

## 前席、後席のお付き合い

昭和19年卒 牧野 鐵 五 郎

北尾君と私のお付き合いは実に永い。昭和27年夏、京都府の玉水で開始された学連関西支部のグライダー訓練以来のもので、のちに訓練場所を高松飛行場に移したが、玉水でプライマリーの訓練を終わった北尾君たちは同期の安田、亘理君(関学)達とともにウインチ班のトップクラスとして高松飛行場に君臨していた。

そして愈々昭和32年自家用(上級)の実地試験が迫ってきた。さすがに心中穏やかでなかった試験当日、試験官が受験生の北尾君達に要求した課目のなかに“サイドスリップで高度処理をして着陸”という課目が示された。

勿論それまでの練習中にサイドスリップは何度も練習していたから、試験官の指示にビビルはずもないはずが、やはり試験というだけに北尾君達は極度の緊張に襲われていた。

私は極力彼らを落ち着かせるために、「何時ものように少しだけ高い目に進入して軽くサイドスリップをするように。決して深い角度のサイドスリップはしないように」と注意して出発させた。

ところが第四旋回を終わって最終進入に移った北尾君の操縦する鷹七を見ると、ベラボウに高度が高い！困った！と思った瞬間機体をグイッと傾けた北尾君は深い傾斜のサイドスリップを取行した。

エエ！と驚く私の目に飛び込んできたのは、あまりに深いスリップに機体を立て直す拍子に勢い余って帽子を飛ばしながら反対側にもう一度派手なサイドスリップをしている光景であった。

試験官はそれを見て私に

「サイドスリップは一度で結構でしたのに……」とのたまわれた。皮肉タツプリの試験官の言葉に

ギャフンと参っている私の目の前にサイドスリップの横風に帽子を飛ばしながら奮闘した北尾君が制限地内に見事着陸したのは勿論のことであった。

関東支部の山中君が(早稲田)戦後初めて学生で飛行機曳航をやったというニュースが飛び込んできたとき関西の学生連中は少なからず大きな衝撃を受けた。併し一番強烈な刺激を受けたのは他ならぬ関西支部の教官達で、

「関東支部に負けてたまるか！」

と計画したのが、高松～徳島間100キロ野外曳航であった。

この計画の実施に当たって選抜されたのが安田、北尾、亘理の当時関西支部の三羽鳥といわれていた猛者連であった。

併し初めての長距離野外曳航の末に訓練本拠地以外の徳島飛行場への着陸に誰を当てるか私は色々悩んだ末、北尾君を指名した。彼なら慣れない徳島飛行場へも安全に着陸してくれるに違いない。私はそう信じて躊躇することなく彼を指名した。

高松と徳島の間には、大阪峠という難所があって、行くにも帰るにもどうしても此処を越えなければならなかったが、当時飛行機とグライダーの間には無線による連絡方法がなかったために、曳航索に電話線を添わせた通話での連絡方法が取られた。

高松を出発して、途中大阪峠の難所も何とか無事に通過したのち愈々問題の徳島飛行場への着陸となったが、グライダーを離脱して先に着陸した。私が見守る中を北尾君はユックリと場周を廻りながら、最終進入に差し掛かったが、案の定目測が定まらず、予定より大分高い目測で進入してきた

が、ソコは得意の“サイドスリップ”で何とか高度処理をして、広い飛行場のド真ん中に見事着陸してくれた。

北尾君が事業用の実地試験を受けたのは、八尾飛行場であったが、この時も試験官が試験科目として指示されたのが“宙返り”であった。

それまで宙返りの訓練をしていなかったのも、私も少々アワテタが、北尾君はモット面喰らったに違いない。慌てる北尾君に私は地上で宙返りの操縦桿の使い方を縷々説明した。当時のグライダーは全部単座形式であったから、地上で説明して「ハイ、一人でどうぞ」と言うことが極く普通のことであった。

私は宙返りを長い八尾の飛行場のA滑走路に沿って行うように指示した。これは宙返りの頂点で滑走路を見れば、傾きも方向も一番良く分かると思ったからである。

信貴山の方向から、速度を加速して進入してきた鷹七が見事試験官の頭上でクルリと一回転したのは見事であった。

昭和34年の冬、生駒山の前面に発生する斜面上昇風を利用して銀章課目に挑戦する学連の記録会が開かれたが、北尾君も選手の一人としてその大会に参加していた。併しなかなか搭乗順が廻ってこなくて、期間の終わりに近かづくにつれて北尾君の焦りは頂点に達した。私は荒れる北尾君をパイパーに乗せて生駒山前面で滞空するときのグライダーの飛ぶコースを何度となく練習させることにした。

