

特 集

航空部は、発足から3四半世紀を過ぎ、100周年に向かってその歩みを続けている。その間、取巻く環境は休み無く変化し、特に経済情勢は目まぐるしく変わり、大学の姿勢も自ずとそれに対応せざるを得ず、ために学生の就職活動や、部活動に影響を与えることになる。

そのような中、航空部の部活動は何時も、楽しい時よりも苦しく、辛い時の方が多かったのではないだろうか？先輩達はどの様な意識を持って難題を克服し、今日に繋げてくれたのであろう。

そして今、自分の経験を通して、現役に、翔友会に伝えておきたいと思う事はどのようなことなのかを知りたいと考えて、各年代12名の先輩に原稿依頼をしたところ、5名の方々からご寄稿頂いた。

これを、本号の特集とし、OBには共感を、現役諸君へは示唆となれば幸いである。

現役部員へ — 飛ぶ喜びは1%、残り99%はその準備 —

1989年卒 大野 剛 嗣

早いもので卒業後もうすぐ25年が過ぎようとしています。卒業以降、OBらしいことは何一つもせずここまで来てしまった私に、突然、窪田編集長から翔友の原稿依頼がございました。私のような者が語る資格は全くございませんが、御指名ということもあり、25年前を少しずつ思い出しながら書かせていただこうと思います。

現役時代の4年間は長くもあり短くもあります。飛ぶ喜びを感じられる時間1%に対して、残り99%は準備などで苦勞する時間ばかりだと思います。理不尽なことも多く、途中で活動ができなくなり退部する人も出てくるでしょう。また様々なルールにも順応し、合宿への準備や合宿生活自体にも慣れなければ学生として滑空場で飛ぶことはできません。

しかし、多くを犠牲にしてもわずかに1%の飛ぶ喜びに対する価値観の共有ができるかどうかで、

やる気が大きく変わってくると思います。全国に視野を広げれば大学は違っても多くの学生が自分と同じような悩みや課題を抱えており、同じ志を持って頑張っている奴らが他にもたくさんいると思うと、元気が出てくるのではないかと思います。

また、せっかく滑空場で訓練していても技量が上達せずに苦勞することもあるでしょう。しかしそこはあせらずじっくりと練習してください。特に下級生の人。普通は入部するまで、自分の体の大きさ以上の物を3次元で動かした経験などないわけなので、上達に時間がかかるのは当然です。機体の動きを頭の中でイメージして舵を動かすと、実際に滑空機がどのような動きをするのか、これを会得できたらもうしめたものです。地上でのトレーニング方法として、できるだけ長い物干し竿を両手で持って、物体の慣性を感じながら歩き、科目をシミュレートしてみるというのもありかも

しれません。

上級生の人は、滑空の醍醐味を感じながらも自分の安全基準をしっかり持つことが必要です。厳しい訓練は命と安全を守るためにあります。時には教官から厳しく怒られることもあるでしょうが、指導されることは幸せなことで、一人で飛ぶ時に教官はいません。良くても悪くてもすべて自分の責任であり、判断力や緊急時への対応力を磨くことが大事です。現役4年間でヤバイと思った経験は6回ほどあります。

妻沼のトレセンでは①初単座のKa-8でしたが、ウインチがエンストし高度10mぐらいから着落。②リベレで滑空中、HZ TOP付近ですさまじいタービュランスに遭遇、揺れの勢いでバックレストのノッチが数段前側にずれ込んだままロックし、前傾姿勢のまま着陸した。③おなじくリベレでHZが濃い中を滑空中、急にバタバタという音が聞こえると思った瞬間、自分の真下をヘリコプターが通り過ぎて行った。全国大会では、④ASK23で滑空中、法政23が正面から急に突っ込んできたので(航空法どおり)右に急旋回し、かろうじて衝突回避した(着陸後、向う側が詫びにきました)。⑤無理して、昭和橋上空で粘っていた結果高度570m、なんとか水門上空にたどりついた時の高度は間違いなく100mを切っていた(着陸後、大会運営側から怒られました)。⑥太田を目指して滑空していたところ、最初に太田をクリアした慶応ディスクスとすれ違いました。自分が太田をクリアして妻沼に戻ってきたところ、先ほどまで威勢よく飛んでいたディスクスの無残な姿を利根川中州上に発見したこと。

