

全国安全確認飛行会

開催期間 2026年3月7日(土)-14日(土)

会場 妻沼滑空場

主催 日本学生航空連盟

全国安全確認飛行会 開催要項

- 開催期間** 2026年3月7日(土)～3月14日(土)
- 会場** 埼玉県熊谷市葛和田 日本学生航空連盟 妻沼滑空場
- 主催** 日本学生航空連盟
- 後援** 国土交通省、スポーツ庁、熊谷市
大学スポーツ協会、日本航空協会、日本滑空協会、朝日新聞社
東日本学生航空連盟、東海・関西学生航空連盟
九州グライダースポーツ連盟
- 協賛** 日本航空、Tocumwal Soaring Centre (TSC・オーストラリア)
日本学生航空連盟関東OB・OG会
- 飛行課目** 指定コースを減点なしで周回する
- 出場チーム** 15チーム
- 出場選手** 1チーム5名を上限とする
- 表彰** (※1) (個人) ベストフェアプレー賞 (1名) (※3)
連盟 (メダル・賞状)
国土交通大臣賞 (賞状)
熊谷市長賞 (杯・賞状)
副賞：日本航空 (航空券)、TSC (単座機利用権)
- (個人)フェアプレー賞 (該当者複数名) (※2)
連盟 (メダル・賞状)
- (団体)フェアプレーチーム賞 (1チーム) (※4)
連盟 (杯・賞状)
文部科学大臣賞 (賞状)
熊谷市長賞 (杯・賞状)

- (※1) 個人、団体共に通算成績点数による順位付け・表彰はしない。記録した成績は下記フェアプレーの度合いの判定・表彰に用いる。
- (※2) 飛行会で飛行 (技量認定・慣熟は除く) し、周回飛行を達成し、その中で減点のなかった選手にフェアプレー賞を贈呈。
- (※3) 上記※2中で最も通算成績が良かった選手にベストフェアプレー賞を贈呈。
- (※4) 飛行 (技量認定・慣熟は除く) した全員が減点なしでかつ団体得点があるチームにはフェアプレーチーム賞を贈呈。該当するチームが複数あるときはフェアプレー賞を授与された選手の数が一番多いチームに贈呈。

日 程：

3月7日(土)	13:00	選手集合 健康診断/資格審査/GPS登録/ 機体書類審査/機体審査
	16:00	メンタルトレーニング 講師：増田 寛 氏 (JAL)
	18:00	選手ミーティング
<hr/>		
3月8日(日)	07:30	坐禅体験 (妻沼 瑞林寺)
	~	
	09:00	
	09:30	ブリーフィング
	10:00	複座チェックフライト/機体審査 (未了分)
	~	
	16:00	
	17:00	選手ミーティング
	18:45	ワールドカフェ (1)
	~	
	20:00	
<hr/>		
3月9日(月)	09:30	ブリーフィング
	10:00	単座チェックフライト/複座チェックフライト (未了分)
	~	
	16:00	
	17:00	選手ミーティング
	18:45	ワールドカフェ (2)
	~	
	20:00	
<hr/>		
3月10日(火)	10:00	開会式
	11:00	ブリーフィング
	11:30	飛行会フライト
	~	
	17:00	
	18:00	選手ミーティング
<hr/>		
3月11日(水)	10:00	ブリーフィング
~	10:30	飛行会フライト
13日(金)	~	
	17:00	
	18:00	選手ミーティング
<hr/>		
3月14日(土)	10:00	ブリーフィング
	10:30	飛行会フライト
	~	
	14:00	
	15:00	閉会式

全国安全確認飛行会 役員

(敬称略)

会長	日本学生航空連盟 会長	利根川 豊
顧問	理事 関東地区連絡会会長	御法川 学
顧問	理事 東海地区連絡会会長	高橋 周平
顧問	理事 関西地区連絡会会長	福本 信次
顧問	理事 西部地区連絡会会長	東野伸一郎

全国安全確認飛行会 実行委員

(敬称略)

実行委員長	専務理事	谷川 史郎
実行副委員長	理事	栗山 修 (兼任)
審判委員長	理事	太田 洋一
審判委員	理事	鈴木 道弘
審判委員	事務局	深田 浩 (兼任)
競技委員長	理事・妻沼訓練所長	栗山 修
競技委員	福井訓練所長	田口 昇
競技委員	木曽川訓練所長	宮地 隆昌
競技委員	久住訓練所長	牧田 厚雄
競技委員	理事	大山 光男
競技委員	理事	長嶺 英生
整備委員長	福井訓練所長	田口 昇 (兼任)
整備委員	航空整備士・耐空検査員	宗 裕雄
整備委員	航空整備士・耐空検査員	石河 宏
総務委員長	理事・事務局長	武居 稔
総務委員	広報統括 理事	長嶺 英生 (兼任)
総務委員	広報メディア担当 事務局	中村 暢宏
総務委員	事務局	深田 浩
総務委員	事務局	中井 悦朗
総務委員	事務局	鈴木 仁
総務委員	事務局	坂上 明子
救護委員長	鈴木医院院長	鈴木 誠

※その他、競技・総務・救護に学生委員各若干名を配置。

出場選手一覧

地区	チーム	ゼッケン	氏名	学年	性別	チームリーダー	出場機	登録記号
関東	立教大学	1	おがわ まさき 小川 真毅	4	M	○	ASK23B	JA2432
		2	なんも りお 南茂 凛音	4	M			
		3	さとう りゅうせい 佐藤 竜誓	3	M			
	青山学院大学	5	みやた しゅう 宮田 周	3	M	○	Discus b	JA01AG
	法政大学	6	いしだ しゅんや 石田 峻也	3	M		Discus b	JA2527
		7	ほそや りゅうと 細谷 琉渡	2	M			
		8	みやざき こうたろう 宮崎 航太郎	4	M	○		
		9	わたなべ としき 渡辺 登志樹	3	M			
		10	おおば あいり 大庭 愛梨	3	F			
	早稲田大学	11	かわしま あさひ 川島 旭陽	4	M	○	LS-4a	JA2431
		12	ほそかわ こうき 細川 航希	4	M			
		13	まきの こうたろう 牧野 航太郎	4	M			
		14	まつお だいが 松尾 大雅	4	M			
		15	みやた こうたろう 宮田 航太郎	4	M			
	明治大学	16	よこお こうき 横尾 晃輝	3	M	○	ASK23B	JA2381
	東京科学大学	17	さとう あおい 佐藤 碧生	4	M	○	Ka-6CR	JA2473
		18	はらだ しょうた 原田 正太	4	M			
	防衛大学校	19	じんの かいと 神野 快翔	3	M	○	SZD51-1 Junior	JA2477
	学習院大学	20	はまだ ひでき 濱田 英樹	3	M	○	SZD51-1 Junior	JA2476
	東海大学	21	いいじま そうま 飯島 壮真	1	M	○	G102 ClubAstirⅢb	JA102B
	東海	名古屋大学	22	なかがわ そう 中川 聡	4	M	○	Discus b
23			まつい ひびき 松井 響輝	4	M			
24			おおむら ともき 大村 朋生	3	M			

出場選手一覧

地区	チーム	ゼッケン	氏名	学年	性別	チームリーダー	出場機	登録記号
関西	大阪工業大学	25	わたなべ みつる 渡邊 充	4	M	○	Discus CS	JA01TD
		26	にいみ さとし 新見 哲史	3	M			
	大阪大学	27	みづたに たいち 水谷 太一	4	M	○	ASK23B	JA2556
		28	なかもと かずき 中本 一輝	3	M			
	京都大学	29	ふかお こうき 深尾 晃希	4	M	○	Discus CS	JA02ED
			30	そま しゅんや 杣 俊弥	3	M		
西部	九州大学	31	やまさき たいせい 山崎 大生	4	M	○	Discus b	JA2532
	九州工業大学	32	ばば ぎんじ 馬場 銀士	4	M	○	ASW19B	JA2348
		33	ふじた けんすけ 藤田 拳佑	4	M			
		34	こんだ りくと 今田 理久人	4	M			

※以上15校33名。ゼッケン4番は欠番。

全国安全確認飛行会規定

(総 則)

第 1 条 本飛行会は「全国安全確認飛行会」（以下飛行会という）と称する。

第 2 条 本飛行会は公益財団法人日本学生航空連盟(以下本連盟という)定款第 3 条、第 4 条の定めるところにより、安全な競技の構築を通じて、学生グライダースポーツの向上と、健全なる心身の育成をはかり、もって航空文化の発展と体育の振興に寄与することを目的とする。

(本 部)

第 3 条 本飛行会は本部を開催地におき運営を総括する。

(役 員)

第 4 条 本飛行会に次の役員をおく。

会長 1 名、副会長若干名。

会長は本飛行会の運営を統轄する。副会長は会長を補佐し、会長に事故があるときは、その 1 名がその職務を代行する。

(顧問)

第 5 条 本飛行会には顧問をおくことができる。

顧問は会長の相談に応じる。

(実行委員)

第 6 条 本飛行会の事務、業務を処理するため、本部に次の委員をおく。

実行委員長、実行副委員長、審判、競技、整備、総務ならびに救護の各委員若干名。

第 7 条 実行委員長は会長の統括のもと、飛行会の運営全般を総括する。

実行副委員長は、実行委員長を補佐し、実行委員長の事故があるときは、その職務を代行する。

審判、競技、整備、総務、救護の各委員は、次に定める分掌に従い、それぞれの所管の職務を遂行する。

第 8 条 審判委員は次の職務を分掌する。

1. 審判に関する一切の事項
2. 成績、減点に関する事項
3. 判定に対する苦情、抗議の処置

第 9 条 競技委員は次の職務を分掌する。

1. 飛行に関する事項
2. 機材に関する事項
3. 気象に関する事項
4. 安全に関する事項
5. 記録に関する事項
6. 成績、減点に関する事項
7. 運航管理全般に関する事項

第 10 条 整備委員は次の職務を分掌する。

1. 滑空場等の設備に関する事項
2. 機材の整備および修理に関する事項。

第 11 条 総務委員は次の職務を分掌する。

1. 一般事務に関する事項
2. 経理に関する事項

- 3. 設営に関する事項
- 4. 接待、渉外に関する事項
- 5. 警備に関する事項
- 6. 広報に関する事項
- 7. 他の所管に属さない事項

第 12 条 救護委員は次の職務を分掌する。

- 1. 救護に関する全般の事項
- 2. 出場選手の健康管理に関する事項

(参加資格)

第 13 条 本飛行会の出場資格は次の通りとする。

- 1. 本連盟加盟大学航空部の部員であること。
- 2. 学校当局が航空部員としての活動及び出場を認めていること。
- 3. 在部 4 年以内であること。
- 4. 別に定める技能証明、飛行経歴および安全に飛行する能力を有すること。
- 5. 本連盟諸規程に違反しない者。

(資格審査)

第 14 条 本飛行会の参加資格を審査するため、資格審査委員会をおく。

(補 則)

第 15 条 飛行会運営、規則等の細部は別に定める。

以上

全国安全確認飛行会規則

(総 則)

