

オジン奮闘記

昭和39年卒 加藤 芳也

筆者は3年前翔友XⅡ号に、36年振りにもう一つの初ソロを実現する迄の奮闘をレポートされ、『36年ぶりにスタートラインに危なげにもう一度立っている。遠い遠い先に、アメリカ、オーストラリアが見えてくるかも知れない?』と結んでおられる。これは、その遠かった先を見事に手操り寄せた氏の努力の後日談である。翔友XⅡ号の記事を再読の上お読み頂ければ、筆者に拍手を贈りたくなること請け合いである。

初ソロ～免許取得

遠いセカンドソロ

長い休眠を経て飛行再開、初ソロに出してもらったのが98年1月。普通は度胸を着けさせるためにも続けて数回1人で飛ばせるらしいが、私の場合、主任教官の目からすれば、初単独はまだまだ早すぎたようで、その後主任教官がもっぱら後席に座り、来る日も来る日も基本操作のミスを指摘される。その昔、鉄五郎さん命名の「お天気屋の加藤」は依然「お天気屋」で腕固まらず、主任教官が後ろでじりじりしているのが伝わってくる。2回目のソロはなんと4ヶ月後となった。下手は下手なりに、何とか壊さずに帰ってくるだろうと、それから割合切れ目なしに単独に出してもらい、A章を取り直し、B、C章をクリアー。11月に漸く単座B4へ移行許可が出る。私にとって初B4はふわふわと軽く、舵の効きが良すぎて怖かった。がむしゃらにソロを目指し、単座を目指してここまで、ほぼ皆勤で通い詰め、この年、練習参加日数最多となる。毎日曜に加え、土曜も練習可能になってからは、毎土日。ここまで習慣化してくると、女房の方も洗脳されてきて、週末は晴れさえすれば、出かけるものと思ひこむようになってしまっていた。しめしめである。2人とも人

生後半にあり、丈夫な内にできることはやっておこうという考え方になっているせいもある。回数も増えてくると、滑空免許が視野に入ってくる。その昔、汗と涙で勝ち取った中級ライセンスでは飛べなくなっている。たまたま、その頃、メンバーの1人がハワイで免許を取得。彼がその「簡単さ」を吹聴する。その時点で彼の実力と我が身の非力を認識していれば、無謀にも「俺も」とは簡単に思わなかったであろうが、何せ、目の前に、にんじんがぶら下がると、後先を考えずに突っ走る性格。その気になってしまった。ハワイはAT[※]なので、事前に体験しようと明野でわずか4回、実際にAT中に触らせてもらったのは1、2回で、いざ、ハワイへ。このATに泣かされることになるとは、露知らず。(※註・AERO TOW 飛行機曳航)

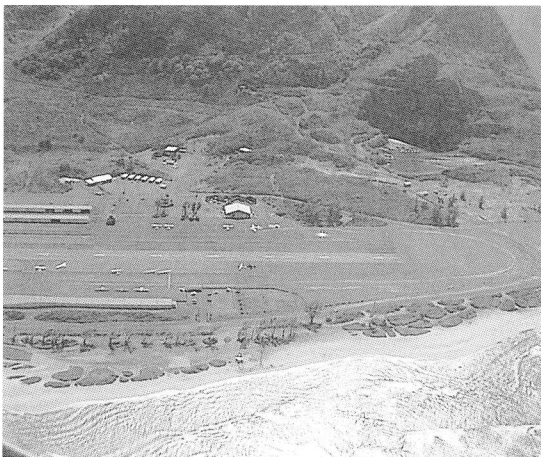
ハワイ受験

明けて、99年1月。4半世紀ぶりのアメリカである。寝ぼけ眼で降り立ち、レンタカーでワイキキのホテルへ、空港からいきなりハイウェイに乗る。これが怖かった。初めての右側運転、周りはビュン、ビュン飛ばしている。実際は100km位だから、暴走オジンにとっては大したスピードでないのだが、4車線もあってどちらが走行、追い越

しか分からなくなる。何とかワイキキ出口で降り、downtown へ、早速道に迷う。3車線もある一方通行の道へ反対方向から曲がり込んでしまい、正面を向いたら全線一杯に車がこちらへ向かってくる。あわてて、道路沿いの家のパークへ避難といった目に遭い、時差による眠さでボーッとなりつつ、漸くホテルへ。本当はオアフ島西北端の Dillingham Airfield 近くに宿を取りたかったが、折しもサーファーのシーズンで空きは無し。Soar Hawaii 紹介のワイキキ辺りで一番安いホテルから通うことになったのだ。翌朝、いざ飛行場へ。オアフ島の南端中央から北上し、北端で西へ。初日こそ、おとなしく走って、1時間強かかったが、3日目位からは4、50分に短縮。広々として走りやすいからで、スキンヘッドにグラサン、日本であれば他の車が譲ってくれる、一見してその筋と見まごう外見のせいではない。穏やかな起伏に富んだ広大なパイナップル畑、西側に連なる山々、抜けるような空、期待感に高揚し、走っていった。これから3週間もハワイに住み着くことになろう

とは思っていない。

Dillingham は東西に走る海岸線とそこから数百メートル引込んだ高さ300~600m程の ridges の間にある。私のいた間、風は大抵海から、北又は北東風だった。つまり、絶えず、crosswind で、10~30ノット。飛行場の東半分はパラシュート、遊覧飛行。西は2つの「グライダー屋」が商売している。商売のお目当ては、島内を廻ってくる観光客で、自分の方で飛んでもらおうと、争奪戦を始める。その遊覧飛行が優先で、こちらは朝から晩まで詰めていて、訓練を受けることになっていたが、客が入る度に割り込まれることになった。私の教官は Mary という白人のオバさん。さっぱりとした面倒見のいい人である。すぐに「肝っ玉かあさん」のつもりで Big Mama という nickname を奉った。訓練が始まって愕然としたのは、AT 離陸がうまくいかないことだった。滑走路海側の駐機場の Twin に乗り込み、翼端保持は無しで、ラダー左一杯、エルロン右一杯でスタート。翼端を浮かせ、AT 機の後ろへ左旋回よろしく回り込ん



でいきつつ、AT 機の真後ろ、滑走路中心に乗るようになる。ふぁっと浮いて5フィートの高さで付いていき、離陸したAT機にレベルトローで追随。ベテラン諸氏にとっては何でもないことでも、私には初体験。おまけに例の横風である。来る日も、来る日も横風。それも20~30ノットの日が結構あった。浮いた瞬間、あっという間に、山側へ流される。つい旋回操作で戻そうとして、後ろから手が入る。地面間近のバンキングは危ないというわけ。それではと、次は偏流を試みる。自分の感覚では45度以上の感じで、AT機が右真横に見える。更に海岸沿いに生えている木々に乱された風がぶられる。心臓もがぶられている。700フィート取った辺りでBoxの練習に入る。後流の中を下がり、ローターの位置へ。そこから四角形を描く。それぞれの角でうまく止まってくれない。自分の思う所で止まらず、行き過ぎたり、行き足りなかったり、散々である。離陸直後の横風対策にはちょっとしたウイングロー、追随中の位置修正は修正舵を使って、効き出したら、中立に戻し、戻し舵のタイミングをうまく取る。これだけのことを体得するのに、30回以上も飛ばされたらうか。加えて受験科目もどんどん増えてきて、プレッシャーは増すばかり。振り返ってみると、最初の頃のAT追随が一番の難物で、これだけで1日12回飛んだ日もあった。おまけにである。飛ぶだけではない。疲れて暗い中を飛ばして帰り、アラモアナショッピングセンターのべらぼうな規模の食堂街で、日本からの若いカップル達の嬌声の中、1人黙々とjunk foodを囓み下し、ホテルへ帰って学科の勉強である。分厚いTest Prepは日本では3分の1くらいしか目を通していなかったから大変である。夜はたっぷり時間があるだろうから、昼間は

実地、夜は学科と思ってきたのが誤算。あれこれ身の回りのことを済ませる頃には9時近い。零時頃まで、無理矢理詰め込んでバタンキュー。遅々として上がらぬ腕前にカリカリする一方で、最初は縮み上がったハイウェイをぶっ飛ばしたり、わざわざ可愛いウエイトレスに話しかけたり(英語の勉強のため)して生活し始めている自分に気が付く。試験科目も繰り返し練習し、学科もMary教官のprecheckを受けて、まあ受かるだろうということになり、ホノルル空港内の小さな飛行機会社でコンピューターテストを受ける。その都度、本土から問題を送ってもらおうと言っていたが、4択形式で終わるとすぐに結果が分かった。

迫る黒雲

ハワイに来て、11日目、漸く試験の日がやってきた。当日、早朝より風強く、時折、スコール状の夕立。つまりそれまでで最悪の天候。校長Markの受験前の早朝特訓が彼の遅刻と段取りの悪さでずれこみ、試験官を待たせてしまい、ハワイネイティブのビル・エノオカ試験官おかんむり。空は今にも泣き出しそう。Markが実地試験を先にしてくれるように頼むが聞き入れてくれず、paper work, oral checkから始める。口頭試問は相当に突っ込まれる。その内に又、雨が降り始めてきて、ひどくならないうちにcheckrideをやろうということになり、口頭試問中断。

雨の中、全天雲、水平線見えず。離陸滑走を始めて漸く、風防の雨が振り落とされ前が見える。何とか浮かすも5フィートを意識しすぎて押さえすぎ、接地してしまい又持ち上げる。定位置にびたりとは、ほど遠い状態で追随、高度を取った段階でboxを指示される。ローターから左角へ移る段階で、なかなか左へ行かない。どうやら右バン

