

Thank you, GCA!

今や古い話となったが、私が航空管制官になったころにはすでに初期の ILS 地上施設があるにはあったがその信頼度は低く、また航空機側の装備もまだ少なく、私の勤務していた最前線の米空軍基地ではほぼ全ての着陸機の計器着陸方式はレーダー誘導による GCA と呼ばれる地上着陸誘導 (Ground Controlled Approach) 方式によるものであった。管制官たちも大いに努力してその高い練度を保っていたが、このレーダー方式への操縦士たちの管制官に対する信頼は大きなものがあつた。なにしろ、あたかもポタージュスープの中を飛行しているような天候の中で、精度が必ずしも良くない航空計器を頼りにもがいているときに、管制官たちがレーダーを駆使して搜索しピックアップしてくれ、自機の正確な位置 (Position) を教えてくれ、自分が飛行すべき進路 (Heading) と高度 (Altitude) を示してくれ、その指示にさえ従っていれば、着陸チェックリストを行うタイミングまで教えてくれ、理想的な降下角度であるグライドパスから 5 フィート高いとか、低いとかというところまで正確に指示されて、着陸滑走路に車輪が接地するまで誘導してくれる*のだから、大いに頼りにされていたと思うし、我々 GCA の管制官の方も航空機に「今、着陸地点だ」 (Now, Touch-down point!) と伝えると同時に航空機の手輪が接地するキュー! という音が聞こえ、ああーいい仕事が出来たとフーと息をつくと同時に、どのパイロットからも、Thank you, GCA! (管制官、ありがとう) と異口同音に必ず感謝の声がかけられる。これを聞くのがうれしい。21 世紀の今、もはや GCA が活躍する航空管制サービスは、民間航空の空港や飛行場では見られないかも知れない懐かしきレガシーである。

世の中では、ある時期が来ると、定められた年中行事のように、やってくるものがある。師走になると「赤穂浪士の忠臣蔵」だとか「ベートーベンの第九」、クリスマスの時期になると、映画「34 丁目の奇跡」とか「ホームアローン」などが放送されたりする。私たちはその筋も結末も分かっているのにこれを観ながら、年の瀬を実感する。日本の方々にはあまり知られていないかも知れないが、欧米ではこの時期になるとラジオで放送される航空に関する物語があるそうで、私の知り合いなどはこれを聞き毎年末感慨にふけるという。そのラジオ放送される感動ストーリーとは、The Shepherd と題される英国の著名な作家であるフレデリック・フォーサイスの著作による短編である。

シェパードとは、一般的には羊飼いのことだが、困難な状況下にあるものを導く、あるいは、導く人という意味があり、この場合、後者の意味であろうと思われ、この物語では、いかに当時のパイロットがレーダー管制官やレーダー誘導を頼りにしていたことであつたのだろうかと思はれるものがあり、日本の航空界の人々、特に若い管制官たちに紹介しようと思い、次ページ以降に和訳を試みた次第である。なお、フォーサイス原作の朗読は：

[The Shepherd-Frederick Forsyth-read by Alan Maitland from CBC Radio](#) として YouTube :

https://www.youtube.com/watch?v=j2_bLEqmBi0 で聴取することが出来る。

Frederick Forsyth's THE SHEPHERD

管制塔からの離陸許可を待っている間、コックピットの天蓋を通して、真冬の月あかりに白くて爽やかなドイツの田園地帯が見える。後ろにはイギリス空軍基地の境界柵が、右のはるか遠くには、管制塔が輝くろうそくのように立っている。タワーの中は、すべてが暖かく陽気だろう。彼らは私の出発を待つ業務を切り上げ、隊の食堂でやっているパーティーに向かうのだ。私が離陸すれば数分以内にも、ライトが消え、モールス信号で赤く点滅する基地の名 C.E.L.L.E.を誰も見ない空に流すことだろう。今夜だけは、計器に目を凝らして方位を調べるような、さまよう飛行士はいない。なぜなら今夜は 1957 年クリスマスイブ、この私もクリスマスのために故郷に帰ろうとしている一人のパイロットだ。



私の時計は、震え、踊る計器盤の薄暗い青い光の中で 10:15 を指していた。コックピット内は暖かくて、居心地良く、風防ガラスの氷結を防ぐための加熱は最大になっていた。それは繭(まゆ)のように、小さく、暖かく、安全で、外の厳しい寒さから私を守ってくれた。さもなければ、中にいる人間は、時速 600 マイルで曝さらされたら 1 分以内に死ぬような凍える夜から。

