

苦労だったが、楽しかった

1992年卒 近藤 玲

平成4年3月に、4年生で出場した全国大会のフライト、あれから20年以上の月日が流れました。確か、私の最終フライトが、その全国大会での最終フライトとなったと記憶しています。着陸して、多くの人達に機体を押しってもらって、自らはコックピットから降りることなく、駐機位置まで戻ってきたことが思い出されます。たいした成績を収めることができなかつたので、どこか申し訳なく、恥ずかしい気持ちと、機体押しをせずに戻れる王様気分であれしい気持ちが入り混じったことが懐かしいです。

この最終フライトまでにどのような苦労があったのか、思い返してみると、当時としては苦労と感じていたことが、何ということはなく、今では、楽しい思い出となっています。

強いて苦労したことで思い出されるのは、例えば、2年生の11月末に季節外れの台風が来る中、ASK-13 (JA2256) の撤収を行ったことです。当時機体係だったので、1年先輩の松田剛さんや山本康さんに、親切に補助して頂きながら、風雨強い中、ビショビショになりながら、メインピンをスポンと抜いたことが思い出されます。一番天候のひどい時に撤収を行い、終わるころには風雨弱まり機体や翼端持っている人達に悪いことしたなという思いがありました。

また、同じ2年生での別の合宿だったか、これも撤収の思い出です。同期の玉井克典君と草刈機(通称バロネス)をランウェイから木曽川宿舎まで、ベショベショと雨が降る中、バロバロとエンジン音を響かせて戻ったことが思い出されます。宿舎に帰って、冷えた体を、「あったかいんだから

〜」にしようと風呂を目指しましたが、女子優先、ボイラー燃料使い切り、湯船の底に冷たい水溜りが残る状況に涙し、荒行に耐えました。

そうそう、思い出しました。ウインチを曳いて、ワイヤーがドラムに絡まり、ゲジゲジになり、ひまわりのような形状に唾然としたものでした。私が曳いていたのは3号がメインで、まだ2号もあり、4号が稼働し始めたぐらいの時期です。この2号ウインチがよく絡み、ケモケモひまわりになって困りました。2号は操作室がむき出しワイルドでカッコ良く、お気に入りでしたが、反面、結構、ワイヤーが絡むと、もの凄いな音がして怖かったです。それでも、松田さんがいらっしゃって、ケモケモ絡みを「はまったあ〜」とか言いながら、実に嬉しそうに眺め、ピストからの「あと何分？」という無線プレッシャーにも負けず、手際よく復旧を手伝って頂いてありがたかったです。

あと、3年生の時に学連関西支部委員長で合宿の調整など諸々の仕事で、苦労したことというより、忙しかった出来事として思い返されます。それでも、なんじゃかんじゃで、それなりに調整も最後はできて、何とかなるものなんだと悟りました。このような経験は、現在の仕事でも、ピンチになっても、最後は何とかなるんだと楽天的に考えられるように(元から楽天的か?)なり、大いに役に立っています。

それから、自分が苦労したことより、ほかの同期部員が苦労していたことも思い出されます。機材係をすることもあった吉川浩一君は、引き継ぎの時に、急に無線の調子が悪くなったりして、非常に困った顔をしていました。でも、さすが、よ

っさんです。ビニールテープ（通称ビニテ）ぐるぐる巻きで難なく、乗り切っていたのです。今でも仕事で、ビニテを使うこともあり、その際、「ビニテ凄い！ありがとう！」と忘れてしまいます。

会計の青木（奥田）友里恵さんも、合宿から帰る時間ギリギリまで、電卓叩いていて。私にはできない、向いていないと思っていました。私は、銀行に就職しなくて本当に良かったです。自動車系の重永歳繁君は、リトリブカーに不具合があっても、頑張って引き継ぎの時だけ調子を良くしていたことが思い出されます。山本武志君は、機体係できちんと整備し引き継いでいて、やはり理系だねと感心していました。

つれづれなるままに、そこはかたなく書き綴ってしまいました。苦労より楽しかったと思えることが多かったです。卒業してからはしばらくすると、同期の皆さんも仕事が忙しく、また、子供が小さいなどの理由で、なかなか集まれませんでした。

しかし、去年、たまたま、玉井君、吉川君、青木さんと大阪で飲み会をして、それぞれ、歳を取りながらも原型がわからないというような変化もなく、楽しく過ごせて良かったです。私事ですが、今年は関東地方に出張等で行く機会が増えます。関東在住の諸先輩方と後輩に、飲み会へのお誘いをしましょうかと企んでいます！

