

パイロットが作る季刊誌

パイロット

2015 Autumn

(公社) 日本航空機操縦士協会は会員を募集しています



Touch and Know Me!

学科試験例題集(航空気象編)

大規模災害発生時の
航空機の役割と統制

JAPAレポート

JAPA案内

空港特集～羽田空港旅客ターミナル開館60周年～
Captain's Eye／小林宏之

Vol.6

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

Japan Aircraft Pilot Association



Photo by Boeing Company

明日の空へ、日本の翼



JAPAN AIRLINES



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51期重点施策

平成27年度は事業を行う上で、特に各支部（北海道・東日本・中部・西日本・九州・沖縄）及び各委員会の活動に重点を置いた幅広い取り組みを指向し、同時に公益社団法人として魅力ある事業の展開のため、事業の選択と集中を行ってまいります。

更に、活発な活動を支えるため、会員の皆様の積極的な参画が必要であると共に、財政基盤の充実並びに安定的な収入の確保を模索し、効率的な運営体制の構築に取り組めます。

以上の観点から、以下の通り重点項目を定め、活動してまいります。

1. 航空に携わる関連機関との連携を密にし、航空界発展の基盤形成に努める

- ・安全で効率的な運航の妨げとなる要因に対する取り組みの強化
- ・公益法人として航空界からの付託に応える活動の展開

2. 充実した活動を支えるため、協会の運営体制を強化する

- ・安定的な財政基盤を確保するための取り組み
- ・活動の実態に沿った事務局を含む運営体制の整備
- ・業務・事業の執行状況の継続的な把握

3. 会員の満足度を高める活動を推進する

- ・会員満足度の精査及び向上
- ・新規会員獲得への広報活動



Japan Aircraft Pilot Association

航空の安全、そして未来のパイロットのために
JAPAのフィールドは広がります。

操縦士協会は現在6,500名を超える会員が所属しており、

エアライン、航空事業会社、官公庁そして自家用操縦士等の

会員により構成されています。

「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。

日本航空機操縦士協会について詳しくはホームページへ

www.japa.or.jp

JAPA

検索

【入会のご案内】

Q. JAPAは誰でも入会できるの？

A. 航空従事者技能証明書が無くても入会できます！

Q. 会費と特典は？

A. 正会員・個人賛助会員A (18,000円)

個人賛助会員B (6,000円)

法人賛助会員 (50,000円)

会員特典などはホームページにてご確認ください！

Collaboration

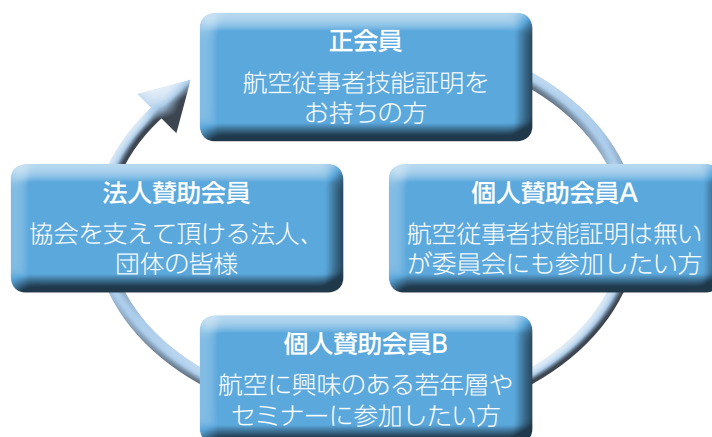
航空に携わるもの同士が心を通わせ共存共栄を図る

Learning

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)

Ecology

地球環境と航空の発展との調和を図る



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 栄進開発ビル 2F

メール japa@japa.or.jp TEL 03-6809-2902

CONTENTS

04 Touch and Know Me !

06 空港特集

羽田空港旅客ターミナル開館 60 周年

08 Captain's Eye

第 6 回 「時間管理 (タイムマネジメント)」

10 学科試験例題集 (航空気象編)

12 大規模災害発生時の航空機の役割と統制

14 JAPA レポート

法人賛助会員紹介・各表彰報告・本田航空(株) フライト・トレーニング・センター・
北海道支部／沖縄支部報告・子ども霞が関見学デー

21 JAPA 案内

JAPA 会員ページ・JAPA 団体保険のご案内・書籍紹介・
JAPA セミナーシンポジウム info・会議室利用案内



Touch and Know Me !

専務理事 根本 裕一



酷暑、猛暑、台風、火山爆発、自然というものの厳しさや恐ろしさに改めて心を引き締めた夏が過ぎ去り、日本の四季の中でまさしく「実りの秋」がやってきました。また、中秋の名月をはじめとした自然を敬い、自然を生活の中に取り入れていくところに日本人気質が成り立っていると言っても過言ではないと感じています。

その自然に対する脅威とは一体何でしょうか？

18 世紀半ばから 19 世紀にかけて起こった工場制機械工業の導入による産業の変革と、それに伴う社会構造の変革（いわゆる産業革命）や多様化する化学反応生成物、そしてグローバルな経済等々人間社会の発達には欠かせないものとしての認識はあるものの、人類の存続にとっては？？？

ECO と言った言葉が使われてから久しいですが、ECO と人類の共生を真剣に考えて、行動していかなければならないことを、近年の気象現象が教えてくれているのかもしれません。

JAPA も 10 月 1 日より 2015 年度下期に入り、事業も活発になってきました。下枝会長の下で 2 年目を迎え、昨年来からの課題に積極的に取り組んでいくことをお約束するとともに、理事・支部・委員会を更に活性化させ、会員の皆様とともに「更なる一歩」を目指していこうと決意を新たにしています。

● 先輩諸氏との懇談 (Touch and Know Me!)

猛暑の 8 月 21 日、60 歳以上の会員の皆様と懇談の場を持ちました。懇親会は以前にも行っていたのですが、今回は懇親会に先立って 1 時間ほど「JAPA について」忌憚のない意見を伺う意見交換会の場を設けさせていただきました。当初は 1 時間も必要ないのではないか、間が持たないのではないかと心配でしたが、多数のお言葉を頂き、1 時間を越してしまいました。以下に、主な意見を掲載させていただきます。

また、参加頂いた諸先輩にはこの場をお借りして深くお礼申し上げます。

- ◆ 航空評論家ならびマスコミ関係者への対応について広報担当部門（理事）が必要ではないか？
- ◆ 新聞記者等を集めて説明会を実施することを検討したらどうか？
- ◆ 裾野拡大の観点から航空教室を従来型のみではなく、その他の方法も模索することを希望する
- ◆ 会員のメリットをさらに追求して欲しい
- ◆ 会員相互の情報交換の場や役員との情報交換の場を設定して欲しい
- ◆ JAPA 所有の各種リソースの活用（特に教育に関する）
- ◆ 航空少年団の活用（全国 17 団）
- ◆ 会員を増やす努力
- ◆ 固定費の削減
- ◆ カウンセリングとしての役割

● 新しい仲間 (Touch and Know Me!)

拡大する事業に対応するため、9月1日より1人、10月1日より1人事務局に新しい仲間が加わりました。共にエアラインへの就職活動中の方ですので、業務の合間に是非声をかけて応援していただきたいと思います。

臨時職員

事業サポート室

篠田 憲吾



趣味…ジョギング、水泳

ウォーキングという名の食べ歩き

抱負…微力ながら会員の皆様に少しでも満足いただける様、努力していく所存でございます。

まだまだ社会人としての自覚が足らず、お見苦しい点が多々あるかと思いますが、皆様のご指導ご鞭撻の下、少しずつ改善して参ります。どうぞよろしくお願い致します。

事業サポート室

秋山 朋恵



趣味…テニス、ゴルフ、犬と戯れる事

抱負…パイロットを夢見て資格を取得しました☆

自分の持っている知識を活かしつつまだまだ学びたい事も沢山あるので、JAPAで執り行っている様々な事業を吸収しながらしっかりサポートしていきます。皆さんと一緒に日本の航空業界を盛り上げていけたらと思います。

● JAPA 事務局サロン化の提案？

JAPA では各種セミナーや航空教室、委員会や支部を通じて様々な普及啓蒙事業を行っています。言い換えれば「JAPA を知って貰い、航空を身近に感じてもらうこと」を主眼にしています。

そういった意味でも、まずはJAPAに来て下さい。(Touch)

そして様々な行事に参加して下さい (Know)

会議室も予定が入っていない時は会員の勉強会や親睦の場所として無償で開放しています。また、開放されたスペースには航空関係の図書やデスクが置かれ、会員の皆様を待っています。

是非一度足を運んで下さい。事務局員一同、大歓迎です。

● Touch and Know Me!

