

AERONCA

発行所

一般社団法人 **日本飛行連盟**

〒105 東京都港区新橋1-18-1
0004 航空会館

TEL 03-6268-8755

FAX 03-3502-0680

e-mail/jfa1953@seagreen.ocn.ne.jp

HP/ jfa1953.org

第29回 札幌航空ページェント

民間主催の航空イベントとしては国内最大規模のエアショーが7月24日陸自・丘珠駐屯地の札幌飛行場で行われた。

飛行展示のトップには赤十字飛行隊2機のローバスが行われ、続いて陸、海、空自、米軍そして、アクロバット飛行の第一人者室屋氏のデモなどに3万8,000人が興奮した。(写真はブルーインパルスの飛行) (阿)



TABLE OF CONTENTS

「第29回札幌航空ページェント」	1
「赤十字飛行隊」	2～3
・活動報告	
・山形県訓練日記 錦織 靖	
「支隊紹介・札幌支隊」	4～5
「酸欠カメラマンの思い出話」 近代航空代表 羽田往哉	6
「高齢と飛行安全」 奥貫 博	7
「JFAサロン」	8

赤十字飛行隊・活動報告

高橋 淳 赤十字飛行隊隊長より 飛行機は落ちます、 鳥じゃないんだから

群馬支隊 平成28年5月15日(日)
赤城山トレイルランニング・レース
(山岳登山マラソンに伴う競技者の安全確認のため)

赤城山周辺の天候は問題なく、午前9時過ぎに赤城ヘリポートを離陸。赤城山中腹にある大会本部からレースのコースに沿って赤城山周辺を飛行し、レースの進行状況および参加選手の状況等を145.32MHzにて群馬県赤十字アマチュア無線奉仕団を通じて大会本部へ伝達しました。また、あわせて今回も430MHz帯を使用して、上空からの画像をデジタル波を利用して地上の各局へ伝送しました。

JA729A R44 中沢 敦

JA01CG R44 湯本 正一、辻 佳英(群馬県赤十字飛行隊支援奉仕団)

JA01CG R44 湯本 正一、埴 光一

JA003R R44 目黒 貴憲、辻 佳英(群馬県赤十字飛行隊支援奉仕団)

札幌支隊 平成28年7月24日(日)
「第29回札幌航空ページェント」

赤十字飛行隊セスナ172による編隊航過飛行

民間単発機編隊飛行として、セスナ172・2機によるローパスを2回行った。また地上展示会場においては、札幌支隊全員で一般見学者の安全確保を図り、JA3500セスナ172の操縦席を開放したところ親子連れで大盛況であった。

JA3500 C172K 山下 実、池脇利昭(北海道飛行赤十字奉仕団)

JA3832 C172N 小宮山昭寿、萩生田伸二

群馬支隊 平成28年5月29日(日)
平成28年度 富岡市総合防災訓練



左は群馬県防災航空隊機長
右は埴 光一支隊長

日本赤十字社群馬県支部・群馬県警察航空隊・群馬県防災航空隊との打ち合わせの後、

日本赤十字

社緊急支援物資を積み込み、同日午前9時40分群馬県渋川市赤城ヘリポートを離陸しました。123.45MHzにて群馬県防災航空隊と交信しそれぞれに情報提供を行った後、富岡市および周辺を飛行・視察しました。日赤業務無線にて訓練会場の赤十字救護班と通信の設定を行い上空からの視察状況を報告し、またデジタルアマチュア無線機を使用して上空からの映像を地上各局へ伝送しながら、富岡市もみじ平北場外ヘリポートに着陸しました。ここで群馬県防災航空隊、富岡市職員、地元消防団員および群馬県赤十字飛行隊支援奉仕団員と合流し、緊急支援物資を引渡しました。

滋賀支隊結成 平成28年8月5日(金)

名古屋支隊に所属されていた木下和司隊員が滋賀支隊の支隊長となり、新規登録された岡原修、横田尚宏隊員の3名体制で活動を始めます。(使用機・ヘリ)昭和40年代には大津支隊がありましたが、長年にわたり休止状態でした。今回その空白地域に新設となりました。各支隊皆様のご協力と連携を宜しくお願い致します。



前列左から 日赤滋賀県支部 深尾善通事務局長、高橋隊長、木下和司支隊長

後列左から 日飛連事務局長 加藤、日赤滋賀県支部 射場和成事業推進係長、横田尚宏隊員、日赤滋賀県支部 小泉浩三事業推進課長

山形県飛行訓練日記

福島支隊

錦 織 靖

本年2月20日の全国支隊長研修会の折、高橋淳隊長に、大変僣越ではございましたが、飛行訓練を付けていただけないかお願い致しました。有難いことに快くお引き受け下さり、今回の訓練が実現致しました。

