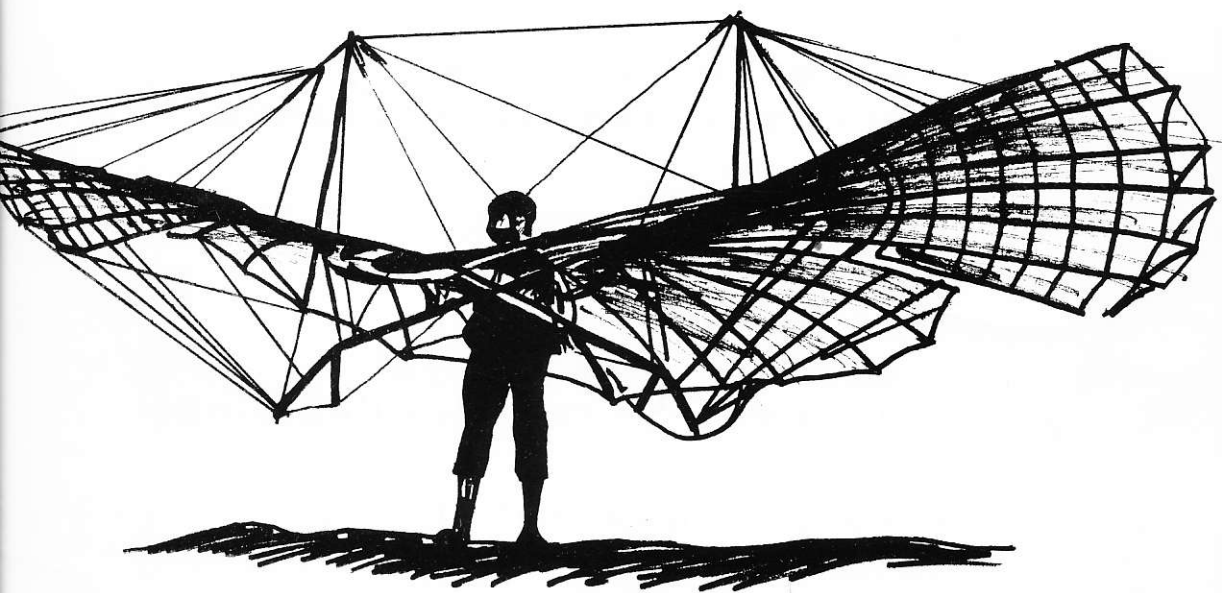

Gliding 12



*Doshisha
Aviation Club*

定評ある航空専門誌群 !!

スポーツ航空 SPORTS AVIATION

毎月1日発行、250円(〒20)

空に遊び、空を志す若者の月刊誌

WING

毎週水曜日発行、2,500円(1年間〒共)

内外の航空ニュースを早く確実にとらえる週刊新聞

WING 学生版

毎月1日発行 312円(1年間〒共)

航空学生をめざす人のための月刊新聞

WING INTERNATIONAL

毎週水曜日発行、72,000円(1年間〒共)

日本の航空ニュースを英語で海外に知らせる唯一の英字版通信です。

WING INTERNATIONAL

(AEROSPACE DIRECTORY)

毎年1回発行 1971年版は只今発売中

一部 1,800円(〒共)

英文でまとめた日本の航空宇宙産業年鑑

WING TRAVEL

月3回発行 2,000円(1年間〒共)

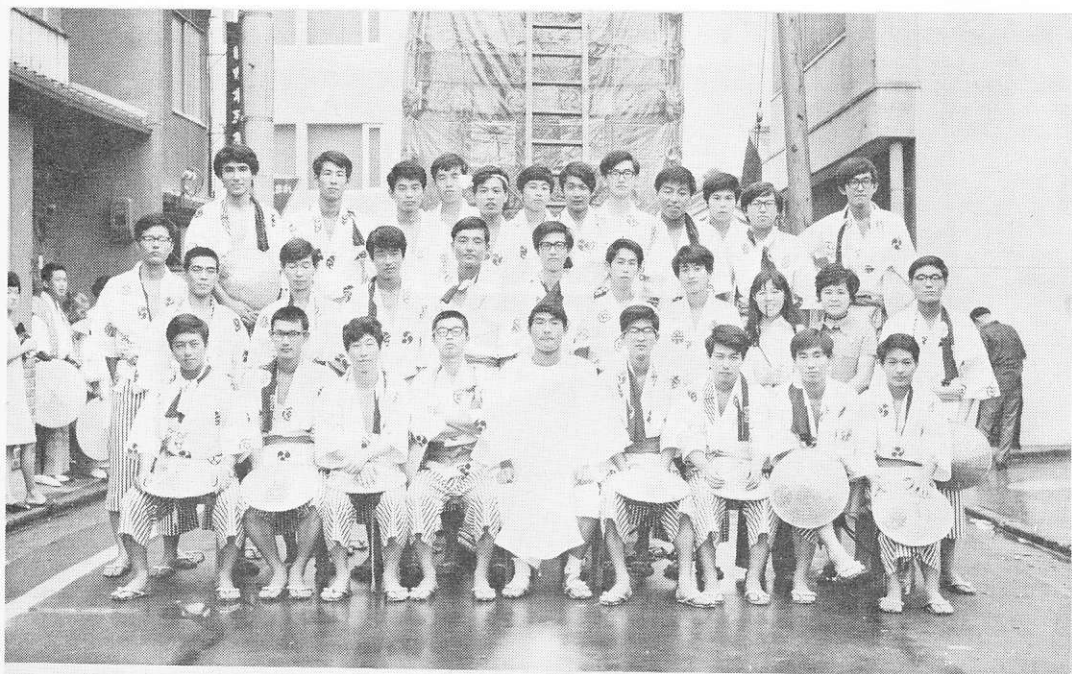
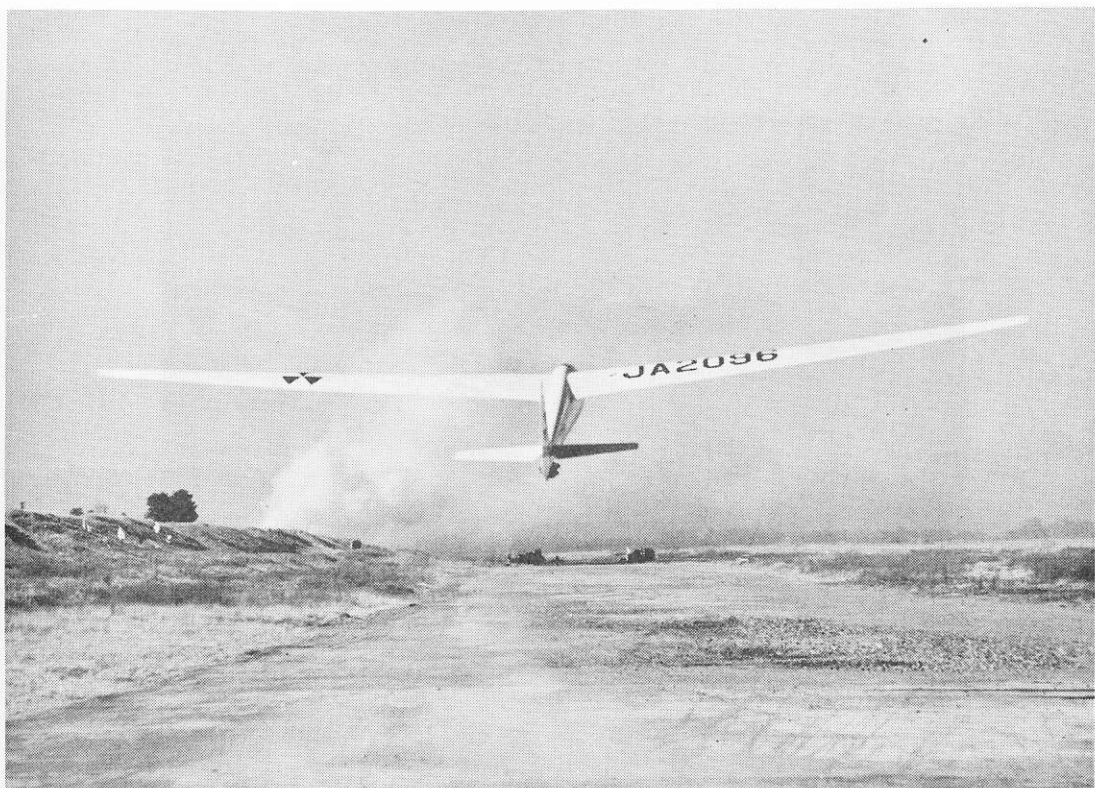
トラベル・エージェントの動きを適確なニュースと解説でつづる隔週刊新聞

ご注文をお待ち申し上げます。

航空新聞社

東京都 中央区 銀座 5の4の18

TEL (573) 5536-8 〒104 振替口座55548



祇園祭岩戸山 45. 7. 17



三田 3 型 改 1



A S K - 13

グライデング第12号

目 次

主 将 よ り	高 橋 彰	2
三田式3型改1, ASK-13について		3
加古川合宿後記		6
What are New OB doing now?		7
ウインチ製作記	大久保 雅 史	9
部 員 随 想		
航空部に入ってよかったか?	橋 央	16
加古川合宿	宮 原 幸 春	17
それは一四次元の陶醉である	坂 井 寿 嗣	18
合宿と天気	高 橋 彰	19
積雲についてのレポート	〃	20
空はすばらしい!	中 村 洋一朗	21
航空部の中の私	田 辺 説 子	22
大 学 雑 感	大 西 幸 三	23
速見直喜, 21歳	速 見 直 喜	25
宿命というものについて	横 手 貞 明	26
ある夜の出来事	内 田 正 人	27
体育会の幻想	川 瀬 多津美	28
大学生活と青春	橋 央	30
初 志 貫 徹	横 手 貞 明	31
昭和45年度活動記		32
会 計 よ り	川 本 富士夫	33
自動車機材状況	川 辺 洋	35
頑張ってや, 3年生	同志社比呂須	37
とにかく2年生全員集合せよ	航空部人類学研究会	38
編 集 後 記		40
御 協 力 者 一 覧		



主 将 よ り

高 橋 彰

毎号この覧において部の経済的困窮を嘆くのが伝統となっている様である。それで、この号ぐらいは出来るだけお金の事は離れて書きたいと思う。

昨年の事故以来半年余り、今から振り返って思うに実に長かった様に思える。随分昔の事の様にも思えてくる。当時の写真を見る毎に、当時の事が実に生めかしく思い出される。あの雨の中、部員整列の中、棺を支えつつ歩いた時の事が。皆が泣いた。まさに止めどもなく泣いた。あの時の傘、雨、制服、喪服、黒、又雨、線香、白、黄の花……、実に鮮明である。頭に焼きついている。もう御免である。涙は一度でたくさんである。

あれから半年、事後処理は遅々として進まず、焦り悩んだ。ただ先へ進む事のみを願った。早く虚無の中から脱出する事のみを願った。半年後の今、何故かは知らないが、静かに落ちついた気持ちで思い返す事が出来る。不思議なものである。何かが変わったように自分では思う。外からは分からない何かがあるように思う。けりがついた安緒感かも知れない。しかしそうではないように思う。一つの大きな試練であった、半年間の空白は無意味ではなかった。少なくとも自分はそう思っている。

現在、又新たな問題が山積みされている。新機体、ウインチ、トレーラー、格納庫、教官、身体検査、滑空場等々。どれ一つをとってみても大きな問題である。我々の時代にグライダースポーツが脱皮し始めているのが良く分かる。全く装いを新たにするのかの如くである。

幸い良き仲間恵まれ、大した波乱もなく今までやってこれた。何とかこの転換点を乗り切りたい。

よく他校の部員から同志社は金があると冗談で言われる。たしかに一理ある。学連での支払いには注意しているし、機材も整っている。しかし、決して部員がブルジョアの御曹子からなっているのではない。皆、プロレタリアートの息子である。唯、他校と比して学校に頼る度合が少ないという事は言える。機体にしても、活動にしても大部分がOBと現役との力でメインテナンスされてきているのである。そこには歴史の重み、伝統の強さが生きていと思う。そこのところの心構えの差であると思う。もしOBの方々の応援がなけれ