サラリーマンの聖地？として名高い「新橋」、JR 新橋駅から徒歩およそ 10 分、繁華街を抜け、通称マッカーサー通りの一部である新虎通りを横断すると、数ブロック先に日本航空機操縦士協会はあります。その賑やかな街並みの中に、「Touch and Know Me」(and は私が付け加えたのですが・・・) の看板を掲げた店舗があります。

一体何のお店なのでしょう？？？

想像をたくましくしていると・・・ 答えは・・・24 ページ下部を参照！

JAPA も「Touch and Know Me」の思いを大切に、折りに触れ会員相互の交流機会を提供していこうと思っています。



旅客ターミナル開館60周年



羽田空港ターミナルビル本館全景



立体駐車場 供用開始

今年は東京国際空港（以下、羽田空港）の旅客ターミナル開館 60 周年の節目の年でもあります。

羽田空港は 1950 年代に挑戦の羽を広げ、高度経済成長やジャンボジェットが代表とするような大量高速輸送時代、そして新ターミナル・新滑走路の建設整備と目まぐるしい発展をとげ、2010 年 10 月には国際線ターミナルがオープンしました。

近年では円安効果や格安航空会社の就航等により外国人旅客の数が急増し、都内でも多くの外国人観光客の姿を目にするようになりました。

2020 年には東京オリンピックも控えており、羽田空港は今後も注目したい空港のひとつです。

旅客ターミナル開館 60 年の長い歴史の中で、皆さんの中にある羽田空港の思い出の 1 ページ 1 ページには様々な場面があるかと思います。皆さんはどんな思い出をお持ちでしょうか？

今回は当協会のアライン委員会の中で羽田空港で乗務していたメンバーに当時の思い出をインタビューしてみました。

羽田スポット 31、32、33

1970 年の B747 ジャンボジェット就航に合わせ、羽田空港にゲートラウンジを備えた国際線ボーディングスポット # 31、32、33 がオープン。

各々のスポットは専用のゲートラウンジと 2 つのボーディングブリッジが装備され # 31、# 32 は主にパンナム、ノースウエスト、その他外国機、# 33 を日本航空が使用。華やかな国際線駐機場場の中心となりました。

当時、私が乗務していた B727 はもっぱら B 滑走路脇にある番号一桁の国内線スポットに出入りし



会長 下枝 堯



送迎デッキにおける学生見学団体



急速に進んだジャンボジェット化

ていたので、そこは遠い存在の世界でした。

その後、1978 年に開港した成田への国際線移転に伴い、これらのスポットは国外航空で唯一残った中華航空用の一つ、その他、二つのスポットが国内幹線用として使用されるようになりました。

これらのゲートは 2 階建てで、3 階部分の屋上デッキは観覧エリアとなっており多くの見学者で賑わっていました。B747 の操縦席はビルの 3 階の高さに相当したので、見学者と同じ目線となり操縦席を覗き込まれているようでした。

あるとき、幼い子供づれがデッキからこちらを見ていました。機長訓練中であった私は気がつかないふりをしていましたが、「子供に手を振ってやれよ、これもパイロットの仕事だよ。」と右席の教官機長に促され左手を大きく振ったところ、これに気づいた母親が「ほら、パイロットさんが手を振ってる。」と子供に囁いたようでした。すると、幼い子は操縦席に向かって最初は小さく、やがて嬉しそうに大きく手を振り満面の笑みとなったのがわかりました。

それからは、同じような状況になると、いつも笑顔で大きく手を振っていたのが思い出されます。

思い出

時期ははっきりとは覚えていませんが、B727の副操縦士だったので昭和50年代前半のことだったと思います。

今では管制塔は独立した建物となっているところが多いようですが、当時の羽田空港の管制塔はターミナルビルの上にあります。

ある晴れた朝のことでした。当日の勤務は「羽田 - 熊本 - 羽田 - 福岡」の3レグの予定で熊本に向け羽田空港を離陸しました。確かその日の朝の2便目の離陸だったと記憶しています。

当時のSIDは「HANEDA REVERSAL」を使用し東京湾上で上昇し羽田上空から座間へ向かうものでした。

羽田を離陸後、通常はTWRからDEPへの移管が行われるのですが、その日は我々が離陸許可を受けた以降他機との通信は聞こえませんでした。我々は羽田の管制塔を何度かコールしましたが返事はなく、DEPをコールしても同様でした。カンパニー無線は問題なく通信設定ができましたので無線機器の不具合でもなく、すぐに横田APPとコンタクトし、その後東京コントロールと通信設定を行いました。巡航高度に上昇中にカンパニー無線で、羽田の管制官は管制塔の下ビル内にあったレストランのボヤ騒ぎで退避したとの情報を得ました。

その日の羽田空港が何時ごろ復旧したのかは忘れましたが、我々はステイバッグを持たずに熊本から福岡に地上移動し、着の身着のまま福岡に宿泊する羽目になりました。

それ以降、しばらくの間は出来るだけステイバッグを持ち歩くように用心深く行動するようになりました。



副会長 井上 伸一



ジェット機時代を迎えた羽田空港ターミナルビル



太陽光発電システム導入

別れの窓

1966年、高校時代の秋に同級生が一年間の米国留学をすることになり見送りに行きました。海外渡航制限が二年前に解除されたとはいえ、まだ外国に行くのは珍しい時代です。国際線の出発ロビーは海外に行く人より見送り人のほうが断然多く、あちらこちらで幾重にも出発の人を囲んでおり、バンザイ三唱や胴上げをする輪もありました。時間になり友人が一旦出発ゲートに消えましたが、出国手続きを済

ますと、＜別れの窓＞という小穴のあいた丸窓をはさんでもう一度話が出来ました。今と違い、帰国まで声を聴けない時代だからこそこの窓だったのでしょう。

ロビーから屋上のデッキに出ると、ダグラスDC-8型機にタラップが付いていて、友人も他の乗客も皆立ち止まって、何度もこちらに手を振ってから機内に消えていきます。やがてその機体が彼方から滑走を始めると、「日本航空のホノルル経由サンフランシスコ行きが離陸いたします」というアナウンスが流れました。当時は全便の離着陸が放送されていました。自分がパイロットになるなど、思いもつかなかった頃のことです。



常務理事 小田 邦雄



別れの窓



第6回

「時間管理（タイムマネジメント）」

時間の概念

パイロットは他の職種と比較して業務（フライト）中に、「時間」という要素と深く関わっている割合が多く、タイムマネジメントはパイロットにとって、重要なマネジメントのひとつです。

古代ギリシャ時代から、一般に「時間」と言われている概念にはふたつありました。現代の私達が通常「9時15分」などと使っている「 $\chi\rho o\nu o s$ ：クロノス」という「時刻」と、その瞬間・瞬間ごとの出会いや巡り合わせなど、主観的な意味を持った「 $\kappa a i\rho o s$ ：カイロス」という「時間」です。効果的なタイムマネジメントを実施して、質の高い業務を遂行し、豊かな人生を送るために、「時間」（カイロス）について考えてみたいと思います。

使命とは

「使命」とか「使命感」という言葉を、いろんな場で耳にしたり目にすることがよくあります。このように使命という言葉を手軽に使っています。しかし、よく考えてみると、「使命」とは字のごとく、命を使って事に当たるといふ真摯な覚悟を表す言葉です。

そして「命」とは、端的に言えば、生まれてから臨終までの「時間」でもあります。従って、「命の使い方」とは「時間の使い方」であるとも言換えることができるかと思います。

