

昇りゆく太陽に向かって。

1926年 ワルシャワ-東京-ワルシャワ長距離飛行



後援



Ministerstwo
Obrony Narodowej

Wiceprezes Rady Ministrów,
Minister Obrony Narodowej
Władysław Kosiniak-Kamysz



主催



パートナー



駐日ポーランド共和国大使館



昇りゆく太陽に向かって。

1926年 ワルシャワ-東京-ワルシャワ長距離飛行



独立回復後初年におけるポーランド軍用航空

ポーランドの軍用航空を作ろうという発想は第一次世界大戦の時期にさかのぼる。当時ポーランド人は、まだロシア、プロイセン、オーストリアという分割統治国の様々な航空部隊にばらばらに所属していた。それでも、革命のさなかにあったロシアの状況を利用し、飛行場に集めた機材を使って、1917年末には白ロシアとウクライナの地で第1、なかでも第2ポーランド軍団に付属する最初のポーランド航空分遣隊が自発的に編成された。

1918年から1919年にかけての時期、旧分割支配国が所有していた飛行場を武力によって接収する動きが始まった。まずクラクフと東ガリツィアで行われたが、これらはポーランドが独立を回復する前のことであり、その後、ポズナン近郊などでも実施された。こうして大量の航空機材や整備工場用の設備が獲得された。それらの価値には大きなばらつきがあり、技術的狀態も悪いものが多かったが、これらは新たに編成されつつあった正規航空部隊の、技術面・装備面における基盤となった。

1918年11月の独立回復とともに創設されたポーランドの航空当局は、当初から大きな困難に直面した。すなわち、熟練人員の不足、終わったばかりの戦争で酷使された装備の不足、そして新たな機体の製造を不可能にする航空産業の欠如であった。三方から隣国に脅かされていた若きポーランド共和国の国防のための戦いに必要な航空部隊を編成しなければならないことが、事態を一層難しくしていた。

訓練を受けた人員の不足は、航空教育機関の早急な設立を迫るものであった。独立回復からわずか一か月後にはワルシャワに最初の航空学校が創設され、続いてパイロットおよび観測員のための専門学校が次々と設立された。生産基盤の欠如を補うべく輸入への依存が試みられ、航空部隊の装備調達には主として外国からの航空機購入によって賄われた。調達先はとりわけフランスをはじめ、イタリア、イギリス、オーストリア、さらにはドイツにまで及んだ。その結果、数十種類もの異なる機体を実戦配備されることとなり、それらの運用・整備・修理を著しく困難なものとした。

1920年のポーランドとボリシェヴィキ・ロシアとの戦争が終結すると、軍事航空に関わる諸問題の整理が開始された。その取り組みは、適切な技術インフラ（飛行場、整備工場、人員用宿舎）の整備、航空教育のさらなる発展、そして一から創設されつつあった国内航空産業を基盤とした航空機群の近代化と規格統一化を通じて進められた。

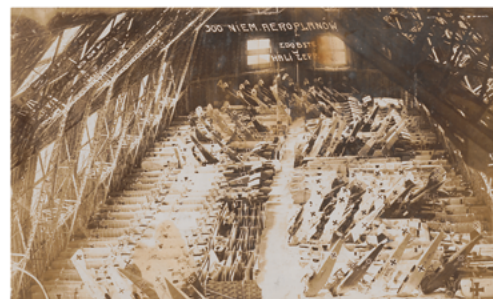
1920年代に入ると、ポーランド空軍の発展を後押しするため、社会における航空の普及・宣伝と、志願者の獲得を促進することを目的とした精力的な活動が行われた。このキャンペーンの重要な要素となったのが、ポーランド国内外における軍用機パイロットによる航空ショーや長距離飛行への参加であった。ポーランドでの最初の競技「ポーランド周回飛行」は1922年9月に開催され、ステファン・パヴリコフスキ飛行大尉が優勝を果たした。同時期、ルドミウ・ライスキ飛行中佐はチューリヒの第1回国際航空競技に出場し、アルプス周回飛行で表彰と特別賞を受けた。1925年には、彼は地中海周回飛行（総距離7,850キロ）を達成して、その偉業をさらに更新した。当時のポーランド及び世界の航空記録となったのは、1926年にボレスワフ・オルリンスキ飛行中尉とレオナルド・クビアク軍曹によって成し遂げられた、ワルシャワから東京への往復飛行であり、その飛行距離は驚異的な2万キロメートルを超えるものであった。



1917年7月に創設された第1ポーランド航空隊のスパッドVII型およびニューポール21型・23型機、1918年3月にクジミナ・フレブリにて撮影。



ルドミウ・ライスキ飛行大佐（右）とレオナルド・クビアク軍曹、地中海周回飛行からの帰還後にプレゲー19型機のそばで、1925年。



ポーランド人がポズナン近郊ワヴィツァ村の航空基地で鹵獲したドイツ軍航空機。



ワルシャワの士官観測員学校の指揮官、士官およびパイロットたち。
この時代に特徴的な軍服はポーランドの三つの分割地域それぞれに由来するものである。フランス人教官たちはケピと呼ばれる特徴的な制帽を着用している。

1920年のモコトフ飛行場。ワルシャワの戦いの際、ここにはポーランド陸軍航空部隊の主力が駐留し、中央航空工廠が置かれていた。下部にはラコヴィエツカ通り側から見た軍用飛行場の格納庫が写っており、プレゲー14型機なども確認できる。





昇りゆく太陽に向かって。

1926年 ワルシャワ-東京-ワルシャワ長距離飛行

長距離飛行の起源

1921年5月、フランス・ポーランド自動車・航空工場株式会社「フランコポリ」が設立された。その主要な目的はポーランド国内に航空機およびエンジンの製造工場を設けることであったが、組織上・財政上の理由から、フランスからの航空機輸入のみが実現するにとどまった。輸入された機体の中で高い評価を得たのが二座式偵察爆撃機であり、とりわけ近代的な量産機であるブレゲー19型がその代表であった。長距離仕様においては燃料および滑油タンクが増設されており、最大12時間の飛行が可能であった。

