

# 会長就任にあたり

昭和37年卒 政 志 郎

小野先生、永い間会長の要職を務めて戴き誠に有難う御座いました。去る3月の年次総会に於いて図らずも会長に推挙され、不本意ながら会長になりました。

今後とも宜敷くお願い申し上げます。

歴代の会長は、経験豊かであり、学識、卓越した指導力のある先生方でありましたが、浅学非才の私に務まるか不安であります。私なりに考え方、行動を変えて任期中精一杯努めたいと思っております。

各大学体育会は大なり、小なり問題を抱えているものの、航空部は、部員の減少に伴う活性度低く、マインドも低下しています。翔友会々員は学生諸君の活躍に刺激され、求心力が働き、学生・

OB 会双方の活性化に繋がり、将来に期待する「夢」へと発展するのではないかと。

3年後に翔友会の70周年行事が迫っている。この行事に併せて航空部が益々の発展をする為に翔友会としてどのように支援するのが良いのかはいろいろ議論あることで、妙手妙案ではないが試案として幹事会で喧喧諤諤の議論し翔友会中長期計画として策定し、順次個別具体的計画に展開し問題を一つ一つ解決し翔友会の活性化と現役学生を巻き込み航空部の発展に小さなパワーであります。寄与させて戴きたく微力ではありますが頑張りたいと思います。先輩諸兄・諸姉よりのご意見・提案を戴き、計画のブラシアップを図りより良い計画にしたい。

皆様のご協力、ご鞭撻をお願い申し上げます。

## 翔友会中期計画(案)

### 中期のめざす方向

- 1. 全国大会上位入賞
- 2. 70周年記念行事
- 3. 記念事業

### 基本方向

- 1. OB・学生参画に向けての意識改革するために

### 基本課題

- 1. 監督・教官のリーダーシップの發揮
- 2. 部員増強の為に、常時部員勧誘のあり方を考案・実践
- 3. 翔友会費の回収率を60%以上確保
- 4. 部費滞納金返済促進(3年以内に回収完了)
- 5. 翔友会地方分科会の活性化

### 翔友会の現状

- 1. 年会費回収率の低下
- 2. 積立金取崩しで収支=0
- 3. 現役支援しても動き悪い
- 4. 航空部将来像描き不足
- 5. 技量向上の支援惜しまず
- 6. 単独合宿部員数確保
- 7. コーチ陣強化希望

- 2. 全国大会上位入賞に向けての体質改革

- 1. 学生のモチベーションの改革
- 2. 単独合宿のできる部員確保
- 3. 練習方法の改革
- 4. 翔友会の学生支援策の変革
- 5. 技術力強化の海外遠征の是非

### 現役現状

- 1. 部員数不足
- 2. 燃える軍団になっていない
- 3. 体育会より同好会活動
- 4. 部活に費用がかかり過ぎ
- 5. 勉学と部活の両建て困難
- 6. グライダー気遣い不足

- 3. 記念事業の達成に向けての全員参画

- 1. 奇抜な事業(ex 鳥人間・全国グライダー一周)を発想する
- 2. 事業達成の為に記年会費の募集
- 3. 幹事会で方向性の確定と支援策立案
- 4. OB・学生でWGをつくり行動計画立案・実践
- 5. 募金の有効活用

注：現役の現状は政個人の分析

注：WG ワーキンググループ

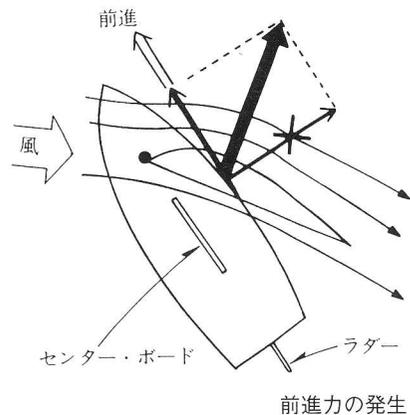
# この似て非なるもの、ヨットとグライダー

昭和41年卒 田地川 彬

卒業と同時にグライダーと全く縁の無い生活には耐えがたく、卒業後しばらくは合宿のおっかけをやり、後輩に迷惑をかけていました。一時期は鳥取砂丘でのハンググライダーも考えたのですが、当時は未だ今ほどポピュラーで無く、装備の入手方法も分からず、少しずつ空とは疎遠になってゆきました。しかし、幸い入社同期に京大ヨット部卒がいたので、会社のヨット部へ入部しました。実は在学中に一度だけヨットに乗ったことがあります。今でもはっきり覚えています。ヨットに詳しくなればなるほど怖くなります。琵琶湖の貸しボート屋でY-15を借り、経験があるというT先輩外2~3名と乗ったのですが、急激に風を受ける方向が変わりブーム(帆桁)で背中をいやというほど打ち、ほうほうの態で戻ったことがあります。これはヨット用語でワイルドジャイブといい、最も危険な状態で、過去これが原因で落水し死亡事故になった例があります。

