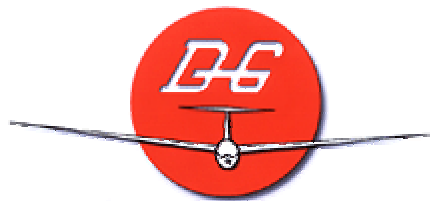


DG Flugzeugbau GmbH



The Fulfillment of a Pilot's Dream
あきらめちゃいけないものは、夢だよ。

(DG-800B 南仏テストフライト雑感)

いくらそのグライダーが気に入ったからといって、会社ごと買ってしまふなんて考えられないけどね。去年の冬はお気に入りの DG-400 を操縦していればよかった。ところが今年、DG 社そのものを操縦するハメになっている。ヴォルフと私は DG 航空機製作所の 共同オーナー になってしまったからだ ("DG-aktuell", Nov. 1996 参照 > 「DG 社の今」 2002.5 現在未翻訳)。こうして、お目当ての DG-800B をようやく手にしたってわけ。いいかい、まず工場を買ってしまう。で、とことん自分が欲しいと思う物を作る。そういう物は欲しがっていた人に自然に売れていく。利益だ採算だなんていうのは後の後さ。まず初めに考えなきゃいけないのは、消費者の欲しがっている物を作ることなんだよ。その点、DG-400 は出来てからずいぶん時間が経って、技術的な遅れが目につくようになっていたし、DG-800B はもっと高性能のウイングレットを開発する必要性があった。

それにしても、夢はあきらめちゃいけないものだ。 2月28日について念願の DG-800B が手に入って、今は大喜びでヴィノンに向かっているところさ。

本当のところ、ブリュヒザールの会社で仕事がないわけじゃない。しかし、開発責任者のヴィルヘルム・ダークスが新型ウイングレットのテストをしたいと言い出したが、みんなはそれぞれ手一杯で、結局開発に関してはヒマな私にお八チが回ってきたというわけだ。テストフライトの結果は抜群だった。 15メートルと 18メートルクラスに関しては、ウイングレット付に限るね。

さて、ヴィノンではみんなが DG-800B を手に入れるまでの私の物語を聞いて驚いていた。DG 航空機製作所再建のいきさつは、本当に面白すぎるくらいだからね。グライダー乗りはいつも私のグライダーを取り巻いて、質問攻めにした。赤いレザーのインテリア

を褒めちぎってくれる人もいたね。スケッチブックを取り出して、取り外しできる翼端用車輪を細かいところまで丁寧に描いている人もいたけど、自分で作ってみようと思っ
てたのかな。

遂に本当の力を示すときが来た。初めて自力で発航し飛行するんだ。よそのグライダーに乗って磨いた技のありったけを使って、能力を発揮させなきゃならない。何の束縛もなく限界まで飛ぶことは面白いことだが、今度は違う。非公式とはいえ、グライダーの値打ちがかかっているし、会社の将来がかかっているからね。

私の気分を、どう表現すればいいのだろう。ブンブンとエンジンがかかって、滑走路の端までズンズンとタクシングし、そして高度をグングンと上げていく時の気分だよ。実は同時にね、私の目の前で別の格納式のモグラがエンジンをかけて発航したんだ。ライバル社の製品を悪く言うつもりはないけど、エンジンをかけて同じ時間だけ昇って、ところがこっちの方がはるかに上にいた。大満足だったね。

その何日かは、自分のグライダーのよさに惚れ直してばかりいた。公表されている性能の数値を実感したよ。鳥から見れば、地球の水平線よりもっと平らに直線飛行しているように見えたはずだし、サーマルでの昇りも他機を凌いでいた。といっても、それは予想の範囲で驚くようなことじゃない。なんと言っても嬉しいのは、つま先が冷たくないことだ、高度 **6000** メートルでもだよ。大きなキャノピーのお陰だけど、いつ乗っても嬉しくなる。

