

# 鵬

## ニュースレター

第 31 号 2011 年

大阪府立大学工学部航空宇宙工学科同窓会  
<http://www.aero-osakafu-u.jp/>

飯田周助 名誉教授  
追悼特別号

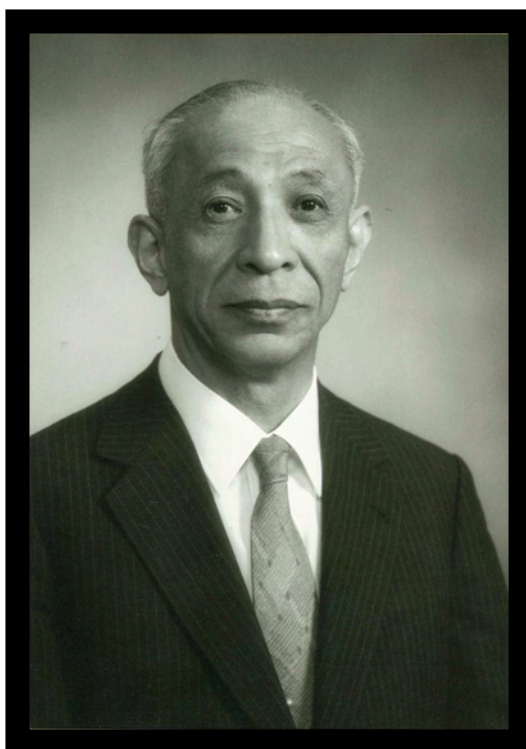
### 目 次

|                                  |                       |    |
|----------------------------------|-----------------------|----|
| 飯田周助名誉教授ご略歴                      |                       | 1  |
| 飯田周助名誉教授 随想                      |                       |    |
| 「私の航空工学との関わり - 大阪府立大学航空工学科の創設まで」 |                       | 2  |
| 飯田周助先生のご冥福をお祈りします                | 池田 靖 (1期, 鵬会前会長)      | 6  |
| 飯田 周助先生を偲んで                      | 西岡通男 (7期)             | 8  |
| 飯田周助先生のご逝去を悼んで                   | 大久保 博志 (航空宇宙工学分野主任教授) | 10 |
| 飯田先生の思い出                         | 室津 義定 (6期, 鵬会会長)      | 11 |
| 編集後記                             |                       | 11 |

## 飯田周助先生 略歴

大正 7(1918)年 1月 29日生

逝去 平成 23(2011)年 1月 21日 92歳



|                      |                               |
|----------------------|-------------------------------|
| 昭和 18(1943)年 4月      | 大阪帝国大学大学院修了                   |
| 昭和 18(1943)年 5月 12日  | 大阪帝国大学講師嘱託                    |
| 昭和 19(1944)年 6月 28日  | 大阪帝国大学助教授                     |
| 昭和 22(1947)年 6月 13日  | 大阪府立機械工業専門学校教授                |
| 昭和 24(1949)年 4月 1日   | 大阪府立浪速大学助教授                   |
| 昭和 30(1950)年 9月 1日   | 大阪府立大学助教授 (同日 大阪府立大学と改称)      |
| 昭和 35(1955)年 9月 1日   | 大阪府立大学教授                      |
| 昭和 46(1971)年 1月 1日   | 大阪府立大学学生部長 (昭和 46年 12月 31日まで) |
| 昭和 51(1976)年 12月 16日 | 大阪府立大学工学部長 (昭和 55年 12月 15日まで) |
| 昭和 56(1981)年 4月 1日   | 大阪府立大学名誉教授                    |

### 学会および社会における活動

|                 |                             |
|-----------------|-----------------------------|
| 昭和 43(1968)年 4月 | 日本航空宇宙学会関西支部長 (昭和 44年 3月まで) |
| 昭和 43(1968)年 4月 | 運輸省航空局耐空検査員                 |
| 昭和 56(1981)年 4月 | 大阪真空機器製作所顧問                 |

### 叙勲

|                    |          |
|--------------------|----------|
| 平成 3(1991)年 4月 29日 | 勲二等瑞宝章授章 |
|--------------------|----------|

### 表彰

|                    |                     |
|--------------------|---------------------|
| 昭和 53(1978)年 5月 3日 | 憲法記念日知事表彰 (教育功劳) 受章 |
|--------------------|---------------------|

