

大空のロマンにかけた 滞空二万六千一百五十六時間

山城4回 吉田和夫

零戦パイロットに憧れる

私達の少年時代は、支那事変につづく太平洋戦争の真っ只中で、男子は凛々しい零戦パイロットに、女子は慈愛に満ちた従軍看護婦に憧れ、お国のために散華できれば本懐だと本気で思い込んでいた。しかし、それが一九四五年、敗戦の苦杯をなめたあとの混乱の日々の中で、月日が流れ、いつしかそんな崇高な精神を持っていたことすらすっかり記憶の中から抜け落ちてしまっていた。しかしながら、二〇年後、曲がりなりにも飛行機乗りになっていたなんて、少年客気の頃の夢が実現したとしか言いようがない。

「何でもみてやろう」の野次馬精神

物見高くて好奇心の強かった私は、高校二年生の頃より人文地理学の授業に大いに啓発されて、世界の人々がどんな暮らしや文化を享受しているかをこの目で確かめてみたいという欲求が日増しに強くなった。同年代の作家、小田実の『何でも見てやろう』という本がその後ベストセラーとなり私の考えていたことと一致したのは興味深い。

そうは言っても、その頃アメリカとの講和条約は締結前であり（一九五一年締結）、一般に海外渡航が許されていなかった。なのでその実現は夢のまた夢であった。唯一残された道は外国航路の船員になることであり、更に言えば広大無辺の大洋は限りなくロマンを秘めているように思えた。

しかしまだ踏み切れないでいた。二年生の或る放課後、敬愛する岸得藏先生（二年生の担任で現代国語を担当）に私の夢を語り、助言を求めた。

先生は「自分が本当にしたい事をして暮らすのが人間にとって一番幸せだと思う」と自分に言い聞かせているかのように感慨をこめて語られた。

この一言で迷いは吹っ切れ、私は商船大学を選ぶことにした。

初めての航海

大学卒業前の六ヶ月（在学期間は四年六ヶ月）、私の乗船する大型帆船日本丸は四十七日間の航海を終え、無事太平洋横断に成功し、一九五六年六月私はサンフランシスコの土を初めて踏むことができた。一瞬、胸に喜びの感情が激しく突き上げ、静かな興奮につつまれたことを覚えている。

これが「何でも見てやろう」の始まりである。さすが戦勝国アメリカは何処へ行っても豊かさに溢れ、抜けるような初夏の青空の下で急な坂のあるしゃれた街並みを少し歩いてみた。粹なケーブルカーに群がる人々や道を行き交う人々の陽気な賑わいや、遙か向こうに、宏大なフリーウエーを走る豪華な車列も目にはいつてくる。

何れをとっても映画に出てくるアメリカンドリームを絵に描いたような光景であった。それに引き換え戦後の復興の緒に付いたばかりの脆弱な構造の日本とは大きな隔たりがあることを実感した。

チャンス到来

しかしこの航海で、船乗り稼業が想像以上に厳しいものであ

ることを思い知らされたのも、また事実であった。

無事、東京竹芝棧橋に接岸した八月初旬、将来私の人生を決定することになる知らせが待っていた。日本航空では、国際線の増便に航空士の不足が隘路となり、深刻な問題になりつつあった。短期間で即戦力になる私達を欲していた。航海術をマスターしているだけに、訓練期間も大幅に短縮できるメリットがある。私にとっても海外に短時間で行け、「何でも見てやろう」が可能になれば正に渡りに船で、募集に応じ、運良く入社できた。文字通り海から空への転進となった。

輝ける航空士時代

日本航空に入社早々、社内研修は一切省略されて、月々火水木金々のハードスケジュールの座学が始まった。それには、一等航空士技能証明取得のための集中講義のカリキュラムが組まれていた。

航空機一般、航空気象学、航空発動機一般、アメリカ人による英会話、地文航法〔*1〕、推測航法〔*2〕、航法計算盤の使用法、作図盤による風力三角形〔***3〕の解き方、天文航法〔****4〕、電波航法〔*****5〕などをおさめて約一年間の短い期間で国家試験合格にこぎつけるのが目的である。

また座学の合間を縫って、実地に国際線の飛行機に乗り組んで教官の指導をうけながら、航空士業務を見習った。それは国家試験受験のための二〇〇時間（うち五〇時間は夜間飛行）の飛行実績を経験しなければならなかったからである。