ば現在のクラブは無かったであろう。又、運営費は部員全体がアルバイトで稼いでいるのである。

確かに前号で、前主将がこの覧で方針や経費の事を書かれていたと思う。現在の経費は学生の限界であるということや、部員一人一人が航空部という部を再認識してもらいたいというような事であったと思う。それから一年、限界は破られた。目下記録更新中である。機体はより老朽化し、借金に追われ、機体を借り歩いている。脱落者も出た。しかし自分で選んで入ったクラブである。誰も強制されて入っている者はいない。文句を言いつつもついてくる。それが本当であると思う。いやな事があれば逃げずに直せばいい。逃げることは敗北である。言葉は必要ない。いやけがさす時、それは自分自身に対して甘くなっている時であると思う。自分を鍛えるのは生輩でもクラブ生活でもなく、終局的には己自身しかないと思う。この事を各自、ゆっくりと考えてクラブ生活というものを再確認してもらいたい。クラブは決して親睦や機敏性、判断力の育成、身体鍛錬というような問題だけではなく、自分自身を自分自身によってみつめ、鍛える大きな目的を持つという事を考えてもらいたい。

最後に前主将の言われた言葉をもう一度提起したいと思う。クラブは上級生がやっているのではない。部員一人一人が動かしているのである。確かに下級生は重要な仕事も与えられず、単純な労働集約的な仕事ばかりであり、面白くもなからう。しかし、これだけの組織を円滑に動かすには分業しかないのであり、管理も大切ならば労働も非常に大事な仕事である。そこを再認識してこれからの半年も、いやそれから先も一緒に頑張ろうではないか。

三田式 3.型改 1. A S K - 1.3.について

現在、当部の一番の問題である新複空練習機について、この号では三田3型改1とASK-13をとりあげてみました。未だ資金の問題にばかり着手しておりますので、今後更に他の機体の資料も集めまして検討を進めたいと思います。H23Cは現在生産されておらず、日本では現在最も実績のある三田、ASKとの比較のために書いたものです。尚、この資料を提供頂きました千代田商工の浅原様に改めて御礼申し上げます。

1 性 能

	荻原 H 2 3 C	三 田 3 改 1	アレクサンダー・シュライハー A S K 1 3
製 造 会 社		太南工業株式会社 (日)	アレクサンダー・シュライハー 滑 空 機 製 作 所 (独)
耐 空 類 別	第2種Ⅱ	第2種Ⅱ	第2種Ⅱ
座 席	直列複座	直列複座	直列複座
全 長	7.53 m	7.96 m	8.18 m
全 高	1.35 m	1.28 m	1.50 m
翼 幅	14.00 m	16.00 m	16.00 m
翼 面 積	17.00 m ²	15.87 m ²	17.50 m ²
縦 横 比	11.5:1	16.13	14.6
降 着 装 置	緩衝ソリ, 車輪	緩衝車輪及びソリ	緩衝車輪及びソリ
自 重	260 kg	300 kg	295 kg
塔 載 量	140 kg	150 kg	185 kg
最 大 重 量	400 kg	450 kg	480 kg
翼 面 荷 重	235 kg/m ²	28.4 kg/m ²	27.4 kg/m ²
超 過 禁 止 速 度	180 km/h	180 km/h	200 km/h
飛 行 機 曳 航 速 度	130 km/h	130 km/h	140 km/h
ウインチ曳航速度	130 km/h	110 km/h	100 km/h
失 速 速 度	55 km/h	62.5 km/h	61.2 km/h
最 良 滑 空 比	(単)22.6 (複)22.6	(単)30.8 (複)30.8	(単)27 (複)27
最 良 滑 空 速 度	(//)76.7 km/h (//)83.8 km/h	(//)78 km/h (//)82.7 km/h	(//)80.5 km/h (//)90.0 km/h
最 小 沈 下 率	(//)0.84 m/s (//)0.915 m/s	(//)0.7 m/s (//)0.75 m/s	(//)0.75 m/s (//)0.81 m/s
最 小 沈 下 速 度	(//)64.0 km/h (//)70.0 km/h	(//)66.4 km/h (//)70.5 km/h	(//)64.4 km/h (//)70.0 km/h
曲 技 飛 行	(宙返り開始速度)140 km/h (失速反転速度)120 km/h (きりもみ) 55 km/h (上昇反転)140 km/h	(//)160 km/h (//)150 km/h 可 —————	不 可
総 金 額 (円)		2,634,000—	3,911,700—

2 費用

昭和45年4月現在

✕ 三田3改1 (太南工業株式会社)

三田式3型1練習用複座滑空機	1機	¥2,450,000
航空機用計器	1式	¥174,000
登録料		¥10,000
		¥2,634,000

計器明細

速度計 $200 \frac{\text{km}}{\text{h}}$ 2ケ, 昇降計 $\pm 10 \frac{\text{M}}{\text{s}}$ 2ケ, 精密2針高度計
10,000m 1ケ, ボールゲージ 2ケ

✕ Alexander Schleicher ASK13 (Alexander Schleicher 社製)

ASK13複座滑空機	1機	¥2,114,700
航空用計器	1式	¥124,000
予備品	1式	¥15,500
輸出梱包国内輸送船積料		¥248,500
(F・O・B独逸港)		¥2,502,700
海上運賃及保険料		¥418,000
(C・I・F神戸)		¥2,920,700
神戸港通関料及八尾格納庫迄運搬賃		¥135,000
銀行諸掛		¥86,000
外貨割当申請書事務連絡費		¥30,000
輸入税及登録料		¥448,000
取扱料		¥292,070

八尾格納庫渡価格 ¥3,911,700

〔計器〕 速度計 $250 \frac{\text{km}}{\text{h}}$ 1ケ, ボールゲージ 1ケ, 高度計 10,000M 1ケ
昇降計 $\pm 10 \frac{\text{M}}{\text{s}}$ 1ケ, 昇降計 $\pm 2 \frac{\text{M}}{\text{s}}$ 1ケ

(補助部品) 羽布10meter車輪, 塗料シンナー付 2Kg

耐空検査は別計算



加古川合宿記

5月合宿は新人9名を迎え、加古川滑空場にて行なわれた。

初めてのウインチ合宿、7カ月のブランク、新人合宿と悪条件が重なり心配したが、無事11日に終わることが出来た。総発航回数129発、この回数は前の関大、その前の大工大に比すと可成り多い。整地半分、訓練半分は当分変わらないとしても部員がウインチ合宿に慣れ、ウインチの良いのを持てばもっと回ると思う。今回の合宿では、最初、京大ウインチマンに1日ついてもらい、残りは我校の自動車係2人で最後まで曳いてもらった。その為ウインチマンはグライダーに乗せる事が出来なかったが、合宿を重ねウインチマンが増えれば、その分まで飛んでもらう。今回の合宿で自分に着いた事としては、OBの方々が久々に合宿見物に来られた事である。加古川なら京都からでも3時間半もあれば十分来られる所であるし、道路も高速を利用すると非常に行きやすい所でありますので今後も休日には是非来て頂きたい。

今回の合宿から改めた点を報告しますと、塔乗の報告は先づピスト（主将）に報告、アドバイザーを受けた後、教官に報告、塔乗という制度を採り、塔乗後はその逆の報告をしてピストで反省をする。これは過去にも不完全な形で存在したが、今回から徹底する事にした。

又、反省する点としては、合宿日が教官の都合で遅くまで確定しなかった事や、ウインチ製作・新人勧誘・身体検査等が一度に重なり、合宿の為の学科が十分に出来なかった事など、合宿自体に乗る事よりも整地に重点を定めていた為、実際飛べる段階になり、心構えにズレがあったと思う。このような点は6月の合宿に備え十分に反省改善したいと思う。現在関西にある23Cのうち、使用出来るのは2機のみであり、残りはすべて破損、耐検中という状況で次の6月合宿も予備機が使えるかどうか分からない。加古川は非常に機体の消耗の激しい滑空場である。

次の6月合宿は、16日から1週間同じく加古川を予定しております。まだ教官は学連で調整してもらってあるところですが、夏からは1本立ちが出来る様、頑張りたいと思います。20日は日曜日でありますので是非、多くの先輩が見学に来られ応援して下さい様

お願い致します。



What are New OB doing now ?

斉 藤 憲一郎OB

ゼネラル石油に入社して新入社員訓練を2ヶ月うけ、6月1日より営業部付となり、引続き銀座本店で訓練を受けております。学生時代には、ただひたすらクラブ活動に専念(?)しておりましたので、会社に入って毎日の勉強には、ただ悲鳴をあげるばかりです。(中略) 福井、富山で一日中走り回った下級生の頃が思い浮びます。あの頃の苦しかった思い出は、記録をとった日の思い出より一層懐かしいさわやかな青春の一頁です。どうか皆さん頑張って下さい。OB積立金も小額ですが頑張ってやっからネ。

当社に早稲田のグライダーのコーチをしている先輩がおられ、モーター・グライダーに乗らないかと誘われています。余裕が出来れば、又、始めようと思っている。皆様の御健闘を祈ります。

吉 岡 利 春OB

ゼネラル石油に入社後、2ヶ月間の研修を終え、会計部システム課オペレーション部門に配属が決定。要するに電子計算器の操作要員。どういう理由でこんなになったんでしょうね。本当にものになるかどうか皆さん期待して下さい。もしこの人事が成功すれば後々の語り草となるでしょう。吉岡プログラマー兼オペレーターと自他共に認められるようになりませ。

平 松 清 一OB

諸君、元気でやってますか？俺の方は休みが無い。外見は優雅に見えても実際はさびしいんだ。本当に学生生活が懐かしいよ。卒業して今、考えるに航空部生活と勉学とそしてそれにプラスアルファの何かを学び、やってもらいたい。学生生活の思い出として部活動

ただだというのは非常に淋しいことになると思うよ。部活動も大切、しかし、それだけしか出来ないなら人間小さくなるよ。皆なガンバッテ！

(日本セーリングスクール指導員)

福 永 重 孝OB

最新のディーゼル機関車が赤字寸前の線路を、古い蒸気機関車と一緒に走っているような日々。今、セッセと授業料を納めて、麻雀の再教育をうけている。麻雀はあまり好きではないが（へへ）こんな事でもして、時間をつぶさないと前の機関車にぶつかってしまから仕方がない。（中略）自分の選んだ人生だから立ち止まる前に足を進めねばならないと思う。これはクラブ生活にもあてはまる事だ。君達の活躍を君達の偉大な先輩はいつも見つめているぞ。つらい事があつたらいつでも相談に来てくれ。頑張れ。D.U.A.C

(福山商工会議所勤務)

恆 藤 恭 行OB

神戸・塩屋での営業研修を終り、5月31日、東京で初出勤した。今日は職場見学だけだったが、明日から都内の病院、開業医に宣伝して回るということで、これから勉強するところだ。（中略）〇〇君、「浮気のすすめ」を読み終わったら送り返して欲しい。禁欲生活が続けているが浮気感覚は大切にしたいと思う。

(東京田辺製薬勤務)

西 田 行 雄OB

何といってもこの世の中で勉強ほど面白いものは無いさかい、両親も勧めることやし、もうしばらく学校にすることにしました。もし何処かで自動車曳航をすることがあれば、曳航しにとんでいくからな！さあ数理統計の勉強を始めるぞ。

先代のY氏、先々代のH氏からの経済学部生の伝統を固く受け継いでおります。今、4、3年生には、経済は居りませんが2回生のTも1年次の取得単位12というタノモンサです。当分は、ただひたすらに航空部のエリート街道をバク進し、後継者の育成に努めてまいります。

岸 田 長 三 OB (ミツミ電機工業、現在調布在住)

岡 本 和 幸 OB (住友重機械工業、現在新居浜在住)

ウ イ ン チ 製 作 記

大久保 雅 史

昨年、我同志社大学体育会航空部始まって以来の大変不幸な事故が起き、部長さんをはじめ顧問、コーチ、監督、OBの方々に大変御心配をおかけし、幹部の一人として本当にもうしわけないと思っています。

このたびグライディング発行につき、新たに製作したウインチ製作記なるものを書くようにと言われ、製作記なるものになるかどうかわかりませんが、製作の過程や、エピソードなど簡単に記すことにします。

