

翼の系譜 — アイオーン —

アイオーンよ永遠に！

1960年、世界選手権大会の1位から3位までを独占した名機があった。それが Ka-6E 型である。同機的设计者ルドルフ・カイザーは、その年の OSTIV 賞(世界滑空技術会議によって与えられる)に輝いた。これが同志社の機種選定の決定的要因となった。

斎藤 憲一郎

航空部を卒業して四半世紀が過ぎた。年を取り元々物覚えが悪かった頭にアルツハイマー症候群がプラスされてどうしても覚えておかなければならない事柄も平気で忘れてしまい冷や汗をかく事が多い今日この頃であります。幾つになっても忘れない事もあるのです……愛しているはずの家の誕生日さえ忘れているのに!!!

『2096』号機を始めて見たのは八尾飛行場の学連格納庫でした。夏の終わりの暑い日でした。汚い(失礼!!)格納庫には全くふさわしくない、それはもう美しいとしか言いようのないアイボリーにクロバーのマークを輝かせた KA-6E が私を待っていたのです。

3年以上にわたり諸先輩が検討を重ね、アルバイトを重ね、期待に夢ふくらせて待っていた滑空比30以上の国際級単座機がはるばるドイツから八尾に運ばれてきたのです。

いよいよテスト飛行です。慎重に機体を滑走路に運びました。格納庫からの距離が本当に長くテ

ールの重い機体を運ぶのは大変な重労働であったという記憶です。

パイパーにえい航されていよいよフライト開始!堀川パイロットの緊張した、でもかっこいい顔が印象深く残っています。

静かに機体が浮かびました。上昇を続ける『2096』号機を夢心地の中で追いつけた事を鮮やかに記憶しております。

その後機体は住谷同志社総長によって『アイオーン』と命名され明德館前で記念式典が行われたことも懐かしく思い出されます。

静岡に赴任して一年…時々富士川にある滑空場にグライダーの姿を見に行きますが本当は『2096』号機『アイオーン』をそこで見ているのです。25年前の私と、同僚、先輩、後輩そしてキラキラ輝いている『2096』号機を!!!『アイオーン』言葉の通り永遠に!!!

(昭和46年卒)

アイオーンの初飛行 耐空研査於八尾
(写真提供 窪田昌三氏)



青春の友 アイオーン

谷 川 英 夫

65年に入部をさせて頂き、3回生で機体購入係の役を頂きました。

基礎は諸先輩のご努力により既に作られており、そのレールに乗るだけで、その上にアイオーンにも乗せていただきました。

購入係の仕事は月々の集金と小野部長への報告であり、部員の皆さんに苦労をお掛けしました。また大学においても、小野部長、喜田監督の努力により多額の借入金も認めて頂きました。初めてアイオーンを見たときレーシングカーだ、そして機体の流れるような美しさに感動しました。さらに感動した、全く考えなかったことが起こりました。

世界的な美人に部員の中で最初に乗せて頂き、搭乗前の震えるような緊張と、着陸後の放心したような満足感は今も忘れる事なく思い出します。未熟な技量の私に機会を与えて下さったことを窪田コーチをはじめ皆様に感謝いたします。

その年の12月、学生選手権に出場させていただき、良い成績を残せなかったこと、最後まで北尾教官にご心配をお掛けしたことをおわびいたします。最後のフライトの時は、さわやかな区切りを付ける事が出来ました。

アイオーンは大切な青春の友です。

(昭和44年卒)



耐空検査のため八尾上空を飛ぶアイオーン
(写真提供 窪田昌三氏)



耐空検査の無事を祈って御神酒を干す。
(左：牧野伊兵衛氏 右：小野 哲氏)
(写真提供 窪田昌三氏)

翼の系譜——イオラスⅡ——

あの名機、H-23C 型イオラスの名を継いだ ASK-13 型イオラスⅡ。購入までには、初代に劣らぬ苦勞があった。同志社だけでなく、関西・東海全大学の学生を乗せて、翼を休める暇も無く飛び続ける健気な姿も、先代譲りの宿命か…。頑張れ！イオラスⅡ。

