

グライディング 8号

目次

部長短信.....	小野 哲.....	2
第1回同立グライダー競技会開始.....	田地川 彬.....	5
相手校として.....	日野上 善彦.....	6
競技結果.....		7
第1回同立戦雑感.....	窪田 昌三.....	8
第1回同立戦をみて.....	牧野 鉄五郎.....	10
1年間の反省.....	岩崎 俊樹.....	12
2年生に望む.....	田地川 彬.....	14
壮年期を迎えた同志社航空部.....		15
航空部活動状況.....		16
中級学科試験の傾向と対策.....		17
より高くより遠く.....	中河 英祐.....	20
富山陸送記.....	正木 宏.....	23
女子部員へ.....	アラドロソ.....	24
あしのまろやにて.....	北村 悦造.....	24
初酔の思い出.....	住友 博之.....	26
そこは青い空だった.....	鬼頭 章浩.....	27
各種グライダー要目一覧.....		29
航空部先輩名簿.....		32
航空部現役名簿.....		39
役員改選の報告.....		43
全日本学生グライダー選手権 山田 堂々2位入賞.....		44
H-23Cの胴体オーバーホール成る.....		45
編集後記.....		46

部長短信



— その 3 —

イオラスは健在です。オーバーホールも順調にすんで、ほとんど性能を低下させることなしに純白の姿態を誇っています。(イオラスの最近の姿は、9月4日の朝日に選手権大会の記事と共に大きくのつていましたから御覧になつたことと思います)

部員の中には、イオラスの次の購入計画をあれこれ論じあう気運が動きはじめていますが、それもイオラスによつて鍛えられた技倆が自信をもつて部の将来に備えようとする声であり、同時にイオラスを乗り越えなして到達しようと希う積乱雲への夢なのです。

イオラスの次に購入されるべき機種は何か。今はまだボンヤリしたイメージしか定まらないのですが、どうやら単座の輸入機体案が優勢で三田式やその他の複座機は支持者が少く、こんな処にもイオラスによつて育てられた現役部員たちの鼻息の強さがあらわれているようです。

イオラスは、今年はじめに実行に移された同立対抗グライダー競技でも活躍しましたし、学連支部大会にも、そして学生選手権大会にも競技機としてフルに使われて来ました。これは常に学連関西支部や中研の適切な指導が得られているからでもあります。イオラスの使い易さと行きとどいた整備がこのように引つぱりダコになる理由ではないかと考え、部員の心意気を本当にうれしく思っています。

イオラス購入の経過のなかで、先輩諸兄姉のはらつた努力と集積された汗の結晶の所産が、ホコリをかぶつて格納庫のすみで使われないままになつているよりも、高松・八尾・名古屋・富山・ウズラノと陸送につぐ陸送で活躍していることの方が、ずっと好ましい状況だと思つての



小 野 哲

で、今後もイオラスは使い易さと行きとどいた整備を主眼に運営してゆこうと思います。

×××

訓練体系の変動以後、ほとんど玉水滑空場は使われぬまま、砂とりの現場になつてしまい、地上滑走も満足に出来ない状態になつています。そしてプライマリの機体も三浦先輩の頃が「華の季節」の終わり、いまはジャンプでもさせたらバラバラになりそうな程に老窮し、オーバーホールも無意味になりました。随分働いた機体でしたが、もう何とかキマリをつけておこうと、目下最もよい処分方法を計画中です。

多士済々の部員の中から、今年も部として記憶されてよい成果がいくつも実りました。

同立戦では、山田裕章が最優秀選手賞を主将田地川が優秀選手賞を得、学連支部大会では、山田・田地川と田中が選手権出場資格を取り、名古屋空港での本年度学生選手権大会では、山田が2位に入りました。全国大会で関西は念願の優勝（阪大・大久保）を果たした外、2位と5位立命日野上によつて、技倆水準の高さを立証しえたことは特記したいことの一つです。

詳細は、部誌のそれぞれの記事にゆだねたいと思いますが、思いつまままに航空部の近況をおつたえし、先輩諸兄姉の御健勝を切に祈りつつ今後の御支援を期待して部長短信を擱くことにします。

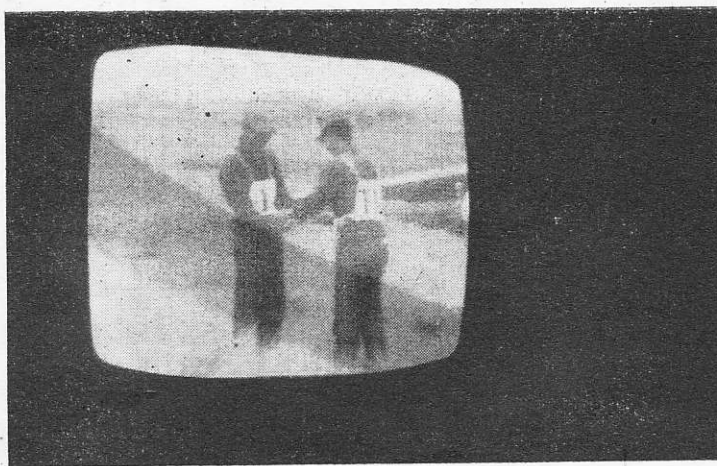
第 1 回 同 立 戦 開 かる

去る6月3日から6日まで高松空港において我々の永い間の悲願だった第1回同立対抗グライダー競技会が開かれました。

幸い好天に恵まれどうにか無事全日程を終えることが出来ました。競技会の準備期間を通じ諸先輩には色々御迷惑をおかけしましたが、ここに改めて御詫びし御礼申し上げます。

尚、当日は審判委員長として16年卒業の牧野伊兵衛氏、審判員の19年卒業の牧野鉄五郎氏の他38年卒業の丹羽正弘氏、39年窪田昌三氏、知野進一氏、玉井利宏氏らが御多忙中遠路をもいとわず観戦に来られ我々を激励していただき、本当に有難う御座居ました。

今後とも宜しくお願いします。



開会式はテレビでも紹介された

優勝カップをもつて
真剣な表情の各選手



第1回同立グライダー競技会開かれる

主将 田地川 彬

長年両校の懸案だった同立戦が日本学生航空連盟、およびOBの御援助のもとに6月3日から6日まで高松空港において開かれました。

この同立グライダー競技会（以後同立戦とよぶ）の目的は両校のグライダー操縦の技を競うと共にグライダースポーツの啓蒙と、両校の親睦にあり、この啓蒙については朝日新聞、NHK、地元新聞から取材にこられ、NHKではTVでニュースで放送された。朝日ではスポーツ欄に始めてグライダー競技会のことがのり、少なからず目的をはたしたと思います。又両校の親睦について上級生は中研などで以前から親しくしているが下級生においてよく目的を果し、特に二部の選手が良い意味でライバル意識をもつ様になつたのは大きな収穫でした。最後に技量についても両校共よく戦つたと思います。3年生、2年生、1年生はこのようやく芽の出た感じの同立戦を絶対中座させることなく立派に発展させてほしい。そのためにもOBの方々の今以上の御援助をお願いします。

競技結果は別記の通り一部は500点对500点で引分け、二部は1位、東 正幸・立命・181.4点、2～3位は同志社でとつた。これは一見同大の優位の様に思えるが、競技会において引分けは、我が部においてに無に等しく二部においても1位をとられたことは敗けに等しい。競技に出た者は如何に基本が重要であるか、改めて理解出来たと思う。したがって今後の目標は、全国大会において全国制覇すると共に来年3月に行われる予定の第2回の同立戦において一部二部とも勝つことにある。それには3年生は今の技量より以上伸ばすとともに、2年生も早く基本をマスターして、サーマルテクニックを身につけねばならない。

次に今回の競技をふり返つて見ると、全日程を通じてテルミックは少なかつたが、無かつたのではない。しかるになぜ記録が出なかつたか、これは明らかに技量が無いからである。バリオ零をつかんだ者は何人かいるはずである。零ならば同じ高度で無限に飛べるはずだが、7分ぐらいですぐ降りてくる。プラスのテルミックではだれでも飛べるものだ、零で飛べてこそ本当の技量と言える。ほかに場所も時期も悪かつたが一部の選手はこのことを反省して、より一層努力せねばならない。それからもう一つ反省せねばならないこと

は作戦の立て方のまずさである。今回の場合は作戦などは皆無と云つてよいぐらいなかつた。最終日に窪田先輩が来られてからそれらしいものを作つたぐらいだ。あれだけテロミックが少なければ作戦の立て様もないかに思えるが、その様な日にこそより慎重な作戦が必要ではないだろうか。牧野鉄五郎先輩の言われる様に、東の早慶戦と西の同立戦といわれるまでに発展させるためにも、我々は北尾コーチを中心に種々作戦を立て、又そのための訓練も今以上に強化せねばならないだろう。実際に競技会を開いて見て大変多くの点で競技規定とテグハグな点が出て来たが、次回からはこれ等をより以上練直して完全なものに仕上げて行かねばならない。これは全て準備期間の短かさにより、今回はいささかアセツてとにかく第1回の同立戦を行う、というキライがなかつたわけでもないで、次回からはジツクリと腰を落着けて準備期間を充分にとつていかねばならないだろう。

この競技会が開かれたことについて我々現役も確かによくやつたが、日本学生航空連盟及びOBの御援助があつてこそ開かれたことを忘れず、次回からは日本航空協会の援助もあり必ず勝負を決める様努力しよう。

相手校として

立命館大学航空部主将 日野上 善彦

我々航空部員にとって待望の対抗戦が行えた事は、両校部員の努力もさることながら、今までに数回計画された先輩の実績を忘れてはいけぬ。又、この対抗戦を計画段階からあたたかく見守つて下さつた学連諸教官の御援助もありがたいものであつた。残念ながら本来の目的であつた滞空、高度の両記録は生まれず、不本意ながら団体戦引き分けという結果が生じてしまった。

