

— アンタレス G6-2DK —



大きな名前の小さな機体

昭和 46 年 1 月 1 日、川崎重工業に勤務する国分正紀さんの設計・製作したジャイロコプタ、“アンタレス” G6-2DK が、岐阜飛行場から冬空に舞い上った。

アンタレスはサソリ座の主星だから、ロータ直径が 6m ちょっとの小さなホームビルトにしては、まことに雄大な名前である。ついでに説明しておくと、型式名の G6 はジャイロの G とロータ直径 6.3m の 6 を組合わせたもの、そして -2DK は——団地やマンションでおなじみの間取り、あの「2DK」のこと、つまりアンタレスは 2DK で作られたのだ。

アマチュア・ビルダーにとって、2DK に相当する広さの作業場があればオンの字というべきだろうが、国分さんの場合はそうではない。この 2DK とは、彼が家族 3 人と生活している社員アパートのことなのである。

“どこで機体を製作するか”，これ

は世界中のホームビルト機マニアに共通する悩みであろう。ローカル飛行場の一角に作業場がある、などというのは、ごく恵まれた少数例であって、たいていは物置小屋や屋根ウラにたてこもって、トンカチやっている。

日本にくらべれば住宅事情のよいイギリスでも、屋根ウラでホームビルト機を作ったはいいが、出口が小さくてどうにもならず、やむなく壁をこわしてロールアウトという悲喜劇が 6~7 年前にあった。

しかし、国分さんのやり方は、もう少し極端であった。なにしろ、ごく普通に生活していても、決して充分な広さとはいえない 2DK で、ジャイロコプタを 1 機作ってしまったのだから……。

アンタレスは、大きな名前にふさわしからぬ、せまい場所から誕生したものである。

転機は急にやってきた

国分さんは、高校生時代から将来

は航空技術者になろうと考えていたが、ある時航空雑誌でティプシー・ニッパーの記事を読んで以来、超小型機のとりことなり、いつかはこんな機体を作って飛んでみたいと思うようになった。

自分で計設・製作した小型機に乗り、自由に大空を飛ぶ夢は、飛行機の好きな若者なら、だれしも一度は持つものであろう。

東北大学に入学してからは、航空部に入りグライダーの操縦を覚える一方、大破した機体の修理作業なども積極的にやり、ただ飛ぶだけのグライダーマンではなく、木製機の製作技術も身につけた。その腕を買われて東北大学航空研究会のソアラ「キュームラス号」計画には、リーダー格として参加している。

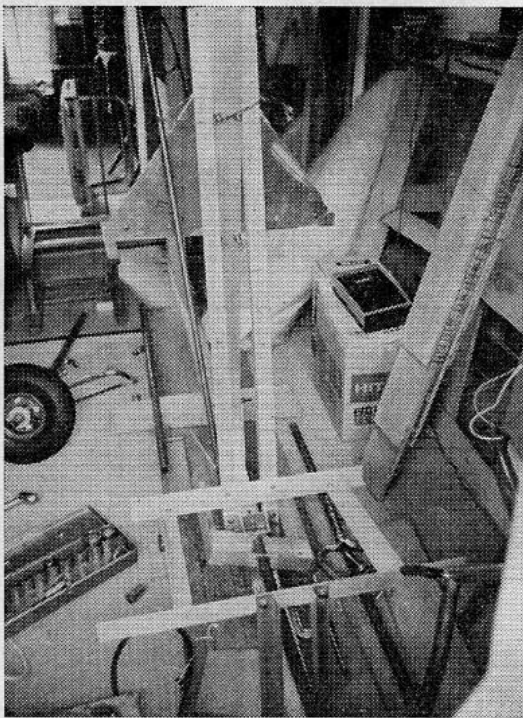
昭和 38 年に大学を卒業して川崎航空機（現川崎重工業）に入社、ここでも社内のグライダー部に籍を置き、滑空機上級のライセンスと、三等航空整備士（滑空機）の資格を得た。自作のジャイロコプタで飛ぶようになった今でも、「最高の空のスポーツ、それはソアリング」と国分さんは考えている。

