

謹賀新年



鶴居村にて



年頭のご挨拶 千鷲会会長 佐藤 敏博



千鷲会 広報部作成

会員並びに賛助会員の皆様、新年明けましておめでとうございます。

ご家族と共に輝かしい新春をお迎えのこととお慶び申し上げます。

年頭にあたり、旧年中に賜りましたご支援、ご協力に対して厚く御礼申し上げます。

さて昨年は、新型コロナウイルス感染症のまん延も二年目の年となり、生活様式の変容や家庭行事の制約等社会生活の変化が継続し、千鷲会でも二年連続での定期総会等の中止という影響を受けました。

しかしながら、昨年末からは感染者の減少が見られ、オミクロン株による感染拡大への懸念もありませんが、3回目のワクチン接種開始、治療薬や予防薬の普及が期待できる本年は、長かったトンネルの先に光明が見えてくるものと思えます。

一方、千鷲会としては、会員の高齢化が進み、コロナ禍による各種活動の自粛を余儀なくされたことも大きく、会員の減少が続いています。

このような状況の中、昨年12月に感染予防を図りつつ役員会を開催して、本年5月には千鷲会創設の40年の節目を迎えることから「創設40周年記念行事」の検討を開始しております。

皆様に、記念行事のご案内、あるいは開催へのご協力をお願いする日もさほど遠くないものと考えています。

また、昨年もお伝えしましたが、昨今の逆境はある意味「千鷲会の活性化等」について会員一人ひとりがじっくりと考え、好機と捉えることができます。

再会が可能になった時には、是非、意見やアイデアをお持ち寄り頂き、今後の事業活動に反映させる等「新たな環境での千鷲会」を目指して行きたいと思えます。

結びになりますが、千鷲会の目的である会員相互の親睦を図り、後輩隊員の活躍を支えて千歳基地の安定運営のための貢献は、如何なる環境においても不変であると考え

ます。

このため、一層の感染予防に努めつつ本年も皆様の生活や趣味と両立をさせながら、無理のないスタイルでのご支援、ご協力を、何卒お願い致します。

会員・賛助会員並びにご家族皆様のご多幸とご健勝をご祈念申し上げます。

新年の挨拶と致します。



山登愛好会



千鷲球会



令和3年活動報告



雄魂碑周辺整備

【千鷲球会】
千鷲会ゴルフ同好会「千鷲球会」は令和3年4月～11月の間、計8回のコンペを行い延べ119名の参加があった。
最終コンペは10月24日、ちとせインターゴルフクラブの例会で令和3年度が終了した。
当日は珍しく暖かい日となり参加会員一同楽しく懇親を深め、優勝は柳澤会員で表彰式は密を避けながらの実施であり、新型コロナの影響で納会は実施できず寂しく解散。
令和4年度はコロナが終息して、更に和氣満々とした会にしたいと幹事一同願っております。
千鷲球会 畑田信也

【雄魂碑周辺整備】
毎年恒例行事『雄魂の碑』周辺環境整備が西副司令を始め15名の現役自衛官と佐藤会長以下12名が、例年とは違い「ワクチン終わった?、俺1回、俺は2回」等と妙な挨拶を交わし令和3年7月17日9時から外気温33度を超える炎天下で3時間ほど行った。
只々『雄魂の碑』に国の安全を担う若者達を守り給えと願うばかりである。
-広報部A-

私の操縦履歴

千鷲会相談役

朝倉 範夫

★まえがき

ウエボン・システム(兵器体系は多くの専門職の人達により支えられている。

それぞれ分野ごとに、それに対する思いは様々であろう。

航空自衛隊がこれまで使ってきた、兵器体系の重要な分野である戦闘機について、一操縦者の立場に限定して、感じたことなどについて述べてみたい。

昭和32年防衛大学第5期生として入校し、2学年以降、無謀にも操縦者になることを目標にす

えて精進し、昭和39年3月、71期戦闘機操縦課程(浜松)を終えて、6空団(小松)の8飛行隊に配属された。

★F86F(ハチロク)

6空団の装備機種はハチロク。



航空自衛隊在職中は、

なぜか米国生まれのものばかり4機種の戦闘機を

経験させていただいた。

よく「これまでで一番好きな戦闘機は何ですか」と尋ねられることがある

が、我が国の兵器体系はその時点で世界の最高レベルのものを選定し

準備するようになっていたから、輕易に好き嫌いで即

答できるものではない。当時、戦闘機には朝鮮

戦争で活躍したハチロクF型とD型の2機種があっ

た。操縦者の性格は、もって生まれたもののほか、

乗っている機種の特性に応じて育っていく。

F型が装備している武装は「機関砲」とサイ

ドワインダー赤外線ホーミングミサイルであり、

いずれも短射程のもので、有視界視力と格闘戦対応

技術が重視されていた。相手機より一刻も先に目視発見し、より素早く

導のもと、自機の10時

11時の方向または右側に

現れる場合は1時〜2時

の方向の水平線よりやや

上方を凝視し、黒ゴマ粒ほどの大きさで見えてく

る相手機を発見し、見逃さないように機動を開始

する。そのような訓練を重ね、

岩国米海兵隊基地への部隊

移転と運用を含めて、ハチロク飛行時間約50

0時間の経験を終え、昭和41年、F104Jへの

機種転換を命ぜられた。★F104J(マルヨン)