クのクロスコントロールになっていたようだ。左上へよじ登り、右へ、なんとか box を終える頃、AT 機が banking をやりだすではないか。ハッと AT 機の前を見ると、すぐ前に黒雲が迫って来ている。すごいボリューム感。AT 機ばかり見ていて、その前を見ていなかったのだ。泡を食って離脱。AT 機が50度近いバンクを付けて、下方左旋回して逃げていく。俺もと、左の雲の端を目指して旋回に入れる。瞬間真っ暗。90度以上廻った頃、スポンと外へ。無意識に操縦桿を押していたようで、70ノット以上でしていた。

雨の中、周りは真っ白。ストールを指示され、普段は初期失速から始めているので、「初期失速か?」と聞き返すと、「ストール」と言えば、「フルストール」のことだと怒鳴り返され、ターニングストールをやれば、バンクがつきすぎ、スパイラルダイブに入ろうとする。スピードは安定しない。めためた、である。なんとかうまくいったのは着陸だけ。結果はやはり不合格。あれではと納得。天候を恨みたい気持ちを抑える。再トリアルの可能性を告げられ、一も二もなく申し込む。「このままで帰れるものか」である。次の受験は5日後。ひたすら練習。中に1日、風が特に強い日があった。Windsock が真横になってはためいている。ほぼ完全に真横の風である。駐機場から、AT に引かれて離陸滑走、その真後ろに付く前に浮き上がってしまう。そのまま左旋回の形で、真後ろへ。ウイングローを心がけ、定位置へ。科目をあれこれなし、第3で、slipping turn、アプローチで forward slipping、静かに戻して接線気味に着陸。Big Mama からお褒めの言葉。A walk in the park 「朝飯前さ」と口にでる。[Top Gun]のトム・クルーズのこの台詞を Big Mama は知らなかった。A

piece of cake の意味だと教えてやる。「お天気屋の加藤」、まさに絶好調の「上天気」である。慣れというのは恐ろしいもので、来る日も来る日も強い crosswind で飛んでいたら、いつの間にか横風への恐怖感は消えていた。

雪辱戦

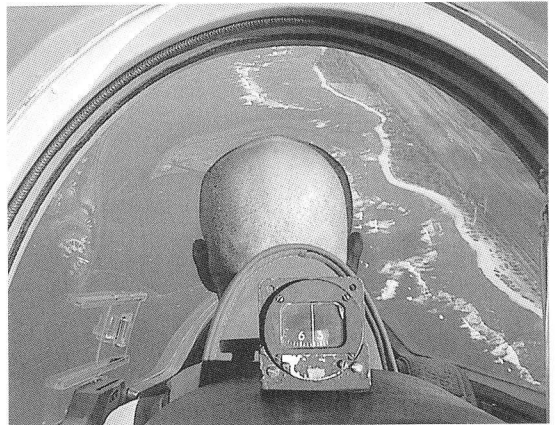
さて、再受験の日。晴れ、15~25kt。口頭試問も最初からで忘れかけていたことを聞き直され冷や汗。続いて checkride。1回目、細かいミスはあったがまずまず。2回目は予告付きの ropebreak。かなり低いところで切られ、nose down, release、そして full dive の段階でストーンと落とされ、あわててすくってなんとか接地。3回目、box を再度指示される。途中から、模範を見せてやるといわれ、「you have」。さすがうまいもんである。残りの科目を終え、ベースで slipping turn をするように指示され、その前に見ておけ、とお手本。今回は虫の居所は良いようである。ベースターンで少々粗っぽかったが slipping turn。直してアプローチへ乗ったところで、[Come up slipping]と言われ、forward slipping 指示と勘違いして、入れてしまう。「違う」と怒鳴られ、戻すが既にかかなり低くなっており、エンドの最初の矢印の辺りでフレアーに入れ接地。機体から降りた時点で[I'm gonna pass you.]と言われる。ただ、虚脱感。その午後遅く、アクロバットに出る頃になってやっと嬉しさがこみ上げてきた。宙返りの頂点から海に向かって突っ込みながら、「やったぞー」と叫んでいた。

ばかちゃん、5時間

翌朝、5時間滞空トライである。10時前に飛行場到着。誰もいない。自分で愛機 Twin 「Bravo」に水をぶっかけ、洗顔を済ませてやって、グランドボーイと2人で駐機場に引っ張り出す頃になっ



“I'm gonna pass you” “Thank you, very happy”



「やったぞー！」

て、Bog Mama 到着。「Be safe.」と一言、声を掛けられ、離陸である。自分の判断、自分の責任で飛びなさい、と言うわけ。カラッとして快適である。Ridgess の前縁上空2~300フィートを維持して往復を始める。最初の2時間ほどは ridgess の東端近くまで伸ばしたり、経路を南に変えてみたりして、リフトの良いところを探し、サーミングする。その内に東から積雲が一定の間隔でやってきて、吸い上げてくれ、3,200フィートまで上がったこともあった。2,000~2,500フィートでひたすら ridgess 上を往復。2時間を越える頃、下からATパイロットのアレンがハンデイトークで調子を聞いてくれる。心強い。3時間を越える頃になって、これはいけそうだと思えてくる。水を飲み、菓子パンを食べ、トリムを調整し直して手放して飛んでみたり、写真を撮ったり、楽しんでいった。4時間を過ぎる頃、東へ向かっているときにバリオが瞬間的に-10を指すほどの強烈な沈下に出会い、一気に2,000フィートまで落とされる。進路を変え、慎重にプラスを探して、何とか2,500迄

回復。後10分位の所でアレンが「もうすぐだよ」と呼びかけてくれ、自分の腕時計で5時間を漸く過ぎる頃、アレンが「やった」と告げてくれる。離脱時間との照合を要求して、納得。「降りる」と通知してから ridgess の最西端まで行ってみようと足を伸ばす。岬先端を海から見下ろして180旋回、向き直ってぞっとした。遙か遠くに滑走路がかなり浅い角度で見えている。斜め向かい風の中を帰らねばならない。70ktに増速、少しでも斜面風を利用しようと ridgess のすぐ脇を飛ぶ。Downwind 進入高度800フィートに100フィートを余して降り着いた。アレンの「おめでとう」に hug で答える。Big Mama がさりげない smile で祝ってくれる。ridgess の5時間なんて、この連中にとって何でもないことなのだ。

2回目のハワイ、1,000m

免許を取り、5時間飛び、アクロバットの世界をちょっと覗いて、岐阜で飛ぶ生活に戻った。5月になって滑走路工事のため、閉め出され、浜松の北、浜北市の滑空場へ遠征を余儀なくされたが、

週末は飛ぶという習慣は揺るがない。夏が近くなつた頃、女房殿が、自分ばかり良い思いをしているのは不公平、私もハワイへ行きたいと言い出した。観光の合間に飛んでも良ければと条件を付け、夫婦で最初の海外旅行とあいなった。この時点で腹に一物、いや二物あった。アクロバットと1,000mである。初日こそ、ワイキキ辺りを案内したが、翌早朝、早速通い慣れた道を Dillingham へ。Big Mama と再会を果たし、彼女を後席にチェックフライトへ飛び立つ。久しぶりに ridgess で滞空し、色々な科目をもう一度おさらいする。早めに切り上げ、ワイキキへ取って返してウインドウショッピングにつきあう。翌日、ループ、バレル、ウイングオーバー、スプリットSを習うが、なんとかものにできたのはループだけ。更に2日間、別な教官に教えてもらい、クローバーリーフやら、背面飛行の手ほどきを受ける。ロールを打って背面に入れていくのだが、自分で数回試みて、いずれも駄目。背面になりかかってそのまま宙返り状に突っ込んだり、背面で止まりかかって止まらず、ロールを打ってしまったり、散々だった。しかし自分の姿勢が3次元の中で絶えず変化し続けるのは快感だった。アドレナリンがわき起こり、体が活性化し、ハイになる。調子に乗って、ある時、垂直旋回をやってやろうと思いつき、後席に許可を取り、増速して右旋回へ。自分の感じでは90度バンクまで入れたつもりで当て舵（実際は80度位だったそうな）、その角度で旋回持続中に操縦桿を引きつけてみる。ぐっとGがかかって、旋回外側へ押さえ込まれる。降りてから、5Gを越えていたと怒られた。体重の5倍ものGだったとは思えなかった。Gに強いと言うよりは、バンクの初期変化が体感できないことから分かるように、

要するに鈍感なのである。一方、哀れ、女房殿は地上待機。周りから同情され、ジャパニーズスマイルでしのいでいた。いつまで経ってもうちの宿六は大きな子供だからという諦めの境地（すみません）。

1000mのトライ

最終日、それまで条件さえ良ければ1,000m以上上がってやろうと待っていたが、もう後が無くなり駄目元で飛び上がる。例によって ridgess 上を往復し、リフトの強い所を探す。離陸前のアドバイスで、ridgess の東端が一段と高い山並みに連なっている辺りに強いサーマルがあるとされていたので、徐々に高度を稼ぎつつ近づいて行った。やがてうまく行き当たり、時に+8位で上がり出す。センタリング技術など、その時も今もありはしない。ひたすらバンク一定、水平線上のノーズ位置一定を心がける。そのサーマル様のお陰で、一気に1,000mを稼ぐ。これなら十分と思えるところで帰投に就く。結局1,400m余り上がっていた。飛行場上空まで帰り着き、余した高度を頼りに、これが飛び納めと ridgess を背に海へ出ていく。ほのぼのと、ゆったり、しみじみと楽しんだ。

