

## 空を飛ぶ



佐 貫 亦 男

冬のあいだは晴れた空がよく澄んで青いけれども、なんだか水のように冷たそうで、そこを飛んでみたいな、という気にならない。しかし、春の日ざしが日ごとに暖かくなって、空の色も溶けたようにやわらかくなると、そこに浮かんでいる雲のそばまでいったらさぞおもしろいだらうと  
思う。

私は若いとき、窓から仰ぐ雲を眺めて、そこまでいって見たら、世界はどんなふうに見えるだろうと考えて、航空を一生の職業にしようと決心した。

初めて飛行機に乗ったのは、大学一年生のときで、霞ヶ浦の海軍航空隊に出かけて水上練習機の前席に坐って飛ん

でもらった。後席には教官が乗り、私はいかめしい飛行服と救命チョッキを着せられて、きゅうくつな座席に腰をかけると、整備兵がベルトをかけてくれた。

エンジンがかかって離水してゆく感じは、若いときから夢にまで見た軽いチョウの飛びかたではなかった。エンジンから漏れてくるオイルの焼けるにおいと、渦巻いて流れてゆくすさまじい座席まわりの気流に、私は圧倒された。機体は目に見えない大きな力でぐいぐいと押し上げられ、ふわりふわりと空を舞う幻想はどこにもなかった。

やがて機体は垂直旋回という、ほとんど翼が垂直に立つほどの急旋回を始めた。乗っている身にとっては、いまま

で水平に見えた地平線が、いきなりまっすぐに立ち、身体はなにか悪魔のようなもの手で座席に押しつけられ、首の根をつかまれて目の前にひろがる野と水面を眺めさせられていたような、息苦しい瞬間であった。その視野も、高いという感じは全然なく、上昇すればするほど、地平線も高くなって、大きな大きな油絵を見ている感覚であった。

高度を下げて地面近くになると、かえって飛んでいる感じがもどってきた。機体のフロートが水面に接するとき、ピシャッと音がすることを知った。エンジンが止まって、整備員がベルトを外してくれたとき 私は悪い夢からさめたような気がしたが、その夢はまた見たいなと思うスリルに満ちていた。

それからいままで、ずいぶんいろいろな機会に飛行機に乗った。そして私が最初に飛んだ飛行が、いささか悪魔的であったのは、加速度という魔者と、開放座席による環境のためであることがわかった。たとえば、いまでもセスナ機のような、おとなしくて密閉座席の軽飛行機に乗ってみると、軽いエンジンの音がして 離陸するにつれて地面が下になり、地平線が上がってくるだけで、なにかテレビ放送でも見ている気がするだけで、ちっとも迫力がない。こ

れは身体にかかる加速度が小さく、膚かわに感じる気流の感触がゼロのためで、タクシーに乗った程度のよるこびにすぎない。

いま直接に空気の流れに触れてみることは不可能になったが、やはり大馬力高速の旅客機、とくにジェット旅客機が飛ぶよるこびとスリルを与えてくれる。ジャンボに乗ってごらんさい。ランプ（乗降口）から機内へ乗りこんで待つと、ドアが閉まって、大きな機体が静かに動き出す。そして誘導路から滑走路のはしへ出る。

このとき、目の前にひろがる滑走路へ機体が向いて、一瞬冷たい沈黙がある。この瞬間が、地上から空中へ登る決心をするときである。はるか地平線の上に浮いて見える雲のそばまでゆくか、それともしりごみしてやめるかがここのでまゐる。やがて、決断が行われて、エンジンがかかる。飛行機のエンジンはこのあと一分足らずのために作られたようなものである。もし、一分以上全力滑走しても機体が浮き上がらなかつたら、ただではすまない。

私は座席ベルトをしめ、腕時計を合わせて、車輪ブレーキがゆるめられ、エンジンが吠えだしてから秒時を測る。どんなに長くても一分足らずで機体は地面を離れる。

いや、地面を離れたから、私はいまでも生きているのである。

ジェット機の離陸は勇ましい眺めである。スピードがずっと、機首をぐっと持ち上げて空中に浮く。プロペラ機ではおとなしく浮くだけだが、これはジェットの力がプロペラの力よりはるかに大きいからである。ジェット機はプロペラ機よりもほぼ二倍のスピード、二倍の高度で飛ぶ。

