

プロジェクト X ～挑戦者たち～

木曽川滑空場開発物語

50 周年記念



記念式 2024 年 11 月 16 日

目次

1	ご挨拶	名古屋大学 1977 年卒	都築位兆	1 頁
2	滑空場を求めて	名古屋大学 1971 年卒	市川明夫	2 頁
3	木曽川滑空場開発の苦労話	名古屋大学 1975 年卒	野口裕司	4 頁
4	木曽川訓練所開所式の記	木曽川訓練所所長	北尾直敬	10 頁
5	木曽川滑空場の思い出	岐阜大学 1977 年卒	山田友久	13 頁
6	流転—東海支部の巻	方向舵 90 号		14 頁
7	写真集			15 頁
8	待望の新宿舎完成	方向舵 80 号		24 頁
9	八尾を上回る整備基地に	学連教官	田口 昇	28 頁
10	気を引き締めて訓練を	学連訓練部長	北尾直敬	29 頁
11	これからが勝負です	名古屋大学 1986 年卒	坂野和弘	30 頁
12	木曽川近代化にバンザイ	関西学院大学 1986 年卒	佐野俊明	31 頁
13	カーテン 1 枚の旧女子部屋	関西大学 1986 年卒	工藤直子	31 頁
14	宿舎資金積立てのとき	名古屋大学 1983 年卒	高橋慶衛	32 頁
15	ありがとうございました チョッケイさん	方向舵 122 号		33 頁
16	編集後記	名古屋大学 1977 年卒	都築位兆	34 頁

ご挨拶

名古屋大学 1977 年卒 都築位兆

今から 50 年前の 11 月に木曽川滑空場がオープンしました。学連教官の北尾さんの指導の下で、東海支部の大勢の学生たちが大変な苦勞をして完成させました。その後、関西支部の参加、新宿舍の完成、滑走路の拡張などを経て、木曽川滑空場は東海関西地域の学生グライダースポーツの一大拠点に育ちました。

50 周年に当たり 11 月 16 日に、北尾さんへの感謝の思いを込めて記念式と、魚勝で祝賀会を行います。大いに昔話で盛り上がりたいと思います。しかし残念ながら記念式や祝賀会には若い OB や現役学生の参加は少ないようです。そこで開発時に苦勞した経験をこれからの若い世代に伝えるべく小冊子を作ろうと考えました。

本文『流転』の記事にも書かれていますが、東海支部は近くに自由に飛べる飛行場所が無く、関東～四国に遠征していました。遠隔地に出向く経済的負担だけでなく、疲労による交通事故や墜落事故も経験し、何としても近くに滑空場を創らなければならないという機運が盛り上がりました。自前の滑空場を持つことが東海支部の悲願でした。そんな時 1973 年に入学した昭和 48 年入学組は、大変な苦勞をすることになります。

夏休みバイトのノルマは確か 1 人 4 万円だったか学生にとって厳しいノルマでした。それでも軍資金が足りず草刈り費用が捻出できないので、2 年生の夏休みは訓練を全て中止し、自分たちで草刈りをやることになりました。肉体労働は下級生に偏ります。肩掛け式刈払い機を使った草刈り、日陰を求めて東海大橋の下で食べたお握り、涼しさを求めて木曽川で水泳、草焼きで頭髪を焦がした人、とんでもない経験でしたが今から思えば結構鍛えられた学生生活だったなと思います。

木曽川滑空場の開発は東海支部のプロジェクトとして行われました。当時の東海学生委員会の人員は 100 名、資金は 150 万円でした。そんな弱小支部が草刈りで汗水になり、アルバイトで工事費を稼ぎ、また多くの方々の支援を得て、自分たちの滑空場を創ったことは快挙だと思います。東海支部のみんなが～挑戦者～でした。

こんな経験を経て、“為せば成る”という言葉が信じられるようになりました。“挑戦者”の根性でグライダーに取り組んできました。スリーダイヤモンド、名大全国優勝、海外での山岳滑翔……。

今年とうとう古希の年齢となりあと何年飛べるか判りませんが、死ぬまで目一杯飛び回りたいと思うこの頃です。



マウントクック頂上で 2012 年

滑空場を求めて

名大 1971 年卒 市川明夫

滑空場を名古屋の近くにつくろうという問題は、学連の教官を東海支部においてほしいという問題とならんで相当前からとりあげられてきました。昔のことはあまりわからないのですが、ボツボツとした取り組みはおそらく小牧に F-104 が配備されてそこを追いつけられて以来続けられてきたのだと思います。僕自身 67 年の 4 月以降航空部とかかわりあいを持ち、その中で滑空場開発の話を目にした、自ら取り組んだりしたのでその思い出をすこし書いてみようと思います。

最初に滑空場開発を目にしたのは大学 1 年、67 年の時でした。当時、今でも合宿でよくお世話になる内田さんたちが 4 年生でありまして、**長良川の牧草地**で飛ばせるかもしれないと部会の話に出たのを覚えています。また**伊良湖岬**のどこで飛ばそうとしたのかははっきり覚えてはいませんが伊良湖で飛ばそうという計画もありました。この 2 つはせいぜい現地調査までの段階で終わったようです。次に 68 年の時豊橋の先に**海軍の飛行場跡**があるという話がどこからか伝わってきて何人かで現地調査に行き所有関係なんかも調べてきたようです。その場所は、僕は直接見てはいませんが R/W を動力線が横切っていたり、その後そこで飛ばそうというまでには至りませんでした。しかし、僕らが調査したあと京大もやってきて京大は実際にテスト合宿をやるところまで進んでいたようです。69 年になってからは候補地の焦点がだいたい河川敷に限られ岐大が**木曽川濃尾大橋下流**の牧草地がなんとか牛の放牧してない冬だけでも使えないかと頑張っていました。当時の滑空場捜しの考えというのはタダでちょっと手を入れるだけで飛せるところをということだったせいもあって牧場の地主から牧草が痛む分だけ保障してくれと言われ、それで立ち消えになってしまいました。あと**木曽川の曾父江町**の近くにやはり広いところを見つけたのですが、そこは近々その下流に水門が出来て相当水没してしまうということで断念しました。現在水門の工事が進んでいます。富山の常願寺川の河川敷で高さも広さも充分なところがあるという報告もそのころありました。そのころは Home ground である福井・富山空港が近いように使えなくなるかもしれないという話が流れており、それまで散発的に続けられていた滑空場開発も一段と組織的に行なわれるようになり、東海支部全校で手わけし東海地方の河川敷総点検を行なったものでした。今ものにしようとしている**東海大橋下流**も広くて良いということで話題に登りましたが、交通が不便であるということと整地に金がかかりそうということで最終的な候補地とはならず、69 年当時は**揖斐川塩喰**にある河川敷が最終的にマトがしぼられました。これについては話が相当進み、地元の役場廻りなど北尾さんをお願いしたり、最終的に、70 年 3 月頃には学連から借用の申請書類を提出まで至りあと認可を待つばかりにまでこぎつけました。しかし、その段階で中電からその上を高圧線を通したいという話があり、学連側も公共性に鑑みということで降りたようです。もっとも頑張ってみたところで中電相手ではとうてい勝ち目はなかったでしょう。次の年の 71 年には**木曽川濃尾大橋上流**にちょうど今の妻沼第 2 みたいな感じのところがみつき、やはり候補地として取り組まれました。しかし所有関係を調べてみるとちょうど真中に牧草地としての占有があり、しかも牛などは占有地に関

係なく広く放牧してあって、そのままではなんともならんものでした。占有している人と話しあって占有の場所を変えてもらおうかという話も出ましたが、具体的にその話をもっていくところまでいかず、立ち消えになりました。そのころ福井・富山は完全に一般訓練はダメになり高い交通費と機材の整備も思うにまかせない遠い妻沼まで通わざるを得ないハメになりました。

