

スイスアルプスを飛んだ!

1974年卒 中村 洋一郎

私は2010年、定年退職で東京を離れたが毎月のように東京に来ては東京近辺在住のS49年卒の仲間と飲み会を持っている。

2012年11月、いつものメンバー5人で飲み会となった。宮原、内田、橘、横手、中村である。話題は10月にスイスから来たベアット氏の現役学生たちへのヨーロッパでの山岳滑空の講演であった。(ベアット氏の事については、翔友 28号(2013年6月号)20~22ページ「Mr. Beat Mulerの事」を参照していただきたい。)

ベアット氏はスイス、チューリッヒ在住、年齢もちょうどわれわれと同じ1950年(昭和25年)生まれである。宮原君が仕事先から15年程前に、「スイスの友人で学生にグライダーを教えている人がいる」という話を聞きつけ、ヨーロッパ出張の際連絡し、チューリッヒ郊外でベアット氏にグライダーに乗せてもらったのが知り合ったきっかけだという。それ以来、宮原君はヨーロッパ出張のたびにベアット氏の家招かれたりしている。大学構内でのベアット氏の講演はOBや現役たちで大変盛況だったとの事。

飲み会の席上、宮原君が、「ベアット氏に連絡して我々もスイスでグライダーに乗せてもらえないか聞いてみようか」ということになった。しかし私以外は皆さんまだ現役の勤め人。長い休暇はたやすく取れない。私もその前年、家内と定年退職を記念してドイツ、スイス、フランスへのバック旅行をしてきたばかりだ。行くとなったら家内がなんというか…。でもこういう機会は逃したらもう一生無いだらうな…。よし、思い切って行ってみよう。結局宮原君、私が行くという事でベアット氏にスイスでの山岳飛行の希望と時期、費用などをEメールで聞くことにした。

ベアット氏からはスイスでの山岳飛行は7~8月が一番条件が良い事、費用は1回のフライトで最高約250スイスフラン(25000円位)、一番気象条件の良い時(7月中旬から末)に使用するグライダーを予約するからぜひお出で下さいとのありがたい返事。大久保翔友会会長、西山事務局長にも話をする。大久保会長はご夫妻で、西山氏もぜひ、という事で5名になった。ベアット氏からもホテルの手配やら飛行場のあるミュンスター(人口200人の小さな村)までの電車の乗り方など、丁寧にEメールで連絡をいただいた。

しばらくして、OBになったばかりの川治君もオーストラリアからスイス遠征に加わることになり総勢6名の大人数となった。私は今回の旅行を勝手に「OB会スイス合宿」と呼び、宮原君とベアット氏のやり取りするEメールを和訳し大久保会長、西山氏に転送する役目を仰せつかった。Eメールをやり取りする事数十回、日程は7月18日から30日(早く帰る人もいるのだが)と決まった。

【2013年7月18日】

西山氏、宮原、中村は成田からフランクフルト経由でジュネーブへ、大久保夫妻、川治君は関西空港からヘルシンキ経由でジュネーブへそれぞれ到着、夕方、ホテルに全員集合。夕食を囲みながら明日からの予定を打ち合わせ。19日、20日は各自自由行動、21日、電車で合宿地(?)のミュンスターへ移動。22日から27日をフライトとした。西山氏は26日帰国、大久保夫妻は26日ミュンスターを離れスイス国内を観光後30日に帰国、宮原、中村、川治の3人は28日ミュンヘンに移動後帰国、というスケジュールだ。

【7月19日】

各自、自由行動。宮原君と私は日本で予約したレンタカーを借り、車で1時間程の所にあるフランスのアヌシーという町の近くで行われる自転車競技”ツールドフランス”の第19ステージ（距離204km、2000mを超す峠道3つを5時間掛けて争うステージ）を見物に行く。ツールドフランスは7月の1ヶ月間、21のステージでフランス全土3500kmを1チーム9名の選手が20組走る世界最大の自転車競技だ。

日本で設定したナビを車にセットして出発したが翌日に行うステージの町を設定してしまい、山道であわてて地図を広げ今日のゴール地点を目指す。お昼前、腹ごしらえで入ったレストランで「この先500m程先がゴールから3kmの地点だ。」との事。ラッキー！車をレストランの駐車場に置き、歩いて選手が通る道路へ向かう。村の中心と思われる四つ角を観戦場所に確保し選手が来るのを待つ。周りはドイツ、アメリカなどから来たという観戦者でぎっしり。待つ事5時間、5時近くになってやっと選手がやってきた。200kmを走ってきたと思えないスピードで選手が次々と目の前を通り過ぎるたびにものすごい歓声が起こる。5時半頃、最後の選手が通過するのを見て帰途に就くがものすごい渋滞。1時間以上動かず、結局ホテルに着いたのは午後10時半だった。

【7月20日】

昨日の疲れもあり、今日はのんびりジュネーブ市内を観光。

川治君は理系らしく CERN を見学したらしい。大久保夫妻は昨日ローザンヌ、今日はモンテレーと電車で観光、夕食時ローザンヌからモンブラン

（ヨーロッパ最高峰）が見えたぞ、と言ってスマホに撮った写真を見せてくれる。モンブランはフランスにありローザンヌからはレマン湖を挟んで100km程の距離だ。西山氏曰く「なんちゃってモンブランだったりして…」

【7月21日】

西山、宮原、中村組と大久保夫妻、川治組の2組に分かれジュネーブからミュンスターへ電車で行く。ミュンスターはジュネーブから東へ電車で約4時間のスイスアルプスのど真ん中にある。2組に分かれたのは迎えに来ていただくベアットさんの車に6人も一度に乗れないだろうと思ったからだ。駅に着くとベアットさんはホテルの人と大きな車で迎えに来てくれていた。

遅れて着いた大久保夫妻、川治組も合流し、ホテルのテラスで明日からの計画を打ち合わせ。ホテルといってもログハウスの民宿といった感じ。道路を挟んだ向こうの飛行場から黄色い曳航機に曳かれてグライダーが離陸するのがよくわかる。

宮原君が持ってきたスイスの詳しい地図を広げながらベアットさんから説明を受ける。このミュンスター村は人口200人、標高は1340mもある。地図で見ると10km南はイタリア国境で観光のメインルートからは外れているらしく一週間の滞在中、外国人の団体旅行客には一切お目にかからなかった。

飛行場は数年前までスイス軍の管理下にありスイス人以外は立ち入れなかったとの事。日本人がこの飛行場に来るのは我々が初めてとの事。マッターホルンまではここから約40km、ユングフラウはもっと近いよ、とベアット氏が方向を示しながら教えてくれる。あくまで気象条件によるが、

明日からは条件が良さそうでマッターホルン、ユングフラウへの飛行も期待できそうだ。ただツェルマット（マッターホルンへの登山口）までの飛行は2、3回の上昇帯で高度を稼ぎ、途中、乱気流帯もあるらしいが難しい事ではない、とベアット氏が地図を指さし熱心に説明してくれた。18時半全員で記念写真を撮った後、夕食。食事をしながら明日からの搭乗順を決める。明日(22日)は大久保会長が午前中、西山氏が午後、23日は川治、中村、最後に宮原の順となった。大久保夫人は穏やかな日を選んで曳航機でユングフラウへの遊覧飛行をする事になった。

【7月22日】

AM8時、朝食。10時より全員でブリーフィングする、という事で9時半にホテル出発。10時、格納庫内で全員集合しブリーフィング開始。我々6名を含め総勢約40名位。大きなテントを張って家族で来ている人達が多いみたい。最初に宮原君から我々6名を紹介、ここに来た最初の日本人との事で暖かい拍手で迎えられた。30分ほどのブリーフィング後各自フライトの準備を始める。基本的に単座機は毎日組み立て、飛行後トレーラーに収納する。1時間程の間に20機程の単座機がランウェイの端に集まる。LS-4 ディスカス、ベンタス、ASW-28…。複座機は反対側のランウェイの端にカバーを掛けて係留しており、今日搭乗の大久保会長、西山氏とアシスタントを務める川治君がベアット氏の車で係留場所まで移動し、飛行の準備に入る。私と宮原君は単座機の飛行準備をしている様子やクラブハウスに入って大きな地図を見たりした後、歩いて合流。ランウェイは東西に890m×40m、元スイス軍飛行場らしくシ

