

翔友 XII

同志社大学航空部誌



復元されたイオラス

Aug. '97

目 次

会長短信	小野 哲
部長短信	坂口 一彦
監督短信	新庄 博志

60周年記念事業を終えて	政 志郎
私に元気を下さった紳士たち—翔友	

……………岩ヶ谷佐佳恵

復元する会顧末記	牧野鐵五郎
----------	-------

復元する会……ラストステージ……	加藤 寛
------------------	------

60周年祝賀会アルバム	
-------------	--

パーティ会場風景	
----------	--

復元機展示会場	
---------	--

「復元」—苦労の連続、そしてそれを

上回るよろこび—

復元完成を伝える新聞	
------------	--

翔友会便り

戦前戦中の追憶	岡本 清
---------	------

北海道の空からコンニチワ	落合 俊英
--------------	-------

念願の500km達成	中村 悟志
------------	-------

社会人一年生は今	
----------	--

平成8年度卒業生の近況報告	田中 輝明
---------------	-------

原田 淳

武田 功

鈴木 圭

第10回翔友会ゴルフ会	
-------------	--

Box 便り

四年間を通して	赤瀬 正洋
---------	-------

You LEARN	板谷真一郎
-----------	-------

合宿と私	原田 明
------	------

4年間を振り返って	増田 拓郎
-----------	-------

たった1人の1年生	水谷 修平
-----------	-------

うちの機体

ASK-23型“翔鷲”JA2457—立命館大学—	
--------------------------	--

……………みつばやしたつお

慶福万来

近藤玲君、佐武百合さんおめでとう	
------------------	--

……………吉川 浩一

松岡、お前はめっちゃめっちゃイケてる!!	
----------------------	--

……………広田 佳史

深井史朗君の門出	浮田 勝成
----------	-------

報 告

1997年度翔友会総会報告	
---------------	--

翔友会会計報告	
---------	--

翔友会財産目録	
---------	--

60周年記念事業収支報告	
--------------	--

復元する会会計報告	
-----------	--

航空部活動報告	
---------	--

同志社大学航空部平成8年度会計報告	
-------------------	--

編集後記	
------	--

会長短信

小野 哲

DUAC われわれにはわれらの航空部の略号であるが、だれかさんには別の DUAC かも。オートモビルクラブでもアーチェリークラブでもアメリカンフットボールでもアソシエーションフットボールでも AC なんだ。アスレチッククラブでもアルペンクラブでも頭に DU がつけば立派な AC なのだ、よわったね。

昔といっても30年ほどのむかし、今出川の新町別館に航空部の部室があり、その隣に KFC の札を掛けた部屋があつて部員が出入りしていた。

山岳部だかワングルとかのメンバーもたまに顔を出したが、主に航空部員が器材庫がわりに出入りしていた。マナスル行きの部品だとか騎馬日本一周の用具とかさらにのちにケンタッキーフライドチキンとからかわれたり、カラのスポーツとあざけられながらも、巨椋の田ンボをメインフィールドに、玉水の砂原をテストフィールドにもつ「きょうとふりーふらいとくらぶ」が、なんと DUAC の隣に共同の機材置場として KFC の札をだしたのであった。KFFC の F を重ねて 1 つにして KFC なのだそうだ。

航空部といっても学部でないが、野球部だって蹴球部だって弓道部も庭球部も同様に戦前はそのままに体育会などと付けてなかったし、関学も立命も関大も連帯の航空部かのようなファジイな格好だった。が KFC は、更に輪をかけファンタстикで、社会人なら関西一円から、中学生と女子は市内と近郊から、高校生と浪人と大学生が主力で「カラのスポーツ」すなわち自由飛行型モデルの愛好者たちであった。

余り知られていないが世界選手権種目の日本代表を、多種目にわたって送りだすようになるのに10年ほどかかっている。主翼断面の形状をやかま

しく吟味することで KFC と DUAC は共通していた、ただし翼形の種類と理屈は KFC の方がウエだった。

練習量と操縦訓練となると DUAC がまさっていたが、それで結局は氷と水になった。滑空機グライダー訓練の充実と強化は DUAC と KFC の二足のわらじを不可能にしたから部室の移動に伴って、兼務の部員はいなくなってしまった。

さらに航空部は大学ごとに組織化され、それに伴って訓練とアルバイトの負荷は重く、さらにシラバスの枷が、現役と OB 部員にかかったから、むかした気ままなありようは、規律と規則違反のお咎めから逃れえないものになってしまう。安全のための、やむをえないギセイであろうか犠牲か擬制かこれまたファジイではある。

モーターグライダーは、KFC は導入できたが DUAC には将来の課題であろうか。

どうか永遠の課題なんてことで格納庫の梁に吊らされっぱなしにならないように。

蛇足

わたしがいま通っている敬和学園大には航空部も KFC もない。JR の白新線の「佐々木」駅から東 1 キロほど。あたりは阿賀野川と信濃野川のデルタ地帯だから、コシヒカリの田ンボが広々としている。