そのグライダーのムシが、なぜジャイロコプタを作るようになったのか。実は、当人にもはっきりした説明はできないらしい。彼はいう、

「自分でもフシギなんです。モーターグライダーを作るつもりが、ほんの短期間にジャイロコプタに転向してしまって……」

動機がなんだったかはとにかく、国分さんがジャイロコプタの製作にかかるまでの事情は、ざっと次のようなことになる。

航空機メーカーに入社したのだから



製作開始

ら、仕事以外でも航空機設計の基礎知識を身につける指導者には事欠かない。ここで、高校時代以来あためてきた“自分で設計・製作した機体を操縦する”という、国分さんの夢は大きくふくらんだ。

計画は、ソアラ、超小型機、モーターグライダーと2転3転したが、昭和43年の夏ごろは、フォルクスワーゲン1,200ccエンジン装備のモーターグライダーが最終目標と決まり、夢は現実となりはじめた。

自動車会社にいる友人に頼んでおいたエンジンも、1,500ccのしかも新品同様のものが格安で手に入り、まずは上々のスタートと、図面や関係書類をととのえ、翌44年の2月には、製作に必要な航空規格の合板をゴッソリ買いこんだ。

ところが、同じ年の5月はじめ一つまり、わずか3ヵ月後——には彼はその合板を使ってジャイロコプタの尾翼を作りはじめていた。そのころにはもう、アメリカへ発注したジャイロコプタ用の部材がとどいていたので、時期を逆算すると目標を変えたのは、合板を買った直後ということになる。まさに突然の計

画変更である。

国分さんは“自分でもフシギ”というが、この転進のきっかけは、どうやら社用で出張のついでに、航空洋書やホームビルト機に関する資料や材料を扱っている、ライト航空商会へフタリと立寄ったことにあるらしい。

ここで、すでにエンジンも入手したという話をする、と、「1,500ccなら、ジャイロコプタがやれますよ」といわれ、急に興味がわいてきた。もともと国分さんはジャイロコプタに関心がなかったわけではない。007

シリーズの映画に登場した、ウォリス WA-116 オートジャイロを見て、水平安定板のない機体が、なぜあんなに軽快に飛べるのかと、強く印象に残ったし、資料もいくつかは集めてはいた。

しかし、岐阜市でジャイロコプタを作っている人をたずねて、見せてもらった機体は、あまり魅力の感じられるできばえではなかったし、そもそも、ほんとうに飛んでいるという確証すらないしまつで、資料は集めたものの、自分で作ろうなどとは考えなかったのである。

ところが、ライト航空商会でハッパをかけられたすぐ後、英国航空学会誌に掲載された、ウォリス WA-116 に関するレポートを読み、この機体がオフセット・ジンバル式ロータヘッドを採用し、固定翼機に近い操縦感覚を得ていることを知った。

