

# 壮大な「物語」へのオマージュ

## わが大叔父 アンドレ・ジャピーを語る

コードロン・シムーン復元協会

副会長 ニコラ・ジャピー

アンドレ・ジャピーは1904年7月11日、フランス東部、スイス国境近くの町ボークールで生まれました(図1)。

文学と新しい科学技術の両方に情熱を持っていた彼は、当時パリに新設された航空高等学校に進み、航空技術者としてだけでなく、気象学の専門家としてもこの学校を卒業しましたが、この多才さは彼のキャリアにおいて大きな強みとなりました。

### 名門家に生まれ、27歳で操縦免許取得、数々の飛行記録に挑戦

20世紀初頭、ジャピー社はフランスで最大級の企業グループのひとつでした。18世紀の時計製造から始まり、その後、金属加工や精密機械の分野へと発展し、目覚まし時計、タイプライター、ホーロー製品、洗濯機など、多岐にわたる製品を製造していました。

しかし、アンドレ・ジャピーは27歳のとき、家業から身を引き、航空の道に専念する決断をします。老練な操縦教官ジャン・パールの指導のもと、彼の操縦技術の習得は目覚ましく、単独飛行の初日には連続28回の着陸を成功させました。その翌日には操縦免許を取得し、フランス航空史上稀なスピード記録となりました(図2)。

更に経験を積むため、彼はイギリス製の小型練習機デ・ハビランドのジプシー・モスを購入しました。彼は定期的にベルフォールとパリを往復し、天候が悪化した際には畑に着陸することもありました。彼は「田園地帯に着陸するのは素晴らしい訓練だ」と語っています。

すぐに彼は長距離飛行に惹かれ、大胆な経験を積み上げました。長距離飛行は、確かに技術者、気象学者、操縦士としての彼の多様な能力を発揮



図1 アンドレ・ジャピーが生まれ育ったフェルナン城。  
現在はホテルになっている ©WhitespringCorp Sarl



図2 アンドレ・ジャピーの飛行ライセンス

できる分野でした。彼は失敗から学ぶ術も知っていました。ベンガジ(リビア)とガザを目指した飛行で機体が岩場に墜落したとき、彼は計器飛行の重要性を痛感し、すぐにこの訓練を受けました。これが後に何度も彼の命を救うことになります。

わずか3年で、彼は愛機コードロン・エグロンでのパリーサイゴン間往路飛行でスピード記録に挑戦し、飛行計画通りに8回の中途着陸を行い、わずか30分の遅れで目的地に到着しました。こ



A peine remis du terrible accident qui, au Japon, faillit lui coûter la vie, André Jaquet a repris son entraînement et, le 2 décembre, vola d'Istres à Djibouti, battant le record du monde de distance en ligne droite pour avions de 6 litres de cylindrée.

図3 操縦席のアンドレ・ジャッピー。日本から帰国後も空への挑戦を続け、半年後にはイストルージブチ間往路飛行で軽飛行機による世界記録を達成した

の快挙により、アンドレ・ジャッピーは当時の偉大な操縦士たちからも、その大胆さにおいて驚異的なパイロットの一人とみなされるようになりました。

### 強風下で佐賀県・脊振山に激突、地元民による奇跡の救出

1936年11月、彼はパリから東京まで100時間以内で、しかも単独で飛行するという偉業に挑戦することになりました。この挑戦は順調に進み、離陸から56時間後には当初の飛行計画に比べ8分の遅れで香港に到着しました。

しかし、最後の区間である香港―東京間は困難を極めました。台風の余波に巻き込まれた彼は、燃料補給のため福岡へのルート変更を決断しますが、嵐のなかでコードロン・シムーンは佐賀県・脊振山中の斜面に激突します。機体は大破、無線機は故障、しかも月明かりもない夜。炭焼きの人たちのおかげで救助隊が派遣され、彼の命は奇跡的に救われました。

ちょうどその頃、日本の新聞社の飛行士・飯沼正明と塚越賢爾が、ジョージ6世の戴冠式に合わせて「神風」号の東京―ロンドン飛行を計画しており、スターリンによるシベリア上空の飛行禁止のため、南ルートでの航行に挑もうとしていました。ジャッピーの航法支援のアドバイスにより、彼らは東京―ロンドン飛行を成功させます。

未完に終わったパリ―東京飛行の意外な「成果」として、ジャッピーはレジオンドヌール勲章のシュヴァリエから、わずか1年後にオフィシエに昇格するという異例の榮譽を受けます。これも記録破りでフランスではほとんど前例がありません

ん。日本で全快した後、帰国した彼はジブチやエジプトへの飛行などで新たな記録を次々と打ち立てます(図3)。

### ルイ・ブレリオ勲章を授与、戦後はポリネシアに移住、70歳で死去

1938年には、イストル(南フランス)―ジブチ間飛行によりアンリ・ドイチュ・ド・ラ・ムルト賞を受賞し、国際航空連盟からは、それまでのすべての功績に対しルイ・ブレリオ勲章が授与されました。また同年、コードロン・ルノー社から長距離飛行で速度と高度の記録を狙うための試作モデル、コードロンC.860の調整を委ねられたことは、彼の技術理解力、几帳面さ、リスク計算能力への信頼の証でした。

実は、次の長距離飛行としてアンドレ・ジャッピーは、パリーヌメア(ニューカレドニア)間を一度の給油で飛行する準備を進めていましたが、第二次世界大戦の勃発によりこの計画は中断されました。それでも、いつか太平洋上を飛行するという夢は彼の心に刻まれました。

