

ソアラーへの^{ミチノリ}道程

昭和19年卒 岡 本 清

第一部 同志社中学グライダー部時代

(プライマリー・セカンダリー)

同志社中学にグライダー部誕生！

同じく立命館中学のグライダー部誕生！

深草練兵場の一角の格納庫を共同使用。

プライマリーの機体組み立て、パチンコ曳航で試験飛行、重い台車を引きずり出発点に戻し、再びゴム索を引き、台車で機体の運搬の繰り返しで順番待ち、やっと飛んでも高度3mから5m程度、しかも雨や風が強くて中止、それでも全員張り切って頑張りました。

夏に玉水の河原での合宿で、セカンダリーを習得、3級滑空士の免許を取得しました。その時のメンバーは、同志社中学は渡里・岡本・山田八郎(元学連教官)・岡山(弟)・西山・岩室・渡辺・木下・小杉の諸兄でした。

立命館中学は鷓飼・大村・山本(戦死)・中川(戦死)でした。

昭和15年同志社中学が国体京都代表として東京代々木練兵場でグライダー競技に参加。

昭和16年同志社中学卒業、後輩の岡山(弟)・西山・岩室・渡辺・木下・小杉の諸兄の時代では、教官とは同時期にグライダーの操縦技術を学んだので、若い学生の方が技術が上がり、プライマリーの二人乗りや、Wパチンコで操縦桿を引いたまま失速寸前まで上昇させて高度を競ったり、強風時の飛翔で出発地点より後ろに着地するなど、無茶をしていた様です。同志社中学及び立命館中学のメンバーは逐次学生航空連盟に入部して来ました。

第二部 同志社大学航空部時代

(セカンダリー・ソアラー)

昭和16年同志社大学航空部のグライダー部に入部、学生航空連盟のメンバーとして盾津飛行場で練習開始。

3級滑空士免許のおかげで、セカンダリーのウインチ曳航班の一員になりました。メンバーは同志社・市川さん、関大・北川さん、関学・吉川さん、等々大先輩ばかりでした。ウインチならゴム索引きが無いので楽だと喜んでいたのですが大間違いで、飛行距離が長いので機体の台車運びと、ウインチのワイヤー延ばしが大変でした。

学生航空連盟のメンバーが同志社・立命・関大・関学・大工大・京大・神戸商大・天理外語等で、搭乗回数がなかなか回らず一日2～3回でした。姫路・盾津の合宿も終りやっと二級滑空士の免許を取得出来て、ソアラーに乗れる身分になりました。

当時の教官は吉田さん、助教は同志社の丸川さん、関大の一山さんでした。

後に島安博教官の指導を受ける事になったのですが、陸軍軍属の佐官級の制服で胸を張り颯爽と出現され、皆唖然として出迎えました。

ソアラーのテスト飛行では、先ず宙返りを初めに曲技飛行を披露して、着陸時には高度を高めにとり滑走路を外して侵入、サイドスリップで見事に修正して制限地着陸。キザでエエカッコシーで全員のソウスカンを受けていましたが、私には良い教官でした。後で調べますと、島教官は陸軍のテストパイロットで、木村秀政教授の設計、萱場一型、日本最初の無尾翼グライダー HK-1 型(※註、翔友13号20ページに詳しい記事・写真掲載あり)を182回のテスト飛行して、無尾翼機研究に貴重なデータを残していた大物だったのです。

島さんと昨年暮れに電話でその事を話したの

ですが、淡々としてそんな時期もあったが遠い昔の事ですよとの答えでした。

プライマリー・セカンダリー・ソアラーとその延々四年間の道程は当時では短いほうでした。

戦時中同じ戦隊にいた関学のグライダー部に所属していた整備将校の鈴木少尉が、岡本さんが99式双発軽爆を操縦しているのは羨ましくないが、ソアラーに乗っていたのが羨ましくて、今に俺も必ずソアラーに乗れると思っていたのに、学徒動員で夢が破れ未だに残念だと言っていました。それほどソアラーへの道程は遠く厳しいものでしたが、当時は当然の過程だと思っていました。

牧野さんを含む全国の99名の学生航空連盟出身の操縦見習士官は、滑空飛行第一戦隊の軍用大型

グライダー(※註、24ページに関連記事あり)の操縦士として選ばれましたが、その半数が前途半ばで戦死、誠に残念です。

現代の皆様方はソアラーから始まり同乗飛行・単独飛行そして未来への羽ばたき、ソアラーの性能を満喫されて素晴らしいと思います。京都のお嬢さん学校の平安女学院にもグライダー部が誕生したと聞きました。

日本の名門・同志社大学航空部の活動に陰りが生じているらしいですが、それを一掃するご活躍を心から祈っています。

全国大会に備えた学連関西支部ソアラー班(本地ヶ原合宿所：愛知県)昭和17年(18年?)



同志社OBは、1列目中央 丸川 巖(故人)
2列目右端 岡本 清
3列目左端 市川 文男

霊界を見たハラキリ物語

昭和22年卒 岡 山 平

突然翔友会誌への寄稿を依頼された。テーマは私の学生当時の航空部の状況を書けとの注文をいただいたが何分にも60年近く前の体験である。記憶もそぞろ、思い出すことは困難、しかも時代の背景は全く異なる軍国主義のことであり、若い人々の理解を得ることは出来ないと思う。よってこの度は翔友会と関係のない私の九死に一生を得た体験を表題にして記載させていただくことにした。ハラキリと云っても赤穂浪士の話しではない。私の切腹話しである。

元来スポーツ万能で医者知らず、誰よりも丈夫が自慢と思っていた私が42歳の厄年に思いもかけず胃ガンを煩った。今まで闘病生活の苦しみをさらけ出すことなぞ考えもしなかったし、自分の胸だけに納めておこうと思っていたが、ガンの病の苦しみに合った人々に“ガンは怖くない”ことを知っていただければと筆をとりました。

確か昭和38年頃から胃の調子が変わると思う日が続いた。節制を試みたが良くなりならず、知人の紹介で医者診察をうけた。胃拡張で無酸性と診断された。この程度ならと安心し依然通りの生活を続けた。その中に痛みも忘れた生活が出来たが翌年になり又々胃に痛みを感じだした。病院に行っても待ち時間が長く仕事にならないので週に1回のマッサージで時を過した。この様な対応が後々に大変なことになるとは当人は少しも気付かなかったその年も暮れて40年春頃から又々痛みが再発し寝てても背中に苦痛を感じだした。丁度愛知県ガンセンターが設立され初めて診察を受けた先生が外科部長として赴任されていたので転り込んだ。1度精密検査をしようとなつて、血液、尿、レントゲン、胃カメラ、内視鏡と1日ばかりで検査を受けた。

胃の細胞検査が1週間がかり結果を聞きに行った。内科部長から心配はいらないが入院し内部を見る必要があると聞かされ驚いたが、家内にその経過を話し翌日早々に入院し、更に毎日再検査が続いた。程々に検査漬けになりベッドに横になっているだけであれ程痛んだ痛みが無くなりもう手術を受ける必要もない、早く帰してもらいたいと駄々をこねた。病院のベットにいただけで安心するせい人間の感覚も怪しいものである。

愈々手術の日が来て、執刀医と主治医が決定し、手術同意書に押印、保証人に妻と兄の同意を受けて提出した。手術に備えて入浴洗髪、体毛を剃り移動タンカに乗せられ階下の手術室へ運ばれる。何だかあの世の細道を渡っているのかと心細くなる。緑色の冷たい手術衣に着替え寝台車にねかされ手術用のライトの下へ運ばれる。テレビや映画で見る状況と全く同じ光景が目映る。医者が耳もとで麻酔の説明をしてくれる、他に医者や看護婦が数人いたことまでは記憶にあった。

