

## Ka6-E JA2096 AION 50周年



今から丁度 50 年前、1968 年（昭和 43）8 月 19 日、真夏の太陽をはね返してキラキラと輝く細い主翼をしならせながら八尾空港 B 滑走路 31 から、これ迄見たこともないスマートなソアラーが離陸していった。H-23C イオラスを見慣れた学生の目には、それは想い描いていた姿を越える美しさで、華奢にすら映っていた。Alexander Schleicher Ka6-E JA2096 の初飛行である。

この日から遡ること 3 年前に単座機の購入計画がスタートした。当時の航空部は、関西・東海で最初のソアラー H-23C の購入から 3 年が経過し、各校に貸し出しながらその運用が軌道に乗っていた。そこに関東以外で初めて在学中に教育証明を取得して卒業した窪田昌三が正式にコーチに就任し、機材と教官の双方を部内で完結する単独合宿が可能となったことと相まって部員のスキルはその導入前に比べて格段にアップしていた。そして 1965 年遂に全国大会で準優勝という成果に結びついた。こうして上向きになった部の勢いが単座競技機に向かって走り出したのであった。

一方で部員たちの苦労は並大抵ではなかった。3 年前の H-23C 購入に際しての大学からの借入金の返済をしつつ、単座機購入の資金作りをするためにバイトの密度が増して“合宿に明け、バイトに暮れる”生活が続いた。当時は合宿でも、バイトでも、およそ部の行事には全員参加が当然のことで、「都合悪く不参加」という選択肢はあるはずもなかった。H-23C を買うために苦労してくれた先輩達のお陰で、今自分達はその恩恵を受けている、同じようにまだ見ぬ後輩達のために尽くす苦労を厭わなかった。

50 年の間に 243 名の部員が巣立っていった。その一人一人に 243 通りの「AION の思い出」が刻まれているはずである。それを語って頂く原稿を依頼したところ、6 名の方々が応えて下さった。これを《特集》とすることで、部員を乗せて 50 年を飛び続けた Ka6-E JA2096 AION と、購入の苦労をした当時の部員達への感謝とする。

## Ka6-E JA2096 50<sup>th</sup> Anniversary

1971年卒 加藤 寛

60周年でH-23Cの復元記を投稿しましたS46. 卒の加藤と申します。Ka6E Ja2096 アイオーンが同志社大学体育会航空部へ導入されて、今年で50周年を迎えます。そして50年経った現在でも現役として稼働している事に感慨深い思いで一杯です。

時は50年前の1968年夏、八尾飛行場の外れにありました学連格納庫前のエプロンにドイツ（当時は西ドイツ）から届いた大きな木箱が鎮座していました。当時部員は非常に多く開梱作業員と耐空検査要員の2班に別れての作業となりました。

（一部重複、私は都合で耐空検査には参加出来ず、初飛行には立ち会えず残念でした。）

私は当時2回生で5月に初ソロに出ていましたがKa6Eへの搭乗はマダマダ先の事、しかし新鋭機を早く見たくて心を弾ませて八尾へ出向きました。開梱作業のメンバーが揃ったところで、作業が開始、まだJAナンバー等未記入のピカピカのKa6Eが出てきました。

同年1月の同立戦にて立命のKa6CRを初めて見ましたが、同志社のH-23Cとの機体の性能差は歴然としており、機体の違いをマザマザと見せ付けられた屈辱の敗戦でした。1回生ながら悔しい思いで一杯でしたが、Ka6Eの導入で次回からは同等または同等以上の戦いが出来ると思いました。

高価な外国製の単座機の導入に関しては機種選定、資金調達計画で諸先輩方々のご苦勞があったと思いますが、私ども1回生も入部当初から部費以外に機体基金の名目で毎月2,000円を徴収され、更に合宿の費用捻出の為、アルバイトの連続でした。空を飛ぶには体力及び金力（資金力）が

必要な事は入部前から頭の片隅にはありましたが思った以上でした。

当時の物価は、下宿代が1畳1000円で4畳半だったので4,500円、学食のランチが80円～120円市電が15円、市バスが20円と記憶しております。またアルバイトもフルタイムで日当は軽作業で700円（時給ではありません）、ハードな仕事で1,000円といった具合で現在の1/10位でした。個人のアルバイト以外に祇園祭、時代祭、大学入試の受験生の案内係、その他町内会のお祭り等、クラブ単位の集団バイトも恒常的に実施されて機体の購入資金に当てられたと記憶しています。