“Time is Money”とよく言われているが、はたしてそうであろうか。お金は貯金することも、他人や銀行から借ることもできます。しかし、時間は貯めておくことも借りることもできません。その瞬間・瞬間で消えてゆく、他に替えがたい貴重なものであることが分かります。

時間の価値

時間には長さや密度とがあります。時間の価値に影響するのは、長さよりむしろ密度です。密度に影響を与える主なものは目的意識と集中力です。

同じ能力であっても、同じ長さの時間を使っても、結果や成果に大きな差が生じるのは、どれだけ、明確な目的意識を持って事に当たるか、必要な時に（勝負所で）どれだけ集中力を発揮できるかにかかっています。

明確な目的意識を持ち、必要なところで集中力を発揮するためには、仕事も「やらされている」という受け身ではなく、目的に向かって自主的な意志で行動することです。そして、各フェース（段階）で「何が大切か」という重要度を把握することによって、集中力を発揮することができます。因みに、「重要度の把握」は危機管理にとって、欠かすことのできない要素でもあります。危機管理は一言でいえば「一番大切なことを守るマネジメント」であることから納得できます。



逆算のタイムマネジメント

パイロットは通常、知らず知らずのうちに逆算のタイムマネジメントを行っています。例えば、08:00に出発する場合、その5分前に管制に対して「5分前」コールをします。その5分前にはチェックリストを実施しておく。更に、その前にはセットアップ、ブリーフィングを終えておく。到着前にも、やはり逆算のタイムマネジメントを行っています。どんなフライトであっても一旦離陸した以上、残存燃料から逆算したタイムマネジメントが求められています。

「この5分前には何が大切か」、「この5分間で何を確実に実施しなければならないのか」という重要度の把握、集中力の発揮の仕方が、フライトという業務の中で、逆算のタイムマネジメントを実施していることにより、自然に身につけているはずです。そのためか、私は出版社からの依頼で、「機長の集中術」という本を執筆しました。多くの若いビジネスマンや、受験生のみなさんに読んで頂いて、ビジネスの場や受験勉強に活かして貰っています。

集中力を発揮するうえでの留意点

集中力を発揮して、良い成果を上げるうえで、留意しておく必要があることがあります。それは、一点集中により、勘違い、思い込みなどのヒューマンエラーが生じやすくなるということです。こうしたヒューマンエラーを防ぐ方法として、虫の眼、鳥の眼、魚の眼を適宜使い分ける方法があります。

人間の眼の機能そのものは、鳥や虫、魚や動物たちのそれに比べてそれほど優れてはいません。しかし、人間の素晴らしいところは、必要に応じて適宜眼を使い分けて質の高い仕事ができるということがあげられます。眼の良し悪しよりも、使い方が大切ではないでしょうか。

今回のコーナーが、時間も単に時計で表す「時刻」という物理的な概念だけでなく、古代ギリシャ人たちが考えていた出会いや巡りあわせなど、その瞬間・瞬間を主観的な「カイロス」という捉え方、「今、この場を活かす」というタイムマネジメントは、質の高い業務や豊かな人生に活かすヒントになるのではないかと思います。



学科試験例題集

(航空気象編)

～たまには初心に戻って考えてみよう～

ATPL

Q1

対流圏について正しいものはどれか。

- (1) 対流圏では高度が上がると気温が減少し、その高さはおよそ 12km までである。
- (2) 対流圏と成層圏の境を中間圏といい、その高度は高緯度ほど低い。
- (3) 対流圏では横方向の空気の移動は盛んに起こるが、上下方向はほとんど起こらない。
- (4) 対流圏内の上層にはオゾンを含むオゾン層が形成される。

A1

解答 (1)

解説：(2) 対流圏と成層圏の境を圏界面といい、その高度は高緯度ほど低い。
(3) 対流圏では横方向の空気の移動は盛んに起こるが、上下方向の移動も盛んに起こる。
(4) 成層圏内の下層にはオゾンを含むオゾン層が形成される。

ATPL・CPL・PPL

Q2

高気圧域の空港から低気圧域の空港に向かって飛行する場合で、出発時のアルチメーターセッティングのまま着陸する航空機の計器高度で正しいものはどれか。

- (1) 計器高度は真高度より高い。
- (2) 計器高度と真高度は等しい。
- (3) 計器高度は真高度より低い。
- (4) 計器高度は平均海面高度より低い。

A2

解答 (1)

解説：新しい航空気象 3-7 第 3-12 図 アルチメーターセッティングの図。場所によって地表面気圧が違っているためにおこる高度計の誤差参照

CPL・PPL

Q3

大気の安定、不安定についての説明で正しいものはどれか。

- (1) 高度とともに気温の下がり方が大きいとき、大気の安定度は増す。
- (2) 大気が不安定な時は、空気塊の鉛直方向の動きが不活発である。
- (3) 上昇した空気塊の温度が周囲より高いとき、空気塊の上昇は止まる。
- (4) 気温の逆転層内では大気は安定である。

A3

解答 (4)

解説：(1) 大気の気温減率が大きいほど、大気は不安定になる。
(2) 大気が不安定だと空気塊を少し持ち上げると周囲よりも温度が高くなり、上昇が促進され動きが活発である。
(3) 上昇した空気塊の温度が周囲よりも高いと、密度が小さいために浮力を受け、上昇が促進される。

お詫びと訂正

2015 SUMMER 号の Q7 の解答に誤りがありましたので、お詫びとともにここに訂正させていただきます。正しくは以下の通りです。
(誤) A7 解答(3) (正) A7 解答(1)

ATPL

Q4

着氷が起こりやすい状況について (1) ~ (4) のうち、正しいものはいくつあるか。
(1) ~ (5) の中から選べ

- (1) 寒冷前線面及び前線後面の寒気内の雲中。 (2) 冬季日本海沿岸に寒気が張り出してきて発生する雲中。
(3) SATが0℃~-4.0℃位間での間の各種の雲中。 (4) 冬季の低気圧中心付近の雲中。

(1) 1 (2) 2 (3) 3 (4) 4 (5) なし

A4

解答 (4)

解説：AIM-J 856【強い着氷】 日本海を渡ってきた寒気は、日本海沿岸地方の広範囲に積雲系の雲を発生させる。これらの雲は雲頂高度12,000 ~ 15,000 フィートの場合が多く、雪を降らせる雲が次々に発生して数日間も同じような雲の状態を示すことがある。この積雲系の雲は過冷却水滴からなることが多く、-3℃~-1.0℃くらいの外気温度のときに強い着氷をおこす。

a 着氷域 イ) c u / c b の着氷域 ロ) 前線の着氷域

ATPL・CPL

Q5

気団の分類と発生について (a) ~ (d) の正誤の組み合わせについて (1) ~ (4) の中で正しいものはどれか。

- (1) cPk : シベリア大陸を発源地として、日本海側に多量の降雪をもたらす。
(2) mPk : オホーツク海千島沖を発源地として、北日本の太平洋側に晴天をもたらす。
(3) mTw : 日本南方海上を発源地として、夏季に日本付近をおおう。
(4) mE : 赤道地方を発源地として、一年中発生する。

	(a)	(b)	(c)	(d)
(1)	正	正	誤	正
(2)	正	誤	正	正
(3)	誤	正	正	誤
(4)	誤	正	誤	正

A5

解答 (2)

解説：寒冷多湿なオホーツク海気団は北東気流となって本州付近に吹き込み、高温な気団との間に不連続線を形成し、ぐずついた天気をもたらす。
[新しい航空気象 7 章 7-6 気団の変質]

ATPL・CPL・PPL

Q6

火山灰が航空機に及ぼす影響についての説明で誤りはどれか。

- (1) 火山灰がエンジンに入り込んだ場合、火山灰が溶けてエンジンが停止することがある。
(2) 火山灰粒子の形は不規則で硬いため、窓ガラスや機体に傷つけることがある。
(3) ピトー管につまり、速度指示や姿勢指示が不良になることがある。
(4) 火山灰雲には高電位の静電気があるため、無線通信が困難になることがある。

