

『原点に戻ろう！』

編集長 窪田昌三

創部70周年を目前にして、航空部の失速状態が続き、低迷を脱し切れないうる。

1997年(平成7)を境にして、新入部員が減少傾向をたどって今日に至っている。そんな状況の中で、部の体質の弱体化が加速してゆくのは必然の結果かもしれない。あるいは、そのことを知りながら、心配しつつも解決に向けて具体的な行動を起こさなかった我々OBにも、その責任の一端があるのかもしれない。何故なら、大学スポーツ部の栄枯盛衰は、現役学生とOBが表裏一体となって作り出すものであると思うが、いかがであろう。

とは云え、主体を為すのはあくまでも現役部員である。自らを高めることによって部全体を強くしようと努力する「意識」と、そのためには今なにを為すべきかを考える「自覚」の高低が、そのまま部の体質になりはしないか？

そして、更に付け加えれば、体育会に所属している部の一員であるということは、どのようなことであるのか？スポーツは楽しくなければ強くはなれない。しかし、自分と仲間が楽しければそれでよし、とするのであれば、それは同好会である。決して体育会では無い。そこには個人と一時の仲間が居るだけで、歴史や伝統、ましてや大学の認知など無い。

体育会は、スポーツを通して自己を研鑽する目的で課外体育を行う団体のみが、厳格な審査の上で加入を認められ、新島先生の、「知・徳・体いづれにも偏らない人間形成」教育の一端を担うところである。体育会規約第2条に曰く、「本会は同志社大学設立の趣旨に基づき、学生スポーツの健全なる発展と向上をはかり、同志社大学教育の完成に寄与することを目的とする」と、であれば

こそ、大学当局はその各部に予算を与え、同志社大学の名のもとに対外的な活動を許可しているのである。

釈迦に説法ではあるが、部員の指導に当る方々に、この辺を再認識して頂きたいと、敢えてお願いをしておきたい。

航空部は、スポーツの種目としてグライダーを採り、その趣旨を認められて体育会に所属し、日本学生航空連盟にも加盟して、1936年以来343人もの人々が営々として発展に寄与し、脈々と続く伝統を受け継ぎ、母校の名誉と自らの誇り、チームの信頼の為に競技会で戦い、更に発展する努力を続けて来た。そして、より充実した部活動と、他に抜き出んがため、あるいは自分達の味わった悔しさを、後輩に同じ思いをさせたくは無いという一念から、延べ5機にわたる高価な機体の購入アルバイトにも耐えて築き上げて来た歴史と伝統がある。

戦前の先輩達は、毎年の如く全国を制覇し、学生グライダー界の頂点に立ち続け、戦後も1960年代の終わり頃までは、全国の優勝こそ逃がしたが、常に上位に名を連ねており、部員の意識の高さ、合宿や部活動の充実度の点で、関西・東海における同志社の名は、各校の目標とされ、部員もそのことをよく自覚していた。

近年、全国大会に駒を進めるどころか、東海・関西競技会への出場もおぼつかなく、出ても下位に低迷し、同立戦にすら敗北を重ねている始末である。最早、我が校をマークするところは皆無であろう。それは、操縦の技術的なレベルの問題ではなく、大学スポーツのチームとして、組織が発達、且つ有効に機能しているか否かの点である。

このような視点で部の現状を見た時、最早、かつて他校の目標とされ、信頼を受けていた同志社は存在せず、いわゆる「弱小校」の範疇に入ると云っても過言ではあるまい。伝統の同立戦が、今年は我が方の不手際で中止せざるを得ない状況になったことが、正に象徴していると思うが、私の独断に過ぎるであろうか？（一 OB として、立命館に掛けたご迷惑にはお詫びのしようも無い気持ちである。）

昨年、本誌に掲載したが説明不足であったと思うので、“鳥人間コンテスト”に部員が出場した経緯について触れておきたい。

一昨年度の新人募集で入部者がゼロの状態を見かねた部長山口先生が、TV の影響力を利用し、“鳥人間”出場を PR して入部者を募り、その中からグライダーに転向してくれることを期待して、先生自ら講義中に勧誘された結果、あつという間に10人が、その趣旨に惹かれて入部した。ただ、この10人（現在は8人）は“鳥人間コンテスト”に出場することを目的として、グライダー合宿には、年間数度の参加を条件とし、部内に“鳥人間プロジェクト”というサークルを設けて部活動外の自主的な運営をすることを義務づけた。

結果、この10人はよくまとまり、機体製作に精を出して出場を果たした。成績とその時の状況はTVでご覧になったとおりである。（後日、TVを見た数名のOBから、その余りの非体育会的な「お遊び」に参加したことにご批判の電話を頂いた。）

その後、この10人の中から1名ではあるが、全合宿に参加、グライダーに精進し、昨年度全国新人戦に出場、堂々3位に入賞を果たしたことは、

近年唯一の希望を与えるものとして、中村兵馬君の努力を称えたいと思う。

しかし、ここらで部の現状、特にこの1年をよく検証し、将来に向けての方向性と目標を誤らないようにしておく必要を感じて居るのは、私一人では無いようである。

“鳥人間”をテコにして部員獲得をお考えになった山口先生のご発案は、やむを得ざる選択であったし、1名とはいえ有望な新人を発掘した点では成功と云える。先生のご努力を多とするものである。反面、永年受け継いできた航空部の遺伝子とは異質なものを内包してしまったようにも感じる。航空部の活動主体はグライダーであり、究極の目的は、グライダーでの全国制覇である。断じて“鳥人間コンテスト”に成績を残すことでは無い。部員は目的と手段を混同したり、誤ったりしないように願いたいものである。

大学スポーツのあり方や練習方法は時代と共に変化を余儀なくされることは事実であろうし、学生気質も社会環境とともに変わってゆくものである。変化に対応しないと発展や継続は難しいことも知れない。しかし、その対応の仕方には先輩から受け継いできた独自の伝統や価値観を土台にした上に構築されるべきものだと思う。強い部ほどそのことを大切にしている。

