

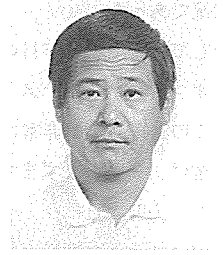
特集号によせて

始めにF-2ありき

The Origins Were in F-2

高柳博明*

Hiroaki Takayanagi



アデレード、最終コーナー手前のブレーキングポイントで、完璧に濁りの取り除かれたエキゾーストノートを独り聴いていた。乾いた心で、妙に静かに、終わりなんだ、そう思いながら……

F-1のことを何かと言われると、F-2の時代から物造りの立場でレース活動に参画した私としては、まず、F-2時代の楽しかったことや苦労したことが思い出され、続いてF-1への過渡期が鮮明に蘇る。それは、今からは想像もできないほど、造り出すのに苦労した部品がたくさんあったからだろう。

それらの中でも、多くの人の目視検査で選び出した特殊鋼(MAS-1)のバルブスプリングにもかかわらず、それによるエンジントラブルが原因でレースを落とした時は悲しかった。長いレース活動の間に同様のことは2度発生したが、結局、真の原因は掴めなかった。ほかにもたくさんある。ターボエンジン時代になって、F-2時代からセミ溶鍛で造っていたピストンに溶損が多発し、鍛造ピストンへ切り換え時の混乱。やはりターボエンジンになって、ヘッドガスケットの吹き抜けが止まらなかったこと。ディーゼルエンジン用のメタルガスケットを見て、薬をも掴む思いで採用した過程。どれこれも試行錯誤の繰り返しだった。また、薄肉のアルミスリーブの適用が決まった時、指で挟んだだけで変化する肉厚で、精度維持が大変だったこと。これとて、今では難なく造っているが……

そんな中で、何回もメーカーさんへ出向き、造ることの難しさを味わったのが中空バルブだ。ニッケル合金の排気バルブは、細くて長い孔の加工のためにボール盤にハイスのドリルを取り付けて人海戦術で造った。刃先を守るために、切削油としてルビシルという特殊な油を使

ったが、この臭いが強烈で、今でも記憶の中に焼きついている。それでも、孔を穿けているのかドリルを研いでいるのか判らない状況のために必要数を確保することができない。そこで、鍛造メーカーに素材を打ってもらい、それを高知市に在るガンドリルメーカーへ持参して孔加工をお願いし、持ち帰ったこともあった。今でこそ簡単に加工しているが、ガンドリルの刃先は、折れれば制作に2ヶ月もかかるため、当時は耐熱鋼を孔加工してくれるところはなかった。

ニッケル合金と炭素鋼のフリクション溶接も随分と困らせてくれた。トライではうまく溶着してスタートしたが、数を作る段になって不良品が続発した。溶着状態が外観から判断できず、横から曲げの力をかけて一本一本確認する検査法で、その場を乗り切ったことを覚えている。また、異材の混入が大混乱を招いた時は、泊り込みで対策し、日程を話し合った。中空孔のプラグのEBW(エレクトロニック・ビーム・ウェルディング)も、この同材でクラックが発生し、多くの方々の尽力によって現在に引き継がれているのだ。これは、バルブのトラブルがエンジンの破壊に直結するということと、対策品として多くの数量を一度に要求されるということで、特に記憶に残っている。とにかく、バルブについては課題に事欠かなかった。

ともあれ、問題が起こるたびに、多くの方々の協力によって自分の専門外の事も解決してきた。そんな過程で心掛けたことは、社内外を問わず、みんなが持っている技術や知識をいつでも使えるように、常に考えて行動してきたことだ。それが、良きにつけ、悪しきにつけ、自分の人間性を形作っているようにも思える。

部品に問題が多く発生したのは、春先からゴールデンウィークにかけてであった。休日にメーカーさんに仕事

*和光研究所

をお願いしている時は、自分も気持ちが休まらなかった。

最近のF-1ブームで世間の認知度が上がるにつれて、大変な苦勞もしないで物ができることを見ると、これで良いのかと思うようになって・・・。

F-1が終わるに当たって、随分長い間好き勝手をやらせて頂いたなあという実感と、“始めにF-2ありき”が意義のあることのように、今、私には思える。