

航空部発祥の地

私達の航空部は、一体いつ、何処で、誰が飛び始めたのだろうか。そして、どんな機体を使い、どのような方法で練習をしていたのであろう。

ずっと知りたかったこの想いは、自分の遠い祖先と、その故郷を探す旅にも似た思いがする。

橋本元雄

昭和11年12月、同志社大学航空研究会は、牧野伊兵衛、尾田幸雄さんらにより発足し日本学生航空連盟関西支部に加入、立命館大学の榊原政士さんの指導等により盾津飛行場での操縦訓練が始まった。

航空部の歴史を語るとき、しばしば盾津飛行場という言葉を目にするが、翔友VI号の特集「滑空場物語」には盾津飛行場という文字はない。

これは特集が、航空再開後の活動を中心に編集されたためであるが、昭和11年、初めて産ぶ声を上げた航空部の先達たちが、最初に飛行したところが、盾津飛行場であることを考えると、ここが航空部発祥の地ということになり、忘れることのできない飛行場の一つである。

学連の元教官で、かつての盾津飛行場の近くに今もお元気にお住いの吉田竹治氏からいただいた資料によると、昭和6年(1931)満州事変が勃発したのち、航空機時代の到来とともに、にわか操縦士の養成と飛行場建設の必要性が叫ばれ、これに答えて当時の国粋大衆党笹川良一総裁は、国粋義勇飛行隊を編成し、非常時にはいつでも民間から軍に協力できるよう無料で操縦士並びに、航空機関士を養成する事業を計画、その練習場として盾津の地に飛行場の建設を計画した。

当時の飛行場工事概要書によると、

一、所在地

大阪府中河内郡盾津村字新庄
大阪高麗橋ヨリ東約三里

大軌電車 若江岩田ヨリ北十五丁
一、敷地

貳拾五町五反九畝九歩(登記面積)

— (中略) —

一、建築請負者

格納庫 鐵骨 七百貳坪 } 株式会社 銭高組
講堂 木造 六拾七坪五合 }

— (以下略) — とある。

これを現代風に書き改めると、場所は中央環状線と国道308号線(築港一森の宮一枚岡)との交叉点(荒本交叉点)の東北側(トラクターミナル)付近が盾津飛行場の跡地で、大軌電車とは、今の近鉄奈良線のことである。

敷地の広さは登記面積で約 255,000m² であるが、公称約10万坪(33万m²)といわれており、格納庫は当時としては珍しい鉄骨造り3棟で、1棟の広さは234坪(774m²)で当時の小型機なら3棟の格納庫に約70機が格納可能とされていた。

建設工事は、国粋義勇飛行隊の飛行場として、盾津村新庄、本庄など多くは地元の地主(43名)から土地を買い上げて着工、その後大阪防空飛行場となり、昭和9年9月完成と同時に陸軍に献納、「大阪陸軍飛行場」となった。

なにしろ周り一面水田の河内平野のド真中に飛行場が出現したわけで、付近の民家といえは200戸足らずの農家があるだけの草ボーボーのハラッパには、よくキツネが現われ、たまされた人もあったという。

こんな状況だったから、同志社の航空部員が飛行訓練のために京都から通うのは大仕事で、その苦労話は50年誌に詳しく述べられている。

操縦部(飛行機訓練班)はサルムソン 2-A2 型、アンリオ HD28 型、さらには、アヴロ 504 型など軍からの払下げ機で訓練をうけていたが、正月、春休みには森の宮の大阪城東練兵場(現在の JR 森の宮車庫付近)の朝日新聞社格納庫でのエンジンその他の整備作業に参加したことも懐しい思い出である。

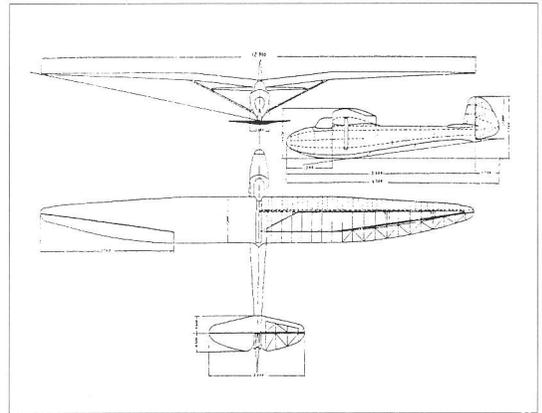
グライダー部としての活動は、昭和12年夏、霧ヶ峰の合宿訓練に尾田、牧野(伊)、橋本の3名が参加しプライマリーの地上滑走から訓練をうけたのが始まりでその当時霧ヶ峰には電気はなく、石油ランプでの夜の生活で、翌13年ディーゼル発電になり、第1回全日本学生グライダー競技大会が開催され搭乗する機体もようやくセカンダリーで自動車によるウインチ曳航になった。

