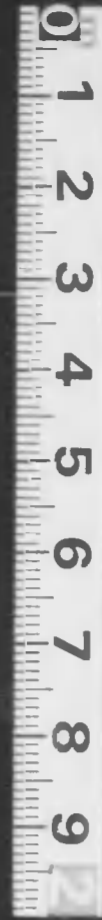


過寫
報眞

輯編局報情
ンセ十・號六十八百第・日七十月九

九月二十日は航空日





9月20日
航空日

これは航空日を迎へて大日本飛行協會から一般に賣出される航空日章です。この記章は純アルミニウム製で、その材料の中にはかつて關東を強つて支那大陸を縱横に駆けめぐり、輝かしい武功を樹てた陸海軍機の一片を熔かし込み、造幣局で製作した意義深い記章です。なほ大日本飛行協會ではこの記章賣上の純益を全部グライダー製作に充てこのグライダーを全国各地の飛行協會航空訓練所に配備し、航空要員養成に馬力をかけようとしてゐます。

これから日本が更に強く、更に大きく伸びてゆくためには、どうしても世界に冠絶する航空兵力が必要だ。だがこれは軍や一部の専門家の力だけでは作りあげられるものではなく、**全國民の胸に航空熱が燃えさか**つてはじめてその中から生れてくることを忘れてはならない……

九月二十日には第二回目の航空日がある

一億國民が一人残らず日本の空をみなほし、空へ立ちあがる決意を新らしくしなければならぬ日だ——

陸軍飛行場にて
陸軍航空隊の活動

満洲事変十周年

～ 祖父の血濺の地・滿洲～



滿鉄鐵道總局

重慶の空に贈物

撮影 中支艦隊報道部

この夏以来、わが海軍の重慶爆撃は全く熾烈をきめてある。晝夜連続、立てつづけに巨弾の雨を降らせて敵に立直る隙を與へず、今や、敵首都は名状し難い混亂に陥つてゐる。

敵は英米の援助を空頼みして、抗日空軍の再建を叫んでゐるが、たとへ借物の飛行機が層首を並べても「見敵必墜」の精神に徹したわが空軍にどうして抗しえよう。重慶政権が抗日の非を悟るまで、わが空軍の爆撃行は苛責なく続けられるのだ。



ドイツの模型機

その作りかた その飛ばし方

ここに掲げられたのは、盟邦ドイツの代表的な初歩的模型機「グライダー」とその作りかたである。日本の青少年が模型機に親しむ初めには、最初にドイツの「少國民型」からはじめ、次に日本の「G-1」型を手がけるのがよいと思はれます。

ドイツの「少國民型」はナチス飛行団の標準機で、全ドイツの國民學校とヒトラー・ユーゲンツ模型部の少年達が本格的な模型訓練の第一歩に於いて課せられるものです。また、G-1型は大日本飛行協會が全日本に展開してある模型航空普及の運動のために設計された比較的初歩的の模型グライダーですが、少國民型よりは可成り進んだ構造と性能をもつもので、

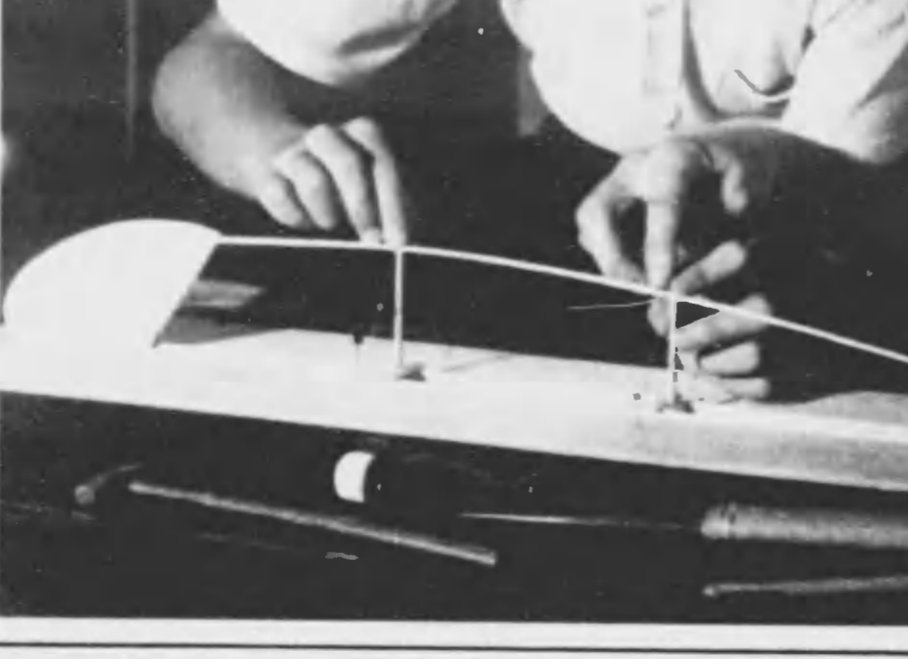
模型グライダーを作る時の心構へは、先づ何をおいても「正確に作る」といふことに全力を集中することです。正確につくるためには次のことを固く守らねばなりません。即ち――

- 一、あせらず、たつぷり時間をかけて作ること
 - 二、設計圖を十分に理解した後に、はじめて工作に移ること
 - 三、工具を十分に揃へ、これを活用すること
 - 四、カンや、出鱈目な手加減によらず、物指し、定規秤などの計器を十分に活用し、むづかしいところでは易しく出来るやうな道具を工夫し、これを作つてから工作にかゝること
 - 五、小さい失敗を「胡化」さず、何度もやり直して完全なものをつくり上げること
- このやうにして作つたものが飛ばないわけではない。最初から正確に出来上つたものはたとへ外見はよくても遂に「飛ばない模型」となつてしまひます。
- なほ、少國民型とG-1型の設計圖が十二、十三頁に掲載されてありますから、設計圖と寫眞の指導によつて少國民型を卒業できたら、こんどは設計圖とその作りかた（十、十一頁）を見て、自分でG-1型を作つてごらんなさい。
- 東京日日新聞社航空部 淺海 一 男

少國民型の工作指導をしてゐるのはこのほど来訪されたナチス飛行団のローランベルク国立模型航空學校主任教官カール・ニート氏

設計圖の理解が十分出来たらいよいよ作りかたから。先づ圖體から初める、平らな板の上に圖體の圖面を書き、ビンの助けをかりて材料を正確な位置に配置する

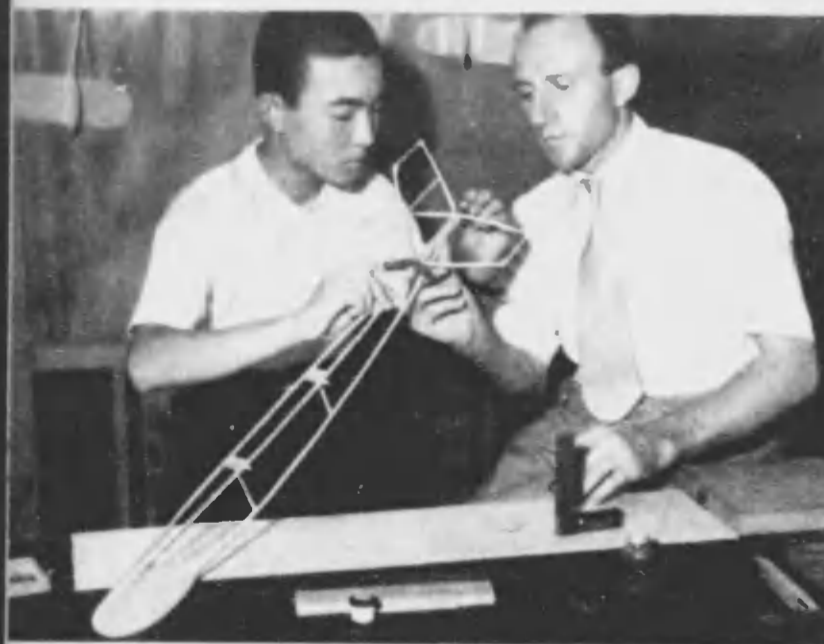
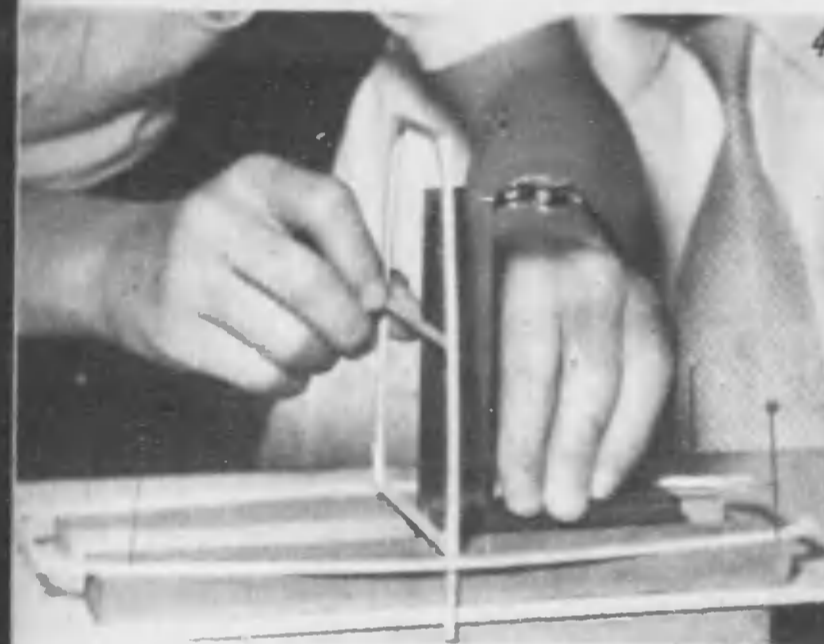
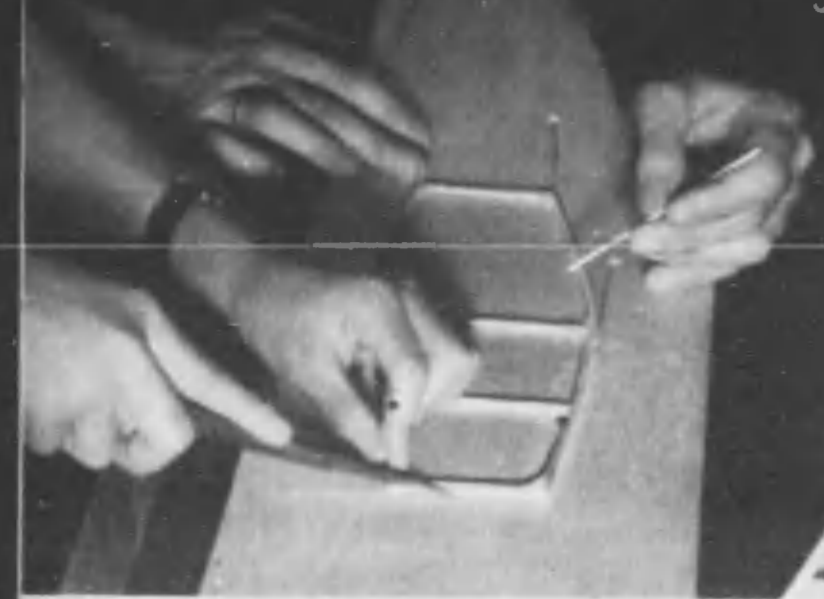
三本の縦通材は四本の肋材と鼻木に接着剤でしっかりと接着させる。この時糸を張つて全體を固定し、接着剤が完全に乾くまで待つ。これで圖體骨組は完成だ



