

私の山スキーの楽しみ方

26期 畠山 潤

26期の畠山です。住んでいるところは新潟県上越市、水族館の隣で、窓を開けると日本海が広がり潮の香りがする。夏は最高だが、冬は荒れ狂う海と強風の毎日である。転勤で4年ほど前に群馬から引っ越してきた。

家族構成は妻と子供が二人。妻とは私が仕事でつくばの電総研にいたときに知り合った。その当時彼女は電総研の山岳会に入っており、何度も一緒に山行を供にした。普段から山の話ができるパートナーであり、植物園の研究員だったので私の高山植物の先生でもある。

OBになってから山スキーを中心に山行を続けている。山スキーの魅力を語った本は山ほどあるが、私の場合は雪山登山のラッセルにおいて、スキーは絶大な効果を発揮することを知ったのがきっかけである。ワカンで腰まで潜る雪でもスキーだったらスネぐらいですむ。下りのスピードは更に圧倒的である。単独登山では、なくてはならない道具であり、スキー登山の快適さを覚えてしまったらワカンを履いての雪山はもうできない。

‘85年のゴールデンウィークに白山からベルクハイムまでの縦走をしたことがある。殆どが雪の尾根の縦走だったので単調に歩くだけでよく、比較的スムーズに2泊3日でベルクハイムに下山できた。しかしこの時スキーを持っていれば、もっと刺激的な縦走（笈からの滑降など考えただけでわくわくする）になったはずであり、更に1泊2日に短縮できたと思う。

‘86年早春には岐阜県平瀬から入山し、別山東尾根を登って、加越国境を経て大日岳、火燈山の尾根から、山中温泉に下りて日本海まで歩いた。1週間かかったが、この時はスキー縦走だった。

OB2年の卒業まで白山、医王山、加越国境、犀奥の山々をスキーを履いて頻繁に登った。残念だったが登れなかったのは2月の高三郎山のクラコシ尾根（新道）だ。厳冬期の白山も、美女坂に掘った雪洞で1週間粘った後に退却させられた。このころあくまでもスキーは歩行用の補助手段であり、ワカンの代わりであった。

卒業してからはしばらくゲレンデスキーに興じ、スキーテクニックの向上に努めた。歩くスキーだけでなく滑降をメインとした山行をやっていたからだ。

このころ住んでいた群馬県安中市は妙義山の麓で、谷川岳、尾瀬の至仏山、浅間山には車で1時間程度のところにあった。



【谷川岳芝倉沢源頭の一の倉岳頂上からの滑降】

6月中旬まで滑走可能な谷川岳芝倉沢はよく通った。ゲレンデスキーヤーが集まり、競技用のポールが立てられるマチガ沢と違い、一の倉岳のピークから滑走可能な山スキーヤーだけの静かなロングコースだ。一の倉沢も一度滑ったが、急なだけで滑走距離が短かった。やはり頂上から滑走するのは気持ちがいい。マチガ沢もオキの耳ピークからの滑走が可能だと思うが、頂上直下はかなり急でスーパーテクニックが必要だ。谷川岳では芝倉沢がベストだ。

11年ほど前、高崎のICスポーツ店で長さ60cmのスキーを見つけた。店員によると、春山の下山などに使うと便利という。今やゲレンデでも珍しくないファンスキーだが、元はといえば山の道具だったのだ。

靴の大きさと大した変わらないこんなちっけなスキーで滑れるかどうか分らなかったが一つ購入してみた。

次の週、会社の山岳会の日本海から樺海新道を経て白馬岳に至る縦走に携帯していった。短い分だけ軽くてたいした荷物にならない。朝日岳の下りで初めて滑ったが思ったほどバランス取りが難しくない。かなり攻撃的な滑りも可能だが、スキーとスタンディンググリースードの両方のテクニックをあわせて滑るような感じだ。競技スキー専門のもう一人のメンバーはグリースードの技術がないせいにかうまく使いこなせなかった。6月初旬の大雪渓は完全に雪に埋もれており、雪質も良かったため標高差1400mの滑降を満喫できた。

以後雪渓の滑降可能な夏山には必ずショートスキーを携帯した。鳥海山、飯豊山石転び雪渓、



【妻と、至仏山頂上にて、
尾瀬ヶ原と燧ヶ岳を望む】

針ノ木雪渓、北岳大樺沢、穂高湖沢、剣岳小窓、三の窓、長次郎、平蔵、剣沢等、名だたる雪渓は殆どこれで滑った。

家内と結婚する前、一緒にゴールデンウィークの白山に登ったことがある。この時私は単独一里野スキー場から入り、室堂で彼女のパーティーを待った。季節はずれの1mを越える降雪があり、尾添尾根の天池付近で2日ほどビバークする羽目になったが、新雪を巻き上げながら大汝峰頂上直下の滑降は気持ちよかった。この頃の白山はスキーヤーのメッカで、スノーボードを担いでくるものもいた。

スキーのメッカといえば尾瀬の至仏山も同様である。休日の頂上にはたくさんの人が集い、尾瀬ヶ原を目指して無数のシュプールがつけられる。白山同様、技術的に難しいところはなく、真っ白いムジナ沢の広い斜面に飛び込むだけでよい。滑り終えた後は、所々雪解けたところからのぞく水芭蕉を眺めながらの散策を楽しむこともできる。

ゲレンデスキーは専ら子供を背負って滑っているが、山スキーにまで子供を連れていくのはまだためらいがある。もう少し大きくなってスキーの基礎を覚えたらついてくれるかどうか。今年の冬は戸隠小舎（カモシカ同人のメンバーがよく集まる）にいてクロカンスキーから始めてみようか。子供の成長は楽しみのひとつでもある。

昨年から再び少しずつ山に行くようになった。子供と遊ぶ約束があるので日帰り、それも数時間で戻ってこられるような近郊の山が殆どである。

一番良く行くのが南葉山。上越市郊外の標高900m程度の、医王山の様に市民に愛されている低山である。

登り口のキャンプ場まで車で20分、4月上旬ならばここから雪がある。スキーを担いで標高差400mの急斜面を1時間ほど登ると斜面が緩くなってだだっ広い頂上に着く。天気が良ければ北は佐渡ヶ島、南は妙高、戸隠の山々が連なる。

