

# 次世代の飛行機屋へ、 片目のパイロットからの ラブレター

## アースラウンダー/片目の飛行教官 前田 伸二

1979年生まれ。北海道出身。米国非営利団体「エアロ・ジバング・プロジェクト」代表。アースラウンダー。日本航空高等学校卒業後、日本大学理工学部航空宇宙工学科に入学してわずか2ヶ月後に交通事故で片目の視力を失う。大学卒業後、アリゾナ州のエンブリ・リドル航空大学大学院在学中、片目の見えないパイロットとして自家用パイロット免許を取得する。現在はワシントン州の民間航空機メーカーに勤務しながら、Snohomish Flying Serviceで飛行教官を務める。2018年に米国非営利団体「エアロ・ジバング・プロジェクト」を立ち上げ、2019年からは中部大学の客員准教授も務める。コロナ禍下で成功をおさめた世界一周ミッションフライトの飛行技術の高さや安全確保の確実性、また航空普及活動だけでなく広く人々を勇気付けたことが評価され、米国ボナンザ協会では最高位のABSエアマンシップ賞を受賞。著書：単独世界一周フライトを成し遂げた隻眼のパイロットが語る『夢を実現するための方程式』(IBCパブリッシング)がある。

### 航空図書館での出会い

皆さんは「航空図書館」と聞いて、どんなイメージを持たれるでしょうか？ 航空ファンが行くところ、技術者が行くような専門的な図書館など、様々な意見が聞こえてきそうです。

そんな航空図書館は日本全国でも唯一の航空宇宙に関わる専門図書館として、日本航空協会が運営をしています。その歴史は長く1919年(大正8年)に前身である帝国飛行協会に設けられた「飛行文庫」から発端し、現在に至るそうです。館内蔵書は約23,000冊、統計資料から気軽に読める航空に関する内容のものまで収蔵されています。まさに日本の航空歴史を書籍で維持している大切な場所です。

2018年3月1日、父の一周忌のためアメリカから帰国した私は、「オヤジ、いよいよ約束通り世界一周ミッションフライト準備を始めるよ」と手を合わせました。北海道での法事を終え、すぐに東京に移動しました。2020年(※1)に計画していた世界一周ミッションフライト、「アースラウンダー」の情報収集のため、どうしてもこの航空

※1 パンデミックによりこの後、2021年に変更

図書館を訪れたかったのです。その途中、私は羽田空港毎日新聞社格納庫に描かれている「ニッポン」号と記念撮影しました。今回の目的はこの「ニッポン」号の資料を探しに行くことでした。

司書の方に「世界一周を成功させた『ニッポン』号について調べたい」と伝えると昭和15年10月25日に発行された『行飛大周一界世ンポツニ』という一冊の本を紹介してくれました(図1)。



図1 この一冊がすべてのきっかけとなって日本の航空関係者を引き付けてくれました  
(大阪毎日新聞社・東京日日新聞社、1940年発行)

