



75周年によせて

会長 政 志 郎

同志社大学航空研究会が昭和11年12月4日誕生しました。所謂、2.26事件が勃発し軍国時代の台頭を表し始めていた時勢でもありました。

日本学生航空連盟は6年前に発足し、同志社大学は10校目の加盟校でした。昭和27年3月GHQは航空管理権を日本に返還し、昭和27年5月同志社大学航空部は再開しました。今年は創部75周年に当たるお目出度い年であります。

戦前・戦中時代は発足間もない同志社大学が第4回全日本学生航空選手権大会(昭和12年)で優勝、13年、14年共科目別で優勝という輝かしい戦績を残しました。

昭和27年以降、昭和30年霧ヶ峰式はとK-14型(プライマリー)購入、昭和37年H-23C(ソアラ)購入(共に田辺格納庫に永久動態保存)で戦後の第1次機材の強化をいたしました。

創部50周年を期に第2次機材の強化、75周年に向かって第3次の機材強化で、学生グライダー界初のASW28-18(ソアラ)の導入と付帯設備の増強をいたしました。

先輩の方々が築いて頂いた伝統を基に次世代

の後輩が自立・自存して大いなる夢を実現するための諸施策は部長・監督・学生・OB会が一体となって作り上げ、現役が汗をかき、知恵を絞り、失敗にめげることなく空に向かって挑戦する体制が出来上がりつつあります。

75周年を期として次世代に申し送ることは航空部に関わる我々の義務・責務であると考えます。

創部75周年記念事業は平成17年11月今出川寧静館会議室での幹事会で大綱が承認され始動しました。新庄委員長を中心に各分化合会の委員が任命さ

れそれぞれに責任と権限を持ち各種の壁をぶち破りながら目標達成の為奮闘して頂きました。

75年の歴史の中で学生を育成・支援して戴いた学生航空連盟が支援規模の縮小計画を表面化しております。今迄は学連(母体：朝日新聞社)の支援で滑空場の整備・機材の近代化・宿舍の維持等学生が安心して練習できる体制を強化・育成して頂いておりました。この計画が実行されますと現役学生の金銭的負担、練習場の維持負担が大きく、学生が厳しい環境で耐え切れるか危惧の念を抱いておりますが今迄色々な現象・現場を克服しております若者達であり、鳥人間を夢見る英知・努力で高いハードルを乗り越えてくれるものと信じております。

この難局を超えていくには学生は基より先輩各氏も今迄以上に支援は惜しまない覚悟をしていただかねばなりません。

航空部の発展は現役学生が安全・安心を最優先に滑空する技術・技量を磨き、課題と克服する努力、最先端機材の導入の積み重ねをする耐久力の結果得られるものであることは申すまでもありませんが、同時に常々航空部をご支援、ご声援下さった関係各方面の方々のご厚情のお陰であることも忘れてはなりません。

75年のよき年を迎えるにあたり心から厚く皆様にお礼を申し上げますと共に、今後も変わらぬご指導・ご鞭撻を賜りますよう改めてお願い申し上げます次第であります。



75周年によせて

部長 山口博司

このように盛大に同志社大学航空部創立75周年を祝えることを大変嬉しく、この歴史的な節目に立ち会うことができることを誇りに思います。部創立75周年を迎えるにあたり、多大なご支援またご協力を頂きました諸先輩、大学、学連ならびに関係者各位に対しまして心より感謝の意を表したいと思います。

航空部創立75周年といえば、西暦1936年、昭和11年ということになります。ライト兄弟がアメリカノースカロライナ州のキティホークで人類初めての有人動力飛行に成功したのは1903年であり、1936年といえば、まだこれより33年の年月しかたっていないような時代であります。このような時代に、同志社大学が航空部という部を持ち、すでに学生が空を飛んでいたことへの驚きと、むしろ敬意の念を抱かずにはおられません。航空部創立75年、戦争の時代を超え、戦後の混乱の中、またその後の高度成長期を経て、21世紀の今日に至るまで、航空部が存続し、益々盛んな活動を続けていることは単に伝統というものだけではなく、脈々と受け継がれている同志社精神であることには間違いありません。

私の専門は流体工学で、学問的な基礎の所では航空機に非常に係りが多い分野であります。実際、翼に働く力、揚力や抗力、また迎え角などはグライダーの飛行理論でもあります。講義では、よく航空機を引き合いにだして、翼の理論を解説します。翼はご承知のようにタービン、コンプレッサー、風車など工業技術の根幹であり、流体工学でも最も重要な分野の1つであります。学生への講義ではいきなりタービン翼では話が通じません。このような時には最も分かりやすい飛行機の話から、この分野に入って行くようにしています。

先程引き合いに出しましたが、ライト兄弟の飛行機ぐらいから話を始めます。ライト兄弟は動力飛行機でいきなり空を飛んだわけではなく、十分にグライダーで訓練を積んで、またグライダーの機体を研究して動力飛行機を作り、自ら空を飛んだ話もいたします。このような話から始まり、最近のSSTの開発や研究に至ることもよくありますが、やはり基本は翼であることを力説しています。航空部のグライダーに係わる航空機の翼についての理論、受講生もよく興味を示してくれています。

航空部の新機体であるAIONⅢ、アレキサンダー・シュライハー式ASW28-28の導入、これもまた諸先輩さらに関係者各位の多くのご支援により成就したものであり感謝の念にたえません。低迷する経済状態にある中、ユーロ安、円高が本機導入の追い風になったことはこの時代の背景として記しておかねばなりません。ただ、この機体を見ていると、航空機の進歩という側面を強く垣間見ることができるということも記しておきたいと思います。まず、形が美しい。これは誰が見ても感じることでありと思いますが、特に航空機、列車、車など輸送機械に見られる一般的な特徴として、フォルムの美しさは空気力学的特性が優れていることも示します。また、この造形美を作り出す新しい材料や加工の技術も重要な点であります。この時代の科学技術が反映された素晴らしい機体であります。このAIONⅢで、新しい航空部の歴史を作り、また多くの部員の望み荷って大空を滑空する姿を想い浮かべてみるのが出来ます。航空部創立75周年を契機として、次の時代に来る新しい風が我が航空部の発展に明るい未来を運んで来ることを期待してやみません。



75周年によせて

監督 森 川 泰

平成22年の年末も近づき、今年を振り返ってみると色々なことがありました。一番大きな出来事はやはり期待の新鋭機 ASW28-18 の運用を開始出来たことです。準備が大変でしたが3月に命名式を無事に終え、5月には初めて飛ばすことが出来ました。第一印象は大変乗り易い機体だということ、そしてその滑空比の良さも実感出来ました。乗った皆さんには乗り易いと評価を頂き、機種を選定、導入の決断を下した私としてはほっと致しました。その後、学生も順調に ASW28 を乗り込み、同立戦、関関同立戦では勝利を飾ることが出来ました。また、東海関西競技会でも入賞し、ASW28 での全国大会出場権を勝ち取りました。学生が ASW28 に乗り全国大会でどんな活躍してくれるか大変楽しみです。

