

series わたしの仕事 (13) ANA

鋤崎悠喜 (H19/2007卒)



卒業後、大学のことは時々思い出すものの、工学とは全く別の分野へ就職をした私には大学との接点がほぼありませんでした。しかしながら、研究室でお世話になった吉田先生が昨年よりOB、OGのメーリングリストの作成を始められたのをきっかけに何度か連絡をとらせてもらうようになり、その中で今回「わたしの仕事」の執筆依頼を頂きましたので、僣越ながら筆を執らせて頂きます。

私は現在、パイロットとして国内線および国際線に乗務しております。パイロットになるまでの道のりと現在の仕事について、簡単ではありますがご紹介したいと思います。

<きっかけ>

まずは「なぜパイロットか？」というところですが、幼少より「パイロットっていいな」と漠然と思ってはいました。ただ、真剣になりたいと考えていたわけではなく、学部生活も終わりに近づき、大学院に進学するか、就職するか、就職するなら業界はどうしようかと考えていたところで選択肢のひとつとしてパイロットがあったに過ぎませんでした。しかし、就職活動でいろいろと調べたり話を聞いたりする中で、「飛行機を飛ばすにはたくさんの人の思いが詰まっている。パイロットはその思いを最終的に形にしてお客様に提供する責任者なんだよ」との話を聞き、やりがいがあると感じてパイロットになりたいと真剣に思い始めたのです。

<訓練生時代>

さて、パイロットになるためには大きく分けて次の3つの道があります。

- ①航空大学校卒業後、航空会社に就職
- ②大学のパイロット養成課程修了後、航空会社に就職
- ③航空会社の自社養成パイロットに応募

私は③の道を選び、2007年に運航乗務員訓練生として入社しました。

入社後すぐに訓練が始まるわけではなく、まずは総合職の同期と同じようにさまざまな部署に配属されます。配属される部署は空港の旅客係員、整備部門、運航支援部門など様々ですが、私は営業部門に配属され、そこで約2年間代理店営業を経験しました。

それが終わるといよいよ訓練です。パイロットになるまでの訓練は基礎訓練といい、まずは4か月ほどの座学で航空法規や気象、航空力学、航法、システム、通信等についての基礎を集中的に学びます。パイロットは理系、文系、関係なくなることができますが、それぞれ得意不得意がありますので、お互いに助け合いながら勉強していくこととなります。

その後、アメリカのカリフォルニアにある訓練所で約2年の飛行訓練を受けました。まずはボンanzaという単発のプロペラ機を使ってお客様を乗せて飛ぶことができる事業用操縦士のライセンスを取得します。それが終わると飛行機をバロンという双発のプロペラ機に変え、双発機操縦のライセンスを取得し、最後に、雲の中で外が見えない中でも計器を頼りに飛行する計器飛行証明のライセンスを取得して基礎訓練が修了となります。



ボンanza



バロン

自分で操縦桿を握って飛ぶというのはもちろん初めての経験ですから緊張と失敗の連続でした。最初は空港の周りをぐるぐる回ってTouch and Goを繰り返す離着陸の練習と、Air work（失速からの回復練習や急旋回など）がメインですが、訓練が進むとNavigationが始まります。Navigationは自分で目的地までの飛行経路を決めて、風の情報を基に航路上の各地点の通過時刻を計算してNavigation Logを作成し、それを地上の物標を頼りにその通りに飛びながら目的地を目指すというものです。最初はどこを飛んでいるのか分からなくなって隣の外人教官に教えてもらったり、早口の英語でまくしたてるATC（航空交通管制）に戸惑ったり、雲

が予想よりも低くて雲の下を飛ばざるを得ず苦労したり（Navigationは高い高度を飛んだ方が地上物標がよく見えて飛びやすいのです）と大変でした。訓練が進むと段々と長いNavigationをするようになり、時には遠くグランドキャニオンの方まで飛んで行ったりすることもありました。

