

鴨島～岡本山フライト記(2003.9.15) 川上 惇郎

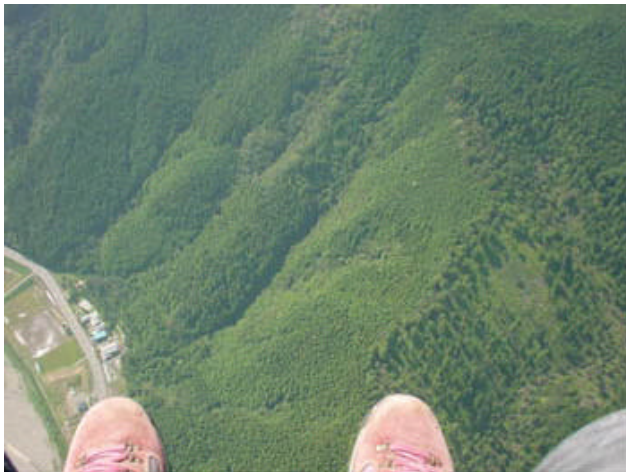
九月に入っても残暑の続くある日、往年の月曜組み中川さんよりサポートをしてあげるから鴨島から岡本山まで飛ばないかと電話をもらった、と言うのも常々岡本山まで誰かサポートしてくれないかなー、なんて冗談を真剣に受け取ってくれたのです。こりゃ～願っても無いチャンスだ、渡りに船、飛びにパラ、とばかり飛び日は検討しても、しなくとも、中川さんの定休日、月曜日の九月十五日敬老の日ときめた。もともと私は仲間に迷惑を掛けたくないアウトアンドリターンをモットーに心掛けているのですが、今回だけは飛びたい症候群の中川さんに、あえて裏方さんをお願いした次第です。



早朝より中川邸へ迎えに行き、まだ朝食食っていない中川さんを朝食、弁当、共々車に押し込め鴨島へぶっ飛ばした、鴨島グラウンドへ着くと予測通りの北西2～3メートルの絶好の風、こりゃークロスハンドでティクオフ出来るぞ(実は私はフロントが苦手なのだ、何故ならライズアップの時ラインが、エンジンのガードに、掛かりキャノピーが、傾いて揚がる為)早速準備に取り掛かる、フライトスーツ、ヘルメット、カメラ、等々それと、今回はガーミンのピスタを、はりこんだ、と言うのも、この前、勝浦アウトアンドリターンをした時、雲中飛行をして大河原高原近くまで飛びすぎ、帰りの燃料で苦労したのを教訓にナビを使うことにした、エンジンは今回ミニプレーンで、飛ぶことにした、私は年金前借で買ったエンジンユニットを2機持っているのですが、もう一機はTOP80で実は私はこちらの方が気に入っているのです、何故なら体重移動が出来て山飛びに近い飛びが出来るし、ミニプレーンは燃料が7リッターに対してTOP80は8リッター入るのです、この二つのユニットは同じエンジンが付いていて、80CC 推力50キロ 音は大変静かです。先日イギリスの世界選手権から帰った椋本氏の話によると8割までが、このエンジンで、ほとんど上位を占めたそうです。でも今回は体重移動のきかないエンジン肩つりのミニプレーンで飛ぶ事にした。何故なら燃料は一リッター少ないけれど万一、山中などヘランディングした場合、回収のしやすい軽いユニットにしたのです。キャノピーはPAPのモーションだ。このグライダーも大変気に入っている。左右紅白の、目出度い色でスピードレンジも結構幅が広い、そんなこんなで準備万端、燃料もキャップ口まで満タンだ。始動のリコイルを引く手に力が入る。一発で掛かってくれ！・・・プスプスあれ～掛からない。それから何回やっても掛からない。中川さんに代わってもらおうが、やはり掛からない。もう汗びっしょりだ。完全に燃料の吸い過ぎだ。持っていたプラグを全部交換するが駄目だ。他の事に気を取られユニットの調整を怠っていたのだ。こりゃ～神様がやめろと言っているのかな～、飛び勇氣より飛ばない勇氣、なんて、チラッと頭をかすめた。其の時エンジン音と共にこちらへ飛んでくるパラ機、あれ～こんなに早くから飛んでいるやつは誰だ？だが少し向こうの方で機影が消えてしまった。しばらくたつととぼとぼ歩いて来る人がいる。良く見ると椋本さんではないか。話を聞くとエンジン不調で向こうのほうへ降ろしたと言う。今日はやめたほうが良いかな。なんて思いつつ椋本さんにエンジン見ってもらったら、あっ！という間にエンジン掛かった。いよ～大統領、さすが椋本師匠、思わず心の中で叫んでしまった。で、椋本さん自分のエンジンは？・・・。そんなこんなで出発は一時遅れに、キャノピーを広げると、げげ、なんと、風が弱い南西に変わっている。苦手のフロントライズアップだ！言わぬ事じゃー無い、一回目はやはり失敗、二回目は気合を入れて。えいやーとライザーに全体重を掛けて、と、其の時OK、エンジン吹かしてー、と椋本さんの無線誘導が入る、まるで練習生だ！あ！やっぱり私は