「翔友」20号の節目に、先輩達はその時、何を考え、どのように行動したのかを尋ね、「原点に戻ろう」を合い言葉にして今号の特集とした。航空部が低迷から脱する参考になれば、本誌の役割もって瞑すべしである。私見に対するご意見、ご批判を是非お寄せ頂きたい。

ひたむきになれ

昭和40年卒 樺島紳一郎

翔友会関東支部には年二回、自称「大きな」行事があります。ひとつは新年会(又は忘年会)、そしてもうひとつは妻沼で行なわれる全国大会の母校応援です。

この母校応援が関東在住の我々が現役諸君と触れ合える唯一の機会になっています。過去多い時には20名前後の翔友が夫々手弁当で、みんな子供のようにウキウキしながら車を連ねて妻沼に向かったものです。関東のからっ風に吹かれながらホコリ舞う利根川の土手に弁当を広げ、関東の空に悠々と円を描く母校のグライダーを一日中飽かず眺めたのも今や懐かしい思い出です。その最大のイベントに我々の足が遠のき出したのはいつ頃のことだったのでしょうか。いつの間にか現役から大会出場の案内もなくなり、地区予選を通過出来るかどうかなどと言う我々の耳を疑うような情報がチラホラし出したのは10年も前の事であったのでしょうか。もともと京都から遠く離れて現役の諸君とは減多なことで接点のない当地翔友の頭から、母校応援の行事がスーッと消えてしまったのも無理のないことと言わねばなりません。悲しいかな、いまや新年会においても誰一人大会での母校応援の話題を出す者は居ないのです。

どうしてこのような事になったのか。恐らく何らかの原因で現役の実力が急速に落ちているのではないかと、との推測は当時も翔友が何かの機会に集れば話の端々に出たものですが、いかんせん遠隔地での出来事として多くの翔友の関心を惹起するに至らず、ただただ月日を重ねてしまったと言うのが実態でしょう。

その当時の我々の考えは単純で、部員数の少ないことが諸悪の根源と考え、ただひたすらに入部

勧誘をしっかりとやったらどうなのか、というだけが多数意見であったとおもうのです。

しかし最近見られる現役から翔友への接し方であるとか、鳥人間の問題への現役自身の考え方等を僅かな機会に見たり聞いたりするにつけ、問題はもっと深いところにあるのではないかなあと思うようになりました。残念ながらこれはグライダーマン、鳥人間に関係無く、また員数の問題でも勿論なく、要するにその時々々の現役部員諸君の「ひたむきさ」が問題なのだと思うのです。部員数の問題は確かに多くの問題を解決する大きなファクターであります。しかし、我々の時代、例えば国、公立の学校などは部員がたった一人であるか良くて数人と言うような部もありました。しかしその僅かな部員達は強く印象に残る素晴らしい仲間でした。最近の対抗戦や全国大会で国、公立大学が健闘しているのを見るにつけ、あの頃の部員のひたむきさが今の結果を出しているのだと思うのは私だけでしょうか。

減多にお目にかかる機会もない現役諸君たちの活動の多くを我々は知る由もなく輕輕に諸君を批判する事は出来ませんが、遠慮無く言わせて頂くならば、現役諸君からは自分達で航空部を盛り立てるのだと言う気迫が今一つ我々に伝わってきません。個々の活動に対し決して完璧さを現役諸君に求めるものではありません。今にして思えば我々の時代も現役は間違いだらけの事をやっていたに違いありません。始めから完璧に出来る訳がありません。しかし、常に完璧を目指していなければなりません。はじめから失敗した時の口上を考えてはいけません。ひたむきさをもってやった結果の失敗は必ず人は認めるものです。いま立ち

止まって自分たちがおかれている状況を眺めた時、自分たちは何をしなければならないかわかっていますか？わかっているのならその目標にひたむきに邁進する以外に道はありません。

「そんなことしてどうなるねん？」と言う声が聞えてくるようです。いや、そうするかどうかで諸君の未来は大いに違ってきますよ。私自身について申せば、私は今航空部に在籍したことが支えとなって生きているようなものです。卒後40年経って自分の過去を振り返れば、40年は一瞬の内に過ぎ去ってしまいましたが、あの4年間は本当に一日、一日が鮮やかに思い出される日々です。

今年正月、頂いた賀状の中にさる大学の航空部監督からのものがありました。曰く、「同志社の航空部が大変なことになっている。助けてやってくれ！」。本当にびっくりしました。繰り返して言いますがこれ、他大学のOBから来た賀状です。これを見て恥かしいと思わない人は現役、OBを問わず即刻航空部を、翔友会を退部、退会したほうが良いと思います。

それにもう一通。これは昭和後期卒業の翔友からの賀状です。曰く、「朝日新聞にグライダーの新人戦で同志社が3位に入っていましたが誤報かどうか調べられますか？」もう何をか言わんやです。堂々3位に入賞したのなら何故すぐ葉書でもメールでもよいから翔友に知らせてくれないのですか！翔友にとってこんなにうれしいことはないではないですか！数ヶ月もたってからポロリと一般報告書の片隅に書かれてあってもさしたる感動はありません。最近の若者は自分をアピールする

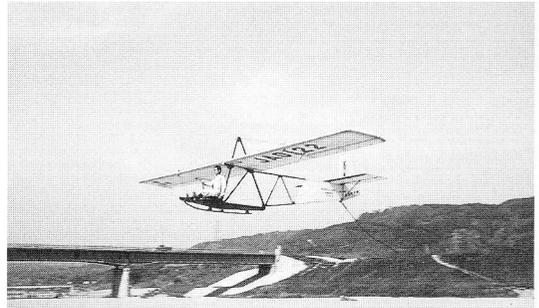
ことが上手いと聞きますが航空部員はそれも苦手なのですか？3位になったのは自分じゃないからと傍観しているのでしょうか。それとも優勝ならともかく3位なんて騒ぐに値せずなのでしょうか？やっている事全てに何だか一体感が湧いて来ませんね。

