

翔友会便り

“向井清人のオーストラリア・レポート”

～爺さんやったぜ、金章ゲット～

昭和36年卒 向井清人

オーストラリア遠征の目標

39年振りにクライダーを再開して5年が経過し、2年半前に銀章を取得してポチポチ獲得高度3,000mの実績も生かして、気象条件と自分の技量が許せば300kmを飛んで金章をゲットしたいと考え今回の遠征計画を立てました。

女房曰く「ダイヤだ、金だ、なんて言わずに、ただ楽しんでくればいいのに」と言われながら、本年1月24日にオーストラリア・シドニーの北西、約350kmの所にあるナロマインという町へ1人で出かけました。



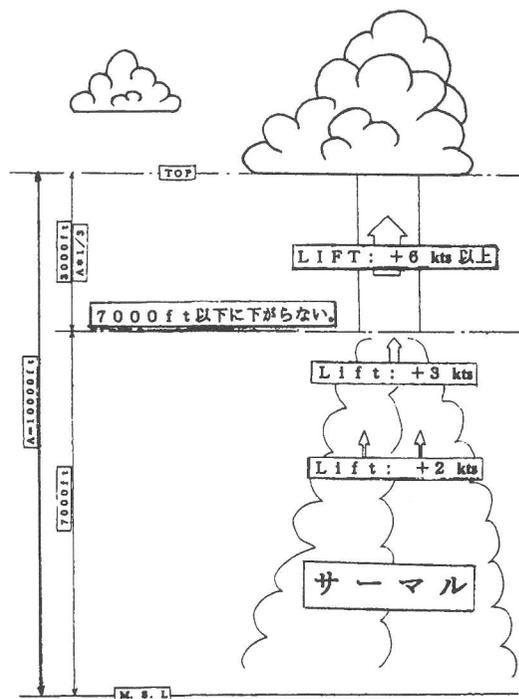
ナロマインの場所

ブルーサーマルのセンタリング訓練

1月26日から飛行を開始し、第1回目の飛行はTwin Astir機でインストラクター同乗のチェック・フライト、2回目からAstir Cs機で単独飛行を始めました。

2月3日まで毎日1フライト5～7時間飛行してその日、その日の上昇可能なTopの高度位置まで、必ず上昇する訓練とブルーの中でサーマルのセンタリング訓練に励み、Topの高度位置から

