

創部75周年実行委員会設立にあたっての思い

実行委員長 昭和62年卒 新庄博志

はじめに

平成23年、我が同志社大学体育会航空部は創部75年目を迎えます。その間幾多の皆様が、その時代その時代において精一杯駆け巡り、その積み重ねがこの部を今日まで育ててまいりました。システムや体系は時に応じて移り変わりがあるものの、その一貫した部の哲学は普遍の大河となり、これからは脈々と続くものと信じます。また、果敢な青年期に航空部に関わったことは、その後の人生においても大きく自我に影響し、その礎となっているのは私だけではないと思います。青春の1ページを飾った航空部が、周年という節目の年を迎えるとき、過去に感謝し未来に希望を夢見ることは不思議なことではないと思います。

周年とは

周年の機軸は温故知新にあると考えます。先輩の活躍を探求し、過去に学ぶことは、これからの展開のためにも必須の要件です。長年に渡り、内から外から我航空部をお支え頂いたご関係者におそろい頂き、感謝の気持ちを伝えること。また歴年の記録を整理し、部の沿革を明確に残すこと。そして志を同じくした者が、世代を超えて一堂に会し、友情や交流を深めること。それらはすべて、将来の担い手、いわゆる現役学生へのメッセージであり、期待であり、パワーの伝達であるべきだと思います。「周年だから周年事業をする」のではなく、周年を機に、新しい一歩を踏み出す為の学びや、勇気を生み出す事業を展開したいものです。

周年のかたち

誰もが一番気になるころは、周年記念事業は

どれぐらいの規模で、何をして、いくら掛かるのか？ということでしょう。それを早期に私案を示すのを良しと思いません。いま、翔友会の会員が250人おられるなら、250通りの周年のイメージがあるわけで、それをいかに1通りの事業にしていけるかが、これからの5年間だと思います。50周年、60周年で培っていただいた財産を大いに活用させていただきながら、新しい形にチャレンジしてみたいと思います。

周年の担い手

今の時代、プロに任せれば無難に美しく一連の事業を仕上げてくれると思います。しかしそれでは物足りなさを感じるのは必定です。すべての翔友会会員、現役学生が充実感を得られるのは参加ではなく参画の結果です。実際には物理的にも、期間的にも無理な部分はあるにせよ、すべての方が周年当日だけではなく、プロセスから係われる仕組みづくりを考えたいと思います。また、周年はその年だけではなくもったいないものです。プレイベントだけでなく、早速来年度からカウントダウンを始めて、小さな事業を積み重ね、その輪を次第に大きく広げ、大輪の輪となって平成23年を迎えたいものです。

おわりに

ふらふらと久しぶりに昨年OB総会にやってくると、突然のご指名を受け、しかも下がれぬ状況に追い込まれ、名誉ながらも大変なお役目とは重々承知ゆえに、即答はできませんでしたが、お歴々の皆様とお話を重ねる中で、これも因果と腹をくくりました。ただ、使命感だけでは5年間も持ちません。ましてや5年間突っ走るつもりもあ

りませんし、踊り続ける体力もありません。私の人生の一部として、一連の積み上げを楽しみながら、充実した日々を送りたいものです。その上で、私と一緒に5年間を共感していただける方が、きっとたくさん声を上げて来てくださるだろうと信じています。

若輩ですが、がんばりますのでよろしくお願いたします。

編集長独言

総会で、牧野鐵五郎氏から、「永年お世話になった感謝と、75周年事業に弾みがつけば」と仰って高額のご芳志を翔友会に頂いた。使途はただ、「有意義に」ということである。

つけても思い出されるのが、小野 哲先生が、部長ご退任と、会長引退時の2回に頂戴したこれも高額のご芳志が「小野基金」となったまま凍結されていることである。金利の高かった時代で、その果実をもって有効な使途にあてる目的で「基金」としていたが、低金利の時代、当初の目的が果たせない今日、こちらの方も再考してはどうだろう。

双方とも、ご意思に沿えて、且つ何時までも感謝の心が形として引き継がれるような使い方であればならないと思う。良い知恵はないものだろうか。有意義に使ってこそ、ご恩返しとなるのだが…。

第一回同立戦の前後

昭和41年卒 岩崎俊樹

私が在籍した1962～65年の同志社航空部は、部史の中でも戦後の高揚期だったと思います。

当時、関東はすでに妻沼をベースに多くの大学がソアラー(主に H-23B)を単独所有し、ウインチ曳航で滞空時間や獲得高度を競っている話が伝わってきていました。

関西はと云えば、八尾や高松空港で民間機・自衛隊機の離発着する合間を縫いながらの自動車曳航は、それなりの味はありましたが、機体はセカンダリーで離脱高度は 300m 前後、滞空するなど夢のまた夢でした。

