

## セピア色の大学時代

武岡 輝彦 (航空18)



大学入学は昭和16年4月(航空学科第3回生)であった。出身高校は大阪高等学校理科丙類である。かねてより将来航空エンジンの仕事がやりたいと考えて居たので嬉しかった。高校2年の時より学生航空聯盟大阪支部で飛行機の操縦を学んでいた。高校時代にもう少して単独飛行が許される処まで行っていたので、学聯(学生航空聯盟の略)の仙台支部で市街東方にあった飛行場で4月19日に初飛行をしたら好評で翌4月20日(21才の誕生日)に単独飛行が許可され、一人で飛ぶ快感を味わった。大学では航空3回生の内、エンジンをやろうという者は小生の外、谷内と竹股の2名の合計3名で、残りの20名は全部機体専攻であった。エンジンについては幸い棚沢先生が居られたので色々教えて頂いた。卒業製図も御指導を受け乍ら夜を利用して書いたり計算したりした。製図で一度行きづまった事があった。シリンダーの製図でシリンダーヘッドの肉厚のデータが何処にも無かった。幸いな事に大学2年の初めに海軍の委託学生になって夏休みは横須賀の空技廠へ実習に行き、その時エンジンを切断した模型を見ていたのでそれを思い出して約25ミリとした。棚沢先生に申し上げたら「君それでやり給え」という事であった。

卒業実験はCFR機関を使って「圧縮

比の変化と燃料消費率の関係」であった。

住居は北五番町13番地にある2階屋を一軒借り、祖母の隠居も兼ねて女中一人を置いていた。大学入学間もなく、婚約したので、フィアンセが1カ月に一度位は大阪から態々慰問に来て呉れたので正にセピア色の生活であった。

飛行機の操縦は毎週土曜日の午後と日曜は終日であったので初等練習機(95式3型)から中間練習機(95式1型)に変わり、教程はどんどん進んでいた。昭和17年に満州国の建国10周年記念に訪満飛行が計画され、学生鳥人400名の内11名が選ばれ、幸いにも仙台支部からは自分が選ばれた。

訪満飛行の準備として仙台から真東へ約30分飛び折返して西に向かって帰島したら随分南の地点に着いた事があった。之は偏流に対する経験であった。いよいよ訪満飛行が近づき95式1型9機編隊で学生11名、教官4名、整備員3名が乗込んだ。外に隊長機は双発の偵察機であった。自分の機は第2編隊の2番機で、正操縦士が慶応大学の北村さんで自分は副操縦士として乗り込んだ。労聯からお小遣いとして各自に95円頂いた。いよいよ10月8日に羽田より出発、高度1200mを保ち乍ら西へ飛び、名古屋と四国で給油して夕方博多に到着して一泊、2日目は玄海灘を飛び越えて蔚山と京城で給油の

上平壤で一泊した。第3日目は平壤を出発したが自分の飛行機が非常に燃料消費が多いので奉天着陸は早めに編隊を離れ一機だけ早く着陸した。後で調べたら燃料ポンプのコルクパッキンが傷んで漏れていた事が判った。早速修理して夕方新京に到着してほっとした。新京には4泊したが、初日は満州国の政府に表敬したら、時の張総理が学生一人一人と握手して「シェーシェー」と言って下さった。

中一日は義勇開拓団のいる所へ慰問飛行を行って帰途についた。帰りは天候に恵まれず、特に大阪から羽田までは全くの冒険であった。視界が殆んど無いので考えた上海岸線に沿って飛ぶ事としてやっと伊豆半島に近づいた時に晴れ間が出たので、何とか歓迎陣の待つ羽田まで、たどりつく事が出来た。

18年9月に繰上げ卒業して海軍技術見習尉官として中国の青島で約4カ月の基礎訓練を受けて19年3月1日帰国の船中で中尉に任官して横須賀の空技廠の発動機部第一工場に配属され、彗星搭載の液冷エンジンの担当となって終戦まで研究、

テストの外、航空隊へ故障の対策に飛びまわった。

終戦後は既に日本に航空エンジンは無く、止むなく船用エンジンメーカーの阪神内燃機工業に入り、東京支店勤務となって、東日本全部の技術責任者となって忙しい日々を送った。

昭和42年に自分の生涯の転機となる事が起きた。同業者の鐘ヶ淵ディーゼルが廃業する事が判った。丁度カネボウの専務であった義弟の伊藤淳二(私の妹が嫁している)に頼んで不要になる工作機械を安く譲ってもらおう事として、親しくお付き合いしているカモメプロペラー社長の枝澤俊夫さんにスポンサーになってもらって昭和43年2月1日に鶴見で現在のかもめ工業(株)をスタートして今日に到って居る。幸い長男と次男が専心協力して呉れて居り、バブル崩壊の時の痛手も殆んど回復して再建の最終段階にある現状である。

■ たけおか・てるひこ  
かもめ工業(株)