頂上直下は40度の傾斜で、なかなかの斜面である。眼下に高田城の桜を眺めながら、ジャンプターンで飛ばしていく。風になったような爽快な気分になれる時間である。これに勝るのはパラグライダーぐらいであろう。ジョギング気分であつて気軽に楽しめる自分だけのゲレンデである。

今年の夏山は白馬岳と剣岳に行った。6年振りの夏山である。白馬は猿倉からの日帰り往復であった。今年は残雪が多く、白馬尻小屋からの大雪渓は稜線コルまで途切れることなく雪が付いていた。中間の岩小屋付近の雪渓が細く、ここが雪渓中最大35度の傾斜である。以前6月に滑った時とは大違い、やたらと石が多くスプーンカットが深い。この日は強風と降雨のため、特に雪面が堅く、ガスで視界が効かなくなったため岩小屋付近は一般道を歩いて下った。数珠つなぎで登山者が登ってきており、滑っている時にいちいち注目されるのには参った。そもそも夏山最盛期の大雪渓を滑りに行ったのが間違いだった。

次は剣岳、一泊二日で長次郎雪渓へ。クライマーのコールが響く静かな左股を詰めて長次郎のコルを目指す。八峰と、源次郎2つの尾根のフェースに囲まれた岩と雪のダイナミックな景観はいつ来ても感動的だ。黒部ダム、真砂沢から来たという単独行者と話をしながら登っていく。コル手前の大きなクレパス脇の平らな雪面でスキーを履いてスタートする。コルから熊の岩までの傾斜35度の大斜面が今日のハイライトだ。スプーンカットが浅く日が当たって緩

んだ斜面は比較的滑りやすい。

熊の岩の下では学生パーティーが雪上訓練をしている。学生たちは驚いたようにこちらを見ている。思えば学生の時には夏の雪渓をスキーで滑り降りるなどという山行は考えられなかった。急な雪渓は危険でな場所であり、アイゼンまたはピッケルが必需品で、滑ったら即滑落停止が常識だったからだ。

たしかに夏の雪渓はゲレンデとは大違い、降雨による融雪によってできた深いスプーンカットは溝のようにうねり、スキーをはねとばす。落石、クレバス、雪面は堅いし、場所によっては転倒が許されない。階段を滑り降りる如く足がぶれ、ショートスキーではバランス取りが難しい。平坦な雪面ではジャンプターンで難なく飛ばしていける斜面でもワンランク落とした慎重な滑りになる。「快適そうで良いですね」と声をかけてくれる人もいるが、見た目より技術と体力が必要である。

平蔵谷は長次郎出合いより150m程劔沢を登ったところから見上げることができる。長次郎が左に緩やかにカーブしているため上までのルートが見渡せないのに対して、平蔵谷や三の窓雪渓は一直線にコルまで突き上げており、好みのルートだ。以前滑ったことがあるが、平蔵谷は上部が40度近くあり、スプーンカットの雪面では私の限界に近い。6月頃のザラメ雪ならジャンプターン可能な快適斜面だろう。

雷鳥沢は劔御前小屋直下から滑ることができた。長次郎に比べれば緩くて柔らかく、快適なウェーデルンで締めくくった。

歩きが主だった時、スキーは寸胴形で滑りづらかった。滑降をメインにし始めたとき、ジルブレッタのビンディングをスラローム競技用のゲレンデスキーに取り付けた。

今やカービングスキー全盛の時代。切れと安定性が増した分だけ板の長さが短くなり、ワールドカップのスラローム選手でも身長よりも短い板を履いている。私もゲレンデスキーとショートスキーをカービングタイプに変えた。来年は山スキーも130cmぐらいのカービングに変えようと思っている。体力と技術は落ちたが、道具の力を借りて滑りのグレードアップを図りたいのである。

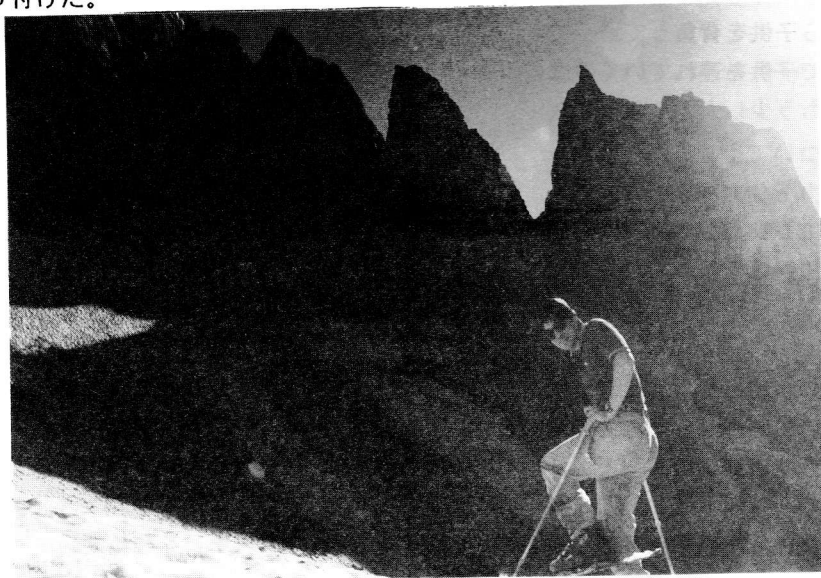
山スキーで行きたい山。近くは妙高山群の焼山。ここは山スキーヤーの間で人気が高い。頂上直下の岩尾根の急斜面はアルペン的で、標高差1500mのロングコースだ。隣町の鉾ガ岳は1300mの標高の割には1000mの標高差で最大50度の斜面を持つダイナミックな山容である。

