

第2章 気球の歴史

2.1	魔法の煙	2-1
2.2	気球の流行・その後	2-1
2.3	スポーツとしての気球	2-1
2.4	日本人と気球の出会い—悪気を吐き出す妖怪か	2-2
2.5	日本の風船乗りたち・大プロジェクト	2-3
2.6	スポーツ・バルーンング	2-3
2.7	気球連盟発足	2-3

第2章 気球の歴史

2.1 魔法の煙

1783年の秋は、パリの街中大騒ぎだったに違いない。なにしろ夢のなかか神話の中でしか知らなかった“人間が空を飛ぶ”ということが起ころうとしていたのだから。

物理学者ジャック・A・C シャルル教授と技師のロベール兄弟は、この年、大量の水素発生装置とその水素をつめこむ気密の袋の開発を始めていた。彼らは人類で初めて空に浮かぶことを計画していたのである。

同じ頃、フランスの有名な製紙業者のジョセフ・M・モンゴルフィエは、暖炉の火にかざしてあった洗濯物が熱気に煽られてフワリとしたのを見て、ハッと気がついた。フワリと動いたのは奥さんのスカートだったという話もあるが、そんなことはどうでもよい。とにかく気がついた。彼も人類初の鳥人間をめざしている村の科学者だ。気がついたら行動は早い。弟のジャック・E・モンゴルフィエに硬式の紙製熱気球を作らせた。

ときに1783年6月5日、南フランスのアノネイで公開実験をすることになった。気球の開口部の下では、煙を効果的に出すために湿ったワラを燃やした。彼らはこの時、熱せられた空気のことば頭になくて、燃やしたときに出る煙に空気より軽い成分があるのだと信じていた。その後の彼らは、腐った肉も加えた方が効果的だと考えるに至ったそうだから、煙には大変な魔力を感じていたのだろう。とにかくこの日の実験は成功した。

一方、シャルルは1783年8月27日、パリのシャン・ド・マルス広場から無人水素気球を飛ばすことに成功した。

パリのアカデミーに招かれたモンゴルフィエ兄弟も、9月19日、国王ルイ16世の臨席のもとヒツジとアヒルとオンドリを乗せた実験気球を離陸させた。この結果も大成功であった。動物たちにまったく異常はなかったのだった。

さあ、次は人間である。人類初飛行の栄冠はシャルルがとるか、モンゴルフィエ兄弟がとるか。パリの全市民はかたずを吞んで見守っていた。1783年11月21日、先を越したのはモンゴルフィエ兄弟だった。パイロットは貴族のピラトル・デ・ロジェと軍人のアルキ・ダランデで、このときの滞空時間は約25分、飛行距離は約9キロメートルだった。この人類初の飛行に集まった見物人の数は、パリの全人口の半分ほどにもなったと言う。シャルルは、少し遅れて12月1日に成功した。パイロットにはシャルル自身になった。飛行時間約2時間、飛行距離約43キロメートル。

人類初の鳥人の1人、ピラトル・デ・ロジェは、その後シャルルの水素ガス気球に熱気球を組みあわせて飛行しようとして、これまた人類初の空の犠牲者になってしまった。人類の前に、空は未来への大きな可能性を秘めたフィールドとして、その扉を開いた。と同時に、警告も忘れなかったのである。

2.2 気球の流行・その後

モンゴルフィエとシャルルの快挙は、またたく間に世界中にひろがった。当時のパリは、まさしく気球の大流行となり、空に気球を見ない日はないとさえ言われた。

その後、ドーバー海峡横断やアルプス越えなどのさまざまな冒険、ショーマンたちによる見世物も現われる。また軍事面での利用も早くから進められた。1793年、フランス革命に成功した共和国軍が外国軍隊と戦った際のこと、“気球隊”が結成され、偵察用として大活躍したと伝えられる。アメリカでは南北戦争当時、北軍の偵察用として利用され、さらに普仏戦争でも、脱出や通信に気球を利用し、大成功を収めたと言う。

