



# たいしも通信

下関戦跡シリーズ第13回目となる今回は旧軍の飛行場について、前編・後編の2回に分けてお送りします。飛行場には陸上だけでなく、今ではあまり見られない水上もあります。また、飛行場と言えば、長い滑走路と固定翼航空機のイメージがありますが、陸自の目達原や海自の小松島などのようにヘリ専用の飛行場もあります。ただし、先の大戦中はまだヘリが実用化されていませんでしたので、戦跡としての回転翼専用飛行場はありませんでしたが、水上飛行場はいくつか存在していたようです。

## ◆水上機

現在、全ての自衛隊機の中で、**通常運用の範囲内**で海面に離着水可能なのは海自の飛行艇、US-2のみです。水上機は、US-2のような胴体が船になっている飛行艇と、比較的小型の航空機に浮きを取り付けたフロート水上機に大別されます。大戦中は空母以外の戦艦から軽巡洋艦までの広い範囲に小型水上機が搭載されていましたが、湾内ならともかく、波やうねりが数メートルもあるような外洋では水上機は発艦したが最後、基本的には元の艦には帰投できません。とはいえなにも決死隊というわけではなく、基本的には最寄りの水上飛行場に降りるか、艦艇に波消しのため海面上に円を描いてもらってその内側に着水し、その後クルーンで引き上げるといったこと想定していたようですが、戦闘が始まってしまえばまず実施不可能で、艦艇の近くで航空機を遺棄してパラシュートで脱出、乗員のみ引き上げてもらうということもあつたようです。大戦中の水上機は陸上はもとより、小型水上機であっても空母に着艦することもできなかったからです。

## ◆水上飛行場

US-2は陸上飛行場にも着陸できますが、母基地である岩国に

は、洋上にシーレーンという専用のエリアが設けてあります。これは海面状況をしっかりと把握し、最新の情報を航空機に伝えるとともに、障害物を排除した安全な状況を維持するためです。このため、それ以外の任意の場所における洋上離着水時には、航空機自身により徹底的な海面の安全確認が必要となります。

さて、水上飛行場に必要なものは、安全な海面と海から引き上げるためのすべり、燃料補給や整備などの設備です。航空機は自家用車のようにエンジンをかけたらずぐ出発、とはいかず、飛行前後には補給だけでなく入念な整備をする必要があります。さらに一定時間使用したエンジン等の部品は交換を行う必要も生じます。全ての業務を移動式や可搬式にすることも可能ですが、それはテントを自宅にして一生涯住み続けるようなもので、非効率的です。

## ◆下関周辺の飛行場

下関市内の旧軍の飛行場について調べてみたところ小月以外にはなく、範囲を山口県全域に広げて、やっといくつか見つけ出すことができました。従って今回は「下関周辺の飛行場」です。まず陸上飛行場としては現在も自衛隊の基地として残る小月・防府・岩国の他に、美祢市の赤郷、山口市の小鯖、そして岩国市の城山があり、水上飛行場としては長門市の大浦があります。大浦では陸上滑走路建造の兆しもあつたようですが、実現には至らず、水上飛行場のみとなっています。

今回はそれぞれについて、個別に詳しく述べることにします。

## ▼編集後記▲▲

山口宇部空港はどうした？ とお考えの方もあると思います。が、こちらは1966年に県営宇部空港として開港、それ以前は軍用でも民間でも飛行場はありませんでした。

例によって、内容に関する責任は全て支部長にあり、特に規則等に定めてあるもの以外は私の個人的見解が色濃く反映されていますので、ご意見等ございましたら遠慮なくお知らせ下さい。