ウインチの計画は、昨年8月ごろからポツポツと聞かれるようになりでした。生前、山田さんが「おい大久保、そろそろウインチをつくれよ」と自分に言われ「まだ先でいいんじゃないですか？」と自分が言うと、「加古川で合宿するようになれば全体ウインチが必要やからいそいだ方がええぞ」と話しあったことが思い出されます。当時はまだ加古川も具体的にどうするということもわからず、皆、自然と忘れてしまっていた。事故の後、反省という意味で合宿をせず、学科、トレーニングなど、基礎的な訓練にはげんでいた最中に、ウインチを作ろうという気運が高まり、自分がウインチの製作責任者となり、当時の2年を中心に作ることにしました。

ウインチを作るといっても、当同大航空部はウインチを製作した前歴がなく、従って資料も全くないので、まず資料集めから始まった。日本航空協会のウインチの資料を当時の2年がどこから手に入れてもって来た。けん引式のウインチで部品にしてもよく出来ていた。現在これと同じもの、もしくは類似したものを作れば最低50万ほどかかると思われた。当部ではとても不可能だ。次に各大学が手がけたウインチの特集が方向舵にのっており、いろいろな型のウインチが合計13、協会のを含めると14種類のっていた。これはかなり役立った。しかしかなり古い資料で、現在の関東支部で使用しているウインチの原型ともいえるものであった。OBの青木さんからいただいた日大ウインチの写真だけが最新の資料であった。14の資料中ディーゼルエンジンのウインチは2・3だけで、他はすべてV型8気筒ないし直列6気筒のガソリンエンジンを使用したものであった。今から思えば我々にとってはガソリンエンジンの方がつごうが良かったのであるが、とにかく、それぞれのウインチの長所を出来るだけ取り入れることにし、自分自身で原案なるものを考えたり、走り書きしたりしたが、結局取扱いのなれたV型8気筒ガソリンエンジンを使用することにした。型式は自走式縦T型とした。経済性を考えるとガソリンエンジンはこのましくないが、先の理由によりやむなく使用することにした。

機動性は、トラックにウインチをつむ自走式のため、大変よいし、縦T型のため製作費は比較的安くすむと考えられた。後で計算すれば製作に費いやすした費用は正味10万少しですんでいる。但しトラックは、当時の一年生、坂井のお父さんが寄付してくださったので大変助った。

まず一番先に必要なのはエンジンである。このごろなかなか外車特にフルサイズのが少なくなり、曳航車を買うにも上は外車ディーラから下は解体屋まで走りまわりやと思う車が見えるという次第で、エンジンだけなどというのは不可能のように思われたが、さいわい今つまっている曳航車を非常に安く購入した。解体屋で松原商会という所に、同じくマーキュリー63年ミーティアが運よくあったので色々相手の人と話し合い、又、エンジンなど見試乗した後にボディー以外の全ての部品、エンジンを始め、ミッション、プロペラ、シャフト、デファレンシャルギヤー、その他、付属品を金2.5万円で買うことで話がまとまりさっそく購入した。排気量は4,200CC。ミッションは、レギュラーミッションでトルクコンバータ付ではない。少し排気量が少ないと思われなくはなかったが、他のウインチで3,000CCクラスで作り、成功した例もあったのであまり気にしなかった。又、トルクコンバータ付でないことも気になったがウインチマンが少し苦勞すればすむ

ことであり、他のウインチマンでも多くつかわれているレギュラーミッションでがまんした。この外車を購入してから、部の財政難などの理由で、製作は、はかどらず新しい年をむかえた。

自分はその間暇を利用してエンジンの出力やトルク、ミッションなどをカタログで調べたが、車が古くカタログもないのでうまくゆかずにこまっていた。そうしている間に1月も下旬となり、いよいよ車からエンジン、ミッションを下ろすことにした。自動車部の幹部に事情を話し香里高校の整備用ガレージを借りることになった。あれこれ一ヶ月ほどかかったろうか。エンジンを下ろしてワイヤブラシやウエスで泥や油を落とし又、自分達でできるかぎりの整備をした。先ずオイル、オイルエレメントの交換、プラグの交換、後になってプラグコードも交換、キャブレターの清掃、タベットの調整、ギア点検、ギアオイル交換、ラジエター洗浄、ホース交換、オイルパン清掃、整形、メタル点検など上げればきりが無い位やった。これに費やした金もかなりの額になる。いよいよトラックも寄付していただき、あらゆる部品をトラックに積み、今度は、当部行きつけの道鉄工へと香里を後にした。自分たちにもこんなガレージがほしいなと痛感しながら。

道和の人にウインチをつくるのでこれから毎日数人づつ来るからよろしくお願いします、とたの〜でいよいよエンジン、ミッション、デフ、ドラムなどのセッティングとなった。もう2月中旬も過ぎ春休みに入っていた。

やっと、カタログなど読んで、買ったエンジンの出力、トルクなどわかった。又、ミッション、デフの減速比も、自分達でクルクル回しながら計算して出した。結果は次のものである。

エンジン・ミッション・デファレンシャルギヤ諸元

○ エンジン

排気量	4,200cc
最大出力 (定格出力)	200rp/4500r.p.m
最大トルク	41kg・m/2500r.p.m

○ ミッション 前進3段

ロー	2.78	減速比
セカンド	1.67	
トップ	1.00	

○ デファレンシャルギヤ減速比

片側固定	1.66
------	------

これらを参考に、出力トルクはこれの8割方と考え、ドラムの直径を計算することにした。ドラムはオイル(車の)を利用して、デフのホーシングに簡単につけられる様に考え、島田を自分の家に連れて来て夜おそくまで計算した。その結果次のように決定した。

○ ドラムの寸法	つば外径	90 cm
	ドラム内径	40 cm
	巾	17.5 cm

となり、かなり長い索もまけるようにした。送り装置は、つけないことにしたから（送りのシャフトを切るのに数万〜10万かかると聞いたので）、ドラムの巾は小さくし、送りがいらぬようにした。エンジンも整備され、クラッチも新品（但し、金がかかるのではりかえたもの）に換え、あとはエンジン、ミッション、プロペラシャフト、デフ、ドラムなどのセットに取りかかった。道和の人に溶接や切断の技術をおしえていただき、重要部品、つまりドラム、プロペラシャフトの短縮以外すべてといていいほど自分達で作った。これは余談だが、自分などは熱心さの余り？電気溶接のアークで目の玉の白い所を焼いてしまい、ある日突然、目の前に膜をはったようになり、さてはへんな病では？いやそんなおぼえもないし、とにかく眼医者へ走り込み、アークで目が少し焼けたのだといわれ、ぼっとした。なれないうちは気をつけねばならないと思い、それから2、3日眼医者にかよひ、アークを見ないようにした。又、こんなこともあった。毎日朝から晩まで作業していたので昼飯を食いにいくのが邪魔臭く（道和鉄工は岩倉の山の中深くにある）、鳥田の持って来た弁当を皆でわけて食べたこともよくあった。こんなことをしている間にも少しずつ作業はすすんでいった。一つの部品に一日かかった時もあった。春休みといってもまだ山は寒く、かじかむ手でボルトをしめたことも、又同じ所を溶接してはうまくゆかずグラインダーでけずり又溶接、これを何回もくりかえしたこともあった。

自分が学連の副委員長を努めることになり（だれかさんの陰謀と自分は思っている）、おりしも加古川滑空場の話が具体化し、加古川へ学連の方に同行してウインチの方へ行けず、自分でいらいらしていたのもそのころであったと思う。中央委員会で小倉へ行った時、西部の九州工大のウインチを見たのも参考になった。

いよいよ完成近くになってあれこれ不備な点が出てきた。デフの固定がうまくゆかない。ガイドローラーの部品が手に入らない。又V8用のタコメータが手に入らないなど、色々なことであちこち走りまわった。ガイドローラーにつかう肉厚鋼管を買いに立売堀のある鋼管部門の店へ行った。その店のおやじさんが、つきっきりで思った寸法のものをさがしてくれたこともあったし、ベアリング屋へ行って自分の言う寸法のベアリングをカタログでしらべてもらったりしたこともあった。とにかく3年の鳥田、守屋、川辺、西山などが毎日道和にやってきてよくやってくれた。自分達のクラブのためとはいえよくガンバッタと思

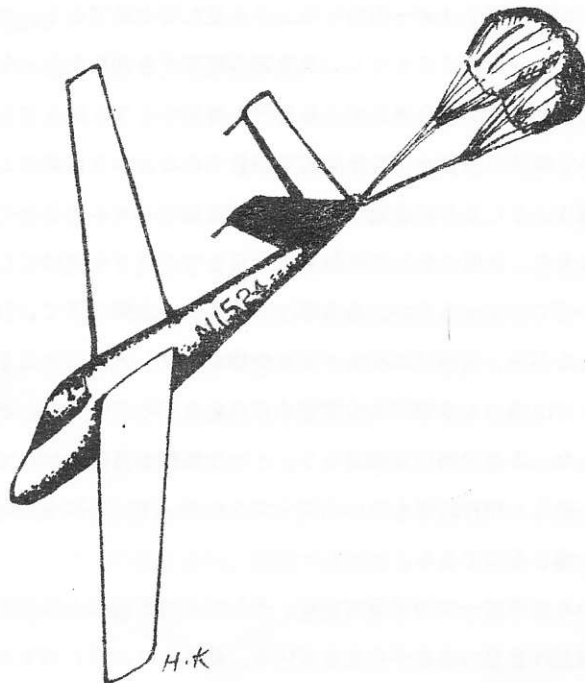
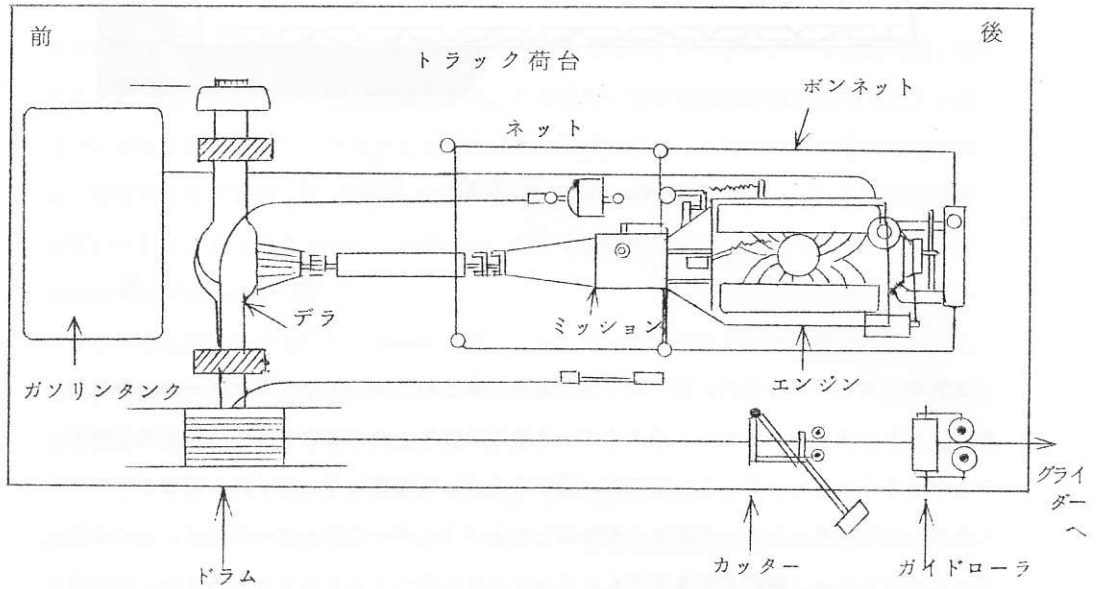
う。春休みもほとんど費し、比叡山の雪もとけはじめ、ウインチらしい形がトラックの上にでき上がってきた。あとは、ガイドローラーとボンネットと運転席のネットなどを残すのみだ。ガイドローラーは守屋が工学部のうでまえ？をはきして旋盤を使ってベアリングをはめた。ネットとボンネットは工学部の川辺が作り、又デフの固定は電気科の島田が作っただけあって、ブサイクながらガッチリしたものとなった。タコメーターも西山に買ってこさせ計器も一応ついた。完成は真近かだ。こんな時に急に合宿が5月4日～5月11日までと変更され、加古川で行なうことになった。完成を急ぎ全体合宿に間に合わさなければと皆夜遅くまで頑張った。完成したのは合宿の前日の夜だった。校内でひそかに引航車を試引きした。思ったより引くのが難しい。うまく合宿で引くことが出来るだろうか。その夜はあまり眠れなかった。

