

13. 受難時代の始まりと JA3401 の喪失

順調にクラブがスタートして暫くして、突如災難が降りかかってきた。事の起こりは単純な手続きミスであったらしい。詳しいことは聞いていないのだが、航空機用のガソリンには、航空振興を目的とした税金軽減措置がなされていて、クラブ機が KAWASAKI エプロンで燃料を補給した際に提出すべき書類が有る。しかし、どうも提出を忘れていたらしい。そのこと自体は単なるミスで、それ以上の問題にはならなかったのであるが、降ってわいた『脱税事件』に怒った会社側が調べたところ、クラブ員に社外の間人が比較的多く含まれていることから、KHI フライングクラブを名乗ることを禁止されてしまったのである。岐阜フライングクラブなる名称はこうして始まった。

次なる受難はクラブの中心人物である池尻さんにサウジアラビアでの KV - 107 教官任務が課せられたことである。バトル社（現在のボーイング社バトル部門）の設計・製作した V - 107 はアメリカ本国では、より大型の CH - 47 に軸足を移しており、当時、世界中で生産していたのは KHI だけであった。メッカでの消防と警察業務を兼任出来る適度なサイズの機体として、かなりの数の KV - 107 が海を越えてサウジへ送られた。その契約は教育・訓練・部品補給を含む全ての要素を一括して請け負う「フル・ターン・キー」と呼ばれるものであり、何でもこなす池さんが長期出張して現地で教育にあたるのは至極当然ではあったが、岐阜フライングクラブにとっては痛手そのものだった。当然ながらクラブ機の飛行時間はめっきりと減少し、やがて、その事実が JA3401 機の喪失へと繋がる。私がクラブに入って 10 年目、34 歳の 1982 年（S57）5 月 8 日の事であった。「短すぎた飛行」参照

14. クラブの再建・北陸航空機チャーター時代

唯一のクラブ機を失った時、すぐさま辻本さんを中心として、北陸航空社からセスナ機をチャーターして運行を続けようという動きが始まった。名古屋空港の狭いジェネラル・アビエーション用パーキングエリアの駐機権？は高騰しており、使用していなければ取り上げられることは明白だった。池さんは未だサウジアラビアに居た。

この時代は 1982 年 11 月から 1986 年 5 月まで三年半続いたが、もともと運用実績が低迷していた時期に加えて不時着事故が重なったため飛行時間は延びず、最終的には大きな赤字が出、その結果、虎の子であった名古屋空港での駐機権を北陸航空に譲り渡さなければならないという事態を招いてしまった。池尻さんがサウジ長期出張から帰国してからは、彼のコネで TU - 206 G やエアロスパル、P - 210 等に乗せてもらうことは出来たが、この後、岐阜・フライング・クラブは二度と名古屋にクラブ機の駐機場を持つことが出来なかった。

15.池尻さん、第二・・・・の人生

この何回かのサウジ出張の後、池さんは飛行課長の職を最後にKH Iを去った。池さんが担当した最後のプロジェクトは、C-1ECM改造機とサウジ教育とであり、行き先は、なんと「都築紡」という愛知県を中心にした古参の紡績会社であった。実は、都築紡の社長は大変な飛行機マニアで、自宅には(なんと)訓練用のフライト・シミュレータまでであるという話を聞いていた。今時のPCバージョンではない、本物のシミュレータであり、流石お金持ちは違うわいと思ったことを覚えている。そして、その都築紡で、新規事業を担当していた筈の池さんは、気付いてみると都築紡に吸収された日本内外航空という飛行機会社に「取締役」として転進していた。昭和62年8月のことである。この頃を境として、池さんの大活躍が再び始まる。

16.TU-206Gとの出会い

愛称をターボステイショネアという、この310HPターボスーパーチャージャーを装備した6人乗りの中型単発機を池さんが友人から借りてきたのは、昭和61年(1986年)10月25日のことだった。その、どっしりした操縦感覚と、ターボパワーによる上昇性能の良さは我々を感動させた。先に飛び立った池さんを追っかけて富山空港から福井空港まで、私一人でフェリーのため離陸した時などは、ターボパワーと乗員一名の軽さのため、離陸直後の機体姿勢は上昇速度を保とうとすると20度近くにも頭上げになり、9度程度の頭上げになれていた私を大いに慌てさせた。