1925年9月、まさにこの機体を用いて、ルドミウ・ライスキ飛行大佐が地中海周回飛行ラリーを成し遂げた。その飛行距離は7,850キロメートルに及び、ルートはパリ-マドリド-カサブランカ-チュニス-コンスタンティノープル-ワルシャワというものであった。この飛行は国内で多大な成功として称えられ、レイ・シャルル・ブレゲーの航空製造会社においても注目を集めた。ポーランド当局の承認を得て、ライスキ大佐はワルシャワ-東京-ワルシャワという次なる先駆的長距離飛行を計画した。1926年3月、時の軍務大臣であるルツィヤン・ジェリゴフスキ大將がライスキ大佐を航空航行局第4部長に任命したため、ライスキは1926年5月初頭、計画されていた任務の遂行者としてボレスワフ・オルリンスキ飛行中尉を指名した。パイロットの補佐役にはライスキの信頼する整備士、レオナルド・クビアク軍曹が当たることとなった。

ボレスワフ・オルリンスキは豊富な飛行経験を有し、1923年から教官として勤務するかたわら、優秀ながらも型破りなパイロットとして知られていた。彼自身も「自分の空中曲技は時として非常に実験的な性格を帯びていた」と回想している。彼は飛行技術に加え、カリスマ性とヨーロッパから日本への先駆的な飛行ラリーを遂行するために不可欠な並外れた勇気を兼ね備えた候補者であった。



ボレスワフ・オルリンスキ飛行中尉とレオナルド・クビアク軍曹。



ルドミウ・レイスキ飛行大佐（軍務省・航空航行局第4部長）。



ブレゲー19型機。

昇りゆく太陽に向かって。

1926年 ワルシャワ-東京-ワルシャワ長距離飛行



飛行準備

ルドミウ・ライスキ飛行大佐が計画したワルシャワ-東京往復20,600キロメートルの長距離飛行は、ソビエト連邦（モスクワ、カザン、オムスク、クラスノヤルスク、チタ）を経由し、続いて中華民国（満洲のハルビン）を通過するルートが想定されていた。最後の中継地は平壤に計画されており、そこから乗組員は長距離飛行の第一区間の最終目的地として所沢飛行場へと向かうこととなっていた。東京へ向けて出発する前に、パリ近郊のヴェリジー＝ヴィラクプレー試験飛行場からストラスブール、ニュルンベルク、プラハ、ヴロツワフ、ウッジを経てワルシャワのモコトフ飛行場までの準備飛行が実施された。

フランスにいたポーランド軍の購買使節団が奔走した結果、H.ポテーズ社がポテーズ25 A-2型機を提供することとなり、1926年5月24日、ポレスワフ・オルリンスキ飛行中尉とレオナルド・クピアク軍曹はパリ近郊からワルシャワへ向けて飛行を開始した。しかし飛行途中、予期せぬエンジントラブルが発生し、チェコスロバキアのヘブ近郊で緊急着陸を余儀なくされ、機体に深刻な損傷を負う結果となった。このポテーズ25型が飛行不能となったことにより、長距離飛行は二か月の遅延を来した。これを受けてルドミウ・ライスキ大佐は、モコトフの中央航空工廠からブレゲー19型機を借用するよう命じた。訓練として、オルリンスキ中尉は1926年8月19日に新たな機体でワルシャワ-クラクフ-ポズナ-グロジニョ-ツワルシャワというルートの試験飛行を実施した。

試験飛行が成功裏に終わると、ジグフリト・ピョントコフスキ中尉が日本側の代表に対し飛行への準備が整ったことを通知した。日本側は、極東における台風の脅威を考慮し、翌週中に長距離飛行を開始するよう助言した。双方の協議の結果、1926年8月27日午前6時にモコトフ飛行場を出発することが決定された。出発の瞬間には、ポーランド、フランス、日本、ソビエト連邦の当局代表者らが見守る中、飛行の発案者であるルドミウ・ライスキ大佐がオルリンスキ中尉に「ポーランドが君たちを見ているぞ」と声をかけ別れを告げた。



パリから東京への計画飛行ルート（ヴィラクプレー飛行場を出発地とする最初の計画による）。地図の下には日本語で「日本からポーランドへの路線」との注記がある。
ヴァツワフ・イエンジェイヴィチ、1926年4月1日から在日本ポーランド公使館の武官を務めた。

本状を携行する者は、ポーランド陸軍航空将校オルリンスキ中尉であり、日本政府の許可のもと、パリより東京までシベリア、満洲及び朝鮮を経由して往復飛行を行う予定である。ここに同人を紹介するとともに、その任務達成を容易ならしめるため、あらゆる便宜を図られるよう要請する。なお、この際我が在外機関が現金または物品にて負担した一切の費用は、在日本ポーランド公使館により精算されることを申し添える。

大正15年5月10日

在ポーランド日本公使館

日本各地方当局御中

在ポーランド日本公使館の推薦状。

本書持参者波蘭國陸軍飛行將校、オルリンスキ中尉ハ帝國政府、貴國より西比利満洲經由巴里東京間、往復飛行ヲ行フニ付、其目的達成上必要ナル一切ノ補助並便宜ヲ供與スルベシ此致謝スル所也尚依所願也
尚我々官民共々貴國ニ對シ金銀等、贈獻スルモノ有之場合ニ付、在在貴國公使館ニ於テ之ヲ都合ニお取次リテ爲メ申
附リ也
大正十五年五月十日
在波蘭日本帝國公使館
日本帝國地方官憲 御中

在ポーランド日本公使館



ワルシャワ-東京長距離飛行の計画ルート。



昇りゆく太陽に向かって。

1926年 ワルシャワ-東京-ワルシャワ長距離飛行

ボレスワフ・オルリンスキ

1899年4月13日、ロシア分割統治下のカミエニェツ・ポドルスキに生まれ、1992年2月28日、カナダのトロントにて没。両親はヴウォジミエシュとクシシュトフォヴィチ家出身のエウフェミア・オルリンスカ。幼少期に愛国的価値観への敬意とともに、フランス語、ドイツ語、ウクライナ語、ロシア語の外国語知識を身につけた。カミエニェツ・ポドルスキの7年制私立商業ギムナジウムを卒業した。

