

海軍航空隊 大空に憧れて (二)

愛知県 榊原定夫

飛行練習生の第一号

昭和十八(一九四三)年一月末、岩国空において予科練の教程を卒業した私たち水上機選抜の六十人は、水上機の練習航空隊である茨城航空隊に移動をした。

関東方面への長旅は初めて、大竹海兵団に入隊以来である。夕刻近くに土浦駅に到着した。土浦駅前には、鹿島空より出迎えのトラック二台が既に待機。黒川練習生の指示により、各三十人ずつが二台のトラックに分乗し鹿島空に向かった。

鹿島空の所在地は、予科練のメッカ土浦航空隊より東南の方向で、霞ヶ浦湖畔の南側に面している。東方に風光明媚な水郷・潮来がある。

木造の二階建兵舎の二棟が練習生分隊の兵舎。

その一棟の一階が我々の兵舎である。この兵舎より湖畔寄りに格納庫があり、この格納庫の前が滑走路となっている。兵舎内隣のデッキは第一分隊(甲九期)。私達第二分隊のデッキは、真中の通路を挟んで両側にある。食卓用のテーブルは班別に十脚程度が並んでいる。

私達が衣納袋をデッキに下ろすや否や、早速「練習生整列！」の声が掛った。三人ほどの教員は「海軍精神注入棒」と書かれたバッテリーを持って私達の整列を待っていた。

「当直」と書かれた腕章の教員はいわく「ここは地獄の一丁目。二丁目のない飛練である。貴様達がお世話になるのはこのバッテリー棒である。よく礼拝しておけ」と。

早速、一人に三本ずつバッテリーの洗礼があった。この時の尻の痛みは仲々消えなかった。鹿島空は、岩国空と違って就寝はハンモックの生活である。バッテリーの洗礼も終わり、衣納袋の整理後、当直教員の笛を合図に今度はハンモックの釣

床競技が始まった。教育はタイムを計り、「遅い、おそい」と言つては何回もの繰り返して散々と絞られ、私達は寒いのに身体は汗でびっしょりであった。

翌日朝礼で体操とまた一汗かいて朝食。この日は各別に分けられ、私達の班長は松原教員（一飛曹）。受持ちの教員と四人のペアも決定したが、残念ながら三人の名には記憶がない。私達の教員は小野康徳上飛曹（甲三期。昭和十九年十一月サイパン島航空戦で戦死）に半年間の訓練指導を受けることになった。

翌日、練兵場にて、司令、分隊長、分隊士、教員、など居並ぶ中で入隊式が行われた。司令より祝辞と訓辞があった後、「第三十期、飛行術練習生を命ずる（略称、三十期、飛練）」と任命された。これで六カ月間マンツーマンの操縦訓練を受け、操縦員門出の第一歩となる訳である。

地上訓練の第一歩

入隊式終了後、早々に飛行機に搭乗できると思っていたが、私の考えは甘かった。まず最初は、練兵場を使用して飛行作業の根幹である離着水訓練の事前準備として、誘導コースを石灰で書き、教科書を参考に徒歩で呼称事項と発声訓練を行うのであった。

この呼称訓練は仮指揮所の仮分隊長（教官が交替で）に向かい、

「×練習生、第〇〇号離着水同乗訓練に出発します」と報告する訓練から始まった。「」内は呼称事項。（ ）は、説明、動作、確認事項。まず教官に向かい敬礼し

「××練習生、同乗します」

搭乗と同時に伝声管（ゴムホース二本で前後席の連絡用）を通じ、

「〇〇教員、聞こえますか」（伝声管のテスト）

「操縦装置よし」（方向舵、昇降舵などの動きのテスト後）、

「出発準備よし」

「左右見張りよし、出発します」(エプロンを離れ水上滑走、離れ地点へ)

「左右、後方見張りよし、離水します」(スロットルレバーを左手で押す)

「左右、見張りよし、第一旋回」(上昇旋回、時速六〇ノット)

「第二回旋回」(旋回終了後直進) 第三コースに至り

「高度三〇〇メートル、水平飛行」(スロットルレバーを絞り、速度七〇ノット)

「左右見張りよし、第三旋回」(旋回終了後に)

「着水地点よし、第四回」(降下旋回、レバーを更に絞る。速度五〇ノット)

「着水前、高度五メートル」(レバーを更に絞り、機の沈みに応じて操縦桿を引き始める)

「着水」(同時に、レバーを全閉、操縦桿は手前にいっぱい引く)

「左右見張りよし、第四回」(降下旋回、レ

バーを更に絞る。速度五〇ノット)

「着水前、高度五メートル」(レバーを更に絞り、機の沈みに応じて操縦桿を引き始める)