しかし、飛行船や飛行機に登場とともに、実際的な輸送手段としての気球の役割は終わってしまうのである。

2.3 スポーツとしての気球

19世紀から今世紀にかけ、気球はスポーツとして一部富裕家に愛好されるようになる。ことに1900年ごろから第1次大戦にかけてはブームを迎え、各国に気球協会ができ、レースが各地で行

なわれるようになった。そのレースの 1 つに、有名なゴードン・ベネット杯レースがある。これは長距離競争に発展し、パリからソ連のキエフ近くまで飛ぶ優勝者さえ現れた。

ところで、これらのレースに使われていたガス気球は飛ぶのに費用がかかりすぎ、一般の人たちには手の届かないものだった。熱気球は、人類の初飛行には用いられたものの、球皮内の温度を長い飛行に充分なだけ上げる方法が見つからず、ずっとガス気球の陰に隠れたままだった。現在の熱気球の原型を生み出し、気球を誰にでも楽しめるスポーツとするための突破口を開いたのは、アメリカのエド・ヨストである。彼は、近代技術を使って熱気による飛行を蘇らせようと、仲間と一緒に辛抱強く実験を続けていた。そして 1960 年、プロパン・バーナーを積んだ彼の熱気球が 9,300 フィートの上空を飛んでみせた。

以後、熱気球の開発は進み、新しいスポーツ・バルーンのブームが世界中に広がっていくのだ。ガス気球の方も改良が進み、先年は〈ダブル・イーグル V 号〉が太平洋を横断するという快挙さえ生まれている。

2.4 日本人と気球の出会い—悪気を吐き出す妖怪か

モンゴルフィエとシャルルが飛行に成功した翌年の 1784 年(天明 4 年)には、日本もおぼろげながら、その情報が伝わってくる。さらに 2 年後には怪しげな図版も伝わったりしたが、その後当分の間この国では、気球のことなど一部の蘭学者が知っていたにすぎず、あまり関心はもたれなかった。

明治に入ると、明治元年(1868 年)には玩具としての風船玉が売り出されるようになった。その後、紙製の小型のものが何回か作られるようになり、明治 10 年、西南の役において本格的な気球を必要とする機会が訪れた。熊本鎮台が西郷軍に包囲されていた時、政府は普仏戦争の時のパリ脱出の例のように気球で熊本城と連絡を取ろうと考えた。

明治 10 年 4 月 14 日、海軍が気球製作の依頼を請け、4 月 17 日から 2 日間の予定で気球製作が始まったのだった。スタッフは久留米の人、麻生武平ら 7 名であった。余談だが、麻生武平は後年海軍機関大監という、エンジニアとしては上級の管理職にまでなっているところをみると、かなり有能な技術者であったようだ。ともあれ、5 月 21 日には第 1 回の内輪でのテストが成功し、5 月 23 日に陸軍のメンバーを呼んでの公式実験を行なった。そして西南の役も落ちついた 11 月 7 日、いよいよ明治天皇御前での実験ということになったのだが、このときは残念ながら失敗している。

明治も半ばになると、気球の興行師が日本へやってくるようになる。明治 23 年の秋から冬にかけて、イギリスのスペンサーやアメリカのボールドウィン兄弟が来日して“風船乗り”を興行したが、それを取り上げた『風俗画報』は次のように書いている。

「(軽気球)堀江と云村に落けり此処は漁夫のみ住居する村落なれば其何物たるを知らず未見聞もなき事故其驚駭一方ならず風の神過ちて袋を落たるならんと云ひ或はラッキョウの化物なりとさわかき皆々懼を以て之を乱打せしにフワフワフワと飛び行くを追廻し打擲くより球袋破壊し水素瓦斯散出するに其臭気甚いければ又驚き是は正しく妖怪の悪気を吐出すならんと逃出しもの多し此気を嗅たる者両者 3 人計り面色変り気病を發し 23 日間病りといふ」(『風俗画報』第 24 号明治 24 年) 信憑性は薄いですが、当時の一般の雰囲気を知る手掛りにはなるだろう。スペンサーの興行は大盛況だったが、それを取りはからった奥田弁次郎も、その後、主に大阪においてガス気球による自由飛行をやり始めた。明治 36 年頃にはもうかなりの飛行が行なわれるようになり、空からチラシを撒いたり、『毎日新聞』などと書いた大垂幕を下げたりする広告をやり始め、当時としてはかなり評判になったようで、広告効果も大いに上がったという。商売気が絡んでいるにしても、日本での気球の飛行に関する先任者の 1 人であることは確かだ。