第一次世界大戦中、1916年からロシア軍に志願入隊し、ジトミルの准士官学校を修了した後、占領軍から脱走してユゼフ・ドウボル＝ムシニツキ將軍率いる第1ポーランド軍団に入隊した。ポーランド・ボリシェヴィキ戦争では、ポーランド軍の一員としてはじめ騎兵（1919年1月から1920年3月）として、次いで航空部門において第162スパッド飛行隊（後に第19戦闘飛行隊に改称）の整備補助員伍長として戦った。

独立ポーランドにおいてはビドゴシチの下級パイロット学校（1920年-1921年）およびグルジジョンツの上級パイロット学校（1921年-1922年）で訓練を受けた。1921年にはクラクフのラコヴィツェ飛行場でも追加訓練を受けた。1922年1月1日にワルシャワの第1航空連隊に配属されたが、その後の昇進と転属により、今度は中尉の階級で曲技飛行教官としてグルジジョンツの上級パイロット学校に戻ることもあった。1924年にはトルンの第4航空連隊でわずか



『ロット・ポルスキ』誌 1926年 第11号。

行時間を記録した。晩年はトロントのポーランド退役軍人ホームで過ごした。東京着陸の記念日には毎年、日本大使館の代表者が訪問した。享年93歳に近かった。1929年にボレスワフ・オルリンスキの妻となったのは、ワルシャワの舞台上で活躍したダンサー、スタニスワヴァ・ゴムウカ（1908年-1987年）であった。二人はほぼ60年を共に過ごしたが、子供はいなかった。両者はヴロツワフの聖家族教区墓地に埋葬されている。



1930年のボレスワフ・オルリンスキと妻スタニスワヴァ。背景は連絡機PZL t-2（ブカレストの競技会で披露された機体）。

一か月間パイロットを務めた。同年7月、自身の申請により休職となった。1925年秋に軍に復帰する前は、フランコ・ルーマニア航空会社およびポーランド航空会社「アエロト」で民間パイロットとして勤務した。軍への復帰後はリダの第11戦闘連隊でパイロットを務めた。

1926年、軍務省航空航行局第4部長ルドミウ・ライスキ飛行大佐は、オルリンスキ中尉の飛行技術とロシア語の卓越した能力を評価し、計画中の東京-ワルシャワ-東京長距離飛行の乗組員として彼とレオナルド・クビアク軍曹を選抜した。この偉業の成功はオルリンスキに名声をもたらし、ポーランド航空史の殿堂における正当な地位を確立させた。

1928年には国立航空工場に民間テストパイロットとして入社した。1930年代には数多くの航空競技会で好成績を収めた。第二次世界大戦勃発後に軍に復帰し、1939年9月8日にイギリスに発注した航空機の受け取りのためルーマニアへ派遣されたが、現地では期待していた機体が存在しないことが判明した。ルーマニアからボレスワフ・オルリンスキはフランスへ向かい、その後イギリスに到着してポーランド軍の教育機関で教官として勤務した。1943年、オルリンスキ少佐は第305爆撃飛行隊に配属され、モスクワ戦闘爆撃機による実戦任務にも従事した。1944年夏から1945年2月まで同飛行隊を指揮した。1948年末の動員解除後、南アフリカへ渡り、その後カナダへ移住して航空産業に従事した。

ボレスワフ・オルリンスキは長年にわたる軍務と航空の仕事において92種類の航空機を操縦し、通算9,000時間の飛行



*Bolesław Orliński
Kpt.*

背景にモスクワ戦闘爆撃機の写真。

昇りゆく太陽に向かって。

1926年 ワルシャワ-東京-ワルシャワ長距離飛行



レオナルド・クビアク

1900年10月12日、プロイセン分割統治下のシャモトウィに生まれ、1942年8月20日、ワルシャワにて没。ヴィエルコポルスキ地方の市民階級の家系出身であり、両親はミハウとミハリナ・クビアク夫妻であった。

第一次世界大戦中はプロイセン軍への徴兵を逃れるため、ザクセンの機械工場で働いた。1919年3月、独立を回復したポーランドにおいてボズナン＝ワヴィツァ航空基地に配属され、兵士としてフランチシェク・グルシュキェヴィチ軍曹の指導のもと、工廠学校で訓練を受けた。また、第3種自動車運転資格も取得していた。

ウツクの第9偵察飛行隊に勤務して戦闘行動に従軍し、同飛行隊が第10偵察飛行隊と統合された後、クラクフ近郊のラコヴィツェ飛行場に転属となった。1921年から1923年にかけては航空写真測量小隊の整備士として、国境委員会のためにポーランド・ソビエト国境地帯の撮影任務に従事した。その後、第1航空連隊第14爆撃飛行隊において訓練生指導資格を持つ整備士の職務を担った。



1920年代のレオナルド・クビアク軍曹



レオナルド・クビアク上級軍曹（左から2人目）とポーランド空軍の隊員たち。背景はボテーズ15型機、ワルシャワ、1920年代。

ŻOŁNIERZ POLSKI

Rok VIII WARSZAWA, 17 PAŹDZIERNIKA 1926 Nr 42

LOT DO JAPONJI

(OPOWIADANIE ST. SZERZ. KUBIĄKA)

St. sierżant Leonard Kubicki, urodził się w Szamotułach (Wielkopolska) w 1900 roku. W czasie wojny światowej pracował w fabryce maszyn w Łasku, co zaważyło go od służby w zaborczym wojsku. W marcu 1919 roku wrócił do ojczyzny, następnie wcielony do Armii polskiej i przebywał w Ławicy (pod Poznaniem), gdzie kształcił go officer techniczny, por. Gładyszewski. W 1920 roku przeniesiony na front w IX eskadrze (Łódź), po wojnie zaś w Krakowie, a następnie wrócił do ojczyzny.