「チャーリー・デルタ、離陸してよし」。ヘッドホンから聞こえる管制官の声が私を目覚めさせた。左手でゆっくりとスロットルを前方に緩め、右手でヴァンパイヤを滑走路中心線にしっかりと保持した。後方で、ゴブリン型エンジンは低い泣き声から悲鳴になるまで上昇。鼻先のとがった戦闘機は離陸滑走をはじめ、滑走路の両側のライトが点滅して見えると、やがて、ぼやけて連続した線になった。滑走路の先端が足元を通過すると、私はヴァンパイヤをゆっくりと旋回上昇させた。私の右大腿部には、私の飛行経路を青インクで描いた地図を紐で縛りつけてはいたが、見る必要もなかった。すべての詳細は暗記していた。C.E.L.L.E.飛行場上空で針路 265 度に旋回、高度 2 万 7 千フィートに上昇、到達後これを維持、速度 485 ノットで飛行、Dチャンネルで英国空軍の北ドイツ航空管制と無線交信を開始、その管理空域に入ったことを報告。そこから、オランダの海岸上空から北海へ直進。44分間の飛行の後、次に Fチャンネルに切り替え、レークンヒース管制に誘導を要請、その後 14分でレークンヒース上空に到達、次は指示を受けながら、無線で管理された降下に入るのだ。降下と着陸で 66分の飛行時間のところに、ヴァンパイヤ機は 80分以上の十分な燃料を積んでいた。

私は、レークンヒースから車を使えば真夜中過ぎにはロンドンに着き、朝食の時間には、ケントの実家で家族と一緒に祝っているであろうと目算していた。高度計は高度 27,000 フィートを指しており、私は機首を前方に緩め、スロットルを対気速 485 ノットに設定、針路 265 度で安定させた。私の下あたりで、オランダの国境が去って行き、滞空 21 分間を過ぎ、すべては順調だった。

問題は北海に出たから 10 分で始まった。そして、それはとても静かに始まったので、私がそれに気付くまでに数分かかったのだ。最初の警告は、コンパスで進路を確認するために一瞥したときだった。針路 265 度で安定させた筈なのに、針は時計のように回っていたのだ。私は、コンパスとそれを点検すべきだった計器整備隊員に対して、最も季節外れの感情で罵ったが、それでも、それほど深刻ではなかった。予備のコンパスがあったのだ。ちらっと見たところ、この針も激しく揺れていた。どうやらケース自体が揺れているらしいが、それは珍しいことではない。いずれにせよ、私はレークンヒースを呼び出すことができ、数分以内に GCA、つまり地上着陸誘導レーダーという、装備の良い飛行場から、最悪の天候下でも、毎秒の指示を出してくれて、パイロットを基地まで連れて行ってくれるものが、誘導してくれるだろう。



時計を見ると、滞空 34 分だ。レークンヒースを試す前に、正しい手順は私が交信中の D チャンネルに、この小さな問題を通知して、コンパスなしになっていることを通知する方法があったのだ。私は送信ボタンを押したが、静音の活発なパチパチ音の代わりに自分の声の鋭い音が自分の耳に戻ってくるだけだった。私の酸素マスクの中には私の声がかもり、私自身の声が流れ、どこにも行かないのだ。

無線機が故障した。高まるパニック感と戦って、つばを飲み込み、ゆっくりと 10 まで数えた。それから周波数を切り替えて、レークンヒースを呼び出そうとした。だが、聞こえるのは後方から聞こえる自分自身のジェットエンジンの甲高い音だけだった。私が無駄に無線機のチャンネルを試している間に、私は目の前の計器パネルを見渡した。計器はそれ自身のメッセージを語った。コンパスと無線機と一緒に故障したのは偶然ではなかった。両方とも電気回路が切れたのだ。私の足の下方の床下のどこかで、回路を構成する何マイルもの鮮やかな色をした配線の中に、燃料が噴出したのだ。そのような場合に最初にするのは、古参飛行軍曹ノリスが私たちに言ったことを思い出す、最大の滞空時間を得るため最初にやることはスロットル設定を下げることだ。

「諸君、貴重な燃料を無駄にはしたくないだろう？ 後で、必要になるかも知れないのだよ。だから、動力の設定を 1 万回転から 7 千 200 回転に落とす。そうすると、速度はやや遅くなるが、飛行距離は伸ばせるよな、諸君？」 私は、スロットルを絞り、回転計を見た。それは独自の発電機で動作するので、少なくともこれを失ってはならず、ゴブリンが約 7,200RPM で回転し、機体が減速するのを感じるまで待った。

パイロットの目前にある主な計器は、コンパスを含めて 6 つで、他の 5 つは、対気速度計、高度計、昇降計、左または右に曲がっているかどうかを示すバンク計、それに空をカニのように横滑りしているかどうかを示すスリップ・インジケータだ。その内の 2 つは電動式で、コンパスと同様に止まってしまい、対気速度計、高度計、昇降計の 3 つの圧力で示す計器が残った。自分がどれだけ速く進んでいるか、どれだけ高い高度か、また、降下しているのか上昇しているのかは知ることができる。これら 3 つの計器だけで航空機を着陸させることは全く可能で、あとは昔からの航法援助装