3分の1の範囲をKeepして、それ以下の高度にならない訓練にも努めました。



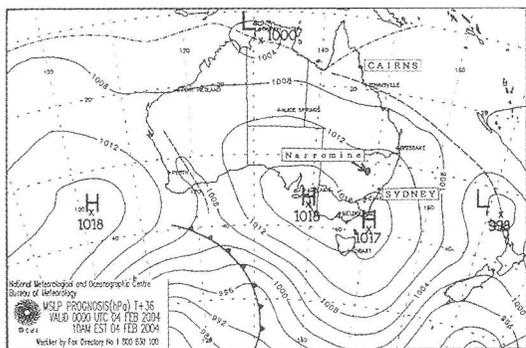
効率のよい飛行方法

この期間の高度は約8,000～10,000ftで、TASK設定無しのクロスカントリー距離ではTriangleで240km位飛んでいました。

良い予感のする朝のブリーフィング

2月4日、毎朝行われるブリーフィングが行われました。

今いる所のFORECAST(6時間有効予報)とTAFS(24時間有効予報)は次の通りです。



2月4日の天気図

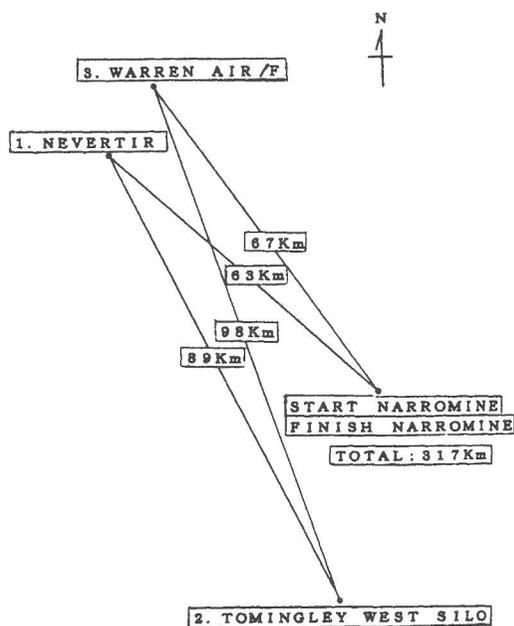
- OVER VIEW : FINE CONDITIONS
- WIND : 2,000ft 160° / 10kts
5,000 VRB / 10
7,000 VRB / 10
10,000 190° / 10
14,000 200 / 15
- CLOUD : Ac高積雲とAs高層雲が8,000～12,000ftに発達する。
- TEMPERATURE :
23°C at 9:00. 28°C at 13:00
4時間後位から Thermal 立ち上がり

300km TASK の設定

2月4日、本日の気象情報から判断して300kmのTASKを設定したので飛べるようならトライしてみなさいとインストラクターから指示があり準備に入りました。

ここナロマインでは2年位前からカメラと宣言板を使ってTASKを達成したかどうかを確認する方法ではなくIGC公認のデータ・ロガーを搭載してグライダーの3次元のデータから確認する方法に変更された。滑空記章試験員の資格を持った人がTASKを設定して、パイロットは設定さ

れた旋回点の扇形の中を通過すればロガーがピーピーと高い音を発するのでそれを確認後、次の旋回点へ向かえばよいようになりました。



300km CROSS COUNTRY TASK

また、このロガーは常に風向・風速を教えてくださいます。

今までアウトランディングするような事態になったとき、風向きに合った着陸場所を選ぶのに煙の流れや池の波立ちなどで判断していたがロガーの活用により大変心強くなりました。

私の使用したグライダーにはロガー2個とGPS2個を搭載していました。

ロガーの1つは、常にベースの方位と離れている距離を示し、もう1つのロガーは設定されたTASKの案内と風向・風速の情報を提供してくれました。

GPSは次の旋回点までを矢印で導いてくれ、

またその時点の平均速度と次の旋回点迄の距離と時間を知らせてくれました。

だが、基本はこれらの機器に頼らずコンパス、速度計、高度計、昇降計そして地図で飛ぶことが大切です。

300km TASK の達成

着陸後、ロガーのデータをパソコンで解析した結果、下表のようになった。

旋回点	距離	時刻	飛行時間	スピード
Narromine	—km	13:17:38	—	—km/h
Nevertir	63.2	14:21:36	1:03:58	59.28
Tomingley	89.4	16:13:28	1:51:52	47.93
Warren	97.5	17:42:05	1:28:37	65.98
Narromine	66.9	18:39:47	0:57:42	69.61
	317.0		5:22:09	59.03

ロガーのデータ(次ページ①、②図)などから判断して滑空記章試験員の評価は設定された TASK 300km を達成しているとして、ロガーのデータをフロッピーにダウンロードして、300Km 達成申請書に添付して F・A・I (Federation Aeronatique Internationale) に提出してもらいました。