これが、国分さんの気持ちにわかにジャイロコプタへ引寄せた。

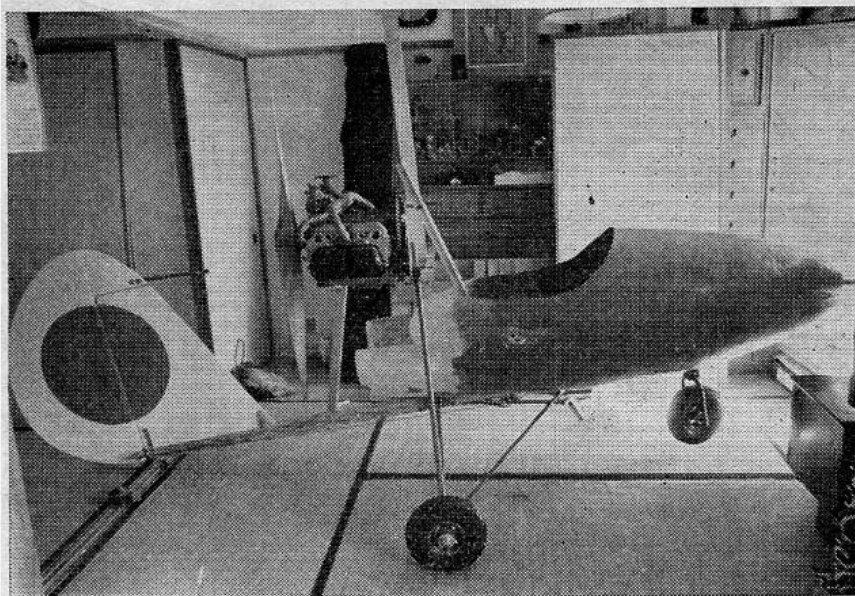
急いで、費用、工数、完成後の運航、楽しみ、作業場などを再検討した結果、決心はついた。

なかでも、作業場の問題は決定的であった。かねがね「オレのマイブレーン完成と、アポロの月着陸成功と、どちらが先になるか競争するんだ」などといったのは、「ホイ、またはじまったゾ」と同僚にからかわれていた手前、いつでも仕事のできる作業場がほしい。それには自分の家を使うのがてっとりばやい。2DKのマイホームで組立てるには、小柄なジャイロコプタがピッタリではないか……。

作業開始

国分さんは、さっそく奥さんの了解をとりつけて、2DKのアパートで製作を開始した。だが、2DKはしょせん2DKでしかなく、家財道具にかこまれての作業だから、アポロの月着陸と競争するのは、やはり無理というもの。完成目標は30才の誕生日までだが、昭和44年中に、2番目の子供が生まれるまでに、万2DKファクトリーの内部





ほぼ完成、ロールアウトの日も間近

博開幕までに、5月のゴールデンウィークまでに、万博終了までに、昭和45年中にと、たびたび延期をよぎなくされた。

もちろん、作業場のせまいことは最初から承知だから、“タタミの上で手工具だけを使って工作できる”ことを、設計の主眼のひとつにしていたのではあるのだが、実際に作業をはじめてみると、なにかと制約は多い。

工具と呼べるのはドリルぐらいなものだし、作業台はおろか万力もなく、アルミ材を切断するときは、椅子を横にしてシャコ万（締めつけ金具）で固定し、金ノコで引いた。

「なにせ、部屋のまんなかになにしろジャイロコプタが坐っているんですから、お茶を出してくれるのも機体ごしでしたヨ」

とは、そのころ国分さんのアパートを訪れた友人の話であるが、奥さんも上の坊やをだいて、組立途中の座席で遊ばせるなど、なかなか大変だったようだ。

国分さんが自分の部屋でジャイロコプタを作っていることを、同じアパートの住人たちは知らなかったというが、それも当然だろう。いくら航空機メーカーの社宅だとはいえ、2DKの中で飛行機が誕生しかかっ

ているとは、想像外だったとしても無理はない。

完成予定はおくれたものの、アンタレスはタタミの上で、しだいに形になっていった。全体組立でも4帖半の対角線を使って、どうにかやれたし、塗装も部屋の中で食卓に新聞紙を敷いて行なった。

しかし、ヤリクリ算段もこれが限度。ロータ取付けを前にして、アンタレスは“なつかしの生家”から分解されて運び出された。

新しい落ち着き先は、国分さんが会社の許可を得た、工場の一角。ここで、ロータ取付けなど総組立が行なわれ、アンタレスはめでたくロー

時には子守の役にも早がわり

ルアウトしたのである。

完成した機体は、生みの親の国分さんがウォリス WA-116 にあこがれていたこともあって、すくなくとも外見上は WA-116 によく似ている。

そこで、国分さんはこういう。

「私が航空機会社に勤めているんで、きっとすばらしい機体に仕上がったと思われているようですが、実はその逆で……。タタミの上での仕事ではあるし、そのうえ完成を急いだので、出来ばえはオソマツです。要所だけを押えて、あとは徹底的に手を抜いたから、写真と実物は、地球から見た月と、ルナモジュールから見おろした月面ぐらいの差がありますよ」