6月4日、夕方の便で、隊長は加藤事務局長とご一緒に山形空港にお越し下さり、この日は、天童温泉の‘一久’で懇親会を開催しました。山形県からは、猪口春生氏(A36共同オーナー)、伊藤信明氏(TB20)、高橋和敏氏(山形県航空協会会長)と当方(TB9)の参加です。懇親会では、戦前からの実体験に基づいた貴重なお話しを、多々お聞かせいただきました。‘飛行計画に際して、不安を感じたら決して飛ばないこと’、背面スピン状態からの回復法、最近の事故に関する推測等々、一同感銘しながら、各人の印象に残るお話しを、それぞれの心に刻込みました。

6月5日、いよいよ飛行訓練です。AM10時前に山形空港に到着し、情報センターで天候等をチェックです。山形空港はVMC、庄内空港はIMCでしたが、昼頃には庄内もVMCになりそうな予想でした。

まず、山形空港で、当方にTB9でTGLやLOCALの訓練を付けていただくことになりました。プリフライトチェックを済ませ、エンジン始動、OK。

しかし、飛行機の世界の人間国宝の様な高橋隊長に、ご指導いただけるという状況のため緊張感が高まって参りました。「山形ラジオ、JA4196、スポットB」「……」、(ありゃ、また送信スイッチの調子が悪くなったかな?先週、金子和彦氏にPTTスイッチを交換してもらったばかりなのに…)。(PTTスイッチを何度か押して接触を確認、ヘッドセットのジャックを差し直す)。「山形ラジオ、JA4196」、「フジドリーム381、山形ラジオ…」(ありゃ、重なったか)。(ウン?送信がNO2 COMになっている。そうか、先週ラジオチェックして、そのままNO2になっていたのか)。(送信をNO1 COMに合わせる)やっと、山形ラジオにコンタクトが取れたが、フジドリーム381がShort on Finalとのことで「hold present position」となります。

すると、整備の金子氏が車でエプロンに入ってきました。伊藤氏は、TB20の燃料タンクドレインから燃料漏れがあるとのことで、急遽、整備をお願いしたようです。高橋隊長は、金子氏も以前からご存じの様子で、機内

と車内からお互いに挨拶を交わされておりました。おそらく、金子氏も、我々にとって



前列左から 錦織隊員、高橋隊長、伊藤氏
後列左から 猪口隊員、高橋氏

の意味を推慮下さり、駆けつけて下さったのだろうと、先週のTB9のPTTスイッチの件と共に感謝・感謝です。

すると、程なく緊張感が和らいてきました。そして、フジドリーム381もTaxi in spotして離陸の許可が出ました。Wind 010 11Ktsで正面からの風、「Runway is Clear」です。ただし、traffic informationでは、県警ヘリが1 mile east of airport, 3000ft, patrol missions、消防ヘリがR/W西側のアーミーエリアでレスキュー訓練とのことでした。

T/G1回目、Low approachをリクエスト。2000回転、90Ktsで低めに進入し、一度少しパワーを下げてからフルパワーにするタイミングと高度を教わりました。トリムを少しUPしておくことが重要とのこと。滑走路を2/3位進んだ所で、左に高度40ft程度で、消防ヘリがホバリングしているところが見えました。

T/G2回目、通常のTGL。Final speedが少し早め。引き起こしのタイミングも遅れ、お声掛けいただき、失速警報が鳴ると同時に接地。前輪に軽いシミーが出ることをお話したところ、滑走中に前輪の負担を減らすために、早めに少しだけ機首を挙げて滑走する方法をご指導頂きます。しかし、機首を少々上げ過ぎたようで、直に離陸してしまいました。

T/G3回目、もう一度TGL。前回よりFinal speedのコントロール、フレアのタイミングは改善傾向か。少し機首を上げての滑走も、手応えあり。すると、ドクターヘリが県立中央病院から離陸して、1 mile North East of airportのランデブーポイントに向かうとの無線が入る。情報圏内に4機とは…、と思っていたところ、山形ラジオから、インフォメーションをコピーしたかどうか確認が入る。この飛行でのLOCALのAir Work訓練は諦めることとしました。(続く)