3 次は尾翼、これも板上に圖を書いてその上で仕事をす。制めに水平尾翼、次に垂直尾翼を水平尾翼の内側にこの時もピンを活用する

4 接着剤が乾燥したら、水平、垂直尾翼を離し、兩者を垂直に取りつける。完全に垂直にするには寫眞のやうに「さしがね」を使ふか、三角定規を使ふ必要がある

胴體に尾翼を取付ける。取付部には接着剤をつけて、洗濯ばさみかクリップで強くしめつけ設置する



て、この自由氣球を何とかして空中を進行させようとして人々はプロペラ又はこれに類似の装置によつて、推進力をえようと考へるに到つた。オート・リリエンタールは鳥類の飛行を仔細に観察し、これからえた知識を基礎として模型航空機を作つた最初の人であり、彼に後年この模型航空機から更にヒントをえてハンク・グライダー（吊懸式滑空機）を作りリノーワー山で第一回の試験飛行を行った。しかし彼は一八九六年このグライダーで飛行試験中墜落し、その研究は弟のグスタフ・リリエンタールによつて更に續行されることとなつた。リリエンタールによる飛行原理の研究も、その後數十年の間は餘り世人の注意を惹かなかつた。が一九〇九年になつて、リリエンタールの作つた滑空機を基礎としてゴム動力付模型航空機ができ、これはハンス・グライダーと呼んで最初の試験飛行は極めて成功裡に終了した。一九〇九年第一回の國際展覽會には始めて空中を飛ばした、これ等のドイツ模型機が陳列された。ハンス・グラーデの外にも多くの人々が模型航空機の研究に携るやうになり、この運動は特にハノーヴァーを中心として全國に擴つていつた。

一九一四―一八年の世界大戦中は模型機の發達に就ては何等の新機軸も出なかつた。飛行機に似た模型が若干製作されたが、その中で「エトリッヒ・タウベ」が最も優秀であつた。

一九一九年ヴェルサイユ條約により獨逸は發動機付飛行機を作ることはおろか、模型航空機の製作に従事する團體を作ることも全面的に禁止された。しかしドイツ人持前の空軍飛行士魂と、ドイツの青少年を飛行精神に燃え立たしめようとする努力とは相俟つてヴェルサイユ條約の苛酷さをもつても厭服することのできな飛行の新分野を開拓するに到つた。即ち發動機付飛行全面的擴張のさ中であつて、無發動機の帆走飛行が生れ出たの

強い空軍を育てあげた ドイツ模型機航空機

グスタフ・ベンシユ氏はナチス飛行団の模型航空部長で、ドイツ模型航空界の第一人者である。ニート氏と同じく先般來訪、現在大日本飛行協會の囑託として、わが國模型航空界の發展に協力されてゐる



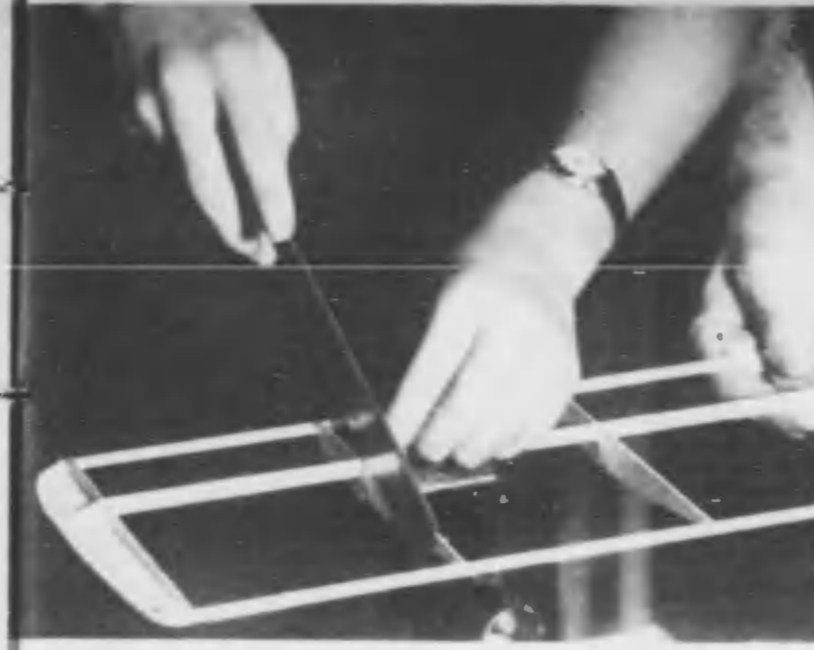
いよいよ主翼の工作だ。先づ小骨の製作、標準になる正確な小骨を二枚小刀でつくる。



二枚の標準小骨の間に薄く切り取った小骨五枚をはさみ、両力にはさんで小刀とやすりで一度に五枚を仕上げます。



乾いたら翼端の上反角をつけるために主桁、前後縁の翼端部を細く切れる目を入れる(切つてしまふのではない)



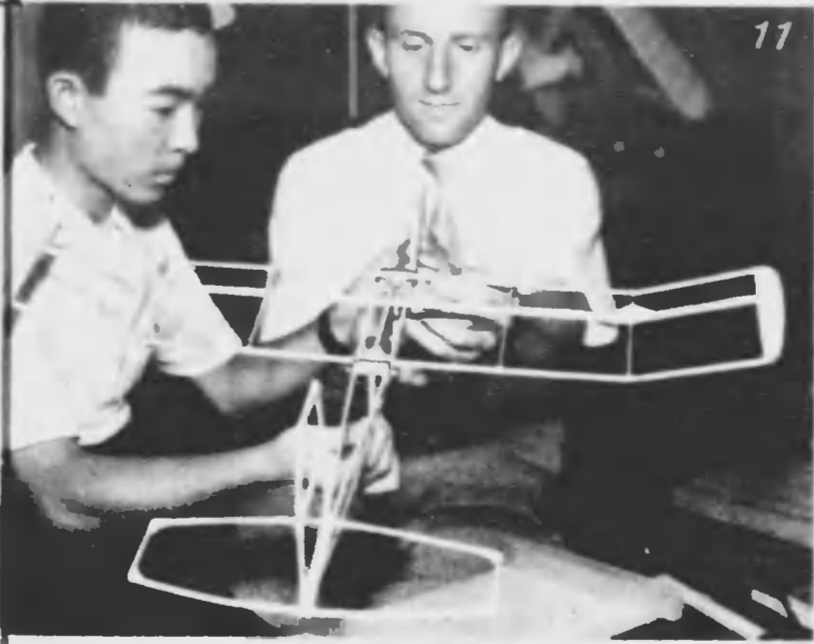
上反角を左右同様に正確につけるには寫眞のやうな「枕木」を使ふことが必要。いゝ加減なめ見當は許されぬ。



主翼の組立だ。矢張り板上に圖を書きピンを活用して主桁前後、後縁等を固定しておき、さきに出てゐる小骨をはめ接着剤で固定する。



骨組はこれで完成、一度組立て、見て、前から横から後ろから、あらゆる方向から見て狂ひが出てゐないかを厳重に検査する。



楽しい試貼り、胴體は三面とも貼り、垂直尾翼は両面貼り水平尾翼は上面だけでもよい、主翼は中央翼の下面、同上面、外翼の下面、同上面、翼端部の上下面に分割し、この順序で貼る。急いでではならぬ！ ゆつくり、確實に完成の道へ！



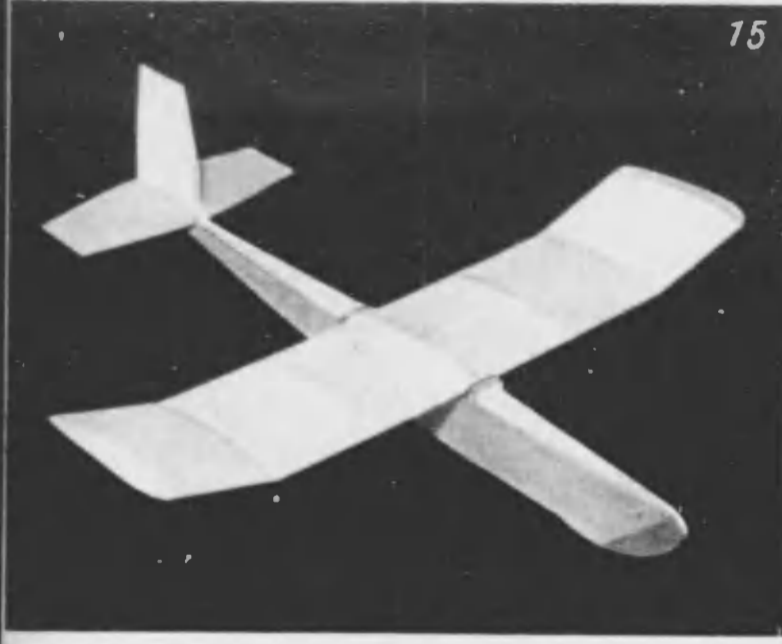
糊が乾いたら翼を吹く。これは胴體尾翼部、主翼と別々に行つてもよい。



最後の仕上げは重心の調節だ。主翼の桁のところで機體を支へて見て胴體の上部縦線が水平よりほんの少し前に傾むくやうにしなければならぬ。機首がうんと下るなら鼻木を少し削つて軽くし、尾羽が重過ぎれば鼻木に重量物をつけ加へて調節する。



