

## 翔友会便り

# 京都は燃えている

昭和39年卒 鳥田 一 英

京都は燃えていた……

まだ学生が、国家や社会の動きに関心を持ち、権力に抵抗していた1960年、所謂「60年安保」の年に、私は同志社大学の門をくぐった。

なかでも、全学連・京都は、屈強の闘士を擁し「京都は燃えている」と言われていた。身内や友人もない京都に、ぼうっと出てきた博多の田舎者。「とりあえず、デモでも行くか」と円山公園の学生集会に参加、下駄ばきでジグザグデモ。

周りの学生にひんしゆくを買いつつ「何か違うなあ」と下鴨の下宿に帰る。

鳩がいた……

これからの4年間どうなるのだろうか？とにかくキャンパスへ行ってみよう何か見つかるかも。

折から、今出川校舎は新入部員獲得に、お祭り状態。その明德館前に、紙飛行機を、大きくしたような物体があった。先輩の一生懸命の説明を、ろくに聞きもせず(すみませんでした)その機体の周りを、グルグルと3回ほどまわり入部を申し込んだ。

これが、私のJA0122 アローヘッド “はと K-14” との運命的出会いである。

古い鳥人達は、プライマリーのことをパチンコと呼ぶ。二手に分かれて、人力でゴム索で飛ばすことからそう言われているようだ。

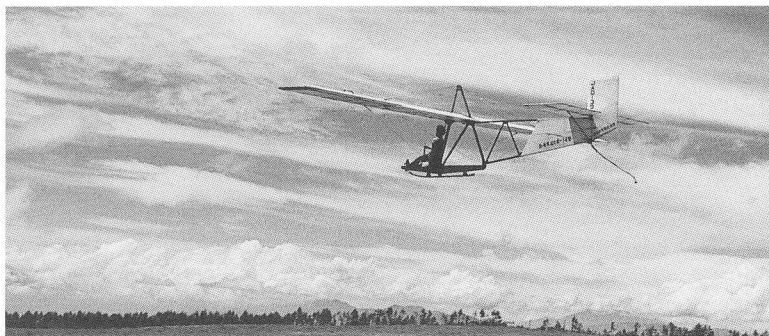
今のソアリングと比べると、まるで別世界だが私は、この原始的でエコロジカルなグライダーがこよなく好きだ。百発近く乗った。

たった一度の「大文字」での過ち

60年入部組は年を食っているのも多かったが酒も強かった。佐藤、山上、豊浦、楨原、などの面々。近藤、加藤、繁原もよく飲んだ。我々は先輩方の温厚なことにつけこんで酒席になると大きな顔をした。皆、忘れていたようだが、そんな時最後に介抱にまわったのは私なのだ。

その、私が不覚をとった。夜っぴて飲んだある晩大文字山で、夜明けを迎えようと言うことになり酒をぶらさげ登り始めた。お前ならとあずかった一升瓶。しかし私も酔っていた。振りまわした瓶が岩に当たって割れた。

佐藤はその時のことを今だに責める。



同期 繁原直之君の64年の年賀状より

### バインダー 予算獲得に貢献

私は心の中では技量にまだ自信を持っていた。だが2回生の秋サブマネにされてから私の航空部人生はマネージャーの道へと転落して行った。

その反動が、部員にバイトや集まりへの参加を強要し、帰省先でのOB訪問を義務づけ学校からはどうやって金を引っ張りだすか、などと過激な行動へ駆り立てた。

紅一点の上田にも例外なし。

丹羽、斉藤は言う。「お前が一番きつかった」

まず体育会本部に頻繁に出入りし、航空部の存在をアピール。知性派の多い航空部は運動部臭さがなかった。

戦前戦中の先輩の活躍、学連における牧野訓練

部長、鐵五郎教官、北尾教官、東京朝日航空部の石田先輩の存在。同期の窪田も学連の委員長で頑張っている。同志社は関西航空界の勇なのだ。

にも関わらず貧乏所帯。当時の予算は35部中27～8番目。ついては、次年度の予算を宜しく配慮されたい。

#### 1. 訓練消耗品

バインダー 10台……円

ターンバックル 50本……円

2. …………… et c

よくわからないのをいい事に、もっともらしく訴えた。この書類挟みや螺子たちは、年間7万円だった予算を20万円に引き上げてくれた。

(1日のバイト代が350円の時代である)



