

機長への道

航空部 杉本 守（昭和 45 年卒）

1. 航空部設立の背景

昭和 4 年頃、関東に関東航空研究会が関東の複数の大学によって結成され、関西に関西航空研究会が関西の複数の大学によって設立されました。時代背景として、日本の飛行機による世界一周飛行の達成の悲願があったのです。その後関学 OB である朝日新聞社会部記者（航空担当）の新宮寿天丸（ステマル）氏の構想と推進で昭和 6 年、関学を含む数大学で日本学生航空連盟（略称：学連）が設立されました。此の学連の創設に中核となって積極的に係わった大学は、関西航空研究会を設立した関西学院大学と京都大学、そして関東航空研究会を設立した早稲田大学、法政大学である。

2. 関学航空部の沿革

戦前の大学航空部の訓練は飛行機操縦訓練が中心でした。関学からも陸海軍に 14 名の操縦士を送り出しています。戦死者は 4 名でした。学連出身のパイロットの多くは熟練度が高く、多くが飛行学校、航空隊の教官となっています。無事生還された OB の方々の中には、関学に戻り教鞭を取られた航空部 OB であり、初代航空部部長の故正田啓造教授が居られます。正田啓造 OB は陸軍特種船「あきつ丸」（現在で言えば小型空母揚陸艦）の飛行教官でした。二代目航空部部長の故内田政秀教授も戦時中はパイロットで、戦後関学の神学部に入學され牧師としても布教に活躍された経歴の持主でした

戦後、昭和 27 年に学連は復活し、大学航空部の訓練は主にグライダー訓練が中心となりました。昭和 50 年頃迄の学連教官には垂直降下爆撃隊出身の教官も居られ、合宿には航空隊の残り香が雰囲気として存在していました。当時は勃興する日本の航空界のパイロット不足もあり、航空会社から操縦士養成委託もあり、限られた時代でしたが飛行機操縦訓練もありました。

現在は主に木曽川訓練所、大野滑空場、福井地方空港で訓練を行っており、年一度の全国大会に向けて努力をしています。

航空部 OB から航空会社のパイロットになった OB、航空従事者や航空関連企業に就職した OB は非常に多いと言えるでしょう。

3. パイロットへの道のり

・関学航空部の機体の紹介

JA05KG ディスカス 全長：6.75m 横幅：15m 通常 90km / h ~ 120km / h で飛行。

90km / h のイメージとしてオリンピック選手（100m：約 10s = 1s で 10m 進む）の約 2.5 倍の速さで飛行。

グライダーというのはエンジンがついていないので、地面に対する重力と翼上面に発生する揚力の差によって推進力を得て飛んでいる。グライダーは、1mの高さがあれば50m先まで進める。例えば上ヶ原の校舎の上で高度3,000mあれば約150km先に進め、単純計算すると西に向かうと倉敷まで、東に向かうと名古屋まで、南に向かうと潮岬まで行けることになる。しかし、高度0mまで飛び続けるわけには行かず、少なくとも約400mで着陸する場所を設定したりしなければいけないため、あくまで理論上の話であって実際には不可能かもしれない。

・航空部の歴史

ライト兄弟は1903年に飛行機による有人動力飛行を世界で初めて成功した。その後、各国航空に興味を持ち出し発展していき、関西学院は1930年に航空部を設立。関西では京都大学と関西学院大学が学生航空連盟関西支部を設立しようと発起し、関東では早稲田大学と法政大学が積極的に学生航空連盟創設に係わった。これらは約86年前の1930年頃の話である。現在ではおよそ60校が航空部として活動しており、連盟などを設立して行っているのは世界的にも日本だけである。

・パイロットの人生

東南アジア（西）方面に向かう上空では太陽の進む方向と同じなのでコックピットから見る景色は絶景である。ヨーロッパやアメリカのフライトは3泊4日というスケジュールで行う。1日目に日本を出発し、2日目に到着する。3日目は休息を取り、4日目に日本に帰ってくるといったスケジュールだ。休息の時はそれぞれ好きな時間を過ごしている。

パイロットの使命として5つ挙げられる。1. 安全運航 2. 定時性 3. 快適性 4. 経済性 5. 人格・技量・識見である。

1. 安全運航についてはこれが全てであり、航空業界はこれがなければ成り立たない。
2. 定時性においては、決められたダイヤがあるのでそれを守らなければ意味がない。
3. 快適性においては、ずっと揺れている状況ではシートベルトサインも消えずサービスも受けることが出来ない所以重要である。また、人によって揺れによる感じ方は違うので配慮しなければいけないというのは、経験から学んだ事である。
4. 経済性においては、ニューヨークの行きの便で約850万程度の燃料を使う。また、西行きの際は偏西風が吹き強いときは約380km/hの風が上空に吹いている。なので、ニューヨークからは一旦カナダの方へ北上してから南下する。こういうルートにすると距離は直線距離でないで遠いかもしれないが、時間的にも経済的にも良い。行きは約12時間30分だが、帰りは先ほども述べたように偏西風の影響があるので約14時間30分かかる。フライト時間によってパイロットの人数が変わってくるので、行きは2名でも帰りは3名のときがある。
5. 人格においては、機長としての責任感や覚悟、危機管理能力などが必要である。また、機長と副操縦士の2名で運航しているのでコミュニケーションをしっかりと取り、コンビネーションを取ることも重要である。

・パイロットになるには

1. 自社養成（ANA、JAL） 2. 航空大学校の2つがある。

また、近年LCCが参入し、パイロットの需要が高まってきているがLCCにおいてはすでに資格を持った人材を必要としている。パイロットになるには費用と時間がとても必要になってくるので育成するのは大変であり、LCCでは育成していない。資格を取るとなれば海外で取るのが主流であり、パイロットにおいても整備士においても国によって違う所がたくさんある。それは免許取得の仕方1つにとってもそうだし、パイロットの適性においても人それぞれであり、そういった状況の中でも努力すればやがてパイロットになれる。また、パイロットは国で定められた航空身体検査を受けて合格しなければならない。

・私が乗った飛行機

B777-300ER

全長：73.9m（中央芝生の縦半分ほどの長さ）

最大離陸重量：350t

・豆知識

緊急時には酸素マスクが出てくるが、それをしっかり引かなければ酸素が出てこない仕組みになっている。また、飛行機は通常高度1万mを飛行していてその際に酸素がなくなると約20秒は大丈夫だが、それ以上になってくると意識が朦朧としてくる。よって、緊急時には人体に影響を及ぼさない約3000mに降下する。

重要で守らなければならないルールは、子供等を優先して酸素マスクの装着をするのではなく、まず自分自身の装着を優先しなければならない事である。その後、子供や老人の装着をさせなければならない。



（写真提供『関学スポーツ』）



(写真提供『関学スポーツ』)