

## “我等の機体物語”

自分達の手でグライダーを持つことの難しさは、やった者でなければ分らない。四六時中頭の中は金、金、金、と金が渦巻き、何も彼もが金に見えてくる。

そのウメキ声にも似た学生の叫びが色々の資料として今に残っている。それを見るだけで当時の学生の金の苦勞がよみがえってくる。

飛ぶことの楽しさは、機体を持つまでの苦しみと、持ってから維持することの苦しみを乗り越えなければ、味えないことを思い返してみよう。

## 無理を承知で

霧ヶ峰式はと K-14 型 JA0122

小西市郎

昭和30年7月17日、私と大岡秀生君と2人で当時の金9万円を持ってグライダーを購入しに東京へ行きました。学卒の初任給が約7,000円位でしたので今の額で200万円位です。昭和30年頃日本はまだ不況の最中でした。

牧野鐵五郎先輩から当時を思い出すようにと送付戴いた証拠書類(?)から一端が推測できます。部員全員が合宿と勉強(?)の合間をぬって先輩の家へ寄付のお願いに上がったこと等、当時の御協力を有り難く、懐かしく思い出します。アロウ・ヘッドは無理を承知で、戦後の初号機として同志社航空部に迎え入れられましたことを証言します。

敗戦後10年で今のような経済力の無かった時代でした。東京行きは新幹線がなく汽車だったので一泊必要でした。大岡君の親戚(兄/叔母?)にお世話になり東京で一泊、横浜で一泊しました。今も記憶しているのは横浜の叔母さんの家に泊めてもらった時、下着と靴下を無理やりに全部脱がされて、洗濯して翌日着せてもらったことです。関西にこんな風習がないので戸惑いました。

### ——私の戯言——

- ①玉水、高松での合宿当時、教官にツラメータをよく見て失速しないようにとよく注意された(翼で飛行する物体は失速すると墜落するようです)。
- ②高松での合宿時、大阪工大の長尾君が失速墜落して機体が破損したため次の番の私が搭乗できず残念でした。
- ③グライダーのテイルかつぎはいつも私が担当していました(右の肩は今でも70~80kgの荷重に耐えられます)。
- ④昭和29年に石山カチ子(本名)さん紅一点部員がおられました。北尾直敬さん如何教育されたかな？。
- ⑤3回生の夏、玉水での合宿のとき、朝日セスナ機より物品投下のアトラクションがあり、ピースを拾いました。その夜初めて煙草を吸いました。以後食後に1本吸い始めて本数が増加、30年余吸う幸せを追求したが、今は吸わない幸せを感じています(4年半前にやっと禁煙できました)。(昭和31年卒)

# 機体購入案内

JA0122 関係資料

拝啓 残暑の候早や朝夕は少し冷しい感が致します。度々機体購入の件に就いては御配慮下さいまして誠に有難く御礼申し上げます。機体発注に就いては事前に皆様に御相談申し上げもつと確実な見通を立ててから成すべきでしたが、夏期休暇を目前に控え部員は合宿又は帰郷する等でまとまつた行動を取つて相談出来ず、購入資金の方も下記の様な次第で既に寄付下さつた先輩方には〔この日本社会全体の不況の期にと〕不安を与えて来ましたが部長先生、一部先輩、部会での討議の結果部員全員一致努力致し少し無理かと思いましたがせめて先づ機体だけでもと発注致しました次第です。御許して下さい。以上現状を御了承の上援助下さる様、切に御願ひ致すばかりです。尚御無理ばかり申しますが部員が各先輩宅へ行きますにも前回の例を見ますに非常な負担となりましたので郵送下されば幸いと存じます。機体完成の後程にもつと詳しく御相談申し上げることに致し、御叱声と援助下さるよう、くれぐれも御願ひします。 敬具

8月25日

同志社大学航空部員一同

## 記

収支計算書 (30.8.25現在)				予 算 書 (自30.8.25至30.9.15)			
収 入		支 払		収 入		支 払	
摘 要	金 額	摘 要	金 額	摘 要	金 額	摘 要	金 額
体 育 課 補助金	50,000	機 体 購 入 前 金	100,000	収支計算書 残 高	9,844	機 体 購 入 残 金	90,000
学友会予算	27,000			寄付申込金	14,500		
先輩寄付金	21,000			日 本 航 空 補助金	20,000		
部 員 臨 時 負担金	5,000			部 費	5,800		
部 費	6,844	現 金 残 高	9,844	寄 付 予 定 金 額	30,000	現 金 残 高	7,144
				部 員 臨 時 負担金	17,000		
合 計	109,844	合 計	109,844	合 計	97,144	合 計	97,144

部費…機体購入前金を除く諸支出金残額。

### 機体注文請書内訳 (分)

同志社大学航空部 殿

昭和30年7月18日

合計金額 190,000

東京都品川区大崎本町三ノ五六六  
東京合板化工株式会社

月 日	品 名	数 量	単 価	金 額	摘 要
	霧ヶ峰式はと K-14 型	1 機		180,000	
	梱包荷造運賃補助具一部			10,000	
7/18	納 入 金 (内入)			100,000	

引渡期日 昭和30年9月15日  
支払条件 引渡時残額受入ノコト

# よろこびの命名式

JA0122 関係資料

念願の機体購入も終り、愈々命名式を迎えるに当り、発送された案内状には、部員のよろこびの胸の内が行間に読み取れて涙が出そうになる。

霧ヶ峰式はとK-14型プライマリーJA0122は“アロウヘッド”と命名され、愈々学生の希望をのせて大空に飛び立った。

## 御案内

拜啓 菊花薫る候、皆様には愈々御清祥の段御慶び申上ます。

扱て、吾部に於きましては予ねてより学校当局並に諸先輩格別の御協力に依り機体購入に尽力を注いで居りましたが幸いに此度、その成果を見、機体入手出来ました事は何よりの慶びで御座居ます。就きましては左記の如く学校当局並に諸先輩多数の御臨席を御願ひしてその命名式を花々しく挙行致し度く存じます。御多忙の事とは存じますが、吾部発展の為、何卒万障御繰合せの上御臨席下さいます様御願ひ申上ます。

記

日時

十一月一日(火曜日)

十二時三十分(雨天順延・小雨決行)

場所

京都市上京区烏丸今出川東入

同志社大学

学生会館前広場

昭和三十年十月二十八日

同志社大学航空部長 木 枝

燦

# 苦勞の連続

JA0122 関係資料

機体維持と、色々の分担金のアッパクのため、航空部の会計は困窮状態となり、斉藤鷹一は、主務岩ヶ谷と連名で、次の様に窮状を訴えている。

拝啓 向寒の候、貴殿には益々御精祥の段と御慶び申し上げます。

我部もささやかなるメンバーとは云へ毎週末、日曜日、玉水に於て部員一同元気に練習を続けて居ります。学連冬期総合合宿も来る11月27日より高松及徳島で行われ我部よりも若干名参加致します。

皆様の御協力で購入致しましたプライマリーも早や1年に成り、12月15日には耐空検査を受ける時と相成りました。

さて今期は先般御通知申し上げました岩倉総合合宿所創立費当部分担金6,000円及びOB連盟費当部OB負担金御立替金4,000円合計10,000円の出費を見ましたので現在会計は困窮状態で有ります。皆様方に直接御無理を御願いに参り度いので御座居ますが、何分部員も少く、又合宿に追われたり致して、御伺い致す機会が無くて誠に失礼では御座居ますが、紙面を以って御願ひ申し上げます。

OB連盟費及び岩倉総合合宿所分担金併せて先輩御1人名様にお願ひ致します金額は、先の総会で色々と検討致しましたが、最低線500円でお願ひ致します。

年末を控え色々とお出費の多い時では御座居ますが、何分御諒解下さいまして我部今後の発展の為に御協力下さいませ様部員一同切に御願ひ申し上げます。

尚勝手では御座居ますが、運動会並びに合宿を控え何分にも手不足のため、御訪問致しかねますので、お手数ですが左記宛名に御送金下さいませ様重ねてお願ひ致します。

敬 具

記

大阪市北区葉村町拾の四

齊藤鷹一

同志社大学航空部

主務 岩ヶ谷 精一

先輩各位様

(原文のまま)

# 私の懐古録

JA0122 アロウヘッド

齊 藤 鷹 一

昭和29年、扇町商業高校より喜田、浜口と共に、あこがれの今出川の校門をくぐったとき、今出川から明德館前までの間、体育部各部の入部勧誘の机が並んでおりまして、その中に航空部のテーブルがありました。我々扇商3人組は当時の進学組で、高校の体育部には入ってなかったもので、高校には無いクラブに入部しようと云うことになり、航空部かゴルフ部かの争いになりましたが、ゴルフはお金が掛りそうとのことで結局航空部を選ぶことになりました。そのときゴルフ部を選んでおれば、今頃シングルプレーヤーで威張っておれたのでしょうか、残念です……とは絶対に思っておりません。

今でも航空部に入部して一番良かったと思うことは、学連関西支部の高松飛行場・正大寺を中心とした合宿訓練を通じて、同志社だけに限らず関西の各大学のいろいろな方々と交友関係が出来たことで、これは他のクラブでは絶対に味わえないものであり、私の人生の中で常に自慢の一つです。

