



## 「木曾川の河原にて」

機能組織学 教授  
木山 博資  
きやま ひろし

原稿の依頼を受け、大学時代の思い出は何だろうかと考えた時に最初に思い浮かんだのが、真夏の木曾川の河原で見た眩しいばかりの緑と空の青、夕方の木曾川の川面の輝きと美しい湾度の光景だった。

学部時代、私は大阪大学の航空部に所属していた。ほとんどの大学の航空部（グライダー部）は日本学生航空連盟（学連）に属しており、関西や東海地区の大学航空部が訓練のため頻繁に合宿を行なう場所が学連の木曾川滑空場だった。木曾川滑空場は岐阜県の海津町にあり、長良川と木曾川が堤防一枚で隣り合うあたりの木曾川側右岸の河原に、1 km ほどの長さで草地の滑走路があった。今でも中部空港からランウエイ 36 で離陸する時（北向きに離陸する時）、A の座席（左翼側）に座ると上昇中に木曾川の滑空場が左手眼下に探せる。

大学時代、大阪から木曾川までは、分解した機体を 4t トラックに乗せ陸送し、約 1 週間木曾川で合宿を行い、大学へ戻るといった生活が続いていた。名大から木曾川へは 1 時間ほどで行くことができ、名大の航空部を大層うらやましく思ったものである。貧乏学生にとって往復を繰り返すのは厳しいので、春休みには阪大・京大・名大となじみの大学の合宿を梯子して半ば木曾川の河原に住み着いていた。合宿中は滑走路から 4 km ほど北にある宿舎で寝泊まりした。6 時起床、即朝食（毎日ご飯に生卵とみそ汁のワンパターン）、ラジオ体操、滑走路までランニングという結構キツイ朝だった。1 発目を上げる（離陸させる）のが朝早いほど一日あたり飛行回数が稼げるのと（訓練は日出から日没までと決まっていた）、朝は気流が静穏で初心者の練習にはもってこいだった。宿舎は古い農家を学連が借りたもので、床一面に布団を敷いて雑魚寝だった。今から思うとかなり不衛生な環境であった。そういえばジョン・レノンの殺害のニュース（1980 年 12 月）が流れて来たのも木曾川の宿舎だった。グライダーの自家用技能証明（免許）の実地試験受験をめざす強化合宿のために木曾川滑空場に到着した時にラジオからニュースが流れて来て驚いた。

グライダーにはエンジンがないので、1 km ほどの長さのワイヤーの先に機体を連結し、ウインチを使って時速 90km ほどの速度でワイヤーを巻き取ることで、風揚げよろしく機体が上昇し 400m 位まで上がる。上がった所でワイヤーを切り離し、気象条件が良く上昇気流を捕

まえられれば 1 時間でも 2 時間でも飛び続けることができ、高度も 1000m 以上獲得することができる。条件が良く高度に余裕が有るときは、空からの養老山系・木曾三川の眺めは格別であった。上昇気流が見つからなければ 5 分程で着陸してしまう。滑走路に戻る高度をつねに意識しながら、操縦桿とラダーを操って滑走路に戻り着陸する。自家用免許の実技試験のため、失速や錐揉みからの回復操作、フォワードスリップなどの操作を、少々怖い思いをしながら繰り返し練習した。数ある大学航空部の中でも名大の航空部とは木曾川のみならず、福井空港や千葉関宿などで本当に良く合同合宿を行った。名阪戦や七帝戦では当然名大と競うが、当時名大には高性能の FRP 製の機体 ASW-19（ドイツ製）があり、阪大には旧式の羽布張りの機体 ASKa-8b（写真）しかなく。スピード競技では名大に絶対的なアドバンテージがあった。一方、弱い上昇気流で軽い機体有利な時はフワフワ飛べる阪大が有利だった。競技ではお互いにライバルとして三角周回スピード競技、滞空時間、指定地着陸などの競技に挑んだが、合宿中は寝食を共にしていたこともあり、夜宿舎へ戻ったときや雨で待機の時など、持て余す時間をとりとめのないことを話しながら過ごした。お互いのメンバーの気心も知り尽くした忘れられぬ仲間であった。今でも名大航空部の面々の懐かしい顔が当時のままで思い浮かぶ。

今、私は名大におり、木曾川へ行こうと思えばすぐにも行けるのだが、中部空港から飛び立つ時に A 列の座席を予約し、一瞬ではあるが空から懐かしの滑走路とその付近を飛ぶグライダーを探し求めることを密かな楽しみにしている。



1981年の七帝戦で競技出発前のパイロット確認写真