置である人間の目で判断する。可能だが、それは日中の、晴天で、空に雲がない状態でのこと。夜は無理で、明るい月明かりの夜でも夜見えるのは照明だけで、空から見たときには模様があるものだ。私はノーウィッチには土地勘があり、ノーフォークの海岸線の、大きく曲がった膨らみを見つければ、海岸から 20 マイル内陸に設定された唯一の主要な光の広がりであるノリッジを見つめることができた。私が知っていた街の北方 5 マイルは、メリアム・セントジョージの戦闘機飛行場だった。赤いインジケータビーコンは、そのモールズ識別信号を夜空に吹き流しているはずだ。

私はヴァンパイヤを目先の海岸に向け、ゆっくりと降下させ始めた。機がノーフォークに向かって滑り降りるにつけ、孤独感が強く、強く、私を引き締めた。成層圏の気温は一定で、昼も夜も変わらないマイナス 56 だ。私の心の中では、寒さできしむ永遠の牢獄のように思えた。私の下方には、それらすべての中でも最悪のものが横たわっていた。北海の残忍さは、私と私の飛行機を飲み込み、液体の黒い地下室に飲み込むのを待っていた。高度 1 万 5 千フィートでまだ降下中にも、新しい敵が遠くの戦場の、左右に、前方に、そして間違いなく私の後方に入り、月の光が無限の白い海に反射していた。東アングリシアの霧が入ってきたのだ。霧の上空を西に飛ぼうとすることに疑問の余地はなかった。航行援助施設や無線がなければ、私は見知らぬなじみのない田舎に迷い込んでしまう。また、オランダに戻ろうとすることは問題外だった。燃料がないのだ。自分の目だけに頼っていた私は、メリアム・セントジョージ飛行場に着陸するか、霧に包まれた沼地のどこかで墜落機の残骸の中で死ぬかという問題だった。1 万フィートで、降下を止め、パワーをわずかに上げて高度を維持したので、貴重な燃料をさらに使い果たした。

未だ私は訓練から生まれた創造物だったらしい、私は再びノリス飛行軍曹の指示を思い出した。彼は、「諸君、途切れのない雲の上で完全に迷子になったら、航空機から脱出の必要性を考えなければならんよね？」もちろんです、軍曹殿

残念ながら、シングルシートのヴァンパイヤは落下傘脱出が難しいことで悪名高い。軍曹殿、その他の方法は？「だから、最初の動きは、人の居住地域から離れて、航空機を外洋に向けることだよ。」

手順はうまく出来ている。北海で冬の夜にパイロットが 30 分以上生存する可能性は 100 に一つ、とは書かれていない。軍曹は言う、「最後の手順は、諸君、極度の緊急時に使うんだぞ」 そうだ、ノリス軍曹殿、私はいまその最中なのだ。

「英国海岸に接近する全航空機は、早期警報システムのレーダースキャナーで見ることができる。だから、無線機故障で緊急事態を送信不能の場合は、特異行動を取ることでレーダースキャナーの注意を引き付けるよう試みる。これを行うには、海上に出て、小さな三角形を左、左、左に曲がって飛行する。三角形の各辺の飛行時間は 2 分だ。こうすれば、注目を受けることが期待される。もし見つけてもらえれば、航空管制に連絡され、捜索のため航空機が発進される。救援機が我々を発見すれば、編隊を組み、雲や霧の下に誘導され、安全な着陸へと連れて行ってくれるのだ。」

そうだ、それは自分の命を救う最後の試みだった。いま、詳細をよりよく思い出す。救援機は諸君を安全な着陸に誘導してくれ、翼端と翼端を組んだこの飛行はシェパード(羊飼)と呼ばれる。

私は自分の時計をちらっと見た。離陸から 51 分、燃料残は約 30 分。私はヴァンパイヤを左に曲げ、三角形の最初の辺を開始。下方には、霧が見える限りびっしりだ。そしてノーフォーク方面に向かっても、同様だ。10 分が過ぎ、ほぼ 2 つの完全な三角形となった。私は何年もの間、神に祈っていなかった、真に祈ってはいなかった。が、その習慣はやめた。主よ、私をこの血まみれの混乱から解き放してください。