個人のアルバイトは当初大学の学生課のアルバイト求人頼りにしていましたが、OB諸先輩方からも斡旋いただき仕事に不自由はしなかったと記憶しています。春休み等は長期の泊り込みの仕事（3食付）があり助かりました。また大学の授業の合間、都合のいい時だけ出勤OKの鉄工所のアルバイトもあり重宝しました。19～20歳の食べ盛り、外食の下宿生にとっては食事付きのアルバイトは大歓迎でした。

Ka6Eが我部のエース機として合宿で活動を始め、諸先輩方が勇躍飛行するのを間近に見て、私もKa6Eの搭乗へ想いがマスマス強くなった記憶があります。航空部に入部して半年位たった頃、学生航空の事情が漠然としてですが判り、私自身、4年間の目標を立てました。2回生の初め迄に第一目標の初ソロ、その後中級ライセンス（後に廃止されました）取得、3回生の初めに上級ライセンス取得（当時はKa6E搭乗資格は上級ライセンスが必須でした。）、そして本命のKa6Eに搭乗、3～4回生で全国大会出場といった具合でした。

2 回生の秋、中級ライセンスを取得しましたが 3 回生の初めには上級ライセンス取得を目標としていたので同志社の合宿だけでは絶対飛行回数が足りない見通しで、積極的に他大学の合宿に潜り込んで飛行回数を稼ぎ、技量の向上に努めました。必然的にアルバイトの回数もふえましたが、Ka6E 搭乗が手の届きそうなところまでできていたので頑張れました。そして 3 回生の初めに上級ライセンスを取得、富山空港での合宿で夕刻気流が静寂な時間帯に初めての Ka6E の搭乗となりました。久々に初ソロ時の緊張した気分になりましたが H23C とは全く違ったスピードの乗り具合、風切り音の静寂さ、舵の遊びの少なさ、素直な操舵感覚にビックリしました。3 回生から 4 回生にかけて 30 回程搭乗しましたが、記憶に残る飛行としては福井空港での C 章取得、全国大会に向けての高速飛行 (180~200 km/h)、鶉野での最良滑空比 (30) での三角コース飛行 (サーマル無しのギリギリでの滑空)、残念ながら全国大会出場資格の銅賞取得を逃した飛行。…同期の斎藤、加藤、山田の搭乗順での発航でしたが、両君は獲得高度 600m、滞空時間 1 時間を達成、私はサーマルを見つめることが出来ず、ネバリましたが直ぐの着陸 (今風のバッタ飛行に終わりました。) 運も実力の内、自分の技量不足を痛切に感じました。

私事ばかり書きましたが、我らが S42 年入部同期一同 (10 名) も皆同じような想い、苦労を共にし アルバイト、飛行訓練に励み、搭乗時期の差こそあれ 4 回生までに全員、上級ライセンスを取得、念願の Ka6E に搭乗出来たことは誇りに思っています。

また時期的に Ka6E に搭乗することなく卒業された OB の皆様方には感謝の念が一杯でした。航空部のホームページを時々閲覧していますが、部員の減少が深刻な問題となっている事がわかります。時間が掛かりますが部員の増加…単座機 (3 機) の有効運用 (A S K23 でソロの飛行回数を増やす事と滑翔基本訓練…Ka6E 及び A S W28 へのステップ、全国大会での 2 チーム出場、Ka6E と A S W28 等) を願っております。



## Ka6-E 96の思い出

1997年卒 赤瀬正洋

今は金沢に住んでおり、家族で芦原温泉旅行に行った帰りに、ふと思立って福井空港に寄り、20年以上前にもなる学生時代を思い出していました。偶然にもその週に窪田先輩から今回の記事のお話をいただきました。

私が入部したのは平成5年（1993年）の春でした。入学した際、田辺のキャンパスに飾られていたASK23 AION IIを見て入部しました。

当時の同志社の田辺格納庫にはASK23 AION II JA2354（以後ASK23と表記）とKa6-E AION JA2096（以後Ka6-Eと表記）の2機がありましたが、同期の中ではやはり新しく見た目もシャープなASK23の方に人気があったように思います。私もその一人で、早く一人で乗ってみたい、ASK23に乗れるのはいつになるのだろうかと思いながら、合宿ではASK13（大工大のJA2108や名大？のJA2392）に乗る日々が続きました。

ちなみにうちのASK13 Aeolus JA2256は入部当時見たことがなく、先輩に聞いても多くを語ってもらえませんでした。後に“スーパーにごろ”（256）として帰ってくるころには、なぜ今まで見ることがなかったのか（北海道での出来事）をやっと教えてもらえました。