この段階になると、もう滑空場をなるべく安上がりなものには言っていられなくなり、前に整地に費用がかかりすぎるのでは、として放っておかれた**東海大橋下流**にまた目をつけることになりました。その時は広い方をということで**長良川**の方をナントかしようと思ったわけですが、いざ北尾さんに出張所へ話しに行ってもらう段階で出張所当局が地面が柔らかいのナンノカンノの難癖をつけ始め結局申請にまでは至りませんでした。そうしてようやく今度の**木曽川側**の方へと話がつながって来るわけです。今回はまだ特別なムズかしい問題に当っておらず、ぜひとも現役部員と学連当局に頑張ってもらって先人の長い苦勞の仕上げをやってもらいたいと思っています。今まで滑空場開発を眺めてきて感じたことは、これはいいという場所を見つけてもそこをものにしようと徹底的に追及してみるという姿勢が欠けていたように思います。ちょっとした困難がもち上ってくると、じゃあどうしようかと解決の方策をさぐる話まではできるんですが、具体的に行動してみるところまでは至らず、なにか決定的な障害にぶちあたったわけでもないのにその数歩手前で歩みを止めてしまうような場合が多くみうけられました。何事もそんなに最初から最後までうまくいくはずがないのですから、とにかくやれるだけやってみて、これでは絶対ダメというところまでトコトン追及してみることが必要だと思います。近年学生のクラブに対する姿勢が変わってきたというようなことで東海支部航空部全般の部員減少が説明されているようですが、一つには埼玉まで通うことの高負担、身体だけ行けばよいというところからくる自ら合宿をつくりあげるんだという自覚の欠除も原因に大いにあずかっているように思います、一部のムシのための航空部でなく、よりすその広がった、それでこそ発展の可能性がある航空部としていくため、ぜひとも**名古屋の近くに滑空場が必要**です。

現在、妻沼でなんとか飛べるから機体やウインチを先にと問題ではなく、逆になんとか訓練できる機材とウインチがあったら、まず飛ばす場所を確保することの方が先決です。

こちらに滑空場ができれば、まず地元に対するアピールの度合が違ってきます。交通費が助かるとか、機材の整備がやり易いといった当面の Merit もともかく将来にわたって航空思想を広めていく基盤ができます。東海地方でまだまだ航空部をもたない大学はたくさんあります。そこいらへんへ食い込んでいける可能性をもってこそ東海地方のグライダースポーツも将来明るいものになるでしょう。



木曾川滑空場開発の苦労話あれこれ

名大 1975 年卒 野口裕司

1. 木曾川滑空場開発の背景

「一体、どこで飛んでいるのだろうか」これは、私が昭和 46 年 4 月名古屋大学にめでたく入学し、航空部に入部した時、最初に抱いた疑問であった。当時、合宿(ウィンチ曳航)は埼玉県の利根川河川敷である妻沼滑空場まで遠征していた。ほんとに遠かなたの地を目ざして合宿に出かけていくという感じで、陸送班になった者は、正に悲劇的であった。片道 550km の道程を全長 12m のトレーラーを運転していくのは、心身共に疲れる。そして事故の危険性が常に付きまとっていた。私は免許と車を持っている理由で、入部して 1 ヶ月も経たないうちに陸送に借り出されていた。現在の陸送は、部則で深夜運転は禁止されているけれども、当時は時間の有効利用と道路事情(夜間は道路が混んでいない)等の理由から、陸送は、深夜運転が常識であり平然と行なわれていた。しかし、徹夜運転という、疲労限界を超え極限状態に落ち入るドライバーにとって、事故を避ける事は肉体的精神的に不可能であり、危険が常に付きまとっていた。果たして、深夜運転の事故は、小さなものではあったが、しばしば起こっていた。

そして、昭和 46 年 11 月、沼津においての追突事故が起こったのは、部内又学連内でも、深夜陸送は非常に危険であるから、止めるべきだという声が大きくなりつつある矢先であった。この事故で、市原さん(当時 3 年、主将)、宮原さん(当時 3 年、学連委員長)が亡くなられ、精魂込めて製作したウィンチは鉄屑と化し、名大航空部は故人への悲しみに加えて、社会的責任を追求され、それは、名古屋大学(文部省)まで及んだ。私はこの時、**滑空場が近くにあったらこの事故は起こらなかったらう**、と強く感じたものである。

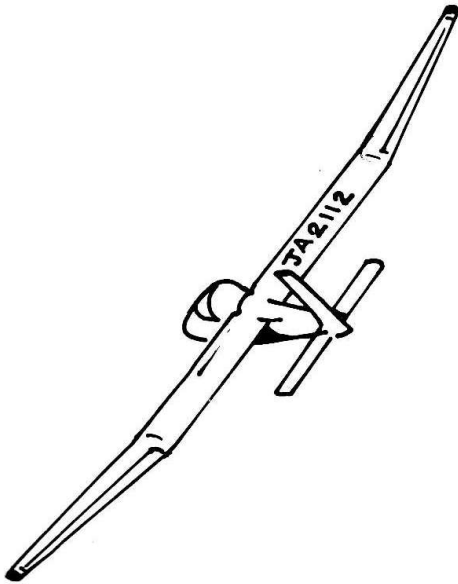
又、陸送費、交通費など多大な費用がかかり、合宿費が物価の上昇と共に 1 年間で倍にもなってしまった。それで、近くに滑空場を造ろうという声が、部内にも学連内でも強く起こってきた。

2. 滑空場開発の歴史

前置きが長くなってしまったが、私が入部する前から実際は滑空場開発が始まっていた。かなり昔から滑空場開発はあった事を、先輩から 昔話的な感じで聞いたものだが、それは、どれも「候補地探し」の域を脱しないものであった。というのは、昔は結構、いろいろな飛行場で飛べたので、苦労して滑空場をつくる事もない、という感じがあったからである。しかし、飛行場は当然の事ながら、日本経済の発展と共に定期便の数が増えるに連れ、グライダーは追い出される身となってきた。

それで、滑空場開発に本腰を入れるようになり、最初にかかなり具体的な話まで進んだのが、岐阜県**輪之内町の揖斐川右岸**河川敷であった。これは、昭和 45 年 3 月に建設省(現国土交通省)木曾川上流事務所へ占有の許可申請を提出し、許可を受ける段階まで進んだ。ところが、その隣接した所に中部電力 KK が高圧線を通す計画があり、安全運航面と公共性優先の理由から、断念せざるを得なかった。

そして、又、滑空場捜しが始まった。部員は、東は富士川、西は琵琶湖、北は北陸地方まで調査した。その結果、候補地として上がったのが、東海大橋から下流 1km の岐阜県海津郡海津町の**長良川左岸**と、堤防をはさんで反対側の**木曾川右岸**(現在の木曾川滑空場)であった。最初、前者の長良川左岸が最有力候補となり、土質及び水位などの調査が進められた。私が 1 年(昭和 46



空に手をふって
話しかけると
わすれかけていた
心のぬくもりを教えてくれる
空に中にとけこんで
何も考えずに
とんでいたい
いつまでも
いつまでも

年)の秋の時である。当時よく草刈り草焼きに行ったものである。だが、調査が進められていくにつれ、全体の土質が泥であり、年に少なくとも 5, 6 回、集中豪雨および台風などで長良川の水位が上がり冠水するとの理由から、現在の木曾川滑空場が最後の候補地として上がった。

しかし、ここで、前述の 46 年 11 月の名大の自動車事故、47 年 11 月の愛知学院のグライダー事故が続き、1 年以上滑空場開発はストップした。滑空場どころでは無かったのである。

3. 新滑空場開発プロジェクトチームの発足

だが時が経ち、部や学連も落ちつきを取り戻し始め、又その頃から、今まで合宿していた妻沼滑空場が利根川の堤防工事で使えなくなるという噂(?)が流れ、名大航空部だけでなく東海支部の大学は、飛ぶ場所がなくなるという危機感が感じられるようになった。それで、新たに発足したのが、学連委員長の瀬瀬さんと滑空場開発委員である私を初めとする、新滑空場開発プロジェクトチーム(俗名)であった。当時、私が 3 年(昭和 48 年)の春であった。これから、又、新たな滑空場開発の苦難に満ちた一年半が始まるのである。

まず、最初の仕事は木曾川河川敷占有の許可申請の建設省への提出であった。ところが、許可申請というのは、前日に書いて翌朝提出するという代物で

はない。建設省に何度も出向き、滑空場開発の目的、整地計画などを細かく説明して、それでやっと許可申請を提出しても良いという許可をもらうのである。この許可を得るのに数ヶ月近くを費やし、**学連教官の北尾さん**、瀬瀬さん、私の 3 人で、時には私ひとりで何度も建設省に足を運んだ。この許可をもらうのに半年近くを費やした。

ある夏の暑い昼下がり、建設省、詳しく言えば建設省木曾川下流事務所長島出張所に、焼けくそ気味に瀬瀬さんとふたりで出向き、水谷所長に面会した。(水谷さんは、それまで私たちの滑空場