## 私の航空工学との関わり — 大阪府立大学航空工学科の創設まで

### 1. 50年という歳月

ライト兄弟による初飛行は1903年、日本人による初飛行は1910年、そして1914年第一次世界大戦には早くも軍用として飛行機が登場している。東京大学に航空学科が創設されたのは1920年、第1回の卒業生を1923年に送り出している。日本海軍もこの頃既に飛行機に関心を持ち始め軍用としての利用の研究に入った。筆者の恩師三木鉄夫先生は1923年東北大学卒業、愛知時計電機(株)に入社、飛行機の設計製作に携わられる事になる。海軍自身は勿論、三菱、川崎、中島等の飛行機会社が独仏の会社から技術を導入に真剣になる。愛知時計はドイツのハインケル社と提携することになり、三木先生のドイツでの勉強が始まった。日本語による航空工学の著書第1号は三木先生による「航空工学」(1932年、太陽堂)であり学究肌の技術者であった。第2号は川西航空機の小野正三先生で日本航空学会が発足したのもこの頃である。また日支事変等の発生による軍備増強の声により航空技術者の養成を迫られた。東京大学にしかなかった航空学科が、1938年阪大と九大に設けられた。筆者はこの年阪大に入学した。三木先生はこの時愛知時計電機を捨てて敢えて後輩養成のために阪大へ赴任されたわけである。活きた航空技術を直々に学ぶ機会を得たのは大きな幸せであった。「飛行機設計上巻、下巻」(1940年、東学社丸井書店)という三木先生の第2の著書により設計法を習った。後年筆者が“テ”号低速飛行機の設計の大部分に携わる機会を得たのも三木先生との出会いのお陰である。この事はまた後で述べることとする。写真1に三木先生のポートレートを示す。



写真1 三木 鉄夫 先生  
1944年(昭和19年)頃

戦いの雲行き怪しくなるに伴い学生定員は、創設時には10名で、その後20名、35名と増加していった。1941年3月に卒業し、縁あって阪大に就職する事となった。まだ日米の戦争にはなっていなかったが、その後1945年8月までの4年4月余の歳月は筆者にとって最も活動した時代であり忘れ得ぬものである。1945年にはB29の空襲により多くの都市が焦土と化し敗戦という憂目を味わった。1903年ライトの初飛行より42年しか経っていないのである。飛行機というものが兵器として利用された一つの時代で、その初期50年の特異な歴史の大部分を占めるものである。

幸い以後大きな戦争はなく、航空機が平和的に利用されているのは喜ばしい事である。このよう感慨を抱くのは昔を知る者のみであろう。

### 2. オートジャイロの開発

1940年の暮に1機の大破したオートジャイロが阪大に運び込まれた。米国ケレット社製の機体で、陸軍航空本部が購入したものの飛行に失敗してプロペラ、回転翼、機体部分等破壊したままのものである。これを陸軍技術本部が譲り受け、弾着観測機として利用するため修理・開発を依頼してきたのである。三木先生指導のもとに主に回転翼、機体部分は萱場製作所が修理を担当翌年5月完了した。そして飛行試験を伊丹空港で朝日新聞社航空部が引き受けて行うことになった。これに立ち会うため筆者も三木先