翌日、加古川へ無事着いた。あいにく雨、ますます心がはやる。もう一度車を試引きしたかったのに。5月6日北尾教官にカッターがないから早く近くの鉄工所でつくってくるようにといわれ、やむなく加古川製かんへ。カッターがうまくできない。北尾教官も窪田コーチも「うまくいくか。」と見にこられた。「いえ、まだうまくできません。」自分も鉄工所の人も考えては溶接し、又つぶしては作りうまくいかない。たった5mmの索を切るためのものなのに、夜もふけ11時ごろ、北尾教官がワラを切る農具をヒントに考えつかれたカッターが完成、やっとブツリ索が切れた。実にぶさいくなカッターになった。大きなおもりがついているのである。しかし、切れ味はバツグン、めでたくカッター完成、結局合宿第1日目は全然引くことが出来ず、又自分はいらいらした。次の日の朝、整地作業の後のいよいよ我々が作ったウインチで第1発目を引くことになった。「準備よし」「出発用意」「出発」、機体はガクンとショックを受けて走り出した。やがて離陸、上昇していった。離脱200m横風だし、200mかと思いながらも「やった」と思わず声に出してしまった。うれしかった。そばにいた川辺と共によこんだ。北尾教官から「パワーがないがフルアクセルか？」と言われ、「ほとんどフルアクセルです。」と答える川辺。「速度が少し足りないが成功したな。」と北尾教官もよこんでくださった。ピストにいた島田や守屋、西山そして2年生達とも一緒によこんだ。しかし、パワーの不足は深刻な問題だ。順風が吹けばなと思いつつ、計算したことをいろいろ考えた。さっきはセコンドで引いたが、ローで引いてもさしつかえない、計算では速度も十分でははずだ。「よし、ローで引け」と思い、北尾教官に言ったが始めは「速度が足りないと思うよ。」と言われた。でも自分は何回も「ローで引いて下さい。」と言った。「よし、そしたら一ぺんローで引

いてみる。」と言われローで引く。結果は良好だ。デフの減速比が1.66と低いから力のあるローで引いた方がよいと思った。考えは的中した。そして最高320m、平均250mの高度が取れ、合計100発近く引っぱることができた。一応成功だ。しかし反省する点が多くあるし、又トラブルが無かったわけでもない。予想外にも早くデフがへたった。終了日前日のトラブルだった。すぐ分解した。差動ギアがすりへっていた。これを溶接片側回転式から、両側回転式に改ためすぐに使用できると思ったが、デフの減速比が変化、2倍の3.25となった。セコンドで引っぱるが索の速度が少し足りない。ドラムに索をまいて径を大きくする。あまり変わらない。トップでは力が不足する。セコンドではレッドゾーンぎりぎりまでエンジンの回転を上げねばならなかった。オーバーヒートも起こってきた。水をラジエーターにぶっかけながら引っぱる。ファンを逆ピッチにしたのにあまり効果がない。なんとか合宿を終え、早速計算をやり直した。ドラム径60cmに変更。エンジンをフォード5500ccに寄せかえ中である。今度はトルコン付きである。合宿では何回もグライダーから「おい、むちうちになる。」と言われたからである。終了3日前ぐらいには、うまく引き合わせるようになったが、やはりエンジンの回転を1500r.p.mぐらいで、クラッチを合わせねばならずトルコンがすべったりしないものなら、トルコンの方がたやすく引けるからである。このフォードのエンジンは力もあるし、トルコン付ミッションも大じょうぶである。ラジエーターも大型に変えたし、今度こそ本当の完成である。同志社式2型はディーゼルにしようと思う。特に10tつまり10,000ccぐらいのでかいのをのせ、余裕しゃくしゃく引っぱれるのをつくろうと思う。金も30万ぐらい必要であろう。早速、エンジンとトラックを見つけたが、肝心の金がクラブにない。集団バイトを今捜している。OBの方々もぜひ協力をお願いいたします。特にエンジンの寄付をお願いします。よろしく願いしまあ〜す。

以上がウインチ製作記です。だらだら書いてしまいましたが文章のまずさはお許しあれ、
☆付記 先日一部のOBの方々に内容の不明瞭な手紙が届いたと思います。大変失礼しました。自分で書くべきウインチエンジンの寄付についてのお願いの手紙を後輩に書かせて本当に申し訳ありませんでした。当紙面をかりておわびします。

ウインチ略図〔平面図〕



部 員 随 想

航空部に入ってよかったか？

橘 矢

曳航車のエンジンの音が、朝の静けさを破って響きわたる。ア!! グライダーが動き出した。ドンドンスピードが増し、グライダーは地面を離れ、やがて急勾配で上昇をはじめドンドン小さくなっていく。あんなに高い所まで上がって無事に帰ってくれるだろうか？ あんな所から下を見たら恐いやろな。それにしてもグライダーの飛んでいる姿は、実に優雅でカッコエエな。僕のような者でも、あんなふうに飛べるようになるだろうか。これは新人合宿で生れて始めてグライダーが空を飛ぶのを見た時の話である。大学にはいるまで別に飛行機に興味があったわけでもなく、航空部の存在すら知らなかった僕にとってはごく当然のことかも知れないが、今考えてみると何か滑稽なような気もする。

しかし、とにかく僕はあの日から自分は航空部員であるという自覚のようなものを持ちはじめたように思う。そしてその自覚のもとに、航空部のリズムにあわせて、今日まで毎日を送って来たようだ。合宿の苦しさに耐えて今日までクラブを続けてこれたのも、その自覚があったおかげではなかろうか。あの焼けつくような太陽の下で、むし焼きになる思いで機体を運搬しながら、何回「こんなクラブやめたる!!」と思ったことかわからない。しかし夕方になって山の向こう側に沈んでゆく夕日をながめてみると、どこからともなく、今日も無事に終わった。さあ、明日も頑張ろう、という気持ちが自然とわいて来るのである。そうして、合宿が終ると精神的にも肉体的にもつかれきっているにもかかわらず、何とも言えない満足感を感じるのである。

我々が生活している世界は一つの平面である。そしてその平面の上に何万、何千という人間が目の前の地面だけを見つめながら生きている。そこには何万、何千という障害物があ

って真直ぐに歩くこともできない。しかし空は違う。空は何処迄行っても無くならない。何処をどう飛んでも障害物などない。実に雄大ではないか。そんな空のすばらしさを僕におしえてくれたのは、航空部である。



加 古 川 合 宿

宮 原 幸 春

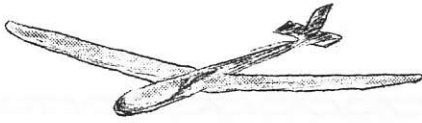
本当に色々な事があった。起った。俺の頭脳では覚えておれない位色々な事が。それにつけ思うに、合宿とは楽しいな、否、楽しいだけではない、勉強になる。参加するにつけ、俺が目に見えるほど進歩しているのである。本当に、冗談抜きで。

何日であったかは覚えてないが…… 「報告しまーす。〇〇〇2047号操縦、課目、直線滑空、お願いしまーす。」俺は聞いた。多少色の黒い（多分働きが良いため）、見るからに人間ができていた様な顔をしたK君がそう言ったのを。そして、俺が翼端を持っている。47号機の方に飛ぶ様にして、走ってくるが早いか操縦席に飛び乗ったのである。そうだ、今日は新聞社の取材の日ではないか。土手には多数の見物人が集まり、さっきから来ていたヘリコプターが次のフライトのグライダーを取るために準備中ではないか。そうすると当然、必然的にK君が写る事となり、新聞に載れるのである。否、ひょっとするとテレビに出れるかもしれないのである。「ついてるなー」「ウッヒッヒ、カメラの方を向いて手を振ってやろうか」全く、うれしそうであった。

どうやら、ヘリの準備も完了、多分取材が始まると思った時である。当然、K君も準備完了であった。その時である。窪田コーチと加藤様が機体の方に来られたのである。アー悲しいかな、K君、グライダーは2人乗りでありました。皆さんは既におわかりでしょうが、2日後の新聞に載った写真は勿論窪田コーチと加藤様でありました。

俺、今になって思う。何と後輩思いの両先輩であろうかと。否、絶対そうであると確信する。取材は大変危険である。ヘリはかなり接近するし、もし、接触でもしたら…… 本当に勉強になりました。

それは—四次元の陶醉である



坂井 寿嗣

グライダー——それはわたしの美への憧れの極限である。見あげる空に浮かんでいる。将にそうなんだ。あけ放たれた透明な空間に停っているような感じで、どの一画面も、彼女は誇らし気にポーズをとって、さっそうと滑翔している。——そういうとき——私は四次元にいるような陶醉に酔いしれる自分をみる。

彼女はゆっくり降りてきて、ツヤツヤした羽の毛先は私の手の掌に包まれる。ピストで彼女は羽を横にして休み、私の塔乗を心待ちにしている。彼女の白いツヤツヤしたサメ膚は私に彼女の年を忘れさせてくれる。塔乗の声がかかると、彼女は、白線の矢印の上で私を暖かく迎えてくれた。彼女はゆっくりと動き出し、ピアノ線を張りつめ、急にスピードをあげる。思わず、後ろにのけぞる。左から風が強い。傾いたままで地上とおさらばする。いよいよ始まったかと思うと急に体が固くなるし、緊張する。

高度30mで上昇角は急になる。グイーンと押し上げられる。いい知れぬ不安が襲ってきた。この年増女は私の未経験をいいことに、失神寸前に追いつき、このときから、私を恋のとりこにしまったのだ。

風防を台風のようにビューウと風が突切って行く。眼前の空はあくまでも蒼く、吸い込まれていくような。マッチ箱の家はどんどん小さくなってゆく。いったいどこまで上昇するのだろうか。ここでブツリ切れると私の一生も一巻の終りだ。スルスルとスピードがおちてくる。そして滑空姿勢に入れ始める。急にガクッと落ちる。私は一瞬間から血の気が引いた。一秒ほどして気をとりもどすと。そこは高度250mの空中展望台なのだ。今でも焼き付けられている。東に白山峰を連ね、北に西に、日本海が見渡せる。細い二本のレールが輝いている。緑がとても美しい。第一旋回・第二旋回、直線滑空・第三旋回・第四旋回・着地とただボカーンとしていた数分間ではあるが、地上を踏みめると、あとからあとから感激が込み上げてきた。いよいよ進入に入る。スピード90km/hでピストに突っ込んでいく。レバーが引かれてダイブが風を受け止める。思わず前にのめると、スピードが少し落ちて下降が早くなる。ダイブが空気を呑む音はそのまま悪魔の声になってでる。体は硬着して頭は恐しさでいっぱいになる。デパートのエレベータの気分悪

さなんて比べものにならない。

手と足が逆に作動されて斜めに滑り落ちていく。眼前を横ぐりの風のパンチが飛んでくる。風防をカスったそのミスパンチに私は身をつんのめった。ゴオゴオと流れる風をしり目にどんどん落ちていく。私は時間の経つのが遅いと思った。機体は傾いたまま、地上が猛然と迫ってくる。そしてやっと停止舵が動いて水平になると、地上はもうすぐ目の前であった。

いつの間にか車輪は着地して彼女はつま先で走り続ける。そして最後の抵抗であるイヤイヤをするが、それもガッチリ仲間の手に包まれて停止する。

慣熟の「終り」を報告する。わたしはグライダーに魅せられてしまった。あまりの感激に「よかったな」「すばらしい」と思わず口にする、教官はニコリ笑って満足気にうなずいた。「次から自分で操縦するんだぞ」と言われて、私は気も転倒して、ピストから全力で駆けていった。

