

初合宿に思う

1年 氏 家 大

僕が入部したのは随分遅く、秋学期の始まる10月だった。新入勧誘の時期はとっくに終わっており、しかも大半のクラブなどでは本格的な活動に入っていたので、こんな中途半端な時期に入部するのは多少とまどいもあった。しかし僕の場合はあまり深く考えずに入部を決めた。理由は単に面白そうだったからで、今思うと活動の内容やどうやって飛ぶのかなど何も聞かなかった気がする。グライダーがどういったものかもよく知っていなかったと思う。まあ実際に飛んでみて楽しいし、他では経験できないことをできていると思うので、今はべつにそれはそれでよかったと思っている。

初めてグライダーに乗って飛んだときの事を書く、それは10月の福井での同立戦でだった。回りの人達はとてもしがしそくに働いていたのに、何もできない自分はとて暇なのにあまりいい気分じゃなかった。1週間の日程のうち最初の頃は言われたことをただやるだけで、はっきり言って面白くなかった。本当に飛ばしてもらえるのかとも思った。そんなこんなでやっと3日目あたりに飛ぶ機会がやって来た。それまではずっと飛びたい飛びたいと思っていたのに、いざ飛ぶ番が回ってくると少し不安な気になったのを憶えている。多分福井での飛行機曳航が初フライトになるのはめずらしいと思うけど、僕の初フライトの体験は非常にいいものだった。

次に乗るように言われたが、搭乗準備の仕方などほとんどおぼえてはいなかった。合宿でもそして前日なども頭に入れたつもりなのに。それでも上回生に手伝ってもらって何とか搭乗準備をすませ、いよいよ発航直前になった。この時の気持ちは緊張というよりどちらかというとわくわくした感じだった気がする。曳航中のことはあまり憶え

てないが、索を離脱してしばらくすると後ろから教官がいろいろと説明してくれた。空の天候は非常によく景色もよく見えた。福井だったので離脱高度も高く、思ったより結構長く飛んでいる気がしたが、その日は天候もよくて運がいいと言われた。実際に自分で操縦はできなかったが、グライダーに乗って空を飛んだ感じは何とも言いようのない気持ちで、そこから見える地上の様子も景色も飛行機の窓などから見えるものとは違ったり、あれはグライダーでしか体験できないことだと思う。あの感じは本当に言葉ではうまく表現できない。それに初めて乗ったのは10月だというのに随分前の出来事のような気もするし、今となってははっきり思い出せない事も多い。結構まわりでは体験搭乗や初フライトで酔う人もいると聞いていたが、自分はそんなことは全くなく、かえって気持ちよかった。正直に言ってこの時に初めて航空部に入ったんだと実感した。

あれから結構時間が過ぎ、ある程度はクラブのことやグライダーの事が分かったが、分かってくるとますます入部時期の遅れが気になるし、少々悔やまれる。でも最近になってグライダーの楽しさも少しはわかったので、これからその分もがんばりたい。今は少しでも早く仕事や知識面を覚え、それを生かして操縦技術の向上に集中したい。人より遅れている分やらなければならない事も多いが、まあがんばりたい。

初ソロの記

初ソロ — それは、何と甘美な響きを持つ言葉であるのか。その時のことは幾10年経った今も鮮明に憶えている……。今一步というところで足踏みを続ける自分の技倆に苦しみ、やり場のない怒りに悩む。ともすれば押し潰されそうになるプレッシャーと戦うフライトの日々の中で、どうにか自信もつき始め、「俺はもう一人で飛べるのに教官はどうして出してくれない？」と苛立ち始めた頃、それは突然に訪れる。「よし、ソロで行って来い」の一言と共に……。

出発前の一沫の不安と、激しい胸の動悸は走り出した途端に不思議と消えてゆき、離脱後は広い広い大空の高みの中を、自分と愛機の二人だけを包んで、ゆったりと流れてゆく大気と時間……。見慣れたはずの景色が何故か新鮮に見え、妙に懐かしささえ憶える至福のとき……。ふと後席をのぞいて見たくなり、誰も居ないことを確認してニヤリとしたりする。