「着水」(同時に、レバーを全閉、操縦桿は手前にいっぱい引く)

「左右、後方見張りよし、帰投します」(水上滑走でエプロンへ) 滑走台(エプロン)到着後、

「同乗有難うございました」(教員に敬礼)、
「××練習生、交替します」(機上より降りて)

訓練中は、両手を広げ(翼) 呼称と動作で示し、コース一周後、練習機を下りる動作、次いで、仮指揮所の仮分隊長前に進み

「××練習生、第〇〇号離着水訓練終わりました。異状なし」と報告をし、

地上訓練が終わるわけである。

以上のように、この呼称事項は実際に練習機に搭乗し滑空台に帰着するまでの間、教員に対し発声する訓練で、各ペアを対象に次から次へと続い

て実施された。

しかし、大の男が両手を広げ、何やら大声で叫んでいる様は、端で見ていればお笑い草であるかも知れない。

この地上訓練で、子供だましたと馬鹿にしていた練習生を何人か見受けられたが、彼らは後日、実際に飛行作業が始まってからは、どうも思い知らされることになったようである。

特に空中では思考力が低下し、地上で単純に活字を丸暗記していても空を飛ぶ事自体が夢のような空中であり、すんなりと頭の中の記憶に簡単に思い出させるものではない。この地上訓練も、そのためのステップとして考えれば、極当たり前のことであつた。

私も実際、飛行作業に入つて呼称事項を思い出せなくて、小野教員より何度も指摘され指導を受けたこともあつた。この訓練の中でも、教員より「声が小さい」とか、呼称事項を一つ、二つ忘れてしまうなど、その都度怒られながら五日間程の

訓練が続いた。

慣熟初飛行

地上訓練も終わり、実際に練習機による訓練は、まず「慣熟飛行」より開始された。いよいよ、待ちに待った初飛行である。憧れの飛行服、飛行帽に飛行眼鏡、救命胴衣、そして飛行靴に飛行手袋とくれば、恰好だけは一人前の飛行兵の姿、思わず顔もほころんだ。

滑走台には、我々の搭乗する中間練習機が十数機並んでいた。練習生の全員は、四列横隊で整列、その右手に教官、教員が並び正面には小野分隊長。まず、分隊長から慣熟飛行に当たり、「本日の慣熟飛行は、教官が操縦するが安全第一である。練習生は水上滑走、離水、旋回、着水時の飛行姿勢と操縦桿、方向舵などの動きをよく覚えておくように」と訓辞があつた。

「かかれーツ！」当直練習生の号令で搭乗する練習生は、各ペアは、各ペア毎に小野分隊長の前

に進み出る。「榊原練習生、第〇〇号機、慣熟飛行に出発します」と報告し、私は自分の搭乗番号機に駆け寄った。

練習機は、九三式水上中間練習機（九三中練、または赤トンボ）。三四〇馬力の発動機を搭載している。巡航速度は七〇ノット（日本ではkm/hは使わず全てノット。概略で約一三〇km/h）、最高速度、一二〇ノット（約二二二km/h）の出る二座複葉双浮舟の練習機であった。

中練は、あくまでも練習機であり、もし不測の事態が生じた場合でも、操縦桿より手を離せば簡単に練習機が水平に戻るといふ安全な装置の付いた練習機である。また搭乗する各練習生の体重の違いもあり、練習機の重心が搭乗員により多少移動するため、練習機自体の水平保持を兼ね備えたものである。

教官より「これより離水をする。気速計などの動きをよく見ておれ」と言われ「ハイ！」と返事はしたものの、初飛行の嬉しさとは裏腹に、練習

機は、途中で落ちることにならないだろうかと、正直いって内心はヒヤヒヤの連続であった。

練習機は水上滑走から更にスピードが上がる。そのスピードに思わず手足に力が入る。やがて、尻がスーッとした瞬間、我が搭乗機は水面を離れ、練習機はどんどんと上昇飛行に移って行った。練習機が高度をとるに従い、下界の眺望は次第に広がり、遙か左前方の遠くに筑波山もハッキリと見えてきた。この時こそ、気分は正に天にも昇る思いで、男子の本懐これに過ぐるものにはなかつた。

コースを一周し着水態勢に入ったが、今度は、大きな湖面が目の前にググッと近付いてくる。機は水中に飛び込んでいく感じがして思わず目を閉じてしまった。再度、気を取り直し高度五メートルの目安、エンジンを絞り機首を徐々に上げていく着水の難しさを感じた。やがて、エプロンに到着。指揮所の分隊長の前に進み出て「榊原練習

生、慣熟飛行終わりました。異状なし」と報告を終わりホッと安堵しました。約二十分間程の慣熟飛行であったがゾーツとする体験をしたのは私だけではなく、何人かの練習生も体験したようであった。