Dosyć niepodziwiewanie wybrałem się na tę wyprawę. Miał jechać sierżant Kobus, bodaj że lepszy mechanik odemnie, ale on „fo-ler”, otóżnił się i żona go nie puściła. Czasu było niewiele, w kieszeni tylko 75 groszy. Na dalszą drogę zapatrzyłem się w żywność (krakerski i czekoladę). Trzeba coś gryźć, bo skryć się można w samolocie, ale gdzie leżymy kilkanaście nocy? Mój bagażem przetrzymać się właśnie po wyjeździe. Wtedy bodaj i czyszczyć motor i przygotować aparat do dalszego lotu.

Z Warszawy wyjeżdżaliśmy o 4-jej godzinie. Na lotnisku ukłonił nas, przez smutną koleję mechaników, nie żegnał. Wyjeżdżaliśmy pełni nadziei, myślałem, że pewien motor, z którym zaprzyjaźniłem się już podczas raidu p. pfc. Ryskiego. Zależało mi na cylindrze mojego własnego samolotu. Wtedy J. A. M., który mi podarował w Paryżu pewien znajomy inżynier, po 5-iej godzinie lotu był już w Moskwie. Rozpamiętałem na lotnisku ogniska wskazywały nam drogę, a ich dym kierunek wiatru. Tędyż dnia ruszyliśmy dalej do Kaniowa. W drodze chmury opętały się tak mocno, że lecieliśmy już nad wodą, korytem rzeki Wołgi, której wybrzeża leżały już nad nami. Zapanowała z nimi z trudem znieśliśmy lotnisko, dzięki opni-

workom XIV eskadry niemieckiej, w 1 pałku lotniczym w Warszawie. W latach 1921–1922 oblatując sporych pilotów aerofotogrametrycznych, którzy używali zdjęć całej naszej granicy wschodniej. Wtedy poznałem 1926 roku, w Warszawie, St. sierż. Kubicki, który służył jako mechanik w lotniskach niemieckich. W 1920 roku przeniesiony na front w IX eskadrze (Łódź), po wojnie zaś w Krakowie, a następnie wrócił do ojczyzny.

W Kazaniu zatrzymaliśmy się dzień, z powodu wiatru i niskich chmur. Zwiędziałem miasto.

Następnego dnia pojechałszy dalej, do pasma gór Uralskich pogoda była niemiłosiernie chmurna, bojący wiatr, który zbijał nas z drogi, bo lecieliśmy nad chmurami. W pewnej chwili odlatując między chmurami pozwolono nam przelotować się. Dojrzeliśmy linie kolejowe, która miała nas prowadzić poprzez Arty. Nocowaliśmy w Omsku, Krasnojarsku i w Cytce — na terytorium rosyjskim. W Cytce spotkałem mechanika Polaka, który zajął się oparciem, a mnie gościnnie pojeżdżano. W ogóle nie pisałem, ale wtedy musiałem parę kieliszków wyciszyć.

Następnego dnia wypłynęliśmy w Cherdin, na terytorium Chin. Jest tam liczna kolonia polska, która nas wzruszała serdecznie przywitała. Zastępnym kwiatami nie mogłem wyrazić się z samolotu. Dzieciaki

harcowali, doskonale mi pomagali. Miałem być drugą ścieżką naszą na ziemach chińskich. Potem nad poszarpaną, górską Kores, ponad barierami morzem poleciliśmy do Tokio, zatrzymując się w Heilong, gdzie przez pierwszy spotkaliśmy Japończyków przyjęli nas bardzo serdecznie. Już w Japonii lecieliśmy na wysokości 5000 metrów, nad wygasłym wulkanem Fudzi-



St. sierż. Kubicki i kpt. Ostrowski, odznaczony za lot do Tokio kryjono nadajnik japońskim orderem „Wschodzący Słońce” i japońską odznaką lotniczą.

レオナルド・クビアクはドイツ語に堪能であり、軍務中にロシア語も習得した。1925年9月にはルドミウ・ライスキ大佐とともに地中海周回飛行を行い、1926年にはボレスワフ・オルリンスキ中尉とともに大胆なワルシャワ-東京-ワルシャワ長距離飛行を成し遂げた。帰国後、上級軍曹に昇進した。

東京からの帰還後まもなく、レオナルド・クビアクは軍を退いた。民間人となった後は路線バス会社を経営し、自動車修理工場を営んだ。1934年にパイロットのルドルフ・グロメクの末亡人、旧姓トゥゲマンのイレナ・グロメクと結婚した。クビアク夫妻にはピオトル（1934年–1979年）とガブリエラ（1939年–1977年）の二人の子供がいた。レオナルド・クビアクは、ブルシュクフからワルシャワの自宅へ必要な荷物を取りに行った際、ソビエト軍の空襲によって命を落とした。ワルシャワのブルジェンスキ墓地に埋葬されている。

Leonard Kubicki

START

日本からの帰還後、レオナルド・クビアク上級軍曹は軍事新聞紙上に日本への旅の印象を綴った。『ジョウニエジュ・ボルスキ』1926年第42号。

背景はボズナン郊外ワヴィツァ飛行場。1921年5月10日撮影の航空写真。



昇りゆく太陽に向かって。 1926年 ワルシャワ-東京-ワルシャワ長距離飛行

ブレゲー19型偵察爆撃機

ブレゲー19型機は1921年に、第一次世界大戦中に開発され数千機が運用された非常に成功した前作ブレゲー14型の後継機として設計された。木材と金属の混合構造であった前作とは異なり、新型機は当時としては革新的な全金属構造で製造されることとなった。

世界各国で運用されたブレゲー19型は優れた設計として高く評価され、記録飛行も可能な機体であったが、同時に技術的解決策の先進性ゆえに製造・運用が難しく、比較的高価でもあった。