A6

解答 (3)

解説：AIM-J 859【火山灰】 航行速度計測用のピトー管がつまり、速度指示が不良になる。姿勢指示には影響ない。

大規模災害発生時の航空機の役割と統制

航空安全委員会 川崎航空 篠田祐廣

平成 27 年 7 月 23 日（木）三沢に於いて第 130 回北部地域航空関係連絡協議会が開催され航空安全委員会としてオブザーブ参加してきました。

北部地域航空関係連絡協議会への参加は今回 2 回目で、航空安全委員会前田委員の尽力で参加することができるようになり、札幌交通管制部や東京航空局、陸・空の自衛隊ならびに米軍、AIRDO、ANA、ANA WINGS、JAL 等総勢 54 名が参加する大規模な会議です。

主な議題は大規模災害発生時における航空機の安全に関する事項で、約 2 時間に渡り討議が行われ、その後更なる交流を深めるため懇親会が行われました。

● 災害活動に従事する航空機

レスキュー機、報道機、空中統制及び搜索支援機等多数の航空機が低高度に於いて活動することになり、相互の安全を確保するため任務別ならびに機種別飛行高度の設定が行われます。

しかし今回の設定では航空測量機の飛行高度帯が設定されておらず、それに対して意見交換を行いました。

● 災害と航空測量機

東日本大震災を例にとると、3 月 12 日（災害翌日）に航空測量機は現地に飛び災害の状況測量をその後数週間に渡り行っています。

航空測量飛行が何故災害発生後直ぐに測量飛行を行うのか、今回の東日本大震災を例に取り災害翌日から東北、関東の津波被害地へ飛び、まず瓦礫及び残土の量を測量、その後その残土を撤去する為の道路、資材搬出の道路を整備する為、測量飛行を行ったことを説明しました。

従って、大規模災害が発生すれば航空測量機は必ず飛行を行うため、災害想定訓練においても入れて頂きたい旨、要望しました。

● 管制周波数

大規模災害発生時に設定される臨時の空域統制機関（臨時通信施設）についても、周波数を 122.6 とするのは様々な面で支障があることを説明しました。

航空測量機は災害空域を飛行するに当たり、測量機同士は tight な飛行を行っているため、122.6 による通信を行っているの、周波数についても検討して頂きたい、と言う申し入れを行った所、航空測量機が飛行をしている事も松島管制隊の方以外は殆ど知らなかったことから、今後の計画については互いに内容の打ち合わせを行いたいと返答がありました。

● レーダーの使用法

航空自衛隊側から AWACS の使用方法についての考え方や防空レーダーサイト（ヘッドワーク）との調整はど

の様に行われているか質問があり、東日本大震災時において、防空レーダーサイトとの通信が混乱した話が出ましたが、今後はT20レーダーを現地で使用するため、航空自衛隊のレーダーを使用せずに行えるということでした。

● その他

席上議題として、現在のスクランブル状態の説明があり、ANAWINGSから9.11以降ハイジャックについての考え方が出てきたが、ハイジャック機に対して戦闘機のエスコートなどの体制は出来ているのか?との質問で、航空自衛隊は検討し体制は出来ているが国土交通省管制部は現在全く考えていない、と意見が分かれていました。

また、R127及び車力(Xバンドレーダー)についてAIPの連絡先と実際の連絡先が違うため、飛行調整の連絡を入れると盪回しの状態であるが何故なのか?という質問に対して航空自衛隊側から、車力についてはAIPと違っており、現在改定中である。との回答があり、加えて自衛隊内部での処理が遅く航空局管制企画課まで届いていない事が判明し、早急に変更の手続きを省内で行う事になりました。

R127については陸上自衛隊の担当者(東北方面総監部・航空運用幹部)からAIP記載で間違いは無いが、現在は霞の目駐屯地に連絡が入っているが?との質問があり、AIP記載先に調整の連絡を入れても霞の目駐屯地に再度連絡をするよう依頼されるというこれまでの経緯を説明した所、今後間違いが無いように部隊を統制します。という返答がありました。

この様に航空路以外の空域を飛行する航空機に対してはAIPに記載されている連絡先で調整をするのが、民間側の調整方法なのでAIPの修正や部隊との連携を密にして頂く事をお願いしました。

The poster is titled "NORTHERN RESCUE" in large red letters at the top. Below the title is a horizontal strip of four small images showing rescue operations. The main text in the center reads "“その時”が来る前に" in large red characters, followed by "~Always Ready~" in a yellow script font. Below this is an image of a helicopter in flight. At the bottom, the text "陸上自衛隊北部広域隊" is written in small red characters, followed by "災害対処訓練" in large red characters, and "ノーザンレスキュー" in red characters. Below the main title, there is a red banner that says "一部訓練公開予定". At the bottom left, there is a list of training details: "■ 訓練予定 平成 27 年 8 月下旬" and "■ 訓練場所 札幌・根室・釧路・十勝・胆振・日高・渡島管内". At the bottom right, there is contact information: "北部方面総監部広報室 TEL 011-511-7116 (内線) 2325 URL http://www.mod.go.jp/gsdf/nae/index.html".

今回 JAPA として北部地域航空関係連絡協議会へはオブザーバーと言う立場での出席ではありますが、この会議はオブザーバーであれ、安全飛行に関しては色々な意見交換が行える場所であり、自衛隊側も責任者が出席している事から、あらかじめ現在飛行する運航者から意見を募集し、その意見・問題点を持って出席する事で、色々と解決できる事が多いと感じました。

現在自衛隊側と小型機各社で出席できる会議体は各地の基地、または部隊が主催の会議体(関東地方では関東西部地区飛行安全連絡会議など)がありますが、統括する自衛隊責任者が出席する今回の様な会議について小型機各社で個別対応はでは出来ないのが現状であることを鑑み、特に小型機の分野では、空域の問題、小型機の飛行の理解など、今後この様な機会が有る毎に出席し、JAPA として情報を配信する事に大きな意義があると思います。



JAPAレポート

～法人賛助会員紹介～

CLICK!

ANA Inspiration of JAPAN

全日本空輸株式会社(ANA)は、1952年に純民間航空会社として事業を開始し、2012年には創業60周年を迎えました。現在ではグループ会社を含め国内線120路線以上、国際線70路線以上を運航しております。

ANAグループでは世界最高水準の安全を追求し続けております。その一環として、「安全を支える人づくり」を実現する中核施設として、2007年にASEC(ANAグループ安全教育センター)を設立致しました。ここでは安全を重視する文化や風土を醸成することを目的に、ANAグループ全社員に対して共通の安全教育や啓発を行っております。また、普段は運航現場にはいない営業部門などの社員にも航空機の安全や航空会社で働くということの意義をより深く理解できるよう、航空機からの緊急脱出研修もグループ全社員が受講するべく進めており、グループ全体の安全文化のさらなる醸成に繋げております。

サービス面では航空業界における世界的な評価会社

であるSKYTRAX社より、2013年から3年連続で世界最高評価「5スター」認定を本邦エアラインで初めて受賞致しました。

お客様満足と価値創造で世界のリーディングエアライングループを目指し、日本のみならず世界のお客様に、日本の航空会社として心のこもったおもてなしを提供すべく努力しております。

これからも安全運航を第一に、更なるプロダクトとサービスの品質向上、ネットワークの拡充に努め、安全で高品質な空の旅を提供してまいります。



朝日航空株式会社

朝日航空株式会社の前身は1967年(昭和42年)に「日本産業航空株式会社」として大阪八尾空港に設立されました。その後1985年朝日航洋株式会社が資本参加し、1986年に「朝日航空株式会社」と社名を変更しました。1987～1991年には全国初のコミューター路線として西瀬戸エアリンク(大分-松山-広島)の運航を行いました。

主要な事業は航空測量、プロパイロット養成、航空機整備を始めとし、小型機ならではの遊覧飛行、宣伝飛行、写真撮影や、北海道鹿部飛行場運営管理、日本アマチュア飛行クラブの運営などで、長年蓄積した技術力と実績を活かし、発展を続けています。