さて、今年は同志社航空部創立75周年の記念すべき年です。日本で初めて飛行機が飛行したのが丁度100年前ですから、それから26年後に同志社航空部が生まれたこととなります。当時の飛行機がまだ発展の途上であったことを考えると、創部した先輩方の新しいものへ挑戦に感心すると共に、新しいもの故のご苦勞を想像致します。私と航空部の関わりを振り返ると、私が現役の3年生の時に創部50周年を迎え、盛大に記念式典が行われたことと、日本で初めて導入された ASK23 の真新しい機体が思い出されます。卒業後も教官としてクラブや学生達と関わり、はや25年が過ぎ様としております。その間には良いことも悪いことも含めて多くの思い出がありました。北海道へ遠征合宿をしたことや全国大会で入賞してくれたこと、毎年新入部員を迎え共に活動し、そして卒業生を送り出したことなど多くの良い思い出もありますし、大事な機体を壊してしまったり、飛びたい気

持ちを持っている学生にクラブを続けさせてやれなかったり、部員数が減って学生に苦勞を掛けたことなど、今でも心が痛む思い出もあります。ここでは語り尽くせぬほど多くのことがありましたが、それを考えるとその3倍もの75年という長さには歴史の重さを感じます。今日の同志社航空部があるのも、その歴史を築いて来た先輩の方々のお陰であり、感謝の念でいっぱいです。

この75年という歴史の上に立ち、これからは更なる歴史を作って行かなければなりません。私が監督を拝命してから既に9年が経ち、そろそろ結果を出さなければいけない頃ですし、ASW28 という翼を新しく手に入れましたので、是非とも全国大会で結果を出したいものです。勿論、私が一人で騒いでも仕方が無く、主役は学生です。同志社の教官の指導を受け、OBの期待を背負っている学生の頑張りに期待します。そして今後はクラブ活動を更に盛んにして行き、常勝同志社航空部として全国に名を知らしめる様な新しい歴史を作り続けて欲しいです。ただ、その前途にはいくつかの苦難が待ち受けていそうです。日本学生航空連盟は今新しい連盟に生まれ変わろうとしていますし、大学に於ける体育会や学生を取り巻く環境も厳しくなりつつあります。しかしそんな逆境にも負けず、現役とOBが一丸となり頑張ってください。

最後に、私の航空部に対する願いは、空を飛ぶことを愛し、航空部の活動に真摯に取り組んでくれる学生が、飛ぶことを楽しみつつ、競技会で栄冠を掴んでくれることです。現役部員の諸君と、そしてまだ見ぬ将来の部員には、脈々と素晴らしい航空部の歴史を作ってくれることを期待しています。



祝 創部75周年

航空部の伝統とそれを継承する若人に幸多かれと

昭和19年卒(卒寿) 牧野 鐵 五 郎

先ず同志社大学航空部創部75周年の良き日を迎えるに当たり、関係者の皆様とともに、その偉大な功績に対して心からのお祝いを申し上げたいと思います。

戦前の歴史

振り返ると昭和11年12月4日に産声を上げたわが航空部は河原教授を部長に戴き、尾田幸雄主将をはじめ須川済、牧野伊兵衛、竹内清一、橋本元雄の諸先輩が同志社大学航空部を立ち上げ、日本学生航空連盟に加盟、後に中村元次郎先輩の参加を含め飛行機並びにグライダーの操縦訓練に励むこととなり、当時の朝日新聞にも「金ボタンの空軍」として大きく報道された。



昭和11年12月5日付け朝日新聞
「金ボタンの空軍、来年は倍加だ
同大はじめ続々新研究会」

当時、日本学生航空連盟の関西支部には先発校として京都大学、大阪大学、関西大学、関西学院大学、立命館大学そのほか既に活発な活動を始めていた先輩校があり、新規加入の我が同志社大学航空部はそれらの先輩校に「追い付け、追い越せ」と懸命な努力を重ね、精力的な活動を開始した。

その成果は早くも昭和12年11月に盾津飛行場

(現在の東大阪市にあった。跡地はトラクターミナルとなっている)で開かれた第4回全日本学生航空選手権大会で竹内清一先輩は「通信筒吊上」競技で輝く一位となり、同志社大学航空部の名を早くも学生航空界に知らしめた。

以後、昭和13年8月には、霧ヶ峰で開かれた第1回全日本学生グライダー競技大会で「ウインチ曳航」競技に出場した尾田幸雄先輩は3位、橋本元雄先輩は4位に入賞、新入校としては、目を見張るような大活躍をした。

さらに昭和13年、東京飛行場(現羽田国際空港)で開かれた第5回全日本学生航空選手権大会では、牧野伊兵衛先輩が「高度目測8字飛行」で1位、尾田幸雄先輩は「通信筒吊上」競技で1位優勝を勝ち取った。

その後も昭和14年7月、朝霧高原で開かれた第2回全日本学生グライダー競技大会の「ソアラール競技」で牧野伊兵衛先輩は1位優勝。昭和14年10月に、大阪第2飛行場(現伊丹空港)で開かれた第5回全日本学生航空選手権大会で牧野伊兵衛先輩は「グライダー競技」で1位優勝、昭和16年大阪第2飛行場で開かれた第8回全日本学生航空大会では、西田勤先輩が「特殊飛行2部」で優勝、また牧野鐵五郎は「通信筒投下、吊上」競技で優勝を飾った。このように、各大会で優秀な成績を納め、日本学生航空連盟に参加後わずか数年の間に驚くべき発展を遂げたことは、将に特筆されるべき活動であった。

血の滲むような訓練と弛まぬ努力で驚くような短期間で大成果をあげた諸先輩の功績には改めて

大いなる敬意を表したいものである。

昭和15年、私が航空部に入部したころは既に我が同志社大学航空部は日本学生航空連盟の関西支部では一大勢力になっていて、入部早々の私たちは何一つ肩身の狭い思いをすること無く、あたかも我家の庭で訓練を受けるかのごとき心易さで訓練の毎日が過ごせたことは本当に幸せなことであった。

日常の訓練に関しても我が同志社大学航空部の殆どの諸先輩は、2等操縦士、一級滑空士、二級滑空士などの資格を取得し、飛行機操縦訓練並びにグライダー操縦訓練の助教として、学校間の垣根を越えて自校以外の訓練生に対しても助教として操縦訓練の指導に当たられた。

そのような状況に刺激されて私の同じ学年の航空部員は総勢9名の多きを数え、その内7名の者は操縦士免状を取得し、助教として後輩の指導にあたったことは他校と比較しても特筆されるべきものであったと自負している。

