

NPO 法人関宿滑空場運航規程

改-7 2021.02.14

第1章 一般

1-1 目的

この規定は、特定非営利（NPO）法人・関宿滑空場での運航の具体的な内容を規定し、安全かつ円滑な運航を遂行すると共に河川敷占用について齟齬なき様、また騒音等、近隣への迷惑防止を図ることを目的とする。

1-2 適用

この規定は、NPO法人関宿滑空場・定款第3条、第4条、第5条の活動を達成するために関宿滑空場を使用して行う全ての行動について規定する。但し、我々は、日本国に居住する者として、当然各種国内法規を遵守するべき立場にあるので、極力、関宿滑空場に限られた規定をまとめたものとする。国内法規と相反する規定がある場合には、法規が優先する。NPO法人関宿滑空場・定款と相反する規定がある場合には、定款が優先する。

1-3 管理及び改編

本規定の管理及び改編は、NPO法人関宿滑空場の理事会が行ない広く会員に周知徹底させなければならない。

2年間（24ヶ月）に亘り改編が無かった場合には、一度見直しを行う。

1-4 定義

関宿滑空場；別に説明が無い場合、関宿滑空場の語は、NPO法人関宿滑空場を指す。

会員；NPO法人関宿滑空場定款にいう会員を言う。

利用者；NPO法人関宿滑空場の定款にいう活動を行なう全ての人及び機材を言う。

活動；NPO法人関宿滑空場の定款第3条、第4条、第5条に記載された目的、種類、事業にいう所の全ての行動を指す。

PIC(Pilot In Command)：当該飛行に最終責任を持つ操縦者を言う。

法令；この規則でいう法令とは、航空法令、無線関連法令、河川法令その他関係する法令とし、関宿で活動する会員は全て、遵守する義務を負う。

第2章 河川占用用地

関宿滑空場で活動する者は、会員は勿論、一時的な利用者にあっても、この滑空場が国土交通省より使用を許可された土地である事を銘記し使用すること。

第3章 操縦者

関宿滑空場で飛行する操縦者は、航空法令、電波法令その他関係法令を全て満足していなければならない。

第4章 運航

4-1 運航管理の基本方針

1. 飛行の最終責任はPICにある。
2. 関宿フライトサービスの業務は、運航の安全と円滑な活動のためのアドバイスをこなうことである。
3. 飛行の最終責任者はPICである、という観点から、関宿フライトサービスが発出したアドバイスは、それが善意である限り、責任追及はされないものとする。

4-2 関宿フライトサービス担当者の要件

- ① 自家用操縦士以上の資格(但し身体検査証は不要とする)
- ② 電波法令上の資格。
- ③ 関宿滑空場における相応の活動。

以上3件の要件を満たしていること。

FS担当者は離席する時、交代を行なう者を指名しなければならない。

4-3 関宿ローカル

フライトサービスのための適切な要員が配置出来ない場合には、航空機は「関宿ローカル」の語を冠頭につけ、一方送信をして自機の位置と意思を伝える。

4-4 高度の用語及びアルチメーターセットの方法

1. 関宿フライトサービス圏内において、高度については「フィート」単位使用を原則とし、メーター単位を使う時には、末尾に「メーター」の語を付けて発信するものとする。
2. 高度計のセットは東京国際空港(羽田)の最新のATIS((128.8MH)またはMETARのQNHを使用する。
入手できない場合は、滑空場標高28ft(または9m)にセットする。

第5章 航空機

5-1 関宿滑空場で飛行する航空機についての要件

1. 関宿滑空場で飛行する航空機は、全て航空法令、電波法令、その他関連法規の規定を満足していなければならない。
2. 関宿滑空場で飛行する航空機は全て、適切な額の第3者損害賠償險に加入していること。適切な額とは1億円以上とする。
3. 新たに関宿滑空場を常駐基地として活動しようとする団体については、理事会に対し機材、運営及び運航方法につき説明をし、承認を得ることを必要とする。
4. すでに関宿滑空場を常駐基地として活動している団体であっても、機材、運営、運航の大きな変更は5-1-3項と同様の理由により、理事会の承認を必要とする。
5. 個人で所有、運航する、いわゆる「個人機」であっても、関宿滑空場では、「団体」を形成して「団体」傘下での活動、という形態を求める。