開発を夢物語的で学生の戯言という感じで厄介者扱いであった) だが、その日は違った。

「君らの熱意には負けた。許可が下りるかどうかは、わしには分からんけど、許可申請を出しても良いよ」この時から、水谷さんの顔が鬼から福の神に変わったのであった。そして、この時の水谷さんの助言で、滑空場予定地の詳細な測量および製図をやっておいたほうが占有許可を受けやすく、また工事費も安く上がるということで、部員らの手で、これを行うこととなった。

4. 測量と製図

この測量および製図は、私の 3 年前期試験明け（昭和 48 年夏）早々に始められた。測量機械は、名古屋大学土木科から O B の片山さんを通して、また一部は私の父の会社より借用した。当時、名大部員には土木科の学生がおらず、土木科図書館より「測量学」および「土木製図法」の本を借りて独学で行った。

この測量には、いろいろと苦労させられた。何しろ、長さが 1200m、幅が平均 70m の広大な土地である。横断図面が 30 枚、縦断図面が 5 枚、各種平面図が 5 枚、その他いろいろと合わせて 50 枚近く。又、測量のために部分的に草刈りもやらねばならぬ。昼は測量、夜は深夜 2, 3 時まで製図という日が続いた。さらに、建設省の木曽川工事事務所および出張所との打合せに月に 3, 4 回は出かけなければならなかった。そして、4 年に進級するために、実験・演習の単位も取っておかなければならない。その上、滑空場開発費、合宿費を稼ぐためにアルバイトもやらなければならぬ。本当に忙しい毎日であった。しかし、皆の協力で延べ百名以上を動員して、11 月末にはとにかく図面が出来上がった。全くの素人が測量・製図をした図面であったので、どこまで正確性、信頼性があつたか未だに私自身疑問である。実際、図面ではかなり盛り上がっているように書いてある地点が、現地では大きな穴があいていたことがあつた。だが、この図面を基にして、占有許可を受け工事が施工され滑空場が完成した事実をみると、この図面は後生に残しても恥ずかしくないものと私は自負している。

（見たい人は学連まで）

5. 航空局との折衝

これらの測量の仕事が終わると、また難関が私たちを襲った。それは昭和 48 年 12 月の終わり、航空局名古屋空港事務所からクレームが出たのだ。クレーム内容は、木曽川滑空場を基点とするグライダーの訓練区域が小型自家用機の練習区域に入っており、両方が同時に訓練をする場合に安全上の問題があるというのである。それで、年明け早々、航空局に出向き、小型機航空会社らと話し合ったが、話はまとまらなかった。結局、航空局の会議の結論待ちと言うことになったが、49 年 3 月に「当分の間はある程度の時間制限をしながら、お互いに注意をして訓練を行う」という返事があつたときは、ほんとうに胸をなでおろしたという感じであった。

6. 占有許可書の交付

それからの仕事は割合と順調に進んだ。まず、滑空場が位置する海津町、宿舍の位置する羽島市、そして周辺の村である八開村、立田村の同意書を受け取り、5 月中旬に占有許可申請書を提出した。そして、49 年 7 月初旬、遂にやっと待ちに待った占有許可書を受け取った。

又、木曽川出張所の紹介で、整地工事の請負会社は大橋工務店と決まった。工事は 200 万円

前後を予定した。

7. 草刈り大作戦

ところが、ここで大きな誤算があったのだ。すなわち、ブルドーザーで整地工事をする前に全面に亘って草刈りを行わなければならない。それもゴルフ場の芝生の草刈りとは訳が違う。3m以上もある葎などがぎっしりと生い茂り、その中に入れば昼間でも薄暗いというすさまじいものだ。この**草刈り費用**の見積書を見たとき、私は金槌で頭を殴られた感じであった。何と見積書には、総費用 **200 万円**と書いてあったのだ。この時ほどお金が欲しかった時はなかった。

私はここでどうするか迷った。すなわち、部員がアルバイトをして 200 万円稼ぐか。それとも、いっその事、私たちが草刈りをやってしまうかだ。ここで、200 万稼ぐにしても整地工事で別に 200 万以上必要である。名大部員、東海支部部員合わせ 100 名として、ひとり 4~5 万円かかってしまう。これでは合宿費がなくなってしまうし、下宿しているものは毎日の生活が脅かされる。そこで、私は思い切って**自分達で草刈りを行う方を選んだ**。しかし、これを決定するに当たって、部内からまた学連から反対の声が多かった。すなわち「本職でも、尻込みするあの辺りの草刈りを、果たして私たち学生しろとうが出来るのだろうか。その上、身もうたる猛暑の中である。もし、草刈りが予定の期日までに出来なかったらどうするのか。」という意見であった。私は反論した。「草刈りをまだ全然やってもいいのに、出来るとか出来ないと言っていては、結局何も出来ない。とにかくやってみようではないか。」"成せば成る"、"鳴かぬなら鳴かせてみようほととぎす"という感じで、啖呵を切ってやや強引に草刈りを始めた。しかし、草刈りを最初始める時、3m以上の葎を見てほんとうに出来るのだろうかという考えが、ふと私の脳裏を横切ったのは、今だから正直に告白する。

果たして草刈りは難航を極めた。最初、草刈機は大橋工務店より借用し、肩掛式小型原動機付草刈機で行った。しかし、これはなかなか使用に技術がいる上に効率が非常に悪かった(手刈りよりはもちろん良かったが)。作業は遅々として進まず時間がどんどん過ぎてしまうばかりだった。

だがここで救いの神が現われた。自走式大型草刈機バロネスである。これは**愛知学院大学のOBである加藤さん**が催促なしの有る時払いで、当時 50 万円の草刈機購入費を貸していただいた結果のものである。この草刈機は日本製では最大のものであり、肩掛式に比べ 10 倍以上の草刈能力があった。ただ、草刈能力を最大にするには、運転者にかかなりの体力を強いられた。この自走式草刈機によって、草刈は非常にピッチが上がった。もし、これが手に入らなかったら、草刈りは最後まで完成しなかったかもしれない。



バロネス同型機（都築農園）

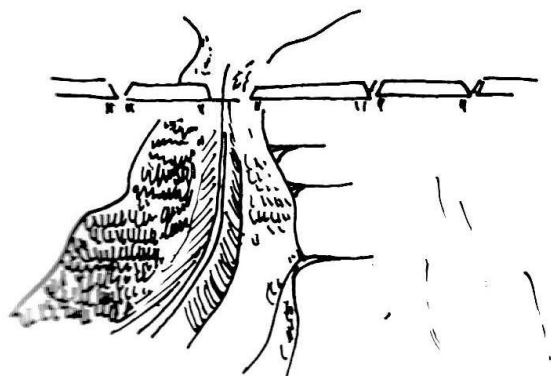
だが、余りにも自走式を連日酷使し過ぎて、いろいろと故障が起き始めた。たとえば、草刈刃を回

転させるベルトの切れ、スターターのアーマチュアの焼きつき、ピストンのハイドロスタティックロック等々。故障の度に、手を真黒にし、又排気管にふれて焼けどしながら修理し、煽ておだてて動かし、8月下旬、一部の雑木林(この雑木林刈りは意外に手こずった)を残して、草刈りは完成した。最後に草刈りで刈り取った枯草を焼いたが、その時の炎の高さは瞬間的に40~50mも上がり、豪快なものであった。

8. 最後の草刈り仕事

この時点で、大橋工務店に整地工事を引き継いだ。私たちは、あと河口より20.2~20.4km地点の前述の雑木林刈りが残された。これが意外に手こずった。すなわち、高さは2~3mで高いもので10m足らずの雑木であったが、これらに執拗に、つたや野ばらが絡まり、まさに熱帯のジャングルであった。作業はほとんど手作業にて行なったが、1日に20m足らずしか進まないこともあった。ジープの牽引力を利用して、つたが絡まっている雑木を引っ張り出したりしたが、あまり効果はなかったし、それを行なった結果、ブレーキパイプを破損してしまった。

又、建設省の指示で刈り取った雑木は、速やかに現地から取り除くか、焼却しなければならない。私たちは後者を選んだが、生木は非常に燃えにくく(それでも1~2週間乾燥させたものであるが)最初非常に危険ではあったが、ガソリンをかけて燃やした。それこそ、非常な勢いで瞬間的に炎は上がったが、木は表面に黒くすすが付く程度であった。そこで、古タイヤを燃やし、その熱で燃やすことにした。これは、うまくいった。この方法の為に古タイヤを100個以上使った。その時の焼却の黒煙は、200~300m以上あがりちょっとした山火事であった。(それ由、焼却の度に消防署に届けなければならなかった)