「イイカ！肩越しに山の稜線を見下ろしながらコースを取るんだヨ」

高度が高くなれば肩越しに見える山の稜線は遠くなる、つまり山肌から遠く離れても大丈夫、高度が低くなればその反対で、山の稜線に近づく。これを守れば山の稜線を越えて風下側の大きく流されることはない。

この練習の効果があつたかどうかは知らないが第一回の記録会の最終日に北尾君は見事滞空時間5時間9分、獲得高度700メートルの獲得に成功した。

訓練場所が福井空港に移って、飛行機曳航訓練が行なわれていたある日私は北尾君にグライダーに「乗せてもらった」ことがある。

前席に座った私に乗せたまま北尾教官は翼端を持ちながら、出発点に向かう。普段は学生諸君を叱り飛ばしている北尾大教官が翼端を持って機体を運ぶなんて誠に恐れ多いことであった。

久し振りに乗るグライダーの快適さは後席に大教官が同乗していると言う安心感から私は曳航機の後ろ姿を追いながらも

「あれが日本海です」

という北尾君の説明にも納得。曳航索の弛みもナイロン索が適当に緩衝して呉れる。気がつくのと、曳航機に同乗していた三浦君が写真撮影のために接近してくる。手を振りたところだが一寸不謹慎のそしりを免れないので、ソコはグット堪えた。

併し、北尾君の生涯「後席」を自負していた私も福井飛行場でのフライトでは安心して「前席」で遊覧飛行半分のラストフライトを十分に……満喫させてもらった。

## グライダーの師、酒の師北尾さん

昭和49年卒 土田正明

北尾先輩の訃報を知ったのは、奥様からのお手紙でした。一昨年から約二年、単身赴任で自宅を留守にし、しばらく、皆さんとも音信不通でした。葬儀にも参列出来ず、非常に残念です。北尾先輩は、持病はあるものの当然、お元気とと思っていましたので、訃報に接したときは、驚き又、大変さびしく、自分の親父の時以上に悲しいことでした。

ここしばらくは、グライダーとは無縁に、仕事一筋でしたが、昨年、東京秋葉原で営業活動中に、神の見えざる手に誘われたのか、学生時代を思い出し、模型屋を覗き、飛行機モデルを見る中で、不思議と「パイパースーパーカブ」を探していました。今思うと、北尾さんが呼んでいたのかと思っています。それ以降、カブ機とグライダー模型を集め、今は、カブ機は8種14機、グライダーは6種6機あります。先ず、北尾さんに乗せていただいた同志社の単座 Ka6E、関大リベレの木製ソリッドを作り、模型工作室に飾っています。ASK 13も完成し、今は H23C の図面を探しております。年内には飛行機曳航を再現しようと思っています。

私の人生はグライダー抜きには語れませんし、又、グライダー＝北尾さんであり、北尾さん抜きには語れません。それほど影響を受けた方でした。さて、「チョッケイさん」と呼ばれる方が多いですが、どうも私は性に合わず、いつも「北尾さん」でした。初めてお目にかかったのは、70年4月八尾格納庫だったと思います。新入生にはめっぽう優しい「学連の先生」と思っていました。以後、航空部は不運、不幸に遭遇しましたが、活動再開後は、「学連の教官」とは言え、「同志社の先輩」として、他大学に迫るに追越せと、私達70年度生を可愛がって頂きました。

福井の曳航訓練はほとんど北尾教官の御指導があり、又、吉井川滑空場も来て頂き、私も Ka6E に乗る事が出来ました。以後、6への搭乗回数だけは群を抜き多かったと思います。更には、東海支部との合同合宿も組んで頂き、関東妻沼でも何度も指導頂きました。その結果、私は銅賞を取得しました。そんな中で、同志社は不幸から立ち直り、他大学以上になったと感じました。

学生時代後半の助教、ひよこ教官の時は、北尾教官といつも一緒に合宿し、教官としてのご指導を得ており、グライダー訓練だけではなく、特に福井では酒の飲み方、肴の作り方、美味しい店を教えてください、社会勉強もさせて頂きました。

