

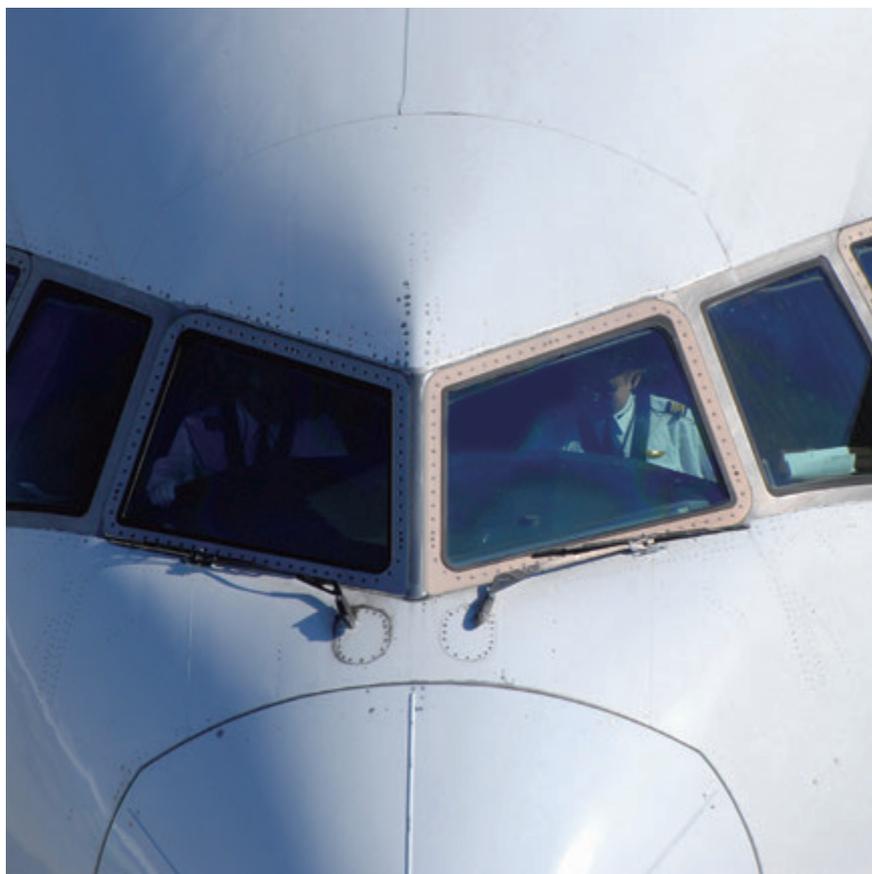
パイロットが作る季刊誌



パイロット

2014 Summer

(公社) 日本航空機操縦士協会は会員を募集しています



いってきました仙台空港! / 石川雄大
Captain's Eye / 小林宏之

会長挨拶

就任にあたって

第49回通常総会開催報告

会員が創造するJAPAとは!

航空法を再確認しよう!

グローバルホーク日本に
飛来!

三沢飛行場周辺を飛行する
VFR機の安全確保について

学科試験例題集(航空工学編)

JAPAレポート

創刊号

<http://www.japa.or.jp>

Japan Aircraft Pilot Association



いつも新しい空を目指して。

ANA Inspiration of JAPAN

A STAR ALLIANCE MEMBER 



Japan Aircraft Pilot Association

『公益社団法人 日本航空機操縦士協会のめざすもの』

1. 私達の活動の目的は、定款に定められた通り「航空技術の向上を図り、航空の安全確保につとめ航空知識の普及と諸般の調査研究を行い、もって我が国航空の健全な発展を促進する」ことです。
2. 私達は、定款の目的を踏まえ、将来のあるべき姿として「安全で誰からも信頼され、愛される航空を実現する」というビジョンを描いています。
3. 私達は、目的・ビジョンを達成するために下記を基本的指針に掲げて活動して行きます。
 - (1) 航空の安全文化を構築する。（組織と個人が安全を最優先する気風や習慣を育て、社会全体で安全意識を高めて行くこと）
 - (2) 地球環境と航空の発展との調和を図る。
 - (3) 航空に携わるもの同士が心を通わせ共存共栄を図る。

第50期重点施策

平成26年度は公益法人3年目となり、この基盤の上に公益目的事業を推進、発展させ、安定化を目指す時期と考えております。そこで、協会の目的・ビジョンを達成するために掲げている基本的指針を大切にして、これまで積み上げてきた航空安全事業や普及啓蒙事業を更に強化、発展させると共に、新たに会員の英知を集めて我々パイロットが集う協会に相応しい公益目的事業を創出し、積極的に展開していく年として次の3点を重点目標に掲げて取り組んで参ります。

1. 公益法人としての公益目的事業の創出及び推進

基幹公益目的事業の創出及び推進
各種セミナー・シンポジウム等への支援強化
委員会・支部活動の活性化
特定操縦技能審査の実施体制の整備

2. 公益法人としての「意識改革」を含む、組織運営体制の確立

本部・支部・事務局の組織・運営体制の再整備
ITを駆使した会員管理体制の合理化及び近代化
規定類の更なる整備
通常総会運営体制の整備

3. 会員サービスの拡充及び財務体質の安定化

新規会員の獲得及びサービスの拡充
事業運営体制におけるコストの適正化

JAPAは公益社団法人として内閣総理大臣より認定を受けた日本唯一の操縦士団体です。

皆様のご入会を
お待ちしております！

日本航空機操縦士協会は会員を募集しています。

目的：本協会は、航空技術の向上を図り、航空の安全確保につとめ航空知識の普及と諸般の調査研究を行い、もって我が国航空の健全な発展を促進することを目的としています。

協会の会員は、下記のように分かります。

正会員：協会の目的に賛同して入会された方で、原則として操縦士技能証明をお持ちの方です。

賛助会員：協会の事業を賛助するため入会した個人または法人です。個人賛助会員は、満16歳以上の操縦士技能証明を持たない方で、法人賛助会員の資格は、特に定めはありません。

正会員	：	年額	18,000円
個人賛助会員(A)*	：	年額	18,000円
個人賛助会員(B)	：	年額	6,000円
法人賛助会員	：	年額	50,000円(1口)

*個人賛助会員(A)は、委員会への参加およびAIMが配布されます。

入会すると？

1

協会機関誌の配布（AIM-JAPAN等）及びデジタルブックの利用

2

航空関連書籍等の割引

3

空港施設見学や各種講習会への参加

4

協会契約割引施設の利用

入会方法ならびに各種特典につきましては、Webをご確認ください。

CLICK!

公益社団法人 日本航空機操縦士協会 JAPAN AIRCRAFT PILOT ASSOCIATION

TEL 03-6809-2902 FAX 03-3434-7774

E-mail japa@japa.or.jp Home page URL <http://www.japa.or.jp/>

パイロット

2014 Summer

CONTENTS

- 04 **会長挨拶** ～就任にあたって～
- 06 **第49回通常総会開催報告**
総会報告・業務執行理事紹介
- 08 **会員が創造する JAPA とは！**
50 期活動方針・協会組織図・JAPA スタッフ紹介
- 10 **いってきました仙台空港！**
仙台空港訪問
- 12 **航空法を再確認しよう！**
- 16 **グローバルホーク日本に飛来！**
三沢飛行場周辺を飛行する VFR 機の安全確保について
- 17 **Captain's Eye**
第 1 回「自己管理（コントロール）の大切さ」
- 20 **学科試験例題集（航空工学編）**
- 22 **JAPA レポート**
法人賛助会員 57 社・JAPA 事務局ダイジェスト・JAPA 福利厚生
各種セミナー・JAPA Shop・Yes I can 航空教室



会長挨拶 ～就任にあたって～

下枝 堯



このたび第49回日本航空機操縦士協会総会、その後の理事会で会長に推挙され、大内前会長の後を受けて会長に就任いたしました下枝 堯でございます。

私は就任にあたり、あらためて2007年に発刊された「50周年記念誌」を紐とぎ、1957年に設立されて以来の操縦士協会の足跡をたどりました。豊島 晃初代会長から歴代の会長をはじめ諸先輩が築きあげられた協会の歴史、協会活動により日本の航空の安全、発展に寄与してきた歩みと実績を考える時、その責任の重さに身の引き締まる思いです。微力ではありますが、今回選任された27名の役員皆で力を合わせて協会を運営し、航空界の発展に貢献すべく努力いたす所存でございます。会員の皆様のご協力と、当局、関連諸団体、および関係企業の皆様の御支援を心よりお願い申し上げます。

さて、我が国も長く続いたデフレ状態からようやく離脱の兆しが見え、消費税率引き上げも実施されましたが景気は回復上昇基調になっています。日本の航空界に於いては、2年前のLCCの本格的台頭、羽田、成田の離発着容量の拡大もあり新しい競争の時代になってまいりました。また、アジアにおける航空需要の急速な伸びは多くの新たな航空会社の就航もあり、運航の要であるパイロットの供給が喫緊の課題となってきています。このような中、日本のLCCではパイロット不足、特に機長の不足による減便を余儀なくされ、事業計画の変更という事態も発生しました。またビジネス航空の世界ではドクターヘリなどの拡充が社会的に求められていますがパイロットの不足により展開が妨げられています。少子高齢化を迎える日本社会、時間を必要とするパイ

ロットの育成は航空産業の発展にとって最重要な課題であり、操縦士協会にとっても将来の会員構成を左右する問題に違いありません。

このような状況の中、協会は2012年4月に公益社団法人としての認定を受け新しい歴史がスタート、2年が経過しました。この間協会は、その目的である航空安全の確保や、愛される航空を実現するというビジョンに沿って多くの公益活動を継続しつつ、真の公益法人として永続的に発展し続けられるよう、財務体質の安定化、会員管理体制の合理化並びに近代化、事務局を中心とした組織運営体制の確立、そして公益法人としての意識改革等々の基盤整備に取り組んで参りました。細部に於いて未だ若干の課題を残してはいますが、多くの重要課題は解決され公益法人としての基盤はほぼ確立できたと考えております。

また昨年は新オフィスの展開、FTDの更新が着実に行われ、次代に引き継ぐ協会の礎を築かれました。これも大内前会長、役職員をはじめとする皆様のご努力の賜と、深く感謝申し上げます。

私ども新体制では、前体制の方針を引き継ぎ、その基盤の上に公益目的事業を推進、発展させ、安定化を目指す時期と考えており、大切なことは会員、役職員、組織のすべてが力を合わせて日本で唯一のパイロットが集う公益法人としての事業、

- ①航空の安全文化の普及と啓発、
- ②安全対策（制度と運用）、
- ③情報伝達と提供、
- ④情報収集および調査研究、

⑤技能習熟の支援、

⑥その他の事業

を、まず確実に遂行することにより協会の存在価値を高め、広く社会に貢献することにより、協会活動の目的を踏まえた将来のあるべき姿としての「安全で誰からも信頼され、愛される航空を実現する」というビジョンを達成するために掲げている基本的指針に則り、これまで積み上げてきた航空安全事業や普及啓蒙事業をさらに強化、発展させると共に、会員の英知を集めてパイロットが集う協会に相応しい公益目的事業を創出し、積極的に展開、活動してゆく事であると認識理解しているところです。

協会は若いパイロットの卵からシニアパイロットまで、多世代にわたる会員の皆様で成り立っています。そしてその活動基盤も定期航空、使用事業、官公庁、自衛隊、スポーツ航空、自家用のパイロットと幅広い人材が集う構成の組織です。

それぞれの出身母体、活躍の場の違いはあっても、大空に夢を託し、そらを愛する心は等しく一つ、平

和で安全な空、航空の発展を願っています。そしてそのパイロットが集う協会は会員の皆様方の会費をもとに運営、活動している組織です。会員の皆様が忌憚のない意見を出し合い、大いに議論しあえる雰囲気、環境を整えて行くのは私ども役員役割と考えています。