「山も見ている雲もみている田植かな」の地形だから1,500米ぐらいの直線路は縦横にとれる。

部長短信

坂口一彦

創部60周年記念行事も諸先輩のお陰をもちまして昨年無事終了いたしました。紙上をお借りして厚く御礼申しあげます。

ここで大学航空部の最近の悩みを1つ吐露いたします。ここ1、2年、部員の減少が目立ってきました。この状態が続けば練習にも支障が生じかねません。大学の体育会系のクラブでは、マスコミによく登場するクラブと比較的地味なクラブ、すなわちマスコミにはほとんど取り上げられないクラブとがあります。多くの学生は華やかなクラブに興味を示します。刺激を求めて、あるいは人間形成の場を求めるといった学生は少なくなり、精神論はあまり受けなくなりました。価値観の多様化といった時代に突入し、大学生は一層この傾向が顕著になってきました。大学への連帯感の欠如、大学の名のもとに行動する学生が少なくなってまいりました。部員一同今年こそはと新たな気持ちで4月を迎える所存です。

学連について 学連のお世話により、年2回関西の大学航空部長が一同に会する機会があります。最近の学連関西支部航空部長会で話題となっている事柄をご紹介します。

一つには、多くの大学での部員不足が最大の課題となっています。これにはいろいろな意見がありますが、PRが不十分であるとか、部員の勧誘に対する意識の欠落などがあげられています。グライダーに関するPRについては、各大学で4月のオリエンテーションの期間、その他1年を通じ掲示、あるいは個々に勧誘を行うといったやり方をしています。学連にお願いしポスターの作成、グライダーとは、といったパンフレットの作成、これらを部員募集時に配布するといった方法、また

VTRなどによる情宣活動などいろいろと考えています。現代の学生に興味を示させるための方策、これが問題です。

もう一つの課題として、学連活動について抜本的に見直す時期にきているのではないかと。積極的に活動を強化するためには財政基盤の強化が望まれます。前例の踏襲のみでは進歩がありません。といった意見が出ています。21世紀に向けて組織問題も含んで考えなければならない重要な問題が多々あります。各大学の責任は重大です。

最近の話題の中から女性の活躍について紹介します。昨年3月の全日本学生選手権で個人選手権を制覇したのは早稲田大学4年の飯田馨さんでした。37年ぶりの女性の優勝でした。彼女は初出場での快挙です。

昨年秋、法政大学卒業(航空部所属)の竹内一恵さんが航空自衛隊初の女性パイロットを目指すといった記事が新聞紙上に載り「パイロット志願の女の子が増えたらうれしいですね」とのコメントがありました。

グライダー競技は、女性、男性の区別なく力を発揮したものが優位に立つといったスポーツ、女性が男性と同じ土俵の上で競技できるスポーツは数多くはありません。各大学とも女性部員が在籍しています。

わが航空部も21世紀にむけての重要な1年1年であるとの認識に立ち、部員一同新たに心して対処する所存です。

監督短信

新庄博志

こんなに穏やかな表情の森川を見たのは、久しぶりだと思いました。私と共にコーチに就任して以来3年余、常に厳しい顔をしていた彼からは、想像もつかない顔でした。先日の卒業生の追い出しコンパの席のことです。残念ながら、この3月で、彼がコーチを降りることになりました。近年の戦績は決して、私にとっても、彼にとっても、満足のいく成績ではありませんでしたが、その間の経験は、人間的に彼を大きく成長させてくれたものと確信しています、と同時に、この間の彼の苦しみに対して、何ら応えることのできなかつた私の非力さを痛感しています。何年か後に、新たな知識と経験の蓄積の下、再び彼が指導者として帰ってきてくれる事を願います、また、そういう体制にしておくのも、残った我々の努めだと思えます。森川コーチ、本当にご苦労様でした。

この1年間、私は学生に、「主体性」ということをテーマとして、常に話しをしてきました。ここ数十年の間に、十分な機材も揃い、教育のシステムも整い、その活動が整備されてきたなかで、いつの間にか学生たちは、決められたレールの上だけを走るようになり、そして指導側も、レールの上に乗せている事で安心し、そしてそれが、今は重荷となっている感が否めません。大空に希望を持ち、飛ぶことに夢を描く、純粹でストレートな気持ちで入部したものの、いつしか「させられている」という、受身な考え方になってしまう学生が多くいたことは残念です。ましてや、そんな学生達の思いを、夢の実現を遂げさせることのできない我々指導者側も、自ら地団太を踏むばかりです。

この1年、私が話してきた「主体性」という言葉の中から、夢の実現の為に、目的の達成の為に

まわりを動かすこと、働きかけることの大切さ、それがなくしては、いつまでも「させられている」という気持ちは、変わっていかないという事を、理解してくれたものと思います。創部60周年に関して、学生達が自ら考え、自ら働きかけた事業「昔の話を聞く会」と「OBと共に新島先生の墓参」は、現役学生の創部60周年を記念する主旨を、その主体性の表われとして、評価してやりたいものです。

さて、新生航空部の創造に際して、私は学生達には、本年も「主体性」をキーワードに話をしていきたいと思えます。また指導する側には、学生達に、夢を描かせること、夢を綴らせること、夢を実現させることのプロセスを基調にした指導を軸として考えていきたいと思えます。

たちまちの問題として、現在の部員数5名。本誌が発刊される頃には、夢みる多くの若者が集っていてくれることを願うばかりです。

60周年記念事業を終えて

60周年準備委員長 政 志 郎

1996年10月13日、同志社航空部60周年記念事業が京都田辺の厚生年金会館にて盛大にとりおこなわれた。まさに還暦の祝いである。

航空部は発足当初より情熱あふれ、天性の技を駆使し僅か3～4年で全国大会に於て度重なる優勝を勝ち取り黄金時代を築きあげ、戦後も空の解禁と共にグライダー部門の再開を果たし60年の輝かしい歴史と伝統を築きあげた。