待望の金章ゲット

これでアメリカで獲得した高度3,000と合わせて待望の金章をゲットすることが出来ました。

これからの夢

私の取り巻く環境と体力、そして資金が許せば飛行効率の向上に努め、1つ1つダイヤを拾って、3ダイヤが取れたらいいなあ……と考えております。

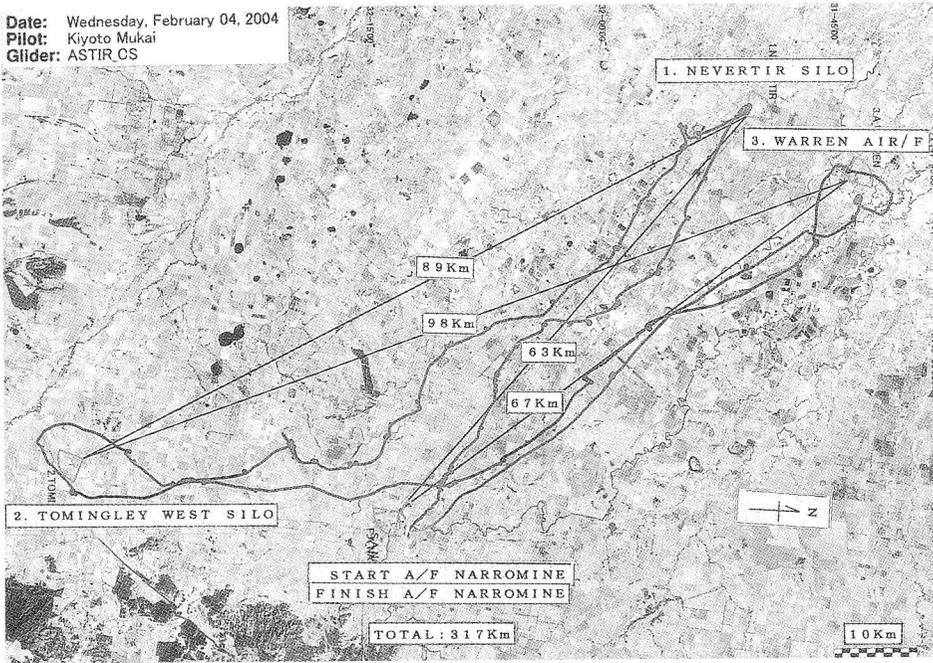


300km TASK 達成、着陸直後

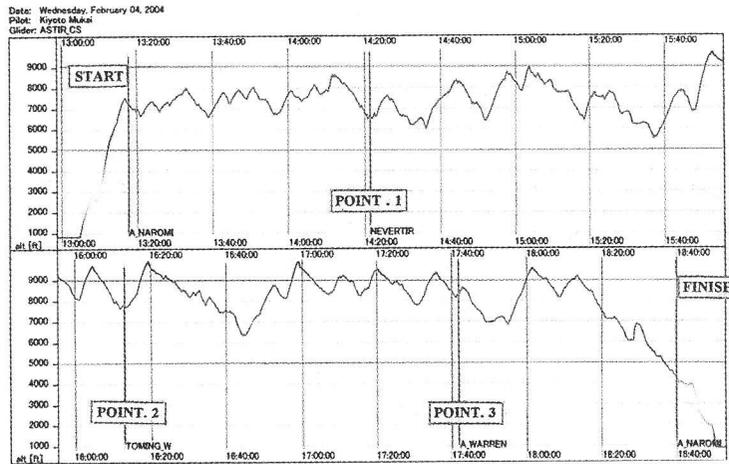
CROSS-COUNTRY TASK 300k No.5						
T・P	HDG	DIST	AVR SPD	EET	EAT	DEAD LINE
	計画	←	←	←	計画	実績
Narromine	300	63	50	76	13:00	13:17
Nevertir		89	60	89	14:16	14:21
Tomingley west Silo	330	98	50	118	15:45	16:13
Warren	131	67	60	70	17:43	17:42
Narromine		317			18:53	18:40
					70+70 70+70	5+23 5+46
無線 CTAF 126.7 MHz 英語通信原則 CTAF外 122.9 MHz 7分以内日本語可 非常時 121.5 MHz						
★ WIND : 315°(NW) 10kts ★ 日没 : 20時 ★ 着陸 : 19時30分 DEAD LINE 限界時刻						
2004-2-4						

300km TASK の計画と実績

Date: Wednesday, February 04, 2004
 Pilot: Kiyoto Mukai
 Glider: ASTIR CS



① 300km TASK の航跡



② 300km TASK の高度推移

昔し噺。

人工水準器、“水平線は何処ヤ！”

