

## Box 便り

巣立ちのとき

### 空と生きる — creative であるということ —

平成10年卒 小谷名保恵

いつの頃からだろう。卒業してから、グライダーとどう関わっていくかを考え始めたのは。飛ぶ場所、時間、お金……。社会人になり、飛び続ける環境をつくる難しさは、誰もが直面する問題である。事実、卒業後、グライダーを続けているOBは少ない。それは、どうしようもない現実なのか？それとも、個人の意識の問題なのか？教官になれば、ずっとタダで飛べるよ、なんていう人もいる。そんな理由で教官になるのは間違っていると思うが、致し方のない現実かもしれない。けれど、私はそこまで器用じゃない。では、どうすれば、飛ぶ可能性を持ち続けられるのだろう。そして、例えば飛ぶことのできるライフスタイルを築けても、そのとき私は何をもって飛ぶのだろう。目指す選手権が、記録が、滑空記章がある訳でもない。逆に、何の目的もなく、好きな機体で、自由気ままに飛び続けていて、満足するのだろうか。その行為自体に、優越感を感じてしまいがちにならないだろうか。結局、何をどうしても、所詮は自己満足の話かもしれない。単純に、日常生活の気晴らしで、自己満足の趣味を求めるなら、グライダーの他に、もっと手軽で、それなりに楽しいものは身近に溢れている。飛ぶ環境もさることながら、飛ぶ動機を持ち続けるのも難しい。

「この世界は麻薬のようなものなんだ。ずるずると中毒になるから、やめるか、やめないか、はっきりしなさい。」、ある人にそう言われた。ズシリと重い言葉だった。グライダーは生涯続けられるスポーツである。飛ぶ環境と条件さえ整えば、幾らでも飛べる。50歳からでも始められる。ただグライダーを続けるには、金銭問題など、日常生活を営みながら、払う代償は結構大きい。だから、

やる気があるのかないのか、はっきりした方が身のためなのだろう。やる意志さえあれば、例えばグライダーと離れる時間があっても、飛ぶための条件をどうにか整え、空に戻る日が来ると思う。目先のことを考えて悩んではいけない。重要なのはどうしたいかという intention を、自分でしっかり持つことだ。やめる勇気も正しい。卒業して、終わりにするか、それとも飛ぶ意志を持ち続けるか——、私の答は、「飛びたい」だった。

そう思わせたきっかけ、それは出会う社会人パイロットの多くが、すがすがしい笑顔をしているからかもしれない。OBで続けていらっしゃる方に出会うたび、励みになるし嬉しくもなる。グライダーの経験あるOBだけではない。普通の、50歳を過ぎた人たちが、飛ぶのは長年の夢でした、と練習している姿を見ると、自分が忘れがちになっている大切なことを思い出す。それは、飛ぶという幸せ、そして、飛ぶことの根本的な楽しさである。操縦が上手くいかなくて悔しそうな人も、興奮気味に今日のフライトを振り返っている人も、みんな人間的に表情が豊かだ。グライダーは、飛べない人間が、鳥と同じように空気を感じて飛ぶ手段の1つである。とてもピュアな飛び方だと思う。そして、空には2度と同じ空がない。飛べば飛ぶほど、発見があって、更に高く遠い空を求めたくなる。その果てしない面白さに満ち、ゴールのないスポーツだからこそ、ゆっくり、あせらず、長くグライダーとつきあっていきたい。

航空写真家の瀬尾央さんとの出会いも、大きな転機だった。瀬尾さんは、APIを退社後、エアワークスという会社を設立し、航空写真の撮影を主に行っている。一般に有名なものは、日本の百名

山シリーズを代表とする山岳の空撮や、自衛隊機の空撮である。私たちにとっては、グライダー雑誌『Turn Point(=TP)』の編集長として有名な方だ。私は、この雑誌に原稿を出したことがあり、それが出会いのきっかけになった。