そんなことで航空部に入部した私達ですが、OB寄付と云うことになると、岩倉総合合宿所創立費・OB連名費当時の記憶はうすく、やはり入部間もなく、他校に先駆けて自校単独の機体、アロウヘッド購入時の思い出が鮮明になります。

昭和30年当時、1口500円の寄付を旧い先輩名簿をたよりに、部員全員が手分けして先輩を戸別訪問して廻ったわけですが、いきなり見ず知らずの学生が訪ねてきて500円くれ、ですから特に戦前の先輩の方々にはさぞびっくりされたことでしょう。500円と云うと、当時明德館の学生食堂のランチが49円であったことからすると、現在の5,000円位に相当するのでしょうか。喜田、時には浜口とペアーで先輩訪問を重ねるのですが、な

かなか500円をもらって帰ることが出来ず、或る先輩のところでは、訪ねる度ごとにお茶屋さんでお酒をご馳走になるのですが、いつも目的の500円はもらえずに帰ってきたものです。何度もご馳走になったのですが、結局500円を頂いた記憶がないのはどうしたことか(先輩申訳ありません)。

そんな時代からすると、現在では先輩各位、後輩の皆様方のご努力のお陰で立派なOB名簿をはじめ、高性能の機体が揃い夢のようです。

とりとめのない話を綴ってまいりましたが、今後グライダー競技が益々発展し、一般化して、将来オリンピック種目となり、母校の選手が出場する。そんな夢をみながら私の原稿をとじます。

(昭和33年卒)

## JA0122 アロウヘッドの前で

齊 岩 安 (不詳) 柳 喜 小 渡 須  
藤 ケ 藤 藤 島 田 西 辺 子  
藤 谷 藤 (石山) 森 尾 尾 田



## 重ねてお願い JA0122 関係資料

プライマリー訓練の生命とも言えるゴム索が老化して切断した。  
飛ぶに飛べない部員の胸の内を切々と主将岩ヶ谷は述べている。  
当時の金ではたしていくらほど集まったことだろうか。

当部も去る30年機体を購入致しましてより以前に増して発展を続けておりますことはこれひとえに先輩の皆様のおかげの賜ものと部員一同常に感謝しております。

部員数も17名と常時練習には事欠きませんし、毎年委員長副委員長校をつとめ、さらに本年夏、多年の宿願でありました全国制覇(セカンダリー場周指定地着陸)を部員岩ヶ谷によって成し得ましたことは先般御承知のとうりです。さて、この様に機体を持つ有利さは何にも変え難いものですが今夏、玉水にて練習中ゴム索が老化の為切損し使用不能と相成りました。したがって以後週末練習を休んでおりますが、当部の属します関西支部におきまして、その後関学大阪工大が相次いで機体を購入、さらに立命大もその動きを見せております現在、当部と致しましても現在の学連での地位を確保し、さらに発展を続ける上にも日曜日の週末練習はいよいよ不可欠のものとなりました。機体を持ちながら練習出来なくなりましたことは、まことに残念であり、特に毎年、一回生部員を他校に先んじてウインチ班におくり込んでまいりました当部と致しまして、部員一同の心痛をお察し願えるかと存じます。

毎回心苦しいかぎりですが、学校からの予算が少い当部は既に会計年度の中ばを過ぎました現在一万円余しかございません。今年から機体格納用倉庫の借料として月額一千円必要となり機体補修費を見込みますと、どうしてもゴム索購入の為の資金を先輩の御寄附に仰がねばなりません。ゴム索の老化度につきましては練習場の特殊性(砂地)を考へ、寿命を二ヶ年とみて今後それに対する積立金をもうける予定でして、以後出来得るかぎり御迷惑をおかけしない所存でございます。

御寄附をお願いする総額は二万五千円ですので一口五百円で二口以上お願い致したいのです。お申し出下さいました方様には出来るだけ部員を差し向けるつもりでございますが御遠方の方及び部員が訪問しかねます方(住所録が不明)は、まことに勝手でございますが下記主将又は主務宛に御送り願えれば部員一同の喜びこれに過ぎるものはありません。

同志社大学体育会航空部

部長 小野 哲

主将 岩ヶ谷 精一

(京都市中京区室町通り六角西入ル 歳常方 TEL2-1275)

主務 浅山 浩

(京都市北区平野上柳町10 加後荘内)

----- 切り取り線 -----

ゴム索購入寄附申込書

金 口 円也 (一口五百円)

(但し )

御住所

御芳名

同志社大学体育会航空部 殿

# 他校に先駆けて

H-23C イオラス

政 志 郎

1961年(昭和36年)10月2日、待望の高級機ソアラ契約のため夜行列車に乗った。昭和37年卒の守本君(現・ヤンマー)と政(現・ダイキン)が後輩7~8人に見送られての旅立ちである。誰かのロール・トイレットペーパーの別れのテープで送られ、車内が一同白けムードになり東京まで気まずい思いでの車中であったことを思い出す。

昭和35年秋と思うがソアラを買いたい、関学に追いつきたい、より高く、距離を稼ぎたいとの夢の実現に向って走りかけた。

学校への折衝、OB会への援助の要請等の働きかけをしたが、現役もそれ相応の動きをせざるを得なくなった。京都市内でのあらゆるアルバイトをしたと思っている。京都大丸店での1週間売子、暑い盛りの祇園祭の山鉦曳き、時代祭、葵祭、お稚児さんの傘持ち等数えきれない位いろいろなバイトをした。

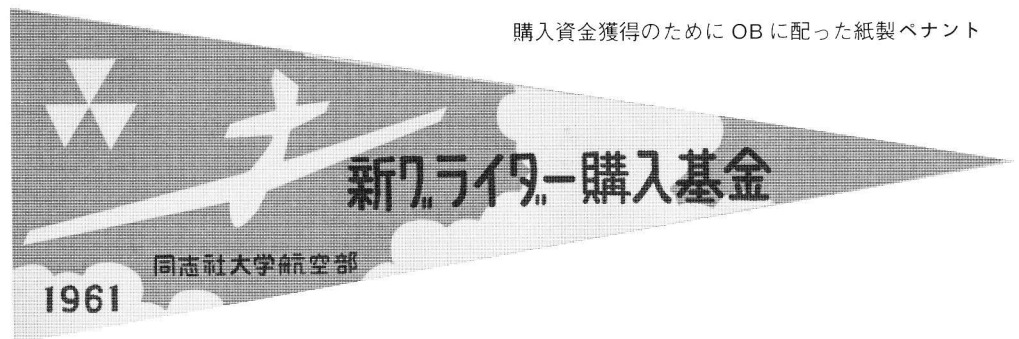
バイト先からは体育会の人とは規律がとれ、体力もあり文句も云わずよく働いてくれて助かりますわー、と喜ばれてはいたが、部内での納得性、

人集めのむずかしさ等、学生らしい苦勞をさせてもらったことはその後の会社生活には有効性があったと思っている。30年程前の話であり学生時代の胸の高鳴りは想い出せないが、ソアラが欲しい欲しいと云う気持ちが当時の部員一同を頑張らせたと思っている。特に三浦、向井先輩、瀬川、田原、河口後輩、当時の主将であった釣君らの心勞はいかばかりであったであろうと今思っても大変なことであった。

平成4年にはイオラス初飛行30年目になる。イオラス、アイオーンに次ぐ第3次最先端機の導入をして機材の強化を行い、それに対応する現役諸君の技量Upの為、飛行回数の増加、モーターグライダーによる習熟飛行を行い、又、地上ではイメージトレーニングとかシュミレーションシステムの導入等、練習方法の改革を行い、さすが同志社航空部だと云われる体制を整えてもらい、全国制覇を1日でも早くできる体制整備を祈願している。

(昭和37年卒)

購入資金獲得のためにOBに配った紙製ペナント



# 萩原式 H-23C 購入見積書

JA2047 関係資料

(見積書 号)                      **御 見 積 書** No.                     

