

妻沼滑空場運航要領

日本学生航空連盟

(目的)

1. この要領は、(財)日本学生航空連盟の妻沼滑空場における運航要領を定め、余裕を持った安全運航が出来ることを目的とする。

(名称)

2. 妻沼滑空場は、利根川右岸上流側の滑走路を妻沼第一滑空場(以下、第一滑空場)、下流側の滑走路を妻沼第二滑空場(以下、第二滑空場)という。
3. 滑走路方位は、いずれもR/W14及びR/W32とする。
4. 第一滑空場の着陸帯の名称は、土手からB(ブラボー)、C(チャーリー)、D(デルタ)という。
5. 第二滑空場の着陸帯の名称は、土手側、川側という。

(運用グループ)

6. 妻沼滑空場は、最大3グループで運用することができる。第一滑空場で2グループ、第二滑空場で1グループ運用する。1グループを複数校が合同で運用する場合もある。
7. 2グループで滑空場を使用する場合は、原則として第一滑空場と第二滑空場に分かれて運航する。

(指導員ミーティング)

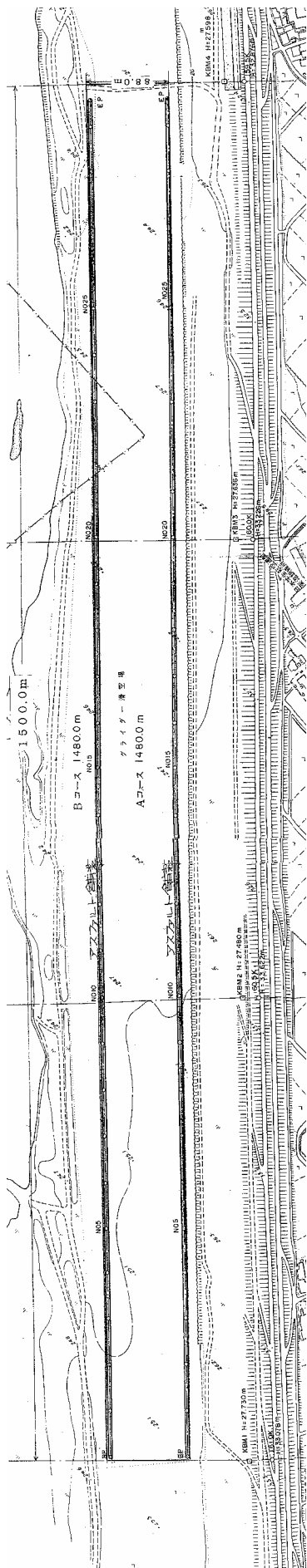
8. 滑空場の使用グループの意思疎通及び情報交換のために飛行実施前に指導員ミーティングを行う。
9. 各グループで指導する操縦教員及び各校の主将または責任者は指導員ミーティングに出席する。
10. 参加校で担当を決め、指導員ミーティングで下記の事項について情報交換を実施する。
 - メイン・ピストの選出、確認
 - 妻沼フライトサービスの設置場所
 - 各グループの構成
 - 各グループの使用機体
 - 飛行内容及び飛行予定
 - 離着陸帯の設定
 - 気象情報
 - ノータム
 - 飛行空域周辺の飛行情報(自衛隊入間基地関係)
 - 民間訓練試験空域KK4-3の飛行情報

(メイン・ピスト)

11. 原則として、第一滑空場の土手側で運航するグループが、当日の妻沼滑空場のメイン・ピストとして、各グループを代表する。
12. メイン・ピストは妻沼フライトサービスを運用する。
13. 飛行終了後にメイン・ピストを実施した指導員は、運航中の状況を「ヒヤリ・ハット・レポート」に記載して提出する。(異常運航がなくても記入する。)

(離着陸帯の設定)

14. 離着陸帯を設定する場合は、幅を25m以上確保する。
15. 着陸帯の接地点は、滑走路末端から100m以上の距離を空けて設置する。
16. 第二滑空場のR/W14の使用時にサッカー場で試合などが行われている場合には、その上空を低度で通過しないように、接地点を十分に滑走路末端から離して設置する。



妻沼第一滑空場



妻沼第二滑空場

(ウインチ曳航)

17. 第一滑空場で2グループが飛行を実施する場合は、ウインチを滑走路末端からの距離を同じ位置に、また緊急時に機体が余裕を持って通過できる50m以上の間隔を取って設置し、両ウインチ間には機材や車両等を置かないようにする。また、南風の際は、第二滑空場の運航を考慮して滑走路末端から100mの距離を空けて設置する。
18. 第一滑空場で2グループが飛行を実施する場合、隣のグループの曳航終了後にパラシュートが地面に落下してから「準備よし」の無線コールをする。ただし、第二滑空場からは、第一滑空場の離脱確認のコールの後「準備よし」のコールを行って良い。
19. ウインチ曳航の離脱地点付近でサーマル旋回しようとする機体は、その旨をピストにコールし許可を得る。ピストは発航の支障となる場合にはこれを拒否することができる。

(航空機曳航)

20. 航空機曳航は、第一滑空場で実施する。
21. 曳航機は離陸後徐々に川側へ移行しながら、第一旋回までは川のほぼ真ん中を上昇する。R/W14方向で航空機曳航を実施する場合、第二滑空場のグライダーの場周経路は土手側とする。実施内容については、朝の指導員ミーティングで調整し、実施前に無線で連絡をする。
22. 着陸に際して動力装置を有する航空機は、川側の場周経路を使用する。
23. 航空機曳航を実施する場合、滑走路の路面の状態やウインチ曳航索等がないことを十分確認してから実施する。

