

コードロン・シムーン復元協会

ステファン・ランテール 会長に聞く

コードロン・シムーン復元協会のステファン・ランテール会長が今年3月来日した機会に、都内のホテルで長時間インタビューをしました。赤い翼プロジェクトの見通しについて、今年はフランスで復元機のテスト飛行を成功させ、ジャッピー機遭難から90年の来年には、復元機による佐賀ー東京間飛行を是非とも実現したいと語りました。また、手探りで進めてきた復元作業の歩みや、長距離飛行を競った1920～30年代のフランス航空事情、さらに航空遺産を大切に
する文化的背景について縦横に話してくれました(図1)。聞き手は「赤い翼」実行委員会の渡辺昌俊事務局長。ランテール会長はエールフランスの機長で、パリーー東京便も飛んでいます。

モロッコで機体発見、2009年に 復元協会設立、手探りでのスタート

最初の質問は、コードロン・シムーン復元協会の歴史についてです。1970年代のモロッコでシムーン機の古い機体が見つかったのがきっかけと聞いています。

復元中の機体は戦時中、フランス空軍がアルジェリアで使い、戦後にモロッコで払下げになりました。1955年にモロッコの水産業者が購入しましたが、60年代初めには半ば放棄されていたのをフランス人が発見し、1976年に医師でコレクターのジャン・ブロンデル(Jean Blondel)博士がフランスへ持ち帰ったのです。

博士は機体の一部修復を始めましたが、2003年に亡くなりました。飛行機の収集を通じて彼のことを知っていたので、私はすぐに遺族に会いに行きました。シムーン機の修復作業を続け、フランスに残したかったのです。彼の遺族と話し合い、機体を譲ってもらいました(図2)。私たちが



図1 インタビューに答えるステファン・ランテール会長。右は聞き手の渡辺昌俊事務局長(2025年3月19日、東京・新宿のホテルで)

引き継いだ時点では、木造部分の修復はかなり進んでいましたが、その他の修復はまるでパズルのようにバラバラの状態でした。

復元協会の設立は2009年ですね

この年は、コードロン(Caudron)兄弟が初めて自作グライダーを飛ばしてから100周年だったからです。コードロン兄弟の生誕地であり、初めての工場があったリユー(Rue)という小さな町で、100周年の記念式典が行われ、主催者から「ぜひ来てほしい」と誘われました。そこで私は仲間と話し合い、組織を立ち上げれば、プロジェクトの宣伝がしやすく、支援の輪が広がると考えました。

労力と時間をかけ過去の技術を復元、 失われたノウハウ取り戻す

シムーン機の復元作業で、最も苦労した点は何でしたか？

私たちが直面した最初にして最大の困難は、コードロン・ルノー(Renault)社(注 1933年にルノーがコードロン社を買収し、その後国有化)やルノーの工場が戦時中に何度も爆撃され、設計図や技術資料はほとんど残っていなかったことです。フランスがドイツに占領された際に、資料を廃棄したことも影響しています。幸いにも、ル・ブル



図2 モロッコから持ち帰ったシムーン機をトレーラーで輸送

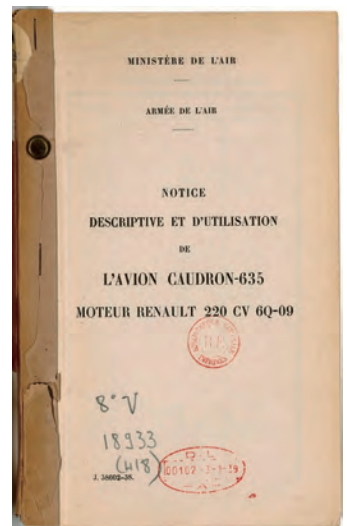


図3 コードロンC.635シムーンに搭載されたルノー製エンジンの取扱説明書

ジェの航空宇宙博物館のご好意で展示中のコードロン・シムーン機の撮影許可を得て、機器の配置や接続を知ることができました。これらの写真は現在でも私たちの技術資料の基準となっています。

例えば、エンジンはルノー製だったので、ルノーに関する資料を探しました。その結果、エンジンの整備マニュアルを発見し、それをもとに修復の手順を確立しました(図3)。しかし、このエンジンを整備できる企業は、フランス国内はもちろん、世界中を探しても存在しません。自分たちで整備プロセスを再構築する必要がありました。過去の技術を復元し、失われたノウハウを取り戻す作業は非常に興味深いものでした。