日本全国の赤十字飛行隊 38支隊 2分隊

札幌支隊は、札幌飛行場（丘珠空港）を活動拠点としている。丘珠空港は札幌中心部から北東6kmに位置し、防衛省（陸）管理の共用空港であり、NR14/32、RWY1500m、標高26ft、運用時間0700～2000で、通信・航空保安施設はTWR、GCA、APP/ASR、DEP、GND、VOR/DME及びドップラーレーダーがある。冬期間はスノーシャワーによる空港の急激な天候の変化に注意。夏期は南東風が吹きやすく札幌中心部の風速に比べ1.5～2倍程度強く吹く。フライトプランは東京航空局丘珠空港事務所へ提出する。一部「日本の空港」より抜粋。

札幌支隊の活動は、自主活動及び飛行隊イメージアップを目的とし、海岸・山岳パトロール及び隔年開催される札幌航空ページエント C172による編隊航過飛行等である。これらの活動は飛行隊本部高橋淳隊長承認により実施している。

札幌支隊 WHO'S WHO.

支隊長**金子哲**（66歳、陸単、400時間、昂会準会員、会社員（非常勤））自己PR：平々凡々、ソロでは飛ばない飛ぶときは何時もセーフティー同乗のPICで飛ぶ。支隊活動では飛行計画の検討立案等を担当する。**竹内幹生**隊員（67歳、陸単、300時間、昂会会員、小児科開業医・航空身体検査医、AOPA-J北海道地区理事、北海道支部長）自己PR：沈着冷静、地上では優しいお医者さん、飛ぶと飛行少年へ変身する。支隊活動では操縦・見張り等を担当する。**小宮山昭寿**隊員（51歳、陸単・事業用、800時間、特操技能審査員、ライティングクラブ昂会会長、会社経営）自己PR：明朗快活、メカに強く駐機場にある他のシブへも整備状況等の安全意識が働く。支隊活動ではチーフパイロット・セーフティー等を担当する。**萩生田伸二**隊員（56歳、陸単、300時間、昂会会員、会社経営）自己PR：質実剛健、ライセンス取得前に飛行隊へ入隊を希望したが保留、早々取得し入隊した。将来支隊長を希望する。支隊活動では操縦・見張り等を担当する。



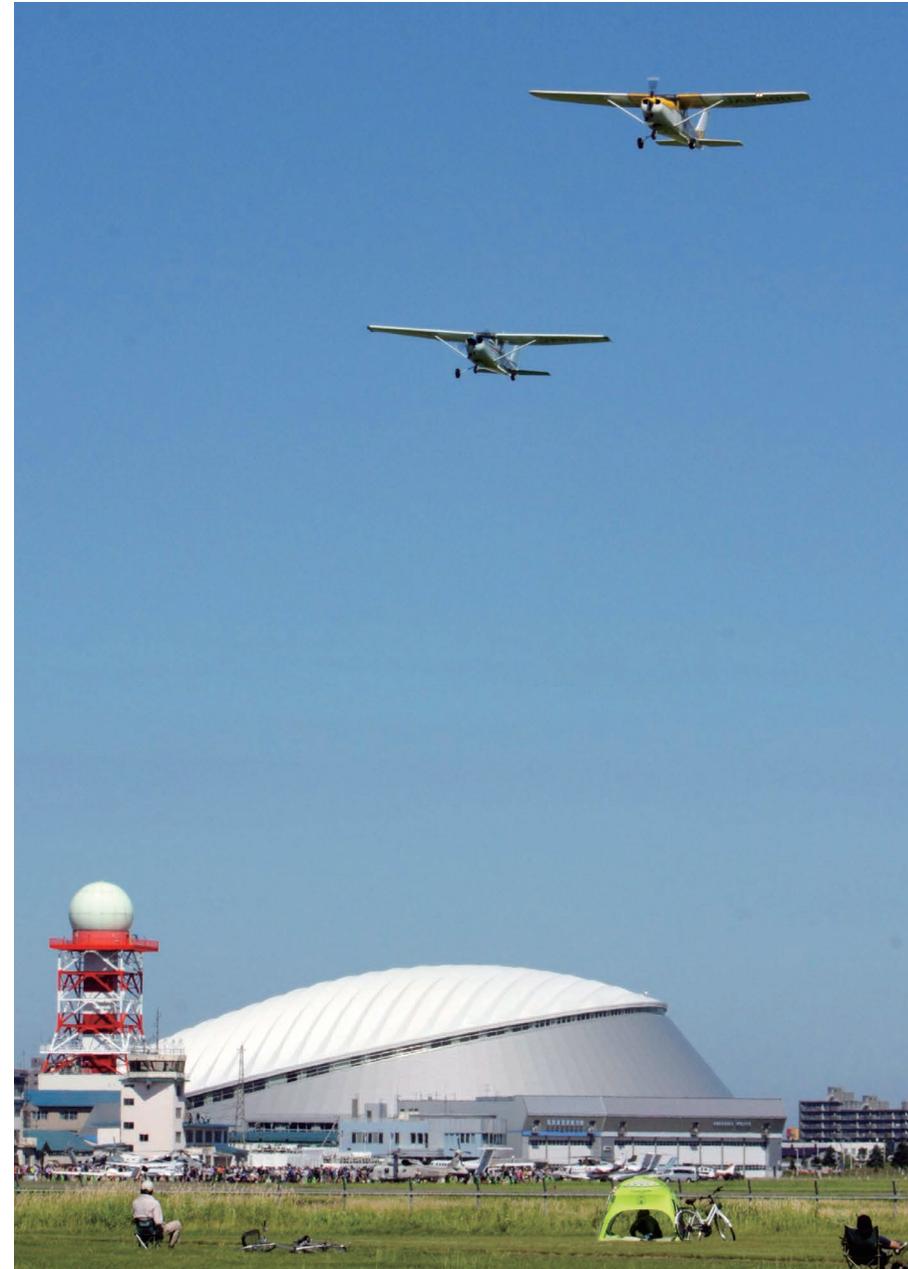
カメラマンの注文で照れながら敬礼する札幌支隊の左から金子哲、萩生田伸二、小宮山昭寿、竹内幹生、山下実、池脇利昭の各氏。