第6章 安全対策及び近隣の環境対策

関宿滑空場周辺には、いくつか注意すべき空域、取り決めがある。

各団体責任者は、傘下会員に対しこれらについて説明、解説をしなければならない。

1. 空域

関宿滑空場から半径 9km以内の空域の大部分の、4000ft以上は東京ターミナルコントロールエリア(東京TCA)に含まれるが、西の一部(2000ft以上)が横田VFRレーダーアドバイザリーサービスエリア、また北の一部は東京アプローチコントロールエリアに含まれる。

また2000ft以下で関東甲信越トレーニングエリアに含まれる部分もあるので、利用者は25万分の一のTCAチャート等を参考にし、これらの空域を利用する他の航空機の安全を脅かさないよう飛行しなければならない。

但し、半径9km以内の空域の700ft以下は管制区 (CONTROL AREA) には含まれない。

2. 関宿近辺のIFR FIX

(各ポイントは次ページの関宿周辺図に示しましたが、各自TCAチャートやHPの参考資料①で確認すること)

△SCREW 滑空場より065° 8.3km

羽田到着機のSTARルート(標準計器進入経路)上のFIX。

到着機が北東023° から来て当該FIXで南167° に変針し、高度約5000ftで通過する。

しかしILSZ RWY23では13.7km南のSTEAMで4000ftの制限があるので、手前にあるSCREWを4000ft近辺で通過しようとする機体もあるので注意が必要である。

更に4000ft以上、230kt以下で左周り(東側)のホールディングパターンも設定されているので注意が必要である。

△NEURO 滑空場より130° 10.8km

羽田滑走路16にアプローチする機体が110° (東南東)のNILUSより来て当該FIXで252° に変針してNIGELに向けて飛行する。通過高度は6000ft。

このポイントにも4000ft以上、230kt以下で右回り(北東側)のホールディングパターンがある。

△NIGEL 滑空場より160° 9.4km

上記 NEUROの西側5.6kmの地点、通過高度は6000ft。

△KASGA 滑空場より180° 11.9km

HND RWY22およびRWY34Rのミスドアプローチ後ホールディングするポイント

南から016° のコースで来て4000ftで右向き(東側)のホールディングパターンに入るので、最も接近する地点では滑空場より9km以内と考えるべき。ミスドアプローチは天候に関係なく、予告なく行われるので注意が必要である。

△TOHNE 滑空場より049° 7.7km

下総基地にアプローチするイニシャル(初期進入)FIX

西もしくは北から来た自衛隊機は TOHNEを3000ftで通過し計器進入を行うが、下総基地への到着機は適宜情報が得られる。

以上を鑑み、関宿滑空場から9km圏内を飛行するグライダーは、トランスポンダーを装備し、適切な管制機関との通信設定を確立していない限り、**①**利根川を越えた北東側では4000ft(1200m)、および

②南風で羽田空港がRWY16を使用している場合で15時以降は芽吹大橋と清水公園駅を結ぶ線（延長線も含む）より南側では4000ft(1200m)を上限とし、その他の関宿9km圏内では6000ft(1800m)を超えて飛行してはならない。（**①②**はp-5の図参照）

