

翔友会便り

あれから

岩 室 清

太平洋戦争が始まった時、私は同志社中学の4年生でホザナ・コーラスのバリトンメンバーであるかわら週末にはヨット部員として琵琶湖に通っていました。

その私が同志社大学予科に進学以降ヨットを続けずに航空部に鞍替えしたのは河合達也先輩の勧誘がきっかけ。京都府立医大の付属病院で行われた飛行士の適正検査に合格してから航空部員としての第1歩を踏み出したのですが、当時の関西航空連盟の初等教育の舞台は生駒山に近い鴻池新田にあった滑走路に草の生えた盾津飛行場でした。基礎教育のエンジンの分解組立から始まり、教官同乗の離着陸訓練を経て単独飛行を許されるまでに約半年かかりました。

初めて1人っきりで舞ひ上がった時の感激、そして上昇から水平飛行に移った時、思わず大声で歌い始めたその時の興奮は45年経た今日でも忘れてはおりません。

その様な訓練中の或る日のこと、西の空から3機編隊で飛来し突然着陸してきた見たことも無い変わった型の陸軍の小型機（ドイツから譲り受け当時陸軍でもほんの数機しか保有していなかったフィゼラー・シュトルヒ機）の中から降り立った数名の陸軍航空隊員の中におもいもかけず佐々木先輩の顔を見いだしたのも懐かしい思い出の1つ。

我々昭和18年組が盾津から伊丹に移動したのは昭和19年後半のこと。伊丹では編隊飛行・航法・急旋回・きりもみ等々の上級訓練が始まったのです。が、この頃から燃料の割当が急速に厳しくなり飛行回数も目に見えて制限される様になり、更に昭和20年に入ってB29の来襲が激しくなるにつれ、伊丹に通っても空襲警報と共に退避させられて飛べない日が多くなってきました。当時の伊丹

は陸海軍共用の防空基地と南方への中継基地を兼ねていましたので、これ等軍用機の頻繁な離着陸を横目に見ながらの訓練でしたから、単独飛行できりもみや急旋回の練習する時には邪魔にならぬ様に出来るかぎり飛行場から遠ざかるように指示されていましたが、一旦飛び上がるとその頃回数が減っていただけに少しでも長く飛んでいたくて、指定空域を飛び越したり制限時間にも帰らないで罰則を受けたことも間々ありました。この様に伊丹に行っても飛ぶことが出来ず髀肉の嘆をかっていた或る日、軍刀片手に飛行服姿の牧野鐵五郎先輩が突然私達の部屋に入ってこれ僅か数分の対話の後、整列して見送る我々の前を97式重爆で南方へ飛びたって行かれました。

1年先輩の昭和17年組までは初等免状（正式名称は忘れました）の試験を受けることが出来ましたが、私達昭和18年組の頃には既に戦時色横溢で免許制度そのものが戦時体制の中に埋没して仕舞い、まず大正14年遅生まれの人達が昭和19年の後半から昭和20年前半にかけて応召されてゆき、そして最後に残った大正15年早生まれのほんの数名だけが伊丹で終戦を迎えたのです。しかもその中で同志社大学生は私唯1人。私自身も当時既に来るべき10月15日に相模航空隊への入隊命令を受けていたのですがその前に終戦となり、はからずもプロペラ時代の同大航空部の最後の立会人となった次第でありました。

終戦の日と共に私と操縦桿との縁は永遠に断ち切られてしまったのですが、昭和23年の卒業以来今日まで、一筋に歩んできた商社マン生活の中で20数年の海外生活と数え切れぬ海外出張を通じて飛行機との縁は切れず、双発プロペラのDC3型・4発プロペラのコンステレーション・世界最初の

玉水での教訓

長 城 義 幸

ジェット旅客機コメット等々、塔乗した機種は50を下りませんが、所詮は旅人として人の操縦に身を任せて乗せてもらっているだけ。あの「赤とんぼ」で唯一人で大空に浮かび下手ながらも思いどおりに操った操縦桿の感触は今でも私の手の平に生々しく残っています。

(昭和23年卒)

— 三機三様 —

B-29

アメリカ・ボーイング社製作の4発爆撃機の傑作機。第2次大戦の立役者で、連合国にとっては勝利への女神であった。

中翼単葉、前車輪式、2200馬力4基、
最大速度603 K/H 航続距離7,240 KM

ファイゼラー・シュトルヒ

第2次大戦当時、ドイツ空軍は世界一速い戦闘機・メッサーシュミットME-109と、世界一遅く飛べるファイゼラー・シュトルヒを持っていた。シュトルヒは、下げ翼と、隙間翼（スラット）をうまく応用して低速性能を最大限発揮できるように設計されていた。

これの日本版が三式連絡機で、下志津にこの部隊があって同志社O・Bからは、友廣、確井、角田、佐々木の4氏が所属した。

97式重爆

陸軍重爆の主力として全戦域に活躍。乗員7名。1,500馬力発動機2基。航続距離2,700 KMの高性能を持ち、総計1700機以上生産された。

“準備よし！” “よし！” “よし！” の呼称に続いて教官の“3歩後退！” “引け！” しばらくして“走れ”の号令、前方の2本のゴム索が段々と張りつめてくる。機体が、ずる、ずる、と砂面を少し滑る。緊張が高まる。やがて教官の“放せ！”の号令、小生を乗せたプライマリーは一気に上昇する。風が顔をたたたく、失速しては大変と操縦桿をほんの少し前に押す。うまく滑空角度をとり滑空に移る。今回の塔乗はうまく行ったな！と一瞬思う。同時に少し安堵感が体を走る。どの位上昇したかなあ！と左下の地上を見下ろす。ほんの今迄前方でゴム索を引いていた人達の上空を既に通過している。ところがどうした事か機体が左に傾き出す。これはまずい、なんとかせねば、と思っっているうちに、ザーと左翼端が砂面をこす。しまった！と思ったが後のまつり、翼端着陸、左翼端折損である。すぐにバンドを外し、大目玉を覚悟で、教官の前に塔乗終わりの報告に走る。そのときの教官の講評は、“概ね良好ただ一言下を見るな”であったと記憶しています。以上が昭和27年秋木津川玉水滑空場で行われた、関西学生航空連盟主催、朝日新聞社後援による、第2回合宿訓練に小生初参加した或る日の出来事です。（第1回合宿訓練は、同27年夏同じく玉水で行われているが、卒論の実験やその他で参加出来ませんでした）