ェルターもあり、今はキオスク(売店)となっていた。複座機は我々の乗るデュオディスクス、ニンバサー4DM(エンジン付き)、最新鋭のアルカスなど。11時、ミュンスター飛行場最初の日本人搭乗者となる大久保会長を乗せたデュオディスクスが黄色い曳航機に曳かれて飛び立った。離脱後、すぐサーマルを捕まえたのか旋回しながら見えなくなった。飛行場は氷河が作ったU字谷の底にあり東西は開けているが南北は山が迫っている。13時過ぎに着陸、飛行時間2時間5分。最高3200mまで上がり、飛行場から10km程を行ったり来たりしていたらしい。大久保会長曰く「すごい景色やったわ・・・」と興奮気味に話していた。14時、2番手の西山氏離陸。最高3970mまで上昇、ユングフラウの少し手前まで行き、飛行場を挟んだイタリア国境まで行ってきたで…、とこれまた興奮気味に話していた。2時間20分の飛行だった。

【7月23日】

朝6時起床。昨日は12時近くまで皆とカップラーメンを食べながら話が弾み、少し眠いが雲ひとつない快晴、一気に目が覚めた。今日は川治、中村の順で搭乗の為、ブリーフィング後デュオディスクスの係留場所へ移動。カバーを外し飛行準備。ナロマインで同機の扱いに慣れている川治君はてきぱきと準備。ベアット氏はフライトコンピュータの設定に手間取って、同じクラブのダニエル氏を呼んで助けてもらう。川治君は前席に座り、ベアット氏のチェックを受けるという事で色々説明を受けている。11時15分離陸。13時30分着陸。なかなか高度が取れず苦労したらしい。酸素も故障したらしく疲れた様子。14時15分、中村離陸。

10分程曳航された後2300mで離脱。すぐに強いサーマルを捕まえる。バリオが常に3~5を指している。あっという間に高度計が3000mを指している。ベアット氏から「オクシゲン」の指示あり。すぐ教えられた通り酸素のスイッチオン、3秒おきにシュッと酸素が鼻に入ってくる。更に高度を稼ぎユングフラウを目指す。周りは雪を頂いた岩山ばかりだ。ベアット氏が丁寧に山の名前を教えてくれるが私は景色に圧倒されているのと写真を撮るのに忙しく、ベアット氏の英語での説明も（悪いと思ったが）ほとんどうわの空だ。30分ほどでヨーロッパ最大のアレッチ氷河の真上を飛行しながら3本の氷河が合流している場所（コンコルディアプラッツと言う）まで来た。高度3800m。正面、氷河の奥にユングフラウ(4158m)、その右奥にユングフラウヨッホ展望台もはっきり見える。計器が飛行場から15.5km離れている事を示している。ベアット氏は40年近くこの辺を飛んでいるからかサーマルの発生する場所を熟知しているようだ。高度が2800mくらいになるとすぐサーマルを捕まえ、3500m位まで上がる。サーマルでの旋回と直線飛行を繰り返しているがこちらはどこに向かっているのかさっぱり分からない。途中で何機も単座機が旋回や直線飛行をしているのが見える。離陸して約1時間半近くたった頃ベアット氏が左前方を指さし、「マッターホルンだ。」と教えてくれる。いつの間にか右下にツェルマットの街が見える。飛行場から65kmを飛んできた事を計器が示している。ツェルマットの真上でサーマルを捕まえ更に高度を稼ぐ。左手上方にはスイス最高峰モンテローザも手に取るように見える。これ以上高度を上げれば雲の中に入ってしまいそうなくらいに雲底が迫ってくる。高度

3570m。マッターホルンまで10km位か、頂上が少し雲に隠れたマッターホルンを目指す。ベアット氏がマッターホルン北壁を指し、「クライマーにとってヨーロッパアルプスで最も難しく危険な所だ。」と説明してくれる。（ベアット氏はグライダーパイロットとしても超一流だが登山家、アルペンスキーヤーとしても超一流の腕を持っている。）その北壁に翼端がこすれるくらい近づいてくれたのには感激！クライマーがいたらはっきり見えただろう。北壁を通り過ぎてすぐUターン、ゴルナーグラード展望台の上空当たりか。昨年、家内と来た時はこの展望台から北壁を見た事を思い出した。ここで、離陸してから約2時間立った。天候も悪くなりそうだ、急いで帰る事にする、とベアット氏。直線飛行で速度180km/h、20分程で飛行場上空に到着。後ろから雨雲が追ってきたらしい。お昼ごはんも食べずユングフラウ、マッターホルンを見たいという希望もかなえてくれたベアット氏に感謝、感激。

夕食時、突然、ミュンスター村の村長さんが挨拶に来てくれた。ベアット氏が5月に来た時に話していたらしい。明日の夕食を一緒に食べようということになった。

【7月24日】

今日は曇り、風はなし。全てのグライダーが飛びのを止める。西山氏曰く、「日本じゃいい合宿日和なのにもったいない…。」単座機の発航を見ると11時頃出発した機体は3~5時頃に戻ってくる。4~5時間飛ばなければ本日は休みということみたい。

10時頃クラブハウスの前のテントの中に我々の為に「FlugePlatz Munster」のロゴが入ったT

シャツ、帽子、シールが並べられた。記念にみんなで購入。川治君はオーストラリアでミュンスターを宣伝するという条件で帽子をプレゼントされた。11時みんなで氷河を見物に出かける。西山氏は昨日一人で見物に行ったので、ロープウェイの駅まで皆を引率してもらう。ロープウェイで2850mの展望台まで登ると昨日グライダーから見たアレッチ氷河が目の前にあった。またまた昨日とは違った感動を感じる。夕食時、村長さんから1989年、村で起こった大雪崩の大災害を記録した、130部限定という貴重な本を全員に頂く。もちろんドイツ語で何を書いているか分からないが、本の中に若かりしベアット氏がボランティアで駆けつけ、手伝いをしている写真を見つけ盛り上がる。明後日は村長さんが村の水力発電所を見学に連れて行ってくれるとの事。

【7月25日】

12時半宮原離陸。降りてきたらカップラーメンでも食べようと言っていたのになかなか降りてこない。降りてきたのは4時頃、3時間24分のフライトだった。すぐ機体をセットしてスザンヌとダニエルが飛び立っていった。スザンヌはあと15時間程乗れば免許が取れるというのでベアット氏とダニエル氏が熱心に指導している、チューリッヒ飛行クラブのメンバーである。小柄で金髪のかわいい大学生だ。結局スザンヌ達が戻ってきたのは19時半過ぎ、急いで係留し20時半から夕食。昼飯抜きだったのでビールとワインのうまい事…。

【7月26日】

昨日までに全員無事1回ずつではあったが飛び降り、朝、大久保夫妻はチェックアウトし、ユ

ングフラウ観光すると言ってチューリッヒに移動した。今日は、村長さんと約束した水力発電所の見学の日。我々は、特に川治君はもう一回飛びたかったのだがベアット氏はこの村の中や近辺も案内したいらしい。午前中、村の全員分のパンを焼いているというパン工房を見学して昼食後、発電所に向かう。発電所は山の中腹にトンネルを掘って作ってあり外からは見えない。さすが観光立国、環境と景観を配慮している。帰り道、チーズ工房に立ち寄りチーズの試食。村長さんが昨日の夕食の御礼でチーズをお土産に頂く。

【7月27～30日】

7/27、宮原、中村は9:25発の電車でローザンヌまで、川治君はベアット氏の車でスザンヌも一緒に3人でチューリッヒへ出発。川治君は今日ベアット氏の家に泊めてもらい、あす帰国。我々はローザンヌで一泊してからミュンヘン経由で30日に帰国した。