今年もこの感動を味わった三人が居る。おめでとう。祝福しつつ彼らの手記を読む時、そこに若き日のあなた自身を見つけることでしょう。

2年 松村 謙太郎

1998年8月30日14時48分。その時、僕は初めてひとりで大空へ向かい離陸した。

それは、僕のシラバスによると約30日ほど遅れた離陸だった。記念すべき?!僕の70発目は、6月8日だった。70発も飛んだ割に下手な着陸をくり返していた。まあ、ソロへの課題はたくさんあっただろうが、この着陸という課題、なかでも引き起こしという課題はいつまでも僕を悩ませた。

同志社の合宿で初ソロに出たかった僕は、次の8月合宿にかけようとしたが、なんと学校の期末試験のおかげで、合宿に3日しか参加できなかったため2発しか飛ばず、予定はもろくも崩れていた。

8月24日から他大学の合宿に参加して、今度こそは、と思う僕であったが、やっぱり引き起こしがうまくいかないし、パス角は合っていないしで、どうにもならない状態だった。そんな僕を尻目にこの合宿で初ソロに出る気だったN大K君は、フ

ライトも順調で、楽しげに生活していた。この野郎と心に思いつつ、僕は自分の課題に対し、解決策を考えた。人のフライトを見たらいいとか、何とかかんとか、アドバイスをしてくれる人もいたが、どれも即効性はなく、安定しない着陸は続く。そのうちN大K君は初ソロに出てしまい、くやしい僕。同志社合宿で初ソロは無理だったので、せめて同志社教官に初ソロに出してもらいたいなあと思っていたが、この合宿初日から指導して下さった那須教官は帰ってしまった…。あー、いつ出れるのやら…初ソロ。安定しない着陸のまま、合宿は終わってしまった。そして、僕は続けて次の合宿も参加した。

8月30日スタートのこの合宿。今合宿こそはとやる気に満ちた僕。着陸について悩み出して、早や20発。あー、そろそろうまくなってもいいのと思うが、どうも決まらない。前合宿の8月29日と今日30日の2日間、三田村教官が来て下さって

おり、どうか三田村さん初ソロ出して下さいと心に思いながら、今日のフライトが始まった。この日、1発目、またうまくいかず…。あー、どうしてこううまくいかないのでしょうか？どうしてロングばかりなのでしょう？そう悩む僕。あーあ…。しばらくして三田村さんは僕を呼び「次、違う教官に乗ってもらうから。分ってるだろうな、この意味を。」とおっしゃった。ハイもちろん分かりますとも、それはソロのチェックですね、と僕は心で思い、次のフライトは必ず決めてみせると誓った。が、誓いはもろく、またいまいち。講評が終わるとその教官は「ちょっと三田村さんと話ってくる。」と行ってしまった。あー、うまくいけばここで初ソロ。でもダメ…。まあ、あの着陸ではねえ…。

昼休みが終わり、1発目。もう一度三田村さんに乗って頂く。でも、やっぱりうまくいかない。が、ここで…。なんと三田村さん、発ソロOKを出して下さった。救世主三田村教官ここに現わる。教育的配慮を考えてのことで、初ソロに出してもらえるようになった僕。とりあず、無事に戻って来るまで喜ばないでおこうと、平常心を心がけた。でも、ホントは涙がでるほどうれしくて、うれしすぎて困った。

14時48分飛びたった。バリオがプラスを差すところがあったので、一生懸命プラスに入るように旋回していた。やっぱり難しかった。そうこうするうち、見え方もいつもと違うし、速度抜けしたりするし、だんだん怖くなってきた。残念ながらあがれなかったが、少しはネバれた気がしつつ、ひとりで飛ぶ気分はよかったが、不安が大きくなりだして早く着陸したくなってきた。ミスをする気はしなかった。でも、する気はないがロングの