生のお伴をして伊丹へ通うことになり記録係を務めた。陸軍からは担当の技師の方1名と兵隊さん1名、整備は朝日の技術者数名という小人数である。操縦は当時有名な飯沼飛行士に託された。オートジャイロは推力をプロペラから得、前進することによる回転翼の自動回転により揚力を得るものである。回転翼の各ブレードは上下に羽ばたく flapping hinge、前後に動く drag hinge を持つが feathering hinge を持たない。関係者全員未経験のため初めは随分と手こずった。回転翼は予め回転を与えておいて後プロペラ推力をフルにして前進をする。この予回転を与えるためエンジン後部に駆動装置が付けられている。この装置が複雑で先ずここで引っかかり 180rpm の予回転を得るのに一苦労した。さらに回転を始めると3枚のブレードの不揃いにより機体がゆっさゆっさと揺れる有様には驚かされた。当時の技術では無理があったのだが予備のブレードも含めて3枚の比較的揃ったものを選びなおした。それで揺れは少し改善、次はロータ回転軸をエンジンから分離、エンジン全開で前進を試行、ほぼ試飛行可能という段階まで1週間は費やした。ここで飯沼飛行士搭乗、塚越機関士も同乗初飛行に入る。回転翼の予回転順調、エンジン全開、滑走開始、速度がついたと思った瞬間機体は地面を離れていた。一同喜びの喚声を挙げた。しかし機上では大変だったのである。ブレードは固定ピッチであるから1回転中前進サイドと後退サイドと揚力が異なるからブレード先端の描く tip path plane が傾くことになる。直線飛行するためにはこの傾きがあってはいけないわけで、操縦桿中立位置で水平直線飛行ができるように操縦系統を調節しておかなければならない。これを怠ったため中立位置がとんでもない位置にきたが、これを凌いで無事帰ってこられた。やはりベテランでなければ出来ない事柄であった。調節を正し順調な飛行が出来るようになった。そして飛行性能の測定に入り、後に示すような結果を得たわけであるが、またその途中で事件が勃発する。別の任務で飯沼飛行士が南方方面に出掛ける為こちらの仕事は1日休みとなり連日の空港通いも一服となった。ところが飯沼飛行士が現地で不慮の事故死を遂げられてしまった。この事は伏せられたまま年の暮に戦死と発表された。こちらの仕事は急遽やはり朝日の川崎一飛行士が担当飛行性能試験を完了したのである。この川崎飛行士も、その後やはり軍の命令で、ドイツへ向けて飛び立ったまま、行方不明になった隠密飛行で亡くなられた。

このオートジャイロの諸元と試験で得られた性能は、次のようなものであった。

|                                                                                         |                                             |
|-----------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------|
| 1. 全長：6.95 m、全高：3.10 m、<br>ロータ直径：12.2 m                                                 | 5. 離陸滑走距離： 無風時 61m                          |
| 2. 自重：755 kg、全備重量：1,170 kg                                                              | 6. 着陸滑走距離 5～6m 以内                           |
| 3. 速度： 最大巡航速度 162 km/h<br>普通巡航速度 115 km/h<br>最小速度 43 km/h                               | 7. 最大降下率： 8m/s                              |
| 4. 上昇力： 1000m まで 3分26秒<br>2000m まで 7分49秒<br>地上上昇率 5.4 m/s<br>地上上昇角 11度<br>上昇限度 3500m 以上 | 8. 滑空角 13度                                  |
|                                                                                         | 9. 燃料消費量： 54 l/h                            |
|                                                                                         | 10. 航続時間（燃料114 lとして）2.1時間                   |
|                                                                                         | 11. 航続距離（普通巡航速度で）240 km                     |
|                                                                                         | 12. その他：試験の結果、巡航速度において<br>前後及び左右の手放し自動安定性良好 |

2ヶ月にわたる試験はこれで終わり、この型式のオートジャイロはカ号観測機として制式に採用され、エンジンは取り換えられたが萱場製作所で生産に入ってひとまず大学の手を放れた。次のテ号飛行機的设计を終えた後、再びこのオートジャイロの問題に戻りブレードの角度を可変にする工夫を考え再設計

し、図面まで出来上がったところで終戦になってしまった。写真2に、カ号オートジャイロを示す。



写真2 カ号オートジャイロ

当時別に、三木先生と飛行機のカタパルト射出の研究をしており、模型飛行機を作って実験をすることになった。大学の近くで小学生に模型の作り方を教えながら模型材料を売っている小さな店があり、材料を購入したりいろいろと飛行機の話をしたりして店主と親しくなった。武政さんといった。飛行機

の事も詳しく、商売も難しくなってきたので、むしろ商売をやめて大学で筆者の仕事を手伝ってほしいと頼んで大学に勤めて貰った。カタパルトでの跳躍離陸の機構を考えて貰った。そして図面まできっちり描きあげて貰った。筆者の助っ人として有難いひとであった。しかし戦争末期‘45年6月の大阪大空襲で大学付近を焼かれ、武政さんの家も焼かれた。それでもう郷里へ引き揚げますと高知に帰られた。さてその後昭和も30年頃か、ペギー葉山の持ち歌「南国土佐を後にして」という歌が流行りだした（カラオケの歌集にもある）。この歌の作詞・作曲者があの武政さんである事がその後分かり、大変な驚きであった。このような音楽の才能もある方だったのである。山本直純らとコンサートも開いておられた。この歌と武政英策さんの名前は永久に残っていくであろう。一つのエピソードである。