完成した「少國民型」ソ聯や英國を曾かしてゐるドイツ空軍の勇士達も少年時代にこのグライダーをつくることから空への進軍を初めたのだ。



である。帆走飛行士の聖地ワッサクツパにはドイツ空軍飛行士、學生、技術家等續々と集つた。帆走飛行の父オスカ・ウルチヌは空への憧れに燃える全ドイツ青少年に對して、ヴェルサイユ條約の有無に拘らず、航空思想を喚起し、發動機を付けていけないならば、發動機なしで飛行しようではないかと、大いに機を飛ばした。模型グライダーの製作も、こゝに始めて生れ、エスベンラウフ、リビッシェ、マルテンス、シュターマその他の人々の協力によつて、次第に發達を遂げるやうになつた。かうして、實際飛行しうる模型が作られて後、非常な努力は不自由を克服して滑空機を製作し、その第一回試験飛行は見事に成功した。帆走飛行士の中でも、フェルディナンド・シュルツは特に技師の成績を示し、一九二三年には、彼はその「ペーセンシュテイル」號を翔つて八時間二十四分といふ驚異的な記録を樹立した。

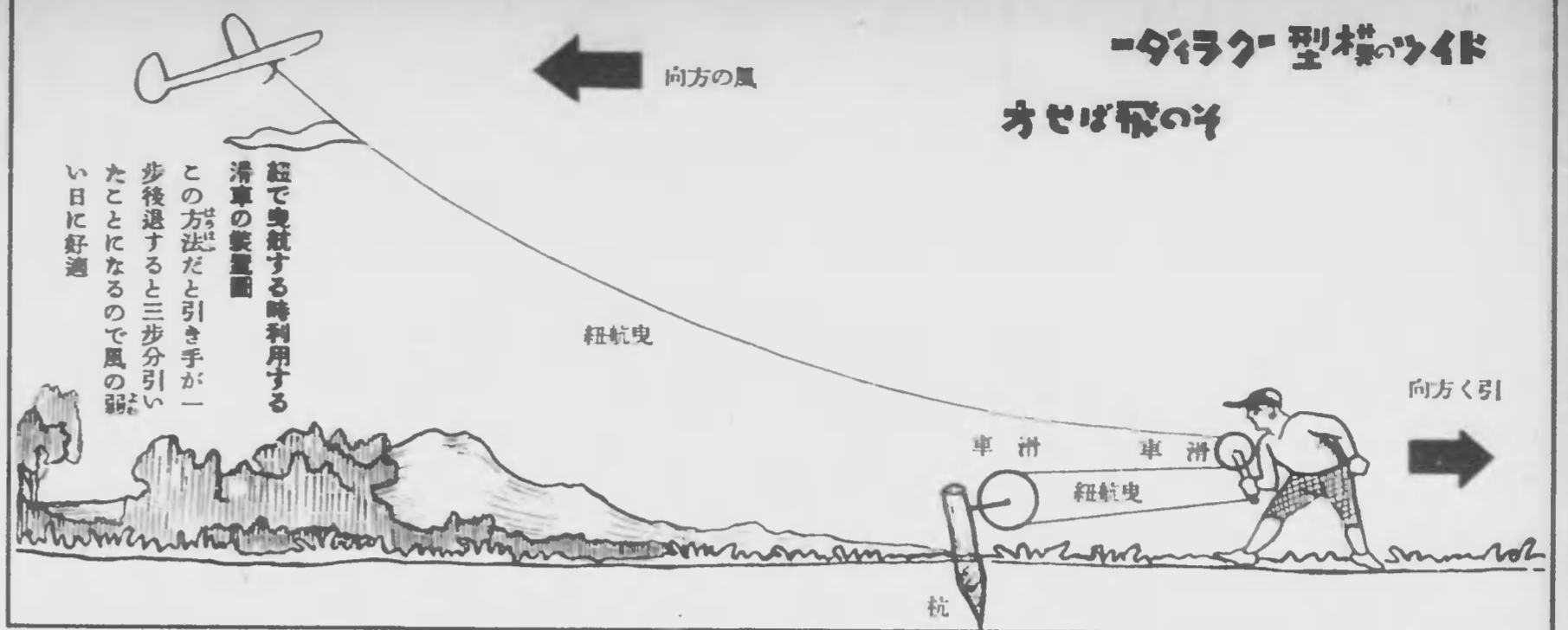
一方、模型グライダーではゴム動力付模型も製作されるやうになり、その主翼は片側だけ羽布を張り、物凄く多数の張線で胴體に結びつけられてゐるものであつた。一九二四年になると、中部ドイツでは再び、前回より大掛りな第一回競技大会が開催され、ゴム動力付模型航空機で、滑空二分間以上、距離五〇〇米以上の性能を上げるものもでてきた。模型飛行スポーツ特に模型グライダーは絶え間ない研究によつて非常に發達し、特別に模型グライダーだけの競技會を開催することが必要となつた。第一回模型グライダー競技全國大會は一九三〇年ワッサクツパで盛大に行はれた。一等賞を克ち得たのはホルスト・ウインクラーで、機體は自作の大型「ウインクラー」であつた。この後も模型グライダーの研究は引續き行はれ、飛行時間も一時間以上に達するやうになつた。ナチス・ドイツの出来た一九三三年になると模型飛行機運動は更に新しい様相を呈して來た。この頃までは模型飛行機は多くは大

人によつてスポーツとして行はれてゐたが、この後は青少年が行ふやうになつた。模型を通じて廣汎な範圍にわたつてドイツ青少年の頭の中に航空思想を吹込むのは大變有効であつた。一九二七年になると始めて、ゴム動力付模型航空機の第一回全國競技大會が開催された。その後は長足の進歩をなし、一九三六年になると、最初のガソリン・エンジン付模型機の飛行が西部獨逸航走飛行學校のボルケン山で行はれた。自動操縦装置及び遠距離操縦装置付模型も製作され、全國大會の際優秀な成果をあげた。なほ研究議題の中には特に羽搏飛行が取り上げられてゐる。飛行機製作技師リビッシェは又これに特別な貢獻をなし、ガソリン・エンジン付羽搏飛行機で十六分間の滑空記録を樹立した。

今次の大戦でもヒトラー青年團内の模型飛行機研究の進歩發達は、些かの小やみもなくつゞけられてゐる。模型飛行は、軍隊入隊前の飛行士養成の一助として豫期以上に役に立つといふその任務の重責性を考へると、今次戦争勃發以來、その價値は更に倍加したといふべきであらう。ドイツ青少年の飛行熱を燃え立たしめ、飛行精神を把握せしめるといふことはこのナチス・ドイツにおいてどんなにしても達成しなければならぬことでもあり、今後ドイツ青少年を軍隊入隊前に飛行教育を施す上にならなければならないことである。更にこの國家的努力と並行してその高性能を發揮させる努力もつゞけられてをり、模型飛行機に關する最近の記録も左の如く向上してきてゐる。

「タラク」型機のついで

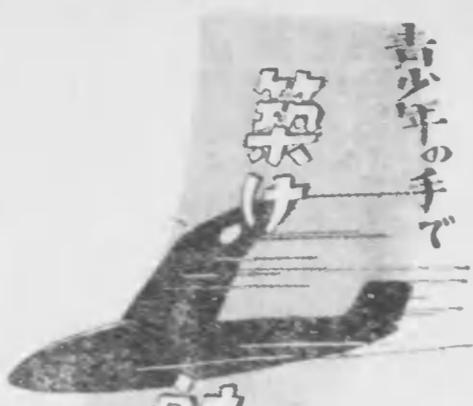
オセバ機のついで



狭いところで飛ばしてはならぬ。野外に出よ、太陽の輝くひろくとした野外へ！
手から放す方法。風上に向つて投げる。上向きに投げたはいい。といつて餘り下向き過ぎても駄目、ほんの心持ち下向きがよい
この調子（寫眞1）だが、力を入れ過ぎると上昇してすぐ墜落する、力が足りないとも墜落、なだらかに五、六メートル先きに着陸するやうになるまで力の入れ加減を自分で研究する
今度は紐で曳航する方法。先づ草をむしつて投げてみる（寫眞2）。草が風に吹き飛ばされる方向を見て風の向きをしらべ、グライダーを持つ者は風下に、紐を引つはる者は風上に位置する。持ち方は（寫眞3）の通り準備が出来たら双方手を上げて合図をする。下ろすと同時に引手は引きはじめ持ち手は軽く機體を離す。この時グライダーを押し出してはならぬ。グライダーは風のやうにグン／＼昇る。引き手から見ると六十度位の高さに昇つたら引く速度を静かにゆるめ、紐がひとりでに機體から離れるのを待つ



青少年の手で



航空回廊



こんどの歐洲大戰は航空機の威力を十分に教へてゐる。陸海軍共に航空機がなければ戦争に勝つことの出来ないことが明らかにされた。航空機が汽車や汽船と比較して、十倍以上の速度をもち、地形等に妨げられずに、数千キロメートルの距離を飛んで眼下の敵艦を自由に偵察し、敵軍を爆撃し得ることとは、近代兵器として他に比較し難い威力である。

航空機が優勢でなくてはならぬ高度國防國家の建設はできない。しかも航空機は平時には、他の追従を許さぬ高速度の交通機關である。東京、福岡間を、汽車ならば二十時間かかるが、航空機ならば僅か三時間で運ぶことができる。

一國の航空勢力の消長は、實

に國家の勢力の消長のバロメーターであるといひうる。この航空勢力を確保するには、優秀な技術をもつた操縦士や機師十名の航空勤務者を多数養成すること共に、優秀な性能のある航空機を多数作らなければならない。しかし、優秀な航空機を作るには、やはり多数の優秀な航空機製作技術者が必要である。素質のよい人をできるだけ多く航空界に向け、これを十分に訓練することが航空勢力を擁護するために必要である。だから航空に對して興味と理解とをもつてゐる多数の青少年を得ることは、現下わが國防上喫緊の要務である。これがためには、

民學校の兒童に、まづ、航空に關する正しい知識を修得させ

ることが是非とも必要である。その實際の方法として、國民學校では各學年それぞれに航空科工作の中で、模型航空機を製作させ、さらにこれを飛ばさせる。その構造や航空の原理を學ばせることになつてゐる。これと同時に理科及び算數或は國史及び國語等の各科目と關聯させて、航空や防空等の空に關する知識を授け、飛行について大いに興味を抱かせるやうに仕向けてゐる。七、八、九、十、十一、十二の各級に於いては、模型航空機は實物の航空機に比べてその形も甚だ小さく、構造も簡單であるが、その根本となる原理には何等變りがないから航空の原理を教へるには極めて適當である。だから國民學校で模型航空機を作らせてゐるのは唯進んでない。またその作品も單に玩具ではなく、立派な航空教育上の製作品である。次に、

