ヒコーキ野郎たち

稲垣足穂

新潮社

ヒコーキ野郎たち　　稲垣足穂著

1969.10.10 発行　1969.12.25 2刷　定価 760 円
発行者佐藤亮一　印刷所金羊社　製本所大口
発行所株式会社新潮社　東京都新宿区矢来町71
電話東京（03）260-1111(代表)　郵便番号162　振替東京808
乱丁，落丁の本はおとりかえいたします.

© Taruho Inagaki 1969　Printed in Japan

目　　次

・ヒコーキ野郎たち　5
・ロバチェフスキー空間を旋りて　101
・Prostata～Rectum　機械学　141
・山ン本五郎左衛門只今退散仕る　221

解題　松村　實　282

装幀　山本美智代

此为试读，需要完整PDF请访问：www.ertongbook.com

ヒコーキ野郎たち

ヒコーキ野郎たち——別名 *Vron Vron Vrrrrr……*

大阪城東練兵場のまんなかに立てられた二つ続きの大天幕の内部でそれを見たが、私は、フランスでは画家が軍用飛行機のカムフラージ塗りを担当し、翼の断面もまた彼らがまずフリーな美的曲線を描き、それにもとづいたテストサンプルを実験して採否を決定するのだということを、想い合わさないでおられなかった。同じ場所にあった水田嘉藤太中尉のスタテーバンド二二〇馬力付きの中島式5型、後藤勇吉のル・ローン一二〇馬力の**富士号**、白戸飛行場の高橋信夫のイスパノスイザ一八〇馬力、島田

武夫のル・ローン一二〇馬力二台、これらの中では、イスパノスイザ二二〇馬力が付いた、その一対のスパッド13型が断然光っていた。

刷毛の痕もなめらかに、まだ新しい絵具の香りをとどめて、落着いた灰褐色や緑色や淡紅の雲形模様に塗り上げられた上下翼は、平べったい鉛筆のような支柱によって支えられ、対角線に引いた二重ワイアの交叉点には魚釣道具のウキに似た紡錘が嵌まっていた。左右の機脚を連結したフレームに車軸が緩衝ゴムで緊め付けられていたのはよいとしても、軸にそうて布でカヴァーされていることが私には不審であった。滑走車は機体の全重量を支えているから前方から見ると八の字になりがちである。つまり車軸は上方へ弓形にしわっている。だからその両端部以外が被覆されていても別に差障りはないのだと、傍に居た年長の友が、スケッチブックに挾んだ鉛筆をシャフトに見立てて、教えてくれた。

この説明は十分間も経たないうちに眼前で立証された。島田武夫搭乗の白戸式24型が着陸時にひどいバウンドを繰返し、恰もゴールを越えた競技馬のように高跳びしながら、向うの方で左車輪を上方へひんまげたまま半回転して、停ってしまったからである。これに反してスパッドが向うの中空に小さく現われ、半旋回しながら降りてきてぴたりと停止し、石橋さんがやおら座席から地上に降り立って「どうだ?」と云うと、後藤勇吉だって二の句がないのだと傍で語っている者が居た。

此为试读，需要完整PDF请访问：www.ertongbook.com

私はこの美しい一対のスパッド13型をフランス政府の払下げ品だとばかし思っていた。方向舵が三色旗に塗られていた他には、何の数字もマスコット絵も付いていなかったからだ。ところが実は日本で手に入れた品であることが、あとになって判明した。

石橋勝浪はレジオンドヌール勲章持ちのフランス空軍中尉で、あちらでは水上機や飛行艇を飛ばせていたが、手ぶらで日本へ帰ってきたのだった。たまたま門司で立往生していたロシア義勇艦隊附属の軍艦マギリョフが積んでいた兵器の中にスパッド13型が三台あって、こちらで処分したいとフランス大使館が希望している旨を聞き込んで、その一機を買おうとしたところ三機ひとまとめでないと都合が悪いと云うので、結局一機八千円の割合で三つとも手に入れたのだと。でも彼はこんどの大阪―善通寺―久留米間の郵便飛行競技で一等賞を獲得して、スパッド二機分の一万六千円をせしめたのである。彼は会場の練兵場で白塗りのマーサーのスポーツカーを乗廻していた。そのワイアスポークに支えられた分厚いタイアを、私は羨ましいものに眺めた。