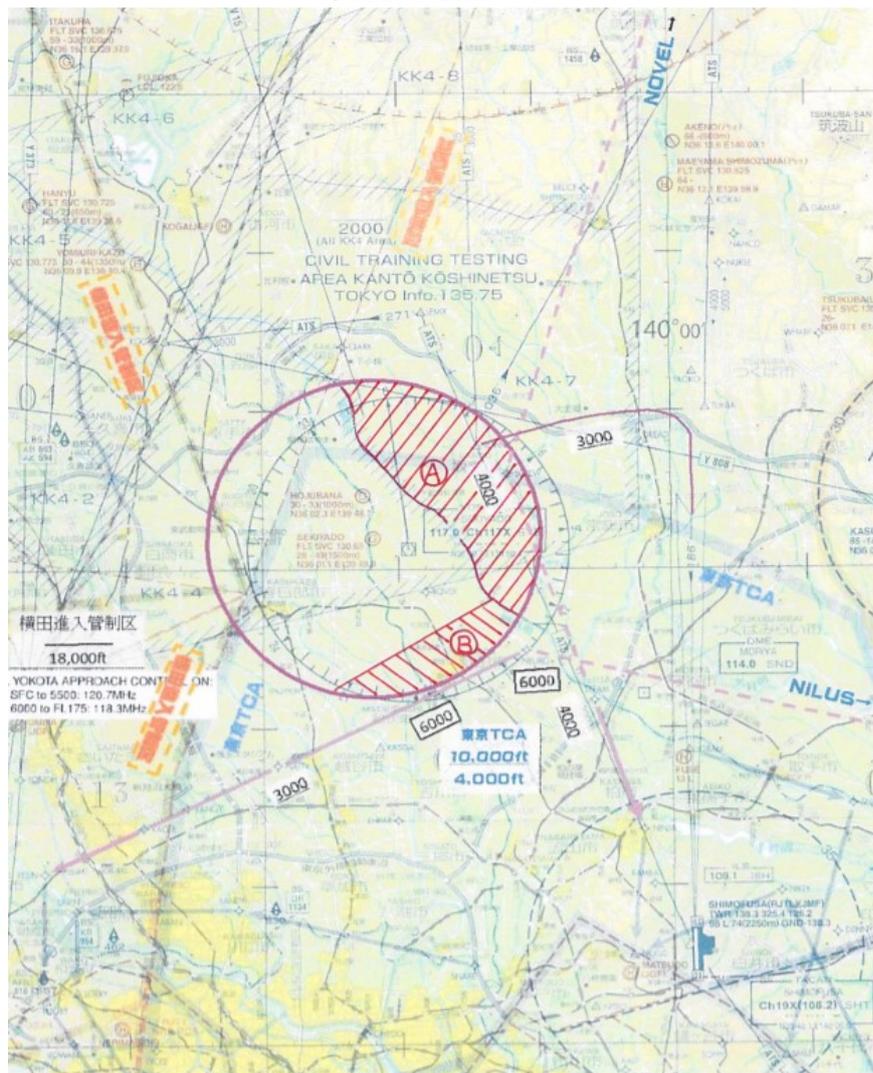
エアライン機は必ずしもSTARのコース上を飛行するわけではなく、時にレーダーベクターで関宿の空域に侵入してくる可能性もあり、常に見張り（OUTSIDE WATCH）を怠らない事。

（以下○の番号はHPの参考資料）

⑨海上自衛隊下総基地の計器飛行方式（HPの参考資料で確認）

⑩ 関宿上空は、YOKOTA AB VFR TRAINING AREAに含まれており、C130の編隊が500ftから5000ft（目撃されたものは1500ft位の高度が多い）ので通過する場合がある。3機ないし6機が広がって飛行するので注意が必要である。（HPの参考資料で確認）

