

プライベート・パイロット

PRIVATE PILOT

山下智之 著

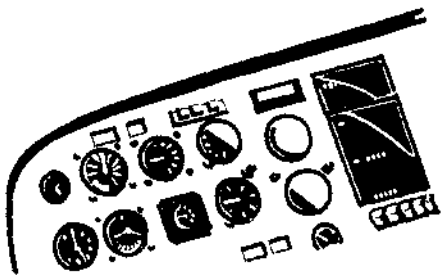
国内で、
自家用操縦
ライセンスを、
早く安く取る方法

「え、ホント?」という疑問の答えは
すべて本書の中にあります。



2013～2014年、

実技試験がやさしくなった



① オープンスカイとLCC

最近、航空運賃がどんどん安くなっていますよね。オープンスカイ協定による航空自由化が進み、シンガポールや中国のLCC（ローコストキャリア／格安航空会社）などが安い料金を設定して日本に乗り入れしています。これを迎え撃つように、JALやANAもそれぞれLCCをグループ内に持つて、安い航空運賃で飛ばすようになってきています。中心は東南アジア便や国内の沖縄便でしょうか。

家用機で飛んでいると、そういうLCCのエアラインの機長が管制官と交信している無線の音が聞こえます。管制は基本的に英語ですが、彼らの発音は日本人ともネイティブとも異なる、シンガポールや香港なんかでよく聞くような英語なので、すぐ分かるのです。彼らは給料の安い地域から日本の空に出稼ぎに来ているパイロットたちで、その数は近年どんどん増えています。つまり、そういう人材の日本国内への流入が増えているということです。

あれ、ちょっと待ってください。最近は何ノミクスのせいかな、少しは明るい兆しが見えてきたとはいえ、日本の若者の多くが就職したいのにできない状況が続いている一方で、プロパイロットの世界では、人が足りなくて海外から来てもらっているということ？ そういうことです。なので、日本の航空局では、業界からの強い要請を受けて、日本人の若者にどんどんパイロットになってもらうという方向性が出てきています。

もう一昔前になりますが、JALが破たんした時、社内の訓練生としてエアラインパイロットを目指していた30人ほどの処遇が問題になりました。そのまま解雇というのはあまりにもかわいそう、そしてもつたない。そういう意見が多く、結局彼らは、ある航空専門学校の訓練生としてプロパイロットになるための訓練を継続することになったとか。学校は、彼らの受け入れのために、九州で格納庫を借りて新しく分校を設けました。このように、いま航空業界には、貴重な将来の日本人パイロットを育てようという気運があります。そうした事情を背景に、家用機操縦士ライ

科目	項目	時間	AVI	TOL	NAV	PRC	SOLO	SMITH	TTI	備考
基礎	100	100								
	101	100								
	102	100								
	103	100								
	104	100								
	105	100								
	106	100								
	107	100								
	108	100								
	109	100								
TRFC SOLO	200	100								
	201	100								
	202	100								
	203	100								
	204	100								
	205	100								
	206	100								
	207	100								
	208	100								
	209	100								
AW SOLO	300	100								
	301	100								
	302	100								
	303	100								
	304	100								
	305	100								
	306	100								
	307	100								
	308	100								
	309	100								
航法	400	100								
	401	100								
	402	100								
	403	100								
	404	100								
	405	100								
	406	100								
	407	100								
	408	100								
	409	100								
航法(空域準拠) (270km以上)	500	100								
	501	100								
	502	100								
	503	100								
	504	100								
	505	100								
	506	100								
	507	100								
	508	100								
	509	100								
夜間飛行	600	100								
	601	100								
	602	100								
	603	100								
	604	100								
	605	100								
	606	100								
	607	100								
	608	100								
	609	100								
帰郷飛行	700	100								
	701	100								
	702	100								
	703	100								
	704	100								
	705	100								
	706	100								
	707	100								
	708	100								
	709	100								

