しいことである。官はしばらく措き、民間に帝国飛行協会あり、日本飛行士倶楽部あり、航空事業婦人後援会ありと雖も一つの団欒的な社交機関のないことは洵にさびしい。況んや官は官、民は民という風に一種睨み合つてゐるやうなことは一刻も早く改善しなければならぬ。航空局がこの両者の中間に立つて、絶えず最善の方針と努力をもつて両者の近接親密を謀りつつある所以のものは、実にここに存するのである。殊に近来、着々進歩発達の歴然たる今日、官民の合同提携は是非とも緊要のことである。のみならず、陸海軍備制限がワシントン会議に於て成立、実行の域に進みつつあるこの秋、特に航空機関を軍事上にも商業上にも充実せしめねばならぬことは自明の理である。然るに官は官、民は民と各自別個の動作をとつてゐたのでは到底完全な発達は望まれない。故にここに官民合同の社交倶楽部の設立を提唱して、一致協力の実をまずこの方面から展開し、徐々に実現の域に達せしめんことを熱望してやまないものである。（中略）凡そ何れの社会を見ても、社交倶楽部の必要に迫られて存立してゐない処はない。独りわが航空界だけが、その機関をもつてゐないのは、われわれ関係者の恥辱である。外国には既に立派なものがあつて唯一の楽園になつてゐる。日本にも富豪の庭園開放といふことがあるのだから、誰かその邸宅を提供して航空倶楽部のために好意を寄せられんことを只管望む次第である。倶楽部の如き建築物には莫大な費用を要し、その費用を集めるだけでも容易ならざる難事である。即ち一富豪の義侠に俟つてその土台を得ることが当座の急務である。（中略）これを要するにわが航空界今日の現状より推して、或は親睦和致の機関設置に時期尚早論が出るに就ては、まず各個人々々の節制によつて、より以上の友愛と信義をもつて事を倶にするの修養が肝要である。と同時に世の富豪実業家が、この点に深甚の理解と同情をもつて、援助を与へられんことを望む次第である」

また新長官星野中将の就任劈頭のあいさつの要旨は、

「（前略）従来は民間航空事業を単に国防政策の上から論議され、宣伝されて来たが、それは一応当然としても私は寧ろもつと大切な他の方面が閑

却されていはしないかと思う。それは新らしい文化事業としての観方である。駕籠から見れば人力車は文明であつたに違いない、然し人力車よりも馬車は進歩したものであり、汽車汽船は更に交通発達の上に大革新を齎らした。然るに畧近科学の進歩は自動車を生み、航空機の出現を見るに至つて而も航空機関は軍事上のみならず、今や運輸逓送の上に至大の効果を齎らしつつある。私はまづこれを利用したいと思う。殊にわれわれはこの新らしい文化事業を民間事業として発達せしめなければならぬと同時に、国民に向つても、この方面の宣伝が必要である。（中略）私が今考へてゐる希望の一つとしては、各府県に飛行機と操縦士をおいて絶えずこれを飛翔せしめる。府としても県としても若干の飛行機をもち、操縦士を養成することは経済上からいつても大した難事ではないと信ずる。（中略）しかし何をいふにも政府自らがもう少し民間に対して金を吝まぬようにならなければ駄目である。船舶や軽便鉄道と同様に航空界にも政府が充分な補助と保護を与へなければ、民間の発達は到底正しく進むものではない。現に大正十年度の民間に宛てた補助金は僅かに五万円である。これだけの金で何をしようにも殆ど方策が見つからぬ。フランスでは七千何百万円、イギリスでは九百万円、アメリカでは弐百六拾万円といふ巨額に比べて、日本の五万円といふ数字は口にするも耻かしい。けれども考へて見ると、これは国民にも責任の一半があると思ふ。国民がまだ航空機の真価を自覚せず、利用しようとせず、保護育成しようといふ気がないから、即ち輿論がないから政府に於ても一日延ばしに遅らしてゐるのではないだろうか。汽車、汽船の今日の発達は政府の助力と奨励とで、その大部分を成してゐる。然らば政府が何故これを保護したか、奨励したかといへば即ち政府自らも認め、又国民の已み難き欲求に動かされたからである。（中略）航空局としては無論、民間航空事業の発達に携はつてゐるのであつて、全力を挙げてこれに猛進すべきだが、補助金が僅少なため思つてゐるだけの十分の一も実行し兼ねて、次年度々々とみな後廻しになつてゐる次第であるから、差当り物質的の援助は出来ないが、それ以外のことは出来るだけ便宜をはかるつもりである。（中略）私は三井、三菱を始め、郵船会社とかいふ大会社、大銀行などが飛行機を常備して交通運輸に活用させたら面白いと思つてゐる。さういふところから開拓して行かないと、航空機の文化的促進は容易なことではない」

の第一声だつた。

前年秋、スペインのマドリツドに開かれた国際航空連盟総会に、飛行協会代表として出席してもらつた桑原四郎工兵大尉から届いた会議の報告に添えて、左の所感が述べてあつた。

「（前略）今回、小官が貴協会を代表し、スペイン国航空事業の一端を瞥見したる所に徴するも、同国が現にモロツコ戦開始以前における施設に於て、既に永遠にして而も宏大なる規模の下に諸般の航空事業を企図し、国民のこれに対する熱誠亦極めて大にして、帝国の現状と較量して転た汗背に堪えざるものあり。そもそも航空は今やヨーロツパに於ては、これを利用せざるものをもつて文明に遅るるの人士と見做し、これが危険を云々するが如きは極めて稀なる状態にあり、従つて将来、その発達の神速なるべきは敢てこれを想像するに難からざるところなり。帝国にして、もしこの途に於て欧米諸国の後へに甘んずるに於ては、彼等の東洋に対する猛進は日ならずして実現せらるべく、彼等の航空路獲得上に於ける制先は惹いて帝国の将来に於ける航空対外発展上、至大の障碍を呈すべきは火を睹るよりも明瞭なり。故に帝国としては此際、遠大なる計画の下に極東に於ける航空事業に機先を制すべきことを画策すること肝要なり。これがためには国民、特に議員の間に航空思想を皷吹し、多大の経費をこれに投ずるに吝ならざる様指導し、一方に於ては各種航空人員の養成に関し多大の努力を傾注せざるべからず。幸ひにして貴協会の尽力は既往に於て帝国航空界に裨益すること偉大なるものありしを玆に感謝すると共に、尚将来に於ても上述の情況に鑑み、更にその度を倍蓰せられんことを熱望して已まず、云々」

と、あり、更にその会議第一日の実況を伝えた一節に、

「午後六時、本総会々場たるマドリツト中央郵便局楼上にスペイン国王並に王妃両陛下の御臨場あり。各国航空協会代表者毎に拝謁を賜ひ、二、三の御下問あり。次いで両陛下、会議室に出御、議長開会を宣す。続いてスペイン国航空倶楽部会頭起立し、両陛下の臨御に対し、謹んで謝詞を奉り、次いで同国工務大臣の各国代表者に対する歓迎の辞あり」

と、あつて、国首親ら会議を統裁するの熱意ぶりがうかがわれたのである。

連盟の今年の行事は十数項あり、いずれも日本の飛行協会が出席、または参加の義務があるものばかりだつた。

おもなものは一月九日、パリの連合会委員会、四月下旬、同地の航空医学委員会、五月八、九両日の航空法律委員会、同二十六、七両日、ブラッセルの航空地図作成委員会、六月二十三日から七月九日まで同地の万国航空写真博覧会、六月二十四日の同地の漫遊飛行機の国際競技、（参加申込六月九日まで）期日未定、賞金二〇万〃のイタリー陸軍省主催大賞杯飛行競技、同じくチレニアン大賞杯競技、同じくアンジエロ・ベラルヂ大懸賞気球競技（参加申込四月十五日まで）、イタリー航空倶楽部主催の落下傘実用競技、九月三日のスイス国ジュリツクにおける国際航空大会、八月六日、ジュネーヴにおけるゴルドン・ベンネツト賞杯国際競技、八月、イタリーのナープルでジヤック・シュナイダー賞杯国際飛行競技（参加申込五月末日まで）、九月三十日、パリのアンリー・ドイチ・ド・ラ・ムールト賞杯国際競技、十月初旬、ローマに開かれる連盟総会などだつたが、会議はともかく、一つとして日本の民間機が顔を出せるような競技は見当らず、仮に飛行機や操縦者があるにしても、その出場費の莫大（ばくだい）な額を考えると、とうてい飛行協会の手にはおえず、航空局に相談して見たところで、まずわらわれるくらいがおちであり、当分見込みはなかつた。

前年、皇太子殿下（今上陛下）がフランスを訪問されたに対し、ジョッフル元帥が答礼使節として一月中旬来朝したが、その際、フランス政府から飛行協会の寺家村和介氏と石橋勝浪氏に勲章が贈られて来た。寺家村氏は航空界における文化的功労が認められて同国文部省の学術有功章たるロゼットという純銀製紫綬のもので、フランス航空団滞京中における通訳その他斡旋（あつせん）の労にむくいたものであろうと見られ、石橋氏は大戦従軍中の勲功によつてシユヴワリエー・ド・ロルドル・ナショナル・ド・ラ・レヂオン・ドノール勲章を加授されたのである。

も一つおめでたい消息は川西機械製作所の坂東舜一氏が、大阪の実業家岸上新助氏の次女華子嬢と結婚し、神戸市熊野町に新家庭をもつたことであつた。

しかし新婚の夢もそこそこに、同氏は各務ヵ原で試験最中のK三型複葉機を東京上野に開催される平和記念博覧会に出品のため東京へ飛ばせ、そのついでにわが国最初の旅客輸送記録を作ろうとして、新家庭よりもその方に気をとられていた。

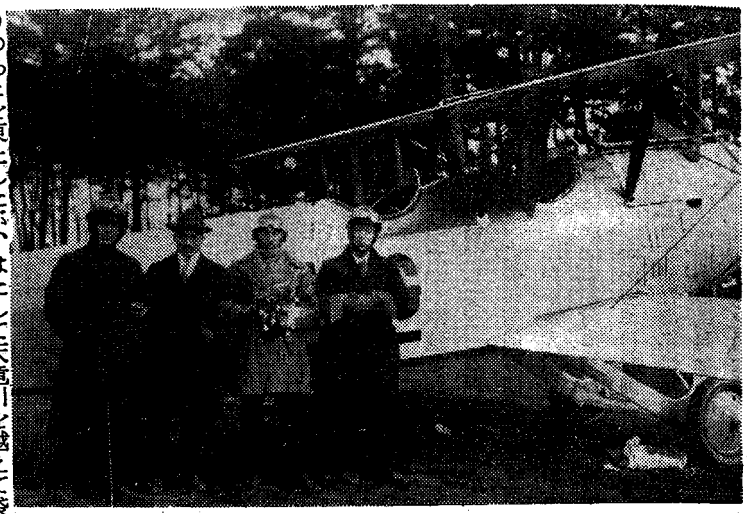
K三型はマイバツハ式二六〇馬力を装備した翼幅九㍍六七、全長六㍍五六、翼面積一三平方㍍九〇〇の厚翼三人乗りで、速度二〇〇㌔を誇るものであつた。

航空局から岡大尉らが出かけて精密な堪航検査を終え、後藤氏また縦横に飛んで完全に好成績を得たので坂東氏は飛行協会の雑誌主任に電話で、各務ヵ原・代々木間の試乗を勧誘した。

それをうけた飛行協会の北尾主事は、飛行記者倶楽部幹事の都新聞記者楠茂市氏を誘つて二人で出かける約束になつたが、久能総務理事から「まあそんな道楽は、見合した方がよくはないかな」と、なんどりいわれて見ると、同主事も考え直して楠氏にあやまり、楠氏は同じ倶楽部員の東京日日新聞記者五十嵐力氏を誘つて三月八日の夜行で東京駅を立つていつた。

平和記念東京大博覧会は三月十日から上野公園に開かれた。大規模な会場には航空館も特設されて開設委員の一人である飛行協会の手によつて軍用、民間の国産機が多数出品されたが、民間機には前記川西式K三型をはじめ、中島飛行機製作所のブレゲー式一四型偵察機、伊藤飛行機研究所のライト・ブレーンなどがあつた。

中島製の軍用機はブレゲー一四型を国産化したもので翼幅一四㍍七六、全長一三㍍九八、翼面積五一平方㍍、ロールス・ロイスV型三六〇馬力を装備して



代々木に着いた川西式K3型（左から楠、坂東、後藤、五十嵐氏）

全備重量一、九五〇㎏、時速二一〇㎞であり、伊藤式小型は三気筒のルノー式四〇馬力を装備した一人乗りで翼幅僅かに五㍍八、全長五㍍一一、翼面積一二平方㍍、自重二九四㎏、伊藤氏は一台五、〇〇〇円の定価をつけて、大量生産を計画していた。

さて楠、五十嵐両氏を乗せたK三型は後藤氏が操縦して十一日朝八時三十六分各務ヶ原を離陸し、低気圧が去ったばかりのあとを東上したが、はたして天竜川を越えて袋井町へんにかかると行手は真黒な雲に閉ざされている。快適宣伝のための空中旅行に悪天候は禁物とあつて掛塚の福長飛行場に引返して九時四十七分着陸し、一泊して翌十二日朝十時五十五分、同地発、二、〇〇〇㍍の高度で箱根を越えて小田原から国府津へさしかかったのがちょうど正午だった。

代々木練兵場には坂東氏が二、三の助手をつれて待っていたが零時二十分ごろ、一、〇〇〇㍍の高度で練兵場を通過し、「川西製機最初の旅客輸送飛行云々」の宣伝ビラをまきながら、その足で上野の博覧会々場を訪れ、ビラを散らしながら一周して浅草橋に出で、日本橋、丸の内を経て同四十分、代々木に安着、各務ヶ原からの実飛行時間二時間一一分で三人搭乗の民間機最初の長距離飛行に成功したのである。

(二) 霞ヶ浦の海軍航空術講習の進境

霞ヶ浦新飛行場の施設――耐寒高空飛行に吉良海軍大尉の新記録――二飛行艇舶着――東京湾の艦隊航空作業講習――飛行機の発艦研究と実験――落下傘降下訓練――イギリス皇太子殿下歓迎飛行――F五号艇で南日本周回飛行――SS軟式飛行船の進空――アストラ式トウレ型飛行船発注――山本海軍大尉のフランス出張と苦熱旅行所感通信

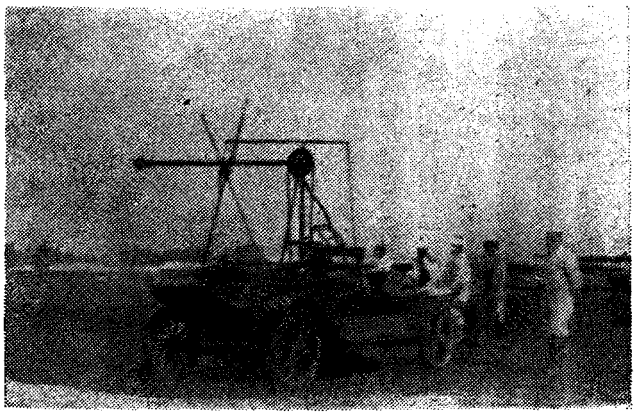
イギリス航空団による霞ヶ浦飛行場の講習は既に課程の半ばに達しつつあり、専修員も第二期に及び、三羽烏といわれる吉良、室井両大尉と阪元（宗隆）中尉が指導補助にあたっていた。

一月十四日朝、第一期専修員はグロスター式スパロー・ホーク戦闘機三機で阿見原、土浦、湖上の飛行場周辺を編隊訓練につき、二期専修員はアブロ式で単独操縦の練習を行っていた。

十時ごろ、加藤中尉のアブロ式二号機は、二〇〇㍍の高度で飛行場西方から空中滑走で着陸の際、目測をあやまって逆立ちし、そこへまた川口中尉操縦のスパロー・ホーク機も着陸の舵がおくれて機首を突込み、中尉は地上にほおり出されて数ヵ所の打撲傷をうけた。

その傷がなおって十日後の二十四日十一時ごろ、三菱の一〇年式戦闘機などもまじって上りつ降りつにぎわっている中に、川口中尉はスパロー・ホーク型で練習中、三〇〇㍍の高度で発動機に故障を生じ、場外一町ばかりの畑に不時着したが、車輪がめり込んでもんどり打ち、中尉はまたも顔面数ヵ所の裂傷と前歯二本を折ってご難続きだった。

さてここで少しく霞ヶ浦新飛行場の施設を述べておかねばならぬが、東京飛



イギリス航空団携帯の始動機

行記者倶楽部員の見学記があるから抜萃（ばつすい）して見よう。

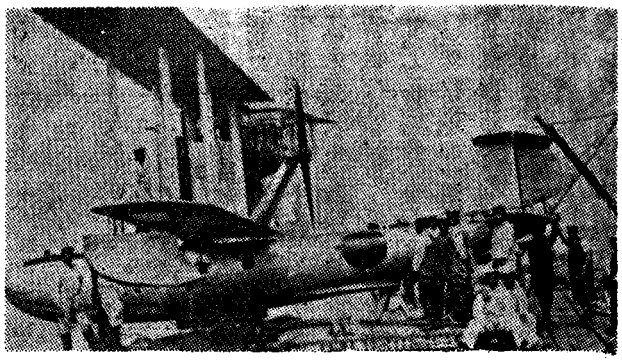
横浜貿易新報社の山本和久三氏は、

「目下この飛行場は海軍臨時航空術講習部と称して、部長は横須賀航空隊司令田尻唯二少将が兼任し、専修将校は一期生一二名、二期生一〇名、外に発動機整備作業を専門に研究する五、六名の将校が附属している。副長メーヤー中佐は既に帰国し、他の大部分の人達も契約期間の一カ年を経過すべきこの三、四月頃には帰国することになつている。飛行場に属する海軍所有の土地は可成り広大なもので八六万坪、目下飛行に使用しつつある地均しを完了した地域は一三万三、〇〇〇坪で、別に不時着陸の場合を顧慮して約五万坪の土地が準備されている。しかしこの三月末頃までには右の一八万余坪を包含して五三万坪を算する大飛行場を完成する予定だが、竣成の暁は東西に長い楕円形面の、狭い南北方向でも直径一、五〇〇㍍の広さがあり、更にかかる大飛行場に必要欠くべからざる中央格納庫を建設する。これは風向の如何に拘らず、格納庫から直ぐ東西南北何れへも離陸し得るもので、わが空軍の設備としては最も新らしいものである。この中央格納庫を建設するためには離着陸に要する距離の問題もあり、また飛行場へ吹きつける四季の風向を顧慮する必要もあり、その位置を決定するまでには相当時日の研究を経なければならぬ。英国教官と共に主としてその任にあたつている室井大尉の語るところによれば、この飛行場として最も強い風をうけるのは所謂筑波おろしの北風だが、これに対するため中央格納庫の建物の角を北面すべく設計された。また離着陸に要する距離の点については種々研究の結果、最少限七、八百㍍の大体の基本距離を按出し得て、この数字に適応する様、格納庫の位置を決定したものである。更に飛行場の拡張工事に関しても素人の思いも及ばぬ苦心を要する。単に平坦地とするのみならば面倒はないが、飛行練習の上からいつても波状地を造らねばならぬし、また排水の点から見ても、その波状地を利用して、その凹地面に土管を埋め、飛行場全体を湿潤から救うべき手段を講じなければならぬ。更に進んで芝を植え付ける段になると五〇万坪からの広い地域である以上、少くも一人の専門技術家が必要で、その移植作業も種子をまいて、その上にうすく土をのせ、これにローラーをかけるという面倒な方法を経るのである。まして冬季霜どけのはげしい土地としては、これ等の工事が一層困難で、三月末までに竣成するかどうか怪しいのである」

また楠茂市氏は、

「霞ヶ浦にただ一つの欠点は水の浅いことで、一番深い処でさえ二十四、五尺位に過ぎないから軍艦が自由に入航し得られない。そのため軍艦の上から飛行し、また帰艦する練習はもとより、軍艦爆撃の練習も本当には出来ない訳である。飛行場にはスパッド型の三菱機が二台、アブロが五、六台曳き出され、空中には数機が盛んに飛んでいたが、特に英国の一将校が小型な戦闘機スパロー・ホークを操縦して実に巧妙軽快な飛行ぶりを見せている。このスパロー・ホークは英国のニューポールともいはれているが、後尾の橇が普通のとは違つて地上方向舵の用をなしている。そして地につく先きが熊手のような形になつている」

二月三日には耐寒高空飛行研究のため、吉良大尉はパーナル式ペンサー型二〇〇馬力偵察機で飛び上がり、美しい螺旋（らせん）を描きながら暦では大寒中の零度以下をぐんぐん上りつめていつた。そして本機の上昇限度四、五〇〇㍍を突破すること実に四、〇〇〇㍍、二八、〇〇〇呎（約八、五〇〇㍍）の極限



艦行飛型ルネンヤチ式リンマーパー

にまで達し、さきの陸軍の故滝川中尉の一九、八〇〇㍍（約六、〇〇〇㍍）をはるかに凌駕（りょうが）したのだつた。

次いで翌四日には阪元中尉がスパロー・ホーク型で筑波おろしの風速二三㍍の珍しい烈風中を、吹き上げられたり吹き降ろされたりしながら限度以上の一八、〇〇〇㍍（約五、四五〇㍍）まで引き上げた。一五、〇〇〇㍍以上は風速三〇㍍に強まり、零下二度だつたという。

二月中に霞ケ浦に舶着した飛行機はスーパーマリン式チャンネル型飛行艇と、ヴイツカース式ヴアイキング型水陸両用艇だつた。前機は全幅一五㍍四〇、全長九㍍四五、発動機はシドレー式ビューマ型水冷二三〇馬力を装備した三座の小型艇で自重一、二四〇㌔、全備重量一、六二〇㌔、最大速度一七〇㌔、上昇限度三、四〇〇㍍で三、〇〇〇㍍までの上昇に二四分間を要し、航続三時間である。

ヴアイキング型は全幅一四㍍、全長一〇㍍二〇、主翼面積四八平方㍍四〇、発動機はネピーア・ライオン式水冷四五〇馬力の四座で自重一、六一〇㌔、全備重量二、五四〇㌔、最大速度一六〇㌔、上昇限度四、六〇〇㍍、三、〇〇〇㍍への上昇に二三分間を要し、航続四時間半だが水陸両用機としては世界的の名があり、折畳み式のため五〇㌫余の翼も三三㌫に縮小されて戦闘機同様の容積となるので、教育終了後も相当長く用いられていた。

さて飛行場内における第一期講習は二月一ぱいで切り上げ、三月上旬から二カ月間の課程で東京湾における艦隊航空作業の実施講習に移つた。艦隊は戦艦山城、母艦若宮丸のほか駆逐艦二隻、潜水艦一隻、機動艇一隻で機材はF五号艇二機、艦上偵察機パンサー型五機、戦闘機スパロー・ホーク型五機、横廠式ロ号甲型二機で、艦隊五隻に対して飛行機一四機の割で出動し、スミス少佐が主任指導して秋山中佐、今村、吉良、酒巻大尉が補助教官で追浜の千田大尉以下七名、霞ケ浦の奈良中尉以下七名が㈠、艦隊と飛行機との無電装置による通信法㈡、着弾観測㈢、飛行機の戦闘法㈣、魚雷の編隊攻撃㈤、潜水艦哨戒（しょうかい）法などについて厳しい訓練が繰返された。

それから例の陸上機による艦上発着の研究で、これには砲術学校長吉岡中将が総指揮であたり、如何にして自由に艦上から出発し、また艦上に帰着するかは将来進むべき海軍航空唯一の懸案であつて、これについては前にも小記したが山下機関中佐の話によると、

「アメリカでは明治の末から既にカタパルトの研究をやつていたことは当時、山田大尉らが見て来ているが、日本ではそれが正式に研究され出したのは大正五年ごろのことである。軍艦用の飛行機は、どうしても車輪式の飛行機で艦から自力で飛揚させるのが最も望ましいことになつて、その実地研究に移つたのが大正七年だつた。まず第一歩として横須賀航空隊でソツピース式水上機の双フロートの内側に車輪を一個つけた不格好な水陸両用機のような姿で行うこととなり、離陸後、車輪をおとす計画で実験したが、それをそのまま軍艦で試験するまでにはいかなかつた。越えて九年、若宮の艦首に滑走台を設けて発艦の際の最短滑走距離を研究することになり、飛行機はローン八〇馬力のソツピース式バップ型で、あらかじめ陸上における擬甲板上で予備実験をやつてから本式にやるだんどりで着手した。たしか六月二十二日だつたかに桑原大尉が乗つて、航行中の若宮から飛び出して首尾よく成功した。これが艦上出発の最初だつた。引き続き軍艦山城でも実験した。二番砲塔の上に滑走台を設けて同じバップ型で実験をした結果、この方式が採用されることとなり、それからは主力艦には砲塔の上から出発する装置を施すことになつて軍艦扶桑、伊勢などにも同じ装置が設けられた一

そこで今度の演習はひとまず離艦作業だけで、着艦の研究はあと回しということになり、軽巡洋艦木曾をもつて来て館山沖に出張り、いかにして飛行機を搭載したらよいか、また狭い滑走台から出発するには操縦法は如何にしたら最も安全で合理的か、また飛行機種は何がよいかなどが研究主題になつた。

そして過去の実験を参考資料にして、木曾のほかに砲術学校の練習艦山城も併用して木曾には前部甲板に木製の滑走台を装置し、山城には第一砲塔にやはり同じような滑走台を設備して吉良、酒巻、阪元三大尉が一〇式戦闘機とスパロー・ホーク型で実験し、将来がたのしめる優秀な成績とともに、すつかり自信をつけた。

三月末から追浜で落下傘降下の訓練が開始されたが、追浜、霞ヶ浦両隊から志願した将校以下五〇名に達したのをオードリース少佐主任で第一回練習生四名を選抜し、陸軍から一名、航空局から一名の委託があつて六名になつた。海軍側は藤吉中尉、気球隊の田中少尉、同猪刈、蓮見両一等水兵で、陸軍は飯島工兵中尉、航空局からは例の水田飛行学校の冒険児日野俊雄氏だつた。氏は大連飛行から帰るが早いか、血書の志願書をもつて駆けつけたのが採用されたのである。

使用機は一五〇馬力のアブロ式だつたが、まず練習の最初は傘の開閉から、収納の取扱い方、機上作業、着陸時の注意などの一般知識の講習があり、実地練習は大型汽艇に繋留気球台を装置して海上で気球を揚げ、気球から落下傘降下の経験をふみ、その要領を十分に体得してから更に海上の気球から陸上に降下するのである。最初からいきなり陸上降下は負傷しやすいためで、講習員が練習につく前、オードリース少佐自ら三〇〇㍍の高度にあるM型気球から数回繰返して模範降下をして見せ、その要領を会得させた。

気球の方を約一週間で修練を終ると霞ヶ浦に引き上げ、四月五日から阪元研究班長の操縦でアブロ式に同乗させ、本格的の降下訓練に進んだ。

その日は一〇ないし一二㍍の風があつて多少懸念されたが高度を低く目にして田中少尉からはじめ、講習本部前の上空一〇〇㍍から飛び降り、大して流されもせず、ゆらりゆらり東西両格納庫のまん中に着陸した。次いで飯島工兵中尉は高度を二〇〇㍍に上げて降下し、続く蓮見、猪狩両水兵、日野氏ら、いずれも既に一人前の落下傘降下手になつてあざやかな着陸ぶりを示し、やつて見れば何でもないことがわかつたようである。

さてこれら講習たけなわの四月十二日、イギリス皇太子殿下が軍艦レナウン号で横浜に入港されるのを迎えて、横須賀航空隊ではセンピル大佐らも加わり、盛んな歓迎飛行を展開した。

まずF五号艇三機をブラックレー少佐、千田大尉、伊藤大尉が操縦して梯形陣編隊で先頭に立てば、浅田大尉はか七将校はロ号横廠式の編隊で続き、センピル大佐はスーパーマリン式チャンネル型飛行艇を操縦し、ハウラー少佐、スミス少佐ら二五機が乗艦の投錨（とうびょう）と同時に艦上低く敬意を表し、オードリース少佐は落下傘降下で海からも陸からも驚異の目を集めた。

翌十五日には代々木練兵場で、日英両皇太子殿下の陸軍観兵式が挙行され、所沢からファルマン式F六〇型、サルムソン式、ニューポール式など、ことごとくフランス系飛行機だつたが、その数一九機の一糸乱れぬ空中分列式を親閲された。

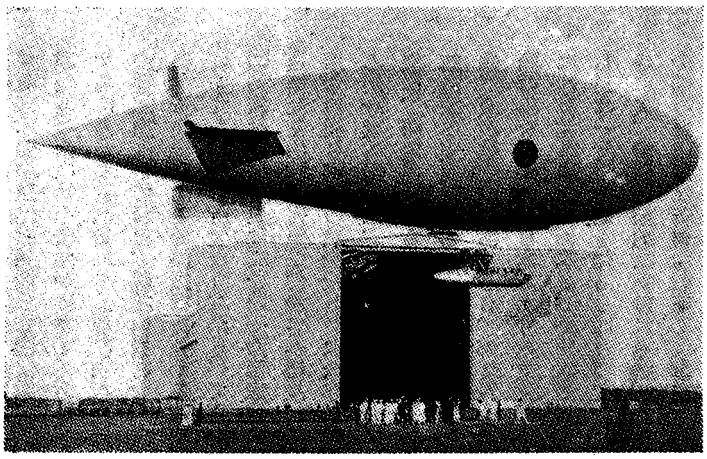
越えて五月二日から横須賀航空隊と霞ヶ浦の講習部連合の南日本周回の長距離飛行が繰りひろげられた。航程は横須賀から呉、佐世保、鹿児島に至り、帰路は和歌山経由で横須賀に入る二、二五〇㌔でF五号艇三機を用い、四号艇に操縦者ブラックレー少佐、前原中尉同乗、七号艇に操縦者千田大尉、伊藤大尉同乗、八号艇に酒巻大尉操縦、澄川中尉同乗で各機二、三名の機関兵を乗せ、早暁四時ごろには北々東の風一六㍍が吹いていたが六時三十分、四、八号両艇出発、七号艇は発動機の調整にてまどつて九時、あとを追つたが、四号艇は燃料補給で和歌山に降り、零時八分、再出発して呉に向つた。

正二時、八号艇が呉軍港に着いて今宵の仮泊艦である扶桑の舷側に着水、次いで三時四十五分には七号艇も着泊した。

翌三日は花ぐもりの静かな日で、搭乗員一同、扶桑の甲板上に集合して出発を待つ。新たに四号艇に秋山中佐、七号艇に栃永少佐、八号艇に町田中佐が同乗して十一時二十七分、前日の到着順に八号艇が先頭をきり、次いで七号艇、

四号艇は江田島の上空を過ぎて九州に入り、一時五十分、八号艇は佐世保の百間鼻航空隊前に着水、四号艇は二時二十分、七号艇は五分後、三七〇㌔の航程を終えて第二航路を翔破した。

四日は休養して五日早朝、鹿児島に向い、六日は滞留、七日は朝来、天候不良なので見合わせていたが十一時二十五分、先頭の四号艇は前原中尉、七号艇は伊藤大尉、八号艇は澄川中尉が操縦して雁行で鹿児島を立ち、終始一定間隔を保ちつつ東上して四時二十五分、まず四号艇が、続いて七号艇、同二十九分、八号艇が順次、和歌の浦に順調な航程を遂げていたが、翌八日は三機編隊で和歌山市内外を飛び、九日朝、追浜へ帰還のはずだつたところ、四、八両艇は発動機の故障で七号艇だけがひと足先きに出かけ、四号艇は応急修理が間に合わぬので続航中止となり、八号艇は十二日になつて和歌の浦を立ち上つたが途中で燃料が欠乏し、三保海岸に不時着、翌朝、追浜へ帰還した。



SS式飛行船

その時、追浜では前年来、格納場所がないので梱包（こんぽう）のまま気球隊格納庫に眠らしてあつたヴイツカース会社のSS式飛行船が、ようよう日の目を見て大西大尉専任で組立整備の最中だつた。

飛行場附近の埋立地南西隅に木骨帆布張りの仮格納庫を建て、四月半ば竣成したので気嚢（きのう）のガス膨張試験を行い、五月十一日、船長大西大尉指揮で進空式があげられた。

諸元をあげると気嚢の全長六〇㍍、幅員直径最大個所で一二㍍、高さ一六㍍で一〇〇馬力発動機二基装備、乗員五名のほか一〇〇㌔爆弾二個、機関銃三挺の武装と、有効距離四〇〇㌔に及ぶ無線電信機及び落下傘五個を搭載して速力一二五㌔、五〇㍍の強風にも耐えると公称の一五時間航続力の新式船である。

何がさて、わが海軍最初の飛行船というので大西大尉以下乗組みの処女航空が開始されると室井、千田、酒巻大尉やスミス少佐までがスパロー・ホークやアブロ式、F五号艇などで進空まつりに飛び出し、SS飛行船を遠巻きにして追浜、横須賀を快翔した。

飛行船はやがて東京湾を北上して東京市に入り、山の手から下町にいで、雄飛号以来の珍しい姿に市民の足をとめ、正味四〇分の試験飛行を終つて追浜に着陸した。

また昨年末、フランスへアストラ式ドウレ型飛行船を注文し、かたがた操縦と整備の研究に出張した高原少佐から最近報告があり、同少佐と荒木大尉、向坂機関大尉の三氏は三月一日、ロッシュホールの中央飛行学校に入学、塚原造兵大尉以下准士官ら一六名はパリ近郊のビアンクールにあるニューポール・アストラ会社に通つて、軟式飛行船の製作を監督しつつ技術の習得に就いたということであつた。この予定は七カ月で九月末の卒業である。

これより先き、佐世保航空隊では四月十三日、海洋飛行訓練のため日名子、山下両三等兵曹、青木一等水兵は機関兵を同乗して横廠式ロ号三機で午後三時過ぎから鎮南浦に飛び、海峡横断に二時間を要して安着、翌日は釜山と馬山を訪問後、午後帰還した。

航空局事務官を免ぜられてフランスへ出張の山本順平大尉が、途中シンガポールから東京の友人に送つて来た手紙に、

「雨期における熱帯は恰も釜中（ふちゆう）にあるが如く、全く凌ぎ易からず候。母国を立つてより既に三週間、今までの旅程を顧るに行程三、四七二里、総航続時間二八八時間二八分、総日数二十一日なり。以上を概算

するに本船の速力は毎時十二浬（六・二㍍秒）にして一日の航程は一六五浬なり。余はこの苦熱中にあつて考ふるに近き将来、若しこの旅行を実施するにあたり、汽船に代ふるに飛行機を以てせば如何に変化すべきや。まづ理想論はさておき、現在の機材を以てするも尠くとも、㈠ 約一カ月を要する熱帯圏内の苦熱旅行を免かるるを得るのみならず、（従つて旅行準備に於ても利する所大なり）かえつて苦熱旅行変じて納涼歓楽飛行となる。㈡ 旅行所要日数は二分の一乃至三分の一に減ずるを得。これを要するに適当なる中間離着陸（水）場さへ出来れば、将来欧米旅行一、二等船客（御承知の通り満員の状態なり）は全部飛行機により、残る三等旅客と貨物のみが今後も秒速五、六㍍の汽船によりて行はるる事ならんと思考候。これ実に、印度洋を渡るものの等しく思ふ偽らざる所感及び希望にして、また前途頗る実現性ある（又、実現せしめざるべからざる）ものと確信致居候。余が航空局にありし日、郵便飛行に就ては諸賢より常に主として経済論のみを拝承し、日本における文化開発の程度は果して「時をしかく高価に換算する多数の顧客ありや」との疑問に到達し、悲観するを例としたりしが身一度、内地を離るるに及びてよりは、問題の性質変更せらるると同時に又、時間の節約は同時に金銭の節約なると共に、更に長途旅行による苦悩の軽減又は苦悩を転換して歓楽となすものなるを痛感し、自ら快、禁ずる能はず、あらためて飛行協会及び航空局の御発展及び日支提携施設の実施に対し、祈念措く能はず候」（下略）

（三） 降着装置改造で雪上飛行成功

大柴輜重兵中尉と古瀬海軍大尉の練習日記及び谷輜重兵大尉の通信――立川飛行場地鎮祭――木橇装置機で雪上飛行実験――各地の演習参加と長距離飛行――森作蔵、一寸木亀之助両工兵特務曹長殉職

「一月六日。今日は本年の乗り初めの日である。いつも愛用しているニューポールの一五平方をひき出して乗つた。正午少し前から学校の器材係のA中尉に頼まれて、組立てられたニューポールの試運転をやつたが、いつ乗つても一五平方機はよい飛行機だ。スパッドも乗心地よく安心の出来る飛行機で、大演習には随分東京の上空でひつくり返つて見たが、ニューポールと同様によい。そして軽い飛行機だ。元来、駆逐者の乗る飛行機は敏速で面白い。何しろ自分一人だから気がらくだ。ピロットならば宜しく駆逐者たるべきだ。第一、どうなろうと、自分一人であるといふことが非常の安心と落着きを与える。実際僕は僕の性質からして駆逐操縦者に適合してゐたことを思ふと、ひとりほほ笑まずにはゐられない。午後四時帰宅。いつもより遅かつた。急いで近処の湯屋に行つて下宿に帰つたら電気がついていた。下宿のおばさんの心づくしで、おいしい夕飯を済ませて何もせずに八時三十分、ベッドの人となつてしまつた。神よ、あすもまた幸多からしめよ……は、私の毎夜のお祷りである。

一月二十八日。今日で駆逐学生の吹流射撃の教育を終る。僕はサルムソンの試運転をやるため、学生が射撃してゐるその一時の暇を見てサルムソンの操縦をやつた。いつも小型単座の軽捷な駆逐機にのみ乗つてゐる僕は、サルムソンなどに乗るとまるで大きな軍艦にでも乗つた様な気がするし、すべてが駆逐機よりも鈍重である。鳥羽の上空までサ式で行つた僕は、そこからルーピングの連続で明野ヵ原まで来たが、丁度十七回程やつたら明野分校の建物が翼の下になつてゐた。サルムソンはループにはよい飛行機だ。スパッドもよいが何分、スパッドなどより大きいし、その経過がゆつくりとしておるので面白い。（下略）

二月五日。今日はよい天気だ。春の様だ。ニューポール一五平方㍍でビッカース機関銃一つと弾丸百発をもつて馬力八十で上れるだけ上つた。丁度四千五百㍍、しかしそれ以上の高度は分らなかつた。高度計の目盛りがないのと、自記高度計は三千五百までしかなかつたのだ。すべてにおいて、まだまだ我航空界は不完全のものだ。前途は尚遼遠だ。冷たかつたのには閉口した。脳が冷えて困つた。久しぶりに富士の英姿を見た。白雪を戴いてゐる有様は崇高だつた。予も亦、富士の様に崇高なる人格と人品を

そなえるため品性の陶冶と人格の修養をしよう。富士！　富士はわが将来の座右の銘である。この様なことを空中に考へつつ逆さになつたり、あおむいたり、伏せつたり、横になつたりしながら降りて来たが、結局離陸後の上昇から下降して着陸まで一時間三十五分かかつてしまつた。この前、僕が同じニューポール十五平方で五千二百米まで上昇したが、機関銃や弾丸をもつて行くと八十馬力では上れないらしい。して見ると何も装備のない八十馬力の十五平方では五千二百位が関の山の限度らしい。午後九時、ベッドに入つたが寝ながら明日、四千米位で各種の攻撃動作を、必要なる武装をしてやつて見るつもりで、英仏両国の空中戦闘教令をあさつて見つつ、いつしか夢路に入つてしまつた」

これは明野の航空学校分校教官大柴栄中尉の日記の一節である。べつに特殊の意味があつて掲録した訳ではないが、とかく軍事航空の記述に実感味が乏しいので、それを少しでも補うために点綴（てんせつ）したに過ぎぬ。

もう一つは横須賀航空隊附の古瀬貴季大尉のもので、

「十二月十六日。今日からF五号の飛行開始。五十三分。図体の大きいのと寒いのと位しか感じない。ところが五尺三寸の小男では、手も足も三寸づつ位短かくて、フットバーに足をかけるとハンドルがとれぬ。ハンドルを握ると、足がとどかないといふ悲劇を演じて早速フットバーを二吋程、しめつけて用を足す。双発動機の同音調が妙に響く。

十九日。前日来の余波も消えて海上平穏、飛行一時間五分、頬つぺたが千切れさうだ。同乗していたレッド・モンド准士官が降りてから鼻が凍りつきさうだ、といつてゐた。あの大きな六尺幾寸の体に身分不相応の大きな鼻をしている。僕が「お前の鼻はラム（軍艦の衝突用艦首材）だからな」と、からかつたら笑つてゐた。

一月十一日。昨日で休暇も終了。しかし正月気分はまだ少し残つている。空を見ると暖かさうだが海面を見るとやれやれと思ふ。飛行開始、正に一時間二十三分、今日は頭のてつべんまで寒さがしみ通つた。

十二日。今日は一昨年の一月、級友為田大尉がショート式三百二十馬力で殉職した日で、まだその時の光景がまざまざと眼に残つている。飛行一時間三十八分、本牧沖、それから海堡とぐるぐる飛び廻つて、かなり永くて退屈だ。霞ケ浦からスミス少佐が来た。相変らずにこにこと愛嬌のある顔をしてゐる。生れつきこんな人は徳をする。

十五日。三号艇を発動して機械を暖めるために滑走してゐるうちに突然何処かにぶつかつた。おや、と思ふと、もう艇底にどんどん海水が浸み込んで来る。さあ大変、と水面に首を伸ばして見ると浮漂もない、材木もない。無論岩のあるところでもなし、別にぶつかるやうなものはない筈だが変だな、と思ひながら急いで滑走台に向つて逃げ出しかけたが、わるい時はわるいもので折柄の干潮に進みもやらず、到頭海底におみ輿を据えてしまつた。あとで調べて見ると、防波堤用の一間四方もあるコンクリートがあつた。艇長が矢張り昨日も同じ処で乗り揚げたけれど、別に損傷はありませんでした、といふ話に、何故昨日、直ぐに届けなかつたかと叱つて見ても後の祭り。早速、工廠に頼んで揚げて貰つた。しかし修復までに二週間を要するといふことだつた。正月早々縁起でもない……」

（古瀬少将は太平洋戦争後、フイリッピンで戦争犯罪人としていつたん死刑の宣告をうけ、長い獄中生活の後、免除されて帰国した）

次ぎに八日市の第三大隊附谷甚吉大尉からの通信によると、

「去年の十二月以来、当地に引越し申候。日本昔からの飛行場にて中々の人気に候。民間飛行家故荻田常三郎君が最初使用せし飛行場はほんの一部分にて、現在は兵舎、格納庫等の建築物の坪数を加へれば実に五十万坪を算し、地盤は堅牢、雨雪の吸収乾燥は迅速にて理想の飛行場に有之候。琵琶湖畔に位し、伊吹山をひかへ、北陸、東海の境にて天候不順究まりなく、天日を仰ぐは稀なりと雖も烈風の日なく終日雨雪の日もなく、十二月以来、一日として全然飛行の出来ざる日は無之候。衆曰く「この地より遠距離への、又長時間の飛行は頗る困難なるも、場内の飛行演習には誂へ向きの飛行場なり」と。以て御判断下され度候。雪は可成り多く、現在一尺余の積雪に候。明朝、京都、大阪両市へ演習のため所謂甲式三型（ニュー

ボール）にて飛行の筈に候」

とあつて、故荻田氏以来の沖野ヵ原飛行場は、軍用として実現を見るに至つたが新設の第五大隊敷地の立川、砂川両地域にまたがる飛行場は三月十四日朝九時から地鎮祭が行われ、七月上旬までに五〇〇名以上収容の兵舎を急造するほか衛戍病院、憲兵分遣隊なども置かれる予定で工事が進められていた。

今春最初の長距離野外飛行は一月十日に皮切りされ、航空学校の篠原、小宮、花沢三中尉と吉光、西岡両少尉がサルムソン式二三〇馬力を操縦、所沢から豊橋経由で明野分校に飛んだ。

途中、豊橋の高師ヵ原練兵場で篠原中尉は転覆、機体を破損して落伍（らくご）したが他の四機は明野分校に安着し、翌十一日、荒中中尉、吉田、上田両少尉が交代して正味二時間半で所沢へ帰還した。

今年もまた雪上飛行の研究時期になつたが、青森県七戸町を選んで所沢の航空学校研究部から渡辺大尉が下士官や工員をつれて出向いた。

一月十六日、車輪の代りに滑走用の橇（そり）をつけたアブロ式で初飛行したが、離陸の時は首尾よく浮き上つたが着陸で突込み機体を少破した。しかしこれは操縦が適切であれば安全に着陸の出来るもので、車輪では不可能だが橇ならば可能であることを示したものであり、各務ヵ原第一大隊でも同様の実験に離着陸ともに成功した。

すなわち同隊の近藤中尉と四宮曹長は同じくアブロ式で試験し、きわめて滑らかに雪上を滑走して離陸にも着陸にも支障を来さず、ことに四宮曹長は七〇〇㍍の高度で二回連続の逆転を行つたが、車輪とちがつて重量があるので、やや もすると きりもみに陥りそうでやりにくかつたそうである。しかし橇附の飛行機で曲技を敢行したのは、恐らくこれが最初であろうとされている。

この実験で確信を得た同大隊は二月半ばは小沢大隊長以下が越後の高田練兵場に出かけ、近藤中尉、四宮曹長指導で雪上飛行の訓練に汗をかいた。

この木橇は航空学校研究部の設計で、補給部の工場で製作したものである。

明野分校の小川少尉は一月二十七日、サルムソン式を操縦して、佐田少尉のソッピース式が牽引する吹流し標的の射撃演習に従事し、一七分間に一〇〇発を発射して命中率二七パーセントの世界記録をあげた。

二月はじめ、第四師団の攻防演習に八日市の航空第三大隊が参加し、谷中隊長以下、今村中尉、恩田少尉、森曹長、岩谷、山崎両軍曹はニューポール式とモ式六型で城東練兵場に参集、京阪地方を馳駆（ちく）したが帰隊後、谷大尉は東京の友人に絵ハガキを寄せて、「京都、大阪の演習に充分都会生活を味ふ余裕もなく十二日帰隊。再び八日市の田舎に空気のみは第一流のものを貪り居候。開隊早々の上、二月より各工卒の教育開始せられ、徒らに雑務に追はれ居申候」とあつた。

各務ヵ原に仮寓中の第五大隊は二十二日から岡山練兵場を中間地にして、太刀洗への長距離飛行を開始した。

織田中尉と岡崎曹長はサルムソン式で雁行し、二時間三〇分で岡山に着き、燃料を補給して太刀洗に向つたが密雲と雨のために視界をさえぎられ、苦心のうちに岡崎曹長は広島練兵場を探しあてて不時着、織田中尉は賀茂郡中切村の畑地に降りた。翌朝、点検して見ると、大降りの雨にさらしたため、同中尉の機体は長距離に堪えない不安があるので続航を中止し、岡崎曹長が太刀洗へ予定を完了した。帰還は二十五日、山崎曹長と西川軍曹が同一機で岡山に飛び、同地で座席を取替へ、西川軍曹が操縦して各務ヵ原に帰り、織田中尉機は解体輸送した。

毎年春先きの博覧会が今年も上野公園に開かれ、平和記念東京博覧会開会日の三月十日、所沢の航空学校では甲式五機に野口大尉、桐島、樋口両中尉、藤岡少尉、山口軍曹、乙式五機に中山大尉、近藤中尉、乾、佐藤、小沢三軍曹、丁式二型を森田大尉が操縦して両種編隊で祝賀飛行に出かけたが、そろいもそろつて乙式四機は発動機故障を起して次ぎ次ぎと洲崎埋立地に不時着し、F六〇号の丁式までが代々木練兵場に滑り込んで機体を破損するなどの不首尾だつた。

しかし、上野では千葉に津田沼と洲崎から出て来た高橋、安岡、小栗操縦士らの民間機とすれ違つて久しぶりに軍民両者の顔合わせが見られた。

この前日には太刀洗四大隊の斎藤大尉と溝口中尉が、乙式で四国の善通寺に

飛び、天候もよかつたが往復七五〇㌔を即日で完了した。

昨年、航空学校があらためて一年契約で招いたフランス航空団残りのセレー中尉、ヌルート少尉及びバレット技師は、この二月一ぱいで期限が終えたので四月早々帰国の途につき、所沢を立つていつた。

次ぎは下志津の航空学校分校で、横須賀の重砲射撃学校との連合演習のため四月六日、小林、岡田両中尉、土屋曹長、藤村軍曹は乙式に搭乗して二時間半を豊橋市外高師ヵ原練兵場に着陸した。

演習は前後十日間続けられ、弾着観測、無電報告に尽して十八日終了し、その間、一機破損したので福田中尉、伊藤曹長、小島軍曹が搭乗して十九日朝、同地発、下志津に帰還した。

それから一週間後の二十五日朝、八日市の第三大隊に惨禍が降つて湧いた。森作蔵曹長の殉職である。

この朝八時過ぎ、森曹長はニューポール式一五平方機のローン式八〇馬力甲式三型機に搭乗して八日市町の上空で約二時間にわたり、最も得意とする各種の高等飛行をそれからそれへ飽きず繰返した後、飛行場に帰り、北側上空三〇〇㍍の高度から着陸の姿勢に移つた瞬間、あまりの長時間練習に疲れた手もとが狂つたか、機はにわかにきりもみをはじめ、機首を突込んでただならぬ状態に陥つた。

地上では一時危ぶんだが、乗り手が乗り手だからと処置を見ていると、三〇㍍位のところではたして大体水平に復し、ひとまず愁眉（しゅうび）を開く間もなく再び安定を失つて機首を下に、飛行場外北方約二〇〇㍍の畑地に突込み同時に曹長は二〇㍍ほどほおり出され、腹部に衝撃をうけ人事不省に陥つた。直ちに衛戍病院分院に収容したが肝臓破裂で翌朝四時、暁を待たず瞑目（めいもく）した。

曹長は東京市外隅田町の人、操縦術にかけては天才的非凡の技量をもち、先輩や同僚から常に信頼をうけ、「森に限つて飛行機で死ぬことはない」と、殉職などはかりにも想像する者がなかつたという。飛行協会発行の「日本航空殉難史」には、曹長の人となりについて、こう書いてある。

「明治三十三年四月、隅田尋常小学校に入学した。時に六歳。近隣の児童が入学するのを見て両親にせがむので、規則だから明年でなければ入学出来ないとさとしても泣いて承知せず、やむを得ず学校へつれて行つたが学校でも困り果て、特に異例をもつて入学を許したので大いに悦び、その成績も中々良好で三十九年三月、優等の成績で高等科二年を卒へ、次いで東京市立第三中学校に入学した。しかし家庭があまり豊かでないので刻苦して学業を励み、本所錦糸堀の学校と自宅とは可成りの距離があつたにも拘らず、一回も電車や車馬を利用したことなく、家庭の都合で二学年で退学し、深川区猿江裏町の金沢機械製作所に徒弟として雇はれた。この時僅か十五歳。実直で勤勉なため主人にも愛され、技術も大いに上達したので十八歳の時、東京工科学校夜学部に入り、大正二年、機械科を卒業した。大正四年末、気球隊に入隊、よく軍律を守り、上長の命に従つたので信愛され、同七年十月、飛行機操縦術を習得と同時に工兵軍曹に任ぜられ、同九年一月、所沢航空学校甲種学生として入学した。当時、下士で甲種操縦術を学ぶため選抜されて学生の中に加えられたのは曹長一人である。同年六月、卒業に際し優等生として恩賜賞品を下賜され、同十二月、工兵曹長に昇り、航空第三大隊第一中隊附となつたもので、前述の如く機械工としても相当の経験がり、技能にも長じていた」

享年二八。殉職と同時に特務曹長に昇進した。

五月一日、各務ヵ原第二大隊の波多野中尉と小西曹長は、サルムソンの乙式二機で山越え海越え、無着陸で四国の善通寺に飛び、所沢の航空学校附乾軍曹は、これもサルムソン式で明野分校にひと飛びし、モ式に代つてサルムソン時代が実現しつつあつたが、ここにまた丙式戦闘機のスパッド式二二〇馬力による最初の犠牲を見るに至つた。

それは五月十一日朝八時、所沢飛行場ではちようど各種学生の練習が開始され、長期学生は中山大尉、航空局の委託操縦生は寺元大尉が教官主任でいずれもニューポール式二三平方型の甲式練習機を飛ばしてにぎわつていたが、同三十分すぎ教育部機材係の一寸木亀之助曹長は丙式一型のイスパノ・スイザ式二

二〇馬力装備のスパッド式一三型機の尾翼交換をしたので、その試験飛行のため中央格納庫前にひき出し、数回にわたり発動機の調節を試みてから南方に向つて離陸、約三〇〇㍍に上つた時、左旋回を行い、飛行場上空を半周して七〇〇㍍の高度に達し、そこで一回、横転の舵をきつたところ、中途で機体が元に復さず、そのままきりもみとなつて降下しはじめ、約三〇〇㍍の高度に来た時、右翼端を中心としてやや緩やかなきりもみとなり、回復のきざしさえ見せず、七〇度の角度で地上に激突、わずかに機胴の一部と尾部に原形を見るのみで他は発動機、両翼、座席ともに粉砕されてしまつた。

班長瀬戸大尉、杉崎軍医らが駆けつけて曹長を自動車に移し、医務室に収容したが両脚挫折（ざせつ）胸部から頭部までほとんど見る影もない酸鼻を極めた有様で手の施しようもなかつた。

曹長は神奈川県足柄村久野出身。大正元年四月、東京築地の工手学校に入り、同三年末、徴兵で気球隊に入営、四年十二月、航空大隊に編入された。六年末、工兵軍曹にのぼり、七年十月、飛行機操縦術修得、十年末、短期学生として航空学校に入り、今春四月、卒業して現職についたばかりだつた。享年二八。殉職と同時に工兵特務曹長に進められた。

（四）航空局の懸賞設計入選考案

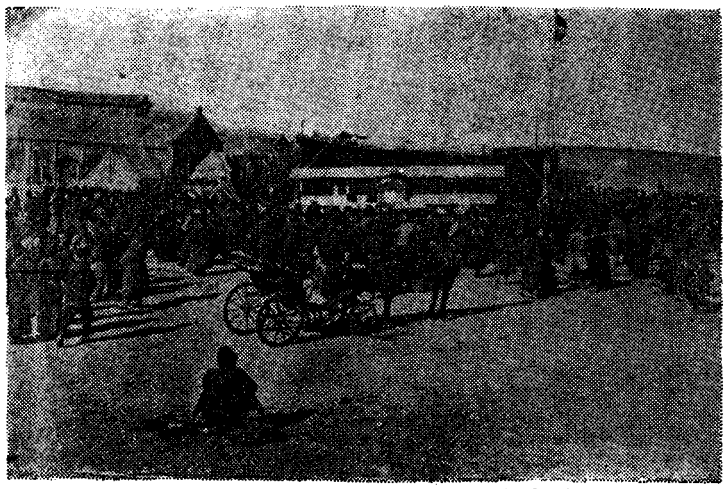
水田中尉、大連で飛ぶ——大連・旅順郵便飛行——航空シンジケート——磯部氏の国民航空思想普及会と不忍池の水上滑走会——セール・フレザー商会のシーガル型飛行艇——航空局の懸賞設計考案入選作——帝国大学航空研究所の事業——平和博覧会の航空館——帝国飛行協会の資金難と会則、支部規則の改正——航空局から定期航空路第三次案を帝国議会へ提出

満洲飛躍を目的に大連に待機していた水田中尉の一行は、ようやく関東軍、関東庁、逓信局など官辺との了解を済ませて一月二十八、九両日を飛行日と定めて飛行機を整備したところ、連日の極寒で発動機が全くかからず、「なるほど内地とは違う」ことに初めて気がついた。

後援してくれた遼東新報紙上で大々的に発表してしまつたのでぐあいが悪かつたが、しばらく見合わして寒気のゆるむのを待つよりほかになかつた。

それとも一つは一見、平和都市だが、微妙な国際関係が複雑化しており、中国との関係はもちろん、イギリス、アメリカ、フランス、ソヴエート各国が、いずれも日本人の一挙手一投足に神経過敏で目を光らしている時であり、わが官憲筋もなるべく無用の摩擦（まさつ）を避けたい意向を漏らしていたが、はたしてある一漢字新聞は、「日本は将来、満洲における航空権を掌握するための準備として、まづ関東庁管内に一大飛行場を設け、ここに航空学校を設立して張作霖の航空署に対抗せしめ、各方面に航空路を開拓して将来、満洲の航空全権を一手に収めようという画策をめぐらしている。目下水田中尉一行が、その目的のために来満中なのは大いに注意を要することである」と、無遠慮な筆を弄（ろう）している。

無聊（ぶりょう）のままに水田、香川両氏はその間、航空路視察のため大連からハルピンまでの沿道各地を見てまわり、あらためて二月二十二、三両日を



水田中尉の飛行機と見物の大連市民

飛行実施日と定めて二十日の夜、商業学校講堂で講演会を開き、大入り満員の盛況だつた。

その翌夜、遼東新報社の公式歓迎会が大和ホテルで開かれ、満鉄総裁早川千吉郎氏、村井大連市長、相生商業会議所会頭、立花税関長、松岡満鉄理事その他七〇余名出席、早川総裁は左の歓迎演説を行つた。

「私は飛行機のことについては大分古くから御縁があつて、帝国飛行協会創立の当初から磯部少佐その他の人から種々の御相談をうけたが、事情の許す限りの尽力はしたつもりである。現在も飛行協会の役員をしておりますが、日本の航空界、ことに民間のそれが振わないのは誠に遺憾なことである。これは原因は種々あろうが、日本人はあまりに飛行機を危険視することが確かにおもな原因の一つであろうと思う。然るに事実はそれほど、危険なものではなく、統計の示すところによると、そのパーセンテージは自動車やその他の乗り物に比べ、きわめて小さい。これは今日の一般の人々の考えの誤まれる事を語るものである。今回幸にして水田氏が満洲における航空事業の第一歩として、飛行機の安全率並びに確実性を立証する意味をもつて飛行会を催し、またその実用的効果を示すべく旅順・大連間の郵便飛行を行わるる趣きであるが、まことに日本航空界のために慶賀すべきことである。これを動機として満洲在留邦人も飛行事業に対する十分なる了解をもち、将来当地方におけるこの事業をますます旺盛ならしめんことを切に祈るものである。輸送飛行の如きも内地よりの開拓を待たず、かえつて満洲から内地へ向けて実施していくように諸君の御奮発を望むと同時に、自分もまたこれがためには出来る限りの努力と後援を惜しまない所存である」

飛行場は市に近い所を選んだため小孔子西北方の長さ四〇〇㍍、幅一〇〇㍍ほどの空地で忍ぶことにして電柱を抜いたり、小丘をけずつて地ならしをしてようやく間に合わした。

当日になると、朝からつめかけた観衆四万を算したが、満洲名物の十五、六㍍の北風におさえられているうちに、そろそろ退屈し出した群集の中からやじがとび出したので、水田中尉は例のかんしやくと一しよに立ち上り、三時四十五分、黄塵（こうじん）の中を離陸した。

拍手かつさいしながら興奮した群集はたちまちそのあとの広場を埋め、こういう警戒や整理になれない憲兵や巡査をまごつかせているうちに、試験飛行の水田中尉は一五分ばかりで再び上空に現われたので、香川氏以下練習生が声をからして群集を片寄せ、水田中尉は半分ほどの斜面の地にようやく着陸した。

次いで曲技の支度をしてから紙上練習生を同乗させて四時四十五分、再び離陸した中尉は市街上空を大きく一周する間に紙上練習生は機翼上に降り立ち、やがて車軸に結びつけたなわばしごを一段々々と伝わつて降り、最後に両手でぶら下がつて会場上を飛び抜けていく冒険に群集ことごとく、唖然（あぜん）とし、中には奇声を発して気が違つたようなものも出て来るありさまだつた。

着陸を待つて村井大連市長から花輪が贈られ、シャンパンをあげて第一日の成功を祝つた。

翌二十三日はいよいよ大連・旅順間の郵便飛行だつたが、陽気が多少ゆるむと思えば連日の烈風で飛び出せず、数日間延びて二十七日午後一時、五千数百通入りの二個の郵便行嚢を紙上練習生を乗せて同十五分、関係者に見送られて離陸し、観衆の頭上を低く一周してから三河口の満鉄工場上空をかすめて大円を描きながら大連停車場の上を鉄路に沿つて旅順に向つた。

日と鼻の先きで旅順の丘は目睫（もくしょう）にあり、松樹山の上を真直ぐに練兵場へ出たが、あまりあつけないので二周した後、白玉山の上を数周していつたん旧市街へ飛び、一時四十分、練兵場に着陸、郵便物を局員に手渡して出迎えてくれた旅順要塞司令官種子田中将と握手をかわし、関東軍司令官河合大将、山県関東庁長官から記念品を贈られ、小憩の後、再び五、〇〇〇通の郵便行嚢を積んで三時二十五分、大連へ帰航の途についた。

この時は遼東新報社の小林記者が同乗して古戦場上空を一周して大連に向い、同五十五分、帰着して郵便物を納め、予定の飛行計画を終えたのだつたが翌二十八日は二回にわたる感謝飛行を行つて大連市民に敬意を表した。

来る時は破竹の威勢だつたが、さて二カ月の逗留（とうりゅう）で水田中尉

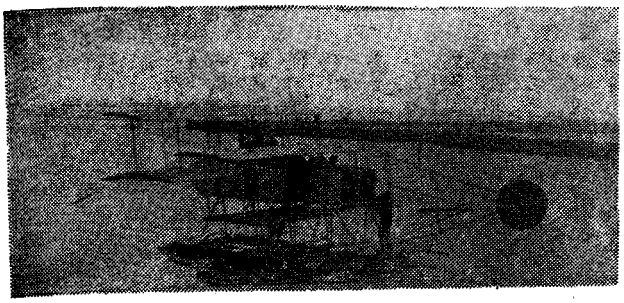
のふところは数千円の食い込みを生じた上に、だんだん研究して見ると、満洲で羽をのばすことも中々容易な業ではなく、発動機が回らないくらいならいいが、寒い土地の飛行準備にも、まだいろいろ施設や機材を必要とすることがあるのをさとつて、いつたん内地へ引き上げようと三月上旬、万事を片ずけて大連を引上げ、帰途、別府温泉で二、三日、骨休めをして尾島へ帰つた。

帰つて見ると伊藤飛行機研究所、小栗飛行学校、水田飛行学校、白戸飛行練習所など東京附近の経営者による航空シンジケートが出来ていて、留守中に組合員の一人に組み込まれていた。

これは主として平和記念博覧会に対する宣伝、祝賀その他の飛行を一回金四〇〇円と定め、相食（あいは）むような無益な競争を防ごうとしたもので、民間航空関係者の信用組合制の嚆矢（こうし）であつたが、四〇〇円の料金は大正初頭のころから見ると、ついにここまで下落したかと寂しくなるような相場である。しかしまたそれだけ飛行機が知らず知らずのうちに大衆化し、実用化している証拠でもあつた。当事者としては飛行機がふえ、人もふえた時代に昔の夢ばかり追つていられず、さりとて一時の苦しまぎれにガソリン代をかせぐつもりで、けたをはずした安い料金にせり落とされてもはた迷惑なので、その中間をとつて、こういう申合せが行われたのである。

一方にはこの博覧会期中、不忍池に三台の水上滑走機が遊覧客を載せて池の中をぐるぐる走つていた。

これは磯部少佐らの平和博水上飛行会の催しで、ファルマン式水上機型の胴体に二〇人分ぐらいの大きな座席を設け、一人一回六〇銭で発動機をかけて池中を滑走して



不忍池を走る滑走機

まわるのであるが、終始あまり乗り手があつたようにも見うけられなかつた。

そのころ磯部氏は国民航空思想普及会というものを計画して「国民ニ航空思想ヲ普及セシメ我国航空界ノ進歩発達ヲ促進スル」目的で「活動写真ヲ利用シタル空中宣伝及ビ航空講演会」や、「各地ニ飛行会及ビ水上滑走飛行会ヲ催ス」のを仕事にし、この不忍池の水上滑走機も、その事業のひとつだつたが、博覧会と一しよにこれが終ると、普及会もそのまま消息が絶えてしまつた。

芝浦海岸に浮べたカーチス式シーガル型三人乗り一五〇馬力飛行艇はセール・フレザー会社の宣伝機だつたが二月末、センピル大佐とブライアン大尉が試乗したままほおつてあつたのを、アメリカ大使館附航空武官クリステイ少佐が、その筋の許可を得て三月下旬から練習飛行と称して附近を乗りまわしていた。

航空局が八、〇〇〇円の懸賞で募集中だつた「水陸両用飛行機の脚部の考案設計」と「着陸滑走距離を短縮する装置の考案設計」は旧冬末日締切り、両用機の脚部設計が五六通、滑走距離短縮装置設計が九九通、応募者一二一名による応募考案一五五通を得たので一月十九日、第一回審査委員会を開いて、まず各題から二〇編ずつを予選した。

審査委員は田中館博士、陸軍航空学校研究部長島内国彦砲兵大佐、東大教授菱田唯蔵工学博士、海軍航空機試験所長河野三吉中佐、陸軍航空学校研究部員松井命工兵少佐、海軍航空機試験所員横田成沽技師のほか、航空局からは畑次長、小倉第二課長、多田、北島、岡、山本各事務官、森川、浜名両技師だつたが、脚部の考案は二〇編選び出せたけれども距離短縮装置の方は一七編に終り、島内、菱田、横田、森川及び浜名委員の特別審査委員によつて、この三七編を厳選の結果、脚部考案から八編、距離短縮装置考案から七編を選出して三月十七日、航空局で全審査委員会を開き、各委員の点数を合計して総点順によつて等級並等外を決定し、短縮装置考案の七編中から更に一編をふるい落として一四名が賞金、奨励金をうけることになり、両案ともに一等入賞者は一人もなかつた。

水陸両用飛行機脚部の考案設計

二等賞金　一、〇〇〇円　　装飾設計業　松宮徳光
同　　海軍機関大尉　正田十吉
奨励金　五〇〇円　　日本自動車学校講師　長山敬
同　　帝国大学航空研究所雇　山崎好雄
同　四〇〇円　陸軍航空部所沢支部鉄工場　辻本義徳
同　一〇〇円　　碌々商店員　柴田強次
同　　山口英止
同　　鍍金工　菊池省三

着陸滑走距離短縮装置の考案設計

二等賞金　一、〇〇〇円　　日本自動車学校講師　長山敬
同　　海軍艦政本部第六部図工　小田三二
同　　鉄工業　久保茂
奨励金　五〇〇円　福長飛行機製作所技師　木下善寿
同　　陸軍航空部所沢支部設計々画班附　木城進
同　一〇〇円　　時計商　坪井林之助

もつともこの間、畑次長は軍務局長に転出し、河野中佐は病死し、山本順平大尉は外遊中なので星野長官が新たに審査委員長となり、航空局佐々木利吉技師が審査委員に補欠された。

そこでこれらの考案を見ると、まず両用機の脚部装置としてはフロートに無限軌道式のものや橇（そり）、車輪を附けたもの、車輪に浮力を与えるもの、折畳み式フロート、引上式車輪などであり、距離短縮装置にはヘリコプター式のもの、発動機、車輪、尾橇で制動するもの、あるいは翼間に幕を張るとか、胴体の一部、または主翼の一部を開いて制動するもの、翼の迎角を変えたり、翼面積や彎曲を変えるもの、プロペラー・ピッチを変えるものなどで、大体において幼稚な域を脱し得ないものが大部分を占めていた。

中でも奇抜なのは単葉機の胴体上に畳み込みのフロートをつけ、着水の時、このフロートを空気でふくらませて飛行機をいつたん空中で転覆してフロートを下にし、胴体が更に一八〇度回転して搭乗者を逆位から正位に戻すというようなのもあり、飛行機の如何なるものであるかを知らないようなものがあつた。

三月三十日、この賞金授与式が航空本部で行われ、星野長官以下三課長その他、田中館博士始め審査委員、井上陸軍航空部長、飛行協会からも長岡副会長らの来賓が参列して、星野長官の「操縦術においては既に各国に遜色なき程度の進歩を見ているが、設計製作方面が著しく不振なので本懸賞募集を行つた次第である。しかし遺憾ながら一等に該当する優秀なものがなかつた。今後益々諸君の奮励を望む」意味のあいさつがあり、賞金、奨励金を授与して受賞者総代長山敬氏が答辞を述べ、別室で茶菓（さか）の饗応（きようおう）があつて散会した。

しかし二等入選のものも複雑多岐な設計で実用に供されそうもないものが多く、またこれを改良進歩させることもなく一時的の試みとして終つてしまつた。

またこのころ帝大航空研究所が創設後の事業概要を発表したが、それによると既に研究を完了したものは (一)、航空機の速度及び方向測定器 (二)、発動機曲軸の捩（よじ）れ記録装置 (三)、風速計算器 (四)、発動機の音響学的研究 (五)、日本に於て風向の一日中の変化 (六)、発動機構造部分の熱力学的研究（気筒内の温度の分布）の六項であり、研究中のものは左の各部にわたつて広範にまたがつていた。

物理部では (一)、航空機の抵抗安定に関する理論的研究 (二)、流体力学の航空機に対する応用 (三)、シュリーレン法に依る空気渦動の研究 (四)、X光線に依る材料の物理的性質の研究 (五)、気流速度の標準測定法の研究 (六)、推進機の理論的研究。発動機部では、(一)、発動機構造部分の熱学的及び弾性力学的研究 (二)、発動機用材料の歪（ひずみ）及び熱膨張に関する研究 (三)、シュリーレン法応用発動機性能及び構造部分の研究 (四)、フオト・エラスチシチー法に依る発動機構造部分の内力分布研究 (五)、揮発器の研究 (六)、写真に依る噴気状態研究 (七)、発動機用滑料に関する研究 (八)、発動機点火装置に関する研究 (九)、外国製各種新式発動機の構造、性能等調査研究 (十)、発動機運転中、曲軸

の捩（よじ）れを測定する装置。材料部では木材の強力及び弾性に関する研究が一項であり、化学部では、(一)、航空機用燃料の基本的試験法 (二)、本邦産原油より得べきガソリンの成分並に沸点と比重の関係 (三)、ガソリン代用燃料の研究 (四)、酒精の変性法に関する研究 (五)、日本産天然瓦斯の組成、特に其のヘリウム含有量の研究 (六)、気流速度の瓦斯の透過度に及ぼす影響の研究 (七)、飛行機翼塗料の研究 (八)、膠着剤の研究。風洞部では飛行機翼の効力に関する研究、飛行機部では飛行機構造の調査研究。また冶金部においては (一)、軽金属合金の基本的研究と、(二)、軽金属合金の製法及び加工法の研究であつた。

また飛行協会では平和記念博覧会の航空館展示を受けもつて、矢木理事と戸田参事らが担任して充実につとめていたが、おもな出品者は前記中島、川西両製作所、伊藤飛行機研究所のほかに日本製麻、日本特殊鋼、日本無線電信電話、日本精工、日本ゴム、東京製鋼、東京鋼球、東京麻糸紡績、浜松燃糸、業平製油、三田土ゴム、深瀬商事、藤倉工業、日本楽器製造、東京瓦斯電気工業、住友伸銅所、帝国鋳物、日本計器製造、新田ベニヤ、岡本自転車自動車などの各会社、高田商会、東京螺子製作所、小西六商店、その他個人のほかに飛行協会、航空事業婦人後援会、日本自動車学校など、三六出品者に及び、飛行協会は館内に小さな売店を開いて特に編集した「航空機みちしるべ」という四六版五〇ページのアート刷りグラフを作つて、雑誌や発行図書などと一しよに頒布していた。

開場当日には「祝開会航空館」の小さな短冊をつけた色とりどりのゴム風船一、〇〇〇個を飛ばし、夜間開場施設、航空館デー、航空交通デー、軍用機並に民間機の飛行実施、福引などの会期中の催しをいろいろ計画していた。

協会自体としては、相変らず資金の醸集（きよしゆう）難に追われ、二人の陸海軍在郷軍人を歩かせて東京の会員募集に努めていたが、世の中の不景気には打ちかてず、またもほとんど居食いの不況に沈みつつあつた。

たとえば大正九年十二月一日から翌十年十一月三十日までの一年間における全国の入会者が四、七五〇余人で、協会本部への醸金実収入はわずかに約一万円に過ぎぬ状態である。

そこでいろいろ研究の末、千葉、山形、奈良、広島、大分、熊本などの支部附で各地に散在している募集員の意見などを参酌して、従来の一万円以上、一〇〇円以上、二円以上の三種会員をひろげて白色会員（一時に一万円以上、または五カ年間毎年二、〇〇〇円以上）、黄色会員（一時に一、〇〇〇円以上、または五カ年毎年二〇〇円以上）、藍色（らんしよく）会員（一時に金一〇〇円以上、または五カ年間毎年二〇円以上）、緑色会員（一時に金一〇円以上、または五カ年間毎年二円以上）、紅色会員（一時に二円以上）の五種とし、三月一日附で会則を改正して実行に移した。

また支部規則を改正して第一条の「地方庁所在地ニ地方本部ヲ置キ、又必要ノ地ニ支部ヲ設ケ其地方名ヲ冠称ス」とあつたのを、「道、府、県庁ノ所在地ニ地方本部ヲ、市、郡役所（市制第六条ニ該当スル市ニ在リテハ区役所、郡ヲ置カザル地方ニ在リテハ之ニ相当スル行政官庁、以下同ジ）ノ所在地ニ市、郡支部ヲ、町村役場（町村制ヲ施行セザル地方ニ在リテハ相当スル公署、以下之ニ同ジ）ノ所在地ニ町、村（町村ヲ置カザル地方ニ在リテハ之ニ相当スルモノ、以下同ジ）委員部ヲ置ク。地方本部、市郡支部、町村委員部ノ名称ハ各其ノ地方ノ行政区劃ノ名称ヲ冠称スルモノトス。満洲、朝鮮、台湾及樺太ニ於ケル地方本部及支部等ノ設置ニ付テハ前二項ノ規定ニ準ズ」と改めて、細胞組織の具現化をかり、これまで通り支部控除金三割乃至四割を公認して支部を鞭撻（べんたつ）したのだつたが、どういうものか積極的の活動が盛り上がらず、他の日本赤十字社、愛国婦人会などの隆々たる成績に比べてその足もとにも及ばず、四七府県中、過半数の四分の三は全然、手がつかず、支部の形さえ出来ていないありさまだつた。

いくら肩書のある人が軍装いかめしく壇上に獅子吼（ししく）しても、映画を見せても、あるいは飛行機を飛ばせて「これでもか」と力んで見ても、「飛行機は金ばかりかかつて、こわれやすくつて人を殺すものだ」と思い込んでいる一般人は、飛行機に金を寄附するなんていうことはざるに水を注ぐようなものだとわらう者が多く、ことに勘定の細かい地方農村の人に「飛行機は戦争に

必要だ」と説いても、平和時代に未来の戦争論に気が乗るはずもなく、まして当時、恒久平和保証の国際連盟の成立といい、軍備縮少の大斧鉞（ふえつ）が下されんとしている時に、「戦争と飛行機」論に耳をかすものはなかつた。

さりとて「戸板一枚下は地獄」の船よりも危険な「飛べば落ちる」ような飛行機に乗つて旅行するということは、気違いの世迷言（よまいごと）である。汽車や軽便鉄道の四通八達している有りがたい世の中に、何を好んでこわい思いをし、あぶない橋を渡つて飛行機に乗る必要があるか。「朝飯を東京で食べて、昼飯は大阪で」というけれども、忙しい実業家は晩飯を東京で食つて寝台でらくらくと朝飯は大阪で大いばりだ。忙しい日中の半分を飛行機で費すよりは、夜の睡眠時間を汽車に向ければ飛行機の速度以上に能率的である、というのが一般世人の正直な常識であつた。

飛行協会の雑誌「飛行」で、そのころ貴衆両院議員、実業家、その他へ「飛行機を民衆化せしむるにはどうしたらよいか」のアンケートを発したところ、その回答の八〇パーセントは「郵便飛行をやれ」というのであつた。

つまり郵便貨物飛行で安全率を高め、確実性を実証して航空輸送に対する世間の信用を得るようになれば、自然飛行機は民衆化するという説が大部分を占めた。すなわち旅客輸送の如きは尚将来のことで、まず飛行機の信用を取返せ、汽車汽船なみの安全性を確立せよ、というのが世論であつた。

しかもこの三月、航空局では三度目の定期航空路案と航空輸送会社設立案を議会に提出していた。

会社の資本金五〇〇万円と、東京・大阪・福岡間の幹線二年計画に変りはなかつたが、今度は最初に計画した朝鮮、満洲方面への航空路をむし返して七個年計画とし、この補助金五八四万三、五〇〇円が計上され、会社の利益配当が年八朱に見積られたところに新味があつた。そしてこの時も飛行艇が俎上（そじょう）に上り、水上飛行場に依存していたが、提出期日も遅かつたし、「例のお題目」であつさり片づけられてしまつたのは、政府にも議会にもまだその気が熟していない証拠であつた。

（五）三等操縦士の懸賞飛行競技大会

大連で石橋操縦士飛行――帝国飛行協会久能理事らの会員募集運動――奉天中学生の熱意――詐欺にかかる――三等操縦士の続出――日本飛行士倶楽部の要望――三等操縦士の高度、速度、離着陸競技――一五操縦士一二機参加――星野長官の飛行句――航空局操縦生と台湾航空班練習生――依田忠明工兵少尉殉職――国勢院で翼布塗料懸賞募集

飛行協会では飛行機を大連に置きつ放しの石橋勝浪氏の提案をいれ、同地で宣伝飛行と会員募集を行うことになつて三月下旬、久能総務理事、戸田参事、北尾主事がつれ立ち、協会所蔵の映画フキルムをもつて大連へ出かけた。

飛行協会は藁（わら）をもつかみかねない時だつたから、新地開拓の会員募集に二つ返事で乗り出した訳だが、三月末の飛行予定日が飛行機整備の都合で四月一日、二日に延びたうえ試験飛行で二日の午後、星ヵ浦海岸で三〇分ばかり飛んで着水し、滑走中に荒波をかぶつてフロートをさらわれ、機首を海中に突込んでしまつた。

朝から七、八ぷの風があつて夏の海水浴場も相当に波が立ち騒ぎ、出発前にフロートに乗つて作業をしていた助手は、小舟のように揺られて盛んに嘔吐（おうど）を催していたくらいだつた。

こうして石橋氏の宣伝飛行は十分とはいえなかつたが、ちようどよかつたことにはさきに水田中尉の一行が冒険曲技で目にもの見せてあつたので、大連市民一般の飛行機に対する露骨な不評を買わずに済み、商業学校、高等女学校、大和ホテルなどの講演と映画会もほとんど毎回満員を告げ、相生商業会議所会頭の斡旋（あつせん）で、一夕、大和ホテルに大連、旅順の有力者数十名を招待して久能、戸田両氏から陳弁これ大いに努めて航空事業の援助を懇請した。

五日、同地を離れて奉天に立ち寄り、劇場や中学校、小学校で講演と映画を

見せ、釜山でも一夕弁じて一同元気で帰京し、各地で入会した会員の即時払寄附金が数百円に上つていた。

帰京後間もなく、米倉信一という奉天中学校の生徒から久能理事あて、純真な熱意をこめた長い手紙を受取つた。

「(前略)閣下の講演を伺ひ非常に奮激いたしました。わが航空界を盛んにしてゆくのは我が国民の力が必要であるといはれた閣下の御言葉によつて、我が国民の夢をさますのは我々学生の急務であると信じ、閣下のお話を伺つた翌々日から斯様な会を作りました。毎日各自が学用品及びパン等を買ひ、五厘、一銭にても剰銭が出来て、その金の不要な時はこれをクラスに具へてある貯金箱に入れて置く。そしてその貯金箱には四名の委員があつて、その金が壱円になつた時は、それを郵便局へ持つて行くといふのです。その会のことを校長初め各先生方にお話しましたところ非常によろこんで下さいまして、大いにやれとの激励のお言葉を下さいました。そこで非常に喜びまして早速その日から始めました。初めのうちは我々三年級ばかりでありましたが、今では奉天中学校中、上級生から一年生に至るまで実行しております。甚だ有望であります。約一ヶ月の間に弐拾円からの貯金が出来ました。一定の金額に達した場合には、これをお送りいたします。閣下、この会を全国に弘めて下さい。全国の学校に勧めて下さい。そしてわが国飛行界の振興を計つて下さい。各自が一日に五厘位の倹約は出来る筈であります。私共はこの会のことを奉天新聞によつて奉天市民に発表いたしました。今に奉天市中に拡める考へであります。(後略)」

まことに大人も及ばぬ殊勝な心がけに感激したが、そのあとで今度は言語道断な手痛い目に遭つて、さすがの久能中将もすつかり憤慨し、善後処置に大汗をかくようなことが出来た。

それは五月ごろ、高橋信天氏が郷里北海道岩内で飛行するのを新聞で見て、これを機会に一挙に飛行協会の会員募集をはかりたいという伊藤孤蜂、松崎慈恭両氏が北海道支部の紹介で協会にたずねて来たので、支部監督のもとに委嘱することを条件にして、金二、〇〇〇円を飛行と会員募集準備の費用に前渡しをした。

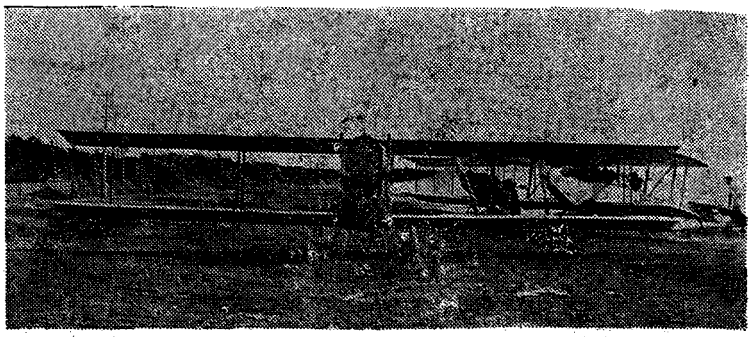
数回の折衝や相談などで久能、戸田両氏によつて人物考査に見きわめをつけてのことであり、支部を信頼してのことでもあつたが、結局伊藤某にまんまと食わせられた形で相棒の松崎慈恭が「責任を負う」とはいうけれども任してはおけず、久能総務理事自ら大迷惑するような破目(はめ)を来し、あらためて白戸氏と直接契約を行つて高橋操縦士がイスパノ・スイザ式一八〇馬力で函館、札幌、旭川、根室、釧路、小樽各地を巡回飛行し、同時に久能総務理事は航空局の神田第三課長にも応援してもらつて戸田参事と三人がかりで、各地に前後二〇回の講演映画会を開いて奮迅(ふんじん)したが、資金難に追われる会員募集の苦心は、貧すれば鈍するような結果を招くこともあつたのである。

四月下旬、航空局では大量の三等操縦士免状を発行した。まず坂本寿一、片岡文三郎、兵頭精子、大辻晴夫、大蔵清三、吉川隆基、張徳昌、大場藤治郎、小出菊政、乗池判治、冬広正雄の一一氏でほとんど伊藤、白戸両飛行場の出身者であり、わずかに片岡氏が玉井氏の羽田海岸から巣立ち、坂本氏が昔とつたきねづかを津田沼で練り直した人であつた。

これによつてさしあたり一等操縦士は四名、二等操縦士は一六名、三等操縦士は一九名となり、更に五月一日附で伊藤飛行場の杉本信三、村上五平、高橋今朝治、白戸飛行場の吉村豆意、福長飛行場の吉田志郎五氏が三等操縦士、島田武男氏が一等操縦士に昇格した。

この間、伊藤飛行機研究所は資本金一〇万円の合資会社に発展して改組していたが、その発表と津田沼へ本拠をかまえてから三週年に相当するので航空局、飛行協会その他友人知己多数を招いて記念の祝賀会を開いた。おりからの春雨に煙るひがたに、ありつたけの飛行機を並べ、安岡、杉本、久保田、吉川、藤原、大蔵氏ら、生きのいい若人が六機、翼を並べて飛び、親類づき合いの白戸飛行場からは高橋、島田両氏がお祝いに飛んで来て飛行大会以上のにぎわいを見せた。

長岡中将、航空局の米倉大佐などの顔も見え、格納庫の中で折詰とビールの祝宴が張られて民間のせち辛さを吹つ飛ばしたなごやかな情景であつた。



津田沼の伊藤飛行場

これより先き、日本飛行士倶楽部では相変らず飛行協会の消極方針難詰の一本やりを押し進め、操縦士奨励金交附限定人員を増加すべきこと、三等操縦士を主とする飛行大会を東京附近に開催すべきこと、今秋予定の郵便飛行を徹底的に挙行すべきこと、もしこの二種飛行競技を協会に於て実行し難き場合は、飛行士倶楽部自ら実施すべきにより相当補助金を支出すべきこと、その他を加えて決議文を作り、その終りに「もしこれを実現し得ざる時は、本倶楽部は任意の行動に出づべし」という凄文句（すごもんく）である。

協会では丸の内の中央亭へ長岡副会長、久能総務理事、野中勝明、児島八二郎理事が出向いて倶楽部の幹事伊藤、磯部、小栗、馬詰、白戸五氏を招いて懇談し、可及的速かに理事会を開いていずれかに決定する旨を答えた。

倶楽部では一応、それを了としたが、万一倶楽部で実施する場合にそなえて競技会の規定や賞金、慰労金その他の費用を全額五、五〇〇円に見つもり、航空局からも補助金交附の運動を申し合わせて協会の出かたを待っていたが、四月二十四日になつて、「東京附近において三等操縦士飛行競技会、東京・大阪間郵便飛行競技、右二種懸賞競技実施の計画中」という回答が届いた。

そこで倶楽部主催は秋まで見合せとなつたが、飛行協会発表の三等操縦士の競技種目は高度、速度、制限地離着陸の三種で六月二、三両日、千葉県四街道の下志津飛行場を借りて行うことにきまり、規定中の「使用機は堪航証明書の甲種機に限る。同一機同一人たるを要す」に対し、「乙種機まで範囲を拡げる。同一機同一人たることを撤廃する」二項を注文して、これもその通り協会で譲歩することになつた。

参加者は張徳昌、大場藤治郎、大蔵清三、加藤正世、片岡文三郎、吉川隆基、根岸錦蔵、長尾一郎、乗池判治、藤原延、冬広正雄、小出菊政、湯谷新、兵頭精子、杉本信三の一五氏で飛行機は白戸式ローン一二〇馬力、同カーチス九〇馬力、伊藤式カーチス九〇馬力、ニューポール式二三平方型ローン八〇馬力、同一八平方型同八〇馬力、同一五平方型同八〇馬力、アブロ式ローン一二〇馬力、中島式メルセデス・ダイムラー一六〇馬力など一二機の盛観である。

参加者のうち加藤、根岸、長尾氏らは五月中の免状交附者で、自分の飛行機をもつて出場したのは根岸氏のニューポール式一八平方型、藤原氏の中島式、湯谷氏のアブロ式三機であつた。

伊藤式、白戸式のカーチス九〇馬力は、前年のパー飛行団の差押え機で、前に小記した大阪の井上長一氏が伊藤氏に周旋し、伊藤氏から三台のうち一台を白戸氏に分けて、それぞれ適当に修理改造して重宝していたものである。

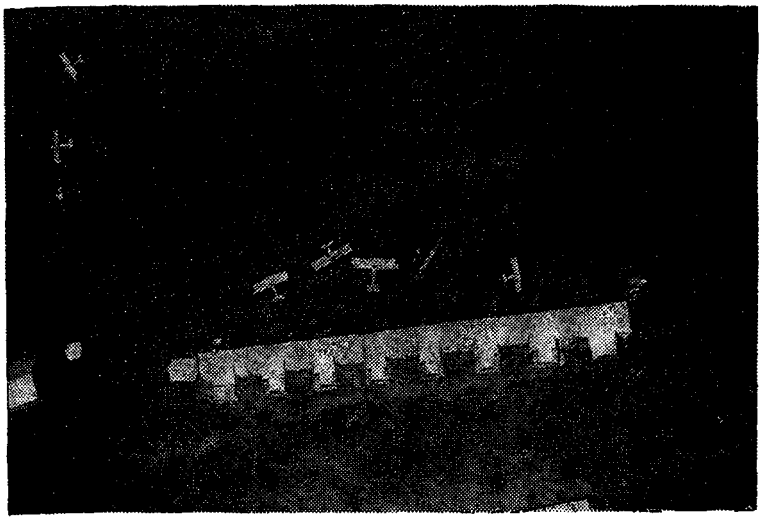
ニューポール式二種は陸軍の払い下げ、アブロ式はさきに陸軍でも一台買つたが、イギリス航空団が持つて来たばかりの練習機で、早くも後藤氏の高弟湯谷氏の手に入つたのは、どういう手まわしからだつたか調べようもないが、伊藤飛行機研究所で整備し、脚部装置が本式のものと大分変つていたところを見ると、あるいは器用な稲垣氏がアブロ式を模造したものかも知れず、出場機中で最も新しいものとして人目をひいていた。その後、太平洋戦争直前までほとんど二〇年間、民間に目白押しをしていた同機が、はじめて民間に現われたのは、実にこの時が最初であり、湯谷氏がまた、最初の乗り手でもあつた。

こうして開かれた三等操縦士競技大会は飛行機も各種各様で、白戸式ローン一二〇馬力のほかはほとんどみな初出場であり、参加者も全部、新進のお目見得ばかりで、藤原氏を除いて一人の古参者もないだけに、優勝者の予想などは全く雲をつかむようで、誰がどのくらい飛べるのかさえも見当がつかない興味津々たるものがあつた。

五月雨あとの飛行場は湿っていたが、風のない晴れた日だった。

競技第一日は高度と速度競技で、高度飛行に張徳昌、湯谷、小出、根岸氏が順々に飛び出し、規定の二時間だけ、上れるだけ上ろうと練習機にむちうって、それぞれ好きな方向を指して頭を上げていく。

カーチス九〇馬力機専門の大蔵、長尾、加藤三氏と紅一点の兵頭精子氏は勝ちみのないことを知って高度競技を棄権し、加藤氏は明日の離着陸競技にだけ出る考えでいた。同氏は雑誌「帝国飛行」廃刊後、伊藤飛行機研究所で練習していたが、操縦術よりは稲垣氏について設計製作を学んだ方が適材のような青年だった。堂に入った昆虫研究家でもあった。



下志津飛行場の飛行競技会場

人数が多いので午後になつても高度飛行が片づかず、ことに自分の飛行機の性能限度を超えて、もう少しと若気のがんばりをきかしているので一度上ったら最後、中々降りて来ないばかりでなく、どこへいつてしまつたか、まるで姿を見せない。

湯谷氏は規定の二時間を過ぎても帰つて来ず、監督の伊藤、後藤両氏は既に不時着しているものと観念して、探しに出る相談をしているところへ、ひよつこり高いところに現われ、地上十数㍍で発動機をとめたので、ふらふらと失速しながらばたりと落ち、車軸を曲げてしまつた。



乗池判治氏

高度の終りきらないうちに速度競技を開始し、飛行場の両端二個所の標的を旋回一往復する飛行だつたが、これは見ている間に順次に片づき、終りに近い頃、ようよう高度飛行の最後の人乗池氏が降りて来た。

審判員席には委員長の田中館博士、海軍の和田秀穂少佐、陸軍の加藤尹襄、長沢賢二郎両大尉と森玉徳光砲兵中尉、それから久能総務理事、徳永参事らが卓をかこんで今日の採点に忙しかった。

成績は高度飛行競技では、

一等　五、九〇〇㍍（一時間二〇分）白戸式一二〇馬力　乗池判治
二等　五、四三〇㍍（五　五　分）同右　大場藤治郎
三等　四、四〇〇㍍（一時間二〇分）ニューポール式八〇馬力　根岸錦蔵
等外　四、二〇〇㍍（二時間二六分）アブロ式一二〇馬力　湯谷　新
同　四、一〇〇㍍（一時間二二分）伊藤式九〇馬力　吉川隆基
同　三、九七〇㍍（一時間七分）ニューポール式八〇馬力　杉本信三
同　三、七四三㍍（一時間三三分）中島式一六〇馬力　藤原　延
同　三、六六〇㍍（三　八　分）白戸式一二〇馬力　小出菊政
同　三、六〇〇㍍（一時間五七分）ニューポール式八〇馬力　片岡文三郎
同　三、二九〇㍍（一時間四八分）白戸式九〇馬力　冬広正雄
同　一、四九〇㍍（五　九　分）伊藤式九〇馬力　張徳昌

一、二等は白戸飛行場で独占した。

速度競技では、

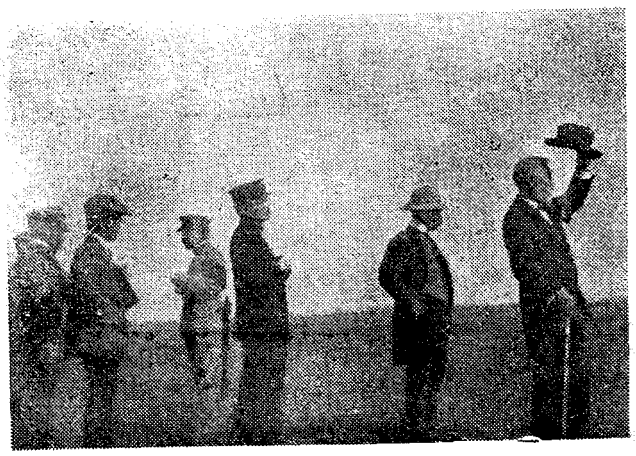
一等　秒速四二㍍七　ニューポール式八〇馬力　杉本信三
二等　四一㍍二　伊藤式九〇馬力　吉川隆基

三等	四一㍍一〇	ニューポール式八〇馬力	根岸錦蔵	
等外	三九㍍一一	中島式一六〇馬力	藤原延	
同	三九㍍一〇	白戸式一二〇馬力	大場藤治郎	
同	三七㍍六	白戸式九〇馬力	乗池判治	
同	三六㍍八	ニューポール式八〇馬力	片岡文三郎	
同	三六㍍七	白戸式一二〇馬力	小出菊政	
同	三二㍍五	伊藤式九〇馬力	長尾一郎	
同	三〇㍍二	同右	兵頭精子	
同	二八㍍八	白戸式九〇馬力	冬広正雄	

これはまた、一、二等を伊藤飛行場で優勝し、根岸氏がいずれも第三位を占めて孤軍奮闘のかいがあり、兵頭嬢がつつましやかに等外の末席に連なつているのは使用機に順応した成績であつた。

翌二日目離着陸競技で、朝早くから高橋、島田、安岡、謝氏らの先輩が附き添つて白戸、伊藤両飛行場の人達はかわるがわるウオーミング・アップしていたが、空は梅雨模様の雲が低く薄い朝霧がおりていた。

根岸氏は高度計が震動して少しもレコードしない、と、二度もやり直すので、一体高度計をどこへ附けているのかときいたら、発動機架のうしろだという。なるほど発動機のそばなら一番震動の激しい場所だが、ほかに適当な所はないのかというと、「ほかにありません」とすましている。しかたがないので、「それじや君が背負つていきたまえ」と、念のために二個つけさせたが、人よりも小がらなだけに高度計を二つ背中にぶら下げた姿はなかなか愛嬌（あいきょう）があつた。



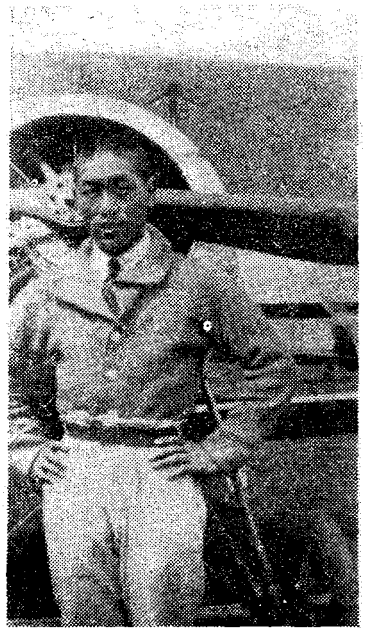
審判委員（左から加藤大尉、一人おいて長沢大尉、和田少佐、徳永氏、田中館博士）



根岸錦蔵氏

長沢大尉が操縦者を全部集めて約三〇分間にわたつて懇切な説明や注意を与え、皆よくわかつたと見えて元気に、それぞれの機へ走つて帰つていく。

先頭は杉本氏で、そのニューポール式一五平方型で飛び出し、所定のコースをとつて高度四〇〇㍍で飛行場を一周した後、三〇〇㍍から空中滑走で径一〇〇㍍円周ゴールに向つて降りて来る。二番目が藤原、三番目が加藤と続いたが、加藤氏はゴールよりもかなり遠いところに着陸して一〇㍍ばかり走ると、大きな溝に車輪を突込んでゆるい



杉本信三氏



加藤正世氏

正しい円を描きながら転覆し、車輪を真上にして仰向けに寝てしまつた。

加藤氏は微傷だに負わなかつたが、二種目を犠牲にしてまで、この離着陸に精魂こめて出場したのに、このあえない始末は不運だつた。しかしそれまでそんな所に溝などがあるとはつゆ知らなかつた地上の人たちは、ずいぶん遠いところへ降りたものだと話し合つて、じつは伊藤氏が、この競技の済み次第、五〇〇〇円でわきへ売る約束の出来ていた飛行機だそうで、「それでなくてもこの飛行会では損をしそうでびくびくしているところへもつて来て、お盆を前に控えているんだから伊藤君も中々笑いごとじやないよ」と、定連のむだ話をよそに伊藤氏はその場で解体しているカーチス式九〇馬力機が、だんだんばらされていくのを遠くの方でむつつりながめていた。

聞けば油で眼鏡が曇つてしまつたのが、加藤氏やりそこないの原因だつたそうである。

審査員は格納庫のそばの監視所に立つて着陸ぶりを点検していたが、高度、速度競技に比べてはなはだ成績がわるく、根岸氏を最後にしていよいよ競技の幕は閉じられた。

離着陸競技の入選者は、一等乗池判治氏の四三一点、二等大蔵清三氏の三六一点、三等吉川隆基氏の三二五点、等外藤原延氏の一六一点で、他は全部失格となり、ここでも伊藤、白戸両飛行場に凱歌があがつた。

二等の栄冠を占めた大蔵氏は参加者中最年少の一九才で、二つ年上の根岸氏と好一対の小柄操縦士だつた。

競技が終つてから来場中の星野航空局長官が、島田氏の操縦でローン一二〇馬力の白戸式に同乗し、附近を十数分間飛んで降りて来ると、

「やあ、中々愉快でした」と、飛行中の所感を紙片に走り書いて見せた。

「薫る風　我れ大空に嘯嘆す」というむずかしい句だつた。

それと入れ違いに伊藤氏が、砲車でこねくり返した四街道の道におそれをなし、安岡氏に操縦させてカーチス式で津田沼へ帰つていつた。

続いて白戸組、伊藤組、羽田へ帰る片岡氏もそれぞれ一人ずつ乗せて空中輸送で引き上げ、根岸がひとり掛塚へ帰るのだといつて格納庫の中で解体していた。

六月九日午後三時半から九段偕行社で、左の賞金と慰労金が贈与された。

高度	一等賞金	八〇〇円	計一、三〇〇円	乗池判治
離着陸	同	五〇〇円		
速度	同	八〇〇円		杉本信三
速度	二等賞金	六〇〇円		
離着陸	三等賞金	二〇〇円	計　八〇〇円	吉川隆基
高度	二等賞金	六〇〇円		大場藤治郎
離着陸	二等賞金	三〇〇円		大蔵清三
高度	各三等賞金	四〇〇円	計　八〇〇円	根岸錦蔵

あとは慰労金で高度、速度、離着陸三種出場の藤原、片岡、湯谷、冬広、小出の五氏には各金一七〇円を、また速度だけの長尾、兵頭両氏と、高度だけの張氏、離着陸だけの加藤氏には、それぞれ一二〇円ずつが贈られた。

同時に航空局からは乗池氏へ金五〇〇円のほかに時計、鎖及び飛行服各一、杉本氏へ時計と鎖各一、吉川氏へ時計、鎖、飛行服、帽子各一、大場、大蔵、根岸三氏へ時計と鎖各一を授与し、更に参加者全部に対して各金一〇〇円を交附した。

かくて星野航空局長官の祝辞中にも「溌剌たる意気と精練なる技倆とは相俟つて壮絶快絶なる競技となり、遂に高度に於て最新の記録を作り、以て陸海軍の塁を摩するに至れるは洵に慶賀に堪えず」とあつて、なるほど「三等」をいやがるのも無理はないと思うような人が大部分そろつていた。

そして大場、大蔵、片岡、根岸、乗池、藤原、小出、杉本氏らは順次間もなく二等操縦士に昇格していつた。

一方、航空局の第二回操縦生も、この時既にニューポール式の甲式二型の単独操縦にまで進んでいた。

二月半ば頃まで平均回数二六回で、滑走機の練習を続けながら甲式一型機の同乗飛行を始めて平均一三〇余回で単独に移り、平均二四回の後、五月末から甲式二型機に進んだが、井上吉雄氏は陸軍航空学校条例第二十六条によつて六月十二日、退校したので惜しくも一人欠けたことになつた。

そして二型の成績優良者はサルムソン式の乙式一型偵察機をはじめていたが、平均一週間二〇回の同乗で単独の域に進み、めきめき上達していた。

この航空局組と毎日、顔を合わして競争している台湾の航空班練習生も、同じ課程を同じ進度で肩を並べていたが、五月半ばごろから新たに鰲部の五十嵐益一郎氏が再入校して甲式一型機から再練習についていた。

同氏は航空班当初の第一期練習生としてモ式、中島式を学んでいつた人だつたが、今度はサルムソン式と高等飛行を主として練習のために再東上したのだつた。

ところがこの間、第一期練習生当時からの助教官で、台湾本島でも理蕃飛行に尽瘁（じんすい）し、故遠藤警部と同乗飛行して九死に一生を得たことのある依田忠明特務曹長が悲壮な殉職を遂げた。台湾からの帰任後は航空学校の検査班附になつていたが、五月二十九日の朝だつた。七時四十五分、新しいローン式八〇馬力発動機を装備したニューポール式二四平方型の甲式一型機試験のため、加美谷検査工を乗せて離陸し、約八〇㍍ばかり飛び上つてから発動機の故障を発見したので、飛行場内に引返すべく機首をさげ、少し無理とは知りつつ二回にわたり続けて九〇度の左旋回を行つた。正にそこで機首が飛行場に正対の位置に立つて、これでよしと目を上げた刹那（せつな）、急激に機首がうつむき、そのまま二〇㍍の高度からきりもみとなつて四五度の角度で地上に食い込み、曹長も加美谷検査工も血にまみれて重傷を負い、曹長はついに三時間後に殉職した。

この不測の事故を遠くで見ていて、救急自動車で駆けつけた航空班練習生の野口昂氏が、後年その手記「着地飛行」の中に、その時のことを追想している。

「（前略）操縦第一課は、低空で速度を失つてはならぬということにある。したがつてこの場合には直滑空のまま着陸せよというのが大体の原則である。しかし誰でも旋回しようとするのだ。愛機を破壊から救はうとする本能的な頭の作用が、いつの間にか、その原則を忘れさせてゐるのである。（中略）わたしは事故の現場から瀕死の少尉を抱へ出し、あのクローバーの繁つた飛行場を救急自動車で走つた。少尉はわたしに抱へられて、くるしい呼吸の下から何度も繰返していつたのだ。「あんな馬鹿な真似をしてはならんぞ」と。わたしは涙ぐんで、これに何度もうなづいて応へた。（後略）」

原因は勿論、発動機の故障だが、発動機ははなはだしく破損しているので飛行当時の状態を確認することは出来ないが、失速を無視して無理な旋回をしようとしたのがあやまちのもとだつた。

山梨県南巨摩郡静川村切石の人で明治四十三年末、気球隊に入隊、青島攻囲戦に参加後、雄飛号の航手になつたこともあり、航空大隊に編入されて大正五年から操縦術を習得し、フランス航空団当時、班長ルフェーブル少佐から、「日本航空界に依田あり」とまで賞されたという練熟の士であつた。

二十日程前に殉職した同僚の二寸木曹長とは偶然、隣り同志に住んでいたので、依田氏はなにかと親切に面倒を見て弔問者を感激させたものだそうだが、今度は自分の番になつたのも何か深い因縁がありそうである。

享年三三。殉職と同時に特に工兵少尉に任ぜられ、勲五等瑞光旭日章を授与された。

さきに発表して飛行用発動機のマグネトを懸賞募集中の国勢院では、更に追いかけて六月初旬、飛行機の翼布塗料懸賞募集に着手した。

その募集規程は、

一、種類　醋酸繊維素ヲ原料トセルモノ

二、提出品及提出書類　応募者ハ自己製造ノ応募品二キログラムニ其ノ製造ニ使用シタルモノト同一ノ醋酸繊維素五〇〇グラム及応募品ニ関スル左ノ説明書ヲ添ヘ、国勢院ニ提出スベシ

(イ)、製造要領　(ロ)、塗布方法　(ハ)、使用原料製造所名　(ニ)、製造費用

三、応募者ノ資格　日本臣民又ハ日本ノ法令ニ依リ設立シタル法人

四、賞金　一等賞金三、〇〇〇円　二等賞金二、〇〇〇円　三等賞金一、〇〇〇円

以上ノ外、等外賞ヲ授与スルコトアルベシ

五、募集締切期日　本年十月三十一日

六、審査

(イ)、国勢院ニ於テ之ヲ行ヒ、審査ニ必要ナル検査ハ他ニ委託スルコトアルベシ　(ロ)、応募者ハ審査ニ関シ異議ヲ挟ムコトヲ得ズ　(ハ)、審査ノ上、授賞ノ価値ナシト認メタルトキハ規定ノ賞金ヲ授与セズ　(ニ)、審査ノ結果ハ大正十二年二月二十八日マデニ発表ス

七、応募上ノ注意

(イ)、応募者ノ提出セル応募品及書類ハ総テ之ヲ返付セズ　(ロ)、応募者ハ応募品及提出書類ヲ締切期日マデニ到着スル様、東京市麹町区国勢院ニ送付スベシ　(ハ)、応募者ハ予メ国勢院ニ就キ詳細ヲ照合スベシ

と、いうのであつて、国勢院が航空の発達に深い関心をもち出したことは注目に価するものであつた。

(六)　航空大隊を飛行大隊と改称

大柴輜重兵中尉の連続宙返り五〇四回――吹流し射撃命中新記録――各航空大隊の定期郵便飛行――停車場屋根に地名標識――アルプス越え飛行――平和記念博覧会航空館デーに機上から鳩を放つ――高間隆太郎歩兵特務曹長、松島義春歩兵中尉殉職――事故頻々――尾久礼三砲兵曹長、脇森隆三歩兵大尉殉職――航空大隊を飛行大隊と改称――二カ年半療養後、川副俥夫海軍大尉殉職――東宮殿下、霞ケ浦飛行場へお成り――上田善夫海軍大尉殉職――格納中のSS式飛行船自然爆破――航空機試験所に新風洞設置



大柴栄輜重兵中尉

航空学校明野分校の教官大柴栄中尉は五月二十七日、サルムソン式を操縦して伊勢湾に飛び出し、鳥羽から二見ケ浦上空で連続五〇四回の宙返りを行い、前年六月の河井田中尉の四五六回の記録を見ごとに更新した。

これについて、さきの川井田中尉のような手記はないが、さきに掲げた大柴中尉の日記にも「サルムソンはループによい飛行機だ」といつており、「鳥羽までサ式で行つた僕は、そこからルーピングの連続で明野ケ原まで来たが、丁度一七回ほどやつたら明野分校の建物が翼の下になつていた」と書いている。そして「スパッドもよいが、何分スパッドなどより大きいし、その経過がゆつくりしておるので面白い」ところから、大柴中尉の驚異的記録が生まれたのだと思うが、一体ルーピング（宙返り）とはどんなものだろうか。

本稿筆者が大正十年秋、霞ケ浦飛行場で阪本大尉（宗隆）に乗せてもらつてこの種高等飛行の経験を手記したものがあるので、参考になれば幸いである。

「（前略）本建築の格納庫は三棟で、向うの端（はじ）の方には白いズックの移動格納庫が並んでいる。飛行機はイギリスから買つたばかりのスパローホークという白い小さな複葉機が珍しかつた。

僕はそこではじめて黒革の服を着た阪本大尉に紹介された。大尉は僕を飛行機の傍へつれて行つて、「お乗りなさい」と、後部の座席を指しながら革のまるい帽子で顔を半分包んだ。

阪本大尉は始終にこにこしてゐた。そして非常に物やさしい静かな口のきき方をする士官だつた。

僕は云はれる通りに同乗席へすぽつと入つて、パントを固く腹にしめつけた。

始動自動車が走つて来てエンジンは直ぐかかつた。この始動機も今度はじめて来たものだ。

飛行機はどんどん昇つて行つた。飛行場の上を二、三回大きく旋回したかと思ううちに、もう一、〇〇〇メートルぐらいに上つていた。

よく晴れた日で、白い雲が手をのばせば届きそうなところに浮かんでゐた。霞ヶ浦の湖面が日光の反射で燃えているように見えた。

僕は両手を膝において端然としていた。あまり揺れもしなかつたが、時々ふわりと落とされた。旋回する時には何度かの角度で横倒しにされるので、シートからこぼれ落ちそうでならなかつた。

前の座席からふと振返つた阪本大尉は、僕の顔を見て異常のないのを知ると、安心したようににつと笑つて片手をぐるぐるとゆるくまわして見せた。宙返りの合図だ。

僕はだまつて、僕も目で笑つて見せながら威勢よくこつくりした。

しかし僕は思はず自分で自分の頭をさげてしまつた。途端に飛行機の頭がぐつと突込むだろうと感じたので、先きに自分の頭を突き込んだ訳なのだが、待つているうちに白い雲が目の下を飛んで行く。緑や黄や黒が頭につかへそうに持ち上つて来る。翼と翼の間に地平が縦に飛んだり、横に走つたりした。

僕は今更何とも仕様がないので、両手を膝の間にはさみ込んでじつとしていた。大してこわくはなかつたが、いい気持ではなかつた。しかし自分は今、空中で宙返りしている。これがあのループの感じだと思うと愉快だつた。

そうやつて三回か四回ぐらい、大きな地平が輪をかいて飛行機をのみ込んだように見えたが、やがて水平に戻つたと思うと白雲を点綴した青空が一ぱいひらけていた。

僕は少しホツとした。飛行機は頭を上にしてぐんぐん上つて行く。

僕の目の前のダヴル・コントロールが前後左右に少しづつ動くので、飛行機が上つているのか、降りていくのか、すぐわかる。

阪本大尉はまた振返つて、今度は人さし指を下へ向けてくるくる回して見せた。

ブリルだ、と直感した僕は、仕様がないから前と同じように目で笑つて答へた。

しかしこの空中の冒険に少し慣れた僕は、もう飛行機より先きに自分の頭を突き込むようなことはしないで、じつと正面をきつていた。が、次ぎの瞬間には、いや応なしに座席の淵をしつかり両手でつかまえずにはゐられなかつた。飛行機は非常な勢いで逆落しにおちて行く。その早さは河へ投げ込んだ石ころよりも早いだろうと思われた。そして片方の翼がよじれるように動いたかと思うと、今まで見えていた地上の風物が途端にがらりと入れかわつてしまつた。翼と翼の間が、ある瞬間は何百尺、何千尺の広さに見え、ある瞬間は二枚の翼が一枚にくつついてしまつたかのように感じられた。そしてそこにはさつきのような大空はなかつた。ゆがんだ碁盤目のような畑が浮き上つたり、黒い森が走つたり、人家らしいものが散らばつたり、真白な細長い路が流れていたり、それから湖の水がすうつと消えたりした。

しかし僕は、この翼がポキツと折れたら、というようなことは不思議に考えなかつた。何かなしに僕は、僕をしつかり抱いてくれているものがあるように静かな気持で、不自然な翼の回転を、これ以上の冒険はあるまいと思はれるような飛行機の急速旋回落下（きりもみ）に見とれていた。

どのくらい落ちたか、僕にはまるで目測がつかなかつた。ただわかつたのは視覚に合わぬ望遠鏡を目にあてたように、遠いところにあつた美しい地上がにわかに目の下にボツと覗んで浮き上つて来ていたことである。

発動機は再び全速で回転した。

飛行機は狂夢からさめたように水平にやんわり浮かんでいた。下には芝生の黄色い飛行場があつた。高度は四、五百メートルだつた。

僕は早く地面を踏みたいと思つた。

――この飛行は丁度、二〇分間だつた。

お礼をいつて別れ際に、阪本大尉はやはりにこにこしながら黙つて挙手の挨拶をしてくれた。（後略）」

大柴中尉の寅返り記録と同じ日、同じ明野分校の学生藤村軍曹は伊藤曹長操縦のサルムソン式に同乗して同種機の曳航する吹流し標的に対し、二一分間に一〇〇発を発射して四〇パーセントの命中率をあげ、今春一月、小川少尉の二七パーセント記録をはるかに凌駕（りょうが）した。

海軍が追浜と東京築地間に定期連絡航空を実施している故智にならつたか、陸軍航空部でも全国的な大規模の郵便連絡飛行を、六月から開始することになつた。

毎週の水曜日を実施日とし、第一水曜日は各務ヵ原・所沢・太刀洗間、各務ヵ原・所沢間往復、各務ヵ原・岡山間往復及び太刀洗・岡山間往復、第二水曜日は所沢・各務ヵ原間往復、第三水曜日は八日市・各務ヵ原・明野間、第四水曜日は明野・各務ヵ原・八日市間及び下志津・所沢間往復の各線で公文書携行、あるいは軽量な物品や連絡将校同乗の場合もある。

さて第一水曜の六日、その第一便は第一大隊の畑島中尉が若干の文書類を携えてニューポール式甲式三型機で六時五十分、試験的に各務ヵ原を出発し、中間着陸地の三方ヵ原で給油して次ぎの三島練兵場へ十時四十五分、着陸したが、不整地に乗り上げて転覆破壊し、あと半分は汽車で向うといつた不首尾に終つたが、第二水曜日の十四日にはサルムソンの乙式一型機に変えて北島中尉操縦、西尾中尉同乗で八時過ぎ所沢を出発、これは中間着陸の面倒もなく各務ヵ原に直航して十時三十分、任務を果した。

帰りは福田中尉操縦、柳田中尉同乗、文書類を携えて二時、各務ヵ原を出発四時三十分、所沢に帰着した。

各務ヵ原でもこの日、西航を開いて第一便を乙式一型で織田中尉操縦、新大尉同乗で七時三十五分出発、岡山に向い、太刀洗からは上田少尉操縦の乙式一型に各航空大隊、航空学校宛の公文書、郵便物十数通を携えて七時十三分、岡山に東上した。

各務ヵ原の織田機は九時四十五分、岡山着、待つ間もなく太刀洗の上田機が十時十分、到着したので文書類を交換して出発準備についたが天候の都合で翌日に繰延べ、岡山へは立見中尉操縦、小野少尉同乗、所沢へは福田中尉がそれぞれ乙式一型で帰還し、岡山から太刀洗へは遠藤曹長が交代して帰還し、全線予定通り完了した。

これにならつて朝鮮平壌の六大隊でも京城間二五〇㌔の定期便を開催し、毎月第一火曜日をその日に定めて軽い軍用品や郵便物の輸送にあたることになつた。

今月は試験飛行かたがた二十三日朝八時、海老根軍曹操縦の乙式一型に服部中隊長が同乗して京城に向い、汝矣島飛行場に着陸、帰航は金沢軍曹が代つて搭乗し、服部中隊長を乗せて一時十分離陸、向い風と戦いながら一時間五〇分で平壌に安着した。

陸軍航空部では頻繁（ひんぱん）な野外飛行や長距離飛行のため、かねて地上標識の施設を考えていたが、今度各駅停車場の屋根に白ペンキで地名を標示する案をたて、とりあえず東京附近では池袋、川越、成田、八王子、静岡、中部、近畿地方で多治見、米原、木津、亀山、貴生川、中国筋では明石、河内、柳井津、三田尻、下ノ関、九州では折尾、鳥栖、中津が指定され、東北地方や北海道方面の積雪の容易に解消しない地方は、大建築物の屋上に適当な標示物の必要があり、何かいい考えはないかと研究している。

各務ヵ原第二大隊では、信越地方で第一五旅団との連合演習に従事していたが、終了後の七月十一日朝五時半、本隊へ帰還のため田島少尉操縦、成富中尉同乗の乙式一二九号機、岡崎曹長操縦、西村中尉同乗の一一二号機はともに新発田練兵場を出発、日本アルプス翔破の途についた。

天気はまず申し分なく、しばらくの間は両機連絡をとりながら快調を示していたが、阿賀野川を渡るころから離れ離れになつて一二九号機は信越国境附近で全く雲霧に閉ざされ、まごまごしているうちに燃料の不足が心配になり出し、ようやく高田練兵場を探しあてて不時着した。

岡崎曹長らの一一二号機は国境の天水山と中山峰の中間を縫つて七時二十五

分、飯山町にとりつき、次いで長野市から犀川を経て一〇分後に松本市上空に出たところ、にわかに険悪な気流に襲われて前途多難を思わせるものがあつたが敢然、アルプス越えに乗りかかつて八時六分、木曾の御嶽山に迎えられ、密雲に閉ざされた山上を越えて九時三十分、各務ヶ原に安着した。

同乗の西村中尉は、「長岡へ出るまでに一時間を費し、羅針盤一つで長野に入り、高度をとりながらアルプス越えにかかり、御嶽山上では五、三〇〇〇㍍だつた。そのあとは横滑りをやつたりしてほとんど空中滑走で来てしまつた。針ノ木、乗鞍の険山は雄大な白壁のように見え、御嶽山附近の河の水が白く光つて流れているのを幾度も見た。三、〇〇〇㍍以上はきわめて快晴で、富士山はもちろん、右に日本海、左に太平洋が黒々と見えた。いくら真夏でも五、八〇〇㍍の高度では華氏氷点下一七度八で、とても寒かつた」

一二九号機も二時三十分、松本市から御嶽山を越えて木曾川を目標に四時四十分、各務ヶ原に帰着した。

この翌十二日は例の定期輸送日で、太刀洗第四大隊の篠原中尉操縦、近藤中尉同乗で乙式一五六号を各務ヶ原に立たせ、途中岡山で燃料を補給して往航を完了し、翌十三日は伊藤曹長操縦、中西少佐が同乗して太刀洗へ帰還した。

一方、所沢から出た渡辺中尉の乙式一六二号機には有川校長が同乗して各務ヶ原に着き、用務を終えて午後、所沢へ帰り、八日市の第三大隊からは今村中尉がニューポール式甲式三型機で各務ヶ原、明野分校間を連絡して、これまた即日帰還し、七月第二水曜の定期飛行便は満点で終了した。

七月二十日は東京上野の平和記念博覧会の航空館デーで、航空学校から能見大尉操縦のF六〇号機に将校、下士ら三名同乗して先頭をきるあとに甲式三型戦闘機三機、乙式偵察機五機の二編隊が続いて上野に飛び、会場の上空でF六〇号から臼田曹長携行の鳩籠を解けば、五〇羽の鳩（はと）は放たれた鳥の元気を見せて羽ばたきつつしばらく旋回していたが、やがて北西のわが家へかけ去つていつた。

ここまではよかつたが八月に入ると俄然、陸海軍航空隊、民間を通じてほとんど連日の事故続きで目もあてられぬ惨状が頻発したのは、猛暑のためとばかりはいえぬものがあつた。一応陸軍のばかりを拾つて見ると、まず一日朝、各務ヶ原第一大隊第二中隊で小沢中隊長指揮のもとに七時から戦闘飛行演習を開始したが、ほど経て高間隆太郎曹長は甲式三型機を操縦して三、〇〇〇㍍の高度で高等飛行の練習を行い、いつたん着陸してから十時三十八分、ローン式八〇馬力の甲式二型機に松島義春少尉同乗で空中勤務練習のため再出発した。

発動機の調子もよく、風速二㍍の西風だつたが気温三〇度五で日射強く、低空の気流はやや平静を欠いているものがあつた。高間曹長は上げ舵がきき過ぎたためか、にわかに速力が減り、約八〇㍍の高度で飛行場外に出で、西方に向つて直線飛行していくうちにふと機体が左右に激しく動揺したと見る間に機首を下げてきりもみとなり、左に一回半旋転した後、飛行場から六〇〇㍍のいも畑に突き刺さり、一瞬両氏とも殉難した。離陸後わずかに二分の出来事だつた。

原因は離陸直後の上げ舵がきき過ぎたので、速度が不足したところへ突風をうけ、機体の激しい動揺に対して高間曹長は応急修正をしたが間に合はず、定石のきりもみに入つてぬけきれなかつたものである。

曹長は栃木県安蘇郡旗川村並木の人、佐野中学出身、大正五年末、徴兵で近衛歩兵第四聯隊に入営、九年五月、歩兵軍曹の時、航空術伝習のため第一大隊に分遣され、同年十一月、基本操縦術をおえてひとまず原隊に復帰し、翌十二月再び第一大隊に転属を命ぜられて今日に及んだ。享年二七。殉職とともに歩兵特務曹長に昇進した。

松島少尉は和歌山県海草郡四箇郷村松島の人で大正十年末、歩兵少尉任官、直ちに航空第一大隊附となつて、まだ八カ月を終えたばかりだが、隊附になつてから食事その他で鳥類の料理は、いつさい口にしなかつたという仏心家で享年二三、殉職とともに歩兵中尉に進められた。

翌二日は所沢で八時半ごろ、航空学校の甲種学生原少尉が甲式三型機で練習飛行中、発動機の故障から所沢の町中で進退きわまり、深井酒店の家根をかすめて軒下に落ち、幸いそれが緩衝となつて機体は大破したが原少尉は微傷で済んだ。

翌三日は航空局委託操縦生の明野行き長距離飛行だつたが、そのうちの一機桑島稔操縦生は十一時ごろ、発動機の故障で神奈川県湯河原海岸に不時着し、機体を大破したうえ、相当手重い負傷をして附近の病院にかつぎ込まれた。

八日の朝は航空学校附の乾曹長が宮里中尉同乗で乙式一型機を操縦練習中、九時半ごろ、二〇〇㍍の高度で発動機がばつたり止まつてしまつたので無理をせず、機体破損を覚悟でそのまま畑中に不時着、転覆したが軽い擦過傷で事なきを得た。

次いで十日にはまた各務ヶ原第二大隊附の尾久礼三軍曹が、おりから開かれている歩兵第五旅団との連合演習に東軍に配属されて参加し、乙式一型機に偵察将校の脇森中尉同乗で九時過ぎ出発、愛知県東春日井郡本地ヶ原附近の演習地に向つた。同四十分、地上戦闘に参加のため散兵線の真上で攻撃姿勢をとつて約一〇〇㍍の高度まで降下した後、機首を上げながら右に旋回して南方に向つた時、左前方から西軍所属の戦闘機が近迫して来たので、これを避けようとして舵をきつたが高度が低いので、ふと前方の高地に衝突の恐れありと見たのか、あるいは急に突風に襲われたためか、突然左へ急旋回した瞬間である。

まつさかさまに墜落して尾久軍曹は胸部をおしつぶされて殉職、森脇中尉は左足骨折、頭部裂傷で直ちに名古屋衛戍病院に収容したが午後二時半、遂に絶命した。

その日、天気はよかつたが気流がひどく悪く、低空での操縦には種々の困難があつた模様で、攻撃姿勢から転じて水平に復しながら右に旋回、次いで敵機を発見したので急に左旋回したため、浮力を減じた隙を突風につかれて安定を失つたものと見られ、サルムソン式を制式偵察機としての最初の事故だつた。

尾久軍曹は秋田県雄勝郡新成村足田の人で大正六年末、現役志願で弘前の野砲兵第八連隊に入営、九年五月、各務ヶ原航空第二大隊に分遣されて操縦術を修得後、航空学校に甲種学生として転じ、技術優良の定評があつた。殉職とともに砲兵曹長に進められた。

脇森中尉は福井県遠敷郡小浜町の人、殉職と同時に歩兵大尉に任ぜられた。これを最後にして陸軍関係の遭難事故はひとまず間をおいたが、八月九日附で陸軍の航空大隊の名称が改められ、飛行第何大隊と呼ぶようになり、各務ヶ原附近鵜沼村にあつた第五大隊は立川に移つて桜井養秀中佐が大隊長に補され、第二大隊長だつた玉置美之助大佐は航空学校の研究部長に転じて、後任には第一〇師団参謀の細木研大佐が補せられた。また長い間、岡大尉で通した最古参の楢之助氏も八月十五日附、騎兵少佐に昇進して肩章を新しい二本の金筋で光らせることになつた。

海軍でもこれより先き六月二日、霞ヶ浦の水上班に開設後最初の大きな事故を起し、同乗の重傷者が満二ヵ年半の療養後、それが元で歿（ぼつ）した異数の殉職者を出した。

航空術講習部の川副停夫大尉は、空中射撃術指導のため澄川中尉操縦のF五号艇に同乗して霞ヶ浦上空で射撃の実施中、機関銃に故障を生じたので修理を加えつつあつたが、機上の作業では修復困難と見て操縦者に着水を指示しながら自分はなお修理を続けているうち、飛行艇は着水を誤つて七㍍の高度から水面にたたきつけられ反動で艇は大跳躍をして、そのはずみに川副大尉は不意をつかれて腰部に打撲傷をうけ、海軍病院に収容された。生命に別条はないが長期の療養が必要となり、一時はほとんど治癒したが一年半の後、再発したのでついに現役を去り、帝大病院その他で手当を尽していたが、満二ヵ年半にして第五腰椎骨症となつて鹿児島市樋口町の転地先きで永眠した。

大尉は佐賀市赤松町の人、明治四十四年九月、兵学校に入り、大正四年末、海軍少尉任官、同七年末、航空術学生を命ぜられて横須賀航空隊に入り、卒業後は機上作業教官として後進を導き、航空術講習部編成と同時に霞ヶ浦に転勤して衆望をあつめていたが、殉難史上にも珍しい最も長い療養期間を経て大正十四年一月十一日が、その最後の日となつた。

かねて東宮殿下が霞ヶ浦飛行場の近情参観を希望されていたので田尻少将、臼井大佐ら航空術講習部の首脳者はセンピル大佐側と打ち合わせのうえ、六月十八日にお迎えすることに決定、万端の準備を整えてお待ち申し上げた。

その朝、九時二十五分、土浦駅着のご予定なので、吉良大尉指揮のスパロホーク型五機編隊の奉迎機は九時を過ぎるころ、常盤線を上つて出迎え、お召列

車上を旋回しながら土浦まで供奉し、殿下には純白な海軍少佐の制服に大勲位章一個を輝かせ、大道東鉄局長の御先導で珍田東宮大夫、奈良武官長、入江侍従長及び井出次官を従えられて自動車で川口渡船場に向われた。

この時、横須賀からはるばる奉迎に出て来た大西大尉船長のSS式飛行船がはるかのかなたに大きな繭玉（まゆだま）のような銀色の姿を現わしていた。

殿下の御召艇が湖心に浮ぶ時、上空にはフアウラー少佐、ロートン大尉、室井、上野、奈良各大尉のスパローホーク型戦闘機群と、湖上にはブラックレー少佐、酒巻、千田両大尉のF五号艇三機、阪元大尉、町田中尉の機上撮影のアブロ式水上機、スーパーマリン式チャンネル型などの離着水をはじめ、小牧大尉のソツピース式クツクー型艦上雷撃機による魚雷発射の実況などを田尻少将がご説明申し上げ、また赤柴大尉はバツチエラー式の投弾鑑査鏡について詳細お話した。

センピル大佐も祖国の名誉にかけて自らハンドルをとり、アブロ式に落下傘を背負つたオードリース少佐を乗せて離陸し、三〇〇㍍の低空からあざやかに降下、純白の大輪は徐々に沈んで美事な着陸を行つた。

十時十分、殿下が湖岸の桟橋を上られるころ、待機していたSS式飛行船が間近かに現われ、お召自動車の上を阿見原飛行場の講習部本部にお着きになるまで御見送して飛行場外へ飛び去つた。

殿下はあらためて田尻少将、臼井大佐、林機関中佐、センピル大佐に謁見されてから記念の五葉の松を表玄関前にお手植された。御小憩の後、機関工場、各調査班などをめぐられてから再び自動車で陸上射撃場へ成らせられ、機関銃射撃、曳痕弾（えいこんだん）射撃をご覧の後、夜間の照明装置にお目をとめられ、徒歩で格納庫へ運ばれるとフアウラー少佐、室井、奈良、上野大尉がスパローホーク型による水も漏らさぬ各種高等飛行術をお目にかけ、最後に上田中尉操縦のアブロ機から蓮見水兵は開傘四〇畳といわれる大落下傘で、新進気鋭の降下ぶりを行つて殿下のご満足を得た模様である。

やがて写真講堂に入らせられ、加藤班長謹製の空中写真、地図をはじめ、また今朝、町田中尉がお召列車の上から土浦駅お着、御召艇など撮影の写真をご覧に入れてお持ち帰りを願い、殿下にはよろこんで納められた。

再び本部で小憩の後、ご帰途につかせられたが門前に堵列（とれつ）お見送りの奈良、阪元、岡本大尉以下一三将校に一々挙手の礼を賜い、またイギリス航空団員全部とはかたい握手をかわされて、ご機嫌きわめてよく自動車に移られ、珍田大夫以下扈従（こじゆう）して土浦駅に向われた。

するとまたこの時、どこから現われたか、SS飛行船がお道筋上空にぽかりと浮かび出で、緩速度でお召車の前後を遊戈しつつ駅をご発車になるまで附き添い、列車とともに西へ次第に小さくなつていつた。

なお講習部では、この日の写真を全部アルバムにして献上の手はずを進めていた。

ところが一日おいて二十日の午後、東宮殿下の参観当日、大落下傘で最後の締めくくりをして興をたかめた名誉ある上田中尉と蓮見水兵のコンビに不測の奇禍がふりかかつた。

講習本部A班附の上田善夫中尉は、背嚢式セルビュス型落下傘（らくかさん）降下試験をするため、アブロ式に蓮見一等水兵を乗せて午後二時二分、A班格納庫前から離陸したが間もなく、まだ上昇中に発動機に故障を生じ、地上からも機体のはげしい動揺が見えるほどだつたが、上田中尉は直ちに着陸姿勢に移つた。小銃弾薬庫南方三〇〇㍍のあたりで、二五㍍の高度にまで降りていたが、ここで再び左へ旋回をきつたらしくB班格納庫前に機首を下に墜落して機体は大破し、中尉は左顎部を粉砕、四肢（しし）を挫折（ざせつ）して重体に陥り、蓮見水兵は胸部打撲でこれまた重傷、直ちに医務室に収容されたが中尉は一時間半の後、殉職、蓮見水兵の経過は生命にまでは及ばずに済みそうだつた。

上田中尉は金沢市東馬場町の人、金沢中学を経て大正二年春、兵学校に入り、同八年十二月、横須賀航空隊に学生、翌年末卒業して佐世保航空隊附となり、昨年九月、講習部々員となつた。性質きわめて沈着で寡言（かごん）、十四、五歳の少年時代、郷里金沢の浅野川氾濫（はんらん）の時、濁流に過まつて落ちた少女を救い上げた美談があり、佐世保航空隊時代には横廠式で台湾飛

行の際、僚機が洋上に不時着して危険に瀕(ひん)しているのを警備艦に通報、救助の手を尽したこともあつた。操縦術のほかに航空無電の研究にも精進し、また落下傘降下にも深い興味をもつて常に蓮見水兵とコンビで研究に熱心だつた。享年二八。殉職とともに海軍大尉に任ぜられた。

追浜の航空隊では長距離飛行中の無電演習のため、七月六日、F五号艇を澄川中尉が操縦、石黒大尉ほか四名が搭乗して武豊に飛び、その間、数回にわたつて追浜の基地に無電を送り、受授ともに毎回好成績をあげた。

それから数日後の十一日である。追浜に格納中のSS式飛行船が突然、自然爆発して瞬く間に烏有(うゆう)に帰した事件がおこつた。

ちようど正午前五分である。裏の飛行船臨時格納庫で、とても大きな音にびつくりして駆けつけて見ると、既にSS飛行船の姿はなく、手を出すよりも先きにたちまち焼けうせてしまつた。原因は水素ガスの自然爆発だが、何故爆発したかについてその後、調査研究に日を重ねたがついにきわめられず、結局、残骸(ざんがい)の一部を利用して新たに同型のものを国産しようということになつた。

東京築地の航空機試験所は四年前の春、新庁舎が竣成し、翌九年三月に直径二㍍の風洞(ふうどう)を設備して二〇〇馬力の直流電動機を据え、最大風速毎秒五〇㍍のものが完成した。

すなわち海軍唯一の風洞として権威あらしめ、翼型、飛行機、航空船模型などの性能決定と、各計器の検定などのため、野田哲夫、西井潔両海軍技師とがヨーロッパへ派遣され、主としてフランスとドイツを見てまわつたが、ドイツ式大風洞に着目して上田良武所長に報告進言した結果、今年六月、エッフェル式二㍍風洞とゲッチンゲン式二㍍五の両風洞が新たに設けられて、航空機の自主的研究設計が可能となつた訳である。

(七) 日本航空輸送研究所の発足

尾崎氏の参宮航空路計画と、中国大陸の郵便航空構想

——大谷光瑞氏の遠大な私案——井上長一氏の日本航空輸送研究所開設——坂東、後藤両氏の日本航空輸送研究会——カーチス式シーガル型飛行艇飛ぶ——平和記念博覧会出品飛行機の受賞——金子良一練習生殉難——吉田三等操縦士の群衆殺傷事件——吉川基隆三等操縦士殉職——水田飛行学校助教今泉堯三氏病没

前年、航空局へしばしば各方面から定期航空輸送事業の出願があつて、機運の到来を想察させるものがあつたが、今年も引き続いてそういう計画が現われて来た。

その一つは尾崎行輝氏の参宮旅客輸送である。これは同氏が先年、郷里三重県へ帰省の途中、名古屋から山田までの汽車中で、そこに掲げられている鉄道線路図を見ているうちに、ふとこんな緩速度の迂回(うかい)線で小半日を費すよりは、渥美半島の突端から島続きに鳥羽へ空路を開けば、最も安全で短時間にいけるじやないかという暗示から、非常な興味をもつて早速これを研究して見た。



尾崎行輝氏

一年三〇〇万人の伊勢神宮参拝者のうち、少くも一〇〇万人が東海道を西下して来るとすれば船で二、三時間、飛行機ならば一〇数分で連絡が出来ると考え、厳父(号堂翁)に相談して東洋遊園地株式会社の一森という常務取締役に紹介してもらつた。

この一森取締役は鳥羽港の旅館の主人で、古くから鳥羽の景勝を宣伝している人だつたので、尾崎氏の計画を一言のもとに賛成し、渥美半島の中程に伊勢湾に面して馬草という所があり、ここに遊園地会社の所有地があるのを幸い、ここを基地にして鳥羽まで時速八㌔の船で二時間半、飛行機ならばものの一五分で渡れることがわかつた。そして馬草から豊橋までは乗合自動車の便があつて、その行程一時間だから関西線で名古屋の方をまわるよりは数時間の短縮であつた。ことに航空路ならば格好な遊覧飛行

ともなり、安全第一でもあるところから早速、航空局への許可申請となつたのである。

そして実現性を重んじて創立当初は小規模に見つもり、航空輸送事業のかたわら飛行士の養成をなし、漸次航空事業に関する一般の業務を営む目的であつた。

航空路の第一期は馬草・鳥羽間で、飛行艇二機を常備するため第一期の事業費は飛行艇二機四万円、飛行場設備費五、〇〇〇円、営業資金五、〇〇〇円、計五万円を見つもつた。

これに対する収入基礎は旅客一名三〇円として一機一人ずつ、一年一機三〇〇回の往復運航で賃金の収入三万六、〇〇〇円となる。

支出は消耗費一機一回一〇円として一年一万二、〇〇〇円、飛行士及び職工給料一万八〇〇円、飛行艇の償却費一万円、計金三万二、八〇〇円、差引三、二〇〇円の利益である。

しかし考えて見ると如何にも小規模であり、ことに尾崎氏としては、前に構想したことのある揚子江遡江（そこう）の上海・漢口間航空輸送の夢が、まだ残んの色香を保つているおりでもあり、肝心の協同者東洋遊園地会社が資金難でもあつたため事が運ばず、日とともに気乗り薄となり、ついに願書の出しつばなしで、航空局でもあえて調査しなかつた。

氏の上海・漢口間航空輸送計画は、氏が飛行協会辞職後、厳父學堂翁と海外の旅に上り、アメリカで開設早々の郵便飛行機に割り込ましてもらつて一時間半ばかり飛んだのと、ロンドンでハンドレー・ページ会社がパリへ旅客輸送の航空路を開設したと聞いて、ナンバー・ワンの旅客券を獲得しようと営業所へ駆けつけると、実施までにはまだ当分、間があると断られたようなことから、この種の航空事業計画が次第に氏の胸中深く根を張り、まずアジアで航空路をしくには上海・漢口間が最適当と夢見たのが始まりであつた。

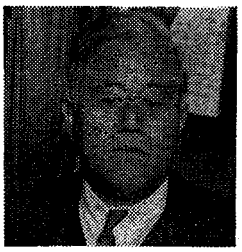
上海・漢口間は直線距離にして四三〇㌖（約七〇〇㌔）だが、揚子江の水路をいくとすれば数日間を要する。それを時速一〇〇㌖の飛行機なら、わずかに四時間半で連絡が出来、旅客はもちろん両大都市間の郵便貨物も相当量の獲得があるともくろみ、厳父の紹介状をもつて上海に仮寓（かぐう）中の大谷光瑞氏と逸逸仙氏に会うため上海に出かけたのである。

そして大谷氏に胸中を披瀝（ひれき）し、海外の情勢にこたえて、たとえ日支合弁ででも航空路設置の急務であることを説いて帰つて来たのだが、日ならずして分厚い封書が届いたのを見ると、大谷氏からの綿々たる返事だつた。ひらいて見て、さすがの尾崎氏も顔負けがして、この大規模の着想と整然たる計画には「全く度胆を抜かれた」くらい、びつくりしたのである。

「拝啓、御示教の航空郵便の儀、至極御同感にして目下絶好の時機と奉存候。英米等の飛行家の東洋方面の航空に着手するは幕年の間にして、我帝国にして之に遅るるは非常の恥辱と存候。幸ひ賢台の御奮発により、この実行を得ば帝国の不面目も免れ得べく国家のため大慶至極と存候。小生は空中の事は一向熟知致さず候得共、地上の郵便線路として下記の数線が最急かと存候。

甲線　広島――青島　七〇〇英里
乙線　青島――旅順　二〇〇英里
丙線　青島――上海　三五〇英里
丁線　上海――漢口　四三〇英里
戊線　上海――淡水　四二〇英里
己線　淡水――スラバヤ　二、五〇〇英里

本邦における起点は大阪附近を撰ぶを最良と存候得共、大阪、広島間の急行八時間の汽車を夜間に通過せしめ、払暁青島に向い出発せば青島着の時間は午前中なるを以て満洲大連に於ての書信受取は午後三時以前なるべく、上海も執務時間内に受取り得べく、困難と費用を堵して大阪を夜半に出発する必要無之かと存じ、起点を広島に撰定致候。広島は要塞地帯なれども本邦人の飛行に対しては陸軍より特許を得る事困難ならずと存候。青島を支那に於ける中心に撰定致候は海上より来るに芳山の三、六〇〇尺は顕著なる目標たると、着陸処水陸両つながら利便たるとにより之を撰定致候。関東州は大連を撰ぶが至当なれども水上到着点旅順の方、最も利便に



大谷光瑞氏

して附近に船舶絶無にして殆ど専有し得る特点を以て大連に勝れるものと断定致候。是亦要塞地帯なれども陸軍の特許を得る事困難ならずと存候。上海は水陸とも着陸地甚だ困難なれども、黄浦江中の旧カーフ島を支那官憲より借用し得ば便利なるべしと存候。漢口は適当の地無之候。止むを得ずば居留地の外方に空地を求むるの外、方法無之候。台湾は台北に比し、淡水の方近距離なると附近に観音山の好目標あるとを以て有利と存じ、陸上を可とせば税関官舎の東方高地の草原を用ゆべく、水上ならば淡水河を使用せば好箇の地と存候。蘭領印度は爪哇を中心とせざるべからず、爪哇中はスラバヤ附近最近距離にして特にスラバヤ対岸のマヅラ島は非常に降雨少なき地にして、熱帯の最危険なる雷雨も比較的少なく荒原多く陸上設備も困難ならずと存候。一般に鉄道の開通せらるる地方は第二期、第三期とし、先づ船舶郵便の地点を第一着手とし、時間を短縮するが必要と存候。この計画に関しては我政府の特許を得べきは勿論なれども、支那、和蘭両国政府の許可を得ざれば不成立と存候。甲乙丙丁戊五線は飛行機を用ひ、己線は飛行船を用ひ度存候。日本には飛行船は未修なれども長距離の旅行には是に非ざれば不可にして、他日日本、ロンドン間に郵便飛行を開始せざるべからざる時に際し、今より十分その技に長ずる必要有之と存候。猶目下南洋・日本間旅客往来に船室の欠乏を感じ、死生の急に逼るも二三ヶ月を経ずば往来為し難き状態に有之、若し飛行船を用ふれば数名の旅客は搭載するも亦難きに非ずと存候。上記の理由により是非とも飛行船の御決行を希ひ候。猶この六線の郵便飛行にして成功し、十分の成績を得ば更に進んで支那内陸甘粛、新疆、外蒙古、四川、雲南等と仏領印度、暹羅より英領印度に至る郵便路を開通致し度と存候。元来、飛行郵便は到底営利を目的とすべき性質の者に非ず、特に現在に於ては一層不利益の虞有之、必ず政府の保護に拠らざるべからず、政府の保護は搭載郵便物の重量に対する運賃を下附するにありて、その運賃を現在通常郵便物（信書）の六倍の郵税を希望致候。通常郵便物の送行速力の八、九倍を出すを以て六倍の増税は素より至当と存候。飛行船の外は信書に限定する必要有之候。

着手の順序として大正九年度中に準備をなし、十年度に甲乙丙丁戊の五線を開始、十一年度より己線を開始するを至当と存候。是と同時に九年度より飛行者の養成に従事し、その地点も青島が最良と存じ、最初の準備計画に関しては少くも弐百万円前後の金額を要すべく、是を特志家の補助に待つも至当と存候。然れども郵便輸送後は特志者の寄附に待つは不当にして、搭載荷物たる郵便物の代価を国家が負担するは最も正当なる事と存候。猶飛行者の養成と共と無線電信技手も共に養成せざるべからず、気圧の変化は電信により之を知るに非ざれば他に方法なく、之を知らずして航空せんとするは無謀の極と存候。これは青島養成所に附属し実施せば宜しきを得べしと存候。猶機器の撰定等は小生全く盲目にして、何等の進言も致し難く汗顔の至に御座候。今回の御決行は実に国家の為、非常なる貢献にして小生の微力を尽し、是に御賛助致すべきは勿論にして舎弟両人にも其由を伝へ、十分の御助力を致すべく候。先は悪見を披瀝致候。宜敷く御取捨被下度希上候。草々」

九年三月三十一日附の手紙で、世間体は素知らぬ顔をしている大谷光瑞氏がいざとなれば短時日にこれだけの蘊蓄（うんちく）を傾け得るのはさすがに見上げたものであるが、尾崎氏が何故、この計画に対して正面から取組まなかつたか、その理由は、氏自身が、