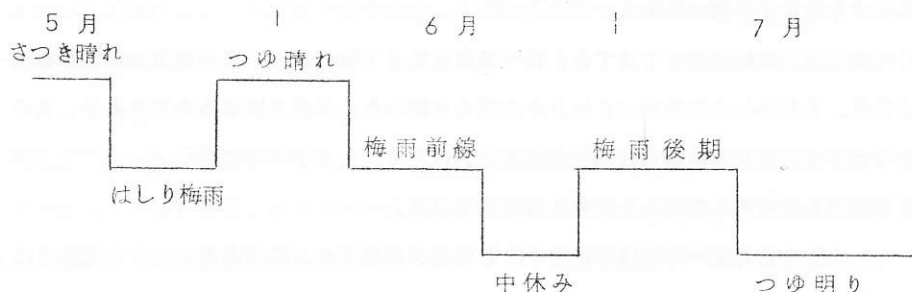
合 宿 と 天 気

高 橋 彰

6月の合宿を控えてこの号では梅雨を中心にして簡単に書かせてもらうことにする。

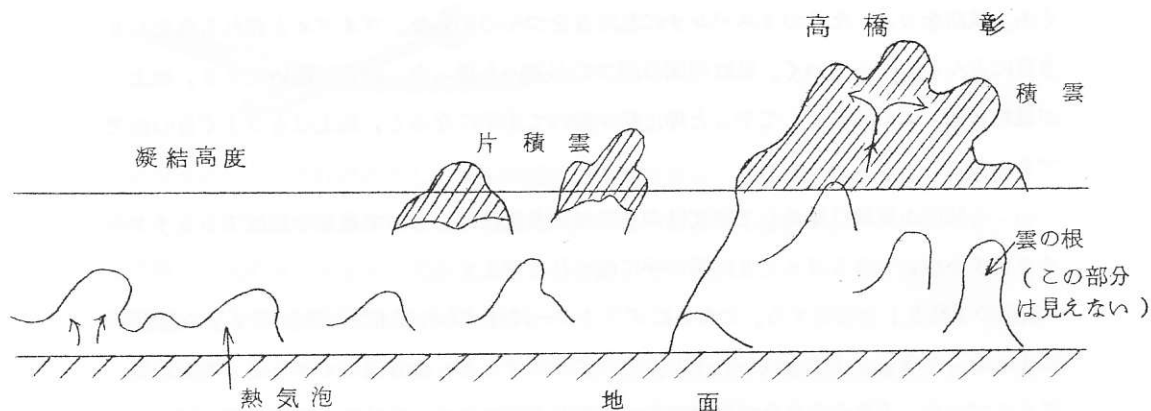
6月合宿は一種のパクチである。1週間単位で合宿を取る為、最悪の場合は全部雨、もしくは時に加古川では、合間に晴れても飛べないという事がおおいにありうる。

そこでこの時期は各大学とも慎重に選ぶわけであるが、残念ながら、現代の科学をもってしても一ヶ月前から予報することは不可能である。



上の図は過去の統計よりとった一つのモデルであるが、毎年このようなパターンを描くとは限らない。梅雨の前期と後期は雨量によって分けられている。全般に後期は雨量が多い。又、中休みの期間が間があり、この期間の長さにより、その年がカラつゆになったりするのである。我々グライダーマンのねらいはここである。

積雲についてのレポート



先づ積雲についての主なる特徴を掲げると、

1. 空気の上昇がよく表われており、雲の頂上がもり上がっている。
2. 雲の輪郭がはっきりしており、雲底が水平である。
3. 雲中における垂直気流が盛んである。

過去の観測記録によると、日本では雲頂で平均 6 m/sec 最大 13 m/sec を越える上昇速度となっている。その成因は、一般的には下層大気の不規則な加熱によるものである。つまり、裸地の砂や道路のアスファルト、民家の瓦の部分では、まわりの草地や森、川にくらべると一層下から暖められるので、その部分に熱気泡が発生する。我々がテルミックである。これは目で見ることには出来ないが、トンビがよく廻っているので、気流の状態を下からでも発見する事が出来る。

この熱気泡が凝結高度まで達すると雲一積雲となって現われる。この熱気泡が上昇してゆくのは、もちろんこの気泡がまわりの空気より軽いための浮力によるのであるが、この浮力の大きさにより積雲の発達が促されたり、押えられたりするのである。

この浮力を左右する条件として考えられるものは、

1. 大気の安定度—これは不安定なほど発達が促進されるのであり、この安定度とは、気泡の周囲の大気の気温が高さとともにどのように減少しているかによるのであり、大体 100 m につき 1°C 以下の減り方の時は安定、 1°C 以上の時は不安定とされる。
2. 気泡のまわりの大気とのまじり合い、混合が盛んな時は、あまり上昇しないうちに浮力を失ってしまう。

3. 風が高さによってちがっていると、気泡が上昇してゆくうちに形がゆがめられ、くずれてしまう。
4. 気泡とまわりの大気の間にくる摩擦力、このためはじめは早くのぼりはじめた気泡も、あとでは一定の早さで上昇するようになる。
5. 雲の中に水滴や氷晶がたまると、雲塊の密度が変わるので、そのため浮力も変かる。

これらの事を頭に入れて滑翔するならば、また、滞空もより容易になろう。



空はすばらしい！

中 村 洋一朗

空はすばらしい！ 風防にきらめく陽光、かなたに広がる地平線、眼下に見渡す箱庭のような家々、翼をかすめる風の音……。

入部するとき、グライダーはスポーツの中で最も大きなスケールと可能性をもっていると確信していた僕の予感、最初の合宿訓練においてみごとに当たった。

やっぱり僕の思った通りだった！

しかし、僕にはまったくわからなかったことが一つあった。合宿のサビシサである。最初の合宿に参加する前に、先輩から少しは話を聞いて合宿のつらさをうすうす感じ取っていたのではあるが、あれほどつらいとは！

グライダーが最も大きなスケールと最も大きな可能性をもっているのに加えて、最も厳しい精神力と最も強い体力を必要とするということまでは一特に僕のような体力のないものには一考えが及ばなかったのである。あの炎天下における、クラクラと陽炎にゆれるランウエイ、人数の少ない時には400メートルを1人でいっきに索点検をしなければならないうつらさ、機体運搬の時のテールの重さ……。何度「グライダーよ、降りてくれるな」と思ったことか。

しかし、考えてみれば、僕はそのようなつらさを承知の上で入部したのではないだろうか。すなわち僕が、小さい頃から頭の中で描き続けてきた空へのほのかな期待が、僕をし

て、体力的な問題やら経済的な問題やらをいっさい考えずに、知らぬ間に航空部へと入部させてしまったと言ってよいでしょう。

やっぱり僕は航空部が一番向いているんだなー。

僕にあっては、飛行機は

決して目的ではなくて手段だ。

自分を創り上げる手段だ。

農夫が鋤を用いて田畑を耕すように、

僕は飛行機を用いて

自分を耕すのだ。

—— サン・テグジュペリのことばより ——



航空部の中の私

・ 田 辺 説 子

航空部について何の知識もなく、サブ・マネとして入って約一年と半年が過ぎてゆきました。何とかして航空部と共に大学生活を enjoy してゆきたいと願って入ったけれど、最初はうまくいなくて、いつやめようかとそればかり考えていた私にとって、今航空部は私の何よりもすばらしいものとなりました。自分で操縦槓を握って空を飛ぶわけでもない者がなぜそう思えるのかと皆から笑われるかもしれないけれど、私は自分なりに航空部の魅力にとりつかれているからです。

まっ青な空にアッという間に、まっ白いグライダーが静かに浮び再び地上に帰ってくる、Run way で汗と埃にまみれながら走り回る私達。ふとまっ黒に日焼けした彼らの横顔を見るとこの素朴なスポーツが彼らをとりにしたのか、にくい空だなんて思いながら空を見上げ、飛ぶすばらしさを想像するのです。自分で操縦して大空を飛ぶことができる彼らがとてもうらやましく思えます。私は三次元の世界へと連れ込むグライダーだけでなく、誰よりも野心家である彼らにも魅了されました。だからピストに立って何もせずただ見ているだけでも、「何しに来たんだ」って思われても合宿に行きたいのです。グライダー

の発着時間を記録してせめて部員の足手まといになるまいとするだけですけど……。でも普通のBOX内の仕事には、サブ・マネとしてできるだけ動きたいと思います。どこからどこまで私の出る幕なのか判断に迷ってとまどうこともしばしばあります。そんな時、遠慮なく「田辺これしてくれ」と言われると、私の存在価値も少しは認められてるのだなととても嬉しくなります。ある時は「お前は愛嬌をふりまくだけだ」とか「いてもいなくても変わらないよ」なんてひどい事を云われると、くやしさに胸がいっぱいになり何も言えません。一人でトボトボBOXから帰りながら、「一体、私はクラブの何なのかしら、本当に余計な者でしかないのかもしれない」と考えると、悲しくみじめな自分になるのです。すぐ、そんな悲哀感を感じてしまうのは、結局自分が「女であること」に甘えているからなのだ。もっと自信を持って強くなろうと自分に云いさせて、又、明日もBOXへと足を向ける気持ちになります。実際、女の子が男子部員の中に混っていることは、お互いに困難かつ迷惑な事かもしれないけれど、それだけにやりがいがあり、いつも出くわす挫折感もいつか何かの教訓になるものと信じています。そして、みなそれぞれ個性に富んだ部員の人達と接することができたり、いろいろお世話になった先輩にめぐり会えたことも喜びの一つです。これからも、幾度も壁にゆきあたるかもしれないけれど、克服して私なりに立ち向ってゆくつもりです。



大 学 雑 感

大 西 幸 三

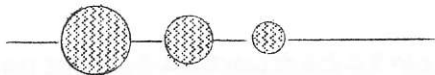
現在の教育制度において一番問題となっている高校教育のあり方について感ずるに、大学の予備校化と化した高校はいまやその本来の存在価値「つまり中学校における基礎教育のうえに、心身の発達に応じた高等普通教育および専門教育をほどこし、社会について広く深い理解と批判力を養い、社会における使命感を自覚させ、個性豊かな人格を育てあげ、国家および社会に有為な形成者となるように教育する」目的を失っている。教育の根本精神は、我が同志社の創設者新島先生の説く、智育、徳育、体育のバランスのとれた教育にもとづく人格形成であり、今のような智育のみ、それは社会に役立つとは言えない知識で

あるが、に比重をおいた教育はより良い社会を目ざすための教育が、社会の破滅さえまねく危険性を包含している。このことは何も高校教育にのみ言えることではなく、中学校ひいては小学校にも言えることである。あまつさえ教育の模範たるべき大学教育において、この原理を死守すべく義務づけられている。その先端となり先導者となるべき同志社大学において新島精神が生きているだろうか。これはいささか疑問である。というのは智育において、一般教養と言われるさも大学教育的呼称のもとに我が日本国の将来を託された大学生に対して無知教育を行なっている。また体育においては、その意義は、智育においても言えることであるが、体育を通して徳育を養うべきものであるはずにもかかわらず一週に一度の授業で何が体育と言えようか。それを理解したならば小生をはじめすべての者はスポーツクラブへ入部するであろう。この点においてもまた問題となるところは、せっかく入部したクラブであっても多額の金が必要とするならば我々プロレタリア階級にとっては精神的および肉体的圧迫によって体育のために徳育および智育が疎外されることになる。それでは新島精神に反するものである。結論として、我が航空部は新島精神（智育、徳育、体育）を全うしようと心がけるものであるから、精神的肉体的圧迫から解放され、要するに、アルバイトをしなくとも部の管理維持ができるよう学校側に対して、部への補助を要求するものである。

話は変わりますが、大学へはいったらみなさん煙草を吸うようになりますな。妙なものでして、成年に達していなくとも大学にはいれば許されます。小生どこがうまいのかと、いささか疑問を持ち、友人に聞くところによれば気分がおちつくとのこととであります。それならば小生も気分をおちつけようと思い、6本吸ってみましたところ、口の中がからくなり何がおちつくものかと友人をばしかりつけました。また彼の言うには、それはふかししているからだとのこと。小生それを聞き、なるほどしからば吸いこもうと思い立ち、かの志を持って家に帰りつく。親兄弟に知れずひとりうきうきし、1本を吸いこむ。しばらくするうち、意識の不確かな自分にむちうって立とうとするけれども立てない。あのイタリアの大科学者ガリレイの言葉をいま身にしみて理解できたのである。

『それでも地球は回る』を。





速見直喜，21歳・・・

速見直喜

速見直喜，21才，彼は同志社大学体育会航空部に籍をおくんであります。彼は同部ただ一人の文学部生でありまして、ともすればガサツな工学部生，キザな法学部生，ヘンコツな経済学部生，ムチ（ただし2回生にかぎる）な商学部生達のため誤解されている同学部の品位と伝統を一人背負い，日夜戦いつづけている人であります。ホントかネ？

