

魚津ロータリークラブ会報誌

2015-2016年度 R I 会長 K.R. ラビンドラン

2015-2016年度 魚津RC会長 羽田 陸朗



第3021回 例会 (サンルート・ホテル)

2016年 6月 3日

- 1、点鐘・握手
- 2、君が代斉唱
- 3、ロータリーソング「奉仕の理想」唱和
- 3、四つのテスト (辻 職業奉仕委員長)
- 4、ゲスト・ビジターの紹介 なし
- 5、誕生祝 なし



6、会長挨拶 (羽田会長)



- 残り一月になりました。
- 先週5人のメンバーで国際会議に参加され、その場で釜一ロータリーとの交流会が催されました。
- 最後の一か月ということで、RIテーマ「世界のプレゼンターになろう」、ガバナーの方針「ロータリーを楽しむ」ことをやっていきたいと思えます。

•今月はロータリーの親睦月間です。「旬の会」や委員会の席での親睦が深まっていく、また、毎週の例会での親睦を深めることは、よいことです。感動しました。委員会を開いて頂いて親睦を深めて欲しいと思えます。

7、幹事報告 (川岸幹事)



- ガバナー事務局より、次年度会員拡大委員長会議の案内。
- 2016-17年度 米山留学生の卓話のお願い。
2016年11月18日 3015回例会で予定。
モンゴル出身・富大生・エルテネバトム・オン・ハントさん。
- 6月例会案内
6月10日 野外奉仕例会(水族館総合公園)

6月17日 クラブ協議会 常任委員長年間活動報告。

6月24日 納会 (グランミラージュ)

- ASS補助 野沢さん、大城さん。

8、出席報告(青山副委員長)



- 本日の出席 22名、欠席 10名、出席率は67.8%です。
- 3019回の修正出席率は、中尾さん、中田さんがメイクアップされ、67.85%から75.0%に修正します。

- 9、ニコボックス なし

10、委員長報告

(1) 広報委員会(稲盛広報委員)より「ロータリーの友」の紹介

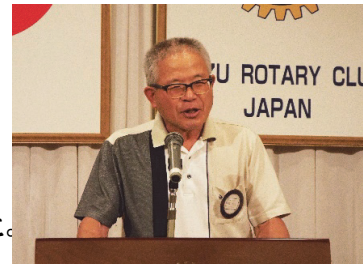
- 縦書きの17ページ「祝日の国旗の掲揚に一考を」について、私もなるべく揚げるように、2年前から店と自宅にしています。「かつては、国の祝日などに官庁はじめ民間の事業や家庭にいたるまで、一斉に国旗を掲揚して、その祝祭を共有しました。しかし、太平洋戦争の敗戦により、連合国軍総

司令部の指令で、日章旗の掲揚が原則禁止されました。1949年1月1日、マッカーサー元帥が日本の国旗使用を自由とする旨の声明を発表。

1999(平成11年)「国旗及び国歌に関する法律」制定されました。

祝日にはこぞって掲揚し、祝祭を共有しましょう。と書かれています。

- 「原発再稼働は認められない」を読んで。
石川県の原発と福島原発と比べる訳にはいきませんが、中身を読んで頂きたいと思います。
- 横書き30ページ「米山には出会いと楽しみが待っている」の記事があります。
日本に来られた方が一生懸命やっておられます。会員から金を集め、寄付をします。お金には、稼ぐ楽しみ、貯める楽しみ、使う楽しみ、そして寄付をする楽しみがある。なぜ寄付が楽しいかという、寄付したものが形が見えるからです。とありますが、私は、稼ぐ楽しみ、貯める楽しみは馴染みがありません。使う楽しみがとても、馴染みがあります。 以上です。



(2) ロータリー国際大会報告 (野沢さん)

- 5月28, 29, 30日の3日間、RI国際大会に出席しました。
魚津RCからは、中島さん、辻さん、中田さん、川岸さん、野沢の5人が出席しました。
- 開会式では、RI会長、韓国の政界の挨拶などがありました。
余興は韓国の伝統舞踊がありました。
地区からは、次期ガバナーの岡部夫婦はじめ30名ほど参加しました。
- 釜一RCとの懇談は、中島さん、辻さん、中田さん、川岸さんの4人でされ、うまく、長く続くような、友好的な雰囲気で行われました。
- 素晴らしい多くのロータリアンと会いました。
とにかく、人数の多さと高い焼肉が印象に残りました。