9. 大橋工務店での整地工事

その頃から、大橋工務店によるブルドーザー、ショベルカーによる整地工事が、本格的に始まった。機械の力というものは、やはり絶大で見ると見るうちに河川敷は滑空場へと変貌していった。だが、所々に湿地帯があり、さすがのブルドーザーもそこにはまってしまう、身動きできないこともあった。

ところで、この大橋工務店の社長さんには頭が下がる思いであった。社長さん自ら、ブルドーザーのハンドルを握り、11月の開所式までの短期間完成のため、朝早くから陽がとつぷりと暮れるまで作業しておられた。その甲斐あって出来栄はすばらしく、私が予想した以上のものとなり、グライグーには勿体ないぐらいである。(もっとも、今まで飛んでいた妻沼第2がひどすぎた)これで、着地は飛行場なみにうまくいくだろう。(腕にも依るが)

10. 宿舎の確保

次に宿舎の件について話してみよう。木曾川滑空場は周囲にかなり広範囲に亘って民家がない。これは、グライグーが第三者に危害を与えにくいということでは非常に良い点ではあるが、私たちが合

宿する宿舍の選定という点で困った問題となった。一番近い集落は、木曾川対岸の直線で 1 k m 程度離れた所であったが、これには川を渡らなければならぬ。それで実際一番近いのは、上流にある長良川と木曾川が離れる所の羽島市(距離にして 3 k m 程度)であった。

そこで、その附近を当たってみたところ、羽島市の市議員でおられる**伊藤さんの別宅**が空き家である事が判った。それで再三再四、別宅を宿舍として貸していただく様にお願いに上がったが、最初は断られ続けた。当然であろう。当時、学生運動はもはや下火になってはいたが、学生に対する社会の風当たりは強く、何か宿舍で問題が起きたりすると、責任は伊藤さんにも掛かってくるであろうから。しかし、段々と私たちの誠意が通じ、承諾をいただいた。

宿舍内は、最初ひどく荒れていたが、**名城大学の荒居さん**が中心となって、畳を敷き電燈を付け、建て付けを直し、カーテンを掛け、トイレハウスを建て、土間はセメントを敷くなどして、見違えるほどになった。(荒居さんは非常に器用な人物。工務店をいつでも開ける)

11. 木曾川滑空場開所式

そして、長年の夢であった開所式が、やって来た。海津町、羽島市、八海村、立田村の関係者の方々、建設省の方々、学連の方々、大橋工務店の社長さん、そして O B の方々と学生の多数出席により、伊吹おろしが強く吹く中、神主様おふたりによって荘厳かつ厳粛に神事は行なわれた。杉浦朝日新聞航空部長の挨拶で始まり、最後に学連東海支部委員長の瀬瀬さんの寒さで声がこわばった謝辞で開所式は終わった。

翌日の名大合宿での初飛行は、すばらしいものであった。遠く伊勢湾が望め、名古屋のテレビ塔がスモッグの中に浮かんでいた。(やや現実的)

12. 最後に

いろいろ長々と書いてきたが、最後に一言。今、現在、マスコミなどで"断絶"という言葉がよく聞かれる。この断絶は縦だけでなく横にも広がっている。すなわち、同世代間の隔絶。何か寒々とした世の中ではあるが、この断絶の世の中において、皆一致協力して私利私欲ではない労働、互譲互助の生活、心を分かち合った話し合い、そんな事を木曾川滑空場の開発で知り得たのは、私だけでなく全航空部員皆、入生にとって貴重なものではないだろうか、月並みではあるが、そんな事を感じた。

最後に、学連の北尾さんを始め内田先生、吉川さん、他多数の O B 諸氏の御指導、御協力、御援助に対しての御礼をこの紙面を借りて申し上げ、ここにペンを置きます。



木曾川訓練所開所式の記

木曾川訓練所長 北尾直敬

昭和 30 年東海支部再発足以来、専用滑空場の問題は悩みの種であった。

「滑空場さがし」は毎年の行事であり、今までの OB は次々に滑空場開発委員をバトンタッチして年度が変わるたびに、同じ事の繰返しを重ねてきた。学生たちは、高松、岡山、富山、八尾、福井空港、埼玉県妻沼滑空場とあらゆる場所で、ジブシーのように訓練場所が変わるために、支部員も年々少くなってきた。

「どうしても自分たちの手で、自分たちの滑空場を作ろう！」が合言葉になり、この日、この地のために学生たちはアルバイトに、炎天下で草刈り、測量によく努力した。

11 月 1 日、開所式。学連前田総務部長が「ただ今より木曾川訓練所の開所式を行ないます」と開会の辞が強風の中にひびく。広々とした木曾川の川面を見ているうちに、滑空場さがしの苦労だけで終った OB、各委員との 10 余年間のさまざまなできごとが思い出される。現役の学生たちの苦労もさることながら、下地を作って巣立っていった歴代の OB の心中を思い、前号の滝主事の言「**井戸を掘った先人の苦労を忘れてはならない**」との諭をしみじみと感じるとともに、瀨瀨委員長、荒居、伊藤副委員長、野口滑空場開発委員と全支部員の苦労も忘れてはならないし、これから入部する新入生たちにもこの意志を継がせねばと思いこにふけていると、八木教官から「この強風では初飛行は残念ながら無理だな。」と云われて我に帰る。



飛行安全祈願祭 こちらを見ている方が北尾さん

写真は山田和久さんから

式も無事に終り、学生たちも今日までの苦労も忘れたようにただ「ニコ、ニコ」した顔、顔、顔。名古屋大学がトップを切って 2 日から訓練に入ったが、2 日は式場の後始末と地形調査を行なって訓練飛行に入る予定であったが、ニュースグラフ用の取材のために名古屋空港から朝日新聞社のヘリコプターで木曾川滑空場へ急遽行くことになった。

昨日と違って快晴、着陸のために高度を下げる、滑空場に 2 機のグライダーが見える。上空からの滑空場は思ったより広く見える。

着陸後、すぐ飛行の準備、J A 2 0 6 6 号機(名城大)に名大市川教官を前席に私が後席、「準備よし」、「出発よし」、「出発！」の号令で 1 番機が離陸、高度 400m で離脱、長良川上空で旋回を続ける、整然とした黄金の田んぼを遠くに養老の山なみ、赤い東海大橋。「綺麗だな。」と市川教官の声、旋回を続ける。初飛行でもあり、安全と考えて早目に進入旋回し、無事着陸。「やっと飛んだぞ。」学生たち歓声、取材飛行を終えてヘリコプターで帰る途中、これで地元でやっと訓練を続けることができるが、しかし今後の滑空場、宿舍の運営も大変だぞと思うと、心気一転決意を新たに、これからも建設省からよき指導と、地元の方々の協力を頂き、各大学航空部長、O B、教官と学生たちが今までより以上団結して、これからの真の空のスポーツを通じて学生たちだけの滑空場でなく、東海地区の青少年の空の広場として育てて行きたい。将来は世界に通ずる滑空場は「木曾川」にありと言われるように努力したい。

木曾川 1 発目 JA2066 前席市川教官（名大）、後席北尾教官

朝日新聞





愛学 81 と名城 66



初代木曽川訓練所宿舎

木曽川滑空場の思い出

岐阜大学 1977 年卒 山田和久

東海大橋の南、木曽川の河川敷に滑空場を作るので測量のための草刈りに駆り出されたのが 2 年生になる直前（1974 年 3 月）、2 年生の夏はもっぱらバロネスで 2 m 以上のセイタカアワダチソウと格闘していました。こんなことで滑空場は出来るのだろうかと半信半疑でしたが、重機が投入されると見る間に滑走路らしくなりました。

オープンした直後の合宿では午前中しかフライトが許可されておらず、日の出前から準備をして日の出と同時に発航開始でした。

使用機体は名城大学の H 2 3 C、愛知学院大学の三田式 3 型改 1、名古屋大学の三田式 3 型改 1 で、卒業するまでの 4 年間は東海地区のグライダーはこれら 3 機体制でした。ウインチは名城大学が製作した中型トラックのエンジン・ミッション・プロペラシャフトにドラムを直結した単索仕様でした。

午後になると、滑走路の整備をしましたが、なぜか岐阜大学の機材車にはバットとグローブとボールが入っていて、ソフトボールにも興じました。

当時のことをありのまま書くと差し障りのあることばかりなので省略せざるを得ませんが、小さなトラブルから事故扱いになるようなこともありました。しかしながら、開所してから今日まで死亡事故がなかったことは誇ってもいいと思います。基礎を作られた北尾さんに負うところが大きいですが、その後を引き継がれた田口さん、宮地さんにも滑空場、訓練体系、機材など安全運航に対する不断のアップデートあってこそだと思います。これからも安全第一で東海・関西の学生グライダー基地として、より一層活用してほしいと思います。