しかし両校部員にとって第1回の対抗戦としての多数の不備はあつたが、無事故で終える事が出来た事は次回の対抗戦をもつとりつばな、名実共に対抗戦として発展する材料を我々に与えてくれた。

途中の経過をふり返つてみて一番の欠点は、準備期間の少なかつた事で、色々な結果に

これが影響したものと思われる。又第1回の対抗戦ということで記録よりも無事完遂と思われる様な状態で、時期を無視した競技会開催となつたのも一つの大きな欠点と思われる。

しかし、大きな支障もなく無事終る事が出来た事はなによりの収穫である。

最後に競技委員長である小野部長をはじめ、当番校として数多い苦勞をもつともせず運営に当られた同志社役員に敬意を表します。

第1回同立対抗グライダー競技会の競技結果は次の通り。

- 第1部 — 滞空時間、獲得高度の記録が出なかつたため得点は、指定地の100点となり団体成績は、両校上位5位の総計500対500で引分けとする。個人賞のうち、滞空賞、高度賞は該当者無し、最優秀選手賞は、各人の指定地得点から、競技規定第10条を摘要して減点とした点のうち、上位3位の合計点で決定した。

1位	山田裕章(同大)	285点	最優秀選手
2位	田地川彬(同大)	254点	優秀選手
3位	田中信(同大)	245点	
4位	日野上善彦(立大)	237点	
5位	水田準(立大)	214点	

○第2部 —

1位	東正幸(立大)	181.4点	
2位	佐藤貞二(同大)	178.8点	
3位	一円憶夫(同大)	177.3点	
4位	竹鼻信昭(同大)	176.0点	
5位	洞山隆(同大)	175.0点	

第 1 回 同 立 戦 雑 感

窪 田 昌 三 (64年卒業)

過去何年もの懸案であり、種々の事情に一度ならず二度までもその開催を果し得なかつた同立戦がついにその第1回を無事終了した。ここに至るまでの現役諸君の熱意と労に心から敬意と謝意を表するものである。

幸いその最終日を観戦する機会を得、1日だけではあつたが私なりに見たまま、感じたまの今後への課題とでも云うべきものを二・三ここに表し、年と共に回を重ねる同立戦への何らかの一助となれば、拙文も以て瞑すべしである。

今後第1に考慮しなければならないのは開催時期である。云うまでもなくクライダー競技はその日、その時の気象条件に大きく左右されるものである。いくら技倆優秀な選手でも、テルミツクまで作り出すことは出来ない相談である。時間と高度を争う競技（採点方法）である以上、それを争うに適した気象条件の下で競技せねば記録の出ようはずがない。今年の教訓を今後に生かして梅雨期である6月は避け、むしろ秋の方が良いのではなからうか。

次に競技会としての盛り上りのなさである。第1回であるから無理もないと云えばそれまでであるが、逆に見れば第1回であるから余計、その場の雰囲気に対抗試合に相応しい盛り上りを見せねばならないと云えよう。その原因は色々考えられようが、第1に、これまで合同合宿、受験合宿、中研等々で相手校チームの選手と何度も合宿を同じくした“仲間”であるという意識が強いことであろう。しかし一旦試合である以上、相手は負かさねばならない敵である。その意味でお互いに厳しく牽制し合う勝負根性に徹し尽すことである。その為には今後、ピストを分ち、宿舍も別として（この点は多難であろうが）、部長以下監督・コーチ・選手が丸となつて秘策を練り、相手チームの出方を見ながら作戦を考えて、その時の気象条件は勿論、考え得る全ての要素を加味した作戦をもつて試合を運ぶという型が理想であろう（と云うより当然ではなからうか）。

第3に選手以外の部員（特に下級生）の試合に対する自覚が不足している点は見逃せない。同立戦は云わば学校対抗の、母校の名の下にその誇りと栄光を賭ける団体戦である以上部員全員が参加すべきものである。実際に技を競う選手の数には限りがあるが、それを

藤から助け、選手と機体を最良のコンディションで飛行に送り出すのが選手以外の、特に下級生に与えられた使命である。今回の同立戦を見ると双方共に応援の部員よりも選手の方が多く、選手が敵味方の機体運搬から出発用意まで行っていたが、あれでは合同合宿と何ら変わりなく、お互いに牽制し合うどころか、冗談の一つも口から出て心のゆるみの方が大である。選手は自分の塔乗までビストでじつと心の準備をしつつ待ち、双方の選手以外の部員が自校チームの機体運搬、出発準備等一切の雑事を引き受け、尚その上に最良の状態で選手に腕を振わせる為には出発前には必ず機体にワックスをかけてやる位の配慮は当然あつて然るべきである。部員達の「何とか勝つてほしい」とそれこそ祈るような気持で行う選手への配慮と、それがひしひしと伝わって「よし、やつてやる」という選手のフアイトがピッタリ一致してこそ団体戦の勝利は手中にすることが出来るのである。

技倆的に見た場合、団体戦は引き分けたものの個人成績では一部では最優秀選手から優秀選手、そして3位と上位を独占し、一応立命を寄せつけなかつたのは立派であつた。と共に追われる立場に立つたこれからが大変であり一層精進せねばならないということを銘記して欲しい。一度奪つた地位は決して譲つてはならないのである。来る年は3年生がそれを引き継がねばならない。二部の方はオープンとは云え1位を奪われ、しかも、3年生は指定地にも入れないという醜態を見せたことは謙虚な気持で反省し今後精進を重ねて第2回には今回の雪辱を遂げねばならない。

×××

末来に幾つかの課題を残しているとは云え、とまれ同立戦が正式にすべり出したということはやはり一つの画期的なことである。第1回に色々な問題点があるのは当然のことであり、それは回を重ねる毎に改善され、年と共に、技術的にもより高度に同・立両校が互いに切磋琢磨して腕を伸ばし、且つ盛大になつてゆくことであろう。何かを始めるに當つてむずかしいのはそれを軌道に乗せるということである。過去に同立戦を計画し、種々の障害に阻まれて果し得なかつた経験を持つ私には、今回それを受け継ぎ、多くの障害を乗り越えて見事に実現してくれた幹部とそれを良く助けた現役諸君の苦勞は、通り一遍のものでは出来ないことが良くわかる。それだけに改めて深甚なる敬意と感謝を述べ、今後の同立戦に大いなる期待を寄せつつペンを置く。

— 母校航空部が一層発展し、更にたくましくならんことを —

第 1 回 同 立 対 抗 戦 を み て

牧 野 鉄 五 郎

開会式で両校のキャプテンがペナントを交換するのを見ながら小野部長が、“このペナントを交換するまでに何年ほどかかりましたかネー、”といわれた言葉がひどく印象的であった。

同志社大学と立命館大学の航空部とで対抗戦をやりたいという話を聞いてからもうすでに久しい。東の早慶戦、西の同立戦といわれるまでに発展させたいという部員のたゆまぬ努力がやつと実を結んで今日にいたつたのだが、その部員の苦勞に対する部長の暖かい思いやりが胸にチーンときて、私はなんともいえない気持になつた。

私は2、3年前藤沢飛行場で第1回早慶対抗戦を見る機会を得たことがあるが、両校選手の数、応援学生の熱つばさに比べたら、今私の目の前で胸を張つてエールを交換している両校の選手層の薄さ、参列者の少なさを見たとき、たとえ今ここに播かれた一粒の種は、小さくとも必ずや近い将来には大きく育つて立派な花を咲かせてくれることを祈らずにはいられなかつた。

競技会は気象条件に恵まれず、見るべき記録の出なかつたことは大変残念であつたが、関西で初めての対抗競技が両校の親睦を深めたことと、関西の各大学に大きな刺激を与えたことは何物にもかえがたい収穫であつた。わざわざ大阪、京都から応援に駆けつけた両校のO.Bは、それぞれ久々の会合に旧交を暖めながらも自分達の飛んだ頃を思い出し、それと比べてあまりにも違う現在の学生諸君の優れた技量にただもう驚くばかり。今の学生はうらやましいという言葉がつい口をついて出るが、今の学生はそれだけまた別の苦しみを味わっていることはあまりご存知ないらしい。

自分達でアルバイトをしてかせいだ虎の子で機体を買ひ、更に苦勞して都合をつけた金で単独合宿をやる。この二重、三重の苦勞は、かつての荒武者諸兄には分つてもらえまいが、それだけに今の学生の練習に対する心構えも真剣で、一回一回の飛行が全て血となり肉となつて自分のものになろうというものだ。

その結果が今大きく花を咲かせ、2年生でもうソアラを乗りこなしているわけだ。なにも自然に機体が生れ、技量が上つたのとは一寸ばかり訳がちがうということも知つてい

ただきたい。

競技に移つてからの両校の選手は実によく頑張つた。たとえ僅かのテルミックでも逃すまいと探し求めて飛ぶ姿は、下で見ていた吾々の胸にもヒシヒシと迫ってくるものがあつて、見ている者を競技に引きづりこまずにはおこなかつた。これでもか、これでもかと飛び上つてはテルミックを掴み得ずしてはいたずらに着陸してくる姿は、まるで繰り返し繰り返し柳の葉に跳びつく蛙の姿にも似てあわれであつたが、安定した技量は全く見る者に不安を与えず、よくもまあここまで上達したものだと感じせずにはいられなかつた。

唯両校選手数のアンバランスは当然個人の飛行回数にひびき、それがひいては悪い結果に出た点も多少見受けられた。何回でも飛べるんだという安易な気持が自然と操縦に現われ、或いは何回もの飛行のための疲れが操縦にひびく結果となつたようだ。現に唯二人で頑張つた立命館大学の選手などは競技が終つたときは全くグツタリとしてしまつてただボートとすわりこんでいたのを見ても、いかに疲れが激しかつたかがよく分かつた。

二部の方ははじめ一部のおそえもののように思われていたが、内容的には実に見ごたえのある競技を展開してくれた。

夏の受験を目の前にして油の乗り切つた2年生と、一応基本操作が終つて応用動作に移りつつある3年生とが期せずして對抗する形となり、基本が勝つか、応用が勝つか大いに吾々の興味をひいたが結果は基本を忠実に守り通した2年生が優勢を示したことは特に注目されてよい。

