

4 就 鳥 会 だ よ り

学びたい気持ちを応援 千歳市奨学基金に寄附



3月26日11時から、千鷲会のボランティアとして、千歳市奨学基金に5万円寄附した。

例年なら市長室で手交するところ、千歳市役所本庁舎内のコロナ飛沫感染対策のアクリル板が設置された応接室に於いて、佐藤千鷲会会長から佐々木教育長立ち合いのもと、山口千歳市長へ手渡した。その後、和やかな懇談の席で山口市長は、国民一律に10万円が給付された『特別定額給付金』について「親子2人の母子家庭では、2人合わせて生活費が20万円増えたと母親は思ったが、子

令和3年度千歳基地航空祭 中止決定!

新型コロナウイルス感染が拡大傾向の為、昨年に続き今年も中止の決定がされました。来年こそは開催に向け我々も健康第一「感染しない、させない」で行きましょう。



感染防止を万全にして懇談

供は10万円でオンライン授業に必要なパソコンを買い取りたいと訴えた」との話を変えながら、本会への感謝の意を表した。



千鷲会 広報部作成

救命浮舟に乗り込め! 冬季保命訓練



荒波にもじっと耐えて



激励に駆けつけた会員有志

3月12日13時から、飛行訓練が実施される中、水温3度の千歳川青葉公園橋の下流側で、冬季保命訓練が飛行群司令門田

1佐を訓練指揮官とし、参加人員40名、被訓練者14名で行われた。洋上で波に揉まれる小さな救命浮舟に乗り込むのは難しく、例え上手く乗り込んでも、転覆や船酔い等に備えなければならぬ。この状況を再現するた

め訓練補助者の救難員達が、被訓練隊者が乗り込んだ救命浮舟を転覆させたり、水を掛けたりする様子を賛助会員を含む会員達が見守った。訓練に合わせ参加者等激励のため本会から清酒を差し入れた。

特集 F4EJファントム 半世紀にわたり日本の空を 守り続け退役

今年3月岐阜基地でF4EJのラストフライトが行われ、日本の空を半世紀にわたり守り続けてきたF4EJファントム全てが退役した。F4EJは1971年(昭和46年)導入、実用試験。1972年(昭和47年)百里基地で第301飛行隊編成。1974年(昭和49年)4月千歳基地に臨時F4EJ飛行隊が新設、同年10月第2航空団にF4EJとして2番目の第302飛行隊編成。



オジロワシは北海道を象徴する鳥、羽・尾・脚で「三〇二」を表すようにデザインされている。このマークは航空自衛隊戦闘機部隊の中で一番サイズが大きいことでも有名で、また航空機ファントムにも人気が高い。これは「部隊マークは国籍標識(日の丸より小さいサイズにしなければならぬ」という現行規定が、制作当時は存在しなかったためといわれている。

次頁に続く

【ファントムIIへの思入れと思いで】元装備隊写真班

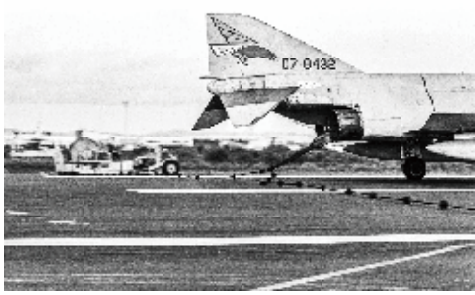
渥美 伸悦

正面から見れば、ブルドックの様なファントムIIに、手練れの戦闘機乗りが乗機して、此の下回りを、整備員が眼光鋭くプリタクシーチェックを行う様は、実に格好が良い。

J79エンジンの唸声と渦巻く熱風で、人機一体と成れば、戦う生命体と変貌する。

私のファントムに関する思い出は、八雲分屯基地の雨風に晒され、路面は劣化してウネリと段差も有る滑走路とは思えない、凸凹道路に自重15tのファントムを4機も着陸させ、更に再発進させた、昭和56年総合演習での経験したことである。

私は、機動展開部隊要員として、他の特技員達と共に八雲分屯基地で、



野外炊飯による青空食堂で喫食、入浴はドラム缶風呂に浸かる野営での1週間、ファントムの受入準備を伴う飛行場補修等を行い、再発進後の撤収までを記録する写真撮影を行った。

