

## 新任教員紹介

# 航空宇宙学科 航空操縦学専攻・教授 會澤 修

### 略歴

- 1949.11 東京都生まれ
- 1968.03 東京都立小山台高校卒業
- 1971.05 東京理科大学3年休学(1972.03退学)
- 1971.05 全日本空輸株式会社入社  
基礎訓練ならびにYS11.B727.B747-200副操縦士
- 1986.01 日本貨物航空転籍
- 1987.05 全日本空輸株式会社復籍
- 1990.06 運航本部、B747-200機長
- 1996.04 米国ペーカーズフィールド訓練所技能審査員及び所長
- 2000.06 乗員訓練センター訓練企画部長、B747-400機長
- 2004.04 オペレーション統括本部オペレーションディレクター
- 2007.04 運航本部運航サポート室長、B767機長
- 2009.04 運航本部副本部長兼先任機長室長
- 2009.12 運航本部シニア機長
- 2010.04 現職



### 担当科目

航空概論、運航援助業務、航空図判読法、航空総合演習1/2 など

### 研究活動内容

このたび工学部航空宇宙学科航空操縦学専攻教授として着任いたしました會澤と申します。39年間ANAの運航乗務員としてまた機長として乗務する傍ら上記各部門の責任者としてANAの運航の一端を担って参りました。

お陰様で事故やインシデントも無くANAにおけるパイロット人生を完遂する事が出来ました。大変幸運な事ではありますが、運航を日々支えて頂いたANA社員の皆様をはじめ航空に携わる多くの方々の援助が無ければ決して成し得たものでなく、ANAを離れた今、これまでサポートして頂いた多くの皆様に改めて深い感謝の気持ちを抱いている次第です。

研究活動の具体的内容に入る前に、私の抱いている「パイロットのあるべき姿」についてご紹介し、今後の研究活動のテーマに続けたいと思います。

1年程前のこと、たまたま立ち寄ったある古本屋で「あいちの航空史」という本が目にとまりました。この本は昭和52年10月から翌年7月まで中日新聞に連載されたコラムを編纂したもので、序文には「日本航空史の黎明期の、ともすると歴史の中に埋没するかもしれない当時の飛行機乗り達の、生き生きとした姿が綴られている。」とありました。パラパラとページを捲

っていると、その中にA氏というパイロットの話が載っていました。実は大学時代の親友に同姓の愛知出身者がいて、「その昔自分の父親が飛行学校を経営していた。」と言っていた事をおぼろげに思い出し「もしかすると」と思い購入しました。後日友人に尋ねると、まさにA氏は彼の祖父の弟で、晩年A氏が代議士となった後、国政の場が忙しくなったため、甥である友人の父が本業の飛行学校を継いだとの事でした。

この本との不思議なめぐり合わせを感じた次第です。昔を知る上で大変良い参考となりますのでその一部をご紹介します。

A氏は飛行学校としてのA飛行機研究所だけでなく名古屋港一新宮、名古屋港一二見浦一蒲郡等の定期航空路も開設した人物で、所謂現代の指定養成施設の原点とも言える飛行学校の創始者であり、また初期の定期航空運送事業の創設者でもありました。自由奔放な人生観の持ち主で、本の中ではやや大げさな表現の部分もあろうかと思いますが、数々の武勇伝が綴られていました。その中の一節にこんな話が在りました。

ある日のこと、A氏は水上機で稚鮎の輸送を請け負うと言って琵琶湖へ向かった。なかなか帰って来ないため家族が心配していると、一通の電報が届いた。文面には「シッパイ スグ コイ」と書かれていた。甥が心配して駆けつけると当の本人は料亭で芸者を揚げて上機嫌。飛行機は鮎を積み過ぎ横風を受け離水でき

ず琵琶湖へ墜落した。幸いケガは無く、お金はつぶれた飛行機をクズ鉄屋に処分して得たそうだ。

A 飛行学校の教育方針は「ケガをするより飛行機壊せ」A氏は40回墜落したが一週間入院したのが一番の大ケガで、「こりゃいかん」となったら竹やぶの上に落ちる。クッションが効いて、たいしたケガもしなかった。国会議員となって初登院した際には自ら操縦する飛行機を操って羽田へ飛来し新聞も掲載され話題になった。一等々が詳細に綴られておりました。

