

航空亀齡賞の受賞

昭和19年卒 牧野 鐵 五 郎

平成23年、私は90歳、卒壽を迎えた。

改めて振り返って見ると、中学生時代は飛びもしない模型飛行機つくり凝り、部屋中を削り屑だらけにした飛行機少年時代から、昭和15年同志社大學に入学し、初めて霧ヶ峰で開かれていたプライマリーの合宿訓練に参加、大空への第一歩を踏み出した。

以後、伊丹飛行場で本格的な飛行機操縦訓練を受け、最初の飛行は同志社大学航空部の須川助教に乗せてもらった13分の飛行であったがその後も操縦訓練を続け、飛行時間10時間51分で憧れの単独飛行を許された、

昭和17年、7月には晴れて二等操縦士の免状を取得、学生助教として後輩の指導にあたるようになり、昭和18年には95式1型の曲技飛行技能拡張に合格したが、昭和18年暮には戦況に鑑み同志社大學を繰り上げ卒業し軍隊に入隊する事になった。大阪の第22部隊に入隊後、わが国唯一のグライダー部隊の滑空飛行第一戦隊に配属となり、ここで大型グライダーの「ク・一」「ク・八」グライダー及び97式重爆撃機による曳航操縦士としての教育を受けた。

昭和18年8月、特別攻撃隊に選抜され沖縄特攻に備え16日に特攻隊基地へ出発予定のところ、8月15日終戦のために終結となった。

終戦後飛行禁止の7年間を経て昭和27年航空再開とともに日本学生航空連盟再発足に協力、指導者として学生グライダーの訓練指導に従事した。

昭和28年6月 自家用操縦士(滑空機、(上級)免状取得 第23号及び操縦教育証明(滑空機)第68号取得。



昭和30年4月 事業用操縦士(滑空機、(上級)免状取得 第474号取得。

昭和32年6月 事業用操縦士(飛行機、陸上単発)免状取得。

昭和37年6月 操縦教育証明(飛行機)第201号取得。

昭和38年1月 国際滑空記章 銀C章取得、第7号。(4番が欠番のため日本で6人目)国産グライダーによる三角コース50キロ飛行はこの飛行がわが国では初めてであった。

昭和38年11月 航空級無線通信士資格取得。免許証番号第62号

その間、北尾直敬君をはじめ多くの学生に操縦士の資格を取得させ、わが国航空界の底辺の発展に尽した。

以後自分史の形で航空史の記述に励み「私の航空70年史」「大空こそ我が命」「卒壽からの挑戦」を発行、国会図書館および航空図書館の蔵書に加えられたが、その様な努力が評価され、平成23年9月の「空の日」に、日本航空協会から23年度航空関係者表彰式当日、「航空亀齡賞」という荣誉有る表彰を受け身余る光榮に浴くした。

同志社大学航空部創部75周年記念と時を同じくした表彰は、とりわけ感激を深くした。

【記念式典に参加して】

Kyoto in my heart

昭和40年卒 梶田英之

二年半振りの京都であった。前回の京都はインフルエンザの流行で市内の学校は、小学校から大学まで総て休校状態、私も感染が心配で早々に帰宅した。今回は、何の心配も無く、実に満足の京都であった。

我々昭和40年卒部同期は5年に一度全員集合を開催している。今回は第50回全国学生グライダー競技選手権大会の開催期間に合わせて埼玉県の熊谷で開催した。長瀬温泉に宿泊、応援に二日間妻沼に通った。大会最終日、団体6位・個人7位入賞ではとした。竹山翔太君を初めとする部員の頑張りの結果であった。

ほっとしたのもつかの間、問題が生じた。次回開催をどうするかである。全員が年寄りでは5年後には欠員が生じるかも知れない。この時舞い込んだのが創部75周年式典の案内状である。せっかく集まるのであるから、今回は家族連れで出席しようということになった。

