

翼の系譜 — イオラス、その計画から活躍まで —

「イオラス……」その名を口にする時、ふと一種名状し難い感慨——遠い記憶ながら、今も鮮烈に残る少年の頃の懐かしい思い出にも似た——に心が満たされる世代が多いのではないだろうか。

「同志社にもソアラを！」この悲願とも云える期待を一身に背負ったイオラス。同志社のマークを付けながら、全関西・東海のために飛び続けたJA2047。その計画から活躍までを追う。

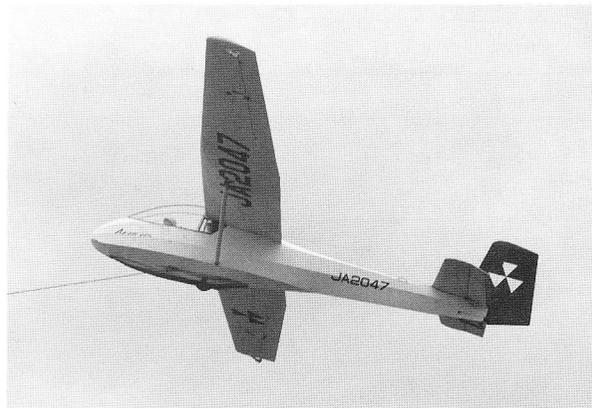
計画の動機

昭和30年代における学連関西支部加盟各校の滑空訓練は1年生から2年生半ば迄は学連主催で、木津川の玉水(現在の同志社田辺の東)に集まり関西・東海合同で、河川敷の砂原を利用して、プライマリー機により操縦の基本である「離陸」・「滑空」・「着陸」の訓練が行なわれていた。2年生の後半から、学連の支援を全面的に受け、高松飛行場・八尾飛行場等において、中級・上級機の訓練を受け、3年生後半からは全国大会選手選考合宿が全国の各大学航空部員を集めて実施されていた。これが我々現役時代の4年間であったと思う。さて、「イオラス」H23C 練習機購入の動機であります。全国の各大学航空部員と訓練を受けていた際、特に関東の航空部員と、飛行時間の差、自信の差を痛感し、関西も学連の支援をベースに各大学航空部でも私有機を持ち学連で学んだ操縦技術の学習と応用技術の習得が必要であると感じた。

向井清人

私が3年であった昭和35年に練習機購入計画について提案し、小野部長を初め三浦君そして1年後輩の政、守本、釣君とも検討した結果、同意を得た。その後、小野部長により学校側へ強力な働きかけをしていただき、資金面での大きな裏付けを得ることができ、当校航空部も学習に適している萩原式H23C 複座練習機を購入することが決った。資金面では学校側の全面的なバックアップがあるというものこれはあくまで借入金で、総額の1/3を貸して頂けることになったが、現役・OBも3分の1ずつ資金を準備するというので、購入計画は本格的にスタートを切った。私が卒業後、本計画は小野部長を初め、政・守本・釣君達の必死の努力で、購入計画必達に向けて、大変苦しい活動が引き継がれた。

(昭和36年卒)



後輩に託す夢

守本輝夫

卒業してから、今年で、はや35年になる。その頃の事を思い出すのはかなり難しい。イオラス購入の苦労話を書けとの依頼を受けたが苦労話などという昔に忘れて終っている。そこで、同期の政君、釣君と一杯やりながら昔ばなしをやろうと思っていたがその前に窪田くんから催促があつて実現する前に書くはめになってしまった。

私が大学に入学したのは終戦から13年しかたっていない1958年である。その頃は、戦後の貧しい時代から朝鮮戦争景気による経済の急速な復興を実現して、日本も一息ついた頃である。

しかし、その頃の日本には、アメリカ軍が日本の防衛のためと称して一方的に駐留しており、その不平等性、非自主性に対し自主、平等を目指して改定を申入れたのが日米安全保障条約である。

必然的に、このことはアメリカの有事には日本も派兵する可能性の有る事を意味し、憲法第9条の解釈を巡って日本中が大揺れした時であった。

私が3回生の1960年には、連日、同志社の構内には、学生自治会が率いるかの有名な「全学連」の「怒れる若者たち」（今は、どこにいつてしまったのだろう？）によってデモが行われ、烏丸今出川の交差点は、かれらのシュプレヒコールが終日こだましていたものであった。一方、我々の属する体育会は、政治的動きは意識的に避けてスポーツに青春をかける団体であり、むしろ、自治会活動に批判的立場にあつたように思う。

日本全体が玩具箱をひっくりかえしたような大騒ぎの頂点の中でデモに参加していた樺美智子さんが惨死する事件がおこり、それに連動したかのように同志社構内では体育会の一部の学生がデモ隊になぐりこみをかけるなどスポーツマンとして恥ずかしい事件が発生した。航空部はその時、い

