

翔友会便り

最近の合宿を見て — 部への提言 —

昭和47年卒 大久保雅史

昭和47年卒の大久保雅史です、ことしの年男で還暦です。

あの12年前の航空部創部60周年の頃は熱くなり、その前後数年は田辺の格納庫によく行きましたがその後現役の低迷もあり、自分も名古屋に転勤した事などで久しく格納庫は勿論、合宿には全く行っておりませんでした。

参加していたのは翔友会の幹事会、OB 総会、スポーツユニオンのゴルフコンペ、祝勝会などでした。

一昨年の全国大会は速見 OB と久し振りに応援に行きました。昨年の全国大会は西山 OB と、そして彼らと行った新人歓迎コンパで Ka6E の復活の話が出て、7月12日の OB 幹事会で Ka6E をいよいよ復活させる話を聞きました。

今更何故?と少々疑問が有りましたが8月16日に計測を行なう事が決まり、よし夏休みだし Ka6E を見たいし、窪田先輩との約束も延び延びになっているので思い立って久しぶりに格納庫へ行く事にしました。

約束とは60周年に OB 有志で格納庫の隅に眠っていた H23C イオラスと霧が峰式 K14 アローヘッドを復元し格納庫に懸架したその機体を降ろして清掃する事です。

60周年から12年が経過して一度も点検や清掃をしてなかったと思います、元々、毎年新入生が入ってきた折に降ろして整備させる予定でした。しかし60周年後に一回も実現できませんでした。

いよいよ明日という前日は何故か心がはやるような気分でした。

8月16日はお昼過ぎになってしまったが格納庫を訪ねた、当然のことながら部員で顔の分かる者は殆どいない、しかし皆“こんにちは”と挨拶をし

てくれるのでいつになく親しみが湧き、初めて会ったという気がしないし以前と比べかなり礼儀正しいと感じました。

一人明らかに部員ではないと分かる人が居る?早速“こんにちは”と挨拶すると、平成3年卒の山本 OB でした、整備士の資格を持っているので Ka6E の滞空検査の整備をお願いして岸和田市からわざわざ来て頂いているとの事、学生の為に本当に有り難い事だと感じました。

ボックスに入り暫らく60周年の頃を思い出して感慨にふけていました。

今回の Ka6E 復活の実行責任者で現役二回生の川又さんに何故 Ka6E を復活させるの?性能では ASK23の方が良いし乗りやすいだろうと聞くと、全国大会に2チームで出場したい、特に Ka6E はハンディキャップが有り有利な点があり全国大会で勝てる可能性のある事は何でも試みようという意欲的な言葉が返ってきました。

最近では部員の数も多くなり合宿も単独で出来る、ライセンスも増えてきて部全体に活気がある様に思える。

久し振りに見たアイオーンは相変わらず美しい、木製機の芸術作品と言われるだけの事はある。

暫らくして整備、計測を行なっている部員をよそにイオラスをウインチで地上に降ろした。

十年來の埃が翼、胴体一面に積もっている、これは大変な作業だ、しかし降ろした以上綺麗に磨くしかない。ウエスをぬらしてふき取る、意外と簡単に埃は取れる、拭いた所はドーブが効いていてツヤツヤしている。

そのうち部員たちも手伝ってくれて見る見る綺麗になっていく、翼に一箇所と胴体で一箇所、羽布が破れている。

長年の温度、湿度の変化の繰り返しで破れたの
だろうしかしそのほかは意外と痛んでいない、綺
麗になってくると感動モノである。

そうしていると現役がなにやら興味深そうにし
ているのでキャノピーを開けて乗り込ませる。意
外と気に入っているようで交替で座席に座って操
縦桿を動かしている。

操縦席のポケットにログが入っていてそれを見
ているうちに昔の事がよみがえってきた。

入部して以来苦しかった事や楽しかった事、恋
人の様に愛しい思いが蘇えて来る。ギリシャ神
話の風の女神“イオラス”いい名前だ、グライダー
にこれ以上の名前は考えられない。