### 3. テ号飛行機の開発

テ号というのは低速飛行機の“テ”の意味である。当時ドイツではフィゼラー・シュトルヒという低速飛行機が出現していたが、オートジャイロよりもやはり作りやすいし扱いやすいから、このような低速・短距離離着陸飛行機を作る事に事情が急変、これをやはり阪大で引き受けることになった。阪大といっても結局三木先生と筆者の二人である。1941年後半から42年丸1年は費やしたであろうか設計に明け暮れるようになる。計算機との戦いである。本務は勿論あるわけで三木先生のカタパルト射出の研究、1年生の設計製図（卒業と同時に受け持たされた）等も進めながらの作業であった。

この飛行機の基本の考えは勿論最大揚力係数を如何に大きくするかである。三木先生の先進的な高揚力機構の構想は、まだ普及していなかったファウラーフラップの採用、前縁隙間翼（スラット）を付ける事、更に画期的な事は補助翼にまでファウラーフラップを付けるという事であった。与えられた要求より機体全体の大きさ、型式翼型等初期設計は三木先生の構想の基に進められ、三面図を描く段階辺りから筆者の出番となってきた。一般に翼型は設計者の独創により定められたもので、大きな紙に鉛筆書きされたものを渡された。それを基に筆者が寸法表を作成した。風洞実験用の翼模型はこれを基に作られるが精巧を要するものである。特に風圧分布を測定する模型は極めて重要でその専門業者に依頼するためわざわざ沼津まで出掛けたこともある。主翼前縁のスラット部分は迎え角を大きくすると前向きに力が働くので支点をうまく取ると自動的に前に飛び出すようになり失速角が大きくなる。これを利用するため前縁部風圧は細かく測定した。またファウラーフラップ展開時に取るべき最適の角度も実験により摸索した。吹き出し口1m径の風洞を駆使して極力性能の向上を図ったが、膨大な測定結果の整理は大変な作業であった。性能計算、強度計算等計算は勿論細部の設計はすべて筆者に任されていたのである。補助翼に付けられたファウラーフラップも主翼のフラップと同時に展開しなければならないから、

その駆動索を補助翼ヒンジを通さねばならずこれも難題のひとつであった。

三木先生の設計の講義には計算は誤りを防ぐため3人の人間が行うとあったが筆者一人では不可で、結局すべての計算を筆者一人で3回繰り返した次第である。この機体の製造は神戸製鋼所が担当、製作図面は会社の技師2名が大学へ派遣され全部描きあげてくれた。更に資材不足で月日を浪費しながら機体が日の目を見たのはもう'44年になっていたか、それでも試飛行はやはり朝日新聞社の小俣飛行士により行なわれ無事成功裏に終わった。しかし戦争末期既に困難多くこの飛行機もこれまでに終わってしまった。ただ筆者にとっては飛行機の設計という得難い経験をさせて貰った。写真3にテ号飛行機と主な諸元を示す。



1. 全長：9.50 m、  
全幅：16.00 m、  
主翼面積：20.00 m<sup>2</sup>
2. 自重：780 kg、  
全備重量：1,130 kg
3. 最大速度：180 km/h

写真3 テ号飛行機

#### 4. あとがき

敗戦により航空に関する研究が禁止されたため、阪大の航空学科は無くなった。そして筆者らは大阪府立機械工専に転任したが、この学校が1949年に新制の浪速大学に衣替えし、1955年に現在の大阪府立大学と改称したのである。工学部機械工学科に所属した。ここに戦時中海軍で航空エンジンの開発に尽力されていた安本武之助先生が教授として赴任されてきた。これで機体は三木、エンジンは安本の両先生が揃い強力な核が出来上がった。1951年航空工業の禁止が解かれたため早速航空工学科の創設へ向けて準備に入った。大学独自で可能なコースの新設から始め'54年には第1期生の入学となる。学科の新設は文部省の認可が必要なため、またそのためには大阪府当局が承認しなければならず、これらを通過するまでに随分と時日を要したのである、航空産業と無縁の大阪府にとって航空学科はその必要を認めないというわけである。航空産業は裾野が広いからすべての産業に波及効果がある旨説得に当たった。1957年ソ連が人工衛星を打ち上げ漸く世間が航空工学に関心を持つようになり、また大阪商工会議所の当時有名であった会頭の杉道肋氏の働き掛けもあって大阪府も重い腰をあげ'59年文部省に申請、認可を得て'60年に航空工学科の看板を掲げることが出来た。現在、東大阪の人工衛星打ち上げなどに大阪府立大学として大きな力を発揮されているのを見て、筆者は一入喜びを新たにしているのである。

