

AION を再び！ — その復活に挑んだ苦労と喜び —

3年生 川又さおり

Ka-6E JA2096(以下 AION)の復活は、5月の同志社合宿のミーティングで決まった。

AIONは格納庫の片隅に7年もの間、バラされ、ネルをかけられた状態でほこりをかぶって置いてあった。以前から気になっていた機体だったので、ネルを外して機体を眺めることはあったのだが…翼の羽布は穴が開いていたし、全国大会に出場するための経歴をクリアする為には遅くとも9月までには飛べる状態になっていないと厳しいという話だった…期限までに飛べる状態にできるか正直不安だった。

しかし、AIONの整備の担当者を決めるにあたり、今回の復活のための整備は将来の夢にプラスになる！と思うようになり…悩んだ末に、整備担当者を引き受けることにした。

早速、教官部屋に行き、森川監督をはじめ教官方にその旨を報告した。

そして、翌日からAIONの復活のために動き出した。まずは整備士を探し始めることから始まった。同期の白井と共に整備を引き受けて頂けないか同志社のOBの整備士にあたった。しかし、仕事の都合上、何度も足を運ぶのは厳しいという現状が待ち構えていた。そこで、先輩にお願いして今までにAIONの整備をしたことがある整備士をリストアップしてもらい、連絡をとってみることにした。

最終的には、ASK-13 AEOLUSの耐空検査でお世話になっている関学OBの山田整備士に相談し、山田整備士、同志社OBである山本整備士、吉川整備士の3名にお願いすることに決まった。

6月1日、AIONの備品探しをした。機体カバーのターポリンはあったのだが、ネルがボロボロになってしまっていた為、補修作業をした。胴

体ネルは見つからず、他の機体のネルを改良して新たに作ることにした。過去の整備ノートなどはきちんと残されており、安心したのだが、データとして残っているものはなかった。

翌週6月8日に3人の整備士による状態確認が行われた。保存状態が思っていた以上に良く、翌月から整備作業を開始することとなり、それまでに必要な部品を揃えることとなった。まずは高度計と速度計を取り外し、検査に送った。数日後業者から連絡があり高度計は検査不合格とのこと。できるだけお金をかけずに復活させたかったので、現在使用していない機体の高度計を使わせて頂けないか他大に相談したりした。しかし、なかなかうまくはいかないもので他大の高度計も不合格だったため購入することに決めた。速度計も検査不合格。しかし修理して頂くことにより復活した。悩んだのはレリーズとブレーキ板だった。過去のレリーズのため同じパーツナンバーのレリーズは存在しない。AION用に少し変形されていたため、どうしたらよいか分からず…相談した結果ドイツにオーバーホールに出すことになった。しかし、決まった時はドイツでは夏休みが始まっており仕事を全くしないという。整備までに間に合うか不安で仕方なかったが、オーバーホール出すことにした。どうにか取り付け時までには間に合ったが、なかなか届かずどれほどハラハラしたことか…

ブレーキ板に至っては教官やOBに相談したが、材質が何でできているか、加工の仕方などが分からなかった。たまたま板倉滑空場にて行われた整備士講習会にka6CRを競技機として使用している東海大学と東京工業大学の学生が来ていたので相談したりした。すると、板は自分たちで切っているという。残念ながら金属はOBが持ってくる

ので材質は分からないとの返答だった。同志社OBにお会いした際に尋ねてみたが覚えている方はいなく結局、宮地教官にお願いし、鉄工所で作って頂いたプレーキ板が今は使用されている。

そんな整備の中で一番苦勞したのは、昇降計である。それは±2の精密バリオから±5のバリオに変えたことにより起こった。耐空検査でフライトした時に判明した。常に上空ではプラスを指すという。調べてみると…キャパシタ(通称魔法瓶)の容量と高度計が合っていないことが判明した。至急業者に手配し、山本整備士と取付作業をし、次の合宿で確認してみることとなった。心配なまま迎えたチェックの日、結果はというと…+とーに針は動くがオーディオバリオと比較すると+1.2くらいの値が通常の0の値だという。なぜこのようなことが起きているのかよく分からなかった。配線を変えたりしてもなかなか直らず、競技会シーズンに突入してしまった。試合の待機の間を狙って、調整しては飛びという作業を幾度も繰り返した。調整の途中でオーディオバリオが使えなくなったこともあった。何度も調整を試みたが一向に直らず、最終手段としてバリオを交換して飛んでみることとなった。結果は…異状なし。