戦闘機の着陸に不可欠な機動航空機着陸拘束装置(機動バリア)が滑走路の代用構造物へ設置され、ファントムが次々と着陸する度に場内は歓声が沸き、歓呼が高く天を衝いた。

戦闘機乗り達は、涼しい顔で降機し滑走路へ接地点確認のため向かった。

翌日、彼等は再発進準備を終え、カートリッジスタートが迫り、少々緊張したマスク姿の整備員達を尻目に颯爽と乗機した。

先ずキャノピーが閉まり、通常と異なり火薬が次々と爆ぜる音に若干遅れて、黒煙が4機のファントムを蔽ったが、起動したJ79エンジンが此を吹き払い、やがて次々とアフターバーナーを轟かせ、元気良く舞い上がった。

野外炊飯による青空食堂で、ひとつ釜の飯を食いつき、夜は職種の隔てなく語り、たった1回の着陸のために備える強者達の姿に惚れ惚れとしながら、名写真家ロバート・キャパの名言『被写体を好きになれ、其れを相手に伝えろ』を思い



並ぶ伝説になった。新型コロナの渦中、千鷲会の催しも思うに任せず広報担当として、ファントムIIと八雲分屯基地機動展開の思い出をしたためました。

筆が進むにつれ、昭和56年総合演習にて当時、編隊を指揮した杉下2佐(当時)やフライトチーフ山田曹長(当時)から、この演習について話を聞きたいという思いが沸き、杉下・山田両会員に我儘と無理を押し、寄稿して頂きました。

航空自衛隊の制服に身を包み、一時代を駆け抜けた武士(もののふ)達と其の御家族に敬意と尊敬を込めて筆を擱きます。

現在、此の飛行場は40年前の面影はない程に整備されている。年とともに思い出は美化され、此処での記憶は私にとって燦銀の宝である。

原産国アメリカのジャマ・ファントムIIが日本で半世紀、日本の飛行場の手塩を掛けられ、"永遠のゼロ"と

【八雲へ】

元第302飛行隊長

杉下 恭治

4機の第302飛行隊F4EJファントムが、高度1万フィートで室蘭沖を通過している。駒ヶ岳が左前方に見える。

目的は、INSの針は、マイルに設定した最終進入点への変針点を示している。快晴であった。

千歳の管制から離れ、八雲タワーと交信する。

「着陸方向30、快晴、無風、飛行場に進入してよし」の許可を得る。

あの劣悪な滑走路を思い浮かべる。

一部が陥没して滑走路全体がうねりを生じている。

凹凸が激しい。路面を構成するそれぞれのセメント板の接合部は、数センチの段差を生じ風化も激しく、ぼろぼろになっている所もある。

十分な補修はできないという。

そこに着陸しなければならぬ。単機ならまだしも、後続の3機がいる。十分な間隔をとって、1機ずつ着陸するように編隊を分離する。

燃料は、短距離で着陸できるよう、全機が最悪千歳へ帰ることのできる

ぎりぎりの量しか搭載していない。

機は、最終着陸経路上に入り始めた。

牧歌的な風景が続く。

山裾を形作っているのだらかな丘のうねりが牧場となり、無数の乳牛が草を食んでいる。

八雲飛行場への模擬訓練は千歳で十分積んでいる。

訓練を終えての帰投時、西側の滑走路で短距離着陸の訓練を行っている。

正確な接地点、着陸直後のドラグシュートの開傘と強く安全なブレーキの使用を徹底した結果、2000フィート以下で停止するようになった。

八雲滑走路の1/3の距離である。

その状況から言えば、初めての八雲への着陸であっても、滑走路の半分の距離で停止できるはずである。

昭和56年、総合演習の目玉となった、補助飛行場を活用しての航空作戦の実証を目的として行われた機動展開である。

八雲飛行場は、終戦2年前に陸軍飛行場として急速造成され、戦後朝鮮戦争により昭和25年から数年間米軍が使用した実績を持つものの、以降、飛行場として活用されず、飛行場を維持管理する部隊も予算も無い状況が続いていた。

荒れるにまかせていた滑走路も、ナイキ高射隊誕生後は年次射撃時C1



緊急用のバリアを使うことは、まずあるまい。

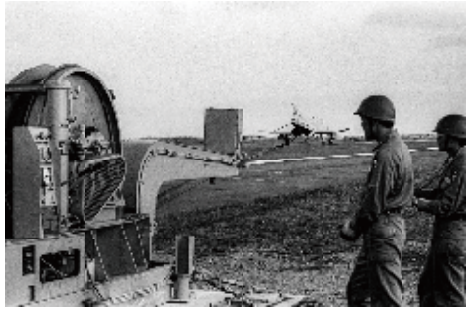
前席パイロットは、全員が4機編隊長の猛者揃いである。

ただ、滑走路の路面が陥没などで破壊し、二次的に損傷が生ずることだけを恐れる。

昭和56年、総合演習の目玉となった、補助飛行場を活用しての航空作戦の実証を目的として行われた機動展開である。

八雲飛行場は、終戦2年前に陸軍飛行場として急速造成され、戦後朝鮮戦争により昭和25年から数年間米軍が使用した実績を持つものの、以降、飛行場として活用されず、飛行場を維持管理する部隊も予算も無い状況が続いていた。

