

男爵の愛した翼たち(下)

Baron Miyahara and his World of Aircraft
Military and Civil Aircraft 1920-1970

監修 東京文化財研究所



写真集「男爵の愛した翼たち」(上)(下) (日英2国語版)

Photographic Memoir: Baron Miyahara and his World of Aircraft

監修：東京文化財研究所

発行：日本航空協会／発売：オフィス HANS

1920年代の日本の空は、自由に遊び心に溢れていた。空飛ぶ機械に魅せられた人々が、思い思いに大空に挑んだ夢と冒険の時代。本書は、まさにそうした日本の航空の黎明期に、自らも航空技術者だった男爵・宮原旭氏(1904-1983)が撮影・収集した膨大な未発表写真コレクションから、1920~1945年までの日本の民間航空機を中心に外国機を含む320余点を収めた(上)、戦前の軍用機や外国機、戦後のスポーツ航空までを収めた(下)の本邦初公開の写真集。日本の航空史始めを振り返るオリジナル写真資料として、すでに競合の時代に入っていた外国機的设计や性能を知る格好のデータベースとして、リアルタイムで写し込まれた背景からその時代を探るビジュアルな歴史遺産として、日本の近代化とその発展の一端を知る貴重な画像記録である。

「男爵の愛した翼たち」(上)

- 第1章 宮原旭とグライダー
- 第2章 伊藤音次郎と
白戸榮之介の翼
- 第3章 飛行家と飛行大会
- 第4章 黎明の翼
- 第5章 新聞社機
- 第6章 伸び行く翼



B5判 192ページ 本文2色

定価 2,940円 (本体 2,800円+税)

「男爵の愛した翼たち」(下)

- 第1章 宮原旭男爵~1945
- 第2章 欧米にて
- 第3章 陸軍の翼
- 第4章 海軍の翼
- 第5章 日本を訪れた翼たち
- 第6章 日本人による海外飛行
- 第7章 スポーツ航空の夢再び



B5判 208ページ 本文2色

定価 3,150円 (本体 3,000円+税)

この写真集に登場する主な機体

アームストロング/アプロ504・アビアンI・IV/アンリオHD14/アンリ・ファルマンF50・F60/石川島KKY・R-3/一〇式/ウェストランド/乙式一型/カーチスJN-4ジェニー/会式/川崎KDA-3・C-5/川西K-1・K-12/九一・九二・九三・九五式/クレムL25/グロスターG16/ゴータWD14/サルムソン2A2/三式/シェルバC19・C8L Mk. II/ショート320/スタンダードH-3/白戸式/スパッド11・13・20・33/ソッピーズH-13/ダグラスDF-151/ダルムシュタットD18/ツポレフANT-3/デハビランドDH53・60・80A/ドボアチンD1C1・D7/ドルニエ/中島AN-1/二式/ニューポール24・81/八七・八八式/ハンドレページW.8b/ビッカーズ141/フィアットAS.1・TK-3・AT-2/フェアチャイルド22/フォード・モデル8・AT-A・トライモーター/フォッカーFIII・FVII・FVIII/フォッケウルフA17・F19a/ブラックバーン/ブリストル91A・91B・99/ブレゲー14/ブレリオ/ベントレーBR1/ボーイング・モデル40・80・69B/ホーカー/ホルトンHAC1・2/三田式/モーリス・ファルマン/モラン・ソルニエMS30/ユンカースA50・F13・F32・K47・G24/横廠式/ロッキード・エアエクスプレス他