「実は当時の私の脳中には、とても斯様な大計画が浮かんでいた訳ではなく、単にいろいろ考えた挙句、極東最初の空路開設場所として上海・漢口間が最適だと信じ、それについて大谷猊下と孫逸仙先生との教えを乞い、御後援を得たいつもりで上海に行つたのである。ところが御覧の如く、淡水・スラバヤ間二、五〇〇英里の空にツエッペリンを飛ばさうとの断案である。その頃の我航空界には飛行船とては軟式の雄飛号が時折り思出したようにふわりふわり大宮人のような優姿を所沢の空に浮かべていただけだつたが、英国が戦利品としてドイツから獲つたとかいふR三三号が快翔するのをロンドンの宿舎の空から眺めた事があるので、それが南洋の空に天翔る雄姿を想像するだけで、私の若い血潮は沸き立つたのである。が、ま

だその時が来なかつたのだらう。丁度その年、わが財界に一大パニックが到来し、猊下初め御一家の熱心な御後援も遂に果を結ばず、あたらこの一大雄図は私共の胸底に、そしてこのお手紙は私の筐底深く蔵されて今日に至り、その間に世界の空は網の目のように繋がれてしまつた」

と手記しており、浪漫派（ローマンは）の絵物語りを思わせるものがあつて、ついに現実の風に触れずに終つたのだが、この伊勢参宮航空路を思いついたころは、まだ全くこの上海・漢口線を断念していた訳でもなかつたのである。

そしてこれといい、あれといい、二つながら資金難につまずいてやみからやみに葬らねばならなかつたのは、いつもながら厳しい冷たい世のならわしであつた。

しかしまた一方にはこれと前後して大阪の井上長一氏も「飛行機実用化」の持論から出発して、既に久しい間、定期航空輸送をもくろんでいた。

幸い稲毛時代の伊藤練習所を一時退いて、大阪島の内の花街に貸自動車業月星商店を営み、おりから自動車勃興（ぼつこう）の波に乗つて多少の蓄財が出来たのと、たまたま航空局の多田機関少佐に会つた時、航空輸送問題に話の花が咲き、「どうだい、やつて見ないか」といわれ、いろいろ知恵をかりて、ここにようやく本格的に計画をたてたのである。

そして将来の商業航空は必ず商工都市の大阪が中心となるべき点、ひとたび航空輸送が利用される場合は必然的に海上交通と競争が始まる点などを観破して、まず水上機をもつて大阪・四国間に目やすをおいて見たが、大阪市附近には飛行場にするような適当な場所がないので、南海電鉄沿線の堺市大浜海岸を選び、同時に伊藤飛行機研究所へ小型飛行艇一隻を注文した。



井上長一氏

氏の計画では堺・高松線及び堺・高松・徳島の二線を第一期の航空路としていたが、徳島市と眼と鼻の板野郡一条町は氏の郷里でもあつた。

行きがかり上、多田機関少佐が顧問格となつて細目を指導し、一漁村の大浜海岸の南新公園地に一六〇坪の格納庫を建て、事務所、宿舎、発動機工場などを一棟ずつ設備したが、ここに至るまでにはさすがに個人の資力では続かず、やがて南海電気鉄道株式会社の片岡直温社長、大阪朝日新聞社取締役小西勝一氏をはじめ、大阪、堺両市の財界有力者間を奔走して援助を求め、民間航空発祥の地たる関西に地盤を定めた最初の定期航空事業だというので、案外すらすら事が運んだのは井上氏の人徳と説得術の功だつたろうが、しかし最も大きな原因は既にあらかじめ航空局の了解を得ていたことにあつた。



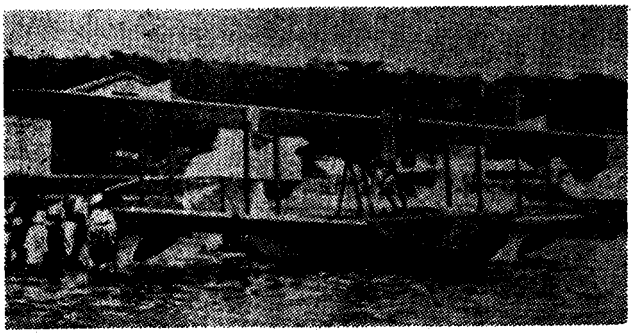
日本航空輸送研究所開場式

そこで航空局の斡旋（あつせん）で、ルノー式一〇〇馬力のフアルマン式水上機を海軍から払い下げてもらい、同時に横廠式にかけては天禀（てんぴん）の操縦者だといわれていた一等航空兵曹の西村英雄氏を現役からさげてもらつて招き、伊藤飛行機研究所からも久保田亀之助二等操縦士、張徳昌三等操縦士機体整備の中前政二、発動機整備の浜崎末五郎氏及び故荻田氏の助手だつた伊崎省三氏ら、その他数名をそろえて日本航空輸送研究所と名称し、六月四日、建物の上を万国旗で蔽つて各方面から贈られた花輪を置き並べ、碧海（へきか

い）のなぎさにはなばなしい開場式をあげたのだつた。

大阪、堺、和歌山三市から大勢集まつた来賓を前に井上氏は、わが国最初の民間水上飛行場設置の事情と経過を報告、将来の抱負経綸（けいりん）を熱弁し、堺市長斎藤研一氏が来賓を代表して祝辞を述べ、この間におもてではファマン式が試運転を済まして波打ぎわに待つていたが、やがて来賓がぞろぞろ出て来ると西村氏は白波をけ立てて飛び上り、堺の空を処女飛行でいろどつた。

七月になると伊藤飛行機研究所からイスパノ・スイザ式一五〇馬力装備の四人乗り複葉飛行艇が到着し、航空局を通じて海軍からもベンツ式一〇〇馬力の横廠式い号型一〇台を払い下げてもらつて、航空輸送の開設準備と操縦士の養成をはじめ、七月末日には堺名物の夜市を目がけてファルマン式で初の夜間飛行を行い、大浜の水上飛行場はようやく堺市の呼び物となり、遊覧場の一つともなつて乗り出しいつた。



伊藤式飛行艇

伊藤式飛行艇は全幅一四㍍六〇、全長七㍍一六〇、座席乗員とも四、発動機はイスパノ・スイザ式一五〇馬力で自重一、二一〇㌔、搭載量五九〇㌔、最大速度一〇五㌔、巡航速度九〇㌔である。

横廠式イ号は全幅一二㍍九〇、全長七㍍七〇、翼面積二一平方㍍六〇、発動機はベンツ式一〇〇馬力で、自重五三八㌔、搭載量一八〇㌔、複座で最大速度九五㌔、巡航速度八五㌔、海軍の練習機だが大した改造もせず、そのまま使つていた。

この日本航空輸送研究所に呼応して、東京にも同じような日本航空輸送研究会が旗を上げた。これは例の坂東、後藤のコンビが東京・横浜間を手始めに、坂東氏持論の航空輸送業のいとぐちを開いたものでセール・フレザー会社からカーチス式シーガル型飛行艇を買い、芝浦の格納庫を借りて六月二十日、にぎやかな発会式をあげた。天井一面に色とりどりの万国旗を掲げた下に、真白なクロースで包んだ卓を長く幾側にも並べてビール、サーダー、折詰の立食の宴を開いた。



伊藤式小型スポーツ機

所轄水上警察署の許可をもらつて後藤氏は不なれの飛行艇を器用に操縦して披露し、従軍中、北アフリカのフランス植民地勤務時代に飛行艇を手がけ、民間で唯一人の飛行艇乗りとして自他ともにゆるす石橋氏も試乗し、往年どうしても浮き上がらなかつた海野幾之介氏の飛行艇以来、はじめて民間飛行艇の飛行が公開されたのだつた。

後藤氏は当分、この芝浦海岸を根じろにして一回金三〇円の遊覧飛行を営むつもりだつたが七月十日、ひと荒れしたあとの海がまだおさまりきらぬ高波の中を、信田五平治氏と、空中スケツチを志して同乗した画家斎藤文人氏を乗せて、しぶきを浴びながら長い白線の尾をひいて離水し、津田沼へ飛んだところが着水の際、高いうねりにもまれてジャンプし、後藤氏必死の操縦もかいなく機首を海中に逆立てて尾部を残しただけで全破した。

搭乗の三氏はしたたかに水をのまされたが、幸いはい出て事なきを得、新飛行艇はわずか四時間半の使用時間で再びこの世に帰らぬものとなり、後藤、坂東合作の輸送研究会も一時、水泡（すいほう）に帰した有様となつた。

そこへもつて来て、さきに平和記念博覧会に出品した飛行機に対する審査の

結果が発表され、中島飛行機製作所出品のブレゲー式が金牌（きんぱい）、伊藤飛行機製作所の小型スポーツ機が銀牌、川西機械製作所のK三型機が銅牌と決定したのを見て、「客を乗せて長距離をりつぱに飛んだ飛行機が三番目で、飛ぶか飛ばぬかわからぬものが一等、二等とは一体、どうしたことだ」と、いきまき、どこでさぐつて来たか、審査の標準が出品飛行機そのものよりも、工場の内容整備に重点がおかれたものだという話に、「そんなことなら工場を出品すればよかつた」と、やけに笑つていた。

これより先き掛塚の福長飛行研究所でも大事故を起して、人命を失う不幸を招いていた。すなわち六月十四日、ルノー式七〇馬力装備の新練習機に対する検査をうけるため、航空局から佐々木利吉技師、山内豊吉雇員立ち会いで午前七時ごろ、福長四郎氏が練習生金子良一氏を乗せて離陸し、約二〇〇㍍の高度で場外に出たとたん、発動機に異状が起つたのであわてて急旋回のため失速し、天竜河原に砕け散つて前席にいた金子練習生は左足骨折と発動機に頭を打ちつけて倒れ、福長氏も数ヵ所に重傷をうけたが生命には別条なかつた。

金子氏は掛塚から程遠からぬ富士郡の人、享年二一だつた。

引き続いて十八日、同研究所出身の三等操縦士吉田志郎氏は、郷里の高知県下で飛行し、これまた発動機の故障で着陸を誤つて見物の群集中に滑り込んで四名死亡、四名の重軽傷者を出す椿事（ちんじ）を起し、その後、絶えてなかつたこの種の災厄が再び演じられたのである。

吉田氏はこの不測の失敗に恐縮してしばらく謹慎していたが、やがて知人間に飛行界引退のあいさつ状を送つて実業方面に志していつた。

福長飛行研究所では、横浜の古物商からイタリーのフイアット式三〇〇馬力発動機を買入れ、六人乗りの複葉旅客機を製作していた。

発動機のうしろから両側に三個ずつの小窓をひらいた四人分の客室型で、それに続いて後部に二名の乗員席があり、秋ごろまでには完成の予定である。

七月初旬、皇太子殿下の北海道お成りに際し、かねて宮城野原に独立経営の準備をしていた三等操縦士の高橋今朝治氏が、仙台市で殿下を海幕飛行でお迎えしたうえ、翌八日朝には、御召艦日向が函館に投錨（とうびょう）するを待つて、折から滞留中だつた白戸飛行場の高橋、島田両氏は雁行して奉迎飛行し、旅情をお慰さめ申した。

東京では七月十五日が両国の川開きだつたが、小栗飛行学校の安昌男二等操縦士はローン式八〇馬力機に豆電燈や仕掛花火をして七時半、洲崎飛行場を飛び出し、大川端を縦横に飛んで昔ながらの燃える夜空に一段の興を添えてかつさいを博するなどのことがあつたが、越えて八月六日、今度は津田沼にまたも惨事が起つた。

伊藤飛行機製作所で最も出藍（しゅつらん）のほまれ高かつた三等操縦士吉川隆基氏が、たまたまたずねて来た友人の田代泰蔵氏を乗せて、ブルドツク型のカーチス式九〇馬力複葉機で午後零時半、ひがたを離陸した。

沖合へ二、三町驀進（ばくしん）してまだ十分に速力のついていない低空数十㍍のところで旋回の舵をとつたとたんに失速して横滑りとなり、海底に激突して吉川氏は右足挫折のほかに顔面、胸部などに重傷を負つて倒れた。

同乗の田代氏も全身打撲で幸い生命はとりとめたが、吉川氏は享年二八。しかも二等飛行機操縦士受験の準備中で、体格検査をうけに出かける前日の奇禍であつた。

広島県豊多郡沼田東村の人で予備役歩兵上等兵の兵籍にあり、故山県氏にあこがれて出て来たが、たまたま山県氏の殉難に遭つて日本自動車学校に入り、同九年十二月、伊藤飛行機製作所に移つて翌年三月から練習につき、手すじがいいというので最も嘱望されており、同所の特待生として遇されて



カーチス式ブルドツク型90馬力

いた。

家庭にはちよう子夫人と五才の愛子、三才の俊也君が残された。

この津田沼の悲劇から十日ほどたつた十七日には水田飛行学校の助教今泉堯三氏が、東京市外中野堀の内の自宅で病死した。

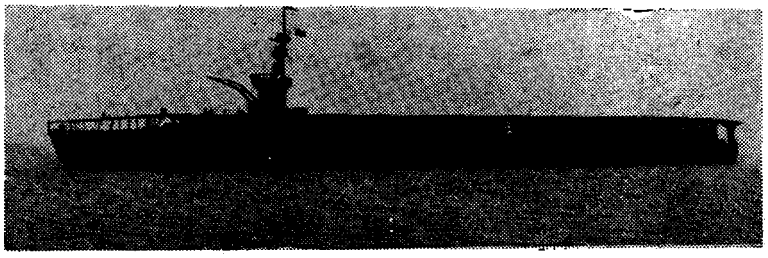
胸の疾患で長く床についており、一時は焦燥して発狂したのではないかとまでうわさされていたが、そのうちに再起不能を自覚したか、自ら「一如航空院堯翔日勇信士」と戒名を作つて枕頭(ちんとう)にはつていたという。享年二五。

この八月という月は陸海軍でも七名の殉職者を出し、民間だけでも各所に事故を起して、さきに小記した航空局の桑島委託生のほか、山口県山口町では同じ三日に坂本寿一氏が郷土飛行中、着陸間際に誤つて横滑りして機体をこわし、氏もまた負傷した。

十六日には津田沼から飛び出した藤原延氏が、箱根を越えて三島練兵場に着陸の際、溝につまずいて転覆し、怪我はしなかつたが機は破損し、更に二十二日は千葉海岸で島田氏が免状拡張のため航空局貸下げの中島式で試験飛行中、これも着陸の時、右方車輪をしたたかに突いて転覆破壊するなど、人と飛行機の漸増につれて事故のパーセンテージもおのずからこれに従うものであることを如実に示していた。

(八) エアー・ポケット禍頻発

母艦鳳翔の艤装成る——F五号艇、北日本一周に稀有の事故——菅沼忠正海軍大尉、平松新一一等兵曹殉職——佐世保・木浦・旅順三角飛行——奈良寅男海軍少佐殉職——気球隊の落下傘降下訓練——機上から振り落とされて谷口登歩兵少佐殉職——仙台への編隊飛行訓練——石川義汪砲兵大尉、上田貞楠歩兵中尉の殉職——仙台への羅針盤飛行訓練と、四王天中将の難航手記——ユンカース式患輸送機



航空母艦鳳翔

イギリスで初めての母艦、一万余トンのハーメス号の艤装(ぎそう)にまる三年かかつたというが、昨年秋進水したわが鳳翔の装備も予定通り進まぬらしく、十分研究のうえとはいいながら何しろ最初の建艦であり、海軍当局としてはもちろん、造船界の先端をゆくきわめて最新式のものだけに、机上と実際との食い違いに対して予想以上の時日と苦心が払われ、ことにジャイロを用いたスタビライザー(艦の動揺を防ぐための装置)については最大限の検討と努力が注がれた。

たとえば順次艤装していくそばから随所に変更や改造個所が現われ、絶えず改善と応用の連続で、やがては航空隊の中堅どころがほとんど総がかりで、これと取組み、最後に搭載機は大体、三菱製の一〇式各種機と決定した。もつとも偵察機や雷撃機は、まだ試験中ではあつたがとにかく、代用母艦の域を脱して七、四七〇トンの公式航空母艦が就役するところまで進んだのである。

八月に入る早々、横須賀航空隊ではF五号艇二機で本州横断、北日本一周並に高度航空法研究のため舞鶴、大湊を経由して帰る長距離飛行に旅立つた。

二日朝、F五号艇五号機に千田大尉操縦、谷田少佐、菅沼中尉外四名の下士官同乗、六号機には加藤中尉操縦、中村中佐ほか五名が同乗して追浜を出発し渥美半島を横断、伊勢湾の西部から陸にあがつて琵琶湖を左に背梁山脈を越え舞鶴軍港に安着して第一航程を完了した。

翌三日朝、第二航程の石川県七尾港へ出発し、敦賀湾の沖から海岸線を北上

していくうちに空模様が遠くから次第にくずれ出し、十時三十分ごろ、にわかに暗澹（あんたん）たる黒雲と驟雨（しゅうう）に襲われ、猛烈な雨脚に進退を失つて一時避難の覚悟をし、先行していた五号艇は七尾線の千路駅北方四〇〇㍍の邑知潟に下降の準備をした。すると一瞬烈しいエアー・ポケットに陥り、一挙に約一〇〇㍍も吹き流されたせつな、はずみをうけた同乗席の菅沼中尉が、あッという間に座席から投げ出されたうえ、運悪くも回転中のプロペラーに触れて両発動機の間の支柱に引つかかつたまま艇とともに潟（かた）の浅瀬に墜落、艇体は転覆して大破し、同時に平松二等兵曹は、またその破壊艇の割れ目にはさまつて殉職するの惨事が突発した。実に数十秒間の惨事である。

他の搭乗者谷田少佐は左脚骨折、打撲その他の重傷、千田大尉、小野一等兵曹、新保、横見両機関兵曹も負傷し、たちまち附近部落一帯の大騒ぎとなつた。

六号艇も難航しつつ、これとほとんど同時刻に羽咋川の下流海岸から約三〇間の海上に滑り込んで、右のプロペラーを破損しただけで事なきを得たが、実に不測急変、北陸特有の天候だつた。

五号艇遭難の原因を総合したところによると、暴風雨中のエアー・ポケットで菅沼中尉がプロペラーに激突して顔面、胴腹を裁断されて殉職したのを見るや、操縦者千田大尉は急ぎ、着水姿勢をとり、更に第二の旋風で水平のまま圧下されて浅瀬に激突したものである。その際、谷田少佐は前に投げ出されて重傷、同時に艇体は反動ではね上げられ、二度目に落ちた時は艇首を海底深く突込んで機胴を切断し、その間隙に無電手の平松兵曹がはまり込んで挟圧（きょうあつ）されたことになり、千田大尉以下の負傷も、この最後の跳躍から被つたもので、名手の力闘も及ばず、かつて例のない念の入つた大事故だつた。

菅沼忠正中尉は故樓本武揚子爵の嗣子武憲氏の異母子で、東京府立第一中学校を経て兵学校に入り、昨年春、横須賀航空隊附となつた。性格はきわめて快活で柔道は初段、水泳にも長じていた。享年二八。殉職とともに海軍大尉に任ぜられた。

平松新一兵曹は愛知県一宮市新町の人、苦学して中学卒業程度の教養をうけ、大正四年六月、横須賀海兵団に入り、後、高等電信術を修業、七年末、横須賀航空隊に転じてもつぱら無線電信係についていた。享年二六。殉職とともに一等兵曹に昇進した。

この事故のあつた日、佐世保航空隊では横廠式二機で朝鮮から旅順への三角飛行に成功した。一〇〇馬力ロ号の三六号機を前原中尉、四二号機を山下三等兵曹が操縦して海峡を越え、十一時、無数の島々をくぐつて木浦港内に着水、翌四日は鎮南浦へ移り、五日は三六号機を山下兵曹、四二号機を川淵中尉が操縦して黄海を横断、旅順へ飛び、午後二時、安着した。

六日は一日休養して翌七日、四二号機に馬場中尉、三六号機に青木一等水兵が交代して旅順を出発し、再び黄海を渡つて鎮南浦から海州、木浦と伝わつて翼をおさめ、八日は滞留して九日朝八時四十分、そのままの操縦者で帰航につき、二時間二五分で佐世保の原隊へ帰還、終始いささかの故障さえ起らなかつたのは、この際、珍しい長距離訓練だつた。

ところがこの間、霞ヶ浦の航空術講習部に三人目の犠牲者を生じていた。

すなわち八月五日、B班長の奈良寅男大尉は、近日中に来臨される予定の高松宮殿下のご覧に入れるため実弾射撃の練習飛行つき、朝八時五十分、スパロホーク型単座戦闘機を操縦して元気よく離陸した。飛行場外周を一周の後、湖岸の実弾射撃場附近に、まず爆弾一個を投下し、更に一旋回の後、一〇〇㍍の高度から水面の標的に向つて機関銃射撃の態勢に移り、機首を下げて湖岸を去る約六〇〇㍍の沖合から急角度に銃口から火を吐きながら突込んで来た。間一髪、上げ舵が遅れて、そのまま激烈な勢いで水中に突入、機体もろとも微塵（みじん）に砕け散つたのである。

標的と射撃とに注意を奪われ過ぎての不幸で、海軍航空部隊に錚々（そうそう）たる位置を占める中堅将校の千慮の一失であつた。

大尉は栃木県上都賀郡南摩村の人、時の東宮武官長奈良陸軍中将の甥（おい）である。臨時航空術講習部に第一期専修員に選ばれ、センピル大佐から最も嘱望されていた優秀な操縦者だつた。享年三〇。殉職とともに海軍少佐に任ぜられた。

さて陸軍では、所沢の気球隊で九月一日から落下傘降下訓練を開始した。追浜で指導をうけて来た飯島中尉が主任になつて勝見、尾本、三上三中尉のほか下士官三名がこれにつき、繋留（けいりゅう）気球からの降下法から編み出されていつた。

また毎週水曜日の定期郵便飛行は、その後も続行されているが、十四日には太刀洗第四大隊の上田少尉が乙式一型機で各務ヵ原に上り、岡山を経由して東上、任務をはたし、帰航は翌日、再び同少尉が若干の搭載物をもつて帰隊した。

十六日には近衛師団の渡河演習に参加のため、各務ヵ原第二大隊の山崎曹長と児島軍曹は乙式一型機を各自操縦して下志津に向い、三六〇㌔を二時間で安着し、翌日から江戸川河畔の演習に呼応した。

越えて二十二日、下志津分校の短期学生竹中少尉は、偵察術学生谷口登大尉を乗せて乙式一型機を操縦、午後一時十八分、離陸した。谷口大尉の任務は、四街道附近の写真偵察だつたので同処上空を一、五〇〇㍍の高度で撮影し、更に二、五〇〇㍍まで上昇して再び撮影にかかり、終つてから印旛沼附近までのばして帰路についた。しかしこのへんに珍しいひどい悪気流の日で、しばしばエアー・ポケットに陥つたが一時間余の飛行を終えて、分校を眼下に迎えた下志津原木戸場の南方五〇〇㍍附近にさしかかつた。するとまたも突然、大きな気流に吸い込まれてぐんと落下し、反動で操縦者ははね上げられて上翼にしたたか頭を打ちつける始末だつた。幸い直ぐ座席におとされたので再び舵を手にすることが出来たが、下げ舵だつたため機体はほとんど垂直降下の姿勢となり、急いで上げ舵をとると、その舵が非常に軽くなつていることに気がついた。

そこで竹中少尉は飛行機を水平に持ち直すと、また前同様にたたき落とされ、腰が宙に浮く始末なので、ふとうしろの偵察者席をふり返つて見ると、奇怪にも谷口大尉の姿が見えない。びつくりして急ぎ飛行場に滑り込んで見ると、同乗者席の架が破損し、バンドが切れているので、どこかへふり落とされたことがはじめてわかつた。

竹中少尉は、「一、五〇〇㍍の高度で飛行中、ちよど下志津の上へ来かかると、だしぬけに上昇気流と下降気流の衝突点にぶつかつたので、はげしく動揺し、約一〇〇㍍あまりも突き落とされた。自分もはずみではね飛ばされたが、幸い頭の上に翼があるので外へはこぼれなかつたが、うしろの谷口大尉はどうしているかと思つて振返つて見ると、大尉の姿が見えない。多分座席の中にもぐつているものと思つたが、気になるので急いで着陸した訳だが、やはりあの時、ふり落とされたものである。何にしてもこんな悪気流ははじめての経験だ」と、語つたが、谷口大尉は最初の落下でバンドが切断され、からだを支持するものが何もなかつたので、第二の動揺で機体外にほおり出されたものと見られ、遺体は木戸場の陸稲畑の中に大腿（だいたい）部と頭蓋（ずがい）骨折の無ざんな姿で発見された。

しかもさきに能登半島でF五号艇遭難があり、また同じ奇禍で殉難者を出したのは稀有のことである。

谷口登大尉は鳥取市西町の人、津市の歩兵第三三連隊附の時、陸軍大学に入り、昨年春卒業、今年五月、偵察術専修員に選任された逸材だが幼年学校時代からの秀才だつた。性質きわめて磊落、家庭には夫人と二人の愛嬢が残された。殉職とともに歩兵少佐に任ぜられた。

所沢の航空学校では九月二十五日朝、乙式一型五機による仙台への長距離編隊飛行訓練を行つた。

編隊長松岡大尉は難波中尉操縦の一番機一八六号機に搭乗、二番機は近藤中尉の一八九号機、三号機は一九一号機の金沢中尉、四番機は一九三号機の乾軍曹、五番機は一八七号機の山口軍曹が操縦して八時二十分、飛行場を出発、直ちに戦闘隊形を整えて六〇〇㍍の高度で北東に向つた。

そのあとから丁式F六〇号機に麦田大尉、福田中尉、臼田特務曹長、大西職工らが搭乗して正九時、編隊のあとを追つたが、その時分、二番機一八九号機は土浦上空で給油管に故障を生じて霞ヵ浦飛行場に不時着し、編隊は一角がくずれて九時四十五分、水戸を通過、海岸線の内側を一路北上、十一時、仙台市外宮城野原練兵場に到着した。

五〇分遅れてF六〇号機も安着したが、一八九号は修理成つて午後二時、霞

カ浦飛行場を出て進むうち盤城泉でまたも故障を起し、小名浜海岸に降りて、この日の飛行を中止、翌日、あらためて仙台に向つた。

二十六日は滞留、翌二十七日、帰航のはずだつたが天候にはばまれて一日延期、二十八日朝七時、空に美しい図模様を描いて長途の編隊飛行に一糸の乱れもなく所沢に帰還した。

十月に入る早々、重砲兵隊の実弾射撃演習が富士の裾野に開かれ、太刀洗第四大隊から東上した上田貞楠少尉は乙式一型機で三島練兵場を基地にして連日、着弾観測に従事していたが、五日朝八時三十分、偵察将校石川義汪中尉同乗で演習地に向い、同四十分ごろ、無電で「雲低く着弾が看取出来ぬ」と、第一報を寄せて来た。

裾野附近特有の濃霧の去来はげしく、二、三〇〇㍍に降下して任務遂行に努めたが着弾状態が全く不明なので、敵情の一般偵察に切り換えて飛行し、そのつど無電を送つて飛行を継続していたが、やがて「雲低く十分任務を尽せざるを遺憾とす。地上部隊に敬意を表す。さよなら」と無電して帰航の途につき、高度一五〇㍍で中土狩の上空を一直線に南方に向つて来た。

時に十時三十五分、発動機は緩回転だつたが調子はよさそうであり、下土狩東部を過ぎてから水平の姿勢で右旋回をなし、西に向つて更に右旋回したが、この時、ひどく速力が減退して浮力を失い、機首を下向きにして右方に傾斜しながら横滑りとなり、次いできりもみに陥り、脱出のいとまなく約七〇㍍の高度から墜落、大破の翼下に両氏は倒れた。

原因としては旋回方向の横風で、はなはだしく右に傾斜して横滑りしたのが、致命傷になつたものである。

上田貞楠少尉は和歌山県那賀郡上名平名手下の人、享年二七。殉職とともに歩兵中尉に任ぜられた。

石川義汪中尉は東京市外西大久保町の人。府立第四中学校二学年で中央幼年学校に移り、大正四年末、砲兵少尉に任官、同九年四月、臨時偵察術専修員として下志津分校に派遣され、本年八月、野戦重砲兵第八連隊附に補せられた。殉職と同時に砲兵大尉に任ぜられた。



佐大兵工孝延王天四

八日市の飛行第三大隊では十二日、甲式三型三機編隊による長距離飛行を行つた。今村中尉を編隊長機とし、田口曹長と西島軍曹が左右両翼を守つて京都深草練兵場に飛び、燃料補給のうえ、大阪城東練兵場へ向つたが天候のため滞留し、その間、大阪市街を訪問、十五日朝、姫路に向つて同地練兵場に到着、一日おいて十七日朝、立山少尉が今村中尉に代つて編隊長機を操縦し、無着陸で八日市飛行場にひと飛びして帰つた。

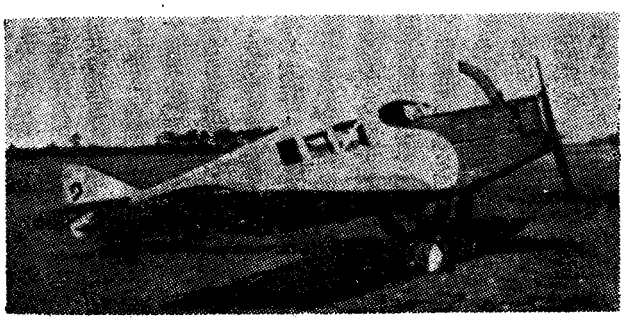
また下志津分校でも十六日から仙台への羅針盤飛行を開始し、分校長四王天延孝大佐（後に中将）自ら総指揮をとつて小名浜と仙台の無線電信所と連絡をとりながら三輪中尉操縦、名取大尉同乗、久野少尉操縦、東大尉同乗、延原軍曹操縦、衣笠大尉同乗、四王天分校長は山中軍曹操縦機に搭乗、乙式一型機で下志津飛行場を出発した。

印旛沼、霞ヶ浦、水戸経由の航程だつたが、三輪中尉の一機は出発後間もなく発動機の故障で引返し、三機は順調に宮城野練兵場に安着した。

翌日は久野少尉、東大尉搭乗の一八二号機が故障で小名浜に不時着、一時間後再出発したが、またも不調になつたので霞ヶ浦飛行場に降り、延原軍曹、衣笠大尉の五一〇号機も給油管の故障で福島県下に不時着、四王天大佐搭乗の一七八号機は途中、密雲に巻き込まれて茨城、千葉両県下をさまよつた後、予定より一時間遅れて帰校し、往復を完成したのは、この一機だけだつたが四王天中将は、この飛行の印象を細かく手記している。

「空には積雲がはびこつて、殆ど一天は為めに蔽はれてゐるかの如き険悪な空模様だつたが、しかしまだところどころには青空が覗いて見える。操縦者に注文をつけて、青雲のところから雲の上へ出てもらつた。自分は漠々たる雲の海を俯瞰しながらいい気持で南へ南へと進んだ。飛行機は無線電信機がついてゐたので、空中から仙台市民に自らキイをとつて挨拶を送りながら嫋々銀蛇の横わるかの如き坂東太郎利根川の線までは、さうした極めてなごやかな気分で飛んでい

た。ところがこの辺から南は雲が中々高くて、そんなに上ばかりは通れなくなつたので高度を二、五〇〇㍍ばかりに下げて雲の中に突き進んだ。だんだんと高度は下げるけれども雲はますます深く、見る々々黒雲の中に入つて天日の影が殆ど仰ぎ見ることが出来なくなつた。なほも下つて見ると鉄道や見なれた土地が見えて、千葉県に入つたことが分つた。もう下志津も一と息と思つていたが、行けども々々それらしきものが見えない。そのうちに雲の切れ目から、ちよつと見えたのは九十九里ヵ浜の一部らしい。はて来過ぎたと思つて操縦士に伝声管で注意したが、そのうちに又、雲に入つてしまひ、操縦士は、さうでないと頑張る。彼は下志津に永らく勤めてゐるもの故、自信があるといひ、自分もこれは自分の見違いかとも思つて見たが、それにしても時間の計算がどうも合はない。そのうちに雨はますます烈しくなり、高度を下げるためにエンヂンの回転も遅くなり、スルスル、スルスルといふ音がして、空を飛ぶといふより鉱山の縦坑をエレベーターで降りるやうな気がした。これはどうも今日は我輩も運の尽きで、毎年十月十七日をもつて已の命日としてまつられるのか知らといふやうな気がする。この時、ふと考へついたのは房州南端の鋸山のことだ。こんな低空を行つて雲の中から突然、こいつに衝突しては大変だし、よしんばそれをうまく通りぬけても先きは洋々たる太平洋だ。地図を見ようと思つて聞くと、さつき出して見た時に烈風で吹き飛ばされた、と、心細げに答へる。自分の座席にあるコンパスを見ると、たしかに南へ南へと進んでゐるが操縦者にどつちへ進むつもりかときくと、北へ進んでゐると答へる。これじや所詮、油がきれて太平洋へお陀仏と思つたから我輩は断然、決心をした。操縦士に、これから俺のいふ通りに運転しろ、お前の命は俺が預かつた。今から二七〇度の角度をとつて真西へ進め。必ずや東京湾に出るぞ。高度をずつと上げろ。その途中、山へぶつかつたら百年目だ。このやうに「命令」と、自分は呶鳴り、彼は服従した。ものの一〇分も行くと雲烟模糊の間に僅かに水面が見える。「占めた！」と、自分は叫び、この海岸に沿つて北上すると必ず千葉を通り、下志津に帰還出来ると操縦士に話すと、彼のいうのに、それはちと違います。とうとう霞ヵ浦に出ました。これを尚、北に行けば又、仙台へ帰つて了います。と、意見具申をして来た。彼は幾度びか、この辺を飛んだ男だが、自分は始めてだ。しかしこの場合、自分の決心が動揺していては、この先きどうなるか分らぬので強いて已の認識の方が正しい。これは東京湾だときめつけて北進せしめた。その時、機上で考へたのは、かのクリストフアー・コロンブスが一四九二年、米大陸発見への途上、幾度びか船員の反対意見をおさへ、已の確信を断々乎として進み、所期の目的を達した苦心は正にこれであろうと痛感した。だんだんと海岸に沿ふて進むと幸いにも自分の判断に誤りはなかつた。房州の海岸も鉄道線路もはつきり現はれて来た。やれ、うれしや、と思つたが一難去つて又一難、大分道草を食つたのでガソリンも、もう無くなる頃と思つたのできくと、あと二十分位は大丈夫そうです、という。距離を頭の中で計算して見ると、やつと下志津まで帰れるか帰れないかのところだ。この儘、不時着をやれば安全のようだが、大切な飛行機をこわすかも知れぬ。ままよ行けるところまで行け、高度を一、〇〇〇㍍以上で行けば、ガソリンが全く切れても半径一万米中に不時着陸場は探せる。千葉の出洲なり歩兵学校なり、何処かあらうと思つて続航にきめた。その中、日は暮れかかり、千葉市や鉄道聯隊の灯影がちらちら見えて来た。幸いに斯くして無事に下志津の飛行場に着陸し得たが、全く日はとつぷり暮れ果て、あちこち校長の行方を気づかつて燃やす篝り火の赤々した光りが、自分には何といつてよいか、深い印象と感激をも



ユンカース式JF6型患者用機

つて眼をうつた。旋回もせず、着陸して見るとタンクにはガソリンがビシヤビシヤとなつており、操縦士と顔を見合はして、その無事を祝し合つた次第である」

越えて二十一日には所沢本校の和田昌雄大尉が、ドイツからの舶着機ユンカース式全金属製単葉機を試験飛行した。乗員二名のほか四名の搭載力をもつ客室型JF六型の患者輸送機である。全幅一四㍍七八、全長九㍍六〇、発動機はB・M・W式水冷の一八五馬力を装備し、自重一、〇八〇㌔、全備重量一、八〇〇㌔、最大速度一八〇㌔、航続六時間の低翼単葉機で、陸軍にとつて最初の全金属製であり、後に川崎造船所飛行機部が大量生産のB・M・W式発動機も、これがひな型になつたものである。なおジュラルミンの機胴の波型も本機がその嚆矢(こうし)をなして、数年後に陸軍の重、軽両爆撃機の製作にあたつて、もつぱらこの波型翼、波型胴が重用された。

さてこれを和田大尉操縦で稲留大佐、木内中尉らが同乗して試験飛行を行い、久しぶりにドイツ製の飛行機が浮かび上つて調子はすこぶる良好だつた。

(九) 航空局で水上機操縦生も養成

航空局第三回操縦生募集——吉江忠雄操縦生殉難——台湾航空班練習生も卒業——屏東・台北間縦断飛行——岩手日報社養成操縦士——日本自動車学校の拡張——小栗飛行学校改称と磯部氏提携——立石関二氏の転向——安井氏、飛行場をもつ——滋野男爵の帰国とその二世——東京自動車学校で航空科計画——小林佐久麻氏殉難——福長飛行研究所の旅客機成る——帝国飛行協会総務理事更迭——飛行士倶楽部の要請——センピル大佐一行に飛行協会有功章と慰労宴——オードリース少佐の希望——寺家村氏の飛行協会経営意見書

航空局では八月中旬、第三回操縦生の募集を発表した。今年はあらたに水上飛行機五名を加えて計一五名を採用することになり、明治三十五年十二月一日から同三十八年十一月三十日までに出生の者、その他は前回と同じ資格者を九月二十日締切で志願書受付を開始した。

そして従来は東京で体格検査をして来たが、今度から検査が二次にわたり、最初は志願者現住所管の師団司令部所在地衛戍病院で予選してから東京の陸軍軍医学校で第二次検査をすることに変更されて一段の拡張を見たのである。

水上班は海軍へ教育を委託するので、その準備にしばらく手間どり、実地教習に入るのは来春ごろの予定である。

第二回操縦生は既に七月中旬、サルムソン式一型機で野外飛行を済ませ、八月二日から五日まで明野ヵ原への卒業飛行を行つていたが、その後もなお、ニューポール式の甲式二型練習機、三型戦闘機による高等飛行とスパッド式の両式一型戦闘機の練習を九月半ばまで続けて滑走機以来一人平均二八八回、時間にして三七時間二四分、二二一日、また学科は一一五時間三〇分、術課は一五〇時間二〇分の割合いで晴れの卒業式に臨んだのである。

ところが、このよろこびの日を三日先きに迎えた十一日、不幸にもついに最初の殉難者を出してしまつた。

この日は在校最後の練習というので、おのずから張り切つていたが午後三時頃、吉江忠雄操縦生も甲式三型機で一、三〇〇㍍の高度から高等飛行の練習をはじめ、まず二回のきりもみ後、一、〇〇〇㍍でいつたん姿勢を水平に直してから逆転と垂直旋回を二、三回ずつ連続し、再び旋回しつつ高度をとつて一、〇〇〇㍍に達すると逆転を一回行つて六〇〇㍍に降下し、さらに続いて逆転しようとした時、回転度が過ぎて横転になり、更にきりもみの形で半回転したまま機翼を下に背面となつて約八〇度の角度で四〇〇㍍の高度から飛行場外東方の桑畑に打ちつけた。

原因は発動機と機体には何の異常もなく、逆転からきりもみになつた際、氏は直ぐその脱出法をとつたので機の回転はとまつたが水平にかえらず、逆に背面になつてしまつたもので、卒業式を目前にひかえ、満八ヵ月の修練を捨てて

鬼籍に入つていつたのである。氏は鳥取県西伯郡手間村の出身、米子中学校三年を終えて操縦生を出願し、第二回生中一番年少で享年一九だつた。

しかし成績はすぐれ、修業日数二〇三日、回数二六六回、三五時間一八分の記録だつた。

さきに井上吉雄操縦生が中途から機関科に転じたので既に二名が欠けたことになつたが、吉江操縦生には卒業証書とともに二等飛行機操縦士免状が特に授与された。

かくて優等生新野百三郎氏以下九名は十五日、陸軍航空学校講堂で有川校長から修業証書、星野航空局長官から賞品を、それぞれ授与された後、訓示があり、引続き二等飛行機操縦士免状を下附された。

この日は台湾総督府航空班の練習生五十嵐警部以下四名の卒業式も同時に行われたので、飛行場では新野、大島両操縦生、台湾の千枝練習生の飛行があり新野、千枝両氏は乙式一型偵察機で、大島氏は丙式一型戦闘機に単独搭乗し、飛行場上空三方面に分れて、会心の操縦術をふるつて来賓の前に瀏洌（はつらつ）たる新人の意気を示した。

優等の栄冠を獲得した新野氏は福岡県の出身だが、航空局の紹介で佐世保の海軍工廠へ、堀江弘、瀬戸竜蔵両氏は横須賀海軍工廠へ、大島末雄氏は陸軍航空学校附、菊池善五郎氏は同校明野分校へ、桑島稔氏は陸軍航空部補給部の所沢支部へそれぞれ就職し、また川久保喬氏は陸軍の現役下士を志願して入つた

一方、台湾航空班の練習生四氏も航空局操縦生と歩調を合わせて七月中旬、乙式一型機で所沢・太田原間の野外飛行に続いて八月初めには明野ヵ原へ卒業飛行し、その以後、五十嵐警部は甲式三型、丙式一型機の補習を卒えて平均回数二七三回、時間三八時間五三分、日数二二五日、学科一一五時間三〇分、術科一五〇時間二〇分で卒業し、五十嵐警部は一等飛行機操縦士、千枝氏以下三名は二等飛行機操縦士免状を授与された。

また助教格で終始指導にたずさわつていた航空班嘱託の松崎武夫氏も同時に一等操縦士に昇格して免状が下附され、一同そろつて元気に本島へ帰つていつた。

屏東の航空班基地でも永田重治氏の指導でさきの奥山、松尾両練習生のほかに後藤、若宮練習生が養成されていて、にわかに多士済々となり、九月末、待望のサルムソン式二台が到着したので懸案だつた屏東・台北間三二〇㌔の長距離に指を染めることになり、松崎嘱託と五十嵐警部が選ばれた。

十月二十六日、前夜の雲行きで案じられていた天気も快晴となつたので乗機二台をひき出して七時五十五分、五十嵐警部先発で両機は彰化を九時前後、新竹を九時三十分前後に通過して五十嵐警部は九時四十八分、松崎嘱託は十時七分、台北に安着し、市街上空で宙返り、逆転、きりもみなどで市民をよろこばせた。

練兵場には福田雅太郎台湾軍司令官はじめ、総督府の新元鉄道部長以下大勢つめかけて、この本島縦断最初の壮挙を祝つた。

翌二十七、八両日は台北市に飛行会を開き、所沢から帰つて来たばかりの千枝、野口、早坂操縦士に永田嘱託も加わつて、こもごも毎日数回にわたつて高等飛行をふるまい、スミス以来の人気を博して航空班の健在と拡充強化をうたつたのである。

田健治郎総督も来場して参加の六操縦士に記念品を贈り、福田軍司令官も五十嵐、松崎両氏には三組の銀杯、他の四氏には置時計を一個ずつ贈つて励ました。

翌二十九日は一日休養して三十日午後一時から屏東への帰還飛行に永田、野口両操縦士出発し、途中鹿港に着陸して操縦者交代の上、屏東へ続航、機もよし、人もよしの大成功を告げ、事実あまり振わなかつた航空班に中興時代を招来した観があつた。

今春一月、岩手日報社で募集した操縦練習生も、この時、第六四号の三等操縦士免状を受けていた。それは岩手県東磐井郡興田村出身の伊東左内氏で二月以来、白戸飛行練習所に学んでいたが、今度、ローン式一二〇馬力機で航空局の試験をうけて首尾よく通り、八月十五日附で免状がおりたのだつた。

そこで十月十一日、岩手日報社主催の披露を兼ねた郷土飛行を盛岡市に開き、感謝と精魂をこめた飛行に文字通りの出身飛行士とて大いに歓迎され、市

長や社長から将来の健闘を祈られた。

羽田穴守の六郷川口に陣をしいていた玉井氏は、ほど遠からぬ鶴見の生麦海岸新埋立地一万二、〇〇〇坪を借りて引越し、同氏の高弟片岡文三郎氏も独立して鶴見川を隔てて潮田海岸を飛行場に練習所を開設した。

これより先き日本自動車学校の相羽有氏は令兄芳造氏と提携して京浜線蒲田に二、〇〇〇坪の土地を買つて堂々たる校舎、事務所、宿舎、工場などを設備し、絶えず生徒を募集していたが、自動車部は二ヵ月修業の速成科と、四ヵ月修業の本科によつて運転術と発動機の分解組立及び修理などの技術を修めさせ、航空部は四ヵ月修業の航空科と八ヵ月修業の高等航空科とに分れ、発動機や機体を備えて飛行機の学理と設計製作技術を講義していた。

そのほかに例の校外生があつて、自動車も飛行機も六ヵ月卒業の講義録を発行していた。そして芝浦埋立地などに開かれる自動車の競走大会や、洲崎、代々木の飛行大会などには相羽校長自らまめまめしく引卒して見学し、自動車や飛行機のまわりをとり巻いて細かい解説をして聞かせ、競技や飛行の実況を見せて向上に資するというぬけめのない方法をとつていた。しかし生徒にとつては親切なやり方で、相羽氏が学校に成功した大きな一因でもあつた。

対岸の洲崎埋立地では、小栗氏がこの春ごろ名古屋に分校を設け、同市東区富沢町二丁目に事務所をおき、南区熱田東築地六号地と知多郡八幡村古見の二カ所に飛行場をおくとか、おいたとかいつていたが、一時共同して自動車部を開設した小川喜平氏とも別れて再び飛行機専門にかえり、十月中旬、小栗飛行学校をやめて日本航空学校と改称した。

この相談相手に乗つて出たのが磯部鉄吉氏で、不忍池を泳がしていた水上滑走機が、あまりかんばしくない成績で終えた後、国民航空思想普及会も怪しくなつて来たので、これを生かす工夫を考えているうちに小栗氏と結びつき、水陸飛行部、高等飛行部、飛行機製作修理部、航空事業部、航空図書出版部などの事業種目を並べ、校長に小栗氏、理事監修に磯部氏、理事会計に加藤喜太郎氏、相談役に尾城満三氏をおいて再出発の途についた。

そしてこのごろまで辛抱強く、校務を見るかたわら練習していた立石関二氏は、よくよく悟つたか、今度こそはふつつりやめるといい切り、夏ごろ小栗氏に別れて洲崎を去つていつたがその後、何と思つたか、操觚（そうこ）界を志して東京毎夕新聞社に入り、社会部記者としてペンと足で駆ける転身ぶりを見せ、黙々と歩いている姿を町中でよく見かけることがあつた。

それからいつもあちらこちらの練兵場ばかり借りていた安井荘次郎氏も、ようやく京都もずつと丹波寄りの船井郡須知町在に河原を見つけて郡役所諒解のもとに落ち着くことになり、簡単な建物に安井飛行研究所の看板を掲げて、ひとまず飛行場難から救われることになつた。

前年夏、三度目のフランスへ夫人同伴で出かけた滋野男爵は六月上旬、帰国し、神戸市葺合町に小じんまりした一戸を構えたが、夫人はフランスみやげを宿していたのが月満ちて十月十一日朝、玉のような男の児を生んだ。

旅行前、綾子嬢をうしなつている夫妻のよろこび一方ならず、ことに長男でもあり、よほどうれしかつたと見えて、こういう手紙を送つて来た。

「（前略）幸ひ母子共に健全です。本日左の通り命名しました。Jacques（ジャーク）清鴻（きよとり）。清虹（にじ）だの、清空だの清巳、清里、清浪、清東（はる）、清百合（女の子も予想してアンリエット百合子ときめてゐました）だのと、いろいろ考へましたが、結局 Kiyodori ときめました。彼は成長の後、鴻団の如く勇敢にして、且つ有名になることを希望します。鴻（こうのとり）は啻に私の誇りであるのみならず、彼は将来、清き生活を送りつつ而も「鴻の池」のやうな富豪になるかも知れない。これは少し慾がふか過ぎます。」（後略）

鴻団はフランスのアスばかりを集めた大戦中の戦闘部隊であり、鴻池は住友吉左衛門男爵と並んで関西きつての富豪鴻池善右衛門男爵をいつたものである。

銀座裏の南紺屋町（現在の西三丁目附近）に事務所のある鈴木靖二氏経営の東京自動車学校で、今度新たに航空科を増設した。その計画によると芝浦の三、四号埋立地に計三、七〇〇坪から成る航空科教室、飛行機格納庫、修理、組立工場などを築造する予定だという。自動車学校としては東京で最も古い大

正四年以来の歴史があり、校舎を五反田駅前に、練習所を芝浦に開いて堅実な成績をあげ、引続き大阪、福岡、京城などに分校を設けて有数な自動車学校に見られていた。

そういう実績から、この航空科も一応は成長するものと期待をもたれていたが、滑り出しの事業である全七巻からの「航空機学教科書」の編纂（へんさん）でたちまち行きづまり、それが蹉跌（さてつ）のもとになつたか、航空科はついに実現しなかつた。

航空局の第一回操縦生で卒業と同時に航空局に勤め、検査官の助手をしていた小林佐久麻氏は、時々所沢へ出かけて練習させてもらつていたが、郷里の佐賀県武雄町附近の杵島郡橘村に初飛行を飾る話がまとまつて十月上旬、ソツピース式パップ型八〇馬力機を携えて帰省した。



小林佐久麻氏

佐賀市高木瀬練兵場を借りて組立て整備し、十月十四日午前十時、仮の試験飛行に飛び立つた。市内外を一周して練兵場に帰り、低空を旋回して歩兵第五五連隊の営舎上から着陸姿勢に移つたが、場内整理の不徹底からちようど前方の着陸線を一婦人が横断しているのを発見し、急いで発動機をかけたけれども始動せず、やむなく舵をひねつて急旋回を行つたとたんに失速して四〇ばくらいの高度からきりもみ状態で地上に激突した。

時に十時二十分。小林氏は顔面を強打して鮮血にまみれながら「大丈夫だ！」と叫んでいたが、附近の衛戍病院に収容後、間もなく無念の最期に見舞われた。享年二一才で、完全にそろつていた第一回生の一〇名中の最初の犠牲となつた。

さきに小記した福長飛行研究所の三〇〇馬力六人乗旅客機が完成したので二十六日、福長四郎、五郎の兄弟操縦士が搭乗して三八分間にわたる試験飛行で大体好成績とわかり大満悦だつた。

北海道の会員募集に関する伊藤、松崎両名にひつかかつた飛行協会の久能総務理事は、飽くまで責任を感じて高橋操縦士の各地飛行に呼応して北海道支部主催のもとにほとんど全道を講演行脚したことは前に小記したが帰京後、一応善後処置をつけて総務理事を辞任し、後任に理事中の在郷陸軍少将野中勝明氏が推されて八月一日、新旧入れ代つた。



野中勝明氏

野中少将は旧国民飛行会当時からの理事であり、また後の二・二六事件の野中四郎中尉の厳父でもあるが、久能中将に、も一つ輪をかけた清廉の士で、飛行協会の事務監督にはあつらえ向きの人だつた。たとえば就任後ほどなく、理事会を毎週一回、日を定めて開くことを提案しそれは少し忙し過ぎると反対されて、一ヵ月平均二回とし、おおむね五日、二十日の両日を予定して、そのつど通知することに一応はきまつたが、それも一、二ヵ月で、また直ぐ元の不定期に逆戻りした。

しかし野中総務理事としては、予算のあるなしにかかわらず、およそ一〇〇円以上の支出物件に対しては一々、理事会にはからねば気の済まぬ人だつたから、一週間に一回くらい理事会を開かせてくれないと不便でしようがなかつたのである。

ことに協会資金食い込み一方を承知の上で椅子についたからには、その運営には万全の措置と責任を負わねばならぬ。

そこで新任早々、まず持ち込まれたのが例の飛行士倶楽部の決議である。この倶楽部は何か事が起ると随時随所に臨時総会を開き、いつも大てい同じ顔ぶれの定連でたちまち「決議」を作つて来るのが例だつたが、この時も伊藤、磯部、馬詰、水田、白戸氏らの古老に高橋、島田、藤原、謝、その他二、三の若手が集まつて「飛行士奨励金の復活継続」「操縦士奨励補助金」「飛行協会宣伝募集に関し倶楽部との提携」及び「懸賞飛行競技の開催」の四項目をもつて要請して来た。

第一の飛行奨励金復活はさきに設けた協会の奨励規程に「五〇名に満つるま

で」とあつて、当時既にその五〇名に満ちてしまつたので奨励金交附を打ち切つていたのを、更に継続してくれという要求であり、第二の奨励補助金は「協会の懸賞飛行競技賞金乃至慰労金をもつて最も重要なる収入と致し、たまたま宣伝又は広告飛行の需めに応じて収入の一部を計り、辛うじて飛行士の体面を維持致居候へ共、その実際の内情たるや洵に憐れむべきもの有之」「殊に唯一の糧たるべき懸賞競技と雖も回数並賞金共に漸次減額せられ、所有飛行機の維持又は使用人の雇傭上にも支障を生ずるの悲境」に沈面していて「甚だ遺憾に堪へざる次第に有之候。依て此際、斯道奨励の目的をもつて実際の飛行時間に対し何等かの方法にて相当補助金の御交附」を詮議してくれると、「操縦士の意気引立策として最も適当」と考えるという筋である。

第三の飛行協会の会員募集その他に、倶楽部員を利用して提携の方法をとつてくれというのは、「協会の会員募集内規に基き、本倶楽部員は各個人の希望によつて随時随所に飛行を行ない、協会宣伝並会員募集に尽し、その総収入中の四割を募集手数料、三割を飛行費補助手当として倶楽部員に交附」してほしい希望であり、第四の懸賞競技は外国の懸賞金が次第に低減しているのは事実だが、既にある程度の進歩を遂げた彼らと、日本の航空界の現状とは同日の談ではなく、元来があまり多額でもなかつた飛行協会の懸賞金を、この際、彼らに見習つて減少するのは不当であり、「現下の大勢を知らざるものと謂ひ得べく、再考を熱望致す次第に有之候。試みに一例を挙ぐれば昨年、貴協会に於て大連・内地間海洋横断飛行挙行の計画発表せらるるや、我等一同は忽ち活気を呈し、該競技に参加すべく数氏は直ちに其の準備に着手し、使用飛行機の製作調達に昼夜兼行の全力を払ひ申候」「然るに一朝にして該計画の撤回に遭遇し、遂に右竣成飛行機は或は他方面に使用せられ、或は空しく格納庫内に呻吟し、或は博覧会場に曝して徒らに朽廃を待つのみの状態」であつて、「競技種類乃至懸賞金の多寡は精神上に於ては士気の上に偉大なる効果を齎し、物質上に於ては飛行機の進歩、操縦士の発達に深甚の基礎」を成すものであるから、「篤と御賢察の上、常に進歩的御方針をもつて御指導の程、切に渇望」するというのである。

飛行協会はこれに対し、前二項にわたる操縦士奨励金の予定細目を問い合わせたところ、倶楽部の回答は、奨励金については「本年度得業予定人員約二〇名、来年度は約三〇名にして一名の練習時間最低十五時間と看做し、これが練習実費千八百円に付、奨励金はこの半額金九百円を一時に交附せられたし」といい、奨励補助金は「営利を目的とせざる飛行に対し、一名一ヵ年の飛行最低二十時間として、これに要する消耗品其他費用を約八百円と見積もり、操縦士現在三〇名（実際は四〇名）に対し年総額金弐万四千円を交附せられたし」との回答である。

協会ではこの飛行士奨励規程をきめた時の予算五万円の中、まだ一万二、〇〇〇円ほど残つていたので、これをもとに二回の理事会を経て交附漏れになつていた人たちを加えて二八名だけ一回限り金五〇〇円を贈り、航空局養成の操縦士には半額の二五〇円ということにして一時をとりつくろい、他の問題に関しては更によく研究しようと答えておいた。

この時分、イギリス航空団が大体、任務を終えて九月末ごろまでに既に一九名帰国し、センピル大佐以下一〇名が尚しばらく残つているのみとなつたが、飛行協会では団長センピル大佐に特別有功章、幹部将校には藍色有功章、その他には紅色有功章を贈り、十月二十二日、丸の内の銀行倶楽部でなごやかな午餐（ごさん）会を開き、一年有余の労を厚くねぎらつた。

これより先き、落下傘のオードリース少佐は七月一ぱいで任務が終つたので飛行協会の長岡副会長に手紙を寄せ、東京、大阪その他で落下傘降下を宣伝実施したいから、適当な民間の飛行士を推薦してくれと頼んで来た。「蓋し該計画は貴国民間航空界のため大なる宣伝と可相成」と、いつている。

そこで寺家村参事が会つて詳しく聞いて見ると、いろいろ希望条件がある。つまり個人でも団体でもいいから確実な主催者を紹介してほしい。一回降下に対し報酬金三〇〇円、二回ならば五〇〇円、ただし少佐自身の費用はいつさい自弁、また降下に関しては全責任を負う。もつとも風が秒速二〇㍍の時は降下不可能であるが、その他の場合ならば雷雨中でも差支えない。従来スエーデンのストツクホルム市その他で公開したことは度々あつたが、かつて一度も予定

のプログラムを完成し得なかつたことはない、という話である。

協会あたりで主催したら本人はよろこぶだろうが、協会にはそれだけの余力はなし、またうかつに興行師にも紹介が出来ないので、寺家村氏は理事会の意志を含んで円滑に断つて来た。

これと前後して寺家村氏は「時運の趨勢と現実の状態とに鑑み」て八項目にわたる協会経営の意見書を理事に配つていた。その(一)は将来の事業方針を決定して、協会永続の基礎を確立すること、(二)は恩賜金五〇万円を基本金に繰入れること、(三)は毎年度の予算は基本金利子の八割を限度とし、二割は予備金として別途に繰入れ、これを年々蓄積して必要な場合に流用すること、(四)には毎年度の予算に寄附金醵集推定額を計上せざることを建前として次項の(五)で、寄附金募集に関するいつさいの事務は、別に宣伝募集部を新設して独立会計とし、醵集金半額をその部費にあて、半額を協会に納入すること、そして(六)で寄附金は主として民間航空の奨励費にあてることを述べている。(七)では国際関係上、協会専属の会館を設置すること、(八)では機関雑誌発行の収支を整えて予算額を超過せざることを主眼とするなどであり、雑誌の緊縮以外はいずれも早急に手のつけられるものではなかつた。

(一〇) 東京・大阪間定期式郵便飛行競技

航空局から機材貸与の郵便飛行——参加機一五機——島田操縦士優勝——通送率七〇%——日本飛行士倶楽部慰安会——飛行士倶楽部の総会と帝国飛行協会への要請——義勇財団海防義会へ援助方申入れ——帝国飛行協会雑誌「飛行」廃刊——日本自動車学校雑誌「スピード」を機関誌に契約——山本順平大尉のF・A・I総会報告

飛行協会では秋の郵便飛行を発表した。今度は新進の二等操縦士が十数名以上にのぼり、そこへ航空局が特に飛行機を貸与する便法まで講じられ、その慫慂（しょうよう）や鞭撻（べんたつ）もあつたので競技方法も従来と変えて東京、大阪両地から一機ないし二機ずつ定期航空式に上下し、大体八日間をもつて完了する仕組みで十一月三日から開始する手はずが整つた。

賞金は片道金一、五〇〇円（内恩賜賞金一、〇〇〇円）で、飛行機は航空定限甲種、操縦士は一、二等操縦士に限られ、三島、豊橋、八日市飛行場上空通過が規定されていた。

参加者はスパッド式一八〇馬力の石橋勝浪、中島式一五〇馬力の大場藤治郎、ソッピイス式一二〇馬力の大蔵清三、中島式一五〇馬力の片岡文三郎、白戸式一八〇馬力の高橋信夫、同式一二〇馬力の乗池判治、ニューポール式一二〇馬力の安岡駒好、中島式一六〇馬力の藤原延、白戸式一二〇馬力の小出菊政、川西式K三型二六〇馬力の後藤勇吉、中島式一五〇馬力の安昌男、同じく宮登一、白戸式一八〇馬力の島田武男、中島式一五〇馬力の謝文達の一四氏のほかに、番外として中島飛行機製作所の加藤寛一郎氏が、ロールス・ロイス式三六〇馬力のブレゲー式一四型で出場した。これは前にも記したがフランスの本社から製作権を得た自慢のもので、上野の平和記念博覧会で金牌（きんぱい）を受賞された手前もあり、この飛行が試金石ともなるので最も注目されていた。藤原氏のダイムラー式一六〇馬力機を除く他の中島式は、いずれもホールスコット式一五〇馬力を装備したもので、航空局から便宜貸してくれた飛行機である。

競技には今度が初登場の安昌男氏は、小栗飛行学校で修業した半島出身の逸材であり、宮登一氏は水田飛行学校出身の福岡県若松市の人、また加藤氏は航空局第一操縦生に出藍（しゅつらん）のほまれ高かつた人である。

東京は代々木練兵場、大阪も例によつて城東練兵場が基地にあてられ、東京には田中館博士、中村気象台長、逓信省からは香西、三宅両課長、陸軍から中西少佐らの委員に野中、徳永、福地氏らが毎日つめきり、大阪には滋野男爵、陸軍の新井三郎、海軍の丹羽正躬両大尉のほかに協会側の塩田理事、戸田参事、途中の三島には矢木理事、豊橋には河野長敏大佐、八日市には寺家村参事が配置されていた。

期日迫つて抽籤の結果、大阪を基地とするものは後藤、藤原、島田、安岡四

氏で他は皆、東京組となり、第一日が後藤、第二日が藤原、第三日が島田、第四日が安岡氏と決定、東京発の第一日は高橋、大蔵、第二日は乗池、宮、第三日は片岡、小出、第四日は安、謝、第五日は大場、石橋の順序になつた。

いよいよ十一月三日の初日を迎え、幸い天気もよく、阪谷、長岡両副会長、星野航空局長官らに送られて六六八通の大阪行郵便物を二分した行嚢（こうのう）を分け合つて高橋氏は午前八時四十七分、大蔵氏は同五十四分、相次いで代々木を出発すれば、大阪からは後藤氏が一、三五二通の郵便物を搭載して九時五十四分、城東練兵場を発航した。

途中は大体、好晴だつたが八日市附近だけが曇つていた。

高橋氏は三、〇〇〇㍍の高度で快翔していたが、鈴鹿附近から気化器が凍結して故障を起し、残念にも不時着のやむなきに至つて滋賀県蒲生郡日野町の南方川原に降りたが、ここがまたひどい場所で車輪を飛ばし、車軸を折つてようやくとまつた。

続いた若冠大蔵氏は、旧式ソツピイスを駆つてはじめての東海道下りの長距離をよく飛んで午後一時十七分、まず大阪に一番乗りした。

大阪に程近い兵庫県揖保郡河内村出身の同氏は、練兵場に出迎えた母堂たちとうれしい対面をなし、小粒で可愛い「少年飛行家大蔵」の名を、この一と飛びで一挙に高めてしまつた。



大蔵清三氏

大阪を出た後藤氏は例によつて信田氏を乗せて悠々飛び、零時二十八分、代々木に安着した。

二日目も天気よく、横須賀で操縦課程をおえられた山階中尉宮殿下には佐紀子妃殿下同伴で代々木に見えられ、後藤飛行士らと種々話し合われながら熱心に立ち尽されていた。

この日は六六九通の郵便物を二分して乗池氏の白戸式一二〇馬力機、宮氏の中島式一五〇馬力機が東京を発し、大阪からは一、九一四通を搭載した中島式一六〇馬力機の藤原氏で、同氏に多少の経験はあるが、いずれも白面の新進であり、藤原氏は八時五十五分、宮氏は九時六分、乗池氏は同十七分、両基地を飛び出して東海道の処女空をもの珍しく快翔した。

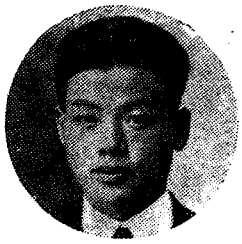


山階宮武彦王　同妃両殿下

そして宮氏は零時四十九分、藤原氏は午前十一時五十三分、それぞれ両地へ目的を達したが、さきの下志津の優勝者乗池氏は発動機の故障で武運つたなく浜名湖畔気賀町附近の中川村畑地に不時着して、これも機体をこわし、この秋は白戸勢に幸いが薄かつた。

第三日は東京から片岡氏が午前十時一分、小出氏が同四分、五八四通を分け合つて出航し、大阪からは一、〇八七通を島田氏がひとり積んで九時二十八分、東京に向い、片岡氏は午後一時二十七分、大阪着、島田氏は零時五十九分、東京に着いたが小出氏はまた発動機の故障で豊橋市から約二里東の二川町の河原に不時着して、これも機体を破壊し、第一日以来、島田氏を残すのみで連日意気あがらず、白戸飛行場ほとんど落潮（らくちょう）の姿である。

第四日は東京から新進安、謝両氏の中島式が六三七通を二分して積み、用意万端整えたが天気模様が怪しいので午前中待機し、零時三十七分、まず謝氏が出発、続いて同四十八分、安氏があとを追い、大阪からは安岡氏がニユーポー



安昌男氏

ル式一二〇馬力機で六九四通をもつて八時四十分、東京へ立つたが油槽管に故障を起し、今日の悲運者となつて豊橋の高師ヵ原練兵場に着陸、車輪を少しいためただけで無事だつた。

大阪へ向つた謝氏は午後四時三十一分、安氏は五時九分、ともに成功して航空局の整備点検だけに今度の郵便飛行は中島式の成績すこぶるよろしい。

第五日は東京から大場氏と石橋氏の新人、先輩の顔が並び、それに大阪へ帰還の後藤氏の三機が漸減する郵便物五三二通を分載して、後藤氏が今度は湯谷氏を乗せて九時二分に立つたあと大場氏が同二十五分、石橋氏が同二十八分に続き、大阪からは東京へ帰還の大蔵氏が六四一通を携えて八時四十一分、東行し、この日はじめて東西四機、みな成功して意気揚がつた。

すなわち後藤氏は零時二分、大場氏は一時三分、石橋氏は前者をぬいて零時三十分、それぞれ大阪に着き、大蔵氏は零時二分、代々木へにこにこしながら降り立つた。



郵便行嚢を積む藤原延氏

新進の大場氏も白戸組しんがりの一人だつたが、中島式でよく使命を果たし、島田氏とともに先輩僚友の雪辱を見事に遂げたのである。

第六日はさしもに続いた秋日和も、この日ばかりは回復せず、ついに中止して翌九日、二日分を同時に両地から発航した。

いずれも帰航で東京からは藤原、島田両氏が四三五通を二分して積み込み、前者は九時六分、後者は十時五十分出発、大阪から帰るのは片岡、宮の新進連で六〇〇通を分けて載せ、前者は十時十一分、後者は同二十三分、帰りの路を急ぎ、片岡氏は一時六分、宮氏は同二分、東京に往復を完成し、島田氏も三時五分、大阪に着いて完了したが藤原氏は箱根山中でプラグの栓（せん）を飛ばして、足柄村蓮正寺磧に不時着、機体を小破した。

四日目、豊橋に挫折（ざせつ）した安岡氏は車輪を修理して、この日、東京へ帰つて来た。

夜から降り出した雨が翌日もやまないので中止し、十一日をいよいよ最終にして東京から出直しの安岡氏と、番外の中島飛行機製作所の加藤氏が出かける番となり、わずかに八七通の郵便を分けた小嚢を積んで堂々たるブレゲー式三六〇馬力の巨翼は七時五十九分、満場の注目を浴びて立つていつた。続いて安岡氏も八時十八分、今度こそ成功を期して再び大阪の空をさした。



大場藤治郎氏

大阪の基地は押せ押せのにぎわいで大場、安、謝、石橋の四氏、それに十時二十一分、さすがに早い足で着いたブレゲー式の加藤氏を加えて五機が一斉に東京への帰航である。

ところが安岡氏がまた惜しくも今一歩のところで発動機に故障を生じ、京都を出はずれたばかりの奈良県添上郡柳生村の河原に不時着して機体を大破し、氏もまた足をけがしてついに雄図空しくついえた。

大阪に待機の大場氏が九時三分、安氏が同七分、謝氏は同十六分、石橋氏は十時三十八分、急減した一三二通の郵便物を加藤氏の分を残して、それぞれ配分して最後の敢闘線に立つたが、大場氏は燃料の欠乏であと一〇余分の航程を

のこす平塚在の田村磧に惜しい不時着をし、安氏が零時三十二分、謝氏が一時十一分、石橋氏が一時三十一分、さらに零時十九分、あとを追つて出た加藤氏が二時四十六分、相次いで東京に帰着し、大場氏もガソリンを補給して東京に引上げるはずだつたが、発動機の始動に時間を費して同地に一泊し、翌朝、東京へ安着して殆ど予定通りの好成績で定期航空試練の幕を閉じたのである。

これによつて往復完成者の成績を見ると、

五時間五十五分	航路規定通り	石橋勝浪
六時間二十一分	同右	片岡文三郎
七時間四十六分	同右	島田武男
七時間四十四分	往航規定通り、復航八日市不通過	大蔵清三
五時間三十四分	同右	後藤勇吉
七時間四十九分	同右	謝文達
七時間四十六分	往航八日市不通過、帰航規程通り	安昌男
六時間二十二分	八日市不航空	宮登一

の記録になり、加藤氏は強馬力の性能を発揮して往復四時間四九分で完翔した。

片道成功者では大阪から東行した藤原氏が二時間五十八分(八日市不通過)、東京から西行した大場氏が三時間三十八分(規定通り)の二人である。

また全期間を通じ、東京差立ての郵便は三、六一二通、大阪差立ての分は五、六〇〇通、計九、二一二通だつた。

飛行協会では審査の結果、時間記録はあまり優秀ではないが途中通過地を確実に経由し、規定をよく遵守したゆえんをもつて島田氏を優賞者と定めて同月二十六日、築地水交社で賞品授与式を挙行し、総裁宮殿下の臨席を得て、毎回のことながら令旨が下げられた。

今回挙行セル東京大阪連絡定期郵便飛行ノ成績ハ、之ヲ既往ニ比スルニ進歩著シク、飛行機ノ設備及其ノ操縦モ亦漸ク宜シキニ庶幾カラントス。尚将来益奮励努力、速ニ之ヲ実用ニ供シテ遺憾ナキ域ニ達センコトヲ望ム。

かくて島田氏に飛行協会有功章を加贈して往復完了の石橋、大蔵、片岡、後藤、安、宮氏とともに金三、〇〇〇円を授賞され、片路の大場、藤原両氏は規定の一、五〇〇円のほかに復航慰労金として大場氏八〇〇円、藤原氏二〇〇円が贈られ、不時着陸の高橋氏八〇〇円、乗池氏四〇〇円、安岡氏一、一〇〇円、小出氏四〇〇円、また番外として参加の加藤氏には五〇〇円の慰労金がそれぞれ贈与され、更に島田氏には山階宮武彦王殿下から純銀製紋章入りの飛行機模型一個が贈られた。

また航空局からも往復完了者に各金一、〇〇〇円ずつ、大場氏に八〇〇円、藤原氏に六〇〇円、安岡氏に五〇〇円、高橋氏に四〇〇円、乗池、小出両氏に各三〇〇円の賞金並慰労金を交附し、大阪朝日新聞社から島田、大蔵、片岡、宮、安、藤原六氏に記念の銀盃一個ずつを贈り、朝鮮京城の亀屋菓子店から金剛飴の寄贈などがあり、その式場で逓信大臣前田利定子爵から左の祝辞が寄せられた。

「本日玆に帝国飛行協会主催第五回郵便飛行賞品授与式を挙げらる。惟ふに航空事業は幾多の改善を加へたる後、健実なる実地的運用の域に進み、航空条約の実施に依り益其の効用を発揮し、交通史上、為めに一新紀元を劃せんとす。帝国飛行協会は今次郵便飛行の壮挙を企て吾省も亦、将来の飛行郵便計画に資せん為め京浜及び京阪神の各地間に実用的逓信を試験したる其の結果、頗る観るべきものありしは邦家の為め誠に慶幸に勝へず、此の如きは機器の供用其の宜しきを得たると、操縦諸士の技能倉に曩日に超乗せることに起因せずんばあらず。玆に総裁宮殿下の台臨を仰ぎ、参加飛行士諸君の成功を表彰せらる。希くは愈特有の技能を練磨して時勢に順適し、今日の光栄を空しうせざらんことを以て祝辞となす」

かくて操縦士のふえたことと、航空局の支援による飛行機の適宜配給によつて劃期的の定期郵便飛行は天候にも恵まれたが未曾有の成功率をあげ、両地差立郵便物の約七〇パーセントは、その目的を達したのである。そして少くも関係各方面の研究に好資料を提供し、定期航空事業に確信をもたらす素地をつくつたことは否めない事実であつた。

飛行士倶楽部では大いに自信を得るとともに、比較的若手がよく戦つてくれ

た労を謝するために二十八日夜、銀座の松本楼に参加操縦士歓迎慰労宴を開き、兼ねて報道陣営の連日の労苦に対し、東京飛行記者倶楽部員を招待して主客三一名、飛行士倶楽部としては未聞の大盤振舞いをひらき、飲むも飲まぬもともに万丈の気を吐いてうさを晴らし、一夜の歓を尽した。

同倶楽部は既に郵便飛行終了後、銀座のカフェー・ライオンで秋季定時総会を開き、飛行協会の野中総務理事を引張り出して、あれこれと意見の交換を行なったが、その結果を、また例の書付で「大正十二年度に於ける貴会の事業方針を一層積極的に改められ、併て左の具体案を是非共遂行せられん事を切望に不堪」といつて、三項目を提案した。

その一は従来より一段進歩した方法で一、二等操縦士の長距離飛行競技、三等操縦士飛行競技及び随時随所における高度、速度、距離飛行記録を奨励し、これに賞金を交附する。これらの飛行に対し、協会は製作工業奨励のためにも三菱、川崎、川西、中島らと連絡をとつてその製作機を貸与使用せしめ、記録の優秀を図ると同時に優秀機には別に賞金を交附する。

その二は航空局の施政方針と相まつて、協会の施策もまた積極的に基礎を確立し、従来とかく航空局対協会の屋上屋を重ねたるが如き煩瑣（はんさ）な手続を省略して協会独自の事業内容に一層の充実を図ること並びに今や航空事業の範囲拡大の時機を迎えて、民間斯界の萎靡（いび）不振にかんがみ、この際、航空界各方面の有識者を網羅する研究、諮問、調査機関を新設して時宜に適応する発展普及策を講ずることなどであつた。

するとこの時分、海軍系の団体として創立後、まだ一年そこそこの義勇財団海防義会が、海防航空を標榜（ひょうぼう）して事業の端緒を求めている時だつたので、奇貨措くべしと伊藤、磯部、馬詰、白戸氏らの幹事が集まつて、海防義会理事長小松謙次郎氏あてに左の短刀直入を行つた。

「拝啓貴会益御隆昌奉賀候。陳者御承知の通り本邦民間航空界の萎靡不振爰に久しく、これを泰西斯界に比するに其の懸隔愈甚しきもの有之寒心の至に不堪候。尤も現在、指導監督に航空局あり、保護奨励に帝国飛行協会ありて倶に相当尽力せられつつあるも政府の補助金年額参万円にして殆ど用を為さざる底の少額に有之、飛行協会亦、醵集金の不況よりして年々其の事業消極的に傾き、民間当業者唯一の糧たるべき懸賞競技と雖も回数及賞金共に減少し、既に本年度に於ては殆ど何等計画を樹て得ざるの悲境に遭遇致居候次第に御座候。然るに当業従事者の現状たるや、命旦夕に迫るの趣有之、維持到底困難にして洵に我が民間航空界危機存亡の秋かと被存候。就ては此の際、是非共御会の御助力を仰き度、御会目的の一部にも該当し、且つ四面環海の国防的見地より看るも左記二案の義、枉げて御主催相願度切望の至りに奉存候」

と、前置きして、「海洋横断懸賞飛行競技の施行」と、「航空教科書編纂出版」の二件を提案した。

海洋横断飛行に対しては㈠、懸賞金及び飛行経費共約金五万円 ㈡、本邦民間一、二等操縦士をもつて水上飛行機を使用せしむ。㈢、競技の実行は本倶楽部において行う ㈣、会計事務並監督は海防義会において行う ㈤、競技審判は海陸軍及び航空局に委嘱する。

また航空教科書の出版は、陸海軍にはそれぞれ教科書が用いられ、施設万端整つているが民間には全くそれがなく、操縦士、機関士は何ら拠るところがないため、本倶楽部がつとに憂慮していたことで今般是非とも編纂出版したいから補助金二、〇〇〇円を援助してもらえまいか、切にお願いする、という趣意だつた。

牛を馬に乗り替えようとした訳だつたが、結局これは体（てい）よく断られて再び行きづまり、ことにいよいよ航空局が陸軍の手を離れて逓信省に移管される準備が進められていることが確実となつた際でもあり、新航空局が確立して方途の決定を見るまで如何に切り抜けていくかが重大な問題となつて残つた。

一方、飛行協会ではさきの寺家村提案にまつまでもなく、資金難の脅威からもつぱら経費節減が行われ、まず第一に十二月号限り機関雑誌の廃刊が断行された。

経費節減方針は前年秋ごろからとみに深刻化し、そのため頭を砕いた久能総務理事はついに「われに方策なし」とかぶとをぬいで退却したのだつたが、野

中新総務理事は就任とともに、まず最も目について、しかも朝に夕に一向効果の上つて来ない機関雑誌の存続に疑問を抱いていたおりもおり、寺家村氏の改革案に力を得てその廃刊を決意した。

そのおもな理由としてはもちろん経費節減の一端にあり、かつ過去一年間において機関雑誌を通して入会したものわずかに一〇名に過ぎず、機関雑誌の効力がないから廃した方がいい、という論旨であつた。

しかし理事会では、協会が会員に対して全く会務報告の機関をもたぬ訳にもいかぬから、それに対する代換方法を講じることになり、草間、矢木、高橋海軍大佐、野中理事と寺家村参事が、その研究委員に推された。

そして「飛行界」「スピード」「スポート」「モーター」などの同種雑誌を物色して、最も基礎の確実らしく見える日本自動車学校の「スピード」をとり上げ、相羽有氏に交渉を始めた。

「スピード」「スポート」「モーター」は主に自動車雑誌で販売政策上、航空関係の記事はあまり取扱つていなかつた。

それで委員の中には、協会の雑誌を縮減して負担を軽くしたうえ、なお一カ年試験的に続刊してはどうか、という説もあつたが、相羽氏から年額二、三四〇円で引受けるとの回答があつたので、毎月その総ページ四八ページの中、二四ページは航空に関する記事掲載のこと、協会々報記事五頁を入れること、毎月雑誌四〇〇部（随時増減）を協会へ納入のこと、契約は一カ年のことなどを条件にして大正十二年一月号から実行の運びに決定した。

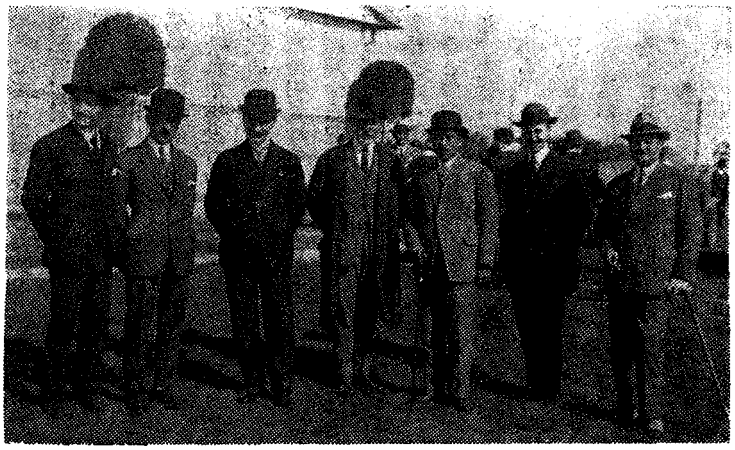
そこで前年度、すなわち大正十年度における協会の雑誌発行並びに事務費は九、九七一円で、これに対する売上代と広告料などの収入が四、三一六円だつたから、差引五、六五七円の大赤字であつた例から見ても、この割合で今度の新方針に臨めば年額三、三〇〇余円の軽減となり、ゆうに一飛行競技大会の懸賞金ぐらいは浮いて来る勘定であつた。

そして雑誌廃刊を機会に、主任の北尾主事は十二月下旬、円満退職していつた。

今年の国際航空連盟総会は十月十日から五日間、ローマで開かれ、飛行協会は例によつてパリ出張中の山本順平海軍大尉に委嘱して出席してもらつた。

会議はローマの陸軍偕行社で進められ、各国の提案から協議されたが、その議案の重なものはベルギー提案の㈠無発動機飛行機競技規則の作製 ㈡総ての航空競技参加者に対し操縦士の免状査閲励行、アメリカ提案のアメリカ本国内で記録作製に要する時間の測定はすべて同国海軍の公認を要することとなつているので、同海軍にF・A・I時間測定者の資格を与えられたし、すなわち同海軍の公認したものは、そのままF・A・Iに於て公認する。フランスの提案は、速力記録規則中、「基線一キロメートルの分」の一キロメートルを二キロメートルに改正、イタリーの提案は落下傘競技規則免状交附の件、オランダ提案 ㈠、空中法則を犯す航空者に対して加うべき非法律的制裁手段の研究 ㈡、各国に於て気象観測に航空機を利用すべき件などで、イタリー提案の落下傘免状は委員附託、来年度の審議になつただけで何れも通過し、速度の基線二キロメートルは三キロメートルに改正された。その他、連盟事務当局から ㈠、航空者の体格試験規格を各国統一すること ㈡、大型飛行機及び長距離飛行には操縦者を二人以上にすること ㈢、飛行場地図の様式統一などがあり、㈠は委員附託、㈡は成るべくこの主義に副うことを各国申合せ、㈢は主義に於て賛成された。

山本大尉は議場の光景を「英仏の勢力争いあり、仏伊間係争問題あり、米は超然主義をとりし故、寧ろ会議は小国によりて指導せられたりとも見えたり。議場にては何といつても雄弁家の力恐るべきものと思う印象をうけたり」と書いている。また「側面より見たる日本の世界的航空地位」として、「F・A・Iは各国の航空実情（操縦者数、機体数、飛行時間、飛行距離、競技成績、新機軸の発明製造、製造力等）を毎年調査し、各国の列次等級を定む。一等国は投票権及び会費納入額各四単位、二等国は各三単位、三等国は二単位、四等国は単位なり。一九二一年の決定では一等国、英、米、仏、伊（順序不同以下も同じ）二等国、白、三等国、スイス、スエーデン、ホルトガル、オランダ、ノルウエー、日本、スペイン、デンマーク、ブラジル、アルゼンチン、四等国、オーストリー、ハイチ、フインランド、中国、チリー、ブルガリヤ、チエツコ、ポーランド。一九二二年度に於て改正された地位は三等国中、スペイン、アルゼン



ローマにおける各国代表（右から三人目、山本海軍大尉）

チン、オランダ三国が二等国に昇格された外、変化なし」と書き、更にペンを加えて、「前記問題に関聯したる雑談の席に於て、某国委員がF・A・I事務総長に対し、日本の航空は近時長足の進歩を遂げたというが実情は如何？（まだ二等国にはなれぬかの意）と問いたるに対し、事務総長は小官を顧み、日本の軍事航空は非常の発達を遂げたりといふ。然し日本の飛行協会とはどうも能く連絡とれず、今少しく実情を知りたきものなり」と苦笑せり。陸海軍より航空局及び飛行協会に対する補助後援を今一層強大にして、来るべき第二華府会議までには少くも二等国の首席辺位までに昇格の要あり」といつている。

そして項を改め、「欧洲の飛行界は少くも数年間、日本のそれより進み居るものなるが故、前者進歩の具体的状況、殊に内的状況を知り、日本飛行界にして最高効率をもつて進歩せしむる如く資料を提供するを要す。殊に諸通信を将来、パリーに集中し、ここより公報を各国に配布することとなりたる結果、事務局にても報告委員たる寺家村氏のパリー常駐を望むこと甚だ切なり。小官等他に本職あるものは遺憾ながら兼務すること能はず、英断をもつて先ず一人派遣せらるる事を御勧めする。但し絶体にフランス語に精通の人なるを要す」

またさきに長岡中将提唱の外国飛行機の競技主催については、「時機未だ到らず、それよりはF・A・I規則により先ずわが飛行記録が公認せらるる諸手続をなし、競技及び審判規則等の準備の調査整理を遂げ、次に誰か日本より欧洲における競技に参加せしめ、色々内輪にある模様を知悉することが基礎事業なり。又は準備事業なりと思はる、問題は其の次ぎの話なりと信ず」といい切つている。

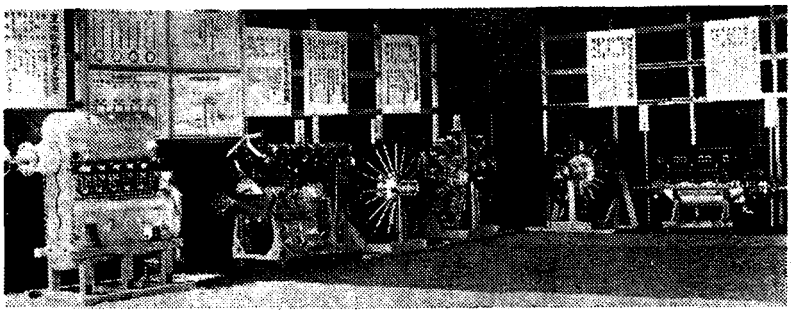
(一一) 朝日新聞社の定期航空輸送計画

陸軍航空部で「航空記事」の月刊――陸軍定期航空の統計――皇太子殿下、所沢飛行場お成り――謹予平野の特別大演習に二四機参加――サガレン州派遣飛行班――航空局委託水上機練習生教育に関する海軍省示達――F五号艇の新舞子飛行――第七期操縦学生の卒業――日本航空輸送研究所の運航開始と成績――航空局の奨励金――航空局長官以下の更迭――航空局の新規定期航空路案――朝日新聞社の定期航空輸送計画――航空評議会で航空用語調査委員会――航空関係出版物――海外情勢

陸軍の航空部では、この七月から「航空記事」というひどい藁（わら）紙の機関誌を月刊していた。発行の目的は「陸軍航空業務に従事する職員に対し、航空諸般の事項に関する内外の資料を提供して其の知識の増進に資し、以て我軍事航空界の進歩発達に貢献せんとするにあり」という訳で、菊版一〇〇ページ足らずのものであり、時には二、三十ページのこともあり、統計類や図表などは謄写（とうしや）版刷りのものが挿入してあつた。「編纂に関する規定」によると毎月一回発行、実費で関係将校、同相当官、その他の希望者に頒布し、増刊することもあり休刊する場合もある。記事の取材は主として内外の航空関係編制、制度、教育、戦術、演習、器材、経理、衛生などのほか、個人又は部隊の

研究調査による事項などであるが、肝心なのは一般に公開して差支えないものと、日本将校、同相当官のほか、閲覧を禁ずるもの、また特に秘密にわたる事項は区分して別冊にする場合があることだつたが、大体において主として翻訳記事で満たされていた。

またさきに行つた定期飛行は九月でいつたん打ち切つたが、その間の統計をとつて見ると、航空学校本校は乙式一型機で回数四、延時間一七時間九分、人員一四、距離二、八八〇キロ、下志津分校も乙式一型機で回数四、時間五時間四九分、人員八、距離四四八キロ、明野分校は甲式三型機で回数二、時間四時間一五分、人員二、距離六四八キロ、各務ヵ原の第一大隊も甲式三型機で回数三、時間七時間二一分、人員三、距離八八八キロ、第二大隊では乙式一型機で回数四、時間一六時間二一分、人員一二、距離二、五一〇キロ、八日市の第三大隊は甲式三型機で回数四、時間一一時間一八分、人員五、距離一、六五二キロ、太刀洗の第四大隊では乙式一型機で回数四、時間三一時間四二分、人員一三、距離四、六四〇キロで、これの総合計が回数二五、時間にして九三時間五五分、人員五七名、距離一三、六六六キロの成績で、この間に二回の不時着があり、機体をこわしているが、初の試みとしては成功している方である。



各種発動機

十月二十六日、東宮殿下には久々で所沢飛行場へおでかけになつた。

殿下が旅行その他お出ましの日は、大ていいつも好晴にめぐり合い、これも御人徳のしからしむるところであるが、この日ばかりはどういう風の吹きまわしか、雨がやまず、歓迎の飛行もとりやめとなつて冷たい秋雨の朝九時三十分、自動車で航空学校本部へお着きになつた。

井上航空部本部長、星野航空局長官、中島近衛師団長らお出迎え申し上げ、将校集合室でご休憩の後、有川校長の先導で大格納庫へ自動車で成らせられ、下士兵が小沢中尉指揮で甲式一型機四台を整備する状況をご覧になり、そばでは河井田中尉が発動機の装着や、緩衝ゴムの交換、点火栓の点検などを指揮している。殿下には有川校長にローン式回転発動機について種々御下問があり、松井少佐が各種飛行機材について詳細ご説明申し上げ、殿下は一々うなずかれながら熱心に聞き入られた。



無線通信器と写真器材

次いで客室型全金属製のユンカース式患者輸送機に、和田大尉がご案内すれば翼上に立たれ、客室内の模様や乗員席などを細かにご覧になつて再び将校集合室に入られ、陳列の各種器材、機関銃、無電器、自動操縦装置など、お目新しいものをご覧に入れた後、有川校長から学校の写真帖とプロペラー型の文鎮を献上した。

このころからはたして雨はやみ、雲の切れ間からほのぼのした薄日がさして来たので、本部前広場植込みに松樹のお手植をお願い申し上げ、終つて自動車で気球隊へ成らせられ、用意の御昼餐をとられた。

ご小憩の後、高橋気球隊員の御案内で演習場へお出ましになると米満、山口両中尉が搭乗して自由気球の飛揚準備が開始され、伝書鳩四羽が携行された。

一方では飯島中尉が落下傘包を背負つて繋留気球に乗り込み、降下姿勢をご満足のいくまで見ていただくため、八〇〇㍍の高度へ上昇して飛び降り、微風に乗つてゆらりゆらり舞ひ下る白い大輪と飯島中尉の降下操作を、殿下にはしばし御興深げに注視された。

自由気球は飛行場端上空五〇〇㍍で鳩を手放し、風に流されて東京方面へ漂漂と流れていくあとに、四羽の鳩は何か探すように円を描いて忙し気に舞つていたが、やがて方向がきまつたらしく威勢よく一斉に飛び去つていつた。

午後二時、殿下お帰りの時間間際、F五〇、同六〇型二機が二〇〇㍍の低空にすさまじい爆音をまき散らしながら現われ、お召自動車をまもつて校門附近に達すると、甲式三型五機編隊がお見送りに参加してF型二機とともに田無町へんまでお供をして引返していつた。



サガレン派遣のサルムソン式

恒例の特別大演習は今年は四国が選ばれ、伊予と讃岐一円の平野に兵馬が進められたが、参加師団は広島の第五師団と善通寺の第一一師団で比較的小規模にとどまり、第五師団が西軍で司令官山田陸軍師団長、第一一師団は東軍で向西兵庫師団長が司令官に補されて十一月十五日から火ぶたがきられた。

大元帥陛下御不例のため、御名代として皇太子殿下統監のもとに両軍戦闘、偵察両機種一二機ずつの飛行機を擁して緻密（ちみつ）な作戦が講ぜられ、前後四日間にわたる激しい交戦の後、十八日朝八時半、東軍有利の態勢下に休戦ラッパが鳴り響いた。

引き続き翌十九日、善通寺練兵場に観兵式が行われ、足立少佐指揮の飛行機二四機は観音寺上空を旋回数次の後、大円を描きながら陣形を整え、各種機三機編隊で特別観兵式上空を飛び、次いで一列縦隊で空中分列式を行つて基地に帰還した。

さてその後、シベリヤと北満地方の物情は依然おさまらず、わが陸軍ではかねて北鮮方面の航空部隊を配置増強しつつあつたが十月、新たにサガレン州派遣飛行班を編成してサルムソン式偵察機三機を派遣、ルイコフに到着したが既に極寒期に迫つているので新境地をひらくことはむずかしく、冬営のやむなきありさまだつた。

一方、海軍当局では航空局が新たに水上機の操縦生を養成する段階に達し、かねてその相談をうけていたが、いよいよその時期が迫つて来たので、その取扱い手続きについて左の示達を公布した。

第一条　海軍航空隊練習部令第十六条ニヨリ海軍航空隊ニ於テ教育ヲ受クル海軍部外者ヲ逓信省依託練習生ト称ス

第二条　逓信省依託練習生ノ種別、修業期間及教育開始時期ハ概ネ左ノ通リトス

但シ時宜ニヨリ変更スルコトアルベシ

一、種別　航空機操縦生（飛行機操縦ヲ主トスル者）

二、修業期間　約八カ月

三、教育開始時期　十二月一日

第三条　鎮守府司令長官、逓信大臣ヨリ海軍部外者ノ教育依託ノ請求ヲ受ケタルトキハ之ガ受託ニ関シ予メ海軍大臣ノ認可ヲ受クベシ

第四条　当該鎮守府司令長官ト逓信大臣ト協議シ、逓信省依託練習生ノ教育ニ関スル規定ヲ定メ、且之ヲ海軍大臣ニ報告スベシ

第五条　航空隊司令ハ逓信省依託練習生ノ修業期ニ於テ其ノ修業成績表ニ意見ヲ附シ、三通ヲ鎮守府司令長官ニ進達スベシ。鎮守府司令長官ハ前項ノ

修業成績表一通ヲ海軍大臣ニ進達シ、一通ヲ逓信大臣ニ送付スベシ

第六条　逓信省依託練習生其ノ教育ヲ終了シタルトキハ航空隊司令ハ之ニ修業証書ヲ授与スベシ

第七条　逓信省依託練習生ノ教育実施ニ関スル細項ハ当該鎮守府司令長官、逓信大臣ト協議シ之ヲ決定スベシ

と、あり、十二年度から着手する予定をしており、同時に逓信省への移管も新年度早々に実現するものと見られるに至つた。

横須賀航空隊では十一月十三日、F五号艇三機で新舞子への無電連絡、羅針盤訓練の無着陸飛行を行つた。

松永少佐総指揮で一四号艇に搭乗、操縦者加藤、近藤両中尉のほか、千明、山本、佐藤兵曹、渡辺一等水兵、松本一等機関兵、一三号艇には石黒大尉、宗雪、近藤両中尉、鈴木三等兵曹、山本一等水兵、浜島、服部両機関兵、八号艇には山口大尉、横井、和田両中尉、丸山三等兵曹、藤原一等水兵、荒川、鈴木機関兵が乗組んで八時四十五分、一四号艇を先頭に追浜を離水し、北東のやわらかい追い風に乗つて慣熟コースを悠々進んで午後零時半、一八〇浬（約三三五粁）を八、一三号両艇安着し、総指揮艇の一四号艇は発動機の故障で三河湾内に不時着、同処で応急修理のうえ、再出発、あとから追いついた。

翌十四日朝、九時半、三機前後して出発帰航の途につき、正午過ぎ追浜飛行場に帰着した。

センピル大佐以下、大半が帰国したあとの霞ケ浦飛行場は身うちばかりの打ちとけた空気で、一時はにわかにひつそりしたが訓練に変りはなく、過去の成果を生かして徐々に整頓時代に入り、臨時航空術講習部も解かれて新たに霞ケ浦海軍航空隊と名づけられ、わが海軍航空最大の訓練基地になつた。

十一月二十七日、第七期生菊池朝三中尉以下七名、機関科学生田中実機関中尉以下四名の卒業式があげられ、山階中尉宮殿下が臨席されて航空科山本親雄中尉、機関科沢井秀夫機関中尉が恩賜の銀時計を授与された。式後おりからの烈風中を卒業生杉本中尉ほか四名の編隊飛行、高等飛行があり、何となく飛行場内外に新鮮な空気があふれていた。

さきに開設した堺大浜の日本航空輸送研究所は所長に井上長一、理事長に菊池侃二、理事に松村顕次郎、顧問に伊藤音次郎、大塚維明の諸氏が名を連ねて着々創業準備を進め、十月二日附で大阪府知事池松時和氏宛、堺・和歌ノ浦・徳島間定期航空実施の許可願を提出し、航空局を通じて海軍から特別払い下げの横廠式ベンツ一〇〇馬力のイ号甲型一〇機を整備して十一月十二日、大浜飛行場でいよいよ晴れの開航式を挙行した。

池松大阪府知事、池上大阪市長、斎藤堺市長、航空局からは多田機関少佐、飛行協会からは戸田参事、その他官民多数が列席し、井上所長は「定期航空輸送に対する覚悟」を述べ、知事と市長の祝辞についで多田機関少佐の「世界航空輸送の現況」に関する講演があつた。

おりしも八日市陸軍飛行場から祝賀飛行の甲式三型五機編隊が谷甚吉大尉引率のもとに上空に到着し、軽妙な高等飛行を行つて画期的事業の門出を祝い、これにこたえて研究所の西村操縦士は千鳥号と命名した横廠式を、久保田操縦士は伊藤式飛行艇を操縦して創業披露の花々しさを示した。

かくて同月十五日、処女航空開拓の幕は開かれ、西村操縦士の千鳥第二号の横廠式に井上所長が同乗し、久保田操縦士の伊藤式飛行艇には大阪朝日新聞の市内版を積んで両機相次いで大浜海岸を離れ、明媚（めいび）な内海を横断して高松へ直航の歴史的第一航を遂げたのであつた。

おりから四国地方特別大演習御統監にお出ましの皇太子殿下のお目にとまり、一時間半の航程をもつて安着した両機は高松港外に着水し、井上氏が上陸したあとの西村操縦士は再び千鳥号を駆つて高松市街に飛び、大阪朝日新聞社発行の「大阪・高松間定期航空開始」の号外をまいた。

越えて十七日、両機は高松市を離れて帰航し、時を移さず朝日新聞社支局託送の大演習記事と写真原稿を大阪本社に届け、航空便による新聞原稿のスピード・アップに成功した。

そして大阪・高松間を陸海連によれば五、六時間の行程であるが、飛行機ならば一時間半に短縮が出来、同時に安全性、確実性、快適性、それから大量輸送が可能となれば、まことに鬼に金棒であつた。

それが成るか成らぬか。成らねばならぬ道理であり、そのための努力であつたが何しろ全く試験的なもので、監督官庁の航空局にもまだ航空輸送に対する取締りもなく、保護奨励の道もきまつていなかつたので、表向きこれに対して何ら施す術もなかつた。

そこで輸送研究所では、おかまいなく天候を見はからつて毎週一回の堺・徳島線、毎週三回の堺・高松線を運航し、ほぼ順調に定期航空の実績をあげていつたが、もちろん一航程毎に赤字が堆積（たいせき）するばかりだつた。

航空局では、その献身的な井上氏の事業と精進を多とし、十二月二十日、同氏を招いて左の表彰的書付に添えて特に金八、〇〇〇円を交附した。

「航空輸送事業ノ為メ、率先日本航空輸送研究所ヲ設立シ、多額ノ私財ヲ投ジテ大正十一年十一月、水上機ヲモツテ堺市大浜ヨリ和歌浦ヲ経テ徳島ニ至ル航空路並堺市大浜ヨリ高松ニ至ル航空路ヲ開設シ、定期輸送ヲ実施シタルハ本邦民間航空事業ノ進歩ニ貢献スルトコロ大ナルモノアリト認メ航空奨励規則第三条第四項ニ依ツテ奨励金八千円ヲ授与ス」

開始以来、わずかな期間だつたが堺・徳島線、堺・高松線を通じて年内の運航成績は飛行距離四、〇三七粁、貨物輸送量一、一〇七粁で、この間における各地の遊覧飛行者は二七名に及び、瀬戸内海に面した四国沿岸が、はからずもわが国で最初にして最新の航空輸送文化に恵まれたのだつた。

そして航空局自身もこの時、例年通り帝国議会へ提出の定期航空路案を練つていた。



白川義則航空局長官

今度は従来の水上機を引つこめて陸上機使用に変更し、予算としては臨時飛行場設備費三、八三六万二、〇八〇円が八年計画で計上され、うち東京と大阪の初年度飛行場土地買収費が三〇〇万円、経常費は初年度九万六、〇〇〇円から始まつて八年度目の終りに至つて八二万円となるが、これが後年の日本航空輸送株式会社創立の基礎案となつたのである。

すると十二月一日附、星野長官は金沢の師団長に栄転し、後任に白川義則中将が補任されて来たが課長や事務官にも大分異動があり、第一課長の米倉歩兵中佐は大佐に昇進して浜松連隊長に転じ、第二課長の小倉海軍大佐も国際連盟の陸海空軍問題常設諮問委員会における日本空軍代表の随員になつてヨーロッパに出かけ、その後任には福与平三郎大佐が椅子（いす）につき、事務官では山本海軍大尉の後任として少路虎三郎大尉、陸軍からは永淵三郎砲兵大尉が新たに入つて来た。

また嘱託の吉田禎治氏は、この時既に退職して再び東京日日新聞社に復帰し、そのあとには伊藤酉夫氏が週報編集を嘱託されていた。

そして年度内の予算の見究めがついたが、このころになつてさきの郵便飛行に番外参加した中島飛行機製作所の加藤操縦士と佐久間一郎技師に対し、奨励費の中から各金一、〇〇〇円の慰労金を贈与した。

東京、大阪両都に本社をおいて新聞王国を目ざす朝日新聞社では、明治以来伝統の航空普及事業に尽して来たが今度巨費を投じて直接、定期航空輸送を行う計画をたて、航空局、陸海軍当局、飛行協会など関係方面に協力を求め、新春早々開始の予定で準備を進めていた。

これは東京朝日新聞社事業部長の久松定夫氏が編集局長安藤正純氏（後に衆議院議員、文部大臣）を動かしたというが、むしろこれはそのころ既に上層部にただよつていた空気で、村山竜平社長は女婿（じょせい）の長挙氏をもつぱらその衝（しょう）にあたらしめ、久松部長を主任にして事業部内の航空課で事務をとらせ、まず東西定期航空会と命名、東京・大阪間を陸上機によつて定期運航する計画をたてた。詳細は新春の初刷紙上で発表する予定で、航空局に願い出、中島式飛行機払下げや、伊藤、白戸両氏とも連絡をとつて所属操縦士の参加を要請するところがあつた。

かくて軍用機は軍用機でも、外国のそれとはおよそ比較にならぬ機材をもつて、とにもかくにも本土と四国間が開通し、今また本土の幹線航空の下地がしかれんとするのあけぼのを迎えたこは、時代の産物とはいえ、民間航空十余年蛍雪（けいせつ）忍苦の賜ものであつた。

またこの年末、文部省の航空評議会ではかねて航空機に関する用語の統一

と、純正適切な訳語の制定に意を払つていたが、いよいよ航空用語調査委員会を設けて実行に移すことになり、航空研究所の寺野精一博士を委員長にして左の人々が委員に任命された。

海軍大佐福与平三郎、同中佐佐藤三郎、同機関少佐花島孝一、海軍大尉丹羽正躬、同機関大尉中村竜輔、海軍技師橋本賢輔、陸軍砲兵中佐藤本恒治、同工兵少佐村上靖直、同歩兵大尉瀬戸俊二、同渡辺広太郎、同砲兵大尉永淵三郎、同工兵大尉岩崎安美氏らのほか帝大教授寺田寅彦、菱田唯蔵、青木保、寺沢寛一、栖原豊太郎、助教授和田小六及び文部省書記官河原春作氏らで、この中、丹羽、瀬戸両海陸軍大尉と栖原、河原両氏が幹事委員に選ばれ、十二月十八日、文部省修文館で第一回の会合が開かれた。

委員長以下全員出席して調査委員会議事規則と委員規程をきめてから、調査方法としては、(一)、特別委員会を組織すること、(二)、特別委員を各省側より出すこと、(三)、調査の順序は、A、飛行機、B、航空船及気球、C、設備、D、気象、(四)、前項の順序により、飛行機から特別委員会を組織すること、(五)、飛行機に関しては左記の四特別委員会を組織すること、学理特別委員会、機構特別委員会、発動機特別委員会、飛行術特別委員会。

調査方針としては、(一)、航空術及び設備、(二)、飛行機、(三)、航空船、(四)、気球、(五)、発動機、(六)、気象、(七)、装備（兵器、火工器、計測器、附属所用物）などに調査の範囲を定め、調査の標準としては、(一)、用語は成るべく平易簡単なものを選ぶこと。(二)、一般適用語と成るべく一致せしめること（国語調査会と連絡を保つこと）、(三)、邦語をもつて決定困難なるものは一般に適用する外国語を採ること、(四)、単語をもつて一般に適用することを避くること、(五)、関係各部における既成用語は、これを照合して同一のものは成るべく、そのままこれを採ることなどが決定を見たのだつた。

かくてこの年は宿年の懸案であつた定期航空輸送の実現を見るところまでこぎつけ、海のものとも山のものとも知れなかつた飛行機満十年の成果を生んだのである。

さてこの年の出版界を見ると松村道夫氏著、発行所不明の「発明物語ツェッペリン」、飛行協会から寺家村氏執筆の「航空道しるべ」、ウイリアム・ミツチエル氏著、世界パンフレット通信社発行の「最新航空機の安定問題」、滑川昌章氏著、日本飛行学校発行の「最近飛行学原論」と、北尾亀男氏著「空かける人」、伊藤酉夫氏個人出版の「航空機構造要図集」などがあつたが、町の出版書肆が全く影をひそめて手控えたのは、この種のものの売れ行きがいかに思わしくないかを省察させるものがあつてあまりあるのである。

ヨーロツパではイギリスのケンブリツジ大学が航空講座を設け、空軍予備員として学生に操縦術、整備技術の実習を開始し、ロンドン・パリ間に夜間定期航空を始めたが、両国輸送会社の競争が激甚（げきじん）で、イギリス側の旗色が悪く、休業するものが出て来るありさまに政府は補助金を増額して、鼓舞鞭撻に努めている。

またさきに、わが国訪問のフエラリン中尉は、時速平均約一六六キロで二、〇〇〇キロを一二時間で翔破したという報道があり、アメリカのスチブンス大尉は七、二五〇メートルの高空から落下傘降下、ドウリツトル中尉は途中一着陸でアメリカ大陸横断に成功し、フランスにおける無発動機飛行機大会にマネ・ロール氏は三時間二一分の滞空記録を樹立して、この種滑空機の軽視を許さぬことを思わせたのである。

その一二一　航空局、逓信省に移管さる（大正一二年一九二三年）

（一）東西定期航空会の開設

各地の初春飛行――朝日新聞社の東西定期航空会――貨物無料輸送――小出菊政二等操縦士重傷、七ヵ月後殉職――稲垣知足氏渡欧――島田武男一等操縦士殉職――洲崎格納庫の火災――東西定期航空会第一期運航完了――航空局の補助奨励金――帝国議会における航空問答――各種請願書と建議案――帝国大学航空研究所長寺野精一博士病歿

初春の御祝儀は、まず堺の日本航空輸送研究所の横廠式千鳥号三機が、元日早々の初飛行で今年のとばりをあけた。西村、久保田、張三操縦士が翼を連ねて堺市を三周、賀詞に代えた後、しめ飾りに埋まった大阪、神戸両市を訪問、初晴れの空をひとめぐりして帰場し、井上所長以下、卓を囲んで屠蘇（とそ）を祝つた。

高知市でも旧冬来、滞留中の福長四郎氏が朝倉練兵場を基地にして御慶飛行を行い、四日には追浜の海軍航空隊恒例の帝都訪問飛行があつた。

F五号二号艇に千田大尉、一三号艇に近藤大尉、一四号艇に宗雪中尉が電信員、軍鳩員、写真員を乗せ、横須賀鎮守府の太田参謀、草鹿副官らが分乗して九時三十五分、飛行場を立つた。のどかな空をV字形編隊で横須賀上空から東京湾を上り、品川、高輪を経て丸の内へ進み、皇居を左に鳩（はと）を放ちつつ弥栄（いやさか）を祈念して神田、上野、両国に出で、日本橋から京橋の線を山の手に入り、東京に珍しい大型機の編隊陣はこうごうと全市を圧して二周の後、月島上空から帰航につき十時四十五分、追浜に帰つたが、新春劈頭、最も大きな快報は、何といつても大阪・東京両朝日新聞社の東西定期航空会のたくましい発足だつた。

まず一月十日附で「拝啓時勢の進運に鑑み我国航空界の発達を促し、以て飛行機の実用化を期し度、今回東西定期航空会を創立し毎週水曜日を下し、東京大阪間（浜松、三方ヵ原に中間着陸場を設く）に定期飛行を試み、一般希望者より荷物の託送を受け無賃をもつて空中輸送を決行致すべく、就ては明十一日午前八時、右第一回飛行を挙行致候間、本会飛行場たる洲崎第一号埋立地に御来臨被下度此段御案内申上候　敬具」の挨拶状を「東西定期航空会代表者安藤正純」の名で関係方面に送つた。

すなわち三月末までの三ヵ月を第一期とし、毎週一回水曜日午前八時に東京、大阪両地から一機ずつ発航し、途中浜松市外三方ヵ原を仲継地にして搭載貨物を受授交換のうえ、再び東京、または大阪の基地に帰る運航方法で東京は洲崎埋立地、大阪は城東練兵場が基点だつた。

搭載輸送物は一般公衆から託送の一貫目以内の貨物に限り、内容品目、数量、出荷人、荷受人を明記してしぶ紙包とし、毎水曜日の午前六時締切りとして東西両朝日新聞社及び同社浜松支局で受付け、東京、大阪、横浜、神戸及び浜松市内に限つて無料配達のサーヴイスを行い、飽くまで試験的に航空機の実用価値と、航空輸送の実質を発揮し、併せてその宣伝普及を目的とする大奉仕であつた。

操縦者は伊藤飛行場から安岡、杉本、大蔵三氏、白戸飛行場から島田、乗池、大場、小出四氏のほかに片岡氏らの新進を集め、使用機材は中島式一五〇馬力六機、伊藤式二〇〇馬力一機、白戸式一八〇馬力一機を整備した。

一月八日、機材配備のため大蔵、小出両氏が中島式二機を大阪に空中輸送するため、大蔵氏は第一号機に平松牛郎氏を、小出氏は第六号機に本田佐多郎氏

を乗せて下志津飛行場を出発、東京市の上空をかすめて西下したが、猛烈な逆風と戦つて飛ぶうち燃料が不足し、三島練兵場におりて給油したが風はやまず、同地に一泊した。

同乗の平松氏は伊藤飛行場、本多氏は白戸飛行場出身の新進三等操縦士である。

翌九日、前途を急いで風速十二、三㍍の中を離陸した第六号機は前日通り小出、本多両氏搭乗して出発したが離陸早々、小出操縦士のかわの帽子が風にあおられて目隠しとなり、あわてて手で押さえたとたんに舵を怠つて機体は著しく傾斜し、二〇㍍の低空で返す間もなく地上に激突、小出氏は頭部打撲で重傷、本多氏も重傷を負い、この椿事のために一号機の大蔵氏は出発がおくれ、翌十日、三方ヵ原に出ばつて明日の大阪下り第一航に待機した。



洲崎出発の島田氏（白戸式180馬力）

予定の第一日は寒さは厳しかつたが東京も大阪も微風の好天気で洲崎と城東練兵場の両基地には例の旭日の社旗大小幾旒となくはためき、天幕張りの格納庫や事務所、来賓席などが設けられた。

洲崎埋立地には例の山階宮武彦王殿下がお出かけになられ、航空局長官白川中将はじめ、関係者多数がつめかけて幸先きを祈りつつ白戸式一八〇馬力機の島田氏を歓送した。

大阪では村山、上野両首脳以下、三方ヵ原を出発して西下の大蔵氏を出迎えるおりしも、日本航空輸送研究所の西村、久保田両氏の二機が祝賀に現われ、水上機の大胆な低空飛行で引き上げていくのと入れかわりに九時半、年少気鋭の大蔵氏が元気一ぱいで到着した。

天幕内の卓上には天皇、皇后両陛下、山階宮殿下に差上げる鮮魚のかごをはじめ、阪神地区の名士から東京の各方面に送るメッセージなどのほかに一般から託送の小荷物一八個があり、合計一二貫五〇〇匁を機上に満載して大蔵氏は零時五十八分、再び大阪を出発し、処女空路上り第一便に就いたのである。

東京発、下り第一便の島田氏は密雲に包まれた箱根を突破して二時十五分、三方ヵ原に到着し、五分遅れて二時二十分、大阪からの大蔵氏を迎えて同三十五分、再び三方ヵ原発、大小三八個の貨物を積んで大阪へコースを続け、四時十二分、下り第一便を飾つた。

この第一便を待つて、日本航空輸送研究所では高松と徳島へ連絡のため若干の貨物を引継いで西村、久保田両氏によつて両地へ即日、航空輸送し、その使命を完うした。

一方、三方ヵ原に着いた大蔵氏は同地待機中の大場氏に引継ぎ、大場氏は中島式の同機で三時、東京へ出発、たそがれの四時四十分、洲崎へ到着し、両陛下と山階宮殿下へのおみやげ品も即刻自動車に移してそれぞれお手もとへ差上げられ、航空輸送第一便に記念すべき光彩を添えたのである。

もつともこの日、島田氏に次いで十時四十分、安岡氏が第二便に出発したが、とたんに発動機の故障で洲崎沖合に不時着してやんだ事故もあつたが、まず第一日は高率で成功したといえる。

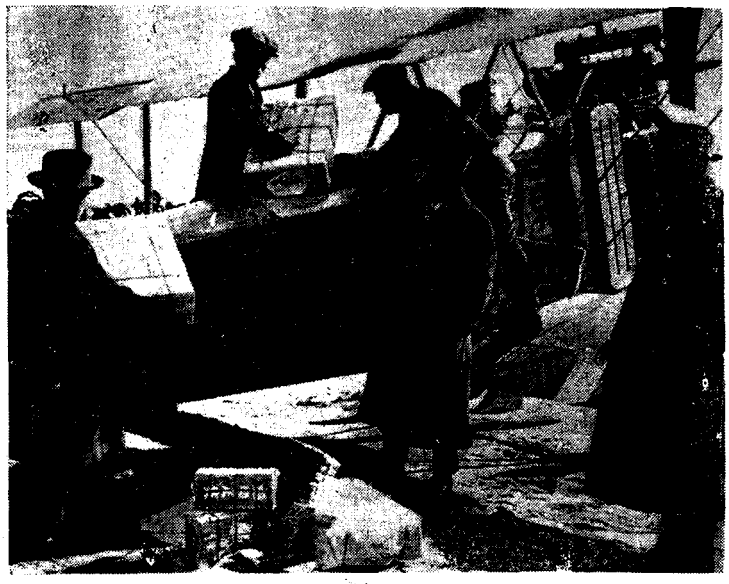
次いで一月十七日、東京からは片岡氏が出発し、大阪からは島田氏が三方ヵ原を仲継地にして更に東京へ直航したが、片岡氏は発動機の故障で居据わり、修理に手間どるようすだつた。この日、掛塚の福長飛行機製作所から福長四郎、根岸錦蔵、それから女流の雲井竜子こと今井小まつの三氏が三方ヵ原に歓

迎飛行して気勢を添えた。

発動機の修理成った片岡氏は二十日、三方ヵ原から大阪へ飛び、おりから城東練兵場で宣伝飛行中の藤原氏とともに翼を並べて大阪市上空を快翔した。

翌二十一日はちようど伊藤飛行機製作所の稲垣知足氏が、飛行機設計製作研究のため渡欧の旅にのぼる日で、乗船の香取丸が神戸出帆の時を見はからつて大浜から西村、久保田両氏が見送りに飛び、同船の上空を旋回しつつ海路の平安を祈つた。

東西定期航空会では、伊藤飛行機製作所に特約して中島式を整備していたので二十五日、安岡、杉本両氏は飛雪を冒して四号、一二号両機を津田沼から洲崎に空輸して翌日の第三回便に備えたがいつたん飛び出した大蔵氏は荒天のため引返して来たので下り便を中止し、大阪から片岡氏が八号機で三方ヵ原経由、天候にはばまれて難航を続けながら洲崎に安着し、



城東練兵場における貨物の積込み

翌二十七日に延長して大蔵氏が三号機で東京発、三方ヵ原へ飛び、杉本氏は南部信鑑氏を同乗して九時、洲崎出発、三方ヵ原を経て天候不良をつきながら大阪へ直航した。

南部氏は伊藤飛行場出身の三等操縦士だつた。

三方ヵ原に一泊した大蔵氏も翌二十八日、天候の恢復を待つて大阪へ下つた。

一月三十一日の第四回東京発の下り便は片岡氏が中島式朝日第八号機で三方ヵ原へ飛び、大阪からの杉本氏は伊藤式二〇〇馬力機に大阪逓信局の本省宛書状、武田長兵衛製薬会社のビオフェルミン一、〇六〇個を積んで三方ヵ原で給油のうえ洲崎へ到着、片岡氏も同日夕、大阪に着き、三方ヵ原には乗池氏が予備機をもつて配置についた。

かくて予定通り四回の運航を好成績で終つて二月に入り、九日は東京から島田氏が三方ヵ原に飛び、大阪からは乗池氏が上つて同地で貨物を引継いで再び島田氏は東京へ、乗池氏は大阪へ帰り、十四日の第六回運航は東京から大場、安岡両氏が出発、大場氏は三方ヵ原にとどまつたが安岡氏は更に大阪へ直航の途中、発動機の故障で明野ヵ原に不時着した。

大阪からは大蔵氏が三方ヵ原へ飛んで大場氏に引継いで同地に待機し、大場氏が東京へ復航した。

第七回目は二十二日に当つたが、天候きわめて面白くない中を午前八時四十七分、白戸式朝日第一一号機で島田氏が洲崎を出発し、大阪からは同氏教え子の乗池氏が下つて来て十時二十五分、三方ヵ原に到着、待つ間もなく十分ほど遅れて島田氏が着いたので貨物を交換し、島田氏は大谷現如上人の写真や大阪朝日新聞市内版を積んで午前十一時五分、三方ヵ原を出発、悪天を冒して再び東京へ帰航の途についた。

しかし三島を通過したまではわかつたが、その後の消息を全く断ち、着くべき時間に帰らぬ洲崎の基地では直ちに沿線各地の支局通信網、警察署、青年団などに依頼して百方大捜索を開始し、大体箱根附近における猛吹雪中の遭難であろうとにらんで宮の下の梅屋旅館に本部をおき、警察署、消防署、青年団員らの援助に待つ一方大阪、東京の両幹部が集まつて当時の情報を総合しつつ明



島田武男氏

神ヵ嶽を中心に積雪尺余の山間、山腹を尋ね探した。はたして二十四日に至り、松田方面から腰まで没する雪を踏破して上つた奥津寛太郎氏の一隊が、ようやく同山中腹海抜三、五〇〇尺の俗称ガキ沢と呼ばれている険所の突出した丈余の岩壁に遭難飛行機を発見した。

この報告に宮城野青年団が現場にたどりついて無残な破壊機から変り果てた島田氏の遺骸（いがい）を収容したが、既に夜に入つたので同夜は現場で通夜を行い、翌二十五日、遺骸を担架に乗せて下山し、ひとまず梅屋旅館に安置して回向し、二十七夕、白戸氏らに護られて東京に帰つた。

島田氏は熊本県菊北郡日奈久町の人、八代中学を卒業して大正六年秋、馬詰駿太郎氏の中央飛行学校に入つたが操縦練習の機材も機会もないので翌年五月、千葉市の白戸飛行練習所に入り、同年秋、基本操縦術を修得、一年志願兵として熊本歩兵連隊に入営、九年春、除隊後、再び白戸飛行場に帰つて技術を磨き直し、同年八月、飛行協会の第一回懸賞飛行大会以来、各種競技に毎回出場して高橋氏とともに白戸飛行場の双璧としてうたわれ、寡黙（かもく）謹厳民間航空界にまれな真摯（しんし）敢闘の青年であつた。享年二六。

乗雲院釈遊信士の位牌（いはい）も在りし日の面影がしのばれ、三月二日午後、浅草本願寺で東西定期航空会施主のもとに盛大な葬儀が営まれ、会葬者数百名を算した。

またさきに機材配備の空輸途中、三島で事故に倒れた小出菊政氏は頭部疾患が回復せず、ついに精神に異状を呈したまま療養を続けていたが、七ヵ月半後の八月二十四日、二〇才を一期にして永眠した。

氏は愛知県東加茂郡足助町の人で、白戸飛行練習所に学び、大場、乗池氏らとともに前年四月、三等操縦士免状を受け、その後、二等操縦士に昇格した有為な青年だつた。

東西定期航空会では三月に入つてからも、毎週一回の運航を続けていたが十二日、洲崎の格納庫から思いがけぬ火を出して伊藤式二〇〇馬力機と中島式一五〇馬力機二機を焼失して大きな痛手をこおむり、さきに島田氏遭難の白戸式を失つているので、あとには中島式一五〇馬力一機のみとなつた。しかしこの月も四回の運航を終え、通算一一回の予定通り第一期を済ましたので機材の更新と陣営の建て直しをして、夏ごろから第二期に移ることになつた。

三ヵ月にわたる開拓的第一期間の成績をあげて見ると実施運航回数一一回、就航飛行機一六機、航空回数五四回、不時着陸一四回、航空時間延九六時間二六分、航空距離延一万〇二一六㌔だつたが、一新聞社が犠牲を顧みず、率先この種事業に着手したのは世界にいまだその例がなく、今日に至るもなお唯一のものである。

航空局ではこの貢献に対し、金一万五、〇〇〇円の補助奨励金を贈り、これに添え、「右は本邦民間航空輸送事業発展のため帝都たる東京より商業中心地たる大阪市に至る航空路を開設し、殊に航空技術上、大いに顧慮すべき厳冬の季節より定期航空輸送を実施し、その成績の概ね良好なる民間航空事業の進歩に貢献せる所、頗る大なるものありと認め」た賞状を贈つて、同社の果敢な事業遂行を鞭撻（べんたつ）したのである。

この間、帝国議会では二月一日、衆議院の本会議で無所属の在郷陸軍少将津野田是重氏が現下の世界情勢に照らし、わが国の商業航空対策と今後の方針について質問し、加藤友三郎首相が答えて、一日も早く実現したい意向である旨を明かにした。

よつて津野田議員は重ねて、実施するとすればその方法は如何、すなわち官営か民営かについて具体的の説明を求めたが、首相は目下のところ、民間航空の奨励については十分考慮中であるが、予算が許さぬとあつさり答えた。

更に三日、憲政会の江木千之氏は航空費の予算削減を難じ、六日には政友会の安藤正純氏が立つて航空の事業費予算わずか三一万円ではとうてい民間航空の発達を期待し得ずと論じ、東京・大阪間の如き重要幹線航空路に対して、政府は補助法案を採用すべき意思ありや、なきやをただし、更に高層気象台、飛行場設備の急を説いて軍用自動車保護法案と同様、民間航空機製造保護の緊急

性を述べ、最後に陸海軍並民間航空の研究を一丸とした中央研究所の必要をとなえて、設立する考えはないかとつめ寄つた。

これに対する白川航空局長官の答弁要旨は、

「航空事業の発達については極力尽力しているが、わが国工業力の幼稚なためと国民一般がまだ航空事業に興味を有していないため発達が遅れている。然るに昨年末、日本航空輸送研究所の堺、徳島、高松の定期航空並に本年一月から朝日新聞社の東京・大阪間定期航空の実施を見るに及び、両者とも頗る好成績を挙げ、これがためわが民間航空事業は一段の活況を呈するに至つた。当局もこの両者に対しては機体、発動機の無料貸付、その他の保護奨励に努めている。尚、陸軍省不用の飛行機一六〇機、発動機四一九基を今回、工手学校その他製造工場に貸付け、研究の便宜をはかることになつた。ただ財政の関係上、航空補助法の如きを制定するに至らないのは遺憾であるが、早晩御希望に添うようつとめる」

飛行協会でも例によつて「民間航空輸送補助法制定」と、「航空路設置」に関する二種の請願書を貴衆両議院に提出したが、これに添附した前年十月の調査による「列国公共の用に供しつつある飛行場数」は、イギリス九六、カナダ三三、フランス七六、アメリカ一、八四一、オランダ一〇、スイス二一、ドイツ二八、イタリー一七、スペイン八、ベルギー三、ブラジル三、ポルトガル四、支那七の状況であつて、航空路設置請願書の末尾に、

「而して其の最も急なるは東京、大阪の両市に水陸両用官民兼用の飛行場を速くも各一個処設け、且つ両地間に航空路所要の設備を施すことに御座候。斯くの如くして爾後、逐次北海道より九州に至る幹線並に必要なる横綴線及び九州より朝鮮を経て満洲に至る線、遂には樺太及び台湾に至る線にも開設するに至らんことを必要と相考へ候」

それからまた「東京府豊多摩郡千駄ヶ谷町原宿百七十番地寄留　長岡外史六十六才」から「航空省設立に関する」請願書が出された。

これは全く長岡中将が個人の資格で請願した一風変つた珍しいものであつた。

「政府は航空行政中央統一機関、即ち航空省を設置し、現今陸海軍、文部三省、航空局等に於て取扱ふ業務を集中して管掌せしむるを要す。又逐年航空予算を増加し、近き将来に於て航空省を陸海軍両省と鼎立の状況に至らしむるを要す。右謹んで請願致候也。

（理由）第一、将来の戦争は空中戦より開始すとは兵家の定論なり。特に日本の如き遠隔せる地に陸軍、或は海軍を持ち来ることは非常なる困難と、至大の経費を要するをもつて、敵は空中戦によつて交戦の目的を達せんことに極力努力すべし。而して目下の飛行能力は優にこの要求に応ずることを得べし。即ち日本海、支那海の東岸に臨時飛行根拠地を設け、或は稀には彼の航空母艦より数百千台の飛行機を放つて東京、大阪、横須賀、呉、佐世保、室蘭、若松などを目標として空中大爆破を決行するならん。我邦の空防設備今日の如く幼弱なるに於ては、敵は自由に且つ安全に其の目的を達し得べし。若しも両大都市を焼き棄てられ、我が製艦、製鉄、兵器製造などを根底的に破壊せらるる時は、我陸海軍は未だ戦はざるに先ず戦闘能力を失い、忽ちにして国家は危機に瀕す。

第二、我邦の市町村は木造より成り立ち、恐れながら上は宮城より神社仏閣並に各自の住宅何れも火に対して抵抗力なし。斯の如き世界的特殊の関係を有する我国の空防は各国の第一位に置き、且つ常にこれを支持せざるべからず。

第三、我邦は数多の島嶼より成り立ち、地形細長くして二千余哩に及び、平時に於ても運輸通信極めて遅緩なり。戦時に至れば所々切断せらるるの虞れあり。且つ航空条約に加盟したる結果、国際的にも空中路を開き、其の通信運輸を迅速確実ならしむべき責務を有す。

第四、前項を具体化するためには飛行機製造奨励法、航空補助法を設け、又民間飛行輸送会社を補助して其の発達を謀らざる可らず。これ即ち航空の資源を民間に植え付け、自給自足を謀る所以にして文化事業を進めつつ多少の利益を得ながら自然に国防の基礎を鞏ふすることを得る一挙両得の方法なり。

第五、戦時に於ては空軍主将一人の心に従ひ、或は陸軍、或は海軍と策応して、その航空全力を発揮することを得べし。これ即ち戦勝唯一の法なり。這般の戦時中、英国が航空省を設けたる主旨はここに存す。

第六、同一の航空事務を数ヵ所に分ちて取扱い来りしものを集中するために冗費を減じ、人員を節約し、事務の簡捷統一を得るのみならず、物質的に精神上に万事帰一の利益あり。

(結論) 右の如く、将来の航空行政は広汎にして重要なり。各省の兼務として寄り合的に掌理すべきものにあらず。宜しく各省と併立する中央統一機関を設け、後れに後れたる航空を刷新発展せしめ、以て現下の急需に応ぜしむることを必要と確信仕候」

中将はこの請願書を出しておいてから、「欧米航空界の進歩、近頃は実に驚くべきものにて私は起つても寝ても居られず、唐突失礼を省みず、一書拝呈仕候」と冒頭して、「冗長を恐れ、左に御隣りの米国のことのみ申上げ候」と、縷々(るる)「米国飛行界進歩の概況」を述べた後に、「願て我邦の航空界を御考へ下され候得ば、私の別紙にて拝呈せし航空行政中央統一機関の設置に関する提唱は無理からぬと御承引下さるべきことを確信仕候」という手紙を三、〇〇〇枚印刷して政府関係筋のおもな人たち、貴衆両院議員、全国新聞及び雑誌社に発送して、世論の喚起を促したのである。

これと前後して東京商業会議所からも航空輸送に関する建議案を総理大臣、陸海軍及び逓信大臣に提出したが、その要旨は、「戦後、欧米の航空輸送の発達著しきに比して我国の航空事業は幼稚を極め、進歩の遅きは一に政府の保護奨励施設の宜しからざるためである。海外の如き補助航空路の設置並に機材購入補助金制度を確立し、飛行場を建設し、航空の発達に速やかな善後策を講じ適当の施設を執られんことを望む」という意味のものであつた。

これより先き、帝大航空研究所長寺野精一理学博士は旧冬来、腎臓炎で療養に尽していたがついに一月八日、死去されたので、後任は田丸卓郎博士が一時、所長事務取扱を命ぜられたが間もなく辞任し、代つて帝大教授男爵斯波忠三郎工学博士が所長に補せられた。

(二) 艦上機の母艦発着実験に成功

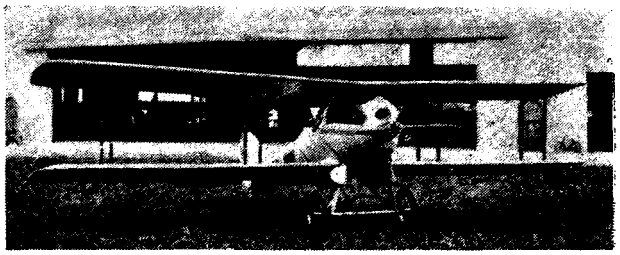
不用機材の放出——陸軍輸入のフランス新鋭機——諏訪湖で氷上飛行実験——竹中麟太郎歩兵大尉殉職——品部左右一郎歩兵特務曹長殉職——海防義会の献納機と献金——霞ヵ浦航空隊正式開設——追浜・八丈島往復飛行——鳳翔甲板からジョルダン氏の発着実験——吉良大尉も発着に成功——青木台次郎、大牟田寅熊両三等兵曹殉職——F五号艇二機の空中輸送——小牧猛夫海軍少佐、羽島友三郎二等機関兵曹殉職——一〇式艦上偵察機——海軍技術研究所の新設

帝国議会で白川航空局長官も答弁していたように、陸軍航空部では機材、兵器類を整理してえり分けたところ、不用品として山積みになつた各種飛行機が一六〇機分、各種発動機が四〇〇台余りにのぼつたので、これを航空局で適宜処分してもらうことにした。

民間の人達に見せればいずれも垂涎(すいぜん)おく能わざるものばかりだが、航空局では一応、全国の理工科大学、同種専門学校、工業学校、機械製作所、それから民間飛行練習所などに紹介して貸下げ、払い下げの方途を講じ、現物は所沢の補給部支部で保管していた。

払い下げ価格は入札方式をとり、運賃の方が高くつくくらいの安値で整理したので、個人の希望者が蟻(あり)のように集まり、いわゆる軍用機のお古がひきも切らず民間に流れ出る素地をつくつたのである。そしてやがては人間のお古もぼつぼつ流れ出ていく因由を、この時分からはらみ出したものと見られる感が深い。

航空部では一方において新鋭戦闘機や練習機を海外から買い込んでいたが、補給部自らも複葉の戦闘機を試作し、サルムソン式二三〇馬力発動機を装備して全幅一〇㍍、全長六㍍六六、主翼面積二〇平方㍍、自重六五〇㌔、全備重量



ニューポール式29C1型戦闘機

九五〇㌔を完成した。一見、翼がスパッド式ヌルプモン型、機胴がサルムソン式二型を思わせるもので最大速度二〇五㌔、上昇限度六、二〇〇㍍、二、〇〇〇㍍への上昇に九分間を要し、航続二時間である。これを校式二型試作戦闘機と呼んでいたが、文字通り試作の域を脱せず、ほとんど用いられなかつた。

フランスから着荷したものにニューポール式二九C一型戦闘機があり、全幅九㍍七〇、全長六㍍五〇、全高二㍍五〇、主翼面積二七平方㍍、イスパノ・スイザ式水冷三〇〇馬力を装備して座席一、自重八二五㌔、全備重量一、一六〇㌔の複葉機で最大速度二三〇㌔、上昇限度八、五〇〇㍍、二、〇〇〇㍍への上昇に五分一三秒、四、〇〇〇㍍までが一三分三〇秒、航続二時間でフランスの最新鋭機だが、陸軍でこれを改造して出来たものが後の甲式四型戦闘機で、最も長い寿命をもつていた。

同じくニューポール式で三三HS型中間練習機がある。これは全幅一〇㍍、全長七㍍七五、全高三㍍、主翼面積三二平方㍍、発動機はイスパノ・スイザ式三〇〇馬力の複座で自重八八二㌔、全備重量一、二八〇㌔、最大速度二二〇㌔、上昇限度六、〇〇〇㍍、二、〇〇〇㍍へ六分一〇秒、三、〇〇〇㍍へ一〇分一〇秒、四、〇〇〇㍍へ一五分五秒を要する。航続二時間で下翼前縁、発動機架の両側に冷却器を装着した点が変つていたが性能が思わしくなく、練習機としては不向きだつた。

その代り同時に着荷したフランスのアンリオ式HD一四型は大いに幅をきかせ、後に三菱の工場で大量生産に移り、民間にもおびただしく流れ出て来たものである。全幅一〇㍍四〇、全長七㍍二五、主翼面積三四平方㍍五〇、発動機はローン式八〇馬力の複座で自重五一六㌔、全備重量七七〇㌔、最大速度一一〇㌔、上昇限度四、〇〇〇㍍、二、〇〇〇㍍へ一四分を要し、航続三時間の初歩練習機である。

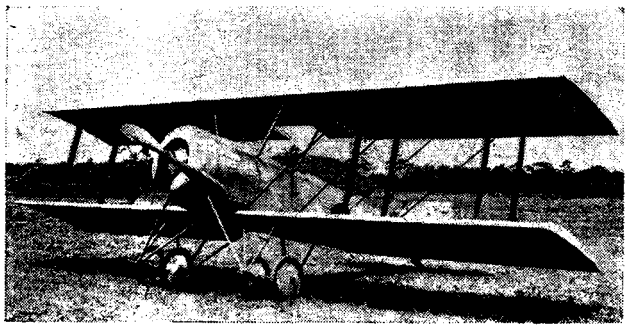
所沢の飛行学校研究部では諏訪湖上を舞台に耐寒飛行を兼ねて氷上飛行の実験を旧冬来、年末年始の休暇も返上して準備を進めていた。

この種、極寒期の氷上飛行は外国にもまだその例が少なく、わずかに土地柄のロシヤが実験したに過ぎず、最近カナダではじめて手をつけた状態である。もつとも数年前、諏訪湖でモ式を飛ばしたことがあるが、今度は離着術ばかりでなく、氷上における格納庫の建設と堪抗力の実験にも重点をおいたもので、使用機は車輪と氷上橇装着の甲式三型、乙式一型四機をそろえ、一月四日から上諏訪町寄りの湖上に格納庫の建設にかかつた。

一日で柱や外郭の骨格は出来たが、同時に天気がくずれ出して気温がゆるみ、湖岸は早くも解氷しはじめるありさまに、しよせん氷上格納庫は建たぬということになつて、第二次器材の到着を待つて天幕格納庫に模様替えし、十一日までにようやく二棟を建てて演習の間に合わした。

本格納庫は湖畔の畑地に建て直してひとまず納まつたが、氷上はますます悪化して天幕支柱が沈没する始末となり、飛行機をひき上げて収容し切れない分は露天にさらしておくよりしかたがなかつた。

飛行実験は十八日午後から近藤中尉操縦の乙式が環視の中に手ぎわよく離氷して数分間を飛び、着氷も事なきを得て滑走に移つたが、あにはからんや、浮島のような幅約三㍍を隔てた亀裂上にすべり込んだのでその重量におされて氷面が低



アンリオ式HD14型練習機

下し、プロペラーが氷を割るとともに機体の前部も沈みかける椿事（ちんじ）がもちあがり、近藤中尉は難なく待避したが機体引揚げは兵員その他四〇人がかりで日没までかかつた。

その後、氷の状況がやや良くなつたので近藤、難波、加藤中尉ら将校六名、新井特務曹長ら下士兵一二名が乙式、甲式こもごもひき出しては見るが、気温の上昇で湖面がゆるみ出し、乙式は全く危険ということになつた。そしてもつぱら甲式三型で実験したが、橇式は、どうしても離氷出来ず、車輪式だと離着が容易だつた。橇式の失敗はおりからの降雪直後だつたのと、雪の性質が細密だつたのが原因だつたと見られた。

そこで氷上離着の結論をいうと、氷さえ堅ければ陸地よりも離着はむしろ容易である。ただ着氷後の滑走が地上の二、三倍にあたるのはやむを得ない。

氷情がおおむね良好の場合における氷の強度比を見ると、人ならば二寸以上の厚さ（スケートならば一寸五分でも可）、馬ならば三寸五分以上（一頭の重さ一五〇貫として）、甲式機は三寸、乙式機は五寸を要する。

着氷の状態にもよるが、巧みな切線着氷ならばたとえ氷がめりめりと響いても割れるような危険は絶対にない。氷上での発動機始動は足が滑りやすいから九尺平方大の厚板床の裏に鈎（かぎ）をつけて滑りをとめ、板上に車輪止めをおいて圧搾の足場とした。また氷上の交通はスケートが最も適当で、熟練すると自動車よりも敏活に動けるという実験を得、種々の点で効果をあげて帰つた。

さてここしばらく陸軍には一月早々の不祥事を見なかつたのだが、故阪元中尉以来六年ぶりに明野分校で犠牲者を送り出した。

九日朝、射撃学生の竹中麟太郎中尉は、繋留気球を標的にして乙式一型機で明野海岸の射撃場を縦横に馳駆（ちく）していた。

約七㍍の西北風になでられて気球は斜めに浮揚し、絶えず動揺しているので距離の目測や照準がやや困難なのは事実だつたが、地上で監視の教官には射撃角度の緩やかさが目についていた。一回、二回の射撃を終えて三回目に移り、高度四〇〇㍍の位置から約五〇㍍に昇騰している標的に相対した。この時も角度が緩漫だつたため射撃後、気球からの離脱が遅れて機翼が接触し、気球が破壊されると同時に繋留索が機体にはね返つてからみついたので、これを避けんとして左に旋回したとたん、きりもみの状態で左翼を下にして墜落、時に九時十二分、中尉は瀕死（ひんし）の重傷を負い、収容後、間もなく殉職した。

原因は明かで過度に気球へ近接し、二回目の如きもまさに車輪が触れんばかりだつたから、攻撃角度が緩やか過ぎて離脱に困難を来し、ついに大事をもたらしたものであつた。

中尉は昨年秋、下志津飛行場附近でエア・ポケツトに遭い、同乗者谷口少佐を機上から失つた操縦者で、かれこれ百日余りで中尉自身に奇禍を招いた不幸な人である。

北海道小樽市仲之町の人、小樽中学を経て士官学校に入り、大正八年十二月、歩兵少尉任官、航空第一大隊附となり、昨年六月、甲種学生として航空学校に入り、次いで射撃学生となつた。享年二六。殉職とともに歩兵大尉に任ぜられた。この日はまた、民間で小出菊政氏が三島で遭難した日でもあつた。

二月に入つて六日から飛行学校下士学生の二機野外編隊の練習が開始され、福島県四倉への往復飛行が繰返された。第一日は田口、品部両曹長、中村軍曹、間野伍長が乙式一型機を操縦して二機ずつ雁行（がんこう）し、土浦、水戸、小名浜を経て四倉海岸に到着、小憩の後、帰航し、翌七日には高橋、渡辺曹長ら七名が同一コースを繰返して成績すこぶる佳良に見えていたが十日に至つてついに破綻（はたん）を生じた。

この日は一九二号機に中島軍曹と平田軍曹が搭乗し、一七四号機を品部曹長操縦、間野伍長が同乗して離陸し、一九二号機が編隊長機として前進するあとから一七四号機が二〇〇㍍の距離を保つて続いた。

そして約三〇〇㍍の高度に達した時、編隊長機は旋回の合図をしてから徐々に左旋回をしたので、一七四号機もほぼこれと同時に左急旋回をし、編隊長機が旋回を終えて直線飛行に移ると、後続の一七四号機はその左後方にあつたが何を勘違いしたか、編隊長機の真上を突切るように見えた瞬間、一七四号機の下翼端が左翼上に接触し、あッという間に正面衝突したのでたちまち両機はもつれ合つて五〇㍍ばかり落下して離れ、相ともにきりもみに陥つた。

しかし一九二号機は間もなく水平に回復して場外畑地に無事に滑り込んだが、一七四号機はそのまま大地に落ち、操縦者品部左右一郎曹長は殉職、同乗の間野伍長は重傷を負つた。

わが国における最初の空中衝突だが、学校では教育部と研究部附の操縦技術担任の将校を委員にして、この衝突事故の原因を調査究明することになつた。

品部曹長は愛媛県越智郡九和村の人、一八才の時、現役志願して丸亀の歩兵第一一連隊に入営し、シベリヤ出征に従軍、各地に転戦して勲七等に叙されていた。九年末、軍曹にのぼるとともに航空第六大隊附を命ぜられ、特種学生として下志津分校で偵察術を習得、次いで昨年八月、操縦学生として航空学校に入り、練習中だつた。享年二四。殉職とともに歩兵特務曹長に進められた。

航空部で施設中の地上標識は前に小記したが、その間隔はおおむね五〇㌔を標準とし、枢要な地域には約一二㌔ないし一六㌔を短縮した所もあり、設置場所は兵営をはじめ、陸軍用建築物の屋上、練兵場、陸軍用地、官有建築物、特に停車場の屋上、官有地、公共建築物の屋上、または公共団体の所在地、民間建築物、または民有地である。

標識の種類は着陸場、不時着陸場及び地名標識とし、着陸場は所沢、下志津、各務ヶ原、明野、八日市、太刀洗各飛行場、三島、岡山両練兵場及び三方ヵ原の適当な場所に内径一〇〇㍍、線の太さ〇・五㍍の白線をもつて〇で現わし、不時着陸場は小田原、秦野各地附近、豊橋練兵場、名古屋附近、大阪城東練兵場、姫路、広島、山口及び小倉北方の各練兵場に線の太さ〇・五㍍の白線でおおむね周囲の形状地域を判別し得る程度に設けてある。

また地名標識は一字の大きさ約五㍍の片仮名二字で地名の略符号をつくり、建築物屋上には右から左へ書き、やむを得ない時は上から下に書く。字の間隔は約二㍍である。たとえば成田ならばナリ、久喜ならばクキ、池袋ならばイケ静岡ならばシヅ、京都ならばキヨ、明石ならばアカという訳で、なるべく頭部を北にし、かつ標識の頭部には正北を示す長さ約五㍍の矢じるしをつけてありたまたま航路を失つた時には絶好の目標になるものであつた。

義勇財団海防義会が、近代航空の重要性に目ざめて何らかの動きを見せようとしている時、飛行士倶楽部が旧冬、海洋飛行その他について援助方を懇請したが、海防義会では本質上、海軍航空に着眼し、ドイツからB・M・W式一八〇馬力装備のユンカース六人乗り全金属製機二機を購入して、海軍航空隊に献納した。けだし献納機の嚆矢（こうし）であつた。