夕方近くでしたが、翼端折損とあっては、訓練続行不可能となり（ソリの破損位は現場で交換修理して訓練再開していた）小生の班は、はやばやと宿舎（確か、八百忠旅館といったと思う）に引きあげる。その後全員が宿舎にもどり夕食後、格納庫として借りていた近くの農家の納屋で裸電球の下、小生が破損させた翼端部分の修理作業であ

思い出と広島のわたし

稲田実次

る。この作業は、参加学生の中で機体構造に詳しい2～3人の人達が行ってくれました。当時は電動工具は何に1つ無く、総て手動による木材の切断、鉋かけ、穴明け、で修理は遅々として進まず、破損させた本人である小生は宿舎でゆっくりと寝ているのも気がひけ時々作業場に出かけましたが、その都度、作業を行っている人達から、君は気にする事なく宿舎でゆっくりとしている様にといいて頂きました。幸い夜半前には修理も完了し、明日の訓練に間に合う様になり、小生としては安心した次第でした。

小生の起こした失敗に対して、それは起こそうとして起こした失敗では無いにしても、一言の苦言も言われなかった教官。小生の次の、又その次の塔乗を目前にし楽しみにしており乍ら、当日塔乗出来なくなった人達よりの不満の言葉ではなく、反対になぐさめの言葉。(15～20回索を引いて1回の塔乗であるので皆、塔乗を心待ちしたものでした)そして又、明日の訓練に何としても間に合わすべく、自分達が寝不足になり、明日こたえるであろうにもかかわらず、夜遅く迄修理作業を心よく行い、一言の苦情も言わなかった人達の行動等、小生には誠に心暖まる思いでありました。

お陰で、自分の失敗に少しも気が引ける事なく、又失敗を恐れる事なく、のびのびと最終日まで訓練を続ける事が出来た事は37年過ぎた今日でも楽しい思い出の一つとなっております。

日常多忙な社会生活に於いて、他人の起こした失敗に対してその原因をよく調べずに、ともすれば批判したり、叱ったり、ひいては責任を転嫁させたりしように成りがちですが、その時には玉水の教訓を思い出して、自分を戒めております。

(昭和28年卒)

私が航空部に入部したのは、昭和28年の5月頃ではなかったかと思う。28年といえば、戦後同志社航空部が再出発をした翌年である。当時よく工学部のボックス(実験室)で顔を会わせた同期生には、今も元気で活躍しておられる吉川禎一、渡辺洋一、藤田武司の諸兄がいた。彼等は戦後の学生航空再開にあたって、立派な足跡を残され、OB会でも中心的な役割を果たしておられることを50周年祝賀会で改めて知り、敬服と感謝の念で一杯である。

私は卒業後も大学院に長く籍を置いていたが、昭和39年広島商科大学(現広島修道大学)の教壇に立つようになり、それからすでに25年が過ぎた。当時「広島」は都市の開発・整備が遅れており、暗いイメージの街であったが、現在は世界の国際平和都市に生まれ変わり、平和運動の原点の街となっている。地理的にも瀬戸内に面した広島は気候が温暖で、海と山の幸にも恵まれ、中国地方の中核都市としての発展を続け、1994年にはアジアオリンピック大会の開催が予定されている。広島地区での同志社の集まりとしては、毎年11月に校友会広島支部総会が、そして6月には高商、経専、商学部の同窓会である樹徳会広島支部総会が開催されており、会員相互の旧交を温めあっている。

航空部時代のことで、いま尚鮮明に記憶に残っているのは、失敗したときのことばかりである。昭和29年7月下旬高松飛行場で夏合宿が行われたときのことである。初めてのウインチ曳航で、レリーズのタイミングを誤りコントロール不能。風の間に間にダッチイングロールし、真っすぐ飛ばはずの機体が左に大きく方向を変えてしまった。あわや測候所の屋上に不時着するのではないかと思いきや、幸い手前で停止し事無きを得たことが

証券マンあれこれ

大 森 進

あった。教官に報告にいったら、「怖かったか」の一言ですんだ。そのことが今も強く印象に残っている。また、その頃は1日の飛行回数がウインチ曳航の場合5～6回位であったように思うが、私の塔乗直前に大阪工大の同僚が稲田の電柱に翼をひっかけ、練習中止となったこともあった。このような私達を教官の先生方は、いやな顔をせず、よく懇切丁寧に指導してくださったものだと、当時のことを回想し感謝をしています。

広島にきてからは、研究・教育のかたわら大学の管理、運営にも関与せざるを得なかったが、一昨年やっと多忙な業務から解放され、研究に専念できるようになった。この9月からタイのチェンマイ大学で農村の中小工業の調査を予定していたが、タイ政府の許可が遅れて出発を延期せざる得なくなった。出発前の余暇を活用して、魚釣りに出かけている今日この頃である。