ところで、現役を支援することに決してやぶさかではありませんが、支援する側にとってはこれがなかなか難しいのです。支援するって具体的にどうしたら良いのでしょうか？我々の時代のように全てに無い無いづくしであれば、例え小さな事ひとつであっても大きな支援になるのですが、今は田辺の格納庫を覗いてみれば我々ロートルには夢のような光景です。これで何の支援が必要かと言われても無理はありません。

翔友に現役は何を求めるか。一度現役の諸君とゆっくり話してみたいですね。どなたかそのような機会をセットして頂けないでしょうか？少し時間をかけて現役、翔友一緒に問題を考えて行かないと事態は好転しないのではないのでしょうか。夫々がバラバラに考えていたのでは我々翔友として支援したい気持の一方でこのような場合の禁句「今の若いもんは…」がついつい喉モトまで出てしまうのは仕方ありません。今や誰が何を言っても「言うは易し、行ふは難し」です。この稿も本来はどうしたら良いのか何か具体策を書かねば意味がありませんが、私はその糸口さえ見出せないでいるのです。矛盾、ジレンマが頭の中で渦を巻いています。どの矛盾を真っ直ぐにすれば何が解決するのか、あるジレンマを乗り越えれば事態は良くなるのでしょうか？こんなことを議論している間に航空部は消滅してしまうかもしれません。

これは稿のはじめに言及する事かも知れませんが、今回の特集のタイトル「原点に戻ろう」も今となっては重い、難しいテーマです。例えばコンピュータで制御されるロボットは作業と作業の間に必ずゼロ点、即ち原点にもどります。誰がスイッチを押しても同じ点に戻るのです。しかし本稿の言う「原点」は違います。百人いれば百通りの「原点」が存在してしまうのです。人間は時代の背景なしに存在しないのであれば、百人、百通りの原点があるほうがむしろ自然と言うべきかもしれません。小泉首相ではないが「原点もイロイロ」なのです。我々は今、原点に戻ろうとして原点を見失っているのではないのでしょうか。

グライダーの原点(玉水)



航空部の原点(イオラスの初飛行 八尾空港)



窪田 榊島 青木 梶田

全国大会応援

1986年 3月 8日



梶田 河口 繁原 知野 山上 山田
 斉藤 (新庄) (杉浦) 榊島 鬼頭

1998年 3月 14日



河合 榊島 安元 梶田 河口 知野 石元 佐藤 山上 宮原
 榎原 (今宿) (小谷) 斉藤

伝統の復活を

昭和40年卒 石 元 勲

私は昭和40年卒業です。現在も社会人クラブに所属しグライダーとかかわっています。これも学生時代に、よき先輩、同僚、後輩に恵まれていたおかげだと思っており、また感謝しています。いまだに飛ぶことに関しては血湧き肉踊ります。毎年夏休みのお盆の時期、同期の関西大学総監督中川氏にくっついて関大航空部、岡大航空部の学生さんと北海道滝川にての合宿に参加しています。昨年で12年になりました。

その間私なりに学生さんを観察させてもらっていましたが、我々の時代とは様変わりしていて、各大学とも体育会系とは思えないほど優しい合宿です。特に近年女子学生部員が多くなりました。またそれに輪をかけたように男子部員が優しくなり訓練中といえどもあちこちで女子部員を中心とした輪ができ実に楽しそうに話しています。合宿の運営も男子より女子に任せたいほうがうまく仕切れているように思います。

昨今どことも体育会系のクラブは敬遠されているようで、何時の頃からこうなったのかと編集長の窪田先輩が悩んでおられるのももっともだと思います。そして我々の時代の体育会的訓練その他のことを現在の学生たちに話したところで、とうてい理解はしてもらえないとは思っていますが、私が今現在楽しくこの年代になっても現役で飛んでいられるのも、また卒業後も楽しい同好の仲間が増えたのも、わが体育会航空部で学生時代をすごした充実した時代があったからこそだと思っています。

ではどう充実していたかと問われるとちょっと難しいですが、一言でいえば仲間がたくさんいて、合宿で同じ釜の飯を食い、けんかもし、競争も激しかったからではないかとな、と考えます。我々

の年代の部員数は前後の学年でそれぞれ10名以上在籍していたと思います。

当時、空にあこがれた私はグライダーとはどんなものか、詳しく知らないまま、ただ空を飛べるのだとの思いで入部しました。体力もあまり使わなくてもついてゆけるだろうと甘く考えていました。ところがいざ最初の合宿で井出町玉水の河川敷きでプライマリー訓練。きつかった。宿舎から分解された機体をかついで堤防を越えて玉水橋の下まで運ぶ、自分が搭乗するまで何回ゴム索を引かなければならないか。炎天下の中、機材のターンバックル回し(実は5寸釘)を紛失し全員で横一列になって砂の中を探しまわったこと。みつかるまで訓練をしてもらえませんでした。まさに現在の訓練風景とは違い実に体育会的訓練で、かつ精神修養を含んだ基礎を徹底的に教えてもらいました。今でも鮮明によみがえるのは、自分が搭乗し発航までのゾクゾクする高揚した気分。ゴム索がゆっくりのびてゆき、下の竹製の滑走台のゾリゾリという音、なんとも言えん気分でした。

ちなみに我が40年卒は今年卒業40周年にあたります。同期会は卒業後5年ごとに開催してきました。今回は節目の年でもありぜひ思い出の玉水を訪れたいとの要望があり、実施にむけ計画中です。

さて今回の「原点にもどろう」という趣旨からすると、いささか外れているかも知れませんが、私個人としての出発点は精神的にもこのプライマリー訓練で養ってもらったともいえるでしょう。

続いて我々の目標は、自家用操縦士滑空機中級免許の取得に向けての過程に入りますがこれも学連のウインチ班に選抜されなければ免許の取得は遅れるということで、ここで同期の中での最初の競争が始まります。

