

(自家用実地試験学科)
妻沼滑空場周辺の空域(解説)

公益財団法人日本学生航空連盟

(改訂履歴)

2010年 6月 1日

2012年 10月 31日

2013年 7月 1日

2013年 9月 1日

2015年 8月 1日

妻沼滑空場周辺の空域について

1. 妻沼滑空場の操縦練習飛行等（航空法 92 条のただし書き申請等）

航空法 92 条では「航空交通管制区 & 航空交通管制圏において操縦技能証明を受けていない者（練習許可証を受けた者も含）の操縦練習飛行を行ってはならない等」としていますが、「ただし、国土交通大臣の許可を得た場合にはこの限りではない」と云うただし書き条項があります。妻沼滑空場の操縦練習飛行等（法 92 条 1 項 1 号～3 号）も、①入間・横田基地との空域調整、②60 条のただし書き申請、③民間訓練試験空域通過方法の事前調整などを条件に、92 条のただし書き申請並びに許可のもと練習飛行を実施しています。

妻沼周辺は航空交通管制区クラス E に指定されており、地表高は計器飛行による進入・出発方式が設定されている入間・宇都宮から半径 36km(20NM)以内圏で 200m以上、宇都宮は進入管制区が指定されており、36km 以上 72km(40NM)圏内で 300m 以上とされている。すなわち、妻沼周辺は 72km 圏内にあり地表高は 300m 以上、上限高度はクラス E の設定基準からすると VFR において 29,000ft になりますが、グライダーが使用する空域上限高度等は実際の運用にあたり種々の制限や注意すべき事項があります。

(1) 航空法 92 条のただし書き申請空域（関連機関と調整後の妻沼滑空場空域等）

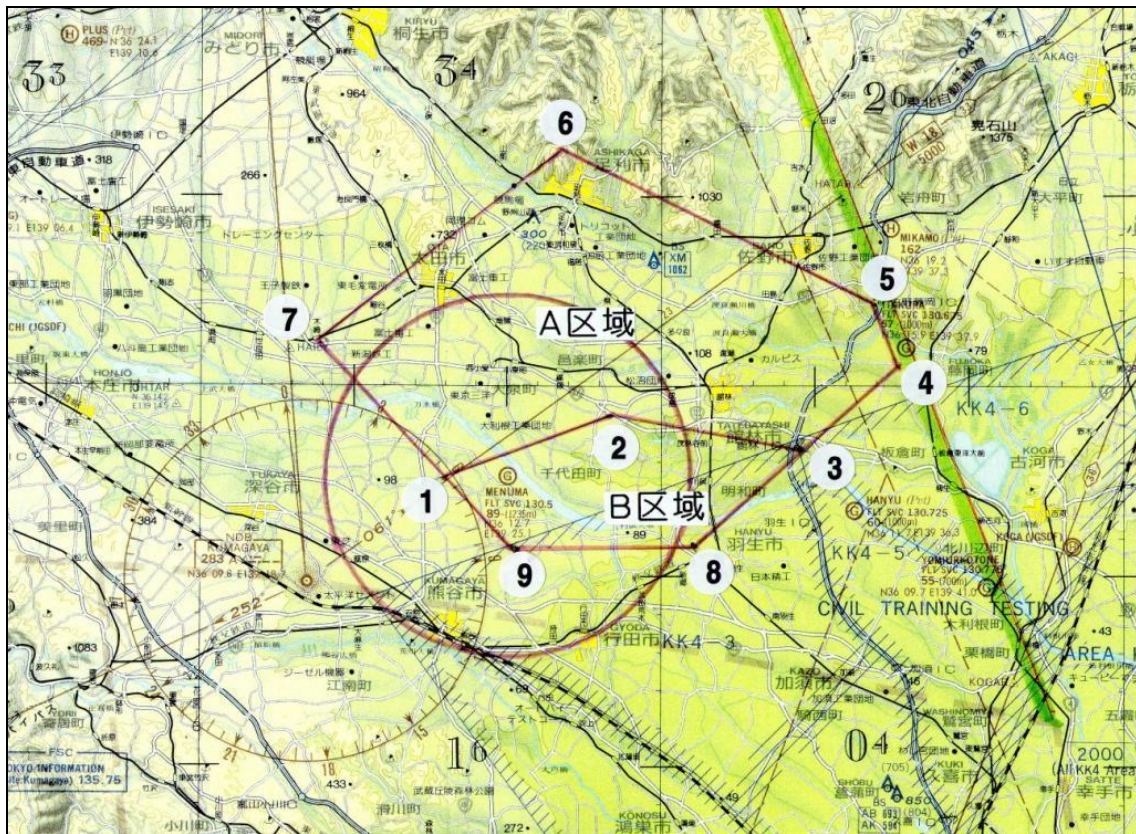
申請空域は A 区域 4,500ft 以下、B 区域 2,500ft 以下（調整競技機間中、週末 3,500ft）です。通常練習飛行空域は A・B 区域内かつ妻沼滑空場の半径 9km 圏内（N36° 12′ 41″/E139° 25′ 08″ 中心）