ポーランドでの採用

ブレゲー19型機はパリに駐在するポーランド軍事使節団によってポーランド軍航空部隊向けに購入された。250機の発注は1925年に確定し、最初の機体はヴウォジミェシュ・ザグルスキ飛行将軍が指揮するピレネー・アルプス長距離飛行によって空路ポーランドに届けられた。

これらの機体は1926年にポーランド航空の前線飛行隊に配備された。ポーランドにはブレゲー19型がA型（偵察型）とB型（爆撃型）合わせて230機、さらにGRの識別符号を持つ長距離特殊仕様20機が輸入された。これらの機体は多くの航空連隊および訓練・教習部隊で精力的に運用された。1936年初頭においても約90機が9つの飛行隊に配備されていた。



パリ第7回国際航空サロンで展示されたブレゲー19型試作機（1921年）。



1926年にフランスで購入された偵察・爆撃用ブレゲー19型偵察爆撃機は、その後10年間運用された。

技術仕様

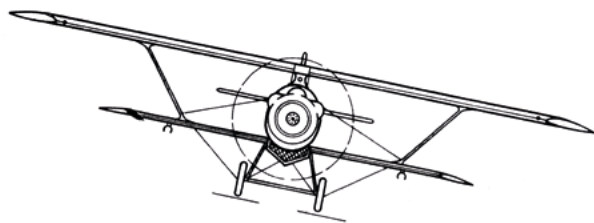
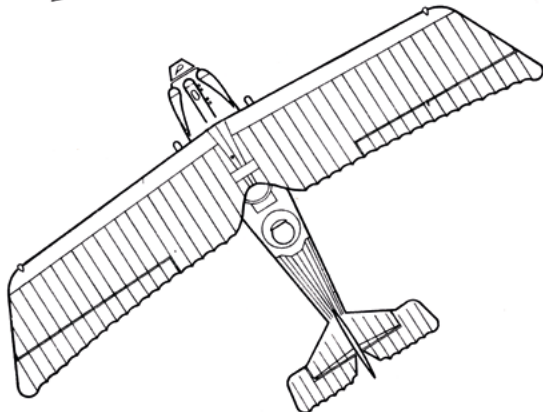
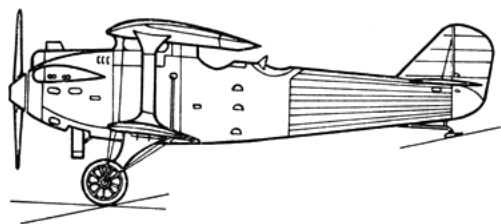
単発二座の偵察機または軽爆撃機で、1と2分の1翼構成（下翼が上翼より著しく狭く短い）に通常尾翼を備える。金属構造で、機体前部および中央部はアルミ板、機体後部・主翼・尾翼は布で覆われている。前脚は固定式二脚金属製車輪式降着装置、後部には金属製尾橈を備える。乗員席はタンデム配置のオープンコクピット。

動力はロレーヌ＝ディートリッヒ製12気筒W型水冷エンジンで、公称出力450馬力、離陸出力478馬力、定ピッチのBre-44牽引式プロペラを装備。燃料タンクはエンジン後方の機首部に365リットル容量のものを搭載。GR型では爆弾倉の位置にあたるパイロット席下の胴体内に補助タンクを追加装備。

武装はパイロット用固定前向きヴィッカーズ7.92ミリ機関銃1丁（プロペラ回転と同調、装弾数500発）、胴体上部の旋回架台に観測員用レイスまたはヴィッカーズ7.92ミリ旋回機関銃2丁、胴体下部の開口部から下方射撃用の観測員用レイスまたはヴィッカーズ7.92ミリ旋回機関銃1丁（合計装弾数1,164発）。爆弾搭載量はA型で翼下懸架135キログラム、B型で胴体内および翼下懸架354キログラム。



メーカーのパンフレットに掲載されたブレゲー19型（1924年）。



ブレゲー19 B2型の三面図。



ワルシャワ-東京往復飛行時の塗装とマーキング。

昇りゆく太陽に向かって。

1926年 ワルシャワ-東京-ワルシャワ長距離飛行



ワルシャワ-東京飛行 (8月27日~9月5日)

ボレスワフ・オルリンスキ中尉とレオナルド・クビアク軍曹によるワルシャワから東京までの飛行は、戦間期を代表する長距離飛行の一つだった。1926年8月27日、ワルシャワのモコトフ飛行場を、低い雲底と雨の中で離陸した。

ルートはヨーロッパからアジアへと広大な大地を横断するもので、総延長は約1万300キロ。天候と機体のコンディションに合わせ、日程を区切って進むやり方を採用した。各地の行程で、二人は現地当局や住民から温かく迎えられ、多くの飛行場では国際的な出来事として行政や報道の関心を集めた。現地では、整備や修理の手伝い、燃料やオイルの補給など、運用・技術・ロジスティクス面の支援が用意された。修理の中心は、苛酷な飛行で消耗しやすい部分で、脚のタイヤの損傷やエンジン潤滑系の不調といったものだった。消耗品の入手が限られ、鉄道で遠くから取り寄せる必要が生じることも多く、そのぶん滞在が延びることもあった。機体の稼働を支えたのは整備士のクビアク軍曹で、着陸後は彼が飛行場に残って不具合を直し、次の行程に備えるのが常だった。



視界不良下で撮影された高度1200メートルからの空撮 (1926年以前、軍の写真班による撮影)。

なかでも最も見事な成果は、史上初めて平壤-東京間 (1600キロ) を無着陸で飛び切ったことであつた。日本の最高峰である富士山周辺を安全に越えるため、オルリンスキ中尉は機体をおよそ5000メートルまで上昇させる必要があつた。

東京郊外の軍用飛行場である所沢に到着すると、政府、軍、そして外交団や報道関係者の代表が公式に出迎え、一般の見物客も大勢詰めかけた。二人はその後東京へ移り、数多くのレセプションや外交行事に参加した。日本での盛大な歓迎は、彼らの偉業が持つ威信と、日・ポーランド関係にとっての大きな意義を物語っていた。