霞ヵ浦航空隊の各種練習機

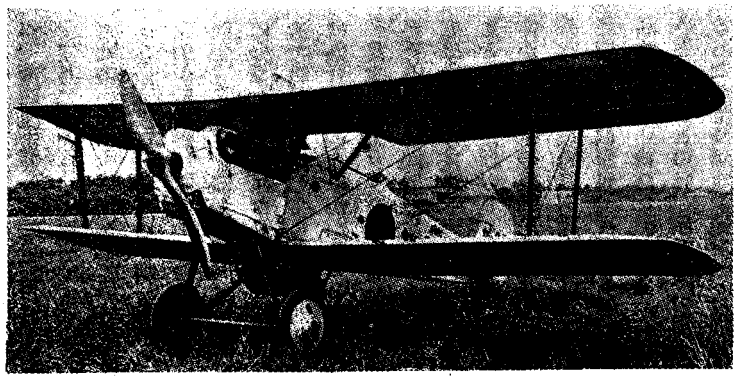
さてイギリス航空団指導の講習が終つて霞ヵ浦海軍航空隊が正式に開隊したのは昨年十一月で、司令に田尻唯二少将、副長に臼井国中佐が任命されて航空術の教育と研究が遂行され、追浜の横須賀航空隊では主として気球と飛行船の教育、研究が行われることになつたが、飛行艇のような大型機の発着は当分、追浜飛行場を使用する方針で二月六日、F五号艇による八丈島への往復飛行が試みられた。

この日、北西の風やや激しく、一四号艇を千田大尉操縦、松永少佐、宗雪中尉同乗、一五号艇を近藤中尉操縦、横井、若松両中尉同乗して九時十五分離水し、蒼海（そうかい）に浮ぶ伊豆諸島を巡歴しながら十一時、八丈島に安着、小憩して午後一時、帰航の途につき、一四〇浬（約二六〇㌔）を二時間で追浜へ帰着した。

越えて十六日、葉山御用邸の天皇、皇后両陛下の徒然（つれづれ）をお慰めするためF五号一三号艇に千田大尉、宗雪、若松両中尉と指揮官松永少佐が搭乗し、一五号艇の近藤中尉には山口大尉、横井中尉が同乗して午後一時十五分、追浜を離水、西北の微風中を雁行して葉山上空を訪れ、御用邸上を二周しつつ四羽の鳩（はと）を放つてごきげんを伺い、最寄りの海岸に着水した。やがて再び離水して両機から二個ずつの吊光弾（ちようこうだん）を投下して御興を添えたが、次第に天気模様が変つて来たので帰航を見合わせ

葉山海岸に着水してしばらく待つほどに、波頭が白く荒れて来たので砂浜にひき上げて待避した。その際、翼を小破損したので帰航不能となり、翌日、駆逐艦初霜に曳航（えいこう）してもらつて追浜へ帰つた。

ところでこの月末二十九日である。ついに待望の母艦発着が実現して劃期的の記録があげられた。もつとも先鞭（せんべん）をつけたのはウイリアム・ジョルダンという三菱内燃機会社のお雇い操縦士だつたが、三日間にわたつて約一〇〇㌔で航行する鳳翔の甲板から、一〇式艦上戦闘機による発着試験は成功したのである。ジョルダン氏はイギリス海空軍の大尉で、さきのスミス氏一行に加わつて戦後招いた試験飛行士である。母艦発着については内外人を問わず、三菱で賞金一〇万円を懸けていたというから、上々の首尾で獲得したものに違いない。



一〇式艦上戦闘機

それから半月ほどしてイギリス航空団にいたブラックレー少佐が、水陸両用機のヴイツカース式バイキング型で同じ状態のもとに成功し、次いでこれらを見学して自信を得た吉良大尉が実験することになつた。

日本人としては何しろはじめてのことなので、東郷元帥をはじめ、海軍省や軍令部から将官級が大勢つめかけ、息をころして立ち会つた。

吉良大尉は一〇式戦闘機を用い、発動機を全開にした猛スピードで発艦し、艦上を二周後、緩速度で巧みに降下して来たが着艦場所が行き過ぎたため、そのまま甲板上を滑り越えてたちまち見えなくなつてしまつた。並みいる先輩や同僚は一時に顔色を変えたが、大尉はぬれねずみにこそなつたけれどもかすり傷一つ負わず、やがて艦上に帰つて来て予備機を支度させ、自分も着衣をかえて常に変らぬ平然とした態度で二回目の実験に飛び出し、発艦着艦ともに見事な成果をおさめたのだつた。



吉良俊一海軍大尉

大尉はこの実験で、海軍大臣から金杯一個を贈られ、とにもかくにも多年の宿望を遂げたのである。

この母艦発着実験のはじまる前の日、二月二十八日だつた。佐世保航空隊では無電の実験に鎮海への往復飛行を行い、青木台次郎一等水兵は横廠式ロ号甲型三四号機を操縦して僚機とともに鎮海に飛び、一泊して翌朝、大牟田寅熊一等水兵を同乗して帰航の途についた。

対馬附近で発動機に故障を生じ、直ちにお手のものの無電で附近の警備艦に急を報じながら故障個所の発見につとめたが要領を得ず、やむなく壱岐の西方一五㌔の海上に不時着、海峡の荒波上に漂流の身となつた。時に午後正二時。現場に救助艦が急航した時は既に機影なく、転覆沈没したものか、附近海面一帯にわたつて何一つ発見し得ず、数日後に至つて両搭乗者は殉職したものと認定されるに至つた。

青木水兵は福岡県宗像郡神湊町の人、大正七年六月、佐世保海兵団に入り、九年五月、二等水兵にのぼるとともに下士兵の第一期飛行術練習生として横須賀航空隊に分遣され、翌年五月、卒業して佐世保航空隊勤務となり、次いで金剛、比叡に乗組、臨時航空術講習部に派遣されて帰隊後、まだ間もなかつた。享年二三。

大牟田水兵は鹿児島県伊佐郡菱刈村の人、大正七年六月、志願して佐世保海兵団に入り、高等電信術練習生として海軍水雷学校に学び、十年十月、卒業と同時に佐世保航空隊附となつた。享年二四。いずれも有為前途ある青年だつた

が、殉職認定とともに三等兵曹に進められた。

三月二十六日、佐世保航空隊へF五号艇二機を空中輸送のため、追浜飛行場では暗いうちから繋留（けいりゅう）気球を掲げて気象観測をするほか、各地からの天候通報を集めて照合し、沿線は絶好の天気だと分ったので五二号艇を宗雪中尉操縦、宮崎中尉同乗、五七号艇を近藤中尉操縦、山口大尉、和田中尉同乗、指揮官千田大尉が五二号艇に乗組み、無電員、機関員各一名ずつも両艇に分乗して明けはなれて間もない六時、春の朝霧の中を出発、二時間後、三河湾で燃料を補給して再航し、八時五十分、紀州半島の突端を通過、十時十分には熊野神宮沖合にかかり、午後一時、大阪築港に安着した。

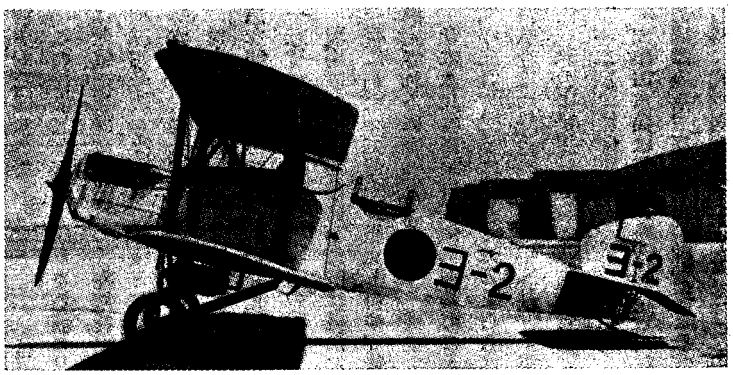
昼食後、ガソリンを補充して発航準備にかかったが五七号艇は発動機の調子がそろわず、僚機もしばらく待ち合わしているうちに応急処置不能とわかって五二号艇だけ三時十一分、呉に向つて出発、五七号艇は仮泊して修理調整することになった。

かくて五二号艇は途中で薄暮を迎え、絶えず無電で連絡をとりながら美しい燈火のちりばむ呉軍港へ五時五十二分、着水し、翌日、五七号艇の到着を待つて朝十時、呉を出発、雁行して佐世保に向い、午後二時、同地航空隊前海岸に着水して空中輸送を完了した。

ところがこの日、霞ヶ浦航空隊ではまたも錚々（そうそう）たる中堅将校をうしなつて高価な犠牲を払った。

三菱製の一〇式艦上偵察機が制式機に決定して先ごろから納入されはじめていたが、その九号機の試験飛行で偵察機班長と攻撃機班長兼務の小牧猛夫大尉は午前十時、班附の発動機長羽島友三郎三等機関兵曹を同乗させて離陸した。飛行場周辺を二周の後、四〇〇㍍の高度で最初の横転を試みたところ、三〇〇㍍あたりからきりもみに入り、やがて一応操作がきいたかに見えたが再びはなはだしく安定を失つて陸上射撃場弾薬庫の北方にある土木請負業者の事務所屋上に墜落、粉砕した機中に頭部その他の重傷で倒れた両氏を収容して手当を加えたが小牧大尉は午後一時、羽島機関兵曹はその夜半二時に殉職した。

一〇式偵察機最初の遭難だが、詳細な原因は発表されなかつた。



一〇式艦上偵察機

小牧大尉は宮崎県北諸県郡三股村の人、明治四十二年九月、兵学校に入り、大正二年末、海軍少尉任官、阿蘇、比叡、周防などに乗組、青島戦役に従軍後、砲術学校に学び、五年六月、若宮乗組、六年末、航空術学生となつて横須賀航空隊に入り、七年末の卒業と同時に再び若宮乗組、八年五月、横須賀航空隊附に補せられ、練習部副官などを経て昨年十一月、霞ヶ浦航空隊開設とともに教官兼分隊長を命ぜられた優秀な操縦者だつた。享年三四。殉職と同時に海軍少佐に任ぜられた。

羽島機関兵曹は茨城県新治郡中家村小松の人、享年二六。殉職によつて二等機関兵曹に進められた。

この一〇式艦上偵察機の諸元を示せば全幅一二㍍四、全長八㍍〇二、イスパノ・スイザ式三〇〇馬力を装備した複座で自重一、〇〇〇㌔、全備重量一、六〇〇㌔、最大速度二〇〇㌔、上昇三、〇〇〇㍍に一七分間を要し、航続三時間半の国産機である。

小牧少佐の遭難機は一型だつたが、間もなく二型機が生まれて本格化し、相当長く重用された後も中間練習機として重宝がられていた。

さてワシントン会議の果ての軍備縮小で、海軍全般の予定計画もほとんど総くずれとなり、艦船の廃棄をはじめ各般施設の改廃や整理縮小から自然、定員にまで波及して社会的の軍縮禍にひろがつた。

その結果、巡洋戦艦天城と赤城が航空母艦に改変されることになり、その設計には鳳翔の轍（てつ）を踏まず、慎重周到に進められつつあつたが両艦はほぼ同型の排水量二六、〇〇〇㌧で、相当多量のガソリン貯蔵設備もあり、主戦艦隊と行動をともにして十分な機動力を備えているうえ、兵器は八吋砲数門その他をもち、離艦滑走板を前部甲板に、着艦滑走板を後部甲板に装置する設計だつた。

また関係施設では、さきにドイツのゲツチンゲン大学からウイーゼルスベルガー博士を招いて航空機試験所に風洞の設備を完成し、最近は発動機実験研究用の運転試験の設備にかかつていたが、今度艦型試験所と航空機試験所を合併改組して新たに海軍技術研究所を設立することになり、すなわち三月二十四日の勅令による研究所令第三条の「海軍技術研究所に科学研究部、電気研究部、航空研究部、造船研究部、庶務課、会計課及医務課を置く」ものが出来て、所長には前造兵廠長有坂鉚蔵造兵中将が任命された。

そして造兵廠の電気、光学兵器及び光学ガラスの製造研究を技術研究所に包含し、その他の製造設備は極度に圧縮整理のうえ、研究所の工作設備として残すことにして思いきりよく造兵廠を解消し、人員の相当多数は研究所の定員にふり向けられたのである。

けだし海軍技術の保持、ことに禍（わざわい）を福に転じて将来の発展を期するための重点的処置で、最も主要の中央研究機関たらしめんとするものであつた。

（三）逓信省へ移管の航空局

航空局が富士見軒で別離の宴――逓信省官制改正――航空局新人事――日本自動車学校航空科の発展――宗里氏の第一航空学校――帝国飛行協会の第一期事業経過報告と第二期事業への対処――福地参事の退職と寺家村参事の外遊――渋沢男爵が理事から顧問に――高橋信夫一等操縦士殉職――全国気象台で高層気象観測――国勢院のマグネトと翼布塗料懸賞入選発表――高木東太郎氏考案の速度方位盤

航空局の逓信省移管が、いよいよ機熟して三月限り陸軍大臣の手をはなれることになつた。

これより先き三月二十一日夜、九段上の富士見軒に白川長官の名で民間航空関係者二〇〇余名を招いて、移管記念の宴を開き、過去足かけ四年にわたる軍系統航空局解消のあいさつを行つた。

集まるもの製作会社代表、学校その他経営者、磯部、奈良原氏らの先輩以下、免状所有の操縦士、飛行記者倶楽部員ら、およそ近ごろにないにぎやかな顔ぶれで民間に初めてといつてもよい軍、官、民入り乱れての盛会だつた。

酒気満ちた磯部氏が酔歩まんさんと「このはげ頭、このはげ頭」と、にこにこ笑つている児玉常雄少佐の頭を、木魚のように両の平手でかわるがわるたたいた有名な、そして深刻なたわむれも、この夜の出来事だつた。

白川長官は、「航空局が生まれてから二年と四カ月、財政その他の関係で思うことの万分の一も実現出来なかつたが、今や、わが航空界は競技の時代を過ぎて実用の域に進んでいる。今日、逓信省の所管に移つて、これまで通り諸君とともに民間航空事業の進歩発展に力を致すはずであるから、将来ますます諸君の発奮と貢献を期待する」旨のあいさつがあつた。

かくて四月一日附で逓信省の官制中、改訂された条項を掲げて見ると、

第一条　逓信大臣ハ郵便、小包郵便、電信、電話及航路標識ヲ管理シ、発電水力及航空ニ関スル事務ヲ掌リ、電気、造船、水運ニ関スル事業及航路、船舶、海員ヲ監督ス

第二条　逓信省専任書記官ハ十八人ヲ以テ定員トス

第三条　逓信省ニ左ノ局ヲ置ク

郵務局　電務局　工務局　電気局　管船局　航空局　経理局

第六条ノ二　航空局ニ於テハ左ノ事務ヲ掌ル

一、航空ノ取締ニ関スル事項
二、航空ニ関スル事業保護、奨励及監督ニ関スル事項
第六条ノ三　航空ニ伴フ施設ニ関スル事項
逓信大臣ハ必要ト認ムル地ニ飛行場ヲ置キ、航空機ノ発着ニ関スル事務ヲ掌ラシムルコトヲ得
飛行場長ハ航空官ヲ以テ之ニ充ツ
第七条　逓信省ニ逓信省事務官専任十二人ヲ置ク
前二項ノ職員ノ外、航空局ノ事務ニ従事セシムル為メ逓信大臣ノ奏請ニヨリ関係各庁高等官ノ中ヨリ内閣ニ於テ逓信省事務官ヲ命スルコトヲ得
第七条ノ二　逓信省ニ航空官専任十二人ヲ置ク
航空官ハ奏任トス、上官ノ命ヲ承ケ航空ニ関スル技術又ハ事務ヲ掌ル
第十条ノ二　逓信大臣ハ航空ニ関スル事務ニ関シ必要ニ応シ陸軍大臣、又ハ海軍大臣ニ其管理ニ属スル人馬、艦船、航空機器材等ノ使用ヲ請求スルコトヲ得
第二十八条ノ二　航空局大阪出張所ハ左ノ事務ヲ掌理スで、航空局制定の沿革（えんかく）には、「大正十二年四月、従来陸軍大臣の管理に属したる航空局を爾今、逓信大臣の管理に移す」とあり、続いて「大正十二年十一月、航空局は逓信省内の一局となる」とあつて、分課規程は大正十三年十一月二十五日、公達第九七二号で発表された。

新局長には逓信次官の若宮貞夫氏が兼ね、第一課長に波多野保三氏、第二課長に児玉常雄工兵少佐、第三課長に神田純一氏が就任し、第一課は庶務一般、第二課は技術関係、第三課は法規その他を管轄すること、従前の通りで出発し、人去り、来り、連綿今日に及んでいる。

第二課に新任した技術官には陸軍から新井三郎工兵大尉、安辺浩歩兵大尉、海軍から三木森彦大尉が入り、技師の森川三郎、佐々木利吉、浜名増雄氏及び第三課の書記官赤峰哲夫氏らは、そのまま逓信省入りをした。

時の逓信大臣は子爵前田利定氏だつた。

逓信省はそのころ京橋木挽町の一角に農商務省と隣り合つて赤レンガの堂々たる三層楼だつたが、間もなく起つた大震火災に壊滅して常盤橋内の木造仮建築に移り、通信運輸省に至るまでちようど二〇年間を閲したのである。

さて神戸の川西機械製作所では、若い気鋭の飛行機部員は川西所長をかついで輸送事業熱に浮かされ、大御所清兵衛氏を口説いて大阪を基点に瀬戸内海航空路の設置運動を始めていた。

これはどうしても大阪市の接続地点に飛行場をもたねばならぬ計画のもとに木津川尻の水面をこれにあて、陸軍用地の埋立地の一部を借りて格納庫を建てることにし、関口技師の設計で八人乗り水上旅客機の製作が急がれていた。

そこで水上機のコツ調べのため後藤操縦士は三月下旬、払い下げのカーチス式一五〇馬力の横殺式イ号水上機で木津川じりを出発し、小豆島を経て松山市に飛び、同地に滞在中、航空輸送研究所の久保田氏もまた徳島から高松を経て今治に着き、更に松山市に飛んで後藤氏と交歓（こうかん）し、久保田氏は三十日、堺へ帰つたが後藤氏は瀬戸内海を縦断して郷里宮崎県延岡町へ長駆した。

また安岡駒好氏も郷里の高知を起点にして神戸、大阪、福岡、下関間の航空路をもくろみ、高知県下に水上飛行場の適地を物色するなど、輸送事業でなければ夜も日も明けぬような兆候を示して来た。

一方では日本自動車学校の相羽氏が急がず、あせらず、飛行機講義録と発動機実習だけできりぬけていた航空科を拡張して日本飛行学校の再興をはかり、その雑誌「スピード」を飛行協会の機関雑誌に提供して新春一月号以来、半ば航空雑誌に更生したのを機会に、航空局を通じて府下立川に新設の航空大隊飛行場の一部を借りて練習飛行の許可を得、練習機材の払い下げをうけて操縦練習部を開設することになつた。

教師には航空局の斡旋（あっせん）で第一回操縦生出身で、所沢の航空学校教育部に勤めている小川寛爾氏と、第二回出身の熊川良太郎氏を招いた。

小川氏は既に一等操縦士に昇格していたが、同期の中尾純利、伊藤治郎両氏は名古屋の三菱内燃機会社に、河内一彦氏は朝日新聞社に入り、それぞれ一等に昇格して初陣の旗を進めていた。

またこのころ、岸博士の飛行機工場に製作技師で鳴らしていた宗里悦太郎氏も、鶴見海岸潮田埋立地三万坪を借りて練習所を起し、第一航空学校と名乗つて少年飛行士の養成を主眼としていた。

飛行協会では国民飛行会と合併してから五年を経過したので、この年度末の三月末日をもつて合併当時設定した事業計画の第一期間と見なし、その事業成績の報告書を宮内省はじめ、航空局その他関係官庁と一〇〇円以上の寄附者に送り、機関雑誌にものせて一般に公表した。

そしてこの第一期間における多額の寄附者には記念品を贈り、理事、監事、審査員で特に尽瘁（じんすい）著しい功労者には金品をもつて謝意を表する気前を見せ、これらの予算を五、〇〇〇円以内に見積つた。

記念品は例の通り長岡中将の構想で、三越で造らした鋳物製の一輪ざしだつたが、これがそもそも雷管型のもので底部の径約二寸、高さ約五寸の筒の上部に雲上を飛行中のファルマン式飛行機を浮彫りし、中央部にプロペラーをとりつけて、指ではじくと回るようになつていたが、その形状といい彫刻といい、せつかくの思い付きや費用を棒に振つたも同様のしろもので、心ある家庭ではおよそ一顧だにしなかつたであろう。

ついで新年度の四月一日以降向う五ヵ年間を第二期とし、その間の事業計画を大体、航空輸送並びに航空路設置に関する件、航空補助法設定の件、航空機の統一進歩に関する件、内外航空状況調査の件、本会会館を建設し、飛行文庫拡張に関する件、海外に常置員を派遣し、航空の諸状況を調査報告せしむる件など、あらん限りの思いつきを寄せ集めた。

それと同時に新年度の予算編成にあたり、従来の一本建てを一般会計と特別会計に区別し、一般会計は前年度繰越金、預金並びに公債利子及び雑収入などをもつて本部事務費と事業費を支弁し、特別会計はもつぱら一般会計からの補助金で宣伝と会員募集費をまかない、当該年度の寄附醵集金は翌年度へ繰越して事業費に入れる方式であつた。このために経理規程を改訂増補し、両途予算をかれこれ流用することが出来ない建前とした。

すなわち窮乏時代に処する必死の対策ではあつたが、その切りつめた予算ぶりを見ると、まず一般会計における前年度繰越高が一七万円余、預金並びに公債利子が四万一、四〇〇余円、雑収入の類が五六〇円、計二一万二、〇〇〇円余の収入に対し、本部事務費の中、報酬及給料が七、三〇〇円、借家料一、七五〇円、備品費一〇〇円、印刷費及び消耗品費五〇〇円、通信運搬費及び旅費四五〇円、集会費及び接待費五〇〇円、広告費及び雑費七〇〇円で、計一万一、三〇〇円である。また事業費としては飛行競技会費四万八、三〇〇円、慰助費一万円、航空事業奨励費七、〇〇〇円、操縦士奨励費七、五〇〇円、会館準備費及び博覧会出品費一、〇〇〇円、借地料八〇〇円、雑誌補助費二、二〇〇円、翻訳及び書籍刊行費並びに在米同胞号記念文庫費一、二〇〇円、器具費五〇〇円、国際航空会費及び外国航空関係者接待費四、五〇〇円で、計八万三、〇〇〇円である。

そのほかに予備費として八、五〇〇円、特別会計補助金二万二、六〇〇円を計上して合計一二万六、二〇〇余円、差引約八万六、〇〇〇円が後期繰越高となつていた。

更に特別会計の方では本年度交附金四万円、利子額四〇〇円のほかに一般会計からの補助金を加えて計六万三、〇〇〇円に対し、支出では報酬及び給料が二、六〇〇円、徽章費四、〇〇〇円、活動写真費一、〇〇〇円、旅費、交通車馬費及び通信運搬費三、四〇〇円、印刷費、消耗品費及び雑費一、一〇〇円、接待費五〇〇円、予備費一万円で四万四〇〇円が繰越額となる勘定であつた。もちろん御下賜金五〇万円と基本金八万六、〇〇〇円は基本金の部に一括して別途に計算していた。

こういう状態で、操縦士奨励金だけは何人分かが計上出来たが飛行機補修々理費は、従来の航空局おしきせの三万円程度では機材人員ともに増加しつつある最中に、とうていまかないきれるものではなく、協会がそれを補塡（ほてん）する能力に見とおしがつかない以上は、さきの飛行士倶楽部の進言通り、むしろ航空局自ら直接下附の便法を講じるべきであるとして、飛行協会は一応、航空局へ補修費充当の下附金は辞退することに決議し、関係方面へはそれぞれこの旨を通告して飛行機修理費の補助を廃止したのである。

もつとも移管間際における航空局の新方針によつては、復活する場合が起つて来るかも知れなかつた。

一方においてはまた人事の異動で、一人は寺家村参事の洋行、一人は福地参事の退職。明けても暮れても近着の外国雑誌を机上の友としている寺家村氏にとつては、いつの間にかセーヌ河畔の並木やロンドンの霧の町を夢にまで見るようになり、遊心勃々（ぼつぼつ）たるものがあつて、かつて阪谷副会長あて長文の書簡を送つて国際航空連盟の重要性を説き、飛行協会の国際的地位の確立を慫慂（しようよう）するとともに、機会をうかがつていたが、ついに自費旅行を決意して今春早々、その希望と予定を披瀝（ひれき）して了解を求めた。

同氏が阪谷副会長に送つた書簡は一昨年末、協会の財政、事業両計画を批判した後、

「要するに斯くの如き方針を以て事業を継続し、民間航空界の発展を図らんとすればたとへ三〇〇万の資産を有するも六、七年後には支ふる能はざるのみならず、協会の維持すら覚束なきに至るならんと存ぜられ、既に航空局の設立を見たる以上は真の民間航空界発展に関する企図は当然、同局の責任に有之候。従つて飛行協会は世界的航空の大勢に順応し、わが航空界の指導に任じ、他日国際競技に選手を派遣する如き場合に、その援助を惜しまぬ如きは協会本然の立場と存ぜられ候。然るに今日は主客所を異にし、協会が主となり、航空局が客たる観を呈し、民間航空界に関する発展事業は一にかかつて協会の責任なるかの如く解するは本末大小を誤るものと考へ候。帝国飛行協会は大正八年より既に国際航空聯合会に加入し、年額一、八〇〇フランの加入金を支出し、民間航空に関しては帝国を代表する唯一無二の権威者に有之候。且つ各種の常設委員会にも協会一、二の職員は委員として列強国委員と同様に名を列ね居り候へ共、何れの委員会（毎年二、三回は必ず開催の通知を受く）は勿論、毎年規定の総会にすら職員が出張したることは未だ曾て無之候。此の如きは国際関係にも面白からざる結果を来すのみならず、帝国を代表する協会の体面にも関するものと存ぜられ候。加之如何なる必要に基き、曾て来朝せる仏国航空団長フオール大佐を煩し、特に加入の取計ひを依頼したるや、毫もその理由を見ざる様に思はれ候。国際航空聯合組合加入国は目下、二一ヵ国の多きに達し、昨年マドリッドに於て開催せる総会に於て隣邦支那の加入を公認致し候次第にて亜洲に於ては我日本と支那のみが加入する運びと相成候。而して毎年の総会には何れも加入国は代表者を出し、予め各国より提出せる意見を一括して作製せる議事日程に準じて通常三、四日間、連日会議を開き、意見を交換し、航空界発展のため適当の決議をなし、その実行を各国共期し居り候。帝国飛行協会よりも毎年、陸海軍省に交渉依頼し、欧洲在留の何人かを派遣し、僅かに責務を果し居り候へ共、協会の事業其他に関しては何等関係なき者に候へば、往々円滑を欠く嫌ひあるやに聞知致し居り候。故に少くも三年に一回位は協会職員を派遣し、加入国代表者と総会に於て懇親を結び、意見の交換をなすは航空の進歩に資するのみならず、国際関係にも極めて有益なりと存じ候。況んや総会出張の時機を利用し、日進月歩の欧米航空界を視察するは、その利益決して尠なからざるのみならず、大いに必要と考へ候。惟ふにこの事は協会の立場として当然なすべき主なる事業の一として考慮を要する事と存じ候。その費用の如きは五、〇〇〇円以下にて弁じ得るものに有之候間、曾て飛行士に与へたる慰労金額を出でざるものに有之候。要するに協会は将来、事業方針を変更する必要を認め候。際限なく飛行士のお守役を勤むるは決して協会の能事にあらずと存じ候。」（後略）

かくて二月末の理事会で「万国航空会議大会（六月末、ロンドンにおいて開会）及び国際航空聯盟総会（八月上旬、スエーデンにおいて開催）に本会代表者参列の件」が可決され、註に「右本会参事寺家村和介氏が今般、渡欧、巴里滞在の筈に付、この機会に於て同氏に嘱託し、本協会を代表して前記諸大会に出席せしむることに決す」とあり、別に「嘱託及び待遇に関し」ては、㈠彼の地滞在中（二ヵ年）欧米航空界の状況に注意し、毎月少くも二回、本邦航空界のため稗益（ひえき）あるべき事項を報告すること、㈡欧洲に於て国際航空聯盟及び万国航空会議大会開催の場合には本協会を代表して参列することに対し、「報酬その他の件」を、㈠欧洲滞在中は毎月金一〇〇円の割をもつて報酬を贈

る。㈡本邦出発にあたりては支度料として金一、〇〇〇円を贈る。㈢国際航空聯盟及び万国航空会議大会出席の場合には日当、宿泊料一日分二〇円の割、汽車汽船は実費計算で本協会より支給す。㈣本協会参事の肩書は現在のまま依然保有のことの条件で四月二十一日、横浜からポールルカ丸で不自由な足をひきずりながら出かけて行つた。

三月限り退いた庶務主任の福地氏のあとは、再び戸田参事の兼務となつたが寺家村氏の代りとなると誰も手が出せず、海外からの郵便物などは封も切られずに、そのまま堆積（たいせき）するありさまなので、福地氏の穴埋めという訳もあつて在郷海軍将校から物色し、山内大佐の紹介で海軍大佐鵜野正方氏が嘱託されて一週二回出勤の約束で五月末、就任した。

それから渋沢男爵がかねて理事辞任を申出ていたのを、この際、是非とも翻意してもらうように阪谷副会長へ頼んでいたが、同男爵の辞意は既に堅く、阪谷副会長の手にもおえぬのでひとまず理事の辞任をいれて、あらためて顧問に推す相談がまとまつた。しかし協会にはもともと顧問の制度がないので会則から改正してかからねばならず、五月末の理事会で会則の第五章第十条に「本会ニ顧問若干名ヲ置ク、顧問ハ会員中ヨリ会長ノ推薦ニ依リ総裁之ヲ嘱託ス」と入れ、第十一条に「顧問ハ何時タリトモ理事会、評議員会ニ出席シ意見ヲ陳フルコトヲ得」として、正式に渋沢男爵を顧問に推し、総裁宮殿下から依嘱状を贈つたのである。

この前後の一般民間航空は関西方面が振つて、航空輸送研究所が定期航空の余暇を朝日新聞社に委嘱されて四月一日、同社刊行のグラフ雑誌「アサヒスポーツ」の宣伝飛行に飛んで大阪、神戸両市にビラをまき、更に淡路島の郡家町に町制がしかれたのを記念して祝賀飛行に訪れたりしていた。

続いて三日には岸和田町が市に昇格したので張徳昌氏が横廠式千鳥号で、これまた祝賀飛行して町の記念祭に一段の興趣を添え、越えて十五日にはさきに久保田氏が飛んだ琵琶湖を目ざして独り飛び、大阪市から淀川に沿つて東上、逢坂山を越えて琵琶湖に安着し、民間水上機による初の印象をのこした。

この間、大蔵清三氏は郷土飛行のため姫路練兵場に中島式一五〇馬力機を組立て、十日朝、郷里の揖保郡河内村に飛び、家族や郷党に迎えられて同地川原に着陸したが滑走中、翼端が立木に触れて逆立ち転覆し、びつくりしながら駆け寄る人たちに同氏は手を振りながら元気でけがもなかつた。

また坂東、後藤のコンビは横廠式をかついで後藤飛行団を名乗つて郷里延岡の一葉海岸を基地にして連日飛びまわり、同行の日野俊雄氏の機上曲技飛行や夜間の電飾飛行に、まだ見たことも聞いたこともない同地方民を煙に巻いたうえ十四日、別府を経て再び四国に渡り、松山に一泊して小豆島を通過、大阪木津川じりへ帰り、マネージャーの坂東氏にいわせると「飛行団を名乗つてから前後、五万いくらかもうけた」そうである。



後藤飛行団の各地飛行（別府にて）

後藤氏が九州を去つたあと、入れ違いに安岡氏がソッピース式をもつて佐賀市に現われ、前年秋、同地練兵場にたおれた故小林佐久麻氏の追悼飛行を行い、二十四日終日、数回の飛行を繰返して故人の霊を厚く慰むるところがあつた。

するとこの数日後の関東は千葉の白戸飛行場に、人の耳を疑わせるような不測の惨事が突発した。

その日、四月二十八日午前十一時半、千葉市の警察消防衛生展覧



高橋信夫氏

会にたのまれて白戸飛行練習所で宣伝ビラをまくことになり、練習生の芹沢正忠氏が操縦して高橋信夫氏が同乗し、ソッピース・パップの改造機で千葉市街を一〇数分にわたつて飛行後、やがて着陸に移つたが旋回の角度が鋭すぎて失速し、同乗の高橋氏が極力操縦の補助にあたつたが低空のため回復せず、海岸へ横滑りとなつて激突し、その衝撃に高橋氏は一瞬にしてこと切れ、重傷の芹沢氏は病院に収容後、生命に前条なきを確め得た。

人生朝露の如し、というが、高橋氏の死はまことにあつけなく、この数年間、各種飛行競技会における常勝将軍の最期としては、はなはだ似合わしくない地味な遭難だつた。

氏は北海道枝幸郡枝幸村礼文字乙忠部に生まれ、大正六年五月、白戸飛行練習場に入り、十一年六月、一等飛行機操縦士になるまで、経営困難の白戸氏をたすけて故島田氏とともによく戦い、同飛行場の主将として後進の訓育にあたり、郵便飛行や飛行競技には常に優秀な成績をあげて先輩を凌駕（りょうが）し、後進を圧倒していた。

前年来、白戸氏の勧めもあり、自分も心動いて練習の指導役は島田氏に譲り氏自身はもつぱら製作方面に没頭して操縦生活に一段落をつける心組をしていたところ、たまたま島田氏の殉職で画餅（がへい）に帰し、再び機上に練習生と日々を送ることになつて、ついにこの奇禍に見舞われたのである。享年三一。

奈良原氏に別れて独立の練習所を起して満一〇年、白戸飛行場内最初の惨事だつたが、しかも今年初頭、京西定期航空会に参画して小出操縦士を再起不能ならしめ、続いて嘱望おかなかつた島田氏を箱根山中にうしなつて今また股肱（ここう）の高橋氏をもぎとられた白戸氏の不幸は、はたの見る目も気の毒で、こうも一ぺんに重なるものかと今さらに人生朝露、人の命のはかなさを誰もがしみじみ味わつたのである。

五月四日、青葉も目にしみる千葉市広徳寺で盛大な葬儀が営なまれ、兄弟のように親しくしていた伊藤飛行場の若人は数機を駆つて、今は亡き先輩に心からの敬弔を表した。

さきに航空局を通じて陸軍の不用機材大量払下げを発表したが、発動機はルノー式七〇馬力二六基、ダイムラー式一〇〇馬力六五基、機体はモ式四型一八台分、同五型三台分、同六型一二台分、いずれも砲兵工廠その他の内地製だが学校方面では東京帝国大学工学部、早稲田大学理工学部、神戸高等工業学校など一八校に分配され、民間関係では白戸、福長両飛行場、安井、藤原氏ら操縦士の名が見えていた。

中央気象台の藤原咲平博士は、さきの島田操縦士の遭難に目ざめ、高層気象の観測と航空気象の調査通報の実現をはかつていたが、機熟して四月一日附で官制が改正されて航空に関する気象の観測調査と、航空気象の予報を取扱うことになり、臨時軍用気球研究会時代から最も関係の深かつた気象台技師築地宣雄氏が専任となつて開設した。

すなわち全国気象台と箱根、沼津、名古屋、京都、大阪各測候所で高層気象を観測し、その報告を中央気象台に集めて調査編集のうえ航空気象の予報を行うのであつて、築地氏は、「慎重に研究してゆきたい。まず航空局や民間の各飛行場ともよく連絡をとつて、航空局の航空地図とはまた別の航空気象図というようなものをまとめ、更に進んで特殊航空気象図を作製したい。これが出来れば各種の研究統計から、たとえば箱根とか鈴鹿とかいう気流の険悪なところや、その他陣風線や等圧線の研究から、この辺には必ず突風が起るというようなことまでがたいていわかるようにしたい。いずれにしてもごく地味にやらねばならぬ仕事である」と、述べている。

二回にわたつて飛行機用発動機のマグネトと、飛行機翼布用塗料の製作懸賞募集をした国勢院が前年秋十一月一日に廃止され、その懸賞事業の跡始末は農商務省に移されて、いずれも十月三十一日の締切までにマグネト五件、塗料は二六件、計三一件が応募し、それぞれ審査厳選を重ねていたところ、マグネトに一等当選者はなく、二等以下が左の通り決定した。

二等	賞金三、〇〇〇円	東京市芝区金杉新浜町	株式会社芝浦製作所
等外	賞金一、五〇〇円	同　京橋区木挽町	小林磁石工業所
同	賞金一、〇〇〇円	東京府北豊島郡高田町	沢藤電気工業所
同	同	東京市芝区三田豊岡町	佐々木製作所

また塗布塗料は、

一等	賞金三、〇〇〇円	東京市赤坂区溜池町	日本自動車株式会社
二等	賞金二、〇〇〇円	大阪府堺市遠里小野町	近藤寿一郎氏
三等	賞金一、〇〇〇円	東京府荏原郡大崎町	藤倉工業株式会社
等外	賞金　五〇〇円	東京市京橋区木挽町	帝国塗料株式会社
同	同	名古屋市東区布池町	名古屋工芸学校内　新森愛男氏

これら応募製品はいずれもりつぱなものだつたが、一方にはかねて飛行機用塗料を研究していた長崎の医学専門学校教授大倉東一氏が四月十一日、徳島市に開かれた大日本薬学大会で、その新考案の塗料を発表した。

それは従来、殆ど輸入品に依存していたドープに対し、醋酸（さくさん）マンランの主成分を、こんにやく粉から採取する方法だつたが実験の成績は分明でなかつた。

またしばらく消息を聞かなかつた高木東太郎大佐が、航海並びに航空用の速度方位盤の新案特許をうけたのも、このころだつた。

この発明は、方位を度盛りした円盤に速度を目盛りした五桿（かん）を装置し、その四桿で任意の平行四辺形を作り、他の一桿を対角線として、なお度尺桿と照準器で偏流修正、対物速度、方位測定、距差測定を成し得るものであり、これによれば算法と作図を省いて直ちに読み取れることの出来るという簡便な計器で、海軍々人らしい新考案であつた。

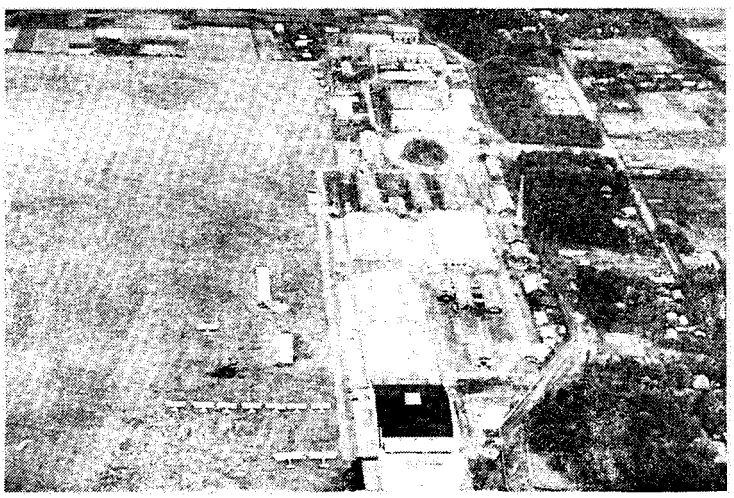
（四）日本航空株式会社の設立

下志津・仙台間の羅針盤飛行――気球隊と自動車隊協同の夜間偵察状況――海軍の一号型飛行船完成、大阪へ飛ぶ――アストラ式トウレ型飛行船着荷――成松賢次一等水兵殉職――新航空局の諸計画――大阪飛行場予定地――川西系の日本航空株式会社創立準備――日本航空輸送研究所へ秩父宮殿下お成り――西村英雄一等操縦士、浜跨末五郎機関士殉職――藤原、片岡氏らの計画成らず――航空局第三回委託操縦生の野外飛行――台湾警察航空班の理蕃と蕃人の感想

陸軍飛行学校下志津分校の中西少佐は、森玉中尉操縦の乙式偵察機に搭乗して、羅針盤一つで下志津から仙台まで約三〇〇キロの試験飛行を実施した。

三月三十一日朝九時四十二分、下志津を出発、一、〇〇〇メートル附近では北々東四メートルの風が吹いおり、断雲が散つていたが進むにつれて快晴模様となり、気流も平調で、視界五、六〇キロのらくな飛行だつた。

机上の測定では真方位角が一四度だつたので磁針方位を一九度に定め、高度三、〇〇〇メートル速度一五〇キロの計画で離陸したが、予定の高度には密雲が張りつめているので二、〇〇〇メートルないし二、二〇〇メートル



下志津飛行場の鳥瞰

でコースについた。

中西少佐は予め西に流されることを考えて操縦者に注意していたが、二五分後の九時四十七分には佐倉の西北三キロ、印旛沼の東岸に流されていた。そこでしばらく修正をやめ、あらためて地図上で測定した結果、風向北々西、風速一〇メートル、対地速度一三〇キロだつた。修正後の方位角は三五七度（修正角一七度）偏差西偏五度、自差東偏一度なので羅針方位角は一度と決定せざるを得なかつた。ところが実際は羅針方位角を五度とし、偏流角一四度と対地速度一三〇キロであるのを考えて見れば、修正角の一七度はまさに間違つているのであつて、これに気のつかなかつたのは中西少佐の誤りだつた。

そこで修正の結果を操縦者に伝えて、新たに方位角を定めたのは霞ケ浦の右岸だつたが、その後の各通過地点を直線に連ねて見ると、約三度ばかり西に偏位しつつあることがわかつた。しかし飛行機が既に東方に九キロばかり偏流しているから、このまま進めば当然、仙台に着くものと確信したので、水戸にはいる前に「この方向でよし。このまま前進すべし」と伝えて、あとは修正せず、二、〇〇〇メートルの高度を固守して十一時三十一分、宮城県伊具郡丸森町の北側河岸に着いたので、ここを最後に羅針盤測定を中止して仙台宮城野練兵場に到着、十一時五〇分着陸した。

中西少佐は「計画と実際とは時間にして三分早く、距離において西偏五キロの誤差を生じた。もちろん場合によつては風向風速の変化ははかりにくく、この飛行の結果をもつて直ぐに基準とはしにくいが、こうやつてだんだん実験していくうちには大体の基準がつかめると思う。従つて雲上飛行の好資料となり得る」と自信をもつて語つた。

また気球隊では自動車隊と協同の連合演習を四月十八日の夜、所沢でおこなつた。

日没後の七時、飛行場の東南端で気球を飛揚し、七〇〇メートルの高度から府中、国分寺間一四キロを走る自動車の光芒（こうぼう）と、遮蔽灯火の識別を主にしたもので四宮少佐が統監し、田中、安井両中尉、日下、小林両中尉らが自動車隊の将校を乗せて演習を開始し、二時間ばかりで終つたが、その結果によると、夜間、目標となるものは断然頭角を現わす森林、視線と平行して、これに沿つて燈火の点々する道路と鉄道線路、停車場の赤色信号、村落の燈火である。

次ぎに自動車のヘッド・ライトは視距離一五キロ附近では燭光の強弱判別が容易であり、燭光が減るに従つて光芒の中径を減少しながらついに一点となり、色も黄味を帯びた赤色に変る。動く燈火と停止する燈火の判別は動くものの方が容易にわかる。これはちようど昼間、静止している目標が運動しているものよりも判別しやすいのと反対である。単車の光芒は強く、集団の光芒は一連の光芒となつて単車のよりも弱い。そして車輛間の距離が離れていると光芒も個々に分れて車輛数が容易に見届けられる。視線の傾斜が大なるとき（飛行場から東村山停車場南方約五〇〇メートルの位置にある自動車小隊に対し約七分の一）はむしろ傾斜の小なる時（飛行場から府中北端にある自動車小隊に対し約二〇分の一）に比べて、かえつて光芒の認識が不明瞭である。これは燈火の光束角外で観測するからであろう。自動車が視線と平行するときは燈火の認識が容易だが角度を増大するにつれて次第に認識が不十分となる。大きな森林など夜間格好の目標となる地物の前方に位置する自動車隊は、その地点が容易に看取される。ことにいつたん自動車の位置を発見されると、これを追随するのが容易であるから自動車は常に遮蔽物に頼らないと、ついには秘匿が困難となる。弱い三日月の月明でも認識がやや困難であるから、満月の夜ともなれば一層はなはだしい、などであつて多分の効果をあげた。

昨年七月、格納庫の中で原因不明の自然爆発をしたSS式飛行船の姉妹船を、長浦の造兵部で弓削技師が主任になつて建造し、大西大尉が指揮して追浜の格納庫で組立て、一号型飛行船として四月十九日、同大尉が船長になつてあざやかな進空式をあげた。

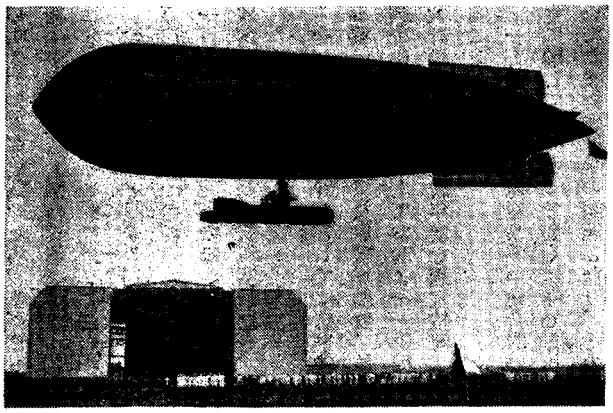
SS式と同一型式だが、材料その他いつさいは日本の国産品ばかりを用い、全速四八ノット（約八五キロ）、航続四〇時間の滞空力があり、乗員五名のほか、無線電信機、機関銃三、爆弾一〇〇ポンド二発を搭載し、また吊船のジュラルミンは日本ではじめて試験的に使つて見たもので、この結果が良ければ漸次飛

行機材としても使用する方針に確定していた。

この一号船の進空後間もなく、さきに注文したフランスのアストラ式トウレ型も船着し、追浜がふさがつているので所沢の飛行船格納庫を借りて組立て整備することになり、高原少佐以下二二〇名の将兵が派遣された。

この製作監督と操縦術の修得に出張していた高原少佐、荒木大尉らの一行は既に今春一月末、帰国していたが、その報告によると昨年七月下旬、製作が終つたので八月一ぱいかかつて組立てやガスの膨張をとげ、九月初旬、フランス士官の手で試験飛行を行い、五時間の連続飛行中、七・五㍉備砲の発射実験などもやつて成績きわめて良好だつたということである。

このトウレ型整備最中の六月六日朝、国産一号型飛行船は大西大尉が船長になつて乗員五名で追浜を出発、大阪を目ざして処女遠航し、往きは二八〇㌔(約五二〇㌔)を六時間四五分、復航はコースを短縮して二四五㌔(約四五〇㌔)を六時間二九分で完全に飛び終えて海軍航空に一記録を作つた。



アストラ式トワレ型飛行船

これよりさき四月の霞ヶ浦と追浜にはまたも大小の事故が重なつた。まず九日の午後二時半ごろ、霞ヶ浦の日名子三等兵曹がアブロ式五〇四K型四九号機に、岩本三等水兵を乗せて練習飛行に離陸すると間もなく発動機に故障を生じ、一〇余㍍の高度から空中滑走で着陸地点を物色しながら緩い旋回のとたん、速度不足で工事中の飛行船大格納庫の南側に墜落して大破、両氏とも重傷を負つたが生命には別条なかつた。また追浜でもこの日、この時刻、航空局委託の井口操縦生がやはりアブロ式水上機で単独練習を終えて着水の際、舵をとり損じて海中に突つ込み、幸い救助艇に救い上げられたが胸部打撲で相当の重体だつたが経過良く、日ならずして回復した。

越えて二十三日には霞ヶ浦水上機班長の伊藤大尉が十時二十分、これまたアブロ式に八期学生の高橋千隼中尉同乗で練習飛行中、二〇〇㍍の高度で発動機が狂い出し、空中滑走で旋回降下するうち阿見村廻戸(はざまど)地先の湖岸におちて泥中に突込み、伊藤大尉は顔と足に負傷、高橋中尉は顔だけで事ずみとなつてまずよろこんだが、それから四、五日目の二十八日朝、ついにまた一人の若い生命を失つた。

九時四十分、練習生成松賢次二等水兵は一〇式戦闘機四三四号機で高等飛行の練習に元気よく飛び立ち、場上を三周後、高度六〇〇㍍で連続二回の横転後、背面になつたまま滑りながら三〇〇㍍まで下降し、いつたん水平に回復したが同四十七分、再び左きりもみとなり、三回転後、飛行場東方約五〇〇㍍の麦畑に突き刺さつて成松水兵は胸部打撲で人事不省に陥り、直ちに医務室に収容したが夜半一時、静かに瞑目(めいもく)した。

熊本県下益城郡杉上村出身、享年二二。殉職とともに一等水兵に進められた。

東郷元帥の名句「艦船に制限はあろうとも訓練に制限はない」のひと声が響き渡つて訓練に明け、訓練に暮れる各航空隊の練成ぶりは超人間的のものがあり、さすがに若い肉体におどる責任感の重さが試練の権化たらしめて自然、事故率も比例する訳であつた。

さて「郵便局」(軍部の関係当局の人たちは逓信省を「郵便局」と呼んでいた)に移管後の航空局は当分、会議々々に明け暮れて大正十三年度以降の施設、事業方針の設定に没頭していたが大体、飛行機体並びに発動機の製作奨励と定期航空輸送補助の二途に区分して奨励補助金を支出し、同時に東京と大阪に約一〇万坪の飛行場を設置して航空路に必要の標識、気象観測、無線電信電話の施設を急ぐことになつたが、これらは移管前からの懸案だつたのをおりか

ら吹きすさぶ軍縮風のため、陸軍管下では十分の成果を期し難いため、予算増額に便利な逓信大臣の管理に移された関係上、新航空当局は初年度の予算編成に重点をおいて根本的方針の確定に準備を進めつつあつた。

すなわち航空路と離着陸場設備費五、〇〇〇万円、乗員養成所設立費一〇〇万円、同上練習場設定費三〇〇万円、同上地上設備費一〇〇万円、同上養成費一ヵ年一〇人三〇万円のほか、なお調査中のものに航空地図作製費、航空通信機関並航空気象観測通報機関設立費、航空機検査並操縦士検査場設定費などが、まだ研究中に属していた。

そして航空奨励計画としては航空輸送事業保護奨励費、航空機並発動機製作事業保護奨励費、乗員保護奨励費、航空研究所補助費、航空保険制度などで、調査中のものも加えておおよそ一億円以上の総額に達するものと見られ、この大計画のもとに継続年度を適宜按配（あんばい）して明初年度の予算を立案することとなつた。

一方においては航空事業の総合的研究の必要が認められ、なかんずく航空衛生に関しては今もつて全く幼稚であり、忘れられ勝ちなので、これが展開についてたまたま閣議の議題となり、その方法、制度、所管などが協議されて陸海軍、文部、逓信省各当局でそれぞれ調査研究が進められていたが、文部省側では帝大の航空研究所を拡張して本腰を入れるべしといい、逓信省では航空局が所管すべきであるという我田引水の二途に分れ、ただ陸海軍当局がわずかに航空医薬、航空糧食について手を染めており、陸軍の寺師義信軍医正は気球隊や軍用気球研究会の初期から所沢にあつてもつぱらこれにたずさわり、霞ヵ浦の田中肥後太郎軍医中佐とともに当今最も造詣の深い第一人者とされていた。

航空局が程経て成案した第一期幹線航空路は従来の方針通りやはり東京・大阪・福岡間で、途中静岡、名古屋、岡山、広島、徳島、別府などに寄港し、大阪以西の瀬戸内海航路は水上機が適当なので離着水場をも設置する計画であつた。

陸上飛行場は一級一五万坪以上、二級一〇万坪以上、三級七万坪以上に種別し、水上飛行場は一、〇〇〇坪として重な施設は税関、燈火標識、無線電信、通常通信機関、気象観測所、格納庫及び事務所などである。

不時着陸場としては軍用地、官有地、自治体所有地などを各着陸地間に適宜に設け、箱根と伊吹山ほか一ヵ所に高層気象観測所を設置して無電で各地と連絡するのが第一期計画であつた。

しかし陸上飛行場の予定候補地は、まだ全国にひとつもなく、しいて求めれば大阪の木津川尻六万坪の軍用地域があるくらいのものだつたが、航空局では取あえずこれを大阪の航空港候補地として陸軍に交渉して貸下げをうけ、更に大阪市港湾部とも折衝して隣接の市有地一万坪をも借りうけてとにかく、一応飛行場としての整地と設備を施すこととなつた。

もつとも同所には既に川西機械製作所の格納庫があり、近く大阪・別府間の定期航空開設の間際だつたので、飛行場としての風貌（ふうぼう）が漸次、色づきはじめていた。

同社ではこの時、飛行機部とは別に資本金五〇〇万円の川西竜三社長で日本航空株式会社を設立準備だつた。これには航空局の斡旋で海軍からイスパノ・スイザ式二〇〇馬力の横廠式ろ号甲型一〇台の払い下げをうけ、操縦者としては兵曹阿部勉氏が推薦されて新たに入社、払い下げ機の組立整備を督していた。

堺大浜の日本航空輸送研究所でもこの春、格納庫を一棟増築して順調な運航を続けていたが、これに刺激されて高松では顔役の大西厚礼、入倉吉次郎氏ら数名の有志によつて同市浜の町に格納庫を建設し、徳島市でも大串竜太郎、多田宗近氏らの有力者が小松島に格納庫を建てて海を越えて来る本土の文化を首を長くして待つようになつた。

五月二十六日、この日は同研究所にとつてよき日であつた、と、いうのは秩父宮殿下が関西方面御旅行の途次、特にわざわざ堺大浜に旅程をまげられ、親しく同研究所に成らせられたのである。

感激した井上所長はくまなく構内をご案内申し上げ、やがて白波洗うなぎさに浮べた千鳥号三機に西村、久保田、張氏が紺碧（こんぺき）に照りはえる初夏の海をけ立てて次ぎ次ぎに離昇し、附近上空を縦横に飛び交うて御きげんに供えた。

殿下をお送りしてから井上所長は、「お言葉の畏々（ふしぶし）に、さすがスポーツの宮様だけあつて、航空に対する御素養のきわめて深いのが拝察され、まことに力強い感激に打たれました」と、語り、「今日の日をいつまでも忘れずに一層努力しよう」と、所員一同を励ました。

するとこの記念の日から十日とたたぬ六月五日、今度は九天の下へ落つるの惨事が降つて湧いた。

それは前に小記した大阪の千早商会主中川観蔵氏が、滋野男爵を相談役にして飛行機の輸入販売をはじめた最初の舶来機イタリーのサヴオイヤ式S二三型三人乗り飛行艇、フランスのスパッド式練習機を、飛行艇は朝日新聞社に、スパッド式は陸軍に売り込んだが、そのサヴオイヤ式飛行艇を朝日新聞社から委託されて輸送研究所で組立整備し、六月に入つて早々、西村氏が担当して試験飛行を行つていた。

五日も午前十一時ごろから機関士の浜崎末五郎氏が数回にわたつてイスパノ・スイザ式三〇〇馬力発動機の試運転を繰り返して同四十五分、浜崎氏同乗のまま離水した。そして約一〇〇㍍の高度で水平飛行に移つたが同機の操縦性能がすこぶる鋭敏なためか、しきりにピッチングを繰返すうち次第に大きい波状飛行で陸地に押し流されている間に南海線諏訪の森駅西方に達し、ここで飛行場の方向へ旋回しながら機首を下げて着水姿勢をとつたが、海岸から一町ばかり手前の畑地に接地して堤防に激突し、機体は滅茶々々に砕けて西村氏はあえなく倒れ、浜崎氏は重傷の血にまみれて人事不省、直ちに附近井上病院へ収容して手当を加えたが、ついに同夜八時、西村氏のあとを追つた。



西村英雄氏

せつかくの新鋭サヴオイヤ艇も一瞬にしてついえたが、ベテラン西村氏は群馬県北甘楽郡仁田村の出身で大正六年、追浜航空隊に入隊して操縦術を修得し横廠式の操縦にかけては抜群の名が高く、山階少尉宮殿下が隊附の当時、御指導申し上げた経歴をはじめ、追浜・室蘭間飛行の記録などをもち、下士操縦者として押しも押されもせぬ存在だつたが前年夏、航空局の斡旋で航空輸送研究所に入り、定期航空に従事しつつかたわら後進に横廠式の取扱いを指導していた。享年二七。家庭には艶子未亡人と遺児好子さんがいたが、後に母子とも、井上氏の世話で航空局に雇われて事務にたずさわり、勤務の聞えが高かつた。

浜崎機関士は福井県坂井郡鷹巣村の人、伊藤飛行機製作所の整備員だつたが、航空輸送研究所の創業で伊藤氏から推薦された努力型の有為な技術者だつた。享年二三。

井上所長は後に同研究所構内の一隅に追悼記念碑を建立し、その裏面の劈頭（へきとう）に、この最初の殉難二氏の氏名を銘刻して永久に残した。

神戸の藤原延氏は遊覧航空会を計画して今夏中、香櫨園、須磨、明石の海水浴場飛行のため魚崎町の山路又次郎氏の所有地を借り、横廠式一台を払い下げてもらつて開設準備に着手すれば、片岡文三郎氏もまた勝伯爵の援助で箱根遊覧飛行をもくろんでおり、結局いずれも成立しなかつたが、こういう新進の操縦士が飛行機の維持、生活の方途に明け暮れ苦労する姿は、はたの見る目も気の毒なものがあつた。そしてあとからあとから免状受有者が現われてひとかどの新進気鋭ぶりを見せるのだつたが、その多くは浮遊的で「さて将来を如何にせん」と、みな考え込んでしまうのである。

そこへいくと航空局出身の人たちはしあわせで、卒業と同時にそれぞれ就職先きを世話してもらつて、一人も遊んでいるものはなかつたが、やがてこれすら次第に過剰を示し、少数の民間事業者へ無理押付け同様に引取らせるような事態が生じ、民間航空事業の底の浅さを如実に示したのである。そしてこれは日華事変の初期まで続き、陸海軍出の予備下士操縦者もまじつて一本立ちの飛行家が随所に立ち腐れ、塩をなめて浪々していたのである。それが事変数年に及び、太平洋戦争のころには老いも若きも全部、召集され、あるいは徴用の命をうけて第一線に躍り出し、多少とも国のお役に立つた次第であつた。

航空局委託の第三回操縦生の野外飛行は四月十五日、恒例の大田原金丸ヵ原に行われた。

花曇りの静かなその日の朝九時十五分、乙式一型偵察機二二二号機に熊野季

福操縦生、二一三号機に石上全尚操縦生、二三八号機に鈴木友茂操縦生が搭乗して所沢飛行場を出発、途中大宮、栗橋、宇都宮を通過して十時、金丸ヵ原に安着、帰航は下館、土浦、野田を経て帰り、翌日から三日ばかり天候に邪魔されて十九日には岩佐、酒井憲次郎、中島忠英三操縦生が前同様のコースをしとげ、続いて二十日には樋部喜男、松下弁二、小金沢熊夫、和田喜三郎四操縦生が大した事故もなく元気一ぱいのところを見せて往復を完成したが、次ぎの練習課目は高等飛行術で、卒業は七月下旬である。

台湾の警察航空班では台東、花蓮港両庁管内の威嚇飛行に奔走していたが四月下旬、御渡台中の摂政宮殿下が高雄、屏東にお成りの際、五十嵐、永田、松崎操縦士のサルムソン式三機が編隊陣をもつて御召列車上空に送迎申し上げたはからずもこれが御目にとまり、扈従（こじゆう）の総督府吏員に種々御下問があつた由であるが、翌日わざわざ東宮武官浜田豊城氏を屏東の航空班へ差遣され、その現況、施設などについて詳細の報告を受けられ、御満足のようすだつたという。

威嚇飛行は飯塚警視、五十嵐警部、永田、松崎両嘱託、松尾、千枝、早坂巡査ら、ほとんど総動員でサルムソン式二機、中島式一機に交互搭乗して台東方面を馳駆し、蕃人の目の前で爆弾四個を投下してふるえ上らせ、次いで花蓮港附近の蕃地をくまなく偵察してカレワンの臨時着陸場を基地に数日間、縦横に飛び続け、高砂族その他を集めて各種の高等飛行を目のあたりに展開して五月十九日、完全に目的を果して三機翼を連ね、屏東飛行場に帰還した。

飛行機が去つたあと、タイヤル族の一人が感想を述べて、「人間が飛行機で空を飛ぶことは聞いており、映画でも見せられたが実はまだ半信半疑であつた。今度、実際にそれを見て、うそでないことがわかり恐れ入つてしまつた。飛行機が飛び去つたあと一服していると、直ぐその飛行機が戻つて来たが、あとで蕃社へ帰つて聞いて見ると、その飛行機はトボコ、タウサイ方面までいつて来たそうで、その速さには驚いてしまつた。こんな不思議な飛行機は神様が造つたものに違いない。飛行機には目がないようだが、よく自由に動くものだ恐らく人間の言葉がわかるのだろう。爆弾は実に恐ろしい。山の中でも家の中でも、これには隠れる所がない。どこへでもおとされるから耕作も狩猟も旅行も安心しては出来ない。どうかこんな物騒なものは投げないように願いたい。それから飛行機で物を運ぶのは非常に便利なように思うが、それをやられると、われわれが運搬の賃金がもらえなくなり、金に困るから、これも是非やめてほしい」と、わかつたようなわからないようなことをいつていた。

同航空班設置以来の班長だつた佐藤求己工兵少佐は、内地へ転勤になつたので数々の功績を残して前年末、島を去り、後任班長には当分の間、総督府理蕃課長の宇野英種氏が代つていた。

（五）第四回懸賞飛行競技大会

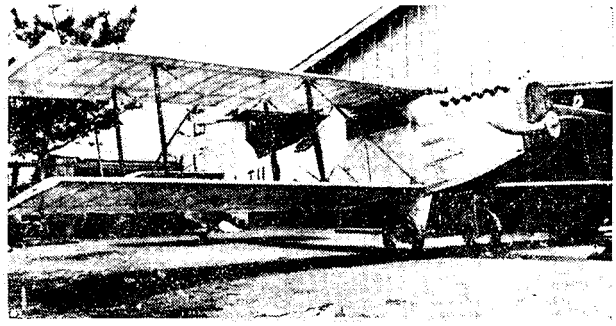
一、二、三等操縦士の距離飛行と離着陸競技——初出場の新人一八名——強馬力機皆おつ——片岡操縦士一〇時間余の記録で優勝——総裁宮殿下のお言葉——石橋操縦士、朝鮮経由で飛び帰る——朝鮮の婦人操縦士——総裁宮家の御慶事——民間航空功労者表彰——日本航空株式会社創業——大阪毎日新聞社と提携宣伝

飛行協会では六月二、三両日、下志津の飛行場を借りて一、二、三等操縦士の第四回懸賞競技大会を催した。

一、二等操縦士には下志津・霞ヵ浦・所沢間一七七㌔の三角飛行連続周回の距離競技を課し、三等操縦士には下志津飛行場における離着陸競技である。

距離競技規程には、

「距離競技は四街道旧陸軍飛行場を出発し、霞ヵ浦海軍航空隊飛行場・所沢飛行場の各基点上空を経由して出発点上空に帰航し、爾後同様の飛行を引続き施行するものとす。但し少なくも一等賞は五周回以上、二等賞は四周回以上、三等賞は三周回以上、四等賞は二周回以上の連続飛行を遂行せしものなるを要す。距離の計算は三基点以外の地に着陸したるものは、その通過直前の基点までを算するものとす。前項の連続飛行中、一回に限り



福長氏の天竜号（フイアツト式300馬力式）

基点所在の飛行場に於て着陸することを得、この場合に於ては一時間以内に再び出発するを要す。距離競技は飛行距離の大なるものを上位とし、逐次距離の長短に従ひその順位を定むるものとす。但し連続飛行中、途中着陸したるものは着陸せざるものの末位に置く」

と、あり、離着陸競技については、

「離着陸競技は指定区域内より離陸し、飛行場周を二周したる後、指定区域内に着陸し、尚指定点に最も近く停止したるものより、その順位を定む。但し競技中、故障を生じたる機は失格とす。」

参加機は距離競技は甲種機に限られ、離着陸競技には甲種または乙種機まで認められ、距離競技には同一機、同一操縦士と限定されたが、離着陸競技は参加者の便宜のため同一機を何人で使用しても差支えないことになつている。

懸賞金は距離競技において一等金二、五〇〇円、二等金二、〇〇〇円、三等金一、四〇〇円、四等金七〇〇円、離着陸競技は一等金一、〇〇〇円、二等金七〇〇円、三等金四〇〇円、四等金三〇〇円で、東京または近県のものを除いて下志津へ集合のためと、終了後、各自の飛行場へ帰るための操縦士及び助手三名分の旅費補助金、飛行機運搬補助費を飛行協会が支弁することは従来の通りであつた。

それよりも参加者を発奮させたものは、航空局から各競技の一、二等優勝者に副賞として一〇時間分燃料附の中島式一五〇馬力機一台ずつの大賞品が予告されたので、何よりもの刺激剤となつて、おのがじし優勝への秘策をこらしていた。

参加者は一、二等操縦士では大場藤治郎、加藤寛一郎、井岡文三郎、乗池判治、福長四郎、安昌男、杉本信三の七氏で意外に寂しく、事故で亡き数に入つた高橋、島田両氏は是非もないが水田、石橋、小栗、後藤氏ら先輩株の見えないのは時代の推移を思わせるものがあつた。

反対に三等操縦士は従来にない盛況で、伊藤飛行場出身では、李商泰、亀井五郎、横山豊馬、玉木幸次郎、南部信鑑、鵜飼文治郎、平松牛郎の諸氏、白戸飛行場からは伊藤文雄、伊東佐内、吉村豆意、谷口千太郎、山田秀一、増田秀吉氏、福長飛行場からは鳥居清次、福長五郎の両氏、小栗氏門下の磯健太郎氏、それから根岸錦蔵、高橋今朝治及び吉田志郎氏ら一九名の新顔が集まり、根岸氏のほかは全部初出場の威勢のいい雛（ひな）鳥だつた。

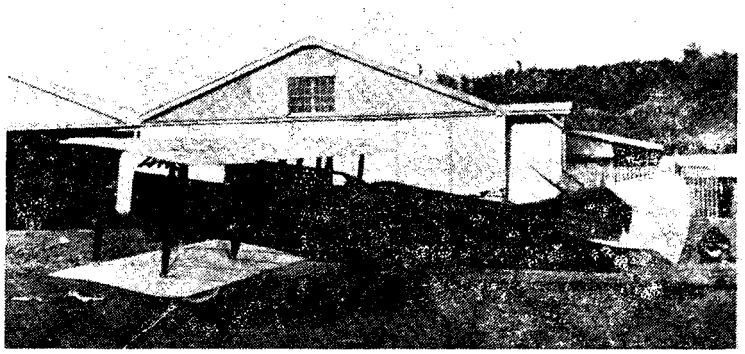
距離競技に参加の飛行機は杉本氏のリバーチー式四〇〇馬力の例の山県記念号と、加藤氏のブレゲー式一四型三六〇馬力、福長氏のフイアツト式三〇〇馬力装備の天竜号以外は、いずれも同型の中島式ホールスコツト一五〇馬力機であり、離着陸競技には伊藤式カーチス九〇馬力、小栗式同馬力、白戸式ローン一二〇馬力のほかに払い下げ機のソツピース式パツプ型、ニユーポール式、アブロ式のそろつてローン式八〇馬力機だつた。

ところがブレゲー式三六〇馬力を提げた優勝候補の加藤氏が、前日下志津へ空中輸送して着陸の際、溝につまずいて転覆破壊し、最も期待をかけられていた同機の退場がよぎなくされたのは、参加機の少ない会場を一層、もの寂しくした。

梅雨時をひかえて天気ははつきりしなかつたが幸い飛行に差支えなく、競技第一日は離着陸競技でふ



下志津競技場の参加機



伊藤式山県記念号（リバーチー式400馬力）

たをあけた。

離陸五〇点、着陸二〇点、一〇〇米円周制限地着陸五〇点で、中心から一米離れることに一点を減じる採点法だつたが、この制限地域内に停止したもの九名で左の成績だつた。

一等　八四点七五　磯　健太郎
二等　七六・七五　吉村　豆意
三等　七四・〇〇　南部　信鑑
四等　六四・五〇　鵜飼文治郎

以上が入賞者で、等外得点数は六一・〇〇の高橋今朝治、五九・二五の山田秀一、五四・〇〇の玉木幸次郎、四九・五〇の横山豊馬、四四・七五の李商泰氏以下は圏外着陸者である。

四二・二五伊藤文雄、四二・〇〇鳥居清次、四二・〇〇福長五郎、四二・〇〇亀井五郎、四〇・七五谷口千太郎、四〇・七五伊東左内、三八・〇〇平松牛郎、三四・七五吉田志郎、三四・〇〇増田秀吉、最後が根岸錦蔵氏の三三・二五で同氏は前年夏、場所も同じこの飛行場で競技経験があるので、もう少し得点しそうなものだつたが若冠元気者に勝運が見舞わなかつた。

翌二日目は加藤氏乗権後の新進二等操縦士のみの手合わせとなり、順次出発したが杉本氏搭乗の山県記念号は機体の性能が思わしくなく一周して断念し、福長氏の天竜号も初めは調子がよかつたが、三周したところに発動機に異状を来し、修理に手間どつて規程の一時間を超過して失格し、あとに残るは中島式ばかりで特異の大馬力機は、これで三機が三機とも中途挫折（ざせつ）してしまつた。

そこで大場、片岡、乗池、安四氏の根比べとなつたが、まず乗池氏が二回まわつたきりで理由不明の着陸をし、大場、片岡、安氏はよく飛んで大場氏は第三周の終りに四五分間、片岡氏は第四周の終りに四一分間、安氏も第四周の終りに三三分間の補油着陸をして再び乗り継いで大場氏と駆けめぐり、日没も忘れて雌雄を争つた。

その結果、一着陸はしたが片岡氏の優勝は、ついに一〇時間余の連続飛行記録をもたらした。その成績は左の通りで、結局、機と人の釣合つたものが優位を占めたことになつた。

一等　一、二三九㌔
一〇時間一〇分　片岡文三郎

二等　一、一〇五㌔
八時間二〇分　安　昌男

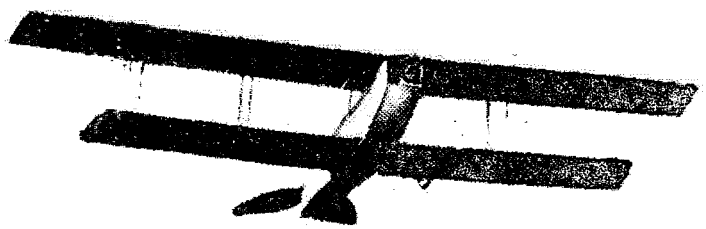
三等　八八五㌔
八時間一八分　大場藤治郎

四等　五三一㌔
三時間四八分　福長　四郎

等外　三五四㌔
三時間四四分　乗池　判治

同　一七八㌔
一時間一二分　杉本　信三

かくて六月十二日午後二時から九段偕行社で、総裁宮殿下臨席のもとに賞品授与式が挙行され、各競技一、二、三、四等入賞者には規定の賞金が授与され、距離競技優勝者片岡氏には飛行協会有功章



小栗式磯健太郎氏

が贈られた。

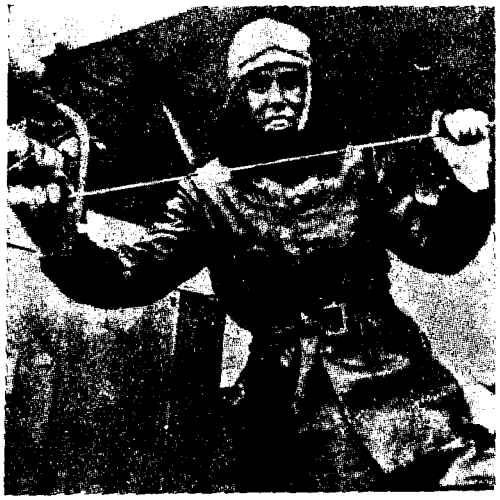
等外慰労金は距離競技の乗池氏に金四〇〇円、杉本氏に金二〇〇円、また離着陸競技では高橋、山田、玉木三氏に各金一四〇円、横山、李両氏に各金一三〇円、伊藤、鳥居、亀井、福長、伊東、谷口氏に各金一二〇円、平松、吉田、増田、根岸氏に各金一〇〇円が贈られた。

航空局の副賞中島式一五〇馬力一台と、これの整備並びに輸送費に相当する金額及び燃料一〇時間分は両競技優勝者片岡、安、磯、吉村四氏に贈られ、小栗飛行学校出身者が二人まで凱歌をあげたのも珍しいことであつた。

また各競技三、四等の大場、福長、南部、鵜飼氏には飛行服が一着ずつ贈られ、三越からも入賞者八名に安全剃刃が各一個ずつ寄贈された。

ことにまた山階宮武彦王殿下から銀製模型飛行機が距離競技入賞の四氏と離着陸競技一、二等入賞者に贈られたことも感銘の深いものであつた。

それから総裁宮殿下は、左のお言葉をおくつて斯道奨励の一端を披瀝（ひれき）された。



片岡文三郎氏

今回挙行ノ第四回懸賞飛行大会ガ、好成績ヲ以テ終了シタルハ諸君ト共ニ予ノ喜ブ所デアリマス。此ノ競技飛行ニ於テ、実際各参加者ノ操縦上ノ技倆ヲ進メタルコトハ頗ル大ニシテ、協会ニ於テハ最モ有意義ニ其ノ目的ヲ達シタルモノト認ム。申スマデモナク飛行機ヲ実用ニ供スルニハ操縦術ヲ進メルコト最モ緊要デアリマス。コレヲ今回ノ成績ニヨリテ観レバ、其ノ進歩ノ程度、最早ヤ実用期ニ迫リアルニ拘ラズ、本邦ニ於テハ未ダ実用化シアラザルノミナラズ、前途尚遼遠ニシテ何時、コレガ実現ヲ見ルカ、目途モ無キガ如クナルハ甚ダ遺憾トスル所デアリマス。予ハ飛行機ガ速カニ将来、実用的ニ応用セラルルコト、猶現今、自動車ヲ一般ニ使用スルガ如クナランコトヲ望ンデ居リマス。将来、諸君ハ益々其ノ技ヲ練磨シ、我航空界ノ為メ御奮励アランコトヲ希望スルノデアリマス

また若宮航空局長官の祝辞は、

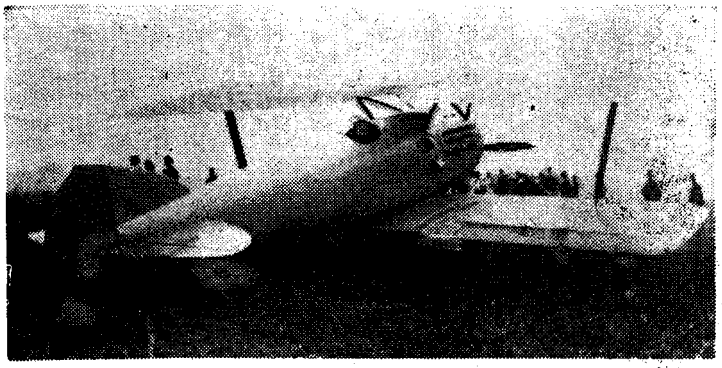
「過般、千葉県下下志津に於て挙行せられたる帝国飛行協会第四回懸賞飛行大会は、これに参加したる操縦士二五名の多きに達し、離着陸競技及び距離競技何れも其の成績看るべきものあり。殊に距離競技に於て天候良好ならざりしに拘らず、同一日内の連続飛行に於て我民間航空界に於ける最新記録を作るに至りたるは、我が民間操縦士の技倆の進歩を証明するものにして深く欣快とする所のみならず、帝国飛行協会がこの成績に依り、能く競技会開催の目的を達せられたるは洵に慶賀に堪へざる所なり。然りと雖も我航空界の現況は、これを欧米列強に比較するに著しき遜色あるは頗る遺憾とする所にして、其の前途尚遼遠なるものあり。冀くは諸士益々奮励、斯界の為めに努力せられんことを。一言以て祝辞となす」

かくて競技中に飛行機の破損その他の事故もなく、補油のために一着陸はしたが、とにもかくにも一〇時間余の飛行記録をあげて従来にまれな成績だつたのは進歩のしるしであつた。

この時分、遠く朝鮮にあつて東京への帰還飛行を準備していた石橋勝浪氏が、全くの個人で黙々と平壌から東京へ飛び続けていた。

氏はスパッド式エルブモン型三〇〇馬力機を陸上機に整備し直して大連から東京へ帰るつもりだつたが、関東軍と関東庁の了解がつかず、大連出発にどうしても許可がおりないので、やむなく朝鮮から航程を起すことにして飛行機を汽車で積み出し、五月下旬、平壌に新設早々の陸軍飛行場で組立整備を行つた。

一昨年秋、氏は無関税地の大連で同機を購入したが、飛行協会の海洋横断飛行がうやむやになつたので東京へ帰るよりほかはなく、平壌ではじめて陸上機としての試験飛行を済ませて六月一日、一路南下し、京城湾、豊島沖を経て忠清南道の海岸線を真直ぐに群山に着き、四二〇㌔を二時間五〇分で着陸、一泊して翌日は天候不良のため順延し、三日も好ましくなかつたが意を決して群山を出で、全州の上空を北東に向つて全羅北道の山脈地帯を横断し、密雲をくぐつて馬山浦に飛びつき、釜山を目睫（もくしょう）に迎えてから右にコースをとつて、いよいよ民間機最初の朝鮮海峡横断の途についた。



石濱氏のスパツド式エルブモン型

高度三、〇〇〇㍍、漠々（ばくばく）と群がる雲の切れ目に初夏の海が濃藍色にちりめんのような波を見せている。対島の北端をかすめて美しい沖の島を左に博多湾に飛び込み、福岡市街上を南東に太刀洗飛行場へ安着した。

この距離六四〇㌔、時間は三時間四七分だつた。郵便飛行当時の旧知谷甚吉大尉は既に転出していたが、飛行第四大隊の好意で格納庫を借り、翌日出発の予定をしていたところ、梅雨前線にひつかかつて六日まで延び、その朝、濃霧をおかして離陸、十分高度をとつて県境の山脈地帯を突破し、別府湾を右に瀬戸内海を一路東上して今日の仮泊地八日市飛行場へ急いだ。

この間、六六〇㌔を四時間二五分で飛行第三大隊に一泊したうえ一日おいていよいよ東京入り最後の航程についたが、伊勢湾から雨に悩まされて前途が暗く、一時間一〇〇㌔の遅延でようやく豊橋にたどりつき、一時間二〇分で高師ヵ原練兵場に不時着した。

梅雨が本ものになつて連日降りこめられ、とうとう一週間をいたずらに過ごしてわずかの晴れ間を十三日午後から飛び出し、立川へ降りるはずだつたが暗雲と薄もやのために代々木練兵場で間（ま）にあわせ、翌日、立川へ空中輸送して、ここにはじめて内鮮連絡飛行に成功し、民間に異彩ある記録を立てたのである。

ことに前後全くの独力でこの二、一六〇㌔の処女航程を一四時間四分でいささかの事故もなく飛びぬいたことは、天候に煩わされて半月近い日子を費したものの、その努力は圧巻の事跡だつた。前にも小記したが同氏は飛行協会の所沢格納庫にいた元機関兵曹の武田鶴蔵氏に整備を任していて、武田氏の献身的な努力が花を咲かせたものでもあつた。

航空局では石橋操縦士の労力に対し、奨励金として金一、〇〇〇円を贈り、機関士の武田鶴蔵、北郷原両氏には各金三〇〇円ずつの慰労金を贈つた。

最近の距離競技で三等に入賞した大場藤治郎氏は、浜松の日本楽器製造株式会社に操縦士として雇われた。同社の軍用木製プロペラーがようやく事業化して来たので、三方ヵ原で製品の実験飛行に従事するためだつた。

またそのころ、朝鮮の二女性がソヴエトの赤軍から飛行機操縦士免状を授与されたというわさが伝えられていたが、一人は咸興北道吉郡生れの朴東熙、一人は同じく南道出身の朴順化女史である。数年前から高麗革命党の文章範の配下となつて、ウラジオストツクで暮らしていたが今年の二月からスバスカヤ飛行場で練習をはじめ、五月二十七日、同飛行場とウラジオ間の往復飛行を行つて免状をもらつたというのだつたが、前後のようすは少しもわかつていない。

また稲垣知足氏外遊中の伊藤飛行機製作所では、矢野周一技師がもつぱら設計にあたつていたが、戦後のドイツで流行して次第に成績を上げつつある無発動機飛行機にならい、スポーツ用として我が国にも普及のためフオツカー型の

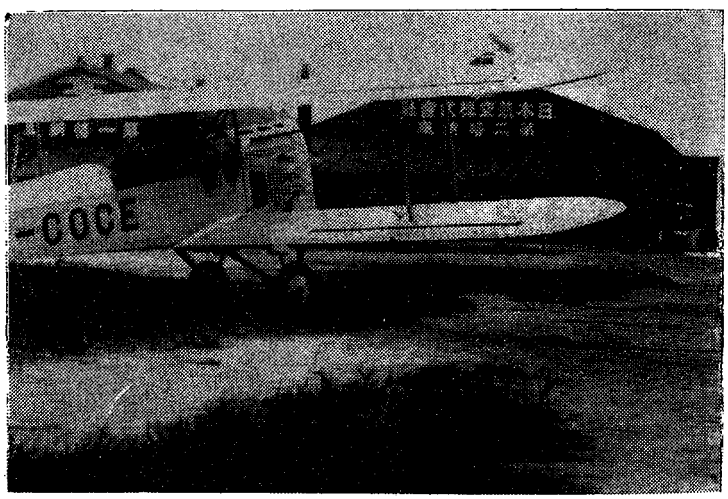
複葉と、厚翼単葉のグライダーの設計を進めていたが、一方にまた浜松市鴨江町の竹内勝次という一八才の青年が三年越しに飛行機を研究し、発動機はないが機体だけは実物を作り上げたという話が伝わり、隠れた熱心家は常に絶えないものである。

皇太子裕仁親王殿下には来春早々、久邇宮邦彦王殿下第一王女良子女王と御結婚なされるについて、飛行協会は総裁宮家の御慶事をことほぎ、かねてお祝いの品を準備しつつあつたが、ようやく整つたので宮家のご都合をうかがつて八月五日、阪谷、長岡両副会長及び野中総務理事は、御祝品謹製者山崎亀吉氏を帯同して総裁宮邸に伺い、お祝の御あいさつを申上げ、純銀製飛行機模型を献上した。総裁宮殿下にはことのほかのおよろこびでお納めになり、両副会長以下に厚くお礼の言葉を返された。

献上品は動力附のサルムソン式複葉機三〇分の一模型で、プロペラーは一八金、発動機は素銅製で動力は複式発条機械によつてプロペラーの回転、昇降舵、方向舵が運動するもので、御慶事にちなみ、「舞鶴号」と命名し、女王殿下一入のおよろこびを得たそうである。

引続き懸案中の民間航空事業功労者を表彰のため草間、矢木、塩田、野中理事及び徳永参事が選考委員で、航空機または発動機製作功労者、操縦士養成功労者、優秀な飛行記録者、定期航空事業功労者の四部門に分けて調査した結果第一項の部に故山田猪三郎、岸一太、川西清兵衛氏、第二項の部に小栗常太郎、相羽有、福長朝雄、水田嘉藤太氏が選ばれ、第三項には石橋勝浪氏の内鮮飛行が大きくクローズ・アップされ、第四項の部には井上長一氏と大阪・東京朝日新聞社を推薦して理事会で決定し、既に第二回郵便飛行競技で紅色有功章を受けている石橋勝浪氏には一段上格の緑色有功章を贈り、他の九氏には紅色有功章に、それぞれ総裁宮殿下の表彰状をつけて贈呈した。

このほかに伊藤、白戸氏らのような多年にわたる操縦士の養成と飛行機の製作に尽瘁（じんすい）した功労者がいるが、この両氏は既に中島知久平氏らとともに表彰されているので今回は「まあよかろう」ということになつた訳である。



木津川尻飛行場の日本航空会社格納庫

これより先き七月十日、川西系航空株式会社がいよいよ五〇〇万円で誕生し、定期航空輸送事業目的のわが国最初の法人組織が設立した。

すなわち川西竜三氏が社長に就任し、川西清兵衛氏を相談役として坂東舜一氏が総支配人で木津川尻飛行場で開場式をあげ、更に大阪ホテルに設立披露宴を張つて官民航空関係者多数を招待した。

坂東氏は同席上で、「世界の公園である瀬戸内海を縦断して泉都別府に至る航空路は商業航空として最も理想的であり、かつ将来は上海、大連など海外へも伸張する計画である」とあいさつし、意気当るべからざるものがあつた。

木津川尻飛行場格納庫前にはクレインを設けて、さしづめ横廠式ロ号甲型二〇〇馬力水上機を改造整備して後藤勇吉、阿部勉両操縦士が主として運航にあたつた。

同機は従来のイ号から比べると大型で翼幅一五㍍七、全長一〇㍍二、翼面積三五平方㍍自重一、〇七〇㌔、全備重量一、六三〇、三人乗りで最高速度一一五㌔、巡航一〇〇㌔の国産機である。

後藤、阿部両氏のほか湯谷新、米沢峰蔵、信田五平治、諏訪字一氏らの若手が後詰にかまえており、神戸の飛行機部工場ではマイバッハ式二六〇馬力装備の輸送機を大車輪で設計製作中だった。

かくて七月中には小豆島を中継地として別府まで三往復半を運航し、ここに瀬戸内海を舞台に日本航空輸送研究所と必然的に相会する形となった。

そこに目をつけたのが朝日新聞社と対立している大阪毎日新聞社で、航空輸送研究所が創業前後から朝日新聞社と提携している関係上、毎日新聞社はこの際、川西系の航空会社と握手すべきが当然の現象となり、また宣伝普及を最も必要とする航空会社側としても大新聞との因縁を得策とし、両々相まって毎日新聞社社会部次長で東京日日新聞在勤以来、古くから航空を担任していた福知新次氏がもっぱら坂東氏と往復して、漸次親密の度を加えつつあった。

(六) 台北から屏東への郵便飛行

夜間空襲の研究飛行——今田徹騎兵大尉、浅田健二砲兵大尉殉職——航空局第三回操縦生卒業飛行——霞ヵ浦航空隊で高度飛行に酸素吸入実験——アストラ式トウレ型飛行船の進空——宮本進騎兵中尉殉職——本間勝雄機関兵曹重傷、療養満二年もむなし——東西定期航空会第二期運航開始——台湾各地の理蕃飛行——台北から屏東へ郵便飛行

陸軍では近く爆撃大隊を新設する計画で、静岡県三方ヵ原に用地を選定して開設の準備を進めていたが、航空学校では六月下旬、その前提訓練を始めた。すなわち各務ヵ原飛行場を中心に、丁式爆撃機のファルマン式F六〇型双発八〇〇馬力機で主として夜間空襲の研究にたずさわったのである。細木隊長、佐藤少佐指揮のもとに麦田大尉、小川中尉指導で難波、新山両大尉、渡辺、波多野、三輪、山本中尉、岡本少尉ら隊附将校は二十六日の薄暮を待って五二九号機を山本中尉操縦、五二三号機を岡本少尉操縦、麦田大尉以下二名ずつ両機に分乗して無燈の飛行場を離陸し、一、〇〇〇㍍の高度で岐阜、一宮、犬山間の三角飛行を行いながら要所に照明弾を投下して地上を偵察しつつ一時間半の後、帰場し、かがり火もたかず、何ら照明装置のない星あかりの飛行場に文字通りの暗中模索で強行着陸をした。

次いで九時十分、新山大尉が五二九号機を操縦し、岡本少尉が同乗して離陸飛行場上空で高度六〇〇㍍に達すると、岡本少尉は携行のドイツ押収品の中から実験用にとり出しておいた信号用の照明弾発射拳銃で照明弾を発射した。と、飛行場は一閃（いっせん）真昼の明るさとなり、三、〇〇〇燭の白光は青草のなびく動きをさえ照らし出した。

飛行後、麦田大尉は「気がかりなのは着陸だったが、カンでうまくいった。白布板を敷いて見たが飛行機からは全然見えず、かがり火などよりも白布板の下に豆電燈でもつけた方が、かえって効果がありそうだ。最初の二機で飛んだ時は機体に点火装置がなかったので衝突しやしないかと、それが何より心配だった」と語った。

お盆も明けた七月十七日、よりによってこの朝、二人もの有為な



各務ヵ原飛行場

将校を東と西でうしなつてお盆あけを一層暗くした。

所沢本校の教育部附教官今田徹中尉は、第一四期将校操縦学生の教育を担任していたが、練習前の試験飛行のため甲式三型機をもつて七時四十分、中央格納庫の東側から北に向つて離陸した。

中尉は名うての操縦者だつたが、高度五〇㍍で上昇左旋回を行つたため旋回を終ると同時に浮力を失つてきりもみに入り、約八〇度の角度で地上に激突し、中尉は胸部その他内臓破裂で一瞬、殉職した。

機体の破壊状態を見ると、上下翼の前縁はほとんど同時に地中に突入し、尾部安定板がその前縁を破損している点などから見て、その衝激がいかにはげしかつたかが想像出来るもので、中尉にとつては魔の一瞬の操舵だつた。

奈良県宇智郡北宇智村住川の人、大阪地方幼年学校出身、大正六年末、騎兵少尉任官、騎兵第二連隊附となり、翌七年末、航空第一大隊附、第八期操縦術学生、翌八年八月、航空第二大隊附、九年一月、航空学校に入り、優秀な操縦技能を認められて同年八月、同校教官に補せられた。

当時、中尉は甲式三型機で二〇分間に横転、逆転、宙返りなど連続五〇余回をやつてのけ、最後に機首を上にしていわゆる木の葉落しの新風を披露してかつさいを博したことがある。乙式一型機で長春へ飛んだのは、その翌年の秋であつた。享年二九。殉職と同時に騎兵大尉に任ぜられた。

今田大尉が最後の飛行に飛び立つた七時四十分頃、太刀洗飛行場でも四機の乙式一型機が順次離陸しつつあつた。これは広島附近に行われる第五師団との連合演習に参加するためだつたが、その中の一〇〇七号機は浅田健二砲兵中尉操縦、津村曹長同乗で出発したが、どこまでいつても密雲が深く、三、〇〇〇㍍の高度で山越えした後、四機離れ々々になつて各自思いのままの針路をさぐりながら三時間の後、ようやく十時十分、河田曹長操縦の五〇三号機が宮島の上空にたどり着き、次いで同四十分には一〇〇六号機、十一時十分には一〇〇八号機が練兵場に安着した。

残された浅田中尉の一〇〇七号機は、瀬戸内海から中国山脈に向つて広島県佐伯郡三和村松ヵ原の西方約一里の河平山附近にさしかかつた時、俄然濃霧に包まれて一寸先きも見えず、方向に迷つているうちにとある山頂にそびえる松のこずえに脚部が触れたので、中尉は突差に上げ舵をひいたひようしに機は調子よく宙返りして松ヵ原上空に出で、まず事なきを得てホッとしたのもつかの間、高度をとりながら旋回に移るとたん、またも後方の山頂の森林に車輪をさらわれて今度は全く安定を失い、通称地獄谷と呼ばれている渓谷の雑木林の中に転落した。

機体は両断し、翼は原形をとどめず、浅田中尉は機体の下敷きになつて殉職し、同乗の津村曹長も数ヵ所に打撲重傷を負つたが、報告のため奮起して荊棘(いばら)の中をはうように山腹までたどりついた時、山麓で変事を見て駆けつけた土地の青年団員にめぐり会つて救助された。

浅田中尉は静岡県田方郡上大見村地蔵堂の人、大正四年十一月、陸軍士官学校入学、同七年末、砲兵少尉任官、野砲兵第一三連隊附、十一年二月、航空学校に入り、同年八月卒業して明野分校で射撃術学生の課程を経て今年一月、航空第四大隊附に補せられた。中尉は音楽に趣味をもち、尺八が得意だつた。享年三〇。殉職と同時に砲兵大尉に任ぜられた。

これより先き航空大隊長に異動があり、第一大隊長の小沢寅吉大佐が航空部部員に転出して後任に明野分校長の赤羽佑之中佐、第四大隊長の倉茂三蔵大佐が台湾軍参謀に去つたあと大場弥平中佐が就任、航空部検査官に補せられた平壌の第六大隊長益田済中佐に代つて堀丈夫中佐が新任された。

さて航空局委託の第三回操縦生の卒業飛行は七月二十五日から所沢・各務ヵ原間の往復飛行で開始された。

乙式一型二二二号機に小金沢、二三四号機に熊野、二四〇号機に石上、二四九号機に松下、二五一号機に鈴木操縦生搭乗して七時三十分、所沢飛行場を出発、各務ヵ原に向い、帰途は各務ヵ原から明野飛行場を迂回して三方ヵ原に着陸、給油のうえ所沢へ帰るコースを天候にも助けられて順調に運んだ。

翌日は和田、櫛部、岩佐、中島、酒井操縦生が学校生活最後のがんばりを見せて僚友励まし合い、長い単縦陣をつくて東海道を下つた。

各務ヵ原からは伊勢湾沿岸を下り、明野ヵ原上空で折返して桑名附近から再

び海に出で、名古屋をかすめて浜名湖を背景にした爆撃大隊の三方ヶ原に着陸、燃料を補給して再び出発し、機翼をそろえて沼津から高度二、五〇〇㍍で箱根を越え、多摩の清流をよぎつて午後三時半、所沢に安着、航空社会人としての資格第一関門を通過した。

この時分、海軍では日本ではじめての高度飛行に処する酸素吸入法について、霞ヶ浦航空隊の田中肥後太郎軍医長主任で研究を進めていたが六月二十九日午後、同隊研究班の大橋富士郎中尉は酸素吸入装置をした一〇式戦闘機を操縦、酸素吸入の実験を兼ねて高度飛行に飛び上つた。

一時二十五分離陸して飛行場附近上空を小周回しつつ一時間四五分で七、九〇〇㍍に達したが、遮風板が油の飛沫で一面にくもり、見透しがつかなくなつたので二時間一〇分の飛行で着陸した。

その間、一、八〇〇㍍附近は全く密雲に閉されて気流もわるく、三、〇〇〇㍍から上空は静穏だつたが五、三〇〇㍍からは吸入器なしでは呼吸が苦しくなり、六、一〇〇㍍以上では指頭に疼痛を覚え、七、〇〇〇㍍の温度はちようど摂氏の零下一五度だつたという。

続いて七月四日には菊池朝三中尉が同機で実験に飛び立ち、酸素吸入しつつ八、四〇〇㍍に達した。この日は絶好の飛行日和で九時十五分に離陸して十時五十五分に着陸したが、六、一〇〇㍍以上は摂氏零下一九度の寒さだつた。酸素吸入の効果は良好で、息苦しさは少しも感じなかつたと報告して軍医長をよろこばせ、最初の実験に成功した。

またこの春から所沢の飛行船格納庫を借り、高原少佐以下二二〇名の大がかりで組立て整備を急いでいたアストラ式トウレ型飛行船は、七月上旬完成したので十日朝、進空式に乗り出した。

まず吊船には機関銃や速射砲を搭載し、船腹に旭日の海軍旗をなびかせて二〇、〇〇〇立方㍍の尨大（ぼうだい）な船体は徐々に飛行場の西南隅にひき出された。

船長荒木大尉を先頭に副長藤吉大尉、高原飛行船隊長、向阪機関長らが乗組んだあとに脇、長谷川、小林三等兵曹、浜村技手、相川工手長、島伍長らが同乗して八時離陸、三〇〇馬力二基装備の発動機もきわめて好調で飛行場上空を一周の後、東京方面に船首を向けた。

おりから雲低く視野がせまかつたが海軍省の上空を一旋回しながら実物をもつて進空報告し、丸の内から市の外郭を一周して一時間あまりで所沢に帰着、試験飛行を終つた。

越えて十六日には横須賀鎮守府司令長官の検閲をうけるため、その時間が八時なのでしらじら明けの払暁四時から準備をはじめ、高原隊長、荒木船長、藤吉副長以下七名が乗つて五時三十分、所沢を離れ、東京市を横断して追浜に向い、航空隊全員の出迎えをうけて六時半、着陸、里子が帰つて来たように珍しがられ、さかんな歓迎をうけた。

司令長官の検閲をうけた後、新たに五名の同乗者がふえて所沢への帰航準備を急ぐうち、気づかわれていた暗い梅雨空がとうとうもち切れずに降り出して来た八時半、追浜を離陸し、横須賀軍港に敬意を表して東京湾に出で、細雨の中をぬれながら帰航した。

月がかわつて早々、八月二日の朝、またも所沢飛行場に今年になつて陸軍で五人目の犠牲者を出した。

航空学校第一五期学生の宮本進騎兵少尉は八時二十分、教官から命ぜられた螺旋（らせん）降下練習のため、甲式三型機を操縦して北格納庫前からスタートし、高度一、〇〇〇㍍に達するのを待つて、まず左旋回降下を開始したが二旋回の後、きりもみに入つたので六〇〇㍍の高度で回復、再び上昇して一、〇〇〇㍍にかえり、左旋回降下に移つた。ところが今度は旋回一回半で右きりもみに陥り、約一五回ほど転々として五〇〇㍍でやみはやんだが、背面になつたまま三〇〇㍍まで降下した後、再びきわめてゆるやかな左きりもみとなつてついに回復せず、左翼を下に墜落、少尉は座席からほおり出されて一五㍍ほども先きの道路上に横転、殉職した。

少尉は和歌山市小人町の人、飛行機は幼時から好きで小学校の先生を種々の質問で困らせたそうである。大正十一年末、騎兵少尉任官、騎兵第二四連隊附に補せられたが本年二月、航空学校学生となり、技術の優秀と品行の方正で皆

から嘱望されていた。享年二三。殉職とともに騎兵中尉に任ぜられた。

この残暑はげしい月も、あす一日で去ろうとする三十日の朝は、今度は海軍で六人目の本間勝雄三等機関兵曹が霞ヶ浦航空隊で致命的重傷を負い、満二年の療養後、他界した。

事故は同日朝八時二十分、横廠式水上偵察機班の発動機員である同兵曹が、発動機の運転状態調査のため塙一等水兵操縦の横廠式ロ号甲型R一〇二号機に同乗して飛行中、一本松上空一二〇㍍の高度で突然、右に傾いたと思うと横滑りの姿勢で降下し、一五㍍のところで全く失速して土浦町桜川鉄橋の上流一町南側堤防から一㍍余の水田中に墜落、本間兵曹は胸部その他に重傷、療養思わしからず、八ヵ月の後、現役を退き、結局、腸管閉塞と化膿性腹膜炎を併発して十四年九月十一日、他界したが、さきの故川副大尉に次ぐの長い呻吟（しんぎん）期間だった。

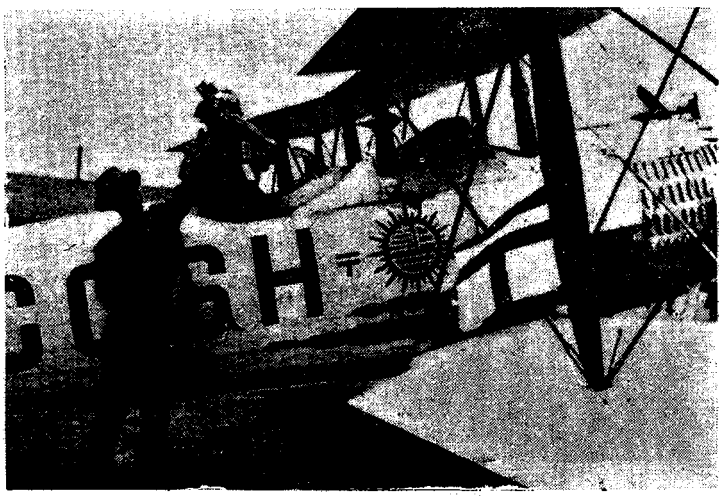
福島県信夫郡鎌田村の人、横須賀海兵団に志願して入団後、航空隊附となり発動機工術を習得した。享年二五。

第一期の試験的運航を終えた朝日新聞社の東西定期航空会が、予定通り八月中旬から第二期運航を再開した。

しかし今度は伊藤、白戸両飛行場と結ばず、航空局の児玉第二課長の斡旋でサルムソン式二A一型二三〇馬力機を整備し、また大阪の骨董（こっとう）商春海商会から寄贈の春海号、サルムソン式製作工場の川崎造船所飛行機部寄贈の川崎号などをもって、朝日新聞社単独経営の勇断を決行した。

すなわち八月十四日、大蔵操縦士は春海号に山階宮殿下から京都の久邇宮多賀王殿下へ送る親書をはじめ、一般から託送小包一四個その他を満載して航空局の若宮長官、児玉課長以下に見送られて洲崎飛行場を出発した。

真夏の白雲を縫って東海道を下り、朝日新聞社取締役村山長挙氏以下多数の社員、係員、伊藤音次郎氏、春海商会の三尾邦三専務ら出迎えの城東練兵場に安着して再開第一回の運航に成功し、翌々十六日、再び同機で東京へ帰還したが、その以後はさきに入社した河内一彦氏も参加して東京・大阪間をこもこも飛び、その空輸貨物は国際運送会社と特約して両市の近接市町村へ配達した。



東西定期航空会第二期運航開始

この時、台湾でも最初の郵便飛行が試みられたが同航空班はこれより先き台北練兵場を基地にして台中、新竹両州の蕃地威嚇飛行に成果をあげた。

八月九日朝、松崎、永田両嘱託、飯塚、五十嵐警部、千枝、奥山、早坂巡査らがサルムソン式二機、中島式一機を屏東から空輸したうえ、とかく激変し勝ちの天候とたたかいつつ連日にわたってマリコワン、カオガン、シャカロなどの北部蕃地を制圧し、重畳する高山地帯を常に数千㍍の高度でかけめぐり、また雲におされて渓谷をはうように縫いながら基地に帰ったこともあった。

最後に台北、新竹両州の依頼でロンビヤと附近蕃社の銃器押収上の政策から、更に一日延期してサルムソン式二機で松崎、五十嵐両氏が出かけ、気流すこぶる険悪な中を四〇〇ないし三、〇〇〇㍍の高度を上下しながら雲上、雲下飛行を続けて目的を達したが、松崎氏の搭乗機はロンビヤ上空でにわかに発動機の牽引（けんいん）力がにぶり、不時着地を求めつつも必死の調節をはかるうちついに七〇〇㍍の低空に降りたが、この時、手動ポンプを操作したのが奏効して忽ち恢復し、一気に上昇して無事に台北へ帰り着いた。

さて二十二日、屏東への帰還飛行を機会に逓信局の戸水管理課長の斡旋で屏東市内配達のものに限り、台北郵便局で受付けることになつた。郵便物は封書葉書、新聞雑誌などの第一、二、三種で普通料金のほかに附加せず、「飛行郵便」と朱書して投函（とうかん）すればよいとされ、郵便局では記念スタンプを造つてサービスした。スタンプは鳥の羽で楕円（だえん）に囲み、下にプロペラを配し、中央に「台湾飛行郵便試験飛行記念」と書いて、右に「台北・屏東間」左に「大正十二年八月二十二日」とあり、飛行郵便物以外にも一銭五厘以上の切手をはつたものには特に三日間、希望者に押捺（おうなつ）した。

この催しに協賛した台湾日々新報社では、同日附朝刊を屏東市の読者に託送したが、台北郵便局に集まつた郵便物は第一種一五七通、第二種一、〇三六通、第三種一一二通、第四種二〇五通、計一、五一〇通で、重量にして一七㌔だつた。

そしてこれらの中に商品見本五一通、簾売その他商買上の広告が一五三通含まれていたことは、さすがに植民地の気風を表わしたものである。

郵便物を行嚢（こうのう）三個に分けて三機に分載し、永田嘱託は中島式を操縦、五十嵐、早坂両氏はサルムソン式で台北を出発、「北蕃威嚇飛行実施中の御厚意を謝し、併せて将来一層の御援助と御鞭撻を願ふ」というビラをまき、永田嘱託は高度一、〇〇〇㍍で二回の宙返りを演じて三機そろつて飛び去つた。

約一時間後、相前後して鹿港上空を通過し、台北出発以後、二時間六分ないし二時間二四分で三機無事、屏東飛行場に安着して台湾最初の郵便飛行に成功したのである。

それから千枝、早坂巡査らとともに所沢を卒業して帰つた野口島巡査は今春一月末、航空班の恒春飛行に参加し、特有の季節風にたたきつけられて重傷をうけ、そのころまだ静養中だつたが当日、同方面に飛んだ僚機はいずれも風と悪気流に悩まされて目的地へ寄りつけなかつた。野口氏は若宮職工を乗せてサルムソン式で恒春へ向う途中、猛烈な季節風に翻弄（ほんろう）されて難航に難航を続け、ようやく南の果て恒春上空にたどりついた時は進退両難に陥り、命からがら適当な不時着地もあらばと心せくうちに、乗機は氏の手をくぐつて風に押し倒されたのだつた。

野口氏は胸部と脚部に重傷し、同乗の若宮職工も負傷したが屏東の病院で半年あまり療養し、野口氏はほとんど全快したので台北郊外の北投温泉で静養していた。

（七）関東大震火災後の応急航空措置

関東地方の大震火災――田中陸相の陣頭指揮――陸軍機の出動――日本航空会社機の新聞記者輸送――東西定期航空会その他の罹災――帝国飛行協会の飛行郵便受付施設――民間機の連絡飛行一〇〇％――帝国飛行協会から奨励金――海軍航空関係施設の被害――帝国大学航空研究所も壊滅――小栗、白戸両飛行場閉鎖――日本飛行研究会解散と雑誌「飛行界」廃刊

九月一日午前十一時五十八分、関東地方一帯を襲つた希有の大地震は湘南、京浜間を中心に最も被害多く、続いて起つた各所の火災は東京、横浜を劫火（ごうか）に包んで一団の火炎と化し、人畜の被害は惨鼻の限りを尽して交通も通信も一瞬にしてとだえ、みぞうの惨状を露呈したまま頻繁（ひんぱん）な余震に襲われつつ全く孤立の状態に陥つたのだつた。

二日になつて所沢の航空学校、下志津分校、立川の第五大隊が未明から行動を起して代々木練兵場を補助離着陸場とし、各務ヵ原の第一、八日市の第三大隊、太刀洗の第四大隊も策応してまず東西の連絡に努め、気球隊も代々木に出張して繋留（けいりゅう）気球を掲げ、監視任務に従つた。

一方五時十五分、緊要任務を帯びて急遽立川を離陸した大橋特務曹長操縦、林少尉同乗の乙式二四六号機は宇都宮に直行、練兵場に着陸し、日光田母沢御用邸に御避暑中の両陛下に御きげん奉伺のため伺候中の牧野伸顕（後に伯爵）宮内大臣と、第一四師団長に大震火災に関する重要報告書を伝達し、はじめて

両陛下の御耳に達したのである。

また別に小田曹長操縦、小池中尉同乗の乙式二二四号機は田母沢上空から御用邸安泰の状況を撮影して復命の資料とした。

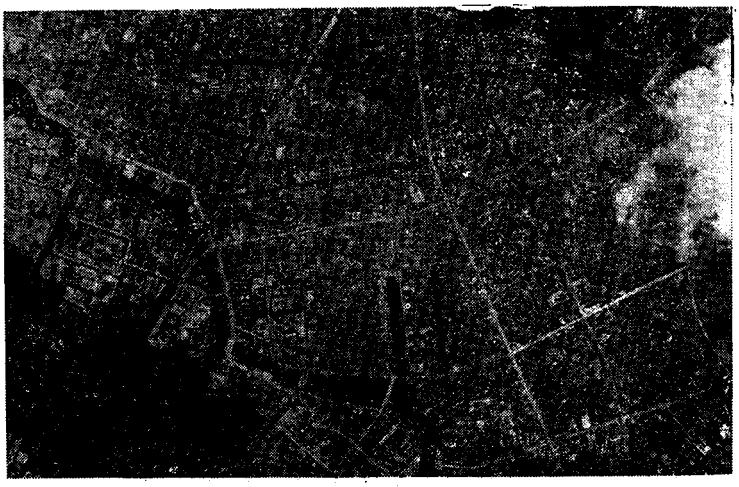
航空学校の波多野中尉は田中陸軍大臣の命令を伝達のため、東上等兵同乗の乙式一型機を駆つて八時、所沢を出発、途中各務ヵ原で給油のうえ大阪に飛び二時十五分、城東練兵場に降りて直ちに第四師団司令部に出頭、陸軍パン一〇万貫、米一、五〇〇石を巡洋艦で至急、東京へ回送すべき命令書を伝え、また内務次官から託された土岐知事宛て「昨一日午前十一時五十八分、当地に大震あり、火災各処に起り、東京の大半殆ど烏有に帰し、人畜の被害、財産の損害測るべからず、非常に大規模の救護を要する見込みにして衛生材料、食糧等を多数に要すべきをもつて、貴管下に於て予め準備し、当地の救護に充つるよう計画されたし。尚貴官より附近地方長官にもこの旨伝えられたし。此度の震源地は東京より十数里の地点にある如し」の書簡を府庁の知事官房に差出し、午後四時半、大阪を出発、各務ヵ原に着いて次ぎの命令を待つた。

これと入れ違いに日本航空株式会社の阿部、後藤両氏は、横廠式に朝日新聞の木村記者と、毎日新聞の前田記者を仲よく乗せて正午、二機雁行で急いだが後藤氏の発動機に故障が生じたので静岡県江尻海岸に不時着水し、阿部機もいつたん着水して、後藤機同乗の前田記者を収容して薄暮まぎわの海上を一直線に伊豆半島を横断している間に夜のとばりに包まれ、幾分色褪せたが、まだひときわ明るく夜空を焦がす横浜を左に羽田沖を経て品川の警察署前海岸に着水した。

この水上機より一歩早く立川飛行場に東京入りをしたものに、日本楽器製造株式会社の大場操縦士搭乗の中島式五型があつた。同氏は社員一名を乗せて三方ヵ原を出発、立川に飛来して東京銀座の同社支店灰燼（かいじん）の跡を見舞い、支店員の消息を収拾した。

この水陸二機が民間機最初の連絡であり、空から東京に入つた先頭の人たちであつた。

東西定期航空会の基地洲崎飛行場は大震後、津波に襲われて水浸しとなり、次いで真先きに火の手がのびて小栗氏の日本航空学校とともに一望の焼野原となり、おりから待機中の春海号、川崎号をはじめ、中島式一五〇馬力機一台と航空局から預かつていたニューポール式二四型八〇馬力が、発動機部その他金属品が黒焦げに溶けてうずたかく残つているに過ぎなかつたが、わずか半年の間に同会の格納庫や飛行機材が二回も祝融（しゆくゆう）の災に見舞われたことは、よくよくの不運だつた。



震火災直後の東京市街（日本橋、神田附近）
左下東京駅、右上白雲の下は隅田川、陸軍機撮影

千葉沿岸の伊藤、白戸両飛行場、蒲田の日本飛行学校、鶴見の第一航空学校らは幸い罹災（りさい）を免れたが、いずれもあつけにとられた形でしばらくは茫然（ぼうぜん）自失の体だつた。

航空関係者で人命に関する直接被害はなかつたけれども、最もいたましかつたのは山階宮武彦王妃佐紀子殿下の御不慮であつた。

妃殿下はさきに代々木の郵便飛行競技に背の宮と御同伴で、その姿を印象づけさせられて、まだ間もないおりとて関係者はひとしく哀悼の念に駆られたのである。

飛行協会の倉知理事夫人も、湘南鵠沼の避暑地先きで不幸な犠牲者となつた

一人である。

地震にはくずれなかつたが、火の手の中心となつて焼けおちた逓信省は一時、浜離宮内に避難し、翌日、丸の内の中央郵便局に移り、航空局は児玉第二課長が陣頭に立つて民間機の指揮にあたつた。

すなわち掛塚の福長四郎氏をして中島式で所沢に飛ばせ、日本楽器会社の大場氏が四日、三方ヵ原に帰り、自社支店員のために食糧その他を携行して代々木練兵場に出直して来たのに対し、これに新聞紙、信書など数千通を積んで三方ヵ原に帰して同地から郵便物に仕立てさせ、いつたん三方ヵ原へ帰つて食糧品その他を満載して再び所沢へ来た福長氏にも信書、電報、新聞などを載せて三方ヵ原へ向わせ、京都の安井氏はソッピース式一三〇馬力で大阪・各務ヵ原間を往復して東京からの陸軍機と連絡をとらせた。

この間にあつて、使用機材皆無となつた東西定期航空会は、かねて伊藤飛行機製作所に整備を依頼しておいたサルムソン式二台、中島式一台の急速組立てを督促したが中々間に合わず、児玉課長は所沢の航空学校へサルムソン式一台の融通貸下げを頼んだが、「非常時に、その余裕なし」と断られた。

陸軍航空部本部では二日以来、連日連夜にわたつて震災状況奏上、震災状況通報と糧食回送に関する命令の伝達、救済と兵力集中に関する命令伝達、電報の仲継と公文書の速達、情報の交換、人員輸送、その他各被害地の状況偵察、戒厳司令官の布告情報と人心安定のための流言防止の宣伝ビラを戒厳地域内に撒布（さんぷ）などの緊急飛行網を張りめぐらしていたが、とかく秋口の天候気象に煩わされて、ややもすれば定期飛行が乱れ勝ちとなり、低気圧下を海面すれすれに飛んだり、猛火上の煤煙（ばいえん）中をくぐりぬけたり、非常時張りの無理を続けたが、その割に事故も少く、わずかに八日朝、第一大隊の小沼曹長が三島練兵場で着陸の際、誤つて転覆大破、重傷をうけたのと、第二、第五両大隊の二機がいずれも着陸で下翼と脚部を破損したくらいに過ぎなかつた。

六日朝、各務ヵ原から大阪に着いた第一大隊の谷大尉は第四師団司令部に出頭して、「田中陸相は目下、代々木練兵場に出張して飛行通信事務を自ら取扱つている。本日までの飛行通信は官憲の書類に限り輸送していたが、今後は一般郵便物をも出来る限り取扱う予定で、それらは代々木、立川、所沢で取扱うはずである。東京は全然、戦時状態で常に陸軍飛行機が数台ずつ市内上空を警備している」と報告した。

三日になつて東京市内約三〇万戸を焼き払い、全市三分の二を焦土化してようやく火災はやんだが、飛行協会では四日朝、青山原宿の長岡中将邸に緊急理事会を開き、民間機をもつてする通信連絡の応急措置を講じたが、先ず立つものは燃料であり、これの補給がつかなければ実行困難とあつて揮発油の供給方を航空局と陸海軍当局に懇請した。

ちようどその日、伊藤飛行機製作所で東西定期航空会の中島式五型二〇〇馬力一台が整備されたので、試運転もそこそこに大蔵氏が搭乗していつたん立川に空輸し、郵便物を積んで各務ヵ原に向つたが箱根にさしかかつて発動機に故障を生じたので、再び立川に引返して修理にかかつた。

そのうちに飛行協会へ揮発油が入つたので、町々に左の立看板を出して罹災者の通信連絡の便をはかつた。

「急告。帝国飛行協会は、この未曾有の震災に際し、本協会の主催をもつて日本飛行学校、日本航空株式会社、東西定期航空会、福長飛行研究所と協同し、水陸両種飛行機をもつて罹災各位のために遠隔の地に発送すべき信書の速達を左記の方法に依り取扱ひます。続々御差出下さい。

左記。一、東京より三島町（静岡県）及び江尻町（同上）までの間は、飛行機により輸送し、該地にて郵便局に托す。

二、封書及び私製はがきには規定の郵便切手を貼附し、次ぎの処にお差出下さい」

として、丸の内有楽町の飛行協会事務所前をはじめ、品川警察署、芝区赤羽橋、同三田綱町、同慶応大学裏、同虎の門、麻布区飯倉一丁目、同五丁目、日比谷公園入口、馬場先前入口、赤坂見附、青山一丁目、渋谷道玄坂、四谷見附同塩町、新宿追分、九段偕行社、牛込区神楽坂上、小石川区伝通院前、本郷三丁目、上野公園前、浅草雷門前、両国国技館前の二三個所に受附場を急設し

た。

航空社の水上機は品川・江尻間を往復したが、陸上機は立看板の「三島」が励行されず、七日から十日まで日本飛行学校の小川寛爾氏がニューポール式二四型八〇馬力で立川・代々木間を連日往復して、東京から東北地方向けの郵便を立川郵便局から差立ての連絡にあたった。

すると宗里氏の第一航空学校でも代々木・横浜間の郵便飛行を希望して来たので十一日から十八日まで毎日運航し、総数五万通を越えるの実績をあげた。

十三日になつて東西定期航空会の二台目の中島式五型二〇〇馬力機が整備されたので、杉本操縦士が代々木から一路、大阪に向い、これは首尾よく目的を達した。

またさきに一番乗りの途中、江尻海岸に不時着した日本航空会社の後藤氏も四日午前、品川に駆けつけ、直ぐ郵便物を積んで再び江尻へ引返し、翌五日には阿部氏が江尻に飛び、六日には後藤氏が上京して翌日、帰り、九日には両氏二機で品川に飛び、翌十日、郵便物を満載して江尻に空輸、これで同社の運航は一応、打ち切つたが、この間、両機で運んだ郵便は実に六万通に達したのである。

またさきの内鮮飛行後、しばらく休養していた石橋氏も立川飛行場でエルブモンを組立て整備し、臨時に東西定期航空会の人となつて十七日、立川を出発、大阪に飛び、翌日、大阪を立つて各務ヵ原に着、一泊の上、立川に帰着した。

更に伊藤飛行機製作所で整備中のサルムソン式一台が完成したので定期航空会の河内操縦士が立川飛行場に空輸し、二十三日、大阪に直航、二十六日、同地からの託送物を満載して立川に帰還し、入れ代つて石橋氏が大阪へ向つた。

また災害地域とは遠く離れていた日本航空輸送研究所でも、非常時に即応して堺・高松間、堺・徳島間のダイヤを変更し、定期運航回数を増加して九月中の成績だけでも二一回の運航に対し、飛行時間二九時間一〇分、毎回の輸送郵便物一五〇ないし二〇〇通に上つた。

かくて非常措置に対する民間機の活躍と成績は、競技などの場合よりも数段の緊張味と真剣味を加えて信頼性を発揮し、一〇〇パーセントをもつて応急対策をひとまず完了したのである。

十一月初めに至つて、飛行協会はこれら郵便飛行にたずさわつた日本航空株式会社はじめ、各国体と個人に奨励金を贈与した。

すなわちこの秋十月に予定していた近畿、北陸地方の郵便飛行競技が意外な実用飛行に急変挺身（ていしん）して実効を収めたのに対し、競技の実施不能による懸賞金と経費を、これに振り向けた訳であつた。

それぞれへの金額は日本航空会社に金四、〇〇〇円、日本飛行学校に金一、〇〇〇円、東西定期航空会へ金五〇〇円、日本航空輸送研究所に金三〇〇円、福長、大場両氏に各金二五〇円、第一航空学校、安井荘次郎氏に各金二〇〇円で総額金六、七〇〇円だつた。

そして空中輸送された郵便物は身一つをもつてのがれた罹災（りさい）民の信書が多数を占め、筆墨紙がないため路上の紙ぎれや、ボロ切れをひろつて、ただ「無事」と書いたものなどがあり、文字通り非常時を現わした実感が明瞭に看取されたのであつた。

かくて日とともに帝都をはじめ、神奈川県下災害地域は漸次復興の線に沿うて進んだが、陸軍飛行機が九月二日から十月四日までの三三日間における震災飛行延回数は四九九回、延時間五三七時間一九分に上り、気球の昇騰回数は昼間一八回、夜間五回、延時間六〇時間、これらの搭乗将校延四一九、准士官以下延三〇七名だつた。

陸軍系の航空施設にはほとんど被害はなかつたが、海軍側は何しろ横須賀全市が焼け尽したうえ重油タンクの破裂をはじめ、海軍病院、機関学校、海兵団の新兵舎が烏有（うゆう）に帰し、ことに海軍工廠は激震と火災のために原形を失つて全滅し、死傷者もまた最も多かつた。

そして無電塔の破壊のため、追浜航空隊では四日からF五号艇を動かして東京との連絡をはかり、午前八時と午後一時、追浜発、午前十時と午後二時、芝浦桟橋発の定期便を仕立て、七日から水上機に代えて追浜を毎朝九時発、時間を定めず、用済み次第、芝浦発で帰航に変更した。

また母艦に改装準備中だつた軍艦天城が震災で竜骨に屈曲を生じたので、竣工後の事故を顧慮して改装を断念し、解体処分をとることになり、これに代えて戦艦加賀を母艦に用うることになつた。

それからようやく陣容が整つたばかりの築地の技術研究所も、鉄筋コンクリート建物の残骸（ざんがい）だけで一物も残さず灰燼（かいじん）に帰した。町の民家からは相当離れていたのだが、猛烈な火勢が研究所の一角に飛び火して大事となり、艦型試験水槽と建物の外郭を残したのみで焼き払われ、造兵廠時代からの多数の兵器、材料、あるいは諸工作機械や実験研究資料などを一夜にして失つたのは海軍にとつて莫大（ばくだい）な損害だつた。

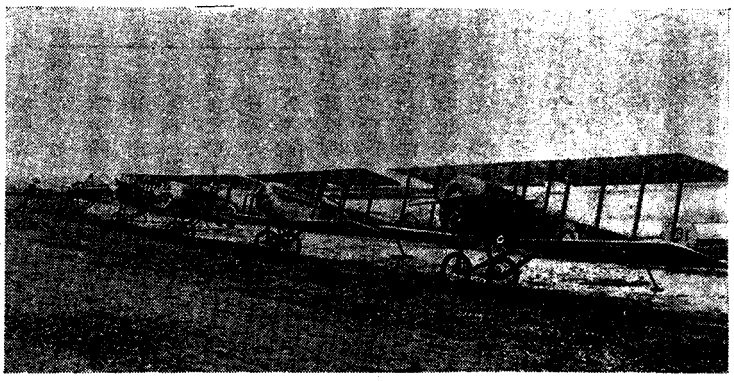
そこで即時、復興の善後策が講じられた結果、航空研究部以外の各部課は焼跡に修繕を加えて一日も早く作業回復をはかることになつたが、航空研究部の風洞だけは仮施設などでは間に合わないのみならず、大規模な施設を必要とする航空研究機関の設置場所としては狭過ぎるという議論が出て来て、航空研究部の復活は幾分遅れる模様となつた。

越中島の帝国大学の航空研究所も正味二日間にわたつて燃え続け、全部烏有に帰して施す術（すべ）もなく、ことに地震で敷地全体が沈下したので今はこれまで、他に候補地をさがすよりほかはなかつた。

が、何といつても民間航空界には厳しい打撃となつて、最も被害の大きかつた小栗氏が身一つとなつて再起不能に陥り、白戸飛行場は幸い直接の災禍からは免れたが既に故島田、高橋両氏らの亡失で精神的に全く消極化していた白戸氏は、むしろこの機会に方向転換を行うにしかず、となし、決意までには相当悩んだが、ついに十有五年の航空生活を清算し、現有工場や格納庫を活用して木工家具の製作業に転身する準備をはじめた。

よそ目にはきわめて未練気なく、恬淡（てんたん）たるものがあつたが、本人夫妻にとつては命にも代えてたずさわつて来ただけに、口には尽せぬ断腸の転換であつた。

奈良原氏に師事以来、兄弟のようにして来た伊藤音次郎氏は、これを聞いてからだ中に寒い風が吹きまくり、にわかに身辺蕭条（しょうじょう）の寂寞（せきばく）に襲われたが、あべこべに白戸氏の激励もあり、一個人で処断し得ぬ資本関係もあつて危うく踏みとどまり、捲土重来（けんどじゅうらい）のほぞを固めたが、払い下げ機跳梁のおりから小資本をもつてする飛行機製作事業に実際のところ将来の見透しがつかず、同製作所の前途は決して明るいものではなかつた。



ありし日の白戸飛行場（千葉市海岸）

前年、生麦に移つた玉井氏も、その後の経営面白からず、震災で一時、練習所を閉じた間に練習生が四散したので、ついに閉鎖のやむなきに至るなど明らかに自然と新陳代謝が行われて、東京附近では日本飛行学校と第一航空学校の新興二練習所が残つただけであつた。

また大正二年以来、唯一の専門雑誌として好評を博していた「飛行界」も、満一〇巻を閲して歴史的な存在を誇つていたが、社屋全焼のため九月号限り廃刊し、日本飛行研究会も日本飛行社の名も、この時をもつて消滅した。

もつとも同誌経営者は故青木孝氏の後、数年前から仲摩鉄雄氏の手に移り、編集はもつぱら慶応義塾大学生で飛行機ファンの中正夫氏がたずさわつていた。それからさきに渡部氏が発刊した「少年飛行界」も、次第に航空色を失つて普通の少年雑誌と何ら選ぶところがなくなつていたが、この時分、既にあとを断つていた。

（八）魚群探査飛行の嚆矢

日本航空輸送研究所の魚群探査飛行――帝国飛行協会の「防空上、帝都復興に関する建議書」――航空局長に波多野保二氏――ロールバッハ式飛行艇の試作とジュラルミン製造の研究――山内四郎海軍中将病歿

世紀的な大震火災は、各階層にわたつて相当大幅の自然淘汰（とうた）を行つたが東京、横浜の復興は日とともに進んでバラック建ての鉄槌の音は夜もすがら全市に響いた。

罹災者の中には避難先きの地方に、そのまま居ついてしまうのもあり、罹災しないまでも世は末と観念して気早に東京を落ちのびていくものもある中に、新規まき直しの災害地にひと穴ねらつて来た地方人が、帰るのを忘れて腰をおちつけてしまうのもあり、被害の最も大きかつた湘南から京浜間にかけての混雑はいつ果つべくとも見えなかつた。

その中に比較的早く復興したのが空の第三路で、東西定期航空会は東京の基点を立川飛行場に移して十月から常態に復し、サルムソン式を主力に運航を開始すれば日本航空株式会社も横廠式をもつて、あらためて別府コースを再開した。

これと並んで炯眼（けいがん）な日本航空輸送研究所の井上所長は、水上機をもつてする魚群の探査、魚撈補導など魚獲上の利用に着目し、三重県水産講習所と提携して十月末から、わが国最初の魚群捜査飛行を実験したのである。

故西村操縦士遭難以後、久保田、張両操縦士によつて定期航空が続けられ、新たに航空局委託の海軍第一期卒業生井口実氏が入り、その間、練習生の養成にも着手していたが、更にこの新規事業の開拓に直進したのは非常な努力であつた。

それは志摩半島の浜島町海岸を基地にして横廠式イ号ベンツ一三〇馬力機を用い、張操縦士が水産講習所員や漁撈者を交々（こもごも）乗せて熊野灘海面を一五〇㍍ないし三〇〇㍍の高度で万遍（まんべん）なく飛んで秋刀魚、鰮の大群を機上から伝書鳩を放つて本部へ通告し、または魚群上を旋回しながら附近の漁船を誘導するなど最初の試みとしては大成功だつた。

十月二十五日から翌月十五日までの三週間、魚群捜査飛行の効果に確証を挙げていつたん打ち切つたが航空局でもこれを重視し、将来性を認めて金三、五〇〇円の奨励金を交附した。

同研究所のこの一年間における定期航空成績は横廠式い号のみを使用して堺・徳島間、堺・高松間両線を通じ、総飛行距離二九、二〇〇㌔、輸送貨物二、七八〇㌔だつた。

飛行協会は今度の災害にかんがみて差当り協会の採るべき事業を協議し、左の諸件を帝都復興院へ建議すること、今回の災害は明確に我が航空実力増大の必要を示唆したものであるから、一層宣伝に意を用いて極力発展進歩を促すこと、内外航空に関する事項調査に一段尽すべきことなどを議決した。

復興院に対する建議書には㈠、帝都に公開飛行場を新設すること、㈡、万一航空機の襲来をうけ、火災を起すことあるも延焼の範囲を最少に極限し得るよう都市計画をなすこと、㈢、帝都復興に際し、航空機襲来に対する住民避難所の件を顧慮することの三件であつた。

更に十月中旬、敵の空襲と平時における航空機の行動上について、帝都復興計画に多々参考資料とすべき点があるので陸海軍と民間識者、実験家、研究家などの意見を取まとめて復興院へ提出すべきことを定め、特に航空局の会議室を借りて長岡中将、田中館博士はじめ陸海軍航空関係将校、航空局航空官らがそれぞれ欧米の資料を持ち寄つて協議した。

それらによつて十一月中旬に至り、左の「防空上帝都復興に関する建議書」が完成した。

「今回、関東地方の震火災は惨烈なりしと雖も、事、平時に属して一局地の災害にとどまり、国家的致命傷たらざりし。然れども若しこれが対敵行為中に起りしならば如何。尚進んで敵飛行機襲来の結果なりとせば如何。豈悚然として戦慄せざるを得んや。本会夙に爰に見るところあり、欧洲大

戦以前より将来の戦争には航空機が第一線に立つことを力説し、もし木造より成る都市が敵の飛行機に襲はるる時は、一朝にして全市灰燼に委せらるることを痛論したり。不幸多くの世人が斯論を軽視するの時に於て、突然這般の大不幸に遭ふ。乃ち広く各方面の航空権威者を集めて審議し、左の意見を提出す。冀は採択を賜らんことを。現時における航空機能力の一般は左記の通りなれども、将来尚大いに発達すべし。これ帝都復興に好指針を与ふるものなり。

イ、大爆撃機の性能

馬力　二、四〇〇馬力
一時間の速力　一四五キロ
航続時間　一二時間
爆弾搭載量　二トン三〇〇
全備重量　一八トン

ロ、航続飛行の記録

英国製デ・ハヴイランド八型は三四時間にて紐育、桑港間四、三八八キロを連続飛行す。同国軍用二型は三六時間にて四、〇五〇粁を連続飛行す。

ハ、爆弾の種類は一〇〇乃至五〇〇キロにして、稀には一トン以上のものを用ゆることあるべし。

ニ、焼夷弾は木造都市の最も恐るべき強敵にして、水等尋常の手段をもつて消火するを得ず。(1)過酸化窒素に揮発油を混合したるもの、(2)酸化鉄とアルミニユームを合せたるものにして、テルミツトと名くるもの。(3)黄燐を用ゆるもの等数種類あり、一飛行機は約一、〇〇〇個を携行し得べし。

ホ、毒瓦斯は各国概ね軍用化学研究隊（所）ありて、その進歩発達驚畏すべき程度に達し、(1)ホスゲン、(2)ヂホスゲン、(3)イペリツト等の数種に分れ、一飛行機は一トン内外の毒瓦斯を積載し得べきをもつて、その撒布により数時間約五丁四方の有毒地帯を作り得べし。

第一　防空設備に関する件

一、市外及び郊外の要所々々に広場を設け、有事の日、監視、聴音、照明、通信、哨所を設け、固定及び遊動高射砲を配置する所とす。該地域の四囲には約三〇度以上の射撃を妨ぐるが如き高建築物を禁ずるを要す。この広場は平時公園又は運動場等に用ゆること勿論なり

二、哨所には警報装置を完備して、速かに市民に警報を伝へ得るを要す

第二　飛行場設置に関する件

帝都附近に完全なる飛行場を設くることは平時の文化的事業よりいふも、将又戦時帝都防空上よりするも緊要欠くべからざるものなるをもつて、都心一〇キロ内外の地に面積二、三〇万坪を有する二、三個の飛行場を設置し、尚交通の中枢機関と連絡至便なる地点、例へば隅田川々口附近に中央飛行場を設け、ここに空中税関を置き、国際水陸飛行場となすを要す

第三　交通に関する件

一、防空機関の活動に便せんため、都心（宮城）より約二キロ、（第一）五キロ、（第二）及び一〇キロ、（第三）の地に環状道路を設くるを要す

二、右の環状道路並防空哨所等に通する主要なる放射線路は、十分なる幅員（三〇間内外）を与ふること

三、成るべく多くの地下鉄を構成すること

四、地上鉄道は中央停車場を破壊せらるることあるも、品川、新宿、田端、両国停車場等は各個活動力を継続し得ること

五、橋梁は不燃物を用い、その両端末には広場を置き、周囲には可燃性の構築物を禁ずること

第四　通信に関する件

一、通信機関は百般の活動に資するものなるをもつて、有事の際、その一部破壊せらるるも、直ちに他をもつて補充継続し得るやう予て複装置、又は予備方法を設置すること

二、市内並に主要地点に通する電信、電話線は全部地下線となすこと

三、主要都市を連絡する通信の幹線は、直通二回線以上とし、各別の線路を取らしむること

四、無線電信、無線電話の設備を完全にして、通信の確保を図ること

第五　建築物に関する件

一、建築物は耐震耐火の外、爆弾に対する顧慮を要す

二、国家の枢要機関及び重要なる同種類の製造工業場等は成るべくこれを分置し、爆発性若くは燃焼し易き工業物の製造及び貯蔵所は、その位置を制限するを要す

三、主要なる電信局、電話交換所等は、その機能を失はざるやう防護すること

四、水道、瓦斯及び電気については左の注意を要す

1、市内を数区に分割し、各個独立に供給し得ること

2、水道濾過地、瓦斯（石油）タンク等は成るべく市外に配置し、樹林等をもつて掩蔽し、掩蓋（屋蓋）には相当の防護を施すを要す

3、水道、瓦斯及び電燈線は、埋設工事となすこと。但し河川横断の場合及び止むを得ず露出するときは相当に防護すること

4、鑿井を奨励し、給水を複装置となすこと

第六　避難所に関する件

一、避難所は単に被害上、これを必要とするのみならず、精神の安定上、寧ろ甚だ重要なり。故に官公立建築物、多数人の集まる学校、病院、銀行、ビルデイング、アパートメント、劇場、旅館、大なる邸宅等には地下室を設けしむるを要す。但し大工場及び既設の大建築物にして、直ちに地下室を設け難きものは臨時避難所を設け得べき用意を為し置かしめ、又小なる住宅には弾片に抗し得べき程度の地下室を設けしむること

二、大なる地下室にありては爆弾の威力を局限し、且つ長時間の避難に支障なからしむるため、地下室を小なる各室に区分し、適宜に用水並に厠を設け、且つその入口は成るべく方向を異にしたる二個以上とすること

三、地下鉄道はプラットホームの広さを十分にし、乗客並に附近民衆の避難に便ぜしめ、鉄道両端は成るべく市内と離隔したる場所に設くること。その他、注意すべき件、左の如し

1、停車場の出入口は、少くも二個所とし、尚成るべく方向を異にしたる道路上にあらしめ、且つその間に相当の間隔を存せしむること

2、各出入口の昇降路は複路とし、その出入口には爆弾に対し、入口を掩護するやう施設し、又毒瓦斯侵入防止のため、鉄製遮断板の装置をなすこと

第七　爆弾に対する防護強度

本件に関しては未だ正確なる実験を経ざるも、都市攻撃用爆弾を三百㌔と仮定し、その防護の強度を示すこと左の如し

（掩護土層の深さ）（コンクリートの厚さ）（鉄筋コンクリートの厚さ）

六米以上の場合	○米○○	○米○○
五米の場合	○・一五	○・一○
四米	○・三○	○・二○
三米	○・五○	○・三五
二米	二・三○以上	一・四五以上
一米	二・三○以上	一・四五以上
○米	二・三○	一・四五

備考　一乃至二米の土層にては却て爆薬の装塡係数を増加するに付その厚度大となる

第八　宮城防護に関する件

終りに臨み、本協会は忠愛の至情、畏れながら宮城防護に関し、左の卑見を具申せんとす

一、一般に都市は三〇〇㌔爆弾に対し、防護し得るを程度としたりと雖も、宮城は如何なる投下弾に対しても安全なるやうせらるるを望む

二、夜間飛行に好目標を呈すべき水濠は有事の場合、乾濠となし得る設

備あるを要す

三、宮城に於ては各種の効力及び機関共、独立機能を備ふるを必要とする

右及建議候也」

また別に長岡中将が個人として、復興院の評議員藤山雷太氏を介して同院評議員会総会に、「内外の状勢上、刻下の急務と存候間拙くも面積二〇万坪の水陸飛行場」を隅田川々口に設置せられたき旨の意見書を提出し、十一月末の評議員会第四特別委員会に上程されて可決されるにはされたが、結局それだけのことで実現を見るには至らなかつた。

復興院総裁は、時の山本権兵衛震災内閣の内相子爵後藤新平氏の兼任で、相当大規模の都市計画が行われ、「後藤の大風呂敷」が好悪ともに評判になつたものだつたが、もつぱら耐震耐火の建築が奨励され、道路の幅員、枢要地域の広場、緑地帯などの防火施設などは漸次一応は実現したけれども、実感味の伴わぬ敵機の空襲に対しては十分な考慮と設備が行われたとも見えなかつた。

もつとも年末、帝国議会の開院式当日、虎の門附近に突発した難波大助の大逆事件のため、山本内閣はあわただしく総辞職し、震災復興事業も後継の清浦内閣に移つた。そこで水野錬太郎氏が内務大臣を兼ねて復興院総裁に就き、後藤前総裁の計画大綱をほとんどそのままのんで、やるでもなくやらぬでもなく、半年ほど過ごしたところ所謂護憲三派（政友会、憲政会、国民党）連立の加藤高明内閣に変つて、若槻礼次郎内務大臣の手でどうにか帝都の目鼻がほぼ整つたのであるが、前から見ると町幅が多少広くなり、二、三の新線道路が通じ、小公園風の緑地帯、遊歩場が生まれ、試験的に設けた十字路のロータリーがときどき目につくぐらいのもので、防空防火にどの程度役立つものかは未知数だつた。

十一月になつて、さきに記した逓信省官制の改正とともに航空局が正式にその一局に入り、局長は若宮次官が退いて第一課長の波多野保二氏が昇格し、大阪出張所は夏以来、大阪逓信局内に航空官佐々木利吉氏が駐在していたが、同局内に新たに航空局出張所を設けて、佐々木航空官を主任とし、大場末吉係員らが新たに赴任して関西方面の探題となり、さしづめ木津川尻の大阪飛行場の建設を進めることになつた。



波多野保二氏

この時、神戸の川崎飛行機部では、陸軍航空部の内命で金属製大型機の製作に就かんとし、ドイツのドルニエー博士と提携して劃期的な製作工業の準備にかかつていた。

東京の大森に工場を新設して間もない東京瓦斯電気工業会社でも、震災で工場を焼失したので航空機関係以外の一部事業を中止し、発動機の製作工場復興に全力を注いでいた。

また三菱内燃機会社では、さきに海軍の和田操大尉や、住友伸銅所の技術家と同行で数名の技師をドイツへ派遣し、ロールバツハ式飛行艇とジュラルミン製造法の研究をして帰つた後、横須賀の海軍工廠から同飛行艇体の一部建造の注文をうけて着手し、この時分、完成して間のない時であつた。

しかしこの飛行艇は高速力の要求から翼面荷重を増加したので、まだフラップなどのない時代に、横廠式のような飛行機から精々F五号艇を経て、急にこういうものをあてがわれた操縦者は相当面喰つたに相違なく、たちまちの間に破壊しつくしてしまつたようである。

「操縦者からは非常な悪評をうけて、一見むだにつぶしてしまつたようでもあるがそんな単純なものではない。無形の副産物としては絶大なものがあつた訳で、船来に対するわが技術的の遅歩を短時日の間に回復する一つの手段としては大いに意義があつたことだ。この時、使つたジュラルミンはそのまま住友伸銅所に譲り渡し、これが基礎となつて発達した訳であるが、当時ドイツにおける苦心や、住友伸銅所のその後の努力は並たいていのことではなかつた」と。山下機関中佐が述懐している。

この夏六月、艦政本部第二部長から馬公要港部司令官に栄転した山内四郎少将が、就任後間もなく病気となり、療養を尽していたところ十一月初旬に至つて病あらたまり、六日附待命が発令された。少将は明治四十五年四月、臨時軍

用気球研究会委員、同年六月、海軍航空術研究委員編成とともに草創に尽し、青島戦役には臨時編成の航空部隊を率いて出動、横須賀に最初の航空隊がしかれて司令となり、また技術本部第六部長として航空関係を所管し、航空機試験所長を兼ねた。大正九年十一月、艦政本部の編制改革で第六部長、第二部長を歴任し、この間、欧米各国の航空状況を視察旅行し、半生を海軍航空の発達に尽瘁（じんすい）した。

また飛行協会初期以来の評議員、理事として民間航空の促進にも貢献したところ大であったが、ついに十一月十日、海軍中将に進み、従四位に叙せられ、旭日重光章を授けられて同日、死去した。享年五二。思えばわが航空界には押しも押されもせぬ古い「海軍の山内」氏であった。

飛行協会では同中将の馬公要港部司令官転出に伴って、海軍側理事が欠員中だったが後任に艦政本部第二部長の小倉嘉明少将が推薦されて十一月末、帝大航空研究所長の斯波忠三郎男爵とともに理事に就任した。

小倉少将は前年まで航空局の第二課長として民間航空にたずさわって令名があり、海軍代表の飛行協会理事には打ってつけの適任者であった。

（九）鳳翔甲板から戦闘機一五機飛び立つ

好調の空中射撃率――立川・太刀洗飛行――霞ヶ浦航空隊にドイツ押収の大格納庫建つ――海軍の飛行船隊――鳳翔から戦闘機一五機が離艦出発――三葉式の一〇式雷撃機――雷撃研究の沿革――霞ヶ浦航空隊今年の総飛行各種統計と安全率――霞ヶ浦航空隊司令、副長異動――谷口千太郎三等操縦士、林元治郎練習生殉難――関西飛行倶楽部更生――低調な航空出版物――海外情勢

下志津分校の教官岡部猛中尉は八月二日、明野分校の射撃練習で異数の命中率を記録した。その朝、中尉は米沢軍曹操縦の乙式一型機に同乗して移動吹流し標的を追っていたが、携行弾五〇発の中、命中弾四〇発の高率をあげてみそうの最高成績を示した。

越えて十二月十五日には立川第五大隊から派遣の田口巻一曹長は乙式一型に単独搭乗し、海岸に浮遊の繋留（けいりゅう）気球を目標に九三パーセントの命中率をあげて、これまた今年掉尾（とうび）の記録を作った。

立川の第五大隊では十二月十九日から三日間にわたり、乙式一型機で八日市、広島経由の太刀洗飛行を行った。

参加者は二四八号機に田中中尉、二五六号機に松村少尉、三〇一号機に織田曹長が搭乗し、明けて間もない七時、三機相前後して八日市に向ったが箱根から伊豆方面は密雲の海で富士も見えず、難航を重ねて三時間五〇分の後、ようやく八日市に着いた。給油、小憩の後、午後一時、広島に向ったが、搭乗者は二四八号機に菅沼中尉、二五六号機に大橋特務曹長、三〇一号機に国原曹長が交代して飛び、日没に間のない四時十分、広島練兵場に安着、一泊した。

広島には桜井大隊長、曾根大尉が出張して指揮にあたっていたが翌朝、最後の航程を太刀洗に飛び、午後再び広島に帰還したので、二十一日、二四八号機に桜井隊長、二五六号機に曾根大尉、三〇一号機に富永中尉が同乗して羅針盤でコースを指示しながら八日市経由、立川に帰り、大隊開設以来の長距離飛行に成功した。

昨年十月から乙式一型機三機でルイコフに駐屯していたサガレン派遣軍飛行班は、コルサコフに着陸場、デルビンに不時着陸場を設けて各地の連絡や偵察にあたっていたが、最近冬営に入ったと報告して来た。

さて所沢に仮住居中のアストラ式飛行船は、はからずも大震火災のために水素ガスの供給が途絶えたのと、いつまで邪魔してもいられないので十月一日、霞ヶ浦へ空中輸送して工事半ばの大格納庫に納め、一〇、七〇〇立方尺の水素ガスを気前よく空間へ放出してしまった。

十二月上旬に格納庫の外郭が出来上ったので、十八日には追浜からさきの工廠製一号飛行船も、大西少佐以下が乗組んで空中輸送され、改めて霞ヶ浦航空隊所属となって大小二船が一つの格納庫にすっぽり納まり、フランス仕込みの