昭和19年卒 牧野 鐵 五 郎

2004年の学連のカレンダーを見ると、表紙には翼端から白煙を引きながら、妻沼上空を快翔するMDM-1 FOXの素晴らしい写真だが、見開き表紙を見ると、昔懐かしい東飛式MA型セコの写真が目飛び込んでくる。この機体のお世話になった諸君も多いけれど、それよりも武久教官と搭乗学生が真剣に見つめている、ヘンテコリンな物体に私の目は引きつけられた。これは当時学連の練習中に盛んに使われたあの懐かしい「人工水準器」である。

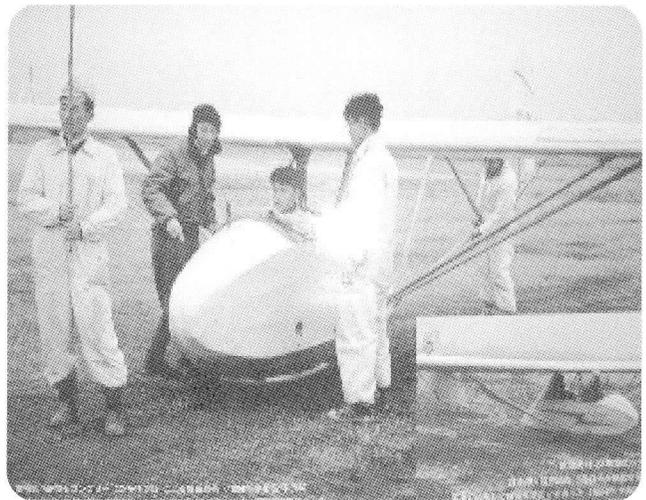
プラセコやセコで直線滑空や蛇行の課目をしているところはさほど必要と思わないが、愈々36で高度がドエラク高くなると、機体の姿勢を維持するためにどうしても水平線と機首の関係位置を的確に掴んでおく必要がある。ところが、セコの機首と水平線は相当間隔が開いているために基準が仲々に取り難いのである。そこで、地上でグライダーの尾部を持ち上げ、翼の下面が水平になるようにしてこの姿勢を飛行中の基準の姿勢とし、そのときの機首と水平線の関係性を学生に覚えさせるのである。つまり座席に座った姿勢で、この「人工水準器」を、水平線と一直線になるように地上であわせ、その姿勢で飛べばOKというわけである。

高度計も速度計も無いセコで、頼りになるのは、あの精度バツグンの我が「面メーター」だけの時代、この水準器を水平線に合わせて飛びさえすれば、もう姿勢の確保はバッチリだとなれば、誰しも真剣にならざるをえない。

「もう5ミリ上げてくれ」「心持、右に傾けてくれ」搭乗者の真剣な顔は飛んだものでなければ分からない心境である。

はじめの頃は極く簡単な丁字型のものであったが、使ううちに、それぞれが自分特製の水準器を持つようになり、練習中に風向きが悪くなって暫く待機などしているときには、普段整備にはあまり関心のない連中までが、格納庫の隅から整備用のひご材の切れっ端を探してきては、「俺式」の水準器つくりで没頭したものである。なかには、縦軸には小刀で切れ目を入れて、水準器を固定する時の目安にしたり、横軸も唯の横一でなくて、滑らかな翼型にしたり、中にはM型にして旋回するときの基準にも使うというツワモノまでが現われた。