1992 年度全国大会



写真右から筆者（4年）、今川隆文（1年）、三田村宏明（3年）

苦しみの中で楽しみを見つける

1989年卒 大野 剛嗣

皆様、大変ご無沙汰しております。編集長の窪田先輩から翔友の原稿を依頼されるのはこれで2度目となりますが、今回のテーマは「部活動で一番印象に残る苦労話と解決法」ということでした。卒業から25年に経つともう大分忘れてしまい、一番というよりもただの苦労話や学生生活での思い出をお伝えします。現役学生の皆様への示唆となるかどうかは不明ですが、その辺りはご容赦願います。

さて、入部したての頃は新しい環境に慣れるのがとにかく大変でした。最初のイベントとしては新歓コンパでしょう。当時は未成年ながらも酔っ払った記憶しかありません。おそらく万事緩やかな時代だったのでしょう。

さらに新人の福井合宿では強烈な印象がありました。合宿所に到着しプレハブの倉庫に荷物を置いてさらに移動するのかと思いきや、先輩方はその場に腰を下ろして落ち着き始め、「え？こんなところに寝泊まりするのか」と思った時にはもう手遅れでした。その日に入れ替わりとなる龍谷大学新人の藤尾君が、お前ら火柱とむきには気を付けろよ、風呂の中でも課目の練習はあるからな、という意味不明の忠告を残して去って行ったのを思い出します。一体何のことだろうと思いつつ五日間の合宿が終わると、すべての謎が明かされました。

ランウェイで気を抜けないといことは当然ですが宿舎にいても常に気持ちは中腰。味方もいつ敵になるかもしれないと周囲を警戒せねばならず、さながら映画の「ゾンビ」の世界にいるようでした。いや、映画なら全滅ではなく絶対最後まで生

き残る者はいるはずだと思いましたが、周囲から「しゃーないな」という言葉が聞こえると緊張感が走るのは4年生まで続きました。そんな毎日が繰り返される中で唯一の楽しみは、コパカパーナから朝食に出される揚げの味噌汁とごはん、味は最高でした。

福井もそうですが木曾川合宿もまた印象的でした。高速バスで移動すると「次は安八・・・」という車内アナウンスで胃がキュンとして、文溪堂の看板を見てもうあきらめしかありません。また、ウインチ曳航につきものといえば索点です。まるで銃器のようなカッターとニコプレを両肩に、弾丸のような銅パイをポケットに入れ、リトリブカーに乗ってランウェイ中ほどまで移動したときには、まさに歩兵の気分。緊張感は抜けないものの、リトリブが索を引くまでの間は同期の太田君にねだって飴をもらい、草むらに寝転がるとほんのひと時の戦士の休息。索の到着と同時にダッシュすると再び戦いに舞い戻る気分、多分、兵隊ってこんな感じなのだろうな・・・と空想していました。

インターネットなんてない時代、合宿も連続すると情報が取れずに世捨て人のようになり、帰宅時に世間と季節の変わり目を感じるようになりますがそんな辛い中でも、つなぎや帽子、サングラスなどを自分の好きなミリタリー仕様にして、普段街中では躊躇するものでも、ここに来れば堂々と着用できると思うと自然と気持ちが軽くなるものでした。

当時、映画「TOP GUN」が流行し、パイロットとして自信を失ったトムクルーズが、パイ

ロットは飛んだら命をかける、それが仕事だといういつもは厳しい教官の言葉に励まされ復活するというストーリーに惚れていましたが、これを地でいってやろうと思いました。

日常訓練では上級生や教官から厳しい指導を受けますが、自家用も取得し、全国大会にも出場するようになると、競技に勝って記録を更新するためにフライトするという楽しみが理解できるようになりました。当日1000点獲得という日もあって日々順位が入れ替わる面白さは、まさに競技でしか体験できませんが、その一方でサーマルの中で他機との正面衝突をぎりぎり回避したり、無理をして昭和橋上空で高度550m未満となりながらやっとの思いで生還するという危険なこともありました。

タガをはめるも緩めるも、すべて自分次第という感覚。自分で判断し責任を取りながら飛行することの重みを感じるようになると、このために普段厳しい訓練で苦勞してきたのだということがわかると、改めて、教官や先輩、そして仲間や後輩たちへの感謝の気持ちがあふれてきました。

苦勞することは今も昔もそんなに大きくは変わらないと思います。いささか空想癖のある私ですが苦しみのなかにも楽しみを見つけ、一人できないことはともに苦勞する仲間と力を合わせることでできたからこそ、さまざまな障害を乗り越えてこられたかと思います。

どうぞ現役学生の皆様も力を合わせて困難を乗り越えてください。応援しております。



苦勞した!