11、卓話

テーマ「私と飛行機」

杉野 芳宏 さん



*「私と飛行機」

• このような題で、30分ほど喋ろうと思いますが、最初にお断りしておかねばならないのは、私の喋る話は大変古い話であり、果たしてご参考になるかどうか、ご理解頂けるかどうか気にかかることです。

皆さんご承知の動力付きの飛行機で初めて空を飛んだのは1903年12月17日ライト兄弟で、最後の4回目に59秒の滞空時間852ft(260m)前方に飛行したと記録されております。

さて、私の話はそこまで古くはありませんが、それに近い時代の飛行機やら飛行場やらを知っておるのです。飛行場の大きさを云えば羽田空港開港当時(1931年、昭和5年)53ha(1ha=10,000平方m)、従って53万平方m即ち約16万坪になります。

現在、1271ha、385万坪、海上にできた新しい滑走路を入れると、因みに私が居た時の羽田は(1,944年)78万坪でした。(「大きくなる東京国際空港」資料による)

米軍に接収された当時、それでも開港当時に比して可成り大きくなっていた。

勿論、飛行機の大きさも乗客数も桁違いに大きく、多くなっております。

昭和6年(1931年)8月に羽田飛行場が開港しました。その時の第一便に使用した飛行機がフオツカースーパー・ユニバーサルという乗員2名、乗客6名の小さな飛行機でした。エンジンは裸(カバーもかかかっていないむき出し、翼はベニア張り、胴体はパイプ溶接に、ベニア張りと布張り、大阪一東京4時間～3時間位要った由、風の強い日など富士山が何時まで経っても動かず、バックしているのではないかと思った位だと。私が会社に入った時、それに乗っていた操縦士や機関士が皆に笑わせていたのを覚えております。

私が入社し羽田で教育を受け、配属が決まり福岡で6ヶ月位居て、更に大阪へ転勤になった時、そのフオツカーと称する旅客機がまだ格納庫の角においてあった。ある時その飛行機を飛べるようにせよとの指示を受けた。今更何に使うと思っていたらすぐに情報が伝えられ満州航空へ持って行く。昭和19年初め頃であったと思う。

早速エンジンなどを整備し、何とか飛べる状態にした。現役を引退した使い古しの飛行機です。整備も終わり試験飛行の段になる、通常ならば乗客の座席にバラストとして砂袋か鉛棒を縫いこんだ重りを置くのが通常の行為ですが面倒なものだから、

「オーイ 其等の若い者、重り代わりに乗れや」と声がかかる。飛行機に乗れるものだから、悦んで飛び乗る。やがて滑走路端へ、離陸OK、六甲山へ向かって飛び立った。

大阪湾、神戸、宝塚の上空を一巡して着陸。地上滑走して格納庫へ戻る時大きなショックを受ける。何が何やらサッパリ判らず機体は滑走路上でI回転して止まった。ケガ人も何もなかった。消防車が来た位だから地上に居た者も異常に気付いたのであろう。ドアを開けて何でもなかった。良かった良かったと。

早速脚廻りを調べるも異常なし、格納庫に入れて持ち上げて調べた処、ブレーキの片効きで長い年月ブレーキドラムに水が入り錆び発生、右左同時に効かず片効きになっていたらしい。ブレーキの所まで点検整備していなかったのが原因で、それからよく聞かされたことば「だろろう」「よかろう」事故の源見もせずによかろう、好いだろろうは絶対にいけない。必点検する姿勢を教わったのです。

その後戦闘機でも攻撃機でも脚の故障で大事なプロペラや胴体をダメにして終うケースを何回も見た。死人が出た事故も目撃した。皆脚が原因で胴体着陸、火災などという事故が多発した。早く戦地へ届けなければならぬ新鋭飛行機をI本の脚がでないばかりに空中でガソリンを放出してタンクを空にし、胴体着陸するのであるが、コンクリートにすって炎上することもあり、炎上救出うまく行けば良いが大火傷をおって救急車という場面も何回かあった。新鋭機と言えども足が出なければどう仕様もありません。日本の飛行機の欠点は殆んどが油洩れでした。何処からともなく油が洩れる訳です。