5空団(宮崎)機種転換課程を終了し、第2航空

団203飛行隊へ配属された。

千歳は我が国の北の最前線基地として世界に知られていた。その当時はまだ将来骨

な垂直尾翼のてっぺんに

水平尾翼を乗つけたTテイルや、胴体に平埋め込

みの操縦席。

外見上の見栄えも特異性が際立っており構造上

も違いがあった。薄い主翼なのでギア

(主輪や燃料を収納出来ず、これらは全て胴体内

に納めなければならず、操縦者としては、じゃ

じゃ馬に燃料タンクの鞍を置いてそれにまたがっ

て操縦しているような緊張感があった。

マルヨン操縦時の感触については、先ず滑走路

で離陸の時にブレーキを放した後の加速感が凄

い。操縦席の地上高が低いせいもあり、息が詰まる

ような加速である。最高速度、到達高度も

これに反して地球の球

形を意識させるやや丸みを帯びた水平線や、紫色

に近い空の色の景色が印象に残る。

高速時に強い反面、低速(高迎角)域では、空力

的な不具合が発生しやすく、失速、スピン、イ

ナーシャル・カップリング(過度なエルロン使

用において重心を基点とした捻れ運動)等の不具

合の現象発生には警戒を要した。

操縦者がそのような領域に入ってしまう直前に

操縦桿シェイカーやキッカーが速度・迎角に

応じて自動的に作動するような機能が

あった。飛行直前にこれらの装置の

作動点検が定められていたが、私は幸いにも飛行中にこれらの作動を

時代に入るのであるが、

本稿では本題から外れるので省略する。

昭和47年7月F4機種

転換教育を受けるため米

国派遣の2回目8名の操縦者の一人として、米

出張を命ぜられた。★F4EJ(ファントム)

我が国が初めて選定・採用した復座・双発型の

戦闘機であり、これに対応するための施策は重要

であった。最初のファントム飛行

隊は301飛行隊(百里)に建設され、国内での機

種転換教育を担当した。搭乗員の増加と後続飛行

隊の建設はかなりハードなものがあ

った。最終的には、301から306及び501(偵察飛行隊)の7個飛行隊

も盛んになり、両国の共同運用性にも注目される

ようになった。私は第305飛行隊

の勤務を最後に、テスク

ワーク業務が多くなりファントム飛行時間約100

0時間で管理操縦者になった。★F15(イーグル)

経験操縦者講習受講以降、F15を約100時間

体験させて頂き、総飛行時間4300時間をもって航空自衛隊の勤務を終

えた。戦闘機はステルス、STOLの時代になろうと

している。これからの世代が、OB

世代の体験し得なかった

イベントに挑戦し克服して行かんことを楽しみ

にしている次第である。

ファントム機の運用において、米軍がベトナム戦争に従軍

中であ

った影

響もあ

り、搭

乗員の

クルー

・コ

ーデー

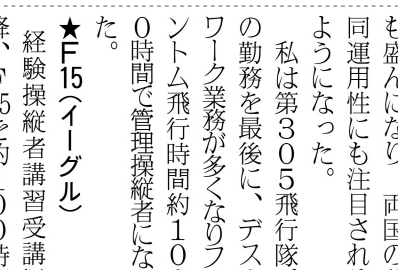
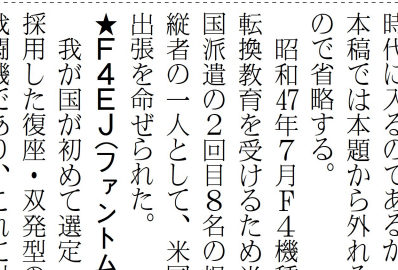
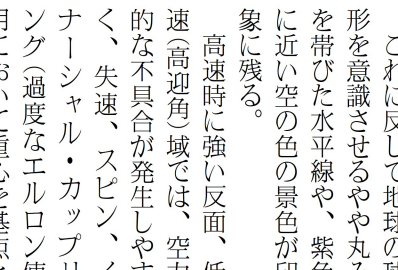
ネーシ