東京へ出発前のレオナルド・クビアク軍曹とボレスワフ・オルリンスキ中尉。背景はブレゲー19型機。



東京の飛行場では、在日本ポーランド公使館の駐在武官ツツワフ・イェンドジェイェヴィチ中佐 (軍 装姿) が出迎え、主催者側を代表して長岡外史元参謀総長 (シルクハットを掲げている) が挨拶した。日本の象徴の一つである菊の花が、二人のポーランド人飛行士に贈られた。





昇りゆく太陽に向かって。

1926年 ワルシャワ-東京-ワルシャワ長距離飛行

東京滞在

1926年9月5日、オルリンスキ中尉とクピアク軍曹は東京郊外の所沢飛行場に着陸した。日本の軍や行政当局の代表、帝国飛行協会の関係者、在日本ポーランド公使館関係者、そして大勢の市民が詰めかけ、到着は大きな関心を集めた。

歓迎式は盛大に行われ、子どもたちはポーランドの小旗を振り、「バンザイ!」の掛け声で二人を迎えた。この到着は国際的な出来事として扱われ、1926年の日本で最も話題になった航空イベントの一つとなった。

二人の東京滞在は、外交的・宣伝的にも大きな意味があった。日本政府、帝国飛行協会、在日ポーランド公使館が主催する公式行事に出席し、日本の航空界や産業界、報道関係者との会合や、祝賀の宴席が数多く催された。

表彰では、オルリンスキ中尉が勲六等旭日章と帝国飛行協会の金メダルを受章、クピアク軍曹は勲七等旭日章を授与された。日本の新聞は、国際的な航空交流の発展と日ポーランド協力の一例として、二人の訪問を大きく取り上げた。



陸軍大将本郷房太郎が、帝国飛行協会総裁の久邇宮殿下に代わって、ポーランド人飛行士に功労メダルを授与。



クピアク軍曹、ワツワフ・イェンドジェイエヴィチ中佐、オルリンスキ中尉、日本陸軍省の将校たちとともに。



日本の陸軍大臣主催の祝賀昼食会の参加者。ポーランド人のほか、政府、産業界、軍、外交団の代表が出席。



東京の帝国ホテル前でのポーランド人飛行士たち。ホテル正面には「二人のポーランド人飛行士万歳」の垂れ幕が掲げられ、その脇にポーランド国旗と日本国旗が掲げられている。



皇陵の前に立つオルリンスキ中尉とイェンドジェイエヴィチ中佐。

昇りゆく太陽に向かって。

1926年 ワルシャワ-東京-ワルシャワ長距離飛行

東京—ワルシャワ飛行 (9月11日~25日)

オルリンスキ中尉とクピアク軍曹の帰路は、1926年9月11日に東京からスタートした。ワルシャワ行きは、日本への旅以上に厳しいものになった。出発時点から天候は悪く、雷雨が近づき、日本海には台風の警報が出ていたが、二人は飛び立つ決断をした。同じくアジアとヨーロッパの広大な地域を横断するルートではあったものの、帰りは時間もかかり、神経をすり減らす展開が続いた。初日は荒れた嵐のせいで、11時間飛んでわずか500キロしか進むことができなかった。

過酷な条件の下で距離を重ねるごとに機体は消耗し、行程が進むたびに新たなトラブルが発生した。なかでも深刻だったのがエンジンの潤滑（オイル）系の不具合で、中国とロシアの国境にある満州里（マンチョウリ）や、その後ロシア側のビルカで強制着陸を余儀なくされた。後者の停留地では、配管のシール作業に整備士が7時間もかける大仕事になったうえ、まだ固定が十分でなかったブレゲーが突風にあらわれてしまい、機体構造に大きなダメージが発生。翼の一部が折れ、プロペラにも亀裂が入った。だが、現地の整備陣の機転と粘りで針金と木工用接着剤などを駆使して応急修理に成功し、再び離陸できた。



ワルシャワ帰還後のブレゲー19型機。下翼とエンジンカウルに損傷がはっきり見られる。



ポーランド人が1926年9月14日に不時着した平壌の空撮写真。



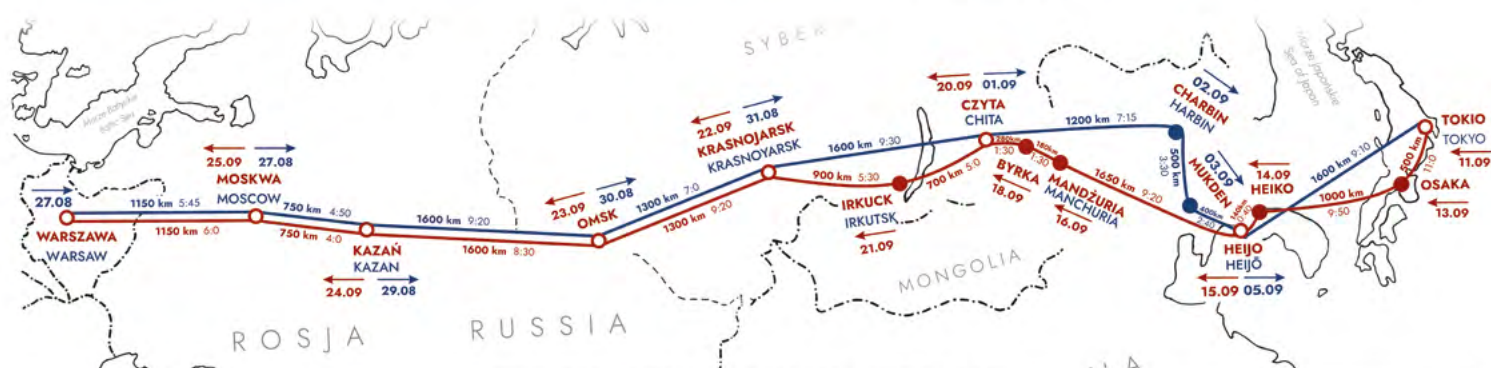
ワルシャワへの帰還は一大事となり、飛行士たちは英雄として迎えられた。彼らの偉業は国内外に広く反響を呼び、ポーランド人飛行士の勇気と技量の象徴となった。