当時、助教の大半を我が校で占め、同志社大学の学校行事などの都合で、同志社の助教が飛行場から引き上げる事態になると訓練が行えなくなり、止む無く学校の行事への参加を遅らせたこともあった。

昭和18年頃の航空部の部員数は戦争の影響もあり、伊丹飛行場と盾津飛行場で飛行訓練を行っていた陸上機の操縦部とは別に、滋賀県大津の天虎訓練所で水上機の訓練を行っていた同志社のサム

ライたちも居り、さらに発動機の修理、分解、組み立てなどを研究していた機関部と、グライダーの操縦訓練に加わっていた部員をあわせると、70人を越える大所帯になっていた。

小野元航空部長先生も若き日、美馬君らと共に、機関部の一員として活躍されていた。



昭和13年頃の航空部員

左から前列 尾田・橋本・須川・竹内・石田
後列 大西・牧野・清水・仲谷・白地・丸川



訓練を待つ九五式一型機



昭和18年頃の航空部記念写真

この写真は岡山巖、市川文男、長岡盛男の諸先輩の卒業記念写真である。

同志社の学校行事に飛行機の編隊を組んで学校の上空から参加することも何回かあったが、複座の飛行機のために同志社大学航空部員全員が搭乗することができず、籤引きで搭乗順をきめたこともあり、籤に外れた者は飛行場に残され涙を飲む場面がしばしば見られた。

終戦の日

昭和20年8月、私はジリジリと焼け付くような暑い夏の太陽を背に受けながら、直立不動の姿勢で福生飛行場(埼玉県)に立っていた。

正午から始まる、天皇陛下の玉音放送を聞くためである。

戦況に鑑み、「各人一層奮励努力せよ」という放送かと思ったら、ガーガー、ザーザーと雑音の

多い放送で良く聞こえなかったが、「耐えがたきを耐え、忍びがたきを忍び」のお言葉から終戦という現実を無理矢理理解させられた。

朝鮮の宣徳から特攻隊を編成し、福生飛行場で最後の仕上げも終わり、8月16日に特攻基地に出発するばかりだったのに、8月15日の終戦の玉音放送で全てが「無」になった。

それからの日本の空は、誰かの歌のように

「この空は、

我が空ならぬ

秋の空」

の通り、日本の空から日の丸が消えたのである。

その日から何年！虚無の時間が虚しく流れ、何時あけるとも知れぬ暗黒の時代が続いた。

航空再開を迎える

しかし昭和26年ころから、誰言うとなく「近く航空が再開されるらしい」と言う噂が我々の耳にも流れて来るようになった。

昭和26年12月22日、関西で日本学生航空連盟結成のための準備会が大阪朝日新聞社に居られた元学連教官で当時朝日新聞社の運輸部次長であった中島忠英さんとそのころ同じ運輸部に居られた石田先輩の呼びかけで関西在住の同志社大学航空部OBの尾田、牧野(伊)、西田、中村、白地、碓井、牧野(鐵)が集まり、日本学生航空連盟再発足のための準備に付いて協議し、名簿作成などの活動を開始した。

その後、色々の経緯を経て昭和27年3月22日には、東京朝日新聞社航空委員会で正式に日本学生航空連盟を援助するとの確答があり、準備会の活動も一段と活発になり、愈々各大学に航空部開設の働きかけを行うことになった。

昭和27年5月5日、同志社大学航空クラブ設立打合懇談会が開かれ、学校側からは星野教授ほか出席され、OBからは牧野伊兵衛先輩ほかも出席し「同志社大學航空クラブ規約」(下案)の説明があり、更に検討することとし、学生側からは、第一回総会の予定や、日本学生航空連盟再発足の発会式予定などに就いて質疑が重ねられた。

当日の出席者は

学校側から、星野 泰、井上信夫、木枝 燦
武藤吉二の各教授

OB 側から、牧野伊兵衛、石田文雄、八木 匡
尾田幸雄、竹内清一、牧野鐵五郎

学生側から、楠 務、明石信二、大角 勇
長城義幸、井尻 宏、松田 要
であった。

昭和27年5月25日、同志社大学航空クラブの総会が開かれ、OBから尾田、石田、牧野(伊)八木(法大OB)牧野(鐵)が出席した。

式の次第は

同志社大学航空クラブ第一回総会次第
開会の辞

挨拶 部長 田淵 潔 教授

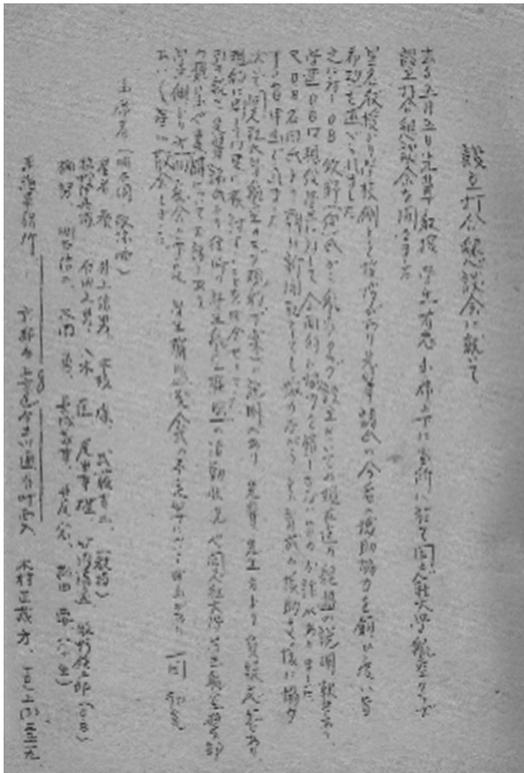
顧問 牧野伊兵衛 殿

顧問 石田 文男 殿

- 1) 議長選出
- 2) 経過報告
- 3) 規約案審議
- 4) 正会員役員選出
- 5) 今後の事業方針
- 6) 選出役員紹介
- 7) 懇談(会食)
- 8) 閉会の辞

となっている。

その会合の様様を記録した印刷物がある。



後日発表された「同志社大学航空研究会規約」によれば(要約)

第一章 本会は同志社大学航空研究会と称する。

第二章 本会は航空に関する凡ゆる知識技量を昂かめ、併せてスポーツ精神涵養を目的とする。

と歌い上げている。

また添付された名簿には

部長 田淵 潔 経済学部教授

顧問 星野 泰 工学部教授ほか

OBを含む12名

正会員 主将 楠 務
副主将 明石信二
庶務 長城義章

他に正会員約34名の名前が列記されている。

これら印刷物はいずれも試験半紙にガリバン刷りのお粗末なものではあるが、今から60年近く前に大空を目指した若者達が希望に燃え、抑え難い心の昂ぶりを凝縮させた第一回航空部総会に対する思いがヒシヒシと伝わってきて、当時、及ばずながら航空研究会設立に参画した私としても、胸の熱くなる思いを禁じえない。