合宿以外の時は格納庫で整備をしていましたが、最初はKa6-Eにはほとんど触れさせてもらえませんでした。過去の先輩たちからKa6-Eを大事にするという心が代々受け継がれていたからだったと思います。

初めて単座機に乗れたのは2回生の時で、関学のka8でした。そのあとに乗ったのはASK23で、それからかなり後になってやっとKa6-Eに乗ったと記憶しています。というのも、その頃は合宿

にASK23は持っていくが、Ka6-Eは毎回を持って行っていませんでした。理由をはっきりとは覚えていませんが、乗る人が少なくなっていた（他大学の人は乗せるのが禁止されていた）ことと、トラックへの積み込みや組むのに時間と人が足りなかったためだったと記憶しています。そのため、逆に希少価値のあるKa6-Eに乗りたいたいという気持ちが徐々に強くなってきました。他大学のみならず、一回でいいので同志社のKa6-Eに乗ってみたい！立命や龍谷が持っていたKa6-CRと違って、エレベーターが全部動くのがかっこいい！など言われることが多く、Ka6-Eに乗ったことがあることに誇りを感じるようになりました。また、その気持ちは先輩が出る全国大会にクルーで参加した時にも改めて感じました。当時全国大会では慶応のディスカスや早稲田のSZD55、名大のASW19など珍しい機体もある中で、それ以外の出場機の8割方がASK23で、うちのAION IIもその中の一つでした。たしか記憶では当時信州大がKa6-Eを持っていたように思いますが、同志社のKa6-Eは他にはない綺麗さ、美しさがありました。それでいて、ASK23と滑空比は変わらないというかっこよさもあり、一段と好きになりました。

私のKa6-Eでのフライトで一番記憶に残っているのが、木曾川で滞空した時のことです。ASK23に比べて弱い上昇気流でも上がれる特性を生かして粘りながら滞空していました。徐々に条件が良くなり、どんどんあがっていきました。見慣れた木曾川周辺の風景も高度が高くなると別世界に見え、いつも西側に見える養老山脈と同じ高さにまでなってきました。その時ふと思ったのが、あの養老山脈の向こう側には何があるのだろう

うか？見てみたい！ということでした。養老山脈の向こう側見るために、必死にサーマルを捕まえて上がり、高度はどれぐらいだったか記憶にはありませんが、ついに見ることができました。そこで見えたのは・・・、さらに奥につながる山々でした。少しがっかり、いや、かなりがっかりしたことを今でも覚えています。みんなが見たことのないものが見えた！と自慢したかったのに、見えたのは別の山々。地図からしても山しか見えないはずで、冷静に考えると当たり前のことなのに、別の町が広がっているのではと妄想していた自分が少しはざかしくなりましたが、本当に記憶に残るフライトでした。1時間ほどのそのフライトを **Ka6-E** でできたことを今でも本当にうれしく思っています。

結局私は全国大会には **ASK23 AION II** で出場しましたが、今思うと **Ka6-E AION** で全国大会に出るという選択肢もあったのかなとも思いますし、もっと普段から **Ka6-E** に乗っておけばよかったと思っています。

今は新しい **ASW28** も導入されていますが、**Ka6-E** も現役のみなさんには大事に扱ってほしいと思います。

過去の先輩方が数ある機体の中から **Ka6-E** を選んで購入し、あんなにまで代々大切にしてきたことを誇りに思います。

現役の時は私も特にそこまで思わなかったのですが、同志社の航空部はやはり長い歴史と過去の先輩方の上に成り立っているのだと改めて感じます。ありがとうございます。

今後も現役のみなさんが、楽しい大学生活、航空部生活を送れること、そして同志社大学体育会航空部が末永く続くことを願っています。

(2017年大野)



## Ka6-E との思い出

2011年卒 小倉 さおり（旧姓川又）

Ka-6E JA2096(以下 96)とは今から 10 年前の 2007 年 4 月、格納庫で出会いました。グライダーに出会って 10 年経つのか…と思うと、とても感慨深いものです。

96 との思い出はたくさんありますが、今回は特に印象深いエピソードを綴っていききたいと思います。

入部した当時は、夢であった航空整備士になるための勉強が少しでもできたらいいなと思っていましたが、まさか、格納庫の片隅に羽布が破れ、埃を被って眠り続ける「ハンガークイーン」(立命館 OB 上河氏命名)を整備して全国大会に出場することになるとは考えてもいませんでした。