レオナルド・クピアク上級軍曹とボレスワフ・オルリンスキ大尉。帰国直後、モコトフ飛行場でブレゲー19型機の前にて。



モコトフ飛行場で、オルリンスキ中尉とクピアク軍曹をカジミェシュ・バルテル首相、ダニエル・コナジェフスキ將軍、そして大勢の市民が出迎えた。





昇りゆく太陽に向かって。
1926年 ワルシャワ-東京-ワルシャワ長距離飛行

飛行の意味

1926年8月末から9月初めにかけての、オルリンスキ中尉とクビアク軍曹によるワルシャワ―東京―ワルシャワ飛行は、ポーランドと日本のメディアで熱狂的に報じられ、両国の政治・経済関係を構築する上での意義が強調された。

東京への飛行はまた、20世紀初頭のロシアとの独立をめぐる戦いにおけるポーランド国民への日本による支援、第一次世界大戦後のポーランド国家承認、そしてロシアのボリシェヴィキ革命の混乱から救われたポーランドの子どもたちへの保護に対する感謝の気持ちも込められていた。

この飛行を発案したライスキ飛行大佐の念頭には、ポーランド国家の指導者ユゼフ・ピウスツキ元帥が日本に抱いていた敬意と友好の思いもあった。ピウスツキ元帥は、1904-1905年の日露戦争でロシアと戦った日本の将校51名（うち元帥2名）に、ポーランド最高の軍功章であるヴィルトゥティ・ミリタリ勲章（軍事十字章）を受けけることを決定していた。正式な国交樹立（1919年3月22日）以前から、両国にとって共通の脅威であったロシア帝国、そして後のボリシェヴィキ・ロシアに対抗するための軍事協力が両国間に存在していた。

日本は当時、ポーランドにとって重要な貿易相手と見なされており、1922年12月には日波通商航海条約が結ばれていた。ポーランドはブリキや毛織物、医薬品などを輸出し、日本からは主にお茶や米を輸入していた。オルリンスキ中尉とクビアク軍曹の偉業は、この条約の実施にも弾みをつけ、二人が東京で歓迎を受けて間もなく条約は発効した。条約は経済・文化協力を大きく広げ、国家と社会の距離を一段と縮めた。両国間の貿易は急速に発展し、一例としてガル・シロンスク地方の製鋼所フェルム製鉄所は、パイプラインや鉄道レールの納入案件で入札を勝ち取っている。



独立運動家ユゼフ・ピウスツキ、1904年の日本出発前。左から2番目が日本側代表の宇都宮太郎、ピウスツキは右から2番目。ベルン、1904年。



奥保章（おく やすかた）陸軍元帥（1847-1930）。1925年3月13日、ピウスツキ元帥が議長を務める叙勲審議会の決定に基づき、スタニスワフ・ヴォイチェホフスキ大統領からヴィルトゥエ・ミリタリ（勲章コマンドル十字章（第14章）が授与（写真は1930年以前）。

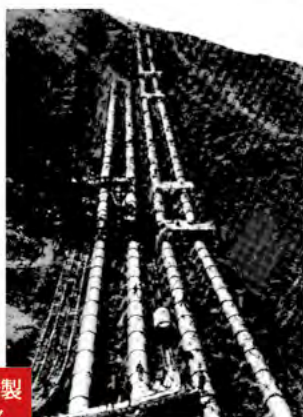
ユゼフ・ピウスツキ元帥を議長とする勲章評議会による、功績ある日本人将校へのヴィルトゥティ・ミリタリ勲章授与式。前列左から、日本の田中義一首相、在日本ポーランド駐在武官ワツワフ・イェンドジェイェヴィチ中佐、岡田啓介海軍大将。1928年5月。



ボレスワフ・オルリンスキ飛行中尉とレオナルド・クビ
 アク整備軍曹の日本への飛行に関する記事。『ジョウ
 ニェジュ・ポルスキ』1926年10月10日号（長距離飛行
 終了後の一階級昇進）。



日本におけるフェルム製鉄所製
パイプライン。



駐日本ポーランド特命全権公使ミハウ・モシツキ(中央)。世界周航中の海洋学校帆船「タル・ポモジャ」の船上で、ポーランド商船隊の将校たちと。横浜港、1935年3月5日。

昇りゆく太陽に向かって。

1926年 ワルシャワ-東京-ワルシャワ長距離飛行

飛行の意義

オルリンスキ中尉とクビアク軍曹の飛行は、情報分野だけでなく、学術・文化面での協力を一気に活発化させた。ポーランド・日本協会や日本・ポーランド協会、日本の「ポーランド学生親友会」などの活動が広がり、ポーランドやその成果を紹介する日本語の出版物も出はじめた。親交を深めるさまざまな交流会も、関係強化に寄与した。

外交面でも交流が活気づき、とくに1932年に日本が満洲を占領し、満洲国の承認を働きかけるようになると、その流れが加速した。ポーランドは満洲国を承認し、同地のポーランド人住民に領事保護を及ぼすことを重視していた。



『ポーランド事情』の表紙と収録地図。1929年、東京の日本=ポーランド協会刊。ステファン・カルスキ著『Poland - past and present』(1927年、ワルシャワ刊)の翻訳で、駐日本ポーランド特命全権公使ズジスワフ・オケンスキの序文つき。この後も邦訳が相次ぎ、例えば『ポーランドの外交政策』(1933年)、イグナツィ・ヤン・パデレフスキの論考『いわゆるポーランド回廊問題』(1933年)、エウゲニウシュ・クフィアトコフスキ『Pórando-no Baruchikku seisaku (ポーランドのバルト政策)』(1933年)などが刊行された。1932-35年に在日ポーランド公使館の駐在武官を務めたアントニ・シュウォサルチク外交専門大尉は、1938年に『ポーランド小史』を日本語で出版し、比較考察『日本の魂とポーランドの魂』を付録として収録した。



