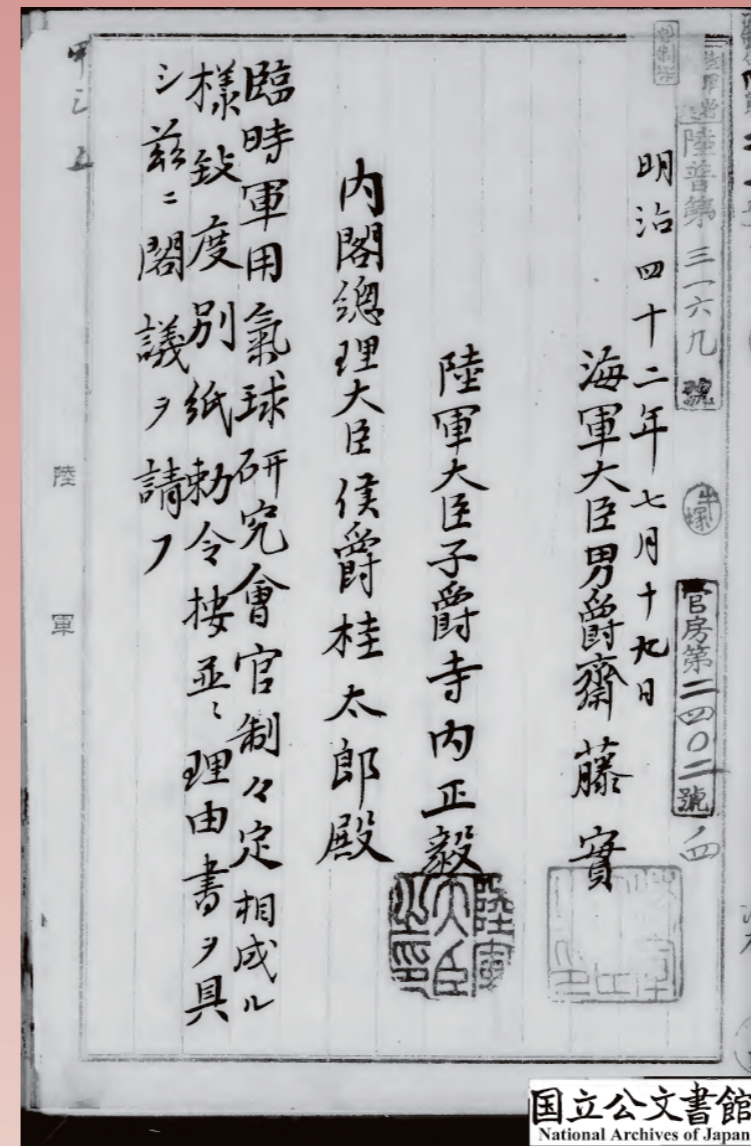
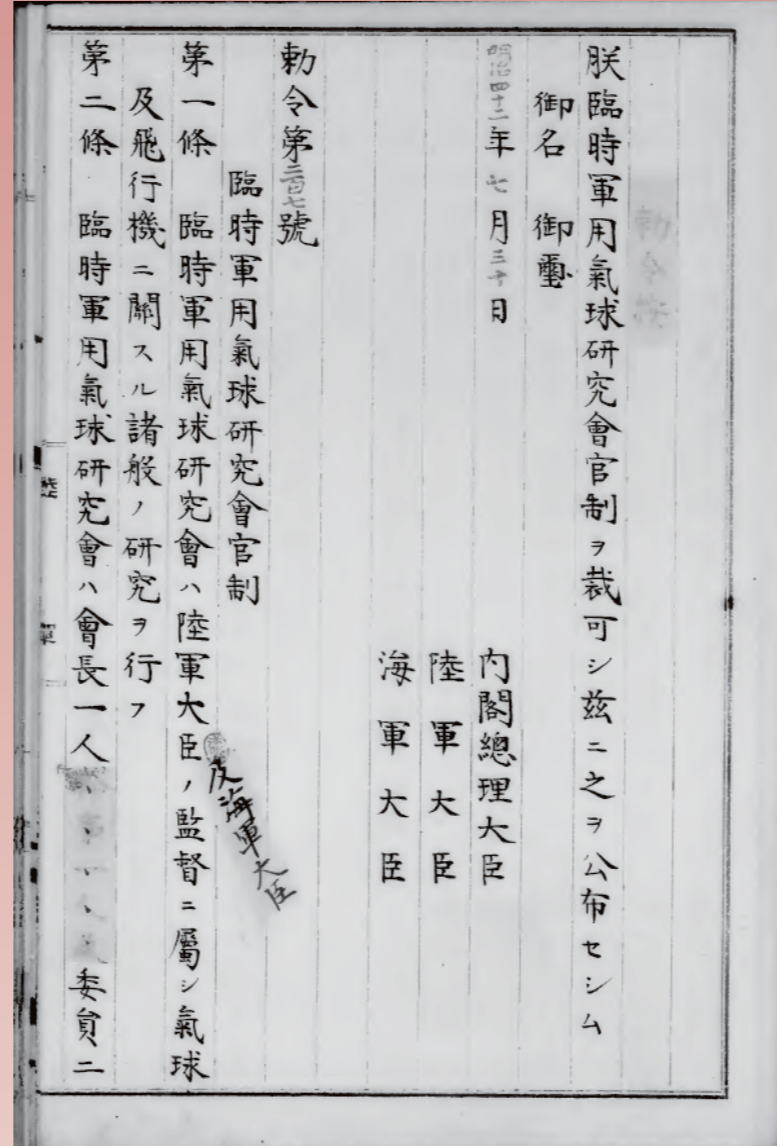