不安はあった。やはり…。いつもの着陸、それもロング。どうしていつもこうなんだ。機体押しの人たち、いつもながらゴメンなさい。

でも、今回の機体押しはスペシャルだった。なんたって、みんな集ってきてくれたのだから。今でも忘れはしない。なんか、うれしかった。

結局、最後までうまく決まらないまま初ソロにでた僕。初ソロはうれしかったし、勉強にもなった。そして、その後のやる気へもつながった。

三田村教官、僕を見捨てないでくださって、ありがとうございます。

これが1998年の夏のキロク。

2年 田 添 順 也

1998年10月13日。この日、僕は1人で空を飛んだ。89発目にしてようやく訪れた初ソロだった。この日のこと、そしてこの日に至るまでのことを、毎回、フライト後に書き続けたフライトメモと共に振り返ってみようと思う。

初ソロを意識して飛び始めたのは、発数が50発の後半になった頃だった。この頃のメモには、上空での課目や場周に関する細かなポイント、風に対する飛び方などが、当時のフライトに対する熱意を伝えるかのように書かれている。一方で、教官のコメントには、「だいたい飛べるが全体的に曖昧」「進入時の頭の切り替えが重要」とある。初ソロに必要とされる決定的な要素がまだ欠けていたようである。しかし、久住山岳滑翔大会に参加し、飛ぶことに新たな魅力を感じ始めていた僕には、この時点でまだ余裕があった。

夏の間に初ソロに出たいと考えていた僕は、2つの合宿に参加することにした。初ソロに出ても良しとする70発の経歴が近くなるにつれ、僕は初ソロに出たいという思いと別に、初ソロに出なければならぬというプレッシャーを感じ始めた。誰かの期待を背負っているわけではない。自分でも「発数は関係ない」と頭では考えている。でも、もし70発を越えてもずっとソロに出られなかったら、自分のフライトや自分の実力を僕自身が否定しなければならないような気がして、心の中で70発という暗黙のプレッシャーが重くのしかかってくるのである。気持ちばかりが先走り、フライトも思うようにいかない。前までできていたことができなくなっていくような気がする。気が付けば飛行回数は70発を数えていた。このフライトも出発から着陸まで後席からの怒鳴り声が絶えなかった。70発目を記したページには「さよなら、初ソロ」の一言。こうして、夏の間に初ソロに出るという目標は結局、叶わなかった。

10月に入り、他大学の先輩から「初ソロ、飛びに来い」。という合宿参加の誘いを受けて、僕は再び木曽川へ行った。この合宿には、僕他に初ソロを狙う同期生が3人来ていた。同じ目標を持つライバルに囲まれて合宿は始まった。

発数は既に80発を越えていた。初日、2日目とやはり安定しない。しかも、同期生のうち2人が先に初ソロに出た。「もっと安定するように」。メモの文字も減入っている。ソロでも無事に帰って来る自信はあった。教官のチェックになぜ通らないのか、どこが悪いのかもわかっていた。でも、上手いいかない。悔しいような、悲しいようなわけもわからず怒りが込み上げてきた。どうしてできないのか…。合宿3日目は曇り空だった。午後

からは風も強くなりそうだ。教官は朝のうちにポイントを絞って何回か続けて練習させてくれた。続けて飛ぶうちに、頭の中は落ちてきて、手応えに胸が高鳴るのを感じた。そして、88発目を飛び終えた時、教官から「よし。行って来い!!」の言葉。今まで、ずっと聞きたかった言葉だった。

