

滑空スポーツ訓練実施規則

公益財団法人 日本学生航空連盟

第一 総 則

(目 的)

- 1-1. この規則は日本学生航空連盟加盟団体（以下加盟団体という）が滑空スポーツ訓練を安全に実施するための基本と、機材の運用等に関する方法を定め、加盟団体が自主的に行う訓練の健全な発展に資することを目的とする。

(構 成)

- 1-2. 加盟団体の滑空スポーツ訓練（以下滑空訓練という）はその実施団体が団体ごとに定める手続きを経て自発的に行なうものとする。
- 1-3. 滑空訓練の単位が2以上の加盟団体の構成員によって編成されるときは、主宰する団体を定め、その責任において実施するものとする。この場合、参加者が訓練生たると訓練協力者たるとを問わない。

(法 令 と 規 則)

- 1-4. 滑空訓練実施にあたっては次の規則を守らなければならない。
 - (1) 航空法
 - (2) 航空法施行令及び同規則
 - (3) 日本学生航空連盟滑空スポーツ訓練実施規則及び関係諸規則

第二 滑空スポーツ訓練従事者

(滑 空 訓 練 生)

- 2-1. 滑空訓練生（以下訓練生という）とは未だ技能証明を有しないものをいう。
- 2-2. 訓練生は指導員の監督のもとにおいてのみ滑空訓練を行なうことができる。
- 2-3. 技能証明の所有者であっても、更に上級の教育を受けるときは訓練生とみなされる。

(指 導 員 及 び 助 手)

- 2-4. 滑空訓練は別に定める滑空指導員規定により、本連盟がその資格を認定したものにより行なう。
- 2-5. 指導員は国の定める滑空機操縦教育証明を受けたものでなければならない。
- 2-6. 指導員はその滑空訓練において訓練生の教育について責任を有する。
- 2-7. 指導員は必要に応じ訓練指導のため助手を設けることができる。
- 2-8. 助手は国の定める滑空機操縦教育証明を受けたものでなければならない。

(発 航 管 理 者)

- 2-9. 発航管理者とは滑空機発航の安全と秩序の維持にあたるものをいう。
- 2-10. 発航管理者は指導員または指導員によって指名されたものがこれにあたる。
- 2-11. 指導員が発航管理者を指名する場合は、滑空機の発航に関して的確な状況の判断ができるものを選ばなければならない。

(ウ イ ン チ 曳 航 者)

- 2-12. 発航用ウインチ曳航者は普通自動車運転免許証を有し、ウインチ曳航による単独飛行の能力があり、ウインチ曳航に必要な知識・技能があるもので本連盟に登録されたものとする。

第三 滑空機の運航

(滑空訓練の原則)

- 3-1. 滑空訓練は本連盟の定める教育計画、訓練シラバスを基準とし、その実施要領に従って行なうものとする。
- 3-2. 加盟団体は訓練実施にあたっては予め訓練所ごとに実施計画を提出し、訓練所長の同意を得て訓練を行なうものとする。
- 3-3. 訓練参加者は、有効な練習許可書または身体検査証明を有し、管制区内で操縦練習をする場合は、法92条の申請の許可を受ける。また、法に定める無線装備がない滑空機を使う場合は法60条の申請の許可を得ること。
- 3-4. 滑空訓練実施前、指導員は訓練生を集合させ当日の訓練の事前説明を行うと共に、訓練準備完了を点検表によって調査し、全般の安全性を確認しなければ訓練を開始してはならない。
- 3-5. 指導員は自ら心身を健全な状態に保つことを心掛け、日々訓練生の健康状態に留意し、訓練期間ならびに時間の調整を行なうものとする。
- 3-6. 滑空訓練の期間、発航回数、訓練生の1日の搭乗回数等は地域の状況、季節の状態に応じ訓練所ごとのその限度を規制するものとする。指導員の指導期間、搭乗回数等についても同様とする。

(ピストの構成)