航空禁止が解かれて各大学も航空学科を復活させ、航空技術研究所も再開、航空産業も復活、日本航空(株)も飛行機を飛ばせるようになった。これらはやはり戦前、戦中に蓄えられた充実した力によるものであろう。

筆者が歩んできた道が大阪府立大学航空工学科の誕生そして発展へと繋がってきたのは、今振り返って誠に幸運であったと思う次第である。

## 飯田周助先生のご冥福をお祈りします

池田 靖（1期生、鵬会前会長）

先生の訃報に驚き、悲しみました。先生は数年前、全ての年賀状差出しを止めたと仰っておられたのに、本年元旦にお住まい近くの鶴林寺庭園の油絵が縮小印刷された年賀状を頂きました。ご趣味の謡曲「高砂」由来の「尾上の松」の近くを、終の棲家とされた転居通知も昨年頂いたばかりでした。

先生との出会いは昭和29年4月機械工学科航空コースに入学し、助教授として紹介されたのが最初で、専門課程には安本武之助 教授、澤田定雄 助教授と、大阪府立短期大学三木鉄夫学長がおられ、戦後初めての航空工学専門学科として東京大学と共に創設され、この年の入学は、日本国内では2大学だけだと説明された記憶があります。

在学中のアクシデントとして、先生が地下鉄難波駅で線路上に転落され、長期療養中にご自宅へ同期の神谷 博君とお見舞いに伺ったことがそう遠くない昔の様に思い浮かべられます。

卒業研究で先生の講座に私自身は属さなかったのですが、写真1は、先生と卒業直前の第1期生全員が、揃った唯一且つ最古の記念写真です。（安本教授と平野助手のお二人を含め、14人が写っています）



写真1

先生とのお付き合いは、むしろ卒業後の方が頻繁でありました。

日本航空学会関西支部の例会が隔月に大阪市内で開催されていたので、その帰途北新地、時には南新地へと、お供した回数は数えきれません。

爾来、先生のご紹介で入会したクラブを利用する事が出来、後日会社の営業部門に配属になった際には、当時の上司、顧客から好評を得、未だに夜の巷で元気をもらう習性を継続しています。

更に個人的には、私自身の結婚披露宴で、「高砂」を謡って頂き、光栄の至りでありました。

飯田先生と故松岡先生及び私ども1期生との旅行や宴会での楽しかった思い出も蘇ります。

東京在住者と大阪在住者の便宜の為、ほぼ中間点の浜松周辺への1泊旅行で、両先生が率先して睡眠時間を惜しみ、飲み続けた2日間の楽しみは、新幹線ビューフエでの往復立ち飲みも含め、参加者全員の生涯で、最初で最後の極楽浄土体験ではなかったかと今更思い出します。（写真2）



写真2

先生の勲二等瑞宝賞受賞記念祝賀会には出席出来ませんでしたが、出席した神谷君によりますと、都ホテル大阪で盛大に催され、先生から、天皇陛下との謁見の様子をご披露されたそうです。(写真3 奥様同伴)



写真3

その後も、先生のご趣味の油絵が大阪市立美術館に絵画大賞（新明和工業株式会社開発のUS-2救難用水陸両用航空機の洋上運航の絵画—後日私個人へお贈り頂きました）として展示された機会に先生と共に鑑賞し、天王寺の割烹店で、昼の日中に4時間余り日本酒を同期の山田喜彦君及び神谷君と4人で飲み放題、米寿間近の先生の飲みっぷりはお見事で、私ども3人たじたじの体でした。(写真4)



写真4

米寿のお祝いには多数の卒業生が集い、ホテルグランヴィア大阪で盛大に催されました。

(写真5)

帰途、久しぶりで北新地の先生の昔馴染みの店に有志で立ち寄り、また「高砂」を謡って頂きました。

先生との最後の面談は、2008年4月26日に開催された鵬会総会の宴席でした。

先生の御挨拶で、大阪府立大学航空工学科創設までの裏話を興味深く聞かせて頂いたことが大変印象に残っています。



写真5

飯田先生 長年の御指導と御交誼どうも有難うございました。  
安らかにお眠り下さい。



## 飯田 周助 先生を偲んで

西岡通男 (7 期)