また、この道の重鎮であり大先輩でもある、北海道飛行赤十字奉仕団の**池脇利昭**委員長（札幌市ダンスライフ赤十字奉仕団・赤十字救急員、北海道航空協会、会社経営）がいる。

尚、札幌支隊活動では心強い協力者として、**山下実**氏（元札幌支隊隊員・セーフティー）、**丸井憲悟**氏（見張り・ハンドリング）、**石田亨**氏（撮影）がいる。

札幌支隊

文・金子哲 写真・阿部正実



札幌支隊はサンデーパイロットが多く、天気の良い日曜日に集合し、技量維持・特操技能・飛行隊活動等を想定して、TGL、GCA、道内外各空港へのNAV、ラウンドロビン等の飛行メニューにレジャーフライト要素を多分に含ませて、隊員同士仲良く飛んでいる。またフライト後の反省会・ハンガートークも楽しく行っている。

札幌支隊今後の抱負は、引き続き「安全第一、ボランティア、無理はしない」を必要な視点として、また、赤十字飛行隊パイロットとして「安全意識を高く」保ち続け、従来からの飛行隊奉仕活動を継続行うものである。

写真は札幌航空ページエントでローパスを披露する赤十字飛行隊機。手前右1番機はJA3500機長・山下実、同乗・池脇利昭。後方左2番機はJA3832機長・小宮山昭寿、同乗・萩生田伸二。

札幌支隊から全国の赤十字飛行隊の皆様へ、是非札幌へフライングして下さい。夜は、札幌ビール園でジンギスカン鍋を囲み、大好きな飛行機談議に花を咲かせましょう。お待ちしております。

次回は鹿児島支隊です。

酸欠カメラマンの思い出話

近代航空(株)代表
羽田 往 哉

羽田空港から千歳空港行きのジャンボ機が私と飛行機との長い付き合いの始まりでした、北海道への旅が目的だったので、特に飛行機に関心があって乗った訳でもなく、単に移動時間が短縮できるのがその理由でした、新幹線に初めて乗った時と同じで、そのスピードに驚かされたことを覚えています。実際窓際の席でなければ風景など見えず、1時間ちょっとの飛行時間がやけに長く退屈な思いをしていました。