創立50周年記念式典に出席した際、木枝元学長にお会いし、中四国地区にも航空部を創ってはどういうお話がありました。そのようなことが可能であれば、是非お手伝いをさせていただきたいと思っている。50年という輝かしい歴史と伝統をもつ、わが同志社航空部が、さらに大きく飛翔されんことを心より祈っています。(昭和30年卒)

——その人の名は——

昭和29年7月高松合宿の教官は結城永次郎氏。大阪の扇町商業出身で法政大学OB、陸軍の滑空飛行第一戦隊で大型グライダーの操縦士として腕を磨いた猛者。外見のヤサ男に似ず、心の強さには定評があった。

証券会社から連想する事といえば、大多数の人がモーレツと答えるに違いない。確かに仕事はハード、特に営業は熾烈な競争だ。はるか彼方のターゲットに向い邁進する。個人主義を鮮明に貫いても、ひたすら邁進する。打って出て勝たねばならない。精魂尽き、魂が抜けたらその時、敗北を意味する。非情、無情、言い訳無しの前戦基地だ。

電話外交、訪問外交、アポとりの日々、個人であれ、法人であれ、成績がランキング化されてる限り、競争意識、ライバル意識を鮮明に、資金の有り場を目指し、日夜ひた走る。かっこいい社是が何としらじらしい事か、目標のハードルを下げてくれと夢で訴え目を覚ます。進取の気質に富み、野性的パワーの20代も、40代に大半それを失い、傑出した人物にとの野望も、多数の者が作文化してしまう。「優」をもらえる作文の何と多かった事か。時には三文小説のヒーローかと錯覚する人間もでてしまう。

時価数億にもなろうかと思われる大株主名簿をたよりに、ここぞとばかり訪問すれば、路地裏の今にも壊れそうな一軒家。何かの間違いと引き返すや、有りそうで無いのが金なら、無さそうで有るのも金、と先輩に教えられ、不在、不在にもめげず、ある夜やっと一人暮しの老人に会え、何とか顧客にと玄関に上りこんだものの、あまりの悪臭異臭に気分が悪くなり、相手の懐に入る間もなく退散したかと思えば、高級住宅地の大邸宅、愛想もよければ顔もいい御婦人、話も大きい、この家と似合う。何とか物にと半年近く通い、アプローチもほぼ成功、メ切的にせまったある日、最後の切りふだと、菓子を片手に訪ねるや、異様な雰囲気。数日前夜逃げ同然一家で引越したと聞かされ愕然。いみじくも言った先輩の言葉を思い出す。

インドネシアでの生活

田地川 彬

世の中さまざまなら人生も又いろいろ、を垣間見る思いだ。

若さのエネルギーが横溢している頃は多数の証券マンが浪花節的な人生を経験しているのも、外から見れば、金融機関、中に入れば株屋と言はれる独特の世界故かも知れない。

感情の起伏も激しく、不安感、挫折感と戦い、高度なノウハウも持たないまま一年一年と過ぎていく。目先の変化に対応しきれず、禅寺の門を叩き、ぞうり姿で拓鉢に歩く営業マンがでれば然り、とうなづきたくなる。昭和35年の証券ブーム、銀行よサヨウナラ、証券よコンニチワ、のキャッチフレーズに踊らされ、多数の若者や同志社マンがこの業界に足をふみこんだものの、追い風はいつまでも続かず、幾度と組上に乗せられ、自然淘汰の道を歩まなければならなかったのも悲しい現実であったろう。

目標達成の祝宴をあげ、深夜の国道を飲酒、いねむりで対向車線をつっぱしり街路樹をなぎ倒して怪我をしたり、大阪天六のガス大爆発事故で間一髪助かったり、出社の途中急ぐあまり崖から転落しそうになった所を助かったり、運の付きと金の付きは比例せずと、あきらめてはいるものの、まだ少しばかりは勇気と活力が残っている限り、キープヤングの声を気にせず、第二の人生目指し明日への挑戦をしてみたいものだ。

(昭和35年卒)

私は '84年から2年間インドネシアの中部ジャワ、スマラン市に駐在した。ここは首都ジャカルタから東約500キロ、ちょうどジャワ島の中央に位置し、華僑が最初に上陸したと言われ、華僑の多い町である。この町に、NSC、三井と現地資本とのJVで亜鉛鉄板、カラー鉄板を製造する会社で工場長として派遣され2年間当地に滞在した。インドネシアはイスラムの国で左手は不浄の手であり他人との物のやりとりは必ず右手をつかはなければならない。子供の頭を左手でなでてその親に殺されても、文句が言えないという土地柄で、始めの内はこれに慣れるのに随分苦労した。おかげで帰国後も、わざわざ右手に持ち替えて物や、お金をやり取りする癖が抜けきらない。

この国での大きな印象は、3世紀以上にわたりオランダの植民地であったため、被支配者根性が骨の随まで染み込んでおり、何事も自分達だけでは決めないし、逆に言われたことは黙々と仕事をする。今では華僑が彼らの御主人様である、独立後45年経つがまだ他民族に使われている。

ここでの楽しみはゴルフか、テニス、ジョギングぐらいしかない。テニスは社宅内にコートがあり週に2〜3度現地の連中と汗を流し、ゴルフは出張や客がない限り毎土、日曜日他の日本人とプレーを楽しんだ。ゴルフに関してはここは天国でそのプレーフィーは4,500ルピア(=450円)と安く、まるでただみたいなの値段でプレー出来る。(ただ、ジャカルタやバリの一流コースでは70〜90ドルは取られる)

スマランには日本人以外にもオランダ、オーストラリア、アメリカ、イタリア、イギリス等多くの外人が住んでいるが彼らの一部もゴルフをやるので月1回は彼らとのコンペを楽しんだ。

