

Gliding



新機購入にあたり

青 木 謙 三 郎

我々航空部の長年の悲願であつたH-123ソアラ機がこの程購入実現化され、この目標に到達出来たことは、すべての部員による一致団結による成果であることと、誇りを持つている。又、O・B諸氏、学校側の多大な援助のあつたことも忘れてはならない。計画から購入迄、実に二十八ヶ月、部員総出のアルバイトに次ぐアルバイト。航空部兼アルバイト同好会と皮肉つたこともあるが、今迄、すべてというすべてを学連に頼つて来たことに対して、当然我々は、いつまでも何から何迄頼つたり（学連に）他人のふんどしで相撲をとつていては部の発展は望めない。学連が、高度の技量を有する者のみを選拔し、より高度の技量を身につけさすという段階に來ている。現在、そこ迄到達出来る者の養成は、当然各大学単独によらねばなくなつていゝと考へられた。こうした面、購入計画当時、セコカソアラが大いに迷つたものであるが、現在はソアラが主要機体になりつつあるところを見て、当時の先輩諸氏の判断のよさを今さらながら見なおす次第である。

我が同志社大学航空部は新機購入と同時に新しい活動が始まつたわけである。数年前迄は蒼空を突き切つて素晴らしい世界へ辿りつくことを夢に見たにもかかわらず、四年間をバチンコで過ごされた先輩も数多くいた。そんな状態をいつまでも残さないよう当時の先輩諸氏が、自分達を犠牲にして購入を計画して下さつたことを、我々は忘れることが出来ない。ソアラともなれば取扱いはそれこそはれものにさわるようなつもりで行かねばならない、といつて純白の機体をそのままいつまでも残して格納庫内に眠らせるようなことであつてはならないことがモットーでもある。維持の問題にしても、今後はこれ迄よりも更に経済的な面で苦しいところがあると思う。しかし全部員がやれば出来るという自信は出来たと思う。部活動に於て協力ということが最大の条件であり、その成果が今度の新機購入であることは誰れも疑うことのない事実であらう。新機による滑空練習など行く行くは記録会等と、夢は八尾に高松にと向いている。全部員が大空を自由に羽ばたきたいという希望が今や実現されようとしている。我々は最後にこの新機購入に絶大なる御援助と御配慮下さつた各方面の方々に感謝の意を表すると共に、次代の担い手として覇氣せんことを誓う次第である。

新機体についての紹介

萩原式 H 23-C 複座滑翔練習機

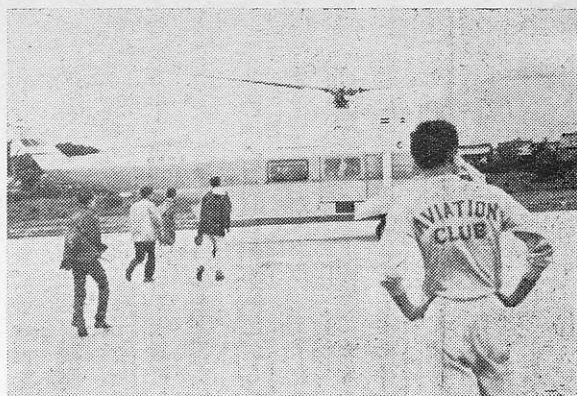
最良滑空比	22.6 : 1
同上の場合の速度	79.5 Km/H
✧ 沈下速度	0.97 m/s
最良沈下速度	0.87 m/s
同上の場合の速度	66.3 Km/H
失速速度	56.2 Km/H
ウインチ曳航速度	130 Km/H
飛行機 ✧	130 Km/H

尚、上の表は標準搭載重量（パラシュート無し）の場合であるから
最大飛行重量時の場合は、上記の数値に 0.5～0.6 % 増しとなる。



バイトの

経過



3 5.10. 4 北野神社 19名
 10.11 春日神社 21名
 10.22 時代祭 19名
 大丸アルバイト
 24名

3 6. 2.12 入試(同志社) 13名 1日400円
 入試(立命) 5名 400円
 祇園祭 28名 700四
 上御霊神社 12名 450円
 時代祭 30名 800円
 大丸アルバイト



3 7.10. 1 北野神社 6名 500円
 10.13 春日神社 9名 600円
 10.14 高松神社 15名 600円
 10.14 吉田神社 (雨天中止)
 10.22 時代祭 16名 800円
 10.29 大掃除 1名 800円
 11. 6 日本模型航空連盟
 2名 800円
 11.20
 ~25 大丸 10名 400円

ヘリコプター試乗会

六月三日（日）我々は鴨川の堤防にある小さなグラウンド（出雲路橋北詰）に仮設ヘリポートを設け、日東航空のジェットヘリコプター・シコルスキーS-162による京都市上空試乗会を催した。これは新機体購入準備金調達を目的とする一連のアルバイトの一つとして行つたものでした。我々はまずその企画の面白さに飛びついた。しかしすでに関西航空が琵琶湖上より京都市上空遊覧飛行を行なつており、大人千五百円、小人千円、距離にして二十㎞程の我々の遊覧飛行はたして太刀打ち出来るであらうかという懸念が残つていたが、京都に住む者にとつて、鴨川の堤から飛び立つという事は、自分の家の庭先から飛び出つても同然の気軽さ、手軽さであり、大型ヘリコプター・シコルスキーS-162の魅力とあわせて十分いけるとにらんだ。そして我々は「上空眺望日本一は何処か御存知ですか？ それは貴方の住んでいる京都です。」と銘うって、宣伝、チケットの発売にのりだした。飛行コースは二つに分けられ、第一コースを東山方面、第二コースを嵐山方面とした。時は五月二十七日（日）とされたのであるが、生憎の雨で