現在、協会には11の専門委員会が設置され、全国に6支部が組織されており、活動はすべて理事や会員の自発的なボランティアにより行われています。より多くの会員の皆様が協会活動へ積極的に参加されますよう願ってやみません。お待ちしております。

いま団塊の世代の退役期を迎え、協会活動を通して、これからの航空界を担ってゆく若い次世代に確実に引き継ぐことが出来る運営を、皆様と共に心一つに力を合わせて進んでゆきましょう。

最後に、重ねまして会員の皆様をはじめ、関係する皆様方の絶大なご協力とご支援をお願いし、就任のご挨拶といたします。

航空略歴

1968年(昭和43年)05月	日本航空株式会社入社
1970年(昭和45年)08月	B727型機 セカンドオフィサー
1972年(昭和47年)04月	DC-8型機 副操縦士
1975年(昭和50年)02月	B747型機 副操縦士
1980年(昭和55年)12月	B747型機 機長
1993年(平成05年)12月	運航乗員訓練部ナバ運航乗員訓練所教頭
1997年(平成09年)12月	B747運航乗員部部長
2000年(平成12年)07月	総合安全推進部部長
2001年(平成13年)04月	執行役員運航本部副本部長
2003年(平成15年)07月	上席執行役員
2005年(平成17年)06月	(株)ジャルウエイズ 専務取締役
2008年(平成20年)06月	(株)ジャルウエイズ 代表取締役副社長
2010年(平成22年)01月	(株)日本航空インターナショナル社友
2010年(平成22年)04月	(株)ジャルウエイズ 取締役退任
2014年(平成26年)06月	公益社団法人日本航空機操縦士協会会長に就任

第49回 通常総会 開催報告

平成26年6月6日(金)16時より「ギャラクシーホール」(東京国際空港第一旅客ターミナルビル)にて、第49回通常総会を開催致しました。

中村専務理事が開会を宣言し、事務局から本総会の定足数を満たしている旨報告があり、大内会長より任期満了にあたり、会員各位の日頃の理解・協力への謝意、並びに平成26年度中の更なる協力をお願いしたいとの挨拶がありました。

続いて、宮脇一朗会員が議長に推薦され、満場一致の賛成を得、議事録署名人には、植田展生会員、竹井清治会員の2名が指名され、了承を得た後、議案の審議に入りました。

議案

CLICK!

【審議事項】

第1号議案 平成25年度事業報告及び決算報告について
議案書提案の通り承認されました。

第2号議案 役員の選任について
議案書提案の通り承認されました。
役員互選のため別室にて「第279回理事会」を開催し、
下記の業務執行理事が選ばれました。

会長(代表理事)	「下枝 堯」
副会長	「井上伸一」
副会長	「菅生 徹」
専務理事	「根本裕一」
常務理事	「石井 清」「小田邦雄」「佐藤 香」 「山村洋司」「吉田 徹」



【報告事項】

平成26年度事業計画及び予算について議案書のとおり報告されました。以上をもって議案すべての審議を終えたため、宮脇議長は議事の終了を宣言し、最後に根本新専務理事より閉会の挨拶がありました。

【通常総会懇親会】

引き続き懇親会が開催されました。下枝会長、来賓の田村航空局長よりご挨拶があり、川内日本航空技術協会会長の乾杯の音頭により開会となりました。

歓談後、日本航空機操縦士協会「会長表彰」の表彰式が挙行政され、次の2名の方が受章されました。

山下 実	(北海道フライトサービスセンター)
中山 善博	(ANA ウイングス)



田村航空局長

【琉球チムドン楽団】

JAPAは「東日本大震災」を風化させない活動の一環として、東北方で精力的な活動を実施して参りました。また「頑張ろう日本」の合言葉にて国内各地でも精力的な活動を続けて参ります。

そのような一環として、今回は沖縄県より「琉球チムドン楽団」に超越し頂き、ミニコンサートを開催しました。三線の音色に場が和み、参加された皆様の交流が一層深められました。





業務執行理事紹介



副会長
井上 伸一



この度日本航空機操縦士協会の理事・副会長に就任しました井上伸一です。1970年に全日本空輸に入社、1988年に機長に昇格し2005年まで乗務しました。機長になる前後から横道にそれ飛行時間があまり伸びず総飛行時間約12000時間のうち機長飛行時間は4400時間程でした。1975年から協会の会員となっていますが、今般協会からお声掛けを頂き、これまでの恩返しと思ってお引き受け致しました。航空会社の数も増加し、ここ数年で日本の航空機操縦士の就業環境も大きく変化をしてきています。このような環境の中で協会の目的・ビジョンを果たしていく為に会員の皆様のお力も借りながら微力ながら努力していきたいと考えています。どうぞ宜しくお願い致します。

副会長
菅生 徹



昨年度まで、当協会が永続的に発展し続けられるよう、数年かけて財政・組織基盤作りに取り組み、皆様からご承認を得る事が出来ました。本年度は、その具体的展開の時期となります。取り組みの中で大きな課題に直面する事もあろうかと思いますが、その時こそ、皆様と解決に向かって積極的に話し合い、智慧を出し合って前進して参りたいと思います。協会発展にご協力の程、宜しくお願い致します。

常務理事
石井 清



この度、支部枠の再編に伴い、支部担当常務理事に就任致しました石井清と申します。これまで支部は、地方の特色を持って各支部独自に活動して参りましたが、各支部の連携については必ずしも一致していたとは云えませんでした。そこで各支部の連携を深め、情報の共通化を図り会員各位への情報提供をスムーズに行えるよう支部担当の常務理事を設置することになり、この度就任致しました。これまでの協会活動の経験を生かし、微力ながら努力して参ります。今後とも、協会活動にご支援賜りますようお願い申し上げます。

常務理事
小田 邦雄



航空機は人間の空への憧れから生まれたものですが、それは明らかに危険を伴うものでした。初めて気球で空に上がったロジェ侯爵、グライダーのリリエントール、飛行機のオービル・ライトも事故に遭いました。しかし現在では誰でも旅客機を利用するようになり、交通手段として必要不可欠な乗り物です。以前は「飛行時間はどれくらいですか?」と聞かれたのですが、最近、「今までに何マイルくらい飛びましたか」と質問され思わず笑ってしまいました。電車や車の窓に顔をつけて外を眺め続ける子供を殆んど見かけなくなりましたが、空もまた然りで、空中にいる事よりポイントマイルを意識してしまう方もいるようです。社会は変化しますが、会員の皆様と共に空の安全をこれからも追求し、航空に携わる喜びを広めるために少しでもお役に立ちたいと思っております。よろしくお願いたします。

常務理事
佐藤 香



当協会は公益社団法人として3年目に入り、益々社会的責任の重さを実感しつつ、各活動に於いてその役割を果たしていくこととなります。一方、航空界は変革に直面し、それに応じた舵取りも必要となっています。そんな中、私は航空安全と知識普及を主眼として活動する所存です。

常務理事
山村 洋司



今まで自分自身の為に努力を費やしてきましたが、最近公に活動する事にも関心を持つようになりました。そのような中、諸先輩方からの依頼があり常務理事を引き受けさせていただきました。当協会は、公益法人として内閣総理大臣の認定を受けた、日本唯一のパイロット団体です。公益目的事業である(航空安全文化の普及と啓発・安全対策・情報伝達と提供・情報収集及び調査研究・技能習熟の支援)の5本の柱に対し、私個人微力ながら活力ある事業の推進に役立つ事が出来ればと思っております。皆様、よろしくお願致します。

常務理事
吉田 徹



私はジェネラルアビエーション(GA)委員会を担当し、平成26年度航空法改正による特定操縦技能審査制度の導入において、対象となる操縦士が審査を受ける際の一助としての航空安全講習会、皆様のスキル向上のための安全セミナー等の企画運営を行っています。また、愛される航空を実現するため各地で行われる航空祭等への参加、航空スポーツの健全な発展のための記録公認等の活動も行っています。是非、このような委員会活動にご参加いただき、会員皆でJAPAの公益目的事業活動を盛り上げましょう。

会長
下枝 堯



P4 掲載「会長挨拶」をご覧ください。

専務理事
根本 裕一



P8 掲載「会員が創造する JAPA とは!」をご覧ください。

会員が創造するJAPAとは！

専務理事 根本 裕一



6月6日に第49回通常総会が開催され、49期役員の任期満了に伴い50期新役員体制が発足しました。50期として役員を引き受けるに際し、49期役員の功績について触れたいと思います。

49期は2010年の通常総会にて46期として承認され、若干の役員交代を経ながら4年間活動してきました。この間、「公益社団法人への移行」、「財政の立て直し」、「適正な会員管理」等に尽力され、JAPAの安定的かつ発展的な基盤の確立に大いに寄与されました。

この場をお借りして49期の役員の皆様に敬意を表すとともに会員の皆様にもお知らせしたいと思います。

日本航空機操縦士協会（以下、JAPA）は、昭和32年（1957年）に日本の民間航空の再建発展を願うプロフェッショナル・パイロット153名の任意団体としてスタートしました。その後の航空界の発展は飛躍的であり、航空知識や操縦技術に関する調査研究等について更に活動を強化する必要が生じて来たため、昭和41年（1966年）に、監督官庁である運輸省（当時）に公益法人の設立を申請し、社団法人の認可を受けました。社団法人設立時の会員数は849名に増えていました。以来、操縦士協会は公益法人として着実な活動を続けて実績を重ねて来ました。



「Pilot」vol.1
(1958年創刊)

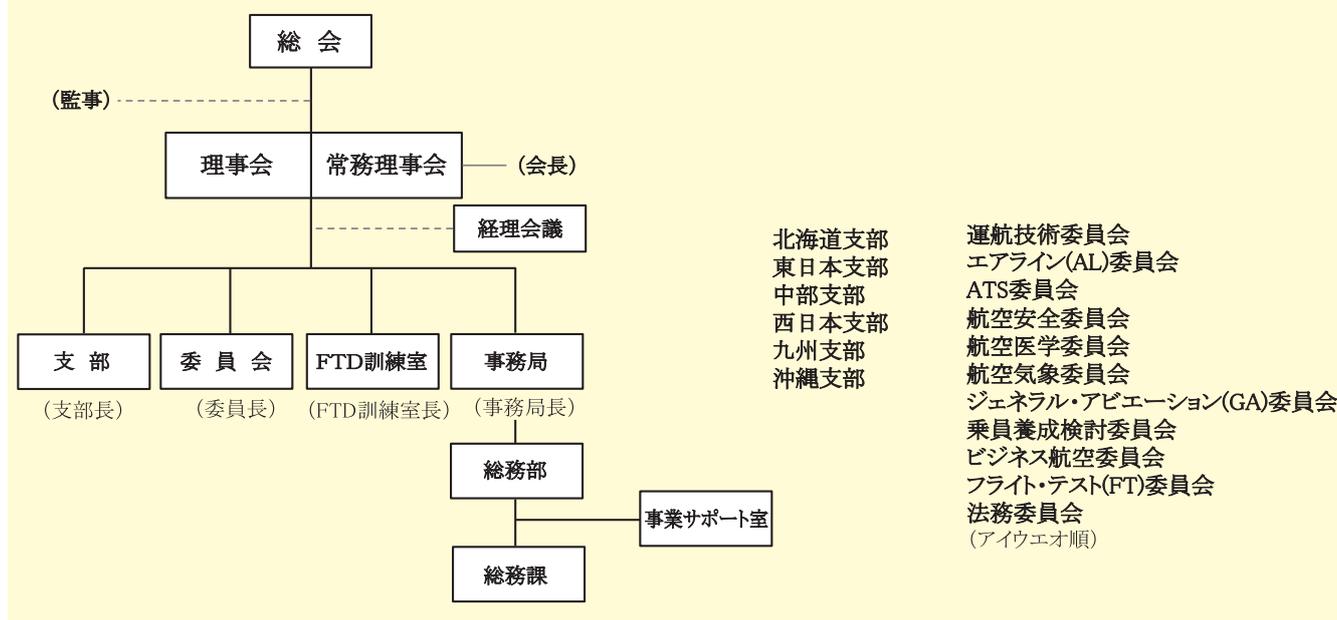


新事務所

その後、平成10年（1998年）には日本自家用操縦士会の発展的解散に伴い、自家用パイロットを傘下に迎え入れ、平成11年（1999年）にはより多くの方々に活動を支援して頂くために賛助会員制度を発足させ、平成24年（2012年）に公益社団法人として内閣総理大臣の認定を受けた、日本唯一のパイロットの団体として今日に至っています。