ちはやく暴力に対し反対を表明したため体育会執行部から圧力を掛けられた事を覚えています。従来、デモに参加しない体育会の者まで暴力反対のデモに参加する（勿論、航空部の者も）という事態となりスポーツマンも政治に無関心ではいられない特別な年であった。

このようなテンヤワンヤの60年にあつて航空部にとっては、複座の練習機を購入する資金集めの真最中であつた。私が入部した時はパチンコと称する人力ヒコーキがあつた。これは現在、有志のご尽力により航空部の格納庫のなかで復元されつつあります。（この拙文がでる頃には完成していると思う。）これが、我々の所有する唯一のヒコーキである。これに1年か、腕の芳しくない者は1年半ぐらい乗せてもらって、次に学生航空連盟所有の懐れのセカンダリー機に乗せてもらう段取りになる。

その様な状態なので、ソアラ（いくつになつてもソアラは胸をときめかす言葉ですなあ。）を購入して同志社の航空部の後輩達に我々の夢を託そうということになりまして、部員一同、この話に全く舞い上がってしまった。

それから、部員は心をつにしてアルバイトに精を出した。その頃は、そんなに多くのアルバイト口は無く、それもパートタイムは家庭教師ぐらいで、あとは全てフルタイムジョブのため、かなり授業の制限を受けてのアルバイトだった。しかし上納金のノルマがあり、かなり厳しかったと思うが、今では、それも楽しい思い出ばかりで、「良い思い出作りの作業だったなあ。」と思うばかりである。

(昭和37年卒)

活躍

石元 勲

航空部創立60周年にあたり、「翔友」編集委員長の窪田先輩より、イオラスの命名式からその後の活躍ぶり、を書けとのことですがなんせ30数年もたちまして困惑しております。

昭和37年11月(1962)「イオラス」は、明德館前にて命名を受けました。我々が2回生の時でした。まばゆいまでの美しい機体なので、今迄のバイトの苦労も吹っ飛んだ思いです。諸先輩方の御苦勞と努力のおかげでこれから我々がこの機体で訓練出来ると思うと夢が膨らんだものです。

資料によりますと、萩原式 H23C「イオラス」JA2047 は、昭和37年10月26日藤沢飛行場にて検査飛行が行われ初飛行しております。その時は、堀川氏と共に牧野鐵五郎教官、北尾教官が立ち会われたと思います。飛行機曳航にて3回飛行し計47分の飛行でした。

11月11日八尾飛行場にて、弘中教官等により公開飛行。11月27日より12月1日迄同志社の単独合宿にて華々しくデビューをしたのです。

私個人もこの時の「イオラス」の感触は今でも思い出します。この年の夏に中級免許を取ったばかりでキャノピー付の機体には乗ったことがありません。後席牧野鐵五郎教官、八尾の09からの発航にて場周飛行、何と静かで滑らかで、これこそ憧れのソアラと顔も自然とはころんだことを覚えております。今はこの当時の自分自身の飛行記録が見当たらないのが残念です。

以後「イオラス」はそれぞれの滑空場で活躍を始めました。「イオラス」が訪れた滑空場と飛行日数を調べてみますと、以下のとおりです。

八尾	137日	福井	88日
高松	79日	妻沼	18日
鶴野	82日	加古川	9日



昭和37年11月5日付京都新聞 (資料提供 窪田昌三氏)



イオラス命名式 明德館前 (写真提供 窪田昌三氏)

富山 221日 吉井川 70日
 名古屋 13日 木曾川 61日
 岡山 74日

引退するまでの飛行日数は852日にもなります。
 「イオラス」は、昭和53年12月8日木曾川滑空場での最後の飛行を終える迄の約16年もの長いあいだ各地の空を飛び続け、同志社の航空部員のみならず他校の学生多数を育ててくれました。

総飛行時間 1802時間

総飛行回数 18686回 となります。

私は、八尾、高松、鶴野、しか知りませんが鶴野の開拓と訓練は特に思い出深いものがあります。特に初めての滞空1時間もこの鶴野でした。又同期の連中が曳航車を吊り上げたこともあったり、充実した訓練をし「イオラス」もおおいに活躍してくれました。

現在田辺格納庫で静かに翼を休めておりますが、60周年にあたり復元する会の皆様の手で整備が進められています。60周年記念式典の時には翼をいっぱいひろげ先輩機の霧ヶ峰式ハト K-14 型アローヘッドと共に翔友会 OB の皆様との再会を楽しみにしております。

(昭和40年卒)



昭和37年11月27日 初飛行のイオラス
 八尾 B ランウエイ (写真撮供 窪田昌三氏)



岡山空港で OB を乗せるイオラス (前席釣氏。索点検は
 故佐藤真一氏) (写真撮供 窪田昌三氏)