つまり、新品で購入したため疑わなかった昇降計が壊れていたのだった。その後、業者と連絡をとり、新品と交換して頂いてようやくAIONが復活した。12月の大野合宿のことだった。

この整備をしていて期限という二文字には何度も悩まされた。なかなか注文したものが届かなくて間に合うか不安になったり…、耐空検査当日は天候が悪くなる予報が出ているのにも関わらず、パンクして時間をとられたり…。

復活記の原稿依頼を受けた時は、復活し妻沼の

空を飛ぶことが嬉しく、苦勞話と言われても正直思いつかなかった。思い出しながら書いていると…そんなこともあったな…こんなこともあったなとここには書きつくせないくらいいろいろな出来事があった。

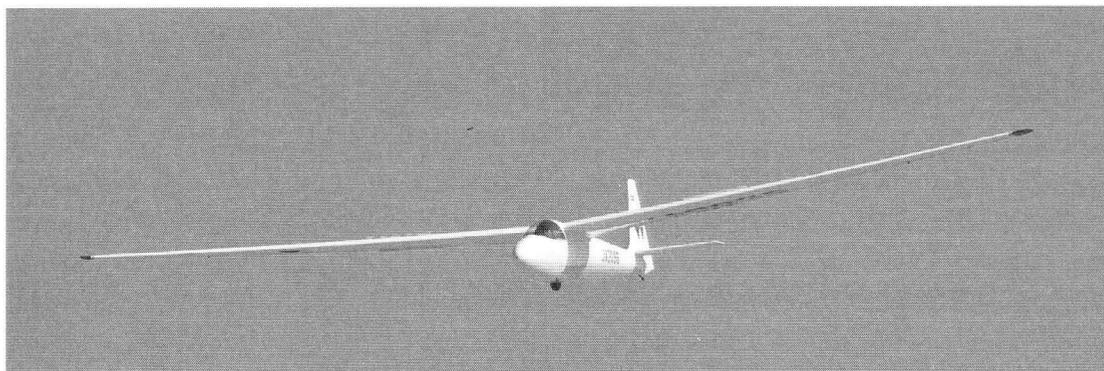
でも今は7年ぶりに復活し、大空を舞うようになっただけでも嬉しいのに、妻沼の空を飛び、入賞した機体。その機体を整備できたことにとっても幸せを感じている。復活という大きな決断を下し、そのみんなの期待に応え、見事に乗りこなし入賞まで導いて下さった重田さん、岩井さんに感謝したいです。

今回、AIONを復活できたのは田口耐空検査員をはじめ、山本整備士、吉川整備士、山田整備士、教官、ご支援・声援を下さったOBの皆様のおかげです。特に、山本整備士はお忙しいのにも関わらず、整備のために耐空検査後も何度も何度も格納庫まで足をお運び頂きました。本当にありがとうございます。そして、テスト期間にも関わらず整備作業に熱心に協力してくれた同志社航空部部員のみんなが居たからこそ成し遂げられました。

みんなの協力があったからこそ成し遂げられたのです。協力して下さいました皆様方、本当にありがとうございました。

AIONがこれからも空を舞い続けられるように、そして妻沼の空を飛べるよう、この同志社大学体育会航空部の仲間とこれからも上を目指して、整備・フライト共に頑張っていきたいと思います。

その名の通り、AIONよ永遠なれ！



■この機体を手に入れるために、来る日も来る日もバイトに汗した年代(1965～1968)のOBにはたまらない写真であろう(全国大会での勇姿 上・下左)



■復活の整備 計測



グラスファイバー機が常識の現在では、オール木製モノコックの本機は既にクラシック機の範疇になる。しかし、学生レベルでの競技では気象条件により、使い方次第ではスタンダード機にも劣らない性能を発揮することを、あえてこの機体で全国大会に挑み、居並ぶ新鋭機の中で堂々6位入賞の栄光をAIONに与えた重田心平君が証明して見せた。