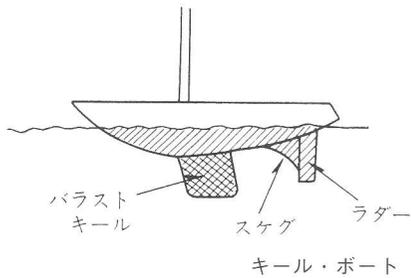
ヨットの種類には1~3名程度で乗り、船で寝泊りをしないディンギーと呼ばれる比較的小さなヨットと、船で寝泊りが出来るクルーザーと称される比較的大きな船に分けることが出来ます。共にレースもクルージングも可能ですが、オリンピックの種目はディンギーだけです。今年3月、挑戦艇であるスイスのアリングチームが防衛艇であるニュージーランドを打ち破り初めてカップがヨーロッパに渡ったアメリカズカップはセーリングのF1と言われているが、これなどは16名のクルーで操船し、全長23メートル程度もありますが、船での寝泊りが出来ないので分類に無理があります。話しが前後になりますが、ここで言うヨットとは帆、しかも縦帆(大型の帆船に見られる横帆では無く)の船をヨットとします。英語で言うヨットとは遊び船を総しているそうです。以前英国王室ヨットと言う言葉が時々マスコミに現れていましたが、あれは我々日本人からみればれっきとした3千トンクラスの客船でした。

さて、ヨットの推進メカニズムは翼の揚力であることは良くご存知のことと思います。



図のように翼型をしたセールが発生する揚力の前方向の成分で前進します。この力で大型艇では10ノット(18km/h)程度の速度が出来ます。横方向の力は船を傾けたり、風下方向に船を押しやる力となっています。そこで、図中のセンター・ボードという板で横流れを押し返しています。船を傾ける力に対抗するものは、図のようなディンギーの場合は乗員の体重であり、大型のクルーザーの場合はセンター・ボウダーの代わりにバラスト・キールとよばれるバラストとセンター・ボウダーを兼ねた物が船底についています。その重さは船の総重量の約35%~40%ぐらいで30トンの船でだいたい約1トン程度です。

共に翼断面から生ずる揚力を利用しているために互いに似たスポーツと言われ、私も空をあきらめヨットを選択したわけです。実際にグライダー



の翼を船体に立てた様なレース用のヨットもあります。一般的な布製の帆(以下セールと言います)に比べ効率が良いためにスピードが速く、常に見かけの風向が向かい風の状態で帆走するそうです。ただ、このセールでは風が必要以上に強くなった場合、オーバーパワーを逃がす手段が無い(一般のセールではリーフと言ってセール面積を小さくすることが出来ます)ので、限られた条件でのみ帆走する、レース艇でのみ採用されています。

グライダーとヨットの似たところは意外と少なく、探すのに苦労します。かたや3次元の運動であり、かたや2次元ですが、やはり、最大の類似点は共に大自然を相手にしたスポーツではないかと思えます。そして共に、目に見えない風を見つけられれば競争相手に対して絶対的に優位に立てることが出来ます。グライダーの場合は上昇気流に巻き上げられた虫たちを追って旋回する鳶が目印となります。ヨットの場合は風によって生じる海面の風紋です。風があれば波が生じますが、その中でもより強い風の下では周囲とはチョッと違う波が生じて、その在処を見つけることが出来るわけです。

ヨットの場合風をセールに沿わせていかにスムーズに流すかによって、生まれる揚力は違ってきます。そこで、ヨットの場合は「風見糸」を

セールの前縁やメインセールの後端に付けて風の流れをチェックしています。これに似たものはグライダーには無いと思いますが、飛行機の失速警報機がそれに当てはまると思えます。

自然相手のスポーツであるため共に正確に気象を読む力が要求されます。今ではインターネットで簡単に最新の天気図を入手することが出来るので、あまりやらなくなりましたが、現役時代に合宿時は毎日天気図をとっていました。これなども重要な類似点であり、ヨットをやるうえで役に立った点です。今でも、クルージング時は天気図をとる様心がけています。また、天気図が不明なままでの航海は不安でたまりません。

その他似ている点として、両者とも機械(エンジン)を装着し、グライダーではモーターグライダー、ヨットではモーターセラーとって機械の力を大いに利用した物がある点です。モーターグライダーの場合はウィンチや曳航機がなくても飛べるように考えられたものだと思いますがモーターセラーの場合はより速い航海速度を得るために派生した艇種です。一日の行動範囲が広がるし、瀬戸内海のように潮流の早い場所では特に有効と思えますがそれならばパワーボートにすればよいのにと思えます。以上が数少ない類似点です。