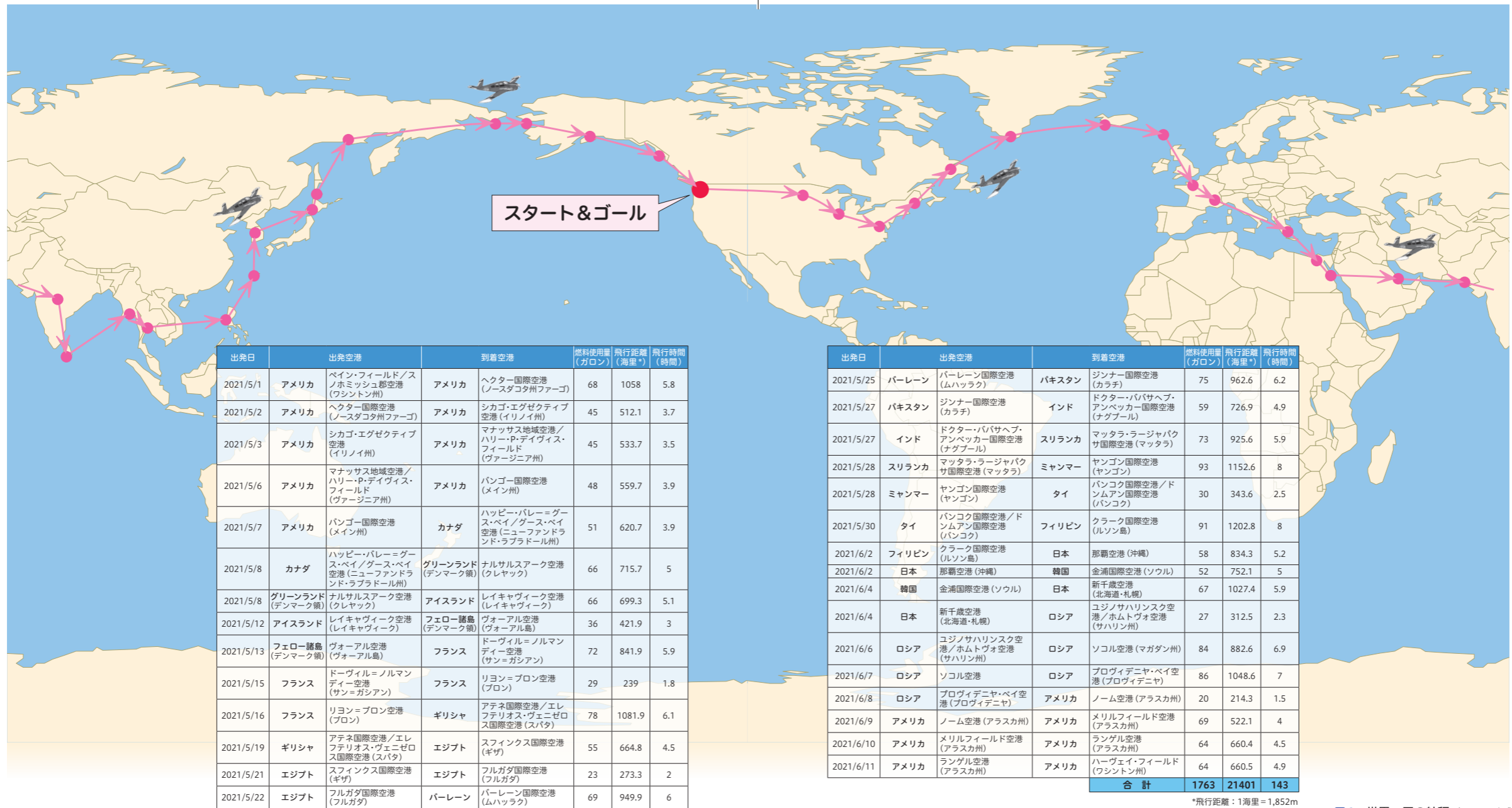


図2 世界一周の航程 (©IBCパブリッシング)

「え!! 古っ!!」と私は正直驚きました。幼い頃に祖父から、昔は右から左に読む横書きが使われていたとは聞いた記憶があったものの、まさに時代を感じるものでした。私はその資料をしばらく眺め、当時の時代背景、乗員情報、機体情報、世界一周のルートなどを記録しました。

1939年に東回りで太平洋→北米大陸→南米大陸→大西洋→アフリカ大陸→ユーラシア大陸のルートを巡り、55日後に東京に帰国。国際親善が目的ではありましたが、ドイツのポーランド侵攻に伴い第二次世界大戦が勃発し、彼らの飛行ルートは変更されました。しかしその国際情勢の

中でも世界一周を成し遂げたのです。私は「GPSもない時代に55日間で完走。すげえ。この内容は79年の時空を超えた彼らからのラブレターだ」と何度も呟きました。

### Failure Is Not My Option

時が流れて2021年5月1日、私は米国ワシントン州にあるペンフィールドから世界へ向けてアースラウンダーのミッションを開始しました(図2)。この日を迎えるまでに実に様々な準備、挑戦がありました。この計画を「ただ頭のおかしい冒険家」、「売名行為」などとやじった方々もい

ました。ただ私はその否定的な反応を目の当たりにするたびに、自分に言い聞かせていたことがありました。普段、航空機をつくる技術屋として、日本生まれの片目の見えないパイロットとして日本の航空産業、後世に何が残せるかを考えるのです。世界一周達成経験者である私の師匠、エイドリアン・エイコン(図3)も「世界一周の過酷さは体験した者にしかわからない。シンジはその資格を持ったパイロットだ。胸を張れ」と私の覚悟を後押ししてくれました。

だからこそ、私は出発する前日までに400項目を超えるすべてのアクションアイテム(準備作

業)を完了させました。アメリカという国は、失敗することにも、成功することにも寛容な国です。ただ、私は「Failure is not my option」失敗の選択肢はない」と自分を鼓舞しました。では、なぜそこまで準備をしたのでしょうか?