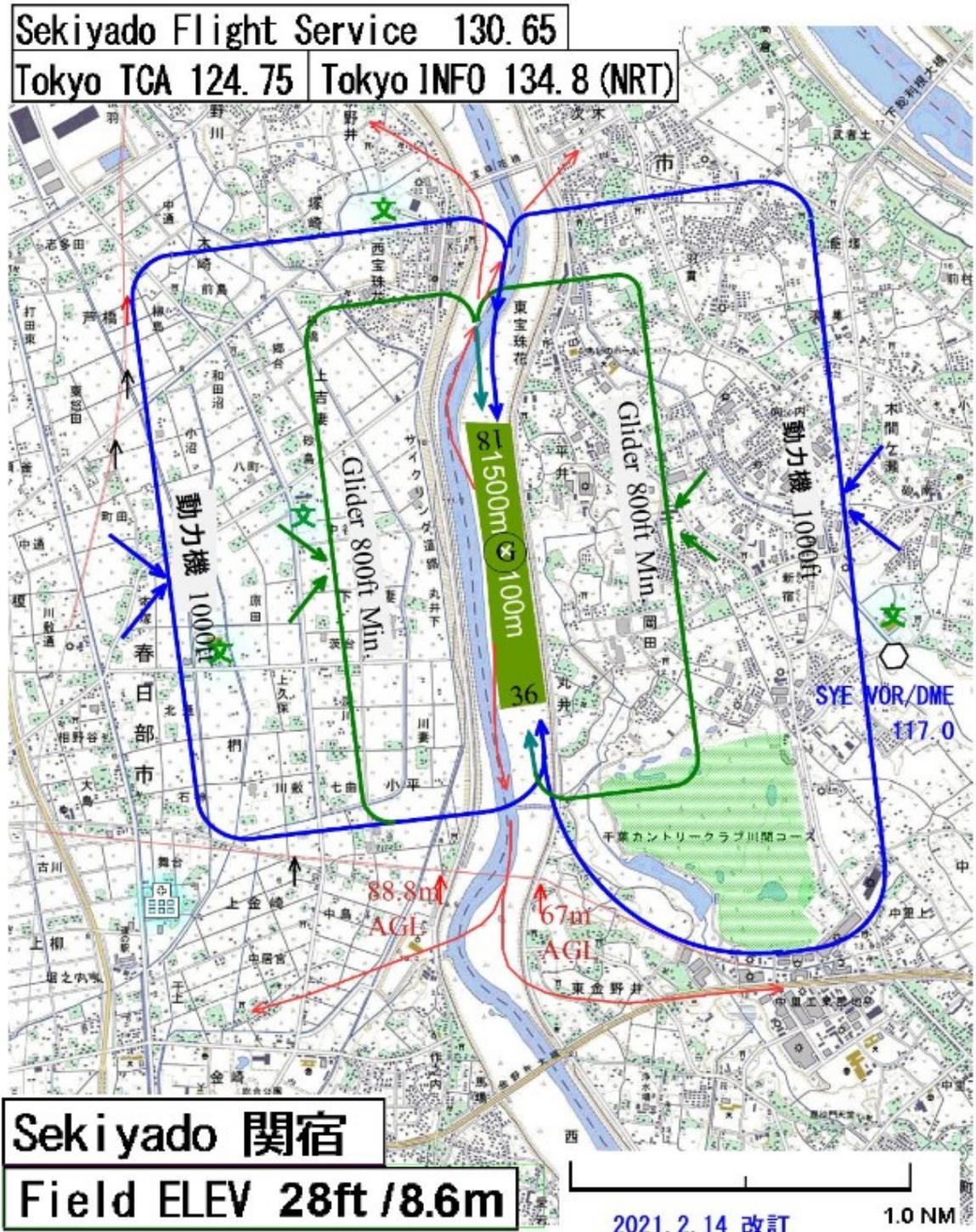
関宿周辺図



2020年4月2日 JAPA TCA chart, AIPに基づく

6-3 トラフィックパターン (下図参照)

1. 東西どちらでも可。但し動力機はゴルフ場(千葉カントリークラブ川間コース)上空を避けて飛行すること。
2. グライダーは東西どちらのパターンも、チェックポイントはミニマム 800ft (250m) とする。
3. グライダーのトラフィックパターンの内側は、進入・着陸のための飛行を除き 1000ft (300m) 未満の高度で飛行してはならない。
4. 動力機のパターン高度は 1000ft (300m) とする。
5. トラフィックパターンは機体の集まってくる場所なので、アウトサイドウォッチを徹底し、他機警戒を怠らないこと。



6-4 動力機の飛行

1. 滑走路南約1kmにある鉄塔および江戸川に架かる高圧線に注意する。
2. 離陸した動力機は500ft(150m)を超えるまで川(含・河川敷)の上を飛行する事。
但し500ftを越えたからといって自動的に旋回を始めるのではなく、あくまでも近隣へ無用な騒音を撒くことを避けるのが趣旨であることを銘記すること。
3. 北向きに離陸した機は、宝珠花滑空場に注意する事。
4. 動力機はゴルフ場上空通過禁止。(騒音及びプレーの邪魔)
5. ピストチェンジ中は両方向からの進入機があり、機体が錯綜するのでタッチアンドゴー およびストップアンドゴーは禁止する。
6. 日曜日のタッチ・アンド・ゴーについて(近隣騒音に配慮)
* ウインチ曳航を行なっていないこと
* グライダーの運航が多忙でないこと等の状況を見て、フライトサービスは、動力機のタッチ・アンド・ゴーを、認めることが出来る。
但し各機連続5回までとする。
7. 過去に、出発する動力機がウインチ曳航索と交錯した例に鑑み、ウインチ曳航中の動力機の飛行は特に注意を要する。
8. トラフィックパターン内に病院及び学校がいくつかある。病院上空は勿論、学校の課業時間内には、動力機は上空通過をしないように注意。(騒音のため)(前ページトラフィックパターン図参照)