計画してから9カ月、長かったスイス合宿も無事終了し、念願のユングフラウ、マッターホルンも機上から見る事が出来た。雄大なスイスアルプスのど真ん中で過ごした一週間は生涯忘れないだろう。ベアット氏やチューリッヒ飛行クラブの皆さん、大久保夫妻、西山氏、宮原君、機体のチェックや通訳をしてくれた川治君、歓待して頂いた村長さん、皆さんに感謝！

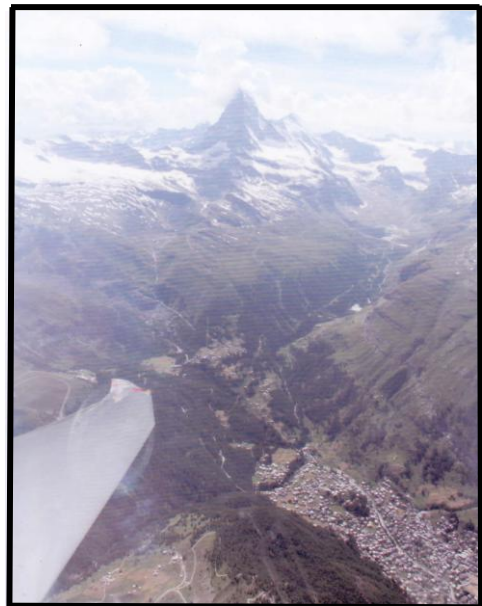
右：アレッチ氷河上空
QNH3200m

中：ミュンスター村全景
人口 200 人

下：左前方ユングフラウ 4158m
氷河が 3 本合流している。



正面にマッターホルン、下の町は
ツェルマット。ミュンスターから
66 km地点



ユースパイロットの支援活動 —ソアリストの5年—

1998年卒 吉岡 名保恵

若手パイロットを支援する活動「ソアリスト (Soarist)」を、夫や友人たちと始めて6年目になります。

言葉にしてしまえば、大それたことをしているようで気恥ずかしいですが、これは、それぞれの、「こんなことやりたいな」という想いや夢を、ただ形にしているだけの活動です。最近、「良い活動をされていますね」とか、「応援しています」とか、「いつか私もお手伝いしたいと思っています」とか、いろいろご意見をいただくようになりました。内心、「5年やったし、もうやめてもいいかな?」と、本気で思っていたのですが、もはや、自分たちだけの活動ではないのだと、実感しつつあります。

<始めたきっかけ>

今でもはっきり覚えているのですが、それは、今年6歳になる娘が、まだ生まれて間もない頃のことでした。娘の上には2歳違いの兄がいます。高速道路を走っていたとき、2人の幼子たちが寝静まった車内で、私たち夫婦は、北海道の滝川スカイパーク (SATA) で、若い子たちと一緒にグライダーキャンプのようなものができないか、話し合っていました。

SATAには、学生のころからお世話になっていて、スタッフの方々との交流も続いていました。中でも、日口裕二さんとは語り合う機会が多く、ちょうどそのころ、「君たちはもう十分やってきた。何かやれるから、自信を持ってやってごらん。そろそろ何かを始めるときだ」と言われていました。

今思えば、聞き流しても良かったのですが(笑)、こう見えて真面目な私は、真剣に毎日、自分たちに何ができるか、考えていました。赤ちゃんを抱

えた身ながら、おかしな話です。でも逆に、子供たちに添い寝している時間や、授乳している時間など、考える時間があつたからこそ、できたことかもしれません。

私自身はそのころから全く飛んでいません。ただ、グライダーの世界は好きで、バカみたいですが、「滑空場のおかみさんになりたい」という夢がありました。パイロットたちに、お腹いっぱいご飯を食べさせて、元気にフライトへ送り出す。そして夜はみんなで語り合う。そういう場所を作りたかったのです。親の勝手な解釈ですが、自分の子供たちには、そのような環境で、多くの人に接し、たくましく育てほしいとも願っていました。

しかし、残念ながら滑空場経営をする身の上ではありません。それならば、と、期間限定で夢を叶える方策として、滝川スカイパークをお借りして、若い子たちと合宿を行う「ユースキャンプ」を開けないか?と問い立ったのです。

一方で、主人は、母校の法政大学で教官をしていて、板倉でもフライトを続けていますが、これからは若いパイロットの養成に力を注いでいきたいという考えを持っていました。そんな夫婦ですから、ユースキャンプの計画は、お互いの夢を叶える具体的なものとして最適でした。

しかし、思い付きを現実のものにしていくのは、大変なことでした。日口さんには快く了承していただけたものの、実際はSATA内で大変な責任を負わせてしまったと思います。そのご恩に報いるためには、一つ一つ、計画をたて、行動を起こしていくしかありません。仕事や子育てと両立させるために、目まぐるしい日々が続きました。

そのような中で、何か活動に名前を付けた方がいいと、日口さんから提案があり、「ソアリスト (Soarist)」と名付けました。そして、若手をユース、ちょっと先行く我々をシニアと呼ぶことに決めました。上下関係ではなく、お互いに刺激し合い、相互作用のある関係として、そう呼ぶことにしたのです。また、グライダー界は愛好者人口も少なく、狭い世界ですが、どこの航空部出身だ、とか、どこのクラブに所属している、とかいう垣根をなくし、想いを共にする人たちが行動を起こしていくことを目的としました。

ソアリストの趣旨は、こうです。

多くの若者が、大学の航空部でグライダーと出会い、フライト活動を行うにも関わらず、卒業後、社会人になってもグライダーを続ける人はわずかです。航空部の卒業は、まだまだグライダースポーツの入り口に立ったばかりのころ。グライダーは、生涯続けられるスポーツで、この世界には、もっともっとたくさんのお楽しみ、面白さがあります。せっかく基礎技術、知識を習得したのに、多くの若者が離れていくのは大変、もったいないことだと思います。

では、なぜ離れてしまうのか。

色々な理由があると思いますが、私たちは、卒業後の目標設定ができていないこと、身近にお手本となる先輩が少ないこと、の二つを最大のポイントと考えました。

競技やクロスカントリーでバリバリ飛ぶことだけが目標ではありません。後輩指導、クラブ運営、機体整備、写真撮影、取材活動、海外フライト…、はたまた友人と機体を共有し余暇を楽しむこ

と、家族で滑空場に通うこと、などこのスポーツの楽しみ方には、いろいろな形があります。

決して操縦がうまくなくてもいい。グライダーで飛ぶのが好き、グライダーの話をするのが好き、人と関わるのが好き。それぞれの「好き」、「楽しい」を、やりがいや、続けていくモチベーションにつなげていってほしいと願います。

ソアリストは、出身大学、所属クラブの枠を越え、熱意を持った若者すべてに、経験者がそれぞれのキャリアを活かし、活動のヒントやきっかけを与えたいと考えます。そして、シニアから刺激を受けた若者たちが、自分の夢をかなえるために主体的に行動し、若い力による新しい Movement が起きること。

いずれ彼らがシニアとなったとき、教わってきたことを、また次の世代に伝える役割を果たすことを期待しています。

<ユースキャンプ>

そして、第1回目のユースキャンプは、ロコミで集まった6人の若手パイロットと一緒にやることとなりました。いま思い返しても、初回でこれだけの人数が集まったのは奇跡的で、まだ何も実績のない活動に、よくぞ参加してくれたものだ、と思います。

シニア側も、今は亡き SATA の池田亨さん、SATA の若手教官・清水拓智さん、そして世界選手権に出場している早稲田 OB の丸山毅さんが、フライトサービスや後席指導を担当してくれました。ユースキャンプの期間は、日口さんも含め、SATA のスタッフが本来、休暇にあてる1週間でした。そこを休日返上で付き合ってくれたのです。丸山さんにしても、何の謝礼もなく、交通費すら出ないの