流転—東海支部の巻

昭和 30 年～49 年のおはなし

飛べる場所を求めての旅は、東海支部が一番過酷だったかも知れない。木曽川滑空場が出来るまで、管内に独自の飛ぶ場所を持つことが出来たのは、ほんのわずかの期間しか無かったからだ。次の一覧表を見て欲しい。東海支部の苦闘の歴史が良く分かる。

東海支部の学生が飛んだ主な訓練場 (P=パチンコ、W=ウインチ、自=自動車、飛=飛行機)

名 称	府・県	使 用 期 間	形 態	引 航 方 法
庄 内 川	愛 知 県	昭 30. 7 ～ 33. 1	河 川 敷	P
霧 ケ 峰	長 野 県	30. 7 ～ 現 在	高 原	P. W
高 松	香 川 県	30. 8 ～ 41. 8	空 港	P. W. 自. 飛
八 尾	大 阪 府	32. 9 ～ 42. 8	空 港	自. 飛
各 務 ケ 原	岐 阜 県	32. 11 ～ 35. 10	基 地	P
小 牧	愛 知 県	35. 2 ～ 37. 8	空 港	P. 自
富 山	富 山 県	39. 3 ～ 41. 10	空 港	自
岡 山	岡 山 県	42. 1 ～ 42. 3	空 港	自
福 井	福 井 県	42. 3 ～ 現 在	空 港	自. 飛
妻 沼	埼 玉 県	46. 1 ～ 49. 10	河 川 敷	W. 飛
木 曽 川	岐 阜 県	49. 1 ～ 現 在	河 川 敷	W

他支部の空港や滑空場への遠征が多かった東海支部だが、二度胸をはったことがある。まず昭和 35 年から 37 年にかけて名古屋空港を訓練に使用した時だ。空港での訓練は八尾空港で慣れている。昭和 33 年に米軍から返還された名古屋空港は、自衛隊が常駐していたが、定期便はわずかしかなかった。そこに目を付けて訓練使用の許可を取ったのだ。名古屋市に近い空港で、気流も良く、滞空 24 分、高度 1550 メートルを記録したこともあり、鼻高々だった。やがて自衛隊の戦闘機の訓練が多くなり、定期便も増えて来て、結局、グライダーは退散せざるを得なくなった。もう一度は、昭和 39 年 9 月に**名古屋空港で第 15 回の全国学生選手権大会**を開いたことだった。この年、東海道新幹線が開通し、名古屋空港の定期便が急に減り出した。そこに目を付け、東海地方で初めての全国選手権大会を誘致した訳だ。東海支部再発足の 10 年目に当たり、良い記念になった。

しかし、間もなく定期便が増加し出し、結局、グライダーは空港から締め出されることになる。また、滑空場を求めての旅が始まった。

滑空場開発前の木曽川河川敷 一面のジャングル

【方向舵 61 号 1974 年から転載】

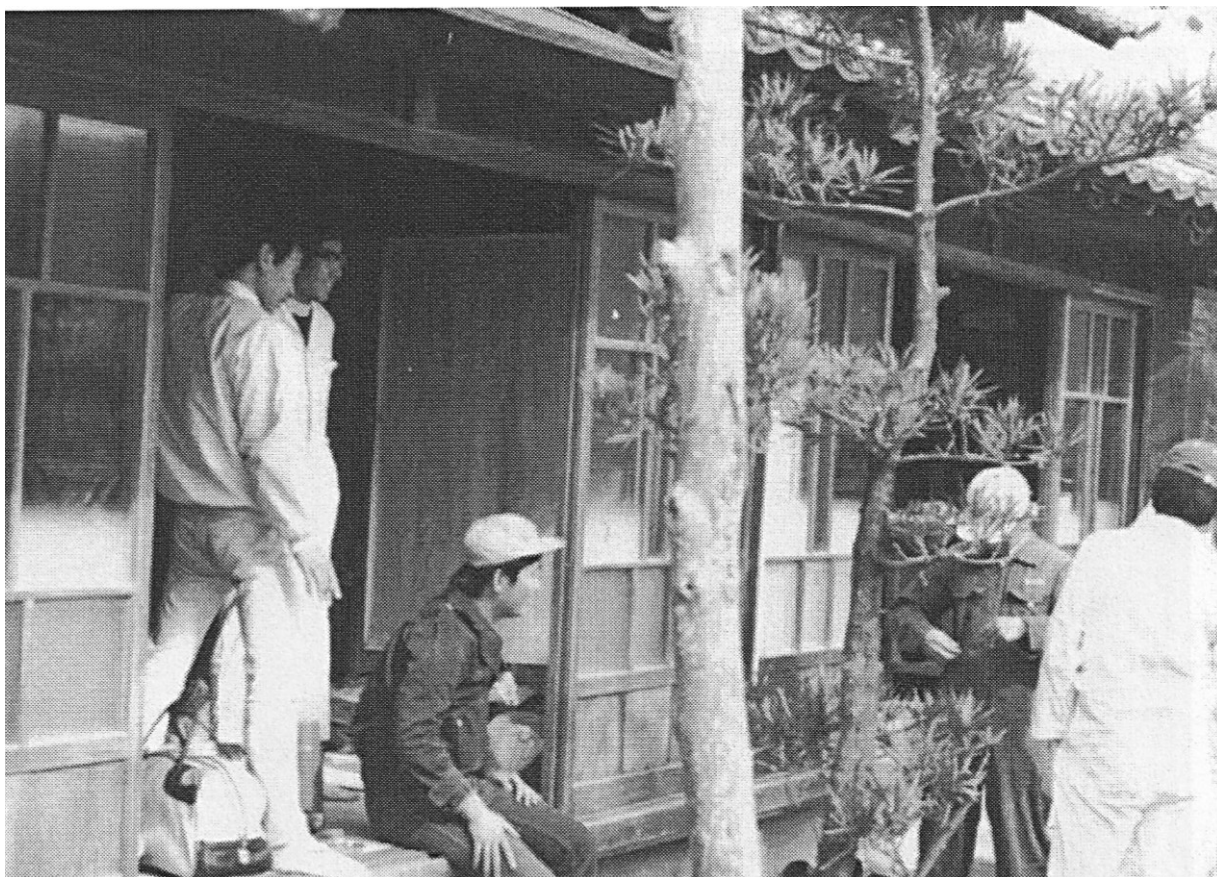


1974.11.2 開所式翌日の初飛行。市川教官(66の左翼端)と北尾教官(ポケ手)



写真は瀬瀬さんから

1974 木曽川宿舎 松の木の向こうが女子部屋兼、指定養成の口頭試問試験場



写真は瀬瀬さんから

1975.11 雨で宿舎内の名阪戦開会式 左から山田教官、市川教官、北尾教官



川田さん撮影

1975.11 名阪戦閉会式 いちばん右が北尾教官



1975 年ころ 名城ウィンチ 1 号



写真は瀬瀬さんから

1975.11

ウィンチマン川田さん



1974.10 草刈りの服装じゃないから、開所式の準備か？ 東海支部の部員たち



川田さん撮影



写真は川田さん（右端）から

1978.9.1

古い木造の宿舎でみんな元気だった



辻村さん撮影

1979.5

末永さん、遠山さん、ありがとう



辻村さん撮影

1979.11 東海競技会 三田Ⅲ改1、アスティア CS77、シュワイツァー12-6、プラニクL13



辻村さん撮影

1980.8

若いころの教官達



辻村さん撮影

1977.11 アスティア CS77 (愛工大)

河川敷の雑木林が無い



辻村さん撮影

1980.11 ASW19 (名大)

この頃はブッシュが無いので対岸がよく見える



辻村さん撮影

お世話になりました

1990.11

北尾さん



辻村さん撮影

1980.11

遠山さん



辻村さん撮影

1975

東海支部副委員長新居さん

St.リベレに乗ってご機嫌



川田さん撮影

木曾川訓練所に 待望の新宿舎完成

12月22日に完工式を実施



鉄骨づくり 2 階建
広さは延べ 330 m²
1階は整備場、2階が宿舎
学生の積立金で完成





専務理事から
感謝状を受ける
伊藤安吉氏(中央)



専務理事から
記念品を受ける
水野組社長、水野武夫氏(右)