96 との思い出を振り返り、特に思い出に残っている出来事は、2008 年 8 月 24 日、96 を復活させて最初の耐空検査のことです。初めて 96 が飛んでいるところを見た時の感動、とりあえずやり切った…という達成感はもちろん忘れられないのですが、耐空検査直前に起きたパンクが私にとって今でも忘れられない出来事です。

96 を復活するにあたり、『全国大会に向けて予備用タイヤ一式を準備した方が良いのではないか?』という話が監督からありました。しかし、タイヤ一式を購入すると高額であり、限られた費用の中では難しかったこと、また大会期間中にタイヤ一式を変えるような事例が少なかったことから、タイヤ一式を購入せず、パンクした時のためにチューブのみ購入しようという決断を下しました。そして迎えた耐空検査当日、事件が起きました。次第に天候が悪くなっていく予報の中、急いでトラックから機体を降ろし組立、タイヤに空気を入れ、R/W エンドから運ぼうとした際、私と田

口耐空検査員の目の前で、機体がプシューと言わんばかり下がっていききました…頭が真っ白になりました。機体を調べると、バルブが根元から壊れてしまっていました。その時点では、他の機体のタイヤを借りることができれば何とか耐空検査を通すことができると思っていました。しかしながら、田口耐空検査員に見て頂くと、96 のタイヤは特殊で、木曾川にある機体の ASK13、21、23 とはサイズが異なり、ディスクスのタイヤでないと合わないとのことでした。その瞬間、私は絶望感に襲われました。というのも、耐空検査当日は先輩方が大会の経歴を溜めるためにはギリギリの日程であり、さらに自大学だけでなく他大学の OB も 96 の復活を見るために駆けつけてくれていたからです。結局、田口耐空検査員の計らいにより、大野グライダークラブからディスクスをけん引してきて頂き、タイヤを借用させて頂くことになりました。この時、けん引だけでなく、ディスクスからのタイヤ外し、再取り付けなどを大野グライダークラブの方々にして頂くなど、かなりご協力頂いたおかげで、無事に耐空検査を実施することができました。

次に思い出に残っている出来事は、念願であった私の 96 での初飛行のことです。その日は、耐空検査から約 1 年後の 2009 年 9 月 18 日に訪れました。自家用実地試験を目の前に控え、ひたすら教官同乗で科目練習をする日々の中でやってきました。『川又も 96 に乗ってみるか?』と言われたとき、まさかこのタイミングで 96 に乗せてもらえるとは思っていませんでした。一方で、先輩方から『サーマルが分かりやすい機体だけど、スピンに入り

やすいから気を付けて』とも言われていたので、いざ搭乗となると少し緊張しました。整備に多くの時間をかけ、愛着のある機体。そして、前年度の全国大会での重田先輩と岩井先輩が団体戦で入賞した機体。その憧れの機体に乗れるとなると、ドキドキが止まりませんでした。そして、全国大会で皆が下りてくる中、一人長く滞空していた重田先輩の姿を思い出し、私も 96 とできる限り長く一緒に空を飛んでいたいと思いました。

そしていよいよ 96 での初飛行。バラストを積み、パラシュートを背負い、クッションを入れ調整し、私が乗った機体の発航順がやってきました。『同志社 6、準備よし。』コールを入れると共にドキドキが最高潮に達しました。そして、索が動き始めた直後、初期曳航速度が速く、加速と同時に足がラダーに届きにくい状況に陥ってしまいました。これまでこのような状況になったことがなかったので、びっくりしましたが、何とか足が届いたのでラダーを操作でき、事なきを得ることができました。身長が低い私は、日頃からクッションを何枚も背中に入れて飛行していました。他の機体の時は多少加速が早く、身体を後ろに持たせていかれても問題ありませんでしたが、96 は少し寝た姿勢で乗り込む必要があり、更にシートがツルツルしているので、加速により身体が持たていかれた時、重ねていたクッションがずれて身体が後ろに下がってしまったのです。この時以来、私はグライダーに搭乗する前には、ピンと足に力を入れ、後ろに力がかかってもクッションがずれないか必ず確認するようにするようにしました。更に、大会の時には、絶対にクッションがずれないようにクッション同士を固定した専用のクッションを使用するようにしました。この専用のクッションに