同志社大学航空部 御中 年 月 日

貴 年 月 日付第 号御照会の件  
 下記のとおり御見積申し上げます  
 受渡期日 37年 3月 31日  
 受渡場所 大阪府八尾市木之本八尾飛行場  
 取引方法 支払条件才面振約時1/3残引振込時1/3  
 有効期限 残引振込後2ヶ月以内

機製作所  
 23日 17時迄  
 23 8  
 中 信

合計金額 898,950.00

品 名	数 量	単 価	金 額	備 考
H23C型上級滑空機 完成機	1 機		840,000.-	
梱包箱			25,000.-	
装着計器			52,950.-	
内訳 速度計 200 <sup>km/h</sup>	1 個	14,400.-		
G-1管	1 個	6,300.-		
高度計 3000 <sup>m</sup>	1 個	13,200.-		
昇降計 500 <sup>cm</sup> 式±10%	1 個	16,100.-		
ホ-100-79-5	1 個	2,950.-		
航空検査申請料			5,000.-	
登録申請料			1,000.-	
但し機体には台帳(航空機登録簿)記入の場合に 別に実費として7,000.-追加を要する。 輸送費(奈良→八尾間)及航空検査費は飛行機費航空部 費で持たす。				
値 引			25,000.-	
合 計			898,950.-	



# H-23C 発注

JA2047 関係資料

愈々 H-23C ソアラ購入の体勢も揃い勇躍東京に向い契約を交したよろこびと自信が文面に躍っている。

拝啓

異常に続いた残暑もどうやらおさまり、ここ 2、3 日秋らしいさわやかな日々の此頃です。

先輩におかれましてはいかがお過しでしょうか。我々部員は機体購入の準備に合宿にと頑張っております。今年の全日大会には残念ながら第 2 室戸台風のおかげで中止となりましたが、過日行われた関西大会に於て河口精二(工 3 年)が 2 部第 2 位の成績をおさめることが出来ました。機体購入の準備も順調にすすみ、先日の 10 月 2 日には(H-23C ソアラ)の発注に 4 回生 2 名が東京の萩原滑空機製作所に行き契約を完了しました。機体製作完成は来年 3 月の予定です。諸先輩各位の御協力により契約出来ました事を御報告申し上げます。今後共よろしく御指導御協力の程御願い申し上げます。

機	体	840,000	梱 包 箱	25,000
計	器	52,950	輸 送 費	55,000
内	速 度 計	14,400	値 引 き	(25,000)
	高 度 計	13,200		892,950
訳	ピ ト ー 管	6,350	耐空検査申請料	5,000
	昇 降 計	16,100	登 録 申 請 料	1,000
	ボ ー ル ゲ ー ジ	2,900	計	898,950

# 萩原式 H-23C 購入契約書

JA2047 関係資料

## 契 約 書

1. 品名及数量 H-23C 型複座上級滑空機 壹機
1. 金額 金八拾九萬八千九百五拾円也
1. 納期 昭和参拾七年参月参拾壹日
1. 納入場所 大阪府八尾市木の本八尾飛行場 朝日新聞格納庫

発註者同志社大学航空部部長小野哲を甲とし供給者株式会社萩原滑空機製作所代表取締役田中信一を乙として、両者の間に於て右記滑空機を表記の金額に依り供給契約を結ぶものとする。

第1条 表記の滑空機は乙の責任に於いて航空局の耐空証明書の交付を受けるものとする。

第2条 耐空検査申請及登録申請費用は甲の負担とする。

第3条 耐空検査の為の飛行機曳航費用は甲の負担とする。

第4条 輸送費用は藤沢飛行場迄は乙、それより表記の納入場所迄は甲の負担とする。

第5条 梱包箱の費用及スペアタイヤ一個を表記金額に含める。

第6条 当滑空機に速度計、ピトー管、高度計、昇降計、ボールバンクゲージ各壹個を装着するものとする。

第7条 代金支払は第一回契約時金参拾萬円也、第二回機体引渡時(耐空検査終了時とする)金参拾萬円也、第三回機体引渡後参ヶ月以内に残額を甲より乙に支払うものとする。

第8条 右の各条項に変更の必要を生じたる場合は甲乙協議の上これを修正する事が出来る。

右後日の為契約書式通を作成し各壹通を甲乙夫々保有するものとする。

昭和参拾六年拾月参日

京都市上京区烏丸今出川東入ル

発註者(甲) 同志社大学航空部  
航空部長 小野 哲

東京都板橋区板橋町2ノ167

供給者(乙) 株式会社 萩原滑空機製作所  
代表取締役 田 中 信 一

# 貸してたまるか

H-23C イオラス

青木 謙二郎

昭和37年11月八尾飛行場、純白の機体にJA2047の機番と✧マークも鮮かにランウェイに立つ我がイオラス、同志社単独合宿に初登場の雄姿である。牧野(鐵)監督に依るテストフライトは2年に及んだ苦労を一挙に払拭する爽快なものであった。しかし、その感傷に侵るのも束の間、訓練飛行は猛烈を極めた。毎日気象の許す限り日の出から日没迄、イオラスは空中にいる時間の方が長いのではと思われるほどの飛行を重ねた。それにも飽きたらず、「次回の合宿には飛行機曳航も」との計画迄打ち出され(僅か4発であったが実現)、今後の活動展開はソアラー技術の習得へと益々高まりを見せつつあった。その矢先、正に晴天の霹靂たる事件が起った。無事単独合宿を終えた夜、幹部一同の前で監督が口にされたことは「イオラスを他校の単独合宿へ貸し出せ」との言葉であった。……何故? どうして? 最も我々の気持を理解されているはずの監督が……。学連の教官

も兼務されているとはいえ、「これは過ぎる。」我々幹部は絶句するのみであった。後に部会で計るや全員反対というよりは激しい怒りとなって返ってきた。「我々は他校生を乗せる為に資金集めのバイトに奔走したのか!」事実、祭では恥しさに耐え白張姿で町内をねり歩き、デパートでは荷物運搬車で買物客を突き飛ばし、主任より激しく叱責を受け、はては自分の合宿費は質屋で工面し機体購入基金バイトに精を出した等々、一体この苦労は何だったのか? 「貸してたまるか!」これが我々の回答であった。双方険悪になったのは言うまでもない。全く解決の糸口が見い出せないまま1カ月余が過ぎ、我々は最悪時には学連除名と八尾追放の危機感さえいさぐ様に至ってしまい、秘かに別の練習場をと福知山市にある陸上自衛隊長田野飛行場を現地調査するにも及んでいた。年の瀬も迫ったある日、遂に監督より召集がかかり、我々は最後の話し合いの場と覚悟し、緊張し切っ



全国大会に貸し出されて活躍するイオラス

# 先輩はエライ

H-23C イオラス

末吉武二

た中で言葉を待った。以外や口に出されたことは、「1月に学連教官と全国学生の中でトップ技術保持者に依る生駒山での記録会にイオラスを予備機として学連へ貸し出し、替りに機体管理の名目で君達飛行機曳航班も参加、合い間を縫って体験飛行をして見ないか？」との提案であった。これは素晴らしい話である。ソアラを所持する以上、当時国内最高ともいわれた記録会に参加出来ることはグライダーマンとして冥利に尽きる出来ごとであった。ギリギリの線で出たこの打開策に拒否する理由は全くなかった。記録会そのものも体験飛行参加者全員がC章獲得という有意義なものであった。と同時に未だ強烈な余韻の残る中で監督が「機体を貸し出せ」といわれた裏を読み取ることが出来た。すなわち「関西・東海支部に於いてソアラ所持校は同志社が最初であっても、練習のない時に飾っては何の意味もない。他校へ積極的に貸し出し、同時に部員も機体管理者として少数ずつでも参加させて行けば、お互いにプラスとなるはずである。」と……。それに気づかなかった我々の量見の狭さは恥しいばかりであった。その後、学連、他校への貸し出しに依り部員の搭乗回数も増え技術アップは言う迄もなく、はては学連夏期飛行機曳航合宿には、八尾～高松間の空輪に参加する等、この上もない貴重な体験を得ることが出来た。今だからこそ笑えるが、繊細緻密でなる監督の頭脳と思い込んだら唯一途の我々の頭脳との間に生じた喜劇(当時の我々にとってはそれなりに真剣であったが)であった。

(昭和39年卒)

今年の2月に20数年ぶりに、OB総会に出席し、なつかしい方々にお目にかかることが出来ました。その今「浦島太郎」たる私が1/4世紀も前のことを思い起こそうとしているのですが、あまりに古いことなので、頭の中が真っ白で、記憶喪失の患者はこうなのかなあという心境になっております。

それはさておき、「H-23C イオラス」というと、いつも思い出すことがいくつかあります。イオラスは、私が1回生の終わり頃に、購入されたとき記憶しておりますが、はじめて校庭に搬入されたときのことは今でも良く憶えております。その素晴らしい雄姿を感激してみたものでした。

機体導入についての決定に至るまでの部長はじめ先輩諸氏の決断力と、実際に購入資金調達にあられた先輩諸氏のご苦勞を今、考えますと、「アアあの先輩達はエラかったなあ」とただただ頭の下がる思いがいたします。

とりわけ、私が1回生の時の3回生、4回生の先輩の皆さんは、イオラス導入のご苦勞と辛抱ばかりで、本当に申し訳ない気持ちでいっぱいです。私ども以降の年代は、イオラスを縦横に「ただ乗り」同然で、大変恵まれていたと思います。今、あらためてご苦勞いただいた先輩諸氏に厚く御礼申し上げます。

しかし、私共も機体導入の一部資金返済のための部員全員でのさまざまなアルバイトをしたことがなつかしく思い出されます。祇園祭の鉦の引き手、時代祭の足軽姿での行列、入学試験の手伝い、機織りの手伝い……等々、当時でもなかなか経験できない、古都京都ならではのさまざまなアルバイト……今では楽しい思い出となっております。

ところで、イオラスの性能を低下させた犯人は私なのです。

# Ka-6E か H-32 か

竹 鼻 信 昭

H-23C イオラスが導入され、2年余り経た頃から関西の他の大学の合宿に貸し出されるようになりました。それからまもなくのことですが、阪大に貸し出した時に事件がおこりました。機体の監督という名目で私が合宿に割りこんで、参加していたのです。場所は、当時よく利用した姫路の北方に位置する自衛隊管理の「鶉野(うずらの)」の地でした。