に、わざわざ滝川まで来てくれました。日本の滑空界を背負う人たちが、なぜ、そこまでしてくれるのか…。そのときはまだよく分かりませんでした。

ユースキャンプでは、基本的に、1人1機を1日で占有して使い、1日の気象の変化を感じてもらうことを目的としています。それは、練習許可書レベルの子であっても、本人に吸収する力があれば、感じてもらえることですし、むしろ早い段階で、このような経験をさせることが大事だと思っています。一方で、普段、後席指導を行っている若手教官クラスの子にも、自らの知識と技術を磨く場として考えてもらおうと思いました。

実際には、SATAのプロフェッショナルな運営のおかげで、はるばる滝川まで来たユースたちに、その日与えられた最大限のウェザーを使い切るフライトを提供することができました。丸山さんと吉岡君も、ユースと一緒に飛ぶことが楽しく、池田さんや日口さんから学ぶことが多いと言います。ただ一方的にシニアが教えるのではなく、お互いが楽しいと思うレベルでやる。お互いに刺激し合い、磨き合うことを、ソアリストの一番大事なこととして考えるようになりました。

また、ユースキャンプ中は、夜や待機時間を使って、ワークショップを行うことも一つの目的としています。実際には、なかなか難しく、試行錯誤でしたが、この点も努力して実行しました。

私は、彼らがフライトや勉強に集中できる環境を作ることを任務とし、食事作りや、宿舎管理を手伝いました。子どもがまだ3歳と0歳だったので、この年だけは、私の母にも同行してもらい、ヘルプをお願いしました。しかし、なんと娘が滞在中、滝川市立病院に入院するハプニングもあり、

当然のことながら、家族を巻き込んで大騒動でした。

<キャンプとカフェを活動の二大柱として>

キャンプを終えてから、ソアリストの活動として、夏にユースキャンプをするなら、冬は都内など手近なところでセミナーを行おうということになりました。ですが、ここでも、セミナーという堅苦しいものはそぐわない、という話になり、何となくイメージで「ソアリストカフェ」という名前を付けました。講師からの一方的な話ではなく、みんなでお茶でも飲みながら、参加者全員でコミュニケーションを取りあい、意見を出し合うのを趣旨としたのです。

そのため、会場は、本当にレンタルスペースのカフェを借りました。このときも、日口さん、丸山さんに講師をお願いし、口コミで10数名の参加者を集めることができました。

こうして、1年目にして、夏と冬の活動が柱となっていきます。2回目のユースキャンプには、同志社の若手教官、前田賢一くんが参加してくれました。また一緒に、大先輩の石元さん、河盛さんも、グランドクルーとしてわざわざ来ていただきました。ユースキャンプは、私たちが学生のころ、関西エアロが滝川で行っていたフライト合宿をヒントにした面もあり、お亡くなりになった関大の中川元監督の想いも、引き継いでいきたいと思っていました。そういう意味でも、お二人に参加していただけたことは、本当にうれしかったです。

思えば、前田くんはこのとき、随分と池田さんからしごかれていました。池田さんにとっては、素直な性格の前田くんが、厳しく指導しがいのあ

る人材だったのでしょうか。当時、池田さんはガンの闘病中でした。この夏、お会いしたのが最後になってしまったのですが、「こういう活動は長く続けなければいけない」と、強く言われたことを今でも胸に刻んでいます。前田くんにとっても、池田さんからの指導が、今でも財産になっているのではないのでしょうか。

3年目は主人が転職活動の真最中で、とてもユースキャンプどころではありませんでした。そんなときでも、日口さんと丸山さんで対応してくれて、なんとか継続ができました。4年目は、私の祖父の初盆で、主人だけ参加。しかし、この年は、丸山さんの奥さんで、スポーツ選手のコーチングを行っている赤石京子さんが協力してくださって、目標設定のワークショップを事前に行いました。参加した若者の意識も高く、多くの人の協力の手も得られるようになって、充実したキャンプとなりました。

＜節目となった5年目＞

そして昨年、5年目のユースキャンプは、久しぶりに家族全員で行きました。前田くんも参加してくれたのですが、滞在中は体調を崩してしまい残念でした。しかし、前田くんは、ソアリストにとって、もはや欠かせない存在です。その柔軟、かつ素直な性格で、私たちが目指すもの、吸収してもらいたいものを、どんどんと自分のものとしています。

よく、「前田君は君の可愛い後輩でしょ？」と言われるのですが、「いや別に、直接の後輩だから、ひいきしているわけではないです。同じグライダー仲間として大切に思っています」と答えます。もし、ソアリストをやっていないければ、いく

ら後輩とはいえ、私は前田くんと、ここまで関わることはなかったでしょう。彼が最近、木曾川や大野といった自分のホームグラウンドで、クロスカントリーをやろうと取り組んでいる姿を見て、これこそがソアリストを続けてきた一つの成果だと思っています。

これまで十数人の若者とユースキャンプを共にしてきましたが、その後も継続して活動に参加してくれているのは、前田君も含めて、本当に一握りです。活動していくには、経済的にも、労力的にも負担があり、こんなに大変な思いをして、自分たちは何のためにソアリストをやっているのか、見えない成果に悩むこともありました。けれど、前田君のような一握りのキラリと光る存在に出会えたこと。それだけでも良かったじゃないか、それこそが成果だよ、と言ってくくださる方が居て、心がスーッと軽くなりました。

そして今年2月、久しぶりに東京でソアリストカフェを開いたところ、30人もの方に集まっていたことができました。自分たちの知らないところで、ソアリストという活動に興味を持ってくださる方が増えていたこと、応援してくくださる方がいることを実感しました。そのことが少し自信となり、これから更に5年は、頑張ってみようかなと思う気持ちになりました。

さまざまな面でサポートしてくくださる方が増えたこともあり、今後はそれぞれの負担を減らしつつ、息長く、活動していくことが目標です。一方で新たな取り組みとして、卒業後、全くグライダーから離れてしまったけれど、再び飛んでみたいと思っている30代をターゲットに、フライトに復帰してもらおうグライダーツアーを計画しています。ちょっとまだ仕事もお金も大変だけれど、思い切っ

て30代で再開しませんか?という提案です。いろいろなアイデアがありますが、自分たちの出来る範囲で、楽しいと思うことを、これからも実行していきたいと思っています。

振り返ってみれば、ソアリストの活動は、自分が若い頃、多くの先輩方からいただいた「種」のようなものが源になっている気がします。たくさんの人たちから、たくさんのことを教えてもらい、助けられ、ここまで来ました。受け継いだ想いを後世に伝えていく。それを自分たちの使命として、活動を続けていくことが、お世話になった方々への一番の恩返しになると信じて、これからもがんばっていききたいと思います。

★Soarist の HP : <http://soarist.ciao.jp/>



写真上・第一回ユースキャンプ お子達はまだ2歳と0歳。赤ちゃんを抱えてのご苦労が偲ばれる
写真左・第五回の参加者と記念撮影。後列左端が筆者とお子さん達。
右から三人目前田コーチ。



写真上 夜のワークショップ。立って話しておられるのは筆者のご主人、吉岡利典氏。氏は1998年第38回学生グライダー選手権大会の個人優勝者である。

下左 前席前田コーチ、後席はSATAの池田 亨教官。相当しごかれたそうである。

下右 その日の反省会をしながら楽しい夕食。右から二人目石本 勲、三人目河盛啓晏両OB。

故藤田武司先輩（2013年2月22日逝去）生前の善行が明るみに。

2013年7月31日付福井新聞記事 1984年卒 高島 敏郎氏提供

（情報をご提供頂いた高島氏に感謝します。 編集長）

新聞 福井 (第3種郵便物認可)

亡くなるまで毎日こつこつ2000枚超 手作り薬袋贈り続け



鯖江の故藤田さん

藤田さんは2009年にた印刷社の事務所に毎日紙袋を手術した影響で糖尿病を患い、通院し始めた。いた。コピー用紙の包み紙、インスリン注射の針や消毒やカレンダー、新聞紙など

糖尿病の治療を受けながら、同じ病と向き合う人のために薬袋を手作りし、今年2月に亡くなるまで病院に寄贈し続けた鯖江市有定町10目の藤田武司さん（享年81歳）に30日、福井市の福井赤十字病院から感謝状が贈られた。袋は3年余りで2千枚を超えた。つらい治療の癒やしにと飾りを付けたり、薬の量に合わせて3種類のサイズを用意したりと、こまやかな気遣いにあふれていた。（松井理恵）