関西の各大学が続々として航空部を立ち上げる時、その気運を冷めさせないために色々の企画が計画された。

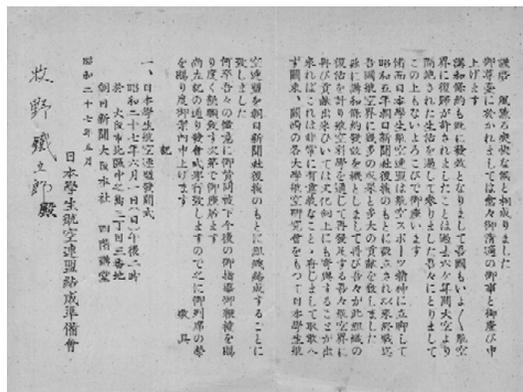
そして愈々航空再開への希望が大きく我々の眼の前に現実のものとしてその姿を現してきた。

日本学生航空連盟関西支部の加盟校として

同志社	立命館
滋賀県立	大阪
京都	近畿
関西学院	関西
神戸	龍谷

の10大学が名前を連ねて居る。

昭和27年6月1日、朝日新聞大阪本社で開催された日本学生航空連盟発会式の模様を伝える朝日新聞記事である。



昭和27年6月1日、日本学生航空連盟発会式の案内状

愈々待ちに待った日本学生航空連盟の再発足のときがきた！学連OB、並びに学生諸君の待望久しかった日本学生航空連盟再発足の時である

学連の再発足の式典は終わった。しかし実際の飛行訓練は使用機材の製作の遅れから当分の間実施は不可能になった。

そこで折角盛り上がった学生の士気を萎えさせないために色々の行事が企画された。

その一つが朝日新聞社機による学生の同乗飛行である。

昭和27年6月3日、関東支部の学習院大学生柴田君は朝日新聞社機の若風号に同乗し、東京、横浜の上空から加盟校の訪問飛行を実施、祝贺ビラ10万枚をまいた。

一方関西地区でも同じく朝日新聞社機による同乗飛行が実施され、同志社大学からは大角勇君が搭乗したと大きく報道された。

初めて乗る飛行機の感激はいかほどであったか、想像に難くない。





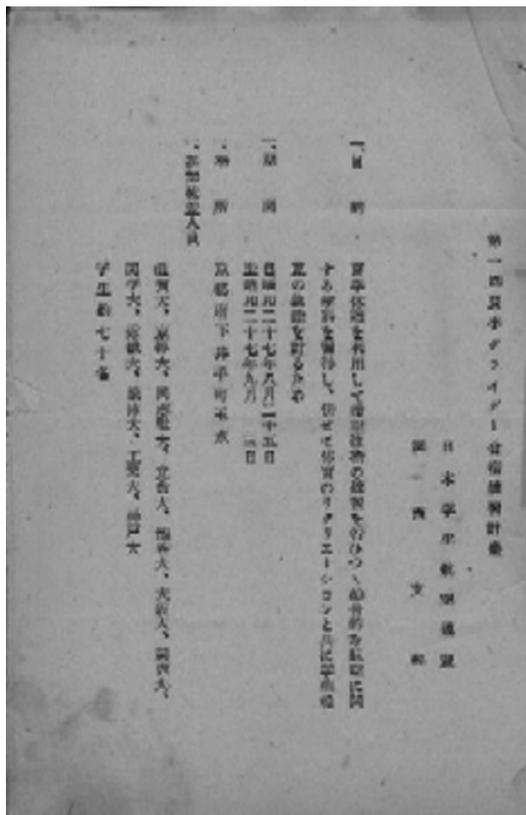
風洞実験に使う飛行機の模型を手に
講義する千田教授

また昭和27年6月28日には大阪大学工学部に於いて「風洞」に関する千田教授の講演と、風洞の実地見学会を開催、関西の10大学から約80名の学生が参加し、初めて見る風洞が唸りを上げて吹く秒速40mの風のもの凄さに、驚きの声を上げると共に、いよいよ近かずに大空への期待を大きく膨らませたのである。

合宿訓練開始

愈々待ちに待ったグライダーの飛行訓練の始まる時が訪れた。昭和27年8月25日から京都府玉水で開催されることになった第1回合宿訓練の計画書が私の手元にある。

それを見たとき、60年近く前の思い出が沸々として私の心に湧きあがってきた。



第一回夏期グライダー合宿計画書

輝かしい戦前の同志社大学航空部の活動にも勝るとも劣らない活動を航空再開と共に繰り広げたのが昭和28年夏に京都府玉水(田辺校地格納庫から真東へ直線で約3.5km、木津川にかかる玉水橋付近の河川敷)で開かれた戦後第1回のグライダー合宿に於ける我が同志社大学航空部の活躍である。

灼熱の夏の太陽の光を受けて玉水の滑空場に姿を現した霧ヶ峰式はと K-14 型初級機は純白の細身ではあるが、力強さも備えたグライダーで、その完成を待ち焦がれていた我々を満足させるのに十分であった。

グライダーを見たことも、勿論、触ったことも無い学生に教官は懇切丁寧に各部分の名称から、機材の取り扱いについて教育を進めた。

グライダーに乗って大空を駆けたいと思い訓練に参加した学生だから、吸収も早い。

学生の中には、戦時中、海軍の予科練に籍を置いた経験から、多少グライダーの知識のある者がいたりして、案外初期の教育は順調に進んだ。

ただそんな中でも搭乗報告に敬礼をすることに軍国主義だと違和感を覚える者もいたりして精神的な教育の必要性を再確認する一場面もあった。

また親からも叱られたことのない学生は、教官の叱声に我慢できない者が居て教官を困らせることもあった。

砂地の足元はゴム索を引く学生を苦しめたけれど大空への情熱が全てを乗り越えさせて訓練は順調に進んだ。

我が同志社大学航空部の部員も、柳島君を先頭に 8 人のサムライが懸命にがんばりを見せ、優秀な成績を納め、不死鳥の如く再び甦った我が同志社大学航空部は大空目指して舞い上がったのである。

学連再発足後行われた学連の各種行事、並びに訓練には同志社大学航空部員は積極的に参加し昭和 29 年 7 月には航空再開後初の自家用操縦士の資

格を 13 名の学生が取得したが、そのうち 4 名は吉川禎一、藤田武司、北尾直敬、増田寛治君らの同志社大学航空部員で占め、大いに氣勢を上げた。

また同年 10 月に行われた、日本学生航空連盟、小学生朝日、朝日新聞社主催「健康優良小学校訪問、日本一周飛行」には増田、北尾、吉川、藤田の 4 君が参加、日本各地の小学校を表敬訪問し、「空飛ぶお兄さん」ぶりを発揮した。