— 所沢飛行場ものがたり —

所沢飛行場の飛行船

ライト兄弟の初飛行から6年後に 臨時軍用気球研究会を制定

1903年にライト兄弟が人類初の動力飛行に成功するまで、空の乗物の主役は、空気よりも軽い軽航空機である気球と飛行船でした。明治42(1909)年に誕生した「臨時軍用気球研究会」に「気球」が使われたのはこうした時代背景がありました。同研究会は所沢飛行場で飛行船を製作研究しましたが大正4(1915)年に造られた雄飛号を最後に研究を中止し、以後研究会は解散し飛行機の時代に向かいます。

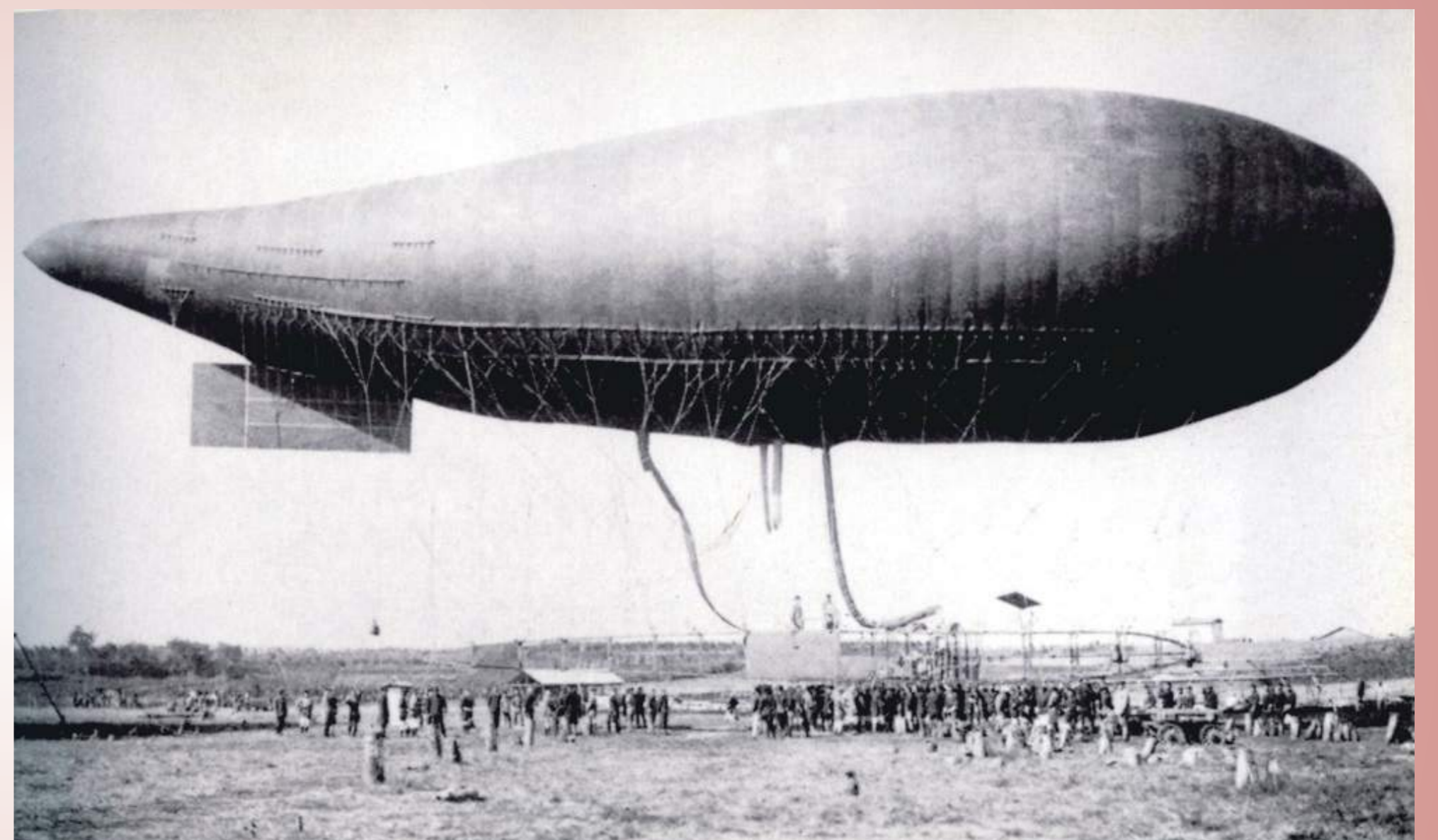


臨時軍用気球研究会制定に関する勅令の一部

「・・・気球及飛行機に関する諸般の研究を行う」と書かれており、気球が主で飛行機が従に位置づけられている。

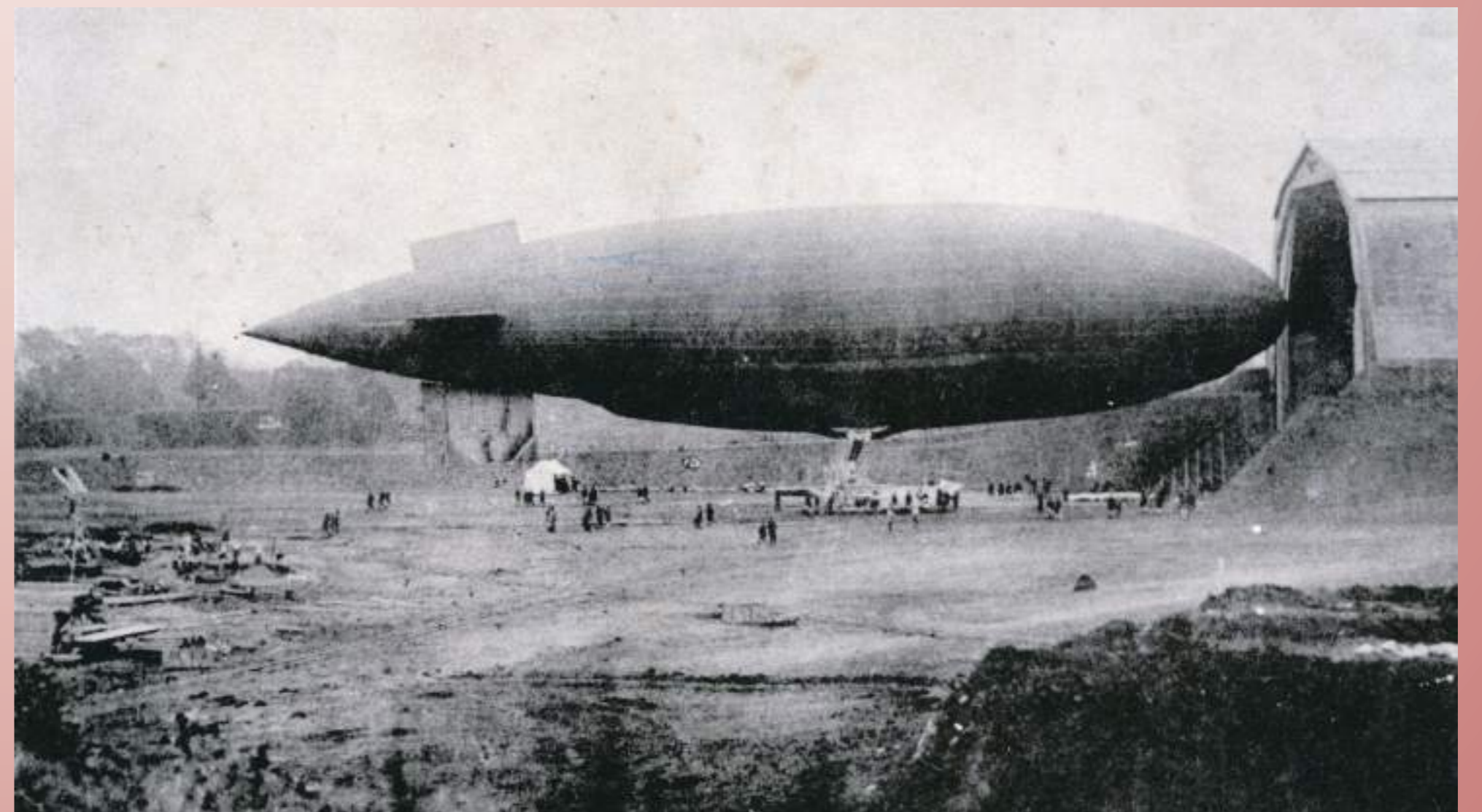
イ号飛行船