特に会社設立の当初から操縦士の養成に力を注いでおり、これまでに1,000名以上の資格操縦士を輩出、我が国の航空を第一線で支える重要な役割を果たして

きたと自負しています。益々増加するエアラインのパイロット需要に適切に対応し、技術力だけではなく人間力の面でも機長として活躍できる人材の育成を主眼に、今後とも質の高い訓練事業を推進してまいります。

お客様の「安心と信頼を得る」ことが会社の使命であると同時に「安全の確保は事業の至上命題」を基本理念として、常にお客様から信頼されるパートナーとして今後も努力を続けてまいります。



★ ANA より読者プレゼント！ 詳しい応募方法はP.22をご覧ください。

～各表彰報告～

航空関係事業の発展に尽力し、その功績が顕著であり、且つ各職種においての成績が優秀な方を協会より推薦をさせていただきました。

受賞者の皆さま、おめでとうございます。心よりお祝い申し上げます。

国土交通大臣表彰



高橋 広雄 様 (日本航空 操縦士)	平石 和子 様 (日本航空 客室乗務員)
船越 篤 様 (日本航空 操縦士)	鈴木 かすみ 様 (日本航空 客室乗務員)
中川 均 様 (全日本空輸 操縦士)	井下 敦子 様 (全日本空輸 客室乗務員)
土屋 博行 様 (ジェイエア 操縦士)	浅野 元美 様 (全日本空輸 客室乗務員)
是枝 昌之 様 (朝日航洋 操縦士)	萩原 綾子 様 (全日本空輸 客室乗務員)
伊藤 夫臣子 様 (日本航空 客室乗務員)	長田 美紀 様 (全日本空輸 客室乗務員)
館野 理香 様 (日本航空 客室乗務員)	竹内 世千美 様 (日本トランスオーシャン航空 客室乗務員)
後藤 恵満 様 (日本航空 客室乗務員)	神 勝義 様 (全日本空輸 運航管理者)
石橋 真由美 様 (日本航空 客室乗務員)	橘 一雄 様 (全日本空輸 運航管理者)

東京航空局長表彰



田村 栄一 様 (朝日航洋 操縦士)
高橋 慎 様 (朝日航洋 操縦士)
田代 一郎 様 (朝日航洋 操縦士)
森岡 俊勝 様 (朝日航洋 操縦士)
秋田 芳男 様 (フジドリームエアラインズ 操縦士)
滝浪 啓一郎 様 (フジドリームエアラインズ 操縦士)
江波戸 利昭 様 (panda・Flight・Academy 操縦士)

大阪航空局長表彰

安村 桂之 様 (三菱航空機 操縦士)
山崎 雅康 様 (三菱航空機 操縦士)
二田 晋弥 様 (琉球エア・コミューター 操縦士)



FAI エアスポーツメダル

吉田 善彦 様 (名古屋空港自家用機協議会)



会長奨励賞

林 洋之

航空大学校 第60回生 I期



◆Maximum Respect

今回このような名誉ある賞をいただくことができて大変光栄に感じ、感謝の気持ちで胸がいっぱいでございます。同時に、日々訓練に励んできた航空大学校を卒業することができたわけですが、仲間の存在無くしては、受賞はおろか卒業することも難しかったのではないかと思います。思い起こせば約2年前我々60回生I期は18名で航大に入学致しました。それからの毎日涙無しでは語れない厳しい訓練を耐え、互いに助け合い切磋琢磨しながら今日まで駆け抜けてまいりました。気がつくと同期は15名。怪我や病で回期を移った者、新たな夢を見つけた者、様々な出会いや別れがありました。仲間の支えがあったからこそ卒業して、胸を張って次のステージへの一歩を踏み出すことができます。

今回の受賞も私個人の成果ではなく、回期全員で勝ち取った結果であると信じています。我々を見守ってくれた家族、技術・知識を与えて下さった教官、運航を影で支えて下さった方々のお蔭で今の私達がいます。今後我々はエアラインへと舞台を移しますが、安全第一をモットーに理想のパイロットになるため努力を惜しまず日々精進して行く所存です。まだまだ未熟ですが謙虚でいること、感謝することを忘れずパイロット道を極めて参ります。

JAPAレポート 《特集》

～ 本田航空(株) フライト・トレーニング・センター ～

本田航空(株)様は平素より当協会の活動にご理解いただいていると共に、JAPA の法人賛助会員です。この度、JAPA レポート《特集》として、取材依頼を行ったところ快くお引き受けしていただきました。

“大空への夢”

1917 年、25 歳のアメリカ人飛行家アート・スミスが来日しました。この飛行を見た少年、本田宗一郎氏が持ち続けた大空への夢「人類の夢である大空への憧れを青少年に実現させてやりたい。人と社会のために空をもっと身近にしたい」という想いは、1964 年、我が国の民間航空の発展とスカイ・スポーツの育成を目指した飛行場、ホンダエアポートの基礎へと確かな第一歩を踏み出しました。

(本田航空株式会社「創立 50 周年記念誌」より)



自動車の HONDA は、ご存知の方も多いと思いますが、本田航空は、HONDA の創始者本田宗一郎氏によって 1964 年 3 月、当時八重洲にあった本田技研工業株式会社本社内に「株式会社ホンダエアポート」として設立したのが、現本田航空株式会社の前進になります。

現在、本田航空フライト・トレーニング・センター (HFTC) では、自家用ライセンス取得から事業用やエアラインパイロットを目指すコースまで、お客様の目的に合わせた 3 つのコースを設定しており、本田 FTC・大分 FTC の訓練所で計約 20 名の学生の訓練を行い、毎年多くのパイロット育成しています。

また今年秋から新たに国内一貫教育の確立を目指し、HONDA ブランドの訓練品質を確かなものとするため、事業用操縦士課程の指定養成施設の指定を受けるべく積極的な事業展開をしています。

✈ 本田フライト トレーニング センターではどんな訓練が行われているの？

本田 FTC では、セスナ式 172S 型を用いて、自家用操縦士訓練・事業用操縦士訓練・操縦教育証明訓練・単発計器飛行証明の訓練を行っています。

✈ ホンダエアポートってどんなところ？

埼玉県川島町の荒川の河川敷にある、本田航空が自社で運営・管理している飛行場です。滑走路長は 600m と小さい飛行場ですが、夜間の証明施設や、簡易 PAPI、管制塔を模擬した自社施設などもあり、訓練環境としては飛行経験を充足するのに十分な空港になっています。また都心からのアクセスも良く、訓練空域とも近いので効率の良い訓練を行うことができます。



✈ 学生寮はあるの？

訓練中は基本全寮制となります。現在は訓練生が増えたこともあり、本田 FTC・大分 FTC 共に訓練施設の近くに本田航空が借り上げた物件を用意しています。特に大分では、訓練所まで自転車で通えるという立地のほか、食べ物や生活用品を買う施設や病院も近くにあり衣食住に困ることなく訓練に集中できます。



✈ フェリーフライトって？

整備の一部が大分空港では出来ないため、本社のある埼玉県桶川までフェリーフライトを定期的に行っています。

また教官の技量維持向上も兼ね、社内訓練を併せて実施することで、フェリーフライトを有効活用しています。

小型機にとっては埼玉～大分間は長距離のフライトです。基本 VFR で行っていますが、ホンダエアポートの気象条件によっては、IFR アプローチに対応していないため、運航判断が難しく、毎回細心の注意を払って運航しています。



✈ 大分 フライト トレーニング センターではどんな訓練が行われてるの？

大分ではセスナ 172S 型とビーチクラフト式 G58 型を用い、事業用操縦士訓練・多発限定変更訓練・計器飛行証明訓練を実施しています。使用空港は大分空港の他、松山空港、高松空港、山口宇部空港、長崎空港などを使用しています。