無理せず、基本に忠実に。これができないと痛い目に遭います。

飛ぶ喜びをもっと知ろう

ギリギリの経験もしましたが、全国大会出場時の充実感は言葉にできないものがあります。指導が主体の訓練からは離れて、ポイントを如何に稼ぎTOPに躍り出るかというレースの醍醐味は、普段全く味わうことはできません。大会に出場して初めて、今まで何のために厳しい訓練をしてきたのか、ということがわかりました。

地上では皆で力を合わせ、上空では自分の責任で安全を守り最大限の力を発揮する。現役のみならずもいつかはOBとなり、その時の現役に対して思いを語る時が来るかと思いますが、飛ぶ喜びを知ってより多くの方が同じような思いを語り継ぐようになることを期待しております。

同期の加藤へ…、そして現役諸君へ

1969年卒 小野田教弘

加藤へ…今何処いる？元気で居るか？…今何している？まだ仕事をしているか？体調はどうだ？病気などしていないか？俺は最近体力こそ減退が激しいが元気でいるよ。

なあ加藤よ。思い出すなあ…。高松合宿…真夏の富山合宿…山また山の鶉野合宿。汚い宿舎だったよな。今の若者だったらプライベートも何もないから宿舎脱出だろうね。最近世間で騒がしい体罰こそ無かったけど苦しい合宿だったなあ。

当時のH-23C イオラスは全部皆の体力で運用したし。プレーキもなく自動車曳航だし着地と同時に全速力で走って翼端を捕まえたものだよ。体罰と言えば“地上場周”は辛かったね。1年先輩のやさしいハンサムボーイが俺に命令してさ。富山合宿だったね。門限から15分遅れて宿舎に着いたら即“地上場周命令”だもんね。しかも滑走路の先端に「石ころをダイヤ型に並べろ…」と「明日確認するから…」と。しかも激しい雨中地上場周訓練だったよ。

でもお前は運動神経も抜群だったし、Ka6Eにも乗れたし全国大会にも出場出来たし…良き航空部時代を過ごしたんじゃないのか。俺は全く正反対で身体はきゃしゃだし動きは鈍いし北尾さんと窪田さんからいつも戦力外宣告部員だったよ。祇園祭や時代祭はもちろんガソリンスタンドやら阪急デパートの深夜の蛍光灯掃除など全て機体購入アルバイトに明け暮れたけど…悔しいけどKa6Eに乗れる技量ではなかった。

しかしそれも止むを得ないと思う。今になってつくづく納得して思う。だって同志社大学体育会だもの。勝つことが至上主義だから俺なんか戦力外とされて当然だったと思うよ。

しかし65歳も過ぎて…卒業して40年以上にもなるのに不思議と言うか皮肉と言うか同期の中で俺が一番OB会(翔友会)に貢献しちゃったよ。(笑)特に1986年開催50周年記念大会からは毎年の会費は勿論のこと75周年記念大会には谷川と一緒に寄付金まで出しちゃったよ。俺たち1969年卒代表でね。少しは格好付けた気がしたよ。

でも加藤よ。もう一度お前に聞きたい。今何処で何している？会いたいよ。本当に会いたいよ。あの当時の先輩も後輩も待っているよ。今でも思い出すと涙が出てくるよ。

航空部50周年の時は一緒に新幹線に乗って食堂車で車窓を眺めながら珈琲を飲んだね。京都全日空ホテルは楽しかったね。一緒にお互いに結婚式にも出席した同じ釜の飯を食った仲なのにお前は1995年…「突然の緊急援助要請」で…俺はとっさに2時間でお前の窮地を救ったかに見えたのにお前はあれからすぐに忽然と姿を消してしまったね。ずっと行方不明のまま。俺たち同期の仲間は6人だった。その中で今でも連絡が取れるのは田島と谷川だけだ。谷川とは今でも毎年1回は会っているよ。市田も広瀬も音信不通だ。中学や高校の同窓会も同じようなものだからこの実情を不思議と思う方がおかしいかもね。同窓会だって「出席出来る奴は幸福者だよ…」そう言って仲間と話しているよ。お互いに言うに言えない事情を持っているからね。持っていないか持っていても出席出来る範囲の事情なら幸福そのものだよな。

実は加藤にいつの日か会える日を夢見て今こうして文面を創っている。先日当時の鬼コーチの窪田さんから何と「翔友」の原稿依頼が来たんだ。テーマは「現役部員に伝えておきたいこと」なんだ。今の自分がOB会に出られるくらい幸福であ