1. この規則は「全国安全確認飛行会」(以下飛行会という)における飛行種目、参加の要領、飛行会実施方法および記録の方法を定め、飛行会の安全且つ適正な運営を図ることを目的とする。
2. 本規則の実施細則として、「飛行会競技細則」及び「競技会安全対策(妻沼滑空場)」を適用する。

(運営組織)

3. 総務委員、競技委員、審判委員で構成する資格審査委員会を設ける。
資格審査委員は、本規則に定める出場資格基準により、出場希望者の出場の可否を判定する。

(飛行種目)

4. 飛行種目は指定のコースの周回飛行とする。
指定されたコースを減点・ペナルティなく周回することを競う。

(参 加)

5. 競技に参加するには選手およびクルーでチームを編成して、チームごとに所定の申込書により申し込むものとする。1チームの選手数は5名を限度とし1大学からは1チームとする。
6. チームは他大学との混成にても可とする。
7. チームにはチームリーダー(選手を兼ねることができる)を置きチームを代表して大会本部との連絡にあたるほか、チームメンバーを適切に統率、監督し、競技の円滑な運営に努力する。
8. 出場チーム数は原則として15チーム以内とする。
9. 選手資格は次の各項に定める基準を満たすものとする。
 - (1) 在部年数確認のため、休学による休部期間がある者はその証明書類を提出する。
 - (2) 申込時に有効な技能証明(自家用または事業用操縦士、滑空機上級)および航空身体検査証明を有すること。
 - (3) VHF搭載機にあつては無線従事者免許を有すること。
 - (4) 申込時まで滑空機(上級)及び動力滑空機による総飛行時間が35時間以上、集合日までに40時間以上であること。ただし総飛行時間に算入できる動力滑空機の飛行時間は5時間以内とする。
 - (5) 集合日までに単独で滑空機に搭乗して1時間以上の滑翔経験があること。
 - (6) 集合日までに出場競技機又は同型機で5時間以上の飛行経験があること。
 - (7) 集合日までに単独で滑空機に搭乗して24km以上の周回経験があること。または、単独で滑空機に搭乗して旋回点まで片道6km以上、合計12km以上の飛行経験を有すること。
 - (8) 集合日までの1ヶ月以内に上級滑空機で飛行をしていること。
 - (9) 集合日までにフルスピンの経験を有すること。※
 - (10) 集合日までの3ヶ月以内に機体側でのダミーブレークおよびサブGの経験を有すること。※
 - (11) 集合日までにメンタルトレーニング講習を受講していること。
 - (12) 飛行前の救護委員による健康診断を受診して健康上の問題がないこと。
 - (13) 飛行開始前に複座及び単座による技量認定を受け合格していること。
 - (14) ※上記(9)(10)についてはログブック等で、その実施(日付・実施内容・教官署名)を確認できること。
10. 出場資格に疑義がある場合には資格審査委員会が個別に審査し出場の可否を裁断する。
11. 選手は、申し込みの際、所定の参加費を納付する。参加費は、主催者都合による開催中止の他、原則として返還しない。

(出場機材)

12. 出場機は FAI で規定するスタンダードクラス以下の性能の上級滑空機とする。ただし、複座機は通常訓練飛行に使用している ASK13、ASK21、SZD50、ツインアスティア等の滑空比が 40 以下の機体を、単独操縦に限り出場機として認める。
13. **出場機は 1 校につき 1 機とする。**出場申込以降の機体の変更については資格審査委員会が個別に判断して可否を決定する。
14. 飛行開始後の機体の変更は原則として認められない。ただし出場者の責に因らず当該機が飛行不能となった場合には、運航管理委員の承認を受けて代替機を使用することができる。代替機は本規則に適合するものでなければならない。
15. 出場機はいずれも有効な耐空証明を有するものでなければならない。(防衛大学校の場合は同等の検査および証明を受けた機体であること)
16. 出場機は飛行開始までに、規定された整備、点検が行なわれていることを、整備委員により確認を受けなければならない。
17. 選手は飛行開始前に、当該出場機搭乗時の重量重心位置が本規則 30-(3)-②項に定める許容範囲にあることを競技委員に申告し承認を受けなければならない。
18. 出場機には右翼下面および垂直尾翼に識別記号を記すものとする。
19. 出場機には機首または両主翼端に衝突防止用の塗装を目立つ色で施し他機からの視認性を確保する。安全上からは機首・両主翼端の双方に施すことを推奨する。
20. 出場機をはじめトレーラー、無線機など参加するために必要な編成装備は、参加者が準備するものとする。
21. 発航方法は、ウィンチ曳航とする。発航に必要な W リング、単索、曳航安全装置、プラグコネクションリングなどは参加者が準備する。

(出場機の装備、搭載物)

22. 出場機の装備は各機に規定されたものでなければならない。
 - (1) 競技委員 (ピスト)、ウィンチ及び他機と交信できる滑空機専用周波数無線機を搭載すること。
 - (2) 選手は有効なパラシュートを装着すること。
 - (3) 重心位置を調整するバラストは確実に固定されていること。
 - (4) 万一、場外着陸した場合に備え、携帯電話を搭載すること。
 - (5) ウィンチ曳航の安全確保のため、水バラストの使用は禁止する。
 - (6) 飛行内容、出発時刻と到着時刻、および規定旋回点とゴールのルートを制限高度内および空域範囲内で飛行したことを判定するため、飛行会細則に定める GPS 機器を搭載すること。GPS は機体の電波を受信しやすい位置に固定、または格納するものとし、視界を遮る場合や、膝置きや首に掛けるなどの運用上危険を誘発する可能性のある方法は認めない。
- (7) **飛行状況の把握と安全確保のため飛行会本部がチームに貸与する LoRa 端末を搭載すること。搭載していない機は飛行することができない。**
- (8) **装備品および搭載品については 16.の機体点検時に、飛行で使用する状態で搭載し整備委員の確認を受けなければならない。**

(保 険)

23. 選手は自己の負担において、第三者賠償保険 3 億円以上、搭乗者 1 人につき 3,000 万円以上の傷害保険に加入契約するものとする。
24. 主催者側の責任として搭乗者 1 人につき 2,000 万円の傷害保険を選手に追加加入契約する。

(飛行の安全)

25. 飛行会期間中の飛行はすべて航空法、令、規則および日本学生航空連盟諸規則により、安全に行な

わなければならない。

26. 前項の諸規則に違反したときは、飛行会細則の基準により減点または失格とする。

27. 複数校の混成チームで出場機が複数ある場合、自チームの LoRa 端末を搭載した機だけが飛行することができる。

28. 運航管理委員は、飛行の継続が危険と判断した場合は、それ以降の発航を停止または制限することができる。また、停止時間が長く公平を欠く場合は、その日の飛行を中止することができる。

29. 選手は、飛行の安全のため万全を期さなければならない。とくに、他機との間のいかなる危険行為も避けることを絶えず留意しなければならない。

30. 飛行の安全について細部を次の通り定める。

(1) 飛行は昼間有視界飛行方式 (VFR) のみとする。

(2) 同一および接近する上昇風帯 (以下上昇風帯という) 内における出場機相互の飛行方式は次の通りとする。

① 先に旋回中の機を優先とする。

② 上昇風帯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高度差を確認し、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 出場機は相互に他機を視認できる位置を保つ。

⑤ 他機を視認できない場合は、その上昇風帯から離脱する。

⑥ 出場機の飛行経路が互に交差する可能性がある場合は高度差 150m以上、または水平距離 500m以上を維持する。

⑦ 上方の機体を旋回の内側に入って追い越してはならない。

(3) 制限速度・飛行時の重心位置など

① 飛行速度は、各機の飛行規程に示された運用限界以内で安全確実に操作できる速度以下でなければならない。

② 重心位置は許容重心位置範囲の中心付近 (許容重心位置範囲の中心 \pm 20%以内) で運用する。

③ 曲技飛行など大きな姿勢変化を伴う飛行を行なってはならない。

(4) 場外着陸・空域・制限高度・ガイドライン高度、場周経路付近の飛行方法については飛行会細則に定める。

31. 出場機に対する指示、連絡、通報などは、原則として滑空機専用周波数無線機を使用する。飛行中の出場機に対しては運航管理委員以外の無線局および全ての通信機器から指示援助を与えてはならない。ただし緊急通信、救援活動のための通信および航空機局と航空管制機関等との飛行の安全のための通信を除く。

32. 報告の義務および無線通信

(1) 旋回点を通過する場合は、原則として直前に「位置、高度」を通報する。

(2) ゴールラインを通過する場合は、2km 以上手前で「位置、高度」を通報、競技委員の了解を受ける。

(3) 外部から場周経路付近に進入する場合、滑走路から約 2km 地点で競技委員に通報し、飛行情報を確認後進入する。(細則参照)

(4) 出場機は 15 分間以上受信送信が無い場合は、競技委員と無線チェックを兼ね現在位置、高度を通報する。

(5) 通信不能の場合は、ただちに滑空場に帰り着陸しなければならない。通信不能機は、ピスト横に来るまで翼を大きく振り、通信不能であることを表示する。

(6) 無線通信は、混信を避け必要最小限にする。

(運営)

33. 飛行の進行は競技委員の指示に従って行われる。

(選手ミーティング)

34. 競技委員は集合日以後毎日選手ミーティングを開く。ミーティングには各チームリーダー及び選手は必ず出席しなければならない。その際、提示する飛行上、安全上の事項および「競技会安全対策(妻沼滑空場)」のうち飛行会運営に必要な事項は、本飛行会の補充規則とみなされる。

(タスクの設定)

35. 各飛行日ごとのコース(距離、周回数、指定方向など)は気象状況により、競技委員が選定し、前日に予告し、当日飛行開始30分前までに決定し発表する。

(フライトプラン)

36. フライトプランの提出及び終了は、その内容および通報方法について飛行会本部の指示に従うこと。

(運航時間)

37. 飛行の開始は原則として10時30分、最終発航時刻は15時30分とするが、その時点で到着している曳航索で、且つその時点でラインナップされている機体までを曳航して終了する。但し、索引車が15時30分以前に到着・停止した時点での曳航索を最終とする。飛行の終了は17時とする。また、最終日は最終発航13時(考え方は上記に同じ)、飛行の終了は14時とする。但し、予定の終了時刻前でも、その後の発航予定がない場合は、全機が着陸した時刻を終了時刻とする。

(競技の成立)(削除)

(発航順)

38. その日の最初の発航順位は抽選により決定する。2回目以後の発航順位は原則としてピストが指示した着陸順とする。

39. 競技機は、発航準備完了後速やかに発航する。正当な理由なく3分以内に発航できないときは、発航したものとみなし、その時点での最終発航順位とする。

40. ヒューズ切れや索切れ等曳航不調があっても原則として再発航は認めない。ただし競技委員の判断により再発航を認める場合がある。

(離陸・出発・旋回点・到着・着陸)

41. 出場機の飛行は離陸によって始まり、着陸をもって終了し、その飛行成績は出場機の出発に始まり、到着または着陸までとする。

42. 「出発」とは、当該機が離陸したのち指定された出発線(スタートライン)を通過することをいい、「出発時刻」とはその時刻をいう。スタートラインは滑走路を直角に横断する線を設定する(飛行会細則参照)。