ワイケリー、'99冬'

オーストラリアで学連のしごき

「余勢を駆って」という表現がある。免許を取り、5時間飛び、1,000m上がった。今度は「距離」、という訳である。クロスカントリーのクの字位しか勉強してないのに、何とも無鉄砲な話ではあるが、仲間話を小耳に挟んで、よし、俺もオーストラリアはワイケリーへと決め込んでしまった。12月9日夜、寒風の中、名古屋発。一眠りしかかった真夜中過ぎ、ケアンズ着、降ろされる。シド

ニーまでの便を延々と待つ間、倦怠感募り、「おまえも好きやなー」と自嘲。シドニーからアデレードへ飛び、レンタカーで130km北東のワイケリーへいざ出発。迷いながら、なんとか市内を抜け、ワイケリーへのハイウェイに乗る。舗装は悪いし、片道1車線だが、左側通行なので違和感はなく、気分は楽である。予想通りの広さに半ば圧倒されつつ、夕方ワイケリー着。クリスマス休暇前であり、日本人は他に2人だけだった。食堂で話している時、内田教官が現れ、翌日曜日は外人教官と慣熟飛行を楽しんでもらい、月曜日に内田教官の

終える。

スピン、スピン、又、スピン

さて、翌日の内田教官のチェック後の講評。直線、旋回中の滑り修正不十分、速度ムラ、アプローチのオーバースピード、パス角の取り方、等々、全て合格点以下。それから回を重ねるにつれ、彼を一層苛立たせてしまったことは、スピードにせよ、滑りにせよ、「まあ、これくらいならいいか」といういい加減さであった。それと接地点に対するパス角の取り方で、1,200フィートのダウンウィンド進入高度に戸惑い、つつい寄せすぎて、パ



ワイケリー

チェック後、単座へ移行してもらいますと言われる。翌日、3回ほど地形慣熟をかねて飛び上がり、マレー河の泥水、様々の濃淡の薄茶やグレイの長方形からなる平らなフィールドを見下ろす。何とも愛想のない大味な大地である。Twin Astir などでまあまあ乗りこなし、接線気味ではあったが着陸もまずまず、単座への期待を膨らまして初日を

ス角が深くなってしまう。1日、2日で終わる予定のチェック通過がままならず、内田氏の言動に厳しさが増してくる。ハワイの AT、Box 訓練の辛さの再来である。加えてスピンのリカバリーがうまくいかない。ハワイでは左右旋転、背面越しのスピンを体験し、それほどの注意も無しにクリアできたのである。旋転を止めるオボジット

ら確認。ベースで偏流、アプローチへ入って、ダイブオープン、グーッと下がり出す。思ったより沈下が大きく、これはショートになると思い、悪い癖が出た。いったん閉じて伸ばし、レベルにする頃になって再オープン、この時点迄にスピードがやや抜けていたようで、続いてそろそろフレアーと思った瞬間、ふっと落とされた。多分同時に操縦桿を少し引いたらしい。ドーンと接地、飛び上がる。見ていた人の話では、その人が見上げるほどジャンプしたらしい。操縦桿のポンピングこそしなかったが、失速気味にドッスンと着陸。なんと壊さず、Hornetの脚の強さに感謝。

その後、余り良い条件に恵まれず、時間切れとなってしまった。オーストラリアを発つ日の早朝、というより真夜中午前2時過ぎ、アデレードへ。月明かりの中、黒々と恐ろしげに広がる大地、自分のヘッドライトが前方の闇に吸い込まれていく。時折、前方に対向車のライト、ポチッと見えてから、すれ違うまでの時間の長いこと。飛べなかった50kへの未練を友に帰国。

ワイケリー '00/01'

50kにとりつかれる

ワイケリーから名古屋へ帰り着いて、寒風を坊主頭に受け、現実に引き戻されて日常生活へ。そのまま年末の慌ただしさに巻き込まれ、流されてお正月。ほっとして風邪を引いた。熱を少々出して、何もする気のないまま浮かんでくるのはワイケリー。あのサーマルをつかんだ時、踏み出していればとか、あの日もっと早めに飛び始めていればとか、あれこれ脈絡も無しに思いを占領し、愚痴っぽく口からあふれ出す。とうとう女房殿のご託宣。「うるさいわねー、もういっぺん行ってり

ゃー」「しめた」である。

翌日早速しゃんとなって手続きに取りかかる。1ヶ月前と全く同じ手順で、中継地へ着く度、又来たぞ、とほくそ笑み、22日ワイケリー着。ブリーフィングルームへ顔を出すと、内田氏が関東から来た3人連れにオリエンテーションの最中、そのまま溶け込んだ。

翌日、条件は悪くなかったが、いきなり初日から50kトライをやる予定はなかったので、単座Astirで再慣熟飛行。浮けるだけ、浮いてやろうとサーマルを漁り廻る。3時間を過ぎる頃、催してきたので、いつの日か本番飛行中に済ますことが必要になるであろう時の為、持参の小便袋を試してやろうと思う。かなりの時間をかけ、あれこれ頑張ったが、脚を伸ばした姿勢と我がサイズのせいとかうまくいかないのである。そうこうしている内に、出発以来の疲れがでてきたのか、ジリジリ、コックピット内で焼かれたせいなのか、めまいらしきものを感じてきたので4時間余りで帰投、フレアーに入る前に接地してしまい3回ジャンプ。翌日から50kトライに出るように内田氏に言われる。

24日。準備を整え、宣言板も用意し、待ち構えるが、次第に雲が厚くなってきて断念。うっすらと雨が降り始める中、内田氏にリハビリを申し出る。雨の中離脱。なんと、+がある。1,500フィートから300フィート稼いだ。雨の中でも上がることもあるのだと楽しみながら、急旋回程度の科目をこなして着陸。舵の使い方が柔らかくなっていると褒めの言葉。そう言えば注意らしい注意を受けなかったのはこの時が初めてではなかったか。

雨模様で丸1日休息、明けて早速飛び出す。今

回は初日から風向は南よりに吹いていたので、50kの目標はほぼ真南のガルガ。初回から、3,000フィート位でコアを外したり、又は全く掴めずあっさり着陸したり、を繰り返して、いけそうな気分になれなかった。

翌日、やや南風が強くなっており、20~25ノット。飛行場近辺で4,000~5,000取り、南進するも、7、8キロ飛んだ時点で、3,000~2,000に落とされ、ウロウロしている内に風に押し返されて飛行場上空へ。又高度を取り直し、南進、落とされて、押し返される。繰り返すこと2時間40分。飛行場の周りにしかサーマルが無いような気持ちになってきて断念。

翌朝、ブリーフィングで条件は余り変わっていないと言われ、気持ちが萎える。それではと、外人教官にセンタリングのコーチを願い出る。1,000から1,500フィートの低いところでも、私には重いAstirを軽々とあちらこちらへ切り返して持っていく。この教官、必ずどこかでサーマルを捕まえられるという確信があるようで、飛行場周辺を飛び回っているとはいえ、1,000フィートを切っても帰ろうとしない。あれこれ教えてもらっている内に、ダストが舞い上がっているのをを見つける。そこへ持っていけ、と言われた時点で、ランウェイ南数キロ、高度は900。「帰ろうよ」と口から出かかるのを押さえてダストへ。手前で交代。渦を巻きながら、北へうねっていくダストに取り付いたと思ったら、バンク角を絶えず変化させながら、まるで蝶のように取り回し、あっという間に3,000フィート。あまりにうますぎて参考にならないと、内心ぼやく。

ギアダウン!!

せっかく習ったんだから、復習とばかり、単座

のAstirで、その日の飛び納め。離陸後まもなく強いサーマルにATが突入、グーッと持ち上がっていくのを目にする。引かれて入って行って、軽くなって上昇していくのを感じ、リリース、右旋回。その直前、高度計の読みは2,000フィートの筈だった。スポンと抜けてしまって、更に2回探って回ってみた。何か周りの様子が違って見える。低い。高度計を見ると500フィートを指している。2,000と読んだのは間違いで1,000だったのだ。飛行場へのパス角が異常に浅い、ほぼ水平に見える。ダウンウィンドへ向かって急旋回。誰かがダウンウィンドへの進入をコールし、piecart（ピスト）がそれに対し、グライダーが1機、低い高度で向かってくるので、お前はナンバー2だ、と言っているのが聞こえる。ダウンウィンド上、停止点を見える地点で高度は180フィート。ダウンウィンドに乗ってから、ピストが2回ほど呼んで何か言っていた。その何かが普段のやりとりで使う表現とは違い聞き取れない。ベースターンを早め、飛行場敷地外周あたりで、スピード、スピードと、唱えながら開始、そのまま180度旋回、アプローチへ入る。向き直った瞬間、無線が入る。「ギアダウン!!」。脚を降ろしていなかった。手探りして脚を降ろし、ロック。一瞬の間をおいて、姿勢レベル、フレアーに入り、最後の引き起こしも十分、ストールランディング。ギアダウンをコールしてくれた外人がニヤッと笑って、「You buy me a beer, okay?」と一言。何ダースでもおごってやるよ、と返して一件着落。

冷や汗たらたら、50k

翌29日、風は南、15~18ノット。サーマル予想は4,000~5,000フィート。おいで、おいでをしていた南の空の積雲も、昼前には消えてブルー。そ

の日の2回のトライはほぼ同じパターンで終わっていた。4,000くらいまで上がり、いざ南進。7、8キロ進んで、眼前に黒々とブッシュ帯が広がってくる頃までには2,500フィートくらいまで落とされ、お帰り。