この時期我が航空部にはOB、先輩達の大変な努力の末当時の最新鋭機である萩原式 H23C イオラスを購入いただき同志社航空部が単独合宿もできるようになり、関西では最新の機材と人材も充実し他大学の航空部を圧倒していた時期でした。

次に中級免許を取得したものは上級免許取得のための選抜にかけられ関西の各大学から選ばれたごく少数しか飛行機曳航、学連の中央研究所、いわゆる中研に進めなかったのです。この時我が航空部の同期からも4名中研に進め、後1名は飛行機班に進みました。当時学連には、牧野伊兵衛大先輩、牧野鐵五郎教官、北尾直敬教官と同志社航空部のOBがおられましたので、他大学の連中からはやっかまれたものです。

当時の中研の同期生で関西大学現総監督の中川氏はいまだにことあるごとに云っております。当時の関西大学航空部は部員も少なく彼一人が頑張っていたようなもので、今にみておれ、いずれ同志社をやっつけ追い越してやる。と頑張ったそうです。事実彼が監督となり一時代を築き全国制覇をなしとげています。いまや彼は我々の同期会の一員でともに楽しく集まっております。

尚、同期生ほぼ全員卒業までに中級免許を取得し機材や自動車係としての役割をこなし卒業できたことを誇りに思っております。

いま弱小校となってしまう我が航空部ですが、いかんともしょうがないのでしょうか。鳥人間関係で部員数が増えたといっても、本来の目的を見失ってもらいたくないと思っております。まして伝統ある同立戦が我が校の都合で中止と聞いてはやるせないおもいです。

我々の育った体育会航空部のようになってほしいとは思いますが、かつて関西の勇として他大

学から一目おかれていた伝統をこの辺でもう一度復活させるべく努力していかねばならないと思います。

過去何度か学連合宿を見学させてもらった印象は、学生たちに覇気が無いように見え、なんか萎縮しているようであまり楽しそうに訓練していないように見えて残念に思ったことがあります。みんなおとなしく、あまり大きな声も聞こえず、大阪で言う「ごんた」良い意味でのワルがいなくなったようで歯がゆい思いがしました。複数の教官の言によりますと、今は学生をあまり叱ってはダメなんです、と。叱るとやめるんです。なるべくおだてて指導するようにしている、とも聞きました。かつて上級生が下級生を徹底的に指導するというような雰囲気はなくなったようで皆なお友達感覚なんではないでしょうか。やはり部員数を増やし各学年にそれなりの人数がいないと伝統は途切れてしまうのではないのでしょうか。現実に指導されておられる監督はじめOBの皆様にはすでに努力していただいていること、まことにご苦勞様ですがかつての同志社体育会航空部がなるべく早く復活できるようよろしく願います。

現役へのアドバイス

昭和41年卒 山田裕章

小生、2003年9月末に英国駐在を終え、退職して帰国した。

その年の翔友会関東支部忘年会に出て、森川監督から航空部の部員数が少なく、同立戦、関関同立戦などの対抗戦でも苦戦を強いられていることを聞き、大変な状況であると認識した。そうなる前に手を差し伸べなかった我々OBにも責任の一端はある。おそらく、他校でも同様の危機はあったろうが、OBの温かい支援があって乗り切ってくれたのではないだろうか。

しかし、今年の関東支部忘年会では、監督から部員数は徐々に増えており、有望な新人が育ちつつあると聞いて少し安心した。今年は無理としても、来年の全国大会出場は狙えるとのこと、是非実現してもらいたい。

以下、小生の現役時代を思いだしながら、拙文を書いてみるので、現役諸君の参考になれば、幸いである。

《小生の現役時代の成績》

第14回全日本学生グライダー選手権大会(昭和39年9月、於・福岡小倉空港)第2部(自動車曳航による中級滑空機のS字旋回・指定地着陸)は準優勝(優勝は早稲田、穂利君)。

翌年の第15回大会(昭和40年9月、於・名古屋空港)第1部(飛行機曳航による上級滑空機の滞空・獲得高度、指定地着陸)も準優勝(優勝は阪大、大久保君、5位立命、日野上君)だった。

過去、第2回大会(昭和14年7月、於・朝霧高原)で母校の牧野伊兵衛氏が優勝されて以来、関西・東海支部からは優勝者が出ておらず、打倒関東が我々の永年の悲願だったので、15回大会で1位、2位、5位を関西勢が占めたことは、当時画

期的な出来事であった。

《活動に際して常に念頭に置いたこと》

体育会の一員であることから、競技会に出場し、母校の榮譽のために良い成績を収めること、この一点に目標を定めて活動した。幸いにも入部した時に、先見性を持った卓越した先輩方のご努力でイオラス(H-23C)が購入され、眼つき鋭い優秀な先輩方と、切磋琢磨する上で个性的な同期が居て、加えて可愛い後輩にも恵まれ、その上に、北尾監督と窪田コーチ(後に監督)という素晴らしい指導陣がおられたので、目標に向かって邁進する環境は整っていた。

《困難な事態に直面した事と、それをいかに乗り切ったか》

小生の場合、合宿中に比較的テルミック(サーマル)に恵まれ、長時間飛ぶ回数が多かったように思う。小さいテルミックの中で滞空するために深いバンクで、速度を殺してフワフワ飛ぶ技術は、北尾監督直伝である。一方、肝心の着陸が下手で、ひどい時は5~6回バウンドを繰り返してしまうことがあった。競技では、指定地が設けられ、着地をドンピシャリ決めないと採点に響く。

15回大会前の富山合宿では、この課題を克服するために、窪田教官(コーチ)に徹底的に絞上げられた。滑走路の着地点に窪田教官がご自分の黄色い帽子を置き、その上に降りろというかなりの無理難題を課せられた。当時後席を始めていたが、前席の下級生には申し訳なかったが、着陸操作は殆どこちらが練習させてもらった。このハードなトレーニングのお蔭で、合宿の後半には何回か帽子の上に着地することが出来るようになり、大会には着陸に絶対の自信をもって臨むことが出来、事実本番では、ピタリと指定地のど真ん中に着地