競技はかくして小野部長の言葉を借りれば、“ガツブリ四つに組んだままで……”遂に引分けに終つた。

併し閉会式に立会いながら私は何かしら物足りない気持におそわれるのをどうしようもなかつた。別に勝敗にこだわる訳ではないが、競技会全体にピリツとした盛り上がりがなく、決定打を欠いての引分け試合は何んとしても淋しかつた。“下手な鉄砲も数打ちや当る”式に何の考えもなく唯飛びさえすればなんとかなるだろ——というやり方に疑問が残つた。練習会でない対抗戦であればそこに何等かの作戦が立てられ、何等かの意志によつて選手を動かす“場”があつてもよかつたのではなからうか。何の意志もなく塔乗順をアマダで決めてソレ行け、ヤレ行けと飛んだりするところに問題点が残つたように思える。例えば野球でも、打順をクジで決めることもないだろうし、絶好のチャンスを迎えて代打をクジで決める監督もいないだろう。クジが一番公平だなどという考えは対抗戦には許されない。

同志社大学航空部という強い一本の意志が競技に立ち向う全ての面に現われてほしかった。会の運営については学生らしい“みつともなさ”は多少あつたが、それがかえつてほほましい程度にすんだことはよろこばしい限りであつた。しかしやつてみるまでは考えも及ばなかつた事が随所に起つた。次回の第2回目はこの1回目より更に考えを練り直し、内容的にも、形式的にも更に更に充実したものに仕上げてもらいたい。

吾々O.Bもおよばずながらそのためにお力添えをしたい。

1 年 間 の 反 省

岩 崎 俊 樹

1年間の役員任務を終えるに当つて、反省し思い残した点をあげて参考にして貰えれば幸いである。

第1にこれは私が最も痛感し、又責任を感じている事だが、部員全体に漂う精神的たるみ。以前O.Bの方々から指摘された事でもあるが、我々はグライダースポーツをどんなに厳しく考えても、考え過ぎるという事はない。部員個々について考えれば、各人その熱意と闘志は何にもひけをとらない。だが同志社航空部として活動する時、充分というには程遠い。私が1年の時の単独合宿の、張りつめた緊張感。上下の意志の伝達の迅速確実さ。事故は自ずから遠のき、1回の飛行は必死（大げさではなく）だつた。他の合宿と較べて息苦しくさえ感じたが、しかしそれはこのスポーツには絶対必要な雰囲気である。

最近合宿回数がかなり増えている。合宿の度の経済的負担はたしかに苦しいし、学業との両立は難しい。しかしその苦しさには甘えたら元も子もなくなってしまう。支部合宿が発展的解消して以来、各校のレベルは各校の単独合宿で築かれる。この事を肝に銘じて欲しい。その為の機材の拡充であり、同立戦の開催である。トレーニング又然り。

同立戦について言えば、部員全員が一部出場資格を持つ程になるのが最大の理想である。

学連の中免受験合宿の時期も段々早くなつてゆくだろう。近い将来2年早々で受験する時が来るかもしれない。ましてや現役中に冬の記録飛行を狙うなら、益々基本操縦が重要になる。又第1回同立戦を準備するにあつて、先輩諸氏から「第1回だから背伸びするな、まず実際にやってみる事だ」と激励された。我々はやってみる事だけに終始したキライがなかつたらうか。試合の命令系統、運営が及ばず、緊迫した雰囲気に欠けたのではないか。

機材拡充、合宿、アルバイト、オーバーホール等すべき事はいくらかでもある。部活動は全て一糸乱れぬ統制の下に動くよう心掛けて貰いたい。

第2に事業系統の確立。と言うと話が大きいようだが、40名に近い部員をかかえれば事務も又繁雑になる。主務一人では大変だから、校外全てを扱う者を別に設けて、この管轄下に一切の連絡もれ、申請の延滞等をなくする。この事は同立戦の開催に当り痛くその必要を感じた。準備したのは両校共幹部選手であり、いざ本番になつて応援学生より選手の方が多くなつて運営に支障を来したのだ。

それから「記録に残す」という事がややおろそかになつていた。写真や記事の保存、諸機材の整備日誌、合宿やオーバーホール等各活動の状況等々は全て記録し保存されるべきものである。

第3に「伝統」という事。先に第1にあげた事もこれにあてはまるが、合宿をはじめ部活動全体には伝統がある。グライダーという厳しいスポーツには特に必要なルールであり又やり方であり、これを後に伝えるのは現役である我々の役割だ。又我々の活動はOBの方々の物心両面にわたる援助のあることを忘れてはならない。H-23Cの購入然り、同立戦の開催然り。

最後に各学校の雰囲気、方針等は殆んど上級生によつて創られるという事である。最上級生ともなれば自重し規制する事が大切である。自分の好みとか主観にとらわれず、常に部全体の大目標という自覚をもつて事に対せよ。

以上私の1年間の反省だが、「何を今更わかりきつた事を」と思う者が何人か居れば、それで事足れりであると思う。

EVER ONWARD

DOSHISHA

AVIATION

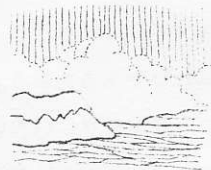
2 年 生 に 望 む

田 地 川 彬

2年生よ、君達は人間社会でいうならば、次の世代を担うべきハイティーンのようなものである。我々、老人組から見ると、君等は、如何にも小心翼翼として、何か小言を言われると、すぐオドオドしてしまい、全くだらしがない。もつと、関西グライダー界をリードする、大同志社の部員としてのプライドと勇気を持って。いまのままでは、必ず立命に負けるぞ！ それから人より先にソロに出た者も今は決してうまいとは云えない。ソロに出た時は確かにうまかったが、今はヘタクソだ。すでに免状をとつた者も、更に秋にとろうとしているものもガンバツて、一人でも多く中研に入れる様に、今一層の努力に精進せよ、今のままでは全く頼りない。

一に基本、二に基本、そしてフアイト

以上老婆心ながら注告しておく。



壮年期を迎えた同志社航空部

同志社大学航空部も、来年で創立30周年を迎えようとしている。昭和5年に新設された日本学生航空連盟も、太平洋戦争の終結とともに解散したが、昭和26年9月講和条約が結ばれ、航空活動の制限解除により、翌27年に再び学連が空のスポーツ団体として誕生しそれと期を同じくして、我が同志社大学航空部も再発足した。

一口に30年といつても、航空部という特殊な性格をもったクラブだけに筆舌につくしがたい苦難の時代もあつたようです。

昭和11年秋に尾田幸雄、牧野伊兵衛両氏等を中心にして設立された我が航空部は、昭和14年に正式に体育会へ加入、はやくも同年7月には第2回全日本学生グライダー競技大会においてソアラ―競技及び飛行機曳行競技において牧野伊兵衛氏が輝かしい優勝を遂げている。以後競技会が開かれると殆ど毎回優秀な成績を記録している。後に続く我々としてこの名誉ある実績は心強いばかりでなく、より一層の努力と成果をあげねばと壮年期の30歳を目前にしてよりいつそう実感している今日このごろである。

航空部活動状況

昭和39年

- 7月 トレーラー改造
祇園祭アルバイト
中研合宿(八尾)
関西支部予選(八尾)
- 8月 単独合宿(富山)
マイラー, オールズ廃業
霧ヶ峰講習会(1年生)
- 9月 全国大会(小倉)
役員改選コンパ
- 10月 単独合宿(高松)
ピュイツク購入
体育祭参加
時代祭アルバイト
実地試験強化合宿(高松)
- 11月 中免実地試験
趣味の会アルバイト
O.B総会
H-23Cオーバーホール(八尾)
(12月下旬まで)

昭和40年

- 1月 NGKR記録会(八尾)
- 2月 追出しコンパ
慶応大学合宿参加(妻沼)
入学試験アルバイト
- 3月 中研合宿(小倉)
クライスラー購入
九州工大合宿参加(小倉)
- 4月 身体検査アルバイト
中研合宿(八尾)
- 5月 中研合宿(八尾)
キャプオール購入
単独合宿(高松)
同立戦強化合宿(高松)
- 6月 第1回同立戦(高松)
受験強化合宿(高松)
受験合宿(高松)
- 7月 祇園祭アルバイト
同立合同合宿
霧ヶ峰講習会(1年生)
地方予選(高松)
- 8月 単独合宿(高松)
地方予選決勝
- 9月 全国大会

中級学科試験の傾向と対策

グライダーを始めたからには免状が欲しいというのは誰でも思うことです。グライダーの免状には中級免状をはじめ上級・事業用と色々ありますが、我々のさしせまつての目標は中級免状です。これさえ手に入れれば、バリツとした自家用操縦士と書いた免状を女の子の前でビラビラさせることが出来ると言うものです。中級を取得するには勿論自動車の場合と同じ様に、学科と実地試験があります。このうち実地は、1分間をこえる360度の旋回滑空飛行をした後、試験官の指定する巾100メートル、長さ200メートルの地域内に於て行う着陸に係る操縦技術とあります。これはいつもの訓練がものを言うのは言うまでもありませんのでここではふれないこととして、問題は学科試験です。新人諸君はただ法規集を目の前にしても、これだけの項目を暗記するのは不可能と思つてがっかりするでしょうが、グライダーの試験にも自動車と同じで、出るところと出ないところが大体きまっていますので、ここには、その出る項目と、その中でもとくに出そうな所、又今年3月に出了所など思い出す限りならべますから、この次に受験されようとする諸君はなにかの参考に。試験は法規20題、取り扱い10題の計30題です。先ず手元に法規集即ち航空法と航空法施行規則（共に鳳文書林発行で100円と300円、大阪の旭屋書店に注文するとありますが先輩諸兄にゆづつてもらうのが良いでしょう）をそろえます。後者は航空法の細目を書いてあるもので、暗記するのは主にこちらです。まず出る項目を例挙しますと