光 安 恒 貴

今でも多くの学生を、素晴らしい大空の道へ導き続けている—イオラスⅡ—

我々は、その資金集めから導入、合宿まで一番深いかかわりを持った世代かもしれません。その様な立場からイオラスⅡの位置付け、そしてイオラスⅡが、同志社にもたらしたものを考えてみたいと思います。

時代は既に15年？も前になります。木曾川や福井で飛んでいる機体が、三田から、ASK-13、そして L-13 と、すでに H-23C の時代では無くなり、プラスチック練習機の声もちらはら聞こえてくるころでした。

イオラスⅡの必要性が H-23C の後継機として、更に、次の世代の単座機とのギャップを埋める踏台の役目として論じられはじめたのです。

そこで、古いボルシェ911を愛する父親が、免許を取った息子にゴルフを買い与えるように、豊富な資金と名機 ka-6E を有する我々が、ASK-13 を導入したのは当然の事でした。そう、イオラスⅡは、上質の道具として我々の前に姿を現したのです。

さて、イオラスⅡはどのように使われはじめたのでしょうか。運用的には、木曾川か福井に常駐する事になったため、この時代の関西、東海の学生は、イオラスのお世話になった人が多いはずです。この事は、機体の消耗が激しいデメリットを意味しますが、反面、機体監視の名目や、貸手の圧力によって、同志社の学生が比較的自由に合宿に参加出来たり、他校を引っ張って行くという自負心が多少なりとも芽生えたりと、大きなメリッ

トを生みました。

機体自身に関しては、私自身、そのころは後席に乗っていたので、教官としての思い出になってしまいます。冬の木曾川は気流が悪く、一日中流木を集めて焚火をしたい気分の日が多いのですが、ASK-13 の操作性と信頼感はダントツでした。L-13 と性能的にそれ程差はないのに、ASK-13の方が楽にコントロール出来る気がして、好んで乗ったものです…ごめんねプラニク。(一部では、私の背が低いだけだとか、資質が低かっただけとの声も有るが…)

装備的にも、上記の位置付けを考慮して、色々工夫をしたものですが、その一つが固定バラストの増量でした。もともと ASK-13 は、前進翼の空力中心と後席重心が近い事から、後席重量には無頓着ですが、固定バラストを増量する事により、平均的な前席重量なら座席下のバラストを不要にしたのです。バラスト調整不要で、テール持ちの楽な、尻軽イオラスⅡは、多くの学生に愛され、そして育ててきたのです。

ただしこれには、見栄バラストの女子部員が、トリムタブをフルアップで降りて来るおまけが付くのですが。…

だらだらと思い付くままに書いてみましたが、こんな私達でも新機体を買って、運用を始める事が出来ました。まあ、周りが助けてくれたって事ですが、今だって同じ事。現役の皆さん、やりたい事が有ったら始めてみたらいかがですか？何とかなるもんですよ。

(昭和56年卒)

あれから10年——翔友会の活動——

翔友会幹事長 南 村 清 治

同志社大学航空部創部60周年記念、心より御祝い申し上げます。

今回の60周年記念にあたり数多くの会員の諸先輩方より心暖まるご支援、ご援助を賜り厚く御礼申し上げます。お陰様で50周年に引き続き、人生で言えば還暦にあたる60周年記念を祝うことができました。

編集委員長より今回の記念誌「翔 友」にあの輝かしい、50周年以降について「あれから10年」というタイトルで投稿依頼を受けましたので、この機会に航空部のOB会組織である同志社翔友会の活動状況についてご報告致したいと思います。

ご存じのように航空部は昭和11年、故牧野伊兵衛、尾田、橋本先輩達によって発足した同志社航空研究会から始まっています。以来60年、偉大な諸先輩方の努力と活躍で、関西学生グライダー界の雄として君臨してまいりました。

一方、OB会組織はと言えば確かに大空への情熱と愛部に燃える先輩たちの集まりは存在していましたが、その規模、組織力から言って、合宿の援助、年一度のOB総会を開催するのが精一杯のような状況であったと思います。

定期的な会合を開けるようになった現在のような翔友会は、昭和61年の50周年を祝うべく、今は亡き佐々木哲、永田 猛先輩を中心に集まったOB達の準備委員会が始まりといつてよいでしょう。