A 区域：次の点を順に直線で結んで囲まれた空域、高度 4,500ft 以下

- ① N36° 12′ 35″ E139° 22′ 45″ 妻沼（R341 と福川との交差点北東側）
- ② N36° 14′ 10″ E139° 28′ 23″ サントリー利根川ビール工場の北東 1.5km
- ③ N36° 13′ 14″ E139° 34′ 46″ 館林 IC 東側（東北道）
- ④ N36° 15′ 18″ E139° 37′ 30″ （目立った地上目標なし）
- ⑤ N36° 17′ 06″ E139° 36′ 43″ 佐野藤岡 IC 南側（東北道）
- ⑥ N36° 14′ 10″ E139° 28′ 23″ 足利市北側（足利駅北 2km）
- ⑦ N36° 21′ 11″ E139° 26′ 48″ 木崎駅（高山旋回点西 2km）
- ⑧ N36° 12′ 35″ E139° 22′ 45″ 妻沼（R341 と福川との交差点北東側）

B 区域：次の点を順に直線で結んで囲まれた空域、高度 2,500ft 以下（調整競技会期間中 3,500ft 以下）

- ① N36° 12′ 35″ E139° 22′ 45″ 妻沼（R341 と福川との交差点北東側）
- ② N36° 14′ 10″ E139° 28′ 23″ サントリー利根川ビール工場の北東 1.5km
- ③ N36° 13′ 14″ E139° 34′ 46″ 館林 IC 東側（東北道）
- ④ N36° 10′ 40″ E139° 31′ 15″ 昭和橋南東 1.5km
- ⑤ N36° 10′ 37″ E139° 25′ 00″ 彩の国くまがやドーム北 1.5km（上中条）
- ⑥ N36° 12′ 35″ E139° 22′ 45″ 妻沼（R341 と福川との交差点北東側）



(2) 入間基地航空機の飛行情報

① 飛行情報の相互連絡

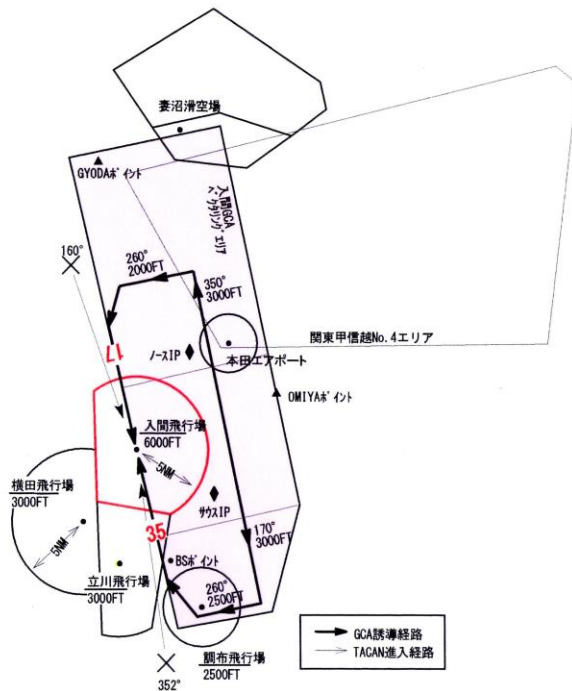
妻沼では毎朝入間基地へ電話で妻沼の空域オープン・グライダーオペレーション予定を連絡すると同時に、自衛隊機のトラフィック状況を確認し、訓練参加者が情報を共有しています。

② 入間 GCA (Ground Controlled Approach 着陸誘導管制) 経路

2010年8月の空域改訂に最も大きく影響した部分で、妻沼滑空場南側が入間 GCA (R/W 17) のベクタリングエリアに近く、入間飛行場の混雑等の状況によっては基本 GCA 経路を離れ、妻沼付近を高度 3,000ft で誘導している。更に南側にある横田ラプコン (RAPCON: Radar Approach Control) 誘導エリアとのクリアランスを含めた調整の結果、妻沼滑空場周辺について A 区域、B 区域の区分と高度制限が設定された。

(2010年7月 関東西部地区飛行連絡会)

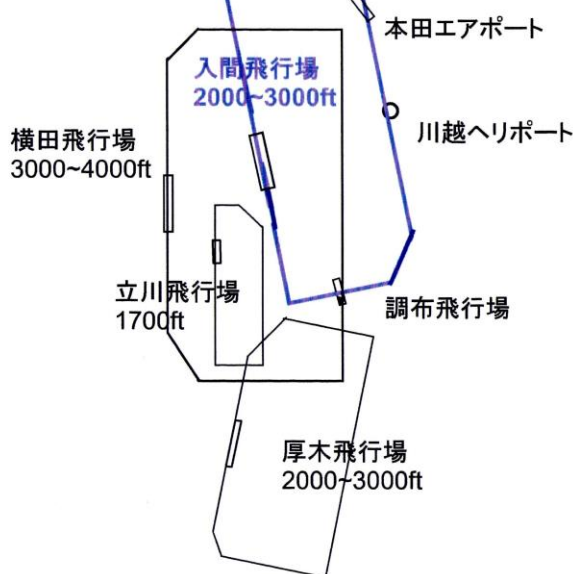
入間飛行場に隣接した飛行場及びIFR飛行経路



(2012 年 7 月 関東西部地区飛行連絡会資料)