43. 旋回点とは、規定する地上目標物を頂点として会合する2コースの二等分線上に各45°計90°で半径2,000mの扇形(セクター)を旋回点として設けるもの。(図1参照)

「旋回点への到着」とは競技機がこのセクター範囲の垂直上方に到着または通過したときをいう。

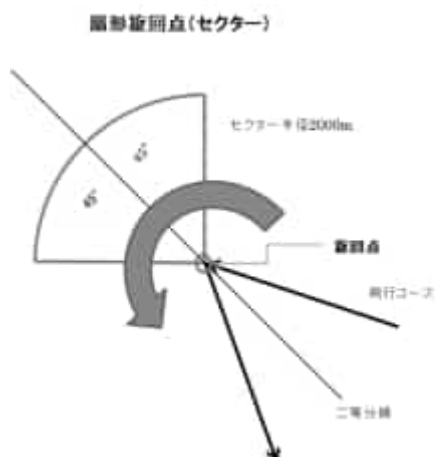
44. 旋回点の通過方法については下記による他、通過の判定等詳細については飛行会細則に定める。

(1) 旋回点は周回コースと同じ方向に旋回すること。

(2) 旋回点の通過の際には、旋回点を内側にして回り込む経路で旋回を行うこと。

(3) 旋回点を通過するときは、「先入機優先」とし、他機警戒に十分な注意を払い、他機を妨害するような行為をしてはならない。

(図1) 旋回点の概要



45. 「到着」とは、その飛行の終了にあたり指定された到着線（ゴールライン）を通過したことをいい、「到着時刻」とはその時刻をいう。

(1) ゴールラインは見やすい目標点を用いて滑走路の外側で直角に設定する(飛行会細則参照)。

(2) 到着はすべての旋回点を通過した後でないとは認められない。

(3) ゴールラインを通過するときは、「先入機優先」とし、他機警戒に十分な注意をはらい、他機を妨害するような行為をしてはならない。

(4) ゴールラインは飛行会細則に定める高度以上で通過すること。

(5) ゴールライン通過後は競技委員の指示に従い、順次着陸するものとする。

46. 「着陸」とは、飛行を終わって着陸し、静止したときをいう。

(GPS の使用と判定)

47. 飛行内容、出発時刻と到着時刻、および規定旋回点とゴールのルートを制限高度内および空域範囲内で飛行したことの判定には搭載した GPS の飛行データを使用し、その方法、基準については飛行会細則に定める。

48. 飛行空域にある多数の機体の安全運航のために、旋回点の確認などのために GPS を見つめて飛ぶようなことなどが無いように、判りやすい地上目標を用いる旋回点を設定しており、地文航法を基本とする。

49. 判定に用いる GPS の気圧式高度計は校正表にある誤差のあることを前提にして、余裕を持って飛行することを推奨する。

(飛行成績)

50. 飛行距離は、地図上の各旋回点の座標から計測された距離とする。飛行高度はトラックファイルに記録された高度を測定する。

51. 飛行速度は、指定された距離を飛行時間で割って得られる平均速度とする。飛行時間は、出発時刻から到着時刻または着陸時刻までの間に経過した時間とする。

52. 選手の当日の飛行成績は、飛行会細則に定める計算式及び方法を適用して算出する。

53. 各選手は各飛行日ごとの最終飛行に得点が与えられる。（出場機が離陸した時点で、当日の前飛行の得点は0点となる）

54. 個人成績は、各個人の飛行日ごとの得点の合計とする。

55. 団体成績は、飛行日ごとの各チーム上位3名までの得点合計とする。ただし2名以上の選手が参加しているチームにのみ団体成績を与える。

56. この飛行会規則に違反または、違反を黙認した選手は、減点または失格とする。減点、失格の基準については飛行会細則に定める。

(審判・異議)

57. 審判委員は飛行の方法や判定などに関する諸問題を裁断する。

58. 選手が何らかの苦情を表明したいときは、チームリーダーが審判委員長に申し立てることができる。申し立ては成績発表後 30 分以内に口頭及び文書で行う。審判員は関係者を集め事情を聴取し裁定する。

(フェアプレー賞の贈呈)

59. 前項 50.から 56.および飛行会細則に定める成績による順位付けおよび表彰は行わない。記録された得点、減点およびペナルティは、安全な飛行を行った選手およびチームを以下の通り決定する基準として用いる。

60. 飛行会に出場し飛行（技量認定および慣熟飛行は除く）を行い周回飛行を達成し、かつ飛行会期間中を通じて減点またはペナルティが無い選手にはフェアプレー賞を贈呈する。

61. フェアプレー賞の対象となった選手のうち通算成績で最高得点の選手にはベスト・フェアプレー賞を贈呈する。

62. 飛行会に出場し飛行（技量認定および慣熟飛行は除く）を行った選手全員が飛行期間中を通じて減点またはペナルティが無く、かつ団体得点があるチームにはフェアプレーチーム賞を贈呈する。該当するチームが複数ある場合は前記 60.のフェアプレー賞対象選手が最も多いチームに贈呈する。

(補則)

63. 飛行会期間中に出場機が損傷を受けた場合は、整備委員に報告し、修理することができる。ただし、事故扱いとなった場合は調査が終了するまで、現状を保存しなければならない。

64. 出場機以外の航空機は飛行会の進行に影響を及ぼす可能性のある飛行をしてはならない。

65. 緊急の場合は、この規則にかかわらず、選手は自己の安全のため最善の方法をとることができる。

以上

全国安全確認飛行会細則

1. この細則は飛行会規則に基づき「全国安全確認飛行会」の運営に適用する。
(出場機の装備、搭載物)
2. パラシュート
 - 180 日以内に専門のリガーによるリパックが行われていること。
 - 60 日毎に点検し、保存状態、コンテナ、ハーネス、リップコード等に異常のないこと。
3. GPS 機器
 - (1) 飛行記録に使用できる GPS 機器は FAI/IGC 認定機種（気圧高度計式）とする。
 - (2) GPS 機器は 3 台まで使用することができるが登録が必要である。登録されていない GPS 機器のトラックデータは無効とする。飛行の記録には登録したいずれの GPS 機器も使用することができる。

(飛行の安全)
4. 場外着陸・空域・制限高度・ガイドライン高度など
 - (1) 妻沼滑空場の場合、離陸前に高度計を MSL30m にセットして飛行する。
 - (2) 可能な限り場外着陸を避けるための飛行経路を取り、下記に定める安全飛行のガイドライン高度 以上の高度で帰投可能な高度を維持する。
 - (3) 飛行空域には入間基地のトラフィックがあるため、空域の上限高度を順守する。
 - (4) 競技委員は周回コース周辺に、場外着陸可能な場所を数カ所選定し、事前に掲示する。
 - (5) 選手は、あらかじめ飛行コース近辺の着陸可能な場所を必ず実地踏査し、機体の回収方法についても検討しておく。
 - (6) 出場機には地図、救急用具、係留用具、小銭、電話、メモ、その他必要な用具を搭載し、飛行の障害にならない場所に確実に固定すること。
 - (7) 妻沼滑空場以外に着陸した場合は、電話などにより速やかに競技委員に報告する。
場外着陸した選手は、その土地の所有者または管理者を調べ、競技委員に報告するものとする。

(飛行空域・制限高度) (図 2、3)
5. A 区域高度 MSL 4,500ft 以下、B 区域高度 MSL 3,500ft **(本飛行会では 4,500ft)** 以下の空域。フライトプランを提出しない場合は上記と妻沼 5NM 圏の重なる部分の空域とする。航空機局 (VHF 無線機) を装備する競技機についても同一空域、高度範囲内で飛行する。
(安全飛行のガイドライン高度) (図 3)
6. ソアリングを行うことができる最低高度 (ガイドライン高度) を次のとおり設定する。

妻沼滑空場中心から半径 2.5km 以上 3km 未満の空域 :	MSL350m
〃	3km 以上 4km 未満の空域 : MSL420m
〃	4km 以上 5km 未満の空域 : MSL490m

〃	5km 以上 6km 未満の空域：	MSL560m
〃	6km 以上 7km 未満の空域：	MSL630m
〃	7km 以上 8km 未満の空域：	MSL700m
〃	8km 以上 9km 未満の空域：	MSL770m
〃	9km 以上 10km 未満の空域：	MSL840m
〃	10km 以上の空域：	MSL910m

本ガイドライン高度は、風その他気象条件により帰投可能を保証するものではない。各選手は十分な余裕をもって飛行できるように、搭乗機の性能・気象条件に応じた帰投可能高度・距離を常に把握していなければならない。

なお、妻沼滑空場中心の座標は N36°12'41", E139°25'08"である。

位置の主な地上目標については図3を参照のこと。

7. 場周経路付近（滑走路中心線から約2km以内）の飛行（図4）

- (1) 出場機が集中し規定の高度差、距離が保てない場合は、次の出場機の発航を停止する。
- (2) 競技委員は、場周空域において運航の支障になると認められる出場機に対し他空域へ移動を命ずることができる。
- (3) ゴールライン通過その他場周区域外部より場周区域に進入するときには、滑空場の約2km手前(目安として通常場周経路巾の約2倍の位置)において、高度と進入方向(図4：A、B、C、Dポイント)を無線で通報する。
- (4) 離陸後、ゴール通過するまでの間に、ソアリングを止めて着陸準備すべき高度であるMSL280m未満になった場合は、その後の飛行は全て場周・着陸のための飛行とみなして飛行成績の対象としない。
- (5) ゴールラインの通過高度はMSL330m以上とする。ゴールするまでにMSL280m未満となった場合には不通過とする。
- (6) 競技委員はMSL280m以下で飛行している競技機に着陸を命ずることができる。
- (7) チェック・ポイント以降、推奨最小進入速度に5km/h以上の増速を実施し、場周経路で速度低下しないように飛行する。

8. GPSの取扱・判定

(取扱い)

- (1) 機能確認、スイッチ入れ、必要な充電または電池交換、トラックファイルを大会主催者に提出するまでのハンドリング、およびバックアップGPSの使用については選手の判断により各チームの責任において実施する。
- (2) GPSによるデータは1周回に対して連続した記録が必要であり、周回の途中においてバックアップに切り替えることは認めない。
- (3) データプロット間隔は原則として1秒に設定する。
- (4) 測地系はWGS84を用いる。
- (5) トラックファイルは当該フライト終了後、原則として30分以内に提出する。ただし発航順が迫り提出する時間がない時は飛行を優先することができる。
- (6) トラックファイルは電子メール添付で提出する。メール添付で提出出来ない場合は、競技（審判）委員立会の元でシリアルナンバーを確認後に使用したGPS機器から直

接あるいは認定されたソフトウェアを介して地図プロット解析ソフトにダウンロードする。

- (7) 競技終了後判定会議を開催し、必要に応じ GPS 機器シリアルナンバーを確認したあと GPS による飛行記録を確認する。
- (8) トラックファイルは別紙「GPS データの取扱い」に従って全てのトラックファイルを提出する。
- (9) トラックファイル（バックアップ含め）の取り扱い
翌日飛行開始までバックアップ含めすべてのトラックファイルを消去しないこと。

(判定)