あるとき、東京の瀬尾さんの事務所にお邪魔した。雑居ビルの一角にある小さな部屋に、フィルム、写真、雑誌の数々が溢れていた。『TP』の新刊の刊行が迫っていたので、原稿や写真のチェックが行われている最中であった。瀬尾さんは、最後の梱包まで自分の手で行っている。一冊一冊、愛情込めて梱包しているよ、そう笑いながら語ってくれた。だが、実際の仕事ぶりを見てみると、この雑誌の制作にいかに苦勞し、身を削る思いで刊行を続けているか、というのを実感する。そこまでして雑誌を作り続けるエネルギーの源は、グライダーの果てしない魅力と、この世界をより良くしたいという熱意以外の何ものでもない。小さな部屋から、生み出される雑誌に込められたメッセージに敬服させられた。

つまり、キーワードは、creative であること、なのだ。Re-creation(再生)ではない。何かを生み出す姿勢がない限り、その文化は発展しないのではないだろうか。

これから先、私も就職をし、結婚をし、母となるだろう。飛び続けるのは難しい。けれど、私は自分が率先して飛ばなくても、何かを作り出す過程で、力を注ぐ喜びを見出せると考えている。最近、特に感じるのは、グライダーの魅力を、より多くの人で共有したい、という願いだ。個人的に、この文化が、お金や時間に余裕のある人たちだけのものになってはならないと思う。また、グライダーを知る者の、内輪の話になってもいけない。

安易に広めるべきではないが、純粹に空を飛びたい人たちの夢を叶えるものであって欲しい。だから、今後は、飛ぶことを通じて、人をふっとうれしくさせるような何かを試みたい。大きく夢を言えば、空が好きで、空に憧れる人たちが、誰でも集えて、幸せになるような場所を作りたい。そういう夢を実現するためなら、1週間眠らないでも考えるだろう。それほど夢はふくらんでいく。

母校の後輩たちには、格別思い入れがあるが、私は直接に指導をする立場ではない。けれど、こんなOBもいる、というような人物になって、間接的に、彼らを応援し続けたい。私が4年間考えてきたもの全てを、彼らに語り、残すことはしない。大切なのは、自分で考え、行動する力だ。航空部も、常にcreative でないと発展しない。ただ、彼らが悩み、迷ったときに、手を差しのべるようなヒントを残しておこうと思う。そのヒントは私が先輩をはじめとし、多くの方から与えられたものだ。この世界で生き、この世界を愛した多くの人たちの思いを受け継いで、後世に伝えていく—それが、私を育ててくれた人たちへの恩返しになるだろう。

最後に後輩たちへ。空には、絶対、という言葉はありません。だから、いつも謙虚な気持ちを忘れず、決して見栄や意地で無理をして飛ばないように。そして、自分の手となり足となるグライダーを、大切に思いやる心を持つように。このスポーツは、上達し、面白さがわかるまで時間がかかるものです。卒業するときに振り返って、ようやく色々なことがわかります。自分のペースでいいから、4年間、続けてみてください。いつもいつも、応援しています。

巣立ちのとき

## もう1つの卒業式

平成10年卒 板谷真一郎

ニュースキャスターが暖冬の影響で1ヶ月も早くネコヤナギが咲いたと伝えている。そう、すぐそこまで卒業の季節は訪れているのである。しかし、まだ私には大きなイベントが残されている。全国大会である。その全国大会を約2週間後に控えて、私は個人的に他人とは少々異なる思いを抱えている。私は勿論、全国大会という場を存分に楽しもうと思っているのだが、もう一方で今回の全国大会を自分自身との葛藤、そしてその克服の場と考えているのである。私がそう考える原因の全てはちょうど遡ること1年前に起きた出来事から始まる……。