1997年卒 増田 拓郎

今年の冬は例年よりも気温が低いような気がする。私は現在神戸に住んでいるが、非常に温暖な地であり、雪を見ることは稀だ。しかし、今冬は珍しく二度ほど雪を見た。

一方、学生時代に過ごした京都は気候の厳しい地で冬になると年に何度か結構な降雪があったことを覚えている。

私は本年の正月にも京都で大雪に見舞われた。里帰りの移動で津から車で京都に向かう途中の山あい（九条山付近）にて大雪に見舞われ、路面の凍結も酷くなり、車で移動はかなり不安・危険を感じる状態になった。止む無く、過去の経験から冬場の遠出時に備え付けておくことにしていたタイヤチェーンの装着を決意。ところが、普段着け慣れていないので要領を得ない。後続車を待たせての作業なので、焦りも生じる。結局装着するのに1時間近くも要してしまっただが、何とか装着し、難局を切り抜けることが出来た。同乗の家族に対して面目も立ち、ほっとしたことを覚えている。

このことがあって、私は学生時代にも同じく大雪で大変苦勞したことを思い出した。

私は航空部在籍時代、三回生の時に関西地区の学連委員長職を経験させて頂いた。月例の委員会は通常大阪の朝日新聞内で行われるが、年に1、2度東海支部と合同で行うことになっており、その年は12月に木曾川宿舎で実施される予定だった。その委員会に出席すべく、自宅（大津市）から木曾川宿舎へ移動しようとしていたところ、運悪く前夜より強烈な寒波が到来したのだ。

皆さんご存知の通り関西と木曾川宿舎の間（米

原から関ヶ原周辺）は雪深いところで、本音としてはこんな日にわざわざ向かいたくなかったが、委員長の私が行かないことには委員会が開催出来ず、木曾川での合宿からそのまま引き続いて木曾川宿舎での委員会に出席する予定のメンバーもいたため、行かないという選択肢は私には無かった（と当時は思っていたが、今にして思うと判断が甘かったかも知れないと感じている）。

電車（新幹線）やバスでは降雪により到着時間の見通しが立たないことが予想されたため、車で移動するしかないと感じ出し発した。当時の私は雪道を車で移動することの怖さを知らず、早目に出れば大丈夫だろう、程度の考えだった。認識が甘いと言われても仕方が無い。

まず、往路であるが、出発当時自宅周辺（大津市）では積雪は有ったものの、凍結はしていないようだった。チェーンは持っていたが、行けるころまでチェーン無しで行って、いよいよとなればそこで装着すれば良いか、と安易に考えた。しかしながら、陰に入ったところや橋の上は凍結のためハンドルやブレーキが利き難い状態になり始め、その後とうとうブレーキが利かずに交差点に突っ込んでしまった。そこで慌てて（反射的に）ハンドルを切ってしまい、緩やかにスピンしながら赤信号の交差点を通過。徐行していたことと早朝で交通量が少なかったことが幸いし、大事には至らなかったが、事故が起きなかったのが不思議な位である。同乗していた同年入部で主将の赤瀬もそのことを振り返るたびに「もうアカンと思っただ」と述べている。

結局、交差点直後の民家の空き地に車が突っ込み、そこで停車した。空き地には大量の積雪があり、それがクッションになって安全に停車出来た

ものと思われる。車にもダメージは無かった。そのままそこに一時退避して心を落ち着け、赤瀬とともにチェーン装着作業に取り掛かった。幸い、チェーン着脱の要領は部活中に先輩方にしっかりと教えて頂いており、また、実際に着脱する練習もしていたため、このような非常時でも対処出来たのだと思う。

その後は装着したチェーンのおかげで着実に前進し、脱輪している車やチェーン無しで立ち往生している車を横目に見ながら（途中、それらの車を救出に来たと思われる JAF の作業車が脱輪していた光景には閉口したが）、何とか木曾川宿舎まで辿り着いた。