昼食後、2時頃、駄目もとで飛び上がる。4,000フィートで南進して、午前中落とされた辺りでヒット、4,000まで戻す。「行ってまえ」である。黒いブッシュの上を飛んでいる頃、オーディオバリオが駄目になる。そんなに頼りにしてはいないとはいえ、嫌な気分である。「翼端がサーマルを教えてください」の教えを念じ直し、進んでいったが、高度はやがて2,500フィート。なんとか戻して、又4,000。このパターンを繰り返して、ガルガ10キロ手前で、ついにヒットせず、高度は1,500フィート迄下がってしまった。アウトランディングをコール。1,000フィートまで下がり、探してあった接地点を目前に、もう一度だけと、東西に走る木立の北側を狙ってみた。じわりとバリオがプラス。丁寧に旋回に入れる。数回転後、徐々に強くなり、+6位まで達した。なんとか3,000まで戻し、南進。「俺はまだ浮かんでいるぞ」とコール。「良かったね」と返事をもらう。ガルガのサイロはズーっと前から見えているが、直行はさせてもらえない。高度を失いつつ、懸命に翼端を意識して、弱い+にすり余ってサーマリング、揚げてもらって少し南進、を繰り返して、ガルガ手前5、6キロで漸くまともなサーマルにヒット、3,000まで上がってサイロの写真を取りに行く。サイロの南側に入り込みつつあるのを確認しながら数枚写真を撮る。嬉しさより、復路の苦しみへ思いが行った。案の定、帰路すぐに下がり始め、1,500フィートになってしまう。又してもアウトランディング覚悟

で、なるべく乾いて見えるパドックへ寄せていき、その北端に沿って東西に生えている木立に、2匹目のドジョウを探しに行く。「いた!」。なんとか2,500まで回復。以降まともなサーマルに恵まれず、1,700~2,500の繰り返し、しかしながら、追い風のせいで足は速い。往路の亀の脚が嘘のようである。飛行場16キロ手前で2,700あり、なんとかたどり着けそうに見えた。たぐるようにして直行、ダウンウィンド手前で2,000フィート。弱い沈下を利用して急旋回数回、高度処理、脱兎のごとく降りた。100キロ余の行程を4時間掛けて飛んだ。ホッとほしたけれど、正直、もうたくさんだ、と思った。



銀章ゲット!!

アウトランディング

翌日、天候は昨日とほぼ同じ。本来の予約機Hornetが戻ってきたので乗り換える。2回目、5,000位まで上がって、南東のWunkerを目指す。飛行場から15キロの地点で、2,700まで下がり、計算上はなんとか帰れる、と戻り始めた。沈下に入り、その中を60ノット位でだらだら飛んでしまい

落とされる。6キロ手前で1,500を切り始めた。飛行場は目前。弱いサーマルを捕まえ、半周プラス、もう半周マイナスの感じで回って、一度は1,800まで戻したが、やがて1,200を切り始め、アウトランディングコール。数回繰り返しても返事がない。朝のチェック時、マイクの接続が悪いのか、送信ができないことがあったのを思い返しても手遅れである。800でラストコールを入れ、グレイに見えていたパドックへ場周経路を取る。アプローチ後半、地面がうねっていて、やや登り勾配になっているのに気が付く。うねりに合わせ、やや引き気味に、波乗りをしているような感じでなんとか着地。降りて見回すと、なんと、すぐ東の固そうに見えるグレイブラウンのパドックはアウトランディングチェックで降りた場所ではないか。がっくりきた。

おそらく無線は通じていなかったと判断し、パドックの北端を東西に走るハイウェイまで歩き、飛行場方向へ歩きながら、まばらに通過する車にヒッチハイクを試みる。1台目、無視される。2台目、止まってくれた。親子3人連れで、後席の大きな西瓜をどけ、席を空けてくれた。二言、三言、乞われるままに日本語を教えている内に、飛行場脇へ到着。突っ切って、ブリーフィングルームへ行き、来たばかりの阪大の学生3人にオリエンテーション中の内田氏に報告。無線は、やはり、入ってはいなかったが、アウトランディングを目撃した車がわざわざ知らせに来てくれており、探しに行こうとしていたところだった。まずは順調にリトリブも終わったが、僅か6キロ手前でアウトランディングなんて、カッコわるうー。

残す所2日となり、サーマル予想は8,000~9,000。条件は尻上がりに良くなってきている。大阪の中

山氏に Duodiscus に乗せてもらって、200キロ程南東方面を飛び回り、東の州境迄行き、まっすぐ南北に走る境界の東側の黒々と延々と続くブッシュ帯に不気味さを感じたり、同じ時間帯に飛び上がった日本人の Discus と連絡を取り合って、途中で合流、しばらく編隊飛行を楽しんだりした。一緒に後になり、先になり飛んでいると、沈下帯、上昇帯に合わせて、それぞれが上下するのがよく分かり、“風を聴か”なければ、飛べないことを実感した。

最終日もサーマル予想は8,000。内田氏に金高度を勧められ、バロを積み込んでトライ。3回立て続けに失敗。いずれも AT 中、1,500~2,000で強いサーマルに入り、離脱するも、すぐに外してお帰りパターンである。後で外人教官に説明されたのだが、サーマル条件の良い日は、低いところではサーマルがしっかりしておらず、底部も高い。従って高めの位置でヒットしないと、うまく入り込めない、とのこと。本人は何か今日は感じが違うと思いながら、撃墜されていた。午後遅く、4回目、漸く捕まえて、上がった高度が7,200フィート。その辺りで外してしまい、2回目のワイケリーは終わった。

諸先輩から見れば、ほんの一步の50キロだが、私にとっては、遙かに遠い夏の玉水でプライマリーのゴム策を引いたあの辛さ、充実感に匹敵する。ただし、以来、クロスカントリー恐怖症から回復していない。

ミンデン、'00/05'

なんとかと煙は高いところへ上がりたがる

グライダーを再開して、まだソロにも出ていない頃、岐阜の教官に勧められて、ネバダのミンデ

ンのグライダークラブが売り出したブロック（前売搭乗時間枠？）を買ってあった。動機は、ミンデン＝ウエーブを利用した高度記録、である。その頃、クラブのメンバーがミンデンでダイヤ高度を飛んでおり、よし、俺もいつかは、という短絡思考である。ブロックの有効期限も迫ってきていたので、取りあえず予約を入れ、ウエーブに関する本を読み出した。ウエーブの取り付け方、ローターの怖さ等、読み進んでいく内、心細くなってきた。手強そうである。まあ、今回はミンデン視察くらいにしておこうと弱気になった。

5月下旬、名古屋を発ち、ポートランドからリノへ。「ソアーミンデン」のトニーが出迎えてくれ、ミンデンまでざっと40分のドライブ。途中、4月に日本人が1人、ダイヤ高度を果たしたと聞く。なんと同期の山田氏であった。747のパイロットの彼がダイヤを取ったのはつい最近なのかと思ひ、萎縮する。加えて、トニーによると、時期的にウエーブを発生する風が収まる頃になっているので、ウエーブ体験はできないかもしれないと言われ、残念なような、ほっとしたような気持ちになる。カーソンシティを経て、ミンデンへ。標高4,700フィート、空気の透明感が増し、広々と清々しい。西側に山塊、東は起伏に富んだ平原。大味なワイケリーとはひと味違って、しかも家並みがリッチである。国力の差を感じる。

そのビーチ、待ってくれ！

最初2日間、Grob 103 でチェックを受け、ローブレイク等をこなして、OK をもらう。ワイケリーの内田氏に比べてチェックが甘い。3日目、Baby Grob 102 へ移行。その3回目の午後の飛行時。ダウンウィンド進入コールを済ませ、アプローチに乗って前方を見たとき、ランウェイ横に併走す

るタクシーウェイを銀色の古い単発ビーチクラフトがやってくるのが見えた。私の接地後、離陸するものと思い、そのまま進入した。ビーチはタクシーウェイエンドで向きを変えてランウェイエンドに直角になり、そのまま進んでいる。当然、ホールドするものと思っていた。止まらない。そのままランウェイに入ってきて、私の眼前で背を向け、そのまま離陸滑走に移ろうとしている。その時私の高度は20m～30mもあったろうか。とにかくビーチを飛び越し、先に前に出られると判断した。ひょっとして追突されてはかなわないと、ビーチを飛び越えつつ、滑走路右端を狙い、軸線修正とほぼ同時に接地となり、軸線修正の必要上、遠前方を見続けていたせいで、なんとかうまく接地、スピードが弱まるのを待って、滑走路脇の砂地へ持って行った。ビーチはそのまま離陸していた。機体を取りに来たグラウンドボーイによると、私のダウンウィンドコールを聞いていないと言う。マイクが遠かったのではないかと言われた。アプローチでビーチを視認した際、再コールすべきであった。

ウエーブ初体験、レニーよこんにちは

その日の4回目、サーマルを漁りながら、飛行場周辺を飛び回っているとき、トニーが「ウエーブが出ているぞ」と呼びかけてきた。なるほど、西の山塊上空東よりに、南北にのびるレンズ雲、lenny が望見できる。てっきり同乗でウエーブ体験をさせてくれるものと思い、「帰る」とコールして降りてみたら、トニーはそのままウエーブへ入っていったらどうだ、と勧めたのだという。俺のヒアリングも大したことはないなと自嘲しつつ、マーティと103でウエーブ体験に飛び立つ。