は、大会前に後輩達がメッセージを書いてくれ、飛行中の心の支えとなりました。

このようなトラブルもありましたが、無事に初飛行を終えることが出来ました。初めて 96 に乗った印象は、『舵の効きが良くサーマルでリフトされるのが分かりやすい ASK13』でした。舵を切った時の機体のレスポンスが早く、機体が軽いので、飛んでいる感覚は ASK13 に近く飛びやすいと感じました。そして、サーマル入ると、機体が持ち上げられる感覚が他の機体より分かりやすく、片翼だけサーマルに入った場合もすぐ傾くので分かりやすいと感じました。整備をしているとき、操縦桿を動かすとガクッ、ガクッとついてくるため心配だったバネ式のトリムは、思った以上に使いやすく速度が安定するので、この少し寝そべった姿勢といい、長時間飛ぶなら楽だろうなと感じました。初飛行を終え、3 月の全国大会に出場できるなら、96 で出場したい！という思いが更に強くなりました。

そして、もう一つ思い出に残っているのは、全国大会に向けた 96 でのフライトです。

無事にライセンスを取得、東海関西を突破し、全国大会出場が決まり、96 で出場することになりました。しかしながら、入江先輩、同期の竹山も飛行経験を溜めないといけない中、3 番手の私。木曾川で条件の良い日は多くなく、ひたすら飛行回数を増やし、経験を溜めました。それでも、11 月末の EVE 合宿終了時点で、経歴が 20 分近く足りない状況でした。12 月上旬のトレセンでは、けん引ドライバーの人数の都合上、96 は妻沼には持っていけないことになり、土日に大野か木曾川に行行って残り 20 分を何とか溜めないといえない状況に陥ってしまいました。

そんな時に限って、土日は天気が悪く雪の予報…。結局、年明けの名大合宿がラストチャンスとなってしまいました。年明け早々、一人でけん引して行けないので、同期の朝日に協力してもらい、二人で名大合宿に参加することになりました。名大の計らいもあり、無事全国大会の出場経歴をギリギリで溜めることができました。帰りは雪。無事に経歴を溜められたという安堵感に浸りつつも、大粒の雪の中、緊張しながら、96をけん引して帰ったのは良い思い出です。

そして迎えた全国大会。3番手ということもあり、2回のフライトでしたが、復活させた96で全国大会に出場したい！という夢を叶えることができました。ただ、ギリギリで何とか溜めた経歴ではやはり話になりません。今思うと、経歴を溜めることだけで精一杯になっており、重田先輩の残してくれた思いを継ぐことはできませんでした。私のフライトでは96が全国大会で活躍する姿を見せることはできませんでしたが、これからも活躍できる機体であると思っています。風があるときは、まるでホバリングしているかのように見えるほど進みが悪い機体ですが、乗りこなすことができれば、弱いサーマルでも上がり周回し、ハンディキャップもあるので、スタンダード機と互角に戦える競技機だと思います。競技機としてだけでなく、前述した通り、リフトされるのが分かりやすく、弱いサーマルでも上がる機体なので、木曾川でソアリングの練習をするのにも良い機体だと思います。また、フライトだけでなく、機体の構造がシンプルなので、機体係(特に13係)が勉強をするのにもとても良い機体なので、これからも96をうまく活用してもらえたら嬉しいです。

今回、96の導入から50年という節目の年であるのを知り(子育てに翻弄されており、すっかり忘れておりました…)とても嬉しく思います。50年という節目の年を迎えられるのは、諸先輩方が導入から大切にしてくれて下さり、そして復活に際し、資金面を含め援助して下さいのおかげです。心より御礼申し上げます。また、学業との両立で忙しい中、活躍する機会が少ない96の整備を毎年行い、大切にしてくれている後輩達にも感謝しています。そして、96の復活・全国大会出場にあたり、いつも側で支えてくれた同期、一緒に活動していた先輩・後輩、いろいろご助言頂いた教官には特に感謝しております。一緒に活動してくれた仲間がいたからこそ、最後までやり遂げることができ、96で全国大会に出場するという一つの夢を叶えることができました。今回96の復活を通し、様々な方との出会いがあり、自大学だけでなく他大学の先輩方からも愛されている機体であることを知りました。皆から大切にされている96は本当にとても幸せだと思います。ASW28との兼ね合いもあり、96は年に数発しか飛行の機会に恵まれない状況ですが、これからも皆から愛され、大空を飛び回り、活躍していくことを願っています。