だが、日本のホームビルト機で航空局の第11条但書にもとづく、正式の許可をもらって動力飛行した機体としては、まだ3番目ぐらいであるし、フォルクスワーゲンのエンジンを付けて正式に飛んだジャイロコプタは、アンタレスが本邦最初。そう卑下したものではない。

新春の空に飛ぶ

昭和45年12月9日、待ちのぞんでいた運輸大臣の飛行許可がおりた。

『航空法規第11条但書の規定に基





川崎重工業敷地内での滑走トレーニング

づき、この許可書の記載する範囲内において上記の飛行を許可する』

許可の条件は、①滑走路のみで運航すること、②風速 4.5m/s 以内で運航すること、③雨天の場合は中止すること、④強い突風がある場合は中止することで、飛行日時は昭和 45 年 12 月 9 日～同 46 年 2 月 28 日と制限がついている。

また、同時に運航資格上での、運輸大臣の許可書も発行された。

『昭和 45 年 12 月 4 日付けて申請のあった国分式 G 6 型オートジャイロによる試験飛行のための航空業務は、航空法第 28 条第 3 項の規定に基づき、許可する』

これで条件はととのった。国分さんは、会社の敷地内の長さ 150m ほどの道路でトレーニングを開始した。

WA-116 のレポートによれば、固定翼機のパイロットならば、操縦は容易だというので、曳航飛行はやらず始めから動力飛行をするつもりだった。しかし、途中から心配になり、アメリカのジャイロコプタ・メーカー、ペンセン社のマニュアルを入手して研究、一時はロープ曳航だけはやろうとも考えたが、結局はやらずにすんでしまった。

アンタレスが比較的スムーズに動力飛行に成功した最大の原因は、正規の滑走路をフルに使えた点にある。岐阜飛行場の滑走路を管理する

航空自衛隊岐阜基地には、新機種、新技術の開発を担当する、実験航空隊があるだけに、国分さんの計画にも非常に好意的であった。

道路でのトレーニングを終わり、滑走路に出てからは、高速滑走を何度もくりかえして行ない、前輪が浮いた状態でのコントロールのコツを覚えこんだ。そして昨年 11 月末の日曜日には、ほぼ時を同じくしてフォルクスワーゲン・エンジン付きのジャイロコプタを完成した、“ジャイロ仲間”の志水さんが自動車で伴走して見守るなかで、初の離陸に成功した。そして、最初にのべたよう

に、今年の 1 月 1 日、国分さんの操縦するアンタレスは、新春の空に晴れの“飛び初め”をしたのである。

国分さんがアンタレスで飛び初めをしてから 1 カ月後、シェパード船長以下 3 人の宇宙飛行士を乗せたアポロ 14 号が月に向けて飛びたった。そして、偶然にもアポロ 14 号のルナーモジュールには、“アンタレス”という名がついていた。

名前は同じアンタレスでも、一方はその活動のすべてが、世界中に報道され、もう一方は初飛行が大成功であっても、せいぜい新聞の地方欄ダネだ。

だが、国分さんにとって、自分で設計・製作した機体へ乗り、見事に飛行したよるこびは、いくつかの困難をのりこえて、無事に任務を果たした宇宙飛行士の気持に匹敵するのではなかろうか。

それに、アポロのアンタレス乗員には、未知の世界にいどむ緊張に加えて、国家の威信をにう重圧があった。国分さんには、そんな重苦しい気分などない。

日本のアンタレスは、気楽で楽しい星なのである。（石川 昭）

1971 年元旦の飛びぞめ