彼が同部に入った理由，空が好き，……いや違う。飛行機が好き，……でもありません。ただ彼はもういやになっていたのです。よい成績をとるための勉強が，学問のための学問が。彼が大学に求めるもの，それは真の感激，ただそれだけです。しかし現在の大学当局はそれすら彼に与えることは出来ません。だから彼は自ら飛びこんだのです。真の感激を求めて。航空部へ。その彼ももうはや2回生，34回搭乗し，いつ来るとも分らぬ初ソロを夢みるところとなりました。部をやめたいと思ったことも一度や二度ではありません。一年前の福井新人合宿，教官の顔が鬼に見えたっけ。反面あれだけ自分にきびしくなれたらと思ったこともたしかでした。夏の富山合宿，苦しかった，ほんとうに。消燈後，なかなか眠れず，天床をじっと見ているとホテルが一びきどこからか飛んできて，真暗な部屋を……あの時は涙が出そうになった。ほんまに。「何故，俺はここでこんなことをしているのか？」この問いは今まで何度となく彼の頭に浮び，彼を悩ましてきた，また誰もがいなく問いでもあります。「何故，俺はここでこんなことをしているのか？」真の感激を知るため，友を得るため，大空のすばらしさを知るため，……しかしそのどれもが彼を満足させ，納得させる答ではなかったのです。「そんなことが分るくらいならクラブなぞやらない，それが分らんから俺はクラブをやっているんだ。」こう自分に言い聞かせ彼は今まで空を飛んできたのです。しかし，ある日，それこそ青天のへきれきのごとく彼は思った。「何故，俺はここでこんなことをしているのか？」この問いこそ現在の自分になくはならぬ問いかけであると。この疑問をつねに持ち，それに鋭く向って行く。そうすることによって，ともすれば曖昧になりがちな自分の航空部における位置，大学生としてのあり方，そして空を飛ぶというきびしさを彼に思い出させることになる。この問いに対する完全な答を彼は得ることが出来ないということはたしかでしょう。でもしかしこの

問いは現在の彼になくてはならないものであるということもたしかでしょう。かつて日本に新体詩の風を吹きこんだ藤村が『千曲川スケッチ』の中で、「山の上の星は、君に見せたいと思うものの一つだ。」と書いているが、もし彼ならこう言うであろう。キット「あの真青な大空にすいこまれて行く、純白のグライダーは君に一番見せたいと思うものだ。」とネ。

宿命というものについて

横手 貞明

人生について、選択をしたのは誰か？私はそれをまず尋ねる。誰も選択したものはいない。我々は、はじめみんな子供だったから誰も選択はしなかった。誰もがまず行動したのだ。仕事や職業の適性は自然と環境とから生ずる。つまり思案する者は決して決定しないのだ。学校でやる分析ほど馬鹿げたものはない。動機だの動因だのをあれこれと考える。ところが誰も選択などはしない。みんな歩いているのだし、どの道も間違っていない。この世を生きる秘訣の一つは、まず、自分のした決心や自分のやっている職業について決して自分自身と喧嘩しないことだ。そうではなくて反対に、自分の決心や職業をちゃんとやってのけることだ。我々は、自分がしたわけでもないのに、すでになされているこの選択のうちに、宿命をみたがるものである。しかしさして問題でない。悪い運などというものは、存在しないし、良くしようと思えば、どんな運も良くなるものなのである。自分の性質についてかれこれいう事ほどだらしのないものはない。誰も自分で自分の性質を選択できはしないのだ。けれども、人間の性質というものは、どんな野心家でもじゅうぶん満足させる程豊かなものである。必然を力と化する意志と行動こそ偉大なのである。“学ばざりしぞ口惜しき”、これは怠け者の言わけである。それなら勉強するがいい。たとえむかし勉強したところで、今勉強しないなら、それは大した事ではないと思う。過去に期待をかけるのは過去を嘆くと同様愚かな事である。できてしまった事なら、それに甘んじうるのがいちばん立派であるし、それを生かしえないのが一番醜態である。それどころか不運に身を委ねるより好運に身を委ねる方がむしろかしてとさえ考えられる。ミケランジェロは、

その点、自然の力をうばいかえして、容易な生活を困難な生活と化すあの激しい意欲の故に、偉大であると感じる。諸君、人生という学校では、解答は一つではない。解答は我々自身の生きる意欲なのである。そこでは、幸福という教師よりも不幸という教師が真の我々に対する教育者なのである。



ある夜の出来事



内田正人

あれはもうかれこれ・4年前になりますが、冬になるとよく行くスキー場での事でした。

夕食も終り、皆（4人）で風呂にでも入ろうかということになりました。（このスキー場は温泉場にあるため名前のついた湯が4つばかりあります。一番奥に苦湯、その次が鉄湯、またその次が滝湯、そして一番手前にあるのがラジウム湯です。）4人そろい丹前を着て苦湯へ、苦湯に入ってなんと驚いたことか、いやなんと喜んだことか、男湯と女湯が奥の方でつながっているではないですか、でも奥は湯気が立ち込めていて一寸先も見えません。がっかりしました。ところがです。小生達を喜ばせたものがあったのです。男湯と女湯との境の壁に穴がいくつも開いているではありませんか。小生たちはその節穴に飛びつき、息を殺しいまかいまかとばかりに待っていると人ほど来たのでした。「ウヒヒッ」と心で笑い湧き上がる興奮をこらえ、殺気を帯びるほどの真剣さでかぶりついていると、「ガラガラ」という音とともに白い肌が目に写ったのでした。「やったあ！」……数分後湯につかっていたうちの1人が「ぐいっ」とばかり立ち上がりこちらの方へ向って歩いて来て、節穴の前の真前で体を拭き始めるではありませんか。あまり近くに寄ったため首とひざとの間しか見えません。豊かな隆起をみせるポイン、……の様な……、もうがまんできません。その時でした。「ば、ばか、ねていろ！起きるな、バカ！坊やは良い子だ、ねんねしな。」などと言いきかせても無情にも言うことを聞かず、大胆にも逆らうものが出現しました。「自分だけならまだしも他の者に見つかったらまずい。」と言うのも聞き入れず「ムクムク」と頭をもたげてくるではないですか。「ちくしょう！」「ド

ボン、ポチャ」と湯船に飛び込みました。

そのうち誰かがおもむろに「はしごをしようぜ」と言い出しました。小生は「寒いのに」とはしご湯を懸念しました。でも友を裏切ることとはできず。しかたなくタオル一枚腰にまいて風呂場を飛び出し、抜き足差し足潜り足と部屋の前を通り抜け、鉄湯を駆けて通り滝湯に行きました。そして、滝湯の戸を開けようとした時です。苦湯での強烈な印象のせいか気が転倒していたのでしょう。足をすべらせ「ドデン、ドガン」と大きな音を立て転倒したのでした。身につけているものは腰のタオル一枚だけ、ついでに頭も打ち、脳震盪を起こしました。その時の状態は意識を失い、どの様なあられもないかっこうになったか覚えていません。そしてどの位時間が経過したかわかりませんが、気が付いた時はラジウム湯につかっていたのでした。滝湯とラジウム湯の間には階段があったのですが、どうやって来たか全く覚えがたいのです。意識もある程度ははっきりしてきたので戻ることになりました。前例もあることだしと思いラジウム湯の戸を開け、慎重に慎重を重ね一步一步踏み出し始めました。階段のところで「誰か来るぞ！」の声に心は動揺し気は転倒し今度は足を踏み外し「ダダダーッ」と最上段から最下段まで一気に落っこちました。またしても失敗、小生は自分のどじさかげんに感心しました。その後は、すべて転ぶことなく無事に丹前のおいてある苦湯までたどり着きました。苦湯にたどりついたとたん脳裏に焼き付いていた例の節穴をのぞき込みました。そしたらどこからともなく「誰しもするんだな。」という声が聞こえてくるではありませんか。「ハッ」として、湯船の方を見ると湯気の中に「ボヤッ」と男が見えました。「しまった。」と思ったがもはや遅かったのです。この夜は散々に痛めつけられ、「フラフラ」の頭で床に着きました。

翌朝は早起きの私も流石にぐっすり寝込んでいました。

体 育 会 の 幻 想

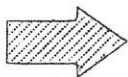
川 瀬 多津美

「体育会員らしく振舞え」「体育会に入っていることを忘れるな」等の言葉をしばしば耳にする。どうしたことだろうか？何か、体育会に入っているため、特別な意識を持たね

ばならないのか？強制されるのか？という疑問から僕自身考えようとしてみた。未だ、そういう難しい問いには、はっきりとした回答が引き出せないでいることは事実だ。だが、一つ考えられることは、体育会を特別な組織として捕えているとしたら、いつまでたっても悪習は消え去らない。ということだ。体育会というのは、もっと模範的組織になろうと努力し、又、できる組織ではなからうか？それを十分にはせず、唯だ目先のこと、表面的なことだけを特に大切にしている。すなわち、学生服を着るということはどうか？という問いを発せば、人々は常識的な回答として「体育会員らしく統一を計るため、気を引きしめるため」等を上げる。もちろん、それは全面的に否定するのではないが、マイナス面はないと言えるだろうか？学生服を着るだけでクラブの統一と団結が計れるのか、同じ服装を着るだけで一致団結が可能であったら、何とクラブの統一と団結はたやすいことであろうか。僕は統一と団結というのは幻想に過ぎないと思う。あらゆる考えを持った人間が一つのことを目ざしていく雰囲気クラブ内に確立できるのは、並大抵のことでは不可能ではないか。又、今一つ問題となる点は、学生服を着ることでそれらの困難なことを一時でも確立できたような気がする、ということに錯覚はないか、ということだ。一時期（瞬間といってもよい）は、僕も学生服の効果は認めうるが、その効果以上に否定面を忘れることができない。それは、効果は一時期に過ぎないのに、これで十分にクラブの統一・団結はできたと往々にして思ってしまうのだろうか、ということだ。僕自身もそれを経験してきたのではないか。そんな風に思ってしまったら、逆効果になってしまうのではないかと思う。又、学生服を着て気を引きしめうるほど気を引きしめるのは容易なことではない。もっと内面的な非常に訓練を要することではないか。それを表面的な装いで肩代わりをしてしまっているように思う。

以上、えらそうなことを言ってきたが、これは体育会への全面的な批判ではなく、僕も含めて、多くの人々（体育会員でなくてもよい）が、陥りやすい錯覚を指摘したに過ぎない。人間は、より高い人格を形成したいと欲する人間は、決して表面上の諸々のことで、極めて難しく厳しいことを確立できたという幻想は抱いてはならない、と思うからである。





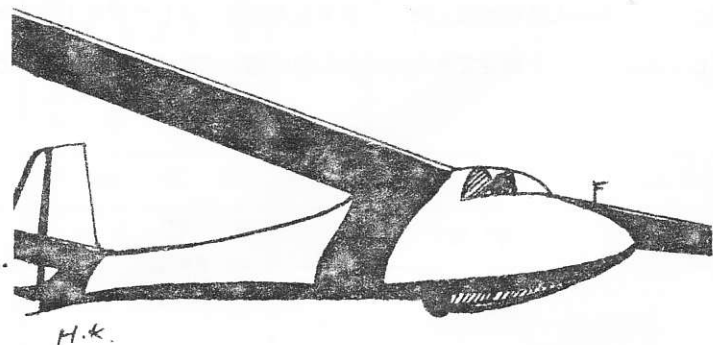
大 学 生 活 と 青 春

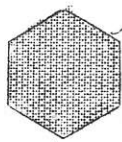
橋 央

大学に通うようになってから一年余りたつが、考えてみると実に長く感じる。しかし長かったわりには、内容はもの足りない。クラブ以外のことは何をしてきたのか、まったく思い浮んでこないのだ。僕は大学生として満足のゆく学問研究もなさず、また行動もとらず、青春という言葉から連想される大学生活とは掛離れた、サラリーマン化した大学生活を送るためにゼンマイ仕掛の人形のように、ただ毎日大学へ通うだけであった。