航空法

- 第1章 第2条13項～21項迄（ここは各項の相違を頭に入れておく事）
- 第2章 第3条の2・3。第4条、第8条
- 第3章 第10条、第14条の1・2。第15条、第19条
- 第4章 第22条～25条、第27条、第28条～31条、第34条、第35条
- 第6章 第57条～67条。第70条～73条。第79条～83条。第88条～
第96条

航空法施行規則

- 第1章 第5条の1・2（1の2・4は特に注意）

第 3 章 第 2 4 条

第 4 章 第 4 2 条, 第 4 3 条, 第 4 8 条, 第 5 1 条, 第 6 6 条~第 7 4 条

第 6 章 第 1 3 3 条~第 1 4 1 条. 第 1 4 7 条~第 1 5 0 条, 第 1 5 3 条, 第 1 7 4 条~第 1 8 9 条, 第 1 9 5 条~第 1 9 8 条, 第 2 0 3 条。

以上ですが、巻末に別表として載っている表の自家用操縦士の欄と身体検査の表は目を通しておいた方が良いでしょう。次にこれらの中で比較的良く出る所は航空法の第 1 9 , 2 9 , 3 4 , 5 9 , 6 2 , 6 4 , 7 1 , 7 9 , 8 3 の各条で勿論これに附随している施行規則の方も熟読しておきます。しかし出題者もまんべんなく出さずよう心がけているでしょうから、一応全部憶えることが必要なのは言うまでもありません。又憶える時には条文の中の数字をとくに良く憶えておくことが大切です。

最後に今年の 3 月に出た問題を列挙して見ます。解答は○×式です。

法 規

1. 登録記号の書き方
JA-3161, JA3161, NC3161, JC3161のいずれか。
2. 自家用操縦士(滑空機)の資格年齢は何才か?
3. 技能証明を紛失した場合再交付を申請する期限
4. 練習許可証を返納する期限
5. 耐空検査の有効期間は何年か?
6. 夜間飛行とは何時から何時までか?
7. 盲腸をおこした時滑空してもよいか?
8. 高々度飛行の酸素を必要とする高度は?
9. 上級滑空機で計器飛行証明を持たず雲中飛行出来るか?
10. 翼端を小破した場合、整備士の資格を持つ者が修理をしなくては行けないか、それとも教官の指導で行えるか?
11. 着陸進入の優先権は次のいずれか?
○曳航している航空機 ○滑空機 ○飛行船 ○動力をつけた滑空機
12. 乗組員全員がパラシュートを要する飛行は 夜間, 曲技, 高々度, 雲中のいずれか?
?
13. じん臓病で飛行してよいか?

14. 曲技飛行するにはどれだけの高度が必要か？
15. 上級滑空機免状を有している人が中級機に塔乗出来るか？
16. 自家用操縦士の報酬問題。
17. 技能証明を滑空場において飛行してもよいか？
18. 免状の有効期間
19. 飛行場以外の場所に許可なく着陸出来るのはいかなる航空機か？
20. 滑空機を航空の用に供する時は何々を機体に表記するか？

取 扱 い

1. 機体運搬中の翼端保持係の位置
2. 塔乗者が滑空機よりおりる時期
3. タンバツクルのねじはどの位入っていないかならなければならないか？
4. 機首が下る時、昇降舵のトリムタブをどうすればよいか？
5. ホルト・ビンのさし込み方向
6. 注油部にさす油の種類
7. 安全滑空速度とは？
8. 自動車曳航の場合、機体に索を接続するのはいつか？
9. 出発前の点検箇所
10. スポイラとフラツプの相違を記述せよ。

以上ですが、法規の解答は本を見れば出ていますし、取扱いは、いまさらこんな事がわからぬ新人はいないはず、しかし怪しい所があつたら先輩諸兄に聞いて下さい。合格点は法規・取扱い共に70点であつたと思います。それではカンニングはしない事、新人諸君全員の合格を期待します。



「より高く、より遠く」

中 河 英 祐

少しでも性能のよいグライダーを操縦したい、というのは我々の当然の願いである。そしてこの性能を左右するファクターはいろいろあり、一概には決定出来ないが、以下主に主翼に関してその性能に及ぼす影響を簡単に考えてみよう。いわゆるグライダーというのは、その殆どが、自ら動力装置を内蔵しない航空機である。いわゆるモーターグライダーといつて、小さなエンジン（70HP以下）を搭載した耐空類別が動力滑空機に属するものもあるにはあるが、我国においては過去2・3種類ほどつくられたに過ぎず、現在100機以上の滑空機を有する通常のグライダーに比すればもの数ではない。そこで動力装置を有しないグライダーでその性能を左右するもつとも大きな要因となるのはエンジンなどではなく、機体の形状、材質とそれらを形成する精度などであるということになる。

グライダーが空をとぶことが出来るのは、空気が翼に浮力を与えるからであり、今この力を空気力と名付けるなら、物体（グライダー）に働く空気力の大きさは次の諸項に支配されることが理論的にも、実験的にも知られている。

- ① 空気の密度 (ρ)
 - ② 空気の動粘性係数 (ν)
 - ③ 物体の長さ (ℓ)
 - ④ 物体の形状
 - ⑤ 物体の表面粗さ
 - ⑥ 空気の速度 (V)
- ④⑤をまとめてひとつの係数 C_0 で表わすと、空気力 F は

$$F = C_0 \rho \ell^2 V^2 \left(\frac{V \ell}{\nu} \right)^{-x}$$

今 $2 C_0 \left(\frac{V \ell}{\nu} \right)^{-x} = C$ とおいて簡単にすると

$$F = C \cdot \frac{1}{2} \rho V^2 \ell^2 = C q \ell^2 \quad \left(\frac{1}{2} \rho V^2 = q : \text{動圧} \right)$$

となる。

即ちこれを簡単な言葉で言うなら空気力 F は空気力係数 C と動圧 q 、それに物体の長さ ℓ の2乗、以上の3つで表わされる。

このFがグライダーを飛ばせ、旋回させ、上昇させ、ときには遂落までさせる力となる。とに角我々はこの“シーキューエル”で空を走り廻っていることになる。さてグライダーの性能がこんな簡単な式だけで語れるはずがないので、もう少し具体的に考えてみる。その性能を最も左右する部分といえば、翼、そのも主翼であろう。この主翼をみるときれいなすべすべした表面になつている。主桁、リブの上にびつたりと羽布をはりつけ上から何回もドーブを塗り翼目をとじ、表面は可成り平滑になつている。これは云うまでもなく、風の抗力を軽減させるためのものであることは衆知の通りである。

翼の抗力が少ないということは全ての点から好ましいことであるが、その抗力の種類のうちに誘導抗力というのがあるが、これを小さくする方法を考える。この誘導抗力というのは一口に云えば、翼端や後縁に生ずる渦から発生する有害抗力のことである。

今誘導抗力係数を C_{xi} とすると C_{xi} は揚力係数 C_z アスペクトレシオ λ との間に次の関係がある。

$$C_{xi} = \frac{C_z^2}{\pi} \left(\frac{1}{\lambda} \right)$$

アスペクト比 λ は承知の通り翼巾を b 、翼面積を S で表わすと

$$\lambda = \frac{b^2}{S} \quad \text{となる。}$$

結局 λ を大きくすると一定の揚力係数 C_z に対する C_{xi} は小さくなることが上式よりわかる。ということは、翼巾が翼面積に比して大きい程よいのであるから、結局細長い翼がグライダーには有利であることになる。

また、この細長い翼、つまりアスペクト比が大きいもの程、いわゆる高性能といわれる機体になつている。因に、アスペクト比と滑空比との間の関係をみてみると

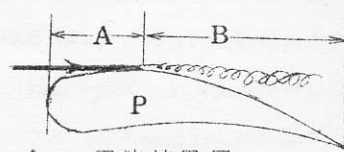
機 種	アスペクト比	滑 空 比
やまどり 2A	10	15.3
H - 23C	11.0	23
三田 三型	16.2	30
スカイラーク 3-B	20.5	56

となつている。

さて、それでは誘導抗力を減ずるのにアスペクト比をぐんと大きくすればいいではないか？との疑問が出るかもしれないがそれは不可能である。何故なら、大きくすれば翼端付

近が翼の付け根付近に及ぼすモーメントが大きくなり過ぎ、翼の強度上からも制限が出て来る。重量増加をおさえながらアスペクト比を大きくする為には先へ行く程細くなつたいわゆる先細翼としその部分の風圧を少くし翼の付け根を広くとつてその抗力削減の妥協点を見出さねばならないことになる。ソアラーの中には λ が2.5くらいに達するものもあるが（HP-11アメリカ）普通の飛行機では1.0くらいが限度のようである。

さて以上誘導抗力のことばかり述べたが、もつと直観的な翼の表面抗力を考えてみる。“層流”と“乱流”は相反する気流の状態であらう。乱流が広がっていくとやがて剝離（はくり）をおこして失速に至るといふ現象は航空部員ならよく知っている事実である。そしてこの層流と乱流に移り変わる所を遷移点というが、これが翼の抗力に大いに関係して来る。



- A : 層流境界層
- B : 乱流 "
- C : 遷移点

翼の表面が完全に平滑であることは不可能で、実際グライダーの翼には種々の凸凹や粗い面があり、金属翼においても銚頭のため表面が乱される。

このような場合は遷移点を相当に前進させる結果となり、翼の抗力が増加する。

翼の表面抗力を減ずるためには、乱流境界層の部分を出るだけ少なくすること、すなわち、遷移点を出来るだけ後退させることが望ましいが、これはなかなか困難なようである。

グライダーの翼表面に波状があり羽布張りの翼では、いくらドーブを重ねて塗つても粗い面は残る。たとえ表面のみを十分にしてもリブとリブの間に表面の凹みが出る。これらはいずれも遷移点を前進させる。これらの抗力増加の原因となるものは、いろいろあるが、翼の前縁付近のみの凸凹を除いても抗力削減に非常な効果があることが実験から知られている。いうまでもなく、全表面の不整原因を除くことが望ましいのであるが全表面とまでいかなくても前縁より20~30%の部分さえ平滑にすれば完全な平滑翼に対して抗力の増加量を $\frac{1}{3} \sim \frac{1}{4}$ に削減することが出来るようである。