るからこそ書けるのだとお前は言うかもしれない。許せ！加藤！その通りだよ。否定はしない。俺の独りごとだと思ってこの原稿を書くのを許してくれないか。今の俺の気持ちで現役諸君に言いたいことなんてとてもむづかしい。幸せ者の俺にはこんなちんけな文面しか思い当たらない。年代も様変わりだし生意気に言いたいことはこれしか思い浮ばない。自分の現役学生バリバリの時代に40年以上も過去の人間の忠告を一体何処まで真面目に聞いただろうか…と今一度思い起こしながら書いてみたよ。拙文で恥ずかしい限りだ。

部員へ

航空部は腐っても体育会所属であることをもしかすると忘れてはいないか。航空技術の進歩と共にグライダー機材も軽量化され扱いやすくなり…特に飛行場での…滑走路上の取り扱いが…肉体を駆使する場面が減っているのでは…「フライング仲良しクラブ」にならないように。記録を目指して滞空時間を確保して獲得高度を確保するまえに“同志社大学体育会所属”であることも忘れないようにして。つまり体育会航空部であることを常に最低限意識して誇りを持って活動して下さい…ということです。

翔友会へ

卒業してからのOB会(翔友会)は中学・高校時代の同窓会と同じ境遇…その通り。しかしひとつ違うのは航空部仲間とは同じ釜の飯を食って苦楽を共にした仲間であること。翔友会に頻繁に出て来て欲しいとは言わないがたまには顔を出してたまには年会費も納めて…。同期の仲間とはいつまでも…いつまでも仲間です。音信不通な

りて寂しい限りだ。人は其々歩む道が違っているし卒業してからも人生の紆余曲折が待っている。今こうして原稿を書ける自分は恵まれた人生の一人かも知れない。しかし航空部時代の同期の桜は…可能な限り…音信不通にならず…出来ればお互いに助け合って…思い出を語りつつ…翔友会活動には可能な限り参画し…ここまで成長した自分への恩返しのためで…そしてかつ資金余裕の範囲でOB年会費に尽力して欲しい。

最後に一昨年75周年記念事業が無事終了しました。次の超ビックイベントは100周年記念事業でしょう。今現役の皆様方が実行委員の主力部隊になることは間違いないでしょう。同期の仲間6人の内3人が音信不通である私が言える資格はありませんが…。

卒業して社会に出て其々の道を歩んでお互いに離れ離れになって行きます。その時、共通のオアシスは航空部という同期の仲間ではないですか。強制はしませんが出来るだけ自然体で出来るだけ自分に正直に…翔友会に顔を出すように心掛けて下さい。卒業してすぐに翔友会活動に参加するのは何かと抵抗があらうかと思えます。思い出した頃に参加するのもOKです。必ずや来る100周年記念事業成功の主力部隊になって欲しいのです。

現役部員へ、翔友会へ

—最終的に「やりきった」と感じられるのは…—

1987年卒 廣田佳史

現役部員へ伝えたいこと

すでに卒業してからかれこれ25年以上が経過し、かなり現役時代の記憶が怪しくなっているのですが、そんな中でも思いたされるのは、不思議とフライトのことではなくて、合宿とかクラブの運営で苦労したことや、いろんなアクシデント(あまり大きな声では言えませんが…)、あと他大学も含めたいろんな人間との交流、といったところですね。

今から思えば、学生時代というのはいろんな意味で「未熟」で「多感」な時期だったなあとつくづく思います。そんな連中が集まって、自分たちの力でクラブを運営する、あるいはグライダーを飛ばすわけですから、当然いろんな問題や予期せぬ出来事が起こるものです。部内の人間関係、学連との関係、監督・コーチ・教官・OBとの関係、苦しい夏の合宿、資金集め(強制バイト)、訓練以外でのアクシデント、滞納問題、などなど…。あの短い4年間の中で、本当にいろんな出来事がありました。

正直言って、これらのほとんどが辛く苦しいことばかりだったのですが、ただ、今思うと、こういった部活動を通した辛く苦しい経験が、学生時代の中で最も自分の糧になったことだと思っています。航空部に入っていなければ、学校も行きかずに適当に単位を取って適当に遊ぶだけのふざけた学生で終わっていただろうと思います。

今も学生の皆さんは、当時とは環境が違うこともあるとは思いますが、間違いなくいろんなことで辛く苦しい状況におかれているのではないのでしょうか？私からそんなに偉いことは言えませんが、今の経験が必ず将来につながる、自分を成長