AT 機に引かれ、南北にのびる lenny の真ん中、

下あたりを、風上側、西へ、ridgess 上空へさしかかる頃、バリオがぐんぐん上昇、+8を指す頃リリース、左旋回、南へ、ウエーブの幅を探る。非常に静かな中で、バリオが+2~+8を指し、ぐんぐん上昇。やがて上昇率が下がって0を指す時点で、北へ旋回、風上側を北上して、ウエーブの北限を探る。又、静かに上昇し始める。Lennyの風上側を折り返し往復する。ちょうど山塊と飛行場の間を南北に走るハイウェイ上空だ。本に書いてある通りのレンズ雲を間近にし、感激。18,000フィート手前まで上昇。酸素マスクを試してみる。



やがて風下へ向かい、lennyを背にする頃、-10の沈下帯に入り、その中でダイブを使って降下。9,000フィート辺りで沈下帯を逃れて、飛行場へ。ウエーブ初体験の感想は、ひょっとしたらいけそうだ、である。恐れをなしていたローターも大したことはなかった。飛行場からridgessの高さまで引かれている間、がぶられたが、ハワイの強風時経験したがぶり位の程度である。この日、18,000フィート以上、上昇する場合、開いてもらうウエーブ

ウインドウを、我々は飛行中に要請しておらず、事実その高度の手前までしか上がっていなかった。しかし、他の数機がその高度を越えて上昇しており、彼らは18,000を越える前にコールしてウエーブウインドウを開けてもらっていた筈であった。しかし、私はウエーブフライトを事務所が承知している場合、ウエーブウインドウを開けておいてくれるものと思いでしまった。この馬鹿な思いこみが掟破りにつながっていった。

4日目、午前中は10キロ範囲位で飛び回り、午後、トニーに、バロと酸素と積んでいき、金高度を狙ってみると勧められる。雲底が11,000位で、それより上にゆけず、断念。レンズ雲ができはじめ、もう少し待って見ろと言われ、待機するが、駄目だった。帰り際、駄目もとで、トニーにもう少しましな単座に乗せろと頼んだところ、しばらく躊躇の末、Discusに乗せてくれることになった。余り期待はしていなかったから、嬉しさと不安が相半ばだった。マニュアルを借りて帰り、その夜はお勉強。

5日目、待望のDiscus。乗りこなせるかなという不安を胸に、チェックをしていると、練習生に教えていたトニーも、わざわざ手を止めて見に来て、あれこれ念を押す。Baby Grobより、離陸滑走を難しく感じた。浮いてしまえば後は大差ない。ストリングをキャノピーに挟んでしまっており、滑りは自前の鋭い三半規管でチェックするほか無い。おとなしく舵を試したり、ストールに入れてみる。少し慣れたところで、急旋回を試みる。心地よい。回頭性がすばらしい。103、102の倍といえばオーバーだが、あっという間に方向を変えられる。ダウンウインドで、「gear down, gear down」と数回唱えて確認。アプローチでは、ダイブの使

用量が今ひとつ掴めず、足りないと思って、使いすぎ、ぐんぐん下がって、ほぼ全閉まで戻したり、散々だったが、フレアーもうまく決まり、中心線上に着地。心配そうに見ていたトニーから、「Beautiful」の声をもらう。更に数回、飛び上がるが、最初の接地がベストだった。

金高度

6日目、27日。午前が続いて、午後の1回目、飛んでいると、トニーから25,000フィートまでウエーブウィンドウを開いたから、「やるか」と言ってくる。ちょうど下がりかかっていたから、すぐに着陸。Baby Grob に乗り換えていけ、と言われる。トニーの大事な Discus は使わせてくれないのかいなと思ったら、さに非ず。顔にぴったり合

う酸素マスクが Discus では使えないからだ。ランウェイ横で、そのまま、薄着のまま、乗り換える。AT 機のパイロットが、そんな薄着でいいのか、と言ってすぐ、25,000までなら、いいだろうと言いつつ直す。彼にウエーブに入ってからリリースのタイミングを無線で指示してくれるように頼んで離陸。がぶられながら、ridgess へ向かい、9,000辺りでリリースを指示される（実際は10,500だった）。その日は全くのブルーでレンズ雲は無し。南北に飛び始めたが、+2位で始めたのがやがて0、更にマイナスになってくる。不安になってきて、思い切って西へ、ridgess の方へ寄せてみると、上がりだした。その地点上で南北の折り返しを始める。+4～+8で上空へ、高度計の長針がゆっく



20,000FootからのLake Tahoeの眺め

りと確実に動いている。静穏、滑らか、非現実的。空の青さが増してきて、ridgess の西側の南北に長い Lake Tahoe が眼下に広々と滑り込んでくる。その北、南、西に延々と連なる山々。「すげえー」と声に出し見惚れていた。高度計の読みがよく分からなくなってきた。長針と短針の指している示度があまりに普段の読みと違うので、頭が信用しないのである。何度も見直して、20,000フィートを越える辺りで、3,000mはやったと思う。この頃までに上昇率は徐々に下がっており、+2位になっていた。キャノピー越しに陽の当たる上半身は大丈夫だが、膝から下が寒い、特につま先の感覚が無くなってきて、痛いような気がする。靴の中で指をもぞもぞ動かしたり、胴体を蹴ったりするが効果無し。トニーが2、3回高度を聞いてくる。25,000を越える辺りで、バリオはゼロ、でも、5,000mも取れたのではと思う。トニーに連絡、もう上がれない、と言うと、適当に楽しんで帰ってこい。と言われる。寒さも寒し、トイレにも行きたいし、帰ることにする。風下に向かい、沈下帯に入り、ダイブ全開。旅客機から見下ろしている高度感である。左右にフォワードスリップ、それぞれ長い間入れっぱなし。バリオの針はマイナス10を越えて張り付いている。スリッピングターンもまじえてひたすら降下。あんなに降りたかったことはなかった。10,000フィート辺りからridgess 越えのローターに入り、がぶられだし、ダイブを閉じて、沈下に任せる。ダウンウィンド上でもタービュランスにあおられる。スピード、スピードと声に出し、60ノットを保持、なんとか無事に着地。

事務所でバロを見たトニーが、3,000mは固い、と言って、調べてくれる。その結果、5,000mの記

録には500フィート足りないと言う。離脱高度を実際より低いと思いこんでいた。しかし、あれ以上は上がれそうもなかったから諦めはついた。その夜、数日前に飛びに来て、仲良くなっていたカナダ人のおじさんとフランスレストランへ。ワインが廻るにつれ、3,000m記録が転がり込んだ嬉しさが高まってきて、ハイになり、自分でも呆れるほど滑らかに英語が口をついて出始め、その日までの聞き役が攻守逆転、喋りまくった。

ど沈下の中を帰投

7日目午後2時過ぎ、ウエーブ再挑戦。離陸後、高度を上げ、ridgess に近づくとつれ、がぶられだす。ひねり上げられ、ひねり下げられ、その都度、索にたるみが発生し、次の瞬間、ピーンと索は張り、ぐいっと機首を持っていかれる。AT 機の挙動で、風のあおりを予想し、身構えこそするが、自分の腕前では直しきれない。左旋回中のある一瞬、AT 機が、ふぁっと沈んでいくと見えた次の瞬間、自分が前に出て、AT 機の右に並んでおり、つかの間、編隊飛行。両舵を軽く右へ取り、ただ待つのみ。AT 機が力強く前に出て、索が強引に私の機を真後ろに着ける。ここで切れてもランウェイ迄は5、6キロ、何とかなると思っているし、なぜかロープの強度に絶対の信頼を置いていた。11,000くらいでリリース、+4だった。そのまま風上へ進んでいっても上がらない、北へ90度変針。ridgess へ寄せたり、離れたりしても徐々に下がっていく。上空は全くのブルー、遙か北東に二次波の存在を示すレンズ雲が見える。飛行場北西の、ハイウェイから Lake Tahoe へ続く峠道の上空辺り迄来て、機首を返し、南の飛行場を見る。ほぼ10キロ強。遠くて、低い。やばい、と思い、引き返すことにする。南南西の飛行場へ向け、ridgess を

離れるにつれ、沈下が増す。マイナス4から8へ。ridgess 風下の沈下帯について読んではいしたが、恐ろしい沈下である。前の日は高空から下がってきたから、同じ沈下率でも、対地的にさほど感じなかったが、今回は地面が迫ってくるのが実感できる。マイナス6~8の中を、増速、一目散である。南北方向の滑走路へ進入コールをする地点が漸く間近に迫り、ほっとする。場周高度1,200に対し、着いた時点で1,500。西からの横風で、吹き流しは滑走路にほぼ直角、やけに長く見える。21から降りるべきであったが、高度に自信がないので、そのまま横風着陸。接地直前、機首が左へ取られていく。右を当て、フレアー。スピード殺しきれず、軽く1回ジャンプ。地上滑走千鳥足。反省、なまじ、その前に2回すんなりウエーブに入れたので、今回も何とかかなと思ったようだ。素人は怖い。

ちょんぼ、幻のダイヤ

8日目、依然、西風強し。午後、Discus から102へ乗り換え離陸。酸素もたっぷり補給、準備は万全と思い、飛び上がって、又しても、又しても、ストリングをキャノピーに挟み込んでしまっていた。Discus も入れて、4回目。相変わらずタービュランスはきつい。でも慣れは恐ろしい。こんなものかと思っている。でも、一度、ひやっとした。猛烈に放り上げられ、その一瞬後、吹き下ろされたとき、ロープが鞭のようにしなり、その撓りが、生き物のようにロープを伝って駆け下り、キャノピー直前をピシリと叩いた。今回は別なトーパイロット、ジョージが翼を振ってリリースタイミングを教えてくれ、まだかなり、がぶられていたので、そのまま風上へ前進、ローターの前の部分のリフトをさぐり、西へ出たり、風に押し戻されたりしている内に、南北に走るハイウェイの少し東

