

特集

“滑空場物語”

暑いにつけ、寒いにつけても思い出の多い我等の滑空場。そこに繰り広げられた数々のドラマは我々に一生忘れられない強烈なインパクトを与えてくれた。将に青春まっただ中の自分がそこにある。

玉水の風

今 西 駒 治

戦後、空の翼がもどり関西学生航空連盟が組織されたのは昭和27年6月頃かと思う。当時3回生の小生は工学部4回生の知人の誘いで航空部発足準備会に参画し、時を経ずして行われた戦後初の夏の学連合同合宿訓練にも参加した。それが課題の「玉水」の地であり、木津川河川敷での訓練地探しから始まった。

発足直後の事でもあり参加者は、3、4回生中心の30数名だったか、わが同志社からも数名は加わった。経験者A班、未経験者B班に分かれて初滑空ならぬ初滑り「科目、地上滑走」からのスタートとなったのである。

小生も旧郡山中学時代の滑空部経験からA班に編入されたがこの班が又すごいメンバーで所謂軍隊からの復員組、パイロットだった人も何人かいて訓練振りが猛烈だった様子を今も憶えている。夏の合宿が終ると4回生の工学部の諸兄は卒業実験に大童で早々に役員改選が行われ、主将には奥西君（物故された由、心から冥福を祈りたい）学連役員に小生が副委員長として派遣されることになり、中之島の朝日新聞社2階の学連事務所通いが続くことになった。当時の学連は発足したばかり、OB会「鵬翼会」も復活した矢先で夫々の活動、情報、通信係は学連役員の仕事の一つで28年度の前中委員長（関学大）田中副委員長（立命大）それに小生と3人タッグで右往左往、共に苦勞を分か合ったのも懐しい思い出の一つである。

「地上滑走」で始まった「玉水合宿」は砂地での発着で初速確保のために敷く竹エプロン作りには多くの時間と苦勞を重ね、宿舎「旅館八百忠」→借倉庫の機体格納庫から練習地迄の搬送も又一苦勞で木津川堤防を越える急坂で汗だくとなり、機体部品をかついだ肩が赤くはれ上ったり、ウォーミングアップには十分すぎる運動量だった。

1年を経過した頃、パチンコからウインチに、そして機体もプライマリーからセコンダリーに変わり高度も上り旋回訓練に入り、少しは空翔ける爽快さを味わえる頃にはもう卒業試験、単位取得に追われる毎日となり、「玉水の風」は心地よさわかさと、思い出を残し、またたく間に過ぎ去ってしまった。

後事を吉川禎一君にバトンタッチ、更に北尾君がこれを受け、すばらしい後輩、鳥人達を生み出してくれたのは嬉しい限りであるが、それについても初合宿以来、常に指導教官として大変な御苦勞をおかけした牧野（伊）、牧野（鉄）先輩、学連担当として御無理な申し入れを心よく処理していただいた石田（朝日航空部）先輩、そして永年OB会長として御世話をいただいた尾田大先輩のお骨折りがなければ、わが同志社の今日の航空部はあり得ないだろうし、これを受け継がれた諸兄に感謝申し上げると同時に、現役学生諸君の活躍を祈るや切である。

（昭和29年卒）

高松飛行場の思い出

渡 辺 洋 一

戦後ずっと“わが空はわが空にあらず”の時代が続いたことは若い方々にとっては想像もできないことだと思います。昭和27年4月講和条約発効によって、やっと「航空」が解禁されたのです。ただちにOB諸氏の熱心な働きかけによって各大学に航空部が復活し、空にあこがれている者がどっと集りました。

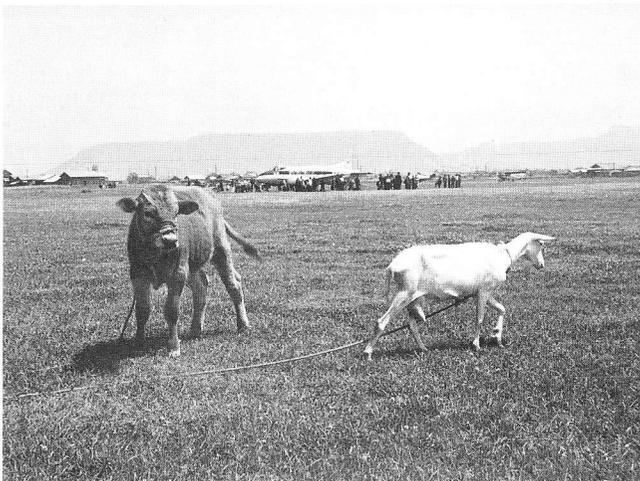
学生航空連盟のプライマリーによる合宿が玉水の河川敷で開始されたのが早くも同年8月です。真黒になってもくもくとゴム索を引き練習を重ねました。今のように能率のよい練習ではありませんが、みんなわが空を飛ぶのだというよろこびでいっぱいだったのでしょう。

一通り舵の操作をおぼえた者はA班として高松飛行場でウインチ合宿をすることになり、当時は在来線で宇野まで行き宇高連絡船に乗り継いで高松入りするか、あるいは関西汽船も利用したと記憶しています。高松駅（高松築港）から琴平電鉄長尾線で最寄駅の林道（はやしみち）で下車、南約2kmの合宿所は「正大寺」というお寺で、本

堂に寝泊りさせていただきました。そこまで歩くにはみちのりがあるのでバスあるいはタクシーなども利用しました。練習が休みだとこのような足を利用して高松市内まで観光(?)にでかけるわけです。