一方、復路も過酷だった。その日、委員会が無事終了すると、その日で木曾川宿舎は一旦閉鎖される予定であったが、状況を鑑み、一泊して帰っても構わないというお許しが出た。

しかしながら、翌日になっても状況が改善する可能性は低いと思われたため、大半のメンバーは夜移動でその日中に帰ることを選んだようだ。

私も同行メンバーを募り、夕方、木曾川宿舎を出発した。同乗者は赤瀬のほか、大工大／長谷部、関大／木村がいたと記憶している。いずれも車の運転だけでなく自動車の構造等の知識にも長けた猛者ども（全員ウインチマン）で非常時に行動を共にする仲間としてとても心強く感じていた。

ところが、問題はそういうことではなかった。積雪と凍結のために名神高速が閉鎖されてしまい、関ヶ原を越える唯一の幹線道路である国道1号線に名神高速を走っていた車が全て流れ込んだ結果、大渋滞して全く動かなくなったのだ。仮眠して数時間後に目を覚まして、前の車は10mも動いていない有様だった。

結局、我々は大垣～関ヶ原あたりに24時間近く閉じ込められ、翌日夕方に名神高速が再開してから、何とか関西に戻る目処が立った。

その日は部活の忘年会が予定されていた。私は体力と精神の消耗が激しく、欠席させて貰ったが、赤瀬は出席したようだ。本当にタフな男だと感心する。

以上のように過酷な思いをした私自身の教訓（反省）は「雪道での車移動は何としても避ける」ことだが、そう心掛けていてもそうならない事態は考えられるため、「冬場の遠出には必ずチェーンを備え付け」、且つ「そのチェーンで実際に着脱の予行練習をしておく（ぶつけ本番にしない）」ということだ。

実際、チェーン着脱は後続車両のプレッシャーが有る中、また、低気温下、手先の感覚が無くなる中での作業となるため、かなり追い込まれた状態で実施することとなる。よって、普段簡単に出来ることでも相当に手間取るし、やったことの無いことをいきなり成し遂げることは至難の業だと思う。

現役部員の諸君にも陸送中等の突然の事態に備え、しっかりと予行練習しておくことを強くお勧めする。

私も学生時代の予行練習と前述の過酷な経験が無ければ、今年の正月は大変なことになっていたことだろう。

先輩・後輩・同期、家族のようにして乗り越えた困難

1995年卒 花井 仁

ちょうど20年前の今頃(原稿執筆時3月)、私の最後のフライトでした。(1月には阪神大震災、3月に地下鉄サリン事件のあった年です。)

そのころ生まれたのが今の現役学生の皆さんでしょう。

私が一浪して入学したのは1991年(平成3年)で、年代別人口もピークで激しい受験戦争を勝ち抜き、バブル経済の中で華やかなキャンパスライフを期待して田辺校舎に足を踏み入れると…白い機体が目に入り、入部することに。学生生活≒航空部生活がはじまり、卒業するころにはバブルもはじけていました。

こんな私の経験が皆さんの参考になるかわかりませんが、当時を思い出してみたいと思います。

1 日常生活面について

まずは、やはりお金の問題でしょう。私は下宿していたので、仕送り8万円もらって、家賃は約2万円(風呂なし・トイレ共同)、食費に3万円くらい、残りは合宿費で足りない分はアルバイトでした。森さんをはじめOBに紹介していただいたバイトには、よくお世話になりました。

当時はインターネット・携帯電話もなく、1、2回生のときは下宿も呼び出し電話だったので、待ち合わせなど苦労しました。特に合宿前の教官依頼などは、学連名簿とテレホンカード、10円玉をもって、電話ボックスにこもった記憶もあります。

今は、簡単に連絡が取れ、情報が手に入るのですが、学部友達や社会ともつながりが保てるでしょうが、当時は合宿から帰るたびに、街の明るさや人の多さに新鮮な驚きがありました。

ログブックを調べてみたら、1回生で6合宿、2回生で12合宿、3回生で18合宿、4回生で19

合宿(遠征、競技会等含む)ありました。4回生の後半はほとんど下宿にいなかった。

当時は、語学以外なら、試験でそこそこの点数が取れば、出席が足りなくても単位を取れたのですが、最近は大学も厳しくなったと聞いていますが、卒業してからは両者の経験・知識が大きき力になるので、がんばってください。