お支払いは郵便振替(商品発送時に同封。払込手数料無料)、VISA/Masterカード。送料は無料です。

「男爵の愛した翼たち」(上) 定価 2,940円 (2,800円+税) 好評発売中

「男爵の愛した翼たち」(下) 定価 3,150円 (3,000円+税) 8月中旬発売予定

目次 Contents

第一章 Chapter 1

宮原旭男爵～1945

Baron Miyahara's Aviation Life up to 1945

..... 藤原 洋 Hiroshi Fujiwara 4

第二章 Chapter 2

欧米にて

The Aircraft Miyahara photographed in Europe and America

..... 藤田 俊夫 Toshio Fujita 14

第三章 Chapter 3

陸軍の翼

Wings of the Army

..... 藤田 俊夫 Toshio Fujita 52

第四章 Chapter 4

海軍の翼

Wings of the Navy

..... 藤田 俊夫 Toshio Fujita 114

第五章 Chapter 5

日本を訪れた翼たち

International Wings Visit Japan

..... 藤田 俊夫 Toshio Fujita 160

第六章 Chapter 6

日本人による海外飛行

Japanese Aviators Pioneer International Flights

..... 藤田 俊夫 Toshio Fujita 178

第七章 Chapter 7

スポーツ航空の夢再び

Miyahara's Gliders over Japan after 1952

..... 藤原 洋 Hiroshi Fujiwara 186

第八章 Chapter 8

追補

Miscellaneous Photographs

..... 藤田 俊夫 Toshio Fujita 196

あとがき Postscript 204

参考文献 205

索引 Index 206

第四章：海軍の翼

Chapter 4 : Wings of the Navy

藤田 俊夫

Toshio Fujita

第3章「陸軍の翼」で触れたように、日本の飛行機への取り組みは、1909年（明42）7月、陸軍大臣の監督下に陸軍・海軍・民間の委員を集めた組織：臨時軍用気球研究会を発足させて始まった。だが、海軍は、1912年（明45）6月、新たに航空術研究委員会を発足させ、米仏に委員を派遣、カーチスとモーリス・ファルマンの水上機を購入した。同年11月12日、横浜沖で開催された大正天皇ご即位観艦式に両機が飛行を披露、海軍航空の存在を初めて知らしめた。

輸入機では、モーリス・ファルマン機が国産化され、陸軍と同じコースを辿ったが、軍試作では1918年（大7）に飛行した横廠式ロ号甲型水上偵察機が好成績で制式になり、続く横廠式イ号甲型水上練習機も制式となった。だが、これだけでは第1次世界大戦で急速に発達した航空技術に遅れを取っており、1920年（大9）、英国に航空教育団の派遣を要請する。日本海軍の創設が英海軍に依存したように、海軍航空の創設も依頼しようとしたわけである。

その結果、1921年（大10）5月より1923年（大12）3月までの間、総勢30名の教習団が来日して霞ヶ浦飛行場などで教育を実施した。ただ、陸軍のフォール航空教育軍事使節団が仏政府の全面的支持があったのに対して、英国は軍事機密情報の流出を危惧する海軍の反対で、予備役の軍人からなる民間航空使節団の派遣となり、団長にセンピル大佐を推薦、機材人員の選定が大佐に委ねられた。

センピル飛行団の教習では、特に雷撃と大型飛行艇の基礎を築いた点で功績があったが、以後の海軍機は陸軍のようにライセンス生産主体とはならなかった。戦闘機など主力機は、三菱が招聘した元英国ソッピース社のスミス技師他に設計指導を仰いだ機体の生産を行い、国産技術育成をいち早く図ったものの、陸軍と同様に、外国技術依存の時代が続いた。宮原さんのアルバムには、この輸入から始まる技術の徒弟時代が見られる。

下の写真は、モーリス・ファルマン1914年型水上機。1914年（大3）に輸入された3人乗り機で、70馬力の1912年型が高度1,500m以上昇るのに骨が折れたのに対して、100馬力だけに3,000mまで割合楽に高度をとれたと好評で、青島攻略戦に参加した。国産化され、モ式大型水上機、ロ号乙型水上機と名称が変更された。



Organized Aviation in Japan started off with the formation of the Provisional Military Balloon Research Association (PMBRA) which consisted of members from the Army, Navy and Civil sectors, under the supervision of the Minister for the Army, and was formed in July 1909. Later the Navy established its own organization called the Naval Aeronautical Research Committee in June 1912. It sent its members to America and France, and they purchased both American Curtiss and French Maurice Farman seaplanes. These aircraft performed at the Naval Review which was held to celebrate the Taisho Emperor's ascension to the throne on 12 November 1912. This also gave the Japanese Navy a good opportunity to publicize the existence of the Naval Aviation section.