歴史と伝統だけでは現状を維持することはできない。この60周年を基にして航空部発足時の理念に立返り、21世紀の社会現象を想定しながら航空部の将来の方向性、ビジョンを明らかにして、今まで以上に先輩諸兄、諸姉にご協力を仰ぎながら歴史と伝統の基礎と若さ、知力、行動力のある中堅OBで構成する翔友会幹事により、時代性と先進性があり、将来性のある航空部に脱皮して、同志社航空部の存在をアピールできる体制を整えることが60周年記念事業であるべきであったが、小生の配慮不足、知恵不足で先輩諸兄が望まれていた60周年記念事業となり得ず誠に申し分けなくお詫び申し上げます。

事業の概要

平成7年6月4日、第1回準備委員会が開催され、60周年記念事業は内輪の祝賀会として、50周年記念事業の様な大々的なものでなく、それより50年から60年の10年間の諸活動の記録、後世に残すものを明確にすることが幹事会で承認された。

- 1 プライマリー アローヘッド、ソアラ
イオラスの復元、永久保存
- 2 記念誌「翔友」発行
- 3 功労者表彰
- 4 記念式典、祝賀会の開催

4計画を記念事業と定め、これを実行するため、

準備、記念誌、復元の3つの委員会を発足させ約30人のメンバーで構成し、各々委員会に分れて活動し、要点のみ幹事会に報告し承認を得つつ着実に機能的に仕事を進めていたものの各委員会共悪戦苦闘であり大変なことであった。

記念誌、復元各委員会については翔友60周年記念号を見ていただければ奮闘の程が判っていただけることと思う。

準備委員会

60周年記念事業の予算立案と募金活動が初回より熱く議論となり、最後の最後まで募金の入金状況と督促が大きな仕事となった。

60周年の目玉事業は機体を復元し永久保存出来る様にすることであったが、同志社航空部の歴史、資料等貴重なものがあり、これらの保管の一元化のため現格納庫を改造して書庫を作り、又、先輩が格納庫に來られた時の憩の場を作り60周年事業の貴重な募金の資産化をしておきたかった。

小野先生より大口募金をいただき、金銭面の目途がつき、大学当局と話し合いをしたが消防法上許可がもらえず、消防法に基ずく改装工事では費用が大巾不足となり時間切れとなって実現できぬのは残念であった。今後の課題として取組み実現したいものである。

いずれにしろ60周年記念事業には四百万弱の募金を、当日は約百人の参加を戴き、そこそこ盛大に運営できましたのも航空部を愛しむ良き先輩に恵まれたことと大変感謝いたしております。尚各委員会のメンバーになられた方はかなりハードな仕事でありながら御協力賜り本当に有難うございました。

私に元気を下さった紳士 たち — 翔友

岩ヶ谷佐佳恵

航空部の皆様、お元気で御活躍の事と存じます。当地静岡の2月は今日も晴天、雪の富士が美しい姿を見せています。こんな日は上昇気流があるのだろうかと思ひながらペンを執りました。

昨秋には記念祝賀会へ参加させて頂き、お世話になり誠に有難う御座居ました。あの日以来、夫への最後の務めをやり終えた感があり、すっきりとした気持ちで元気に過ごせる様になりました。これも皆様から頂いた、温かな心尽しの賜物と感謝致しております。

白梅の綻び始めた平成7年2月12日、夫精一は58年の生涯を終えて旅立って逝きました。

「俺の骨は空に撒いてくれよ」生前話していた事を思い出し、3月末に稲森氏(立命大)にお願いし衣服の一片を富士川上空に撒いて希望にそい、あくる8年には、友広、吉川、喜田、松岡、三浦諸氏に御苦労いただき一周忌の法要を済ませました。しかし器用だった彼手製の書棚やロッカー、洋服ダンスにも飛行機グッズが溢れ、鴨居には昭和32、33年の表彰状が掛けられ、机の上には翔友のバックナンバーが積まれていましたから、空が大好きだった夫の事は頭から離れず、心落ち着かず力のない日を過しておりました。

記念祝賀会の案内状は、そんな時我が家に届いたのです。どんなにか参加したかったろう夫の童顔の笑顔が目には浮かび、有難く嬉しく、以前吉川氏がおっしゃった一秋に60周年やりますからいらっしやいーの言葉にも力を得て、早速出席の返信を投函したのです。

その日より、祝賀会の日を指折りながら、だんだん気力が出る様になった私は、10月12日形見代りに作ったグライダーのペンダントを胸に田辺へ向いました。

前夜は静岡同志社クラブ会長友広氏や諸先輩との夕食会、当日は除幕式・祝賀会、楽しい宴はあつという間の時の流れでした。小野教授はじめ旧知の方々との再会の喜びはもちろんの事、大変お世話になったという牧野氏、北尾氏、初対面とは感じられず、まるで昔からの友人の様に田舎者のオバサンに温かく接して下さいました。航空部時代の夫のニックネーム・エピソードが聞けたのも、何よりの土産となりました。三浦夫人和子様とは学生時代の同級生のノリでお話が尽きませんでした。拙い歌ですが、当日の気持ちを詠んでみました。
○眸の中に少年の空持てる等が集ひ祝ぐ60周年
○亡き夫よ天翔けて来よこの佳き日