機体の点検が済み、索が装着された。周囲のクリアと風向・風速を確認してから「前席、準備よし」。と言ってみる。いつもの「後席、準備よし」。の声は今はない。それを確認してから、僕は生まれて初めて一人で空へ飛び立った。70回以上も見たはずの木曽川の景色は、曇り空にも関わらず、この日が今までで一番新鮮に映った。ゆっくり大きく旋回した。汚れたウインチ、たき火の煙、走るリトリブ。変な懐しさと優越感を感じていた。こんなに落ちていて木曽川を見下したのは本当に久しぶりだった。わずか6分間のフライト。しかし、記憶に鮮やかな6分間だった。

初ソロの壁は厚かった。しかし、メモと記憶の中に残された僕の初ソロは、グライダーとの関わりの中で、きっと重要な通過点だったと信じている。

2年 藤村 武志

初ソロ。それは僕が入部した時にたてた目標の1つであった。グライダーの存在を全く知らなかった僕にとって、空を飛ぶものといえばジャンボジェット機であり、パイロットは精神的にも肉体的にも優れた超エリートであり自分とは無縁のものだと思っていた。ところが、「グライダーは誰

でも操縦できるし、しかも本人の努力次第だがだいたい2回生の夏頃には1人で飛べるようになる」という入部時に受けた説明は、その当時の僕にとって大きな魅力であった。自家用ライセンス取得はその頃たいして関心はなく、1人で飛べるようになりたいと切に願い、航空部に入ったかぎりは絶対に初ソロに出てやると思っていた。入部当時にたてた目標がついに叶ったわけだが、以下にその経緯を見ていくことにする。

1人で飛べるようになりたいし、絶対にソロに出てやると強く心に誓った僕であったが、現実はそのなかに甘くはなかった。『3つの蛇を操縦するだけなのにまっすぐ飛ぶことすら出来ない。こんな調子では、4年間航空部に在籍してもソロには出れない。誰でも操縦できるグライダーというのには嘘なのだろうか。』初合宿で抱いた感想はそんなものであった。いつの間にかソロという単語は自分とかけ離れた世界に行き、現実味を帯びなくなっていった。

そんな調子で約1年が過ぎようとする頃、シラバスを作る機会が訪れた。1回生を終えた時点で総発数40に満たなかった僕だが、2回生の夏には初ソロに出ると決意した。同時期に入部した仲間たちも発数がほぼ同じだったので一緒に初ソロに出たいと思った。自分の技量の未熟さを棚上げにして総発数70で初ソロだと思い込み、発数を伸ばすことに全力を注ぎ、フライトの内容よりも、フライトすることだけに意義を感じるようになっていた。その結果、当然のことだが総発数70になってもソロには全然出れなかった。発数の近かった他の2人はソロに出て、自分だけがとり残されたような気がした。それでも何とか夏に出ようと思って、他大学の合宿に行くなどしたがダメだった。

結局、初ソロに出れたのは、11月の終わりだった。待ちに待ったはずの初ソロだったが、教官から初ソロ O.K. サインをもらった時、不思議とあまり嬉しくなかった。初ソロに出た実感と喜びを感じたのは、着陸した時にみんなが駆け寄ってきて「おめでとう」と祝福の言葉を次々にかけてくれた時だった。この時、はじめて「ああ、航空部をやってきてよかった」と思った。そして初ソロに出て調子に乗った僕は、この仲間たちと一緒に全国大会に出るという次の目標をたてた。この目標をかなえて、航空部をやってきて本当によかったという感動をもう一度あじわいたい。



立ち上ったOB達

仮称 航空部検討会

ここ数年、部員数の減少から零落の一途を辿る航空部の下降線に歯止めを掛けようと、その方策を新庄監督が窪田顧問に相談されたのは、今年の10月3日、新人歓迎コンパの夜であったと聞く。

お二人からの召集を受けて翌月11月6日に顧問の事務所に駆せ参じた面々は、加藤 寛(S46卒)、大久保雅史(S47卒)、速見直喜(S49卒)、玉井克典(H4卒)、今川隆文(H7卒)、瀬川貴之(H7卒)、田中輝明(H8卒)の7名で、監督・顧問を加えた9名が、航空部再生に向けて具体的な活動をする有志の集り、仮称「航空部検討会」を発足させた。