戦後の航空の発達により戦前のように自由な飛行が難しくなったことを悟った彼は、1946年、フランス領ポリネシアに移住し、緊急医療搬送、遭難船の捜索、選挙関連文書の空輸、ツアモツ諸島の孤立解消、簡易滑走路の建設など、20年以上にわたり航空サービスの発展に尽くしました。1970年にフランスへ帰国し、1974年、ブルターニュの浜辺を散歩中に心臓発作で亡くなりました。

### 大叔父の挑戦から90年、復元機による日仏友好の飛行

私(ニコラ・ジャッピー)は2014年末に、ボークール市代表団の親善訪問に同行し、初めて姉妹都市の神埼市を訪れました(図4)。心温まる歓迎を受け、脊振山の遭難地にも行きました。そして日本から戻った直後に、全く偶然にコードロン・シムーン機の修復プロジェクトの存在を知りました。これがきっかけとなって、2015年に復元協会に対し、復元したシムーン機による佐賀から東京への「象徴的な飛行」を提案し、機体の復元費用を負担することを約束しました。

ジャッピーの挑戦から90年を迎えるにあたり、

彼の偉業と航空輸送の発展に対する尽力を称え、記念することは当然のことに思われました。また、脊振村の炭焼きの人たちや消防団員による奇跡の救出、「神風」号のパイロットたちとの交流、そして神崎市の人々による感動的な歓迎は、日仏両国においてすべての人が記憶にとどめるべき物語です。

復元機による「象徴的な飛行」を実現することほど、この壮大な物語に関わったすべての人々に対する素晴らしいオマージュが他にあるでしょうか。これこそ、赤い翼プロジェクトの目的であり、航空と飛行士、そ

して日仏友好の歴史にまたひとつ、美しい光を刻むものとなるでしょう。

(翻訳 伊藤朋子 渡辺昌俊)



図4 2014年10月、ボーケール市代表団が神崎市を訪問、歓迎会にはニコラ・ジャビーを中心に日仏の関係者が並んだ。前列左から、木村ジェニー、権藤千秋、ニコラ・ジャビー、一人おいてセドリック・ペラン(当時・ボーケール市長)、青木裕子、渡辺昌俊

## アンドレ・ジャビーの飛行記録

西暦(年齢)	月日	飛行記録
1932年(28歳)	9月	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 自家用操縦免許取得(27歳)</li> <li>● デ・ハビランドDH.60G ジブシー・モス(以下同様)でドイツ経由ポーランドーオランダを飛行</li> </ul>
1933年(29歳)	4月28日	● 地中海一周飛行(9,400km、71時間)
	8月	● モスクワーレニングラードーオスロを5日間で飛行
1934年(30歳)		● 小型機の大統領杯パリーインドシナ飛行に挑戦、シリアで機体故障飛行中断。参加全3機失敗
1935年(31歳)	8月21日	● コードロンC.600 エグロン(以下同様)でパリーオスロ間往復飛行(2,880km、15時間10分、平均時速192km/h)
	9月1日	● パリーオラン(アルジェリア)間往復飛行(3,050km、16時間25分、平均時速190km/h)
	9月22日	● パリーチュニス間往復飛行(3,400km、17時間5分、平均時速199km/h)
	12月12~16日	● パリーサイゴン間往路飛行(3日15時間)。これまでの飛行5日4時間を更新、航空省より懸賞金15万フラン獲得。帰途(19日)カラチで遭難、本人無事。翌年2月、レジオンドヌール勲章シュバリエを受章
1936年(32歳)	7月31日	● コードロンC.631 シムーン(以下同様)でパリーアルジェ間往復飛行(2,800km、10時間51分、平均時速258km/h)
	8月6日	● パリーモスクワ間往路飛行(途中夜間、気象条件悪化により着陸、16時間10分)
	8月8日	● モスクワパリー間復路飛行(無着陸、9時間50分)
	10月25日	● フランス航空クラブ主催パリーサイゴン往復懸賞飛行にコードロンC.600 エグロン機で応募、3人乗りで挑戦、カラチで不時着
	11月15日~19日	● コードロンC.631 シムーンでパリー東京100時間飛行に単独飛行で挑戦、佐賀県脊振山に不時着(75時間15分、14,000km)。このうちパリーハノイ間往路飛行(10,150km、51時間、平均時速180km)は単独飛行の新記録、翌年2月、レジオンドヌール勲章オフィシエを受章
1937年(33歳)	11月30日~12月1日	● イストル(南フランス)ージブチ間往路飛行(5,100km、25時間53分、平均時速196km/h)。軽飛行機による世界記録と公認され航空省から報奨金15万フラン授与、翌年1月、アンリ・ドイチェ・ド・ラ・ムルト賞を受賞。同3月それまでの実績に対してルイ・ブレリオ勲章を受章

(参考文献)

- ・ Aragnetti, Jean-Pierre. « André Japy, le Lindbergh français », *Bulletin d'information du Cercle aéronautique français*, no 76, décembre 2018 (フランス航空切手友の会会報、該当部分・渡辺昌俊訳)
- ・ ル・ブルジェ航空宇宙博物館友の会会報
- ・ *La Gazette des CM2* (5年生学年通信、2022年6月版特別号)
- ・ 朗読劇「アンドレの翼」パンフレット
- ・ 『飛べ！赤い翼』ごんどうちあき、小峰書店、1991年
- ・ Recherche - Base de données Léonore (culture.gouv.fr) <https://www.leonore.archives-nationales.culture.gouv.fr/ui/>