させる、と言いついて必ず最後までやり遂げてもらいたいと思います。

それと、もう一つ。部活動の一番大きな目的は、最終的には「勝つ」ということだと思っていますので、是非全国大会での優勝を目指して個々人に頑張ってもらいたいと思います。自分自身、今から思えば本当につまらない理由で、結局一度も全国大会に出場しなかったのも、ずっと何かやり残した気がしています。いろいろなことがあるとは思いますが、最終的に「やりきった」と感じられるのは、勝利を目指して全力で力を出し切ったときだけだと思います。是非、有意義な学生生活を送ってください。

翔友会へ伝えたいこと

ほとんど活動に参加できていない立場ですので、特に具体的な要望などはありません。

これはあくまで一般論としてですが、ややもするとOB会というのは「OBのためのOB会」になってしまいがちなところがあると思います。翔友会には、是非「学生のためのOB会」であってもらいたいと思っています。

今思う。私にとっての航空部

1980年卒 真部朋仁

現役時代の思い出の双璧はやはり、初ソロと初Ka6Eです。今回は担当していた自動車系の、少し笑えるエピソードを二つほど紹介させていただきます。

I 自動車系の思い出

【エピソード1】 初参加の1回生がいた合宿での出来事です。朝一番にある1回生に、予備のリトリブカーにガソリンの給油を指示しました。数時間後にその予備車のテストでエンジンをかけたら、一分ほどでエンスト。

点検をしたが電気系統には不具合は見つからない。プラグを抜き取りチェックしたら、1ミリほどの水滴らしきものがプラグの電極に???

悪い予感がして、「どのポリタンを、給油した?」と一回生に尋ね、彼(彼女だったか)が指差したのは、なんと「水」を入れていたポリタンクであった。「ガーン!」(当時は消防法も寛容で、ポリタンクでガソリンを運搬しても問題なかったのです。)

それから、ガソリンタンクの底から水を抜き、次にタンクからエンジンまでの管の水を抜く。ところが、エンジンルームの底からエンジンに至る間の水を抜く方法が分からない。当然エンジンもかからない。

その時です、偶然おられたOBの方が、「雪国では、エンジンがかからない時には、キャブレターに直接ガソリンを垂らしてかけるよ。」というアドバイスを頂いた。強引ではあるが、それを試すと、これが一発で始動!

エンジン内の水が吹き飛ばすまでこの方法で回し続け、回転も安定しやれやれ…。

教訓。「自動車は、水では動かない。」

【エピソード2】 それはある合宿の撤収日の出来事です。木曾川宿舎前で、JA2047と2096の二機を乗せたトレーラーのエンジンをかけようとしたところ、セルモーターすら回らない。ランウェイから宿舎への移動は問題なかったのに…?電気系統がまったく駄目。

原因はバッテリー端子が溶けて、コードが宙ぶらりん状態。バッテリーを買える時刻でもなく、「今日中に帰れない。」と焦る自動車係を尻目に、宿舎内は、次の訓練校とわいわいがやがやと、馬耳東風の雰囲気。

「なんとかせねば。」と考えた私。バッテリーの端子は鉛製だな、う〜ん。そうだバラストにある!機材係からバラストをもらい、中のインゴットを抜き、ハンマーと何かで小石ほどの鉛塊に叩き切る。それを宿舎にあった秋刀魚の照焼きみたいな缶詰の空き缶に入れ、ガスコンロで溶かす。

バッテリーには端子に芯を作るため、情けなく残っていた数ミリの端子の中心に釘を打ち付ける。そしてサンドペーパーの厚紙で筒をつくり針金で巻きつけ、そこに鉛を流し込んだ。

こうしてピカピカのバッテリー端子ができました。宿舎の台所で、こんな鋳物作業をしたのは、私だけでしょうね。

教訓。「人間、窮すれば通ず。」

仮の端子は、香里の格納庫まで持ち堪えてくれました。

II 現役の皆さんへ

私の現役時代は、こんなトラブルに会い、その都度なんとかしてきた連続だったと思います。

それは私だけではなく、歴代の全ての係り担当が、同じような経験をしてきた。これが航空部の

歴史だと思えます。現役の皆さんも、山積するトラブルや問題に苦闘されている筈です。

そもそも、学生でスカイスポーツを維持するのは至難のことです。やらねばならない事は、法令順守をはじめ、運輸事業者と同じ内容です。

ここで身につくのは、社会の“現場”に通用する問題解決能力です。

さらに大事なのは、「何とかしなくては…」と思っている中身です。それは、「仲間のために」であり、「仲間の命にもかかわる安全の為に」であるのが航空部です。「命を共有している」と言えます。