福井赤十字病院が感謝状



武司さん手作りの紙袋を手に、思い出を話す病院スタッフと敏子さん（左から3人目）と順一さん（右）＝30日、福井市の福井赤十字病院

同じ糖尿病患者へ 「つらい治療の癒やしに」

薬など、大量の薬剤を無機質なビール袋で持ち帰る周囲の患者を見て、手作りの紙袋を通院のために病院へ贈るようになった。紙袋は、長男に代を譲った。藤田さんは2009年にた印刷社の事務所に毎日紙袋を手術した影響で糖尿病を患い、通院し始めた。いた。コピー用紙の包み紙、インスリン注射の針や消毒やカレンダー、新聞紙など先人の訓練。ほげ防止だ。担当医師の中野雅子内科副

を再利用。印刷されていると言いつつも、一生懸命のひもを通し、寄贈した。同病院は2002年から院内外の功労者に感謝状を贈る顕彰制度を設けている。外來患者への贈呈は初めて。

部長は「病院が出す薬の量を知っていて、ちょうどあるサイズに作ってあった。丁寧な仕事でした。患者に手渡す『かわいい』『すてきな袋ですわね』と喜ばれたという。看護師の森下直美さんは「人間として尊敬できる方。心から心と和み存在した。患者さんは今も藤田さんの薬袋を大切に使っています」と話す。30日は福井赤十字病院で贈呈式があった。野口正人院長は「藤田さんの好意に感動している。皆さんとともに病と向き合う大切さをあらためて感じた」と謝意を述べ、敏子さんに感謝状を手渡した。長男の順一さん（64）は「さのうは私の誕生日。感謝状は父が僕にくれたプレゼント」と感慨深げに藤田さんが仕上げられな

私は大型滑空機の操縦士だった。

1944年卒 牧野 鐵五郎

昭和15年(1940)私は同志社大学に入学した。そして航空部に入部、真っ白の飛行服を着たフレッシュマンとして待望の飛行訓練に参加することが許された。

大阪第二飛行場(現大阪伊丹空港)で開始された秋の特別飛行訓練で初めて九五式三型練習機に乗せて貰った時の感激は今でも峻烈に覚えている。

幸い順調に技量を伸ばし、昭和18年6月には一年先輩を飛び越して特殊飛行の試験に合格、将に肩で風を切る得意の絶頂であった。この時の試験科目は連続宙返り、左右上昇反転、左右急横転、左右緩横転、左右急旋回、宙返り反転、急反転などの課目を地上で見ている試験官の見える範囲で太陽の位置も考えて眩しくない方向で行った。

併し、昭和16年(1941)12月8日に勃発した太平洋戦争は私達大学生の生活にも大きな変化をもたらし、学業半ばにして軍隊に入隊という事態に発展した。

学生時代に特殊飛行の免状を取得していた私は、できれば戦闘機部隊への入隊を望んでいたが、特別操縦見習士官を志願した私の配属されたところは意外にも西筑波飛行場に展開していた我が国唯一の滑空機部隊「滑空飛行第一戦隊」であった。

ガッカリした私が空を見上げてそこに発見した光景は、音も無く編隊を組んで飛行する大型滑空機の姿であった。曳航する九七式重爆撃機とさほど変わらない大きさの大型滑空機が音も無く飛行する姿に私は愕然とすると同時に、完全にその虜になってしまった。

軍隊における操縦訓練は学生時代のそれと比べると問題にならないくらい厳しいものであった。

究極的には「生きる」か「死ぬ」かの問題であった。

大型滑空機の操縦訓練を開始するに先立って行われたのが一式双発高等練習機による飛行訓練であった。昭和19年(1944)1月15日から開始された飛行訓練は水平飛行に始まり、旋回、編隊、計器飛行、航法など基礎的訓練をミッチリと仕込まれた。ヘマをすれば隣に座っている助教の容赦ない鉄拳が炸裂する毎日であった。更に訓練態度が悪いといって訓練生同志が相互に顔面を殴りあう「相互ビンタ」も度々行われた。重い冬の飛行服を着て、格納庫を早や駆けで一周させられる罰などは日常茶飯事であった。

訓練を受けながら時には滑空機の訓練の前に行う大型飛行機の訓練に疑問を感じたが、考えてみると滑空機では長時間の計器飛行や編隊飛行は訓練が行えないこともあり、飛行機による訓練が実施されたのも当然のことであった。

飛行機による訓練が終わり、愈々大型滑空機の訓練が開始されたのは昭和19年6月8日からのことで、埼玉県川越市の北にあった坂戸飛行場に於いてであった。“滑空機部隊の本格的な訓練が愈々始まるかと思うと、身も心も引き締まる”と当時の日記に書き記している。

双胴のスマートな機体は今まで見たことも無い大きさの滑空機で、それまで滑空機といえば単座の華奢な滑空機しか知らなかった私は、これが正式名「陸軍二式小型輸送滑空機」だと言われても、どうも納得出来なかった。通称は「クー1滑空機」と呼ばれていた。

「クー1滑空機」の誕生については、川上裕之

著「日本のグライダー」に次のような秘話が掲載されている。

昭和15年の春、前田航研工業に対し陸軍は輸送用滑空機の試作を命じた。当時複座までの経験はあったが、6座から8座となると未知の世界で諸計算は大変なことだった。そんな難問をカバーされたのが九大の佐藤博先生で、殆んど総ての疑問点を解決された。

その結果、姿を現したのが「試作機」で本物の前の段階の機体でまさかこれが練習機として本当に使用されるとは思えなかった。だが、当時の前田航研工業ではこれが精一杯の状態であった。

昭和16年9月1日、大刀洗飛行場で初の試験飛行が行われた。操縦席には田中丸治広が乗り込み飛行機曳航の準備がなされた。当時軍属だった島安博操縦士が九五式一型練習機で曳航した。(島安博操縦士は日本学生航空連盟のグライダー教官であった)。

普段は練習機の赤トンボがブンブン飛んでいるのに、当日は飛行禁止になっていて「クー1」の試験飛行を陸軍がいかに重視していたかを示すものと思われた。テストは数週間続けられて領収された。日本最初の多座式滑空機の誕生である。

正副二名の操縦士のほかに6名程度の兵員を乗せて敵の後方に侵入、特殊任務に従事させるために作られた機体と聞いたが、実戦に使われた話は聞いたことは無く、専ら訓練用に使われていた。九七式軽爆撃機に曳航されて行く飛行訓練は一式双発高等練習機の訓練を終えた私達には軽いものだった。

ピスト上空600mで離脱、左360度旋回後右旋回で指定地着陸を繰り返す訓練が続けられた

が、着陸後出発点まで人力で担いで運搬する作業は暑い夏に向かったの板戸飛行場での苦難の思い出である。

「クー1」の単独飛行は昭和19年7月1日、11回目の飛行の時であった。それまでは隣には怖い助教殿が座っていたが今日は親しい仲間が座っている。搭乗者全員が仲間である。途端に大学時代に返り、まるで空中散歩にでも出かけるようなウキウキした気分が「クー1」全体に漲っている。誠に楽しい単独飛行であった。

ここで、「クー1」の主な緒元を示してみよう。

翼幅	17.00m
全長	9.56m
全高	1.78m
縦横比	9.2 : 1
滑空比	16 : 1
滑空速度	60~90km
曳航速度	150~200km
機体重量	420kg
全備重量	1300kg
座席数	操縦士正副各1名 兵員6名
設計	前田健一・佐藤 博

クー1



(川上裕之著「日本のグライダー」から転載)