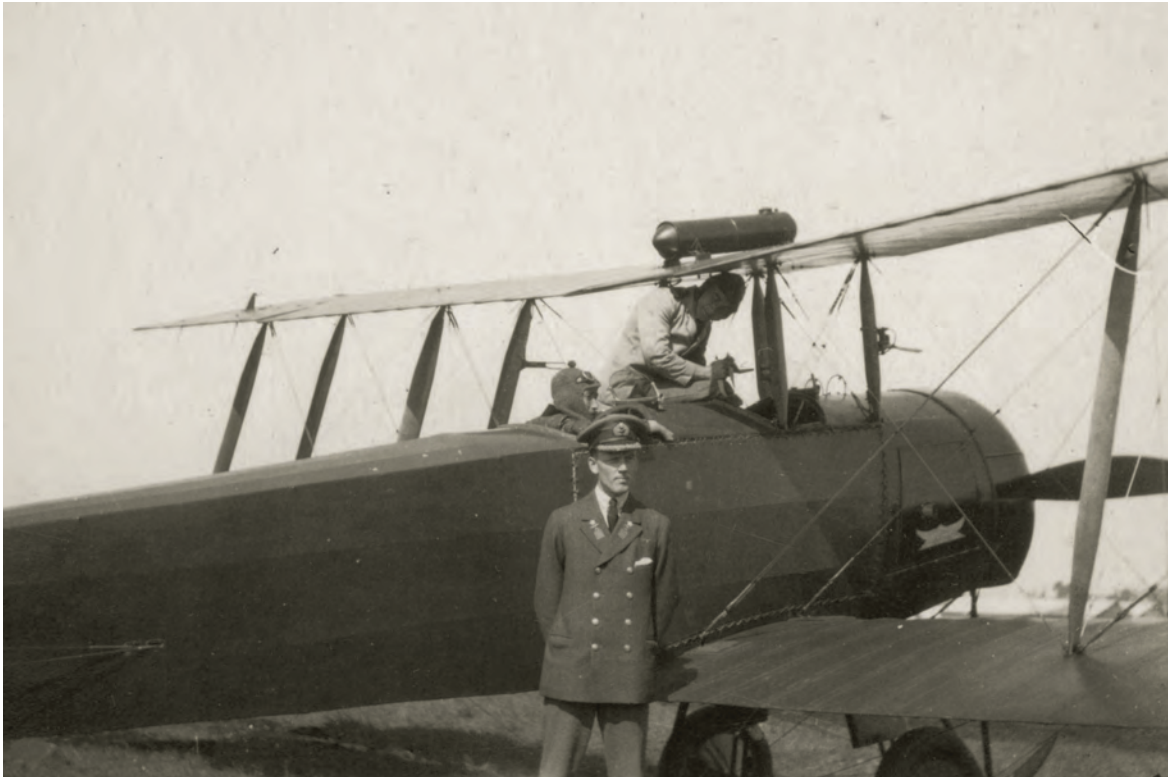
Of the imported types, the Maurice Farman aircraft were built in Japan. The Navy adapted the French aircraft like the Army. One of the prototype aircraft built by the Navy in 1918 was a Yokosho-shiki Ro-go Ko-gata Reconnaissance Seaplane. It performed so well that it was duly adopted by the Navy. The Yokosho-shiki I-go Ko-gata Seaplane Trainer was also designed and was adopted by the Navy in 1920. However these aircraft alone were not enough to keep pace with aviation technology that had rapidly advanced under the pressures of aerial combat in WW1.

This led the Navy to make a decision to request the British Air Ministry to send an aviation training mission to Japan. The Japanese Navy had based its formation on the model of the British Royal Navy, and therefore the formation of the naval aviation section was also chosen to be taught by the British. In response to the request a British Mission with a group of 30 instructors and staff came to Japan to provide instruction at Navy facilities including Kasumigaura airfield. Unlike the French Mission which was sent under the auspices of its government, the British responded to the request by forming a quasi military mission which consisted of reserve military personnel. This was done because the British Royal Navy objected to sending active duty service personnel who could possibly inadvertently disclose classified information. An aristocrat Colonel the Master of Sempill was recommended by the RAF to head the British Mission and to choose what staff and equipment was to be dispatched.

The British Aviation Mission's achievements include, building the foundations of flying boat operations, and aerial torpedo attack methods in the Japanese Navy. Japanese Naval Aviation thereafter did not follow the Army model, which mainly used French aircraft types built under license in Japan. The Navy wished instead, to encourage domestic aircraft manufacturers to quickly develop their own aircraft designs, including fighters, which were designed and built using technical consultation given by invited foreign designers, which included Herbert Smith, an ex-Sopwith Aviation Company engineer then working at the Mitsubishi Internal Combustion Engine Co., Ltd. However in spite of these progressive ideas, years of dependency on foreign technologies and designs continued.

In the Miyahara albums are reflected these early days of apprenticeships of Japanese naval aviation, which started out with importing foreign aviation technologies, and who later went on to building their own successfully designed aircraft.

