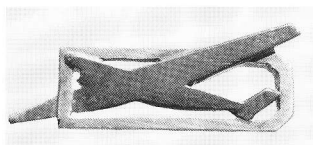


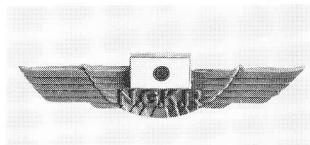
創成期より黄金時代へ

昭和11年に日本学生航空連盟に加入し、活動を開始した我が航空部は、その後僅か6～7年の間に目を見張るばかりの発展を遂げ、操縦士資格所有者は、1等操縦士、2等操縦士、1級滑空士、2級滑空士あわせて延べ26名の多きを算えるに至り、同志社より数年早く活動を起した他校をも大きく引き離す一大勢力となった。そしてこれら有資格者の多くは学生助教として或る者は飛行機の、或る者は滑空機の操縦指導に当り、学生航空発展のため非常な貢献をした。

しかしながら世界を覆った戦争という大きな渦に、好むと好まざるとにかかわらず押し流され、国家のため数多くの人達があたら若き青春の血潮を捧げ、帰らぬ人になったことは誠に惜みてもあまりあることで我々が今、航空部創立50周年を祝うことの出来るのも、その影にこれらの人々の熱き情熱のあったことを忘れてはならない。

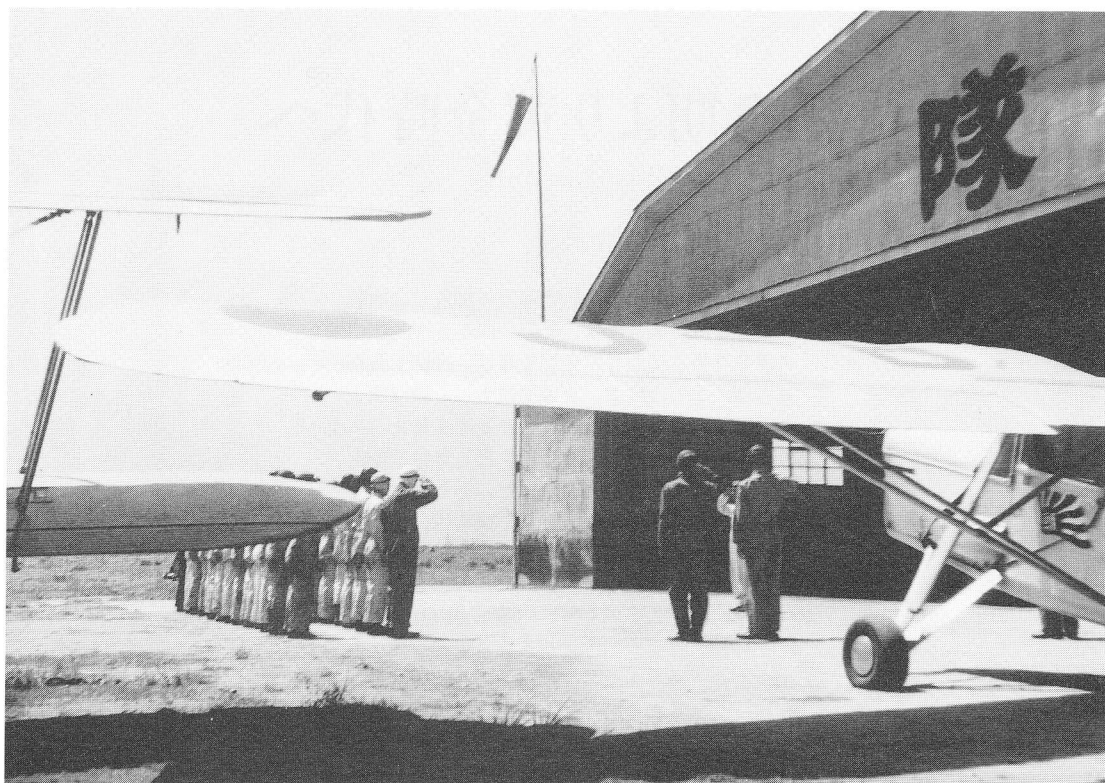


同志社航空部バッジ

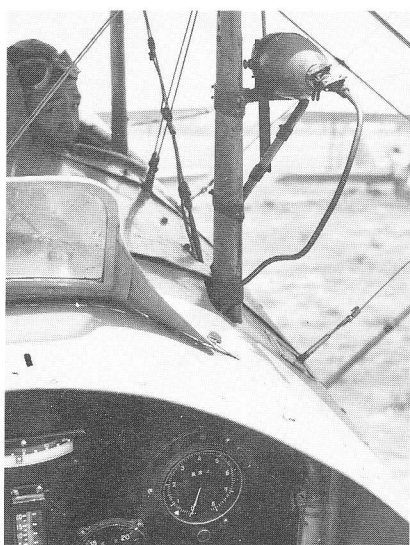


日本学生航空連盟バッジ

思い出の写真集

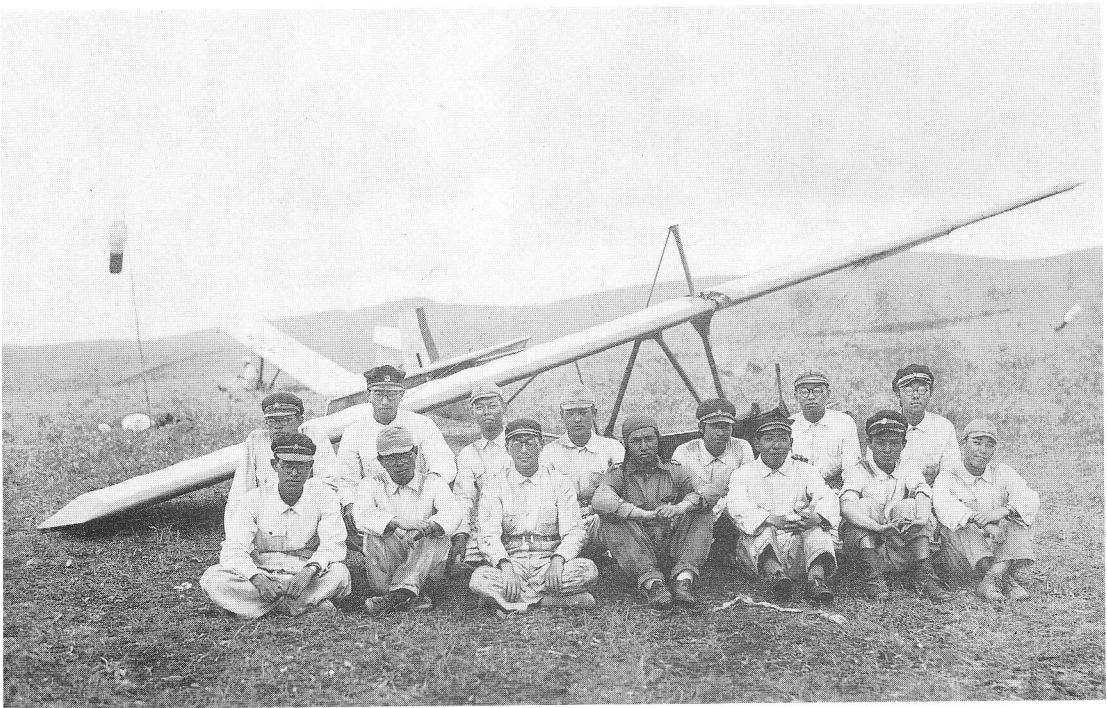


訓練開始 盾津飛行場



アンリオHD28型(昭和13年頃)