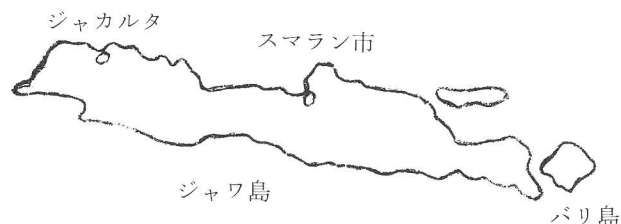
近況報告

西 田 行 雄

ここでもしインドネシアに行かれる方があれば是非お褒めしたいのがバリ島のゴルフ場で、ゴルフダイジェストの世界20傑に入るすばらしいコースがある。古いカラデラ湖の側に位置するこのコースは熱帯にありながらロッジに泊まれば暖炉が必要なほど朝晩は涼しく、グリーンは鏡の様に速いペントで、そのロケーションもまたすばらしい。もしこの国に秋の紅葉というものがあれば私の表現力では言い表せないほどの美しさである。バリは珊瑚礁や彫物、絵画で有名であるが、このゴルフ場も是非お褒めしたい。ゴルフの話ばかりになってしまったがスマランの近くには歌で有名なソロ、やジョクジャカルタといった日本に例えると京都、奈良に相当する古い都がありジャワ更紗、ボロボドール、ブランバナフと言った見るべき物も結構多い。又、インドネシアは火山も多くメラピ、クラカタウなどは世界的にも有名で富士山のような独立火山が数多く見られるし、火山に付きものの温泉も結構ある。

なんだか観光案内みたいになってしまったが、開発途上国の役人の物ほしげな目付きと、言動が気にならない人はぜひ一度訪れることをお褒めしたい。

(昭和41年卒)



はじめから、お金の話で恐縮ですが、卒業して20年近くなりますが、この間、私の方には、とんと縁がなく、どうしてかな？と思っていた時、ある調査記事で、独身OL20代の預貯金が、平均東京で約102万円、大阪約168万円、というのを見て私も、頑張って、やってみようと、「土地」？「株」？それとも「宝クジ」。

思い出しました。東京落語に、こんなのがあります。

『この間お前の家へ行ったら、塩をなめて飯を食べていたが、ああいう贅沢をしちゃいけない』

『へえ、塩のおかずでは、まだ贅沢で？』

『贅沢だとも、私のおかずをごらん』

『あ、梅干ですな。梅干を召し上ったら、塩より高くつきませんか？』

『馬鹿を言っちゃいけない。食べるなど、とんでもないことだ。梅干を見ながら飯を食う。しばらく見ていれば何となく口が、すっぱくなってくる。すっぱくなったところで飯を食えば、梅干を食うのも同じこと。この梅干は8年になるが、別段小さくもならない』

今日から、さっそく、この精神でやろうと思いきや、「お父さん、今日外で食事しようよ！」という子供の声、あ〜やっぱり私、お金には縁がないのでしょうか

OB諸氏、どなたか、頑張って、やってみてください。結果報告待っています。

(昭和46年卒)

木曽川滑空場

宿舎改築計画

箕 浦 健 二

本年は恒例の彦根C・Cのコンペに参加できませんので罰としてこれを書いております。

御存知の様に、関西、東海の学生が本拠地としている木曽川滑空場は、近年ランウェイの拡張整備も完了して、より安全性を確保しながら、キャパシティも大きくなってきました。宿舎の方も、格納庫、整備作業場、学生宿泊室等を擁した延100坪の施設が昭和59年(?)に竣工し、稼動しています。残された課題は、食堂、座学教室、事務室、厨房、浴室等の施設のある現宿舎棟ですが、これは大変に老朽化しており、機能的にも環境的にも非常に支障をきたしております。

本年3月頃、木曽川を訪問した折、北尾さん、学連の嶋中尚一氏、朝日航空部の渡辺正美氏の方々と会い、この老朽化した宿舎を建て直したいとの計画を聞きました。2年後の建設を目標に計画を進めたいとの事で、私も建物の計画と設計について僅かばかりの協力を約束しました。

さて、敷地は約150坪で現在格納庫棟が50坪の2階建で延100坪、新宿舎は概ね25坪～30坪の2階建、延50坪～60坪程度の規模かと思われます。学生達の訓練の機能、環境を整備し、又OBの方々が家族連れでも、グループでも宿泊滞在できる様な施設が望まれます。"空のスポーツは、今最高にナウイー、例えばペンション風でおしゃれな建物にして、OBの方々にもリゾート感覚で泊って頂ける様な(T. M.氏とK. T.さんの様に後輩に頼んでホテルを探させなくても済みますし……夜中、車で各ホテルを廻って、ここなら大丈夫ということで羽島の平安閣を報告しましたが、ま、その後の事は皆さん御承知の通りのHAPPY・HAPPYでした。…しっかりやって下さいよ)ものの、と勝手な事を申し上げていたら北尾さん

に「学生が浮わついてはいかん」という様な事で、一カットされたので、マニフェストを少し変更しまして、"空のスポーツは綿密で十分な準備と沈着、冷静な判断が要求され、高度な人類の為の極めて洗練されたスマートなスポーツであるから、それに対応して機能的にも、環境的にも、デザインのにも高度に洗練された施設を実現したい"と考えています。

現実的な問題ですが、建設費は学連と学生で半々とのこと。事業主体は学生と学連ということかと思いますが、OB諸氏は是非御協力を頂きたいと、とりあえず私から御願い申し上げます。現金、物品、労力を問わず、御厚情を期待しております。