会員は2014年5月末で6,265名であり、航空事業会社、官公庁、自衛隊そして自家用のパイロット等により構成され、「航空技術の向上を図り、航空の安全確保につとめ航空知識の普及と諸般の調査研究を行い、もって我が国航空の健全な発展を促進する（定款第3条）」ことを目的として活動しています。

協会組織図



50期の活動方針に関しては通常総会で報告させていただいた重点目標3項を踏まえて、各種施策を着実に実行していかなければならないと考えています。また、財政基盤が堅固になってきた状況を鑑み、より積極的な事業展開を見込んでいます。

各種施策を具現化するにあたり、現存する三役運営会議、常務理事会、理事会等の会議体の役割をより明確にするとともに、企画運営や広報活動にも積極的に取り組んでいきます。

JAPAの収入は年間1億4000万程度でおよそ3分の2が会費によってまかなわれています。そのため会員数の増減が直ちに収入の増減につながり、安定的な事業活動を妨げる要因になりかねません。かかる状況を回避するためには会員ニーズを的確に把握し、それを具現化することにより会員数の増加を図るとともに、現在3分の1の比率である事業収入を増加させることにも尽力していく必要があります。

また、事務局の力量を高めることや事務局に対しての助言や補佐を主体的に行う理事の導入も視野に入れていきます。

加えて、会員のニーズの汲み上げや還元の一つとしてホームページやメールマガジンを活用した双方向の情報交換を強化していきます。現状では会員総数6,265名(2014年5月末)で、そのうちJAPAホームページ内「会員専用サイト」への登録者は4,050名となっており、2013年1月末1,250名弱から大幅な伸びとなっています。これは総会員数の65%の会員が「会員専用サイト」に訪問したことになります。しかし、それに対してメールマガジン登録者は2,062名で「会員専用サイト」登録者の51%、全会員比では33%に留まっており、「会員専用サイト」を見てはいるもののメールマガジン配信は必要ないと感じている会員が半数いることがわかります。これらを踏まえ今後のIT活用の方向を確立していくことも必要になってきます。今回は50期の目指す方向性を具体的に記載しましたが、様々な施策を具現化するためには会員各位の積極的な協会運営参画が不可欠です。FTDの体験搭乗や会議室の無償開放を行っていますので、新橋にある事務所には是非一度お越しください。そして、会員の皆様の声をきかせて下さい。それがJAPAを動かす原動力になるのです。

第50期役員

会長	下枝 堯	常務理事	山村 洋司	理事	早乙女 一成	理事	中野 計人
副会長	井上 伸一	常務理事	吉田 徹	理事	出頭 孝夫	理事	林 晃一
副会長	菅生 徹	理事	池田 晃二	理事	菅 聖	理事	羽山 浩
専務理事	根本 裕一	理事	板垣 英樹	理事	鈴木 英明	理事	若谷 哲也
常務理事	石井 清	理事	大澤 一朗	理事	高橋 章	監事	志鳥 學修
常務理事	小田 邦雄	理事	大坪 修二	理事	高橋 英三	監事	白石 豊樹
常務理事	佐藤 香	理事	慶田 竜也	理事	辻 恒久		

< JAPA スタッフ紹介 >



総務部長
田島 茂
趣味…釣り(川)、テニス。
両方とも暫くご無沙汰してありますが…
抱負…公益法人移行後、はや2年が経ちました。更なる協会活動の充実を図るため、会員の皆様のご支援ご協力を宜しくお願い致します。
…あとメタボ改善頑張ります。



事業サポート室長
齋藤 幸雄
趣味…航空に関すること、スポーツ全般、最近では子供とサイクリングなど楽しんでます。
抱負…会員の皆様 こんにちは 私は1993年「事業用操縦士(A)取得」、その後PE不適合によりパイロット断念。1998年JAPA入社、以後「各種講習会」、「シミュレーター訓練」など担当しています。私の叶えられなかった、「パイロット」を志す訓練生の皆さんに微力ではございますがサポートしていきたいと思っております。



佐々木 豊
新人のため現在修行中
趣味…テニス、小浜島で活躍中の売れないおじさん歌手の追っかけ、競馬
抱負…今まででも多くのパイロットの方々と一緒に仕事をした楽しい思い出があります。
JAPAでも更にそれを増やしていきたいと思っています。



加藤 美和
趣味…ベランダ菜園。昨年はベランダで大根を育てました。今はミントやバジル等のハーブが元気です。
抱負…会員の皆様、いつもお世話になっております。事務局では主に会員管理と販売を担当しております。皆様とはお電話やメールで、お話しさせていただく事が多いかと思いますが、いつも明るく、元気な対応を心掛けております。今後ともどうぞ宜しくお願い致します。



大久保 恵
趣味等…ホットヨガ、フラワーアレンジメント
ヘルパー2級、調理師免許、簿記2級等
抱負…総務部長を経理面でバックアップすることに日々奮闘しています。
航空に関する知識はありませんが、会員の皆様と良い関係を保ちつつ、事務局をサポートしていきたいと思っております。
信条…『公明正大』



石川 雄大
趣味…スノーボード、音楽鑑賞
抱負…JAPAに入って約一年経ちました。
まだまだわからない事も多いですが、会員の皆様のお役に立てるよう頑張りたいと思っております。

仙台空港とJAPAとの交流



仙台空港とJAPAは「空の日」のイベント（スカイスクエア）や仙台空港ミュージアム「とぶっちゃん！」への図書寄贈などを通じた交流があります。

今回は「民営化空港第一号」を目指す仙台空港ビル株式会社様へインタビューを申し出たところ、同社「伊藤克彦代表取締役社長」自らご対応いただけると連絡があり、仙台空港の今後についてお話を伺ってまいりました。



とぶっちゃん！・スカイスクエアの様子

●東日本大震災前の利用者と最近の動向

25年度の利用者は約316万人（国内290万人、国外17万人）、震災前の利用者と大きな変化はなく、むしろここ3年間の国内線は120%増と利用者は伸びている様です。しかし問題点は羽田便がないことと話す伊藤社長。2020年「東京オリンピック・パラリンピック」開催へ向け、羽田便の必要性を感じている様です。

●空港民営化の目的について

復興に向けた、地域経済の活性化を一番の目的として挙げられました。

さらに、復興に向けた全国へのPRについても強く意識されているそうです。

また、民営化による、地域経済の波及効果も期待しており、2014年5月に行われた「企業説明会」には110社が集まり、改めて注目度の高さを実感しました。

具体的にどの様な企業が適しているかについては、地域への貢献を考え周辺開発が可能な企業というお話でした。来春には、参画する企業も決まっているとのこと、どのような体制になるか、今から楽しみです。

●国際線やLCCの就航について

利用者の増加を目指すためには、LCCや国際線就航増加が鍵となります。さらに目標を実現させるためには、将来的に仙台空港がLCCの拠点となることを目指していますと話す伊藤社長。

しかし、これが実は民営化後の一番の課題のようです。現在は慢性的なパイロット不足が問題となっており、それが課題の要因となっています。着陸料金を安くすれば解決する問題ではないため、長期的な対策が必要とお考えのようです。

●JAPAに期待すること

伊藤社長はパイロットの安定供給に関する取り組みを今後も是非、積極的に行って頂きたいとおっしゃっておいりました。

特に、小・中学生対象の啓蒙活動を通じ、パイロットになる夢を持って頂きたいとお話されておいりました。また、将来航空業界に就きたいと希望する若年層への活動サポートについても期待していますと、最後にエールを頂きました。

尚JAPAでは航空業界に興味のある学生を対象に「Yes I Can航空教室」を毎年開催し、多くの方々に参加いただいています。詳細についてはHPをご参照ください。

●まとめ

和やかな雰囲気の中で、真摯に様々な質問にお答え頂き、民営化に対する今後のビジョンを伺うことができました。また、空港だけでなく地域振興、延いては東北全体の復興へも取り組む姿勢に伊藤社長のお人柄も垣間見ることができました。



空港経営の改革
とぶっちゃん！（エアポ
事業サポート室

エアポートミュージアムとぶっチャ!



とぶっチャ!にて
伊藤社長と大内前会長

続いて同社「事業部企画サービスグループ 錦戸靖博副長」へお話を伺いました。

まず目に飛び込んできたのは奥に鎮座する「A300-600R」型機のモックアップです。実際の訓練で使われていた実物ならではの雰囲気があります。まさに主役ともいえる存在感があり、ミュージアムへの期待感がさらに高まりました。

●ミュージアム設立の目的

飛行機に興味を持ってもらうことが一番の目的と話す錦戸氏。コンセプトである『本物を体感できる航空ミュージアム』を目指し、子供たちに航空への興味を強く持ってもらうよう運営しています。

●JAPA 寄贈図書

冒頭でも述べた通り JAPA からミュージアムへ図書の寄贈を行っております。

図書施設には寄贈図書 27 冊他多数の書籍が並び、子供には絵本、大人には専門図書が好評で休日には全て貸し出されることもあるようです。

●まとめ

前談の伊藤社長への取材の際も強く感じていましたが、常に航空業界の未来を見据えた仙台空港の運営がミュージアムにも現れていると感じました。

最後になりましたが、今回の取材にあたり、伊藤社長、錦戸副長をはじめ、関係者の皆様にご協力いただきましたことを深く感謝申し上げます。



とぶっチャ! 館内

きました 空港!