一回生の頃はなかなか思うように翔んでくれな
いが少し慣れてくると思い通りに翔んでくれる、
もっと慣れると上昇気流も掴まえてくれる、実に
魅力的で可愛い女神だ。

もう一度このイオラスで翔んでみたい衝動に駆
られる、これでもう一度あの天空に昇ってみたい。

気が付くとイオラスはピカピカに光っていた。

さて、もう一度格納庫の天井の上ってください
とウインチのハンドルを回すのでした。

さて次はアローヘッドの番、しかし残念ながら
旨く降ろせないもたもたしているうちに時間切れ
となってしまった。

次回のお楽しみにして、Ka6Eの計測と格納庫
の状況を見て、少々気になる事はあるが邪魔に成
らないうちに少し早く帰ろうと車に乗った時だっ
た、まだ作業をしている部員と山本OBが格納庫
の入口に整列して見送ってくれているではないか、
今までと違う！嬉しさと同時に昔の良き規律、礼
儀正しさ、ピリッとしたものを感じたのです。計
測作業の邪魔になったであろう私に、先輩として

見送る礼儀正しさに昔の航空部を彷彿とさせるも
のがありました。

この時、よし！これからもっと現役に近い所で
応援していかなければと思ったのです。

8月16日それはKa6Eが復活する日でもあり私
が現役部員を応援したくなった日なのでした。

それからは西山OBの誘いもあって二人で合宿
に行つて現役と接する事となりました。

先ずは8月31日の同立戦最終日に懐かしい福井
空港を訪れた、嬉しいことに三年振りに同志社が
優勝、前日まで天候に恵まれず試合が流れる寸前
の最終日に天気予報に反して天気が回復、この一
日で周回こそ無かったが試合が成立して我が同志
社航空部が優勝した。本当に来て良かったと感激
しました。

当初、速見OBも来る予定だったのですが、一
緒だったらどんなに喜んだ事か。8月の中旬頃、
散歩中に具合が悪くなり入院してしまった、彼ほ
ど現役に密着しているOBはいない、早く元気にな
って欲しいと心より祈ります。9月13・14日の
Ka6E復活ツアーにも一緒に行きたかったのです
が…。

ツアーには渡辺先輩、西山OB、私と一泊二日
で参加、うれしい事に現地で坂田OB夫妻、水谷
OBに合流、私は嬉しいことにASK21に載せて
もらうことが出来ました。

最良滑空比：34、H23Cとは違うKa6Eと同レ
ベルの性能でした、100kmで沈下が1m/sです、
この機体で訓練しているのか！ASK13も優れた
練習機だが、性能的には最良滑空比は26、L/
Dだけで判断できないが我々の時代と違うと実感
しました。

機体は複座が二機、単座が二機、離脱高度は低

くて300m以上、高いと400mから500m、交互発航でウインチはドラムが連装タイプ、索はナイロン、100発まで索点検なし、接地後のブレーキが良く効く、etcで“楽ちん合宿”、一番驚いたことは、こともあろうに翼端をいとも簡単に落とす事である。

我々の頃は福井空港、富山空港で自動車曳航がメインでブレーキの無いH23Cで訓練をしていたので、接地後はるか遠くまで走ってしまう機体を必死に走って追いかけて翼端を取った、何故必死に走って翼端を取るか、翼端がランウェー(アスファルト)に落ちるとゴーン、ガリガリと、翼、ストラット、取り付けピンに衝撃が伝わり機体が傷むので何が何でも翼端を取ったのです。落とした時はその者も含め連帯責任で腕立て伏せ50回のご褒美を頂くからです。

真夏の炎天下を全力疾走する、真冬の凍てつく寒さのなか、日の出から日没まで一生懸命に走ったのです、足のかかとから衝撃が脳天に響いて頭が痛くなったものです。

其れに比べてなんと楽な、様変わりである！同立戦から都合、8回合宿を見ました。

厳しければ良いと言う事ではないし、健康管理などしないと熱射病や過労で倒れてしまいますけど。合宿は厳しいと言うのは時代錯誤で、今は如何に効率よくしかも技量が向上するかを考えて訓練を行なう事が優先される。

考えれば当然の事ですが、我々の時代の訓練とは大いに変わっている、時代も違いますから。精神論は勿論必要ですが、合理的に効率よく楽に行なうべきであると考えます、これで技量も向上すれば言う事は無い、1日に100発位発航させる事も可能であり効率の良い訓練が出来ます。

しかし、何故かピリッとした、キビキビしたものがない、翼端も何故かよく落とすのです。

そして搭乗回数が多いだけに飛行ごとの内容とその積み重ねの結果と系統だった訓練をしているのか、1回生でどのレベルまで、初ソロを1回生で出す為にはどうするか、2回生はソロ回数や新人戦対策は、ライセンス、単座機搭乗の必要ソロ回数など3回生の目標はライセンス取得とイメージとしての訓練課程はあるが、マニュアル化しているか？又データ化など分かりやすく訓練生と教官の双方に分かるように成っているのか。訓練生と後席、教官とのコミュニケーション、訓練内容の評価、必要事項の伝達がキッチリ出来ているか、メモ、チェックリスト、通知表があるか、この部分の確立が絶対必要でありシステム化と継続性が必要ではないかと考えます。