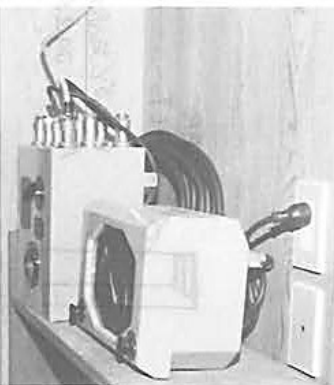
祝辞を聴く
OBと現役



▲ 男子部屋の窓から愛をこめて



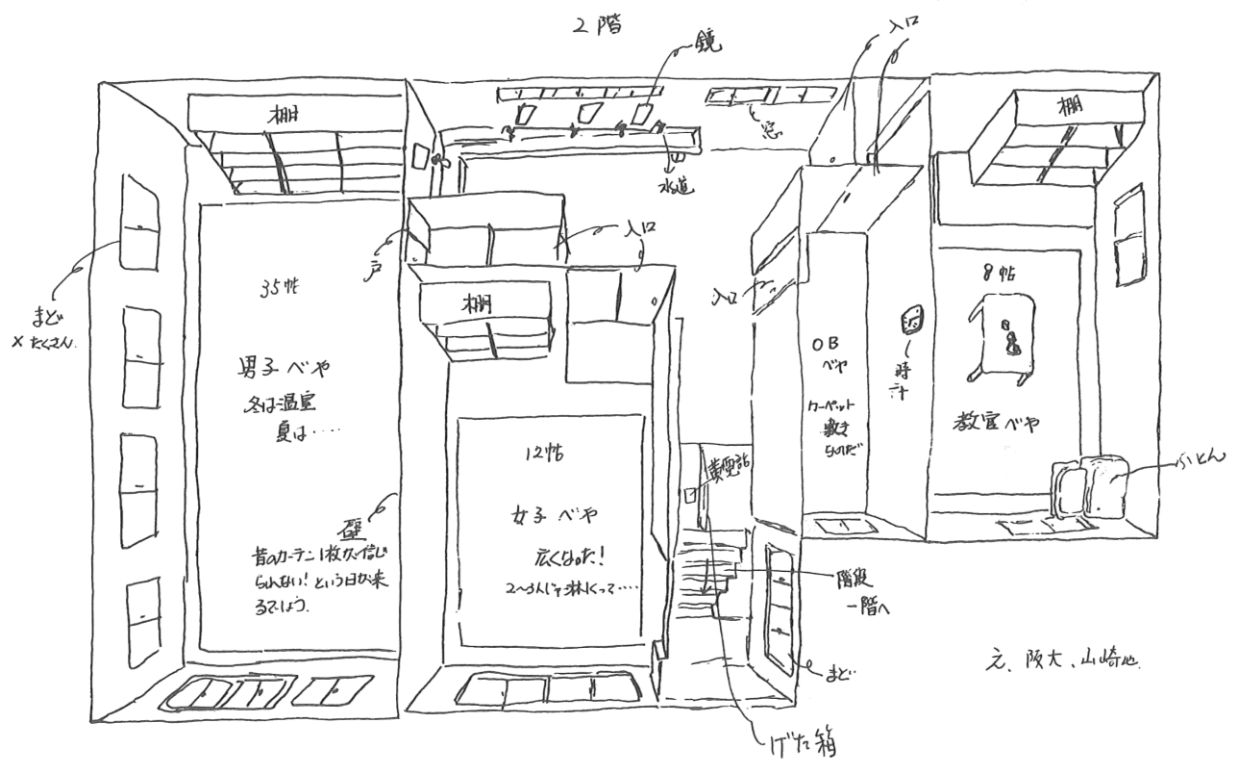
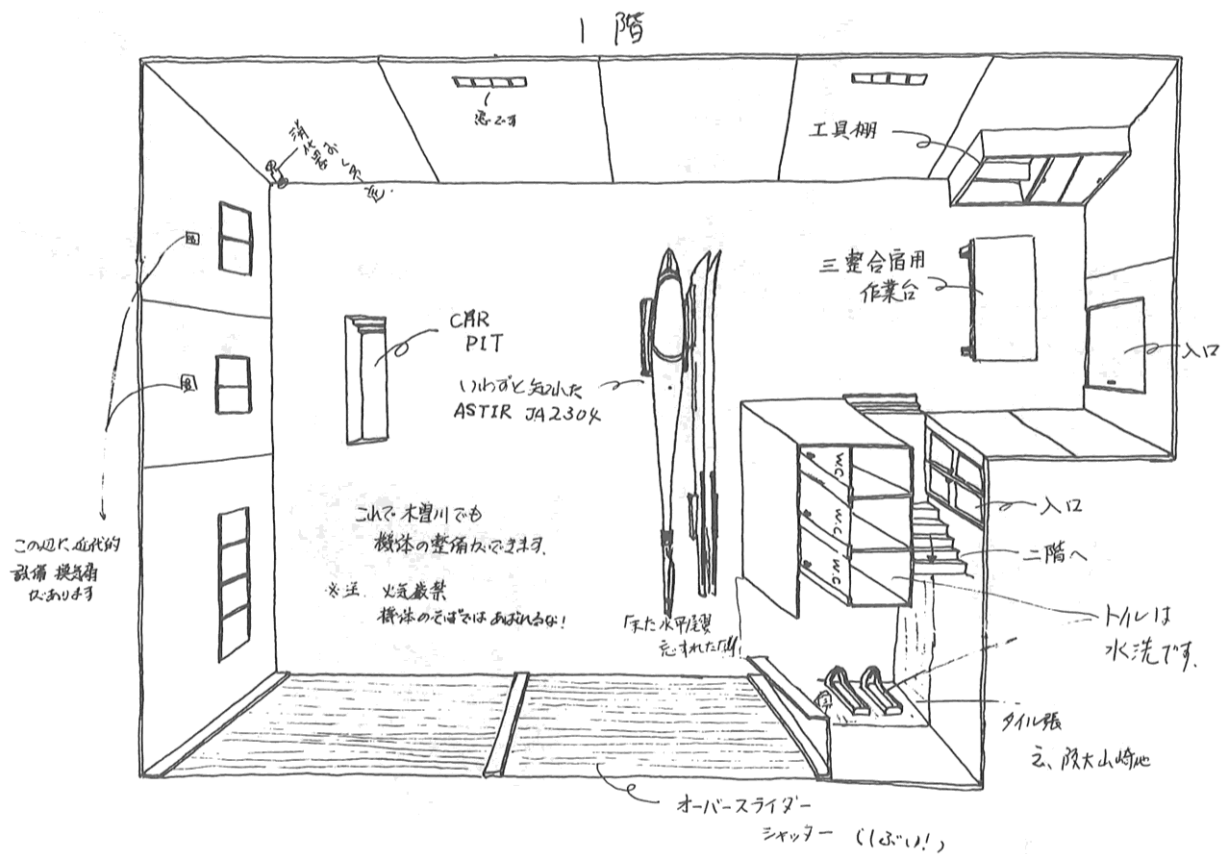
旧宿舎も健在ヨ！ ▶



▲ 風向、風速計をみつめる乙女達



鏡さん、一番きれいな宿舎は？
... ハイ、それはここです ▶



新宿舍の今後

八尾を上回る整備基地に



学連教官 田口 昇

東海・関西支部待望の新宿舍が 12 月 22 日ついに完工しました。新築に際して、お世話になりました学連の良き理解者である地主の伊藤安吉氏をはじめ、水野組の皆様、関係者各位に深くお礼申し上げます。

木曽川新宿舍については、教官や整備士の意見を考慮して、トイレの水洗化などの訓練環境の改善をはじめ、設計段階から、次の項目を満足させることを条件としました。

1. 冠水時には訓練に使用している滑空機をすべて緊急避難できること。
2. 整備基地としての機能を持たせること。
3. 滑空訓練および整備実技講習会を同時開催できる収容能力
4. ウインチ車両などの整備が可能であること。

でき上った宿舍は、これら諸条件をすべてクリアしているわけではありませんが、限定されたスペースの中でバランス良く最低条件を満たしていると思います。

まず、緊急避難の点ですが、従来は収納場所がないため冠水するぎりぎりまで待って、機体分解を行っていましたが、これからは通常使っている 4 機程度なら余裕を持って格納庫に分解収納ができます。ASTIR やブランクに宿舍を占領されて、機体のすき間にザコ寝をしたことも、数年たてば昔話になるでしょう。