(取材) /
エアポートミュージアム)
石川 雄大

仙台空港見学のご案内



空港内の見学を希望する方は、「仙台空港ターミナルビル」ホームページに『申し込み手続き』の案内が掲載されています。

「仙台空港ターミナルビル」ホームページ

<http://www.sendai-airport.co.jp/faq/126-p126.html>



航空法を再確認しよう！

～運航に特に係わる項目を、条文番号順にあげています。
安全運航の一助にしてください。～

★航空日誌 (第 58 条)

航空日誌は航空機の運航、整備その他航空機に係る内容を記録する重要な書類です。航空機に備える義務は航空機の利用者にありますが、実際記録するのは航空機を直接使用した機長、整備士です。

航空日誌は、それを参照することにより航空機の飛行時間やその他一切の経歴を正確に確認できる、いわば航空機の経歴簿という性質のもので、多数の者が一つの機材に携わる航空会社の運用において、記載ミス等には十分な注意が必要です。

出発前の確認には航空日誌の点検が含まれていますが、これを怠った場合には 50 万円以下の罰金に処すると航空法第 153 条には規定されています。

また、航空法第 145 条には、航空日誌を備えなかったとき、航空日誌に記載すべき事項を記載しなかったとき、航空日誌に虚偽の記載をしたとき、航空機の利用者を 100 万円以下の罰金に処すると規定しています。航空法第 159 条の両罰規定により航空機の利用者のみならず航空日誌に直接関わった者も処罰の対象となります。

★航空機に備え付ける書類 (第 59 条)

加えて電波法により、「無線局の免許状」及び「無線業務日誌」の搭載が義務付けられています。無線業務日誌は搭載用航空日誌で兼用されているのが一般的です。

ちなみに、国際民間航空条約には以下のように規定されています。

国際民間航空条約第 29 条 国際航空に従事する締約国の全ての航空機は、この条約で定める要件に適合する次の書類を備え付けなければならない。

- ①登録証明書
- ②耐空証明書
- ③乗組員免状
- ④航空日誌
- ⑤航空機無線局免状
- ⑥旅客名簿（旅客機）
- ⑦積荷目録及び細目申告書（貨物機）

★航空機の航行の安全を確保するための装置 (第 60 条)

計器飛行方式に必要な装置の種類および数量は航空法施行規則第 145 条をまとめると下表のようになります。

装置	装備数
ジャイロ式姿勢指示器	1 or (2)
ジャイロ式方向指示器	1
ジャイロ式旋回計	1
すべり計	1 or (2)
精密高度計	1 or (2)
昇降計	1
ピトー管凍結防止装置付速度計	1
外気温度計	1
秒刻み時計	1
機上 DME装置	1
ADF、VOR or TACAN (飛行経路に応じた装置)	1 or (2) (注)

(2) は航空運送事業の用に供する MTOW5,700kg 超の飛行機に適用。
(注) 許容される航法精度が指定された経路又は空域における広域航法による飛行においては装備しなくてもよいものとする。

また、航空法施行規則第 146 条、第 147 条により、管制区・管制圏・情報圏・民間訓練試験空域を飛行する航空運送事業の用に供する航空機に必要な装置は下表のようになります。

装置	装備数
航行中いかなるときにおいても航空交通管制機関と連絡することができる無線電話	1(MTOW5,700kg超の飛行機では 2)
ILS受信装置(ILSが設置されている空港等に着陸する場合)	1 (MTOW5,700kg超の飛行機に限る)
気象レーダー	1 (MTOW5,700kg超の飛行機に限る)
GPWS	1 (客席数が 9 又は MTOWが 5,700kg超の飛行機)
TCAS/ACAS	1 (客席数が 19 又は MTOWが 5,700kg超かつタービン発動機を装備した飛行機)

強固な乗組員室ドア	客室から乗組員室に通じる出入口の数 (客席数が 60 又は MTOW が 45,500kg 超、かつ、旅客を運送する飛行機に限る)
コード 4096、モード A&C トランスポンダー	1

加えて航空法施行規則第 147 条の 3 では、RVSM・高カテゴリー航行・RNAV 航行等特別な運航方式に必要な装置は告示で定めるとしています。

告示は国土交通省告示・通達データベースシステム

<http://www.ktlit.go.jp/notice/>

で検索することができます。

★航空機の運航の状況を記録するための装置 (第 61 条)

施行規則第 149 条により、FDR は離陸に係る滑走を始めるときから着陸に係る滑走を終えるまでの間、CVR は飛行の目的で発動機を始動させたときから飛行の終了後発動機を停止させるまでの間、常時作動させることが求められています。

★救急用具 (第 62 条)

航空法施行規則第 150 条に、飛行区分に応じた搭載すべき品目、数量及び条件が定められており、航空法施行規則第 151 条、152 条には救急用具の検査について定められています。

航空機の通常操作手順には救急用具の搭載点検が盛り込まれています。その使用方法については定期的なレビューをし、精通しておくことが必要なのは言うまでもないでしょう。

★航空機の燃料 (第 63 条)

「航空運送事業の用に供するターボジェット発動機又はターボファン発動機を装備した飛行機が、計器飛行方式により飛行しようとするものであって、代替空港等を飛行計画に表示する運航」を代表として下に取り上げます。

次に掲げる燃料の量のうちいずれか少ない量

<p>一 着陸地までの飛行を終わるまでに要する燃料の量に、当該着陸地から代替空港等（代替空港等が二以上ある場合にあっては、当該着陸地からの距離が最も長いもの。以下この表において同じ。）までの飛行を終わるまでに要する燃料の量、当該代替空港等の上空四百五十メートルの高度で 30 分間待機することができる燃料の量及び不測の事態を考慮して国土交通大臣が</p>

告示で定める燃料の量を加えた量

二 着陸地までの航路上の地点を經由して代替空港等までの飛行を終わるまでに要する燃料の量に、当該代替空港等の上空 450 メートルの高度で 30 分間待機することができる燃料の量及び不測の事態を考慮して国土交通大臣が告示で定める燃料の量を加えた量（当該着陸地までの飛行を終わるまでに要する燃料の量に、巡航高度で 2 時間飛行することができる燃料の量を加えた量を下回らない場合に限る。）

上で言う「不測の事態を考慮して国土交通大臣が告示で定める燃料の量」とは、国土交通省告示第 319 号によると、

次に掲げる燃料の量のうちいずれか多い量

一 巡航高度で着陸地までの飛行を終わるまでに要する時間の 10 パーセントに相当する時間を飛行することができる燃料の量（使用する飛行機ごとに燃料の消費に係る性能に応じて携行しなければならない燃料の量を補正する方法及び飛行の区間ごとの気象状態等を勘案して携行しなければならない燃料量を補正する方法を航空法第 104 条に規定する運航規程に定めている航空運送事業者にあつては、着陸地までの飛行を終わるまでに要する燃料の量の 5 パーセントに相当する燃料の量）

二 着陸地の上空 450 メートルの高度で 15 分間待機することができる燃料の量

とあります。

以上の法定搭載燃料に、TAXI FUEL、EXTRA FUEL を加えたものを搭載燃料として運航するのが一般的です。

不測の事態に備えて搭載する燃料の算定は、補正の方法を運航規程に定めているか否かにより、事業者により異なるようです。

★航空機の灯火 (第 64 条)

施行規則第 154 条
施行規則第 157 条

★航空従事者の携帯する書類 (第 67 条)

不携帯で航空業務を行った場合、航空法第 150 条 4 項により 50 万円以下の罰金に処せられます。

★最近の飛行経験 (第 69 条)

施行規則第 158 条

夜間の運航に従事する場合、遡って90日までの間の3回の離着陸のうち1回は夜間に行った経験であることを求めています。エアライン運航の場合、施行規則第158条ただし書きにより解除されることがほとんどでしょう。

また国土交通大臣の認定を受けたフライトシミュレーターによる経験は必要な操縦経験として認められます。

第69条の規定に違反して航空機の運航に従事した場合、航空法第150条5項により50万円以下の罰金が科せられます。

★酒精飲料等 (第70条)

罰則は航空法149条第3項により、1年以下の懲役又は30万円以下の罰金です。違反して処罰を受ければ同時に航空法第30条の行政処分により、聴聞会を経て技能証明の取消又は業務停止命令が併せて下る可能性もあります。

★身体障害 (第71条)

★操縦者の見張り義務 (第71条の2)

昭和46年に起きた雫石事故をうけ、昭和50年の法改正で規定された条文です。

事故を契機に国内航空路・空域の整理が進み、航空路レーダー管制が導入され、また近年では衝突防止装置の装備も義務付けられ、安全性は飛躍的に向上しました。

しかしながらいくら環境が整備されても、不確定要素に満ちた空の世界では、接触・衝突の恐れから解放されることはありません。

漫然と窓外を眺めていても見張りとはいえません。人間の視機能の特性を理解したうえで、管制官や衝突防止装置からの情報を総合し、効果的な見張りをする必要があります。

★出発前の確認 (第73条の2)

航空機の大小、運航形態を問わず、安全な飛行のために入念な準備が必要なことは、ここで改めて書くまでもなくパイロットの常識です。日々実践されていることでしょう。

複雑なエアラインオペレーションでは、上記6項目の確認事項をすべて機長が直接確認できるわけではありませんので、作業担当者の報告の確認、搭載用航空日誌の確認は重要です。

なお、この規定に違反して航空機を出発させた場合、機長は50万円以下の罰金に処せられます。

★運航管理者 (第77条)

実際のエアラインオペレーションでは、運航管理者が立案した飛行実施計画を機長が検討し、必要に応じ運航管理者と協議の上承認するという手続きがとられています。

飛行の責任者である機長と、「地上の機長」とも呼ばれる運航管理者のダブルチェックにより飛行実施計画の安全性を確認するというのがこの条文の要点といえます。

運航中発生する飛行計画の変更は運航管理者の承認を必要とする事項とその手順については各社規程に定めがありますので確認しておいて下さい。

なお、本条規定に違反して航空機を出発させ、又は飛行計画を変更した場合機長は50万円以下の罰金に処せられます。

★飛行の禁止区域 (第80条) 施行規則第173条

飛行禁止区域と飛行制限区域はそれぞれ別々に告示で定められ、AIP ENR5.1に公示されています。

かつて青森県のレーダーサイト上空、福島県の原子力発電所上空に一時的に飛行禁止区域が設定されたことがありましたが、2013年12月時点で公示されている飛行禁止区域はありません。

空域名称が主として「W」又は「R」で始まるものは射撃訓練等を目的として設定された制限空域で、使用時間内には原則として当該区域内の飛行に対する管制承認は発出されません。

空域名称がAREA「A」等アルファベットで構成されているものは自衛隊高高度訓練・試験空域です。周辺の航空路を飛行中、緊急事態または雷雲回避等のやむを得ない理由により当該空域へ入域する場合、緊急機にあつては121.5Mhz、雷雲回避等の航空機にあつては公示された周波数で使用統制機関にその旨通報する必要があります。航空路離脱の承認と当該空域入域の承認は別件ですので注意が必要です。

なお、本条に違反して飛行制限区域の上空を飛行した場合、航空法第154条によりは50万円以下の罰金に処せられます。

★航空交通管制圏等における速度の制限 (第82条の2)

省令で定める速度とは、施行規則第179条に定める速度であり、パイロットが日頃遵守している制限速度です。

本条の目的は、安全のための管制間隔確保のためにあるといえます。

施行規則第179条第3項には、管制機関の発出する指示又は航行の安全上やむを得ない場合の速度超過について

例外を設けています。

★衝突予防等 (第 83 条)

ここで定める水上の航行方法は、日本では希少な水上機の水上滑走は、海上のルールに従うべきことの明示です。

圧倒的な相対速度、また計器気象状態における運航等、航空輸送の特殊な事情に対処すべく、衝突防止には他の交通機関をはるかに上回る制度的また機器的防備策がとられています。

しかしながら第一義的な衝突予防策は、法第 71 条の 2 項(操縦者の見張り義務)に象徴的な、パイロットの注意・監視にあることを肝に銘じておく必要があります。

国土交通省令で定める進路、経路、速度その他の航行の方法は施行規則第 180 条から第 190 条に規定されています。

航空法第 83 条の規定に違反して乗組員が航空機を運航した場合、50 万円以下の罰金に処すると第 154 条に定められています。

違反の結果が致命的な事象を惹起する恐れがあるということは、ここであらためて指摘するまでもないことでしょう。

★特別な方式による航行 (第 83 条の 2)

RVSM・高カテゴリー航行・RNAV 航行等、新技術を活用した航空交通管制システムの導入による航空交通流促進のために、2005 年の航空法一部改正で整備された条文です。

航空法施行規則第 192 条の 3、4 には、特別な方式による航行の許可の申請、許可の基準について定められており、航空機乗組員については、特別な方式による航行に必要な知識及び能力を有していることを求めています。

★爆発物等の輸送禁止 (第 86 条) (第 86 条の 2)