したがつてとに角前縁だけは特に注意してとり扱いに絶対傷をつけないように格納時においても注意すべきである。

また、記録会等においても、少くとも各フライトごとにせめて前縁だけでもワックスをかけた手入れをするくらいの思いやりがほしい所である。

富山陸送記

正 木 宏

〇月〇日午前5時起床。雲1つない絶好の陸送日和だ。まだ眠気さめないう目をこすりながら無線機のチェックをしすぐに出発した。まだ一度も行つたことのない富山へ機体、自動車機材を無事送り届けなければならない重要な仕事だけに、さすが全員緊張している。早朝の国道にほとんどが定期便のトラックばかりだ。

オール・ズ・マイラー共に調子良好。大津を過ぎると、ぐつとスピードアップ。時速60Kmで快走。8時頃「少々腹が減つたなあ」と思つたらもう琵琶湖の最北端に着いた。ここで1回目の休憩だ。全員車から飛びおり深呼吸。誰からともなくそれぞれ自分のバックをぐそぐそし始めたかと思うとトレーラーが更衣室に早変わり。空腹も忘れて我れ先にと水に飛び込んだ。少し冷たかつたが、気分爽快。やつと眠気もさめた。朝メンを済まし再び出発。峠を越えるともう福井県だ。敦賀市を通りすぎ、まもなく最近出来たばかりの有料道路に入る。料金徴集人がまだ見たこともないトレーラーの姿を見て「車の種類は、長さは……」とごちやごちや云つた。もちろん俺もこの道路は初めてだが、非常に景色が良い。眼下に日本海を眺め、次々とトンネルを通りぬける、正に絶好のドライブウエイである。武生。福井の辺は単調な1本道だ。だんだん暑くなり背も足も汗びつしよりだ。

12時頃再度小休止、車にガソリン、水を補給、ついでに人間にもコーラーで元気を付けて車に乗り込んだ。石川県に入った所で昼休み。いつもの光景だがトレーラーの近くに人々が集まり、物めづらしげに眺める。我々は得意になつて説明する。ほとんどの人がグライダーなど見た事もないのでよけいに面白い。1時間後出発しようと思うと命よりも大切なものが見つからない。4万円入りの袋だ。暑さも忘れてあつちこつち捜し、いろいろ思案したが結局隣の福井県のガソリンスタンドに忘れたいらしい。すぐにオールズに乗つて引き返した。この時はかりはまだ始末書1枚も書いた事のない俺も、白バイ、速度違反、罰金、すべて忘れて80マイルで走つた。幸い袋も見つかり予定より1時間遅れて出発。金沢を過ぎると目的地富山はもうすぐだ。月はすでに傾むきかけている。石川富山の県境附近は先日の集中豪雨のためか、至る所どしやくずれの跡がなまなましい。呉羽山をおりと前方に富山市が見えて来た。「やれやれ着いたぞ」だがこれからが面倒だ。飛行場は

どこにあるのか、どの道を通れば良いのか全然分からない。あちこちで尋ねやつと見つけた。神通川沿いに走って行つたが発見した滑走路は反対側の土手にある。仕方なくすぐ引き返し再び市内をぐるぐるまわりやつとの思いで空港にたどり着いた時は午後7時。北尾教官を初め愛知工大生諸君が「ごくろうさん」。と我々を迎えてくれた。京都出発から延々13時間にわたる陸送に全員疲れた様子だ。メーターは300余Kmを示していた。

女子部員へ

アラ・ドロシ

ボンボン、ミツチャン、デコ、トクサン、今晚お暇？ イエイエ目だけでけつこう。貴女方は部のアイドルでも何でもなく、1人前の部員です。関東、東海、西部では女性で中免を受ける人もかなりふえています。しかし関西では、マダマダです。そこで貴女方に望むことは男性の部員に負けずに、中免をとり中研に入る様にかんぽつて下さい。貴女方は「操舵が柔らかい」という天性？があるのです。これを十分に活かして関西で始めての女性中研性となる様にハツスルして下さい。

このこと貴女方の小さな胸……これは失礼、デツカーイ胸にとどめておいて下さい、ね。

アデイオス

あしのまろやにて

北村悦造

つれづれなるまゝに、日ぐらし計器盤にむかひて、脳裏にうすれゆく教官の注意を、そこはかたなく思ひ出ずれば、あやうこそもの悲しけれ。

いでやこのクラブに入りては、ねがはしかるべき事こそおほかめれ。中免の御位はいともむつかし。鳥の羽のCまで人の賞ならぬそやんごとなき。

グライダーは、かたちありさまのすぐれたらんこそあらまほしかるべけれ。エルロンうち倒したる、きにくからず、愛敬ありて、バンクおほからぬこそ、あかずむかまほしけれ。めでたしと見る教官の心おとりせらるゝ操作みえんこそ口をしかるべけれ。

家居のうすぎたなく、あらまほしきこそ、かりのやどりとはおもへど、興なきものなれ。つわものさわがしく住みなしたる所は、さし入りたる陽の光も一きわおぼつかなしと見ゆるものぞかし。

いまめかしきならぬかならねど、プライマリー物ふりて、わざとならぬトレンヤツも心あるさまに、ラジオ、タイヤのたよりをかしく、うちある調度もむかし覚えてやるかたなきこそ、心にくからずと見ゆれ。

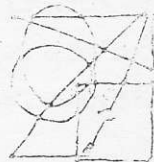
おほくのつはもの手足をつくしてはぎとりて、キャデのオールズのめざらしくえならぬ調度どもならべおき、ホイールのキャツプまで心のまゝならず作りなせるは、見るめもくるしく、いとわびし。さてもやはながらへ住むべき。又時のまの烟ともなりなんとぞ、うち見るよりおもはるゝ。大方は家居にこそ、ことざまはえおしはかられず。

おなじ心ならん人と、うち物語して、をかききことも、技量のはかなき事も、うらなくいひなくさまんこそ、うれしかるべし。

合宿のうつりかわるこそ、ものごとにあはれなれ。もののあはれは富山こそまされと人ごとにいふめれど、それもさるものにて、今一きは心もしずむものは、高松の宿舎にこそあめれ。虫の鳴などもこの外にざわめきて、よもすがら鳴きやまず、ともに歯ざしり、寝ごとするは、やむごとなし。

宿舎の夜、いたうくらきに、電燈ともして、夜すぎるまで、講義を聴きて、何事にか、理屈をつけて、口々にののしり合うもいとたのし。陽もやうやうけしきだち、不眠のまなこをこすりつゝ、こころあわたしくちりいそぐ。朝食になり行くまで、よろづにたゞ心のみぞひとやりならず、いちづに機体を押すはなべてならず。

夏のころ、祭のころ、木のすげ笠も涼しげにねりゆくほどこそ、グライダーの恋しさもまされと人のおほせられしこそ、げにさるものなれども、やるかたなし。けふも右に左にバイトに走るも、たゞ機を、ながき世に残さんためと思ひてすることなり。



初 醉 の 思 い 出

住 友 博 之

?????

それは1964年の事でした。長き浪人生活にピリオドを打ってあこがれの同志社に入り、不安の入りまじった気持で航空部へと入って行ったのに、まったく入部したてはおとなしい男で（今でもそうです）ろくに他の人とも話しが出来ませんでした。たゞ空が飛びたいばかりに、たゞ高い所へ行きたいばかりに入部したのですが、いざ合宿に行ってみると、そこはそれ1年生の悲しさ、機体押しにつかれ、上級生にはしかれて、地上で悪戦苦闘して乗れるのは1日に1~2回、悪い時には滑走路のはしの方へ追いやられ、1日中乗れないという事もありましたが、まったくどうしてこうなのかと思ながらも今だに合宿と聞けばそわそわし、まったく行く所がないのか学校へ行けば必ずボックスへ行き、ボックスの中をうろうろしています。

それは、9月の役員交代コンパの時の事でした。実はあの夜は無性にビールが欲しくて、そしてしかもうまくて1人もくもくと飲んでおりました。（ふだんはビールを口にするのもいやなのにネ）だんだんと気持が良くなつてきて、ビールはあたかもフアンタの如くに胃の中にころ良いしげきと共に入って行き、最後に写真をとるときには少し足もとがふらつき出したと気憶しています。そして大変ぬむくなつて来て、もうこのまゝで寝てしまいたいと思いました。ところが非情な我が仲間は無理矢理私を外に追っ払い、どういうわけか夜の木屋町をあちこちと歩き廻らせ、ついにはお茶づけを食わそうとさえました。もうこれ位あるかされては、気分が良いなんていう状態は通り過ぎ、足はまったくふらつき、目の前の人は二重に見え、胃の中のビールは外へ出たいと言ってさわぎ出す始末で、ついには胃の中のビールに好きかつてにさせました。それでおとなしくなつたと思ひ、外へと出て行くと、又胃の中のビールがさわぎ出し、手におえぬ状態になりました。……それからどこをどう歩かされたか気がついてみると賀茂川のほとりで冷たい風にふかれておておりました。そしてタクに乗り、最終電車に乗って家に帰つて来ました。つぎの日はもうぐつたりとしていました。

こういうわけですから、1年のみなさんあまりコンパでは飲まないでおきましょう。

そこは青い空だつた

鬼頭明敬

いつ頃か思い出そうとしても忘れられない程昔から好きだつた飛行機、そしてそれを操縦する自分を常に脳裏に描きながら競技会目指しひたすら模型の操縦訓練を重ね、又ある時は小牧空港の滑走路端にカメラをひっさげ、1日中上を向いて座っていた自分が、4月あの明德館前でのクラブ勧誘の折、他のクラブを顧みず航空部は何処と探したのは極く自然なことだつた。