そう、昔話と言いますと、八尾での整備合宿も今や昔話になってしまいました。八尾空港問題で朝日新聞社の格納庫が撤収して以来、「八尾のころは良かった」というのが、私をはじめ岩渕整備教官や先輩整備士の口ぐせになっていました。なぜ八尾が良かったかと言うと、整備基地として十分なスペースと充実した機材、そして、そこで育った整備士が講習会を担当し耐検整備はもとより、オーバーホールに近い作業ができるほどに実力が向上していたからです。しかし、これからは新宿舍の完成により、整備能力は八尾時代同様に、いやもっと向上させることが可能である。

滑空場に最も近いところに整備基地ができ、しかも飛行訓練と整備講習会の同時開催が実施されれば、学生の興味も整備に向けられ、自主運航、自主整備の気運が自然と向上すると思われるし、八尾撤収後、基本整備能力の向上に重点をおいていた整備講習会も、新宿舍の完成を機に実機を主体とした実践的な整備にも重点が置かれるようになる。そして講習会によって育った整備士たちが新宿舍の設備や、八尾時代から少しずつ充実させてきた機材をうまく活用できるようになれば、整備基地としての能力を、整備士達の実力も飛躍的に向上するだろう。その他にもホイストやカーピットを使つてのウインチや関係車輛の整備、ウインチマン講習会などたくさんの用途が考えられる。

しかし、この新宿舍を、うまく活用するもしないも、利用する者のアイデアと手腕次第です。われわれも事務局も有効利用することはもちろんですが、OB 諸氏や教官、整備士の皆様も宿舍活用の良いアイデアがあれば学連までお寄せ下さい。最後になりましたが新宿舍は学生諸君と学連の努力によりやっと完成した掛替のない財産です。利用する者が 1 人 1 人、自覚を持っていつまでも大切に扱ってほしいと思います。

新時代を築く

気を引き締めて訓練を

学連訓練部長 北尾直敬



昭和 60 年が間近に迫った 12 月 22 日、東海支部・関西支部が 30 年来熱望していた学連初の本格的宿泊施設及び整備場が木曽川訓練所に完成した。

関東支部のベースになっている妻沼滑空場は、元訓練部長の原田覚一郎教官が、心血をそそいで開発し、収容能力を最高に、建築費を最低におさえるため、校舎を移築されたのは、ほぼ 20 年前のことである。古い木造校舎に郷愁を持っている熟年組には、実になつかしさをおぼえる建物である。現在の学生諸君が誕生する頃、妻沼の地は、すでにこの宿舎で合宿訓練が行なわれていたのだ。完成直前、原田教官と妻沼で会う機会があり、当時の状況を聞かせて頂いたが、内部の意見調整に手間どったこと、外部との接触にかけずり回ったこと、訓練が軌道に乗るまで草刈りと滑走路整備の土方に明け暮れ、学生諸君の労力も今日とは比較にならない量であったこと、など話はつきなかつた。

木曽川滑空場では 49 年オープンまでに調査と整地費用のアルバイトに東海支部加盟校全体で取り組んだ。学連 50 年史で当時の東海支部学生委員長、瀬瀬氏(50 年卒)が「整地するだけで 500 万円ないし 600 万円が必要といわれたが、そんな大金のあろうはずがない。その厚いかべを突き破ったのが、それから 3 ケ月余り、東海支部全員の強烈なエネルギーだった。広大な敷地の草刈り、雑木の処理などをすべて学生の手でやった。カネは支部予算とバイト……」。当時、学生の木曽川滑空場にかかる意気込みは目をみはるものがあった。

旧宿舎は伊藤氏から借りた時点から、合宿に適するように補修と改造を行ってきたが、収容能力も、女子部員急増の折からパンク状態であった。

また、整備地として永年利用してきた朝日新聞社八尾空港格納庫が、国の整備計画に伴って無くなった。整備基地は訓練に欠かせない。整備士養成にも必要である。新宿舎が完工するまでの間、訓練所近くの桑原昭二氏所有の倉庫を借用して講習会を続け、宿舎が満杯の時は南春寺住職松前秀雄氏のご厚意で本堂に寝泊りさせていただくなど、仮住いの日々だった。一方、東海関西両支部学生委員会が、56 年 6 月から積み立てた建築資金が、かなりの額に達していた。あらゆる方面から木曽川訓練所の新築が求められていたが、敷地の問題、整備場兼宿舎となるため広さの問題、農地から宅地への転用が困難であることがからんで、場所の選定に最も苦労した。これ以上伊藤氏の手をわずらわさないつもりであったが、結果的には再び伊藤氏にお願いし、伊藤氏の御家族に暖かい御理解を頂き、地元関係諸氏の御尽力によって、この場所に決定した。

設計段階では、学連理事竹中工務店に貴重なアドバイスを頂き、特に倉庫兼整備工場については田口教官の意向を取り入れた。施工にあたっては木曽川訓練所創設以来の協力者、水野組社長水野武夫氏に資金面その他で無理をお聞きいただいた。

訓練を中断することなく建築を同時進行させるため、旧宿舎を十分に活用した。しかも新宿舎落成後は、

ミーティングルーム兼食堂と事務所として改装し、今後も役立てていく予定だ。

新訓練所は、1 階が整備場にカーピットとチェーンブロックを備えて整備に威力を発揮する。また冠水時には緊急避難する倉庫としても活用する。他の訓練所に先がけて、悩み解消の水洗トイレになった。これは特に水野組社長の尽力によるものである。2 階は 30 名収容の大部屋と、今まで日陰の身であった女子部員のために、ゆったりした 12 畳の専用部屋、教官室、OB と家族のためのサロンを設けた。

木曽川訓練所は決して一日で成ったものではない。建築許可申請の書類作成のため、建設省関係、岐阜県庁、羽島市役所をかけずり回った学連職員、バックアップしていただいた朝日新聞社航空部員、建設のためこの機関誌に協力の広告をいただいた地元、北陸、中部、近畿各地の会社ならびに業者の方々、こころよく多額の寄付をよせて下さった中部精機株式会社社長堀田正夫氏、陰になり、日なたになりして物心両面の支援をして頂いた多くの OB 諸氏に、心から感謝をささげます。

木曽川訓練所の落成は、学連の新しい時代に向っての出発点である。ひとつの山を乗り越えたとき、安堵感からともすると心に張りがなくなり、事故が心配されると数多くの体験から、梅村学連専務理事が懸念しておられる。いっそう気持を引きしめ、よりよい訓練ができるよう、学連職員、教官、学生諸君が一体となって、確実に訓練を行うよう、努力を重ねたい。

これからが勝負です

東海支部学生委員長 名古屋大学 1986 年卒 坂野和弘

待ちに待った新宿舍が完成しました。木曽川滑空場開設 10 周年という区切りの年にこのような記念すべきことに携わった学生の 1 人として、たいへん嬉しく思います。1 年前、草木がおい茂る木曽川の河川敷を血のにじむような努力で切り開いた OB の皆さん、中にはほとんどグライダーに乗ることなくこの滑空場開発のみに力を注ぎ卒業されていった方も多いと聞いています。また新宿舍建設の為の積立を苦しいアルバイトから行って下さった OB の皆さん、そのほとんどの方は卒業されて新宿舍で宿泊される機会は少ないかもしれません。そのような多勢の OB の皆さんのおかげで今の新宿舍完成を迎えた木曽川訓練所が存在するのだと思うと、この道のりにほんの数年携わった学生の一人として感謝の念でいっぱいです。

さて、新宿舍は 1 階が倉庫兼格納庫、2 階が宿泊所 OB サロンとなっています。今までより収容人員が増し特に女子部員の部屋は、十分な余裕があり、これから女子部員の皆さんは、今まで窮屈した分ゆったりと休むことができます。そして何よりも格納庫が出来た事により、機体の緊急避難はもとより、機体整備のベースが訓練所と一体となった事が大きな進歩です。訓練で酷使した機体をここで整備しまた送り出すことが可能になりました。またあちこち転々としていた三等航空整備士講習会の会場もここに腰を落ちつけて、豊富な機材を用いて行われることでしょう。このように新宿舍は我々に大きな可能性を生みましたが生かすか殺すかは、今後の我々の努力いかんにかかっています。入れ物が立派でも中身が腐ってしまっただけは何にもなりません。今後はこの立派な宿舍に恥じないよう最大限の利用を考え、訓練に生かし、木曽川滑空場全体をより一層発展させてゆきたいと思います。また後輩諸君もともすれば見失いがちな先輩の御苦勞を思い起こし、自分たちの境遇に甘えることなく、無事故を守り、木曽川滑空場に脈々と流れる精神を引き継いでもらいたいと思います。