先輩から受継いだ物を大切にすることは、同時にその心も一緒に受継ぐことになる。それが伝統の継承ということである。今から45年前、まだ外国機が珍しかった頃、世界の最新鋭機であった

Ka6Eを当時の先輩達は「勝ちたい」一心で購

入した。関西初のソアラー H-23C AEOLUS 購入のバイトから解放されて間もないにも拘わらず、またしてもバイトに継ぐバイトであった。それもこれも自分達が果たせなかった夢—関東に追いつき追い越す—を後輩に託すためであった。

AIONは2001年2月21日、3321回目の滑空を最後に、部員の関心は後継機のASK-23 AION IIに移り、格納庫の片隅で長い眠りについていった。

そこに再び生命を吹き込み、大空に還した「AION復活プロジェクト」の川又さおりリーダーと現役諸君の情熱と努力に敬意を表し、整備士の山本 康・吉川浩一両OB、関学の山田宗孝整備士のご指導・ご協力に厚く御礼申し上げます。

初ソロ記

2年生 朝日千尋

「次の13、朝日ソロ。」

ピストの声を背中に聞き、機体の方へ走って行きながら、私は「よっしゃ、遂に来た！」と小さくガッツポーズをした。

1回生3月の時点で総発数は29発。同志社の自合宿には全参していたものの、同じ1回生の人数が多かったこともあり、なかなか発数は伸びなかった。11月の東海関西でクルーフライトさせてもらった時点でようやく総発数が二桁になる。自分でもこのペースは遅すぎだとは感じていたが、かといって外人参加をする勇気もお金もなく…。どんどん発数を伸ばしてソロに出る竹山や川又、またソロ候補と期待される洲上や奥田、能津たちを見ながら、「多分自分は3回生で初ソロだろうな。夏までに出られたら良い方だ。」と、半ば諦めていた。

しかし、そんな私に転機があった。2回生6月にあったCAB合宿に参加した時のことだ。たまたま授業がなく一日空いていたため、福本さん・入江さんのCAB受験の応援を兼ねて軽い気持ちでクルー参加したのだが、そこでウインチマンである、大阪工業大学の志方さんにリトリブ養成に入れてもらったのだ。人数が増え、段々力をつけてきた同志社航空部に足らなかったのが動力系の係。リトマンは数人いたものの、ウインチマンになる者が一人もおらず、1回生の時からこの状況を憂っていた。「誰もなる人がいないのなら、私がウインチマンになるしかない。」しかしそんな思いとは裏腹に、前段階のリトリブ養成すら全く進まない現実、そしてウインチマンになるための条件の一つである初ソロがいつになるか見えないという状況で私は複雑な思いだった。

そんな中やっと入れた念願のリトリブ養成。それだけでなく簡単だがウインチ養成もしていただき、さらに動力の才能があると褒めてもらった。単純だと笑われるかもしれないが、それまでのネガティブな気持ちが一気に吹き飛び、夢のまた夢だった目標が手を伸ばせば掴める所までできた気がした。「もう少し頑張ろう。」そう思った。

そう決心し外人参加を積極的にしだしてから8ヵ月後、とうとう立命・京大・外大合宿で初ソロに出られることになった。フライトの内容は正直余り覚えてはいない。記憶に残っているのは、キャノピーを閉めるといつもより機内が静かだったこと、ウインチマンの無線がいつも通りで安心したこと、後は地上に戻ってきた時迎えてくれた立命・京大のメンバーが笑顔だったこと。それくらいだ。後はもう初ソロに出られたということ、これで本格的にウインチ養成できるということがただただ嬉しかった。

初ソロ記、ではなく初ソロ動機をただ書き綴ったものになってしまったが、私にとって重要だったので重点を置いて書かせてもらった。これからはフライトの技術向上に努めつつ、同志社航空部を動力面から支えていきたい。

最後になりましたが、指導していただいた教官や応援してくれた部員、外人参加を受け入れてくれた他大学の皆様に心から感謝します。

朝日さんは、既に立派なウインチウーマンとして活躍、皆のフライトに貢献しています。

(編集長)