明治44(1911)年10月、臨時軍用気球研究会は、**エンジン以外を国産とした「イ号飛行船」を製造**しました。明治43(1910)年に設計に着手し、設計は研究会の技術担当者である徳永熊雄陸軍工兵少佐、小浜方彦海軍機関大尉、岩本周平技師、山下誠一海軍機関大尉、徳川好敏陸軍大尉らの協力により、バルーンは山田猪三郎氏の気球製作所、吊舟は平岡鉄工所で分担して製作され、同年10月、所沢飛行場で組立てられました。初飛行は、中島知久平海軍機関大尉、伊藤赴陸軍工兵中尉、高山幸次郎技手搭乗により、同月、**所沢飛行場を中心に、最高高度60m、距離4.5km、滞空時間10分**を記録しました。



パルセバル飛行船

明治45(1912)年6月、ドイツから輸送されました。格納庫は、建造費56,500円、長さ23間半、幅15間、地面を掘り下げて所沢飛行場の東南に建てた木造の仮気球庫に収納されました。**大正元(1912)年8月30日に所沢上空を高度310m、距離16km余りを18分間試験飛行し初飛行に成功**、翌日には所沢上空を25km、35分間飛行しています。その後、10月21日に帝都訪問飛行、11月12日の横浜沖の観艦式に所沢から参加(所沢=横浜往復、距離145km、高度1,000m 滞空2時間53分)11月15日~19日の陸軍特別大演習に参加しています。しかし、その後大正2(1913)年3月に青山練兵場で開催された観覧会の際、着陸を誤り大破してしまいました。



雄飛号飛行船

臨時軍用気球研究会は破損した「パルセバル飛行船」を改造して**国産の飛行船を開発し、大正4(1915)年2月に新しく雄飛号飛行船が誕生**しました。大正5(1916)年1月、東京~大阪間の大飛行が決定され、往航は所沢~豊橋間を4時間、豊橋~大阪城東練兵場間を5時間10分で飛行しましたが、復航は発動機の不調のため、分解して汽車で所沢に送り返されました。飛行船による初の東京~大阪間の飛行でしたので雄飛号の名は全国的に有名になりました。

