

一人前？まだまだ箱庭パイロット！一人前パイロットへの Story.

立命館大学体育会航空部

Keita Okamochi

今から遡ること半年前の 2017 年 9 月、木曾川での合宿中、松本教官。もとい MATSU からナロマインへ行かないかと声を掛けられた。立命館大学から全国大会へ出場し好成績を収めているパイロットはナロマインへ行き、Shinzo さんの指導を受けている。全国大会で好成績を収めるにはナロマインで Shinzo さんの指導を受けることは必要条件ではないかと考え、監督との相談の上、ナロマインへ行くことを決めた。

1 月 27 日夜、名工大古川君(TATSUYA)と関空で合流し Jet Star ケアンズ・シドニー経由でナロマインへ向かう。1 月 28 日の夕方、MATSU リーダー率いる我々 3 人はナロマイン、ゲストハウスに到着した。スポーツ選手の移動はスーツかつクイーン・エリザベスの国とあり、服装はバッチリ正装にした。そして、サルサーマルと情報を得ていたことと日本で 65 時間飛んできたし、僕はもう一人前のパイロットだからチェックアウトを行いすぐに Discus で銀章獲得はできるだろうと甘く考えていた。

1 月 28 日、初めて Shinzo さんに出会った。この方が Shinzo さんか。思っていたより小さいなと思った。「そしてこの人からソアリングのテクニックを学ぼう。」と考えていた。その日はマレーシア料理のレストランに行った。このレストランには大変お世話になった。

1 月 29 日、ナロマインに来て最初のフライトを行った。Shinzo さんと Duo Discus で Discus のチェックフライト兼クロスカントリーのトレーニング。さて、搭乗前に予習してきた CHAOTIC を行うが緊張のあまりうまくできない。昼飯時のコーラも忘れた。Shinzo さんが分けてくれた。ありがとうございます。

気を取り直して R/W04 に機体をセットして離陸、R/W END の確認!うまくできた。強いサーマルに曳航機が持ち上がった。我々も離脱、良いタイミングで離脱できたと思った。ただうまく上がれない。Shinzo さんが「I have」これを待っていた。飛行時間 1 万時間越えの技を盗んでやる。操縦桿の動きが速い。というか操縦桿が真横に動く。エレベーターはトリムで調整?あつという間にサーマルの中に。そして「You have」操縦桿が回ってきた。サーマルの中であくせくと苦闘する。「うーん?あまり上がらない。」サーマルを逃しました。Shinzo さんが「I have」次のサーマルへ。80kt で進んでいるのに高度が落ちない。「なんで?落ちないの。僕がやったら高度がみるみる落ちていくのに。」あつという間に次のサーマルへ。今度は Gain してやる。今度は高度を Gain できた。高度が高くなったので北西へ 15 km、北へ 15km、南へ 15 km 行った。南へ行ったとき目の前に雲が見えた。Shinzo

さんから「20 km 5000feet がすり鉢ね。」と声をかけられた。「あそこまで行って、高度を Gain して帰ろう。20 kmはまだ越えてないだろう。」少ししてから。「なぜ前に進む？20 km 5000feet がすり鉢だよ。」そして「I have.」ナロマインへ針路を取られた。そしてナロマインまで戻り着陸。講評の中で、すり鉢のことと Discus OK が出た。

1月30日、09:00 からブリーフィングが始まった。「ブリーフィングが始まると Shinzo さんが水を出しな。」と言われた。オーストラリアでの競技会では必ず必要みたいだ。グライダースポーツは健康状態に気を配ることが大切であることを知った。また、Shinzo さんが「君たちは昨日、コーラを忘れたね。忘れ物が多くはないかい？」と話された。木曾川での合宿時は搭乗前に乗せるものは限られているし忘れてもすぐに降りてくるから持ち物のチェックリストなどはなく、忘れ物をしても関係なく飛んでいた。だが、ここはナロマイン。一度飛べば、何時間も降りてこない。忘れ物があることは大きな問題となる。忘れ物をしないためにはどうすれば良いのだろうか。Shinzo さんが「チェックリストだよ。」と話された。確かに立命のナロマインへ行かれた先輩方はチェックリストを作られていた。一緒に過ごした 11 日間を通して何々をしなさいと命令されることはなかった。Shinzo さんはヒントを与えつつ、我々が Shinzo さんの思っていることをできるようにしてくれる。ブリーフィングが終わり、格納庫へ。格納庫で Shinzo さんから「何をしている。」と言われた。何をしているわけでもなく。何をすれば良いかと戸惑っていた。我々はパイロットである。自分のことは言われなくても自分で準備を進めなければならないのだ。だが、我々は MATSU の指示、Shinzo さんの指示を待っていたのだ。指示を待っていてはダメだ。自分で必要なことは準備しなければならない。なぜなら、一人前のパイロットは自分のことは自分でするのが当然なのだから。今日はちゃんとコーラを飲んで出発。R/W29 にセット。2500feet で強いサーマルにあたり、5000feet まで上昇した。その後、8500feet まで上昇し、5 時間飛行をすることができた。Discus 初日から 5 時間、獲得 1000m ができた。だが、19:00 以降 R/W22 着陸禁止を破り、R/W22 に着陸してしまった。抜けていた。



初回 5 時間達成後

1月31日、今日も09:00からブリーフィング。昨日のR/W22着陸禁止について話し合いをした。体調が悪くなったのではないかとShinzoさんは気にされていた。特に着陸後、夕食の際に我々が水を飲みに行く回数が多いことからそのように判断されたようだ。よく学生のことを見ている方だと感じた。今日から少しずつ条件が悪くなっていた。