まだ学生でしたので、この後に飛行機と、その時見えなかった窓からの風景に40年近くも拘わって行く事に成るとは夢にもこの時は思いませんでした。

就職時の体験飛行で、初めて空撮と呼ばれる写真の専門分野があることを知りました、飛行機の知識はほとんどなく、この時指定された座席はなんと操縦士の隣の右席です、撮影作業の見学でしたので、この席しか空席が無かった訳です、この時の感激が私のその後の人生を決めてしまう体験に成ったのです。目の前のパネルには初めて見る計器がずらりと並び、飛行機の操縦の難しさが想像できました、機体が旋廻を始めると水平線は大きく傾き、高度を上げて行くと頭上にあった雲は瞬く間に眼下に広がり、心地よい揺れは地上では経験できない動きです、これが鳥になった気分と言われる感情でしょうか、そして何よりその席から見える世界は機体の位置、高度を変えることで町並みが、建物が、その姿を劇的に変えるのです。地上の風景、澄み渡った青空、真っ白な雲、これらに撮影素材として無限の可能性を感じたのです。

空撮カメラマンとして、北は北海道、南は沖縄の先島諸島まで、小さな飛行機に乗って取材に駆け回るのは大変でしたが、今は楽しかった思い出が懐かしく思い出されます。

日本経済の成長期には、どこの空港に行っても必ず小型機を利用できる事業会社あり、パイロット、整備士、事務のお姉さんなど飛行機を飛ばす最小限のスタッフで頑張っていたのは今も懐かしく感じています。

最近では事業会社の縮小や廃業などがあり、地方で飛んでくれる飛行機を探すのが大変な状況なのです。空撮のため地方の航空会社に予約を入れておくと、天気の情報、ホテルの手配から天気が悪くフライトが出来なかった時の過ごし方(近所の名所旧跡、お勧めの飲み屋さん)など親切に教えてくれますの

で、一人で行動する取材先では孤独を感じたことは一度も有りませんでした。

空撮会社には様々な仕事が全国から舞い込みます。教科書の挿絵は、北は北海道のサロベツ原野、南は沖縄のパイナップル畑など特有の地形、産業等の撮影があります、撮影対象は全国に在りますので機体を手配するのが大切な仕事になります。船舶の撮影ではパイロットの技量と経験が大事です、海面を低高度で飛行するため機体が旋廻を始めるとカメラマンの席からは船体が見えません、予め指定した撮影ポイントにはパイロットが主導して進入するのです、カメラマンの視線は旋回中の翼端と海面に注がれ高度の限界を図るのです、そして翼が上がると瞬時にシャッターチャンスのポイントです、このような極限の状況下ではパイロットの操縦技術が写真のクオリティーを決める大事な要素になります。

時には一刻を争う仕事も入ってきます、災害の撮影です、火山噴火、地震災害、洪水災害、そして災害は何処で起きるか事前に知ることが出来ません、何時でも現場にいける様日頃の準備が大切になります。特に記憶に残っているのは、阪神淡路の地震災害です、被害調査の小型機、報道のヘリコプター、災害派遣された自衛隊の大型ヘリコプターなどが入り乱れて、現場上空はまるで戦場の様な光景でした、このような状況下では優先される航空機を予め決めておくなど安全に対する配慮が必要だと想いました。

今日まで空撮の仕事が無事故で出来たのは小型機の事故につながる悪天候でのフライトが無かったことが大きな要因だったと想います、写真撮影でするので天候が良くなければ飛べないのです、写真の良し悪しは天気に依存する処が大きいので、尚更天氣の確認はパイロットより入念にチェックしなければ、との思いがあったからです。

最近の小型機の置かれている環境は大変厳しいと想われますが、飛行機に係わる仲間が初めて空を飛んだ時の感激を忘れずに安全を第一として事業やレジャーに活躍される事をお祈りすると同時に、私と私のカメラを希望のポジションまで運んでくれたパイロットの方々、整備士の方々、何よりも綺麗に整備された機体に感謝、感謝です。長年空氣の薄い所で仕事をしてきたので、万年酸欠症を病んでしまった様なので、文章のタービランスはご容赦を。

高年齢と飛行安全

奥 貫 博

今回は、少し視点を変えて、高年齢に伴う飛行安全を考えてみたいと思います。

一般的労働者の場合は、法改正により、65歳までの雇用が義務付けられる状況になりました。また、その年齢からの退職後に、もう一度空を飛んでみたいとの話もよく聞くようになりました。

