

## 飛行機上での観望記

香 西 洋 樹\*

ジャコビニ彗星によるりゅう座の大流星雨が、10月8日深夜に日本でも見えるかも知れないという予想は、かなり早くから巷に流れていた。東京天文台では、その現象を科学的にとらえるため万全の準備を整えて、全国に観測網を敷くことにした。少ない観測者をやりくりして北は北海道の女満別から南は九州の鹿児島まで、2個所の観測点を1組として、計5組が出張した。このころの天気は例年ならば秋霖の末期に当り、全国的に安定した晴天を望むことはできないので、多数の観測点を準備した。さらに全国的な悪天候に備えて航空機による眼視観測も加えることになった。この航空機による観測に対しては、朝日新聞社より絶大な御協力をいただくことになり、同行するのは気象庁の根本順吉氏と私にきまった。根本氏は以前に古畑天文台長と共に眼視による流星の観測の経験をお持ちなので大いに心強く感じた。

10月8日の当夜に備えて、羽田にある朝日新聞社の格納庫に飛行機の下見に行くことになり根本氏と同行した。格納庫には、ボナンザ・ツィン機と MU-2G 機の2機が翼を休め、特に MU-2G 機は次のフライトに備えて整備中であった。

ここで話は 1957 年に遡る。この年の10月4日にソ連により打ち上げられたスプートニク1号が、地球を周回する軌道に乗り、人工衛星第1号になったというニュースが世界の人々に、驚きと共に、宇宙時代の開幕を知らせるベルのように響き渡った。巷には人工衛星の話題がみなぎり、マスコミの波は天文台にも大挙して押し寄せて来た。このスプートニク1号は周期96分、軌道傾斜65度の軌道を運動し、日本では打ち上げの直後には、東北の海上で見える可能性のあることが判明した。東北の空で早朝に見える可能性のあることが判っても、それを具体化する方法を天文台では持ち合わせていなかった。ニュース性を第一に考えるマスコミがこれを見逃すはずがなく、航空機による見聞記を記事にすることを思い立ち、天文台の観測者の同乗を、当時の宮台台長に求めて来ていた。私は台長の命により朝日新聞社の飛行機に同乗することになり、天文台よりさらわれるように羽田空港に連れられ、ボナンザ・ツィン機に乗せられた。パイロットは朝日にその人ありと言われた東儀氏であった。この機には与圧装置はなく、それに加え写真撮影用の窓が開放になったままであった。上昇するにつれ寒気は機内に満ち、さらに酸素マスクを使用しているため行動は

極めて制限され、狭い機内で大変不自由した経験を持っている。しかしその時に見た雲上での星の大きかったこと、これは今まで私の脳裏に強く焼きついていた。

さて今回、羽田空港での下見分に際し、1957年のときであろうと思われるボナンザ機を見て一瞬その時の飛行が頭をかすめた。機の特徴をいろいろと拝聴し、根本氏と相談の上 MU-2G 機に決定した。この機はターボプロップ・エンジン2基を持ち、定員8名、速度450km/h、上昇は約7,500m、与圧装置を持つ高性能の国産機で、朝日新聞社では愛称「早風」と呼ばれている。

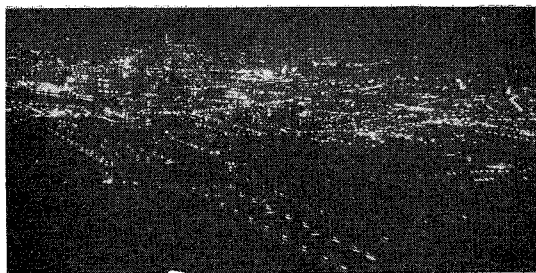
10月8日、昼間は非常によい秋晴れである、これでは地上の観測点は、どこも満足すべき状況にちがいない。航空機による観測は精度が低いので、観測は地上で……と思いながら日の暮れるのを待つ。やがて日も沈み、地上での観測を受け持つ人達は最後の準備に忙殺されていることと思ひながら空を見ると、心なしか薄雲が全天を蔽っているようなので、大いに気になり始め、雲ゆきばかり眺めて過す。

出現最大の予想時刻は、24時30分ごろから25時ごろまでの間である。その時刻に最高高度に達し、安定な飛行をしていられるようなスケジュールがあらかじめ打合わせてあった。それによると羽田発23時から23時半、宇都宮まで北上する間に最高高度に達し、その後郡山まで北上したあと西進、新潟、佐渡の上空に達し反転、羽田への帰着は26時ごろという予定である。

20時半、三鷹を出発するころになると、全天雲に蔽われ、星を見ることはできなくなっていた。三鷹で中央指令に当る宿直室に立寄って、現況を聞くと、どうも全国的に曇り空の様子で、機上での眼視観測に重みがかわって来るようであった。羽田で無線の係の人と、テレコのことと打合わせ、最終的には飛行機の受信機で J. J. Y. を受信し、飛行機のテレコにて録音することに決める。事務所の中では、電話で各地の天気現況を問い合わせている。それによると西方から雲が張り出し、晴天は東北以北で、しかも日本海側が良いことが判明した。パイロットが大急ぎでフライト・プランを作成し、コントロールタワーに申請したのは22時30分ごろであった。離陸は23時、大急ぎで機上の人となった。私は進行右側で、副パイロットの背後の席である。出現が多くなるころには副パイロット席と交代してもらうことになっている。根本氏は左側の席で、写真用の小窓から観測される予定である。