次に異なる点について述べていきます。まず、機体、船体(船の場合ハルと言います)、翼、セール等の材質の変化についてです。最近のグライダーの技術の変化については不案内ですが、ヨットについては先のアメリカズカップのおかげで随分発達しています。ハルについてはグラスファイバーが当たり前で、レース艇は軽量化のため、カーボン、アラミド繊維などが使われています。

防弾チョッキに使われるアラミド繊維は海上の浮遊物と衝突してもハルに穴が開かない様、クルージング艇でも使用されています。マストの材質もアルミからカーボンへと変化しています。セールの材質もハル同様カーボンやアラミド繊維等がレース艇では当たり前となっています。テレビ等で黄色や黒や赤銅色のセールをごらんになった方もあるかと思いますがあれがハイテクセールです。しかし、私のようにヨットのセールは白くなくてはならないと決め込んでいる古臭いセーラーと、最も重要なセールにさえあまりお金を掛けられない貧乏セーラー達は従来からのセールを使用しています。

ただしお金を掛ければ優位な材料が得られますが、艇のコストは高くなります。こうなれば勝敗を分けるのは技術、技能でなく、財力になってしまいます。これを避けるためルールを設け使用してよい材質を規定しています。

ハルの形も安全性を犠牲にしても、早さを追求したデザインがでてくる場合もありますが、これもルールを設けたりして過激にならぬ様歯止めが掛けられています。ルールをかいくぐったデザインが出てくるのは世の常です。この点最近のグライダーがどうなのか私は全く不案内です。異なる艇種の競争は基本的にフェアでないと言う考えで出てきたのが同じデザインの艇で競争する所謂ワンデザインです。より艇差を無くす狙いで造船所までも規定されたクラスもあります。先に出てきましたアメリカズカップで必要とされる金額は1回のプロジェクトで20億円とも30億円とも言われています。そのうち何%がハルやセールデザインの開発に使用されるかわかりませんが約5年毎の開発成果が我々一般セーラーもそのおすそ

分けを載ていることになります。

技術開発と言えば航海機器にもその成果の恩恵を受けています。長距離を飛ぶ国際線の旅客機には搭載されており、グライダーには搭載されていないと思うのに GPS (Global Positioning System) があります。あのカーナビと同じもので、道路地図の代わりに海図上に自分の現在置を表示したり、対地速度を表示したり、目的地到着予定時刻を表示したり、たとえ霧などで視界が悪くても自分のポジションを正確に教えてくれる優れたものです。地図表示が無い安価なものでは3万円もあれば入手することができます。それから、オートパイロットというのがあります。行きたい方位をロックオンすればあとは自動でその方向に船を進めてくれる装置です。飛行機ではこの装置は古くから利用されていますがグライダーでは無いと思います。

ここまで書いてきて今思い当たりましたが、グライダーでは機体を購入すれば、そのまま使用できますが、ヨットはそうはいきません。安全なセーリングや、よりダイナミックなセーリング等を楽しむためには各種セールや、救命胴衣、前述の GPS、航海予定海域の海図、ハンドコンパス、アンカー、各種ロープ類、食器類その他数多くの備品を時間を掛けてでも買い足していく必要があります。

まだまだ大きな違いがあります。それは、行動範囲です。グライダーの場合1回のフライトの世界記録は確か1,400km ぐらいだったと思いますが、ヨットの場合は世界一周ですが、無寄港の世界1周のどこが面白いのか理解できません。レースの場合が多いと思います。どうせ世界を1周するのなら、あちこち立ち寄った方がずーと面白い

と思います。この場合は完全にクルージングの世界で、これはグライダーには無い遊びではないでしょうか。私も若い頃はディンギーでレースを楽しんでいましたが、今では船も30フィートのクルーザーとなり、年に数回のレースはやりますが主体はクルージングです。昨年リタイヤし、自由の身となった現在では、かみさんをクルーに、温泉のある港を探し、重いアンカーを打たずに泊められる港を求めて航海しています。小豆島だけでも吉田、土庄、草壁と3箇所温泉があります。港に近い温泉なので山深くのひなびた温泉の風情は期待できませんが結構あちこちに温泉が出ています。去年は山口県の東端にある上関まで温泉をはしごしながら航海してきました。今年または来年には瀬戸内海から出て、温泉と縁が切れますが小笠原や沖縄へ行ってみたくともっています。たぶん、1週間から10日の航海でその間何も見えず後半は退屈な航海となりますが、セーリングを思いつきり堪能してみたいと思っています。太平洋を横断する訳でも無いのでこれくらいの距離が一番かなーと思っています。到着すればそこには亜熱帯の美しい海が待っており、そこでまた違ったセーリングが楽しめるのではないかと期待しています。