航空機の火災や腐食に対する脆弱性や機内の密室性を考慮した安全確保、またハイジャック等不法行為予防のために、第 86 条では航空会社が危険物を輸送することを禁止し、何人たりとも危険物を航空機に持ち込んではいけません、と定めています。

さらに第 86 条の 2 では、機内に持ち込まれた危険物の取り出し、危険物の持ち込み事前防止のための必要な措置について定めています。このことは運送約款に明示されており、乗客は搭乗にあたり合意しているものとみなされます。

これらに則り、空港では厳重なセキュリティチェックがなされているのはご存じのとおりです。

施行規則第 194 条では輸送禁止物件を具体的に定め、その 2 項以下において、告示で定める技術上の基準に従っ

て輸送するものを第 86 条の適用除外にしました。これにより条件付きで危険物の輸送が可能となり、搭載された物件は機長に NOTOC として通知されます。

第 86 条第 1 項に違反して輸送禁止物件を輸送した場合、航空法第 145 条により航空機の使用者が 100 万円以下の罰金に処せられます。また第 86 条第 2 項に違反して輸送禁止物件を機内に持ち込んだ者は、航空法第 150 条により 50 万円以下の罰金に処せられます。

爆発物等を故意に機内に持ち込んだり、航空機を破壊・墜落させたりしようとした場合には、「航空の危険を生じさせる行為等の処罰に関する法律」により懲役刑に処せられます。

★航空交通の指示 (第 96 条)

飛行方式の別を問わず、航空機は管制機関の指示に従い航空交通の秩序を維持し、安全に航行することが求められています。

条文には「国土交通大臣」の指示とありますが実際は管制官が指示します。

航空法第 137 条および航空法施行規則第 240 条・第 242 条の 2 により国土交通大臣から地方航空局長又は航空交通管制部長さらには地方航空局の事務所の長に職権を委任し、地方航空局組織規則に業務内容を定めることにより、航空管制官が管制業務を司るという構造になっています。

また、共用空港における自衛隊が行う航空管制業務は、航空法第 137 条の規定に基づき国土交通大臣から防衛大臣に職権の委任が行われています。

★飛行計画及びその承認 (第 97 条)

旅客機には法的要件により無線通信機が多重装備されています。そのすべてが同時に送受信不能となる事態の発生確率は相当低いといえます。

しかしながら、航空交通管制システムは双方向通信の確立を前提に成り立っており、通信途絶によって引き起こされる航空交通への深刻な影響を回避するため、管制官とパイロットの共通認識として通信機故障の場合の航行でとるべき方法が定められています。

法に定められた方法をとる前に、あるいは不具合発生のタイミングによっては定められた方法で飛行しながら、無線機器の設定や送受信状態を迅速に確認しつつ通信の再設定を試みる必要があることは、事例をみても明らかです。無線機器の操作を含めた手順をイメージしておくことが重要でしょう。

★通信機の故障の場合の航行 (施行規則第 206 条)



パイロットガイダンスより抜粋

グローバルホーク日本に飛来！

～三沢飛行場周辺を飛行する VFR 機の安全確保について～

ご承知の通り、米軍三沢基地に「RQ4 (グローバル・ホーク)」^(注) が配備され、AIP に掲載されました。

配備に伴い、「RJSM AD2.23 ADDITIONAL INFORMATION」として、三沢 ATIS 備考に次の用語が追加となりました。
 ("unmanned aircraft operations are in progress" の用語が三沢 ATIS の備考に追加) 周辺空域を飛行する場合、通信設定の上、情報収集など努めてください。

国空航第1092号
平成26年4月17日

公益社団法人日本航空機操縦士協会
会長 大内 孝 殿

国土交通省航空局
航空部運航安全課長

三沢飛行場周辺を飛行するVFR機の安全確保について

米軍の高高度無人偵察機であるグローバルホークが、本年以降、三沢飛行場に一時配備される予定であり、1FR機として、他の1FR機と同様の管理期間で使用されることとなっている。

当協会は、これまでVFR機の異常接近防止対策について、「1FR機とVFR機との異常接近の防止について」(平成9年6月19日付行状第459号)、「有視界飛行方式により飛行する航空機の異常接近防止対策について」(平成18年7月28日付国空航第352号)及び航空情報サービス「有視界飛行方式により飛行する航空機の異常接近防止対策について」(平成21年8月27日付NFO033/09)により、追加留意を要請してきたところである。

三沢飛行場一帯に配備されている米軍高高度無人偵察機については、運航開始からの監視業務及び急急飛行プログラムにより無人での飛行を行うことから、一層の安全を確保するため、三沢飛行場周辺の飛行を予定しているVFR機の操縦者が、下記事項を留意し実施するよう、貴会会員に周知されたい。

なお、本内容については、航空路に掲載予定であり、別途情報については、ノートが提出される予定となっていることを申し添える。

記

- 三沢飛行場周辺の飛行を予定しているVFR機の操縦者については、飛行前にノートにて情報の確認を行うとともに、ATISの機数又は操縦者制数(20,000ft以下の場合は三沢進入管制所、20,000ft以上の場合は札幌管制所)との通信設定を行い、当該高度高度無人偵察機の運航の有無を確認すること。
- 当該高度高度無人偵察機の運航の有無を確認する場合は、VFR機の操縦者は、ATCトランスポンダーの呼び出しコード(飛行高度10,000ft未満は、1200、10,000ft以上は1400)を発信するとともに、関係管制機関と無線電話により通信設定を行い、積極的に、自機の高高度等監視情報を連絡し、また、管制機関によるレーダー業務(レーダー・サーブイス)の提供を求める等により、当該高度高度無人偵察機の動向についてもモニターを実施すること。

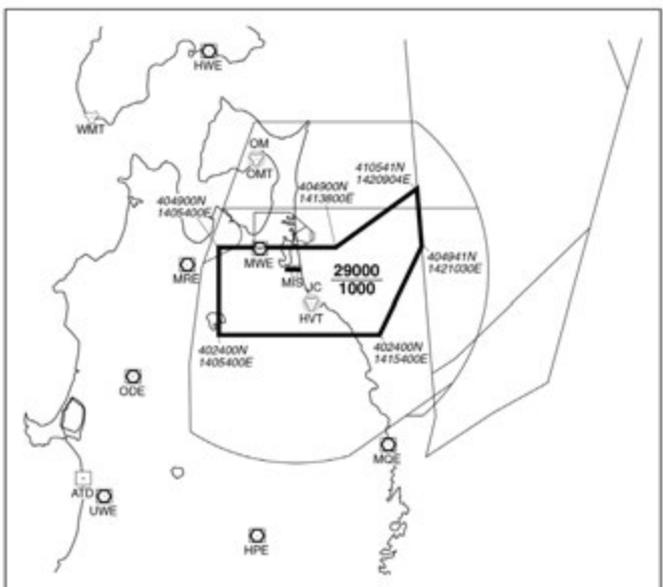


【RQ-4A 概要】
 全幅 35.42 m 全長 13.52 m 全高 4.64 m 巡航 343kt
 ※写真及び概要はウィキペディアより抜粋

RJSM AD 2.23 ADDITIONAL INFORMATION

<p>1. 無操縦者航空機の飛行について</p> <p>1.1 三沢飛行場周辺の空域において、無操縦者航空機の飛行が次のとおり実施される。</p> <table border="1"> <tr> <td>航空機</td> <td>RQ-4 グローバル・ホーク) : unmanned aircraft の用語が使用される。</td> </tr> <tr> <td>区域</td> <td>添付図参照</td> </tr> <tr> <td>飛行方式</td> <td>VFR</td> </tr> <tr> <td>高度</td> <td>1,000ft から 29,000ft まで</td> </tr> <tr> <td>期間</td> <td>飛行予定時刻は(RJUU) ノートにより通知される</td> </tr> </table> <p>1.2 三沢飛行場周辺の空域において飛行する航空機は次の対応が求められる。</p> <p>(1) 有視界飛行方式により当該空域に入域する際は、事前に ATIS の聴取又は管制機関 (20,000 フィート以下の場合は三沢進入管制所、20,000 フィートを超える場合は札幌管制所) との通信設定を行い、無操縦者航空機の運航の有無を確認すること。 ("unmanned aircraft operations are in progress" の用語が三沢 ATIS の備考に追加される。)</p> <p>(2) 無操縦者航空機が運航される場合、有視界飛行方式により当該空域に入域する際は、ATC トランスポンダーの VFR コード (飛行高度 10,000 フィート未満は 1200、10,000 フィート以上は 1400) を発信するとともに、管制機関 (20,000 フィート以下の場合は三沢進入管制所、20,000 フィートを超える場合は札幌管制所) と無線電話により通信設定を行い、積極的に、自機の高高度等監視情報を連絡し、また、管制機関によるレーダー業務 (レーダー・サーブイス) の提供を求める等により、無操縦者航空機の動向についてモニターを実施すること。</p> <p>※三沢 ATIS 運用時間外は無操縦者航空機が運用される場合、臨時に ATIS 放送が実施される。</p> <p>※三沢進入管制所 (120.7MHz) ※札幌管制所 (124.5MHz)</p>	航空機	RQ-4 グローバル・ホーク) : unmanned aircraft の用語が使用される。	区域	添付図参照	飛行方式	VFR	高度	1,000ft から 29,000ft まで	期間	飛行予定時刻は(RJUU) ノートにより通知される	<p>1. Unmanned aircraft operations</p> <p>1.1 Unmanned aircraft operations will take place in the vicinity of Misawa aerodrome as follows</p> <table border="1"> <tr> <td>Aircraft</td> <td>RQ-4 Global Hawk) : Term "unmanned aircraft" is used.</td> </tr> <tr> <td>AREA</td> <td>See attached chart</td> </tr> <tr> <td>Flight Rules</td> <td>VFR</td> </tr> <tr> <td>Altitude</td> <td>1,000ft to 29,000ft</td> </tr> <tr> <td>Period</td> <td>Expected date and time for the operations will be notified by (RJUU) NOTAM.</td> </tr> </table> <p>1.2 The aircraft flying in the vicinity of Misawa aerodrome will be required following action.</p> <p>(1) A VFR aircraft should monitor Misawa ATIS or contact Misawa APP/ASR at or below 20,000 feet or SAPPORO-ACC above 20,000 feet before entering the area and check the unmanned aircraft operations. (Misawa ATIS will broadcast "unmanned aircraft operations are in progress" in the remark section.)</p> <p>(2) During the unmanned aircraft operations, an aircraft mentioned above should squawk SSR code 1200 below 10,000 feet or 1400 at or above 10,000 feet, contact Misawa APP/ASR at or below 20,000 feet or SAPPORO-ACC above 20,000 feet, make position report proactively, and request radar services or take other suitable measures to monitor the movement of the unmanned aircraft.</p> <p>*Misawa ATIS temporarily opens and broadcasts the above information when the unmanned aircraft operations take place beyond Misawa ATIS service hours. *Frequency for Misawa APP/ASR is 120.7MHz; *Frequency for SAPPORO-ACC is 124.5MHz</p>	Aircraft	RQ-4 Global Hawk) : Term "unmanned aircraft" is used.	AREA	See attached chart	Flight Rules	VFR	Altitude	1,000ft to 29,000ft	Period	Expected date and time for the operations will be notified by (RJUU) NOTAM.
航空機	RQ-4 グローバル・ホーク) : unmanned aircraft の用語が使用される。																				
区域	添付図参照																				
飛行方式	VFR																				
高度	1,000ft から 29,000ft まで																				
期間	飛行予定時刻は(RJUU) ノートにより通知される																				
Aircraft	RQ-4 Global Hawk) : Term "unmanned aircraft" is used.																				
AREA	See attached chart																				
Flight Rules	VFR																				
Altitude	1,000ft to 29,000ft																				
Period	Expected date and time for the operations will be notified by (RJUU) NOTAM.																				