今思えばパッキンの材質による処大。アメリカの戦略爆撃機B-29を撃ち落とし、その残骸

を調べた処ピストン、パッキンに合成ゴムを使っていたのです。

調査班の人は「コレヤ」と驚きと共に慨嘆したそうです。

当時の日本には合成ゴムは無かった。ゴムと云えば天然ゴムでした。それでも使わざるを得なかった。故に油に弱い溶けてしまう油洩れを起すという現象をどうすることもできなかったのです。小さなOリング、Vパッキン、などオイルシールが完全でなかった。小さな部品一つが致命傷になったということです。

油洩れに纏る話として、昭和19年頃になると、アメリカの戦略爆撃機 B-29というどてつもない大型で高性能な「超空の要塞」という4発の爆撃機が飛来するようになった。発進地は判らないが超高空を3機位で飛行機雲を引き乍ら悠然というか時々飛来するようになった。吾々の上司の課長さんなんか「奴等に油洩れはないんかな」と云う言葉が忘れられない。それだけ日夜油洩れに苦しんでいたのです。

爆弾を落す訳でなく、3機編隊でそれが後程になって偵察に来ていたと判った次第。日本本土を隈無く写真に納めて行ったのであろう。それが後の正確な爆撃の準備であったことは知る由もなかったのです。

美しい悪魔と表現した人もおり、その後現物を見たこともありませんでしたが物の本などで見る限り良く出来た飛行機であったと言います。

多くの戦史の中でも B-29程一国の運命を決定的に追い込んだ飛行機はほかにないと思います。蓄積された技術、開発力、量産した工業力などアメリカの工業力のすごさには脱帽せざるを得ない。あれ丈徹底的にやられ最後は広島、長崎に原爆を投下した。憎き飛行機ではあるはずであるが性能の良さ長距離飛行に耐えた品質に対しては敵ではあるが称賛したい気持ちになったのも事実でした。

* 富山空港について

富山空港というか、富山飛行場というのは以外と歴史があります。

富山県100年という写真集に出ておりました。

アトスミスなる人物が富山第69連隊(現富山大学)の練兵場で第1回の飛行を試みております。五福で当日は大雨であったが雨をついて決行、ぬれねづみとなりながらも観客も妙技に見惚れたとか。

翌日は晴天で宙返り、錐もみ、横転などを披露した。観客を湧かせたとあります。

次に県民の力で出来た飛行機が有った。通称倉垣飛行場 昭和8年10月婦負郡倉垣村に(現在 富山市打出布目地区)8万坪の飛行場がありました。長さ700m×200m 副コース滑走路 長さ600m×200m 22万円の巨額の建設費は倉垣村と民間の寄付によって充当されたという。

戦争激化と共に軍用飛行場となり、30万坪に拡張、富山ー東京(羽田)定期空路開設が何と昭和9年5月(1934年)に就航しております。6人乗りフオツカースーパー時速170km/時 料金片道 26円とあります。米一石(150kg)の値段に相当。7万円位 相当高い運賃でありました。所要時間2時間とありますが、 $170 \times 2 = 340$ km少し ムリした時間ではなかったか3時間なら計算が合う。

続いて7月2日 名古屋便も開設されました。比較的早い時期に定期便が飛んだことになります。

私は戦後神通川左岸 神通大橋詰から四方廻りで今の新港廻りで高岡まで電車で行ったことがあります。昭和20年(1945年)です。その時倉垣村の飛行場の横を電車を通りました。93式の陸軍の軽爆撃機2機がまだ置いてありました。その横を電車を通ったことがあります。