この10年間毎年欠かさず行っていることがあります。それは元旦の日の出を拝む「初日の出クルージング」です。元旦の朝5時に起き、ハーバーまで車を飛ばし、凍って滑るデッキで艀装を整え6時15分に出港し、ちょうど明石海峡から昇る太陽が見られる位置までエンジンを全開で南下し、日の出の時刻(大体7時7分ごろ)を待ちます。いつものことですが日の出間際までは雲が無いのに日の出の時刻になると水平線上に雲が出て本当

の水平線からの初日の出には未だお目にかかっていません。写真は今年初の初日の出クルージングの一コマで、7時27分ごろのもので、僚船が我が船(DONJIRIとといいます)を写してくれたものです。いつも比較的好天気には恵まれますが、水平線上の日の出は未だ拝んでいません。今年は私の属するクラブだけで9杯の船が初日の出を見に出港していました。帰港したあとは誰かの船か、ボート屋の2階で雑煮パーティーです。普段から何かと理由をつけて宴会をやっています。比較的多くハーバーに出てくる仲間が集まり「暇人会」なる集まりをつくり、冬は鍋、夏はBBQと余暇を最大限楽しんでいます。

グライダーでもこんな遊びをやっていますか？



カラーでお見せ出来ないのが残念。  
きれいな写真ですー編集長ー

## 81歳、大空に還る。吉井川で飛びました

昭和19年卒 牧野 鐵 五 郎

吉井川滑空場は日本学生航空連盟がそれまで練習をしていた加古川滑空場が、事故を起して使えなくなって、困っているところへ、岡山県邑久町に住んでおられた元日航パイロットの赤松さんが、地元の牧草組合と話し合われて、昭和47年に新しく滑空場として開拓されたところである。くしくも、平成14年は開場30年目に当たる記念すべき年であった。

ところで、私は昭和15年(1940年)霧ヶ峰で初めてグライダーに乗り、其の合宿の最終日には高度10mの直線滑空をさせてもらった。このときを私の航空元年とするならば、平成12年(2000年)は私の航空60周年の年に当たることになる。私は何とかこの年に今一度の飛行が出来ないものかと望んでいたが、残念ながら私には其の機会が遂に訪れなかった。しかし、神は私を見捨てなかつた。

平成14年、其の年も押し迫った暮れの或る日、大阪工大OBの増谷一夫君から電話がかかり「一度、吉井川のグライダーに乗りにきませんか」と誘ってくれた。81歳の白髪老人は、これで、長年の夢であったあの空を飛ぶ欲びを再び味わえることになると、まるで小学生が、遠足の前の日に興奮して寝られないように、殆ど一睡もしないで12月22日の朝を迎えたのである。幸い、前日の雨も上がり、西の空は雲も切れて天気回復を予見しているように思われた。

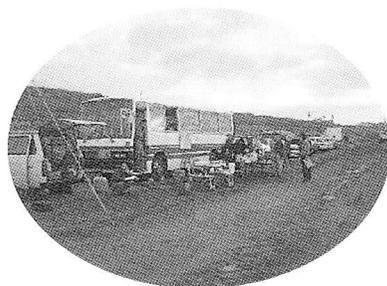
山陽自動車道は渋滞も無く、迎えに来てくれた増谷君の車は快調に私を吉井川に運んでくれた。私が吉井川滑空場へ行くのは、今回が初めてではない。正確な日は覚えていないが、最初は三浦君が案内してくれて、窪田君にタンデムフアルケに乗せてもらった。後で聞いた話では、私を乗せた

窪田君はガチガチに硬くなって、ひと汗もふた汗もかいたと、ほやいていたそうである。

滑空場に到着した私を出迎えてくれたのは、いずれも大空を飛ぶことに喜びを感じている20人近い関西エアロクラブの会員の諸君であったが、残念ながら学生時代に私と一緒に飛んだことのある人は、増谷君、中川君、石元君、川上君の4名だけで、ほかは私が降りてからの人達であった。しかし、嬉しいことに会員全員はそんな私を極く自然に、しかも暖かく迎えてくれた。増谷君が私を皆に紹介してくれたとき、私は

「あるいは皆さんは私のことを、鬼か蛇のように怖い教官と思って居られるかも知れませんが、本当は皆さんから“仏の鐵チャン”と言われている牧野です」

そう言って挨拶をした。これで、今までピスト付近に漂っていた、堅苦しい気分が急にほぐれたように思われた。



ピスト風景

そして愈々当日の練習が開始された。何時のときにも、滑空場の草の香りは、若人の心を大空に運んでくれる。例え夏の焼ける様な太陽の光に照らし出されているときも、冬の寒風吹きすさぶときにも、熱い思いの若者を大空に押し上げてくれる。吉井川滑空場は今日も空に憧れた人達の熱気