大阪府立大学名誉教授 飯田 周助先生(満 92 歳)におかれましては、平成 23 年 1 月 21 日午後 7 時 18 分にご逝去されました。悲報に接した時には、全く突然のことであり、気が動転する中で、いろいろな事柄が思い出され、走馬灯のように頭の中を巡りました。

飯田周助先生は大正 7 年 1 月大阪府のお生まれで、昭和 16 年 3 月大阪帝国大学工学部航空学科を卒業され、昭和 18 年 4 月同大学院を修了後、直ちに大阪帝国大学工学部講師に任ぜられ、航



「飯田周助先生の米寿をお祝する会」にて  
(2006 年 4 月 22 日 ホテルグランヴィア大阪)

空学の研究と教育に従事されました。昭和 19 年 6 月には同助教授にご昇任、終戦に至るまで航空学の発展に努められ、とくに当時国内には経験者が皆無であった回転翼航空機について実用化に挑戦されました。これは先駆的開発研究であり、その成果(カ号オートジャイロ)は我が国の航空史に貴重な一頁を飾っています。また、低速・短距離離着陸特性を狙ったテ号飛行機の開発にも参画、初期設計、性能計算、強度計算、風洞実験、強度試験など設計・製作のほぼ全般を担当され、テ号試作機を成功に導かれました。

戦後は、昭和 22 年 6 月大阪帝国大学工学部助教授から大阪府立機械工業専門学校の教授に転任の後、昭和 24 年 4 月には浪速大学(昭和 30 年 9 月大阪府立大学と名称変更)の助教授に迎えられ、日本の復興と将来を担う技術者の育成に情熱を傾注されました。そして、講和条約締結による航空再開に伴い、三木鉄夫・安本武之助両教授らとともに浪速大学における航空工学科の開設に向けて尽力されました。その結果、昭和 29 年に機械工学科の中に航空工学専修コースが新設され、戦後の大阪における航空工学の教育・研究が再開されることとなり、飯田先生がその航空工学講座を担当されて、航空流体力学、飛行力学、振動論などを講義されました。その実績をもとにした学科創設の申請が認められて、昭和 35 年には大阪府立大学工学部に 5 講座編成の航空工学科が誕生しました。飯田先生は第一講座(航空流体力学)を担当、同年 9 月には教授に昇任され、航空工学科の基礎固めとその発展に努められて、昭和 39 年には大学院工学研究科博士前期課程航空工学専攻が開設、続いて昭和 42 年には博士後期課程が開設されました。飯田先生は流れ学、航空流体力学、粘性流体力学、圧縮性流体力学、航空工学概論などの講義および航空機設計製図、航空工学実験などの演習・実験の指導を通じて航空工学教育に献身され、さらに航空機の性能の向上のための航空流体力学の研究と大学院生の指導に努められました。また、昭和 35 年 7 月大阪大学から「流体中における回転車軸の振動に関する研究」について工学博士の学位を授与されています。

飯田先生はこのように大阪府立大学工学部航空工学科の創設と大学院工学研究科航空工学専攻の併設に力を発揮され、学科の基礎を築き、精魂こめて教育研究に専念され、学科の充実・発展に献身的に努められるとともに、学生部長、工学部長として大学の管理運営・発展に力を尽くされました。ご活躍は大学における教育および研究活動にとどまらず、日本航空宇宙学会第 16 期関西支部長として、運輸

省から依頼された滑空機耐空検査員として、あるいは川崎航空機工業におけるヘリコプタ KH-4 の設計および中型ヘリコプタ BK-117 の試作設計に際して技術顧問として、航空界の発展に貢献されています。このような数々のご功績が認められ平成 3 年 4 月に勲二等瑞宝章を受章されています。学問では緻密で厳密を求められ、人間的にはスケールが大きく温厚で慈愛に満ち、先を見て意を決すると行動は大胆というふうにまことに魅力的な先生でした。謡曲、書、絵画、彫刻などと趣味はきわめて広く、特に昭和 56 年 3 月に大阪府立大学を定年退職された後は、油絵を楽しまれて、画家のようでありました。飯田先生は、米寿を記念し、これらの作品を出版されました。それは、豪胆な書と重厚な油絵などからなり、圧倒されるほどの迫力のある労作ばかりでした。