北アルプスは沢山あるが、まず劔では平蔵と三ノ窓。白馬槍、杓子沢と大雪渓（但し8月はバス）、針ノ木岳頂上から針ノ木雪渓。穂高なら北穂高頂上から涸沢へ。前穂の北尾根3、4コルからの滑降もダイナミックだ。北穂高からの滝谷と奥穂頂上からの涸沢の記録も目にしたことがあるが私には無理だろう。

南アルプスは北岳や仙丈ヶ岳。北岳バットレスを滑降したものもあるが八本歯コルからでも十分。

富士山と利尻山ももう一度行きたい。特に、富士山は最高のバーンを提供してくれる。富士山観測所の裏からは壁を伝って火口の底にも滑降可能だ。

海外の山を挙げればきりが無い。ヒマラヤのジャイアンツやマッキンリーは無理としても、キリマンジャロやアコンカグアは私の技術でも大丈夫だろう。



【劔岳、長次郎雪渓熊の岩にて】

基本的に、雪が付いていればどんなところでも滑り降りることができる。本などに紹介されているルートにこだわる必要もない。もちろん斜面のレベルが自分の実力の許容内であるか、雪崩や崩壊の危険がないかの確認は必要だが、斜面を見て自分がイメージする好みのルートを滑り降りることができる。雪が消えたら登降不可能な場所でも飛ばしていくことができる。自由で、想像力をかき立てる登山だと思う。

ゲレンデスキーヤーが登ることがなく、山屋が滑ろうとしない、そんな狭間の対象を山スキーヤーが目指しているのだと思う。

山スキーでいろいろやりたいこともあるが、先端の半導体材料の研究に明け暮れている現在の仕事も充実しているし、もちろん家族も大事である。適当に仕事をして遊びだけの人生を送るつもりは毛頭ないが仕事に忙殺され続けるのも問題であり、そんな狭間でも揺れている毎日である。



【富士山頂上付近にて】

夢・風を掴んで空へ・遠くまで飛びたい。

WANDERN VOGEL から FLIEGEN VOGEL へ

3期

谷内 耶夫

卒業してからすでに38年も過ぎ、会社も卒業してしまいました。

夜の^{よる}基の WANDERN VOGEL から、空を飛ぶ FLIEGEN VOGEL の『夢』にとりつかれています。

空に飛んでみたいとの『夢』を追って、人力飛行機作成に昨年からはまっています。

私が FLIEGEN VOGEL の『夢』に取り付かれた^{いきさつ}経過をお聞き戴けませんか？

一昨年(1999年)の春末だ浅き頃でした。

会社を定年となり、ゆっくりし畑仕事などをしながら、何をしようかを考えようと思っていました。しかしながら、春先では畑仕事もあまりありませんでした。

会社勤めの最後の頃、鮮度保持包装の開発をしており、日本包装学会に属し、この中に「MA(Modified Atmosphere) 包装研究会」(鮮度保持包装研究会)という会を立ち上げ、退職後も運営委員をしていました。

この関係で、野菜の鮮度保持について興味を持ち、これらに関する文献を多数家に持ち帰っていました。これらを抄録したり、また時折文献探しに図書館に行ったりしていました。これは私のライフワークの一つかと思っています。

それと、今まであまり帰らなかった田舎(信州・伊那)に時折、行ったりしていました。

そのころ、ある会社の品質管理についてお手伝いの話があり、再度勤めようかとしていた矢先に、母親が足を骨折と言うアクシデントがあり、田舎に行く機会が多くなりそうな状況となってしまいました。そうなれば迷惑をかけるのではと思い、自由がきくフリーの暮らし(早く言えば年金暮らし)を選択しました。

文献読みと両親の面倒見のため田舎への往復や雑用などで殆どの時間は潰れてしまいましたが、これら以外に何か夢中になれる面白そうな、楽しいものが欲しい状態でした。

そんな折、野田市の JC(日本青年会議所)で人力飛行機を作るとの話が伝わってきました。

野田来てから知りあった人が、この年の JC 野田の理事長でした。

この人から、「人力飛行機を作っているの、時間があればプラスチックのことについて手伝っていただけないか」とのことで、飛行機の製作現場に顔を出したのがこの始めでした。

正直なところ、37年間プラスチック関係の会社に勤めていましたが、製造・品質管理とか開発関係の仕事でしたので、飛行機にどんなプラスチックをどこに使うかもわからず自信はあまりありませんでした。

製作現場に顔を出してみて、ほとんどの人が飛行機作りに関して素人集団との感じでした。プラスチックに関して、この集団なら、Priority がとれて、気楽に参加出来、少しはお役に立てるのではと思えました。

(飛行機の設計に関しては、野田の近所に住んでいる東大の航空工学の佐藤と言う先生に相談に載って貰っているとのことでした。)

この人力飛行機の製作メンバーは前述の様に JC 野田が主体で、毎週の日曜日に集まって製作しているとのことでした。

JC(日本青年会議所)とはご存知のことかと思いますが、いろいろな業種の若き経営者や、次世代の企業・商店の経営者となるべき人だちの集団です。

JC 野田が飛行機作りに取り組んだのは、野田を挟んで流れている利根川や江戸川の河原に多くの単発飛行機やグライダーの基地があり、スカイスportsが盛んなところであり、この理事長以下、JC のメンバー数人が単発飛行機のマニアであり、空への夢を持っていたことと、人力で飛行機を飛ばしてみたいとのことで、JC 野田のこの年度のテーマとして取上げ、テレビ(読売)で放送している琵琶湖の「鳥人間コンテスト選手権大会」に出ようと企画をしていたとのことでした。

したがって、人力飛行機作成メンバーは 30 代の JC 会員を中心にし、市報などで募集したとのことでした。中・高生も多数参加していました。

(JC 野田として青少年の健全育成もテーマの一つであったそうです。)