機体購入

学連再発足以来、毎回合宿に参加していても、学連の初級機訓練だけでは技量の向上を図ることが出来るとは思われず、他校の部員の技量をさらに抜くためにはどうしても自校で機体を持ち、学連の訓練以外にも訓練の機会をつくる必要があるとの考えに到達し、木枝部長先生をはじめ、部員全体が一丸となって機体の購入に踏み切ることとし、増田主将名で各方面に購入資金寄付の請願書を発送した。

当時はまだ組織立った同志社大学航空部 OB 会は結成されておらず、そのため学生は一軒、一軒の OB 宅を訪問し直接寄付金をお願いして廻った。

この様な努力のお陰でようやく、霧ヶ峰式はと K-14 型初級機の購入が実現した。

11 月、初の航空部所有機は、大下学長より「ALLOW HEAD」と命名され、以後、同機は玉水で同志社独自の訓練で大活躍するとともに、他校航空部員の参加も含めた訓練を展開、同志社の象徴としても長く部員の技量向上に貢献した。購入価格は諸経費をふくめて 28 万円であった。

学生のより性能の高度な機体への願望はますます

す強くなり、昭和35年ころから次期所有機は複座ソアラーと定め、これが購入資金獲得のために、部員全体のアルバイト活動が始まった。

「航空部」か「アルバイト部」かと訝るような連日のアルバイトである。

北野神社アルバイト	1日	500円
春日神社アルバイト	1日	600円
時代祭りアルバイト	1日	800円
高松神社アルバイト	1日	600円
大丸百貨店バイト	1日	400円
祇園祭りアルバイト	1日	700円
日本模型アルバイト	1日	800円



時代祭り



祇園祭 岩戸山鉦

複座上級機の購入が決まり、愈々複座上級機による訓練が現実のものとして我々の目の前に現われた。

昭和37年11月、同志社今出川キャンパスの明德館前で、航空部全員の努力で購入に漕ぎつけた「AEOLUS」の命名式が華々しく行われた。

「AEOLUS」の購入価格は当時の見積書によると898,950円となっているが今回、新たに購入されたAIONⅢと較べると隔世の感がある。

以後、この機体は小野部長の英断と青木主将の「この純白の機体がマツ黒になるまで飛び続けよう」の合言葉通り、同志社だけの訓練に使われるのではなくて、他校の訓練にも積極的に貸し出されたほか学連の機材としても訓練に使用され、連日休む間も無いほどの活躍を続け、広く学連関西支部学生の技量向上に大きな成果をあげることになった。

昭和37年10月26日に初飛行をした同機は昭和53年12月8日に引退したが、その間の総飛行時間は1,802時間、総飛行回数は実に18,686回の多きを数え、満身創痍の状態で田辺格納庫に静かに翼を休めた。

「AEOLUS」の航空日誌は昭和53年12月8日の木曾川滑空場での10回の飛行で終わっているが、その10回目に搭乗した者の名前が無い。記念すべき最終フライトの学生の名前が分ればよい記念になるのに、残念至極である。

同志社大学航空部にも外国製グライダーが導入された。アレキサンダー・シュライハー式Ka-6Eの初飛行は昭和43年8月19日である。

八尾飛行場の学連格納庫で整備が終わった「Ka-6E」は、小野部長先生を中心に飛行安全祈願が行われた。

整備に当たった学生も神妙な顔付きでお供物のお神酒を戴き、試験飛行に臨んだ。究極の木製ソアラーといわれたKa-6Eは、「AION」と命名され同志社大学航空部の新戦力として花々しくスタートした。

それ以後同志社大学航空部の所有機は

ASK-13型	「AEOLUS II」
ASK-23型	「AION II」
ASW-28-18	「AION III」

所有機も整備され航空部も磐石の基礎固めを終わった。あとは航空部員の目を見張るような大活躍を待つばかりである。

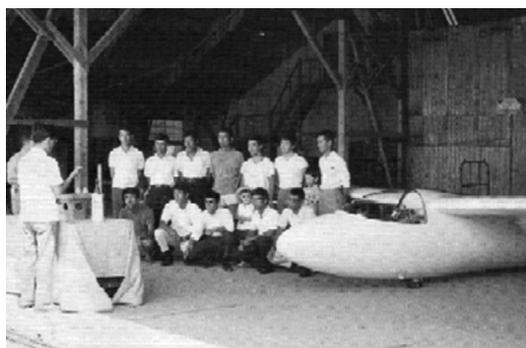
一方、昭和38年1月19日には牧野鐵五郎(OB)は日本学生航空連盟主催で開催された滑空記録会で日本人6人目の銀賞7号を獲得した。また滞空、獲得高度の課目取得者も多数出たのに加え、海外でも記録飛行に成功する者もあって同志社大学航空部は歓声に沸いた。

痛恨、事故発生

しかし、航空部の歴史の中には輝かしい話ばかりではない。忘れようとしても忘れてならない悲しい事故の経験もある。昭和45年9月、福井空港



窪田元監督永遠の愛機 AEOLUS



で訓練中に起こった山田達夫君の死亡事故である。

我々はこの事故を教訓として「絶対安全！絶対無事故！」をスローガンに万全の体勢で訓練に励みたいものである。それが山田君の「死」を無にしない我々の誓いでもある。

創部50周年

昭和61年が近づくにつれて、創部50周年記念事業開催の気運が高まってきた。小野部長先生、学生代表、三浦智介OB等が鳩首協議し

- 1) 新格納庫の建設推進
- 2) 新機体の購入
- 3) 記念誌の出版
- 4) 記念祝典・祝賀会の開催

の4計画を記念事業と定め、これらを実行に移すために事業準備委員会を設置し、計画の実現に向かい懸命な努力が始められた。

ここで特筆すべき功労者は佐々木哲君で、その卓越した指導力を遺憾なく発揮し、多くの困難を次々と克服し、計画の実現に大いなる成果を上げ、3年掛りの一大作戦を完全に完了させたのである。

昭和61年11月2日同志社大学航空部創部50周年記念祝典は今出川キャンパスの神学館3階礼拝堂で荘厳なうちにも華やかに催された。



50周年記念式 礼拝



京都全日空ホテルで開かれた創部50周年記念祝賀会の会場風景
 出席者の顔には喜びと、これからの現役学生の奮闘を願う気持ちが読み取れ、
 華やかなうちにも希望に燃えた式場であった。



50周年記念事業で一つの大きな目標に50年誌の発行があった。今までの未知の世界である出版という事業に取り組んだ中心的存在は、矢張りなんといっても佐々木哲君であった。原稿の収集から、印刷所の選択など多岐にわたる作業を、一手に引き受け、目標を貫徹させた力量は高く評価されるべきであろう。