曳航車キャデラック

40卒	40卒	40卒	39卒	39卒	40卒	退部	39卒	39卒
梶田	知野	玉井	近藤	丹羽	安元	磯部	鳥田	加藤

### H-23C イオラス 鶉野に舞う

40年卒の末吉、樺島が姫路の自衛隊に交渉し開いた鶉野の空をイオラスが飛んだのは、我々が四回生になった63年の秋だった。

新幹部の三回生の末吉、樺島、知野、石元、や二回生の田中など次々とソロで出ていく。

卒業後もコーチを続けることになった窪田のフライトの時北尾教官は何と「はい、そこで宙返り

に入ってください」と無線で指示。彼方の空でゆっくりと裏返える白い機体。

新入生の頃からの事がフラッシュバック。

入部早々「新機購入計画があるが賛否を問う」否も応もない。その結果、資金集めのバイトをさせられ、またさせた。

63年10月 H-23C 完成。

主将の青木と東京に受け取りに行き藤沢飛行場での耐空検査と試験飛行。

それが、同志社単独合宿で、しかも自ら開いた滑空場の空を、自由に大らかに舞っている。

計画を実行に移し乗ることも、否、見ることもなく汗だけかいて卒業していった先輩や学生達。何かと面倒を見てくださった OB の方々。大学、学連、京都の街、京都の人々……

本当にありがとうございました。

そしてまた京都は燃える！

今、日本はおかしくなってしまった。

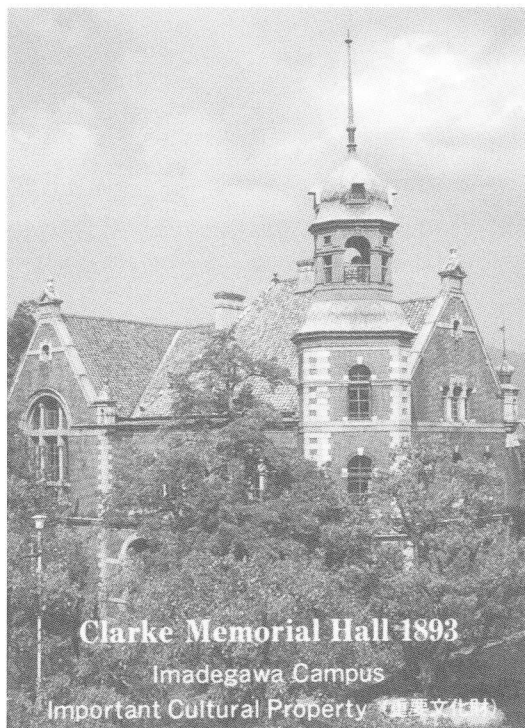
経済や、社会の仕組みもそうだが、なにより、人の心が変わる。

もう一度京都から出直そう。

新しい出会い、友情、何かを求めるひた向きの青春、それに心を洗ってくれる日本庭園。

学生諸君、先人の恩恵に浴し、そして、後進に何かを残してやってください。そして、みんなでこの地球という星のことを考えましょう。

新世紀を前に航空部の未来に光を感じつつ。



# 「大日本滑空始翔之地」を訪ねて

昭和39年卒 齊藤良和

私がこの小旅行を思いついたのは、いつもの通り勤務先で朝刊に目を通していたときであった。平成11年(1999年)2月12日付の日経紙文化欄に、元NHKのアナウンサーで航空関係団体で活躍されている川上裕之氏の「グライダー国産苦闘史」という寄稿を見付けたからであった。

これによると、昭和5年(1930年)7月11日、我が国初の国産グライダーが滑空した記念碑が、私の住んでいる埼玉県越谷市に近い茨城県の神栖町にあるというのではないか。

そこで、ぜひ私もこの目で確かめてみたいと思い新聞社に問い合わせた結果、航空関係の出版社を通じて川上裕之氏のお力添えが頂けるという便りがあった。というのが、この記念碑が現在はある大手薬品会社の構内にあって、この会社の許可が必要であるためであった。早速、紹介頂いた薬品会社の総務課長に連絡を取ったところ、有難い快諾のご返事を頂くことができた。あらためて川上裕之氏に感謝申し上げたい。

さらに、参考のため購入した先の出版社刊行のグライダーに関する本を読んでもみると、昭和10年に日本の関係者一丸となつての招請に応じて来日し、日本で初めてグライダーによる宙返りを披露したとされるドイツ人、ヴォルフ・ヒルトの記念碑が、これも近くの千葉県関宿町にある滑空場内にあることを知った。