することが出来た。

《部を強くするために現役部員へのアドバイス》

部員は大別すると次の三つのタイプに分けられる。

①マネジメントが得意なタイプ——

競技に勝つためには、どうあるべきかの戦略を考え、指示を出す。

②飛ぶことが得意で、競技に向いたタイプ——

競技に勝つスペシャリスト、常にハングリー精神を持って全力で競技に臨む。

③自分の役割を責任を持ってきちんと遂行するタイプ——

縁の下の力持ちであるが、与えられた責務をきっちりこなす。

航空部は体育会だから、究極的には競技に勝つことが最優先されるべきである。しかし、人には得手、不得手があり、目標達成には部の総合力が

不可欠であるので、上記三つのタイプが上手く噛み合わなければならない。今はゼロスタートでいいから、部としての当面の目標を立て、責任分担にし、行動計画を立て、目標達成に向けて各人が全力投球してもらいたい。

最後に、私見ですが、比較的時間のあるOB(OG)でサポートグループを結成し、現役部員と情報交換をし、現役諸君が抱えている問題の解決方法を見出す手がかりが得られるようにするシステムを作ってはどうか。サポートグループは黒子に徹し、主役は現役である。選手の旺盛なハングリー精神、監督・コーチの指導力、そして、OB(OG)のサポート態勢が確立され、三者が上手く機能するようになれば、同志社大学体育会航空部の復活は近い。



2位となって、不満顔の筆者(右端)大会終了直後の撮影。左隣は優勝者大久保君(大阪大)

名古屋 TV 塔近くをパイパーに曳航される筆者(大会中)
機体はMITA-Ⅲ型
撮影 朝日新聞社

目標を持って、チャレンジ

昭和43年卒 竹 鼻 信 昭

昭和43年卒業と云えば、今から37年前。今年還暦を迎える私にとって現役時代の思い出は、二度と経験出来ない大切なものです。その中で掛替えの無い人生の仲間、先輩、後輩を得ることが出来たのも、4年間のあの航空部での活動のお蔭と感謝しています。その、10人ほどの同期の仲間とは毎年1回、5月の連休に1泊で楽しい一時を過ごすのが恒例になっています。仕事の話、子供や家族の話、悩み事、最近では孫の自慢話から、定年後の生き方についてまで、利害を超えて話し合うこの時が、皆楽しくて東京からも集まってくれています。

私の現役時代は、当時の高性能機、H-23C、イオラスが先輩方のご努力で、我が航空部の主力機として活躍していました。

当時、ソアラを持っていない大学が多く、イオラスは関西、東海の各校に貸し出され、大活躍をしていました。この機体を乗りこなすことが全国レベルの大会にも繋がるとの確信を持って、同志社の単独合宿だけでなく、他校の合宿にも入って練習をしていました。そんな頃、2年先輩の山田さんが名古屋空港での全国大会1部で準優勝され、我々もそれに続けとの気運が盛り上がっていました。

部員は30人ほど居たと思います。中でも特に印象深い出来事は、岡山空港での5時間滞空、銀章課目への挑戦、全国大会(妻沼)への出場。そして、新機体 Ka-6E の購入活動など。

銀章課目への挑戦記は以前の「翔友」の中でお話させて頂きましたが、同志社で3名が銀章課目を達成したことは、各大学の間でも話題になっていたらしく、全国大会出場の折にも、「同志社は、

一体どれほどの時間練習しているのか？」とか、「練習方法はどんな内容か？」など、よく聞かれたものでした。

新機体、Ka-6E 購入計画では、OB 寄付を期待していましたが、中々進展せず、他力本願では無く、“学生の力で”とばかり、毎月5000円の上納金を義務づけ、アルバイトに明け暮れたものでした。今から思えば主将として、無茶な事をしたのだと反省していますが、それによって、購入資金計画は軌道に乗ったように思います。卒業後に一度だけ、Ka-6E アイオーンに乗せていただきましたが、その乗り心地は高級車のも劣らない快適なものだったと記憶しています。

先代の会社を引継いで20年。会社も今年60周年を迎えますが、その間、常に危機感を持ち続け、「儲かったな」という記憶は一度もありませんが、それが又、良かったのかなと思っています。私共着物業界は、世の中のカジュアル化の中で大きな変革を求められています。私は今、“安く着れて、気軽に楽しめる着物”への挑戦をしています。

人生も仕事も同じですが、常に目標を持って、前向きに挑戦し続けることが存続するためのキーワードだと思っています。

現役諸君は、限られた四年間、グライダーで翔ぶことを精一杯楽しみ、そして極めるために夢と、高い目標を持ち、積極的にチャレンジして欲しいと思います。国際化の時代、舞台は世界中に広がっているのですから。

学生への経済援助について

昭和45年卒(幹事長) 南村清治

航空部は大学の課外活動の一環であり、部は部長先生、監督、コーチの指導のもとに主将をリーダーにした部員の自治で活動されるべきである。社是、社訓的な部の活動方針や規律は彼らによって伝統的に守られ又、時勢により新しく改善されていくものである。

OB会組織はそれを認識、尊重しつつ緊密なコンタクトをとりながら物心にわたり学生を応援していくのが本来の姿であろう。

今のような翔友会という立派な組織が確立されるずっと前から、同志社はかわるがわる誰かが常に先頭に立ち学生を応援してきた。又、部も常に「関西私学の雄」であり意識はいつも「全日本」であった。組織や金額の多少ではなく、“強くなりたい集団”の部をOBの誰かが支えてきたといった方が正しいかもしれない。

つまり、いつも航空部が「主導」であり、それに対して有志のOBが行動を起こしていたと言っても過言ではないだろう。

昭和61年(1986)に創部50周年記念式典が開催されたが、詳しく言えばその準備委員会が設立され、その後小野先生より翔友会の名前を頂戴してから、故佐々木、永田先輩の指揮のもと、年一回の総会をはじめ、幹事会、専門委員会等、組織的な支援体制が確立され、部とOB会組織が一丸となって活動し、戦績についてももう一步のところではあるが、全日本でも入賞出来るレベルで戦い、やがては学生諸君とともに無事60周年を祝うことが出来た。

