



「進修1号」「進修2号」(文部省式1型機)を使用したの滑空班の練習風景(昭和17年)(中42回『卒業アルバム』より転載)

霞ヶ浦(その15) ~空への憧れ、滑空班~

1937(昭和12)年の日中戦争以降、航空兵力の重要性が認識されると、文部省は旧制中学校での滑空部の設立と滑空訓練を推奨し、1940(昭和15)年4月に学校滑空訓練用となる文部省標準型の初級滑空機の形式を発表。1941(昭和16)年9月初頭には、将来の軍用機パイロット育成を目的として、文部省と陸軍省とによって旧制中学校の第3学年から滑空訓練を正課とすることが決定され、土浦中学校にも滑空班が誕生、初級滑空機(プライマリー)である文部省式1型機での訓練が始まった。

滑空班誕生

1941(昭和16)年5月22日、土浦中学校生徒会(進修会)は戦時体制に即応するために、土浦中学校進修報国団と改組され、総務部・鍛錬部・国防部・学芸部・生活部の下に26の班が設けられました。この時、新たに誕生したのが国防部の滑空(グライダー)班です。「プライマリー」(初級機)を購入して思い切り練習したい」という希望の下に集まった班員は実に120余名、校内一の班員数となりましたが、初級機の購入もままならず、班員たちは模型飛行機の製作に没頭していました。こうした班員たちの熱意が通じたのか、翌1942(昭和17)年、土浦中学校でも文部省式1型機2機を購入、早速班長の入江信太郎先生(体育科)を教官として訓練が開始されました。同年6月20日には大日本飛行協会中央滑空訓練所長沼澤大佐をはじめ各方面からの来賓を迎え2機の命名式が挙行され、「進修1号」「進修2号」と名づけられました。

滑空班の活動

文部省型は教官の乗らない単座機でした。公定価格は当初は1機580円でしたが、1941(昭和16)年12月に550円に変更されています。学校が購入する際には、大日本飛行協会から200〜300円の補助金が交付され、ゴム索の公定価格は1本139円でした。

中学44回の酒井実氏は滑空班の活動を『進修百年・滑空班の思い出』の中で次のように述べています。

「こうして時が経て、宗光校長からの達し『君達滑空班の為にグライダーを購入して組立られるぞ』とのこと、教官は入江信太郎先生であった。裏門(現在の正門)の北側の作業棟を改造した格納庫に、その2機の初級機グライダーは「進修1号・2号」と命名されて、ターンバックルを締めつけバランスを取ったりして組立てられた。みんなして触ってみたり、前から眺めたり、喜びいっぱい『万岁』を三唱した。

さていよいよ飛行場(校庭)へ。芝生とクローバーの葉が外周に広がる美しい校庭である。周囲に櫓があり、北側に拡張された校庭の向こうには桑畑が広がっていた。入江教官の気合いが入った。『お前らが空を飛ぶことになった。何んとしても団結・緻密な技能・勇氣こそが最も大切なことである。いいな。』

『ハイ。』

と答えたものの緊張した。先づ(入江先生による)模範飛行である。尾翼の後に杭を打つ。尻尾のような機体の後についた綱を杭にからませる。左翼の端を持って機体を水平に支える者。三角の柱の



「空を征する者は世界を征する」と、猛訓練を重ねる第3学年(中46回)滑空班員の面々(昭和19年9月撮影)(中46回卒業アルバムより転載)

ある搭乗席に乗ってバンドを締める者。その先端のフックからV字型にゴム綱を開き、左右7人づつに開いて引っ張る者。

『目標、右前方、鹿島神社の社殿屋根端』
『ヨーシ』
『左前方、射撃場の左端』
『ヨーシ』
『引け』 イッチニイ イッチニイ
ゴム綱が次第に張られる。

『離せ』

後の綱を離せば機体はスーッと空に揚がる。(数秒間の飛行の後)滑らかに着陸。操縦桿1本の操作である。遠くの機体まで駆け寄ると先生のオツカナイ顔は笑顔となっていた。バンドをはづして地上に：いわゆるゴム引きパチンコ式のグライダーである。17人編成で17回に1

回の順番で乗れるのである。14回綱引きで、しかも途中で訓練中止となれば翌日次回ということになる。

田村・井坂・山口さん等々体重の軽い者は、砂袋の上に座って重さを加えての搭乗になる。ホンの一瞬の滞空時間ではあるが、緊張の一瞬である。風向を計算し風に向かって飛ぶ。操縦桿の操作で、あまり引き過ぎると上を向いて失速して地上にドスン、前に押し過ぎると地上を滑るだけで揚がらない。やっと順番が廻ってきたのに『成功』『失敗』運命が決まる。天候次第の訓練でその天候が心配だった。