に包まれていた。私はそんな雰囲気はたまらなく好きだ。いくつになっても、この気持ちには変りはない。

私を今日最初に大空に運んでくれたのは、阪大OBの清水秀祐君操縦のシャイベ式SF25Cファルケである。私は彼の学生時代には、一緒にグライダーに乗ったことはない。だが、卒業後、オーストラリアなどに遠征して腕を磨き、現地にグライダーなども常駐させ、現役学生に何かと便宜を図ってくれていたと聞いている。今や関西エアロのレッキトシタ教官殿で、グライダーの教官と曳航教官も兼ねての大奮闘である。



シャイベ式 SF25C ファルケ

私を乗せたファルケは、エンジンを始動すると、ブルンと一ツ大きく身震いをして滑走を始めた。そして何回か草地の凸凹を軽い振動で飛び越えると、勇躍大地を蹴って大空へ舞い上がった。目の下には吉井川がユツタリと流れている。滑らかな右旋回で高度を取る。曳航している L23 スーパー・ブラニックの姿が操縦席のバックミラーで確認される。ブラニックは一見鈍重のように見えるが、なかなかどうして軽快に飛行を続けている。

そんな姿を見ていると、かつて学連の中研でパイパーでグライダーを曳航していたころのことが急に蘇ってくる。明けても、暮れても八尾の飛行場でグライダーを曳航していたとき、索の弛みの修正が遅れて曳航機のお尻をグイッと持ち上げるあのショックと全く変わらないショックが伝わってくる。グライダー側に教官が乗っていたらキット怒られてるだろうなと思うが、幸い今日のグライダーは単独である。でも昔のように曳航索は綱索ではなくてナイロンロープで、しかも長さが40mと短いから、ショックもそれほど強くないようだ。離脱高度に達してグライダーを切り離れた曳航機は急に身軽になった。最近の曳航機はグライダーを離脱すると、索投下などはしないで、曳航機側に巻き取るようになっているらしい。

「サー何処へ行きましょうか」清水君が私に問い掛ける。

「そうだなー、前の岡山空港の方へでも行って貰おうか」私はかつて、多くの学生達が岡山空港から金甲山に向かい、5時間滞空と1,000mの高度獲得を達成した現場が見たいと思った。もう目の前に金甲山が見える。右手には前の岡山空港が見える。余り近付くと、新岡山空港の管制区域に入るからと、左に旋回、牛窓の方に向かう。旋回中に瀬戸内海を隔てて、高松の方向を見ると、かつて高松空港で練習中に見慣れたあの屋島や五剣山の姿が見える。懐かしい。だが、清水君にはそんな私の感慨は分からない。

「牛窓はあそこですよ」清水君の指差す先に、牛窓の景色が迫ってくる。牛窓は何年か前に「正大寺会」の企画で、ここ吉井川でタンデムファルケに乗る会のときに、ひと晩泊めてもらったところであるから、直ぐに分かった。

「操縦されますか」

清水君が気を使ってくれる。

「そやナ～～」

まんざらでもなく嬉しくなって、操縦させて貰う。大したことは出来ないが、エルロンやラダーの感覚を味わう。一寸昇降舵が重い感じがしたが、十分に空を飛ぶ喜びを味わった。

二日目は立命OBの富山君が操縦するグローブ式G103C・TWINⅢ・SLに乗る。これは背中エンジンで自力離陸が出来る優れたもので、高度が取れたら、エンジンを格納して、グライダー本来の滑空が楽しめる。加速も良いようだし、結構伸びも良いようである。こんな性能の良い機体なら81歳の私でも、もう一度やってみたいような気さえする。そして40年前の銀章獲得を目指して雪の中をノタウチ廻るように、飛び続けたあの日のこ

とを思い出している私であった。

最後に。

何年振りかのフライトは誠に心地良いものであった。初めての機種であったが、全然違和感がなく、座席にフィットした感じは、MITA-Ⅲに乗り、H-23Cに乗り、やまどりに乗った気分と少しも違わなかった。かくして81歳白髪老人の長年にわたる念願の飛行は、かつての教え子達の好意によって、見事達成されたのである。

それにしても、私のために、吉井川でフライトできるように準備万端ととのえてくれた関西エアロの中川会長や、前後二日間にわたり、私に付き切りで世話をしてくれた増谷君、そして私のフライトを陰で支えてくれた会員の皆さんには心から「ありがとう」の言葉を捧げたい。