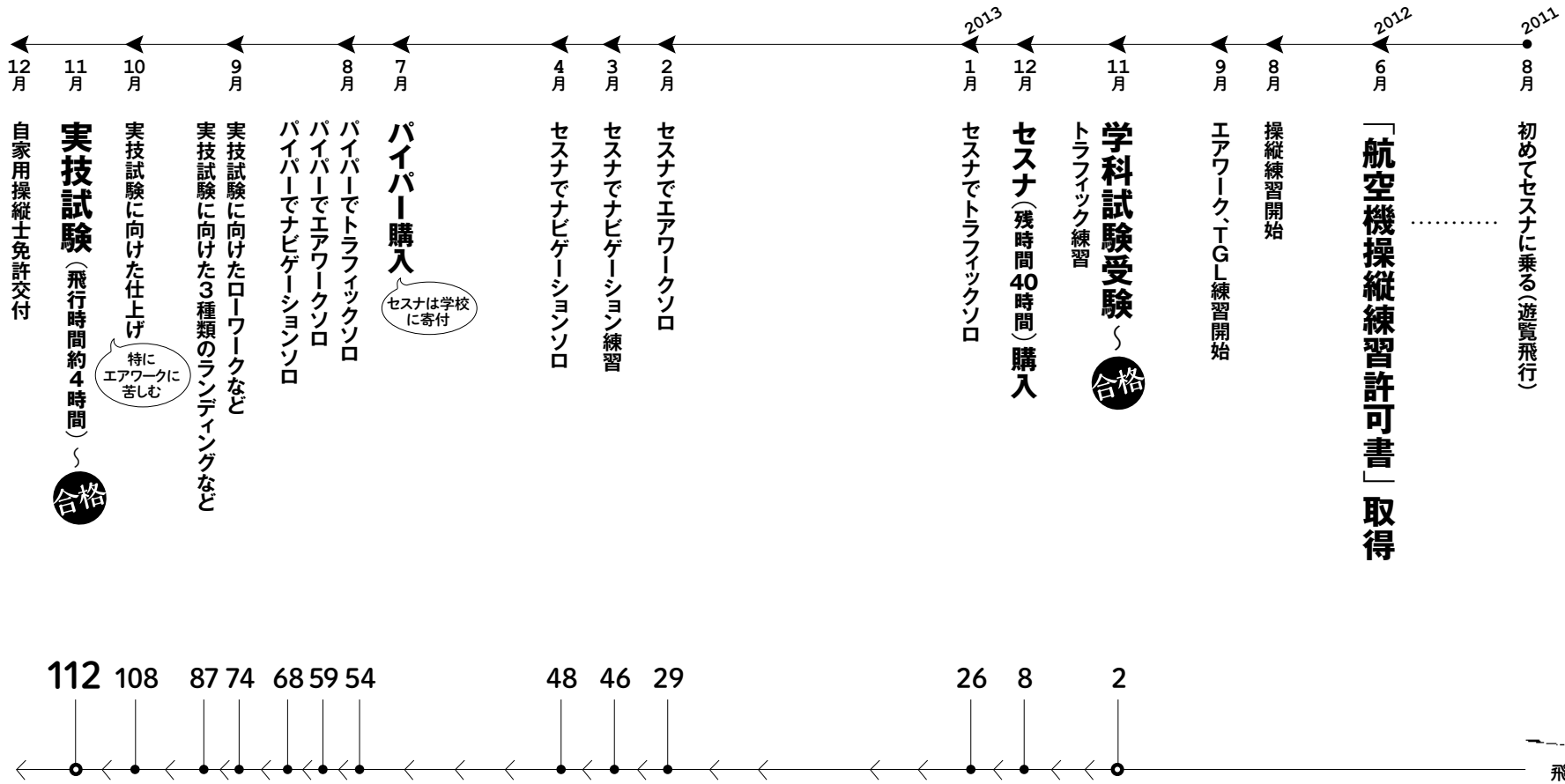
訓練の計画をまとめたシラバス。学校でいえば授業計画のようなもの

- ① エアワーク
- ② トラフィック
- ③ トラフィックソロ
- ④ ナビゲーション
- ⑤ ナビゲーションソロ
- ⑥ エマージェンシー

これは私の訓練の順序ですが、人によって順番は少し変わるようです。でも他の訓練生との会話でも「どう? もうトラフィックソロ出た?」なんて話して通じていましたから、だいたいこんな順序ではないかと思えます。試験前になると、それぞれ苦手なところを重点的に練習するので、シラバスとは離れることもありませんが、最初は誰もがこのシラバスで訓練を開始するようです。

ここでいう「トラフィック」とは、空港の周りをぐるぐると飛び回りながら、滑走路へのTGL(タッチ・アンド・ゴー・ランディング)を繰り返すことです。決まった場周経路(トラフィックパターンともいいます)を回るので、陸上競技のようにトラフィックと呼んでいるのだと思います。まず、この科目を克服しないことには、次に進めません。飛行機は必ずランディングしなくてはなりませんので、その理由は想像がつくと思います。しかし、初期の科目のわりには、これが難しいんです。というか、トラフィックがきれいに来たら、他の科目は付け足しみたいに見えるほど、最

私の自家用操縦士免許取得までの航跡



注記 下欄の累計飛行時間は、各項目の終了時点での総飛行時間の概数です。こうして整理してみると、無駄に飛んだような気もします。2013年9月から10月にかけての実技試験に向けた追い込み、仕上げの訓練が大事です。