一年後学科試験に合格すると、すぐに実地試験が待っていた。この実地試験には運輸省航空局から試験官が乗り込み、東京—ホノルル間の飛行中、私の行う航法作業の手順を注意深くそばで観察していた。

ホノルル到着後、彼は私が機上で使用した航法用航空図や天測計算などに使用したメモ用紙を一枚残らず持ち帰った。自宅ですれらをもとにフライトを再現して、天体の測定やその他の計算などにミスがなかったことを確認して初めて合格とした。

航空士の主な仕事は、出発点から目的地までの最短の航路を決め、できる限り航路上を飛行するように航空機の進路を決めることである。

そのため航法を駆使して、定時に現在位置を求め、風を考慮して進路を決め、各通報点の通過時刻を予測していくことが仕事である。

この予測が的中し、一定時間後の推測位置と天測などによって求めた実際の位置とが重なった瞬間には「やったぜ！」という満足感が心の底からこみ上げてくる。航空士冥利に尽きると

きでもある。そして、この仕事は私にとって天職のように思えばじめたのである。

フライトはいつも楽しく、大方はホノルルやサンフランシスコ、ロサンゼルス、シアトルなどの太平洋路線を、時には香港、バンコック、シンガポール、ジャカルタなどの東南アジア路線を、外国人乗員と共に飛ぶこともあった。

〔*1〕パイロットが海岸線や道路など、地上の物標を見ながら飛行する方法。

〔*2〕既知の位置をもとに、そこから風向きや風速を考慮しながら正しい針路を決定し、どれだけ飛べば目的地に着くかを推測して飛ぶ方法。

〔*3〕大気に対する対気速度・機首方位、地上に対する対地速度、航跡、それに風向や風速で構成するベクトルの三角形をいう。

〔****4〕六分儀を使って天体を観測し、飛行機の現在位置を知る方法。

〔*****5〕無線航法とも言う。地上の無線施設からの電波を利用して、自機の現在位置を知る方法の総称。

航空士からパイロットへ 機長への階段

航空士に二年ほど在籍した頃、パイロット不足を契機に航空士の中から適性有る者を選抜してパイロットへ昇格させることが社の方針として打ち出された。私にとっては機長への階段の

千載一遇のチャンスであった。一国一城の主である機長は機内では絶対の権限がある。飛行機乗りとなったからには一度はやってみた職種である。私はこれに挑戦することにした。

以下の文章は、拙著『千客万来、ジャンボ機は飛ぶ』の抜粋である。

まず事業用操縦士に

昭和三十五年五月のある朝、日本航空の双発ビーチクラフト機D―一八S機は、雲一つない青空のもと、周囲に爆音をとどろかせて調布飛行場を飛び立った。左機長席に受験生である私が座り、右席にはS操縦教官そして運輸省航空局乗員課長のM試験官が、立ったまま後方からにらみをきかせていた。

やっと二〇〇時間の飛行経験を終えたばかりの私が、プロの資格をとるためにこれから実地試験に臨もうとしていたのである。――中略――

空中での操作はすべて終わって、あとは不時着操作と離着陸の課題を残すだけとなった。機首を調布飛行場に向けたそのときである。M試験官は、急に体を前に突き出し、両手を伸ばして操縦席前方頭部にある両イグニッション・スイッチを突然きってしまったのである。その瞬間左右のエンジンは、ブルブル

とかすかな音を出しながら止まり始めた。二基のプロペラは、ただ風圧によって回転しているだけの風車のような状態になっていた。後のほうから、

「両エンジンが同時に故障停止してしまった。さあ！ どうするかね」M試験官の大きな声が飛んできた。

S教官は、困惑を隠し切れずに、後方に首をねじりながら、顔色を変えた。

「Mさん、そりゃ無茶だ。ここでエンジン始動に失敗したら、真正正銘の不時着だよ」

通常はエンジン出力を最小にしてエンジン故障とみなすので、S教官の驚きはむりからぬことであつた。

私は、平然と落ち着き払って、機首を下げ、速度の減少をくいとめながら、からだを前方に乗り出すようにして、適当な空き地を探し始めた。当時はまだ緑地や空き地が沢山あつた。そう遠くないところにゴルフ場があつたので、「これより、あのゴルフ場を目指して、不時着を敢行します。不時着前のチェックリストを読み上げて下さい」——中略——

