

競技会レポート

新人戦に出場して

二年生 三木 嶺

新人戦の選手として指名いただいたとき、私は感激とその責任の重みを感じた。わが同志社大学は、この全日本学生グライダー新人競技大会に関西ではじめて個人優勝者を輩出した大学であり（一昨年、現在4回生の井上翔太先輩）、その伝統と栄光を引き継がねばならない重責に身が震えた。

しかし、私の戦績は30校56名の選手中、個人15位、団体7位というものであった。悔いの残る結果であるが、来年以降の選手達が私の経験を知ること、なにか少しでも得るものがあるならばと思い、小文をしたためる次第である。

選手とされてから、自分がどうやって勝利を得るか、そのためには何をすべきかを考え、できる限り実行してきたつもりである。たとえば、木曾川滑空場で行われている他大の合宿に外人参加させてもらうことや、自宅にいる時のシミュレータでの練習や、そしてもちろんイメージフライトなど。監督、教官、先輩方にお聞きしたこと、頂いた資料をノートにまとめ、現実での、あるいはバーチャルでのフライト一発ごとにそれを見直し、違背した点はなかったかをチェックした。

そして迎えた大会の日。東海関西の選手には見知った顔が多いが、関東の選手についてはもちろんほとんどが初対面である。それでも何人かいた知り合いをつてに彼らの経験、それぞれが行う競技フライトの計画などを聞き、参考とした。

自身のフライトについて書く。課目については、三発のフライトのいずれも、ダイブブレーキ閉直線初期失速および最小沈下速度による飛行を実施することとした。これは比較的安定して実施でき

る課目で、また個人的によく慣れている課目でもあったからである。もし離脱高度が不足し、失速課目を行えなかった場合には、急旋回を実施するつもりであった。

私の競技フライト一発目に指定された機体はASK21で、同乗していただく審判委員は宮田教官であった。東海関西の選手はASK21に比較的乗り慣れていない傾向がある（関東の選手はその逆でASK13の搭乗経験が少ないことが多いのだが）。新人戦の選手となったならば、できるだけASK21にも搭乗しておくべきである。とくに課目初期失速では、失速の過程で発生するバフェットを感知するのが（ASK13に比べて）困難であるので、しっかりと完熟しておく必要があるのではないだろうか。また、ASK21はダイブブレーキを開いて降下してくるときの沈下率がASK13よりも小さい。この点も注意すべきであろう。私も着陸時これに戸惑い、速度を十分殺した指定地着陸は行えたものの、場週の過程はやや強引なものとなってしまった。このフライトの評点は73.0点であった（点数は全フライトが終わってから発表された）。

二発目はASK13搭乗、河邑教官同乗で、75.5点。特に大きなミスはなかったと思うが、風の影響の修正が甘かったかもしれない。三発目も同じくASK13で、同乗は宮地教官であった。大気も静穏で、視程もよく、課目の実施は自分としては一番うまくいったのではないかと思う。ただし、高度処理のための旋回をややチェックポイントに近接したエリアで行ってしまったのは改善すべきだった。このフライトは82.5点。

こうして順番を見ると、あとのものほど点数が上がっていている。もちろん天候などの影響も多分にあるが、最初から十分な余裕を持って競技

に臨めていなかったのではないか。練習やイメージフライトも行い、精神的に落ち着いているつもりであっても、まだ至らない点があったのかもしれない。

課目の組み立てについては問題なかったと考えている。地上から他選手のフライトを見て分かる範囲でメモし集計してみたのだが、ほとんどの選手が失速(初期失速のほうが多い)および急旋回を実施していたように見えた。私も迷ったが、結果的にずっと準備してきた最小沈下速度による飛行を行うことにした。結果的に、より事前のイメージに近いフライトができたと思う。

3発の合計点は231.0点で、総合順位は先に記したように15位。なお、一緒に出場した小林選手(2回生)は17位で、同志社大学としては7位となり、惜しくも入賞(6位まで)を逃した。優勝校は早稲田大学、個人優勝者は慶応義塾大学松村選手であった。

近年は東海関西の大学などにその座を譲ることはあるものの、慶応義塾大学および早稲田大学は

過去においても数多くの優勝を飾っている。また、それ以外の関東の各校も上位に入賞することが多いようである。なぜこの差が生まれるか、関東の選手に話を聞くなどして探してみたが、やはり(一般に)発数、飛行時間ともに東海関西の大学よりも圧倒的に多いことがその最大の要因であるように思えた。パイロットの技量をはかる目安となる発数に関しては、関東の選手のほうが明らかに多いし(個人差があるが平均しておよそ2~3倍にはなるかと思う)、また妻沼での1フライトあたりの時間は木曽川でのそれより1.5~2倍ほどの長さになるようだ。飛行時間の差が平均練度の差に直結しているならば、不利な環境下におかれている(と思われる)我々でもできるだけ強い選手の育成を可能とするような体制の見直しが必要なのではないだろうか。

この教訓を次世代に伝え、来年以降の勝利につなげていきたい。