



『ヒコーキの話 つづき』

浅井研介 会員

月日の経つのは早いもので、私が80歳になるのを機会に役員を引退しましてから、もう8年が過ぎました。仕事の上では、気楽になりましたが、只一つ困ったのは地域社会の役も全部引きましたので、ロータリーの卓話を頼める人が居なくなってしまった事です。仕方が無いのでずっと自分でやって来ましたが、その中でヒコーキの話が比較的好評だったと思いますので、今日はヒコーキの話のつづきをさせて頂きたいと思います。

私がセスナの操縦を習っている事を知ったある人が「なんで飛行機に興味を持ったんですか」と尋ねましたので私は「飛行機が落ちたからだ」と答えました。相手は驚いて「なんでそんなに危ない物に乗るのですか」と尋ねました。私は「長生きしたいからだ」と答えた所相手はむっとしてどこかへ行ってしまいました。しかしこれには説明が要る。昭和41年2月に全日空が東京湾で墜落し、1ヶ月後にカナダ太平洋機が羽田に着陸に失敗して多くの死者を出し、その翌日にはBOAC機が富士山で空中分解して全員死亡と悲惨な事故が続きました。マスコミは「狂った日本の空」と報道しテレビでも連日報道されました。近代科学の粋を集めたジェット機が何故こうも続いて落ちるのか？。これが私が初めて飛行機に興味を持った最初です。次いで当時私は毎日ストレスが溜まって仕方が無い。その解消にゴルフに行っても私はゴルフが下手クソです。ゴルフ場に着いても朝ロッカーで靴を履き替えている時が一番楽しい。そして夕方靴を脱ぐ時にはガックリ肩を落としている。これではストレスを解消する所か逆にストレスを増幅している。その点セスナでも滑走路を突撃して空中に舞い上がった時に、ありとあらゆるストレスを地上に残し、暫しストレスから解放されて好い気分になれるのです。これが長生きに繋がると私は解釈したのです。私が「日本アマチュア飛行クラブ」に入会したのは昭和47年です。八尾空港にありました。主に習ったのは佐々木さんという方で、私とも遠縁に当たる方で当時日本一の小型機パイロットでした。最初はセスナ150型で2人乗り、

私は機長席に座らされ、佐々木さんは副操縦士席に座りました。実は機長席は訓練生席で副操縦士席は教官席なのです。2月の寒い日でした。別紙の見取図をご覧頂きたいのですが、当日は北風が強くB滑走路の31でした。教官はA滑走路を通り、B滑走路と交差している所を左へ曲がると直ぐにエンジンを全開にして滑走を始めるとアッと言う間に飛び上がってしまいました。こんなに簡単に飛び上がるのか、と思う位あっさりした離陸でした。強い北風で機体はガクンガクンと揺れる。私が「よく揺れるんですね」と言った所「あゝ今日は一寸ゴトゴトするな」との返事。後日私が旅客機に乗った時、突然揺れ始めCAさんが二人「一寸ここへ座らせて下さい」と言って私の隣に二人共座りましたので「今日は一寸ゴトゴトするな」と言った所「パイロットの方ですか」と言われました。空の世界では揺れる事をゴトゴトする、と言うらしい。我が家の上を旋回した後佐々木さんは、淡路島の山の頂上を指差し「あれを目標に真直ぐ飛んでご覧」と言われたので右へ行く舵を少し踏みながら飛んでいると暫くすると目標から左へずれ始めた。私はすぐ気が付いて直ぐに修正したが、また左へずれる。何故かなと飛んでいる時には不審に思ったが、後で聞いた所では、私に分からない様に教官席の左へ行く舵をそつと踏み、何時私が気が付いて修正するか試して居たそうです。どうやら私は合格点を貰った様です。その内に佐々木さんはタバコを咥え、ライターをカチカチいわせながら火を付けようとしているが、中々火が付かない。その内に突然飛行機は急上昇を始めたかと思うと、今度は左へ傾き綱の切れたエレベーターの様に急降下した。私は当然教官が操縦して機体を立て直してくれるものと思ったが、相変わらずカチカチやっている。高度計を見ると200フィートも下がっている。必死の思いで元の高度に戻すと、漸く火のついたタバコをふかし乍ら「今のはねえ煙突の真上を通ったんですよ」煙突の煙位でこんなに影響を受けるのか、と何と頼りない物に乗っているんだなあ、と心細くなりました。そして始めて単独飛行に出た時、私は記念品として一発で付くライターを進呈しました。約1時間の飛行を終えて帰って来た時使用滑走路は31でした。タッチダウンするとお手元の見取図をご覧頂きたいのですが、今度はA滑走路へ曲がってしまいました。着陸して幾らもしない内に、もう行き脚が止まって曲がる事が出来るのですね。離陸にしても着陸にしてもこんな短距離で出来るとは、全く予想していませんでした。そしてランプウエーを通り、駐機場へ来ると、整備員が近ずいて来て、「この機体は格納庫に入れて整備します」と言うので様子を見てみると、私達を乗せたまま整備員は機体の後へ廻り水平尾翼に手を付くと、ジャンプしました。すると整備員の体重で機首が上がり、整備員が歩くと機体は簡単に向きを変え、後向きになってしまいました。すると整備員は主翼の支柱を持って、まるで乳母車を押すかの様に飛行機を簡単に格納庫に入れてしまい

ました。こんなチツボケな物に乗っていたのか、と思うと情けなくなりましたが、よく考えて見るとこのセスナ150型は僅か100馬力しかないのです。皆様が乗って居られる車より小さな馬力しか無かったのです。

この頃の日本は、現在の北京の様に煙がひどく光化学スモッグなんかがしょっちゅう出ていて特に八尾空港あたりは、大阪で発生したスモッグが西風に乗って押しかけていました。そうすると視界が悪くなり、管制塔から「只今からスペシャルVFRにする」と通告して来ます。スペシャルVFRとは「特別有視界飛行」の事で、離陸機が有視界飛行状態に到達した、と通告して来るまで着陸機は着陸コースに入れてもらえないのです。或る時佐々木さんと飛んでいると管制塔からスペシャルの通告が有りました。その時は奈良の上空に居ましたが佐々木さんが私の操縦について説明をしていたので、管制塔へ着陸の申請が出来ませんでした。すると他の飛行機から次々と着陸許可のリクエストが入り、漸く私達が管制塔と交信出来た時には、後1時間位経たないと着陸出来ない事が分かりました。すると佐々木さんは「浅井さん今年は花見に行きましたか？」と聞くので「いや今年は忙しくて花見には行っていません」と返事をする。「じゃあ吉野に花見に行こうか」との話。私は「行きましょう」と返事をして吉野の方に向かいました。程無く吉野に着いたのですが、あまり近づくと花を散らしてしまうからと言って少し離れた所から低速飛行に入り、木と同じ位の高さで飛びました。「一目千本」と言われる吉野の桜も飛行機ならアッと言う間に通り過ぎてしまいました。繰り返し三回位花見をしましたが「そろそろ帰ろうか」と言う事になって前を見ると高い山がある。到底越す事が出来ない。すると佐々木さんは「もう一寸行ったら右に切れ目がある」と言います。言われた通りに切れ目が有って脱出出来、無事に帰る事が出来ました。私はこんな素晴らしい花見をした事はありません。それにしても佐々木さんはこのあたりの地形をまるで自分の手の平の様に知っているのですね。皆様も一度上空から花見をなさったら如何でしょうか。