福井合宿の撤収後、空港事務所で全日空の受付嬢を誘い、愛車のカローラに乗って、福井市内の飲み屋でカニは食うわ、エビは食うわ、散々飲んで、受付嬢は家に送り、そのまま延々8号線で柏原の北尾先輩宅に向い、泊めて頂き、翌朝は、まだ小さい息子さんとも追っかけっこもしました。今では想像も出来ませんが、よくもまあ、泥酔運転を200km以上もしたものです。

福井空港内の終了後のレストラン厨房で、卵50個くらい、ベーコン1Kgくらい買って来て、オムレツを作ってもらったこと。当然、その晩は、事務所内の教官部屋で、飲み明かしました。

吉井川、木曾川でも撤収日前夜は、肉や野菜を仕入れ、大きい鍋でシチューを作って、訓練生に振舞われました。

北尾さんと居ると当然のように、夜は、酒、ビール、サントリーレッドを吞まれ、お年を召してからは、お気の毒でしたが、我々若者はビール、北尾さんは「氷水」で我慢されていました。

お蔭様で、私は、社会に出てからも、会社一の

酒飲みになり、酒の飲み方、接待の仕方で困った事はありません。

真面目な思い出としては、北尾教官に同乗飛行でご指導頂いた事です。勉強になったのは、八尾空港でウインチ曳航の耐空検査です。後にも先にも以後の曳航は無いと思います。航空日誌を見れば更に思い出すと思いますが、H23CとKa6Eだったと思います。Cに同乗して頂き、テスト飛行の進め方や、操縦の仕方を勉強しました。生駒連山、大和川の景観は薄暗い早朝に良く映えていました。生駒が東にあるので上空は日の出直後で、地上は未明だったかな。

福井では、スーパーカブ機で、西は東尋坊、東は白山、南は九頭龍側の上流までも乗せていただき、操縦法も教えて頂きました。

グライダーが滞空すると休憩し、ピストにカブ機で乗り着け、即、タバコをポケットから探し、無いときは私にネダリ、それも安物のエコーをイップクされていた姿をいまでも思い出します。

飛行訓練に関しては、非常に厳しい方でしたが、訓練生にヤル気を起こさせるムード作りも上手でした。特に初ソロ飛行については、「熱気」が出てくると、行け行けムードにもなり、訓練生側も急に自信が沸いてきました。当時は、「ブレイクスルー」という言葉は、聞きませんでした。今思えば、スポーツで言う、スランプから抜け出すと言うか、正にブレイクスルーした操縦法を身に付ける事が出来たという事でした。

北尾教官をヒヤリとさせたこともありました。私は、何の問題も無く、安全と踏んで着陸しましたが、北尾教官は、非常に立腹で、その夜は声も掛けていただけませんでした。今思えば、地上に居る主任教官としては当然だったと思いますが、

H23Cに私が後席で搭乗し、前席は訓練生でした。高度50mから100mまでで(H23Cの高度計は大雑把で100m刻みだったか)索切れがあり、Uターンしてピスト横に難なく楽勝で接地しましたが、その時の急旋回で片翼が地面に激突しそうに見えたようです。今振り返って見れば、何事も落着いて処理すれば難なくデキルモノデスヨーと北尾さんに言えばよかった…。

関大のリベレについては、運良く教官として福井で合宿しており、進空式の日にはピカピカのプラスチックに初搭乗させてもらいました。当時プラスチック機は国内に殆ど無く、初めてのプラスチックでの慣熟飛行です。先ず、萩原式の設定製造者の堀川さんが乗りましたが、いつまでも飛行を続け、楽しまれたのか、降りて来ません。その後、5番目に搭乗し、大先輩の操作を事前勉強出来たので、曳航もエアワークもギアダウン、アップも、着陸も上々の出来で、曳航されていた北尾さんからエラク誉めていただいたことを覚えています。しかし、操縦性、乗り心地性能など、本当に素晴らしい乗りやすい機体ですね。DISSCUSよりも気に入っています。

出会いから36年、グライダーにハマリ、訓練生、助教、教官、コーチと歩みましたが、節目、節目でご指導頂いた北尾さんの思い出は尽きません、今は多忙ですが、後6年の定年後からは再度グライダー人生を歩みたく考えています。

北尾直敬さん、北尾先輩、北尾教官、本当にありがとうございました。正に高い高い空へ進空され、我々後輩を見守ってください。

衷心からご冥福をお祈り申し上げますとともに、ご家族、ご親族の方々のご多幸を祈願し、「北尾さんの思い出」とさせていただきます。