高原中佐、藤吉、荒木両大尉らと、イギリス育ちの大西少佐らによつて事実上の飛行船隊が形成されたのである。

この大格納庫は、ドイツから戦利品として押収したものでユーデンドルフから三井物産会社の手で輸送され、鉄材だけでも三万トンに上り、この運賃実に五〇万円。そのためわざわざドイツ人技師クレッチマン氏を組立主任として招き、昨年九月から起工したのだが建坪四、七五六坪の鉄骨平家建、桁行一三二間、梁間三六間、地上から軒樋上端までが約二一間余という尨大（ぼうだい）なものである。

基礎工事は割栗石搗固めのコンクリート打ち、鉄骨はスリーヒンジ式構造で壁体の外部はトタンの波型鉄板、内部はアスベスト、セメント・プレート張り、家根は裏張りで上部はトタンの波型鉄板、入口は両妻入戸で、その扉は一枚の面積が三〇〇坪、二枚で実に二段歩という大きさ、これを開閉するには三馬力のモーターでなければ動かないしろものである。

とにかく東京駅が二つ、この格納庫の中にらくに入つてしまう東洋一のもので、はじめこれを取寄せる時には、「そんな大きなものをどうするんだ」という反対も出たが、こんな建物は日本にないので、金はかかるかも知れぬが非常にいい参考になるから将来建物設備の関係上、是非引き取つておこう、との説が通つて、はるばる送り込まれて来たのだが、建築学会あたりからたびたび見学に来たそうである。

完成したのは翌年四月で、延日数四六〇余日、延人員六三、〇〇〇人、三人の犠牲者をさえ出している。後年ツェッペリン飛行船が世界一周の途次、日本に立ち寄つて、ここへ格納したが長さも高さもぎちぎちのきわどいところであり、もし入らなかつたら野天におかねばならぬしぎだつた。

これより先き、横須賀に停舶していた鳳翔は十月九日、錨（いかり）を巻いて名古屋に向い、三菱内燃機会社で納入の一〇式艦上偵察機一〇機、同式戦闘機三機を積んで横須賀に帰航し、前から搭載していた同式戦闘機二機を合して一五機を霞ヶ浦から派遣の吉良大尉、馬場、亀井両中尉はじめ、より抜きの将校、下士官によつて順次艦上から出発、単縦陣をつくつて霞ヶ浦航空隊へ帰つたが、多数機の離艦出発はこれが最初で、多年の懸案と研究題目だつた母艦上の発着は逐次、実現しつつあつた。

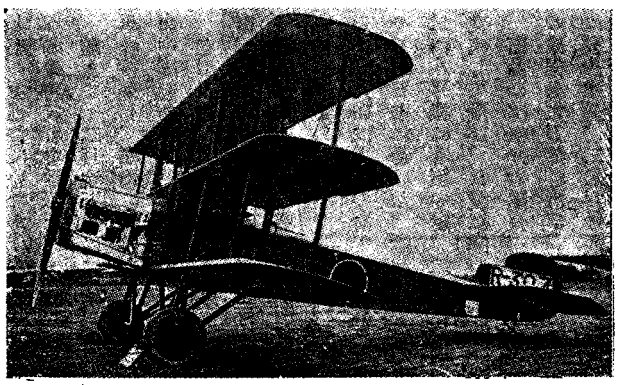
十二月五日朝、霞ヶ浦湖上で三菱一〇式雷撃機による魚雷発射の実験が行われたが、この一〇式雷撃機は、わが国に初めての三葉式でスミス技師設計の最後のものであり、雷撃機としてはまた最初のものであつた。

全幅一三メートル三〇、全長九メートル八〇、単座で発動機はロレーン式三七〇馬力、またはネピア・ライオン水冷式四五〇馬力を整備して自重一、四〇〇キロ、全備重量二、五〇〇キロ、最大速度二〇〇キロ、三、〇〇〇メートルへ一三分、上昇限度六、〇〇〇メートル、魚雷一個をもつて航続三時間である。

しかしこの三葉式は、実際においてあまり使用されず、何となく毛ぎらいされてわずか数十機を製作したのみで打ち切られたが、霞ヶ浦での実験は一、〇〇〇メートルの高度から発射された魚雷はいつたん水中に沈んで標的附近で破裂すると数十丈の水柱をあげ、結果はむしろ良好で相当の威力が認められたという。

この魚雷の研究については、和田秀穂中将の「海軍航空史話」にこう書いてある

「雷撃の実験が行われはじめたのは大正三年頃からで、はじめは航空魚雷の技術方面の研究から着手した。まづ呉工廠で四五ミリ魚雷を一五〇呎かの起重機からおとして実験したのが嚆矢だが、一方、当時の飛行機ではたして航空魚雷が使用出来るかどうかの研究も行なわれた。この航空魚



一〇式艦上雷撃機

雷の使用は、以前から金子少佐の持論だつたが、当時軍令部の一部長をしておられた佐藤鉄太郎少将（後に中将）も「敵の港湾深くにひそむ艦船を攻撃するには、どうしても飛行機でやらねばいかぬ。飛行機でやるには魚雷を研究せねばいかぬ」という訳で、たしか大正四年だつたかにファルマン式一〇〇馬力にホワイトヘッドの一四吋魚雷を積んで実験したことがある。三人乗りのところを操縦者一人だけにして、一時間の燃料を積んで飛び出して見ると上がれるには上がれたが、さて舵をとつてまわろうとすると飛行機がおちて来る。高度がおちて来て、中々魚雷の発射どころではない。そこでこれでは駄目だ。一四㌅の魚雷でさえこれだから、それよりも大きい魚雷では、もつと馬力の強い飛行機でなければ駄目だということが分つた。しかし兎に角、一〇〇馬力の飛行機でも実用魚雷を積んで飛べるということだけは保証されたのである。その後大正七年になつて、山下亀三郎氏の寄附金で買つたショート式三二〇馬力機を、魚雷発射用機にして四五㌢短魚雷を積んで実験したところ成績が良く、はじめてこの魚雷搭載に成功した。それ以来、種々実験の結果、十一年に同じくイギリスから買つた四五〇馬力のブラックバーン式スイフト型雷撃機で、霞ヶ浦航空隊で擬魚雷の発射試験をし、同年秋には横須賀航空隊で陸上機による実験もやつて、陸上機としての先鞭もつけたのである。勿論、センピル大佐一行もソツピース式クツクー型やブラックバーン式スイフト型雷撃機で擬装一八㌅短魚雷を使つて指導にあたり、霞ヶ浦湖上で浅深度発射をやつたりしたが、何れも大したことはなかつた。しかしこの時の主務研究員だつた赤柴千仗大尉は、後に横須賀航空隊に出張して、三葉単座の珍らしい恰好をしたあの一〇式艦上雷撃機で一八㌅長魚雷を五十数本まで発射した結果、長魚雷は従来の短魚雷に比較して射入状態も進行状態も著しく良好なことが分つて、爾来これを飛行機用魚雷として採用することに決定された。また低空発射の実験をして、その基礎を固めたのも、この時分のことだつた。」

いよいよ今年も暮れに迫つたが、最も訓練の激しかつた霞ヶ浦航空隊における延飛行総計は日数にして二〇一日、その間の搭乗人員三五、〇四九人、回数一八、七三八回、これを時間にして七、四五〇時間だつたと公表された。犠牲者は小牧少佐ほか二名で、飛行時間に対する危険率は二、四八三時間に一人の割である。世界大戦後から最近に至る外国の率を見ると、イギリス、アメリカは八〇〇時間乃至一、五〇〇時間に一人、フランスは二、〇〇〇時間に一人であるから、これに比べて霞ヶ浦の事故率は著しく少ないことがわかる。そして一飛行場としての各種統計が最高であるにもかかわらず、事故率の最低なのは世界に冠絶（かんぜつ）したものであるという観方も成り立つ訳である。

十二月一日附で霞ヶ浦航空隊の首脳部に移動があり、新司令に小松直幹少将（後に中将）、副長に和田秀穂中佐が着任して光彩を放ち、訓練に一段の坩堝（るつぼ）をたぎらしたのである。

民間飾走の出来事では、八日市の陸軍飛行場に不祥事が突発した。それは九日朝、白戸飛行場出身の冬広政雄、谷口千太郎両三等操縦士が共同で、かねてから八日市飛行場の一隅（いちぐう）を借りて練習にたずさわつていたが、たまたま練習生の一人林元治郎氏を乗せて谷口氏が中島式一五〇馬力機で離陸して間もなく、発動機の牽引力がにぶつたので例の通り飛行場へ引返さんとして旋回したのが災いし、横滑りとなつて地上に激突、機上の両氏は折り重なつて下敷きとなり、紅（あけ）に染まつてあえなく倒れた。

谷口氏は京都鹿ヶ谷桜谷の人、同じ京都の冬広氏を頼つて白戸練習所に入り、三等操縦士免状を得て、この六月の飛行協会競技会に出場したばかりの有為の青年で、冬広氏と飛行学校創立の計画中だつた。練習生の林氏もまた、京都の人であつた。

この月十四日の夜、大阪北浜の灘万に関西飛行倶楽部再建の発会式がにぎやかにあげられた。大正初期のころ、朝日新聞社の小山荘一郎氏らが当時の高左右、立花、海野氏らと倶楽部をこしらえたことがあつたが、その後中絶していたのを復興したもので井上長一、坂東舜一、西田仲右衛門、久保田亀之助、野島銀蔵、藤原延、後藤勇吉、滋野男爵のほかに朝日新聞の平井常次郎、毎日新聞の福知新次氏ら航空関係新聞人も加わり、雑誌「飛行界」の廃刊とともに郷

里の大阪に帰つて日本航空輸送研究所の職員となつていた中正夫氏、落下傘研究家の野中肖人氏ら、その他五〇余名が集まつて、関西航空陣多士儕々の気勢を上げたのである。

この間、陸軍航空学校研究部では、この夏、台湾屏東で二度目の耐熱飛行を実施した。大正六年以来、二度目で、渋谷繁雄少佐、渡辺広太郎、増野周万両大尉はじめ、今田、渡辺、小沢中尉のほか、富永、藤葉両曹長、鶴原軍曹らが甲式三型、スパッド、サルムソン式を携帯し、航空班の永田操縦士も参加して連日高度飛行、高等飛行をつづけ、福田雅太郎台湾軍司令官らの視察があつた。

この実験で代用燃料を研究し、ガソリンとベンゾール、アルコールとエーテル、アルコールとベンゾール混合の三種を試験し、試運転で好結果を得たので今田中尉は太陽の直射一〇六度の灼熱下に甲式三型で代用燃料を積んで試験し、次いで渡辺大尉は富永曹長同乗のスパッド式にベンゾールとアルコール混用のものを実験して一〇分間を飛び、ガソリンよりも回転数が多く、引きつづき地上運転でも同様の結果をあらわして好資料を得た。

かくて思いも寄らぬ大震火災の天譴（てんけん）的（という言葉が相当ひろく使われた）景物を織りまぜた大正十二年も暮れたが、わが航空界、特に民間航空には著しい進歩をはらんだ年であつた。その尤（ゆう）なるものは定期航空輸送事業の勃興（ぼつこう）であり、魚群捜査飛行の実験であり、個人の記録としては石橋氏の平壌、東京間突破などであつた。

定期航空輸送は四線を数えるが、まだ試験飛行時代で、いずれも実績と名のつくほどのものはないけれども、水陸運と並んでわが国に空の第三路がひらかれた事実は画期的の所産であり、民間航空十有余年、刻苦琢磨（たくま）の成果を結んだ歴史の年であつた。

しかしその代償として、また今年ほど民間操縦者の犠牲を出したことも空前で、軍部方面の一一柱に対し、実に七柱に及んでおり、そのうち定期航空に従事中の殉職者が小出、島田両氏、堺大浜の西村、近崎両氏が定期航空以外の飛行事故で倒れ、発達途上の免かれ得ない高価な災厄であつた。

また航空局が軍部を離れて逓信省へ移されたことも、民間航空の将来を暗示するものがあつて、記憶に残る変遷であり、海軍にはじめて航空母艦が浮かんで飛行機の発着に成功したことも印象の深いものであつた。

航空関係の出版は引き続き低調で、ただわずかに世界パンフレット通信社が小野純蔵氏訳の「無発動機飛行機」を刊行して、ドイツで勃興しつつあるグライダーを紹介しているに過ぎなかつた。

この間、アメリカでは、はじめて同大陸を無着陸横断したものが現われ、また空中で補油しながら二七時間の滞空記録をあげ、かつ飛行中の燃料補給作業に成功したので、この方法をもつてカナダ・メキシコ間二、〇〇〇㌔を長航したものもあつた。また飛行機種は不明だが時速四二〇㌔の速度記録を作つた操縦者もあつた。

フランスでは飛行船が一一八時間の連続飛行に成功した後、地中海で行衛不明となり、またある飛行艇は五、三〇〇㍍の高度をきわめた。その一方では一二馬力の超軽飛行機で英仏海峡を横断したり、アンリオ式復葉機の発動機をとめて七時間半の滑空記録を作つた飛行家もあつた。

前年春、ドイツと協調してベルリン・ケーニヒスベルヒ間に一週二往復の定期航空を開始したソヴエト連邦では、輸送事業専門の二団体を創設して一はモスコー、ニジニ・ノブゴロド、カザン線ほか数線、一はウクライナ地方数線を開通して内外交通の速力化をはかり、ベルギーでも従来の航空研究組合を資本金六〇〇万ベルギーフランのサベナ航空会社に改組拡張して、おもに本国とアフリカの植民地間航空輸送にあたらしめ、麻の葉模様のヨーロッパ航空路はいよいよ密に繁くなりつつあつた。

たとえばイギリスの一九二〇年（大正九年）以来の毎年の平均率を見ると運航回数三、四二〇回、総㍍数六九万三、〇〇〇㍍、旅客数一万一〇二〇人、貨物量二四八㌧余であり、欧米を通じてさきがけ、また最も進歩している航空タクシーに至つては二万七四〇回以上の運航、一八万三、〇〇〇㍍総距離、三万五、六三〇余人の利用者を記録して、ようやく試験時代を迎えたわが国の実情にくらべ、お月様とスッポンほどの相違であつた。

その一三　外国機の頻繁な来訪（大正一三年―一九二四年）

（一）新聞通信航空のさきがけ

海軍機の年頭集団飛行――東宮殿下御成婚報道に両新聞社機の原稿空輸争覇――陸軍機の慶祝飛行――帝国飛行協会の奉祝飛行――陸軍用地借用願――大阪毎日新聞社で航空課新設――東西定期航空会、運航再開――東京飛行学校、安藤飛行機研究所、日本中央飛行学校、東亜飛行専門学校開設――紙上吉太郎練習生の殉難と水田中尉再起不能の重傷

新しいバラックの木の香に明けた復興帝都の空は一月四日、海軍機の吉例年頭飛行で新春の寿が奏でられた。それも今年は霞ヶ浦、横須賀両航空隊の連合大集団で、一応の陣容整備成つた海軍航空の精髄を披露して全都民の祝福に応えようというのである。

すなわち霞ヶ浦航空隊の副長和田大佐が総指揮となり、一〇式戦闘機、同偵機、同雷撃機などの艦上機群をはじめ、横廠式、F五号艇、水陸両用機が加わつて各編隊を桑原少佐、杉本、町田、山口、米沢各大尉と宗雪中尉が種機別に教導し、藤吉大尉船長のSS式飛行船には小松司令が乗つて八時三十分、一と足先きに霞ヶ浦を出発、紺碧無風の空を東京に向つた。

追浜からはF五号艇に横須賀鎮守府参謀長寺岡少将が同乗し、両隊からの参加全員六〇名の初出動である。

九時十分、東京上空遊戈中のSS式飛行船から、「東京市上空は風速二米、地上一〇〇米に濛気あるも展望良好なり」の無電が入り、続いて同三十五分、「本船は今より横浜に向い、十一時までに越中島上空において飛行隊に会せんとす。天気晴朗にして展望ますます良好なり」の通信があり、九時四十分、和田副長の出発命令を合図にスタートを開始し、上野大尉操縦、和田副長搭乗（とうじょう）のヴイッカース式ヴアイキング型両用機を先頭に横廠式の水上班が続き、一〇式戦闘機、偵察機、雷撃機の各三機編隊が飛行場上空で隊勢を整えてコースを船橋にとり、高度六〇〇米で帝都に向つた。

照り映える海上には多少の烟霧があつたが十一時十分、越中島上空で追浜からのF五号艇三機、横廠式六機と会し、SS式飛行船を内側にして複隊二列縦陣をつくり、右側に雷撃機以下の艦上機九機、両用機二機がつづき、左側に水上機が分列の上、美しい編隊で爆音高く帝都上空を二周して再び越中島上空に集合するや、間髪をいれず、陣頭に立つヴアイキング艇が両翼を振つて解隊を合図すれば、両側縦隊はそのまま左右に分れて一は東京湾の彼方に、一は筑波山を目標に帰航して新年慶祝の行事を済ませた。

民間では六日から開かれた朝日新聞社の東西定期航空会の初航空で春めきたつた。同会は大震火災後、東京の基地を立川飛行場に変えて万難を排しつつ十月から再開し、漸次被害のいたでから立ち直りつつあり、機材はサルムソン式を主にして河内、大蔵両操縦士のほかに新たに乗池判治氏と同じく白戸飛行場出身の吉村豆意二等操縦士を加えて清新溌剌（はつらつ）の陣容を整備し、多望多幸の新年に飛躍せんとしていた。

これに対し、大阪毎日新聞社でも航空通信の重要性を痛感して航空部新設の計画を密々に進めており、飛行実施に関しては日本航空会社と川西飛行機部に密な連繋を保つて、新聞通信に万遺憾なきを期していた。

あだかも一月二十六日、東宮殿下が久邇宮良子女王殿下と御成婚の儀を挙げさせられるに際し、期せずしておひざもとの東京をはじめ全国新聞及び通信社総蹶起（けっき）の活動となつたが、ここに果して争覇の焦点に立つたのが大

阪朝日と大阪毎日両新聞社であつた。

朝日新聞社では自社直営の定期航空会を擁しているので悠揚（ゆうよう）迫らず、万全の準備を重ねておもむろにその日をお待ちしていたが、毎日新聞社では特約関係の日本航空会社との連携に努力し、二六〇馬力の川西式K三型複葉機を後藤氏の手で立川飛行場に空輸して、朝日のサルムソン式に対抗した。

この三型は二年前、最初の旅客輸送と銘うつて新聞記者二名を乗せて各務ヵ原から東京へ飛んだ三座機である。

いよいよその佳き日を迎え、立川飛行場では両機が準備を整えて出発態勢につき、サルムソン式の操縦者は大蔵氏と決定して、この名誉ある大任を承つた。



朝日新聞社立川格納庫

すなわち一方は当代民間の代表的大家であり、一方は新進気鋭の敏腕家であり、しかもかつては津田沼で師弟の間柄でもあつただけに関係者には、この新聞原稿空輸という初めての実戦が興味深く見守られ、飛行機に突発事故のない限り、まず両者五分五分で成功するものと予想されていた。

ところが、気象台からの天候通報は名古屋以西が極めて悪天で季節風が荒れており、鈴鹿山脈一帯は猛吹雪だというのにはいささか水をさされた感じだつた。

しかし両社は必要のまえには飽くまで決行の腹をきめ、やがて車頭に社旗を翻して駆け込んで来た自動車から原稿と写真の包みを受けとるが早いか、プロペラーをまわして待つていたサルムソンの大蔵氏が一と足先きに立川を出発した。

次いで後藤氏もたくましい大型機を提げて朝日機のあとを追つたが、果して進むにつれて険悪の度を加え、到頭伊勢湾の真上で吹雪の圏内に飛び込んでしまつた。

案の定、猛烈な吹雪に目つぶしされるとともに機体の動揺はげしく、鈴鹿山上、危険きわまりないので、ついに不時着を決意して機首をかえし、再び伊勢湾方面へ低空をたどつて海岸に出て、明野飛行場を探しあててようやくすべりこんだのである。

この時、朝日機の大蔵氏も奈良県下の木津川原に、これまた恨みをのんでいたが、幸い大阪に近かつたので電話で連絡をとり、時を移さず、附近の通信支局員によつて原稿は大阪へ急送され、たちまち写真号外となつて喝采（かつさい）を博した。

端的にいえば、大蔵氏が定期航空でコースに慣熟していたのと、立川の出発が後藤氏よりも二、三十分早かつたのが吹雪の下をくぐれた勝因だつたが、多年航空に尽して来た朝日新聞社が、おりしもこの国を挙げての祝典に際し、新聞通信航空の分野を確立した功績は大きなものがあり、同社にして初めて成功が期し得られるものであつた。

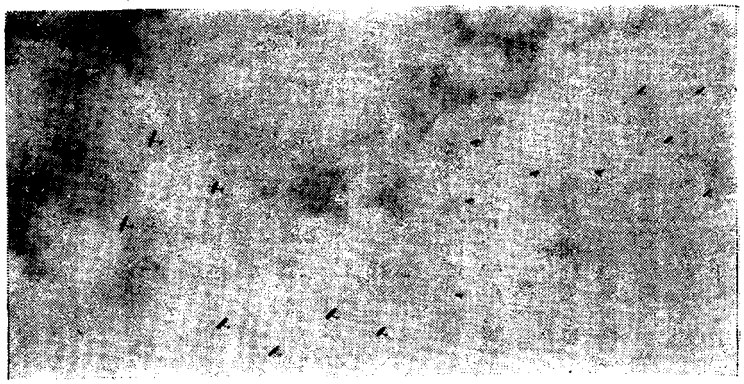
陸軍でも航空部の立案で航空学校、下志津分校、立川の第五大隊から編成の各種機四八機の編隊が東京上空に奉祝飛行を展開した。

航空学校の甲式四型機編隊が八時二十分、所沢を出発、田端上空で立川の五大隊機、下志津分校の乙式一型編隊と合して一、〇〇〇㍍の高度を上野からまつすぐに新橋面方へ向つた。

おりから別働の乙式一機が日比谷公園上空に現われて紙製の落下傘を多数投下し、そのうち二個は西北の微風に流れて宮城内に舞い降りた。落下傘にはいずれも紅白の長いリボンが風のままにまに花が咲いたように美しかつた。

編隊は大内山を中心に帝都上空を二周後、再び新橋上空で集合を解き、所沢立川、下志津へそれぞれ帰航して行つた。

また飛行協会では阪谷、長岡両副会長同道で宮中に参内し、賀表と賀牋（がせん）を奉呈、更に久邇総裁宮邸に伺候して同様奉祝申し上げて退出し、同時に片岡操縦士に委嘱して奉祝飛行を行つた。



東京上空の陸軍各種機の奉祝飛行

同操縦士は中島式一五〇馬力機で鶴見潮田を飛び立ち、帝都を一、〇〇〇㍍の高度で宮城と赤坂離宮の間を二周しつつ奉祝落下傘と奉祝ビラを散布して、御慶事に気分新たな復興途上の帝都を彩り、皇室の弥栄（いやさか）をことほいだのである。

話はかわるが芝の桜田本郷町（現在　田村町一丁目）の一角に、もうよほど前から陸軍の用地が丈（たけ）なす雑草の生え伸びるままに、古びた板塀に囲まれて放置されていた。

ここはもと憲兵隊副官の官舎跡だが、前年の震火災で、この辺も焼野原となつて板塀も灰となり、ひとしお荒涼たるものがあつた。

これに前から目をつけていた長岡中将は、第一師団の経理部に内内あたつてみると、目下のところでは使用の予定がないことが分つたので、早速理事会の話題にして、無償か、あるいは安く借りる相談を陸軍大臣にもちかけてみようではないかという話がきまつた。

数年前、日本倶楽部の旧建物を五万五千円かで入札してはずれたうえに、世間からは手痛い悪評を被つた長岡中将は、どうしても飛行協会の独立舎屋が思い切れないのである。

時の陸軍大臣は宇垣一成大将だつたが、二月十五日附、両副会長の名義で左の願書を提出した。

「本協会は大正三年の創立に係り、大正七年国民飛行会と合併せるものにして久邇宮殿下を総裁に奉戴し、国際航空連合会に加盟せる本邦唯一の民間航空奨励機関に有之候処、創立以来、拮据経営左記の事業に努力し、日夜各国航空界の進歩に遅れざらんことを焦慮せるに拘らず、本邦に於ける航空智識は今尚、極めて幼稚にして国防上、将又文化上、航空機の真価を知るもの極めて寥々たるの有様に有之、誠に遺憾に堪へざる次第に御座候。これには種々なる原因も有之候へ共、一には本邦にて航空機の構造、使用及び其の目的等を研究実験する機会、方法少なきと、又斯道発達の年月日尚浅く、これに関する図書等を蒐集閲読すること難く、従つてこれが講究を為すの機会乏しきことも其の一大原因に有之候事と存候。就ては此の欠点を補ふの道を講ずるは目下、他の奨励事業と同様、極めて必要の事と存候。本協会は夙に上述の欠点を補ふの良法として航空図書館を設け、航空機模型並に航空に関する各種の図書を網羅し、これを収蔵陳列して無料に広く一般人士に縦覧せしめ度計画を有し、曩に航空文庫を設置して既に五百有余部の図書並に若干の模型を備付け、小規模ながら右希望の一部を実行しつつ今日に至りたるも到底斯る施設にて満足すべきにあらず、必ずや相当の一航空図書館を設け度きものと存じ、多年本協会の経費に大なる節約を加へ漸く拾万六千円の積立金を得るに至り、尚これが増額計画中に有之候。然るに本協会目下の経済状態にては遺憾ながら其の地所まで購入するの余裕無之、此の点に付、甚だ苦心罷在候。就ては貴省御所管に係る桜田本郷町憲兵副官々舎跡二百六十坪の敷地は往来頻繁にして前述航空機模型及図書等の展覧場としては頗る好適の位置に有之候間右事情御高察の上、向ふ二十五カ年間、無償若くは低廉の額にて該地を本協会に御貸下相成候様特別の御詮議相仰き度此段偏に奉願候也。追て本協会は従来、事務所を仮に麹町区有楽町一丁目一番地三菱二十一号館に設け居候へ共、其の構造本協会の業務執行上、不便を感ずる点も尠からず、殊に国際航空聯合会へ加盟の結果、外人との接触も亦、漸次多きを加ふるの状況に有之候間、将来適当なる事務所を他に設け度存居候折柄、幸にも前記の地所御貸

下げの上、航空図書館設置するを得ば其の一部に本協会の事務所をも併せ設くることを得可申、従つて当協会の事業発展上、一層の利便を得候次第に付、旁々以て右願意御許可相成候様願上候」

これに御下賜金を初め、創立以来の寄附募集額、事業概要の書類を添えて出しておいてから、長岡中将は如才なく例の一頭立ての馬車を駆つて永田町の官邸に宇垣陸相を訪問し、然るべき斡旋（あつせん）方を極力要望しておいた。

現在の「飛行館」建設の起源は、実にこの時だつたのである。

さて御慶事の通信飛行で惜しくも一敗地にまみれた大阪毎日新聞社では、ローマは一日にして成らざるゆえんを痛感し、航空部の新設を急いでいたが、三月に入つて事業部の中に福知新次氏を課長とする航空課が設けられた。



氏夫文太羽

機材は陸軍からスパッド式エルブモン型イスパノ三〇〇馬力と、ローン八〇馬力のソッピース式パップ型各一台を払い下げてもらつて、城東練兵場東側の一隅を借りて東西定期航空会と並んで格納庫を建てた。そして航空局の斡旋（あつせん）で第一回委託操縦生出身の羽太文夫一等操縦士と、前年夏卒業の第三回操縦生和田喜三郎二等操縦士及び陸軍航空部雇員の佐藤軍治、土井藤信両氏を整備並機関士に招いて基礎を築き、新聞通信航空の分野開拓に堂々の陣を張つたのであるが、長い伝統の競争と協調の相手たる朝日新聞社と、またもここで対立の面がひろまり、やがて東京日日新聞社に駐在員を常置することになつた。

これに呼応して朝日新聞社でも東西定期航空会の陣容強化に腐心し、機材はもつぱらサルムソン式二三〇馬力機に主力をおき、操縦者に陸軍操縦下士官出身の木下耶麻次、新井富三郎両氏を加えて河内、大蔵、乗池、吉村氏らとともに元気溌剌（はつらつ）なところを見せていた。

かくて東西定期航空会が前年八月十四日、第二期運航開始以来、震火災による九月中を除いて三月末までの三二週間中における成績は、サルムソン式八機をもつて七四回を運航し、総飛行距離二六、〇〇〇㌔、一七五時間の冬季期間にまれな好率を挙げて、着々航空輸送の本質と実績を現わしつつあつた。

この前後、一方では各地に新進が群がり興り、まず東京附近には板橋競馬場跡に陸軍操縦下士官出身の遠藤辰五郎氏が東京飛行学校を新設したのをはじめ、静岡県下では三方ヵ原に航空局事務官を最後に現役を退いた永淵三郎砲兵大尉が日本中央飛行学校を創設、三保の松原には根岸錦蔵氏が雲井竜子こと今井小まつ女史と相携え、根岸飛行研究所を開いて当代の羽衣に村民の胆を奪つたが、氏はここで同県水産業者と提携して魚鮮探検飛行に従事する意図であつた。

隣りの愛知県には新舞子に三等操縦士安藤孝三氏（後に衆議院議員）が安藤飛行機研究所を立てていた。知多郡岡田町出身の氏は数年前、各務ヵ原の航空大隊に入営中、好んで奇癖を発揮しながら素知らぬ顔で操縦術の概念を会得し、除隊後、郷里附近の古見海岸で払い下げ水上機を動かして独習し、ついに習わぬ門前の小僧が前年夏、三等操縦士免状を獲得して飛行場を新舞子に移し、伊勢湾横断の定期航空事業を計画中であつた。



氏三孝藤安

入隊中、自分は一滴舐めても総身真赤になるような下戸だが、酒豪の中隊長谷甚吉大尉とは肝胆大いに照らして、よく酒の話相手となり、戸をしめきつて谷大尉夫人を一と晩中、おもてに立たして入れず、二人で飲み明かしたという豪傑中隊長と一兵卒の話が残つている。

満期の時は一等兵で出て来たが、後年、衆議院議員に当選し、日華事変の論功行賞にあずかつて勲四等に叙された時、「今年の開院式には軍服で登院する」といつていたが、天神ひげの氏が陸軍歩兵一等兵の軍服に、丸腰で勲四等瑞宝章を佩用（はいよう）して議事堂の石段を上つて行く姿は、想像しただけでも奇なものだが、ついに実行した話をきかなかつたのは、けだし根からの奇人変

人ではないのである。

関西へ行くと、大阪に西田伸右衛門氏が、これも西田飛行機研究所を木津川尻飛行場に開設の準備をしていた。氏は前に小記したが、古くからの飛行機研究家で東淀川区三国本町に関西飛行協会を創立し、同志の宮沢伊勢五郎氏と飛行機の製作に携わっていたが、木津川尻飛行場の確定を知つて将来の進出を考えて移転したものである。

また九州には福岡県直方の遠賀川畔に伊藤飛行場出身の弘中正利三等操縦士が、直方飛行場を開いて練習生養成に乗り出さんとしており、これらの動きはいずれも軍用機払い下げの便宜による活発な興隆だつた。

このはげしい趨勢（すうせい）に圧倒されていた伊藤飛行機製作所では自家製の機材を練習用にあてるよりもむしろ払い下げ機ですました方が経済的になつて来たので、この際、練習部を分離する方針をたて、さきにセミヨノフ軍から帰つて来ていた川辺佐見氏を招いて、東亜飛行専門学校という名で練習部を独立させ、製作所はもつぱら飛行機の製作と修理事業一本やりで進むことに改めた。

そして前年の大震火災から引き続き、この前後ほど、新陳代謝のはげしい時代はなかつた。

すなわち群馬県尾島に幸い震火災の被害もなく澄ましこんでいた水田中尉が、三月末、ついに再起不能の終りを告げるに至つたのも、その大きな一つであつた。

その二十九日朝、中尉は愛弟子の紙上吉太郎氏の練習を見るためにニューポール式八〇馬力に同乗し、紙上練習生の操縦で離陸したが間もなく発動機の調子が変つたので引返すため旋回の途端、例の通り失速状態となり、中尉があわてて補導したが間に合わず、半旋回のきりもみで地上に激突し、収容後、紙上氏はついに二二才の春を最期に瞑目した。水田中尉は幸い一命をとりとめ、半年にわたる療養でようやく元に近いからだに回復はしたけれども、操縦者としては既に過去の人となり、水田飛行学校も自然、閉鎖のやむなきに至つた。中尉は太田町の寓居にこもつて例の愛妻を相手に閑散な日を送る変り方を見せたが、中島飛行機製作所員であることはこれまで通りだつた。

かくして大正中期のころに、わが民間航空を名実ともに形成していた伊藤、白戸、小栗、水田四練習所は、ここに至つてことごとく消滅し去り、わずかに伊藤氏が東亜飛行専門学校の上置きになつているに過ぎず、急速な時代の変化は関係者をして感無量のものあらしめたのである。

かねて陸軍航空部では台湾に第八大隊設置のため、総督府や軍司令部と折衝中だつたが、さしづめ屏東が決定し、出来れば来年度予算で開設することにして四月早々、各種の施設に着手するはずだが、警察航空班の既設一切は自動的に陸軍に保管転換になることは明らかだつた。

（二）SS式飛行船の空中爆破

安藤繁信、青山哲二郎両海軍大尉殉職――SS式飛行船の空中爆破と高橋道夫海軍少佐、片桐雄司海軍大尉介川与四郎一等兵曹、伊那仲二一等機関兵曹、高橋善三郎三等兵曹殉職――霞ヶ浦に海軍技術研究所航空研究部を設置――鳳翔艦上機の訓練――三菱製一三式攻撃機――大村・霞ヶ浦間の飛行時間記録――世界一周飛行中のスミス中尉一行通過――帝国飛行協会の歓迎

初春飛行で大いに気前を見せた海軍ではあつたが、この春の霞ヶ浦航空隊はとかく大事故が起つて凄惨を極めた。

その皮切りは一月二十九日、第九期学生の編隊飛行訓練中の空中接触からはじまつた。

八時十二分、城、安藤、青山、西島、三和各中尉は一〇式戦闘機を単独操縦して離陸し、青山哲二郎中尉が教導機となつて飛行場周辺を一旋回後、飛行場東方約一、〇〇〇㍍の上空五〇〇㍍で二回目の旋回に移るべく方向転換した時、誤つて城、安藤、青山三中尉の乗機が翼を触れ合い、城中尉は辛うじて湖岸の水田中に不時着して負傷を免かれたが、安藤、青山両機は揉み合つて飛行

場外の水田中に突込み、安藤繁信中尉は殉職、青山中尉は顔面その他に重傷を負い、直ちに医務室に収容して手当を加えたが間もなくこと切れた。

一士官の目撃談によると、「三和中尉が先頭で飛んでいたが、衝突は二回目の旋回飛行中で、教導機の尾部が僚機に触れたと思うと一瞬、よく分らぬうちに五機が隊を乱し、西島機を除く四機が多少とも破損したようだつた。城、西島両中尉は、その途端にパッと離れたが安藤、青山両機はベチベチャと折重なつて落ちて来た」

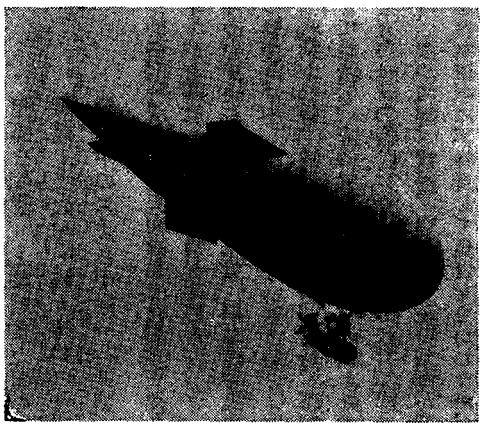
安藤中尉は香川県三豊郡観音寺町の人、大正六年夏、兵学校に入り、十年六月卒業、海軍少尉に任官、昨年五月、第九期学生として霞ヶ浦航空隊に入り、性質は淡白で規律を重んじ潔癖だつた。享年二八。

青山中尉は大分県南海部郡佐伯町の人、大正六年夏、兵学校に入り、水雷、砲術両学校を卒えて駆逐艦響に乗組み、昨年五月、航空学生を命じられ、すぐれた操縦ぶりを見せていた。享年二八。殉職とともに両中尉とも海軍大尉に任ぜられた。

次ぎは三月十九日のSS式飛行船の空中爆破である。この日、追浜に新設の繋留柱利用の野外繋留訓練のため八時三十分、高橋道夫大尉を船長に、片桐雄司中尉が操縦して介川与四郎二等兵曹、伊那仲二三等機関兵曹、高橋善三郎一等水兵らが乗り組み、霞ヶ浦、追浜往復に出発した。やがて訓練を終つて十一時、追浜から帰航の途についたが、薄曇りの茨城県北相馬郡稲戸井村戸頭地先きにかかつた時、突然気嚢の一部に原因不明の火を発し、気嚢はゆるく頭部を下げるとともに後部下面が真二つに裂けて垂直となり、更に水素瓦斯の爆発と同時に中央部から二つに割れて黒煙に包まれながら同所の杉林上に墜落し、再度の爆発音とともに船体は見る間に猛火に包まれ、乗員の吊船は附近の山林内地中深く埋没した。

時まさに〇時五十五分だつた。気嚢は瞬く間に焼失し、わずかに発動機だけが姿をとどめ、余炎は附近の山林に燃え移るので村民は警鐘を乱打して消防隊を召集し、在郷軍人、青年会員らが駆けつけて消火につとめたが火勢猛烈で寄りつけず、ことに水利の便が悪いので燃えるものは燃えきつて鎮火したのが三時半ごろだつた。

霞ヶ浦航空隊からは一〇式偵察機三機を飛ばせるとともに藤瀬少佐、山口、藤吉両大尉は救護隊を組織して現場へ駆けつけ、殉職者を収容する一方、船体の取片付を行つたが高橋、片桐両将校はハンドルを握つたままたおれ、伊奈機関兵曹は機関部にうつぶし、二羽の伝書鳩があわれ黒焦げになつて殉じているのもあわせ収容された。



航空中のSS式飛行船

遺体は一時、附近の竜禅寺に安置したうえ、あらためて白布でおおつた担架に載せて航空隊本部へ帰隊した。

船長高橋大尉は長崎市西中町の人で、先輩大西滝治郎少佐の海外留学のあとをうけて藤吉大尉とともに、もつぱら一号型飛行船とSS式飛行船を担当していた権威者であつた。享年二九。殉職と同時に海軍少佐に任ぜられた。

片桐中尉は新潟県刈羽郡柏崎町諏訪の人、大正九年七月、兵学校卒業、海軍少尉に任ぜられ、練習艦浅間に乗組以来、金銭に対しては全く恬淡(てんたん)無欲、余裕があれば参考書に費して研究と修養に努めていた。昨年末、霞ヶ浦航空隊附となり、飛行船の操縦を習得したが、遭難の最後までハンドルを放さなかつたところに面目をのこした。享年二五。殉職とともに海軍大尉に任ぜられた。

介川兵曹は茨城県那珂郡玉川村の人、大正五年六月、横須賀海兵団に入り、信号術を習得し、通信検定に参加してしばしば第一種賞品や優等賞をかち得ていた名手であつた。昨年二月、横須賀航空隊附となり、後、SS式飛行船につ

いて霞ヶ浦航空隊に移り、飛行船隊附として熱心に研究していた。享年二六。殉職とともに一等兵曹にのぼった。

伊奈機関兵曹は愛知県知多郡常滑町奥条の人、大正七年、志願して横須賀海兵団に入り、八年五月、航空隊に転じ、機関兵として機関学校に入学、昨年末霞ヶ浦航空隊に移つたが落下傘降下が得意で、他人のいやがることを自ら進んで引受ける豪放な気性があり、かつて山階宮武彦王殿下が横須賀航空隊にいられたころ、よく同乗の栄を得たという。享年二四。殉職とともに二等機関兵曹に進められた。

高橋水兵は岩手県胆沢郡南都田村東田の人、小学校時代首席を続け、大正八年六月、横須賀海兵団に入り、十一年五月、水雷学校に学んで高等科電信術を修め、昨年末、霞ヶ浦航空隊に転じて来た。享年二五。殉職と同時に三等兵曹に進められた。

SS式飛行船には、それぞれ落下傘を用意していたのだが、何分原因不明の突発的事故で最善を尽すべく努力し、落下傘をもつて避難する最後の処置までに至らない間の遭難だつたのであるが、わが飛行船史上、いまだかつて見ないこの奇禍について、中央の海軍当局では空中爆発の原因を徹底的に究明のため、調査委員会を設けて慎重な研究を遂げることにした。

しかし肝心の搭乗員が全部殉職しているので調査資料に乏しく、飛行中の状況や事故発生後の様子について全く確証があがらず、原因の検討に行き悩んだが原隊の調査報告や、目撃者の話などから総合研究の結果、爆破当時、空中で火災を起し、ひとたまりもなく猛烈な勢いで墜落したことは事実であり、爆破の数分前、利根川上空で非常に動揺したらしく、霞ヶ浦航空隊へ入つた最後の無電は、「船橋の無線電信の柱が高くそびえています。本航空船は操縦が困難で、今さかんにガブつています」というのから見ても、原因不明の難航をしていたことが想像出来る。

遭難現場は取手町から約一里半、我孫子から約二里、利根川の七里ヵ浜渡船場から二〇丁程距つた稲戸井村で、ここは既に飛行機が三度も遭難している因縁つきの土地で、いわゆる魔の場所とされているところである。

遭難後の午後四時頃、F五号艇で松永少佐、永峰少佐が空中視察したが上空の気流がかなり悪く、丁度利根川の上流地方に生ずる上昇気流と、印旛沼などの湖沼地帯におこる下降気流が交錯して悪気流が渦を巻いている悪所である。かつて荒木大尉も、この附近でひどく悩まされ、三〇度位に横倒しにされて危険にひんした経験があり、またSS式の気嚢球皮の塗料はアルミニウム粉をまぜた金属性のもので、そのためあるいは空中電気をよんで爆発を起したのではないか。また船橋の強力な無電の発信が原因したのではないか、等、等、種々の憶説が生ずるに至つた。

調査会は海軍技術研究所員、飛行船隊々員、田丸卓郎理学博士らが集まつて科学的に精密な調査探究を進める一方、その結論を得るまでは補充飛行船の建造をさし止めることになつた。

そして調査会は結局、確定的な原因をつかみ得なかつたが、塗料にアルミニウム粉末混入の金属性塗料は電気的に危険であり得る場合のあるところから、これに代るべき塗料、すなわち今後は植物性のものを採用する方針に一変し、最後にSS式を原型として海軍独自の改良を加えて航空力学的に、より優秀なものを純国産する決定が遂げられ、さきの一号型に準じた海軍型式の軟式飛行船の設計につくことになつた。

やがて設計の進むにつれて気嚢は藤倉工業会社へ、吊船は三菱内燃機会社へそれから発動機は東京瓦斯電気会社へ、それぞれ注文を発したのである。

震災で築地の航空機試験所を焼失して、その施設全部を新たにしなければならぬ海軍技術研究所は、航空研究部を霞ヶ浦航空隊内に設置が決定して荒川沖駅寄りの隣接地で、兵舎の北側に鉄筋平家建九〇坪の風洞実験室を建築していたが、ほぼ完成したので上田大佐が航空班長で風洞を設備し、いよいよその実験に着手する運びになつた。

実験室は真空の一室に電気による送風装置をして、整流機によつて調節送風し、内部に各種の模型飛行機をつるして支柱や機翼の気流型を研究し、送風の速度、方向などに対する機体の要目を実験し、そして学理的にこれを改良しようとするものであるが、海軍嘱託のカール・ウイーゼルスベルガー博士をはじ

め、関係技師や将校によって慎重な研究のうえ、築地時代のものに多くの改善を施した密閉包流式の大型二㍍半の風洞で、その天秤（てんびん）装置についても種々の改良が加えられていた。

このほか三角測点による飛行機性能検査設備、プロペラー実験用の大発電動力室、プロペラー破壊実験設備、実験用飛行機格納庫、荷重試験場、それから水上機及び飛行艇の基礎研究用試験水槽などが逐次増設され、工作場、研究室、事務室、宿舎などの附属建物も出来上っていた。

この春、海軍にはじめての前例といわれる長期派遣の留学生として、荒木敬吉大尉が三月はじめフランスに出かけて行った。先年、センピル大佐から「日本海軍航空のホープだ」と折紙をつけられた同大尉は、数年前の学生以来、既に二〇余種の水陸各種機を手がけ、延べ飛行時間七四〇余時間という操縦の名手で、最初の駐外航空将校として三年間の留学を命じられた異数の抜擢（ばってき）であった。

訓練実施方面では母艦鳳翔が三月九日、一〇式艦上戦闘機、偵察機、その他予備機若干を載せて横須賀を抜錨（ばつびょう）し、呉軍港に入って十二日から広島湾で訓練の後、九州に向い、大村航空隊共同で数日間の演習後、二十四日朝九時、亀井、馬場両中尉、馬場三等兵曹、八島、田中両一等水兵が千田大尉指導の編隊で偵察機に乗って佐世保を出発、久留米、太刀洗を経て瀬戸内海を東上し、広島、岡山を通過して四時間の航程で姫路練兵場に着陸して一泊し、翌二十五日九時、同地発、万一の用意に大阪、京都、八日市などの不時着場上空を縫いながら全機好調で伊勢湾を一挙に横断し、浜名湖から駿河湾を経て三島に出で、三時間三〇分で追浜に安着した。

母艦は飛行機の出発とともにそのあとを追い、昼夜兼行の全速で帰航して二十七日、横須賀に入った。

この時分、追浜には三菱製の一三式攻撃機が水上、陸上両機種とも整備されて操縦将校の間に引張り凧にされていた。水陸互換式の三人乗り複葉機で全幅一四㍍七六、全長一〇㍍〇六、翼面積五七平方㍍、発動機はイスパノ・スイザ式四五〇馬力で自重一、五五〇㌔、全備重量二、九〇〇㌔、最大速度一九〇㌔、上昇時間は三、〇〇〇㍍に二〇分間を要し、その限度四、五〇〇㍍、航続五時間であるが、艦上機は霞ヶ浦で実験の時、二五〇㌔の速力を出して好評を博し、爆弾のほかに魚雷も搭載出来るもので偵察、爆撃、雷撃のいわゆる三用途艦載機としては海軍制式機の基礎を成し、水上機の寿命は短かったが艦上機は一〇年の長い歴史と戦功を生んだ主戦機だった。

製作元の三菱でも、これが大型機の基盤となり、漸次各種の多発機が生産されるに至ったが、この一三式を最後にして設計者スミス氏一行は、この六月、約束の招聘期間が満ちて本国のイギリスへ帰って行った。

この一三式水上機とF五号艇とで横須賀航空隊は四月二十四日、追浜・舞鶴間の往復飛行を試み、また別に艦上機もコースを別にして両地間を飛行した。

F五号艇は宗雪大尉操縦、松村、高橋両中尉のほか機関兵が乗り、一三式は前田中尉が操縦して朝七時半、追浜を離水し、雁行して相模湾から遠州灘に飛び、熱田の上空から琵琶湖のうえに出て十一時半、舞鶴に着くと同式艦上機も箱根から豊橋、名古屋の線を伝わって水上班よりも二時間早く舞鶴に着き、二十七日、それぞれ往航と同じ航程を追浜へ帰還して同機の長距離飛行実験に成功した。

九州の大村航空隊では途中二着陸の霞ヶ浦飛行を五月十七日朝六時、川口大尉と江草一等水兵が一〇式艦上偵察機で飛び出し、五〇〇㍍の高度で前後しながら瀬戸内海を上って広島に降り、給油の後、次ぎの着陸地明野ヶ原に向い、零時過ぎ到着、小憩と給油のうえ、暗雲におおわれた東海道の低空を羅針盤一つで四時十分、霞ヶ浦飛行場に安着したが、この距離六〇〇浬（約一、一〇〇㌔）を正味五時間三〇分、時速二〇〇㌔で、これまでにない最短時間記録を作った。

また佐世保航空隊では同月二十日、F五号艇二機で台湾に海洋訓練を行い、午後一時、打狗に安着、二十二日朝、同地出発、零時四十五分、基隆に着水し二十五日朝八時、同港発、無電と羅針盤の海洋飛行を無事、佐世保に帰着した。

この南方飛行中、北部日本には世界一周の途にあるアメリカからの空中訪問

客が千島、大湊経由で霞ヵ浦飛行場に入つて来た。

この世界一周はアメリカをはじめ、世界的乾坤一擲（けんこんいつてき）の争覇でフランス、イギリス、イタリー、ソヴエト、ポーランド、スペイン、ポルトガル、デンマーク、アルゼンチンらの各国が競い立つて航空制覇の偉観であつた。

もつとも二、三年前からフランスのマドン大尉、ヴエドリーヌ、イギリスのブレーク少佐らがおのがじし世界一周をめざして飛び出したが、いずれも南回りで印度洋附近へ来るまでに挫折していたのだつたが、なかんずく戦後ようやくフランスの牙城に迫つて飛行記録を高度、速度、周回距離にわたつて奪取したアメリカが、更に世界記録をことごとく手中に収めんとする野望のもとに前年秋、陸軍飛行隊自ら主催の世界一周飛行計画を発表したのである。

これに刺戟されてイギリス立ち、フランス、イタリーが続き、俄然地球上は各国機の競翔場と化して、飛び石的に便宜な位置にあるわが日本列島が、はからずもその送迎の応接にいとまなき立場におかれたのである。

そのアメリカ機が三月十七日、カリフオルニア州サンタ・モニカを出発したが、リバーチー式四〇〇馬力装備のダグラス式水陸両用複葉機四機を連ね、パトリツク少将指揮のもとに正式の出発地シアトルに向つた。

一四時間分の油槽を設けた各機は、機胴に美しい橄欖樹で地球を包んだ図柄を描いて、そこへ一々翔破のコースを書き入れて行くという気のきいた宣伝を用い、各機にシヤトル号、ボストン号、ニューオルレアンス号、シカゴ号と命名し、乗員はシヤトル号にフレデリツク・L・マクラレン少佐、アルヴア・ハーヴエ曹長、ボストン号にレイ・ウエード中尉、ヘンリー・H・オグデン曹長、ニユオルレアンス号にエリツク・H・ネルソン中尉、ジョン・ハーデイング中尉、シカゴ号にはローエル・H・スミス中尉、レスリー・P・アーノルド中尉の八名であつた。

シヤトルで水上機に改装して四月六日、プリンスルパートに着いたが、マクラレン少佐の搭乗（とうじよう）機が着水で小破したので他の三機は十日、シトカ、十四日にはセワードを進み、十五日、チグニックに着いた。ここで修理成つたマクラレン少佐のシヤトル号が追いつき、ともに十九日、ダッチハーバーに向つたが、またもシヤトル号は途中で氷山に接触して大破したので飛行を断念し、スミス中尉が代つて指揮をとり、アツツ島に待機して濃霧の晴れ間を待ち、五月十七日払暁、わが最北端千島の占守島に渡つた。北太平洋の空は低く、雲と霧と風に暗澹たる前人未翔（みしよう）の一、二八〇㌔をタンクにものをいわせて一気に横断し、占守島を南下してパラムシロ島に着水、サンタモニカ出発以来、丁度二ヵ月目である。

ヨーロツパから出発した南回りの各国機中、最も優勢だつたフランスのド・アーチー大尉は、この時まだ仏印のハノイにあり、イギリス機はようやくカルカツタに着いたばかりである。

かくてアメリカ機は十九日、千島の単冠島（ひとかつぷ）に不時着、二十二日、天候の回復を待つて南下し、北海道北東岸をかすめて青森県八戸附近の湊に着水、給油のうえ霞ヵ浦に向い、途中まで誘導のため出迎えたわが海軍機に導かれて五時四十分、三機一斉に湖上に安着し、小松司令、陸軍航空部長安満中将、大使館員その他関係官民多数の歓迎をうけながら上陸した。

飛行協会からも鵜野嘱託が出迎へており、茨城県知事代理の館理事官のお嬢さんがスミス中尉に花輪を贈つてよろこばせた。

本国出発以来、ここへ着くまでの記録は九二時間四八分、航程一三、五八〇㌔だつた。航空隊用意の湖岸大格納庫内の歓迎場で、するめ、かち栗、冷酒の日本古風の祝杯をあげ、小松司令の歓迎の辞に答えてスミス中尉は、「われわれの世界一周の企てに対して、日本国民が合同して種々の便宜を与えられ、この上ない歓迎を受けたのを感謝します。われわれはますます勇気づけられ、成功を期する決心をいよ



霞ヵ浦着のアメリカ飛行艇

いよ固めた次第である」と、明快な口調で述べ、宴終つて宿舎に入ると、数十日ぶりの入浴で見違えるように小ざつぱりとして将校集会所の晩食に臨んだ。

飛行機は相当いたんでおり、発動機と車輪は四個ずつ予備品を持つて来ていたが、修理に手間どつて前後十日間滞在する間に、飛行協会では歓迎会を催し、二十四日、一行を上野駅に迎えた長岡副会長は孫の朝吹常吉氏令嬢から花束を贈呈し、翌二十五日はころしも百花燎乱（りょうらん）の庭園をひかえて浅野総一郎氏邸宅で昼食会を開き、午後三時には総裁久邇宮邸で有功章を贈つた。

席上、殿下には、

「諸君ハ空前ノ壮挙タル世界一周飛行ヲ敢行シ、長途ノ航程能ク寒気ニ耐ヘ、濃霧ヲ侵シ、而モ短時間ニシテ本邦ニ来着セラレタルハ世界交通上、一新紀元ヲ開キタルモノニシテ予ハ深ク其ノ成功ヲ祝スルモノナリ。然レドモ前途尚、諸君ノ労多キヲ思フ。宜シク自重シ以テ大成ヲ期セラレンコトヲ切望ス。本協会ハ玆ニ有功章ヲ贈リテ其ノ成功ヲ表彰ス」

と述べられ、スミス中尉は「感激に堪へず、一同奮つて本飛行の成功を期せんとす」の旨をあいさつし、別室で茶菓のもてなしがあつた。

かくて一行は六月一日、おりからの荒天をついて和歌山県串本へ飛び、朝日新聞社派遣の日本航空輸送研究所の千鳥号と、毎日新聞社協同の日本航空会社機の如才ない歓迎をうけながら風浪の激しい中を悠々と巧みな着水ぶりを見せ、更に要領のよい繋留技術にも、日本機に教えるところがあつた。

翌日もまだ暴風雨のあとが残つていたが鹿児島へ向い、一日滞留して四日朝日本を離れて上海へ飛び去つた。

（三）航空関係者最初の衆議院議員

長岡中将、衆議院議員に立候補――総選挙に当選した

長岡中将の声明文――所沢補給部で遠距離偵察機試作――デヴオアチーヌ式D一C一型着荷――水陸両用艇二機の琵琶湖飛行――河口海軍大尉の射撃命中率――

高井浩一一等水兵殉職――丸山政司、速水克巳両海軍大尉、松本貞蔵、佐藤順吾両三等機関兵曹、立岩幸治一等水兵殉職――魚群探索飛行で鰹の大漁――日本航空輸送研究所の「航空講義録」――加藤兼次郎、日向晃両練習生殉難――負傷治療中の杉本信三一等操縦士病歿――新井富三郎一等操縦士、松田国松青年殉難

旧冬、虎ノ門事件に退いた山本内閣のあとをうけて、本年早々成立した清浦内閣の四八議会は一月末、突然解散し、衆議院議員の総選挙が行われることになつた。

原敬氏死後の高橋是清氏総裁の政友会が分裂して床次竹次郎、中橋徳五郎、元田肇及び山本達雄男爵らの一派が政友本党を樹立して政府の与党となり、これに対し、加藤高明子爵の憲政会、犬養毅氏の革新倶楽部が政友会と結んで憲政擁護の三派連盟を結成して、いわゆる特権内閣打倒の運動が猛烈を極めていた。

そういう政界の動揺、政党政派の消長にも多分の関心と興味をもつていた長岡中将は、この機会をとらえて大急ぎで軍資金を調達し、郷里山口県萩町に帰つて二月下旬、同県第七区から純正中立をかんばんに名乗りを上げた。

競争は相当激甚だつたが、いずれも政治家をもつて任ずる大同小異の人達の中に、故山県有朋公爵の信任厚かつた御直参の立候補は正に異彩であつた。

長岡中将は元来、堀家から長岡家へ養子になつた人だつたが、その両家とも同地方の素封家であり、ことに山口県出身の陸軍々人も特別多い中に、何といつても日清、日露両戦役には格別の戦功を立て、明治天皇の御殊遇を賜つた武将だけに郷党の信望も厚く、中将特有の名調子に人気が出て、演説会場はいつも溢れる大入満員だつた。

その演説は一般政治向きのことには少しも触れず「わが国の航空発達」「わが国の防空施設」一点張りで、その前後に欧米各国の絢爛（けんらん）たる伸展ぶりを叙説し、最後に「この御奉公が長岡今生のお暇（いとま）乞い……。

どうかわが日本の空の防備に、老骨一臂（いっぴ）の力を尽さんとするこの長岡に、今度だけ一回限り郷党の皆さん方の理解ある御援助を仰ぐ次第であります」と結んで、白い長髯（ちょうぜん）をふるわせながら演壇を降りる姿は、さながら声涙ともに下る腹芸であつた。こういう演説を二〇数回繰返した。

時しも四月半ば、日本航空輸送研究所の水上機が、山陰道の巡回飛行を終えて山口県下に入り、萩町を通つて脊梁（せきりょう）山脈を瀬戸内海にぬけて行つた。

もちろん長岡中将の逐鹿戦に関係はなかつたが、同研究所では三月末、兵庫県人渡辺信二、広島県人宮本茂両練習生を修業させて三等操縦士免状を得させたが、民間で水上機操縦者として受験して合格したのは、これが最初の人達であつた。

ことにそのころ、飛行機も相当発達したが山陰方面には一向、影も形も見せないという声に応じて、大阪朝日新聞社が井上所長を動かして同研究所で巡回飛行を行うことになつた。

朝日新聞社では同地方各地の通信支局を動員して、これを支援するよう手配し、研究所では海軍から払い下げのイスパノ・スイザ式二〇〇馬力装備の横廠式ロ号一機を整備し、現用中の同式一〇〇馬力の千鳥号に因んで、銀千鳥号と命名し、操縦者に海軍委託第一期出身の井口実一等操縦士を選び、機関士佐藤辰司氏が同乗して四月八日から行を起した。

まず堺大浜を出発して一気に京都府下の東北地域を横断して福井県下に入り、一直線に小浜へ飛んで給油のうえ、但馬の海岸を西下して鳥取県の湖山池に着き、翌九日は米子市を訪問した。

ここはかつて旧国民飛行会の催しで井上武三郎中尉が剣号で飛んだことがあつたが、民間の水上機を見るのは、これが初めてであつた。

十日には遥かに隠岐の島を右に境港へまわつて中江瀬戸から島根県に入り、宍道湖畔の松江市に着いた。

朝日新聞支局のとりもちで各地の歓送迎をうけ、天候にも恵まれて連日の航程に疲れも見せず、翌十一日は宍道湖を縦断してたこの足のような斐伊川の流れを上りながら今市の上空に出で、白砂青松の海岸線をひた走りに走つて益田川に着水、益田町に一泊した。

かくて極めて順潮に航程の大半を終り、十二日は山口県に入つて須佐町の上空を一路、萩町に飛んで、同地海岸に山陰の宣伝飛行を完成したのだつたが、故意か偶然か、ここに一週間滞在して同乗希望者を数回にわたつて大空へ紹介し、これがはしなくも激戦場裡に鹿を追う長岡中将に無言の声援となつたわけである。

当時の文献にも、また長岡中将の口からも、この間の事情は明瞭にされていないが、日露戦争の参謀次長ともあろう人に違算や手ぬかりのあろうはずはなく、しかしまた厳正公平の新聞社が、一立候補者のために便宜を供するようなこともないわけだが、大浜出発以来から萩町を飛び去つて、瀬戸内海を一直線にわき目もふらず再び大浜へ帰つて行つた飛行機が、萩町に一週間とどまつて同乗飛行などを行つた前後の行動を想察すると、何となく意味ありげにも感じられ、しいてそう観察するならば衆議院議員の総選挙において、飛行機を宣伝に使つた人は長岡中将が最初の人ともいえるのである。

後年、普通選挙になつてから愛知県第三区に立つた安藤孝三氏が、自分の研究所の飛行機を編隊で飛ばせて、公然堂々と気勢をあげたが、それまでは飛行機を利用した候補者はなかつた。

長岡中将の場合は、偶然ひよつこりやつて来たのを幸い、一流の奇智と粘りで井口操縦士を引きとめて単なる景気づけをしたに過ぎないものかも知れなかつた。

大浜へ帰着した井口操縦士の全航程は九四〇㌔で、一二時間五分の新航空路開拓であつた。

総選挙の結果は五月十日が投票日で、長岡中将は高点で首尾よく当選し、航空関係者最初の選良として意気を揚げて帰京すると、早速左の長文の声明を発表した。

「代議士は国民を代表する代議人にして、代議人は国民の真の代表なれば決して感情によりて選ばれたるものであつてはならぬ。余はかかる主義の

下に所謂理想選挙によつて選ばれんことを希望し、叩頭平身的の挙に出ることなく、二十数回の政見発表演説を行い、国難の来れることを叫んで幸いにも山口県第七区選挙民の目ざめたる投票によつて大多数をもつて代議人として推されたことは、余の欣喜に堪へざるところである。大戦後、世界は漸く平和の空気に被はれたる如くなれども、それは偏見にして世界各国は平和主義を掲げて各々軍備に熱中しつつあり、やがては欧洲大戦以上の惨劇が地球面に演出されることは明かに予想される事実である。余は幸いに光栄ある国民の代議人として選ばれたれども、航空論のみをもつて壇上に立つことは現実に於て不可能なことである。従つて広い意味の国防に努むる筈である。然れども国防の枢軸となすものが航空事業であることは過般の欧洲大戦に於て明らかに立証された。今や、各国が軍事飛行に、或は商業飛行にその名をかりて航空事業の発展に汲々としつつあるを見ても、如何に各国が航空機の戦闘的価値を、彼の大戦によつて教へられたかが解せられる。欧米各強国の航空界を眺めたる後、静かにわが航空界を顧るに他国の国防以上、即ち侵略的空軍乃至民間飛行を有するに比し、わが国航空界は未だ国防的能力さへもなく、戦時に於て航空機によつて与へられたる惨劇を想像する時、さながら膚に粒を生ずるの思ひがある。要するに現在においては航空機によつて初めてその国の国防は完全せられるのである。それかためには勿論、空軍の拡張は必須の事であるが、政府は一般国民と協力して民間航空界の進展に努め、直ちに軍用に転じ得べき優秀航空機をもつて、平時航空輸送その他商業飛行に従事せしめ、一旦国難来るや、直ちにこれを常備の空軍と協力せしめて国防にあてるべきである。今や、アジヤの航空界が欧米人によつて開拓されんとしつつあることは極東人の一大恥辱といふべく、国威上又由々しき問題である。余は振はざるわが航空界のために、否、わが国、わが国民のために代議人として選ばれたる重大なる任務を遂行する覚悟である」

陸軍の補給部所沢支部では、三〇〇馬力双発の大型遠距離偵察機を設計製作したが、上翼の極端な後退角といい、飛びはなれて広い上下両翼の間隔といい、下翼前端に突き出た発動機の装置といい、およそ珍奇な型のものでA三型と呼んでいた。

全幅二一㍍、全長一六㍍、主翼面積八五平方㍍、発動機はイスパノ・スイザ式三〇〇馬力二基を装備し、座席三で搭載量六〇〇㌔、最大速度五、〇〇〇㍍の高度で二四五㌔、上昇限度九、〇〇〇㍍というのであるが、制式にはならなかつた。

これと前後してフランスからデヴオアチーヌ式D一C一型戦闘機が着荷したが、さきのモラーヌ・ソルニエー式A一型戦闘機と同様、単座の高翼単葉の金属製機である。全幅一一㍍五〇、全長七㍍五〇、主翼面積二〇平方㍍、発動機はイスパノ・スイザ式三〇〇馬力で自重七八〇㌔、全備重量一、二四〇㌔、最大速度二四五㌔、上昇限度八、五〇〇㍍で三、〇〇〇㍍への上昇に六分五〇秒を要し、機関銃二挺を装備して円胴ジュラルミン製の新鋭機であるが、これも金属機の製作研究用に供せられたほかはあまり使われずに終り、後に飛行協会のホールに運び込まれて展観されていた。

五月二十六日、霞ヶ浦航空隊では珍らしくヴイツカース式ヴアイキング型とスーパーマリン式シール型両用機二機の琵琶湖飛行を行つた。

ヴアイキング型には山本中尉、シール型には大橋中尉が搭乗して七時二十分、ヴアイキング型を先頭に湖上を離れ、絶好の飛行日和といいならされている好天気の光りを浴びながら八〇〇㍍の高度で伊豆の南端から海岸線を浜名湖に出て大正湾に着水し、ガソリン補給のうえ、十一時、再び離水、渥美半島を横断して紺碧の伊勢湾を乗り越え、鏡のように光る琵琶湖を目がけて一直線に飛び、湖畔の彦根城下に相次いで着水した。

一泊して二十七日朝七時、ヴアイキング型に加藤大尉、シール型に梅谷中尉が交代搭乗して帰航につき、往航と同じ線を繰返して霞ヶ浦に帰つた。

さきに大村から霞ヶ浦への飛行に最短時間記録を作つた大村航空隊の川口大尉は空中射撃中、最も困難とされている水面に浮ぶ小型標的に対する急降下射撃の訓練中、一、〇〇〇㍍の高度から射撃に入り、五〇発中二七発の命中弾を獲得した。この命中率は世界的の記録で希有のものである。

この月三月、久しく見なかつた空中分解事故で、霞ヶ浦航空隊にまた若い生命が散つた。

この朝八時十分、同隊第五期練習生の高井浩一一等水兵は一〇式艦上偵察機K一八号機を操縦して、水上班附近の湖上を二、〇〇〇㍍の高度で練習飛行中、突然大音響を発して空中分解し、翼と機胴が四散して凄惨な光景を現わした。

高井水兵は操縦席にあつたまま発動機と一しよに湖岸の第一突堤と、水上射撃観測所の中間、東方二〇〇㍍の湖中に石のように落下して水中深く没入した。一六㍍程の水深で附近は大破した機体の破片で埋まり、殉職遺体は間もなく無残な姿で発見収容された。

原因は全く不明だが飛行中、かくもばらばらに分解したのはめつたにないことで、大正五年秋、所沢で樋口中尉（嘉穂）がモ式で遭難した時の状況とよく似ていた。

高井水兵は愛知県碧海郡知立町の出身で大正十一年六月、横須賀海兵団に入り、昨年二月、第五期練習生として霞ヶ浦航空隊に入隊した有為の青年だつた。享年二一。殉職とともに三等兵曹に進められた。

それから一週間目の六月五日、今度は横須賀航空隊にF五号艇の惨事が突発して重傷者一名を残し、全員殉職の高価な犠牲を払わせられ、今年は海軍にとつて未だかつてない最悲の年となつた。

その日の朝七時三十七分、練習飛行のためF五号艇五八号機に操縦者丸山政司、速水克巳両中尉、同乗者に松本貞蔵、佐藤順吾両一等機関兵、吉田一雄一等水兵及び立岩幸治二等水兵が乗つて、しばらく勝ヶ崎東方海面で離着水の練習をして同八時五分、暗雲の下を一〇〇㍍の高度で第二海堡猿島附近から横須賀市の上空にかかつて行つた。

梅雨前の空は雲低く、やがてその中に包まれて爆音だけを遠近に残していたが、その間に航空隊上空を一周したらしく突然、第四格納庫前から東方約八〇〇㍍の海上一五〇㍍の高度に姿を現わし、第七格納庫前で左旋回をして本部上空から長浦湾口を一周したのち、発動機の回転を減らして北々東に進みながら徐々下降し、第四格納庫の前五〇〇㍍のあたりへ一〇〇㍍の高度で来かかるとはなはだしく右に横滑りしつつほとんど左に傾斜せずに左旋回をはじめた。

この時、速力がひどく減じたのを地上からも目撃されたが、第四格納庫の上から航空隊信号所の方向に飛び、やや艇首を上げて左に旋回したと見るや、今度は急に艇首を突込んで左に急旋回して北に向つた途端、信号所の北西約五〇㍍の山腹に激突し、艇体の大破と同時に火を吹いて左翼の一部を残したほか、瞬く間に全部が焼け失せ、航空隊からは総員駆けつけて救助に努めたが、重傷の血まみれで倒れている吉田水兵を収容したほか、丸山中尉以下全員黒焦げとなつて殉職した。

原因は傾斜が過少のまま右方に低空旋回してはなはだしく横滑りしたのと、発動機の回転を減じたまま余裕の少ない高度で水平飛行をしたため失速状態になつたものと見られ、また最初の離水時には丸山中尉が操縦していたが、やがて離着水の練習中、速水中尉と交代したもののようであつた。

丸山中尉は千葉県山武郡片貝町西の下の漁師町に生まれ、幼くして母を失い、荒つぽい浜辺の生活に生い立つたのであるが、聡敏（そうびん）で剛健な資性は鶏群の一鶴ともいえるものがあつたという。村の小学校でも首席を占め通し、卒業後、家業を手伝うかたわら大日本国民中学会の通信講義録で独学二年を経、大正三年四月、東京に出て正則中学校の四年級の補欠試験に合格、同五年春、卒業し、海軍を志望したが家庭の事情に縛られて悩むのをたまたま海軍大佐石川秀三郎氏に認められ、その保証のもとに一べんに陸軍士官学校と海軍兵学校の試験をうけたところ、その両方とも合格したので勇んで兵学校に入つた。

かくして十年六月、海軍少尉に任官、十二年五月、霞ヶ浦航空隊学生を命ぜられ、今春五月卒業後、横須賀航空隊附に補せられたばかりだつた。少年期からの奮闘努力も報いられず、短いその生涯は惜しみても余りあるものがあつた。享年二八、殉職とともに海軍大尉に進められた。

速水中尉は東京巣鴨の人、府立第一中学校卒業後、兵学校に入り、大正九年八月、海軍少尉に任官、極めて友情にあつく、昨年五月、丸山中尉と同期の航空隊学生で運動に趣味をもち、特に野球が得意だつた。享年二七。殉職により

海軍大尉に任ぜられた。

松本一等機関兵は栃木県河内郡瑞穂野村の人、村の小学校卒業後、宇都宮の私立数学院に入塾したが中途退学、家郷に帰つて農事に従うかたわら国民中学会の講義録で勉強、大正七年六月の徴兵適齢で海軍を志願し、横須賀海兵団に入り、九年五月、航空隊機関術練習生として横須賀航空隊に入隊、翌年一月卒業、同隊附となつた。享年二七。殉職とともに三等機関兵曹に進められた。

佐藤機関兵は宮城県桃生郡桃生村の人だが詳細は分らない。享年二四。殉職とともに三等機関兵曹に進められた。

立岩水兵は愛知県渥美郡田原町の人、幼くして父を失い、家計を助けるため伊勢湾や遠州灘で打瀬漁業に従事し、大正十年末、横須賀海兵団に入団したが学力の低いのを残念がつて分隊長に願い出で、特に夜学に努めたので成績俄かに優良となり、十二年十一月、横須賀航空隊附となつた。享年二四。殉職により一等水兵に昇つた。

去る一月以来、実に一四名の犠牲者を出したが、そのうち民間の紙上氏のほかはことごとく海軍の不祥事で、SS式飛行船の遭難といい、この五号艇の惨事といい、一度に五人ずつの殉職を見たのは空前の凶事であつた。

さて堺の航空輸送研究所には前年、伊藤飛行場から入つた長尾一郎二等操縦士を高松出張所詰として引続き毎週三回、徳島へは毎週一回の定期航空を続けており、五月二十五日から月末まで愛媛県水産試験場の協同で二回目の魚群探見飛行を続け、長尾操縦士が従事した。南宇和島の船越海岸を基点にして警備船二隻を配し、ベンツ式一三〇馬力の横廠式に竹田試験場長、杉本技師らが同乗して季節の鰹（かつを）群を追うのが目的だつた。

竹田試験場長の報告によると、「八時三十五分、鰹らしきものを発見したるも疑問のうちに過ごしたり。尚、南進するうちに八時四十八分、機首より約四点の左方に約一〇度の俯向の海面に鰹らしきものを発見したり。この日、海面にややウネリあるを知りたるも風波微少にして海面鏡の如く、約四五度以上の遠隔海面は青空を反射し、鰹群の水面に作れる波は明瞭に目視することを得たり。微風による風波に比し、やや濃厚なる黒色を帯び、やや幅を有する横一線の波は恰も船上より見たる飛躍する鰹群の状態と相似たり。この際、高度一三〇〇㍍位にして距離やや大なりしため飛躍せる魚体は目視すること能はざりき。よつて操縦者にこの旨を通じ、方向を示して同方面に飛行せしめ且つ高度を下降せしめたり。この後、下翼の後側より下面を視察し、左右両側を熟視したるに魚群の位置に来りたりと思惟せらるる頃、鰹群の点々と飛べるを見たり」

また「第二回捜索飛行に際し、発見したる魚群は伊予丸を通し出漁中の漁船に通知し、五、六百匁廻りの鰹約六百尾、価格千円の漁獲を得たる事実あるも、少くも警備船を要する時代にありては根拠地より放射状に捜索飛行をなし、主として魚群の移動状況を調査するを得策なりと信ず」といい、それに対する飛行機、警備船、漁船の位置や連絡などについて感想を述べ、「要するに飛行機による魚群捜索は頗る重要にして、将来は小型飛行機完成にまつ所多きを覚ゆ」といつている。

この報告に接して飛行協会は、その価値を認め、奨励金一、五〇〇円を同研究所に贈つた。

同研究所では慶応義塾の文学部を出たての中正夫氏の入所によつて、同氏の立案で「航空講義録」の刊行に着手していたが七月末、第一巻を発行した。

内容は航空法規を佐々木利吉航空官、無線電信学を西川儀吉航空官、気象学を航空局嘱託伊藤酉夫氏、航空概論を井上長一氏、飛行機操縦術を同研究所の操縦士、発動機学を竹内技師、航空史並飛行機の設計製作を中正夫氏が、それぞれ分担して執筆し、予約募集の講読者数百名を獲得して校外生として待遇した。

中氏は少年時代からの模型機ファンで、専攻の学科よりも航空のベテランであり、洲崎あたりの競技会場に瀟洒（しょうしゃ）な空色の背広に寒竹のステッキ姿を見かけぬことはなかつた。



中正夫氏

これより先き六月十二日朝、かねて京都市外須知町に安井飛行研究所を開いて黙々と後進の養成にあたつていた安井荘次郎氏は、はじめてその飛行場に不祥事の突発を見た。

練習生加藤兼次郎氏は単独飛行の域も進み、近く航空局の試験を受ける準備中だつたがこの日、同じ練習生日向晃氏を乗せて八〇馬力のソッピース式二型で練習飛行中、油槽から気化器に通ずる燃料管の接合個所がゆるんでガソリンが漏れているのに気づかず、二〇〇㍍の高度で突然、排気瓦斯から引火してたちまち機翼に燃え移り、加藤練習生は直ちに飛行場外畑地へ巧みに着陸したが、間一髪、油槽が爆発して両氏は全身に火のついたガソリンを浴びて生き不動となり、飛行機は金属部を残して丸焼けとなつた。安井氏はじめ所員が駆けつけた時には両氏は猛火の中に非業な最期を遂げていた。

加藤練習生は滋賀県愛知郡東押立村の人、享年二五。日向練習生は金沢市の人、享年二〇の青年だつた。

するとこの翌十三日、同じ京都市の烏丸通の実家で負傷療養中だつた杉本信三氏が、文字通り薬石効なく、ついに膀胱出血のため享年二六で死去した。

氏は今春二月、津田沼で写真撮影のため伊藤飛行機製作所の技師矢野周一氏を乗せてアブロ式五〇四K型一二〇馬力機で飛行中、低空で発動機がとまり、横滑りして幕張町の畑地に不時着したことがある。その際、接地が激しかつたために同氏は腹部を強打して一時失神し、矢野氏は脚部に重傷を負つたのだつたが、杉本氏はその予後が面白からず、京都の実家に帰つて治療していたのが悪化して、ついにこの不幸を見たのである。

氏は一八才の時に伊藤飛行場に入り、一時故山県氏の薫陶をうけていたが徴兵で所沢の気球隊に服役し、満期除隊後、再び津田沼に帰つて安岡氏に学び、修業後は伊藤氏から最も嘱目されて練習生の指導にあたり、飛行協会の懸賞飛行会では速度競技に優勝して新進の名を揚げ、東西定期航空会及び大震災後の郵便飛行にも参加して、常に堅実な飛行ぶりを見せていた真面目な操縦者だつた。

月が変つて七月早々、今度は東西定期航空会の新井富三郎操縦士が、立川飛行場で不測の災いを招き、今年になつて早くも五人目の民間犠牲者を送るに至つた。

同操縦士は修理の出来たサルムソン式朝日号の試験飛行を行うため、発動機を試運転していたが、おりから遊びに来ていた知人の松田幸次郎氏の次男国松君が熱心な飛行機好きで、かねて乗りたがつていたので、この機会に乗せてやる気になり、午前九時五十分、自ら操縦して離陸、飛行場をはずれて南方約二〇〇㍍の上空にさしかかつたころ、発動機に故障が起つてにわかに力が衰えたので、直ちに着陸の処置をとつたが既に失速して旋回のいとまなく、一〇〇㍍の高度から機首を下に桑畑に突入し、両氏は修理成つたばかりの大破機体の下敷きになつて圧倒された。

新井氏は群馬県勢多郡黒保根村の人、徴兵で中野の気球隊に入り、後、志願して所沢に転じ、航空学校で修業した卓抜な操縦者でシベリアにも出征し、今春四月、満期除隊して直ぐ東西定期航空会に推薦された剛毅沈着をもつて鳴る人だつたが、僅かに三月あまりで、この奇禍に遭つたのである。享年三二。

また国松少年は地元立川町西町の増田屋という酒屋さんの次男で、ほとんど毎日のように飛行場に入りびたつていた甲斐もなく、とうとう飯よりも好きな飛行機に殉じてしまつた。

(四) 春風号の本土一周飛行

廃艦石見の爆撃実験——陸軍飛行学校令——友成枝盛騎兵中尉、浦忠次歩兵中尉殉職——川西式K六型水上旅客機に山階宮殿下「春風号」と命名——毎日新聞社協同の日本一周飛行——全航程に記者取材同乗——無事故の総飛行距離四、三九五粁を完成——航空局、帝国飛行協会共同の懸賞論文募集——帝国飛行協会の四国地方巡回講演と連絡飛行

七月九日正午から相模灘の沖で廃艦石見の壮烈な爆沈実験が展開された。爆撃には追浜から一三式攻撃機とF五号艇が出動し、陸軍からも丁式のファルマン式F六〇型が三方ヵ原から参加し、特に倉賀野侍従武官が差遣されて貴衆両院議員も多数が参観した。

石見は日本海海戦で捕獲したロシヤの巡洋艦アリヨールだが、この朝五時、特務艦朝日に曳航されて横須賀を抜錨し、阿蘇、潮風、島風、浦風などの僚艦に護られながら静かに東京湾を出て行つた。屠所（としよ）のひつじという言葉があるが、この時の石見のさびしい姿は、海軍の人にとつては思い出の多い印象の深いものであつた。

相模灘沖所定の位置に石見をおいて僚艦が去つたあと、追浜航空隊からまず下五号艇四機が現われ、石見の上空を一周しながら先頭機から順次爆弾投下を開始した。その第二弾が見事に艦首甲板に命中して、大音響とともに空高く火柱を吹き上げ、静かな海上にたちまち凄惨な場面が沸騰した。

第二陣には一三式攻撃機と、陸軍の丁式や乙式偵察機が入りまじつて目のかたきのように爆撃を集中し、甲板を貫くもの、艦側をかすめるもの、あるいは海中に炸裂して十数丈の水煙をあげるものなど、実戦さながらの気魄と光景を演出したのであるが、この時の実験主任だつた別府明朋少佐が後日の述懐に、

「爆弾はたしか二四〇㌔位のものを使つたように思う。しかしこんな重い爆弾を積んで、はたして飛行機が飛び上がれるかどうか、またそれを落した時、飛行機が爆発するようなものを持つて行つて危険ではないか、というようなことが気にかかつた。ことに飛行艇は滑走中に波の当りが激しいから、そのショックで爆弾の安全装置がはずれて爆発するようなことはないか、爆弾は二個、両舷に積んだのだつたが、それで片方を落すと、片方の重さが加わつてひつくり返るようなことはないか、などと今から考えると、とても馬鹿々々しいことが大へん心配の種だつた。そこでこうしたことを順々に試験することになり、はじめに波があたつても滑走中に信管が破裂することはないか、どうかをためすために、火薬の代りに砂をつめたダミーの先きに信管をつけて全速をかけて滑走して見た。すると波の当りは随分ひどかつたが安全装置に異状がないので、これはまあよろしいということになり、次いで爆弾二個を積んでも離水出来るかどうかをためした。そしてこれも無事に離水出来たので今度は爆撃の際、一つずつ落しても反対側に影響があるか、ないかを試験したが、これも差支えなしとわかつて、それでは実験の時は、一個ずつ投下しようということになつた。それから安全装置を抜く段になつたが、これは中々危険だから標的の上へ行つてから、投下する直前に安全装置を抜く方法をとつた。次ぎに肝心の照準だが、その当時は照準器のいいのがなかつたので、ためしに大きなたまと小さいたまを落して見た。これは爆弾の大小によつて弾道が違うから一㌔、二㌔、四㌔弾という風に順次に大きいのを投下して、それが目標からはずれたらしるしをつけておく。そして第一弾がここ、第二弾がここ、というぐあいにだんだん修正して爆撃の精度を増して行つた。それから高度であるが、あまり高いと命中しにくいからなるべく低空でやろう、しかしまたあまり低いと、爆発の余波を被つて飛行機があぶない。何㍍ぐらいが適当かと、あたつて見ると、大体九五〇㍍なら大丈夫ということが分つたので、それなら一、〇〇〇㍍で投下しようときまつた。さていよいよ最後に爆弾がうまく爆発するかどうかを調べて見て、まずこれならば大抵目的は達せられるという確信が出来た。いよいよ当日になつた。飛行機は最初の予定を変更して、四台の飛行艇が編隊をくんで追浜を出発した。石見の投錨地点は、ちようど三浦三崎の附近だつた。その上空まで行つて爆撃を行い、一台から一発ずつ順々に爆弾を投下した。すると命中率が頗るよい。一回落としてから旋回し、再び二発目を落したが、予想以上の命中さだつた。見ていると水が半円形に上がる。たまが艦のサイドにあたつているのである。どかつとあたると石見の甲板上に水がどんどん落ちて来て、甲板の上を水が走つているようだつた。こん度は岡村徳長中尉（後に中佐）がたゞ一機で出直して行つて爆撃すると、それがまたうまく艦橋にあたつた。その時、岡村中尉の無電によると、艦は大半傾いているというので、更に第二次の攻撃隊を出した時にはほとんど石見は沈みかけていた。攻撃隊は、それへまた爆弾をおとしてとうとう撃沈してしまつた。相手が無抵抗で不動の姿勢にあるとはいえ、爆撃の訓練をはじめてから、いくらも日が経つていない時の実験としては、たしかに大成功だつたと思つている」

そして結局、海軍機の爆撃が功を奏して石見は海底に傾いて行つたのだが、

これに参加した陸軍機の不成績が後日の問題になり、部内に調査機関が設けられて査問と研究が兼ね行われた。

これより先き陸軍では軍令第六号で航空学校を陸軍飛行学校と改称し、五月十七日から施行されたが、明野と下志津の両分校を独立させ、それぞれの地名を冠称して、これまで通り明野は戦闘技法、空中射撃術の訓練、下志津は偵察術修業校であることに変りはなかつた。

第一条　陸軍飛行学校ハ学生ニ航空ニ関スル諸般ノ学術ヲ修得セシメ之ヲ各隊ニ普及シ、常ニ是等諸学術ノ調査研究ヲ行ヒ以テ航空教育ノ進歩ヲ図リ且航空ニ関スル兵器、器材ノ研究試験ヲ行フ所トス

第二条　陸軍飛行学校ハ左ノ三箇所ニ置ク

所沢　下志津　明野

第三条　各陸軍飛行学校ニ於テ教育及調査研究並試験ヲ為スベキ科目ノ区分概ネ左ノ如シ

所沢陸軍飛行学校――飛行機操縦、機関及爆撃ニ関スル諸学術並是等ニ関スル器材

下志津陸軍飛行学校――戦術、偵察、偵察操縦、通信及写真等ニ関スル諸学術並是等ニ関スル器材

明野陸軍飛行学校――空中戦闘、空中射撃及火器ノ取扱等ニ関スル諸学術並是等ニ関スル兵器及器材

前項ノ外、所沢陸軍飛行学校ニ於テハ航空ニ関スル気象及衛生ニ関スル研究ヲ行フ

第四条　学生ヲ分チテ左ノ六種トス

操縦学生――飛行機操縦ニ関スル学術修習ノ為メ各兵科尉官、准士官、下士及下士候補者タル兵卒ヲ以テ之ニ充ツ

機関学生――機関ニ関スル学術修習ノ為メ各兵科尉官、准士官、下士及下士候補者タル兵卒ヲ以テ之ニ充ツ

戦術学生――戦術修習ノ為メ各兵科大、中尉ヲ以テ之ニ充ツ

偵察学生――偵察ニ関スル学術修習ノ為メ兵科尉官ヲ以テ之ニ充ツ

射撃学生――空中戦闘及空中射撃ニ関スル学術修習ノ為メ各兵科尉官、准士官及下士ヲ以テ之ニ充ツ

特種学生――爆撃、偵察操縦、写真、通信又ハ火器ノ取扱等ニ関スル学術修習ノ為メ各兵科尉官、准士官及下士ヲ以テ之ニ充ツ

第五条　前条ノ外、臨時ニ各兵科佐官以下ヲ召集シ、必要ノ修学ヲ為サシムルコトヲ得

第六条　学生ノ教育ニ任セシムル為メ各学校ニ教育部ヲ置ク

第七条　航空ニ関スル器材、気象、衛生等ノ調査研究試験並審査ヲ遂ゲシムル為メ所沢陸軍飛行学校ニ研究部ヲ置ク

第八条　学生ノ教育並諸般ノ研究試験ニ充ツル為メ所沢陸軍飛行学校ニ教導中隊ヲ置ク

第九条　器材ノ修理研究並学生ノ実習ニ供スル為メ所沢陸軍飛行学校ニ材料廠ヲ置ク

第十条　陸軍飛行学校ニ左ノ職員ヲ置ク

校長　副官　主計　軍医　教育部長　教官　技師　准士官　下士　判任文官

前項ノ外、所沢陸軍飛行学校ニ左ノ職員ヲ置ク

研究部長　研究部員　教導中隊長　教導中隊附　材料廠長　材料廠附

第十一条　校長ハ陸軍航空部本部長ニ隷シ校務ヲ総理シ学術進歩ノ責ニ任ズ

第十二条　副官ハ校長ノ命ヲ承ケ校中一般ノ庶務ヲ掌ル

第十三条　主計及軍医ハ校長ノ命ヲ承ケ各其ノ担任ノ業務ヲ掌ル

第十四条　教育部長ハ校長ノ命ヲ承ケ学生教育ノ計画及其ノ実施ニ任ズ

第十五条　教官ハ教育部長ノ命ヲ承ケ学術ノ授業ヲ分担ス

前項ノ外、材料廠ヲ置カサル学校ニ在リテハ教官ノ一部ハ校長ノ命ヲ承ケ器材ニ関スル業務ヲ掌ル

第十六条　教育部長及教官ハ校長ノ命ヲ承ケ調査研究並試験ヲ分担ス

第十七条　研究部長ハ校長ノ命ヲ承ケ調査研究試験並審査ノ実施ニ任ズ

第十八条　研究部員ハ研究部長ノ命ヲ承ケ調査研究試験並審査ヲ分担ス

第十九条　教導中隊職員ノ服務ハ軍隊内務ノ定則ヲ準用ス

第二十条　材料廠長ハ校長ノ命ヲ承ケ廠内一般ノ業務ヲ掌ル

第二十一条　材料廠附ハ材料廠長ノ命ヲ承ケ廠務ヲ分担ス

第二十二条　技師ハ上官ノ命ヲ承ケ技術ヲ掌リ又学術ノ授業ヲ分担ス

第二十三条　准士官、下士、判任文官ハ上官ノ命ヲ承ケ各其ノ業務ニ服ス

第二十四条　学生及第五条ニ依リ召集スル者ノ人員又ハ人名、入校又ハ召集期日及召集期間並学校名ハ陸軍大臣之ヲ告達ス

第二十五条　学生分遣ノ告達アリダルトキハ所管長官（陸軍航空部、陸軍飛行学校ニ在リテハ陸軍航空部本部長、以下同ジ）ハ部隊長ヲシテ修学ニ適当ノ者ヲ選定シ、入校前ニ其ノ官氏名ヲ当該陸軍飛行学校長ニ通報セシムベシ

第二十六条　学生ノ修学期間及入校回数ハ陸軍大臣之ヲ定ム

第二十七条　士官、准士官及営外居住下士学生ハ校外ニ、営内居住下士兵卒学生ハ校内ニ居住セシム

第二十八条　学生ノ願届其ノ他業務ニ関スル諸件ハ総テ校長ノ管理ニ属ス

第二十九条　学生ハ情願ヲ以テ退校スルヲ許サス

学生中、傷痍疾病其ノ他ノ事故ニ因リ学術修得ノ目途ナキ者ハ校長其ノ事由ヲ具シ、陸軍航空部本部長ノ認可ヲ受ケ退校セシム

第三十条　学生中、傷痍疾病其ノ他ノ事故ニ因リ修学期間内ニ所定ノ学術ヲ修メ得サル者ニシテ尚成業ノ見込アルモノハ校長其ノ事由ヲ具シ、陸軍航空部本部長ノ認可ヲ受ケ滞学セシムルコトヲ得

第三十一条　校長ハ学生ノ修学末期ニ於テ学生修学ノ成績ヲ調査シ陸軍航空部本部長ニ報告シ、将校ニ在リテハ修業成績書ヲ、准士官以下ニ在リテハ考科列序表ヲ調製シ、所管長官ヲ経テ本人所属部隊長ニ送付シ、且准士官以下ニハ学術修業証書ヲ付与スヘシ

第三十二条　校長ハ陸軍大臣ノ認可ヲ経テ修学ヲ終リタル学生中若干名ヲ選抜シ、更ニ一年以内須要ナル学術ヲ修習セシムルコトヲ得

第三十三条　校長ハ陸軍航空部本部長ノ認可ヲ受ケ校務上便宜ノ時期ニ於テ職員ニ隊附勤務ヲ為サシメ、又ハ他ノ飛行学校ニ派遣スルコトヲ得

第三十四条　研究部ハ教育上必要アルトキハ校長ハ師団長ニ稟議シ、其ノ軍隊ヲ使用スルコトヲ得

下志津及明野陸軍飛行学校長ハ研究若ハ教育上、必要アルトキハ所沢陸軍飛行学校長ト協議シ、其ノ教導中隊ヲ使用スルコトヲ得

六月十六日朝、所沢の将校学生は近藤大尉の指揮で高等飛行の練習についていたが、友成校盛少尉は甲式三型機五四号機で十時四十分、一、〇〇〇㍍の高度から課程に入り、四回のきりもみ後、離脱の操作に移つたかに見えたが引き続き更に二回の旋転降下をして五〇〇㍍できりもみから脱し、約七〇度の角度で降下しながら次第に水平に回復しかかつたが、そのまま飛行場西方の富岡村北岩岡の川越鉄道線路附近松林中に突込み、根株に激突して少尉は押しつぶされ、胸骨を粉砕、四肢を骨折して大破の機中に殉職した。

原因は飛行中のめまいによるものと認定され、陸軍本年最初の犠牲である。

少尉は大分県東国東町の人、小学校の時分から俊童といわれていたそうで昨年来、仙台の騎兵第二聯隊から選ばれて航空学校に入り、間近かに卒業をひかえての災禍であつた。享年二四。殉職により騎兵中尉に任ぜられた。

越えて七月三日には、明野飛行場で射撃練習中の事故である。学校附兼教官の浦忠次少尉は地上の固定目標に対する写真射撃練習のため、乙式一型機を操縦して八時五十七分離陸し、二〇〇㍍の上空から目標を一回射撃した後、第二回目に移るべく飛行場の東北約一〇〇㍍の村松明野山へ一〇〇㍍の高度でさしかかつた。するとそこにたまたま射撃練習中の僚機を発見したので、これを避けんとして右に小旋回の舵をきつた途端、きりもみに入り、高度が低いのでせんすべもなくたちまち機首を突きこみ、少尉は頭蓋骨折で殉職した。

佐賀県杵島郡住吉村の人で大正二年八月、熊本地方幼年学校に入り、十一年十二月、歩兵少尉に任官、十二年二月、所沢の航空学校に入学、十月卒業と同時に明野の分校附となつて教官をも勤めていた。享年二五。殉職とともに歩兵中尉に任ぜられた。

さて川西飛行機部では大阪毎日新聞社と提携して日本一周飛行の壮図を計画

し、福知航空課長と坂東、後藤氏らが寄り々々準備を進めていた。

同工場では旧冬来、全木製羽布張りの三座旅客機川西式K六型複葉水上機を製作していたが、四月末完成したのでマイバッハ式二六〇馬力を装備して五月、航空官立ち会いのうえ後藤氏が数回の試験飛行で極めて好成績をおさめていた。

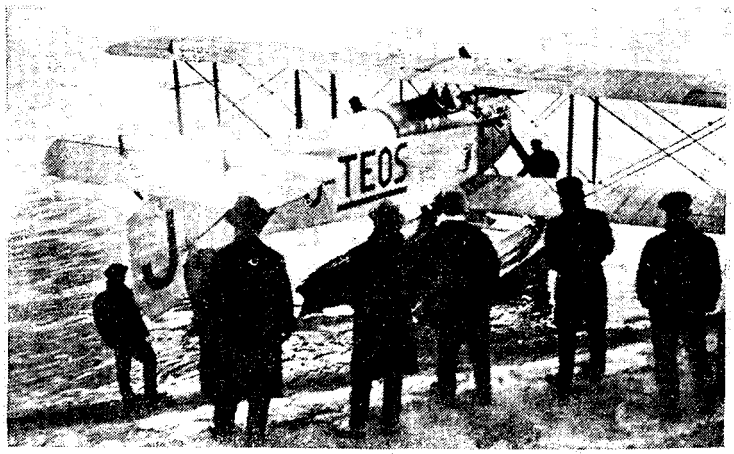
同機は前方の操縦席は開放式だが、その背後の三座客席は天蓋のある箱型で全幅一六・六〇、全長九・九二、翼弦一・七〇、翼隙一・八七、翼面積四三平方米六〇、自重一、一五〇㌔、これに七四〇㌔の積載量があつて全備重量一、八九〇㌔となり、全速一六五㌔、三、〇〇〇米までの上昇時間一七分という優秀な性能であつた。ことに安定性と操縦性に好調を示し、設計者関口英二氏近来の佳作であつた。

そこでわが国に新らしいこの国産旅客機披露のため、後藤氏が操縦して東京に飛び、芝浦埋立地海岸に官民関係者を招いて製作技術の進歩向上を誇示したのである。

時にたまたま山階宮武彦王殿下のご見学があつたので、特に命名をお願いしたところ、旅客機にふさわしく「春風号」と名づけられた。

この万事好都合の新鋭機を迎えた毎日新聞社の福知課長は、新聞人の鋭い感覚をひらめかしてたちまち日本一周飛行を計画し、上層部の同意を得て坂東氏に、「両者寄り合いの持ちつ持たれつで決行しようじやないか」と交渉したところ、血の気の多い坂東氏は双手をうつて即座に応諾し、これも元気のあることにかけては人後におちぬ川西竜三社長に相談して話は直ぐまとまり、後藤氏を春風号ぐるみ神戸に呼び戻して機体の改造に着手した。つまり放熱器の位置を変え、安定板の下部に小型の垂直鰭を附け、更に翼端附近に補助浮舟を装備して長途飛行に便ならしめたのである。

そして機材の整備、航空路の研究調査、燃料及び予備部品類の各地配置などを行い、一方、大阪毎日、東京日日両新聞社では航空路と附近沿線の各地通信支局に手配して「我が社機空前の大壮図」を一〇〇パーセント宣伝するとともに着水場の準備、旅宿の斡旋、市町村民の歓迎などに万遺漏なからしめたのである。



川西式K6型春風号

新聞社の漠然とした「我が社機」を容認する代りに、飽くまでも「川西製K六型旅客飛行機」であることを新聞その他に明記するのが宣伝上の条件であり、全く「持ちつ持たれつ」の快挙であつた。

全航程四、五〇〇㌔の本土一周を七区間に分け、操縦者は後藤一等操縦士、同伴の機関士は米沢峰蔵氏と決定し、飛行印象記を紙上に発表するために各区間を毎日、日日両新聞社から少壮記者を選抜して交代に同乗させることになり、万端の手はずが整つた七月二十二日、大阪と東京の両紙上で一斉に発表して翌二十三日、大毎幹部、川西社長以下の見送りをうけて颯爽と大阪木津川尻飛行場をスタートし、まことに鮮かな手並みを見せたのであつた。

第一日の航程は大阪・鹿児島間だつたが、近来空路頻繁な瀬戸内海をよけて四国迂回（うかい）の外まわり七八〇㌔コースを選び、長岡四郎記者が乗り込んで土佐沖を南下、日向灘に出で、更に鹿児島湾を上つて鹿児島市築港附近に安着した。この間、逆風をうけて平均時速一〇八㌔、七時間一五分の洋上飛行であつた。

第二日は鹿児島、日置両郡の最短距離を横断して天草群島上空を長崎に出

で、大村湾を北上して佐賀県の西北隅をかすめ、博多湾に至る二五〇㌔を正味二時間で翔破した。この平均速度一二五㌔、全航程中の最短区間である。

第三日は福岡・金沢間七〇〇㌔で、同乗の記者は越智佑男氏が担任し、山陰北陸の日本海沿岸を風に追われながら一路北上して時速平均一六五㌔、四時間二分の快速で犀川上流に着水、早くも東日本の玄関に入つたのだつた。

ここで発動機の手入れと機体の点検に一日を送つて翌二十七日、第四日目の秋田行を続行した。同乗の記者は小泉進作氏で、渺茫（びようぼう）たる日本海を左に白浪おどる海岸線を北へ々々驀進して四九〇㌔を三時間三五分、平均時速一三六㌔で八郎潟の大久保町に着き、全航程の半ばを完了した。

五日目二十八日はおりからの東北地方特有の濃霧季節で、陸地横断の多いこのコースはきわめて冒険だつたが平田外喜二郎記者同乗して予定の通り秋田を出発し、西津軽の山岳地帯をかすめて北津軽半島を突破し、濃霧の底に青森湾、野辺地湾を越えて小河原沼に飛びつき、垣々（たんたん）たる海岸を低空で八戸町横の湊に五〇〇㌔を三時間一五分で安着し、よく平均時速一五四㌔の高速度を出して既に三分の二航程を翔破した。

翌二十九日第六日目は記者顕考与一氏が交代して起伏する太平洋岸五五〇㌔を一路南下し、多少の向い風を押して四時間一八分で霞ヶ浦の海軍飛行場に着いた。平均時速一二〇㌔。

さて最終コース大阪帰還を翌三十日、吉森幸太郎記者が同乗して元気一ぱいで飛び出したが、西へ行くに従つて霧が深くなり、ついに伊勢湾上空では全く四囲を弁ぜぬ濃霧で沿岸の低空をはうように上つて四日市築港附近に一たん着水した。

この間、七〇〇㌔、五時間五〇分を要し、これも時速一二〇㌔である。

その日は暮れるまで霧晴れず、翌朝、四日市を立つて宇治山田の上空を熊野灘に出で、串本を経て沿岸を田辺湾に入り、最後の頑張りを見せて和歌山市上空を大阪府下に横切り、岸和田、堺両市を過ぎれば既に眼下の木津川尻飛行場には、大毎社旗が翻翻（へんぽん）と灼熱（しやくねつ）下にはためき、両社からの出迎えがあたりを埋めていた。

海岸線大迂回の航程四二五㌔、平均時速一二八㌔で三時間一九分をもつて出発地に帰着し、わが国最初の水上機による本土一周飛行を、しかも優秀な記録で完成したのである。

実にその総飛行距離四、三九五㌔、飛行時間三三時間三四分、この間における毎時の平均速度一三三㌔で、金沢で行つた点検の一日を除いて前後八日間を翔けづめに翔けり、天候による四日市の不時着以外、些の故障もなく予定を完全に成就したことは後藤、米沢両氏に負うところきわめて多いものがあつた。

また終始、行をともにした記者諸氏の飛行記は大毎、東日両紙に連日掲げられ、それぞれに異彩を放つて興味深く、航空思想の普及にすこぶる貢献した。

そしてこの種の飛行記事が新聞に連載されたのも、わが国でこれが嚆矢（こうし）であつた。

春風号の堂々たる成功を一入よろこばれた山階宮殿下には、御あいさつに伺つた両社の関係者一同に飛行中の感想をいろいろ求められ、今後とも一層努めるようにと激励されたのだつた。

これより先き、同殿下が航空学術振興の意味で、機会を設けて広く懸賞論文の募集を行つては如何であろうか、という御意見を漏らされたのを耳にした航空局と飛行協会は協議のうえ、左の課題二種を選んで殿下の了解を得た後、六月中旬、懸賞論文募集を新聞紙上に発表した。

第一課題「本邦に於ける民間航空機の用途を論ず」

第二課題「航空輸送用機体材料として金属及び非金属の優劣を論ず」

殿下はこの募集を多とし、特に賞品の提供を申出でられた。

賞金は一等に航空局、飛行協会各金五〇〇円計金一、〇〇〇円、二等に同じく金二五〇円ずつ、計金五〇〇円、三等にも同じく金一五〇円ずつ計金三〇〇円を一篇ずつ採り、等外佳作があつた場合には若干を採つて、それぞれ相当の賞金を贈ることにし、原稿締切を明年三月末とした。

飛行協会では五月下旬、四国各地に講演と映画の会を開き、同時に日本飛行学校の小川寛爾操縦士を招いて飛行学校名入りの飛行機で巡回飛行を行つた。協会からは塩田理事、徳永参事、それから審査員の河野長敏氏らが出かけて二

十一日から六月はじめにかけて宇和島、松山、丸亀、高松、坂出、善通寺、琴平、多度津、徳島及び高知の諸都市を講演し、飛行機はニューポール式八〇馬力で二十六日、善通寺を振り出しに琴平、丸亀、坂出、多度津、松山を連絡して各地に宙返り、その他の高等飛行で賑いを呈し、数年前、後藤正雄、故佐藤要蔵氏がモ式七〇馬力でお目見えしたころに比べて格段の感を与えた。

（五）賑かな外国飛行機の送迎

来航外国機に因んで朝日新聞の懸賞募集——フランスのド・アーヂー大尉、所沢に着く——叙勲と歓迎——イギリスのマクラレン少佐、霞ケ浦に着く——北太平洋で挫折、世界一周中止——アメリカのスミス中尉一行、世界一周後シアトルへ帰還——ポルトガル機、マカオで蹉跌——イタリー機、緑島で潰ゆ——アルゼンチン機、霞ケ浦に着く

さきにわが本土を縦断して行つた世界一周のアメリカ機に遅れること一週間三月二十五日にサザンプトンのカルショットを飛び出して世界一周を目ざすイギリス機があつた。これはヴイツカース式ヴアルチユア型水陸両用飛行艇で、ネピア・ライオン式四五〇馬力の三人乗りにA・スチユワート・マクラレン少佐、ブレンダース中尉及びアンドリユース軍曹が乗り組み、単機壮途についたが、間もなく一五〇〇粁ばかりのアヴールで濃霧のため不時着したのを初め、地中海のコルフ島で発動機交換のやむなきに至り、更にインドのパールでまたも発動機を破損し、四月二十四日にパリを出て来たド・アージー大尉のブレゲー式に追越されたが、これも既に東亜の領域にあり、更に四月二日、ポルトガルのリスボンを立つた同国陸軍の一機があつた。

飛行機はフランス製ルノー式三〇〇馬力のブレゲー式一四型陸上機でブリトバイア少佐、サルマン・ペイレス大尉及びゴンペラ機関士が乗り、北アフリカを経てインドのビハルまで来たところ、そこで機体を大破したが屈せず、イギリス官憲の好意で有り合わせのデ・ハヴイランド式九型にシドレー・ピューマ式二三〇馬力発動機を装備して、これまたアジアの空を望んでいる。

これらの情勢を察知した朝日新聞社では、いち早く人気の機微をとらえて「何日何時に何機が日本領土に先着するか」という予想の懸賞募集を発表して、北から入るか南から来るか、各国機の機種、型式、性能、それから乗員らを附記して応募者の参考に資した。

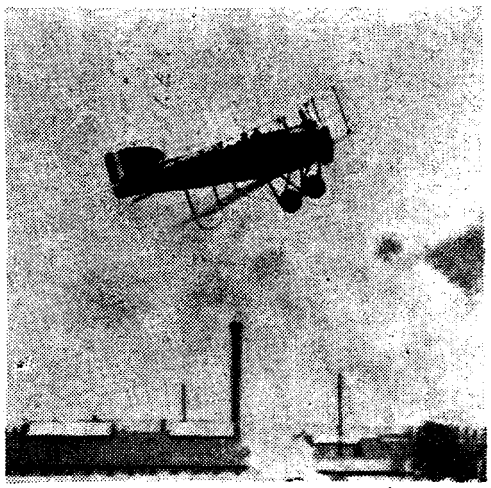
しかしこれは間もなくアメリカのスミス中尉一行が北から到着して訳なく解決したが、航空智識の普及と培養には多分に役立つものであつた。

パリから出て来たベルチエ・ド・アーヂー大尉は、機関士のヴェザン軍曹をつれてロレーン式四〇〇馬力のブレゲー式一九A二型の一葉半快速機で先きを行くイギリス機やポルトガル機をぬいて、スミス中尉らが日本を去る時には朝鮮の大邱に来ていた。

その過程コースを見ると四月二十四日、パリを飛び出すが早いか一挙に一、〇〇〇粁を飛んでブカレストに着き、翌日はアレツポ、二十六日はバグダツト、二十七日はブシール、二十八日、バンダー・アバスと息つく間もない連日の長翔に六日間でカラチに到着、六、八〇〇粁を翔破して先発のイギリス機を追いぬき、五月三日にはアグラ、五日にはインド東岸のカルカツタ、九日にはビルマのラングーン、十日にはバンコック、十一日、安南山脈を越えてサイゴンに飛び、十二日はハノイへ北上して本国と仏印間を結ぶ記録飛行を作製し、十八日に広東、二十日、上海に入つたのである。

ここまでは上出来だつたが、上海竜華（ロンポオ）の臨時飛行場で着陸滑走中、溝に衝突して転覆し、一瞬機体を両断大破してしまつた。これは慣れぬ中国人整備員の不注意から、着陸標識を設けなかつたことから起つた不幸で、パリ・上海間一五、七五〇粁を九九時間五〇分、日数にして二七日、空前の記録だつたが、一時はこのまま前途を放棄せざるを得ない状態だつた。

それを聴いた浙江省督軍盧永祥（ろえいしよう）将軍が、それは気の毒だというので、ちようど松滬護軍使のところにあるルノー三〇〇馬力の古いブレゲー式一四型を貸してくれたので、無いよりはましだと、さつそく整備点検をは



城東練兵場に着いたド・アーデー大尉機

じめた。

その結果、時速一六〇㌔のこの旧式機では上海から海上を日本へ一と飛びというわけにいかぬので、朝鮮回りのコースにして五月二十九日、上海から済南を経て北京へ飛び、六月二日、北戴河、奉天、三日、平壌、四日、大邱と小きざみに進み、気象通報のとれぬ悲しさに朝鮮海峡の濃霧に阻まれて、出たり入ったりしながら八日になつて漸く晴れ間を見つけ、針路を左へとつて山陰道を斜めに大阪へ向つた。

朝日新聞社では大蔵氏をサルムソン式で出迎えさせ、その誘導で城東練兵場へ安着した。

歓迎場には滋野男がジャーヌ夫人を携えてフランス大尉の制服で瀟洒な姿を見せ、これも軍装のド・アーデー大尉と一別以来の邂逅（かいこう）に固い握手をかわし、見合わす目と目に感無量のものがあつた。

一泊して翌九日、朝日、毎日両社機に導かれて東上し、ここにパリ・東京間一七、八三七㌔を四六日間、正味一二〇時間で連絡し、これを終点にして飛行を打ちきることにした。

元来、この飛行は、フランス政府が前年末、パリ・ハノイ間の飛行奨励計画を企図して議会の協賛を得ていたもので、ド・アーデー大尉の好調な飛行経過にかんがみ、特に日本までの延長を許したのである。

ブレゲー一九型は最新式の一葉半式で、主要部分はジュラルミン製で翼面積四五平方㍍、最大速度二三〇㌔だつた。



ド・アーデー大尉

大尉は所沢に着陸後、上海での事故について、「福州通過後から濃霧と強雨に襲われ、海岸線を伝わっていたが、雨に濡れているので発動機を一度しめると再び爆発させることが出来ず、とうとう失敗してしまつた。もう一度上つて一周しながら安全な着陸地点を見つけようとしたが、それも出来なかつた。しかし機上から見たところでは滑走の余地は十分だと認め、実際もう一度か二度、車輪が地上に触れていたら十分だつたと思う。溝はぶつかるまで見えなかつた。発着ともに六〇〇㍍の滑走を要するが、中国にはそんな着陸地はない」と、残念そうに語つた。

わが皇室では特に両氏に勲章を授けられ、また飛行協会からは長岡中将と鵜野鳴託が出迎え、理事有川中将の令嬢から花束を贈つた。翌十日には総裁宮邸に招待して殿下から有功章を親授されたうえ、左の歓迎辞を述べられた。

「諸君はパリ・東京間の空中連絡を敢行せられ途中危禍を免れ、且つ数多の障碍を排除し、ここに当初の目的を迅速に達成し得られ、欧亜の交通上に新記録を作られたるは予等をして慶賀の念を禁じ得ざらしむる所なり。我協会は諸君の此の空前の成功を表彰せんがために有功章を贈る。願くば受領せられんことを」

ド・アーデー大尉は感激の面持ちで、

「ご丁寧なお言葉を賜わりましたことは私共の最も光栄にして感激に堪えぬ次第であります。私どもはフランス人としては最初に貴国に飛来いたしましたが、今後も続々来航いたすことでありませうし、又貴国からも続々フランスへ飛行せられることと信じます。その節には今度、私共が貴国から受けました御厚遇に対し、十分御恩返しを致す所存でございます」

と答え、別室に開かれた茶会に出席した。

次いで十七日、銀行倶楽部で歓迎午餐会を催したが、クローデル大使のあいさつ中に珍しい左の一節があつた。

「ド・アーヂー大尉の操縦する飛行機が、日仏両国間飛行中の一挙一動につき日本少年諸君は深甚の同情ある注意を払われたが、フランスの少年もまた日本少年諸君のド・アーヂー大尉に対する御友情については常に注意を怠らなかつたのであります。かくしてこの空中連絡を通して両国少国民の間には厚き友愛の情を喚起し、因てもつて将来も永久に日仏間の親善関係を保持するものと確信いたします」

かくて大尉とヴェザン軍曹は十九日、東京駅出発、神戸から乗船して帰国の途についたが、中国から借りた飛行機は大使館の手で盧永祥将軍に送り返された。

大尉は帰国後、「パリより東京まで」の手記を刊行して、その飛行について詳細を物語つた。

この時分、イギリスの一周機ヴイツカース式ヴアルチュア型水陸両用艇の一行は、アキヤブで新機の組立て整備最中だつた。

マクラレン少佐以下三氏は、ただ一機できわめて無造作にサザンプトンを出発し、翌三月二十六日、リヨン、二十七日、ローマ、三十日、ブリンデッシュを経て発動機の故障でコルフに不時着水、新しいのと交換して四月十六日、アテネに着、十七日にはカイロ、十九日、ジザ、二十日、バグダット、二十一日、バスラを経てブシールに着き、バンダー・アバス、チヤバーを経由して二十六日、パールまで来たのはよかつたが、ここでまた発動機をこわして修理に手間どり、五月十三日、ナシラバッドに飛び、十四日、アラハバッド、十六日、カルカッタ、二十一日、アキヤブに雨季の空を見合わして二十四日、同地出発の際、艇体の中に浸水していたのを気づかずに離水したので、たちまち重心を失つて水上に打ちつけ、乗員中には軽い打撲傷をうけたものもあつて機体を大破してしまつた。

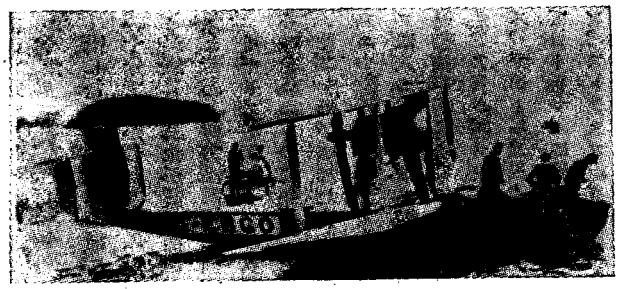
そこで修理よりも日本の函館に送りつけてある予備機を取り寄せる方が早いという訳で、その転送方法を講じていると幸いアメリカ機の警備駆逐艦ブレストン号が好意をもつて、わざわざ北海道から持つて来てくれたので大いに感謝し、急いで組立て整備したが時既に六月下旬に近く、しかもアメリカの三機は直ぐ目前に南下して来ていた。

試験飛行後、まさに滞留一カ月で再び出かけようとしているところへ、スミス中尉一行が三機でアキヤブに到着し、翌二十六日、イギリス機はいよいよラングーンへ、アメリカ機はカルカッタへ北と南を指して劇的の別れを行い、二十八日、タヴオイ、三十日には香港へ、七月二日には福州、翌三日、上海呉淞河畔に到着した。

一日仮泊して五日、支那海を一気に越えて、ついにわが鹿児島に一歩を印し、六日、直線コースで太平洋を串本に飛んだが、その一歩手前で燃料の不足から不時着した知らせに、日本航空輸送研究所の井口操縦士が救援に出向いたところ、その横廠式千鳥号も出発早々事故を起して、これまた救援されることとなり、代つて日本航空株式会社の諏訪宇一操縦士が木津川尻から飛び出してイギリス機に燃料を補給し、一日がかりで串本に入つたが先着のアメリカ機、フランス機の軍装搭乗員達に比べて、これはまた半ズボンにヘルメットの極めて軽易簡便なないでたちであつた。

七日午後二時四十八分、霞ヵ浦飛行場に入り、小松司令、航空局の波多野局長、大使館員らが出迎えて研究班の格納庫内で例の古式の歓迎宴を張り、七時から同航空隊と航空局合同の歓迎晩餐会(ばんさんかい)を開いた。

マクラレン少佐は、「遠洲灘を飛んでいると、浜松の南方海上から濃霧に襲われたので指定されたコースを進むことが出来ず、海岸伝いで駿河湾に出て箱根を越え、要塞地帯を避けるため北々東に向い、東京の北部を通過して筑波山を目標に飛んで来たので、指定コースに比べて距離が大分短縮さ



霞ヵ浦飛行艇スイギリスたいたに着

れた」と語つた。

五月以降、毎月外国機の送迎に忙しい飛行協会では、この時も鵜野嘱託が霞ヵ浦に出迎え、翌八日、マクラレン少佐とフレンダース中尉が上京した上野駅には長岡中将、倉知、野中理事らが出迎えて倉知理事の令嬢から花束を贈つた。

そして同日午後、総裁宮殿下は両乗員を御殿にお招きになり、有功章を授けられ、かつ左のあいさつを寄せられた。

「諸君は世界一周飛行を企てられ、今年三月、単機英国を出発し、爾来万難を排して飛行を継続され、遂に東京に達し、其の全航程の半ばを翔破さる。寔に世界交通上、益を得ること大なりと云うべく予等の慶賀する所なり。我協会は諸君の此の壮挙を表彰せんが為めに有功章を贈与す。受領さるることを望む」

マクラレン少佐は「官民各位の熱誠なる歓迎をうけ、今日はまた殿下の厚き思召にて特に私共を御引見の上、丁重なるお言葉を賜り、且つ帝国飛行協会有功章の親授を蒙りましたことは誠に感激に堪えません。貴国訪問の記念として永く保存致します」

別室で茶菓をうけ、その夜はイギリス大使館の晩餐会に臨んだだけで直ちに霞ヵ浦に帰り、十一日の予定が天候の悪化で十三日に延び、霞ヵ浦を離水して北上の途、濃霧のため福島県下の海岸に二度も不時着の後、ようやく青森県淺に着いた。

翌日、北太平洋を前にして同地を飛び出して行つたが、それきり消息を絶つてしまつたので、関係方面はにわかに騒ぎ出し、沿岸各地と電話連絡を行つているうちに、千島のウルップ島西岸床単湾に不時着水していることがわかり、更にパラムシロ島、ペトロパウロスクに飛んで、まさに魔の海、魔の空といわれる北太平洋に乗り出すと見えたが八月三日、コマンドルスキー附近で濃霧のため不時着水を余儀なくされ、その際、再び機体を大破して修理の望みもなく、とうとうここで前途を放棄してイギリス機の世界一周は中途挫折の悲運に立ち至つた。

しかし本国出発以来、二〇、八二〇㌔、百数十日を要して時日もかかつていたが、既に地球の半周以上を翔破していたのは当時における大飛行には違いなかつた。

惜しむらくは世界の難所北太平洋をコースに選びながら、季節その他の研究が十分でなかつたうらみがあり、使用機の点にも正鵠（せいこう）を欠いたあとが感じられたが霞ヵ浦出発後、終始濃霧と闘いながら飽くまでも北上した勇気と苦心と努力は同情に価するものがあつた。

イギリス機落つ！　の電報がアメリカ機に伝わつたのは、彼らがヨーロッパ各地を経めぐつて今や、まさに大西洋を前にしている時であつた。

日本を飛び離れた彼ら三機は上海を経て七日、厦門、八日、香港、十二日、フェン附近に不時着、十六日、西貢、二十日、ラングーン、二十五日、アキャブに入つてイギリス機とめぐりあい、二十六日、カルカッタに着いて、ここで発動機を新規のものと積み替える一方、フロートを捨てて陸上機に改装したうえ、アラハバット、ウムバラ、ムルタン、カラチ、チヤバー、バンダー・アバス、ブシール、バグダット、アレッポ、コンスタンチノープルを順調に通過してヨーロッパに飛び込み、まずブカレストに一泊、次いでブタペスト、ウイン、ストラスブルグからパリに出で、海峡を越えてロンドンに到着、この時、マクラレン少佐一行の企図中止を知り、同市を立つてパウで再び車輪を水上機に代え、発動機も新品と交換するなど慎重な用意をもつて北大西洋横断に臨んだのである。

このコースもまた全く最初のものでカータワルから氷島へ向つてホナフジョルド、ライキャヴイツク、フレデリックダールを飛び石伝いに渡つてアイヴインダチカトに着き、ここで四回目の発動機交換を行つたが、ウェード中尉らのボストン号は着水の時、大破したので大至急米本国から代機を取寄せて、あとを追うことになり、ニューオルレアン号とシカゴ号両機がインデアン・ベー、ホーキス・ベー、ビックトウ、キャク・ベーを伝わつて、いよいよ米本土に帰還の第一歩を踏み入れた。

ここであとから駆けつけたウェード中尉機を待つて、再び三機が翼をそろえて堂々とニューヨークのミッチエル飛行場に安着し、世界空中制覇の一行は英

雄的賛辞をもつて熱狂する歓迎をうけた。

ニューヨークを出たあとは、うちの庭を歩くようにアバーヂン、ワシントン、デイトン、シカゴ、オマハ、ダラス、エルパソ、ツクソンと勝手を知つた大陸をらくらく横断してサンチヤゴに着き、更にサンタモニカの出発点に一たん、帰国の車輪を印してから再びサンフランシスコ、ユージンを経て公式出発地のシヤトルへ歴史的の着陸を行つたのは実に九月二十八日、当地出発以来一七六日目であつた。

全航程四九、五六一㌔、総飛行時間三五一時間一一分、多年の謎であり、話題であつた飛行機の世界一周がついにアメリカによつて完成実現したのであるが、途中北から南へ、わが領土沿岸をつきぬけて行つただけに、わが航空界を刺激するところ少くなかつたのである。

さて四月二日、リスボンを立つてインドのビハルまで飛んだ前記ポルトガル機は、機体の破壊からイギリス官憲の好意でデ・ハヴイランド式九型二三〇馬力機に乗り換えて前途を続けていたが六月二十日、マカオ附近のサムガンに不時着して再び機体を大破し、乗組員中に負傷者を出したりして壮途を断念したが、ベイレス大尉とゴンペラ機関士は広東から水路、アメリカ経由で帰国の途中、来朝し、七月二十五日、東京駅に着いた。

不時着の際、負傷した機長のブリトバイア少佐は入院加療のためマカオにとどまつていた。

飛行協会では東京駅に野中総務理事と鵜野嘱託が出迎え、銀行倶楽部で歓迎の晩餐会を催したが、「われわれは陸軍飛行隊所属のものだが、今度の飛行は全く個人的のもので、飛行機も費用も全部われわれ自分持ちである」と語つていた。

このほか七月末になつて世界一周に飛び出したものが二機あつた。一つはイタリー機、一つはアルゼンチン機。

イタリー機は大戦の勇士としてうたわれたアントニオ・ロカテリ中尉の一行で、飛行機はピサに製作工場のあるドイツのドルニエー・ワール飛行艇であつた。七月二十五日、ピサを出発、大体アメリカ機のあとを追つて北大西洋に飛び出したが八月二十一日、緑島の近海に不時着水し、危うく一命をおとすところを幸いアメリカ機の警備駆逐艦リッチモンド号に救助されはしたものの壮途は中止のやむなきに至つた。

一方のアルゼンチン一行は、自国に適当な機材がないため母国々民赤誠の世界一周飛行壮挙の献金をふところに、陸軍飛行隊のペトロ・ザンニ少佐はフリップ・ベルトラメ機関士同伴でオランダに渡り、フオッカー式C四型水上機二台を購入してブエノス・アイレス市号と命名し、一台を予備機として日本の神戸へ送りつけておいて七月二十六日、アムステルダムを勇躍出発した。

その日にパリ入り、翌日はリヨン、翌日はローマ、翌日はサロニカ、翌日はアレツポ、翌日は砂嵐をついてバスラ、更に翌日はバンダーアバス、翌日はカラチと連日、一散走りの快翔で新記録を目ざしていたが、放熱器の修理でカラチに二日間滞在、八月五日、同地を出て間もなく猛烈な砂嵐に会つてさすがに進めず、引返してカウンボーアに着陸、翌六日、アラハバットに進み、七日、離陸の際、プロペラを破損したので予備品と取替えて出たが雨のためにイスリに不時着し、八日、早くもカルカツタに到着、機体の手入れとモンスーン季節の日和見に数日を費して十四日、同地発、インド沿岸一、二〇〇㌔を一気に北上してラングーンに着いた。

雨季にさらされたこの附近の飛行場は施設不備で、発着陸に異常の苦心を払いつつ翌十五日にはタボイ、十六日はバンコック、十七日はヴインと進み、十八日はハノイへ着いて一二、四八五㌔を九〇時間で翔破し、まさにさきのド・アーヂー大尉の記録と伯仲の間にあつたが翌朝、同地出発の際、滑走が長すぎて場外へ滑り出してしまい、千仞（せんじん）の功を一簣（いつき）に欠いて転覆大破、修理の見込みがつかないので神戸の予備機をとり寄せ、破損機の上翼と胴体は本国に返し、無きずの下翼とネピーア・ライオン式発動機は予備品として横浜へ送つた。

神戸からハイフオンへ急送の機体を同地で組立て整備して、まる一カ月後の九月二十二日、ハイフオンを出発して香港に着き、二十七日、福州、十月一日、上海に飛んだ。

ここで支那海の天候を見定めたうえ九日、海洋飛行六時間三〇分で鹿児島に安着、わが航空局派遣の安辺浩大尉、佐々木利吉両航空官の査閲を経て十日、三時間五五分で串本に着き、例の朝日、毎日両社の通信飛行を兼ねた航空輸送研究所機、日本航空会社機の歓迎をうけて十一日、霞ヶ浦に到着、アムステルダム以来、一五、七〇〇粁をハイフォン滞留一ヵ月を除いた三〇余日で連絡したのである。

飛行協会は例によつて霞ヶ浦、上野駅に一行を出迎え、十三日午後、総裁宮邸に招いて有功章と、左のあいさつを贈られた。

諸君は世界一周飛行を企てられ本年七月、単機アムステルダムを発し、途中幾多の障碍を排除して奇禍を免れ、堅忍不撓、その飛行を持続して東京に安着せられたるは我等の慶賀に堪へざる所なり。我協会は諸君が世界的大飛行の成功を表彰せん為め有功章を贈与す。受領せられんことを望む。

ザンニ少佐はお礼のあいさつを述べ、別室で恒例の茶菓のもてなしをうけた翌十四日、銀行倶楽部で歓迎午餐会を催し、ウリブル公使らも列席したが、その後、種々研究の結果、ようやく険悪の度を増して来た北太平洋方面の飛行は季節的に極めて困難なので、自後の飛行は来春を待つて再挙をはかる予定に変り、それまで日本に滞在することになつた。

かくてアメリカ、イギリス、フランス、アルゼンチン四ヵ国の六機が日本の空を訪れ、イタリー、ポルトガルは途中で挫折し、ソヴエト、ポーランド、スペイン、デンマークらはあるいは中止したか、延期したか、年内に実現を見るに至らなかつたが、大正九年春のフエラリン、マシエロ両中尉を別として、わが日本を中心とする国際航空の起源は実にこの年から興つたのである。

(六) 航空局で航空機々関生養成

臨時議会に長岡代議士の建議案――地方長官会同に阪谷男爵の演説――数々の寄附美談――帝国飛行協会の震災一周年記念飛行と地方講演――航空局の水陸操縦生と卒業飛行――航空機々関生の養成規則

これら外国機送迎の最中、非立憲的の手法とかで議会の解散を食わせた清浦内閣が、新議会の冒頭、ついに兜（かぶと）をぬいで六月上旬、総辞職をしたので加藤高明子爵を首班とするいわゆる護憲三派連立内閣が組織され、逓信大臣に犬養毅氏が就任し、間もなく第四九回帝国議会が開会された。

長岡代議士は、相変らず左の諸項目にわたる「飛行事業拡張に関する建議案」を提出し、海外航空界に対比して、わが航空界の遜色（そんしよく）ぶりを数字的に説明し、すみやかに航空保護政策の実施を要望した。

建議案には、㈠、陸海軍の航空施設を拡張すること、㈡、主要都市間に航空路を設くること、㈢、航空機製造奨励法を制定すること、㈣、空中輸送会社の設立を奨励し、これに相当の補助金を下附すること、㈤、航空行政の中央統一機関を設立することをあげ、また議会終了後の八月七日、地方長官会議の日程中、一席をかりて阪谷、長岡両副会長から内外航空界の現況、飛行協会の経歴、事業、現状を報告して各地支部一層の活躍を要請するところがあつた。

その時の阪谷男爵の演説は、

「今般、地方長官会議のため各位御上京の機会を利用し、帝国飛行協会総裁久邇宮殿下には、一夕各位を招待せられ、親しくお話しあらせられたき思召しでありましたが、何分各位御滞京の期日きわめて短く、事情これを許さざるがため、私は殿下の令旨を奉じ、内務大臣の承諾を得、この席上で目下、わが民間飛行界の急速な発達を為すことのきわめて必要なゆえんを述べて御清聴をわずらわし、併せて斯界発展のため将来各位の深甚な御同情と御援助を請わんとするものであります。帝国飛行協会は多年、わが航空界発展のため微力を尽して参りましたが如何せん、わが航空界、ことに民間航空界は諸種の事情障碍のために阻害せられて進歩はなはだ遅々たるにも拘らず、欧米諸国の航空界は近来驚くべき進歩をなし、大国はもちろん、小弱国に至るまで本国はいふまでもなく、ひろく国際的航空輸送に応用し、近くはまた続々世界一周飛行等の壮挙を決行するものがある等、彼我懸隔の益大を加ふるに至りました。その詳細はお手許に差上げました印刷書類によつて御参照願います。現状斯くの如くでありますから、これを

このままに放置します時は彼我の懸隔は益大となり、将来帝国の安危にも関する重大問題を生ずるに至るは、火を見るよりも明らかでありますから、最早一日もこのままに致しおくことは出来ぬことを痛感するのであります。すなわちこの際、わが航空界の実力を急速に扶植拡張するのが国家の存立上、実に急務中の急務なりと確信するのであります。一国の空防上より見るときは陸海軍の常備航空隊さえ充実しておれば可なるが如く見えますが、その充実ということが極めて至難で、到底不可能のことであります。航空隊はその維持のため莫大な経費を要する。軍隊にして、その航空一個大隊を維持するためには一個師団に要するとほぼ同一の経費を要するが故に、常備航空隊を一国々防上、遺憾なきまでに完全に充実するということは経費上、いふべくして行ない得ないのであります。ことに戦時にあつては平時よりも更に大いに航空勢力を増大するの必要がありますから、平時よりこれに備ふるの用意を要するの外、なほ戦時における航空機の損廃は極めて甚だしいものであります故、その補充の準備もまた、極めて豊富なものを要するのであります。また所要人員の補充準備にしても同様であつて、もしこれ等の用意にして充分ならざる時は、航空隊は平時多少完備したと申しても開戦後、暫時にしてその勢力は著しく衰退し、その用をなさざるに至ることはいうまでもないのであります。然らば戦時航空勢力を増大し、かつその補充力を豊かにして戦闘力を絶大ならしむるの道は如何にすべきやといふに、平時より民間航空事業を発達させておくより他にこれを求むることは出来ぬのである。すなわち平時より多数の航空機が民間に現存しあること及び国内における航空機製作所が十分に発達し、かつ多数存在しあることが必要である。またこれに要する熟練した多数の職工及び航空術に精熟した操縦士の多く存在することはもちろん、これ等人員を養成する諸機関の具備が先決であります。而してこれ等のものは決して一朝一夕に急造し得るものではなく、ただ民間における航空事業が大発展をなし、平時から航空機の需要が著しく増加している場合においてのみ、これを望み得るのであります。すなわちその場合においては航空機製作場は繁昌し、職工もふえ、操縦士も増加し得るのであつて、ここにおいて初めて戦時の要求にも応じ得るのでありまするから、民間航空事業が十分に発達するのでなければ一国の国防は、これを完全にすることは出来ぬといふ結論になるのであります。かく論じて参りますと、如何にも航空事業は国防を主として発達すべきもののように受けとれますが、決して左様ではなく、航空機の異常な進歩は今や、社会に必要欠くべからざる要具となり、この事業の発達しない国は世界の落伍者となるような有様を呈しつつあるのは既に各位御承知の通りであります。実に航空機は平時にあつては生産的要具であり、戦時においては国防上、欠くべからざる兵器である。かくの如き経済的兵器は他に多くその類を見ないのでありまして、今や内外航空界の状況は既に前にも述べました次第でありまするから、わが民間航空界は最早や現状をもつて推移するを許さず、必ずこの際、挙国一致猛然として立ち、わが民間航空界の大発展を期せねばならぬのであります。これ今日、地方長官各位の深甚な御同情と御配慮とを願い、この事業の大成を期せんとするゆえんであります」

傷（いた）ましい思い出の九月一日も迫つたので、飛行協会では「去年今日の大震火災は忘れたくとも忘れられませぬ。もしも飛行機や飛行船から爆弾を投下せられたら、その惨状は遥かに彼れ以上でせう。援けよ、航空界の発展を！　努めよ、防空施設の完成を！」のビラを震災一周年に日本飛行学校の小川、東西定期航空会の大蔵、第一航空学校の教師櫛部喜男各操縦士に東京上空を隈（くま）なく飛んでまいてもらつた。

そして引き続き久能理事、戸田参事は長野、新潟及び群馬県下一五市町を経めぐつて講演と映画行脚をしてから、松本市外笹部に飛行機研究所を開いて間もない陸軍操縦下士出身の長谷川清登一等操縦士に委嘱して、徳永参事指導で信越地方各地をサルムソン式で巡回飛行し、久しぶりの民間機の影に予想以上の人気が出て成功をおさめた。

財団法人中央仏教会の理事で、八王子仏教護国団を代表する柴田一能氏が九月十七日、飛行協会を訪ねて航空文化促進の資として金五百円を寄附した。

これはあらかじめ宣伝して九月一日を粗食デーとし、その節費の一部をわが航空思想発達のために全国的の関心を盛り上がらせる一端に供する方便として、同市の各宗寺院を総動員して托鉢したもので、左の寄附状が添えてあつた。

「右は大震災一周年記念のため、国民精神作興詔書奉体の趣旨をもつて八月二十九日、同三十日の両夜、本団宣伝部員をして九月一日を粗食デーとして節費の一部を、わが航空事業に寄贈し、世界中最も幼稚なる我国航空思想の進歩のために全国的注意を喚起するの一端に供し度き旨を大声宣伝せしめ、更に其筋の許可を得て本月七日より十日まで団員たる市内各宗寺院の総動員を行ひ、別紙封筒を八王子全市に配布し、篤志五千戸を托鉢し、頭書の浄財を勧進候条、軽少に候へ共、本団努力の微志と共に御受納の上、わが航空文化促進に対し、一段の御考慮を煩はすことを得ば幸慶の至に存候也」

一戸に付、金一〇銭ずつの喜捨が五、〇〇〇戸に達したものであつた。

するとそれからまた間もない十月初旬、千葉県成田山の新勝寺の法主荒木照完師から、前法主石川照勤師の遺言で金一、〇〇〇円の寄附があつた。石川前法主は既に大正初頭のころ、飛行協会に金二〇〇円を寄附して山門に稀れな新思想の人だつたが、いよいよ遷化の時、民間航空事業発展のため寄附するよう特にいい遺していかれたという奇篤な志であつた。

またそれから数日して、四谷高等小学校と四谷実科女学校の生徒総代数名が飛行協会を訪れ、震災一周年の記念に生徒同志が募集した金三六円八五銭を差出し、「多少なりともわが航空界の進歩に役立たして下さい」と純な赤心を面にみなぎらしていた。

尋ねて見ると、この生徒諸君は受持ちの先生や校長の許しを得、震災直後に活躍した飛行機賛美の檄文（げきぶん）を校内に掲げ、一人五銭以上を「自分の小遣を蓄え、父兄の許可を得て」寄附したものであるという。

先生の補導もあつたろうが、その檄文というのは大人も及ばぬ程の立派なもので、飛行機の実力を身をもつて感じた少年少女の純情の現われであつた。

「当月一日は我帝都及び近接の諸県を襲つた彼の大震火災の一周年である。顧ればあの天災のために我帝都に於ては文明の利器は悉く破壊せられて、東西各地間の通信交通が全く杜絶した時、何よりも早く上空より各地の惨状を偵察し、一物もなき焦土に救護品の輸送を取計らひ、又各地間の連絡の労をとつたのは彼の飛行隊である。もしこの力がなかつたならば我々はより以上の困難に陥つたかも知れない。実に偉大なる飛行機の働きは我々を救ふことが出来た。しかし我が飛行界は欧米に比して甚だ恥づべき有様であることは如何にも遺憾である。依つて私達は震災当時の感謝のために、又その十分な発達を希ふために此度震災一周年を記念とし、僅かながら我々の心持を表したく寄附金を募る次第である」

金額は決して多いとはいいえなかつたが飛行協会は厚くその生徒総代をねぎらい、両校宛に感謝状を贈り、感動美談として講演の好資料にした。

さて航空局前年度の委託操縦生は所沢と追浜へ五名ずつ分遣したが、陸上機の第四期生は大森正男、豊島晃、功刀好蔵、清水孝作、月山義男氏、水上機の第二期生は田中富太郎、加賀要助、岸本貞、大場辰男、坂本近雄の諸氏だつた。

課程を終えて八月十二、十三両日、陸上機組は主任教官松岡大尉の指揮で仙台宮城野への第一次卒業飛行を乙式一型機で行つた。第一日は二三七号機に月山、二七五号機に豊島、三三〇号機に功刀操縦生が搭乗して六時半、所沢を出発、土浦以北はほぼ海岸線をたどつて九時十分、宮城野原練兵場に着いたが、二七五号機の豊島操縦生は着陸に脚部を破壊したので帰航を中止し、他の二機は十一時、同地発、同一コースを逆に所沢へ帰つた。

二日目は大森、清水両操縦生が二三七号と三三〇号機で繰返し、越えて二十八日には各務ヵ原への最後の卒業飛行に移つた。

この日九時から清水、大森、月山操縦生の順で所沢を離陸し、箱根、三島を通過して十一時、豊橋高師ヵ原に着陸、給油のうえ伊良子岬から明野、津を迂回して各務ヵ原飛行場に達し、帰航は豊島、功刀両操縦生が交替して翌朝、帰途につき、前日と同じコースを逆に津からはじまつて豊橋に向い、一たん着陸のうえ、給油して再出発、午後四時、母校に安着していよいよ巣立ちの日を迎え

た。

かつての第二期生で、操縦術教習を中途から退いた井上吉雄氏は、その後、引き続き本人の適性と希望で発動機の整備技術を航空学校で習得して既に卒業し、同校検査班に勤務していたが、航空局では操縦士のみならず、新たに航空機々関士の養成を計画して十月十五日、逓信省令第四二号で、左の養成規則を発表した。

第一条　航空局長官ハ本令ニ依リ、航空機々関士タラムトスル者ヲ航空機々関生ニ採用スルコトヲ得

第二条　航空局長官ハ航空機々関生ノ教育ヲ適当ト認ムル学校ニ委託スルコトヲ得

第三条　航空機々関生ノ採用人員、出願及試験期日其ノ他試験ニ関スル事項ハ試験施行ノ都度、予メ航空局長官之ヲ公告スベシ

第四条　航空機々関生志願者ハ願書第一号書式（略）ニ戸籍謄本（出願当時、市町村長又ハ其ノ職務ヲ行フ者ヨリ交付ヲ受ケタルモノ）履歴書第二号書式及最近ノ写真（半身脱帽手札形）ヲ添付シ航空局長官ニ提出スベシ

第五条　航空機々関生ヲ志願シ得ル者ハ大正十年文部省令第二号工業学校規程ニ依ル工業学校、又ハ之ト同等以上ノ学校ノ機械科本科、若ハ之ニ準スベキ学科ノ本科ヲ卒業シ満十八歳未満又ハ満二十歳以上二十五歳以下ニシテ航空機々関生教育期間内ニ於テ兵役ニ徴集セラレサル者ナルコトヲ要ス

第六条　左ノ各号ノ一ニ該当スル者ハ航空機々関生ヲ志願スルコトヲ得ズ

一、女子

二、禁治産者又ハ準禁治産者

三、禁錮以上ノ刑ニ処セラレタル者

第七条　航空機々関生採用試験ハ航空局長官之ヲ行フ

第八条　航空機々関生ノ採用試験ハ体格検査、学科試験及実地試験トス

第九条　体格検査ハ徴兵検査規則ニ準ジ之ヲ行フ

第十条　学科試験ハ左ノ科目ニ付、大正十年文部省令第二号工業学校規程ニ依ル尋常小学校卒業程度ヲ以テ入学資格トスル修業年限五年ノ工業学校、又ハ高等小学校卒業程度ヲ以テ入学資格トスル修業年限三年ノ工業学校ノ卒業程度ニ於テ之ヲ行フ

(イ)、邦語（作文、講読、筆蹟）(ロ)、英語（英文和訳、邦文英訳）(ハ)、数学（算術、代数、幾何、三角）(ニ)、物理 (ホ)、化学 (ヘ)、製図

第十一条　実地試験ハ機械工作ニ付、大正十年文部省令第二号工業学校規程ニ依ル尋常小学校卒業程度ヲ以テ入学資格トスル修業年限五年ノ工業学校又ハ高等小学校卒業程度ヲ以テ入学資格トスル修業年限三年ノ工業学校卒業程度ニ於テ之ヲ行フ

第十二条　受験者左ノ各号ノ一ニ該当スルトキハ其ノ者ニ対シ試験ヲ停止スルコトアルベシ

(イ)、試験ノ際、不正ノ行為アリタルトキ

(ロ)、試験ニ欠席シ又ハ遅刻シタルトキ

第十三条　航空局長官、航空機々関生ノ採用ヲ決定シタルトキハ之ヲ本人ニ通知スベシ

第十四条　前条ノ通知ヲ受ケタル者ハ身元保証人ヲ定メ遅滞ナク誓約第三号書式（略）ヲ航空局長官ニ提出スベシ

第十五条　身元保証人ハ二名トシ、内一名ハ志願者ノ父母其ノ他ノ尊属又ハ之ニ代リ監督ノ責ニ任ズベキ者、他ノ一名ハ東京市内又ハ其ノ隣接市町村内ニ居住シ一戸ヲ構フル者ナルコトヲ要ス

第十六条　身元保証人死亡シ、又ハ第十五条ノ資格ヲ喪失シタルトキハ更ニ身元保証人ヲ定メ身元保証変更届ヲ提出スベシ

第十七条　航空機々関生ノ教育期間ハ約二年トシ、毎年九月一日ヨリ開始ス

航空局長官ハ前項ノ開始期日ヲ変更スルコトヲ得

第十八条　航空機々関生ニ教授スベキ学科目、実習科目左ノ如シ

(イ)、学科目――修身、工業数学、外国語、電気工業、内燃機工業、材料強弱学、材料及工作法、応用力学、機構学、応用化学、航空機学、発動機学、航空法規、航空操縦学、飛行機修理法、発動機修理法、航空機取扱法、計器類取扱法、自動車運転法

(二)、実習科目――仕上術、鍛工術、木工術、鈑金銅工術、機工術、自動車用発動機分解、手入及運転法、航空機分解、組立、手入、点検及修理方法、航空機用発動機分解、組立、手入、点検及修理法

航空局長官ハ前項ニ掲グル学科目又ハ実習科目ヲ変更スルコトヲ得

第十九条　航空機々関生左ノ各号ノ一ニ該当スルトキハ航空局長官ハ航空機々関生タルコトヲ免ズベシ

(一)、品行方正ナラザルトキ　(二)、修業ヲ怠リタルトキ　(三)、疾病又ハ其ノ他ノ事故ニ因リ航空機々関生タルニ適セザルニ至リタルトキ　(四)、学術ノ進歩不良ナル為メ成業ノ見込ナキトキ　(五)、航空局長官ニ於テ必要アリト認ムルトキ

第二十条　航空機々関生ニ入学ノ日ヨリ卒業ノ日マデ修業費トシテ月額参拾円ヲ給与ス

第二十一条　航空機々関生ハ授業料ヲ徴収セラルルコトナシ

航空機々関生ニハ制服、制帽、靴及修業用ノ器具及書籍ヲ貸与スルコトアルベシ

第二十二条　実習ノ為メ航空機々関生ニ内国旅行ヲ命ジタルトキハ逓信省内国総旅費規程ニ依リ旅費ヲ支給スベシ

第二十三条　航空機々関生左ノ各号ノ一ニ該当スルトキハ其ノ教育ニ要シタル費用ノ全部又ハ一部ヲ償還セシムルコトアルベシ

(一)、修業中、自己ノ便宜ニ因リ航空機々関生ヲ免ゼラレタルトキ　(二)、第十九条第一号又ハ第二号ノ事由ニ因リ航空機々関生ヲ免ゼラレタルトキ

前項償還金額ハ航空局長官之ヲ定ム

(七)　霞ケ浦航空隊のページエント

安満航空部本部長の空中検閲行――森脇半五郎砲兵大尉、海老根末吉工兵特務曹長殉職――鈴木藁歩兵大尉殉職――佐藤政城砲兵少佐、小金沢熊夫一等操縦士殉職――丁式爆撃機の京城訪問飛行――山崎甚一騎兵特務曹長若林寅蔵工兵曹長殉職――陸軍の事故率――アストラ式トウレ型飛行船の復活――霞ケ浦航空隊の殉難者招魂祭とページエント――国時文一一等兵曹殉職――F五号艇の追浜・高知無着陸飛行――霞ケ浦航空隊学生卒業式に摂政宮殿下お成り