型名にU(ユーティリティ)があることから判るように、元来、この機体は自家用というよりは事業用の機体で、世界中のブッシュパイロット達の定番機でもあるのだが、私は、この機体で初めて定速ピッチプロペラ、カウル・フラップ、ターボ・スーパーチャージャーの取扱い等々を勉強し、後日出会うことになるP-210に繋がることになる。ただ、お分かりのとおり、その欠点は運行費の高さで、一時間あたり39600円だったと記憶している。それでも業界の常識から見れば、破格の安値だったのであるが。



この機体の導入後しばらくは、会社で上り階段にさしかかると Power Prop (回転数アップ)、Reduce Throttle と自己流・語路合せでエンジンを壊さないように覚えるべくぶつぶつ独り言を言いながら歩いたものである。意味は「上昇」には馬力 Power が要するため、まず回転 Prop を 2500 RPM へ上げる必要がある (車で言えば加速したければまずギア・ダウンしてエンジンの回転数を上げ、その後にアクセルを踏むのと同じで、さもなければエンジンがノッキングしてしまう)。

逆に、上昇を止め、巡航速度に加速する時は、まずエンジンを絞る Reduce ためにスロットル Throttle を緩めてマニフォールド・プレッシャ (MAP) を一旦 25 インチ位に下げ、ゆっくりプロップ・ノブを操作して回転を 2300 RPM に下げてやる (ギアアップする) ことが必要で、しかる後に MAP 26 インチにセットし、最後にミクスチャを排気ガス温度 (MAX - 50 度 F へ) セット・・・と、詳しく書けばこうなるのである。いずれもエンジンにオーバートルクを強要しないためであるが、寝ぼけてエンジンを壊したら命にかかわるので、どんなシチュエーションでも間違えないことが必要ということである。

17. TU - 206 G での隠岐行き

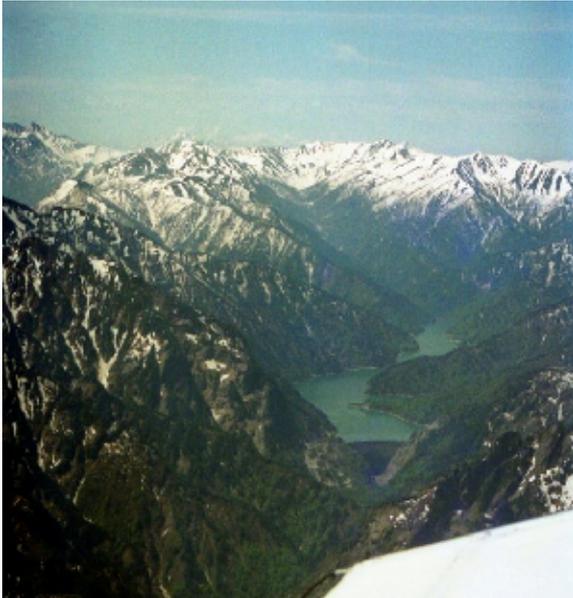
導入の半年後の 1987 年 5 月 5 日、河合先生とお友達、池さん、兄、私の 5 人で鳥取経由隠岐までのロング・ナビに出かけた。福井空港まで車で向かう。行きのキャプテンは私。福井離陸 11:25。途中で眼下に有名な餘部の大鉄橋を発見、写真を撮る。経由地、鳥取空港での着陸の際、例によって? 高めに進入した私を池さんが横からからかうが、当方は計算済み。向かい風が強いことを利用して、ちゃんと定位置に降りる。但し、接地間際に若干パワーを残していた事を忘れていて、地面効果が出て滑走路上 1 Ft で沈まない。右手をスロットル・ノブから離していたせいだった。TU - 206 G 位になると、操縦桿がむやみに重いので、つつい両手で引いていたのである。一瞬あせったけれど。パワーを絞り、チュルチュルという音を聞き、やれやれ。後席から拍手などをもらう。12:30 着。

