

我々はエアードロップを行うことを計画段階においても全く考慮しておらず、全ての人員と荷物を直接ベースキャンプ予定地点の氷河上に軽飛行機を着陸させることにより輸送するつもりであつた。エアードロップに対する予備知識としては中京山岳会のフェアウエザー峰の報告書でのエアードロップの頃や、外國隊がデボラなど行なつたことがあるということを知つていただけであつた。

6月16日パクソンを飛び立つた我々のチャータードしたシェルダンの4人乗セスナ氷河への着陸時に風にあおられてソリを雪面に引掛けてひっくりかえり大破するというアクシデントが起つた。幸い全員たいしたケガもなく、次の日早朝に、捜索に出た空軍のジェット・ヘリによってパイロットは救出されもどつて来た。そして再度、のこつた2名（苗村と私）と荷物の全てを送るために同地点への着陸をねらつたが、その地形的困難さのために着陸することができなかつた。そのため先発の3名（中野隊長、宮本副隊長と松本）は完全に孤立してしまつた。

6月22日、先発の3名の食糧、燃料の不足が懸念されるため、ついにエアードロップでそれらを彼らに供給し、のこりの荷もそこにエアードロップで投下することになった。そして我々はシェルダンの選んだスーシトナ氷河とプラツクラビット氷河の分水嶺となつてゐる雪原に着陸し、そこから2日間氷河を歩いて彼らの所へ達することになつた。

まず第1回のエアードロップは米と野菜の全量とガソリン4ℓを積み込み、前日より待期していた苗村とともにタルキートナを昼前に飛び立つた。シェルダンの2人乗りのパイパー機はエアードロップを行つてから苗村をスーシトナ・プラツクラビット両氷河の分水嶺に降した後、3時前にパクソンへやつて来た。そこでシェルダンとともにのこりの荷をエアードロップ用に作りなおす。

給油をした後、4時に荷物だけ積んで出発シェルダンが1人でドロップを行い再びパクソンに6時にもどつて来た。再び給油した後荷物を積み込む。後部

にぎつしりと荷を詰み込み、クッションをはずした座席の上にダンボール箱を2つ敷きその上に座る。そのための安全ベルトも締められない。さらに横にガソリンの1斗カンを3本ならべ膝の上にも2つダンボール箱を乗せ身動きできない。8時すぎにパクソンを飛び立ち残雪と池の点在する高原状の上を飛び続ける。プラツクラビットの手前で山を越してプラツクラビット氷河に入る。スエトナ氷河との分水嶺の上を通過する時苗村の待つているツエルトが青い点となつて見えた。パイパー機は氷河ずたいに入つて行く。シエルダンの「あそこだ！」という声に彼の示す前方下を見るとひつくりかえつたというセスナとツエルトらしきものが小さく見える。なるほどすごい所である。それは氷河の最奥部にあり。後で我々がMt. センリⅢ峰と仮称したピークから2000 ft. 以上も落ちている壁のすぐ下である。シエルダンはいそいで窓を上げドアを下にたおして開ける。とたんに冷たい風が吹きこんでくる。シエルダンがまず一番上のダンボール箱をつかんでドロップしてくれる。すぐに「用意はいいか！」という怒鳴声にあわてて頭上のパイプをつかみ完全に開けられたドアから教えられていたとおりに身をのりたしてできるだけ下に荷を保持する。すごい風圧である。「ドロップ！」という合図でつき落すようにしてドロップする。連続的に3～4ヶ落すと壁が目の前に迫り上昇しながら急旋回でコルへ抜ける。とたんにコルから風を受けてギシギシと機体が軋むほどゆれエアーポケットに入つてマトンと落ちたり風を受けて止つたりする。そして又体勢を立てなおして又突込んで行く。スリル満点であるが4回ほど繰返する寒いのとあまりに揺れるのとで気持ちが悪くなりうんざりして来る。最後の荷物をドロップしやつと安全ベルトを締め苗村の待つ地点へと向い、9時50分苗村の待つツエルトの横へピツタリと着陸した。

2日後の24日にやつとメンバー全員がエアードロップを行なつたB.C. 地点に集結することができた。しかしえアードロップにより食糧にかなりの破損が出ていることを知る。