これで日本のグライダー黎明期の記念碑2ヶ所を巡る今回の小旅行の骨格が出来上り、薬品会社に訪問のアポイントメントを取って準備を整えた。

1999年3月4日午前6時40分、愛車ミニカトップを駆って自宅を出発、三郷から首都高速、東関東自動車道を経由して最初の目的地、薬品会社に

9時20分到着。

この会社は工業団地の一角にあり、鹿島灘から遠く太平洋を望む砂丘が続いていたであろう昭和初期の景観は、残念乍ら今は無い。K課長の出迎えを受け、暫く雑談の後、密生した木立の中に3メートル余りの大きな石碑に案内された。

石碑の前に灌木が生い茂り、容易に接近を許さないのをなんとかたどり着き、「大日本滑空始翔之地」の文字を確認し写真をとったが、石碑が大きいことと、遠くから撮影できないために3枚の分割撮りで何とか全容を納めることが出来た。



「大日本滑空始翔之地の石碑」

川上裕之氏の資料によると、当地で元海軍士官であった磯部鉄吉おのまぢさんが、ドイツの雑誌に載っていた写真を元に作ったプライマリーで、日本最初の公認記録として滞空22秒を記録したとのことで、昭和5年7月11日のことであった。因みに磯部氏はこれに先立つ同年5月11日に、所沢の陸軍飛行場で日本人が最初に作ったグライダーに、日本人として初めて乗り、滞空5秒、高度10メートル、距離80メートルを記録したとされている。

これらのことに思いを巡らし、案内して頂いたK課長に謝意を表して、10時30分薬品会社を辞した。

往路を逆にとり、神栖町から途中昼食休憩を挟んで、次の目的地である千葉県の最北端関宿町を目指し、(財)日本滑空協会関宿滑空場に到着したのは14時20分であった。利根川の堤防の外側の余り広くない場所に格納庫の立ち並ぶ中、管理事務所を訪ねた。

あいにく、場長は不在であったが、留守番の方の歓迎を受け、手ずからおいしいコーヒーを入れて下さった。当滑空場を訪れた訳を話すと、早速ヴォルフ・ヒルトの記念碑に案内して頂いた。

心づくしの春の草花に囲まれて、ひっそりとそれは有った。縦長と横長の石を組み合わせた西洋式のお墓のような石碑で、縦長の部分の正面にヒルトのレリーフがはめ込まれている。ヒルトと当地ゆかりに直接の縁は無いが、ヒルトの縁の地が、現在グライダーとは関係がなくなっているため、この関宿滑空場が選ばれたものようである。碑文によると、この碑は佐藤 博氏の名で1988年(昭和63年)初春に建てられている。

碑文を要約すると、次のようなことが記されている。

\*ヒルトは日本のグライダースポーツの師であるのみならず、ドイツにおけるグライダースポーツ開拓者の一人である。

\*ヒルトは昭和10年10月2日に来日し、2ヶ月余の間日本各地を訪問して日本のグライダーマンに多くの感銘を与えた。



ヴォルフ・ヒルトの記念碑

先のグライダーに関する本には、ヒルトはソアラ-2機、曳航用小型飛行機と共にシベリア鉄道経由で来日し、日本人スタッフを伴って各地で精力的に活動した様子が生き生きと記されている。

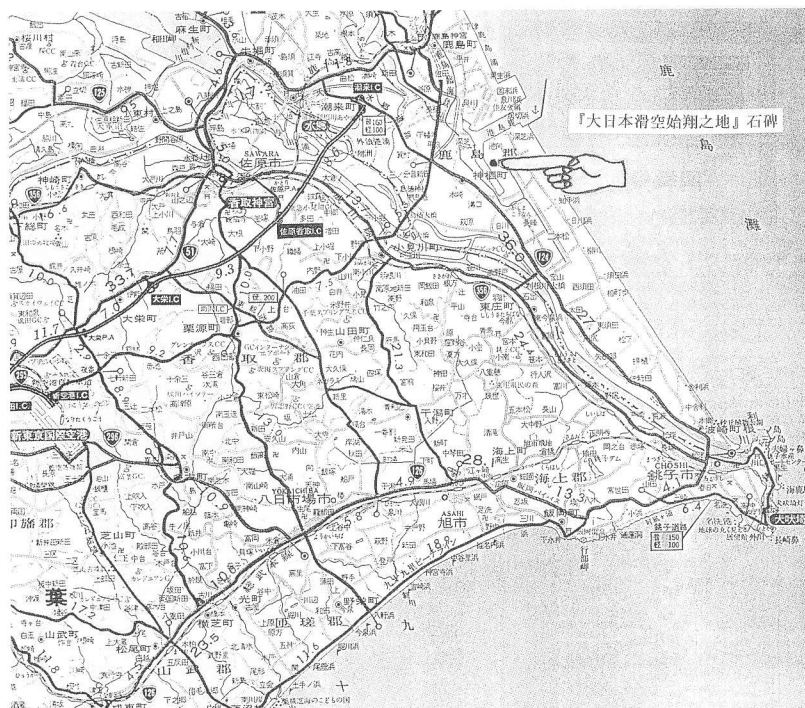
留守番の方にお礼を述べ、管理事務所を辞して堤防を上り、内側の滑空場を見ると、利根川の河川敷を利用した滑空場には小型飛行機が数機駐機しており、丁度グライダー-2機がウインチによる滑空を楽しんでいた。