飛行場は当時田圃の中にある滑走路という感じで周囲には障害になるような建物などがなく（ただし電柱はあった。われわれの中の猛者が離脱忘れのワイヤーで電線を切断した）グライダーにとっては絶好の練習場でした。戦争中に防空用戦闘機のために田畑から急造されたようで、滑走路は約1300m、未舗装なので戦後は写真で見られるように放牧場となっており、名も知れぬ草花が咲き乱れるという長閑な光景でした。滑走路の真中を道路が横断しており、そのあたりにウインチを置いて東半分を練習に使用しました（西半分は牛達が利用、飛行機の発着があるときは牛ともどもグライダーも退避したのです）。

使用した機体はセコ（JA0064ともう1機はJA0119?）で、直線での旋回操作が大丈夫とな



ノンビリ放牧ムードの高松飛行場

って、はじめて高度をとって360度旋回が許可されたのです（水場と称して、胴上げをしてもらった）。讃岐富士を目標にして上昇すると瀬戸内海がぎらぎら輝いて屋島が目に入り、眼下には田圃の中に用水池（弘法大師が築かれたという）が散在しており、のどかな田園風景を楽しみながら飛んだことがまざまざとなつかしく思い出されます。われわれは実は、高松で飛行機の操縦経験があるのです。単座のセコですからパイパーで一度旋回操作を体験させようということだったと思います（安全第一の練習ですから教官方のご苦勞がよくわかります）。飛行機での180度旋回あるいは360度、目標がなかなかつかめなかったこと、グライダーとはまた違うあの舵の感覚など、鮮烈な記憶としてなつかしく思い出されます。

もう一つ、われわれにとって忘れることができないのは故牧野伊兵衛教官の霧ヶ峰式鷹7型（JA 2002）による模範曲技飛行を見せていただいたことです。みごとな連続宙返りに続いての指定地着陸、鷹7の美しさにもまして大空に素晴し

い軌跡を画いて飛んだ技量の高さとグライダーの楽しさを教えられたあの飛行がいまだに目に焼付いております。

もう何年か前になりますが、いっしょに合宿した仲間達と高松空港を訪ねました（ホテラ正大学会という）。その変わりようは驚くばかりで、われわれの滑空場は立派な一人前の空港へと変ぼうしていました。もちろん滑走路は舗装されており、付帯設備と共に周辺はびっしりと家々が建ちならびお寺を探すのに一苦勞しました。しかしこの空港も本年から山側に完成した新空港へとバトンタッチし、その役目を終え地図にろうじて空港の痕跡を残すのみであります。あの当時のわれわれの滑空場にもどすのは無理な注文でしょうか。

最後になりましたが、大空への夢をかなえて下さったご指導いただいた方々にお礼申しあげます。

（昭和30年卒）



草花咲き乱れる高松飛行場

八尾の空

政 志 郎

昭和34年6月の朝まだ暗い頃、2台のトラックに積まれたグライダーの梱包箱は、永年住み慣れた高松の飛行場をあとに大阪八尾飛行場に向った。学連の訓練場変更に伴う八尾への移動である。

わがもの顔に飛んでいた高松から新参者として、各航空会社の飛行機の飛び交う八尾飛行場への移動は、訓練の根本からの見直しを迫られた。自由奔放に近い状況でフライトの出来た高松から、ワンフライト毎にコントロールタワーの指示に従って飛ぶ訓練は、今思えば当り前のことが、当時は大変な制約を加えられたように感じ、正規の枠をはめられた野性鳥人はとまどうことシキリであった。加えて生活環境の変化も大きく1から10まで全て自分達の手で作り上げねばならず、誰もが体験する新天地開拓の苦しみをぞんぶんに味わった。

例えば生活に必要な水が宿舎に無いため、近くの住宅の好意で長いホースで水道の水を貰ったが、夜中に継ぎ目が切れたり、冬にはホース全体が凍って長いアイスキャンデーが出来たり、ずい分苦勞した。しかしその苦勞も後になって思い出してみると、全てが楽しい思い出である。

そしてその後に花開いた八尾全盛時代は誠に絢爛豪華であった。八尾中研、八尾大会、八尾記録会、どの一つを取ってみても学連の全てが結集された観があった一時期である。

夕陽が西に傾く頃、気流も良く、その中を自動車曳航で上昇する。西の方に金色の大阪湾が輝く、暮色迫る大阪市街、煙たなびく中、通天閣がひときわ高く、右旋回すれば視界を生駒山がよぎり信貴山が躍る。

最後のフライトはロングランで^{ツーセブン}27。

(昭和37年卒)

霧ヶ峰

石 元 勲

「鐘がものをいふ、霧だ、霧だと。鐘がものいふ、生きろ、生きろと——」 たい子

霧ヶ峰と聞くと、この言葉だけはなんとか覚えておりました。3年程前の晩秋に、長野からの帰路、天気は快晴、時間もある、霧ヶ峰に寄ってみようと、ふと思いつきました。昔と違い道路も立派で便利になったものだと、つくづく感心しました。我々が訓練で来た20数年前とは大変な変わり様で目を見張るばかりです。しかしながら以前の「強清水山荘」とおぼしき所に来ると、「こわしみず」というホテルがありました。山荘は見つかりません。たぶんここだと思ふことにして、滑走路があると思う方向の上空を見ても、グライダーの飛んでいる様子もなく、スキーのリフト、格納庫らしき建物だけ。とりあえず格納庫の方へ脇道を登ると、なつかしい鐘が見え格納庫にはH23Cと思える機体が格納されているのが見えました。ここまで来ると今日はグライダーは飛んでいないこともわかりましたが、とりあえず滑走路まで行くことにし、昔なつかしい思いが一段と足を早くします。立派な滑走路があり、昔我々は、どのあたりで訓練をしていたのだろうかと思わすが、はっきりとはつかめません。我々の時代との格差を思い知らされているうちに、除々に昔の事が頭に浮んできます。