2 訓練・合宿について

1回生のときは、仕事を覚えることで精一杯でした。2回生になり、(機材)係も任され、他大学の合宿にも参加し発数を伸ばして、初ソロ(6月)。初Ka-8(11月)、初Ka-6、ASK-23(2月)。3回生になるとピスト係としてグラウンドワークを監督(というか雑用全般)。ライセンスを取る(8月)。4回生ではピストでマイクを握り、条件がよくなると単座機でフライト。当時としては、優秀なほうですかね。

卒業時の経歴は132時間56分(357回)でした。(飛行回数半分近く同乗でしたが、教育証明を取れずに申し訳ありません。)

合宿中は、平均すれば1日1フライトでしょうか。特に条件のよくない木曾川ではバツバツばかりですが、ピストにいと上空の機体監視が仕事なので(楽でした)地上からでも、ほかの人のフライトをよく観察していると勉強になりました。ポジション・高度・バンク角・すべり・サーマルアウトのタイミング・どこに向かっているのか?後述しますが、大会で役立ちました。

福井では機体・機材の運搬が大変でした(今はどうでしょう?)。機材のみを運搬する場合、一台の輪車にバラスト・係留用具・背あて・折りた

たみ椅子・机・お茶等すべて積み込み、ぬかるんだグラスエリアを1.2km運ぶのはつらかった。三輪自転車が導入されたこともありましたが、滑走路以外では押したほうが早かった。

木曾川でのランウェイ当番はもうやってない？係留してある機体監視のため、ランウェイにおいてあるバスの中で一晩過ごす。電気もないので日が暮れたら寝て、朝はみなが来る前に機体のシートをはずしておく。先輩から（秘密の話）ためになる話をいろいろと聞かせてもらいました。夜中にリトカーで運転練習させてもらったことも。

3 競技会について

全国大会に行くことが、地元埼玉出身の私の入部当初からの目標でした。クルーとしては1回生のときから毎回全日参加して競技の流れや雰囲気はつかめていました。

しかし周回経験は少なく、東海関西で1周（先行した機体についてスタートし、1000点）と、同立戦でワンポイントぐらいでした。

そこで、4回生の12月に同期のライバル山本君とオーストラリア（ナロマイン）に16日間行き、滝沢さんに日没だから降りて来いと言われるまで飛んでいた（最長6時間55分）、300kmを達成し、長距離飛行の自信はつきました。

当時、GPSはもちろん、デジカメもなかったので、旋回点をクリアできているか常に不安があり、着陸後に現像してネガを見るまで落ち着きませんでした。

出場した35回大会は大変気象条件がよく、1日目25km、2日目33km、3日目41.4km、4日目33km、5日目強風、6日目雨、7日目周回なし、8日目41.1kmというタスクでした。

経験の少ない妻沼での作戦は、地元の有力校を良く見ることでした。彼ら（彼女ら）がどこへ向かい、どこであがっているか、発航前に把握しておきそちらに向かう。ファーストサーマルをつかんだら、風上で旋回している機体をさがして、高度が上がったらそのサーマルに向かう。先行機は上昇しているはずなので、こちらは下に入れるでしょう。このような感じで1番手だった私は、すべて周回はできたものの、条件の良いうちに次に回すことができず、山本君・田中君には申し訳なかった。

特に最終日は、1度ゴールしたのに、個人記録のためまた搭乗させてもらい、かなりの速さ（だったと思うが）で周回したがゴールno good（ファイナルグライドで高度が足りないのは気づいたのになぜ突っ込んでしまったか後悔しています）。ランウェイ脇で上がり直して再ゴール。これが最後のフライトでした。

卒業後はほとんど航空部に貢献できていませんが、窪田監督、新庄監督、森川監督をはじめ多くの教官・OBの皆様には大変お世話になりました。そして、先輩・同期・後輩の皆さんとは家族のように生活を共にして、さまざまな困難を乗り越えてきました。改めて、感謝いたします。

航空部での経験は、今でも私の中の心の支えになっています。

PS 学生の皆さんへ

毎年妻沼に来ることを楽しみにしています。

同志社28（23でも6でも）のゴールシーンが見たい！

（※編集長註 筆者のラストフライトは個人4位であった。ゴールのやり直しが無ければ、あるいは……と今でも悔やまれる）。

東京クインテッド―苦しい時、支えてくれた仲間―

1974年卒 内田 正人

東京でおよそ二か月に一回集う航空部同期の会がある。その会の名を「東京クインテッド」と小生は呼んでいる。呼んでいるとは、小生が勝手に付けた「名」であり、他のメンバーには伝えていない。