本当に驚いて欲しいことは、ここまでの高性能を達成したグライダーでありながら、初心者でも扱える飛行特性をちゃんと持っていることだよ。どんな空中状態の時でも、つまりサーマルの中で旋回する時も、マウンテン・リッジの上昇帯を突っ切る時も、そして思いっきりゆっくり飛ぶ時も、逆にウエーブを最高速度で滑空する時も、身の危険を感じることはないし、絶えず操縦桿に神経を使っていなければならないこともない。放ったきゃ勝手に飛ぶ！ エンジンがかかっているのも同じだ。機体に任せておけばいいし、景色を堪能してればいい。グライダーはまっすぐ静かに上昇していく。機体上部マウントのエンジン機にありがちなモーメントは現れない。力のかかり方にかかわらず常に重心位置は機体中央にあって、不安定な状態にはならない。山岳コンディションをよく知っている人なら、この許容度の広さは安心できるだろう。

個人的なことだが、ちょっとした出来事を付け加えておこう。私は飛行中はよく「酔い」

に悩まされてきた。特に、春のシーズン初めはひどかった。年も終わり頃、乗り込んでくると軽くなってくるんだけどね。ところが、今はまったくその症状は見られないんだよ。違和感のない操縦感覚のせいかな？ 卓越した飛行特性のせいかな？ 長いウイングスパンのせいで快適なのか？ あるいはこれらの総合作用のせいかな？ ま、一言で言うなら、「DG-800 B だから」なんだね。

初飛行でありながら、もう非常にうまく飛べ、今まで到達できなかった距離をフライトしてしまった。しかも、この距離は計画的に狙ったものでなく、むしろ飛び上がったらず勝手に遠くへ飛んでしまった感が強い。着陸したあとで、午後からもう一回やってみるかといった気分だった。

何日か後で、携帯で 2400 メートルの上空からダークスに話した。「ダークス、本当にいいグライダーを作ってくれたね。でも、ちゃんとウチへ帰って寝てくれ。仕事が済んだら、そのまま会社に泊ったらダメだ、頼むよ。ありがとう、最高のグライダーだよ」と。

ダークスは笑ってるだけだった。



● K.F. ヴェーバー

日本語訳：安間 宏見
(英訳：D. Noyes, Ohio, USA)



(translator's note: I think he likes it!)



一年後

去年と同じように、再度私はヴィノンに向かった。やっぱり遊びではなく、役目はテストパイロットだったし、滑空場での DG 社のスポークスマンでもあった。設計段階ではとことん議論を尽くしてきたし、改良のためならどんな小さなことも試してきた。有効な対策を取り入れたグライダーは更に進化し、安定度も増していた。

この年のように、二週間でこんなに飛んだことはこれまでなかった。

最も大事なことは、
最高に設計され、最高に製作されたグライダーこそが、
最高の飛行をするということだ。

問題点が解決するたびに、その一つひとつが克明に記録されてきた。「ヴィルヘルム・リスト」と呼ばれているが、DG 社の誇る貴重な財産だ。⚠

DG 社のグライダーなら、どんなにつまらない気象状況でも楽しめる。山に行けばすばらしいリフトを堪能できるし、勿論安全に帰ってこられる。うそじゃない。あきらめちゃいけないものは、夢だよ。

K.F. ヴェーバー 1998 年 3 月



日本語訳：安間宏見

本当にいいグライダーはパイロットがいなくても飛ぶもんだよ





エアシックつまり空の乗り物酔いに関して、マーク・ジルフーマンが次のようなアドバイスを送ってくれた。

カール、シーズン初めには酔いに悩まされるとの記事を DG 社の HP で読ませてもらったよ。手紙に詳しく書いておいたから、参考にしてくれ。

うまく飛べよ！ マーク・ジルフーマンより

これから書くことはきっと役に立つと思う。 20 年間私もソアリングをしてきて、同じ症状を見てきたけど、エアシックはうっとうしいものだ。すべてをぶち壊す。

経験豊富なパイロットでも、機長としてではなく乗客としてだと、やっぱりエアシックにかかることがあるんだ。つまり、飛行中で操縦に集中しているときは、エアシックにならない。私だって、冬中飛ばずにいて、シーズンになって飛び始めると簡単にそいつにかかってしまう。身体が空に戻るまでちょっと時間がかかるってワケだ。こんなことになるのは、大抵一・二時間の場周フライトの時で、退屈なんだね。現金なものでこんな症状が出ていても、クロスカントリーに出ればたちまち直る。クロカンは退屈してるヒマがないせいだ。