隣接するGCA等誘導経路

(入間、横田、立川、厚木)



(2012 年 7 月 関東西部地区飛行連絡会資料)

③その他 2012 年「関東西部地区飛行連絡会」資料

- ◇ 「関東西部地区飛行連絡会」資料から、ざっくり言えば熊谷・妻沼周辺は入間・横田飛行場を使用する航空機の進出・帰投経路にあたっており、大型機、小型機、ヘリコプターが 5,500ft 以下で周辺をフライトすることが多いです。当然のことながら平日の運用が多い。
- ◇ 入間から北側へ進出する経路の場合、東松山～花園、上武大橋のコースを、低高度出発経路では 1,500ft 地上、高高度出発経路では 5,500ft 以上で通過を基準とする一方、過年度の資料では熊谷と川越を結ぶ荒川以東を 2,500ft 以上飛行することを可能としている。上武大橋へ向かうコースでは妻沼の北西側エリア(刀水橋の先付近)に最も近づく。また、荒川以東では妻沼直上もあり得ます。
- ◇ 北側からの帰投経路は花園 IC～吹上橋のコースを、2,500ft で通過を基本としている。過去の資料では通常は使用しないとされているが、荒川以東 2,500ft 以上の飛行も可能としており、進出経路と同じく妻沼直上もあり得ます。

(3)横田基地航空機の飛行情報

①YOKOTA CONFERENCE (2010 年 1 月 10 日開催)

米空軍横田基地にて、米空軍と横田空域周辺を飛行する各飛行団体・組織との、空中衝突防止のための会議が開催された。配布資料 MID-AIR COLLISION AVOIDANCE(航空機空中衝突防止)から妻沼に関する部分を抜粋する。

◇ 妻沼グライダーエリア

『熊谷 NDB(現行田ウェイポイント)の東北に位置し直径 10 マイルである。多数のグライダーが 7,500ft 以下(通常は 5,000f 以下)で飛行している。横田アプローチは、実施時間、機数及び高度の情報を受け、実施時間帯は全ての IFR 機をエリアに侵入させないようにしている。』と記載されている。逆に言えば VFR 機は飛来することを示しています。

- ◇ Yokota AB VFR Training Areas は妻沼上空を含む関東の広いエリアをカバーしており、C-130 の Formation(500-5,000AGL)、UH-1 Formation(1,000-1,500AGL)などが飛来することを示している。加えて横田の Aero Club Training エリアも妻沼の西側エリアにあり、セスナ 172 など小型機も飛来するエリアがあります。

②横田 VFR レーダーアドバイザーサービス区域の変更

2008 年 10 月からアドバイザーエリアが北側の自衛隊訓練空域(AREA 3)まで広がり(詳細 eAIP AD2 RJTY 22)、妻沼周辺を含むかなり広い地域が高度 2,000ft 以上でアドバイザーエリアの中に含まれた。

(4)民間訓練試験空域(KK4-3)内の飛行(航空図&eAIP ENR 5.3-15 確認)

- ①民間訓練試験空域 KK4 が熊谷北部と館林 IC、結城市を結ぶ線の南側にあり、高度 2,000ft まで空域に指定されています。妻沼滑空場の半径 9km 圏内では南側の 1/4 程度、B 区域の一部が KK4-3 の空域に含まれます。また、場周区域で言えば第二滑空場の土手側場周において福川と利根川の合流点付近が KK4-3 北端空域に一部含まれます。
- ②土手側の空域についてもう少し厳密に云うと、合流点付近を除く、KK4-3 に含まれない B 区域については、練習飛行に何の支障もありません。あくまでも土手側空域の飛行では、第三(第一)旋回、第四(第二)旋回で KK4-3 の空域に入る可能性が高いと云うことです。
- ③KK4-3 の空域内でも場周区域内の離着陸は可能(eAIP ENR 5.3 1.1)ですが、南風の飛行機曳航実施時やその他特別の場合を除き、KK4-3 空域へ入る可能性のある、第二の土手側場周飛行は航空法(法 95 条3項)の主旨からも通常は行わないようにしています。
- ④民間訓練試験空域での飛行(通過方法の事前調整)は「航空法 60 条のただし書き申請」の項で詳細を説明します。

(5)RANV経路 Y-88 (航空図&eAIP ENR 3.3-132 確認)

