

1970年4月に日本航空に入社しました。すぐに仙台空港にある日本航空基礎訓練所で会社方式の訓練が始まりました。飛行機は航空大学と同じビーチ機ですが装備が違いました。航空大学のビーチ機には無かった“エアコン”が付き快適になり、加えて機内がかなり静かになりました。

訓練機の教官は皆 DC-8 型機の副操縦士経験者で、2年間だけ教官として仙台訓練所に配属された人達ばかりでした。誰も若くスマートで私達と年齢差も少なく親しみやすかったです。

他にも大きく変わったのは訓練生寮の食事が格段に美味しくなったことです。しかし寮には厳しい舎監がおり、門限は夜10時、寮内でのお酒は禁止でした。

入社後ひと月するとサンフランシスコの対岸にあるオークランド空港で約1か月間アメリカ人の教官の下で訓練飛行を経験しました。主に夜間飛行のフライトタイムを増やすためと、アメリカでの生活を経験させることが目的だと思われます。初めてパスポートを取り、現地では会社が借り上げたアパートで同期と自炊生活をしました。

アメリカでの生活は全てが珍しく、スーパーマーケットの巨大さ、ビール、ウイスキーの種類の多さ、冷凍ピザ、アイスクリーム、肉や野菜の豊富なこと、何でもびっくりの連続です。まだ英語は不自由でしたがアメリカ人の教官の下でかなり自由に訓練ができました。夜間飛行で田舎の空港に降りると、夕方から平屋建ての空港のレストランで食事を楽しんでいる現地の人をよく見ました。当時の日本人の生活と比べて何となく羨ましく感じました。

訓練も予定通り終わり、1ドルが360円の時代でしたが、帰りには生地の厚いタオル、香りのよい石けんなどを沢山買ってきました。今では考えられないお土産です。



副操縦士として勤務中 コックピットで

帰国してからも仙台でビーチ機の基礎訓練は続き、1970年の12月やっと基礎訓練過程を終えました。翌年1月からは DC-8 型機の座学が羽田の訓練所で始まりました。機体、エンジン、油圧など飛行機の構造と、操縦手順を学んでから DC-8 型機のシミュレーターでフライトの訓練に入りました。

飛行訓練ではその8,9割がエンジン火災や油圧故障、与圧故障などの故障時操作や緊急操作手順の習得です。

シミュレーターの訓練と審査が無事に終わると、アメリカはシアトルの東約200キロメートルに位置するモーゼスレイクの訓練所で DC-8 型機の実機訓練を受けます。ここの空港は以前軍用機訓練に使用されていたようで、滑走路の長さは4000メートルもあります。

ここでも宿泊は会社の借り上げ寮で原則として自炊でしたが、巡回する車に乗り町へ食事に出かけることも出来ました。実機で10数時間の訓練を受け、航空局の審査も無事パス、DC-8 型機の型式証明を取得しました。

ここまで航空大学に入学してから3年6か月ほどかかりました。帰国してから副操縦士としての乗務見習を経て、副操縦士としての初フライトは5月17日の大阪泊まりの国内線でした。この夜は1人ホテルのバーで自分に乾杯しました。

国内線を半年くらい乗務してから東南アジア路線、南回りヨーロッパ路線に移りました。副操縦士になりたてはほとんど自分で操縦することはありません。フライトプランへの記入などのペーパーワークは全て副操縦士が担当します。飛行中の無線通信も機長の同意と確認を得て副操縦士が担当します。着陸後は運航管理室に飛行記録を提出します。



ジャンボ機訓練の時、同僚と

南回りヨーロッパ線は日本から針路を西に取り、香港を経て、当時戦争中のベトナムの上空を通り、タイのバンコクで給油します。インドのニューデリー、イランのテヘラン、レバノンの首都ベイルートを経てローマに行きます。そのうちの何便かはボンベイ、パキスタンのカラチ、エジプトのカイロにも寄りました。

こうした中 1972 年の 6 月にインドのニューデリー空港で同期の副操縦士が乗務していた DC-8 型機が夜間の着陸に失敗して墜落しました。日本航空として初めてお客様を死なせる事故を起こしてしまいました。とても辛い出来事でした。インド人管制官の英語は巻き舌で聞きにくく、進入用管制レーダーもよく故障しました。現在の装備ならこの事故は防げたと思います。

1973 年の 8 月に、私と同期は B-747 ジャンボ機に機種移行の辞令を受けました。再度、羽田の訓練所でジャンボ機の座学が始まりました。座学の途中で羽田に駐機していたジャンボ機の操縦席にはじめて座ったときの第一印象は“こんな高い操縦席からの操縦は私には無理だ”です。なんと三階建ての屋上から見下ろす感覚です。

この時期、日本航空は会社が急速に発展していました。この座学中に年配の訓練教官の機長が、飛行機が着陸進入中に突然向かい風が減少したらどうなるかと質問しました。飛行機の“計器速度

が減って危険になる。”が正解ですが、私が間違えて答えたら“俺は、馬鹿は嫌いだ”と言って正解を示さず教官室に戻ってしまいました。

一台しか無かったジャンボ機のシミュレーターが何回か訓練した後、大きく故障してしまい、残りの訓練を急遽コロラド州デンバーにあるユナイテ

ッド航空のジャンボ機シミュレーターを借りて、ユナイテッド航空の教官により訓練を続けることになりました。

ユナイテッド航空では、ジャンボのような最新で大型機の操縦はセニオリティ（年功）順に移行し、飛行手当も大型機ほど高くなると言われています。私達のような 30 歳前のパイロットがジャンボ機を操縦するなどあり得ないのでしょうか？腕が良いのか、成績が優秀なのかとしつつ聞くので、全部にそうだと答えておきました。

実のところ会社は操縦士が足りないので、機種移行訓練費を出来るだけ抑えるため、若い私達の期をジャンボ機の副操縦士に選んだようです。また教官に嘘をついてしまいました。実機に乗るとジャンボの高い操縦席にもすぐ慣れました。実機訓練を 1973 年 12 月に無事終えました。

当時まだ数少ないジャンボ機は、アメリカの西海岸、ホノルルとアンカレッジ経由の北回りヨーロッパ路線にだけ就航していました。長距離で比較的客户の多い路線です。こんな中 1974 年 8 月から 1976 年の 7 月まで私はアンカレッジの副操縦士駐在員に任命されました。アンカレッジから北回りヨーロッパ線にもつばら乗務することになりました。家族も一緒でした。

(続く)