連絡先

岐阜市六条北2-11 サンビービル

(株)新建築計画設計室

一級建築士 箕浦健二

TEL 0582-73-2855

FAX 0582-73-7283

(昭和46年卒)

—— なまず料理 ——

木曽川滑空場に行った人は、1度や2度は口にしたことがあると思うが、ナマズは主に蒲焼にして食べる。頭をつけたままのグロテスクな姿でお目見得するので、大抵の人はギョッとするが、味は淡泊で美味。タレは濃く、何回もつけたり焼いたりを繰り返してある。

名張より

土 肥(木澤)稔 治

伊賀の地で生れ育った私が、故郷を離れ大きな希望を胸に大学へ行くために京都へ出た。何も知らない飛行機好きの田舎者がキャンパスで初めてみたグライダー。その時の驚きと興奮は今も忘れない。それから4年間グライダーのことしか考えない毎日が始まった。その間に、空を飛ぶ楽しさを知り、機体を押すしんどさを味わい、クラブメイトとの友情を温めあう、充実した学生生活を送らせてもらった。今から思えば、夢のような毎日であった。それから12年、飛行機好きの田舎者は大阪や三重県の最南端である尾鷲をほっつき歩いて今はこの伊賀へ舞い戻っている。現在は、高校生に数学らしき物や、クラブ活動の楽しさや、友情の大切さを教える毎日である。(本当にちゃんと教えているのか疑問であるが?)

飛行機好きの田舎者が生れ育ったこの伊賀は、忍者の里としてしか知られていないのではないかと思われるくらい知名度は低い。しかしこんな田舎でも歴史的には古く、私の今住んでいる名張も古は大友皇子を産んだ天智天皇のお后である伊賀の采女はこの地の人であるし、「壬申の乱」のとき、吉野にいた大海皇子が兵を募るために美濃へ向かう途中名張を通ったことが知られている。

また、天智天皇の子である大来皇女が(伊勢神宮の初代の斎王であった人だが)弟の大津皇子をしのんで建てたといわれている夏見廃寺も有名である。

古いばかりが能ではない。最近この名張は、大阪のベッドタウンとして大いに発展を遂げここから大阪の会社に通う人は数知れず、特に私の住んでいる桔梗が丘駅は、平日の朝は祭りとまちがうほどの混雑のしょうで田舎者にとっては目が回る。また観光名所も多く、赤目の滝は夏はもちろんの

こと冬も氷瀑がきれいだし、近くには青蓮寺ダムや香落谷溪谷がある。少し足を伸ばせば青山高原が広がりその頂上から見える伊勢平野はとても美しい。9月も末になると頂上にはススキ原が広がり、辺り一面銀色の海である。すこし自慢しすぎたが。

ええい、こう成ったらついでである。伊賀上野も紹介しよう。伊賀上野は忍者の里で知られているが、芭蕉さんの産まれた地でもある。市内には芭蕉さんにちなんだいくつかの名所があり、町は城下町特有のたたずまいを見せなかなか情緒がある。

飛行機好きの田舎者は、こんな田舎町で緑に囲まれたのびりと毎日を過ごしているのであるが、今でもこの伊賀の地が大好きだしこれからもしっかり根づいていくであろう。

そして、山並みの上に広がる青空を見上げながらいつまでも少年のように空へのあこがれを忘れないだろう。

(昭和53年卒)

— 芭 蕉 —

「月日は百代の過客にして、行きかう年も又旅人なり」これが奥の細道の書き出しの文句である。「旅の詩人」とも「漂泊の詩人」とも呼ばれていた芭蕉は、正保元年(1644年)伊賀上野に生れた。今年は「奥の細道」300年に当る。

忘れ得ぬ日々

庵 美 粧

卒業後東京に戻って早くも3年半、現在は丸の内のオフィス街で花のOLと言いたいところですが、実際はまわりは考古学や動物学が専門の先生ばかりという文化庁の一室で極めて地味な仕事をしています。今ではすっかりこちらに落ち着いてしまって航空部とも疎遠になりがちですが、久しぶりに学生時代のアルバムをめくってみようと思います。

大学生になったら1人暮らしをして、自分を少しだけ試してみたい、幸い両親も私のわがままを許してくれ、晴れて同志社の門をくぐることになったのです。とはいえ、関西方面に知り合いがいるわけでもなく、いざ生まれ育った東京を離れて1人京都の町に立ってみると、言いようのない寂しさにおそわれたのを覚えています。自分で選んで来たのだからしっかりなくてはと思いながら、フト展示してあるグライダーの前に足を止めたのが航空部との出会いでした。体育会だということと、女子部員が少なそうだというのが多少心配でしたが、空への憧れはそういったものを簡単にはねのけてしまったのです。

入部して強く感じたのは、やはりいわゆるサークルとは違い、ある種の緊張感、重圧感があるということでした。それが時には実際以上に大きなものに思えたりもしたのですが、ともかく2年生の前半まではどっぷりと航空部につかっていました。

その後、関東でグライダーの事故が続いたため、家の方から退部するように言われ、それでもあっさりやめてしまうことなどできるはずもなく、結局中途半端な形でしか続けられなかったことが、今でも悔やまれてなりません。自分が弱かったためにグライダーの本当の楽しさが分るところまで

到達できなかったことが何より残念です。

京都での4年間で私にとってどういうものだったのか改めて考える時、何となく空虚さを感じてしまうのは、たぶんそのせいだと思います。それでも航空部にいたおかげで、本当に多くのことを学び、素適な思い出もたくさん作ることができました。真黒に日焼けして、黄色いつなぎを着た当時の写真を見ながら、木曽川や福井のどこまでも続くあの青い空が懐しさと一緒に目の前に浮かび上ってくるのです……………。