清水君と一緒に



富山君と一緒に

# 翔友会関東 OB 会の今後について

昭和39年卒 齊藤良和

同志社大学航空部の部員の減少は、先輩諸賢また現役諸君の懸命な勧誘活動にも拘らず歯止めが掛からない現状と認識しております。

折りしも関東地区に在住しております昭和39年また40年卒のOBが親しく交流していることもあり、関東地区のOBの方々にもお願いして微力ながら力添えをしようということになりました。

関東から森川泰監督(昭和63年卒)そして山口智啓コーチ(平成元年卒)が就任されたこともあり、関東OB会全体で監督、コーチを支え、両君の負担を少しでも軽減し十分に活動してもらおうと考えたわけです。

去る平成15年1月27日(月)に行われた翔友会関東OB会の新年会において、鳥田一英君(昭和39年卒)から主旨と実務管理に私、齊藤良和が当たることが披露されました。この席で、参加者15名から賛同の意向が示されました。当日は幹事とし

て山口智啓コーチと松田剛君(平成3年卒)の御尽力をいただきました。

元より同志社大学航空部の充実と現役部員の増加が目的ですから、私が40年前新町今出川の部屋に寄ると何時も誰かが居て四方山話ができたような、そんな裾野の広い部になればいいなと思っております。現役部員も競技会などで関東の妻沼滑空場(埼玉県)等を訪れたとき多くの先輩達が応援に駆け付ければ、どんなに励みになるかと考えたりもします。この関東OBの現役への支援活動には私達だけでなく卒業直後のいわば新OBから各年代のOB諸君が連携し、そして卒業直後から経済的負担ができるだけ少ない方法で後輩の支援に自然に入れるような「翔友会関東支部」に発展したいと考えております。皆様の御理解を賜り、関東OB会の活動の御理解と御協力をお願い申し上げます。

翔友会関東OB会新年会に御多忙また悪天候にも拘らず御参加いただいたOB諸氏をご紹介いたします(敬称略 卒年順)。

河合達也 昭和21年卒	河口精二 昭和38年卒	齊藤良和 昭和39年卒
鳥田一英 昭和39年卒	山上皓太郎 昭和39年卒	梶田英之 昭和40年卒
末吉武二 昭和40年卒	岩崎俊樹 昭和40年卒	阿部克巳 昭和43年卒
鬼頭章浩 昭和43年卒	山田浏史 昭和43年卒	内田正人 昭和49年卒
松岡慎二 昭和62年卒	森川泰 昭和63年卒	山口智啓 平成元年卒



## 「熊野詣で」(首都圏翔友交遊記)

昭和39年卒 齊藤良和・山上皓太郎  
昭和40年卒 梶田英之・末吉武二

学窓を出て40年近い今年、ゴールデンウィークを利用して旅行を企画した。目的地は紀ノ国熊野である。「熊野三山詣で」と「熊野古道」を踏破することにした。

急な病気、仕事の都合、家庭の都合で、参加できなくなった方々もあり、参加者は標記の4名となった。

5月2日、今回断念した樺島紳一郎氏の、超豪華仕様だったトヨタハイエースワゴンを借り、夜の東名に入る。60歳を過ぎての夜の高速道路は避けたかったが、日程の都合でいたし方無し。

5月3日、車は快調に走った。

途中の仮眠をいれても薄明に、西名阪・柏原を出る。早朝の大和路を南下、途中、五條で「柿の葉寿し」の乙な朝食を済ませ十津川山地に入る。

十津川村では、日本で一、二といわれる「谷瀬の大吊り橋」に寄る。



吊り橋

すでに多くの観光客が渡っており、橋の途中で膝をついているご老人もおり渋滞している。

吊り橋の長さは297.7メートル、河川敷からの高さ50メートル、厚さ2センチほどの細長い板が5列、平行して敷かれ、その他は金網で、広い河

川敷から吹きつける強い風のゆれと、たくさんの人の歩くゆれとが重なり倍加し、吊り橋は大きくゆれること、ゆれること。また、板と板のすき間からは50メートル下の十津川の流れが見え、上と下に強力な耐風線で揺れを防ぐ構造になっているとは言え、ゆらゆらと揺れる吊り橋の上に立ち止まることは、この上なく恐ろしかった。全員、無言のまま、その場を後にした。

皆、恐ろしかったに違いない。

その後は、「十津川村民温泉浴場」で身を清め、いよいよ熊野入りとなった。

本宮町、中辺路町を経て、古道とは縁遠い立派な国道を快走し、清姫淵の、茅葺き屋根と障子張りの入口の「清姫茶屋」で昼食。

熊野古道の踏破開始となった。熊野古道は、人生に疲れ、絶望したとき、中世の人々はいつも心に熊野を思い描き、念じたといわれ、都から十余日、人びとはそびえる熊野の山塊をよじ登り、谷をくだり、足裏に血をにじませながら、遠いかなたにある熊野三山・熊野本宮大社、熊野速玉大社、熊野那智大社を目指して歩いた信仰の道である。