六月三日（日）に延期された。この間キャンセルされる数も相当出てくるしまつ。又しても三日当日は朝から雨に見舞われた。一、二日天候の具合がずれていたなら両日とも五月晴れのからりとして、絶好の飛行日和に恵まれていたであらうに。しかし、これ以上延ばす事は出来ず、雨天中を決定された。十二時三十分きつかりにS-162はその雄姿を我々の頭上に現わした。当日は遊覧客は勿論、鴨川を散策する家族連れ、アベック等の見物客で黒山の人だかりとなるであらう。そして必ずやスカートがめくれて、あられもない光景が続出するであらう。ひよつとしたらヘリコプターのやつふらふらと墜落でもしやあしないかと、密かな期待と、一抹の不安を寄せていた我々であつたが、さて、すぐに客を乗せて飛行に移り、ぐいと力強く浮いて爆音高く雨の中に消えてゆく姿は爽快そのものであつた。傘もさせず全員濡れ鼠の我々のみじめさよ！ めくれたのは受付のピラと傘。乗客にも足下を気にして乗ってもらわねばならず、上空よりの視界もほとんど利かなかつたであらう最悪のコンディションとなつた。しかし飛行はまずスムーズに行つた。我々の学長も乗つてくれたのはうれしかつた。多勢、あれが学長かいと初めて拝顔に及ぶしまつ。決して我々の視界が雨に霞んでしまつたわけではないのだが。雨天中の飛行にもかかわらず、当日券の案外に売れたのは予想外だつた。鴨川沿いの道は天気の良い日は日曜日ともなると、相当数のドライバー達

が通るので、もつと当日券が売れたであろうに。返す返すも天気
の事が残念だった。結局この試乗会は天候に恵まれず失敗に終つ
たが、色々な経験にはなつた。チケットの販売も思うようには行
かず、随分苦労したが、採算はぬきにして、我々の得た一番大き
なもの、この美しい古都、京都の空に、我々の大空へのあこが
れと夢を飛び上らせる事が出来た喜びだろう。将来きつと、雨の
六月の日曜日に、びしょ濡れでS-162の発着を見つめていた事も
あつたつけ、となつかしくなる日が来るであろう。

今後の計画

- 一一、一一 全国大会 河口氏（一部の部）出場
- 一一、一二 中研一期集合
- 一九と二六 中研 青木、丹羽、近藤、窪田 合宿
- 二〇と二五 大丸アルバイト
- 二七と二九 招待 飛行

新機体によせて

上級生ならびに、下級生の今後の新機体の維持、運営、ならび
に合宿に対する意欲はことばで表現すべくものもないほど、フア
イトを各個人が持つて、日々の努力をおしまないでいるつもりで
す。

毎日、三講時、二キロメートルのランニング、体操、平衡運動、
を欠かさず行い、身心共に健全な状態で、合宿中バテナイ程度に
かつ、技量的調子を、ノーマルに保持しておくためにやつていま
す。

しかし、今回のイオラス号を使用した最初の合宿においては、
もう一つ活気がなく、積極性がみられなかつたとの声もあり、反
省が望まれます。新機体に対する上級生ほどの感激を、下級生が
もたないにしても、今後の合宿等クラブ活動としての充実のため
に、各個人の意識の昇上を望み、努力を望みます。

我々アコガレの大空のもとに!!

23 C 塔乗記

丹羽正 近藤 甲平

フアイター窪田が眼をやられて——恐らくガイラー掃除のバイトで鉄粉が片方の眼に入つたんだろうが——同志社では初の他校遠征に出陣出来ないという他は何事もトントン拍子で計画が進み、弘中教官をはじめ西部の連中が同志社のフアイトに驚ろかされたと云われているあの小倉合宿。この時のH-23C塔乗記を、もうコタツの入っている近藤の下宿で綴ってみる。

何しろよく歩かされました。夜汽車で疲れた体にムチ打つてドコドコ田舎道をグツと漆い顔の黒田教官を先頭に魚帽の列がヨタヨタと続く。「まだですか？ 教官」「もうすぐだよ。あそこに見えている山の麓だ。」一同ガツクリ。やつと、農家を改造して合宿所にしたという立派な西部支部宿舎に落ちつく。数時間をまどろみ、再び飛行場へ。練習するつもりであつたが——しかと思ひ出せないが——気流の状態か何かで練習出来ず、その日は休むことができた。

最初はこの合宿中使用するはずだった、H-23Cも、九州工大の都合で、同志社だけの単独合宿では使用できないことになった。一同ガツカリしているところへ、九州工大との合同合宿という形でCに乗れる様に弘中教官が取り計らってくれた。

六月二十二日、この日がCに乗った最初の日であり、23Cが飛行するのを最初に見た日である。

クリーム色の機体が、六月にしては珍らしく晴れた曾根の空にスーと浮び上り、周防灘を背景にゆるやかに滑空する。海をながめて滑空するグライダー。海を背景に飛ぶグライダー。こういう風景は年中大阪の煤煙にけむつていて、海から随分離れている八尾では見られぬ事であり、一種変つた感激を受けた。

さてこのへんでH-23Cの性能について述べその後で塔乗記を書くことにする。

翼巾は十四メートルで23Bより一メートル近く長くなり、全長、全高ともに短くなつて外観は23Bよりよほどスマートになっている。最良滑空比は二・六、失速速度は五七km/H、だからやま鳥ばかり乗っている我々には一度飛び出すと随分長い間降りてこないように思えた。当日は東風四メートルでうすい雲が上空を包んでいた。白旗が回る。ボンテイヤックが老体をうならせて前進する。数メートルの間はソリをする。急にスピードが入り機体がつつと浮く。浮いたとたん恐ろしい迎角で上昇しはじめた。