✈ 大分空港ってどんなところ？

大分空港はトラフィック量が他空港に比べ比較的少なく、訓練空域も近いことなど、訓練には非常に適した空港です。海上空港のため騒音問題などに関しても近隣住民の方々のご理解があり、この地を誘致して頂いたという経緯があります。そういった意味で、地元住民の方々に迷惑をかけないように日々心がけています。またエアラインが就航している空港なので、旅客機が目目の滑走路から離着陸をし誘導路を滑走する姿を間近で見ることができるので、学生のモチベーション向上にも繋がる他、ILS 施設や 3000m の滑走路もあり、訓練施設にも恵まれています。

～ JAPA 事務局 編集後記 ～

私は私立大学のパイロット養成コースで、FAA/JCAB の事業用技能証明・計器飛行証明のライセンスを取得しました。日本の空を飛んだ経験は殆どなく、現在は就職活動中のため実機に乗るのも数年ぶりということで、フライト前は楽しみ半分、緊張半分といった何とも言えない心情でした。

本田航空の使用機材は、幸いにも私が訓練をしていた機材と同型機でしたので、数週間前よりシステムや様々な手順など、訓練時代の日誌や資料を引っ張りだして自分なりに準備を進めておりました。もちろん今回の取材では操縦はせずに同乗させていただきただけでしたが、久々の実機に乗れる高揚感からつつい熱が入ってしまいました。パイロットの醍醐味であるコックピットからの景色を眺め、改めて“空を飛びたい”と強く感じたと同時に、ここまで恵まれた環境で訓練できる施設が日本にあったということに驚きを感じました。

また 10 月より国内一貫教育コースがスタートするということで、今後も引き続き注目したいと思います。

最後になりましたが、この度の取材で多大なご協力いただきました本田航空 板倉様、宇山様、杉山様、伊藤様、そして大澤様に深く御礼申し上げます。



心を育てることから始めます それが Honda Airways です

プロのパイロットとして就職するために必要な事業用操縦士の訓練を実施しています。本田航空ではこれまでにエアライン各社の教官の養成や官公庁の航空部門の操縦士への訓練といった航空業界の第一線で既に業務に従事されている方々への訓練を長年実施してまいりました。

心を育てることから始めます。それが Honda Airways です。

■本田航空(株) 企画・教務係「伊藤氏」に聞いた訓練では人財教育に力を入れています。

人財の育成に大切な事とは、絆から生まれるコミュニケーション能力とプロになる為の自助努力、機長になる想いからくるモチベーションの強さに他ならないと考えています。

同社は長年の蓄積からなる教育スキルを元に、2015 年秋からは本田航空が長年想い描いてきた、空の第一線で活躍する PILOT を、一から育成するために【国内一貫教育コース】を創設した。

自社養成訓練生採用方法などを参考に、民間訓練校としてはリスクもあるが、敢えて同社独自による厳しい選考基準を設け、この度 8 名の訓練生が入校した。

訓練生の大半は社会人経験者であり、PILOT とは違う職種に従事していたが、その難関を乗り越え、約一年半にわたる厳しい訓練が開始される。



✈ 訓練生インタビュー

●前職は国際線の客室乗務員 (CA) 近藤 優佳さん

・何故パイロットを目指したか

身内にパイロットがいること、また一緒に仕事をしてきた中で一瞬で、判断をして行動し、責任を取るパイロットの仕事に 魅力を感じました。

・将来は！

どんな時も冷静に判断し、自ら積極的にコミュニケーションを取ることができるパイロットをめざします。

国内一貫教育コース 第 1 期生の皆さん



●前職はグランドハンドリング 杉浦 諒さん

・何故パイロットを目指したか

祖父と一緒に飛行機をみにいく中で、いつか自分が操縦して乗せたいと思ったのがきっかけでした。

・将来は！

みんなで飛ばしている事を忘れず、常にモチベーションを高く持ったパイロットになります！！

✈ 先輩から学ぶパイロットへの道 開催報告 ✈

9/13 (日)、2015 年にパイロットへの道を新たに歩み出した、新一年生 (大学・訓練施設) を招いたイベントを開催いたしました。

▼プログラム

- 1 「空を飛ぶ楽しさ」 井上 伸一 副会長
- 2 「訓練・就職活動について」 慶田 竜也 理事
- 3 「機長に求められるコミュニケーション」 板垣 英樹 理事
- 4 「グループディスカッション」



受講者感想

上田 聖吾 会員 (東海大学 1 年生)

自分たち、訓練生が持っている不安やこれからどの様に訓練に挑んでいったら良いかなどの疑問を解決できるととても良い機会でした。また、既にパイロットを引退されている方や現役のパイロットの方の体験談であったり、訓練を終えてからこそ言えることを教えて下さったり、採用担当者を経験したからこそそのご意見を聞ける貴重な体験をさせてもらい、とても嬉しく思います。

越智 由香 会員 (本田航空 学生)

ベテランの先輩方の生の声が聞けて大変勉強になりました。また、これからの訓練に対して、心を大きく構えることが出来ました。今後は学科試験を含めて試験対策のお話が聞けると嬉しいです。

先輩パイロットからの貴重なお話に皆さん真剣な様子・・・

グループディスカッションでは終始、和気藟々とした雰囲気のもと、開催することが出来ました。

当日イベントの他、「YES I CAN 航空教室」や「FTD 体験搭乗」等、今後も積極的にこれからの航空業界を担う若者達へのサポートを実施します！航空業界へ興味をもたれている方は是非一度イベントへお越しください。

イベント詳細はホームページをご覧ください

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

～北海道支部／沖縄支部報告～

～札幌丘珠空港フェスタ 2015～

北海道支部（支部長 大関 春樹）

[CLICK!](#)

平成27年9月13日（日）札幌丘珠空港フェスタ2015が開催されました。

このイベントは、「空の日」・「空の旬間」事業丘珠空港実行委員会（丘珠空港に所在する事業者等で構成）が主催し、北海道支部はJAPA事務局の応援を受け、今年初めてJAPAブースを設けて「ラジコンゲーム」、「塗り絵コーナー」、「タブレットを使用した動画視聴」、「パンフレットの配布」等を行いました。

丘珠空港フェスタでは、JAPAブース以外に「滑走路見学バスツアー」、「ヘリコプター・グライダー等の展示会」、「紙飛行機教室」、「ちびっこ制服撮影会」、「YOSAKOI 演舞」、「チアダンス」等が催され、大成功のうちに終了しました。

来年も更に充実した形で参加できるようにイベント内容等について検討してまいります。



JAPA ブースの様子



～那覇タワー見学～

沖縄支部（JTA 三浦 雄児）

[CLICK!](#)

はいさい（こんにちは）、沖縄支部では9月11日に那覇タワーの見学会を実施しました。

那覇空港の管制塔は自衛隊基地内にあり普段は近くに行くこともできないのですが、今回は、管制塔に上がらせていただき、タワー、グラウンド、デリバリーの仕事を拝見しました。

見学したお昼頃は、那覇空港は民間機、自衛隊機、小型機、ヘリコプターで混雑していました。

管制官のみなさんは位置的に管制塔から民間機のスポットが見えにくい部分があるにもかかわらず、トラフィックの流れを把握して固定カメラなども駆使しながらスムーズに業務をこなしておられました。

那覇空港では現在2本目の滑走路を建設中ですが、完成時には、現在ある滑走路と新しい滑走路の間に管制塔は移動するそうです。

次に管制塔シミュレーターを見学しました。7枚の画面からなるシミュレーターには那覇タワーから見える風景と同じものが写し出され、様々なトラフィックの往来や天候の悪化なども再現され、とても迫力がありました。

さらにレーダールームにてPARアプローチの様子を見させていただきました。現在GCAは自衛隊が管制を行う小松空港などを除けば那覇空港でしか行われていないということもあり、貴重な体験をする事ができました。

その後、管制塔から北へ約2kmのところにある那覇アプローチの方へ移動しました。こちらでは那覇、嘉手納、普天間のトラフィックを誘導する業務を拝見しました。

2010年3月に米軍のラプコンから管制業務が移管された際の話などを説明していただき、とても有意義でした。

このような見学会を開催するにあたってお世話になりました管制官のみなさまはじめ関係各位に心より感謝いたします。

さて、JAPA 沖縄支部では例年秋には嘉手納基地見学会を開催するなど積極的に活動しております。より多くの会員のみなさまのご参加、また、ご提案やご意見等をお待ちしています。いっぺー、にふえーでーびた（ありがとうございました）。