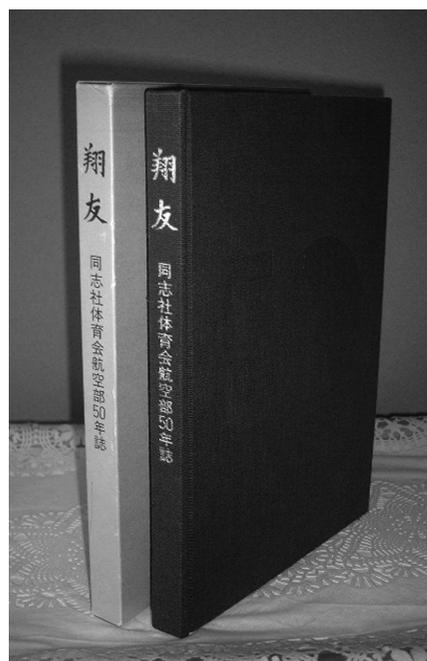
それ以後、学連関西支部の加盟校が記念誌を発行する際には我が同志社の50年誌を手本にする学校が続出した。

創部50周年記念事業を行うに当たり、その推進母体としてOB会の確立が望まれた。今まで多数のOBを要しながら、組織だった活動はなされず、現役学生を支援するにも色々と支障があった。

このOB会の組織づくりにも佐々木哲君は心血を注いだ。先ず名簿の整理、卒業学年度毎の役員決定、連絡網の確立、翔友会幹事会の組織作りなどあらゆる手段を講じてOB会の確立を図り「翔友会」と名称を決めOB間の関係は勿論、現役学生への援助も積極的に行うことを可能にした。

50周年記念事業の一つでもある新機体購入も見事達成され、当日の祝賀会会場には最新鋭機ASK-23型「AION II」JA2354が晴れやかに展示された。

同機は昭和61年1月木曾川滑空場で進空式を行い、2月には命名式を終え、学連指導者講習会へも貸し出され、購入早々大活躍をした。



創部60周年

平成8年同志社大学航空部創部60周年の記念式典が京都府田辺、厚生年金会館で盛大に行われた。

60周年記念事業の目玉は同志社大学航空部の象徴ともいうべき「ALLOW HEAD」及び驚異的な18,000回の飛行を終え、満身創痍の状態で田辺格納庫にその翼を休めている「AEOLUS」の機体復元作業である。

平成6年2月、窪田昌三OBの「この歳になっても、臉を閉じて心を澄ますと」に始まる復元する会のメンバー募集の呼びかけは多くのOBの心を揺さぶり、多額の募金をはじめ数多くの復元作業への直接参加の同志を参集させ、平成6年春4月いよいよ本格的な復元作業を開始した。



暑い夏の作業も休憩時間の楽しい「ダベリ」でまた元気が湧いてくる
左から吉川・牧野・石元・窪田 後姿は北尾



復元チーム第1回集合

平成5年12月4日田辺格納庫
左から三浦・永田・佐々木・牧野・南村・吉川
窪田
後ろには骨だけの哀れな「ALLOW HEAD」の姿が見える。



主翼修理

点検窓の取り付けにひと苦勞
「この窓は何の窓や」
「エルロンの滑車点検窓と違うか」



ヤット仮組み立てが終わり、あとは羽布を張るだけだ

左から石元・吉川・窪田・河盛・牧野・加藤
速見・大久保



見事「ALLOW HEAD」の復元作業は
終わった



見事に復元された H-23C AEOLUS

アローヘッドは整備の教材として学連に提供されたりして羽布は剥がされ、小骨も所どころ切り取られたりして、細かい修理箇所は数え切れないほど多かった。それを一つ、一つ点検しながらの復元作業は難事業だった。出来るだけオリジナルを目指して作業は進んだが、作業に当たった全員

の正直な感想は、「もっと整備の勉強をしておくべきだったナ～」であった。

一方、これと同時「AEOLUS」の復元作業も順調に進んだ。

いかに多くの学生がこの機体で訓練したことであろう。

復元作業で生きかえった航空部の象徴ともいえる「ALLOW HEAD」と「AEOLUS」は60周年祝賀会にあわせて田辺格納庫でお披露目が盛大に開かれた。

当日は坂口先生、小野先生をはじめ、遠くは九州静岡、東海から多数のOBが馳せ参じて盛大に開かれた。

故岩ヶ谷OBの奥様も出席され、美しい華を添えられたが、当日の感動を歌に寄せて送ってこられた。その歌をご披露しよう。

• 翔友会の皆様へ

瞳めの中に少年の空持てる等らが
祝ぎ集う60周年

• 亡夫に

亡き人よ 天駆けて来よこの佳き日
空の子集う60周年の宴に

過ぎし時 何時も乗れる機の復元す
60周年空澄める日に

• 私の返歌

クス玉の 開きて吹雪く五色弁
亡き友乗りし復元の翼に

青春の思い出楽しい亡き友も
天駆け集う山城の地に



牧野・岩ヶ谷夫人・友広



復元機体の披露宴に参集の仲間達



窪田元監督の手で AEOLUS の除幕式



60周年記念祝賀会開催

出席者多数のため2回に分けて撮影。故佐々木OBの奥様も出席、華やかな雰囲気が出ていた。



翔友会会長小野先生から表彰状並びに記念品を受ける、市川・橋本・牧野



歴代監督紹介左から三浦・喜田・北尾・牧野

祝賀会では、歴代の監督の紹介や航空部の功労者表彰などが取り行われ出席者の拍手を浴びた。

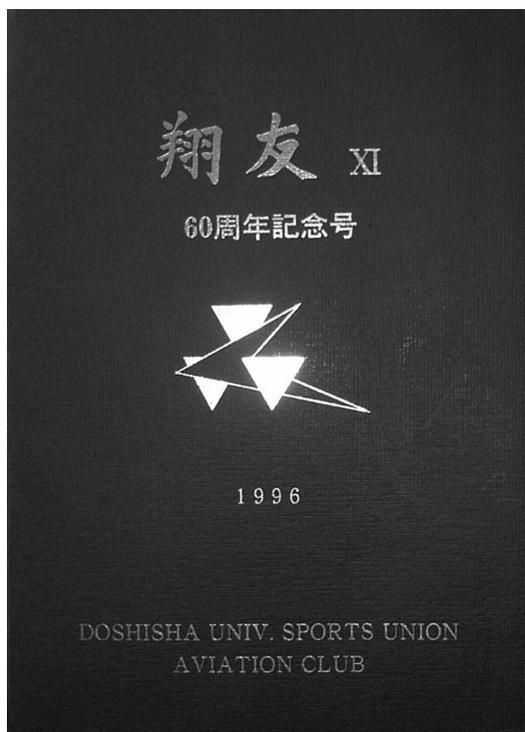
60周年記念事業のもう一つに記念号の発刊があった

記念号は紺色の表紙に金色の文字が映え、誠に見事な出来栄で、多くの翔友会員から好評を博した。

表紙の航空部襟章は銀色で浮き立たせ、素晴らしいコントラストが読む者を早くも大空に引き入れる。

色々の資料の他に翔友会員の興味深い読みものも多く掲載されている。特に編集後記に窪田編集長が「70周年、100周年に向けて夢を描きたい」と述べているが、今回は将にその70周年を越えて75周年を迎えた訳で、夢の実現に向けて確実に前進している。