復元作業にはさまざまな分野の専門知識が必要でした。例えば、コックピット内には約15個の計器があり、それぞれが時計のような精密機械です(図4)。それらを分解し、修復し、再組み立てする必要がありました。

電気系統も重要な要素でした。この飛行機のプロペラの可変ピッチ制御部は電動式で、電気制御システムの部品を見つける必要がありました。可変ピッチプロペラを製造していたラティエ(Ratier)という会社はまだ存在していますが、すでに生産を行っていませんでした。それでも、アメリカのコレクターから部品を購入し、エンジンの試験装置を作ることができました(図5)。こうした作業を通じてすべてのシステムを復元したため、非常に多くの労力と時間がかかりました。

資金調達も大変だったでしょうね？

作業場の維持と、専門知識を持った人員の確保

です。異なる分野に精通した航空整備士が常時プロジェクトに従事できる環境が不可欠ですし、そのための技術設備のコストや外注費用(年間で約10万ユーロ)もかかります。これは全体の費用の25%に相当し、残りの75%は整備士の作業を含むボランティアの無料奉仕に支えられています。



図4 復元したコックピットの計器盤

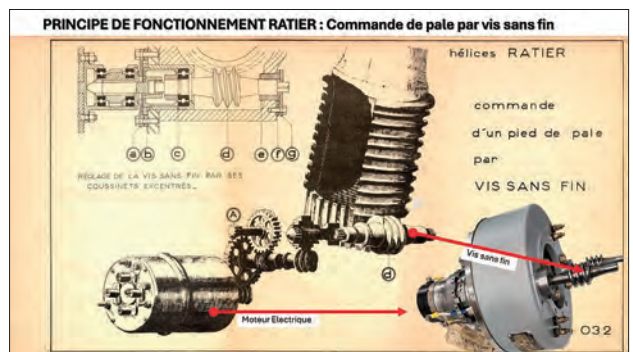


図5 ラティエ社の可変ピッチ機構



図6 ポントワーズ飛行場の作業場から、フランス南部・ポーの作業所へ復元機を輸送

今年の目標は試験飛行と耐空証明の取得、来年はいよいよ日本へ

プロジェクトはいま、どういう状況ですか？

2025年に試験飛行を完了し、2026年の赤い翼プロジェクトの実現に向けて準備を整えることです。そのために、フランスでの耐空証明書の取得、スポンサーの確保、日本への輸送計画の確定が重要な課題となっています。私たちは、このプロジェクトが、日仏の航空文化の架け橋となることを願っています。

フランスでは機体認証の取得は、どのように進むのですか？

フランスではOSAC（航空安全認証機関）の認証を取得する必要があります。これは、日本の航空局（JCAB）と同様の機関です。OSACの技術

チームが現地で機体の技術検査を行い、すべての項目を確認します。検査に合格すると、試験飛行の許可が出ます。試験飛行とすべての確認が完了した後、最終報告書をDGAC（フランス民間航空局）に提出、DGACから正式な耐空証明書が発行されます。

最初の関門は、試験飛行ですね？

今まで復元作業はパリ郊外のポントワーズ（Pontoise）で進めてきましたが、来週（2025年3月末）には機体を南部のポー（Pau）へ輸送し（図6）、ルノー製エンジンの専門家であるローラン・スチュック（Laurent Stuck）の作業所で作業を行います（図7）。昨年、彼がポーからパリまで何度も往復し、復元協会のノール1000（Nord 1000）でエンジン試験を行いました（図8）。

試験飛行の回数はどのくらい必要ですか？

最初に地上試験（約10回）を実施します。エンジンの慣らし運転、制御系統や計器類のテストをして、次の試験飛行（約10回）で機体の飛行特性や安定性をチェックし、設計通りの性能が発揮されているか評価します。私はローランと一緒に試験飛行します。彼はエールフランスの機長でエアバスA350のパイロットでもあるのです。私より若いですが、非常に優秀で古い型の航空機の経験も豊富です。



図7

ポーの作業所で六気筒エンジンの整備作業に取り組むローラン・スチュック（2025年春）



図8 復元協会のノール 1000 (Nord 1000)。復元機と同型のルノー製エンジンを搭載し、昨年テスト飛行に成功した

赤い翼プロジェクト、その発案者は？

機体を復元するだけでなく、実際に佐賀から東京まで復元機を飛ばし、アンドレ・ジャピーが果たせなかった夢をかなえるという赤い翼プロジェクトは、どなたの発案だったのですか？