「ささえて!!」そう言うばかりしていた。この機体のリリースの位置は重心近くについているため、やま鳥とは逆にささえなければ迎角が大きくなりすぎて高度が取れないことになるのだ。あわてて操縦をおさえて上昇する。高度計は百五十を指す。「離脱用意!!」「もう少し待とう。」二百近くで離脱。離脱の時の何とリリースのかたかったことよ。少し索をたるませて離脱すれば良いらしいんだが、何しろ初塔乗の機体のこととて無我夢中で思いつき索を切る。ガッツと鋭い音がして離脱する。後はこちらの思うままに行きたいところだが、腕が未熟な上初塔乗の機体とあつては、そう云う訳にはいかない。後席の弘中教官の指示通り飛行場の東端の土手を越えて海上を直進する。眼下には小島を眺めながら旋回する。はやまどりと違つて良く利く、しかし離脱後機首が上り気味である。今までの機体よりB-23Cは機首を下げた様な滑空姿勢であるから、従来通りのつもりでやると、スピードがぬけるかもしれない。そこでタブを少しダウンにしてみた。今度は調子よく、速度計は六十五km/h七〇km/hのなかに止まっている。旋回、蛇行を終えて八十mぐらいから進入する。23Cは23Bと違つてダイブブレーキであるから、普通の滑空姿勢のままでも開いてもきき目がない。そこで七十と七十二km/hにスピードをつけてダイブを開くと機能を発揮する。ところがこの23Cのダイブのレバーは物凄く堅い。進入にはいつて「スポイラー全開」とレバー

を引いたつもりだったが、ビクともしない。もう一度思い切り引張つた。「ガーン」と機体が壊れた様な凄惨な音がしてやつと開いた。音も凄いが効めも凄いい。でつかいつけもの石をかかえて泳ぐごとく、たちまち地面が近づいてくる。あわててレバーをもどす。こんどはほとんど抵抗らしい抵抗もなくスツとしまつてくれた。はじめの堅さを破ると、あとは素直なんだなあと一人ニヤツと笑う。高度十m足らずでスポイラーを閉じたんだが、スピードがある為と性能が良い為に目標としていた接地点は五、六十mも後方となつてしまつていた。

さて、以上が小倉宿舎でのC塔乗記であるが、何しろ少ない塔乗回数と、まだ未熟な技術をもつてしては23Cの性能を満足に批評することは出来ない。そこで読者諸君よ。我々の愛機イオラス号に乗つてみて、その感触を味わつていただきたい。

……ゴモットモデス……



合 宿 記

岩 崎 俊 樹

幼少より空に憧れ、同志社大学航空部に入部以来八ヶ月、改めて感ずる事は、私達一回生は、一口に言つて、ツイているという事であります。例えばH123C購入の苦勞を全く知らない、入学して入った当部は、誇るべき伝統や実績をもつクラブであり、更に、パチンコを重視しないという事で、いきなりセコンダリーに乗れた事等であります。

四月三十日、それは私が初めて、大地から離れて大空を飛んだ日。H122にくらべて何か鈍重に見え、恐ろしく頑丈なヤマドリが、しかも複座で、何の苦もなくフワリと浮くのには驚く暇もなく終えた初飛行。とに角、この最初の合宿では、空という三次元の難かしさに戸惑うと同時に、それ以上にやり甲斐を感じ、又、合宿の楽しさを味わった。○○なるものを知ったのもこの時であります。全くこんな、味のある合宿は航空部員だけに与えられた特権だと、合宿する毎に思ひ次第です。

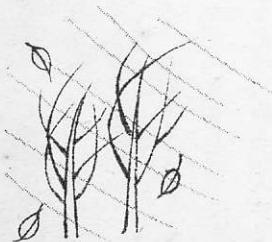
パチンコ練習、特に七月の合宿では、グライダースポーツの厳しさを大いに感じました。一人で飛べる魅力も、夏の河原での苦

しきには及ばないが、その存在価値は大いにある。十月には、待望のウインチ班合宿に参加しましたが、何か、単独合宿の方に、より緊張感というか、そんなものを感じました。こんな事を言つて睨まれそうですが、選考方法に研究の余地があるのではないか。技術面について言えば、常に痛感する事は、何と足の動きの鈍いことか。それに、これまで飛んでみて、出発して、着陸停止する事の容易でない事。全くグライダーという奴は……。

それにしても、色々な面で、充たされない生活をしている私達は合宿に飢えています。中級機をもっている立命と、上級機を所有する同志社の、合同合宿など、いかがでしょうか。

合宿を終えて一ヶ月もすると、滑走路が恋しくなります。先輩殿、よろしくお願いします。 THE END

……フレッシユメンのファイトに是非こたえるべきでしょう。お互に協力し、少しでも多くのチャンスを期待して……



八尾よろず

窪田昌三

私が八尾飛行場に初めて足を踏み入れたのは三十三年の秋も深まつた十一月七日、最初のセコンダリー合宿の時であつた。それから丸二年足繁く通い、飛行場の門を入つてあの一種独特のムードの中に溶け込むと、何かホツとした様な、俗界の煩わしさから離れた安堵感とここはまさしく俺達の世界だという開放感に包まれて安心する。あとはただ一週間の活気にあふれた生活があるだけなのである。

練習の一日が暮れ薄暗くなつてくる誘導路を、心身共に疲れて黙々と機体を押して帰り、晩飯を喰つてホツとした時に私はいつも格納庫の外に座り煙草を喫う。生駒が深い鉛色に沈み、今日も一日無事終つたと一日のあれやこれやを反省しながら、夕焼空に消えて行く紫煙をゴンヤリ眺めている時、私は云い知れぬ充実感で一杯になる。

都会生活に慣れ過ぎると自然に新しむ機会も少なく、従つて自

然に對してさほどの驚きや感激を感じなくなる。まして余程の閑人でもない限り良く晴れた夜などに星空を仰ぐということなどないだろう。私の家の近くでは煤煙などに汚された空は星の数も少ない。その点八尾に居る間は風呂への行き帰りなど澄んだ空気を通して心行く迄空一面の美しい星を見ていられる我々は、他の都會人に較べて幸福なのかも知れない。