- 3-7. ピスト(指揮所)は、発航管理者および記録係で構成する。
- 3-8. ピストにおいてそれぞれの担当者が交代する場合には、必ず状況の申し送り、引き継ぎを実施しなければならない。

(通信連絡)

- 3-9. 滑空訓練に使用する通信方法は原則として滑空訓練専用周波数無線機を使用する。また旗通信、有線電話を使用することができる。
- 3-10. 専用周波数無線機は、少なくともピスト、ウインチと滑空機には設置しなければならない。
- 3-11. 専用周波数無線機の取り扱いは電波関係諸規定に従って行なうものとする。
- 3-12. 2以上の滑走路を同時に使用する訓練においては、無線交信の混乱を生じないように、それぞれの指導員は調整を行わなければならない。

(発航方法)

- 3-13. 滑空訓練の発航方法は原則としてウインチ曳航、航空機曳航、自動車曳航、ゴム索曳航の4種とする。
- 3-14. それぞれの発航方法は別に定める発航要領によって行なう。

(試験飛行)

- 3-15. 日常訓練の試験飛行は、指導員または指導員の指名する技能証明を有するものが前席において行なう。

(滑空機の運用)

- 3-16. 削除(2003.3.31)
- 3-17. 試験飛行は点検表(チェックリスト)によって行ない、少なくとも次の事項を確認しなければならない。
 - (1) 機体の調整状態
 - (2) 操縦装置、計器の作動状況
 - (3) 機体装備品、無線の交信状態
 - (4) 曳航状態
 - (5) その他目的に応じた必要事項
- 3-18. 滑空機は規定された運用限界内で運用し、単座による飛行の場合には、重心位置は許容重心位置範囲の中心付近(前席重量で中心から±5kg以内)で飛行する。
- 3-19. 翼面荷重の高い高性能機に搭乗する時は、「高性能単座機の搭乗規程」(別紙1)に沿って**確認事項を実施して**飛行する。

(場周経路の飛行)

- 3-20. 場周経路上の飛行は離着陸する滑空機の飛行を優先し、科目やソアリングは場周経路上を飛行する滑空機に支障のない様を実施する。
- 3-21. 対地高度250m以下は、場周飛行を組み立てるための高度とし、ソアリングなど通常より速度を低下させて実施する科目は実施しない。
- 3-22. 場周経路上のチェック・ポイント(ダウン・ウインド・レグ上、接地帯標識アビームの位置、以下

CPという)を対地高度170m以上で通過する。チェック・ポイント通過後は原則として当該機の推奨最小進入速度に+5km/h以上の速度を増速して飛行する。

(単 独 飛 行)

3-23. 指導員が訓練生に対し単独飛行を行わせるときは、単独飛行に係る安全基準(空乗第2103号平成9年12月18日)に従い、下記の事項に留意して実施しなければならない。

(1) 技量認定：

単独回数10回未満の単独飛行実施について、合宿初日に単特飛行の実施する時は複数回、複数の操縦教員で実施して訓練生の技量の安定性も含めて確認する。

(2) 飛行内容：

単独回数が10回未満の訓練生が飛行する場合、飛行の目的を明確にして、離着陸の安定性を重視して実施する。

(3) 監督者の飛行中の役割：

操縦練習生の飛行中は常に飛行状況をピスト周辺で監督して、操縦練習生への指示やアドバイスを適確に実施出来る様にする。

(曲 技 飛 行)

3-24. 曲技飛行は法律による制限と許可を受けなければ実施してはならない。

3-25. 曲技飛行訓練は3-24による場合といえども、訓練所長の許可がなければ実施してはならない。

(同一上昇風帯での飛行)