赤い翼プロジェクトは、やはり素晴らしい出会いから生まれました。渡辺さん、あなたもこの出会いの一部です。私たちは、歴史的にシムーン機と関係のあるパイロットやその遺族を探していました。女性パイロットのマリーズ・バステイエ (Maryse Bastié)、マルセル・ドレ (Marcel Doret)、アントワヌ・ド・サン＝テグジュペリ (Antoine

de Saint-Exupéry)、そしてアンドレ・ジャピーの名前が挙がりました。そこで、ジャピー家の関係者を探していたのですが、シンガポールで開催されたサン＝テグジュペリ関連のイベントに参加した際に、フランス人銀行家が、「ニコラ・ジャピー (Nicolas Japy) という人がいる」と教えてくれました。

ニコラは2014年末に佐賀県神埼市を訪れており、翌年には、ニコラから「修復されたコードロン・シムーンを日本で飛ばす決意をした」というメールを受け取りました。彼の中では、赤い翼プロジェクトの構想がすでに固まっていたということです。その後、神埼市とボークール市の姉妹都

復元作業が進むコードロン・シムーンと復元協会のメンバーたち



① 古い資料と見比べながら復元作業を進める元エールフランス整備士ダニエル・ルピケ (Daniel Repiquet)

(2024年夏、ポントワーズ飛行場の作業場)



② 和気あいの作業風景。左から、元会計士ピエール・ダヌルッジ (Pierre Daneluzzi)、元フランス・テレコム技術スタッフのイヴ・エガルテール (Yves Egarteler)、ダニエル・ルピケ、歴史的建造物技術専門官ディディエ・ブリソ (Didier Brissaud)

(2024年冬、ポントワーズ飛行場の作業場)

市交流が進む中で、このプロジェクトも本格的に動き始めたのです。

日本では私が操縦、女性パイロットの起用も

日本で飛ばすためには、フランスから日本へ復元機を輸送する必要があります。どのような計画ですか？

輸送計画には、コストと技術的な問題があります。フランス航空宇宙軍の協力についても話を進めていますが、軍の本来業務ではありませんし、難しい状況です。民間の貨物輸送業者と契約し、代替手段を確保する必要があります。民間機による輸送コストは非常に高額です。スポンサーの確保、公的機関や企業からの支援、クラウドファンディングなどを検討する必要があります。

復元機が仮に佐賀空港から離陸して東京方面に向かう場合、どの空港へ着陸する予定ですか？

この点については、日本側の協力が不可欠になります。羽田空港や成田空港は商業便の運用が優先されるため、特別な許可が必要です。一方で、東京周辺には自衛隊や米軍基地の空港も多く存在します。また、東京近郊の小規模な飛行場であれば、運用の柔軟性が高く、受け入れがスムーズになるかもしれません。必ず良い選択肢が見つかると考えています。

日本では、どなたが操縦する予定ですか？

現在のところ、自分が操縦する予定です。また、復元協会のメンバーでもある女性パイロットのイ

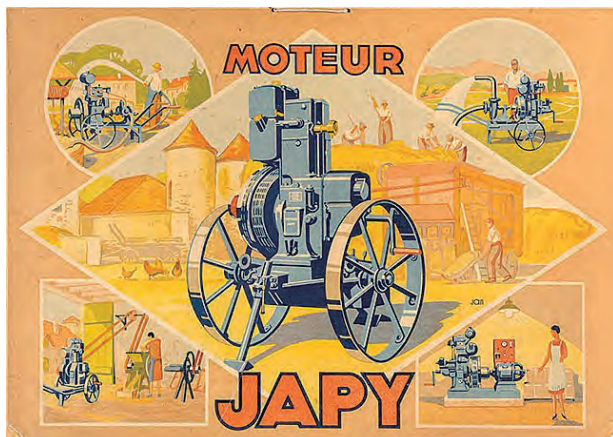


図9 ジャビー社製モーターの宣伝チラシ。さまざまな分野の製品を手がけ、国内有数の企業グループを形成していた

ザベル・ギヤール (Isabelle Guillard) に特別に操縦する機会を設ける予定です。これは、1930年代における女性パイロットの活躍を称える意味もあります。