何時間たったか知らないが個室に帰りベットに移し替えられた時にやっと正気になった。医者や看護婦の他に妻や子供が側にいることもよく解ったが喋る元気もない、鼻から腹にチューブが、腕には点滴の管が、腹には体内の廃液除去用のゴムチューブが、尿道には排出用のパイプと全く身動きも出来ない。麻酔が覚めてくると苦しみと痛みが3日3晩続いた。1日に主治医と看護婦が何回も来てくれ親切にしてくれるが痛みは我慢出来なく訴えると、痛止めの注射をしてくれる。後で解ったがこれはモルヒネの注射で何回も打つと傷の治りが遅くなる、だから注射を頼んでも主治医の許可がないと打てませんと、つれなく断った看護婦の態度が理解出来た。

苦しんでいる最中に夢うつつに此の世の世界と思えないキラキラ輝く彼方に既に他界している筈のK氏が盛んに手を振り、お前そんな処で何を苦しんでいるのか、早く此方へ来いと手まねきして呼んでいる。これは地獄に仏とばかりに手を差し出した。一步一步彼岸に近づくと足もとが冷たく、体が沈んで行く、川を渡っているのである。その瞬間背後から妻や子供の泣き叫ぶ声と引戻そうとする力に我にもどった。あの時夢の中で行くか戻るか迷った時、気が付かねばあの世の人となっていたのかと思う、運命の別れ道であったのか。

あれが丹波哲郎氏の説く霊界であり川は三途の川だったのかと思う。日にちがたって鼻のパイプが抜かれ尿管や廃液用パイプも抜かれて元気を取りもどして来るが痛みは取れず座るのがやっとまでになった。看護婦は出来るだけ身体を動かさず順調な人は手術後1週間で歩行を始めると云う。俺は好んで寝てるのぢゃない。人の痛みも知らずにと陰で文句をもらしていたがどうも病状が変だ、他人より丈夫な体が恢復が遅いのはおかしいと疑問になり若しかしたらガンぢゃなかったのかと不信をいだき始めた。

この頃から面会謝絶がとけ見舞客が多勢来て下さった。会社へ休暇届けを出すため主治医に診断書をお願いした。夕方看護婦が届けてくれたが封筒の糊付けが充分でなかったのでそっと、ひらいて中身を見た。病名、胃ガン(クレープス)。瞬間頭が真白になり俺の命もこれまでとその夜は一睡も出来なかった。家内はこのことを知っているのか、毎日の看護の態度をみると知らないのではないか、あの事この事と思ひ悩み最悪の場合を考え後顧に憂いをなくしておこうと遺言を書いて置こうと思った。いろいろ書いたが心乱れ何回も書き直した、

家内に気付かれない様に枕の下に隠しては夜出して書き綴った。書き忘れないかと読み返しては書いた。願くはこれが役立たなくてくれればと祈る心の毎日だった。食事も薄粥から御飯になり抜糸もされ入浴の許可が出た。もう退院の日も近いと思い病名を家内に明かそうかと思ったが止めた。ガンは転移し再発することがよくあると心配したからだ。

愈々退院の日がきた、2ヶ月の病院生活だった。これからの自宅療養について注意事項をうけた。

①かぜをひかない様注意すること、②食事はゆっくり食べること、③毎日少しづつ歩行練習をすること。久し振りに我家の空気にふれ、心の安らぎを感じ、そして生きる喜びとともにガンとの抗戦を決意した。家庭には3人の幼児が居るが家族と一緒に生活は心に励みを与えてくれる。しかし毎日6回の食事は1回4～50分かかり、食べ終わってやれやれと一息つくともう次の食事だ。食べる方も大変だが作る方はもっと大変だったと思う。元気になる会社へ出勤、皆さんから励ましや親切を受け感謝した。一年が経ちその間いろいろ症状が出たが元気になったので意を決して家内に病名を告白した。おそらく驚くだろうと思ったが、私とお兄さんは手術の前に病状を聞いている、何故もっと早く病院に来なかったか、検査の結果では末期症状だ、最善の努力をするが御承知下さいとまで云はれた、とのこと私より先にすべて承知して看病をしてきていたことに私の方が驚いた。感謝とともに生きる責任を感じた。手術して33年になる、ガン恐るるに足らず。健康な人には何の関心もないことを長々と駄文を連ね紙面を汚したことをお許し下さい。

再び飛びはじめて39年ぶりにグライダーの虜に

昭和36年卒 向井清人



この1回のフライトが、再び火をつけた……（福井 ASK-13）

60歳過ぎの“おじいさん”が再び飛び始めるきっかけを作ってくれた人は学連東海支部OB会幹事の名城大学航空部49年卒の堀田省二郎氏で、1年半前の'97年10月（定年退職の月）堀田さんから、学連東海支部OB会が福井空港で飛行会をやるので参加してみませんかとの誘いがあり、わくわくしながら参加させてもらい楽しい数日間を過ごすことができ、再びグライダーの虜になってしまいました。

そして、福井合宿から帰るなり堀田さんが12月にオーストラリアに行かれるのを知りワイケリー・グライディング・クラブへ機体のブッキングと宿舎の手配をするるとともに航空券の手配をして、その年の年末から年始にかけて妻とともに初めての海外遠征をすることとなりました。

少し飛ばば昔の勘が戻り単独で飛べると甘く考えてオーストラリアのワイケリーへ行きましたが約40年のブランクは大きく、反射神経の鈍さ、操

縦感覚体得ののろさは、やはり歳だなあと痛感しました。そこで学生時代のことは忘れて年令のことも考え、いちから訓練を受けることにしました。

タレントのコロッケさんの家訓[あおいくま]すなわち、「あせるな」・「おこるな」・「いばるな」・「くさるな」・「まけるな」を自分に言い聞かせ、また安全にグライダーを楽しむため[空のルール]・[飛ぶ原理]・[大気の知識]・[操縦技量]を身につけ頑張ることを心に決めました。

ワイケリーにはオーストリアのウィーンから毎年来ている70歳代のインストラクターご夫婦をはじめスイス・ドイツ・ポーランドなどから比較的年配の方もみえ、私にとっても励みとなり、あらためてグライダーは生涯スポーツだなあと再認識いたしました。

ワイケリーで10日間近く訓練を受けたがなかなか敏感に反応出来ない自分に全く参りました。教官から「蛇が荒い」、「スピード変化が大きい」、



気温40℃ワイケリー滑空場

「滑っている」、「バンクが大きい」と注意され、何とか早く直したいがなかなか直せないのにはほとほと参りました。

しかし、毎日の訓練が終わってから夕食後にベテラン・パイロットから聞く話が大変興味深く楽しい時間で、夜遅くまで同席いたしました。特に97年オーストラリア選手権準優勝、'99年世界選手権出場予定であったが残念にも'98年11月25日に亡くなった丸伊満さんの話は蓄積された知識や経験談を素人にも分かるように自慢することなく話してもらったことが今でも頭に残っている。もっともっとたくさん話を聞きたかった。

さて、今回ワイケリーでは生れて初めて雲底8000フィートまで上昇、コア部の上昇に対して雲底の周囲は下降気流にさらされているため傘のように雲が垂れていることを知り、また、飛行場から離れて飛ぶことの楽しさを知った。

いよいよ訓練期間も終りワイケリーから帰る際、教官から再びオーストラリアで訓練を受けるのなら、日本へ帰ってから定期的な訓練を受けた方が今回やったことが無駄にならないよと言われた。

そして帰国後どこで訓練を受けようかと愛知・岐阜・三重県にある各滑空場を訪問して体験飛行

をさせてもらい、一番同志社航空部OB(40年卒業川上哲也、53年卒土肥稔治、60年卒中村悟志)が多く、組織・機材が充実しており、飛行場の環境も自分に合っている三重県航空協会に入会させてもらった。