しばらく滑空の様子を見物した後、今日一日を振り返って得た久々の充実感を味わいながら、赤々と燃える夕焼けに向かって帰路についた。

#### 参考資料

1. 日本経済新聞：1999年2月12日付朝刊文化欄「グライダー 国産苦闘史」。
2. 同好会誌への寄稿文。
3. 川上裕之著：『日本昭和航空史日本のグライダー1930～1945』モデルアート社刊。
4. (財)日本航空協会の活動案内。
5. 日本滑空協会関宿滑空場案内。

関宿滑空場



# 航空部オールデイズ・バイト歳時記

昭和43年卒 山田 洌 史

早いもので、卒業して、はや30年！

ドッグイヤー(犬が歳をとる位早く時が過ぎる)と言われるほど、めまぐるしく時が流れる昨今。一決して私の年齢のせいだけとは思えない。今にして思えば、世の中の出来事と個人の関係が、とても密だったように思えるのは私だけでしょうか？

## 時代背景

思えば入学した1964年は、東京オリンピックの年。夢の超特急新幹線の開業、東名高速道の完成、と国内では高度成長期の真っ只中。世界に目を移せば、ベトナム戦争が激しさを増し、繁栄のかげに一抹の不安を感じさせる時代でもありました。世代は「全共闘世代」のひとつ前世代。70年安保前時代といえます。

学生達は「平凡パンチ」や「朝日ジャーナル」を読み、「IVY」だ「コンチネンタル」だと、ファッションも多様化の時代を迎えていた。

11月のEVEには渡辺貞夫、フォーク・クルセダーズ、はしだのりひこが出演。(当時フォークルと橋田は別グループ)まさに60年代ポップス全盛の頃であり、今で言うオールデイズの時代です。

そんな時代を航空部で過ごし、印象に残る事といえば、「バイト」と「合宿」に明け暮れた毎日だったな~との想いです。

## バイト

高度成長期、京都の学生にとって、塾の教師、家庭教師、運送屋、配達、催しもの、工場の工員……とありとあらゆる「バイト」があった。

中でも印象深いのは部活動の手助けにと借り出される「バイト」の思い出！！

## ミロのビーナス

入学直後の1964春に「ミロのビーナス」が日本訪問(?)京都は岡崎の美術館で公開。美術館内のレストランでウェイターのバイト。1日中立ちっぱなしで、昼はカレーライスか何かを食べさせてくれた事が、妙に印象に残っている。確か京都ホテル直営だったと思う。何しろ本物のビーナス人気で大混雑！！足を棒にした毎日でした。

## 祇園祭「岩戸山鉾」 7/17

新町通り高辻下ル「岩戸山鉾」の曳子を毎年担当。

(最近はボランティアなのでしょうか?)

当時曳子のほとんどが航空部員。四条河原町の辻回しは一番のハイライト。一度の曳きでほとんど90度近く回し、鉾に乗っている囃子方、音頭取り、車方を驚かせたり。河原町通りの上りをスピ



ードをあげて車方に怒られたり。先輩諸氏の指示のもと、時々悪戯をしながら、曳き子としても結構、楽しみながら参加させてもらいました。

3回生の時、学生が鉾を引くという話題性から、TBS-TVの朝番組「ヤング720」への出演依頼がありました。祇園祭の当日の朝に放映する番組との事。南村君と曳子の衣装を着て出演。田辺靖夫司会、スパイダーズ、ブルーコメッツ等当時流行のグループサウンドなどと共演。我々は話題の提供程度でしたが、リハーサルを重ね……いざ本番。

なんと、司会の質問はリハーサルとは違い、一瞬、返答に困り、沈黙！南村君の助けを借り、なんとかその場を切り抜けましたが、冷や汗ものでした。当日の放映を見た感じではさほど問題なく……ホットした記憶があります。

#### 時代祭り「織田公上洛列」10/22

朝早く平安神宮に集合、鎧、甲、武具を身に着け行列のスタート地点の御所まで歩く。御所を出発し烏丸通りを南下。御池通りを東へ河原町を下り三条通りから元の平安神宮へもどる行程。