中

等學校では、第三學年以上で滑空訓練を行ふのである。これは十數人の學生が同一一致の精神をもつて滑空機を飛行させるのであるから、團體精神の涵養に

資することが多く、また滑空によつて心體を練り、身體を鍛磨し、さらに理科的知識、特に模型飛行機で修得した原理を實際に體驗するのにも甚だ適してゐる。殊に航空の體驗に依つてますます航空に親しみを感じ、航空機に興味を抱かせることになつて、滑空訓練は操縦することのほかに、なほその製作を行ふのであつて、現に滑空訓練を實施してゐる中等學校は全國で六百校に近く、數千人の生徒が、この訓練を受けてゐるのである。操縦の方法は航空機とはほとんど同様であるから、滑空機の操縦術を修得した者には、航空機の操縦術を修得することには甚だ容易である。また滑空機の構造は航空機と似てゐるので、その製作法、整備法等は、航空機の製作と整備との基礎教育になる。ドイツやロシアの強大な航空勢力は、模型航空機や滑空機に依つて訓練された青少年を基礎にしてできたものである。

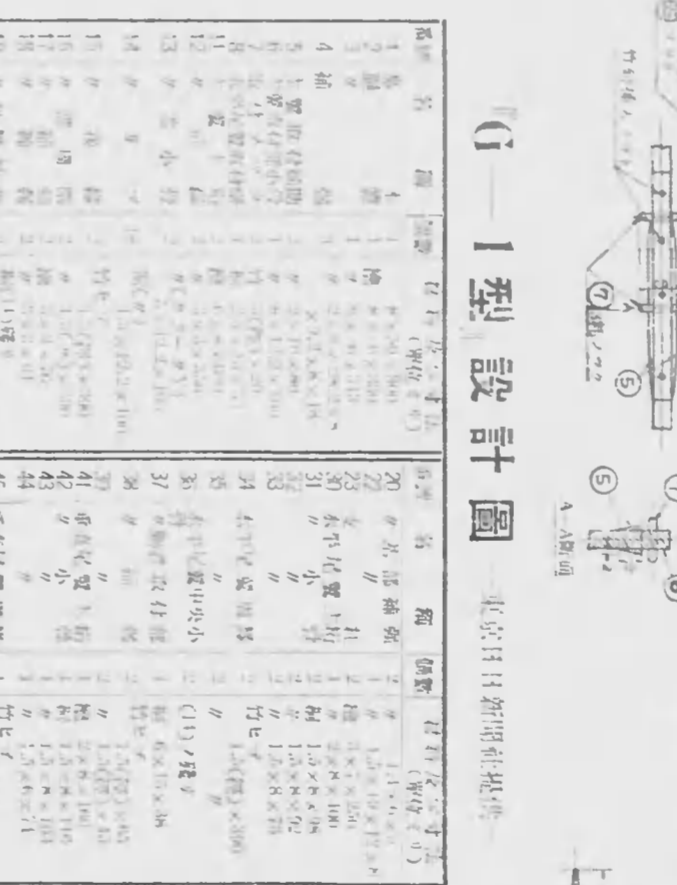
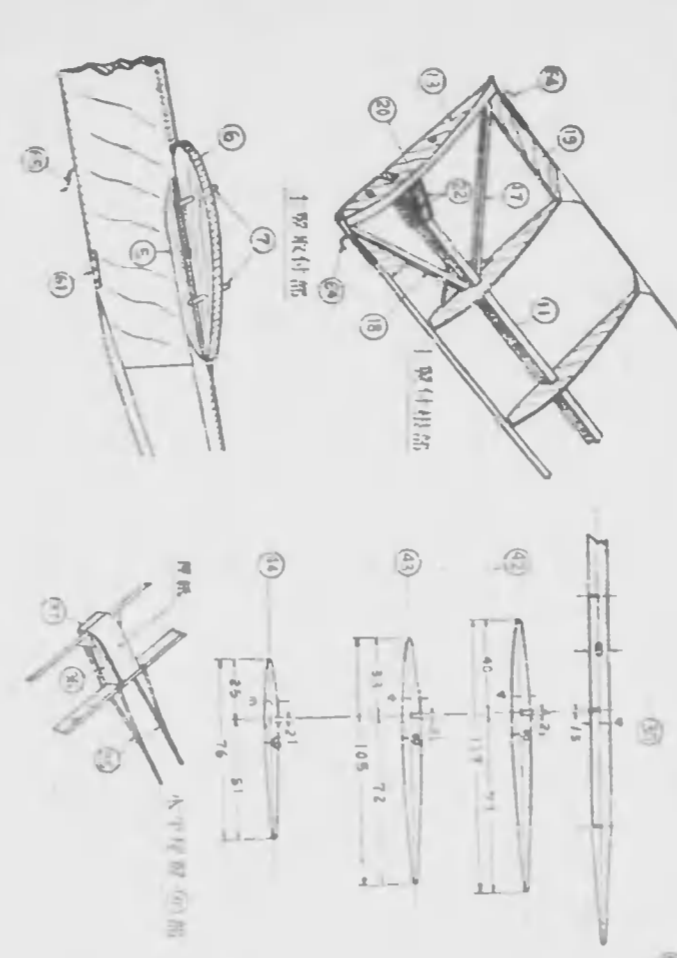
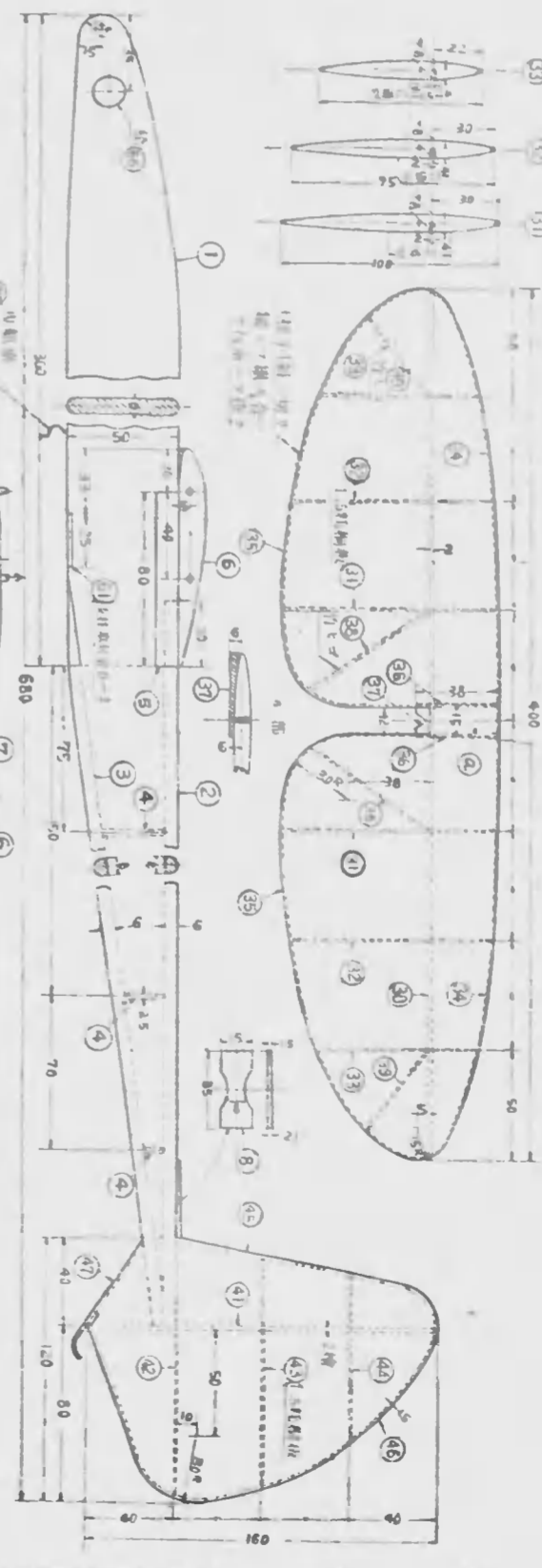
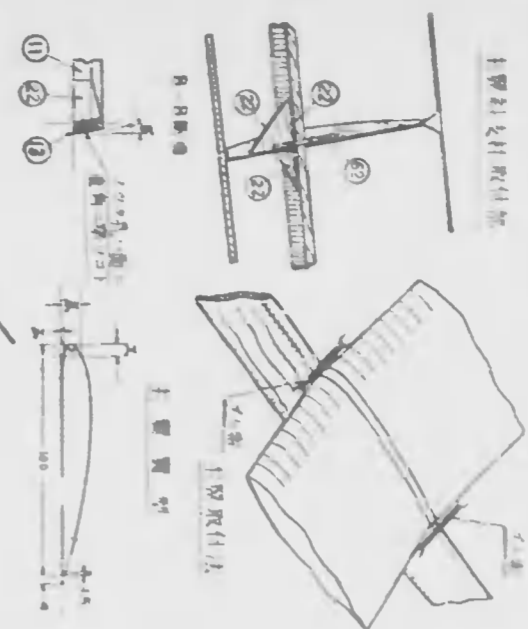
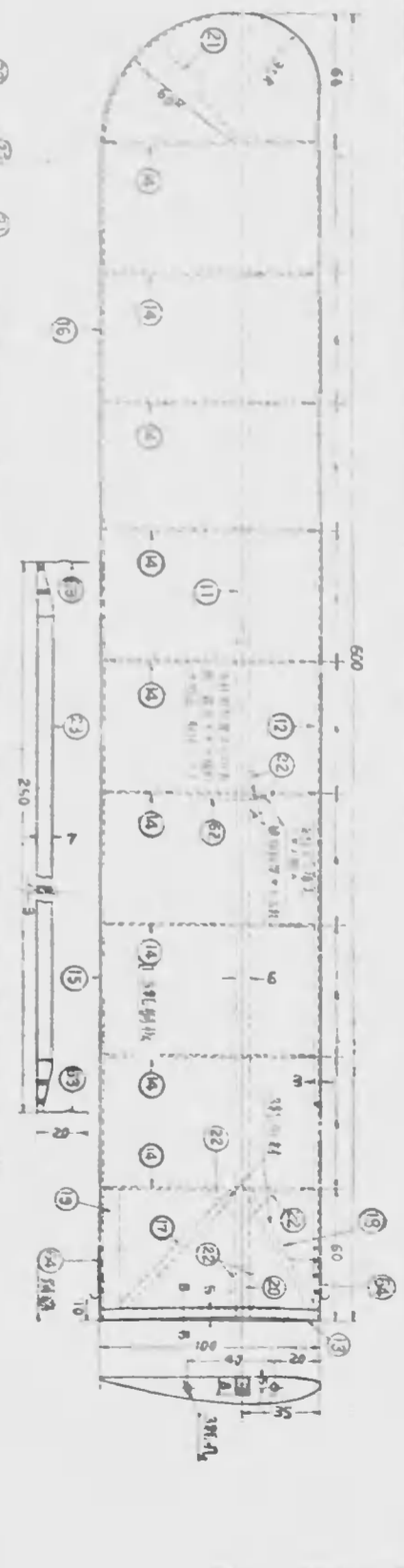
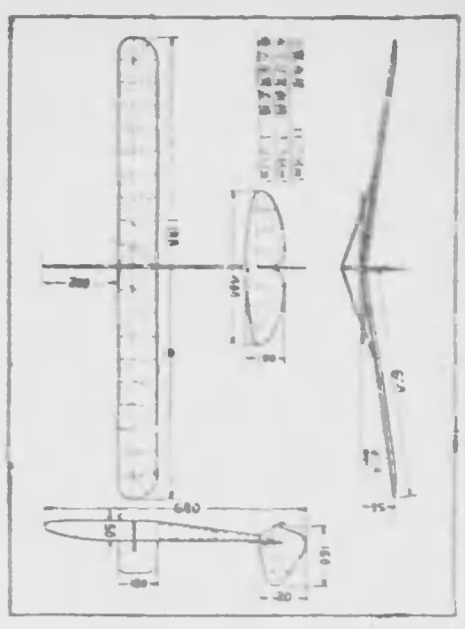
航空には優秀な技能と明敏な頭腦とのほかに、強健な能力と