- (10) 使用する GPS プロット解析ソフトウェアは「SeeYou V10.4 以降」とする。
トラックファイルを GPS プロット解析ソフトウェアで解析し、空域範囲、旋回点最低高度、上限高度、ゴール高度などの判定をする。

(11) 高度の判定規則

- ① 飛行会の空域範囲と高度制限を遵守しているかどうかについて GPS の高度記録により判定を行う。旋回点座標、空域座標、エアスペースなどは主催者が提供し、諸高度はメートルに換算する。
- ② 飛行会規則の判定基準高度表示は MSL とする。
- ③ 判定高度 (MSL) は SeeYou でランウェイ標高 27m に QNH 補正を行った高度を用いる。

(12) 旋回点通過の判定

出場機が旋回点に到着したときは、そのことを GPS のトラックファイルのプロットによって証明する。

- ① 旋回点の通過確認はセクター内に GPS プロットの有無で判定する。
- ② 旋回点通過時に瞬間的にプロットの抜けがあっても前後のプロットを結ぶ直線が通過していれば良い。
- ③ セクター内において安全飛行のガイドライン高度を下回った場合は不通過とする。

9. 点数の計算方法

次の計算式に当てはめて算出する。

$$P_h = R_d (500 + 500 \times R_v) \times R_h$$

P_h ; ハンディキャップ係数を掛けた得点 $P_h \leq 1000$

※ただし、最高得点が 1000 点を超える場合、最高得点を 1000 点として、以下の得点を比例配分して修正する。

R_d ; 距離係数 : 各選手の飛行距離 / 当日の最大飛行距離

R_v ; 速度係数 : 各選手の世界 / 当日の最高速度

R_h ; ハンディキャップ係数

各機体のハンディキャップ / 当日の最高速度もしくは、最大飛行距離の機体のハンディキャップ

※ただし、各飛行日の最高得点者が複数の時、ハンディキャップ係数の分母は数値の大きい方を用いる。

$$P = P_h \times f - P_{sub}$$

別表「違反の減点・取り扱い・ペナルティ」

(高度はMSL)

違反等の行為	減点/取扱い	ペナルティ (P) /処分
(1)GPS記録不備 予備を含め記録が不完全で全飛行工程が判読できないもの	当該飛行無得点	—
(2)安全飛行ガイドライン違反 ガイドライン高度未満の飛行	違反飛行1秒につき1点(積算)	減点100点未満:なし 100~199点:1P 200~299点:2P 300点以上:3P
(3)旋回点通過不備 ①安全飛行ガイドライン高度未満の通過 ②周回と逆方向の通過 ③旋回点の回り込みなし	不通過 100点 50点	— 1P —
(4)ゴール通過不備 ①280m~330m未満 ①280m未満 ③管理ポイントセクター不通過	50点 Rv=0点 不通過	— — —
(5)セパレーション違反・他機妨害など ①同一飛行で1回 ②同一飛行で2回 ③同一飛行で3回 但し、同一サーマル内と判断(あるいは判定)された複数回の違反は1回とみなす。	100点 200点 当該飛行無得点	1P 2P 以後失格
(6)低空飛行 ①280m以下でのソアリング旋回の継続 ②低空進入 ③危険な低空飛行	100点 200点 当該飛行無得点	1P・当該飛行失格 2P・当日失格 以後失格
(7)高度空域違反 ①GPS高度計から高度記録が判定できないもの ②制限高度、競技空域から逸脱したもの	50点 100点	— 1P・当該飛行失格
(8)場外着陸 ①場外(発航滑空場以外へ着陸) ②人身事故・第三者に被害	200点 当該飛行無得点	2P・当日失格 以後失格
(9)無線通信不備 ①ピストの指示に応答しないもの	50点	当該飛行失格
(10)危険な飛行 ①過失 ②故意、技量未熟 ③人身事故、機体が大修理に該当する事故	200点 当該飛行無得点 当該飛行無得点	2P・当日失格 以後失格 当該チーム以後失格
(11)基本操作不良 ①ウィンチ曳航の上昇角度過大 ②ウィンチ曳航中の操縦操作に起因すると審判委員又は競技委員が判断したヒューズ切れ ③場周飛行の高度・速度または経路不適切	100点 100点 100点	1P 1P 1P
(12)その他規則・指示違反 ①軽度の違反・過失 ②GPSトラックファイル提出義務違反 ③規則違反・指示違反 ④重心位置違反 ⑤重大な規則違反	50点 50点 100点 200点 200点	— — 1P 2P 2P

12. タスクコース・スタートライン・ゴールライン

(タスクコース)(図 5)

周回コース及び距離は以下の通り。但し管制機関などとの調整により変更もある。

- | | |
|---|----------------|
| (1) 妻沼－高林給水塔－千代田－(管理ポイント)－妻沼 | 24.0 km |
| (2) 妻沼－千代田－高林給水塔－妻沼 | 23.6 km |
| (3) 妻沼－高林給水塔－邑楽タワー－千代田－(管理ポイント)－妻沼 | 26.4 km |
| (4) 妻沼－千代田－邑楽タワー－高林給水塔－妻沼 | 26.1 km |

ポイント毎の距離は以下の通り

(1 ポイント)	妻沼－高林給水塔	11.4 km
	妻沼－千代田	12.8 km
(2 ポイント)	妻沼－高林給水塔－千代田	17.7 km
	妻沼－千代田－高林給水塔	17.8 km
	妻沼－高林給水塔－邑楽タワー	14.6 km
	妻沼－千代田－邑楽タワー	11.7 km

千代田から妻沼ゴールに向かって帰投する際に、滑走路の運航と重ならないようにするために第 1 滑走路の南端と利根川土手内側の交点に管理ポイントとして半径 2000m のセクターを設ける。千代田からゴールする機体は管理ポイントのセクター内を経由してゴールラインを通過すること。(図 4)

各旋回点の設定点位置は以下の通りとする。

高林給水塔	N36°14'51"	E139°22'07"
千代田	N36°12'26"	E139°29'13"
邑楽タワー	N36°15'11"	E139°27'45"
管理ポイント	N36°12'29"	E139°25'21"
(参考) 妻沼格納庫	N36°12'38"	E139°25'02"

(スタートライン)(図 4)

スタートラインは下記の ST 点を中心とする、ウインチ曳航経路にほぼ直角に交わる幅 300m の線分をタスクファイルで指定する。

ST 点 : N36°12'48" E139°24'59"

(ゴールライン)(図 4)

ゴールラインは以下の 2 点間の直線

FA 点	N36°12'47",	E139°24'57"
FB 点	N36°12'24",	E139°24'29"

対岸の水門を通り滑走路に直角な直線と、ピストを通り滑走路に平行な直線との交点 (FA 点) と、FA 点から滑走路に直角にさらに南西(熊谷市街)方向に 1000m 離れた点 (FB 点) の 2 点間の直線。競技機がゴールラインの位置を知る目標としては、滑走路対岸の水門を用いることができる。

以上

(別紙2)

GPSデータの取り扱い

改定：(2025/04/24)

1. 記録に使用するGPSはIGC認定機種であること。
2. 記録間隔は原則として1秒に設定してください。
3. 提出はメール添付をお願いします。宛先は：record@jsal.or.jp
4. 判定に使うソフトウェアSeeyouのバージョンは10.4以降です。
5. 提出するトラックファイルは以下のルールで名前を付けてください。

NN_{pまたはo}_mmdd_ZZ_XXXX

ネーミング例：

10_p_0314_03_2520=ポイントあり

10_o_0314_03_2520=ポイントなし

NN：発航順

p:ポイントあり(1ポイントも含む)、o(オー):ポイント無し

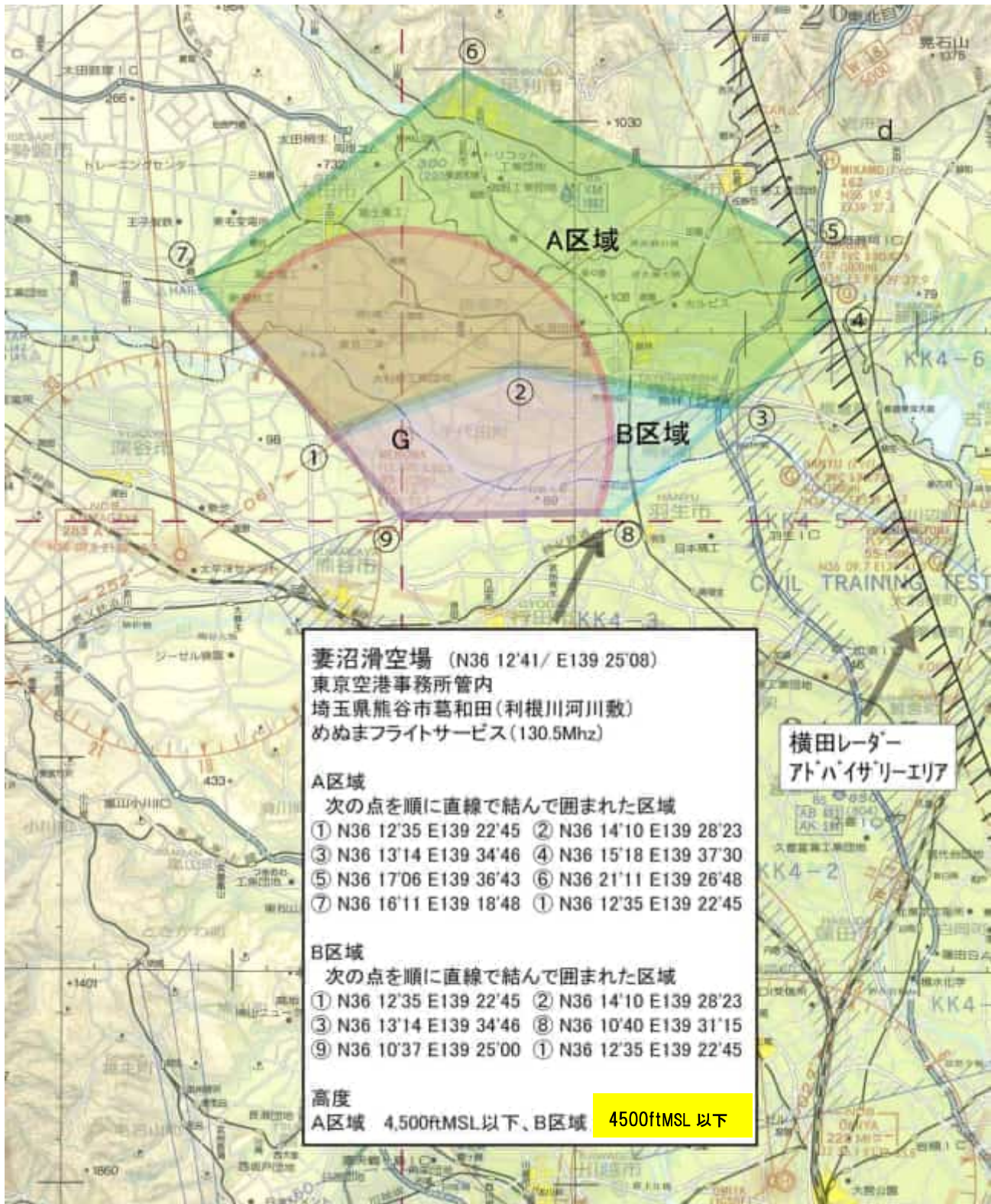
mmdd：競技日の日付(例0314)