観光のために降りた河合先生達を鳥取空港に残し、三人で洋上飛行、ダイレクトに隠岐へ向かう。13:50 発、14:25 着。初めての隠岐であるが、何時ものように売店でお土産を買っただけで Uターン。帰りに河合先生達を鳥取でピックアップ。帰路、鳥取空港を「離陸してすぐ」の地点にある鳥取砂丘を後席からしげしげと眼下に見ての感想は・・・『思ったてたより小さい!』・・・であった。自分で操縦していると、空港近くのポイントは見張りとは接地点の確認とで、名所と言えども案外見えていないものである。福井へ機体を預けて北陸自動車道経由帰宅。途中で長浜のプリンスホテルで河合先生に夕食をおごってもらった覚えである。

18. エアロスバルとの再会

時間 4 万円という高い運行費ゆえ、思うほど飛行時間が延びないことを予期していた池さんは次の手を打っていた。名古屋に停留されているエアロスバルの千田オーナーを口説いて、クラブ用に貸し

出してもらったことになったのである。そして早速そのご利益に預かったのが私の北アルプス横断の印象的なフライトだった。1987年5月31日、千田オーナー夫妻と池さんと共に名古屋空港を出発し、まずは松本へ（パイロット千田氏）。ここでオーナー夫妻とお別れし、9:45テイク・オフ、いざ富山空港へ真っ直ぐに・・・と行きたいが、パワーの無いエアロスバルのこととてまずは北進。ひたすら高度を稼ぎ、ほぼ9500ftに到達したのは仁科三湖が眼下に迫った頃であり、ここで機首を西に向ける。迫ってくる鹿島槍と爺の間のコル（鞍部）を10000ftで通り抜けると目前に剣岳！ 左を見るとなんと黒部ダムが見える。慌てて写真を撮った。私の撮った唯一の黒部の写真である。この時、真下の峡谷を覗き込んで、そのあまりの深さに私はあたかも空中に停止しているような錯覚に襲われた。この谷で遭難したら、少なくとも一冬の間は誰も見つけてくれそうに無いだろうという恐怖感と共に。10:30富山着。



そういえば、エアロスバルでは、こんな失敗もしている。

19. 雷様の悪戯

同年10月3日、今は航空自衛隊でYS-11を操縦している後藤君（当時はKHIの電子技術部に所属していたエンジニアだった・・・）と二人で福井へ遊びに行ったときの話。名古屋空港からエアロスバルでVORを頼りにオン・トップでしばらく飛んで、さてそろそろ福井空港の筈・・・と思って下をみたら、山と平野の筈が、山と海！！・・・でも、どっかで見た景色・・・??? なんと、敦賀上空！！！！？

狐につままれたような気で福井空港方面に機首を向け、あらためてVORのコースインディケータを見ると、どう考えても15度コースがずれている。はて???と考えつつ福井に着陸。

後日、池尻さんにこの話をしたら、どうもそのフライトの数日前か?に、名古屋空港のエプロンに落雷があったとの事。一番の被害者は某双発機で、落雷の直撃ではなかったらしいものの、脚柱が帯磁してしまい、消磁するために脚柱を取り外して東京へ送って作業してもらったとか。という訳で、その双発機から数mしか離れていなかったエアロスバルにもVORにエラーを発生させたという顛末。

池尻さんいわく「何故離陸前にVOR指示を点検しないの」 ゲーの音も出ない我々ではあった。

20.大晦日のフライト

後藤君とはよく一緒に飛んだ。印象的だったのは同じ年の大晦日、福井からの帰り、夕焼けに染まった雪の白山を見ながら名古屋へ帰った時のシーンである。この日がTU - 206G (JA3902) に乗せてもらった最後の日でもあった。行きは後藤君の操縦で名古屋RJNNから福井RJNFまでダイレクト。素晴らしい天気で岐阜市街の写真が撮れたフライトであった。次いで、TU - 206G (JA3902) によるRJNFからRJNT (富山空港) までは私の操縦。そして後藤君操縦の帰路、砺波平野の独特の風景に後席から見とれる。再びエアロスバルJA3601での帰り道、福井飛行場のタイムアウトは日没である。その寸前16:35に離陸した私達は『よい年をお迎え下さい』という福井レディオからの「さよならボイス」と共に5マイル南で空港を後にした。平地は夕闇に包まれ始めていたが、赤く夕焼けに染まった白山は左前方に聳え、今でもくっきりと私の目に焼き付いている。