会社を定年退職し、これから何か夢をもって第二の人生を歩まないと頭も体も急速に老化してしまうと考え、この機会に自分を追い込んで、現在の役に立たなくなった自家用滑空機中級技能証明書の代わりに自家用滑空機上級技能証明書を取ることを決め、学科と実技のチャレンジを開始した。

毎週水曜日ぐらいになると、日曜日の天気が気掛かりになり、日曜日が待ち遠しくなる。最近では妻も日曜日の天気を気にしてくれるようになった。誠に幸い！

昨年に引き続き'98年年末から年始にかけて再びワイケリーを訪問して、10日間で35回、15時間の訓練を受けて帰ってきた。

今年のワイケリーは近年にはない絶好のクロスカントリーに適した気象で、500km、300kmの距離を達成する人が続出した。なかでもオーストラリアのウィーンから来ている70歳代の方は1023kmの距離を8時間30分で飛んで帰って来た。

積雲の雲底が1万フィートを越える日が多く、私も2000フィートで離脱後13000フィートまで上昇、少し酸欠が気になったが限界と考えられる20～30分間11000～13000フィートの高度で滞空を楽しんだ。この時の飛行時間は2時間30分であった。

一方、単座機組でのアクシデントも多発した。たとえば、離陸直後のグランドループによるエルロン破損1件、車輪を出さずに胴体着陸による胴体下面破損2件等があり、教官のチェックも大変

厳しかった。私も残念ながら「ソロ」に出ることはできず気象の比較的静穏な日本の夏(オーストラリアの冬)までおあづけとなってしまった。

帰国後、明野飛行場へ通い始めて10ヶ月目の去る'99年2月7日、教官から「向井さん、さあ飛びましょうか」と声をかけられ、当日第1回目のフライトのため ASK-13 に乗り込んだ。

教官から「何も触らないから、自分の思うようにランウエイ13から離陸して、逆進入で31グラスに着陸、なおチェックポイントでの高度は650フィートで行こう」と指示を受け出発・・・

飛行機曳航から離脱操作まではまあまあ、高度処理後ダウンウインドレグに入ったが予想したように高度が落ちない。このまま行くとチェックポイントで800フィートぐらいになる、ダウンウインドレグに入ってから旋回はまずいなあと思いながら360度旋回、何とか650フィートでチェック・ポイント通過、着陸点を確認の上第3旋回をしてベースレグに入った。

ベースレグでスピードが100km/Hぐらい出ている、今日のような弱い向い風ではまずい、少し操縦桿を引き気味で第4旋回をしてファイナルアプローチ、教官から指示のあった31グラスの中央に着陸するように飛行、フレイヤーをかけて、ほぼ指定地近くに着陸することが出来た。

着陸後、教官から2つのまずい点の指摘を受けた。1つはダウンウインドレグでの高度処理、もう1つはベースレグに入ってからスピードオーバーについてであった。

次回に同じミスをしないう頭にたたき込んだ。

そして、機体をピストへ戻す際、教官から「引き続き、今度は『ソロ』で行こう」と声をかけ

られた。

正直いって、大丈夫かなあという気持ちが頭をよぎった。

教官の指示で後席のシートベルトがしっかり縛られ、操縦桿も取り外された。理由は後席のシートベルトが操縦系統に支障を及ぼさない為の処置らしい。

いよいよ39年ぶりの単独飛行だ！

ASK-13の前席に乗り込みCHAOTIC、すなわち、「コントロール」・「ハーネス」・「エアブレーキ」・「アウトサイド」・「トリム」・「インストルメント」・「キャノピー」のチェックを済ませてから、ケーブル・ブリーズで索装着完了、後席が空っぽという状態がどうしても信じられない。

そうこうしている内に、いよいよ出発・・・

「出発準備よし」の無線を入れると「出発準備よし了解」の無線が入る。索が張られ、いよいよ離陸、索切れもなく順調に所定の高度2000フィートまで引っ張ってもらい離脱、前回飛んだ時の教官からの注意事項が頭に浮かぶ、ダウンウインドレグに入る前に適切な高度処理してからダウンウインドレグに入った。暫くすると教官から「あまり飛行場から離れないように」と無線が入る。チェックポイント650フィートで通過、着陸点確認の上第3旋回をしてベースレグに入る。スピードに注意！ 前回と風向・風速がほぼ同じなので90km/Hキープ、ファイナルターンをしてアプローチに入る。

ほぼ軸線上でエーミングポイントも接地点のやや手前である。しかし、単座機が着陸している所から比べると大分手前だ。

しかし、教官から指示のあった点に着陸しよう

と決め飛行続行・・・「真っすぐ飛べ」と気を引き締める。地平線の位置と目標点を定め、このままフレアーを利かせばほぼどんぴしゃだ。

風上側の翼を下げるのを忘れるなど再度気を引き締める。

着陸後、教官から「これで一区切りついたね」と言葉をかけてもらい、また「これからはチェックなしで『ソロ』で飛んでもいいよ」とも言ってもらい本当に単独飛行が許可されたのだと言う実感が沸いてきた。

いずれにしても〔索切れ処置〕・〔失速回復〕・〔他機警戒〕を身につけ、安全にグライダーが楽しめるように努めるとともに、8月に予定されている自家用滑空機上級技能証明書実地試験合格のため、試験科目の「失速」・「左右ターニングストール」・「スピン初動」・「急旋回」・「フォワードスリップ」などの技量をマスターし、指定養成所へ入所して、次のステップを突破したいと考えております。

そして、'99年夏には再び冬のワイケリーを訪れて、「ソロ」に出てクロスカントリーのさわり50kmでも体験出来たらいいなあと思っております。

このように60歳過ぎのおじいさんでもグライダーを生涯スポーツとして、あてのない自然との折合いを考えながら楽しんでいます。

現在、同志社航空部では部員が少なく十分な活動が出来ないのが実態とか。部員を増やすために窪田OBが中心となり9名の方によって懸命に現役部員の支援を行っておられますが、現役部員が増加した後、一方では現役部員とOBグライダーパイロットとの知識・経験・情報を交換する場(出

来たら現地)を設け、学生時代の活動の充実ならびに社会に出てからも生涯スポーツとして、グライダーの活動内容の充実をはかることを考えてみてはいかがでしょうか？ グライダー離れ対策の一つとして同志社航空部ではまだ飛んでいるOB・OGのグライダーパイロットが少ないように思います。グライダーの世界も日進月歩変化しています。学校を卒業してからも飛び続けるためには、時間・お金・健康・家族の理解等色々な条件が整わなければむずかしいと思いますが、この条件を整える努力をして、是非学校を卒業してからも生涯スポーツとして、1人でも多くのOBの方がグライダーを楽しんでもらいたい。

先程申しましたように現役の学生さんとOB・OGグライダーパイロットがそれぞれの知識・経験・情報を交換して共有し、操縦技量のアップに努め、そのような中から、学生時代にOB・OGから受けた支援をOB・OGになってから現役学生に対して自然にハード・ソフト面の支援がされるような循環体制が出来てくれば同志社航空部の活性化にもつながるのではないのでしょうか？

学生さんもわずか4年間グライダーを経験するだけでももったいない。生涯スポーツとして奥深いグライダースポーツに取り組んでもらいたい。

グライダーは二度と同じ自然状況でフライトすることはありません。

毎回、毎回新しい自然状況の中でフライトするので。

できるだけ多くの自然状況に出会い、またできるだけ幅広く多くのグライダーパイロットに出会い知識・経験・情報を吸収して、グライダーの操縦技量向上に役立たせて、安全にグライダーを空気のような存在感で楽しんでもらいたいと思います。



三重県航空協会の練習場。陸上自衛隊明野飛行学校(向こうに伊勢湾)