かく言う私もこの水準器のテストのとき、高松飛行場で、プラセコにこの水準器を取りつけて、36をしたことがある。水準器はもの見事に五剣



山を横切り、屋島の向うの水平線を舐めるように切り裂きながら飛行した記憶がある。

着陸して正直な感想は「こいつは楽やナ〜！」であった。

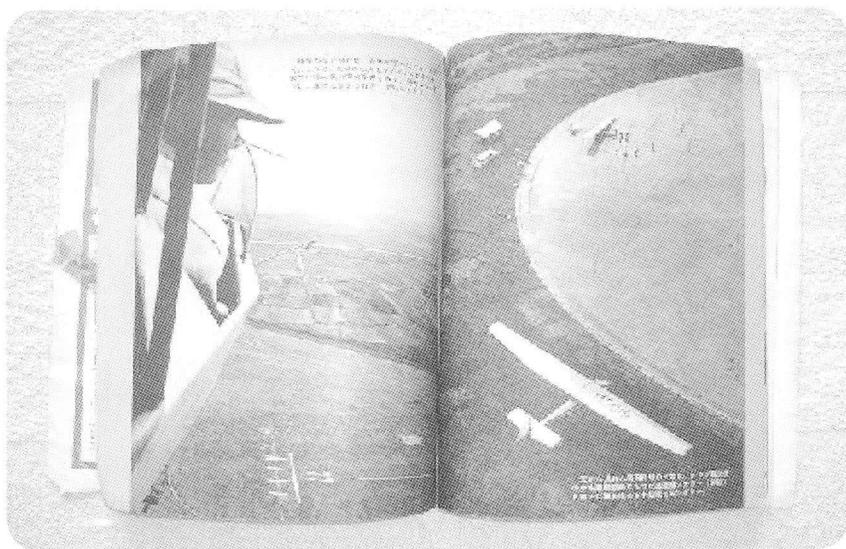
その後、ソアラーになり、風防で密閉された座席に座るようになって、時折風防に毛糸をつけているのを見ると、本当の目的は何であれ、私には嘗ての水準器にしか見えないのは、年寄りの癖であろうか。

この人工水準器の何か面白い資料が他に無いものかと探していたら、水上勉が第45回直木賞を授賞した第一作の「棺の花」が掲載されている昭和36年10月号の「オール読物」に岡部冬彦の新日本探訪、「雲の中の青春」というのがあって、その中に学連の八尾飛行場での合宿中

の写真グラフが見つかった。そしてそこには我等が教官北尾サンが「やまどり」に乗り滑走路27の上空を心地良さそうに飛んでいる写真があったが、その写真に探していた人工水準器がハッキリと写っていたのである。あの人工水準器が飛行中のグライダーに取りつけられた状態が写っていたのである。

やっと探し当てた喜びを無理矢理押さえつけて、もう片方のページを見ると、そこには今、將に着陸寸前の「あそG」がB滑走路に張りつけたように写し出されている。ピストからは、セコに乗っている学生が羨望のまなざしで見上げているのが手に取るように伝わってくる。

暑い夏のカゲロウの揺らぎに昔し凧の思い出が消えていった。



「風の谷のナウシカ」になる！

平成5年卒 三田村綾子



筆者4年生 全国大会直前の木曾川合宿、愛機・Ka-6と

恩師、窪田監督からの突然の電話で、時間に追われる日常の中、10年以上前になってしまった航空部生活について思い出すことになりました。

時々、奥さん同士でお茶しながら学生時代の話になり、航空部について話すこともあります。大抵「へえ〜！」と感心されはするものの、頭の上には???が飛んでいる感じです。その時につくづく自分は特殊な場所で特殊な経験をしたんだなあ…と思います。

航空部に入ろうと思ったきっかけは、構内に展示してあった機体を見て「メーヴェだ！（風の谷のナウシカというアニメにでてくる白い翼の飛ぶものです）」と思ったこと。風を操るナウシカに憧れていた私にとって、白く輝くグライダーはとても魅力的でした。この入部の動機は何度も笑われるはめになるのですが、青い空の中、音もなく

空を滑っていくグライダーを見ては「ワ〜、やっぱりメーヴェだあ…」しみじみ思わずにはいられませんでした。思えばあの頃、本当によく感動していました。だんだん日が昇って明るくなっていくピーンと空気の張った冬の朝のランウェイ、タンポポの混ざった緑の草原に静かに下りてくる機体、何層もの色が積み重なった夕暮れの空。ランウェイにいて見ているだけでも楽しかったのですが、一番好きだったのは夕方の静穏の時、沈みゆく太陽を背にして飛ぶ時でした。当然旋回しなければいけないのですが、「ア〜ア、このまままっすぐ飛んでたいのになあ」と、後ろにいる教官が恨めしかったものです。