しかし意気軒昂、昨日の順番を待って搭乗するのが楽しみで、皆授業が終わると格納庫へ集まってくる。薄暮に至るまで訓練に励んだものだった。技術も次第に上達し、着地時に凸面があればそれを避けて滑らかに着陸し、風を利用して水平のままに静止し皆の来るのを待つようにもなった。かくして頭の中には当然アクロバット滑空がチラつくこともある。入江教官もその技量に安心したのか、自主的に訓練することも度々あった。或日そんな時、飛び揚がった瞬間両手をひるげ操縦桿を放して飛行した。トタンに校庭の隅にある鉄棒に激突し、機体は中破した。長南さんであった。『シュン』となつて全員して格納庫に納め帰校した。翌日どんなことになるかと不安一杯で教官先生の前に行った。雷は落ちたが、搭乗員の怪我は無く、修理すること一件落着した。

このように班員たちは、真夏の灼熱や筑波風の寒風も物ともせず、「空を征する者は世界を征する」と、意気天を突く

勢いで訓練に訓練を重ねていきました。その結果、その技量は目覚ましい進歩を遂げ、水戸の陸軍飛行学校で行われた旧制中学校訓練講習会(県主催、昭和17年8月17日〜25日)には、5年生の大浦、色川、萩島、4年生の大島、大熊の5名が参加、県下旧制中学校より選抜された滑空班員とともに9日間の講習訓練を受け、技量の向上と貴重な体験を得て帰校しています。

合宿訓練

1940(昭和15)年、石岡市半ノ木に「大日本飛行協会中央滑空訓練所」が設立されました(現在、同地は法政大学の所有する石岡総合体育施設となっており、学生たちの合宿などに利用されています)。

格納庫、宿舍、講堂、事務所などの施設とともに初級から高級までの訓練機を備え、教授陣には航空界の第一人者が就いていました。グライダー製作所もあり、主に文部省型を、部品から完成機までの一貫生産で行い、月産10機程度製作していました。当時の石岡市は滑空機の製造、訓練、教育と、滑空界の一大拠点となっていたのです。土浦中学校の滑空班員もこの半ノ木訓練所で訓練を受けています。学校から砂利道の水戸街道を「銀色の翼」のバッジを着けて自転車で石岡に向かい、「はし本旅館」に宿泊して、入江先生の指揮で滑空班(グライダー部)の査閲を受けた時もありました。ゴム索を引いて飛び上がったのは一人一人が成績講習を受けました。半ノ木には自動車でロープを牽引して高く飛ぶ中級機、練習機やセスナ機に引かれて舞い上がり、上昇気流に乗って大空に浮遊する

高級機もあつて、それらの飛行を眺めて、班員たちは賛嘆の声をあげていました。また、大日本飛行協会は鹿島郡軽野村(現神栖市東和田砂山都市緑地)にも滑空場を建設しており、ここでも合宿訓練が行われていました。中学45回卒の田村光氏は、1944(昭和19)年3月に実施された合宿訓練の様子を次のように記しています。

「鹿島滑空場は、約30メートルの砂山にあり、合宿も終了に近づいた頃は、その最高峰からの滑空になった。ここからの滑空は、約30数秒の滞空時間がとれ、本当に空を飛んでいるんだな、という感を持てた。しかし、着陸地点から最高峰までの機体運搬が一苦労であった。台車は砂地のため使用できず、皆でかつぎ上げて次の滑空に移るのである。一人の搭乗のため、皆で協力し、10数回の後に搭乗である。ここでも友情のありがたさを痛感したものである。」(「進修百年・友情に支えられた滑空人生」より)

この訓練には土浦中学生(主将は中学44回の酒井実氏)のほか、水戸中学校、北海道中学校、日立中学校、竜ヶ崎中学校、下妻中学校等々の生徒も参加しており、電気もない小屋に寝起きしての一週間の合宿でした。合宿中には、「さつまいも」を食べ、枕を並べて寝ていると、やはり訓練に参加していた旧制水戸高校生のストーム(学生寮などで、寮生が集団で、夜分、騒々しく氣勢をあげて楽しむこと。多く旧制高校の生徒が行ったものを指して言う)に見舞われ、気合いを入れられて最後には大きい声で軍歌や寮歌などを合唱し、大笑いした夜もありました。

合宿も無事終了、砂山の頂上から太平洋に向かって飛んでいく心地よさを味わい、ますます空への憧れが強くなりましたが、戦況は一層厳しくなってきました。そのため1944(昭和19)年6月からは3年生以上が通年動員され、阿見の第一海軍航空廠などで働くことになり、グライダー訓練どころか、勉強も許されない状況になってしまいました。



鹿島滑空場での「合宿訓練」参加者(昭和19年3月)(中45回卒 田村光氏寄贈)。「大日本飛行協会中央滑空訓練所」跡地に建つ「徳学の碑」(石岡市半ノ木)(上右)、同地の滑走路跡。現在は龍神山を背景にラグビー練習場になっています(上左)

文部省式1型機の諸元

- 全長：5.54m
- 全幅：10.3m
- 操縦席高：2.35m
- 翼面積：15.4㎡
- 自重：90kg
- 全備重量：150kg
- 滑空速度：46.5km/h.
- 乗員：1名