何しろ朝からズ～ト歩き通しのため、後半は鎧



の重さにバテバテ。スタート時には凜々しい若武者振りも、後半には、衣装もはだけ、足を引き摺り、見るも無残な落ち武者風情でした。「来年は

足軽役がいい」と言うのが皆の感想！

#### 玉井石油

2回生のころ、貧乏学生を救おうと、玉井先輩のご好意でガソリンスタンドの店員(?)確か冬場の寒いころだったと記憶している。

ある日、黒塗りのセダンが横付け、洗車を依頼した。我々がその役割を仰せつかり、冷たい水に耐えながら洗車。数分後先程のコワモテの客が勢い込んで怒鳴り込んできた。こわごわ聞き耳を立てると洗車の仕方にも問題があった様で、確かに見るとルーフの中央部分はホコリで真っ白。でかい車で Teppen まで手がとどかず、うまく洗えなかったわけです。

コワモテのお兄様に玉井先輩は平身低頭でした。玉井さん本当に申し訳ありませんでした。

#### 東山安井

確か3回生のころ、新機体購入の計画をたてた。諸先輩からのカンパに頼るだけでなく、現役も毎月5千円を抛出しようという事を決定。(当時の新卒の初任給が3、4万円の時代を考えれば結構な金額である。)そこで、八方手をつくして、何とか、東山安井にある旅館の住み込みのバイトを見つけ、(夕食、朝食付がありがたかった!)これを数ヶ月続け、なんとか毎月の上納金をクリアした。

秋の修学旅行のシーズンでもあり、連日たくさんの生徒が宿泊。仕事は夕食の配膳に始まって食事が終わると後片付け、大部屋に布団を敷詰め夕食、風呂に入って疲れた体を癒す。翌朝も同様、配膳片付け、布団上げと掃除。これで1日が終了。



布団の上げ下げだけでも結構な重労働で、手にはタコができるほどでした。一方学生のバイトと判ると、女子高生には結構人気があり、後日ファンレターが届くほどの人気でした。

#### 霧隠才蔵

時代劇のエキストラのバイト。主演：市川雷蔵、主演女優：磯村みどり。京都からバスに揺られて栗東へ。戦場シーンの撮影でした。撮影前の注意は、決して笑うな！時計をはずせ……位で、演技指導は全くなし。それもそのはず、エキストラの役割は、ただひたすら走る事、そこに転がってじっと死んでいる事でした。

初めての映画出演、やはり上映されると見に行きますよね！必死にそれらしいシーン観ましたが、我等の姿は見当たりませんでした。

以上、学生時代の「バイト」の一片を綴りました。決して、経済的には恵まれた環境とは言えなかった時代でしたが、卒業後30年間の仕事漬生活と比べる、何と変化に富んでキラキラ輝きのある時代だった事でしょうか。

「合宿」、仲間の溜まり場だった「イノダ本店」など、思い出のいっぱい詰まった学生時代でした。よい仲間に出会えた事を感謝しています。



筆者とその仲間達

山田（旧姓岸田）  
佐藤（故人） 三浦（旧姓徳永）  
北村 高橋（旧姓白石）  
赤見 阿部  
鬼頭 山田（筆者）  
竹鼻

# グライダーは滞空する？

昭和52年卒 野崎 純一

「グライダーは滞空する」このことを実感できるようになったのはここ数年です。諸先輩やいろいろな記事で書かれていることは自分には関係ないことと思っていたのです。

考えてみれば初フライトが1973年のことでそのあとの学生時代は組織維持とお金の算段の4年間であまりフライト自体に楽しい思い出はなかったようです。そういうこともあり、グライダー場周飛行などの基礎訓練がほとんどという印象をもっていました。

しかし、航空部に縁をもったおかげで航空関係や飛ぶこと自体に興味をもって卒業しました。卒業して空には関係がない日々が続いていたところに窪田先輩からモーターグライダーに乗ってみないかと言うお誘いがあり、早速体験飛行に行きました。それが私のモーターグライダーとのつき合いの開始であり、関西エアロスポートクラブにお世話になり今日まで続いています。

最初に乗ったのがシャイベ式タンデムファルケです。グライダーに近い感覚で私にはすごく入りやすいモーターグライダーでした。最初のころは学生時代と同じく基礎訓練の連続。しかもほとんどエンジンを回して飛ぶので飛行機に近いことの勉強も必要でした。だんだん慣れてくると、基礎訓練だけでなく、日本原や小豆島まで足を伸ばして楽しく飛んでいました。昭和54年に初ソロにできましたが、この場所は学生時代にH-23Cで初ソロに出た吉井川でした。