駐ポーランド特命全権公使松島肇と夫人、ポーランド共和国大統領イグナツィ・モシツキと夫人、東京の日本・ポーランド協会会長・上院議員の東郷やすし(右より着席順)。ワルシャワ、1929年9月。



ワルシャワにおけるポーランド・日本協会の舞踏会、1938年4月30日。左から3人目が同協会書記イレナ・ソプチンスカ。在日本ポーランド公使館の元駐在武官アントニ・シロサルチク少佐(軍装)。

1941年の真珠湾攻撃後、ロンドンにあったポーランド亡命政府は、同盟国の敵である日本に宣戦布告した。東條英機首相はこの決定を受け入れず、独立を賭けて戦うポーランドの意思表示は英米に強いられただと受け止めた。国交は途絶えたが、非公式の軍事協力は維持され、ヨーロッパでの戦争終結後も、将来の「ソ連と西側の戦争」を想定して亡命政府が準備していたポーランド情報機関の秘匿ネットワークにより継続された。



ワルシャワの日本公使館でのレセプション。左はタデウシュ・ロメル駐日本ポーランド公使(1937年10月1日から大使)、右は伊藤述史駐ポーランド日本国公使。1937年3月。



リトアニアのカウナスで日本副領事を務めた杉原千畝が、家族とともにケーニヒスベルク(現在の Калининград)の日本総領事館の階段にて。1941年。杉原千畝は1940年に、ユダヤ人を含むポーランド国民に数千件の日本通過ビザを発給し、彼らの日本への脱出を可能にした。ポーランドの情報機関とも協力した功績により、1985年にイスラエルのヤド・ヴァシェムからメダルと「諸国民の中の正義の人」の称号が贈られた。



東京のポーランド共和国大使館の建物(1941年10月まで機能)。



昇りゆく太陽に向かって。 1926年 ワルシャワ-東京-ワルシャワ長距離飛行

ポーランド航空への影響



デンブリンの格納庫前に並ぶ空軍士官候補生学校の機体。

航空の普及と軍用航空教育の拡充

オルリンスキ中尉とクビアク軍曹の成功は、とりわけ軍事航空の広範な普及に貢献した。1925年にグルジョンツに創設され、1927年にデンブリンに移転した士官航空学校は、開校当初の数年間に於いて当初の計画をはるかに上回る数の士官候補生を受け入れた。

1920年代末から1930年代初頭にかけての世界恐慌による混乱も、航空勤務への関心を衰えさせることはなかった。1929年から1933年にかけては観測員の養成のみが行われ、パイロット訓練が再開されたのは1934年になってからであったにもかかわらずである。これにはオルリンスキとクビアクの後継者たち、すなわちフランチシェク・ジュヴィルコ飛行中尉とスタニスワフ・ヴィグラ技師、イェジ・パヤン飛行大佐、スタニスワフ・スカルジンスキ飛行大佐の多大な功績があった。毎年の入学生定員を増やした航空士官候補生学校は、第二次世界大戦勃発までに973名の卒業生を輩出し、うち707名が観測員、266名がパイロットであった。彼らは1939年9月の戦役においてポーランド航空の主力を成し、ドイツの猛攻に対して最初に抵抗した。それは彼らにとって、フランス、イギリス、北海、大西洋、北アフリカ、さらには極東の空域を経由する長い自由への道の始まりに過ぎなかった。しかしいかなる地においても彼らはポーランド航空の伝統の継承者として最高の資質を示し続けた。

ポーランド軍用航空の技術的進歩

ブレゲー19型機の運用で得た良い経験は、ポーランド製金属構造軍用機の誕生に弾みをつけた。転機となったのは、ジグムント・ブワフスキ技師が設計し、PZL (国営航空工廠) で生産された1931年のPZL P.7a型戦闘機であった。ポーランド軍で初めての全金属構造機で、当時はおそらく世界最高の戦闘機だった。この期待の就役により、ポーランド戦闘航空隊は全機全金属構造の近代機を運用する、技術面での世界的リーダーに躍り出た。

当時PZLのテストパイロットだったオルリンスキもP.7a型機の開発に貢献している。1932年9月1日のPZL P.7試験飛行では、機体の不具合 (フラッターによる振動が原因) でパラシュート脱出を余儀なくされたが、こうした経験も改良に生かされた。

P.7型機で培われた知見は、その後の各種機体、例えば近代的な双発爆撃機PZL-37「Łoś (ウォシ)」の開発につながり、民間航空においても全金属製旅客機PZL-44「Wicher (ヴィヘル)」といった設計に応用された。



PZL.44「Wicher (ヴィヘル)」試作機。



戦闘機PZL P-7/I試作機。

昇りゆく太陽に向かって。

1926年 ワルシャワ-東京-ワルシャワ長距離飛行



本展の企画・制作：ユゼフ・ピウスツキ元帥記念中央軍事図書館

展示構成

dr Jan Tarczyński, gen. broni rez. pil. dr Tadeusz Mikutel,
Maciej Biernat, Beata Dymczyk, Igor Niewiadomski,
Rafał Szabala-Chelmiński, Anna Szacoń

協力 dr Stefan Artymowski, Paweł Mozgawa, Arkadiusz Wingert

内容監修 Wojtek Matusiak

翻訳 Koji Mimura

デザイン・グラフィック制作

Beata Dymczyk, Agata Frelík, Alicja Głombińska, Anna Szacoń

資料の技術準備

Izabela Ajdacka, Daniel Czarnecki, Hanna Rewers

表紙・編集ページの図版 Robert Firszt

本展で使用した所蔵資料：

- ・ ユゼフ・ピウスツキ元帥記念中央軍事図書館
- ・ レオナルド・クビアク家
- ・ デンブリン空軍博物館
- ・ 国立デジタル公文書館 (NAC)
- ・ Robert Gretzyngier, Wojtek Matusiak
- ・ フランス国立図書館 Gallica

ボレスワフ・オルリンスキとレオナルド・クビアクによるワルシャワ-東京-ワルシャワ 長距離飛行100周年記念行事

後援



パートナー