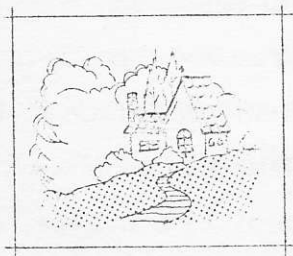
そしてまずH-22Bの操縦棒をこの手に握り離陸上昇を重ね、そして大望のソアラーH-23Cの細い操縦棒を握つて空に浮いた時、それは正にブルーバードとキャデラックの違いと言つてよい程の乗りごちに期待を裏切られることなくこれぞ天にも登る気持だつたものです。

しかしこれも束の間、塔乗回数を重ねるにつれ、次第にグライダーの操縦はむずかしくなってくる(人はよく「操縦」を「運転」というが、これを聞くと実に心外な気持になる、この時は「操縦!!」と言ひ返すのが常なのである)「グライダーは限界のないスポーツだ」と先輩の言、増々やりがいを感じ自分のこれまでの知識を総動員し、毎回の飛行で研究を重ねてみるがなかなか理論と実際は一致しない。そこで次の様な矛盾が起る……。

目標がずれた、旋回中滑っている。後席から言われぬうちに修正してやろう、適当だと思われる時に試みる。しかし妙に固い。自分の判断が悪いのか? 否、そんなはずはない、とばかりにグイとやる。「舵が粗い!!」、今度は慎重に操作してみる。後席とたまたまタイミングが合ったのかうまくいった。要するに後席とトラブルが無いことはうまくいってることになるのか……? どうも割り切れない気持で質問をしてみる。そして納得して再び実際にやってみる。そして再び理論と実際は一致しなかつた……。と言うようなことを繰返しているうちに自分のやることに後がついてくる様になればしめたものである。

そうして塔乗を重ね、自分なりの考えを取り入れたりして研究をしていくうちにやつとの思いで課目が進んでいく。しかし、30発も越える項になると機体も変った為もあるのか全く技倆は伸びなくなってしまう、否以前より下手になった様な気がする — これがスランプというものかと思いつつ何とかこの時機を抜けだそうと必死になっているのが現在の自分なのである。そして少しでも早く調子を取りもどし、更に技倆の向上を図ることこそ最大の目標「ソロ」に一歩でも近づくことになるのだから……。

こうして訓練を重ねるにつれいつの間にか、「自分はグライダーをやっているのだ」というあの初恋の誇りにも似た欲びは次第に免疫化されてしまうのか、合宿の中日頃になると「雨でも降らないかな」と考える様になってしまう。こんなことは誰もが経験することではないだろうか、そんな慢性化に陥ると技倆の上達はそこでストップしてしまうだろう。それを自覚したとき再びグライダーを認識し、初心をもつて再度操縦棒を握り上昇してゆけばそこには再び青い空が広がっていることだろう……。



各種グライダー要目一覧

以下各国の代表的グライダーとその特性をあげる。大体の数値は常識として記憶されたい。
尚、各数値は各機体ごとに若干差違があるし、又マイナーチェンジの後では更に変つて来る
のでその点は了解されたい。

1	名 称	霧ヶ峰式 やまどり 2A	H-23C	H-22B	霧ヶ峰式 鷹ハ型
2	全 巾 (m)	13.3	14.0	13.15	13.0
3	全 長 (m)	7	7.53	7.11	6.260
4	主翼面積 (m ²)	17.1	17.0	17.3	
5	自 重 (kg)	180	250	210	170
6	全 重 量	320	400	380	250
7	最良滑空比 (S)	15.3 (54km/h)	22.6 (72.7)	18.1 (67)	19.2 (71.2)
	(D)	15.3 (60)	22.6 (79.5)	18.1 (76)	
8	最小沈下速度 (S)	1 (54)	0.84 (64)	0.9 (55)	0.86
	(m/sec) (D)	1.2 (59)	0.915 (70.3)	1.05 (62)	
9	失速々度 (S)	42	56.2	50	
	(km/h) (D)	48	59.0	55	
10	許容速度 (km/h)	102	180	170	130
11	全 高 (m)	1.6	1.35	1.42	1.750
12	アスペクトレシオ	10	11.0	10	13.2
13	翼曲荷重 (S)	14.5	17.7	17.2	
	(kg/m ²) (D)	18.7	21.2	22.0	
14	翼 型	GÖ 426	GÖ 549	GÖ 549	GÖ 549
15	備 考		翼型はオリンピアマイゼやポーランドにおけるスタンダードクラスの優勝機ムーハスタンダードと同じ型である		スラット付

1	三田三型	H-32A	シュベヒト	H. K. S. 3	シュベルバー
2	16	15.0	13.50	17.2	14.20
3	7.68	6.92	7.40	7.2	7.40
4	15.87	13.25	16.6	15.0	17.40
5	280	250	210	230	220
6	430	350	390	330	400
7	30	29.8 (71)	20 (75)	37 (77)	19 (75)
8	0.75	0.62 (63)	0.87 (68)	0.53	0.93 (68)
9		58.7			
10			170	220	170
11	1.40	1.15			
12	16.13	17.0	11.0		11.6
13		22.6	23.5	22.0	23.0
14	NACA 63 ₃ -618	NACA 63 ₃ -618	MÜ 14%	NACA 65 ²¹⁵ 11 ¹⁶	MÜ 14%
15	第一種	ストラットなし 坂角 2° ねじ り下げ 4°20' 1964年	ストラット有 H-23Bに影 響を及ぼした 1953年 ドイツ	V型尾翼 シャイベ社 1955年 ドイツ	1956年初飛行 シャイベ社 ドイツ

1	スカイラーク3-B	ベルクフアルケ	スタンダード オーストリア	HP-11	T-49 キヤブスタン	S-ZD-24-F
2	18.2	16.60	15	15.75	16.5	14.98
3	7.62	8.00		6.67	7.72	7.0
4	16.1	17.70	13.5	9.36	19.8	12.16
5	256	250	230	275.4	348.3	
6	358	440	330		562.5	300
7	36 (76)	28 (70) 28 (80)	34 (105)	42 (88)	30 (73.8)	34.1 (86)
8	0.55 (70)	0.65 (65) 0.72 (72)	0.7 (70)	0.47	0.57 (66.6)	0.66 (75)
9	58.2	50 58	55	60 (10° フラップ)	54	62.0
10	222	120	250			240
11		14				1.40
12	20.5		16.7	26	13.75	18.5
13	22.2	19.5 24.9	25	28.2	27.8	24.7
14	NACA 63 ₃ -620	MÜプロファイル 14.5%	NACA 65 ₂ -415	NACA 65 ₃ -518	NACA 63 ₃ -620	NACA 63A-618
15	スリングスビー 英国社 第一種 1955年	前進角 4.0° 上反角 3.5°	V尾翼 車輪にディスク ブレーキ (スキッド不要)	1962年 第一種 V尾翼	スリングスビー社 1963年 サイトバイサイド	許容G+6G -3G ポーランド国立 滑空研究所

航 空 部 O B 名 簿

卒業年度	氏 名	住 所	勤 務 先
14 経	尾 田 幸 雄	大阪府羽曳野市羽曳ヶ丘 1丁目 6の10	大阪市東区北平2丁目53 共同石炭鉱業KK 代表 (231) 6845
16 経	石 田 文 雄		東京都千代田区有楽町2の3 朝日新聞東京本社航空部
16 経	牧 野 伊兵衛	京都市左京区下鴨貴船町97	朝日新聞大阪本社航空部 (231) 0131
16 経	竹 内 清 逸	京都市北区出雲寺神楽町11	京都市中京区西洞院三条西入 東洋金属粉 KK
16 経	橋 本 元 雄	山口市天花833	大津市御蔵町15 農林省滋賀食糧事務所
16 経	中 村 元次郎		大阪市西淀川区御幣島中4丁目20 近畿印刷 KK
16 経	西 田 勤	八尾市服部川247の5	坂本病院
16 経	村 上 清	広島県御調郡向島町岩子島 16058の66	神戸市生田区海岸通1 宮地汽船 KK
17 経	白 地 和 敏	大阪市東淀川区13西之町3の40	大阪市東区安土町4丁目55 田村駒 KK (231) 0564
18 法	岡 山 巖	ブラジル	トヨタ自動車
18 経	市 川 文 雄		朝日東京人事課
19 高商	喜 多 達 雄	名古屋市千種区唐山町1の28 東洋アパート302号	
19 高商	大 森 賢 次	神戸市須磨区下兼広町14	
19 経	牧 野 鉄五郎	西宮市南昭和町100 TEL 西宮 2493	朝日新聞大阪本社航空部 日本学生航空連盟
19 経	碓 井 宏 司	寝屋川市大字郡34の2	東京都千代田区神田紺屋町47 東京ドラゴン KK
19 経	友 広 勝	静岡市大岩宮下町6	

卒業年度	氏名	住所	勤務先
19	法角田信三	神戸市兵庫区都由乃町1の67	大阪市東区備後町2-56 第二野村ビル 野村貿易KK
19	法柳井恒郎		山一証券
19	経専紀平種三郎	京都市中京区油小路夷川上ル	
19	経専千葉麗三	東京都府中市7727の17 森岡方	東京都中央区日本橋本町2丁目 山之内製菓
19	経専本田芳郎	金沢市下伝馬町27	金沢市白銀町36 セメント商事
19	法森茂	京都市中京区間之町通竹屋町下ル	
19	法塩見周二	宇治市大久保町大竹15の34	
20	外専上田昌三郎	京都市左京区北白川東平井町17 (78)3304	京都市下京区松原室町東入ル 上田喜KK
20	外専岡本清		大阪新日電販売KK (641)6855.7347
21	経金沢颯男	奈良県天理市本通り	・金沢義布斯選造合名KK
21	法河合達也	名古屋市瑞穂区本願寺町1の6	大阪住友海上火災
21	経川島隆男	東京都杉並区馬橋3丁目360	川島織物工業KK
21	経千宗興	京都市上京区小川寺之内上ル	
21	商田中文二	大阪市東住吉区田辺西の町 8の22	蝶理KK
22	経佐々木哲		大阪市東区南久太郎町4丁目 大和ビル6階 兼松KK 大阪支店 (251)6031・6471・6651
22	経西山清		
22	経岡山宗平	名古屋市千種区新地町218 元水方	日新通商東山寮
23	経渡辺四郎	東京都武蔵野市吉祥寺1256	
23	経岩室清		