飛行開始から 72 分、だれも来てくれない。絶望の怒りが湧き上がるのを感じた。私は死んでいるマイクに向かって叫び始めた。「このろくでなし野郎！レーダー画面を視ろよ、誰も俺を見つけられないのか？きっちり仕事やれ」怒りは治まった。5 分後には、私は今夜死ぬんだと思った。不思議にも、これで怖くなくなった、ただ悲しかった。人生が生ききれずに、20 歳で死ぬのは悪いことだ。そして最悪なのは、死ぬという事実ではなく、すべてのことがなにも成されなかったという事実なのだ。私は、ヴァンパイアの左ウイングを月に向けて下げ、最後の三角形の最後の一辺に機を運んだ。翼端の下方に、霧の土手の輝きに逆らって、黒い影が白さの中を横切った。それは別の飛行機だった。霧の土手に対して低く、霧に向けて 1 マイル先の空を、私の旋回に合わせて私と一緒に飛んでいる。

私の下方にあったので、私は視界を保つため翼を下げながら旋回を続けた。その飛行機もまた、我々 2 機が 1 周するまで旋回を続けた。その時初めて、彼が私の高度まで上昇せずに、私の翼端に位置を取っている理由に気づいた。私はスロットルを戻して、彼の方に降下して行った。彼は旋回を続けたので、私もそれに従った。高度 5 千フィートで、私の速度が彼には速すぎることが分かった。私は、さらに速度を落とすため、エアブレーキを出して、280 ノットまで減速した。そこで彼は私の翼端 100 フィート先に来た。そこで、我々はともにまっすぐに飛び、翼で合図して編隊飛行を試みた。月は、私の右側に出ていたので、彼の機影や型式が私の機の影に隠れよく見えなかった。それでも、彼の機の旋回する 2 つのプロペラのきらめきを理解することができた。もちろん、彼は私の速度で飛ぶことは出来なかった。

私はジェット戦闘機に乗っていて、彼は前世代のピストンエンジン航空機に乗っている。彼は私と一緒に数秒間留まり、それからゆっくりと左に旋回した。私は続けて、彼と編隊を保った、彼が明らかに、私を降ろすために遣わせられたシェパードだったからだ。彼は私とは違って、コンパスと無線機を持っていた。初めて、私は彼をよく見ることができた。驚いたことに、私の先導者たる飛行機はデハビランド・モスキート、第 2 次世界大戦のヴィンテージ機だった。



そこで、私はグロスター基地の気象隊が天気予報の準備にモスキート機を使っていたことを思い出した。モスキートの操縦室内には、月の光を背景にパイロットのマフラーで包まれた頭と、横窓から私の方を見ているゴーグルの双子の円を見てとることができた。慎重に、彼は右手を窓に見えるまで上げ、指を伸ばし、手のひらを下に向けた。彼は指を前方に、次に下方に動かした。つまり、私たちが降下し、編隊を組もうということだ。私はうなずいて、すぐに自分の左手を上げて、彼に見えるようにした。人さし指で自分の計器盤を指し、次に 5 本の指を広げ差し上げ、最後に、喉に手を当てた。共通の合意により、この合図は燃料が残り 5 分しかないことを意味する。それで私のエンジンは停止だ。私は、マフラーを付け、ゴーグルをして、酸素マスクを付けた彼の頭が理解しうなずくのを見た。私たちは霧の幕に向い降下した。彼は高度 300 フィートで水平飛行に入った。霧はまだ私たちの下にあった。レーダー施設から私の脇を飛んでいるこの男のイヤホンに次々に出されている GCA の指示の流れを想像した。

私は彼から目を離さず、見失わないように、彼の発するすべての手信号に注意した。2分後、彼は握りしめた左拳を窓に掲げた。次に、拳を開いて5本の指すべてをガラスに向けて広げた。車輪を下げるだ。レバーを下に動かすと、3つの車輪がすべて降りたとき、鈍いズシンという音を感じた。月明かりの中、モスキートの機首が垣間見えた。大きくて黒い「JK」の文字が描かれていた。おそらく、コールサインは「ジグ・キング」だ。彼は霧の層のすぐ上で水平飛行になったので、まるで綿菓子の巻きひげが私の機体に飛んで来た。そして、私たちは着実な円形の旋回に入った。私は自分の燃料計をちらっと見た、それはゼロにあり、弱々しくちらついていた。たのむよ！ 急いでくれと祈った。私は彼の左手が私に降下信号を発するのを見た。次に、彼は霧の土手に向かって飛び込んだ。私も続いて霧の中へ。視程はほぼゼロだった。形も、大きさも、形も、姿も見えないが、左翼の先端からわずか40フィート先に、見えないものに向かって確実に飛んでいるモスキート機の影があった。

