

■特別寄稿

大空を翔け巡った35年

中島 武 (中47回)

滑空班の新機グライダー「風越号」

鳥のように自由に、大空を飛んでみたいと思い始めたのはいつだったか。物心ついた頃から矢鱈と好奇心が強く、何でも見たがり聞きたがり屋で、親兄弟にとつて、まことに厄介な末っ子の悪戯鬼だったと聞かされている。

小学校に入学した昭和十二年（日中戦争勃発）はまだそれほどでもなかったが、はつきりと意識して飛行機に興味を持ったのは、小学校高学年になってからだろう。トンビやツバメの飛翔をうっとりとして見上げていた記憶がある。「小国民」とか「愛国少年」という呼び名の影響もあって、俄然、空への関心が高まり、自分の手で操縦桿を握って大空を翔け巡る己の姿をイメージするようになっていた。



●なかじま・たける
昭和6年川路村生まれ。少年時は折々来訪の叔父（母親の弟）倉沢興世に親しみ、様々な影響を受けた。電通大を6年かけて卒業。サラリーマン、会社経営など浮沈の人生も、今は静かな夕焼けを迎えている。

昭和十八年四月、憧れの飯田中学に入学して、ほんの二、三週間後、目玉が飛び出そうなる光景を目にした。校庭のど真ん中に、恰好いいグライダーが鎮座していたのだ。白木の献台に御幣を飾った榊を供え、周りには注連縄が張られ、最上級の五年生らしい人たちが整列して、何やら厳かな儀式が行われていた。

新入はやほやの僕らは、遠く離れた校庭の隅っこから眺めるだけだったが、主役のグライダーは権現山（風越山）を背景にして、貫禄たっぷりに見えた。これが母校滑空班の新機「風越号」の命名式だったことを知り、滑空班というクラブの仲間に入れて貰うことになった。

その年の五月、山本五十六連合艦隊司令長官の戦死が伝えられ、ちょっと嫌なムードが漂ったけれど、我々学徒は戦意昂揚ひとすじの毎日を過ごした。

数秒間、空中に浮いた貴重な体験

待ちに待ったグライダー「風越号」に搭乗する機会が巡ってきたのは、二年生になってからだだった。担当教官は、下島先生。あの時のメンバーの顔ぶれは、同期の奥村隆重君（鼎村出身）以外はまったく思い出せない。彼はその見事にグライダーの傾きを修正しながら初搭乗を終え、教官からえらく高い評価をもらったからだ。

計器類など一切積んでいない初級グライダーの搭乗心得は、「前方の遠くにある目標物から決して目を離すな！」で、いよいよ僕の番になると、教官は同じ指示を繰り返した。



飛行中の写真を使用した中島さんのQSLカード

牽引ゴムが強く伸び、教官の「離せ！」の号令とともに、機体はするすると動き始めた。その瞬間、僕は教官の指示を忘れてしまい、右手に握った操縦桿の頭部

をじっと睨んでいた。視野に入ってくるのは、機体の下を後方に流れ走る校庭の土砂。初搭乗は地上を滑走するだけの筈だったのに、そのとき僕の体重が軽かったことと、向かい風が少し強かったせいも、突然、一メートルほどジャンプした。

一瞬妙な浮揚感を感じた直後に、機体はふわりと着地した。僕は握った操縦桿の頭部を注視したままの姿勢で硬直していた。あの数秒間が、生まれて初めて地球の重力に逆らって空中に浮いた貴重な体験であった。

教官の評価は厳しかった。奥村君と正反対であったことはいうまでもない。奥村君はその後、甲種予科練に採用されたが、まもなく終戦で復学。「あのままだったら、君は帝国海軍の名パイロット……。それよりも何よりも、あのグライダーを操縦したときの姿勢の見事さは今でも僕の目に焼き付いているよ……」

一昨年、我々四七期の卒業六十年を記念して集まった熱海での一夜、奥村君と同部屋になった嬉しさで話したが、「グライダーのことは、そんなによく覚えておらんなあ……」と彼は笑っていた。