空の子集ふ田辺の宴に

○過ぎし時汝も乗りし機の復元す

60周年空澄める日に

○おのおのも少年となり空の子の

カレッジソング響け天まで

記念品に頂いたクリスタルの飛行機を霊前に供え、私は語りかけたのです。「お父さん!!あなたは素晴らしい友人に恵まれ幸せでしたね」

『紳士とは友と女性を大切にする』何かで読んだ言葉です。翔友一すてきな紳士達の集団。21世紀目前です。会の準備に携わった方々に心から御礼申し上げますと共に同志社航空部の益々の発展を祈念してペンを置きます。

追伸 ここに変色した昭和34年4月消印の葉書が出てきました。政氏より精一宛で、今年は卒業式に体育会の総代が航空部から出た事を、喜んで下さっている内容、縦横共に1糧程小さなそれ、値段は5円、時の流れを感じました。

(筆者は昭和34年卒岩ヶ谷精一氏ご遺族)

復元する会顛末記

昭和19年卒 牧野 鐵 五 郎

“ワーアー、アローヘッドが組んだーるヤンゲ”

“ホンマヤナー。イオラスもまっさらになってるデー”

“こんなんやったら、すぐ飛べるんと違うか？”

ワイワイ、ガヤガヤ話しながら復元された機体に喰入るように見入っているOB達の話に耳を傾けながら、私の頭の中を3年間苦労した復元作業の思い出が、走馬燈のように駆け抜けていった。そして時の流れと共に思い出される1つ1つのシーンがなんともいえない感傷にも似た思いになってよみがえってきた。

そもそも復元計画は、10年も前の50周年記念事業の計画を立てた頃からすでに考えられていて、そのことは、翔友50年誌に“アローヘッドとイオラスを復元し、田辺格納庫に永久保存する”と表明されていたが、諸般の事情でその計画は遂に実現しなかった経緯がある。

その後も機会あるたびに復元の話は話題としては取り上げられることはあっても、その都度立ち消えになっていた。その理由の1つは、時間の経過と共に、機体の老朽化と損傷がますます激しくなり、復元させるために必要な色々の参考資料も散逸して、OBの手だけでは復元することが大変難かしくなったためである。

実際に何回かは復元作業が試みられたらしいが、その都度その難かしさに結局あきらめざるを得なかったというのが実情のようである。

この復元作業に加わって、結局復元させられなかった経験のあるOBの1人が、今回復元した機体を目の前にして、

“よくもまあここまで見事に復元出来たナ

ー!!”と感心している姿を見て、私は作業をなしとげた誇りと、よろこびをすくなく覚えたのである。

××× ××× ×××

復元する会の活動は、前後3年にもおよぶ熱烈なOBの協力があって始めて達成された訳であるが、平成5年12月4日、田辺格納庫に集合した第1回目の会合写真をみると、その時、元気に顔を揃えていたOBの中から、永田副会長及び佐々木幹事長はすでに帰らぬ人となられ、そこにある歳月の流れの早さに驚くと共に、あんなに復元に協力を惜しまなかったお2人のご冥福を心から祈らずにはいられない。

平成6年2月、窪田昌三氏の筆になるあの名文、

“この歳になっても、臉を閉じて心を澄ますと”にはじまる復元する会のメンバー募集の呼びかけは、多くのOB達の心を揺さぶり、多額の募金をはじめ、数多くの復元作業への直接参加の同志を参集させた。そして平成6年春4月、愈々本格的な作業がスタートしたのである。

××× ××× ×××

復元作業が大分進んだある日、翔友会幹事会で政副会長が、

“これだけ珍しい古い機体を復元してんネンサカイ、どこか新聞社に売り込んで大きく報道してもらえんモンカイナー。航空部のことだけでなく、同志社にもためになるしナー”

というような意味の発言があった。誰もがそうならば結構なことだが、ホンナラ誰がどうして、どうすれば良いのか一寸思いつかず黙り込んでしまった。私も取り上げてもらえれば大変結構なことだと思ったが、復元作業に追われて一寸手が廻らなると考えていた。

しかし、その後作業も順調に進み、大体の見通しもつき、たまたま9月20日の“空の日”も近づいてきたこともあって、これにひっかけたらなんとかなるのではと考え、北尾教官に相談、朝日新聞の学連関係の記事として取り上げてもらうようお願い、私も朝日の塚本航空部次長にそのことをお願いしたところ、資料を送ってもらえばよいとの結構な話になり、結局京都支局を通じて取材しようということになって話が決まった。

9月20日の空の日をまえに、9月17日、京都近郊に配られた朝日新聞京都版のトップには、縦8.5cm、横10cmの写真入り、5段抜いで1頁の1/4を占めるアローヘッド復元の記事が大きく掲載されているのではないかと。

“幻のグライダー30年ぶりに雄姿”

“同志社大・航空部OB 3年がかりで復元”

“霧ヶ峰式はと K-14 型プライマリー”

“空への夢の原点”

“来月13日創部60周年記念式で披露”

大きな見出しが、活字が躍っている。そして写真にはハッキリと JA0122 の文字が写し出されているのではないかと!!