*

世界各国が記録更新を目指して競争しました。

我が国では朝日新聞社が東京ーロンドン間を単発の飛行機で飛び石伝いでロンドンへ

続いて航研機という東京大学航空研究所が作った飛行機で一度の給油で飛行距離の世界記録を樹立した。

次が大阪毎日新聞が世界一周飛行を企画、海軍96式中型攻撃機を改造して世界一周の旅に立ったのが 1939年8月羽田を出発しました。

各国共記録の更新に躍起になっておりましたが第二次世界大戦が始ると記録どころでなくなり、新鋭戦闘機の開発や爆撃機の開発に全力投球、又その生産に力を入れ、結果的に技術の優れている国が勝利したということになった訳です。

資源の少ない我国は結局物量が續かず負けたことになる訳です。

日本人の器用さ職人芸、名人芸的な努力、器用さで大変立派な飛行機を各種作りましたが、量産化した良いものはできません。試作機は各種多く造りましたが決定打がなく零戦に代表されるような機種は出てこなかったのも事実、各社バラバラで勝手なものを独自で造り、陸海軍に持ち込んでいたキライがある。

人命尊重という考えに欠けていた。軽くて性能さえよければと重要なパイロットの安全ということを見下しておりました。その最終的な行為が特攻隊でしょう。生きて帰って来ればいけない。必ず死んで来いなんて、命令を出す指揮官などが居た。狂った時代、それが罷り通る時代であったことも忘れてはならないと思う。

学生の時、勤労奉仕作業中、何処から持って来たのかアメリカの偵察機であったと思うが何処かで戦利品として大阪港の岸壁に陸揚げされていたのを見たことがあった。それを見て私は驚いた。座席は12mm位の鉄板で、背中、腰、ヒザの部分まで人間の形をした鉄板のプレスした形の座席であったのです。

一人のパイロットを一人前に養成するのにどれだけの金と時間が掛かるか、それを一発の機銃弾で死なせては大きな戦力の減退。アメリカのそれはそこまで考えての処置設計であったと見た。日本のそれはジュラルミンの2ミリ位の板であった。鉄板ですれば重くて性能に響くと思ったのであろう。

如何に命を投げ打っての戦いであっても小さな機関銃弾一発で命を無駄にすることは無いはず。その考へ方の違いはアメリカと日本に有ったように思います。

価値観の違いというのでしょうか。

彼等も勇敢に戦うのですがムダ死にはしたくない、鉄板を厚くして命が助かるものなら、そうした方が良く決まっている。片や我国は鉄板の厚みを少しでも薄くして機体を軽くすれば性能はそれだけ良くなる、どちらを選ぶかという価値観の問題でありました。

その究極が特攻隊に繋がるのです。

あの考え方は私は今でも大反対です。如何なる事情、時代背景が有ったにせよ、あれは許されるべき行為ではないと思っている。

私は戦後我が国で一番良くなったこと変わったこと、一番良かったことは人命を尊重するようになったこと、人権を認めるようになったことだと思っている。

* 戦後に飛行機の形式、番号でよく出てくる数値について知られているようで知らない人が多いことがあります。例えばよく 0戦、零戦や97戦闘機とか、99式戦闘機とか爆撃機などのことです。今は西暦を使用しておりますが、当時戦前戦中では紀元とか皇紀という年号

を使用しておりました。

因に今年(皇紀(紀元)2676年)は西暦2016年です。

皇紀との差は660年我が国の方が歴史が古いということになります。

更に明治、大正、昭和の年号があります。

今年(平成)28年、昭和90年、大正104年、明治148年です。

よく飛行機の戦記ものなどに 0戦、零戦とか99双軽とか96陸攻、一式陸攻とか数字の付いた飛行機名が出て来ます。その意味をご存知ない人が案外多いので説明します。

日本は昭和15年 1940年に紀元は2600年記念という一大イベントが各地で催されました。奈良県橿原神宮では紀元2600年祭が盛大に執り行われました。それは別としても皇紀が年号として使われていた時代です。