この体験後に操縦訓練飛行が開始され、続行していくのである。

翌日より教員指導による飛行作業が開始された。僅かに一回の慣熟飛行であったが、小野教員より伝声管を通じて「まず、自信をもって自分で操作してみよ」と言われ、目的地まで水上滑走し機首を風上に向けた。「飛行機に乗っても、飛行機に乗せられるな」これが教員の注意事項であった。「たかが赤トンボ」と侮つても、乗ってみれば、完全に「赤トンボ」に舐められた状態であった。

十日間位は瞬く間に過ぎていった。徐々に訓練には馴れたが、相変わらず飛べば怒鳴られ、降り

れば罰直の駆け足、デッキでは常時バッターが、釣り床競技という地獄の毎日。夜間は練習室で教員より「飛行機操縦教科書」により、操縦操作の講義も勉強となった。「頭で覚えようとするな、体で知るのだ。殴られて痛ければ、体自身が覚えてくれる」と、意味不明な教訓もよく言われた。こうして、毎日が必死の飛行作業であった。

私の場合は、教訓に従い徐々に頭でなく身体で覚えていった。この頃は、七、八時間程の同乗時間で、単独飛行とも囁かれる頃となった。結果はペア毎に一人宛の許可が出た。さて、誰が単独飛行だろうかと、指揮所横の黒板の前は練習生の人ばかり。私も黒板に目を移すと、単独飛行の搭乗割に間違いなく「榊原」の名札が掛っており心から驚いた。練習生になって、誰もがまず一番先に望むものとは言えば、単独飛行に他ならない。内心では単独飛行の嬉しさと、不安が混在して気持ちには中々落ち付かなかつた。

「小野教員、単独飛行出発します。ご注意お願

いします」「大丈夫。いつものとおり落ち着いてやれば良い」「ハイッ!」と、指揮所に向かう駆け足が何となく宙に浮いている感じで、足の感触が心もとない。指揮所の小野分隊長に「榊原練習生、〇〇号機、単独飛行出発します」分隊長からいつものとおりの挙手の礼が返って来た。

駆け足で搭乗機へ、テント内の小野教官のやや心配そうな顔を横目で見つめながら、単独飛行は、搭乗員として最高の気分を満喫するもので、複葉の飛行張線に赤い吹き流し布切れをつけた練習機に乗り込んだ。後席には、日頃の同乗の教員の姿は見えず、バランスをとるためのプラスト一個が搭載され固定してあった。何となく一抹の不安を感じた。

高度三〇〇メートルで水平飛行に移る頃、ようやく余裕もできて気持ちも落ち着いてきた。緊張の連続でゆっくり見られなかった景色が心地良く目に入って来る。第四回旋が終わわり、単独飛行の真価が問われる着水である。速度五〇ノットを保

ちながら「高度五メートル」と叫んでスロットルを絞りはじめた。機を徐々に引き起こしてロートの水を切る感触から何となく無事に着水したことを知った。

これで気持ちは更に落ち着き、ホツとして離着水の二回目には挑んだ。日常の訓練通りに操作をして、まず無事単独飛行を終了した。

「榊原練習生、〇〇号機、単独飛行を終わりました。異状なし」と分隊長に報告を終わつた時、テント内の小野教員のニコニコ顔を初めて見た。

「小野教員、単独飛行終わりました。ご注意ください」お願ひします」「特に注意はないが、着水で一度引き起こしがやや遅れた程度だ」「ハイッ!」ご注意有難うございます」夢にまで見た単独飛行「オヤジイ見てくれ晴れ姿。一人で飛んだぞ」とこの喜びが胸いっぱいになり上げてきた。その後、一人を除いて練習生全員の単独飛行が終了した。

一方、飛行訓練も終わり夕食が済む頃になって
当直教員より「練習生、全員がよく聞いておれ」
その日の連絡事項についてよく話があった。

だが時折「練習生全員集合」の号令一下、練習
生全員は廊下に並ばされる。「貴様らの最近の動
作は何だ、弛んでいる証拠だ」と理由をつけて
は、バッターで尻をブツ叩く、罰直を楽しみにし
ている若い教員が何人かいた。罰直の苛烈さにお
いて伝説的なK教員には驚いた。この罰直の語源
は定かではないが、肉体的苦痛を与える海軍用語
であるそう。

罰直には個人の場合と連帯責任とがある。個人
の場合は規則違反などであり、この種の罰直は多
くない。むしろ全員を対象にした罰直の方が多
かった。よく何らかの理由をつけては全員集合。
そして、ただバッターを振るう。そんな感じのす
る罰直であった。

