

ある日、イオラスは“あひる”になった

1966年卒 岩崎 俊樹

<はじめに>

我が部初のソアラ『H-23C』イオラスが羽ばたいて2年後、彼女は翼をもがれ、“あひる”になってしまった。私には半世紀前のこの一件が今もセンセーショナルな記憶として残っているが、不思議なことに同期生も前後の先輩後輩諸兄も「何やあったなあ」「全く初耳」と素っ気ない。50年誌を含めた『翔友』や学連機関誌『方向舵』のバックナンバーを繰っても、触れられていない。かろうじて当時の部誌『GLIDING』の8号(1965年)に、“イオラス最初のオーバーホール完了”の記事(筆者は私だ!)があり、末尾わずか5行の報告があるのみ。

オーバーに言えば歴史に埋もれた“事件”を、記しておきたい。

<大事件は発生した>

64年末か65年早々、メーカーの厚木工業(株)から「H-23Cのストラット(主翼支柱)が第二種として強度不足なので交換する。現物を当社に返送されたい」旨の連絡が入った。交換しなければ第三種、即ちセカンダリーに格下げとなる。返送する理由は、ストラット両端の主翼と胴体との接合金具はそのままとし、本体だけ更新する為で、それまで既存のもので飛ぶとはいかないのだ。

ここで当時の状況に触れておく。62年11月の八尾に於ける初合宿以来、イオラスは高松・鶴野・富山で飛び回った。特に鶴野は気流条件も良く、前号で知野さんが書かれたように、正にセカンダリーの滑空からソアラの滑翔への変換を部員に実感させ、奮い立たせた。64年10月に部運営を引き継いだ我々田地川主将期は、この熱気を更に実のあるものにすべく『同立戦』創設を企画した

(対抗戦は早慶戦が63年、慶法戦が64年にスタートしたばかり)。我々は北尾教官・窪田コーチに鍛えられ叱咤され「関東に追いつき追い越せ!」と高揚し逸っていた。その主役になるイオラスはオーバーホールを終えた矢先のストラット交換通告に、出鼻を挫かれた。

加えて、イオラスは同志社専用にとどまらず、関西・東海各校に貸し出していたから、ひとり同志社だけの災難ではなかった。

大事件発生!———なのである。

<あひる飛びなさい>

およそストラット付き航空機がストラットを外されたら、どうなるか。答は「飛べない」。我らが純白の白鳥イオラスは“飛べないあひるの子”に変じ、八尾の格納庫にうずくまってしまった。

私は気が気じゃなかった。『第1回同立戦』は半年後の65年6月開催を内外に発表済みで、私は立命の水田準君と共に実行世話役なのだ。唯一の競技機イオラス、彼女は間に合うのか。メーカーは納期を明言しない。代替のソアラは無い、どこにも。H-22で競技するのか!? イヤな予感ばかりが先行する。

講じる策もない私は、ただ眠りこけるイオラスに祈った——あひる飛びなさい、と。

<甦った白鳥>

結果からいうと、同立戦にはギリギリで間に合った。主将の「世話役が取りに行ったらええんや。簡単な事や」との超合理的の指示一下、私が東海道線の夜行列車で神奈川県厚木市の大田舎にあるメーカーまで出向き、自ら担いで路線バス・小田急線・前年開通した東海道新幹線と乗り継いだのを、

昨日の出来事のように覚えている。重かったが必死だった。2本の鉄柱を荒縄で縛っただけだから丸見えで、乗客の手回り品には大きくて長すぎ、見るからに不審物。車掌に文句を言われなかったか、運び先は新町BOXだったか八尾だったか、メーカーは代金を請求したか、全く覚えていない。

いかにギリギリだったか。同立戦本番が6月3日～6日。両校は5月24日頃から合同合宿に入った。新ストラットを八尾でイオラスに装着して組み立て、飛行機曳航による耐空検査(この関門を通らねばならない)を行ったのが5月29日。そうすると、陸送(空輸する金は無かったと思う)して高松に着いたのが、30日か31日。つまり、競技機による選手のトレーニングはせいぜい2日あるかないか。直接取りに行かずメーカー納品任せだったら、間に合わなかったろう。

肝心の『第1回同立戦』は残念ながら引分に終わったものの、イオラスのその後の活躍と貢献は周知の通り。今はそのストラットと共に、田辺で永遠の眠りに付いているが、私はまだ再会していない。近年、同立戦はどうなったのだろう。

ところで、交換したストラットは相当な肉厚になり重くて太く、いわば大根足。比較すると以前のは軽くて細く、バレリーナの脚に見えたが、それでもカタログデータは「曲技可」だったから、上昇反転や宙返りを随分やった。その際にかかるかなりの±Gを、あの華奢なストラットが懸命に支え、それもいつか破綻したのではと思うと、背筋を冷たいものが走る。