その後、気球は太平洋戦争終了まで軍隊とともに歩むことになる。明治 37 年には海軍軽気球隊、陸軍臨時軍用気球隊が編成され、特に後者では山田猪三郎が作った山田式軽気球が使用された。後に着弾観測のために砲兵隊に所属した気球部隊や、太平洋戦争の秘話として有名になった風船爆弾など、現代のわれわれが風船にもイメージとはかけ離れた暗い時代を過ごすことになるのである。

2.5 日本の風船乗りたち・大プロジェクト

真狩の空は真青に晴れあがっていた。まだ秋だというのに、北海道の朝は寒い。空の青さは1粒1粒が天井に凍りついているようだったと言う。その中に鮮やかなオレンジ色の風船がひとつ浮かんでいた。

1969年9月28日、日本で最初の有人熱気球(イカロス5号)が北海道の空に浮かんだのだ。京都のイカロス昇天グループと北海道大学探検部が共同製作したものである。

ここから、日本のスポーツ熱気球の現代史は始まるのだ。

(イカロス5号)以後、まず3機の気球が浮かんだ。北海道大学探検部が(イカロス5号)以後に作った(アホウドリ)、慶応大学探検部の(フェニックス)、京都と東京の青年が集まったグループ未知の会の(ティンカーベル)がそれである。この頃のグループの意識は熱気球にスポーツとしてより、もっとアドベンチャラスなものを求めていたようである。

当時、雑誌によく“気球による太平洋横断”のプランが書かれていたことがあった。“気球による太平洋横断”==何と胸をときめかせる響きだろう。大西洋ではアメリカやヨーロッパの風船乗りたちが幾度となく飛び立ち、そしてその広がりから帰って来なかった。彼らはそれを太平洋でやってみなかった。帰って来られないかもしれない、それでもアメリカやヨーロッパの風船乗りたちのように、水平線に向って飛んでみたかった。彼らの確信は戦争中の風船爆弾の到達率だけだったのだが…

その後、(アホウドリ)は北海道を(フェニックス)は国内を飛び続け、(ティンカーベル)は北海道や琵琶湖で飛行訓練後、アメリカへ風船旅行に行った。

(イカロス)以後の2~3年は、気球と言えば大プロジェクトを組む時代だったのである。

2.6 スポーツ・バルーンニング

(ファー・イースト・バルーン・クラブ)という社会人が集まった東京のグループがある。当時の代表の市吉三郎氏とメンバーの佐藤昇氏は、ドイツでガス気球の飛行ライセンスを、またそのメンバーの高橋徹氏は、イギリスで熱気球の飛行ライセンスを取得して帰国した。そして彼らはカメロン社より熱気球を購入することにしたのである。それはちょうど日本に熱気球の自作機が増え始め、我流の飛行術もそろそろまとまりかけてきた頃だった。

彼らは航空スポーツとしての熱気球の楽しみ方を日本に持ち込んできたといえる。気球の構造、飛行方法、その運搬方法(その頃、気球は大きなトラックに積み、乗用車を連ねて飛びに行くのが通常だった)に至るまで、その全てが当時の自作機グループには驚きだった。そしてこれを機に、日本の気球界は航空スポーツとしての風船旅行に出発したのである。

2.7 気球連盟発足

その後日本の国内にも、いくつかのグループが、熱気球を製作または購入し飛行を始めるようになった。そして、空を自由気ままに飛びまわろうとする人達もかなり増え、既に、飛行しているグループの人達においても、飛行や製作の技術等に、かなりの経験を持つようになってきた。

そのような事情が、今までサロンの形で交流を深めてきた集まりを、より確かな研究や情報交換が出来る機関を結成させるに至った。この集まりは日本熱気球連盟と名付けられ1973年9月7日に正式に発足し、1975年3月、日本気球連盟と改められ、現在では、飛行船を含む航空スポーツの機関として活躍している。