1997年3月4日、私は遠くオーストラリアの地で滑空場から40kmほど離れた所でアウトランディングに失敗し、機体を大破させる事故を起こした。機体は見る影もなくキャノピーは粉々に砕け散り、テール部は無残にもラダー索でのみつながっているという状態であった。事故原因は簡単にいうと、着陸場の選定ミスと技量不足である。死んでいてもおかしくない事故にも関わらず、私は幸運にも無傷であった。事故後、落ちこんでいた私を同行していた部員が迷惑をかけたにも関わらず本当に親身になって慰めてくれたし、帰国後も様々な人から優しい声をかけてもらった。しかし一方、ちょうどその頃日本では全国大会が行われており、私の事故は程なく妻沼にも伝わることとなった。それによって選手であった赤瀬先輩、原田先輩には関係者への連絡等競技以外の部分で大変迷惑をかけ、競技に没頭できない環境を作り上げてしまった。結局団体7位という好成績を残したのだが、もし私の事故がなければもっと良い成績を上げることができただろう。その他OBの

方々からも事故が全国大会に与えた影響について、今後のオーストラリア遠征の是非等色々のご意見を頂き、私自身色々悩み考えました。その後、部会で安全対策を考えたり学連に事故報告を行ったりし、とりあえず私の事故に関する問題は終結したのだが、私の心はどんな優しい言葉をかけられても晴れることはなかった。それは次第に飛ぶことへの恐怖へと変わっていった。

そして私はその後就職活動の荒波に吞まれ、毎日慣れないスーツを着て会社から会社へと足を運ぶ日々を過ごすこととなった。そんな生活が3ヶ月ほど続き、私は再び航空部バリバリ現役部員として復帰することとなった。そして復帰後まもなく木曾川で合宿が行われた。あの事故以来約4ヶ月のブランクを経てのフライトがもうすぐである。飛ぶことへの恐怖に打ち克つためのフライトである。今までにない緊張感が操縦席で飛行準備している私に襲いかかった。また事故を起こしてしまうのではないかと悪い考えばかりが頭をよぎった。そうこうしているうちに教官が後席に乗りこみキャノピーが閉められた。と思ったらASK21は空に浮かんでいた。そう感じるくらい時間は短く感じられた。不思議なもので恐怖は微塵も感じられず、チェックポイントを通過するまでは事故前と全く変わらないフライトであった。ただ、やはり進入時は事故の記憶が蘇り、少なからず恐ろしさを感じた。普段なら気にすることのない係留中の機体やピストさえやけに近くに感じ、ひどく圧迫されている気分がした。無事機体がランウェイへと着陸し地上へと降りた時、飛ぶことへの恐怖は吹き飛んでいた。初ソロ、初単座の時とは全く異なるすがすがしさがあった。このたった1発

のフライトが自信を失くしていた私を奮い立たせ、事故以来少々ためらっていたライセンス取得へと私を走らせた。その後はライセンス取得に向けて飛行経歴を揃えるため木曾川滑空場に入り、東海関西競技会を経て11月には念願のライセンスを取得できた。そして事故以降抱いていたフライトへの恐怖感にもある程度けじめをつけることができたのである。

あれから1年。奇しくも全国大会の行われる妻沼滑空場へ出発する日は3月4日であり、今年は異国の地でなく日本で大空を飛ぶ。しかも今度は選手として今まで苦楽を共にした同期の2人と共に1つのチームで大空を飛ぶ。この全国大会が同志社大学航空部部員としてグライダーに乗る最後の場であり、いわばこれに私にとってもう1つの卒業式である。正直言うと、まだ飛ぶのが怖い時がある。だから全国大会でこの1年間の自分自身との葛藤に決着をつけて、恐怖を完全に克服したいという思いが日々私の心の中で大きくなっている。心に負い目を感じることなく卒業したい、そしてまっさらな身体で再び私を育ててくれた空の世界へといつか帰ってきたいと強く願っている。

この4年間、多くの魅力ある、尊敬すべき先輩やOBの方々、他大学の人々、お互いの性格までわかりあえた後輩、そして入部以来グライダーを通して様々な経験を共有してきた友人であり尊敬できる人物でもある同期の今宿、小谷と、このクラブで出会った人々とのふれあいの中で私はとても充実した幸せな日々を過ごすことができた。オーストラリアの事故から立ち直ることができたのもこれらの人々と出会っていたからだと思う。この4年間は、私の人生において間違いなく他人に誇れる時間であると確信している。

