

われわれはきっと空を飛ぶ —ライト兄弟 傷だらけの栄光—

(株)日本設備工業新聞社
代表取締役社長 高倉克也

グライダーで飛行実験中のオットー・リリエントールが墜落して死亡したというニュースが世界中を駆けめぐった。彼を尊敬していたウィルバー(1867-1912)と弟オーヴィル(1871-1948)のライト兄弟はこの衝撃的な事故をきっかけとして飛行機の開発に着手する。彼が果たせなかった夢を共に受け継ごうと決意した。

評判のいい自転車販売・修理業の収益の大半を注ぎ込み、ふたりは飛行機の研究に明け暮れた。試行錯誤を繰り返して7年後、エンジンを使って人間が操縦する人類初の有人動力飛行に成功する。

しかし世間の風は冷たかった。空気より重い機械が空を飛ぶことは科学的に不可能と新聞や学界から叩かれた。潤沢な資金を持つライバルたちの特許権をめぐる係争も頻発する。

とりわけアメリカ政府の援助で博物館や研究機関を運営するスミソニアン協会が巨大な壁として立ちはだかった。地位も権威も学歴もないライト兄弟は生涯にわたる戦いを迫られる。

風の吹いている場所へ

アメリカのインディアナ州ミルトンでウィルバーが生まれてすぐに一家はオハイオ州デイトンに移り住んだ。ウィルバーは五人兄妹の三男で4年後に四男のオーヴィルが誕生する。父はミルトンの大学で神学を学んで牧師となり、同窓生で数学が得意だった母は結核を患って早逝した。

デイトンの高校を卒業後、仲のよかったウィル

バーとオーヴィルはライト自転車商会を開業する。ふたりとも幼い頃から機械いじりが好きで自家製の自転車

を考案した。販売してみると性能がよいと評判になり、修理も手がけて店は繁盛した。

ふたりの転機は1896年の夏に訪れる。ドイツの技術者で飛行研究家のリリエントールが自作のグライダーで実験中に不慮の死を遂げた。ふたりは発奮して飛行機の本格的な研究を開始する。高校の教師の妹キャサリンがサポート役を務めた。

19世紀末は陸路を蒸気機関車や自動車が走り、水路では蒸気船が運航されていた。空には熱気球を応用した飛行船も浮かぶようになる。とはいえエンジンを搭載した機体をパイロットが操縦する有人動力飛行は暗中模索の状態だった。

リリエントールの実験データを入手したライト兄弟はグライダーの翼の改良に精魂を傾ける。横安定性のために左右の翼の取り付け角度を変化させることができる「たわみ翼」を提案。縦安定性の工夫では水平安定板を後部に追加した。

飛行実験に適した定常的に風の吹いている場所を探すことも重要な課題となった。気象庁などに問い合わせた故郷から遠く離れたインディアナ州



オーヴィルとウィルバー

キティホークが最適と判断した。

生涯最良の運命の日

1900年、キティホークにキャンプを構えて飛行実験を開始する。膨大な実験データに基づいて試作機を何度も改良し、兄弟みずから操縦して高度な飛行技術を身につけていった。あくなき実験の積み重ねによって有人動力飛行の手ごたえを感じ、自力でガソリン・エンジンの製造を始める。

1903年、天文学者で飛行研究の第一人者であるサミュエル・ラングレーが軍部の予算5万ドルを投入して有人動力飛行機エアロドロームを製作し、2回にわたって水上のデスト飛行を行った。だが機体は飛び立つことなくポトマック河に墜落する。スミソニアン博物館の館長でもあったラングレーはかつてライト兄弟から航空関係の資料の提供を求められたことがある。快く応じたラングレーはライト兄弟にとっても恩師のような存在だった。

権威を失墜し、やがて引退に追い込まれたラングレーの雪辱戦のようにライト兄弟の運命の日は同年12月17日にやってきた。12馬力のエンジンを搭載したライトフライヤー号が完成し、キティホーク南方のキルデビルヒルズで有人動力飛行に挑戦する。オーヴィルの操縦で初飛行は12秒・約36.5mを記録して成功した。世界初のパイロットとなったオーヴィルは手記で「朝起きると毎秒9mから11mの北風が吹いていた。10時35分、私は最初の飛行に向けてマシーンに乗った。マシンは4番目のレールにさしかかったところで宙に浮いた。10フィート上がったかと思うと地面に向かって急降下した。レールの終端から100フィートくらいのところで突然、地面に叩きつけられた」と書き残している。

当日4回目の飛行で59秒・約260mの最長記録を達成したものの、着陸に失敗して前方の昇降舵が壊れ、強風で機体が転倒して激しく損傷した。命がけの偉業を目撃したのは沿岸警備隊の駐在員ら5人だけだった。ふたりに写真を頼まれた地元海難救助隊員ジョン・ダニエルズは砂丘に舞い上がった初飛行の歴史的な瞬間を撮影している。幾度の失敗にも挫けることなく「われわれの飛行機は、きっと空を飛ぶと確信していた」と語って

いたライト兄弟は生涯最良の日を迎えた。

ロンドンからの帰還

ラングレーの失敗の影響もあって初飛行に対するマスコミや科学者の反応はきわめて冷淡だった。何よりも自転車店を営む無名の兄弟が自力で歴史的な偉業を成し遂げたことが信じられなかった。

誹謗中傷が飛び交うなかでライト兄弟はライトフライヤー号の改良に腐心し、着実に性能を高めていく。特許申請していた飛行機械が1906年に登録され、3年後に飛行機メーカーとしてライト社を設立する。社長にはウィルバーが就任した。

1910年、スミソニアン博物館は航空関係の功績者として第1回ラングレー・メダルをライト兄弟に贈った。これに対して本家スミソニアン協会のチャールズ・ウォルコット会長は烈しく反発し、ライトフライヤー号の展示を禁止する。

1912年、ウィルバーが腸チフスを患って45歳の若さで急逝した。オーヴィルと共に生涯独身で「私には妻と飛行機の両方のために費やす時間はない」と語っていた。

1914年、ライト兄弟と特許をめぐる係争していたグレン・カーチスがスミソニアン協会の資金援助でエアロドローム号の再飛行実験に成功する。これをもってウォルコット会長はラングレーこそ世界初の飛行機の開発者と断定した。だが機体はカーチスが改造して原型をとどめていなかった。

抗議を無視されたオーヴィルはウィルバーの死もあって翌年ライト社を売却する。苦楽を共にしたライトフライヤー号は陽の目を見ることなくマサチューセッツ工科大学の倉庫に保管された。

ところがイギリス・ロンドンの科学博物館から展示の申し入れがあり、ライトフライヤー号は1928年に海を渡った。なぜ国内で展示されないのかアメリカ国民は疑問を抱くようになる。世論に押されてスミソニアン協会は1942年ようやく声明を発表し、ライト兄弟に謝罪した。

第2次世界大戦後の1948年、ライトフライヤー号はついに帰還し、ワシントン国立博物館で盛大な展示除幕式が行われた。だがオーヴィルの姿はなかった。同年1月に76歳で亡くなっていた。夢のような初飛行からすでに45年たった。