那覇タワー外観



那覇アプローチでの説明

JAPAレポート

～子ども霞が関見学デー～



2015年7月29日(水)、30日(木)
10:00～16:00

「子ども霞が関見学デー」は、文部科学省をはじめとした府省庁等が連携して、業務説明や省内見学などを行うことにより、親子のふれあいを深め、子供たちが夏休みに広く社会を知る体験活動の機会とするとともに、府省庁等の施策に対する理解を深めてもらうことを目的とした取組です。今年は、7月29日(水曜日)、30日(木曜日)に、26府省庁等が業務説明や職場見学等を実施しました。

(文部科学省ホームページより抜粋)



日本航空(株)・全日本空輸(株)・FSO ソリューションズ(株)の協力の下、同イベントの国土交通省航空局のブースに、JAPAとして初めて参画させていただきました。

イベントにはG1000 トレーナーを持ち込み、子供たちにシミュレーター体験を行ったり、29日はJAL、30日はANAの現役パイロット・CA・航空整備士の方にお越しいただき空のお仕事紹介を行いました。その他にもイベント用制服を着用しての記念撮影や、各種資料配布、飛行機のぬりえ、ラジコンゲームを行いました。

両日共に炎天下の中にも関わらず約28,000人もの方に霞が関に足を運んでいただき、国土交通省全体では2日間で延べ3,200名の方に来場していただきました。航空局のブースも連日大賑わいで、お仕事紹介の後のトークショーでは、パイロット・CA・航空整備士・管制官へ質問をする子供たちの真剣な眼差しやキラキラした笑顔を拝見し、それを伝えることの面白さや難しさ等々スタッフも毎回勉強させていただきました。

このイベントがきっかけで少しでも空の仕事に興味を持ってもらい、航空業界の裾野拡大に寄与できれば幸いです。

パイロットから一言 ✈ 慶田 竜也 機長 (SNA)

4歳から小学高学年の子供達にシミュレーターを体験していただきました。

皆さん搭乗前までは輝く目でシミュレーターを眺めていていましたが、搭乗中は手や額に汗をかきながら真剣な眼差しでコントロールしていました。近頃は、シミュレーターソフトで飛行機に慣れ親しんでいるお子様もいましたが、リアルなシミュレーターの難しさを体験して改めて感動していたようです。

今回のイベントを機会に航空に興味をもつ子供たちが多くなると嬉しいです。



JAPA 会員ページ

CLICK!

JAPA では会員の皆様へ特典のひとつとして会員限定 WEB ページを公開しております。

<会員限定 WEB ページ各種サービス>

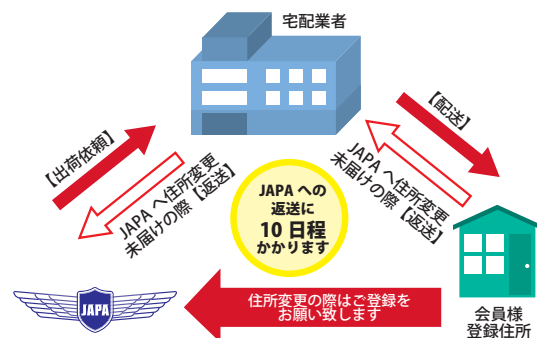
- ◎オンラインで会員情報変更（住所など）及び各種手続き
- ◎デジタル BOOK の閲覧
- ◎総会議決権行使・委任状の提出
- ◎各委員会等の活動報告閲覧
- ◎その他、便利ツール、会員限定メルマガ等

住所変更のお願い

JAPA では各書籍やご案内を宅配メール便にてお届けさせて頂いており、郵便局への転送届けが反映されません。

そのため、住所変更の際は会員ページより速やかにご登録くださいますよう、ご協力をお願い致します。

ログイン ID、パスワードがご不明な場合は事務局までご連絡下さい。



CLICK!

JAPA 団体保険のご案内

「安心して働いていただくために」

JAPA 団体保険の概要

●団体長期障害所得補償保険（ロスオブライセンス）

- ・最長 65 歳まで補償
- ・うつ病等の精神障害による就業障害を最長 2 年まで補填

●団体総合補償制度

- (1) 「団体総合補償制度」はケガ、病気、日常生活における賠償などに備える制度
- (2) 「傷害保険」「がん保険」「医療保険」の 3 プランがあり、単独でも組合わせてのご加入可能
- (3) 団体割引を適用していますので、割安な保険料
- (4) JAPA 団体保険への加入対象は申込時点で JAPA 会員ご本人およびそのご家族

	パイロット業務による 勤労所得がある方	パイロット業務による 勤労所得がない方
団体長期障害所得補償保険	○	×
団体総合補償制度	○	○

お申込み・お問い合わせ先

取扱代理店：株式会社 JALUX 保険サービス

TEL：0120-25-8400 FAX：03-5460-7221 ※音声ガイダンスのあとに③番を押してください。

（営業時間）月～金 9：00～20：00、土 9：00～17：00 日、祝日、年末年始を除く

〒140-0002 東京都品川区東品川 2-5-5 ハーバーワンビル 6F

鳳文書林出版販売株式会社 発行書籍のご案内



双発機の操縦

佐藤 裕 訳 / 赤星 圭一 監修 A5 判 254 ページ (本体 3,400 円+税)

JAPA 会員 10%割引

この本は、FAA 発行の「H-8083 Airplane Flying Handbook」のうち、双発飛行機に関する部分をまとめてあります。筆者は、単発飛行機のライセンスを取得した Pilot が双発機に移行しようとする場合、参考となる書籍が本邦内ではほとんど存在しないことを憂慮していました。レシプロ双発機からターボプロップ双発機へ、さらにはジェット双発機へと移行するために必要な情報が満載されています。本書の特徴は、理論主体になりがちな解説書を、実践を基本として書かれていることです。一般の「飛行機マニア」の読みものとしても、面白く書かれています。

更に上級の多発飛行機を目指す意欲のある Pilot の方々にも、役に立つ参考書と思われるます。

事務局よりお知らせ

ご挨拶

この度、9 月 30 日を以って個人的事情により事務局長を退任させて頂くととなりました。

これまでのみなさまのご協力、ご支援に対し、深く感謝申し上げます。これからは、一賛助会員として協会の取組に係りたいと思いますので、今後とも宜しくお願いします。

事務局長 佐々木 豊



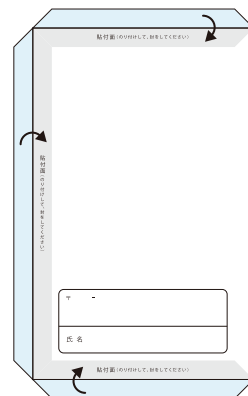
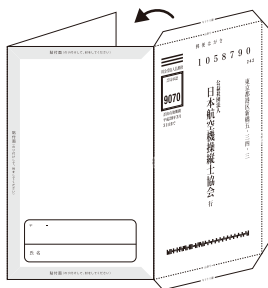
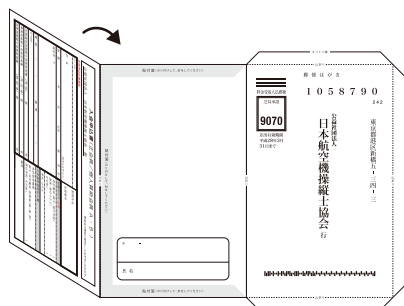
全日本空輸株式会社よりプレゼントを頂きました。
応募方法は JAPA Facebook をご覧ください。(締切 11 月 30 日受付分)
尚、当選の結果発表は賞品の発送をもって代えさせていただきます。