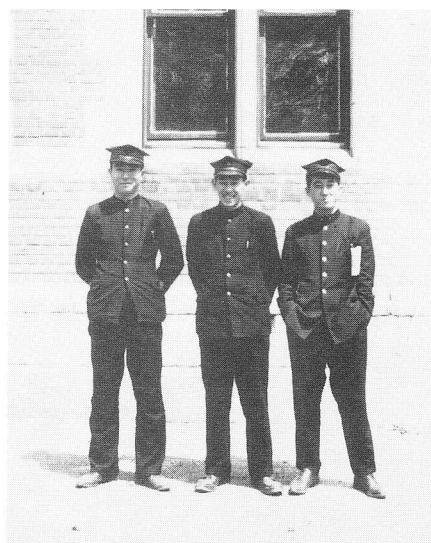
サルムソン2A2型(昭和14年頃)



霧ヶ峰合宿(昭和12年8月) 前列右より3人目尾田、5人目橋本。後列右より2人目牧野



集結したソアラー 霧ヶ峰蛙っ原(昭和15年)



仲間たち
丸川 大西 白地

草創期のサムライたち(同志社構内にて)

西田 橋本 村上
牧野 竹内 中村



盾津飛行場 同志社集合(昭和13年)

大西 牧野 清水 仲谷 白地 丸川
尾田 橋本 須川 竹内 石田



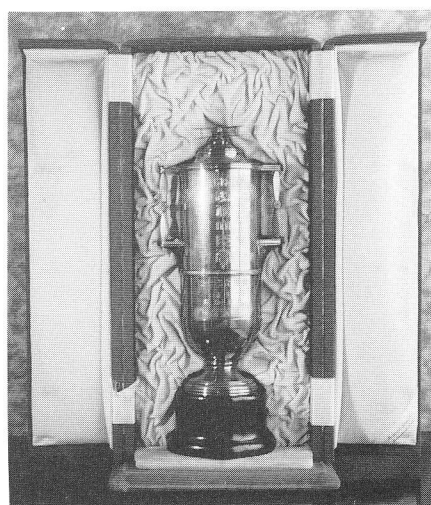
昭和13年 第5回全国大会
高度目測8字飛行 優勝
牧野 伊兵衛



昭和14年 第2回全国グライダー大会 ソアラー競技優勝 牧野伊兵衛



昭和14年 第6回全国大会
螺線降下、制限地着陸 優勝
橋本 元雄



昭和16年 第8回全国大会
通信筒投下吊上 優勝
牧野 鐵五郎



勢揃いした九五式一型練習機



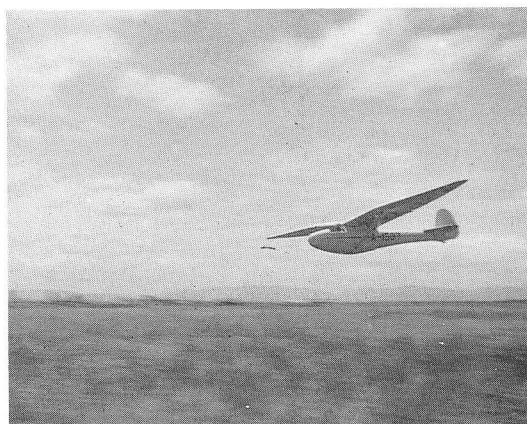
2,600km日本一周
飛行に出発
(昭和15年)

九五式三型
(昭和17年)



本地ヶ原合宿風景
(昭和17年)

巻雲型ソアラ
盾津飛行場
(昭和18年頃)





吉田、曾根教官(昭和14年頃)



霧ヶ峰で 中島忠英教官



前列右 白石教官
(昭和15年)



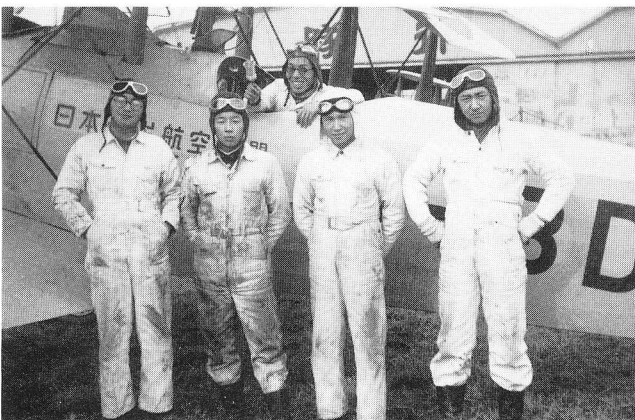
永島教官もガッカリ(昭和17年頃)



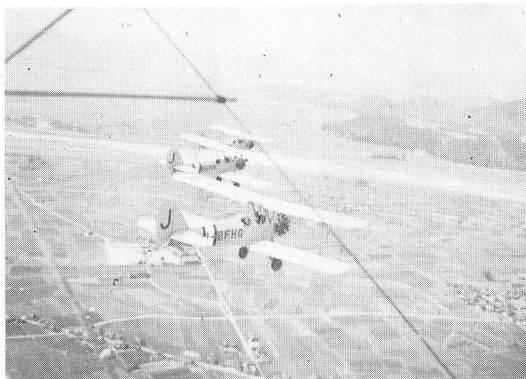
大空の仲間 伊丹飛行場
(昭和17年頃)



橋本見習士官来訪
伊丹飛行場
(昭和17年)



サルムソン2A2型 盾津飛行場



九五式三型 編隊飛行(昭和18年頃)



九五式一型 5機、三型15機の20機編隊飛行
(昭和15年頃)

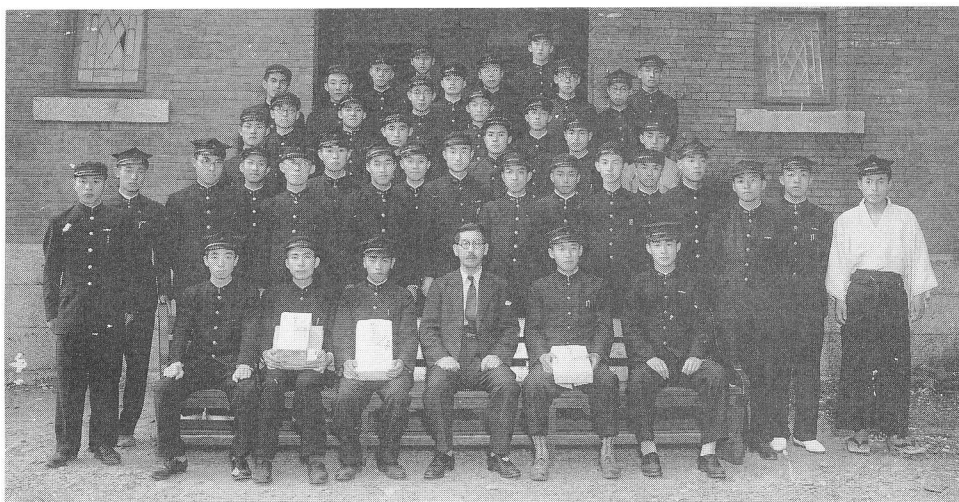


※伊丹飛行場(拡張前の写真)