非常に残念なことであるが、近年、航空部は部員の減少化に伴う(?)戦力の低下、部の活動力の低さか、極めて混迷な状態から抜け出せないでい

る。部員の減少化に対する援助金ですら、使いきれずに残してしまうほどである。この「翔友」が皆様方のお手元に届くころには情勢は少しは変わっているかも知れないが(そう願っている)現役学生への援助はどうあるべきか、基本に戻って考える必要がある。翔友の諸先輩方からお預かりした御厚志を有効に活用出来なかった監督、翔友会執行部の猛省を促すものである。

結果があれば、必ず原因はあるわけである。現況に陥った要因は何か?もう一度真剣に考え直さなければならない。必ず見つかるはずである。部を強くすると言うのは、本来、学生の自主的な考えであるべきであり、監督、コーチはそれをサポートし、その方法論を援助するのが良い結果を生むわけであるが、はたして今の場合それだけで良いのか、それ以外に良策があるのか?今こそ、学生、指導者、OBが原点に戻って一緒に捜していかなければならないと思う、強い同志社に戻るためにも。

あとから来る者のために

昭和49年卒 速水直喜

60周年の記念式典が無事終わり、暫くして会社が乱気流に突入。第一戦を退いていた創業者(満蒙少年開拓団出身)が現役復帰、その日から冠婚葬祭以外、個人的な予定は殆ど組めなくなりました。何故か毎日毎日、掃除をしていたような気がする。そのような訳でこの8年間程、全く翔友会活動から遠ざかっております。すいません。

会社も漸く安定飛行に入り、ホッとしていたところに窪田さんから檄文が届きました。

「私見に対するご意見、ご批判を是非お寄せ頂きたい。」と文は結んでありました。

昨年、現役学生諸君から寄せられた「鳥人間コンテスト」出場に際しての寄付金依頼の手紙を読み、現役学生諸君の熱き思いに触れ、久しぶりに血が騒ぎました。

皆で力を合わせ琵琶湖の出発台に辿り着いた現役学生諸君の努力をととても嬉しく思います。

檄文に「後日、TVを見た数名のOBから、その余りの非体育会的な「お遊び」に参加したことにご批判の電話を頂いた。」とありました。

非体育会的な「お遊び」、とても美しい言葉だと思います。

現役学生諸君、私も含めOBはいつの時代もその時代時代の現役学生諸君に正義を語り、正統を求める存在だと思うのです。何故なら、私達OBはその時代時代の現役学生諸君によって生かされているからです。

現役航空部が消滅すれば翔友会も消滅します。

現役学生諸君、翔友会を彼岸に遣らないでください。ナ～ニ、ハルウララのことを思えばまだまだ

だこれからです。元気出せ「眠れる獅子、同志社体育会航空部」

ここに使命を終えた一冊の郵便貯金通帳があります。口座名は「同志社翔友会義援金」。

もし、間違っていたらすいません。かの阪神淡路大震災の折、逸早く義援金活動を立上げ、展開し、混乱の続く現地に入り被害に遭われた方々を訪ね、全国の翔友から寄せられたご厚情を手渡した航空部OB会が他に在ったでしょうか。

現役学生諸君、そして若き翔友のみなさん、これが「同志社航空部翔友会」なのです。

機関誌「翔友」に若き翔友(20代、30代、40代)の意見、提案を寄稿して下さい。

たとえそれが黙々とひとつのことを継続し、淡々と翔友のために生き、今も独り荒野で預言者の如く同志社航空部の復活を唱える窪田さんの意見と違っていてもよいのです。私見と対立していてもよいのです。

それが無いと翔友会は活性化しません。衰退して行きます。

あとからくる者のために

苦勞をするのだ

我慢をするのだ

田を耕し種を用意しておくのだ

あとからくる者のために

しんみんよお前は

詩を書いておくのだ

あとからくる者のために

山を川を海をきれいにしておくのだ

ああ後からくる者のために

みなそれぞれの力を傾けるのだ
あとからあとから続いてくる
あの可愛い者のために
未来を受け継ぐ者たちのために
みな夫々自分で出来る何かをしてゆくのだ

亡き創業者が、私達に繰り返し繰り返し語った
詩人、坂村真民の詩です。

(編集長註)

坂村 真民

1909年熊本県に生まれる。

19歳の時、岡野直七郎の門下に入り、短歌に精進、40歳で詩に転じ、亡くなった両親、特に母親への敬慕と仏への帰依から、清貧の生活を続けながら自然と人間を厳しく、優しい目で見ただ多くの詩作を残した。

生涯一万詩の発願(一日一篇つくるとしても27年と4ヶ月)をし、詩願の成就に邁進した。この人の言う詩願とは、詩国賦算、詩集流布を言うそうである。多くの詩集、著作が発刊されているが、代表的なものは、歌集「石笛」、詩集「朴」、「坂村真民詩集」、「念ずれば花ひらく」等。

数は力なり

昭和59年卒 北林英之

窪田先輩から、翔友へ原稿を書いて欲しいと依頼が来た。今だから明かせる裏話でもと考えていたのだが、同立戦3連覇、全国大会2チーム出場といった、強かった当時の苦労した話でも書いて欲しいと。

確かに苦労した事はたくさんあったが、個人的に一番心血を注いだのは、今の現役諸君と同じく新入部員の勧誘と確保だった。

1980年入部当時、合宿に参加頂けた先輩は、4年生、3年生、2年生合わせても5名、後は私達1年生8名。単独合宿なんてとんでもない夢で、機体を組むのが精一杯。

しかし、卒業していった先輩達の努力によって、真新しいイオラスⅡを与えられた私達は、それに報いるべく、確かに一生懸命に練習した。実に恵まれた世代であった。この流れを継続し、発展させてゆく必要性を大いに感じたものであった。