正直いってこんなに大きく掲載されようとは思ってもいなかった。残念ながら全国紙でなく地方版扱いになったが、京都近郊の人なら皆一様に見ていただけたと思うし、現にその翌日、見知らぬかたから

“新聞を拝見したが、プライマリーの資料を持っているから若し必要なら提供するが……”

というお電話を頂いた。新聞に掲載されることの影響のどんなに大きいかを今更のように改めて思い知らされたヒト幕であった。

これとは別に、読売新聞にも学連のOGの記者がいた関係で、9月20日付読売新聞京都版にも、朝日新聞同様大きく取り上げられ、朝日の読者以

外にも数多くの読売読者に同志社航空部の名を広められたことは本当によかったとよろこんでいる、関係各方面の皆さんに心からお礼を申し上げたい。

××× ××× ×××

復元作業を進めるに当って、外部の多くの方々にも大変お世話になった。中でも大阪工大OBの船橋賢一郎氏には、はと K-14 型の部品のリスト及び装着場所を示した図面をお借りしたばかりか、大阪工大が現在保管している船橋氏製作のはと K-14 型の現物を見せていただき、大変参考になり、そのお陰で復元作業がどれほど順調に進められたか分からぬほどで心からお礼を申し上げたい。

また立命館航空部監督の林達男氏は復元作業の後半から、毎週日曜日には田辺の格納庫に駆けつけ、同志社のOBと一体となって応援いただいた。聞けば同氏はイオラスで初フライトをしたという因縁もあってのことだそうだが、仲々出来ないことで林氏にも厚くお礼を申し上げておきたい。

平成8年10月12日、総会を明日に控えた最後の夜間作業でイオラスの胴体側面に“イオラス”の機名を書き込んで筆を置いたとき、3年に亘る悪戦苦闘の復元作業は幕を閉じた。そして苦しかった思い出は一瞬にして楽しい思い出と変わり、そこにあるものは、我々の機体を復元し得たという喜びだけが爽やかに、無限に広がるだけで、できることなら更にこの作業が続くことを願いたい心地がしたのである。

明日の総会で5色のテープに囲まれ、飾られる純白のアローヘッドとイオラスの姿は、まさに大きく育った我が子の晴舞台であり、バーজনロードに送り出すウエディング姿のわが娘の姿にも思え胸の熱くなるのをどうしようもない自分がそこにいた。

復元する会 ……ラストステージ

昭和46年卒 加 藤 寛

平成8年10月13日、創部六十周年記念式典の当日早朝、田辺格納庫内には、10時からの公開展示を前にして、メインステージに復元完了したハト K14 アローヘッド及び H23C イオラス、脇役として現役の ASK23 及び Ka 6 E の4機が、今にも空へ飛び立たんと翼をピンと張って待機している。……復元してよかった！……何んとか間に合った！

さて復元する会のレポートは翔友IX、X、XI号にて各段階での報告、苦労談等が記載されていますので、今回は最終段階の羽布張り及び塗装とマーキングを主に、最終仕上げ完成までを報告させていただきます。

私が復元する会に参加した時、ハト K14 はほぼ主翼、胴体とも木部が完成し、仮組立てが出来る状態(模型飛行機でいえば、1/1 スケールの生地完成の半完成キットを羽布張りして、ディテールアップで完成!)で、今後の作業はさほど困難を伴うとは思われなかった。……実はこれが甘かった事は、羽布張り作業に入っただけで起きてしまった。本格的な全面羽布張りは、どなたも経験がない為、綿布の羽布がドーブによりどれだけの収縮でピンと張るかのデータが全く無く、張りすぎて翼等がひずんだり、破損するのを一番おそれ、頑丈な後部胴体の羽布張りから始める事にしました。最初は上記理由で、ややたるみをもたせて羽布を固定し、ドーブも薄めで、おっかなびっくり塗り乾燥を待ったが、完全乾燥後も羽布が全然張っている気配が見えず、一同啞然となり、羽布をはがして次回の作業となりました。

さて今回は、気を取り直して再度胴体へ羽布張りを行う。今度はピンと張った状態で固定し、さらに羽布のたたみジワを取る為霧フキを掛ける。

瞬間、羽布がピンピンに張った。一同万歳！しかし束の間の喜びで、水分が乾燥すると元の状態でたたみジワが消えただけで、全体にタルンでいる。再度霧フキを掛け張った状態でドーブ塗装を行ったが乾燥後もドーブ張りの効果があまり出ていないが日程がない為、水平尾翼、エルロン等の小翼の羽布張りを同方法にて強行して、2～3回のドーブ塗装で終了。窪田前監督が学連の田口教官に、相談したり、私もラジコン技術の羽布張りの記事を再度読み直した結果、まず1回目のドーブ塗装はドーブ原液を羽布に塗るというよりは、おいていく感じで行うとの事。早速実行！何と1回目塗装が乾燥後、多少シワはあるが羽布がピンと張っている。2回目、3回目と徐々にシンナーの量を増して、とにかく塗っていく。5回も塗るとピンピンに張って太鼓の様張り具合となる。あとは小さなシワや、波打っている個所をシンナー100%で修正していけば乾燥後完璧な仕上がりとなり、一同一安心。……結論、ドーブは塗れば塗るほど、よく張る！一時はどうなるかと心配されましたが上記の結論が出たおかげで、主翼は何の問題もなく皆さん楽しげな共同作業となりました。ただ主翼はエルロンや水平尾翼に比べ、面積が非常に広い為、ドーブの使用量も多量で、シンナー中毒一步寸前で、帰宅後は晩酌のビールも受付ないほどでした。

次はいよいよ塗装ですが、H23Cの作業も並行して進行していますので、作業日程とは順不同で、H23Cの羽布張りに移ります。当初胴体、主翼とも部分補修の計画でしたが、羽布もたつぷり残りが有り、北尾大先輩からも胴体は全面張り替えを実施したらとの意見もありましたが、H23Cの胴体カーブ、特に前部が難しそうなので迷っていま