21. P - 210の時代

しばらく経って、エアロスバルのオーナーが機体をアップグレードしたいと言い出したらしく、1988年3月のある日、セスナのレスプロ単発自家用機としては当時最高級機であったP - 210がやってきた。この機体、元は「やっちゃん」こと横山やすしが輸入し使っていたもので、与圧キャビンの6人乗り、引きこみ脚、オートパイロット付き、310HPターボエンジンの豪華なものであった。幸い、エンジンそのものはTU - 206Gと同じだったので、違和感無く移行できたが、TU - 206Gと比べ、失速速度が5ノット高く、操舵力(ピッチ方向)は更に重くなっていた。オーナーは千田さんと麦島さんの2名で、定置場が名古屋空港であったため、この後、1991年夏までの約3年間を、我々はこの高級機と共に過ごすことになる。

正直言って、高級な機体は（特に日本では）維持費がべらぼうである。与圧キャビン故に、シールゴムの類は頻繁に交換しないと与圧が保てないし、前面風防のデアイシング装置はグレージングで視界不良だったが、あまりの費用に？オーナーが「うん」と言わないため、交換してもらえなかった。また、オートパイロットの高度保持モードはしょっちゅう機能不良（振動モードに入ってしまう不具合）を起こし、池さんを悩ましていた。オートパイロットをほとんど信用していない、せいぜいVFRでの姿勢保持モードでしか使わない私にとっては、そんなに困ることは無かったのだが。

1988年3月13日にRJNNからRJNFにフェリーしたことをかわきりに、このデラックスな機体は沢山の思い出を作ってくれた。

- ・同年12月11日、調布から松本経由で名古屋空港まで耐空検査上がりの210をフェリーした時の事・・・
- ・1989年5月2日、岡本整備士を含む5名で富山へ出掛け、帰りに北アルプスへ寄った時の事・・・
- ・同年7月29～30日に大野さん、熊谷さん、池さんと共に念願だった北海道旅行をした時の事・・・
- ・同年9月15～16日に泊り掛けで新岡山経由隠岐へIFRで行った時の事・・・
- ・1990年8月に高松、南紀白浜へ後藤君達と出掛けた時の事・・・
- ・同年9月に池さんのテストフライトに乗せてもらって名古屋空港上空16500ftからしげしげとRJNNを見つめた時の事・・・
- ・1991年3月、フェリーのため鹿児島までANAの767で出掛け、熊谷さんと共に阿蘇、久住、大分経由で帰ってきた時のこと・・・

等々、P-210ならではの高性能を堪能した、本当に楽しい日々だった。



22.池さんの更なる転身とご不幸と・・・

一方、池さんはこの時期、海外物産の営業にとらば一ゆして、サイテーションの限定免許を米国で取得、多くのサイテーション・パイロットを育てているかと思えば、いつのまにかベル・ジェットレンジャーとエアロスパシエル・エキュレイユの限定（陸上単発タービン機）を取得して東京ヘリポートで勤務（単身赴任）と、めまぐるしく活動中であった。東京ヘリポートでは、当時最も有名な経済人のひとりでもあった（株）アスキーの西社長を日本中に運んでいたらしい。今から思えば、この時期が池さんのジェネ・アビでの最も華やかな時期だったのではないだろうか。実は、この頃、私は驚愕の事実を池さんから知らされた。それはマダム・イケジリの病気、乳がんの再発だった。池さんは奥さんに希望を与えようとして、鵜沼の新築マンションの一室を購入していた。何も知らない私も、一度だけ、そのマンションに夫婦で出掛け、内部を見せてもらっていた。