(昭和61年卒)

懐しの木曽川滑空場



北海道、新篠津村

新 庄 博 志

北海道が新島先生の起点の土地である為か、ただその空気が新鮮な為か、理由はともかく、何度訪ずれても、心を動かす何かがあります。

私は、去年の9月に箕浦さんと、そして今年の5月に坂口さんと同行させていただき、実際に現地で、かなりのフライトを楽しませていただきました。

場所は札幌と旭川のほぼ中間、石狩平野の中の「新篠津」という村です。そのほとんどが田畑に牧草地で、ほんとうに静かな町です。ですが、札幌まで車で1時間余り、岩見沢までも15分余りと、交通の便はよいところです。

我々が、今回参加させていただいたのは、この村の東側を流れる石狩川の河川敷で飛んでおられる「札幌航空協会」という社会人のクラブです。このお話しの発端は、このクラブに所属しておられる、北海道在住OBの落合さんからお招きを頂いたからです。

機体はH-23C、ピラタスB4、ka-8で、程よく整備されております。R/Wの長さは、1600m。ですから調子の良い時には、ウインチでも600m近く上ります。上空からは、石狩平野の美しさはもちろん、北から南へ雄大な石狩川が流れ、西は石狩湾に日本海、東は夕張の山々の景色を十分に満喫できます。

この土地のすばらしさは、何も風景だけではありません。滑空場から約45km上流に、最近道内でも、特にエアロスポーツの盛んな滝川市の滑空場があることです。したがって50kmの距離飛行も、夢の話ではありません。気象条件も非常によい様で、先の5月にも1500m以上に上れる日が数日続き、そのうち1日は、3時間半も飛んでいられました。実際、クラブのメンバーの中には、5時間

以上飛んでおられる方もおられます。また、高度制限もありませんから、国内でシルバーを狙える、格好の場所の1つでしょう。

足代が少々掛りますが、もし、よろしければ、私と同じ感動を、みなさんにも経験していただきたいものです。(宿ででてくる料理だけでも、十分楽しめるものがあります)

今回の北海道でお会いしたみなさんは、ほんとにいい人ばかりでした。新篠津の村長さんをはじめ、宿のおかみさん。もちろんクラブのみなさんも。別れ際に、メンバーのひとりの方に「今度はいつ来られますか」と、言っていたいた時は、嬉しくて返す言葉も出ませんでした。

もし、この冊子が、今回御苦労いただいた落合さんや、協会のみなさんに届けていただければ、ここでお礼を述べたいと思います。

「お世話になりました。また、必ず寄せていただきます」

(昭和62年卒)

いざ！北海道の空へ
(ピラタスに塔乗する筆者)



学生諸君 !!

森 川 泰

月日の流れるのは早いものである。今回、「翔友」の原稿の依頼を受け、改めて私が過ごしてきたクラブ活動を振り返ると、もう5年余りという歳月が流れているのに驚かされる。こうして思い起こすと、色々な意味で航空部も大きく変わって来ていることを思い知らされる。この様なことを書くと学生諸君には古いOBのように思われてしまいそうで、少々気が進まないが、自分達の活動と見比べて今後の活動の参考にしてもらう為に、私の訓練生時代の事を少し書きたいと思います。

まずは、R/Wと空域ですが、今でこそ夏でも離脱高度350m程で7分位のフライトを行え、条件が良ければ養老山脈の麓まで行けます。1部の学生諸君は覚えているかもしれませんが、ついこの間までは、R/Wは短かく、冬で離脱高度は350m位、夏などは250m位で、課目も出来ず、バッタ飛びと言っていました。また空域も狭く、今でこそ平気で東海大橋を越えますが、昔は禁断の地で、空域の外でした。

次に宿舍ですが、私が1年の冬に今の新宿舍が完成したので私より若い人は知らないと思いますが、昔は旧宿舍だけでした。教官部屋は今の半分、昼の部屋は学生部屋で、女子部屋も教官部屋の反対側の窓ぎわの一角で、障子でしきってあるだけでした。学生部屋は畳で、寝るときは、机をたたんでふとんを敷きました。またクーラーなどというものはなく、冬もストーブだけ、今の教官部屋や女子部屋などは天国ではないでしょうか。ついでに福井のことを書いておくと、今どんどん変わりつつあり、今までの女子部屋や風呂場などを知らない学生ばかりにその内になってしまうでしょう。

訓練を見てみるとどうでしょう。これもだいぶ

変わってきています。今ではR/Wと宿舍を車で行き来するのが当然となっていますが、私の1・2年の頃はそんな事がなかったので、朝は乗れない者は走っていました。帰りも車が往復していました。走っても、けろっとして朝の準備をしていた者もいた様です。訓練も夏の高度のとれない時でも交互発航する為にてきばきと動き、昼の休憩も今より短かった様に思います。

合宿以外ではどうだったかと言うと、今はなき室町BOXで、狭い所で多勢の人が入りミーティングをし、暇な者がいつもいて、夕方まで雑談にふけていました。そして格納庫は、香里にあり整備は日曜に行ってまとめてやるという風でした。

以上、色々と書きましたがどうだったでしょう。他にも多くあると思います。こういうことをもっと学生はOBに聞き、OBは学生に教えてやってはどうでしょうか。学生諸君も自分が入部した時と比べると少しづつ変わって来ていることに気付くのではないのでしょうか。温故知新のことわざにある様に、昔を振り返り、より良い部にしていくと欲しいと思います。

(昭和63年卒)