それは、正に「東西格差」でありました。その格差打破の象徴が、関西初のソアラー単独導入でした。

入部の年、62年11月に H-23C「イオラス」による待望の初合宿が、八尾空港で行われました。「関東何するものぞ」の対抗心が部全体に盛り上がったのも、ごく自然の成り行きでした。阪大・関大等、ソアラー導入校も相次いだこの頃、同志社に限らず関西全体の心意気だった気がします。

65年の全国大会で、我が同期の山田裕章が2位(優勝は阪大の大久保君)入賞したのは、イオラス導入の苦勞だけして卒業した先輩への恩返しになったと同時に、関西のレベルアップを証明する快挙でした。

また、当時は年毎に次の世代に残す成果を挙げる事が、暗黙の義務でした。田地川 彬を主将とする我々62年度生が掲げたのは「同立戦」の創設でした。

当時「早慶戦」が唯一の対抗戦として存在し、また、両校が学生航空界の実績もトップクラスで

した(2番目が慶法戦だったと思いますが、65年の時点で行われていたか、覚えていません)。

関西で対抗戦と云えば当然のごとく「同立戦」であり、立命館側(日野上善彦主将)も賛同し、私が競技規約作りの担当として、東京へ出張して、早慶戦の規約や運営を調査しました。

確か、学連全国大会と早慶戦の規約の折衷案のようなものを作りました。滞空時間・獲得高度・指定地着陸に得点配分したと思いますが、自記高度計を用意したかどうかの記憶も定かでなく、まず開催ありきのスタートではありました。

【第一回同立戦】

1965年6月 於：高松空港
競技機 H-23C (同志社)
H-23C-2 (立命館)

両校引き分け

朝日新聞・NHK-TVで報道

梅雨空の曇天で、サーマルの発生など望むべくもなく、正に開催することに意義のある同立戦の旗揚げでした。

今年も8月に同立戦が行われるようです。

同立戦がどのような位置づけで40年継続してきたのか、知りたい気もします。

第一回同立戦 於：高松空港

(1965年 6月 3日～6日)

出 場 選 手

1 部

同志社

田地川 彬
田中 信
岩崎 俊樹
山田 裕章

立命館

日野上善彦
水田 準

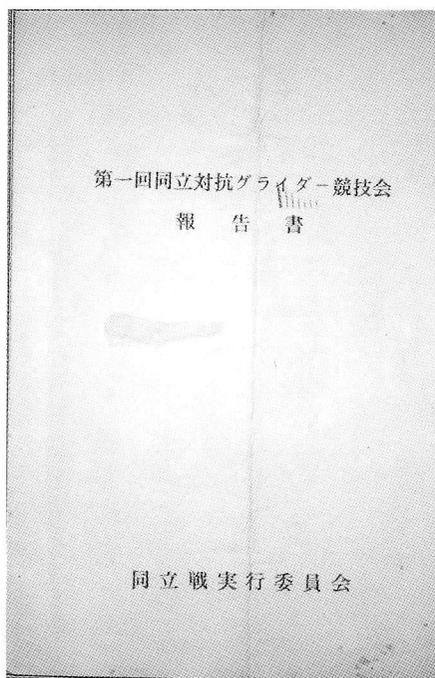
2 部

同志社

一円 億夫
桐山 隆
佐藤 真二
竹鼻 信昭
阿部 克己

立命館

中尾 光治
金原 秀明
東 正幸
富山 晋
吉田 豊



第一回同立対抗グライダー競技会報告書

終了後発行された報告書。粗末な紙で、たった8ページの冊子であるが、小野 哲競技委員長を初め、同志社田地川、立命日野上両校主将の開催に至る経緯と準備の苦労が所感として述べられていて、熱き思いが伝わってくる。競技規定は別紙であったのか、この中には掲載されていない。両校選手の成績のみ記録されている。500対500点で引き分け

航空部の思い出と近況

昭和52年卒 岡野裕之

1973年度生の私の航空部の思い出は数々ありますがやはり、一回生の最初の合宿と祇園祭、山鉾の曳子のバイトが強く印象に残っています。

「起床一っ!!」突然3回生、班長の落合先輩の大きな声で叩き起こされ、外はまだまだ暗い暁の中、一体何が起きたのかと思いつつ同期生と一緒にあたふたと布団を上げ先輩の「早くしろ!」の叱責の中、おろおろしながら合宿の初日が開けたのを今でもはっきり覚えています。