こんな風に書いていると、ほんやりグライダーを楽しんだようですが、ちゃんと競技をするまでになりました。航空部が体育会なのは、機体を取

りに行くとき走るからだ、とっておき、頭を使うスポーツだと気づくのに時間はかかりましたが…。

冬になると、だんだん競技としてのグライダーが見えてき始め「全国大会」という響きにあこがれ、条件のいい時に忙しく搭乗する先輩になりたいと思うようになりました。「全国大会に出たい」と言う度笑われていましたが、自分を励ます意味でも周りをその気にさせるためにもアピールし続けました。

実際、毎回合宿に出ていたにもかかわらず本当に天候運がなく、一度も飛べない合宿も経験し、1回生が終わった時点で飛行回数が25発、やっと70発飛んでソロに出られたのが2回生の最後の合宿でした。遅れをとりながらも「全国大会に出る」ために、友達がみんな就職活動に走り回る4回生の6月末に合宿所にもって、ぎりぎり経歴を揃え、自家用操縦士の免許を取得しました。かといって、出られる保証は全く無く、「もしかしたら全て無駄になっちゃうかも。こんな所でこんなことをしているのかナ〜…」と宿舎の布団の中で自分の未来に漠然とした不安を感じずにはいられませんでした。

「運も実力のうち！」と豪語しながらも、運に助けられたと思える同立戦が転機となりました。当然その場で飛ぶはずだった同期が留守で、たなほた的に私に回ってきたKa-6、そのフライトでまさかの周回。それまで同乗でもほとんど滞空の経験もなかった私は、足下で小さくなっていくランウェイにどきどきしながら、「せつかくのチャンスを生かさなくちゃ！」と今まで聞きかじった知識を総動員させて旋回点にたどり着き、おそろおそろ写真を撮って帰ってきました。みんなはも

ちろん、自分が一番驚いていたと思います。その日にもう一度周回し、準優勝を頂きました。

それから何だか私に都合のいい風が吹くようになりました。「Ka-6といえば私」という空気ができて、なんと全国大会にKa-6のエースパイロットとして出場することになりました。1回生の時にKa-6の機体係になって以来、Ka-6に対しては他の機体にはない愛着があり、その頃はもう可愛くて可愛くて「他には乗らなくていい！」とまで思っていたのでとても幸せでした。とはいっても、目標を達成したという喜びより本当に私で大丈夫なんだろうか、という恐れのほうが大きかった気がします。

その恐れは妻沼滑空場で外灯にたかる小さい虫のように飛び交うグライダーを見てますます強くなり、勝つことより「生きて帰りたい！」と真剣に願っている始末でした。

今、思い返しても、競技としてのグライダーは決して私に向いているものでなく、必死でしがみついている感じでした。数字と地理に異常なほど弱く、高度や距離を計算して飛ぶなんて至難の業。いつも「勘」が多くを占めていて、毎度生命の危機におびえつつも、「大丈夫！ できる、できる！」と自分に暗示をかけて飛び立っていました。

それでも全国大会は航空部生活の中でも最も楽しい思い出になりました。本当にグライダーが好きな仲間が集まり、交わされる会話が本格的?!で興味深く、さまざまな体験談を耳にして、「こういう世界もあるのかあ」、と改めてグライダーの魅力に気付かされ、私が知っているのはほんのほんの一部に過ぎないんだなあと感じました。