これらの積み重ねの上で競技に勝つために何をすべきかを監督、コーチ、教官団で議論する体制を創り上げなければならないと考えるのです。

既にやってくれていると考えますがもっと具体的に効果の出るような方法で行なう。これを成し遂げる努力が同志社航空部を強くする手立てだと考えます。

確かに昨年の同立戦、新人戦、関関同立戦、そして東海・関西競技会での優勝と一昨年と比べて遥かに強くなった、部員も増えて活気のある今が又とないチャンスでありすぐに取り掛かるべきだと考えています。しかも継続的に持続しそれが伝統となる訓練体系を是非とも創り上げたいと考えます。

ここ8回程合宿を見てきましたが、発航回数が増えて効率が良くなった、搭乗回数も増えたが技量的にはどう進歩したか？一発ずつの内容はど

うか、訓練の密度と言えよいか“昔”と比べて楽に搭乗できる分疎かになっていないか。訓練が楽で規律面、団体行動力、上下関係を含む指揮系統が乱れてないか、安全面が低下していないかなど、少し気になるころではあります。

一年奴隷、二年人間、三年大将、四年天皇という時代ではありませんが、肉体的ではなく技術や精神面での厳しさ、緊張感、規律正しさが必要ではないかと考えます。教官を含めたOB側、現役側両方に言えると思うのです。

一方で老若OBのコミュニケーション、OBと現役のコミュニケーションが疎遠になっていないでしょうか。

現役の活躍があつてこそOBも頑張れる、OBが応援してくれるから現役も頑張る、その総合力の結集が航空部の強さに結びつくと思うのです。

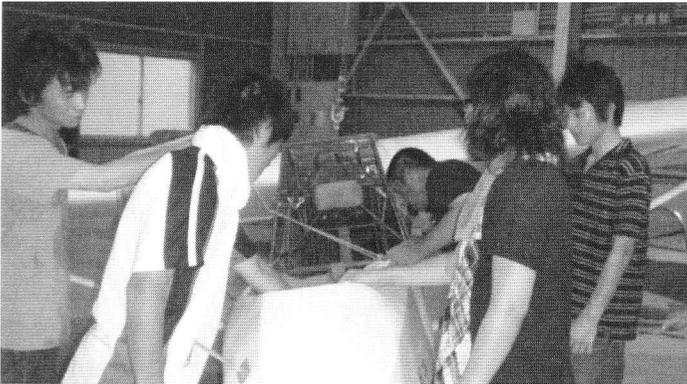
これらを達成出来た時にこそ本当の意味で伝統の有る同志社大学体育会航空部と成るのではないのでしょうか。

伝統ある強い航空部の実現をめざして少しでも役に立つように努力したいと考える次第です。

最後に若いOBの方々にお願いです、会社や家族の事で忙しくて大変だと思いますがメールや手紙、電話などでコミュニケーションをとる様にすることを宜しくお願い致します。

諸先輩方を差し置いて色々と僭越な事を申し上げましたがご容赦願います。

久し振りに地上に降ろされて清掃される H-23C 初代イオラス



「先輩達はこんなんでも飛んではったんやね〜」
「これで5時間、1000m や曲技もやってたそうやで」
「ウツソ〜、マジ〜?!」「スゲェ〜」
てなことを言ってるのかな？



‘08年秋、観戦記

昭和48年卒 西山靖郎

窪田編集長から、「昨年秋の競技会観戦記を書け」との命が下り、「それならそれと、先に言っておいてくれよな～」と思いながら、一生懸命に思い出しているが、観戦に行った日は、余り条件の良くない日が多く、これという成果を見る事も少なかったのだが、思い出すままに同立戦・新人戦・同立関関戦・東海関西選手権と筆を取ろうと思う。