その時、私は彼がライト点灯せずに飛んでいることに気づいた。一瞬、私は自分の発見に驚き、恐怖を感じた。次に、私はこの男の知恵に気づいた。霧の中の光は危険で、幻覚的で、魅惑的なのだ。それが40フィート先か100フィート離れているのか分からず惹きつけられる可能性があるのだ。それらに向かって進む傾向の中で、霧の中の2機の航空機は編隊飛行で簡単に惨事を引き起こす恐れがある

警告なしに、シェパードは私に人差し指を1本指さした。そして、フロントガラスを通して前方に向けた。それは、ここだ、そのまま飛んで、着陸せよ、ということの意味した。私は、今は水滴の流れる風防を通して前方を見つめた、何も見えない、黒さだけだ。そのとき、私の足の下方を走る塗装が、次に、滑走路中心線が見えた。私は必死になって、エンジン出力を止めて、ヴァンパイヤが落ち着くの祈って、機体の安定を図った。ドンと接地、また、ドンドンと続いて接地。機は濡れた黒い滑走路の数インチ上を再び漂流。ドン・ドン・ドン、ガ・ガ・ガッと着陸、主輪は耐え、機体は安定した。

ゆっくりとヴァンパイヤは停止した。私は、両手で操縦桿の輪を握りしめ、ブレーキレバーを内側に引っ張っていた。止ったと信じる前に、何秒間レバーを握りしめていたか思い出せない。エンジンを停止させる必要はなかった。ヴァンパイヤが滑走路に着いた時には、すでに燃料を使い果たしていたからだ。私は残りのシステムをシャットオフし、ゆっくりと席から離れ始めた。私がそうしている時、私の左側の、霧の中で、50フィート以内の距離を、モスキート機が唸りながら通過した。私はその横窓にパイロットの手の閃光を捕らえた、そして、彼は私の謝辞の手を振る合図を見ることができた前に霧の中に上昇した。私はその時すでにグロスター基地に電話して彼に個人的に感謝することを決心していた。管制塔の寄越した車が数秒で横付けされるものと思っていた。クリスマスでも緊急着陸があり、消防車、救急車、その他5、6台の車両が常に待機しているのだ。最終的に、2つのヘッドライトが霧の中から現れて、20フィート程離れたところで止まった。こんにはという声が聞こえた。

私はコックピットから出て、翼から地面に飛び降り、光に向かって走った。車の運転席には、膨らんだあごひげを生やした顔と天神ひげの男がいた。あれはあんたのものかね？ 彼はヴァンパイヤの薄暗い姿に向かって顔を動かした。「そうだ」と答えた。「そうだ、いま着陸したところだ」。

「驚いたよ！ まったく並外れだよ！ 車に乗ってくれ、食堂まで送っていくよ。」ヴァンパイヤから離れるとき、滑走路端にある耕作地の20フィート手前で止まっていたことがわかった。あんたはとんでもない幸運だったよ、と彼が叫んだ。彼は足のコントロールに問題を抱えているようだった。彼の吐息のウイスキーの匂いから判断すると、それは驚くべきことではなかった。

とんでもない幸運には合意する。着陸時点で燃料切れだったのだ。私の無線機と電気系統のすべてが北海上空 50 分間近く故障していた。彼は情報を注意深く理解しようとした。無線機は使えなかったんですかい？無線機は故障だったんだ、と私は言った。羅針盤も全部の周波数も。じゃー、どうやってこの場所を見つけたのですか？と彼は言った。誘導されたんだ、と私は辛抱強く説明した。私を連れてくるためにシェパードを寄越してくれたんだよ。英国空軍のグロスター基地の気象機だった。明らかに、彼は無線機を持っていた。で、GCA から情報を得ながらここに来たんだ。それから滑走路末端の明かりを見て、私は自分で着陸したよ。男は明らかに鈍感で、かつ酔っていた。並外れですよ、と彼は言った。ここに GCA はないですよ。航法機器なんてものもないし、灯台もないですよ。

今度は私が情報を吸収する番で、「ここは英国空軍のメリアム・セントジョージ基地じゃないの？」彼は曰く、「ノー。ここは英国空軍ミントン基地ですよ。」「聞いたことないよ。」「そうかもしれませんがね、ここは運用局じゃないし、もう何年も運用してないんですからね、ミントンは補給処倉庫なんですよ。」彼は、車を止めて、外に降りた。我々は、長い列の兵舎に隣接する管制塔の、明らかにかつては飛行室か航行援助、または、打ち合わせ室であった、薄暗い部屋から数フィートのところに立っていた。男は戻ってきて、運転席にふらつきながら登った。「滑走路灯を消してきたんですよ」と彼は言って、ゲップをした。私の心はぐるぐる回っていた。「なぜ、滑走路灯をオンにしたの？」と私は尋ねた。「ああ、それはあなたのエンジンの音だったんですよ」と彼は言った。「私は将校食堂の中で、地酒を飲んでいたんですが、ジョー爺さんが窓の外で音がしていると教えてくれたんですよ。その音は、まるで急いで降りるつもりのように、低く聞こえたんです。」だから何かの助けになるかと思ってね。彼らがこの施設を解体したときに、古い滑走路灯は残しておいたのを覚えていたんです。それで、私は管制塔に駆けて行き、スイッチを入れたというわけです。」