3-26. 同一及び接近する上昇風帯(以下、上昇風という)内における滑空機相互の飛行方式は次の通りとする。

(1) 先入機を優先とする

(2) サーマルにエントリーする機体は先入機に無線でコンタクトして、了承を得てエントリーする

(3) 先入機と同一方向に同心円で旋回する

(4) 先入機とエントリー機は相互に視認できる位置を保つ

(5) 滑空機相互間の高度差は150m以上を保つ。高度差を保てず飛行経路が互いに交差する可能性のある場合は、接近した水平距離を500m以上維持する

(6) 互いに視認できない時は、その上昇風から離脱する

(7) 同一上昇風帯での練習飛行(ガグル・トレーニング)を実施する場合、各滑空場の運航要領に従って実施する

(無謀操縦の禁止)

3-27. 滑空訓練規則に対する違反、許可されていない者の曲技飛行、他の滑空機への妨害、低空における不必要な旋回、急降下等すべての無謀操縦を禁止する。

(最低気象条件)

3-28. 滑空訓練は必ずVMC状態において行ない、次の基準を超えるときは直ちに中止しなければならない。

(1) 正対風で10m/secを超えるとき、または突風度の激しいとき

(2) 横風成分4m/sec(15km/h)以上

(3) 背風成分2m/sec以上

3-29. 上空に危険を予想される乱気流があるときは直ちに訓練を中止し、状況の回復をまたなければならない。

3-30. 遠雷を聞き閃光が5マイル(9km)以内にあると予想されるときは直ちに訓練を中止して待機する。

3-31. 横風のため曳航索が滑空場外に落下するおそれのあるときは訓練を中止しなければならない。

第四 滑空場、空域及び情報など

(滑 空 場 等)

4-1. 滑空訓練実施にあたり本連盟滑空場を使用するときは、本連盟滑空場管理規則に従って行わなければならない。

4-2. 本連盟滑空場以外の滑空場、公共用飛行場(空港)の使用にあたっては、当該滑場等の規則を守ることはもちろん、本連盟滑空場管理規則の精神を尊重し、安全かつ有効に訓練を行わなければならない。

- 4-3. 公共用飛行場（空港）を使用する際は、その特殊性を考え、訓練の安全を確保するために必要な人員構成に留意しなければならない。
- （ 訓練 空 域 ）
- 4-4. 訓練空域は、滑空場ごとに定める空域を守らなければならない。
- 4-5. 特殊な滑空訓練（高度距離飛行等）の実施にあたっては、必要な装備品を装備し、予め所定の手続きを経て実施するものとする。
- （ 航 空 情 報 ）
- 4-6. 滑空訓練実施にあたって指導員は必要に応じ、所管する地方航空局と連絡し、航空情報の提供を受け、状況の把握に努めなければならない。
- （ 気 象 情 報 ）
- 4-7. 滑空訓練中、指導員はたえず気象情報に注意し次のことを守らなければならない。
- (1) ラジオ等の気象通報を聴取し、訓練飛行中の気圧配置を常に留意する事。
 - (2) 最寄りの気象台、新聞等の天気図、航空気象通報を利用し、最新の気象情報を収集すること。

第五 滑空訓練機材等の安全性

（滑空機の取扱い）

- 5-1. 滑空訓練に使用する滑空機は常に整備し、最良の状態に保つため次に留意しなければならない。
- (1) 滑空機は法令の定めるところにより登録され、かつ有効な耐空証明を有するものを使用すること。
 - (2) 滑空機は定められた点検表（チェックリスト）により、訓練開始前と終了後に日常点検を行ない、結果を指導員に報告しなければならない。
 - (3) 機長は定められた点検表（チェックリスト）により、出発の都度、離陸前点検を行ない、異常の有無を確認しなければならない。
 - (4) 滑空機の点検中、不備な点を発見し、又は疑問を生じたときは発航を中止し、有資格整備士（または耐空検査員）の指示を受けるものとする。
 - (5) 滑空機の修理は必ず専門技術者の指導のもとに行ない、訓練生の判断による修理を実施してはならない。
 - (6) 修理改造検査を要するものにあつては所定の手続きを経て、検査を受け合格したものでなければ飛行に使用してはならない。
 - (7) 修理した滑空機は、指導員が試験飛行を行ない、安全性を確認した後、訓練に使用するものとする。この場合試験飛行は3-17に準ずる。