したが、ハト K14 の羽布張りが、何とかなったので、牧野会長と相談の結果、胴体の羽布をチェックして複雑な張り方が解明出来たので、胴体は全面張り替えの GO サインをいただきました。

今度の羽布張りはオール金属部の為牧野会長の指導で基礎固定部に羽布が付きやすい様に羽布の切れ端で包帯を作り巻付けて、表面を布状態にする事から始めました。H23C の胴体は、前後上下複雑にテーパーしている為、羽布の固定に他人数の手が必要とおもわれたが、少人数で効率よく、羽布を固定出来る方法が、三浦先輩より考案され、早速実行。この頃になると日程もおしつまっており、作業も毎日曜となりましたが、諸先輩からも効率アップの為の色々なアイデアが出て来て大変たすかりました。

さていよいよ塗装ですが、ハト K14 はクリアー仕上か、白色塗装かに意見が割れましたが、保存上下地塗装無し白色塗装(リブ等がうっすらと透けて見える感じ)と決定。最初は塗料の濃度とスプレーガンの噴霧量との感覚がなかなかつかめず、スプレーガンの容量が小さい事で、なかなか塗装ムラが消えず、かといって厚塗りすると透かし塗装でなくなる為、牧野会長、吉川先輩に相談した所、「当てもこんなもんだったよ」との事で OK が出て終了。ハト K14 の塗装は、ちょうど H23C の羽布張りと同じだった為分業となり塗装を担当された先輩方、炎天下御苦労様でした。H23C の方は下地銀塗装の後に白色塗装仕上の為、タツプリと塗れるので、ただひたすらにムラが無くなるまで、スプレーし続けるが、なかなか塗装面が均一にならない。

胴体は多角型断面の為、結構誤魔化しが効くが主翼は平滑な上非常に長いので、翼端と翼根のツ

ヤが同一にならず、苦勞しました。プラモデルの塗装でも白色と銀の塗装が一番難しく、実機となると、その面積からして大変であるが、根性と根気で、何とか見られる状態に仕上げる事が出来ました。いよいよ最終仕上のマーキングですが、ハト K14 の JA0122 の字体が丸字の為マスキング塗装に時間がかかりそうな事と JA ナンバー以外に同志社大学の文字(方向舵下部)を綺麗に仕上げる自信が無かったので、(株)テルミック御用達のハイテク、ドライデカール仕上となり完成。早速組立てて、写真撮影をし何とか翔友60年誌の巻頭写真をカラーで飾る事が出来てメダタシ、メダタシ。当初は同志社所有全5機をズラリと並べた写真も予定していましたが、作業遅れの為実現出来ませんでした。H23C のマーキング、最終ディテールアップも全員の努力で、式典3日前の10月10日夕刻、左側前部胴体にイオラスの銘が入って完成。一回機体をバックにビールで乾杯、記念撮影。ふりかえってみれば、毎月第3土曜日の午後からの月1回、半日の作業から、日曜日のフルタイム、更には毎週日曜日、最後は土日連チャンの追込といったかなりハードでしたが、メンバーの現役時代と変らぬ頑張り、情熱と色々御援助下さった翔友会諸氏のおかげで、何とか60周年記念式典に間に合わせる事が出来ました。

復元する会に入部しての2年間は現役時代の5年間と違って、空こそ飛んでいませんが、貴重な航空部生活7年として、自分の人生の歴史に深く刻まれるでしょう。

最後にメンバーの皆様、御苦勞様でした。

60周年祝賀会アルバム

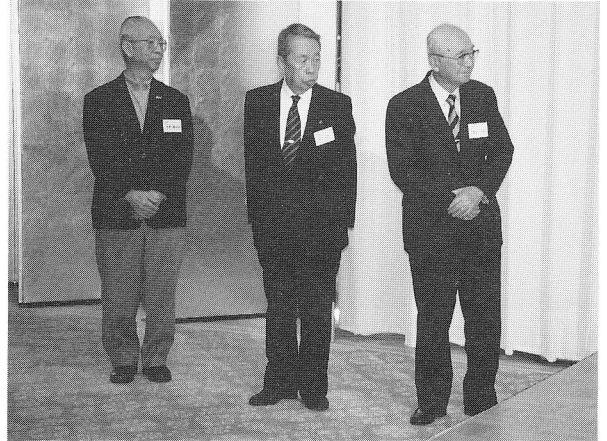


参加者全員。
一度に撮りきれず、二班に分かれて。

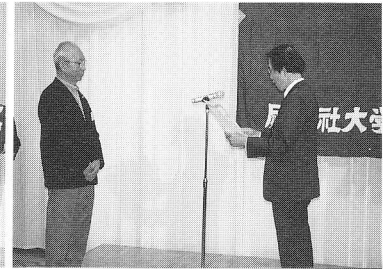
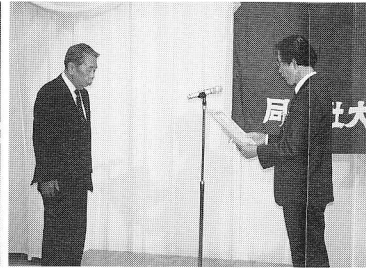