「なるほど」とは言ったが、私は納得していない。「英国空軍ミントンは、正確にどこにあるの？」と彼に聞いたところ、海岸から 5 マイル程だという。それでは、最も近い GCA などすべての無線施設を持っている英国空軍の施設は何処なの？彼はしばらく考えて、「そりゃあメリアム・セントジョージなんじゃないですか？」と言った。「私は単に店の用務員と同じですから。よく知りません」それが説明だった。気象観測機に乗った私の知らない友が、メリアム・セントジョージの海岸からまっすぐに私を導いてくれたのか。偶然によって、放棄された古い保管庫のミントンは、メリアムの滑走路への飛行経路に沿って横たわっていた。そして、この年老いた男が、滑走路照明のスイッチを入れてくれ、最後の 10 マイルの直線進入で私が間違っ、ヴァンパイヤを間違った飛行場に引きずり込む結果となったのか。私は、滑走路の真ん中で燃料がなくなったという言葉の口にしたとき、彼が理解できなかったのも、現代の手順にくちばしを入れないよう彼に言ってやろうとしていた。10 マイル離れたメリアムまではとてもたどり着けなかっただろうし、着地の前に滑走路には届かず墜落していただろう。

我々は、将校食堂で停車し、中に入った。昔はいいところだったろう。私の世話役のマークス飛行中尉は肩をすぼめて、羊皮のコートを脱ぎ、椅子に放り投げ、「申し訳ありません。先輩を、あまりおもてなしできませんが、」と言いながら扉の所に行き、ジョーと呼ばれる男を大声で呼んだ。私は「ご心配なく、風呂と食事を頂けると有難いのだが」と言った。「その点は、大丈夫でしょう。」と彼は言い、親切なホストを演じるために一生懸命に努力していた。「ジョーにお部屋を用意させます、部屋は十分ありますから。彼はまた、食事もおつくりします。ベーコンと卵でよろしいですか？」「それで結構だ。待っている間に電話を使ってもよいか？」彼は私を食堂秘書の事務室に招き入れてくれ、給仕を指図するために出て行った。私の時計ではもう真夜中の 12 時近くだった。なんとというクリスマスの過ごし方かと思った。それから、30 分前には助けを求めて神様に泣いていたことを思い出し、恥ずかしい思いをした。数分後、電話が鳴った。

私は、「英国空軍メリアム・セントジョージか？航空管制の当直管制官をお願いします。」と言った。間があって後、「申し訳ありませんが、今夜は飛行の予定はありません。航空管制の勤務の者は誰もおりません。」「それでは、基地の当直将校を出してくれ。頼む。」当直将校と繋がり、私は緊急着陸の件の説明、また無線機故障による緊急着陸のためヴァンパイヤ戦闘機が到来している件の予告があったかを尋ねた。彼は注意深く聞いてくれたが、「その件については知らない。今日は午後5時から運用を中止しているのだが、本官は航空管制官ではないので、飛行隊司令官に繋ぐぞ。」電話線からは、さらに年長者の声が聞こえて、「君は何処から話しているのかね？」と聞かれ、「英国空軍ミントンからであります。私は先ほど、ここで緊急着陸を行いました。私は貴飛行場へ地上誘導進入によって向かっていると考えていたのであります。」「まあ、はっきりしてくれ。来ていたのか、来ていなかったのか？君は知っているだろう。」私は深呼吸をして、また最初から始めた。「お分かりでしょうか、私はグロスター基地発進の気象隊飛行機に迎えられ、彼が私を連れてきてくれたのであります。この霧の中でありますから、GCAの誘導があったはずであります。他に方法はあります。ところが、私がミントンの灯火を視認したとき、メリアム・セントジョージだと思いこみ着陸したのであります。レーダーと航空管制官にお伝え頂こうお願いのため電話をしております。彼らは到着してこないヴァンパイヤを待っているに違いありません。私はすでに、ここミントンに到着しております。」「だが、こちらでは、午後5時に全システムを落としている。我々に立ち上げを求める呼びかけはなかったぞ。」「しかし、メリアム・セントジョージはGCAを有しています。」「我々が持っているのは承知しているが、5時以降は運用停止しているのだよ。」

