



[IMG 5084](#)顔

高田明さん

周りの人達から尊敬と親しみを込めて「キャプテン」と呼ばれている南伊豆町差田の高田明さん75歳は、南伊豆町老人クラブ連合会の寿大学で、防衛庁、全日空など通算50年のパイロット生活について講演しました。



[IMG 5074](#)



[IMG 5069](#)

講演は、飛行機の構造から、飛行訓練の様子、自衛隊と民間機の違い、ボーイングとエアバスの違い、123便御巣鷹山事故など、普段なかなか聞くことが出来ない話で、集まった聴講生およそ50人は興味深く聞き入り、次々と活発な質疑応答がなされました。



[海上自衛隊幹部冬合い制服](#)

海上自衛隊時代



[P2V-7開聞岳をバックに3機編隊](#)

開聞岳をバックに編隊飛行

パイロットになりたかった高田さんは海上自衛隊に入り、「航空学生」となりました。初めて憧れの大空に飛び上がったのは山口県小月基地で、スピンや背面飛行などの訓練を受けました。無事第一関門を突破出来た人は鹿児島県鹿屋基地で更に高度なアクロバット飛行、編隊飛行、航

法などの訓練を受けました。
 更に難関を突破すると宇都宮で計器飛行課程を修了、ようやくパイロットの資格を得ることが出来ます。
 この時、32名入った同期生の内、晴れて合格したのはわずか20名、およそ3人に1人は脱落したことになります。



[P2J7](#)



[b767](#)

対潜哨戒機P2J-7

ボーイング767

高田さんは海上自衛隊では対潜哨戒機P2J-7に乗務していましたが、29歳の時に全日空に転職、その3年後には日本製の名機と呼ばれたYS-11の機長になりました。民間機なら名機でも、旋回半径、加速など飛行性能は軍用機がはるかに上だったそうです。
 その後、ボーイング737、767に乗務しました。767は自動で速度・航路を計算する慣性航法装置や衛星を利用して位置を割り出すGPSを導入、フライトエンジニアやナビゲーターが不要となる画期的なハイテク機でした。



[IMG 5065](#)



[IMG 5080](#)

60歳で全日空を定年退職、北海道国際航空・エアドゥに入社し767の教官として65歳まで空を飛び、その後3年間はスカイマークエアラインで地上シミュレーターの教官として勤務しました。

講演の途中で質疑応答がありました。次々と手が上がり、様々な質問やコメントがありました。「私は初めて飛行機に乗ってヨーロッパに行った時、空に浮かんだ飛行機に乗るのがとても不安でしたが、飛び上がってしばらくして、機長から「ご搭乗有り難うございます。こちら機長の〇〇です。、、、、到着までごゆっくりお過ごし下さい。」と言うアナウンスを聞いてすっかり気持ちが落ち着き、その後はぐっすり眠れたことがあります。」といった自らの経験に基づくコメントや、「ニューヨークまで飛ぶとどのくらいの燃料を使いますか？」などの技術的な質問もありました。



[BOE747-400コックピット](#)



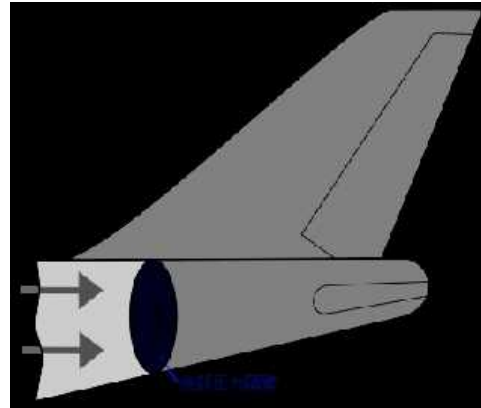
[IMG 5066](#)

飛行機の操縦は、操縦桿を引くと機首が上がり、押すと下がります。右のペダルを踏むと右に、左を踏むと左に向きます。スロットルを前に押すとエンジンが全開となり、手前に引くとエンジンを絞る事が出来ま

す。

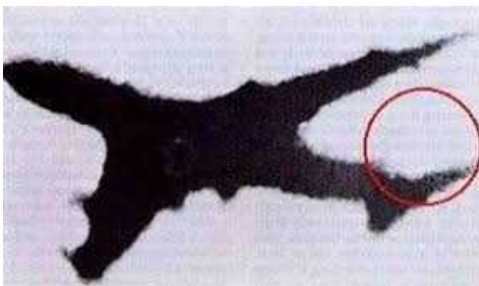


[離陸](#)



[圧力隔壁](#)

33年前、524名を乗せた日航ジャンボが御巢鷹山に墜落しました。この日、高田さんも宮崎に向けて乗務していました。1985年8月12日、夕方6時12分、JAL123便は大阪に向け羽田を離陸しました。高田さんは全日空機で、その10分後に宮崎に向け羽田を離陸しました。ほどなく管制官の緊迫した声がコクピットに飛び込んで来ました。「Japan Air 123 request your position! (JAL123便現在位置を報告せよ!)」当時最も安全と謳われたジャンボが行方不明となったのです。一体何が起こったのか？緊張が走りました。しかし、管制塔との通信が途切れた123便の消息は宮崎に到着するまで分かりませんでした。



[JAL123](#)



[飛行ルート](#)

そのジャンボ機は事故の7年前に大阪空港で尻もち事故を起こしていました。その際に修理された後部隔壁が繰り返しの離着陸で金属疲労を生じ、事故当日とうとう破裂してしまったのです。その結果、垂直尾翼の上部が吹き飛んでしまい、油圧系統が機能せず、縦横両方向共にコントロールを失いました。当然タッチロールや機首の上下が起こります。パイロットは原因が分からないまま重い操縦桿を握りしめ、エンジンをふかしたり、絞ったりあらゆる手段を尽くして水平を保ちながら高度を下げ、不時着出来る場所を探していたと思われます。緊急事態発生から、何と30分以上、パイロットは飛行機と格闘し、御巢鷹山の尾根に不時着を試みたものと考えられます。パイロットの最後まで諦めない努力が奇跡的に4名の生存者を生んだのかも知れません。



[IMG 5091](#)

現場経験が豊富な高田さんの話は迫力がありました。日頃は講師や先生と呼ばれていない人でもその道を極めた人のお話は聞き応えがあるようです。

取材：生きがい特派員賀茂地域担当 福居通彦