「東京クインテッド」のメンバーは、中村洋一郎君、橘央君、横手貞明君、宮原幸春君、そして小生の5人である。東京クインテッドは、約10年前に中村君が首都圏に転勤してきた頃に始まる。同君は50代半ばにしての初の単身赴任であり、同君をチェアアップしようと在京同期が集った。

我々は、1970年大阪万博開催の年に入学、明徳館前に飾られた「Ka-6E」の美しい姿に見とれて入部した。この年の新入部員は、我々を含め約17人（うち女性1人）であった。

入部当時は、福井空港や富山空港で自動車曳航による合宿であった。小生の初飛行は福井空港で、搭乗機が上空に達したとき、「今まさに沈まんとする太陽が九頭竜川と日本海を紅く染めている」光景が目飛び込んで来た。その美しさは、今でも忘れられない。

入部して半年後、航空部を悲劇が襲った。アクシデントが発生。部活動は「停止」となり「部存続の危機」も囁かれた。活動停止で先行き見えない状況下、新入部員は一人また一人と航空部から去って行った。「入部し続けるならば仕送りをしない」と親に言われ苦渋の選択で去って行った仲間もいた。「飛べない航空部」に在籍するモチベーションとは何か、在籍か退部か、我等は悩んだ……。我等新入部員は8人に減っていた。

2回生になるころ部活動は解禁された。OB・先輩達のご努力の賜物である。我々は大いに喜んだ。「待った甲斐があった。これで乗れる」と…

ところが、部活動再開の第一歩は、石拾い・土運び等滑空場開拓作業から始まった。学連が兵庫県加古川の河川敷に専用滑空場を作ることを決めた為である。関西初の専用滑空場は無事完成し、学連も同滑空場を関西の聖地にすべく盛り上げていた。ところがある日のこと、練習機が滑走路の外に不時着するというアクシデントが発生した。地元住民から飛行反対運動が起こり、加古川滑空場は約1年でその幕を下ろした。

次の候補地は岡山県吉井川の河川敷となり、2度目の滑空場開拓作業に参加した。吉井川では、加古川の二の舞とならぬよう願った。

3回生の夏に、小生は名城大学の妻沼合宿に参加、二川教官のもと「初ソロ」の楽しみを経験した。反面、同年10月頃二川教官が訓練中に亡くなるという悲報に接した。小生はその悲報を受け入れることが出来なかった。

4回生春の吉井川合宿で、小生は、憧れの「Ka-6E」初搭乗を果たした。他方、健康面でドクターから「激しい運動はしないように」との注意を受けていたこともあり、航空部を退部するか継続するかで悩んだ。

小生の航空部4年間は、楽しいこともあったが、上記の通り総じて苦しい環境であったと言える。然し乍ら、先輩や同期達がいたからこそ苦しい環境を乗り越えることが出来たものと思っている。

即ち、不安や不満で突っかった時や悲しい知らせを受けて辛い時に、先輩や同期達は、小生を突き放すことなく、その都度、話し相手となり真摯に受け止めて支えてくれた。また小生の健康上の問題が発生し退部を真剣に考えた時にも、同期に救われた。

航空部の良き先輩達に支えられ、同期と苦楽を共に過ごした4年間は、今となっては「プライスレス」の財産である。

「東京クインテット」は、4年間苦楽を共にした同期の会であることは既に述べた。その仲間達が集うから楽しい会である。話題は、合宿時の話が出るが、最近は健康や老後のことが増え、時の流れを感じる。これからは自由時間が増える世代に属することにもなり、「東京クインテット」はますます盛んとなり、楽しみである。

航空部に在籍する期間は、学生時代のたった4年間ではあるが、将来の人生を決める重要な4年間でもある。また、私利私欲なく、生涯付き合える「良き友」を作る絶好の場でも期間でもある。是非とも人生の「良き友」を作られんことを切に願う。