遡ること2ヶ月、入学間もない私が今出川キャンパスを歩いていると、オリテの期間で各部が新入生の勧誘をしていました。確かKa-6Eが展示されており、思わずコクピットを覗き込んでいると四回生の土田先輩がニコニコと近寄ってきて「どや、かっこええやろう。グライダーに乗ると本当に気持ちええで、音は全くしないし別世界や、乗ってみたいと思わないか」。

更に話を聞いてみると練習もあまり厳しくなさそうであり、体育の単位も取得できるとのことでありました。これは「うまい話あり」と入部させてもらいました。

初合宿は岡山県邑久郡邑久町の吉井川河川敷のウインチ合宿で、地元の酪農家のご厚意で一軒家を借りて宿舎にしていました。朝食は大家さんが飼育されている牛の絞りたての乳を分けもらいパンと一緒に頂いていました。新鮮で成分無調整のこの牛乳がまたおいしかったのを思い出します。

訓練はきつかったです。グライダーの翼端を走って取ることや、機体押しは日頃御所の周りを走るトレーニングをしていたのであまり苦にならなかったのですが、暑さと喉の渇きが堪えませんでした。水分の補給は体力の消耗になるとのことで訓練中は

不可で昼食時のみ水分を摂ることが許されていました。このことで小さな事件が起きました。訓練が終了し撤収作業も終わり皆が整列し、これから宿舎に帰ろうとした時、私の隣に並んでいた同期の某(堀田)君が突然ふらふらと倒れたのです。名前を呼んでも意識がなく、これは大変と救急車を呼び、邑久町立病院へ運ばれました。付き添いをした同期の野崎君の話では、病院に到着すると職員の方が慌てて出てきて、グライダーの事故があったのか?と大騒ぎだったことです。某君は結局「脱水症状」とのことで1~2日入院し、点滴で全く元気に復帰しました。これ以来、搭乗前にも水分補給ができることになりました。

このことがあったからだと思いますが、ある昼休み、窪田コーチが1回生のみを河川敷の堤防に集めて合宿の感想などを聞きながらの話の中で「もし過去に戻ることができたなら、私は1回生の時に戻りたい」とおっしゃったのがとても印象に残っています。この時はよく理解できませんでしたがなるほど、その通りだと思います。

初の搭乗の慣熟飛行は本当に感激と興奮の5分間でした。機体は萩原式H23Cで今まで経験したことのない世界でした。後ろの教官は4回生、主将の宮原先輩でしたが落ち着いた操縦に真底感心したのを覚えています。

以上が初合宿の思い出です。

「ええーんやあーらあーやああー」の音頭取りのかけ声と共に、2本の綱がぴんと張り車はぎしぎしと音を立てて動きだします。祇園祭のメインはなんと言っても7月17日の山鉾巡行です。

部として請け負っている「岩戸山」はゆっくりと新町通りを上っていきます。1~4回生全員同

じ傘、法被、草履の姿での曳き子のバイトです。

コースは四条通り～河原町通り～御池通りと反時計回りで巡行し、再び新町通りを下り元の場所に戻ってきます。何せ初めてでありペース配分がわからず最初からパワー全開をした同期の黒田君、岩田君は四条通りの中頃で顔を赤くしてかなりバテ気味でした。この頃になると何故綱の根元を担当しているのかやっと分かってきました。1回生の元締め役、2回生の高塚先輩、当バイトの責任者である4回生、主務の速見先輩はかなり真面目モードで綱を引っ張っておられました。4回生の某(内田)先輩は綱の先っぽを持ち綱をブラブラさせながら我々に向かって頑張るようと檄を飛ばしておられました(卒業後しばらくして、東京在住時に落合先輩と一緒に某先輩のお宅におじゃまし、奥様の手料理を頂き舌鼓を打たせていただきました)。

そして、四条河原町に達すると山鉾巡行のハイライト、辻回しになります。それ迄は、ちまきを投げ散す囃子方に観客の目が集まっていますがここは曳き子が主役で、思い切り綱を引きガーンという音とともに、水をたっぷりかけた竹の上を車が滑るたびに大勢の観客の歓声、拍手が起こりちょっぴりパワーを頂いた感じになりました。