現在の社会においては、これが普通なのだろうか？たしかに現代社会では、ドライに、物事を割り切って考える風潮がある。だからといって青春までがドライという言葉によって蒸発してしまいそうになっていてよいものだろうか？青春は未来への挑戦家であると同時に、人生に対する冒険家でなければならない。それなのに、多くの現在の若者は絶えず周囲に対して気を使い、いつも安全地帯を歩こうとする、消極的な、功利的な生き方をしている。だがそんな生き方に対して、僕の心は反発しようとしなないのだ。これではだめだと思いつながら常に前向きに歩いていこうとしているのだが、結局は妥協を繰返してきたのである。

しかし、現在の僕は自分が今このような不安な青春の真ただなかに置かれているのを、ようやく、自覚して未来に向って前進しようとする情熱を感じだしたところである。長かった十代とも今年の三月で別れを告げた。これまではちがひ、これからはいろいろな問題に直面するであろうが、自分の進むべき道を確立させて、絶えず前進してゆきたいものである。



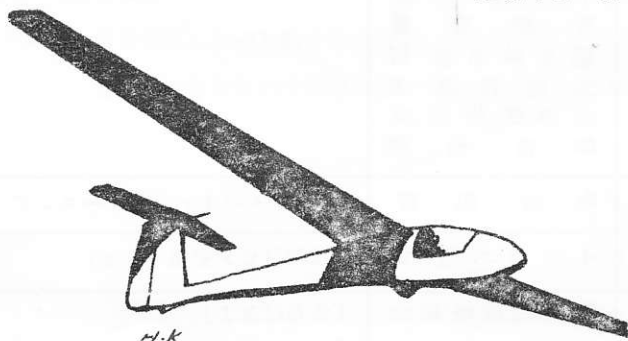


初 志 貫 徹

横 手 貞 明

私は、入部の時、航空部に何を期待し、何を目的としていたか？今、私は、それを初志貫徹の意味で、ここに確認したいと思う。まず、そこに体育会としての“航空部”の存在がある。圧迫としての高校生活を送り、浪人生活を送った私は、“スポーツ”という事に明朗な自由さを望んだ。体育会の要素に、規律という事がよく言われる。折々、大学、クラブによって、この規律の名にかくされ、暴力沙汰が問題となる。私は、この点に関しては、一切の肯定をも許さない。しかしながら、この様な規律の曲解はともかく、私は体育会の持つ“一律さ”を望んだ。次に、航空部の持つ本来の特長である“飛ぶ事”を望んだ。これは非常に単純な動機であり、甘い感傷であったかもしれない。けれども、純粋な動機として、私はこれを切に思ったのである。キザに言えば、私の青春を、人間の動物的本能及び運動性に友する“飛ぶ事”にあずけてみようと思ったのである。この点に関して、私個人が、クラブ活動を行なった半年の間に、感じた事に、やはり“飛んだ後に、地上にもどってこなければならない。”という事の必然さを身をもって感じた事である。生意気な様だけれども、人間の一面を、ある意味で感じ知ったと思っている。もちろん、感知し得たとは思っていない、全てはこれからであると思っている。未熟な飛行技術で飛んでいる今は、常に、飛行後の教官のアドバイスに冷汗を流して、ただ“飛ぶ事”の厳しさを感じるばかりです。しかし、私は最後に、“初志貫徹”という事をもう一度確認しておきたいと思う。

12月1日 記 了



昭和45年度活動記

昭和45年度活動記録

4 月	オリエンテーション 登録 アルバイト イオラス耐空検査	新人勧誘, Ka6 展示, 8% 映写会
5 月	新 型 無 線 機 購 入 体育会フレッシュマン キ ャ ン プ	グライダー訓練の安全と向上のため, 専用周波数 (27.620MC) の許可から, 購入の必要を生じ たもの。 皇子山 Y・H 17 名参加
6 月	アイオーン・東海支 部へ貸出し 新人生歓迎コンパ 福井単 独 合 宿 富山単 独 合 宿	飛行数 3 回, 総回数 200 回 飛行数 8 日, 総回数 392 回 福永 (4 年) 耐空 22 分, C 章獲得
7 月	前 期 試 験 祇園祭アルバイト イオラス整備 受 験 合 宿	主翼小骨修理 斉藤 (4 年), 山田 (4 年) 教育証明合格
8 月	部員宅火災見舞い 受 験 合 宿 遠 征 合 宿	加藤 (4 年) 教育証明合格, 高橋 (3 年), 大久保 (3 年), 山井 (3 年) 上級合格 立命大, 愛知学院大, 名城大, 名大, 愛知工大 延べ 19 名参加
9 月	アイオーン 整備 幹 部 交 替 福井単 独 合 宿 山田君逝去式 山田君告別式 体 育 会 葬	
10 月	事 故 処 理	学科, アルバイト, トレーニング (12 月まで)
11 月	イオラス整備	主翼取付ピン交換 (未完)
12 月	航空部主催映画会	「さらば友よ」 「フィフィ大空をゆく」 終日満員

46年 1月	後期試験	
2月	イオラス耐空検査のため整備(2/24~3/5) ウインチ製作着手 追出しコンパ	フットバー改善, 主翼取付ピン交換完了 2月8日~5月5日
3月	O B 総 会	

会 計 よ り

川 本 富士夫

昭和45年度の決算は次の様になります。

○ 収 入

前期繰越金	67,328
学友会預託金	217,187
部 費	624,000
入 部 金	36,000
個人負担金	1,377,880
寄付付 金	122,600
特 別 収 入	162,500
収 入 計	2,607,495

○ 支 出

遠 征 費	313,160	付器備品費	1,458
教官謝礼費	30,000	特別支出	14,330
渉 外 費	64,820	内 (印刷代	12,900)
用具購入費	374,500	内 (自動車税証紙	830)
内 (タ イ ヤ	49,850)	機関誌費(G11号)	30,000
内 (曳 航 索	26,100)	通 信 費	38,609
内 (曳 航 車	105,000)	連 盟 費	26,425
内 (無線機2台	93,750)	内 (学連分担金	10,000)
消耗品費	11,674	内 (OB連盟分担金	10,000)

資 料 費	45,020	練 習 費	184,910
内 (方 向 舵	30,000)	内 (ガソリン・オイル	149,410)
内 Soaring	2,250	内 (合宿中を除く)	
写 真	12,770	飛行機曳航料	25,500
医 療 費	490	機体借用料	10,000
行 事 費	137,940	維 持 費	474,023
内 (フレッシュマン	25,500)	内 (グライダー関係	92,846)
内 キャンプ		内 自動車関係	259,877)
返 済 金	40,000	無線機修理	30,000
交 通 費	87,560	雑 費	27,416
合 宿 金	664,107		
		支 出 計	2,566,442
		次期繰越金	41,053

次に昭和46年度1月から5月までの主な支出を上げてみます。

大 学 返 済 金	$20,000 \times 5 = 100,000$
ウインチ製作費	約120,000
ウインチ用 索	$45 \times 1000(m) = 45,000$
グライダー保 險	56,350
グライダー整備料	40,000

その他ガソリン代、自動車(税、修理、保険)に関する費用があります。

今後の支出としては、次の項目が上げられます。

ウインチ改造費及び製作費	200,000
ウインチ用索 $45 \times 1200 =$	54,000 (一合宿につき)
返済金残り	130,000
滑空場開発費 一人あたり	2,000
無線機2台	100,000
機 関 誌	40,000

その他各種保険料、トレーラー改造及び製作費、予備曳航車、格納庫製作費、次期グライダー……等、

現在、部員の努力とOBの方々からの寄付金によりまして、どうにか部を運営しているといった状態で、将来の見通しも決して明るいとは言えません。又、今後さらに部員の個人負担が増えると思いますが、全員一致協力して事にあたって行くつもりであります。

サア、みんな一層の努力と情熱を持って、航空部の発展の為ガンバロウ!

自動車機材状況

川 辺 洋

現在、我が航空部で使用している車としては曳航車のマーキュリーモンテレー引航車の日産セドリックカスタム、それにウインチカーとして日産キャブオールがあります。

○ 曳航車モンテレー (V8 4500cc 63年型車検なし)

45年7月にそれまで使用していたシボレーインバラを1万2千円で下取ってもらい、更に1万5千円を加えてボンコツ屋より2万7千円で買ったものである。当時は外観のひどさもさることながら、車の命でもあるブレーキに欠陥があったのです。即ちブレーキドラムが見事真二つに割れていて、全く走行不可能な状態であったのです。しかしながら、エンジンの調子が極めて良好であった為に、何とか使用可能にしようと自動車係が東奔西走して解体屋、部品屋を走り回り（何しろ年代が古いためなかなか部品がないのです）、やっとの思いでドラムを部品の山から探しあてたのです。そして、さびついたそれを研磨したりして何とか走る様にしたのであります。が、現在滑空場の都合により自動車曳航から、ウインチ曳航に変わってきたためにこの車は使用されず、お蔵入りとなっているのです。しかし、この車で他の大学が500発程、今迄に引っぱっているのです、既に元を取った勘定になっています。そして、今、次の出番を待っている次第ですが、近いうちにこのエンジンもウインチ用のエンジンとして使われる公算が大変大きい様であります。

○ 引航車日産セドリック (直4 1900cc)

この車は44年11月に、その年の全国大会に間に合う様に8万円で買ったものであり、去年の8月に車検を取り、後1年程残っているのですが、ナンバーのある車の少ないこの頃、この引航車は度々引っぱり出され、関西の大学は全てこの車の世話になっている程の酷使のために、あっちこっちにガタがきて余命短いものと思われまゝす。その為、立命館大学より譲り受けたエンジンと近いうちに積み換えるつもりであります。

○ ウインチカー (日産キャブオール 2300cc 車検なし)

これは部員の家より寄贈された日産キャブオールを使用しており、(別項のウインチ製作記で詳しい事は述べますが)その上に、2万5千円で買ったマーキュリーミーティ

ア (V8 4200cc)のエンジンを乗せて我大学第1号のウインチとして、去る5月の加古川新人合宿では無事任務を遂行し、100発近くを引っぱったのですが排気量が小さい為か、ややパワー不足の為に現在このエンジンをおろして、5,000円で買ったフォードフェアレーンギャラクシー (V8 5500cc)のエンジンと積み換えている最中であり、次の合宿での高成果が期待されています。

○ マツダファミリアバン (1000cc 車検なし)

5月の加古川の新人合宿の際に、近くのボンコツ屋でリトリブ用として7,000円で買った。現在、加古川に置いてある。

○ グライダー用トレーラー (23C用 39年製作)

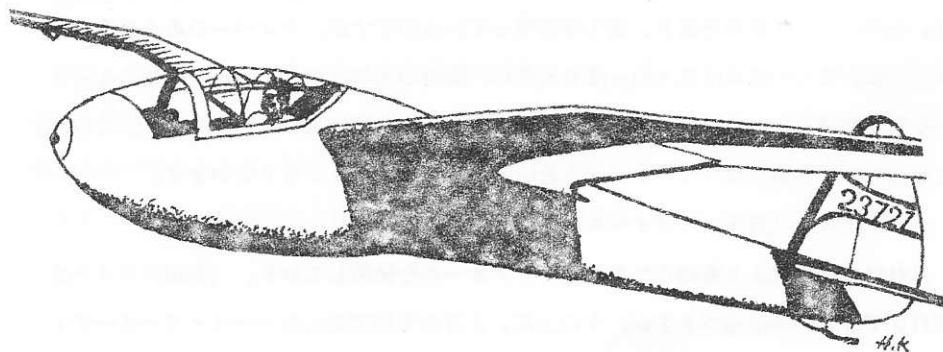
(Ka6E 43年製作)

交通事情により車検が絶対必要となったため、23Cのトレーラーは大改造が必要となっており、現在、自動車係をはじめ、クラブ全体が頭を痛めている問題の一つであります。又、法律上、けん引免許が必要となり、ドライバーの養成が大きな問題となっております。

○ ダットサントラック (1300cc 現在は廃車)

一昨年、OBの一円氏より寄贈され、昨年の夏に車検がきれたため資金の都合上現在では廃車処分し、自動車部と協力して部員の自動車構造の知識を深めるために役立てています。ここに改めて一円氏にお礼申し上げます。

以上、自動車係としては最大限の努力をはらい、低費用でのウインチ製作にあたり、又、安全第一のグライダー運航を行っています。資金、機械、その他の面で多くの問題があり、OB諸氏や部員の御協力、援助を心から期待している次第であります。