計器飛行の訓練では雲中での飛行を模擬するため、外が見えないようにフードをかぶり、かつ窓には目隠しをして飛びます。外が全く見えない中で計器だけを頼りに位置と高度を把握して空港に向かい、最終的には滑走路の正面まで行くことができるよう訓練していくのです。

基礎訓練を終えて帰国すると、次には実用機の訓練が待っています。まずはシミュレーターで飛行機の操縦とエンジンやシステム故障時の対処を繰り返し訓練します。その後は下地島で実機での訓練をし、それが終わるといよいよお客様を乗せた実機でのLine OJTになります。これを終わると苦節3年余り、やっと副操縦士としてデビューとなります。

<お互いに助け合う文化>

長い訓練をしていると訓練がうまくいく人とそうでない人が出てきます。そんな時に助けてくれるのは一緒に訓練をしている同期です。毎晩、その日の訓練でやったことをみんなでお話し合っていました。その中で上手くいかなかったことや失敗してしまったことなどをお互いに伝え、うまくいっている人にアドバイスをもらったりみんなでお考えたりして、お互いに助け合いながら訓練を乗り切ってきました。

この「お互いに助け合う」というのがパイロットのKeywordで、訓練においても日常の運航についても常にこの精神が貫かれています。パイロットになる基準というのは相対評価ではなく絶対評価ですので、競争ではありません。全員で助け合い、弱点は得意な同期に教えてもらって克服することで全員のレベルを上げて訓練を乗り切っていくのです。特に失敗したことは隠さずに伝えることが重要です。誰かがする失敗は誰もがする可能性がある失敗です。失敗を恥ずかしがらずにみんなでお話し、対策を練ることで全員のレベルが上がっていくのです。

日常運航においてもいわゆる「ヒヤリハット事象」を匿名で投稿して共有する仕組みが整えられており、そこで得られる情報は欠かさずチェックするようにしています。



<仕事の準備>

副操縦士として独り立ちするとまずは羽田空港を拠点として国内を飛び回ることになります。北は北海道から、南は沖縄県まで多くの空港がありますが、パイロットとしてはそのそれぞれの空港に対して準備をしなければならないので大変です。飛び始めたころは毎月新しい空港に行くのでその度に空港毎の勉強をし、万全な準備をしていきます。

日本は国土のほとんどが山地で構成されており、平地はわずかしかなかったりありません。そのわずかな平地部分に空港を作っているため、空港によっては滑走路の一方からは精密進入と呼ばれるまっすぐに進入できる進入方式が設定できますが、反対側は地形の制限によってまっすぐに進入できず、山を避けながらの進入をせざるを得ません。使う滑走路の向きは風向きによって決まりますので、どんな状況にも対応できるよう周辺の地形や進入方式、その空港特有の注意点などを頭に入れておく必要があるのです。

飛び始めて1年ほどたつと少しずつ国際線も飛び始めます。「よし、いよいよ海外だ！」と喜んだのも束の間、勉強することの多さに頭を抱えることになりました。

空のルールは基本的には全世界共通なのですが、その国独特のルールもあり、外国に行くにはその違いも頭に入れておかねばなりません。また、管制で使う英語もその国独特の訛りがあり、初めは聞き取るのに一苦労することもあります。何より国内を飛ぶのと違い、トラブルがあったときにすぐに近くに降りられる空港があるわけではありません。太平洋を横断するときには近くの空港まで2時間以上かかることもあります。そんな時にトラブルが起きたらどうするのか、あらかじめ想定して準備しておく必要がありますので、準備の量が膨大なのです。