このような集団に首をつつ込み始めました。飛行機作りに参加した中では、私が最年長でした。

私よりわずかに若い板金屋さんがいて、二人が 60 代でした。

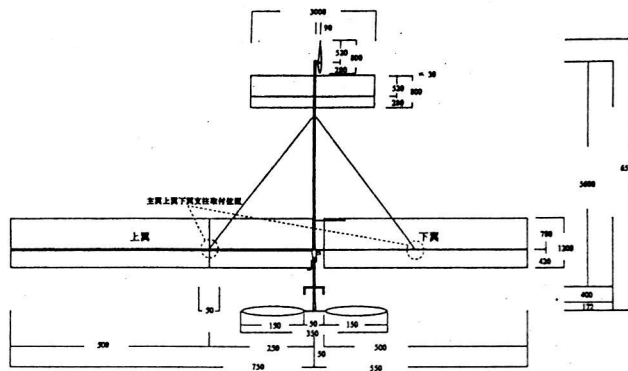
尤も、私が現役でしたら参加していたかどうか分かりません。

野田は夜遅く、酔っ払って寝に帰るところで滞在時間は数時間しかなく、市報など読んだことも無く、ましてやスカイスportsが盛んのところなどは始めて聞く話でした。

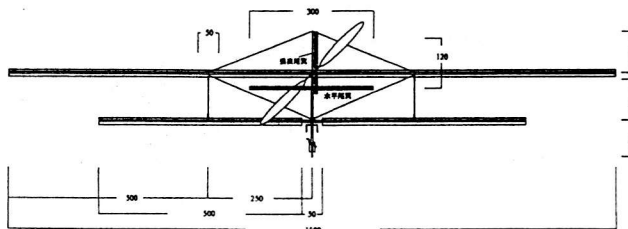
そうそう、この飛行機作りの仲間の名前は『飛とびたい野田！空そらでいい野田！』といい、作っている飛行機は『坂東太郎』号と呼んでいました。

この『飛とびたい野田！空そらでいい野田！』のメンバーは、前述の様に JC 野田が主体でしたので、職業は種々雑多で大工、運送屋、蕎麦屋(この年のパイロットは蕎麦屋の後継ぎでした)、肉屋、電気屋、板金屋、テント屋、なんとかファンクラブ事務長やデザイナー等々と前述の中・高生たちで、地域社会の縮図のようでした。

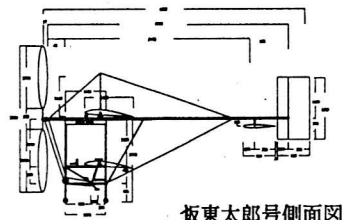
しかしながら看護婦さんはいましたが、お医者さんと坊さんはおりませんでした。



坂東太郎号平面図



坂東太郎号正面図



坂東太郎号側面図

さて飛行機の話に戻します。この『坂東太郎』は複葉機でした。
 なんの知識もテクニックも持たず、しかも詳細な図面も無く、作り始めました。
 毎週日曜日の昼間に集まりわいわいと楽しく始めました。
 機体は上翼長が15メートル、全長6.5メートルほどの双葉機でした。(概略設計図I)

3月頃から琵琶湖の「鳥人間コンテスト選手権大会」へのエントリーの準備を始めていたと
 のことでした。

尚、琵琶湖に出場することは、かなり難しく、毎年エントリーする数は5～6倍とのこ
 とを初めて知りました。

(エントリーすれば簡単に、誰でも出られるものだと思っていました。出場は毎年14～
 16チームですから、全国で100近いチームがあるとは驚きでした。)

当然、飛べる機体である事が必須条件ですが、民間のテレビ(読売テレビ)の主催であり視
 聴率も重要であり、このため話題性のあることも必要だそうです。

私が参加し始めた3月頃は、琵琶湖に出場出来るかどうか分かりませんでした。

最初は半分冷やかしのつもりで参加していましたが、数回製作現場に顔を出しているうち
 にだんだん面白くなって来ました。

機体の作成がだんだんと進み、飛行機が姿を現し始めると、更に熱が入って来、更に面
 白くなり、毎日曜日に作成現場に行くのが楽しみとなってしまいました。

作った飛行機を飛ばしてみたいという『夢』が大きくなり始めて来ました。

この頃から、田舎に行く頻度が増えて来ていましたが、野田に戻っている時の日曜日は朝
 から弁当を持って製作現場に行っていました。

5月に正式に「第23回鳥人間コンテスト選手権大会」(琵琶湖)に出られるとの朗報が入り
 ました。

今まではただ面白くテレビを見ていただけでしたが、こんどは出場する側となると、おの
 ずと力が入るものです。

それからは製作に一段と熱が入り、日曜日の飛行機作り、がさらに楽しみとなってしまし
 た。

また琵琶湖に間に合わせる為に、6月の末頃からは、野田に帰っている時は週日の夜も製作現場に行くようになり、急速にのめり込んでしまいました。

特に琵琶湖に送り出す1～2週間は半徹夜状態で、蚊に食われながら、飛行機作成に熱中しました。

チームの皆は、少しでも遠くに飛ばそうとの『夢』を抱き、一生懸命でした。

やっと完成にこぎつけ、7月28日に琵琶湖へと機体を送り出し、後を追って琵琶湖入りしました。

琵琶湖で調整をし、フライトの日は夜明け前から最終組み立てをし、ようようのことでプラットホームに運び上げました。

プラットホーム上がってみて、今までテレビで見ていた時とは全く違ったもので、やっとここまで来ることが出来たという感動が湧きあがりました。

後は空に舞いあがり、鳥の様に遠くまで飛んでくれ！と祈る気持ちでいっぱいでした。



しかしながら、我が愛機『坂東太郎』号がプラットホームに上がった時は、風は背風(陸から湖水に)で強く、時折横風も混ざり、飛行機を飛ばすのには最悪の条件でした。

飛行機を飛ばすのは僅かの向い風か、無風が最適の様です。

機体が風で壊れてしまわないかと心配しながら、どうか早く神風(向い風)が吹いてくれと祈りましたが、祈りはついに通じませんでした。

背風のなか、スターターの合図で、風の弱くなったと思われた時に押し出しました。が、風を捉まえることはできませんでした。

結果は無残にも24.75メートルの12位(出場15チーム中)でしプラットホームに立ち、機体を押し出した時の感動は、今まで味わったことの無い、非常にすばらしいものでした。