御池通りでは、ジュースを飲むことができ暑さと喉の渴きを癒して一息つきました。再び狭い新町通りを下り、ようやく車は元の場所に戻って来ました。朝9時に出発し戻ってきたのが昼2時頃約5時間の暑い夏の1日が終わりました。

(同期会について)

卒業後5～6年の間は毎年、黒田君、野崎君、堀田君、岩田君、岡野等が持ち回り制で同期会を

行っていました。しかし皆結婚してから久しく同期会が行われていみせんでしたが5年前、20年ぶり久々に全員参加で集いました。昔と変わらぬ話をし、皆恙無くおいしいお酒を頂きました。「友と酒は古いほどいい」の諺をしみじみ思い出しました。次はいつになるか分かりませんがまたの機会を楽しみにしています。

(近況について)

現在郷里である広島市に在住しています。仕事は東広島市にある自動車学校の経営に携わっています。卒業生は年間、普通車1000人、他車種200人で全国に1500校の自動車学校がありますが平均的な規模です。この業界も少子化の影響を大きく受け教習生の減少という構造的な問題を抱えています。これからは免許の取得だけでなく多様な講習を行うことが糧の一つになっていくと思います。

(終わりに)

私としては、正確な記憶に基づき「航空部の思い出」を記したつもりですが30年以上前のことであり、もし間違いありましたらご指摘頂き、記憶のプログラムの訂正をさせて頂ければと思っています。お手数ですがご連絡いただければ幸いに存じます。

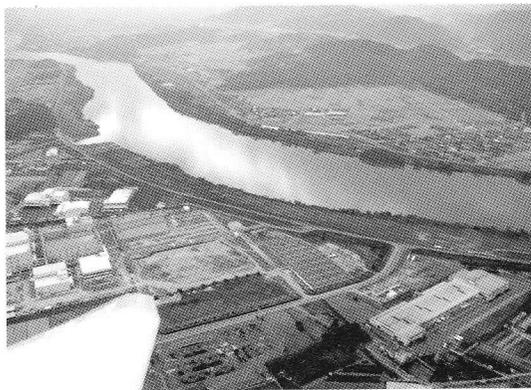
E-mail: okano@chugokusangyo.co.jp 迄お願いいたします。

以上、大変な駄文で失礼いたしました。

邑久滑空場近影



筆者達が慣れ親しんだ邑久滑空場は、その後事故の発生により、使用されなくなっていたが、30年前、関西の各大学航空部OB達で結成された社会人クラブ「関西エアロスポーツクラブ」の手によって再開され、モーターグライダーを含む5機の練習舞台となって今日に至っている。



ウインチマンで活躍中の筆者 隣は同期の野崎氏

新篠津から ～今思うこと～

平成7年卒 今川隆文

1992年9月1日。北海道石狩郡新篠津滑空場。思い返せば、ここでの出来事が私の航空部生活の全てであったと言っても過言ではない。

セカンドソコに出るべくJA2256に搭乗した私は10時39分に離陸。約7分間のフライトを終えた10時46分、着陸しようとした機体は右に偏向し、右主翼を自動車に衝突させ中破。一瞬何が起こったのか分からなかったが、コクピットから降りて状況を把握した。

北海道新篠津での合宿は同志社大学航空部の新たな試みであり、翔友会諸先輩方、また活動をともした上級生の先輩方が汗水たらし実現させたものであり、またJA2256を所有するまでの苦勞を聞いていただけに、胸を締め付けられる思いであった。謂わば航空部の新たな未来を閉ざしてしまった。

当時無力な私はただただ放心状態にあるのみでどうしていいのかも全く分からなかったが、今この場をお借りして翔友会諸先輩方、教官、同期や後輩の仲間達、学連関係者、新篠津滑空場で協力いただいた方々に改めて深くお詫び申し上げたい次第である。

あれからもう10年以上が経過したが、時折航空機、特に滑空機の悲惨な事故を紙面で目にするたびに自分の心の中で新篠津が思い起こされ、「何で……」と繰り返す。特に若い命が失われる事故はいたたまれない。私も自分の命、そして仲間の命も奪っていたかもしれない。きっと彼らは大きな夢や希望を描いて飛立ったに違いない。そんな夢や希望が一瞬にして崩れ去ってしまうなんて……。」

自由に空を飛ぶということは人間の憧れであり、また大変楽しいものである。しかしながら常に危

険と隣り合わせでもある。

教官に言われてそうだと理解していたつもりでも、本当に身にしみて分かっているグライダーパイロットがどれだけいるのか？と考える。「安全や楽しさ」は一定のルールを遵守して初めて実現されるものであり、決して自然に湧き上がってくるものではないと思う。またパイロットのフライトに対する意識レベルにも大きく影響されるだろう。