妻沼第一滑空場の北側上空に RANV 経路 Y-88(日光 NDB から赤城、行田ウェイポイントへ)が通り、我々も日々大型ジェット機の通過を確認しています。航空機はやむおえない場合を除き航空路の中心線上を飛行することが規定(規則 207 条)されているものの、Y-88 は幅 5NM(9km)の飛行精度としており、妻沼滑空場の約半径 5km 圏内、また 5 km 圏外の A 区域、B 区域も中心部分に

RANV 経路が通っていることとなります。Y-88 の最低安全高度 (MEA) は赤城 4,000ft、行田で 11,000ft と規定されていますが、妻沼付近を 11,000ft 以下のフライトが無い保証はありません。このエリアで上昇した場合には、RANV 経路下を飛行していることを意識して、大型航空機に対する見張り・警戒も一層十分に行う必要があります。

2. 航空交通管制区・民間訓練試験空域などを飛行するために必要な装置と対応

(航空法 60 条のただし書き申請等)

航空法 60 条、施行規則 146 条では「管制区、管制圏、情報圏又は民間訓練試験空域を飛行する航空機は、航空交通管制機関と連絡ができる、また、航空交通情報を提供する機関と連絡することができる無線電話 (VHF 無線機) を 1 台装備しなければ航空の用に供せない」としていますが、「ただし、国土交通大臣が認める場合はこの限りでない」というただし書き条項があります。妻沼滑空場のグライダーは①グライダー無線の使用、②民間訓練試験空域を通過する場合は事前の使用状況確認、③92 条ただし書き申請などを条件に、VHF 無線機を装備してあるグライダーも含めて、60 条のただし書き申請・許可のもと練習飛行を実施しています。

(1) 航空法 60 条ただし書き申請空域 (関連機関と調整後の妻沼滑空場空域等)

航空法 92 条ただし書き申請空域説明に同じ

(2) 民間訓練試験空域 (KK4-1~8) を VHF 無線機未装備でグライダー飛行

- ①民間訓練試験空域を飛行しようとする場合、航空交通情報業務を行う機関への連絡 (法 96 条の 2 項 1 号、施行規則 202 条の 4 項)、又、他の航空機の航行に関する情報の聴取 (法 96 条 2 項 2 号) が義務付けられている。
- ②妻沼でも「連絡/聴取義務」の具体的対応として、航空法 60 条、のただし書き申請の「その他参考となる事項」において「(2) 民間訓練試験空域を通過する場合は、飛行前に空域の使用状況を確認する。」が、ただし書き申請の許可条件となっている。
- ③妻沼の実務取扱いとしては毎朝訓練開始前に、東京 FSC へ空域のオープン・飛行グライダー数を電話連絡すると同時に、当日の KK4-3 使用予定を確認することにより、連絡義務への対応としている。さらにこちらの電話番号を伝え、新たな訓練計画の情報提供など双方が連絡できる体制を確保し、聴取義務への対応としている。(事前調整 学連文書番号 JSAL05-35)
- ④この結果、民間訓練試験空域内を当日訓練・試験で使用する航空機ある場合でも、「安全阻害飛行や曲技はできませんが、民間訓練試験空域内をグライダーが訓練飛行する事は出来る」と整理されています。(事前調整 学連文書番号 JSAL05-35) 場周区域を超えた範囲の飛行についても「必要に応じて地上の関係者を通じた通信設定ができる」事を条件として飛行可能としています。当然のことですが、この場合訓練試験中の相手航空機がある事を理解し十分警戒する必要があります。
- ⑤しかしながら、「航空法 92 条ただし書き申請」の項で記載したとおり、「KK4-3 空域へ入る可能性の有る、第二の土手側場周飛行は航空法 (法 95 条の 3 項) の主旨から通常は行わないようにしています。」としています。これは、場周区域の訓練としては民間訓練試験空域を含まない川側空域がある事、また、VHF 無線機未装備のままサーマルなどで長く民間訓練試験空域に留まることは、航空法 95 条 3 項の主旨からして望ましいことではない。すなわち、事前調整による KK4-3 の飛行は、場周区域に限定された離着陸訓練に、空域の一部を一時的に通過する程度の、限定的な使用と理解をする方が、空域調整の経緯からしても望ましいと思われれます。

(3) 自動応答装置 (トランスポンダー)

また、航空法 60 条、施行規則 146 条に、「航空機はその姿勢、高度、位置又は針路を測定するための装置 (トランスポンダー) 1 台を装備しなければ航空の用に供することが出来ない」となっている。これを受けて、国土交通大臣告示 (告示 200) に特別管制区と航空交通管制区のうち高度 3,050m 以上の空域でトランスポンダーが必要と規定しています。トランスポンダーについても、ただし書き条項が有り、学連としてトランスポンダーも合わせてただし書き申請を行っていますが、一般的に「トランスポンダーを未装備のグライダーは高度 3,050m 以上の飛行は出来ない」ということです。