小谷名保恵記者の初コラム  
4月13日付 紀伊民報より転載



編集部  
から

記者の卵、となって十日ほどになる。失敗も数多く、試行錯誤しながら奔走する毎日である。

先輩記者と訪れた初めての取材先は、チャーリー浜さんの講演があった老人施設ケアハウス南紀

だ。驚いたの。練習すればするほど少しく高く長く飛べるようになる達成感。予想もしない事態が起きて右往左往しながらも、何とか乗り越えた後に成長がもたらされているような充実感。高度に技術が進歩し、何でも人間の思うままになる錯覚しがちな現代社会において、空を飛ぶ行為は私にとり、

お年寄りの世話をするお年寄りの世話をすると、お年寄りが飛んでくると、自分自身を比べると、彼らにはとても頭が上がない。けれども夢中になる対象は違っても共通する思いがあるような気がする。と言えは、う慢か。しかし、なせ一生懸命にそれをやるのかという根本的なところで、絵を描く人も、走る人も、花を育てる人も共感できるものがあるはずだ。

これからはさまさまに人生を生きる人たがとの出会いを通じて、記事を書く人間としてそれぞれに思いつく感性を伝えていければ、と願う。

(小谷 名保恵)

# 全国大会に出場して

平成10年卒 今宿昇一



今年は、今迄にない部員不足の中、10月に行われた東海関西の予選を通過し、航空部生活の集大成となる全国大会に出場することができた。大会の結果としては、よいものが残せなかったが、全国大会の様子と今後の課題について気付いた点を述べてみる。

## 大会初日

この日のタスクは、25km コースであった。この25km タスクは全国大会では一番小さいタスクであり、最大では50kmのタスクまで設定されることがある。(同立戦の最大タスクは18kmである。)オーストラリアでは100km以上を飛んだことはあったが、日本の気象条件での25kmという距離はとてつもなく大きいものを感じられた。

同志社の1番手は、この日練習フライトを飛んでいる小谷が挑んだ。11時頃の発航であったがすでに弱いサーマルができ始めており400m~500mぐらいで滞空する機体があった。その後一度条件は悪くなり、ほとんどが20分程度で降りていた。

午後になって条件もやや良くなり関東の大学を中心に10機ほどが周回した。この日周回した選手の話では、R/W から離れれば比較的条件は良かったそうである。大会初日にして、関東の選手の

レベルの高さを実感した。

## 大会3日目

朝のブリーフィング通り条件が良く、周回機が続出する1日となった。1番手に小谷が飛び、確実に周回し、同志社初めての得点をあげる。前日まで無得点であっただけに、とりあえず胸をなでおろした。2番手として飛んだ私は離脱後遠くまで伸ばしすぎ低くなってしまい、再び上がりなおすことができず、20分で降りてしまった。この時地上に機体が少なかったため20分後にもう一度飛ぶことができた。この時は、前のフライトの反省を生かし、低くならないように飛んだが、同高度に7~8機が飛んでおり、セパレーションがとれず500mぐらいをさまよってしまった。結局、他の機体が上がりきった後になって、ようやく高度が獲得できた。この為、同じ時に飛んでいた機体より10分程度の遅れが出てしまった。

その後は、沈下にもあわずスムーズに飛ぶことができ、館林を3時15分にクリアし、最終発航の3時半までに次に回すことができないことを申訳なく思いながら3時25分に着陸した。この時ラインアップされている機体は2機しかなく、その後につくが発航直前に終了となった。上空はまだ条件もよく、3番手の板谷が周回し、3周するチャンスがあっただけに失敗が悔まれた。さらにこの日周回した2人とも写真で減点を受けてしまった。

## 4日目

条件がまだ良くなっていない午前中に、狭い空域に滞空する機体が多く、地上からセパレーションをとるように注意される機体が続出した。前日にも2回注意を受けていた府大は、この日失格となってしまった。また、小谷も注意を受け減点となった。