ョン

(前後

席の意

思疎通、実践的訓練



美笛上空を飛行する朝倉編隊

【二宮 忠八】

「動力飛行の先駆け」
2020東京パラリンピック開会式に後部にプロペラ（スクリュュー）の付いた片翼の車いすに乗った少女が登場した。

この片翼飛行機の原型は二宮忠八考案の玉虫型飛行器（忠八の造語でないかと言われている）

二宮忠八はライト兄弟初飛行の12年前、明治24年（1891）模型飛行機ではあるが、動力飛行に成功している。



忠八は慶応2年（1866）愛媛県八幡浜生まれ、父の逝去により12歳で雑貨屋に奉公、15歳からは叔父の薬屋を手伝いながら自分で考案した凧（忠八凧を販売、それを元に物理や化学の図書を購入し読み耽っていた。

様に翼を羽ばたかせるのが一般的な考えであった。

忠八は翼を固定翼にして推進力を加えれば飛ぶことができ、風に向かって飛び立つことが条件と発見した。

更に、研究を進め、後部に推進機を持つ有人飛行用の玉虫型飛行器を考案した。



有人飛行器の推進力を得るためにはゴムでは不可能なため、動力を含め陸軍に開発援助を3度上申ししたが、人が機械に乗って空を飛ぶ事に理解が得られず却下されていた。

推進式（後部にプロペラ）飛行機を考案した2人の日本人

千鷲会広報部長 渥美 伸悦

可能のため、動力を含め陸軍に開発援助を3度上申ししたが、人が機械に乗って空を飛ぶ事に理解が得られず却下されていた。

独力で開発資金を得るため陸軍を除隊し製薬会社に入社、32歳元陸軍一等薬剤師が月15円はかなりの低給であったが、入社できた喜びの方が大きかった。

入社後は献身的に働いて会社を移籍しながら研究を重ね新薬を開発、除隊5年で試験部支配人となり給料は月100円になっていた。

精米所に新型の2馬力石油発動機を見つけ土地ごと購入、飛行器の製作工場にした。

「空中征服果たして可能なりや」に釘付けになった。ライト兄弟フライヤー機の世界初飛行であった。

涙がとめどなく溢れアメリカ人に先を越され、自分は完全に敗北した事を知った。数日後、製作中の枠組みにハンマーを振るい全てを破壊、残骸を捨てた。

【海軍 鶴野正敏少佐】
B29を迎撃する高性能戦闘機・震電の試作、太平洋戦争末期、日本には高高度から空襲するB29を迎撃する術がなかった。

新しく軍令部参謀に着任した源田実中佐は既にゼロ戦は十分研究されていると考え、新たに画期的な高速戦闘機を求めていたが技術的な知識がなかった。

後年、忠八は陸軍の計らいで一度だけ空を飛び「若い頃、毎晩の様に空を飛ぶ夢を見た、初めて空を飛んだ気持ちは夢で見たのと少しも違わなかった」と述べている。

正式採用、九州飛行機に試作機を発注した。開発作業は昼夜兼行で進められ、昭和20年6月に試作1号機が完成した。

特徴は一撃で爆撃機を破壊する4門の30mm機関砲を機首に搭載し、射撃後は葉莖を放出するとプロペラに衝突する危険がある為、機体内に葉莖きよりの回収箱を設置。

操縦席は防弾ガラスと装甲板で守り、燃料タンクも防漏ゴムで覆い、当時としては珍しくパイロットの安全を優先した構造であった。



米軍に接収された震電 左から4人目が鶴野大尉

私の現役時代、元2空団飛動隊長（故鶴野良雄氏）の御尊父様が震電開発者の鶴野正敏少佐と伺い、大変驚いたことがある。

鶴野氏は航空1期、初代F-86Fブルーインパルスの元教官であり、空自定年後もライトプレーンで大空を楽しむ根柢からの飛行機乗りであられた。

※開発責任者がパイロットであることが、操縦者を守ることを優先したと思う。

お祈り申し上げます

- 物故会員
5月菅原 昂 (桜木)
5月 佐藤 富男 (錦町)
11月 菅野 末廣 (自由ヶ丘)
11月 西口 興作 (自由ヶ丘)
12月 加藤 良明 (桜木)
12月 宮崎 光男 (青葉)

- 各紹介
新入会
5月 大野 靖彦 (2空司)
8月 二階堂 幸義 (特輸隊)

千鷲会の会員数 (12月28日現在)
正会員 506名
賛助会員
団体 18社
個人 17名

昨年は千歳空港開設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。

【第二次世界大戦末期】

昭和20年6月頃には北海道に大型力メラを装備したB-29改修の長距離高高度写真偵察機F-13が飛来していた。爆装のB-29ではマリアナ諸島から北関東が飛行限界であったが、爆装荷重がなく増槽装備のF-13は北海道も飛行圏内だった。