昭和36年5月、初めて玉水で、プライマリー訓練を受け、グライダーの事をほとんど知らないまま、36年8月8日から1週間、第2回霧ヶ峰初級機講習会第5期生として、我が同志社航空部から、知野、樺島、梶田、川上、山崎、成瀬の諸氏と一緒に参加し、これがあらためて空に取りつかれた第一歩だと言えらると思っております。

私の班の教官は、霧ヶ峰の主と言われた、藤原

鶉野の発見

権 島 紳一郎

綱夫教官。皆様もすでによく御存知とは思いますが、藤原咲平博士の親戚で作家の新田次郎さんの弟さんです。藤原教官の霧ヶ峰の山の話、高山植物の話、遺跡の話などに聞きいった事を懐しく思い出します。

我々の使用機体は、プラセコ JA 0153。訓練の厳しさは、今ではあまり思い出せませんが、ゲロッパ原？での機体押し、最終日でしたか、我が班の関東の先輩が「くるみ飛行」（池のくるみだったか）、までの大飛行の後の、ピスト迄の機体上げの苦しかったこと。若いOB 諸氏には、御理解いただけないかも知れませんが、「くるみ飛行」とは、プライマリー、又はプラセコで斜面を発航し、通常飛行の数倍に及ぶ距離を飛び、下の湿地帯に着陸する飛行の事だったと思います。又その先輩の搭乗後の満足そうな顔を見ると、我々もずいぶん刺激を受けたものです。たった1週間程度の合宿で、霧ヶ峰のすばらしさ、雷の恐ろしさ、霧のすごさ、さすが霧ヶ峰と言う実感も体験し、加えて強清水山荘の南京虫のかゆさ、さすが、これには一番まいりましたが、若き日の思い出としては、これ以上の経験はありませんでした。いつの日にか、機会があれば、最新の機体で霧ヶ峰の上空から、白樺湖、諏訪湖を存分に眺めて見たいと夢を描いて居ります。

(昭和40年卒)

ワンポイント

蛙原と書いてゲロッパラと読ませる。展望がすばらしく、グライダーの練習中に、よく富士山が見える。長塚節の歌碑もある。

「鶉野」の名前を聞いて懐かしさをおぼえるのは、ほんの数年代の部員であると思いますが、この鶉野こそ、我が航空部が発見、開発してイオラスI世を飛ばした我々の歴史に残る滑空場です。同地がすっかり忘れられた現在、学連にも航空部にも恐らく何の記録も残っていないことを思うと、当時の部員として全く残念に思います。この度、翔友に掲載する「滑空場ものがたり」のひとつとして、同滑空場が発見された経緯を書いておくのも無駄ではないと思う次第です。ただ、かれこれ30年近くも昔のこと、いったいどれ程のことが書けるか全く自信がありませんが、記憶の糸をたぐり当時の出来事を綴って見ます。

昭和30年代中頃の我々の滑空練習場といえば、八尾飛行場が主力で、冬の記録飛行のために全国の支部の精鋭が八尾に集った、戦後における八尾全盛期にあったと思います。八尾以外、関西支部としては旧高松飛行場や、かなり後になっての旧岡山飛行場がありますが、いずれも遠方で合宿費用も馬鹿にならず、しかも定期便の発着があって、グライダーの飛行が迷惑がられるような状況でしたから、なんとか近畿圏で、出来れば毎週末に練習可能な場所はないものかと必死になって探し回っていた状態でした。当時の発航方法は自動車曳航が主力であり、多人数に少数の機体と、いたって能率が悪く、また当時から小型飛行機のメッカであった八尾は、使用事業の飛行機の発着も多く、練習中断は日常茶飯事でしたから、あたら絶好の滑空日和を、ボンヤリとピストで過ごす時間が多かったことは、当時の皆様のご記憶の通りです。

八尾以外の適地を探すに当たってまず我々の考へに浮かんだのは、昔使用されていた滑空場が使えないか、と言うことでした。戦前、戦中に近畿

圏にあった滑空場とはいえば、小さなプライマリーをちょっと飛ばすような場所は、国策でグライダーを奨励していた当時はそれこそ無数にあったに違いありませんが、戦後の我々が知っている範囲では、ウインチが使用出来るような滑空場としては木津川滑空場と生駒山の麓にあった盾津滑空場程度です。この他には、30年代のはじめのわずかな期間、大津の琵琶湖畔、比叡の麓にある自衛隊大津駐屯地の飛行場（連絡機が離着陸出来る小さなエア・ストリップがあったと記憶します）で窪田監督の世代が立命館と合同で同校の H-22（懐かしい名機です）を飛ばした筈ですが、39年卒の青木先輩の当時のお話によれば、比叡おろしのある同地は気流が複雑で飛行は極めて危険とのことで、その後同地での合宿は行われた記録はありません。また、同じ自衛隊の連絡機発着場とし

て、今の近鉄（当時の奈良電）の大久保駅近くの陸上自衛隊大久保駐屯地に、線路に沿った短い未舗装の滑走路がありました。奈良電で学校に通っていた私は、時折セスナ L-19 がこの狭い場所に発着するのを電車の中から見たものです。ここも条件さえ良ければ、大津以上に週末練習に絶好の場所と思われたのですが、滑走路付近に余りに人家が迫りすぎているということと、滑走路そのものが近々とりつぶされるとの自衛隊の話して候補地にはなり得なかったのです。そのほか、淀川の河川敷に適地がないのかと、上流から下流へと堤の上を車を走らせたこともあります。淀川の河川敷は高圧線が隙間なくあり、とてもグライダーどころではない事がわかりました。