なんともはや大らかな時代でありました。現代では奇異に感じる教育方針も、速度は遅く木の骨組み羽布張り、エンジンの信頼性も今と比べれば遥かに低い当時あっては、究極の安全対策であったのかも知れません。

全ては紹介できませんが他にも多くの興味深い記事がありました。当時の航空と社会との係わりが、今とはまったく違っていた様子が手に取るように想像することができました。かねてから感じていたパイロット気質のルーツの一端を垣間見る事が出来た様な気がします。この本と出会わなかったらこんな時代があったことすら知らずに過ぎていたことでしょう。

さて本題に入りたいと思います。ライト兄弟が初めて空を飛んでから110年が経とうとしています。航空界はこの間に目覚ましい発展を遂げたのはご存知の通りです。珍しい乗り物であった時代から一部の裕福な人だけが利用できた高価な乗り物となり、そして今や庶民の足（翼）として遠距離を短時間かつ安価で安全に移動できる交通手段となりました。その間にあって世界の航空は常に日本の1歩先を進んでいました。1歩追いつけばまたさらに1歩先を歩んでいます。RVSM・TCAS・RNAV経路・High Category Approach等、過去には夢であったものが既に現実のものとなりました。日本でもこうした新システムの理解や運用もほぼ定着して来ましたが、ヨーロッパやアメリカではそれらをさらに発展・進化させた航空交通システムの検討が現在進められています。GPSやG-BASの多様化により限られた空域に大量の航空機を飛ばし、燃料ならびにCO2の削減や騒音・気象現象等の付加的要件への柔軟な対応と更なる安全且つ効率的な空域の運用を構築することを模索しています。それぞれSESAR・NextGENと称し近未来のハード・ソフト両面の改革が近い将来の実現へ向け着々と準備されています。

パイロットは常に過去と未来の狭間にあって技術革新や社会情勢の変化に柔軟に対応する事が求められています。過去を否定するつもりは全く在りません。多

くの偉大なパイロットが礎を築いてくれました。しかしいつまでも同じ概念ではいけないのです。社会と航空とのかかわりは常に変化しています。そして、それぞれの時代・社会からの負託にパイロット自身がいかんにか答えて行くかが大切です。

飛行機はなぜ落ちないかと問えば、おそらくパイロット云々という答えも返って来ることと思います。大昔なら正解でも今は違います。様々な部門に携わる人々が飛行機を落ちないように、翼を一生懸命支えてくれるから落ちないのです。ベルヌーイの定理やパイロットの力だけでは現代の飛行機は飛んでくれません。パイロットは最後の砦と良く言われます。しかしパイロットはそもそもの始まりになっては絶対にいけないのです。

過去に学ぶ時、ともすると誤った解釈に流されてしまう時があります。過去からの遺産を取捨選択し、新たな規範への脱皮を繰り返す事が大切であると考えます。今、航空会社ではパイロットの「自律」が求められています。

未来の空を担うパイロットを育成する航空操縦学専攻が4年前の2006年に創設されました。団塊世代の大量退職へ向けた乗員確保が創設事由の一つですが数量だけでなく技術と識見を身に付けた優秀な人材の育成、並びにその教育過程において将来信頼されるパイロットとしての資質を醸成する事が肝要であります。

一歩先を行く世界から日本が取り残されない為には、パイロットのみならず産学官一体となって将来に視野を向けスピード感のある進化を遂げて行かなければならないでしょう。

このたび東海大学にて教鞭をとらせて頂く事となり、再び人材育成の場を与えて頂いた事を大変光栄に感じております。前職で培った様々な経験や知識を基に、一人でも多くの若者の夢が現実の物となるよう貢献して参りたいと考えております。

#### 具体的な研究・活動テーマ

- ① 将来へ向けた自律できる人材の育成
- ② 効果的教育訓練方法の研究と応用
- ③ 航空の現状と将来への展望
- ④ 産学官の協働へ向けた活動
- ⑤ 訓練におけるFAA(UND大)とJCAB(東海大)の連携と差異の解消