小型機に搭乗、歓喜と興奮で……

昭和二十四年、新制の大学に入学し、無線通信士の資

格を得て二年間休学、遠洋漁船に乗り組んで、阿修羅のごとき男の世界を体験し、多少の蓄えもできたので下船して復学した。同期の連中より二年遅れの卒業だったが、あの回り道がその後の僕の人生に、計り知れない厚みを与えてくれたと思っている。

卒業して無線通信機器の製造会社に就職し、研究開発部門で徹夜の連続みたいな十数年間を過ごした。仕事は面白く、飽きることはなかった。その後、長く可愛がってくれていた上司が定年退職して新会社を設立し、参画を要請されたため、移籍した。

新会社の業績は順調に進み、自分で設計試作した無線機器を携えて、ニューヨークのすぐ東、ロングアイランドにある得意先を訪問したときのこと。この得意先のオーナーが自家用小型飛行機を持っていて、二週間ばかり滞在していた僕を三回も搭乗させてくれた。

勿論、右側の副操縦士席に着座しての飛行だったが、まず驚いたのは、自分の目線の下、約四十五度の範囲内に、必ず一か所以上飛行場が見えることだった。もし飛行機のエンジンが止まっても、この範囲内なら滑空して到着できる距離である。米国には当時、小型飛行機が三十万機以上あると聞いて納得した。

上空で操縦の体験をさせてもらった欣喜と興奮で、胸

の中に火がついた。何としても免許がほしい……！ 寝ても醒めてもそのことを考える日々……。

満三十五歳直前の航空教室

たまたま会社の付き合いでゴルフコンペで、海上自衛隊の航空学生出身というT氏と知り合った。彼は数人でプライベートの飛行クラブを結成し、二機を保有するライセンスサーだった。僕は縋りつく思いで種々協力を懇願したところ、この人ならばと推薦ご紹介いただいたのが、操縦教官のO氏である。

O氏は帝国海軍の第五期予科練をトップで卒業し、真珠湾攻撃では、空母（蒼龍）艦上攻撃機のリーダーパイロットを務めた。その後、出撃百数十回におよぶ激戦を生き抜き、海軍中尉として終戦を迎えた。戦後、海上自衛隊の操縦教官を経て民間に転出。人格、技量、見識ともに素晴らしい人物とのことだった。僕はもう矢も楯もたまらず、O氏主宰の「O航空教室」の生徒になって通い始めた。

航空法規、航空工学、航空気象、空中航法、航空通信、そして基本操縦法、交話法など、併せて百三十時間あまりの座学（夜間）を受け、教室所有の飛行機、エアロスバル180型を使つての操縦練習が始まったのは、僕が



愛機の前で

調布飛行場までの帰

千メートルだった。崎観音付近の上空約

も、目は優しく笑っていた。群馬県の高

辞には苦笑しながらそっと見ると、お世

部で見守るO教官を

したほど嬉しく、後

秀だからなあ……」

満七十歳の誕生日を期して、引退

飛び立って暫く、午後もかなり遅くなった頃、試験官が突然大声で、「よし。合格！ さあ、帰ろう。O教官の弟子はみんな優秀だからなあ……」

路がひどく長く感じられた。

普通、仕事を持ちながら操縦練習許可書（有効期限一年）の期限内で合格するのは稀有といわれたが、僕とは何とか成し得たのだ。費用は会社からの借金で、二年有余かけて完済。その後、日本の上空をくまなく翔け巡ったその自慢話は慎ましく控えるとしよう。

満三十五歳で小型飛行機の操縦免許を取得して以来三十五年が過ぎ、満七十歳の誕生日を期して、飛行からの引退を決めた。総滞空時間はいつの間にか二千時間を越えていた。

義務付けられている航空身体検査にはまだ合格する自信はあるが、身体検査に表れない微妙な老化、それが原因で事故が発生した場合、自分は趣味ゆえ何でも甘んじて受け入れられても、被害が他人様におよぶ危険性は絶対に避けなければならぬ。

「物事の因果関係は、すべて成るべくして成り、成らざるべくして成らず」は、既に亡き師匠のO教官から聞いた数々の教訓のなかの一つである。

大空から離れることに深い寂しさと抵抗感があったけれど克服し、その代替手段として、ラジコン模型飛行機の操縦に、今ではどっぷり嵌まっている。いつまで続けられるか、それは？のみ知るでありましょう。