結局、このようにお尻に痛い教育を受けなが
ら、大いに気合の入った練習生ができてい

く。これが猛訓練という海軍軍人としての型に填
め込むための試練でもあった。いずれにしろ、面
白半分にする罰直も数えきれない位あった。

その後、特定教員による制裁は分隊長によつて
止めさせられた。「罰直や制裁を止めよとは言わ
ないが、練習生に怪我をさせるようなことは好ま
しくない」との注意があったそうである。陸軍に
おいても、私的制裁は厳しく、改善されていつた
と聞いているが、私情を挟んだ行動が公に許され
ることはあつてはならないし、その制裁が軍の団
結を破る結果となつたこともあつた。

私は、最後の締めくくりである卒業記念の大編
隊飛行の二座水上偵察機の操縦員として選抜さ
れ、東方の潮来上空を経て鹿島灘海岸へ、右旋回
し海岸線を南下して銚子上空を目指す。ここで再
び右旋回、利根川上空を遡って霞ヶ浦に帰投する
という飛行コースであった。編成は三機編隊、五
個編隊の十五機の大編隊の編成であった。

こうして、楽しかった思い出や、苦しい思い出を胸に秘めて、約六カ月間の鹿島航空隊の飛練教程は、幸いに何の事故を起こすこともなく、飛行時間も約一六〇時間余の搭乗時間をもって無事卒業することができた。

我々練習生は、飛練教育期間は楽しみよりも、むしろ苦しかった時間の方が多く、毎日が歯を食いしばって必死に頑張り続けてきた。あの大空を自分の手で羽ばたくために！

お別れする最後に土山先任教員より「お前達を一人前にするには何万円という大金がかかっているのだ、心しておけ」この言葉を聞いて、毎日の飛行作業で教えられた離着陸訓練に始まり、特殊飛行の終了するまでの生易しい事ではない事だけは分かった。罰直の意味も私なりに理解はした。

◎ 鹿島空入隊以来、飛練教程終了までの六カ月間の戦況は次の如くであった。

二月 一日……………ガダルカナル島撤退
三月 二日……………ビスマルク海戦
七月二十九日……………キスカ島撤退

〔編注〕

榊原定夫氏の手記(一)は第Ⅳ巻に掲載されております。

【解説】

前述の通り、飛行予科練習生(予科練)の誕生までには幾多の変遷を経てきた。さらに予科練教育を終了し、中間練習機の教程に進む段階を「第何期・飛行練習生」と呼称、これを制度化した。即ち、前述でお分かりのように、甲飛・乙飛・丙飛のそれぞれ予科練の教育期間が違うことから、甲飛・乙飛・丙飛を一本化して、予科練教育の終了順位をもって「第何期、飛行練習生」(何期・飛練)と名付けた。昭和十五年十月のことである。

従って、乙期の一期（昭和十五年六月、予科練入隊、以後は予科の文字を略す）を飛練の第一期とし、丙飛の一期（十五年十月入隊）は飛練の第十一期となった。

甲飛九期（十六年十月、入隊）は私達丙飛十四期（十七年十一月入隊）と共に飛練は第三十期の同期となった。鹿島空の入隊式では、司令より同時に任命を受けた。丙飛十七期の飛練第三十三期以降は、新採用の乙飛（特）一期（昭和十八年四月入隊）は、続いて飛練の第三十四期。甲飛十一期（十七年十月三重空入隊）と乙飛（特）二期（十八年六月入隊）は飛練第三十五期。同甲飛十一期の土浦空へ入隊者は飛練三十六期。甲飛十二期（十八年四・六・八月入隊）と乙飛十七期（昭和十六年十二月、入隊）、乙飛（特）三期（十八年八月入隊）は共に飛練第三十七期となり、甲飛十三期前期、乙飛（特）四期は飛練の第三十八期となった。

飛練第三十八期の頃より、戦局は有利な要因も

なく、練習生は練習機に搭乗する機会もなく、一部は水中特攻要員などに配属された。これらは「翼なき飛行練習生」と呼ばれた。

資料では、甲飛の十三万九千人。乙飛の八万七千人余。丙飛の七千七百人。特乙飛は六千八百人余の約二十四万人余にわたる予科練出身者は、若くして海軍の搭乗員となり、その多くは特攻隊員としてその命を惜しむことなく、大空で痛恨の闘いを続けてきたのである。

戦争の悲劇

戦った人々の現在

山形県 石川 吉四郎

大正十五（一九二六）年十二月、寅年生まれ、山形県長井町尋常高等小学校卒業後、昭和十五（二九四〇）年四月、東京市武蔵野工業学校に入学しました。同十六年三月十日に昼食を終わり、