とはいえ、済んでしまえば“大事件”もこれだけの話。私一人が大騒ぎしているようで、少々気恥ずかしい。第一、ストラットに縁のない若手

OBOGや現役諸君には、退屈な話であろう。が、もう少しお付き合い願いたい。

余話として① 抱き締めて遠路運んだのだから、私はイオラスの写真を一見しただけで、写っている場所や部員の顔ぶれでなく機体の外観からストラットの新旧がわかる。例えば『翔友50年誌』99頁と152頁は大根足、107頁はバレリーナ時代。その識別方法はヒ・ミ・ツです。

くたかがストラット、されど……>

私には、何故あの時点で強度不足という根本的な問題が露呈したかが、長年の謎だった。というのは、H-23なる型式は1号機のA型(JA2018)が読売学連機として1956年に初飛行。以後はB型となって既に10機が稼動していた(うち1機が学連のJA2036月星号)。更にC型に発展し、イオラスはC型の7番機なので、決して初期故障の出やすい新型機ではなく、むしろ成熟期に入っていた筈だから。

謎を解くヒントは、博学で鳴る河盛啓晏君(67年卒)がくれた。「未確認だが、日大理工学部航空工学科の木村秀政先生の研究室で荷重試験をして、強度不足が判明したと聞いた事がある」という。それでピンときた。ただ、設計者・堀川勲氏の手記では、B型→C型移行についてストラットには触れられていないので、以下はあくまで私の素人判断である。H-23でもB型とC型は、ストラットの形状が決定的に違った。B型のストラットはV字形だから、実質的には双柱といえよう。これに対してC型はI字形の単柱なので、外観が一気に洗練され、抵抗も重量も軽減した一方、その代償として強度を失ったのではないか。

つまり、ストラット形状のこれほどの変更は構造上の大変更であろうから、B型とC型は実は別物だとして捉えてみると、何やら見えてきた。C型の事実上の一番機(JA2039、工学院大)の竣工は61年10月で、イオラスのわずか1年前。従ってC型はまだまだ飛行実績の少ない、初々しい新型機だったわけだ。更にイオラス以前のC型6機の経歴を調べると、JA2039(前述)、JA2040(川崎航空機GC)、JA2046(日大)の3機が「大破」とある。それら大破がストラットの強度不足に起因するか文献からは読み取れないが、大破率50%という異様な数字に驚いた。しかもイオラス直前のJA2046は日大機ではないか! 河盛情報に符合する。

だが、そうでもないようだ。滑空協会等によるとC型にTCD(耐空性改善通報)が出された事は無く、構造材の剛性等の数値を下限に見たときの安全率を考慮し、いわば自主リコールしたのが真相らしい。日大の現航空宇宙工学研究室からも、ウラは得られなかった。

ストラット探偵もここまで。原因究明が本稿の目的ではない。ただ交換の事実だけが残った。

余話として② イオラスはストラット事件の前に主翼固定ピンも交換したが、これは強度不足が原因ではない。H-23Cは両翼2枚片持で、翼断面の前後2ヶ所から突き出た金具の穴と、胴体側受け金具の穴を目視で位置合わせし、1本の長いピンを差し通して固定していた。鶉野合宿で組み立てる際、木製ハンマーでピンを叩き込んだら、穴合わせが甘かったのか、ピンがわずかながら曲がってしまった為と記憶している。ピンは長さ70~80cm、直径2cm以下じゃなかったか。これも華奢に見えた。破棄したピンを誰かが膝で折つ

たら、肉薄で中空構造のせいかな、アッサリくの字に曲がってしまった。

〈国産ソアラーの終焉〉

イオラス以後のC型は、強化ストラット付きでテールヘビーのC-2型、C-3型に移行し、標準的練習機として普及した。堀川氏による資料では、H-23シリーズ全体で43機(JA2018からJA2129まで)とあり、全国でその姿を見る一時代を画した。

同世代の複座機に三田式シリーズがあり、牧野鐵五郎教官がⅢ型を駆って国産機初の三角距離50kmを達成された。私も中研でノーストラットの三田Ⅲに乗り、イオラスには失礼ながら、これぞ競技機と実感したものだ。しかし、三田には85年に主翼の強度不足からTCDが出され、引退に追い込まれた。河盛情報による日大の荷重試験は、この時のTCDにつながるのではないだろうか。

結局、国産ソアラーはストラットの有無以前に強度不足という課題を抱えたまま高性能の輸入機に席捲され、その終焉を迎えたのである。

余話として③ イオラスの後、阪大と京大がH-23C-2を、関大が三田Ⅲを導入して同志社に続いた。阪大機は、空輪中に三重県の鈴鹿越えで雲中飛行に陥って曳航ロープが主翼に絡まり、緊急離脱して不時着した。関大機は、旧岡山空港で飛行中に車輪が脱落し、胴体着陸を余儀なくされた。航空事故には“連続の論理”があるそうで、関西各校のソアラー導入初期は事故が続き、ツイていなかった。

〈おわりに〉

船の代名詞がSheであるように、私もフネやヒ

コーキに人格を感じる。

このレポートに結論は無く、ただイオラスの“人生”の一片として記憶にとどめて頂ければ、と願う。

筆者が、そして誰もが愛したH-23Cイオラス。1965年頃の雄姿。