6-5 ソアリングマナー

1. ガグリングする場合は、先行機の旋回方向と同じ方向に旋回するものとし、セパレーション、他機警戒には十分注意する。
2. 高度1000ft(300m)以下でのソアリングは禁止する。

6-6 駐車マナー等

1. 堤防下の砂利道に駐車する場合は、A滑走路を使用する航空機の障害とならないように、できる限り土手側に寄せ滑走路と平行に駐車すること。
2. 滑走路への一般車の乗り入れは、オペレーションの障害にならないよう、また最小限にとどめ路面を荒らさないように充分注意すること。

第7章 緊急対策

7-1 一般

緊急事態が発生した場合の処理は、当該団体が主体的に処理をすることを原則とし、事務局その他の者は可能な限り協力をするものとする。
緊急事態が発生した場合、事態は多様であり、関係者は柔軟かつ敏速に対応をすることを要する。

1. 全ての対応は、人命の救助、救急を第一とする。
2. 関係者は情報の収集に努め、収集した情報は、適切な場所に集め、何時でも質問に対応出来るようにしておくこと。
3. 要すれば、飛行中の航空機に情報の中継を依頼する。

7-2 情報の管理

緊急事態が生じると、急速に各方面との連絡要件が生じる。
関係部署、関係団体の会員名簿等は滑空場事務所に備え付けて、会員が何時でも閲覧出来るようにしておくこと。

第8章 付加訓練、罰則

8-1 理事会は、利用者について、必要と認められるときは直接当人又は所属団体責任者を通じて、必要な付加訓練を勧告することが出来る。

8-2 理事会は、利用者について必要と認められるときは、下記を含む罰則を課すことが出来る。

- ① 飛行停止（無期限を含む期限付き）
- ② 退会の勧告。

この規定の適用は理事会が行う。

第9章 付則及び参考資料

9-1（添付資料）関宿滑空場における単座機の飛行経歴基準

9-2 HPの参考資料

- ① 関宿9km以内の空域およびフィックスの位置
- ② 羽田到着経路（RNAV STAR RWY22/23）
- ③ 東京進入管制区
- ④ 東京ターミナルコントロールエリア
- ⑤ ILS RWY34R計器進入チャート
- ⑥ ILS RWY22 計器進入チャート
- ⑦ 横田VFR RADAR ADVISORY SERVICE AREA
- ⑧ 横田AB VFR TRAINING AREA
- ⑨ 下総基地 RWY19 計器進入チャート

（資料9-1）関宿滑空場における単座機の飛行経歴基準

Ka8, Ka6CR L33, SZD-51ジュニア, ASK-23,	単独飛行10回以上
スタンダードクラス機	40時間（推奨）
15メータークラス（フラップ付）機	150時間（推奨）

- ここに示した時間は推奨時間であり、飛行時間には、飛行機、モーターグライダーの経験を含めてよい。
- 表はローカル飛行のための基準であり、アクロバット、クロスカントリー飛行を含めての基準ではない。
- 単座機に搭乗する場合は各クラブの飛行責任者の承認を必要とする。
- 単座機で飛行する前に、教官によるスピンについての教育を受けること。
- 使用機での重心位置測定をするのが望ましい。

関宿滑空場において初単独飛行に出す場合の安全基準

- 練習生を単独飛行に出すに当っては、国土交通省通達「単独飛行に係る安全基準」を遵守すること。
- 飛行経歴100時間未満のパイロットは地形慣熟のため、関宿において複座機による同乗飛行を最低5回行う事。
（ライセンス保有者においても当規定を適用し、訓練生で法92条の申請を提出していない者は、LOGの「同乗教育」でなく「その他の時間」に記録すること）

教官各位へ；

これは1992. 1. 1制定の「関宿滑空場における飛行経歴最低基準」を改定したものです。

前基準で「女性パイロットに対してはこの表の1.5倍」としていたものを削除しました。

今後とも、操縦技量だけでなく総合的判断において能力不足な練習生がいた場合、無理をせず十分な訓練機会を与えるようお願いします。