（ウインチ及び曳航索）

- 5-2. 滑空訓練に使用するウインチおよび曳航索は常に整備し、最良の状態に保つため次に留意しなければならない。
- (1) 曳航用ウインチには必ずウインチ整備日誌を備付け、訓練開始にあたってウインチ曳航者はこれを指導員に提出し、点検を受けるものとする。不調または不良のときは直ちに訓練を中止し、指導員の指示を受けて完全に整備し、飛行に危険のない状態を確認した後、開始しなければならない。
 - (2) 曳航索は規定回数ごとに必ず点検し、不良箇所を廃除する。
 - (3) 曳航索には規定通りのヒューズを備えていなければならない。
 - (4) 索パラシュートの使用は滑空場の状況、気象状況などに応じ指導員の指示を受けるものとする。

（滑空機の繫留）

- 5-3. 滑空機の繫留は滑空場管理規則（本連盟滑空場以外にあつては当該滑空場、飛行場等規則）に従い、必ず一定区域内に行なう。
- 5-4. 繫留は定められた要領に従って完全に実施し、強風時等必要に応じて機体監視をするものとする。
- （ 索 引 車 ）
- 5-5. 普通自動車運転免許証を有し、指導員の認めたものでなければ索引車を運転してはならない。
- 5-6. 索引車運転の教育は指導員の指名する経験者が同乗して指導し、的確な状況判断ができ、また滑空場の保護の知識を有するまで単独で行なわせてはならない。
- 5-7. 索引車は必ず点検表を備え、日常点検を行なうものとする。
- 5-8. 索引車の運転者は訓練中周囲の状況について常に監視し、索引中に危険を感じたときは直ちに索を離脱し、安全な場所に回避しなければならない。

（ 一 般 車 両 ）

- 5-9. 滑空場内における一般車両は、その関係法令に従うほか、滑空場管理規則（本連盟滑空場以外にあ

っては当該滑空場、飛行場規則等)ならびに次に従って運行するものとする。

- (1) 滑空場内で車両は最高速度50km/hを超えてはならない。(索曳き等の車両は40km/h以下とする)また、急発進、急停止、急回転など滑走路面を傷つける運転をしてはならない。
- (2) 滑空場内では定められた位置に駐車し、また即時に移動できる状態にしておかなければならない。
- (3) 車両の運転者は上空、地上にある機体および曳航索等の位置を常に確認する。特別に許可のある場合以外は滑走路を横断してはならない。
- (4) 車両は原則として座席以外に人を乗せてはならない。

第六 雑 則

(救 急 用 具)

- 6-1. 救急用具は定められた数量を所定の位置に常備しなければならない。
- 6-2. 救急用具は訓練開始にあたって指導員が点検するものとする。
- 6-3. 用具は数量のみならず、その有効期限を必ず点検しなければならない。

(緊 急 処 置)

- 6-4. 訓練生の人身事故、滑空機の大破および第3者に被害を与えたときは指導員は直ちに訓練を中止し、次の処置を講じ、所属団体責任者ならびに訓練所長に報告しなければならない。
 - (1) 負傷者は応急手当を実施するとともに、直ちに救急の処置を講じ最寄りの病院等で手当てを受けさせること。
 - (2) 現場を保存し、航空局係官に報告してその指示を受けるとともに、所轄警察署に通報し事故の調査と捜査に協力するものとする。
 - (3) 事故の現場は写真撮影等の方法で記録し、所定の事故報告書を速やかに提出すること。
- 6-5. 非常の際の緊急連絡のため、次を含む連絡場所と方法は掲示によって備えつけなければならない。
 - (1) 所属団体責任者(又は代理者)、訓練所長の電話
 - (2) 所管航空局空港事務所の電話
 - (3) 所轄警察署(又は駐在所)の電話
 - (4) 最も近い医院の電話
 - (5) 救急車出動要請の電話
 - (6) 日本学生航空連盟の電話