3. 自家用免許、無線免許保有者が VHF 無線機を装備したグライダーで行う飛行

自家用ライセンスが VHF を装備したグライダーでフライトする場合の空域・高度制限等は、妻沼の練習訓練空域、上限高度の呪縛から逃れられるので、ある意味どんな高度で飛んでも良いと云えます。すなわち航空法(法、施行規則、政令、省令、告示、AIP など)で許された範囲内において、自己責任で自由にフライト出来ると言うこととなります。しかしながら、妻沼周辺は、横田・入間離着陸航空機の進出・帰投経路付近にあるため、制限高度近くを自衛隊機、米軍機が飛行するエリアです。92 条、60 条ただし書き申請等にある空域高度調整は空中衝突防止など、安全性を確保するためであり、それら制限の意味するところを十分理解してフライトする必要があります。特にこの資料では妻沼滑空場を離発着場としたグライダーが守るべきルール、マナーを中心に解説しています。

(1) 自家用ライセンスの妻沼滑空場9km圏内のフライト

①空域・高度制限

- ◇ フライトプランのファイルがなされていない 9km 圏内の飛行においては、航空法 92 条、60 条のただし書き申請で調整した A・B 区域・高度制限を優先する。
- ◇ グライダー何らかの事情で、A・B 区域以外、区域内上限高度以上を飛行する場合は、92 条、60 条のただし書き申請の調整空域・高度を越えて飛行する事となり、入間タワー・横田タワーとコンタクトし、フライト時点・リアルタイムのトラフィック情報を確認すると共に、自機の登録記号、位置、高度、進行方向などを連絡することが必要です。また、他機警戒に特段の注意払う必要があります。
- ◇ 民間訓練試験空域は「航空法 60 条ただし書き申請」の許可条件として、学連が事前調整(学連文書番号 JSAL05-35)を行い飛行可能としているが、前項において KK4-3 の使用は「空域の一部を一時的に通過する程度の、限定的な使用と理解をする方が望ましい」と整理している。2,000ft以下の空域を本格的に飛行する場合は連絡義務(法 96 条 2 項 1 号、規則 202 条 4 項)、聴取義務(法 96 条 2 項 2 号)から、東京 FSC(東京インフォメーション熊谷)へ、無線でコンタクトしこちらの登録記号、位置、高度、進行方向を明確にし、空域の使用状況など航空情報の聴取と連絡が(eAIP ENR 5.3 1.1.6)必要です。また、空域内でも常に高度 2,000ft 以上を維持し、92 条、60 条の調整空域高度(2,500ft)以下の飛行することは問題ない。

(2) 自家用ライセンスの妻沼滑空場(出発地)から9km圏外への飛行

前項 9Km 圏内の飛行に関する注意事項に加えて以下のことを確認する。

①フライトプランの提出

- ◇ 出発時フライトプランの提出が必要です。(法 97 条、規則 203 条、205 条)
- ◇ 到着時は忘れないうちにフライトプランのクローズを電話連絡します。(法 98 条)
- ◇ VFRフライトプラン通知先 東京 FSC 03-5756-1530~1
- ◇ プラン通知方法等の詳細は別途資料「スポーツ手帳等」
- ◇ 飛行計画の提出者は通報内容を運航管理原簿により管理する。

② フライトプランを提出した場合の空域・高度制限

- ◇ 9km 圏内、それに引き続く9km圏外の飛行においても、航空法 92 条、60 条のただし書き申請で調整した A・B 区域については調整高度制限を優先する。
- ◇ A・B 区域外でも自動応答装置(トランスポンダー)の装備が無い場合 3,050m が上限高度です。(法 60 条、施行規則 146 条、告示 200)
- ◇ 民間訓練試験空域(KK4)は学連の事前調整(学連文書番号 JSAL05-35)により通過可能としているが、通常東京 FSC への確認は KK4-3 のみ使用確認を行っているケースが多いので、フライトプランの中に KK4-3 以外の空域(1~2, 4~8)が含まれる場合は、事前に東京 FSC へ電話で空域使用状況の確認と連絡が必要です。(eAIP ENR 5.3.1.1.7)また、KK4 2,000ft以下の空域を本格的に飛行する場合は前項同様、連絡義務(法 96 条 2 項 1 号、規則 202 条 4 項)、聴取義務(法 96 条 2 項 2 号)、(eAIP ENR 5.3.1.1.6)から、東京 FSC(東京インフォメーション熊谷)へ、無線でコンタクトしこちらの登録記号、位置、高度、進行方向を明確にし、空域の使用状況など航空情報の聴取と連絡が必要です。また、空域内でも B 区域を出て常に高度 2,000ft 以上を維持し飛行することは問題ない。

- ◇ 横田 VFR レーダーアドバイザリーサービスエリアが自衛隊訓練試験空域エリア3まで広がっており、A・B 区域外、5,000ft以上で当該空域を飛行する場合は横田タワー・入間タワーとコンタクトしこちらの登録記号、位置、高度、進行方向を明確にし、空域の使用状況など航空情報の確認・連絡をすることが望ましい。(横田とのコンタクトは英語) 2010年1月10日YOKOTA CONFERENCE の中でも『お互いのために5000ftを超えない範囲で飛行すべきでしょう。』と云う意見があったそうです。
- ◇ 特別管制区、航空交通管制圏に着陸目的外では基本的に入らない。(法 95 条)