滑空場探しも、この様な袋小路のような状況にあった時、たまたま本屋で立ち読みした雑誌「航



爆破の跡が見える

空ファン」のラジコンの記事の中に鶉野を見つけたのです。それは記事と言える様なものではなく、一枚の写真の説明書きでした。曰く、「姫路の〇〇ラジコンクラブ定例飛行会、於旧鶉野飛行場跡」と言った程度の説明であったと記憶しますが、その頁に出ていた一枚の小さな写真には、薄い煙りを引いて離陸するラジコンのスタント機が、機体のサイズには不釣合な、幅の広い滑走路らしき所から離陸しているところが写っていたのです。この滑走路らしき写真と、旧飛行場跡と言う文字が私の心を踊らしたのは言うまでもありません。

はやる気持ちを押さえつつ、鶉野に一番近い(?)神戸に住んでいた同級生の末吉君に誘いをかけ、同君の借りたコニー軽四輪トラック（これも懐かしい名前です）で同地へ駆けつけたのです。「鶉野」と言う地、よそ者の私には即座に地図上で正確に場所を示すことは出来ない地名です。とにかく姫路（加古川？）の北の方、と言うことだけが当時も今も私の唯一の同地への方向観念です。どこをどう回っていったのか、今となっては全く記憶にありませんが、恐らく多少の土地感はある末吉君のナビゲーションで無事たどりついたのだと思います。とにかく今では考えられない事ですが、神戸からは全く舗装路がなく、ガタガタのソロバン道路（この言葉も最近の人は知らないかも知れませんが）ばかりでしたので本当に遠方に思えました。

さてやっと同地について、その飛行場跡を見た時、これはいける、と思ったのです。勿論、滑空場に適当な場所の詳しい条件など知る由もなかったのですが、とにかく曲がりなりにも滑走路があったのです。しかも、滑走路の周りの空間は、戦後十数年たった当時でも何も建っておらず、離陸、

着陸進入に障害物は一つありません。そして肝心の滑走路はと言えば、ところどころに、きっと終戦直後、使用不能にするためにやったと思われる爆破跡があるのみで、コンクリートに亀裂が入り、雑草が多少生えているとは言え、れっきとした舗装滑走路です。

そこで、付近で畑仕事をしていた人に、この土地がだれに所有され、どう管理されているのかをたずねました。これが分かるにはちょっと手間取りました。付近の人は誰も正確なことを知らないのです。ただ、時折陸上自衛隊がトラックの運転の練習に使用していることが分かりました。今にして思えば、町役場なりに先ず立ち寄って、この様な事を調査すれば良かったのです。同地が村であったか、町であったか、又はどこかの市の郊外であったのか、今でもわかりませんが、その後同地との関係で必ずその様な役所とかかわりがあった筈にもかかわらず、不思議なことに自衛隊との交渉を除き、役所との関係について全く記憶にありません。当時部役員を勤めていた39年度卒の方々がその交渉にあたられていたのかも知れませんが、学連でこれらの労をとって下さったのかも知れません。とにかくその日は、飛行場とその付近の建造物などとの関係位置を記入した簡単な見取り図を作成し当日の調査を終了しました。この調査の結果と見取り図が提出され、航空部として調査続行が決まったのは、記憶によれば、昭和38年度卒業生の追い出しコンパの席上であったと思います。

それから初合宿、初飛行までは、部員全員の熱意で非常に迅速に進められました。先ず、同飛行場の所有、使用者である陸上自衛隊の姫路駐屯隊を訪問し、我々の趣旨を説明、使用許可を願い出

ることからはじまりました。今も、この様な官公庁に近付くのはいささか面倒な手続きが必要ですが、当時も同じで、どこにどう願い出れば良いのかさっぱり分かりません。そこで当時私の住んでいた奈良の自衛隊地方連絡所に色々聞いてから、許可願い書らしきものを作成して、姫路城のそばにある駐屯隊に出掛けて行きました。この時同行してくれたのは同級の石元君だったと思います。自衛隊と言わず、まず軍隊と言うのは官僚主義の見本のような組織であることは、卒業後仕事を通じていやと言うほど実感しましたが、当時の世間を知らぬ青二才にそのような事が分かる訳もなく、盲蛇に怖じず、ただただグライダーを飛ばしたい、とのコケの一念で、許可が出るまでねばりました。交渉相手は定年間近い年齢の下士官でしたが、許可願いを申請する際の口上から、書類の書き方の基本まで、実に細かい事を厳しい説教調でお教え戴き、最後に「きょう日の大学生は何にもしらへんなあ…」と、まさに最近新入社員にむかって我々が言っていることズバリのお言葉を頂戴し、すごすごと、しかし幾分ホッとした気分で夕方の姫路を後にしたことが昨日のこのことです。自衛隊との交渉はあまり愉快なことではありませんでした。この時にこの下士官から教わった、書類の書き方や、官公庁に提出する書類には必ず書類番号を必要とすること、またボールペンは使用しない事（当時のボールペンは時がたつとインクが変質して消えてしまう）などは、その後実社会にでて多少役にたちました。

さて、合宿の準備、H-23C「イオラス」I世の飛行のための準備がその後着々と進みますが、同地の開発には、色々な苦労話しやエピソードがあります。同級の知野君によれば、関西で機体を