卒業後40年も経ち、過去の出来事等については、思い過ごしや記憶間違い等あると思われるが、そこは先輩に免じてご容赦願いたい。

最後に、航空部のますますのご活躍とご発展と共に、先輩各位のご健勝を祈念申し上げます。



50年前の遙かな記憶

1967年卒 森本 勇

<1>はじめに

私は同志社航空部に1963年から1968年の5年間席を置いた者です。諸先輩の皆様お久しぶりです。また、現役の皆様こんにちは。

50年前（半世紀前）の記憶遠のくまでの回想です。

<2>入部の動機

新入生へのオリエンテーションが今出川校地弘風館前のキャンパスで一週間ほど毎年大々的にくりひろげられる。目立って派手なのがボート部と航空部である。両部とも船体、機体の現物が、「これは どうだ！」と展示されている。

チョットでもこれらに近寄ると、鵜の目鷹の目の在校上級生の強硬な勧誘が始まる。小生は先ずボート部にひっかかった。小生は体が小さいため、「君はコックスに最適だ」「目下コックスを探している」と。「5年後のメキシコオリンピック出場も夢でない」とはやし立てられ迷いのままこのボート部に仮入部した。琵琶湖での頻繁な合宿のようだ。授業がおろそかになるのが目に見えてきた。

翌日、未練がましくまたオリエンテーションのボート部展示のブースに近寄った。今度はその隣のブース航空部が目に入った。ここでの話では先のボート部より合宿回数や日数は少なそう。そこでここにしようと思腹をくくった。

入部当初は20数名の新入生がいたものの、数か月経った頃から一人抜け、二人抜けあつという間に5人に。卒業時には4人のか細さ。特に工学部生が大半を占めていた為もある。実際にグライダー操縦・練習・競技要員は我々の学年ではたったの二人に。

募集説明と現実に大きなギャップがあったのか

も知れない。出来の悪い学年であったと思う。1年上の緒方マネージャーに何度か叱責された。当時は「4年生＝神様、3年生＝人間、2年生＝奴隷、1年生＝虫けら」と言われた時代。

<3>練習用日常機材

練習機プライマリー（霧ヶ峰式ハトK-14 同志社機）、セカンダリー（霧ヶ峰式やまどり 2A 学連機）、ソアラ（萩原式H-23B型“月星” 学連機、同H-23C型“イオラス” 同志社機）、

曳航車「濃紺のキャデラック・Free t Wood、後継車としてまたしてもキャデラック（黄色）。この車は確か四国・高松の某銀行支店長車の払下げだと記憶。そして練習機搬送用のトレーラー（これは2年上の玉井氏の設計だと記憶）。

<4>訓練用飛行場

京都・木津川 玉水地区の河川敷の砂地に、木枠に竹を並べて組み上げた滑走台にプライマリーをセット、練習生が機体座席にまたがる。機体は尻尾のロープを杭に巻きつけた状態で固定、一方機体前方はゴム索（直径30mm 前後）を機体先端のフックにVの字に配し、片側5人前後でのゴム索2本をヨイショ、ヨイショと引きのばす。伸び切ったと思しき頃先輩の「放せっ!」の合図で機体尻尾のロープを手放す）。

霧ヶ峰 入学最初の夏、全国の新入部員のパチンコ機での合同合宿・一週間前後。

八尾空港（現在は小型機による使用事業の利用が多くなったため、折角の近場滑走路もグライダー練習から締めだされている。）

旧鵜野飛行場跡（兵庫県・粟生・法華口駅最寄）・安養寺と言うお寺に連泊。

続いて富山、高松、岡山、小倉（全国大会）福井など、と地方空港を転々と渡り歩く。今の時代では航空往來が激しくどの空港もグライダーの練習などとても無いとされる。

<5>小生マネージャーとして

正規練習部員としての活動は2年生後半より諦め、事務方となり、学生航空連盟（朝日新聞大阪航空部内）や、同志社体育会本部との対応、アルバイト先の発掘、やOBとの連絡等の業務に専念。たまには地方宿舎にも合流し、地上勤務として部活動を少しは下支えもした積り。後半は会計役も引き受けた。

<6>今で言う「絆」と「お金を」求めて

関西近郊は元より東京、横浜、静岡などにも向く。交通は確か桐山君の白いベレットで名神・東名道を。キャプテンであった桐山君の兄上が横浜に在住。そこに数日泊めてもらった。

OB・OGを訪問して、¥300/月の基金をお願いし、30～40人の賛同を得たと思う。振込料不要、しかも郵便局員が個々に集金。誠に確実・かなり強引なやり方の積立で有ったと思う。