辺りから、ゆっくりプラスが持続し始める。再度、風上へ戻っていくと、沈み始める。プラスの始まった辺りへ戻り、上がり始めるのを確かめて、その位置から南北へ、折り返し飛行を繰り返すにつれ、ゆっくりプラスが増し、+4になって安定。半信半疑ながら、ウエーブに入ったと思う。時折、+6~8になるときもあるが、+4を中心にして上がっていく。前回に比べ、リフトが弱い。東西にずらしてみても+4が最高になってきた。15,000辺りで+3、20,000位でトニーのコールが入り、状況を聞いてくる。上がらないと言うと、10分も経てば、もっと上がると言う（この時点で、25,000フィートを越えるのであれば、その許可要請が必要と言ってくれていれば）。なんとか25,000フィートに達し、前回の金高度のこともあるので、26,000は欲しいと、+1か2で頑張るも、27,000で頭打ち、あちこち探しても、それ以上上がらないから帰ると告げると、25,000以上のウエーブウインドウのオープンは申請していないから、すぐ降りろと言ってきた。掟破りである。後で冷静に考えれば、パイロット側が事前申請すべきが、理の当然なのだが、それまでの数回の飛行では、事務所側で事前に開けておいてくれたので、今回も、と思いこんでいたのだ。降りてみると、雰囲気は冷たい。リノへ行き来する定期便との衝突の可能性、それが必然的に Soar Minden の有するウエーブウインドウ権の剥奪につながり、商売に大きな損害を与えることになるからだ。こちらもその時は少々頭に血が上っていたから、ウエーブウインドウに関する事前のブリーフィングが無かったことを指摘、その非を認めさせたが、やりすぎであった。かくて5,000mの記録は認められず、やけ酒



25,900Feet、バリオ±0

となった。

苦勞のダイヤ

9日目、朝から風が強い。案の定、事務所へ着くと、トニーが、ウエーブが出ているから、飛ぶか、と言う。気持ちを切り替えて応じ、出張から帰って、翌週アクロを教えてくれる予定のアンドリューから、今更何をと思いつつ、ウエーブウィンドウのブリーフィングを受ける。通算5回目のウエーブフライトになって、ウインドウの範囲がどうか、位置がどうか、言われてもしっくり来ない。1回目、ウエーブ進入の合図をもらって離脱した地点から、もう少し風上へ伸ばすべきであったのを、そのまま南北の折り返しに入れてしまい、下がる一方となり、10キロ風下のランウェイへ舞い戻る。

そのまま再離陸。7,000を越えた辺りからのがぶりはそれまでの最悪だった。乱流に入ると、踏ん張っている両足もろとも浮き上がりそうになる。ドンと来て、中の物が散乱し、床のゴミが目の前

に固まって浮かび上がってくる。右ポケットに入れてあった1リットルのペットボトルが飛び出し、キャノピーの内周にきれいに沿って、回転しながら廻り落ち、そのまま後部へ吹っ飛んでいった。後で気が付いたが、バッテリーを固定するベルトが外れかかっていた。AT機にゲーンと近づいていって、ロープが見えなくなった。このたるみが張り切って、ぐいっと引かれるのが予想でき、身構える。頭がのけぞるほど引っ張られる。慣れとは恐ろしい。切れるなどとは全然思っていない。修正努力などとっくに放棄して、ひたすらお任せである。ぐいぐいと引っ張ってくれるAT機が頼もしい。風上へ向かい、リリースのコールを聞いて、10,800で離脱（後で上空で確認）。そのまま上昇していく。うまくいったようだ。バリオが下がり出すところで南へ緩旋回、南北への折り返しに入って、強い所を探る。やがてぐんぐん上昇を始め、+8~10に達する。しばらく平穏、快調な上昇を楽しんで、18,000位まで上がり、+4位に上

昇率が落ちだしたのが20,000フィート位。その先のウエーブウィンドウが気に入り、事務所を呼ぶと、18,000フィート以上にまだウエーブウィンドウを要請していないから、18,000以下に降下しろ、と言ってきた。どうやら、この日、ウエーブトライに飛び上がったのは私が最初で、従って、18,000を越える手前で、ウインドウオープンを要請すべきだったのだ。それをウエーブトライに上がった時点で事務所が要請してくれたものと思いきこんでいた。それまでのウエーブフライトでは、事務所が先に開いておいてくれるか、私より先に飛び上がったパイロットが要請済みであったのだ。いずれにせよ、上限高度を越えようとする、又はウエーブウィンドウを必要とするパイロットが要請又は確認すべきなのだ。さて、指示に従わないわけにはいかない。泣く泣く、ダイブを開き降下。「下がった」とコール。しばらくして、25,000フィート迄ウインドウオープン、と言ってくる。+3~4で再上昇。23,000位で、27,000までのウインドウオープンを要請。しばらく待て、と言ったまま、梨の礫。延々と待たされる（着陸後、聞いてみたら許可が出るまでに20分余掛かったそうだ）。とっくに膝から下は冷え切っていた。昨日の今日のこと故、今回は持参した冬物の長い靴下、アウターパンツ、ジャンパーと、冬装備なのだが、足先は痛いほどに冷たい。更に困ったことに大分前から尿意を催していた。風下に寄りすぎたのか、上昇率も落ちている。その内に尿意耐え難く、仮に今すぐ降りても、下まで保ちそうにないように思えてきた。それまでの記録狙いはせいぜい2時間半程度が最長で、なんとか我慢できたから、尿袋は今回持ち込んでいない。何か、代用品は？あった。酸素マスクを入れるビニール袋が

あった。もぞもぞと準備する。寒さ厳しい高空の中、お察しの通り、哀れ、我が息子は、あらん限り表面積を少なくしている。詳述は避けるが、案ずるよりなんとかで、割合うまくいき、量の多さに驚く。ほっと、袋を持ち上げてみたら、なんと、ぽたりと滴が落ちた。袋の上の方に、擦り切れてできた小さな穴があったのだ。吊り下げて持っているわけにもいかないので、小窓から外へ。そうこうしている間に高度は下がり、20,000フィートまで落ちていた。すっきりしたお陰で、やる気を取り戻し、風上、風下と探してみたが、+0か1。コンピューター制御のエンドレス天気予報を無線で聞いてみると、山塊にほぼ直角に吹き上がっていた風が、南よりに変わっていた。風上に、山塊に対し、やや斜めに軸線を合わせ、進んでいった。これで駄目なら諦めざるをえないと思っていた。山塊上空に達する頃、じわりとバリオが動き出した。+3から4になり、丁寧に南北に折り返す。25,000に回復するまでの長かったこと。しかも上昇率は落ちて27,000に達する頃には+1がせいぜいだった。それ以上のウインドウオープンを要請する気力は無く、事務所に離脱高度を問い合わせ、廻らない頭で数回計算、5,000mは何とかなりそうと思えた。つま先の痛寒さに帰心矢のごとし。風下に変針、シンク帯へ。21滑走路を選んで着陸。滑走路脇がクラブの機体置き場になっており、機体の外へ出た。自分の液体の跡が気になっていたのである。隠しようもなかった。小窓から胴体後部へ一直線に一定の幅で歴然と残っていた。やがてやって来たグラントボーイに、にやにやされながら、後始末。事務所のサンデッキで、つま先を暖めている間に、アンドリユーがバロを調べてくれて、5,000m、OKを知らせてくれる。3

時間と5分。無理矢理、爪を立てて這い上がった27,000フィート。ただ、ただ、気持ちが疲れていた。

単独アクロ

5月31日、10日目。昨日までと打って変わって calm である。今日は、来る前から楽しみにしていたアクロが習える。ハワイで免許を取った後数日、loop, barrel, clover leaf, inverted, wingover (stall turn) 等を経験し、loop と barrel 位は、機械的にせよこなしていたので、期待していた。アンドリュースにレクチャーを受け、一緒に103で飛び上がる。飛行場北側の空域で、アクロ開始を宣言、loop から始める。南北に走るハイウェイが、良い参考目標になり、難しく感じない。Clover leaf に移り、お手本に続き、やってみるが、90度右方向へのひねりに入るタイミングが遅すぎたり、早すぎたりして、なかなか角度が決まらない。最後は背面である。ハワイではロールを打って背面に入れたが、彼は宙返りのトップで、そのまま背面に入れるという。彼が入れた瞬間、床のゴミ、砂が文字通り降ってくる。鼻に入ってくしゃみが出そうになる。背面に入ったところで、「you have」、まっすぐ飛べと言われる。ノーズと水平線の位置関係が定まらない。ぐんぐんスピードが乗ってきて、彼に取られて、ロールバック。帰る途中で、酔ってないかと訊かれるが、快調そのもの、体中にアドレナリンが駆けめぐり、高揚している。午前中、もう一度トライ。主目標と副目標が見えてくると、clover leaf が決まりだし、楽しくなる。昼食後、腹の中身がしっかり落ち着くようにと休みを延ばし、2時過ぎ飛び上がる。今度はアンドリュースが自分の routine (科目の組み合わせ) をデモするという。曳航途中強いサーマルにぶつかり、切って上