ZZ：競技パイロットのゼッケン番号

XXXX：競技機のJAナンバー下4桁

6. トラックファイルの提出は着陸後30分以内に行ってください。やむを得ない事情があるときは時間までにメール等で連絡をして下さい。連絡なく遅れた場合は減点の対象となることがあります。トラックファイルは登録済GPS機器のデータであれば有効で登録順は問いません。
7. 入賞者の飛行データは後日HPにて公開します。
8. Seeyouは自動的にIGCファイルを検証します。NGの場合当該IGCファイルは無効になります。

(図2) 全国安全確認飛行会 空域図



B区域は通常 3500ft 以下ですが、本飛行会期間中は 4500ft までの許可が出ています。

(図3)
制限高度・安全飛行ガイドライン高度
(高度はMSL)

(距離の主な目安目標)

妻沼滑空場中心点： N 36° 12'41"
 E 139° 25'08"

- 3km地点：
- ①青屋根 (味の素)
 - ②サントリー工場手前
 - ③第2滑空場南端対岸赤・黄色の水門塔
 - ④メタルワン建材

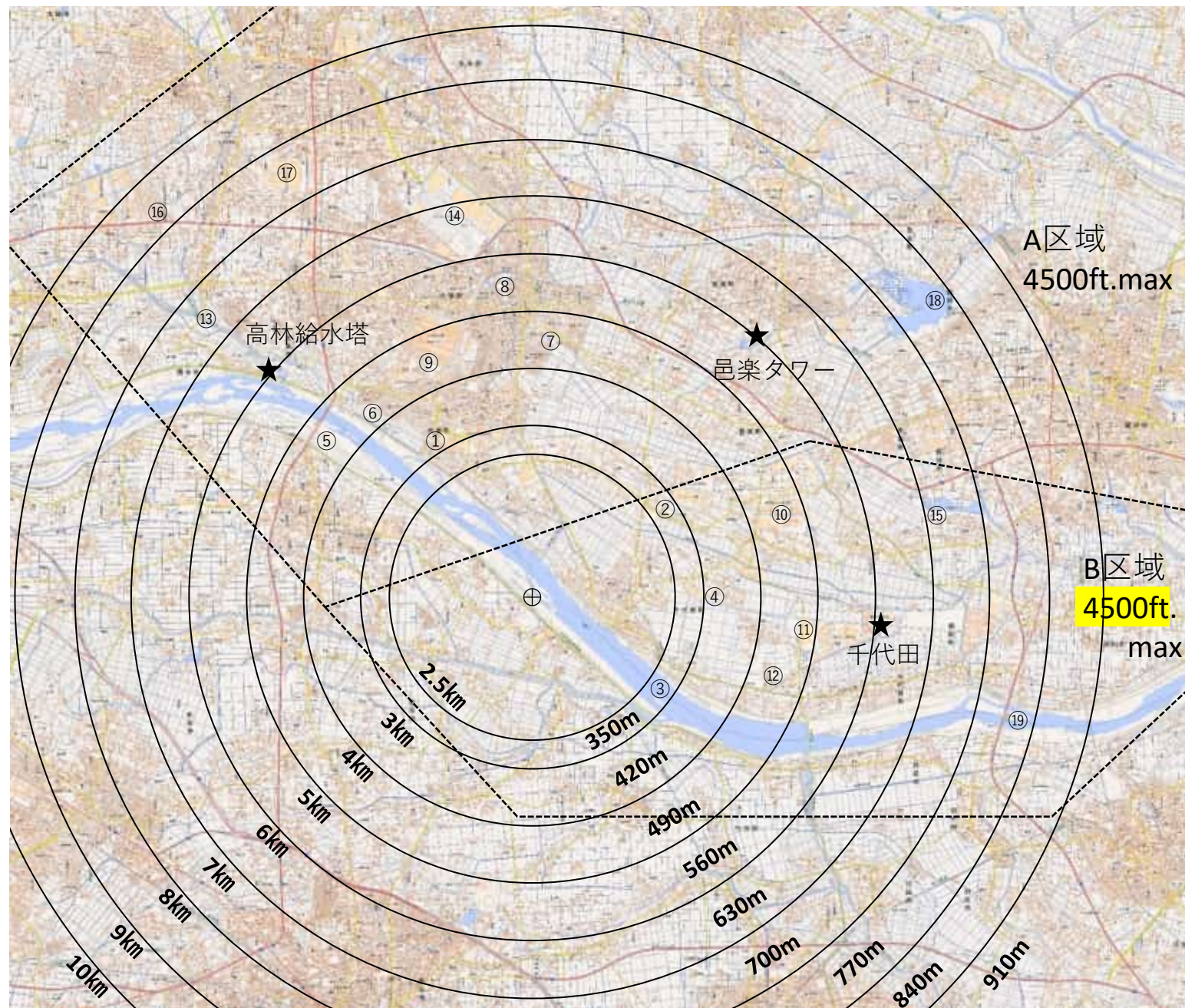
- 5km地点：
- ⑤刀水橋南詰
 - ⑥いずみ総合公園野球場
 - ⑦御正作公園
 - ⑧城之内公園
 - ⑨パナソニック中央交差点
 - ⑩田の字(鞍掛第一工業団地)中心
 - ⑪ジョイフル本田
 - ⑫千代田町立東小