飯田先生は私にとっては流体力学を学ぶ楽しさと研究者として生きる道を教えてくださったかけがえのない恩師であります。師として仰ぎ、心の底から尊敬できる恩師にめぐりあえたことは、私の人生でなにもものにも代えることができない大きなものです。大阪府立大学の航空工学科に入学したのは、飯田先生とめぐりあう運命であったからではないかと、いろいろな節目で思いました。先生は幾多の優れた弟子を育てて世の中に送り出されました。その多くの方々がきっと同じような気持ちで飯田先生を慕ってこられたと思います。飯田先生とめぐりあい、教えを受けたことの有難さは本当にはかりしれません。学部卒のままで助手にさせていただいて、一年、二年と年を重ねるにつれて、しみじみとそれがわかっていったのです。当時としては、特に機械系の人たちにとっては、将来の見えない、それこそ、わけのわからない分野とされた乱流の基礎的な研究をしたいと希望する私を快く認めてくださって、しかも、その混沌とした乱流の研究にご自身でも挑戦されて、博士課程の院生であった辻裕さんと私をご指導くださいました。そもそも学科創設時に素晴らしい風洞実験室を作ってくださいましたのです。この風洞実験室から生まれた研究成果は広く認められており、たとえば、航空分野のバイブルの一つである Schlichting/Gersten 著の Boundary Layer Theory にも引用されています。飯田先生は理論がお好きでした。乱流境界層を記述する微分方程式を導く仕事を通して、夢中になって飯田先生と議論したことを今でもよく覚えています。このように理論と実験に通じ、しかも乱流に挑戦した機械系の教授は、あの当時の国内では、大変めずらしい存在であったといえます。

飯田先生はいつまでも私の師であり、心のささえであります。昨年秋に加古川市に転居された時に、最新の研究成果を先生に報告できたことは大きな喜びでした。それはやはり乱流境界層を記述する微分方程式の導出とその解に関する論文であり、第一線の大勢の研究者が今日なお乱流の混沌を解決できずに悩んでいる状況を目にして、私なりに解決の道を示したいと願って定年退職後に取り組んだ仕事でしたから、先生に是非聞いていただきたいと思ったのです。飯田先生もきっと昔を懐かしくふりかえられたことと思います。私は、しかし、このようにいつも自分の研究のことで精いっぱいでしたから、はかり知れないほどの御恩に何一つ報いることができておりません。不肖の弟子とは私のことであり、それを思うと、忸怩たる思いが止めどなくこみ上げてきて、恥じ入るばかりとなります。

思い出します。飯田先生の米寿のお祝いの会の帰路でのことでした。地下鉄の難波駅で飯田先生が下車される前に握手をしました。それを今また思い出しました。これは二人の間では初めての握手でした。少し長い目のしっかりした握手でした。あの時の飯田先生の温かい笑顔が忘れることができません。そのときのことが目に浮かんでくると涙があふれでてきます。飯田先生はおおきな、おおきなささえでした。それはこれからも変わることはありません。先生と幽明異にすることなど、これまで一度も頭をよぎったことはありませんでした。断腸の思いです。

飯田先生への万感の思い、感謝と御礼を衷心より申し上げ、ご冥福をお祈りします。

## 飯田周助先生のご逝去を悼んで

航空宇宙工学分野 主任教授 大久保博志

大阪府立大学名誉教授 飯田 周助 先生は、2011年1月21日にご逝去されました。謹んで哀悼の意を表し、先生のご冥福をお祈りいたします。

飯田周助先生は、1949年に浪速大学（後に大阪府立大学に改称）助教授として着任され、三木鉄夫・安本武之助両教授とともに1960年の航空工学科創設にあたられ、学科の基礎固めとその発展に力を尽くされました。航空流体力学講座を担当され、1981年のご退職まで、航空流体力学分野の研究、特に境界層の実験的研究に多くの成果を上げられるとともに、地面効果機・回転翼航空機の研究開発にも携わられ、後継者を育て、優秀な卒業生を学界・産業界に送り出されました。



米寿を迎えられた飯田周助先生 2006. 4. 22

先生は、いつもにこやかな笑顔で、慈愛にあふれた眼差しが、輝いていたように思われます。温厚なお人柄でしたが、学問においては厳しく、また豪胆な行動派でもいらっしゃいました。また、先生は謡、書画など多才で芸術的な趣味をお持ちで、師範級の腕前を大学祭などで披露されていました。学科会議室正面に掲げられている見事な「飛翔」の墨跡は先生の揮毫です。