RJSM AD 2.24 CHARTS RELATED TO AN AERODROME



(注) グローバルホークは米ノースロップグラマン社製の無人偵察機で Unmanned Aircraft の一種。(アメリカ海軍での名称はトリトン) 周辺を飛行する航空機や電波の収集が主な任務であり、攻撃能力は持っていない。通常は Guam 米空軍基地に配備されているが、台風シーズンの影響を避け、三沢基地に仮配備されることになった。航続時間は約 3.6 時間、高高度では米本土からの遠隔操作で飛行する。

詳細は AIP または、JAPA Web 掲載の通達をご確認ください。



Captain's Eye

キャプテンズアイ

JAPA会員 小林宏之



第1回

「自己管理(コントロール)の大切さ」

はじめに

リニューアルとなった「パイロット」誌で“Captain's Eye”のコーナーを担当させていただきます JAPA 会員の小林宏之です。ここでは、ひとりの Captain として経験を基に感じたこと、メディアや講演などでお話していることをご紹介します。

「ハドソン川の奇跡」のサレンバーガー機長に学ぶ自己コントロール

2009年1月15日、USエアウェイズ1549便がラガーディア空港を離陸直後に、バードストライクにより両エンジンがほぼ停止という事態に陥り、ハドソン川に不時着水するという事故がありました。着水時には機体の破損がなかったことに加え、着水後の迅速な救助活動もあり、乗客乗員全員が無事脱出に成功し、犠牲者は1人も出なかったことから「ハドソン川の奇跡」と報道されましたので、多くの方の記憶に残っているかと思います。

米国内ではサレンバーガー機長の冷静な判断と操縦技術が高く賞賛されました。私もテレビの報道番組でこのニュースに関してコメントをしました。そのなかで特に強調したことは「飛行機をコントロールする前に、自分をコントロールできていたサレンバーガー機長は、同じ機長として素晴らしいことだと思います」と、非常事態における機長の冷静な自己コントロール能力と決断力についてコメントをしました。

USエアウェイズ1549便と管制官とのコミュニケーションが録音された音声記録を聴き、非常事態においても非常に落ち着いた声と、簡潔に管制とやりとっていた冷静さには、着水の際の操縦技術以上に深く感動したことが、そのコメントの根拠でした。

突発的なことや非常事態に遭遇すると、ひとはややもすると、うわずった声や早口になってしまうものです。サレンバーガー機長は、両エンジンがほぼ停止状態で、墜落寸前という非常事態においても、腹の底からしっかりと声が出ていたことが、交信記録から伺い知ることができました。You Tubeでもこの時の実際のやり取りを聴くことができます。トラブル、非常事態に遭遇した際の、自己コントロールの参考になると思います。

「ハドソン川の奇跡」のサレンバーガー機長に学ぶ自己コントロールの方法として、突発的な事態、非常事態、トラブルが発生した場合は、意識して、腹の底からゆっくりと話すことをあげることができます。その反対にうわずった声、早口になってしまうと、常にできることができなくなってしまう、事態が更に悪化してしまいます。

危機管理は強い目的意識をもって自分をコントロールする習慣を

危機管理（安全管理）の理論は難しいことはひとつもありません。あたり前のことばかりです。しかし、そのあたり前のことを知っていてもなかなか実行できないものです。悲しいかな、人間という動物は、こうすれば良いと分かっている、なかなかそのとおりに行動できないものです。車の運転でも、自動車教習所や運転免許更新の際に学んだ、安全運転の知識やルールは誰も知っているはずですが、なかなかそのような行動ができません。そのために危険な運転になったり、事故を起こしてしまうことすらあります。

車の運転は、車を運転する前にまず自分自身をコントロールしてはじめて安全運転ができるのではないかと思います。

同様に飛行機を操縦する前に、まず自分をコントロールすることにより安全な飛行ができるのではないのでしょうか。

金融関係の雑誌に「危機管理」について2年間連載したことがありました。そこでも、第1回目のテーマが「危機管理は自己管理から」でした。自己管理ができてはじめて危機管理（安全管理）も健康管理もできるということ、42年間のパイロット生活から学ぶことができました。

健康管理もやはり、強い目的意識で自分をコントロールする習慣を

危機管理（安全管理）は誰でも知っているあたり前のことを実行することであるのと同じように、健康管理も誰でも知っている「こうした方が健康に良い、こんなことをしたら健康に良くない」と分かっている、なかなかできないものです。しかし、強い目的意識をもって、このあたり前のことをコツコツと続けているうちに、それが習慣化します。

安全の土壌が安全に関する考え方や行動の習慣によって構築される安全文化であるように日常の生活習慣、食生活習慣が健康に大きく影響します。健康管理に関する知識は誰もが知っているあたり前のことばかりです。しかし、それを習慣化するまで実行することは、強い目的意識を持って自分をコントロールすることが肝心かと思えます。

私自身の経験では、パイロット生活の42年間、一度も病気や自己都合でスケジュールの変更をせず飛び続けることができたのは、『最後の最後まで健康で飛び続けるのだ』という強い目的意識のお蔭で、自己管理ができたのではないかと考えています。

幸い、パイロットは資格維持のために航空身体検査を定期的に受けます。私はこの身体検査の結果の血圧、血糖値、コレステロール等様々な値を参考にして、健康のうちに食生活、生活習慣をコントロールしてきました。航空身体検査は、単に合否の結果とは別に、自分自身の健康管理に活用することもできるのだ、ということ、42年間の経験から得ることができました。

「トップの危機管理」もまず自分自身を管理（コントロール：マネージ）

私は、経済団体や企業の経営者レベルに「トップの危機管理」というテーマで講演を依頼されることがあります。トップの役割で最も重要なことは「決断」にあります。

トップの決断は組織の運命を左右します。判断には基準がありますが、決断には基準というものはありません。基準がない中での決断は、自分自身を冷静にコントロール（マネージ）してゆくことが求められると思います。これは、機長としてその責任を全うするうえでも全く同じことが言えます。自分をコントロール（マネージ）できて、リソースマネジメントができます。

ローマ時代の歴史に詳しい作家の塩野七生さんも、ローマ時代の皇帝など、リーダーに求められる条件として「自己制御」ということをあげています。自己制御（コントロール）は時代を越えて、リーダーに求められる重要な条件のひとつだと思います。

企業のトップは人事権など大きな大きな権限を持っていますので、形式的には組織を動かすことは比較的容易です。一番難しいのが、自分自身をコントロールすることです。自分をコントロールできてはじめて、人や組織を目的に向かってベクトルを結集させることができるということは、時代が変わっても普遍的な真理だということを、多くの識者が指摘しているところです。

(機長としての経験から)
リーダーに不可欠な条件

- ・自己コントロール
- ・健康管理と危機管理
- ・持続する強い目的意識
- ・判断力・決断力
- ・理性と感性のバランス
- ・未来を構想するイメージ力



「ローマ時代のリーダーの条件」
(塩野七生氏)

- ・自己制御
- ・肉体的耐久力
- ・持続する意志
- ・知力
- ・説得力




Japan Aircraft Pilot Association

リスクマネジメント コミュニケーションスキルセミナー

CLICK!

<元機長、元客室乗務員から学ぶ>をテーマに JAPA で定期開催しているセミナーです！
—究極のリスクマネジメントは健康管理から—



講師：小林 宏之
航空評論家

42年間、日本航空のパイロットとして世界中を飛び続け、現在は危機管理・リスクマネジメントの講師、また航空評論家としても活動中。
<http://kobayashihirokyu.com>



講師：桜井 妙
コミュニケーション危機管理講師

28年間 JAL 客室乗務員として従事。講師として全国で活動中。

(株)コミュニケーション・デザイン結
代表取締役
<http://s-yui.co.jp>

■ 2014 年度 JAPA 開催スケジュール 定員 25 名 (先着)

日程：9月6日(土)、11月29日(土)

時間：各回共通 午前10時～午後5時

場所：東京都港区新橋 5-34-3 栄進開発ビル 2F 当協会オフィスにて

■ 2014 年度 地方開催スケジュール 定員 40 名 (先着)

時間：各回共通 午後1時～午後5時

7月13日(日) 札幌市中央区北二条西7丁目 (道民活動センタービル かでの 2.7510 会議室)

8月23日(土) 仙台市宮城野区榴岡4丁目 2-3 (仙台MTビル 第三会議室)

9月20日(土) 名古屋市市中村区名駅4丁目 4-38 (ウイंक愛知 1007 会議室)

12月6日(土) 福岡市中央区天神1丁目1番1号 (アクロス福岡 601 会議室)

■ JAPA ホームページより申込みをお願いします

www.japa.or.jp



学科試験例題集

(航空工学編)

～たまには初心に戻って考えてみよう～

ATPL

Q1 主翼に境界層が生じる理由で正しいものはどれか。

- (1) 翼の表面が厳密には滑らかでないため
- (2) 空気の流れの速度が厳密には一定でなく振動しているため
- (3) 空気には密度があるため
- (4) 空気が粘性を有するため

A1 解答 (4)

解説：流体が物体の表面と接しているところは粘性によって速度は0であるが、物体の表面から離れるにつれて流速は変化し、十分に離れた場所で流れの速度となる。流速が0のところから流れの速度になるまで速度の変化している流体のごく薄い部分を境界層という。この境界層にも層流と乱流があり、ごく狭い範囲であるが流速の変化が規則的で整然とした層を形成して流れる境界層を層流境界層、流速の変化が不規則で隣り合った層との間でエネルギーの交換が行なわれている境界層を乱流境界層という。

ATPL・CPL

Q2 「境界層」について誤りはどれか。

- (1) 層流境界層は乱流境界層より摩擦抗力が小さい。
- (2) 層流境界層は乱流境界層より厚みが薄い。
- (3) 層流境界内の流速の時間的変動は、層流境界層より乱流境界層の方がはるかに大きい。
- (4) 層流境界層は乱流境界層より剥離しにくい。

A2 解答 (4)

解説：層流境界層の流れでは、層内の流れは分子運動による混合しかないので、物体表面近くの速度の遅い部分へ境界層の外側から運動エネルギーが伝えられにくく乱流境界層より剥離しやすい。

PPL

Q3 揚力について誤りはどれか。

- (1) 揚力は速度の二乗に比例する。
- (2) 揚力は翼面積に比例する。
- (3) 揚力は空気密度に比例する。
- (4) 揚力は抗力係数に比例する。

A3 解答 (4)

解説：揚力は次の式で表される。

$$L = \frac{1}{2} \rho V^2 S C_L$$

従って C_L ：揚力係数、 ρ ：空気密度、 V^2 ：大気速度の二乗、 S ：翼面積 に比例する。

PPL

Q4 下記の(A)~(D)のうち正しいものはいくつあるか。(1)~(5)の中から選べ。

- (A) 迎え角とは、機体に当たる気流（相対風）の方向と翼弦線のなす角度をいう。
- (B) 取付角とは、機体の前後軸（縦軸）に対して翼弦線のなす角度をいう。
- (C) ピッチ角とは、水平に対して機体の前後軸（縦軸）のなす角度をいう。
- (D) 水平飛行時の迎え角は、ピッチ角と取付角の和である。

(1)1 (2)2 (3)3 (4)4 (5)無し

A4 解答（4）

解説：迎え角、取付角、ピッチ角はそれぞれ右図のようになる。



ATPL

Q5 高速機の主翼に関する説明で正しいものはどれか。

- (1) 後退角を持たせると翼厚を薄くしたのと同じ効果がある。
- (2) ウイングレットをつけると縦横比を小さくしたのと同じ効果がある。
- (3) テーパーを強くすると翼端失速を遅らせる効果がある。
- (4) アスペクト比を小さくすると航続性能が向上する。