二年生の頃私が道路監視について1・3に居た時一人の老農夫が、鍬や粗末な野菜をつんだ手押車を押して通りかかり一服かたがた腰を下して煙草を緊いながら私に何かと話しかけた。彼がまだもう少し若かつた頃この八尾飛行場を付近の村人の勤勞奉仕で大和川から毎日毎日砂利を運んで作つた話や、戦後進駐してきた米軍の話など、中でも私が最も興味を感じたのは天候の話であつた。彼によると信貴山脈のずつと右方の山に雲がかかると天気はくずれるというのである。それ以後私はよくその山々を眺め、雲がかかっているとその時の腰の曲つた深い皺のシヨボシヨボした目の老人の顔をフツと思ひ出し「天気がくずれるぞ」とつぶやく。

一月、二月の合宿になると朝洗面所の水桶の水をたたく割り、その破片の浮いた、手や顔の皮膚が裂ける様な水で顔を洗わねばならない。それがいやで朝沸かしたお茶で顔を洗つて茶かすをく

つつけていた奴が居た。そんな日の夜など喫茶店へ行こうと航空燈の下を通るとクルクル廻る光がピンピンに凍てついた空氣に凍つてしまつてまるで光の棒が今にもビュービュー音をたてそうなきがする。そして遂には凍りついた光線はハタと回締を止め凍つた重みに耐えかねてバシツと折れるのではないかと思う。冬のジンジンと底冷えのする夜あの航空燈をジツと見ていると本当にそんな気がしてくる。

これからの合宿は段々と寒くなる。

× ×

……夜の滑走路を歩くムードを味わえるあなたは本当に幸です。彼のムードに目標を定めて追いつきましょう。……

日記

石 元

熱

七月二十二日

暑い。暑い。二時に家を出た。八尾に四時前に着く。この合宿の第一目標は、ソロに出る事である。でないと中級試験の強化合宿に参加できないのである。集合して教官殿の訓示を聞くと、よけいに不安がつる。果たしてうまくソロに出られるだろうか？でも、やるだけやるさ。班長我が先輩加藤氏よろしくお願いしま

す。(支部ウインチ班合宿第二期)

八月一日

いよいよ八月一日に入つた。今日こそ、ソロに出るぞ！昨日末吉、渡辺等と共に約束をかわし、もし出られなかつたら、百円取られる。ファイト満々しかし不安も強い。昨日の成績は二回共「よし」。もう一、二回うまく飛ば出してもらえたらとうと内心、心まちにしていたが、午前中二三人出ただけで、小生はだめ。「さあ昼からが勝負だ」

夕方六時前。教官に呼ばれた。「それきた」待ちに待つた時が、遂にやつて来たのだ。そわそわして、ビストに帰る。自然と顔がほころんでくるのを、どうする事も出来ないほどうれしい。末吉、渡辺、園辺氏も帰つて来た。教官から、下からの記号や、索切れの時の処置を聞く。頭がカッカツして、すぐにはのみこめない。先発は末吉だ。しかし二、三米浮いたかと思うと、自動車がエンストしてしまつた。そのおかげで小生が先に飛ぶ事になり、実にあわてふためいた。点検を終り、教官の注意を、思い浮かべ、頭を整理した。どうか索切などはない様に。と神に祈り、度胸をきめて、「準備よし」と叫んだ。機は上昇し始めた。しかし地上に居る時よりも、機体が動き出したら、かえつて落着いた気持ちになつた。なんだか鼻歌でも歌つてみたいような気分になり、心が浮き浮きするのを感じる。第一、第二旋回も無事に終えた。不思議とポールゲージが真中にとまつている。直線に入るとちよつと余

裕ができ、この時とばかりに「ある事」を大声で叫んだ。実に爽快。スピード計は六十五km/hだ。これでよいと思つて飛んでいると、ピストで赤と白の旗を交叉して振つてゐる。スピード不足の信号だ。しかたがないから七〇にスピードをつける。進入旋回も不思議なほどに、うまくいったと我ながら、ちよつといい気持ち無事接地、みんなと同じように小生もニヤニヤして下りた。思つていたより落着いていたなあと、自分でも感心した。報告を終ると「おめでとう」と教官殿の握手。実に感謝感激の瞬間。思わずニタリ。

(初単独飛行)

八月十七日

いよいよ今日までの総仕上げともいふべき中級実地試験。「安全に離陸して安全に着陸して下されば十分」と試験官殿のお言葉。しかし指定地が気にかかる。うまく入れるだろうか？ だいぶ心配になつてきた。タヌキ、プー、ワンタン、ユレーイ、ドテ、ジョーガン……みんな緊張している。日頃豪気な面々も神妙である。小生の番になつた。機体の細部を点検する。これも課目の内「出発」タヌキの引き方非常によろしい。うまく離陸出来た。テールも打たずに。後は全く調子よく、スポイラ使わずして指定地へ無事入る事が出来た。教官殿に報告に行くと、教官なにか言いたげだったが、「まあ、ええわ」とのこと。一応全員一回塔乗して整列した。嬉しい事に、試験官から全員合格の御通達。ほんと

うに「ありがたや」である。ああやつとこれで努力のかがあつた。あとは早く家に帰りた。

十月末日

遂に彼女がやつて来た。僕は足を急がせて歩く。ほおに笑いが浮かんで来る。ほんとに長い間待ちこがれた恋人である。早く見たい。僕の心は増々たかまつてくる。彼女はどんな様子をしてゐるだろうか。はるばる遠い所から車にゆられて来て、さぞつかれてゐるだろうが、異状はないだろうか、やつと彼女の前に来る事ができた。顔は以前に一度九州で目にかかつてゐる。しかし現在目の前にいる顔は、光かがやいている。又なんと美しい姿だ！ そつと近づき彼女の背に手を触れてみた。何か新鮮なおいがただよつてくる様に思える。なんと清純な姿だろう。早く一緒に、思う存分空を飛んでみたい、一日も早く。僕は彼女に話しかけた。「君はどう思う？ 僕が君と青空を飛ぶ資格があるかい」「もちろんですとも」彼女の言葉は確かそう言つたと思う。僕は満足した。もう一度彼女の全身をみまわし、「又後で会いに来る」と言つて外に出た。空の色は青く澄みきつてゐた。我らの恋人H²³Cパンザイ (23C到着)