あまたある同志社大学体育会で、このようなプレッシャーが掛かるクラブは航空部と山岳部ぐらいでしょう。普通のスポーツではエラーをしても、事故にはなりません。

加えて、航空部の場合は他大学仲間とも同じ信頼関係を持てる。持たなければならぬ。これも得がたい体験です。

社会人になれば、社内の違う部署の人や関連会社の人と協力しないと出来ない仕事が沢山あります。

皆さんは、今、社会人の演習、いやそれ以上に「実戦」をしているのです。就活の際には、大いにアピールしてください。

Ⅲ ちょっと疎遠になっている OB の方々へ

私は、翔友会の交わりに出るようになり、僅か4年ほどです。それまでは、私も年会費も時々しか払わなかった、疎遠な OB でした。

しかし、翔友会の皆さんの輪に入れてもらい、最近感じるのは、時代が違う OB の先輩・後輩との“一体感”です。

現役時代は、雲の上の先輩だった OB の方とも気楽に話せ、また後輩との話も盛り上がります。

考えてみれば、現役を過ごした時代は違うはずなのに、この不思議な一体感は、どこから来るのか？

私なりに思っているのは、先の事と重なるのですが、「やはり“命”にも関わる信頼関係を航空部で持った体験は、数十年の時代や、訓練形態の違いを超えて、OB 同士を繋げてくれる。」と言うことでは？と。

ちょっと疎遠になっている各年代の皆様、翔友会の呼びかける体験飛行会などの行事に是非とも来てください。偉ぶっている OB なんて誰もいませんよ。それが同志社です。

特に、私の年代の方は、木曾川で宮地教官が苦勞しているの、彼に顔を見せてくださいよ。

皆、現役時代はそれぞれ苦勞したのですから、OB・OG としての楽しみを味わってください。まずは、航空部のホームページを見て下さい。

皆様へは、「人生、すこし損しておられますよ。」と言わせて頂きます。(スママセン)

では皆様との再会を期して、筆を止めます。

拙文をご一読いただき有難うございました。

半世紀の時空を超えて一言

1964年卒 青木謙二郎

航空部創部75周年記念式典は余韻もひとしお無事終了。次の節目に向かって早やスタート、現役部員諸君は日々精進していることと察する。式典の折、新鋭機 ASW28 の展示もさることながら私は同じく展示されたフライトシミュレータに甚く気持ちが魅かれた。「現役時代にこれがあったなら」と思ったのはOBで私一人では無かったと思う。

我々は当時、関東に比べグライダーの搭乗回数で大きく差をつけられ、それによる技量差を日頃の生活の中で「やらないよりはまし」と思われるものは何でも取り入れ操縦感覚を養い補っていた。電車に乗れば進行方向一番前に立ちほだかり着陸前、接地のタイミングを、カーブでは旋回操作時バンク維持の当て舵の感触を呼び起こし、デパート屋上では下界を見渡して高度感を掴んだものだ。このフライトシミュレータが当時存在、手にしておれば毎日2～3時間は…競技会前とも成れば7～8時間は練習したと思う。例えそれが夜中まで続こうともあらゆる状況を想定して競技に備えたであろう。

私が航空機へ興味を抱き始めたのは小学校高学年頃からでその度合いは年々増幅して行き大学受験の年と成り、大学及び学部選びよりも航空部の存在する大学を選ぶに至っては親を啞然とさせたものだ。念願かなって同志社大へ入学したその日の内に迷うことなく航空部へ入部した。しかし実グライダー操縦とも成れば思うに任せず不器用で初物に馴染み難い性格も災いして同僚について行くには何倍もの練習が必要と痛感！自分だけ特別に搭乗が多くなる訳でなし、ならば前述の自己流感覚習得の練習法で徹底的にカバーして行くこととした。これを茶化する者も居たが入部して当面の

目標は①自家用免状取得。②対外競技会への出場。と決めていたので毎日繰り返し繰り返し練習をやるも目標達成の使命感が先立ち、苦痛を感じたことなど一度として無かった。

年初来、スポーツ界は体罰の可否で持ちきりである。表向きは「有ってはならない」が大半の意見であろう。しかし「これで全て解決」とは行かない。指導者と教わる側との間には①活動目的(目標)が明確であること。②お互いの信頼関係が緊密であること。この二つが無い限り、例え情熱を燃やし厳しく指導しようがオネエ調で優しく指導しようとも思った成果には程遠いものに終わるのである。