③航空交通情報機関等との連絡

- ◇ 東京 FSC の対空送受信サイト東京インフォメーション熊谷と適宜コンタクトして衝突防止のため、自機の位置、高度、進路などを通報するとともに、妻沼周辺の飛行・気象情報などを収集し安全飛行に努めます。
- ◇ 東京 FSC の対空送受信サイトとしては熊谷以外に那須、成田、松本、箱根、山梨があります。
- ◇ その他滑空場(飛行場)との連絡
航空情報サーキュラー(AIC)では「飛行場の周辺を有視界飛行方式により飛行する場合の安全対策」(AIC Nr041/14)として、周辺を飛行する航空機は衝突防止の観点から、現在位置、高度、機長の意向、その他を、飛行援助局(妻沼の場合は妻沼フライトサービス)へ通報し、必要な航空情報を取得するように努めることとしている。AIC 別添資料一覧表に妻沼フライトサービスも掲載され、半径 5NM、高度 3,000ft以下でのコンタクトを求めている。(AIC NR029/97 は 2009/01/15 付けで取り消し)
妻沼滑空場の9km圏外へ出て、他滑空場の9km圏内空域を 3,000ft以下で飛行する場合は、9Km 以遠で無線連絡により、こちらの登録記号、位置、高度、進行方向を連絡し、同時にトラフィック情報など収集し、安全な航行を行う努力が必要です。(AIC Nr 041/14)、情報の提供・収集と他機の警戒には十分注意することが重要です。更に当該空域を離れる時点でその旨無線コンタクトをする必要があります。妻沼周辺では渡良瀬川、利根川流域に滑空場が点在しており、フライトサービスなどの情報を以下にまとめます。
- ◇ 周辺滑空場の基本情報

滑空場	フライトサービス周波数	方向	路面	長・幅	標高 m
妻沼	130.500	14/32	グラス	1,500×100	27
板倉	130.675	15/33	グラス	1,000×60	18
羽生	130.725	14/32	グラス	1,000×60	15
読売大利根	130.775	12/30	グラス	800×90	17
関宿	130.650	18/36	グラス	1,500×100	9

- ◇ その他周波数

東京インフォメーション熊谷	135.750	空域状況などの確認
東京インフォメーション那須	135.650	空域状況などの確認
入間飛行場タワー	122.050、126.200	トラフィック状況の確認
横田飛行場タワー	134.300	トラフィック状況の確認
航空機相互通信	122.600	

④自衛隊訓練空域(JSDF TRAINING TESTING AREA 3) 情報

- ◇ 妻沼の操縦練習空域外だが妻沼の北西、近いところでは伊勢崎の北側付近の以北を群馬、栃木、新潟にまたがり設定されている。(航空図確認)
- ◇ 「関東西部地区飛行連絡会」資料では訓練空域への進出帰投高度は主に 11,000ft付近を使用していますが、伊勢崎方面でフライトする場合は注意が必要です。

⑤妻沼訓練所への飛行計画連絡

- ◇ 明確なルールは無いが原則として50km距離飛行等については別途詳細な飛行計画書を作成・提出が通例です。

4. その他

(1)パイロット自らの視認・他機警戒が最優先

妻沼周辺は入間基地・横田基地航空機、防災ヘリなど公共機関航空機、民間大型・小型航空機、更には我々自身が運用するグライダーなど、グライダー飛行エリアの広がりと共に飛行が密集している地域といえます。入間や航空交通情報機関との情報交換など、情報としてのアドバイスは有りますが、最終的にはパイロット自らの視認・他機警戒が重要です。入間・横田は妻沼のグライダー運用は意識していますが、特にスピードの速いジェット機からグライダーを発見するのは非常に困難であり、また、軍用機の特殊性から朝の電話確認ではなかったような航空機の飛来もあり得ることから、繰り返しのようになりますが、パイロット自身が見張り、他機警戒を十分行うことが重要であり安全性を向上させます。