約一か月後、飛行回数13回、飛行時間3時間21分で「クー1」大型滑空機の飛行訓練が終了した。

愈々本格的な実戦機「クー8」大型滑空機の訓練が始まったのは昭和19年7月22日のことである。

思い返すと100名もの多くの特別操縦見習士官が一度に滑空飛行第一戦隊に配属されたことに疑問を感じていたが、滑空部隊の航空作戦は「一作戰、一操縦士」と言われ、一度作戦に参加した操縦士は二度と生きて原隊に帰ることは無いとされていた。従って操縦士は多ければ多いほど良かったわけで、100名の操縦士も決して多すぎることはなかったのである。

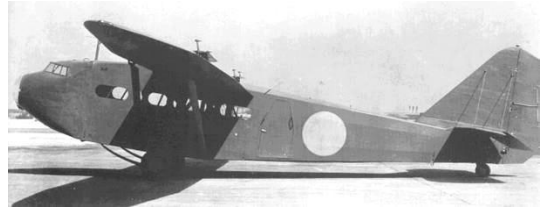
実戦機である「クー8」大型滑空機はさすがに実戦機だけあってドッシリとした佇まいに訓練を受ける我々も「これぞ実戦機」と頷かせるに十分なものがあつた。

簡単に「クー8」の緒元を記してみよう。

翼幅	23.20m
全長	13.30m
全高	2.59m
滑空比	16:1
滑空速度	150~180km
機体重量	1.630kg
全備重量	3.500kg
座席数	操縦士正副各1名 兵員23名

九五式四輪駆動車(和製ジープ)や山砲も積めるという胴体内部は流石に広々としていて、一寸腰をかがめれば悠々と歩けるくらいで、一段高い操縦席からは機首部分の透明ガラスを通して前方

下の視界は頗る良好であつた。



クー8

後日分かつたことであるが九七式重爆撃機に曳航されて離陸するとき、曳航機が巻き上げる砂煙に前方の視界がゼロになったときに、この透明ガラスから見える2~3m先の曳航索を頼りに追隨することを知つた。

操縦席部分と胴体部分の結合ピンを抜くと操縦席部分は大きく右に開くことが出来てここから大きな物資が積載されることになる。このために操縦系統の索は全て胴体右側に纏めて装備されていた。

鋼管羽布張りの胴体は田舎のオンボロバスを思い起させるところもあつて憎め奴奴であつた。

訓練は九七式重爆撃機で曳航され、滑空離着陸、航法、編隊、夜間飛行など厳しいものであつたが戦況が次第に厳しくなると同時に訓練もまた厳しいものになってきた。

戦況も次第に悪化をたどり内地もアメリカ空軍の攻撃を受けるようになり、訓練にも支障をきたす状態になってきたので、部隊は北朝鮮日本海側の宣徳に移住することになった。

流石に宣徳ではアメリカ軍の空襲もなく、訓練も自由に行えるようになり、訓練の成果も順調に上がっていったが、夜間訓練中に曳航機が着陸地帯を間違え地上で待機していたピストに突っ込み

多くの死傷者を出す大事故が発生し、特別操縦見習士官出身の我々の仲間も2名の殉職者を出した。

曳航編隊飛行は他機との関係位置を特に厳しく教育された。それは曳航機の航跡と滑空機の航跡がズレルと他機の邪魔をすることになり、特に旋回に関しては厳しく教育された。つまり旋回開始時期は曳航機の旋回と同時ではなくて、曳航機が旋回を開始した地点であるということである。滑空機の編隊飛行では、長機はスポイラーを一分角ほど開き速度を落として僚機の追隨を容易にして飛行した。僚機は長機との速度差を利用して追隨を行った。

昭和19年8月1日から始まった「クー8」の操縦訓練は9月22日に終わったが、この間11回、2時間14分であった。

訓練中には着陸の目測不足の為に飛行場外に不時着することも何回かあった。私も訓練最終日に「クー8」に同乗した訓練で操縦者の目測ショートで飛行場外に不時着したことがある。その時の衝撃で私は操縦席と座席に挟まれ左足の太股の肉離れをおこした経験がある。他人の操縦の巻き添えを食って、とんだ災難であった。

最終的には昭和20年8月、沖縄のアメリカ軍の飛行場に強行着陸して、搭載していた自動車でアメリカ軍の機体を破壊して廻るという特攻作戦に出発予定が、8月15日の終戦とともに終結した。

卒業後、1回だけ飛んだ時。

1965年卒 知野 進一

同志社大学体育会航空部を卒業してからもうすぐ50年。鳥田さん（1期うえ）からの賀状で「関東地区忘年会の出席者の中で俺が最年長だった。来年はお前も出る」との記載あり。そういう歳になっています。

森川監督から「知野さんたちのように人間性の向上の為に部活動をしていた時」と言われたが、そんな事はない。飛びたい一心だった。

生活の大部分が（少しは他もある）航空部に関連していました。月に1回1週間合宿に行くのに3週間バイト、たまには授業にも出るという生活。

一つの期だけ挙げるのは適切でないかも知れぬが、窪田さんの期（1964年卒）が航空部中興の祖と思います。特に「鶉野」開拓は上から下まで全員参加の手作り感が一杯。小生は開拓当時3回生で、初合宿の班長等合宿の開設、運営に当たったので思い出深い。

しかも揚がったんですよ。後席も含め腹一杯飛んだ。もちろん今の人達のレベルから見ればお笑いだろうが、何しろそれまでは中研合宿以外場周がメインでしたからね。でも合宿に来られないで、バイトや作業だけしてくれた方々もたくさんおられました。

卒業後も個人的にもっと上のレベルを目指して、あるいは楽しみに乗り続ける人も多い。しかし小生は、あれだけ夢中だったのにばったり縁が切れた。あのような生活は何だったんだろう。仕事と酒と、その他で精一杯だったのと、学校は学校、仕事は仕事という思いもありました。ましてや後輩の合宿に教官でもないOBが顔を出さなくて迷

惑なだけ。そして今は伊豆の山小屋でつましいながらも我儘、気儘にやっています。東京に出ることもない。要は小生が、その場その場の場当たり人間、我儘人間だからであります。

卒業後もずっと続いているのは、たまの同期の集りと、翔友会の会費納め、そして鳥田さんからいつも命令される事。これもいつまで続くか？

そうした中で、1回だけグライダーに乗った事があります。20年位前、それまでは「純ドメ」（これも古い。国内でしか仕事をしたことがないということ）だったのに、突如アメリカと縁が出来、数年の間に20回以上出張しました。

ただただ苦痛でした。特に外人と飯を食うのが。なにせ「アイドントスピークイングリッシュ」の一点張りだったんですから。

ある日息抜きに、ナパバレーにワインの試飲に出動。バレーと言ってもはるか両側にうっすらと山並みが見えるだけ。こりゃ谷じゃないぜなどと言っていると、広い草っ原があって、掘立小屋とグライダーのようなものが見える。行ってみると、いわば観光グライダー乗り場。副業でやってたんでしょうね。当時で50ドル。典型的な西海岸ギャルがニコニコ歓迎。パイロットは小柄な60位のおっさん。曳航機は農薬散布機、グライダーは小生にとっては機種不明、昔指導者講習会で乗ったドイツ製「ベルグファルケ」に大変よく似た無骨一点張りの大きく頑丈そうなもの。

よく見ると、前席にスティックが付いていないではないか。ここからが踏ん張りどころ。俺は観光では乗りたくない、少し弄らせてくれ、サーマルの中で揚がりたいんだ、得意の「アイウォント

ツウ***」でたどたどしく言ってみました。
ギャルはニコニコしながらもきっぱりと「あなたはコミュニケーションができないでしょう ダメ」と言っているらしい。いや大丈夫だ、学生の際はグライダーパイロットだ、ライセンスもあった
(ここは過去完了進行形が正しいのだろうが、とりあえず過去形)、単語は分かる、旋回 うーん何て言うのかな、ターンか、ターンライトかライトターンか、スティック、ペダル、ラダー、エロン、テルミックかサーマルか等と大汗かいてやっていると、見かねたパイロットが、「これだけ言ってるんだ、スティックを付けよう」というような事を言って、小生に笑顔、おねーさんはまだなんか言っていました、パイロットが少しだけだから OK よとなりました。これ多分何かの違反ですよ。