私は、次の最後の質問をゆっくりと注意深く行なった。「隊長殿、24時間緊急無線監視を維持している最寄りの英国空軍の局はどこでしょうか？」「それは、西には英国空軍メリアム、南には英国空軍レークンヒースだ。お休み、ハッピー・クリスマス。」私は受話器を下に置いた。メリアム基地はノーフォーク基地の反対側40マイル先だし、レークンヒース基地は南西に40マイルは十分に超えるサセックスにあるのだ。私の積んでいた燃料では、メリアム・セントジョージまでは無理であったのみならず、飛行場は開いてもいなかった。私の生命が助かったのはグロスターの気象パイロットのおかげではなく、あごひげを生やした、ゴツゴツした老人で、航空機の前も後ろも区別できないマルクス飛行中尉ではないかと思いはじめた。それにしても、モスキート機はもうグロスター基地に戻っているに違いない。そして彼には、なんとしても、私が生きていることを知ってもらわなければならない。

「グロスターでしょうか？」と交換手は言い、「こんな真夜中にですか？」「そうだ。」と私はしっかりと返事をした。「こちらグロスター、この夜中にねー。」当直の気象隊要員が電話に出て、私は彼に立場を説明した。「飛行中尉、何かの間違いでしょう」と彼は言った。「3か月前にモスキート機は退役しているので、使用できた可能性はないですよ。現在はキャンベラ機を使用しています。」私は信じられない思いで電話を見つめた。それからいい考えが浮かんだ。「それらの飛行機はその後どうなったのでしょうか？」「廃棄されたか、美術館に送られた可能性が高いと思います。」「そのうちの一機を個人的に販売することはできるのでしょうか？」私は尋ねた。「それは可能だと思えます。」「ありがとうございます。どうも、有難うございます。ハッピー・クリスマス。」私は電話を置き、戸惑いながら首を横に振った。なんて素晴らしい夜なんだ。まず、無線機と全ての計器を失わない。空に迷い、燃料不足。それから、古い航空機への情熱を持った副業のまぬけに捕らえられ、夜を通して彼はモスキートを飛ばし、たまたま私を見つけ、私を死の寸前まで近づけ、最後には半分酔った地上任務員が私を救うために滑走路灯点灯を間に合わせるセンスを持っていたなんて。

運はそれほど大きなスライスにはならない。マークス中尉が「お部屋の準備ができております」と言った。廊下のすぐ先17号室です。ジョーが火を起こし、お風呂の水を沸かしております。よろしければ私が案内しますが、ご自分で大丈夫ですか？」「大丈夫だ。」「いろいろとご協力あり

がとう。」私はヘルメットを持って廊下をぶらぶらと歩いていくと、17号室の入り口から光の筋が通路に輝いていた。私が部屋に入ると、暖炉の前で老人が膝から立ち上がり始めた。

「こんばんは、」と彼は言った。「私はジョーと申します。食堂の給仕でございます。」「ああ、ジョー、マークス君から君のことは聞いているよ。こんな真夜中に面倒掛けてすまん。今さっき着いたもんでな。」「はい、マークスさんから伺っております。この火が燃え上がりますとすぐに、あなた様の部屋を直接準備いたします。とても居心地が良くなります。」

私は熱いベーコンと卵を食べた。年をとった給仕は話しをするため残っていた。「ジョー、あんたはここに長いのかね？」私は彼に、好奇心からというよりも、礼儀上尋ねた。「はい、もう20年近くになります。戦前から、ここが開いた時からでございます。」

彼は部屋が熱心な若いパイロットでいっぱいだった時代について私に語った。騒々しかった食堂、大声で歌を歌うバー、何月も何年も飛行場上空が飛行機のピストンエンジンの音に唸り、彼らを戦争に送り出し、また再び連れ戻すときのことを。私はテーブルから立ち上がって、飛行服のポケットからタバコを探り、火をつけ、部屋の周りを歩いた。給仕は皿を片付け始めた。私はパチパチと音を立て燃える暖炉のマントルの上に立て掛けられていれる額に入った古い写真の前で立ち止まった。部屋が突然冷たくなったのを感じて、唇まで半分持ち上げたタバコを止めた。写真は古かったが、それでも十分に鮮明だった。それは、20代前半の、飛行装備を身に着けた若い男性だったが、今日の灰色の上着やプラスチック製クラッシュ・ヘルメットは写っていない。彼は厚いシープスキンの裏地付きの長靴、ラフなサージのズボン、素晴らしい羊皮のジップアップジャケットを着ていた。彼の左手からは、現代のパイロットの色付きバイザーの代わりにゴーグルを取り付けて着用する柔らかい革の飛行帽がぶら下がっている。彼は足を開いて、右手を腰に当て、挑戦的な姿勢で立っていた。しかし、彼は笑っていない。彼の目は何か悲しく見える。彼の後ろには彼の乗機が写っていて、それは正しくモスキート戦闘爆撃機のスリムでなめらかなシルエットだった。私がジョーに何かを言おうとしたとき、背中に冷たい空気の突風を感じた。窓の1つが風で吹かれ開いていた。鉄骨の枠にぶら下がった窓のところまで大股で2歩進み、より良く事態を把握するため、私はカーテンの中に足を踏み入れて見つめた。霧の中のどこかで、エンジンのうなりが聞こえたと思った。