ANA より
オリジナルグッズを
3 名様

入会申込 ハガキの作り方

右ページのハガキ展開図を切り取って、
折りたたんだ上でしっかりとのり付けしてください。



●注意事項

※貼り付けが不十分な場合、1 枚の紙とみなされず、封筒扱いになる場合がありますのでご注意ください。

しっかり貼り付けてください。

キリトリ線

山折り

郵便はがき

1058790

242

東京都港区新橋五 - 二四 - 二

公益社団法人

日本航空機操縦士協会 行



料金受取人払郵便

芝局承認

9070

差出有効期間
平成28年3月
31日まで



山折り

キリトリ線

貼付面 (のり付けして、封をしてください)

〒	氏名
---	----

貼付面 (のり付けして、封をしてください)

貼付面 (のり付けして、封をしてください)

山折り

入会申込書 (正会員 / 個人賛助会員 A・B)

公益社団法人 日本航空機操縦士協会 殿

貴協会の趣旨に賛同し、入会を申し込みます。

太枠内は必須項目

ローマ字	勤務先名
氏名	社員番号
印またはサイン	
西暦 年 月 日生 歳 男・女	訓練中の方 必須
現住所 〒	自社養成・航大・飛行学校 ()
	海保・飛行クラブ ()
	その他 ()
	学年・クラス
電話 - - 携帯 - -	正会員希望者記入欄
E-mail	免許取得機関
定期運送用操縦士技能証明書 (飛・回) 第 号	航大・自社養成・防衛省 (陸・海・空)
事業用操縦士技能証明書 (飛・回・滑) 第 号	飛行学校・その他 ()
自家用操縦士技能証明書 (飛・回・滑) 第 号	備考

キリトリ線

キリトリ線

サヨナラ線

JAPA セミナーシンポジウム info

セミナー・イベント	実施予定日	会場
計器飛行方式・計器飛行証明取得のための航空講座	2015年 11月 7日(土) 13:00-17:00 2015年 12月19日(土) 13:00-17:00	(東京) 日本航空機操縦士協会
ブラッシュアップセミナー	2015年 11月 1日(日) 13:00-17:00 2016年 1月17日(日) 13:00-17:00 2016年 3月 6日(日) 13:00-17:00	
パイロットから学ぶシリーズ 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	2015年 11月28日(土) 13:00-17:00	(大阪) ドーンセンター
	2015年 12月 5日(土) 13:00-17:00	(東京) 日本航空機操縦士協会
	2015年 12月12日(土) 13:00-17:00	(愛知) ウィンク愛知
	2016年 1月24日(日) 13:00-17:00	(福岡) アクロス福岡
Yes I Can 航空教室	2015年 11月 8日(日) 10:00-17:00	(沖縄) 那覇空港事務所
	2015年 12月 6日(日) 10:00-17:00	(東京) 航空会館
	2016年 1月23日(土) 10:00-17:00	(福岡) 福岡空港事務所
小型航空機セーフティセミナー	2016年2月18日(木)・19日(金)	(東京) 野村不動産天王洲ビル
機長養成講習会	2015年 11月10日(火) 13:00-17:00	(東京) 日本航空機操縦士協会
	2016年 1月29日(金) 13:00-17:00	(沖縄) 那覇空港内 (未定)

シンポジウム	実施予定日	会場
航空気象シンポジウム	2015年 11月20日(金) 13:00-17:30	(東京) 全日本空輸 (ANA) 講堂

JAPA では専門的なセミナー・シンポジウムを行う中で、若年層や就職活動中の方を対象にしたイベント等を開催しております。上記の他、特定操縦技能審査に対応した航空安全講習会や海外ライセンス切替講座がございます。皆様のご参加を心よりお待ちしております。お申込・詳細は JAPA ホームページをご覧ください。

JAPA 会議室の利用ができる事をご存知ですか？

JAPA 会員の
皆様へ

JAPA では会員の皆様へのサポートの一環として会議室を無料で提供しています。
勉強会等や情報交換の場としては是非ご利用ください。

会議室 利用者の 声

私たちはエアラインに勤める副操縦士です。将来の機長昇格に向けて日々努力をしています。機長昇格に向けて、同期での情報共有や意見の交換、日々の運航での様々な出来事等をみんなで話し合う事はとても重要です。

しかしながら、都会で（私たちはほぼ全員東京近辺在住です）6、7人が集まれる場所、と言うとなかなか簡単には見つかりません。高額な費用が必要であったり、事前の予約がずいぶん早い時期に必要であったりします。

そこで、私たちは1ヶ月ないしは2ヶ月に一度の頻度で日本航空機操縦士協会の会議室を借りて、先述の様な目的の勉強会の為に使わせて頂いています。費用は無料です。事前の予約もメールで簡単に頂けます。

時間は普段は大体17時位まで使わせて頂いています。場所も新橋と言う、都内付近在住の者にとってはとても便利な場所にあります。簡単な飲み物も用意して下さっていますし、ビルの1階はコンビニエンスストアになっていますので、ちょっとした休憩の際にも全く不便はありません。

とても便利ですしいつも快く会議室を利用させて頂けますので、私たちにとってとても貴重な場となっています。

ご利用 について

- ・ご利用は平日（10:00-17:00）とさせていただきます。
- ・営利目的の利用、物品の販売等のご遠慮ください。
- ・ご利用の前は必ず事前に事務局へご予約ください。

P.5 の答えは「立ち呑み」となります。



飛行機や空に興味がある方は是非お問い合わせください。

パイロット体験教室

日本航空機操縦士協会では、航空業界に少しでも興味を持っていただきパイロットという職種をより身近に感じていただくために、シミュレーターの体験をしていただく機会を設けております。
冬休み・夏休みの思い出に、また大空への憧れを、操縦士協会のシミュレーターを使いパイロット体験をしてみませんか？

One's Impression

松村
ファミリー



2歳の和真も「飛行機ビューンしたのー！」と回らない舌で嬉しそうに話していましたし、花梨は「いつも飛行機に乗っている時は前が見えないけれども、今日は外が見えて綺麗だったー。」と話していました。
本当に貴重な体験になりました。ありがとうございました。

小倉
ファミリー



本物の飛行機みたいでびっくりした。家にあの機械欲しいなあ。(新叶あらと：5歳)
楽しかった。またやりたい。(大史たいし：2歳)
子供以上にはしゃぐ大人達の姿が印象的でした。大人になって憧れの職業体験ができ、貴重な機会をどうもありがとうございました(母)

日下部
ファミリー



ありがとうございました。とっても楽しかった。
次はもっと大きなシミュレーター(本物か?)に乗ってみたいです。
思ったより簡単だったなあ。明里(8歳、小学校3年生)
楽しかった！飛行機模型をたくさん飛ばしたのも楽しかった！
着陸が面白かった。ハワイまで飛びたかったなあ。
ゲームみたいで楽しかった！晴人(6歳、年長)
もう一回飛行機やりたかった〜陽太(2歳)
また空飛びたかったなあ透(父、41歳)



山川
ファミリー



先日は本格的なシミュレーターを使用したパイロット体験をさせて頂き有難うございました。
小さな子供に対しても分かりやすく操縦方法や危機管理について教えて頂き、親子共々大変勉強になりました。
待ち時間に行った飛行機の塗り絵も楽しかったようで、息子は飛行機の機体をデザインする人になってみたいなあと言っていました。素敵な機会を与えて下さって本当に有難うございました。

※「体験者コメント」に関しましては、ご本人様ならびに保護者様の同意を得て掲載させていただいております。

次回開催予定

- 2015年12月5日(土) 【小学生対象】
- 2015年12月6日(日) 【小学生対象】

※諸事情により、予告なく中止することもありますので、詳細は当協会HPならびにFacebookをご覧ください。

次回以降の「パイロット体験教室」の案内は、操縦士協会 公式ホームページやFacebookで11月上旬頃をめどにご案内致します！ お楽しみに！！ 公益社団法人 日本航空機操縦士協会 事業サポート室



JAPA
ホームページ



詳しくはWEBへ

www.japa.or.jp

表紙写真提供 日本空港ビルディング株式会社



パイロット Vol.6/2015 Autumn

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



あたたかい空へ。あたらしい空へ。

ANA Inspiration of JAPAN

A STAR ALLIANCE MEMBER 