A5 解答（1）

解説：後退翼の翼型は気流方向に対して傾いているが、気流はほぼ飛行方向に流れるので気流方向の翼弦長は元の翼弦長よりも長くなり、翼厚は変わらないが翼厚比は小さくなり、高速飛行時の抗力を低減でき、 M_{cr} （臨界マッハ数）を大きくできる。

CPL・PPL

Q6 主翼に「上反角」をつける目的として正しいものはどれか。

- (1) 主翼に発生する抗力を小さくする。
- (2) 横滑りに対する復元力を持たせる。
- (3) 翼端失速を防止する。
- (4) 旋回性能を改善する。

A6 解答（2）

解説：上反角は、横滑りを介して、間接的に、横揺れに対する復元性を得るものである。



JAPAレポート

～JAPAを支える法人賛助会員57社～(加入順) 2014年5月14日現在

■法人賛助会員(57社)



鳳文書林出版販売株式会社
公益社団法人 日本航空技術協会
公益財団法人 航空輸送技術研究センター
アイベックスエアラインズ株式会社
双日株式会社
静岡エアコミュータ株式会社
株式会社テクノブレイン
第百商事株式会社
一般社団法人 日本ビジネス航空協会
日本航空株式会社
全日本空輸株式会社
株式会社JALエクスプレス
日本トランスオーシャン航空株式会社
株式会社小野アビエーション
日本貨物航空株式会社
アイベックスアビエーション株式会社
トレンドベクターエビエーション株式会社
株式会社エアー・ジャパン
株式会社ジェイエア

ANAウイングス株式会社
スカイネットアジア航空株式会社
東海大学
株式会社スターフライヤー
桜美林大学
法政大学
NPO法人 航空・鉄道安全推進機構
航空大学校
崇城大学
株式会社フジドリームエアラインズ
帝京大学
新中央航空株式会社
オールニッポンヘリコプター株式会社
全日空商事株式会社
株式会社AIRDO
アイラス航空株式会社
琉球エア・コミューター株式会社
朝日航洋株式会社
千葉科学大学

FlightSafety International Japan 株式会社
中日本航空株式会社
本田航空株式会社
セントラルヘリコプターサービス株式会社
株式会社JALUX
panda・Flight・Academy株式会社
Peach Aviation株式会社
あいおいニッセイ同和損害保険株式会社
バニラ・エア株式会社
オリエンタルエアブリッジ株式会社
株式会社ディー・エイチ・シー
朝日航空株式会社
森ビルシティエアサービス株式会社
東京航空計器株式会社
株式会社FSO
寺田倉庫株式会社
ジェットスター・ジャパン株式会社
SIP Aviation 株式会社
アジア航測株式会社

次号では法人賛助会員の紹介を予定しています



航空会社

日本航空 全日本空輸 JALエクスプレス エアー・ジャパン
日本トランスオーシャン航空 ANAウイングス ジェイエア
琉球エア・コミューター 日本貨物航空 アイベックスエアラインズ
アイベックスアビエーション スターフライヤー スカイネットアジア航空
AIRDO フジドリームエアラインズ オリエンタルエアブリッジ
バニラ・エア Peach Aviation ジェットスター・ジャパン
静岡エアコミュータ オールニッポンヘリコプター アイラス航空
本田航空 新中央航空 朝日航洋 中日本航空 朝日航空 アジア航測
ディー・エイチ・シー セントラルヘリコプターサービス

団体・学校

航空輸送技術研究センター
日本航空技術協会
日本ビジネス航空協会
航空・鉄道安全推進機構
東海大学 桜美林大学
法政大学 帝京大学
航空大学校 崇城大学
千葉科学大学

航空関連企業

双日 第百商事 テクノブレイン
トレンドベクターエビエーション
鳳文書林出版販売 JALUX
小野アビエーション 全日空商事
あいおいニッセイ同和損保 FSO
森ビルシティエアサービス
panda・Flight・Academy 東京航空計器
FlightSafety International Japan
SIP Aviation 寺田倉庫

順不同

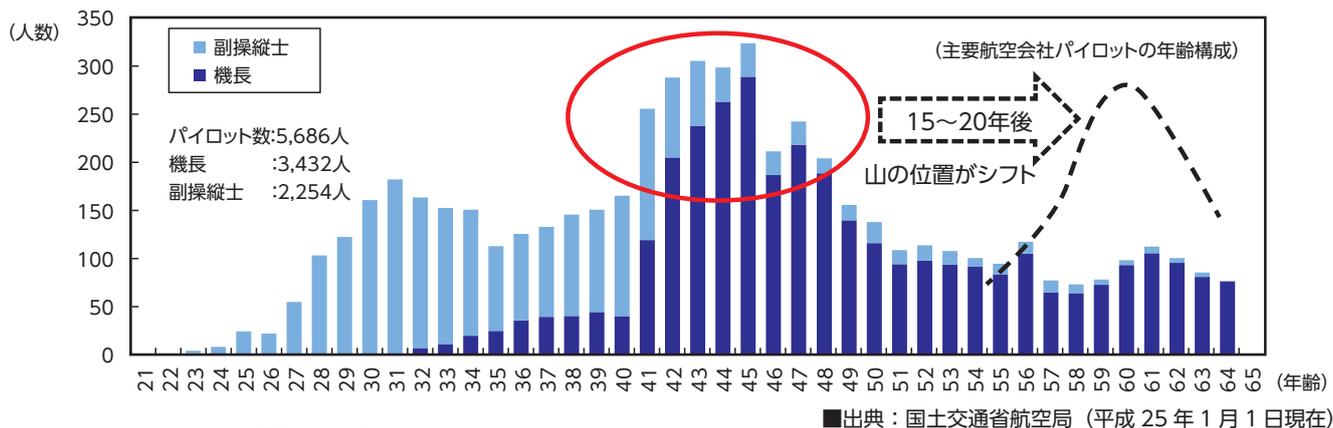
～2030年問題を見つめてみよう～

JAPA 事務局ダイジェスト

国土交通省発表資料によると、「世界的な航空需要の増大に伴い、国際的に2030年には現在の2倍以上のパイロットが必要とされる」、また「アジア/太平洋地域では、2030年に現在の4.5倍のパイロットが必要とされ、年間約9,000人のパイロット不足が見込まれる」ことが提起されています。

今回は日本におけるパイロットの年齢構成とJAPA会員の皆様の年齢構成を比較してみました。

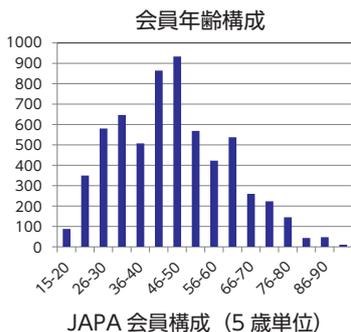
国内における乗員年齢構成は下図の通り、40代から50歳台が多くを占めています。



左図の通り、JAPA会員も40代、50代の会員の方が多くを占めております。

安定供給を実現するためには若年層が航空業界に興味を持って頂くことが大切です。そのための一助を担うことがJAPAに課せられた責務です。

これまでの活動に加え一層の充実を図りたいと考えております。



JAPAの取り組み

【準会員制度】

航空大学校やその他大学等で訓練する学生を、準会員としてお迎えしています。

訓練生の多くは夢を抱く傍ら、訓練に対する不安や採用試験（面接他）などを短期間に消化しなければなりません。

私たちは少しでも訓練生の不安などを軽減する活動として、各種セミナー（セミナー案内参照）を開催、また、準会員期間中の受講費用を免除するなど、先輩会員が一丸となってサポートしています。

また、FTD（flight training device）を活用し、技量維持訓練なども実施しています。

【機長養成講習会】

副題：副操縦士昇格直後から始まる機長への道

機長昇格訓練前、FO昇格直後の皆さんに対し、訓練の一助として「東京・大阪・沖縄」を中心に開催しています。（詳しくはセミナー案内参照）

同講習会は、国土交通省航空局の支援を頂き、「運航審査官・航空従事者試験官」を講師としてお招きし、機長への道標などご助言を頂いております。



JAPAレポート

～JAPA福利厚生を活用していますか？～

■会員証提示で、各種特典が受けられます。

- ・書籍・ショッピング・飲食関係・レンタカー・スポーツ施設・宿泊（ホテルなど）



■ LOL（ロスオブライセンス制度）への加入

長期、短期含め 60 歳まで長期保証！約 500 名ご加入頂いております。詳しくはホームページをご覧ください。



JAPA ロスオブライセンス (LOL)

ご加入をお考えの皆様へ

「安心して働いていただくために」

- ロスオブライセンス(LOL)とは
「JAPA団体長期障害所得補償保険制度」です
- JAPA団体長期障害所得補償保険制度は、ケガや病気によって長期間パイロット業務に従事できなくなったときの所得を補償する制度です。この制度により、業務に従事できない間、最長で60歳まで所得補償を継続して受けることができます。
- 補償プランは免責期間が短く、補償期間を1年とする短期所得補償プラン、免責期間は長いものの補償期間を最長で60歳までとする長期所得補償プランの2種類がございます。(2種類を組み合わせでご加入いただくことも可能です。)
- 精神障害も補償の対象となるプランも誕生しました。(パンフレットは[こちら](#)をクリック)

■加入するには
こちらより御申し込み下さい。会員でない方はJAPAに入会することで加入頂けます。
(JAPA入会案内は[こちら](#)をクリック)



■結婚のお祝い

結婚祝い金をご用意しています。Web（会員ページ）より手続きが可能です（60歳未満正会員）

結婚祝い金申請のご案内

結婚祝い金申請（申請はご結婚後6カ月以内とさせていただきます）

ご結婚おめでとうございます
JAPA 会員福利共済規程に基づき、結婚祝い金申請書にご記入のうえ、戸籍抄本1通（コピー可）を同封し、下記【送付先】までお送り下さい。
下記 ★コンピューターによる申請でも可能です。

所在地: 〒105-0004 東京都港区新橋5-34-3 栄道開発ビル2F 公益社団法人 日本航空機操縦士協会
担当: 事務局 Email: shinsei@japa.or.jp
TEL: 03-6809-2902 (電話受付時間 10:00～17:00 / 土・日曜日、祝祭休日、年末年始期間を除く)
FAX: 03-3434-7774

コンピューターによる結婚祝い金申請

戸籍抄本の送付 → 下記の確認と記入も続けて必要です → 確認 → 完了

- ・ 戸籍抄本を送る方法 (以下の内いずれか)
 - ・ ファクシミリ 上記 FAX番号にお送り下さい。
 - ・ コンピューター スキャナー等でファイル(*.pdfに限定)を取り込んで、お便りのEメールに添付、送信して下さい。★補足説明 メールに添付してJAPAに送付 注自動機能によるメールに元々書かれている文字は消さないで下さい
 - ・ 郵送 上記 宛先にお願致します。