<実運航の流れ>

これらの準備を前提にフライトに臨むわけですが、出社するとまず機長と一緒にその日の気象や航空情報などをチェックし、フライトプランを決めるブリーフィングを行います。このブリーフィングがとても重要で、フライトの70~80%はこのブリーフィングで決まると言われています。特に重要なのがその日の気象の解析で、様々な天気図やデータから出発地、目的地、代替飛行場での天候や航路上で揺れるエリア、高度などを見極め、必要に応じて飛ぶ高度を変更したり、燃料を追加で搭載したりします。国際線を飛んでいると特に感じるのですが、四季の変化のはっきりしている日本近辺の気象というのは大変難しいと思います。JET気流の通り道になっているため晴天乱気流と呼ばれる揺れが多く発生したり、前線の通過や積乱雲の発生、台風の通過などがあったりします。離着陸に支障をきたす霧の発生や降雪、近年ではゲリラ豪雨と呼ばれる局所的な激しい気象現象も発生します。これらの現象を予測し、安全を第一に、出来る限り揺れが少なく、かつ定時性を守れて燃料効率の良い高度を選定したり、目的地悪天候による待機や混雑による遅れなどを予測して燃料を追加搭載したりしていきます。

これを終えて飛行機に乗り込むと飛行機の整備状況をチェックし、必要に応じて整備士から説明を受けます。また、CAとのクルーブリーフィングでは、揺れる時間帯や注意点を伝え、緊急時の対処の確認などを行います。地上旅客係員とは搭乗予定時刻の確認をし、場合によっては変更したりすることもあります。様々な部署の人たちと効率よくコミュニケーションをとり、しっかりと安全を確認したうえで定刻で出発できるようにしています。

飛行機が出発すると、フライトプランに基づいて目的地を目指します。飛んでいる間は管制と交信しながら、外部監視、計器類や風、外気温のモニター、他の

航空機の位置把握などをして現状の把握をし、それと地上での気象解析を考えあわせながら今後の予測をしていきます。揺れもなく、なんのトラブルもなければ良いのですが、揺れるとき、もしくは揺れる兆候があるときにはそれに対して対処していきます。揺れそうな雲があれば管制に一時的な経路の変更を要求して避けたりし、遅延があれば、増速したり高度を変更したりして定刻到着を目指しています。

天気の良いときに見えるコクピットから見る景色は素晴らしいです。特に富士山、関東平野の夜景や日の出などは絶景です。逆に東南アジアを夜中に飛ぶと、雷がピカピカ光っている発達した積乱雲を回避しながら飛ぶこともあります、あれはできればあまり見たくない光景です。



※操縦席後方の補助座席より、撮影スタッフが許可を得て撮影しております。

<コミュニケーション>

飛行機にはパイロットが2人乗務しています。役割としては1人が主に操縦を担当し、もう1人が通信などの操縦以外の業務を担当します。業務としてはこのようになっていますが、飛行に関わる様々なことの判断に関しては、2人で相談してより良い方を選択するようにしています。場合によってはCAや整備士に相談したり、アドバイスを求めることもあります。こうして、1人の頭で考えるのではなく、多くの頭で考えてより良い方法を見つけることで、より安全で質の高いフライトを

作り上げていくよう努力しています。そのためには個人がいろいろな判断ができることに加えて、それをうまく人に伝えたり、受け取ったりするスキル、あるいは必要な情報をうまく人から引き出すスキルが必要です。このスキル、大変に奥が深くて日々悩みながらフライトをしているのですが、このスキルの原点は今までの人との関わりなのだろうと思います。パイロットになるにあたっては先にも書いた通り理系文系は関係がなく、機械系で学んだこと自体はアドバンテージにはなれど、必須ではないと思います。しかし、学生時代にいろいろと遊び、学び、あるいは部活に没頭して時間を過ごす中で、多くの友達、先輩、後輩、教授や先生方と関わった経験はパイロットとして仕事をする上で大きな財産であり、基礎になっています。

このことはパイロットに限らずあらゆる仕事に共通していることで、この先、重要性がどんどん増してくることだと思しますので、ぜひ、学生の方々には色々なフィールドで多くの人と関わり、コミュニケーションをして頂きたいと思いません。

以上、現在の仕事について、簡単ではありますが紹介させて頂きました。学生の皆さんはこれからそれぞれの道に進まれるかと思いますが、その中でひとつの参考になれば幸いです。