乗ってみると、巨大、並列でも行けそう、まるでサンダーボルト。これでうまく揚がれましたとなれば話ができすぎて、そうはいかない。

パイロットが「折角だが今日は状況が悪い、揚がれないと思う」と言いますが、良いんだ、とにかくやってみてくれということで出発。曳航機の若い兄ちゃんになんかごちゃごちゃ無線で言って、かなり遠くの小山の続く辺りで離脱。おっさんはがたんごとんと(まさにそういう感じ)懸命にやってくれました。風に煽られて上がったりがったり。少し場所を変えたがやはり揚がらない、ときどきプラスになるくらいでゼロが精一杯、だんだん落ちる。とても手出しできる状況ではない、でも満足。

「じゃ帰ろう、あっちが着陸地点、まっすぐね」ということで、自分では少しは操縦したつもりです。着陸してから、パイロットが「今日は残念だ

った、ぜひまた来てくれ」と言いますが、そこはきっぱり、いやもう来られない、でも大変楽しかった、無理してくれてありがとう、と別れました。その晩は、ナパで買ったワインを飲みながら多少の感慨にふけりました。

もはや圧倒的にお迎えに近い状況ですが、「今しか無い」と思ってやっています。

我々が何かをやることで、あっちから「今」が現れる。何もしなければ停まったまま。アニメのセル画の連続のようなものです。

現役の諸君も我々の頃に比べればたいへん厳しい状況と聞いています。その中でも、「今、自分で考え、自分で決め、自分で行動」してもらいたいと思います。もうすでに十分やっておられるところで済みませんがおまけと思って聞いてください。

窪田さん 翔友 ほんとにありがとうございます
す大久保さん 大変ですね 頭が下がります。

——最後の2行は削除したかったが、筆者の指示で削除が許されなかった。(編集長) ——

私が一年生の頃

1970年卒 吉岡 右二

昨年NHKで放映された『八重の桜』は一同志社人として、久しぶりに大河ドラマなるものを視聴しましたが、その週の物語の終了後、時折今出川校舎の数々が映されることがありました。懐かしさを感じたのは私だけではないと思います。

そのような折、偶然にも翔友への寄稿依頼があり、恥を忍びつつ一年生の時の印象に残っている出来事を記憶の隅から引っ張り出して、下手な文章（グライダーと同じでした）にしてみました。

先ず何と言っても新人合宿でしょう。それでは、その辺りから一つ思い起こしてみることにします。

入部して最初の合宿は緊張と不安と期待という複雑な気持ちで参加しました。場所は富山空港、神通川の河川敷にあり、空港の周辺は田畑のみ、そんな環境の中、真新しい紺色のツナギで早朝から日が傾く頃まで滑走路を走り回ること一週間。

当時はデカイ中古のアメ車が滑走路を走り、ピアノ線の曳航索で揚げる自動車曳航で、搭乗する以外は索点検と着陸したブレーキの無い機体の翼端が地面に落ちないように並走し、停止後出発点まで皆で押して戻すのですが、ちゃんと指定地に着陸すれば良いのだが、時には大きくオーバーして着陸することがありました（実に私がよくやらかして皆に迷惑をかけました）。

この様な中、初めての慣熟飛行を体験しました。その時の感激は何とも言えないものでしたが、それはまた、訓練の苦勞の始まりでもありました。その後私の数々のエピソードは同期の者の語り草になっています。

ところで、今の合宿でも“索監”というのがあるのでしょうか？初めて索監をした時には上空から風切音とともに落下してくるピアノ線に慌てて

ショルダーの奥へ逃げたものです。滑走路に落下すると分かっているものの（時には滑走路を外れることもありました）慣れるまではあまり気持ちの良いものではなかったです。

最初の合宿では実技とは別に先輩から色々とお話を聞きましたが、「カレッジソング」もその一つでした。その後、何かにつけて歌う機会が多く有り、今もその歌詞、メロディーはしっかりと覚えており、時折口ずさむことがあります。

ある日、先輩から“地上場周”というのがあって、何かチョンボをするとやらされるぞ”とニヤニヤしながら言われたことがある。「グライダーが飛ぶコースを走るのや」と冗談のような本気のような言葉に我々一年生一同は何とも言えない顔になりましたが、私自身は後年この地上場周がどういふものかを十分に味あわせて頂きました。

そうこうしながら、新人合宿は無事に終了することが出来ました。

一年生でもう一つ印象に残っている合宿に霧ヶ峰で実施されたものがあります。近年ドライブで訪れた時には立派な滑走路があり、ソアラーが数機いたと思います。私達の頃は、“ゲーロッパラ”と言われる草原で練習していましたが、そこでは関東の学生達とも一緒でした。貴重な体験で各自二回程度プライマリー（通称パチンコと言われるが、もちろんゴムで小石などを飛ばすY字型のやつです。決して別の方ではありません）に乗ることが出来ました。機体を中心にV字に張られたゴム索をイッチニ、イッチニの掛け声で引っ張って飛ばすのであるが、我々の時にはあくまで体験ということで草地から浮かか浮かかない程度のものでした。更に「月星号」というオレンジ色のソアラ

— (H-23B) でウインチ曳航をしてもらい、ニコウキスゲの咲き誇る高原の飛行を行ったことを覚えています。

話は前後しますが入部後、初の酒の洗礼は新人歓迎コンパでしょうか？幸か不幸か、何かの都合で（合宿？）私は参加していなかったのですが、おおよその想像はつきます。現在であれば大変なことですよ。ただ、何のコンパか忘れましたが宴会が終わった後、一同で若王寺の新島先生のお墓参りをしました。

後にも先にも一回だけ先輩に頼まれて授業に出席して「代返」をしたことがありますが、ドキドキもので一時間を無事終わり、何とか役目を果たせました。

このように私の一年生としての大学生活は4月のオリエンテーションで「イオラス」の真っ白な機体に興味を抱いて入部した時から、それまでと異なり大きく変化して充実したものとなり、その後につながってゆくことになったのでした。

青春グラフィティー



花井 箕浦 喜田 筆者 小野田 市田



急げ！ 後方に曳航車も帰ってきている。



霧ヶ峰 プライマリーの離陸



萩原式H-23B型 月星号（学連機）

私の頃と今を比較して

1986年卒 桐谷 茂

一昨年、大久保会長から、翔友会の幹事を仰せつかり、幹事としては何のお役にも立てていませんが、現役の学生の皆さんの活動状況の実態を聞くにつれ、私の学生時代とは異なった色々な制約があり、部の活動を維持していくことが難しくなっていることを感じました。

私の大学時代は、出席をとるような講義はほとんどなく、しかも、前期、後期で2回ずつ年に4回くらい講義に出て、あとは、人から講義ノートを借りれば単位がもらえる科目がほとんどであったような気がします。

最近では講義に出席が求められるため、合宿は、各大学とも休暇期間を除けば、土曜、日曜の二日間が主流になっているとのことです。

航空部の場合、他のクラブのように、講義の間に大学周辺のグラウンドなどで練習するわけにはいかず、滑空場に行かなければ訓練自体が成り立ちませんが、二日間の合宿では、天候に恵まれないと宿舎で待機してただけで終わってしまう場合もあると思いました。

昨年、職場から、自分の出身大学に行って、就職試験の募集要項を説明してくるようになわれ、大学のキャリアセンターに行きました。その際に、対応していただいた方のお話では、昨今の大学では、大学間の競争が激しくなっていることから、講義の内容の充実が求められているとのことでした。講義の形式としては、以前のような、大教室での多人数相手の講義から、少人数の講義で、そのなかで、学生をグループ分けして、課題を与えて解答を導き出させるような講義が主流になっているとのことでした。そのような講義内容であれ

ば出欠の確認が厳しいのも当然かと納得したものでした。

ただ、そのような講義ばかりでは、学生はいつも気を張り詰めていないといけないので、息抜きの意味で、昔ながらの大教室での講義も少しは残しているとのことでした。私の学生時代は、大教室での講義がほとんどでしたが、今の基準では息抜きということになります。