## アイオーンと私

1969 年卒 谷川 英夫

1965 年に入学し現在 72 才です。アイオーンが今年 50 才になることに気が付きませんでした。

アイオーンとのきっかけは、3 回生のとき機体購入係を任命されたのが始まりでした。役目は部員にノルマを決めて集金をしました。

アルバイトは時代祭り、葵祭り、岩戸山（祇園祭り）大学入学試験の立会人、ガソリンスタンドにて給油掛もやりました。

多数の先輩に協力いただき、小野部長は大学に交渉して機体費用半額の借入金を引き出していたのだと聞いております。

皆様の協力があって Ka-6E は八尾空港に入荷し耐空検査を受けました。

Ka-6E に選定された経緯は高性能と多くの世界選手権実績もあり航空部創立者で学連訓練部長の牧野先輩の後押しで決まったようでした。

1968 年当時最高滑空性能のグライダーで西ドイツのアレクサンダーシュライハー (Alexander Schleicher) 製の究極の木製グライダーと言われた Ka-6E の印象は優美、知的、気品がありスパンが長くスーパーカーのようでした。

後日お披露目と命名式が明德館前で行われ小野部長が『ギリシャ時代における哲学の概念で、「永遠の時間」を意味する言葉』アイオーンと命名されました。

アイオーンの初合宿は福井空港で、テストフライト後にビックサプライズが起きました。

60 年近く同志社大学航空部に愛情を注ぎ続けていただいている窪田コーチからアイオーンの初フライトの指示を受けました。

操縦出来る喜びと不安が錯綜し楽しむ余裕はありませんでした。着陸後もしばらく興奮していました。

次にアイオーンの操縦は第 19 回日本学生グライダー競技選手権大会での 3 度のフライトでした。季節はクリスマス頃で大変寒くストーブで暖をとりながら聞いたクリスマスソングが耳に残っていました。会場の妻沼滑空場は空港合宿とは違った素朴で粗けずりでした。

競技前、作戦を立てましたが私の技量が未熟で実行できませんでした。1 度目のフライトは利根川堤にあたった気流をテルミックと思い高度も考えず素早く旋回しましたが捕らえられず着陸をショートしてしまいアイオーンを泥で汚してしまいました。

2 度目は周回コースから進入して高度が高すぎてダイブも忘れて茫然自失になり、北尾教官から無線でダイブを開けろと大声で怒鳴られて、やっとダイブを開き、後は得意の失速着地を行いアイオーンには大変な恐怖を与えてしまいました。

3 度目のフライトが最後と決めていました。ウインチによる上昇も周回が終わって高度が低くて確実にショートする状況でした。ランウェイは 1 度目と反対からのアプローチでした。アプローチは長くフラットでしたので、以前見たピッケをとっさに思い出し、これしかないと決断をし、地面すれすれまでスピードを上げてここと言うタイミングで機体を引き上げて地面を滑るよう滑空し無事着地点に戻りました。又アイオーンにはスリルを味あわせてしまいました。こんな状況だったので私の成績はよくありませんでした。

アイオーン本当に有難う。最後になりましたが関係者の皆様に感謝いたします。

## 私の JA96 号機体験

1989 年卒 大野 剛嗣

僕が最初に JA2096(以下 96 と略します)に出会ったのは確か 1 年生の冬の時期だったと思います。オーバーホールから戻ってくるということで、香里の格納庫に集合し受領の立ち会い手伝いをしました。

これまでの合宿では骨太な鋼管羽布張りプラスチックのモノコックボディーは見慣れていましたが、クリーム色の 96 を目の当たりにして、木製モノコックボディーとはこんなに滑らかで美しいものかと思いました。ちょっと華奢だけど可憐なお嬢さまという感じでしょうか。今でもはっきり覚えているのは、三整の島崎さんが「この機体自体は古いが、ちゃんと整備すればあと 20 年はもつから大切に扱うように」と言われたことです。それからもう 32 年以上経ったわけですから、グライダーってホントにすごい乗り物ですよ。それからしばらく陸送用の胴受けやドーリー等、96 用機材の整備が続きましたが、いつかはこういう機体に乗れるのだろうなと思いながら楽しく作業していました。

オーバーホール後、初代の機体係は 1 年上の原田さん、僕らの代では浮田君でしたが、二人とも本当に大切に気持ちを込めて機体に接していました。合宿や大会では、僕は翼端出しをやりつつ、先輩方が 96 を乗りまわしていましたが、特に廣田さんが狭いコックピットの中で帽子を前後逆にしてかぶり、暑そうに飛んでいた姿が印象的でした。96 が飛ぶ姿を見て改めて感じたのは、同じ Ka6 でも CR とは全然違う、気品が漂う特別な機体・なんだなということでした。