モーターグライダーですから、エンジンを止めるとグライダーです。ある冬、滞空を目的として飛びました。私はそれまで場周飛行かエンジンを回してのフライトしか経験がなく、表題のようにグライダーは本当に滞空できるのかと思っていま

した。ところが、技量の未熟を大幅にカバーする条件のよさ。強い西風に流されながら5000フィートまで上昇し、C章を獲得しました。諸先輩には恥ずかしい記録ですが、私には自分で滞空した初めての経験でした。モーターグライダーでの記録はエンジンをかけてはいけないとのことをそのとき知りました。アウトランディングの代わりなのでOKという意見もありましたが…。その日は3人が挑戦したのですが、私を除く2人は記録達成の時点でエンジン始動。私はエンジン操作がめんどうだったのでそのまま滑空着陸すると宣言して降りました。

その後、勤務先の転勤などでしばらくフライトから離れていたのですが、阪神大震災の年にフライトを再開しました。当然技量はしろうとなみに落ちており、年齢も影響してほとんど進歩がありません。その年関西エアロスポートクラブにはもう1機モーターグライダーが入りました。グローブ式ツインⅢSLです。セルフランチ型のモーターグライダーで上昇後はプロペラを胴体に収納します。プロペラを収納すると、姿形も性能もまったくピュアグライダーと同じになります。性能は私が学生時代に練習で搭乗していたものとはくらべものにならないくらい高性能です。卒業後、ずっとモーターグライダーでフライトしており、ピュアグライダーには搭乗していなかったので最初は戸惑いましたが、だんだんと慣れてくると学生時代には体験できなかった世界を見ることが出来るようになってきました。練習場所は岡山の邑久滑空場なのですが、ここがグライダーにとってはすごく条件のいい場所で、かなりの頻度で上昇気流が発生します。前述のように再開してから技量の伸びが遅々としてすすまない私だったので

が、機体の性能と条件の良さが技量の拙さを上回り、ほぼ毎回のようには上昇できます。メンバー全員が1時間の滞空は当たり前、次の人のために無理やり降りるといふことが続きます。最近滞空するのは当たり前になってきて、西日本でのクロスカントリーにトライしようではというようになってきました。南北では日本原・津山から東西では倉敷から備前まで、それぞれ50kmのコースを研究中です。私も国内でのシルバー取得を目指して精進していくつもりです。

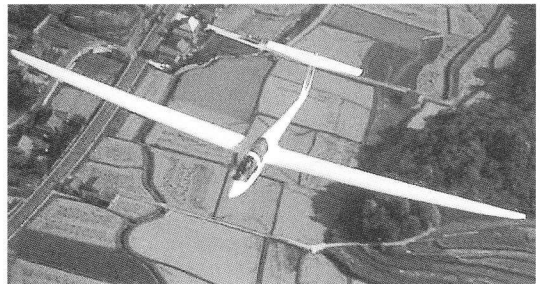
関西エアロスポートクラブでは北海道滝川やオーストラリアでの合宿も行っており、モーターグライダーの他、ピュアグライダーにも乗れるチャンスがありました。平成10年には滝川で20年ぶりに飛行機曳航を経験し、ASK21で銅賞も獲得できました。

話は変わりますが最近諸先輩方が技能証明滑空機上級を取得しておられますが、私も動力滑空機の技能証明を取得しようと考えています。平成12年に動力滑空機の技能証明の内容が変更になり、現在練習しているグローブ式ツインⅢでも受験が可能になりました。昨年(平成11年)に学科試験に合格し、現在実地試験受験勉強を行っています。

最近感じていることはグライダースポーツは年齢が上がっても経験と技量により、若い人には負けないフライトができるスポーツだと思います。競技もできるのではないのでしょうか。翔友会にも現役でフライトをされているOBの方の今後のご活躍をお祈りします。



エンジンを展開して離陸 上昇



エンジンを格納してソアリング

## 続・続

# かつて日本の空を飛んだ国産の変わり型グライダー

昭和19年卒 牧野 鐵 五 郎

前、前々回と翔友に連載した日本の空を飛んだ変わり型グライダーの最終回編として、今回取り上げたのは、悲運の『クー7』大型グライダーの物語りである。

『クー7』の前身である『クー1』と『クー8』機については、すでに述べた通り、滑空飛行第一戦隊に配備され、訓練用として、また実戦用として活躍したが、『クー7』は残念ながら遂に日の目を見ることはなかった。しかしながら、翼幅35m、搭載量7.5tという今考えても、とてつもない大型のグライダーが曾て日本の空を飛んだという事実は大いに注目されるべきである。