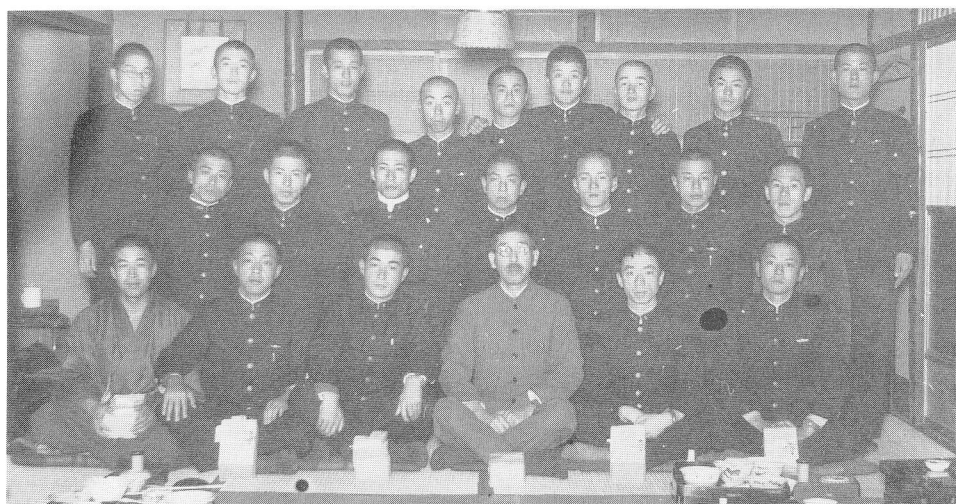
送別会



昭和17年 9 月



昭和18年 9 月



昭和18年12月
学徒動員

想 い 出

尾 田 幸 雄

昭和11年12月、かねて話合っていた牧野(伊)、橋本君等と共に同志社大学航空研究会を発足させることになり、吉日を選び当時法学部長の河原政勝先生を会長に推戴し、部員全員列席の上学内にて発会式を挙行政致しました。

同時に学生航空連盟に加盟、年末より大阪盾津飛行場に於て操縦練習を始めることになりました。

この盾津飛行場は、国鉄片町線の鴻池新田駅南約3kmほどのところにあり、駅から歩いて約25分は掛るので京都から2～2.5時間がかかります。従って休・祭日の朝からの練習でも相当早く家を出なければなりません。金・土曜日の午後からの練習にも10時頃には学校を出発しなければなりませんでした。

練習機は主にアンリオHD28型、サルムソン2A2型(共にフランス製)、アプロ504K型(英国製)等で、練習は金・土曜日は午後1時から、日・祝祭日は午前9時からで午後からの練習は1～2回の場周飛行。朝から1日の練習で精々3～4回の離着陸練習が出来る程度で、天候・機体・エンジンの調子で全然飛べない時もあり、1回の飛行時間は4～5分で、今から思えば全く考えられない効率の悪さで、特に京都方面から盾津への往復には

苦勞させられたものです。

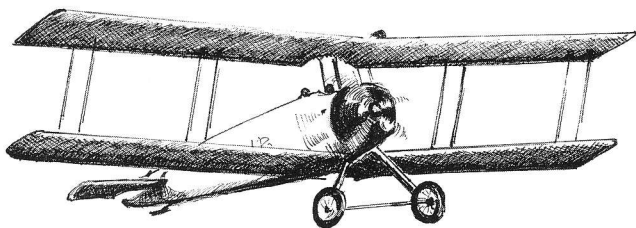
昭和12年8月は霧ヶ峰での合宿練習が始まります。例の作太小屋の合宿です。プライマリーのパチンコ発進で関東・関西両支部あわせて50名そこそこの共同訓練ですが、共同生活をしていると面白いもので江戸っ子弁と関西弁のニュアンスの違い、或は聞き違い等で意見の距り等トラブルがありました。双方の努力で解決しながら練習を続けていきました。

或る日突然天候が急変して荒れ模様となり、急いで機体を格納庫に納めホットする間もなく雷鳴がとどろき物すごい雷光、火柱と共に落雷の様を身近に見て一同生きた心地がしませんでした。

やがて雷鳴も遠ざかり雨も止んだので作太小屋に帰ってみると作太爺サンの息子(海軍出身)が炊事場の煙突に落ちた雷撃(煙突→かまど→鍋→腕)のため右腕の上膊部がミミズバレとなっており、2階に昇る階段左側にある柱が縦に裂けて今更のように雷撃の激しさを認識した次第です。

以上、50年前の練習の様子を懐しく思い出しながら筆を置きます。

(昭和14年卒)



アプロ機

遠い日の残像を追って

石 田 文 雄

50周年。おめでとうございます。

思いだそうとしても、どうしても思いだせないところがある。なにしろ半世紀も前のことで、残念だが、とうてい、ふさわしい物語は書けそうもない。誤りがあったら、お許し願いたい。

昭和13年春、予科から大学に進んだ私は航空部に籍を変えた。つまり、予科が自動車、学部が飛行機と、初めからハンデを背負った中途入部ということである。

当時、世相は、前年の4月、朝日新聞社の「神風」号が訪欧飛行に成功し、国内は、喜びに湧いた。ところが7月に入って、北京郊外「蘆溝橋」で、日中両軍が衝突、戦火は次第に広がる様相を見せ始めていた。一方、学内では、学生のチャペル「籠城紛争」など、一連の同志社事件が持ち上がり、今思うと、とりとめのない騒々しさと、不安な雲行きがただよっていたように思う。

さて。——その頃の練習——生駒山のふもとに盾津飛行場があった。水田に囲まれ排水の悪い草原の飛行場である。電車の便が悪く、どうかすると、京都から2時間半もかかった。練習は、金・土の午後と休日。機種は「アンリオ」「アプロ」「サルムソン」といったところだが、最初はもちろん乗せてもらえない。もっぱら飛行機の手入れと格納庫の出し入れ、道路警戒と先輩機の翼端保持、ということだ。

油に汚れた先輩機が格納庫へ帰る。石鹼水を温め、ぼろ切れでふく。胴体・翼の下面は油だけだ。汚れた石鹼水が手からひじ、ひじからわきへ伝い流れ、顔、首筋と、所かまわずしたたり落ちる、しみは作業服と学生服を染める。もちろん先輩も一諸だ。

飛行場の中程に村道があって、ときに人が自転



筆者 夕焼の飛行場をみつめて

車が横切る。危ないので、当番が旗を持って警戒した。あたり一帯に若草の香りが漂い生駒の山肌に5月晴れの日射しが明るかった。

——最初の慣熟飛行。許されたのは八日市飛行第3連隊の夏の合宿だったと思う。助教は先輩の立命館大・榊原さん。機種は「アンリオ式28型」。前席で合図の手が振られ、パワーが上がる。羽布張りのずう体が身震いし、ガン、ガン、ガンと、脚が3、4度不整地をけ飛ばして、ふわうと地上を離れた。三国・靈仙の山並み、その山並みの向うに伊吹が霞み、満水をたたえた琵琶湖が視界に美しい。

——突如。「眼鏡外せ！」「ベルト締め直せ！」と前席から。とっさのことだ。明るく開けた視界がさうと断ち切られ、黒い大地がのしかかるように眼前に迫る。グワン！と、強いショックが体のしんを貫いて、ベルトにぶら下った。車輪が石ころの間で止まり、方向舵が後ろからのしかかっていた。愛知川の河原だった。あと始末がどうなったのか、思い出せない。警備で、河原の夜は、蚊とひるがいっぱい。その記憶だけが残った。

——初単独。これは、昔も今も変わらない。感

激のシーンが数々語り継がれている。そのとき、夕暗の迫る盾津飛行場は風も収まり、人影は地上に長く這っていた。第1旋回、緊張。第2旋回、鼻うた。第3旋回、終わって不安増幅、胸がさわぐ。小走りに紅白の旗を振る教官の姿が印象的だった。

——その夏は、名古屋へ行った。14年だと思う。市の郊外小幡ヶ原飛行場の宿舎に合宿、そこから東へ8キロほど、小高い丘陵の続く、陸軍の本地ヶ原演習場で練習した。

バスが1台あった。運転手は居ない。そのバスで仲間を演習場へ運ぶのが私の役目に回った。片道が30分ぐらい、狭い悪路を走った記憶がある。一度に全員が乗り切れず、何度か走った。昼ときには弁当を運んだ。1日何時間運転しただろう？

