

ヘッドセットやチャート類などの、フライトギアを詰め込んだ厚手の鞆をぶら下げて歩いていくと、休日のためかエプロンの真ん中で、愛機はぼつんと取り残されるように私を待っていた。

Yの字に見える3枚のブレードに向かって「お早う」と声をかける。

私の愛機を生き物に例えるとすれば、それはさしずめ、逞（たくま）しさとナイーブさを併せ持つ、牝馬のサラブレッドといったところだろうか。

過給器（ターボ）式コンチネンタル O-360FB 型エンジンは、小型機ながらも離陸後およそ10分で私を富士山よりも高い10,000ftの高さまで持ち上げてくれるパフォーマンスを持つ。

しかしその圧倒的パワーの反面、とてもデリケートなエンジンでもある。

SHT（シリンダ温度）の異常に気がつかず飛び続け、排気管からオイルを吹き出させてエンジンをオシャカにしたオーナーも多いと聞く。

幸運にも私は、そのような原因でエンジンを載せ替えた直後の機体を、愛機として購入できた。だから「彼女」の扱いにはとても神経を使っている。

以来、私が飛んだ600時間あまりは、彼女の機嫌を損ねないように、フライト中はMAP（マニホールド圧）、回転計、シリンダ温度、排気温度、冷却水温度とのにらめっこだ。