木曽川近代化にバンザイ！！

関西学院大学 1986 年卒 佐野俊明

新宿舍が完成してやっと木曽川も近代化されました。われわれ関西の人間もこれでやっとここでの合宿になじむことができます。近代的なスポーツにはやはり近代的な設備が必要だろうと思います。これで木曽川におけるみんなの生活もハイセンスなものになるでしょう。これらのことはすべて今まで O B の方々や学連関係の方、各大学の協力の結集です。皆さんありがとうございました。

カーテン 1 枚の旧女子部屋

関西大学 1986 年卒 工藤直子

ある 1 年生の女の子が、初めて従来の木曽川宿舍の女子部屋に入ってきて、「ヒエ〜〜」と叫んでしまいました。木曽川の旧宿舍は、農家で、障子がはずしてあって、ひとつの大きな部屋になっているので、女子部屋と一般の部屋との区別はカーテン 1 枚なのです。彼女は、これに驚いたのです。

われわれ木曽川の女の子は、着替えとか、寝る時とか、必要に応じてカーテンを閉めて、端を洗たくバサミでとめて、女子部屋にするのです。もちろん、カーテンが閉まっているときは女子部屋ですから、男の子も遠慮してくれますが……………。

カーテン 1 枚ということで、時には、目が覚めたら 頭が女子部屋からはみ出していたとか、逆に男の子が、朝気づいたら女子部屋に？？？という話を聞いたことがあります。

また、夏の暑くて寝苦しい夜、普通なら、うちわや扇子であおぐところですが、ここでは、足でカーテンをハタハタとやって、涼しい風を、ということもあったそうです。

カーテンの間から頭を出せば一般の部屋、という旧宿舍が私は好きです。しかし新宿舍も広がっていいと思います。



壁のある新女子部屋

宿舎資金積立てのとき

名古屋大学 1983 年卒 高橋慶衛

木曽川滑空場の新宿舎の完成が、間近かに迫っていると聞き、非常にうれしく思っています。本当におめでとうございます。

新宿舎建設資金の積立てを開始した当時の学生委員長が私だった、ということで原稿を依頼されたのですが、何しろ 3 年以上も前のことで、その積立てを始める際の経緯についての記憶も定かではないのです。そこで、委員長当時のノートを引っ張り出して読んでみると、何故かこの事に関しては詳しく書かれていないのです。単に、『昭和 56 年 6 月 6 日、宿舎積立金、一人当り 1 日 1000 円、1 合宿で 6000 円也』と書かれ、さらに横に、『原点にもどる。初心にかえる』と記されているのです。

かすかな記憶をたどると、それは確か、この様な事であったと思います。それ以前から、宿舎の老朽化、木曽川堤防工事により 2 年後ぐらいには宿舎の一部がけずられる等の噂があり、新宿舎建設は重要な課題の一つでした。しかし具体的な案はありませんでした。その後、何度か、学連の教官方と相談し、ご助言を頂いて、その日の支部委員会に提案することにしたのです。委員会では予想通り、反対・賛成の両意見が多数出され、いつになく真剣であった様に記憶しています。それもそのはず、年々上昇している合宿費が一気に 1 合宿当り 6000 円も値上がりするのですから。

主な反対意見としては、「何故この時期に始めるのか！」「6000 円は高すぎる！」「学連の援助はないのか？」等だったと思います。そして、それに対することが、先の『原点にもどる！初心にかえる！』ということでした。すなわち、学連の状態を考えると金銭的な援助は望めない。自分達でやるしかない。先輩達は大変な苦勞と努力をしてこの滑空場を開発した。そして今の我々はバグ一つで来れば、すぐ飛べるまでに整えられている。何か大切な物が失われている。原点にもどって自分達の訓練は他に頼ることなく自分達自身の手で行なわなければならない。滑空場を開発し、そこで飛ぶことなく卒業していった先輩達がいるのに、我々はそれでよいのか。今度は我々が新しい宿舎を建てるべきなのは……。その様なことで、どうにか宿舎建設のための積立てを開始することを決定したのでした。

また、木曽川滑空場を使用している関西支部の大学にもこの積立てに参加してもらうために関西支部委員会に出席し提案したところ、同様な意見が出されましたが、先と同じく関西支部においても同意を得て、木曽川新宿舎建設資金の積立てが開始されたのでした。最初の頃は不満も多々あった様ですが、今度の新宿舎の完成を聞くと、アルバイトを増してでもがんばった積立て開始時の OB 達もきっと喜ぶことでしょう。

ところで話は変わり、去りゆく旧宿舎についての私自身の個人的な思い出で恐縮ではありますが、書きたいと思います。一番記憶に残っているのは、台風のために滑空場が冠水するということで、急に数機の機体を分解することになったのですが、トレーラーに余分がなくなり、1 機を宿舎の中に入れることになって一緒に寝たことです。確か、機体は三田式だったと思います。冗談で「寝ぼけて羽布を破るなよ！」などと言いながら寝たことを覚えています。新宿舎には格納庫もあるそうで、このような体験はもう出来ないとは思いますが、新宿舎は今後、新たな訓練生の泣き笑いを見守ってゆくことでしょう。

最後ではありますが、資金積立てを決定した当時の委員会役員、各大学主将、ご助言を頂いた教官の方々、そして貴重なお金を積立てていった O B、現役の諸君に感謝します。今後の木曽川滑空場の、さらには学生グライダー界の発展を願いつつ終わりにしたいと思います。

ありがとうございました チョッケイさん



北尾直敬(きたなおゆき)さん

昭和 7(1932)年 6 月 12 日生まれ。昭和 27 年に同志社大航空部に入部。在学中に自家用免許を取得し、31 年には戦後の学生では初めての高松一徳島間 100 キロの単独飛行機曳航に成功するなど数々の記録を打ち立てた。卒業後の昭和 34 年に日本学生航空連盟に入り、木曽川訓練所長、教育訓練部長などを歴任し、連盟教官として多くの教え子を育てた。

54 年には曳航 1 万回、59 年には勤続 25 年で学連表彰を受けた。特に、東海・関西支部の訓練所となっている木曽川滑空場の開発では、国、自治体、地主らとの交渉を一手に引き受け、北尾さんの尽力なしでは実現できなかったといわれ、その功績は大きい。平成 4 年に定年退職した。その後も評議員を務め、学連の「ご意見番」として活躍した。「学連のためになることなら、どんなことでもやってやる。ためにならんことは、なんとしてもさせん」がモットーで、空を愛し、学生を愛し、そして学連を愛した一生だった。

1976 年 名大三田式Ⅲ型改1とみんな



写真は川田さんから

編集後記

今年春の指導員会議で 50 周年記念式典の担当を仰せつかり、同期の岐大 OB 山田さんと式典の準備を進めています。簡単なパンフレットを作ろうと考えているうちに欲が出てきました。50 年前の滑空場開発を諸先輩達とやり遂げた喜びとその苦勞を、現役航空部員諸君に伝えようと思いこの冊子づくりを進めました。最近専ら百姓仕事に打ち込んでおり、小冊子の編集という仕事は全く正反対の仕事で面白い反面、肩が凝ります。素人の企画編集ですから、誤字脱字や見難い所があると思いますが、ご容赦を。

ネタは方向舵と名大航空部誌“伊吹”から集めました。昔の記事をスキャンして画像を貼ると活字が小さく不鮮明で大変読みづらい。少しでも見やすくと思い、テキスト化できるところはテキストにしました。写真は昔の写真ほど解像度が低いので困りました。愛知県立図書館のマイクロフィルムを探しましたが、フィルムが溶けていて使えませんでした。

昔の写真が欲しいので、多くの方に情報提供をお願いしました。辻村さん、瀬瀬さん、山田さん、川田さん、濱さんありがとうございました。今日宮地さんから、昭和 49 年頃のスライドフィルムが“中の元宿舎”にあると情報がありましたが、今どきスライドフィルムを見るビューワーも近くに無いので悩んでいます。情報媒体の世代交代が速いので、古い情報が消え去っていきます。大問題だあ～。

2024.10.27

名古屋大学航空部 1977 年卒 都築位兆

追伸：この冊子のコンテンツを名古屋大学体育会航空部 OB 会 HP の“ライブラリ”の頁に載せました。

木曽川滑空場で飛ぶ若い世代の人たちに読んでもらえたらうれしく思います。

URL は、” <https://nagoyauac-ob.org/library.html> ”

2024.夏

新戦力草刈機ヤンマー27馬力 が来た



都築撮影

方向舵 90 号 1990 年から