## 6 日目

この日の3発目の時、出発と同時に無線が不通となり、離脱後すぐに着陸しなければならなかった。原因は出発時、無線のバッテリーが外れた為であった。今までに経験したことがなく、予期していないトラブルであったが、出発時の確認ミスであり、得点できる条件ではなかったものの、このようなミスが生じるスキがあったのも事実だ。

## 7 日目

土曜日ということもあり、関東OB会や最近卒業された方々が多勢応援に駆けつけて下さった。多くの先輩の前で飛ぶことになったが、30分ぐらいの滞空はするものの、無得点に終わった。

## 大会最終日

朝から風が強く妻沼特有の砂嵐が吹き荒れノータスクとなり、大会も幕を閉じた。結果は、団体14位、個人35位に終わった。

全国大会は、普段の合宿とは違った楽しさがある。一緒に合宿を行なう他校の選手は、各大学を代表するだけに、フライトも参考にすべき点が多く、勉強になった。クルーで参加した人も、貴重な経験ができたことと思う。

関東勢のフライトを地上で見ていると、やはり妻沼という地の利が考えられる。条件が良くない時でも、R/Wから離れる飛び方には、経験に裏づけされたものがあり、妻沼での経験の無さを痛感した。これを補うには地上での観察が重要であり、条件が良い時よりむしろ悪い条件の時に関東の強豪大学がどのように飛んでいるのかを参考にすると良いと思う。

次にあたりまえの事であるが、ミスを無くすことである。写真のミスや機材の不備は、フライト以前の問題であるだけに、慎重に考える必要がある。普段の合宿では気付かないようなことが、た

列線に並んで出発を待つアイオーン



# 人生観が変わる初合宿 —— 一年生の感想 ——

藤村 武志

くさんあるので、木曾川や福井の合宿であっても、常に競技に向けたフライトを行い、機材も準備し大会だけでなく、普段から気を付ける必要がある。

最後に今大会では、セパレーションのルールが厳しくなり、減点が続出した。木曾川や福井ではせいぜい3～4機が飛ぶだけであるが、全国大会では20機ちかくの機体が同時に飛ぶことがあるので、他機警戒は基本であるが、ソアリング時のセパレーションにも注意を払う必要がある。これは安全を徹底するため、東海関西や同立戦でも今後厳しくなっていくと考えられ、注意が必要である。

大会を振り返って見ると反省ばかりが目につくが、1～3回生まで全員がクルーとして参加し、同志社としてまとまって大会に臨むことができ、今後につなぐことができたと思う。また、個人的には、4年間一緒にクラブを続けてきた、小谷、板谷と全国大会に出場でき、学生のいい思い出となったと思う。

来年度は、4回生が田中、3回生が水谷と上級生が少く今年以上に苦しいものになると考えられるが、全国大会を目指してほしい。2年後には今の一回生もライセンスを取り、水谷を助けて同立戦に勝ち、東海関西でも上位を目指してくれると信じている。

最後になりましたが、OBの皆様には多大な御支援を頂き、また陸送中の事故に際しても、お世話になり、心からお礼を申しあげます。今年でクラブは卒業ですが、大学にはあと数年のこの予定ですので、今後は学生に近いOBとして航空部を支えていきたいと思っています。

まず入部の動機から書くことにします。

僕は中学、高校と6年間テニスをしてきたので大学に入学したら、当然テニスサークルに入ろうと思っていました。いざ、同志社大学に入学してみると、毎日、興戸駅、同志社前駅から途切れることなく出てくる同大生の多さに茫然とするばかりでした。人間の大量生産を思わせるその状況に嫌悪感を抱き始めた頃、テニスサークルという平凡なサークルに入ると、自分らしさがなくなるのではという不安が生まれました。大学という所は自分でチャンスをつかまなければ何もできないとよく聞いたものですが、まさにその通りだと思いました。自分らしさというものを追い求めて、大学時代4年間かけて何かしたいと思い航空部に入部しました。