サン＝テグジュペリとジャビー、対照的な二人

日本ではサン＝テグジュペリはとても有名ですが、ジャビーはあまり知られていません。二人は同時代のライバルで、ともにコードロン・シムーンを愛用していました。

フランスでも、ジャビーの名前はあまり知られていません。しかし、彼の家系であるジャビー家は、19世紀のフランスにおいては重要な企業グループの一角を占め、ポンプの製造やタイプライターの開発、さまざまな機械工業の分野で大きな影響力を持っていました(図9)。つまり、「ジャビー」という名前は産業界ではよく知られている



復元作業が進む コードロン・シムーンと 復元協会のメンバーたち

③ 作業の手を止めて、笑顔を浮かべる元エールフランス機長イザベル・ギヤール (Isabelle Guillard)

(2024年夏、ポントワーズ飛行場の作業場)

④ 垂直尾翼の取り付け作業。
手前左から、ディディエ・ブリソ、元エールフランス機長ジャン＝マルク・エスタック (Jean-Marc Estaque)

(2025年春、ポーの作業所)



図10 退院したアンドレ・ジャピー（前から3列目中央）が脊振村を訪ね、小学校で村をあげての歓迎会が開かれた（1937年3月22日）

ものの、「飛行士アンドレ・ジャピー」としての知名度は限られた人々に留まっています。

感動的な佐賀県神崎市での出会い

アンドレが生まれたフランス東部のボークール（Beaucourt）は、日本の神崎市と姉妹都市です。神崎市訪問でどのように感じましたか？

私たちはとても温かく迎えられ、感動しました。ニコラ・ジャピーも「復元機の出発地は神埼であるべきだ」と強く希望しています。神埼には支援をしてくださる方々が多く、私たちのプロジェクトを進める上で大きな力になっています。

特に印象的なエピソードはありますか？

ニコラが最も感動した出来事の一つに、脊振村の小学校の写真があります。アンドレが九大病院を退院後に、救助のお礼のため脊振村を再訪した際の写真で、大勢の子どもたちがジャピーの周りに集まっている様子が写っています（図10）。

2023年4月に神崎市を訪問した際の懇親会で、ある女性が「この写真に写っている女の子は私の祖母なんです」と話して、写真を見せてくれました。世代を超えた歴史のつながりを象徴する素晴らしい出来事でした。

空の貴婦人／空のリムジンと呼ばれ、夢とロマンの象徴

シムーン機は1930年代にどのように評価されていたのですか？

当時、「空の貴婦人（La Grande Dame du Ciel）」と呼ばれるほどの名機でした。フランス政府は、成長著しいルノー製エンジンを新鋭機に搭載するようコードロン社に奨励したそうです。シムーン機の広告には、ルノーの高級車が一緒に並べられ、「ルノーの車とコードロン・シムーンで、最高級の旅を」と宣伝されていました（図11）。シムーン機はフランス初のビジネス航空機の一つとして設計され、「空のリムジン（La Limousine de l'Air）」



図11 ルノーの車とシムーン機が並んだルノーの宣伝ポスター



図12 アンドレ・ジャビーが表紙を飾るフランスの航空雑誌 (1937年12月8日号)。パリー東京飛行に失敗した後にイストルージブチ間の記録飛行に成功したことを「栄光にみちたリベンジ」と紹介している

とも呼ばれていました。

コードロン・シムーンは飛行レースや長距離飛行 (Grand Raid) で注目を集めたそうですね。

1930年代の新聞を見ると、技術革新や大冒険が特集される専用コーナーがあり、パリー東京などの長距離フライト、スピード記録の挑戦、著名なパイロットによる飛行などは、当時のフランス国民にとって大きな話題でした。特に、アンドレ・ジャビーやマルセル・ドレらがコードロン・シムーンで挑戦した記録は、新聞や雑誌に頻繁に取り上げられていました (図12)。

当時のフランス政府も飛行レースを奨励しており、アンドレが挑戦したパリー東京飛行も懸賞飛行でした。航空技術の発展を促し、フランスの航空産業を世界にアピールする目的でした。