エアシックの対策としては、しょうが、ドラマミンなどの錠剤（あんまりおすすめではないが）、船酔い対策用リストバンド（船舶用品店で手に入る）などがある。また、コックピットの計器ばかり見るのではなく、遠く外の景色を見ることも大事だ。それと飲食の制限かな（あんまり薦められないが）。

特にいいのは、外の景色を見ることで、他にも役に立つ。換気をよくすることもいい。しょうがは無害だから、やってみるといい。自然食品店に行けば売っている。効果ありと言っている人がいるが、私にはなんてことはなかった。といっても、しっかり試したわけではないが。

自分に合った対策を見つけて、快適に空を飛んで欲しい。

これが役立つことを願っている。

ウエスト・ヴァージニアにて マーク・ジルフーマン



更に一年後

続く 99 年もヴィノンで飛んでいた。勿論いつもではないが、理想的なコンディションならサーマルを 11000 フィートまで昇ったし、ヴィノン近くのリュール山のウエーブ・フライト空域では 24000 フィートにも達した。

しかし正直なところ、ここまで高く上がって、何かをするって訳でもない。 13,000 フィートに比べて、 24,000 フィートの世界が大きく違って見える訳でもない。単なる飛行目的で北極圏に近づこうものなら、 FL115 航路以下での滑空を管制官から要求される。航空路は過密だから、無理もないけど。

外気はマイナス 40 度 C。ポリウレタン塗装のグライダーは何の影響もないし、巨大キャノピーの中の両足は依然として暖かい。でも、パラシュートの下側で私の尾てい骨部分はちょっと冷たくなりかけている。どうってことはないんだけど、一回ここまで来てみなよ。

私がオフのとき、対外的にどんなことを言っているか、みんなは先刻承知している。それは大体二つだ。

1. DG-800B はクラス最高の機体で、ライバルの目標になってきたってことと、
2. DG 社の HP は最高ってことだ。

「禍転じて福となす」さ！

ヴィノンでの役目を果たして帰る頃、本当に嬉しいことが起こった。

あるパイロットが、たった一人で滑走路を横切って 18 メートルのグライダーを押していたんだ。手を貸すため行けば、振り向きざまにあいさつをよこし、私の背中をバシッとたたいた。そのおかげで、軟らかい路面にあやうく足を取られるところだった。そのスイス人パイロットこそ、1 年前に私と面と向かって DG-800B に文句を言ったあの彼だ。

彼の非難めいたうめきが今でも耳に残っている。「90 ノットを超えると、DG-800 はまるでなまりのかたまり。レンガのように落ちて行きゃがる」。

きょうの彼は照れくさそうに挨拶して、こう言った。「振り返って、もう一度考え直してみました。800 に対する考え方は、180 度変わりました。ドイツ・ナショナルを始めとして大きな競技会では、800 ばかり目に付きます。このクラスでは、やっぱり最高なんだと今では納得しています」。



非難はもうたくさんだったので、言ったよ。「まあまあおちついて。よく言うだろ。グライダーはみんな同じだ。普通のパイロットには、飛行特性の差なんてわからないなんてねえ」。「いいえ」と、彼は言い張った。「機種ごとに合理的に評価しているのでよくわかります。グライダーはお見通しです。速く飛ぶには飛べるだけの、また、高

く昇るには昇れるだけの、そして、うまく扱えるには扱えるだけのワケがあることがよくわかりました。さすが 800 です。世界最高のグライダーです」。彼の言葉は嬉しかった。それより、自分の考えが間違っていましたとはっきりいえるようになった彼の成長の方がもっと嬉しかったね。だから、彼ヘルマン・トランクを食事に招待することにしたよ、DG 社持ちでね。メシはうまかったね。ヘルマン、君もうまくなったよ！

これにて、一件昇着！

[Back](#)  [Contact](#)  [Home](#) 

日本語訳：安間宏見