

真つ白闇の雪雲の中で 九死に一生を得た私

あゝまたやっちゃった。5月の連休は2日間休んで昨年と同じく4人乗りセスナ172スカイホークで本州の新潟飛行場に向かった。機長席に私、コパイ（副操縦士）席に札幌の整備工場経営者、後ろには教官2名が乗り、札幌（丘珠）飛行場を出発した。函館の北にあるトヨタ所有の鹿部飛行場で教官一人が降り、離陸後、函館上空を飛行して、15分後には日本領土を離れ公海上の津軽海峡を越え再び日本領土に入り、青森県むつ市に向かった、あのウクライナで名を馳せた木村愼一さんの作業場の写真を対地500フィートから撮った。その後、昨年着陸した山形県・庄内飛行場を通過して新潟までの総飛行時間4時間30分のフライトを無事終了する、はずであった。

しかし**現実**は違っていた。昨年は庄内飛行場の20マイル北東にある標高7000フィート近くある鳥海山の東側を飛び、春スキーを楽しむ人達を見て、東北のみならず、日本の余裕ある姿を見せつけられた。その出羽富士と呼ばれるくらい、とてもきれいで堂々とした御姿を本年も見ることができのだからうと思っていた矢先、スーッと吸い込まれる

ように雪雲に入ってしまった。

青森から南に向かう飛行はコパイの方が操縦して新潟に向かい、ウエザーはDZ（霧雨）で視程はVFR（有視界飛行）ぎりぎりだったが、垂直方向ははっきりと確認でき、VOR（計器）を使い、それほど危機感を感じていなかった。クラブと会社の規則では出発地と違う飛行場に着陸する場合は必ずセイフティーのために教官の同乗が決まっている。ありがたいことに教官は青森から完ぺきに爆睡状態で、後席から口うるさく指示されることもなかった。

私は下を向いてナビゲーション用の航空地図を見ながら、時には計器が示す進路と自機ポジションを確認する補佐役に徹していた。ずーとこのままの状態だろうと思ったのが間違っていた。目の前が**真つ白**になりにいる様なものである。その瞬間、機体が上下左右に傾き始めた。その瞬間「I have control」をコールして私が操縦をすることになった。飛行

Vol.29 五月の空そして八月の空



宮井能雅

1958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。子供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。年商約1億円。

Illustration by Kazushige Akita

時間、計器飛行経験から私が操縦した方がよいと考え、ためらわずに「自分がやります！」とコールした方が安全・安心なのだ。

機体の傾きは自分の感覚や外の景色を見なくても計器を見て信じれば水平は維持できる。さすがに上下左右に傾いたことが数秒でも続けば、爆睡していたはずの教官が操縦席を覗き込むことになる。

オレにも 言わせる!

北海道長沼発 ヒール宮井の憎まれ口通信

私は急に雪雲に入り、おおよそのボジションと、もよりの飛行場である庄内空港までの距離、鳥海山からは5マイル程度西側で高度差は1500フィートあり、飛行区域内に鳥海山よりも高いものはないことを伝えると、教官は「とりあえず山には衝突しないね」と安心した様だった。しかし機体は揺れ続けた。普通、真冬の雪の場合は変な意味だがそれほど気流は悪くはないが、今回の飛行では鳥海山の風下の影響もあり、ガンガン揺れた。チラッと機体外部温度を確認するとマイナス3℃だった。よろしくない。プラスの温度であれば雪は解ける。しかしマイナス5℃以下だと完ぺきに雪の状態で過冷却水になることもない。0℃からマイナス5℃あたりの水分を含んだ雪が主翼に1インチ以上の厚さになると揚力を発生しなくなり、アディオス・アミーゴ状態になる。しかし時折主翼を見ても氷がビルドアップされていないので安心した。

もともとこのセスナ172の機体には姿勢計器のためのジャイロや速度計のための空気取り入れ口であるピトー管にヒーターが付いているのみで、大型機と違って主翼・前翼部やプロペラにデアイスナーなどが付いていないので、気象条件が限られた状態のみで飛行できることになっ

ている。教官は庄内タワーと無線で気象条件、具体的には飛行場5マイル内の雪雲の高さと雲量を問い合わせられて、6500フィートまで下がれば気象条件が良いと理解した。すぐ高度を下げて鳥海山のすそ野に衝突する訳にもいかないので、そのまま15分ほど360度、まっ白の状態で飛行して、計器が庄内飛行場の真上を示したので高度8500フィートから6500フィートに下げ許可を庄内空港のタワーからもらった。その瞬間、目の前がパーと明るくなり「その日の晩に行く**東京の夜**」を考えてしまった。でも、ちょうど雪雲の下のある酒田市のことを昨年本誌で悪口を言った「本間家のたたり」とは考えなかった。

無事着陸後、教官から冒頭のありがたいお言葉をいただいた。20年前ちょうど札幌雪まつりの時に同じ様な経験をした。その時は着陸後、教官から「50%の確率で落ちます」と言われ、気象はしっかり学んだつもりであったが、油断した。当日は日本全国ピーカン状態の天気だったので、ロクに気象を調べないで飛んだのが行けなかった。

でも50%が2回で100%か? 憎まれっ子、世にはばかるってやつですかね? まさか3回目の正直で喜ぶのは事故で**保険金が倍増**になつて喜ぶあの女性……。

なつて喜ぶあの女性……。

**身体で得たもの大きさを
旧海軍将校に学ぶ**

さて、今回は農業と関係ある話だと気付いた方はいるだろうか? 農業において避けて通れないのが気象である。降雨があるかどうかやその量。風向・風速は農薬散布に影響する。気象条件が悪い時は感と経験のみで営農するのか? テクノロジーの計器(機械)を信じることは投資をしなさいと言っ意味ではなく、我々の出来の悪い前頭葉の負担を減らし、作業を数値化し誰でも同じ農産物を作ることでもある。

もうひとつ。飛行教官曰く「理論武装してもセンスがないとね」。つまり地上で学科試験が完ぺきでも、いざ操縦してみたら……。たぶん農業も同じである。教官はこの様なことも「1点集中ではダメ、いつも情報を目、耳、手、腰で感じなさい」。最後の腰とはG(重力加速度)を腰で覚えよと言っ意味だ。先ほどの「感を頼るな」の話に矛盾するかもしれないが、**臨機応変**も大切なのだ。

さてもう少しで8月15日がやってくる。日本が敗戦を決め米国の影響力の下となることを決めた日である。昨年のお盆には貴重な体験をさせていただいた。大正9年生まれで