僕自身が初めて 96 に乗ったのは確か 3 年の冬の木曾川合宿でした。単座機ではすでに関学 Ka8 に

は乗っていましたが、地上慣熟中に狭いコックピットで思ったのは、「これは今までの練習機でない」ということでした。レースをするための特別な機体、もちろんテールヘビー機に乗ることも初めての経験でしたが、そういうことも含めて、この 96 に乗れることが自分にとっても特別な事と感じていました。

ウインチ曳航では、軽くするすると上がる軽快感、噂通り成型板の隙間からはっきり見える地上の景色、しばらく心地よい重力を感じているとあっという間に離脱高度に達していました。滑空に入ると想像以上に滑らかで、ASK-13 と比較するとまるで絹の上を滑っているような感触です。聞き慣れたザーザー音がしないので、今速度は？と最初はちょっと不安でした。しかし、96 ではオーディオパリオが鳴り響き、不安はパッと消え去り、上昇気流をつかもうと戦闘モードにすぐにスイッチが入りました。いつもならズブズブと降下するだけのところが、96 なら下から突き上げる上昇気流をまともに感じ、主翼のミシミシ音でそれが確信に変わるともう夢中で飛んでいました。確か初 96 でいきなり C 賞を取ったように思います。

しかし気を付けなければならないのは、着陸です。テールヘビー機は接地時の 2 点姿勢がシビアです。初飛行では無事無難にりましたが、その後の 96 経験では 2 回ぐらいは 3 段跳びとなり、翼端取りを置き去りにしたように思います。

可憐なお嬢様ですから、最後まで気を抜かないことが 96 乗りには必要です。

# 私の Ka6-E “AION” の思い出

1983 年卒 坂田 博

## ◆はじめに

2018 年 2 月初旬に窪田先輩から E メールが届き、「Ka6-E AION」（以下 96 と記す）の思い出等々の原稿を書いて欲しいという依頼があった。今年が 96 が初飛行以来 50 周年になるという。文才に自信は無いが断るといふ選択技は私にない。何故かって？学生時代や OB になってからも窪田監督は厳しかった記憶しかないの。

さてどうしたものか。卒業してから何十年も経つので 96 に関しあまり記憶が残っていない。考えた結果、まずは学生時代に使っていたフライト LOG ブックがどこかにあるはずということで探し出し記憶を辿ることとなった。

## ◆96 との出会い

96 との出会いは、入学後の新歓。今出川校内のどこかは忘れたが機体が展示してあった。先輩達が機体の前に陣取り、しきりに勧誘をしていた。飛行機しか見たことが無かった私は、こんな小さな物体に乗って空を飛べるのかを思ったことだろう。地上に展示してあった 96 に乗ったかどうか覚えていない。

## ◆初搭乗

2 年生の冬 木曾川ウインチ合宿。他校同期も単座に乗り出しているし、ASK13 でソローもそこそこ飛んでいるのでそろそろ 96 に搭乗したいなと勝手に思い込んで、合宿に望んだ。今の宿舎とは違い旧宿舎は学生の寝る場所と教官部屋はガラス障子一枚。学生の就寝時間以降でも教官部屋からは色々な話し声が聞こえる。「〇〇の操縦は×」とか「〇〇は明日ダミーしますか」とかの声が聞こえるが、「坂田に 96 乗せるか」という声は聞こ

えてこない。自分の思いと実績が合っていない欲求不満気味の 5 日目の朝 ASK13 でソローで飛んだ後、土田教官から 96 の飛行規程を読んでからシート慣熟の許可がでた。

土田教官から「初期ピッチアップするので、しっかりコントロール（少し押え気味で・・）しなさい」とアドバイスがあり、心臓がバクバクする中、昼前にラインアップし、準備良しで離陸。曳航中や進入中なにか指示されたか覚えていないが、着地後の地上滑走で

相当蛇行したような記憶は鮮明に残っている。翼端取りがみんな逃げていく姿が脳裏に焼きついている。機体が停止したら滑走路に対して横を向いていた。“壊さずに降りてこられた”が第一声。機体から降りて土田教官のところまで駆け寄って飛行後の報告をしようとしたら“わかっているよな。ウインチタッチ行ってこい”ランウエーの先輩・後輩の視線を感じながら堤防上をウインチまでの往復走ってきてそこで初搭乗は終了。離脱 330m で 7 分飛んでいたのだからやっぱり性能が良かった。総発数 96 発目、機体番号を同じだったのは何かの縁かな？