In the left photo is a Maurice Farman Type 1914 Seaplane. Three of these Maurice Farman's were imported into Japan in 1914. The 100-hp Renault engine which powered the Maurice Farman Type 1914 aircraft could allow it to climb to 3,000m relatively easily, which made it more popular than the 70-hp Maurice Farman Type 1912, which had difficulty to climb higher than 1,500m. The Maurice Farman Type 1914 took part in Tsingtao Campaign in China during World War One. Later the Maurice Farman Type 1914 designation was changed to the Mo-shiki Large Seaplane, then later to a Ro-go Otsu-gata Seaplane.



アブロ504K (20) の前に立つ、センピル飛行団長 (1893~1965) (明26~昭40)。日本での通称はセンピル大佐、英国での通称はマスター・オブ・センピル大佐、本名はウィリアム F.フォース・センピル、後、第19代センピル男爵となる。英陸軍航空隊に入隊、1919年(大8)に英国空軍より退役、日本から帰国後も英国の航空界で活躍、親日家であったが、政府の情報機関からは日本のスパイの疑いで監視されていた。

Standing in front of an Avro 504K (#20) is the chief of the British Aviation Mission, Colonel the Master of Sempill (1893-1965), who was known in Japan as Colonel Sempill. His correct name being Sir William Francis Forbes-Sempill, later the 19th Baron Sempill. Sempill had served in the RFC and retired from the RAF in 1919. After returning to Britain from Japan, he played a major part in aviation society circles. He was sympathetic to the Japanese government. Later he was suspected by the British Intelligence Service of spying for Japan, and placed under observation.



日本初の飛行機の艦船からの発進は、1920年(大9)6月22日、水上機母艦「若宮」の前甲板に特設された滑走台から、ソッピース・パップ戦闘機を桑原大尉が操縦して成功した。軍令部は、戦艦などの砲塔上に設けた特設滑走台からパップを発進させ、艦隊防空と偵察に使用する計画を立てたが、艦隊と横須賀海軍航空隊の反対で実現されず、海軍横須賀海軍工廠造兵部で国産化されたパップは1920年(大9)に沿海州守備に参加、後、練習用に使用された。

The Japanese Navy also imported the Sopwith Pup from United Kingdom in 1918. This Pup in the photo belonged to the Navy. The Japanese Navy used Pup in the first ever aircraft launching from battle ship in Japan on 22 June 1920, when Lt. Kuwahara in his Sopwith Pup fighter took off from a specially installed platform on IJN seaplane tender Wakamiya. Gunreibu, the naval operations HQ planned initially to use the Pup fighter launched from specially built launching deck on turrets of battleships to provide the fleet with air defense and reconnaissance capacities. Rejection of the idea by both the Fleet and Yokosuka Air Group led to this plan being cancelled. Sopwith Pups were built domestically at the Yokosuka Naval Arsenal, and were used for patrol over the Primorsky Krai in 1920 during the Siberian Campaign, and later used for training.



初の外国からの飛来機となったのが、イタリアより1920年（大9）5月31日に東京・代々木練兵場に飛来したアンサルドSVA9（SPA 6A 220hp）。イタリアの詩人ダヌンツィオが、ローマ～東京間の親善飛行を発案、11機が次々にイタリアを出発したが、日本に到着したのは2月14日に出発した、フェラリン中尉（カッパニーニ軍曹同乗）とマジェロ中尉（マレッタ伍長同乗）だけだった。このうち、全航程を飛んだのはフェラリン機だけだが、彼も途中で予備機に乗り換え、マジェロ中尉は、途中、2回も、事故地点から予備機を置いてある場所まで陸上を移動したという困難な旅だった。上左はフェラリン中尉（1895～1941）（明28～昭16）、上右はマジェロ中尉。

The very first visiting international aircraft were two Italian Ansaldo SVA 9 (220-hp SPA 6A engine) which arrived at Yoyogi Parade Ground in Tokyo, Japan on 31 May 1920. The famous poet Gabriele D'Annunzio initially put forward the idea of flying from Rome to Tokyo as a goodwill gesture. Eleven aircraft started from Italy in succession, but only two succeeded in arriving in Japan. They took off from Italy on 14 February. One was piloted by *Tenente* Arturo Ferrarin and crewed by *Maresciallo* Cappannini, and the other was piloted by *Tenente* Masiero and crewed by *Sergent* Maretto. Only *Ferrarin* and *Cappannini* succeeded in flying the entire route, but even they had to exchange first aircraft with a reserve machine en route. *Masiero* and *Maretto* experienced a particularly tough trip because they were twice forced to travel from where they had crashed to where the reserve aircraft was located. (Above left) *Tenente* Arturo Ferrarin (1895–1941). (Above right) *Tenente* Masiero.