- 7km地点：
- ⑬石田川分流点の橋
 - ⑭スバル大泉工場
 - ⑮近藤沼

- 9km地点：
- ⑯高山(西部工業団地)手前
 - ⑰スバル矢島工場
 - ⑱多々良沼
 - ⑲昭和橋

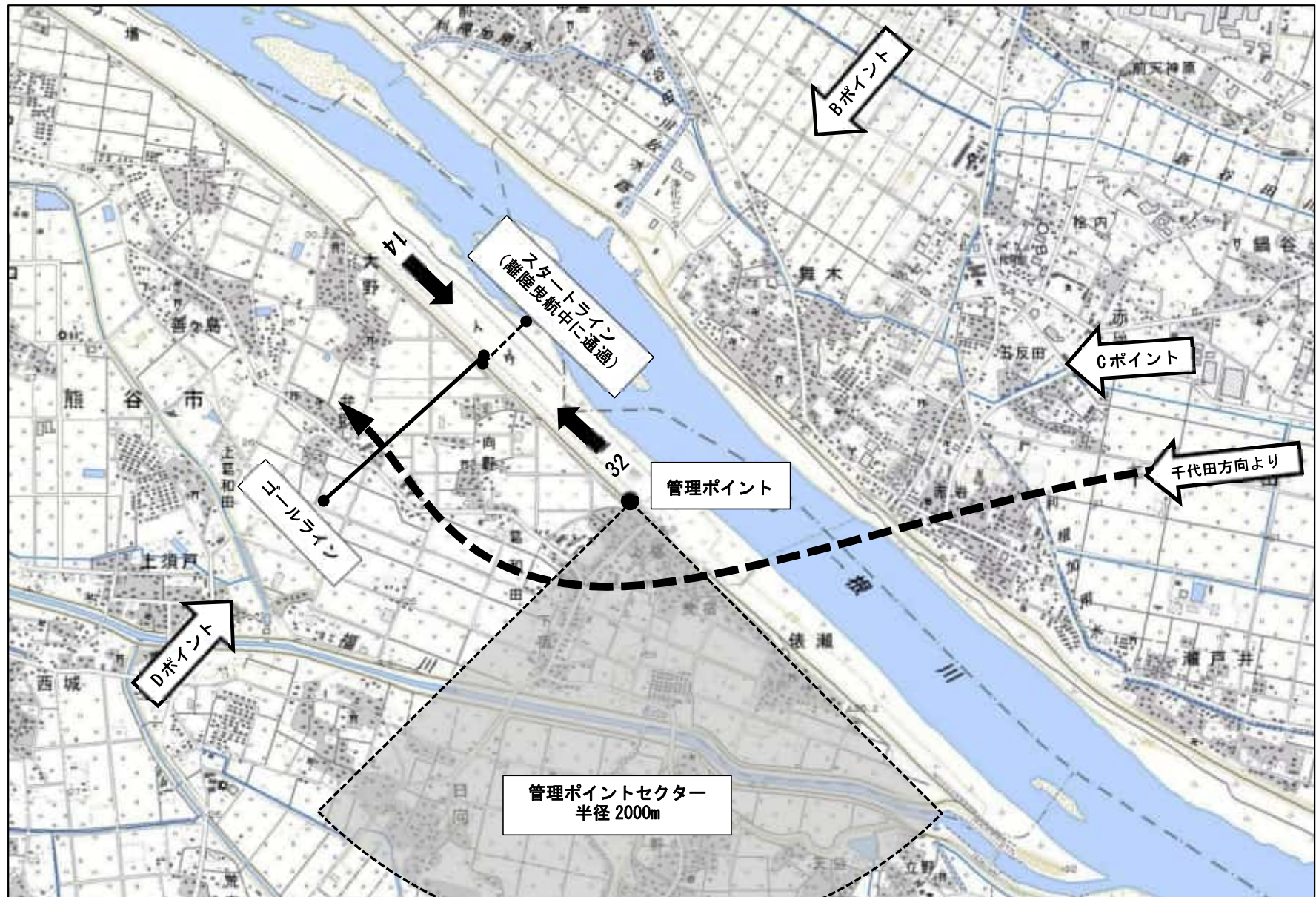
★印は各旋回点

B区域は通常3500ft max.ですが本飛行会期間中は4500ft max.の許可が出ています。



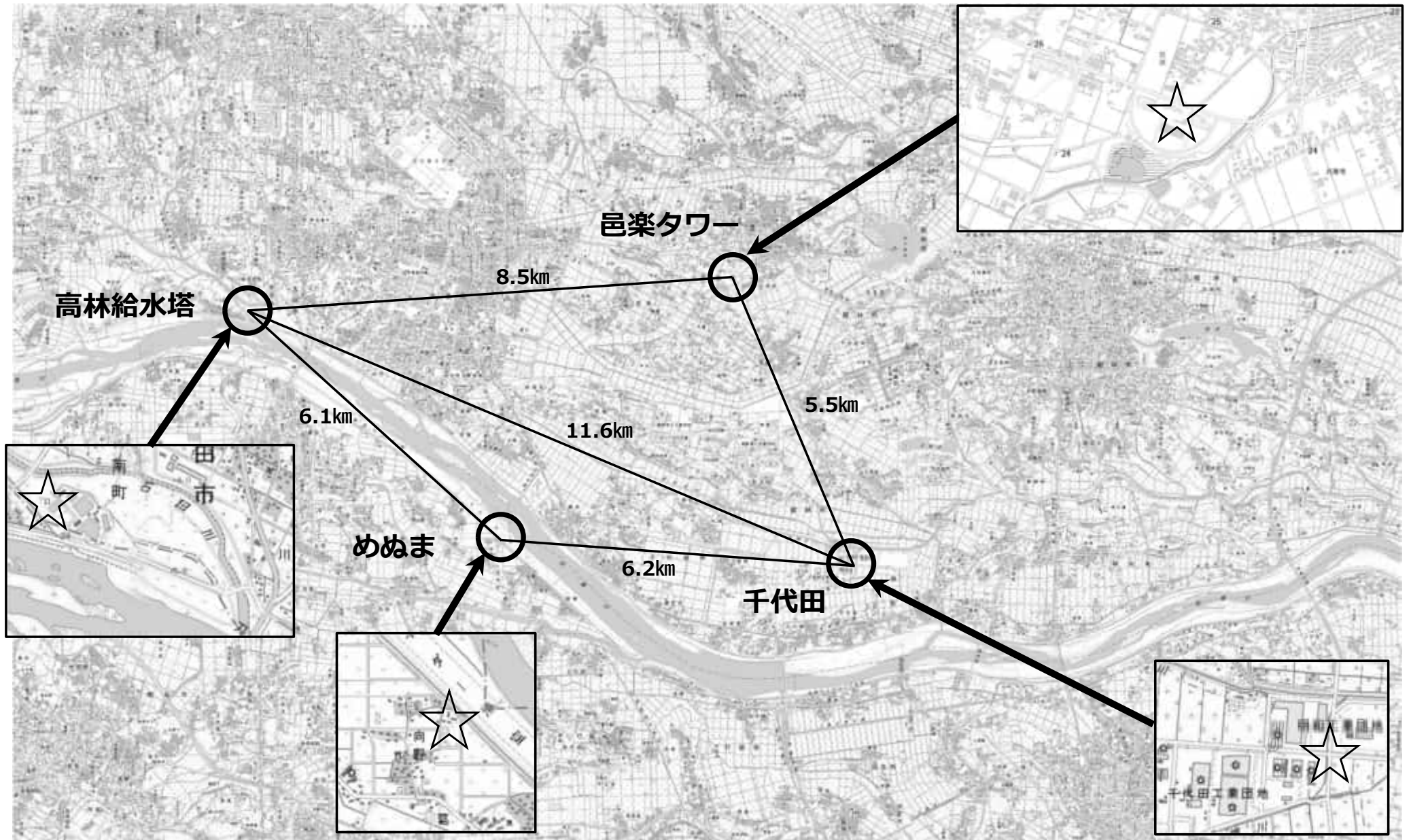
Aポイント

(図4) 場周経路付近 スタート/ゴールライン、進入方向通知ポイント



(図5)

周回コース 巡回点



巡回点の写真



高林給水塔 太田市高林の工業用給水塔。刀水橋の北西約 1km



邑楽タワー 邑楽町役場内の展望塔



めぬま 妻沼訓練所の格納庫棟



千代田 千代田工業団地の東側交差点

競技会安全対策（妻沼滑空場）

1. 組織体制

- (1) チームリーダーは、競技前日および当日朝のミーティングに必ず出席し、選手と本部との情報伝達を徹底する。
- (2) チームリーダーは選手の健康状態及び精神的な心理状態を把握し競技中の安全を最優先するために「競技会ヘルス&メンタルチェックシート（別紙1）」により飛行可否を決定し、結果を本部（ピスト）へ報告する。
- (3) 申し込み時に誓約書、技能証明、経歴、航空保険等内容を確認する。
- (4) 健康状態は集合日に健康申告書の提出と医師による健康診断により確認する。また、自動体外式除細動器（AED）を設置する。
- (5) 競技会前日に技量認定が行われ、不合格の者は参加できない。
- (6) ウインチ、リトリブなどの要員の精神状態、健康管理に留意する。特に、ウインチ曳航者は厳選された者をあてる。
- (7) 学生委員が持ち場を離れる時は、必ず引き継ぎを行わせ、その長に申し入れる。
- (8) 競技空域内を同時に飛行する機数は、選手の技能などにより制限する。
- (9) 各チームは着陸機の緊急移動などのため、パイロット含め4人以上の人員を確保する。

2. 運航（大会ピストの運営）

- (1) 運航指示は連盟が競技委員として委嘱した指導員とし、OBなどは行えない。
- (2) ピストは、飛行管制者、地上管制者および統括者の3名の競技委員で構成する。
- (3) 飛行管理者を補助する競技委員を配置して飛行中の競技機の把握に努める。当該競技委員もまた指導員資格を所持し、連盟が競技委員を委嘱した者でなければならない。
- (4) 滑空場の周囲は第三者の進入防止処置を厳重にする。
- (5) 機名を記入したカードと地図板を利用し、飛行中の各機の位置を確実に把握する。
- (6) 飛行中の競技機には必ず地上監視員をピスト近くに配置し、着陸まで監視させる。
- (7) 進入中の機体がある場合は、着陸、停止し安全を確保した後に次機を発航する。
- (8) 周回コース付近に場外着陸が可能な場所を選定し、掲示して選手に周知徹底する。
- (9) 上昇気流が少なく、場周経路付近に競技機が集中し、規定の高度差、距離を保てなくなる可能性のある場合は、次の競技機の発航を停止する。
- (10) 競技委員の指示に従わぬ者には着陸を命じ、減点とする。
- (11) 万一重大事故が発生した場合、心理的動揺による二重事故を防ぐため、運航管理委員は競技を中断し、順次着陸させる。

3. 場周経路の飛行

- (1) 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で実施しない。
- (2) 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、連続旋回（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) 離着陸以外は民家、学校等の上空を150m以下で旋回してはならない。また、100m以下の高度で上空を通過してはならない。ただし、緊急の場合はこの限りではない。
- (4) 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で、対地高度170m以上。以下CPという)を通過後、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。

4. 参加選手

- (1) 安全教育のテキストや各大学航空部または個人で所有しているサーマル旋回の技術、空中接触防止の資料および場外着陸の要領などを集めてマニュアル化し、選手全員に勉強させる。空中接触防止について「空中衝突の予防（付録1）」も参照のこと。
- (2) 選手は、全ての場外着陸場を下見し、障害物や路面の様子、着陸方法、管理者、着陸後の機体の搬出方法などを検討し、また途中の大きな目標物も確認しておく。場外着陸要領および場外着陸場候補地については「場外着陸要領（付録2）」を参照のこと。
- (3) 出場選手が競技大会の雰囲気には呑まれないよう、「競技飛行振り返り安全チェックシート（別紙2）」を使用して本人、選手同士、指導員がチェックする。

5. 整備

- (1) 航空機登録証明書、耐空証明書、航空日誌、運用限界等指定書、飛行規程、機体点検表の検査を行う。
- (2) 参加機は集合日に整備委員の検査を受ける。
- (3) 競技機の装備、搭載物は各機の飛行規定に定められたものであること。また重量重心位置は規定された運用限界内で運用し、許容重心位置範囲の中心付近（許容重心位置範囲の中心±20%以内）で飛行する。搭乗報告時にピストに前席重量と重心位置を報告する。ピストは、発航記録の備考欄に報告された前席重量と重心位置を記録する。
- (4) 毎日競技開始前にチェックリストにより点検し、そのリストを本部に提示する。
- (5) ウインチは毎朝点検し、ピストにチェックリストを提示する。
- (6) 索のエンドセットは基準に適したものを使う。

6. 気象

- (1) 気象条件は、本連盟の滑空スポーツ訓練実施規則 3-28～3-31 を厳守させる。
〔VMCであること、正対風 10m/s 以下、危険な乱流が無い、横風 4 m/s 以下で曳航索が場外に落下する恐れが無いこと、競技区域内に落雷の危険が無いこと〕
- (2) 妻沼滑空場のローカルルールとして上記（1）に加えて具体的に次の条件を満たすものとする。
 - ① 滑走路の北西約 5 km の刀水橋、南東約 5.5 km の利根大堰が見えること。
 - ② 妻沼滑空場上空から、当日の旋回点付近が視認できること。
 - ③ 平均風速 10m/s 、過去 10 分間の最大瞬間風速 12.5m/s、横風成分 3m/s 、背風成分 2m/s のいずれも基準以内であること。

7. 競技空域

- (1) 地形図に飛行範囲を記入し、大会本部の宿舎およびピストに掲示する。
- (2) 航空機から撮影した競技空域および旋回点の GPS トラックファイルを掲示する。
- (3) 競技空域は、A 区域高度 4,500ft(1,350m)MSL 以下、B 区域高度 3,500ft(1,050m)MSL 以下の空域とする。また周回コース上およびその付近では高さ 2,000ft(630m)MSL 以上とする。航空機局（VHF 無線機）を装備する競技機についても同一空域、高度範囲内で飛行する。
- (4) 競技機は危険な場外着陸を避けるため、高度を 630m (MSL) 以下では安全に着陸出来る場所から離れてはならない。
- (5) 競技機には、GPS の搭載を義務づける。飛行後に記録を確認し、規定された高度範囲内で飛行したことを証明する。

8. 他航空機との調整

競技空域付近を飛行する航空機との調整は次の通り行う。

- (1) 米空軍横田基地
妻沼付近は米軍の管轄する空域のため、自衛隊入間基地を經由し、横田ラブコンに情報を提供し、競技空域付近を飛行する I F R 機に注意を促す。
- (2) 航空自衛隊入間基地
入間基地を使用する自衛隊の V F R 機は妻沼付近を通過するため、入間基地総隊司令部飛行隊および管制隊に毎日競技内容を連絡し、同隊の協力により自衛隊機は競技空域を避けて飛行する。入間管制隊は横田基地管制隊と妻沼ピストとの中継に協力する。細部は別紙「横田基地、入間基地との調整」参照。
- (3) 航空自衛隊航空学校宇都宮校
運航係へ毎日競技内容を連絡し、同学校の飛行予定を確認する。
- (4) 国土交通省東京航空交通管制部
空域使用については事前に説明し、大会初日と最終日に連絡する。
- (5) 国土交通省東京空港事務所管制保安部、航空管制情報官
 - ① 航空法第 60 条の申請をし、許可を得る。
 - ② ノータムの発行を依頼する。
 - ③ 競技機のフライトプランはタスクにより各地チームが責任をもって提出する。
- (6) 新千歳空港事務所・情報官
民間訓練試験空域 K K 4 - 3 の使用予定を確認する。
- (7) 調布空港事務所、本田航空
調布飛行場および桶川飛行場から妻沼（館林、太田）方面へ出発する飛行機に当競技会に関する情報提供を依頼する。
- (8) 板倉滑空場
滑空場周辺では原則 2,060ft (MSL) 以上の高度で飛行し、離着陸する飛行機 に迷惑をかけない。各管理者とは毎朝連絡をとり、お互いに情報交換する。

