

「パワー・パワー、高度が低い、スロットルを入れて！」

高度が低いとパワーを入れて高度を上げる？ 違う！ そこでヨーク（操縦かん）を引いたら速度が落ちる！

「はい教官！」

着陸は飛行のなかで一番難しい、というよりも緊張する。 巡航速度からはパワーを少し絞り、パワーオンディセントにセットする。所定の高度になると、もつとパワーを絞る。速い速度でフラップを出すと壊れるので、エアースピードのホワイトラインを確認しながらフラップを下げる。フラップはパワーの使い方次第で高揚力装置であるとともに、ディセント・レイトを高くして降下率を高める優れものだ。

グライド・パス（進入角度）より低くなったら、スロットルを300rpm（エンジン回転数）くらい高くする。速度は変わらないが、ディセント・レイトが止まる。意外と思われるが、ファイナル（最終進入）では、高度はスロットルで調整して、エアースピードはヨークの上げ下げで調整する。その際、パス角よりもまずは速度だ。ランウエイ一番手前にあるPA

PI（着陸誘導装置）の赤2つ、白2つを維持すれば、そのランウエイのグライド・パスおよそ3度がわかるのだ。PAPIは日中だと5マイル（約9km）、夜間だと20マイル以上でインサイト（視認）できる。空は海と同じで、1.8kmノータイカルマイルを使う。

進入を続ける。PAPIが白3つになった。パス角よりも高度が少し高い、パワーが残っているからだ。タワー（管制塔）から情報が入る。「ウインド300（度、磁方位）、10（ノット）」

着陸するランウエイは27（磁方位で270度）だから、ウインドは右30度から10ノットだ。横風

着陸の訓練には最高だ。 最終確認だ。GUM P チェック、ガス（燃料）バルブ、ギア（着陸装置）ダウン、ミックスチャー（混合機）フルリッチ、プロップ・フルフォアード、ドアロック、シートベルト・セキュア——。

ノーズ・ヘディング（機首）は風と機速のベクトルで決まるので、あえて逆らわず少し風向きそのままですプローチする。スレッシユホールドを高度50フィートで通過すると同時に、右エ

トラクターも飛行機もやっぱりパワーが要る

Vol.172



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

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

気象には敵わないのでそこはしっかり対応する。ん〜バッチリじゃん、と心で自分を褒めるがライトシート（シート）の教官は何も言わない。

横風着陸後は早めにノーズ（前輪）をランウエイに付けて地上滑走に移る。タイヤからダツダツと連続音が出る。これはランウエイの進行方向の直角に溝が彫られていて、排水と滑走距離低減を助けるのだ。

着陸したと思ったらすぐにスロットル全開。速度があるので離陸速度にすぐ達する。ヨークを引くが少し重いので、エレベータートリムを下げて調整するとヨークは軽くなる。だが、下げ過ぎるとヨークをフォアードできなくなり、その結果、速度が落ち、ストールの危険がある。速度計を見てVx（最大上昇角速度）からVy（最良上昇速度）に移行する。

教官が「一度5マイル出て、そうだな15マイルからSimulated GCA（Simulated Ground Controlled Approach）やるから」と言う。正しい発音はスイミレイテッドだ。もちろん事前にフライトプランの手続きでGCA（Ground Controlled Approach）は済ませている。

GCAは、あの冷戦下のベルリン空輸で飛行機の混雑や悪天候に

対応するために管制官のボイスで誘導した進入方式のことだ。現在ではレーダーの組み合わせで西側（？）の軍や自衛隊、一部は那覇、小松、千歳、丘珠（札幌）等で利用されている。

教官の「さー始めるか」に応えて、まずアプローチのコントロールと無線のやり取りをする。何度かのやり取りがあり、ファイナル・コントロールに左右と上下のグライド・パスからの位置を教えてもらった。

250馬力の4人乗り機

今回は悪天候を予測した訓練だ。コックピット前にはカバーが掛けられ、目視で前方を見ることができない。一昨年までは160馬力のセスナ172で飛んでいたが、諸般の事情でクラブまで貸す余裕がなくなってきた。そこで計器飛行用の250馬力のビーチクラフト社製BE36の4人乗りで最近（最近）は飛んでいる。

セスナはスロットルだけでパワーコントロールをやるが、大まかに200馬力を超す飛行機はプロペラのピッチコントロール付きがほとんどだ。離陸と着陸時はプロペラのピッチを浅くしてプロペ

ラの抵抗を抑える。車の1速と同じだ。巡航になるとピッチを深くして速度を上げる。車で言えば、4速、5速のギアになる。

そこで問題だ。同じ機体、同じ馬力、同じ機体重量で2枚プロペラと3枚プロペラのとちらが高速で飛行できるか？

多くの人は3枚に決まっているだろう、と考えるが、答えは2枚プロペラだ。抵抗が少ないのがその理由だ。ただ訓練には、特にランウエイが短いところでは3枚プロペラの方が離陸性能が良い。私（私）がその事実を知ったのは多発（複数エンジン）の訓練が終わり、試験官から……なんだよね、と聞いたのが初めてだった。あくあれから32年か、時が経つのがなんと早いことか……。

この2年乗っているビーチクラフトBE36は同じ馬力のセスナ206と比べると、機体は100kgほど重く、低翼なのでどっしりとしていて、よく言えば高翼のフラフラ飛行と違って飛行中の安定性は抜群、悪く言えばエアコン付きで燃費が明らかに悪い。

以前は航空大学校でも使用していた機種なので安全・安心は折り紙付きなのだが、時間当たりの

運用コストもセスナ172よりも60%高い。でもミックスチャー、プロップ、リトラクタブル・ギア（格納式着陸装置）も付いているので、ザ・飛行機って感じだ。

トラクターもそうだけだよ。やっぱりパワーなんだよね。たった20馬力、まして90馬力も違ったら、加速感がイーハーと叫んじゃうくらい違うんだよね。上空でもあのヨークのずっしり感でレージーエイトやステイプターをやったら完璧金髪・ブルーアイのマーベリック（トム・クルーズ）になりきれ。地上の車の動きを「あくラット・レースやってる」って言ったら走り屋さんはカチンとくるんだらうな〜と、ほくそ笑んでいる自分が大好きだ。

従業員の一人は何度か乗せたが、もう一人は「宗教上の理由で乗れません」と言う。「どんな宗教だ、親方の操縦を信じないのか？」と聞くと、「JAL、ANA以外の飛行機は乗れない宗教です」ってね。

ところで皆さんは何を信じて信じられていますか？ 私は自分と共和党と日本の農林水産省を信じています♡