式典当日、東京駅で二人、新横浜駅で四人になり、小田原駅で六人になった我々一行は午前10時に京都駅に到着、食事もそこそこに、ホテルの送迎バスで会場に向かった。

先ず目に付いたのは、機体運搬用のトレーラーである。新鋭機に出会える期待を胸に早速会場へと向かう。受付開始一時間前にもかかわらず、そこには既にネームプレート、プログラムが用意され、現役部員が位置についていた。先ずは幹事の皆さんの配慮に感謝しつつ早速プレートを胸に付ける。受付時間が進むにつれて出席者が会場に続々と集まって来た。亀齢賞を受賞されたばかりの牧野鐵五郎先輩、元部長の小野先生ご夫妻、そ

して卒部以来40年以上の懐かしい方々、初めて目にするOB、OG、更に同輩の悪しき面々。

「只今から記念講演が始まります。会場へお入り下さい」幹事の声に促されて講演会場へ。本学の大先輩、千玄室さんの講演が始まった。千玄室さんは学生時代に海軍を志願、操縦を経験された方である。コックピットの後席に座る西村晃氏(後の俳優、水戸黄門等で主演)の「千、俺を殺すなよ！」の声。ここで講演は最高潮に達した。講演者ご自身がこの講演を楽しみにしておられたという。85歳の年齢を感じさせない素晴らしい講演であった。

祝賀会、それに続く二次会も西山OB(S48年卒)のお世話で格安に終了し、ホテルに戻り床に就く。同室の岩崎OB(S41年卒)は既に白河夜船である。フリータイムがまだ二日間あるという余裕、いままで経験したことのないこの余裕こそが今回最大の収穫であった。

翌日は各自が勝手な行動を取るようになっていた。岩崎OBはイノダコーヒー店に立寄った後、卒部同期の故中河英祐氏の墓前に向かうべく早々に出発済みである。私は長い間の念願であった野崎観音詣でをすべく大東市へ。帰途、大山崎町の美術館に立ち寄り、梅小路機関区でSLを眺めても、最後の予定「わかさグリーンスタジアム京都」の同立戦ナイター開始まで時間が残っている。そこで、4年間身を置かせて頂いた左京区円勝寺町のお宅の辺りを巡ることにした。

お宅の前には昔と変わらない白河の流れがあった。近所のおば様方と洗濯の濯ぎをした清流である。当時は大原女、白川女が花を売りに来た。「花いりまへんか〜、花どうぞすえ〜」この声で

目を覚ましたこともあった。清流に沿って下れば友禅流しが行われていた。今は無い。更に下れば先斗町の花柳街へとしっかりと流れ込んでいた。今や原色がけばけばしい飲み屋街に変わり果てていた。ここまで来ると、もう歩く気は起きなかった。変わり行く京都、規制が厳しくとも、致し方のないことかも知れない。

在学中、京都の上空 300m から街を俯瞰したことがある。チャンスは朝日新聞が主催したセミナー「朝日宇宙航空大学」であった。セミナーの一環として出席者に搭乗体験を行ったのである。チャーターした日本国内航空(株)のコンペアー 240に搭乗、伊丹空港から30分の飛行であった。

上空から眺める京都は瓦屋根の家が整然と並び、その中にビルがポツンポツンと浮かぶ街であった。現在はどうか、ビル群の中に瓦屋根が窮屈そうに身を置いている。私にとっては想いでの地であるだけに寂しい気持ちである。

最終日は二条城前から今出川キャンパスまで徒歩で向かった。キャリアバッグを引いてである。ウォーキングを日常としている私もさすがにくたびれた。だが、キャンパスは静かな落ち着きがあった。勿論授業中である。ハリス理化学館で歴史展示品をみる。そこには新島 襄夫人、日本のジャンヌダルクと言われる「八重さん」の記事があった。女優、綾瀬はるかさんがどんな八重夫人を見せてくれるか、来年のNHK大河ドラマ「八重の桜」が楽しみである。

新幹線の出発時刻まで時間があった。最後は寒梅館での昼食である。無理して2500円のランチを頂くべく最上階の高級レストランへ。そこは既に予約で一杯であった。この大学は金持ちが多いの