頑張っ て や , 3 年 生

企画 同志社比呂須

川 辺 洋 (工・機工)

生れながらにしてボスの風格を備え、上級生になるに連れ、その風格にもますます磨きがかかってきた。エテ(西山)とは同志社幼稚園からの付き合いで、生粋の京都人だが、どういう訳か神戸の(秘)ゾーンについては地元のお巡りさんよりもよく知っている。

(ウインチ係、副務担当)

守 屋 孝 夫 (工・機2)

グライダーの好きなことでは部内でも一、二を争い、オートバイにも目がなく岐阜の中古屋でみつけた一万円のヤマハ250ccを乗り回している。天の橋立へのツーリングの復路では、そのヤマハとホンダN360を物理的に衝突させることにより人間滑空を試みた現代のリリエントールである。(ただし滑空比は2.5程度で、その直後に病院にかつぎ込まれた)

(機体係担当)

西 山 一 郎 (法・法律)

渥美清もアツと驚く細い、細い目をしているが、グライダーに乗って水平基準をつかむには極めて便利らしい。自動車系の伝統か、酒癖の悪さは3年째1。川辺と共に京都のボンボンらしく珈琲の名門店「はなふさ」の常連である。

(ウインチ係、自動車係担当)

島 田 章 夫 (工・電気)

常にクラブの仕事には積極的に参加し、上級生から見て申し分の無い奴であるが、人間的にもう少し丸味が出たら本当に申し分無い。大阪は立売堀の酒屋の息子で、この方もなかなかいける口だが、酔い出すと必ず出るあのニヒルな笑いはいただけない。新しいニックネームは「神経」。

(ウインチ係、無線機担当)

宮 田 正 基 (商)

通称「岩倉ゴンタ」は、御存知、公害の街、四日市の産で、公害の恐ろしさを物語るあの顔、あのプロポーション、あの下半身の毛の凄さに惚れこんだ革新政党からのTV出演の呼びかけを「ソナナ暇ハネエ」といつも断っているそう。(機械係、会計担当)

田 辺 説 子 (女子大、英文)

以前のヘアースタイルでは、愛称「ベティちゃん」はピットンコだった。ともすればむくつけし野郎ばかりのBOXに花を生けたり、雑用を一杯引受けて、誰からも愛される便所場のトモンビのような女の子。誰もが不思議カルカルなぐらい少食だが、それにしてはどうオマケしてみてもスマートとはいいいかねる。

(庶務担当)

とにかく2年生全員集合せよ

航空部人類学研究会

宮 原 幸 春 (工・機2)

とにかくあまりクラブの用事もしないし、BOXにも来ないし、授業にも全く出ていないのに何故か信望の厚い奴です。でも一年の時は入部して2日後に退めたいと言って上級生を困らせました。今は合宿の大好きな訓練係ですよ。

中 村 洋 一 郎 (法・法律)

とにかく可愛らしいと言うか、弱々しいと言うか、恥らいが無いと言うか、やせすぎと言うか母性本能をかきむしる様な男です。グライダーで飛ぶより、崖の上から独人で跳降りた方が滑空性能が良いのではという説も出ています。

速 見 直 喜 (文・文化)

とにかくマックロケのケの頼りになる奴。彼日く、嫌いなもの「女の子」好きなもの「男の子」キショクワル / 合宿では顔にグリースを塗りたくって黒光りさせて喜んでいます。ニックネーム「インドカレー・ゴールド」

内 田 正 人 (商)

とにかく馬名「アルチュウホマレ」、出産地「グン馬県タカサキ高原」、母馬名「ミズセンニクウ」、父馬名「オーショーコーテルイーガ」、飲代が月一万円だが、バイトをよくやって滞納も無い。これからもおおいに河原町、木屋町で活躍したまえ。

坂 井 寿 嗣 (法・法律)

とにかくドジな男。車のフロントガラスの汚れを、サンドペーパーで磨いて取ろうと

する様な奴です。でもいい奴です。

玉 木 英 雄 (法)

とにかく北海道若い根の子の会会員。正真正銘の道産子です。さすがにスキーの腕前は大したものらしいです。

横 手 貞 明 (法・政治)

とにかく仕送2万5千円のうち、2万円を女に、5千円を洋服代に全部費すという愚かな男。でも彼もバイトをよくやっていて滞納は有りません。

土 田 正 明 (経)

とにかくお月様みたいにマールイ、マールイ顔をした男です。麻雀にかけては2年生No.1。夜は女学校で夜警のアルバイトをして楽しんでいます。けど変な事は……やっぱり考えるそうです。

山 田 正 信 (工)

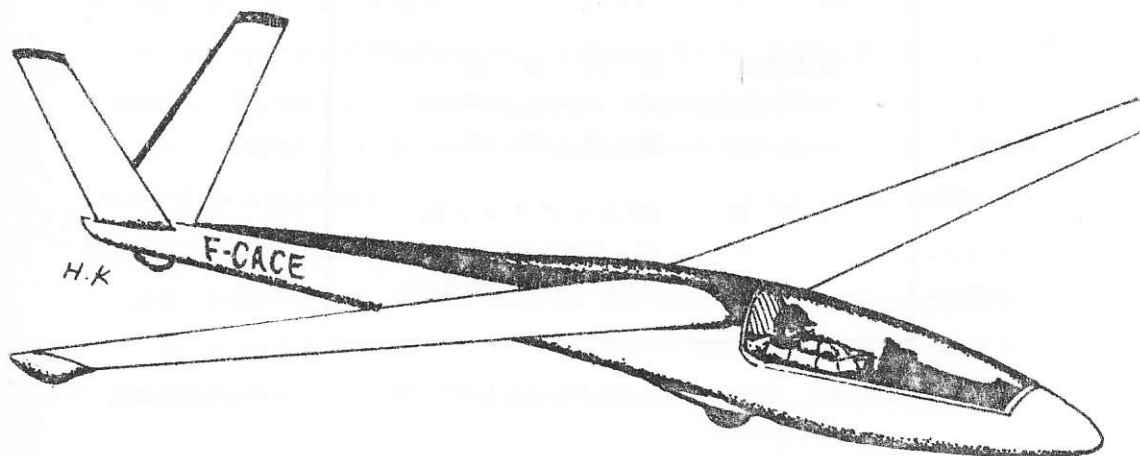
とにかくいつも「実験やノ実験やノ」と言いながら学校中を走り回ってます。合宿でも昨夜来たかと思えば、今夜は帰りという2年の中でも一番忙しそうな白衣の天使です。

橘 央 (商)

とにかく航空部一のノッポです。一見、年寄り臭く、考えも古風な様であるが、意外や意外単純軽薄な奴である。訓練係とともに自動車係にも抜適され、今、セッセと自動車学校に通っています。

川 瀬 多 津 美 (商)

とにかく情緒安定人間の見本みたいな人で、お母さん思いの航空部一の心の優しいフェミニスト。黙々と機材の仕事に取り組んでいるタツミちゃんです。



編 集 後 記

部長短言は小野部長非常な御多忙中にて、今回は休ませて頂きます。新機体購入のための活動と重なり、もう一つ満足のいく内容のものではありませんが、一生懸命やりました。新OBの方々、お便り有難うございます。構成の都合でところどころ省略させて頂きました。皆様の益々の御活躍を祈ります。大久保君、長文有難う。君のあの奮闘がよくわかります。これからもどんどん改良してより立派なウインチを造って下さい。

OBの方々、お便りお待ちしております。我々も皆様方の御活躍の様子を知るのがとても楽しみです。

部員名簿は省略致しました。間もなく最新のOB、現役名簿をつくりますのでそれを利用して下さい。

では次号の成功を祈ります。

山 井 博 起 記

GLIDING 12号

発 行 所 同志社大学体育会航空部

編 集 委 員 山 井 博 起
川 辺 洋
速 見 直 喜

印 刷 所 (有) 北斗プリント社
京・左京区百万辺上ル
TEL (781) 8909

御協力者一覧

(アイウエオ順)

株式会社 酣燈社

航空新聞社

小佐野商店

権太呂

タケウチスポーツ

千代田商工株式会社

株式会社 鳳文書林

円山観光会館

このたび本誌が発行出来ましたのも、皆様方の多大なる御支援の御蔭でございます。部員一同心から御礼申し上げます。



すき焼、会席

コンパ、御会合に

円山観光会館

京都・円山公園藤の棚前
でんわ 561-0025~6

山 岳 用 品
レジャースポーツ用品
各 種 運 動 着

——同志社指定店——

同志社西門前

タケウチスポーツ

TEL (451) 3732



ごんたろなべ

蕎 麦 料 理

京風うどんのすき
そば料理
天婦羅そば
芋かけそば
ざるそば

そば 壺 焼 肉

御宴会に御利用下さい

本 店 中 京 区 麩 屋 町 通 四 条 上 ル でんわ221-5810
嵯峨店 右 京 区 嵯 峨 小 倉 山 山 本 町 12 でんわ861-2216
金閣寺店 北 区 平 野 宮 敷 町 26 でんわ463-1039

グライダーの事なら何でもどうぞ

【日本製】

SAGAMI式 S-3型単座

三田式 3 型改 1 複座

軽飛行機式 SS-2型高性能単座

トレーラー 機体カバー

【独逸製】【英国製】【スイス製】

動力単, 複座滑空機

プラスチックの機体

木製, 鋼管羽布張り

国産品 輸入品 総販売代理店

千代田商工株式会社

東京都中央区京橋 3-11 千代田ビル

TEL 03 (567) 0871代表

呉服 和装

お気軽に御来店下さいませ

〒238 神奈川県横須賀市大滝町2-21

小佐野商店

でんわ 0468 (22) 0613

月刊 航空情報

定価350円 送料24円

創刊以来20周年を経た本誌は、今や世界の一流航空誌と評され、常に流動する世界の航空界の現況を報じているのは本誌のみです。

世界航空機年鑑1971年版

定価1,500円 送料100円

(書留)

世界の最新鋭機を、詳細に解説する航空機の事典。

軽飛行機の操縦・入門編

定価850円 送料50円

——基礎から単独飛行まで——

やさしく、ていねいな文章で、誰れにも理解できる楽しい書。

大空への招待

定価800円 送料70円

——軽飛行機とスポーツ航空のすべて——

紺碧の大空、白雲の大波、眼下に広がる雄大な山河。

日本の大自然を背景にダイナミックに飛ぶ姿はあなた自身です。

本書は、大空へめざす人々に欠かせない素晴らしいガイドブックです。

★お近くの書店又は直接(代金を添えて)下記宛お申し込み下さい★

〈郵便番号104〉東京都中央区銀座6丁目8番7号 交詢ビル6階

株式会社酣燈社営業部 TEL03 (572) 3421代

'71 日本航空機全集

B 5 判・アート400頁 ¥1,200 円100

マイプレーンからジャンボまで
日本の翼のマニュアル

- 詳細なデータ、三面図、写真
- 航空局抹消登録機一覧表
- 主要エンジンデータ表
- 航空関係会社要覧
- 全国飛行場一覧
- 英文索引もつき利用度が倍加しました。

グライダー操縦の基礎

原田覚一郎 著

A 5 判 250頁 ¥600 円70

初めてグライダーの操縦練習をする人達のために一応簡単な知識と、基本操縦の要領をわかりやすくまとめた本です。

- ・ グライダーの構造 ・ 空気について
- ・ 翼について ・ グライダーの釣合と安定
- ・ ウインチ曳航による操縦練習
- ・ 飛行機曳航により ・ 計器
- ・ 救急法 ・ 問題集（解答）

※グライダーフライトログ

A 6 判 40頁 ¥250 円35

※大空はわが恋人

原田覚一郎 著

B 6 判 300頁 ¥580 円55

※グライダー写真集

J A 2018・萩原 H-23-A から
J A 2121・グラスフリーゲル・リベレ
まで22機種をデーター・三面図
B 5 判 32頁 ¥480 円65

この著は、このグライダーにとりつかれ、生涯をかけて大空を飛びまわった35年のベテランパイロットカクさん（原田氏）が、その飛行の面白さや練習の辛さを軽妙なタッチで綴った泣き笑いのエッセイである。

株式会社 鳳文書林

105 東京都港区新橋1-18-1（飛行館）
TEL (591) 3 7 7 2 振替東京5699