学科会議室に掲げられている飯田先生の書

個人的な思い出ですが、能楽の演奏に使われる龍笛についてドイツの友人から問い合わせが

あり、造詣の深い先生に相談したところ、国際親善に役立ててもらいたいと、愛蔵の笛を快く贈呈いただき、恐縮したことがあります。友人からは返礼としてドイツの古楽器(笛)が贈られました。

ご退職後は、油絵を楽しみとされ、画板を抱えて難波のスタジオに足繁く通われる先生に、南海電車でしばしばお目にかかりました。2006年の米寿祝いの折に、素晴らしい記念書画集も出版されています。2009年に、東大阪の中小企業などがJAXAの協力を得て開発した小型衛星「まいど1号」の打上げが成功しましたが、先生は府大航空宇宙の学生たちの活躍を、たいそう喜ばれておりました。

大阪府立大学は新たな学域・学類への再編などの変革期を迎えており、私たちは先人が築いた創造的で特色ある航空宇宙工学の教育研究の伝統をしっかりと受け継ぎ、益々の発展を目指す決意を新たにしております。正にその時に、学科創成期の先駆者であった飯田先生のご逝去は私たちの深い悲しみです。

ここに改めて、飯田周助先生のご功績とお人柄を偲び、哀悼の意を表わすとともに、ご冥福をお祈りいたします。

## 飯田先生の思い出

室津 義定（鵬会会長）

飯田先生の突然の悲報に接し、ただただ驚くとともに、大きな柱を失い、深い悲しみに耐えられません。心からご冥福をお祈りします。直前の1月22日に鵬会の理事会が開催され、航空宇宙工学科の歴史編纂の中で、先生にお書き頂いた大阪帝国大学航空学科ならびに大阪府立大学航空工学科創設に関する随想（本特集号に掲載）および航空工学コースならびに航空工学科創設時の記載内容が議論され、飯田先生にいくつかの点を確認することが決定されたところでした。その機会をなくしたことは誠に残念ですが、これまで先生が同窓会誌『鵬』にお書き頂いた記事を参考に、航空宇宙工学科の歩みを小冊子にまとめ、ご霊前に奉げたいと思います。

私の個人的な思い出の一端を記します。学生時代に受けた先生の講義は、淡々ときちんとなされていましたが、私には科目が科目だけに、無味乾燥な数式の羅列で、知的好奇心を奮い立たせたものではなかったような気がしています。また、教室外では、先生は寡黙で、近寄りがたい威厳を感じていました。しかし、大学院入学後に、他の大学院生とともに、最初は「諏訪の森」のアパートに、その後は「金剛」の自宅に、大挙して押し掛け、家族ぐるみの歓待を受け、ご馳走になり、時には泊めて頂きました。その折、先生から学問のこと、社会のこと、人生のことなどについて、直接、間接的に有益なご示唆を頂くとともに、先生の種々の個人的な体験もお聞かせいただくことができました。それを通して、大学では分からなかった先生の学生に対する思いやり、温かさ、深い洞察を実感することができました。しかし、私には教員になってからも、敬愛の念を抱きつつも、先生は威厳のある近寄りがたい存在であったことに変わりはありませんでしたが、偶にいただく「一言」がいくつかの重要な機会の意思決定において決め手になりました。

### 編集後記

飯田周助名誉教授の突然の訃報を受け、このたび、追悼特別号として鵬ニュースレターを発行することにいたしました。飯田先生の随想は、航空宇宙工学科50周年記念誌にご寄稿いただいた原稿です。この随想が飯田先生のご遺稿となってしまったことが残念でなりません。謹んで、飯田先生のご冥福を祈ります。

なお、多くの方々のご存知のことですが、表紙の題字「鵬」は飯田周助名誉教授によるものです。これまで明記してきませんでしたが、今後は奥付に明記するようにいたします。

鵬ニュースレター 第31号

2011年2月25日

発行人：鵬会会長 室津 義定  
表紙題字：飯田 周助 名誉教授

鵬会（おとりかい）事務局  
〒599-8531 堺市中区学園町1-1  
大阪府立大学工学部航空宇宙工学教室内  
TEL 072-252-1161 内2240  
FAX 072-254-9906  
E-mail: info@aero-osakafu-u.jp  
<http://www.aero-osakafu-u.jp/>