陸軍航空部本部長安満欽一中将は各務ケ原、八日市、太刀洗各大隊検閲のため、八月十三日朝七時二十五分、樋口中尉操縦のユンカース式輸送機で、随行の安達中佐、柴田、須永両大尉をつれて所沢を旅だつた。十時七分、各務ケ原に着くと細木大隊長以下の出迎えをうけ、飛行場に整列の所属全機材と兵員を検閲した。



安満陸軍航空部本部長

小憩の後、十一時二十二分、出発、零時五分、八日市の第三大隊に着き、型通りの検閲を済ますと、この日の日程を終つて一泊、翌朝七時、岡山経由で太刀洗に向つたが、航空長官の空路検閲はこれが最初であつた。

九月半ば平壌の第六大隊では中隊演習を行つていたが、十三日朝、友軍砲兵陣地の無線電信所に通信筒を投下することと、彼我陣地の写真撮影の任務を帯びた偵察将校の森脇半五郎砲兵中尉は、海老根末吉工兵曹長操縦の乙式一型に同乗して江原道平康郡平康面の根拠地を離陸した。

その直後、高度一〇〇メートルに達した時、発動機に異状が起つたので上昇姿勢のまま右方に急旋回をし、約九〇度の方向転換をしたせつな、果然失速してがくりと機首を下げ、錐もみに陥つたまませんすべもなく墜落し、粉砕機の下に両氏殉職した。

原因は発動機の不調を知つて、出発地に帰るべく機首を上げたまま急旋回したのが悪く、ことに高度が低かつたので如何ともなし得なかつたものである。

森脇中尉は島根県邑智郡矢上村の人、明治三十八年三月、浜田中学校卒業、同年末、芸予重砲兵大隊に入隊し、四十三年六月、選ばれて陸軍重砲兵射撃学校に入り、翌年春、最優等の成績で卒業、恩賜品を授けられた。大正七年、陸軍士官学校に入り、砲兵准尉に任官、横須賀の重砲兵聯隊に転じ、今年夏、航空第六大隊附になつたまれに見る篤学の士であつた。享年四四。殉職により砲兵大尉に任ぜられた。

海老根曹長は茨城県那珂郡塩田村の人、大正四年秋、早稲田工手学校を中途退学、五年末、徴兵で航空第一大隊に入隊したが工学の素養があつたので便利がられ、七年三月、中隊長の徳川大尉の伝令となり、間もなく上等兵に昇つて発動機工術を修めた。同十年六月、軍曹に進み、操縦術練習生に選ばれて航空学校に入り、同十月、優等の成績で卒業、明野分校で空中射撃術を修得して第六大隊附となつたが、周密な頭脳と多年の経験を生かして、きわめて衆望があつた。享年二九。殉職により工兵特務曹長に昇つたが、期せずして下士出身の努力家を同時に失つたのは惜しい犠牲で、平壌第六大隊に起つた最初の殉職である。

するとまた十月四日には平安南道竜岡郡海雲面温井里で催された空中射撃演習に使用した乙式一型機を、平壌の原隊に空中輸送を命ぜられた鈴木薫歩兵中尉は、服部券太郎大尉を同乗させて同地発、午後四時半、平壌に帰り、一、〇〇〇㍍の高度から次第に下降して飛行場上空を旋回しながら着陸姿勢に移つたが、強まりつつあつた夕方の風速で高度がひどく低下し、前方に突然、電柱が目についたのでいつたん閉じたガス・レバーを開き、発動機を全開にして飛び越さんとしたが、二五呎の電柱の頂部から二呎程の下に左翼の外方支柱部が衝突したので、機はくるつと約一八〇度の左旋回で転覆したまま飛行場外の畑に墜落し、操縦者鈴木中尉は殉職、服部大尉は重傷を負つたが生命には別条なかつた。原因は目測の過誤だつた。

中尉は宮城県志田郡松山町の人、大正五年十二月、歩兵少尉に任官、浜松の歩兵第六七聯隊附となり、同十一年二月、陸軍航空学校に入り、操縦術修得後、第六大隊附となつた。曾て地上一〇〇㍍で宙返りをした記録をもつ豪胆な性格で、平素の飛行ぶりにもそれが表われていたという。享年三〇。殉職とともに歩兵大尉に進んだが、家庭にはとみ子夫人と一女が残された。

これより先き、お彼岸の中日明け二十四日、各務ヵ原飛行場で航空局の第三回委託操縦生出身の小金沢雇員が検査官の佐藤政城大尉同乗の乙式一型機で殉職した。

この日午前午後にわたつて前後三回、名古屋駐在の検査官佐藤大尉は同機を単独操縦して試験飛行の後、午後二時三十分、各務ヵ原補給部支部附の小金沢雇員に操縦を命じ、同雇員が発動機を始動してスタートにつく寸前、佐藤大尉は駆け寄つて同乗席に飛び乗り、同五十八分、離陸した。

高度六〇〇㍍に達した時、上昇姿勢のまま右へ急旋回を行い、いつたん水平飛行に入るように見えたが再びまた右旋回をしたので、つぎの瞬間には速力を失つた機首を下にして回復のいとまなく墜落、大破した機体の中に折重なつて殉職した。

原因はこれもまた離陸直後の急旋回の災いである。

佐藤大尉は新潟県北蒲原郡濁川村の人、明治四十四年末、士官学校に入り、大正二年末、砲兵少尉に任官、同六年五月、操縦術第六期生として所沢航空大隊に入り、同年末修業、七年夏、第二航空隊に属してシベリヤに出征、各地に転戦して同年末、帰還、東京砲兵工廠に入つてフランス航空団から発動機の製作と検査方法の教育をうけた後、航空部検査官に補されて名古屋及び熱田の工廠で機体及び発動機製作の監督に従事、サルムソン式発動機にかけては蘊奥(うんおう)をきわめていた。家庭にはつた子夫人との間に当年二才の一男がある。享年三六。殉職とともに砲兵少佐に任ぜられた。

小金沢氏は群馬県北甘楽郡山村馬山の人、大正七年三月、小学校卒業後、東京自動車学校に入つて自動車学を修めた後、早稲田工手学校機械科に入学、同十一年七月卒業したが、その間、警視庁の甲種自動車運転手免許証をうけ、同庁自動車運転手実地試験官を委託されたことがあつた。ついで航空局の第三回操縦生に合格し、卒業後は航空部雇員として補給部各務ヵ原支部附で試験飛行に従事していた。享年二一。委託操縦生出身の操縦士が公職に倒れた最初の人

である。

陸軍航空部では十月末、爆撃機の丁式二型二機で所沢・京城間の無着陸飛行を試みたが、成績にはなはだ香ばしくなかつた。

三十日の朝まだき五時半、麦田大尉が指揮をとつて小川中尉操縦の八号機に乗り、毛内大佐ほか技手、職工各一名同乗、七号機は渡辺、中山両大尉が操縦し、雇員、職工各一名同乗して所沢を出発、高度八〇〇〇尺でまず富士山を目標にコースをとつて行つたが七時四十五分ごろ、そろそろ八号機の発動機が狂い出して来たので豊橋の高師ヵ原に不時着し、応急修理の上、初めからやり直しのため所沢に引返した。

七号機は順調に飛んで十時二十分、大阪を通過し、瀬戸内海を縦断して正午、太刀洗に着き、八号機の来着を待つことになつたが、これで既に京城までの無着陸計画はついえた訳であつた。

八号機は修理に手間どつて十一月四日朝五時四十分、麦田大尉が操縦して所沢を出直し、今度は無事に飛び続けて正午、太刀洗に到着したが、機体に修理個所があるため滞在することになり、七号機だけが同日午後、太刀洗を出発、一挙に京城に向つたところ、これも機体に故障を起して大邱に不時着し、九日の午前十一時、同地発、北進の途についたが秋風嶺で悪天候に遭遇して危険を感じ、再び大邱に引返した。その際、機体を破損し、その程度が現場修理不可能なので同機の飛行を中止し、代換として新たに所沢から六号機が繰り出された。

同機には小川中尉操縦、斎藤曹長と職工一名が同乗して十日朝六時出発、一時三十分、広島練兵場に不時着後、太刀洗に向い、翌十一日十一時、八号機と一しよに太刀洗を雁行して出発、海峡を渡つたまではよかつたが、八号機は午後三時半、またしても発動機の故障で遠城郡玉浦面新塘洞の洛東江に不時着して機体を大破し、六号機は二時五分、大邱に着陸、一泊して十二日朝九時二十五分、最後のコースにつき、平壌から出迎えに来た乙式を従えながら十二時十二分、京城の汝矣島飛行場に漸く安着し、一日で完了すべきはずの計画に予備機までが出動して約半月を要したことになつた。

かくて六号機は機体、発動機の手入れを行つて京城、平壌間にわたる爆撃演習や夜間飛行に働いていたが、大邱で修理中の八号機は十八日十一時四十分、同地発、京城に向つたと思うと、また発動機に異状を来したので引返し、午後四時、再出発して京城上空に現われたが、そのまま通り過ぎて平壌に飛び、同市街を一周して京城に帰り、汝矣島に二十日ぶりで到着、延着の記録を作つた。

さて所沢への帰航は十二月四日となり、八号機に麦田大尉、河井田中尉、雇員、職工ら搭乗、六号機は小川中尉操縦、渡辺大尉その他二名同乗して七時三十分、快晴の朝空を飛び出したが八号機は例によつて機体の故障で間もなく引返し、六号機が十一時三十五分、門司を通過して二時五十分、燃料不足のため大阪城東練兵場に不時着し、翌五日朝十時四十分、同練兵場出発、快調に乗じて東海道をひた走り、一時二十五分、所沢に帰還して一応、段落をつけた。

八号機は京城を出直した後、今度は順調に航続していたが燃料不足で岡山練兵場に着陸の際、二度目の大破で遂に続航を中止して一ヵ月余の幕を閉じた。

この間、十一月十八日から第三、第一五両師団の対抗演習が愛知県下で開かれたが、これに参加した航空部隊も第一日の朝七時から東西両軍にわかれて甲式三型戦闘機、乙式偵察機数十機が矢矧川の上空で遭遇戦を開始した。

これに参加していた西軍附の八日市第三大隊の山崎甚一曹長と若林寅蔵軍曹は甲式三型機で名古屋市外小幡ヵ原の基地を出発、東軍飛行機は根拠地三方ヵ原を出て岡崎市の西南方一里の矢矧川を中心に猛烈なせり合いを演じていたが、東海道線鉄橋の上空二、〇〇〇尺の高度で味方同士の両機がすれ違いざまに機翼を接触し、お互いにあツという間に旋転しつつ墜落し、若林軍曹の五九三号機は碧海郡六ツ美村中の郷の民家の屋上に落ち、山崎曹長の六一〇号機は同家から西方五〇〇尺離れた桑畑の中に微塵（みじん）となつて砕け、両搭乗者とも無残な殉職を遂げた。

山崎曹長は鳥取県東伯郡伊勢崎村槻下の人、大正六年末、現役志願で騎兵第一〇聯隊に入隊、九年十月、軍曹に任ぜられ、同年末、航空第二大隊に分遣されて基本操縦術を学び、翌十年四月、原隊に帰つたが、同年末、再び航空第三

大隊附となり、十一年八月、長期学生として所沢の航空学校に入つて高等飛行術を修業、卒業後、第三大隊附となつて今日に及んだ。享年二五、殉職により騎兵特務曹長に昇つた。

若林軍曹は滋賀県彦根町中藪土橋の人、大正九年末、現役志願で航空第三大隊に入隊し、基本操縦術修業後、十一年八月、長期練習生として所沢に分遣され、昨年五月、卒業、帰隊後、空中射撃修業のため明野分校に学んだが、成績きわめて優秀で吹き流し射撃演習に二等賞を得て恩賜の銀杯を授けられ、一カ月で全課程を修業した程の射撃の名手だつた。享年二三。殉職により工兵曹長に進められた。

このところ妙に事故が重なり、いかにも訓練過剰、機材の欠陥、技倆の未熟か、士気の弛緩などが憶測されるのであるが、航空部で調査の全陸軍の事故統計を見ると、むしろ意外なものがある。

十一年度と十二年度を比較しても十一年度の飛行回数三三、八八四、飛行時間八、二七四時間六分、延人員四八、四六八で、これに対する殉職者が一一人、重傷一人、軽傷四人である。十二年度は回数四六、一二二、時間一二、一四八時間四四分、延人員六七、一一二、これに対し殉職者五人、重傷三人、軽傷三人の割で回数において一二、二三七、時間において三、八七四時間三八分人員において一八、六四四人の増加を見ているにかかわらず、犠牲者が半数以下であることは意を強うするに足るものがあり、また回数、時間、人員ともに、その数字の逞ましい増加にも一驚を喫するものがある。あえてこの場合、海外列強のそれと比較検討するがものはあるまい。

さて長らく消息を絶つていた海軍のアストラ式トウレ型飛行船は震災後、一時途絶した水素ガスの供給も復活し、その間、無電装置をはじめ、吊船や繋留網などに改善を加え、疑問のあつた電流の遮断被覆装置も完全なのを確め、飛行中絶対安全であることが保証されたおりから、近く開かれる大演習に参加の命令が下つているので九月二十四日、訓練飛行のため久しぶりでふくよかな気嚢を浮ばせた。

松永少佐指揮のもとに荒木大尉が船長となり、堤少佐、藤吉大尉以下一八名が乗組んで霞ケ浦飛行場上空を一周回の後、東京の真上を経て横須賀市に現われ、鎮守府の上で、「午前七時五十分、霞ケ浦を離陸、八米の追風にて直路東京に向い、八時三十分、海軍省上空を通過、多少動揺あれども一同元気旺盛なり」の報告筒を投下してから追浜飛行場を訪問し、同海辺を一周して再び東京に出で、終始四〇ノット（七二キロ）前後の速度で一年ぶりに快翔した。

同船の航続力は五〇余ノット（約九〇キロ）の全速力で一〇時間、三〇余ノット（約五〇キロ）の経済速度だと二〇時間である。

越えて十一月八日、霞ケ浦航空隊では開設以来の殉難者招魂祭を兼ねて、はなばなしい航空ページェントを催した。

飛行場には模型市街地を仮設し、湖面には模型軍艦数隻を浮べ、攻撃武器としては爆弾、魚形水雷、煤煙幕弾、焼夷弾、機関銃などのあらゆるものが用意されていた。

殉職の所属将兵一四柱の招魂慰霊祭は九時から開かれ、小松司令祭主となつて土地の神官二〇余名によつて山海の供物が祭壇に盛られ、来賓には海軍大臣代理秦政務次官、堀内横須賀鎮守府司令長官、陸海軍航空関係当局、貴衆両院議員、航空局長その他、長岡中将はじめ民間航空関係者、地元有志ら約二〇〇余名のほかに遺族、隊員一同参列して一時間にわたり、おごそかな式が挙げられた。

式後、十時十分、中央格納庫の望楼から突如、「空中戦闘準備成る」の手旗信号が発せられ、これを合図にM型繋留気球が仮市街上空一五〇㍍の高度に浮かび上つて防禦軍側の警備が予告され、続いて数発の花火が打ち上げられると、演習統監部後方の信号塔に戦闘開始の信号旗が掲揚されて風にはためいた。

十時三十分、まず三機編隊の水上機が敵状偵察に姿を現わし、二、三周して退く間に続いて戦闘機一機が市街地目がけて襲来した。と、見る間に機関銃、焼夷弾五〇発を矢つぎ早に気球に浴びせれば、一瞬にして替え玉気球は大爆音とともに黒煙をあげて爆破し、途端に空中煙幕で一天蔽われた中を雷撃機が驀進（ばくしん）して来た。見る間に軍艦は三発の魚雷で瞬くうちに爆沈し、続

く爆撃隊三個小隊の襲撃がはじまつた。

目標は市街地の大厦（たいか）高楼で、これも大爆音の中に黒煙濛々とあがり、紅蓮（ぐれん）の炎を吐いて見る間に焼け落ちていつた。

すると側面から防禦軍の戦闘機三機が飛びかかつて猛烈な空中戦となり、入りまじつて数分間にわたる戦闘が展開されて戦いまさにたけなわを思わせた時、突如統監部から「戦闘停止」の信号が発せられると、何処からともなくアストラ・トウレ型飛行船がぽかりと浮き出て、飛行場真上に来た瞬間、吊船から飛び出た一塊のものがパツと純白の大輪を開いて満場大喝采のうちに悠々降下した。

次いで各種機二三機の空中分列式があり、飛行場外辺を一周してさしも手のこんだページェントの幕を閉じた。

これより先きの十月八日、九州近海に展かれた大演習の二日目であつた。佐世保鎮守府第一回連合作業に参加していた乙軍飛行機隊の国時文一二等兵曹は、イスパノ・スイザ式三〇〇馬力装備の横廠式ロ号S型四三号機に機上作業員として乗組み、午後三時過ぎ任務を終えて帰還の途中、発動機に故障を生じたので佐世保港内の竜崎南方約一浬の海上に不時着水した。

佐世保航空隊では直ぐ救助艇を急派し、機上で待ちかまえていた国時兵曹は座席から出て下翼上に降り立ち、救助艇に曳航（えいこう）してもらうための作業にとりかかつた途端、一段の波浪で機体が著しく動揺したはずみに同兵曹はよろけて尻もちをつき、その拍子に緩回転していたプロペラーで頭部を打たれて海中に転落、たちまち浪にのまれて了つた。

時を移さず、潜水夫を入れて附近一帯を捜索するとともに、海兵団その他から掃海隊を繰り出してくまなく探したがついに見当らず、時経て同航空隊は殉職死亡と認め、一等兵曹に昇進の発表をした。享年二六。

同兵曹は香川県仲多度郡榎井村の人、海兵団入隊後、航空隊を志望し、専ら機上作業員として勤務、その道の熟練者だつた。

追浜航空隊では十一月二十一日、F五号艇二機で一、二〇〇*㎞を翔破して高知市への無着陸飛行を行つた。

別府少佐指揮でこの朝八時、六六号艇に宗雪大尉操縦、別府少佐、雨宮一等兵曹以下三名同乗、六七号艇には和田中尉操縦、三浦中尉、高橋三等兵曹ほか二名同乗して追浜を出発、通い馴れたコースを紀洲沖から離れて四国沿岸を高知に出で、午後二時、高知市外の波静かな浦戸湾内に着水した。

同市内外を小飛行しながら数日間滞在し、二十五日朝、六六号艇には別府少佐の代りに千田少佐同乗、三平一等兵曹ほか三名、六七号艇は三浦中尉操縦、川又二等兵曹ほか三名同乗して八時二十七分、帰航の途につき、途中、串本に降りて燃料補給のうえ十二時再出発し、四時三十分、そろつて追浜に帰着して確実なところを見せたが、この飛行で最も効果をあげたのは新搭載のM型二号無電器で、往復とも完全に性能を発揮して明瞭に受信され、遠距離発受信に記録的な成果をもたらしたのだつた。

越えて二十八日には卒業式御臨場を兼ねて、摂政宮殿下が久しぶりに霞ケ浦航空隊に成らせられた。

土浦駅にお着きの殿下には海軍中佐の通常礼装で、一五機のアブロ式に迎えられて自動車に乗り移られ、十時二十五分、航空隊本部にお着きになつた。

加藤首相をはじめ、財部、宇垣陸海軍大臣、幣原外相、岡田文相、犬養逓相、山下軍令部長、太田警視総監、茨城、千葉両県知事奉迎申し上げ、便殿で御小憩の後、やがて小松司令の先導で飛行場にお出ましになり、中央格納庫前に配列の各種飛行機を御覧になつてから飛行船格納庫に移られてアストラ式の離陸作業をお見守りになつた。

やがて轟々（ごうごう）とあたりをゆるがす二八機から成る各種機編隊の空中分列式を御感深げに仰ぎ見られ、アストラ式飛行船から点々とこぼれ落ちる橋本少尉と堀井機関兵曹の落下傘降下にほほえませられた後、新設後間もない技術研究所に歩を運ばれ、上田大佐の御説明で風洞内にしつらえた模型飛行機の送風実験にはことのほか興味をひかれた御様子であつた。

ついで自動車で湖畔の水上班に成らせられ、アブロ式水上機一〇機の分列行進をはじめ、射撃編隊、魚雷発射、横廠式水上機による模型軍艦爆撃、煙幕弾投下など、二〇分間にわたるページェントを熱心に御覧なされて零時二十分、

便殿にお帰り遊ばされ、御昼餐後一時五分、小松司令の御先導で奏楽の中を卒業式場に臨まれ、第九期学生田口艦三郎中尉以下九名の逞ましい巣立ちを嘉納された。

式後、兵器講堂で各種の航空用新兵器を御見学になつて御小憩、二時十分の土浦発でお帰りになつた。

(八) 伊勢湾周回懸賞飛行競技

名古屋飛行学校開設——滋野男爵の病歿——山階宮殿下の航空文庫と特別優賞杯——日本飛行士倶楽部主催の三等操縦士競技会——飛行士倶楽部の模様替え——一、二等操縦士の伊勢湾周回懸賞競技に一四氏参加——優勝は五周回の遠藤辰五郎氏——廃止練兵場を飛行場に転用の請願——魚群探索飛行に関する研究

名古屋市外守山町小幡ヵ原に愛知県知事認可の肩書をもつて名古屋飛行学校が開校された。

経営者はかねて陸軍航空にその人ありといわれていた御原福平中佐が現役を退いたのを機会に、同様ともに軍航空で活躍した高橋勝馬工兵大佐を教頭にすえ、本部事務所を同市東区葵町において操縦士と機関士の養成に乗り出した。根が軍人だけに一から十まで軍隊式教育法で臨み、人格技術ともに有用な人材をつくろうとするのが抱負で、アブロ式など払い下げ機数台を用意して練習生の募集に着手した。

これと前後して十月十三日、夏以来、宿痾の胃潰瘍（いかいよう）で大阪帝大附属病院で療養中だつた滋野男爵が病あらたまり、齢わずかに五三才で死去した。

男爵の航空界における足跡はしばしば述べた通りで、わが国内ではとかく不遇だつたが、その突然の訃（ふ）は朝野関係者をいたく動かし、深い哀惜に打たれた。

しかも男爵の母堂はじめ親族一門の反対に会つて、その時まだジャーヌ夫人の入籍がしてなかつたため、嫡子清鴻君によつて家督相続が出来ず、航空大先輩の男爵家もついに爵位を喪失するの悲運に陥り、先々代清晴陸軍中将以来の名門もわずか二代にしてついえ去つたのである。

「空の宮様」山階宮武彦王殿下は、去年の大震災で最愛の妃殿下を失われてからとかく健康がすぐれず、もつぱら静養中だつたが今度、邸内に航空文庫を計画され、所蔵の図書、雑誌類を提供されることになつた。

そのことについて航空局嘱託の伊藤酉夫氏が、殿下の御意を体して設置方に奔走し、氏自身の蔵書や写真などを提供して文庫に納めた。

同氏は元衆議院議員、元南満洲鉄道会社理事伊藤大八氏の息子さんで慶応義塾大学の理財科出身だが、中正夫氏らとともに早くから模型飛行機の愛好家であり、航空関係の図書雑誌、写真、絵葉書の蒐集家としても屈指の青年だつた

また山階宮殿下は民間航空技術奨励の意味から、飛行協会に特別優賞杯を寄贈されたので、飛行協会は左の「特別優賞杯規程」を制定し、民間航空記録作為の名誉の表象とした。

第一条　特別優賞杯トハ、山階宮ヨリ民間航空技術奨励ノ為メ特ニ当協会ヘ下賜セラレタル杯ヲ謂フ

第二条　当協会ハ其ノ計画スル特定ノ飛行競技会ニ於テ、最優秀ノ成績ヲ挙ゲタル者ノ姓名ヲ特別優賞杯ニ彫刻シテ其ノ名誉ヲ表彰シ、別ニ同人ニハ該杯ト略同型ノ小杯一個ヲ贈与ス

第三条　本規定ノ飛行競技会ハ一年一回以上、コレヲ行フコトナシ

第四条　本特定ノ飛行競技会ヲ行ハントスルトキハ其ノ都度コレヲ予告スルモノトス

ところで飛行協会は、今年は懸賞郵便飛行を行なわぬ代り、各地に宣伝飛行を催すというたてまえで小川、長谷川両操縦士を招いて四国や信越地方の巡回飛行となつたわけだつたが、それでは納まらぬのが日本飛行士倶楽部である。例の通り決議書を携えて迫り、協会で実行せねば倶楽部自ら主催するから補助金を出せと強硬に申出でた。

飛行協会では理事会の結果、一、二等操縦士は協会で年内に主催し、三等操縦士競技は倶楽部に任せて、これに賞金弐、〇〇〇円を補助するということで話合いがついた。

一方、航空局からも同額の奨励金が下附され、立川飛行場を借りて十一月十、十一両日、離着陸競技と物品投下競技を行つた。離着陸競技の採点は離陸二〇点、着陸六五点、発動機取扱一五点とし、整備成績をも参酌（さんしやく）したところに新味があつた。すなわち始動から発動まで一分間は満点、二分は二点減、三分は五点減、発動までに二〇分を要したものは失格という規定である。

参加者は空前の二四名に上り、使用機は主としてアブロ式五〇四K型とソッピース式パップ型で、第一日は晴れてはいたが晩秋の風がやや強く、午前八時から離着陸競技が開かれた。

航空局からは児玉課長、三木大尉らが背広服で来場し、飛行協会の徳永参事が例の色あせたモーニングに山高帽で審査員席についていた。

倶楽部幹事の馬詰駿太郎氏が進行係や警戒係を一手に引きうけて大きなメガホン片手に場内を奔走する中に、伊藤飛行場出身の菊池良治氏を先頭に次ぎ次ぎに飛び上り、今年は兵頭精子嬢が姿を見せない代りに宗里氏の第一航空学校出身の木部しげの嬢が紅一点として人目をひいていた。

アブロ式を操縦していた日本飛行学校の中屋正治氏が、目標を見誤まつて飛行場外畑地に着陸してプロペラーを折つたのが唯一の事故で無事に終了し、翌日は午前九時から伊藤飛行場、日本飛行学校、中央飛行学校、第一航空学校などから選抜の五操縦士による物品投下競技が行われて午前中に大会を終了し、午後一時から現場で賞品授式を挙行した。

離着陸競技の一等は九五点の平井仁一（日本飛行学校）賞金一、〇〇〇円及び山階宮殿下御下賜の置時計、二等は七五点の菊池良次（伊藤飛行場）賞金八〇〇円、三等七四点の江口隼人（日本飛行学校）賞金六〇〇円、四等も同点の浅野佐次郎（同校）賞金四〇〇円で、等外は伊藤飛行場の鈴木菊雄、中村光太郎、第一航空学校の古寺巽、別府景光、木部しげの、北日本航空研究所の関房蔵、宮城飛行協会の加藤文海氏らであつた。

第二の物品投下競技入賞者は一等六〇点の藤森真秀（中央飛行学校）賞金一〇〇円、二等五〇点の石川加一（日本飛行学校）賞金六〇円、三等四〇点の木下豊吉（第一航空学校）賞金四〇円の諸氏。

飛行士倶楽部では、この大会数日後、かねての懸案だつた倶楽部の組織変更について臨時総会を開いた。

倶楽部は既に財政的にも行きずまり、従来の操縦士や、その出身校のみの団体では不便少なからず、時勢のおもむくところ倶楽部員の範囲をひろめる必要に迫られていたので、名称を日本飛行倶楽部と改め、会則を改正して一般航空事業関係者はもちろん、航空趣味の同志及び研究者など広範囲の入会を認めることになつたが、従来の幹事を理事として互選の結果、伊藤音次郎、大蔵清三、大場藤治郎、片岡文三郎、宗里悦太郎、後藤勇吉、相羽有、白戸栄之助の八氏が当選し、常任理事には相羽氏が推されて就任した。

白戸氏は震災後、飛行場を閉鎖してほとんど何等積極的の動きを見せていなかつたが、多数養成の操縦士がおりから第一線にそれぞれ活躍している際でもあり、また長い間、生命と取組んで来た事業でもあるところから、中々そう簡単には引退も出来ず、知らぬ顔も出来ぬ立場にあつた。しかし氏は既に飛行場あとの格納庫、工場などを転用して計画通り家具製作業に方向転換をしつつあつたことも事実であつた。

飛行協会では前年の周回飛行競技が好成績だつたのにかんがみ、今年も地域を変えて伊勢湾を中心に一、二等操縦士の陸上機、水上機競技を十二月二日、山階宮殿下寄贈の優賞杯をかけて挙行した。

すなわち陸上機の基線は明野を出発して伊良湖岬、豊橋（高師練兵場）、各務ヶ原飛行場、津島町西南磧（愛知県海部郡）、四日市埋立地、久居練兵場（三重県一志郡）上空を経て明野に帰る二八五㌔であり、水上機は新舞子（愛知県知多郡）の安藤飛行研究所を出発して熱田第四号埋立地（愛知時計電機会社飛行場）、四日市埋立地、明野大淀海岸、新居浜湖岸（浜名湖）上空を経て新舞子に帰る二八〇㌔である。

競技者はこの基線を周回するもので、出発地及び中間地通過の際は地上から

の認識を容易ならしむるため高度七〇〇㍍以下とし、一周回以上の飛行毎に陸上機は明野、高師及び各務ヵ原、水上機は新舞子、明野大淀、新居浜に着陸水し、更に飛行を継続することが出来るが、その場合、陸上機は一時間半、水上機は二時間以内に出発を要し、一等賞は少くも七時間以上、二等賞は五時間以上、三等賞は四時間以上を飛ばねばならぬ。

賞金は一等金二、五〇〇円、二等金二、〇〇〇円、三等金五〇〇円で、航空局からも一等に金一、〇〇〇円、二等に金七〇〇円、三等に金五〇〇円の賞金が提供されたが、「競技ハ実施飛行距離ト飛行時間ノ相乗ニ左ノ係数（飛行機ノ性能上ニ関スル常数ニシテKノ値トス）ヲ乗ジタルモノヲ得点トシ、其ノ値ノ大小ニ依リ優劣ヲ判定ス。但シ距離は一〇〇㌔ヲ、時間ハ時ヲ単位トス」のハンデキャップの新例をひらいた。

係数表は陸上機においては、

ソッピース式一三〇馬力機	（油槽四時間半）	に対し〇・一一三
ニューポール式一二〇馬力機	（同　二時間）	に対し〇・一二六
スパッド式三〇〇馬力機	（同　三時間）	に対し〇・〇八七
サルムソン式二三〇馬力機	（同　五時間）	に対し〇・〇八八
ブレゲー式三六〇馬力機	（同　八時間）	に対し〇・〇八〇
中島式一五〇馬力機	（同　四時間）	に対し〇・一二三
アブロ式一三〇馬力機	（同　三時間）	に対し〇・一三〇
川西式三型二六〇馬力機	（同　四時間）	に対し〇・〇九四
リバーチー式四〇〇馬力機	（同　六時間）	に対し〇・〇七九

水上機では、

横廠式い号一三〇馬力機	（同　二時間半）	に対し〇・一九六
同ろ号二〇〇馬力機	（同　五時間）	に対し〇・一一七
川西式春風号二六〇馬力機	（同　八時間）	に対し〇・一〇九

とし、これ以外の飛行機が参加した場合には本表に準じて係数Kを算出し、そのKの値は、

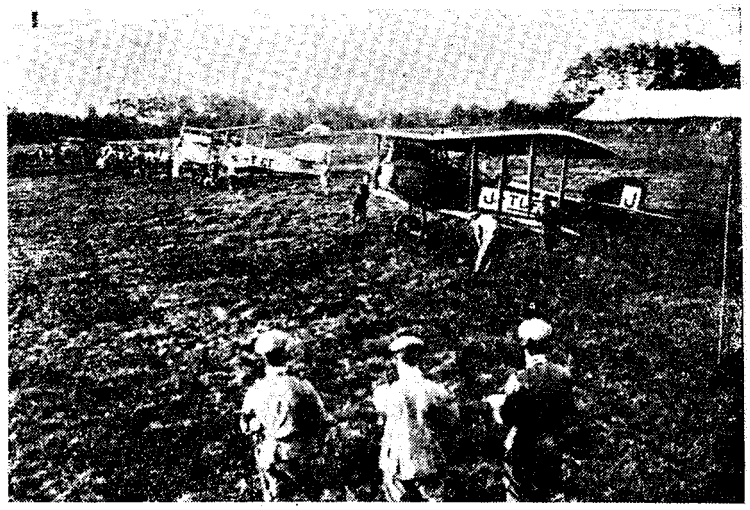
$$K=\frac{1000}{S\times\frac{H}{H+h}}$$

H＋h＝100時トシ、式中Sハ性能航程、Hハ性能飛行時間、hハ中間着陸（水）時間

中間着陸（水）一回ノ想定時間 $\begin{cases}\text{陸上機ハ}\ \frac{45}{60}\ \text{時}\\ \text{水上機ハ}\ 1\frac{10}{60}\ \text{時}\end{cases}$

という計算で、従来競技の度毎に第三者からハンデキャップの声がやかましかつたが、ついに実現した訳であつた。

参加者のうち陸上機組は福長飛行機製作所出身の鳥居清次、赤池万作の新二等操縦士、大場藤治郎、加藤寛一郎、伊藤飛行場出身の久保田太二等操縦士、安井荘次郎、福長四郎、藤原延、陸軍出身の遠藤辰五郎、水田飛行学校出身の宮登一二等操縦士の一〇名、水上機組では日本航空輸送研究所の井口実、張徳昌、長尾一郎氏と日本航空会社の阿部勉の四氏だつた。このほかに航空局委託生出身の櫛部喜男、第一航空学校出身の木下豊吉両氏は、それぞれ陸上機で明野へ参集のはずだつたが天候不良で間に合わなかつた。



周回飛行競技陸上基地（手前は山県記念号、次ぎはブレゲー式）

飛行機は鳥居、赤池、福長、藤原四氏が

中島式だが、藤原氏はダイムラーの一八〇馬力、他はみなホールスコット式一五〇馬力、久保田、安井両氏がクレルゼー式一三〇馬力のソッピース式、遠藤氏はサルムソン式二三〇馬力、大場氏はリバーチー式四〇〇馬力の伊藤式山県記念号、加藤氏は例のブレゲー式三六〇馬力、宮氏は異色のマイバッハ式発動機二六〇馬力装備の川西式三型という多彩で、水上機は張、長尾両氏が横廠式イ号ベンツの一三〇馬力、井口氏が同ロ号イスパノスイザ二〇〇馬力、阿部氏は日本一周の春風号二六〇馬力で、全機各自の飛行場から空中輸送で参集したのも一つの進歩だつた。

競技は十二月一日に予定されていたが、コース上に季節風が吹きすさび、海上もまた浪が高いので中止して二日午前七時三十分、陸上機、水上機一斉に出発を開始し、抽籤順序によつてほとんど一分間、あるいは二機同時くらいの早さで競技が始められた。

地上の風速四、五㍍、千五、六百㍍の高度では十数㍍の西北風が吹いていたが、沿線おおむね晴れ渡つていて好条件だつたところ、発動機の故障でまつ先きに水上機の井口氏が一時間足らずで挫折した。氏は新舞子を飛び出して熱田を経由、伊勢湾を大淀に向つたがにわかの故障で久居町の松林中に突込み、機体を大破して氏もまた軽傷をうけ、この間、わずかに四六分間の武運つたない出場だつた。

つぎに倒れたのが安井氏で、これも発動機故障で一周回を前にして三重県桑名郡木曾崎河原に不時着し、一時間四二分、一七五粁を飛んで退陣のやむなきに至つた。

ついで大場、宮両氏も発動機に災いされて落伍し、大場氏は機体を小破、自分も軽傷したが一周後の出来事で二時間四五分、三五五㌔を翔破していた。

日本航空会社に籍をおく宮氏は先輩後藤氏の愛機K三型を継承して大いに戦い、四時間四八分、七四五粁を飛んで二周半の航程にあつたが、これも発動機の故障には勝てず、中途退却の恨みをのむこととなつた。

しかも長尾氏が四時間一三分で四七〇㌔、張氏が四時間一三分で三八〇㌔の一周乃至二周未満の飛行で前途を放棄したのに対し、宮氏はこれらをはるかに凌駕（りょうが）していながら不測の事故のために失格したのは惜しくもあり気の毒でもあつた。



ブレゲー式と加藤寛一郎氏

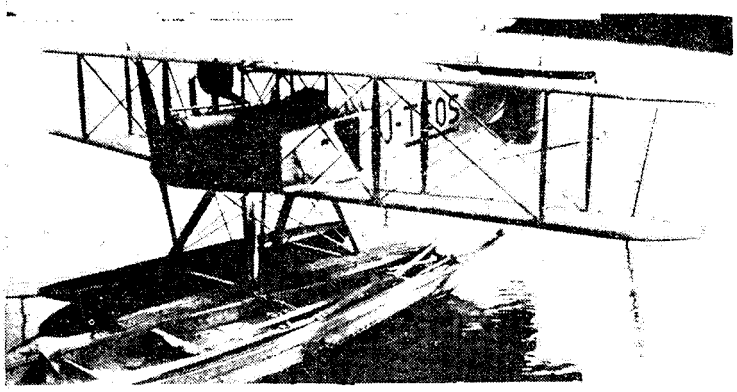
かくて遠藤氏が八時間三三分で五周を完了して一、四二五㌔を翔破し、この間の給油時間一五分、加藤氏が八時間三八分で四周して一、二一〇㌔、給油時間二九分、福長氏は七時間五七分、九二五㌔、給油時間四九分、赤池氏は八時間二三分、八五五㌔、給油時間三二分、藤原氏は八時間二一分、給油時間三五分、次いで鳥居氏は七時間七分、給油時間三六分、久保田氏は七時間五六分、これまた八五五㌔、給油時間五七分の何れも三周組であつた。

水上機では独り阿部氏がよく飛んで六時間三〇分、八四〇㌔を翔破して三周し、給油時間五一分の記録を残し、競技は日没の四時三〇分をもつて終了した。

飛行協会では、これ等の成績に徴して規定のハンデキャップ算定の結果、一等遠藤、二等加藤、三等福長氏と決定し、等外は赤池、藤原、鳥居、久保田、阿部、長尾、張、宮、大場、安井、井口の順だつた。

そこで十八日午後一時半から、九段の偕行社で総裁宮殿下臨場のもとに賞品授与式をあげ、入賞の三氏に規定の賞金が授与されたほか、優勝の遠藤氏には山階宮下賜の優賞杯とともに飛行協会有功章が贈られた。

等外慰労金は赤池、藤原、鳥居、久保田氏に各金三〇〇円、阿部、長尾、



阿部氏の春風号

張、宮氏に各金二〇〇円、大場、安井、井口氏には各金一〇〇円が分配された。

毎回の競技にねんごろな令旨を贈られ、斯道奨励に御熱心な総裁宮殿下は、今回も左の令旨を寄せられた。

今回挙行セル帝国飛行協会第五回飛行大会ノ成績ハ概シテ良好ニシテ技術ノ進歩著シキモノアルヲ認ムルモ尚、研究練磨ヲ要スベキモノ少シトセズ。将来益奮励努力以テ民間航空界ノ進歩発達ヲ期セムコトヲ望ム。

また波多野航空局長代読の犬養逓信大臣の祝辞は、「過般、伊勢湾の外周に於て三重、愛知、岐阜及び静岡の四県下に渉り挙行せられたる帝国飛行協会第五回懸賞飛行大会は、これに参加したる一、二等操縦士十四名を算し、懸賞規程に定められたる七時間以上の継続飛行を遂行したるもの七機の多数に達せり。これ我が民間操縦士の技倆の進歩を証明するものにして深く欣快とする所なるのみならず、この成績により帝国飛行協会が能く競技会開催の目的を達成せられたるは慶賀に堪へざる所なり。然りと雖も我航空界の現状は、これを欧米列強に比較するに尚遜色あるを免れざるは遺憾とする所にして、其の前途遼遠なるものあり。冀は諸士益奮励斯界の為に努力せられむことを。一言以て祝辞とす」

この賞品授与式と前後して、飛行協会では「整理練兵場ヲ公開飛行場ニ充用相成度儀ニ付」及び「民間航空事業開発ノ為政府施設ニ関スル」請願書を加藤内閣総理大臣、宇垣陸軍大臣、犬養逓信大臣宛に提出した。

軍備縮少に伴つて練兵場の若干が廃止される計画を勘づき、いち早くこれを飛行場転用に目をつけたのは極めて妥当の措置であつて、請願書には外国の例を述べた後、「飛行場は尠からざる地積を要するを以て、これが新設にはやや巨額の経費を要す。これ其の必要を感じつつも今日まで其の設置の著しく遅れたる所以と被存候。然るに今般、師団数減少の為め各地に於て不用となるべき練兵場相生じ候ことと存候に就ては此際、これ等練兵場を専用の飛行場に転換充用するは本邦に於ける航空事業上、現下の一大欠陥を補ふ為め極めて機宜に適せる緊要なる措置」であると、指摘したのである。



山階宮杯を手にした遠藤氏（右から赤池、阪谷男、遠藤、加藤、藤原、福長、鳥居氏）

また第二項の航空事業開発のため、政府の施設に関するものは㈠、国内主要都市間に航空路を設置するの件、㈡、航空輸送補助法の制定、㈢、航空機製造補助法の制定で、従来唱え来つたところのものであつた。

この時、議会に提出さるべき大蔵省査定の各省予算額はほぼ決定を見ていたが、航空局でも新規要求二〇万円が認められて総額二八万円が上程されること

になつており、通過の暁はもつぱら航空機の設計製作奨励、優秀機の試作補助、不可抗力による破損機材の修理補助の復活などに充当される方針だという説が行われていた。

この間、堺の日本航空輸送研究所では今夏、大阪市の防空演習に参加し、あるいは高知県須崎浜で第三回目の魚群捜査飛行をやつて飛行協会から功労金二、五〇〇円を交附され、またアルゼンチンの世界一周機が串本に着いた時には、張操縦士が横廠式で歓迎飛行に出かけ、その帰りに朝日新聞社の原稿をもつて大阪に出で、空中から同社屋上に首尾よく投下して新規軸を開くなどしていたが、同所本年中の飛行回数は一、〇七四回、うち定期航空一〇四回、飛行時間七九三時間二三分、うち定期航空三六四時間五五分、総飛行距離六三、二三九粁の成績を示していたが、高知沖の魚群捜索は「既に両三度の経験により十分の信頼すべき可能性を有するゆえに、今回は主として発見せる魚群の游泳地点を機上より発煙信号によつて漁船と連絡し、また発見魚群の沈下離失せざる以前に漁船をして捕獲せしむべき配船方法等に就て決定的成績」をあげようとしたもので、航空局から航空官三木森彦少佐、地元高知水産試験場からは河村兵三場長が基地の須崎港に出張して八月十日から五日間、ベンツ一三〇馬力の横廠式で張操縦士が担当した。

三日目十二日の河村試験場長の報告には「志和沖合に於て多数の鳥群を発見せしも魚群を見ず、高度二五〇㍍にありしが間もなく船尾に魚群を集め、さかんに散餌しつつ釣獲中の漁船あるをもつて、魚群と魚体の見得る程度を確かめんため徐々に下降せしが、一五〇㍍に於て船尾に夥しく魚群の密集せるを見出せり。一〇〇㍍にして明かに魚体を確め、且つ魚群が曹達鰹、もしくは鮪子の八寸内外なるものなることを確めたり。よつて魚群の所在場所を記入して高鵬丸に通信の結果、同船は現場に出動し、鮪子の跳躍するに会ひ、餌を撒きしも餌付悪しく漁獲なかりき。又、神島の南方三浬内外及び五浬内外の二ヶ所に於て鮫の游泳しつつあるを二〇〇㍍の上空にて容易に発見し得たり。一の礁並に神島の上空を飛行し、岩礁の状況と陸岸の状態、海藻繁殖の状況を明らかにすを得たり」といつている。

かくて飛行の都度、試験所や水産会の職員が同乗したが、その感想を二、三拾つて見ると、

「四五度位の角度で俯瞰するのが最も明瞭だ。予想以上に海底を透視し得るのには驚ろいた」

「視界を最大にし、しかも魚群を識別し得る飛行高度は約三〇〇㍍内外と思う。視界は海水の清澄度には関係なかろうが天候、風波等は影響するものと考えられる。俯角は四五―五〇度までが適当である」

「浮沈常ならざる魚群を見失なわぬ方法としては、飛行機によるを最も適切なりと認む。但し漁船との連絡方法は一層具体的に研究しない限り、実用化までには程遠いと思う」

「本県にては鰹、鮪の来游初期、即ち三、四月頃、黒潮に接近せる清水、又は室戸の如き個処を選択し、連続的に飛行機を使用して魚群探査事業を施行せられんことを切に希望する」

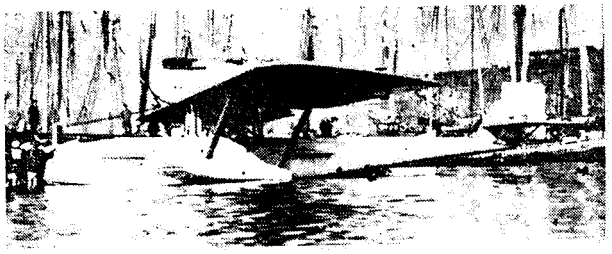
（九）山本五十六大佐の果断ぶり

ドルニエー式ワール型とドルフイン型の舶着――霞ケ浦を中心に盛岡と大村飛行――霞ケ浦航空隊副長に山本五十六大佐――小猿を乗せて模型機墜落の実験――山崎謙三海軍少佐、吉村弥太郎海軍大尉、高倉要政海軍技手殉職――平壌郊外に爆撃隊敷地――航空大隊長らの異動――航空局の航空機機関生の採用試験問題――航空輸送会社設立案――輩出した三等操縦士――航空関係出版物――海外航空情勢

海軍では神戸の川崎造船所飛行機部を通じて、ドイツの全金属製ドルニエー式ワール型とドルフイン型飛行艇を購入し、ワール型は十一月中旬、神戸に着荷、ドルフイン型は直接、霞ケ浦航空隊にはいつた。

ワール型はドイツでは長距離偵察と爆撃に使つていたものだが、ドルニエー博士が技師のユースト操縦士をつれて来朝し、川崎の工場で組立て整備したうえ、十二月三日朝、ドルニエー氏をはじめ、川崎の飛行機部長で海軍出身の竹崎友吉大佐が職工四名をつれて霞ケ浦へ空中輸送した。

この型は一葉半式で、翼上にロールス・ロイス式イーグル型水冷V型三六〇馬力二基を串型に装備した珍しいもので操縦士のほか、六座席があり、最大速度二〇〇㌔、二、〇〇〇㍍への上昇時間三二分、上昇限度四、三〇〇㍍、航続五時間半である。この空中輸送に神戸からの五二〇㌔を三時間四六分で飛び、小松司令官らに出迎えられて午後一時、霞ケ浦に着水した。



ドルニエー式ワール型飛行艇

その後数日間滞在している間に艦政本部の技術官や、航空隊教官に開放し、あらためて八日に試験飛行して見せたが、これを海軍が制式機に採用するかどうかは、F五号艇や三菱の一三式攻撃機と比較研究したうえでなければ何ともいえぬことになつた。

これと同時にユースト技師監督でドルフイン型を整備し、ドルニエー氏が細かに点検したうえ、鈴木貫太郎大将、小松司令、帝大航空研究所からも斯波、田丸、寺沢博士、航空局航空官、陸軍からは安満航空部本部長らが立ち会つて二〇分間にわたる試験飛行を行い、離着水や旋回、その他所要のテストをあざやかにやつて見せた。

もともとドルフイン型は旅客輸送機で、この三型は全幅一九㍍六〇、全長一四㍍三五、全高三㍍九〇の、これも一葉半式で、翼上にロールス・ロイス式イーグル型三六〇馬力一基を置き、全備重量三、七〇〇㌔、乗員二名のほか、座席一〇が設けてある。最大速度一九〇㌔だが、これも海軍当局の気に入らなかつたらしく、ワール型とともに軍用としての価値は認められずに終り、後にワール型だけが民間で航空輸送用に脚光を浴びたけれども、それも空中事故で間もなくついえてしまつた。

霞ケ浦航空隊では一三式攻撃機の真価検討のため、霞ケ浦を中心に東は盛岡、西は九州の大村にまたがる四、五〇〇㌔の長距離飛行を十二月十日から開始した。

これは十二月一日附で副長の入れ代りが行われ、和田大佐が転出して山本五十六大佐(後に元帥)が、新たに副長兼教頭の椅子についての初の大仕事だつた。

謹厳温厚な和田大佐に比べて、山本大佐の鼻息はすこぶる荒く、まず着任早々の日、全隊員を整列させて、「下士官兵にして頭の毛をのばしているものは皆きれ。一週間の猶予を与える」と命令した。これはイギリス航空団以来、あちらの真似をして頭髪をのばすことが下士官兵の間に流行していたので、これに気色をわるくした山本大佐が最初に破裂させたかんしゃく玉である。



山本五十六副長

その後、ある時、隊附将校を教官室へ集めて、「考課表の資料として、自分で各日の考課表を規定通り作つて出せ。評点、評語もみな入れて僕が筆を入れんでもよいようにして持つて来い」と、いい渡した。

一同唖然として顔を見合わしていたが、その中で先任の某分隊長が、「考課表を書くのは副長の任務ですし、われわれ自分で自分のことなんか書けません」と正直にいい放つた。

「だから資料として出せといつてるのだ。大尉にもなつて自分の長所短所がはつきり分らぬようで、どうして修養してゆくつもりか。本当なら自分のことは自分が一番、よく知つてる筈だ。書いて来い」と、きめつけ、全将校一言もなく引きさがつたという話があり、山本五十六氏のやりそうなことであつた。

さて盛岡・大村間飛行は一三式二機をあてて二六号機に桑原少佐操縦、渡辺機関兵曹長、二一号機に菊池大尉操縦、横山機関兵曹が乗つて山本大佐の指揮で八時五分、霞ケ浦飛行場を出発して盛岡に向つた。

九時、小名浜を通過し、二六号機は仙台近くで機体に故障が出たので宮城野原練兵場に不時着した。両機常に連繋を保つことになつているので二一号機も続いて着陸し、修理を待つて再出発、盛岡観武ヶ原練兵場に着いた。

翌十一日早朝、一気に霞ヶ浦へ帰り、十三日朝八時三十五分、大村に向つて行をおこしたが掛塚経由で三九〇キロを明野の陸軍飛行場へ降りて給油のうえ、大村に直航、冬の西日を追いながら安着した。

帰航は天候に妨げられて十六日に延び、八時四十五分、この朝も雨まじりの霧だつたが、局地的なものなので強行出発したところ、桑原少佐操縦の二六号機は佐世保軍港沖合で発動機の急変調に海上へ不時着し、おりから通りかかつた帆船に乗り移つて搭乗者に異状はなかつたが、機体は門司水上署の汽艇に曳航されて帰る途中、部崎見張所一浬の沖合でついに沈没し、二一号だけが僚機の安否を見届けるため一時、小倉練兵場に引返した後、霞ヶ浦へ向つて帰り、同日夕、航空隊に安着、性能の凡（ぼん）ならざるを示した。

陸軍の寺師義信軍医正とともに、海軍の若月軍医中佐は航空医学に造詣深く、その勤務現場の霞ヶ浦航空隊の医務部では今春来、兎や猿をつかつて種々の研究実験を重ねていた。この時も重量五三〇瓦を基準にした翼幅一メートル二四の一〇式戦闘機の模型を造り、これに小猿一匹をのせて、藤吉大尉操縦のアストラ式飛行船ゴンドラの尾部に繋留して離陸し、一〇〇メートルの高度から模型機をきり放した。

模型機はノーズダイヴ（急降下）からスピン（きりもみ）の状態になつて六秒間で墜落したが、機首は地中にめり込んで左翼を大破し、搭乗の小猿は鼻側を打撲して血を出しているだけで、ほかに外傷はなかつた。

そこで若月軍医中佐執刀のもとに解剖し、内傷を詳細に検査したが、ついにそれらしいものを発見せず、結局小猿は一〇〇メートルの高度から落ちても軽微な外傷だけで生きているわけで、いずれも案外な思いに打たれた。この実験は、まだ世界にもその類例がなく、航空生理の研究資料として貴重なものであることを証明した。

同航空隊では、今日まで研究の犠牲に供したこれ等の動物を憐れんで兎猿塚を建立し、そのあとを供養することになつた。

師走もあと一旬に迫つた二十日の朝、霞ヶ浦航空隊ではついに今年の九人目、一〇人目、一一人目の殉職者を一ぺんに出した。

山崎謙三大尉は修理後のアブロ式練習機試験飛行のため、高倉要政技手を同乗させて九時四十五分、陸上班格納庫前から離陸、飛行場外柿ノ木橋附近を飛行中、おりから一〇式艦上偵察機の三機編隊練習とめぐりあい、吉永弥太郎中尉操縦の三番機R三九号が追い越そうとして後方から迫つて来たと見る間に俄然尾部に衝突、アブロ式は尾翼をうしなつてたちまち道路側の松林中に墜落、三九号機は両翼を大破して、これまた松林から約二四〇メートル離れた水田に落ち、搭乗の三氏とも重傷後、午後三時から四時の間にこと切れた。

山崎大尉は東京市牛込区南山伏町の人、大正五年、兵学校入学、同九年八月、海軍少尉任官後、安芸、金剛乗組を経て同十年十二月、砲術学校及び水雷学校卒業、十一年七月、山城乗組、昨年末、霞ヶ浦航空隊学生、卒業後、同隊教官だつた。殉職により海軍少佐に任ぜられた。

高倉技手は茨城県東茨城郡河和田村の人、大正四年三月、県立農学校を出てから矢田部小学校の訓導、七年四月、古河町の私立中学校教諭、同年十一月、志願兵として宇都宮輜重兵第一四大隊入隊、八年十一月、軍曹に昇つた。九年四月、東茨城郡産業技手、同年十一月、海軍技手として霞ヶ浦航空隊に勤務、友情に厚く勤務に忠実だつた。享年二七。

吉永中尉は茨城県北相馬郡小文間村の人、大正六年八月、兵学校に入り、同十年六月、海軍少尉に任官、今年五月、霞ヶ浦航空隊学生を命ぜられ、練習中の少壮将校だつた。享年二六。殉職とともに海軍大尉に任ぜられた。

さて陸軍では来年度から五ヵ年継続で朝鮮に爆撃大隊を設けるため候補地を物色していたが、平壌大同江畔の航空第六大隊の兵舎や格納庫に併設する便宜上、平安南道の竜関郡海雲面と小島との間を連ねる遠浅の約一五〇万坪を演習地として定置することにきまつた。

朝鮮軍経理部では隣接の民有地若干を買収し、竜関郡の漁業組合と交渉して、演習地設置に伴う漁撈不能による賠償額などについても既に決定を見たと

発表された。

また十二月一日附、航空第二大隊長の細木大佐は近衛師団参謀に栄転し、後任に徳川好敏中佐、第六大隊長の堀丈夫中佐は陸軍本省に入つて航空課長の椅子を占め、その後へ第一大隊附の斎藤常男中佐が栄転した。更に立川の第五大隊長桜井養秀大佐は航空部附となり、後任には同大隊附の佐野光信中佐が昇進するなどの異動を見せた。

またこの十二月、機関学生の入校があり、川崎正窺大尉を学生長にして有馬広士、角野銀蔵、石原寛造、高松岩根、黒瀬禎録、佐野武雄、榊陸郎、滝昇、山脇正已、栗原勝之助、富永清延、野村文行、山名要各中尉と小池武夫少尉のほかに短期学生として須永鶴松、船山正夫、原弘、川端融、安井繁礼中尉の大量がはいり、発動機、機体の学理と整備を主に気象学や計器の取扱いにまで及ぶ教習だつた。

航空局ではさきごろ来、航空機々関生を募集中だつたが、一〇〇余名に上る応募者を身体検査の後、十二月下旬、五日間にわたつて本郷元町の東京府立工芸学校で学科試験が施行された。

試験問題のうち二、三を引例すると、邦語の講読では「一、彼は居常好みて綿衣を纏い辺幅を飾らず、心は己が驕奢の上にあらざりしのみならず、又児孫に美田を買ふにあらざりき」を解釈して、漢字に振仮名をつける。

作文は「航空工業界に志したる動機」といふ題が出され、和文英訳では「一、いかなる外国人でも日本に来て驚くのは火事と地震の多いことである」

数学の幾何では「一、径二糎なる円に内接する正十二辺型の一辺の長さを計算せよ」

物理では「一、ある飛行機あり、その最進抵抗（飛行機が進行する時に飛行機全体が生ずる抵抗）は、速力は毎時百哩なるとき三三八封度ありといふ。これに装備せる発動機は其の効率〇・七五にして、この発動機にて回転せられ、飛行機を牽引するプロペラーは効率〇・六五なりとすれば、この場合における発動機の発生する馬力は幾何か。（一哩は五二八〇呎）と、いうようなものであつた。

航空局が開設以来数年間、民間航空の本領はここにありとして定期航空輸送と航空輸送会社の設立に努力して来たが、前年来、たまたま実業家浅野総一郎氏らの発起による大航空輸送会社設立のもくろみがあり、波多野局長、児玉課長らは大いにこれを支持して計画の進行を督励していたところ、肝心の政府の航空予算大削減のため補助金が不可能となつて一とんざを来していた。

しかし航空局では、もはやこの事業の創設が生命化しており、四囲の情勢上、面目にかけても早急に実現を図らねばならぬ時機に迫つているので、今年度の計画では一、〇〇〇万円の資本金に飛躍し、五カ年事業費二、八〇〇万円を計上して東京・大阪・上海線を大正十五年度から実施し、十九年度までに東京・大阪・大連線をも完成する方針をもつて来議会に臨むことになつたが、実情はようやく手に入れた大阪飛行場の候補地さえ辈の生えるがままで日本航空会社、西田飛行機研究所ら使用者の才量にまかせきりという有様だつた。

それからこれは結局、うわさに終つてしまつたが、茨城県下の大子鉱山の所有者梅原文次郎氏が、その鉱山を八〇万円に売つて、その金で山口県厚狭町先の三〇万坪を埋め立てて国際飛行場設置の計画を発表した。

そしてドイツからユンカース式七人乗りの金属製旅客機を仕入れて東京・大阪・厚狭・福岡間の航空輸送事業をもくろんでいたが、鉱山が売れたのか売れないのかも不明のうちに、この話は立ち消えてしまつた。

かくして今年も暮れてゆかんとしたが、景気のいい歳末商店街の賑かな大売り出しを見るにつけ、飛行機をもつものは空中宣伝のきめを説いてビラまき飛行にありつくものもあつたが、東京市上空では高度一、〇〇〇㍍からのビラまきなら黙認されていたが、その中に商品の割引券や購買券、あるいは映画館の入場券などをまぜることは警視庁から厳禁されている。しかしそれをしなければ宣伝価値が減殺し、広告主の方でも話に乗つて来ないので、何とかして打開のみちはないものか、航空局へ陳情に及んだところ、局でも航空取締規則その他を調べた結果、それは警視庁が取締上、都合のよいようにかつてにきめた内規みたいなもので、明らかに越権であることが暴露し、所定の高度ならばビラはもちろん割引券だろうが映画券だろうが自由に撒布出来るものであること

がはつきりした。そこで一応、航空局から警視庁の保安部へ連絡をつけてもらつたうえ、公然と空中広告飛行に乗り出し、暮れの節季働きを広告とりに狂奔する手合いが出て来た。

この年末における三等操縦士は伊藤飛行場から村上五平、長尾一郎、平松牛郎、大辻春雄、玉木幸次郎、横山豊馬、兵頭精子、加藤正世、弘中正利、小川三郎、鈴木菊雄、鵜飼文三郎、李寿福、梅本幸一、曾根定丸、小西金次郎、小西正弘、金治玕、青島次郎、松尾一男、中村光太郎、小野寺関右衛門、菊池良治、竹中泰門、福長飛行場からは吉田志郎、高木恂三、赤池万作、福長五郎、鳥居清次、関房蔵、大倉鷹男、酒井市暦、森本直一郎、柴田熊雄、牧原万之助、平居源次郎、宗里氏の第一航空学校からは石神安、田中近美、古寺巽、佐藤悟、大野資、温井栄一、別府景光、木部シゲノ、現役を退いて割拠した永淵三郎砲兵大尉の浜松飛行学校からは藤森真秀、吉村依雄、末藤広作、小栗飛行場からは磯健太郎、増田秀吉、白戸飛行場からは冬広正雄、伊東佐内、本田佐一郎、西川輝雄、李商泰、伊藤文雄、山田秀一、石野俊夫、安井飛行場から山崎八洲男、上田善吉、小川強、宮城飛行協会から日田秋好、加藤文海、佐藤駒吉、日本飛行学校から伏見善一、玉井二一、江口善右衛門、石川加一、浅野佐次郎、中屋正治、また玉井藤一郎、高左右隆之、坂本寿一氏らの単独組もあり、水上機では堺の日本航空輸送研究所出身の宮本茂、渡辺信二氏らのほかに安藤孝三、信田五平治氏らの個人勉強もいて多士済々を告げ、この中には将来大をなして押しも押されもせぬ錚々（そうそう）たる操縦士になつた人も十指を屈するに足りるが、大半は不遇のうちに消え去つて行つた。

軍民ともに年々、機数がふえ、人がふえ、飛行時間も距離も伸びるにつれて事故率のかさむのもやむを得ないが、今年は陸軍系九氏、海軍系一七氏、民間六氏で実に三二氏の犠牲者を出し、木村、徳田両中尉の大正二年以来、最大の不幸記録を残した。

反対にここ数年、引き続いて振わないのは出版界で、今年もわずかに山口巌氏著、大明堂発行の「ラヂオと飛行機」をあげるのみであり、その他に発行所不明、橋本為次氏著の「空中征服飛行機の話」がある。中正夫氏編、日本航空輸送研究所発行の「航空学講義録」は続いている。

そこで大正十三年は後藤氏の日本一周飛行と、極東の拠点として各国の世界一周機の送迎に多忙を極めた年であつたが、この間、ドイツのツエツペリン会社では、戦後最初の製作に成るZR三号船で、故ツエツペリン伯の後継者エッケナー博士指揮のもとにフリードリツヒスハーフエンから大西洋を横断して米国レーキハースト間八、〇五〇㌔を八一時間の無着陸飛行を完成して世の耳目を驚かし、同社計画の大西洋定期航空路試験飛行に成功したのである。

ドイツでは大小会社合併後のドイチエ・アエロ・ロイド会社と、ユンカース航空輸送会社が対立して競争しているだけに、既に世界航空路の約三分の一を占めるところまで躍進しており、今年の飛行距離は一五八万三、五〇〇㌔に達している。

イギリスでも今春四月、既設の四航空会社を統合して資本一〇〇万磅の英国航空路会社の一本建てとし、創業から十二月末までの九カ月間における運航成績は一一〇万㌔であつた。

イギリスと絶えず競争関係にあるフランスでは空中輸送会社、国際航空会社、エール・ユニオン会社及び航空郵便会社などが群立して、何れも豊富な政府の補助金によつて輸贏（ゆえい）を争い、ヨーロッパ大陸航空路網の延長に躍起の努力をしている。

一九二三年創立のソヴエト連邦のドブロリヨト協会と、ウクライナ協会の定期航空も漸次軌道に乗つて、今年中の総飛行距離五一万四、〇〇〇㌔、旅客二、六〇〇余人、貨物及び郵便物四八、〇〇〇㌔の進境を示している。

またアメリカでは一九二〇年以来、大陸横断の四千数百㌔航空路を徐々に開拓していたが、この年七月になつて郵便全線輸送が完成し、ニューヨーク・シカゴ・ソルトレーキ間には夜間航空の設備も出来て、最大急行列車でも三日を要するところをわずか三二時間で大西、太平両洋岸を結んだのだつたが、かかる列強の趨勢は戦後の過剰機材、人員の転換充用政策の域をはるかに越えて重要国策の一つとなり、航空路の存否は国力の消長に影響するところきわめて大なるものあることが漸次明瞭となつて来た。

その一四　「初風」、「東風」の欧洲訪問飛行（大正一四年―一九二五年）

（一）朝日新聞社の欧洲訪問飛行計画

朝日新聞社の訪欧飛行計画熟す――使用機ブレゲー式一九A二型に決定――ソ連邦領通過の交渉――海軍の恒例初春飛行――SS式飛行船の事故原因――太刀洗・仙台往復飛行――アンリオ式HD一九型練習機――航空局第一回航空機機関生――瀬戸竜三、堀江弘、菊池善五郎一等操縦士殉職――大旋風に巻き上げられた航空輸送研究所

新春劈頭（へきとう）、東京、大阪両朝日新聞社は、その元旦初刷りで、同社機の「欧洲訪問大飛行」計画を発表して、わが民間航空生成発達の号砲を打ちあげた。

予定航空路、使用機材、乗組員ら詳細の報道は後日に譲られたが、少くもこの快報は全国民を風靡（ふうび）した青天の霹靂（へきれき）だった。

しかし同社の訪欧飛行計画は実は昨今の思いつきではなく、大正九年春、イタリーのフェラリン、マシェロ両中尉が欧亜連絡に成功して大阪へ着いた時、村山竜平社長が城東練兵場に出迎えてあいさつした歓迎辞の中に、



村山竜平氏

「両中尉が長空を征服し、幾多の辛酸をなめながらわが日本に来訪せられ、ここにダヌンチオ氏の詩想に生まれた新しい大事業が実現されました。これ実にイタリー国民の名誉にして、同時に両中尉の名は世界の航空史上より消える時はあるまいと存じます。而して私はやがて日本の空界の士が、御両君の勇敢なる行動を模範と致しまして、空中より今日の御訪問にお答えする機会のあることを期するものであります」

と述べて、時期が来れば自らその挙を主催し、あるいは援助するにやぶさかでない意図を暗示しているのである。

そして大正十二年秋頃、アメリカ、イギリス、フランスその他が続いて世界一周飛行を計画し、翌年春から前後して飛び立ち、あだかもわが日本がちょうど、その航程上の中心位置にあって、行き交う各国機の応接にいとまなからしめた昨年夏から秋にかけての情勢に即応して、同社内にわかに答礼の意味をこめた訪欧飛行熱がたかまり、長挙氏はじめ、同社企画部と東西定期航空会主任の久松定夫氏らが主になってもっぱら立案し、村山社長の手もとに達してたちまち、その計画が成立したのである。

もっとも前年春、フランスのド・アージー大尉がパリから上海まで韋駄天（いだてん）の快速で来翔したブレゲー式一九型の性能ぶりに動かされた中島飛行機製作所長が、いち早くブレゲーに着目して製造権の契約を結び、一九型をもってパリへの答礼飛行を考え、飛行協会との協同実施を図って見たが、協会に全く熱がないので立ち消えた経緯（いきさつ）もあり、朝日新聞社の目ざした訪欧飛行使用機もまた実にブレゲー式の一九A二型、ロレーン式四〇〇馬力装備の最新式複葉機だった。と、いうよりもむしろやはりド・アーヂー大尉の飛行によって中島氏同様、訪欧飛行の計画が可能視され、立案化されたのである。

そこで航空路は、既に往来のついた南方回りの糟粕（そうはく）をなめるよりは、前人未翔の北方コースを開拓するにしかずとなし、シベリア経由、最初の目的地をモスコーと定め、自後、ベルリン、パリ、ロンドン、ローマの各国を歴訪する一六、〇〇〇㌔の大壮図を練（ね）り出したのである。

実施上の技術的細目は順次研究するとして総経費四五万円をもって一応の計

画書を作り、正式に、しかし極秘裡（ごくひり）に航空局へ飛行許可の申請をしたのが前年八月半ばであつた。

航空局では事、前例のない重大な国際航空なので慎重審議し、外務省にもはかつて大体許可の指令を与える方針で波多野局長、児玉課長、全航空官、朝日新聞社からは臨時編成の訪欧飛行委員会の人が連なつて幾度びか政治的、技術的細目について研究討議した。

その結果、「企画はよろしい」として、さて使用機の段になると、航続力にすぐれ、信頼性のある海軍現用の一三式攻撃機を推奨するものも出て来たが、軍用第一線機である点を顧慮し、外国種（だね）を我慢してやはりブレゲー式一九A二型が最も無難であろうということにきまり、それから一台でも訪欧の目的は達し得るけれども、万一の場合を考えて二機をもつて実施に決し、これを長距離用に補装して引渡すべく九月上旬、中島飛行機製作所へ註文した。

二機の操縦者は一名は朝日新聞社員から採ることとし、一名は航空局の推薦による陸海軍操縦将校で技倆人格ともにすぐれ、語学にも堪能の人を選ぶ方針が定まつた。同時に両機に同乗の機関士二名もまた航空局に依頼し、大体五、六月ごろ実施の予定をたてた。

航空路は東京を出発点として朝鮮、北満洲、シベリヤを横断して欧露に入り、モスコウを経てポーランド、チエツコスロバキア、ドイツ、フランス、イギリスの各首都を巡訪し、東京からパリまでを一四日間で翔破するコースを作り、総距離一二、一六八㌔、総時間七一時間四五分を算出した。

すなわち第一日は東京・大阪間四五〇㌔を二時間三六分、第二日は大阪・平壌間一、一五〇㌔を六時間四八分、第三日は平壌・ハルビン間九〇〇㌔を六時間一八分、第四日はハルビン・チタ間一、二六〇㌔を七時間二四分、第五日はチタ・イルクーツク間七四〇㌔を四時間二四分、第六日はイルクーツク・クラスノアイヤルスク間九六〇㌔を五時間三六分、第七日はクラスノアイヤルスク・オムスク間一、三二八㌔を八時間、第八日はオムスク・チエリヤビンスク間八〇〇㌔を四時間四二分、第九日はチエリヤビンスク・サマラ間八五五㌔を五時間、第一〇日はサマラ・モスコウ間九六〇㌔を五時間三六分、モスコウで一日滞在の後、第一二日はワルソウへ一、二六〇㌔を七時間二四分、第一三日はワルソウ・プラーグ間五六五㌔を三時間一九分、第一四日はプラーグ・パリ間九四〇㌔を五時間三八分で、平均時速一七〇乃至一八〇㌔の快速力を標榜（ひょうぼう）していた。

そして両操縦者はサルムソン式で一日一〇時間以上の飛行を一週間連続した後、使用機ブレゲー式をもつて各一〇〇回の制限地着陸練習、それから一日五時間乃至一〇時間以上の飛行各一回と、一、〇〇〇㌔及び一、五〇〇㌔の野外飛行を各一回予習すべきことなどが課せられて、成功の万全を図つたのである。

しかしこのコースの中で、最も苦慮の種となり、また果してその解決が長びいたのはソ満国境以西のソヴエト連邦内の航空路だつた。時あだかも日ソ関係は決して良いとはいえないが、外交交渉によつては案外らくにシベリヤ通過を認めて来るのではないかという大胆な希望的見通しのもとに、その交渉開始前に、もちろんソ連邦政府の了解もなしに大手（おおで）をふつて「シベリヤ経由」を朝日新聞紙上に発表してしまつた。

そうしておいてからソ連邦との交渉を如何にして行うかに頭をいため、苦心の末、ちようどその時、「日ソ両国間の関係を律する基本的法則に関する条約」のために、北京に滞在中のヨッフエ全権大使に目をつけ、同大使から本国政府へ斡旋の労をとつてもらうことに独りぎめして、やきもきしながらその機会をうかがつていた。

日本側の全権は芳沢謙吉駐支公使だつた。日とともに大体、条約成立の可能性が徐々に強くなり、ようやく一月二十日に至つて首尾よく締結調印を見たので、朝日新聞社では北京特派員の中山貞雄氏をヨッフエ氏に会わせて、訪欧飛行計画を細かに陳情し、「世界航空発達に寄与のため、シベリア以西、貴本国領土上空飛行を認諾してもらいたい」旨を申し入れ、芳沢公使にも事情を話して協力方を要請した。

しかしそれだけでは手ぬるいと見た同社では、この飛行計画に熱烈な賛意を見せていた後藤新平子爵を煩わし、やがて東京に入つて来るはずのヨッフエ氏

に直接交渉してもらう手段を定めて、その上京を待つことにした。

朝日新聞社のこの飛行計画は、少くもわが民間航空に対して世人の関心をあつめるのに十分の牽引力をもつていた。数十数百の講演や千万のビラにもまさる大宣伝であり、知るも知らぬも、好むも好まざるもひとしく航空を見直し、再認識を強要されずにはいられなかつたのである。たとえ使用機材が外国品の模造に俟たねばならぬ場合であつたにしても、わが国土から日本人を海外へ送る壮挙は安政七年、新見豊前守ら遣米使節の一行がアメリカ軍艦ポーハタン号で品川を出帆した以来の事跡であるが、しかも六十数年前の鎖国当時とは打つて変つた一等国の空の親善使節たるべきものであつた。

さて一月六日、海軍の吉例帝都年賀飛行が霞ヶ浦と追浜から隊伍をくんで飛び出した。

霞ヶ浦からはアストラ式飛行船が船隊長寺田少佐、船長藤吉大尉、機関員、無電員のほかに総指揮の山本大佐が乗り込み、更に異例ともいえる新聞通信社員数名が同乗して出発した。そのあと横井大尉編隊長のハンザー式水上機が九時四十分、離水し、続いて上野大尉の一三式攻撃機、梅谷大尉編隊長の一〇式偵察機五機、大橋大尉編隊長の一〇式戦闘機三機が追つて東京に向えば、追浜からは三機のF五号艇、同じく三機の横廠式、六機の一三式偵察機が堤少佐の指揮で東京湾上に現われ、アストラ式をはさんで越中島上空で合隊して帝都上空を風靡し、宮城の外周を一とまわりしながら皇室の弥栄えを慶祝した後、再び越中島上空で右と左に別れ、それぞれ原隊へ帰つた。

さきのSS式飛行船爆破以後、海軍側と帝国大学航空研究所員から成る査問委員会で精密な調査研究を続けていたが、一月二十一日帝大で開かれた委員会の席上、寺田寅彦博士がその調査の結果を発表した。

外部に詳細は公表されなかつたが、要約すると実験台にあてられた第四号SS式飛行船に対して強力な電波を送ると、普通物件にはわずかに一、二分ぐらいの電光しか発散しないものが、SS船塗料の金属性（アルミニウム）ドープ（塗料）を用いた物に対しては七、八吋ぐらいまでの縦横無尽な火花を発散するという実験をたしかめたのである。

委員はこれによつてSS式の爆破原因も全く送電波に起因したものであることを確認したので、アルミニウム塗料に代るべきもの、すなわち植物性塗料にしなければSS式飛行船は使用出来ないという結論に達したのであるが、これに対し、霞ヶ浦航空隊の飛行船隊附一将校は「そういう断案が下されたそうだが、そうなると軟式飛行船の気嚢塗料に鉱物性を採用しているイギリスにとつては、少からざる脅威となる訳だ。イギリスが鉱物性塗料をつかうに至つた経路は船体全部を無電の地板とする便宜や、充塡ガスの変質保護、熱線反射、それから紫外線吸収などがフランス固有の植物性塗料に比べて優越している関係であつた。電流に対し、絶対絶縁性であるフランス固有の植物性飛行船塗料は安全な訳だが、充用のガスを不燃性のものにすれば鉱物性塗料がむしろ植物性に比べてすぐれていることにもなる。現に霞ヶ浦航空隊で使つている各種の飛行機が、従来まちまちな塗料を用いていたのを耐久力や、機体全部を無電地板とする有利な点から鉱物性銀色に統一することになつたのも可燃性ガスの関係のない航空機としては、むしろ鉱物性塗料の方が優良だろうということに帰着しよう」と反駁（はんばく）した。

しかしとにかく寺田博士の学理的実験からの結論なので、一応それを尊重し、海軍では今後、飛行船はもちろん繋留気球、自由気球も鉱物性の銀色塗料は一切使用厳禁の命令を出して安全を期することになつた。

陸軍では太刀洗の第四大隊が乙式三機で仙台往復の大飛行に成功した。

一月二十五日朝八時五分、五三八号機に辻中尉、竹内少佐、五五九号機に吉満中尉、相場大尉、一〇二五号機に渡辺曹長、井上大尉搭乗して太刀洗を出発し、おりからの好天と追風に編隊を組んで十一時半、八日市飛行場に安着、昼食と給油の後、同地発、伊吹山脈を越えて下志津に向い、同地一泊、翌朝九時半、三機揃つて下志津発、十一時十分、宮城野原練兵場に着いた。

帰航は翌二十七日朝九時十分から開始し、東京上空を経て東海道を各務ヶ原にくだり、冬の短日に一泊して翌朝発、太刀洗に帰還して新年劈頭の長距離に成功した。

補給部ではフランスからアンリオ式HD一九型練習機を購入したが全幅九

一九、全長七㍍二一、翼面積二六・七〇平方㍍、イスパノ・スイザ式一八〇馬力を装備して座席二、この全備重量九八〇㌔で最大速度一七〇㌔、上昇限度五、五〇〇㍍、二、五〇〇㍍まで一〇分三〇秒である。

前年末の試験で合格した航空局の第一回機関生は宮城県人鈴木善助、埼玉県人伊藤静次、同加藤健次、東京府西田常次、同塚越賢爾、同桑原栄三郎、秋田県人畠山義三郎、佐賀県人吉田光雄、長野県人島崎清ほか一名の一〇名が合格して東京府立工芸学校で授業を開始していた。

月が変つて紀元節の朝、航空局第一回水上機操縦生で、卒業と同時に横須賀の海軍工廠造兵部に試験飛行係として勤務していた瀬戸竜三操縦士と、同じく陸上機第二期出身の堀江弘操縦士がイスパノ・スイザ式二〇〇馬力のハンザー式単葉水上機で霞ヶ浦から横須賀に向う途中、今年最初の遭難事故を起した。

同機は造兵部製作の国産機だつたが、瀬戸氏が霞ヶ浦で試験飛行して横須賀航空隊へ空輸のため九時二十分ごろ、堀江氏を乗せて同飛行場を出発したところ、祭日だつたので両航空隊の間に連絡が欠け、翌日になつても横須賀に帰着しないので初めて大騒ぎとなり、行衛不明ということがわかつて大捜査を開始した。

十三日朝になつて久良岐郡金沢町沖合に漂流する飛行機の破片を発見し、ハンザー式のものとわかつて両氏の殉難がほぼ断定されるに至つた。

遭難の原因は全く不明だが、発動機の故障か、あるいは燃料の不足による空中滑走中の失速事故かと推定され、引続き両氏の遺骸捜索中のところ、ちようど二カ月後の四月十二日になつて瀬戸氏を、更に二カ月半後の七月二十九日に堀江氏を、いずれも千葉県下の海上で無残な姿が収容された。

瀬戸操縦士は神奈川県都筑郡都岡村の人、県立工業学校卒業後、航空局の海軍委託第一回操縦生として横須賀航空隊で教育をうけ、修業とともに海軍工廠造兵部に勤務し、田浦町に家庭をもつてみよ子夫人との間に三才になる愛嬢あき子さんをもうけていた。享年二三。一等操縦士に昇格して間もなかつた。

堀江氏は栃木県那須郡境村の人で、烏山中学校を卒えて航空局第二回の操縦生として十一年九月、卒業後は瀬戸操縦士と同じく工廠造兵部に勤めて、当時しばらく図工として机に向つていたが昨年春、検査工に転じ、一等操縦士に昇格して航空兵器検査試験のかたわら水上機の操縦を練習していた。享年二四。殉職確認とともに海軍技手に任ぜられた。

この犠牲から満一カ月目の三月十一日に、再び航空局操縦生出身者が九州別府で倒れ、またも何となくこの春は事故頻発の感を深くした。

すなわち大阪朝日新聞社では自社発行のアサヒ・グラフ宣伝かたがた九州巡回飛行を計画し、同社の新進菊池善五郎操縦士がサルムソン式に機関士近藤通氏（白戸飛行場出身）を乗せて三月早々、大阪から熊本へ飛んだ。

おりから同市には国産共進会が開かれていたので、この祝賀飛行を行つてから五日、同市を出て鹿児島、宮崎各地を訪問して再び熊本市に帰つたが十一日、予定を終了して大阪に帰還のため正午過ぎ渡鹿練兵場を離陸し、途中ビラをまきながら別府に入り、同市街上を三周しているうちに低空で旋回の際、突風にあおられて横滑りとなり、午後一時三十分、海門寺町藤本作蔵氏方の二階屋上に衝突して同家の中庭と土塀の間に反転して機体を大破、菊池氏はその時既にこと切れていたが、近藤氏は頭部に裂傷をうけて人事不省に陥つており、直ちに附近病院へ収容して応急手当を加え幸い一命をとりとめた。



菊池善五郎氏

菊池氏は山形県南村山郡西郷村の人、航空局第二回陸上機操縦生出身で約三カ年間、明野の航空学校に助教として勤務し、その間、一等操縦士に昇格して空中射撃に優秀な手腕を示していた。

今春二月、朝日新聞社に入り、東西定期航空会の操縦者として、その新進ぶりが嘱望されていたが、わずか一カ月余にして不幸に会つたのは気の毒だつた。享年二三。

去年は海軍がさんざんだつたが、今年の春は民間に風当りが強い。

するとおりしもこの翌月十二日夜半、突然、選りに選つて堺市大浜沖にまき起つた局部的大旋風は、その海岸でこれをまともにうけた航空輸送研究所をた



倒壊した日本航空輸送研究所格納庫

ちまち全滅の危機に追い込んだ。

天魔というか、秒速三〇余㍍の烈風は海を渡つて闇の中に吼え猛り、何のさえぎるものもないなぎさの格納庫二棟は、しばらくゆらゆらしながら風と戦つていたが、やがて一挙に仰向けざまに吹き倒され、おもちや箱を引つくり返したような庫内の飛行機五台は払暁の空に散乱し、おりから満潮時の高潮は怒濤（どとう）となつて発動機工場、機体工場を洗い去り、重量物の整備発動機を残して一〇台分の機体、その他の部品、予備品、工具類いつさいを海中にのみ込んで同所二年半の営々辛苦は一瞬にして、文字通りの水泡に帰したのであつた。

時あたかも航空当局の方針一決して日本航空輸送研究所、東西定期航空会及び日本航空株式会社の三定期航空輸送に対し、特に郵便物託送の日が迫つていたのである。

航空輸送研究所の災害で関係者の間に寡然（きゆうぜん）たる同情が起り、山階宮殿下には善後策に上京中の井上所長の宿舎に御附武官を遣わされて見舞のお言葉と菓子折一個を下され、航空局からは施設改善助長のため金五、〇〇〇円を交附、飛行協会からも金五、〇〇〇円を奨励金として贈り、地元の堺市では見舞金三、〇〇〇円を寄贈したほか、斎藤同市長の発起で中川望大阪府知事を会長にして大浜飛行場復興後援会が組織されるなど、各方面からの激励をうけながら井上氏は所員を督して日夜兼行、復興再開の準備を急いだ。

数日後にはとりあえず海岸に天幕張り仮格納庫を設け、残骸の中からより出した破損程度の最も軽い二機を急遽補修整備した。それは横廠式イ号一三〇馬力と、ロ号の二〇〇馬力水上機だつたが、ないよりもましだつた。

(二) ページエントと、定期飛行郵便

軍民六〇機の航空ページエント——定期航空運航成績——普通郵便物の無料輸送開始——航空輸送会社設立案と航空路設定計画——毎日新聞社機動く——一、二、三等操縦士懸賞競技大会——廃止練兵場転換の請願採択さる——貴衆両院議長の意見——帝国飛行協会に陸軍用地払下げ

明治の末年ごろ、飛行機らしい飛行機もなかつた民間機に対し、東京湾横断飛行に金一万円の賞金をかけて急先鋒を唱えたことのある国民新聞社が、とつぜん帝都における航空ページエントを計画し、陸海軍当局に援助方を請願した。

軍当局では日本に初めての試みでもあり、航空思想の普及に効果あるものと見て賛意を表し、一応は飛行実施の約束をしたが、その代りに「帝国飛行協会と共同主催すべし」という注文を出した。

それをしなければ飛行機も出さないくちぶりを見てとつた国民新聞社では、早速飛行協会へ駆けつけて共同主催を申し込み、協会はこれを航空局にはかつて主催を決定し、陸海軍、逓信三省後援のもとに三月八日、代々木練兵場で陸海軍機と民間機混交のわが国最初のページエントを花々しく開催した。

当日は協会の久邇総裁宮、同妃、若宮、梨本宮守正王、東久邇宮盛厚王、北

白川宮永久王、山階宮藤麿王各殿下おそろいのお出ましで、貴衆両院議員はじめ、二〇数万の観衆は練兵場を十重二十重にとり囲んで軍民六〇余の精鋭第一線機を迎えた。

陸軍機は所沢の飛行学校からユンカース式を陣頭にニューポール式三〇〇馬力の甲式四型五機、同三型二機、丁式二型爆撃機が参加し、下志津からはサルムソンの乙式偵察機一一機、立川の飛行第五大隊からも乙式偵察機九機、海軍機は霞ケ浦からヴイツカース式ヴアイキングとシール型水陸両用艇の斬新な姿をはじめ、三菱内燃機会社製の三〇〇馬力一〇式艦上戦闘機と同式艦上偵察機及び一三式艦上攻撃機四五〇馬力が翼を連ね、最後に双発七〇〇馬力のF五号飛行艇が大鵬の如く場内を圧し、例のアストラ式飛行船も参加のはずだったが発動機の故障で途中から引返したということだった。これらの軍用機の中に民間からは日本飛行学校の小川、熊川両氏、朝日新聞社の大島、木下両氏、第一航空学校の木下豊吉氏、中島飛行機製作所の加藤氏、その他、片岡、櫛部、遠藤、帰朝後間のない佐藤重次郎氏らがサルムソン式、アブロ式、ソツピース式ブレゲー式など、百花とりどりの愛機を駆つて出場した。

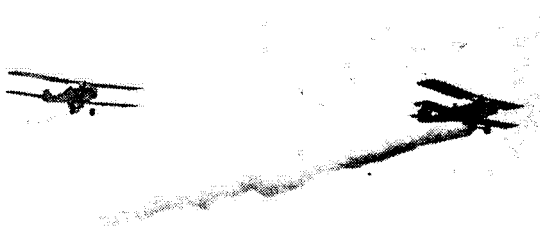
開会の花火が打ち揚げられた九時三十分、民間機の先頭をきつて飛び上つた片岡氏のアブロ式五〇四K型には、例の冒険児日野俊雄氏が乗り組んで場内を低空一周の後、おもむろに立ち上つて翼上に両手をひろげて直立し、声をのんだ観衆凝視のうちにやがてなわばしごを垂らして風に流される中を猿のようにかるがると伝わつてぶら下がり、約一〇〇尺の高度で場内を駆けぬければ一時に破れた拍手喝采が怒濤のようにこだまする。

次いで小川寛爾氏が甲式三型のニューポールで軽妙な高等飛行を次ぎから次ぎと演じて満場を圧倒し、続く熊川氏はソツピース式パツプ型、木下豊吉、佐藤両氏のニューポール式一八平方型、木下、大島、遠藤氏のサルムソン式、櫛部氏のアブロ式がこもごも飛びかう中を加藤氏が例の三六〇馬力ブレゲー式をふりまわして異彩を放ち、やがて各機は編隊をくんで市街上空に押し出し、一〇万枚の宣伝ビラを満都くまなくまき散らした。

最後に川崎造船所飛行機部がドイツから購入した全金属製のB・M・W式五〇〇馬力装備のドルニエー式コメツト型高翼単葉機を、同社招聘のニースト氏が操縦して新型式の威勢を紹介し、関係識者の間にも初めて見る有名な同機の実物が珍しがられた。

場内中央に仮設された模擬都市は甲式四型、三型戦闘機によつて警戒され、鉄壁の防空陣をしく中に「敵機襲来」の合図とともに丁式爆撃機と一三式攻撃機六機の陸海軍機が襲いかかつて戦闘機群防衛の隙を狙つて爆弾を投下、地上からは機関銃砲が火を噴いて防戦力めたが模擬都市はたちまち猛火に包まれてひとなめに崩れ落ちた。

空の実戦を髣髴（ほうふつ）させた攻防演習を終つて敵も味方も引き上げたあとへ、はるかのかなたから二機編隊の一〇式艦上偵察機が驀進して来たと思うと、突如機腹から濛々たる白烟を吹き出して二機雁行による見事な煙幕の展張は、観衆にとつて初めての壮観であり、海洋作戦の神技を思わせるものがあつた。



煙幕展張の海軍機

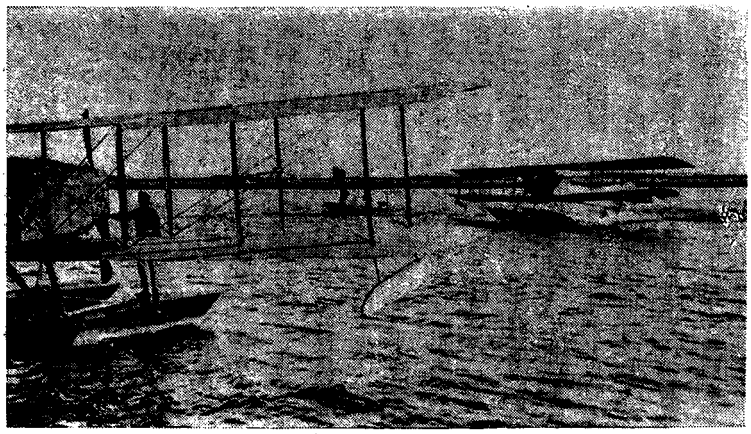
かくて十数年の歴史にかおる軍民共同の現有勢力の一端を、帝都上空に縮写した航空ページエントは大成功をもつて閉会し、その夜、上野池の端東仙閣で飛行協会主催のもとに実行委員慰労の宴を張り、民間の参加操縦者に対しては総額約二、〇〇〇円の謝礼を贈つた。

このページエント後三日目、東西定期航空会の木下耶麻次操縦士はサルムソン式で朝八時五十二分、大阪城東練兵場を出発、西風に追われた快速力で十時二十七分、立川飛行場に安着し、大阪・東京間をわずか一時間三五分で翔破して、さきに大蔵氏が同機で作つた一時間五二分の記録を見事に破つた。

東西定期航空会では故菊池善五郎氏のほかに新たに航空局委託生出身の新野百三郎、大島末

雄、石上全尚、熊野季福四氏を加えて陣容を強化していたが、サルムソン式二A二型四機を常備して第三期運航期間の前年四月一日から今春三月末日までの成績は飛行距離約五万㌔、時間三一〇時間に達し、十二年一月の開設以来、五八三時間に八六、三〇〇㌔を運航していた。

また堺大浜の日本航空輸送研究所では、横廠式ロ号甲型イスパノ・スイザ式二〇〇馬力機の銀千鳥号を主力とし、これに同式イ号甲型ベンツ式一三〇馬力機六機及びスーパーマリン式チャンネル飛行艇一隻を常備して井口実、張徳昌、久保田亀之助、長尾一郎氏らをもつて堺・高松間毎週三回、堺・高松・徳島・堺間を毎週一回運航し前年四月一日から本年三月中旬までに三五、〇五二㌔、三八五時間一三分に及び、その間、旅客一三名、貨物四、三二四㌔を輸送していたが、不慮の風水害で一時は途方に暮れたものの、名だたる井上所長の強気で捲土重来の旗を進め、必死に再興のおのを振つていた。



木津川尻飛行場の別府航路機

神戸に本社をもつ日本航空株式会社でも十二年七月の大阪・別府間開設以来、五〇、八一二㌔、五〇〇時間五九分の運航成績をあげていたが、姉妹関係にある川西機械製作所飛行機部では常に新型式機の創作に努力し、新たにK七型マイバツハ式二六〇馬力水上機を完成して堪航証明書が下附され、外国製機を凌駕するの出来栄えを見せていた。

同機は上翼一二㍍、下翼八㍍六〇、全高三㍍一二〇、全長九㍍、全速一八〇㌔巡航一五〇㌔、八分間で一、〇〇〇㍍に上昇する優秀性能で、ことにわが国最初の試みともいうべき張線を全く用いない厚翼の一半葉に特色があり、既に四台を製作していた。

かくて既往一カ年間の三定期航空路線の総合成績は約一二六、六〇〇㌔、一、一五〇時間に及んでいるが、その間一回の死傷事故さえなく、わずかに発動機破壊二回、機体破損四回を見たに過ぎず、実用時代へ進入の安全率を高めつつあつた。

ここにおいて逓信省郵務局は、航空局と協調審議のうえ当分、試験的に差出人の希望郵便物に限り、航空逓送取扱を開始するの計画をたてて諸般の準備を進め、新年度の四月二十日から東京・大阪間、大阪・福岡間及び堺・高松・今治間の三線を毎週月水金曜の三回運航に決し、これに対する補助金を一㌔三七銭の割で交附し、又若干の飛行機補修費を下附する条件で公表された。

取扱郵便物は「飛行」と朱書した普通郵便料の一、二種郵便物に限り無料で逓送し、輸送機には郵便標識たる赤い〒の記号を書き、また機種登録記号には頭にCを冠して商業用飛行機たる属籍を明らかにしたのも、わが民間航空の伸張を物語るものであつた。

所定の二十日はおりからの快晴で、東京と大阪から記念すべき第一便が発航したが、日本航空輸送研究所の四国線はひと月遅れて五月二十日から開航された。

同研究所は格納庫、組立工場、事務所などの再建設を急いでいたが、これを機会に使用機材の改善にも努め、従来横廠式ロ号に装備していたイスパノ・スイザ式二二〇馬力発動機は、とかく減速装置に故障を生じ易い傾きがあつたので、ドイツ製のアルグス式一八〇馬力と転換のため、名古屋の愛知時計電機会社に註文して改造換装を行い、同時に海軍から払い下げをうけた愛知時計製作のハンザー式ブランデンブルグ型単葉水上機にもアルグス式一八〇馬力をつけ

代え、座席を改造してセルロイドの滑り戸式の天蓋を設けた三人乗りとして改造してもらつていた。

このハンザー式はドイツ海軍が北海方面の哨戒用に使つていた厚翼の半カンチレバー式で、機体は木枠ベニア張りで新らしい応力外皮式になつており、金属製双浮舟はN型の太い支柱で支え、尾翼は作りつけの安定板に逆カンバーの昇降舵を附け、方向舵は下方へ垂下した珍しい型のものであつた。

翼幅一三・四〇、翼面積三一平方・三〇、全長九・三〇、自重一、〇七二㌔搭載量四五四㌔、時速一三〇㌔である。

こうしてとにかく政府当局の保護監督のもとに、一般からは信書託送の信頼をうけて、その輸送に全責任を帯びて乗り出した定期航空事業は、輝かしい未来を約束されつつ施設の改善、乗員の充実、航空路の延長、運航の確実性などについて真摯（しんし）熱心な研究を不断に行い、関係従業者は意気すこぶるさかん、緊張そのものであつた。

この趨勢にかんがみ、犬養前逓相のあとをうけて代つたばかりの逓信大臣安達謙蔵氏は波多野航空局長、児玉課長らを参謀に予て計画内容を包蔵していた前記浅野総一郎氏ら財閥巨頭をすすめて、一大航空会社の設立に動き出した。あだかも財政緊縮政策のおりからではあるが一応、航空路設置案を作製させ、とりあえず第一期計画として東京・大連線、大阪・上海線、その他を明年度から五カ年継続事業として着手する腹を定め、大正十五年度予算に計上のため、その概算をもつて大蔵省に査定を求めることになつた。

その第一期線は東京・大阪・小郡・京城・新義州・大連に至る二、〇一〇㌔大阪・福岡・上海に至る一、五〇〇㌔及び東京・仙台間の三二〇㌔、計三、八三〇㌔。

第二期は上海・台北線八二〇㌔、大連・ハルビン線一、一二〇㌔のほか新義州・奉天線二五〇㌔、大連・北京線五〇〇㌔及び仙台・旭川線七〇〇㌔、計三三九〇㌔。

第三期は大阪・ハルビン線一、六五〇㌔、京城・ウラジオストック線八〇〇㌔、旭川・豊原線三五〇㌔、札幌・根室線二五〇㌔、台北・台南線二八〇㌔、更に北京・上海線一、六九〇㌔、福州・シンガポール線二、六〇〇㌔、大連・上海線七八〇㌔、計八、四〇〇㌔の目もさめるような国際航空路に重点をおいた大計画であつた。

ところが時の大蔵大臣は浜口雄幸氏だつたが、この雄渾大規模の計画も大臣の手もとに届くまでに途中でかき消されたか、沓（よう）として行方が知れずじまいになつてしまつたのであつた。

一方、しばらく川西系に依存状態だつた大阪毎日新聞社も、航空課の整備強化とともにようやく立ち直り、今春以来、羽太、和田両操縦士によつて真紅にいろどつたソッピース式バップ型で屡々関西方面に旗幟（きし）を現わしていたが、三月下旬から天王寺公園に開催した同社主催の大大阪制定記念博覧会には連日、大阪市街を賑わして、筋向うの朝日新聞社と両々相まつて新聞航空王国を競いつつあつた。

そして四月十八日から一〇式艦上偵察機、即ち三菱製イスパノ・スイザ式三〇〇馬力複葉機で羽太操縦士は大阪を出発、東海道を一気に飛んで立川に安着、東北各地へ宣伝巡回の旅にのぼつたのである。

するとこの時、代々木練兵場には再び新聞社主催の民間飛行大会が開かれた。今度はやまと新聞社が故木村、徳田両中尉の一三回忌追善供養のため、日は少し遅れたが四月十九日、飛行協会と共同して航空局後援のもとに一、二、三等操縦士総合競技会を開催したのである。

三等操縦士のためには高度目測判定と離着陸競技、一、二等操縦士は代々木・所沢間のリレー競技が課せられ、参加操縦者は小川、片岡、遠藤、それから台湾の航空班を辞して帰京中の永田重治、長野県松本の長谷川清登各一等操縦士、熊川、櫛部、木下、佐藤、新進の伊藤飛行場出身の南部信鑑、第一航空学校の田中近美、片岡練習所の鵜飼文次郎各二等操縦士、次いで三等操縦士では第一航空学校の別府景光、大野賢、塚越賢爾、高橋亀、東亜飛行専門学校の竹中泰門、小西金次郎、青島次郎、日本飛行学校の石川加一、伏見善一、浅野佐次郎、平井二一、宮城飛行協会の加藤文海、馬詰駿太郎氏経営練習所の上田善吉、酒井市麻呂、中央飛行学校の藤森真秀、荒木清、末広慶作氏ら総員二九名

の盛会で午前八時から高度目測と離着陸競技を開始し、勇頭青島操縦士がアブロ式五〇四K型で飛び出した。

この競技は高度一、〇〇〇㍍を基準として予め機体に密封した自記高度計を装備しておき、操縦者の目測によつて一、〇〇〇㍍に上昇し、着陸後、高度計と照合して自己目測の当否を判定するものであつたが、一七名の中、最も正確に近い九七五㍍の高度を得た者が高橋、大野両氏で、中に一人、一、七五〇㍍の超高度に上つたものもあつた。

着陸も制限地二〇〇㍍圏内に定められ、アブロ式に搭乗の藤森操縦士は三〇㍍まで下降して横滑りとなり、場南方の海岸山松林中に突入して機体を大破したが幸い負傷もなく、当日唯一の事故だつた。

この両競技の成績は高度目測判定の一等、高橋亀、二等、大野資、三等、塚越賢爾、四等、上田善吉、離着陸の一等は石川加一、二等、別府景光、三等、小西金次郎、四等、高橋亀の諸氏だつた。

午後は秒速一〇㍍以上の烈風で会場は代々木特有の黄塵に吹きまくられ、上空の機影を見失うばかりであつた。

リレー競技は三名ずつを白、赤、紫、緑の四組に分けて一人ずつ所沢へ往復し、次ぎ次ぎとタブレットを渡して最も短時間に完了した組を優勝とする方法だつたが、これはついに赤組の田中、櫛部、木下各二等操縦士の勝利に帰した

三等操縦士の二競技賞金は一等に飛行協会各二五〇円、航空局賞各二〇〇円、二等、飛行協会賞各二〇〇円、航空局賞各一五〇円、三等に飛行協会賞各一五〇円、航空局賞各一〇〇円、四等に飛行協会賞各一〇〇円、航空局賞各五〇円で、特に山階宮殿下から離着陸競技優勝者石川操縦士に銀製置時計一個が贈られた。

また朝日新聞社から高度目測判定競技一、二等入賞者に金牌、三等に銀牌、四等に銅牌を贈り、主催者やまと新聞社からは一、二等入賞者に銀杯各一個、三、四等入賞者には銀時計各一個を贈与した。

その他等外者には飛行協会からそれぞれ若干ずつの慰労金を贈り、リレー飛行の優勝組には飛行協会と航空局から各金一、二〇〇円、やまと新聞社から銀杯三個、朝日新聞社からは銀牌三個が寄贈されて競技会を終了したが、この種大会ごとに必ず新進の童顔が現われる一方、翔けのぼる飛行機はようやくアブロ式、ニューポール式、ソツピース式、サルムソン式、それから中島式の残党が一、二まじつて払いさげ軍用機におのずから統一されつつあり、数年前の民間練習所手製の興味ある多種多様性は全く跡を絶つとともに、性能の一定している同型式、同馬力機による競技は、一にかかつて搭乗者のかんで左右されることになり、その意味では競技の順当性が一応確保されたが、出場機材に関してはほとん興趣のないものとなつた。

そして中島式をはじめ、ソツピースとニューポール式が徐々に姿を消して一三式やアンリオ式が登場し、アブロ、サルムソン両機と肩を並べて日華事変当時まで民間機材陣を構成していたのである。

それからさきに小記した川辺佐見氏が、伊藤飛行機製作所の分派である東亜飛行専門学校を経営し、馬詰駿太郎氏がようやくお釜をおこすなど、年とともにこれら養成所の新額も目立つて来た。

旧冬、飛行協会は師団整理に伴う廃止練兵場を公開飛行場に転換の請願を、総理以下関係各大臣に提出したが更に念のため同じものを第五〇回帝国議会に請願したところ二月下旬、両院において初めて採択され、左の議長意見書とともに三月三日附、官報号外に発表されたのは大出来だつた。

衆議院議長粕谷義三氏の意見書は、

「右請願の要旨は本邦民間航空事業の萎靡不振なるは慨嘆の至なり。これが進歩発進を期するには設備を要するもの多しと雖、飛行場及不時着陸場の設置は其の最たるものとす。依て師団廃止に伴ふ各地廃止練兵場を民間航空従業者に公開せられたしと謂ふにあり。衆議院は其趣旨を至当なりと認め、これを採択すべきものと議決せり。依て議院法第六十五条に依り別冊及御送付候也」

またこれと一括提出の「民間航空事業開発に関する件」も同様採択されて、同議長は、

「右請願の要旨は、世界の趨勢に鑑るに我民間航空事業の開発は最も急を

要するものなり。然るに現在、我国に於ては未だ安全なる航空設備なく、航空輸送及航空機製造に対する補助法制定せられざる為め、民間航空事業の発展を阻害すること少からず。依て速かに㈠、国内首要都市間に航空路を設置し、㈡、航空輸送補助法を制定し、㈢、航空機製造補助法を制定実施せられたしと謂ふにあり。衆議院は其の趣旨を至当なりと認め、これを採択すべきものと議決せり。依て議院法第六十五条に依り別冊及御送付候也」

同時に貴族院議長徳川家達公爵からも、

「右の請願は飛行場及不時着陸場の設備は航空事業発展の最大要件なるに拘らず、我国の民間航空界を見るにこれ等の設備極めて拙く、為めに萎靡不振の状態に陥れるは甚だ遺憾なるをもつて、これが奨励上、機宜の方法として今次師団減少により、不用に帰すべき練兵場を飛行場として汎く民間航空業者に公開せられたしとの旨趣にして、貴族院は願意の大体は採択すべきものと議決致候。因て、議院法云々」

一方の航空事業開発問題については、

「右の請願は航空事業は国防上並交通上緊切なるに拘らず、我民間航空事業は微々として不振なるは甚だ遺憾なるに依り、重要都市間に航空路を制定し、以て航空の安全を期し、尚斯業を振興せしむる目的をもつて、航空輸送補助法及航空機製造補助法を制定して斯業奨励の策を講ぜられたしとの旨趣にして、貴族院は願意の大体は採択すべきものと議決致候。因て議院法云々」

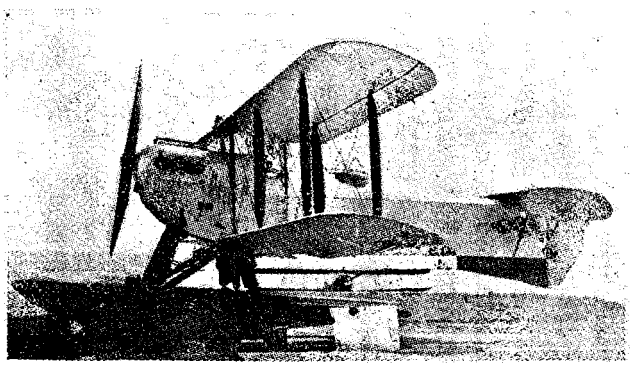
そもそも大正三年以来、ほとんど毎議会、請願に、建議にむだだまをうつていたが、十年ぶりにようやく手ごたえがあつて採択とまでは行つたものの、しかし実質的にはやつぱり一物をも得るものがなかつた。しかもその後、練兵場の如きは一つも整理されたことを聞かず、いわんや、飛行場に転用されたものは今日まで何処にも見ないのである。

しかし前年二月、飛行協会が陸軍大臣宛に願い出ていた芝桜田本郷町角の陸軍用地二六二坪は、ちようど一年余の三月三十一日附で払下げ許可の通牒に接し、これだけは成功して金七万八千円で協会の所有地となり、誰よりも喜んだのは長岡中将であつた。

(三) 航空母艦赤城の進水と日華親善飛行

輸入機と各社の試作機――母艦赤城の進水――則久松三等兵曹、水永利応、浜浩両海軍大尉殉職――横須賀、霞ヶ浦両航空隊連合の樺太飛行――日華親善の北京飛行――霞ヶ浦・旭川間無着陸飛行と一三式艦上攻撃機――吉満胤俊騎兵大尉、立見文三郎歩兵少佐殉職

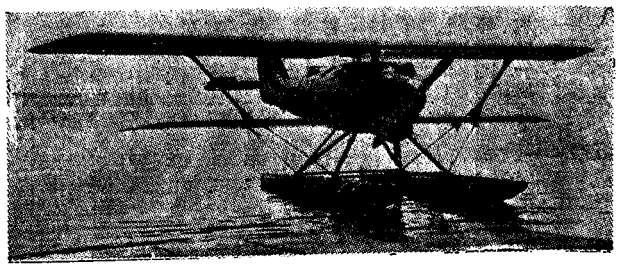
この春、海軍に舶着したものにイギリスのフェアリー式ピンテール型水陸両用機があり、また民間製作工場で完成した試作機に川崎製のドルニエー式D0・D型水上偵察機と、中島製のブレゲー式一九型水上機、三菱製の鴻型水上偵察機がある。



フエアリー式ピンテール型両用機

まずピンテール型両用機は全幅一二㍍二〇、全長一〇㍍一〇、全高四㍍六〇、複葉の双浮舟式で車輪は浮舟の内側にあり、ネピア・ライオン式水冷四五〇馬力を装備して二座席の自重一、六四〇㌔、全備重量二、一二〇㌔である。最大速度一九五㌔、上昇時間一、五〇〇㍍までに六分、航続四時間半のものだが、研究実験用にとどまつただけで、あまり実用向きにはならなかつた。

川崎製のD0・D型は高翼単葉



中島製ブレゲー式19型

の目新しいものでロールス・ロイス式イーグル型水冷V型三六〇馬力が装備されていたがこれも一台きりに終り、川崎では引き続きD0・E型をドイツから買いつけたが、さきのワール型を小型化した飛行艇で新味はなく、海軍にもとり上げられなかった。

中島製のブレゲー式はモノコックの双浮舟複葉機で、ロレーン式水冷W型四五〇馬力が装備してあり、この型の陸上機を改装したもので遠距離偵察を兼た雷爆撃用だったが、これも制式にはならなかった。

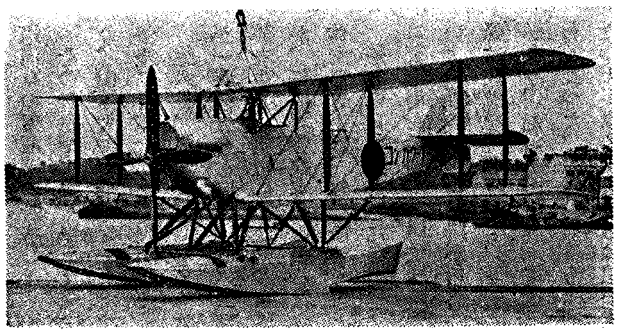
次ぎに三菱の鴻型偵察機は、さきの一三式艦上攻撃機の延長でネピア・ライオン式四五〇馬力が積んであったが、これも二、三台を造っただけで見放されてしまった。

そしてこれらと同時期に横須賀工廠造兵部で設計製作した一四式型水上偵察機だけが制式になって中島、愛知時計らで大量生産し、昭和十年ごろまで第一線にあって重用された。

全幅一四㍍二三、全長一〇㍍七三、主翼面積五四平方㍍七九、ロレーン式水冷四五〇馬力で三座席、双浮舟の複葉で自重一、九三〇㌔、全備重量二、八〇〇㌔、最大速度一八五㌔、上昇限度四、〇〇〇㍍、三、〇〇〇㍍へ二〇分間を要し、航続六時間である。

これら多種多様の新機発現と同時に、一方では新母艦赤城の進水が四月二十二日朝、呉の海軍工廠ドッグで行われた。

赤城は大正九年十二月から建造にかかっていたもので二六、六〇〇㌧、艦体全長七六三㍍、最大幅九二㍍、吃水二一㍍二㌢、速度二八ノット半(約五〇㌔)で、武装としては二〇㌢砲一〇門、一二㌢高角砲一二門、探照燈四基を備え、戦闘機、偵察機、攻撃機など各種機格納庫を数ヵ所に設けたうえ、離着陸の甲板を



一四式水上偵察機

区分してあり、全体において一歩先きにアメリカで進水した世界最大の母艦サラトガに比べて遜色のない優秀艦であるとされていた。

海軍では大正十八年までに一七航空隊を完成する既定計画だが、現在までに出来ているのは霞ヵ浦に水陸六隊半、横須賀に水上機二隊半、佐世保に水上機二隊、大村に陸上機一隊、計一二隊なので、今年度の増設は広島県加茂郡広村に決定し、その予算を計上した。

広は軍港の背面にあって海軍工廠と地続きであり、従来佐世保航空隊から半隊が分遣されていて、さきに設置を見た海軍工廠分工場は航空機部に拡張されている。

さてこの間、長崎県の大村航空隊では三月末日、海軍今年最初の犠牲者を出した。

この日朝九時十分、則久松一等水兵は同僚の豊田功雄一等水兵同乗で一〇式艦上偵察機を操縦して、日名子止吉一等兵曹操縦の同式戦闘機と空中戦闘の演習中、同隊を去る約四、〇〇〇㍍の福重村海岸上空一、〇〇〇㍍の高度できりもみに陥り、ついに最後まで回復を見ずして同二十四分、同所海岸近くに墜落し、則水兵は顔面その他に負傷して海中にのまれ、同乗の豊田水兵は幸い打撲傷で救い上げられたが則水兵は間もなく溺死体となって収容され、直ちに航空隊医務室で手当したが帰らなかった。

同水兵は高知県幡多郡絲川村の人、殉職と共に三等兵曹に昇つた。

それから二週間目に、今度は霞ヵ浦航空隊の水上班で惨事が起つた。

同隊水上機班の水永利応中尉はハンザー式水上機に浜浩中尉同乗で離水し、うしろに峰松巌中尉操縦の同式機と編隊で通信訓練に従い、四月十四日朝八時十五分、教導機として同班上空を一周してから湖岸の突堤南東約六〇〇㍍の地先にいつたん着水し、峰松中尉の一五二号機と交代して二番機となり、同三十分、再び離水した。

両機雁行しながら高度一〇〇㍍でゆるい右旋回を行ない、場内を半周して突堤の東方約一、〇〇〇㍍、高度二五〇㍍に来かかつた時、一番機に接近し過ぎたことを感知してやや急激な右旋回で、これを避け、約一五〇㍍程離れたと見るや、突然緩慢な右きりもみ状態に陥つて三、四回転の後、そのまま水面に衝突、わずかに尾部と両翼の一部を水上に現わしたまま機首を湖底に突き刺し、浜中尉は受聴機を耳にあてたまま座席内にこと切れ、操縦者水永中尉は墜落と同時に投げ出されて行方不明となり、二時間後に発見された。

水永中尉は広島県双三郡八幡村の人、大正十一年夏、海軍少尉任官、航空術学生となつて昨年五月、霞ヶ浦航空隊に入り、今年三月卒業と同時に同隊附となつて、まだ間がなかつた。享年二七。

浜中尉は長野県下諏訪町の人、大正十年六月、海軍少尉任官、昨年五月、第二期機上作業学生として霞ヶ浦航空隊に入隊、卒業後、同隊附となつて航空無電の研究に努めていたが、温厚沈着で航空要員として天才的な頭脳と技量の持主だつた。享年二八。両氏とも殉職により海軍大尉に任ぜられた。

霞ヶ浦、横須賀両航空隊連合の北海道経由、樺太飛行が春たけなわの五月五日から開始された。

霞ヶ浦からは四五〇馬力のスーパーマリン式シール型、ヴイツカース式ヴアイキング型の両用機二機、横須賀からはF五号艇二機でいずれも戦時兵装を施してシール型両用機には山本副長が乗組んで操縦者は山本栄大尉、町田義経一等機関兵曹同乗、ヴアイキング型は石川峰蔵二等兵曹操縦、飯塚太郎中尉と鈴木盛一兵曹長が同乗して八時二十分、霞ヶ浦を出発、海岸線を一路北上して十一時、宮城野原練兵場に着陸、給油のうえ、大湊へ向つた。

追浜を出たF五号艇一番機は和田大尉操縦、二番機には中島中尉操縦、機関係が両機に同乗して七時出発、九時には塩屋岬を通過、十時、金華山沖に達し、二時二十分、大湊要港部に安着してシール型、ヴアキング型両機も一と足遅れて姿を見せ、ここに一泊した。

翌六日朝八時三十五分、F五号艇から先発し、シール型は要港部上空で待ち合わしたがヴアイキング型の故障で再び着水して、その修理に立ち合つたが手間どりそうなので、この日の続航を中止した。

F五号艇二機は零時三十分、和田大尉の一番機が海峡を飛び越え、小樽港内に一時二十五分着水したが、二番機は途中濃霧のため不時着二回を繰返したので到着が遅れ、ここに仮泊した。

明けて七日早朝、二機は小樽を出発し、十一時五十分、目的地大泊湾内に着水して往航に成功したが、両用機二機も六時四十五分、大湊を出発、海峡を縦断して北海道南岸湧払河口の上空から斜めにコースをとつて九時三十分、石狩川河口の留萌港に着水した。

その着水でヴアイキング機は尾部を損傷したので一泊して修理することになり、山本大佐同乗のシールだけが燃料を補給したうえ、零時十分先きを急ぎ、午後二時四十五分、大泊に安着した。

翌八日、修理成つたヴアイキング機は六時十分、留萌を立つてあとを追つたが一時間後の七時十五分、遠別河口を距る南方三哩の上空でまたも発動機に故障を生じ、附近に不時着して修理のうえ、再出発につく途端、何としたことか、更に翼骨数本を折損したので全く続航不能に陥り、ひとまづ遠別海岸に機体をひき上げ、修理につくことになつた。

帰航の日を迎えた九日朝、F五号艇二機は六時五十分、大泊を出発して十時に天塩河を通過、小樽で燃料を補給して三時半、大湊に帰着し、翌十日、いよいよ最後の航程を七時からおこして両機雁行、順調に追浜へ帰還した。この記録は往航を一七時間半、帰航は一八時間で、F五号艇もようやく手に入つた観があり、和田大尉は、「往航は濃霧のため非常に困難だつたが帰りはきわめてらくだつた。大湊を出る時は絶好の飛行日和で、黒崎辺から少しずつ向い風になつたが原の町辺からは追い風になり、霞ヶ浦までは時間を短縮することが出

来た。しかし東京湾に入るまでは雲が低く、気流もよくなかつたが湾内に出てからは急によくなつた」と語つた。

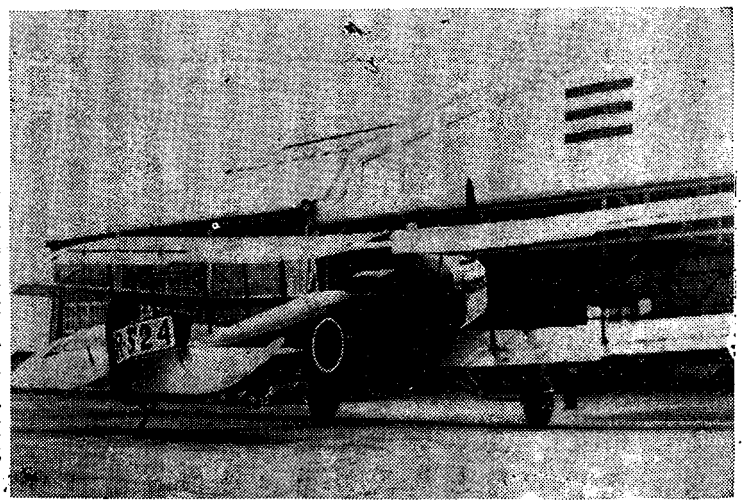
遠別海岸で修理成つたヴアイキング型は十日朝七時二十七分、大泊に向い、八時四十五分、安着してシール型と顔を合わせ、翌朝七時五十五分、両機雁行で帰航につき、十一時、留萌に帰着、給油してから一時三十分出発、四時五十分、大湊に着いた。

ここで操縦者が交代して十二日朝、シール型は横井大尉、ヴアイキング型は高松一等兵曹が操縦して帰航し、いつたん仙台宮城野原に降りて給油のうえ一時五分、最後のコースで予定より早く三時に霞ヵ浦に安着、次いで同二十五分、シール型も現われたが発動機の調節思わしからず、ようやく水上班の対岸畑地に滑り込んで事なきを得たが遮風板が破れ、艇部、尾部ともに塗料がはげて見るからに往復の難航を思わせるものがあり、往航は一二時間一五分、復航は一三時間四〇分の記録だつた。

引き続き横須賀航空隊は、日華親善を呼号して五月二十四日から北京飛行を開始したが、その内実の目標は一三式艦上攻撃機に対する各部材料の耐久力の研究にあつたので、内地本土は既にほとんどあます所なく飛び回つているので、この際、士気を鼓舞し、乗員を励ますためにも清新な処女地を求めた結果が、日華親善となつたもので往復総距離二、九六四粁（約四、七五〇粁）である。

使用機はネピア・ライオン四五〇馬力の一三式攻撃機二機で、搭乗者は一番機を菊池朝三大尉操縦、本多一等機関兵曹同乗、二番機は前田孝成中尉操縦、岡野三等兵曹が同乗して追浜を出発したが、わざわざ見送りに来た財部海相は、中華民国海軍総長に贈る海相自身の写真と銀製の巻煙草ケースを菊池大尉に託し、握手して「しつかりやつて来い」と激励した。

東海道筋の天候はあまりよろしくないが、近畿以西は快晴だとの通報に七時十分、波を蹴つて立ち、横須賀鎮守府上空から箱根を越え、沼津、清水の線を伊勢湾に出で、伊賀山脈を突破して瀬戸内海を下り、二時十五分、九州大村航空隊に安着、第一日を終つた。



一三式艦上攻撃機

翌日は平壌に飛び、いよいよ最後のコースを前にして雄心勃々（ぼつぼつ）たるものがあつたが、あいにくの大雨が二日も続いて動きがとれず、二十八日朝ようやく雲の切れ間を見つけたので七時二十分、両機雁行で大同江畔を飛び出し、勃海湾を翔破して北京間近かになつた途端、又も篠つく雨に閉じ込められて、やむなく錦州に引返して不時着、しばらく雨やみしてから午後三時、雨勢の衰えを見て日のあるうちに北京到着を目ざし、二機は暗雲の下を急いだ。

しかしよくよく憑（つ）かれたか、盛り返した物凄い大雨は壁のように立ちふさがり、とても進めないので菊池大尉は見失ない勝ちの僚機に合図して、また錦州へ引返し、今日の飛行を打ちきつた。

翌二十九日朝八時、雨足の去つたあとの錦州を離れ、五時間後、秦皇島を通過、午後二時半、大陸に飛びついて三時、北京南郊の南苑飛行場に安着、民国の要人はじめ、わが居留民代表ら多数に出迎えられて、わが軍用機最初の訪問飛行に成功し、財部海軍大臣のお土産は正確に手渡されたのである。

三十日は昼夜とも日華官民の歓迎宴に引き回されて休養する間もなく、その

余波は三十一日まで続いたが、いい加減に断つて飛行場に帰り、主要目的の機体の点検にとりかかつた。

六月一日、見送りの数は一層ふえて飛行場に黒山となり、その周囲を更に群集がとりまいて、空から来て、また空へ帰る珍客の動きを見守つている。

この南苑飛行場はかつての済南・北京間定期航空の基点だつたが、今はそれも中止のままになつているので、飛行機の発着が珍しく見物の価値が十分にあつた。

北京を出た両機は天津、錦州を経て新義州を通過、五日ぶりで平壌の第六大隊飛行場に帰着して一泊。二日朝、朝鮮縦断の途についたが二番機に故障が起きたので京城の竜山練兵場に降りて修理し、大山、大邱を経て海峡を通過、大村航空隊に帰投した。

ここで一夜をのびのびと休んで三日朝七時半、両機そろつて大村を出発、最後のコースに有終の美をかざつて追浜に帰り、まれに見る好成績を上げた。

そこでこの飛行は国際的意義が深く、日本海軍の武威を高めた結果ともなつたので、摂政宮殿下から菊池、前田両操縦者にお呼び出しがあり、五日午後零時半、永田町の首相官邸に両将校を招き、加藤（高明）首相、幣原外相、財部海相、岡田文相、安達逓相ら列席して菊池大尉から飛行経過を報告した後、財部海相が同道して赤坂離宮に摂政宮殿下をお訪ねし、往復の飛行についてありのままを詳細にご報告申し上げた。殿下には終始御満足気に耳傾けられ二、三のご質問をされたそうで、きわめてご熱心だつたといわれる。

この飛行を横目でにらんでいた霞ヶ浦航空隊の副長山本五十六大佐は、今度は油槽を増設して一三式艦上攻撃機の遠距離偵察の能力試験のため、旭川への思いきつた無着陸往復飛行二、三七〇㌔を計画した。

一番機を斎藤正久中尉操縦、駒木一等機関兵曹同乗、二番機を渡辺正弘中尉操縦、河崎一等機関兵曹同乗で六月一日朝七時八分、雁行して霞ヶ浦を出発、幸い良好な天候にめぐりあつて予定の最短距離たる山岳重畳をひたすら急いで十時四十分、盛岡市を通過、青森の右上空を海峡に出で、二、〇〇〇㍍の高度で北海道に入り、午後二時五十五分、旭川練兵場に安着して七時間四七分の好記録で往航を完成した。

翌二日の帰航には搭乗者が交代して一番機には町田秀実大尉、同乗者酒寄一等機関兵曹、二番機には三和義勇中尉、直井二等機関兵曹が搭乗して七時四十五分、旭川を立つたが予定を変更していつたん札幌に着陸、あらためて出直し、両機雁行して本土に飛び入り、零時、盛岡を通過、鉄道線路を目標に一路南下したが仙台からこちらは霧が深く、思わざる難航に陥つたので磐城の海岸伝いに二、三十㍍の低空をはうようにして地標を拾いながら漕ぎつけ三時四十分、ようやく霞ヶ浦に滑り込んだ。この時間記録七時間五五分で、海軍の信頼する三菱製の一三式艦上攻撃機の調子は一応、申し分なかつたのである。

この間、陸軍でも各地の訓練に寧日がなかつたが四月下旬、連日にわたつて西と東に不幸な犠牲者を出した。その一つは四月二十四日の夜、太刀洗の第四大隊で夜間標識としてのかがり火実験飛行で、吉満胤俊騎兵中尉は乙式一型機を操縦し、竹内貞郎少佐が同乗して八時十五分、飛行場を離陸した。この夜は旧暦四月二日の無月の暗夜だつたが、飛行場四隅に燃えるかがり火の適否、効果を研究しながら一時間余を飛んで着陸のため降下し、空中滑走で飛行場に侵入した。

すると南端境のわずか八〇ミリばかりの段階に機脚が突き当り、そのため脚と車輪をはね飛ばして胴体だけが約一〇㍍ほど前進したかと思うと、下げ舵の機首が地面に激突し、反動で三㍍ほど飛び上つて転覆した。

その衝撃で吉満中尉は、バンドが切れて操縦席からはね飛ばされたうえに転覆した機体の中央翼で激圧をうけ、頻死（ひんし）の重傷をうけて人事不省に陥り、医務室に収容の途中でこと切れてしまつた。まことに念のいつた希有の変事である。

同乗の竹内少佐は二、三の打撲傷で大難を免かれた。

吉満中尉は鹿児島県出水郡野田村の人、熊本地方幼年学校を経て大正六年五月、士官学校卒業の際は優等で恩賜の時計を授けられた秀才である。同十一年三月、所沢航空学校の学生となつて操縦術を学び、第四大隊附になつて太刀洗に来ていたが、その間、樺太方面に出動して警備飛行に従事したこともあつ

た。享年二九。殉職と同時に騎兵大尉に任ぜられた。

この殉難の翌二十五日には下志津の飛行学校から立見文三郎大尉があえなく他界した。

この日、同校では各種学生連合の中隊教練をしていたが、たまたま習志野、検見川附近の戦場統監の任務を帯びた立見歩兵大尉は、大槻正一工兵中尉操縦の乙式一型機に同乗して午前七時三十八分、下志津飛行場を離陸した。そして八〇〇㍍の高度で東金街道から大久保に向つたところ、同地附近は一帯の濃霧に包まれていて全く視野展望がきかず、立見大尉は操縦者に宇那谷方面に向うべく指示して高度を三〇〇㍍までさげたが霧はますます深く、このまま前進すれば必ずどこかの森林に突入するおそれがあるので、ひとまず飛行場へ帰るべくにわかに高度をとり六〇〇㍍まで上昇しながら下志津方向にコースをとつた。

約一〇分ばかりして、ほぼ飛行場の上空に達したものと判定して次第に高度をさげて見たが、一向それらしいものが発見されないのみか、依然として濃霧が低迷している。

大槻中尉は更に高度をさげ続けながら地上の発見に努めていたが、突然目の下にパッと青い海面が現われたのでびつくりし、あわてて上げ舵をひいたが既に間に合わず、乗機はぴたりと海面に吸いつけられてしまつた。

時に八時九分だつた。両将校は直ちに飛行服をぬいで下着一枚となり、刻々に沈んでゆく方向舵にすがりついて附近に漁船を探したが見当らず、意を決して呼び合いながら陸地に向つて泳ぎ出したが、いつか離れてお互を見失なつてしまつた。

この時、下志津の本校では立見大尉が七時四十分ごろにうつた無電の「濃霧のため偵察は困難だが、鉄道線路を目標に捜査中」と報告したきり消息を絶つたので、数機を飛ばして捜索する一方、自動車班も出動して附近の山林や海上を探し回つた末、ようやく午後二時二十分ごろ、千葉県浜野の沖合三里の海上で出漁中の船に救助された大槻中尉の消息がわかつたが、立見大尉は不明のまま日を重ね、数週間して遺骸が津田沼海岸に漂着したのが発見された。

大尉は水戸市上市大町の人、中央幼年学校から士官学校に入り、大正三年五月、歩兵少尉に任官、歩兵第四聯隊附となり、同七年十二月、航空第一大隊に航空術修業員として入り、翌八年九月、操縦将校として航空第二大隊附に補せられた。後、甲種、乙種両学生の課程を修め、飛行第五大隊中隊長の時、偵察学生として下志津飛行学校に入つて今日に及んでいた中堅有為の一人だつた。享年三三。殉職により歩兵少佐に任ぜられた。

(四) 陸軍に航空兵科を創設

陸軍航空本部令――航空大隊を飛行連隊に拡充――航空兵科を創設――航空兵科独立に因んで井上中将の述懐

この春から夏にかけて陸軍では大拡充を前提に未曾有の改革が行われた。その第一段は、まず従来の陸軍航空部が四月二十七日附で新たに陸軍航空本部となり、五月一日から開設された。

その航空本部令は、

第一条　陸軍航空本部ハ陸軍航空ニ関スル事項ノ調査、研究、試験及立案、航空兵諸軍隊ノ航空兵科専門教育ノ斉一進歩、航空ニ関スル器材ノ審査及其ノ制式ノ統一並器材ノ修理、購買、貯蔵、補給及検査ヲ掌ル

第二条　陸軍航空本部ハ総務部、技術部、補給部及検査部ヨリ成ル

陸軍大臣ハ必要ニ応ジ補給部支部ヲ置クコトヲ得

第三条　総務部、技術部、補給部及検査部ノ事務ノ分掌ハ陸軍大臣之ヲ定ム

第四条　陸軍航空本部ニ左ノ職員ヲ置ク

本部長　部長　課長　副官　部員（准士官、下士官及判任文官）

補給部支部ヲ置キタル場合ニ於テハ補給部支部長ヲ置ク

第五条　本部長ハ陸軍大臣ニ隷シ航空本部ノ業務ヲ統理シ陸軍飛行学校ヲ管轄ス

第六条　本部長ハ航空兵科専門ノ事項ニ関シ航空兵諸軍隊ヲ検閲シテ意見ヲ隊長ニ訓示シ検閲ヲ終リタルトキハ実況ヲ陸軍大臣ニ報告シ関係長官ニ通

報ス

第七条　本部長ハ陸軍士官学校ヲ巡閲シ当該兵科学生生徒ノ教育ニ付、意見アルトキハ之ヲ教育総監ニ通報ス

第八条　部長ハ本部長ノ命ヲ承ケ各部ノ業務ヲ掌理ス

総務部長ハ前項ノ外特ニ本部長ノ命ヲ承ケ前二条ニ規定スル本部長ノ職務ヲ行フコトヲ得

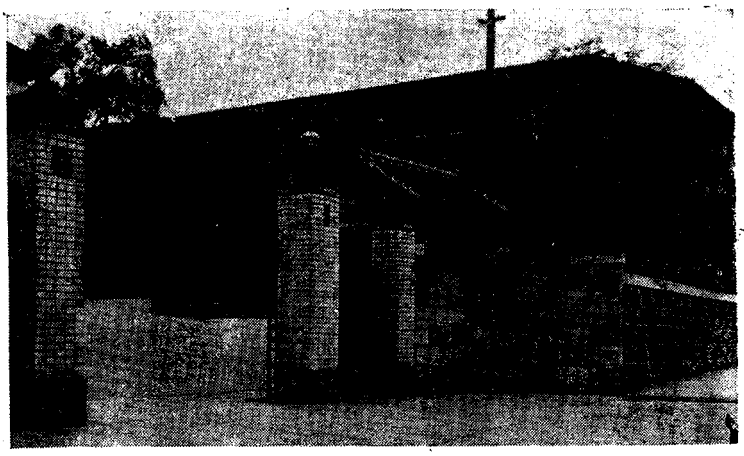
第九条　課長及補給部支部長ハ上官ノ命ヲ承ケ各課及各支部ノ業務ヲ掌理ス

第十条　副官及部員ハ上官ノ命ヲ承ケ各担任ノ業務ヲ掌ル

第十一条　准士官、下士及判任文官ハ上官ノ命ヲ承ケ服務ス

第十二条　陸軍航空本部ニ於テ試験又ハ研究ノ為必要ト認ムルトキハ本部長ハ教育総監又ハ師団長ニ稟議シ学校又ハ軍隊ヲシテ試験若ハ研究ヲ実施セシメ又ハ試験若ハ研究ニ必要ナル人馬材料ヲ供与セシムルコトヲ得

第十三条　航空本部所管ノ倉庫ニ衛兵ヲ置クノ必要アルトキハ本部長、補給部長又ハ補給支部長ハ東京警備司令官又ハ衛戍司令官ニ衛兵ノ派遣ヲ請求スルコトヲ得



陸軍航空本部庁舎

この時の航空本部長は安満欽一中将で、庁舎はこれまで通り麹町隼町、三宅坂へ入る右角である。続いて五月五日には飛行連隊の編成が実現して、これまでの航空大隊がいつせいに昇格し、飛行第一、第二連隊は各務ヵ原、飛行第三連隊は八日市、第四連隊は太刀洗、第五連隊は立川、第六連隊は平壌に決し、更に明年度中に浜松市外の三方ヵ原に飛行第七連隊、次年度には台湾高雄州の屏東に第八連隊を増設することに決定した。

それから八月初め、宿年の懸案であつた航空兵科の独立が実を結んで、五日には所沢でその式典があげられ、歩兵の赤、騎兵の緑、砲兵の黄、工兵の海老茶色などにまじつて新たに空色の襟章が生まれ、種々雑多な色でうまつていた各部隊や学校の襟章は、いつせいに新鮮な空色で払拭されるに至つた。

これは従来のように随時、各兵科から転科させることは優良な将校を獲得するゆえんでないとして、兵科の独立とともに士官候補生から補充採用するみちを採り、士官学校予科卒業者から所要の人員を採用して候補生とする。しかしこの候補生が任官するまでには二、三年かかるので、それまでは卒業した見習士官を採用して補充する方針をたて、さし当り今年は十月下旬、見習士官から航空兵少尉に任官する約二〇名内外を、各飛行連隊にそれぞれ配属することになつた。

これに因んで陸軍航空創始以来、中堅幹部として思いのままに采配（おおしよう）し、「陸軍航空か、井上航空か」の感あらしめた井上幾太郎中将が、航空兵科の創設に寄せて、左の述懐を発表した。

（前略）「当時、航空に関することは工兵課で担任しており、また臨時軍用気球研究会の計画や事務も同課で行つた。私は研究会委員の一人として同会の中央業務にあずかることになつた。会の方針として航空船と飛行機とを同程度に研究していた。航空船は会で研究立案したイ号航空船というのが出来たが、十分な成績は上がらなかつた。新たにドイツからバルセバール軟式航空船が到着して、ドイツ



井上幾太郎陸軍中将

で練習して来た益田大尉その他の人々が組立てに着手する時だつた。これに要する大格納庫が完成せぬために一時の方便として大土ぐらを掘つたが、これは当時非常な名案だつた。飛行機は独、仏両国から試験のため購入された。アンリー・ファルマン、ブレリオ、グラーデ、ライト式など各一、二台の外に会式飛行機が数台あり、操縦者としては徳川大尉一名だつた。しかしその当時、飛行の実施は風速五米以下の時のみだつたので、早朝だけ行われた。それも風があれば取りやめとなり、一番苦痛だつたのは何といつても操縦者が少いことで、徳川大尉一人だけでは試験も研究も出来かねるので、操縦者を養成しようとしたが召集する方法がない。詳細に研究して見ると、交通術修業員召集という規則があつた。これは鉄道隊または電信隊に一般の将校を召集して若干月間、鉄道あるいは電信に関する知識を得せしめ、戦時の要員とするための規則だつたから幸いに気球隊は交通兵団内にあつたので、この規則を適用して身柄を気球隊に入れ、所沢の研究会で飛行機の操縦を教育することにした。期間は一年だつたが教育は徳川大尉一人で、五、六名を操縦教育する外、機関術いつさいを教育するので、その辛苦のほどは思いやられるものがあつた。また操縦者と同時に偵察術修業者六名を同一の方法で気球隊に召集することにした。これはすべて陸軍大学卒業の参謀官のみであつた。

大正元年十一月、特別大演習にはじめて航空機が参加した。この年の大演習は所沢を中心として北は松山附近から南は立川南方多摩川右岸にわたる間で行わせられたので、所沢を飛行場として参加することは実に千歳一遇の機会だつた。そこで飛行機と航空船をもつて参加せんとする議を出したところ、幹事井上（仁郎）少将ら大部分の委員は、まだわが航空術の進歩がこれに伴わざるの理由で反対された。しかし私はひとりわが航空の進歩を促進するばかりでなく、一般軍部内に航空機の効果を知らしむることが出来ると思い、主張したところ、「君が全責任を負うなら同意する」というので、ついにこれに任ずることになつた。しかしその方法は部隊として両軍司令官に隷属するのではなく、日々の両軍司令官の作戦方針を承知して、これに合するよう偵察命令を作為して偵察者に与え、偵察者はその偵察の結果を直接、軍司令官に報告することにした。これは軍もまた航空機利用について、その方途がわからぬからであつた。この偵察者は前に修業した六名をあてたが、最も困つたことは飛行機の操縦者は徳川大尉一人なので、一人で南北両軍のために偵察飛行しなければならぬ次第なので臨機操縦学生中、技倆優秀なものをして操縦させたこともあつた。またパルセヴアール航空船も偵察に従事した。しかしその結果は実に陸軍全体を驚嘆させた。この時まで偵察は主として騎兵が任じていたが、騎兵では、たとえば第一日の遭遇戦の如きも敵の縦隊区分、兵力などの明瞭にわかるのはせいぜい両軍衝突の間際になつてからであるが、航空機だと朝、運動開始一時間の後には敵の縦隊区分、兵力、位置などが手にとるように明瞭になるために、軍司令官は敵情に何等苦心することなく戦闘命令を作為することが出来てしあわせしたので、大演習の統監部と軍司令部はもとより、軍内一般は航空機の効果の偉大なのに驚き、航空機なくしては今後は戦争は出来ぬというようになつた。

この大演習参加は最初は非常に危ぶまれたが、自後の大演習には必ず航空隊を参加せしめるようになり、大正二年には名古屋附近に、大正三年には大阪附近にと毎回参加したのである。その結果のきわめて驚嘆すべきものがあるのを見て、翌年からは外部からも参加を要求し、航空部隊も進んでこれに応ずるようになつた。そのおかげで大正三年の青島攻撃には飛行機と繋留気球が参加して大いに戦功をたてたのである。

大正四年秋、私は工兵課長から軍事課長に転じ、これと同時に一と先ず直接航空に関係はなくなつたが、その後約二年余の大正七年一月、運輸本部長として宇品にあつた時、私は交通兵団司令部に転任して再び航空に関係するようになつた。

わが国は従来、飛行機は外国から購入して模作していたが、発動機は製作するの技術なく、一に外国から買つていたのであるが欧洲大戦のため自国用に追われ、漸次我国の注文に応じきれぬことになつて、ついに輸出が

停止されてしまつた。その上、欧米各国は戦争の刺激と実戦の経験で非常な進歩を見たために、日本との間に雲泥（うんでい）の差が生じて来た。

よつて砲兵工廠で発動機の製作を始めることになり、最初はダイムラー式一〇〇馬力を製作したが技術不充分で故障が続出した。それがため大正六年の近江平地の大演習に参加すべく所沢を出た飛行機が、演習地に到着せぬうちにほとんど途中で故障を起し、多くは大演習の役に立たなかつた。大演習後、この原因調査にかかつたところ、日ごろの不平が一度に爆発して内においては飛行実施者たる航空大隊と、飛行機の補給者たる気球研究会との間に、外においては発動機製作者たる砲兵工廠との間に議論が沸騰して互に責任のなすり合いが始まり、ある者は製作の不良を主張し、ある者は使用の不可を唱え、日々大議論で容易に調査の結果がつかぬ始末だつた。

陸軍省では非常に心配し、時の臨時軍用気球研究会長である山田陸軍次官は、自ら出かけて行つて日々その衝にあたることが出来ぬので、一人の専任指導者を置くことになり、私が兵団司令部附として転任することになつた。そこで陸軍省へ行つて、いろいろ様子を承り、この行きづまりの現状と、陸軍として一般要望せらるるところとを承つたところ、この行きづまりはひとり所沢のみに存するものではなく、陸軍の航空に対する一般の施設にあるものと考えて、これに処する対策を考え、もしこの対策が容れられれば赴任するし、容れられなければお断りすることに腹をきめて左の要望を述べた。

一、気球研究会の研究実行基幹として各兵科の将校二、三十名を増員し、所沢に常置すること

二、航空大隊と気球研究会とを統一指揮し得るために、交通兵団長より航空大隊指揮の委任をうくること

三、将来、航空隊を拡張し、新たに教育の監督並に器材研究の機関を設くること

この第一、第二は陸軍省と交通兵団長において同意をうけ、所要人員は私の指名通り配属されることとなつた。また第三項のことは更に私に具体的の意見提出を命ぜられ、結局私の極めてわがままな申出でを上級者において極めて快く承諾せられたので、ここに初めて所沢に赴任したのである。来て見ると大正四年当時よりはるかに人材がいて、操縦者は徳川大尉以下、修業中のものを合せて約五〇名（但し約半数は原隊に帰してあつた）技術者としては有川大佐、益田少佐その他多くの腕きき がそろつていたが、結局はこれらの手を十分に発揮せしめる方法と、統一に欠けているから満足に振わないのであつた。よつてこれらの方々を私は十二分に、その腕を振わしむることに努め、かつこれを統一して一定の方針に協同してもらうように努めたのである。また研究の方は、これまでと違つて各方面から集まつて来る委員の空論を避け、新たに配属した二〇名ばかりの実行者によつて着々仕事を進めて行つた。

そのころにおける研究中の一失敗談がある。何でも欧洲戦場ではプロペラの回転面を通して機関銃を発射する方法があるというので、この研究にとりかかり、有川大佐や徳川大尉、その他が熱心に研究し、発動機と連繋してプロペラの通過中は発射を制限する方法を講じ、また引金が落ちてから弾丸が銃口を出てプロペラ面を通過するまでの時間を測定するためにはプロペラに代えて板を回転せしめてこれを透射し、その時間をはかり更にこれを本物の飛行機に装備して試験することになつたが、最初一回は時間の測定がわるかつたのでプロペラを射撃し、ために飛行機の胴体が折れるという大失敗をおこした。

かくの如く初期時代には、すべてわずかの問題も非常な苦心と犠牲を払つたものである。

大正七年と八年は、わが航空の革新時代で非常にいそがしかつた。七年は概して計画時代で、将来陸軍の航空制度を如何にたてるか、基礎的調査に最も力を費し、ほとんど隔日に私は各員の研究したものを携えて陸軍省で関係者と協議した。同時に所沢でも種々の出来事があつた。第一はシベリヤ出兵で、八月にはわが数個師団が出動するとともに所沢では全力を尽

して飛行機を作り、これを持たして出征させた。また十月にはイタリーに飛行団を派遣した。これは欧洲大戦に参加しているイタリーが航空関係人員の欠乏を来し、わが航空関係者の援助を依頼して来たが、わが国では操縦の出来るものが非常に少いというと、それは当方で教えるから是非来てくれというので、約二〇名ばかりの操縦人員を派遣した。そして十月ごろになつて、わが国将来の航空制度に関する基礎案が出来上つた。すなわち、

一、気球研究会を廃し、航空学校を創設すること
二、航空大隊を改変し、航空大隊六個と気球隊一個を作ること
三、航空本部を設け、教育の監督並に器材の研究補給を掌らしむること
四、航空器材の製作を陸軍自体にて行う外、民間工場に行わしむること