その後の盾津飛行場でのグライダー訓練は、ゴム索によるプライマリー訓練、ウインチ曳航によるセカンダリー(福田光武 2・1 型)訓練、それにウインチ及び飛行機曳航によるソアラー(アカシヤ巻雲 2 型)訓練などが行われていた。

この巻雲というソアラーは練習用に設計製作されたもので、稍小型の単座機であったが、翼がガルタイプ型の特長あるスタイルでおまけに淡いピンク色に塗られた機体は、まことに可愛らしく、緑一杯の盾津飛行場にはよくマッチしていた。

性能は全長 6.3m、全巾 12.8m、沈下 0.81m/s、滑空比は 1:20 であったからこれを今の AION II の全長 7.05m 全巾 15.00m、沈下 0.73m/s、滑空比 1:34 にくらべると隔世の感がある。

ところで盾津飛行場は地理的に生駒山のほぼ真



アカシヤ巻雲 2 型ソアラー

西、約 6km 付近という絶好の位置関係にあったため、ソアラーを一応乗りこなした学生は、標高約 640m の生駒山山頂付近で曳航機から離脱、その後自由に滑翔し、十分余裕をもって盾津に帰投できた。この生駒、盾津ジョイント飛行はまさに学生達の憧れの的であった。

グライダー部ではこのほか木津川の玉水滑空場、淀川河川敷などでも訓練をした。

これにたいして、飛行機の操縦訓練は、昭和14年夏頃に盾津飛行場から、大阪第二飛行場(伊丹空港)へと移り、練習機も九五式三型、九五式一型となった。

思い返してみると、少しでも上達したいと、ひたむきに通った飛行場への道は懐しい。阪急電車宝塚線蛍ヶ池駅から空港までの道、鴻池新田駅から盾津飛行場までの道。金、土、日、の通常訓練。春、夏、冬の合宿訓練、それが霧ヶ峰であったり、加古川であったり、八日市であったり場所の違いはあっても、直接操縦の指導をしてくださった中島忠英さん、曾根、白石、吉田さん、整備では土屋、高取、福井さんその他色々のご指導下さった

皆様には心から感謝したい。

かくして幾多の若き学生達の夢を大きく育てた盾津飛行場の歴史は、終戦と共に閉され、敷地は元の地主に返還され再び静かな盾津村となり、地上からその姿を消した。

時は流れ、日は過ぎて戦後50年。過ぎし盾津の輝かしい歴史を記念して平成7年8月に「盾津飛行場跡地」の記念碑が大阪府、東大阪市の手によ

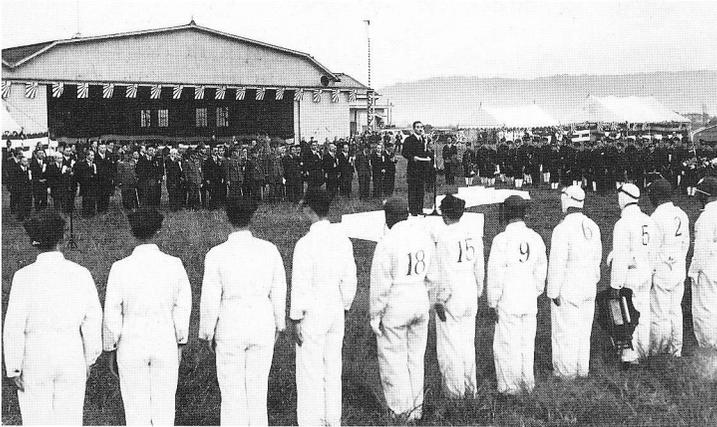
って建立された。

白御影石の記念碑の銘板に刻まれた

「……(前略)関西学生航空連盟の練習地となっていたので全国大会が開かれ……(後略)」

の文字は、現在の我々に先輩達の熱き思いを今に語りかけている。

(昭和16年卒)



昭和12年盾津飛行場で開催された第4回全日本学生航空選手権大会の会場風景

(写真提供 橋本元雄氏)