旺盛な上氣とを必要とし、更によく困苦缺乏に堪へる意力と、盡忠報國の精神に燃えた熱情とが肝要である。

わ

が國青少年の航空教育は模型航空機の製作や滑空訓練等によつて計畫され着々と實施されてゐるが、航空界の實際は時時刻々に進歩してゐるから、今後一層努力してこれを改良進歩せしめることが必要である。しかし、航空に關するあらゆる科學や技術が如何に發達しても、その根幹となるものは、實に國民全體の航空に對する理解と熱意とでなければならぬ。殊に、明日の日本を雙肩に擔ふ青少年は、航空の重要性を十分に認識して、將來、まづ、學理の研鑽に努め、これを科學的に發達させると共に、いよ／＼盡忠報國の誠を致して眞の國力の充實を圖らなければならない。世界に冠たるべき明日の「航空日本」の建設は青少年の航空熱を正しく發展させることにより初めて得られるのである。

（文部省體育局訓練課）

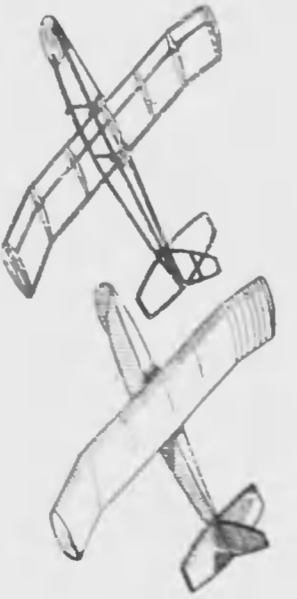
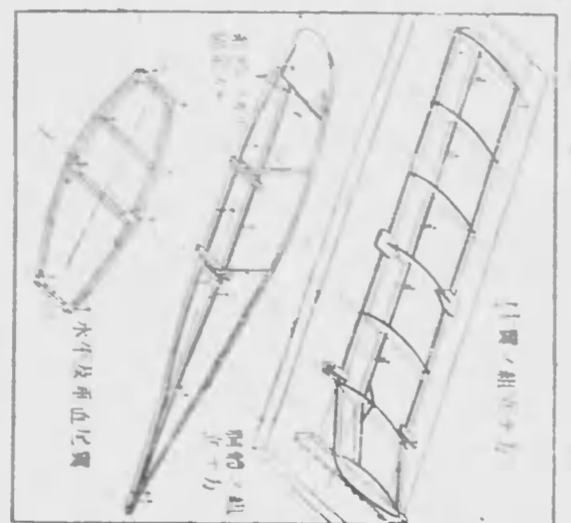
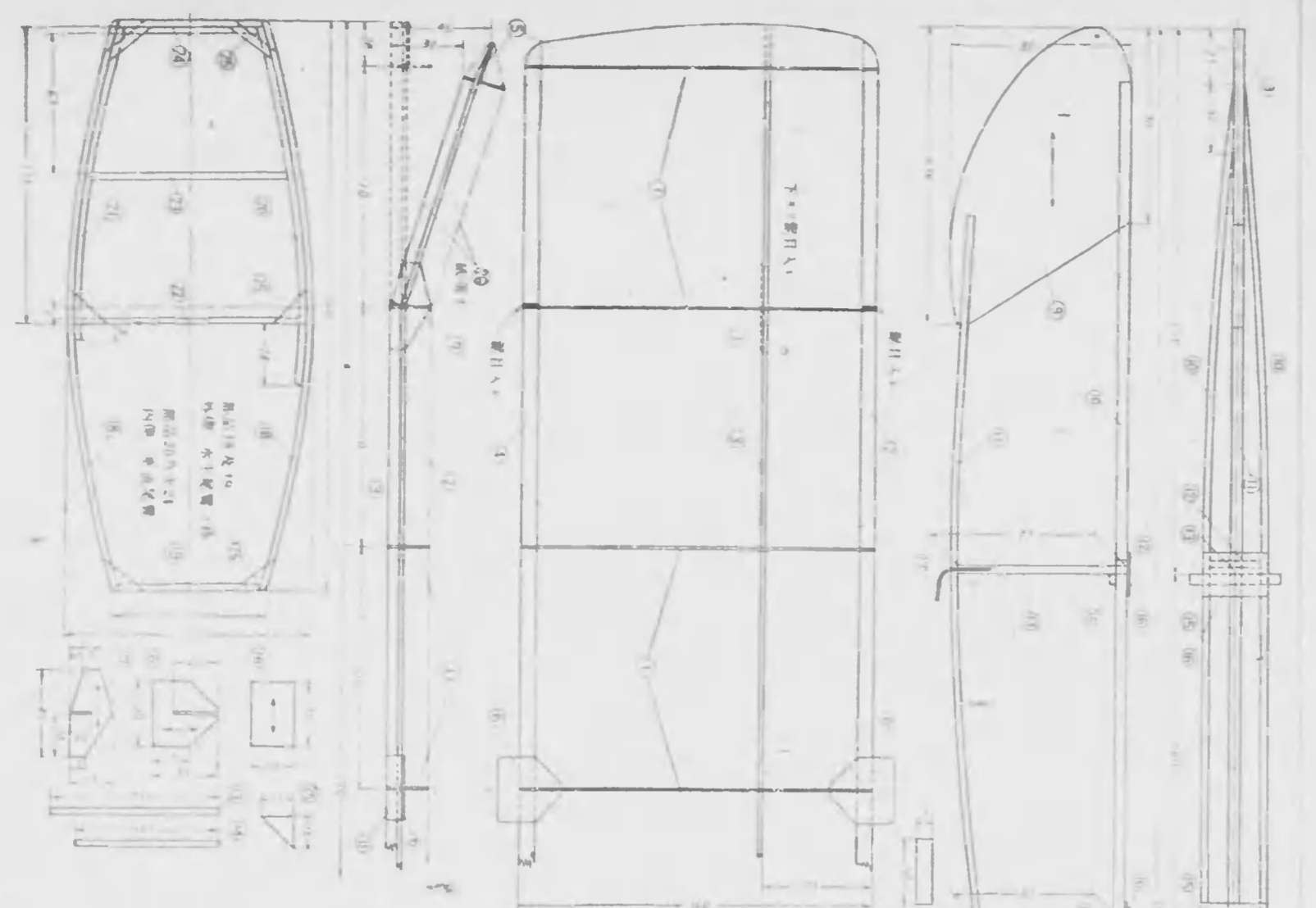


主翼断面座標

x	y1	z1	y2	z2
0	0	0	0	0
10	0	0	0	0
20	0	0	0	0
30	0	0	0	0
40	0	0	0	0
50	0	0	0	0
60	0	0	0	0
70	0	0	0	0
80	0	0	0	0
90	0	0	0	0
100	0	0	0	0

「I」型設計圖

東京日日新聞社提供



少國民型設計圖

東京日日新聞社提供

番號名	構造數	材料及寸法	番號名	構造數	材料及寸法
1	主翼小骨	14	副翼小骨	14	鋼管 40x40
2	主翼大骨	15	副翼大骨	15	鋼管 40x40
3	主翼肋	16	副翼肋	16	鋼管 40x40
4	主翼蒙皮	17	副翼蒙皮	17	帆布
5	主翼釘	18	副翼釘	18	鋼釘
6	主翼縫	19	副翼縫	19	帆布
7	主翼接合部	20	副翼接合部	20	帆布
8	主翼修理部	21	副翼修理部	21	帆布
9	主翼補強部	22	副翼補強部	22	帆布
10	主翼調整部	23	副翼調整部	23	帆布
11	主翼固定部	24	副翼固定部	24	帆布
12	主翼保護部	25	副翼保護部	25	帆布
13	主翼修理部	26	副翼修理部	26	帆布

航空断想



はばたく 学生航空陣

赤とんぼを思はせる小さなま

い可愛い飛行機十二機が青い空のやうに平かなそして飛ぶやうな飛行機につくましく一機に列んでゐる。初夏らしい爽やかな風が心地よく肌をかすめ、朝の太陽はキラキラと輝いてゐる。やがて一斉に發動機がはじめたと、思ふと、すうと二、三機づつ、の塊となり軽やかに滑走しはじめ何の雑音もなく空中に浮き上つてゆく。未だ一と無雑作に、無表情に、無言に、丁度水邊に遊んでゐた水鳥が、遊びに飽いてもう帰らうといつて飛び立つたかのように、

見事な編隊で西へ、と淡い霧の中に姿を消してゆく。

自分が飛行をはじめたのは大正三年工兵少尉二十六歳の折、徳川大尉(當時)から驚愕な手ほどきを受け、それより長い事単機の操縦に専念しつゝけて来た。編隊飛行をやつてみようといふ氣になつたのは、實に大正八年佛蘭のミッション・ホール大佐一行が来てからで、これがどうやら普及して見られるやうな編隊の型が出来上つたのは、まづ大正十五年頃であらうと思ふ。かろしてみると飛行機をはじめ、操縦飛行ができるまで實に十二年を要した事になり、全くお話にならない。然し、今は在學中の學生生徒が日増しに祭日利用の飛行訓練で、而も僅か三年、いはば片手間の飛行訓練で何の苦もなく、堂々十二機の

の編隊で青空を馳騁する、何かかくするのや。これは實に人生に二度することのない若さであり青春である。若さは若さである必要であるが、飛行訓練には特に若さが必要である。現実に少年航空兵出身の若者は、陸にも海にも精々の武勳を輝かしつつあるは、世人一般の知る所である。この源は若さの中に修められた飛行訓練の賜である。學校卒業後の飛行訓練では時期遅しである。中年からはじめた仕事は身につけ難い、若いうちに修業することが第一である。