卒業年度	氏名	住所	勤務先
23 経	沢本 敬		京都市上京区小川寺之内上ル 「千茶道」会計課
23 経	千 嘉 治	京都市上京区小川寺之内上ル	
24 経	木下 正 一	京都市下京区西大路花屋町西入ル TEL (35) 7887	
24 経	小杉 英 男	西宮市松籟荘 103	大阪メリヤス
27工(機)	楠 努		
27工(機)	大角 勇	京都市左京区田中上柳町 22 TEL (7) 4849	
27工(機)	長城 義 幸	京都府相楽郡木津町字梅谷 TEL 山城木津 168	大阪金属堺工場
27工(機)	井尻 宏	京都市左京区北白川仕伏町丸山 63	京都市上京区鞍馬口堀川西入ル 大日本スクリーン KK
27工(機)	松田 要	彦根市高宮町斗代	大日本スクリーン KK
27工(機)	宮田 正 士	北九州市門司区大里西新町 86 日本製粉新町寮	日本製粉
27工(機)	山本 明 夫	京都市左京区南禅寺下河原町 4	
27工(機)	児玉 猛	京都市左京区下鴨西半木町 85	日本整容専門学校
27工(機)	中村 雄二郎	京都市南区吉祥院八反田町 33 公団住宅 3の503	
27工(機)	明石 信 二	京都市中京区聚楽廻中町 43の7	専売 公 社
27工(機)	坂下 清	兵庫県多紀郡南河内村西谷 124	
27工(機)	木戸 清	名古屋市守山区小幡字西島33の2	
27工(電)	西野 巴 悦		
27文(文)	柳島 紹 志	大阪府南河内郡美陸町湖春日丘 西住宅	大阪市東住吉区 東住吉中学校
27文(社)	内藤 修		

卒業年度	氏名	住所	勤務先
28	商 奥西章郎	東京都新宿区四谷4の17	
28	経 今西駒治	奈良市八条町815	奈良市橋本町16 南部銀行
28	商 大竹幸雄	名古屋市昭和区汐見町13	
28工(機)	柴山健	名古屋市千種区虹ヶ丘中団地 2号棟404	名古屋市市中村区島崎町1の1 豊和工学 KK
28工(機)	田中邦正	神戸市兵庫区湊川町10丁目430	
29	商 吉川禎一	名古屋市千種区鍋屋上野町988	KK 泉商会機械課
29工(機)	渡辺洋一	高槻市高田町統持寺公団住宅 36-507	同志社大学工学部
29工(機)	藤田武司	福井県鯖江市深江	
29	商 稲田実次	香川県大川郡引田町松の下 235の1	
30	商 北尾直敬	名古屋市千種区星ヶ丘1丁目1番地 公団住宅1号館409号	名古屋市中区高出町2 朝日新聞名古屋本社航空部
30文(社)	増田寛治	芦屋市打出翠千丘北住宅1546	大阪市東淀川区国次町924 日清ペイントKK 営業部 (371) 6271~3
30工(機)	大岡秀生	横浜市港北区日吉本町973の2	航空自衛隊
30工(機)	小西一郎	京都市下京区松原通大宮西入ル	ヤンマーディーゼルKK 大阪店
30	法 中西吟三	大阪市都島区大東町3丁目 都島公団住宅8号館303	
30工(機)	佐野真		大阪市此花区島屋敷町406 汽車製造KK大阪製 (461) 2851~9
30工(機)	清水正彦	奈良県天理市前栽150	
30工(機)	下神好男	福井県坂井郡三国町上横	
30工(電)	佐野宏樹	大阪府羽曳野市東大塚446	
30	経 寺田吉男	京都市下京区不明門通五条下ル	ナショナル電化販売

卒業年度	氏名	住所	勤務先
31工(機)	須子英二	大阪市淀川区長木取浜2 本州製紙 淀川寮	本州製紙KK
31工(機)	坂口一彦	香川県小豆郡大部村大部	
31文(文)	安藤カチ子	伊丹市北村字大鹿口323の8	
32商	藤田圭一	東京都板橋区徳丸町145	(株) 森定シャーリング
32商	喜田益生	大阪市北区曾根崎上1の63 (341) 8295	
32商	斎藤鷹一	大阪市北区葉村町10の4 (371) 3381	大阪市南区三津寺町20の3 大阪三信館5階富士車輻資材課
33商	岩ヶ谷精一	静岡市大工町2の4 (3) 1073	
33商	浜口彰治	大阪市西淀川区大和町539 (471) 1525	
33文	浅山浩	和歌山市真砂町1丁目1番地 真砂荘 (3) 1495	大阪読売新聞社和歌山支局
34法	北尾治雄	京都市下京区四条通堀川西入ル (84) 1831	東海銀行烏丸支店
34経	大森進	兵庫県宝塚市月見山12	岡三証券
35法(法)	三浦智介	兵庫県姫路市別所町佐土	大阪市東淀川区野中南通り 桜製作所
35工(機)	向井清人	大阪府高槻市真上1 TEL 026(5) 0210	
35工(機)	大島将司	京都市南区勧進橋町16 東洋電機加茂川寮	東洋電機京都工場
35法(法)	高瀬宗治	京都市東山区山科御陵血洗町25	
35文(文化)	上田伊津子	西宮市下大市西町2-31	
36工(機)	政志郎	大阪府枚岡市額田町249 (呼) 枚岡 1420	ダイキン製製作所冷機部
36工(機)	釣弘和	京都市東山区下河原高台寺門前 (6) 3752	小松製作所
36工(機)	守本輝夫	滋賀県長浜市船山町 ヤンマーデイゼル 独身寮	

卒業年度	氏名	住所	勤務先
36工(機)	桑川 徹夫	大津市松本下町10 TEL 3924	
36	高村 久	京都市左京区下鴨西条町15 午房吉荘	
37	商 瀬川 潔	大阪市阿部野区三明町1の87	KK 梁 瀬
37	経 田 原 耕 造	京都市右京区御室小松原町23	第一レース
37	経 原 啓 介	大阪市住吉区粉浜本町3の14 イトーチュー石油 粉浜寮	イトーチュー石油
37	機 河 口 精 二	東京都大東区谷中上三崎北町 渡辺 武方	
37	商 水 口 啓 二 郎	大阪市阿倍野区王子町2の13	楠田事務機
37	経 田 中 将 臣	熊本県上益城郡甲佐野 大字中横田918	
38	法 青 木 謙 二 郎	埼玉県大宮市西本郷町 北川社宅 1の206	東京いすゞ自動車 KK
38	文 上 田 知 恵 子	奈良市法華町1330	
38	商 鳥 田 一 英	東京都市川市錦町2の18 都営アパート1の18 吉田方	野沢石綿セメントKK 東京営業所
38	商 近 藤 甲 平	佐賀県東松浦郡浜崎 玉島町大字浜崎	自 営
38	化 斎 藤 良 和	愛知県小牧市大字横内317 日本フェローKK 小牧寮	日本フェロー KK
38	経 丹 羽 正 弘	京都市北区紫野上柳町12 (45) 5207	三洋電機 KK (大阪府守口市)
38	電 佐 藤 忠 昭	西宮市津門綾羽町89	汽車製造
38	商 繁 原 直 之	豊橋市八町通3の38	日本文化シャッター
38	経 楨 原 俊 司	横浜市保土ヶ谷区川島町中田原 日本オイレス寮	日本オイレス
38	電 山 上 皓 太 郎	埼玉県入間郡武蔵町字中原 テイアック独身寮	テイアックオーデイオ
38	文 加 藤 芳 也		滝 兵 KK

佐
厚

卒業年度	氏名	住所	勤務先
39	法 窪 田 昌 三	兵庫県川西市寺畑沢田23	東京スリーポンド大阪支店
39	経 末 吉 武 二	神戸市東灘区本山町田辺167 神戸 (85) 7063	大同生命相互保険 KK
39	法 樺 島 紳一郎	東京都世田谷区上北沢町 1の366 鈴木 進方	野崎産業KK 航空機部
39	経 小 袋 宏 毅		山口銀行
39	経 川 上 哲 也	豊中市紫原町3丁目139	大阪日産
39	文 藤 井 幸 代	大阪府布施市高井田中3の33	178-8065
39	機 成 瀬 晃 三	尼崎市塚口町5丁目16の11	三菱重工 421-4295
39	法 安 元 英 生	山口県柳井市宮本西1857	山口県宇部市 宇部興産 KK
39	商 知 野 進 一		大阪市淀川区豊崎西通り1丁目 栗田工業 KK
39	商 玉 井 利 宏	大阪府布施市金岡37	玉井石油
39	経 石 元 勲		大阪トヨベツト 茨木営業所
39	商 梶 田 英 之	東京都府中市是政1丁目20	東京都中央区日本橋室町2の8 昭和興産 KK
	26-2		

同志社大学体育会航空部現役名簿

所在地	京都市上京区今出川新町上ル 内線583
部長・監督	小野 哲 京都府綴喜郡田辺町字興戸
コーチ	北尾直敬 同上 (山城田辺) 268
主将 現住所	田地川 彬 '62 工, 機械 京都市北区出雲路俵町29の6 加納方
副将 現住所 帰省先	岩崎俊樹 '62 文, 社会, 新聞 京都市左京区下鴨下河原町46の7 水野方 (78) 6850 愛知県西春井郡師勝町道毛 大和300号
副将	山田裕章 '62 工, 機械 京都市中京区堺町四条上ル 苗加方 (22) 0509 徳島県阿南市黒津地町末広68
主務	緒方敬一郎 '62 法, 法律 京都市左京区一乗寺才形町2 山田方 (78) 8069 福岡県筑後市大字常用1353 筑後局 2642
会計	中村裕紀 '62 法, 政治 西宮市丸橋町114 西宮(2) 3949 同上
訓練係	田中 信 '62 経済 京都市東山区山科音羽八の坪町7の15 松井方 新潟市浜田中町5173 中山方
自動車係	正木 宏 '62 経済 京都市中京区西洞院押小路下ル 和田方 (22) 6463 京都府福知山市常願寺886 立原局 7925