プロペラ機の旅客機でも、私が初めて乗った飛行機とちがって、はるかに高い高度を飛び、座席は密閉した客室内にあるけれども、中の気圧は地上に似たところまで保っているから、息苦しさはない。したがって、窓からゆっくり地面や空を眺める余裕が出てくる。

晴れた空はまぶしいくらいに明るさである。それでいて、頭上には吸いこまれそうに深く青い空間がひろがっている。飛んでゆくとつれて、出会う晴れた日の積雲は、なにか堅い雪の崖のようにそびえている。ときにはその中へ入ってゆく。そのときはただ、あたりが真白になるだけで、なんにも手ごたえはないが、機体はいくらかゆれる。飛行機は、雲のすぐ上、雲の中、雲のすぐ下でゆれるものであることがわかる。

地上に雨が降っていても心配することはない。雨の降りかたが激しいほど、むしろ、離陸するとすぐ雲上に出て、青空の下に一面の雲海がひろがる飛行になることが多い。

それよりも、いくら上昇しても雲がまとわりついて離れないのは、むしろ雨が降らずに高曇りになっているときである。しかし、このごろのジェット機では一万メートル以上を飛び、そこはもう成層圏の底か、成層圏内だから、頭上にもはや雲がないことが多い。私は成層圏飛行にあらがれて期待したものであったが、別になんのことはなく、積雲などがはるか下の地面か海面に小さくへばりついているので、そんなに高く上がったのかと思うだけである。

もっとも、夏の積乱雲はかなり高く上昇するから、ジェット機でも晴れた日に雲から雲へ遊んで過ぎることがあって楽しい。こんなときに初めて、私は少年時代の夢が現実になったと感ずる。

私がつもとも好きなのは、夜間飛行である。そもそも夜の空港というものが、白、赤、青の灯火にちりばめられて詩情が満ちているけれども、離陸してから下を眺めると、青白い町の灯、村の灯が静かに黒い主翼の下へ入ってきては、また出てゆく。その一つ一つに休息があり、ロマンが

あると思うと、外気のために冷えている客席の窓ガラスに額を押しつけながら見とれていても、心は暖かい。この楽しみは南まわりのヨーロッパ便にとくに多い。

飛行は楽しみばかりではない。今日はいやな日だなど思いつながり乗りこむときもある。そんな飛行は、霧がかかって視程の悪い朝、気流が乱れて機体はつきからつきへと突き落とされる午後、薄気味わるく機体が身ぶるいする夜である。このようなとき、飛行機は逆さにならない限り墜落するものではなく、また飛行機はまずそんなことにならないし、いまのジェット機ならば二〇分ほどがまんすれば一応乱れた気象から抜け出すと、私は自分にいい聞かせる。そうすれば、乗らなければよかった、と後悔することはない。

前に、飛行機は雲の中と上下でゆれるといったが、ジェット機が飛ぶ一万メートル近くでは、雲がなくてもゆれることがあって、これを晴天乱流と呼ぶ。それは大気が水道のホースから吹き出したように、噴流となって流れているところへさしかかったときである。この噴流は地球をはちまきのようにとりまいているが、範囲はせまい。それに入ると、ジャンボ機でも窓から眺めたとき、主翼のはしが大

きくゆれ、そこへつるしてあるエンジンまでゆさぶられて見える。しかし、ジェット機の翼はヤナギに風折れがないという原理で設計されているし、ちゃんとテストしてあるから、ほんとうに折れてしまうことはない。

こんな飛行を続けたあとでは、空港へ着陸して、もうゆれない地面に立つと、ああ、よかったとほっとする。しかし、しばらくたつと、また飛びたくなる。空を雲が動いてゆくさまを仰いで、あそこを飛んだことがあるんだ、いや、もっと高く、その上だつて眺めたことがあると思うと、身体の中にふしぎな勇気がわいてくる。カモメのジョナサンが作り上げた自信である。（日本大学理工学部）



ぼくの自家用車（次ページ参照）