荒れるにまかせていた滑走路も、ナイキ高射隊誕生後は年次射撃時C1



輸送機が隊員輸送に時々使用していたが、戦闘機の離発着は今まさに着陸を試みようとしているファントムが初めてである。

この演習期間のみの管制・気象は移動部隊が担ったが、滑走路の灯火は無い。

着陸予定の方位300度の滑走路延長上は平滑ではなく、大きな段差となっていて路外から逸脱すると自機だけでなく、部外を巻き込む大事故となる。

荒れた滑走路は、主に現地20高射隊の隊員と、演習で事前に展開している隊員によって、セメント板の陥没部分や腐食した路面を補修された。

最終進入経路、すなわちファイナルアプローチ、方位300度で降下を始める。

八雲タワーから着陸許可が出る。

高度を下げるにしがた

て、牧場の乳牛が左右に逃げまどう。

ふと、平和な佇まいを乱した罪悪感のような感情がよぎる。

接地、パワーアイドル、開傘、ゆっくりとそして最大ブレーキを踏む。

しかし、千歳での着陸と違い飛行機の上下動が激しい。減速感が無い。ブレーキが効かない。ブレーキが効いたと感じた直後圧が減り、加速感さえ感じる。

全く予測しなかった事態である。

ゴーアラウンド(着陸復行)するか、アレスティングギヤ(着陸時の拘束装置)を使うか、と一瞬迷いが出る。

だが、これを使うと後続の3機はほとんどゼロ燃料で千歳へ帰らねばならない。オーバードラン(滑走路から逸脱)で滑走路延長上にある道路を越えて農家を直撃する大事故の様相も頭をよぎる。

恐怖が沸き上がる。

昭和42年、F104に追突されて暑寒別の山頂付近に夜間ベールアウトした時でさえ経験しなかった恐怖・・・これまで多くの危険に晒されながら感じたことの無かった恐怖...

しかし、千歳での訓練時の停止距離の3倍も長い滑走路だ、必ず止まるという確信にちかいい思いが勝る。

ひたすらブレーキを踏む。

機は停止した。

滑走路の余裕は僅かであった。

ブレーキが効かない原因は、アンティスキッドブレーキが機の上下動をスリップと認識し圧を減じたことであろうと判断し、編隊員にはこの状況をラジオで知らせ、全機無事着陸した。

駐機後、滑走路の着陸地点を見てきたが、滑走路の端から1メートルの所に全機分の黒いタイヤの跡が付いていた。見事な着陸技術の証左である。

それは、訓練の恐ろしさのようなものを感じた飛行でもあった。



厳しい試練を経て、4機のファントムが八雲飛行場のランプに憩う。

何事も無かったかのようになり、平和な農村地帯の佇まいに戻る。

この4機を着陸させるために流した幾多の隊員の汗を称えるように、静かな秋の陽が八雲の基地を包んでいた。

【F4EJ 第302飛行隊の思い出】

元第302飛行隊列線 山田 誠

赤・青・白・黄と見事に彩られたデザインは北海道のオジロワシだ。

我が第302飛行隊は何時観ても素晴らしい、このシンボルマークの元、黙々とその任に誇りを持って邁進してきた。

昭和49年10月初代鈴木隊長統率の下、此処にその編成を完結した。

複座戦闘機とあって在籍人員は大きいものとなった。

隊長の指導方針は「仲間意識の構築」その旗印が「風林火山」である。

人を助け、人を守る、家族を大切にする姿勢は家族の職場訪問招待等でも具現実行され、精強な部隊づくりの原点を築いた。

新しく迎える隊長の中で、兎に角人間性豊かな真のジエツトファイターパイロット、第6代杉下隊長と同行した八雲分屯基地への機動展開が思い出に浮かぶ。

何しろ条件が悪い、短い滑走路、その端は崖、そして直ぐに山、滑走路の傷み等、航空機整備員の我々もビビる。

当日、幸い天候は晴れ、

事前準備した機動バリアを入念に点検し、その時を待つ...