1日の飛行が終わり、機体の係留の際に、私の不注意から大切なイオラスの尾翼に曳航用の自動車がふれて、破損させてしまいました。この大失敗を思い出しますと痛恨の極みで、いまだに先輩諸氏に顔向け出来ません。今、誌上をかりてあらためてお詫び申し上げます。

(昭和40年卒)

もう20数年も前の事で忘れてしまっていますが、記憶をたどりながら当時を思い出してみることになります。H-32のことは全く忘れてしまいましたが、この題を頂いて、そう云えばH-32というHシリーズの単座機が出来るから、何かの時に、同輩の佐藤君と2人で、関東のどこかに見に行ったことを思い出しました。たしか『モックアップが出来ているらしいから見てくるように』と云うことでした。格納庫の様な中で設計図を見せて頂き、座席部分だけ出来ていたモックアップにしばし座らせて頂いたのを覚えています。

私が入部してしばらくした頃から、新機体購入が航空部のスローガンとなっていました。しかし、資金がなく、当時主務だった森本先輩が、OBをカケ廻り、少しづつではありましたが資金づくりが始まり出しました。また丹羽先輩を頼って、当時の窪田コーチと共に守口の三洋電機の本社へ寄付のお願いに行ったこともありました。

仲々進まない資金づくり促進のため、OBへの連絡葉書「BOX 便り」を出し始めたのもこの時でした。「新機体情報担当」をつくり、外国の機体の資料を取り寄せていました。こうなったら資金は我々現役の手で作ろうと、毎月1人5,000円の上納金を1年間義務づけました。年間60,000円の上納金は当時としては厳しく、今思い出すと冷汗が出て来ますが、当時は40名程の部員が居ましたので、200万円はこれで出来ると考えていました。しかし生活費や合宿費・部費・学費以外に5,000円は厳しく、退部していく者も数人いました。しかし、これによって、新機体購入は動き出しました。

最終的にはH-32とKa-6CRとKa-6Eの3つに絞られました。H-32が松本空港で飛んでいる

---

## 最後の搭乗者

イオラスの航空日誌は、昭和53年12月8日、木曽川滑空場での10回の飛行を最後に空白になっている。

その10回目に誰が搭乗したのかは今となってはさだかでないが、記念すべき最終フライトの搭乗者名はなんとしても知りたいものである。

昭和37年10月26日の初飛行以来、実に18,686回の飛行を重ね、今、田辺の格納庫に静かに翼を休め、再び大空に飛ぶことのないイオラス最終搭乗者は一体誰だったのだろう。

---

と云う情報で、当時の北尾監督と阿部、佐藤と私の4人で、車で松本へ行ったことも思い出しました。北尾監督が結婚ホヤホヤの頃で、途中の1泊の宿で、新婚の話を開かされたことを今でも鮮明に覚えています。その後、Ka-6CRならキャンセルで直ぐに手に入るからと決断を迫られましたが、この機体はのちに、立命館が購入し、その次の同立戦で、H-23C 対 Ka-6CR の戦いとなり、同志社は惜敗しました。そして最終的に Ka-6E を発注と云うことになり、私が卒業した年の10月頃にキャンパスで命名式が行なわれたと思います。その後、佐藤君と2人で福井空港へ行き、ピカピカの Ka-6E の初めて最後のフライトをさせて頂きました。

私たちの時代のクラブ生活は「金、アルバイト、金」のイメージで締めくくってしまいました。現役の諸君には、お金の心配をかけず、部の目標を持ち、無心に翔る環境を作ってやりたいと思います。OB 諸兄のご協力をお願い致します。

(昭和43年卒)

萩原式 H-32A 型

要目表

全幅	15.00m
全長	6.92m
全高	1.15m
縦横比	17.0
自重	200kg
全備重	300kg

性能表	滑空速度	滑空比	抗下速度
最良滑空比時	71k/h	29.8	0.66m/s
最小抗下速度時	63k/h	28.5	0.62m/s
失速速度時	58.7k/h	25.0	0.70m/s

Ka-6E TECHNICAL DATA

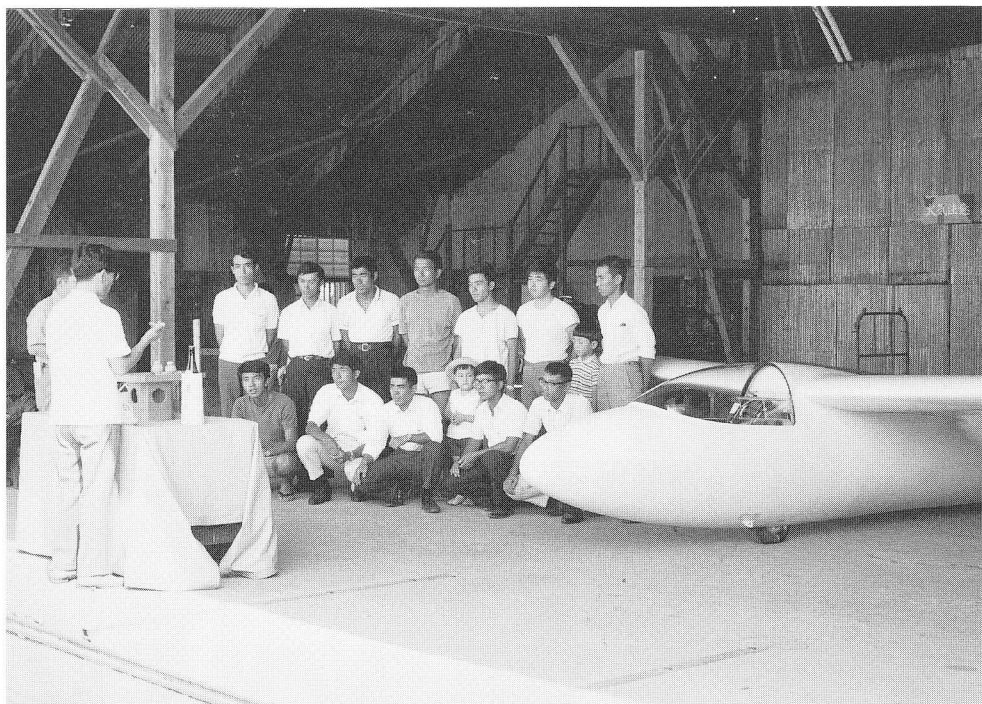
Span	15.00m
Lenght	6.66m
Aspect ratio	1 : 18.1
Empty weight	190kg
Maximum weight	300kg
Stall speed	59k/h
Maximum flying speed	200k/h
L/D max	33/80k/h