全国大会では一度、上位に入るタイムで周回したのですが、うっかり自記高のスイッチを入れ忘

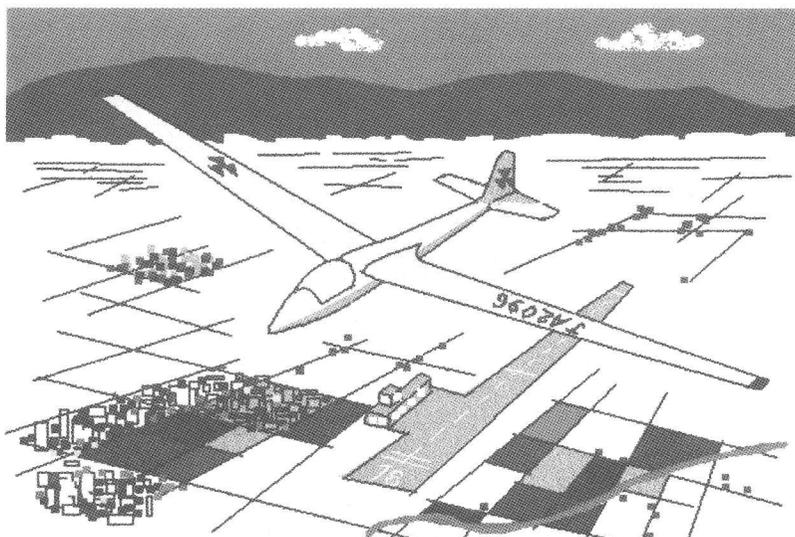
れ大きく減点。表彰台からはますます遠のいてしまいましたが、多数機が飛び交う中勝負してこられたことで、この4年間、当然無理に思えてもあきらめず続けた自分に誇りを持つことができました。

今回この文を書くに当たって、何年も見ていなかったフライトメモを読み返してみました。少ない飛行回数を生かすべく、多い時は大学ノートにびっちり2枚くらいのフライトメモを書いたりしていました。いろんな教官の他愛ない一言やその場の状況が目浮かぶくらいのランウェイの様子や、余計なことも一杯書いてあります。なかなか回ってこないチャンスにいらいと焦ったり、人を羨ましがったり、自分の技量の無さに嘆いたり、頑張らなきゃだめじゃないか！と自分に喝を入れたり、なだめたり、励ましたり、神様に感謝した

り…、いろんな思いがフライトに必要な知識のメモの中にまぎれています。「そっかあ、沢山の葛藤の中でもがいてたんだなあ」、と感慨にふけてしまいました。航空部時代に私に関わってくれた人達、もしかしたらもう二度と会うことがないかもしれない人達のことでも沢山思い出しました。その一瞬一瞬、胸が痛むくらい懐かしく、みんなに感謝したい気持ちでいっぱいになりました。

最初に恩師、と書かせてもらいましたが、窪田監督は私の中で大きな存在でした。特に何か教えてもらったというより、監督に恥ずかしいところを見せたくないという思いが何度も私を引っ張ったからです。今回も「この忙しい時に！」と正直最初はうらんだのですが、今はこんな思い出す機会を与えてもらったことに感謝しています。

ご一読ありがとうございました。



Ka-6E アイオーン C. G by S. KUBOTA

WANTED!

—この人達のことを教えて下さい—

翔友会では、会員の皆さんと緊密な連絡が取れていますが、下記の21名の方々と
は連絡が取れず、残念でなりません。同期、あるいは近い年代で消息(住所・勤務先
等)をご存知の方は、教えて下さい。

連絡先 翔友会名簿係 玉井 利宏
〒543-0027 大阪市天王寺区筆ヶ崎町 1-3 アポロモータープール
TEL : 06-6772-4728 FAX : 06-6772-9192
e-mail : jr3dao@cronos.ocn.ne.jp

大角 勇	昭和28年卒	工学部	篠原 雅司	昭和60年卒	工学部
山本 明夫	昭和28年卒	工学部	野並 秀顕	昭和63年卒	工学部
上田知恵子	昭和39年卒	文学部	大野 剛嗣	平成元年卒	商学部
市田 稔	昭和44年卒	工学部	深井 史朗	平成元年卒	法学部
加藤 賢治	昭和44年卒	工学部	小馬 康史	平成2年卒	商学部
広瀬 仁武	昭和44年卒	経済学部	池添 昭二	平成3年卒	法学部
岡本 和幸	昭和46年卒	工学部	松山 雅美	平成5年卒	法学部
川本富士夫	昭和47年卒	商学部	武田 功	平成8年卒	工学部
高島 一忠	昭和47年卒	法学部	神田 宗紀	平成9年卒	経済学部
高見 哲史	昭和56年卒	経済学部	松村謙太郎	平成13年卒	経済学部
荒木 哲久	昭和60年卒	工学部			