有名な零戦というのは紀元2600年に海軍が正式に採用した戦闘機で当時としては性能が大変良くて各地で大きな戦果を揚げ、有名になった戦闘機です。

では97式戦とは皇紀2597年に陸軍が正式に採用した単座(一人乗り)の戦闘機のことです。

以上のような訳で2605年(1945年)戦争終結まで1式、2式、3式、4式と陸軍も海軍も戦闘機や偵察機、攻撃機、爆撃機に夫々年号を付けた各種飛行機が生まれましたが終戦の年の2605年の5式戦闘機などは各工場の残っているエンジンや機体を合体させ5式戦として飛ばしていた。4式戦が一番性能が良かったのではないかと思います。飛行機工場が空襲被害を受け、生産が追付かず人手不足、材料不足、燃料不足、潤滑油不足などで松根油の燃料やひまし油の潤滑油まで使用した時代ですから断末魔の状況下の陸軍の戦闘機が5式戦でした。

私は一度大阪に居た時見たことがあります。

* 謀略 (人をおとし入れるためのはかりごと)

・日本にも四発(エンジン四基)の陸上機があった。

海軍ではどうしても長距離爆撃機が欲しい、何とかその技術が欲しい、そこで考えたのがアメリカからの輸入です。まだ太平洋戦争の始まってない時です。

それには前々から旅客機で日本航空とアメリカのダグラス社とは関係が深いので四発の旅客機を日本航空とを通じて輸入させ、それをもとに四発機を開発したかったのです。

目的は若し日米戦争でも勃発すれば、アメリカ本土を空爆することを想定しての行動だったと思います。話はうまく運びダグラスDC-4 という四発のプロペラ機を輸入することになり、事は順調に進み東京羽田に於いて報道関係者多数を招き、大々的に披露飛行を行ったのです。新聞でも大きく報道されたが何とその飛行機を見たのはその日丈で翌日は東京湾を挟んで向いの木更津の海軍航空隊へ移動され、そこで分解スケッチされ、それを中島飛行機製作所で3機造らせて完成した(私は厚木飛行場で実機を見た)が、これがとんでもない代物で完成はしたものの故障続出で全く使い物にならず、バカカラスと渾名を付けられて厚木飛行場に放置されていた「深山」という爆撃機でした。

正式名 1 3 試陸上攻撃機「深山」 G5 N1

海軍、設計製作、中島飛行機

全巾 42m 長さ 31m 1800馬力×4

謀略と書いたのは、このダグラスDC-4 型機というのがとんだ代物だったのです。

所謂失敗作の飛行機だったのです。それを海軍は日本航空を使って輸入させ、それを参考に日本は真似して作ることを知りながら日本に輸出し時間を稼いだということになる。

敵は失敗作と解り乍ら日本に輸出し自分等はそのDC-4型の改良型を造り、同じくDC-4型機として量産した。その改良型のDC-4に乗って厚木に占領軍最高司令官として降り立ったのがマッカーサーで、その飛行場に謀略にかかり中島飛行場で作った深山がグラマン機にやられ、無残な姿で晒されてあったのも何かの因縁かも知れない。

* 紀元

今年(2016年)は皇紀2,676年です。

西暦2016年です。 差 660年です。

平成 28年

昭和 90年

大正 104年 (明治 45年)

明治 148年

紀元 2,600年は、西暦 1,940年

昭和 15年

日米開戦は 昭和 16年12月 8日 西暦 1941年 紀元 2601年

終戦は 昭和 20年 8月15日 西暦 1945年 紀元 2605年

今年(2016年)は 平成28年です。

有名な零戦 0戦とは皇紀 2600年に日本海軍が制式に採用した戦闘機という意味の艦上戦闘機で試作時は12試艦上戦闘機と呼び、これは昭和12年試作機として作られたものです。

それから、年を経て昭和15年 即ち 2600年に正式採用されたので 0式艦上戦闘機 0戦と呼ぶようになる。

これは陸海軍共、試作機は昭和の年号 制式採用機はI式、2式、3式と即ち 2601、2602、2603、2604、2605年 4式、5式、と続くが 1945年 紀元2605年 5式戦闘機までで生産も落ち、あちこちの機体にあちこちのエンジンを付けて対応して戦ったが刃折れ矢尽きて遂に降服 戦争終結を迎える。

(魚津ロータリークラブ 2016年6月3日例会 卓話)