大阪から続く99王子の中、我々は滝尻王子から参入する。

……王子とは熊野権現の末社の意味で、ごく質素な神社を想像していただければ良いのだが、その昔は熊野三山へ向う参拝者がここで休息し、旅の安全を祈り、ときには歌会を開いた所……

深々と杉木立に包まれた石畳の山路、古代には、後白河上皇、後鳥羽上皇、和泉式部、藤原定家、から平清盛、一遍上人、近世では若山牧水、斎藤茂吉等、この路を通った歴史人を挙げればきりが無い。

静寂な木立の間を粛々と歩き続けて踏破を終る。

車に戻り、熊野本宮大社に詣でた後、NHKの連続ドラマ「ほんまもん」のロケ地の案内板を横目に、川湯温泉の宿に入る。

宿の前を流れる熊野川の支流の大塔川の川原では、川原を掘ればお湯がわき出てたちまち野趣ある露天風呂になるという、それに浸り、第2日目終了した。

5月4日、雨である。雨の中、南紀の海をみざして熊野川沿いを南に向う。

新宮で熊野速玉大社、勝浦で熊野那智大社に詣でて、「熊野三山詣で」を終える。

雨に煙る那智の大滝を仰いだ後、今回の旅行の最遠地・潮岬に車を進める。左の車窓から南紀の海岸を見ながら、橋抗岩の奇岩群に下車後、串本に入る。

「ここは串本、向いは大島、仲をとりもつ巡航船、アラヨーイショ……」と歌われたのは昔のこと、今は立派に架橋されている。その橋を渡りトルコ軍艦遭難の碑を拝する。

トルコという言葉は最近使われなくなったが、トルコの国と日本の国とは明治時代以来友好国であった事に認識を新たにした。

潮岬灯台を巡り、太地町で鯨肉を土産にし、那智勝浦の宿で第3日目が終わった。

5月5日、前日泊の民宿は最低であった。狭い風呂、狭い部屋、数十匹の蚊の襲撃、その宿を朝5時に出立し、宇久井港に向う。

帰りは川崎・扇島行きフェリーに乗る計画であった。10時間の船旅の間の宴会が楽しみである。だが、ターミナルに着いてがっかりした。宮崎からのフェリーの寄港時間が大幅に遅れると云う。

相談の結果、陸路に戻る事になった。遠くへ来た事を慨嘆する。今日中に帰り着くだろうか？

途中、鳥羽から伊良湖岬へフェリーで渡り、昼食に浜松で豪華な“うなぎ”を食し、夕刻に帰京出来たのは幸いであった。

解散は、適当な場所の都合がつかず、不参加になったにもかかわらず車を提供してくれた樺島氏(法、40年卒)のお宅である。

無事の帰着を祝って、樺島夫人からの酒肴のもてなしを受け、旅行は終了した。

今回の旅行で、特筆すべき事あり。それは、ドライバーの頑張りである。全旅程1,405Km、ハンドルを握ったのは一人だけである。60歳を過ぎての気力、体力にはただただ驚嘆と敬意を表するのみである。我々は、皆、かようにありたいと思う。又、他の仲間も誘って一緒に出かけたいものである。(梶田 記)