ここまで長々と拙文を書いてきたが、本編も愈々最終章を迎えることになった。



窪田編集長、渾身の力作

創部60周年記念事業も成功裏に終わりを告げた
が、そのうち最大の目玉であった復元された機体
を如何にして永久保存するかが問題になった。

最初の案は格納庫内の事務室の上に乗せて保存
するという案であったが、学校当局の事務室が強
度的に無理と言う判断で見送らざるを得なくなっ
た。

次の第二案は格納庫天井に吊り上げて保存する
という案であったが、この案も学校当局から補強
の必要があり、その経費は我々の負担できる金額
ではなかった。しかし窪田OBの熱い思いは、別
の業者による作業で学校当局の了解を得ることに
務め、数度にわたる学校当局との交渉の結果、学
校当局の要求通りに天井部分の鉄骨部分を補強し、
格納庫天井に吊り上げる方法で永久保存すること
の了解を得ることが出来た。かくして復元機体の
格納庫天井への吊り上げ作戦が愈々スタートする
ことになった。

長年、我々の象徴として活躍した「ALLOW
HEAD」と、飛行回数18,000回を超える歴戦の勇
士「AEOLUS」を永久保存するに相応しい祭典を
やろうじゃないかと衆議一決！田辺格納庫で華や
かに開催された。

普段は殺風景な格納庫も、この日ばかりは格納
庫にはグレンミラーのBGMが流れ、五色の紙
テープで飾られた復元機体は頬を赤らめたグライ
ダーマンそのものの姿で開会式を待っていた。

式は翔友会会長の小野先生、坂口航空部長先生
をはじめ来賓として大阪工業大学OBの船橋氏、
立命館大学航空部監督林氏などを迎え華やかに開



準備が整い開会宣言を待つ



テープカット

司会牧野、テープカット左から窪田・
坂口部長・小野名誉会長

幕した。

女子部員が持つ紅白のテープを小野先生、坂口
先生、それに今回の復元作業の立て役者、窪田
OBの手によるテープカットが行われ、式典は進
行した。

復元作業を呼びかけ、苦労を重ねて完成に漕ぎ
つけた窪田OBの努力には誰もが感動した。

窪田 OB もこの日を迎え、ひと安心したことであろう。本当にご苦労さんでした。



開会宣言と共にくす玉が割られ、五色の上昇気流に乗ってソアラが上昇した



吊り上げられた「ALLOW HEAD」に続き、「AEOLUS」が吊り上げられることになった



静かに「AEOLUS」が吊り上げられる



窪田 OB の経過報告



復元の経過を記した記念盾



吊上げ式も無事終わり、全員集合



華やかな復元機体の吊り上げ式は無事に終わった

最終章

多数参列してくれたOB、現役学生も式の終了を見届けると、潮の引くように格納庫を後にし、格納庫はまたもとの静けさを取り戻した。ただ一人残った老OBが跡かたづけをする姿が印象的であるが、これからは吊り上げられた2機の復元機が格納庫で甲斐甲斐しく働く現役学生に無言のうちに緒先輩が脈々と築き上げた航空部の歴史と、そこに育まれた航空部の伝統の継承を語り掛けてくれるものと確信した。

これから若き新進気鋭の現役学生が頭上の復元機を仰ぎ見たとき、遙か彼方から聞こえるカレッジソングと共に航空部の伝統と航空部を愛する心をさらに次の世代に継承してくれることを心から願わずには居られない。

歳老いたOBは、そんな若いグライダーマンの前途に幸多かれと祈りながら、本拙稿の筆を置くことにする。



75周年回想

昭和36年卒 三浦智介

創部75周年ご慶の至り。よくぞ継続したものの。現役時代活躍した人、卒業後翔友会員として貢献、黙々として会費を払い続けた人等、大勢の協力の賜物で達成出来た75年でしょう。

徒然なるままに航空部との縁を記します。

創部に関与された尾田幸雄、牧野伊兵衛、橋本元雄、竹内清一、そして後に続く村上 清、白地和敏、市川文男、本田芳郎、牧野鐵五郎、友広勝、佐々木哲、小野 哲、永田 猛、明石信二、吉川禎一、渡辺洋一、藤田武司、北尾直敬、坂口一彦、藤田圭一、喜田益生、斉藤鷹一、岩ヶ谷精一、浅山 浩、大森 進らの先輩諸兄に直接指導を受け、お世話になったのは幸運でした。創部の昭和11年は、私の誕生年でもあります。

入学時航空部の部員募集は気になりながら、ジェット機に憧れていたもので、春入部は見送り。飛ぶためにはプライマリーで我慢と7月に向井清人、田所義雄君らに一合宿遅れて入部、高瀬宗次、大島将司両君は同期入部。高瀬君にはノートを貸してもらったり、講義に身代わり出席とか随分お世話になった。卒業出来たのは彼のお陰。故田所義雄君とは、高校時代に航空雑誌の懸賞募集で、「八尾空港から大阪城上空遊覧飛行」に当選、私も参加していて一緒になった。当日の記念写真に二人も納まっていたのを彼が持参。後、彼は航空大学から全日空の機長となった。

名古屋小牧空港でブルーエンジェルス来日の航空ショーを見学に行った。何十万人もの人出混雑の中で、吉川先輩に会ったり、後輩や他校の人にも幾人か会った。マニアは催物に集まる。

上級生の会計が急に退部、会計帳簿を年末までに本部へ提出せねば来年度予算貰えぬ、喜田先輩から帳面を整理せよと命じられ、高瀬君と二人で、政君にも協力を頼んで間に合わせたのが脳裏に浮かぶ。修正の赤線で一杯の汚い帳簿であったが、評価Aをもらって無事パス。後日、喜田、岩ヶ谷両先輩から、「上級生の間で、君は最初の退部員になるだろうと思われていた」と話された。上級生によく文句を言っていたからか？本人はしんどくても辞める気はなかった。