海岸線から隊長機進入、緊張の目線の中、見事な着陸、思わずバンザイ、続く機も次々と着陸、安堵の表情となる。

見渡せば何事も無かった様にエプロンに4機並ぶ、良く見ればヘルメットの下の笑顔の中に緊張感が残る。

この基地にして初めての光景だ、素晴らしく誇らしい。

翌日は離島想定で電源もコンプレッサーも無く、カートリッジスタートだ、練習では不発も有ったが、此処では慎重に全機成功、発火時にかなりの黒煙が発生する、注意書きには有害とあるので防塵マスクでカバーする。

機はアフターバーナーの音を残し、完璧に離陸し山陰に消えた。

私事ではあるが、当町には私の実の姉が居住し、国立病院へ勤務していた。

当日は全員に耳栓が配布され、一寸した緊張感があった旨の話

そんな遠い昔の思い出があつて、40数年が過ぎた。

令和元年10月4日、第302飛行隊尾白鷲ファミリー会と称し、初代鈴木隊長の出席を頂き、全国各地より総勢63名が集結し再会の喜びに終始した。

彼の飛行服での眼光も、ドライバー片手の油手も、今では美に大人しい「牛」の様な優しい眼をした「おじいちゃん」の姿が其処にあつた、素晴らしい再会であり、平和を感じた。

F4EJ 令和にフェーズアウト 尾白鷲大空から消える。

雄魂の碑に眠る英霊に合掌。

ファントムの写真は 渥美広報部長提供

令和3年1月 記

【注】この稿は、千鷲会渥美会員の依頼により寄稿したものです。

昨年、F4EJ/EJの改が日本の空から消えたことで、ファントムへの賛辞と郷愁を色々な人から募ってみたかったのでは、と思ひ協力しました。

以前書いた手記に加筆したものです。

令和3年1月 記

当日、幸い天候は晴れ、

事前準備した機動バリアを入念に点検し、その時を待つ...

そんな遠い昔の思い出があつて、40数年が過ぎた。



令和3年1月 記

そんな遠い昔の思い出があつて、40数年が過ぎた。

今年は千歳空港開設95年、昭和26年千歳飛行場に民間航空機が飛来して70年、我々と関りの深い千歳飛行場の遷り変りを千歳市史から紹介します。

【過疎の村千歳】

明治初期の千歳は、鮭の漁場として栄えていたが、明治21年官営の孵化場が設置されてから鮭・鱒は漁業捕獲ができなくなり衰退。

入植者は役場から約20kmも離れた火山灰の影響が少ない土地へ移り住むため、役場は行政の中心であつても農村からかけ離れた存在であつた。

また、当時誘致をしてきた王子製紙も苦小牧に決定等、近郊の村に比べ将来が期待できない寒村であつた。

昭和9年、村民の勤勞奉仕で第1期拡張工事4万5000坪完成、千歳小学校にて竣工祝賀会。

【村発展の飛行場誘致】

大正15年、昭和2年と相次ぐ新聞社の千歳訪問飛行に村民の飛行場の期待も大きく広がった。

昭和10年2月、陸軍飛行隊設置請願書を860人の署名を添え、当時貴族院議長であつた近衛文麿に提出し3月に採択された。

※この頃、海軍機のスキージャンプ訓練に來た操縦士の中島正(後の初代千歳基地司令)は「飛

行場と言つてもただの野原で雪の上にウサギの足跡が無数にありました」

千歳基地25周年誌「同年6月、翌年の航空演習のため、村民1500名の勤勞奉仕と雇上人夫で第2期拡張工事約10万4000坪完成。」

昭和10年8月、陸軍航空大演習実施。

翌11年に陸軍特別大演習の計画を知ると、更に飛行場の拡大を図るため昭和11年6月、第3期拡張工事17万2000坪(北海道最大の飛行場)が完成した。

昭和12年、海軍将校小福田皓文(後の中空司令官)が視察に訪れ

役場の記録から村民の勤勞奉仕で飛行場が造られたことを知り、ひどく感動「もし海軍がここに飛行場を希望した場合、土地は提供してもらえないか」との問いに「海軍でも陸軍でもお望みとあれば差し上げましょう」と応

昭と20年8月15日、千

千歳空港物語 その2 千鷲会だより編集部

千歳基地25周年誌に「適地を求めて」と題した寄稿文がある。

その後、海軍大臣から「飛行場設置に決定、測量隊を派遣する」との連絡が届いた。

ついに村の悲願であつた飛行場の誘致は、北海道の重要な基地として認められた誇らしい気持ちと将来、寒村の汚名から脱出できる希望に繋がつていった。

【空港都市千歳のスタート】

昭和14年8月、ニッポンが千歳から世界一周に出発(千歳海軍基地から飛び、立

つことを偽装するため根室町民が千歳に出向き見送った)