航空学校は最初一個のみとし、所沢におく考えだつたが、翌年実行期に至つてフランス航空団の示すところによつて二個の分校を設けることになり、その一個は偵察術教育のために下志津に、また他の一個は戦闘術教育のため明野に置くことになつた。航空隊の兵力は六個大隊では足らぬが、何しろ一個大隊の経費が約一個師団にも相当するので、当時の国家財政では一時にこれ以上つくることが許されず、他日の拡張に譲つてこれだけにとどめられた。

次ぎに航空本部を作り、教育と器材の業務をつかさどらしめ、これを陸軍大臣に属することだが、これは諸方面に少なからぬ反対議論があつた。それはわが陸軍の根本組織として三長官を鼎立（ていりつ）せしめ、教育は教育総監の隷下にあるのを本則とし、器材の審査は技術本部、補給は兵器本廠がやるというので相当の難関に出あつたが、とにかく創建時代には教育と器材補給とは実にきわめて緊密の関係があるから、一手に統制することが重要であるとのわれわれの議論が通つて成立したものである。しかしこの組織には、その後もしばしば異論がおこり、教育は教育総監に属すべしとの強硬意見が出て、度々危うく変更されんとしたが、この制度を堅く維持して航空の発展を図り、更に進んではこれを全部陸軍から分立して空軍並に空軍省を作り上げることは刻下の急務である決心をした。

以上のように次年度実施に関する大体の方針を定め、予算を編成した時にフランス航空団来朝の問題が起つた。大正七年十二月、フランス航空団はフランス政府が好意をもつて、わが航空進歩のため指導の目的で派遣されたもので八年一月中旬に来朝した。ところがわれわれの方の主要人員はシベリヤとイタリーへ出払つており、器材もわずかに数台の旧式飛行機のみで航空団の教育用とすることが出来なかつた。ここにおいて人員、器材の上に非常な支障を来し、多大の困難を感じたけれども、人員はわが航空隊の全員をあげて使用し、そのほか必要に応じて各兵科の将校を召集して教育をうけさせ、器材は一部は航空団の携行したもの、一部はわが国で急造し、あるいは新たに購入したもので間に合わせた。

団長フォール大佐が温厚篤実な人格者で、各員もきわめて懇切丁寧に教育を実施したので、練習員もまた忍耐と奮励をもつて報い、熱心に修業したため効果はきわめて大であつた。従つて上は航空に関する中央部の編成組織から下は操縦、偵察はもちろん器材の製作試験、検査などに至るまで航空関係百般のことについて基礎教育を遂げ得たので、ひとりわが航空部隊が利益したばかりでなく陸海全軍にわたつて航空に関する知識を普及させ、更に進んで全国民の航空思想を振起させることが出来た。

吾人は実に今日の航空の発展を見る時、必ずこのフランス航空団の努力を回顧せねばならぬと思う。

大正八年春、航空部、航空諸学校及び各航空隊、気球隊の創立に関する予算が成立して事業を開始することになり、次ぎの二個条の緊要な目標を定めて進んだ。

一、航空に関する教育及び各種器材を、フランスの当時の状態に速かに追及すること
二、器材製作の独立をはかること

欧洲大戦末期における英、米、独、仏、伊各国の航空状況は各国に各特徴があり、一長一短だつた。各国の優秀なものを選んで、これをわが国に

輸入して範とすることは一つの良法であるが、また相互関係を失い、あるいは互に支障を来すの恐れがないとも限らないから、初期航空の発展には有利でないと考え、全然馬車馬的にフランスに模倣し、フランスの現状に追及するのをもつて最大の目標とし、他国の長所美点にはいつさい目をくれぬという主義をとつて進んだ。もちろん永久にフランスを模倣するという訳ではなく、まず追及するのをもつて第一の目標とし、ほぼ達成を見たならば初めてわが国において自ら創意し、あるいは外国の長所をとつてもよいという意向である。

また航空器材の独立は、いうまでもなく国防上重要なことであるが、当時わが国の産業は非常に劣つていて容易に望むことの出来難いことであるが、既に大正五、六年ころ、外国から飛行機輸入の停止した際に多大の苦心をなめた経験もあることであるから、どうしても国内の産業を発達させ、航空機の製作を外国に仰がず、独立させたいと考えて器材の自由製作を奨励せしめた。すなわち民間の有力者を説いて飛行機、発動機及びその他所属器具の製作工場を起させた。しかし最初は各製造所も技術不十分で、価格も非常に高かつたが、製作品の不良は厳密な検査で、これを補うこととし、価格の高いのは甘じて払い、以て会社を奨励した。この際、最も困難だつたのは飛行機、発動機の製作よりもむしろその原料品の製作だつた。たとえば特別な鋼鉄軽金属の如き、中々一朝一夕で進歩せず、原料会社はいずれも検査規格の低下を哀願して来たが、所要の規格は厳としてこれを低下せず、ただその代価のみは常に相当の価を払うようにしていたところ、数年の間には会社もまた苦心に苦心を重ねて、ついに要求に応ずる完全な原料を作るようになつた。かくの如くして得た原料を更に検査をむづかしくいつて製作した飛行機、発動機は非常な高価なものとなつたが、この点は飽くまで忍んで来た。しかし一部の間には高価な国産品を使用するよりも、廉価な外国品を輸入して多数の器材を得た方がよかろうという論もあつたが、私は頑強にこの方針を堅持したところ、今日では原料は既に外国に劣らぬものが出来、飛行機もまた内地で外国品に近いものを製作し得るようになつた。

かくて一方には航空隊の新編成を作るとともに、教育も漸次普及し、大正十二年になつて第一乃至第六の航空大隊もほとんどその編成を終り、第一期の拡充を終了した。これとほぼ同時に私もまた転出して第三師団長になつた。そして大正十四年の軍備改変の時に至り、部内熱望の航空兵科独立はようやく目的が達せられて実現を見るに至つたのである。

（中略）欧洲大戦後、イギリスは直ちに陸海軍から航空部隊を切り離して独立空軍を組織し、空軍省を設けて軍事のほかに民間航空まで統制しているが、その当時、わが国防のことを考えると、将来の戦争はまず空中爆撃、あるいは空中戦をもつて始まり、次いで海軍又は陸軍の戦闘に移ること並びに空中戦は、海と陸とに何等境界のないことを考えるときは独立空軍を組織し、全空軍統一指揮のもとに活動させることが最も必要であり、また戦時莫大な需用ある飛行機製作を円満に実行するには陸海別々に行つて、あるいは競争に陥るなどのことのないようにするには、空軍省がよろしいと考えられたので、大正十年にこの意見を出して陸軍当局はもちろん、海軍側にも提唱して相当考慮を払われたが、まず海軍側が全然反対し陸軍もまた、航空隊を失うことを欲せず、空しく破れたのである。

最後に一般のことについて一、二をいえば、第一に航空従事将校がよく和衷協同したことである。すべて事を始めんとする時、創立時代には百方から種々の意見が出て議論百出し、従つて和衷を欠くこともあるのを常とする。ことに航空に従事する将校は各兵科将校の寄り合いでもあり、あまつさえ由来、わが国では各兵科の自科愛護心が強烈に過ぎ、他兵科との間に競争とねたみとが免がれぬのを通常とした。然るにわが航空に入つた各兵科の将校が、いまだ兵科独立に至らず、雑然と各兵科の色をつけていたにもかかわらず、渾然と一致して協同したことはあだかも同一兵科出身者のようであつた。

次ぎに上級者に相当の理解と同情があつた。軍内一般に航空拡張の必要は是認されていたが、しかし実際にあたつては一般軍縮を行わんとする際

に、航空隊のみこれを拡張したり、あるいは航空将校が種々の特別待遇をうけるなどは一般にねたみの的となり、従つて航空の拡張をよろこばぬ者も少くなかつたが、当時の上官、特に田中義一陸軍大臣の如きは非常の同情と理解をもつておられたから、私どもの相当わがままな申出でも聞き入れられて編成に、経費に大なる不便を感じなかつたのは、この成功の大要素であつた。（後略）

かかる時に航空本部では、航空兵科の独立を記念して航空兵会を結び、左の規約を作つた。

一、本会ハ航空兵科ノ将校及航空部隊ニ在職スル将官並航空部隊ニ在職セシ将官ヲモツテ会員トス。他兵科将校ニシテ航空部隊ニ在職セシモノハ希望ニヨリ会員タルコトヲ得

二、本会ノ親睦ヲハカリ、且会員相互知識ヲ交換シ、航空ニ関スル学術ノ研讃ヲナスヲ目的トス

三、前項目的ノタメ時々、在京及東京附近会員ノ会合ヲ行ウ。毎年五月一日ハ航空兵科創立記念トシテ会合ヲ行フヲ例トス

四、本会ノ庶務ヲ掌ルタメ幹事若干名ヲオク。幹事ハ航空本部第一課長ヲ長トシ、ソノ他ノ幹事ハ幹事長ガ会員中ヨリ適当ノ者ヲ選定委嘱ス。本会ハ一定ノ会費ヲ徴集セズ。会合其他ノ所要ノ経費ハ臨時徴集ス。

（五）山階宮殿下創設の飛行練習所

懸賞論文二題の当選発表――滞留中のアルゼンチン機の続航挫折――航空奨励規則の改正――航空局委託操縦生水陸一〇名採用――民間機の成績と各練習所の動静――山階宮殿下御経営の御国飛行練習所――日本飛行学校の遊覧飛行――二重橋内濠に不時着――張徳昌操縦士の郷土連絡飛行――台湾の警察航空班近況と、秩父宮殿下歓送迎飛行

五月十日は今上天皇陛下御成婚満二五年に相当するので、飛行協会では阪谷副会長が宮中に参内して賀表を奉呈し、木下豊吉操縦士に委嘱して宮城と赤坂離宮の外周を奉祝飛行して、いわゆる聖寿の無窮と御繁栄を祈つた。

前年六月、山階宮殿下の御趣旨による懸賞募集の論文二題は、第一題「本邦における民間航空機の用途を論ず」が七三篇、第二題「航空輸送用飛行機々体材料として金属及非金属の優劣を論ず」は四六篇の応募があつたので航空局と協同審査のうえ、左の当選者を決定した。

第一題入選者には

一等　東京市麹町区飯田町三丁目　陸軍経理学校教官　陸軍一等主計　貴志正雄

二等　福岡市西唐人町　九州帝国大学工科聴講生　前田建一

三等　呉軍港第十六潜水隊　海軍中尉　石原英男

等外　愛知時計電機株式会社技師　海軍中佐　岡田義一

同　名古屋市東区東撞木町　休職海軍技師　天野修一

同　陸軍航空本部附　陸軍航空兵大尉　寺元志雄

同　八幡製鉄所陸軍検査部　白川竹次郎

同　東京市外中野町東中野　陸軍技術本部附　陸軍航空兵大尉　安田利喜雄

同　海軍艦政本部第二部図工　日暮時郎

同　陸軍歩兵学校　陸軍歩兵中尉　来栖武一

同　明野陸軍飛行学校教官　陸軍航空兵少佐　天野捨吉

第二題の入選者は、

一等　三菱内燃機株式会社技師　工学士　大木喬之助

二等　霞ヶ浦海軍航空隊附　海軍機関中尉　河崎千苗

三等　三菱内燃機株式会社技師　海軍少佐　後藤直太

等外　同　右　海軍大尉　斎藤昌二

同　神奈川県鎌倉町雪の下　海軍技師　工学士　杉浦栄二

同　三菱内燃機株式会社技師　手島八百吉

同　埼玉県所沢町寿町　飛行機製作工　小山蔵之助
同　東京帝国大学附属航空研究所技手　有働敬郎

五月十八日午後二時から九段偕行社で賞品授与式を挙行し、各一等賞に航空局と飛行協会から各金五〇〇円、二等賞に各金二五〇円、三等賞に各金一五〇円、等外佳作賞に各金三〇円ずつを贈り、山階宮殿下寄贈の銀杯は一、二、三等入賞者六名に伝達し、当日は御都合のため総裁宮、山階宮両殿下ともお出ましがなかつたが、総裁宮殿下は特に左の令旨を寄せられた。

今回募集セル航空論文ノ答案ハ、其ノ成績佳良ナルモ尚研究ノ余地アルガ如シ。惟フニ航空界ノ発達ハ科学ノ進歩ニ待ツコト極メテ大ナリ。将来益其ノ研究ヲ積ミ、以テ斯界ノ促進ニ努力センコトヲ望ム。

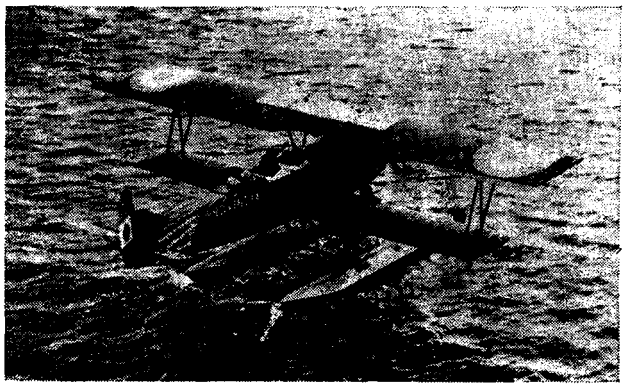
貴志正雄氏が代表して答辞を述べ、波多野航空局長が安達逓信大臣の祝辞を代読して式を終り、別室で茶会を開いて散会した。

おりから地方長官会議が開かれていたので、これよりさきの八日、内務省の会議室で阪谷、長岡両副会長のあいさつと外国航空情報、支部事業に関する激励と懇嘱を行い、終つて別室に茶菓の席を設けて懇談した。

前年秋、世界一周飛行の途上に立ち寄り、たまたま北太平洋附近の天候にはばまれて滞留していたアルゼンチン国のザンニ中佐は、再びその前途を続けるため準備を開始した。

一行は霞ヵ浦飛行場から一月末、大阪木津川尻へ飛行機を空輸し、日本航空会社の格納庫に委託してあつたが、ベルトラーメ機関士とともに機体の手入れ、発動機の整備点検、その他諸般の準備が完了したので五月十四日、いよいよ再挙の朝を迎えた。

今日の航程は再び霞ヵ浦に仮泊して、おもむろに北方の天候をうかがう予定だつたため先きを急がず、長い間の滞在に覚えた片ことの日本語であいきようをまきながら悠々かまえているうちににわかに風浪が高まり、岸うつ波が異様に騒いでいたが意に介せず、航空局出張所から見送りの佐々木航空官、航空会社の人々に別れを告げてフオツカー式のヴエノス・アイレス号に搭乗、愛想よく手をふりながら発動機も好調にスタートした。



ザンニ中佐のヴエノス・アイレス号

ふだんよりも余程荒い波は、まだ速力の出きらないフロートに重くかぶさつて砕けていたが果然、数十㍍の滑走で二つのフロートをつなぐ横桿が折れたので、機はたちまち頭部を海中に突込んで尾部を高く逆立ちしてしまつた。

救助の手が早く搭乗者に異状はなかつたが、やがて、船で飛行機を岸へひき戻し、クレーンでつるし上げて佐々木航空官も立会つて点検し、まず主翼を分解したところ、主桁の膠着部が海水で破損しており、その他相当大修理を要する見込みで潮づかりの発動機も全部分解手入れの必要があり、ザンニ中佐は再び機体を航空会社の格納庫に入れて飛行場を引き上げた。

そして東京の公使館に詳細を報告し、公使館では本国へ指令を仰いだところ、断然飛行中止の命令が来たので飛行機を解体して船で帰国することになつたが、波が高いといつても程度の知れた大阪港内で、この事故を招いたのはむしろ大難が小難ともいうべく、脆弱（ぜいじやく）な機体をもつて太平洋に乗り出していたら、あるいはこれくらいのことでは済まなかつたかも知れず、両氏は七月八日、横浜出帆のアフリカ丸で日本を去つて行つた。

丁度、この頃、波多野航空局長は飛行場設置視察のため大阪に出張していた。

今年の議会でも定期航空路案と航空輸送会社設立案はともに闇に葬られたが、結局「いつかは成る」前提のもとに根比べの態勢となり、明年度予算には東京・大阪・鹿児島・上海線一、七五〇㌔の航空路を三年の継続事業として立

案し、その経費二、三〇〇万円を計上する予定をたてていたが、とりあえず候補地としたまま放擲してある木津川尻飛行場の施設に関して視察し、ここだけでも早く何とか目鼻をつけねばならぬという意向であつた。

今年の議会で、ただ一つものになつたのは航空機補修維持の奨励金予算で、航空路などとはけた違いのわずかに九万円の要求額であつたが、それだけでもようやく成立を見たので一とまず落付き、従来の航空奨励規則を改正して六月五日附、逓信省令第三七号をもつて発表した。

改正条項は第三条ノ二で、

左ノ各号ニ該当スル飛行機ニシテ修繕後、更ニ之ヲ航空ノ用ニ供セントスルモノニ付、所有者ノ申請アリタルトキハ維持奨励金ヲ授与スルコトアルベシ

一、甲種ノ航空定限ヲ有スル飛行機又ハ之ニ相当スル飛行機ニシテ、之ノ所有者又ハ乗員ノ故意若ハ重大ナル過失ニ由ラズシテ損傷シ、修繕容易ナルモノ

二、前号ノ飛行機ニシテ逓信大臣ノ適当ト認ムル工場ニ於テ、其ノ相当ト認ムル修繕費ニテ修繕シ、且修繕後甲種ノ航空定限ヲ有スル飛行機トシテ有効期間六ケ月ノ堪航証明書ヲ発給セラレタルモノ

そして附則として公布の日からこれを施行し、かつ今年四月一日以後にさかのぼつて修繕を終り、堪航証明書を発給された飛行機にも適用される旨が明らかにされた。

同局今年度水陸委託操縦生応募者は一二七名だつたが、厳選のうえ、一〇名を採用し、陸上機操縦生として所沢に入校した第五回生の五名は東京府人板倉功郎、茨城県人荻野了、福岡県人安武長右衛門、滋賀県人松井勝吾、長野県人小林晴善氏で、水上機第三回生として霞ヶ浦航空隊に入つた五名は滋賀県人馬場英一郎、東京府人海江田信武、同藤田三郎、山梨県人土橋精一、大分県人森田勝人の諸氏であつた。

航空局では大正十年に第一回生を出し、水上機操縦生は十二年度から養成しているが、その間、既に四三名を送り出し、内一〇名は水上機操縦者である。今度の前記陸上機第五回生、水上機第三回生を加えれば五〇余名に達する訳だが、第一回生出身の小林佐久麻氏をはじめ、この時までに既に六名の殉職者を出している。

また同局で大正九年以降、今年五月末に至る民間機の動静を調査したところによると、

	（飛行回数）	（距離）	（時間）
九年	二、五〇三	—	三三三時二一分
十年	三、六〇二	六四、九七四粁三	五六一時〇四
十一年	二、四六六	一四九、六二八粁八	一、二一二時三四
十二年	四、八一五	二七三、七六五粁二	二、三三一時一三
十三年	七、八五八	四〇四、九二一粁三	三、五二五時三八
十四年	四、四四五	一九〇、〇八〇粁四	一、五九八時〇一
（五月末まで）			

という向上ぶりである。

この間、民間経営の練習所は日本飛行学校、東亜飛行専門学校、第一航空学校、福長飛行機製作所、日本中央飛行学校、安藤飛行機研究所、名古屋飛行学校、安井飛行機研究所のほかに木津川尻飛行場に西田飛行機研究所、長野県松本市外笹部の長谷川飛行機研究所など、十指に余るものがあつたが、東京代々木練兵場の一隅には馬詰駿太郎氏経営の馬詰飛行研究所が今春二月から開設されて操縦指導者には櫛部喜男、久保田太氏らがあり、仙台市名掛町には大石倫治氏主宰の宮城飛行協会があつて吉村豆意、加藤文海両二等操縦士が指導して練習生を養成していた。

その他、愛媛県伊予郡北伊予村に曾根定丸三等操縦士が独立して愛媛飛行同志練習所を建て、九州では鹿児島県姶良郡西国分村に本田飛行場をもつ本田稲作三等操縦士、福岡県直方町には弘中正利、岡正美両二、三等操縦士共同経営の直方飛行場があり、六月末の航空局調査によると操縦士免状を有するもの一八八名にのぼり、うち一等操縦士四九名、二等操縦士四二名、三等操縦士九七名であつた。

また堪航証明書のある飛行機は六七台（前年同期には五三台、前々年同期には五一台）で、うち甲種三八機、乙種一三機、丙種三機、甲丁種一三機であつて大正十年当時、堪航証明書初交附のころの一一台に比べて約六倍の増加を示し、数においては払い下げ機の効果をてきめんに物語つていた。

然るに民間航空の振興についてはかねてから熱心で、何かと奨励の諸施策を試みていられる山階宮殿下が、かねての御素志である練習費を徴せざる乗員養成機関の設立を決意なされ、自ら指揮を執られて信任厚き航空局嘱託の伊藤酉夫氏に練習所代表を仰せつけられ、既に諸般の準備を進められつつあつた。

伊藤氏は殿下のおぼしめしを体して練習所を立川飛行場に定め、格納庫や校舎の建築に着手し、本年度は志望者中から三名を厳選して養成計画をたて、練習機材は航空局を介して調達する手はずを整えたが、同練習所は殿下自ら御国飛行練習所と命名され、外国にも比類なき宮家経営の養成機関が創設されたのである。

立川飛行場の日本飛行学校では開設以来、小川、熊川両操縦士、在郷海軍機関中佐佐野正雄氏らによつて続々優秀な操縦士を送り出していたが、同校事業部では三月から航空思想普及宣伝のため同乗券を発売して一般大衆へ爽快な同乗飛行を呼びかけていた。

同乗券は一回金一〇円で飛行場の外郭を周回し、空中撮影も随意に行われる。その他、指定地上空における高等飛行実施は一回金一五〇円、ビラ、記念品などの投下、花火広告などは一回金二〇〇円の料金だつた。

これらの動きの中に六月二十三日、帝都丸の内の馬場先門内広場に前代未聞の不時着をやつて失敗し、まんまと二重橋前の内濠に滑り込んで大騒ぎを演じた一機があつた。

代々木の馬詰飛行研究所では、その日、日本新聞社から委嘱をうけて久保田太二等操縦士操縦、酒井市麿三等操縦士が同乗してニューポール式二三平方型でビラまきの飛行中、日比谷公園上空で突然、発動機がとまつてしまつたので久保田氏は高度を考えてせんすべなきを知り、窮余の果て、後難覚悟でついに内濠前広場に降下のやむなき処置をとつた。

そこで電線を避けながら馬場先門方面から進入したが、通行人のため適当な接地点が求められず、そのため滑走地域が狭められて余勢を制し切れず、場所もあろうに禁裡間近かの濠中に飛び込んでしまつたのである。

幸い搭乗者に異状はなかつたが全くの不可抗力とはいえ、場所がら捨ておけず、航空取締規則による最初の違犯事件として取扱われ、不拘束のまま罰金に処せられてようよう落着した。しかしこの種事故は明治二十五年、スペンサー氏が気球からの落下傘降下を誤つて、同じく二重橋前濠中に落ちた以来の三十三年ぶりの椿事で、さすがの航空関係者も恐れ入り、二度と繰返さぬよう堅く戒心したのであつた。

関西方面でも四月末日、藤原氏の中島式一八〇馬力機に助手大谷賢吉氏が、日本活映会社員石川良平氏を乗せて宣伝飛行中、大きな事故を起した。

大谷氏はその日の朝、岡山練兵場を出発して大阪に向う途中、いつたん姫路に着陸し、再び離陸の際、間もなく発動機の調子が変つたので着陸のため急旋回したところ果して失速し、機首を下に半旋転して地上に激突した。

大谷氏は頭部に重傷し、生命はとりとめたが精神喪失者となり、同乗の石川氏も重傷を蒙つて大阪の病院に呻吟（しんぎん）していた。

四月二十日以降の郵便定期航空も、三線とも順潮に運航を続けていたが、五月末までに日本航空輸送研究所の井口操縦士は横廠式イ号で堺・今治線の途中愛媛県沖四坂島附近に不時着し、日本航空株式会社の阿部操縦士はK七型機で別府からの帰途、広島県鞆港外でいずれも機体を大破したが、搭乗者と郵便物に異状はなかつた。

この時、日本航空輸送研究所の張徳昌氏は大阪朝日新聞社通信部の後援を得て水上機による朝鮮縦断飛行を試み、かたがた郷里京城訪問のため全羅南道の南海岸統営を基地に定めて横廠式イ号一〇〇馬力機を整備し、井上所長も行をともにして六月二日、同地を出発した。

麗水、光陽、順天をその一日に飛び、三日には筏橋、四日には木浦を経て雲岩に至り、各地では初お目見えの半島出身飛行家の歓迎に熱狂し、井上所長、張操縦士は至るところで講演して航空思想の昂揚につとめた。

五日には黄登、群山へ飛び、六日にはいよいよ京城へ入つて漢江に着水し、一、一〇九粁を一三時間一七分で水上機の半島連絡飛行に成功したのである。

そしてしばらく京城に滞在し、十日午後、同市街上で公開飛行を行つて着水の際、おりからの強烈な下降気流におさえられて漢口の砂洲に擱座転覆し、機体を大破したので前途を打ち切つて一行は中旬、堺大浜に帰つたが民間の水上機が朝鮮に飛んだのは、この時が初めてだつた。

この前後、台湾では秩父宮殿下の御渡航に引き続き、始政三〇周年記念式典の飛行などで警察航空班の主力は台北に集中されていた。

これより先き、前班長佐藤少佐の後任に宇野理蕃課長がしばらく兼任していたが、間もなく先任飯塚兵太郎警視が班長代理を命ぜられ、続いて前年春、正式に班長に任命されて台東、花蓮港両庁管下及び屏東郡下蕃地に再度、威嚇爆撃飛行を展開し、前年秋には第二守備隊野外演習に参加協力して東港、鳳山、岡山らの各郡下を縦横に偵察や爆弾投下に活躍した。

この間、着任したばかりの伊沢多喜男新総督と後藤文夫民政長官が相前後して航空班を視察し、サルムソン式二機で歓迎飛行して曲技を行なつた。

またかねて航空班嘱託で手腕をふるつていた永田重治氏は、満三年に近い勤務を辞して前年夏八月、内地へ引上げて行つたが、入れ代つてさきに恒春で遭難重傷した野口巡査はその後、郷里千葉県利根川畔で静養のうえ約一年ぶりで屏東飛行場へ帰り、しばらく練習に精進してから、再び理蕃任務に復活していた。

今年になつてからは五月一日に行動を起して台北州の一部と花蓮港庁下威嚇のため、サルムソン式二機で飯塚班長自ら陣頭に立つて屏東を出発、花蓮港に到着し、翌二日から五十嵐、松崎、野口、千枝、奥山、松尾操縦士らが山地、渓谷に蠢動（しゆんどう）する蕃社を襲つて爆弾を見舞い、十一日からは基地を宜蘭に移して台北州下の各地飛行にたずさわり、十六日朝八時、同地を立つて台北練兵場に引上げた。

すなわち五月末、秩父宮雍仁親王殿下御成りのため、奉迎飛行の準備に万全を期して機体の点検、発動機の手入れ、試験飛行などを逐次行い、万一のため屏東から更にサルムソン式一機六一〇号機を台北に空輸して三機が翼をそろえてお待ち申し上げ、二十八日には五十嵐、松崎両嘱託が雁行して基隆往復の練習に飛び、一機は奥山巡査が台北市街で練習飛行した。翌二十九日は朝九時から奥山、千枝及び早坂三巡査によつて一斉に最後の予習に離陸し、美しい三機編隊で三〇分間、市街上を快翔した。

殿下御召艦の基隆入港の三十日朝は、高い白雲も薄く風のやわらかい好適の飛行日だつたが、航空班は予定の通り六一〇号機を五十嵐警部操縦、飯塚班長同乗、一四〇号機を松崎嘱託操縦、千枝巡査が同乗して午前六時三十分、練兵場を離陸し、翼を連ねて鉄道沿線を高度一、〇〇〇㍍で東北に針路をとり、八堵駅上空においてはるかなる港口に御召艦の威容が遠望された。

両機は一直線に無線電信所上空に達したがこの時、断雲が翼下をかすめるので高度を二〇〇㍍に下げて港口に御入港を奉迎し、お召艦と並行して国旗を掲揚し、翼を振つて敬礼し、御召艦を中心に旋回しつつ防波堤と丁字型の位置に御召艦が徐行するのを迎えて、帰航につき、同七時二十分、台北練兵場に安着した。

翌日、殿下は台北市円山グラウンドにお成りのうえ、更に南下されるので航空班では六一〇号機を早坂巡査操縦、松尾巡査同乗、一四〇号機は千枝巡査操縦、奥山巡査同乗して正十時、円山グラウンドへ向つたが、殿下にはちようど同グラウンドを発車の間際だつたので、両機は日章旗を掲揚して御召自動車の左方三、〇〇〇㍍附近を三〇〇㍍の高度で旋回しつつ台北停車場にお送り申し上げ、続いて板橋庄駅通過をお見送りして機首を返し、十時五十分前後、相次いで帰着し、ここに滞りなく奉送迎を終つて、さきの摂政宮殿下お成り以来の感激だつた。

引続き台北にとどまつた航空班は、六月十七日の始政三〇周年記念式典に祝賀飛行を行い、松崎嘱託と野口巡査搭乗の六一〇号機、五十嵐警部と早坂巡査搭乗の一四〇号機は朝九時、台湾神社々前における記念祭上空で高等飛行に両機競い、いつたん着陸小憩後、正午には新公園の祝賀会場へ、四時半には総督官邸の園遊会へ飛んで殖産局依頼の宣伝ビラ五万枚をまき散らして帰つた。



後藤新平子爵

十九日は本間台北州警務部長、石川台湾日々新報記者らが同乗して三機交互に飛んで台北飛行を終り、二十一日朝七時三十分、屏東へ帰還のため全機翼を連ねて中央山脈西端をほとんど一直線に南下し、九時二十五分、五〇日ぶりで航空基地に帰着した。

しかし前年秋、手厳しく討伐した屏東郡内のコチヤボガン蕃社が、険難の要地に拠つて再び不遜の行動があるというので、航空班では休む間もなく二十九日から三日間にわたつてコチヤボガン、マヌル両社を威嚇飛行した。すると一日おいて七月一日、とうとうたまりかねたコチヤボガンの頭目は十数名の勢力者をつれてマヌル駐在所に謝罪に出たが、まだ威嚇不十分と見た航空班では松崎、野口両氏が六〇九号機で同蕃社上空を数回旋回飛行し、爆撃を恐れて山中に逃げ込む様を見て基地へ帰つた。

午後になつて再び頭目らが駐在所に現われ、前非を悔いて保護方を哀願し、その誠意の証拠として現金一六円に添えて蕃布二七枚を差し出し、ひたすら手を合わして赦免をこうのであつた。

(六) 「初風」、「東風」のモスコー入り

訪欧飛行搭乗員と飛行機——山階宮殿下御命名——ソ聯邦の正式許可——練習飛行と長距離記録——代々木練兵場の出発光景——シベリヤ各地の歓送迎——村山社長のメッセージ——ソ連邦側の要請でウクライナ飛行——苦労人チチエリン氏——モスコー出発、ヨーロッパへ——ケーニヒスベルヒに安着

今年の最大目標である朝日新聞社の訪欧大飛行は、果してシベリア通過問題の交渉が長びき、ヨッフエ氏に代つたカラハン氏に対して日露協会の会頭後藤新平子爵が口説き、陸海軍当局からも技術的に側面援助をした結果、カラハン氏自身はようやく了承して本国政府に許可方針を斡旋したが、労農国家政府からは梨のつぶてで何らの回答に接しない。

するとたまたま日本駐在の新任大使コップ氏が赴任して来る途中の四月下旬、吉林へ着いたところを朝日新聞社特派員がホテルに訪ね、つぶさに飛行計画を説明して然るべく協力を求めたところ、「その話はモスコーにいる時から聞いて知つていたが、今は赴任の途中だから何とも答えられない。いずれ東京に着いた後、貴国の外務当局や貴社の方とも会つた上で何分の考慮をする」という頼りない会見で結局は多分、希望が通るとも見えないので万一を顧慮して一応、南方コースを研究しておこうではないかと、社内の関係筋に用意周到論が出て来る有様だつた。

しかし一方においては着々実行準備を進め、三月十四日附で晴れの搭乗者が決定した。即ち操縦者は朝日新聞社員、一等飛行機操縦士、二等航空士河内一彦、航空局航空官陸軍歩兵大尉安辺浩両氏、機関士は陸軍技手篠原春一郎、同片桐庄平両氏であつた。

航空局第一回操縦生出身の福岡県人河内氏の閲歴については前に述べたが、東西定期航空会を退いた大蔵氏なきあとは朝日新聞社操縦士として最古参の位置にあり、所沢で修業中の時間をも加えて当時既に五九九時間の飛行時間に達していた。

安辺大尉は大分県日田郡中津江村栃野の人で、青島戦役には歩兵小隊長として勇名を馳せ、功五級金鵄勲章を授けられ、大正四年、気球隊に転じ、第四期生として飛行機操縦術を修得、しばらく所沢で気球隊附勤務の後、同七年、イギリス、フランスに出張、帰国後、陸軍航空学校教官並びに航空局御用掛に補せられ、同十一年、飛行第一大隊附、同年秋、航空局事務官、十二年、航空局の官制改正とともに航空官に任ぜられ、児玉技術課長を助けてよく民間事業に尽して来たが、職務に対する生一本の忠実性と、凡そ骨身惜しまぬ純粋な熱意は何一つこなせぬ飛行機はなく、万能操縦者として部内にうたわれ、九州人にもまれな存在として異彩を放つていた。かつてフランス視察の際、サルムソン式に注目し、帰国後、同機の優秀性を説いてその採用方を進言し、あたかもフ

オール大佐航空団の来朝と相待つて、ついに乙式偵察機が実現し、軍民間にサルムソン式の汎濫時代を呼ぶに至つたのである。今度の使用機ブレゲー式も、殆ど同氏の選定といつてもいいくらいの信頼ぶりであつた。全飛行時間一、二〇八時間の記録をもつている。

機関士に選ばれた篠原氏は埼玉県人で、明治四十二、三年ごろ気球隊に兵役勤務中、徳川大尉に認められて除隊後、気球研究会の発動機工場に勤め、大正七年秋、玉置中佐一行のイタリー派遣団に加わり、帰国後も引続き所沢にあつて精励恪勤、発動機技術に精通していた。

片桐氏は新潟県長岡市の人、年少時代から機械に趣味をもち、独学で勉強し、明治四十四年以来、機械工業に従事して大正六年、気球研究会発動機工場に職を奉じ、翌七年、フランスに特派されて発動機技術をきわめ、帰国後は名古屋工廠の航空部検査官附として勤務していた人で、両氏とも二月末限り官を辞し、訪欧飛行準備のため海軍当局の好意で広海軍工廠に入つて、ロレーン式発動機の取扱習熟にいそしんでいた。工廠からは特に吉田大尉を派して実習の技術指導に当らせていた。

中島飛行機製作所に注文したブレゲー式は、三井物産会社機械部を通じてフランスから新機二台を取寄せ、同製作所で長距離用に補修することになつていたが前年夏、ド・アージー大尉が上海に乗り捨てて来た破損機を、中島飛行機製作所が機体だけを引取つて修理を施し、既に完成していたが発動機がないので海軍当局からロレーン式四五〇馬力一基を借りて装備し、航空局の検査後、J-CONO と記号され、練習用として朝日新聞社に提供した。同社では朝日第三四号機と命名し、早速練習を開始した。

そのうちに二月十九日、まずロレーン式四五〇馬力発動機二基が部分品とともに敦賀丸で入荷し、次いで四月四日には諏訪丸でブレゲー式一号機体、同十七日には伏見丸で二号機が陸揚げされて太田の中島製作工場に搬入した。

同式一九A二型は全幅一四㍍八三、全長九㍍五一、全高三㍍三四、自重並搭載量とも各一、一五〇㌔、全備重量二、三〇〇㌔、ガソリン九四〇㍑、速力最高二二〇㌔の優秀機で、全体が暗緑色に塗りつぶされ、主翼の羽布と胴体後半部を除くと全部ジュラルミン製の一葉半式であつた。

朝日新聞社では、この二機への命名を一般全国から募集し、締切まで集まつた三七、〇六二通の中から適当と認められるもの二二通を予選したうえ山階宮殿下に選定をお願いして、「初風」「東風」の新鮮優雅な名を得たのであつた。

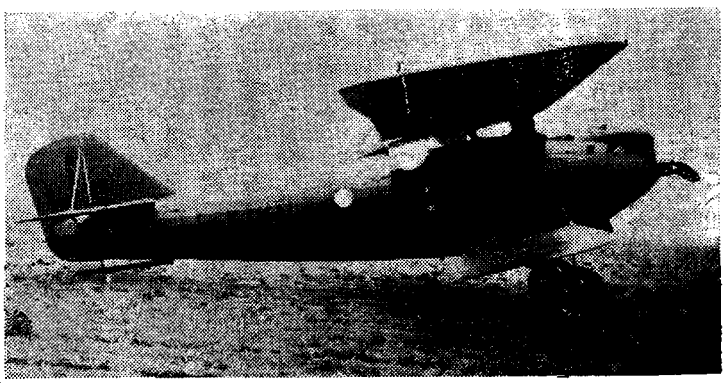
初風、東風を命名した多数の応募投稿中から抽選の結果、「初風」は岩手県の山本徳治氏、「東風」は東京の羅浩然氏が当選したので、同社は両氏へ記念の賞品を贈呈した。

中島飛行機製作所では両機の補修整備に全力を傾倒して六月中旬完了し、数度の試験飛行も好成績を得たので航空局の検査をうけ、同月二十九日、堪航証明書を下附されて初風は J-KIKU、東風は J-KIRI の記号が登録された。

そして七月六日、立川飛行場で山階宮殿下臨席のもとに盛んな命名式が挙行され、殿下からは激励と成功確信のお言葉を下された。

これより先き四月十三、四両日、安辺、河内両氏は朝日三四号機のブレゲー式で各五時間ずつの練習飛行を行つたのを皮切りに五月一日から長距離飛行練習を開始し、安辺大尉は篠原機関士を乗せて午前六時五十七分、立川を離陸して太刀洗へ向つた。

しかし半航程を過ぎたころ、発動機に破損箇所を生じたので岡山練兵場に不



ブレゲー式19A2型

時着し、この修理に案外の手間を要して九日まで滞留し、同日午後零時五十分、同地を再出発、三時十分、太刀洗飛行場に到着した。

同飛行場で機体、発動機を入念に点検のうえ、十二日午前八時五分、いよいよ本土縦断、盛岡市への無着陸航程についた。

すなわち九時二十分、広島通過、十時五十五分、大阪を、午後零時四十八分、沼津を、そして一時二十分、東京東寄り上空を斜めに霞ケ浦に出で、極めて快調に水戸を一時五十五分、平を二時三十分、仙台を四時十分通過して全距離一、四八四粁を八時間五〇分で盛岡市外観武ケ原練兵場に安着して、わが国長距離飛行の記録を樹立したのであつた。

越えて十四日朝、同地発、立川に帰り、代つて河内氏が片桐機関士とともに二十日、立川を出発、太刀洗に飛び、二十二日朝七時五十五分、同地を立つて盛岡へ快翔、安辺氏の記録を更に約一時間短縮して八時間で両地を結び、午後三時五十五分、盛岡に着陸、翌二十三日、折返して同地発、即日立川に帰り、多分の成功率をおさめて予習飛行に一段落を告げた。

しかもこの時まで、まだ北方コース問題が解決しずにいたが、この最後の飛行の翌々日、五月二十五日になつてようやくソヴエト政府から条件つきでシベリア通過を承諾して来た。

条件というのは、飛行の目的を日露両国親善のためのモスコー訪問とすること、それから先きは保証せぬこと、途中の経路はソヴエトの指示によることなど、まるで子供扱いであつた。

それでも断然、はねつけられたよりはましなので、モスコーから先きはモスコーへ行つてからのことにして、とにかく最初の計画通り北方コース敢行と決定し、関係者一同は、はじめてはればれした気持で万事進捗することが出来るようになつた。

ところがソヴエトでは、その回答とほとんど同時に同国機六機をもつてする中華民国首都北京訪問飛行を発表し、六月十日、モスコー出発の予定を世界に宣伝して、日本機に先んじてシベリアの処女空をわが手で開拓せんとする計画を明らかにした。

同国機が自国領を飛ぶのは勝手で、あるいは前年の各国機による世界一周飛行に刺激されていたからにもよろうが、場合が場合であり、殊にわが国への入国許可を理由なく長びかせておいたあげくなので、関係者にとつては何となくにえきらぬものがあつた。

しかしそれはそれとして、わが外務当局は更ためて中華民国、フランス、ドイツ、イギリス、ベルギー、ポーランド、チエツコ、イタリーなど各国へ正式に飛行機入国の許可を求め、それぞれきわめて流暢（りゅうちょう）に応諾の回答を得たので、ここにはじめて大手をふつて壮図につける運びにこぎつけたのである。

航空局では国家的事業の見地から慎重に督励していたが、いよいよ実施決定とともに航空官の派遣費、その他国際飛行奨励費として逓信省の特別会計から金二万二、〇四六円を計上して、これにあて、帝国飛行協会は覚書をつけて成功賞金三万円の提供を申出で、また後藤新平子爵、渋沢、住友、藤田、阪谷、古市公威男爵、藤山雷太、松方幸次郎、稲畑勝太郎、大橋新太郎諸氏及び中村是公東京市長、関一大阪市長などによる欧洲訪問飛行後援会が結成されて一般から後援資金が募集されるほか、各方面から激励の手紙や神符、供物などの寄贈が両朝日新聞社に殺到し、一方では壮挙に因む各種催物や展覧会、あるいは賛助映画会、音楽会、演芸会などが両新聞に呼応して両都をはじめ名古屋、福岡、仙台に及び、これがまた全国に伝わつて国民の関心は一に「初風」「東風」の双翼にかかつたのであつた。

また朝日新聞社がさきに飛行計画の発表とともに懸賞募集した「訪欧飛行応援歌」の応募歌詞は三、〇〇〇余篇に達し、社内で厳選の結果、仙台市の山本三吉氏の作品が当選して六月二十五日の同紙上で発表した。

その歌詞は、

㈠行け行け勇士空高く　昇る旭日の輝きや
　世界のひとみ今仰ぐ　銀の翼に平和あれ

㈡行け行け勇士意気高く　幾重の雲路を払ひつつ
　海こへ野こへ山越へて　新たに開く航空路

(三) 夏花ひろきシベリヤに　名も初風よ東風よ
　神風そひてやすやすと　ウラル越ゆればモスクワ府
(四)あゝ欧洲の新天地　初めて果す大使命
　千古の歴史眼のうちに　名乗る日東健男児
(五)天は晴れたりいざさらば　もろ声高くいや高く
　国の誇り君が名を　祝ひよろこびたたふべし
　万歳　万歳　万々歳

この当選作品に賞金三〇〇円を呈し、佳作として選ばれた東京の浦野真吉、有岡明二、大阪の小野黄美子、神奈川県の吉本弁造、静岡県の塚本誠一五氏にも若干の謝礼を贈り、朝日新聞社では田村虎蔵氏に作曲を依嘱して東京、大阪両市で発表会を行ない、レコードに吹き込み、東京愛宕山のJOAKでは七月五日の夜、武岡鶴代女史の独唱を放送した。

さてシベリヤ・コースを選んだものの、その実シベリヤについては何も知るところがない。研究調査の資料にも乏しい。モスコーには多少、日本人も行つているが、シベリヤ沿線には一人の同胞も入つていないはずだ。一体、シベリヤに飛行場があるか、沿線の町に飛行機用の燃料があるか、潤滑油があるか、等々（とうとう）そういう事情がさつぱりわからないので、ソヴエト政府からの回答が来るまでは、この種の準備が何も手につかなかつたが確定と同時に航空官その他の地上勤務員をいつせいに急ぎ特派して調査させると、ガソリンは質があまり良くはないが、とにかく、あるにはあつた。しかしカストルは全く見当らないので、日本のものを国際運送会社の便で満洲とソヴエト各地に送り、飛行場はウラル山麓附近に新たに急造するという手間がかかつた。

派遣された人達はハルビンに木下耶麻次操縦士、牛木、稲垣両社員、チタに丸山社員、イルクーツクに航空官新井三郎大尉、クラスノヤルスクに中山事務官、ノヴオシビリスクに羽田社員、クルガンに航空官三木海軍大尉、カザンに航空局技手早川知安、モスコーに名倉、岡上両社員をいう配置だつたが、何れも飛行場の整備には最も苦心した。

ハルビンの飛行場は日露戦争で有名な沖、横川両志士記念碑のある狭いところなので、隣接の畑をひろげて工事し、反対にチタは二里四方もある広漠たる原野で、どこへ飛行機をおろしたらいいか、見当もつかないような場所だつたイルクーツクも十分とはいえなかつたし、ことにバイカル湖とウラル山あたりはシベリヤにおける難所と聞いていただけに、ウラル山麓に飛行場があるか、ないかを早川技手が調べて歩き、結局クラスノヒムスクという山中の町に約六〇〇㍍四方の飛行場を作る始末であつた。

そこで東京出発を七月二十五日と定め、乗員の食糧計画、航空地図の用意などを済ませ、ソヴエト政府からの条件もあつてシベリヤ奥地の航空路を左の通り改訂し、内地、朝鮮間も最初の予定を変更して東京・大阪・太刀洗間九七〇㌔を第一日に飛び、第二日は太刀洗・平壌間九四五㌔に改めた。

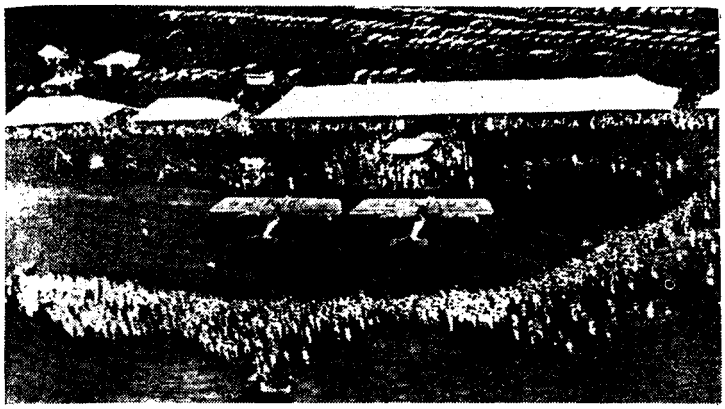
シベリヤ・コースではクラスノヤルスクまでは計画通りだつたが、そこからオムスクへ出るのをノヴオニコラエフスクに変えて、この間七〇四㌔、第八日にはクルガンへ一、二〇〇㌔を飛び、第九日にはクルガンからカザンへ一、一五〇㌔、第十日目に七六〇㌔をモスコーへ入る順路で、この距離九、七七五㌔であつた。

七月九日、安辺、河内、篠原及び片桐四搭乗者は青山御所に伺候して東宮殿下に謁見がゆるされ、また十一日正午には飛行協会総裁久邇宮殿下の御招きに参殿し、航空局、朝日新聞社及び飛行協会ら、訪欧飛行関係者四〇余名も陪席の栄に浴して午さんをいただいたうえ、特に四搭乗者に対しては熱のこもつた激励のお言葉を述べられたのである。かさねかさねの光栄に浴した四氏は十四日、伊勢参宮飛行を行つて壮図の安全を祈り、二十二日にはいよいよ立川から帝都の起点代々木練兵場に空輸し、上空から明治神宮社頭に参拝して初風、東風二機はついにスタート・ラインに翼を揃えたのであつた。

これより先き大島操縦士の朝日第二八号機、熊野操縦士の同三一号機、新野飛行士の同三三号機のサルムソン式は十五日から一斉に東海道、山陽道、九州一帯にかけて宣伝飛行を開始し、十六日の朝日新聞紙上には壮図を前にして四氏の燃ゆる意志を盛つた出発挨拶を掲げて全国民の熱誠歓送に答えるところがあり、加藤総理大臣から送別の辞がはなむけされたのをはじめ、各地における

成功祈願は全國數十個所に及ぶ國をあげての盛事となり、大阪のJOBKでは十九日を「訪欧大飛行放送デー」として、全放送をこれに集中して幸先を祝つた。

二十五日朝、日章旗と朝日新聞社々旗に囲まれた代々木練兵場に晴れの日を迎うれば閑院宮、久邇宮、山階宮殿下が出発式場に臨席され、安達逓相、若槻内相、宇垣陸相、財部海相、小川法相、岡田文相、岡崎農相、徳川、粕谷貴衆両院議長、佐藤、清浦両子爵、陸軍航空本部長安満欽一中将、阪谷、長岡飛行協会副会長、コップ大使その他在京の各国使臣、陸海軍将星、政界、財界の名士、航空関係者ら朝野二、〇〇〇名が夏草を踏んで純白の大天幕内式場に集まり、一万*壮図首途の朝は燦々（さんさん）として空に一片の雲もなく澄み渡つていた。



訪欧飛行出発の代々木練兵場

練兵場の周囲には開闢以来の壮挙歓送の人二〇万が十重二十重に囲んで、空の訪欧親善使節の翔け上るのを待ち望んでいる。

式場正面には一同起立敬礼裡に君が代奏楽の中を三殿下着席せられ、閑院宮殿下から「奮つて壮図を完遂せよ」との令旨を下され、下村宏朝日新聞社専務取締役は搭乗四氏へ送別の辞を贈つて励まし、つづいて安達逓相、徳川、粕谷両議長、コップ大使、安満航空本部長、阪谷飛行協会副会長、清浦子爵、後藤訪欧飛行後援会代表から祝辞が贈られ、最後に加藤首相のメッセージが伝達されて鼓舞祝福に満身をたぎらせた安辺、河内両操縦士はともに立つて、身命を賭して成功に努むべき力強い答辞を述べ、満場から万雷の拍手を浴びて眉宇昂然（びうこうぜん）、必ず完成の決意をあらわした。



（左）安辺操縦士　（右）篠原機関士

やがて万歳三唱の怒濤と同時に「行け行け勇士」の応援歌大合唱が神域にこだまして、発動機試運転のごうごうたる爆音とともに練兵場の内外を圧した。

かくて九時七分、安辺、篠原両氏搭乗の初風号、河内、片桐両氏搭乗の東風号は砂塵を吹いて滑走をはじめ、再び起る万歳の歓呼の中に鵬翼を張つて離陸し、外周の木立ち上空を大きく一周して西へ向い、二〇余万歓送の注目に追われて両機は青空の中に吸い込まれて行つた。

第一着陸地の城東練兵場には村岡第四師団長、中川大阪府知事、関市長、稲畑商業会議所会頭以下官民名士約二、〇〇〇名が大天幕の内外につめかけ、一般歓送迎約七万が烈日の下に取巻いていた。

時刻を見はからつて歓迎に飛び出した朝日新聞社の僚機三台は、やがて両機を護つて市街上空に現われ、「初風」、「東風」は僚機からすりぬけて十一時半、

を重ねて昼食の後、第二航程へ出発の用意にかかつたが発動機不調のため一泊し、翌二十六日はいつたん出発したが燃料の不良から神戸まで行つて引返し、慎重に調整したうえ二十七日、太刀洗へ到着、広瀬飛行第四聯隊長以下の歓迎をうけ、大分の安辺、福岡の河内両家からの見送りもあつて二十八日、いよいよ本土を離れ、朝鮮海峡を経て平壌に安着した。

この訪欧飛行において、目的地に達するまでは飽くまで二機同道の建前をとり、飛行中、もし一機が故障のため不時着を余儀なくする場合が起れば、僚機も必ず行動をともにして善処し、相助け合う申合わせになつていた。

満洲曠野の天候恢復を待つ間に四日を経過し、八月二日、帝国領土をあとに安奉線に沿つて北上し、奉天、長春を経てハルビンに着き、天羽領事、同胞居留民を初め、ソヴエト、中国側から歓迎をうけて一日滞在、四日朝、ソ満国境通過の長距離を飛びつづけ、嫩江を渡り、興安嶺を越えて九時間半の後、午後二時ごろチタに到着した。



（左）河内操縦士　（右）片桐機関士

相前後して歓声の中に着陸し、佐々木航空官の先導で搭乗四氏は天幕内式場に入り、拍手喝采はしばし鳴りやまなかつた。

村山社長の挨拶と激励、来賓の送別辞などこの附近でソヴエトの歓迎機アガボフという飛行家に出迎えられて飛行場に着いた。

丸山特派員らのかいぞえで、その歓迎は実に素晴らしく、これほどとは思つていなかつた安辺氏もさすがに面喰らつたそうであるが、その印象を語つた河内氏の話によると、

「チタに着くと、まづ粗末な台の上に大きな男が立つて歓迎の辞を述べた。これがザバイカル州の執行委員会の代表で、額に大きな刀傷があるが中々愛嬌のある男で、われわれの手を握つて歓迎の辞を述べてくれた。これは恐らく日露関係において、これくらいの歓迎をうけたことは初めてではないかと皆いつていたが、実際彼等は心から歓迎してくれて、その昼食の簡単な食事でも、この国防化学協会地方支部の代表者達が四、五人、忙がしい中を一しよに飯を食い、ことに我々が水と思つて飲んだら、それが強烈なウオツカであつたのに驚いたが、彼等はよろこんで日本人は大へんウオツカが好きだ、というようなことで、その晩、又晩さん会によばれたが、われわれは昼間の酒で酔つぱらつているので全く動けない。するとその執行委員長が、われわれの部屋へやつて来て、「なぜ出ないのか」というから「昼の酒で、もうだめだ」と答えると、「君達は日ソ親善に来ていながら夜の晩さんに出ないという法はない。酒はとにかくとして何でも出ろ」と、無理に勧める。しかしこの上、出かけたらどんなひどい目に会うかわからん。歓迎も程度問題だ、ととうとうその晩は顔を出さなかつた。ところが翌朝になつて、いきなり「飛行差止め」といつて来た。それは今回の朝日新聞社の四人の者は、日露親善に来たといいながら酒は飲まん、晩さん会には出席せん、というのでは親善にならん。従つてこの次ぎの飛行場にも、そのことはあらかじめ通報しておくが、明日の飛行については考慮しなければならぬ、というようなけんまくで、歓迎も非常に結構だけれども、このシベリヤ第一歩の晩に早くもこのいきさつでロシアという国はおそろしいところだと思つた。しかし気持のいい待遇はしてくれたが、これに懲りてわれわれ四人は、その後、酒を飲む班と飲まぬ班に分けて、精々日露親善に尽しながら飛行を継続した」

ということで、ここに二日滞在して七日にイルクーツクへ向つた。

両機翼を並べて名にしおうバイカル湖横断の途につき、ウエルフネウヂンスクの東北約三〇〇粁のあたりへ来かかると、東風号の発動機が変調を来したので午後一時半、シベリヤ鉄道の小駅オノホイスカヤを距る八粁のカウエイシヤ高原に不時着し、これを見た初風号もともに僚機の傍に着陸して修理に協力した。

原因は冷却水の漏洩で、修理は簡単に済んだが救援に駆けつけた朝日新聞社松尾洋一氏と、ウエルフネウヂンスクの飛行場長カヴイロフ氏の見舞をうけて翌日午後出発し、魔の海といわれるバイカルを飛び越えてイルクーツクのインノケンチスカヤ飛行場に安着し、オソ・アヴイアヒム支部長、イルクーツク市長らの歓迎をうけ、先着の新井航空官に出迎えられて固い握手をかわした。

翌九日、タイガの大樹海を飛んでクラスノヤルスクに進み、一日おいて十一日朝、ノヴオニコラエフスクへ出発した。

すると森林帯を越え終ろうとするころ、怪しかつた空模様は雲を増していよいよ低くさがり、視界きわめて不良となつたので、やむなくアチンスクに不時着して同地の執行委員長アベリアノフ氏らの援助のもに、しばらく雲行きを眺めているうちに、やがて少しずつ切れて来たので再び飛び立つたがボゴトル町附近で又も密雲に会し、風雨さえ加わつて険悪なのでアチンスクへ引返した。

そして機体を露営しながら暴風雨のため丸二日を空費して十四日、ようやく回復したので再出発したが、間もなくまたも悪化し、マリンスク通過後、ますます募つて雲低く、ために両機は互いに見失つて単機前進したが、遂に初風号は二八〇〇粁のアンチエルカに、東風号は二三〇〇粁のベリコルスカヤにたどりついていつたん不時着し、午後更にわずかの晴れ間をねらつてノヴオニコライエフスクに入つたのである。

同地では最初の欧露横断飛行家マスレニコフ氏などと交歓し、ここもまた盛んな歓迎ぶりが表された。

一日おいて十六日、回復した天候もほとんど定まつたので次ぎのクルガンへ大きな沼沢地帯を含む一、二〇〇粁の長途に発足し、鉄道を目標にしてカインスク、オムスクを西へ、西へ通過するうちにまたしても天候が怪しくなり、暗雲低迷、雨さえまじつて来たが今度は両機とも、はぐれないように気をつけながらペトロパウロフスクを過ぎて大きな雷雲を迂回してクルガン市に入つた。

ところがソ連側の風向標識が不備だつたので、先きに降りた初風は追い風で着陸したため激しいバウンドで右足を折つてしまつた。上でこれを見ていた東風は、反対の方角へ着陸して無事だつたが、初風は特派の三木航空官の斡旋と国防化学協会オソ・アヴイアヒム委員の好意で同地監獄内の工場でほとんど徹夜作業で修理し、二十日朝、同地を出発した。

珍しくこの日はおだやかな天気で気流もよく、久しぶりに心おきなく飛んでウラル山脈突破の途についた。

分水嶺キシチムスクを過ぎ、ロマノフ王朝悲劇の地エカテリンブルグから伸びているシベリヤ鉄道と相会するクラスノフイムスクの飛行場上空に到着した。

この飛行場は前に小記した早川技手苦心の工事に成つたもので、心身の過労から同氏はついに病気にかかり、当日は病臥中のからだを担架に乗つて飛行場につめかけていたが、初風、東風は天気もよし、多少逆風だつたが、前進のためせつかくの飛行場をすどおりして上空を一旋回しながら敬意を表し、一挙にカザンへ乗りつけた。

露都近くなるにつれて、モスコーの新聞その他はわ初風、東風に人気をあおり、空の日露親善使節をしきりに宣伝し始めていた。

その露都モスコーにひと丁場のガザンに一日滞留して二十二日朝、同地を立つたが天候にはばまれて引返し、翌日、いよいよ晴れのモスコー入をしたが、あらかじめ同国政府の指示によつてツイヴイリスクからヴオルガ河と鉄道の間をアルザマスの北方へ羅針盤飛行をつづけ、みちみち驟雨と雷鳴に悩まされながら低空をモスコーへ進入した。

あたりにはソ連機がおのおの翼に朝日旗を翻して多数出迎え、数えると機種様々の一七機で、中には軽妙な高等飛行を演じるものもあり、中々熱意をこめた歓迎だつた。

トロツキー飛行場には日本文字のビラやポスターがはられ、義勇飛行長ムクレウイツチ氏、陸軍司令官バル将軍、外交部代表リトヴイノフ氏ら多数の人に埋まり、邦人では田中都吉駐ソ大使以下官民が出迎えている中に午後正五時、初風、東風はシベリヤ制覇の歴史的飛行を完成したのであつた。

訪欧飛行接待委員長アヴイノヴイツスキー氏、リトヴイノフ氏などから歓迎の辞をうけ、中央執行委員会書記長エヌキゼー氏、同会議長カリーニン氏、オソ・アヴイアヒムのメチヤンセツフ氏らと交歓してクレムリン宮殿の賓客としてもてなされ、新興労農国家と三千年皇国の親善が奇しくも空の使節によつて結ばれたのである。

そして着陸早々、安辺大尉の手から贈られた村山社長の「ソヴエト連邦国民諸氏へ」のメツセージは一層、この歓迎の雰囲気に熱気を吹き込んだものである。

「日本における最大新聞の二つである大阪朝日新聞及び東京朝日新聞を発行する朝日新聞社の飛行機「初風」「東風」の二機が、シベリヤ並に欧露内の沿道各着地における露国民衆の熱誠にして懇篤なる援助をうけ、約一万キロの空中を突破して無事、こゝにモスコーに到着したる機会を利用して、有力なる友邦の同僚を通じ、わが敬愛する全露国民に感謝の意を表し、併せて日本全国民を代表して切実なる好意を伝達し得るを欣幸とするものである。日本において何人もあまり注意を払わない以前から日本における航空術の進歩、発達、奨励に骨を折つたのは、わが朝日新聞社で、莫大な経費と犠牲を払つて一日もその努力をゆるめなかつたが、その効果は着々として現われ、ついに今日、訪欧大飛行の決行となり、国民的同情を得て目的を達するに至つたのである。しかも我々の関心するところは、この文明の新利器をして破壊の原因たらしむることではなく、飽くまでも建設の事業に貢献して人類の平和福祉のために最大の能力を発揮せしむるにある。この意味から見ても、ここに「初風」「東風」が平和の天使の如くはるかに日本帝国より飛来して貴国訪問の国民の使節として重大なる使命を果し、日露国交回復の歴史の一頁を飾るを得たることは実に欣快にたえざる処、朝日新聞多年の努力と苦心は、この一事によつて大いに報いられたといつてよいのである。国と国との親交は昔のように詐術的外交によつて保たれない。必ずや感情や文化の融合を基礎とした精神的結合によらなければならぬ。政治の関係も肝要であるが、それよりも国民の国民的関係を密接にし、両国相互の熱誠なる好意と同情との発露、交換の仲介者となつたことを疑わぬ。この新たに開拓された東京・モスコー間の空中路を通じて、両国の国交はいよいよ親善を加え、世界の平和を保障し、人類の幸福を増進すべく相提携してゆくことが出来るであろう。最後に露国各新聞社に対し、本飛行に寄せられたる好意と後援とを感謝し、併せて敬意を表するものである」

これに対し、外務次官リトヴイノフ氏から村山社長宛の返電は、

「余は非常なる喜びをもつて露国人民委員会及びソヴエート政府の名に於て歓迎と祝電を送るものである。わが外務委員会の最も重要なる問題の一つは、ソヴエート同盟と日本との両国親善なる関係の表徴と、その進展である。両国の文化及び科学の綜合的貢献は強固なる親善関係設定の上に最重要の道である。この数週間に彼等飛行家が飛翔したあの広大なる地域のみ、わが共和国人民全部が異常なる興味と熱誠をもつて、この大飛行の成功を祈つていたことを銘記してもらいたい。かくて開拓された新らしい道が、とりも直さず、日ソ親善の道となることを深く信ずる」

さてソ連領内における表向きの飛行は、これで完了したことになつたが、わが訪欧飛行としてはようやく第一期航程を終つたに過ぎず、しかしモスコー政府との約束上、そう端的にヨーロッパ入りを表明して彼等の感情を害してもならず、田中大使らの斡旋をたのみに慎重な態度をもつて時機を待つ一方、派遣地から集まつた三木、新井両航空官、丸山、名倉、岡上特派員らも、円曲にヨーロッパ行の許可運動を行うとともに、第二期航程の計画と準備を遂げて新井航空官と岡上特派員をベルリンに、名倉特派員はパリに走つて同地駐在の重徳泗水氏と協力してフランス政府に当り、またケーニヒスベルヒには中山事務官が先発していた。

しかもこの時、日本にはソヴェートの北京訪問飛行団の一部が帝都入りを行い、その一機が場所もあろうに下の関要塞地帯に不時着して物議をかもしたにもかかわらず、わが国民からは歓迎をうけ、特に宮中からは贈呈品まであつて彼等にとつて思いもかけぬ名誉を得ているおりからであつた。

それこれを思えば、わが訪欧飛行団も彼らに対して必要以上の遠慮や気がねをする場合ではなかつたのである。

たまたまある日、外務人民委員長チチェリン氏の招宴があり、食卓につくとチチェリン氏の隣りに安辺大尉が座り、その前に河内氏が席についたが、チチェリン氏はふと安辺氏を顧みて、にこにこしながら「君達は早くフランスに行きたいのだろう。それなら早く行つたらいいじやないか」と、すこぶるごきげんで問題のいとロを開いてくれた。

しかし安辺大尉は「何分行きたいが、中々そう簡単に出られぬような気がする」と、わざと落ちついて応揚にかまえていたが、さすがに苦労人らしいチチェリン氏は「まあ何とか早く行けるようにしよう」という訳で翌日早速、呼び出しがあり、行つて見ると出国飛行許可を出す代り、せつかくここまで来たのだからウクライナの首都ハリコフまで飛んで、再びいつたんモスコーへ帰り、それから改めて国外へ出ることにしようとの話である。

これは随分恩にきせた話で、ソ連当局の腹を探つて見ると、連邦ウクライナという共和国は元来、中々統御のむずかしいところで、ことにハリコフの町は小モスコーといわれているくらいに、一々モスコーの施政策をまねし、モスコーで航空団体を作ると、ウクライナでも航空協会を結成して、その領域内に数線の定期航空を開始し、モスコーでバスを造ればハリコフでも直ぐ始めるというように、何でもモスコーのやることを見習い、比較的中央に近接していながら何となくやりにくいものがあるので、ちようど日本から来たを幸い、統治の一役に使つてやろうという魂胆が明らかであつた。

モスコーからハリコフまでは約七五〇㌔で、両機の速度で大体片路四、五時間を費せばいいのだつたが、みすみすむだとは知りつつあつさり義理を果たすことにして九月九日午後一時、両機雁行してモスコーを飛び立ち、一直線に南下してウクライナの入口にあるハリコフに四時間四五分で着き、一日滞留してモスコー派遣の当局者に引き回されて日ソ両国親善宣伝のくさびをうち込み、十二日午後一時三十五分、同地発、モスコーへ帰つた。これでソ連側当局も満足してきげんよく出国の飛行許可証を差し出し、名残りの歓送宴を設けてくれて十五日朝、盛んな見送り人や見送り飛行の中を、もはやこうなれば早々に前途を急ぐ初風、東風のおしどり二機は七時二十五分、高らかな爆音を残して滞在三週間余の露都に訣別し、おりからの珍しい快晴に送られて国境を飛び越え、一、二〇〇㌔を順調に飛んでドイツ領のケーニヒスベルヒに安着した。

その飛行場にはドイツ航空輸送会社のエーロ・ロイドの支所があり、その簡素な歓迎をうけて翌日は荒天のため十七日朝、初風がまづ離陸したが、東風は発動機の調子が思わしくないので慎重に整備のため、この日は見合わせて初めて単機残り、初風だけがベルリン指して飛び去つて行つた。

山径から町の中へ出たようなもので、シベリア広域は終始行動をともにして来たが、ひと足ヨーロッパへ出ればほとんど既設航空路を行くのだから、さしたる心配はなく、単機行動が可能となつた訳であつた。

(七) 海軍大臣室で事故過多の討論会議

平壌から長春往復飛行――航空兵科独立記念祭――月山義男陸軍技手殉職――渡辺弥市一等兵曹、真下盛雄三等兵曹殉職――水戸市上空に時ならぬ照明弾――追浜・大村間無着陸飛行――松永繁視三等兵曹殉職――小島兼男海軍中射殉職――海軍大臣室で航空事故討議――江草彦男三等兵曹殉職――佐世保航空隊の奄美大島飛行と鎮海夜間飛行――霞ヵ浦・大村間無着陸飛行

訪欧二機がシベリヤに入る一歩前の五月半ば平壌からの軍用機三機が長春へ飛んで日、露、支三国民の歓迎をうけていた。

その月十五日朝七時十五分、平壌の新飛行第六連隊の乙式偵察機三機に八

島、下田両中尉、関谷少尉が長春飛行に出発、鴨緑江を越えると安奉線に沿つて満洲に入り、十時二十五分、奉天に降りて関東軍と張作霖氏側代表らの歓迎をうけて一泊、翌日は暗雲に閉ざされて出発を見合わせ、十七日早朝、長春に向い、九時十五分、安着した。

わが領事館員はじめ居留民、白系露人、満洲側官署の人々に出迎えられて午後から三機編隊の市街上空飛行を行い、翌十八日朝、搭乗者が交代して中村少尉、中林曹長、多田軍曹が八時三十五分、帰航につき、編隊で一、五〇〇乃至二、〇〇〇㍍の高度で南下し、奉天上空で張作霖将軍へのあいさつ状数千枚を撒布しつつ一周した後、追風に乗つて七五〇㌔を四時間五分で原隊に帰着し、連隊最初の外地飛行に成功した。

越えて七月には太刀洗の第四連隊が仙台への二、〇六〇㌔長距離飛行に気勢をあげた。

これも乙式三機で菱沼大尉、吉田、須田両中尉が十九日朝未明、太刀洗を出発したが瀬戸内海で雲に迷い、吉田、須田両中尉は岡山練兵場に不時着、菱沼大尉ひとり長駆して明野で給油のうえ、午後四時五分、所定の立川飛行場に着いた。

翌二十日朝七時三十五分、仙台に向い、岡山の両中尉も再出発して明野で給油小憩の後、東上し、吉田中尉は二時五分、立川に着いたが須田中尉は発動機の故障で伊豆半島海岸に不時着、応急修理して、あとを追つて三時四十分、立川に安着した。

仙台へは二十一日早朝、菱沼大尉だけが飛び、同地で交代して帰航は西尾中尉が次いで立川へ戻つたが、一泊して直ちに太刀洗へ帰るところを、にわかに模様がえとなつて八月五日の航空兵科独立記念祭に参加することになつた。

この記念祭は所沢飛行場で行われ、九時半から開かれたがおりからの驟雨と雷鳴でしばらく見合わした後、再開された。

式場には李王世子、山階宮武彦王殿下をはじめ、陸軍航空創始以来の殉職者遺族のほか、宇垣陸相、安達逓相、奥、川村、上原元帥、河合参謀長、粕谷衆議院議長、長岡中将らが列席して、故木村、徳田両中尉以後の殉難四九柱の慰霊祭が開かれ、靖国神社賀茂宮司の修祓招魂の式にはじまつて遺族総代の玉串奉典、安満航空本部長の祭詞などがあつて式を閉じ、十一時からページェントが開かれた。

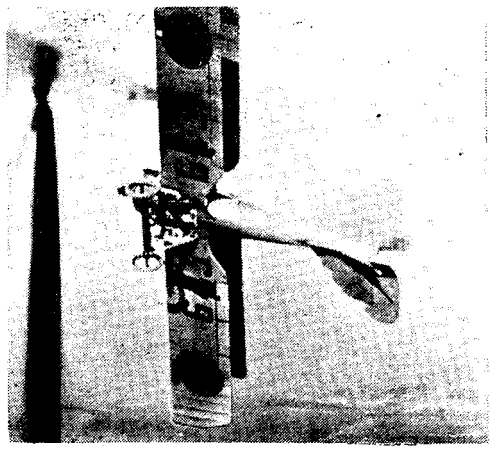


兵科独立記念祭の所沢飛行場

冒頭、乙式三六機の空中分列式に幕があいて、甲式戦闘機の各種高等飛行に満場のひとみを奪い、気球襲撃、爆弾投下、落下傘降下が行われ、この間、灼熱の地上からは高射砲隊、機関銃隊の応射があつて火花を散らし、実戦さながらの縮図を展開した。

一時から大格納庫内に祝宴場がひらかれ、長岡中将、徳川中佐らを囲んで懐旧談に賑わい、夕方からは下士官、判任官以上の納涼慰安会が催されたが、はからずもこの祝典の最中、思わざる突発事故に悲惨事を現出して祭場を血でいろどることになつた。

当局はこの典儀の模様を映画撮影するため、月山義男雇員が乙式機に撮影技師影沢清雇員を同乗して午前十時一分離陸し、場の内外、慰霊祭をはじめ、空中における各種の演習を撮影のため巧みに飛びまわつた後、一応任務が終つたので十一時四十分、観覧席の前方に出て高度二〇㍍の低空飛行に移つた。ところがおりから落下傘降下のため五〇〇㍍の高度に昇騰した気球を、飛行場中央に移動しつつあつた繋留索が目に入つた時は既に遅く、たちまち左翼を突きあ



甲式四型戦闘機の高等飛行

て、前方支柱のあたりから翼を切損したので、機はひとたまりもなく一旋転して機首を下にして落ち、月山雇員は機体に圧迫されて瀕死の重傷を負い、医務室で手当を加えたが午後四時四十五分、瞑目した。

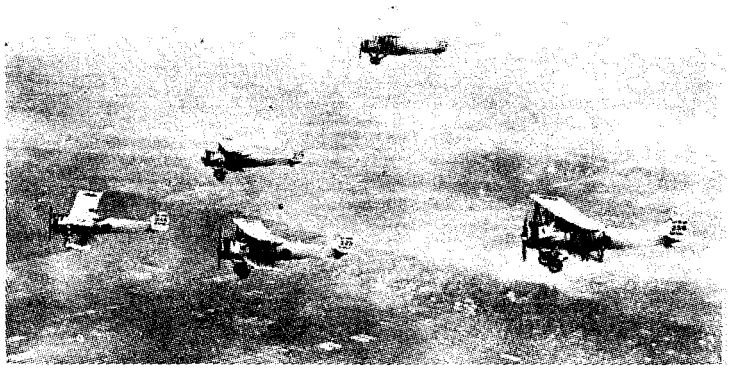
影沢雇員も重傷だつたが一命はとりとめ、そのため鋼索を断ち切られた気球は身軽に雲間に隠れて消息を断つたので捜査の末、午後二時頃、埼玉県比企郡三保村の谷村小学校々庭に無事着陸し、搭乗していた小林中尉、千葉曹長は夕刻、帰場した。

月山雇員は熊本県鹿本郡菱形村上古閑の人、鎮西中学を中途退いて上京し、正則予備校を経て明治大学法科専門部に入つたが航空局第四回操縦生に応募して合格し、昨年二月、航空学校に入り、卒業とともに航空局の技術雇員に採用され、次いで所沢陸軍飛行学校教育部附操縦雇員になつていた。享年二一、特に陸軍技手に昇格した。

今年になつて民間操縦士四人目の犠牲だつたが、しかもその四人が四人とも航空局操縦生出身であつたことは、委託生の数が次第にふえたことと、出身者がいずれも第一線に活躍して、ようやく民間斯界をリードしかけている過渡期の現象でもあつたろうか。

この月山事件のちょうど二カ月前、六月五日に追浜で母艦鳳翔の乗組員二人が倒れたのをきつかけに、翌月にかけてばたばたと五人の犠牲者を出して応援にいとまなき感を与え、訓練の厳しさの容易ならぬものを思わせた。

鳳翔乗組の渡辺弥市二等兵曹は一等水兵真下盛雄氏同乗で一〇式艦上偵察機



乙式偵察機の編隊

を操縦し、母艦発着訓練の初期練習として横須賀航空隊陸上飛行場に設けられた制限地域内に発着陸を繰返していたが九時四十五分、第五回目の離陸を行つて野島東端約五〇㍍の地点で高度六〇㍍の低空を左急旋回して野島の南端を通過したと見るや、突然ゆるやかなきりもみに入り、一回旋回の後、機首を垂直にして飛行場の西北端に墜落し、機体粉砕、両氏ともその下敷きになつて重傷をうけたので、直ちに海軍病院に送つて手当を加えたが渡辺兵曹は十一時五十分、真下水兵は午後一時五十分、他界した。原因は急旋回の失速である。

渡辺兵曹は埼玉県入間郡川角村箕和田の人、大正八年六月、横須賀海兵団に入隊、翌年十月、横須賀航空隊附となり航空術練習生を命ぜられ、卒業後、若宮に乗組、十一年十二月、霞ヶ浦航空隊附になつて艦上機の操縦術を修得、鳳翔乗組となつた。享年二四。殉職により一等兵曹に昇進した。

真下水兵は群馬県多野郡平井村鮎川の人、大正十年六月、横須賀海兵団に入り、上官の信頼篤く、後、鳳翔乗組となつた。享年二三。殉職により三等兵曹に昇進した。

六月十日夜、霞ヶ浦航空隊兵学科長松永少佐は照明弾を携えて市丸利之助大尉操縦の一〇式偵察機に同乗して夜間飛行に乗り出した。あたりの暗くなるのを待つて七時十分、水戸をさして一文字に飛び、八時三十分、同市上空に達し

たので旋回しながら八〇〇㍍の高度から照明弾を投下すれば、梅雨模様の暗夜に目もくらむ五、〇〇〇燭光の光芒三〇〇㍍に及んで市民を驚かし、同五十五分、帰隊し、飛行場に一個を投下して昼なおあざむく光芒の中に無事着陸した。

十二日には佐世保航空隊で鎮海即日往復飛行が行われた。

参加機はF五号艇一二号機に藤田、松村両中尉搭乗、一七号機に武下一等水兵、宮村三等兵曹のほかにハンザー式水上機五一号機に中島中尉、五三号機に安部一等兵が搭乗して朝鮮海峡の航路コースを難なく突破して八時十五分、鎮海湾内奥深くに着水、小憩給油の後、折返し佐世保へ帰隊して昼食をしたため、九州、朝鮮間は今や、朝飯前のひと飛びになつた。

次いで二十三日には追浜から大村への無着陸飛行だが、登場したのは定評のある一三式攻撃機で、一番機には山田大尉と田辺三等兵曹、二番機には山中中尉と本田一等機関兵、三番機には長谷川三等兵曹と蒲瀬大尉で八時五十分、追浜飛行場を出発した。

あいにくの空模様で伊豆半島が越えきれず、南方に回つて駿河湾から既定の針路を直進して七時間一〇分の後、一番機、二番機が大村航空隊に安着し、三番機は発動機の故障で佐賀県杵島郡六角川岸の水たまりに不時着して翼と足部を破損したが、長距離機としての信頼性を一段高めるものであつた。

この翌々日、霞ヶ浦航空隊の松永繁視一等水兵は、第七期航空術練習生としてかねて高等飛行の練習中だつたが、この日も朝十時十分、一〇式偵察機に単独搭乗、離陸と同時に所定の高度に向つて旋回上昇し、荒川沖駅と土浦駅間の東信号東南、粗山村の上空一、〇〇〇㍍で操作に入り、左垂直旋回を続けているうちにきりもみに陥らんとするのを直ぐ離脱の操作でいつたん回復し、水平に移りかけた途端、四五度の角度で垂直降下となり、そのまま次第に角度を増して同二十分、附近山林中に突つ込み、殉職した。

松永水兵は熊本県飽託郡八分字村孫代の人、大正十年末、佐世保海兵団に入り、同十二年九月、第四期普通科航空工術練習生として霞ヶ浦航空隊に勤務、翌年五月、卒業と同時に若宮乗組となり、本年一月、第七期練習生として再び霞ヶ浦に帰り、熱心に練習中だつた。享年二一、殉職により三等兵曹に進められた。

それから四日目、松永兵曹の魂魄漂う霞ヶ浦航空隊に、またも一〇式偵察機の惨事が突発した。

二十九日朝八時五十分、第一二期操縦学生の小島兼男少尉は、中央格納庫の南方上空五〇〇㍍で連続宙返りを行つた後、再び上昇し、約、一、〇〇〇㍍から下降旋回に移り、高度七〇〇㍍で北東に進路をとつた時、突然発動機部から黒烟を吹き出すとともに機は急角度の降下となり、刻々角度がふえて垂直から遂に背面降下となり、なすべき術もなく飛行場南東約一、〇〇〇㍍の畑中に墜落、機首を土中に埋めて殉職した。

その際、附近で草刈していた阿見村の農業中島広吉氏の三女なをさん（一六才）は、飛行機がもの凄い勢いで落ちて来たので驚いて逃げまどい、機体の一部に触れて右手を附け根からもぎとられ、出血多量で瀕死の重傷を負つたので、医務室へ収容して手当を加えたが、その甲斐もなく散り去つた。

しかもこの日は故松永水兵曹を葬送する日で、それやこれや、航空隊はごつた返して名状すべくもなかつた。

小島少尉は愛知県愛知郡日進村岩崎の人、早くに母をうしない、家も豊かでなかつたので多くの兄弟と一しよに家事の手伝いや炊事をして小学校に通い、苦学力行の生い立ちを経て大正四年四月、私立東海中学に入り、同八年春、異数の勉強が功を奏して兵学校の試験にパスし、同十一年六月卒業、海軍少尉に任ぜられた。昨年十二月、霞ヶ浦航空隊附となり、今年二月、第十二期学生に選抜されて高等飛行の練習に余念がなかつた。享年二五。殉職により海軍中尉に昇進した。

かくてあまりの事故続きに海軍当局でも黙つていられず、七月二日午後一時から本省大臣室で事故討議の研究会が開かれた。席に連なるもの財部海相をはじめ、大角次官、吉川艦政本部長、小林軍務局長、白根教育局長のほか専門家として小倉嘉明少将、金子養三大佐、当事者として霞ヶ浦の司令小松直幹少将横須賀の司令市川大治郎大佐も顔を暗くして出席し、その他艦政、教育、軍務

各局の航空関係者が集まつた。

そして事故の原因が機体にあるのか、発動機にあるのか、あるいは操縦者にあるのかを究明したが、ひつきようそれはそのいずれにもあることで、単純な区別は出来ぬということになり、三時間の余にわたる検討もつかまえどころがなくして結論は得られず、機材の不備、士気の怠廃、技術の未熟など、いずれとも簡単に決し得ることではなかつた。しかし明瞭な不可抗力の原因にあらざる限り、おおよそはその三者が偶発合致した時にのみ、惨事が起る場合が多いようなふうでもある気がしたが、誰もそこまでは口に出さなかつた。そしてついに確乎（かくこ）たる結論を得ずに散会し、あと味のきわめて悪いものだつた。

するとその会議からちようど一週間目の七月九日、大村航空隊に今年二回目の不祥事が発生して、首脳部間の事故論議に対し、新しいテスト・ケースを提示した。

この日、午前十時ごろ、同隊附江草彦男一等水兵は機関銃射撃演習のため一〇式偵察機を操縦、射手の犬塚鷹之助一等兵曹が同乗して飛行場海岸に設けてある地上固定目標を相手に機関銃射撃の練習中、高度一五〇㍍からきりもみとなつて同十分、同隊病室の南方六〇〇㍍の古賀崎村畑地に墜落し、その際、高圧電線を切断して発火したため機体に燃え移り、犬塚兵曹は重傷のまま生命を保つたが、江草水兵は重傷のうえに火傷を負つて同三十分、瞑目した。

同水兵は広島県深安郡山野村の人、大正十年三月、大阪の興譲中学四年修業の時、海軍兵学校の入学試験をうけたが及ばなかつたので同年六月、呉海兵団に入隊、十一年十一月、航空術練習生として霞ヶ浦航空隊附となり、十二年八月、卒業とともに大村航空隊附になつて今日に及んでいた。殉職により海軍三等兵曹に任ぜられた。

今年になつて海軍殉難者は八名に及び、その事故回数六回だが、その五回までがいずれも一〇式偵察機であり、その四回の原因がキリもみからはじまつて大事を招いている。もつとも低空で所置のない場合もあるが、キリもみ（ブリル）も高等飛行術の一つである限り、離脱するに十分な高度があれば安全である訳だが、往々にして奇禍を起しているのは果して技術に因があるのか、あるいは器材を責むべきか。地上の第三者から確実な判定を求めることはおよそ困難であろう。

事故も続くが訓練もまた激しく小やみない。佐世保航空隊では七月十七日、山口少佐の指揮でF五号艇二機とハンザー式三機をくり出し、奄美大島への海洋長距離に乗り出した。

F五号艇二機が早朝、雁行して出発したあと、ハンザー式水上偵察機三機が十時、鹿児島に向つて飛び、湾口の山川港に着水した。

F五号艇は南九州沿岸に連なる諸島嶼上空を悠々飛んで午後三時五分、奄美大島に到着、一泊して翌朝六時半、ややはげしい南風に追われて五〇〇㌔余りを四時間で帰航した。

山川海岸に一泊したハンザー式偵察機は七時三十分、同地を離水、奄美大島古仁屋に飛んで燃料を補給、休む間もなく引返して十一時、再び山川町に帰着、翌朝六時二十分、密雲をついて佐世保に向い、三機揃つて八時十五分、航空隊前の海岸に着水したが、これはハンザー式水上機による最初の長距離飛行記録だつた。

越えて八月三、四両日、同隊ではF五号艇二機で鎮海への夜間飛行を行い、夜の朝鮮海峡に爆音のとどろきも珍しく終始好調をもつて完了した。

この間、霞ヶ浦航空隊では大村航空隊への無着陸飛行を試みたが、目的は搭乗者の体力実験にあり、かつ基地における地上員の手をからず、整備その他いつさいを搭乗員自ら処理担当する建前で、油槽を増設した一三式攻撃機二機を用意した。

一番機には城英一郎中尉と重広宗雄機関中尉、二番機には前田清馬中尉と斉藤熊雄一等機関兵曹が乗組み、七時四十分出発、人手をかりずに機体、発動機を整備点検した甲斐あつてか、順調にコースを翔破して午後四時十五分、大村航空隊に安着し、明日の帰航にそなえて万遺漏なく乗員自ら細密な点検を施した。

翌朝は七時十五分、そろつて同隊を出発、元気一ぱい一気に帰隊して往復一、八〇〇㌔余を一七時間三五分で飛んだわけで、直ちに医務室に入つて健康

診断をうけ、体力実験の資料を呈した。

(八) 水陸輸送機設計の懸賞募集

航空局の水陸輸送用機設計募集――各製作会社の試作軍用機――中島飛行機製作所が東京工場新設――石川島飛行機製作所設立――川西式水陸交替機に試作奨励金――ソ聯邦六機の極東飛行――日本訪問の二機――一機、下関要塞内に不時着陸――陸軍当局の声明書――宮中から銀盃、帝国飛行協会から有功章と令旨

航空局では奨励費予算の獲得で、かねて立案していた民間航空工業促進のうえから水陸輸送用機の設計を懸賞募集し、優秀作品はそのまま実地製作に移して、定期航空輸送用に使用する一石二鳥の計画で八月一日附、左の規定による飛行機体の設計懸賞募集を発表した。

一、募集スベキ設計問題、左ノ如シ

(イ)、輸送用陸上飛行機ノ機体ノ設計

(ロ)、輸送用水上飛行機ノ機体ノ設計

二、前項設計ノ基礎トナルベキ要目左ノ如シ

(イ)、陸　上　機

イ、用途　主トシテ本邦内地ニ於テ郵便物及小荷物輸送ニ供用スルモノ

ロ、使用発動機　イスパノ・スイザ式、サルムソン式、ロレーン式等、本邦ニ於テ製造シ得ベキ発動機一基ヲ使用スルモノ

ハ、搭載量　乗員座席二、(乗員ノ重量ハ一人七〇瓩)、貨物四五〇瓩(容積二立方米)揮発油、滑油、冷却水ハ正規出力ニテ連続四時間以上ノ飛行ニ応ズル所要量

ニ、速度　最大速度ハ一、〇〇〇㍍ノ高度ニ於テ一時間一八〇㌔以上最小速度ハ一時間約八〇㌔

ホ、上昇限度四、〇〇〇㍍以上

(ロ)、水　上　機

イ、用途　主トシテ本邦内地ニ於テ郵便物及小荷物輸送ニ供用スルモノトス

ロ、使用発動機　イスパノ・スイザ式、サルムソン式、ロレーン式等本邦ニ於テ製造シ得ベキ発動機一基ヲ使用スルモノ

ハ、搭載量　乗員座席二、(乗員ノ重量ハ一人七〇瓩)貨物四五〇瓩(容積二立方米)揮発油、滑油、冷却水ハ正規出力ニテ連続四時間以上ノ飛行ニ応ズル所要量

ニ、速度　最大速度ハ一、〇〇〇㍍ノ高度ニ於テ一時間一六〇㌔以上最小速度ハ一時間約八〇㌔

ホ、上昇限度三、〇〇〇㍍以上

三、応募上ノ注意

(イ)　応募者ハ日本臣民ニ限ル

(ロ)　応募設計ハ新規ノ工業的設計ニシテ製作ニ際シ、特許権又ハ実用新案ヲ侵害スルノ虞レナク且本邦ニ於テ製作容易ナルコトヲ要ス

(ハ)　応募設計ニシテ賞金ヲ授与セラレタルモノハ、逓信省ニ於テ之ニ依リ実物飛行機ヲ試作スルコトアルベシ

(ニ)　応募者ハ左ノ書類(図面及諸表ニハ氏名等ヲ一切之ヲ記載セザルコト)氏名、住所、職業ヲ記載シタル書面ヲ添附シ、成ルベク書留郵便ヲモッテ応募締切期日マデニ到着スル様、逓信省航空局内航空機設計奨励審査委員長宛送付スベシ

書　類

一般説明書、設計書

性能計算書、使用プロペラーノ性能図表及出所、強度ノ計算書、重量ノ計算書、十機分ノ製作ニ要スル見積価格

図　面

イ、全体図　正面図、側面図、平面図

ロ、組立図　全体図、正面図、側面図、平面図
ハ、機関据付部及操縦者席附近図　正面図、側面図、平面図
ニ、テールユニツト又ハ胴体テールヲ有スル図　正面図、側面図、平面図
ホ、翼類全体ノ図並脚部ノ図　正面図、側面図、平面図
ヘ、水上機ニアリテハフロート又ハ艇体ノミノ図、正面図、側面図、平面図
ト、詳細図　主要金具（金属機ニアリテハ主要継手）ノ図、タンク類ノ図、操縦装置聯関図、発動機調節装置並配管聯関図
図表
平衡図、性能曲線図
重量表
(五)　審査上必要アリト認ムルトキハ、応募者ヲシテ更ニ詳細ナル説明書ヲ提出セシメ、又ハ其ノ出頭説明ヲ求ムルコトアルベシ
(六)　応募者ハ同一人ニテ二問題ニ応募スルコトヲ得ルモ、同一問題ニ対シテハ一人一答案ニ限ル
(七)　応募者ニシテ賞品授与セラレタルモノハ提出シタル書類、図面等ハ之ヲ返付セズ、其他ノ応募者ノ提出シタル書類、図面ハ本人ノ請求ニヨリ之ヲ送付スルコトアルベシ
四、応募締切　大正十五年二月末
五、応募設計ノ審査
(一)　応募設計ノ審査委員ニ於テ性能（主トシテ（$HPWV_s^{(2)}$）ニ依ル）製作及修理ノ難易、構造ノ強弱、耐久性、操縦性、耐波性、耐空性、製作費、運航費ノ多寡、実用上ノ価値ヲ考慮シテ審査ス
前項中、Wハ設計ノ基礎トスベキ要目中ノ示ス搭載量、Vハ低空経済速度、HPハ使用発動機ノ正規出力
(二)　審査委員ハ逓信省職員ノ外、陸海軍部内及航空研究所ノ職員ニ之ヲ嘱託ス
(三)　応募者ハ審査ニ関シ、異議ヲ述ブルコトヲ得ス
六、賞金　審査ノ結果、優秀ト認メラレタル設計ノ応募者ニ対シテハ各問題毎ニ左ノ賞金ヲ授与ス

一等	金五、〇〇〇円	一名
二等	金三、〇〇〇円	一名
三等	金二、〇〇〇円	一名

前項各等ニ該当セザル設計ノ応募者ニ対シテモ審査ノ結果ニヨリ特ニ授賞スルコトアルベシ

この企てはいわゆる街の研究家を刺激するところきわめて大きく、既に航空機の製作は立派に企業化しているおりから、各会社の工場には虎視たんたん、常に生みの苦しみを続けている専門技師があり、ことに新進の設計技術者にとつては最も適切な好題目であつたし、一つの登竜門でもあつた。

この当時における三菱、川崎、中島、愛知、川西、瓦斯電機などの製作工場ではもつぱら軍用機の研究と試作で日もこれ足らざる有様であり、三菱内燃機会社名古屋製作所では、この時までに数種の海軍用機に成功してほとんど一手にこれを引受けていた。

同製作所では、前に小記したイギリス人設計家スミス一行の指導によつて一〇式艦上戦闘機、同偵察機、同雷撃機及び一三式攻撃機を製作していずれも海軍現用の制式機の位置を占め、ことに一三式の重用は最も顕著なものがある。発動機工業もイスパノ・スイザ式三〇〇馬力まで完成して、前記の一〇式各種機に搭載しており、続いて同式四五〇馬力の試作にかかつていた。

試験操縦士には航空局第一期の最優秀卒業生中尾純利氏がいたが、今度新たに同期生の伊藤治郎氏が入社し、相携えて最も至難の試験飛行に鞅掌していた。

同社と姉妹関係にある三菱商事株式会社でも前年、フランスから名飛行家といわれるバーボア氏を招いてデヴオアチーヌ式全金属製の単葉戦闘機と、サルムソン式一二馬力装備の超小型機を紹介したが今年も七月、再びフランスからジャン・プエルナンド・ラポールという水上機操縦士を招いてシエレック式水

陸両用機を輸入し、所沢と霞ヶ浦飛行場で巧妙な試験飛行を披露した。

もつともこれは軍部へ売り込みの商買ではあつたが、間もなくサルムソン式一二馬力小型機は前年秋、フランスから国際航空免状を得て帰国した佐藤重次郎氏が買いうけて軽快な姿を見せていた。

また三〇〇万円の資本で飛行機部を確立した川崎造船所では、海軍出身の竹崎友吉部長のもとに主として陸軍系のサルムソン式の製造にあたつていたが、その指令をうけてドイツからクロード・ドルニエー博士の一行を招いて金属製大型機の製作に着手し、前年末、ドルニエー・ワール飛行艇、同コメット型偵察機、同ドルフイン型旅客機、同ファルケ型単座戦闘機及びリベレ型軽飛行艇などを輸入し、ドイツ人操縦士ユースト氏を招いて試験飛行で霞ヶ浦飛行場へ飛んだことは前に書いたが、これらは水上機はひつきよう金属製機の研究機材であつて、川崎飛行機部の実際の意図は金属製陸上大型軍用機の試作準備であり、既に陸軍当局の試作命令で重爆撃機の製作に着手し、三分の二工程を進めていた。すなわち後の八七式重爆撃機である。

またドイツ有数の水冷式発動機B・M・W式四五〇馬力の製作と販売権を獲得して、これが国産化をはかり、陸軍指示のもとに諸種の改良を施して研究試作の緒についていた。

それから中尾操縦士らとともに航空局の第一回出身で、卒業後長く所沢の陸軍飛行学校研究部にあつて試験飛行係をしていた国枝実氏が、前年秋から同社飛行機部に招かれ、試験飛行を担任していた。

また関東方面に、ひとり一二〇万円の三井系の資本をもつて振興しつつある中島飛行機製作所では前年春、東京府下豊多摩郡井荻町に東京工場と称して大規模の発動機製作工場を建設し、フランスから技師三名を招へいしてもつぱらロレーン式四五〇馬力水冷式の製作を強化していたが、この発動機は海軍の呉工廠でも造つているので、炯眼（けいがん）な中島所長は星型空冷式に目を移し、中でもイギリスのブリストル式ジュピター型四二〇馬力級あたりに最も食指が動いていたようである。

この新設の発動機工場は七六、〇〇〇平方㍍の地域に一二、〇〇〇平方㍍の建坪をもつたもので従業人員約二〇〇名、工作機械一九〇台が設備されており、工場長には中島所長の実弟喜代一氏、技師長には中島所長の片腕ともいわれる佐久間一郎氏があたつていた。この中島工場と前後して帝都の中央に石川島飛行機製作所が設立された。東京石川島造船所飛行機部ともいわれ、渋沢、大倉両系統の資本金二〇〇万円で飛行機の機体、発動機及び同附属品の設計製作を標榜して丸の内の東京海上保険会社ビル内に本社事務所をおき、月島西仲通の石川島造船所内に工場を建築中だつたが今春四月、竣成したので、工作機械の据付、要員の配置など創業諸般の施設を急いで、まず練習機程度の軽飛行機体の設計製作に着手せんとしていた。

更に三菱内燃機会社製作所とともに海軍の支持をうけ、主として水上機の製作にあたつていた名古屋の愛知時計電機会社では、さきに海軍で輸入したイギリスのショート式飛行艇を試作し、引続きドイツのハンザー式低翼単葉機を基礎にして複座の偵察機を製作したが、海軍ではこれに三菱製のいわゆるヒ式というイスパノ・スイザ式二〇〇馬力を装備して全備重量一、五二六㌔、搭載量四五四㌔で時速一六〇㌔の成績を示し、既に相当数を海軍へ納入していた。

日本航空輸送研究所で使用のハンザー式は、この払い下げ機を同社で改造補修したものである。同社々長は最初、中京財界の大立物といわれた鈴木摠兵衛氏だつたが、きわめて積極性に富んだ人で、おりから航空局発表の輸送機設計募集に注目して、同社設計部を動員し、同社の仕事として応募を督励したのは、新興科学工業に対する熱心な措置でもあつた。

川西式K型で売り出している川西製作所飛行機部には、設計室に新たに帝大航空研究所にいた新進の工学士小野正三氏が入社していたが、さきに製作したK七型機を水陸両用機に改造して成功した。

これは航空局の試作航空機の規定に合致させるためで、陸上機の場合は機脚車輪の横桿に小翼を附け、水上機に交替の時は簡単に浮舟に変り、また上翼の後縁に翼の迎角を変更し得るフラップを装置し、操縦席からハンドル一つで変角の出来るもので、わが国では最初の試みであつた。

これにはロレーン式四〇〇馬力を装備してあつたが、後藤操縦士は佐々木航

空官、西川傳吉技手らとともに慎重に点検の上、性能試験を行つた結果、一時間三分で水陸交替作業を完了し、水上機としてはフラップを一〇度にして一八秒の滑走で離水し、六分間で一、〇〇〇㍍に上昇、一八三㌔の速力を出せることがわかつた。

また一二時間分の燃料を満載して、無風状態に四六秒間で離水が出来るなど予期以上の成績を収めた。これが認められて後に航空局から試作奨励金規則によつて金三万円を交附され、わが国最初の国産水陸交替式商業機を見るに至つたのである。

更に同所では関口、戸川氏らによつて別にK八型の支柱附き高翼式単葉機を試作して珍しがられたが、後藤氏の試乗で視界の不良が欠点とされ、改造を余儀なくされていた。

かかる製作工業界の情勢は、一般にまだ海外模倣の空気に包まれていたが、この暗中模索の闇をついて航空当局のひらめかした「応募者は日本臣民に限る」国産輸送機の設計募集は、まさに気つけ薬であり、また永い泰西依存の夢から引きもどす呼子笛（よびこ）のようにも響いたのであつた。

話題が移つてイタリーのフエラリン、マシエロ以来、ヨーロツパから極東への飛行は全部インド経由の南方回りで、この航空路は既に各国機で余すところなかつたが、北方における広野千里のシベリヤが興味あるコースとして、ただ一つ残されていた。

朝日新聞社の訪欧飛行は、この人跡未翔の処女空を制覇せんとしたものであつたが、このシベリヤ通過の交渉をうけたソヴエト政府は、わが国への回答を発しない前に、自国機による比較的大規模のシベリヤ翔破の極東連絡飛行を発表し、中華民国政府の正式承諾も待たず、モスコー・北京間の航空路開拓を、故意か偶然か、日本機の出発前に急遽実施に着手したのである。

元来、同国航空界は欧洲大戦前の黎明時代には、イゴール・シコルスキーなどという天才的技術家が出て世界にさきがけた大型機に成功し、露国皇帝は大いにこれを嘉賞されて飛行場に親臨し、肩をたたいてシコルスキー氏を激励されたことなどがあつて、末恐ろしい航空国家が約束づけられたように第三者から観望されていたのであるが、大戦中における帝政崩壊から社会主義連邦の成立当初は、航空は一時全く顧れず、暮らしなれぬ革命生活からシコルスキー氏は身をもつてアメリカに亡命してしまつた。

しかし地球の陸地六分の一を占める尨大な同連邦の交通は、世とともにおのずから航空路の必要に迫られ、隣邦ドイツの銀行家や航空輸送業者と結んで独露航空協会（デル・ルフト）を創立し、ドルニエー、ユンカースなどのドイツ機材をもつてモスコーとケーニヒスベルヒの間に空中交通を開始し、それ以来、同連邦内の軍民航空機材と技術者は主としてドイツに依存したが、やがてイギリス、フランスからも輸入するようになり、それらを基礎として航空工業の地盤建設を急ぎ、ようやく最近ドイツ式の国産機が生み出せるところへ漕ぎつけたばかりであつた。

前年春、世界一周飛行の波に乗つてソ連邦当局もその計画を立てていたようだつたが、その後立ち消えとなり、今度もわが朝日新聞社の計画に刺戟されて再燃し、にわかにシベリヤを逆に極東飛行を発表したのである。すなわち国防化学協会協賛のもとにルイコフ人民委員長が総指揮にあたり、シュミット博士を隊長にしてヴオルコヴオイノフ、グロモフ、ゲカトフ、ナイデノフ、ポリアコア及びテマセヴスキー操縦士を選び、機関士のほかにロイター通信社の婦人記者や映画技師をも加えた大がかりな編成だつたが、飛行機はユンカース式F一三型二機、ソ連邦製のデ・ハヴイランド式R一型、同二型及び同三型の三機と、国産機AK式一型旅客機一機の各種機であつた。

そこで一行は六月十日、モスコーのレニングルン・チャウゼ飛行場を歓送されて出発し、十三日にはウラル山脈を越えて、まず第一難関を突破し、次いで大樹海の上空を経て十六日、ノヴオニコライエフスクに到着、更にニジニウヂンスクに至り、二十五日、イルクーツクへ飛んだ。

ここであらためて北京駐剳のカラハン氏を介して対支交渉を行い、臨時執政の段祺瑞氏から東三省を除いた入国許可を得たので再び行を起して南下し、七月四日、庫倫に着陸した。

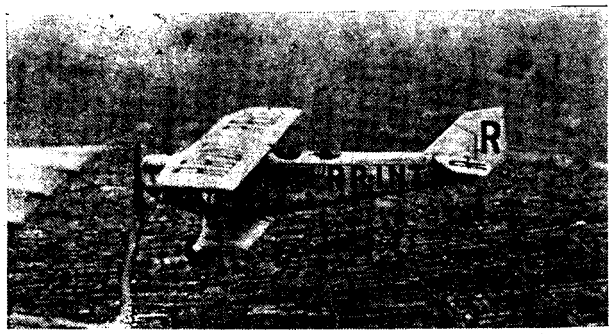
しかしこの途中、暴風雨に襲われて不時着の際、二機は大破して落伍し、残

る四機が庫倫を立つて九日、張家口に入つた。

越えて十三日、ユンカース式一機とデ・ハヴイランド式二機が北京南苑飛行場に目的を達し、中国男女学生の打ち振る赤旗に迎えられてシベリヤと外蒙古の、思うだに無気味な一万キロ処女空の開拓に成功した。

数日後、補修整備のため張家口に残つていた一機も到着して北京飛行を終り、あらためて二機による日本訪問飛行を、わが政府当局に正式に交渉して来た。

そこでわが外交当局は大体、前年ド・アーヂー大尉の踏んで来た朝鮮経由のコースを指定して許可したので、一行中のミハイル・グロモフ、ミハイル・ヴオルコヴオイノフ両操縦士によるソ連製デ・ハヴイランドDH九型R・一型二機で東京へ目指すことになつたが、その前に上海訪問のために八月十八日、いつたん北京を出発し、開封を経て二十日、上海へ飛んだ。数日間、同地に滞留して北京に帰り、二十九日朝、奉天に向い、翌日はいよいよわが領土に入つて平壌に到着、三十一日には京城を通過して大邱に降り、好調に気をよくして九月一日、一気呵成に思わしからぬ天候の朝鮮海峡に乗り出した。



グロモフ氏のソ連邦機デ・ハヴイランド式

はたして濃霧に閉ざされた同海峡で両機別れ別れとなり、グロモフ、ロゼウイツチ両搭乗者の一機はかろうじて山陰道にとりついて中国山脈を横断、瀬戸内海に出で、広島練兵場に不時着、まず無事を得たが、ヴオルコヴオイノフ、クヅネツオフ両搭乗者の一機は下の関の要塞地帯に迷い込み、よりによつてその中心にあたる彦島に不時着してしまつた。

広島に不時着のグロモフ機は翌朝、所沢へ飛び立ち、神戸附近まで出迎えていた朝日新聞社のサルムソン式と、毎日新聞社のソッピース式に誘導されつつ大阪市上空を通過して所沢飛行場に向つたが、下の関の一機に対しては、前途の飛行を差止めてしまつた。

グロモフ氏操縦のデ・ハヴイランド式は四時四十二分、箱根まで出迎えた甲式三型二機と乙式一型六機に囲まれて所沢に安着したが、同氏は「今度の飛行は朝日新聞社の飛行に対する答礼の意味である。この飛行によつて日ソ両国の親善と理解が更に深まることを希望する。今度の飛行中、最も難関だつたのは大邱から広島に不時着するまでの間で、大邱出発当時は天気もすこぶるよかつたが海に出てから濃霧で非常な困難に会い、海に出れば着陸が出来ず、右に回れば禁止区域なので無暗に雲間を飛びまわつた。途中もの凄い豪雨で機中に雨水がたまり、一ヶ所にもなつてずぶ濡れになつたのは初めての経験だつた。やむなく広島に不時着した。岡山をへだたる二〇〇キロで朝日新聞社機の出迎えをうけ、非常に便利を得た。富士山の壮観には思わず見とれ、山頂の二〇〇メートル程上を飛んで来た。日本の景色はどこも綺麗で、詩か絵のような気がした。特に一般日本人は非常に感応が鋭敏で、二言三言ですぐ用が足りるので感服した」と、愛想よく語つた。

ところがここにやつかいなのは彦島に降りたLLMBB機で、搭乗のヴオルコヴオイノフ操縦士とクヅネツオフ機関士は、ひとまず山陽ホテルに入れて福田要塞司令官の代理で参謀長の吉見隆治中佐が訪問し、命令ともつかず、話し合いともつかぬ会談で、一応機体を解いて広島に送り、同地で再組立てのうえ飛行の継続を勧めたが両氏は返事をせず、意気沮喪(そそう)のかつこうで「飛行せぬ」と答えた。

翌日、航空局から航空官加藤大尉が急行して解体に着手し、広島の衛戍司令部へ送つたが、この事件が外国新聞に取材されたので陸軍当局は四日、左の声明を発表した。

「九月一日午前十時十五分、下の関市外彦島に不時着陸せる露国飛行機に関する顚末概要左の如し。

一、帝国訪問の壮途にある露国飛行機二機は一日午前七時十分、朝鮮大邱出発、指定航路を飛行し、海上の濛気を冒し、午前九時頃、本州西南に近接せる頃より漸次雲霧に会し、方向と地点の判定に苦しみつゝ前進し、漸く陸岸を認めたる頃、ヴオルコヴオイノフ氏の操縦する飛行機は遂に僚機と相失し、而も雲霧益々加はりたるため全然方向を失ひたるが如く、低空飛行をもつて漸く下の関附近上空に飛来し、危険を冒して彦島東岸江の浦に着陸するの已むを得ざるに至りたるものと認む。

二、右露国飛行機は飛行禁止区域たる下の関要塞地帯上空を飛行し、且つ地帯第三区内にある江の浦に着陸せしものにして、要塞地帯法に違反するものなりと雖も、当時の天候と航空方法の現況とに於ては真に已むを得ざりしものにして、下の関要塞司令官の実査せる結果によるも毫も他意あらず、軍機保護上、差支へなきことを認め得たるを以て飛行を継続せしめ、もつてこの壮挙に蹉跌なからしめんことを庶幾したるも、要塞地帯内よりの飛行は遺憾ながら重大なる国内法と、同地における軍事諸般の関係上、これを許容することを得ず、依つて慎重研究の上、飛行機を速かに禁止地帯外に運び出さしめ、飛行継続上、諸般の便宜を与ふることゝせり。しかして地上運送のため解体の必要ある場合を顧慮し、関係官憲の要求あるに際しては直ちに太刀洗駐在飛行隊の兵員をして、これを援助せしむるの準備をなせり。

三、右の如く露機今回の不時着陸は国防上の禁止地帯を侵したるものと雖も、事情前述の如くなるを以て、親交ある露国の世界的壮挙に対して敬意を表し、本件に関しては之をもつて一切の処置を終了することゝせり」

明らかに気ぬけのした当人は、汽車で東京に入つたが、「要塞地帯に不時着したのは非常に残念だつたが、実にやむを得ないことだつた。しかし自分は決して何等かの不満があつて広島・東京間の飛行を断念したのではない」と語つて帝国ホテルに入り、六日の夕六時半、芝南浜町のサムライ・クラブ楼上で開かれた政治研究会ほか九労働団体主催の歓迎会に四搭乗員が出席し、コップ大使ほか大使館員や、菜つ葉服、半纏（はんてん）などの約四〇〇名の会衆に取り巻かれ、会場には赤旗や組合旗が立てられて賑かだつた。

しかもその二日前には四氏に対し、宮中から特に銀杯一個ずつを贈られて労をねぎらい、また飛行協会では総裁が旅行中で不在のため、宮務監督本郷房太郎大将が代つて四氏を宮邸に招いて有功章を贈り、左の令旨を伝えた。

「諸君ハ日露連絡飛行ヲ企図セラレ、長途ノ難航ニ堪ヘ今回安着シテ所期ノ目的ヲ達成セラレシハ、我等ノ慶賀ニ堪ヘザル所ナリトス、我ガ協会ハ諸君ガ日露間ノ文明的航空連絡ノ成功ヲ表彰センガ為メ有功章ヲ贈与ス。受領セラレンコトヲ望ム」

（九）欧・濠・亜連絡のイタリー機来訪

航空兵科中心の長期演習――水谷良蔵航空兵少佐、山田義隆航空兵特務曹長殉職――濠洲経由のイタリー機来訪――張作霖軍飛行機の訪日飛行計画――陸軍機協同の海軍小演習――川口駒太郎海軍少佐殉職――陸軍特別大演習の戦況を映画におさむ――三方ヵ原飛行場

航空兵科の独立で気負いたつている陸軍航空関係当局は、九月二十一日から二十九日まで東京、埼玉、千葉県下にわたつて航空兵大演習を展開した。航空本部の企画で下志津飛行学校、飛行第三、第五連隊と気球隊が主力となり、これに歩兵第三、第五七連隊、騎兵第一、第二旅団、野砲兵第一連隊、騎砲兵大隊、工兵学校、教導大隊、電信第一連隊及び陸軍自動車学校が参加して安満航空本部長が統監となり、演習課目は野戦軍の移動に対する航空部隊の作戦、その他の研究で、これに関する審判官が二〇〇名以上に上り、各兵科から選出されて各自の所属兵科の行動、作動を監視するのである。

演習は二十一日朝九時から開始されたが、東西両軍に分れた飛行機が出始め

たのは二十三日からで、西軍飛行隊は根拠地を代々木におき、二十四日には侍従武官天野中佐が差遣されて、「天皇陛下におかせられては、今般航空兵科新設後、初めて特別航空兵演習を東京地方において施行の旨を聞こし召され、親しく本演習の状況を実視せよとの御沙汰あらせられた」旨を伝達された。

また摂政宮殿下も奈良武官長を伴われて朝九時、赤坂離宮から代々木練兵場にお出ましになり、閑院、梨本、久邇、山階各宮殿下、川村元帥、内山、福田両大将、河合参謀総長、宇垣陸相、鈴木軍令部長に迎えられて御観戦の席につかれた。

この日の空中行動では江戸川畔の行徳附近に、西軍所属の甲式三型戦闘機一機が不時着しただけの事故だったが、二十五日は朝からの秋雨煙る中を、立川第五連隊の戦闘中隊から甲式三型五機の編隊が江戸川上空の制空権を確保のため出動したところ、濃霧のため視野がさえぎられて前進が出来ず、二機が代々木に不時着、二機は原隊に引返し、編隊長青木武三大尉の六二四号機は発動機の故障で田無町附近の松林中に不時着して機体を大破し、大尉も打撲傷にきずついた。

東軍でも乙式偵察機二機、甲式戦闘機九機で江戸川方面に大挙したが、込谷中尉の四型戦闘機四八号機は千葉県蘇我町の海岸に不時着し、疋田軍曹の七五号機が行方不明になったので、所属の下志津飛行学校では憲兵隊と協力して百方捜索の末、千葉県長生郡一松村地先きの河口に不時着していることが分り、いずれも濃霧と雨のため方向をあやまってさんざん空中をさまよったあげく、燃料をつかい果しての不時着陸と分った。

この日の戦況から戦域の中心が市川方面に移動したので、二十六日朝、統監部を国府台に移し、西軍飛行隊は鹿島川の両岸地区に張りめぐらす敵陣地をはじめ、安食、成田方面から、また遠く銚子方面の偵察に活躍した。

この偵察は目視のほかに写真撮影にもつとめ、参加飛行機三〇余機に及んだ。

独立気球隊は砂原から前原に前進し、この日の朝は習志野で昇騰した。

東軍飛行隊は二〇機をもつて遠近敵情偵察のほかに、八王子方面の運輸部隊や後続部隊の集況状態を視察して全機帰つた。そしてこの日は朝から数ヵ所で両軍機の衝突から大小の空中戦が演ぜられ、終盤戦に近づいて意気一層にあがるものがあつた。

二十七日は前夜の大雷雨でからりと晴れあがり、文字通りの爽かな秋晴れにさんさんと輝く日は美しかつた。

西軍が前日、国府台に根拠地を移し、飛行機も全部集結したところをねらつて東軍の戦闘中隊は大挙して奇襲し、敵陣地を大いに攪乱して引き上げた。

西軍飛行隊でも、この時までに敵陣地の区域的写真撮影を完了していた。

二十八日はいよいよ最後の日とて未明から両軍殺気だち、「命令一下」の態勢にあつたが八時四十分、突如休戦ラッパの響きがこだまして鳴り渡り、航空兵科最初の長期演習を終了したのだつた。

この演習たけなわの二十六日朝、各務ヶ原に空中衝突の惨事が突発した。

飛行第一連隊の水谷良蔵大尉と山田義隆曹長は射撃訓練のため、甲式三型戦闘機を駆つて八時十五分、格納庫東側から離陸、これより先き空中にあつた原中尉の乙式一型偵察機を仮装敵として追跡し、両機は互にしのぎをけずつて射撃位置を求め、水谷大尉の六二一号機は高度五〇〇㍍で敵機に接近し、山田曹兵の六〇七号機は六〇〇㍍で、これまた近迫したところ、水谷大尉は敵の頭上に駆けあがつて射撃態勢をとりつつ急激な右旋回に移つた。

ところがこの時、山田曹長は僚機の旋回に気づかず、同時に右上方から原機に接近したため、果然まさに旋回中の六二一号機に接触して翼をはね飛ばし、瞬時にしてまつさかさまとなり、また水谷大尉は左上翼の尖端を破壊し、左補助翼が離脱したが、沈着な操縦でいつたん安定をとり戻し、二〇〇㍍ほど水平飛行をして危機を処理するかに見えたが、ついに尾部の空中分解で万事休し、四〇〇㍍の高度からきりもみに陥つて飛行場内第二中隊格納庫をへだたる東方約二五〇㍍の地点に墜落、発動機は五尺ほど地中にめり込んで無残な殉職を遂げ、山田曹長また飛行場外の水田中に倒れ、約一年ぶりの空中衝突惨禍を招いたのである。

衝突原因は水谷機の方向に対し、山田曹長が太陽と直面する位置にあつたた

めの通視不能によるためであつたと見られる。

水谷大尉は東京市外大久保町東大久保の人、大正三年五月、陸軍工兵少尉に任ぜられ、同六年末、航空第一大隊材料廠附器材係、後に基本操縦術を修業し、飛行第一連隊中隊長として剛健な飛行ぶりを示し、技術の優秀と豊富な逸話に富んでいた。よし子夫人との間に一男一女があつた。享年三五。殉職により航空兵少佐に任ぜられた。

山田曹長は長野県上水内郡安茂里村茂里の人、大正八年末、現役志願で航空第一大隊に入隊、同十年十一月、航空術の課程を修了し、同十三年十二月、工兵曹長に昇進、職務に勤勉、技術もすぐれ、将来を嘱望されていた。享年二五。殉職により航空兵特務曹長に進められた。

さてこの二十六日は、イタリーからの遠来の客を今度は霞ケ浦飛行場に迎えた日でもあつた。

前年夏、列国に伍して世界一周飛行に乗り出し、大西洋で挫折して恨みをのんだイタリーでは、再び日本訪問を志して鋭意単機飛行中の一機があつた。

それは航空本部次長の顕職にある侯爵フランチェスカ・デ・ピネード中佐で、マギョレ湖畔のサヴオイヤ飛行機会社の提供によるサヴオイヤ式S一六型複葉飛行艇を自ら操縦し、機関士にカンパネリ軍曹を伴れて途中一人の地上員も特派せず、全くの独力で日本への途すがらオーストラリヤへの生地航空路開拓に上つたのであつた。

同機はロレーン式四五〇馬力発動機が装備されていたが、燃料のほかに不時着用食糧、帆走用具、魚釣道具など、万一の際の準備をしてムツソリーニ首相の激励をうけて四月二十三日、セスト・カレンデを出発した。

その日はブリンデッシュ、翌日はプローム、翌日はアレッポ、翌日はバグダット、更に翌日はブシールと近東地区を順調に飛んで二十九日にはバンダーアバスに出で、三十日にはシャブールに着いた。

そこで機体の点検手入れに数日を費して五月四日、カラチに飛び、雨期に入りかけた天候にはばまれつつ八日、ボンベイ、十一日、カラチ、十三日、アキャブ、十九日、タボイ、二十日、ネルビー、二十二日、バンコックと、大体先人のあとを踏襲して来たが、ここから更に南へ下るべく二十四日にシンガポールへ出で、翌二十五日にはバタビアに渡り、二十七日にスラバヤ、二十八日にソンバツ島、二十九日にチモール島と赤道を越えて南下し、三十日にはついにオーストラリアのブルームに安着、六月一日、ヘッドランド、二日、カーナヴオン、三日、パース、五日、カーパン、それから八日にはアデレート、九日、メルボルンというすこぶるの快調で本国出発以来一九、〇〇〇粁、オーストラリアの半ばを翔破して、ヨーロッパからの最初の水上機連絡に成功した。

メルボルンで機体を整備し直し、七月十六日、いよいよ日本訪問の途についてシドニーへ向つた。

シドニーでしばらく滞在のうえ、東海岸をブリスベーンに上り、八月六日、ロックハムプトン、十日、タウンスビル、十二日、クックタウンに安着、翌日はオーストラリアを離れて木曜島に渡り、天候の激変にさえぎられて数日間滞在、十八日にニューギニア、十九日にはヒリッピン群島中のミンダナオ島ザンボアンダに飛び、二十一日にはセブ島に着いた。

この南洋各地の飛行中、暴風雨や高浪で艇体は諸所に傷みを生じていたが、二十二日にはルソン島のルーテナタヤバスに不時着水して折からの猛烈な低気圧を避け、二十五日には再びラダナ湖に不時着、苦心の北上をつづけて二十七日、ついにマニラに到着してアメリカ官民の歓迎をうけ、同地で機体と発動機の大補修を行つて九月十五日、マニラを出発、いつたんアパリに降りて十九日、南支那海をわが台湾に向つた。

西沿岸を北へ淡水港に着水し、一日滞在して二十一日一挙に鹿児島を目指したが自重して上海へ飛び、二十三日は朝鮮の木浦へ渡つて翌日、鹿児島市に向ううち天候が激変して来たので高浪を避けて薩摩郡串木野村島平海岸に着水し回復を待つて離水したが既に日没が迫つたので再び鹿児島湾入口の揖宿郡突端の山川港内で一泊、翌朝、鹿児島市に入つて慎重な周到ぶりを示した。

かくて翌日はわが当局の指定通り和歌山県串本に飛び、二十六日、ついに霞ケ浦湖上に三万数千粁の大航程を終えたのである。

霞ケ浦航空隊では福岡中尉、中村三等兵曹、麻生一等水兵によるハンザー式

水上機三機で出迎え、湖岸に着水したが強風と荒波で寄りつけず、たまりかねた水兵数名がまつ裸で湖面に飛び込み、携えた綱索の一端をサヴオイヤ式にとりつけてモーター・ボートで曳航し、ようやく陸岸に接着させた。

飛行場にはデ・ラトルレ大使、レオネ大佐ら大使館員、わが小松司令以下航空隊幹部が列席して格納庫内で歓迎宴を開いた。

デ・ビネード中佐は、「メルボルンまではよかったが、台風季節に入ったからでもあろうが、ニューギニアからヒリツピンへ向う間が一番苦しかった。マニラ着水の時は二〇浬の強風に真正面からやられて困った。それ以後、天候に恵まれず、一七日間もマニラで遊んでしまった。回復と同時に淡水へ飛んだが、ここでは濃霧に弱つた。基隆の上空でコースを間違え、要塞地にまぎれ込んで大いに心配したが幸い不問にしてくれたので助かつた。航空路図とにらめつくらで飛んでいても進路を見失うことが多い。島国地方を飛行する時は必ずこれで悩まされる」と語つた。

わが皇室では両搭乗者を宮中に招き、デ・ビネード中佐には勲三等瑞宝章をカンパネリ機関士には勲七等青色桐葉章を贈勲せられた。

また飛行協会でも二十九日、久邇総裁宮殿下が宮邸に両氏を迎え、令旨とともに有功章を贈呈せられ、参列の大使らをまじえて茶菓をすすめられた。

「諸君ハ曩ニ日伊往復ヲ企図シ、印度及濠洲ヲ経テ鵬程既ニ三万六千余粁ヲ翔破シ、今回当地ニ安着セラレシハ慶賀ニ堪ヘザル所ナリトス。蓋シ此ノ挙ハ前人未開ノ航空路ヲ開拓シ、将来世界ノ文明通信交通上ニ資スルモノ甚ダ大ナリトス。玆ニ本協会ハ其ノ成功ヲ表彰センガ為メ有功章ヲ贈与ス。受領セラレムコトヲ望ム」

これら公式の歓迎会などのほかは、ほとんど霞ケ浦飛行場で機体、発動機の整備点検に執心し、その真摯にして熱心な態度は、これまでの渡来飛行家中、まれに見るの人がらであり、名技術者であるとの評判を博して万端の用意を尽し、十月十七日朝八時半、折からの秋雨と疾風もまじる荒天をついて出発し、串本港内の波静かな場所を選んで着水、燃料を補給してその日のうちに鹿児島へ飛んだ。

翌日は一気に上海へ、十九日は香港へ、二十三日にはバンコックへ、二十八日はカルカッタ、二十九日、ベナレス、三十日、デリー、三十一日、カラチ、十一月一日、バンダーアバス、四日、バグダッド、五日タラント、そして六日にはナポリへ安着し、東京出発後わずか二二日間で七日午後、ローマ市上空に到着、三隻の飛行船と一〇〇機の飛行機に迎えられて凱旋将軍のような帰還を遂げ、チベル河畔に着水したのであつた。

この翔破全航程実に五四、八八〇粁、日数二〇一日、実飛行二四〇時間であつて、完全に欧濠亜連絡の新航空路を全く何らの予備行動も準備もなしに、ただ一機自ら啓開しつゝ飛び続け、しかもその間、天候以外いささかの故障も蹉跌（さてつ）もなく完了したのは、当時において優に偉とするに足るものであつた。

湖畔に出迎えたムッソリーニ首相は、現場でデ・ビネード中佐を大佐に進めてファシスト軍功章を、みずから同大佐の胸に飾つて名誉を表彰した。また同国政府はデ・ビネード大佐に二〇万リラ、カンパネリ機関士に五万リラを支給して労に報いた。

デ・ビネード大佐が日本を去つて間もなく、東三省（満洲）の張作霖麾下の軍機が東京訪問飛行を企て、わが政府当局に入国飛行許可を申出でて来た。

飛行機はフランスから購入した三〇〇馬力のシュレック式水陸両用飛行艇二台で、奉天陸軍飛行隊の劉光克（りゅうこうこく）、万正誼（まんしょうぎ）両中佐が操縦にあたり、十一月一日朝、奉天を出発し、平壌、大邱、広島、大阪を経て所沢に至るコースが指定され、地上勤務の特派員などもそれぞれ出かけて来ていたが、ついに実現を見るに至らずしてやんだようであつた。

そのころ、奉天の張作霖軍飛行隊にはわが陸軍から操縦出身将校が顧問に招かれており、フランス、イギリスの各種機、新古さまざま二〇〇台あまりの飛行機を所有していた。

十月六日から十五日まで紀州潮岬から房総の銚子沖にかけて海軍の小演習が行われた。これは第一、第二両艦隊から臨時編成された予備艦隊と横須賀鎮守府合同のもので、前年度よりは小規模だつたが、演習二期に入つてからは陸軍

との協同作戦に移り、一個師団の上陸作戦に呼応した。すなわち運送船に乗組んで侵入した一個連隊が清水港附近で海軍掩護のもとに上陸作戦を決行したのだが、これには各務ヶ原の第一、第二飛行連隊と、横須賀航空隊からも若干機が参加して各所に猛烈な空中戦を展開した。

ところがこれより先きの演習二日目の七日朝、母艦鳳翔乗組の川口駒太郎大尉は、伊勢湾で青軍第四戦隊の魚形水雷襲撃と第一戦隊爆撃の命を帯びて、第二小隊指揮官として津市の一ノ木沖の母艦から一三式攻撃機を操縦し、後藤三等兵曹を同乗させて九時十九分、小隊の先頭に立つて甲板を離れた。

約一〇分間ほど附近を飛行中、発動機の故障を発見したので単機小隊から離れて母艦に引返し、機腹に抱いた魚形水雷を捨てて着艦の準備にかかつたが、再び上昇して明野飛行場方面に向つた。

しかしやがて発動機の回転がとまつたので、空中滑走で阿漕ヶ浦沖の海上までのばし高度一〇〇㍍でゆるい右旋回をしていたが同四十二分、ついにキリもみとなつて海中に没入した。

この時、母艦は帰艦した戦闘機や攻撃機の着艦で賑つていたため、急ぎ一五号駆逐艦を救助に向わせる一方、やがて全機着艦収容を済ませた鳳翔も現場に急行した。

駆逐艦に収容された後藤兵曹は軽傷だつたが川口大尉は重傷で、直ちに手当を加え、一縷の望みがなくもなかつたが翌日午前一時、瞑目した。

大尉は埼玉県北葛飾郡吉川町の人、大正二年九月、二、〇〇〇人にあまる志願者中から首席で海軍兵学校に入り、同五年十一月卒業、大正八年末、砲術学校普通科を卒えて横須賀航空隊に学生として入つたが、その天才的偉材は一層磨きがかかつて上下の期待きわめて重いものがあつた。九年十二月、軍艦春日乗組となつて南洋警備に従事し、幾度か耐熱飛行に従事した。後、大村航空隊分隊長を経て鳳翔乗組となつたが、率先着艦に関する諸実験にまい進し、一々明快な解決を与えて先輩、僚友の間に信頼を深めていた。享年三三。殉職により海軍少佐に任ぜられた。

この海軍小演習のあと、十月十九日から宮城県下中心の東北地方に陸軍の今年度特別大演習が行われた。

御名代摂政宮殿下統監のもとに久邇大将宮殿下統率の北軍と、菊池大将の率いる南軍の前哨戦が高清水、岩出山附近に開かれたのを端緒に演習は俄然、活気を呈した。

航空部隊は各務ヶ原の第二連隊を主力にした乙式一六機が南北両軍に配属されたが、この演習では初めて空中から戦線の映画撮影を試み、参謀本部附の込谷中尉を主任に所沢飛行学校の服部技師がもつぱらたずさわり、演習前から撮影の研究を行つていたものである。

演習開始と同時に、主として御野立所附近を周回しつつ両軍の戦況を空中から細かにフイルムにおさめて斬新の好資料とした。

なお爆撃隊の飛行第七連隊設置の三方ヶ原敷地は、宮内省の所有だつたが静岡県に払い下げをうけて一五〇万坪を三〇万円で買収し、昼夜をかねて整地、建築を急いだ。

(一〇) 訪欧大飛行の完成

「初風」、「東風」ベルリン到着——ドイツ航空人の機智
——パリの歓迎と贈勲——ロンドン訪問——ベルギー国皇帝の歓待と贈勲——フエラリン大尉の出迎え飛行
——イタリーの国賓待遇——訪欧飛行記録——御国飛行練習所開設——航空普及館建設計画——第六回一、二等操縦士競技大会と、第七回三等操縦士懸賞競技会
——遠藤操縦士の連覇

ドイツに第一日を送つた「初風」「東風」の二機は九月十七日朝、ケーニヒスベルヒを出発することになつたが、「東風」の発動機不調のため「初風」だけがベルリンへ向つたところ、途中で濃霧に包まれ、ベルリンから二〇〇㌔ばかり手前の畑地に不時着して晴れ間を待つていた。

ベルリンでは両国間における空からの交歓は初めてなので、その歓迎の用意

を万端整えて待つていた。わが本多熊太郎大使はエーロ・ロイド会社の旅客機で途中まで歓迎に出かけて来たが、先発の「初風」が途中で消息が絶えたので一時は心配して沿線に問合せの電話を出しているうちに午後二時四十五分、テムペルホーフ空港に現われ、日独両国の官民多数に迎えられながら着陸した。「東風」も翌朝、ケーニヒスベルヒを立つて来たので、スチンクル逓信長官や本多大使の歓迎会が開かれ、「近き将来において、日独両国は空を通じてますます密接な関係を結ぶに至るであろう」という祝辞をうけ、安辺、河内両氏からは村山朝日新聞社々長のメッセージと、美しい刺繍（ししゆう）の富士の壁掛をヒンデンブルグ大統領に贈呈した。

約一週間の滞在後、二十六日、ベルリンを出発してフランスのストラスブールへ向つたが、やがてフランクフルトへんで雨が降り出し、やむかやむかと思つているうちに、とうとう二時間ばかり降り続けた。

幸いその割りに雲が高かつたので飛び続けていたが、ふと気がつくと「東風」の右翼支柱の下の方に丁度、郵便切手くらいの紙片が沢山はつてある。

何か細かい字が一ぱい書いてあり、いずれドイツ人のはつたものらしいが、何だろうと思つて見ているうちに雨に濡れて一枚はげ、一枚飛びして十数枚のものが雨のかげになつて残つた一枚をとどめて、途中でみんな散つてしまつた。

ストラスブールでも朝から雨だつたが、この中をよく来たと、同地の進撃第二連隊の五機、ジュルナール新聞社のコードロン式らに出迎えられて着陸し、まず先着の新井航空官と握手し、連隊長ド・セール大佐、ジュルナール紙代表者らからもてなされたが、飛行機をとり巻いた人達の中から、やがて物議が起り出した。

何事かと見ていると、問題は「東風」の支柱に残つた一枚のはり紙だつた。それには「ヴエルサイユ条約は我々を大いに苦しめている。早く大空を自由に飛ばせろ」というような意味のことが書いてあり、フランス人の目には当然、「怪しからん」ものであつた。

搭乗者も何だろうと気にはしていたが、着陸後、すつかり忘れてしまつていたので今更取り返しがつかず、まるで飛行機に黴菌（ばいきん）でもつけて来たようなことになつてしまつたが、それにしてもドイツ人の素ばしつこいこと、宣伝のうまいこと、航空意欲の盛んなことなど感心せざるを得なかつた。

二十八日正午過ぎ、追撃機三台に送られてストラスブールに別れ、ウオジュ山を越えてナンシー上空を経、二〇台のフランス機に迎えられて午後三時半、パリ郊外のル・ブールジュ空港に安着した。

パリにはちようど東久邇宮殿下、朝香宮妃殿下がいられたが、この日、空港に出迎えられて親しく両機の搭乗者と握手され、石井菊次郎大使、出張中の田中館博士、四王天延孝陸軍少将、松島鑿参事官ら、パリ界隈の在留邦人はほとんど全部ここに集まり、フランス側からはローレン・エイナツク航空長官、航空兵監ニーセル中将、航空本部長ダメニエル将軍のほか、ブレゲー飛行機会社代表者、ロレーン発動機会社代表、ル・ジュルナール新聞社長ら官民航空関係者総出の歓迎ぶりで、日本人搭乗のフランス産飛行機の因縁がものをいつて素晴らしい人気だつた。

一行はドウメルグ大統領に招かれて安辺大尉はレジオン・ド・ヌール・オフイシエ勲章、河内氏は同シュヴアリエ勲章に叙せられ、篠原、片桐両氏は名誉褒章を授けられた。

かくて訪欧飛行第二期コースを終つたので、次いでイギリス、ベルギー、イタリー諸国への第三期飛行準備を整える一方、ブレゲー会社とロレーン会社の技術家によつて「初風」、「東風」は大点検と手入れを行つて整備を完成し、また各方面の歓迎会、無名戦士の墓などを訪ねて二週間滞在の後、十月十二日、名残りをとどめてパリをあとにした。

行く先きは英仏海峡の向うだが、海峡附近には濃霧が発生しかけているので、ひとまずカレーに近いサン・タングルヴエ飛行場に着陸のうえ、夕方の四時過ぎ、少しの晴れ間を見つけて一気に海峡を横断した。

しかしイギリス上空に入ると霧はいよいよ深くなつたので、地上低くはうようにに飛んでひたすらクロイドン飛行場へ急いだが、オルダーショット市附近でついにコースを失い、ちようどそこに平らな土地が見えたので、「東風」は思

いきつて着陸し、「初風」はなお進んで行くようだつた。

「東風」の降りたところは畑だつたので、つまずいて逆立ちしたが機に損傷はなく、「初風」は幸い飛行場らしいところを見つけて無事に着陸した。ここはイギリス陸軍飛行隊の実験部のあるファンボーロ飛行場だつた。

翌朝、「東風」もいつたんここに来てから十五日、あらためてロンドン入りをし、クロイドン空港に安着した。

わが国とイギリスとは、さきのワシントン会議における日、英、米、仏四国条約を契機として明治三十五年以来の同盟条約を廃棄していたが飛行場にはサー・セフトン・ブランカー元帥、航空大臣サー・サミエル・ホーア、次官サッスーン、民間航空界の巨頭ジョフレー・サーモン、またかつての訪日飛行団長センピル大佐らが出迎え、わが吉田茂代理大使、稲垣総領事ら官民多数の出迎えがあり、数日間滞在して十九日朝、途中まで七機のイギリス機に見送られてロンドンを去り、再び海峡を越えてベルギーに入つたが、この日は穏やかな天候で海上に霧もなく、順調にブラッセルのエヴエール飛行場に近づけば、ここでも一〇機の軍用機に迎えられて着陸した。

おりから御旅行中のアルベール一世皇帝の御名代としてビヴエ元帥はじめ、わが安達峰一郎大使らの歓呼を浴び、滞在中はヴエルデ外相の歓迎宴に臨み、無名戦士の墓を展じたが、皇帝からは御旅行先きから特に歓迎の親電を寄せられ、また勲章贈与の待遇に浴して安辺大尉はオフイシエ・オルドル・ド・ラ・クーロンヌ勲章、河内氏にはシュヴワリエ・オルドル・シオポルト勲章、篠原片桐両氏はメダイユ・ロルドル・ド・ラ・クーロンヌ勲章に叙された。

かくていよいよ最終地のローマ行き航程を前にして入念の機体整備を行い、二十六日朝、ベルギー機に送られて同国を南下し、フランスの東部地方を横ぎつてアルプスの険を抜き、リオンに着いた。

ここには新井航空官、羽田特派員が先着しており、同地飛行第四旅団長ギイヤベル大佐、ローン飛行倶楽部会長ブラード氏らの歓迎をうけ、翌二十七日、最終コースのローマへ立つた。

まずローン谿谷（けいこく）からマルセーユ北方山地に飛び、ニース市の上空から海岸に沿つてイタリーに入り、一路ローマへ向つた。

イタリーは最初に日本へ飛んだ国であり、またおりもおり、デ・ピネード中佐がちょうど日本訪問をはたして帰路を急ぎつつある時だつたので、「初風」、「東風」の関心はローマ全市を沸かせ、ことに最終の目的地であることが一層人気をたかめた。

そしてローマからはるかに出迎えて来たのは、彼の欧亜一番乗りのフェラリン中尉であつた。この時、彼は大尉に進級し、ファシスト空軍の中堅将校として押しも押されもせぬ地位にあつた。

その誘導でチエントチエレー飛行場に入り、一〇数機から成る二部隊の歓迎飛行の中を縫つて午後四時、わが訪欧二機はついに大壮図を完成し、鵬程一七、四〇三㌔、一一六時間二一分、飛行実日数二八日間でローマ市に車輪を印し、不滅の歴史を遺したのである。

イタリー政府は四搭乗員に国賓の礼をもつて遇し、ムッソリーニ首相は二度まで招いて両国親善の翼に無上の欣快を寄せ、安辺大尉の手から村山社長のメッセージと富士山刺繍の壁掛を同首相に贈つた。

わが内地でも、この大任完遂の快報至るとともに国を挙げての祝賀気分となり、ことに閑院宮、久邇宮両殿下から朝日新聞社に賞詞を贈られたのは、前例のない光栄であつた。

「初風」、「東風」の飛行経過正式記録は、

第一期航程

（月日）	（区間）	（距離）	（機名）	（出発時）	（到着時）	（所要時間）
七月二十五日	東京大阪	四五〇㌔	初風 東風	前九・〇七 九・〇七	前一一・三〇 一一・三一	二・二三 二・二四
二十六日	大阪滞在					
二十七日	大阪太刀洗	三三〇	初風 東風	前八・〇五 八・〇六	前一一・二五 一一・二六	三・一〇 三・一〇
二十八日	太刀洗平壌	九四〇	初風 東風	前八・〇七 八・〇八	後二・四五 二・四六	六・三八 六・三八
二十九日―八月一日	平壌滞在					

「初風」、「東風」の飛行経過正式記録は、

二日	平壌		九五〇	初風	前	九・一三	後	二・三〇	五・一七	五・〇〇	
	ハルピン			東風		九・一四		二・三二	五・一七		
三日	ハルピン滞在										
四日	ハルピン		一、三五〇	初風	前	五・一〇	後	二・三〇	九・一〇	五・〇〇	
	チタ			東風		五・二一		二・三六	九・一〇		
五、六日	チタ滞在										
七日	チタ		四五〇	初風	前	一〇・一〇	後	一・三五	三・〇五	六・〇〇	
	オノホイスカヤ			東風		一〇・二一		一・一〇	二・五九		
八日	オノホイスカヤ		三六	初風	後	五・一五	後	七・三〇	二・一五	五・五〇	
	イルクーツク			東風		五・一〇		七・三一	二・二一		
九日	イルクーツク滞在										
十日	イルクーツク		九八〇	初風	前	七・三五	後	一・三五	五・五〇	六・〇〇	
	クラスノヤルスク			東風		七・二六		一・一六			
十一日	クラスノヤルスク		一六五	初風	前	六・三〇	後	八・〇〇	一・三〇	一・三〇	
	アチェンスク			東風		六・三二		八・〇一			
十二日	アチェンスク出発後、四〇キロで引返す										
十三日	アチェンスク滞在										
十四日	アチェンスク		二八〇	初風	前	八・〇〇	後	一〇・二五	二・二五		
	アンヂエルカ										
同	アンヂエルカ		二三〇	東風	前	八・〇一		一〇・二〇	二・一九		
	アチェンスク										
同	アチェンスク		二五九	初風	後	六・〇〇	後	七・四五	一・四五		
	ベリコルスカヤ										
同	ベリコルスカヤ		二〇九	東風	後	三・三〇		六・〇〇	二・一〇		
	ノヴオニコライエフスク										
十五日	ノヴオニコライエフスク滞在										
十六日	ノヴオニコライエフスク		一、二〇〇	初風	前	八・〇〇	後	三・三五	七・五三		
	クルガン			東風		八・〇一		三・三五	七・五三		
十七日—十九日	クルガン滞在										
二十日	クルガン		一、一三〇	初風	前	五・〇五	後	一・三五	八・三〇		
	カザン			東風		五・〇六		一・三六	八・三〇		
二十一、二十二日	カザン滞在										
二十三日	カザン		七六〇	初風	後	一・〇〇	後	一・〇一	六・〇〇	六・〇一	
	モスコー			東風		一・〇一					

モスコー・ハリコフ飛行

九月											
十日	モスコー		七五〇	初風	後	一・〇〇	後	一・〇一	五・〇〇	五・〇〇	
	ハリコフ			東風		一・〇一					
十二日	ハリコフ		七五〇	初風	後	一・一五	後	一・一六	五・四五	五・四五	
	モスコー			東風		一・一六					

第二期航程

九月											
十五日	モスコー		一、一〇〇	初風	前	七・二〇	後	四・〇五	八・四五	五・〇〇	
	ケーニヒスベルヒ			東風		七・二一		四・〇六	八・四五		
十六日	ケーニヒスベルヒ滞在										
十七日	ケーニヒスベルヒ		三四〇	初風	前	八・二〇	後	一〇・三〇	二・一〇	六・〇〇	
	テンペルベルグ										
同	テンペルベルグ		二〇〇	同	後	一・二五		二・四五	一・二五		
	ベルリン										
十八日	ケーニヒスベルヒ		五四〇	東風	前	七・五一		一二・一五	三・二〇		
	ベルリン										
十九日—二十五日	ベルリン滞在										
二十六日	ベルリン		六一〇	初風	前	一〇・一〇	後	三・三五	五・二五		
	ストラスブール			東風		一〇・一一		三・三六	五・二五		
二十七日	ストラスブール滞在										
二十八日	ストラスブール		四〇〇	初風	後	〇・三三	後	三・二八	二・三五		
	パリー			東風		〇・三四		三・二九	二・三五		

第三期航程

十月											
十二日	パリー		二三五	初風	前	一一・三五	後	一〇・三七	一・四三		
	サン・タングルヴエ			東風		一一・五六		一〇・三八	一・四三		
同	サン・タングルヴエ		一八〇	初風	後	四・一五	後	五・四〇	一・二五		
	フアンポーロ			東風		四・一六		五・三五	一・二九		
十三、十四日	フアンポーロ滞在										
十五日	フアンポーロ		四〇	初風	前	一〇・二五	後	一〇・四五	〇・一九		
	ロンドン			東風		一〇・二六		一〇・四五	〇・一九		
十六日—十八日	ロンドン滞在										
十九日	ロンドン		三五五	初風	後	一・一五	後	三・三五	二・一〇		
	ノラツセル			東風		一・一六		三・三六	二・一〇		

二十日―二十五日　ブラッセル滞在
二十六日　ブラッセル　六〇〇　初風　東風　前　九・〇〇　後　一・一〇　四・一〇
　　リオン
二十七日　リオン　一、〇五〇　初風　東風　前　九・二〇　後　四・〇〇　六・四〇
　　ローマ　　九・二二　四・〇二　六・四〇

全航程累計

（期間）	（飛行日数）	（距離）		（飛行時間）
第一期	一三日	九、八五五キロ	初風　東風	六五・一〇〇　六五・一七
モスコー　ハリコフ	二日	一、五〇〇	初風　東風	八・五〇　八・五四
第二期	四日	二、七五〇	初風　東風	二〇〇・四〇　二〇〇・二五
第三期	五日	二、四六〇	初風　東風	一六・二六　一六・二〇
計	二四日	一六、五六五	初風　東風	一一〇〇・五六　一一〇〇・五六

そしてこれに数ヵ所における途中引返しなどを加えると、飛行実日数は二八日となり、総時間は一一六時間二一分、総飛行距離は一七、四〇三キロに達するのであつた。

かくて地上の人となつた安辺大尉以下搭乗四氏は、それぞれ愛機を感慨無量のうちに解体して故国へ発送し、十二月二日の便船で晴れて帰国の途についた。船は美しい日の丸をなびかせた郵船鹿島丸だつた。

山階宮殿下が民間航空振興の御趣意で創立された御国飛行練習所は、主事伊藤酉夫氏が殿下の意を体して万事その衝にあたり、立川飛行場西側の一隅に四五二坪の格納庫をはじめ、校舎事務所、燃料庫などを建築し、航空局を介してサルムソン、ニューポール及びアブロ式練習機の払い下げをうけ、櫛部喜男一等操縦士、南部信鑑二等操縦士を教師に招いて九月一日から開校していた。

練習生志願資格は明治三十五年十二月一日以降（二四才）、同四十一年十一月三十日（一八才）までの出生であるとともに、大正十四年九月一日から同十六年八月三十一日までの間に兵役に徴集されない者で、おおむね陸海軍航空勤務者の例による三次の身体検査を経たうえ、中等学校卒業程度の国語、英語、数学、物理及び化学試験を行つて採否を定めた。