1930年代の長距離飛行は、どのような意味を持っていましたか？日本でも朝日新聞社の「神風」号が東京ーロンドン間の飛行に成功しています。

1930年代の飛行記録競争は人々を魅了し、当時の人々にとって60年代の米ソ宇宙開発競争と同じくらい刺激的な冒険でした。特に、パリー東京間の飛行レース、ヨーロッパ南アメリカの大西洋横断飛行、アフリカ縦断飛行といった長距離飛行は、新聞で大きく報道されました。新聞社もレースの勝者に賞金を提供し、記事の独占権を確保するなど、大きな関心を集める出来事でした。ジャビーの挑戦は、当時のフランス人にとって「夢とロマンの象徴」でもあったのです。



図13 コードロン兄弟がリューの町に建てた飛行機工場 (コードロン兄弟初飛行100周年の記念はがき)

航空機はフランスの文化そのもの、世界で2機のシムーン機は特別な存在

日本では、航空遺産はまだ国の重要文化財に認定されていませんが、フランスでは歴史的なヴィンテージ航空機が文化遺産として認定されています。

フランスは航空発祥の国の一つであり、航空遺産は非常に重要な文化的要素となっています。もちろん、最初の飛行機はアメリカのライト兄弟によるものとされていますが、フランスでは、ブレリオ (Blériot)、ファルマン (Farman)、ラテコエール (Latécoère) などの航空技術者が活躍し、コードロンもその一翼を担いました (図13)。

シムーン機が航空遺産に認定されたのは、1930年代に最も先進的な旅客機・ビジネス機の一つだったこと、著名なパイロットが使用していたこと、フランスの航空産業の発展に大きく貢献したことが挙げられます。シムーン機は国際的な飛行記録を多く残していて、この機体が現存し、飛行可能な状態に復元されたことは、非常に意義のあることなのです。

フランスは、今でも世界的に見て航空機産業が強い国の一つです。超音速旅客機のコンコルド (Concorde) や戦闘機のミラージュ (Mirage)、最新鋭戦闘機のラファール (Rafale)、そしてエアバス (Airbus) といった、軍民を問わず世界的に有名な航空機を製造してきました。フランス

人にとって航空は誇りの一つです。

フランスでは、ヴィンテージ航空機の維持や運航はどのように支援されていますか？

現在、フランス国内では約500機のヴィンテージ航空機が実際に飛行可能な状態で保管されていると言われています。フランスには、クラシック航空機の保存・運航を支援する団体が数多くあり、その中でも特に重要なのが、フランス航空クラブ（Aéro-Club de France）です。世界最古の航空クラブ（1898年設立）で、ブレリオやファルマン、ダッソー（Dassault）などの著名な航空技術者が関わった由緒ある組織です。つい最近、トム・クルーズがフランス航空クラブの“航空大使”に任命されたという話もあります。なお、このフランス航空クラブは2024年に赤い翼プロジェクトの後援を申し入れてきました。

いわゆるヴィンテージ航空機の価格についてですが、コードロン・シムーン機の市場価値はどのように評価されるのでしょうか？

航空機の価格帯には三つの主要なカテゴリがあ

ります。一つ目は、高額な戦闘機や歴史的価値のある機体です。例えば、スピットファイア（Spitfire）、コルセア（Corsair）、P-51 マスタン（P-51 Mustang）などです。価格は数百万ユーロ（数億円）、富裕層やコレクター市場向けです。

二つ目は、戦前・戦後の練習機や一般的な軍用機です。価格は15万～20万ユーロ（約2,400万～3,200万円）、三つ目は、クラシック機体で比較的安価なもので、価格は5万ユーロ（約800万円）前後です。

その中で、コードロン・シムーンは特別な存在です。ル・ブルジェ航空宇宙博物館に展示されている機体を別にすれば、世界で1機しか残っておらず、一般的な市場には出回っていません。大富豪や博物館が購入を希望すれば、相対交渉で価格が決まることになり、その歴史的価値が認知されることになるでしょう。

長時間、有り難うございました。来年、日本でお待ちしています。

（翻訳 中野幸紀 渡辺昌俊）

復元作業が進むコードロン・シムーンと復元協会のメンバーたち



5 水平尾翼の調整中。左端手前から時計回りに、元エールフランス整備士エルヴェ・ジャンドロー（Hervé Gendreau）、エールフランス機長でエンジニアのローラン・スチュック（Laurent Stuck）、ディディエ・ブリソ、ダニエル・ルピケ、ジャン＝マルク・エスタック（2025年春、ポーの作業所）



6 7 復元作業も最終段階に（2025年春、ポーの作業所）