(保 険 等)

- 6-6. 滑空スポーツ訓練に従事するにあたっては、万一の場合に備え航空保険、傷害保険をかけることの重要性を十分に認識しなければならない。
- 6-7. 訓練に使用する滑空機は、少なくとも第3者賠償保険および搭乗者保険をかけるものとする。
- 6-8. 本連盟に加盟し滑空スポーツ訓練に参加する全ての者は、定められた書式に従って加入申込書に署名し、提出しなければならない。

付 則

(実 施 期 日)

この規則は昭和48年10月1日より実施する。

平成 6年 7月 1日	一部改定。
平成 9年 9月 18日	一部改定。
平成15年 4月 1日	一部改定。
平成17年 6月 17日	一部改定。38 (3) 背風成分2m/sec以上 を追加
平成28年12月 1日	一部改定。(場周経路の飛行)、(滑空機の運用)を追加
平成29年 4月 1日	一部改定。(同一上昇風帯での飛行)を追加
平成29年11月26日	一部改定。「高性能の単座機の搭乗規程」を追加
平成30年 4月 1日	一部改定。(単独飛行) 3-23. に(1) 技量認定他を追加

高性能単座機の搭乗基準

この規程別紙1は、搭乗者が高性能単座機に搭乗する場合の基準を定める。

1. 高性能単座機の定義

DISCUS、LS4、LS8などの翼面荷重が30kg/m²以上、滑空比が40前後の機体をいう。

(参考資料)

型式 (S t d)	離陸重量 (k g)	翼面積 (kg/m ²)	翼面荷重 (kg/m ²)	滑空比
LS4	346.5	10.50	33.00	40.0
LS8	346.5	10.05	33.00	43.0
DISCUS	343.8	10.58	32.50	42.2
型式 (T r n)				
ASK21	470.0	17.95	26.18	34.0
ASK23	340.0	12.90	26.35	34.0
SZD51-1	330.0	12.51	26.38	35.0

2. 搭乗資格及び搭乗時の飛行経歴

- (1) 自家用操縦士(滑)上級の資格を有する者
- (2) 滑空機による総飛行時間が30時間以上の者

3. 搭乗までの飛行経験及び確認事項

- (1) 複座機のほかに練習用単座機での経歴を有する事
- (2) ノーダイブ進入時に接地前にダイブ操作(約1/3開)をして接地する経験を有する事
- (3) 曳航中断等の緊急事態の経験・対応
- (4) サブG耐性等の引継ぎ事項の有無

4. 搭乗前の学科講習

下記の学科を実施して内容を理解していることを確認する

- (1) 飛行規程
- (2) 高翼面荷重の機体の特性について
- (3) 高性能機の事象事例

5. 高性能単座機に搭乗する前に実施する複座機での技量認定

搭乗者が初めて高性能機による飛行を実施する場合、担当教官を含む2名以上(3日以内)の操縦教員により複座機により技量認定の確認を実施する。(当該校の監督または監督から任命された操縦教員が含まれることが望ましい)単独での搭乗の期間が90日以上未実施の場合も同様とする。

6. 実技講習

初めての搭乗前に下記の実技講習を実施する事。

- (1) 着座して降着装置の操作(機体に胴体受けを装備した状態で事前に実施する)
- (2) 搭乗準備(バラスト、座席位置、クッションの調整)
- (3) トリムの位置、計器・各種装置の配置及び操作確認
- (4) 搭乗準備後に着座してキャノピーをロック、機体の水平状況、左右の翼端が着いた姿勢の確認
- (5) 曳航中断等の緊急事態対応の説明