飛行機の練習はそっちのけ、丘陵にはかげろうが燃え、暑い日だった。最後の空輪で小幡の宿舎へ帰るやつがうらめしかった。

——操縦士の試験は、当時も学科があった。試験場は、伊丹の事務所ではなかったか？先輩の話では「適当なときに教官が現れ、試験官を外につれ出す」そのとき「よろしくやれ」だった。ところが、いっこうに教官は現れない。試験官は新聞を広げて読みだした。“定石通り”を期待したわれわれには生憎だったが、それでも、たまたま新聞紙が試験官と受験生との間をさえぎる形となった。チャンスである。何げなく、試験官の席へ目を向け、私は、はっとした。何と、その新聞には、穴が開いていたではないか——私の思い違いだったかも知れない——が、全員が合格した。

——野外航法中の道草。伊丹・羽田と争った選手権大会の盛り上がり。参加、上京の編隊飛行。大学高専連合演習に参加、空から投げた石灰爆弾。盾津・伊丹・羽田など、基地飛行場での思い出。

八日市・小幡ヶ原・加古川など、同じ釜のめしを食った遠い日の、多彩な合宿生活。——充実感があったと思う。

こうして、あのころ学園に机を接し、大空に翼を並べた学友たちは各地の戦線に従軍した。——第2次大戦前夜から、太平洋戦争へ突入に至る、大詰の学生航空。その生きざまを考えると、思いの広がりは一気に加速し、青春の仲間と共感を呼ぶ鮮かな残像が胸によみがえる。

昭和27年「学生航空」は、OBたちの情熱と、再び、朝日新聞社の協力でよみがえった。先駆的なプライマリーのゴム索曳航が、玉水の河原で始まるのを皮切りに、青野ヶ原・高松・八尾と、翼を広げ、新生の足場を固めた。続いて、セコンダリーの鋼索ウインチ、ソアラウのウインチ、飛行機曳航と、腕も機材も磨きをかけた“前進姿勢”は、「複座・教官同乗」「八尾中研」「生駒記録会」を踏まえて、さらに飛躍の道を求め、富山から福井・加古川・吉井川・木曾川——と、空域を広げていった。

「かすかな風切音を川面に落し、母校のマークを描いた白い翼がふいっと浮いて青空に吸い込まれる。『離脱！』一瞬、曳航索がキラッと光り弧を描いてはねた」——今日もまた若人は誇り高く大空に舞う。

50年誌「翔友」は、“航空同志社”の航跡をたどり、活字に、写真に珠玉をちりばめて紙面を飾ることだろう。そして、あのとき、このときの青春の哀歓を、1つ1つ年輪に刻み、歴史の重みを次の世代に伝えてくれるに違いない。

50周年。それは1つの節目を象徴している。

(昭和16年卒)

航空部創設の頃

竹 内 清 一

発足の頃は予科(旧制大学予科)の牧野伊兵衛君をリーダーに顔なじみのものが集まって、航空研究会を作ると言うことになった。

当時は、国防研究会に所属の必要があったので、国防研究会の会長内藤健治氏を囲んで、当時の予科の教室の前の芝生やベンチに座って話し合ったものである。

昭和11年12月20日に盾津の合宿に初参加。これが同志社が学生航空連盟の一員として活動したはじめである。当時の参加者は尾田、須川、牧野、橋本、竹内である。その日、全員初飛行を体験。教官は中川氏(関大OB)、機種はアプロ式504K型でローン120馬力、速度100kmのそりつき。翌日からはアンリオ式28型ローン80馬力、速度80km、自転車の車輪が4個ソリに並列についている機体で、同乗訓練が中川教官指導のもとで始まった。

翌年1月5日には正月の初飛行をするのことで城東練兵場に希望者10名程が集まり、中川教官にサルムソン式2A2型(乙式1型偵察機)へ乗せてもらった。

京都から立命大の榊原氏のボロボロのシボレー(フェイトン)、当時の時価60円也に多勢が鈴なりになって乗せてもらい盾津飛行場へ通ったもので、日の丸の旗をつけて出征兵士を送るまねをして検門所をパスしたりした。

毎週金・土・日曜に盾津に通って1日8分乃至10分位が塔乗時間で、1時間当りガソリン代を5円支払った。内藤氏の次の国防研究会長の小笹謙吉氏の時、12気筒バックードを80円で買うとの話が出てなんとか購入しようとして頑張ったがカネが集まらず中止。

私は昭和12年12月24日に飛行時間6時間28分で初単独飛行が出来たが、牧野(伊)君はその前日に

単独飛行をしたように思う。

河原政勝教授は国際法を講義しておられ、国防研究会の役員でもあったので航空部長に就任された。いつか飛行場にみえて朝日新聞の中島忠英氏操縦でプスモス機に塔乗していただいたのを覚えている。

合宿は加古川、八日市、本地ヶ原か小畑ヶ原で行なった。名古屋では隣りに牧野(伊)君が寝ていたが、私は腹痛のため朝日新聞社名古屋支局で虫垂炎と診断され、高取機関士に付添ってもらって特急列車の「つばめ号」で帰京、直ちに入院、手術を受けた。手術中に大文字の灯がついたのを覚えていてる。

当時はみんな一緒に始めたが最上級生の尾田さん(大学生)が同志社のキャプテンで、尾田さんが卒業したあとは須川氏が引きついだ。

昭和14年頃には明野陸軍偵察隊から押目大尉が派遣将校となり九二式偵察機(高翼単葉)で毎週来られ、その頃から軍の援助が始まると共にガソリン代も無料になり、それにつれて軍の発言力も強まって来たことになる。

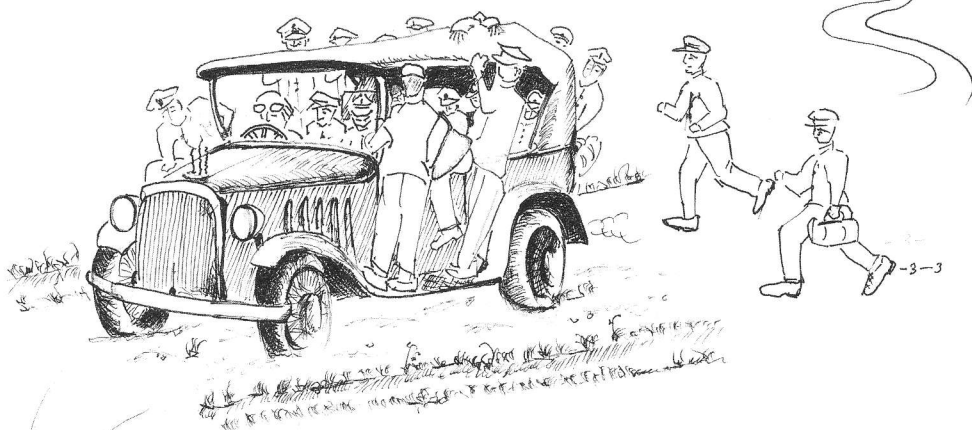
昭和16年12月には繰上げ卒業ということで第7期操縦候補生となり入隊。私は幸運にも岐阜陸軍飛行学校卒業の際に航空総監賞として銀時計をもらうことが出来た。私の人生にとって実に良い思い出となっている。

再開後同志社航空部のグライダーを購入するときには、同志社本部の服部氏に色々なチェをかしてもらったし、千宗室氏にも募金をお願いをしたものである。

終戦時の総飛行時間8,300時間。1月1日に離陸して、12月22日に着陸をしたことになる、よく飛んだものと思う。
(昭和16年卒)

シボレー青鬼吐息

鴻池新田



京都より戻ったと知りついた柳宗氏(生令大)鴻池新田でほっとする間もなく
宿陣までワ田んぼの道ワリで 部水系、高専の航空部員につかまり ご賢の通り
エンジンにもめけず笑顔はくつとなかった

貞津飛行場

シボレー青鬼吐息

グライダー部のはじまり

橋 本 元 雄

同志社グライダーの歴史は、昭和12年8月の霧ヶ峰合宿(訓練)に始まるのではないのでしょうか。昭和12年夏には関西学連からは十数名の参加程度で、同志社からは尾田幸雄、牧野伊兵衛、橋本元雄の3名が合宿に参加しました。上諏訪片倉会館に集合。徒歩で霧ヶ峰に向いました。途中の景色はめずらしく、期待に胸をふくらませて高原に登りました。