元気だった頃の丸伊満さん(右)と

故丸伊 満氏

昭和32年4月7日生。北海道大学航空部OB、滝川市教育委員会スカイスポーツ振興課係長、滝川航空協会主任教官。

日本人として世界に通用する数少ないトップレーサーの1人。

1998年11月25日、出場中のオーストラリア選手権の競技フライト中、空中衝突により死亡。早すぎる死が惜まれる。

●主な記録

- ・500km 往復速度日本記録 112²⁹km/H
- ・動力滑空機による絶対高度 7.176m
- ・総飛行時間 1700H 以上
- ・3ダイヤモンド記章

オジサンの「グライダー(上級)操縦士」への チャレンジ騒動顛末記

昭和40年卒 川上哲也

平成10年('98)4月中旬。陸上自衛隊明野飛行学校(三重県)の滑走路を利用しての、三重グライダークラブの、いつもの日曜日が始まり、“若い”も“若き”もそれぞれのポジションにつくために忙しく立ち働き出したところに…。

クラブ副会長の岡井さんより「“学科”合格しているんやネ。今期のグライダー指定養成校を開くから…。コレ、入校試験問題、入校日までにやっといってくださいネ！」スッと一枚の紙を手渡されました。これが、私のライセンス取得のための具体的な始まり。

昨年9月に、どうにか合格した「学科試験」。このとき、ライセンスにやっとな片手が届いたカナ〜。と感じたのを覚えております。しかし、この学科の合格有効期限は2年間！。この間に実地試験をパスしなければならない！この間の実地試験に合格しなければ、再度「学科試験」からやり直し…。この頭じゃ次には一発で合格は難しいぞ。と考え出すと、ライセンス取得の期限を切られたように思えて、多少の焦りを覚えたものでした。

5月23日から、6月14日の学科の口頭試問と実地試験に向けての受験準備が始まり、受験メンバーは、中航連からの3人の“若者”と“中年”の私の4名。この極端なコンビでの対受験チームがうまく組めるのか…？と当初思いましたが、この考えは全くの杞憂に過ぎないことがすぐにわかり、後には、かえってこちらが足手まといになったような感があり、彼らの「学科」資料の収集能力には大いに助けられたものでした。

学科は、年令と酒と世間擦れでボケた己の脳味噌をふりしぼっての勉強。「…これはこういうことか！」なんて、教官殿が聞いたら怒られるよう

なことの再確認と発見でそれなりに楽しめました。あとで、「口頭試問」でイヤというほど理解させられることになりましたが……。

学科もさることながら、問題は「操縦科目」の練習。岡井、寺西両教官の同乗練習が始まり、初めのころは“科目”を行うのに夢中のあまり、気が付くとはるか風下に流され、慌ててダイレクトアプローチを行い、後席の寺西教官の、呆れ果てての「…このバカヤロー！」という無言の気配を頭の後ろに痛いほど感じながら滑走路にすべりこむ、という有様。

1カ月近い養成期間、こんな短い期間でも意識しているといろんなことがあるものです。天候により、規定の飛行回数が消化できるかどうか危惧されたこと、受験メンバーの一人が突如連絡が取れなくなり、行方不明だと騒がれかけたこと。後で聞くと、インドネシアのクーデター騒ぎで、邦人救出の自衛隊輸送機と共に連れて行かれていたとのこと(自衛隊の航空整備士のため)。国際情勢まで影響してくるのか、「こんなときにクーデターなんぞするなよ〜」など勝手なぼやきもでるほど、受験期間中は我々受験生は多少神経質になっていたようです。

下手くそ…。と言われながらも受験日は目前。6月13日。明日14日の試験に備えて“学科”の特訓。午前10時頃から午後4時頃までの、模擬口頭試問形式の質問と講義に、記憶の悪い頭の中がオーバーヒートぎみになる。

明けて14日、試験当日。起床後いちばんに部屋の窓から空を見上げる。今にも泣き出しそうな空模様。新聞とテレビの天気

予報から、今日のウェザーを試験官に解説できるようにする。天気図を見ながら受験生一同「だめだ〜こりゃ！」三重県上空付近に低気圧と前線が、これでもかと言わんばかりにドッカと居座っている。

午前10時、試験官到着。

試験官のもとで、口頭試問が始まる。鈴木試験官殿の開口一番、「今日は雨で飛ばませんので、午後3時頃までかけてゆっくり試験しましょうか…」。

受験生一同、腹の中で(エ〜、そりゃ冗談きついで〜)。で、鈴木試験官殿の質問に、受験生一同、迷走しているような、的外れな答えをするという、冷や汗かきながらの約5時間を過ごすことになりました。何しろ、わたし自身にとって「口頭試問」なんてことは初体験にちかいできごと。“質問”に答えてから我に返り、とんでもない答えをしていたことにガックリしたのは再三ならず、試験官殿の、「こいつら一体なにを勉強してきたんだ…」と言われていたような冷たい(…と思われるような?)目線を感じながら、精神的にあわてている粗忽者の自分自身を発見する、という副産物を得ることができましたが。

そこで、教訓「“知っている”という事と、“理解している”という事は全く違う事柄である」。“知っている”とは単なる知識であり、“理解している”とは自身のDNAにまで叩き込まれたぐらいの差があるということ。自身の、上っ面だけの勉強を、この試験により、イヤというほど思い知らされた5時間でもありました。

よって、「実技」は6月21日まで延期。あと一週間、精神的につらいな〜、天気は…、と考えると何とも気の重い一週間ではありました。

21日、朝5時過ぎ、明野に向かって車を走らす。空が気にかかる、曇り空だ。津気象台の天気予報を聞く。昼過ぎからは確実に雨の予報。前線が西から近づいている。「…たのむから午前中は降らんといてくれ！」と心で祈る。午前8時過ぎ、受験生4人と応援のクラブメンバーと共にグライダーを格納庫から引っ張り出す。

雨が落ち出し、滑走上に斑点を作り始めた。寺西教官が怒鳴っている「ピストは31や、試験官は9時過ぎに到着だ。グライダー早よ持ってけ！VMCは十分満たしとる、飛べる、飛べる…！」

午前9時過、ピストに機体セット時には、すでに十数人のメンバーが集まり、これから以降天気が悪化するばかりで、午後には雨で飛ばないと解っているのに、我々受験生のためだけに集まってくれていることを思うと、感謝と共にすまないという気持で一杯となる。

試験官到着。短いブリーフィングがおこなわれ「受験生諸君この天気でも飛ぶんですか?」。ここで止められたら万事休す、これ以上の受験延期にはつらいものがある。

「…VMCは充分満たしておりますので、よって飛行可能であります！」と答える。

受験使用機ASK-13で飛ぶ。後席の試験官より実技科目「急旋回」の指示がでる。機体のスベリ確認のため、キャノピーに付いている滑り確認の毛糸をみると…、毛糸はピタッと静止したまま微動だにしていな。い。「いや〜、我ながら今回は完璧な旋回だ」とおもったが、毛糸が雨のためキャノピーに貼り付いてしまい、何の役にも立っていないことが解り、一瞬パニックに陥りそうになる。

どうにか無事試験終了後、鈴木試験官より「こ

んな気象状態で飛んだことはまず無いでしょう…」と言われ、…イヤ、まったく良い試験でした！

私にとって、この日を境にして“趣味”が“特技”に変わり、永年のライセンスのこだわりへの決着、学生時代のグライダー操縦の劣等生が、叶わぬ夢と思っていたものが取得できたことへの喜びが体験できたことが、日々の生活に流されがち

な昨今の自身の人生においてエポックメイキングなこととして、記される事になりそうです。よりこのスポーツを楽しむ深めることができ、より新しい世界へ飛び立てる素地ができたものと思います。

“挑戦(チャレンジ)”, これは素晴らしいことです。それまでの努力が大きいほど、その実はおいしい。ということをもって味わった、私にとって久しぶりの、素晴らしい体験でした。