2月1日、2月2日、ブリーフィングは09:00から始まる。それまでに用意することへの抵抗がなくなりリズムが出てきた。そして我々もShinzoさんがブリーフィングで話したことを聞き漏らさないようにとノートに記帳することが当たり前になっていた。また、Shinzoさんが夕食の時間をHappyなものにしようとしていることが分かり、夕食の時間がとても楽しみになっていた。

2月3日、第一の事件が起きた。2月2日はトップが低く厳しいフライトを強いられていた。サーマルで上昇するのに夢中であった。そんな中、TATSUYAが3000feetコールをせず、Downwindコールを行い着陸した。そのようなことがないように対策として、高度計にシールを貼ることで注意喚起を促すことがブリーフィングで決められた。だが、対策を忘れた飛行準備を完了したTATSUYAにShinzoさんが飛行停止を命じた。飛行停止になり、落ち込んでいるTATSUYAと二人で話し合う時間が設けられた。4年間付き合ってきて「古川」「岡持」と呼ぶことが普通であったが、「TATSUYA」「KEITA」と呼ぶことに抵抗がなくなっていた。ナロマインへ来る前よりも仲が深まった気がする。



TEAM MATSU

左からリーダー-MATSU,KEITA,TATSUYA

2月4日、TATSUYAの最終日。条件がとても良い予想が出された。曳航されるとサーマルトップは6000feetくらいであったが、時間がたつにつれ立ち上がってきて、9000feetまで上昇することができるようになった。これなら南へ行ける。すり鉢を守りながら…。ピークヒルまであと少しのところまで高度を割った。そして沈下に流され高度が落ちる。まだランギーに到達していないのに7000feetを割る。焦りが出てくる。ナロマインへ戻れるのか。上空で一機のグライダーが見えた。サーマルセンサーについていくのか。いや。高度が違いすぎる。今はナロマインへ向かう途中でサーマルを探すほうの安全性が高いと判断した。何とかサーマルを見つけ上昇することができた。ナロマイン上空では7000feetで帰投することができ、その後もサーマルが続いたので2回目の5時間滞空することができた。ゲストハウスで5時間滞空と獲得1000mの銀章申請を行い、OLCへの登録もした。そしてよくよくGPSデータをよく見ると50kmも出来ているではないか。そちらも一緒に申請し、これで銀章獲得だ。

2月6日、昨日は飛行できなかったが今日は飛行できる。Shinzoさんは「もう一度、50km飛ばせ。」と話され、地上からみても、条件が良さそうなことが分かった。安全に飛行するためには次の次を予想して飛行すること。余裕をもった判断をすることが今日のタスクだ。離脱後、強いサーマルにあたる。ぐんぐんと高度を上げることができ、7000feetまであっという間に到達することができた。

2月7日、ナロマイン最終日。飛行前準備のあとShinzoさんと話す機会があり、その後フライトをした。2時間40分のフライトはなかなかトップが上がらない苦しい展開であったが、今回の遠征で学んだこと。必ず風上、サーマル間は速度を出す、空気の流れを感じながら飛行することができ、何度か3000feetを割りそうになったが、再度持ち直すことができた。

今回のナロマイン遠征を通した収穫は5つある。1つ目、フライトは準備から始まっていること。朝起きて、今日のフライトについてタスクを考えることは作業ではない。フライトの一部であることを学べた。良い準備を行うためには余裕を持ち、全体を見通すことが必要であること。目先だけはいけないことが学べた。

2つ目、安全は常に最優先。だが、人間は優先順位を間違えがちであること。やりたいことができることを超える。今回の銀章取得の50kmを行ったことがその例である。やりたい気持ちがある自分のできることを超える。常に優先順位を間違えないことがいかに難しいか理解することができた。

3つ目、前向きに考えること。反省ではなく収穫そして対策を立てること。普段の合宿では反省会をすることが目的になり、反省で終わる。具体的な対策はないために同じことが繰り返される。だが、具体的な対策を立てることで、目的が明確になる。そして、対策を立てることで小さなタスクが増える。達成できれば、嬉しくHappyな気持ちになることができる。Shinzoさん、MATSUはフライトが終われば必ず「いい経験をしたね。」と声をかけてくれる。すぐに降りてきたときも「ナイストライ！」と声をかけてくれ、グライダーに

乗ることが楽しかった。

4 つ目、まだまだ自分が未熟な成長中なパイロットであるか認識できたことだ。日本(学連)の木曾川や大野で飛行しているときは教官の管理下で飛行している。即ち我々は箱庭で飛行しているだけである。その中で少し他の部員より経験があるから自分が一人前のパイロットであると勘違いをする。ナロメインでは教官からかなり離れた場所で飛行するため、教官の管理下で飛行しているわけではない。我々は箱庭パイロットであり、一人前のパイロットではないと認識できた。箱庭パイロットから脱却するためには自分のやりたいことには責任をもって飛行準備から始めることが必要であり、上からの指示を待つてはいけないと認識することができた。主体的に行動を！自分の安全は自分で守れ！

5 つ目、指導者のあるべき姿を見た気がする。技術的なことを教えることが指導者ではなく、生徒に自分の姿をみせ、自発的に物事を考えさせることが指導者のあるべき姿だと考えるようになった。

以上の5点が今回の収穫である。遠征を通して技術的なことは向上したと同時に以前より一人前のパイロットに近づくことができたと考えている。ナロメインへ遠征しなければ未熟な箱庭パイロットのままであり、全国大会でも戦えるパイロットではなかっただろう。だが、今は全国大会で安全に戦えるパイロットになることができるようになった。まだまだ、未熟なパイロットだが、一人前のパイロットになるために修行します！

Shinzo さんお言葉通りまたナロメインへ行きますね！

意志あるところに道は開ける。Where there's a will, there's a way.