……こんなに思われて、あなたの恋人つてしあわせネ……

諏訪メモ

山田裕章

二十四日 快晴

午前六時過ぎに上諏訪駅に到着。駅の改札口横の洗面所の水道から湯気が立ち昇っていたのには驚ろいた。流石は温泉地帯である。午后五時に強清水山荘前に全員集合。見ようによつては皆變く遅しく見えた。少し緊張。そのあと班分けにより三人共（中河、佐藤、両君と我輩）一班に入る。一班担当教官は一見怖そうで二ヒルな感じの藤原綱ちゃん。相当日焼けしているまるで黒鬼の様だ。

二十五日 快晴 北の風強し。

北斜面にて練習開始。練習開始前までは、教官の仰言る通り操作して居れば大丈夫だと自分勝手に妙な自信を持っていた。しかし、いざ練習が始まると、玉水と全然勝手が違い、急勾配の上、風が強く、上から見下すと相当な高さである。まず怖くなった。ついであがつてしまい、完全に緊くなり縛帯を締めるのを忘れる程であつた。こんな事では巧く行く筈がない。まず第一回の飛行は完全な失敗に終る。塔乗後の報告に行くと教官曰く、「どうだったの?」「はあ、あのー少し支え過ぎたようです。」まだ声が

可笑しい。上ずっている。「少しだと? あんなに押へ込んで駄目じゃないか。」「はあ。」「あれではまるで一米直線滑空だぜ。」予想した通り、きつい注意を受けた。少し残念であつたと共に自信を失つた。グライダーつてこんなにむづかしいものなのかと。

二十六日 晴 南斜面

横風の為皆偏流飛行となる。その対策として教官から「風が顔の頬に当る方のフットバーを踏んで接地せよ。」との指示あり。ところが、小生この指示を無視してそのまま接地してしまつた。報告に行くと教官曰く「何か忘れなかつたか?」「ラダーですか?」「そうだ。分つてて何故しなかつたのか?」「何んてよく見てるんだらう。」

午后三時三十分頃から横風の為休憩し、これを兼ねてくるみ池を見に行く。爽く美しい景色の所で、くるみ飛行すると高度二百米位になるとの事であつた。

二十七日 曇 風強し

台風七号室戸岬へ接近の為待機。一班は八時三十分頃、某社のカメラ取材の為蛙つ原へ一機引出して撮影を行なり。

モデル嬢が塔乗したのはいいが、左手で操縦桿を握つて右手で鏡を持っていたのには思わず吹き出した。モデル嬢にとつては鏡は彼女の操縦桿ともいふべきものであろう。このモデル嬢、少し小柄ながらなかなかチャーミングで、笑えばその顔から目を

放したくないほど。

二十八日 早朝は強い風雨

曇でろあつたが次第に天気回復。しかし、練習不可能。皆体をもて余す。その間小生は中河、佐藤両君等と盛んに卓球を楽しんだ。そのためか、めきめきと上達して我に敵うものなし。

午前十時〜十一時三十分の間、弘中、藤原両教官から講議を交えながらの体験談を聞いた。

午後二時頃霧カ峰名物の馬に乗る。生れて初めて乗つたので面白かつた。午年生れの為親しみがもてたのは気のせいかな。三十分間で二百円。一時間で三百円也。

二十九日 快晴 南斜面

雨あがりの後のためか、富士とその手前の山々の稜線がくつきりと鮮やかに見られた。非常に印象的。

二日休んだ後の練習なので回数を上げようと皆張り切る。しかし、玉水の練習と比べて雲泥の相違があり、回数の上らない事おびたではないなどと思つている時、法政の学生塔乗の九十四号機が、離陸してぐんぐん上昇したかと思うと失速状態に陥り、傾きを修正せずそのまま右翼端を地面にぶつけた。その為、右翼端とその附近のリップを折り、胴体張線が切れて無墮な姿となつた。

藤原教官カンカンに怒る。しかし、我々練習生としてはこれが嬉しい結果となつた。というのは、その後の練習にプラセコを使う

ことになつたからである。このプラセコは九十三号機で、初めて乗つた感想は、ナセルと太いストラッドなどがくつついた為か高度は取りにくい、性能が良かったため後半よく伸びる。皆乗つた者は嬉しそうにニコニコしていた。

三十日 快晴 南斜面

立教の三輪君右旋回持續せず、まっすぐ行つて稜線を越えて見えなくなつてしまつた。すると二秒位して、ドカンという音が丘の向うから聞えた。慌ててグライダーを拾いに行くと、グライダーはナントこつちを向いて右翼端の羽布をタラシと垂らした凄惨な姿で我々を迎えた。近づいて見ると胴体は折れ、張線全部が切れていた。グライダーを運搬しながら教官の顔を思い出して一人背筋が寒くなつた。

今日が最後の日の前日とあつて午後七時三十分から九時三十分までキャンプファイヤーを焚いて全員が名残りの交歓風景、機体修理係の砂場さんが十八番の隠し芸を披露してヤンヤの喝采を浴びる。

明日は一回乗つて終りとあつて十時きつかりに消燈する。

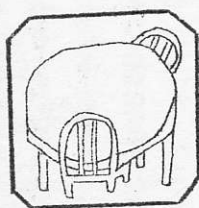
三十一日 快晴 南斜面

この一回を以つて霧ヶ峰ともお別れだと思つと、今更乍ら感慨深いものがあつた。塔乗してあれこれ考えていると教官近寄つて来て曰く。「セカンドリーには何回乗つたんだ?」「ええと、十