自分たちが飛行機をやつてゐた時代は、まだ物珍らしい時であつて、その道にたづさはる人は強く少数であつた。従つて教へを受けやうがない。しかたなしに難解な外國雜誌や原書を辭書と首引きで自己流に讀んで、漸く想像する位であつた。従つて航空の規則も、従つて頭を上げず、心算快等といふことは一日もない。行けども行けども苦勞を倍し、本職も事項を増すといふおそれであつ

た。従つて編隊飛行に十二年要するも無理はないと思ふ。

航空の關係する所は誠に廣く又深い。操縦といつても、航法、氣象、發動機、機體、の取扱ひ、航空衛生、航空法規等と尋へきれない。又技術の方には設計製作、材料の學問、電氣、油、計器、塗装、裝飾、耐熱、耐寒、武装、航空衛生、航空糧食、航空被服、飛行場施設等で、かなると法律も經濟も必要となり實に現科學の最高を目標して飛進することを要するのである。昔はよく經濟的といふ言葉があつたが、苟くも飛行機の性能向上のためには、精神、物質、共にあらゆる犠牲を拂ふとも耐せぬ覺悟が必要である。かくの如く、航空の關係する所は廣汎にして、少數の人だけではどうにもならないのであつて、國民一般に週く播種し、深く浸透せしめるの必要を痛感するのである。

學生航空聯盟は生れ出でて既に十年、朝日新聞社の並々ならぬ努力と犠牲により現在に至つた。その間色々な試練を経て今日の大をなすに至り、今事變にはその出身者より多數飛行將校として出征、幾多の功績を挙げ、又社會の各方面で活動し大いにその價値を認められ、更に一段と強化、擴大する必要上、國家的見地から大日本飛行協會の誕生と共に、學生航空聯盟もその傘下に入り重要な事業となつたのである。目下飛行訓練所は東京・大阪・名古屋・仙台・福岡は既に開設し、その他大都市にも開設準備中で、その附近の高等專門學校・大學校學生は、飛行訓練、技術、滑空訓練の中の一訓練を受けつゝ他日航空界に活躍すべく、又各自の専攻科目を航空に如何にしても役立て、來るべき世紀の航空争戦の礎石を築かんものと心身の鍛錬と修養に没頭しつゝある。この學生の純眞熱烈なる姿こそは、來るべき日本航空の姿そのものであるといへよう。

泰國のグライダー熱



灼熱の太陽が終日照りつける盛夏の國、泰國にも今グライダー熱が高まり、泰空軍を

ユアチン(青少年團)は滑空訓練に大奮となつてゐる。先進國たる我が國に課せられた泰國

グライダー指導の大任を、朝日新聞社が引受けて、滑空機三機と共に指導隊を送つたのは、つい先頃のことである。私もその一員に選ばれて約二週間バンコクに滞在し、指導の任に當つた。空軍選り抜きのサナン大尉始め七名の講習生の熱と意氣は特筆大書すべきものがあつた。總てのものを、燒盡すやうな天下に數十名の兵は實によく奮闘した。「用意」の號令がかかる。座席に腰を落つけてバンドを締める。手足を均衡に保つて前方を見つめる。「引けろ」十數名の兵がゴム索を引いて走る。「放せ」の號令がかかる。までの數秒間、操縦者は生死を越え、無我の境地に到達する。「放せ」グライダーは大地を離れ、中空高く舞ひ上る。幾分上氣するのだから、眞黒な被等の類にも紅がさす。八日間でプライマリーからソアラの飛行機曳行まで悉く完了し、宙返りを始め各種特殊飛行を自由自在にできるまでになつた彼等の技術は、優秀といふべきであらう。或る者は地上昇風の捕捉に進み、長時間滞空した者もあつた。國民は初めて見るグライダーに多大の憧憬と熱望を抱き、その熱狂ぶりは當時新聞紙上で報道された通りである。

グライダーは會員の協力一致のつて始めてできるもので肉體と精神の何物にも優る美徳である。またこれ程興味深く健康的なものはない。グライダーの操縦は飛行機と全く同式である。従つてこれは飛行機の操縦訓練となるのみならず、グライダーそれ自身が、大きな軍事的價値を有する事は、今次歐洲大戰において、ドイツのクレタ島におけるグライダー作戦を知る者は誰でも首肯し得るところである。高度國防を叫ばれつゝある今日、グライダー訓練の重要性を認められる所以は、實にこゝにあるのである。泰國が我が國のグライダーに着目し追従して來たのも、宜なるかなである。泰國は平地の大部分が水田であり、山岳地帯は殆んど人跡未踏のジャングルである。しかし太陽の直射が烈しいから熱による上昇風は猛烈盛んで、滑空にはもつてこゝの好條件である。朝雲霞に乗つて盤谷に飛込む日、安南山脈を越えたと各所に格好の積雲が浮び、相當猛烈な上昇氣流を感じ、私等は驚喜したものだつた。五月から十月までの雨期には毎日必ずスクロールがやつてくる。盆を覆すやうな雨であるが、遠くの空は明るい。このスクロールの前面には、前線風

といつて、必ず上昇風が伴ふ、これを利用して飛べば、好記録が得られることは疑ひない。また南のレー半島の海岸地帯には、滑空機が飛べずできず車と思ふ。地上の空を走らせて、翼一枚に身を托し、涼風を追ひ乍ら、或る時は虹に戯れ、或る時は

雨雲に打たれて、ジャングルの上を悠々滑翔する事は噴噴愉快であらう。今や泰國の建設に邁進しつゝある秋、彼等青少年皆に我が國の滑空技術と精神が深く根を下し、日を追うて、發育しつゝあるのである。(朝日新聞記者 長友重光)

らんとするには、先づ今日の記録を知れば或る程度の判斷もつくといふものである。今日までに飛行機の出しえた最高の性能はどの位のものかといふに、速度においては、毎時七百五十キロ餘りを出してをり、無着陸で連続飛行をした最大距離は一万二千九百キロを超へてゐる。速度にして特急列車の八倍、距離にして略、地球の直径に相當するものである。但しこれ等の數字は天々の目的に設計された特殊の飛行機が別々に得たものだから、これを一つの飛行機が兼ね備へるといふことは今のところ一寸つと難しい。一體速く飛ぶといふことは、一度速く飛ぶといふことは、一度速い歩で遠路を歩くことが難しいやうに、兩立しにくいものであるが、併しこれを飛行機が併せ持つといふことが不可能であるといふ科學的技術的理由はない。何んといつてもこれ等の記録數字は飛行機が如實に出したもので、空想ではないのだから、この程度のことには餘り遠くない將來に必ず實現されると斷言しても差支へない。さうすれば、東京とニューヨークの間は大岡コースに沿つて約一万二千キロであるから、これを突破するには十六時間

速度と朝食



交通運輸の機關が發達するにつれて、時間と距離に對する相關概念が變つてくるといふことは當り前のことで、何も事新らしくいふほどのことでもないが、飛行機が使はれるやうになつてから、それが非常な變り方をしたやうに思はれる。どんなわけでもなつたか一口にいふと、われわれが立體的に空間を利用することが可能になつたといふことなのであらうが、物事が平面から立體になつたといふことは生やさしい變化ではない。運動の自由度が一つ増へたといふことなのであらうが、大したものである。

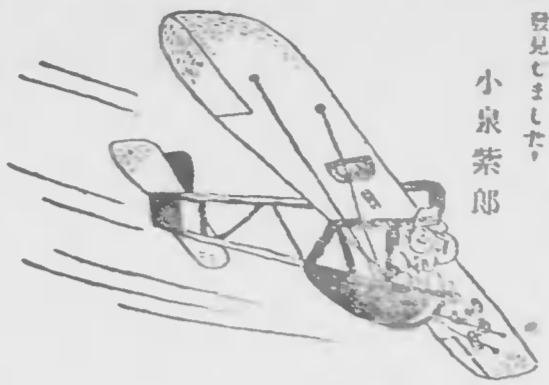
翼を得て空中を飛ぶことが出来るやうになつたといふことは、地上の束縛から完全に開放されることであつて、空のありかた味、地上の不自由さは飛行

機によつて始めて體驗として知ることが出来るのである。一度飛行機を利用したことのある人は異口同音「地上の乗物など馬鹿らしくて乗れない」といふ。かうして、交通運輸の機關は道路による線的(鐵道がその代表的ものである)のものから、海上による面的のものとなり、今や空中を利用する立體的のものにまで發展しつゝある。飛行機はまだ一進歩する。今までの例に見ても新らしい試みであるとか、記録的の性能であるとか、一寸と見ると實用とは縁遠いやうなものが、數年ならずして何時の間にか實用に供せられるやうになつて來るのであつて、「實用的見地からは……」など、論議してゐるうちに物がどしどし出來てくる有様である。だから、明日の飛行機を知

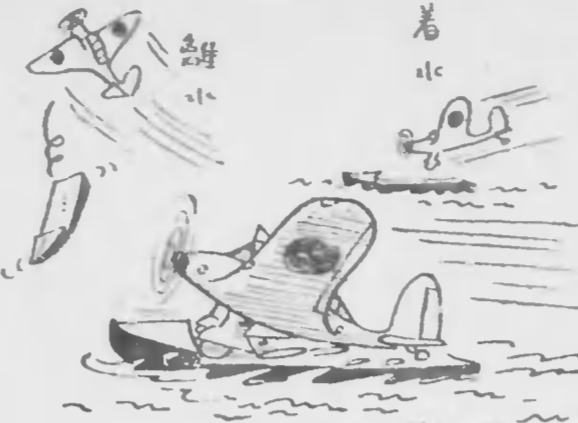
大空に立つ。

尾鷲の少年航空隊が大木の枝に、模型の機を登見ました。

小泉紫郎



新兵器着水スリッパ
南義郎
陸上機専用でこんなのは
いかげつ、けいたい出来れ
ば御馳走



画漫空航作合

妙技! 森能 猛



三ツ児の母三機編隊を
見て……杉 証夫
「貴方、三人共
飛行士になると
丁度いいわよ」



真実の報告

〔問〕 昨年催された全日本模
型航空機競技大会は今年もあり
ますか。また参加機はどんな種
類ですか

〔答〕 今年も九月二十一日に、内
地、北海道、神奈川、愛媛、朝鮮の各
道府縣廳所在地で行はれます。

参加機の種類は
A級 大日本飛行協会公認A-1型
B級 同上G-1型
C級 自由型
競技種目は滞空時間、すす
なは、この外に東京と大阪ではカ
ソリン・エンジン機の滞空競技も行
はれます。