1990年の5月、奥さんの容態が急変して58歳という若さで亡くなられたあと、流石の池さんも本当に元気が無かった。1年後、私は池さんから記念の純銀のメダルをもらった。奥さんの横顔がレリーフとして刻まれていた。JA3401の事故の直後、「あなたのせいではないわよ、あなたはよくやったのよ」と私を勇気付けてくれたマダム・イケジリのやさしい声はもう永遠に聴けなくなってしまったのだ・・・

23.株式会社ジーエフシー（GFC）構想とJA4148の取得

「失われた90年代」の言葉が象徴する「バブル崩壊」がやってきた。その中でたくましく生きていく池さんがあった。プロパイロットとしてのリタイアを70才に定め、彼はそのために小さな会社を作ろうとしていた。その会社で、息の合った仲間と『航空機の取扱説明書専門会社』を『儲け無し
の社有機付き』で運営しようというものだった。

丁度そのころ私がE-767の導入支援のためにKHIの中で作られた組織の担当でもあったため、話はかなり現実味を帯びていた。「ジーエフシーって何？」という問いに池さん曰く「GIFU FUTURE COMPANYさ」と嘯いていたが、なに、本音は Gifu Flying Club に決まっていた。

社有機として池さんが選んだ機体は米国で見つけたC-172Pである。この機体を福井の公共施設地図航空のハンガーで大津部長と岡本（サンデーオンリー）整備士が組み立て、やがてJA4148の登録番号を得て我々の前に姿をあらわした。1991年12月7日のことである。そしてクラブ名は、東京方面にいる町田さんや熊谷さん達を包含する「岐阜・埼玉フライングクラブ」となった。池尻号「JA4148」がホンダエアポートと福井空港を往復する、忙しい日々が始まったのである。

24.終局

私のJA4148での飛行は約4年間続いた。中でも1992年5月10日、高松での結婚式に招待され、池さんに頼んで模擬IFRで行った時の事・・・、1993年9月12日、名古屋 鳥取 岡南 名古屋ルートで模擬IFRの夜間飛行で帰ってきた時の事・・・が懐かしく思い出される。1回目の模擬IFRでは高度がふらふらして安定しない私から「ちょっと貸して・・・」とコントロールを取り上げた池さん、高度計の針が真上でびたりと停止し、びくともしない。流石のプロの腕を見て脱帽。『クラカズ!、鞍数!』という池さんの言葉が今でも響く。経験さえ積めば誰でも出来ると言う意味である。



2回目はPCのフライトシミュレータで予め腕を磨いておいたこともあって、1時間40分のナイト・フライトで2回だけ許容範囲を越えただけという結果に我ながら満足し、『鞍数!、鞍数!』を再認識。フライト最後の名古屋空港RWY34へのILSでは、ジェット定期便の合間を縫って最後まで巡航速度のママ突進! そうでもしなければC-172は追突されてしまうものね・・・

このフライトの後、約2年間、私は個人的な理由で飛ぶことを控えた。この間の1995年2月に河合歯科病院院長、河合年朗先生が亡くなった。享年74歳。フライング・クラブ誕生を促した中心人物の葬儀に際して、池さんは地上から指揮して斎場の上空に4148を何度も旋回させた。その時のパイロットは高山さん。彼は私が日飛連で初めて空を飛んだ時からの友人である。事業用操縦士のライセンスを取得した後、もっぱらラジコン機を上手に飛ばしていた・・・と聞いていた高山さんが、クラブに入ってきてくれていたのである。高山さんと池さんによるTBM700でのプサン空港への豪雨の中での計器着陸の話聞いたのはこの頃だったのだろうか。

2年間の自主飛行停止を解いて再び空へ戻ったのは1995年8月のことだった。そして10月9日、RJNN 八尾 但馬 RJNNへと池さん・大野さん・兄の4人で廻ったのがJA4148とのラスト・フライトとなった。池尻さんと一緒に但馬空港の大きなハンガーでスホーイの曲技専門機をバックに撮ってもらった写真がこれである。



