

関東に追いつけ！

単独合宿の始り — イオラスでの初合宿 —

青木 謙二郎

(昭和39年卒)

H-23C は我が青春の伴侶であった。

その華麗なデビューは今なお脳裏に焼き付く。

昭和37年10月26日場所は神奈川県藤沢飛行場。

当時世界を震撼させたキューバ危機の最中で近くの厚木基地から出撃訓練に轟音を残して飛び立つ米軍機の乱舞にいやがうえにも緊迫感が走る。

学連訓練部長でOBの故牧野伊兵衛氏(氏には耐空検査に学連所有の曳航機パイパー JA3008 機使用にお骨折りいただいた)、監督の牧野鐵五郎氏も駆けつけて下さり離陸前の純白の機体に見入る。試験飛行は若き日の堀川勲氏(氏は今年76歳で今尚現役でダイヤモンドC章獲得者)であった。

曳航された23C機が静かに浮き上がる。

やがて機は離脱、蒼空を悠々と舞い始める。

今、目の前で繰り広げられる感激のシーン。

永かった、本当にこの道程は永かった。

およそ10分余の滑空の後、低空で速度を上げ滑走路を斜めに突っ込んで来た23C機は突然機首をあげ2度にわたる連続宙返りの後、派手なスリッピングターンにて無事着陸した。

初飛行にしてこの突然の出来事は運輸省の検査官を激怒させてしまい一時緊迫の場面があったものの以後注意するとの事で納まったが、私にとっては正に23C機の高性能を垣間見たのであった。

しかし、感激に浸るのもつかの間、43名もの部員に1回でも多く搭乗させるには？ 学連参加校も多く八尾飛行場1ヶ所1週間の合宿順番待ちでは、初飛行後1ヶ月も待たねばならなかった。

同年11月27日、漸く23C機による初合宿に漕ぎつけるも搭乗回数をあげんがためいろいろ策をあげ試みるも失敗の繰り返しとなる。

先ず起床時間6時を1時間早めて5時とするも起床係のみならず全員寝込んでしまい初日でパー。

もう一つの試みは従来搭乗者は機が着陸停止後機を降りてテールを押さえながらピストまで導くのを機に乗ったまま替わって地上要員がピスト迄運び、この間搭乗者は後席の教官評を受ける。

ピストに戻った後、お互いに外で教官評を受けるよりは時間短縮ができると踏んでいた。

結果は惨め、機が重くて儘ならず、後席は重心位置にあるものの前席に人が乗ると重心位置の移動でその分、運搬要員が増えかえって効率が悪くなり疲労度が倍加する結果となりこれもパー。

結局はこれまで通りのやり方で時間効率をあげるしかなくこれに全員がハッスルしたからたまらない、機が降りるや全力疾走で運搬、素早く発進体制に置くの繰り返し、後席教官は休む暇も無く一日中この状況下に置かれ練習終了時は口も聞けないほどぐったりの姿であった。

夜の幹部ミーティングではこんな言葉が出る。

『鐵チャン(牧野鐵五郎監督の愛称で面前では恐れ多く決して口に出せない)ばててはるデー、もちよっとペース落とすかいなー』、『うんにやー、待ちに待ったチャンスやデー、飛べる時にうんと飛ばにやあアカンデー』、『ほうか、ほな鐵チャンには悪いけど頑張ってもらおうかいな』

一方23C機の操縦性は？ というと、鈍重な学連機『やまどり』で育った我々にとってシャープな動きを見せる機に慣れるには一苦勞であった。

特に方向舵の足の量を効きの悪い『やまどり』並に踏み込んで旋回に入ろうものならば尾は大きく外に振られ、連続切り返しの蛇行飛行では後席の牧野教官(監督)からは『何をやっとなるじゃ、尻振りダンス何かやっとなるんじゃない！』いやはや、操縦の練習面では散々な初合宿であった。

『貸してたまるか』事件はその後に起こる。

単独合宿の始り ― ジブシーのように ―

田 地 川 彬

昭和37年～41年頃と言えば、練習機はプラマリー又はセカンダリーであった。片や関東では三田を始めとするソアラが導入され、しかも各校単独で合宿をおこなっており、教官を始めとし、各種機材も多くを学連に依存していた関西とでは技量に大きな差があった。どここの学校のだれが××km 飛翔してどここのゴルフ場に着陸したという話を聞き、彼我の差を感じたものである。

このような背景の元、同志社では「関東に追いつき追い越せ」の機運が高まり、自前の機体を所有する動きが始まった時代である。

思い起こせば、機材購入のためのバイト、バイトでしんどい時代ではあったが、近い将来合宿回数も増え、搭乗が増えるという期待に胸膨らむ時期でもあった。

このような流れのなかで、我が航空部は関西では最も早くソアラ(H-23C)を導入した。この費用の捻出には、小野先生の御尽力により、学校からの補助金(借入金)を頂いたのと、各OBの方々からの寄付、及び部員のアルバイトでまかなった。主なバイト先は京都3大祭りであったが、葵祭りだけは私学の我々にはやらせてもらえなかった。また、各学校の単独合宿が増えるにつれて、訓練場が不足し、その確保のため各地方飛行場をあたかもジブシーのようにさすらい時代でもあった。我々の入学した年は八尾空港が訓練のベース基地であったがすぐに旧高松空港に変わっていった。各学校が自前で訓練機材を揃えていくなかで、同志社はイオラスとその曳航用自動車を所有することとなったが、まだまだ一校で機材を全部揃えている学校は少なく、貸出も多く同志社で使う以上にそれ等の稼働率が高かった。

我々の所有していた曳航自動車(キャデラック)

もメンテの繰り返しでバックの出来ない状態で京都から高松まで陸送し、途中の宇高フェリーではバックしなくても乗れるフェリーを探し、これに乗せるという、綱渡り的な陸送を行っていた。ここは第1回同立戦を開催した場所であり、テルミックを掴めれば美しい屋島や五剣山を眼下に見渡せる飛行場であった。

ちょうどこのころ、窪田先輩が教育証明を関西の現役学生としては初めて取得し、同志社としては全て単独で訓練を行える体制が整い、以降窪田教官には長年にわたり学生はお世話になることとなった。しかし、ここもすぐに便数の増加に伴い一日当たりの訓練回数が大幅に低下し、代わりの訓練場の確保が急務になった。そのなかで我々が目をつけたのが鵜野であった。鵜野は兵庫県北条市のすぐ南に位置した旧海軍の飛行場跡であり、当時の滑走路は約200m毎に爆破の跡があり、訓練場として使用するには、爆破跡の除草と地均しが必要であった。しかし、内陸地であり、比較的テルミックが発生しやすいことなどから、暫くは鵜野が訓練地の中心となっていた。

鵜野にはいろいろな思い出がある。まず、機体の移動には手作りのトレーラーにイオラスを乗せいざ京都から完成したばかりの名神高速道に進入したら、料金所で「これは高速道路を走れない」と体よく断られたこと、合宿のたびに見知らぬおっさんが訓練を見にき、聞くと近くの地酒の蔵元で、酒粕等の差し入れの見返りに時々体験搭乗するという構図が成立していた。私個人的にはここ鵜野で訓練の一環としてレージエイトや宙返りなどを教えていただいた場所であり、またテルミックを掴むチャンスもあり一番記憶にのこる場所である。

(昭和41年卒)