本宮大社



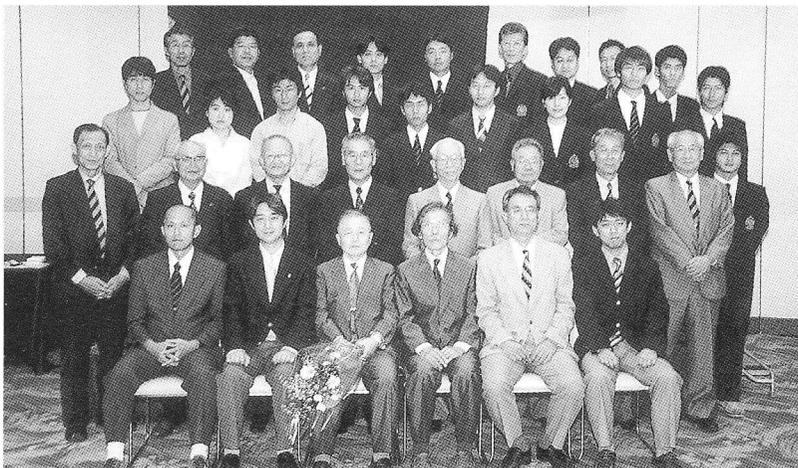
古道脇のお地藏さん



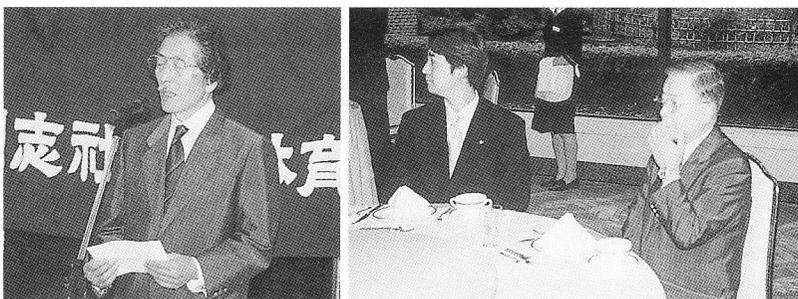
大門坂の石畳

# 坂口先生、新庄君有難う、ご苦労さまでした — 送別会写真集 —

永年航空部のお世話を頂いたお二人の送別会が、昨年6月30日、京都パークホテルで開催され、OB 21名現役 9名が出席して、感謝を捧げた。



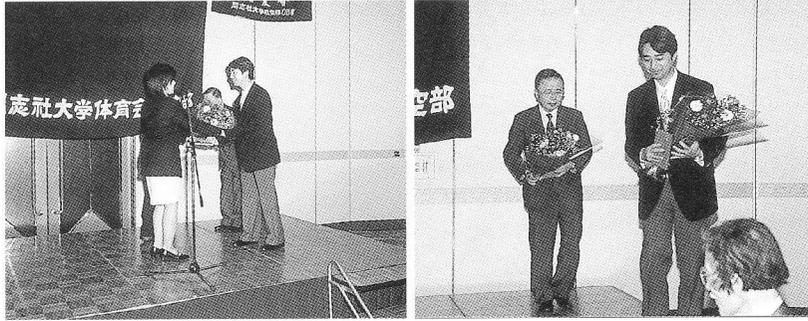
坂口先生、新庄君を囲んで出席者全員



小野会長のお礼の挨拶、それを聞くお二人



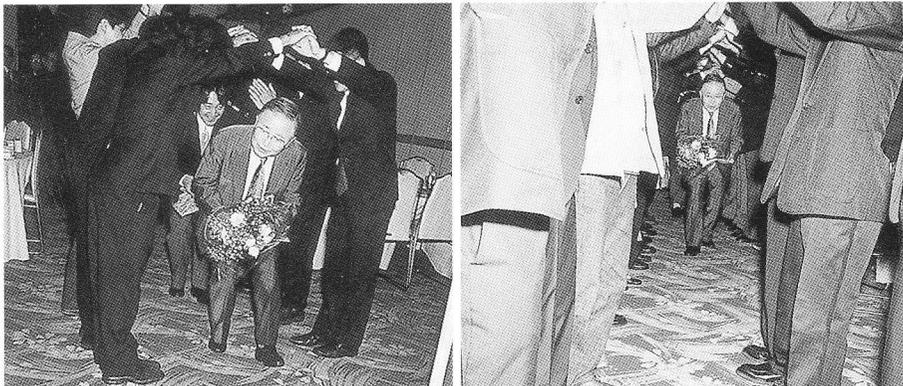
翔友会からのささやかな記念品を橋本先輩が贈呈



部員からは感謝の花束



お二人の退任のご挨拶



## ホビーショップ ウイングレット — 翔友のお店開店 —

加藤 寛氏(昭和46年卒)が永年の会社勤めを脱サラし、学生時代から京都中のプラモデル屋にその名を知られていたプロ級の腕と知識を活かして、プラモデル屋を始めたという案内をもらって、早速そのお店を訪問した。

ホビーショップ ウイングレットという店名どおり、飛行機専門のお店である。4月16日に開店したばかりであるが、常時1000機種が、こだわり派の同氏らしく、ライト・フライヤーからスペースシャトルまでを年代別に綺麗に陳列してある。ガラスケースの中には店主の見事な作品が14機飾ってあり、目を楽しませてくれる。

私が滞在中に、インターネットで知ったという若いサラリーマン風のマニアらしい男性が来店し、

1機購入して塗装のコツを色々質問し、店主のワンポイントアドバイスに納得しながら、ふと洩らした「こんな人生の送りかたもいいなあ」という一言が印象的であった。

お店の場所は、JR 京橋駅北出口を出て国道1号線を東へ徒歩4分、第2分野病院西隣河本ビル2F(京阪電車、地下鉄でもOK)。1号線に面しているので駐車はし難く電車利用をおすすめする。周辺は庶民的な京橋駅界隈で、昼間から風俗店のお兄さんの呼び込みもあり、街の探検も兼ねて一度行ってみられてはいかが？ (窪田)  
(営業時間 平日12時～21時 休日10時～20時  
TEL 06-6357-1157)