当時の合宿所には電灯もなく、夜はランプでした。翌13年には簡単なディーゼル発電機が設置されましたが就寝時までの照明でした。寝具もわらの上に簡単なふとんだけだったので、ノミ等になやまされたので翌年には円い小さな缶のノミ取粉をベコベコと鳴しながら自衛するしか仕方ありませんでした。

昭和12年の訓練は、プライマリーの地上滑走から始まり、せいぜい5～6m程度の滑空だったと記憶しています。

昭和13年にはセカンドグリーに塔乗させてもらえるようになり、昭和13年には全日本学生グライダー訓練競技大会が8月8日に開催されました。この大会前に立命館大学の長谷川誠一氏がソアラーでキリモミ状態で学生初の死亡事故があった。大会当日の気象状況は余り良くなく、夢中で360°旋回をし、4等に入賞したことを思い出します。翌昭和14年第2回学生グライダー競技大会は朝霧で举行され牧野伊兵衛君が優勝。昭和15年には須川済、牧野伊兵衛、橋本元雄の3人はソアラー競技で優勝は逸したものの2位、3位、4位に入賞し、同志社グライダーは全国に大きく認められるようになり、現在の基礎となったものだと思います。

(昭和16年卒)



橋本助教

アンリオ交響楽

白 地 和 敏

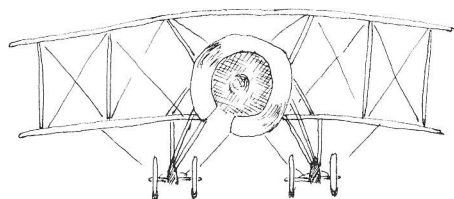


アンリオ。フランスの名も誇らかに小さな自転車のような車輪を4つ取付けた4輪車。おまけにソリまで持って彼女は地上を遙か滑走してくる。いや、躍りながらやってくる。近づくにつれて、車軸に相当のがたがあるので絶えず横に動揺する。主翼は八の字形にしわり、胴体布の張りボテと奏鳴して、ボタン、ガラガラ、ポコン。わたしはこれをアンリオ交響楽と名付けた。そして1人前にピストの前で止まった。止まったと云うより石ころにけつまづいた格好だ。

ローン80馬力の威力は、ペラと発動機を固定、仲よく回転させている。おかげでカストルを食うわ食うわ、胴体下面一面はベチャベチャ。今日の演習終了後の苦労が思いやられる。

白い木綿の作業服、スマートな白の飛行帽、その上にナス形眼鏡、その下は海軍の飛行靴、以上総身につけた各大学航空部員は、朝日新聞社航空部の援助によりスポーツの成果を大空に遺憾なく発揮している。

乗員学生が機体を点検する。尾部にしゃがんで外部に出ている操縦索タンバックルの銅線を盛んにいじくってから、主翼の端を両手で持って上下に揺さ振り大丈夫か確かめる。お次は操縦席前方

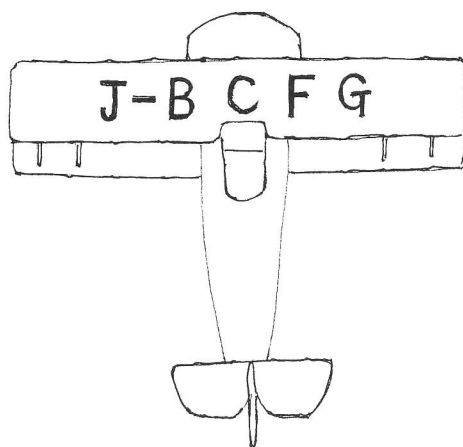


アンリオ式二八型

N型支柱の張り線の点検。さき程と同じ要領で揺さ振りをかける。いかにも空中分解の恐れ多分にありと云いたげな行動で、こちらで見ている方がおかしい。左脇に抱えた落下傘代用か、座席代用か、自動車のシート1つ。アービング(米国製)が1つあるのだがこんなボロ機にはもったいない。いや、それよりも実際に使った試しがない。

助教に報告と云っても、助教自身が先輩学生。今迄ピストでおだをぶちあげていた彼とは思われない顔つき。座席にはいると、かくもいかめしくなるものかとわれながら真面目くさった顔になる。教官席との距離僅か、手を延ばすと届きそう、申し訳に1本の棒を横に渡して仕切りしてあるだけ、時々振り向かれたらおしまい。怖い目つきでジロリ。それに地上滑走、横風が吹こうものなら風上側へくるくる、助教の目つきどころではなくなってくる、全く忙しくて目が回る。

離陸。レバーを入れた瞬間、機はすでに空中にあった。計器板はあるにはあるが、はまっている



のは回転計と燃圧計、あとは穴だらけ。前方席の肩越しに、或いは計器板の穴から前席の速度計を注視しなければならないその辛さ。高度計なんて、たまについていても針は動かない。従って操縦たるや、後期の95式3型、1型機より遥かに困難だ。

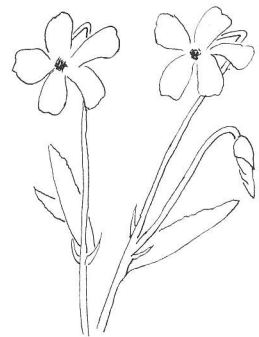
空中にあっては機は絶えず上下左右に動揺、実に変転きわまりない。時速80km、風速が少しでも強ければ、眼下を走る郊外電車(今で云う私鉄のこと)の急行の方が少し早いぐらい。こんな筈はないと頑張り通してやっと追い越した。ボロ機も面目をほどきたと言いたいところ、が、よくよく見下ろせば停車駅。

今から思へば、懐しさの方がこみあげて愉快でたまらない。今でも乗ってみたいと思う。地上を走ればアンリオ交響楽、空中にあっては、まるでRUMBAを踊っているよう。今の諸氏にはSAMBA

と云った方がわかるかも知れない。昭和13年アンリオの終結は実にあわれであった。機体はゴミ処分され、格納庫の一隅にほこりまみれになっていた木製のプロペラだけが残っていた。当時、同郷の高取整備員が笑いながら指差して、「これ、いいりませんか」と言った。片方を持ち上げようとしたが30センチ程しか上がらず、その重さに当時としては今更ながらあの機体で、と驚いたもの。今思うとおしいことをした。

1円30銭の飛行眼鏡・アンリオ・ルンバタンバ・会議は踊る・スマレの花咲く頃・ガソリンとカストルのあのミックスした臭い、これらが入りみだれた青春譜の一駒が脳裏によみがえり、同時に戦火に散った紅顔の大西、丸川両君の青春の姿を思い出さずにはいられません。

(昭和17年卒)



盾津飛行場

市川文男

昭和14年予科入学と同時に航空部に入部した。初めは操縦部として片町線鴻池新田駅より南へ2,500mあたりにあった盾津飛行場へ通った。訓練日の金・土曜日は午後から、日曜・祝祭日は朝からだった(金・土曜日の3時限以下は出席扱いであった)。飛行場には国粋義勇飛行隊と書かれた格納庫が3棟あり、飛行不能となったユンカースW33B輸送機や中島91式戦闘機(愛国号)等と一諸に95式1型中練、3型初練が数機納まっていたと思う。確か、アンリオ練習機もあったと思う。操縦部としては慣熟飛行と、もう1回の2度塔乗しただけで飛行場へ行っても訓練後の機体の手入れ、地上滑走時のサポート、飛行場内の道路の通行規制等のため面白くなく訓練を休むようになった。7月、朝霧高原の滑空部の合宿訓練に参加して初めてプライマリーで地上滑走をした。合宿後中村先輩に口説かれて滑空部として南方の淀川河川敷、霧ヶ峰、玉水、加古川、本地原合宿と参加したが大半は盾津飛行場での合宿訓練が主体であった。

