

2018.4.12

「松田会員の紹介」

昭和 31 年第 5 期操縦学生として航空自衛隊に入隊、F-86D 第 102 飛行隊、F-104J 第 206 飛行隊で戦闘機操縦者として勤務、数々の航空自衛隊の要職を歴任された後、航空学生教育群司令を最後に平成 3 年定年退官、現在は、「株式会社れんがはうす 代表取締役」としてご活躍



南西空司令官の講話を聴講する松田会員

嘉手納基地及び那覇基地研修所見 JAAGA 会員 松田幹生 氏

1 C-1 輸送機の機内について

貨物や空挺などの隊員の輸送のための航空機ですから飾りは全くありません。トイレが気になったので乗員に尋ねたところ、C-1 にはトイレがありました。トイレがない機種では、簡易トイレという袋が支給されているとのこと。乗員におねだりして、使用したところ極めて快適、後始末も簡単でした。筆者が F-104 戦闘機の操縦者であったころ、トイレはもちろん、簡易トイレもありませんでした。百里基地から那覇基地へ悪天候の中を飛行中のときは、大変苦労しました。

2 築城基地にて

燃料補給のため築城基地に立ち寄りしました。私たちの C-1 の向うに F-2 がずらりと並んでいました。後でも話は出ますが、最近、中国の軍用機の我が国への接近が著しく増加し、築城基地からのスクランブルも大幅に増えていると推察されます。

3 那覇基地にて

F-15 の飛行隊が 2 個飛行隊に増強され、第 83 航空隊が第 9 航空団となり、南西航空混成団は南西航空方面隊になっていました。

那覇基地に到着し、昼食後、南西航空方面隊司令官から、方面隊の状況を説明して頂きました。特に印象に残ったことは、中国機に対するスクランブルが著しく多くなり、ロシア機に対するスクランブルを含めて、28 年度は全国で 1000 回を超えたとのこと。また、最近の中国機の航跡は沖縄周辺に止まらず、

本島、宮古間を通過して太平洋に出るコース及び対馬海峡を通過して日本海に出るコースが多くなったとのことでした。

これらのお話から、中国機の経路に面した基地のスクランブル発進が圧倒的に多くなっていると察します。またロシア機の日本周辺の飛行もソ連時代に迫る数であるとか。これらをスクランブルに従事した経験者として思うのは、現在の戦闘機等の操縦者達は、多くなった待機、スクランブルに従事しつつ、日日の訓練もこなしているわけですから、筆者が F-86 や F-104 で対領空侵犯措置に従事していたころと比べると、量的にも、緊張の度合いも、現在の操縦者達にはかなりの負担増となっていることは間違いありません。ちなみに、かつて筆者は、第 83 航空隊司令部防衛班長の職にありました。

そのころ、先島諸島を抜けてベトナムとシベリアを往復するソ連の IL-62 を殆ど毎早朝、出迎え又は見送りをしていました。第 207 飛行隊のパイロット達もご苦労でしたが、筆者も毎早朝、お付き合いをしていました。民間空港との共用のお話もありましたが、緊急発進に関しては円滑にできているとのことでした。

4 嘉手納基地にて

嘉手納基地では、第 18 航空団司令官の歓迎の挨拶に続き、副司令官の状況説明がありました。

嘉手納基地が地理的にアジアにおいて極めて重要な位置にあることを改めて認識しました。第 18 航空団は、空軍機の戦力発揮のみならず、飛来する海軍や海兵隊機を支援する等任務は多岐にわたっているようでした。

基地内のツアーでは、空中給油機 KC-135、救難ヘリ HH-60G、F-15C 戦闘機、本国から派遣された F-35A を見学しました。そのほかに AWACS がいましたが、遠くから眺めるだけでした。

KC-135 は就役から古いもので 50 年もたっているそうですが、十分役にたっているとのことでした。HH-60G には全機に空中給油ブームが取り付けられ、機外左右には銃座がありました。F-15C は古い機体ですから、常に改良を加えているようです。この点は航空自衛隊も同様です。

F-35A のパイロットによれば、操縦は容易で、練習機の課程終了後からいきなり F-35A に搭乗したとのことでした。

F-15C のパイロットの F-35A についての意見では、F-15C が勝つ(I win)とのこと。古今東西 2 個飛行隊あれば、どちらも俺(うち)が強いというものです。

日米の F-15 の比較についての意見の内、事実と思えたのは、「整備は日本の方が優れている」と述べたことです。それは過去の私の経験とも一致しています。上級飛行幹部課程の教官であったころ、ベトナム戦に参加したこと

のある米空母に学生とともに、迎いの輸送機で着艦し、見学する機会がありました。離発着訓練を見学後、艦載機を見学中、F-4 ファントムはフラップに欠損があったり、機体表面に凹凸があったり、かなり汚れていたり、学生達は異口同音に「汚ねー飛行機だなー」と話していました。

研修を終えたあと、仲良しになった F-4 の飛行隊長に浜松基地で航空自衛隊を見学することを提案すると、彼は即座に同意、数日後、飛行隊長以下 F-4 パイロットの大勢が海軍のバスで浜松基地にやって来ました。概況説明の後基地内を案内しました。第一術科学校で彼らが航空自衛隊の F-4 ファントムを見た時、それぞれが機体を撫ぜ回し「ビューティフル」「ビューティフル」と感嘆していました。夜は、**Drunk ,drunk and drunk.**

5 再び那覇基地にて

飛行群司令や若い飛行隊員から、F-15J の説明を受けました。

後輩であるパイロットの一人に、嘉手納の F-15C と共同訓練を通じてどちらの腕がよいと思うかと質問したところ、彼は無言で、自分の胸を指さしました。なるほど。

6 C-1 で入間へ

2 日間の嘉手納、那覇両基地での充実した研修を終え、研修団は再び C-1 にまたがり、ノンストップで入間に帰着しました。

入間基地、築城基地、那覇基地及び嘉手納基地では、水も漏らさぬおもてなしを頂きまして、誠に有難う御座いました。研修団長ほか理事の方々にも厚くお礼申し上げます。

7 また機会があれば

那覇の町ぐわの一泊もあればと・・・・・・・・