現在、同志社翔友会は278名の会員により構成されています。31名の幹事の方による幹事会と39名の年次委員の方々により、年数回の幹事会と総会を運営しています。

翔友会は会員の親睦と同志社大学航空部への物心にわたる積極的な援助を目的とし、その方法と

して教育委員会、事業委員会、財務委員会、文書委員会、等の専門委員会にて様々な立案企画を検討しております。

勿論、これら全ての活動は皆様方をお願いしています翔友会費で賄われています。今後とも宜しくご理解ご支援をお願いもうしあげます。

現在、会費の収入不足、航空部の戦力低下などこれからの課題も少なくありません。海外遠征、新鋭機体による訓練等、新しい波が学生グライダー界にも押し寄せてきています。

過去の伝統と栄光だけではもはや勝利を得ることは出来ないでしょう。

輝かしい同志社航空部の今後の新たなる飛躍と発展の為にも翔友会の活動に深いご理解とご支援を戴きますよう心よりお願い申し上げます。

(昭和45年卒)

翼の系譜 — アイオンⅡ —

創部50周年を記念して翔友会からプレゼントした ASK-23 型アイオンⅡ。その操縦性の素直さから、今や全国の大学で保有数 No.1 となった同型機の国内第1号機。OBと現役、双方の夢を乗せて羽ばたけ！より高く！！より速く！！より速く！！

前主将 赤瀬 正 洋

今の我が部にとって ASK23、AIONⅡはなくてはならない存在となっています。全国大会では AIONⅡを A チームの機体として使用し、また新人生の勧誘用の展示機としても大きな効果を得ています。このような機体の性能も良し、見た目も良し、わが同志社大学体育会航空部の顔であります。

私が大学に入学し、どのクラブに入ろうかと迷っている時、展示された真っ白な AIONⅡがふと目に入りその瞬間「これだ!!」と思い、すぐに入部を決めてしまいました。このように AIONⅡは部員のあこがれであり、AIONⅡに乗ることがまず第一の目標となっています。

このように私は、AIONⅡのある同志社大学体育会航空部に入部しました。入部当時はこのような機体はすべて学校に買ってもらったものだと思っており、創部50周年の時に OB の方々に AIONⅡを買っていただいたとは全然知りませんでした。今の現役部員はそういうことを知ってはいるものの、自分たちのお金で買ったものではないのでその苦労は知らず、そのありがたみをいつも感じているとは言いがたいというのが現状ではないかと思われまふ。だからといって AIONⅡをはじめとするその他の機体を粗末に扱っているかというとは絶対にそうではありません。AIONⅡは基本的には毎合宿持って行き使用頻度は AION (Ka6E) に比べると多少多いものの、他大学の部員に「同志社の ASK23 はやっぱりきれいやなあ」とよく言われ、またそう言われ続けるためにも日ごろから整備を万全に行っております。また機体の整備以

外にも気を遣っています。二年前の同立戦では AION (Ka6E) を地上運搬中に、テールドリーがはずれ、それを胴体に巻き込んでしまい胴体に大きな穴をあけてしまうという、グライダーマンとしては一番はずかしい地上での事故を起こしてしまいました。こういったことのないように、地上用や陸送用のうけ類、動翼のストッパー類、シートなど、実際のフライトとは直接関係のないものなどの整備も万全に行っております。しかし、やはり何といっても機体を大事にするという気持ちがないといくら整備を行っても同じであると思っています。機体にワックスをかけて磨く前に格納庫を掃除することから始め、またその前に部員全員がグライダーを大切にするという気持ちをもつことから始めなければならないと思っています。特に我が部の場合は機体を OB の方々に買っていただいている為、他の大学の部員よりもその思いはもっと強くもつべきであります。

前述したように、現在我が部が保有している機体は苦労して自分たちのお金で買ったものではありませんが、私たちもその恩恵を受けるばかりでなく、まだ見ぬ後輩の為に新機体購入のお金を積立てています。今、私たちが OB の方々に AIONⅡを買っていただいたお礼としてできることは、いつまでも AIONⅡを大事にし、AIONⅡで全国大会を制することだと思っています。OB の方々のご期待にそえるように頑張っていきますので、これからもご指導よろしくお願い致します。

(四回生)