



出発準備中のNCA機の  
コクピット。旅客型との  
装備の違いはほとんどな  
く、操縦資格も共通だ。

航空貨物の世界を知っていますか？

# エアカーゴ調査隊

第13回

## 貨物機のパイロットになりたい

文＝阿施光南 編集協力＝日本貨物航空 (NCA)

貨物機は乗客がいらないから、やはり派手な操縦が楽しめるのだろうか、というのは誤解であり偏見である。動物や高価な精密機械を搭載することも珍しくない貨物機は、旅客機と同じようにやさしく飛ばしているのだ。そんな貨物機パイロットにはどうしたらなれるのだろうか。

### コクピットも資格も共通だが 貨物機ならではのむずかしさ

航空会社で活躍する貨物機のほとんどは、旅客機の派生型である。キャビンから座席が撤去され、大きなカーゴドアを装備。乗客の代わりに貨物を効率よく積めるようさまざまな工夫がされているが、コクピットを含む機体の大部分は旅客機と共通である。

もちろん性能や飛行特性にも大差はないから、パイロットに求められる資格も違いはない。大型機では機種ごとの操縦資格(機種限定)が必要になり、たとえば同じ747でもコクピットやクルーの数が異なる747-200と747-400とでは別々の機種限定が必要になるが、747-400旅客機と747-400F貨物機は同じ機種限定で操縦することができるのである。

ただし実際に乗務するときには、旅客機と貨物機の操縦には若干の違いがあるという。貨物機には乗客が乗っていないから乱暴な操縦をしてもいい……ということはない。とりわけ航空貨物で運ばれるものには高価でデリケートなものが多いから、乱暴な操作は禁物である。たとえば競走馬などの輸送では専用のコンテナが使われるが、そこにはシートベルトなどの固定具はない。つまり馬は、立ったままで飛ぶ。そんなことから、貨物機だからといって乱暴に飛ばすことができないことが納得できるだろう。

エアコンによる温度管理にも、人間の乗客を乗せたときと同じように注意が必要だ。生きた動物を乗せているときはもちろん、たとえば生鮮品や冷凍品にも、それぞれ最適な温度というものがあ。しかもこうした貨物や動物は人間の乗客のように

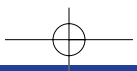
言葉で要望やクレームを伝えてはくれないから、パイロットは暑すぎないか、寒すぎないかということに十分に配慮する必要がある。

また貨物機は、着陸時の重量が旅客機以上に重いことが多いというのも特徴だ。旅客機も貨物機も最大離陸重量はほとんど同じだが、そこに占める割合は旅客機では燃料が多く、貨物機では貨物の方が多い。旅客機は貨物を減らしても遠くの目的地まで直行できる燃料の搭載を優先するが、貨物機は途中でいったん給油が必要になったとしても限度いっぱいまで貨物を積むことを優先する(多くの飛行機は燃料と貨物の両方とも限度いっぱい積んでは飛ぶことができない)。

したがって旅客機は着陸時には燃料をほとんど消費して軽くなっているのに対して、貨物機は着陸時にもかなりの重量のままということが多い。機体が重いと、それだけ着陸のための速度も速くなってしま。旅客機のパイロットは資格のうえではそのまま同型の貨物機に乗務することができるとは、実際にはこうした大重量での高速進入着陸などについて慣熟訓練を受けることが多いそうだ。

### いまは経験者のみを募集 将来は航大卒業生の採用も

貨物機のパイロットになるには、どのような道があるのだろうか。NCA(日本貨物航空)を例にご紹介しよう。NCAはもとも日本郵船などの海運会社とANAが共同出資して設立され、主にANAからの転籍パイロットと外国の派遣会社からのパイロットによって運航されてきた。しかしANAからのパイロット支援は2009年末までの約束で、それ以後は自社パイロットによる運航



出発前のブリーフィングを行うパイロットとディスパッチャー。自立化を進めるNCAは自社の運航乗務員も拡充している。現在は、運航体制を整える上で基幹となる査察パイロット候補を中心とした募集を行っている。



着陸態勢に入った747-400F。基本的には旅客型と同様の操縦特性を持つ貨物機だが、着陸重量が重いため進入速度が旅客型より速いなど若干の違いもあり、貨物機への移行の際は慣熟訓練が行われることも多いという。

体制を整えなければならないことになってくる。そこで現在は、自社パイロットを積極的に募集している。とはいえANAからのパイロットが抜ける穴は大きい。現在、こうしたANAからのパイロットは約100名もいるというが、それだけのパイロットを2009年末までに養成することは無理である。もしゼロから訓練するならば、事業用操縦士や計器飛行証明、そして多発限定といったパイロットとしての基礎的な資格

を取得するだけで2年。さらに747に乗務するための資格を取得するだけでも1年程度の時間がかかる。しかも、それでもようやく副操縦士として乗務できるだけであって、機長として乗務できるようになるためにはさらに何年もの経験を重ねていかなければならない。

そこでNCAでは引き続き外国からのパイロットを採用しながらも、まずは中核となる日本人査察パイロット(他のパイロットの技術チェックなどを行う)を確保し、次いで教官パイロット、そして実際の運航を行う機長や副操縦士を採用・育成していくという計画をたてた。現在、国内で募集されているのは、このうち査察パイロットと教官パイロットになる要員で、求められる条件は非常に高くなっている。

具体的には40歳未満で、機長として乗務するために必要な定期運送用操縦士技能証明などの資格を持ち、定期航空会社の副操縦士として3000時間以上の飛行経験をもち、これらパイロットになるろうという人には論外の要求である。では中学生や高校生のように、将来のパイロットとして貨物機を飛ばしてみたいという人はどうすればいいのだろうか。実は、これはまた別に新しい道が開ける見込みである。

現在NCAが経験あるパイロットしか募集していないのは、2010年の自立運航開始までに最低限必要な日本人の基幹パイロットを確保しなければならぬためである。しかしそれ以後も継続的に日本人の基幹パイロットを採用・育成していく必要がある。

そのためにはもちろん若い副操縦士も募集していかなければならない。そのためいずれば独立行政法人航空大学校の卒業生も採用し、将来の基幹パイロットとして育成していく計画であるという。またそうした訓練や定期審査などのために2009年中をめどに訓練センターを設立し、ボーイング747-400や747-8のフルフライトシミュレーターなどを稼働させることになっている。つまりこれからパイロットになりたいという若い人で、とりわけNCAの貨物機(新型の747-400Fおよび747-8F)による国際線運航に興味があるという人は、まずは大学や短大などから航空大学校に進んでパイロットとしての資格を取り(航空大学校入学には4年制大学2年修了以上か短大卒以上の学歴が必要)、そのうえでNCAに就職するというのが一番確実なルートになるだろう。



航空大学校の訓練機。NCAでは将来的に、基幹パイロットだけではなく若い副操縦士候補も募集する予定。航空大学校卒業生をはじめ、これからパイロットを目指す人にも門戸が開かれることになる。