高松合宿では北口(立命)委員長、内藤 實(京大)副委員長に、入浴順を改めてくれと直談判、要求を受け入れて貰った。理解ある先輩でした。浅山先輩にも失礼な言動をしたことをお詫びします。

窪田昌三君が一年生の夏合宿、玉水で立命の平佐(旧姓塩屋)君と私とでプライマリーの指導をしていた。その日最後の撤収フライト、横着して河原から土手下まで空輸した。風が強く平佐より体重のある私が搭乗、結果は前日に邪魔になって移動しておいた流木の大きな根っこに左翼をぶつけて大破、一年生の目前で大失態。練習に遅れを出し、その節は皆さんにご迷惑をお掛けしました。

関西大学川口敏寿君の好意で最小限の練習不足に留めた積り。教訓、複数の禁止事項を破ると必ず事故に繋がる。

関学と八尾空港の陸上自衛隊で合宿をした。当時の食事としては大満足、腹一杯食べられた。将校待遇の宿舎はスチーム暖房でホカホカ。八木教官の指導で左旋回中、左側方を見ると胴体張線が

たわんで心なしか胴体が湾曲している、右は張線がピンピンに張っている。当然とは云え「えっ！」が感想。

私は参加出来なかったが、山口県小月の航空自衛隊教育部隊へ体験入隊、練習機での体験飛行もあった。勿論小野部長先生の許可を得た。それがか、後刻入隊勧誘の郵便物がよく来た。

早稲田合宿に参加した向井君の発案「我が部に早くソアラを入れぬと関東勢に追いつけぬ」部の将来を見据えて導入を実現しようと、「皆の熱意と努力で実現可能」と力説、「OBも放置はしないだろう」と1、2年生を煙に巻いた。私自身成否は五分五分と思っていたが誰にも言わなかった。幸い政、釣、守本君達の努力、続く優秀な後輩諸君の手でH-23C イオラスが入った。言いだしっぺの私は計画をスタートさせて卒業、多くの後輩から恨まれたようだ。同機が有効に活用されて、復元にもタッチ、田辺格納庫にあることで私の罪を減刑して下さい。

現役時代は部員に恵まれていた。政 志郎(現翔友会長)、釣 弘和、守本輝夫、河口精二、田原耕造、田中正臣、水口啓二郎、原 啓介、窪田昌三、青木謙二郎、丹羽正弘、近藤甲平、加藤芳也、斎藤良和、山上皓太郎、榎原俊司、繁原直之、鳥田一英、豊浦順心、関西支部では一番充実した陣容と言えた。無理難題を押し付けたことも多々あったもののカバー、クリヤーしてくれた諸君に謝意を表します。

八木教官(明治大OB)、北尾直敬助教、松田教官(関大OB)、牧野鐵五郎教官(今も色々のご教

示頂いて、頭が下がります)、牧野伊兵衛訓練部長(凄い人でした)のそうそうたる教官方に教わりました。感謝しています。小野部長先生には入部依頼お世話になりっ放しで、出来の悪い後輩で申し訳ありません。

昭和47年、喜田益生監督の後任に就いた。窪田昌三君がまだ若いから「ほんの繋ぎでお前がやれ」と吉川、北尾両先輩の命令で就任したが、実質窪田君がやったようなもの。学長命で「体育会航空部の監督を委嘱します」という紙一枚をもらうだけ。義務責任の内容等は何も記していない。スポーツ団体で不祥事があると、監督がマスコミに頭を下げる場面をTVでよく見る昨今、何かあると一番にやり玉に挙げられ叱責される。現在はしっかりした体制に整備された体育会であると確信したい。

お目出度い事にも出席しました。OB同志の結婚式に招ねかれたり、頼まれて仲人も数組させて貰いました。京都女子大との組み合わせが多かった？

ASK-13(AEOLUS II)導入には、土肥(旧姓木沢)稔治主将の着手熱意、続く中村正陽主将の実行力が寄与したと見ています。

昭和51年夏、福井合宿の最終日、関学へ機体を引き渡す手筈が一向に進まない。関学は約束時間に来て待っている。撤収作業がモタモタ。引渡し後一年生は解散させ、上級生を残して「こんなだらしのない合宿なら事故が起きなかったのが不思議なくらい、まともな合宿運営が出来る態勢に立ち

直るまで今年の残り合宿はキャンセルせよ！」と雷を落とした。「そんなことをしたら、部員が居なくなります。部活動が出来ません」と幹部の言。「部員が居なくなってもよい、事故を起こすよりは良い」と私。その時一年生であった田口 昇君(現学連副訓練部長)が学連教官になってから電話で、「あの時三浦さんが何故あんなに怒っていたのか、人を教える立場になって分かりました」と。

50周年記念事業の数々、60周年の機体復元作業に沢山の先輩後輩諸氏とご一緒出来たことをつい先日のことのように想い起こします。50周年事業のお陰で今の配偶者、昭和43年卒の和子(旧姓徳永)を得ました。大勢の方々に祝福され、有り難う御座いました。

多くの先輩諸氏が遠くへ旅立たれましたが、翔友会を見守ってくれている気がします。

翔友会に若い会員も増えていることだし、今後も会の発展を信じます。

同志社のみならず、他大学の関係者、朝日新聞航空部、学連職員の方々とも親交を得たことは、有り難く嬉しいことです。

新人歓迎コンパで挨拶に話した事は、「部活は肉体的、精神面、経済面でしんどいことですが、4年間頑張って続けて卒業して下さい。社会人になってから部活の経験が良かったと実感する筈」と毎年相手は変われど繰り返し言ってきた。

現役部員、若い翔友会員の諸氏へ。あなた方は「若さ」が最大の武器です。これは先輩に負けま

せん。何事にもチャレンジを忘れずに当たって下さい。初めから成功間違いなしの条件が100%揃った事案などありません。出来る限りの準備をして、計画実行の不都合が出れば軌道修正して目的に進んで下さい。

翔友会と同年のOBの真面目なたわ言とご笑覧願えれば幸甚です。

60周年以来

この15年間で、航空部がたどった^{みちのり}道程は…

かつて経験したことも無い部員不足から低迷する中であって、もがき苦しみながら、何としても部を建て直し、バトンを繋ごうと努力した部員たちの汗と苦難の歴史であった。

その努力はここ数年、全国選手権や各競技会で入賞を果たす結果となって実を結ぶこととなった。

75年にわたる永い歴史の中では、光輝き、あたかも上昇風帯の中を悠々に行くような時ばかりではない。誰もが予測し得ない沈下帯に遭遇し、暗澹たる思いの時期もある。その苦難を乗り越えた時こそ、存続の意義とその後の隆盛が輝きを増すのではないだろうか。

本号は、低迷から再生への時代を経験した当時の翔友達の手記を記録に残すことで、後世同じような状況に遭遇した時、まだ見ぬ先輩達の参考になれば幸いである。