其の後神戸で私の友だちが、ゆうべカフェーで石橋勝浪の助手をしていたという青年から聞いたと云って、スパッドの梱包箱を横向きに立てて窓をあけ、内部に棚ベッドを設け、外に七厘を置いてブリを焼いたという話を私に伝えた。ブリの切身を焼いて炊きたての御飯をたべるのは、いかに魚ぎらいの自分でも一度あやかりたいものだと思うのだったが、これに似た話がもう一つある。佐藤要蔵（あとで章に改名）が洲

崎埋立地でおみやげに竹皮包みの牛肉と一束の葱を貰って後部座席に置いたところ、津田沼へ帰るとそれが無かった。途中で宙返りをした時に吹飛ばしてしまったらしいのだが、私はこの次第を耳にして、その牛肉が極上のロースかヒレであったような気がして、惜しくて惜しくて仕様がないのだった。

かんてきで鰤の切身を焼いたのは、たぶん利根川原の中島飛行場で、東京—盛岡間郵便飛行競技にそなえて準備していた折のことであろう。そうだとすれば寒鰤の照焼ではない。何故なら事は、私が城東練兵場でスパッド13型を見た年の翌年夏の話だからである。大正十年八月十八日の夜、梱包箱に寝泊りしていた連中は、二日後に迫った競技のために堤上の格納庫内での夜業中に、トーチランプをガソリンタンクに近付けた。空だった筈のタンク内にガスが充満していて引火、忽ち格納庫三棟の大火になって、スパッド三機は、他の飛行機もろとも煙になってしまった。わずかに水田中尉の一機と小川三郎の練習機が引き出されて助かっただけであった。

石橋勝浪が銀座で大トラになって築地署へ引っぱられると、応答が一切フランス語なので放免されるならいだとか、彼はいま松竹蒲田撮影所で女優呼び出し役をやっているとか私は聞いたことがある。たぶん大正十年の春、松竹キネマが帝国飛行協会の依頼を受けて防空映画「悪夢」を作った時、石橋がスパッド一機を提供して、自ら座席についてアップを撮らせたことに尾鰭が付いて伝えられたのである。フランス語で

警察をてこずらせるより先に銀座界隈は彼には縄張りだった筈である。彼は千葉県海上郡三川村の生れだが、両親は東京の汐留で材木屋を経営していた。本名は勝太郎で、少年時代にボートで東京湾を横断してから勝浪に改めたのだそうである。

虎の子のスパッド三台を一夜にして失ったものの、彼がなんで撮影所の呼び出し役なんかに落ちぶれるわけがあろう。其の後彼はセールフレザー商会を通じてイスパノスイザ一八〇馬力を購入して、スパッド13型と同型の機体を製作している。関東大震災の折には新たに輸入した新鋭スパッド・エルブモンを操縦して、立川―各務ヶ原―大阪間の連絡に従事した。しかしこの辺りがパイロットとしての活動の終りであった。ひとつに国内定期航空が実施されるようになったのと、彼の人柄が事業家には不向きだったからであろう。昭和初期には貿易商の機械部につとめ、あとでは帝国飛行協会の嘱託になったりした。飛行機一代男は昭和三十六年十二月二十七日に、六十六歳で東京で亡くなった。老年になっても昔のちょび髭の好漢の意気衰えず、「武士は食わねど高楊枝」だったと伝えられている。

＊＊

元貴族院議員男爵園田武彦は、更に以前のヒコーキ男である。

彼のお父さんが英国領事をして居た時に、彼はロンドンで生れた。中学校は日本だ

が、卒業後に再びあちらに渡ってグラスゴーの高等工業学校に入学した。この機械科を出て、各地の造船場や機械工場の職工をしているうちに飛行機熱に取り憑かれたが、第一にこの研究には多額の費用を必要とする。飛行機の智識は学校では得られない。なお実験には自らの生命を賭けねばならないという困難があった。まずハンドレー・ページ宛に手紙を書いて、入社出来ないものかと頼んでみた。返信には、飛行機一台を当工場に注文すること、その製作を手伝うこと、そうしたならば喜んでお迎えするとあった。この件について彼の父からの返事は次のようである。①パイロットにはならぬこと。②飛行機は一台限りで止すこと。③従ってそれ以上の送金はしないが、今回の申込みの金は三井物産ロンドン支店機械部から渡されるであろう。