萩原式 H-32 A 型



# Ka-6E 写真集

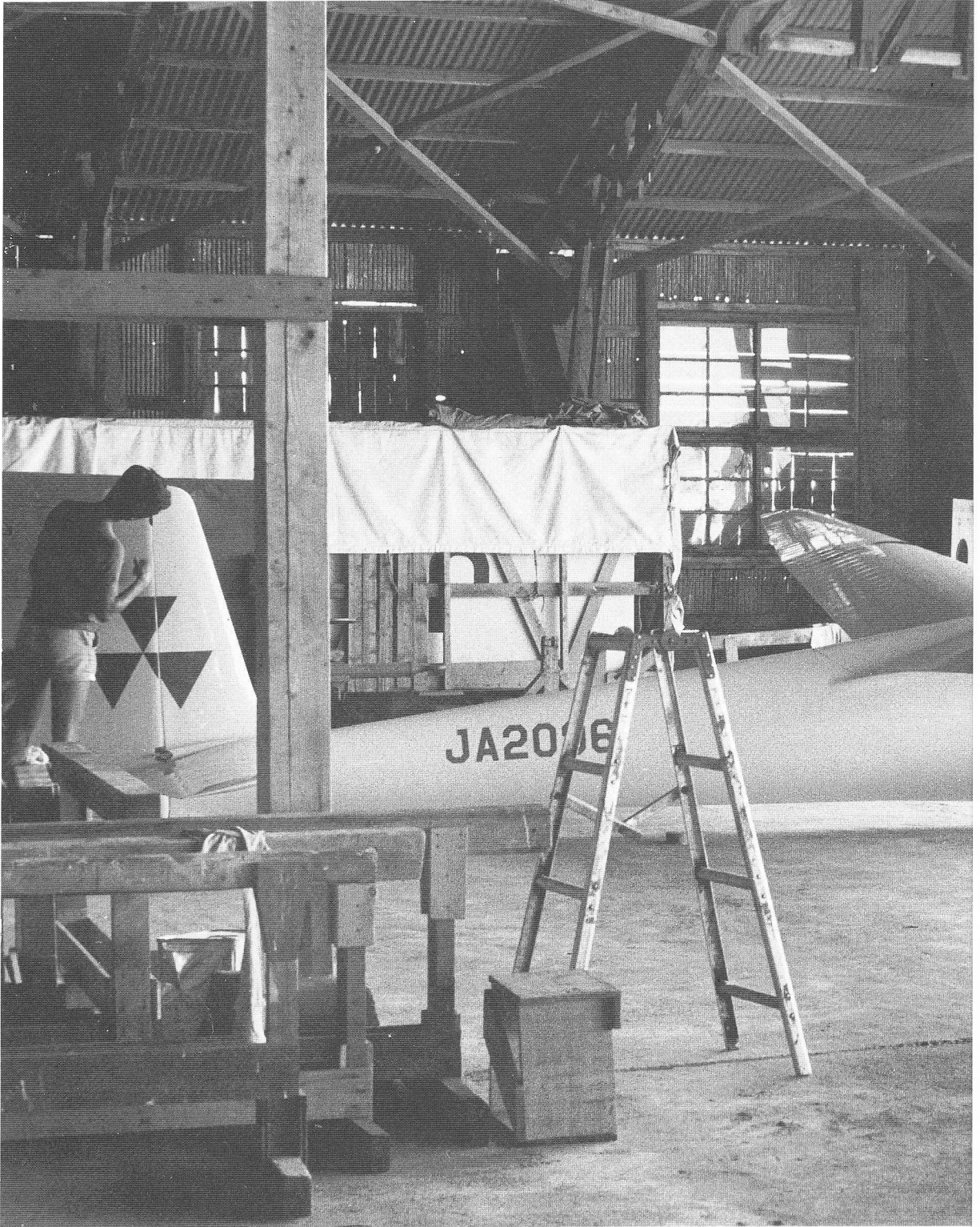
アイオーンI



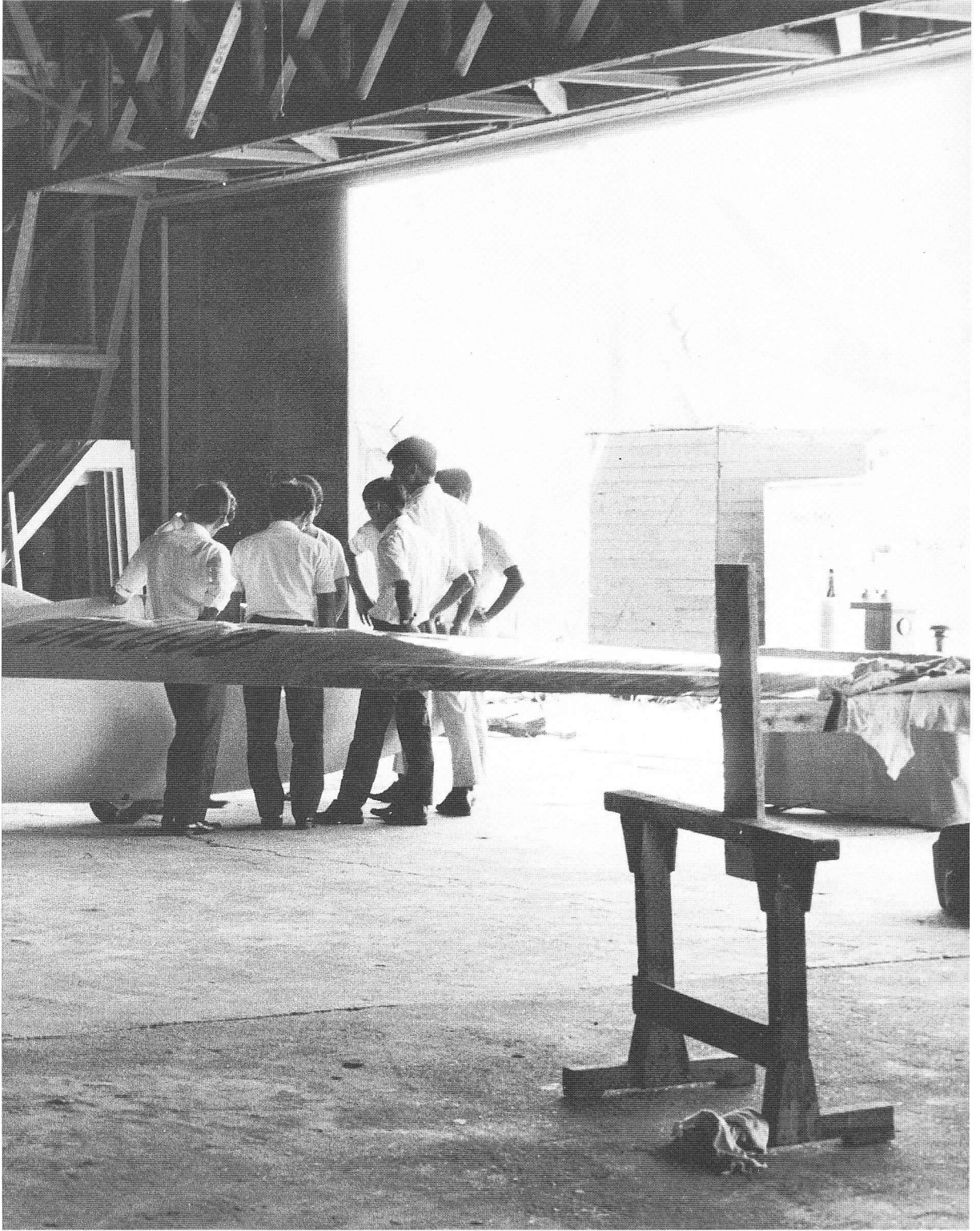
▲ 飛行安全祈願 (八尾学連格納庫)

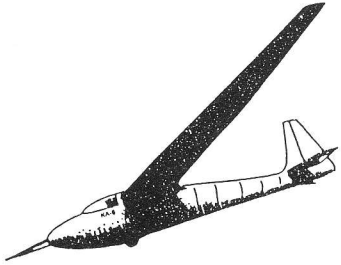


初飛行直前▶  
(八尾飛行場)

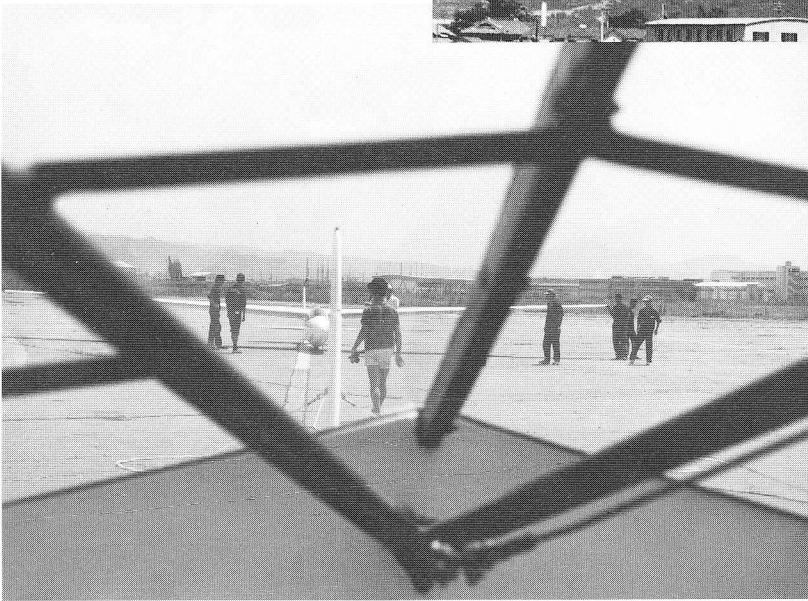








▲信貴山上空を飛ぶ



◀飛行機曳航準備

# 究極の木製ソアラ

Ka-6E 導入

小野田 教 弘

学生時代に使っていたノート、書籍を一杯詰め込んだ段ボール箱が、私の部屋の片隅に今でもある。その中を何年ぶりかで開けてみる。当時の部誌 GLIDING、滑空ノートに混じって何かあの時新機体導入に燃えた青春の証しがないかと探してみる。

アメリカの惑星無人探査機シリーズのマリナー4号は1965年7月15日、火星に17,000kmまで近づき初の近接撮影に成功、21枚の写真を地上に電送してきた。これには月の表面そっくりのアバタのようなクレーター群が写し出され世界中をアッとさせた。また火星大気圧力が5~10ミリバルしか無いことを明らかにした。

空を飛ぶものは美しい、飛行機は空を飛ぶ、ゆえに飛行機は美しい。

こんな三段論法を口ずさみながら祇園祭りのアルバイトに初めて参加したのも丁度その頃のこと。7月17日、祭りの控え室でマリナーの火星表面の写真を新聞記事で読んでいた。

耳元で同期の加藤の声がする。「小野田、知ってるか？ アルバイトの日当全部クラブに寄付なんだって。なんでも新機体の購入資金に当てるらしいよ、ほんとうだったらどうしよう」そんなこと言っただけ確認しようにも当時の森本マネージャーは“人間”だったし。

それにしても、それにしても……

俺の恋人に汚い手でさわるな、と怒鳴った窪田先輩のこよなく愛したH-23Cはまだ真新しかったし、事実我々新生生にははれものに触るぐらいのAEOLUS・JA2047が毅然と構えていたし、また関西でもさらには中部地区にはソアラは三田Ⅲぐらいしか無かったし、実際愛知学院とか岐阜大学にはそれ以降もAEOLUSを貸し出して

た時代でもあった。だからましてやこれ以上の高級機を買う必要がほんとうにあるんだろうかと真面目に考えたものである。そんな頃新機体購入計画はとにかく事実上スターとした。