左下 但馬空港へのアプローチ

右下 ハンガー内部



翌年の春、私が本格化したAWACSの導入支援のため、担当部長としてきりきり舞で東奔西走している最中、そして池さんに可愛がってもらっていた長女が東京の大学に進学したその4月の26日、信じられないニュースが飛び込んできた。『TBM700、釧路で墜落・炎上、パイロット池尻・・・』すぐさまクラブの数人が現地に向かった。その中心人物こそ高山さんだった。帰ってきた高山さん達を囲んでクラブ員のミーティングが始まった。着陸直前のILSファール・フィールド・モニター・アンテナ・・・そんなものがあるなんて、まして着陸誘導のストロボ・ライト列よりも上に飛び出しているなんて・・・見たことも聞いたことも無い物体だったが・・・それとの激突こそが事実の全てだった。この件に付いては別稿で詳しく書く事とするが、いずれにしても当時日本中に2箇所しか無い、多分どのパイロットにも知らされていなかった物体の存在が池さんをこの世から葬り去ったのである。享年67歳。池さんの息子さんには「残念ながらJA4148は売却しか無いと思います」と告げる事しか出来ない我々であった。

25.その後

中心人物を失った岐阜・埼玉フライングクラブは自然消滅せざるを得なかったが、高山さんはあきらめなかった。彼は毎週末、福井からチャーターしたC-172P(JA4183)をフェリーして、名古屋で飛びはじめた。『Keep On Flying』 飛び続けよう！をクラブ名にして、池さんの意思を彼は引き受けたのである。高山さんに引っ張られて私は重い腰を上げ、2年のブランクをPCフライトシミュレータで埋めて飛行を再開した。池さんが亡くなって、もう二度と飛べないだろうと思っていた私は本当に嬉しかった。信頼できる人は、もう高山さんしか居なかった。1998年8月1日の高松空港からのナイト・フライト、B767とMD11にはさまれての滑り込みランディングは、後続のランディング・ランプの列に脅かされながらのスリル満点のものだった。折からのラッシュアワー帯のことと夕闇の美濃太田へ曲がりつつ点々と続く着陸灯の列と名古屋RWY16のPAPIの赤・白の色は、今も鮮やかに蘇る。



高山さん(右)と、林さん(左)@八尾空港

しかし、この幸福も長くは続かなかった。非情な知らせが私を完全に打ちのめした。

『個人所属セスナ式 P210N 型 JA3898 は、平成 10 年 9 月 23 日、空輸のため、計器飛行方式にて八尾空港を 17 時 45 分離陸、名古屋空港へ向け飛行中、18 時 07 分ごろ、大阪府高槻市上空で破壊し、同市成合の山中に墜落した。

同機には、機長ほか 4 名計 5 名が搭乗していたが、全員死亡した。同機は大破したが、火災は発生しなかった。』

機長以外の 4 名は、いずれも K O F フライイング・クラブの会員であった。私は一度にかけがえの無い友、4 名を失ったのである。6 人乗りの機体の後席には高山さんも同乗していた。

そして、私が岐阜フライイングクラブの運行担当であった為、4 名とも、私の妻は電話の上であったがよく知っていた。ひどいショックだったと思う。これ以上妻を心配させたくなかった私は、飛ぶことを辞めざるを得なかった。池尻さんの遺志を継いだもうひとつのプロジェクト、株式会社ジーエフシーは、その後、いろいろな方が翻訳事業を継承し、つい先頃、その使命を終えたと聞いた。



創立期まもない頃の岐阜フライイングクラブメンバー

こうして私に無上の喜びを与えてくれた軽飛行機の世界、岐阜フライイングクラブの世界はついに『この地上』から消え去った。しかし、天気の良い日、青空を見上げる時、きっと『あの高み』では、池さん、草野さん、奥村さん、高山さん、林さん、河合先生達が、いつものように楽しくフライトをしているのだろうか・・・と、いつも私は思うのだ。

そして.....

私は決して忘れないだろう。空を愛する純粋なところを、いつまでも忘れなかった人達が、昔、ここに、確かに居た、ということ。心からの感謝の気持ちをもって。

(完)