〔問〕 模型航空機の日本最高
記録はどれくらいですか

〔答〕 昨年の第一回全日本模型
航空機競技大会で公認された記録が
初めての日本記録で、次のようになります。
A級(A-1型) 滞空時間二分八秒三
B級(B-1型) 直線距離三・八米
C級(C-1型) 滞空時間二分五秒一
D級(D-1型) 滞空時間一分四秒五
——大日本飛行協会

足らずで、殊に相當の高さを東
に向つて飛ぶとすれば、西風が
追手となつて助けてくれるから
東京、ニューヨークを十五時間
以下で飛ぶことが可能であらう
さうなると面白いことにな
る。例へば、今朝の八時に東京
をたてば、東京時間で夜の十一
時にはニューヨークに着く。東
京時間の午後十一時は、ニ
ューヨークでは同日の午前九時で
ある。だから東京で今日の朝食
をすまし、今日の新聞を讀んで
飛行機に乗り込んで、ニ
ューヨークに着いて見ると、ホテル
には同じ日の朝食と、同じ日の
新聞が再び用意されてゐるわけ
で、日記に書ければ東京から
ニューヨークまで一時間しかか
からなかつたことになる。
もう少し飛行機が速くなれ
ば、日付が逆になつて、今日たつ
て昨日着いたといふやうな矛盾
も起り得ることになる。何れに
せよ、時と距離の相關、概念は
大分變つたものになる。將來
もつと一變でであらう。

(東京研究所長 和田小六)

航空國民讀本
情報局編輯
内閣印刷局發行

ミツの グライダー

ブライマリー

オイツニ、イツニツ
模型を積み上げて出発点へ



セコンダリー

今日からセコンダリーだ。
二等滑空士へもうひと躍張り



ソアラ

ソアラの雄オリンピア・マ
イゼ號が出発点に運ばれる



諸君が模型グライダーに真心を注いだかされた空への憧れ
はきつといつか『グライダーにのつてみたい』に變つてく
るでせう

澄む秋空を截つてヒューツと輕快な音を響かせながら旋
回するソアラの美しい姿を見たら諸君はもう矢も楯もた
まらなくなるにきまつてゐます

空の護りがいよゝ重大になる時、日本の青少年が一人
残らず相當の航空知識を身につけてゐるとしたらどれほど

日本は心強いかもしれません。そこで文部省でも全國の中等
學校に滑空訓練を正課として、積極的に指導しようとする
準備をすゝめてゐるので

こゝは茨城縣石岡、筑波の山裾にたつた三十萬坪の空
の道場、石岡中央滑空訓練所です。こゝでは將來青少年の
滑空訓練指導者となる中學校の先生や青年學校の指導者た
ちが軍服式の日課に従つて熱心に朝から晩までブライマリ
ーからセコンダリーへと猛烈な訓練をつやけてゐます



準備よし！ 腹の底から腰をかける。全身の緊張感！



引け！ ゴム索は二手にわかれてずんくと伸びてゆく



ズズ・・・地をはかると見るまに機はフワリと宙に浮く



滑空數十メートル。朝から晩まで直線飛行の訓練が続く



出発前には機度もワイヤーの離脱試験が繰り返される



ワイヤーがピンと張る。自動車は全速力で走り出した！



機はその後を追ふやうに滑り出してあまやかに離陸した



よしつ！ ワイヤーが離脱する。機は美しい旋回に移る



これには色々の計器が装置され操法も一段と高度になる



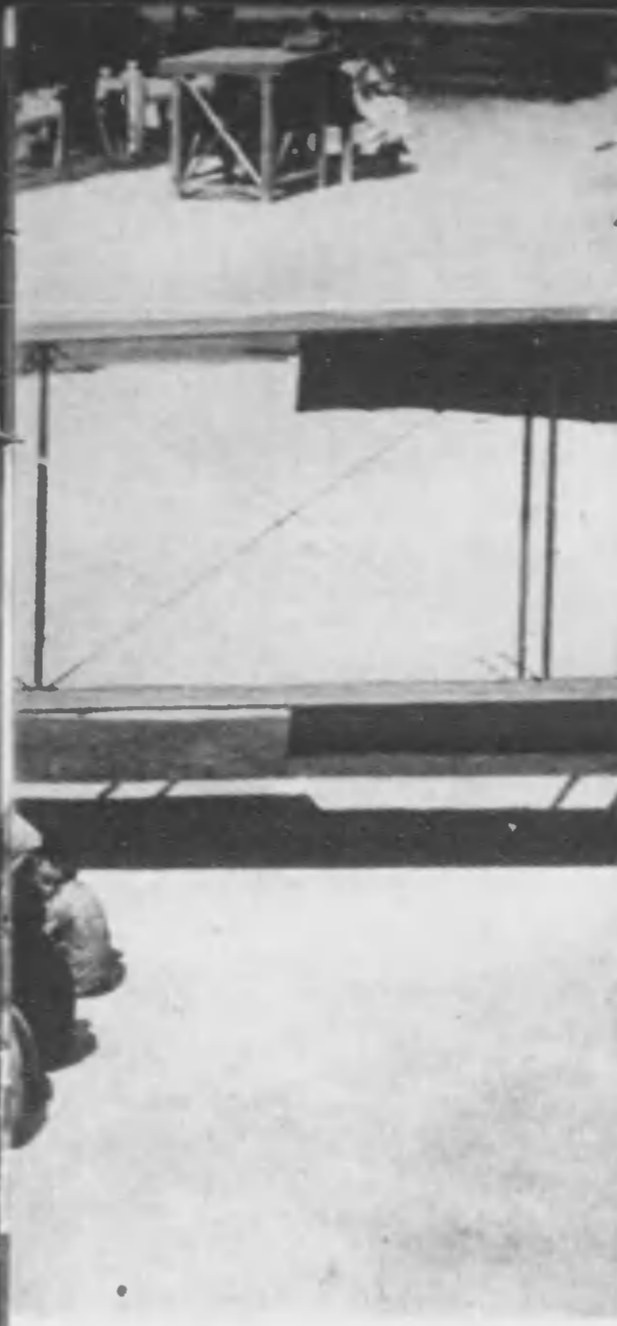
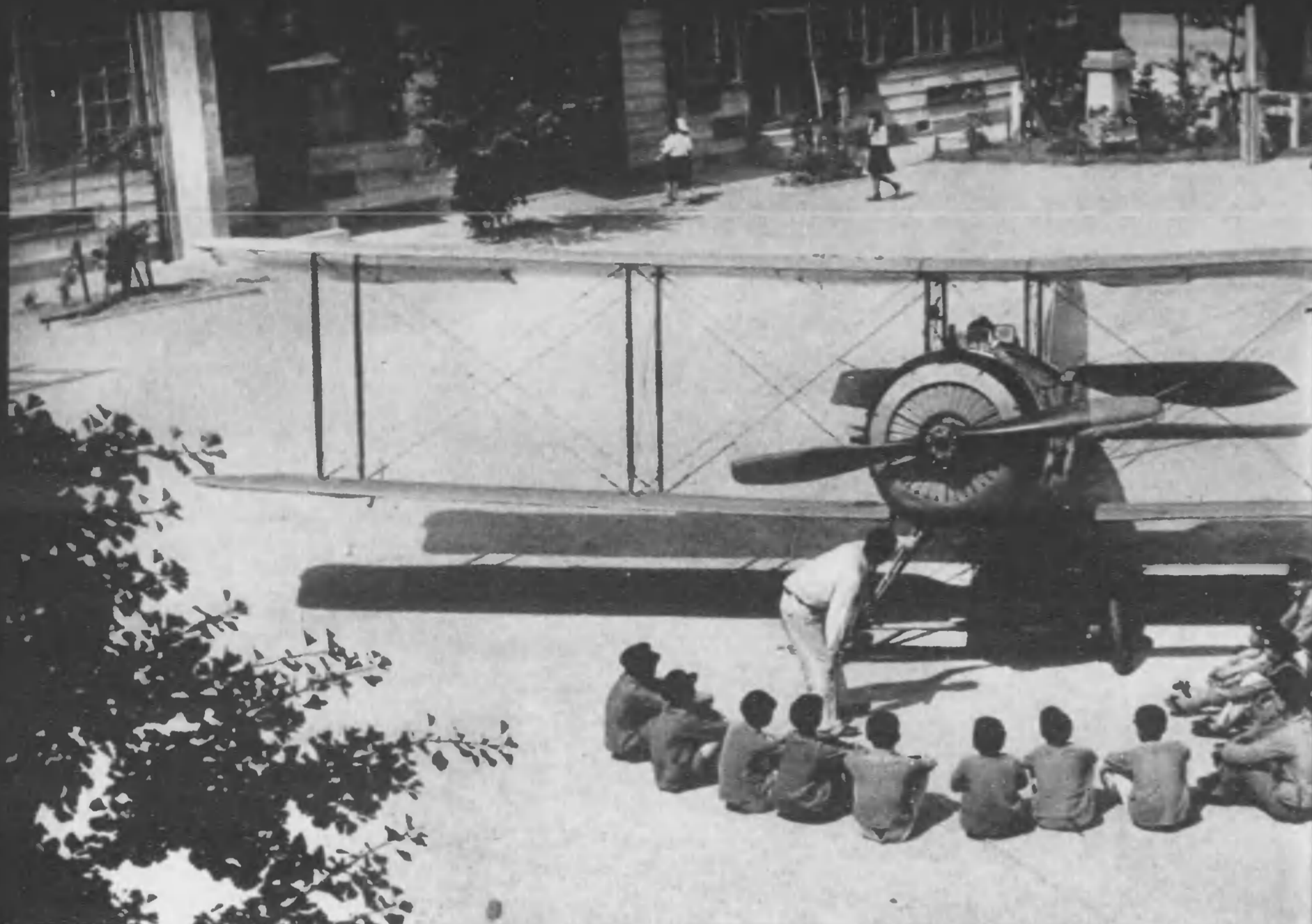
マイゼ機は飛行機に曳航されてグンくと高度を高める



機は軽快な金属性の音を響かせて、のびくと空を滑る



下舵：速度を増したと見るまにクルリと宙返りの妙手



機體のどの部分もすべて珍らしく、目近に見、そして觸れる方向に少年の心は躍る

聞つてみたい、乗りたい空を半圓のしりもちでおさへ、先づエンジンの説明を先生から大きく



國民學校の工作科では機械の分解、組立、修理と共に機械の操作を行はせて、機械に関する常識を興へるといふことが一つの新しい重要な項目としてあげられてゐます。特にこゝにある寫眞のやうな航空機は少國民の興味と關心の的となるものであつて、國防教育のためにも航空思想普及のためにも工作科の機械教育としては最も中心とならなければならぬもので

それです。國民學校の工作科では航空機に関する教材を、計畫を立て、系統的に順次に教科書に載せる筈であります。たゞこゝに注意しなければなりません。今日は新しい式のもので、明日はもう骨董品となるといふ程、日進月歩發達