編 集	中 河 英 祐 '62 工, 電気
現住所	京都市左京区修学院烏丸町12 山本方 (79) 0742
婦省先	
現住所	赤 見 優 '62 文, 文化, 国文
現住所	京都市中京区壬生柳ノ宮町22
婦省先	同 上
副 務	森 本 勇 '63 工, 化工
現住所	京都市左京区岩倉中町60 山本方
婦省先	大阪市住吉区万代東3の43
自動車係	一 円 億 夫 '63 商
現住所	彦根市上藪下町23 彦根局 974
婦省先	同 上
自動車係	桐 山 隆 '63 商
現住所	京都市右京区桂野里立2 (38) 3144
婦省先	同 上
機 材 係	河 盛 啓 晏 '63 工, 化工
現住所	奈良県生駒郡生駒町俵口224 生駒局 2747
婦省先	同 上
2 年	木 下 武 彦 '63 工, 機械2
現住所	大阪市西区新町南通り1の113
婦省先	同 上
2 年	山 田 冽 史 '64 工, 電気
現住所	京都市北区鞍馬口通り干本西入 中村方
婦省先	新潟市関屋田町3の367
2 年	阿 部 克 己 '64 工, 機械2
現住所	京都市上京区室町寺の内上ル西入ル 高見方
婦省先	福島県伊達郡月館町御代田大坪18

2 年 現住所 婦省先	住友博之 '64 工, 機械 2 西宮市上甲子園 2 丁目 2 5 同 上
2 年 現住所 婦省先	大塚純生 '64 工, 化工 京都市北区紫竹下岸町 3 2 西方 山梨県斐崎市円野町八戸野
2 年 現住所 婦省先	鬼頭章浩 '64 経済 京都市上京区相国寺山内 普広院方 三重県四日市市西新地 2 丁目
2 年 現住所 婦省先	佐藤真二 '64 工, 機械 2 堺市浜寺石津町西四丁目 2 7 1 同 上
2 年 現住所 婦省先	高橋美寿 '64 文, 社会, 福祉 京都市下京区西七条北東野町 1 3 (37) 7 3 3 5 同 上
2 年 現住所 婦省先	徳永和子 '64 文, 文化, 国文 京都市左京区下鴨中河原町 3 8 丸山方 (78) 0 0 9 3 熊本県水俣市大黒町 2 丁目 3 の 1 2
2 年 現住所 婦省先	中島秀子 '64 文, 社会, 新聞 京都市中京区西洞院三条下ル (22) 1 5 4 7 同 上
2 年 現住所 婦省先	岸田道子 '64 文, 英文 京都市下京区堺町高辻下ル夕顔町 (35) 2 8 1 9 同 上
2 年 現住所 婦省先	竹鼻信昭 '64 経済 大阪府枚方市字阪 8 1 7 の 7 同 上

2 年	北 村 悦 造 '64 経済
現住所	大阪市旭区大宮西の町1の32 (951) 8585
婦省先	同 上
2 年	木 村 保 '64 工,機械2
現住所	京都市左京区岩倉下在地町46 鎌田方
婦省先	京都府加佐郡大江町南有路1300
1 年	福 永 修 '65 経済
現住所	大阪府豊中市本町3丁目201 豊中(53)3949
婦省先	同 上
1 年	平 島 剛 '65 工,機械2
現住所	奈良市紀寺町 公団住宅25の2
婦省先	同 上
1 年	田 畠 宏 '65 工,機械2
現住所	京都市伏見区深草中の島4 三宅方
婦省先	北海道札幌市北一条西十七丁目
1 年	広 瀬 仁 武 '65 経済
現住所	京都市北区上賀茂御園口町46 高間方 (78)2508
婦省先	静岡県浜松市広沢町50の2
1 年	谷 川 英 夫 '65 工,工化
現住所	京都市下京区南大屋町正面下ル八王子町111 (37)0724
婦省先	同 上
1 年	市 田 稔 '65 工,工化
現住所	京都市伏見区深草キトロ町4
婦省先	同 上
1 年	小野田 教 弘 '65 法,政治
現住所	京都市左京区一乗寺河原田町49 青木方
婦省先	静岡県浜名郡司美村高塚4591

1 年	加藤賢治 '65 工,工化
現住所	京都市南区西九条川原城町21 桑原方
帰省先	名古屋市熱田区西町通218
1 年	末広英智 '65 工,化工
現住所	京都市上京区寺町今出川下ル3丁目42の2 福田方
帰省先	山口県岩国市錦見1992 岩国(4)863

役員改選の報告

昭和40年度上半期の活動も終り、例年通り役員改選を行いました。追つて御通知致しますが宜しく御願ひ申し上げます。

主将	訓練係	桐山	隆	(商3)
副将	機材係	河盛	啓晏	(工3)
主務		森本	勇	(工3)
会計	自動車係	一円	億夫	(商3)

全日本学生グライダー選手権

山田 堂々 2位入賞 !!

第15回全日本学生グライダー競技選手権大会は9月4・5両日名古屋空港で行なわれた。第一部飛行機引航による上級滑空機（三田式三型）の滞空時間、獲得高度、指定地着陸は接戦の末阪大の大久保選手が優勝。我が山田選手は400点満点のわずか0.7点の差で惜しくも2位となった。山田選手は2回目の飛行でテルミツクをつかみ17分30秒の滞空を行ったが、20分に達しない為得点にはならなかった。

今年の大会のハイライトは関東・関西の実力が伯仲し、大接戦を演じたことであつた。大久保選手の優勝は牧野伊兵衛訓練部長（当時同志社大学）以来、実に26年ぶりに関西に選手権トロフィーをもたらしたものであり、又慶応の4連勝をはばんだのである。尙山田選手は昨年の2部2位に続いての連続入賞。

第2部並びに女子部オープン是我部出場者なく、今後1年間の訓練の成果を来年の大会各所で発揮すべく努力しなければならない。我部のH-23C1オラス号は2部、女子部の使用機として活躍した事も報告しておく。

各部入賞者次の通り

〔第1部〕 ①大久保裕和（阪大） ②山田裕章（同志社大） ③大塚尙武（早大）

④中野忠義（中大） ⑤日野上善彦（立命大）

〔第2部（自動車引航による上級機のS字旋回，指定地着陸）〕 ①穉 利収（早大）

②外山浩介（慶大） ③阪井 孝（阪大） ④岡宮宗孝（日大） ⑤南条哲也（九工大）

〔女子部オープン〕 ①安倍かほる（学習院大） ②星田恵威子（早大） ③浅川優子（青山学院大）

これに先立ち、全国大会の出場者決定を兼ねた関西・東海地方大会決勝は8月20日八尾で行なわれ、次の通り入賞者が決定した。

〔第1部〕 ①日野上善彦 ②山田裕章 ③大久保裕和 ④舛岡 融（名城大）

⑤田中 信（同志社大）

〔第2部〕 ①飯田精太（京大） ②原 義雄（愛工大） ③阪井 孝 ④中里正樹

（南山大） ⑤大島正旭（関大）

H-23Cの胴体オーバーホール成る

我部のH-23Cイオラスは昨年(1964年)11月に耐空証明が切れた際、総飛行回数約3千回に達していた。

1964年2~3月の鶉野、8月の富山の野外繋留等で機体もかなり痛んできたので、これを機会に胴体の完全オーバーホールと主翼の塗装吹付けを行った。パイプはスキッドを支える部分と、車輪点検の際馬をかける部分が曲がっていた為補強した他は異常なく、キャノピーのプラスチックは全部交換した。

期間は11月23日から12月27日まで、富沢氏を中心に部員も交代で助手をつとめた。主翼は古い白ドープを水ペーパーでおとし、その上にコンプレッサーで、白ドープを吹付け、透明ラッカーで仕上げる。

方向舵、主翼は殆んど我々で仕上げたせいか、かなりムラのある出来ばえになってしまった。いずれ主翼もオーバーホールせねばならないが、塗装は直接性能に影響するだけに、専門家に任せた方が良い。費用は総額約7万円。やや予想を下回って助かったが、オーバーホールはいつかはせねばならないことであるし、2回目・3回目と回を重ねるにつれて機体も老朽化することであるから、今後資金を積立てておいて、いざという時に困ることのないよう完璧を期したい。

又、同じ頃23Cのストラットの強度不足が判明し、第2種としての飛行が制限されることとなった。それ故我部は直ちにストラットをメーカーに送り、新ストラットとの交換を要求したのだが、強度試験に合格し我々の手に届いたのはなんと、今年(1965年)の5月であつた。5月29日八尾で耐空検査が合格する迄、約半年間イオラスは飛べなかつたわけで、同立戦にも辛うじて間に合った次第である。

尚、オーバーホール並びに耐空検査に関して、学連及び富沢氏には大変御尽力いただきました。御礼申し上げます。

編 集 後 記

☆ 我が航空部も来年秋には創立30周年を迎えます。その30周年真近になつてやつと宿願の第1回同立戦が開かれました。

その同立戦を特集して8号を製作しました。

☆ 諸先輩から時折り Box へ舞込むお便り程我々後輩を力づけ、又楽しいものではありません。卒業生の方同志で機関紙を発行される計画があるとか聞きましたが、グライディングにも現況などお知らせ下さい。

☆ 久し振りにOB名簿を掲載しましたが、こちらから色々御連絡しても返信されて来ることが可成りあります。住所変更の折は御手数でも御一報下さい。

N. E.