プライマリーのゴム索による滑空からソアラーの飛行機曳航による滑空までその間5年間盾津飛行場で訓練を受けた。一番印象深いのは夜明けの大気の静かな時刻に初めてソアラーで飛行機曳航による滑空の時であった。

18年の1月か2月だったと思うが、フアーと機体が浮いた時の気持は何とも言えないものだった。曳航機の尾翼の前縁が主翼の下翼の3分の1の位置にあるようにと塔乗前の教官の注意を守って曳航された。セコンダリーでのウインチ曳航の際の急上昇も好きだった。力強くグングン引張られる時の快感も忘れられない。

又、生駒山上で曳航機から離脱してのんびり滑空して、我が巣、盾津飛行場へ帰る時の空の散歩の楽しさも格別であった。

最後に、盾津飛行場跡近くに今もお住いの吉田竹治教官は私の滑空時代の恩人として忘れられない存在である。

(昭和18年卒)



昭和17年頃、盾津飛行場で活躍のウインチカー

加古川合宿日記より

門 田 好 生 友 廣 勝
中 野 孝 門 牧 野 鐵五郎
清 水 清

今ここに1冊の古びた大学ノートがある。昭和17年3月18日から3月31日まで、兵庫県加古川陸軍飛行場で行なわれた合宿中の日記で、門田、中野、清水、友廣、牧野が交替で書き留めたものである。

3月18日

空輸班9名は午前8時30分、大阪第2飛行場集合。9時出発予定であったが、風が強く、しばらく待機。

中学生が白線帽に憧れ、予科生が角帽に憧れるように、フレッシュマンは単独飛行に憧れる。そして単独の終わった者は野外航法を夢見るのである。毎日毎日離着陸に明け暮れている我々は、見るものといえば刀根山の病院、蜚ヶ池、それに伊丹の街くらいのもの。カゴから放たれた小鳥が、一直線に大空に舞い上るように、我々も今、場周コースというカゴから放たれて、まさに飛び立とうとしている。胸が躍る。

10時、95式3型3機で出発。六甲山付近1,500mに雲あり。有馬を経て10時45分加古川着。別便の地上班は9時13分大阪発の列車でグライダー班と共に飛行場に到着。更に3型2機も飛来して全員無事集合を終った。

入隊式で初めて知ったことだが、ここの金子中尉殿は関学の出身で、学連OBの方。今度の我々の合宿実現には大変お世話になったらしい。班長の片桐曹長は、目玉のギョロリとした見るからにおそろしい人。

「諸君は、—— 諸君と言った —— 大学生であるが、俺は皆を —— 皆に変わった —— 初年兵として扱うから、気に入らんこともあると思うがそれを通して軍隊の何んであるかを知ってもらいたい。」

これが班長サンの第一声であった。これじゃ、

帰るまでに、1つや2つはブンなぐられるナーと覚悟を決めた。

9時半消燈。

○月○日

訓練初日は慣熟飛行。初めて海の上を飛ぶ。陸から僅か数100mしか離れていないのに、その美しさといったらない。思わず操縦桿をホッポリ出して景色に見入ってしまう。

暮色迫る頃、我、機を馳りて1,000mの上空を天馳くれば、春風吹く瀬戸の内海、我が脚下に在り、白帆点々として夕日に映え、小豆島右に、淡路島左に、青色の海上に影を落として黄色の機、独り飛ぶ。誠に美しい。

○月○日

夕方から兵隊サンと合同で演芸会が開かれた。

「今夜の演芸会は、地方の寄席と違うのだから十分に緊張してやるように。」

週番士官殿はこう言われた。軍隊って、難かしいところだ、笑うのにも緊張して笑うなんて、と思ったが、サテ蓋^{フタ}を開けてみると仲々どうして兵隊サンは皆芸達者な人ばかり。次々と出演希望者が続出して、終り近くなっても希望者を全部捌き切れない。遂に予定を延長し、更に1人1種目に制限するさわざ。

沸きに沸いた演芸会も愈々終幕が近づいた。そのとき、次に出番だという兵隊サンが、

「週番士官殿! あと3秒!! あと3秒!!」
とドナリながら週番士官に迫った。
「イカン!!」「帰れ! 帰れと言ったら帰れ!!」
マンジュウのあとで夏ミカンを喰ったような気分
で兵舎に帰った。

3月22日

午前中、班長サンの引率で、高砂・尾上神社に
参る。左に3代目、右に4代目の相生の松が植え
られている。記念写真などとりながら一休み。

午後は一般の訓練を早目に終り、単独のテスト
が実施される。

中野孝門、友廣勝(同志社)、永田(関大)、山本
(立命)の諸君目出度く単独テストパスし、待望の
単独章授与される。お目出度う、感激の夕景色。

○月○日

操縦部とグライダー部がバレーの試合。グライ

ダー部勝つ。

夕方から加古川の市内へ外出。

○月○日

同大の碓井宏司がえらく熱を出して寝こんでい
る。あの頑張り屋の碓井があんなにグッタリして
いるところを見ると、相当しんどいらしい。

彼は今度の合宿で内心単独をねらっていたらし
いが、今はそんなことを言っている場合でない。
なだめすかして西宮の家まで牧野が送っていく、
残念さのかくせぬ碓井が可哀そう。あとは一刻も
早く良くなって、次の単独の機会をまっけてほしい。
(彼は結局、次の本地ヶ原の合宿で、見事単独の
夢をはたした。)

○月○日

軍隊の風呂って面白い。

脱衣室の壁に色々注意事項が書いてある。



加古川合宿

永田 牧野 友廣 門田 中野 清水 角田
(関大) 大西

「水虫予防ノタメ十分足ヲ洗ウベシ」

「入浴前ニヨク手足ヲ洗ヒ、シカル後入ルベシ」
……なる程。

「入浴中ハ静粛ニスベシ」
……ご尤もでございます。

「入浴ハ15分ヲ以ッテ適当トス」

ここまで読んでアワテ風呂場に突入した。こんなもの終りまで読んでいたのでは、15分で風呂から上れない。

「芋の子を洗う」とよく云うが、軍隊の風呂はそんな生易しいものではない。実際に人の子が洗われている。

風呂といえば、湯の中に人が入るものと思っていたが、ここでは人の中に湯が入っている。下手をすると人間の肩とカボチャ頭ばかりで湯が見えないこともある。

風呂から出ると濃い藍色の空に銀色の細い三日月が掛っている、一寸家に帰りたい。

3月26日

曇っていた天気も、次第に晴れて、単独日和となる。

清水清(同志社)、笹井(天外)、天狗(関学)、中川、水原(立命)、見事に単独テストパス。

○月○日

うららかな春の陽射しの下、飛行服に飛行帽、落下傘部隊のイミテーションみたいな1隊が一寸躍進しては伏せ、又躍進しては伏せを繰返している。我等の班長、片桐曹長殿の指揮による戦闘訓練である。所は射場。射場の端から躍進したり伏せたり走ったりしてとうとう土堤の近くまで来てしまった。誰もが「状況終り——」の号令を予

想していたのだが、一向に掛けてこない。仕方がないので、皆が土堤の上まで駆け上ってホットして止った。なぜならそこには竹を組んで作った垣があり、それを越えると即ち「地方」であったからだ。

トタンに間髪を入れずに耳に飛び込んできたのは班長殿の声。

「コラ!! 誰が止まれと云った!!」

とるべき手段はただ1つ、垣を乗り越えて突進あるのみ。

軍人精神の一端を知らされた。

3月31日

今日は3回目の単独テストがある予定であったが、午後から急に風が強くなり、雨も降りだし、急いで飛行機も格納された。

記念写真は何んだか物事の最後の段階を示しているように思われる。合宿訓練も今日で終り。全員一緒に格納庫の前で写真を撮ったあと、助教を中心に各々が、思い思いにかしこまる。誰の顔にも2週間の合宿を無事終ってホットした顔がならんでいる。