戸籍抄本の送付 → 下記の確認と記入も続けて必要です → 確認 → 完了



各種サービスの詳細は、JAPA ホームページをご覧ください。

～各種セミナーに参加しませんか？～

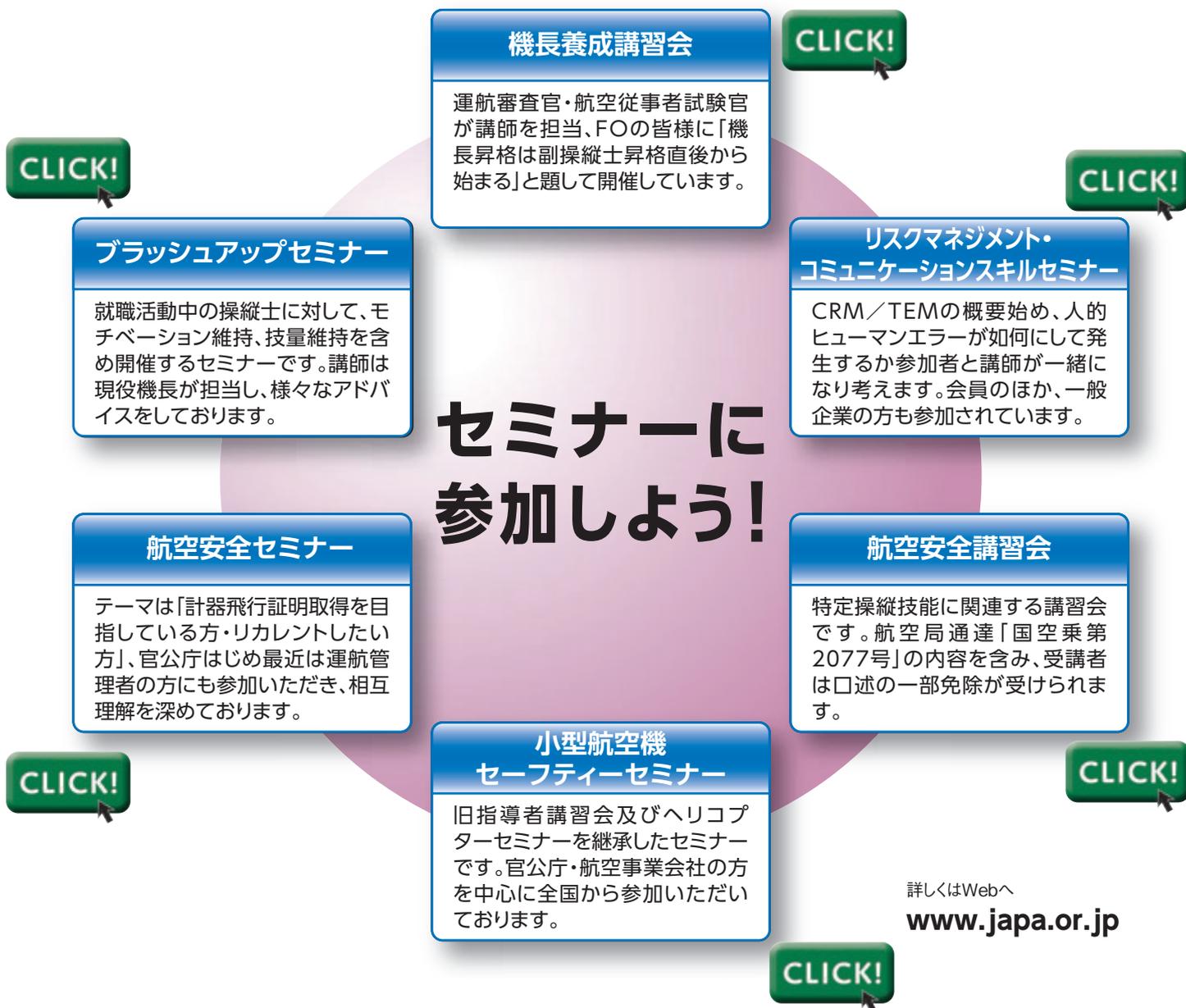
JAPA では、定款第 3 条 (目的) に航空技術の向上を図り、航空の安全に務め航空知識の普及と諸般の調査研究を行い、もって我が国航空の健全な発展に寄与することを目的に掲げています。

さらに、目的を達成するため、第 4 条 (事業) では「航空の安全文化の普及と啓発」、「安全対策」、「情報の伝達と提供」、「技術習熟の支援」、があり、各種委員会が主宰し、セミナーやシンポジウムなどを開催しております。

2014 年度は、関東を中心に開催していたセミナーを全国に展開、会員の皆様に参加いただきやすい環境を整えました。各種セミナーを通じて、皆様との交流を含め様々な情報交換などが出来ますようスタッフ一同楽しみにしております。

なお、下記セミナーの他、「Yes I Can 航空教室」、「航空法勉強会 (PPL)」、「ATS シンポジウム」、「航空気象シンポジウム」など様々な活動を通じて会員の皆様と交流を図っております。スケジュールは、JAPA ホームページにてご案内させていただきます。

次号では各種セミナーの紹介を予定しています



JAPAレポート

～JAPA Shop～

JAPA では各種商品を揃えています。
会員の皆様は割引がございますので、是非ご利用ください。

CLICK!

■取扱商品

- ・各種書籍
- ・航空図（ERC 除く）
- ・航空手袋
- ・鳳文書林発行書籍の割引

■注文方法

一般の方は代金先払いとなります。
詳しくは Web をご確認ください

【会員の方】

E-Mail 又は TEL にて、ご注文ください
(代金後払い・請求書を発行します)

商品紹介

【パイロット手袋】

パイロットと飛行機を結ぶ接点に「第2の皮膚」と言われるフィット感・実用性を追求し開発。

会員の皆様は 4,860 円（税込・送料別）にてお求めいただけます。

サイズ：23cm～27cm 指なし（S・M・Lサイズ）



「パイロット」誌 創刊記念プレゼント!

「パイロット」誌の創刊を記念して、JAPA 特製「クリアファイル」を 50 名様、
また、特別記念として「JAPA FTD 体験搭乗」を 5 名様、応募者の中から抽選で
いずれかをプレゼントします。（賞品は選べません）



応募方法は、Eメールのみとさせていただきます。

japa@japa.or.jp へてに、氏名、会員番号（一般の方は住所）を明記の上、

お申し込みください。（締め切りは 8 月 20 日受付分まで）

なお、当選の結果発表は賞品の発送をもってかえさせていただきます。

～『Yes I Can 航空教室』が今年も各地で開催されます～

将来を担う中学生～25歳の方を対象に「航空に親んでもらうため」、航空従事者自らが直接、職種紹介や、意見交換など内容盛りだくさん!

CLICK!

■開催場所 (2014年度)

東京国際空港 中部国際空港 大阪国際空港 宮崎空港 那覇空港を予定
その他、パイロットに特化した航空教室を計画中です。

■イベント概要

日時：ホームページ参照 (各回 10時から17時予定)

■募集人数

会場により異なります。

■お申し込みお問い合わせ

公益社団法人日本航空機操縦士協会 TEL03-6809-2902 www.japa.or.jp



Yes I Can 航空教室?

青少年航空教室として長年親しまれた名称を2007年度より「Yes I Can 航空教室」副題「航空業界を目指すあなたに贈る先輩からのメッセージ」に変更しました。

【タイトルをなぜ変更したの?】

エアラインはじめ、各団体が「航空教室」を定期的開催するようになり、内容などが重複してしまいました。議論した結果、タイトル・内容をリニューアルすることが決まりました。

なお、キャッチフレーズの『Yes I Can』は、第44代米国大統領の『Yes We Can』より前にキャッチフレーズとして参加者とともに声をあげていました。

右写真：参加者と共に Yes I Can 実施中!



イベントのポイント!

【コミュニケーション】

近年コミュニケーションの苦手な方が多いと言われています。携帯など普及していない時代は、知人宅に電話する際は、相手方のご両親が出た時の対応など事前に考え電話をしていました。

私たち世代は生活の一部からコミュニケーション能力を培ってきたのですが、携帯やスマートフォン普及により便利な反面、コミュニケーションをとる機会が激減しているのです。

【新聞読んでいますか?】

手が上がったのは1名のみ。ほとんどの会場でこのような結果です。情報収集は大切なことではないでしょうか。クラスの人気者のことを思い出してください。

いろいろな所にアンテナを張っているので情報が豊富、話し上手ではないでしょうか?

企業は、教えてもらうのではなく、積極的な人材を求めています。受身ではいけないことを伝えたいのです。



～ 「パイロット」誌電子版をご存知ですか？ ～

ホームページ(会員ページ)では「パイロット」誌のカラー版を掲載しておりますので、是非ご利用下さい。

なお、地球資源の節約、印刷・郵送コスト削減にご協力いただける会員の方は、事務局までお問い合わせ下さい。Autumn号(10月)より郵送を中止させていただきます。

ただし、Winter号(1月)は住所確認のため、全ての会員の皆様にお届けいたします。



● 「パイロット」誌投稿に関するご案内 ●

この度、「パイロット」誌を一新することとなり、これまでの「PILOT」誌に投稿頂きました多くの関係者の皆様に改めてお礼申し上げます。

今後の投稿記事については、原則「Web掲載」とさせていただきます。

また、「パイロット」誌発行会議にて内容を確認し、記事の内容に応じ各担当委員会等の了承の元、掲載させていただきます。「パイロット」誌発行会議にて公益目的事業並びに多くの方へ周知が必要と判断した場合、「パイロット」誌への掲載をさせていただきます。

【掲載までの流れ】

- ・「パイロット」誌発行会議宛てに送付をお願いします。(氏名・連絡先明記)
- ・分野ごとに各委員会等に照会后、Webに掲載致します。*
- ・「パイロット」誌掲載の場合は、担当よりご連絡をさせていただきます。

*内容によりご希望に沿えない場合がございます。予めご了承ください。

【送付先】

公益社団法人 日本航空機操縦士協会「パイロット」誌発行会議
japa@japa.or.jp TEL03-6809-2902

「パイロット」誌発行会議

パイロット 創刊号/2014 Summer

発行 公益社団法人 日本航空機操縦士協会
(Japan Aircraft Pilot Association)

〒105-0004 東京都港区新橋5-34-3

TEL 03-6809-2902 (代) ホームページ URL <http://www.japa.or.jp/>

FAX 03-3434-7774 E-Mail : japa@japa.or.jp

禁無断転載

落丁・乱丁本がありましたら
お取替えいたします

編集 「パイロット」誌発行会議

発行 根本 裕一

印刷 星光社印刷株式会社



操縦士募集!!



- 【採用人数】 若干名
- 【応募資格】 事業用操縦士(回)陸上多発タービン
- 【年齢】 50歳位まで
- 【採用予定日】 平成26年10月1日(応相談)
- 【勤務地】 東京ヘリポート および 地方基地(転勤あり)
- 【初任給】 当社規定による
- 【応募書類】 履歴書1通(写真添付)、航空経歴書、航空身体検査証明書他資格証明書(コピー)
(不採用の場合、応募書類は返送します)
- 【選考方法】 書類選考・面接・実技選考

●応募書類送付先

〒136-0082 東京都江東区新木場4丁目7番50号 オールニッポンヘリコプター株式会社 総務部 操縦士採用係宛 TEL 03-3521-1137

●応募期限:平成26年8月末必着

お子様にシミュレータ体験は如何ですか?

会員の皆様のご家族(小学生)を体験搭乗にご招待します!



応募要領

- ・日程 8月27日(水)
- ・対象 JAPA会員ご家族(今回は小学生対象です)
- ・料金 無料
- ・応募 先着(1グループ3名 合計12組)
名前(お子様の名前(ふりがな)年齢、
会員番号及び会員氏名、連絡先(携帯番号)
- ※お申し込みはE-mailのみとさせていただきます(先着順)
大変好評につき、ご希望に沿えない場合がございます。
- ※時間の指定はできません。
決定後JAPAよりご連絡させていただきます。

当日スケジュール

- ・第1グループ 10:00~11:40
- ・第2グループ 11:50~13:30
- ・第3グループ 13:40~15:20
- ・第4グループ 15:30~17:10

各回共通

- 20分 ブリーフィング
- 20分 体験搭乗(1人あたり)
- 20分 フライングモデルプレーン工作教室



Photo by Boeing Company

明日の空へ、日本の翼



JAPAN AIRLINES