ハンドレー・ページの工場はロンドン郊外クリックルウッドにあったので、この近所に間借りして毎日自転車で弁当持ちで通った。工場は三台くらい組立てられる広さで、木工機械だのレースだのがひと通りある程度であった。まず製図の手伝いと組立の助手から始められた。牽引式複葉機が完成したのは一九一一年（明四十四）の初め頃で、そのボディーの側面には SONODA と大書し、方向舵には日章旗が描かれていた。

早速ヘンドン飛行場に格納庫を借り入れて、そこへ運んだ。ヘンドンは前々年七月のブレリオの英仏海峡横断飛行に刺激されて生れた英国最初の飛行場である。もともと牧場を利用したもので、数棟の格納庫があってこれらが研究者に貸与され、傍ら土

曜日が一般の参観日になっていた。アンリ・ファルマン、モーリス・ファルマン、ブレリオ、ブレゲ、デペルデュサン、ニューポール等のフランス機が見られ、他にアヴロ、ハンドレー・ページ、ブラックバーン、ビッカースのイギリス機があった。アメリカ機は一台も無かった。

こんどはヘンドンの近くに下宿して、オートバイで通った。朝三時頃、風の無い時刻に滑走ぐあい其の他をテストした。操縦者としてはページ会社に居たメロデス氏に依頼した。初めはフランスのルノー七〇馬力を予定していたが、資金の都合で英国製グリーン五〇馬力を取付けたので何と云っても馬力不足であった。しかし飛行場内を飛ぶだけでよいと決心した。新聞に写真入りでデカデカと書き立てられたが、日本には何事も知られなかったのが倖いであった。飛行機には保険をつけた。三回目の着陸の時に翼を地面に叩きつけてしまったが、エンジンは無難、パイロットもいち早く飛び降りたために怪我はなかった。

これでお父さんとの約束通りあとはあきらめねばならなかったが、彼が飛行機に取組んだのは日野、徳川両大尉がヨーロッパへ派遣された当年の話であるから、園田男爵こそ日本人として最初の飛行者だったのかも知れない。彼は度々ページ機に同乗して飛んでいる。園田式飛行機が毀れてからもページ機によるロンドン―ブライトン間飛行があって希望者は籤を引いたが、彼には当らなかった。この折に同乗した彼の友

人は死んでいる。それで内地に居て飛行機に取り憑かれた伊賀男爵と、園田男爵は後日共に語り合って、「こうしてお互いに昔噺が出来るのも、親父の注意があってパイロットにならなかったからだよ」と云って、大笑いしたそうである。

園田男爵のグリーン直立四気筩五〇馬力は日本へ持ち帰られて、伊藤音次郎の処女設計に成る白戸式**旭号**に取付けられた。この代金千八百円、べらぼうに安い。音次郎日記、大正四年五月六日の項に、重いけれども英国気質の発動機の成績として次のようにある。「四時白戸来、六時頃飛行ス、第一回千葉ヨリ検見川往復、第二回自分同乗、走リ出シテモーヨサソーダト思ツタ頃フワリト上ツタ、乗ツテミルト成程グレゴアヨリハ早イ事ガ判ツタ、一上ゲ毎ニグキングキント上ツテ行ク……」

**

奈良原三次男爵は、岡山の六高に居た頃、休暇毎に大陸住いの父君を訪れる例だったが、途中の瀬戸内海でしばしば濃霧に邪魔された。こんな時西洋では軽気球を騰げて船の進路を定めるということを船長から聞いたのが、即ち飛行機への関心の始まりだとある。彼は四谷塩町の邸内の庭を作業場にして、第一号機の工作に取りかかった。奈良原式飛行機は先の園田機と同様に *struggle* である。即ち長方形の枠組の前方に、「上翼後縁と下翼前縁とが重なるほど前後に大きな食い違いを見せた翼」が取付

此为试读，需要完整PDF请访问：www.ertongbook.com