第1回のこの日は、監督から航空部の現状を聴き、衰退に至った原因と対策を、ブレインストーミングを行い、羅列していった結果浮かび上がった問題点は、

- ・グライダーに関する知識(技術・学術)・情報の不足(上級生から下級生への伝達不足)。
- ・部の伝統的な考え方(部員としての自覚・グライダーに取り組む姿勢・意識の持ち方)の継承が断絶してしまった。
- ・数年来の部員不足。

以上の3点に概ね収束されることが確認出来たので、当面取り組むべき改革として、

1. 本年度新入生に対する部員募集対策
2. 進入部員に対するオリエンテーションをOBに依り実施(6月の新人合宿迄)。

の二点に焦点を絞って実施することを決め、具体的内容は次回から詰めるということでこの日のミーティングを終了。その後、現役部員の意識調査も兼ねて、我々の意図を理解させるための学生との合同ミーティングも含めて、本年3月7日迄に5回の会合を重ね、次のような具体策を決定した。

○新人部員募集について第1ステップ

- ①機体展示(数年間実施していない)。
- ②新人募集の出店に飛行中の復座機の写真(タテ900m/m×ヨコ1800m/m)入り募集大看板(高さ2700m/m・ゲート型)の設置
- ③通学最寄り駅(JR同志社前・近鉄興戸両駅)に有償ポスター掲示。その後の交渉で、JR同志社前はポスター不可となり、近鉄興戸駅上下線に掲示。
- ④学内及び、学外の飲食店・コンビニ用ポスターの作成(50枚)と、同デザインのチラシ(3000枚)作成
- ⑤入学式出口で新入生に紙製手提袋(グライダー ASK-23 イラスト入り)配布(3000枚)
- ⑥募集出店来場者に航空部ロゴ入りボールペン進呈(200本)。
- ⑦説明用V・T・R及び大型TVのレンタル。

以上の募集対策を実施することに決め、このための予算50万円を幹事会に申請し、本年度OB総会の議題として上程してもらった結果、了承を頂いて早速その総ての製作に取りかかり、3月26日迄に全部を用意することが出来て、4月1日～4月7日の新人募集を迎えることとなり、あとは、現役部員の頑張りに期待するのみとなった。

○第2ステップ

次に、入部した新人の興味と期待をつないでゆく内容のオリエンテーションが実施されないために毎年、折角入部しながら、新人合宿迄に他のクラブや同好会に流れて消えてゆくケースを無くするために、毎週末検討会のメンバーによる講演や初歩の学科、時にはリクレーション等も考えて、そのプランを具体的に実施する予定にしている。

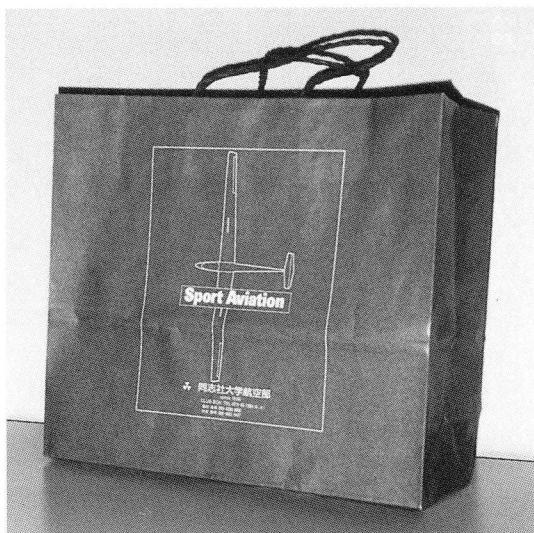
ともあれ、航空部の危機に立ち上ったOB達に、翔友会員各位の御協力を切にお願いする次第です。



大看板



近鉄興戸駅ポスター



紙手提袋



ポスター、チラシ