(2)最新「ただし書き申請書類」の確認

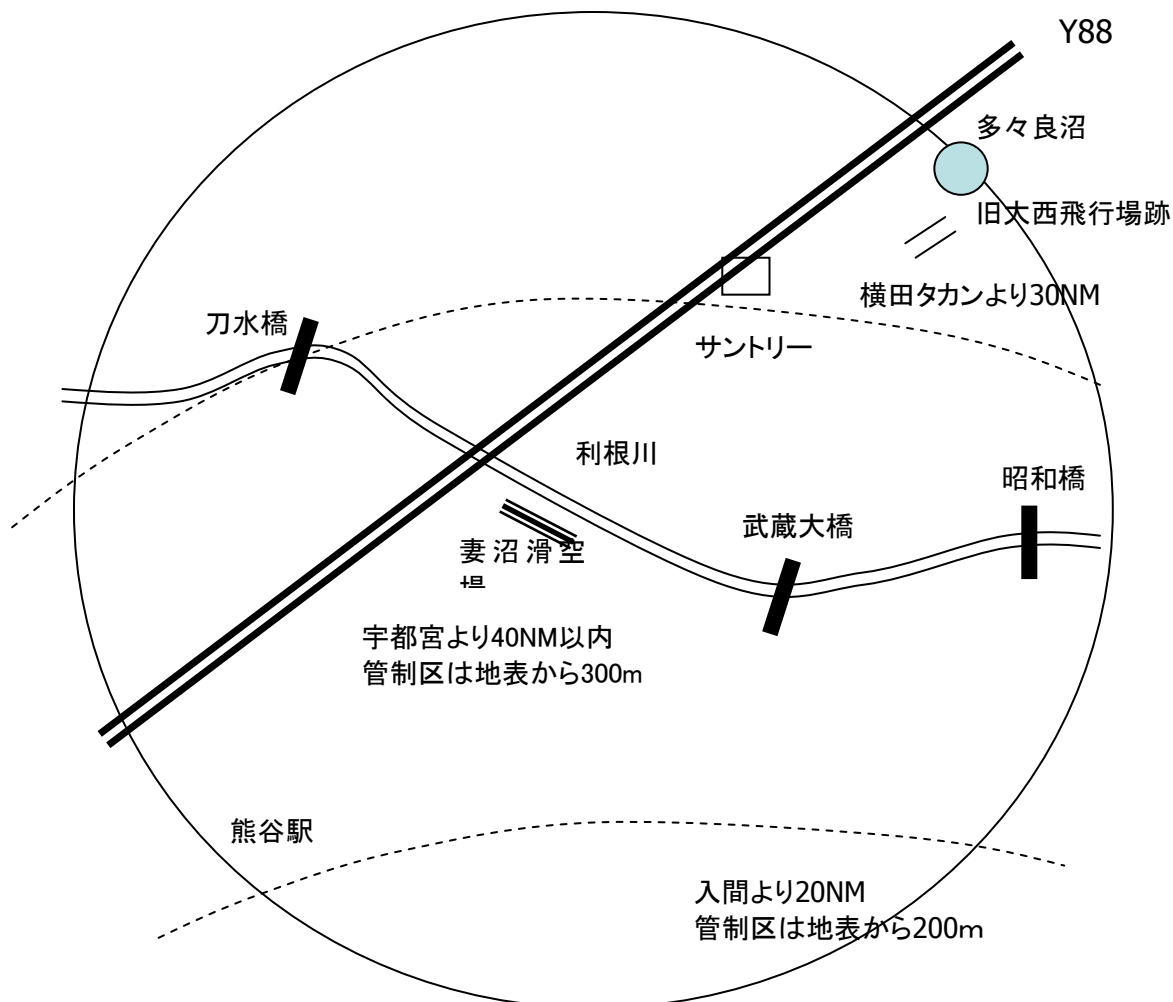
92条・60条ただし書に関する申請書並びに付属書類を妻沼滑空場の事務所などで確認し、最新情報を常に確認する。

(3)妻沼周辺の空域エリア、制限高度などの簡単なまとめ

92条、60条ただし書き申請によるフライト	注意事項
<p>(エリア) 練習飛行空域はA・B区域内かつ妻沼滑空場の半径9km圏内空域</p> <p>(制限高度) A区域 4,500ft以下、B区域 2,500ft(調整競技期間中、週末は3,500ft)</p> <p>(KK4-3) 離着陸時に一時的通過は可能ただし、通常は使用しない。</p>	<p>民間機、自衛隊機を含めて他機警戒に注意</p>
ライセンスのフライト(VHF搭載・トランスポンダー未搭載)	注意事項
<p>(エリア) 特に無し 半径9km圏外への飛行はフライトプランの提出要。 特別管制区、航空交通管制圏に着陸目的外では入らない。 * 距離飛行等のクロスカントリーは別途妻沼訓練所へも連絡</p> <p>(制限高度) A・B区域はただし書き申請の調整高度を優先する。 A・B区域外の周辺エリアは3,050m(10,000ft)まで可能ですが、横田レーダーアドバイスエリア内では5,000ft(1,525m)以下が望ましい</p> <p>(KK4-1~8) KK4-3を離着陸時に一時的通過は可能(通常は使用しない) 離着陸以外でKK4を2,000ft以下で通過する場合は東京インフォメーション熊谷へ連絡して飛行可能 2,000ft以上は基本的には制限高度まで飛行可能(B区域は2,500ft以下)</p>	<p>民間機、自衛隊機を含めて他機警戒、特に、ただし書き申請にある制限高度以上に上昇する場合は他機警戒に特段の注意、適宜、入間・横田タワーとコンタクト</p> <p>東京インフォメーション熊谷とのコンタクト</p> <p>通過滑空場とのコンタクト</p>