## ◆飛行機曳航初搭乗

4 年生 春の福井合宿で飛行機曳航初搭乗した。

ウインチを含めても3回目。同立戦の選手となるべく技量確認と経験積みで搭乗できたのかな？WT レリーズしか付いていないので曳航索が絡むと自然離脱してしまう。低高度での索切れは最悪と先輩たちから聞いていたので出発前から超緊張気味。出発の合図と共に機体姿勢の維持に努めるも、技量の無さかふらふらしっぱなし。地上では“へたくそ”と笑っているだろうなと想像しつつ着陸だけはと気合を入れて軸線をあわせ、速度セットし、滑走路を逸脱せずに無事飛行完了。この程度しか記憶が無い。

その後11月の同立戦で2回搭乗しているが、離脱後自由滑空して着陸。滞空した記録は無し。曳航機の北尾教官から“いい加減にしっかり付いてこい”と無線でしかられた記憶があるが、いつの時だったかはさだかでは無い。



福井空港での初飛行機曳航

#### ◆96 燃える？

毎年11月だったと思うが学園祭“同志社 EVE”の時期は格納庫のある香里グラウンドに集まって機体整備合宿が行なわれていた。(従って学生時代学園祭に一度も行ったことがない) 宿舎も格納庫と同一敷地内にあるので時間を気にすることなく作

業が出来る。

96も毎年整備と称して分解される。主輪ブレーキは単なる鉄板をタイヤに押し付けるだけの構造で、結構磨り減るので毎年交換が。テールもスキッドタイプなので、スキッド部分の肉盛り実施。整備は先輩の指示で作業をするわけであるが、時期は忘れたが、主翼の羽布補修をする作業があり、確か夜で気温が低かったので羽布の乾燥にドライヤーを使うことになった。作業自体は簡単なので女子1年生にさせていたところ、「先輩、煙が出てきています」という声が突然あり、私を含めその場にいた者が駆けつけると羽布が焦げていた。すぐ消しとめて事なきを得たが、貴重な機体を消失させなくてよかった。

実は羽布を燃やした張本人は、現在の私のワイフです。

#### ◆最後に

卒業までに96へは、搭乗9回 飛行時間：1時間39分でした。(内飛行機曳航は3回 46分)。結局グライダーの醍醐味である滞空、距離飛行というものを味わわずに卒業している。

最新鋭の単座ソアラーと比べると、お世辞にもスマートとは言いがたく、また滑空性能も30そこそこで高性能複座機にも劣る。でも過去は世界選手権で戦っていた機種だし、木製モノコック胴体、木製羽布張りの翼など職人さんが精魂こめて作ったグライダーを今後も大切に使って行って欲しいと思ひペンを置きます。

## AION 写真集



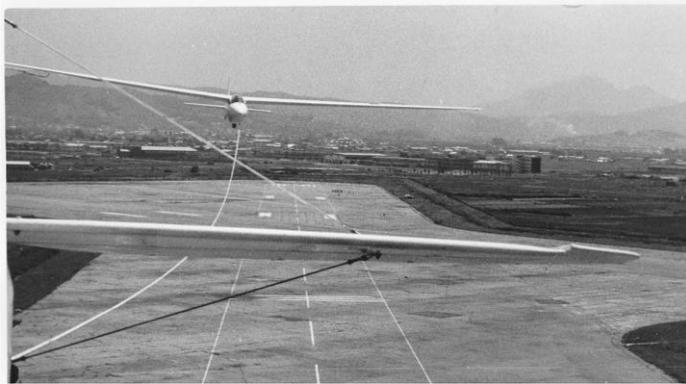
写真上から、  
初飛行（耐空検査）を前に学連格  
納庫（八尾）で安全祈願  
式辞を述べる小野部長。

二枚目以下順に、  
御神酒を受ける牧野伊兵衛学連訓  
練部長

曳航パイロット北尾直敬教官  
主将谷川英夫君

命名式前なので、コクピットの下  
にAIONの文字は無い





初飛行（耐空検査）  
R/W31 から離陸  
パイロット（耐空検査  
員）は堀川 勲氏



検査飛行で八尾市上  
空を飛ぶ



Ka6-E の 2018 年 4 月 17 日現在  
総飛行時間 761 時間 15 分  
総飛行回数 3671 回



2009年3月全国大会

プラスチック機に混じってスタートを待つ。

どんなに遠くても、多くの他機に囲まれていても、決して見落とすことはないAION。

その気品あるシルエット……



格納庫の前で新入生向け  
分解・組立の実地学科