

(訳者コメント)

中国海軍は、近々空母 2 艘体制になりますが艦載機 J-15 のパイロットのソース、充足状況はどうか？漢和に関連投稿記事がありましたので紹介します。

海軍には戦闘機パイロットの養成機関はなく、空軍の戦闘機パイロットが転換することになります。

艦載機パイロットは、高い技量を要求されることから、ある程度の飛行経験を経たパイロットから選抜されることになり、全体の平均年齢が高くなります。現在の空母 1 艘体制が続くと、若手と順次交代させない限り、平均年齢が毎年 1 年ずつ高くなります。

空軍も新型機の導入とともに、拡大方向なので戦闘機パイロットが不足すると推測されます。

海軍パイロットの若手は 26 歳で数は多いようですが平均年齢が 33.19 歳であり、中堅パイロットが不足していることがわかります。

またパイロットになって以降、指揮官職に就くまで、資質向上のための教育の機会が極めて少ないことも問題であると指摘しています。

\*\*\*\*\*

標題「中国海軍航空部隊パイロットの年齢構成」

作者：ワシントン王怡文

欧米の中国軍研究者によると：現在、中国海軍パイロットの年齢平均値は 33.19 歳、中間値 31 歳、最頻値 26 歳であるという。25 歳から 35 歳の年齢幅のパイロットは総数の 64.1%である。このことから、平均年齢がパイロットの最適年齢期（25 歳から 35 歳）の上限に接近しており、その差がわずか 1.81 歳しかないことがわかる。すなわち現在の中国海軍パイロットの平均年齢が、間もなく最適年齢期の上限を超えるということだ。最頻値と平均値の差が 7.19 歳ということは、最適年齢期の上限を超えるパイロットの数が多くなり、年齢も高齢に偏ることを示している。

欧米の研究機関は次のように判断している：中国海軍航空部隊は、保有する 2 艘の空母で運用する J-15 戦闘機の数に見合うパイロットの数が不足する可能性が極めて高い、と。

現在、中国海軍パイロットの 9 割以上が本科学歴（単科大学）、学士或は双学士学位を有しているが、研究生学歴保有者は僅か 0.7%、碩士学位保有者はもっと少ない。ある師団ではパイロットの中で、研究生学歴を有する者は皆無であった。

56.3%のパイロットは、課程終了後、他の院校における（資質向上のための）教

育を全く受けていない。1人平均の教育の機会は0.66回であり、正団職（大佐又は中佐クラス）のパイロットだけでなく、其の他の職務のパイロットの被教育回数も1回以下であった。

現在、中国海軍のパイロットのソースは、3つある：1つは、地方の高等中学（日本の高校に相当）を卒業し空軍の飛行学院に自主的に応募するコース。これは”1.5+2.5”の教育課程である。すなわち1.5年間は、大学の理科基礎課程を学習し、2.5年間で飛行理論と実際の操縦技能を学習する。2つ目は、軍事或いは地方院校の本科卒業生から直接募集するコース。これは”4+2”の教育課程であり、2つの学士学位が授与される。すなわち本科4年の大学教育を卒業し、その後2年間で飛行理論と実際の操縦技能を学習する。3つ目は、空軍の飛行学院卒業生の中から海軍パイロットを募集するコース。このパイロットは主として戦闘機部隊に配属される。

海軍航空部隊は、J-15、J-10Aの装備を開始しており、まもなくJ-16多用途戦闘機も装備する。

”1.5+2.5”課程の”1.5”は、主として海軍航空工程学院で教育を受け、”4+2”の課程の”4”のソースは、主として海軍内の軍事院校から募集する。

35歳以上の師、団職クラスの比率は高い。現行の政策規定によると、副団職は満4年で自動的に正団職に昇級する。正団職は、満5乃至8年経てば副師職への昇級資格ができる。大部分のパイロットは、普通、副師職級でリタイヤする。この段階はおおむね5年乃至12年である。言わば、1人の普通のパイロットが正団職及び副師職クラスの職位にある期間は8年乃至20年である。

欧米の軍事学者によると：中国海軍パイロットのうち飛行等級2級を有する者の比率は明らかに低過ぎる。1級及び3級と比較すると、それぞれ15.4%及び17.2%である。海軍パイロットの飛行等級の認定は、主として以下の5つの要素が考慮される：飛行時間、教育を担当した期間、過去に実施した訓練課目、パイロット個人技量の試験成績、操縦に起因する事故歴或いはその徴候の有無。

以上