今思い出してもどうもはっきりしないのであるが確か東京在住の先輩に連れられて、当時マネージャーだった私は千代田商工株式会社に行きそこでKa-6Eの詳細の話しを聞くことになった。社会人となった今は特に何とも思わないがどんなに立派な商社だろうと思ったものだ。なにしろ西独から260万円(当時)もするグライダーを輸入するのだから、どんなに素晴らしい商社かと思っていたら何と古ぼけた4階建のビルのたしか2階の薄暗い部屋だったのを覚えている。

しかしそこで貰った説明書ははっきりと1960年代の木製グライダーの極限を追及したデザインと性能が記してあった。日く最良滑空比/滑空速度は、33/80km、即ちイオラスの46%も性能向上しているではないか。

1/4世紀前のあのほんやりとした記憶をたどって当時究極の木製ソアラといわれたKa-6E・JA2096の導入時の想い出を探ってみた。

とりとめない文章となってしまったが、それにしても5年~10年先の同社社航空部のあるべき姿を常に計画的に描いておられた小野部長、北尾教官、窪田コーチ(いずれも当時)の卓越した先見性にはほんとうに頭の下がるおもいでいっぱいである。

(昭和44年卒)

# 前進翼の美

ASK-13 イオラスII

中 村 正 陽

複座練習機の購入計画は、私が入部した時(76年)から部内での課題でありました。Ka-6EとH-23Cのコンビネーションは大学航空部における初等訓練には最適と考えられていたのですが、複座練習機のみならず、発航回数が少ないだけで単座機も機令は古く、いずれも代替機の購入計画があつて当然と言えたでしょう。しかし機体価格の高価さと当時の部の活動レベルは、購入計画に対し双方が否定的な状況であつたと思います。それでも、当時の木沢主将が現状を打破すべく、まずは練習機の購入を実現に近づける為に、その夏に部として富山県の森林組合に集団バイトに出かけるという具体的な行動を取られ、私にとってはそれが最初の一步であつたと思います。残念ながら神戸大学の事故や、森林組合でのバイトが当初の資金を集められなかった為に、購入計画に対しては何等の具体的な成果を残す事はありませんでした。しかし、この時、当時1年生であつた私たちの心の中には「悲願！ 新機体導入」の火が灯つた事は言うまでもありません。

また次年度にかけて、西村主将の指揮のもと、田口、塚本両教証候補の活躍や合宿の積極展開が奏功し部の活動は順調に拡大してきたのです。この時がこの購入計画を実行に移す為の部としての基礎体力を整えて頂いた時期と言えるでしょう。

このような経緯で3年生として部を引き継いだ私達は、もはや計画の具現化に向けて行動するだけであつたと思います。士気の高い下級生が育ち、教証を取得した4年生を擁し、単独合宿を可能にした同志社大学航空部には、新機購入計画は夢ではなかつたのです。またこの計画の裏には、当時の三浦先輩より参謀として様々な助言と指導を頂きOB会への橋渡しの労をとって頂いたわけです

が、この計画立案時にOB会が現役部員が集める同額の資金手配を約束していただいた事実があります。この事は、大学側学生課を説得する非常に大きな支えになったのです。

後はおきまりのアルバイト攻勢で、短期決戦を目指し積極的に計画を押し進めました。同時に部の活動は資金集めを理由に決してダウンさせず、逆に積極展開を目指しました。これは大学当局の協力を訴えるには、部活動そのものの成果が必要だったからです。この時に同立定期戦を再開した理由の一つにはこれもありました。

しかしこの反動は決して小さくなく、1、2年生の部員は半分になり合宿参加数が総数20名を割つたことを覚えています。常に強気で計画を進めて来たわけですが、当時、主将として責任を感じていたのは事実であります。後に残つた部員たちは士気技量ともに超精鋭であり、数年のうちに新機体を駆って1人で10人分のリーダーシップを発揮し、たちどころに勢力を挽回してくれるだろうと確信はしていましたし、結果として私達の期待通りに運営してくれたのですが、この計画がなければ、あの当時退部して行つた連中は4年間飛び続けていたかもしれないと今でも思います。

このように資金の調達もかなり強引に進めたこともあり着実に計画は進み、またこの年度に同志社の主催する合宿は、ことごとく成功し各部員の発航回数も大きく伸びて極めて充実した年度であつたと記憶しています。

さて機種選定は、苦しい資金集めに比して夢のある部分でしたから、ASK-13以外にもGROB等の候補機も挙げられ、将来の活動に対して議論が高まりました。結果としてASK-13という実績ある機体に決定したのですが、先見性を訴え

# あるOBの思い出

ASK-13 イオラスⅡ

宮崎 裕司

FRP機を主張していた部員も以外と素直に同調してくれました。これも本機の優れた性能を理解していたからでしょう。

4年生になり幹部交替を終え卒業を前にした2月、JA2256は関宿で耐空検査を済ませ香里格納庫に到着しました。各部員のこの機体を見る時の思いは様々であったと思います。それでも皆がこの2年間の苦勞が結実した事を確認して、微笑んでいた事は間違いないでしょう。私自信は、乗る事のないであろう新機体を前に、4年間の部活動がこの時に終わったことを感じました。晴た冬の午後に香里グラウンドに組立てられたイオラスは、傾きかけた陽光を受けて自らの前進翼を強調するごとく長い影を落していました。合宿、バイト、室町BOX、初ソロ、初E、自家用そして新機体……全ての活動が静かに停止した事を、大きな翼は論じてくれているようでした。

新機体購入とは大きなプロジェクトであり多くの人がこれに携わり、携わった人の数だけの「機体物語」があると思います。本文はその内の一つとして読み流して頂ければ幸いです。

(昭和55年卒)

イオラスⅡに初めて対面したのは2年生の冬、確か2月ではなかったかと思う。その日を迎えた私は買ったばかりの1眼レフを手に被写体第1号にシャッターを押す期待に胸を膨らませ、格納庫の前で新機体を積んだトラックを迎える自分の姿を想像しながら香里へと急いだ。しかし、門を抜けた瞬間、目に入ったトラックの姿に私が勝手に描いたストーリーはもろくも崩れ、さらに部員が揃ったのを見て待ちくたびれたといった表情の運転手がただ1人で機体を降ろしにかかった時、そのあまりにプロ的な単々とした作業が、この日は記念すべき日だと思いこませていた自分をひどく浮いた存在にしてしまった。それは尾を引き、同志社マークもない、尾翼には日の丸のシールを貼った新機体を組上げた後も感激は生まれず、一時の満足感の後のある種の虚脱感に見舞われる結果となった。こんな自分の反応はまったく予期していなかった。

我々の新機体ということであまりに期待が大きすぎた反動、あるいは見慣れた機体であったせい。しかし、今思い起こせばそれは目標を達成してしまった後の不安ではなかったろうかと思う。入部して以来この日まで、毎日の活動は飛ぶ為の活動というより新機体購入の為の活動であった。金・金・金。金の話がでない日はなかった。長期休暇となればどこからともなく仕入れられてくる集団バイト。楽しいはずのEVEですらEVE基金という名目のもとノルマが設定された。新入生であった私は、この計画をたてた当時のN主将(おそらくこの翔友Ⅶに寄稿されていると思うが)の強引な購入資金捻出作戦にうんざりし、1人また1人とやめていく部員を見てノルマ地獄が永遠に続くような不安にかられた。それが新機体を手

## ASK-13 か三田3型改1か

昭和45年(1970年)両機を比較検討した資料のなかに次のような数字が残されている。

ASK-13 機体・計器 2,238,700

三田3型改1 機体・計器 2,624,000

しかしASK-13は、運賃・保険料・通関料・輸入税その他を含めると、八尾格納庫渡し最終見積りは、3,911,700であった。

した瞬間、こんどは、これから何をすればいいの  
だろうという漠然とした不安に似た気持ちに襲われ  
たのである。少なくともこの時この機体を使って  
バリバリ飛ぶぞという気概はまったく起きなかつ  
たと記憶している。

こうしてイオラスⅡとの対面は、今思えば申し  
訳ないというべきものであったが、しかし、そん  
な不安定な心理状態も一時的なものであった。冷  
静に考えればイオラスⅡは複座練習機。練習機で  
ある以上何をすればいいかは単純明解。とにかく  
どんどん飛ばせばよかったのである。幸い学連の  
指導もあり、福井をベースに常駐の形をとること  
でそれは実現した。いきなり福井で長期間置きつ  
げなしにすることに整備の問題、あるいは心情的  
に抵抗を示す声もあったが、格納庫にくすぶり続  
けるよりは大空を飛ばせたいという意見が圧倒的  
であった。

その後イオラスⅡがどれほど活躍したか、それ  
はその年から陸送が異常に増えたことではっきり  
と実感できた。それまで陸送といえば一部立命館  
との共同陸送があったものの基本的にアイオーン  
1機のことを考えていればよかった。同志社合宿、  
競技会、ごく限られていた。それがイオラスⅡ導  
入後は、香里／福井はもちろん、木曽川合宿のと  
きは香里でアイオーンを積んで福井でイオラスⅡ  
を追積、木曽川へ。福井のシーズンが終われば香  
里／木曽川と年中高速道路を走るような状態にな  
った。何度か気のすすまない陸送もあったけれど、  
終わった後は常にイオラスⅡ、イオラスⅡ／アイ  
オーンと共に活動したのだというフライトで味わ  
う満足感とは別の満足感を得ることができた。