羽田を離陸したのは23時05分、東京の灯火が足下に

\* 東京天文台



東京の夜景（露出 0.2 秒）

見え始める。パイロットを始め同乗のカメラマンなど異口同音に、東京が大変暗いという。不用な灯火を消して下さるように関係各機関を通じてお願いしてあったのに対し、多くの企業の方々が御協力下さっているのだと直感した。普通ならば足下には輝くように見える銀座のネオンもすっかり灯を消している、極端な言い方をすれば東京からネオンが消え、生活の灯りだけになったのではないかとさえ思われる程である。そうしている内に機は雲の中に入り 23 時 20 分ごろに高度 1,000m、柏市の上空で雲上に出た。意外に低い雲である。雲の上はマブシイ位の星空で、正面に北極星、左下方にりゅう座の頭があり、さらに右手のカシオペア、ペルセウスはあふれるように輝く銀河の中に姿を沈めていた。北に行くほど天気良さそうなので、北極星を正面に見ながら燃料の続かぎり北上することに予定していたが、ここでそれを再度確認し、機は高度を上げながらひたすら北上を続けた。進行右側の席にあっては輻射点と流星とを同一視界で見ることができないので、とにかく全数カウントすることにする。柏の上空で一度雲上に出た機は再び上層の雲の中に入り、宇都宮の東方高度 6,800m で完全に雲上に出ることができた。24 時ごろ福島上空、これまでに私は右側の席で 20 個の流星をカウントしていた。しかしこれらの流星がドラコニスに属するかどうかは、そのパスから見当をつけるという、まことに不精確なものであった。24 時になりテレコの録音は OK、副パイロットも手が空いたので席を交代してもらい、実況録音を始める。イヤホンからは規則正しい J.J.Y. の音が聞え時の過ぎて行くのを知らせてくれる。交代した席は、さすが最前部だけあって視界は誠に良好。

マイク右手に、カウンターは左手にという姿勢で目を夜空にこらす。ケフェウスから白鳥座にかけての銀河が大変美しい。高度 6,800m といえば気圧は約 400mb、与圧室のおかげでワイシャツ姿である。1957年の時には想像もしなかった姿で観測している。時々下界に目を向ける、と言うより全視野に目をこらすので視界の端に下界が飛び込んで来る。あい変わらず一面に雲の海で、所々発光クラゲのように見える街の灯、それを結んで連らな

る街道の灯、地上の人は、この雲の下で、さぞうらめし気に上を向いているのであろう、という思いが瞬間頭をかすめる。

副パイロット席に移ってからは、この星からあの星まで、というように範囲を決めて見ることにする。中々出現数が増加しない。増加しないばかりか、どうも減少しているような気さえして来る。そうこうしている内に 24 時 30 分をすぎたころ、左手に秋田市街の灯火、左前方には八郎潟が黒々と見えて来た。このあたりは地上も快晴にちかいうのである。さぞ多くの人が流星の雨を期待して今やおそしと待ちこがれているのであろう。機の最前部にいること約 20 分で、マイクの都合で元の席にもどると、再び右側の窓からペルセウス・ぎょしゃなどの星座を見つめることにする。

24 時 50 分、岩木山の上空にさしかかるところ、イカ漁の漁船の灯火とおぼしき灯が津軽海峡をうずめ、さらに函館の灯火が遠くに見えた。ここで燃料の関係で帰途につくことになり大きく U ターンする。足下には青森湾が黒々と見え、青森の町は真下である。輻射点が機の後方に急速に移動する。私は急いで席を後部に換え、昇降口の窓から後方を見はることにする。双子座が見え、オリオンが見事に昇っている。シリウスがとてつもなく大きく、マバタキもせずに光っている。さながら黒い夜空に大きな穴を開け、外界から光がさし込んでいるようにさえ思える。最微光星は？と見ると、ほとんど 6 等まで見えているのではないかとさえ感じられる。二重になった窓ガラスを通して、雲の上に昇って来たプレセペが、高度 0 度に近いところではっきり見える。私は最微光星は約 5.5 等と記録した。U ターンした機は水沢上空を通過した。この付近も一面の雲である。水沢には天文台からも観測者が出張しているが、この雲ではとても見えないだろうなどと思いながら一路南下を続けた。時々雲の峯に入り視界がさえぎられ、機が上下に揺れ動く。しかし MU-2G 機は安定な飛行を続け、26 時には千葉の上空であった。25 時を過ぎてから観測方法はラムカ（と呼ぶかどうか）法から全視野カウントに切り換えていた。26 時、千葉上空に達する前に、雲の中に入りカウントを終わった。これまでの総数は？とカウンターを見ると 39 個を数えていた。このカウントのほとんどは 3~4 等の流星で 1 等級ほどのものも 3 個は観測していた。これは全飛行時間内におけるカウントで、群流星であろうと、散在流星であろうと、私の視野を横切った流星の総数である。輻射点を同一視界におさめた時間が短いので、精度は大変低いというべきであろう。そんなことを考えている内に羽田空港の滑走路灯が長く長く見え、軽いショックと共に 26 時 20 分再び地上に降り立ったのである。