

乙訓昭法様 卓話続き

パイロットとしての立場で話をさせていただきますと、機長になったからといってすぐにあちこち飛べるわけではありません。路線資格というものがあまして、私の場合は伊丹所属でしたので、伊丹⇄東京を1ヶ月くらい飛ばされます。慣れてくると伊丹⇄福岡、伊丹⇄沖縄、と指導者が付いて路線を飛びます。

飛んだ所を指導されて合格すると、免許の調書に〇〇路線と入っていくわけです。慣れてくるに従って東南アジアやアメリカなどエリアが広がっていきます。

これはコロナに関係してくるのですが、パイロットは90日以内に夜間1回を含む3回以上の離着陸を、関空でしなかったら関空に離着陸できなくなるんです。

3か月の間に操縦桿を持たないといけない、という規定もあります。

コロナの時にお客さんが乗らなくなったので飛行機の便数を少なくしました。パイロット達も飛べなくなると資格が無くなるので、色々と苦労していました。空いている飛行機に乗って、ちょっと飛んで来い、というような事もしていたようです。

全日空は200機ほど飛行機があるのですが、40機くらいはリースです。日本航空も概ねそうです。アメリカにレンタル会社があります。

ところが去年の暮ごろは、コロナのために滑走路横に飛行機を並べて殆ど飛べなかった時期がありました。置いておくだけでお金がかかるので、全日空も日本航空もリースの飛行機は全部アメリカに返しました。

そんな苦労話も我々パイロットの世界ではありまして、決してカッコ良く飛んでいるというわけではなく、健康も含めてですが、伊丹や関空に離着陸するには、そのような資格も取っておかなければならない、という事も付け加えておきます。

コックピットの中は良くなってきているように思うのですが、あまり良くなりすぎて人間の方の能力が退化するという心配もOBはしています。

最新の飛行機は、ガラス張りになった前面に計器が映し出されるような仕組みになっているんです。

今は操縦桿もありません。マイクのような大きさの装置を左手に持って、ちょこちょこ動かすとテーブルのようなものが出てくるんです。787や380等の機種も、足はペダルになっていますが、机が出てきてその上にコンピュータ置いてデータを入力します。

パイロット二人で操縦して飛んでいます、パイロットがデータを入れてAIと一緒に飛んでいるわけです。

一番困るのは何かというと、飛行機は風に向かって離着陸をします。なぜそうするかというと離着陸の距離が短くて済むわけです。追い風だとそれだけ走らないといけない。

飛行機が飛ぶ原理は、翼の上をどれだけ空気が通過したかということでリフトが発生します。

関空に向かって飛んできて降りようとする段階で風向きが変わってしまうと、コンピュータは北向きで降りるようにインプットされているけれど、昔なら操縦桿を握ってますからパッと旋回出来て全然困らなかった。

でも、今のコンピュータは動いてくれない。勿論パイロットは想定しているので慌てないのですが、そのような時は入力したものを一旦キャンセルしてAIにまたインプットしないといけない。まるでAIがもう一人飛行機に乗っているかのような時代になっています。

そこまで発達させて良いのかという議論は置いておきますが、パイロットの側からすると便利にはなりました。

GPSのようなものはずっと昔から入ってしまっていて、あるポジションへ飛べると真っ直ぐ飛んでくれます。

航空路は、西行きの飛行機は偶数高度です。東行きの飛行機は奇数高度です。パイロットは自分がどちらの高度を飛んでいるのかは解っています。

ところが、AIは真っ直ぐきっちり飛ぶために他の飛行機の真下を通るような事あるなど、時々ドキッとさせられるような事があります。

便利で良くなったなと感じる事があるものの、昔は少々ズレて飛んでいても向こうが間違ってる、こっちが正しい、みたいな会話をコックピットでしながら飛んでいた時代が懐かしいなと感じます。