まずは8月の同立戦。期間は8月26日から31日。観戦は最終日の31日であった。条件の良い日が初日だけで、初日のポイントのままで最終日を迎えていた。我が校の得点は団体で28ポイント、100ポイントを獲得しないと競技不成立だが、会場の福井空港に私達(47年卒大久保先輩と同行)が到着する前に、重田・岩井の両君が数ポイントを稼いでいるので何とか成立しそうとのことだったが、最後まで慢心すること無く得点を稼ぐように激励すると、重田君が粘りを見せて滞空点を稼いで着陸。次の入江さんが上空へ、何とか得点を稼ごうと春江上空付近で執念の粘りで徐々に高度を上げ、このワンチャンスをもものにして獲得高度賞に輝いた。この経験は少なからず後々の自信になることだろう。かくして3年ぶりに団体・個人共に勝利し、秋の転戦へと続くのである。

そして、学生とOB整備士の手で7年ぶりに復活したka-6Eは、耐空検査に合格し、9月の関西外大との合同合宿で再び大空へ、同志社2チーム体制への幕開けでもあった。後々この合宿で残念な思いを感じるのは、10月の新人戦を観戦してからであって、出場選手にはこの合宿で新人戦に対する対策を徹底して欲しかったと思うのである。

新人戦は10月12日から18日迄木曾川滑空場で開催された。大会の1週間ほど前に朝日新聞に特集が掲載され、川又選手が取材を受け、自校合宿の後も名大合宿に参加して頑張っていることを知り、頼もしく思った。

新人戦は全国から未来の各校のエースパイロットが集い、基本操作に加え、ストール、急旋回などの指定された2課題を入れて採点される。我々は2日目の13日に観戦、当日は発航順が遅かった竹山選手の飛行は見る事が出来なかったが、川又選手の飛行は観戦することが出来た。出発前の川又選手、「ストールと急旋回を入れます」と言い残してフライトへ、上昇、離脱、第1旋回から第2旋回へと順調、そしてストール、回復して急旋回へ、しかし、急旋回と言えほどのバンクがつけられず、見ている我々も思わずため息が出てしまった。チェックポイントから着陸へ、接地操作が少し浮いて、指定地オーバーも残念であった。後続の竹山選手も指定地を外してしまい(指定地を失念したか)、この凡ミスが無ければ個人優勝していたと聞くにつけ、先に述べたように9月合宿で、徹底的に教育することが来年以降に必要である思う。そして11月となり、愈々同立関関戦から東海関西選手権へと戦いが続いてゆくのである。

同立関関戦は11月1日～7日に開催され、初日に関大が周回を果たして1000点を獲得しトップに立ち、2位に我校岩井選手が続くという展開が始まり、私達は2日目に木曾川へ、生憎当日は条件が悪く、次々に出発するものの滞空しきれず、次々に降りて来る始末。しかしながら、悪条件の中で粘りに粘り着々と滞空点を稼いだ重田選手が頼もしく思えた。この日までの点差は僅か、選手、

クルーを激励して帰路についた。

結果は初日の点差を埋め切れず、関大の後塵を拝して2位に甘んじたが、この悔しさが次の東海関西に生きたのだと思う。

東海関西選手権は11月9日～16日の間、同じく木曾川で行われた。ホームページで日々の経過を確認して、最終日前日の15日会場へ。前日までの経過は我が校Aチームが首位、Bチームも全国大会出場圏内の5位に入っており、勇躍出かけたが、空模様が今ひとつ良くなく、宿舎で選手、クルーへ激励と差し入れ。疲れもピークに達しているのだろうが、皆の笑顔を見て一安心して帰路へ。結局最終日も天候が回復せず、そのままの順位で確定し、団体・個人ともに優勝したの18年ぶりのことである。思えば昨年は前田キャプテンの下、重田・岩井の両選手はライセンス取得がギリギリで間に合い、同乗で大会に臨んで、全国大会には滑り込みという状況であったことを考えれば、大き

な進歩であろう。

一戦一戦遅しくなってく選手達と、それを支えるクルーの面々、この2008年秋の戦果は決して個人のものではなく、部員全員で勝ち取ったものであるということを心に刻み付けて欲しい。

今年是新機体導入も決まっており、洲上キャプテン以下今まで以上に一致団結してクラブ運営に当たって欲しいと思う。部長、監督、コーチの皆さんでご指導よろしくお願ひします。そして4年生の面々は最後まで下級生の面倒を見てもらいたいと思う。

最後になりましたが、飽きもせず毎回付き合っ
て下さいました大久保先輩、ありがとうございました。

病床にある速見OBの回復が一日も早いことを祈りつつ。

木曾川 6月合宿



ピストに陣取る筆者(手前)と宮地OB教官