9. 無線通信要領

- (1) グライダーの専用周波数の無線機を使用する。また、緊急時に備え携帯電話を数台、本部に常備する。
- (2) 呼出名称
ピスト・・・「妻沼ピスト」
旋回点・・・「給水塔」^{きゅうすいとう}「千代田」^{ちよだ}「明和」^{めいわ}「高山」^{たかやま}
競技機・・・「大学名と機種名」 例「ケイオー・ディスクス」など
- (3) 妻沼滑走路の名称
ランウエーは、3 2（スリー・ツー）と 1 4（ワン・フォー）
離着陸帯は、R（ライト）、L（レフト）の 2 本を使用する。
- (4) 速度、高度はメートル単位に統一する。フィート計の場合は緊急時を除きメートルに換算して通報する。
- (5) 競技機の報告義務
 - ① 現在位置から移動する場合は必ず「位置、高度、移動方向」を通報する。
 - ② 旋回点を通過する場合は必ず直前にピストに「位置、高度」を報告する。
 - ③ ゴールライン通過は約 2 km 手前で「位置、高度」を通報し、了解を受ける。
 - ④ 15 分以上受信がない場合は無線チェックを兼ね「位置、高度」を通報する。
 - ⑤ その他、不必要な交信は行わない。

(6) 場周経路への進入

競技機が滑走路まで 2 km に近づいた場合は少なくとも次の図の位置でピストと交信を行う。また、高度が対地高度 250m (MSL280m) で無線通信を行う。

(通信例)

①場周経路接近

「妻沼ピスト、〇〇ディスクス Aポイント 高度 400m」

②場周経路進入

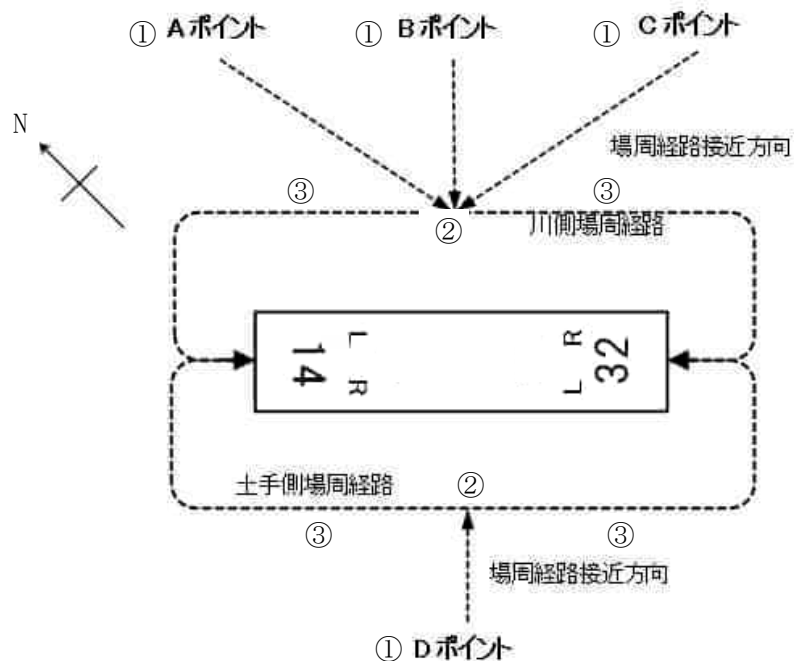
「妻沼ピスト、〇〇ディスクス 場周 高度 280m、チェックギヤダウン」

「妻沼ピスト 了解」

③チェックポイント通過

「妻沼ピスト、〇〇ディスクス オン・ライト・ダウンウィンド 高度 200m」

「〇〇ディスクス ランウェイ ワン・フォー ライト」



(7) 無線通信不能

競技機は、無線通信不能の場合、直ちに着陸する。当該機はピスト横に来るまで、翼を左右に大きく振りながら飛行し、通信不能であることを明示する。ピストは赤白旗の合図により、他機に優先し着陸させる。

合図は次の通りとする。

白旗を振る・・・「着陸してよい」

赤白旗を振る・・・「障害物あり、注意」

赤旗を振る・・・「危険を回避して着陸しなさい」

(8) めぬま・フライトサービス

妻沼滑空場に飛行援助用航空局（呼出名称：めぬま・フライトサービス周波数：130.5 MHz）を開設しました。滑空場周辺を飛行する他の航空機に対して、期間中の競技飛行状況を提供し飛行の安全を確保する。

10. ミーティング

集合日から最終日まで毎日定められた時間、競技会本部（妻沼訓練所）でチームリーダー、選手、クルー、応援学生全員に競技会実行委員会が、次の事項を説明する。

▽集合日、強化訓練中

- (1) ライセンス、身体検査書、航空日誌、保険証などの確認
- (2) 競技規則、細則、安全対策の読み合わせ
- (3) 周回コース速度競技の実施要領の説明、質疑
- (4) 競技実施空域および管制機関との連絡要領
- (5) 緊急時の対応要領
- (6) 無線通信要領
- (7) 滑空場の使用要領
- (8) 機材の準備状況
- (9) 開会式要領
- (10) 出場選手最終決定発表
- (11) 学生委員の役割分担、配置など

▽競技期間中

- (1) 当日の得点発表
- (2) 当日の飛行状況について反省
(運航管理委員からの指示、選手からの要望など)
各選手からの「競技飛行振り返り安全チェックシート」の報告
- (3) 翌日の気象予報
- (4) 翌日の競技予定
- (5) 発航順位の抽選など

11. ブリーフィング

競技実施日は飛行開始の 30 分前に滑空場ピストで、チームリーダー、選手、学生委員に対し、次の事項を説明する。また気象条件などにより競技が中断される時は必要に応じてブリーフィングを行う。

- (1) 気象解説
- (2) 本日の競技コース発表
- (3) 運航指示
- (4) 機体点検確認
- (5) 選手の競技会ヘルス&メンタルチェックシートの確認

12. 実行委員ミーティング

期間中毎日、競技終了後、競技会本部（妻沼訓練所事務所）で、実行委員全員が、当日の競技結果と翌日の予定および注意事項などを協議する。

<以 上>

(改定)

妻沼滑空場運航要領- 運航方式（滑走路の設定・他）の改定（2018年4月1日付）
別紙1：ヘルス&メンタルチェックシートに睡眠の項目、飲酒チェック注釈追加。
付録として、衝突回避、場外着陸場情報を追加。
許容重心位置の変更(2020年1月)

(別紙 1)

競技会ヘルス&メンタルチェックシート

チームリーダーはこのシートは競技会安全対策に指定するチェックシートとして使用し、競技前のブリーフィングまでに大会本部（ピスト）に報告する。また、全競技期間が終了するまでに各チームで保管すること。

1. 大学名 _____ 大学

2. 選手名 _____

3. チェック内容

チェック内容&日付	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/
持病・風邪をひいていないか	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
薬を服用していないか	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
ストレス・精神状態は良好か	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
振り返り安全チェックをしたか（点数を記入）										
飲酒をしていないか※	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
疲労はないか	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
睡眠は十分か	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
食欲はあるか	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
体温	℃	℃	℃	℃	℃	℃	℃	℃	℃	℃
体調は良好か	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
チーム・リーダー確認	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

※ 飲酒項目については大会実行委員のチェックを受ける。

(別紙 2)

競技飛行振り返り安全チェックシート

競技終了後にチームメンバとのミーティングなどを実施する前に、他者とは相談せずに振り返りチェックをしてください。複数回のフライトをした場合には、全てのフライトを思い出して、振り返りをしてください。

4. 大学名 _____ 大学

5. 選手名 _____

3. チェック内容

分 類	チェック内容	Yes
飛行前	気象への配慮は十分できた	
	ノータム・トラフィックなどの当日の情報は頭に入った	
	余裕をもって飛行の準備を行うことができた	
	飛行前にチームメンバから励ましの声をかけてもらった	
	飛行の前に全体プランを立てることができた	
安全確認	高度、速度に関するルールは十分に守って飛べた	
	フライト中に他機警戒を十分に行うことができた	
	競技会のルールを守って飛べた	
	飛行中に「ヒヤリ」とすることはなかった	
心構え	当初の役割を意識して飛べた	
	タスク達成への意欲を持ち続けて飛べた	
	フライト全体を通して、心地よい緊張感を持って飛べた	
	難しい条件でもあきらめずに挑戦できた	
飛行状況	飛行前点検をしっかりとやった	
	曳航時に無理に高度を取ろうとはしなかった	
	サーマル旋回は思い通りにできていた	
	チェックポイント通過後は普段通りのフライトだった	
反省	上記項目での問題点は改善可能である（または問題なし）	
	飛行中のリスク・ハザードは想定通りであった	
	想定外の事象に適切に対応できた（想定外は無かった）	
総 計		

* チェック1項目を1点とし総計点を記載する。全て Yes で 20 点

(付録 1)

空中衝突の予防（対空警戒のポイント）

(1) 衝突の回避

人間の目による衝突回避には限界。

衝突回避システムの開発、レーダー アドバイザリー

基本は進路権よりも先ず回避。

(2) 衝突コース (collision course) の見極め

自機と相手機が共に直進飛行を行っている場合、衝突の可能性は両機が「衝突コースの位置関係」にあるときに限られる。

(3) 人間の目は移動する物体は見つけ易いが、停止しているものは見つけにくいと言われる。

(4) 相手機が衝突コース (collision course)にある時は、正に機影が停止しているので発見が遅れ勝ちになるので注意。

(5) 衝突コースに相手機を発見した場合はどちらかへ僅かにヘディングを変更。機影は視界上を前方か後方に移動して行く。→ 衝突回避

(6) スキャン・パターン (パイロットにとって非常に有効)

◆ **サイド・トゥ・サイドスキャン法**：一番左側の視野から、ブロックごとに止め、焦点を合わせスキャン、次に計器板、また左側の視野へ

◆ **フロント・トゥ・サイドスキャン法**：視野の中央から左側へ焦点を合わせスキャン、中央へ戻り、右側をスキャン、次に計器板、左側の視野へ

◆ 時間の配分：内側（計器板など）のスキャンに比べて、外側（空中）のスキャンは 10 倍の時間が必要

(付録 2)

場外着陸要領

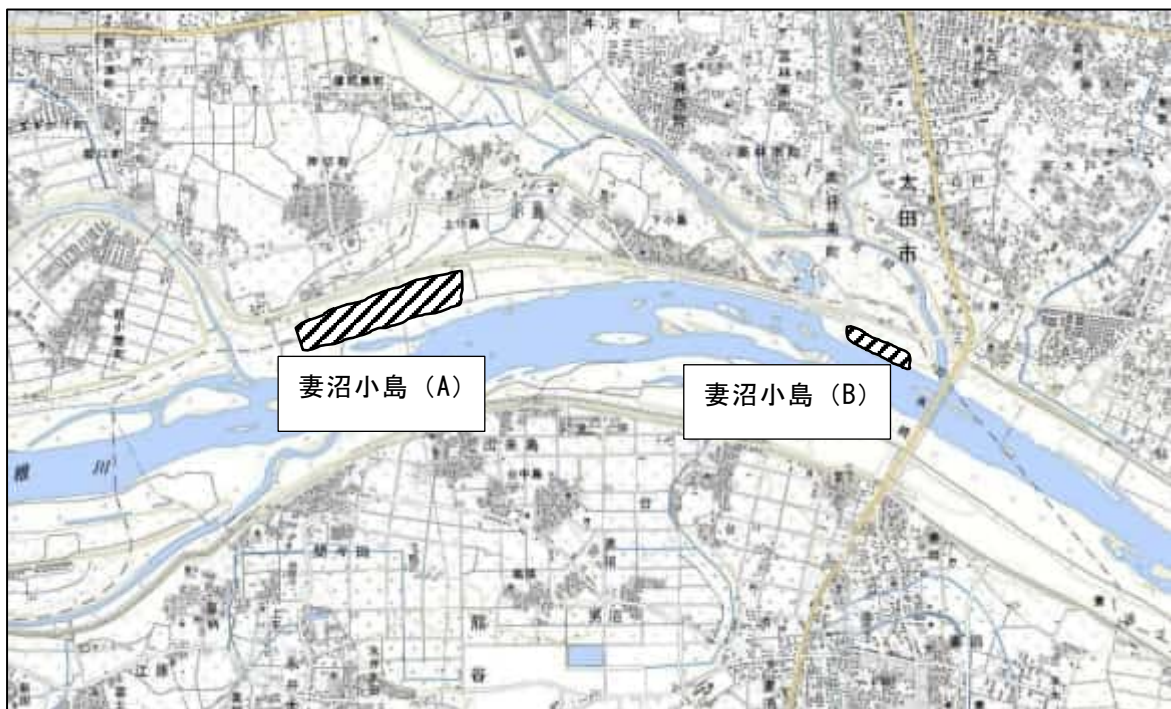
(大会競技規則 28(4)、細則 4、競技会安全対策(妻沼滑空場)4(2)・7(4))

