



ヴァンテージグライダー 萩原式 H-32 型 JA2050 の航跡

日本航空協会 航空遺産継承基金事務局
荻田 重賀

萩原 H-32

萩原式 H-32 型（以下、H-32）登録記号 JA2050 は、1957 年に学生航空連盟（以下、学航連）が記録飛行を狙える学生用の単座ソアラーとして萩原滑空機製作所に発注したことから、開発が始まった。当時、「学生パイロットに単座ソアラーなんて無理」という批判的な意見がある中でのスタートだった。設計のコンセプトはアレキサンダー・シュライハー Ka-6（当時の競技用グライダー）並の性能を、萩原滑空機で培われてきた鋼管羽布張り機体で狙うというもので、1 機だけが製作された（写真 1）。諸元を表 1 に示す。

受注した萩原滑空機製作所が多忙だったことから完成は 7 年後となったが（昭和 39 年 3 月 3 日完成、4 月 7 日初飛行）、1982 年まで学航連で学生のソアラーとして大きな事故も無く訓練に活躍した（離陸回数 5,373 回 総飛行時間 956 時間）。その間、国際滑空記章銀章課目飛行を延べ 31 名が記



写真 1 初飛行から間もない 1964 年 5 月 9 日に藤沢上空を飛翔する H-32。コクピットに座るのは佐藤一郎氏。元航空局検査官・高橋正夫氏のアルバムから

録している（表 2）。1982 年以降は諸般の事情で運航されなくなり、東海大学付属相模高等学校航空部部室などで休眠することになった。

表 1 萩原式 H-32 型諸元

翼巾	15.00m	自重	250.0kg
全長	6.95m	搭載量	100.0kg
全高	1.48m	全備重量	350.0kg
翼弦長	1.15m	翼面荷重	26.4kg/m ²
翼端弦長	0.45m	最良滑空比	32.0
縦横比	17.0 : 1	滑空速度	90.0km/h
主翼翼型	NACA633-618	失速速度	63.0km/h

表 2 国際滑空記章銀章課目飛行と達成者

課目	人数
5 時間滞空	15 名
50km 距離飛行	6 名
1000m 獲得高度	10 名
学生個人記録	多数名



写真2 レストア後のH-32(手前)と東北大キュムラス(JA2101)およびパイパー PA-18(JA4087)。2009年11月7日撮影(撮影 山 康博氏)

H-32の生みの親・佐藤一郎氏

H-32の誕生とその後の運用に深く関わったのが佐藤一郎氏だった。大学生として学航連から萩原滑空機製作所へH-32を発注する立場だった佐藤氏は、1958年、大学卒業後に萩原滑空機製作所に就職して、その設計製作に参加した。H-32の製作がなかなか進捗しないことに責任を感じたことに加えて、航空機1機のすべての製作過程に関わることに魅力を感じての決断だったと佐藤氏は語る。経済学部出身だった佐藤氏は設計と製

作を基礎から学ぶことになった。

1966年に萩原滑空機製作所を退社した佐藤氏は、日本航空協会に転職し航空スポーツ全般、中でも滑空の振興と耐空検査制度の確立に従事した。グライダー関係者の悲願だったグライダー専用の関宿滑空場(千葉県野田市)の開設(1970年)は佐藤氏の尽力によるところが大きい。佐藤氏は1980年からは関宿滑空場長の重責を担ったが、退職後の2000年から休眠していたH-32のレストアを開始し、関係者の協力を得て2003年に運航を再開した(写真2)。「H-32は発注から完成



写真3
H-32の思い出を語る
学航連OBの加藤俊一氏



写真4 式典後の関係者記念写真



写真5 佐藤一郎氏がコクピットに座ると、ちょっとした撮影会に

まで6年を要したので、飛べないまま卒業していった当時の学生たちに今一度飛んでもらいたい」というのがレストアのモチベーションだった。

復活したH-32は2010年に老朽化により再び休眠するまで飛行を重ね、最終的には総飛行回数5,490回、総飛行時間1,019時間28分を記録した。

引退セレモニーとH-32の今後

H-32の引退式は2022年11月5日(土曜日)11時から、関係者約50名が参加して関宿滑空場に

おいて開催された(タイトル写真)。

式典ではNPO法人学生航空連盟(学航連)の教官・佐藤氏から関宿滑空場会長・篠原治男氏へH-32贈呈の目録が手渡され、続いて佐藤氏の機体紹介、学航連OBの加藤俊一氏のJA2050での記録飛行の思い出のスピーチ(写真3)、篠原治男氏によるJA2050保存の意義の説明があった。好天に恵まれたこともあって和やかな雰囲気の中、約1時間で終了した(写真4~5)。

式典終了後、H-32は格納するために胴体、主翼、水平尾翼に分解された(写真6~9)。佐藤氏



写真6 主翼と胴体を分解するところ



写真7 主翼と胴体を結合するピンと主翼の取付金具



写真8

分解されて格納庫に運ばれる主翼。
NACA633-618 という層流翼型の性能を引き出すために前縁は厚めの合板を使用して平滑に仕上げられている(矢印 $\longleftrightarrow$)



写真9

関宿滑空場の天井から吊るされた H-32。
奥の銀色の胴体は萩原式 H-23C-2 (JA2065)

に見せていただいた主翼と胴体を結合するピンのハードクロムメッキは半世紀を経てなお往時のままの輝きを保っていた。ちなみに、翼胴接続金具は荷重 40t の破壊検査をクリアしたとのこと。安全性に深く注意が払われていたことが窺える。

H-32 の胴体は格納庫の天井につるされ、既に保存されている萩原式 H-22B-3 (JA0183) と萩原式 H-23C-2 (JA2065) と仲良く並んだ。

H-32 は、今後は関宿滑空場のイベント開催に合わせて組み立てて展示される見込みである。