橋本先輩「乾杯！」のご発声



功労者表彰を受けた、左から牧野、市川、橋本の各氏



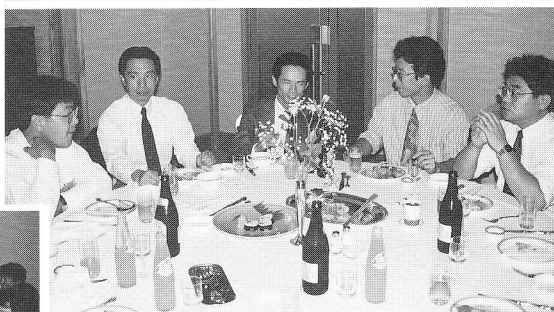
出席ご遺族に記念品贈呈
左：岩ヶ谷佐佳恵氏、右：佐々木千鶴子氏



歴代監督集合
左から三浦、喜田、北尾、牧野、窪田、新庄の各氏



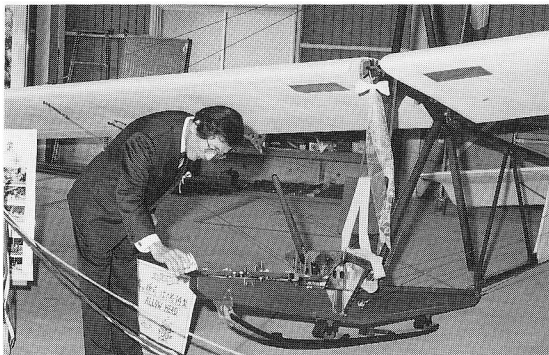
パーティ会場風景



声高らかにカレッジソング



復元機展示会場



▲復元機をお神酒で祝福する小野会長、坂口部長

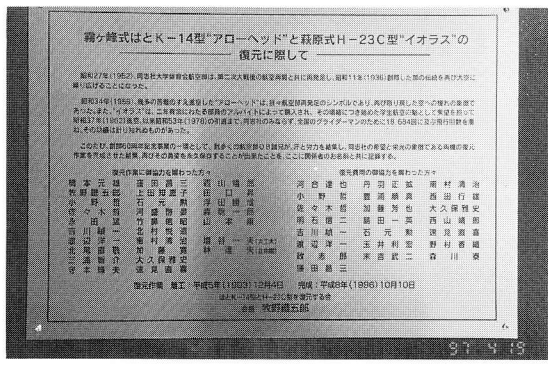
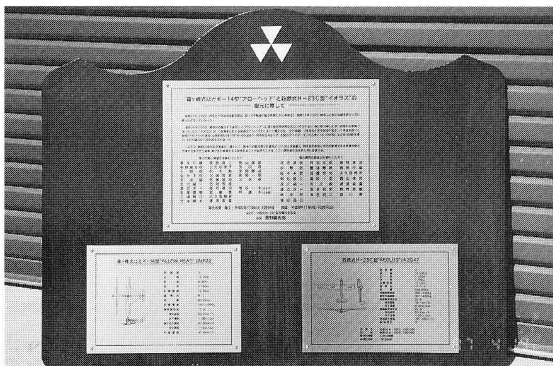


▲青春の証の前でうれしそう

▼懐かしい機体に再会



▼復元の趣旨と復元費用寄附者及び作業参加者の名前を刻んだ記念レリーフ



「復元」 — 苦勞の連続、そしてそれを上まわるよろこび —



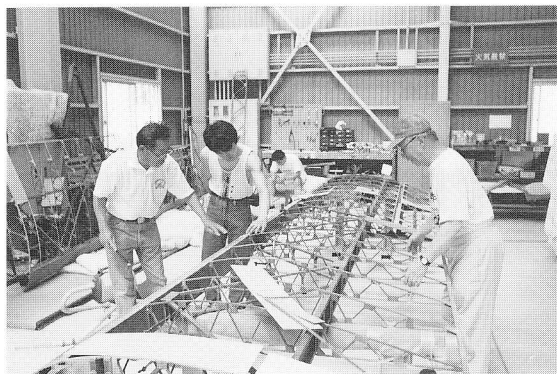
作業着工 1993年12月4日

現状調査に集った発起人の皆さん

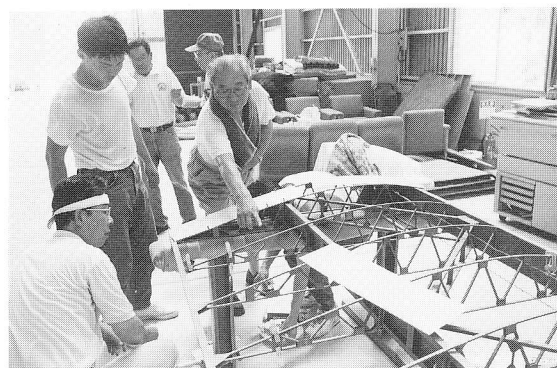
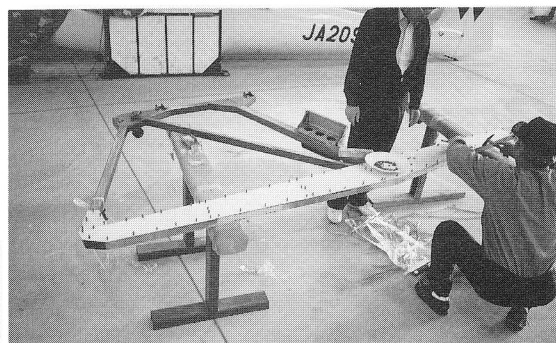
左から三浦、永田、佐々木、牧野、南村、吉川、窪田