- (1) アウトランディングを決意したら無線で連絡。
- (2) 上空から(オーバーヘッド・アプローチも含め)アウトランディング・ポイントの「1W4S」(風向・風速(Wind)、大きさ(Size)、表面状態(Surface)、周囲の状態(Surrounding)、スロープ(Slope))を確認。
- (3) 進入方向を決定し、風下側のダウンウィンドに入り、パス角調整。
- (4) ストール・ランディング(悪気流時を除く)。

場外着陸候補地 (2018/10月現在)

1. 高林給水塔・刀水橋方面

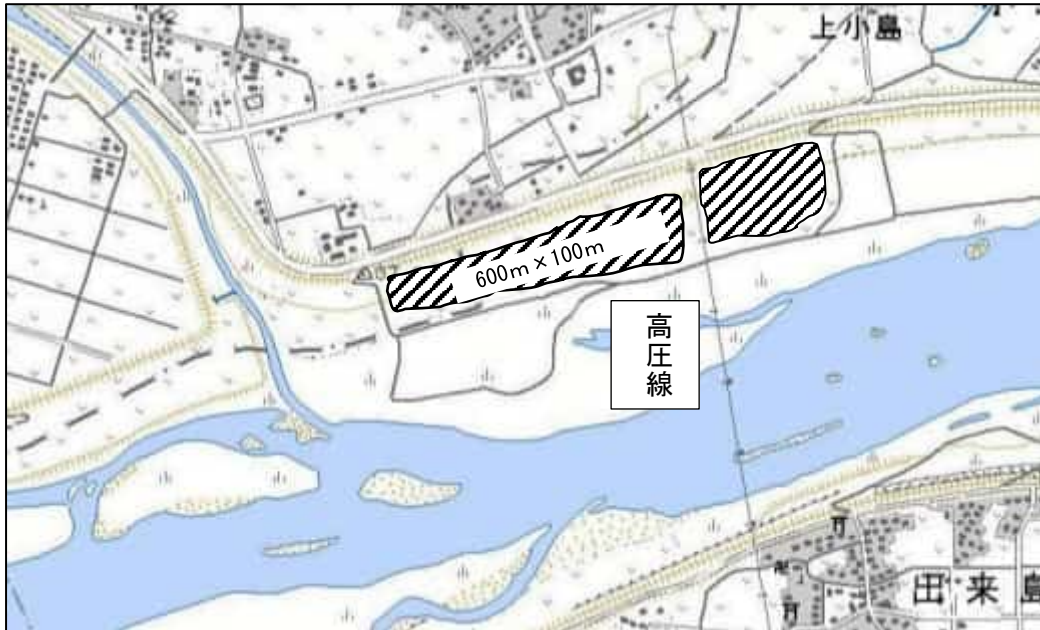
妻沼小島地区 利根川左岸河川敷



(1) 妻沼小島 (A) : 利根川左岸刀水橋上流 2Km の河川敷 (草地)

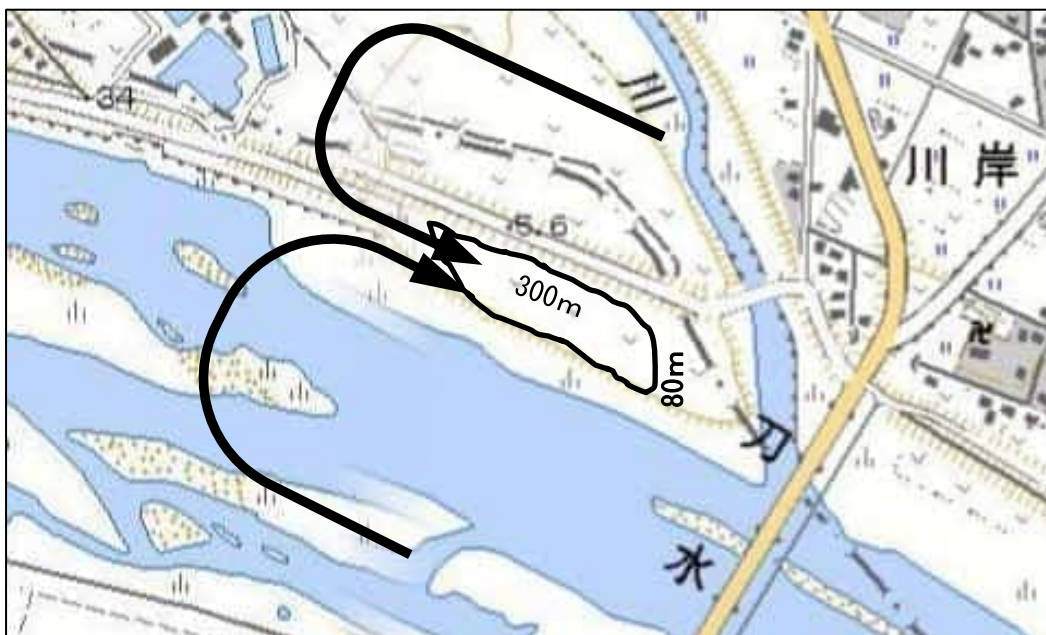
地名	熊谷市妻沼小島
位置	利根川左岸刀水橋上流 2 km~3 km
目標物	高圧線
大きさ	幅約 100m×長さ 高圧線上流側 600m、下流側 300m
状況	牧草地。 高圧線注意!

拡大略図

**(2) 妻沼小島 (B) : 利根川左岸刀水橋上流 0.2Km の河川敷 (草地)**

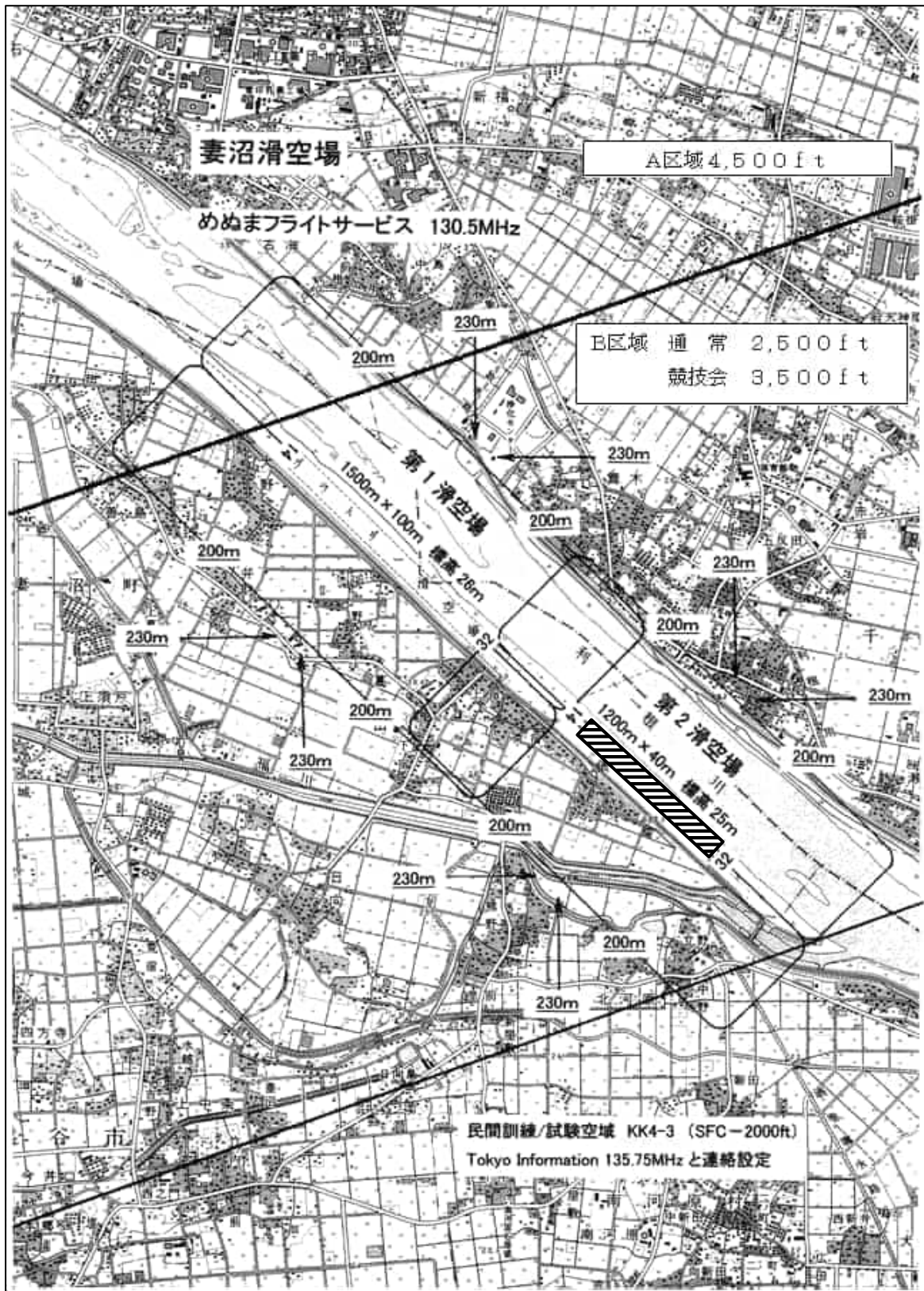
地名	熊谷市妻沼小島
位置	利根川左岸刀水橋上流 0.2 km
目標物	石田川合流点、刀水橋
大きさ	最大幅 (下流側) 約 80m×長さ約 300m
状況	牧草地。 刀水橋注意!

拡大略図



2. 利根大堰方面

妻沼第2滑空場：滑走路



JSAL

Japan Students Aviation League



SINCE 1930

公益財団法人 日本学生航空連盟

〒105-0004

東京都港区新橋 1-18-2 明宏ビル本館 5F

TEL:03-6206-1235

FAX:03-6206-1357

E-mail: contact@jsal.or.jp

<https://www.jsal.or.jp>