

短 信

会長短信

会長 大久保雅史

翔友の皆様には益々ご健勝の事とお慶び申し上げます、いつも翔友会にご協力を賜り誠にありがとうございます。

翔友会会長を拝命して早くも三年が経とうとしております。石の上にも三年と申しますがあっという間の三年でした。

三年経過して物事が進まなければ何年やっても同じであるというのが私の持論ですが、振り返れば種々の課題を解決すべく進めてまいりましたが、何が出来たのか考えますと、現役の支援に前のめりになって本来の翔友会の課題が解決出来たのか、何をすべきかを見失っていたのではないかと反省して、翔友の親睦が大前提である事を再認識した次第です。大先輩の翔友の方から新卒の翔友の真の親睦を如何にすれば良いのかを考えてそれを実行してまいりたいと改めて自覚しております。

過去一年を振り返りますと予算の関係で”翔友”発行のコストダウンを窪田編集長はじめ現役担当者のご協力により達成できた事と、搭乗奨励金を実施出来たこと、そして昨年に新庄副会長の尽力と皆様のご協力で琵琶湖周遊の親睦会が出来た事でしょうか。特に若いOBの参加が有りました事は本当に良かったと喜んでおります。

これらが実施できたのも皆様方のご協力のお蔭と感謝をいたしております。

翔友会の主旨はOB OG方の親睦です。特に世代を超えて交流が出来る、そして現役を支援できる翔友会が理想です。しかし現実には平成以降に卒業された翔友と其れ以前の翔友との交流が少ない様に感じます。特に予算面では平成以降卒業のO

BOG方のご協力をいただきたいと切にお願いする次第です。

創部 80 年を来年にひかえ翔友会の本来の目的であります翔友の親睦を深める事に重点を置いて活動を進めて参りたいと考えておりますので皆様方の更なるご協力を宜しくお願いいたします。

OB体験搭乗会も定着してきておりますので更に翔友の皆さんが気軽に参加し楽しんで頂けるように、且つ現役の訓練を支援できるような形で催したいと考えています。その他にも出来るだけOB OG方の親睦が出来る行事を企画実施したいと考えていますので 80 周年実行委員会の設置にも皆様のご発案・ご協力を宜しくお願い致します。

現役支援の話になりますが人・金・物の支援を継続してまいりますが、「かわいい子には旅をさせろ」で部員達が自分で目標を持ち、それを達成するために自分達で考え行動し解決するべきであり、また苦労の中での努力が自分達の成長に通じる事を踏まえ「自立」を支援する形に若干の軌道修正をしたいと考えています。

同志社スポーツユニオンの活動も活発化しております。特にスポーツの強化による強い同志社復活を目指しています。又東京オリンピックに出場を目指し強化したいとのことです。

更に同志社スポーツユニオン統一名簿の発行を進めています。この件につきましても皆様のご意見をお寄せください。又その他のご意見ご要望もどしどし頂きます様にお願いを申し上げます。

最後に成りましたが監督、コーチ教官陣、整備、幹事等でお世話を頂いています翔友の皆様改めて御礼を申し上げ短信を終わらせていただきます。

部長短信

部長 山口 博司

梅の花が咲く時期になりました。私は梅が好きです。桜ほど派手ではありませんが、芳香とひっそりと咲く姿は長い冬を堪え越した力強さを感じさせるものです。菅原道真公は良く梅を詠んでいますが、梅には春を告げるほんのりとしたものと同時に律儀な強いものが感じられるのも事実です。航空部においても、各自の操縦の技量はトップレベルまで到達するには多くの試練が必要です。また、他に勝つとなると、必ず他に勝る物を勝ち取る努力と同時に精神力を鍛えねばなりません。しかし、梅の花が語るように、しっかりやれば必ず春が向こうから遣ってくるということです。航空部の花を今年も期待してやみません。

去年は部員も増え、また戦績の上昇基調が見られます。大変、喜ばしいことです。今年も新しい期待を胸に、さらなる飛躍を願うものがあります。本年も翔友皆様のご健勝、ご多幸をお祈りするとともに、航空部に対し、より一層のご支援とご協力をお願い申し上げます。



監督短信

監督 森川 泰

また、今年も監督としての翔友の原稿依頼を頂きましたが、思いの外、長く務めさせて頂いていますので、内容がマンネリ化して来ました。そこで少し趣向を変えて、現役のフライトをご理解頂く為に、今時のグライダーに関する豆知識的なことを述べてみます。

最近は大変便利な世の中になってしまいました。クルマを運転していても、歩いていても自分の位置が正確に分かります。それは言わずと知れた GPS (Global Positioning System) のお陰で、最近の学生グライダーでも大いに活用されています。元々 GPS はアメリカの軍が航空や海洋での航法支援システムとして開発したもので、今や航空分野では欠かせません。間違っても最近ではグライダーもカーナビを使っているなどと言わない様に気を付けて下さい。

GPS は 30 個ほどの人工衛星群で構成されています。これらの衛星は正確な時計を搭載し、かつ正確な軌道が分かっています。我々はこれらの内の数個から電波を受け取って、その情報から三角測量の要領で自分の位置を知ることが出来ます。大体我々が良く使う GPS 受信機では 5~10m ぐらいの誤差で測位出来ますが、土木測量用では数 mm の精度で計測可能ですし、補正情報を使えば動きながらでも数 cm の精度で測位出来ます。

暫く前から世界的にはグライダー競技でも記録飛行でも飛行の証明は GPS が主流となっています。一昔前は旋回点の写真と自記高度計が証明手段で、写真の失敗などで苦勞したのですが、取扱いさえ間違わなければ GPS では簡単に記録出来て大変便利です。日本の学生グライダー競技で

も最近になって GPS に切り替わって来ました。飛行中も参照しますし、飛行後にデータを保存して SeeYou というソフトウェアでビジュアルに見てフライトを検証したり、飛行記録として提出したりします。GPS の記録形式にはいくつかの種類がありますが、グライダーの飛行記録としては IGC (International Gliding Commission : 国際滑空委員会) フォーマットを使用します。認定された機種 of GPS 受信機でこのフォーマットで記録すれば、正式な記録として認められます。以前は旋回点をクリアする為には、旋回点外側を回って写真を撮っていましたが、GPS では旋回点を中心とした円柱状の領域が設定されていて、この中か外側を通過していれば旋回点クリアとなります。もう自分の技量に合わせて旋回点を遠回り飛行する必要も、ハイバンクで回る必要もありません。但し、飛行中の全飛行経路が記録されていますから、空域違反や他機とのセパレーション違反などはしっかりとばれてしまいます。

最近の航空部で GPS がどう利用されているかを少しでも分かって頂けたら幸いです。学生からフライトデータもらって SeeYou で見たら、一緒に飛んだ気分になれるのではないのでしょうか。