実施試験の出発を手伝ってくれるクラブのメンバー「みんな、ありがとう」……傘の左側は中村悟教官(昭和60年卒)



後席に試験官。実地試験に出発!!写真からもピリピリした緊張が伝わるようだ。

念願の金章 ゴールドバッヂ

昭和40年卒 石 元 勲



300Kと一緒に飛んだ DISCUS と

「おまえ、いつまで飛んどんねん。いいかげんにせんと死ぬぞ。」口汚い同期の連中からありがたい忠告を受けながら、まる9年、そんなに危険な目にも遇わずなんとか現在に至っております。しかし、つい最近身近に知っていました二人の人が事故で亡くなりました。大変残念に思うとともにご冥福をお祈りいたします。

そもそも私が25年もたってから再び空に憧れをもったのは、同期の玉井氏が八尾空港で飛行機とモーターグライダーのタイフーン 17E という機体で空を楽しんでおりました。おまえもやってみないか、との誘いを受けてとりあえず、タイフーンに7時間ほど訓練を受けたのですが、その仲間におーストラリアで毎年ピュアーのグライダーで飛んでいる人の話にひじょうに刺激されまして、この年の正月と一緒に連れていってもらいました。

勿論現在の機体なんてさわるのも初めてですし、私が実際に飛んだ機体というのは、H23C、三田Ⅲ型の時代でしたのでなんとも言えん感じがしたものです。

その後、現関西大学航空部監督で同期の中川氏、立命館 OB 教官の富山氏の指導のもと、もっぱらオーストラリアについてゆきワイケリーで1000m獲得し、その後ナロマインに移ってから4年になりました。

この間96年には5時間と50kmが達成でき、やっとみんなの仲間入りが出来たと嬉しかったことを思い出します。その後、別に次の目標に挑戦しようという気持もなく、又体力的にも若い人達と違うんだからとかもう危ないことはやめとこ、とか理由付けて気楽に2、3時間浮いていればいいやという気持ちでフライトを楽しんでいました。

我々が行っている期間の仲間達が私に付けたあだ名が、ハンガークラブ会長。というのは、いつも一番に降りてきて格納庫の扉を開け一番に機体を格納し、ダラーとして木陰でビールを飲みながら皆の帰りをまっているからでした。またこれが何とも言えんいい気持ちでした。このためにオーストラリアくんだりまで来て飛んでいるのか、と自問自答することも有ったりして。たしかに、飛

ぶことに関しては其なりに緊張もし勉強もし、特にクロスカントリーに出る場合は準備も念入りに精神的にも体力的にも万全を計らなければならないと思いますので、自分なりにもうこんなしんどいことはやめとこ、とあえて挑戦なんて考えませんでした。もう来年は飛ばないぞと考えるのですがその時期が来ると又行ってしまいます。こんな繰り返しのうち、今回同行の中川氏が冗談だったみたいですが、おまえが300km達成したら俺ももうナロマイン行きを止めてもいいぞ。としきりにつづきます。というような経過が私のグライダーを再会してからの状況でした。

今回窪田先輩からゴールド獲得フライトの手記、「念願の金章」を書けとのおおせですが、まだ手元に飛行証明、自記高度計の記録が返ってきておりません。なんせ飛ぶことに精一杯でしたので飛行そのものを詳しくお伝え出来ないと思いますが思い出す範囲でお伝え出来たらと思います。

今回12月24日にナロマインに入り25日から飛び始めました。機体は Discus。

25日初日の飛行はローカルフライトと決められていて、トレーニングに12時57分離陸。すでに積雲が発生しだしており初日からしてとても良い状況です。とりあえずこの日は私の腕でさえなんぼでも浮いておれる状況でGPSのチェックやら雲へのアタックの練習等しているうちに高度も2000mをほぼ維持出来ているので、ちょっと欲が出て日頃めったに遠出しないうちですが北30km地点まで出てみる。

そうこうするうち2時間30分程度飛んでいましたが、着陸の際、私はいつも早いにギヤーを降ろすのですがこの日も通常通り高度約600mで作動すべくレバーを押しましたがロック出来ずに押

し返されます。何回か試みるも同じ。そこでトリムをセット確認して両手で押しますと辛ろうじてギヤーダウン。こんな事も有るんだなと下りてから機体をリフトアップしてもらい上げ下げの練習をさせてもらった。腕の力だけではなくちょっとしたこつが有りそうでした。しかし飛んでいる時は少々慌てぎみ。

翌12月25日、朝のブリーフィングでは今日も状況は良さそう。この時点で私はまだ300kmトライなんてまだ決断してませんでした。

ところが、となりに居る中川教官、富山教官がとにかく準備だけして飛べ、とけしかけてくれる。ついに、皆の前で宣言してしまいました。但し今日はクリスマス。着陸は午後6時迄と指定されてしまいました。まあ12時に出発して時速60kmで何とか帰れるんじゃないかと、宣言板、カメラ、自記高度計、水、食料他の点検準備。食料はリンゴとバナナ、水は手元に1リッター、凍らせた水2リッター、以上の準備を整えた頃には開き直って、だめなら途中で下りればいやとの気持ちで出発を待ちました。

宣言したコースはナロマインより30度方向距離約72kmのGILGANDRA・AF-ナロマイン—南約100km PARKES・AF-ナロマイン、以上300kmちょっとの距離です。12時20分離陸高度1000mにて離脱。すでに今日も積雲が発生しておりむしろ昨日よりもよい条件と思われるほどです。

先ず北に向かわなくてはならないので、とにかく高度1500mになれば徐々に出ていくつもりで、ともあれまず雲低までとりつこうと最初の目標を定め約2000m近くの雲低までとりつきました。次の目標はとにかく30km地点まで出ていくことにし、雲を選びながら前に進みましたが、腕が悪く

1500m 以上のバンドをなかなか保てません。1500m 以上であればすぐ 2000m 迄回復出来るのですえが 1500m をきると今度はなかなかもとに戻すのがしんどい。すごい時間をかけながらとにかく 30km 地点までたどりついたのですが、これから先は私にとっては未知の世界、南 50km は経験有るのですが北では此処が最遠地点。ここからなら帰る自信はあるのですがこれ以上進んで、もしアウトランディングなど絶対嫌だとして、出発から 1 時間以上たつのにまだ前に出る決心ができません。

しかし此処でいつも言われていることを思い出しました。帰るのも 30km 行くのも約 30km とせば前へ進め。GILGANDRA は飛行場であるからして最悪そこに下りればよい。それからは気分が楽になりどんどん出ていきました。

その頃には、雲と雲間の移動も思うとおりに出来 GILGANDRA 到着午後 2 時頃だったとおもいます。高度も 2000m 前後維持し写真を撮って、さあナロメインに向けていっきに帰ろうととばしました。約 1 時間でナロメイン上空に帰りついたのですが、ほっとしたので気分が緩んだのか、猛烈に気分が悪くなってきました。すでに水はほぼ 1 リッター近く飲み干していました。

気分転換にリングを芯までかじりましたがますます目がまわるような気分は収まらず、よっぽど着陸しようかと大分弱気になってしまっていました。後で考えるとナロメインに帰ってきた安心感とへたくそなドルフィン飛行をしたせいとも、又タバコの薬切れかなとも。暫く躊躇しておりましたが、せっかく 140km 余りも飛んできたのに、此処で止めればまたいちからかとも思い、もうこれを逃すと自分の挑戦意欲や機会もこないだろうと考えたりして、その時前方左正面より 1 機あっ