『これで夏は終わってしまった！！』



無念のプラットホームから降りる時は、また来年も琵琶湖に来るぞ！もっと飛ぶ飛行機をまた作るぞ！そして来年もここに立つぞ！と。

鳥人間コンテスト選手権大会について。

第1回は1977年に琵琶湖で開かれ、第10回大会から滑空機、人力プロペラ機等の部門が出来てきたようです。

JAPAN INTERNATIONAL BIRDMAN RALLY と称し、第2回から世界大会として認められているようです。

昨年(第23回)は3部門(チャレンジ部門:ユニークの発想による飛行機(今年度は中止となった)、滑空機部門と人力プロペラ部門)がありました。

我が『飛びたい野田！空でいい野田！』チームの『坂東太郎』号は人力プロペラ部門に出場しました。

この人力プロペラ部門へ出場チームは最近、学生主体のチームが殆どようです。我がチームはメンバー構成も雑多な、地域色のぶんぶん匂う異色のチームでした。

応援も野田から、市長を先頭にバスをチャーターして駆けつけて来てくれました。
後日テレビで見ると、我々の飛行機より、市長の方にカメラが向いていたようです。市長が「鳥人間コンテスト選手権大会」の出場チームの応援に来たのは始めてであったようです。これで市長も人力飛行機に目が向いて、今年度(2000年度)の飛行機作成につながりました。琵琶湖から帰り 1 ヶ月はお盆などで殆ど田舎で過ごし、9月に野田に戻っている時にメールが入り今年度(2000年)も挑戦をしようとの話が出ました。
1999年度は野田 JC が主体でありましたが、今年度は市民団体として参加することになり、当然、製作メンバーに参加することにし、再び琵琶湖を目指す『夢』を見始めました。

市民団体としてのスタートですから、資金集めから始まりました。因みに、メンバーは年会費 2 万円でした。昨年は JC 野田の予算で会費無しのボランティアでしたが。

前年のチーム名を引き継ぎ、『飛びたい野田！空でいい野田！』とし、飛行機は『坂東太郎』2号としました。

たまたま、今年は野田市・市制 50 周年で各市民団体から記念イベントの募集があり、これに応募しました。

市からの助成金が目当てと、市制 50 周年という話題でテレビ局にアピールすることを狙いました。

(昨年、市長が琵琶湖でテレビに出たことが助成金獲得に影響したのではと思っています。)
資金の市からの助成金を目当てにし、骨格をカーボンファイバー (C-FRP) として最終設計をし始めました。

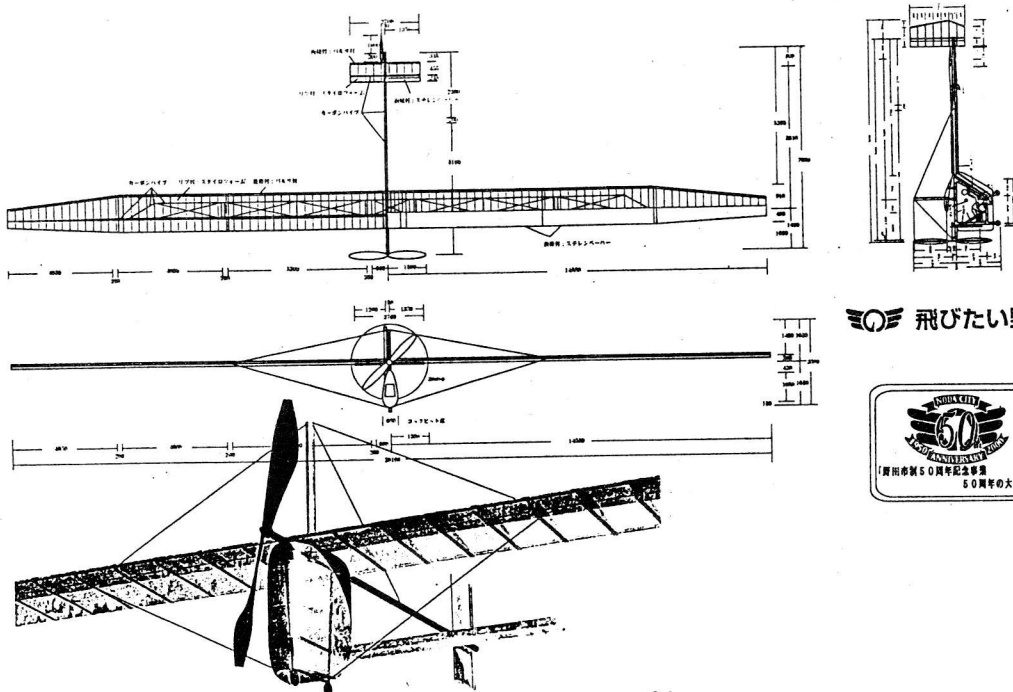
昨年の秋から暮れにかけては、数回ミーティングを開き、どのような機体にするかなどを皆でわいわいと議論しました。

設計担当が決まり、年が明けてから製作に取りかかることとしましたが、C-FRP の手配等で本格的に製作に取りかかったのは今年も 3 月頃からでした。

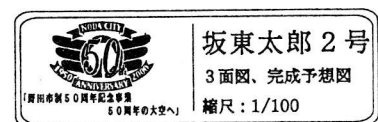
(尚、昨年はジュラルミン製のパイプで製作しました。)

我々のチームは、設計図と趣意書を鳥人間コンテスト選手権大会事務局(読売テレビ)に提出し、出場要請書などを、市長や多くの小学生から書いて貰い、読売テレビに郵送、市制 50 周年記念イベントを前面に出して PR を計ったとのことでした。