7. 運航体制

- (1) 搭乗者が初めての高性能単座機に搭乗する場合、搭乗を許可した操縦教員は、飛行に際して不測の事態が発生した時に適切なアドバイスが可能のようにピストでマイクを持つか指示できる体制を取って運航する。高性能単座機の経験が少ない(10回以内)搭乗の場合も同様とする。
- (2) 高性能単座機の搭乗経験の少ない搭乗者が飛行する場合、ウインチ曳航者は高性能単座機の曳航の経験を十分に有する者が担当する。

8. 運用

- (1) 資格及び飛行経歴に関しては、既に他の滑空場で飛行の経験を有するものであっても適用する。
- (2) 飛行経験から7.運航体制に関しては、既に搭乗経験のある搭乗者であっても次回の搭乗までに各校の監督または監督から指名を受けた者の確認を受けて飛行を実施する。

大学 年 氏名： (才)			
自家用操縦士(滑) 上級・動力No (年 月 取得) 航空身体検査の有効期限： 年 月 日			
滑空機総飛行時間： 時間 分 (離着陸回数 回) 上級滑空機飛行時間： 時間 分 (離着陸回数 回) 動力滑空機飛行時間： 時間 分 (離着陸回数 回)			
単座機の飛行経歴 (最初に搭乗した年月日)			
型式： 飛行時間 (回数)： 時間 分 (回) 年 月 日			
型式： 飛行時間 (回数)： 時間 分 (回) 年 月 日			
確 認 事 項		確認日	確認者
2. 搭乗資格及び搭乗時の飛行経歴 <input type="checkbox"/> 自家用操縦士(滑)上級、 <input type="checkbox"/> 滑空機総飛行時間が30時間以上			
3. 搭乗までの飛行経験及び確認事項 <input type="checkbox"/> 練習用単座機での経歴、 <input type="checkbox"/> ノーダイブ後のダイブ操作 <input type="checkbox"/> 曳航中断等の緊急事態、 <input type="checkbox"/> サブG耐性等の引継ぎ			
4. 搭乗前の学科講習の確認 <input type="checkbox"/> 飛行規程、 <input type="checkbox"/> 高翼面荷重の機体、 <input type="checkbox"/> 高性能機・ウインチ曳航事故例			
5. 高性能単座機に搭乗する前に実施する複座機での技量認定 <input type="checkbox"/> 地上滑走から初期上昇への移行はスムーズか？ <input type="checkbox"/> 曳航索離脱時の姿勢は安定していて、操作はスムーズか？ <input type="checkbox"/> 上空でのピッチコントロールは安定しているか？ <input type="checkbox"/> 場周経路の組み立て、チェック・ポイントの高度調整は適切か？ <input type="checkbox"/> 場周経路の幅、第3旋回、第4旋回の位置・高度は適切か？ <input type="checkbox"/> 第4旋回時の姿勢は安定しているか？機首下がりの傾向はないか？ <input type="checkbox"/> 第4旋回の停止時に偏流修正角を考慮して軸線に乗せられるか？ <input type="checkbox"/> 姿勢が安定してダイブ操作を実施しているか？ <input type="checkbox"/> 横風に対して適切な処置がなされているか？ <input type="checkbox"/> 接地操作時のダイブ開度 (ハーフから2/3) は適切か？ <input type="checkbox"/> 接地操作は、沈下に合わせた引き起こし操作が出来ているか？ <input type="checkbox"/> 地上滑走中のピッチコントロール、横風に対処したバンクの維持は？ <input type="checkbox"/> ブレーキングのタイミングや制動は適切か？			
6. 搭乗前の実技講習 <input type="checkbox"/> 降着装置の操作 (機体に胴体受けを装備した状態で事前に実施する) <input type="checkbox"/> 搭乗準備 (バラスト、座席位置、クッションの調整) <input type="checkbox"/> トリムの位置、計器・各種装置の配置及び操作確認 <input type="checkbox"/> 機体の水平状況、左右の翼端が着いた姿勢の確認 <input type="checkbox"/> 曳航中断等の緊急事態対応の説明			