バラさず、組んだままで野外繫留したのはこの鶉野の合宿が初めてだそうですし、そのための機体を覆うシートの材質選びなどに皆で知恵を絞ったものです。また、同地に機体を運ぶためのトレーラーを自作した際の玉井君の大活躍など、今思えばその後の航空部の活動の基本的な事について、手探りながら一つ一つ実行していったと言えます。私が同地を再び訪れたのは、卒業間際の同地での合宿に一日参加させて戴いた時です。その時は同級の知野君との互乗で、夕暮れのアーベントをつかみ30分近くをのんびり飛行し、全部員が大変な熱意をもって開発した鶉野が、滑空場として非常に適した場所であった事を実感出来たことは本当に感激でした。あの日本昔話しに出てくるような、夕暮れの霞のかかったおだやかな景色のなかを悠々と飛んだ時の事は一生忘れられないでしょう。翔友50年誌の中で44年卒の小野田教弘君が書いているように、私にとっても同地はその後何としてももう一度訪れて見たい場所です。どなたか鶉野を懐かしく思う方がいらっしゃるならば、鶉野ツアーでも組んで、OB 総会の帰りにでも一緒に行ってみませんか？ もっとも、あれから既に30年、あの昔話の中のような風景も、団地のひしめく風景にとって変わられているかも知れません。そんな変り様に幻滅するよりも、いつまでも心の中で昔話の風景でいてくれた方が良くも知れませんがね。

(昭和40年卒)

誌面の都合で一部割愛させていただきました。ご了承願います。

富山、青春の地

南村清治

春は曙、ようよう白くなりゆく山際少し明かりで……。有名な枕草子の一節ですが、富山での合宿は何と言っても春が一番。あげひばり名乗りでる大空の中、高度300メートルのイオラスのキャノピー越しからは、まだ残雪の残る早春の立山連峰、神秘的な富山湾、眼下には雪溶け水を集めて流れる神通川、etc……。

各地の飛行場の上空をいろいろな機体で飛ぶことが出来ました。富山での合宿のシーンは20数年前とは思えない程、鮮明に懐かしく思い出されます。

猛訓練のこと

「富山合宿」を経験されたOB諸兄ならご存知だと思いますが、そんな春の美しい景色に酔えるのはほんのひとつき。当時は同志社も「単独合宿」がやっと軌道に乗り、「全国制覇」めざして「やる気十分」の窪田コーチの下、休息は1日2便のフレンドシップの着陸時のみ、という猛訓練。天気さえ良ければ、日の出から日没まで70発のフライトが普通でありました。

当然、広いランウェイでの直曳訓練による機体運搬や曳航索の点検など、地上勤務は大変で、合宿半ばで足の裏はマメだらけ。

深夜の宿舎、下級生の集団脱走計画が秘かに話し合われた事もありました（もちろん未遂に終わったが！）。

ランウェイのこと

神通川右岸の河川敷に富山のランウェイは造られています。滑走路の両端は少し崖になっているため増水時はまるで航空母艦に着艦する様な感じがしました。

宿舎

空港ビルの横の片隅に10坪程の小さな建物が

我々の宿舎で、宿舎といっても、二段式の簡易ベッドに食堂と一人が入れるかどうかの小さな風呂だけでした（ほんとうは積雪時の雪かき人夫小屋であったらしい）。そこに20名程の汗臭い学生が寝起きする訳ですから部屋には青春の香気？が充満していました。

青春の地

とにかく福井で訓練が出来るまで、京都からはるか離れた北国の地で当時は訓練が続きました。イオラスによる初めての「慣熟」飛行。飛行回数が増えるにつれ操縦のむずかしさに悩んだ事。雨の日の座学のあと富山の街に出て飲んだコーヒーの美味しかったこと。夜のミーティングの帰り生まれて初めてホテルを見たこと。又、グライダーを陸送する時、琵琶湖畔で思わず事故になりかけたこと……。思い出せばいろいろな事が脳裏によみがえります。

出来ればもう一度あのランウェイに立って「青春」にタイムスリップしてみたい、富山はそんな思い出の地です。

(昭和45年卒)



富山での慣熟飛行

恒 藤 恭 行

卒業してはや19年になる。19年前の思い出はと考えると、4年の間には多くの失敗や危険があったことはあったが、卒業以来19年の歳月のふるいにかかると楽しかった事のほうがより鮮明に思い出されてくる。そんな中で実は昨年、慣熟飛行の体験がもう一度かなえられたらと願って、ライトプレーン（30～70馬力程度の単座又は複座の軽量飛行機）講座を受けた。実際の飛行はまだその暇もなく一度も体験していない。

さて今でも一番記憶にあり何時もこの時の体験をもう一度してみたいと思う事に、最初のフライト慣熟飛行の思い出がある。後席は当時4年生の阿部教官。阿部教官の指示に従ってベルトを締め、軽く卵を掴む要領で操縦桿を握れと教えられ、これから飛び立つ300mの高度からの不安から身のすくむ思いがした途端に、機体はゴソゴソゴソ、コトコト、コロコロコロ、しばらく心もとない助走を続けた。急角度で上昇して行き離脱高度280mだったかと思う。場周飛行第一旋回で左手に見えた河川の青い色とキラキラとした太陽の反射が、今でも私の一番好きな景色として記憶にある。何時か又機会があれば、空のスポーツをやってみたいと思わせる景色の一つである。H-23Cは風防回りからの風切音が以外と大きく聞こえた。これは後にKa6Eアイオンの極めて静かで滑らかな音が今でも印象に残っている為よけいに目立って記憶に残っているのかも知れない。

Ka6Eは飛び上がったが最後しばらくは降りてこないだろうと言ったところがあるが、H-23Cは地上から見ていて直ぐに降りてくるので気がぬけないと言うか何時も見届けていなければならぬところがあって、なんとも目が放せない印象が強く残っている。

Ka6Eは我々が2年の後半にやっと輸入されたかと思うが初めての体験までしばらく待たなければならなかった。ツルツルした機体表面、オールフライングのエレベーターなどから非常に扱いにくい高性能なスポーツ機を思わせたが、いざ飛んでみると軽量で非常に身軽な小型スポーツカーのようで小気味良かった。敏感な動きをする機体で、計器も又非常に敏感な動きをした様に思う。風防の汚れもなく視界が非常に良好で、旋回中に、ストラットの無いのが非常に高性能を思わせたが同時に耐久性はH-23Cに比べたら劣るかも知れないなどと余計な事を考えているうちにかなり内滑りを起こしていた。スピードも十分でいたし内滑りだから何事もなく旋回を終えた。場周飛行を終えて戻ってくると次からはもうH-23Cに乗りたくなくなってしまった。Ka6Eの性能が良く、何よりも滑らかな音が気に入ってしまった。