というまに私の左を通り過ぎた機体が有りました。飛行場近くなのでこの辺でトレーニングしているのかと思いつつ彼らの近くに寄らないようにしようと、ちょっと緊張感を感じました。この事により今まで気分が悪く弱気になっていた精神状態も落ち着き、南の空を見ると凄いな雲海が見渡せ、現在時刻午後 3 時ころだったと思うのですが、南 100km PARKES 迄何となく行けそうな気がしてきました。ともあれ、気分はケロッと好転し 50km 先には経験の有る PEAK HILL が有り最悪そこまで頑張ればいいかな、と思いつつ南下開始、思った以上に状況がよく、常に高度 2000m を維持出来る状態で南下を急ぎ、50km トライの時必死な思いで辿り着いた PEAK HILL の町もはるか下に見ながら目的の PARKES に一目散に進んで行きました。

PARKES 迄の間、高度は常に 2000m から 2500m、3 時頃ナロメインを出たと思うので後 200km を 2 時間で飛ばないといけないと考えるも、6 時までに帰ればいいと精神的にも落ち着きがでてきたようで、気持ちよくとばせました PARKES 4 時ちょっと過ぎていたと思うが飛行場の右真横あたりに着き撮影ポイントを考えて撮影終了。この地点で中川氏の励ましの無線も入り、付近を飛んでいた僚機も声をかけてくれ自分自身気分を引き締める。

さあこれで帰れると北の空を見るとびっしりよい雲が連なっている。これでゆうゆうと帰れると思うと、もう不安もこわさも吹っ飛び冷たい水で一息いれる。

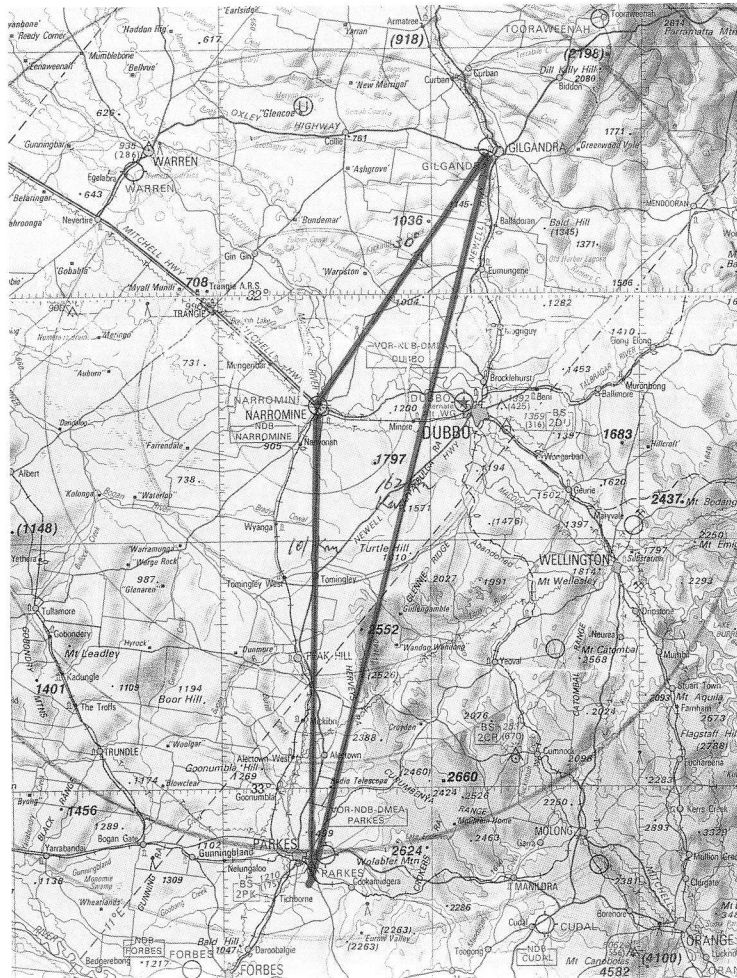
最初の大きな真ん中あたりが相当黒い雲の下にっこんだ。大当たり一気に 3000m で雲底に着きナロメイン迄あと約 100km。雲底伝いに速度

160kmにて飛ばすもほとんど高度落ちない。GPSの対地速度を見ると167kmとさしている、これは追い風で5時には到着できるとほくそえむ。

PARKES からナロメイン迄高度 2500m 以下にはならず 100km 近くファイナルグライドの状態で帰ることが出来ました。ちょうど5時頃到着し昨日の車輪の件があるもので、すぐにキャダウンを試みる。やはり、私のやりかたが悪かったのか

3 回ほど戻された。それからダイブを少し開いてもう一度気分引締めゆっくりと高度処理に入り5時21分着陸。皆さんの祝福を受け最高の気分。が、もうこれでこんなしんどいこととおしまいやな、と暫くの間余韻を楽しませてもらいました。

総飛行距離 332km。金章距離。ダイヤモンド目的地章。という結果でした。



航空部での思い出

昭和60年卒 梶 香 織
(旧姓野村)

卒業していつのまにか10年以上の時間が過ぎてしまった。さすがについ昨日のこのように、とは言わないが、航空部での様々な出来事は今でも鮮明な記憶として残っている。そして、その時の経験が、今の自分に大きな影響を与えているということ強く感じている。現在の自分は航空部時代に鍛えられたからこそ、という気持ちは恐らくおおげさではないと思う。ではそれがどんなことを指すのか、と問われれば、あまりにもたくさんのが浮かんでくる。今回「現役部員の頃の思い出」との原稿依頼なので、それらを思いつくままに書いてみることにしよう。

私たちの代は女子部員が4名だった(最初に入部したのは5名だったが、1名は入学後進路を変更した)。それで何かと目立ったのかよく先輩に怒られていた気がする。今でも忘れられないのは、「女子だからという甘えは許されない。男子と同じにできないのだったらやめてしまえ」というある先輩の言葉だ。その時の気持ちが重かったのだろうか、薄暗い部屋の明かりや空気すらよみがえってくる。とはいえ、そんなことでめげるメンバーではなかったようにも思う。工学部の男子部員が多い中、たまたま私たちは全員文学部であったので、理科系の内容が理解できなくて困らせたこともあったように思う。香里での整備合宿の時など、触るなどと言われて食事係に専念させられたこともあったが、それはそれで楽しかった。全部員の食事をまかなうとなるとものすごい量なので、お肉を買うときなど、何キロ買うかでいちいち盛り上がっていた。細かいことは忘れてしまったが、みんなでわいわい言いながら過ごすこと自体が楽しかったのだろう。

合宿の時はさらに大変であった。私たち4人に

加え先輩と後輩を合わせて女子は6名であったのだが(変動があったのもっと多いときもあった)、お風呂の時は特に大変だった。入ってから上がるまで10分とか15分とかの時間しか与えられず「〇時〇分まで」と言われるなかで入らなければならない。1年上のT先輩が交渉して何とかあと5分や10分長く時間を獲得してくださったりしたが、どちらにしてもすさまじい勢いで入らなければならない。そんな中で考案された洗いは頭と体を同時に洗い、いっぺんに流すというものだった。決して広いといえるお風呂ではなかったからどうやって短い時間で入っていたのか、今なら想像もつかないが、とにかく時間を守ってほっとしたり、少しオーバーして怒られたりしたように覚えている。朝も宿当より早く起きて準備したり、訓練中はトイレがないので行かないですむように気をつけたり、と結構いろいろと大変であった。私たち女子の部屋もカーテン1枚で仕切られているだけだったし、気づかうことも多かったように思うが、やはり学生時代の特権なのかそのことでつらい思いをしたようには覚えていない。ただ後年合宿所が改善されたことなどを記事を見て、よくあんな環境で過ごせたものだと思った次第である。これも時代の流れなのだろう。

合宿所では宿当という当番があった。これについてもいろいろな思い出がある。面白かったのは、教官の好みに合わせてコーヒーや朝食の卵料理を作ることだった。その教官によってクレープやお砂糖の量の加減があり、朝食の卵はゆでたまごにする人、スクランブルにする人、卵焼きにするなど分かれていた。しかし大した調理用具もないなかで何とか工夫するのだった。この時ばかりは飛べないとはいえ、トイレの心配もなく過ごせるわ