〔エアードロップによる破損状況〕

雪面に落ちるとはいえ200～300 mの高度から落すのでかなりのショックで

あり、平均的に箱（袋）の上面から 20 cm くらい雪面にもぐり込んでしまうほどであつたらしい。まず野菜類は第 1 回のドロップで麻袋に入れて落したが、ニンジンと 1 部のジャガイモを残してほぼ全滅であった。玉ネギなどは 2 ~ 3 ケがつぶれて 1 つになっており、いったいいくつあるのか判別にこまるほどであった。又キャベツはひびだらけになり、ピーマン、レタスはばらばらにちぎれていた。詰類は大きな缶で、水分の入った果実の缶詰などはほとんどがつぶれてシロップが流れ出てしまっていた。その他缶入ジャムのふたが飛んでしまったり、チューブ入のジャム、マヨネーズなどが裂けて中味がとびちつてしまっていた。気をつけてキスリングに包み込んだ酒も 3 本のうち 2 本が無残にも割れていた。このように予想を上廻る破損のしかたであった。

容器又は包装と破損との関係について述べると、チューブ入りのもの、醤油などのポリバック、漬物などのビニールパック、などは内容物が流動物であるためほとんどがパンクして裂けてしまった。又、米、砂糖、粉末ジュースなども袋が裂けてしまうもののが多かつた。米などはビニールの袋がパンクして雪の中にとびちつてしまい、すくい取るまでに濡れてしまつた。全体的にこれらのパッケージは強度的に充分でなく、特に流動物や空気が中に入つてゐる場合パンクする確率が非常に高くなるようである。缶詰も水分が多く入つた果物缶詰は破損率が高く、大きな缶ほど破損しやすいようであった。

エアードロップの方法としては、1 回目は麻袋を使用し、ガソリンは 1 ガロン缶（約 4 ℥）を断熱マットで包んだ。結果としては麻袋の中に野菜類ばかりを入れたためショックを吸収するものがなかつたため、やわらかい野菜がその犠牲になつたようである。又米は上記のように濡れてしまつたものがあつた。ガソリンは厳重に梱包したため無事であった。

2、3 回目はダンボール箱を使用した。日本から持つていつた高岡ダンボール製の箱をシエルダンの意見によりドロップしやすいように、又片手であつかえるように約 $1/2$ に切つて小さくしたもの（30 × 40 × 25）とそれと同じ程度のダンボール箱をロッジからもらつて使用した。結果としてはもらつたダンボール箱は薄いものであつたため箱自体が半数以上いたんでしまひ雪にもぐ

つた時に取り出すまでに中に雪が入り濡らしてしまうことが多かつた。この次点は麻袋についてもいえることである。ガソリンは2、3回目は1斗缶でそのまま投下したが、片手で持てる程度の重さにするためにシエルダンから飛行機の燃料を入れて来た1斗缶をもらつて最初は $\frac{1}{2}$ づつ2缶に、次は $\frac{1}{3}$ づつ3缶にして計5缶ドロップした。 $\frac{1}{2}$ の缶が1本パンクしてしまひ、 $\frac{1}{3}$ の缶が1本みつからず翌日発見されたがほとんど漏れてしまつていた。2本ともつぶれ方からしてさかさまに落ちたようであり、直すぐに落下したものは無事であったようである。

対策としては麻袋よりも落しにくいかダンボール箱の丈夫な物が良いようである。防水加工されたものであれば麻袋のように中味が濡れることを防げるであろう。これを目立つ色に塗りコーナーをテープで補強しドロップする時に片手でさげれるようにしてヒモをかけ、雪にうずまつても発見しやすいようにリボンをつければベターであろう。大きさは高さ25cmぐらいで幅は30×40cmぐらいが良いと思える。1斗缶を利用するのも中容物が軽ければ有効だろう。

ガソリンは我々の準備不足でやむをえず1斗缶のまま落したが、丈夫なポリタンなどに小分けして破損が致命的なものにならないようにすべきだと思う。

我々は装備のほとんどを先発隊が持つて入つたため、BC用のテントのほか少數の小物をドロップするだけですんだが、装備類をドロップする時には破損をさけるために梱包を厳重に行なうとともに粉失にそなえてアイゼンなどの重要な装備は分散させなければならないだろう。又同時にドロップする個数と内容を記録しておき、受け取る人がいる場合はメッセージとしてそれを落して粉失を防ぐことが必要だろう。

我々の場合は準備の不足とドロップ地点の地形が悪く低空でドロップできなかつたため破損が大きかつたが、1部の外国隊などでは積極的にエアードロップを行なつてゐる例もあり条件さえそろえればかなりロスを減らすことができるであろう。