ただ、残念なことに、私は実際にはこの国産大型グライダーの『クー7』は見たことはなかった。しかし滑空飛行第一戦隊に在隊中に噂として、『今度、戦車を積める大型グライダーが完成して、満洲(現在の中国東北地区)で飛んでいるらしい』という話を聞いたことがある。

当時私が搭乗していた大型グライダーの『クー8』でさえ翼幅は約23mで曳航機である97式重爆撃機とほぼ同じ大きさであるのに、それよりも更に10m以上も翼幅の大きいグライダーが実在して、しかもそれが大空を飛ぶなんてことはとても信じられなかった記憶がある。

今回の続・続変わり型グライダーの原稿を書くに当たり、いろいろと資料を調べているうちに、新しい事実が次々と掘り出され、大変に楽しい原稿書きになった。特に元 NHK アナウンサーの川上裕之氏著、『日本のグライダー』には『クー7』に関する私の知らない数多くの事実が記載されていたので、ここではそれを随所に引用させて頂いた。

昭和17年2月、日本陸軍は日本国際航空工業株式会社(以後、日国際と略称)に対し『クー7』の試作を指示した。提示された条件は

- 1) 搭載量 7t
- 2) 滑空比 20以上
- 3) 沈下率 2 m/s
- 4) 双発重爆撃機での曳航可能
- 5) 構造は可能な限り、木製であること

というものであった。

実は日本陸軍はさきの『クー1』を前田航研に製作を命じたが、その製作段階で大型グライダーの製作は飛行機製作所でなければ無理があると判断し、次の『クー7』及び『クー8』の製作は日国際に命じることになった。

この日国際というのは、南海電車の寺田社長が興した寺田航空研究所、後の日本航空工業株式会社と、鐘紡の津田社長が興した国際工業株式会社とが陸軍の斡旋で新たに日本国際航空工業株式会社を設立したもので、この会社の製作実績は

- 95式1型練習機 (220機)
- 1式輸送機 (TK-3型改、19機)
- 3式指揮連絡機 (日本初のSTOL機)
- 4式基本練習機 (1030機)

等があって、このうち1式輸送機は改造して、『クー8』の原型となり、また3式指揮連絡機の性能は同じような目的で作られたドイツのフィゼラー・シュトルヒの性能を大きくしのぐ素晴らしいものであったといわれている。我が国では下志津の飛行学校でこの機の教育を行い、日本学生航空連盟からも20名、この内同志社からは佐々木、友広、碓井、角田の4名が入隊して航空母艦との連携作戦にも従事した。

日本陸軍からの指示を受けた日国際では、昭和17年5月から設計に入ったが、搭載量の7tをクリアするためには、搭載量7tを含めて、機体の総重量は10tを越すことは明らかで、この重量を支える効率のよい翼型を求め、また貨物の積み降ろしを迅速且つ容易にするためのいろいろの方法を求めて試行錯誤が繰り返され、その結果、主翼はあの朝日新聞社が皇紀2600年を記念して昭和17年11月に完成させた長距離機の『A-26』と同じ縦横比は10：9とし、層流翼断面を採用、木製とはいえ日本の航空機とは思えないほどのスマートな出来映えに仕上げることに成功した。

私は現物は知らないが、昔の滑空飛行第一戦隊の仲間が作ったテレホンカードに『クー7』の写真がある。それを見ると、機体全体の形態は前号で述べた『クー1』大型グライダーと同じ双胴型式で外見は『クー1』と実によく似ていて『クー1』を大きく引き伸ばしたような形に見えるが、前車輪方式を採用し、機体全体は主翼部分を含め木製部分が多い中で中央胴体だけは戦車を搭載する関係で金属製とし、中央後部胴体は油圧で上下の開く嘴(くちばし)型式を採用した。

このように飛行機製作所が製作する木製大型グライダーは、製作に関するあらゆる部分が未経験であり、特に強度の点の不安は大きく、この点を解消するために、敢えて『強度テスト用』機を作るなど、周到な注意が払われた。

かくして昭和17年2月試作指示があって以来、1年4ヶ月におよぶ試作準備の末、やっと昭和18年6月に1号機の製作がはじめられたのである。しかしその後も難問は山積し、その都度解決策をみつけるのに時間がかかり、やっと昭和19年7月