私がこの世界一周飛行を「ミッション」と呼ぶのは、この挑戦を達成するために幾多の壁を越える準備、努力と覚悟を持っていたからです。失敗ありきで物事に対峙すると、どこかでほころびが出てしまう。空の上で弱い自分を見せれば必ず「空」に呑み込まれ命を奪われます。私は普段、航空機製造会社のフライト・エンジニアとしても



図3 前田の師匠のエイドリアン・エイコンと共にアイスランド、ソウルヘイマ砂漠のDC3を訪問(2021年5月10日)。その後、前田は世界一周へ、エイドリアンは北極点を目指しました

毎回のフライトテスト前に同じことを自分の肝に銘じています。

また、大袈裟ではなく私が失敗すると今後日本のパイロットが世界一周を目指さなくなると危惧していました。「片目のパイロットが、1963年製の古い飛行機で世界を飛ぶ」、つまり「障害持ちで古い飛行機」で飛び切ることが、日本の航空歴史に意味を為すと思ったのです。

### ADMが通用しないことも

パイロットの世界には Aeronautical Decision Making (ADM) という言葉があります。私の解釈は「あらん限りの知識と経験を駆使し、最大限の努力をもって飛行安全を脅かす要因を事前に排除する」、つまりそのような心算を持って準備し航空機を操縦しようとする姿勢です。

しかしその ADM が全く通用しないことも、このアースラウンダー中では何度も経験しました。例えばスリランカを出発しタイに向かった時のことです。到着地のタイの休憩滞在は24時間のみに、且つスリランカから直接、タイに入国することを対コロナ医療の格差ゆえタイ政府が禁じました。よって私たちは内戦が続くミャンマーに行き、新しいフライトプランでタイに向かうことになりました。この時の私の懸念はただ一つ、内戦よりも「Thunderstorm」。つまり日本語でいう「かみなり雲」です。強烈な乱気流や雨、稲妻等と航空機には危険な気象現象で、旅客機でさえ近づ

※2 ミャンマーは内戦中。外国人が滞在できる環境ではなかった

事を避けて飛びます。

タイ周辺では夕方に Thunderstorm が発生すると予想し、早朝2時にホテルを出発、4時にはスリランカを出発できるように計画しました。しかし、空港で5時間以上も足止めを食らったのです。この時点でこの周辺国のバングラディッシュ、インドネシア、マレーシアなどではパンデミックを理由に国境閉鎖が続き、ミャンマー経由で直ちにタイに向かうという選択肢しかありませんでした。さらに不運は重なりミャンマーでは当該機に使える航空燃料を所有していないということが発覚、結局ポリタンクに90分ほど飛行できる量の燃料をスリランカから持ち込むことになりました。

ミャンマー到着はすでにお昼の2時を過ぎ、周辺地域に積乱雲が立ち始めていました(図4)。ミャンマーのディスパッチャーも天気図を私に渡し「本当に行くのですか?」と問われ、「滞在したいができない(※2)。このオプションしかない」と苦笑いし出発しました。ただ、この懸念していた Thunderstorm に捕まるのは時間の問題でした。

### 『まずい。このままだと墜落する』

視界にはまるで龍のように雲を舞う稲妻が見えます。私は操縦桿を握り、乱高下する機体の中で積乱雲、Thunderstorm の中をただひたすら無事に切り抜けられるよう飛行しました。強烈な上昇気流と下降気流、左右に振り回される環境下では失速警報器が鳴り響き、心臓が口から出てくるのではないかと思うほど極度の緊張状態が続きまし



図4 内戦が続いているとは想像もできないほどミャンマーの空港関係者は親切で、笑顔で溢っていました(背後に雨雲がすでに目視できる。2021年5月29日)



図5 ギリシャ アテネ国際空港マネージメント及び航空協会の共同取材後、愛機ルーシー(N9787Y)と記念撮影(2021年5月18日)