しかし、それはおそらく農場の少年のただのオートバイだった。私は窓を閉め、安全であることを確認して、部屋に戻った。「このパイロットは誰かね、ジョー？」私はマントルの上の孤独な写真を指した。「それはジョン・カヴァノー氏の写真でございます。あの方は戦争中ここに居られたのでございます。アイルランドの紳士です。私が申すのも僭越ですが、非常に立派なお方ございました。実際、ここはあの方のお部屋でございました。」「戦隊名はなんだったんだ、ジョー？」私はいまだ背景にある航空機を見つめていた。「パス・ファインダー、サー。モスキート機を飛ばされておりました。皆さん全員、非常に素晴らしいパイロットであられました。でも、ジョニー氏はその全員の中で最高だったと信じております。これは私の偏見でございます。私は彼のバットマン(当番兵)でございましたから。お分かりになりますか」疑いの余地はなかった。写真の人物の後ろに映っているモスキート機の機首に書かれていたかすかな文字は「JK」と書かれている。「ジグ・キング」ではなく、「ジョニー・カヴァノー」。全てが極めて明確となった。

カヴァノーは、戦争中、ある暗号解読部隊と共に飛行していた立派なパイロットであった。戦後、彼は金を稼ぎ、時代遅れの航空機の競売で古いモスキート機を購入、それを修理し、飛ばしたいときに、いつでも、個人的に、飛ばしていた。金があれば暇な時間を過ごすための悪い方法ではない。それで、彼はヨーロッパへの旅行から戻ってきたが、私が雲の土手の上で三角形飛行をしているのを見つけ、私が立ち往生していることに気づき、私を引っ張ってくれたのだ。交差した無線

ビーコンによって位置を正確に特定でき、海岸のこの広がりをも十分に知っていた彼は、濃い霧の中でさえ、ミントンで彼の古い飛行場を見つけることが出来た。それは危険の地獄だった。しかし、その後、燃料が残っていなかった。それで、あれは伸るか反るかだったのだ。

おそらく、王室飛行クラブを通して、あの男を探しだせると思う。「彼は確かに良いパイロットだった」と私は今夜のパフォーマンスを考えて、振り返って言った。「はい、最高でございます。」とオールド・ジョーは言った。人はジョニーが猫のような目を持っていたと思っているだろう。何回も部隊が帰還できたときのことを思い出す。彼はモスキート機に燃料を補給しては、一人で再び離陸して、海峡や北海を越えて、海岸にたどり着こうとしている破損した爆撃機を見つけては、それを基地に導いたのだ。「私はその写真を見たことがある」と私は言った。「彼は以前からよく基地まで誘導したことがあったの？」穴の開いた胴体、主翼や尾翼がきしみ、ぐらつき、負傷あるいは死にそうな乗組員、銃撃で破壊された無線機、パイロットとして基地まで何とか持ちこたえようと模索することを、私の心の目で想像することができる。

私は写真から振り返り、たばこの吸い殻をベッドのそばの灰皿に突き刺した。「大した男だよ」と私は言った、本当にそう思う。今日では、彼は中年で、素晴らしい飛行家だ。「はい、左様でございます、大したお方でございます、ジョニー氏は。」私は大きくなずいた。この老人は明らかに戦争中のこの将校を崇拜していた。「そうだね」と私は言った。「見た目では、彼はまだそれをやっているよね。」ジョーは微笑んで、「いえ、私はそうは思いません。私のジョニーは、1943年のクリスマスイブに最後のパトロールに出られました、14年前の今夜でございます。彼は二度と戻ってこないのです。北海のどこかでその飛行機と共に消えて行かれたのです。ハッピー・クリスマス。」

終

- * 1 ページで GCA 管制官が着陸地点まで誘導と記したことを、間違いではないか、実際はミニマムまでしか誘導はしないではないかとの反論が予想されるが、当時の米空軍ではミニマム通過は伝達するものの、以後着地まで情報としてパイロットに伝えていた。もちろんパイロットはミニマムの時点で滑走路等が視認できなければ着陸復航しなければならない。(HM)

尚、「シェパード」は角川文庫/フレデリック・フォーサイス/篠原 慎訳が単行本 1975 年、文庫 1982 年の発行であったが絶版になっている。