

ケンタッキーク州ルイビルのファームシヨウに行ってきた。その前にLAに1週間ではあったが知人宅を訪れたり、同じフットマッサージ店で3回通いコネコネ、シコシコしてもらった。

大切な余暇の過ごし方がある。セスナ172のフライトだ。今回も2日ほど貸し切りでLA近郊を飛びまくり、サザン・カリフォルニアの限りなく青い空と堆肥の香りを楽しむことになった。

心配するな もうすぐ地獄を見るから

今回紹介された会社はM I エア1。業界では有名な会社で、日本人2人の頭文字を取って作られた会社だ。ただ、あの9・11後にパイロットを目指す学生ビザの取得等が以前よりも難しくなったので韓国の会社に転売された。韓国の大学生10名と中国の学生10名ほどの教室には共通の言語である英語ができる日本人生徒は2名しかいなかった。

学生の彼ら、彼女たちと話をした。君たちの親は金持ちなの？ 韓国学生は全員「普通のサラリーマン家庭です」と言った。首にアクセサリをチャラチャラ付け、金ピカの腕時計をした茶髪の22歳中国人学生はこう宣った。「父はお金なんて、もう

要らないって言ってます」

それを聞いた私は自分の口元が緩み、上の前歯6本くらい見せながら、頬がピクピクしていた。もちろん心の中では「心配するな、もうすぐ地獄を見るから」と怒りを表すことなく平常心を保つことができた。

バブルの終わりを経験していない民族なのだから、当然といえば当然の発言だろう。日本の昭和の終わりに、バブって米国で肩で風切っていた連中を思い起こせば、それほど驚く発言ではない。

豊かさとその影を経験することによって国家や国民が円熟し、共通の価値観を築くことができる文化は一度のバブル経験では構築できない。

フライトプランも 途上国まっしぐら運用

彼ら、彼女たちは将来どうするのか。韓国の学生は「リーマン・ショック前までは航空会社パイロットとして簡単に就職できた」と言う。今では副操縦士を募集したら100

Vol.98 30代と40代の違いって？



宮井 能雅

1958年3月、北海道長沼町生まれ。現在、同地で水田110haに麦50ha、大豆60haを作付けする。大学を1カ月で中退後、農業を継ぐ。子ども時代から米国の農業に憧れ、後年、オーストラリアや米国での農業体験を通して、その思いをさらに強めていく。機械施設のほとんどは、米国のジョンディア代理店から直接購入。また、遺伝子組み換え大豆の栽培を自ら明かしたことで、反対派の批判の対象になっている。

Illustration by Kazushige Akita

オレにも 言わせろ!

北海道長沼発
ヒール・ミヤイの憎まれ口通信

0人くらいから願書が来るらしい。それでもコリアンエアでは親族に現職のパイロットが一人いれば、今でも地上職には就職可能だそう。コネのある社会が正義かどうかはわからないが、就職前の学生が公言できるようなお先が見えてくるようなものだ。

で、中国はどうか。さすがに大手航空会社は軍人上りの天下りが占領しているので無理だと言って

いたが、彼はヘリコプター訓練を受けていて、大陸に帰ったらヘリコプター会社に就職が決まっているそうだ。

こんなことも言っていた。中国では小型機やヘリが飛ぶ場合は3日前に飛行許可を申請するらしいが、そんなことをやっていたら何もできないので無許可で飛行することがあるそうだ。

そんなことやって大丈夫なのかと聞いたたら、「無問題、大勢飛行士実行中」、つまり地上の無線局やレーダーも完備されていないのでバレようがない、ということらしい。発展途上の国はどうしても国家や行政の関与が多くなる傾向があるようだ。

考えてみれば米国では有視界飛行の場合は飛行計画(フライトプラン)をFAA(連邦航空局)に出すことはないで、中国の現行の飛行形態が間違いなく異常である、とも言いが切れない。ただ、法律は最終的には自分の味方になるという理解は大切である。

で、日本はどうか。残念ながら恥ずかしくもなく直球の発展途上国まっしぐら運用だ。日本の法律では飛行場から半径5マイルの飛行は飛行計画の通報を行わなくてもよいのだが、現実には管制がある飛行場の場合は間違いなく、飛行計画を出して

くださいと強制される。

誰にメリットがあるのか。パイロットには何ら利益の向上につながらない。飛行計画の通報を書類で受ければ、もしものときに氏名・所属などで行政が対応しやすい一面もあるが、自分たちは法律を超えて仕事をやっているんだ、という自負心は中国よりも少しマシなだけの発展途上国思想を世界に示すことになる。

飛行機なんて贅沢だ? そう思っている輩は

さて、自分のフライト担当は韓国出身のチャン教官だった。韓国の大卒を出て徴兵も終え、実家の農業でもやろうかと考えたが、その前に米国に住んでみたくてフライトスクールに2年通学して、飛行教官の資格を取ったそうだ。

目的はメキシコ国境にあるキャレキシコ飛行場にした。LA近郊の、周りにはまだ酪農家がたくさんあるチノ飛行場から南東200マイル、およそワンフライト1時間45分の距離になる。

何度かこのチノ飛行場に来ているが、風向きで鼻にカッソンと来る、堆肥の香りが周りの高級住宅街とピツタリ合うのが米国らしい。

機種は日本ではまだ数機しかないセスナ172の最新モデルS型だ。

なんといつでも燃料供給がキャブレタータイプからインジェクションタイプに変わった。

私は一度しか経験したことがないが、キャブレタータイプは気温と湿度で氷結によるアイシング(エンジン不調)になることがある。

日本では落葉が始まるシーズンから私が考えた春小麦の初冬播種くらいのシーズンが危ない。しかし、インジェクションタイプだとガソリンを直接シリンドラー(手前)に噴射するため、時間的・物理的にアイシングの心配がないのでエンジン回転数をすべての領域で運用できる安心感がありがたい。

パワーも日本で乗っている172P型の160馬力から180馬力にパワーアップされている。たった20馬力の差だが、上昇中は男子の30代と40代のナニの角度くらい違っているのが体感できる。

チノ飛行場をテイクオフして一路キャレキシコ飛行場に向かう。行程の半分は砂漠だが灌水整備された農業地帯を眼下に望むことができる。

昔は計器のみで飛行訓練を受けたが、現実の運用では疲れてしまうので、20年前から飛行機用のGPSが装備されているのが常識になった。

メキシコ国境は上空からではまったくわからないので、このGPS画面

面を見ながらメキシコ側に入らないように注意しながら着陸態勢に入る。

このキャレキシコ飛行場は、国境から300mほどのところにフェンスに沿って平行に作られ、カフェが一軒あるだけの税関事務所に誰もいない。国際飛行場「になっている。オレンジジュースを一杯だけ飲んでトンボ帰りだ。

帰りの機中でチャン教官いろいろな話をした。今年の暮れには飛行が1500時間になるので米国の航空会社の試験を受けるそうだ。並行して米国陸軍の予備役に入ると就職に有利らしい。予備役だと年に数週間程度の訓練のみで常勤の陸軍よりも人気があり、入隊は当然狭き門になる。今年は800人の枠しかなかったが、韓国軍の経験もあり年末には新たな就職と予備役になるそうだ。

日本も早く徴兵制を導入すべきだな。男子は長刀、女子は高射砲の打ち方くらいは学んでも損はないだろう。

なんだって? 飛行機なんて贅沢だ? ゴルフ程度のお金しかからないのに文句を言う輩は、農林水産省様からそのうち援都市(援農の反対)のお沙汰が来るだろう。

おーっと、また忘れてしまった。ルイビルのファームショウのお話は次回のお楽しみ♡