当時の大卒初任給は¥20,000～¥25,000見当。現在の初任給は20数万。当時の10倍見当。今の物価に換算すれば（¥300/月/人）×（12回/年）×（現在の物価レート≒約10倍）=¥36000/年/人相当になるでしょうか？

また当時からも著名であった大先輩である茶道裏千家の千宗室（今の千玄室）さんとは一時間前後もの談笑の機会を得た。電話での事前アポイントメントでは、西村さんという絶世の美人秘書から「5分程度ならOK」の前提を、一時間超とは

大きな感動であった。当時の体育会系の大学角帽（黒とは言い難い薄汚した）を被って行ったのが効いたのかも知れない。

<7>アルバイトの種類と当時のバイト料

日雇い労働者のごとく30名ほどの全部員が参加。部団体アルバイトとしては、

- ① 祇園祭りの山鉾引き、¥1200/日、しかも昼弁当と御神酒付。
- ② 時代祭時代衣装行列（¥1200/日、このバイトにも昼弁当と御神酒付だったのではなかったか。
- ③ 同志社校内行事として「入試時の緊急連絡要員」（¥800/日）、「身体検査用の機器材準備&片付け」（¥800/日）などなど。他方個人的には「名神高速道京都東インターチェンジゲートで入門カード渡し…深夜仕事、また深夜仕事として百貨店の天井燈のふき掃除などなど。

<8> 雑事

コンパと言えば木村屋（確か三条…）でのすき焼き、そして茶碗酒の洗礼受け。

先斗町の居酒屋「山とみ」には北尾直敬教官（チョッケイさん）と。この店は現在も営々と営んでいる。

話変って後輩達の何かの会食の際、彼らの度肝を抜いてやろうと、生きたままの鶏を農家からもらって、包丁と一緒に段ボールに入れて差し入れた。近くの鶏肉屋に持ち込んでサバイテもらったよし。度の過ぎた悪フザケであったかもと反省したものです。

<9>イオラスのストラッドピン抜け落ち事件

何処の空港だったか全く思い出せませんが、練習サポートとして小生がたまたま合宿に合流、日没直前、練習を終え機体を格納庫にワッシュイワッシュイと5~6人で運んでいる際、小生が右翼ストラッドを押していて、丁度目の前がストラッド安全ピンの位置であり、たまたまピンの脱落を発見。2~3人で元来たルートを鵜の目鷹の目。幸いにも発見できた。元々確実なセットがされて居なかったものなのかコンクリ面からの振動からなのか。間一髪翌日の大事故が未然に防げたのかも知れない。安全への一役が果たせたとマネージャーとしての自負心が、今も思い出せる。

<10>車居眠り事故

先に記した曳航車(黄色キャデラック)に関し、高松空港での合宿を終え京都・新町校区に帰還中の最終段階で、京都市電乗り場のコンクリート防護壁に居眠りで衝突。桐山がドライバ、小生がナビ。京都にたどり付いた安堵感に二人に睡魔が襲った。幸い人身負傷は一切なかった。頑強なアメ車のおかげ。

<11>翔友会の運営

永年会の運営に携われてきている窪田さんを柱とした諸先輩には頭が下がります。航空部への深い思い入れがあるからそのことだと思います。小生つくづく現役意気盛んな年代に歴史と伝統ある組織に身が置けた事を嬉しく思います。

<12>最後に提案

「課外活動としてのクラブ活動とはどこまでも遊びである」とする小生の考えに変わりはない。学生の本業は専攻科目の熟知・熟達である筈。高い授業料を払いながら授業をさぼってクラブに熱中、

安いアルバイトに明け暮れることは許せない。折角の講義・実習の機会、学生がサボり・休講を喜ぶのは自己放棄である。大体のクラブ活動には2~3ヶ月に1週間超の地方泊まり込み合宿があるようだ。大学でのクラブを支援するなら夏季休暇等の長期休暇を一気に設けず2~3ヶ月に1週間前後の短期休暇を年6回程度実施するプログラムを提案したい。日本の学力回復・政治経済・国防制へ、また自主独立性へ発展できることを期待します。

取り止め無く書き連ね、懐かしい思い出であります。薄れた記憶の中から回想を記した次第。

諸氏のご健勝と同志社航空部の発展を祈ります。

霧ヶ峰式ハトK-14型プライマリー
1960年



初めからソロ!!