三回です。」「それじゃ旋回出来るな?」「はい。」「左へ旋回するところみへ行つてしまふから、右へ旋回するんだぞ。」「はい。」「初めて旋回の許可が下りた。結果は、右へ一〇回旋回、後半押へ込む。結局、僕の欠点(後半押へ込んで)はなおらずに終つてしまつた。

僕にはグライダーの才能は無いようだ。これが霧力峰で得た教訓であつた。

∴数年前がなつかしく思い出されて来ました。馬はたしか一五〇円だつたけれどやはり時代の流れが感じますネ∴



俺

中 村 裕 紀

俺がまだそんな環境でなかつた頃はよかつたなあ。毎日毎日が単調だつたけれども実に充実していたなあ。それが今はどうだこの薄暗い所で過さねばならないなんて。でも昔は俺をかざるものなんて何もなかつたんだが、白い外套と皮膚をまもる薬なんかがあるのが俺の不運の救いだと思つてゐる。

内証の話だが俺はあんまり皮膚は強くないのでこの薬は全くありがたい。俺は体力の方は自慢出来ると思つていたが、いつたつたか暑い日中に一日立たされどうしの時があつた。さすがの俺もあれにはまいつたね。しかし外は気持がいいなあ、第一手足を思いつきりのばせるのは月にそんなにないんだからなあ。月に一度でもそんな日があるとやはり楽しみになるなあ。此頃はあんまり俺はケガをしなくなつたけれども俺の若い頃はひどかつたなあ。本当に戸外に出るのがあんなに恐いと思つた事はなかつたぜ。その内でも一番ひどいのは左手骨折だつたなあ。もうこれで俺も終りかと思つたぐらいだからな。まあ俺なんか長生きしている方なんだが、親類の内にはアキレスケンを切つたりしてひどい目に逢

つてゐる奴もいるらしいんだ。ところで俺もそろそろ服を換えても
らいたいんだがまだ長生きしたいから、そうキツイ事も言えない
んだ。服の事で思い出したが、なんだあ此頃は肩の所や背に色々
なストライプを入れたのやネームの縫取した服が流行らしいぜ。
なんだ俺なんか似合うんじゃないかな。今の服にもワッペンが
付いていた様だな。そうすると俺の服もほころびなんかを繕うと、
まんざらすてたものじゃないのかなあ。近頃戸外に出る事もめつ
きりへつて俺もしみじみ季節を肌を感じているんだが、まあ老体
の俺には絶好の息抜きだろう。俺の事を書くからにはやはり俺の
ボスの事も書かねばならないだろう。まあボスは、一口に言えば
よく出来た奴だなあ。雨に降られて俺が帰つて来るとカゼをひか
ない様に体をふいてくれるし、体の調子もよく見てくれる。まあ
模範的なボスだな。長生きしているのもボスのおかげなんだ。最
近俺が自慢出来る事は俺の写真が新聞に掲載された事だな。
よく俺も見えてないんだが、まあこれで一枚箔が付いた様なもんだ
ぜ。いわゆる時の人と言うやつだな。ちよつと表現がオーバーか
な、やがて冬が来てそして春か。いやだぜまつたく。なぜつて春
に又俺はおだてられ厚化粧して引っぱり出されるんだから。とに
かく俺はもう年なんだ。やつれてはいるけれど熟練工のその様
にシブイ肌を光らせながら老グライダーは目をつむつた。深まる
秋空に彼は若かりし頃の自分を見そして静かに寝息を立て始めた。

…長生きして下さい。

はつらつとした若鳥たちがあなたをしたつて懸命です…

知野

上へ！ 上へと促さる。

雲は漂い下り、

あくがるる目的に向い、

下り来たる、

わが方へ！ わが方へ！

なんじの懷に抱かれて

上へ！

抱きつ、抱かれつ！

なんじの胸へ、

あまねく愛する空よ！

ご存じですか

安 元 英 生

二年坊プロフィール

作 Y 氏

グライダーマニアと自称するあなたは次の事をご存じですか。

一、世界の耐空記録とその保持者は？

一、日本のグライダー人口は？

一、空中列車とは？

一、日本におけるFAIの会員は？

一、ニューヨーク州にあるアメリカのソアリングセンターの名は？

？

一、常国隆氏の功績は？

一、ハングライダーとは？

一、「ワレワレノ国ノ為ニ戦死シタ飛行士タチハ、イヅレモ自ラ
ノカニヨツテ大空ノ覇者トナツタ。汝ラ若者ヨ大空ニ翼ヲ伸
バセ！ 汝ラ自ラノカニヨツテ再ビ大空ノ覇者タレ！」

これは何処の何の碑文？

一、最初に戦線に出たグライダーは？

一、今空を流れている雲の種類と性質は？

：：やはり知るべきでしょう。一度講習会を開いては如何：

* 樺 島 紳一郎

理髪代をしまつすると、左右のまゆ毛が直結してしまふ。二回
生きつてのスタミナのもちぬし、飛行機のことをしやべらせて
おくといつまでもしやべっている。飛行機狂。目立たない面（
つら）のわりにクラブの話の種を作り出す。

彼氏は現在飛行機班。みんなに差をつける。

* 小 袋 宏 毅

本当の様なアホウなウソを真面目な顔でいう病氣がある。

「話」となると時々リアルな表現法が出て聞き手を面くらわせ
る。根は、案外純情多感である。最近ヨットにうつつをぬかし
ている。彼の彼女になる人、水泳をよくならつとくことですな。

* 川 上 哲 也

時々むずかしいことを言うわりに、まだまだお若いところのあ
る男。クラブのスズメ連中、彼のことを別名「トツチャン」と
呼んでいるが、彼氏未だにこの意味がわからんといっている。
だれか説明してやれよ。飛行機は好きだが、操縦技術が思う

ように上がらないと、ばやいている。

* 藤井幸代

良家のお嬢さん。しかし案外スタミナのもちぬし。去る三十六年玉水での夏のバチンコ強化合宿の時の思い出されたい。きたないBOXへ時々花を持つてきて美をえて下さいます。感謝。

むくつけき野郎ばかりですが、もうすこしBOXへどうぞ。

航空部は貴女のもです。(少々オーバーかな)

* 成瀬晃三

別名「じぞうさん」その名のごとく全く御円満な相、いわく、子供会会長、教員、ボーイスカウト等々……いずれも彼の顔と人からにビタリとおみうけするが彼が工学部へはいったのは、何かの間違いではないかと思わせられる。一見、福祉団体の会長さん。(しつかりたのんまつせ!!)