次に初合宿の感想を述べることにします。

一言でいってしまうと合宿中はつらいけれど、合宿後は充実感でいっぱいになったということです。正直なところ、BOXの中での航空部のさわやかなイメージと、木曾川でのワイルドな生活とは、かなりギャップがありました。でも、なぜか木曾川宿舎、リトリブ、ウィンチ、\*ラントー車などの汚れ具合には愛着心がわいてきました。それに何ととっても、実際にフライトできる魅力が大きいです。ランウェイに立つと、風防からの景色が目につかび、また飛びたくなります。それに他大学とも交流できるし、上級生と話ができるのも魅力の1つです。合宿を終えて振りかえってみると、世間から隔離されて出家したような生活でしたが、その中で得るものは大きいと思いました。まだ初合宿を終えたばかりですが、早くも次の合宿が待ち遠しいです。

(※註 「ランウェイ当番」を略した航空部用語)

僕は初め、グライダーの存在を知らなかった。ただ、大学でしかできないことを何かやりたいと思っていた僕は、グライダーという名前の持つ響きと空への憧れから何となく格納庫に足を運んでみた。これが航空部に入るきっかけとなった。格納庫に置かれた真っ白な機体からはとても空が似合うという印象を受けたし、グライダーには心をわくわくさせるような魅力があった。

体験搭乗なしで入部を決めた僕にとって、初合宿の一発目が正真正銘の初フライトであり、待ちに待った初フライトだった。このフライトが僕に忘れられない大きな感動を与えてくれた。機体がわずかに動いたと思った瞬間、目の前の地面は視界から消え、次に目に飛び込んできたのは大空だった。機体ごと空に吸い込まれ、空と一体になるような感じがした。下にはおもちゃのような家や車が見え、体中の緊張がほぐれて壮快な気分になっていくのがわかった。初フライトで得た感動、それはグライダーが最も鳥に近いスポーツだということだった。また、合宿全体を通してグライダーというスポーツは、多くの人の力や空と地上とのコミュニケーションの上に成り立っているということがわかった。空を飛ぶという一つの目的の過程で多くの人に出会い、力を合わせるができるということもグライダーの大きな魅力の一つだと思う。自然と人間と機体がみごとに調和したスポーツ。僕は今、このスポーツに足を踏み入れたばかりだけれど、グライダーを通して見えてくるであろう新しい世界に大きな期待を持っている。そして、この先、いつも原点に純粋な感動を持ってグライダーと付き合いしていきたい。

僕がなぜ航空部に入ったかって？ それはもちろん空を飛んでみたかったから。

正直な所、かなり迷った。航空部に入ろうか、それとも他のサークルに行くか。迷っていた理由は、航空部は部員数が少ないこと。そして、部だけあって、大半のサークルがしているようなコンパだの何だのといって騒ぐ機会が少ないこと。極めつけは、お金がかかるということだ。

しかし、僕は空を飛んでみたかった。それも、自分の手であのグライダーを操縦しながらだ。そして、もうひとつ、大学生活中では普段簡単にはできないようなことをしてみたかった。それで、入部を決めた。

合宿は、思っていたよりすさまじかった。まずあの宿舎には驚きだった。食堂に入ったとき「おいおいなんやこれ」と思ってしまった。それに、朝の時間のなさにも困った。また、普段の活動ではあまり必要ないが、体力がかなり必要だった。

ところで、実際の初フライトだが、やっぱり僕は空を飛んでいた。地上のものが小さく見えた。不思議だった。自分が空を飛んでいることが。そして、これから先、上手くなれば自分で操縦して、好きなように飛べるといことが。いままで、こんなことが大学生活中にできるなんて想像もしていなかった。僕は決めた。航空部でがんばってこうと。そして、いつの日にか自由に空を飛んでやろう。そう思った。

また、合宿ではマンツーマンで指導して下さっただけでなく、どの先輩方もいろいろなことを教えて下さり、いい先輩ばかりで、大変楽しい合宿でした。

(昨年6月の原稿。3人は2年生となり、初ソコを目前にしている)