当時の私はこういった点があまりに未熟であった。シアトルマリナーズのイチローは「打席での結果はネクストバッターズサークルに入ったときの心構えから既に決まっている」と云う。グライダーに言い換えるのであれば「搭乗を言い渡された時点からコクピットに乗り込むまでにどれだけのことを考えるか」ということになるだろうか。当時、教官や先輩方からは「きれいなランディングはチェックポイントの入り方で決まる……」と何度も指導いただいた。しかし、本当はもっと前から決まっているのかもしれない。同じ時間を飛んだパイロットでも搭乗までにどれだけのことを考えるかによって大きな差が生まれるだろう。現役時代にもっと早く気付いていれば、もしかするともう少し違った経歴を残せていたかもしれないと思えば後悔することがある。

新篠津は私が歩んできた34年間の人生の中で今となっても最大の挫折で、これほど周囲に迷惑を掛けたことない。

そんな中で厳しくまた暖かく指導いただいた教官、先輩、同期の仲間には感謝の気持ち以外ない。当時は自分の居場所を見つけるのが大変で退部も考えた。しかし、周囲に支えていただき4年間を全うすることができた。周囲に感謝し、耐え、継続することの意味や大切さを学んだ。皮肉にもそ

れが社会に出た今大きな支えとなっている。現役時代、成功からは満足感が得られなかったような気がする。しかし、挫折や失敗は己を成長させる大きな要因になると今でも信じている。

もし、この原稿を現役部員が目にしてきているのであれば是非伝えたいことがある。「一つは、仲間たちと常に競争意識を持ち、与えられたフライトの機会を大切にしてほしい。切磋琢磨することで「強い同志社」を復活させてほしい(当時、1学年上の那須さんがいつもおっしやっていた)。時に競争に敗れ悔しい思いをするだろう。しかし、決して腐らないでほしい。腐って投げ出すことはいつでも簡単にできる。そういう時こそ、耐え、継続してほしい。そんな中で培ったマインドは間違いなく将来の大きな財産になる。二つ目に、仲間を大切にしてほしい。仲間であれ時に衝突しあうこともあるだろう。大いに結構だと思う。心通う仲間だからこそ真剣にぶつかればいい。

しかし、どんなに衝突しようが、何かあれば仲間は必ず支えてくれる。そう信じてほしい。築いた絆は社会に出てからも大きな支えになる。三つ目に、君たちが飛べるのは(君たちには見えていないかもしれないが)翔友会諸先輩方の並々ならない苦勞があることを絶対に忘れないでほしい。こころの片隅でいい。最後に、グライダーはかけがえのない自分や他人の命を預かるスポーツであることを常に認識してほしい。精神の緩みや、フライトに対するこころの甘えは私が新篠津で起こしたような事故につながりかねない。

2005年8月19日。新篠津から13年の月日が経ったこの日、私は霧が峰高原に居た。夏期休暇を利用して妻と二人の子供を連れ旅行にやって来た。ここが日本のグライダー発祥の地であることなど

すっかり忘れていた。霧鐘塔の側面にある日本グライダー発祥の地のレリーフを目にした。急に懐かしくなった。グライダーに興味のない妻や子供に「ちょっとだけいい？」と了解を得て諏訪市グライダー協会の格納庫に足を向けた。ちょうどASK13を格納庫から出す準備の最中であり格納庫の中を見ることができた。ASK13、Ka-8、Ka-6が並ぶ。現役時代に搭乗した機体の同型機。それぞれの機体に初めて搭乗した時の思い出がよみがえる。30分近くであろうか、ただただ眺めていた。

やがてASK13が牽引され発航点に向かう。つられて私も滑空場の脇まで行った。待ちくたびれた4歳の娘が「パパまだー。早く行こうよ。」と急かす。私はそんな娘を抱き寄せ大人げもなく自慢げにこう言った。「パパは昔ね、あれに乗ってお空を飛んだことがあるんだよ。」「えー、すごいやんパパ。鳥さんみたいやん!」「そうだよ。人間はね、あれに乗ると鳥さんになれるんだよ…。」

卒業し10年以上経った今でも、やはり空への憧れは心の片隅に眠っている。「強い同志社」が復活することを祈って夢は現役部員に託すことにしよう。

最後になりますが、同志社大学航空部の益々の発展と翔友会の皆様の健康をお祈りいたします。



新篠津滑空場