

アントワヌ・ド・サン＝テグジュペリと アンドレ・ジャビー

— 対照的でありながら、競い合うことのなかった二人の人物 —

「赤い翼：パリー東京」実行委員会 副会長、株式会社セリク代表取締役 クリスチャン・ポラック

1900年、旧貴族の家系に生まれたアントワヌ・ド・サン＝テグジュペリは少年時代に画家、次いで建築家、最終的に航海士を志しましたが、海軍学校の試験には失敗します。1921年、兵役中にストラスブールにて民間操縦士の資格を、さらにモロッコのカサブランカでは軍用操縦士の資格を取得します。

人生で最初の墜落事故により軍を去らざるを得なかった彼は、複数の企業に勤務し、1926年、後にアエロポスタル社となるラテコエール社に整備士として入社。やがて上司たちの信頼を勝ち得た後、自ら操縦桿を握る許可を得ました。彼はトゥールーズ＝モントードラン空港からセネガルのダカール、さらに1926年からは南アメリカへと、郵便輸送を定期的に行いました。トゥールーズでは、ジャン・メルモーズとアンリ・ギヨメといった二人の偉大なパイロットと出会います。

1931年、彼は『夜間飛行』を出版し、大成功を収め、作家として有名になりました。翌年、アエロポスタルはエールフランスの傘下に入ります。サン＝テグジュペリは1932年から33年までラテコエール社のテストパイロットを務めた後、34年よりエールフランスの広報部門に採用されることとなります。

奔放な性格で、パリの芸術界やキャバレーに飽きずに通っていて常に金欠だった彼は、1935年、フランス航空省の主催で15万フランの賞金が授与されるパリーサイゴン（現ホーチミン市）間の長距離耐久飛行レースに参加することを決意。自らの名「Antoine de Saint-Exupéry」のアナグラムで登録した赤とクリーム色のコードロン・シムーン C.630 型機 (F-ANRY) を購入し、1935年12月29日、整備士アンドレ・プレヴォと共に、アンドレ・ジャビーが達成したパリーサイゴン間の3日と15時間の記録を破ろうと挑戦しました。午後11時頃にル・ブルジェ空港を離陸しましたが、12月30日、飛行機はリビア砂漠の岩台地に衝突しました。サン＝テグジュペリとプレヴォは奇跡的に無傷で済みました（図1）。1937年には、登録番号F-ANXXのコードロン・シムーンに乗った同じクルーが、エールフランスのカサブランカダカール線で2度目の耐久飛行を成功させました。サン＝テグジュペリは、登録番号

F-NAXKの新しいコードロン・シムーン C.635で、ニューヨークとフエゴ島のプンタ・アレナス間で3回目の、そして最後の耐久飛行を試みました。1938年2月15日、彼はやはりプレヴォとともに離陸しましたが、翌日、燃料を誤って過剰給油した機体はグアテマラ・シティで離陸中に墜落しました。パイロットと整備士は重傷を負い、機体は大破しました。療養中に、サン＝テグジュペリは新たな名著『人間の土地』を著します。



図1 リビア砂漠に不時着したサン＝テグジュペリ

1939年にはフランス空軍に入隊し、1940年6月に復員した後はアメリカへ渡り、対独レジスタンスの一員としてラジオなどで発信しました。そして、リビアでの彼の飛行機事故に着想を得た不朽の名作『星の王子さま』を執筆・出版します。1943年4月には北アフリカで偵察飛行部隊に参加、そして44年7月31日の任務中に、彼が乗っていたロッキードP-38ライトニング機とともに海上で消息を絶ちます。フランスに殉じて戦死したと1948年に認定され、2000年5月25日にマルセイユ沖で機体が発見されました。

アンドレ・ジャビーの詳細については本稿では触れませんが、寡黙なプロテスタントであったジャビーの偉業は、社交好きの有名な作家であったサン＝テグジュペリほど注目を浴びることはありませんでした。職業パイロットであったサン＝テグジュペリと優秀な長距離飛行士ジャビーの間に競争関係があったとすれば、記録を争ったパリーサイゴン間の長距離飛行だけがその実例となるでしょう。それでも、ジャビーは「記録の飛行士」として、今なお航空史にその名を刻んでいます。