この他にも同期、先輩たちの事、霧ヶ峰合宿、同立戦、セスナ機の練習、北尾教官とパイパースーパーカブ機で羽田から八尾への飛行中冬の強い西風に邪魔され名古屋に着陸した。そこでズツとした事にパイパーのエンジンオイルがほとんど抜けており、あと20分も飛んでいられない状態だったと聞かされた事など、僅か4年間の間にも色々な事が思い出される。一部の視力に自信のある人を除いては、卒業してしまえばグライダーに全く関係が無くなってしまいが、一度空への憧憬を持った人はそう簡単に忘れるものではないと言われている。私もその1人で、そのうちにライトプレーンでも体験してみたいと考えている。

(昭和46年卒)

鳥取砂丘を望んで

箕浦健二

一体あれは何時の事だったのだろうか。遙かなる記憶の彼方にただ4つのシーンが殆ど動きを伴う事もなく浮かび上がって来る。多分、1回生のとき。季節は夏前後。同志社の同期は確か自分1人で、何となく他流試合に来た様な気負いと、招かれざる客の様なきこちなさが混ざり合っていた……幼い頃に見た、夢なのか現実なのか今となっては判然としない、それに似た記憶の糸をたどり乍ら、一体、どう書けば「滑空場巡り」になるというのか、近年稀れな困惑の日々ではありました。何とか時間を作って、あのいくつかのシーンが、夢だったのか現実だったのか確かめてみようと思われ、道路地図を持出して、ルートを探っても確証はなく、ただ姫路方面から中国山脈を越えて行った様な微かな懐しさだけが甦ってきた事でした。そして結局、その時間を捻出する事ができないで今日に至ってしまったという訳でした。

ここまで告白してしまえばもう大丈夫。

さて、ランウェイは、確か概ね海岸線と平行、西の方で海岸に接近し乍ら海に開けてゆく配置。ショルダーは通常よりも狭く、ランウェイに平行して小高い丘が連続して丁度丘陵の谷間に開かれた様な状態。おまけに東のエンドから西のエンドにかけて、結構勾配になっていて……（本当に？）……ゴルフ場にしても、風が巻いて大変みたいいなそんなところでした。折角合宿に参加したのだから、一発位は飛んでいる筈なのですが、実はその記憶が全くありません。多分後席に関学が何処かの恐い教官が乗って、自分は何もできずにただ上がって降りただけだったのでしょう。ランウェイに平行する小高い丘は、割合となだらかな

形で、牧草の様な草で覆われ、西のエンドから東を見るとランウェイからその丘をはさんで左手に砂丘が広がり、その先に海岸線がありました。これが記憶の第一のシーンではあります。飛行場に向かう道はやはり丘陵地を走り抜け、一帯に広がる畑はタバコだったのか、ラッキョだったのか……。宿舎は近くの漁港の街の一角の店先が何か高いをしている様な……（怪しいですねこれ）。

最近、名城大OBの辻村さんの話によれば、K学でS氏が前歯を欠損されたとか、そういえば機体はかのユニークな小乗用器具を装備したボーシャンだったか等々……。これを機会に是非一度探訪して、そして茫洋たる記憶のかげらをただひたすら慰撫してやろうなどと、企んでいる次第です。どなたか御一緒に如何ですか？

話は全く変わりますが、この夏（8月だっあか）所用で福岡に行く為、名古屋空港でB767に乗り込む際、操縦席の窓越しに見覚えのある頭部の形、顔を上げればまさしく山田正勝さん。スチュワーデスのお姉様に、「×○と云いますが後で遊びに来ますからと機長に伝えといて下さい」と頼んでおいたら、岡山上空辺りですか、機長、操縦席から出て来られて、窓際に席を変えていた私の隣に座り、フライトの事、B767の機体の事、博多の行きつけの店の事など、楽しい一時でした。後程、コックピットも案内してくれて、やはり航空部はいいなあ。

（昭和46年卒）

岡山金甲山

阿部克己

締切りはとうに過ぎたでえ（というようなトーン）、早く原稿を送ってくれといわれても困るのである。全く困るのである。本当に困るのである。寄稿のお願いなる書状をいただいた記憶がないのであります。恐らくわが家には届いたのであろうが、“同志社航空部……”という便りはパパの手元までたどり着かないでごみ箱に直行してしまうことがわが家では珍らしくないわけであります。航空部創立50周年記念事業の頃を思いだしていたければ、住宅ローンに喘ぐOB諸氏にはきくとおわかりいただけることでしょう。航空部の記念事業に続いて同志社スポーツユニオンへの寄付がわが家のカミさんにダブルパンチを見舞ったのである。あれ以来、“同志社航空部”からの封書は請求書に誤解される羽目になってしまったのであります。

岡山、金甲山あれから20年以上も経ち、あそこで5時間半の滞空をしたこともその事実を記憶しているくらいで、あのときの興奮などとも思い出せそうにありません。しかし、“今からでは他の方をお願いすることも出来ませんし、翔友に穴が出来てしまう云々”と脅迫的に催促されて、本当に頭を痛めているところでございます。

皆さんは神を信じますか。実はあのとき私は神の存在を実感したのです。5時間の滞空獲得をピストから知らされてから、幸せなひとときをひとりイオラスの中で静かに過ごしたとき感じたのです。稜線から離れ、右にターンして風上に向かうと機体は実に静かで空中に静止してしまったような錯覚におちいり、暫し無我の境地に浸りました。眼下には遙か夕日に映えた瀬戸内海の島々、地平線も夕日で真っ赤に染まり、私は完全に自然の中にとけ込んでしまいました。自然に抱擁されたよ