6. その他資料

(1) 妻沼周辺空域略図



(2)国土交通省(運輸省)告示 200 号

航空法施行規則(昭和二十七年運輸省令第五十六号)第四百七条第三号の規定に基づき、管制区又は管制圏のうち航空法施行規則第四百七条第三号に掲げる航空交通管制用自動応答装置を装備して飛行しなければならない空域を指定する告示を次のように定め、昭和五十一年十月一日から適用する。

管制区又は管制圏のうち航空法施行規則(昭和二十七年運輸省令第五十六号)第四百六条第二号に掲げる航空交通管制用自動応答装置を装備して飛行しなければならない空域は、次の各号に掲げる飛行の方式の区分に応じ当該各号に掲げる空域とする。

一 計器飛行方式 次に掲げる空域

イ 航空交通管制区、航空交通管制圏等の指定に関する告示(昭和三十七年運輸省告示第四百十号)2 の表に規定する航空交通管制圏(旭川管制圏、札幌管制圏、十勝管制圏、帯広管制圏、霞目管制圏、霞ヶ浦管制圏、調布管制圏、静浜管制圏、小月管制圏、防府管制圏及び目達原管制圏を除く。)及び進入管制区を指定する告示(昭和五十年運輸省告示第四百六十四号)の表に規定する進入管制区(口に掲げる空域を除く。)

ロ 航空交通管制区、航空交通管制圏等の指定に関する告示(昭和三十七年運輸省告示第四百十号)1 に規定する航空交通管制区のうち、高度三千五十メートル以上のもの

二 有視界飛行方式 次に掲げる空域

イ 航空交通管制区又は航空交通管制圏のうち計器飛行方式により飛行しなければならない空域を指定する告示(昭和三十八年運輸省告示第三百三十八号)別表第二に規定する特別管制区(口に掲げる空域を除く。)

ロ 前号口に掲げる空域

(3) 日本学生航空連盟文書『妻沼滑空場の飛行再開と注意事項』(文書番号 JSAL05-35)

文書番号JSAL05-35

2005 年11 月14 日

各 位

財団法人日本学生航空連盟

専務理事 鈴木 明治

妻沼滑空場の飛行再開と注意事項

本年5月の連盟主催「久住山岳滑翔大会」での事故、8月の妻沼滑空場でのゲストフライト中の事故と痛ましい死亡事故が続いたことは私たちグライダー関係者にとって痛恨のできごとでした。亡くなられた方々のご冥福をお祈りするとともに、日頃からご協力いただいている近隣のみなさま、自治体、関係機関等々の信頼を裏切ることになり深くお詫びいたします。

連盟ではグライダー界で二度と事故が起きないように各校監督、教官に知恵を絞っていただき十分な安全対策を検討し実行に移してきました。10月30日に妻沼滑空場で亡くなられた横山末世さんの慰霊祭と安全祈願祭を執り行い、指導員の実技講習会を実施しましたが、安全対策が終わった訳ではありません。安全な操縦練習を続けるためのフライト前の十分な準備、情報の収集、ゆとりのある練習計画の作成、教官、練習生の合宿生活の中での健康管理、など基本的なことを日々指導して自ら実践してゆくことが大切であると思います。

さて、妻沼滑空場では11月3日から技能証明者の飛行を始め11月12日から操縦練習生の訓練を始めました。10月1日の改正航空法施行にともない空域の利用方法が変更され航空局への連絡が義務付けられました。下記の要領で調整していますのでご配慮いただくようお願いします。

今回の対策内容を風化させることなく、信頼される訓練を目指してまいります。学生グライダー活動への更なるご支援、ご協力の程、よろしくお願ひいたします。

記

1. 航空法改正に伴う民間訓練試験空域の連絡設定 (60条ただし書許可の追加条件)

民間の航空機は民間訓練試験空域KK4-1～8へ入るとき、通過の場合でも東京FSC（東京インフォメーション）への連絡が必要です。電話連絡することで空域に入れますので第二滑空場使用のときに限らず毎日次の要領で行ないます。

- ① 飛行前（毎日1回）に東京FSCに電話をして空域の使用予定を聞く。このとき滑空場担当者の携帯電話番号を伝え双方連絡ができる体制をつくる。
- ② 飛行終了後にその旨連絡する。

注意 この連絡は妻沼滑空場の代表者（第一滑空場土手ピスト）が行い備え付けのファイルに内容を記録します。情報は他のピストにも連絡してください。

グライダーはこの連絡をすれば民間訓練試験空域内を使用する航空機がある場合でも空域内を飛行することができます。失速などの安全阻害飛行や曲技飛行はできませんが訓練飛行はできます。この場合、相手が訓練試験中であることを理解して十分警戒してください。入間基地には従来どおり開始前と終了後に連絡を入れます。

以 上

以上