今から30年ほど前の大学はレジャーランド化しているといわれていました。文系に限ってのことだと思いますが、当時は、社会から大学の教育内容がそれほどあてにされていなかったのかもしれないませんが、大学生が勉強しなければならないというような風潮にはありませんでした。

そのようなわけで、講義とクラブ活動の両立という面では、ほとんど悩む必要が無かったように思います。勉強の面では、至極気楽な学生生活を送っていたと思います。

こんな気楽な大学生でしたが、クラブ活動の面で苦労したのは金銭面でした。私の学生時代の合宿は、木曽川では6泊7日間、福井では4泊5日間で、合宿費はどちらも5万円程度かかったように思います。同志社主催の単独合宿が、年に木曽川では3回、福井では1回あり、それ以外にも、他大学主催の合宿にも参加しました。

いくらアルバイトをしても、合宿費で右から左へとお金が飛んでいきました。合宿費以外にも、機体のオーバーホールの費用を稼ぐためや、その他色々な名目でノルマのお金をクラブに上納しなければなりません。

また、普通の合宿以外に、年に1回、グライダーの耐空検査の前に香里の格納庫で整備合宿があ

りました。この合宿中は **EVE** 祭の期間で講義が休講でした。大学を卒業してから、**EVE** 祭に行つて、こんな楽しいお祭りがあったことを初めて知りました。

今、思い出してみると、周囲の普通の学生が、レジャーランド化した大学でキャンパスライフを謳歌しているかたわらで、勉強はしていませんでしたが、ストイックな学生生活を送っていたように思います。

思い出してみると、普段のクラブ活動では、クラブの運営に関して、色々と悩みも多かったように思います。たまに、部員の下宿に泊めてもらうようなことがあると、夜中までクラブのことで愚痴をこぼしあつたような記憶もあります。それでも、ひとたび合宿に行つてしまえば、フライトで成果（私の場合非常に乏しいですが）があつた喜びや、力を合わせて合宿を運営する楽しさや充実感を味わうことができました。

社会全体の状況から、私達の世代が年長の方々から、よく聞かされた、「今の方が昔より恵まれている」という言葉が単純にあてはまらない時代になつたと思います。

そのなかで、現役の皆さんは、クラブを着実に運営し、競技会でも成果を残し、さらには、グライダーを4機も維持しているのには、本当に頑張っていると思います。しかも、勉強と両立しながらですからたいしたものだと思います。

締めくくりに、こんな頑張っている現役の皆さんを支援するためにも、**OB** の皆様には、翔友会の会費納入をよろしくお願いいたします。

筆者が活躍した香里格納庫

1974年6月2日 完成記念式当日



よもやま話。今昔・・・

1984年卒 坂口 裕之

私たちは1980年入学である。そして航空部に7名入部した。

ASK-13 JA2256はその直前に入部していたので、同期は7名+1機である。私たちの現役時代は新品の機体とJA2096の2機、その他機材車などと一緒に活動していた。私たち7人はそれぞれの係に割り当てられ、私は機体係になった。上級生が少なかったのも、みんな必死に仕事を覚え、1年の12月ごろには独り立ちしていった。

同期のJA2256は、年間保険がかけられ新入生ながら福井、木曾川に常駐していた。私たちは機体係として、頻繁に他大学合宿に参加することができた。たまに香里格納庫に帰ってきたときには、みんなでよくかわいがったものである。

私たちの先輩方は、代々三等整備士や教育証明を取得されていた。私たちもそれぞれの道へ進んだ。高島(福井県在住)と私は整備の方へ入った。

高島は2年の冬頃に三整の資格を取得し、その後、いろいろあったが・・・2機の面倒を見てくれた。私は3年の12月に実地試験を受験した。このとき坂田さん(S58卒)、神戸大の橋本、名城大の三浦(どちらも私と同期)と一緒にあった。同じ日程で木曾川では同志社が合宿を行っていたのだが、なにがあったのか分からないが、なぜか荷物運搬は一輪車で走っていた。

試験が始まると勉強不足もあったが、頭の中が真っ白になり、日頃できていたことまでできなくなり、質問攻めにあった。サンドバック状態であった。名城大の三浦も同様であった。結果は4人も合格であった。後日、木曾川合宿のことで北尾さんに会いにいくと、実地試験の話になり「おまえと三浦は3.5等整備士だ」と超レアな資格をいただいた。それからの2人は、ことあるごとに

「どうせおれらは3.5等整備士だ」と開き直っていたのであった・・・。

その後、定時点検、耐空検査を幾度か担当した。卒業後は時々依頼があったが、仕事の都合でほとんど断った。また立派な整備士も多く誕生してきたので、2000年以降、グライダー界から遠ざかっていた。また阪神大震災を機に翔友会からも遠ざかっていた。

時は流れ、75周年の準備委員会が発足したとき、なぜか私は委員に名前を連ねていた。その時から翔友会活動に復帰した。私の役は眠っているOBの掘り起こしである。結果、翔友会活動に参加されるOBが数名出てきて感謝している。

次のたのまれごとが、耐空検査である。航空法の改正で、三整の資格がなくなり学生時代に整備士の資格取得ができなくなった。よって眠っている有資格者を復帰させる作戦であったが、私自身それによってしまった。今まで、多くの人のお世話になっているので、その恩返しという気持ちで、割と簡単に引き受けた。しかし待ち受けていたのは、大きな時代変化であった。航空法の改正、学生の知識、作業レベル、検査書類作成などである。

もっと変化していたのは自分の知識と作業レベルである。以前は出来ていたのに・・・ということが非常に多くあった。

H24年11月、久しぶりに耐空検査を担当した。Ka6Eである。書類は全く自信がないので、森川監督にチェックしてもらい、また試験飛行にも立ち会ってもらった。木曾川で試験飛行の予定であったが、天候不良のため大野で試験飛行を行った。

そこで名古屋大OBの加藤整備士(同期)と出会った(卒業以来はじめて)。短かったが楽しい時間を過ごせた。無事検査は合格したが、経験不足が

露呈した。やはり 3.5 等整備士であった。続いてすぐに H25 年 2 月、ASK-13 を依頼された。前回同様、森川監督頼みであったが、やはりネックは書類である。学生時代から、法規やら書類作成というものは苦手である。耐空検査員に数多くの指摘を受けたのである。即座に返答できないところが、私の勉強不足なところである。サンドバック状態であった。担当学生にも、他の機体の整備に来ていた石戸整備士（福井大 OB）にも迷惑をかけたと思う。

まだまだ自立出来ていない所に、H25 年 12 月今度はKa6とW-28の2機の検査を依頼された。W-28に関しては、全くはじめてさわる機体なので不安でいっぱいであったが、2 年生の井上君を中心に学生諸君のおかげで作業は順調に進められた。しかし Ka6 では「床に穴」事件があり大騒ぎになり作業がストップした。その対処のために耐空検査員をはじめ、JMGC やウインパルの方と相談した結果、多くのことを学ぶことができた。また田中輝明君（H8 卒）にも修理のための木工作業でお世話になった。彼の作業精度の高さには感動（さすがプロ）、結果検査合格につながった。彼がいなければひょっとして・・・。

この歳になって1年間に4機耐空検査を担当するなんて思いもよらなかった。初体験であった。この間に島崎（S61 卒）整備士に数回格納庫に来てもらった。掘り起こし作戦第 2 弾成功。「次はあんたの番やで」といっていたら、H26 年 2 月の ASK-13 の耐空検査は彼が担当することになった。彼も復活ののろしをあげた。

この 1 年、3.5 等整備士として復活し、多くの方と知り合えたこと、現役学生と近い存在になれたことなど得ることが多かった。何でも多くの人の

協力があるからこそ、ことが進んでいくことを再認識した。そして携わっていただいた方に感謝、感謝。今後は 2 等整備士として活動できるようにしていきたい。また私たちと同期の JA2256 も 3 4 年間働き続けて、3 万回以上飛んでいる。

学生時代のことは昨日のことに思い出せるのですが、私たちも年とりましたね。



イオラス II の計測

アイオーン III の整備