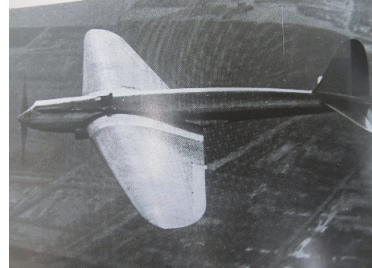
* 参考写真



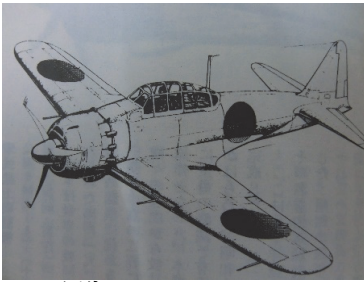
• ライト兄弟の飛行機



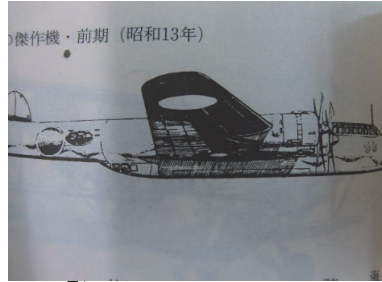
• B-29 爆撃機



• 航研機



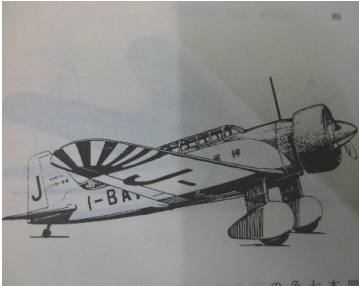
・零戦



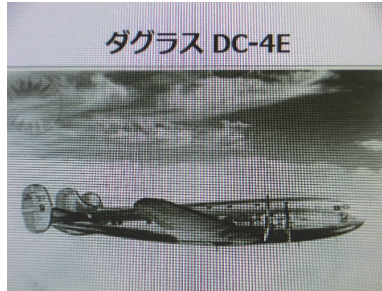
・「深山」



・世界一周した「ニッポン号」



・東京ーロンドン間の「神風」



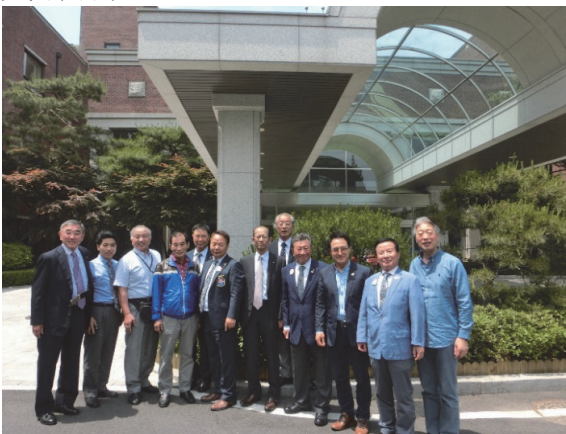
・謀略の機「DC=4E」

[ありがとう]

・国際ロータリー・ソウル国際大会に参加された際のスナップです(川岸幹事・撮影)



・友好姉妹ロータリークラブ・釜山釜一ロータリーの皆さんとも友情を深めました。



- 昔は、姨捨山が日本各地にあつて、映画「檜山節考」で大変有名になりましたが、最近の世相では、北海道や金沢であったように親が子供を山などに捨てる事件が発生している。幸運が重なり、助かりましたが、大変な事件です。
谷に落とす野獣と同じ次元の人間社会になってしまったのかと嘆きます。
「感無量寿経」では父殺しのアジャセ王が改心して救われたと詠われていますが、「上座部仏教」では、親殺しのアジャセ王はお釈迦様の予言通り自分の息子に殺されたといひます。
さて、捨てられた子供の大きな心の傷は完全に治るのでしょうか。
猛省とともに、本当の人間性を大人も子供も育成させないと大変なことになる。
ロータリーにも、幾らかその役割があるのではないのでしょうか。

- ポール・ハリス語録ーその26(2012年10月25日配信)

「立派な目的に全身全霊を打ち込めば、幾分なりとも、その良さが必ずわかるものです。(ロータリーへの私の道)