私はYSという飛行機を7年くらい乗っていた事がありまして、その時代は副操縦士でした。

伊丹を離陸して、ちょうど甲子園球場を過ぎた辺りで先輩のキャプテンが「真っ直ぐ鹿児島へ飛べ！」と言うわけです。今でも覚えています、鹿児島は24(にし)が8と覚えています。248度に向けると鹿児島へ飛びます。

今はそんなカンを働かさなくてもコンピュータがポジションを出してくれるので、良いといえば良いのですが、ああいう時代が懐かしいなと思います。

その後、私はボーイング737という機種を6~7年やりまして、松山空港でトンビを吸い込んで片方のエンジンがパーになりまして離陸中止にしたのを覚えています。

また、宮崎行きの飛行機で、潮岬の上空を25,000フィートで飛んでいた時に、飛行機に爆弾が仕掛けられているかもしれないという情報が入り、急遽伊丹に降りろと言われてビックリした事がありました。

伊丹に無事に着陸した瞬間、消防車が両側に並んでいたのを思い出します。

伊丹空港というのは豊中警察の範囲と伊丹と箕面が入り組んでるんです。そのため、着陸した飛行機がどこに停めるかで担当が違うそうなんです。北に停めると箕面、南は豊中、と色々あるそうなんです。もちろんパイロットはそんな事は知りません。

伊丹に降りたらいつ爆発するか解りませんから消防車が両側から着いてくるんです。

大阪城や新大阪駅の真上を飛びながら「ここで爆発したらアカンなあ…。」とか考えて、ヒヤヒヤしながら降りたのを覚えています。

それは、直前に男女関係のトラブルがあった女性の乗った飛行機だったんです。飛んでる時に、下から「こんな女性いないか？」とCAを呼んで調べるよう連絡がありました。すると「下を向いて打ちひしがれている女性が一人いる。」と言うんです。着陸して即全員避難し、警察の爆弾処理班が荷物を全部降ろして確認しましたが、結局ありませんでした。

結果的には全員無事だったんですが、パイロット人生の中で一番緊張した出来事だったかもしれません。

その他に緊張したことは、積乱雲の中に入ったYSの時代です。沖縄へ行くのに鹿児島を離陸すると積乱雲がいっぱいあったんです。

YSは安い機種だった事もあり、当時はレーダーに鼠色と白しか映らない。今の航空機に付いているレーダーは、色が付いています。赤や黄色が付いている所は絶対入ってはいけません。

私の時代は、だいたいこの辺は薄いな、という所を目掛けて飛ぶのですが、そうこうしているうちに周囲が全部積乱雲になってしまって、ついに何処も行けない、ということになってしまいました。

その時は計器飛行で決められたコースを飛ぶようになっていたのですが無視。

積乱雲に入れば落とされるので、逃げ回って無視するのですが、薄くなって開いてるというところを目掛けて飛ぶとサーッと雲が来る。また逃げて、ということを繰り返して積乱雲の中を3分~5分くらい。

パイロットなんか選ぶんじゃないかな、と思いました。こんな怖い目に遭うのかと。飛行機がドーンと下がったり、ガーッと上がったり。ベルトで椅子に押さえつけられたり、離れたり。飛行機のプロペラはワンワン言ってる。これでひっくり返ったら絶対落ちると思って、操縦桿を握りしめて5分くらいだったでしょうか。

積乱雲を抜けると、バーンと夏の空です。ものすごく明るい空で、目の前に奄美大島があって、怖かったなあ、と言いながら着陸しました。足もガタガタで、コックピットから降りられないなと言っていると、CAが「怖かったですね。」と言いながら来まして。トイレの便座が抜けるくらい揺れました。

全日空の飛行機はNHと書いてあります。日本航空はJLです。これは国際的に決まっています。何故NHかという日本ヘリコプターの略なんです。それが登録記号になってるんです。ANAはANという記号が欲しかったのですが、アフリカの航空会社が離れませんでした。皆さん、空港で全日空の飛行機を待つ時は、NHで探してください。また機会があれば話の続きをさせていただければと思います。有難うございました。