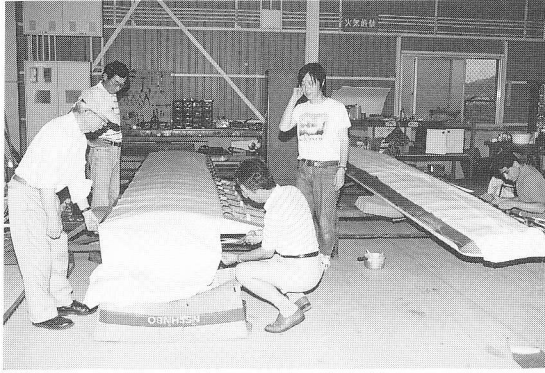
佐々木、永田の両氏は遺影となっていました。

JA0122 アローヘッド



骨組み修理。37年の時の流れは、カゼインを劣化させ、リブは折れ、ベニヤはふやけて触れただけで、壊れそう。いたるところ貼り直し。真夏の格納庫はじっとしていても吹き出る汗。



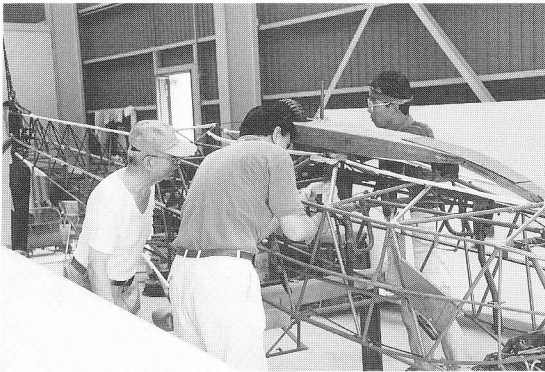


アローヘッド主翼の羽布張り

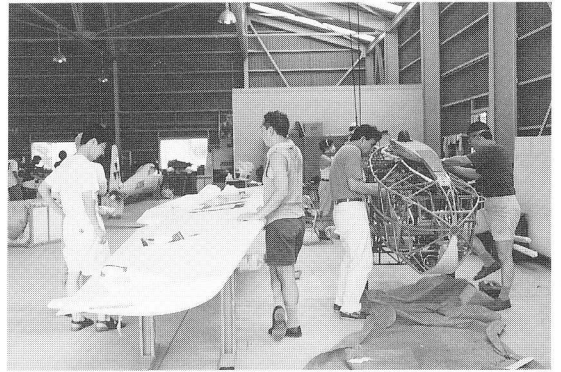


炎天下での塗装作業はつらかった

JA2047 イオラス

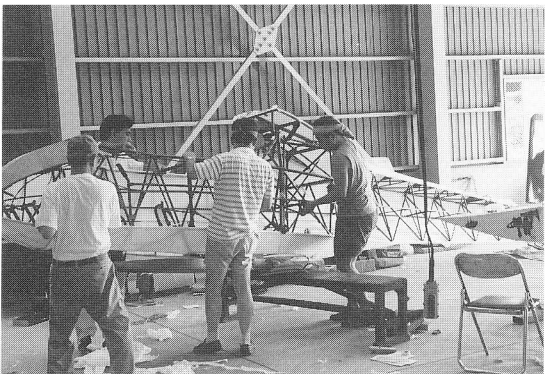


胴体鋼管の塗装



主翼羽布修理と、胴体オーバーホール

胴体羽布張り。ドープに酔ってフラフラ。



夜になっても続く作業。



完成を祝って乾杯！

3年間の苦労も一気にふっ飛ぶ時に、1996年10月10日、午後7時32分。3日後は60周年祝賀会当日。



再び、懐かしい青空の下に翼を
拡げる両機

「もう、残骸とは言わせない」



復元完成を伝える新聞

東日本放送新聞

幻のグライダー 30年ぶりに雄姿

霧ヶ峰式はとK-14型プライマー

同志社大 航空部OB 3年がかりで復元

「空への夢」の原点

「空への夢」は、同志社大OBの故郷である霧ヶ峰で、同志社大航空部OB有志が、昭和30年代に製作した木製のグライダー「霧ヶ峰式はとK-14型プライマー」を、3年がかりで復元させた。同志社大OB有志が、昭和30年代に製作した木製のグライダー「霧ヶ峰式はとK-14型プライマー」を、3年がかりで復元させた。同志社大OB有志が、昭和30年代に製作した木製のグライダー「霧ヶ峰式はとK-14型プライマー」を、3年がかりで復元させた。

同志社大OB有志が、昭和30年代に製作した木製のグライダー「霧ヶ峰式はとK-14型プライマー」を、3年がかりで復元させた。同志社大OB有志が、昭和30年代に製作した木製のグライダー「霧ヶ峰式はとK-14型プライマー」を、3年がかりで復元させた。



霧ヶ峰式はとK-14型プライマー

同志社大OB有志が、昭和30年代に製作した木製のグライダー「霧ヶ峰式はとK-14型プライマー」を、3年がかりで復元させた。

▲1996.9.17付朝日新聞



人カグライダー復元

同志社大学航空部OB

木製羽布張り忠実に 昭和30年代に活躍

同志社大学航空部OB有志が、昭和30年代に製作した木製のグライダー「霧ヶ峰式はとK-14型プライマー」を、3年がかりで復元させた。同志社大学航空部OB有志が、昭和30年代に製作した木製のグライダー「霧ヶ峰式はとK-14型プライマー」を、3年がかりで復元させた。

◀1996.9.20「空の日」読売新聞