モーターパラに関しては練習生だったのだ。一陣の土煙を巻き上げて今まで手伝ってくれた人たちの頭上に多少の後ろめたさを感じつつ舞い上がった

一路、岡本山へむかった。ヤフーの天気予測では晴れ北西の風、絶好のフライト日和と思ったのですが、いざ飛んで見ると風は南西(サイドアゲンスト)、視界はガスッていて、非常に悪く山と川の区別も付きにくいと言う最悪のフライト条件になっていた。まずセリッターの燃料だと以前、勝浦往復の時の燃料を地図上で計算すると岡本山までは、直線飛行でないと駄目、もちろんアゲンストでは駄目と予測した。佐那河内村を過ぎる頃からだんだん東へ流され始め右へ向けると前へ出なくなった。ナビゲーションを見ると、え？なんだ、こりゃー画面が見えない。よくよく考えると、老眼鏡が無いと見えない！！歳には勝てないねー、遠近ゴーグル無いかなーなんて思っても後の祭り。上勝の東を通過した頃から燃料が気になり手鏡でタンクを覗くと半分以上使っている。此の俥では届かないのは明白だ。そこで、ある程度は流されつつ、トリマー全開、アクセルバーいっぱい踏み込んで高度を出来るだけ取り、飛べるところまで、飛ぼうと決めた。でも後ろから推力が掛かっているためアクセルレーターは重々毎老のように反り返り、右ブレークコードも重いのがコース修正の為、引きつつ、左はスロットルをにぎり万歳状態、まるで体操選手が鞍馬の上で静止状態そのまんま？？こんな苦行フライト、もーいや、と思いつつ相生と驚敷との中間を日和佐の方へ流されながら飛行した。相変わらず南へ来る程、視界は悪い。右を見ると剣山系の上だけが、薄ぼんやりと浮かんでいる。左下を見ると、やっと日和佐、海と陸の境界がぼんやりと見えてきた。一先ず、やれやれと思った、と共に海に近くなると海風が、こんな高度まで影響するのか、スピードが出始めた此れはしめしめ、やっと余裕が出てきた。五十五号線上近くを飛んでいれば安心できる、でも燃料は2リッターを切っている、牟岐へ向かって出来る限りスピードをつけ、出来るだけ距離を伸ばそうと頑張った。牟岐手前まで到達すると、岡本山方向は確認出来ないが、海部川河口がぼんやりと、確認できるではないか！！やったー！！この時の感激は生涯忘れないであろう。リンドバークがパリの灯を見たときの気持ちが、よく分かる思いであった。この時初めて中川さんより無線が入った。和田島バイパスを走っている、とのことだ。こちらからの応答は取れないらしい。でも、もう安心だ、牟岐を過ぎて右にコースを変え岡本山上空へ向かう。ほとんど燃料を使い果たしているが高度が有るので滑空で岡本山上空に到達する、感無量だ！

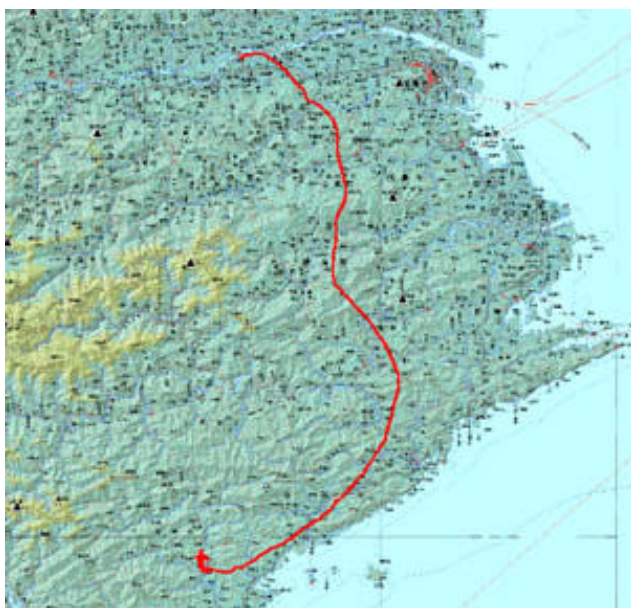


ん？吹流しが無い・・・ティクオフ上空へ行って見るが人っ子、一人いない、草木のなびきでは無風状態だ、ランディング場には車はおるか人影も無い、仕方が無いので右へ左へと飛行するが、とりあえずランディングするため最終アプローチを川下から川上へむけた。おやー？弱いフォローだ、しまった！エンジンが止まっている、やり直しは効かない！思いっきり走ってフレアーを思いっきり掛けるが、勢いあまって前のめりで、倒れこみランディング、セーフ、後ろからのエンジンの重みと誰もいない寂しさで、ずしーん、と身に堪えたランディングでした、しばらく富田のおばあさんと、(いや、私も同年輩であったが)話していたら、しばらくして、中川さんが私の車で到着。中川さんご苦労様でした。

今回のフライトには多くの反省点が有りました。

綿密に立てたフライト計画 (実はいい加減であった)

テイクオフの時エンジンが掛からず、精神的、肉体的、疲労がマックス状態で飛び出した事や、折角準備したナビが老眼で見られず、又使用未熟で、うまく使い切れず結果、後でフライトログを見るだけに留まった事など反省点は数限りなく有りますが、一方このフライトで得た貴重な経験もあります、最初フライトコースは木沢、上那賀上空を直線コースで飛ぶ予定でしたが、遠回りをしてでも風に逆らわずフライトした方が結果的には燃料消費が少なくすむ等、良い経験が出来たと思います。今回も燃料が岡本山手前で切れたが高度が有ったので最終的には穴喰あたりまで飛べたと思います。最後に皆さんにお詫びを申し上げます、と言うのは、前日に草刈をしたばかりの所を使わせてもらった事です、此れからはお手伝いにも参りますので宜しくお願い致します。



(フライトコース)

累積積算距離87.98Km
移動時間2時間 24分
最高速度66.1Km
移動平均速度36.6Km
最高獲得高度2132m
使用燃料量7L

以上が今日一日ダメー Kからダメー Kに戻れた私の下手なフライトとフライト日記でした。

