

クリスマス・ドロップ作戦 2016 Operation Christmas Drop 2016

December 14, 2016

By Senior Airman Delano Scott
374th Airlift Wing Public Affairs

さあ、いよいよだ。何年もの訓練、何ヶ月もの計画、何日もの会議、そして何時間もの飛行は、この一瞬のため。一つミスによって、離島の人々が昨年から楽しみにしていた物資を受け取れないことにもなりかねない。物資を届けるため、C-130ハーキュリーズのパイロット、エンジニア、ロードマスターそれぞれの搭乗員が重要な役割を担った。また一方で、クリスマス・ドロップ作戦2016の空輸は、C-130Hのナビゲーターの存在なくして達成しえなかった。

クリスマス・ドロップ作戦では、ナビゲーターがC-130Hの原動力になっている。飛行機のさまざまな飛行経路情報を収容する内蔵ナビゲーションシステムを利用して、ナビゲーターはパイロットに飛行する位置を伝える。その内蔵ナビゲーションシステムは、投下物が目標に達するまでに描く軌跡のデータも有し、ナビゲーターが飛行機から物資を投下すべきタイミングを計るのを助ける。

同作戦においては、C-130Hは飛行中にナビゲーターが定める投下地点を使う。通常は地上にも風速を測る人がいて、ナビゲーターは投下する場所の正確な測定値を持っている。しかし、クリスマス・ドロップ作戦では、搭乗員たちにはこうした好条件が揃っていない。遠く離れたマイクロネシアの人々に物資を届ける時、それら全てのことを飛行しながら行わなくてはならない。

「このような状況下で、年間を通して実施している訓練の成果が見れる」と第36空輸中隊C-130Hナビゲーターのデイビッド・リン大尉は話す。「職務知識の総仕上げのテストだ。風の解析の仕方を知っているか。外を見て、コンピューターに頼らず視覚で判断できるか。これらを自問自答しなくてはならない。多くの訓練では、地上の的に当てるのが目的だが、この作戦では島の人々に物資を届けることが目的だ」

ナビゲーターは、クリスマス・ドロップ特有の訓練でも投下寸前に大いに能力が試される。風速や地面に落ちる際のパラシュートの軌跡など、物資に掛かっているさまざまな異なる条件の中で、島民たちが確実に回収できるように正確に投下することは容易なことではない。

「全てが完璧でなくてはならない」と第36空輸中隊C-130Hナビゲーターのダリル・ロイヤー大尉は言う。「毎回、正確な投下を行うことを確信できるのは、仲間が達成できる自信があるからであり、それを誇りに思っている。任務を成功させるために、チームの皆に頼れることを嬉しく思う」

今回のクリスマス・ドロップは、特にナビゲーターたちにとっては特別なものだった。それというのも、来年はC-130H型に変わり横田の新チームとなるC-130Jスーパーハーキュリーズが導入されるからだ。J型は、ナビゲーターを必要としない。それは、ナビゲーターたちにとって今年のクリスマス・ドロップが最後の任務となることを意味する。RCまたはKC-135のような中心的な航空機のナビゲーターになるか地上の任務プランナーになるか、横田のJ型への移行は、ナビゲーターに今後も続けて働いていくためのさまざまな機会を与える。しかし、リン大尉にとっては、H型のナビゲーターとしての仕事の思い出はすぐに消え去るものではない。

「これがC-130Hの最後のクリスマス・ドロップとなるのは残念だ」とリン大尉は話す。「C-130Hのナビゲーターの仕事が大好きだ。空軍州兵もしくは予備兵でC-130Hナビゲーターとして残る道もあるものの、横田でのこの仕事が一番。他の隊員たちも私が経験したことを経験できたと思う。なぜなら、人道支援物資を届ける任務は私がナビゲーターとして働いた中で最もやりがいのある任務だったから」



マイクロネシア諸島上空で、ナビゲーションの計器を操作する第36空輸中隊C-130ハーキュリーズ・ナビゲーターのダリル・ロイヤー大尉(クリスマス・ドロップ作戦:2016年12月5日撮影)