そのおかげか、彼女の機嫌は常にすこぶる良い。

彼女に限らず、小型機は楽器を奏できるように扱うのが良いと思う。

高度が変わるたびに、MAPやフロー等を細かく修正する作業は、面倒といえば面倒だが、小型機の操縦はこれが楽しいと思わなくてははいけない。

彼女の機嫌を取る作業は、フライトの前から始まる。

遙かなる地へのフライトの前に、機体から朝露に濡れたオーニングを外す。

車と違って飛行機の場合は、エンジンをかける前にやらなくてはならない事がとても多い。

ドア越しに手を伸ばしてフラップバーを引き上げ、点検のため一旦フラップを一旦40度まで下げ、再び地面に降りて機体の回りを回り始める。

プリフライトは機体の点検だけでなく、パイロットのメンタルな部分に必要な作業であり、儀式に終わってはならない。

燃料やエンジンオイルの量だけでなく、タイヤの亀裂やピトー管への異物混入、アンテナの変形など、およそ外部から点検できるほとんどの項目を点検していく。

だから、この作業を終えてコクピットに乗り込むまで、かなりの時間を費やすことになる。

自動車の仕業点検のために、教習所で教えられた通りに、私を含めてここまで時間と手間をかける人はいない。

だが自家用機のパイロットだったら、この作業は「MUST」なのだ。

ところで、最新の小型機もグラスコクピットと呼ばれる液晶式のパネルに代わりつつあるようだが、私はなかなか受け入れる気になれない。

以前、通信機器のメンテナンスの仕事をしていた時に、「液晶表示が出ない」というトラブルの多さに悩まされた記憶が、トラウマとなっているせいもある。

オーディオの世界では、すでにアナログメーターを作る業者がいなくなりつつある。

確かに、様々な情報を一度に見渡せるなどの安全面での理由もあるだろうが、安全に名を借りたコストダウンに思えてならないのだ。

机の上で図面をひき、パーツを寄せ集めて作ったようなデジタル計器に、命を預ける気になれないのだ。

それに私は、針に命があるように並んだメーターを見渡す、あの感覚の方が好きだ。

そこには、多くの先輩パイロットたちが守ってきたスピリッツのようものがあるはずだ、と昭和生まれのオヤジパイロットは思うのだ。

時計の表示や、音楽を聴くだけならデジタルもいい。

かの昔、SLを機関士と運転士がペアで運転していた時代があった。

何回もペイントが上塗りされた、いくつもの機械式メーターを見つめながら、「彼」と対話をしながら釜に石炭をくべる機関士。

機関士も運転士も、停車中も水の残量に気を配り、金槌を持って車輪をたたき、異常がないか調べて回ったという。

地道な作業に裏付けされた安全運行を終えた機関士の表情は、どこか誇らしげだ。

ハイテクに裏付けされ、高速で安全に走る新幹線の運転士とD51の運転士。どちらの職場を選ぶかと問われれば、私なら迷わず後者を選ぶだろう。

やはり私はアナログ人間かもしれないと思う。

飛行機の楽しみ方は、人それぞれだと思う。

私の場合、何故自家用機が面白いかというと、それは面倒だからだ。喜びや楽しみは、面倒な作業のあとにやってくる。

小型機は、単に私を遠くへ運んでくれるだけの乗り物ではない。

昔、「サンダーバード」というTVドラマがあったが、国際救助隊のパイロットが愛機に乗り込み出発するまでの、長いシチュエーションにワクワクした同輩諸氏も多いと思う。

ハイステーションのあと、滑走路が見えているにもかかわらず、わざわざ決められた方位と高度にしたがって遠回りをしてから滑走路にアプローチする醍醐味。

LDG（ランディング）を男女の関係に例える教官も多いようだが、私も同感だ。

何百マイルも飛ぶクロスカントリーであれば、フライトの何日か前から往復ぶんのウエザーを気かけなくてはならない。

パイロットは、多少、「M」でないとやってられないものかもしれない。

手間をかけない趣味は面白くないものだ。

何故、釣りが面白いかというと、それはどこに魚がいるか分からないからであり、もし映画エイリアンのように、生命反応を探知できる機器を使って釣りをやったら、もう面白い遊びではなくなってしまうだろう。

プリフライトの途中ではあるが、愛機の翼の下に腰を降ろし、ギア回りの油をウエスで拭き取りながらそんなことを考えていると、いつの間にかフライトプランとしてファイルした離陸時間が近づいてきてしまった。

ぐるりと一周まわって、やっとコクピットに乗り込む。

キーを差し込み、だがまだエンジンはかけられない。ここからチェックリストの出番だ。

SWの位置やサーキットブレーカーの点検を行い、やっとエンジン始動。

プライムスイッチを押すと、電動ポンプの音と同時に『シュー』という、シリンダに燃料が噴射される音が聞こえてくる。

左右、そしてプロペラ回りの障害物を確認し、ストームウインドから『clear!』と叫ぶ。

これは、アメリカ式の始動手順だ。

静寂な時間はここまでだ。

プロペラがゆっくりと回り出し、爆発にともなう排気音と共にエンジンは目覚める。

各種のメーターが一気に跳ね上がり、爆音と振動が押し寄せてくる。

メーターの指示値には、それぞれ正常値としての意味がある。

もし数ミリでも、正常なポジションが得られない時、そこには『何か』があるものだ。

そしてそれを見過ごすと、とんでもない目に遭うことが多い。それは時に、大きな経済的損失を伴う。

ある時、アンメータの針がわずかに下がっていた事を見逃した私は、エンジンと発電器の間でジョイントがスリップしていたことに気づかず離陸してしまい、無線にトランスポンダー、LDG ライトも点かない状態、つまりオルタネータ failure での着陸を余儀なくされたことがある。

その空港からは、アメリカから部品を取り寄せ修理が終わるまで2週間、離陸できなかった。

パーキングブレーキをかけていながらも、足を踏ん張り続けるエンジンランナップ。それはまるでフルパワーで前へ前へと飛び出そうとする彼女の、手綱を引くような作業だ。

フルパワー200馬力のターボアローを静止させておくためには、メインギアのディスク板を挟み付けているブレーキパッドに、絶え間なく油圧を与え続ける必要がある。

エンジンに異常がないことを確認したあと、やっとヘッドセットをかける。

BOSE のノイズキャンセル回路のおかげで、再び静寂がおとずれる。特にクロスカントリーの場合など、このギアを一度使ったら他のヘッドセットが使えなくなる。

エプロンから滑走路に TAXI し、最終チェック完了。

やっと彼女を大空に放ってあげる時がきた。

MAP を 40 インチに合わせて、ブレーキをゆっくりリリースすると、やがて彼女は軽快に滑走を始める。

速度計の針を読み上げながら rotate。

ふわっとした浮遊感と、緊張感に包まれる一瞬。

やはり空はいい。