* 安元英生

クラブきつての本当にまじめな純情な男。学校と下宿の間の軌道を年期的にかかった自転車で往復している。めつたにこの軌道からはずれることはない。この軌道をみだすのは、たいていクラブの悪友でもあるとみるが、彼をもう少しつばみのままにしておきたまえ。

* 蔵内隆

放浪ぐせがあるのではないかと思わせるほどそこらへんの野山

をほつつき歩いている男。工学部の忙がしさが多少とも彼の病い(?)をおさえているようなかつこうである。今年の夏貧乏行で九州くんだりまで行つたとか、どうやら無事生きて帰つて来ている。大の山好き。

* 知野進一

クラブきつての誇り高い男。足があまりに長くバスのシートにまともにすわれないという気の毒なお人(全く、すぎたるは何か……)バチンコ時代、彼の重さ故、毎度「走れ!!」の号令がかけられたのをおぼえているが、あの時はシンドかつたなあ。——ギャー、こんなこと書いてる!!

* 玉井利弘

いつでも、ガソリンをバカみたいに喰うオートバイをのり廻し金が足らん、足らなくてばやいている。(そりやあんた、いくら家がガソリン屋やゆうても、それじやたまらんじやろうて。)

彼が来たら機械と名のつくものは、彼の目のふれんところへ避難さすべきである。クラブきつてのニュースメーカー。近頃ダンスにうつつてをぬかしている。(ええかげんに勉強もしてやれよ。)

* 石元 黙

二回生の野郎どもの組で、最もおちついたおとなしい雰囲気をもっと出している男。しかし一担練習となるや口うるさくなる。

(大いによろしい) 背が高く、スマートで、ある程度男前で……私が女ならとうに頭にきているでしようにネ。君、女の子から逃げているんじゃないのかネ。(牛乳一本でいい!!)

* 末吉 武 二

元気のよいのはクラブ一番、ダジャレの生造業者、このシャレ未だに進歩のあとがあんまり見られない。一人つ子のせいかな時々「お坊ちゃん気質」をまる出しにする。しかし人が全くよい愛すべき男。世話好き、うつてつけのマネージャータイプ。バイトもいいがネ、君、時々授業に出たまえ。

* 梶 田 英 之

ひげがめつぼう濃いオッサン。北方民族の見本みたいな男。ひげをそつてもそばへ行かないと確認できない。寒地むき。でつかい声にバカフアイト、全く馬力で動いている様な感じ。(近頃少々馬力不足ぎみとみえるが) 別名「先生」、話してみると顔ににあわずやさしい感情を持つている、将来がたのしみになるような男。

△ お そ ま つ V

Short short story

新 民 族 学 講 座

昔々、河内の郷高安に大変欲の深い婆が住いでいました。人の持物を見ると「もし、いらんのなら私に下さい」といつて、何でも持つて行きました。ある時近くの家で猫が鼠を捕つてしつばだけたべ残してあるのを捨てようとしていた人たちが言うのには「いかにあの欲張婆でも、これだけは下さいというまい」といつて笑つていると、噂をすると何とやら、ちやうどその欲張婆がやつてきました。そのしつばを見て婆様のたまわく「もし、御不用なら私に下さい」と。それには誰も彼も驚いてたずねました。「いつたい、あなたは何に使うのか」というと婆様曰く「持つて帰つて錐の鞘にするのじや」と。エライモンダンナ。

……これをピンとくるには short の頭の回転が要求されるので……

パイパーと

セスナ一五〇

樺 島 新一郎

パイパー即ち正式な名前はパイパーPA一八一一二五型スーパーカブとセスナ一五〇A型どちらも軽飛行機の典型と言われるものであるが、この夏の二機種を操縦する機会に恵まれたので、我々におなじみのこれらを、ざつと目を通して見ることにする。

元来同じ立場から、この二機種を比較するのは無理である。なぜならスーパーカブはその原型を一九三〇年、アメリカのテラークラフト社が飛ばしたものであつて、すでに現在三〇年以上に亘つて使用されて来たものであり、一方、セスナ一五〇は軽飛行機に絶対の自信をもつアメリカのシニセが、自家用機全盛のアメリカに欲つた最新作だからである。それ故、性能上の比較よりも、三〇年間の飛行機の移り変りといったものを見てみたい。

パイパーの外観は単発、高翼、固定脚、タンデム複座といった

ところであつて、一五〇とはサイド・バイ・サイドの座席が違ふだけであるが、その構造を見ると、パイパーは鋼管羽布張りで、金属部分はエンジンのカウリングといったグライダー並みの構造であるのに対し、一五〇は全金属製、モノコック構造の近代的な姿である。もつともパイパー社は高翼軽飛行機には一貫して鋼管羽布張りで通し、その最近作のコルトも又この構造を踏襲しているから、これについては設計者の考え方の相違であると思うが、素人目には全金属の方がスマートである。それに野外に放置する場合も金属製の方が有利だ。又金属製だからといって重くなるとは限らない。パイパーの自重は四二二磅で、一五〇は四三一磅である。この辺はモノコック構造の偉力である。セスナ社のこの全金属構造は一九四九年のセスナ一七〇A型以来ずっと続いている。(セスナ一七〇型は翼だけ羽布張り)。又セスナ系も最もスマートに見せているのはあの特徴ある脚である。あれは特許のクロム・バナジウム鋼で、セスナ社では折つた人には十万里差し上げますと言っているが、日本でテストしたところ、一万数千回の疲労試験で折れたそうだ。しかし、我々のドン着もつてしても折れないから、十万里はとうてい貰えそうにない。これに反しパイパーは昔ながらのゴム緩衝装置つきの脚で、ここに時代が感ぜられる。乗り心地や着陸の感じは、一五〇のフワツとしたスバルの様な調子に対してパイパーのゴツゴツした