けで1週間の中でも安堵の半日であった。とはいえ、掃除をし、洗濯をし、気象情報を聞いて天気図を書き、電話をかけたたり郵便を受け、と大忙しであった。午前の宿当の時はみんなより早く起きてお弁当を受け取り、「起床」の号令をかける。抵抗なく大きな声を出せるようになったのはこの頃からであろうか。朝食の内容は今は変わったのだろうか。私たちの頃は御飯とお味噌汁それに生卵だけであった。だからふりかけは貴重品だった。そしてこれもすさまじい勢いで食べなければならない。「いただきます」から「ごちそうさま」まで何分であったろう。10分もあったろうか。だから味わって食べるというよりはかきこむという様子であった。さらに食べた直後に滑空場まで走って行かなければならない。あの道のりは5キロ位だったろうか。食べれば苦しいし、食べなければお昼まで持たないという感じであった。当時の影響か、私は生卵が苦手である。食べられないわけではないが、生卵を見るとあのずらっと並べられたテーブルの様子が目に浮かんでくるのである。きっとあの頃に生卵を食べ過ぎたからだろうと私は勝手に解釈している。

滑空場まで走っていくのも大変であった。日頃御所で少しばかりのトレーニングをしていたとはいえ朝食を食べた直後に走るのはかなりの苦痛であった。しかも早く到着しなければ機体の準備やいろいろな仕事に間に合わない。こう書いてくると何だか苦しいことばかりのようだが、確かに苦しいことは多かったように思う。夏の合宿などは、昼休みには皆まさに死んだように昼寝をしていた。でも誰かが航空部は「ゴキブリだから」といった言葉が忘れられない。日頃は地面をうろうろしていてもたまに飛ぶことがある、という意味な

のだが、まさにその通りであった。私たちはたまに飛ぶその時を楽しみにしながら土煙を上げながら走り、旗を振り、合図を送り、訓練が無事に運営されることに全力を尽くしていたといえる。そしてだからこそ飛ぶ喜びを感じることができたのだと思う。

思いつくままに書いてきた結果、肝心の訓練の思い出を書くスペースがなくなってしまったが、今振り返って思うことは、最初にも書いたがこういった経験が今の自分を作り上げているということである。多感な時期にある男子生徒を相手にしても困らないのも、航空部での経験が役立っているように思う。仕事でアマチュア無線の免許が必要になった時も航空部時代に取得した特殊無線の勉強が生きたのか苦労せずに取得することができた。整備で覚えた事柄は日常の生活の中で活かすことができています。挙げるときりがありませんが、様々な経験を通していろいろな気持ちを感じることにつながり、自信を持つことや自分自身をみつめることに結びついたと思う。航空部の仲間たちと先輩たちに感謝したい。

続・かつて日本の空を飛んだ国産の変わり型グライダー

昭和19年卒 牧野 鐵 五 郎

前回、翔友XIII号で、わが国の国産変わり型グライダーについて書いたが、今回はその第二弾として、それら民間のグライダーとは別に、日本の陸軍で実際に使用されていた大型グライダーについて、少し述べてみよう。

日本に実在した唯一のグライダー部隊(滑空飛行第一戦隊)に在籍した元学連出身者“いなご会”が昨年の暮れに出版した機関誌『音なき翼』によると、昭和18年、学業半ばにして兵役に馳せ参じた全国の学連出身者158名のうち、99名がこの滑空飛行第一戦隊に配属され、グライダーの操縦者として訓練を受けた。

この部隊に配属された同志社在籍者は、阪神飛行訓練所関係では、牧野鐵五郎、門田好生、紀平種三郎、中川藤三郎、柳井恒郎、川田和行と、西村善吉君の7名、天虎飛行訓練所関係では、金沢亮三、山本雄三、江藤秀三、伊藤莊造、外野力君5名、計12名の多きを数えた。この内、伊藤君の消息不明を除くと生存者は、川田君と牧野の2名だけとなり、時の流れを痛切に思い知らされている。

そもそも軍用のグライダーを最初に戦線に登場させたのは、ナチス、ドイツであった。第二次世界大戦の1940年5月10日、DFS230型グライダー9機をベルギーのベン、エメール要塞に着陸させ、僅か85名の将兵でこの要塞を攻略した。そしてこのグライダー部隊の名を一層高めたのは、かの有名な地中海のクレタ島攻撃に約80機のグライダーと750名の落下傘部隊を投入して同島を占領するという大成功を納めたことで、この成功に刺激されたわが国の陸軍も急遽グライダー部隊を発足させるべく、滑空飛行第一戦隊を茨城県筑波山の麓の西筑波飛行場に設営し、この部隊で大型滑空機『クー-1』及び『クー-8』による訓練を開始した。

滑空飛行第一戦隊における我々の訓練は、まず双発高等練習機の訓練を受け、その終了後に、『クー-1』滑空機の訓練に入ったが、その訓練方法は、正、副操縦者の他に6名の同乗者を乗せ、97式軽爆撃機で曳航し飛行場上空高度600mで離脱、左右360度旋回を実施し着陸するもので、離脱後左360度旋回をして再び同じ方向に旋回を終わった時点で、高度300m、あと右旋回して着陸、と言う訓練を繰り返し行った。

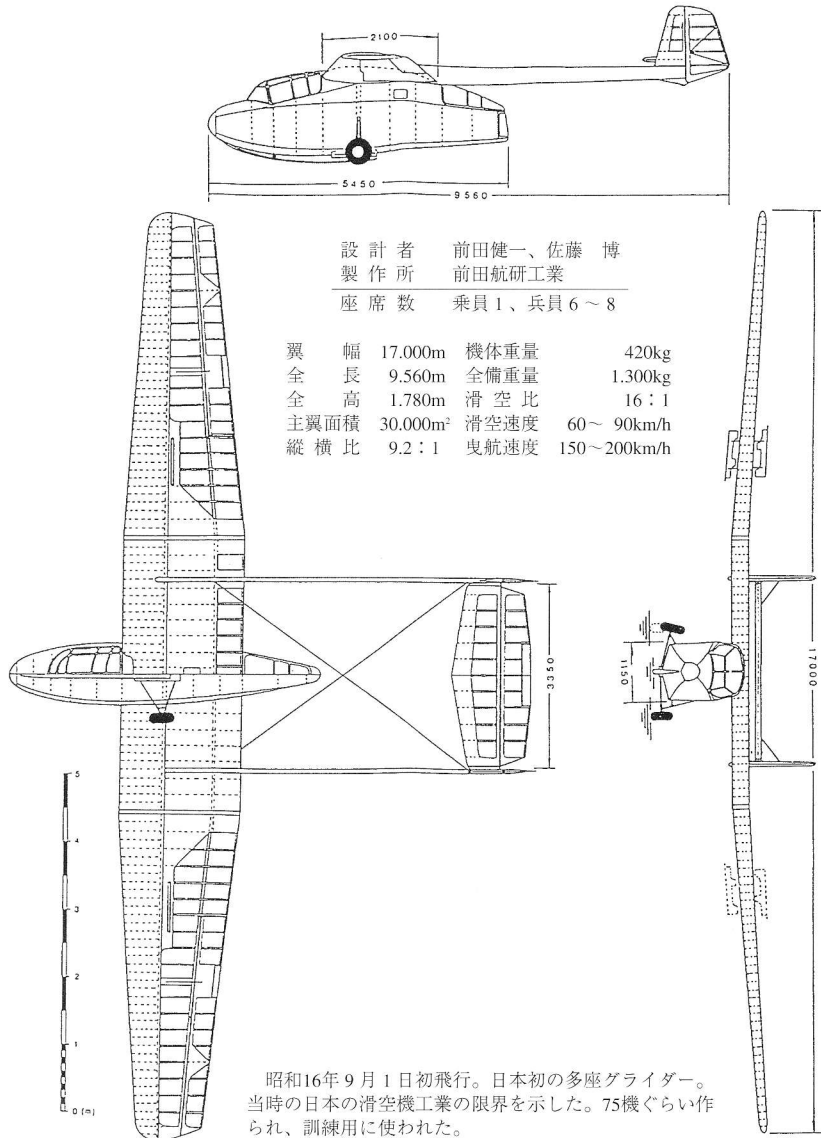
この訓練を実施していたのは、埼玉県の坂戸飛行場であったが、この飛行場の西側を走っていた東武東上線の電車は、飛行場に差しかかると飛行場側の電車の窓を閉めて滑空機の訓練が見えぬようにしたという。つまりそれほどグライダー部隊は言わば秘密部隊扱いであった。