―― 曳航機 ――

飛行機曳航といえばJA 3008、小嶋と相場がきまっていた時もあるが、航空大学から払下げられたJA 3117が来て、活躍の場は福井空港に移った。今度学連が購入したJA 4087は学連7号と命名されて、そのカラフルな機体を我々の目の前に現わしてくれた。登録番号の変遷を見ても時代の移り変りがしのばれる。

新 職 場

大 野 剛 嗣

早いもので社会人となって5ヶ月が過ぎました。最上級生であった学生の立場から、今度は最下級へと転じ、又、内からと外からとでは、会社の姿はこれ程違っているのかと、驚く毎日であります。

学生時代、グライダーはもううんざりと感じることが常でしたが、今の自分にとってはグライダーといえば『今は昔』の話でしかありません。

たまに「エエスケー」とか「カーシックス」とかいう言葉が耳に入ると非常になつかしく感じています。滑空機ながら自分もかつては機長であったことを思いだすと、今の仕事柄、後輩の皆さんがうらやましくてたまりません。

ところで私の現在の職場は、おじさん50人、40前後のおばさん3人、という非常にめぐまれた所です。飛行機の運航管理のプロがそろっていますが、グライダーについては殆んど何も知らない人ばかりです。

航空業界ではグライダーの認識は低く、滑空機の技能証明を持っているからといっても、ここではあまり通用しません。

学連パイロットは、木曽川を離れると1人で飛べないのですから、狭い枠にとらわれず幅の広い航空知識の吸収を行って下さい。

空は広くて大きいのです。

極めて特殊で、閉鎖的な環境を見直して、新しい航空部が生まれ、発展することを願っております。

(平成元年卒)

経理課からの悲鳴

安 倍 志保美

入社時研修として行われた計算テストで3度も追試を受けた私が、よりによって経理課へ配属されるなどとは、一体誰が予想し得たのでしょうか。

「よろしくお願いします」と、頭を下げた瞬間から、数学の波がどっと押し寄せて来ました。

その後、しばらくの間私は、市場へ売られて行く小羊のように憂鬱で、毎朝通勤電車に揺られていると「ドナドナ」のメロディーがどこからともなく聞こえて来る始末でした。

ところで、今年は何故か土、日曜になると天気が崩れ、その為に平日のキラキラした太陽が、どれほどうれしく思われたことでしょう。「ああ休みたい」プイッと電車を降りたい衝動に駆りたてられながらも、悲しいかなサラリー・ウーマン安倍は、今日も会社へと足を運ぶのです。

たった半年前までは学生で、平日の真っ昼間からボカボカした青空の下で「進入！」などと叫んでいたあの日々が妙に懐しく、又、大切なものと思われる、今日、この頃であります。

(平成元年卒)

―― 計算機 ――

40年前の計算尺の使い方という本を見ると、“最近発明された電子計算機という機械は、10けたと10けたの掛け算が1/20秒で出来る。但し、この計算機は真空管が数千個取り付けである大きなもので、機械というよりも設備に近いもので、到底大衆の使用出来るものではない”と書いてある。しかし今では小学生の子供でも手軽に電子式計算機をオモチャのように使いこなしている。

新入部員と先輩の会話

太 田 泰 史

A：「先輩の4年間という歳月を一言で言うത്？」

B：「まあ、『とんでもない4年間だった！』かな。何しろ、今まで生きていて、あれほど強烈なインパクトを与えられた日々はなかったよ。とにかく知り合う人間が、どいつもこいつも強力な個性の者ばかり。しかも、次から次へと、とんでもない事ばかり起きる。揚げ句の果てには、知らない間に関西支部の委員長まで、させられたんだから」

A：「そんなにすごかったんですか」

B：「君もこれから、イヤでも経験するさ。まあ、極めたければ、主将か委員長でもやってみればいい。性格ゆがめられるから」

A：「どんな性格になるんですか」

B：「とにかく僕のような無口で気の弱い人間は、この世界を生きていくためには、3つのものを身につけなければならなかった。1つは、鉄橋を、踏んで、蹴って確かめても渡らない慎重さ。そして、人の言うことは絶体に信用しない冷徹さ。もう1つは、決してツボにはまらない要領の良さ。とにかく、この3つは最低条件だよ」

A：「先輩、相当性格がゆがんでみえますが」

B：「僕なんか、まだまだ小物さ。いやあ、君にもOのポーカークフェイスやUの目を点にさせる事件の数々、それに他の者の必殺場面を見せてあげたかったなあ。でもまあ、僕自身このキャラクター気に入ってるし、こういう性格になったのも彼らのお陰かなと、少しは感謝しているけどね」

A：「後輩に何かアドバイスありますか」

B：「とにかく中途半端が1番いけないね。結局、僕自身がそうだったという反省から言うんだけど。でも、視野が狭くてもいけない。世間じゃ

グライダーなんてとてもマイナーなものなんだから。そこらへんの調和が難しいと思う。まあ、しっかり鍛えられて下さい」

A：「最後に一言。もう一度、入学当時に戻っても、このクラブに入りますか」

B：「それは愚問だよ。もちろん答えは、この一言さ。『〇〇〇〇、〇〇！』」

(平成元年卒)

図 太 い 奴

深 井 史 朗

入社していきなり、「お前は5年位ここに居るみたいや」といわれ、今ではすっかり図々しい態度が定着した今日この頃であります。

私は今、四条河原町阪急の1階で婦人服飾品を扱っています。毎日、女の子に囲まれて楽しい日々を送っている次第です。と云いたいのですが、実際の仕事はストックの整理や荷物の運搬、商品の発注・返品、そしてバーゲンです。このバーゲンが曲者で、私の得意技はパンストの販売です。