(場周経路)

24. 場周経路の幅は、原則的に800mとする。
25. 第一滑空場の場周経路は、基本的にはR/W B(ブラボー)発航の時は土手側経路、D(デルタ)発航の時は川側経路の場周を原則とする。反対側の経路を希望する場合は、管理しているピストにその旨を連絡する。
26. 南風発航時の第二滑空場、北風発航時の第一滑空場のそれぞれのベース・レグ(第3旋回から第4旋回の区間)の位置は、風下側の滑空場に設置しているウインチを越えないようにする。

(発航方向の決定)

27. 当日のアクティブR/Wは、朝の指導員ミーティングで気象情報を考慮して決定する。
28. 日中、風向が北西から南東に変化する時、第二滑空場が先に風向が変更するので第二滑空場の意向を優先して決定する。
29. 風向が南東から北西に変化する時、第一滑空場のメインピストが他のピストと調整して決定する

(チャーリーの使用)

30. C(チャーリー)の幅を出来るだけ広く確保するため、B(ブラボー)、D(デルタ)の発航点は路面の状況にもよるが、翼端がリトリブウエイぎりぎりになるよう設定する。
31. C(チャーリー)への着陸は、緊急時又は対面校の発航に支障を来さない場合に限る。
32. C(チャーリー)へ着陸する機体が、第4旋回を開始した時点で、B(ブラボー)またはD(デルタ)で発航準備中の機体は、発航を中止する。
33. 2機同時進入は、原則としてB(ブラボー)とD(デルタ)着陸とする。対面校の2機同時進入についても協力をする。
34. 発航帯にセットしてある機体は、いつでもB(ブラボー)、D(デルタ)を開放できるよう人的配置を行うと共に、ピスト後方をクリアーにして機数分がショルダー出来るスペースを設ける。

(妻沼フライト・サービスの運用)

35. 滑空機の運航時には、妻沼フライトサービスを運用する。妻沼フライトサービスについては航空情報サーキュラー(AIC)に公表されている。

36. 妻沼フライトサービスは、外来機からのコンタクトに対して下記の情報を伝える。

(1) アクティブ R/W

(例 アクティブ R/W 14、ウインチ曳航で下流側の滑走路でも同様に運航しています。)

(2) 風の情報

(例 ウインド 120 度 5 ノット)

(3) 飛行情報

(例 滑空場の東側エリア高度 3000ft 以下で 3 機のグライダー、西側エリアで 2 機のグライダーが飛行中です。)

(4) 注意事項

(例 ウインチ曳航を実施していますので、滑空場上空の飛行は危険なので避けて下さい。)

37. 外来機が妻沼滑空場に着陸する場合、滑空場の 9km 手前で妻沼フライトサービスにコンタクトを取り、飛行情報を入手する。動力を有する飛行機、滑空機の場合は川側の場周経路を使用する。場周経路にエントリーする場合は、ダウン・ウインド・レグの中間点に 45 度でエントリーする。エントリーおよび着陸は妻沼フライトサービスの無線がある滑走路（第一と第二の区別）に行わせる。

“例 妻沼フライトサービス JA 5 マイル・サウス フォ ランディング”

“例 妻沼フライトサービス JA ジョイン レフト・ダウン・ウインド R/W 14”

(HF 無線通信要領)

38. 妻沼滑空場で運航する航空機は、HF 無線機を装備した航空機の運行を原則とする。HF 無線機を装備していない場合は事前に調整すること。

(1) 離陸時

1. 飛行準備が完了したら、搭乗者は翼端保持者に“準備よし”と伝える

2. 翼端保持者は、準備状況の確認と後方を含めてクリアーの確認を実施してピストに“(後方クリアー) 準備よし”

3. ピストは、翼端保持者の“準備よし”を受けて“例 ウインチ 学連 2 1 準備よし”とコールする。

4. ピストの“準備よし”を受けて、ウインチは、“例 ウインチ 学連 2 1 準備よし”とコールする。

5. 曳航索が張り合ったら、ピストは“例 学連 2 1 出発”とコールする。

6. 曳航中は、曳航速度・上昇経路などをピストから誘導や指示をする。

7. 曳航索が離脱したら、ピストは“例 学連 2 1 離脱確認”の無線を入れる。

8. 機体は、“離脱高度 m”を報告する。

(2) 着陸時

1. 滑空機は、ピスト（または着陸帯）のアビーム（真横）で、“例 ピスト 学連 2 1 オン・ライト・ダウン・ウインド 高度 m”と通報する。

2. 地上の状況を考慮して、発航の出発から初期上昇中に無線が重ならないように気をつける。

3. 動力装置を有しない滑空機が着陸をコールすることは大切なので、地上の機体の出発と重なりそうな時は、事前に無線を入れることも可能である。

“例 ピスト パロマまもなく場周に入ります。”

逆にアビームでコールできなかった場合でも、“ターニング(ライト) ベース”“オン(ライト) ベース”などのように必ず着陸の無線コールを行う。

4. ピストは着陸のコールに対し、経路上の飛行情報(チェックポイント以降を飛行している機体の情報) 必要に応じて風の情報を伝え、着陸帯の指示をする。

“例 学連 2 1 R/W 14D(デルタ)”

制定履歴

制定： 2009.05.10 妻沼第一滑空場運用ルール(2006.04.28)を含み制定した。