このへんのことは、私のように、市長の名と顔を昨年始めて知ったようなものには思いもつかぬことで、このようなことを計画し実行したメンバーの根回しに脱帽です。



飛びたい野田！空でいい野田！



坂東太郎 2号

3面図、完成予想図

縮尺: 1/100

さて今年の飛行機は昨年とは違い単翼で、翼長が29メートル、機体長8.6メートル、総重量約50キロ(実際には60キロ近くになったようでした)の設計でした。(概略設計図Ⅱ)琵琶湖への輸送を考えて、翼は7分割、機体は2分割で作成しました。多分今年の出場した飛行機の中では翼の長さは1, 2番でした。29メートルといえば、想像している以上に、はるかに大きいものです。

昨年は経験が無くまったく手探り状態でなにも分らず、作成しましたが、今年は東大(東京大学飛行理論実践委員会 F-tec)、日大(日大理工学部航空研究会)チームに見学や、教えて貰ったりし、作り始めました。彼等のところに行けば、WV(ワンゲル)時代にタイムスリップしたようで、むしろ懐かしさを感じました。

他のチームはどこそこでテストフライトをしたとかの情報が彼等との関係でよく入ってきました。

テストフライトと言え、昨年は、完成するのがぎりぎり間に合った状態であり、出来ませんでした。

(尤も、テレビに出ることが第一で、テストで機体が損傷したらの心配で、テスト無しの一発勝負でした。)

今年こそはテストフライトと思っていましたが、資金の目途のつくのが遅れ、機材(C-FRP)の手当てがずれ込んでしまい、機体の製作が遅れ、昨年の二の舞となってしまいました。テストフライトもせずに出場したのは我がチーム位ではなかろうかと思っています。

私は、今年は田舎での時間が長くなって来ていました。

両親の介護は、良くなることは期待出来ず、衰えていくばかりで、非常に淋しいものがあります。

(良くなることが期待出来る介護であつたらと願っております。)

昔の単身赴任の再来となって、土日に飛行機作りに野田に帰り、また田舎へという状況になって来ていました。

飛行機製作のメンバーも増え、最年長は4歳年上の人に参加してきて60歳代が4人となり、この老齡パワーのカルテットが機体製作のメインとなって進めました。

もちろんこのカルテットの皆さんは仕事(自営、会社勤め)があり、私は田舎からとのことで日曜日の飛行機の製作が主でした。

翼のリブの切出し、製作、機体の加工など、昨年に比べると格段の進歩であり、お互いの智慧と経験を出し合って進めました。

昨年は全くなにも知らずの状態、盲然蛇におじずで作ったものだと思いが強く、今年は、まあまあ納得が出来た飛行機が出来たと思っていました。

それでも、まだまだ改善の余地があり、更に来年はより以上のものと思っています。

やはり、製作については、伝統と技術・経験の積み重ねが必要であると痛感しました。

経験の積み重ねと言う伝統は大きな「財産」です。

さて、今年も琵琶湖へのタイムリミットが近づいてしまい、分割して作成した機体を最終に近い状態で組込んだのは7月20日でした。

かなり大きな工場を借りて組みましたが、それでもいばいでした。(写真3)

私達のチームは工場を休日に借りることが出来ましたが、よそのチームは広い場所がなく苦勞しているようです。

このような状態でしたので、今年もぶっつけ本番を余儀なくされました。(一番の反省点です。テストフライトとは機体の修理、作り替えなどを考えれば、2～3ヶ月前に完成させるべきであると思っています。)

7月に入ってから昨年同様徹夜状態が続きました。皆、昼間は仕事があり、現場に集まるのは19時過ぎで、毎晩1時、2時頃迄作っていました。

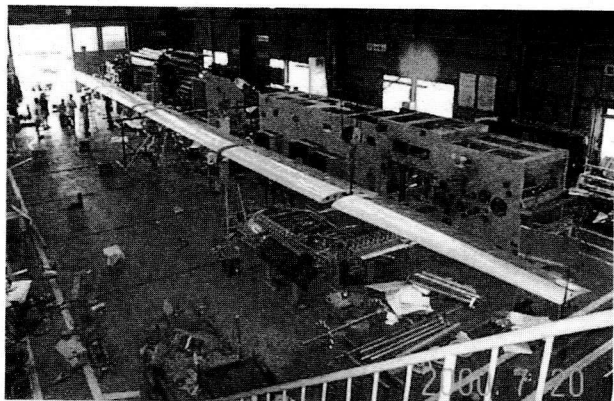


写真3 2号の組立



写真4 プラットホームへ運ぶ途中。私です。

私は田舎の方は姉妹やヘルパーさん達に任せて、我まま言って野田で飛行機作りに専念しました。

昼間は今まで出来なかった諸々の整理や、家の雑用で過ごし、夜は飛行機作りで、ライフワークと思っていた文献調査等の図書館通いも、どこかに消し飛んでしまっていました。

7月の24日にはどうやら完成の目処がつき、細かい手直しをし、26日夜にトラックに積み込み、晴舞台の琵琶湖への準備をし、翌27日に琵琶湖入りをしました。

28日には琵琶湖で操縦席の組み込みや、機体検査などで遅くまで砂浜で最後の調整をしました。

夜は野田から市長を始めとする応援団のバスが着き、前夜祭で盛り上がり、二次会まで付き合い、12時過ぎまで飲んでいました。

29日、待ちに待った晴舞台の日、1年の総決算の日です。

【当日の日記から】

「4.00 起床。昨夜の酔いが未だ覚めておらず。皆と琵琶湖のピットに急ぐ。だんだん明るくなり、快晴に近い。風よ我々が飛ぶまで風でいてくれと祈る。組み込みは8.30に終了。主翼の繋ぎ目のパネルに狂いが出てしまう。現寸合わせで作成したが、後縁部の取り付けに問題があったと思われる。やはり事前に組み込んで見るべきであった。今更後悔しての間に合わず。なんとか押込んで、嵌める。なお、主翼下部のワイヤーも本日始めて張ったので弛み加減が分らず。これも反省材料。組みあがった機体は非常に美しい姿である!! 約1年の汗の結晶だ。8.30からプラットホームへ運び込む。やさしく、傷つけぬ様にそっと運ぶ。(写真4) プラットホームに機体を上げるのは、大きくて大変であった。プラットホームに立ったら、昨年の感動が戻ってきた。これはプラットホームに立ったもののしか味わえないものである。幸い風も風いであり、絶好の飛行機日和である。フライトが13番目で風向きを心配していたが、最高のコンディションだ。」