がれと言われ、離脱するも、すぐ外してしまう。ダウンウィンド進入高度より下がりだしたら、代われと言う。飛行場上空で粘ることしばし、弱いリフトが見えるかのように、深いバンクで微妙に位置を変え、たぐっていく。うまい乗り手に変わってもらって、生き生きと走り出した馬のように、飛び上がりだした。やがて、8,000フィート。一通り、連続技を見せてくれた後、低くなって着陸すると、自分は後席からさっさと降り始める。こちらははまだやる気だから、そのまま座っていたら、1人で行ってこい、と言われる。口からは「Sure, OK.」とすぐに出たが、内心、ウッソー、ホント?と思っていた。連続で loop, hammer head, clover leaf をやってこい、と言う。Hammer head はまだよく分からない、と言うと。じゃあ、loop と clover leaf を連続で、となった。用意をしていると、又、寄って来て、loop だけにして、しかも連続ではなく1回、1回独立させろ、と言う。どうやら心配になったらしい。1人で曳航されながら、1人で宙返りがやれる、とニヤついていた。アクロをやるぞ、と宣言し (clearing turn をするのを忘れていた)、南北に走るハイウェイに沿わせて、1回目、トップを過ぎて、地面が視界に入ってくる。ノーズがきちんとハイウェイの線上に乗っていく。「よーし、よーし」と口に出していた。直して、しばし直線飛行。2回目もまずまず。高度はまだまだ余裕があるようにも思えたが、大事をとって、降りてきた。アクロは気持ちを高揚させ、体を活性化させるようだ。場周経路の各旋回もスパッと決められる気がするし、着陸進入時も前がよく見える気がする (そうゆう気がするだけだ、という岐阜の教官連の声が聞こえる)。とにもかくにも、1人で宙返りをやった嬉しさでビー

ルがうまくいった。

6月1日、最終日。ウエーブシーズンの終わりを告げるかのように、穏やかな空。前の週、5日ほども続けて風が吹き、ウエーブができたのは、この時期としては珍しいと周りが言っていた。トニーによると、この10年、6月1日を境にぴたと風が収まってきたそう。してみると、どうやら運が良かったらしい。

午前中、Discus 乗り納め。大したサーマルに恵まれず、昨日の興奮の余勢を駆って、急旋回を楽しむ。昼前に、用事を済ませたアンドリューがやって来て、アクロ再開、同乗で2回。今回は習った科目を連続でやる練習をする。一通り終わったら、「I have」と言われ、背面状態から、急角度にひねられ、直して見ろ、と渡される。直すと、又、操縦交代、背面から違った姿勢に放り込まれて、「You have」。3回目はスピンに入れられ、3転目になっても直しきれず、取られてしまった。様々な異常姿勢からの回復を試されたようだ。着陸も更にチェックが入り、ダウンウィンド上で、30Rに降りろ、と指示される。30Rは30のすぐ横に平行する曳航機用のダートで、4、5mの幅で30のエンドから始まり、2、300m程で30に繋がっている。両側は背の低いブッシュが生えている。当然、上から見ると、細い。でも、その時の「加藤さん」はアクロを終わって、アドレナリンが満ちあふれている別人である。結構うまく降りてしまった。2回目、ダウンウィンド半ばで、30を見ると、グライダーが1機、フックアップに入ったところだった。アプローチに入る頃には離陸し終わっているように思えたが、ためらわず、30Rを選んで降りた。アクロの高揚感のなせる業である。そのまま単独でいけ、と言われ、loop と clover leaf をセ

ットにして、別々に2回やってこい、と指示される。Clover leaf が割合うまく繋がってできた。ひねるタイミングとか舵の入れ具合が対地的にできるようになったように思える。降りてきて、アンドリューに、どうだった、と訊くと、客が来て事務所へ戻っていたから見ていない、と言う。なんとまあ、大らかな、と呆れ思う。もう一度行ってこい、となって、今度は loop, clover leaf, hammer head のセットで2回ということになった。初回、clover leaf 迄はうまくいった。Clover leaf の4つ目の葉を描き終え、引き起こしから、垂直に上昇、右ラダーを蹴るタイミングが遅れた。トップから右へノーズが向かう辺りから、かぶりだしてきて、宙づり。さてどっちへ持って行かれるのか、嫌な気分である。失速気味になって落下。2セット目は hammer head は外した。さすがにこれだけ飛ぶと、気持ちに体が付いていかない感じがして、打ち止め。傾く陽を浴びて、坊主頭と鯨のように細い目を輝かせ、私のミンデンは終わった。



筆者のアルバムから



ミンデン	ミンデン
	ワイケリー
ワイケリー	ミンデン

「何とかなるさ」

昭和49年卒 宮原幸春

昭和49年卒業の私にとっては、同志社大学（いや同志社大学の航空部）での現役時代の思い出は、50歳になった今でも鮮明です。当時も色々な大学生活が有ったと思いますが、私にとっては航空部だけだったと思います。

4月に入部させて頂き（?）、グライダーに乗って遊べるし、また体育の単位ももらえとは、何といいクラブだなと、軽い気持ちで入部したはずです。一応、工学部の私にとっては勉強が主力のはずで、クラブに入っても勉強とクラブを両立し、理想的な大学生活が送れるとの思いでのスタートでした。

6月12日から5日間の、福井の春江・福井空港（空港とは言っても、1日2便のYS-11?だった様に記憶しています）での新人合宿は強烈でした。合宿所は2階建てのプレハブで、トイレは空港事務所の共同トイレを使用させて頂きました。朝まだ暗い4時に起床して機体、機材の準備を行い、1日に1～2回搭乗させてもらう為に、当時は自動車曳航の時代でしたので、ランウェイの着陸地点に待機し、グライダーが止まるまで翼端をおとすなどの諸先輩からの命令で、一生懸命走りました。これを朝の日の出と共にスタートし夕暮れまで、途中休めるのは、2便の定期便の時と、交代で採る昼食の弁当の時ぐらいでした。先輩が滞空された時は、大変うれしかった事を憶えています。

2回目の合宿も同じく福井。3回目の合宿は6月27日から7月4日迄の、初夏の富山空港でした。合宿所から神通川の河川敷にあるランウェイのピストまでのランニングは相当こたえました。なにせ入部して買わされた「紺のつなぎ」でのランニング。「紺のつなぎ」が白く塩を吹いたのを今でも憶えています。8日間の合宿中風呂は3～4回、

それもほとんどつかうだけ。Y君と合宿所の前で夕日を見ながら、「何とかなるさ」と励まし合った事を思い出します。

9月20日の事故から翌年の5月迄の休部。飛べる様になってからは、ようやく飛べるんだという喜びも有り、大学の勉強もそっちのけで、他大学の合宿にも参加させてもらい、搭乗回数を稼ぎました。その甲斐あって何とか3年生の5月13日に、飛行回数102回で初ソロにこぎつけました。飛行回数112回では、北尾教官に曳航してもらっての飛行機曳航での初ソロも出来ました。130回目に妻沼にて25分の滞空も出来C章。3年生の時のH23-Cでの全国大会への3年ぶりの参加。他の高性能機をさしおいて、一番最初に高度を獲得、距離競技で1番目にスタート出来た時の優越感。何回も辞めたいと思った危機を乗り越えての、今から思えば一番楽しい経験をさせて頂きました。残念ながら、4年の時の思い出は、あまり有りません。

思い付くままに航空部での思い出を振り返ってみました。何と言っても、普通では経験出来ない合宿を経験し、グライダーの楽しみを少しでも経験出来た事と、真の友人を作れた事と思います。今でも、時々会う友としては、同期の内田、橘それとYです。昨年のゴールデンウィークには、内田（当時、ケニア・ナイロビの東京三菱銀行の出張所勤務）の誘いで、同期の中村、Yと私でアラブ首長国連邦・ドバイ経由でナイロビへ行き、サファリ旅行を満喫して来ました。サファリ旅行中に見た夕日と、富山での合宿中に見た夕日がダブってしまいました。

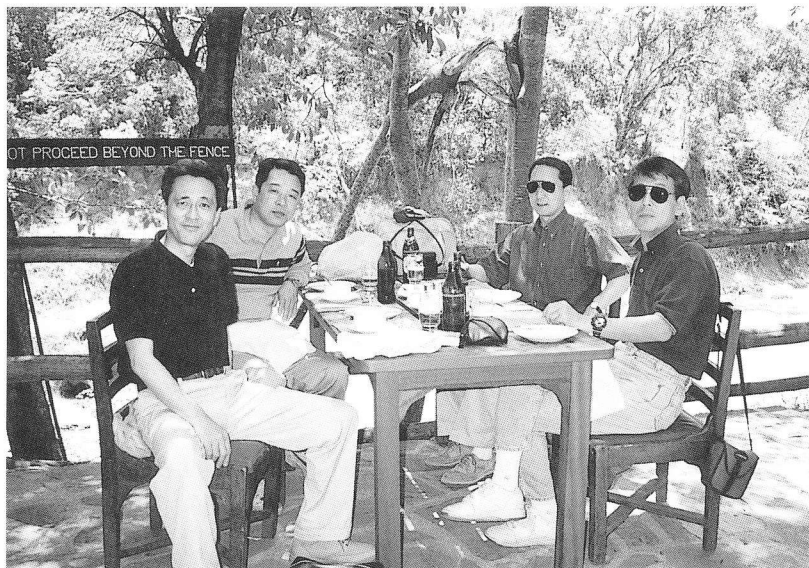
ところで、Yとは私と同郷の福岡の出身で、航空部に入部したのが初めての出会いで、2年?の