米陸海軍合同諜報調査報告書に日本本土の航空基地を偵察した結果について「分散配置が不十分で密集した広い長方形の地域で明確な攻撃目標となる」と報告されている。

第一千歳も正にそうであり、飛行地区の北端西側に施設が密集していた。7月14日(日)には空襲・釧路・根室等、北海道内各地で空襲があった。

北海道空襲で米軍は「優先される目標は航空機、飛行場、艦船、鉄道施設の順である」と徹底し、上陸部隊への航空攻撃を封じることが最優先としていた。

しかし、北海道において最も整備された航空基地である第一千歳、第二千歳と建設中の第二千歳(連山飛行場)に実質的な

攻撃を加えていない。千歳の飛行場を無傷で手に入れるという、日本占領後に向けての意図があったからである。

【最終戦後】 終戦事務処理の為に、旧日本軍機に大きく「ミドリ色の十字」を描いて8月19日、緑十字飛行が運航された。

緑十字飛行は定期運航が主であったため、北海道航路は札幌北24条の札幌第二飛行場(丘珠)二飛行場(五珠)だった。第一千歳にも飛来していた。

【米軍進駐】 終戦の8月15日、4発の陸上攻撃機「連山」のために建設中であった第二基地の滑走路が完成した。

翌16日、南太平洋方面からB-29が初めて第二基地に着陸、この後、慌ただしく占領軍が訪れ以後、道内におけるB-29用飛行場として使用された。

【米軍キャンプ】 昭20年10月米陸軍航空軍第5空軍の200名が進駐、旧海軍施設と飛行場を接収

千歳空港物語 最終回 千鷲会だより編集部

発により第7歩兵師団が朝鮮半島に派遣

◆昭26年5月オクラホマ州第45歩兵師団約12000名移駐・閣議決定により千歳飛行場の軍民共用が許可

◆昭27年1月第一騎兵師団12000名移駐・7月キャンプ千歳として米軍への提供施設・区域となる

◆昭29年10月米空軍第4戦闘迎撃航空団(F-86F配備)が移駐・11月第一騎兵師団が撤退

◆昭30年3月第4戦闘迎撃航空団が第4戦闘爆撃航空団に改編

◆昭31年4月第4戦闘爆撃航空団が第4戦闘昼間航空団に改編

◆昭32年12月第4戦闘昼間航空団が千歳から撤退

◆昭33年9月航空管制権が米空軍から返還

◆昭34年1月米空軍管理部隊が撤退、3月在日米空軍から陸軍に移管

7月千歳飛行場が航空自衛隊に完全移管

オクラホマ景気、オクラホマ師団が移駐した頃は固定相場の1ドル=360円、サラリーマンの給与が6~7000円の時代にバケツ1個が1000円で売られていた。

千歳の町は全国から職を求め人口が急増、キャバレーピアホール等、飲食店が乱立なかには怪しげな店もあり「軍都と歓楽の北チトセ好ましくない有名なマチ」新潮昭27年11月号に報道されていた。

着が22日になった。その夜、慌ただしく翼に日の丸を描き、もく星号と改められ、翌23日に試験飛行が実施された。

23日15時の到着予定が大幅に遅れ、実際には18時30分過ぎに到着。

辺りはすっかり暗くなると、歓迎の子供達も7時間近く待たされた。

しかし、千歳町民は、待ちに待った民間機の来訪とあって、暗くなっても待ち続け、試験機が到着すると50発の花火が打ち上げられ、降機してきたエアガール(客室乗務員CA)はサイン攻めにあう騒ぎとなった。

また、予定されていた祝賀会は、招待者の都合もあり試験機到着前に開催された。

【千歳飛行場略歴】 ◆昭26年11月正規ダイヤによる運航開始

◆昭28年7月朝鮮戦争停戦協定締結

◆昭32年5月空自第2航空団先遣隊移駐

8月第2航空団移駐完了、民間・空自共用使用開始

◆昭34年7月米軍から飛行場地区返還

◆昭36年12月旧管制塔完成(高さ27m)

◆昭40年千歳-羽田間の利用者数が国鉄を上回る

◆昭45年千歳クマ基地閉鎖

◆昭63年6月新管制塔(国内初の東西両面管制)運用開始

7月新千歳滑走路供用開始

◆平3年11月政府専用機(B747)到着

◆平4年7月政府専用機格納庫完成

以下、現在に至る

◆民間航空再開70年を記念して、日本航空は10月26日70年前と同じエプロンと滑走路を使用して遊覧飛行を行った。



【編集後記】 千歳空港物語の編集を通して新たに知った事を「温故知新」の精神で、先人達の苦労や教えを語り継ぎたいものだ。