'81年の新人勧誘には、飛ぶこと以上に力を入れた。何故かTV局までやって来た。苦労の甲斐があり、多勢の新人を確保することが出来た。

数は力であると私は信じている。

同立戦3連覇、全国大会2年連続出場は、確かに華々しいことではあるが、決して私達の代だけで為しえたことではなく、諸先輩方に与え頂いた環境、育てくれた後輩達、皆の力で得られたものである。

部員が減り続けていることは寂しい限りである。時代の流れでもあろう。入部した時は、初めてグライダーで空を飛ぶという者ばかりである。単純に空に憧れを持ち、子供の頃から模型飛行機を飛ばした者にとって、キャンパスでイオラスを見れ

ば、即入部というのは極自然なものであった。そういう若者を一人でも二人でも増やすように努力を傾注することである。

また、まだまだ飛びたいと願っているOBを救うためにも、北海道滝川のスカイパークの関西版が有ればと考える。

最後に現役の諸君へ！

継続と発展を実現してゆくのは、正に君達である。君達自身のために、是非その努力を続けることを願う。

所 感

昭和60年卒 新 庄 博 志

編集長から翔友20号の寄稿依頼が来た。20号、まさしくあの年から20年である。

本来ならば記念すべき周年号として、華やかな編集をされるものかと想像していたが、同封されていた編集長の「原点に戻ろう」を読んで、体が硬直した。編集長の嘆きであった。叫びであった。葛藤であった。日々の忙しさから、そういう現状に気を向けることなく、ここ何年か過ごした自分が腹立たしかった。

確かに、会社勤めを辞め、地域に戻ってみると、自分の暮らしの基盤が大変なことが見えてきた。問題意識を共有する仲間ができると、地域社会に係わり、自分達の足元を固めることに奔走した。地域から曲がりなりにも、信頼されるようになればなるほど、ますます期待や責任も高まり現実から離れられなくなる。自分の中で、航空部の存在のウエイトがしだいに色あせてしまっているのを感じながらも、何も手を打つことすらできなかった。

監督を務めていた時にも一度考えたことがあった。航空部とは何物だろう？今でも確信しているが、自分にとって航空部は窪田昌三であり、小野哲である。現役中も含め卒業してからも、たくさんの先輩にご指導を仰いだ。自分も、知り得たことをできる限り後輩に伝えようとした。しかし自分にとって、そのすべては窪田さんや小野先生の間接的な意思であった。今まで窪田昌三に直接後席で指導を受けたことはない。部の運営に関しても、直接的に小野先生に仔細を指導頂いた事はない。しかし、先輩の口を通して語られるすべては、窪田さんや小野先生のものとして認識し実践した。

自分の口から発する言葉は、常にお二人ならばこうすると考えながら話した。それを自分は今でも誇りに思うし、我が部の伝統だと思っている。だから監督を降りるときも、その担い手が代わるだけのものとして、大いに期待してバトンタッチした。

ところが、頂いた「原点に戻ろう」は、今までの甘えの中で、直接対峙しなかった自分に、大きく何か突き刺さった。今ある自分は、その礎に航空部がある。自分自身のアイデンティティーを大きく固めたのがあの20年前であった。経済学部を卒業したのではなく、航空部を卒業したのである。それが、敗戦は致し方なし、ところが我が方の不手際で同立戦が開催できなかったなどとは、痛恨の極みである。鳥人間コンテストは自分が航空部の出身者だと知る人からは、大きく声をかけられた。久々に当たる日の光だと嬉しかった。ところが内実を知るに至り、手放しでは喜べない。

自分が現役中に体験したことを後輩に伝えよ、という編集長の指示を受けた部分を書き綴る。

当時主将を務めた自分は、歴代の主将の中でも抜きん出て恵まれていると思っている。創立50周年の当事者として、創部以来のたくさんの先輩とご縁を頂いた。同期は3人で、皆べったりと仲はよくないが、互いに相手を認め合っていた。

全国大会の入賞は、たくさんの期待に応えられたのか、まだまだ物足りなかったのか、まだ自分の中では消化できてないが、それからの大きな勲章にはなった。何事もプロセスは辛いが、結果が形になって現実となると感動的にうれしいものだ。経験した者でしか得られない力がつくものだ。苦

難を避けようとした時のリスクはあまりにも大きい。そして必ず孤軍奮闘ではなく、誰かが手を貸してくれる。理解してくれる。応援してくれる。この心地よさは忘れられない。

ただ、自分が経験したから後輩も、という訳には行かないのも現実だ。今回「現役部員へ」ということならば、実は2年生の時にいい経験をしている。Ka-6E、2096号機のオーバーホールの一役だ。当時立命館はCRを自校でオーバーホールをした。しかし監督初め歴代のOB諸兄の思いとは逆に、現役の執行部が出した結論はドイツ送りだった。当然ながらその費用は現役だけで捻出することとなり、合宿に行く費用もままならず、辞めていった部員も多かった。いわゆる「強制バイト」に明け暮れた。だからこそEがドイツから戻ってきた時の感動は忘れられない。当時の現役は、より一層、部に愛着を持ったのも事実だ。国内であれドイツであれ、親に逆らっても従っても、結果は同じような感動を得られたと思う。自分たちが今でも大切に思うのは、しっかりと責任を果たしたという充実感だ。責任と義務の上に、自分たちなりの自由な取り組みを楽しむことを、是非20前後の若者に体験してもらいたいものである。

航空部は誰のものなのか？それは確実に現役のものだ。部の存亡の時でさえも、OBという立場はその果たせる協力にも限界はある。一方で現役学生も今を生きる若者世代としての葛藤があるだろう。

編集長の危機感は、単純なノスタルジックな延長上に、自分たちの愛着するものの低迷を嘆いておられる訳ではないと思う。航空部という組織を卒業してゆく者が、これから胸を張って積極果敢

に国や社会に取り組んでいけるかということを危惧されているのだと思う。

名称や飛んでいることは同じでも、異質な目的と活動を続ければ、卒業生の志向はますます離れていくだけ。過去を鑑みない行動は、その時々々の満足は得られるものの、大きな視野や大きな責任に触れる事はなく、学びは小さい。いままさに喧々諤々と話しをする最後のチャンスなのかもしれない。