に1号機は完成した。

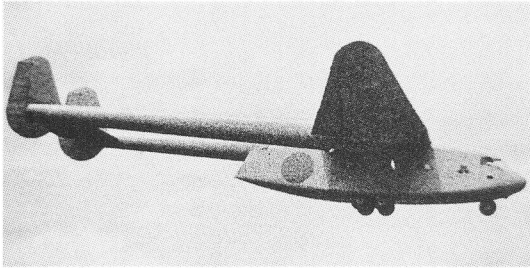
ここに極く簡単な『クー7』の諸元を記しておく。

翼幅	35.00m
全長	19.90m
主翼面積	112.50m <sup>2</sup>
沈下速度	2m/s
滑空比	20：1
自重	4.5t
搭載量	7.5t
全備重量	12.00t
中央胴体全長	12.00m
ク幅	3.00m
ク高さ	2.00m

完成した『クー7』は8月15日の京都飛行場で試験飛行が行われた。

この京都飛行場というのは、昔の国鉄奈良線の小倉駅の西に、東西約4000m、南北約3000mの広大な『巨椋池(おぐらいけ)』があった辺りを干拓し、そこに巨椋飛行場を建設、それが後に京都飛行場になった。広さは約100万坪といわれ昭和16年当時羽田飛行場が22万坪といわれていたから、それに比べると如何に広大であったかは、想像に難くない。2000mと1500mの2本の滑走路を備えた堂々としたもので、『通信省京都航空機乗員養成所』の練習飛行場であると同時に日国際の製作した航空機の試験飛行用の飛行場でもあった。

テスト飛行の行われる京都飛行場にはピンと張り詰めた緊張した雰囲気は辺りに漂っていた。そんな中、4式重爆撃機(飛龍2型)に曳航された『クー7』大型グライダー1号機は慎重に離陸し



ク-7

た。グライダーの操縦は古林忠一少佐である。

ちょっと、話は余談になるが、古林少佐は陸軍切っ手のグライダー通で昭和10年、陸軍大尉時代に日本を訪れたドイツグライダー界の名パイロット、ヴォルフ・ヒルト氏が開いた講習会に陸軍飛行実験部から派遣されて参加、(航空朝日第2巻第6号、“初滑空の回想”から) グライダーの新しい知識を存分に吸収、このときの経験などを生かした今回の『ク-7』のテスト飛行の後に滑空飛行第一戦隊の戦隊付佐官となり、その後、北浦戦隊長のあとを継いで滑空飛行第一戦隊の戦隊長になった人で、かくいう私の戦隊長様である。

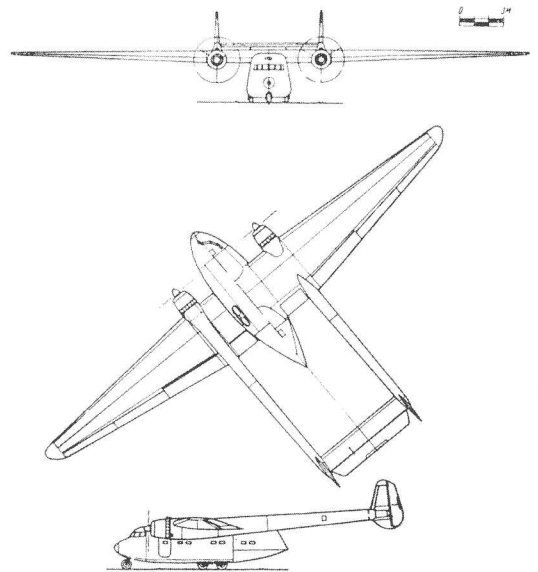
話が一寸横道にそれたが、8月15日飛龍に曳航された『ク-7』は高度1000mで曳航機から離脱、いろいろの試験飛行科目を実施、旋回性も操縦性も良好で成功裏にテスト飛行は終わり愈々目標の300機生産が開始されようというとき、突如として製作は中止となった。その理由は戦局が急を告げ、大型航空機の生産は一時見送られ、小型機の生産に重点が移り、曳航機となる4式重爆撃機飛龍や、100式重爆撃機呑龍の製作が中止されたためといわれている。

曳航機を失った悲運の『ク-7』はその後エンジンを搭載してキ-105として昭和19年12月15日、

初飛行、終戦までに10機前後が製作されたというが、その華々しい活動は遂に耳にしたことはない。すべてが遅すぎたのである。

特攻体制で沖縄本島及び伊江島飛行場に『ク-8』で突入、強行着陸し、搭載した自動車で米軍基地内に待機している米軍機を爆破、炎上させ制空権を一時的とはいえ、確保するという、滑空飛行第一戦隊の特攻作戦も出発を数日後に控えながらあえなく福生行場で終結を迎えた。

昭和20年8月15日終戦。全てが終わった。



キ-105