うな幸せな感じ、これはいったいなんだろう。イオラスが空を飛ぶ理屈は、これでも木枝ゼミ（流体力学）におりましたのでなんとなく知っていたのであります。何故そのような理屈と現実があるのだろうかなんてことを夢うつつに考えたりしたのであります。結局これは神の仕業だと悟ったのです。私は神を感じたのです。でなければこんなに平和で幸せなエクスタシを体験する筈がないのであって自然の真理、自然の愛と畏敬、誰にも理屈では説明出来ない自然の営み、これを人は神と呼んでいる、とそのとき思ったのであります。あれ以来、登山家や冒険家、宇宙パイロット達の感激を聞く度にそれを岡山金甲山での私の感激にラップさせてはあのときのことを思い出すのであります（少々大げさ）。

とまあ、このていどしか書けないのです。どうかこの辺で勘弁して下さい。何せ急なことでしたから。この次に寄稿の願いを私によこす（そのようなことはもうないと信じてはおりますが）ときは一方的にテーマを押し付けないでいただきたい。もちろん家内にはあの“事件”は終わったのだと諭しておきます。同志社航空部の郵便物は私の机の上いつもきちんと届けられますように。

（昭和43年卒）

感激はいつまでも

昭和41年12月2日、5時間10分の滞空時間を達成して岡山空港に降り立った阿部克己は、グライダーをやっている本当に良かったと思った。両手を高く頭上に掲げ、満面に笑みを浮かべたガッツポーズは、神の存在を知り、5時間の滞空を支えてくれた全ての人々と金甲山に対する感謝の気持の表現であった。

吉井川と父の思い出

速見直喜

30年程前、父といっしょに泳ぎに来た山陰の天ノ橋立に、今年は家族で行ってきた。波打際で燥ぎ回っている一人娘の姿を松林の方から眺めていると、フト、亡くなった父の視線を感じた。あの時、父も今の私の様に、松林から私の姿を眺めていたのかなと。水平線の上には、入道雲の峰々が広がっている。……夏の合宿を思い出す。

吉井川滑空場は京都から約4時間、国道2号線を備前大橋の手前で左側に折れ、川下へ20分程走った所にあった。

宿舎は空屋になっていた村の民家を借りており、夏は蚊の大群に悩まされた。お風呂などはもちろんついておらず、夕食が終ると宿当だけを残し、全員、車でのんびりした田舎のガタガタ道を、ワイワイ言いながら30分程かけ西大寺の銭湯まで出かけた。もちろん全車定員オーバーであった。

最初の頃は急に見慣れぬ一団が、大挙おし寄せて来る様になった為か、番台の人が我々の方を怪訝な顔で見ている。前を水量豊かな小川の流れる古いお風呂屋であった。

私の吉井川での初飛行は、昭和47年8月6日である。その後、何度となく吉井川に行ったが、どういう訳か村の中で若い女性をほとんど見かけなかった。これは我々の事を恐れた村の長老達が、娘達を山の中に集団疎開させた為らしい？ 操縦訓練よりも村の人々との対応に、より神経を使った。

初ソロは同じ年の10月18日、JA2047号機で出ているが、不思議と飛行の記憶は、ほとんどない。さぞかし立派な飛行だったのであろう。ただ家に帰り父に「初めて一人で飛ばしてもらった」と言った時、とてもうれしそうな眼で笑ってくれた顔だけはよく憶えている。そうだ、あの笑った眼は、

天ノ橋立でフト背中に感じたあの視線と同じだった。

思えば私が、楽しい思い出を沢山持てた学生生活、クラブ生活を送る事が出来たのは、何と言っても父の御蔭である。父と二人きりで話し合った事などあまりなかった。しかし父を失ってから二人で話しをよくする様になった。楽しかったクラブの合宿生活を思い出す時などは特にそうである。

そんな訳で、やや感傷的になって、こんな文章を書かせていただきました。

(昭和49年卒)

平松牛郎さん

吉井川滑空場を語るとき、平松牛郎さんの名前を忘れてはならない。終戦まで日本航空で操縦桿を握っていた平松さんは、関西の大学航空部が練習する滑空場に困っているのを聞いて、吉井川の開発に乗り出した。

滑空場完成までには、岡山河川工事事務所、地区農家、ゴルフ場の協力や、学生の労力奉仕は言うに及ばず、作業の遅れに地元建設業者がブルドーザーの無償提供を申し出るなど、平松さんの人がらとあいまって、工事は善意と努力が結集され、昭和47年7月31日、1番機発航に漕ぎつけた。

木曾川の流れ

—昔のよもやま話—

北 林 英 之

その昔(?)、1984年までの宿舎は今、学生諸君が食事をし、ミーティングをし、風呂に入るだけのあの木造の家一軒のみであった。それはそれは小さな宿舎であった。勿論今のような立派な格納庫はなかった。台風で機体を総撤収するときには、トレーラーか宿舎しかなかったので私も何度かグライダーとひとつ屋根の下で一夜を明かしたものだ。確か龍谷大学の Ka-6 CR であったと思う。

また、教官と襖1枚へだてているだけであるから、消灯後の教官部屋の会話を筒抜けでソロ前の学生は耳をソバだて、気を静めながらその会話を盗み聞きしたものだ。わざと聞かせている教官もおられたが……。現に私もソロの前には、「あー明日あたりか」と思ったものである。