今振り返って、改めて随分恵まれた環境の時に  
在籍していたものだと思う。あれから10年。今で

はイオラスⅡのことを思い出すのも稀である。グ  
ライダーを4年間の思い出として割切っている私  
にとって、その総発航数が何発になったとかは知  
る由もないが、ただ、いたるところに羽布パッチ  
の跡を残し老体にムチ打ってがんばっているであ  
ろう姿は容易に想像可能である。いったい何人の  
ソコをだしたのだろうかと考えてみる。後輩のう  
ち何人が自校の機体で初ソコにでる幸運に恵まれ  
たかとも。どんな高性能な単座機に乗ろうと、ど  
んな賞をとろうとも初ソコに優る感激はないだろ  
うと私は思っている。出発前の異常な緊張感、着  
陸後のたえようのない喜び。一生の思い出をぜ  
ひイオラスⅡで決めてもらいたいものである。

(昭和57年卒)

イオラスⅡ JA2256



# OBの力を結集して

ASK-23 アイオーンII

松岡慎二

ASK-23、アイオーンIIを購入したのが、昭和60年、1985年の事で、今からもう6年も前の事になってしまいました。当時はKa-6E・アイオーンのドイツでのオーバーホールも終えて、一段落ついたところでしたが、今後の全国大会での勝負や、部員のより一層のレベルアップの為、やはりプラスチック機を購入しようという事になったのです。

機体の選定には、小野先生、窪田監督、土田コーチ、三浦顧問、同志社のOB教官及び学生の意見が十分に反映され、一部の上級者しか乗りこなすことができず、格納庫に眠ったままにならない様に、そうかといって、競技の使い物にならない様な機体でも困るという事で、当時発売になったばかりで、話題のあったASK-23になったのです。

また、昭和60年は日本に初めてASK-23が3機テスト輸入された年でもあり、特別セールスキャンペーンだった事もあって、通常700万円位だったのが、500万円程度で購入できたのもラッキーでした。ちなみにこの3機は、我が同志社の他は、早大、慶応大に納入されています。

さて、いくら値引きになったからといって万年金欠の航空部に500万円のまとまった金などあるはずがありません。次期機体購入用積立金はありませんでしたが、資金はまだまだ足りません。そうになると、当然購入の決まった日から当時主務だった私には、学生課への金の無心の為の日参と、OBからのカンパ集めに忙しくなります。普段、名簿で名前だけは知っているが、顔も知らないOBからどうやってカンパしてもらうか。丁度、航空部創立50周年の資金集めも必要だったので、この年の夏休みを利用して、現役学生1名につき、5~10

名位のOB訪問を割り当て、事情を説明してカンパしてもらうことにしました。

地方のOBの方の訪問は、帰省する同地方の学生に行ってもらうなど、その振り分けを、祇園祭りの鉦警備のバイト中に、鉦の中でやったのを、今でも覚えています。

学生課への日参の結果、購入資金は学校としては出してくれませんでした。貸付けという形で出してはくれました(要は分割でいいから返済しろという事です)。この日参の間にも色々ありまして、今でも覚えているのは、やけに学生課の人の机の上が片付いていて、態度もおちつかないと思っていると、いきなりマスクに工用ヘルメットの一団が乗り込んできて、学校の不正を正すとかいってあばれ回ったことです。

なにわともあれ、ようやく契約も済み、今はなき香里格納庫に初めて機体が陸送されてきた時には、ようやく同志社にもプラスチック機が入るといふ事もあって、本当に感動しました。

その後は創部50周年の行事に合わせての、命名式、61年2月の進空式と進み、私の学生時代にもアイオーンIIはよく活躍してくれました。実際に搭乗してみると、座席は座りやすいし、操縦も非常になめらかで素直、そしてなにより本当に静かで、流石ドイツ製と思わしてくれたもんです。

私にとっては購入迄色々と手のかかった、思い出深い機体ですが、学生の皆さんも、是非この機体を乗りこなして、御活躍下さい。

(昭和62年卒)

# 音もなく滑る

ASK-23 アイオンII

森 川 泰

ASK-23 が我が大学にやって来たのは、私が2年の冬でした。風の強い寒い日に香里の格納庫で、監督さん達と学生数名でトラックに積まれた機体を迎えたのを今でも憶えています。それから卒業まで23とはフライト、整備に亘って付き合いしました。

23の初フライトは私が3年の4月の同志社木曾川合宿でした。このとき、私が23を組んだのですが主ピンが入らず、OBの方々のいらだった視線の中あたふたしてしまいました。苦労の末に準備が出来、フライトとなりました。特別な思いがあったせいか、初フライトでは23はヒューッとわずかな音をたてて軽がると浮き上がり、空に吸い込まれる様に見る見るうちに上昇していった様に感じ、そして着陸もプラスチック機にありがちな甲高い風切り音もなく降りてきて、とんと地面に車輪を付けました。それから数発後、学生の搭乗ということになり私も搭乗させて頂けることになりました。こんなに早く23に乗せて頂けるとは考え

もしなかったもので、聞いた途端に舞い上がってしまい、初ソロのときの様な緊張を憶えました。搭乗順が来るまではどきどきしながら頭の中であれこれ考え、身を包み込んでくれる様なコックピットに納まっても夢心地でした。出発準備もでき覚悟を決めて出発、機体は動きだしすぐに浮きました。機体はぐんぐん加速し緊張も加速度的に増し、上昇していき緊張も限界と思われる頃にやっと離脱、ここで私は少し落ち着きを取り戻しました。ここからのフライトは先ほどとは打って変わって静かな世界でした。恐る恐る旋回をしても静かに景色が流れ、まるで無声映画の様でした。こうして機体に少し慣れたかなと言う頃に無情にも高度が低くなってきて無事に着陸出来るかなという不安と共に緊張が増してきました。しかし、私の不安をよそに順調に場周コースを飛び、綺麗だったかどうかは分かりませんが静かに地面に着きました。それからしばらくしてじわじわと23の乗り易さ、素晴らしさを感じました。



ASK-23 アイオンII  
JA2354



# 理想の機体を追って

監督 窪田昌三

その後、何度も23で飛び、全国大会も2度23で出場させて頂きました。数々の23のフライトの中で印象に残っているのはやはり4年のときの全国大会です。この大会は気象条件が良く乱戦となりました。端から観ればそうでもなかったのかもしれませんが、私には十分に機体に乗っていて私には23が躰の一部であるかのごとく感じられ、そして超高性能ではないけれども安定性と運動性能を両立させた23という機体の素晴らしさを感じました。この素晴らしい機体と少々私の腕前により競技ではサーマルの中を静かにぐいぐいと駆け上がり、同一サーマルで上にいる ASK-13 や Ka-8 は勿論のこと他のプラスチック機に迫ることや、隣のサーマルの機体を追い抜くこともしばしば、この時の僅かな緊張を伴う快感は言葉では言い尽くせないものがあります。また、この大会で私としてはかつてない程遠くへ足を伸ばしましたが、不安がなかったと言えば嘘になりますが、すいすいと滑翔してくれる23に安心して乗っていられました。いい得点を得ようと思う余り無理をして少々低くなってしまったこともありましたが、クルーやOBの方の心配もよそに沈着冷静に還ってこられたのも23のおかげだと思っています。ただ残念なのは、同じ23をもつ早稲田、慶応を意識しつつ努力したのですが、23で戦う機会を与えて下さった皆さんの期待に応えられる成績を残せられなかったことです。

今では23に乗る機会も減り、学生が23で飛ぶのをマイクを持ちながら(指をくわえながら?)眺めています。そして数少ない23のフライトのたびにこの機体、アイオンⅡの素晴らしさを感じています。

(昭和63年卒)

工業技術の発展と共に、グライダーも私が現役の頃(1960年代)に比べ、その性能は長足の進歩を遂げている。鋼管羽布張りの機体で、滑空比がせいぜい23前後、沈下は1.0というような性能で、速度計・高度計・昇降計だけを頼りに必死で、ソアリングをしていた頃には、現在のプラスチック機は、想像だに出来なかった。

新素材による機体形状と強度の性能アップ、ベテランが勘と経験に頼っていたソアリングテクニックを、フライトコンピュータに代表されるハイテク技術応用計器がそれにとって替り、滑空性能向上には目を見張るものがある。