小型トラックといった感じた。セスナの脚は整備の面でも、強度の面でも革命的なものと思う。又脚で進歩したのは前輪式となつたことであろう。前輪式の長所はあげればきりが無いが、我々初心者には離陸が楽なこと、地上滑走が苦にならないことだけでも大助かりである。なお、一五〇はフットバーと前輪が運動して、地上での方向転換は足を使う。これからの軽飛行機は一部のホームビルト機を除いてすべて前輪式となることと思われる。また、一五〇のタイヤはチューブレスを使用している。さて、両機械の最も違う所は、その座席配置であろう。一五〇は当世流行のサイド・バイ・サイド。パイパーはタンデム座席である。人によつて好みがあるが、前者は家族向き、又はアベック向きで、後者はスポーツ型、マニア向きであると思う。前者の利点は、同乗者との会話が楽で、景色などを説明するには好適であろうし、教官殿にとつては、弟子の操縦振りが良く見えて、おこるのに好都合である。しかしこの型式の飛行機は大部分操縦装置がハンドルであり、飛行機というよりも自動車に乗っている様な感じである。また、自分が機の軸線上にいない為、最初は機の傾きや、バンク角がわかりにくくやつかいであるし、自分の横にいつも人が座つていて暑苦しい。それにくらべ、タンデム座席は後席との会話が不自由で、恋人にいつも頭のうしろを見られていゝと思つたら操縦もおちおち出来ない、が恋人以外の人間だつたらそんな者

は無視して一人で飛んでいる気持ちにいつてもなれる。又戦闘機に乗っている気分が出せるというものである。それから飛んでいて感ずる事は、一五〇の馬力のいかにも弱い事である。二人乗りで一〇〇馬力というのは経済性を考えた場合に適當ではあるが、スポーツとして楽しむには不足ではないかと思う。上昇もゆるやかで頼りないし豪快さが無い。グライダーを曳航するにしても、もう少し馬力が欲しいところだ。飛行機を設計する場合、人は一人七〇磅として計算する。我々の体重で馬力不足を感ずるのであるから、米国人が二人乗つたら、もつとあわれた事になるに違いない。肥つた人で、飛行をスポーツとして楽しむにはボナンザクラスに乗る事だ。

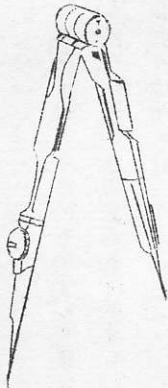
最後に座席囲りを見ておるとパイパーに較べ、一五〇はかなり居住性が良い。今の自動車と全く同じ感じで色彩もよく考へてあり、素人向きだ。ただ以外なのは、計器の配列の悪い事で、重要な回転計がハンドルの下にあり、非常に読みにくい、速度計の目盛も細かく、ノットとマイルの目盛があるから余計ややこしい。又全般に計器がパネルより引っこみすぎていて下の方にある計器は見にくい。しかしホライズンズ(人工水平儀)やバンク角指示計、カード式コンパスなどパイパーに見られなかつた新しい計器がある。アンメーターはなく、オートパイと同様点滅する赤ランプである。燃料計や油圧・油温計も自動車のものと大差なく全く素人

向きに出来ている。一方バイパーは目新しい計器は一つも無いが、
実に見やすく出来ていて、やはり長年改良されて来た機体だと感
心する。

以上ざつと外観を見て来たが、やは両機を較べて見ると、三〇
年間のアメリカの軽飛行機に対する考え方がわかる様な気がする。
つまり、三〇年前バイパーが世に出た時は、アメリカと言えども
家族ぐるみで操縦を楽しもうという所までいつておらず、専らそ
の対称はマニヤつまり飛行機キチガイやクラブの練習用の機体に
重点をおいていたのである。ところが現在のアメリカは自動車ボ
ートからさらに、レジャーを空で楽しむという所まで現実として
来ているのである。そこで、一五〇の様な自動車に乗れば
誰れにも乗れる様な機体が出て来たのであろう。しかしバイパー
の様な機体を好む人はいつまでも消えないと思う。先日朝日新聞
募集の軽飛行機設計入選作「とき」が発表されたが、この機体が
果してバイパー風のものか、それとも一五〇の様なねらいの
ものかおおいに興味がある。自分の考えとしてはバイパー的な機
体になると思う。

なぜなら今の日本の状態では、三〇年前のアメリカの状態にも及
ばないのであるから。

：：これからも、もつともつと専門的知識を部員にお知らせ下
さい：：



編集後記

部員一同、それにも増すOB諸氏の力添えで、一人一人の恋人的アコガレの新機体が我々の手に!!

すばらしい感激。私はそれを部誌に反映したく思いました。

新機体にこの数年間託してきたアコガレとムードを!!

気持だけくんで下さい。部誌をこれからよりよきものにするための出発点として、より一層努力してみようと思います。日毎に雑用が増加し、それでもスタミナを持つて、どうか興味のある夢多き部員諸氏ならびに我々を育てて下さるOB諸氏のこれからの絶大なる御支援をお待ちします。

◎ 編集に興味ある人、手伝って下さいネ。

上田

同志社大学航空部