新聞では千歳でなく根室と報道された。

昭和14年11月、海軍航空隊開隊(現200ビル・格納庫完成)

昭和19年、千歳第2・第3飛行場(現陸自第7師団内)建設開始。

昭和20年8月15日、千

歳第2・第3飛行場完成。

※この千歳第2飛行場は国内最長の2500m、米本土爆撃のため開発中の陸上爆撃機連山用、初号機と2号機は三沢基地で米軍の攻撃により喪失した。

奇しくも飛行場完成が終戦の日であり連山が飛び立つこともなかった。

昭和14年8月26日、羽田から千歳まで約3時間、千歳からアラスカまでの4340kmを無着陸15時間48分で飛行し、太平洋

北米大陸→南米大陸→大西洋→アフリカ大陸→ユーラシア大陸のルートで巡り、55日後の10月20日に帰国、総飛行距離5万2860kmであつた。

世界一周は毎日新聞社(大阪毎日・東京日日)が企画、使用機は大日本帝國海軍の山本五十六中将の了承で払い下げられた九六式陸上攻撃機二一型機を長距離連絡用に改造したもので、銃座を取り外し、客室の座席と窓を

を取付け、当時最新の自動操縦装置(オートパイロット)を装備した三菱式双発輸送機だった。

外翼内に容量1400Lの燃料タンクが増設されており、長距離に耐えるように燃料5万2000Lを積み、24時間飛行が可能だった。

三菱重工業製で全長16m、翼長25m、巡航速度毎時280km、最大速度毎時380kmと推定される。

国際親善を目的とした世界一周であつたが、皮肉にもアメリカ国内飛行中の9月、ドイツがポーランドに侵攻、第二次世界大戦が勃発した。

しかし、各寄航地では日本移民等により熱烈な歓迎を受けた。

飛行後は暁星と改名し、毎日新聞が中国大陸との連絡に使つたが、終戦の1945年8月に行つた大阪から所沢のフライトを最後に、進駐軍によって接收、破棄された。

千歳空港に関する資料を色々漁っていたら、王子製紙が戦闘機を製造?

驚いたので紹介します。昭和18年以降、王子製紙は一部の工場で製紙設備を停止し、軍需工場に転換していった。

江別工場も陸軍航空本部の要請により飛行機工場への転換が決定し、昭和

和19年製紙事業をすべて停止、江別町内に幅50m・長さ2000mの滑走路も新設された。

軍需工場に転換した王子航空機は、金属製でなく陸軍「疾風」の木造機(キ106)の製作。

エンジン等、戦闘機の中身は中島飛行機から運搬、王子航空機は木製ボディと機体組立を担当した。

資材、特にアルミニウムが不足していたことから、道内のトドマツ、エゾマツ等々を使用。

完成した試作機は、モデルの「疾風」より、重量が約400kgも重く軽量化のため、機関砲を減らすなど苦心した。

昭和20年6月に試作第1号機が完成しテスト飛行にも成功した。

テストパイロットは《木材が振動を吸収するから、金属機より乗り心地は良かった》との記録が残っている。

その後、3号機まで完成したが、同年8月終戦により戦闘機製作は停止された。

当初は1000機をつくる計画で約5000名の従業員と航空兵が携わっていた。

戦闘に投入されることなく、終戦を迎えた決戦

兵器、特攻に使うつもりだったのかもしれない。《参考文献》

江別市郷土資料館 次号に続く

千鷲会の会員数 (5月15日現在)

正会員 531名 賛助会員 18社 個人 17名

各紹介 新入会

1月 三上 吉孝(3高司令)

1月 平見 博司(3高10隊)

3月 成田 正道(2空援護)

3月 明神 栄司(2空司)

物故会員 12月 市場 邦宜(大和)

2月 巻口 政司(若草)

3月 小山田 旨雄(福住)

4月 佐藤 勝(住吉)

4月 伊藤 三男(信濃)

4月 小田 和実(恵庭)

謹んでご冥福をお祈り申し上げます

【編集後記】 50年にわたり使用された戦闘機は世界的に類がなく、空自整備能力の高さにあり、その整備に携わったことは誇りである。

私は定年して早10年、ファントムは私の入隊前から現役であつた。

現役50年とすると、あと10年は元気でないと。