宿舎はせまいが庭は広い。雨あがりの待機の日などは、一杯掃除するところがあり、時間をつぶすには不自由はしなかった。雪がドーンと降った合宿のときには、その庭に大きなカマクラを作ったりもした(1984年2月合宿。総発数はナント0発)。

1985年早々には、今の立派な宿舎となった。R/W が長く拡張された。初めて妻沼滑空場に行ったときには、その R/W の長さ、曳航時間の長さに驚いたものだが、今の木曾川で育った人には、そういった驚きはないであろう。初めからそれとほぼ同じなのであるから。

昔のログを見ると離脱高度は冬でやっと300mを越えるぐらい。夏では、300mを下回る。無理に四角場周を描こうとして何度怒られたものか。

そういえば複座機の種類もいろいろあった。ASK-13、L-13ブラニック、三田式III型等々。これらの中で取り回しが一番辛かったのが国産鋼管羽布張りの三田式である。このテールは本当にお

みこしをかつぎあげるようにして持ちあげないとどうしようもない程重かった。L-13ブラニックもテールの重い機体であった。しかしこの全金属製の機体は冬が一番辛かった。朝の点検の時に翼端保持などをさせられると手がへばりつくのではないかと思う程であった。当時の合宿は、これらの複座機の組み合わせで行なわれていた。当然学生たちのむらがる合宿は通称「ダブル ASK」(ASK 2機のこと)合宿であった。

曳航索も信じられないだろうが「手」で結んでいた。私よりも3年程先輩になるとワイヤカッターではなく「ハンマーとタガネと鉄板」で切っていた。随分と今は進歩したものだ。その頃は、パラシュートは使わず、曳航索を自由落下させていたために、特にいたみやすかった。自由落下の索であるからそれを取りに行くリトリブはとてもスリリングなものであった。屋根やボンネットにミミズのはいまわった様な跡をつけたリトリブも現にあった。

書けと言われればいくらかでも書くことができる。それほどの変化を見せている木曾川滑空場ではあるが、考えればたったここ10年の変化なのである。

とりとめもなく思いつくままに大小変化を書いてみたが、今から10年後、どういう訓練が木曾川で行なわれるのであろうか? 複座プラスチック機を2機飛ばし、ひょっとすると日常的に飛行機曳航が行なわれているかもしれない。ここ10年の変化を見ていると、それもユメではないように思う。いつまでも、いつまでも木曾川滑空場があらんことを願いつつ、昔話の終わりとします。

(昭和59卒)

歴史を刻む滑空場

石田文雄

基地遍歴——昭和史はよく戦前戦後に分けて語られるが、学連史の中での訓練場所の移り変わりも、戦前と戦後では際立った相違がある。前者は戦争中のきびしい社会背景のもとで活きた学連で、国も社会も航空学生に対してむしろ寛大であった。したがって訓練場所にもかなり恵まれていたと言える。ところが、後者は独立独歩、未知への出発を目指す学連で何もかも手さぐりの出発、最初から基地作りというずしりと重い課題を抱えていた。

敗戦で各地に残された旧飛行場は、平和目的に利用するため次々と姿を変え、グライダーはわずかに残された空地空域を求めてさすらいを続けるのだが、それも長くは続かなかった。定期便が乗り入れ、ジェット機が飛ぶたびに、時代の変遷の波をモロにかぶって撤退を余儀なくされていった。昭和40年代、経済の急成長期を迎えて状況は一段と加速する。受難のグライダーは河川敷か原野に飛ぶ空を求めるほかなかったのである。

滑空場は広さはもちろん、地盤、風向、気流、安全性などを考えなければならない。河川の改修、環境保全の問題もある。とくに、地元の牧草、牧野、酪農、漁業組合などとの対応には住民の耕作権、入会権なども複雑にからんで、何よりもまず地域の人達の理解を得ることが第一であった。困難な条件を乗り越え、仮に適地があったとしても、利用するには国、地方自治体の許可がいる。やっとの思いで許可を取り付けても、それで終わったわけではない。徒手空拳の滑空場作りはそこから始まるのである。その道のりは険しく、心に迫るものがあった。

木曾川の夜明け——木曾川滑空場に当時の一端を振り返ってみよう。滑空場ができたのは昭和49年11月である。それまで出口のない欲求不満を抱

えて岡山、福井、富山、妻沼とジブシーのように各地を回り空港、滑空場を転々していた東海支部の人たちは、何としても「自分たちの滑空場を」と候補地を求めて足を運んだ。47年暮れも迫ってやっと現在の場所が決まったが、それから完成までの2年間彼等にとって全くの不なれな苦手の作業が続くのである。草刈りと整地と言っても相手は5万平方メートル。ヨシとかん木の繁茂にまかせる河原は学生の手には容易な相手ではなかった。夏休み、夏の合宿も返上、労力の提供は決して惜しまなかったが、ある学生は「とにかくドデカク広い」と声を絞る。全員が交代で作業に挑み、完成に要した経費は共同で貯えた金とアルバイトで賄った。自分たちの滑空場は波乱万丈の大創作だった。

自らが燃えて——滑空場作りの苦しみは、もちろん木曾川ばかりではない。妻沼も久住も最初からあったわけではない。朝起きてから夜眠るまで、滑空場のことで波状攻撃にさらされていた昭和40年代の中頃。日の目を見ることもなく消えていった数え切れない滑空場の候補地、事情で短期間しか使用できなかった飛行場、空港、滑空場など。流れ去る歴史の陰には数多くの意外史が秘められているのである。滑空場開拓の先達となって各支部を担当された教官たち、先陣となって活躍された当時学生の皆さんが、背負い切れないほどの重荷にたえ、燃えに燃えた先駆的な努力が今日の学生航空を开花させた。あの時、仲間と共に開発の意気に燃えた人たちは、すこやかな肉体と精神で美しく輝いていたように思う。

(昭和16年卒)