このグライダーは特殊な任務を持った者を密かに敵陣遙か後方に潜入させる目的で作られたものと思うが、その後にこのような特殊作戦に使われた記録が無いところを見ると、恐らく訓練用にだけ使用されたものと考えられる。

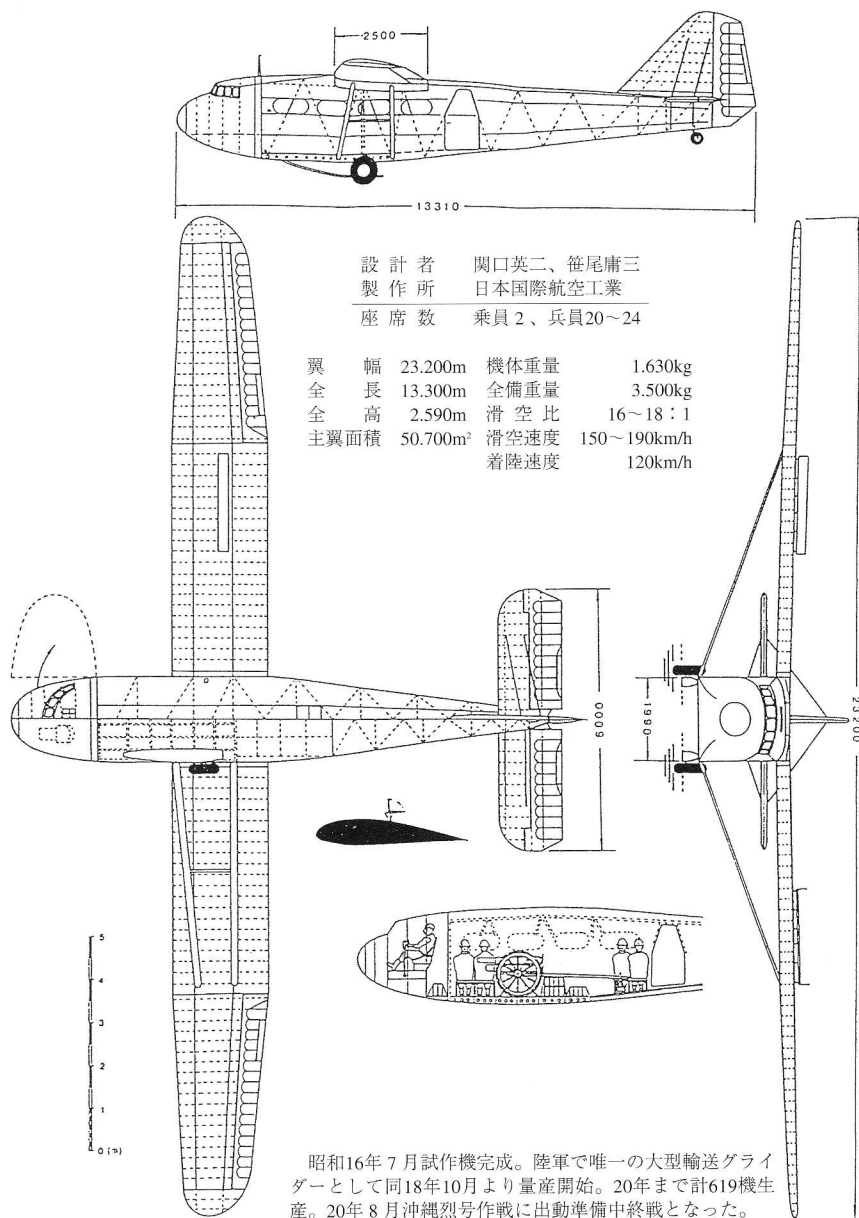
『クー-1』訓練の終わった我々が次に受けた訓練が『クー-8』大型滑空機の訓練で、このグライダーの大きさは、曳航機の97式重爆撃機の翼幅の22.5mより大きい23.2mもあったから、いかに大きいかは想像出来ると思う。この大型グライダーの訓練方式は、97式重爆撃機で曳航して飛行場横で高度600mで離脱、飛行場の指定された場所に着陸するという訓練であった。

『クー-1』の場合は翼の上下に出るスポイラーが、『クー-8』の場合は翼の上面に立ち上がるスポイラーがあり、これを操作することにより、着陸の目測は勿論、編隊飛行の際の速度のコントロールに使った。

前田式2600型(クー1)陸軍小型輸送グライダー



日本国際(ク-8II)陸軍四式特殊輸送グライダー



97重に曳航された『クー-8』の編隊飛行は、3機編隊なら曳航機とグライダー合わせて6機の編隊になり、飛行中は勿論、地上から見ても堂々の編隊飛行は仲々壮観な眺めであった。

この『クー-8』の諸元によると、搭載量は1.8トンと言うから当時の重爆の搭載量の倍近い搭載量があったことになる。機体はパイプ構造に羽布張りの胴体、高翼で操縦席を含む前部機首は結合ピンを外すと大きく右に開き、大型の兵器も楽に積み下ろし出来た。この開閉の為に操縦系統は全て右側に纏めて装置されていた。

搭載例は、完全武装の兵士なら23名、或は機関砲と機関銃で武装された95式小型自動貨車(和製ジープ)、または94式山砲と数名の兵士などと色々の組合せがあったが、これらは着陸後、機首部分を開くと、タラップを架け一気に機外に飛び出すという仕組みになっていた。

特攻編成で最終訓練を福生(ふっさ)飛行場で行ったときには、グライダーは夜間曳航で飛行場に着陸後、自動車を引き出し、操縦者二人と同乗者二名の計四名が自動車に乗り込み大急ぎで射撃訓練場に駆け込み、設置された目標物に向かって実弾射撃を行う訓練を実施した。夜間、音も無く飛行場に滑り込んだグライダーが停止するが早いのか、機内から飛び出した自動車と兵士が、エンジン全開の猛スピードで走り出す光景は迫力満点で、恐らく敵陣に到着できれば、そのままの活躍が出来たものと思はれた。しかし！

灼熱の太陽が照り付ける福生の飛行場に整列した我々の耳にハッキリと聞こえた玉音は、“耐え難きを耐え、忍び難きを忍び”の文言であった。

かくして昭和20年8月15日大日本帝国は無条件降伏した。

付 記

今から54、5年も昔、つまり四半世紀も昔のことを昨日のように思い出して、懐かしんでいる私は、若い人から化石人間と笑われるのも、当然のことのように思えてきたが、本人にとっては、掛け替えの無い青春の思い出の一頁であり、終生忘れることの出来ない重大事件であった。

おまけにそこで学んだ色々なことが、その後の私の人生に大きな影響を与えてくれたことを思うと、どうしても書き留めて置きたい事柄であった。何卒、乞うご寛容を。

参考資料

- 『いなご会』 発行 『音無き翼』
丸メカニック 発行 97式重爆撃機
モデルアート社発行 日本のグライダー
1930～45