だ。1階のテラス食堂の学生の傍らで550円のランチで満足した後、一行六名は京都駅へと向かった。

さて、回目の全員集合はどうするか？5年も待たなくても良い。もっと西へ向かってはどうか？下関には同期の小袋OBが居る。下関と言えばフグ。どうやら下関になりそうである。

帰宅後出席記念に頂いたDVDを観る。素晴らしい出来栄である。よくぞこれだけ記録を集めたものである。昭和38年に明德館前で行われた初代イオラスの命名式に角帽の私が写っている。在学当時、動画の記録手段は8ミリ撮影機しか無かった。所有する者は稀であった。どなたがお撮りになったものか？信じられない気持ちである。編集に携わった方に感謝する。

最後に翔友会会員の皆様へ。我々同期は2002年に癌で一人他界し、現在9名である。翔友会費の未納者は一人も居ない。最近会費の納入率が低いと聞く。全国大会で常に上位に位置するさる大学はOB会費の納入率が100%近いそうである。豊富な機材を有する理由はここに有ると思われる。翔友会員は現在300名に近い。納入率が100%に近づけば、10年に一度新鋭機が購入出来る計算が成り立つ。部員・OBが苦勞してプロジェクトを組む必要は無くなる。部員は技量の向上に専念し、OBは仕事を犠牲にする事は無くなるであろう。

翔友会費をよろしく願います。

【記念式典に参加して】

小野先生の講演と私

昭和48年卒 島田章夫

1968年に同志社航空部に入部した時に部長であらせられた小野哲先生のお話は、当時の学園紛争の主題のひとつであった既成権力構造に対するアンチテーゼと、空を飛ぶということにあこがれを持つ純粋な精神との関係を問うものであったと記憶します。

一回生の時に、おそらく初めてお目にかかって聞いた話は、第2次大戦後、中国に抑留されていた時に道路を作る作業を行った、中国の人たちは、カマボコのような形の道路作り要求したという体験談。そして大学の航空部にあっては既成の体制から独立して、空を飛ぶことができる、あるいはその願いを共有することができるというものであった。さらに時評的なお話、当時の同志社にあっては、学生自治会と体育会が対立することなくお互いの活動を是々非々で認め合っていた、そして共産党に対する批判。これらは精神の独立を伝統とする同志社と学生運動との伝統的調和がもたらしたものであるという趣旨のものであったと思います。

しかし、自分の中に焼き付けられたこの記憶が今もこのように鮮明にあるにもかかわらず、月日ははるかに遠くに行ってしまった。ほとんどクラブ活動だけを行うようにして過ごした4年間。2回生の時にあった福井空港での事故。そのあとで主将として何の活動もできなかつた無自覚と、ほとんど思考を停止していたように思える日々を思い返す鬱積と悔恨。

さらに年月は過ぎ、世の中はそして世界は新しい技術で大きく変化したといわれている。年齢をかさねた自分は、その一端を担ったかもしれないし、軽薄な変化に加担したのであろうと感じる。

2011年11月25日、久しく訪れることのなかった京都にあつて、小野先生に40年ぶりにお目にかかり、ご挨拶し、そして記念講演を拝聴した。先生にあつては40年前の志と精神はなお持続されておられる。そして事故の重さに対する認識にも変わりはないのである。これこそ精神の自立を目の当たりにするのである。

自らの判断と認識を確立せよ。これが同志社航空部のバックボーンであると私は信じる。

現役学生諸君に伝えたい。航空部の活動は的確な判断力を養うのである。その基礎は既成の体制や権威によりかかることのない精神の自立であり、自ら思考するその過程の重要性なのである。競技にあつてはフィジカル、メンタルを強化する科学的トレーニングに励み、高性能な機体と新しい技術と情報を駆使して、優れた成績を残してほしい。それと同時に、自らの糧として思考することの重要性と精神の自立を求めよ。