その日の試験終了後、M試験官の講評が調布飛行場の格納庫の中の一室で行われた。

「君の顔を見たときから、少し痛ぶってやれと、エンジンを突然止めてしまった。きつとあわてふためくだろうと、肝試し

をやつてみたが、君は動揺しなかった。今日のような調子で技を磨き心を鍛えていけば、顔かたちも一人前のパイロットの面構えになるよ。はっはっはっはっ。本日はご苦労だった」

エンジン始動失敗の恐れを知らぬ私の未熟さをとくに見抜いた上での発言だっただけに、M試験官の言葉は私を勇気づけた。さらにこれからエアライン・パイロットとして厳しい試験に立ち向かわせるための、はなむけの言葉のように私は思えてならなかったのである。

機長のハードル

一人前の機長になれたときのあの感動は、パイロットなら誰しも体験していることであろう。私も晴れて機長になったときは、責任の重さもさることながら、本当にうれしかった。

袖に金筋四本の入った黒のダブルの制服を身につけ、黒の角張ったパイロットカバンを手にさげ、空港ロビーや飛行機のそばを通り過ぎるとき、われながら気色ばみ、胸を張り、背筋を伸ばして歩いたものである。

しかし六十歳になるまで飛び続け、壮健のまま無事定年退職を迎えるのは、そんなに容易なことではない。機長になってフライトできるのはわずか六ヶ月という短い期間である。それを

更新していくには幾多のハードルを越えていかなければならない。そのハードルに航空身体検査の他、六ヶ月定期技量審査がある。六ヶ月定期技量審査は、フライト・シミュレーターを使いながら、日ごろ経験出来ない緊急時操作や異常時操作などを機敏且つ正確にできるかどうかを調べるもので、ほぼ二時間をかけて実施される。フライト・シミュレーターは臨場感をだすために、操縦室前方にスクリーン（コンピューター・グラフィック・イメージ・CGI）があり、飛行場タワーや誘導路や滑走路が実物に近く映し出される。またエンジンが出す騒音や細かな振動もパイロットに伝わり、飛行機が動き出せば実機に乗っているような感覚になる。

航空身体検査合格証明と定期技量審査合格証の二つが飛ぶための基本条件であるが、これだけではまだ十分とはいえないのである。A空港からB空港へ乗客を乗せて飛ぶには、さらにもうひとつ、路線資格というものを持つ必要がある。いわゆる三点セットである。

このほかに、機種を変更するたびに型式限定変更の訓練と技量審査が待っている。

私自身を例にとると、昭和三十年代中ごろから四十年代後半にかけて、DC-4型を皮切りに、ジャンボ機に至るまで六回にわたる機種変更を経験してきた。三十歳から四十歳前半にか

けて訓練と審査に明け暮れたことになる。

訓練はもとよりつらいが、その機種をのりこなせた充実感はまだ格別である。新機種によって飛ぶ路線も違ってくるので、違った国の歴史や文化に接するきっかけにもなるわけである。

何十年飛行機を操縦していても、離陸するときの緊張感と三次元の世界へ飛翔したあとの開放感が、こんな審査漬けの苦勞を吹き飛ばしてくれるのである。

終章

将来外国航路の船長になるべく勉強したつもりが、天命と云うか国際線機長になり、爾来三十数年、世界中の空を飛び回ることになった。人間万事、塞翁が馬とは良く言ったもので、何がきっかけになるかわかったものではない。

大空には自然を相手に夢と冒険に満ちた男のロマンがあるが、危険も多い。もしこの道を志す人があるとすれば常に「何故」と言う理由を考え勉強することだ。パイロットが直面することになるあらゆる状況に柔軟に対応する応用力を養うためだ。

最後に私は浅学非才を省みずこれまで、『千客万来、ジャンボ機は飛ぶ』（一九九五年）、『鳥人・後藤勇吉』『沈黙の五秒間』を上梓し、本年（二〇〇五年）、若くして非業の死を遂げた女

性パイロットの生涯を描いた「遙かなる雲の果てに」を世に問うた。

山城高校時代、多少小説好きであつた私は、畏友、水川隆夫（元京都女子大学文学部教授）兄と文学について語り合ったことがある。定年退職後の余暇を利用して体験を本に書くことをすめ、その手ほどきをしてくれたのは彼である。この稿の終わりに謝意を表したい。



山

山城 14 回 岡本通雄