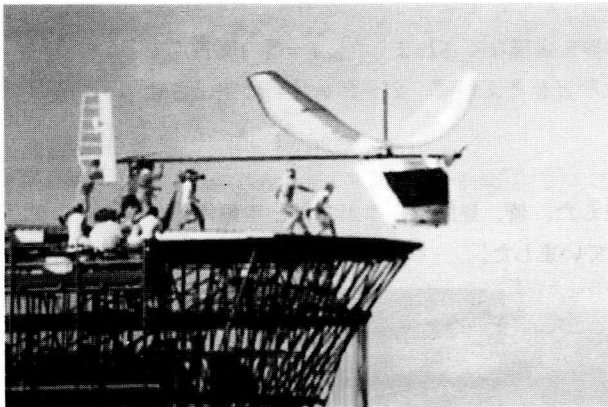


写真5 飛翔スタート

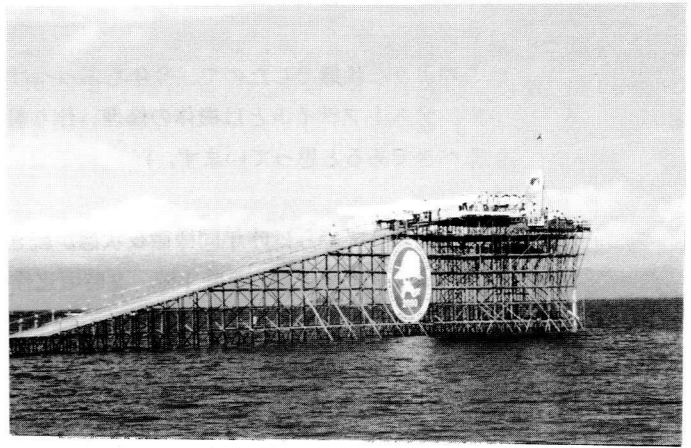
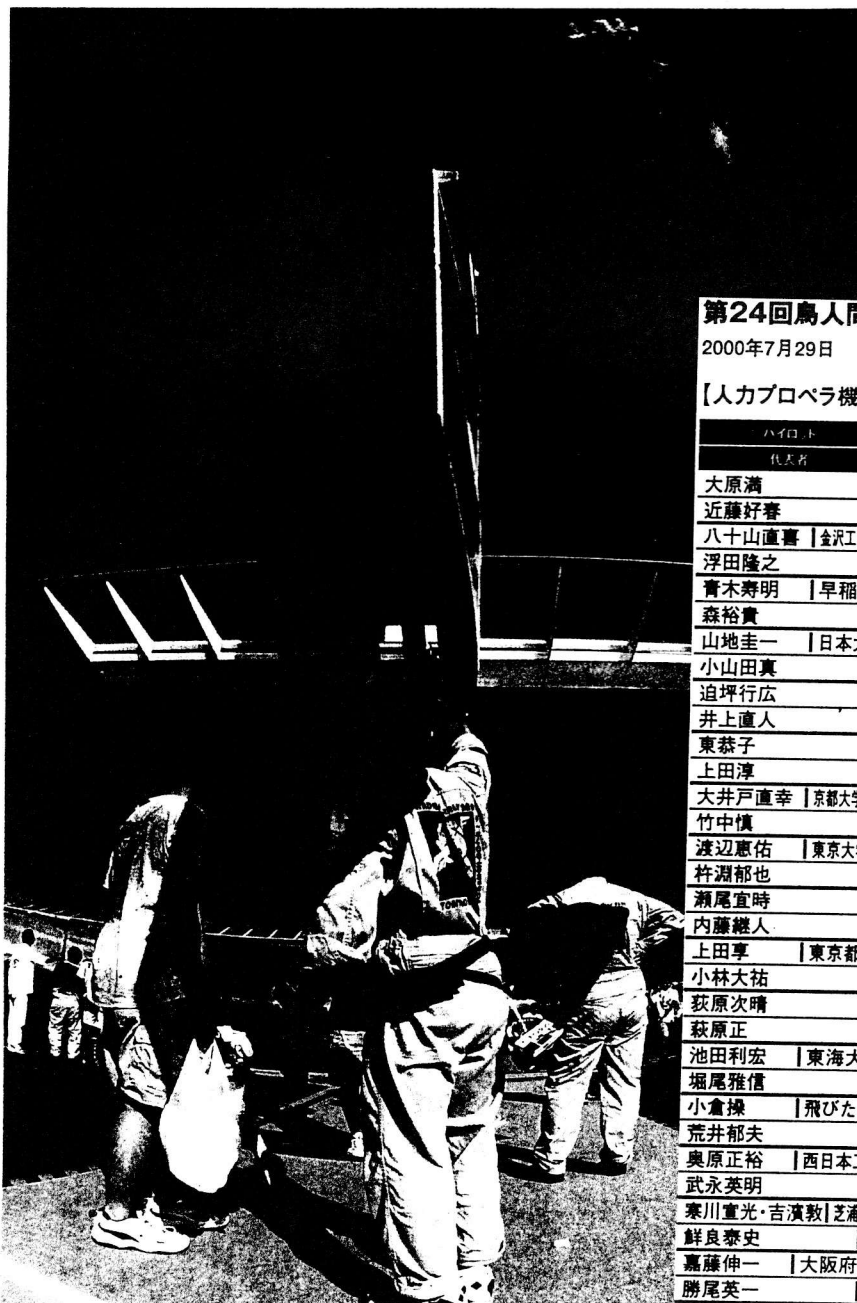