我々1964卒生にあっても2回生の夏、こんな出来事があった。関西、東海支部合同自家用中級取得の仕上げ合宿が大阪八尾飛行場で行われた。既にソロフライト済みR大のYが順調な仕上がりでこの日もソロフライトへ飛び立った。科目：場周飛行で第二旋回を終え直線滑空に入った機体は何故か機首が上がり失速寸前の姿勢！ピストで飛行監視のK教官、血相を変え手にしていた赤旗と白旗を水平に交差して機首を押さえ速度UPの支持を出す。この時代、無線等なく全て手旗信号！しかし応答なくそのまま滑空続行！K教官「速度を上げんかー、速度をー！」と必死に怒鳴りながら二本の旗を激しく水平に交わす。漸く異変に気づいたかY、第三旋回直前で機首が下がり速度を得るも最終旋回時は翼端が地面に接触せんばかりの低空且つショートでギリギリ滑走路端に接地した。飛行を終え報告に行った途端、唇を噛み締めて待っていたK教官の往復ビンタがYの頬を見舞った！ピスト近くで目撃の我々訓練生にも衝撃の瞬間であった。やがて午前の訓練終了の整列時にK

教官が述べた「今日僕は一人を殴った。殴ることが良くないことは百も承知している。しかし、あの速度の抜けた滑空、あのまま続行し旋回に入っただけならば螺旋降下から錐揉みに入る恐れすらあった」とそれ以上の言葉はなかった。このビンタで本人のみならず訓練生全員の気持ちが一瞬にしてビシッと引き締まった。確かに訓練生はソロフライトまでは教官指示に素直に従い懸命の技量UPに挑む。だが感激の初ソロを終え3回、4回目のソロともなると気持ちに余裕も出て来て「これ位まあいいや」とこれが怖い。正に「初心忘れるな！」である。この日を境にどの顔も真剣そのものの眼差しとなり9月に行われた自家用中級実技試験は全員が合格。終了後K教官は受験訓練生の胴上げで宙を舞った。

あの時万が一にも最悪事態に陥っておればこの日の感激を味わうことは出来なかったであろう。グライダーは安全な乗物であるものの慣れから来る天狗に成ったような気分で操縦しようものなら時としてイージーミスを誘い最悪、墜落という悲劇すら生むのである。

だが必要以上に恐れることはなく操縦時は変化する機体に注意を払い、常に更なる上の課題へと挑戦して行かねばならない。

唯、自家用免状取立て程度で「これからは楽しみながら操縦します」なんてことを寝言でも言ってもらいたくない！「楽しみながらスポーツをやる」という言葉が流行り出したのはシドニーオリンピックの女子マラソン金メダルに輝いた高橋尚子選手が優勝インタビューで「楽しい42キロでした」と語って以来、スポーツ競技では何かにつけて「楽しみながらやります」というフレーズが定着してしまった。私は高橋選手自身が語る裏には、

それまで疲労骨折寸前の過酷なまでの練習を積み重ねて来ており、いざ本番で「終始リラックスすることに集中して走った」という意味を「楽しみながら」と表現したままでその後、流行りで使われる「楽しみながら」の言葉とは途轍もない温度差を感じてならない。

奇異なのは野球、サッカーをやる(特に高校生)選手達が試合前「楽しみながらやります」と言いながら負けて大の男が人目もはばからず声をあげて泣く姿「何をか言わんや」である。私にとっては「耐えられない！」光景にしか映らない。

現役の航空部部員諸君は日頃どのような気構えで操縦桿を握って居ようか？はつきり言って思うがまま操縦出来る様に成るには全国大会出場レベル程の技量UPが必要であろうが単に操縦桿を多く握っただけで成し得るものではない。まずは気持ちの整理から始まり体調を整え合宿ごとに到達目標を決めておくことである。集合時間には絶対に遅れてはならない！この初歩の初歩である行動が気の緩みの始まりであり、やがて大学を卒業し社会人と成った時、最初に遭遇する己の信用度でもある。時間にルーズな者はそこで早くも信用を失う。失った信用を回復するには大変な労力と無駄な時間を使うものと肝に銘じなければならない。

「時間位で…」と言うなかれ！人間、この些細な怠惰が積み重なることによって時として取り返しのつかない事態を誘発する。「要はメリハリのある活動をしてもらいたい」と言うことである。

最後に一言「航空部は体育会に所属する部である。決して同好会ではない！」ことを今一度自覚して同時に同志社人としての誇りと模範になる人物であることを切に願う。