ことに異色とされるのは練習費を徴せられず、大体一ヵ年の教育期間中は衣食住費だけ自弁という殿下の本旨を遂行することであつた。

そして試験に合格して第一期練習員に採用されたものは愛媛県人榊政行、長野県人中村厚美両氏だつたが、このほかに既に三等操縦士免状受有者で、二等操縦士の資格を得んとする者三名を募り、伊藤飛行場出身の平松牛郎、第一航空学校出身の大野資、福長飛行研究所出身の酒井市麿の三操縦士が選に入つて練習に再出発した。

この三等操縦士に対する利便は、まことに有効適切な施設で航空の現情に精通される殿下の深い理解と同情に因つたものであつた。たとえば二時間一〇〇円乃至二〇〇円けんとうの高額な練習費を前納して、ようやく三等操縦士免状を獲得はしたものの資金不如意であとが続かず、心なくも練習を放棄し、二等操縦士の昇格を望みながら徒らに放浪しつつせつかく覚えた技術を埋もらしているものが少くなく、また将来も続出する傾向が多分に見られるので、そういう不遇の有資格者をいくらかでも救わんがための垂範であつて、合格操縦士はひとしく殿下の徳に感佩（かんぱい）したのであつた。

やがて間もなく日本飛行学校の熊川操縦士も招かれて教師に就任し、飛行第五連隊と向き合つて東西定期航空会、日本飛行学校と棟を並べ、新たに機翼を連ねて航空促進の途に発足されたのである。

この時、飛行協会では陸軍から一万八、〇〇〇円で払い下げをうけた芝区桜田本郷町の敷地に、航空普及館の建設について研究協議が進められていた。理事中から久能、矢木、倉知氏らが建設委員に選ばれ、長岡副会長が委員長になつて五〇万円の建築費が決定を見ていたが、大体の構想は鉄筋コンクリート四階建とし、一階は各種模型、機材その他陳列室、二階は航空図書館、三階は貴賓室と飛行協会事務所、四階は大講堂にあてる方針で、適当な設計家と建築家を物色していた。

しかしこの計画に対し、相変らず民間関係者の一部では「五〇万円もの巨費

をかけて飛行協会が華美を誇り、住み心地に逸楽している時ではない」という非難も起つたが、飛行協会では「航空思想普及の要素施設で、完成の上は東京名物の一つとし、遊就館や博物館とともに航空、防空思想涵養の殿堂たらしめる」目的で、この前の日本倶楽部旧舎屋買収の話とは違つて、今度は人の口に耳をかさぬ強気だつた。

飛行協会ではまたこの時、近畿地方における今秋十月挙行の第七回飛行大会を発表し、一、二等操縦士競技は琵琶湖附近周回飛行で山階宮特別賞牌がかけられ、三等操縦士競技は今春、代々木で行つたやまと新聞社共同大会に出場しなかつた者に限定して参加を認め、高度判定と離着陸競技の二種であつた。

周回飛行は陸上機にあつては八日市飛行場を基地にして彦根・姉川河口・大津練兵場・京都大典記念植物園・深草練兵場を経て基地に帰る一六〇㌔航程であり、水上機は彦根町の琵琶湖畔を基地にして堅田・粟津・海津・姉川尻を経て基地に帰る琵琶湖周回の一五〇㌔だつた。

参加機に対しては前回の例によつてハンデキャップが附され、賞金は一等金二、〇〇〇円、航空局賞金一、〇〇〇円、計三、〇〇〇円、二等賞金一、五〇〇円、航空局賞金七〇〇円、計二、二〇〇円、三等賞金一、〇〇〇円、航空局賞金五〇〇円、計一、五〇〇円、四等賞金は七〇〇円で航空局賞金はなく、水上機もこれと同額であつた。

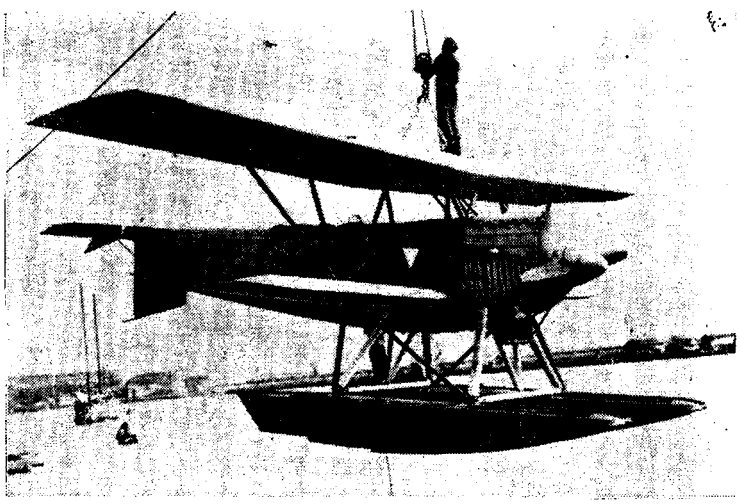
三等操縦士競技に対しては両種目とも各一等二五〇円、航空局からは二〇〇円計金四五〇円、二等二〇〇円、航空局からは一五〇円、計金三五〇円、三等一五〇円、四等一〇〇円で航空局賞金は一、二等者に限られた。

この競技方法を検討した関西側は大部分、日本航空会社と航空輸送研究所の人達だつたが、果してこの両社の頭目とも見られる後藤、張両氏が競技方法の是正運動に大阪北浜の灘万に関西飛行倶楽部の臨時総会を催し、井口、渡辺、和田、吉村、乗池、藤原、宮本、諏訪氏のほかに朝日新聞社の平井常次郎、毎日新聞社の福知航空課長らが列席して、左の希望条項を連ねた。

㈠、山階宮優勝杯は返還式の際、レプリカを受有者に授与されたきこと、㈡競技参加者には慰労金として一時間に付、最低金一〇〇円割で交付されたきこと、㈢、参加機運賃、不時着解体の場合の実費運賃は従前通り交付されたきこと、㈣、参加機の燃料を準備されたきこと、㈤、審査員には民間飛行機操縦士の先輩を加えられたきことを決議し、倶楽部員三〇余名連署捺印の書類をもつて、藤原氏が推されて飛行協会に出かけた。

しかしその結果は思わしくなく、いい加減なところで妥協して帰つた藤原氏の報告を聞いて肝心な人達はみな顔をそむけてしまい、飛行協会があてにしていた木津川尻や堺大浜の商業航空陣営からはほとんど一人も出て来ず、また朝日、毎日両新聞社はそれぞれの航空当局者が話し合つて、これまた参加しないという見識を見せた。すなわち客観的に見れば両新聞社の自重と見識は尤もであり、商業航空従事者の参加忌避はとうてい採算がとれぬからであつて、これもまた無理のないところであつた。

こういう状況のもとに競技の前日、九月三十日までに八日市へ空中輸送した陸上機は中島飛行機からブレゲー式の加藤寛一郎氏、下志津飛行場を借りていた前年競技優勝者遠藤辰五郎氏のニューポール式八〇馬力機がはるばる関東から参加し、浜松の中央飛行学校にいる大場藤治郎氏が、これも同じニューポー



川西式K7型水上

ル式八〇馬力、木津川尻に同居している藤原延氏が例の中島式二六〇馬力で以上四人の一等操縦士、二等操縦士では掛塚の飛行場と折合いをわるくして名古屋飛行学校に移つていた福長四郎氏のスパッド式二〇〇馬力、同じく名古屋飛行学校の高橋今朝治氏がソッピース式八〇馬力、京都の安井飛行場から久保田太氏が一三〇馬力のソッピース式、木津川尻の西田飛行研究所の吉村豆意氏と同所の石野俊夫氏が中島式一五〇馬力でこれが五人、計九名九機であつた。

また彦根へ集まつた水上機はわずかに三機で、日本航空会社の川西式K七型二六〇馬力の亀井五郎一等操縦士、あとは安藤飛行研究所の安藤孝三所長と同所の大場辰男二等操縦士の横廠式ろ号二〇〇馬力機で総計一二機だつた。

ハンデキャップがついているので、弱馬力機が粘れば優位を占める可能性が多分にあるので勝敗の帰趨は全く予想がつかなかつたが、競技当日の十月二日は雨で順延し、三日は風強く浪が高いので水上機の離着水と燃料の補給困難のため、これも中止して四日早暁、全航路快晴、一、〇〇〇㍍の高度で五、六㍍の西北風という好条件に六時三十分をもつて、水陸両機とも一斉に競技を開始した。

抽籤順に各機一分間隔で出発し、陸上機は琵琶湖東岸を往復して大津、京都の線を飛び、水上機は湖畔を西から東へ回りはじめたが、果然加藤氏のブレゲー式三六〇馬力機は給油着陸一回だけで十時間四十七分、一、六七五㌔を翔破したに対し、遠藤氏は回転式八〇馬力を巧みに操つて五着陸給油で一〇時間二九分、一、三五九㌔半を航続して優勝確実となり、水上機では亀井氏の一着陸で一〇時間五分、一、六三五㌔が優秀記録で日没の五時四十五分、無事競技を終了した。

成績審査の結果は、左の点数と順位になつた。

（順位）	（周回距離）	（時間）	（給油回数）	（点数）	（操縦者）
一等	一、三五九・五	一〇・二九分	五	三七	遠藤辰五郎
二等	一、二七五・〇	九・二一分	五	三一	高橋今朝治
三等	一、二九五・五	九・五〇分	四	二八	久保田　太
四等	一、六七五・〇	一〇・四七分	一	二七	加藤寛一郎
等外	一、二七五・〇	一〇・〇五分	三	二六	石野　俊夫
同	一、二九二・五	九・二八分	三	二三	藤原　延
同	一、一六五・〇	九・一五分	三	二二	吉村　豆意
同	四六七・〇	三・一六分	一	五	大場藤治郎
同	五一〇・〇	三・二四分	一	四	福長　四郎

水上機では、

一等	一、六三五・〇	一〇・〇五分	一	三一	亀井　五郎
二等	七七七・〇	七・二七分	一	一二	大場　辰男
等外	四八五・五	四・四一分		五	安藤　孝三

また三等操縦士競技は翌五日、八日市飛行場で挙行したが、雲が低いため高度判定は五〇〇㍍に限定し、参加者は名古屋飛行学校の柴田熊雄、山崎八洲雄及び四郎氏とともに同校に転じていた福長五郎氏が何れも中島式一五〇馬力機、西田飛行研究所の梅本幸一氏がソッピース式八〇馬力をもつて出ただけで、柴田氏は離着陸に四〇点を得て、一等、高度判定に九六点を得て二等、山崎氏が離着陸に二二点で三等、高度判定に一〇〇点を優勝して一等、梅本氏が離着陸に二七点を得て二等、高度判定に五四点を得て四等、福長氏が離着陸に二一点で四等、高度判定が六七点で三等を、それぞれ獲得して大差ない技量の新進ぶりを見せた。

飛行協会では二十七日午後二時、九段偕行社で賞品授与式をあげ、総裁宮殿下は御都合のため臨席されなかつたが、本郷宮務監督から左の令旨を伝達した。

今回挙行セル帝国飛行協会主催ノ各等操縦士飛行大会ノ成績ハ、概シテ良好ニシテ技倆ノ進歩著シキモノアルヲ認ムルモ尚、飛行機ノ整備、其ノ操縦ニ付テハ研究練磨ヲ要スベキモノ尠シトセズ。将来益奮闘努力、以テ民間航空界ノ進歩発達ヲ期センコトヲ望ム。

安達逓信大臣の祝辞、二年連続栄冠の遠藤操縦士の答辞があり、規定通りの賞金のほか遠藤氏には再び山階宮特別賞杯が贈られ、飛行協会の有功章が授与された。

周回飛行等外者への慰労金は石野、藤原両氏に金六五〇円、吉村氏に金六〇〇円、安藤氏に金四〇〇円、大場（藤治郎）、福長両氏には金三〇〇円が贈られた。

一回の給油着陸を行つたが、とにかく加藤氏の一〇時間四五分、一、六七五㌔の周回記録は本邦民間の初記録であり、毎年回を重ねることに多少とも進歩のあとをたどつていた。

同操縦士が中島式ブレゲー三六〇馬力機で競技飛行に顔を出したのは大正十一年秋の東京・大阪間定期郵便飛行以来で、その後、毎回出場していたが競技にハンデキヤツプがつくようになつてからは、かえつてその強馬力が邪魔をして中々優勝の位置を得られないという見方によつては不遇な立場にあつた。

しかし本人は元より意に介せず、万事承知のうえだつたが、たまたま今度の競技成績審査の席上で、航空局の児玉中佐が「有功章の一つもやつて貰えまいか」と声をかけたのが動機で、各審査委員は異口同音に賛成し、立ちどころに航空事業奨励規程が善用されて賞品授与式当日、表彰状に添えて有功章と奨励金五〇〇円が特に同操縦士に贈与されたのだつた。

その表彰状は「貴下ハ最近数年間、本協会主催ノ競技飛行ニ参加シテ優良ノ成績ヲ挙ゲ、今回又第二回特別優賞杯競技飛行ニ参加シ、一日間ニ克ク一千六百七十五吉米（キロメートル）ノ距離ヲ飛行シ、以テ従来本邦ニ於ケル一日間ノ長距離飛行ニ対シ、一新記録ヲ作成セラレタリ。加之飛行機操縦ノ動作亦沈着整斉、且競技会規定ノ遵守ニ周到ノ注意ヲ払ハレシハ各審査員ノ斉シク認メテ以テ嘆賞スル所ナリ。玆ニ本協会ハ貴下ノ新記録ヲ作リ、其ノ成績優良ナルヲ認メ帝国飛行協会有功章並金五百円ヲ交附ス」というので、児玉中佐の提言もまた時にとつての滋味あるものだつた。

（一一）「航空デー」と、阪谷男爵の会長昇格

逓信大臣が二宮忠八氏表彰――「航空用語」の刊行――佐藤重次郎操縦士の殉難――帝国大学航空研究所の新敷地決定――海軍の航空加俸支給規則――霞ヶ浦航空隊司令に安東昌喬中将――模擬投光弾の奇禍――小野逸航空兵曹長殉職――航空局の水陸両操縦生八名――帝国飛行協会の「航空デー」――御慶事奉祝飛行――徳島航空学校その他――日本航空輸送研究所へ久邇宮殿下お成り――室戸岬で魚群探査飛行――航空局の航空船定期航空計画――帝国飛行協会会長に阪谷男爵就任――航空関係図書――海外の航空近況

井上航空部本部長の賞讃でたちまち値（ね）のあがつた二宮株が、それを契機（けいき）にしばしば航空局、飛行協会幹部らの間で表彰方が議せられていたが、いよいよその取計らいが実現することになつて航空局では九月十七日、安達逓信大臣から二宮忠八氏に左の表彰状に添えて銀製花瓶一対を贈つた。

「明治二十二年以来、航空機ノ原理ニ思ヲ潜メ遂ニ明治二十七年ニ至リ、当時内外諸国ニ於テ未ダ考案セラレザル飛行機ノ模型ニシテ推進動力ヲ除クノ外、殆ド現時ノ飛行機ト異ラザルモノヲ完成シタリ。当時之ヲ実用ニ供スルニ至ラズシテ止ミタリト雖モ、其考案ハ航空機発達史上、特記スベキモノト認ム。仍テ航空規則第二条第一号及ビ第四号ニ依リ銀製ノ花瓶一対ヲ授与ス」

このごろ、飛行協会では文部省の航空用語調査委員会選定の「航空用語」を、同委員会から委託されて発行していた。

同委員会は大正十一年十一月、文部省の航空評議会内に設けられたことは前記したが、委員は陸海軍、文部、逓信各省関係官二二名によつて組織され、自来三三回の委員会を開いて航空専用語の調査研究を行い、前年十二月、ようやく完結したもので語数六二〇余、これを日本、イギリス、フランス及びドイツの四カ国語に区分して編纂した。

それを委員の一人田中館博士の斡旋で飛行協会が発行頒布することになつて春以来、印刷所にまわつていたが校正に手間どり、四六版一三四頁のポケット

にも入る手ごろの辞書が出来たので、定価金五〇銭で一般にも頒布のため丸善書店に販売を委託した。

また大正十二年春、フランスに渡り、主としてパリにあつてヨーロッパ航空界の情況を視察していた寺家村参事は、満二年の滞在を終えて四月末、帰国した。

滞欧中、国際航空連盟の諸会合には協会を代表して数度出席し、その間、各国航空界諸般の事象については毎月、大部の報道を寄せ、そのつど、飛行協会はこれを特約機関雑誌「スピード」誌上に発表していた。

すると六月一日、飛行協会創立準備委員当時から引続き理事だつた日本郵船会社の副社長須田利信工学博士が病気のため死去されたので同二十六日、評議員会を開いて補欠選挙を行い、寺家村氏が当選して理事に就任し、日常の外国関係事務は同氏の留守中嘱託されていた鵜野正方海軍大佐が依然、取扱うことになつた。

さて琵琶湖畔の競技飛行が風浪のために見合わされていた十月三日、関東では川崎の潮田埋立地に佐藤重次郎氏が大事故を起して倒れた。

同氏は前にも小記したが明治四十二年、「実業之日本」社長増田義一氏の紹介でアメリカに渡り、しばらく学僕生活をしていたが後にフランスに移り、飛行家を志してポーのブレリオ飛行学校に入り、万国飛行免状を得て前年秋、帰国した人だつたが今春、三菱商事会社が招いたフランスのバーボア氏が携えて来たデヴオアチーヌ式軽飛行機を譲りうけて、潮田を本拠に軽快な飛行ぶりを見せていた。

その後、日仏シトロエン自動車会社に入り、同社の宣伝飛行係をしていたが近く代々木練兵場に都下の名士を招待して新輸入の快速シトロエン自動車を披露宣伝のため、佐藤氏もその走る車上を競争的に飛ぶことになつていた。

しかし自分の飛行機では不適当と見た氏は、潮田にある片岡文三郎氏のニューポール式八〇馬力機を借りうけ、その練習飛行のため同日午後一時五十分過ぎ、調子よく離陸した。

そして約五〇㍍の高度に達した時、左へ垂直旋回をきつたと見る間に失速して横滑りとなり、操舵回復の間もなく発動機全開のまま地上に激突し、軟かい地盤でもあつたが機首は二尺もめり込んで機体は全破した。

氏は前額部と背中に重傷を負つて昏倒し、直ちに附近の病院に収容して応急手当を行つたが、その甲斐なく、一時間の後に最期が訪れた。



佐藤重次郎氏

氏は新潟県東頸城郡奴奈川村の人で享年三二。フランスに学ぶうち、相愛の若い彼の地の女性を得たが、故国日本の航空界に基礎を作つたら呼び寄せる約束で単身帰国し、志成らぬ一年そこそこでこの不幸に会つた訳である。そしてその所有飛行機デヴオアチーヌ式単葉機は、郷里の遺族から帝大の航空研究所に研究用として寄贈された。

航空研究所では自ら飛行機をもたないまでも、飛行実験の必要から専属の操縦者を養成するため前年、同所の伊藤隆吉氏を所沢陸軍飛行学校に委託して教育し、既に二等操縦士の資格を得ていた。

また同研究所は大正十二年の大震火災で大被害をうけ、辛うじて残つた建物とバラック建てで応急の間に合わしていたが、何しろ地震で附近一帯の地盤が二尺も沈下してしまつたので大潮時における浸水が心配なのと、絶えず海風が吹き通しているため施設整備の精密器具機械類に損傷がはなはだしく、種々の障害を来すところから他に移転の方針を定め、五カ年の継続事業として予算をとり、敷地としてはたまたま駒場の帝大農学部の西側があいたので、これに決定して本格的の建築設計に着手したばかりであつた。

この時分、海軍では航空加俸支給規則を発令して十月十三日附、即日施行となつた。

それによると、第一条に「海軍々人、軍属及職工ニシテ軍用ノ航空機ニ搭乗スル職ニアル者、又ハ職務ヲモツテ軍用ノ航空機ニ搭乗スル者ニハ本則ニヨリ航空加俸ヲ給ス。軍事上ノ必要ニヨリ軍用ニアラザル航空機ニ搭乗シ、航空勤務ニ従事スル者、又ハ外国ノ航空部隊及学校等ニ於テ航空機ニ搭乗スル勤務、

若クハ航空練習ニ従事スル者ニ什同ジ」とあり、士官、特務士官、高等文官、同待遇者には最高月額六〇円、日額六円、候補生、准士官、判任文官一等者には月額四〇円、日額四円、下士官、判任官二等以下、同待遇者には最高月額三〇円、日額三円、また兵、雇員、職工には最高月額二〇円、日額二円の割である。

そして最高額支給者は、㈠、航空隊で第一搭乗配置にある者、㈡、母艦、航空機搭載中の艦船に於て右に準ずる者、㈢、検査官、同附にして検査試験のため航空機搭乗の配置にある者に限られ、日額の最高給者は、㈠、新式若しくは新設計の航空機に搭乗し、又は特に危険と認むる航空機の試験に従事する者、㈡、航空交通若しくは航空輸送に従事する者、㈢、予備役、後備役の軍人及海軍予備員にして演習中、航空勤務に服し、航空機に搭乗する者に定められた。



安東昌喬海軍少将

十二月一日附で霞ケ浦航空隊の司令が更迭し新たに安東昌喬少将が着任したが、一週間後の八日には陸軍飛行隊の行政と教育視察のため一三式攻撃機を駆つて明野、八日市経由の大村飛行に飛び出した。

同司令は室井少佐操縦の一番機に搭乗し、西島大尉操縦、直井一等機関兵曹同乗の二番機を率いて八日朝七時三十分、霞ケ浦を出発、明野に向い、陸軍飛行学校の施設や教育方針を細かに見せてもらつて同地に一泊、翌朝は八日市の飛行第三連隊を訪ね、陸軍航空部隊の機能と訓練を視察して大いに得るところがあり、翌朝、同地を立つて大村に飛んだ。

帰航は十二日朝七時三十分出発し、和歌山、奈良を経て無着陸で帰り、海軍航空隊司令の陸軍現地の見学視察という異例の勉強ぶりを見せた。

師走もおしつまつた二十日午前、千葉県香取郡の連合青年団と在郷軍人会分会が協同して、佐倉の歩兵第五七連隊の一部隊とともに軍事思想普及の目的で利根川堤防附近に演習を催した。

これへ霞ケ浦航空隊からも参加して西島大尉指揮の一〇式偵察機三機、横井大尉指揮のハンザー式水上偵察機三機が飛びかい、戦機まさに熟したころ、一機が大須賀村水門の東方上空で風船様のものにつけた模擬投光弾一個を投下した。

ところが途中で風船の針金がきれて見物の群集中に落下し、子供を背負つた一婦人の頭上に触れて、着衣に燃えうつつて大騒ぎとなり、母子ともに火傷（やけど）をしたうえ、子供は手当中、ついに死亡する椿事が起つた。

投光弾は利根川上空で投下したのだが南の烈風で吹きつけられ、同時に投光弾に仕かけた火薬が風にあおられて発火し、針金を焼き切つたための飛んだ災難だつた。

これより先きの十月十九日、八日市の飛行第三連隊では小倉への三機編隊野外飛行を行つたが、中途着陸地の岡山練兵場で同地初めての惨事をひき起した。

八日市飛行場を出発したローン式一二〇馬力の甲式三型戦闘機三機が十一時前後、岡山練兵場に安着し、ここで操縦者が交代して小野逸軍曹が一〇三八号機に搭乗して午後零時三十分、同練兵場の東北端から西南方に向つて離陸した。

すると約五〇㍍も上昇した時、突然発動機の回転が減衰してやがて停止し、機はちようど練兵場西南隅の上空に来ていたが安定を失つて、やや上げ舵から左ひねりのキリもみに陥り、ゆるやかな回転を二回続けて地上に激突し、同軍曹は頭部、額面に重傷を負つたのですぐ衛戍病院に収容、手当を加えたが翌朝六時、ついに瞑目した。

小野軍曹は静岡県駿東郡富士岡村の人、大正十年末、適令で歩兵第三四連隊に入隊、満洲駐屯となつて鉄嶺に勤務し、同十二年春、帰営、十三年一月、飛行第三大隊附を命ぜられ、同年八月、所沢飛行学校で操縦術を修得、本年五月、卒業して原隊に帰り、将来を嘱目されていた。享年二五。殉職により航空兵曹長に昇進した。

航空第三大隊二人目の殉職者で、航空交通が最もはげしく、不時着は数えるにいとまないが、いまだかつて不祥事を起さなかつた岡山練兵場に倒れたの

は、これが最初であつた。

航空局では第六回陸上機操縦生、第四回水上機操縦生各四名を選衡中だつたが、水上機では東京府大芝獅郎、兵庫県人藤原照夫、同宮本正義、香川県北川恒助、陸上機では福岡県人入江格治、同大里正義、神奈川県人富津兼吉、福島県人斎藤常助の八氏が合格し、それぞれ霞ヵ浦航空隊と所沢飛行学校へ委託されて、明春早々から教育されることになつた。

さきに帰朝した寺家村氏の提案で飛行協会は「航空デー」を計画し、各方面にわたりをつけて準備を進めていたが、その日を十二月六日に定め、東京全市に民間航空の発展興隆策に対する関心集中の催しを展開した。

まず空中班と地上班をつくり、空中班には東西定期航空会の木下耶麻次氏がサルムソン式朝日第何号、大阪毎日新聞社の羽太文夫氏が一〇式大毎第五号、日本飛行学校の小川寛爾氏がアブロ式、第一航空学校の田中近美氏が同じアブロ式一二〇馬力機、東亜飛行専門学校の大蔵清三氏がニューポール式、同じく鈴木菊雄氏が中島式、片岡文三郎氏がアブロ式、馬詰飛行研究所の永田重治氏がニューポール式で立川、津田沼、潮田、代々木方面からそれぞれ飛び出してビラをまき、地上には日比谷公園入口、東京駅前丸ビル入口、銀座尾張町十字路、日本橋水天宮前、浅草雷門前、上野公園入口、本郷三丁目十字路、小石川春日町十字路、牛込神楽坂下、九段坂下郵便局前、四谷見附、新宿駅前、明治神宮橋外、渋谷道玄坂下及び目黒駅に臨時出張の卓をすえて手あきの民間操縦士や練習生、機関生を配置し、応援の麹町高等女学校の職員生徒、明倫館学生ら百数十名が各所に分散して宣伝ビラを配るのと同時に、往来の人に請願協賛名簿をさし出して署名だけの民間航空後援を求めた。この署名は政府当局に提出する民間航空補助請願書に附し、国民の声として総意を上達せんとする試みであつた。

これは朝九時から始めて午後三時で打ち切つたが、前記一五ヵ所で協賛を得た署名数は二〇、九八〇名に達し、阪谷、長岡両副会長以下殆ど理事総出動で各所を巡視督励した。

また長岡中将は午前十一時半から二五分間、愛宕山のマイクロホンに立つて飛行機に関する講演を全国に仲継放送し、夜は芝公園の協調会館で講演と映画の会を催した。

当日まいた宣伝ビラは半紙四截くらいのもので、真中に「列国民間航空勢力一覧」表を掲げ、その天地に「我が空中文明は振はず、これでも一等国でせうか。我が民間航空の発展は急務中の急務なり」。左右には「航空デー」「諸君の御後援を乞ふ」「諸君の御署名を乞ふ」とし、その中間に「一、我国には未だ航空路の設備がない。飛行場も航空輸送も有名無実。二、これまで幾度も建議や請願したが、政府はいつも馬耳東風。三、今度こそは諸君御後援の力によりて、この目的を貫徹したい。四、皆さん、どうぞ奮つて御署名して下さい」とありここに表わされている「列国民間航空の勢力」を見ると、

(国)	(飛行場)	(飛行機)	(操縦士)	(航空路)	(奨励費)
日本	〇	七〇	一八〇	〇 キロ	二七円 単位万
アメリカ	二、三四三	一、二〇〇	六〇〇	七、四六〇	五二〇ドル
イギリス	五五	六八二	五六〇	四、五三五	一六〇ハウンド
フランス	三八	七七八	五五〇	二、七〇〇	二、四〇〇フラン

この航空デーは、事前に東京飛行記者倶楽部と懇談したかいがあり、記者倶楽部でもよく了解して、それぞれ外国の例などを調べ上げて、わが国に最初の催しに協力し、前もつて各紙上にあるいは大きく、あるいは地味に書きそろえたのであつた。

この十二月六日はあたかも宮中に御慶事があり、初めての皇孫殿下が御誕生になつた佳日であつたが、飛行協会では翌七日、阪谷副会長が参内して賀表を奉呈し、次いで久邇総裁宮邸に伺がつて祝詞を言上した。

また東亜飛行専門学校に依頼し、鈴木菊雄操縦士は中島式一五〇馬力機で奉祝ビラをまきながら帝都上空に奉祝飛行を行つた。

東京日日新聞社でも所沢飛行場に仮駐の一〇式大毎第五号機に羽太操縦士、佐藤機関士搭乗して奉祝飛行を行い、その足でおよろこびの久邇宮、同妃両殿下おそろいの写真、帝都市民、小学生徒らの祝賀提灯行列の写真数葉を携えて大阪に飛び、二時間二〇分で木津川尻に安着、翌朝の毎日新聞紙上を飾つた。

大津自動艇会社々長岡本某氏ら有志が、琵琶湖飛行研究所を創立して水上飛行場の建設運動を起していたが、その前景気のため十二月一日、大津練兵場を中心に飛行会を催した。

東京からは遠藤氏がニューポール式で参加し、新舞子からは安藤孝三氏が横廠式で湖畔に着水し、例の日野俊雄氏が加わつて独特の翼上直立や、なわばしご吊下げの冒険を行い、また仙台の宮城航空協会からも加藤文海、岸本密次両氏が中島式ではるばる飛んで八日市飛行場までたどりついたが、発動機をこわしてしまつてそれきりになつたが、琵琶湖の飛行場運動も結局ものにならず、その後立ち消えたようだつた。

またこのごろ陸軍出身の西尾、横山両氏によつて学校や研究所が創立された。西尾三郎氏は奈良県人の予備役航空兵大尉だが、平壌の飛行第六連隊副官を最後に現役を退き、京城市外の汝矣島に朝鮮航空研究所をたてて朝鮮における航空輸送事業をもくろみ、有志を求めて計画を進めていた。

横山友象氏は操縦下士官を満期除隊で郷里の徳島県三好郡池田町に帰つていたが、徳島市外加茂名町に徳島航空学校を創立し、四国に最初の練習所を開いて地味に堅実な経営ぶりを見せていた。

また堺の日本航空輸送研究所では風水害の復興もほぼ完了に近く、新たに組立工場を増設して十月初め、御西下中の久邇大将宮殿下が特に井上所長をお宿に招かれて研究所の内容と沿革、輸送事業の状況などを具さにお尋ねになり、「精々努めるように」との激励に井上所長は感奮して引き退つたが、更に数日後、殿下には大浜飛行場に成らせられ、格納庫、工場などを視察のうえ張、井口、渡辺、宮本四操縦士による飛行を御覧になつて御機嫌よくお立ちなされた。

同研究所には在郷の海軍中佐小松虎治郎氏が主事として入所し、操縦者には航空局水上機第三回出身の馬場英一朗氏が入つていたが十月中旬、再び高知県室戸岬で第四回目の魚群捜査飛行を行なつた。

この計画は夏頃からのことで、井上氏は県の水産試験所と安芸郡の漁業組合に折衝して監視船、仮格納庫、人夫賃及び雑費など一、二〇〇円の補助をうけ、飛行機搭乗員その他の人件費、機材損耗費、燃料費その他四、〇〇〇円足らずを飛行協会に補助申請し、左の実施要領で十月十五日から連日一〇間、室戸岬沖合に網を張つた。

一、指揮船は高知水産試験所高鵬丸三五噸
一、捕獲船は各所より出動し居る漁船に得せしむ
一、毎飛行の飛行機には信号用煙幕及び手旗を携帯
一、毎回の飛行に試験場職員並に漁夫が同乗し、魚群の発見に従事せしむ。但し一回の飛行時間は概ね二時間内外とす。尚、発見の報告は煙幕及び手旗信号によるものとす。
一、捜索者はその都度、報告を提出するものとす
一、作業は毎午前八時より開始す。捜索位置は室戸崎沖一〇浬内外の漁場附近とす
一、同乗者が操縦士への合図は、同乗者が操縦士の右肩を打てば右旋回、左の時は左旋回、頭を押せば下降の合図とす
一、高鵬丸を指揮及び救助船とす。行動左の如し
毎午前六時出発、室戸崎沖一〇浬に航行。飛行機の行動に注意すべし
飛行機旋回を始め、煙幕を投下する時は魚群を発見したる時なれば、最寄りの漁船に信号すると共に現場に急行し見るべし。飛行機赤旗を出して船上を旋回せば飛行終了を示すものとし、便宜帰港すべし
午後二時に至るも飛行機の姿を認めざれば便宜帰港すべし
一、信号は黒煙は鰹、白煙は鮪、黄煙は鯨、赤旗は「帰れ」

監督のため大阪から佐々木利吉航空官も出て来て、張徳昌操縦士主任でアルグス一八〇馬力装備の横廠式改造型で待機したが、外洋のこととて風浪強く、離着水の困難と同乗者が何しろ飛行機に始めての漁師なので効果あがらず、十八日になつて試験場の溝口技手が同乗、この日は風も二浬内外で八時二十五分離水、最初七、八百尺から海水の濃淡を十分に見わけてから魚群らしいものを発見したので、旋回しながら正体を見きわめたが範囲があまり広すぎて、光線の作用によるものか、それとも魚群なのか、ついに判別が出来ずにいつたん帰場し、十時三十分頃から再び出直して見たが沖合五浬のあたりで海豚の大群や

発見した。

午後一時五十分、三度び目の飛行で一〇浬沖合に鰹の群れを見つけたが、各所に点々として一小群をなして散らばっているので、そのまま見過ごして帰つた。

更に三時半から出直し、一〇浬沖合、七〇〇㍍の高度で鰹らしい群れを追う海豚を発見したので指揮船に報告した。

しかし海豚の捕獲船は室戸で使っていないので、三重県の漁場へ船を差し向けるよう通報した。

十九日も午前の飛行では点々たる海豚群だけでおわり、午後はメジカ群を発見、三度目もメジカ以外、何ものも収獲しなかつた。

二十日以後、二十五日まで連日続けたが、わずかにトンボシビの群れを発見したに過ぎず、目ざす鰹や鮪にはさつぱり行きあたらなかつた。

これに対し、佐々木航空官の報告には、「今回の実施にありて二、三の事実を決定的に把み得たることは大なる収獲にして鰹漁のみに対しては次回よりは実行期に入り得るの確信を得たり。即ち鰹漁に対しては連絡の方法、その迅速なること等は不必要にして主として魚群游行の潮流を発見する必要あるをもつて、陸地よりは一〇〇㌔以上外洋に飛行する覚悟を要すること、飛行機は必ずしも漁船と根拠地を同じくする必要なく、波静かにして離着水に便なることを第一の要件とす。（中略）次回は三、四月の頃を選び、同郡甲浦村白浜海岸を根拠地とし、航続力四時間の飛行機二機を同時に飛行せしめ、更に一時間二〇浬以上の速力を有する警戒艇を用ひ、互に連絡を保ち、不時故障に備へ、外洋遠く一五㌔に進出捜索するの方法を講ずれば必ず効果あるべし」

また県水産試験場長河村兵三氏が飛行協会にもたらした報告の中には「鰹の棲息する地方にありては、走りなるものなけれども内湾に回游し、若しくは沖合に回游する場合に於て、その初期にあたり、これを発見するは価値多くして且つ飛行機の長所を発揮し得べし。（中略）鰹新漁場の発見せらるべき余地少しとせず、これ等は飛行機の利用によつて一層促進せらるべく、新漁場の発見は漁獲増加上に効果多きこと言を待たざるべし。鮪は鰹に比し、一般に游泳層深く、その所在を知るに困難なり。殊に屢々その飛躍を望見することあるも魚群の大小を知ること困難なり。魚群大集団の所在を知るを得ば現在、延縄による漁法は他の能率多き漁法に改変せらるべきや必せりと雖も、現在においては偶然発見せられたる場合において竿釣をなすに過ぎず。既知の事実において飛行機を利用して価値多しと推定せらるるものは次ぎの如し。㈠沖合に群泳する鮪は時期と場所により大群をなして比較的上層を内湾に回游す。故に日々、その状勢を明らかにせば大敷業者、旋網漁者は漁期を逸することなく十分なる漁獲をなすことを得べし。㈡鰹に比較して鮪は一層、旋網容易なるにより、魚群発見の効果一層大なり。魚群の濃厚なる場所を知るは流網漁法の上に最も必要なるも、現在適確なる方法なし。故に飛行機利用は十分なる価値を示すべし。イワシ、サバ、サンマ、鯨等も飛行機の効力大なるべし。」といい、さて飛行機をもつてする漁獲の収支計算については「十分なる収支計算を明かにすること能はざるも、飛行機利用によりて一獲多額の漁獲をあげ得るものにして、要するに単に飛行機を利用して相当収益を収め得るべく思考せらるるも、これを仔細に検せば独立して一小地区において飛行機を設備し、これを利用することによる収支相償ひ得らるるもの現在において少きが如し。従つて目下の状況よりせば産業奨励上、国家的施設として初めて十分なる効果を発揮し得べきも、漁具、漁法の発達と共に能く独立して飛行機利用により十分の収益を得るに至るものと思考せらる」

更に、堺・高松・今治間週三回の郵便定期航空は五月二十日以後、「いかなる日にも飛行する」という各操縦士の意気込みに、成績は頗る揚がつて予定の三一〇回のうち二二八回を運航し、平均六九パーセントの運航率を示して三線中、最高の責任を果したのだつた。

東西定期航空会でも四月以降、郵便飛行は一二三回で五一、六六〇㌔に及んでいた。

逓信省が来る第五一議会に計上の予算は現業員の待遇改善、庁舎改善その他総額金二、六〇〇万円の中に、最も重要施策の一として航空路設置費も新規要求されていたが、今度の企画には航空船による定期航空が含まれていたのが目

新しかつた。

これは航空政策の万全を期するうえから立案されたもので、従来の飛行機による定期航空路施設の第二期計画着手の前後から開始するものとし、これに要する特別施設としては各離着陸場における繋留柱と大格納庫の新設であつた。

航空路は第一期計画としては東京・シヤトル線七、六五〇キロ、七七時間。東京・北京線五、二七〇キロ、五二時間、往航は京城、奉天及び大連経由、帰航は上海経由。第三線は東京・ウラジオストツク線二、八〇〇キロ、二八時間、帰航には札幌を経由する。第二期には東京・シンガポール線七、七〇〇キロ、七七時間、上海、香港を経由。東京・香港線七、四〇〇キロ、七四時間、往航は台北経由、帰航はマニラと台北経由の二線であつた。

飛行船の使用は飛行機に比べて速力は劣るが、搭載量と航続力の増大及び安全性にまさる点に起因したもので、航空局としては予算獲得上、いろいろあの手この手を繰出して、その実現に努めたのであつた。

たまたまこの時、わが当局へ正式交渉までには至らなかつたけれども、ドイツのアエロ・ロイドが日独間航空路開設の計画を発表して注目をひいていた。それはベルリンからモスコーに出で、シベリヤを横断して外蒙古を北京に飛び朝鮮を経て東京に達する航程で、さきのソヴエト機のコースをほとんどそのまま踏襲するものらしかつたが、この間、夜間飛行をも含めて二〇個所に着陸し、片路五日間の飛行であつた。実現しなかつたまでも欧亜国際航空計画の第一矢であり、わが国に対する最初の呼び声でもあつて、水陸運とともに国際航空圏は漸次伸展期に臨みつつあつた。

この十二月も押しつまつた年末、前会長故大隈侯爵亡きあと、そのままになつていた飛行協会々長の空席が、ようやく阪谷副会長の昇格によつて充たされた。

特に卓越した会長を得ざる限り、会長の有無は実質上において別段の支障も来さなかつたので荏苒（じんぜん）数年間に及び、諸般の状況からあえて後任会長の詮議も起らなかつたのであるが、何分にも阪谷、長岡両頭政治が円滑に進展している時はいいが、ややもすると首脳両端の矛盾を生む場合があり、そのたびに理事会が縺（もつ）れて長老格の草間、久能、塩田氏らが調停しつつ何とか瀰縫（びぼう）して来たのだつた。

そしてそれは大抵多くの場合、阪谷副会長の意見なり施策なりが最も純理常識的で妥当なものとされたのに反し、長岡副会長案はきわめて通りが悪く支持力が薄弱だつた。しかも理事の約半数は旧国民飛行会当時からの傘下であり、毎回理事会の出席過半数はやはりその人達であつた。もつとも国民飛行会時代にも、理事会はときおり紛糾したこともあり、長岡中将のややもすれば猪突的な、大向う受けをねらつた言動がおさえきれなかつたものであつた。

しかしそのころは、長岡中将の国民飛行会として世間が通れたからいいが、飛行協会になつてからは中々そう軽々に振舞えるものではなく、ことに連帯関係にある阪谷男爵のおもわくもあり、そこへもつて来て両頭目の距離が非常に遠いので、これを調整按配するには常に草間氏ら長老連のひと役だつた。

そこで考えついたのが会長空席の補充で、阪谷副会長を昇格させて自由に遠慮なく会長の権限をもたせ、一方に長岡中将の風癖如何にかかわらず、両頭政治を廃して統制ある一本立てで出直そうとする腹案が出来た。

そして草間氏から一応、阪谷男爵に事の次第を報告し、会長の就任方をはかると、男爵は「副会長の定員は二名だから、あなたがそこへ一枚加わつて下さるならお引受けしてもよろしい」との返答だつた。

草間氏は藪をついて蛇を出したようなことになつたが、「あなたの会長と私の副会長は交換条件にならぬ。もし私が出るようなことにでもなれば、かえつて紛糾して出来るものも出来なくなる恐れが多分にあるから、ひとまず会長、副会長各一人という建て前が、この際、最も無難であると思う」と、最少限の波紋で事を収めようとする意図と、自分がただ会長に就いただけでは今までと何ら変りはない、むしろ一層苦境に立たねばならぬとする阪谷男爵の考えは、いずれももつともだつた。

やむを得ず草間氏は再び久能、塩田氏と相談し、阪谷男爵に起たせる以上は、一応はそのいうこともきかねばなるまいとして、その旨を阪谷男爵に回答しておいて、理事会では飽くまで「会務運行の円滑をはかるため、会長の空席

補充の必要あり」として、草間氏から提案したのである。

これに応じて久能、塩田、寺家村氏らが異口同音に賛成し、次いで阪谷副会長に「御苦労ながらお引受け願ひたい」と切り出した。

事前の了解もあり、阪谷男爵の承諾は確信してはいたが、その場の空気であるいは事態が一時的にも息づまるのではないかと見ていたところ、阪谷男爵は顔色一つ動かさず、ひと事のように即座に応諾し、その言葉に続いて、副会長一名の欠員は草間氏にご依頼したいが如何なものか、とはかり、これまた、その場で一言のもとに決定した。実に間髪を容れず、しかもきわめて流暢に運んだのである。

さすがの長岡中将も発言の機をつかめず、もちろん異議を唱える理由もなかつたけれども、その炯眼（けいがん）は忽ちよくその間の消息を看破したらしく、決して釈然たるものでなかつたことは明らかであつた。

全責任を背負つて前後の措置にあたつた草間氏は翌日、長岡中将を原宿の私邸に訪ねて、純理上、事ここに至つたやむを得ざる経緯を述べ、阪谷男爵会長就任後も、副会長として従前通り極力御尽瘁（じんすい）を願いたい。また自分も驥尾（きび）に附して及ばずながら御奉公いたす所存であると、ねんごろに話したので、長岡中将も今はこれまでと了承して快く別れた。

かくて暮れの十二月二十五日午後、日本倶楽部で開かれたこの理事会では劈頭、会長を選挙して阪谷副会長の昇格が直ちに決定し、次いで副会長一名の補欠に対しては、最年長者の草間時福理事が選挙され、その他の議案は新会長裁決のもとにきわめて順調な滑り出しを見た。会議後、別室でなごやかな年末あいさつの晩さんをともにして、この年の終りを告げた。

大隈会長死去後、ほとんど満四年で新会長を迎えた訳であり、新会長、新副会長ともに新味はなかつたけれども、何となく明朗性を欠いた従来の対立状態が解けただけでも風通しがよくなつたように感じられた。

かくて「初風」、「東風」の訪欧飛行成功の大記録をのこしてこの年も暮れたが、一方航空関係の図書類は今年も花々しい顔ぶれを見ず、わずかに石川源二氏著、発行所不詳の「航空標識」、関口定伸氏著、少年科学世界社発行の「飛行機のお話」、今泉一朗氏著、航空智識普及会発行の「ギンヌメール」及び飛行協会発行の「航空用語」の数種に過ぎなかつた。

ヨーロッパではイギリスとフランス、ドイツなどに航空輸送会社の大合同が行なわれ、まずイギリスのハンドレー・ページ輸送会社、イーストン・エアライン会社、ダイムラー・ハイア会社及びブリテイッシュ・マリーン・エアナヴイゲーション会社が政府当局の指導斡旋によつて資本一〇〇万ポンドのインピリアル・エアウエーズ会社と成り、一〇カ年間合計一〇〇万ポンドの補助金が下附される約束が出来た。

フランスではブレゲー航空運送会社と、同社競争線の航空通運会社が合併して資本四四〇万フランのエール・ユニオン会社が設立され、ドイツでも既設のアエロ・ロイド会社とユンカース会社に対し、交通省は関係国との協同によつてヨーロッパ航空網を完成すること及び同大陸、大西洋横断航空路設定のため二社を合併して大航空会社設立の必要から、その合同を提唱指導し、二社もその施策を了として団結の準備を進めていた。これが翌春一月成立のルフト・ハンザ会社である。

アメリカの郵便航空も一九一八年（大正七年）以来、政府は一、二〇〇万ドルの試験費を投じて奨励していたが前年七月以降、本年六月末日までの一年間における総航空距離は四一〇万㌔に達し、このうち夜間飛行は一一五万㌔で九割六分の運航率を示し、郵便料金収入は六〇万ドルであつた。しかし郵政庁は航空路の完成を機会に一部の直営線をも民間会社に委ねて、大陸横断の全線を民間に委譲するの意図があり、近く実現するものと見られている。

これら列国の航空記録で、この年新たに樹立されたものはフランス空軍の将校ほか一名がエタンプからヴイラ・シスネロスまで三、一六六㌔の直線無着陸飛行に成功したのをはじめ、周回飛行で同じくフランスのドルーアンほか一名がシヤトルで四、四〇〇㌔を飛び、水上機ではアメリカの二将校がサン・パウロからマウイ大島まで二、九六三㌔長距離飛行、基線上の速力では同じアメリカのドウリットル大尉がバルチモアで三九五㌔四四の快速を出し、何れも世界記録として国際航空連盟の公認するところとなつた。

その一五　日本主催の国際航空連盟総会（大正一五年一九二六年）

（一）訪欧飛行機搭乗員帰る

安辺大尉ら一行帰国――叙勲と歓迎――訪欧飛行費精算――陸、海軍機の初飛行――相羽有氏の渡欧――帝国議会で長岡中将の質問演説――加藤高明首相の死去と若槻内閣――警視庁の交通取締規則――台湾警察航空班の理蕃飛行――千枝四郎操縦士、宮本万助氏殉難――アート・スミス氏の訃――裏日本を映画撮影飛行

大正十五年の春は海から来た。

元日の朝、訪欧飛行の安辺大尉ら一行を乗せた郵船鹿島丸は上海に入港しつつあつた。

「不肖等四名は名誉ある訪欧飛行の飛行士に選ばれ、日本朝野の深厚なる後援を得て微力にも拘らず、幸い無事目的を貫徹することを得たり。誠に国家のため同慶に堪へず、目下帰朝の途次、洋上春を迎ふ。ここに日本国民に対し、はるかに祝辞を呈す」の無電を送つて五日未明、門司に入港した。

空中からの四氏に対する叙勲の沙汰が航空局から電達され、翌六日朝まだき、神戸港外和田沖に投錨するのを待つて児玉技術課長の手で勲章伝達式が行われた。

すなわち安辺大尉は勲四等旭日小綬章、河内操縦士は勲六等単光旭日章、篠原、片桐両機関士は勲七等青色桐葉章を授けられ、思わざる名誉に感激したのである。

鹿島丸の周辺上空には朝日新聞社の大島、熊野、新野、木下氏の四機をはじめ、航空輸送研究所の井口、張、渡辺、馬場氏の水上機四機、日本航空会社の阿部、諏訪氏の二機、西田飛行研究所の石野氏ら、一〇余機がマストすれすれの低空を縦横に飛びまじつて熱烈な歓迎ぶりを示している中を、安辺大尉は軍服に新勲章を輝かしながらサロンで記者団と会見、帰国のあいさつを述べた。

「微力を顧ず、不肖等は光輝ある訪欧飛行に従事し、幸いに使命を果して今日、懐かしき国土を踏むことを得ましたるは、まことに過分の光栄に存じます。これひとえに神明の加護と国民の熱誠なる後援によるものであつて、帰朝に際し、不肖等は満腔の歓喜と感謝の念を披瀝して国民諸子に敬意を表する次第であります」

上陸後、沿道の歓呼に答えながら自動車を連ねて大阪中の島の朝日新聞本社に入れば、各宮家をはじめ各方面からの祝詞祝電が山積して待ちもうけていた。

午後、同社楼上広間に任務完了報告式を行い、後藤子爵、中川知事、池上市長、稲畑訪欧飛行後援会長、児玉中佐ら列席のもとに村山社長から四氏へ慰労と感謝の言葉があり、次いで朝日新聞社から各金一万五、〇〇〇円、村山竜平氏個人として各金五、〇〇〇円の功労表彰金を贈呈した。

その夜、安辺大尉以下、ＪＯＢＫのマイクに立つて全国民の熱援と歓迎に対する感謝のあいさつを送り、朝日新聞紙上にも同様の謝辞を掲げて無事帰国の報告を行つた。

かくて七日朝、大阪を立ち、桃山御陵、伊勢大廟、熱田神宮に詣でて奉告参拝のうえ、熱狂する一〇万の歓迎に埋もれた東京駅に十日着、はなばなしい帝都入りをしたが、そこに出迎えた黒山の中には財部海相、八代大将、大角次官、安満航空本部長、荒蒔下志津飛行学校長、田中義一大将、桑山逓信次官、降旗鉄道次官、太田警視総監、粕谷衆議院議長、宇佐美賞勲局総裁、波多野航空局長、平塚東京府知事ら官僚のほか、箕浦勝人、徳富猪一郎、高橋是清、浅野総一郎、藤山雷太、馬越恭平、団琢磨、福沢桃介、光永星郎、小久保喜七、

藤原銀次郎、白岩竜平、福井菊三郎氏ら政界、財界の巨頭が集まり、一隅には鍋島栄子、山脇房子夫人らの白い顔も見える豪勢な人垣に、かえつて一行の方でたじたじとなつてろくにあいさつの口もきけず、ステーション・ホテルの一室で小憩の後、社旗翻る車を連ねて、その足で明治神宮に参拝した。



日比谷公園歓迎会場の四搭乗員
壇上左から篠原、安辺、河内、片桐氏、下は村山長挙氏

頭上には民間機こそつての歓迎飛行が二編隊で爆音をとどろかせ、第一編隊に石上、片岡、大蔵三機、第二編隊は小川、永田、木下、田中、鈴木五機が、一行の参拝が終つて帰路につくまでを見守つた。

次いで各宮家に参邸して御礼の記帳を行い、一とまず朝日新聞社に引き上げたが、その後しばらくは各方面からの歓迎と御礼回りに寸刻のない日が続いた。

安達逓相主催の歓迎宴に臨んだ加藤海相は「もしこの飛行が失敗したら日本は世界中から軽蔑されるところであつたが、立派に成功してくれたのは、まことに欣びに堪えない」と述べ、日比谷公園には朝日新聞社の手で東京市民歓迎大会が開かれた。

一月十六日正午、飛行協会総裁久邇大将宮殿下は安辺大尉ら四氏、新井航空官その他地上勤務者、主催者たる村山社長その他同社幹部と、朝野関係者七〇名を招かれて午餐をともにせられ、席上、四氏には令旨と飛行協会の成功賞金並有功章を親授せられた。

成功賞金は三万円で、前年二月十七日附の覚書によつていつたん村山社長に提供し、配分方法も同社長に一任してあつたので、四等分して各金七、五〇〇円ずつが贈呈された。有功章は安辺、河内両操縦士には最高の白色有功章を、篠原、片桐両機関士には緑色有功章が授与され、ひき続き各所の公私歓迎会は大小一〇〇回以上に達し、この時ほど、わが航空実力の宣伝と航空思想の普及に尽したことはみぞうの事実であつた。

一月十七日、訪欧飛行後援会では成功祝賀会をかねて同会の解散式を行い、これを最後に一段落を告げたが、同後援会の報告によれば全国民寄託の後援資金は総計金三五万六、八一〇円三九銭にのぼり、これに対する飛行実施の緒経費は飛行機購入をはじめ、前後における関係事項費一切金六三万六、一九四円〇五銭一厘を要した。

ここにおいて差引金二七万九、三八三円六六銭一厘を朝日新聞社が精算し、別に村山竜平翁が個人として金一四万九、五九八円五九銭六厘を負担しており、朝日新聞社並村山社長のこの事業と成功は、数十万の巨費にも代えられぬ歴史的金字塔であり、航空記録とともに不滅の光輝を放つものであつた。

そしてこの機会において同社は従来、計画部内にあつた航空課を拡充して航空部とし、村山社長の女婿で同社取締役の村山長挙氏を部長に据え、野田安重氏を大阪本社詰次長に、久松定夫氏を東京詰次長に補任して航空事業に一層の積極性を示したのである。

海軍の吉例初春飛行は六日朝、霞ヶ浦航空隊から一〇式偵察機六機、一〇式戦闘機三機、一三式攻撃機三機、ハンザー式水上機六機、横須賀航空隊からは横廠式水上機八機が両基地を出発、十時、月島上空に集合した。

この日は宮城前広場で消防出初め式があり、摂政宮殿下がお出ましになつたので、両隊の二六機編隊は御野立所上空で空中分列式を行い、帝都上空を二周のうえそれぞれ原隊に帰還したが、この初飛行に霞ヶ浦航空隊では無電放送の実験を試みて成功した。すなわち松永少佐が総指揮に当つて第一飛行隊の大機

大尉操縦の一〇式偵察機に搭乗し、第二飛行隊は城大尉、第三飛行隊は渡辺中尉、第四飛行隊は山中中尉が編隊長となつて、いつたん利根川方面に出てから一直線に東京に向い、水上機班の横井大尉の第五飛行隊、安積中尉の第六飛行隊は銚子方面を回つて東京に向つた。先頭の松永少佐は約一、〇〇〇㍍の高度で海軍省を呼び出し、大臣に対する年頭の辞と、帝都の上空から見た震災復興三年の所感を放送し、またこの初飛行作業や気象などについては艦上機隊からは米村一等水兵が、水上機隊からは菊岡中尉操縦機の渡辺兵曹が放送していずれも好成績をおさめた。

陸軍でも立川の飛行第五連隊が、八日の陸軍始めに各中隊から乙式偵察機三機づつを編成して佐野連隊長自ら指揮をとり、第一中隊長田中大尉操縦の三一七号機に搭乗して先頭に立ち、甘糟中尉、丹原特務曹長の二機続き、第二編隊には第二中隊長の山本大尉機に阿部中佐同乗、佐藤少尉と富所特務曹長、第三編隊は第三中隊長岡部大尉機に上条少佐同乗して土井少尉が続き、一機は故障のため欠けて八機となり、十時十分、立川飛行場を出発、一、〇〇〇㍍の高度で帝都に出で、一周の後同三十分、代々木練兵場に入つた。地上では摂政宮殿下の諸兵連合観兵式が行われており、その上空を空中分列式後、高等飛行、写真撮影後、全機立川へ帰還した。

ところがこの翌日の正午、所沢の町は時ならぬ異様な爆音に正月早々、はだしでおもてへ飛び出した。

飛行場で隊附将校の偵察教育に朝九時から、繋留気球を五〇〇㍍附近にあげて演習し、十一時四十五分、一段落のあと技術部の依託で空中写真をとる予定だつたが次第に風速が加わり、はげしい突風をまじえた十五、六米の風となり、急いで格納したいにも、それさへ出来ず、中隊全員を呼集して運用綱を引つぱりながら繋留車に繋留したまま格納庫前に移しかけたが動揺はげしく、とても格納出来ない。しかしこのままだと繋留索が切断するかも知れず、やむなく引裂弁によつてガスをぬきにかかつた。

すると強い風圧が気嚢の下部に加わり、ガスの大半は放散したけれども依然浮游してはげしく左右に動揺し、手のつけようもなかつた。が、一刻も早く完全放散を急いでいると、一瞬大爆発して発火し、気嚢は見る間に焼失してしまつた。その大音響は、いわゆる耳をも聾（ろう）するばかりだつた。

原因としては強風に煽られつつある間に自己摩擦をおこして内部に発火したものではないか。あるいは変形した気嚢が風にあおられている間に安全弁孔が開いて、ここに火花を発したものではないか。更にまた引裂弁を離す時、弁布と弁座との間に火花を発したのがもとではないか。種々研究したが何れとも判断はつかなかつた。

前年春、ウラジオストツクに渡つて東部シベリヤから満洲を経、支那大陸各地を視察した日本飛行学校の相羽校長は、更に欧米の航空界と自動車界の視察旅行を計画していたが、旧冬パス・ポートもおりたので一月九日正午、門司から郵船香取丸で単身鹿島立つた。

同氏経営の自動車学校と飛行学校は、氏一流のぬけ目のない宣伝法と指導ぶりできわめて好況を示し、ことに震災後、自動車の激増に伴つて運転手の需要が急激にのぼつたので、自動車学校は各所とも空前の景気を招来していた。

炯眼明敏な相羽氏は震災直後、自動車の普及性に着眼して日米スター自動車株式会社にたずさわり、果然、全国的にあがつた需求の声に即応して自動車の販売に大成功を見たのだつた。氏を知るものの間では、このスターで一挙に巨万の富を獲得したのだといううわさが伝わつていた。

一月下旬、第五一議会の再開を待つて中立団の中正会に所属していた長岡中将は質問に立つて、「第一に国内航空路の設置、第二に航空輸送事業、第三に飛行機製造奨励法、第四に航空行政中央統一の必要上、航空省の設置に関し、政府の方針如何。また第五に国防調査会をして師団減少に対する国防の補強工策を必要とするが、これの対策如何」と迫り、病中の加藤首相は「航空各般の施設は成るべくすみやかに実施、または充実する考えである」と答え、安達逓相は「航空路の充実は予算の許す範囲において逐次進めて行きたい」と述べ、また宇垣陸相は、



加藤首相

「軍民それぞれ航空行政は統一されているから、航空省の設置は不必要と認める」旨の答弁があり、長岡中将は再び立つて、「首相、逓相、陸相の答弁にはいずれも満足出来ぬ」との意思表示を行つた。

しかもこの数日後、加藤高明首相は病重り、二十六日、若槻内務大臣に内閣総理大臣臨時代理兼任が仰せつけられ、加藤首相は二十八日、遂に死去した。

議会は四日間停会となり、内閣は一応総辞職したが翌日、若槻氏に後継内閣組織の大命が降り、三十日、若槻首相の内相兼摂だけで、他は全部、前内閣のまま再組閣が成立した。

日を同じうして衆議院議員の選挙法施行令が公布され、明治三十年以来、漸次たかまりつつあつた普通選挙法がようやく実現したのである。

そして二月三日に、この選挙法施行規則が公布されたところによると、一般から最も有効視されていた飛行機利用の宣伝が禁じられ、文書やビラの撒布が出来ないことが明示された。

続いてこの翌日、警視庁から交通取締規則が発布され、大正十年三月の陸軍省令で行われていた航空取締規則が大幅に改正強化された。

その主なものは㈠、東京港取締規則第二条規定の第一区乃至第四区海面の離着水禁止、㈡、東京市上空の航空は警視庁の許可を受くること、㈢、市街地又は群衆の上空における曲技飛行の禁止、㈣、航空中におけるビラの撒布は警視庁の許可をうくること、㈤、操縦術練習生の単独飛行は警視庁の許可をうくることなどであり、警視庁の交通課には新たに航空係が設けられて、この方面の取締に当ることになつた。

この一月末、立川の御国飛行練習所では、第一期操縦員として酒井、平松両三等操縦士の技倆向上を行つていたが、予定の通り進境したので立川・下志津間の野外往復飛行を終え、二月十四日、その第一回卒業式をあげた。

新年を迎えた台湾の航空班では、前年秋から不逞の蠢動を起しかけていた屏東郡下の最奥部唯一の兇蕃アリマンシケン強圧の必要から一月十九日、サルムソン式二機をもつて行動を起した。

五十嵐警部、松崎囑託両氏は、それぞれ同乗者をもつて屏東基地を出発、ラクイン渓岸のアリマンシケン蕃社上空一、〇〇〇㍍から四個ずつの爆弾を投下して威伏せしめ、帰途バリサン、マンタウラン、トナなどの上空を低空で脅かして二時間の後、帰着した。

翌日は早坂、野口両氏搭乗の一機が爆弾四個をかかえて出発の後、奥山巡査単独の一機が続いて、ともにバリサン附近からアリマンシケンを襲い、爆撃のあとを奥山巡査は幾回となく低空旋回して帰り、三日目には松崎、千枝両氏が出動して松崎機から爆弾四個を投じ、千枝氏は前日の奥山氏同様、そのあとを旋回威嚇して後、ラックス、ガニ、バリサン、トナ方面を制圧して引き上げたが、この三日間の成果は台東庁下からのがれて来ていた兇蕃ラマタセンセンがついに帰順を申出たことであつた。

これに続いて台中と新竹州の一部には久しく飛行工作が絶えており、奥地にはいまだに原始的の生活を墨守し、中には当局の招撫にも応じないものがあるので二月十五日、飯塚班長同乗の五十嵐警部操縦機と、宮本台湾日々新報台中支局長同乗の千枝氏操縦の二機が屏東から台中の鹿港へ空中輸送され、同地を基地に数日間の予定で理蕃飛行を開始することになつた。

この日、途中はさほどでなかつたが鹿港附近は地上七㍍の強風が吹きすさび上空には砂塵が煙のように立ちこめており、港内には白浪が嚙んで岸におどつていた。

飯塚班長、五十嵐警部の五〇一号機は、上空に到着とともに風をくぐつて直ぐ着陸してしまつたが、宮本支局長を乗せていた六一一号機の千枝操縦士は、蒙塵に煙る台中市街上空を旋回しながら次第に降下し、宮本氏は地上の歓呼に答えつつ真白なハンケチを打ち振り、市街の状況を数枚撮影した後、午後零時四十五分、鹿港着陸地に帰り、二〇〇㍍の高度から旋回しつつ着陸の姿勢に移つた。

その途端、猛烈な横風をうけたと見る間に安定を失い、機首を下にしてきりもみに陥つた。千枝氏はすぐさま発動機を絞つて回復につとめたが高度不足のため六〇度の角度で飛行場外の水田中に突入して機体は全破し、千枝、宮本両氏は座席の中に鮮血にまみれて倒れた。

いつたん格納庫に収容して公医らの手で始末されたうえ税関官舎に移し、宮本氏の遺骸は台中から駆けつけた同氏夫人、新聞社員らに護られて同市の自宅に送られた。

千枝氏は岩手県胆沢郡相去村の人で同地小学校卒業後、上京して苦学しつつ大成中学を卒え、郷里に帰つて小学校の代用教員をしていたが間もなく義兄を頼つて台湾に渡り、巡査拝命後、たまたま総督府募集の航空班練習生に応じて合格、所沢で教育をうけて優秀な成績で卒業した後、昨年四月、一等操縦士昇格とともに高雄州技手に任ぜられた。氏は誰も見ていない山奥で思う存分、高等飛行術を練習するのを楽しみにしていた。享年二七。

宮本氏は大阪市南区鍛冶屋町に生まれ、大阪第一中学校中途退学後、京都日々新聞、台北日報社、台湾民報社、台湾日日新聞記者を勤め、数年前、台中初代の支局長となつた。さきにアート・スミス氏が台湾に飛んだのを見て熱心な飛行機好きとなり、飛行記者として全島の第一人者だつた。新聞人としての航空殉職は大正六年春の東京芝浦における故湯浅礼三氏以来、十年ぶりである。享年四九。

スミス氏の飛行に感銘して台湾操觚（そうこ）界における代表的航空知識人とまでいわれるくらい勉強した宮本氏の殉難と日を同じうして、そのアート・スミス氏がアメリカ大陸で郵便飛行中、不慮の原因で遭難したのも偶然の回り合わせであつた。

彼は飛行家としては既に老境の四二才で、シカゴ・ニューヨーク間の郵便飛行に従事していたが、この日も途中で濃霧に襲われ、低空を行くうちに立木に接触して墜落し、彼ほどの名手もついに施すに術なく死を招いたのであつた。一時、飛行界を退いて石油会社を興したが失敗し、三年前から再び返り咲いて大陸横断の郵便飛行に就き、大先輩として斯界をリードしていたもので、河童が水におぼれたようなその突然の訃は、わが国朝野にも感慨新たなものがありしばらくは寄るとさわると、そのうわさで持ちきつていた。

さて鹿港仮飛行場の惨禍後、航空班は意気更新の緊張をもつて連日の荒天中に練習飛行を続け、二十一日、台中市に開催している共進会の宣伝ビラ撒布飛行を行い　越えて二十五日朝、松崎嘱託は伊藤理蕃課長を乗せて台中州下一帯の蕃地上空を偵察飛行した。

二十八日は野口嘱託が単独で五〇一号機を駆つてナマカバン、タマホ、マシサルンなどを経てイバボに飛び、数旋回の後、更にシシホアン、タクトランをかすめて丹大、カネトワンあたりを制圧してバクラス、社児、大山、中寮、草屯及び彰化を一巡して帰れば、代つて早坂巡査が同機で豊原から東勢に出で、新竹州マビルハサの上空を経て大湖、大渓の蕃社を威嚇して帰つて来た。

しかし天候にはばまれて会心の飛行工作が行えず、一応帰還することになつて三月一日、鹿港を徹去し、飯塚班長以下、故千枝氏の遺骨を擁して鉄路、屏東へ向い、五〇一号機は奥山巡査が単独操縦して空中帰還した。

千枝技手の葬儀は三月五日、屏東街曹洞宗護国院で行われ、山階宮殿下から供物を贈られて余栄をのこした。

内地では日本航空輸送研究所が大阪学術画協会の委嘱で、山陰地方撮影飛行の準備を急いでいた。

今年の秋ごろ、パリに開かれる某博覧会に提供して、わが日本の特色ある風光を紹介すべく山陰道裏日本の山水を選び、撮影技師交野英二氏ら撮影隊を派遣し、交野氏が馬場操縦士のハンザ式単葉機と、井口操縦士の横廠式二機にかわるがわる同乗して三月十六日から空中撮影行を起し、まず福井県小浜を起点として海岸線を鳥取へ下つた。

次いで東郷池、境港、美保ヵ関を経て松江市に至り、出雲、今市、益田、先崎まで一、〇三〇㌔を一五時間にわたつてフイルム三巻におさめ、三月末、任務を終つて両機は今治の研究所支所へ帰つた。

海外輸出の空中撮影文化映画は、これが最初であつた。

また東京の人宮川定義氏は、おりからの熱海・伊東町間の県道幅員拡張工事で交通至難なのを救うため、飛行艇で両地間を連絡する案をたてて静岡県庁に許可方を願い出たというわさが伝わり、夏期には伊豆大島への定期遊覧飛行を計画しているとも風聞されていたが、技術上のことはいつさい不案内なので、従つて計画もお流れになつたようであつた。

(二) 軽巡洋艦以上に飛行機搭載計画

海軍技術研究所に二メートル半の大風洞その他――中島製一五式水上偵察機――ハインケル式水上機――山下機関中佐の「各製作会社の研究苦心」談――菅野牧蔵三等兵曹、藤田光夫二等兵曹、近野清功二等兵曹、浜万一三等兵曹、山本恒太郎二等兵曹殉職――一五式新造飛行船――半硬式のN三号飛行船を発注――軽巡洋艦以上に飛行機搭載計画――海軍航空本部の設置を急ぐ

霞ヶ浦の技術研究所航空部では、かねてからカール・ウキーゼルスベルガー博士その他関係官によつて、第二風洞の設置を急いでいたがようやく完成された。これは第一風洞の型式に多くの改善を施したゲッチンゲン式の口径二㍍半に及ぶ大型で、第一風洞の二倍、送風に要する馬力は四〇〇馬力といわれ、その天秤装置についても種々の改良が加えられ、現在ソヴエトにあるものを除いては世界最大のもので、航空力学研究上、多大の貢献が期待されることになつた。その他、新たに設備されたものに三角測点による飛行機性能検査設備や、プロペラー実験用発電所、飛行機の荷重試験場などがある。

また機材では中島飛行機製作所で生み出した一五式水上偵察機がある。これは戦艦や巡洋艦の搭載用として設計された一葉半、双浮舟のもので全幅一三㍍五〇、全長九㍍五六、発動機はイスパノ・スイザ式三〇〇馬力で複座、自重一、四〇〇㌔、全備重量一、九〇〇㌔、最大速度一六五㌔、三、〇〇〇㍍への上昇に三〇分を要し、航続五時間で一〇式よりもやや進歩している。後に同じ中島製の九〇式二号水上偵察機が現われるまでは第一線に用いられ、その以後も練習機として相当永い歴史をのこしていた。

この一五式採用と同時に、ドイツからハインケル式水上機が到着した。双浮舟の複座機で全幅一四㍍八七、全長九㍍六九、主翼面積五一平方七〇㍍、水冷のネピア・ライオン式五〇馬力を装備して自重一、七〇〇㌔、全備重量二、三五〇㌔、最大速度二〇〇㌔、上昇限度六、〇〇〇㍍、三、〇〇〇㍍への上昇に一三分一二秒、四時間半の航続力でさすがに優秀なものだつたが、愛知時計電機会社が海軍当局から勧められてハインケル博士を招いたのも、この時である。



一五式水上偵察機

三菱、川崎、あるいは中島などが海外から学者や技術家を招いて先進者の技能に頼つたのは、この時代が最も盛んで結局、模倣以上には出なかつたのであるが、これらについて山下誠一機関中佐の話によると、

「愛知時計のハインケル博士設計の水上偵察機は、果して性能の優秀な点では水上機中の白眉だつた。当時、新鋭の巡洋艦加古や古鷹には今日の射出機の前身である促進装置が、ドイツの設計で装備されて用兵方面にも多大の貢献をしたのだが、これは考え方によつては、さきにヴエルサイユ条約で縛られて軍用機の研究をいつさい停止せられ、しかも国際連盟の厳しい監視下にありながら野心満々たるドイツが、その空軍再建の窮策として、わが海軍の航空研究費に便乗したと見れば見られないこともなかつたのである。三菱では航空原理に通暁するシュツットガルト大学教授のバウマン博士をよんだり、ユンカースの製造権を買つたり、あるいはリード・プロペラーやランブラン冷却器のような附属兵器の製造権を買収したりして、その製作を開始したのである。また中島製作所でもフランスのブレゲー会社等と提携して、その基礎を築いたが、同社は創立当初から主として陸軍に依存し、三菱は大部分海軍が主体となつたことは今日この技術上の差異を生ぜしめるに至つた一つの原因ではなかつたろう

かと思う。たとえばそのころの木金混合機は、少し器用な大工ならば手仕事でこなせる程度のものだったが、発動機となると中々そうはいかず、相当高度な設備と技術を要し、また営利を目的として企図する以上、採算の立場もあつて、その後、逐次創立された民間の会社は大体、三菱を除くほかはほとんど機体から着手して、後に発動機の製作に移るという段どりであった。三菱はヒ式と称して各種のイスパノ・スイザを製作したほかに、大正十一年にフランスに一団を派してロレーン式水冷発動機の製作技術を修得し、中島ではイギリスのブリストル会社のジュピター空冷式の製作権を買収して国産化し、間もなく寿型を完成したのである。ちようどこの時分、三菱系の水冷式が漸く飽かれていた際とて、この寿型は果然、もてはやされるようになり、空冷式万能時代の礎を築いたのだった。このように万事が何でもかでも舶来でなければ気がすまぬ時代において、とにかく内地の製品を進出させようとする意気込みは、まことに壮とすべきであり、また随分努力もしたのであったが何をいうにもまだ実力が伴わず、いわば外国模倣の空気が多分に残つていた時代だったため、その成績は必ずしも良好とはいえなかった。たとえばそのころ航空部にいた横田成沽技師は、海防義会の研究費で数種の水上機や飛行艇を試作したが、どれもこれも事故が多くて実用にはならず、広工廠でも飛行艇を造つたが、これも香ばしくなかった。三菱でもスミスの一三式や一〇式のまねをして二、三の攻撃機や偵察機を試作したが、とても海軍に持ち出せるような会心なものは出来なかった。また例のヒ式やネピーアの構造を加味して造った水冷式七〇〇馬力の発動機も、陸軍に若干進出したというだけで、海軍では遂に採用に至らなかった状態だった」

そういう苦心の時代に、一方では月火水木金々の寧日なき訓練の果てが犠牲者を積み重ね、海軍だけでもこの一月半ばから二月初めにかけて五人の搭乗者をうしない、しかもそれがいずれも下士兵だった。

その最初はようやく松のとれた一月十三日朝、横須賀航空隊では早朝からF五号艇による各種の練習飛行が繰返されていたが、垣田中尉操縦の五四号艇は九時四十五分、練習作業を終えて着水に移り、海面に接触と同時に軽度の跳躍をなし、次第にその跳躍の度を増しながら二回、三回と続け、四回目にはついに一〇㍍にも及んだので艇体は真二つに切断し、途端に電信長菅野牧蔵一等水兵がはね飛ばされたと見る間に、回転中のプロペラーに触れて頭部を粉粋、殉職した。まことにあッ！　という瞬間の最後だった。

同水兵は福島県相馬郡飯豊村の人、大正九年六月、横須賀海兵団に入り、普通科電信術を修得して生駒、松江などに乗組んでいたが同十二年二月、横須賀航空隊に転じ、高等科電信術を修業した。享年二五。殉職により海軍三等兵曹に進められた。

その一週間後の十九日には西へ移つて長崎港外で、これまたF五号艇乗員の同じような遭難である。

佐世保航空隊視察に出張中の八角少将らが、長崎の三菱造船所見学のため一行をF五号艇に乗せて香田大尉が操縦し、造船所へ送りつけてから帰りは陸路を行くとのことに午後二時二十分、原隊へ帰航のため造船所の大クレーン下を離水した。約一〇〇㍍の高度で港外に出ると、たちまち猛烈な突風に襲われて大揺れにゆれたはずみに税関見張所附近で副操縦者席の藤田光夫三等兵曹がふり落とされたので、びつくりした操縦者林兵曹長はこれを救うため発動機をとめて不時着の用意をしたが、藤田兵曹の安否が気になつてあせり過ぎたか、ついに角度をあやまつて艇首を海中に突つ込んで大破した。

林兵曹長らは直ちに救助されたが、藤田兵曹は殉職し、しばらくして遺体の漂流が発見された。

同兵曹は福岡県築上郡上城井村の人、大正十年六月、佐世保海兵団に入り、軍艦肥前、名取乗組後、同十二年五月、航空術練習のため霞ヶ浦航空隊に入隊翌年五月、教程を卒えて佐世保航空隊附となつたが技倆抜群、将来を嘱目されていた。享年二四。殉職により海軍二等兵曹に昇つた。

それからまた十日後の一月末日、今度はその反対側の南端有朋湾内の椿事である。

たまたま仮泊訓練中の母艦鳳翔乗組の近野清功三等兵曹は午後一時五十六分

艦上離着練習のため同乗者一名をもつて一三式攻撃機を操縦、湾内の枇榔島南東七カイリの海上で母艦を離れ、約三〇〇メートルの高度で左に旋回して着艦姿勢に移つた。そして艦尾に接近したが目測をあやまつて甲板に車輪がつかないので、そのまま再び海上に出て二回目の着艦を行つたが、これまた不成功に終り、三回目にようやく着艦したが、その跳躍が約二メートルに上つたため、機首をあげて右方に緩やかな旋回傾斜をした後、機首から先きにおちて右翼端を甲板に衝くと見るや、そのまま右舷外に転落して海中に没入して行つた。

母艦では直ちに救助艇をおろして捜索し、同乗者だけは救助されたが、近野兵曹はしけ模様の荒波にのまれて行方不明になり、遺体はついに発見されぬまま死亡の認定が発表された。

同兵曹は山形県東置賜郡和田村佐沢の人、大正十年六月、舞鶴海兵団に入隊同十二年五月、第四期航空術練習生となつて霞ヶ浦航空隊に入り、翌年五月、卒業して横須賀航空隊附となり、間もなく鳳翔に転じて各方面の演習に従事し精励格勤の誉れがあつた。享年二五。殉職により海軍二等兵曹にのぼつた。

するとその翌二月一日には、またも同じ九州の向う側大村航空隊に四人目の惨事が起つた。この日午後零時四十分過ぎ、一〇式戦闘機に搭乗して高等飛行の練習に飛び立つた浜万一一等水兵は、同隊飛行場の東北端二、〇〇〇メートルの地点、高度八〇〇メートルの上空で宙返り、横転などを行つた後、くるりと背面になり、約一〇〇メートルを行くと機首を下にして垂直降下となり、そのまま回復の操作もうかがえず、石のように落下して長崎県東彼杵郡竹松村の畑地に土砂をあげてついえた。

原因は高等飛行中に生じた生理変化のためだろうと判断された。

同水兵は熊本県天草郡楠浦村の人、大正十二年六月、佐世保海兵団に入り、新兵教育後、軍艦竜田乗組、翌年五月、大村航空隊に転じ、翌十四年二月、第七期練習生として霞ヶ浦航空隊に勤務、同年末、卒業して大村航空隊に帰つて来た。享年二三。殉職とともに海軍三等兵曹に進められた。

それから四日目の立春大吉も暦の上だけで、災禍はようやく西を離れて東に移り、前年六月末以来、半年目で霞ヶ浦航空隊にもどつた。

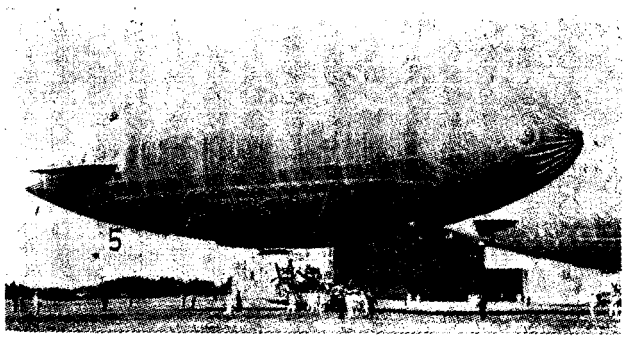
海軍では震災当時、追浜から芝浦や築地に連絡定期飛行を試みたことがあるが、この時も霞ヶ浦と横須賀鎮守府との間に週二回の定期飛行を実施していたので、この日当番にあたつた同隊水上班附の山本恒太郎三等兵曹は、ピンテール式両用艇に気象班長の岩本喜一少佐同乗で九時二十分、湖上を出発した。

すると間もなく発動機の不調で、いつたん三〇〇メートルに達した高度が徐々に落ちて右上昇旋回をするうちに右旋回となり、続いて右きりもみに入つて一回半旋転してから一度脱出したが、再び急降下の角度となつて水平に復する高度を失い、最後は右ひねりに湖中に墜落した。救助艇を出して顔面と両脚部に重傷を負つた岩本少佐を収容したが、山本兵曹は湖底に沈んだ座席に押しつぶされて殉職していた。

同兵曹は岡山県川上郡富家村布瀬の人、大正十年六月、横須賀海兵団に入り、軍艦富士、八雲乗組の後、翌十一年末、第三期練習生として霞ヶ浦航空隊に入隊、成績きわめて良く二〇時間で単独飛行を許され、優秀な操縦者として母艦若宮に乗組み、水上機の操縦を担任していた。今年一月、霞ヶ浦航空隊水上班附を命ぜられて専ら学生の教育係助手を勤めていた。享年二五。殉職により海軍二等兵曹に進められた。

春早々からたて続けの遭難も、これでひとまずあとを絶つて二月半ばには、新造飛行船の帝都訪問飛行で再び士気がもり返された。

それはさきに問題をおこした空中爆破のSS三号飛行船を基礎にして建造した四号船が竣成したので飛行船隊長寺田幸吉少佐主任、荒木大尉が船長で試運転を行い、好成績を収めたので十八日、霞ヵ



一五式飛行船

浦で三回にわたつて試験飛行の結果、予期以上の完成ぶりだつた。

発動機はベンツ式一三〇馬力二基を装備し、兵装としては機関銃三挺と無電機を備え、銀色燦然と輝いていた三号船の金属性塗料を排して、安全性の高いと見られる植物性塗料の橙色の気嚢も重厚で落付きのある感じを与え、電気的にも絶縁されていて、気嚢内部の爆発性浮揚ガスを空電から遮蔽したほか、細部にも改良が施こされて後に正式に一五式飛行船と命名された。

そこで二十五日の好天を幸い、寺田少佐、荒木船長ほか三名が搭乗して東京を訪問し、前後二時間半にわたつて再生の日の日を見たのだつた。

しばしば記した通り海軍では欧洲大戦の戦訓から、対潜水艦船や沿岸哨戒に軟式小型飛行船を用いる方針をとつてイギリスやフランスから軟式船を購入して実験研究を重ねていたが、その結論として軟式は五、六千立方㍍以下のものが最も効果的であり、一〇、〇〇〇立方㍍級は軟式としては大型過ぎて、その取扱や保存上に不便の点があるのみなず、その飛行性能も敏速を欠くうらみがあるというので、一時その威容をほこつたアストラ式トウレ型飛行船も、これ一隻のみにとどめたうえ、更に一歩を進めて半硬式への企図をたてていた。

たまたまイタリーのウムベルト・ノビレ少将が設計したN三号型の半硬式船が好評を博しているのにかんがみ、実験のためこれを購入することになつて寺田少佐が買い付けと同時に製作の監督、取扱法、操縦術の研究にイタリーへ派遣された。

ちようどその時は、ノルウエーのアムンゼン大佐が北極探検のため、このN二号船のノルゲ号でノビレ少将と一しよに壮途にたつたばかりであり、世界の視聴は一にこの半硬式飛行船の上にかかつている際だつた。わが海軍当局では特に重大な関心をもつて、この北極探検におけるN二号船を注視していたのである。

それとともに飛行機の進歩発達によつて、欧米海軍国では既に大小軍艦にも飛行機を搭載する傾向が強くなり、偵察、爆撃、雷撃などが海戦においても勝敗を支配する重要な鍵となつて来たので、わが海軍でも既に最近、軽巡洋艦の一部に飛行機を一台ずつ搭載していることは前に小記したが、その後の研究で軽巡以上の軍艦には全部若干機ずつを常備することに決定されて、来年度から実施する見通しがついた。

これに要する費用は約三〇〇万円で、十六年度予算に計上するほか、また最近建造の新艦は着工に際し、あらかじめ飛行機搭載を条件に各種の準備をしたが、その既成軍艦には、その装備がないので全部に搭載するとなると、これに要する経費も併せて要求されねばならぬ。たとえばキヤタパルトの如きはアメリカが十数年来、倦まずに研究していた成果があがつて既に完成されたという情報も入つているので、わが海軍でもこれを機会に二、三の軍艦に装備して急速な研究を遂げねばならぬ時機に迫つていることは間違いない。

また現在、艦政本部所属の航空部を拡大して航空本部の確立及び航空隊の増設をはかることも急務であり、従来雷撃は爆撃に比べて効果が薄弱なものとされていたが、最近のわが航空隊の実験によつて二〇㌔ないし十五㌔の高度から魚雷を発射して、潜水艦や水雷艇とほぼ大差ない成績を示したことから見て、爆撃よりもむしろ命中率その他において有効であることが証明され、魚雷の威力がとみに認められて来ていた。

アメリカの実験でも距離二、〇〇〇㍍から発射して命中率四四％を現わし、ことにこれまでの海上からの攻撃では薄暮か未明が有効であるとされていたものが、飛行機ならば神出鬼没、白昼でも攻撃が可能であり、しかも敵の反撃をかわし得る有利な点もあり、航空機の魚雷攻撃は将来の海戦に必須の尖端的戦法であることがわかつて来た。

そして飛行機が魚雷をかかえて八、〇〇〇㍍の距離から二、〇〇〇㍍の発射位置に接近するのに対し、飛行機八〇㌔、軍艦二〇㌔の時速ならわずかに一分五〇秒を要するに過ぎず、欧洲大戦の実験によると一台の飛行機を射落す砲丸の数は四、五〇〇発ないし八、〇〇〇発という多数の無駄だまを犠牲にせねばならぬことも承知のうえだ。しかも高角砲の装備がまだ充分でない軍艦では、敵を撃墜することは非常に困難であり、当然すぐれた技術と訓練が必要であるから爆弾にせよ、魚雷にせよ、軍艦にとつて航空機の脅威はますます増大されて来ている。

艦政本部内に設けられている航空主務当局では、しっかりした航空本部の設置について早急実現を望みつつも、肝心の規模や職制などについて意見まとまらず、今日に及んでいたがもはや時を許さず、出来れば今秋末、遅くも来春までには海軍航空本部の実現を見ねばならぬ空気がみなぎつていた。

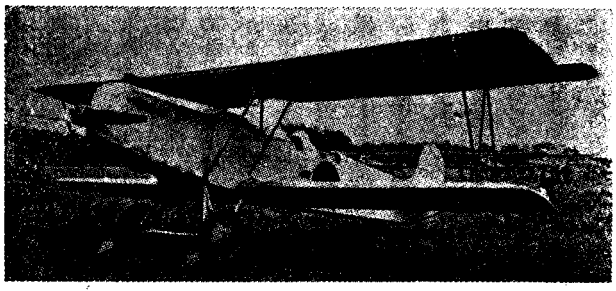
(三) 甲式四型戦闘機と八七式軽爆撃機

寺師軍医正改造の患者輸送機――フオツカー式C五型軽爆撃機――三菱、川崎両社の試作機――三菱製の八七式軽爆撃機――中島製の甲式四型戦闘機――飛行機耐久方法の懸賞募集――立川・鹿屋間飛行――勝目航空兵中尉の飛行新記録――低空飛行の失敗――太刀洗・羅南往復飛行――所沢・太刀洗間二個編隊飛行――所沢飛行場に大旋風――古富一馬航空兵特務曹長殉職――患者輸送機で盲腸患者入院――周水子飛行場建設

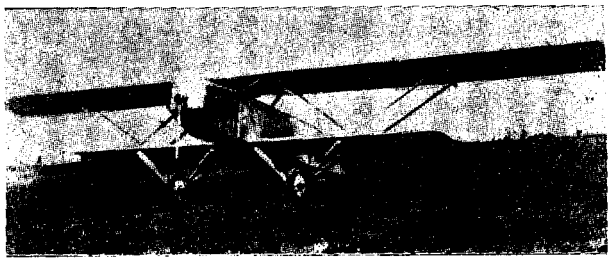
航空医学にその人ありとして名をはせている陸軍の寺師義信二等軍医正は、臨時軍用気球研究会時代から所沢にあつて、きわめて熱心に航空医学や臨床に没頭している権威ある医学博士でもあるが、先年輸入のユンカー式J F六型機を仕勝手のよい患者輸送機に改造した。

かねてこのドイツ製輸送機は使いにくく、ほとんど用いられなかつたのを寺師軍医が、日本人向きに研究していたもので、重な改造はジュラルミン製の吊り床二個と軽症患者用のいす数個、病室は密閉して防音装置を施したところに特色があり、釣床には柔い羽ぶとんをかけ、きわめて快適な空中病室として好評を博した。

これと前後して、所沢に着荷した新機にオランダのフオツカー式C五型軽爆撃機がある。全幅一四㍍六〇、全長九㍍四五、全高三㍍三八、主翼面積四六平方㍍でネピア・ライオン式水冷W型四五〇馬力を装備した複座で自重一、五二八㌔、全備重量二、六一六㌔、最大速度二〇〇㌔、上昇限度五、〇〇〇㍍、兵装としては固定機関銃一、旋回機関銃一である。



フオツカー式C5型軽爆撃機



三菱製B2・2型軽爆撃機

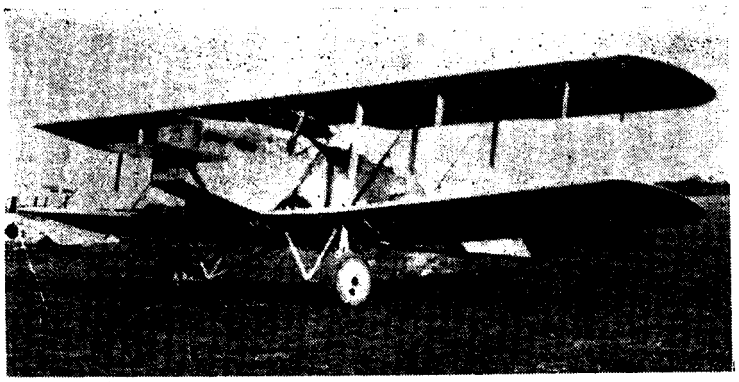
ドイツは大戦後、国内での航空機製作は部分品以外、一切禁止され、国際連盟によつて不断の監視をうけているので、往年の製作業者はみな国外にのがれて軍用機や商業機の設計製作に努めている。たとえばドルニエー工場がスイスとイタリーに、ユンカースがスウエーデンのA B航空工業会社の一要素になつているが如き、それである。

オランダのアントニ・ヘルマン・ゲラード・フオツカー氏は大戦前からの名技術家だが故国に容れられず、イギリス、フランス、イタリーに顧みられず、ロシヤでさえ、「私が根をおろす土地さえ拒んだ」といつているくらいに連合国から相手にされなかつた。そしてドイツだけが歓迎しないまでも、少くも好感をもつて遇してくれた唯一の国だつた。大戦中、フオツカー式戦闘機が連合国の空軍を悩ましたことは有名な話であり、また同氏の同調式機関銃の威力は圧倒的なものがあつた。そういう因縁からフオツカー式の機材はほとんどドイツの国産化され、フオツカー氏の名は高まつてもオランダ国の影は全く薄れてしまつていた。フオツカー式軍用機が日本に輸入されたのは今度が最初であるがこの

時は既に本国に帰つていて、世界的飛行機製作工場の一つに数えられていた。

このC五型偵察兼軽爆撃機と並んで、わが国産機三種が所沢の補給部につつましくお目見えした。その一つは三菱内燃機製のB二・二型、一名を鷲型と呼ぶ軽爆撃機で全幅一〇㍍、全高三㍍五五、主翼面積六二平方㍍七〇、座席二で発動機はイスパノ・スイザ式四五〇馬力、金属製プロペラーを装備し、自重二、一〇〇㌔、全備重量三、六四〇㌔、搭載爆弾八〇〇㌔に及ぶという同社招聘のバウマン博士設計のものである。

次ぎは同じく三菱の隼型戦闘機で、イスパノ四五〇馬力を装備してあるが、この他に鳶型偵察機があり、これら一連の同博士設計のものは主として木製羽布張りの主翼と、ジュラルミン製の骨格に羽布張りの機胴や尾翼で工作の困難と原価の高いのが欠点とされ、採用を得るに至らなかつた。



三菱製軽爆撃機式七八

また金属製機に努力を傾倒している川崎の工場では、B・M・W式五〇〇馬力搭載の試作軽爆撃機として全金属製の新型複葉機を気負つて搬入したが、まだ欧米のどこにも見られない斬新な型がかえつて禍いをなし、生産、整備、取扱いの上に不便があるのと、安定性に疑問があるので実用機として不適当の刻印をおされた。製作者が型式の新規と性能の高率を標榜するのはもつともなことだが、当局としてはすぐれた性能に越したことはないというものの、型は新らしからずとも実用的に確実なものを要求しているところに食い違いが起りがちである。

かくてこの新試作機はいずれも不合格になつたが、三菱がかねてから陸軍の注文で製作していた軽爆撃機は頗る好評だつた。これは海軍の一三式攻撃機をそのままの木製羽布張りで全幅一四㍍八〇（一三式は一四㍍七六）、全長一〇㍍（一三式は一〇㍍〇六）、主翼面積六〇平方㍍（一三式は五七平方㍍）で一三式よりもやや大きく、一三式の三座に対してこれは複座、発動機はイスパノ・スイザ式四五〇馬力を装備してプロペラーだけが金属製に変り、自重一、八〇〇㌔（一三式は一、五五〇㌔）、全備重量三、三〇〇㌔（一三式は二、九〇〇㌔）、最大速度一八五㌔、上昇限度四、三〇〇㍍、一、〇〇〇㍍に九分一〇秒を要し、航続三時間で性能の点でも殆ど差はなく、陸軍の一三式ともいえるものである。

陸軍ではこれに八七式軽爆撃機と制式名をつけたが、「八七」は紀元二五八七年の謂いで、今後の制式新機はみなこれにならつて行くことになつた。

そして陸軍では既にサルムソン式の乙型偵察機にも飽きて来たので昨年秋、三菱、川崎、中島及び石川島各製作所に新偵察機の試作命令を出してあり、おのおの特色を競いながら各社こぞつて設計製作中であつた。

それとも一つは中島製作所で大量製作にかかつている甲式四型戦闘機である。これは数年前、陸軍がフランスから購入したニューポール式二九C一型を改造したもので、ニューポール会社から製作権を買つた中島製作所が注文をうけて製作にかかり、本年度中に各戦闘機隊に配備されることに決し、東京附近では既に整備した隊もある。

全幅九㍍七〇、全長六㍍四四、主翼面積二六平方㍍八八、イスパノ・スイザ式三〇〇馬力を整備して自重八二五㌔、全備重量一、一六〇㌔、最大速度二三二㌔、実用上昇限度八、〇〇〇㍍、四、〇〇〇㍍へ一三分三〇秒を要し、航続二時間の優秀機で同じ中島製の九一式戦闘機が現われるまでの六、七年間は、この甲式四型が戦闘機の王座を占めていた。そして九一式と代るまでの昭和七年一月までに造り上げた総数は六〇八機に達し、わが国航空工業界に記録的な大量生産の実績をあげたのである。

しかし造るばかりが能（のう）ではなく、飛行機の命数を出来るだけ増大し、且つその能力を最大限に発揚させるためには、どうしたらいいかは、軍民ともに久しい頭痛のたねであり、問題としては既に古いが、しかも解決のつかない限り常に新らしい問題であつた。

この一月頃、航空本部では、「㈠飛行機機体をなるべく永く使用するための処理方案、㈡飛行機用（又は自動車用）発動機を成るべく永く使用するための処置方案」を部内に懸賞募集した。

およそ飛行機に乗るからには誰でもが考へ、誰でもが研究している筈だつたが、案に相違して三月末の締切までに応募原稿僅か十数篇という貧しさだつた。審査の結果、機体の一等に加藤邦男大尉（飛行学校教官）、二等に寺本喜男大尉（検査部員）、発動機の一等に榊陸郎大尉（飛行七連隊附）、二等に寺本喜男大尉で、下士官には機体の当選者なく、発動機に一等、吉岡健吉技手（飛行二連隊勤務）、二等に技手斎藤伊次（飛行七連隊勤務）で、加藤大尉の研究は原稿紙数十枚に及ぶものだつた。

さて実施部隊では立川の第五連隊が、各中隊から一機ずつの乙式三機で鹿児島飛行に成功した。二月九日朝、途中岡山練兵場を仲継地にして三五六号機に山本大尉操縦、土居少尉同乗、三五三号機に児島特務曹長操縦、三九八号機に遠藤軍曹操縦、田中大尉同乗で立川を出発し、寒風をきつて岡山練兵場に安着、小憩の後、鹿児島に向つたが三九八号機は気化器の故障で遅れ、二機は瀬戸内海を斜めに横断して四国に渡り、九州東海岸に飛びついて午後三時五分、三五六号機が鹿屋飛行場に先着、五連隊としては最初の車輪をつけ、三五三号機も同四時十分、安着した。

岡山に残つた三九八号機は修理に手間どつて一泊したところ、翌日は天候が思わしくなく、十一日朝八時、僚機のあとを追つて立つた。

帰航には搭乗者が入れ代つて三五六号機に富所特務曹長操縦、山瀬大尉同乗、三五三号機に勝目中尉操縦、上条少佐同乗で十一日朝八時三十五分、鹿屋を出発したが、勝目操縦者は「この風は東京まで続いているから、これに乗つて行けば岡山へ寄らずにまつすぐ帰れる」と指示され、なるほど強い西風に追われて途中無着陸で立川に向い、二時三分、帰着して約一、二〇〇㌔を五時間二八分で翔破の新記録をたてた。

次いで三五六号機も二時五十分姿を見せ、これも六時間一五分の快記録をあげて近ごろにない成功をもたらした。

また三九八号機は十二日朝、搭乗者はそのままで帰途につき、今日は都合のよい風にも恵まれず、岡山で給油のうえ夕方立川に安着して今春の長距離飛行を完了したのはよかつたが、この留守中、十日朝九時過ぎである。同連隊の小林善晴伍長は今泉一朗軍曹同乗の乙式二六二号機を操縦して訓練飛行中、南多摩郡日野町の上空で五〇〇㍍の高度にさげて同町郵便局の裏手を飛び、報告筒を投下してから上昇の瞬間、そこの某農家の庭のけやきのこずえに機翼が触れたので、たちまちハンドルをとり損じて家根うえに墜落し、家根をつきぬいておりしも庭先きで遊んでいた女児を圧殺するの椿事が突発した。女の子は同家の子供で、ひとたまりもない非業な最後だつた。

同乗の今泉軍曹も左腕挫折のほか、数ヵ所に打撲傷を負つたが小林伍長はけろりとして突立ち、あまりに突然の異変にわれを忘れてしばし茫然自失のていだつたが、一瞬にして愛児をうしなつた同家は半壊、とんだ災難だつた。原隊からは取りあえず副官が見舞いに訪れ、損害程度を調べて行つた。

次いで桃の節句三月三日には、太刀洗の第四連隊機が朝鮮羅南へ飛んだ。この日の朝、乙式偵察機五八七号機を谷大尉操縦、横山中佐が同乗し、一〇二五号機には中原曹長操縦、早川大尉が同乗して早春の潮風をきつて海峡を越え、五時五分、平壌の第六連隊飛行場に安着、翌早朝同地発、羅南に向つた。途中一〇二一号機は機体の故障で咸興に不時着したが、五八七号機は目的を果して翌五日は一日休養、一〇二一号機も追いついて六日朝、そろつて帰途につき、油槽にまかせて一直線に半島の天険を縦断、海峡を飛び越えて太刀洗に帰つた。

また所沢飛行学校の乙式三機の二個編隊が、太刀洗への長距離訓練に飛び出したのは三月十七日だつたが、この前日の朝十時ごろだつた。ちようど場内外の練習が一段落ついたあと、突然、一大旋風が吹きおこり、煙のような黄塵が濛々と舞い上がる中に、おりから乗り捨ててあつた将校学生の練習用機で重量

五〇〇㍍余りのアンリオ式複葉機が、ものの見事にかるがると巻き上げられたうえ、やがて地上にたたきつけられた時は原形をとどめず、めちゃめちゃに粉砕されて春先きによくある気象の悪戯をまのあたりに現出した。

さて太刀洗への飛行第一編隊は加藤大尉を編隊長として河島中尉、延原軍曹が両翼に続き、第二編隊は城寺中尉編隊長で下山中尉、根本軍曹が従い、各機に機関士を一人ずつ乗せて五時四十分、所沢飛行場を離陸した。

この日も荒つぽい季節風をまともにうけながらややもすれば編隊も乱れ勝ちに東海道を下り、八時十五分、明野飛行場に降りて給油のうえ、九時半再出発、午後一時、岡山で少憩して太刀洗に向い、瀬戸内海をまつすぐにおりて四時半、安着した。

帰航は一日おいて十九日朝、搭乗者も同じ編隊で太刀洗を出発、この日も適当な追い風に乗つたが明野に降りて給油し、所沢に帰校したが、まさにサルムソン酣（たけなわ）の時代であつた。

これより先き、所沢飛行学校では訓練の必要から優先的に甲式四型戦闘機の配備をうけて操縦や整備の練習を始めていたが、この時早くも犠牲者を出して新鋭機の俊敏な操縦性能を物語るものがあつた。

三月六日朝九時過ぎである。第二〇期下士操縦学生は教官野口大尉指揮のもとに甲式四型機の操縦練習についていたが、その中の古富一馬曹長は、「飛行場北端上空一、五〇〇㍍の高度で右キリもみ実施」の、この日新らしい訓練課目を命ぜられて離陸し、飛行場外郭を一周して所定の上空で、その高度に達した。

そこで曹長は右キリもみに入り、続けざまに三回半旋転した後、機首を北々西に向けて垂直の姿勢でまつすぐに降下して来る様子が既に異様だつたが、果して次第に背面滑走に変り、そのまま約四〇度の角度で飛行場東北約二〇〇㍍先きの雑木林中に突つ込んだ。時に九時十五分。

直ちに救急車を走らせて見ると、機首を深く土中に突き刺し、座席の曹長は上半身を埋没して殉職していた。

原因は高等飛行中のめまいと見られ、甲式四型機による最初の遭難である。

曹長は山口県厚狭郡小野田町の人、大正八年春、甲種合格の徴兵で歩兵第一四連隊に入り、翌年二月、同第七七連隊に転属、同十一年十一月、伍長に進み平壌の飛行第六大隊附となり、翌十二年夏、基本操縦術を習得して原隊に帰り、昨年秋、再び所沢飛行学校に入つて戦闘機操縦者としての訓練をうけていた。享年二八。殉職と同時に航空兵特務曹長に昇進した。

この項（こう）のはじめに記した寺師軍医正改造のユンカース式患者輸送機が早速、間に合つた話――。この四月はじめ、たまたま所沢の航空本部補給部支部員の石田房雄航空兵大尉が盲腸炎にかかり、容態ただならぬので寺師軍医正はこの時とばかり、直ぐユンカース式を用意させて石田大尉を乗せ、看護兵を附き添わせて立川飛行場に送り、そこの衛戍病院で首尾よく手術させ、最初の実験に成功したことである。同機には酸素吸入器、食塩注射器その他の医療器具や薬品が備えつけてあり、医者や看護人の座席も設けてあつた。

陸軍航空本部では、かねてから関東州方面に飛行場を開くことの必要から土地の選定にかかつていたが、大連から鉄道沿線五〇㍄半の周水子附近一帯に三〇万坪を獲得して買収し、既に整地作業を開始していた。

更にこれに隣接して七五万坪の陸軍用地があるので、これと併合し、今年度内に格納庫、営舎その他所要建築物の竣工を目ざしていた。

（四）郵便定期航空一周年の成果

帝国飛行協会総務理事以下入れ替り――機関誌の特約解消と会報発行――第二回航空ページェント――関東飛行倶楽部主催の一、二、三等操縦士競技大会――鈴木、鳥居、木下、岩田、青島操縦士ら優勝――松屋の航空展覧会で実物指導――郵便定期航空一周年の成績――日本航空会社の上海、大連線計画――航空輸送食料売場――渡辺信二等操縦士、又木亮治氏殉難――高松宮殿下、屏東航空班へお成り

毎年の例だが、この春も朝野名士の訃（ふ）が繁く、前記加藤高明首相をは

じめ飛行協会関係でも特別委員の村井吉兵衛氏、愛知時計電機会社長で中京財界の巨頭鈴木摠兵衛氏、評議員大木遠吉伯爵らがあつたが、協会内部にもまた近来稀れな変動が大規模に行われた。

すなわち三月八日附で野中総務理事が退陣し、代つて在郷の陸軍少将で衆議院議員の蟻川五郎作氏が就任、一日おいて徳永、戸田両参事、久留島丈一郎、北島定夫両嘱託の四氏が退職して、新たに在郷海軍大佐福岡成一氏が参事に嘱託されるという変動ぶりだつた。

野中氏は大正十一年八月以来満三カ年の前年秋ごろ辞意を漏らしていたが、適当な後任者がないため踏みとまつていたので、細る一方の財政緊縮当時を比較的長期間よく地味に目を配りながら石橋をたたいて来た功労は感謝されてよいものがあつた。ことに日本飛行倶楽部、東京飛行記者倶楽部など、とかくロの多い権柄（けんぺい）づくの団体にもまれながら隠忍自重、こつこつ切りぬけて来た心労はなみたいていのものではなかつた。

後任の蟻川少将は長野県下高井郡夜間瀬村の出身で慶応二年の生まれ、日露戦役では旅順攻囲軍に勇戦奮闘し、わが野戦史に稀代の武勲をたて、殊勲甲によつて破格の功三級を賜わつた武将である。

当時既に六〇歳を越えていたが、長岡中将らとともに軍人代議士として院内に幅をきかし、与党憲政会に所属して瑠璞（かくしやく）たるものがあつた。

野中前任理事との事務引継を終るや、返す刀で徳永、戸田氏ら四氏に因果を含めて袂を連ねさせたのは、議会の控室で長岡中将から懇々説かれた協会内部の刷新にあつたとはいえ、まことに鮮やかな手並みであつた。

もつとも徳永、戸田両氏は大正七年夏、国民飛行会の長岡中将らが登場して新帝国飛行協会を結んだ当時からの職員で既に一〇年に近く、部内空気の刷新という意味からは俎上に載せられるのもまた、止むを得ない事情にあつた。

あとには前年七月、宣伝募集事務を嘱託されて入つた陸軍歩兵大佐馬場鎭江氏と、会計の別技参事、鵜野嘱託の三氏が残り、新任の参事福岡大佐は主として技術方面の事務にたずさわることになつた。かつての同大佐は追浜で若い操縦将校にまじつて率先操縦術を修得し、卒業試験飛行課目の東京湾周回飛行まで行つて元気のあるところを見せたものであり、気球の権威であつた徳永大佐の後任としてはうつてつけの適材適所であつた。

この突然の内部改造は、表面緊縮と刷新を兼ね行つたものとして、はからずも内外から好評をうけた一つとなつたが、この英断のもとは長岡中将であり、旧冬、阪谷会長、草間副会長の就任を見て最高部が整備されたに対し、肝心の運行機関たる事務職員に生気がなく、プロペラーが惰力で回つているような緩回転では意味を成さずという訳で、疲れたものはよろしく退いて休ませ、代つて新しい生気を吹き込んで上下ともに清新味を加えようとするのが、長岡中将の蟻川少将口説きの内容であり、また蟻川新総務理事から徳永参事以下の退職者に対する苦ぜつでもあつた。

しかし長岡副会長両翼の副官役とも見られて来ていた戸田、徳永両参事が、前年末の会長補欠問題で空気の動いている最中にも、よくそのことに気づかず、ふたをあけられてびつくりするようなかつさでは、今日自分の身上にこの事が起るのもまんざら理由のないことではないと見ねばならず、久留島、北島両氏はそばづえを食つたものであるという見解に余儀なくされた。それは会長問題が万端手筈が整つて表面に浮び出るや否や、一も二もなくそのまま押し切られた途端に、「我れあやまてり」の直感が深く両氏の胸に刻まれていたからであつた。その直感はあるいは戸田、徳永両氏の邪推（じやすい）であつたにしても、両氏は自らその粗漏と悠暢さを省みて相当耻じ入つていたことは事実である。すなわちその応報が、この追放になつたのだと自問自答して円満にいすを去つたのである。

蟻川新総務理事就任記念のような革新工策は、この人事異動のほかに機関雑誌「スピード」を解約して、協会々報を直接発行に改めたことも、その一であつた。「スピード」との関係は十二年一月以降、満三年余続いたが、三月号限り契約を解いて協会自ら毎月「帝国飛行協会会報」を発行することに逆もどりして、会報と名づけるものは今度で三回目、協会の機関誌としては実に第七次の改革で、大正三年末の初刊以来、平均二年に一度の割で忙しい変遷をふんで来たの［illegible］る。

新会報は主事道永悌三氏主任で五月一日に第一号を出したが、例によつて巻頭の「発刊の辞」の中に、「スピード」に代る理由を述べて、同雑誌は紙数も多く、発刊部数おびただしく、自動車界、航空界の権威である。ただしかし総ての雑誌において紙数の多きことは一つの誇りであるが、その誇りが、たまたま飛行記事熱読者のためにはむしろ邪魔物視され、「スピード」はあまり浩瀚（こうかん）にして展読に、また格納に不便なりとの小言が少くなかつたので、再び手もとで「会報」を発行することになつたといつている。

しかしこれも実は緊縮財政の犠牲の一つで、一年に二千数百円、すなわち一カ月平均二〇〇円未満の契約金を更に圧縮せんとするの方針から、才気煥発の新人道永主事が担任したもので四六版数十頁を標準にして会務、事業、役員の異動などを主にして編輯し、二、〇〇〇部内外を一〇〇円前後で仕あげるつもりだつた。なるほどこれならば「浩瀚にして展読に、又格納に不便なりとの小言」もなくなつたであろうと思われるが、これという読みものは何もなかつた。

かくて一段落ついた四月上旬、例の如く航空宣伝と会員募集のために残留組と新任組とが元気のあるところを見せて、立て続けの街頭進出を行つた。

その一つは神武天皇祭の翌日、代々木練兵場に開かれた飛行倶楽部主催の全国各等操縦士競技大会を協賛するとともに、会場外に協会臨時出張所を設けて「入会申込受付」の大看板を立てかけ、八日には国民新聞社と共同して銀座松屋百貨店に航空展覧会を開き、十一日には再び同新聞社共同で代々木練兵場で第二回航空ページェントを催し、陸軍機三七機、海軍機三四機、民間機一八機のほかに患者輸送用機、海軍の新造一五式飛行船、自由気球などが参加して前年以上の充実ぶりを発揮したが、これらの会場にいずれも臨時出張所をおいて会員を募集し、即時払込の一〇円会員四名、二円会員百数十名、結局当日の天幕代にも及ばなかつたけれども、飛行協会の看板だけは多少とも人目に触れた訳だつた。

操縦士競技大会は、行きつまつている日本飛行倶楽部をいつたん解消し、関東飛行倶楽部と改称して更生をはかり、その発会式を兼ねての催しなので航空局も賞金をかけて後援した。

競技は一、二等操縦士には速度飛行、直線飛行並びに制限地離着陸、三等操縦士には高度目測判定と離着陸で、速度競技は代々木・大宮・霞ヶ浦・下志津・松戸を経由して代々木に帰る一七五キロコース、直線飛行は会場内の地上に引いた白線の上を一直線に飛び、制限地着陸は高度二〇〇メートルで発動機をとめて直径一〇〇メートルの円周内に空中滑走で着陸する方法であつた。

賞金は速度競技一等に航空局、飛行協会各金三〇〇円、計六〇〇円、二等に同じく各金二〇〇円、計四〇〇円、三等に同じく各金一〇〇円、計二〇〇円、直線飛行と制限地着陸には飛行協会から一等に金三〇〇円、二等金二〇〇円、三等金一〇〇円、航空局からは一等各金一五〇円、二等各金一〇〇円、三等操縦士の高度目測判定には一等に飛行協会から金二五〇円、航空局から金二〇〇円、計四五〇円、二等には金二〇〇円と一五〇円、計三五〇円、三等には各金一〇〇円ずつ計二〇〇円、四等には各金五〇円ずつ計一〇〇円、離着陸競技もこれと同額で、副賞には毎回のことながら山階宮殿下から三等操縦士競技の離着陸優勝者に銀時計一個を寄贈されたほか、大阪毎日新聞社、報知新聞社、国民新聞社及び芝増上寺の道重貫主から優勝杯、楯、三組杯、金、銀、銅牌などの珍らしい寄贈があつた。

参加者は一、二等操縦士では石川加一、鳥居清次、大蔵清三、田中近美、永田重治、小西金次郎、遠藤辰五郎、木下豊吉、菊池良治、鈴木菊雄の一〇氏、三等操縦士では伊藤光義、岩田正夫、市川徳次郎、北郷涼、李商泰、加藤信雄、吉村依雄、谷口米一、旦代次雄、塚越賢爾、山田寛、山田秀一、前田あさの、松下義雄、古寺巽、伏見善一、青島次郎、浅川進一郎、荒木清吉、榊正行、木部シゲノ、慎懶頑の二二氏で、新進女流が二人まで出場したところに一般向きの人気があつた。

使用機はクレルゼー式一三〇馬力と、ローン式一一〇馬力装備のアブロ式五〇四K型二種六機を筆頭に、ニューポール式八一型が二機、同八三型が一機、いずれも八〇馬力、同じく二四型一一〇馬力、中島式一五〇馬力及びスパッド式一一型二二〇馬力が各一機、計一二機が揃つて、午前中は薄曇りだつたが次第に晴れて風もなく、女流まじりの競技大会にはあつらえ向きの麗かさだつた。

倶楽部側の実行委員として馬詰、宗里、木暮武美（日本飛行学校主事）、浅見富蔵（福長飛行機製作所技師）氏らその他が競技を進行させて行くそばに、航空局からは波多野局長、児玉課長、安辺航空官その他、飛行協会からも長岡中将、蟻川総務理事、福岡参事らが立ち会つた。

一、二等操縦士の野外速度飛行は東亜飛行専門学校の永田重治氏、第一航空学校の田中近美氏、日本飛行学校の石川加一氏が機体の故障や時間の都合で棄権し、三等操縦士競技では高度目測飛行で第一航空学校の古寺巽氏が七〇〇㍍の上空で発動機が停止してハツとさせたが、沈着な滑走ぶりで無事着陸した以外に事故なく終了したが、制限地着陸では五〇㍍の高度から空中滑走で周囲一〇〇㍍の圏内に入つたもの二二名のうちわずかに七名という不成績だつた。

かくて審査の結果、速度飛行では一等、鈴木菊雄、二等、菊池良治、三等、遠藤辰五郎氏、制限地着陸では一等、鳥居清次、二等、永田重治、三等、木下豊吉、直線飛行では一等、木下豊吉、二等、永田重治氏で三等操縦士の離着陸競技は一等から四等まで岩田正夫、荒木清吉、伏見善一、伊藤光義氏の順、高度目測判定では青島次郎、山田秀一、荒木清吉、旦代次雄氏が入賞し、七日午後一時半から飛行協会の会議室で賞品授与式を挙行した。

松屋の航空展覧会には伊藤飛行機製作所から小型軽飛行機、御国飛行練習所から一八平方型のニューポール式を出陳して公開し、座席に上つて自由に操縦桿を動かして補助翼や尾翼の動作を知悉させるという宣伝をしたので、二、三日のうちに一〇〇時間ほども飛んだくらい諸所にゆるみが生じ、操縦線も切れる始末だつた。学生や一見、知識階級層の人はさすがに手心して研究的に操作しているが、老人や子供は見さかいなく面白半分動かすので、時々そばから注意を与え、御国飛行練習所の熊川操縦士が毎日出張つて細かな説明をやつたいた。

その他、ドイツの金属製ユンカース式単葉機をはじめ各種模型や写真を展覧し、花時の人あしを呼んで盛況を告げたので一週間の日延べをして二十一日、閉会した

この間、十一日には代々木練兵場で第二回航空ページェントを催し、飛行協会では特にこの日の記念章を作つて街頭で道ゆく人に金一〇銭ですすめた。

代々木上空では陸海軍機の攻防機、模擬都市爆撃、一五式飛行船からの落下傘降下、民間機の曲技飛行などに二〇万の観衆を酔わせて午前十一時半、珍しい型のユンカース式患者輸送機の飛行を最後に幕を閉じ、花も色さめたあとの空にたくましい航空耽美の色調をひらいたのだつた。

この四月二十日はちようど郵便定期航空開設一週年に相当したが、東京・大阪線の東西定期航空会、大阪・別府線の日本航空株式会社、一カ月遅れて就航した堺・今治線の日本航空輸送研究所三者の総予定距離三三万一、〇〇〇㌔のうち、東京・大阪線六万二、〇〇〇㌔、大阪・別府線一一万二、〇〇〇㌔、堺・高松、今治線四万八、〇〇〇㌔、計二二万二、〇〇〇㌔を運航して約七割の実施率をあげていた。これを各線毎に区分すると、

東京・大阪線			大阪・別府線			堺・今治線		
(指定)(回数)	(実施)(回数)	(飛行)(率)	(指定)(回数)	(実施)(回数)	(飛行)(率)	(指定)(回数)	(実施)(回数)	(飛行)(率)
上り 一四七	八二	五九%	一四七	一六〇	七二%	一三四	一〇三	七七%
下り 一四七	九一	六二%	一四六	一〇〇	六九%	一三四	九一	六八%

で、総回数八五五運航のうち実施回数五七三回に達し、このうち二一一回は荒天を冒して飛び、その間、機体の小故障二五回を起したのみで、死傷事故は皆無だつた。

かくて第二年度を迎え、東西定期航空会では河内氏も既に運航に従事して新野、石上、大島、熊野氏らのほかに立川飛行場には木下氏が詰めてサルムソン式二A二型機で毎週月、水、金曜日は東京発、下り便、火、木、土曜日は大阪発上り便の三往復を実施して金曜日の下り便だけは木津川飛行場を使用し、他は従来通り城東練兵場を借りて発着していた。

またこの新年度から新たに東京・仙台線を開設して毎週一回、立川と宮城野原練兵場間を往復し、東北方面の郵便逓送航空路に先鞭をつけたが、その第一回は四月二十七日、立川発、同三十日、仙台発で往復を完了した。

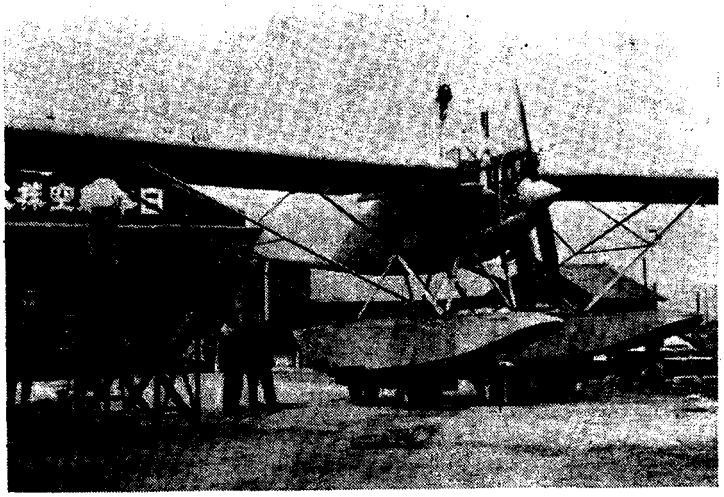
日本航空株式会社ではかねて、いずれも大阪を基点にして水上機による上

海、大連線と、陸上機による朝鮮経由の大連線を企画して航空局に出願中だつたが、陸上機の大連、水上機の上海線試験飛行が許可され、経費約一〇万円で今年度中に六往復を試みることになつた。使用機は新造の川西式八型高翼単葉機で、航空路は大阪・福岡・木浦・仁川・大連の一、八五〇㌔、大阪・福岡・木浦・上海の一、七〇〇㌔で坂東、後藤両氏が着水場その他視察のため三月末、神戸を立つて行つた。

同社には後藤氏を首席にして阿部、藤本、森田、海江田、加賀氏らの航空局委託生出身の操縦士をはじめ、宮、亀井、諏訪、信田及び米沢氏ら多数を擁し、機材は主として川西式K七型と八型を常備して最も合理的な組織のもとに海外航空路の開拓を目ざしていた。

また遊休機材や人手を利用して四月末から木津川尻飛行場で遊覧飛行を開始し、K八型機をもつて一人一回金一〇円の料金で大阪市上空を周回して、陽春散策時の景物たらしめまた宮崎県油津港外赤江灘では魚群捜査飛行を試みたこともあつた

堺の日本航空輸送研究所では前年、愛知時計電機会社に注文して改造したアルグス式一八〇馬力を装備したハンザー式単葉水上機の好成績にかんがみ、航空局から試作奨励金が下附されたが、更に同局機関士坂本定治氏を招いて整備技術の指導をうけるとともに横廠式ろ号甲型にアルグス式一八〇馬力を換装して定期運航の主力とし、航空局の命令によつて航空路を今治から更に延長して堺・高松・今治・大分間を毎週三往復することになつた。



川西式K8型輸送機

同時に内国通運会社と提携して一般貨物の輸送を開始し、大阪の商業中心地といわれる堺筋周防町に航空貨物取扱所を新設して四国、九州行き貨物一尺角、重量一貫までのもの一個金五〇銭で引受けた。

果然、これが都人士のもの好きな味覚をそそつて人気を誘い、日本航空会社も片棒をかついで南海の鯛、出来たての竹輪などが送り込まれ、高島屋百貨店の長堀橋店では航空輸送食料売場を新設して四国、九州地方の名産や鮮魚を売りはじめ、心斎橋の料亭つる源では航空便の鯛料理を看板に客を呼んだのも、一時的の流行ではあつたが航空事業の可能性を示唆する試みであつた。

これより先き四月六日、この日の定期運航の操縦者渡辺信二二等操縦士は、アルグス式一八〇馬力の横廠式二号機で友人又木亮治氏を乗せて大浜飛行場を出発した。

又木氏は堺町の錦小学校の訓導で、結婚のため郷里金沢市に帰る間際だつたが、みやげ話の一つにするため渡辺操縦士と親しかつたので同乗を希望し、大分まで空の旅を思いたつたのである。



渡辺信二氏

ところが出発後消息を断ち、最初の寄港地高松からも安着の通知がないのでようやく不安に駆られているとき、神戸市外駒ヵ林の沖合上空七〇〇㍍辺から炎に包まれて海中に落ちたという飛電に接した。研究所員は直ちに現場へ駆けつけ、同夜、附近海上に漂流中の又木氏の遺骸を発見し、翌日、機体とともに渡辺氏も収容された。災禍の原因は油槽から漏洩したガソリンが同乗席の床面に流れていたのが、おりからの太陽熱に混合ガスを作り、それが何かの発作で失火したものらしく、火災と同時に渡辺氏は横滑りで着水を試みたが眼鏡をかけていなかつた

ので炎に目つぶしされて横滑りの角度を誤まり、海面に激突したものであろうと判断された。

同氏は兵庫県印南郡志方村の人。少年時代、グライダーを造つて大空にあこがれていたが鉄道局建設課に勤務するうち、前記大正十二年、日本航空輸送研究所に第一期練習生として入り、わが国最初の水上機の三等操縦士免状を得て運航助手をつとめ、後、二等操縦士に昇格した優秀な技術者だつたが、殉難とともに航空局から一等操縦士免状が下附された。享年二七。

又木氏は享年二九才、郵便定期航空最初の殉難であり、また航空旅客最初の犠牲者でもあつた。

ちようどこの時、台湾各地を御視察中の高松宮宣仁親王殿下が屏東の航空班にお立ち寄りになつた。

四月十日朝、殿下は高雄に御上陸、直ちに鉄路を屏東に向われたので、航空班からは松崎、早坂両氏がサルムソン式二機でお迎え申し上げ、お召車が鳳山を過ぎるころまで旋回しながら飛行場に帰り、殿下の御着をお待ち申した。

殿下には飯塚班長の御案内で航空班の内外をつぶさに視察され、種々お気がるに言葉をかわされて一同に慰労と激励の辞をおくられた。

やがて午後零時、飛行場をお立ちになり、屏東駅から帰途につかせられたので再び松崎、早坂両氏は二機相前後して二〇〇㍍の高度で九曲堂御通過まで御見送りした。

(五) 優秀国産機と長距離飛行記録

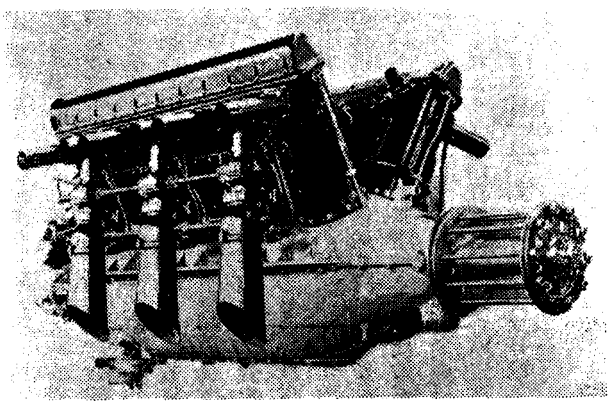
三菱製ヒ式四五〇馬力発動機——同虎型長距離機の本土縦貫飛行記録——川崎製B・M・W式五〇〇馬力発動機——八七式重爆撃機——東京瓦斯電気会社で新発動機設計——国産機による長距離飛行競技計画

三菱内燃機会社がヒ式と呼んでイスパノ・スイザ式に原型をとつた水冷式発動機を製作し始めてから既に六年余になるが、その間、二〇〇馬力、三〇〇馬力を完成して最近、新たに四五〇馬力に成功した。すなわち第一回の試運転でよく五三三馬力を出して五〇時間の連続運転にたえ、しかも燃料消費量わずか二二〇ガラムという異数の好成績をあげた。

これはV型水冷式一二気筒で、気筒は直径一四〇㍉、行程一五〇㍉、毎分一、八〇〇回転をなし、重量四二五㌔だつたが三月二、三両日にわたる公式試験の結果は左の通りである。

(回転数)	(馬力)	(燃料消費量)	(滑油消費量)
一、七八〇	四六七	二〇七瓦／馬力／毎時	八瓦／馬力／毎時
一、七〇〇	四〇六	二一四 同	
一、八七二	五五三	二〇一 同	
一、八七〇	五六一	二〇三 同	

同社発表の機構の大要を抜萃すると、



三菱製イスパノ・スイザ式450馬力

「気筒は六個一群をなして各群六〇度V型をなす。これ等六気筒は一個のアルミニューム製筒水衣中に螺入せられ、頭部には歪輪軸ありて吸気弁及び排気弁各一個を動かす。吸気口及び排気口は何れも発動機の外側に開口するをもつて、前方視界極めて良好にして着陸、着艦を容易ならしむる利あり。曲肱軸室には七個の曲肱軸承あり、その中六個は減摩合金を鋳込みありて最後部のもののみ転子軸承なり。又その前方には推進機軸に対する推力軸承及び転子軸承各一個を備う。ピストンは内側に

強靱なるリブを有するアルミニューム製鋳物にして、上方に三本のピストン・リングを挿入し、下部に一本のオイル・リングを挿入す。連接桿は内外二側ありて何れも円形断面を有す。内側連接桿は曲肱軸を直接に包含し、その包含面及び背面には減摩合金を鋳込む。外側連接桿は串形をなして内側連接桿を包含す。曲肱軸は互に一二〇度をなす。六個のピストと七個の軸承部を有し、ウエッブは偏心円盤形なるをもつて、その厚さ小にして発動機の全長を短縮す。曲肱軸の前端には推進機軸を螺着直結し、曲肱軸と同一速度にて廻転す。本発動機の潤滑は下部曲肱室の後方下部に並列する三個の偏心パレット喞筒式により行なわる。中央を圧送喞筒とし、両側を排油喞筒とす。油喞筒の下部には遠心式水喞筒ありて発動機の冷却を司どる。発電機は高圧一二極マグネト二個を後方に装備す。当社発動機に装備せるものはフランスS・F・V会社製なり。本発動機にはクローデル式揮発器を使用す。左右気筒群の外側に各三個筒水衣に密着して装備せらるるが故に、揮発器は筒水衣を通過する冷却水によつて直接加熱せられ、同時に排出瓦斯の一部により極めて簡単に与熱せられ、その気化を良好ならしめ、冬季における揮発器内の凝結を防止す。本発動機には時としてソレックス揮発器を使用することあり。本発動機を始動するには圧搾空気をもつてするルトンプ式始動機、又は揮発油及び空気の混合瓦斯によるヘルツマーク式始動機をもつてし、これ等の空気又は瓦斯分配器は何れも発動機の後方曲肱軸の延長部にあり。尚この分配器の両側には二個のAM式喞筒ありて揮発油を供給す」

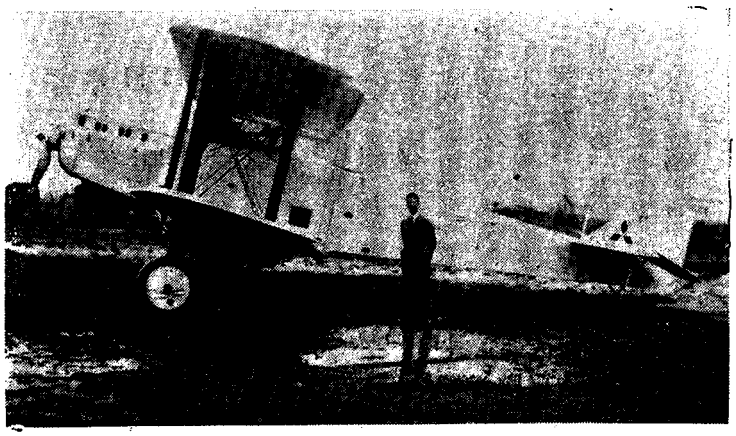
というのであつた。

四月十二日、目黒の駒場に移転工事をはじめつつあつた越中島の帝国大学航空研究所で、この三菱製ヒ式四五〇馬力の完成を記念し、陸海軍その他朝野関係者数百名を招待して国産強馬力発動機を披露した。

越えて五月二十五日以後、連日にわたつて、これも同社の新作長距離機虎型複葉機に装備して耐久試験飛行を行い、ついに長崎県大村から盛岡市までの本土縦断一、五三〇㌔の無着陸飛行に成功して、国産機によるわが国長距離飛行の破天荒な記録を立てたのである。

虎型機は海軍の一三式艦上攻撃機と同型で翼幅一四㍍八〇、全長一〇㍍〇六、全高三㍍九〇、自重一、七〇〇㌔、搭載量一、二〇〇㌔、座席は二個で最高時速一九四㌔、航続力六時間の優秀機であつた。

試験飛行は第一回は各務ヶ原から琵琶湖西岸の長浜、大阪、岡山、広島、行橋を経て大村に至る七三〇㌔航程、第二次は大村から往路を大阪に出で、浜松、静岡、小田原、東京、霞ヶ浦、平、仙台を経て盛岡市への一、五三〇㌔、第三次は盛岡から霞ヶ浦飛行場へ四二〇㌔、第四次は霞ヶ浦から往路をそのまま名古屋に出て各務ヶ原に帰る四二八㌔で、本土綜合一周の大飛行である。操縦者は同社試験飛行係の航空局第一回操縦生出身の中尾純利氏、機関士は堀八重吉氏で、第一次飛行にあたつては主油槽に四一五リットル、増設槽に六三〇リットル計一、〇四五リットル、潤滑油五四リットル、冷却水一一一リットルを用意して午前七時五十一分、各務ヶ原を出発、予定の航路を経て午後零時九分、大村に着き、平均速度一六九㌔で四時間一八分を要し、着陸後の点検によれば機体、発動機ともに良好で何らの異状なく、消費燃料は四七六・五リットル、潤滑油は一九リットル、冷却水は二リットルであつた。



三菱製虎型長距離機と中尾操縦士

翌二十六日、第二次の本土縦貫のためには主油槽は前日通り、増設槽には六八九リットル、補助槽に一四五リットル、計一、二四九リットルを積み、潤滑油も冷却水も前日と同量であつた。

払暁五時二十五分、大村を離陸し、一路北を指してきわめて快調に平均一八五㌔の駿速で翔破し、八時間二一分の記録で午後一時四十六分、盛岡市外観武ヵ原練兵場に安着した。これは前年春の訪欧飛行練習時におけるブレゲー式の記録を距離、時間ともに凌駕し、殊に純国産機をもつてしたわが国正真正銘の実力を現わしたものであつた。

機体、発動機にも異状なく燃料消費量一、〇〇九リットル、潤滑油は三八リットル、冷却水は四リットルを消費したに過ぎなかつた。

翌二十七日は午前九時三十分、盛岡を出発、一ノ関、石巻、仙台、平などを経て四二〇㌔㍍を平均一五五㌔㍍で飛んで午後零時十二分、霞ヵ浦飛行場に着き、この間、二時間四二分で燃料消費量二八六リットルであつた。

霞ヵ浦飛行場では海軍航空隊の研究参考資料として数日間滞留し、五月三十一日、堀機関士に代つて同社工作部長の山下誠一機関中佐が同乗して各務ヵ原飛行場に帰り、午前七時四十七分、離陸、平均速度一六六㌔㍍で同十時二十二分、所要時間二時間三五分で安着し、総距離三、一〇八㌔㍍を一七時間五六分で完成した。その間、発動機その他の故障はおろか、ピン一本、ナット一個をさえ換装する要がなかつたのである。ただ発動機を分解検査の結果、左側第四気筒と吸鍔に少しく筋が入つただけで、他には何ら異変を認めなかつた。

しかし同社ではこれで足れりとせず、直ちに機体からおろして発動機のタイプ・テストにかかり、翌三十一日から左の日割で地上における各種試験を行なつた。

（日時）	（試　験）	（回転数）	（出力）	（燃料消費量）
五・三一	一時間連続	一、八〇〇	四四一	〇・二〇七瓩／馬力／毎時
六・一	一〇時間連続	一、八〇〇	四一二	〇・二一三
六・七	同	一、八〇〇	四一二	〇・二一二
六・八	同	一、八〇〇	四一三	〇・二一二
六・一四	同	一、八〇〇	四一二	〇・二一三
六・一五	同	一、八〇〇	四二七	〇・二〇九
六・一六	一時間出力	一、八二〇	四四九	〇・二〇八
同	三〇分高速	一、九二四	四九八	〇・二〇六
同	低速及び加速	一、九四八	五五八	〇・二〇一

運転の都度、細密な点検にも異状なく、最後まで予定の試験を完了して優に舶来品をしのぐ出来ばえを示したのであつた。

この異数の成功は、わが航空界に大きな刺激と感激を与え、差当り飛行協会では総裁久邇宮殿下が同社取締役会長の舟越揖四郎海軍中将はじめ、名古屋製作所長の松本辰三郎、同工作部長山下誠一、同発動機課長片山誠之氏らを御殿によばれ、協会からは阪谷会長、長岡、草間両副会長、蟻川総務理事ら陪席して同社四氏に有功章を授けられ、別室で茶菓をたまわりながらなお一層の努力を希望されたのである。

しかしこれ程の成功をおさめた発動機も、同社では製作費の点から国産化に二の足を踏み、むしろフランスの製品を輸入した方が安あがりの関係上、四五〇馬力はこの一基の試作だけで打ち切ることになつた模様で、時あだかもようやく水冷式に飽かれ、空冷式の台頭著しいものがある情勢から、またやむを得ない会社の立場であつた。

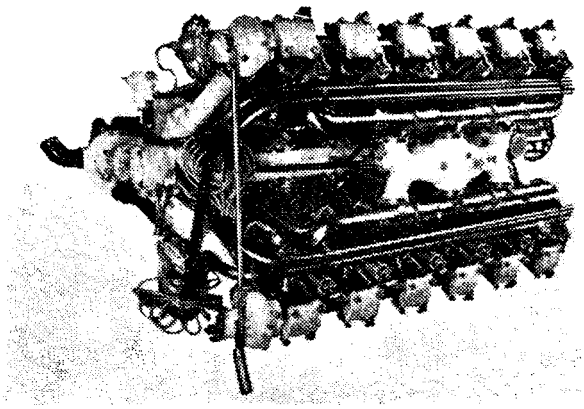
この三菱のヒ式に対して、川崎造船所飛行機部でもドイツのB・M・W式六型にならつて諸種の技術的改良を施しつつ川崎B・M・W六型水冷式五〇〇馬力を試作していたが、これもまたヒ式と歩調を合わしてほぼ同時に完成して好成績をおさめた。

同機の気筒数は一二個で内径一六〇ミリ、行程一九〇ミリで、各六個の気筒を二列とし、六〇度の傾斜で共通の曲軸室上に固定してあり、左の四点をもつて、その特徴としてある。

一、組立及び操縦簡易にして絶対的運転安全率を有し、堅牢を極め取扱い極めて容易にして格別操縦者の熟練を要せさること。

二、低級の燃料を使用するときは或は全開飛行、減速飛行、又は非常なる

高空においても燃料の消費頗る少量なるをもつて、均斉なる快速力にて長距離飛行に適し、運転費の経済良好なり。



川崎製 B・M・W式6型500馬力

三、在来慣用の発動機は高度の増進に出力の逓減を伴い、僅少なる上昇に際しても其の現象の著しきは周知の事実なり。これに反し本発動機は普通の飛行高度に達するまで一定不変の馬力を有し、尚非常なる高空においても馬力の低下頗る少なし。

四、本発動機は標準出力二割の過負荷に耐ゆること（この可能性は地形の不利、波浪或は標準以上の載量に対し必要なるものにして、又高速を利用して突発的障碍を凌駕するに必要欠くべからざるものなり）

また機構については大要左の通り発表している。

「ピストンは近時斯界に賞賛を博せる特殊高級アルミニューム合金をもつて製し、重量尠く放熱性に富み、発動機の運動を静穏ならしめ、且つ運転安全率を良好ならしむ。曲軸室も亦、優良なるアルミニューム鋳物にして強靱なる中空模鰭をもつて補強しあり、曲軸々承の冷却はこの鰭を擦過して吸引せられ、揮発器に至る新鮮なる空気によりて完全に行なわる。この空気は尚、曲軸室床と外鈑との中間を流れ、冷却鰭を備うる滑油槽側を通過し、曲軸室及び其の内部の滑油を冷却す。冷却面大なるが故に曲軸室の冷却完全なり。故に本発動機にありては別個の油冷却器の装備を必要とせず。吸入弁及び排気は気筒の頭部内に斜めに懸垂しありて弁桿を介し、歪輪軸の歪輪により運転せらる。弁桿桿は気筒の上方における歪輪軸室中に収めあるも、滑油の漏出なき様案配しあり、歪輪軸は発動機の後側における傾斜軸の斜歯輪より伝動せられ、同時に二個の発電機に伝動するのみならず、其他の補助機械を運転するに適するものなり。本発動機は各種の特許を並用したる高空揮発器を備へ、各飛行高度に於ても亦、就中調整弁を全開せざるときに於ても燃料消費頗る少量なり。揮発器は其の特別構造により著しく発動機の価値を発揮せしむるものなり。混合気の点火には発動機の後側に配置しありて斜歯輪より伝動せらるる二個のボッシュ式高圧発電機を用い、各自一組の点火栓に接続せしむ。給油装置は巧妙に形成せられ、滑油喞筒により滑油を循環せしむ。滑油は一循環毎に曲軸室に戻り、少量の新鮮なる滑油を補充して更に循環す。油量は新鮮なる滑油と平均喞筒により全然増減を生ぜず、飛行機に傾斜を生ずるも給油に支障を来すことなし」

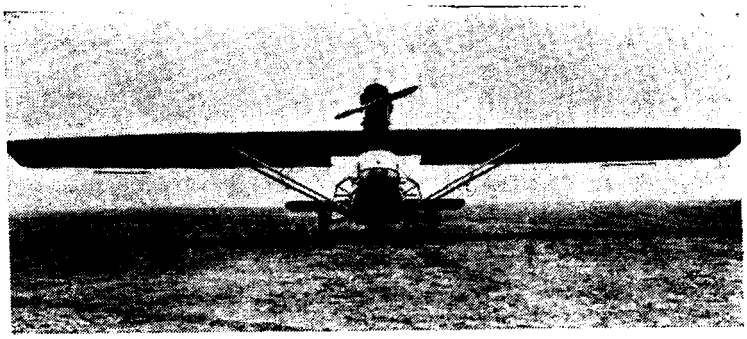
と、いうにあり、最高回転数一、六〇〇回、馬力の一定不変の高度は三、〇〇〇ないし三、五〇〇メートルで最高六〇〇馬力を標榜している。

また同工場でドルニエー博士門下のホークト博士主任のもとに製作していた金属製の高翼単葉双発の重爆撃機も完成し、これに前の川崎B・M・W式を翼上に串型に装備して各務ヶ原の同所組立工場で装備したのを二月下旬、コースト操縦士が試験飛行して好成績を収めた。

同機は全幅二六メートル、全長一八メートル、主翼面積一二〇平方メートル、自重五、一〇〇キロ、全備重量七、七〇〇キロ、乗員四乃至六名、水平速度一八〇キロ、上昇限度五、〇〇〇メートル、航続力約六時間で爆弾一トンを搭載、わが国における金属製陸上機の嚆矢であり、また最初の国産重爆撃機であつた。

陸軍ではこれを八七式重爆撃機と呼び、制式に編入して従来の丁式に代えることになり、更に前年秋、同じ発動機装備の偵察機の設計試作を命じ、同社ではその第一号機の試作に着手していた。これが後の八八式偵察機である。

この八七式重爆撃機の試験飛行当時、ドルニエー式コメット型が着荷し、各



川崎製八七式重爆撃機

務ヵ原で試乗されたが全備重量三、〇九五㌔、搭載量一、〇三一㌔で時速一八〇㌔、航続力六時間半の金属製高翼単葉機だつた。

また三菱とともに率先、飛行機用発動機の製作に着手し、おもに陸軍の支持を得てダイムラー式、ローン式を製作していた東京瓦斯電気工業会社では大正十年、海軍当局の命令で星型回転式の一三〇馬力を試作し、これに成功してその後、海軍型と称して製作納入していた。

この研究と製作を基礎にして今年春同社では星型空冷固定式のもの三種の製作企画を定め、九気筒一五〇馬力、七気筒一三〇馬力及び五気筒九〇馬力の設計を開始し、純国産の軽発動機工業に本格的進出をとげた。これが後の所謂「瓦斯電の神風」として成功したものの端緒であつた。

中島飛行機製作所でも空冷式に目をつけて各国の優秀機を物色していたが、中島所長の英断でイギリスのブリストル会社製のジュピター六型に決定し、その製造権買収の交渉を進めており、各社とも相変らず海外依存のくせは免かれ難かつたが、製作工業会社躍進の画期的時代でもあつた。

また機体の性能検査、設計製作になくてならぬ風洞は従来、築地の海軍航空機試験所（後に霞ヵ浦飛行場に移転）所沢の陸軍飛行学校及び航空研究所の三個所に限られており、そのつど、これを借りて応用していたのだつたが今度、三菱、川西及び石川島飛行機部で新規構造の風洞を建設することになり、川西製作所では既にドイツのアーヘン工科大学教授カルマン博士、リッチ・カイザー技師を招いて建設に着手していた。同所では主としてプロペラーの性能検査に使用するためであつた。

これらの各会社機の勃興機運をとらえて飛行協会では東京・樺太、東京・小笠原島の陸上機、水上機二種の懸賞長距離飛行競技を計画して新聞にも漏らしたが、参加機が意外に少い気配を見越して中止せざるを得なくなつた。

中には川崎造船所の如き、ドルニエー式コメット型に油槽を増設して参加の意気を見せるものもあつたが、これは遊休の外国機だから差支えなかつたようなものの三菱、中島、愛知時計電機ら諸会社の製作機は主として第一線軍用機であり、試作機でもあるので公開をきらい、いずれも気乗りがしないで飛行協会の内相談を体（てい）よく辞退するありさまだつた。

協会としては国産機の出場を希望したので、たとえばドルニエー式よりも新重爆撃機を出して欲しかつたのだが、川崎としてはちようどドルニエーが遊んでいるから出すのであつて、さもなかつたらせつかくだが初めから参加の意志はなかつたのだというわけで、協会も相手のない相撲はとれず、ついにこの計画をひつこめてしまつた。