編集長が今回どれくらいの方に「原点にもどろう」を送られたのかは知りえないが、たくさんの志が集まることを期待する。そのなかで、微力ながらも参画できることを望みたい。

もう一度飛び立つ手助けを

平成4年卒 玉井克典

「原点に戻ろう」というテーマで原稿をいうことなので、学生の頃、どのようだったかと思い出してみました。

それまで漠然と飛びたいと思っていたので、入学してハンググライダーと熱気球どちらにしようかと迷っていました。(グライダーというものは知りませんでした。)何日目かに展示してあったASK23に気づき、吸い寄せられて行きました。4年生の方の説明がよかったのか、一番安全そうだったので決めた覚えがあります。

1、2年の頃はあまり天候に恵まれず、台風や大雨のため総撤収(機体やウインチなどを宿舎へ引き揚げる)は数知れず、0発合宿もありました。でも自分の思うとおりに飛べるようになりたいという気持ちで続けていたように思います。

そんな中、練習フライト後の講評で山口さんから「玉井は松田と同じような操縦の仕方をするなあ」と言われたことがありました。(松田さんごめんなさい。)それもそのはず、入部後、グライダーについては真っ白な状態の自分たちに、1年先輩の松田さんにたくさんの学科、特にフライトの学科をしてもらっていたからです。そしてそのことを実感した瞬間でした。あとから思えば、人に教えることについて考えるきっかけになった出来事でもありました。

2年生の秋に発ソコ、その後Ka6-EやASK23に乗れるようになって、ようやくグライダーをある程度思うように飛ばせるようになり、当初の目的は達成しました。ただ正直なところ、少しでも長く飛びたいと思うことはあっても、競技にはそれほど楽しさを感じませんでした。いやそんな余裕がなかったのだと思います。

3年生になると自家用受験や、部の運営などで

多忙になり、4年生になると今度はある程度の成績を残さなければというプレッシャーで、とても楽しめるようなものではありませんでした。自分の技量を上げるだけで精一杯、それもどこまでやっても不十分な気がして、不安だらけでした。

それでもなんとか4年間やれたのは、やはり代わりに助けられていたからだと思います。陰に陽なたにリードしていただいた先輩たち、優秀な後輩、そして同期生のがんばりのおかげです。

特に同級生はそれぞれの役割をきっちりと果たしてくれていて、任せておいても安心でしたので、どれほど助かったことか。また、一定レベルまで到達できたのは、やはり積み重ねられてきた実績に引張られた賜物と思います。そんなことを感じられるようになって、教育証明取得へも一歩踏み出せたと思います。

今こうして思い返しても、部を引っ張るとか、キャプテンシーを発揮するとかはぜんぜんできてなかったと思います。しかし結果的に自己を高めることができたことは4年間で得た最高のものだと思います。繰り返しになりますが、やはり周囲の協力、あるいは部としての勢い、力といったもののおかげは非常に大きいと思います。

翻って現状はどうでしょうか。ここ数年の危機的な状況はやや脱した観もありますが、今の1、2年生には伝えられるべきものがほとんど伝わってないような感じます。彼ら一人一人は、自分たちのころと比べても決して劣っているわけでもなく、むしろもっとしっかりしている面も多いです。それだけにこの何年かの断絶が悔やまれます。

先日も学生の一人がポロッと、「もう何年前か、あるいは後に入部したかったです。」といていました。もちろん、乗り越えられれば成長で

きるし社会に出たら役立つ経験になる、みんなそのときそのときにそれぞれ苦労し努力してきたのだ、と言うのは簡単です。しかし代々築き上げ、引き継がれてきたことにどれほど助けられたかと思うと、それらが無い彼らには、どう伝えどうリードしていくべきか、迷うところもあります。

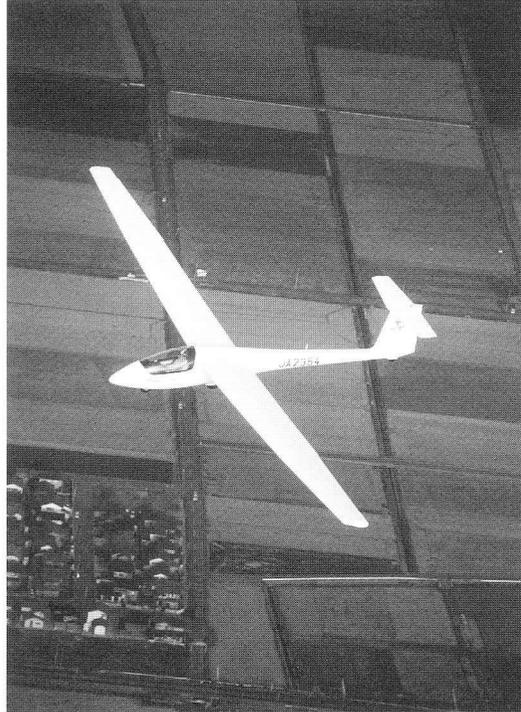
学生に何かアドバイスをと、自身の学生の頃を振り返ったものの、自分たちの時には存在し与えられていたものが、今はそれらがほとんどない状態となっていることを再認識しただけになってしまいました。

部としての基軸みたいなものがなくなっているの、もう一度再構築するのに、OBの

支援もやはり必要なのではないのでしょうか。頭ごなしではなく、現状に即した形で。どん底から再び上昇気流を捕まえられるか、この数年が非常に大切な時期になると思います。自分自身も微力ながら航空部がもう一度飛び立つ手助けをしていきたいと思っています。

追記

整備士の皆さん、ぜひ学生の指導にご協力お願いします。Ka6-Eはお休み中ですが、ASK13、ASK23もきっちりメンテナンスできている状態ではありません。少しずつでも知識やノウハウを伝えていただけませんか。よろしくお願いします。



アイオンで飛ぶ現役時代の筆者(福井)