夢の航空管制官

栗山伸子

この商品をタイム・サービスで販売したりするわけですね。そこでもおむろに「さあ、これからタイム・サービスでございます。パンストが大変お買い得でございます。この機会に、どうぞご利用くださいませ。…」などと、私の図々しくも美しい大きなよくとおる声で叫ぶと、隣の高島屋さんにいらっしゃる30~40才代のおばさままでが、私の声に誘われて阪急へいらっしゃるのであります。そして、群がられたおばさまがたが、「どっちの色がいいかしら」とおっしゃると、パンストのサンプルの中に手をつっこみ、色を確かめ、履いたこともないパンストを売ってしまう私は、一体どうなっているのでしょうか。かくして、私の半年間は、おばさまとの闘いでありました。しかし、たまにはいいこともあります。それは、女優さんや舞子さん、ゲイバーのおねえさんまでが、パンストをお買い求めくださる姿を見ることができるからです。そんな、しょうもないことで喜ぶなと思われるでしょうが、社内ではお客さまとして有名人がこられると、「〇〇さんがこられた」と内線電話で連絡が入ってくるのです。すると、男子社員は、背広の上着を着て女子社員をはねのけ、慣れない接客にあたるのであります。

すこし話が太袈裟になり過ぎましたが、これが私の社会人1年生としてのほんの1部分です。

また、機会があれば皆様遊びにお越しください。私の声は、どこからでも聞こえます。ワハハ…。

(平成元年卒)

「航空」という言葉に接するようになってはや3年半、最初3年間は同志社大学航空部で、そして半年は運輸省航空局（CAB）下の航空保安大学校で航空管制官になる為の研修を受け、現在に至っています。同じ「航空」でも、航空部と比べて全く異った側面にある航保大の研修内容を、少々漏らすことと致しましょう。

まず4月、入学すると航空管制とは何たるか、国内・国際航空法に基づいた空の考え方、レーダーの仕組、飛行に影響する気象を主とする気象学を、基礎としてみっちり午前9時10分から午後5時迄教えこまれ、管制のイロハも知らないで入った者に、その概要を悟らせませう。それから、航空機の構造や空中航法など、整備や運航管理に関して簡単に学び、それらを修了してやっと、「管制方式基準」という“管制官のバイブル”らしきものに手をつけさせてもらえます。その内容は、飛行場管制、航空路管制（空にも国道のように3Dの路があるのです）、レーダー管制、進入管制の4つに分かれており、その理論の座学が修了するのは7月末頃です。5月から7月の間は、試験が波のように断続的に襲ってくるので、少々手を抜いた途端、簡単に落第して再試験というハメに。また、管制官必修の航空級無線通信士の免許を取得する為に、7月は無線工学、電波法、通信術の集中講義なども設けてあり、わけのわからないまま頭に詰め込んだ知識をもって、8月1日には航空級の試験を受けて参りました。航空級が終わると一息つく間もなく実習が始まり、パイロット役・管制官役を順に決めて、それまでに習った内容を实际的に使う練習をするのですが、一日6時間、レーダーを見たり、無線通報や紙面から航空機のある位置を読み取ろうと集中するので、意外に体

力を消耗します。「今日は3機もぶつけてしまった」とか、現実であれば物騒な言葉が毎日飛び交い、この近辺で勤務なさっている現職のPILOTさんに、「しっかりやって下さいよ。僕らは死なばもろともなんですから」と言われ、「私が悪うございました」と反省しながら日々精進を続けております。

普段は、学校といえども仕事ですので時間どおり拘束を受け、夜は寝るか勉強するか、週末だけ飲みに行くとかいう生活を送っています。たまに、某航空会社の整備工場を見学させていただき、定期点検中の機体をコックピットから荷物室まで限なく見たり、フライトシュミレーターを体験させていただいたり、自由時間中にも楽しんで勉強？しています。ここ羽田空港に住んでいると、朝の

6時頃から TOUCH AND GO や LOW APPROACH などの練習をエアバンド片手に見られ、夜は R/W ライトを眺めたりできるので、騒音さえ苦にならなければ、航空好きの人には結構良い環境といえましょう。

最後に、航空部の活動というもの、飛行の楽しさや自己能力への挑戦といったスポーツ性が主体となっており、旅客や貨物の輸送手段を補助する航空管制とは異質なものと考えられますが、根底では常に「安全」でなければならないという事で共通しています。狭い日本の空ですが、皆さんが安全に且つ空を楽しめます事を、空の信号士として（まだ一人前ではありませんが）心よりお願い、そしてお祈り申し上げます。

（平成2年卒予定）

レーダー室にて
（後方 栗山）



写真、この1枚

疾風の如く颯爽と土堤を馳け登った黒頭巾の一団、これぞ天下の悪を懲す鞍馬天狗。

だが残念！グライダーがフンワリと飛び上ってこのカットはN・G。

木津川にかかった木造の玉水橋附近は、活動写真のロケ、カッコーの場所であった。助監督が教

官の所へ走って来て、映画を影る間しばらくグライダーの訓練を見合せてもらえないかと泣きついてきた。我々もロケの見物がてら、休憩を兼ねて協力したものだ。土堤中段にしゃがみ込んだ丸る坊子の子供はグライダーを見物に来たのか、映画のロケを見に来たのか。

時 場
所

玉水の堤防
昭和二十八年三月



永田（同大）
吉川（同大）

吉川（近大）
柳島（同大）
前中（関学）

決定的瞬間をとらえた無言の写真は、百萬の言葉にも勝る場合があります。翔友では皆様からのこのような「写真、この1枚」を募ります。今回は、昭和30年卒、吉川禎一氏の提供です。