欧米各国の会社が競つて自家製機を宣伝するのと反対に、日本の製作会社が申し合わせて慎重なのは軍部依存上、やむを得ないことであつた。自来敗戦の日まで、わが航空機製作会社の製品が一般社会人の前で雌雄を争つたことはかつてなく、ただ軍当局から試作命令をうけた会社が、それぞれ製作機を軍用飛行場に搬入して他社製機と輪贏（ゆえい）を争うだけで、その合格機だけがたまたま制式になる場合があり、不合格機はその場限り葬り去られて来たのである。ことに陸海軍現用制式機でも、どこの工場で造つたものか関係者以外はほとんど知るものはなく、知る由もなく、たとえば中島飛行機会社で設計製作した機体に、三菱製発動機を装備するとか、あるいはまたその反対の複雑さもあり、日本の航空機製作会社は、その生い立ちが軍のかいぞいによつたものであるだけに、終始軍の管理工場として生成し、ことに民間の要求がほとんどないために、会社自体もまた軍需に拠らねば立ちゆかぬことになつて、世界にもま

れな特性を呈していたのである。

(六) 日本国主催の国際航空連盟総会

海軍へ海防義会寄贈のK・B型飛行艇――赤石久吉海軍少佐、志村喜代作海軍中佐、阿部実海軍特務中尉、山口代喜蔵海軍技手殉職――海防義会の航空関係事業――田中兼勇一等兵曹、高沢祐次郎海軍特務中尉殉職――パリ日本大使館でF・A・I総会――日本提案の議題可決――二宮忠八氏に有功章――過失殺傷罪で免状没収――民間操縦士の窮乏と前途不安――御国飛行練習所閉鎖――日本軽飛行機倶楽部創立

義勇財団海防義会の寄附行為第三条の一項に「軍用ニ供シ得ベキ船舶、機器ヲ製造又ハ購入シ適当ノ方法ヲ以テ之ヲ管理シ又ハ処分スルコト」とあり、大正十二年春、ドイツからユンカース式一八五馬力の全金属製水上機を購入して海軍に寄贈したことは前述したが、その後、引き続き同会では金属製の国産機製作のため、田中館博士を委員長にして横田成沽、本多光太郎、岩本周平、上田良武、植村東彦氏ら陸海軍の技術当局や航空研究所員に設計を委嘱して、陸軍造兵廠で製作に着手した。さきのユンカース式の見本はあつたが、何しろ最初に手がける金属製とあつて苦心一と方ならず、まる一年かかつて昨年三月、ようやく機体の完成を見たが、はじめの計画とかわつてフロートの代りにボートとなり、双発の全金属製高翼単葉飛行艇として誕生した。これにB・M・W式一八五馬力二基を翼上に並列装備し、搭載量の大をねらつての全備重量三、六八〇㌔、速度に重きをおいて最高一九〇㌔の時速をもつものだつた。

海防義会では「海防」に因んでKB型飛行艇と命名し、伏見総裁宮博恭王殿下のお目にもかけて、いつたん横須賀の海軍工廠に送り込み、同廠で完全整備のうえ昨年末、正式に海軍に寄贈したのである。

海軍ではこれを横須賀航空隊にまわして今春来、試験飛行を開始し、そのたびに多少の補修改良を加えながら数回の実験を重ねているうちに、離着水の安易性と速度の優秀性能がほぼ裏づけられた。ところが三月二十二日朝、第七回目の実験を行うために赤石久吉大尉操縦のもとに志村喜代作少佐、阿部実特務少尉と長浦造兵部の職工伍長山口代喜蔵氏が同乗して十時十五分、飛行場海岸を北東に向つて滑走離水した。二、三㍍の北風の中を静かに高度をとりつつ東方に向い、五〇〇㍍の高度で第二海堡附近の上空を旋回して猿島に出で、横須賀市街を半周して再び猿島上に帰りながら下降姿勢に移り、約二〇〇㍍の高度まで降りた時、機体に故障が生じたらしく突然ノーズダイブとなり、更に一〇〇㍍におちた時はきりもみ状態となつて猿島の南西一、〇〇〇㍍の海上に、そのまま突込んでしまつた。



国防義会のK・B型飛行艇

原因は操縦装置に異常を生じたので空中滑走で着水を企てたが、前後の安定を操縦で回復することが出来なかつたものと判断するより仕方がなかつた。

機体は海底深く没入して大破、志村少佐の遺体だけは浮かんでいたが、他の三氏は艇内にあつて数時間後に収容された。

赤石大尉は北海道石狩国上川郡東旭川村の人、明治三十九年春、上川中学に入り、在学五カ年間、特待生として全校の模範生徒で通し、同四十四年春、海軍兵学校三、七〇〇名の志願者の中、一二〇名の中に選ばれて優秀な成績で入り、大正四年十二月、海軍少尉に任官した。同七年末、航空術学生となり、同九年春には横廠式二〇〇馬力で赤柴中尉とともに佐世保・追浜間の記録飛行を作り、第二艦隊司令部附で厄港事件にも出征して勲功のあつた海軍航空の大切な中堅将校だつた。また設計製作にも造詣があり、現にこの殉難機の設計委員でもあつた。享年三四。殉職により海軍少佐に任ぜられた。

志村少佐は山梨県東山梨郡日川村の人、開成中学を経て明治四十三年九月、兵学校に入り、大正三年十二月、海軍少尉に任官した。同九年末、海軍大学選科学生、同十三年春、東京帝大工学部航空科を卒業後、航空機製作術の研究に没頭し、長浦造兵部附だつた。今度の殉難飛行艇の試験飛行には殆ど毎回搭乗していた。享年三五。殉職により海軍中佐に任ぜられた。

阿部特務少尉は宮城県牡鹿郡渡附町根岸新町の人、明治三十三年、横須賀海兵団に入り、日露戦争に従軍、同三十九年五月、水雷学校を卒業、大正二年、追浜に航空術研究委員の練習開始と同時に志願して委員附下士となり、同十一年十一月、海軍特務少尉に任官した。すこぶる進取の気象に富み、精励格勤の士だつた。享年四五。殉職と同時に特務中尉にのぼつた。

山口代喜蔵氏は長く長浦の造兵部に勤め、職工伍長をしていた。享年二八。殉職により海軍技手に任ぜられた。

海防義会では、この事故で一時は失望したが、ここに至るまでの研究と実験で主翼、舵面及び艇体の構造法について有益な資料と経験が得られ、軽合金の製造と加工法に幾多の貴重な研究実験を得たとし、また全金属製の可能と大飛行艇の発達を示唆したもので「本会の寄与したところ頗る大なるもの」があつたといつている。そしてこのKB型設計製作中に航空機用金属製プロペラー、飛行機用支柱斜翼及び水上飛行機用金属製艇又は浮舟の改良の特許権を獲得した。

その他、同会がこの数年間に尽した業績は金属製飛行機用各種合金の研究、タービンブレード用合金の研究、兵器用特殊鋼の研究を金属材料研究所に委託し、その費用を寄附、飛行機用軽合金の半工業的研究補助費を金属材料研究所に寄附、航空機用風速計原器の研究、航空機用材料の基礎的研究、航空機用発動機の耐久性の比較研究を航空研究所に委託し、その費用を負担、アルミニューム合金の腐蝕防止研究補助費一万円を京都帝大に寄附、硬式航空船、軍用飛行機の研究費一五万円を海軍省に寄附、航空用発動機設計調査、油脂によるガソリン製造、ガソリン代用燃料の研究を理化学研究所に委託し、その費用三万円を寄附、液体空気を爆弾に応用する研究、液体空気を魚雷の推進に応用する研究、魚雷の操舵に関する研究費の補助二五、〇〇〇円など、主として海防政策に関する艦船を乗りこえての新発足に歩み出していた。

さてこの追浜沖の殉難後三日目の二十五日には、霞ヶ浦航空隊の構外で空中衝突の惨事が突発した。

朝八時過ぎ、爆撃訓練のため同隊攻撃班の助教田中兼勇二等兵曹は、一三式攻撃機三三一号機に班員の高沢祐次郎特務少尉を同乗させ、及川芳男一等水兵操縦、丸山清一郎一等兵曹同乗の同式三二八号機とともに飛行場を離陸した。

場上周回の後、湖上で爆弾投下演習を行つてから両機雁行で飛行場外阿見村北方九〇〇メートルの上空を飛行中、どうしたはずみか三二八号機が斜めうしろから追突一歩前まで近迫したので田中兵曹は、これを避けるため上げ舵をとりながら急旋転に移る瞬間、既に間に合わず、側面からぶつけられて万事休し、たちまち二機はキリもみとなつて墜落、三三一号機は同村畑地内の松林にめり込み、三二八号機は低空に来てから舵がきいて僥倖（ぎょうこう）にも水平に戻り、約二町ほど離れた墓地に滑り込んだので機体は大破したが搭乗の及川操縦士は顔面に軽傷、同乗の丸山兵曹は微傷一つなかつたのは奇跡ともいえるしあわせだつた。

田中兵曹、高沢特務少尉は全身重傷、医務室で手当中にこと切れ、飛んだ災厄を被つた。

田中兵曹は高知県高岡郡高岡町の人、大正九年六月、佐世保海兵団に入り、同十二年十一月、第五期航空術練習生として霞ヶ浦航空隊に入隊、翌年十一月卒業、大村航空隊附となり、昨年八月、再び霞ヶ浦航空隊にもどり、攻撃班助教官となつて今日に及び前途を嘱望されていた。享年二四。殉難により海軍一等兵曹に進められた。

高沢特務少尉は長野県篠ノ井町の人、兄弟が七人もあつたので小学校を出ると、鉄道局の雇員になつて苦学し、日露戦争に刺激されて明治三十八年夏、舞鶴海兵団に入り、四十三年五月、三等兵曹、一二吋砲検定射撃成績優等で賞金を授与され、大正十年十月、海軍特務少尉、同十二年五月、霞ヶ浦航空隊附となつた、享年四〇。殉職により海軍特務中尉に任ぜられた。

これから間もなく遠くパリでは日本大使館に、わが国主催の本年度国際航空連盟会議が開かれることになつた。

数年前にも飛行協会が勧奨をうけたのを、とても何かと手回りかねて円曲に辞退し、他国に代つてもらつたことがあり、今年はいやが応でも日本主催の当番になつたのでやむなく引受けた訳だつたが、内地で開くとなると会場やホテルその他に見こみがたたず、準備の間にも合わないので応急策としてパリの主催国大使館で便宜開催することになり、「せめて顔だけはそろえよう」とわが国からは委員として田中館博士、航空研究所長斯波忠三郎男爵、同所員栖原豊太郎工学博士、航空局大阪出張所長佐々木利吉航空官のほか、陸軍から所沢飛行学校教官の徳川好敏中佐、海軍からは桑原虎雄少佐が四月中旬、シベリヤ経由で会議に出席した。

列席の委員はイギリス、イタリー、フランス、ポーランド、チエツコ、ベルギー、ポルトガル、ルーマニヤ、ギリシヤ、ブルガリヤ、シヤム、ペルシヤなどで、おもな議題は従来しばしば上提されて決定を見ずにいる飛行機堪航証明書下附の規格統一、航空用語の一定、飛行機用材の統一などであり、主催国たる日本からは各国民間飛行機の機体試験法の制定と発動機の馬力測定法統一、飛行機記号の国別三案で五月十日から開かれ、機体及び発動機に関する問題は、わが国としてはその提案の根拠となるべき研究が既に完成していたので自由に溌達な論陣を張り、懇切な説明を行つて可決通過の成功を見たのであつた。

田中館博士らの委員一行が八月下旬、帰朝しての話に、

「主催国だけに相当忙しかつたが、日本から提出した三議案中、飛行機の記号を国別にすることが可決されたのをはじめ、飛行機体と発動機に関する件は各国がそれぞれ互に研究することに申合わせをして、日本の提案はほぼ容れられたが、操縦士の検査要綱によると、日本では立派な一等操縦士の免状をもつていても国際的には認められず、だから加盟国にも飛行して行かれぬというような問題が起つて来るかも知れない。ことに操縦士の資格年限は一カ年であるから、毎年試験や検査をうけねばならぬし、それに技術よりも体格や年令などの点も相当やかましくすることになつているから中々面倒になるらしい。しかし飛行界の発展を期して危険率を少くする上からいえば、当然起る問題であつてやむを得ない訳だ。それよりも加盟国が今後、空中親交を重ねてゆく上に大暗礁（あんしょう）のあることを今度の会議で教えられ、各国委員が当惑した問題がある。それは飛行機が他国で不時着や墜落した場合、その検査や調査をどうしたらいいか、如何にすべきかの問題だ。たとえば着陸場所にあたる国では、その国が調査するのが当然だと主張するものと、反対に飛行機の所属国で行なわなければならぬとする二説が生じて何れともきめかね、問題を将来にのこして来た。いずれにも理由があり、この解決は中々むずかしいと思う。日本の飛行界は今後、ロシヤに学ぶ必要がある。技術や学問の上には赤も白もない。将来、日本で開かれる汎太平洋学術会議にロシヤからは五名の代表者が来ることになつているが、彼等は参考資料の展覧会を開きたいから、場所を用意してくれぬかと申し込んで来た程である。何事でも基礎的研究に長じている徹底した態度の新ロシヤには、大いに学ばねばならぬという印象を深くした」

と、語つた。

数年前、陸軍航空部本部長井上中将から、その発明研讃の功績をたたえられ、前年秋には安達逓信大臣から表彰をうけた二宮忠八氏は、今年はまた帝国飛行協会総裁久邇宮殿下のお呼び出しに接して五月二十五日、宮邸に伺い、阪谷会長ら侍立のもとに左の表彰状とともに有功章を親授された。

「君ハ明治二十年、徴兵入営以来、隊務ノ余暇、思ヲ飛行機ニ致シ、飛禽羽虫ノ翔翔ヲ見テ悟入スル所アリ。模型ヲ製作シ尋デ日清役従軍中、設計図ニ説明書ヲ添ヘ所属長官ニ採用セラレンコトヲ請願セシト雖モ遂ニ現実スルニ至ラサリシ。然レトモ動力ノ一事ヲ除キテハ先人未発ノ原理ヲ闡明シタルモノニシテ、我邦航空史上ノ一大光彩ナリトス。依テ爰ニ本会所定ノ有功章ヲ贈与ス」

また二宮氏が、そもそも飛行機発明の動機を生んだ香川県仲多度郡十郷村の

樅ノ木峠に記念碑が建設されて三月初旬、二宮氏も列席して除幕式が挙行されたという二宮景気が続いており、飛行協会が今更、事新しく有功章を贈るというのも証文の出しおくれで、その悠長（ゆうちよう）ぶりを暴露したようなものだつた。

この春、奈良県下に大和飛行協会を創立するものがあつて、その発会式を二月下旬、吉野川畔に開き、参加した梅本幸一、吉村依雄、前田あさの氏ら三等操縦士の飛行で小事故を招いたが、更に四月十八日、北葛城郡王寺町に町制祝賀会が催されるというので、同協会ではその祝賀飛行を行つて、不覚にも群集殺傷の大椿事を惹起してしまつた。

当日、吉村依雄操縦士が甲式二型のニューポール式に乗つて王寺町上空を旋回し、町制祝賀のビラをまいた後、大和川河高水敷の着陸場に帰つて来たまではよかつたが、低空に下降して来たところを不意に横風にあおられてまごつき、側の堤防に沿つて見物の列をつくつていた小学児童をなぎ倒して辛くも着陸した。

児童数十名は折り重なつての将棋倒しで二三名の重軽傷者を出し、そのうち二名はあえない最期をとげるに至り、絶えて久しく見なかつたこの種の惨事をまたも繰返したのであつた。このため吉村操縦士は過失殺傷罪で拘引され、取調べの結果、不可抗力の理由であえて罪には問われなかつたが航空局からは免状を取上げられ、本人自身もまたおじけがついて航空界から去つて行つた。

これなどはその動機がはつきりしているが、民間の練習所を出た二、三等操縦士が頭数のふえるに従つて、その何割かが流浪の路にそれて次第に姿をかくすものが多くなつた。

成績と人間のいいものは、その練習所の助教格に使われることも、たまにはあり、親元や後援者のしつかりしているものは更に一等操縦士を目指して努めるものもあつたが、そうでないものは多少の資金を融通して一度は飛行家になつた最大の目的である払い下げ機で郷土飛行や、金一封のわずかな謝礼に釣られて欲と虚栄で地方の興行飛行などに出かけて行くが、一朝事故を起せばたちまち修理費に困り、次ぎの飛行の油代にもことを欠くの有様だつた。しかしそのくらいならまだいい方で、払い下げ機さえ調達のつかない大部分のものは、練習所を出たら出たきりで、一枚の免状を全財産にして明日からは飛行機に乗るどころか、口を糊（のり）するみちにさえ窮し、さりとてにわかに思い切りもつかず、練習所としても、掌（てのひら）を返すように出入りを断る訳にもいかず、毎日用のない飛行場に見果てぬ夢を追つている味気なさである。

この失業と流浪の原因は、民間に航空事業が貧困であることと、航空局委託生出身の学力と技術においてまさる操縦士及び陸海軍から除隊の下士官操縦者が漸次ふえて、民間航空の牙城たる定期航空をはじめ、製作会社の試験飛行係、新聞通信航空などがほとんどその人たちによつて占められており、民間私立出の人は、たとえ力量において匹敵し得ても一応はその下風に屈せねばならぬように出来ていた。これはいわゆる官学出と私学出の相違が明らかに社会機構のうえに現われているのと同じ理窟であつた。

黎明時代に威勢を見せた磯部、高左右、阪本、野島氏らが全く時代の波にのまれてしまつたのは是非もないが、磯部少佐は恩給とフランスからわずかな年金とで辛うじて、その日をささえ、野島氏は大阪市港区の陋巷に埋まり、二等操縦士鵜飼文二郎氏の妹を養女にして、その手に助けられ、高左右、坂本両氏も一時捲土重来の気配を見せたが、再び大阪に戻つて自動車業に転身していた。

次いで井上武三郎、石橋勝浪、小栗常太郎氏らも全く転業し、片足を不自由にした飯沼金太郎氏は東京三河島へんに、赤十字病院に療養当時いい交わした愛妻と家庭をもつて、千葉県佐倉の生家からの仕送りで暮らしながら洋傘にラジオをつけて道を歩きながら聞ける工夫に凝つていた。

更に近いところでは東西定期航空会に活躍した大蔵清三氏が朝日新聞社を何故に退いたのか前年以来、津田沼に蹉跌（きよくせき）しており、宗岡駒好氏は既に久しく支那大陸を放浪しているというわさだつたが、その他の中には自動車の運転手となり、あるいは露店の商人になつているものもあつた。

かくて青春の夢は破れ、免状は宝の持ち腐れとなつて自然陶汰の荒波にさらわれて行くものが相当あつたが、それでも各学校、練習所には新らしい志願者

や練習生があとをたたず、各所に数名ないし十数名を収容しており、その将来を思うと人ごとならぬ不安がつきまとい、失業飛行士の救済方針については航空局にも飛行協会にも成案がなく、全くの野放しで行き当りばったりだった。

航空局の調査による四月末の民間操縦士免状受有者は二二八名で、これを区分すると一等操縦士六六、二等操縦士六一、三等操縦士一〇一名となり、このうち水上機操縦者は三八名である。そしてこの数で見ると、定期航空従事、練習所の教師や助教、または独立自営者は二割ないし三割の程度で、他は昇格の練習過程にあるものか、あるいは全くの放浪者という救いようのないものだった。

時しもこのおり、山階宮殿下経営の御国飛行練習所が、殿下の御健康と宮家の都合で六月末限り閉鎖をよぎなくされたのもまた、時の流れだった。

殿下はさきに震災で妃殿下を失われて以来、鬱々（うつうつ）として楽しまれず、神経衰弱症の徴候が顕著になられて、とかくすぐれさせなかったのは事実であるが、練習所は殿下直属の機関であり、規律ある軍隊式の養成法を採り、ことに三等操縦士の練習休止による技量低下をおもんぱからせられて、その防遏（ぼうあつ）と向上に心を注がせられたかいもなく、ちょうど十カ月にして閉鎖のやむなきに至ったのは、殿下としても定めし無念であったに違いない。

この時、母艦赤城の艦長貝戸新太郎大佐原作の「空高く愛は輝く」という物語を、東亜キネマ会社で映画化することになって同社の山本嘉次氏が脚色し、海軍当局の援助と指導を得て霞ヶ浦飛行場で大車輪の撮影を行っていたが、この映画のタイトルを山階宮殿下に染筆を願い出でたところ、殿下は快諾されて揮毫の筆を執られたのであった。

民間の不景気は操縦士個人のみでなく、満一〇年の歴史を経た伊藤飛行機製作所なども最も深刻な不況に悩んでいた。伊藤所長の孜々（しし）たる勤勉と真摯に反比例して震災後、ことに振わず、わずかに払い下げ機の整備注文に応じて小規模の経営を続けていたが同氏は飽くまで当初の素志をまげず、冷静水の如き中に万難を排して航空に殉ずるの熱意を蔵していた。

おりからさきに帰国した同所技師稲垣知足氏の献策を容れて軽飛行機の普及を企図し、国産軽飛行機の製作にも着手したが、世の中は面白いもので、この飛行家のあぶれている時代に、非職業飛行士の希望者がふえて来る形勢があるので日本軽飛行機倶楽部を創設して、この機運を迎えることを考えた。

軽飛行機はライト・プレーンと称して欧米各国に流行し、ことにイギリスが、最も盛んでテニスや自動車に飽きた人達の娯楽運動機関として新たに登場したもので、同好者によって倶楽部が組織され、低廉な経費で誰でも自由に空を飛べるという手軽さをとうとんだものであった。

そこで伊藤氏は倶楽部の性格上、倶楽部員と飛行協会会員との交流法を講じ、飛行協会と提携して左の規約を発表した。

一、名称　本会はライトプレーン倶楽部と称す

二、目的　会員相互に経済飛行機の設計製作、操縦利用を以て目的とす

三、飛行場　本会は飛行練習場を千葉県津田沼伊藤飛行場に置く

四、会員　本会会員を正会員、賛助員に分つ

正会員は経済飛行機の研究、操縦を行わんとする方

賛助員は本会の趣意を賛し後援せらるる方

五、資格　正会員は満十七歳以上の中学二学年修業程度以上の男女を以て会員とす

賛助員は年令其の他一切無差別とす

六、会費　正会員は一カ月金参円とし、六カ月分前納を以て会員証を交付す。賛助員は一カ月金壱円とし、六カ月分以上前納を以て会員証を交付す。正会員にして帝国飛行協会緑色会員以上の方は会費一カ月金弐円とす。賛助員は一人にて幾口にても加入する事を得。会費の徴収は集金郵便による。正賛両会員共、三カ年間継続御入会の方は特別会員とし、満三年後は会費を徴収せず

七、練習費及飛行料　正会員中、練習希望者を飛行練習生とし、航空局三等飛行士免状を受けしむる迄、左記料金を徴収練習に従事せしむ

機体消却費　金一五〇円也前納

練習実費　一時間　金一八円也前納

正会員中、免状所有者にして操縦せんとするものは左記料金を前納す

機体賃借料　一時間（ガソリン、オイルを含む）　金一五円也

賛助員中、同乗希望者又は会員の希望による飛行を行わしむる場合には、機体賃貸料として左記料金を前納す

機体賃借料　一時間（操縦士報酬、ガソリン、オイル代を含む）　金一八円也

但し三〇分未満は三〇分に計算す

賛助員にして帝国飛行協会緑色会員以上の方にて右飛行を行う場合は総て半額とす。

八、会報　本会は会報を発行して会員に会務の報告、研究の発表をなす

九、役員　会務の進行を計る為、会長一名、幹事長一名、幹事数名を置く。役員はなるべく正会員中より互選又は推選し、場合により会長、幹事長、幹事を賛助員中より依頼す。役員中、正会員、役員は無報酬とす

経済飛行機というのは、無発動機飛行機から進化した軽馬力の小型飛行機をさすもので、経済的価値として認められている点は、㈠、狭隘な場所、すなわち飛行場として完備された広大な土地でなくとも少しの空地、たとえば小学校の運動場ぐらいでも自由に離着陸の出来ること、㈡、小型であるから格納や取扱いに軽便であること、㈢、普通の軽飛行機では、そのマイル当りの消耗費は自動車より低廉であること、また製作費の如きも、たとえば米国製の中流以下の自動車の価格くらいで補えること、などで、操縦に自信を得るまでは操縦者を臨時に雇って近県旅行に出かけても、自動車よりは経済の場合があって、欧米には既に定期航空以外にエア・タクシーを商売にするものが現われ始めていた。

航空思想の薄弱な日本人に、果してこういう軽快性が望めるかどうか疑問だったが、伊藤氏は取りあえず神田の駿河台下に事務所を設け、津田沼海岸を飛行場にあてて八〇馬力級のアンリオ式とアブロ式の安全第一練習機をおいて倶楽部員を募集したが、やはり日本人には不向きと見え、自家用車を運転して街頭や山野を馳駆する若い紳士淑女はしばしば見うけるが、飛行機に手を出すのはもの好き以上の決心を要するものらしく、せっかくの日本軽飛行機倶楽部は昔の伊藤飛行機研究所同様、結局職業飛行士の養成所化し、伊藤氏の理想は微塵（みじん）も実現する気配が見えなかった。しかし歴史ある伊藤飛行場の経営というところから、選択に迷っている志望者の信用を得て操縦術練習所としては相当の成果をあげ、日華事変前後まで続いて数十名の操縦士を輩出したのであった。

また伊藤氏はこの時、青森・北海道・樺太間の定期航空をもくろみ、川辺氏の東亜飛行専門学校をして、これに当らしめる計画をたてていた。大体、全航空路を三期間に分け、第一期は札幌・旭川線、第二期は青森・札幌線、第三期は札幌・根室・稚内線と札幌・小樽・大泊線で、機材は三〇〇馬力の一〇式艦上偵察機の改造型と、一五〇馬力の中島式を用い、永田重治、大蔵清三両一等操縦士、鈴木菊雄二等操縦士らを配して来春早々から実施の予定をたてていたが、その後、進歩の模様も見えず、実現までには不可能に近い幾多の困難があった。

（七）日華親善飛行と北海道無着陸飛行

F五号艇で青島、上海飛行――一三式攻撃機で霞ケ浦から旭川へ無着陸飛行――山上にF五号艇不時着――一五式飛行船の訓練飛行――八島次男、迫田正之進両航空兵大尉殉職――デンマークの親善機来訪――来訪途中のフランス、ポルトガル両機挫折――「匿名外人」の訃報

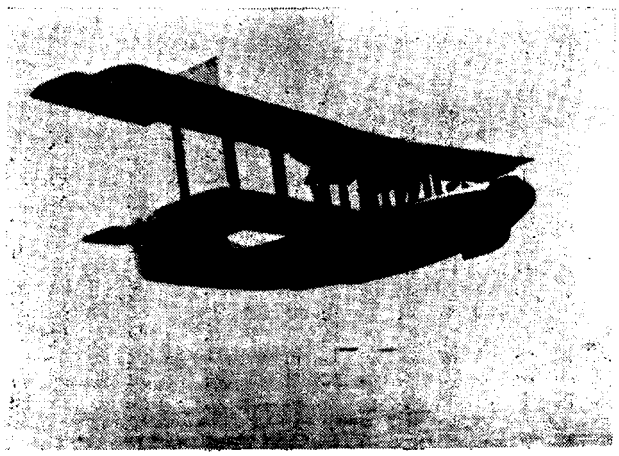
佐世保の海軍航空隊では日華親善飛行の名で木浦経由、青島、上海方面への長距離訓練を行った。

使用機はF五号艇一五、一六号の二機で、大西滝治郎少佐が指揮をとって一番機の艇長となり、その正操縦者に進信蔵大尉、副操縦者に丹野尉中尉（後

に少佐）のほか森二等兵曹、吉田機関兵曹長、上野二等機関兵曹、二番機の正操縦者香田英雄大尉、副操縦者宮林一等兵曹、艇長兼偵察者岡村徳長大尉のほか近藤二等兵曹、佐藤一等機関兵曹、山本三等機関兵曹が搭乗して五月八日の朝まだき、鎮守府司令長官百武三郎中将（後に大将）以下幕僚に手厚く見送られて航空隊海岸を出発した。

大西少佐は百武司令長官から彼地要路の大官張宗昌（ちょうそうしょう）畢司令、孫伝芳（そんでんぽう）の諸氏に贈る自署入り写真をあずかり。後生大事にカバンの中に収めた。

十時十五分、木浦港内に着水、ガソリンを補給して再出発し、白波もまじつて見える渺茫（びょうぼう）たる黄河を横断、ま向いの青島へ両機雁行して飛び、終始やわらかな春の光りを浴びながら夕刻前の五時十五分、青島に安着し、待ちもうけた日華官民の盛んな出迎えをうけ、山東省長代理の畢庶澄（ひしょうしょう）氏は歓迎のあいさつに続いて「光栄」と自署のどんすの大旗を大西少佐に贈つた。



F5号艇の飛行

大西少佐からは百武中将の贈り物を同氏に手交して、両国親善のあいさつを述べた。

翌九日は前日に引きかえて天候異変の兆があつたが七時半、予定敢行のため出発し、先輩僚友一〇年前の戦跡を忍びながら青島市街上を一周した後、上海へ向つたが、途中で「天候不良、飛行取りやめ」の無電命令が上海から入つたので青島へ引返して一泊、翌朝、空模様を見定めて七時五分上海へ南下した。

一望千里の黄土と、行けども飛べども泥のような海上を半日飛んで零時十分、上海上空に達し、同地附近を数回旋回して日の丸の波にうまつた歓迎陣の呉淞海岸に悠々着水した。

一三式艦上攻撃機で北京へ飛んだことはあるが、上海へ日本機が訪ねたのはこれが最初なので、居留民の熱狂はひとしおのものがあり、官民代表や、女学生徒のランチ五隻が艇のまわりを囲み、駆逐艦萩は大西、岡村両艇長を艦上に迎えて祝盃をあげた。

翌日は休養し、十二日朝七時（日本時間八時）、生憎の細雨をついて黄浦江上を離水し、英、米、仏その他の国旗を掲げた艦船上空を一周の上、日章旗に送られながら大陸を離れ、一気に東支那海を横断して佐世保に向い、八時間の後、弓張岳を目標に軍港上に安着、四時十五分、百間鼻の航空隊海岸に着水、帝国海軍の威信と底力を発揮して淡々たる成功をおさめた。

百武司令長官は海軍大臣から「訪支飛行の成功を慶賀す」軍令部長からは「青島、上海飛行の成功を慶賀す」の祝電をうけて、搭乗員一同を官舎に招き、一夜の宴を張つたという。

この佐世保航空隊破天荒の外国飛行に刺激された霞ヶ浦航空隊は、犠牲者数の最高記録ばかりが能（のう）ではないと、一三式攻撃機二機で旭川への無着陸飛行を敢行した。

F五号艇二機が上海で歓待されている十一日朝七時、一番機を小田原大尉操縦、渡辺兵曹長同乗、二番機は酒井一等兵曹操縦、三浦三等兵曹同乗して司令以下に見送られ、霞ヶ浦飛行場を出発した。

関東地方は雲低く、海岸線を目標にして羅針盤をたよりに小名浜、仙台を経由、盛岡へんから次第に明るくなり、大湊上空から海峡を突破して苫小牧を指すころには空は晴れたが相当はげしい向い風となり、悪気流とたたかいながら予定より遅れて二時三十五分、両機相前後して旭川練兵場に安着、長い宿望の北海道無着陸飛行に成功した。

帰航は翌十二日、一番機に山中中尉操縦、佐伯一等機関兵同乗、二番機に新美兵曹長操縦、阿部三等機関兵曹が同乗して旭川を出発、同一コースを逆に南下して往復を完成し、一新記録を創生したが、陸軍系のサルムソン式二三〇馬力乙式一辺倒に対比して、海軍の長距離機F五号艇と一三式陸上機が円熟の境に入つて来たのは強味である。

その例の一つに、その月二十五日朝九時ごろ、追浜から舞鶴軍港へ連絡飛行の途にあつた中島大尉操縦、堤中佐ほか下士官兵五名搭乗のF五号艇が琵琶湖附近から濃霧に襲われ、羅針盤で宍山飛行を続けるうち京都府加佐郡与保呂村の上空で、ふと前面に山腹を発見した。中島大尉は、とつさに舵を一ぱいひき上げて「少し無理かな」とは思いながら山頂突破を試みたが、果して高度が足りず、そのままずるずると山頂の灌木林中に滑り込み、艇体を小破しただけで全員に異状がなかつたのは、もつけの幸いで、取扱いがようやく堂に入つたものと見て見られぬことはない。

さきにイタリーに注文したウムベルト・ノビレ少将設計のN三号型飛行船の製作工程は、その都度、監督官寺田中佐から報告が来ていたが六月十六日、チャンビー飛行場で排気作業中、突然原因不明の火を発して気嚢を焼失したという電報に一時は驚いたが、完成した金属材料は既に安全な場所に積み出されていたので被害なく、気嚢も直ぐに新品と交換して遅くも今月末には便船に積み込める予定だとの知らせがあつた。

そこで思い出したように二月以来、格納庫に眠つているSS型の一五式飛行船をひき出して二十三日朝、田中義雄大尉が船長となつて久しぶりに訓練飛行を開始した。

きわめて調子よく霞ケ浦飛行場を中心に約一時間の飛行後、一、〇〇〇呎の上空で写真の撮影にかかつていると、突然吊船の上部にとりつけてある金具が猛烈な勢いで飛び上がり、あツという間に気嚢の中央下部から上方へ貫通して七、八寸ぐらいの大穴をあけたので、田中大尉は直ぐ水素ガスを発散させて着陸の用意にかかつた。

幸いそのまま事なく飛行場西方の松林中に降下し、吊船を破損しただけで地上に降り立つたが、兎角飛行船には原因不明の事故が起りがちである。

この間、陸軍でも空中衝突事故を起して新進有為の二将校を犠牲にしていた。場所は明野飛行学校で五月二十四日の朝である。

この日、武田惣治郎少佐の指揮で将校学生の編隊飛行訓練を開始し、第一回は助教官二名、操縦雇員一名による乙式三機の編隊訓練を行い、垂直旋回による転回の要領を実施した後、同機で八島次男中尉を編隊長とし、二番機に追田正之進中尉、三番機に立松大尉の順で九時頃から飛行を開始し、順次編隊長を交代して訓練を続け、九時五十分、再び八島中尉が編隊長となつて三機編隊のまま西方に向つて離陸した。

鮮かな編隊で飛行場上空を一周、約七〇〇㍍の高度で三回にわたり左旋回を続け、更に四回目に移らうとして八島中尉の一番機が五〇㍍ほど、高度をさげて左垂直旋回をはじめ、続いて左右僚機も旋回を開始した瞬間、編隊長機の右翼が約九〇度旋回した二番機の胴体右側面に衝突したので、その右上下両翼の半分を粉砕し、その破片の飛び散るのが地上からも眺められた。操縦の自由を失つた八島中尉は横滑りしながら若干進出したが、間もなく緩い左きりもみに入り、二、四回旋転してから六〇度の角度で飛行場附近の豊浜村野依の水田中に没入したが、高度約二〇〇㍍のあたりから火を発し、墜落と同時に尾部を残すほか全焼、同中尉は発動機と一しよに地下約三尺の深さに没入して殉職した。

追田中尉は機胴右側の後端と同乗席後方附近を粉砕されて機胴の後部は蝶番いがはずれたようにぶらぶらになり、ゆるい背面向きとなりながら北方に流れつつ緩角度で降下していたが、次第に速度と角度を増して約六〇度の角度で八島機殉難の水田から北方一、〇〇〇㍍の麦畑に墜落、同中尉は墜落に先きだつて座席から飛び降りたらしく、現場から約二〇〇㍍南方の麦畑で殉職していた。

八島中尉は福島県伊達郡掛田町の人、大正元年九月、仙台地方幼年学校入学、士官学校を経て同八年十二月、歩兵少尉に任官、シベリアに出征、帰還後十三年二月、志願して所沢飛行学校に入り、同十月、卒業とともに飛行第六連隊附となり、本年四月、選ばれて明野飛行学校に入校、射撃術を練習していた。享年二九。殉職により航空兵大尉に進められた。

迫田中尉は鹿児島県肝属郡高隈村の人、明治四十五年四月、鹿児島第一中学校に入学、後、大阪地方幼年学校に転じ、士官学校を経て八島大尉と同期の大正八年十二月、歩兵少尉に任官、在学中は剣術に長じ、学術も群にすぐれていた。十二年二月、操縦学生となり、同十月、卒業して飛行第三大隊附、次いで昨年五月、飛行第八連隊附となり、台湾屏東に新設さるべき同連隊の充実に努力していた。その性、豪放で沈着、寡言で快活といわれ、公務に対しては峻厳だつたが友達や同僚によく、部下を愛して常に慕われていた。享年二九。殉職により航空兵大尉に任ぜられた。

この時分、所沢ではデンマークからの渡来機歓迎の準備を急いでいた。ボドベッド、ヘルセン両大尉操縦のフォッカー式C五—E型偵察機のR一号とR二号で三月六日、オルゾン、ベクセン両機関士が分乗して、首都コペンハーゲンから親善の目的で飛び続けて来たのである。



所沢へ着いたデンマーク機

出発の日はベルリンに、十八日、ハンブルグに、二十日にはコンスタンチノーブルに、二十四日にアレッポ、二十六日にブシール、二十七日にバンダーアバス、二十八日にカラチ、三十日にアグラ、四月二日にカルカッタと進み、更に翌日、ラングーン、翌日、バンコックに入つたが、ここでヘルセン大尉は機体を損傷したので前途を断念し、ボドベッド大尉ただ一機が十六日、広東に上り、二十二日は上海に安着した。すると翌日出発後、発動機の故障で不時着したところ、たちまち匪賊に襲われ、官憲の手でようやく被害なく済んだが再び上海に引返して発動機を換装した。

これがため丁度一ヵ月を費して五月二十二日、北京に着き、東洋の名首都もそこそこに二十六日は奉天に飛び、二十八日は平壌に、二十九日、大邱に入り、ここから一挙に三十一日、大阪へ着き、更に翌六月一日、東京上空から所沢飛行場に安着して出発以来七十八日目、一八、七八〇㌔の航程であつた。

飛行協会では三日午前、久邇総裁宮邸でエ・ピ・ボドベッド大尉に緑色有功章を、シ・ジイ・オルゾン少尉には紅色有功章を親授され、茶菓をともにしてご慰労された。続いて同日正午、東京銀行倶楽部に歓迎の午餐会を開いて北欧の珍客をもてなしたが、同大尉は帰国に際し、シベリヤ経由で記録飛行を行うべく再び発動機を交換した後、六月十五日未明五時、所沢を出発、大阪に着陸して燃料をつぎ足し、一刻を惜しんで直ちに離陸、夕刻、平壌に安着した。

翌十六日は曠野をハルビンまで飛び、十七日はチタ、十八日はイルクーツクと進み、途中幾度びか天候に悩まされ、発動機の故障などもあつたがよく闘つて一念発起の記録飛行に邁進、クラスノヤルスク、クルガン、モスコーを経て二十三日、無事故国コペンハーゲンに帰り、同国最初の航空記録を完成して全国的の歓迎に包まれた。

所沢から僅かに九日間で一〇、九八五㌔、往復二九、七六五㌔の欧亜一周飛行で、両搭乗者は同国でも異数の特別勲功章を授けられた。

このデンマーク機と入れ代りに更に二台の外国機が、わが国へ渡来の一歩前にあつたが、いずれも挫折して引き上げて行つた。その一つはかつて来訪したフランスのペルチエ・ド・アーヂ少佐、一つはポルトガルのカラルザ大尉だつたが、ド・アーヂ少佐は例の「初風」、「東風」と同型のブレゲー式一九型で北方コースを逆に六月十一日、パリを出発してワルソー、モスコー、クルガン、クラスノヤルスク、イルクーツク、チタ、奉天に着陸し、十八日、北京に着いてパリから一〇、六〇五㌔をわずか八日で翔破して、相変らずの元気と快速さを見せ更にわが内地へ伸ばすはずだつたが、おりからの梅雨期で天候定まらず、ぐずぐずしていれば目的の快翔記録を失うので断然中止してパリ・北京間の記録にとどめ、東京訪問は後の機会に譲つて帰国した。

スペインの名飛行家といわれた陸軍のカラルザ大尉も、日本訪問を志して南

方コースでマニラまで来たが、そこで機体を大破したので、これも中止して故国へ帰つて行つた。同大尉はアルフオンゾ皇帝陛下から、わが皇室に贈るべき親書をことづかつていたもので、出発当時はカリガ、エステヴエゾ両大尉とともに三機翼を連ねてカイロ、ダマスカス、カラチ、カルカツタ、ラングーン、サイゴン、海防を経由して来るうちに僚機は種々の故障で次ぎ々々と挫折し、最後の一人となつたカラルザ大尉もついにマニラで前途を放棄せざるを得なくなつたのである。

すると一方では前記ドイツのアエロ・ロイド会社のベルリン・東京間の定期航空について、モスコーからの情報は準備が出来たことを告げ、ベルリンからモスコーまでをドイツ機、モスコーから東京までをソ連邦機で片路五〇時間で連絡する予定だと伝えて来たが、一体わが政府当局に正式交渉があつたものか、どうかもわからず、その後の情勢によつて見ると、ソ連邦航空当局の抱懐するウラジオストツクまでのシベリヤ航空路開拓の計画に藉口（しやくこう）していたもののようである。

ことにドイツのアエロ・ロイドは前年秋以来のユンカース会社との合同準備に成功して今春一月、ついにルフト・ハンザ航空会社の設立を見るとともに、アエロ・ロイド当時におけるソ連邦との航空関係はとみに希薄性を来し、独ソ共同に関する限りはベルリン・東京間の定期航空はほとんど実現性のないものと見るべき情勢に立ち至つていた。

果してルフト・ハンザはあえて東京飛行を否定もしなかつた代りに、同社のユンカース式二台をもつて北京飛行を実施し、八月上旬、ベルリンを出発、シベリヤを通過して二十七日、ハルビンに到着、二十九日、奉天を経て三十日、北京に到着し、一週間滞留して再び往路をそのままベルリンに帰つて行つたところを見ると、ルフト・ハンザに東京への航空路開拓の意思はなかつたものと見るべきが至当か、あるいはわが国に受け入れるべき施設のなかつたがための已むを得ない遠慮であつたか、そのいずれかであつたと想像されたのであつた。

しかし更にこの、ドイツの航空機会社が日本に市場を求めて進出し、東京丸の内にあつた同国人経営のオツトー・ライメルス商会がユンカース式飛行機の販売店となり、神戸にはフオツカー飛行機会社の代理店が設けられ、何れも主として軍用機の売り込みに力をそそいでいた。

今春一月、たまたま訪歌飛行の安辺大尉一行が、総裁宮邸に召された際、陪席の外務大臣幣原喜重郎氏（後に総理大臣）と長岡中将の間に、例の匿名外人のことが話に上り、ちようど幣原外相がワシントン在勤当時のことで、外務省に書類がある筈だから調べて見ようといつてくれた。

その結果、氏名はロバート・ヴアン・ドウセンであることがわかり、ロンドンとニューヨークの当時の住所もわかつたので、長岡中将は「既に十余年も経過したことであるから貴名を公表して、わが国民間航空の恩人であることを一般国民に周知せしめたい。ついては本協会で目下、建設準備中の航空館に掲げて常に感謝の誠を致したいから貴下の写真をお送り願いたい」旨の手紙とともに、同中将の近影を添えて両地へ送つた。

しばらくしてニューヨークの方から届いたものをあけて見ると、遺産管理人からの手紙で、ヴアン・ドウセンは一九一九年十一月八日（大正八年）に病歿したことが知らされ、遺言によつて宗教団体、慈善団体などに多額の寄附をした。もし貴国の航空界が今日の大発展をなしたことを故人が知ることを得たなら、どんなに悦ぶか知れない。自分は故人のその時代のよくとれた写真を持つているから、ここに複写して贈つて上げる、と記してあり、肥満した白髪老紳士の胸までの写真を寄贈して来た。

大正八年秋十一月といえば、わが国ではちようど第一回懸賞郵便飛行で東京と大阪の間を初めて往復し、民間にようやく操縦士の粒がそろいかけようとしていたころである。すなわち飛行協会への寄附は、故人晩年の淡々たる悟入的心境の発露だつたものと察せられたのであつた。

飛行協会では今更のように匿名をあばいて姓名を発表し、故人の徳をたたえて会員募集の資料にしたが、それだけのことでは新聞だねにもならぬので、「会報」と講演でいわゆる「匿名外人の寄附」を蒸し返し宣伝した。

（八）大連と上海定期航空試験飛行

故島田操縦士の記念碑と胸像――名古屋飛行学校の航空普及大会――安藤飛行研究所の定期航空試験――三菱名古屋製作工場――飛行中発病殉職の福長四郎一等操縦士――井口実一等操縦士、岩崎寅二機関生殉職――東風号・風害に潰ゆ――ポーランド機来訪――日本航空会社の大連、上海線試験飛行――玄海灘に不時着、漂流六時間

七月二十五日は「初風」「東風」が代々木を出発した日で、その一周年を記念して朝日新聞社の河内操縦士は思い出も新たな「東風」に乗り、立川から東京に来て全市にビラをまきながら訪欧飛行当時の市民の熱烈な歓送迎に謝意を表した。

越えて東北、北海道方面の読者の要望にこたえて八月五日、同氏は片桐機関士同道で立川から六時間五分で札幌へ無着陸飛行し、北海道各地を巡回飛行して名誉ある訪欧飛行機を宣伝し、二十日過ぎ仙台を経由して帰京した。

同社の東西定期航空会も、その後順調に運航されているが、搭載郵便物は次第に増加し、最近の数量だけをあげて見ても六月中は東京発が六五通、大阪差立てが四九通だったのが七月には東京から一〇九通、大阪からは一〇八通に急増し、更に八月中には上下便計二七〇通に達して、運航率の確実性と速達性が徐々に認識普及されている実情を物語っていた。

同会草創当時の殉職者故島田武男操縦士の殉難記念碑完成式が、小田原の大雄山最乗寺で七月十七日午後一時から白戸氏夫妻、伊藤音次郎氏、その他親戚はじめ定期航空会久松氏ほか関係者多数が集まってねんごろに行われた。

島田操縦士が箱根明神ヵ岳に遭難してから三年半を経たが、朝日新聞社では現場餓鬼沢の、ちょうどそこへ機体が衝突したという思い出の多い地点に横九尺、縦八尺の大自然石に同社岡野主幹の碑文で記念碑を建立した。

「大正十二年二月二十二日、本会定期航空東京帰還飛行に際し、一等飛行機操縦士島田武男密雲に遭遇、悪気流の猛襲を被りて自由を失い、機体粉砕、壮烈職に殉ずるの処なり。大正十五年四月記　朝日新聞東西定期航空会」

これを彫るのに石工が十数日間にわたつて毎日、二里の山道を往復して刻み上げたものである。

また千葉の白戸栄之助氏は、今は全く木工家具の製造販売に転業しているが、往年同氏飛行場の双璧とうたわれて貢献のあつた故島田、高橋両操縦士の胸像を同市千葉寺の閑寂な寺内に建てて、在りし日の若き面影を樹蔭に長く遺していた。

名古屋市外一五万坪の小幡ヵ原の名古屋飛行学校は、御原校長の軍隊式教育と施設や機材の比較的整頓しているところから開設以来、評判もよくきわめて順調に進み、十数名の練習生を擁して次第に充実して来ていたが五月中旬、新愛知新聞社の後援で小幡ヵ原に第一回と銘うつて二日間にわたり、懸賞航空思想普及飛行大会を開催した。

すなわち同校の飛行機数台を飛ばせて観衆に高度の目測、速度競技の時間予想、落下傘降下時間の判定及び飛行機と自動車の競争時間の予想を懸賞で応募投票させる催しであつた。この種の試みはアメリカあたりでは数年前から行われていたが、わが国では最初のことで投票しようと思えば、いやでも応でもまじめに研究するし、懸賞次第によつては誰でもが一応は考えて見るもので、そこに航空思想の普及性が多分に含まれている訳であつた。そして使用機の性能や、計算の標準数はあらかじめ新聞で公開して、応募者の便宜をはかつた。

同校では福長四郎、五郎の兄弟操縦士のほかに山崎八洲男、柴田熊雄三等操縦士が練習指導にあたり、甲式二型、三型とアブロ式五〇四K型数機をもつていたが、懸賞大会では福長兄弟が主になつて飛び、速度飛行では第一日は小幡ヵ原から城北練兵場往復、第二日は中村遊里ヵ池を往復し、落下傘降下は兄四郎氏の操縦するアブロ式に日野俊雄氏が乗つて降下し、自動車との競走は八〇馬力の甲式三型とオーバーランド自動車が同時に飛行場を出発し、第一日は城

北練兵場、第二日は鶴舞公園を普通速度で往復して、この両者の所要時間を投票させた。

また同校にはおりしも小沢米子、須磨はる子、籔内光子及び中山ふさ子の四人もの少女練習生が在校していたが、ことに小沢、籔内両女は翼上直立や歩行などの冒険好きな女性だったので、日野氏の縄梯子と一しよに大会当日はその景物を添えて観衆一万数千をよろこばせた。

名古屋の伊藤松坂屋呉服店その他から自転車、金時計、呉服反物類など副賞品の寄贈があり、また希望者を乗せて地上滑走を行うなど、航空思想の普及もあつたが学校の宣伝も相当の効果があつた。

さきに郷里の知多郡日長海岸に飛行場をもつて研究所を開いていた安藤孝三氏は、航空局了解のもとに航空輸送事業開設のため新舞子海岸に事務所を設け、今春四月から三重県境の和歌山県新宮町に毎週一回の定期試験航空を行つていた。

使用機はイスパノ・スイザ式二〇〇馬力の横廠式甲型だったが、この時分、名古屋市の大地主といわれる加藤清之助氏その他有力者が後援して同市西南端の多加良浦海岸数万坪に水陸両用飛行場を建てる運動を起していた。しかしこれはついに成らずに終つたが、この附近の稲永新田には三菱内燃機会社の名古屋製作工場と飛行場があり、飛行場は二二、六〇〇坪でやや手ぜまだったが、艦上機の類ならば試験飛行の離着陸には差支えなかつた。

同所工場は三六、〇〇〇坪の総面積内に三、〇〇〇余坪の機体工場、一、七〇〇坪の発動機工場、五〇〇坪の鋳物工場、九〇〇余坪の金属製飛行機工場などの主要建物のほか、発動機運転場、材料試験室、放熱器工場、鍛冶工場、製材工場、発電室及び設計室などが棟を並べ、既に海軍指定工場として万全の設備が完成しており、中京の新興航空界は関東、関西を凌駕して飛躍しつつあつた。

すると名古屋飛行学校では引き続き朝鮮各地の宣伝飛行を計画し、福長四郎氏が甲式三型をもつて七月末、半島に渡つた。

まず全羅北道の全州と群山の中間にある湖南線の裡里で八月六日、機体を組立、明日の公開飛行を前にして午後四時頃、農学校々庭で試験飛行を行つたところ、離陸早々、意外にも生理上の急変が起り、五〇㍍の高度から横倒しに墜ちて、一瞬間にあえない最期を遂げた。医者の検診で脚気衝心を起したものと判明したが、事故の直接原因をなした低空で不可解な左急旋回の操舵を行つた時が、その発作であつたと見られ、飛行中まれな障害として、わが民間に最初の殉職であつた。



井口実氏

氏は静岡県浜名郡飯田村の人で兄朝雄氏と協力して掛塚に飛行場を開き、グレゴアジープ四五馬力の伊藤式複葉機で操縦を見習つてからは全く独力で地歩を築き、当時の同輩を抜いていち早く二等操縦士の資格を得、飛行協会の各種競技飛行に出場して常に辛抱強い粘りのある飛行ぶりを見せていたことは前にしばしば述べた通りである。

御原福平氏が名古屋飛行学校を開くと、弟の三等操縦士五郎氏を携えて同校に入り、最も献身的に尽して基礎の確立に功績があつた。享年三一。一種の気慨家であつた。

この奇禍があつて間もなく、同月三十一日にはまたも堺の日本航空輸送研究所に不幸が起つた。

同所はかねて風水害復興の工事中だったが、最後に残つた三〇五坪の大格納庫、一九三坪の第二組立工場及び幅三間の滑走路が出来上つて復興全く成つた間際で、井上所長以下奮い立つていたところ、たまたま整備を終つたアルグス式一八〇馬力装備の横廠式ろ号甲型郵便機を当日午後四時ごろ、井口実操縦士は機関生の岩崎寅二氏を乗せて試験飛行に離水した。

飛行場附近上空をきわめて調子よく数周回した後、着水のため大浜海岸にある貸席汐陽の上空で左へ急旋回すると、その角度がややはげしかつたか、横滑りとなつてキリもみに陥り、そのまま汐陽の中庭に突込み、激突とともに油槽が破裂して機体は一団の火となり、汐陽の建物にも延焼した。

井口氏はその場にこと切れ、岩崎機関生は機敏に飛び出したが、全身火傷で堺の井上病院に

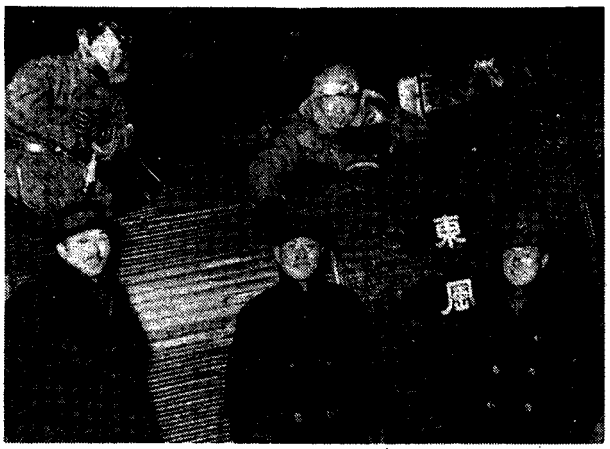
収容したが、十日後、ついに瞑目した。

また惨事現場の汐陽別館の廊下に遊んでいた浴客の幼児二名が廊下と一しよに落ちて重傷を被つた。この日はおりからの天長節で、一、〇〇〇人足らずの涼み客がおしかけており、一時は中々の混雑だつた。

井口氏は岡山県苫田郡田邑村西田邑の人で、商船学校中途で航空局第一回海軍委託操縦生に合格して横須賀航空隊に入り、大正十二年八月、航空輸送研究所に入つてからは屢述の通りで、大兵肥満の体軀と斗酒尚辞せざる豪快ぶりを見せた一面、青年らしい純情家でもあつた。享年二三。

岩崎氏は和歌山県の人、機関生にして操縦術にも長け、近く三等操縦士の試験をうける準備中であつた。享年一九。

この時、ポーランドの訪日飛行機がシベリヤから満洲に入りつつあつたが、九月四日ごろ、大阪通過の予定なので、これを出迎えのため北海道飛行から帰つたばかりの「東風号」を河内氏が空輸すべく立川を出発したところ、豊橋附近上空で雷雨に遭遇し、三方カ原に避難して一泊した。



ありし日の東風号（機上右、新野操縦士、左、近藤機関士、地上左から村山長挙氏、酒井、中島操縦士）

翌四日朝も空模様が怪しく、測候所に照会すると暴風雨の兆ありということに、格納庫が一ぱいなので庫外に繋留して監視をつけていたが、果然十時ごろになつて風速四〇㍍の颶風が襲来し、途端に格納庫は飛行機ぐるみ約三〇㍍も吹き飛ばされてたちまち惨胆たる光景を現出し、「東風」は発動機架と前方同乗席の部分だけを残して大破し去り、庫内のサルムソン式一機も微塵になつて影も形も失いかくて訪欧飛行鵬翔の歴史ある「東風号」はついに風害についえたのだつた。

この時のポーランド機は、同国で名のあるオルリンスキー陸軍中尉で、ロレーン式四五〇馬力を装備したブレゲー式一九型機である。はじめ五月二十二日ワルソーを出発したが、途中で事故を起していつたん帰国し、再挙をはかつて八月二十七日、新興国家の面目を発揮すべくシベリヤ通過の記録飛行を目ざして首都を送り出されたものであつた。

機関士クビアック軍曹を帯同して、その日のうちにモスコーを通過、一挙に一、九〇〇㌔をカザンまで飛び、二十九日にはオムスク、三十日には一、七五〇㌔のクラスノヤルスクに進出し、三十一日には更に一、八〇〇㌔を翔破してチタに着くという韋駄天（いだてん）ぶりであり、九月一日にハルビンに入り、二日は奉天へ、三日、平壌へ連日の長距離突破にさきのデンマーク機の記録をはるかに破つて、五日は最後の頑張りで平壌から一気に所沢へ一、七五〇㌔を猛翔して従来の訪日機中、また新たな記録が立てられたのである。

オルリンスキー中尉は、「子供の時分からあこがれていた日本へ、シベリヤの広野を越えてようやく着き、感きわまつて何から申し上げてよいか分らない。奉天から平壌へ着いた時には雨で困難したが、平壌では皆さんから非常な歓迎をうけてうれしかつた。ことに昨晩は連隊長から日本の料理屋に招待されて、日本芸者というものをはじめて見せてもらつたのは印象が深かつた。また日本の音楽も非常によかつた。日本に入つてから富士山や箱根辺を低空飛行で見飽きるほど、眺めて来た」と、手ばなしのよろこびようだつた。

わが宮中では親善飛行の成功をよみせられてオルリンスキー中尉に勲六等単光旭日章、クビアック曹長には勲七等青色桐葉章を授けられた。

飛行協会でも総裁宮殿下は御旅行中だつたが、八日午前、宮邸でオルリンスキー中尉に緑色有功章を、クビアック曹長には紅色有功章を贈り、同日正午、華族会館で歓迎午餐会を催して、その労をねぎらい、伊沢東京市長からも記念品を送つた。

飛行機の整備点検と休養に数日を要つて十二日朝、帰航の途についたが、この日は天候きわめて不穏で大阪以西は濃霧立ちこめ、朝鮮海峡突破を二度まで試みて九時間余を費したがついに海が渡れず、鳥取から引返して薄暮迫るころ大坂城東練兵場に不時着した。

翌日も思わしくない天候をついて平壌経由、奉天まで飛ぶ予定で出かけたが、午後二時五十分、猛雨のため江原道の山中平康に不時着し、翌日午後、平壌のわが陸軍飛行隊の二機に導かれて同地に一泊、奉天、ハルビンを経て十八日、チタ、二十四日、カザン、二十五日、モスコー、二十六日、祖国に入り、僚友に迎えられてワルソーに安着し、同国最初の極東訪問飛行記録を完成したのであつた。

このポーランド機が大阪を立つた九月十三日に、一方の木津川尻飛行場からは記念すべき日本航空会社の大連郵便飛行第一便が開設した。もつとも航空局では、これを試験飛行と見なして法規をたてに郵便物の搭載を許可しなかつたが、同社ではロレーン式四〇〇馬力の川西式改造七型とマイバッハ式二六〇馬力の新造旅客機一〇型陸上機を配し、七型に陸軍操縦下士出身の乾将頴一等操縦士、南部信鑑三等操縦士、一〇型には宮登一一等操縦士と平松牛郎二等操縦士を乗せて十三日朝八時三十五分、七型機が先発し、次いで同四十五分、一〇型機が続き、広島で燃料補給のうえ同十一時、福岡へ出発、太刀洗飛行場に仮泊して翌日、京城へ向うはずだつたが天候のため十五日朝に延期し、京城では朝鮮総督府逓信局の協力によつて約一、〇〇〇通の郵便物託送をうけ、大連に無事安着して旅順近郊の営城子飛行場に着陸し、海外への最初の郵便空輸に成功した。

復航は乾操縦士の七型機が関東庁逓信局から京城、広島、大阪行きの郵便物一、四九三通の託送をうけ、二十日朝、大連を出発、京城を経て二十一日、広島着、二十二日朝七時三十分同地発、九時二十分、大阪に帰還した。

宮操縦士の一〇型機も各地向け二、一五七通の郵便物をもつて二十六日朝、大連を立ち、途中寄港しつつ無事大阪に帰り、第一回試験飛行を終えて内地、大連間の通信史に新たな記録を加えたのである。

同社ではこの成功に意気上り、次いで予定の上海線打開の準備に着手し、事務方面は坂東支配人、技術方面は後藤操縦士が分担主宰して川西式七型水上機三台を整備し、これに阿部、米沢、藤本、金子、亀井、海江田操縦士を選抜して二名ずつ搭乗、十月四日を期して大阪出発に決した。

大連も大連だつたがとにかく、民間機の日支連絡飛行というので一般関係者間の期待も大きく、ことに同社にとつては自家製水上機の試金石にもなるので慎重な準備工作を整え、川西社長以下幹部総出で胸をときめかし、佐々木航空官ら多数に見送られて三機翼をならべ、木津川尻の波をけつて出発した。

その日は福岡どまり、翌五日は朝鮮海峡を越えて二時間半前後で何れも木浦に着き、六日は天候のため滞留、七日朝、同地出発間際になつて亀井、海江田両氏の搭乗機が発動機に故障を起したので阿部、藤本両氏機長の二機がいよいよ東支那海横断の壮図につき、幸い手ごろの追風に恵まれて三時間四〇分で上海に安着した。着水場は黄浦江の下流ポイント・ガーデンの河岸だつた。

つい半年程前、海軍機が訪問して在留日本人の鼻を高くしたが、再び国産機による民間機の成功とあつて同地日本人会はじめ、居留民の歓迎は日夜連続し、九日帰還の予定が雨のため一日延び、この日も小雨が残つていたが飛行に差支えなしとあつて、多少の向い風を冒しながら木浦に帰り、十一日

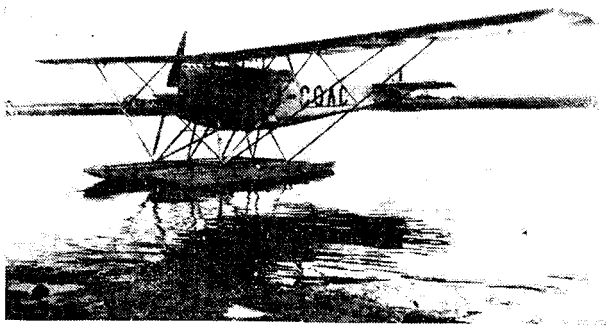


日本航空会社の操縦士（前列左から後藤、海江田、諏訪、藤本氏）

朝、七時過ぎ、藤本機だけ先発して一機帰途についた。

朝鮮南部は晴れていたが内地に近づくにつれて荒れ模様となり、かてて加えて二時間余の難航後、五島列島附近で発動機に異変を生じて下降のやむなきに至り、遂に荒れ狂う玄海灘の余波に運命を托して一か八かの不時着を敢行したのである。

しかし何しろ荒波の高低に見当がつかず、波頭にけられたと思うと、大きくバウンドし、次ぎの波で片浮舟を折損したのが運のつき、そのまますくわれて転覆し、藤本、金子両氏はようやく波間に浮かんだ浮舟にすがりついて惨澹たる荒海の上におつぽり出されてしまつた。時に九時十五分、波に砕けて機体の散乱する中に両氏は死と闘いながら漂流すること六時間に及び、既に決死の臍を固めていた午後三時ごろ、通り合わした地獄で仏の浦塩丸(船長須原三松氏)に救助され、奇跡的に一命を完うした。同船は台湾へ航行の途中だつたので、基隆入港とともに便船に乗り換えて二十日、両氏は木津川尻飛行場へ尽きせぬ話題を腹一ぱいためて帰つて来た。



遭難の川式7型

その話によると、「上から見るとさほどでもなかつたが、水面一〇㍍位に降りた時、これでは到底安全に着水は出来ないとわかつた。果して第一の波のうねりでジヤムプ、第二の波で左のフロートの突端が切断され、後ろの方へ矢のように飛んで行つた。機体の各部にゆるみが来た。と思ううち、第三のうねりの中腹へ、ものの見事に機首を突込んで二人ともろに数㍍もはね飛ばされた。見ると機体は直立している。やつとフロートにすがりついて荒波にもまれながら二人抱き合つた。余命は刻々迫つている感じだ。エバーシヤープでフロートのペンキをはがして、こう書いた。(大正十五年十月十一日午前九時三十分、発動機故障のため不時着水、転覆大破す。宇宙は広し、宇宙の大霊に帰せんとす。民間航空界の発展を祈る。藤本照男、金子治衛)そのうちにも機体はだんだん沈む。フロートも沈む。やつとフロートに乗り移つた時、鰐(ふか)が前方数㍍のところに襲いかかつて来た。氷砂糖をなめ、日光の直射するフロートに手を押しつけて暖をとつた。時計が不思議に動いていた。二時半、五時間も漂流したのだ。見えるものは午後の太陽だけ——。二人は最後の思い出に「玄海灘に手を振り……」という歌を大声でうたい、そして最後の決心をした。それから間もなく汽船に救われたのだが、その助けの神は、どうしても夢としか思われなかつた!」

一方、阿部機は十二日朝、木浦を立ち、福岡を経て翌日、木津川尻飛行場に往復を完成して画期的海外飛行の開始に成功したのであつた。

神戸市兵庫東尻池の川西機械製作所飛行機部では、前記ドイツのカウマン博士らによつて、わが国に最初の型である垂直型風洞を建設し、新たに工場を増設してプロペラーの権威と謂われる同博士指導のもとにプロペラーの設計製作を開始していたが、同時に東京帝大助教授で航空研究所員の小野正三氏を招いて飛行機体の設計製作部面に重きを加えていた。同氏は航空力学の新進学者であつた。

かくて同社では畢生(ひつせい)の事業たる大連、上海線の試験飛行にほぼ成功を見たので、更に大連・奉天間の新線を計画し、航空局を通じて満洲の張作霖政権と交渉を開始する一方、瀬戸内海を中心とする中国、四国地方及び朝鮮、大連、上海方面への遊覧飛行を行なうため、ドイツのドルニエー会社に大飛行艇の注文を発して明春早々到着の予定になつていた。飛行艇は全金属製のドルニエー式ワール型で、乗客三二人を搭載し得るものであつた。

（九）日本航空少年団結成計画

廃止要塞を目標に爆撃演習――陸軍機の不成績、問題となる――半硬式N三号飛行船着荷――一四式水上偵察機――西岡三郎海軍大尉殉職――西田隆司航空兵曹長殉職――小島寅雄航空兵少佐殉職――日本航空少年団結成計画――航空輸送会社設立を財界に謀る――井上準之助氏、設立調査委員長――山階宮殿下乗用機――飛行機で入営

瀬戸内海をにらめていた芸予要塞が廃止になつたので、陸軍航空本部では屈強の爆撃目標と見なし、爆撃訓練に同要塞の一部を利用する案をたて、立川の飛行第五聯隊に出動を命じた。

かつて爆撃演習のため、富士の裾野にわざわざペトンを固めて標的を造り、これを爆撃して訓練に資したことはあるが、本物の要塞はこれが初めてなので連隊長以下全員はりきり、丁式二型のファルマン式F六〇型八〇〇馬力機二機を繰り出して八月十五日から一週間の予定で演習を開始した。

そのため要塞附近周囲一マイルは危険区域なので、その範囲に散在する十二、三軒の民家を一時立ちのかせて、爆撃目標を四国来島水道にある小島要塞に定め、海軍からも霞ヶ浦航空隊の岡田治作少佐、小西康雄大尉らの一三式攻撃機が参加して出動した。

まず第一日は丁式二機のほかに乙式一機をまじえ、海軍も一三式三機で交互に爆撃し、結局爆弾数十個を投下したが海軍側の命中率九〇パーセントに対し、陸軍側の投ずるもの一発もあたらず、二日目になつてようやく若干の至近弾を生んだに過ぎぬぶざまだつた。

陸軍側だけならまだよかつたが、海軍側の成績が飛びはなれているだけに果然、これが部内の大問題となつて原因調査となり、しばらくもめていたがひつきよう経費不足で、十分な訓練が行き届いていないためだということに転嫁された。

陸海軍の航空常備予算はいずれも二〇万円だつたが、海軍が日常の経費を節約して研究費、訓練費に重点をおいているのに反し、陸軍では大航空本部を擁しているほかに陸軍本省内にも航空課があり、参謀本部にも航空班があるというふうに、とかく多岐にわたつて予算を食い荒している点などが反省された。

八月末、海軍で購入の半硬式N三号飛行船の一部が横浜入港の国際汽船アデン丸で到着した。ノビレ少将はアメリカを講演旅行中なので終り次第、来朝する予定になつていた。飛行船は全部分解されて五一個の大小荷物に分けられ、重要部品は船長室や運転手室などに入れて厳重に保護されており、霞ヶ浦航空隊に搬入された。

霞ヶ浦湖上にはこの時分、目新らしい水上機が浮かんでいた。さきに海防義会の献納機で殉職した赤石少佐設計の一四式水上偵察機を長浦造兵部で試作しそれを更に同少佐が改造設計したものを中島飛行機製作所で製作していたが、最近完成したので諸種の試験を繰返した結果、新たに制式機として採用され、各隊に配備されることになつた。全幅一七㍍、全長一二㍍の複座で第一号機よりも大型になり、ロレーン式四〇〇馬力を装備して時速一七〇㌔、航続六時間、海軍独自の水上偵察機の型を定めたもので、後に三座となつて長く第一線にあつた。

海洋航空防備に重点を移した海防義会では、さきのKB型の不幸な結果をとり戻すために新たな大型飛行艇を再び海軍に提供することになり、海軍技術当局と川崎造船所飛行機部と連絡して国産機の製作に着手した。

そこで金属製飛行艇設計調査委員を設け、航空研究所から田中館博士、岩本周平、海軍側から横田成沽、上田良武、陸軍側からは植村東彦、川崎からは橋口義男、近藤勝治の諸氏に委嘱して十月から設計をはじめたが、大体B・M・W式四六〇馬力二基を翼上に串型に装備した高翼単葉が理想とされていた。

また広の海軍工廠で、さきごろから一五式飛行艇を基本に各種飛行艇の長所、特長をとつて全木製の飛行艇を製作中だつたが、十月末完成したので、近く試験飛行に移る段階にあつた。

かくして久しく懸案の航空本部も、いよいよ来春新年度から設置されることがほぼ確実となり、本部長も山本英輔中将の内定を見たほどであるが、規模はきわめて小さく総務部、教育部、技術部に限られ、将校十数名、技師数名、属員数名で現在軍務局、教育局、艦政本部などに分属している航空関係をひとまとめにする方針で、予算もわずか四万八、〇〇〇円を計上したに過ぎない

さて話は前に戻るが七月半ば、うら盆のあけた十七日朝、霞ヶ浦航空隊に今年四人目の犠牲者を出している。同隊上野三等兵曹は一〇式偵察機に機関銃射撃練習のため西岡三郎中尉を同乗して飛行中、飛行場西南方約一、〇〇〇㍍、高度七〇〇㍍から対的機と射撃操作の演習に入ったところ、有利な態勢を占めるため操縦者が失速反転を用いた途端、突風にあおられて水平きりもみに陥り回復の操作も及ばず、そのまま畑中に墜落し、西岡中尉は殉職、上野兵曹は重傷、時に八時十五分だった。

西岡中尉は佐賀県小城郡東多久村の人、県立中学校卒業後、大正八年八月、兵学校に入り、同十二年九月、海軍少尉に任ぜられ、昨年末、中尉に進むとともに霞ヶ浦航空隊附となり、今春三月、偵察術学生を命ぜられた。寡言純朴な性格で細工物などに器用だった。享年二五。殉職により海軍大尉に任ぜられた。

毎年七月の事故率は陸海民おしなべて比較的少く、わが国に航空機の動き始めて以来、この西岡大尉が七人目だった。しかも大正十一年までは、この月の殉難者が一人もなかったのは一つの記録で、最も少いのが十一月の六柱、次ぎが一月の一一柱で、最も多いのが三月の三〇柱、六月、二二柱、十二月の二〇柱、八月の一九柱、四月の一六柱、十月の一五柱、九月の一四柱、五月の一三人という順である。もちろんこの中には大型機や飛行船の同乗者も含まれており、季節の影響が少なくないことを端的に現わしているのみならず、事実その日その日の天候に左右されつつ押し進めていた時代である。

さて翌八月には前掲の福長、井口両操縦士の奇禍が民間におこり、九月にはお彼岸あけの二十五日朝、立川の飛行第五連隊に凶事が見舞った。

この日、同連隊第三中隊附の西田隆司航空兵軍曹は、高等飛行訓練のため甲式四型機を操縦して十時過ぎ離陸し、飛行場外郭を一周しつつ五〇〇㍍から七〇〇㍍の高度に達したが、それ以上高度をとろうとせず、高等飛行にも移らず何故か平凡な水平飛行後、着陸の姿勢をとって降下しはじめたが、着陸地点に対する高度の目測をあやまって、再びゆるやかな旋回をしながら機首を下げたが、発動機の故障からか、にわかにプロペラーの回転がとまったので一〇〇㍍の高度からそのままきりもみに入り、立川町に沿う中央線の北方上古新田の畑中に墜落し、機首を土中に突刺して粉砕し、軍曹は頭部、頸部骨折で殉職した。

軍曹はその朝、気色すぐれず、頭痛をうったえていたが、「ひと飛びすれやなおる」といって搭乗したもので、飛行第五連隊最初の犠牲である。

埼玉県北埼玉郡持田村の人、大正十年春、熊谷中学校卒業後、郷里の小学校で先生をしていたが徴兵検査に合格して同十二年一月、近衛歩兵第三連隊に入隊、同十四年一月、飛行第五大隊附を命ぜられ、同年九月、所沢飛行学校で基本操縦術を修得、翌年四月卒業して原隊に帰り、沈着な飛行ぶりを示して将来をたのしませていた。享年二五。殉職により航空兵曹長に進められた。

甲式四型戦闘機事故第三号は翌月の十九日、今度は各務ヶ原飛行場を血に染めた。飛行第一連隊本部附の小島寅雄大尉は九時三十分、甲式四型機をかって元気に離陸し、右旋回しながら飛行場を一周した後、高度一、三〇〇㍍に達したのできりもみを開始、一回半の旋転で機首を南西に向けながら水平に直し、更に飛行場西側地区上空で大円を描きながら上昇して一、五〇〇㍍の高度で東に向いつつ宙返りを行って水平に戻ろうとする直前、突然機首を下にして約二〇〇㍍ほど垂直に降下した後、背面となり、約六〇度の角度で急速に落ちてから再び垂直の棒立ちとなり、やがて、次第に円形運動を行いながら地上二五〇㍍のところで約六〇度の角度の姿勢に復したが、漸次角度を減じて急降下し、ついに水平にかえるいとまなく連隊東門の北方三〇〇㍍の地上に激突、機体、発動機とも地下二㍍も埋没して砕け散り、大尉もまた全身を砕いて殉職した。

大尉は東京小石川区小日向台町の人、明治四十三年十二月、士官学校に入り、大正元年十二月、陸軍工兵少尉に任官、気球隊附に補せられ、後航空第一大隊附となり、同七年、シベリヤに出征、帰還後、所沢、明野両飛行学校教官を経て今年八月、飛行第一連隊附で放胆と優秀な技術をもって鳴らしていた中

堅将校である。享年三五。殉職により航空兵少佐に任ぜられた。

さて山階宮殿下の御国飛行練習所の閉鎖によつて、再び航空局の嘱託に戻つた伊藤酉夫氏と、東京飛行記者倶楽部員の都新聞記者楠茂市氏らが日本航空少年団の結成を画策していたのも、この時分であつた。

この案はさきに各国の世界一周機が頻々と、わが国内を右往左往したころ、日ごろ出入りの航空局を訪れた楠氏が、航空官三木森彦海軍少佐と伊藤嘱託を相手に鼎座（ていざ）して、たまたま「陸に日本少年団あり、海に海洋少年団あり、空に航空少年団なかるべからず」というところから話に花が咲き、少年に対して航空思想の涵養と団体訓練を行い、健全な次代の日本国民を養成するとともに航空第二陣の建設が必要であることの構想をたてて逐次波多野局長、児玉課長らの了解と賛意を得ていよいよ乗り気になり、外国の例や日本の既設団体の綱領、組織、施設などを参考に調査研究し、日本航空少年団の創成に一歩を踏み出したのである。

するとちようど、朝日新聞社の訪欧飛行で三木航空官は地上勤務員として出張のため留守になり、間もなく伊藤氏もまた、御国飛行練習所の開設に奉仕して航空局を出て行つたので、ひとり残された楠氏は鉾先きを折られたうえ、新聞記者という日常の激務に追われて、みすみす或る程度進渉したものを惜しくも徒らに見送らねばならなかつた。

そのうえ訪欧飛行後、三木少佐は横須賀航空隊の教官に転補して航空局を去り、いよいよ望み薄になつて半ば断念していたが、その間、楠氏は陸軍航空本部の第一課長内田三郎大佐に相談したところ、前記ユンカースの販売店オット・ライメルス会社顧問の有馬純長男爵が民間航空研究倶楽部の設立を計画していることを聞き、同大佐に紹介してもらつて有馬男爵に会い、航空少年団の経緯を話して一も二もなく協力の快諾を得たのであつた。

そこへ伊藤氏が飛行練習所の御用を済ませて再び航空局へ帰つて来たので、楠氏は直ちにこれを誘つて有馬男爵と三人で復興進渉の相談会を開いた。そして大体、一三、四才以上、二〇才未満の高等小学一、二年生以上、中学校卒業までの少年を目あてに航空思想の普及、航空機を中心とする科学智識の素養を植えつけ、団体訓練を行い、全国各枢要都市単位に結成して東京に本部をおき、機関雑誌を発行し、各地飛行場、陸海軍航空部隊、同学校、製作会社などの見学はもちろん、各地支部に軍用機を払い下げてもらつて、あえて実地に飛行しないまでも、整備や操舵法を地上において実際に会得させる。またそれによつて適性を判別して将来の方針指向の参考たらしめるという航空少年団の性格を一応、作つて見たのである。

時にあだかも飛行協会が十月二日、大阪で航空デイスプレーを開く計画なので、出来るならばその日を期して、この少年航空団の発会式を東京、大阪両市で一斉に実施したい希望のもとに、せいぜいその準備を進めるべく申し合わせたのだつたが間に合わず、三氏ともそれぞれ忙しいからだなので、中々結成準備ははかどらなかつた。

航空本部の内田大佐は、航空局から設立準備費を補助してもらえとたきつけ、航空局の児玉課長は、飛行協会が援助すべき性質のものだと主張し、飛行協会は少年団そのものの賛否に不得要領でらちがあかなかつた。

かくてせつかくの名企画もついに日の目を見ずに終つたが、しかしこの運動が直接影響したともいえないけれども、間もなく海軍で少年航空兵制度について研究するという風聞が伝わつていたことは事実で、少年層に航空第二陣をしく着想は、外国にもまだ組織だつたものを見ていない時代において、まさにわが国の誇るべき先鞭であつた。

航空局当年度の事業予算は、航空機の設計製作維持奨励金と郵便定期航空費など三七万余円の僅少額にとどまり、政府の財政緊縮に当面して久しい懸案の定期航空路の設定、飛行場の設置、航空輸送会社設立補助は毎議会のお題目で一向に進展せず、時代の趨勢と輿論の板ばさみに立つた航空局は、再び安達遞相を動かして財界に働きかけ、まず航空輸送会社の設立を焦眉の急務とした。

会社は一、五〇〇万円程度の資本とし、海運に対する航路補助と同様の方法で毎年補助金を下附して運営を助成する方針をたて、一応五カ年間の補助金総額一、二五〇万円を計上して積極的に財界並びに実業界の奮起を促すところがあつた。

かくて逓信大臣官邸に招かれた渋沢子爵、大倉喜八郎男爵、団琢磨、根津嘉一郎、結城豊太郎、木村久寿弥太氏の中から、そのころ貴族院議員に勅選されて間もなかつた井上準之助氏が推されて設立調査の衝にあたることになつたが、航空局では第一期の設定航空路をやはり東京・大阪・大連間、大阪・上海間の二本建てとし、大連線は日曜日を除いて毎日一回、上海線は週三回の運航を予定し、少佐に進級したばかりの安辺航空官が主になつて朝鮮、関東州方面の気象調査にあたつていた。

内地の飛行場は差しあたり東京と大阪、山口県小郡に設置する計画だつたが、東京・大阪間は陸上機、大阪・小郡間は水上機を適当とするので大阪には水陸両用飛行場を、小郡には水上飛行場を必要とし、大阪は使用中の木津川尻にほとんど決定を見、東京は代々木練兵場を候補地として、陸軍に分譲方を交渉するという案が出来た。



井上準之助氏

また大連には同市外周水子に、陸軍が前記四〇万坪の大飛行場建設に着手しているので、他に候補地が見つかるまでは同飛行場の一部使用を認めてもらうことにした。

こうして実現への準備布石をしている間に一方、井上準之助氏は三井物産会社の永島雄治氏、三菱商事会社の田阪一郎氏を両翼とし、逓信省案を主にして諸般の調査を進めたうえ安達逓相へ中間報告があり、会社の創立に確実味が増して来たので逓信省では一般予算と切り離して大蔵省に提出し、今年こそはどうあつても戦いとらんとする意気込みを見せていた。

そのころの既設各線定期航空託送の貨物は新聞原稿、新聞紙、印刷物、写真版、フイルム、薬品、商品見本、時計、楽器、雑貨、贈答品、福助足袋、呉服洋服類、鉄瓶類、家具、修理器具、造船具などのほか、乾物、玉子、昆布、若布、蒲鉾　竹輪、魚介類、醤油などの食料や地方名産品がおもなものであり、日本航空輸送研究所では、従来一貫目まで五〇銭で扱つていたのを拡張して二貫目まで八五銭、集配料二〇銭、三貫目まで一円一五銭、集配料四〇銭、四貫目まで一円五〇銭、集配料四〇銭、五貫目まで一円九〇銭、集配料六〇銭、七貫目まで二円六〇銭、集配料八〇銭、一〇貫目まで三円五〇銭集配料一円、一五貫目まで五円、集配料壱円六〇銭に定め、四国、九州各地の内国通運会社支店と提携して各地均一の運賃で取扱うことにして航空輸送の迅速、確実、低廉を最高度に発揮して隆盛な同地方水陸運の堅塁に迫つていたのである。



安達逓相謙蔵氏

またこのころ、元大阪府知事林市蔵氏ら阪神間有力者の発起で、大阪・神戸間に空中電車の建設を計画していたが、それによると大阪市福島から新国道に沿つて神戸市郡の境界地点まで開設し、一車二〇人乗り、空中索道は三線で予備線を二本備え、速度と安全第一を目指したものであつた。

この種の事業計画は一種の流行をなし、兵庫県保安課へ願い出ているものだけでも阪急電鉄の六甲口から六甲山を越えて有馬に行くもの、青谷から六甲山を越えて有馬に行く線、宝塚から有馬に行く線、それから鷹取山登山用、再度山登山用などがあり、普及の途にある航空思想を利用するとともに、またそれを培養する手段とも見られたが、ついに許可にならなかつたらしく、一つも実現しずに終つてしまつた。

御国飛行練習所を閉じられた山階宮殿下は、航空の重要性に対する一般の認識を深める意味から御乗用機をもつて率先垂範のため、かねてローン式一一〇馬力装備のアブロ式五〇四K型を機関士飯島勝一氏に命じて整備中だつたが九月中旬、立川飛行場で熊川操縦士がつつがなく試験飛行をすませた。

同機は機体全体を銀箔（ぎんぱく）で塗りつぶし、機胴には殿下御創案の図案化した富士山の線画が描かれ、きわめて清楚高雅な御召機であつた。

熊川操縦士の細密丹念な試験飛行の後、同月二十一日秋季皇霊祭の朝、殿下には立川飛行場に成らせられて試乗され、同操縦士が操縦申上げて十時十分から三〇分間にわたり、秋日うららかな武蔵野平野を御快翔なされ、海軍現役当時以来の御体験であつた。

また殿下には旧飛行練習所時分の機材四機分を同飛行場に格納庫を置く朝日新聞社、日本飛行学校、それから鶴見潮田から千葉県船橋町海岸に移転した宗里悦太郎氏経営の第一航空学校に御寄贈相成り、宮家香川事務官からそれぞれへ伝達された。

航空局の委託操縦生は、卒業と同時に予備下士の兵役関係を生じ、陸上機の出身者は陸軍航空兵伍長に任ぜられていたが、川崎造船所飛行機部に勤務中の国枝実氏は、たまたま飛行第四連隊に召集をうけたので九月十一日、勤務地の各務ヶ原飛行場からサルムソン式を駆つて太刀洗飛行場へ飛び、空路応召の先鞭をつけて知己、友人間に話題を提供した。

これに見習つたか、十二月一日、八日市の飛行第三連隊へ中島式一五〇馬力で入営した蓮沼隆次郎という三等操縦士もあつた。同氏は徴兵検査甲種合格の現役兵で、操縦士免状所持の身分柄、特典をもつて飛行連隊への入隊希望がかなつた訳であつた。

(一〇) 明治神宮体育大会競技種目に参加

大阪で航空デイスプレー——記念徽章「空の華」を頒布——故荻田氏の銅像——帝国飛行協会総務理事更迭一、二等操縦士の競技が明治神宮体育大会種目に編まる——競技成績——航空局募集の水陸輸送用飛行機体の懸賞設計当選——水上機当選作を愛知時計電機会社で試作

飛行協会では既に東京代々木で二回、航空ページェントを開催したので、今度は大阪の城東練兵場で「航空デイスプレー」と改称して十月二日、陸海軍、逓信省、大阪府、市、商業会議所、朝日、毎日両新聞社後援のもとに挙行し、陸軍機二七機、海軍機一二機、民間機二四機が参加して関西に空前の航空デーを展開した。

陸軍機は各務ヶ原、八日市の各連隊と明野飛行学校から乙式一型偵察機、甲式三、四型戦闘機、海軍機は母艦鳳翔と、堺大浜から飛び立つて来たハンザー式水上機と一三式攻撃機がF五号飛行艇を先頭に大編隊陣の攻防態勢をとつて大阪市上空に現われ、練兵場附近に陣を布いた豊橋の高射砲連隊の高射砲、歩兵第八、第三七両連隊機関銃隊の機関銃は一斉に火を吹いて熾烈な空地戦から開始し、練兵場北隅の仮想都市爆撃には消防自動車が活動して直ちに消しとめ、一三式攻撃機の無線連絡や乙式偵察機の煙幕展張があり、夜に入れば乱雲飛ぶ闇空を大阪城天守台、大丸、朝日、毎日両新聞社屋上からひらめく照空燈の光芒で染め、海軍のハンザー式水上機は大阪湾上で吊光弾を投下して目新らしい号星発火信号の興趣ある実演を行つて市民の目をみはらしめた。

この間にあつて民間の陸上機では地元の朝日新聞社から新野、大島、熊野、乗池氏のサルムソン式四機と、訪欧飛行当時の初風号を翔つて木下氏が出場し、毎日新聞社からは羽太氏がニューポール式、和田氏が三菱製一〇式を駆りたて、西田飛行研究所の石野俊夫氏はアブロ式、神戸の藤原氏と日本航空会社の平松氏はニューポール式、同社の南部氏は一〇式、京都の安井、吉村両氏はソツピース式で参加し、水上機は日本航空会社の阿部、亀井、藤本三氏が川西式七型を連ね、諏訪氏は同八型を飛ばせ、日本航空輸送研究所の張、田中、馬場三氏はハンザー式で加わり、また名古屋からは安藤飛行機研究所の大場辰男、藤田三郎両氏が横廠式い号甲型、愛知時計電機会社の横山金吉氏がハンザー式で長駆して現われ、木津川尻飛行場にいつたん集結して陸上機と交互に編隊飛行、ビラ撒布を行い、その間、後藤氏は川西式一〇型旅客機に航空局の西川技手を乗せて快適な旅客輸送ぶりを見せ、河内氏が思い出も新たなブレゲー式を縦横にさばいて満都の感慨を深からしめた。

そしてこの日、関西地方航空関係者でかためた関西飛行倶楽部主催で、「空の華」の記念徽章を婦人団体員の協力を得て町行く人に一個一〇銭で協賛を求め、洋服のえりに、着物の胸におびて航空デーを象徴した。

この飛行倶楽部は長い間の懸案でありながら成立しかねていたところ、今度の航空デーを機会に西田仲右衛門氏らが中心となつて飛行協会と折衝した結果記念徽章、小冊子の発行などによる純益金を関西航空界の有益な使途に提供するという了解があつたので、西田氏は東区今橋町の自宅を倶楽部創立事務所に

あて、その結成を急いでいたものであつた。

またこのデイスプレー当日、大阪市連合青年団では早朝から数回にわたつて仮想「敵機襲来」の非常訓練を行い、全市一二〇団体約一二万人の団員が総出動して警察、学校その他の所定場所で警備防空の操作に当つた。

飛行協会ではこのデイスプレーに際し、理事の山田陸軍中将を実行委員長とし、これに福岡参事と審査員の安達堅造航空兵中佐（後に日本デーゼル工業株式会社長）を配し、阪谷会長、長岡副会長も臨場し、前夜、中の島公会堂で講演映画会を開催したが、総裁宮殿下には特に御名代として宮務監督本郷大将を差遣され、航空局からは千田貞敏海軍少佐、安辺航空兵少佐、佐々木航空官らが参集して前二回の代々木におけるページェントにまさる久しぶりの活況を見せたのであつた。

この翌日、八日市のその昔の沖野ヵ原飛行場の一隅に、かねて建立中だつた開拓者故荻田常三郎氏の銅像が完成し、遺児求馬君とあい子末亡人が列席して故人郷党の有志による除幕式が開かれ、遭難満一〇周年の光陰を偲び、故人の思い出も新たなものがあつた。おりから飛行第三連隊の四機編隊が式場上空を見舞い、若くして倒れた先覚の面影に敬弔の意を表したのだつた。

大阪の航空デイスプレーを終つた飛行協会では更に十一月三日、立川飛行場で挙行予定の第三回特別優勝杯競技大会の準備にかかつたが、この支度最中に総務理事の更迭が行われた。

蟻川総務理事は郷里長野県の在郷軍人団から推されて出た代議士で憲政会に属し、なにかと政務関係の雑事が多く、毎日ほとんど午前中はその方に追われて飛行協会への出勤は午後になり、時には夕方近い職員の退出時間ごろ、顔を出すことも珍しくなく、かくては総務理事の職責にも反し、大阪のデイスプレーもそのため特に山田中将に実行委員を臨時嘱託したような始末だつたが、ついにその辞意によつて半年余りで退くことになり、井上航空本部長の推薦で谷田繁太郎陸軍中将が決定し、十月十四日、正式に新旧入れ代つて事務が引継がれた。

谷田中将は大阪市北区堂島の出身、士官学校時代から同期の井上中将と親交があり、曾て大正四、五年ごろ、軍務局工兵課長当時、井上前課長のあとを襲つて飛行協会理事に推され、時あたかも倉知財務理事が欧米旅行の留守中、会計監督にあたつたこともあり、またその課長在任中、臨時軍用気球研究会幹事を仰せ付けられていたが、氏は元来、築城学に秀で、その研究が堂に入つて築城の権威とまでいわれるに至り、築城本部長を最後に野に下つたばかりだつたが、初代の久能中将以来数年ぶりで、再び大総務理事の出現となつた。



谷田繁太郎氏

就任早々、引継ぎの飛行競技大会が待ち設けていたが、今年は特に明治神宮体育大会の一部競技として参加することになつていたので、競技方法に最も慎重を期し、一、二等操縦士と使用機をローン式八〇馬力装備のニューポール式八一型に制限し、詮議によつて特に同式八三型とアブロ式五〇四K型を認めることがあるという建前をとつた。種目は飛行競技と整備作業の二種で、飛行競技は立川を出発して入間川町、浦和町の上空を経て立川に帰り、この間、地上偵察、投下球投下及び航空術、制限地着陸の優劣によつて採点され、整備作業は参加各機に一人ずつの専属機関士を配し、想定故障の修復作業に従事するもので、参加者は前回優勝の一等操縦士遠藤辰五郎氏を初め、日本飛行学校の櫛部喜男、同二等操縦士伏見善一、同岩田正夫、第一航空学校の二等操縦士田中近美、日本中央飛行学校の同藤森真秀、馬詰飛行研究所の木下豊吉、鳥居清次、赤池万作各二等操縦士、西田飛行機研究所の石野俊夫氏のほか、熊川良太郎一等操縦士、関房蔵二等操縦士の一二名だつた。

これに配する機関員は遠藤機に河端清一、櫛部機に水代藤松、伏見機に安藤信太郎、岩田機に小川貢、田中機に北郷涼、藤森機に古賀功、木下機に西田要三、鳥居機に梅原雪雄、赤池機に平岡勇、石野機に武村良雄、熊川機に飯島勝一、関機に丸山明一の諸氏である。

使用機のうち特に許されて赤池、関両氏が各八〇馬力のニューポール式八三型、石野氏がローン式一二〇馬力のアブロ式で出場したほかは全部規定通りの

ニューポール式八一型が揃つたのは、かつて見ない整頓ぶりで、見方によつては進歩だという人もあろうし、また払い下げ依存による当然の現象だとわらう人もあつた。しかし陸海軍用機でさえ舶来機ないし舶来型に全幅の信頼を寄せている時代であるから、無資本の民間機に多くを望める道理がなく、たとえ払い下げ機でも、同一種機でこれだけ頭がそろえばなるほど「進歩である」という見方も敢て見当はずれではなかつた、と同時に、まだ使えるものを大量に放出する軍部の意図にもわからぬものがあつた。

飛行競技は入間川町と浦和町を、それぞれ中心とした半径六粁圏内に設けてある白布板の位置と形状を偵察して、着陸後に筆記報告することが一つ、立川飛行場出発の際、左旋回で飛行場を一周して南方から高度一五〇㍍で飛行場に入り、地上の丁字形布板に投下球を投じて出発の合図とする。帰着の時も高度一五〇㍍で投下球を投じてから着陸に移る。この投下球は即ち爆弾を模したもので、その落下点と布板の距離を測定して採点し、一五〇㍍以上のものは零点である。そしてこの出発時の投球と帰着時の投球の間の飛行時間を四五分と定め、これを超過したものは五分を増すごとに一〇点ずつを減ずる。飛行場には制限着陸圏を設け、その中心に車輪が停止したものを満点、五〇㍍以内は一〇㍍を離れるごとに五点を減じ、一〇〇㍍以内は一〇㍍ごとに一〇点を減じ、圏外のものは零点、また飛行中の不時着は失格とし、着陸のやり直しは零点で、この四科目の得点を総合して優勝を決する競技であつた。

当日はいわゆる昔の天長節日和で地上の風速北二㍍、上層三㍍の快晴に明けて八時半から会長のあいさつを長岡副会長が代つて述べ、谷田総務理事が競技委員長として訓示を与え、明治神宮体育大会競技種目に列せられた光栄を荷つて、いずれも最善の努力をもつて真摯敢闘、平素の訓練を生かすはこの秋とばかりに出発線に機首をならべ、抽籤順によつて木下操縦士、西田機関士の搭乗機が先頭に立ち、次いで田中、遠藤以下二分乃至五分間隔で競技を開始したが、遠藤操縦士は離陸早々携帯の地図を吹き飛ばしたので直ちに着陸、これを拾つてあらためて最後に皆のあとを追つたが間もなく発動機に故障を起し、所沢飛行場を目前にする大和田附近に不時着して恨みをのみ、前二回にわたつて握つた覇権も今度は武運つたなく、その頭上をす通りして行つた。

布板は入間川町は町から四粁ばかり離れた入間川の上流地点にあり、浦和町は町端れの畑中にあり、これを発見して、その形状、布設場所の状況を細かに観察して引き上げるまでには各機とも一〇分ないし二五分を費し、三角コースを所定の四五分間に飛びきつたものはわずかに三名で、赤池氏の三六分間を最短として藤森氏の四三分間、関氏の四五分間だつた。白戸飛行場の出身だが、東京附近の地理に不馴な大阪の石野氏は、両地の布板発見と偵察科目までは敏捷に進んだが帰路を誤つて東京市に迷い込み、立川へ着陸するまでに一時間二〇分を要し、他の得点が比較的優秀だつたにもかかわらず、中位に落ちてしまつた。

かくて飛行競技は午前十一時終了し、昼食の後、整備作業競技は午後一時から開始された。

「某任務実施中の飛行機は、発動機故障のため不時着陸し、急速点検整備を行い、再び飛行任務に就かんとす」という想定のもとに、「汝の飛行機は発動機運転状態良好ならず、まずマグネト一個を取外し、歯車を両三度手廻し、これを調査し再び装着すべし」及び「汝の飛行機の車輪タイヤー、パンクし居れり、応急修理を行うべし」の二科目を一時間以内に作業し、その得点二〇〇点に対して五分ごとに一〇点を増減し、二時間を超ゆるものは失格となり、作業の結果が不合格の場合は直ちにその場で手直しを行い得るが、その時間は、これを倍数に換算して前作業時間に加算されるしくみだつた。

関係者以外には地味な競技だつたが、整備技術の向上からは必要なもので、石野氏が武村氏と協力して午前の飛行競技惜敗雪辱に努め、五分二三秒の最短時間で優位を占め、鳥居、梅原のコンビはマグネトに本当の故障を起して途中から棄権してしまつた。

競技開始後二時間で終了、従来の例を破つて、その場で賞品授与式を行うことになつていたが、競技完了の奉告を兼ねて櫛部、木下、熊川、伏見、赤池氏が明治神宮に参拝飛行のため五機相前後して代々木に飛び、その帰着を待つて競技の成績発表とともに山階宮特別賞杯と賞品授与式が挙げられた。

飛行競技の成績は、

(操縦士)	(総得点)	(着陸距離)	(得点)	(投下球距離)	(得点)	(布板視察得点)	(飛行時間)	(得点)
櫛部喜男	二九五	三〇米	八五	一〇五米	四〇	九〇	五五分	八〇
伏見善一	二九〇	六〇	六五	九〇	五五	八〇	五〇	九〇
木下豊吉	二七五	八〇	四五	七〇	六五	七五	五〇	九〇
熊川良太郎	二七〇	七〇	五五	三〇	八五	四〇	五〇	九〇
赤池万作	二七〇	一〇〇	二五	六〇	七〇	七五	三六	一〇〇
石野俊夫	二六〇	六〇	六五	四〇	八〇	八五	八〇	三〇
関房蔵	二六〇	七〇	五五	七〇	六五	四〇	四五	一〇〇
藤森真秀	二四五	三〇	八五	八〇	六〇	〇	四三	一〇〇
田中近美	二三〇	一〇〇	二五	七〇	六五	六〇	五五	八〇
鳥居清次	二一〇	二〇	〇	一〇〇	五〇	九〇	六〇	七〇
岩田正夫	一六〇	〇	〇	八〇	六〇	三〇	六〇	七〇

の順で、整備作業の成績は、

(操縦士)	(機関員)	(総計)	(所要時間)	(得点)
石野俊夫	武村良雄	五分二三秒2/5		三〇〇 良
田中近美	北郷涼	五・二八・〇		三〇〇 良
藤森真秀	古賀功	五・二一・4/5		三〇〇 可
櫛部喜男	水代藤松	六・二二・4/5		三〇〇 可
関房蔵	丸山明一	七・一八・〇		三〇〇 良
木下豊吉	西田要三	七・二五・〇		三〇〇 可
伏見善一	安藤信太郎	九・一七・1/5		三〇〇 可
赤池万作	平岡勇	一〇・二五・〇		二九〇 良
熊川良太郎	飯島勝一	一〇・六・〇		二九〇 可
岩田正夫	小川貢	一六・五・〇		二八〇 良

両競技の得点総計と、その序列は左の通りで、総得点の同じものは飛行競技の得点と整備時間の遅速によつて定めた。

(序列)	(所属)	(操縦士)	(総得点)	(整備)	(飛行)
1	日本飛行学校	櫛部喜男	五九五	三〇〇	二九五
2	同	伏見善一	五九〇	三〇〇	二九〇
3	馬詰飛行研究所	木下豊吉	五七五	三〇〇	二七五
4	山階宮航空部	熊川良太郎	五六〇	二九〇	二七〇
5	馬詰飛行研究所	赤池万作	五六〇	二九〇	二七〇
6	西田飛行研究所	石野俊夫	五六〇	三〇〇	二六〇
7	独立	関房蔵	五六〇	三〇〇	二六〇
8	日本中央飛行学校	藤森真秀	五四五	三〇〇	二四五
9	第一航空学校	田中近美	五三〇	三〇〇	二三〇
10	日本飛行学校	岩田正夫	四四〇	二八〇	一六〇
11	馬詰飛行研究所	鳥居清次	二一〇	〇	二一〇

かくて山階宮優勝杯は櫛部、水代組に栄え、航空局賞金一、二〇〇円、協会賞金一、六〇〇円計金二、八〇〇円とともに授与された。

第二位の伏見、安藤組二等賞金は航空局から金一、〇〇〇円、協会から金一、四〇〇円計金二、四〇〇円で、一、二等を地元の日本飛行学校で占め、第三位の木下、西田組は航空局から金八〇〇円、協会から金一、二〇〇円、計金二、〇〇〇円、第四位の熊川、飯島組は航空局から金六〇〇円、協会から金一、〇〇〇円計金一、六〇〇円、第五位の赤池、平岡組は航空局から金四〇〇円、協会から金八〇〇円計金一、二〇〇円で、第六位以下は協会慰労金として石野、武村組に金五七五円、藤森、古賀組は金五〇〇円、関、丸山組、田中、北郷組、岩田、小川組、鳥居、梅原組、遠藤、河端組には各金四五〇円宛を贈与した。

当日、御都合によつて総裁宮殿下のお出ましはなかつたが、左の令旨をおくられた。

「本日挙行セル帝国飛行協会主催の競技飛行大会ノ成績ハ一般ニ良好ニシテ、技術ノ進歩見ルベキモノアリト雖モ飛行機ノ整備操作法並機上作業法等ニ付テハ、尚研究練磨ヲ要スベキモノ極メテ多シ。将来益奮励努力以テ民間航空界ノ進歩発達ヲ期セムコトヲ望ム」

飛行場一面に夕靄のたちそめる午後四時、式を閉じて散会したが、新たに飛行競技会が明治神宮体育大会の一翼に列して終始、厳粛に競技が運ばれ、見苦しからざる成績を挙げて完了したことは、民間航空にとつて記念すべき歴史の一こまであつた。

前年八月、航空局が発表した輸送用陸上及び水上飛行機々体の設計懸賞募集は、締切までに七三通の応募があり、陸海軍関係当局と大学の航空研究所、航空評議会などから審査員を委嘱して十数回にわたり審査厳選を行つて来たが、ようやく決定したので十月十一日、その結果を発表し、同十五日午前、逓信省会議室で賞金授与式を挙行した。

すなわち陸上機では海軍艦政本部第二課員森盛重氏の翼及び機胴とともにジュラルミン骨格のガーター組立てに羽布を張つたもので、全金属製機の欠点とされていた修理の容易をねらつたものが一等に推され、賞金五、〇〇〇円を授与された。

二等は愛知時計電機会社の技師三木鉄夫氏で、主として木材ベニア板を用い、鋼管を混用して製作費の低廉と修理の利便を図つたもので賞金三、〇〇〇円。

三等は三菱内燃機会社の技師森真助氏で、機胴は全部ジュラルミン製の全金属張殻式とし、堅牢に重点をおくとともにジュラルミン製ガーター組立てで、羽布張りの主翼と尾翼に要部点検の便利と修理の容易を企図したものであつた。

水上機では同じく三木鉄夫氏が一等を獲得したが、陸上機と同様、木製ベニアと鋼管の混用で、ひたすら補修維持の容易な長持ちのする構造であつた。

二等は海軍艦政本部第二課員の土井三吉氏で、全木製の艦載にも利用し得る折畳み式主翼で、わずかに幅六尺五寸のものだつた。

三等は海軍技術研究所航空研究部の技師橋本賢輔氏の木材及び鋼管混用機で、これも艦載機としての利便を図つて全体を三部分に分解出来るようになつていた。賞金はいずれも陸上機と同額である。

このほかに等外佳作として、陸上機の設計では橋口義男、吉田孝雄、奥井定次郎氏が選ばれて各金七〇〇円ずつを、小田三二、伊藤隆吉両氏には各金五〇〇円ずつを贈られた。また水上機では橋口義男氏がただ一人、金五〇〇円の佳作賞を授与され、大体において民間製造会社の設計陣に凱歌があがり、ことに愛知時計電機会社では故鈴木前社長の率先奨励によつて、一、二等を同社三木技師が独占したのもあえて偶然ではなかつた。

航空局では、この設計企画を生かすため更に慎重審議のうえ、水上機一等に当選の三木氏の設計機を水陸交換機に改造して試作することになり、三木氏を招致して設計についてあらためて協議し、水陸両用機としての枢要設計を施して、当面のわが国航空輸送の実情に即応する国産輸送機の製作に乗り出した。

この試作命令をうけた愛知時計電機会社では、愛知式AB一型と命名して明年三月までの十五年度中に完成の予定で製作に着手したが、輸送機の受注試作は、これが最初であつた。

(一二) 大正から昭和へ

航空輸送会社の設立準備——野中式落下傘の実験——来田利雄練習生殉難——功刀好蔵一等操縦士、三木修二陸軍技手殉職——大島末雄一等操縦士殉職——佐賀県下で特別大演習——福田汀航空兵少佐、小川貞亮航空兵大尉殉職——浜本光雄海軍少佐、佐藤忠三等兵曹殉職——霞ヶ浦航空神社建立——大正年間の航空殉難者統計——霞ヶ浦航空隊の歌謡——諸定期航空成績——大正天皇崩御——航空関係出版物——海外航空情勢

安達逓相と井上準之助氏の間で折衝中だつた航空輸送会社の計画案が熟して、いよいよ設立の準備が本格的に開始されることになつた。

会社の資本は、一、〇〇〇万円とし、政府は二、〇〇〇万円を明十六年度から向う十一ヵ年にわたつて分割補助し、一株の利回り最低八分を補償する建て前で、営業は大正十七年度から開始すべく、明年度は創立準備費として取あえず

五八万円を支出し、初年度には九万円を交附する方針が決定した。

航空路は東京・大阪・福岡・京城・大連間で、復航は特に仙台まで延長する予定とし、使用機は大体、四人乗り、六人乗りの陸上、水上両機を区間によつて適当に運航し、旅客、郵便、貨物を取扱うのはもちろんであつた。

料金は旅客に対してはほぼ汽車の一等賃金程度を見、郵便は現行料金のままとし、貨物については未定であつた。

航空路設置費としては航空局は、七〇〇万円を計上していたが、大阪・上海線は同時開設の見透しがつかず、経費その他で遅れるのもまた、やむを得ないとされていた。

しかしとにかく、会社の設立は必至の形勢となり、逓信省としては飽くまで予算の通過に万全の措置をとるための方策をめぐらす時となつた。

このころ、大分県直入郡竹田町の人で大阪府下柏原町に住む医師野中肖人氏は、数年前から気流の研究によつて特殊の翼型や安全落下傘の発明に苦心努力していたが、ようよう完成したので数回にわたつて模型の実験や塔上から実物を投下して成功し、何とか自信を得たので十一月下旬、木津川尻飛行場に持ち出し、西田氏の協力によつて飛行中の機上から下降の実験を行うことになつた。

この野中式落下傘は、従来のように手のこんだ正しい折りたたみの必要なく、ただ袋へ詰め込むだけで自在に安全に開傘するのが特色であるとされていた。

西田飛行機研究所の石野氏操縦のアブロ式に野中氏自ら搭乗し、人間の代りにロボットをつけて四〇〇㍍の高度から投下したところ、わずか数秒にして見事に開傘し、安全に着地したので同氏はいよいよ人をもつてする実験を試みるべく、人体とのつりあいや連結帯を整えた落下傘の製作に着手した。

また先年、航空局で募集した飛行機の着陸装置の設計に当選した広島県人長山敬氏は、新しい自動操縦装置を考案して模型で実験し、これも成功したので実物を製作して津田沼の伊藤飛行場に出かけて行つたが、その結果は明らかにされなかつた。

かかる新興気運の動きつつある一方にはまた、飛行実施方面に大小の事故があとを絶たず、犠牲者を出す場合が少くなかつた。

その一人は十月三十一日、日本航空輸送研究所の定期便が大分を出発して堺に帰航し、ハンザー式に田中操縦士、助手の来田利雄練習生が搭乗して大浜に着水したが、おりからの激浪に遭つてかわすいとまもなく転覆し、田中操縦士は危いところを救助されたが、郵便行嚢をしつかり抱いた来田練習生はついに救いの手が間に合わず、空しく大浜沖合の泡と消えた。

同練習生は和歌山県の人、航空輸送研究所の校外生として講義録で独学した後、同所に入り、助手として勤務のかたわら操縦術の練習に一心不乱の青年だつた。享年一九。

今春以来、渡辺、井口両操縦士を喪つた同研究所三人目の犠牲で、そのうち二人までが郵便定期航空に倒れたのは是非もないことであつた。

このことあつて一と月半後の十二月十四日、今度は所沢飛行場の惨事である航空局陸上機第四回操縦生出身の功刀好蔵一等操縦士は、卒業後引続き陸軍航空本部技術部の雇員として勤務し、専ら試験飛行作業に従事していたが、この日もローン式八〇馬力のアンリオ式三二型練習機試験飛行のため、陸軍技手三木修二氏を乗せて飛行場を離陸し、場外飛行中、たまたま東京府下北多摩郡小平村上空二、〇〇〇㍍の高度で全速をかけていたところ、突然発火し、忽ち翼に燃え移つたので急角度で一、〇〇〇㍍まで降下するうちについに油槽に引火して爆発、一個の火の玉となつて同処滝川喜十郎氏方裏の桑畑に焼け散り、搭乗の両氏は見る影もない姿に変り失せていた。

功刀氏は山梨県中巨摩郡西野村の人、享年二二。

三木氏は名古屋市中区南伏見町一丁目の人、陸軍航空本部技術部に技手として勤務し、ローン式発動機技術に熟達していた。享年三〇。

するとまた十日と経たぬ二十二日、東西定期航空会の大島末雄氏が立川飛行場に不測の災禍を招いた。

同氏は朝日新聞社航空部の中堅操縦士として重きをなし、宣伝飛行、定期航空に鞅掌していたが、この日はたまたま新たに整備したイスパノ・スイザ式三〇〇馬力の一〇式偵察機を試験飛行のため、同社員雨宮氏を乗せて離陸し、飛

行場上空を飛行中、低空で急旋回したので横滑りとなつて、機首を下に場外の桑畑に滑り込み、両氏とも重傷を蒙り、直ちに立川衛戍病院に収容されて治療をうけたが大島氏は六日の後、二十七日朝未明、脳損傷のため帰らざる人となつた。

同操縦士は前橋市天川町の人、前橋中学を卒業して航空局第二回操縦生となり、十一年九月卒業後、所沢陸軍飛行学校操縦雇員として勤務し、十三年十二月、東西定期航空会に入り、飛行時間約一、〇〇〇時間に達し、寡言力行の人であつた。享年二五。けだし大正年間最期の殉職者であつた。

同氏の殉職余聞として、生命保険会社の齎らした朗話がある。数年前、航空局の斡旋もあつたが、全国の生命保険会社は航空機乗員との契約をがえんじない中に、大阪の福寿生命保険株式会社だけが率先して保険契約を結び、既に関係者三〇余名の加入者を見ていた。大島操縦士もその一人だつたが、今度の遭難では直ちに審査手続をとり、年を越して早々、保険金全額金五、〇〇〇円を同氏遺族に支払い、業界に多大の示唆を与えるものがあつた。

この秋の陸軍特別大演習は十一月十六日から閑院大将宮殿下統監のもとに佐賀県下に展開された。

参加の航空部隊は平壌の第六連隊、太刀洗の第四連隊、八日市の第三連隊から甲式四型戦闘機、乙式偵察機など三〇余機が集結し、太刀洗と大村航空隊の海軍飛行場を南北の根拠地として十七日早朝から両軍の全機が出動して戦雲をまき起した。

地上には今年はじめての戦車隊が現われて、山野を甲虫（かぶとむし）のようにはつている。

十八日も未明から両軍全機が各地の偵察や戦線の爆撃に出動し、諸所に空中戦が演ぜられたが、午後に至つて戦線一帯は雲海のような煙幕に蔽われ、上空からの偵察を全く不可能ならしめた。

演習は二十日朝、休戦ラッパのもとに収まり、演習中一、二の不時着はあつたが全機健全で各原隊に帰航した。

これで今年は、もう大きな事故もなく無事に送れるかと思つていると、十二月も半ばの十七日になつて立川の第五連隊に中堅将校同志の空中衝突事件が突発した。

この日の朝、第一中隊長福田汀大尉と、同隊附の小川貞亮中尉は乙式偵察機を単独操縦して空中戦闘の練習にふけつていたが、やがて飛行場上空五〇〇㍍の高度で、西と東からお互に正面きつて近迫し、上下左右いずれかに回避するものと見ているうちに一瞬、機を逸して火の出るような正面衝突をしてしまつた。両機もつれ合つて墜落、小川中尉は飛行場外北方の砂川村畑地に、福田大尉は同附近四番組の桑畑にこなごなになつてついえた。

戦闘訓練とはいつても余りに度はずれた航法の無視が部内で疑問視され、この事故を機会に空中戦闘法の教育方針がその後、特に慎重になつたといわれる。

福田大尉は長崎県東彼杵郡三浦村の人、大正二年春、県立玖島学館（その後、大村中学校）卒業後、村の小学校で代用教員となり、翌年四月、明治大学予科に入つたが同年秋、陸軍士官学校に入学、同六年末、陸軍歩兵少尉任官、福知山の第二〇連隊附、同九年四月、連隊旗手となり、同年十一月、航空第二大隊附、十一年六月、所沢航空学校教官、この間、海軍から飛行船に関する調査を嘱託されたことがある。今年三月、航空兵大尉に任ぜられ、八月、第一中隊長に補せられたが、よく上下の信望をあつめていた。享年三三。殉職とともに航空兵少佐に任ぜられた。

小川中尉は宇和島市賀古町の人、大正十一年十月、砲兵少尉に任官、同十三年末、砲工学校卒業、翌年五月、航空兵科に転じ、飛行第五連隊附となり、今年一月、所沢飛行学校に入り、同九月、優秀な成績で卒業した。中尉は豪胆で機略に富み、信義に厚く、一面無邪気で軍人らしい軍人だつた。享年二七。殉職により航空兵大尉に進められた。

海軍でも、この数日前、霞ヶ浦・大村間の無着陸飛行で一三式搭乗者二名が山腹に衝突、非業の殉難をしている。

さきに旭川への長駆で気をよくしていた霞ヶ浦航空隊は、九州大村への一、二〇〇㌔コース無着陸飛行を企て、指揮官航法班長浜本光雄大尉同乗の一番機

を佐藤忠一等水兵が操縦して二番機とともに十四日朝、荒天をおかして原隊を出発した。一時間後、箱根通過まではわかつたが、その後の消息が全くわからないので、あるいは箱根山中で遭難しているのではないかと、一五式飛行船はじめ、数機で空中から捜査する一方、小田原、箱根あたりの青年団員らで地上捜索隊を編成して山中をくまなく探しまわつたが影をみとめず、四日目の午後になつてようやく三重県安濃郡長野村の南長野南丸の山中に遭難していることが発見された。

現場は伊勢と伊賀の国境に近く、布引山頂から約一二〇㍍の谷間で人家を距る六㌔ばかり、海抜一、七〇〇㍍の僻地（へきち）だつた。操縦者佐藤水兵は固くハンドルを握つたまま顔面を粉砕、全身打撲でこと切れ、浜本大尉は無電の受聴器をあてたまま矢張り顔面強打、鼻梁を骨折して殉職していた。

遺体はとりあえず同村常照寺に安置し、翌日そのまま霞ヶ浦原隊に送られたが遭難機の同乗席にはつてあつた天照皇太神宮、鹿島神社の御神符は日ごろ、敬神家の浜本大尉をしのばせるものがあり、そのポケットには鉛筆の走り書きで、「茨城県霞ヶ浦航空隊へ向けて電報至急お願ひする」とあり、次ぎに「ノウムノタメニバンキヲウシナフ」と電文を記し、更に「五十銭在中」と添付してある紙片があつたところから見て、大尉は二番機を見失つてはなればなれになつたことに責任を感じ、心を痛めつつ飛行していたもので、霧の晴れ間からでも人家を認めたら、これを投下して原隊への通報を頼むつもりであつたことが想像され、遭難は全く濃霧中の奇禍だつたことが確認された。土地の人の話によると当日は朝からの雨だつたというから難航に難航を重ね、不時着地を探しつつ迷い込んだものと見られる。

大尉は鳥取市立川町の人、明治四十三年春、鳥取第一中学校入学後は最後まで特待生で通し、大正四年夏、兵学校に入り、同七年十一月卒業、翌年八月、海軍少尉に任官、同十四年末、霞ヶ浦航空隊附に補せられ、高層気象の研究に精進し、その著書「高層気象」は権威のあるものだつた。小学校時代から頭脳秀いで、温良寡黙の一面、剛毅の性があり、また常に「真面目に生を充実すべき」ことを部下や子弟に教えていた。家庭には朝子夫人との間に一子義男君がある。享年三〇。殉職により海軍少佐に進められた。

佐藤水兵は福島県相馬郡中村町の人、大正九年三月、小学校卒業後、同校の給仕となり、校長、訓導らと一しよに朝起会を組織し、よく児童の面倒を見る一面、神仏に信仰の念のあついおとなしい少年だつた。大正十二年六月、横須賀海兵団に入り、軍艦磐手で遠洋航海に出かけ、同十三年十一月、霞ヶ浦航空隊に転勤、翌十四年八月、第八期飛行練習生、今年五月卒業、操縦者としての筋がよく、将来を嘱望されていた。享年二一。殉職により三等兵曹に昇進した。

先年来、霞ヶ浦航空隊には山本前航空隊副長らの発願による霞ヶ浦航空神社の建立が計画され、本年四月三十日、鎮座祭が執行された。海軍航空に殉じた幾多の犠牲者を祀る神社が、まだどこにも奉祀（ほうし）されていなかつたので、山本大佐が副長当時、主唱して航空神社を祀ることになり、室井留雄少佐が幹事になつて計画したのである。

山本大佐転出後は佐藤三郎大佐がうけついで委員長となり、佐藤柱助機関中佐以下が委員となつて献身的に骨折つて外部からの寄附金はいつさい謝絶し、航空隊の全員が汗と脂で奉仕して海軍最初の犠牲者安達東三郎大尉以下をまつり、鎮座祭には宮中から幣帛、供物を賜わつたのである。そして毎年春秋の靖国神社大祭日を期して大祭を行い、月例祭は毎月一日とし、新殉職者の合祀は毎年春の大祭に執り行う例に定めた。

そこで今年は、大正四年三月六日の安達東三郎、武部鷹雄、柳瀬久之亟三将兵が追浜に斃れてから満一〇周年にあたるが、今年最後の浜本少佐、佐藤兵曹が三重県の山中に遭難したまで海軍は実に七一柱の遺霊を擁し、この霞ヶ浦航空神社の祭神にまつられている。すなわち将校三七柱、下士官兵三四柱で、その中には技手が四柱含まれており、その二柱は航空局操縦生出身で霞ヶ浦航空隊附雇員だつた瀬戸竜三、堀江弘両操縦士である。

陸軍関係は大正二年三月二十八日の木村鈴四郎、徳田金一両中尉の惨禍以来、最近の福田汀少佐、小川貞亮大尉まで六二柱の犠牲を出しており、その中にはイタリー派遣団に加わつて外地で斃れた儀峨辰三、岩富英両大尉がある。

また航空局の委託操縦生出身で、修業後雇員として飛行学校や隊附で勤務していた小金沢熊夫、月山義男、功刀好蔵一等操縦士があり、将校四二柱、下士卒兵二〇柱である。

また民間では大正元年以後、十五年間に五〇柱の殉難者を出しており、人員、機材、諸記録（距離、時間）などを比較して軍航空事故率をはるかに上まわつていることが明瞭で、諸事不如意な苦心経営の結果を如実に物語つているものだが、この中にはアメリカや、西部戦線（第一次大戦）で倒れたり、戦死した近藤元久、坪田立蔵、大植松太郎、武市正俊、山中忠雄、小林祝之助、西岡伊作氏ら、初期の先覚者が含まれており、またチヤンピオン、キルビー、サンマン氏らの外国人、それからたまたま乗り合わした新聞社の写真班員湯浅礼三氏や記者宮本万助氏があり、小学校の訓導又木亮治氏、少年の松田国松君、さかな屋さんの徳永丑松氏などがある。航空局操縦生出身以外の操縦士で斃れたのは武石浩玻氏をはじめ、一七柱、修業中のもの数柱があり、航空局出身の操縦士で民間に籍のあつた犠牲者は大正十一年秋の小林佐久麻氏のほか、九柱である。

その他、台湾の航空班で遠藤逸郎、高柳幸、千枝四郎の三柱を出しており、徳川、日野両大尉の代々木における航空創始以来、実に一八五柱の高価な犠牲を払つているのである。しかしこれら全体の機材、搭乗人員をはじめ、回数、時間、距離などの航空記録と比率すれば必ずしも多きに失するものではなく、諸外国の事故率に比べても、わが航空人は優位に立つており、かつての匿名寄附者ヴアンヅユーセン氏の評した「日本人は航空に適性の国民」であることを立証している。

さて霞ヶ浦航空隊には隊歌が出来て、作曲までされていたが、また別にその頃はやつていた「朝鮮警備の歌」にならつて作者不詳の換え歌が、そのふしのままロずさまれていた。

ここは名におふ航空隊　霞ヶ浦の水清く
筑波の峰の名も高し　飛雪紛々冬の朝
烈日炎天夏の日も　空に飛びかふ五十余機
木の葉おとしや宙返り　燕返しや錐もみに
心胆技術をきたへつつ　切磋琢磨の功を積み
やがて世界に雄飛する　壮士の意気は天を衝き
終始一貫五箇条の　勅（みこと）かしこみ邁進す
将兵合はせて千五百　花も実もある益ら男の
実にや東洋第一と　その名にそむかぬ航空隊

また民間では十一月初め、横浜入港の春洋丸で相羽有氏が十カ月の海外旅行を終えて二日朝、トランクをふくらませて帰朝した。氏は今春一月早々、まずイタリーに入つて官民航空界を訪ね、フエラリン少佐とも旧交を暖めた後、フランスに入り、四カ月間逗留して同国の航空関係筋を微細にわたつて視察し、ドイツ、イギリスをまわり、アメリカを経由して文字通りの欧米行脚を遂げたのである。旅中、やむを得ない場合だけを汽車と船に頼り、他は定期航空便と自動車便を独断なくとらえて利用しつつ、飛行機と自動車の新知識を万遍なく吸収して帰り、おもむろに氏一流の商魂を磨いて来た。

交通第三路の曙を迎えた定期航空路も徐々に具体化と実質化の機運のうちに、この年を送らんとしているが、四月以降十二月末までの郵便定期航空の成績を瞥見（べつけん）すると、東西定期航空会の東京・大阪線は上り下り便ともに九二回、天候による不時着回数七で、上り便の運航率七八％、下り便は七七％、逓送郵便物は上り六八一通、下り九一〇通、計一、五九一通であつた。

川西系の日本航空会社の大阪・福岡線では上り八七回、下り九五回、故障による不時着五回、天候によるもの九回、この運航率上り八〇％、下り七三％で郵便物は上り四六九通、下り二八四通、計七五三通だつた。

また日本航空輸送研究所の大阪・大分線は上り七九回、下り七八回、故障による不時着五回、天候によるもの八回で、運航率は上り六八％、下り六〇％、郵便物は上り一、七四〇通、下り三〇三通、計二、〇四三通という状況で、この他に東西定期航空会の東京・仙台線があり、更に日本航空株式会社の大阪・大連線試験飛行は年内に左の成績で六回の往復飛行を完成し、過渡期における準備的運航としては決して卑下すべきものではなく、有望優勢な明日を期待し得

るものが想見された。

（一号機）　（二号機）

第一回
- 九月一三日　大阪発
- 一五日　大連着
- 同　二六日　大連発
- 二七日　大阪着

同上
- 九月二〇日　大連発
- 二二日　大阪着

第二回
- 十月一〇日　大阪発
- 一二日　大連着
- 同　二三日　大連発
- 二五日　大阪着

- 九月二六日　大阪発
- 二九日　大連着
- 十月六日　大連発
- 七日　大阪着

第三回
- 十月三一日　大阪発
- 十一月一日　大連着
- 同　八日　大連発
- 一六日　大阪着

- 十月二一日　大阪発
- 十一月二日　大連着
- 同　九日　大連発
- 一二日　大阪着

然るところ、御不例長きにわたつていられた大正天皇陛下には、かねて相州葉山御用邸で御療養に過ごされ、七千万国民のひとしく御本復をお祈り申しあげていたかいもなく、御悩いよいよ重らせられ、年の瀬も迫つた十二月二十五日払暁、ついに御大漸（こたいぜん）、国をあげて諒闇の淵に沈んだのである。

すなわち新帝陛下、御位につかせられ、改元して「昭和」の新世がひらくとともに、外には世界大戦の経緯を織りまぜ、内には澎湃（ほうはい）たる革新思想の横溢を見た大正十五年間は、今日ここに終焉を告げたのであつた。

かくて明治の末、代々木原頭に徳川、日野両大尉が歴史的紀元を創建し、山田式飛行船またはじめて浮かび、奈良原式複葉機が歓喜の離陸を遂げて以来、正味わずかに十五、六年の星霜に過ぎないが、顧みればこの大正年間は、まことにわが航空科学生長の織りなす歴史の堆積であつた。

ことに民間初期の先覚者は殆ど死没し、隠棲し、あるいは転向し、あるいは不遇のうちに低迷して姿を見失い、その移り変りは年々歳々、目まぐるしく波紋を描き続けて来たが、しかも一貫した空への情熱、航空科学の探究推進に不断の努力が透徹していたことは、大正時代を通観して最も端的にみて取れる大きな要素であつた。

さればこそ、決して長くないこの年月の間に、かくも見違えるまでの発達を遂げ得たのであつて、ひとり斯界の関係者のみでなく、わが伝統的国民性の不屈凝集精神を顕現したものにほかならぬ。われらはこのたくましい建設の上に立つて、次代への大道発展の門出に踏み出すものでなければならぬ。

ここ数年間、沈滞していた航空関係の図書類は、この年やや好調を見せて天野修一氏著、博文館発行の「航空の智識」、栗津実氏著、日本飛行研究会発行の「飛行機の構造及製作法」、陸軍航空兵中佐安達堅造氏著、晴文堂発行の「世界航空の情勢」、朝日新聞社編纂並発行の「訪欧大飛行誌」、伊藤酉夫氏著、航空智識普及会発行の「航空年鑑」、大竹豊秋氏著、日本航空宣伝社発行の「若き女性の飛行観」、井上長一氏著、日本航空輸送研究所発行の「航空経済の第一声」などのほかにK・A・テインカー氏著の「米国の空中軍備」、バード氏著の「北極探検飛行」の訳文パンフレットが発行されていた。

海外ではこの年、アムンゼン氏の北極飛行をはじめ、北京飛行を終えて帰つたド・アーデー大尉はラテン一周六、〇〇〇㌔を四二時間で飛び、そのうち三五時間を無着陸で飛び続けた記録を立てれば、同じフランスのシャレー大尉はパリからバンダーアバスまで五、二〇〇㌔の無着陸飛行に成功し、更に同国のコスト大尉とリュヨ中尉はパリからベルシヤのジヤスクまで五、四二五㌔を翔破して世界長距離記録を破り、イギリス飛行家はロンドンからアフリカを縦断してケープタウンに飛び、スペインの飛行家はドルニエー・ワール飛行艇で一万余㌔を七着水で南アメリカへ大西洋横断を遂げ、航空機の足跡は今や、全地球にあまねく行き渡りつつあつた。

主要事項年表

年月日	要目	ページ
天明五年のころ（西暦一七八五年）	表具師幸吉の事績	六
明治一〇・五・	陸軍委託の気球を海軍で試作	九
二三・一一・一二	渡来イギリス人の気球初飛揚	一一
二四・四・二九	二宮忠八氏の模型飛行機飛ぶ	一二
一一・	航空輸送事業会社創立計画生まる	一四
三三・一二・	山田式気球の飛揚	一六
三五・	丸岡桂氏の空中飛翔器	一五
三七・八・一七	旅順攻囲軍に陸軍気球隊の作戦	一九
四二・七・三〇	臨時軍用気球研究会創設	二三
九・八	山田式飛行船飛ぶ	二六
一〇・	所沢飛行場敷地買収	二七
四三・一二・一九	日野、徳川両大尉の初飛行	三三
四四・一・	民間航空に対する国庫補助請願の嚆矢	三七
二・	最初の懸賞飛行競技計画	三七
三・一二	アメリカ渡来の飛行団、朝日新聞社主催で公開飛行	四一
五・五	奈良原式飛行機成る	四五
一〇・二四	軍用気球研究会で軟式飛行船試作成功	五二
四五・六・一	アメリカ人による京浜間郵便飛行	五八
六・二六	海軍航空術研究委員編成	六〇
六・	陸軍第一期操縦術、偵察術修業員	六一
七・	追浜飛行場の設定	六一

年月日	要目	ページ
大正一・八・五	日本飛行協会創立事務所開設	六六
一〇・六	近藤元久氏、アメリカで殉職	七〇
一〇・一六	婦人同乗飛行の嚆矢	六八
一〇・	海軍第一期操縦術練習委員	七二
一一・一五	陸軍特別大演習に飛行機、飛行船参加	七二
一一・二五	日本航空協会創立	七四
一二・一二	大観艦式に海軍機初飛行	七二
二・二四	軍用機並気球搭乗者保護令	七七
三・二八	最初の犠牲木村、徳田両中尉	七八
四・二三	日本航空協会と帝国飛行協会合併、帝国飛行協会と改称	八四
五・四	民間最初の殉職武石浩玻氏	八七
五・	東京飛行記者倶楽部結成	二四二
一〇・	運送船若宮丸を航空母艦に代用	一〇二
一〇・	海軍小演習に飛行機参加	一〇二
一〇・	大阪毎日・東京日々新聞社で海外派遣の留学生	一一一
一一・	日本飛行研究会雑誌「飛行界」	一〇四
一二・	帝国飛行協会で飛行場設備	一一二
三・二・	帝国飛行協会副会長に阪谷芳郎男爵就任	一一六
二・	帝国飛行協会輸入の飛行機	一一七
二・	帝国飛行協会練習生養成	一一八
三・	野島銀蔵氏、台湾各地理蓄飛行	一二一
六・	鳴尾で第一回民間飛行競技大会	一三〇

七・三	大隈重信伯爵、帝国飛行協会々長に就任	一三六
七・二五	高左右陸之氏、大連、京城に飛行会	一三九
八・一	世界大戦勃発	一四一
八・	帝国飛行協会飛行機二台、陸軍に徴用さる	一五一
八・二九	海軍派遣航空部隊、青島根拠地に着、作戦開始	一四三
九・二〇	陸軍派遣航空部隊、青島攻囲軍に参加、戦線進出	一四六
九・二六	帝国飛行協会に財団法人設立認可	一五五
一〇・八	久邇宮邦彦王殿下、帝国飛行協会総裁に就任	一六八
一〇・	帝国飛行協会は各府道県知事に支部長委嘱	一六八
一一・一〇	帝国飛行協会々報発刊	一六九
四・一・二一	滋野清武男爵、飛行隊附、フランス歩兵大尉に任官	一九五
二・二三	静岡、名古屋経由の大阪往復陸軍機に郵便物託送	一九七
三・六	海軍最初の殉職安達、武部両大尉と柳瀬兵曹	一九九
四・二五	馬越海軍中尉の一〇時間飛行記録	二一二
五・二六	海軍三機の追浜・新舞子間往復飛行	二一三
六・	東京帝国大学に航空学講座開かる	二〇九
一一・一九	岸一太医学博士の発動機製作成功	二三一
一一・二九	長岡外史氏会長の国民飛行会創立	二二四
一二・一〇	陸軍に航空大隊創設	二三一
一二・一一	曲技飛行家ナイルス氏の飛行会	二三二
五・二・	陸軍機の奉天耐寒飛行	二四一
四・一	横須賀海軍航空隊設置	二五九

四	東京帝国大学に航空学調査委員会	二六二
四・四	スミス氏、烈風中の曲技飛行	二四七
四・	陸海軍航空隊の操縦者に下士官採用令	二六一
四・一八	帝国飛行協会懸賞募集の飛行機用発動機検定試験	二六五
六・	中国革命軍飛行隊に民間操縦士参画	二七二
九・一	艦隊航空隊の臨時編成	二八一
	川崎造船所松方社長の海外航空界視察旅行	二八七
六・	日本飛行学校で「飛行機講義録」発行	二九三
四・	航空大隊に材料廠設置	三一二
七・	陸軍機、耐熱研究の台湾各地飛行	三一三
一〇・	岸博士の赤羽飛行機製作所設立	三三四
一一・	航空大隊の演習不成績に故障調査特別委員会	三三一
一一・	山下亀三郎氏、一〇〇万円を国防費に献金	三三三
一〇・	陸海軍航空費に折半	三三六
	中島知久平機関大尉、予備役に編入、飛行機製作事業に着手	
七・四・一	帝国飛行協会の後藤操縦士はモ式七〇馬力で大阪へ無着陸飛行	三四五
四・	後藤、佐藤両操縦士は四国全県及び岡山県巡回飛行後、佐藤氏は二着陸で東京へ帰還	三四六
四・	各務ヵ原飛行場成り、航空第二大隊新設	三四九
四・	海軍航空機試験所設置	三五〇
〃・	佐世保海軍航空隊と広支廠新設	三五一
六・一九	帝国飛行協会と国民飛行会合併	三五五
六・	陸軍徴兵令を改正して航空兵志願を認める	三五七
六・	帝国飛行協会管理名義の尾島飛行場	三五八

年月日	要目	ページ
六・	中島氏、川西清兵衛氏と提携、合資会社日本飛行機製作所設立	三五九
七・一〇	東京上野公園に空中文明博覧会	三六三
八・五	帝国飛行協会事業御奨励のため帝室より金五〇万円下賜	三六三
七・三〇	民間操縦士の日本飛行倶楽部結成	三六四
八・二二	シベリヤ派遣の第一航空隊、ウラジオストックに上陸	三七一
九・	東京帝国大学工・理学部に航空科新設	三七三
一〇・	三菱神戸造船所機械部でフランス発動機の製作権買収	三七七
一〇・一五	イタリー派遣、陸軍航空団	三七九
一一・一一	世界大戦休戦条約調印	三七九
八・一・一五	陸軍航空指導のフランス航空団来朝	三八八
四・一四	陸軍航空部、陸軍航空学校及び軍務局に航空課新設、臨時軍用気球研究会廃止	三九八
四・	中島式五型、陸軍に納入開始	四〇一
四・	海軍軍務局に航空部を臨設	四〇九
六・	台湾総督府に警察航空班創生	四〇一
七・	国際航空連盟（F・A・I）に帝国飛行協会加盟、総会に代表出席	四〇七
一〇・五	後の航空局、臨時航空委員会設置	四二〇
一〇・二二	帝国飛行協会主催の第一回郵便飛行競技	四一六
一一・三〇	中島、川西関係破れて中島飛行機製作所に変る	四三二
九・一・	陸軍に最初の双発爆撃機着荷	四四一
四・二九	赤柴、赤石両海軍中尉の佐世保・追浜間無着陸飛行	四五一

年月日	要目	ページ
四・二一	帝国飛行協会主催の東京・大阪間周回無着陸飛行競技に山県氏優勝	四五四
五・三一	訪日飛行のイタリー軍用機二機、東京に到着	四六一
五・	陸軍航空学校明野分校開く	四六五
六・四	国際航空条約成文	四四六
八・一	陸軍大臣管理の航空局設置	四七二
八・二	帝国飛行協会主催の第一回懸賞飛行競技大会	四七六
八・	航空事業婦人後援会創立	四八七
一〇・	航空局で第一回航空機操縦生募集	四九一
一〇・九	小関歩兵大尉が連続一二六回宙返り敢行	五〇三
一〇・二・	航空局で航空輸送会社設立案を帝国議会に提出	五一一
四・八	内務、陸軍省令航空取締規則発布	五二五
四・	飛行機操縦士免状と航空機堪航証明書	五二七
五・	川西式K一型複葉機現わる	五三七
七・一	北京航空署の北京・済南間定期航空開設に	五三六
七・	古野伊之助氏試乗	五四〇
七・一一	三菱製一〇式艦上戦闘機現わる	五五二
八・	東京帝国大学附属航空研究所官制	五五三
八・一八	イギリス航空団センピル大佐一行来朝	五五八
八・	尾島飛行場の火事、損害二〇万円	五六一
一〇・四	陸軍航空部本部長から二宮忠八氏に讃詞	五六六
一一・三	太刀洗から中国大陸へ迷い込んだ小沢軍曹	五七九
一一・一・一〇	航空母艦第一号鳳翔進水	五八六
二・	帝国飛行協会々長大隈侯爵死去	
	国勢院で飛行機用発動機のマグネト懸賞募	

二・	霞ヶ浦海軍飛行場の諸施設	五八七
三・一〇	平和記念東京大博覧会に航空館特設	五九二
五・二七	大柴栄輔重兵中尉、連続五〇四回の宙返り	五九〇
六・四	堺大浜に日本航空輸送研究所開設	六一二
六・一八	東宮殿下、霞ヶ浦飛行場参観	六一六
八・九	航空大隊を飛行大隊に改称	六一六
八・	航空局で水上機操縦生を募集	六二九
一二・一・八	朝日新聞社の東西定期航空会開始	六四六
二・	陸軍の不用機材、大量払い下げ	六五一
三・	吉良大尉、母艦鳳翔艦上発着に成功	六五五
三・二四	海軍技術研究所航空部新設	六五七
四・一	航空局、逓信省に移管され、逓信省官制改正	六五七
六・一三	石橋勝浪氏、朝鮮平壌から二、一六〇粁を飛んで帰京	六七二
七・一〇	日本航空株式会社創立	六七三
九・	関東大震火災に対する応急航空措置	六七八
一〇・	日本航空輸送研究所の魚群捜査飛行実験	六八三
一三・三・	大阪毎日新聞社に航空課新設、課長福知新次氏	六九四
三・一九	海軍のSS式飛行船、空中爆破	六九六
五・一〇	長岡中将、衆議院議員総選挙に立候補して当選	七〇一
五・一七	陸軍航空学校を陸軍飛行学校と改称	七〇七
五・二二	世界一周中のアメリカ水上機三機、霞ヶ浦飛行場に着く	六九九
七・三〇	大阪毎日新聞社、日本航空株式会社共同、川西式K六型春風号で本土一周飛行、四、三九五粁を翔破	七〇九
一〇・一五	航空局で航空機々関生を養成	七一九
一四・三・三一	陸軍用地二六二坪を帝国飛行協会に払い下げ	七四四
四・二二	航空母艦赤城進水	七四五
四・二七	陸軍航空部が陸軍航空本部に、航空大隊が飛行連隊に拡充	七四九
五・二九	海軍の一三式攻撃機二機で北京親善飛行	七四七
六・一	一三式攻撃機で霞ヶ浦・旭川間無着陸飛行	七四八
六・二三	民間機、二重橋前内濠に落つ	七五八
七・二五	朝日新聞社訪欧機初風、東風、東京代々木練兵場を出発	七六四
八・	陸軍に航空兵科創設	七五〇
九・一	山階宮殿下の御国飛行練習所開設	七八六
一一・二七	訪欧機、ローマ到着、訪欧飛行完了、全航程一六、五六五粁	七八四
一二・二五	帝国飛行協会々長に阪谷芳郎男爵就任	七九六
一五・一・一五	安辺大尉ら訪欧飛行一行、海路帰国	七九七
五・八	F五号艇二機で青島、上海親善飛行	八二五
五・一〇	パリの日本大使館で国際航空連盟総会開催	八二一
九・	日本航空会社で大連、上海郵便飛行試験	八三二
	逓信省で航空輸送会社設立委員長に井上準之助氏を委嘱	八三七
一一・三	飛行競技が明治神宮体育大会競技種目に編成される	八三九
一二・二五	大正天皇崩御、昭和に改元	八四七

あとがき

日華事変の熄（うみ）きつた昭和十五年は、あだかも紀元二千六百年祭の呼び声が渦をまいて、いわゆる非常時局を伴奏していた。時の帝国飛行協会では、数種の記念事業と奉祝行事を企画し、その中に「民間航空三十年史」の刊行があつて、私がその編纂を命ぜられた。

よつて逓信省航空局の倉沢岩雄事務官、大日本航空株式会社の芦原友信課長及び堺水上飛行学校教士中正夫、読売新聞社航空部員沢宣治の四氏に編纂委員を依嘱し、中、沢両氏からは若干の素材原稿の提供をうけた。

私は図書類並びに出版関係の業務を担任していたので、編纂資料の蒐集には比較的不自由しなかつた。しかしやがて太平洋戦争に移り、時艱日に日に厳しくなるにつれて出版の見透しがつかぬままに終戦を迎え、次いで飛行協会は解散された。

その際、私の原稿は昭和五年まで進んでいたが、主要資料とともに、そのまま手もとに保管した。

かくて漸く講和問題が世論にのぼり、わが航空界再起の時もほぼ遠からざるを察して、既成原稿を「日本航空史」に改むべく直ちに陸海軍航空事歴資料の蒐集に着手し、民間の事象は旧稿を補修しつつ二十七年元旦から新たに稿を起した。

しかし一般民間航空に関する限りは準備もあり、自信はあつたが、軍航空と製作工業会社については少なからず不安なものがあつた。長年、それで通して来た「軍の秘密」や、軍需工場の実情については歯がゆい程、資料に乏しかつた。いいかえれば資料の蒐集に時機を失したうらみがあつた。それで凡そ片々たるものでも、真実性のあるものは爪でひろうように取捨選択したが、残念なのは深部核心に触れるものが少なかつたことである。殊に私が最も驚いたのは「人間の記憶」のはかなさである。記憶というものが甚だ不たしかであり、そのまま信用することのまことに危険であることに気がついた。脳裡に焼きついていて、何年何月のことであつたと知りぬいていたことが、たまたま資料を参照すると、思わず首をかしげるようなことが再三であつた。それ以来、私は専ら文献に頼ることにした。

かくして本邦航空の泰斗とも謂うべき諸大家に監修を煩わしたのは、私の最も名誉とするところであり、更に毎日新聞社前航空部長郡捷氏に原稿の校閲を願つて徹底的に正誤を確めたうえ、種々の助言にあずかつた。氏は人も知る四十年来、造詣が深く、諸般に通暁していることは周知の通りである。

私が無断借用した文献は元陸軍大佐竹内正虎氏の「日本航空発達史」、元陸軍少将仁村俊氏の「航空五十年史」、元海軍中将和田秀穂氏の「海軍

航空史話」、元陸軍中将安満欽一氏会長航空協会編纂の「日本航空史」、東洋経済新報社発行の「索引政治経済大年表」、大竹文輔氏の「台湾航空発達史」などのほか、陸軍航空部発行の「航空記事」、伊藤音次郎氏寄贈の新聞スクラップ、国民飛行会発行の雑誌「国民飛行」、帝国飛行協会発行の「日本航空殉難史」及び雑誌「航空界」と「飛行」などである。

写真は手もちのもの以外、石橋健元陸軍中佐から寄贈の陸軍航空本部発行の「航空写真帖」、井上幾太郎元陸軍大将会長の航空殉職録刊行会刊行の「航空殉職録」、鳳文書林発行の「日本軍用機集」、帝国飛行協会発行の「航空年鑑」などのほかに山本英輔元海軍大将、和田元海軍中将、波多野元航空局長、中正夫、近藤通氏から貴重なアルバムを拝借して複写させて戴いた。

最後に制限漢字、新カナづかいについては本田亀雄氏に一と方ならぬお世話になつたが、私のかたくなな漢字愛惜のくせが払拭しきれなかつたのは全く私の責めである。（編纂者北尾亀男記）

昭和三十一年九月十五日印刷
昭和三十一年九月二十日発行

定価　金三、〇〇〇円

編集兼発行人　財団法人日本航空協会
常任理事　園田俊一

東京都新宿区榎町七
印刷人　大日本印刷株式会社
代表者　有田政之

発行所　財団法人日本航空協会
東京都港区芝田村町一の三(飛行館)
電話・東京59局三二六一～三二六七
振替口座・東京一四七七九八番