機空航と校学民国

校學民國根會大 市屋古名

天晴れ若鷲の風貌一べん操縦席にどつかと腰を下せば少年の身は空へ飛ぶ空だ男のゆくところ

の著しいものですから、この點、かういふ物を扱ふに當つては、既成の航空機についての知識を授けるといふことだけに止らず、その原理といふものについて十分少國民に理解させてゆくことが必要です。なほ更に工夫考案を加へて、新しい物を創造してゆくといふ氣魄や情熱にまで指導してゆくことが必要です。

兎も角この寫眞のやうに、大空を飛ぶ航空機の實物に少國民が手で觸つてみたり、又眼のあたりに見ることは、つねに大きなあこがれを持つてゐただけで、非常な感懐と興味を興へることができようと思ひます。かういつたものを總べての國民學校に備へることは、非常に望ましいことですがそれは困難なことと思ひます。

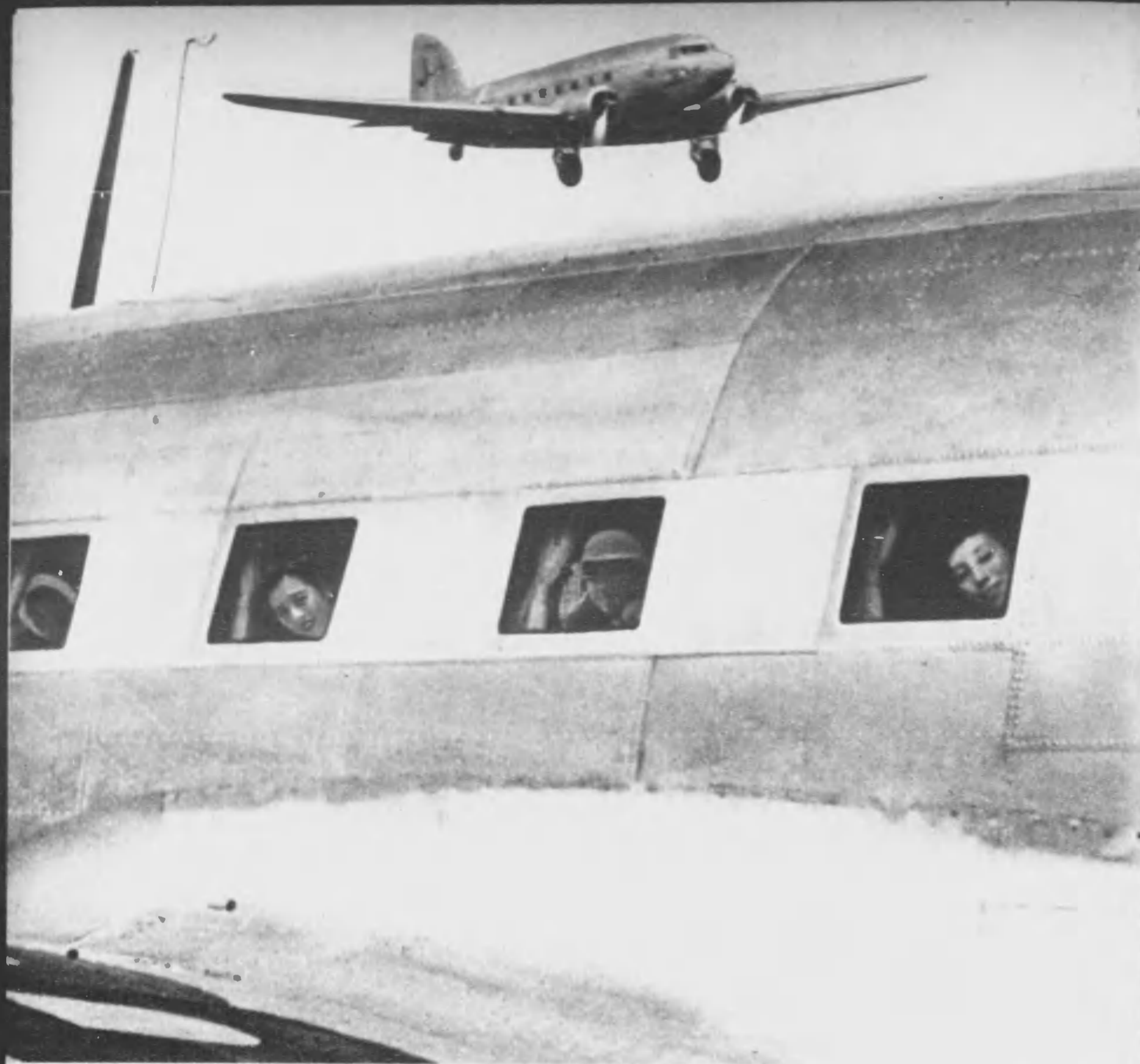
しかし、なるべくかういふ風な實物について、それを少國民の眼の前に見せて、指導してゆくといふことは、大いに獎勵したいと思います

撮影 大田 維三



残念ながら女は身を空軍に掛けることはできないが、少女の頃から航空機を理解し、空を恐れない母として心構へを養ふことが立派な航空を興立させることになりませう

偉勳を立てた航空者たちの天にも轟く讃歌とはかくやと、一日の楽しい學科を了へて愛機の上で萬歳を叫ぶ少年たち



飛行機が好き 下

やうに、お母さんたちも機内
ごとに航空機に関する本誌を購
ていたらしいのです
「心はいろいろ、飛行機とはこ
なに快いものだ」といふこ
とをお母さんに知って驚くために
二十日の航空日には大日本飛行
会の主催で東京、大阪、福岡の三
ヶ所で「母と子の同乗飛行」が行
はれます
東京飛行機クラブス—DOS

お母さん が飛んで つなごう

空に伸びる少年たちを正しく指
導育成するためには文部省はじめ
関係当局でも色々と骨を折つてお
ますが、少年たちのたくましい空
への希望を育てあげるためには何
といつてもお母さんたちの正しい
理解と協力が必要です
これからのお母さんは飛行機に
対する誤まつた認識は棄て、次
代の日本の空に活躍する少年たち
の空への憧れを十分に伸ばさせる





二五銭
四五銭

ルイマス

結膜炎
充血
角膜
涙腺
眼瞼
眼力
保護

町瓦區東阪大・町本橋本日京東・店商置玉社會式株●店理代總



荒鷲に捧ぐ花束
東京府 朝鮮報道写真研究会
愛國の赤誠に燃えて半島空の
布陣に送る十一機の陸軍機隊
命名式は八月二十日京城飛行場
で行はれたが、この日愛護幼雑
園の園児十名はお國のため立派
なお手柄を立て、下さいと、大
きな花束を荒鷲たちに捧げて、高
余の参列者参観者を感じさせた
日本の翼に捧ぐ花束の四島人
東京府 石田 一郎
仲び行く日本の航空界に學ば
うと、このほど聖野泰園から派
遣された若き四空軍將校は、九
月八日東京東南アジア學院の口
本語學習を終へて滋谷區代々木
村機、荒鷲の像等を見學、いよいよ
上空の闘志を培いました



若き科擧者の創意をのせて
東京府 久松 西造
模型航空機滑空競技大會の豫
選會は航空日を間近に控へた
九月六、七日の兩日東京市神田
小川國民學校で行はれたが、三
百に上る参加機はさすがに精の
槍舞臺を目ざして作られた苦心
の結晶だけあつて、いづれも見事
な出来栄であつて、審査員をうな
らせた
案つた三三三の審査會



復習室

- 本號からあなたは何を學んだ
てせうか？
- 1 航空日はたしか九月二十八日
おやありませんか？ (1頁)
 - 2 グライダーには何々の種類が
ありますか？ (1頁)
 - 3 東京 福岡は汽車なら少く
とも二十時間ばかりありますが
定期航空便ならどの位で行け
ませうか？ 八時間？ 六時
間？ 四時間？ 三時間？ (1頁)
 - 4 ヴェルサイユ條約でドイツは
飛行機を作ることゝ乗ること
も禁ぜられたのにどうして今
日の大空軍を建設したもので
せう？ (1頁)
 - 5 模型グライダーを飛ばせるの
に太郎君はグライダーを風上
に向つて投げ、次郎君は風下
に向つて投げました。さあ
どちがよく飛んだでせうか？ (1頁)
 - 6 模型グライダーも上手に作る
と中々よく飛びますが、一番
長くとんだ世界記録はどの位
でせう？ 二十秒？ 一分？
五分？ 一時間以上？ (1頁)
 - 7 現在日本の中等學校で滑空訓
練を行つてゐる學校はどれ位
ありますか？ 五十校？ 百
校？ 二百校？ 三百校？
四百校？ 六百校？ (1頁)
 - 8 模型グライダーを作りたいの
ですが、どんな型から始めた
らいいでせう？ (1頁)
 - 9 僕らがいよいよ模型グライダー
をとばさうと廣場に出たと
き、先生は草をむしつてパツ
と空に投げられました。何の
ためにそんなことをされたか
分りますか？ (1頁)
 - 10 タイ國でも最近グライダーが
狂んになりましたが、何處の
國の指導をうけたのですか？
アメリカ？ ドイツ？ (1頁)
- 本？ イギリス？ (14頁)
一問十點としてあなたは何點で
したか？



★表紙
曳航索を離れたマイゼ號
は夕陽に美しい機體を輝か
せながら大きく旋回すると
長く尾を引く虹色の雲の上
を滑り出した……
「僕もいつかあんなに上手
く飛んで……」さう思ふと
波打つて、僕の眼にはま
るで僕がマイゼ號に乗つて
ゐるかのやうに地上の萬衆
が美しい色彩で映り始めて
ゐた……
石岡中央滑空訓練所

写真週報(雑誌版)

昭和十六年九月七日印刷發行
編輯者 情報局
發行所 東京市神田區
丸の内三ノ二
内閣印刷局
東京市神田區大塚町

所 込 申	價 定
一部	▲兼約送御希望の方は一 部十銭(外國郵便に依 地域は十九銭)の割合を 以て前金を送(御申込み 下さい) ▲特大號の場合は其の郵便 物送料込金より差額を申受 け致します
内閣印刷局發行課 電話九ノ内(28)三五二一 郵政東京一九〇〇〇	
全国各地官報販賣所 各書店・驛賣店 各新聞販賣店 寫真材料店	

富真週報 昭和十一年九月十日 第... 印刷局印刷發行

一人一人が
一枚でも
多く買ひませう
賣出し九月十日↓三十日

貯蓄債券
報國債券
一枚五円十

大藏省・日本勸業銀行

内閣印刷局印刷發行

(列債報選-A4規格定額はさき人の古本)