日に焼け、ひげの伸びた顔に夕陽が映える。飛行機の影も大分長くなった。今度の合宿を思い出すように長く、長く。

— 終り —

尚この合宿に同志社から参加した者は
大西、丸川、白地、岡山(厳)、市川、友廣、清水、門田、中野、角田、牧野、長岡、河合、佐々木、岡本、黒川、碓井等であった。

(昭和19年卒)

同志社一家の九人衆

柳 井 恒 郎
清 水 清
中 原 八 郎

友 廣 勝 門 田 好 生
中 野 孝 門 碓 井 宏 司
角 田 信 三 牧 野 鐵五郎

今でも同志社のキャンパスにはあるんだろうか。学生会館という建物が。遅刻しそうになって朝食もとらずに家を飛び出した空腹を12銭のキードンで満たしてくれたところ。毎週水曜日、航空部の会合におっかなびっくりで集まったところ。この学生会館の集合から私達の空への歩みが始まった。

まだ同志社のアンパン帽がチャンと頭に合わないイガグリ頭が3つ4つ、シンミョーにかしてまっている。その前に座っているのが、須川サン、その隣りに竹内サン、牧野伊兵衛サン、石田サンに橋本サンと、当時関西の学連をギュッと押えていた同志社大学航空部の大幹部。同時に学生鳥人の大代表がズラリと目白押しに並んで居られるので

は、いかに私達モサ連もチヂコまざるをえない。

「航空部に入りたいなら1週間霧ヶ峰のプライマリー合宿に参加してこい。それが辛抱できたら航空部に入れてやる。」

どなた様の仰せであったか忘れたがその御託宜をかしこくもお受けしたのが門田好生、中野孝門、友廣勝、清水清、と牧野鐵五郎の5人であった。

—— 今から思えば楽なもので1週間のプライマリーの訓練をやってくればあとはタダで飛行機に乗せてやるというのだからいいご時世であった。

—— この5人は途中で腰を折るどころか、いろいろの事件を起こしながらも自分達の航空病を次々と他人に感染させ、ついに同僚9人を数える



同志社一家の九人衆

に至った。あわれにもこのウイルスに蝕しばまれた哀れな男達というのが碓井宏司、柳井恒郎、中原八郎に角田信三を加えた4人で、ここに目出度く9人の悪童連が顔を揃えたことになる。

この9人は伊丹飛行場——今の大阪空港——で陸上機の訓練を受けていた私達の同学年だけの人数であって、この中から7人が2等操縦士の免許を取得し、助教として後輩の指導に当ることになったのだから、一寸とした壮観というほかない。こんなことはもう二度と見られないのではないかと今も思っている。

こんな事があった。……丁度訓練日に運悪く同志社の部会が京都で開かれることになり、9人衆もそれでは訓練はここまでで、あとは一寸早いですけれど失礼しますと引き上げようとしたところ、あわてたのが教官様。一度に7人もの助教が帰ったのでは訓練が出来なくなってしまう。ヤッサモッサしたあげくそれでは止むを得ないからと部会を2時間程遅らせて、やっと訓練を続行したという思い出がある。

また、毎年行なわれた母校訪問飛行も3機編隊に同志社のモサ連が塔乗してもまだ2等操縦士が

ゴロゴロあまり、やむなく他の学校の訪問飛行にエキストラとして駆り出されるという次第。それでも今と同じく、要は飛行機に乗れさえすれば自分の学校であれ、他人の学校であれ、それほど不平も云わずニコニコして飛んでいたものだ。

格納庫の前に9人がねころがって、それぞれ3人づつで三角形を3つ組合せ、同志社の校章を型取って格納庫の上から写真を撮ってみたりしたのも思い出の一つである。その三角形の一辺をそれぞれ受持った同僚も今は結構いいお爺ちゃんになっているにちがいない。

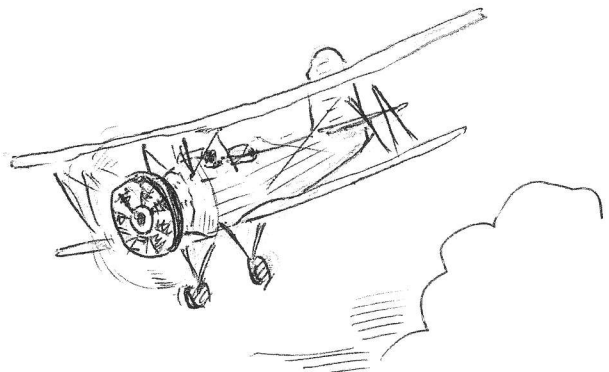
「荒野の七人」という映画があったが、「同志社一家の九人衆」はまさに肩をいからせて飛行場をのし歩いていた。教官もおそらくこの9人衆には頭を痛めておられたことと思う。

いつか当時の白石留蔵教官にお会いしたときその話が出たが、

「君達も若かったが、私もまだまだ若かったからね——」と笑ってカンニンしてもらったようだ。

何十年という年月の流れが全てをヤンワリと包んでくれていた。

(昭和19年卒)



往時茫々

本 宮 透

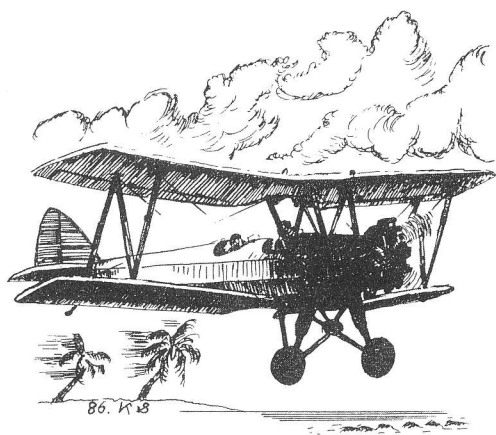
往時茫々、すべて記憶の外にあった同志社時代の航空機関部のこと。一中時代の同僚佐々木君から突然連絡を受けた。「貴兄も機関部に在席されたのではないか。昭和17年9月卒業 OB 写真に貴兄の顔が並んでいる」と写真のコピーも同封。その私の顔らしき(私にも、そう思える)に鉛筆で貴兄本宮君と書いてある。こんな写真でよく佐々木君判ったなあ、本人の私が感心するくらい。コピーの写真では、私は誰も思い出せない。しかしジッと見ていると、見たような顔も並んでいる。こんな思いは戦友会や職場で昔一緒の人とあった時にも何度か経験した。しかも、これらの人は機関部の人達よりも後での人達である。

機関部、そうだったなあ。蜚ヶ池の飛行場へ行ってもエンジンのカーボン落しをしたなあ。一緒にいた人達のことも殆ど忘却の彼方とは我ながら情無い。佐々木君の手紙にあった当時操縦部におられた大西、門田さん(戦死されたそうだが)の颯爽とした姿が目浮ぶ。両氏の印象は不思議と鮮明で

ある。

私は、学徒出陣で内地では四日市にある第1航空軍第1気象聯隊で教育をうけ、北支那の第4気象聯隊に転属、北支の飛行場を回り、終戦は運よく山東半島の青島郊外の飛行場で迎えた。軍隊にも、そんな部隊があったのかと驚かれるし、気象部隊では兵隊のときは飛行兵、任官すると気象将校となるのも変っていると思う。復員して京都に帰って来たのが、20年11月30日。忘れもしないが同志社の前にリユニオンの旗が2本たっていたことである。それから復学したがハングリーの時代でろくろく勉強もせず、慌しく卒業してしまった。勿論戦後は航空部なんて、何処かへ行って無くなっていたし、我々も戦争の悪夢と共に思い出すこともなかった。今40何年前のことを思い出し、誠に感無量のものがある。亡くなられた先生、先輩、後輩の方々のご冥福を祈りつつ筆をおくことにする。