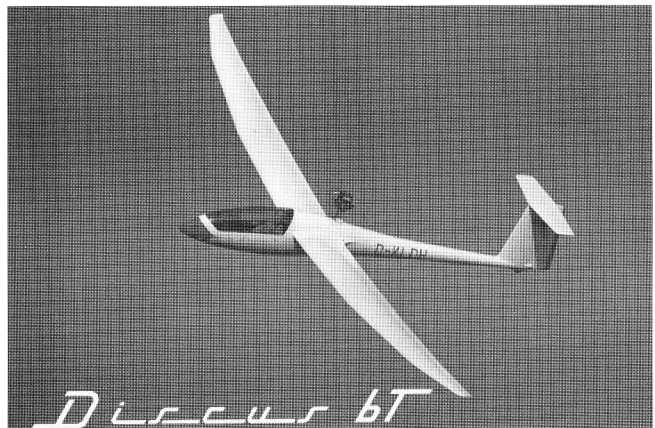
しかしながら、機体の進歩に較べ、練習方法は30年前と少しも変わらないのは何故だろう。機体性能の進歩と、多様化に伴って、練習方法や、形態が、安全と効率を確保される中でならば、変化しても良いのではないだろうか(むしろ変化してゆくべきではないか)。ウインチや飛行機による曳航が、滑空するのに必要な一定の高度を得るための手段であるならば、何もこの方法だけにこだわる必要はない。又、いくら高性能機を手に入れても、気象条件と地理的条件迄変えることは不可能である。南北に細長く、気圧配置が目まぐるしく変化する日本列島では、100km単位の滑空が可能な、安定した大陸的気象条件は望めず、かつ又、山々と市街地の連続した地形は、安全な不時着地の確保を絶望的にしている。

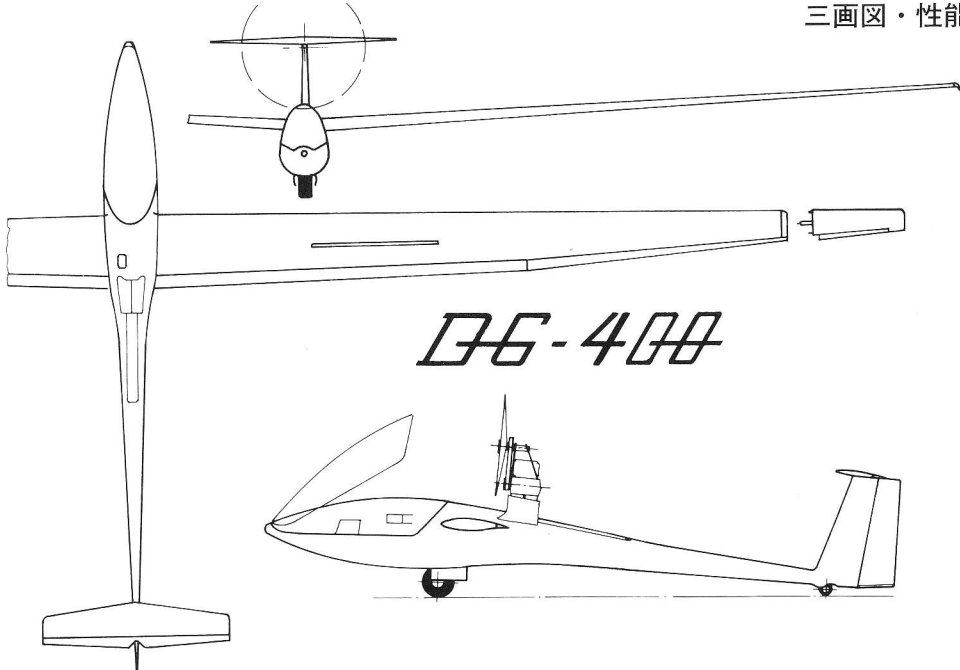
それらを考え合せたとき、今後の学生グライダー界全体のワンステップ進展の一方向性を示唆するものとして、DG-400 や DISCUS-6t (他にも数機種輸入されて、既に社会人クラブでは随分活躍している)等に代表される POWERED SAILPLANE、一般的にモーターグライダーと称

されるものがある。これらの機種は、可倒式パイロンに取付た小型エンジンとプロペラが胴体内に格納されていて(三面図参考)、滑空中の外見は(滑空性能も)、プラスチックソアラーと全く変りがない。前記 DG-400 は、自力で離陸上昇可能なパワーを持つエンジンを搭載し、上空でエンジンとプロペラを胴体内に引き込んで滑空し、万一帰投不能となれば、再度エンジンを出して、プロペラを使用する。又、DISCUS-6tの方は、自力で離陸上昇するパワーはなく、ウインチ又は飛行機曳航で出発するが、帰投不能の時は、水平飛行を維持するだけの、最小限のパワーを持つエンジンを搭載している。即ち、不時着の心配をせずに距離飛行に出発することが出来る有難い機種である。現に本年5月5日、DG-400 を使って、日本モーターグライダークラブの社会人会員が、大根根滑空場を出発し、300km 三角コースのダイヤモンド飛行を達成している(勿論、エンジンは離陸時のみ使用)。国内では、300k など夢と思われていたにも拘らず実現したのは、パイロットの技術もさることながら不時着の心配(というより恐怖に近い)から開放されたことによるものであろう。

大学4年間の制約された時間内での効率を考えると、複座モーターグライダーによる基礎練習(反復して基本操作を教育出来る)や、POWERED ASILPLANE による安全なソアリングの実現という練習方式を、昨年迄は、航空局検査課による飛行機並み耐空検査が必要であったモーターグライダーも、今年に入って一般グライダーと同じく、民間の検査員による耐空検査が認可され、取り扱い易くなって来た現在、そろそろ視程の中に入れても良いような気がする。

新しい機材を導入する時には、新たに解決し、対応しなければならぬ要素が発生すると思うが、1校でむずかしいなら(あるいは各校で持つ必要もない)、現在、複座機を各校の共有機材的運用をしているのと同じ方法で複座モーターグライダーを導入し、1~2年生の基礎練習の効率化を図る等、単に、性能だけを追い求める時代から、練習効率を上げて、早く高性能機を乗りこなせるようにするために、機種と練習方法を考える時代へと変化してゆくべきだと考えるが、部内外の御批判を賜りたい。





**Technical data**

competition class

wing span  
wing area  
aspect ratio  
length  
fuselage width  
fuselage height  
empty weight with batteries  
water ballast (option) capacity  
wing fuel tanks (option) capacity  
max. take off weight  
wing loading (with pilot + instr. + fuel = 85 kg, 187 lbs)  
max. wing loading  
max. speed (VNE)  
stall speed (W/S = 38 kg/m<sup>2</sup>, 7.8 lbs/ft<sup>2</sup>)

**gliding performance**

minimum sink (W/S = 38 kg/m<sup>2</sup>, 7.8 lbs/ft<sup>2</sup>)  
at  
best glide ratio (W = 450 kg, 992 lbs)  
at

**performance power on (MSL, 15° C, W = 410 kg, 903 lbs)**

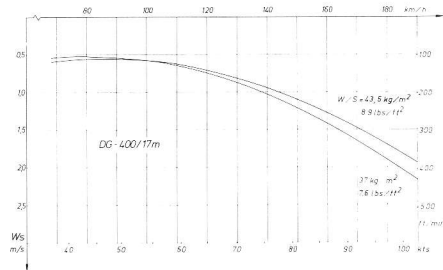
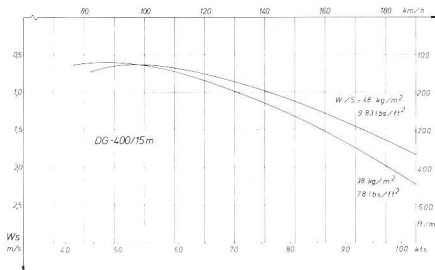
rate of climb with max. power  
at  
cruise speed with 3050/min propeller speed  
max. horizontal speed with max. power  
take off roll

**DG-400 15 m / 17 m**

FAI 15 m

open

m	(ft)	15	(49.2)	17	(55.8)
m <sup>2</sup>	(ft <sup>2</sup> )	10	(107.6)	10.57	(113.8)
/	/	22.5		27.34	
m	(ft)	7	(22.9)	7	(22.9)
m	(ft)	0.63	(2.07)	0.63	(2.07)
m	(ft)	0.81	(2.66)	0.81	(2.66)
kg	(lbs)	296	(652)	300	(661)
kg	(lbs)	90	(198)	90	(198)
l	(USgal)	30	(8)	30	(8)
kg	(lbs)	480	(1058)	460	(1014)
kg/m <sup>2</sup>	(lbs/ft <sup>2</sup> )	38.1	(7.8)	36.4	(7.45)
kg/m <sup>2</sup>	(lbs/ft <sup>2</sup> )	48	(9.83)	43.5	(8.91)
km/h	(kts)	270	(146)	270	(146)
km/h	(kts)	65	(35)	63	(34)
m/s	(ft/min)	0.6	(118)	0.54	(106)
km/h	(kts)	80	(43)	80	(43)
/	/	1 : 42		1 : 45	
km/h	(kts)	110	(59)	110	(59)
m/s	(ft/min)	3.5	(687)	3.7	(726)
km/h	(kts)	90	(49)	90	(49)
km/h	(kts)	135-140	(73-76)	135-140	(73-76)
km/h	(kts)	150	(81)	150	(81)
m	(ft)	140	(460)	100	(330)



**Glaser-Dirks Flugzeugbau GmbH**

Im Schollengarten 19-20 · 7520 Bruchsal 4 - Untergrombach, West-Germany  
Telefon 0 72 57 / 10 71 · Telex 7 822 410 gl dg d