た。計器が示す速度、姿勢、高度、昇降率をスキニング(何度も目視確認する作業のこと)し、それに合わせてエンジン回転数を合わせる。この操作を怠れば間違いなく飛行機は設計以上の荷重がかかりバラバラになって墜落します。

ヘッドセットから管制官が周辺にいる旅客機にダイバート(迂回)させる指示が聞こえ、「N9787Y(当該機)、高度と進路を変えられるか?」と要求が飛んできました。「Direct(空港に向かって直行)!! Minimum Fuel(最低限燃料だ)」とこれ以上の迂回はできないと宣言しました。私の手も、足も、心も恐怖で震えていましたが「ここでは死ねない、Aviate Aviate Aviate!!」と操縦することに専念するように自分に言い聞かせました(※3)。

あの「死神」の雷雲の中をどのくらい飛んでいたのでしょうか? 時間にして約90分、体感時間は恐ろしく長く感じました。その時です。まるで

※3 “Aviate”は航空機の制御を維持する意味で、つまり飛び続けるという意味です。パイロットたちは昔から、このような状況では、「Aviate, Navigate, Communicate(操縦、航法(ルートに沿って飛ぶ)、最後に連絡)」という優先順位で行動せよと教えられており、この時は飛行第一優先ということで私は自分に対して“Aviate, Aviate, Aviate”と言い聞かせたわけです。

ワインのコルクを勢いよく抜いたように「スポン!!!」と真っ暗闇だった積乱雲から抜け出したのです。眼下に広がるタイ、バンコクの夕日と共に輝く街並みの明かりが見えてきました。天国か地獄か、世界一周アースラウンダーでは想像を絶するようなさまざまな危険な経験をしました。世界を襲った未曾有のパンデミックと縦割り行政の壁により、エジプト以降は私のミッションフライトもニッポン号と同様に絶えず進路変更を余儀なくされました。しかし、人生には想定外は付きものです。

### 私が世界一周を果たせた理由

でも皆さん、そんな私が世界一周を果たせた理由は、普段の準備や心構えだけだったのでしょうか? もちろんそれだけではありません。空の世界に挑戦する「航空文化」を幅広く知ってもらおうと邁進する過程で得た、世界中の人々の理解と協力なくしては、達成できなかったことです。例えば、ギリシャに着陸できたのはアテネ国際空港とギリシャパイロット協会の方々からの強い要望があったからでした(図5)。「コロナ禍だからこそ、



図6 YOU ARE POSSIBLE。2021年6月11日、不可能を可能にした瞬間。  
コロナ禍世界初、43日間、単独、単発、隻眼のパイロットの世界一周ミッションフライト終了

私たちに希望や夢が必要なのです。ぜひ私たちの国に来てください」と招待されたのでした。

一方、祖国、日本ではどうでしょうか？確かにコロナ禍の日本の対応は違いました。しかし先日、私は日本航空協会主催、日本航空株式会社、全日本空輸株式会社、日本航空機操縦士協会の協賛を得て、日本で講演をすることができました（※4）。この講演会は、元をたどると冒頭で「ニッポン」号の書籍を探した際の航空図書館の司書の方とEメールのやり取りがきっかけで実現したのです。世界一周成功後、その司書の方から同僚の方々へ、そしてその上司や企業団体に繋がり講演会が現実のものとなりました。このたった一冊の本との出会いから始まった今回の講演会。「ニッポン」号クルーからも祝福されていたのだと思います。

### おわりに

航空機に対する情熱、そして後世に残したい思いは、必ず人の心に伝播し、人と人とを結びつけるきっかけになります。その行為や志そのものが「航空の文化」をつくるのです。だからこそ、将来、この記事や私の本を航空図書館で見つけた少年少女が日本発のアースラウンダーとして世界の空を目指すことを楽しみにしています（図6）。そして彼らも肌の色、障害、性別、国籍も関係なく万人を受け入れてくれる空の世界が広がっていることを知り、次世代に伝承してくれると私は強く信じています。

この「航空文化」を繋げるラブレターをこれからも日本生まれの飛行機屋が発信し続けてくれることを願っています。

※4 「I'm possible. You're possible! ~夢の実現に向けたキャリア形成～」2023年10月29日、横浜市立横浜サイエンスフロンティア高等学校講堂にて実施