(昭和22年卒)



九五式三型

短 想

佐々木 哲

入 部

昭和16年4月大学予科入学入部。我々はアンパン帽。当時牧野(伊)サンはあまり飛行場へも見えず、橋本サン、竹内サンはデンとしたオッサン。丸川、大西、白地サン等も角帽の大学生でグリーンの助教服を着ていた。同志社の助教サンがやたらに多い。我々予科生は2時間目の授業が終ると公務欠席(出席扱い)と称して金・土・日は一目散に阪急電車で飛行場(伊丹)へかけつけた。先輩からはフレッシュマンと呼ばれ、6月迄は先輩の飛んだ赤トンボの羽布についた油おとし、燃料補給や機体を朝日新聞社の格納庫へ押し込むだけ。それでもカストルの焼けるにおいや排気ガスのおいみをかいでよろこんでいた。

16年8月 玉水合宿

玉水の河原でプライマリーのゴム索ひきと地上滑走から始めて2週間。金井助教(関大)の指導でパチンコ。5～6mとびあがると慌てて操縦桿を押えるのでスグ砂地にキスするやらバウンドするやら。

16年8月 操縦開始

愈々95式3型の慣熟飛行(伊丹空港)。助教の大西サン(同志社・戦死)のうしろで水平線を見詰めての水平飛行。後席からでは大阪湾にむくと水平線がどの位置かは判るが六甲山にむくとさっぱり判らずフラフラ。

16年10月 航空記念日

飛行場には朝日新聞社の飛行機がズラリ。我々の赤トンボ95式1型・3型は横チョで格好をつけて、太いゴムタイヤでふんばっているつもり。97戦の曲技のあと、朝日新聞社機のデモンストレーションをみんな草原に座り、口をあけて空を眺める。米国製セバスキーが着陸に低くもって来すぎ

たのか飛行場端の土手に引込み脚を払われて滑走路に砂ぼこりをあげて突込んだ。「ヤッター!ソレ!」と我々がかけつけたらにが笑いをしながら操縦席からおりて来たのが、あの神風の飯沼飛行士、男前乍ら「チョット調子にのってやがら」と我々はブツブツ。

17年3月 加古川合宿

監督の陸軍曹長が大変なズーズー弁でエンジンの講義「ダイムラー・ベンツ」が発音悪く、全く判らず。飯盒の麦めしの味と市川文男氏(同志社)の唄声が記憶に残る。助教は岡山巖サン(同志社)。

17年6月 単独飛行(伊丹)

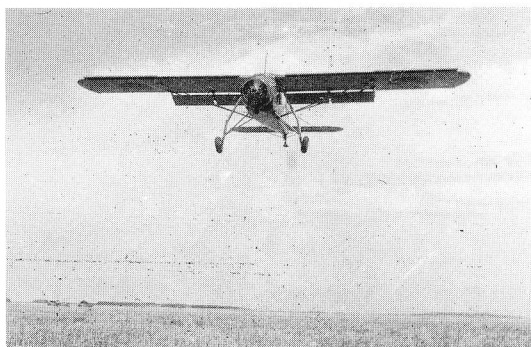
中学(旧制)からグライダーにのっていた中川・山本(立命・戦死)に先を越されてクソッ!!と思っていたが、岡山助教のおなさけもあり飛行時間11時間18分でやっと単独許可。第2旋回後の水平飛行で空の前席をのぞき乍ら「ワーッ!!」と大声をあげる。接地は大きくバウンドした上、操縦桿をゆるめたのでギクンジャクンして1回でピストにバックの合図。岡山サンにスマンことをしました。それでも2、3回同乗の上で岡山サンは、あとは単独飛行をさせてくれました。

17年8月 本地ヶ原合宿

丸川助教(同志社・戦死)。ハゲチョロのオンボロ95式3型機に同乗。ガンさんが「宙返り!宙返り!」と怒鳴って突込み、180kmで操縦桿を引張るがエンジンの力不足で青空ばかり見えて、上をむいてもなかなか地面が見えて来ない。ガンさんの首にかけた伝声管は頭の上にブラ下るし、足もとのホコリが顔にふきつける。その最中にガンさんは後席をふりむいて「ニヤリ」と笑う。

18年3月 川崎航空機(明石)合宿

空からみた播州平野はやたらに池が多かった。



下志津飛行場学校時代。三式連絡機

水冷戦闘機(3式戦)がとびまわり、メッサーシュミット(独)と陸軍双発重戦闘機に感心する。めしあげは広い工場内をボソボソと遠くまで歩く。門田氏(同志社・戦死)が新米助教。

18年5月 2等操縦士テスト

ペーパーテストは難しくない。尤も気象・機体・エンジン・法規の本を各1冊読んだだけ。首をヒネッテいると先輩がメモをさし入れてくれてOK。実地―『場外航法』伊丹・八日市単独往復。出発時に永嶋教官より「航路を外れて京都の母校訪問飛行は絶体にやらん様に」と呉々も云われる。前年の牧野(鐵)、門田氏は今出川校舎で低空飛行を何回もやっているのにとブーブー。あきらめて帰路、近江富士をかすめて田圃で低空飛行をしたら、コエタンゴを満載の牛車を引張った牛が田舎道をとびはねて、オッサンと牛車がひっくり返ったので溜飲がさがる。『場内』8字飛行難なし。レバー全閉の制限地着陸は第4旋回で低過ぎ、着陸復航は面倒と少しレバーを入れて引張ってうまく接地したが、検査官が真黒い顔でギョロリとにらんで「レバーを入れとったロー!!」他の3、4名と共に制限地着陸の補習をする条件でやっと合格。

18年7・8月 1型特殊飛行と助教

95式1型は流石に速く飛行機らしい。永嶋教官に宙返りや緩横転を教わる。スローロールはやたらに横風が来て風下のホッペタがふくらむ。

漸く新米助教でやれやれ。

小野部長先生

昭和17年、先生も私もお互いに予科生徒なのでアンパン帽をかぶり、昼の時間には新町通りを上った東側、風呂屋のハナレの部室に集ってはいいろいろの話をした。先生も当時は丸顔のツヤツヤした紅顔の美少年でありました。(先生19才)

いろいろ

* 丸川・大西少尉。我々が訓練中の飛行場(伊丹)に現れ、軍服のままで95式3型に乗っていた。両先輩は重爆隊なので、操縦候補生の97重訓練では、第3旋回から着陸迄に隣りの教官からゲンコツが20回余もとんで来たとの話を聞いた。

* 門田好生氏(同志社・戦死)は角帽をかぶりたての一課程の頃(昭和17年)、京都の朝日会館でよい洋画「舞踏会の手帳」、「外人部隊」などをやっていたので姉(当時独身)と3人で此等の名画を観て、帰りに「ばん」「築地」「夜の窓」「バックストリート」等にたちよった。

* 18年12月学徒出陣。下志津飛行学校に全国学連から20名集った。学連初の単独飛行ではギョコンボタンをやったが、陸軍航空母艦「秋津」では爆雷をつり下げての離着艦も恐しくない。20年4月に佐渡ヶ島に前進飛行場を建設中に、工事途中乍ら作業推進の氣勢をあげるために泥だらけの未完の飛行場に得意の制限地着陸。恐らく佐渡ヶ島に正しく陸上機の車輪をおろしたのは自分が最初と自負している。

飛行学校では関東学連の大先輩もいたが、操縦では負けはしなかった。学連から敗戦まで飛行時間1,600時間。1機も壊さず事故なしに来られたのも前記先輩諸兄の御指導のおかげといつも有難く思っている。
(昭和22年卒)