

Runway to the danger zone! Right into the danger zone!

(※原作とは違います)

「ビジ(ビジビリティー…視程)が悪い、Cb(積乱雲)が邪魔をする。ボギー(敵機)はどこだ? 間違いない1マイル以内にいるはずだ、あっ、タリホー(敵機発見)！ Easy, easy 落ち着け、ボギーまで1000フィートしかない。だめだ、サイドワインダー(ミサイル)では近すぎる。20ミリバルカンに切り替えだ。しまった、またビジが悪い。インサイト(視認)できない。ボギーはどこに行った?」

敵索の数がものすごく長く感じた。その時、ビーと鳴った。しまった、ロックオンされた。

いつの間にかオーバーシユート(超過)してボギーのミサイルレンジに入ってしまった。フレアーをかけたその瞬間、スティック(操縦かん)を引こうとした時に、大戦の大先輩からの忠告を思いだした。人は危機が迫るとスティックを引き、左旋回しようとする。そ

うだここはノーズダウン(下降)してライトターンだ。

「うっ」
ケツがシートから少し離れる感

覚がした。マイナスGで体が軽くなったのだ。人はプラスGよりもマイナスGに弱い。機体はプラス9Gに耐えられるが、マイナスGだと50%の4.5Gが限界だ。その瞬間にスティックを右に倒したので、多少はマイナスGが軽減されたと感じた。

「よし!」

ボギーが上方をオーバーシユートした。今度はCbが味方した。

ビジが瞬間的に悪く

なり、ボギーはこちらをインサイトできなかつたのだ。自機は下方300フィート、3時の方向だ。

その瞬間スティックを引き上昇させたがスティックを左に倒すよりも左ラダーペダル(方向舵)を踏んだ方がノーズ(機首)を早く向けることができる。頭よりも体がい先に振られたが、ノーズが正対する0.5秒前に20ミリのトリガーを引いた。バーナー、20ミリ弾は毎分2000発で敵機に吸い込まれていく。思わず、やったー!と思つたが、20発に1発装填される

飛ぶには日々の努力と 相応のお金が必要だ

Vol.171



宮井能雅

1953年3月、北海道長沼町生まれ。現在、同地で水田110haに麦50ha、大豆60haを作付けする。大学を1カ月で中退後、農業を継ぐ。子ども時代から米国の農業に憧れ、後年、オーストラリアや米国での農業体験を通して、その思いをさらに強めていく。機械施設のほとんどは、米国のジョンディア代理店から直接購入。また、遺伝子組み換え大豆の栽培を自ら明かしたことで、反対派の批判の対象になっている。

Illustration by Kazushige Akita

曳光弾の軌跡が左に曲がっていることに気が付いた。

しまった、ラダーを踏

み過ぎたのか? いや違つ

た。ボギーもエルロンを使

うと機体の傾きで進行方向

がバレルので、ラダーだけ

を右に踏んでノーズを右に

振つたため20ミリ弾が機体

の左を通り抜けたのだ。な

ぜボギーはこんな時に落ち

着いて右ラダーを踏めたん

だ? やるな。お互いドツ

グファイトのトレーニング

オレにも 言わせる!

北海道長沼発
ヒール・ミヤイの憎まれ口通信

をやったということだ。

「あつ」

ボギーはゆっくりとノーズダウン（下降）を始めた。こちらも本気で追尾しようとステイクを前に倒してノーズダウンをしようとした瞬間……ボギーをロスト（見失う）してしまった。今度は厚めのSt（層雲）を利用してしまったのだ。ステイクを戻し、レベ（水平飛行）に移った。ボギーはどこだ？ 頭を右左に特に後方を注視したが見つからない。その瞬間、自分の頭に重さを感じた。まさか、ぐつと頭を持ち上げた。「いたー！」

その瞬間、目が覚めた。夢だった。飛行機好きが高じて……

幼稚園か小学校低学年の時に千歳空港の展望デッキに行った。そのシーンは今でも脳裏に焼き付いている。画像的には自分は左下にいて、右側の飛行機を見ている。バイカウント、ダグラスDC7。この頃から飛行機に興味、イヤ飛ぶことに興味を持った。どんな人がこの金属の塊を飛ばすことができるのだろうか。

小学校の図工の絵柄に日本海軍の零戦（ゼロ戦）とアメリカのグラマンの戦いを小さな画用紙の世界で練り広げた。子供心に絵を描いていて自分が飛行機に乗った感じで興奮した記憶がある。

なぜこのような絵を描くことになったのか。同級生の親が海軍の搭乗員だったからだ。大阪の八尾飛行場で零戦よりも2倍のエンジンを搭載した局地に特化した「雷電」という戦闘機乗りだった。

彼は勉強ができた。5クラス200名の中学で地理の試験があった。今でも区別がつかない島根か鳥取（島根と鳥取の皆さん、ごめんなさい）の県境にまたがる湖は？という問題だった。北海道

の中学生が本来わかるはずがないが、私は「しんじ湖」と書いた。日ごろから日本地図、世界地図を隅から隅まで見ていたので回答できたのだ。すると先生がこう言った。「200名の生徒で、正解は2名、1人はこのクラスにいる」

その瞬間、もう1人はだれだ？ と思った。先生は「同じ小学校出身の……Sだ。Sは漢字で書いたが、ミヤイはひらがなだった」と続けた。先生、余計なこと言うなよ、と思ったが、みんなの視線は自分に向いた。私は「そうだよ、世界の地理のことは私に聞きなさい」と心で叫んだ。

その後、私は金髪・ブルーアイ大好きのお米、彼は反米に強く傾いた。彼は農業には従事しなかったが農地を相続し、今では彼の農地を作業受委託する関係だ。

さて、話を飛行機に戻そう。

何もなければゼロ、赤ちゃんが生まれれば一次元、はいはい、すぐるようになれば親は喜び、これが二次元。これに高さが加われば三次元だ。もっと感動と感激を与えることに間違いはない。私は16歳の時にワイハで溺れてから、膝より深いところには行かないようにしている。しかし、多くの人は努力

すると泳げるようになる。そこで考えた。子供の頃に飛行機が好きだったら、努力して空を飛ぶ方が楽しいはずだ、と。

最初は手軽で法規制が緩いウルトラ・ライトプレーンを考えて講習会に行ったが、案外と法規制が厳しかった。次はハングライダーに挑戦した。離陸地点まで背負って上るのが辛く、着陸で死ぬ目にあつたので2カ月で止めた。それだったらと、法規制が厳しく難しいであろう自家用操縦士を1年かけて取得した。無線の免許は2種類ある。国内用と、英語の試験がある海外用だ。いずれも取得したが、その後、非英語圏用の英語の資格もできたが、アホらしくて取っていない。今の航空身体検査は若いと5年間有効だが、この歳になると毎年検査があり、プロは6カ月で有効期限を迎える。だからといって、コレステロール値や血糖値が上昇しない訳ではない。

パイロットを目指す若者は多い、なかには自費で2000万以上支払って訓練学校に通う者もいる。飛ぶには日々の努力と相応のお金が必要だ。航空業界だけではない、間違いなく農業も同じである。