頃交通事故を起こしてしまい、途中退部しましたが、それから他の同期の皆と同じ気持ちで付き合い合える友です。Yは現在、雪印乳業・本社営業部の部長であり、一昨年には奥さんをガンで亡くしてしまいました。でも明るく、逆に単身赴任の私

の事を心配してくれる位で、感謝しています。

昭和49年の同期は、入部した時は、20人弱いたと思いますが、4年まで一緒だったのは8名です。8名とY、今まさに「何とかなるさ」の心境の真っ最中です。

ナイロビの休暇



左より 中村洋一郎 筆者 横手(退部) 内田正人

我が青春の回想録

平成7年卒 上田浩亮

先日一通の手紙が届いた。何とそこには「翔友原稿のお願い」と書かれているではないか。決してエースパイロットなどではなかった私は、大会経験などほとんどなく、さて何を書こうと思ひ、とりあえず LOG BOOK を引っ張り出して来た。見返している内に、段々と新鮮な気持ちが蘇って来たので、思いつくままに当時を振り返ってみた。

よく「10年一昔」と言われるが、私が大学に入学したのがちょうど10年前になる。バブル経済と言う風船にちょうど1本の針が突き刺されようとしていた時期であったが、そんな事はどこ吹く風で希望に満ち溢れて？の入学であった。田辺校地の門をくぐると、一番目立つ場所に燦然と輝く AION II が展示されていたのを今でも鮮明に覚えている。すぐさま「これだ」とは思ったが、多少なりともビビリが入り、悩みながらウロウロしていたところ、サングラスをかけた怖そうな先輩に勧誘されてようやく入部を決心したのが実情である。そんなこんなで始まった私の航空部生活であるが、今でも心に残る瞬間が二つある。

まず第一は、やはり初ソロの瞬間であろう。平成4年9月現在、同期8名の内、花井、山本、今川、瀬川、と4名が既に帽子の色が変わっていた(初ソロを終えると色付きの帽子がかぶれる)。飛行回数63回で臨んだ9月合宿。何もないまま飛行回数だけを重ね、ついに合宿最終日。その日の1発目、大工の佐々木教官。2発目も佐々木教官。3発目、搭乗前に急きょ教官が変わり、名城の安福教官。「これは何かが起こる」と勝手に想像し意気揚々と乗り込み出発。「ウインチ早い110」などのたまっていると、高度200m位で突然の衝撃。念願のダミーである。当然予想していた私は手際

良く緊急操作を行い何事もなかった様に無事着陸。心の中で「ヨシッ」と叫びながら講評を聞くと、ついに単独飛行の許可が下り、風を待つ事になった。別に上昇気流を待ったのではなく単に正対風を待ったのは言うまでもない。ところがである。幸運の女神が夫婦喧嘩でもしてヘソを曲げてしまったのか、急に横風が強くなり始めてしまい、ついに合宿終了。私の初ソロチャレンジ合宿は失意の内にむなしく終わってしまったのである。

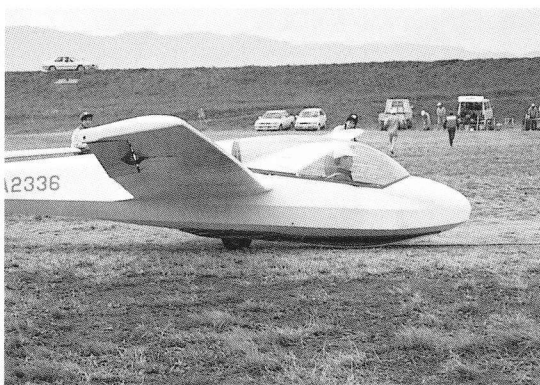
そうこうしている内、積極的に他大学の合宿に外人参加していた大館も初ソロを終えてしまい、ついに6番目のパイロットに成り下がってしまった。

そして、今度こそはと意気込んで迎えた同志社11月リベンジ合宿。合宿3日目、教官は土田教官である。相手にとって不足はない。「336準備ヨシ」「同志社ピスト336準備ヨシ、出発用意」いつもの無線交信を終え出発。無事安全高度を通過し、高度200m。そろそろかなと思いきや何も起こらない。今回は諦めかけていた矢先、高度350m位でお待ち兼ねのダミーである。「えらい高いダミーやな」と思いながらも無事着陸した。風の状態が良かった為、続けて搭乗し(もちろん単独)ようやく念願の初ソロの夢が叶えられたのである。フライト内容がどの様なものであったかはあまり記憶にないが、ただただ感激したのは今でもはっきりと覚えている。

その約1年後ライセンスも取得し、また、何度か競技会にも出場し、決して順風満帆ではなかったが納得のいく航空部生活を送れたのではないかと思う。しかしそれもこれも、1年目の夏にクラブをやめなかったからであると、退部を思い止めさせてくれた三田村先輩に感謝している。

毎年、新入部員の何人かが夏頃に辞めていくが、私もご多分に漏れず、訓練のきつさ（今思えば大した事ではなかったが）や、あまりに金がかかる事に耐えかねて退部を申し出た折、一番親身になって慰留に当たって下さったのが三田村さんである。その時、恐らく2時間は電話で話したであろう。その中で「かかる費用は自分への投資であると思え、そして自分への投資は惜しむな」と言うような事を言われたのを覚えている。この言葉のお陰で私の大学生活4年が充実したものになったのである。この時の電話が心に残る二つ目の瞬間だ。

最後になるが、投資とは決してお金によるものだけではない。自分に試練を課す事、あるいは新しいものにチャレンジする事、こういった事全てが自分に対する投資になるのだと思う。私自身、多忙な日常に追われ、忘れかけてしまっていたが、学生時代を振りかえっている内に、非常に大切なことを思い出すことが出来た。現役部員の皆さんも、自分への投資を惜しむ事なく、自分の目標に向かって精一杯努力して頂きたい。ガンバレ!!



筆者の初ソロ、「準備ヨシッ！」



同期の仲間たち

今川	山本	瀬川	花井
隆文	晋一	貴之	仁
		大館	筆者
		美和	上本貴美子

OG になって思うこと

平成10年卒 小谷名保恵

昨年秋、OG として初めて、同立戦の応援で福井空港を訪れた。R/W では、私たちが4回生のとき1回生だった後輩たちが、最上級生になって合宿の指揮をとっていた。「えらくなかったもんだねえ」とひやかしつつ、内心はその成長ぶりと、よく頑張ってクラブを続けてくれた、という感動でいっぱいだった。

思い返せば、私たちが4回生になった春、2・3回生には1人ずつしか後輩がいない、という危機的状況だった。「何としても新入部員をいれなければ、部が消えてしまう」。そんな中、集まってきたのが、今の現役の4回生たち。入部してくれたものの、上級生の数が絶対的に少なく、十分な学科などをしてあげられない。それどころか、さまざまな雑事に奔走してもらうことになった。人の少ない部室、合宿。そんな雰囲気の中、本当に彼らはクラブにやりがいを見出してくれるだろうか、不安を隠せなかった。けれど、しんどさはあっても、4年間、クラブを続ければ、かけがえのない仲間と思いができる。そのことを、後輩たちには肌で感じてもらいたいと願い続けてきた。

同期の3人で念願の全国大会へ行行ったとき、後輩全員をクルーとして妻沼に呼んだ。自分たちが後輩から全国大会の雰囲気や楽しさを教わり、その舞台を目標にしたように、今度は私たちが後輩に伝えたい。全国大会がクラブ活動のすべてではないけれど「全国の仲間と飛ぶのはこんなに楽しく、こんなに面白い」ということを知ってもらいたかった。

その思いを後輩たちに託して卒業。以来、3年の月日が流れた。自分が現役のときは、勝ち負けをとやかく言われるのが嫌だったのに、同立戦では「とにかく勝って！」と願い、全国大会の切符が無い込んだ！と聞いたときは、飛び上がるほどうれしかった。いつの時代もきっと、こうして先

輩は後輩のことを、OB は現役のことを思ってきたんだな、と今さらながら実感。また私たちが全国大会へ行ったときは、多くの方々から援助をいただき、関東のOBのみなさまにも大変なお世話になった。同じように、今度は私たちが協力する番。そして後輩たちには存分に飛んで、次にバトンを渡していつてもらいたいと思う。

普段は和歌山県田辺市の地方新聞で記者をしている。会社からほど近い場所に、昭和22年卒の大先輩、岸田禎介さんがお住まいになっていて、牧野鐵五郎さんにご紹介していただいて以来、ご自宅にお邪魔したり、記事のネタをいただいたり。地方にいながら母校の話ができる、という、人の縁の不思議さを感じている。

また、近くの白浜町には南紀白浜空港があるが、大阪航空局出張所の前所長・藤本謙三さんは、牧野さんと北尾直敬さんと長年のお付き合い、ということで、これまたご紹介いただき、取材までさせていただいた。現在の所長さんも紙飛行機博士として有名な方で、グライダーも好き、ということで話が弾む。さらに管通官の1人は、私が現役のとき福井空港のタワーにいた管通官と友人だよ、という話。また、県の管理事務所の次長さんも、かつては名古屋空港で勤務し、木曾川滑空場から学生の電話連絡を受けていたそうだ。

こういう場所ではお役所的な対応になりがちだが、グライダーをやっていたおかげで、「この世界って狭いんですねえ」と笑い話をしつつ、肝心の取材もよく進む。そうして出来た紙面は、今までになかった視点からの記事となり、上司にも、また取材相手にも喜ばれる。これぞ、仕事の醍醐味。グライダーをやっていて良かったあ、とますます思う今日このごろです。