写真6 今年2000年プラットフォーム

飛翔、プラットフォームから押し出す。綺麗に飛び出したが飛び出し角度が高すぎた。
失速、一瞬の、数秒の夢であった。…… 32.85メートル (写真5, 6)

『これで今年の夏も終わってしまった！！』



我が飛びたい野田！
空でいい野田！チーム
テイクオフ寸前。

第24回鳥人間コンテスト選手権大会

2000年7月29日

【人カプロペラ機部門】

パイロット 代表者	チーム名 設計者	飛行距離 順位
大原満	豊田飛行機研究会	棄権
近藤好春	野尻勲	
八十山直喜	金沢工業大学夢考房人力飛行機プロジェクト	263.65M
浮田隆之	KLT WINGS	5位
青木寿明	早稲田大学宇宙航空研究会	失格
森裕貴	田中利典	
山地圭一	日本大学理工学部航空研究会	94.96M
小山田真	航空研究会	8位
迫坪行広	つくば鳥人間の会	34.14M
井上直人	古徳雅史	10位
東恭子	有人飛翔体研究会	255.33M
上田淳	上田淳	6位
大井戸直幸	京都大学バードマンチーム Shooting Stars	61.72M
竹中慎	楢崎昭尊	9位
渡辺恵佑	東京大学飛行理論実践委員会 F-tec	1308.09M
杵淵郁也	杵淵郁也	2位
瀬尾宣時	Team Typhoon #09	183.90M
内藤継人	Team Typhoon #09	7位
上田享	東京都立科学技術大学 T-MIT	棄権
小林大祐	小林大祐	
萩原次晴	東工大 Meister	380.54M
萩原正	平野義鎮	4位
池田利宏	東海大学人力飛行機研究会	582.94M
堀尾雅信	中村紀仁	3位
小倉操	飛びたい野田！空出いい野田！	32.85M
荒井郁夫	山本和広	
奥原正裕	西日本工業大学バードマンクラブ	13.45M
武永英明	上原英治	
寒川宣光・吉演敦	芝浦工業大学 Team Birdman Trial	28.38M
鮮良泰史	野村昌樹	
嘉藤伸一	大阪府立大学 堺 風車の会	7945.85M
勝尾英一	森本厚	1位

(なお、今年は大阪府大 堺 風車の会が7,946メートルで1位で、東大飛行理論実践委員会 F-tec が1,308メートルで2位、日大チームは95メートルとのことでした。

(成績表と我がチーム)

傷心の状態で機体を撤収し、帰途につき、茫然自失の夏が過ぎ、再び来年の『夢』を見始めました。

来年こそはもっと風を掴み、もっともっと遠くへ飛ばそうと！！

飛行機は発泡スチロール(翼のリブ、プロペラ)、スチレンペーパー、パルサ材、PET フィルムと C-FRP。駆動系は自転車のペダルやチェーン利用。変速機。エポキシ系接着剤をメインにして組み立てました。制作費は1号機が約45万円、2号機は160万円程でしょうか。まだ会計報告は聞いておりませんが C-FRP に100万円以上かかったようです。C-FRP が安く手に入ることが出来るルートがあれば教えてください。

どうも、くどくどした『悪夢』の話をお聞き頂き有難うございました。

9月11日、東海地方は記録的豪雨に浸りました。全国に散るワングルOBの中にもこの災禍に遭遇された方達があります。すぐメールで知らせていただいた11期森川さん、17期渡辺さん。そして、克明な原稿でお返事いただいた37期柴田さん。公の報道では抜けてしまうような混乱模様をお読みとり下さい。また、そんな緊急時、ワングルのお父さん、お母さんがいかに頼もしいものか！自負を持たれるとともに、それにかこつけて着々とワングル装備をゲットされることをお勧めします。尚、柴田さんには多数の現場写真を同封していただきました。見慣れた風景が浸水していく驚愕が、見たこともない景色の方にはそのニュース性が伝わりにくいであろうという当方の判断により、一部の紹介とさせていただきます。お詫び申し上げますとともに、地域の皆様を含め、一日も早い復興をお祈り致します。

37期 柴田 祐介

9月11日、仕事が終わって地下鉄名古屋駅の改札を出るまでは、街の様子は日頃の雨の日と変わったところはない。名駅の地下街に異常に人が多いので「名鉄・JRが止まった？」と感じ、確認のため両改札口に近づこうとしたが、すでに人だかりで確認するまでもない。周りでは携帯で連絡をとろうとする人、公衆電話に並ぶ人、タクシーの列に並ぶ人、階段に座り込む人、改札の駅員の兄ちゃんに復旧のめどを聞く人など。

数年に1度ぐらいは台風等で電車が不通になることもあるので、今回の雨も「そういう規模の雨なんだ」と感じたが、帰る手段に心配はなかった。自宅は名古屋駅から約3キロ、歩いて45分、西枇杷島町である。

2・3年程前に台風の影響で電車が不通になったときは、自宅はすでに停電していたが、今日はまだ送電されているので、「たいしたことないのかな？」と思っていた。テレビでは知多の竜巻、電車の不通、地下鉄の駅が水没など。さしあたり、現在の自分に直接影響のない話題がニュースになっている。22時頃、歩いて30秒の庄内川の堤防(比高約3メートル)に上がる。堤防上は遠くのほうに消防団の車と付近の人が何人か見えるだけ、庄内川の水位は堤防の上まであと2メートルぐらいで、流れはかなり速い。ニュースでまだ雨が降りつづけるといっているのが気掛かりだが、庄内川の水位も自分で確認したし、明日も平日なので12時にはフトンにもぐりこむ。

9月12日、午前1時頃、夢の中で「西枇杷島町に避難勧告が出ました」というアナウンスを聞いた。目覚めると、家族も起きてきた。外に出ると近所の人も出てきており、今後どうしようかと相談している。というのも、西枇杷の避難場所は全て自宅のある道路面(県