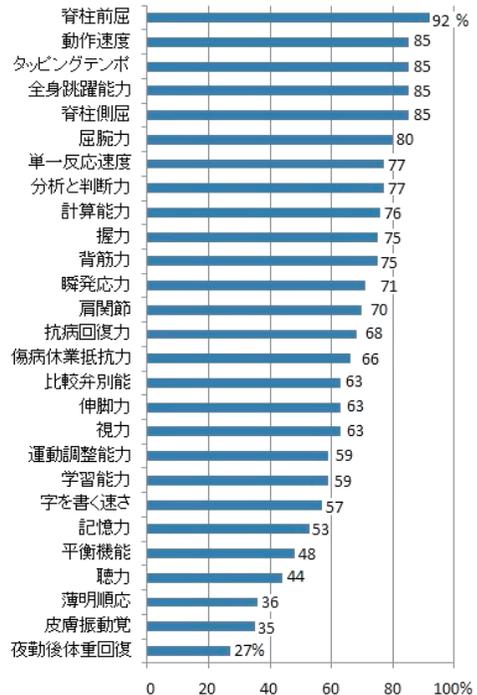
定期運送事業あるいは使用事業のパイロットの場合は、会社が定めた基準での定期的な技能チェックがありますが、組織に属さない操縦士の場合は、2年毎の特定操縦技能審査はあるものの、基本的には、技量の維持は、個人の責任に委ねられ、また、定年もありません。

何歳まで飛び続けられるかは、個人差が大きいです。航空身体検査に通ることがまずは必要としても、パイロットの加齢による健康問題や、能力の変化は、飛行安全への影響の視点から、しっかりと認識し、管理することが必要です。

右上の図は、東京労働局の資料「高年齢化時代の安全・衛生」に記載されているもので、20～24歳ないし最高期を基準として見た、55～59歳年齢者の、心身の機能水準の低下傾向を％で表示したものです。これにより、高年齢化に伴う様々な心身の機能の変化の状況を見ることが出来ます。

筋力等の低下は仕方がないとして、年齢による機能の低下が大きいものの中に、運動調整能力があります。これは、神経の働きにより、動作をバランス良く、タイミング良く、適正に行うために必要な能力です。また、視力、聴力、薄明順応の低下も大きな値になっています。これらはいずれも、パイロットにとっては必須の能力ですので、これらの値の落ち込みが大きいことについては、注意をする必要があります。

飛行安全確保のためには、高年齢化に伴う心身機能の変化についての認識が必要です。また、疲れは、意識の低下を招き、状況認識の不足、思い込みによる錯誤、実施すべきことの欠落や省略、等につながる恐れがありますので、注意が必要です。



20～24歳に対する55～59歳の機能低下（％）

このグラフに示される心身の機能水準低下はあるとしても、その一方、訓練によって身につけた能力（知識・技能）は、長時間使用するほど良好に維持でき、また、経験と技能の蓄積は、熟練を構成して、より高度で複合的な作業能力を生み出すことが出来るとも言われています。

自分自身の経年劣化を客観的に把握するのは難しいものですが、高年齢者に多い傾向があるとされている「危険への接近」及び「不安全動作」については、慣れによる意識の低下の要素も多く、注意が必要です。日頃からの意識がなければ、いざという時に、何もできないことになりかねません。

高年齢領域の方は、今までの延長ではなく、特定操縦技能審査制度等の機会を有効に活用し、助言を謙虚に受け止め、基本に戻って飛行安全の確保を考え、知識と判断力と技量の維持に努めることが必要です。

文献等：東京労働局 労働基準部安全課
「高年齢化時代の安全・衛生」



●年間スケジュール●

月日	曜日	内容	会場
9月20日	火	航空平安祈願大祭、空の式典	東京・航空会館
9月25日	日	航空安全講習会	ふくしまスカイパーク
9月25日	日	山形空港フェスティバル	山形空港
10月1日	土	立川駐屯地防災航空祭	陸上自衛隊立川駐屯地
10月2日	日	庄内空港フェスティバル	庄内空港
10月23日	日	府中市総合防災訓練	東京都府中市日新小学校

平成28年度 空の日 平成28年度 日本航空協会表彰

本年度の受賞者には日本飛行連盟でおなじみの方も受賞されることになりました。
おめでとうございます。

航空亀齡賞 大島 梓

(長年にわたり航空の発展に尽力され、かつ数え90才になられた方に長寿を祝福する賞です。)

調布空港安全飛行研究会代表として航空の安全に長年にわたり尽力されるとともに国際親善フライトなどを通して国際交流にも貢献されました。調布空港協議会会員。

空の夢賞 室屋義秀

(航空宇宙に対する夢や希望を与え、明るい話題を提供するなどユニークな貢献をした方や、グループに贈る賞です。)

2016年5月のレッドブル・エアレース・ワールドチャンピオンシップで日本人パイロットとして初優勝。航空スポーツの発展や、航空機を使用した社会奉仕活動にも貢献されました。赤十字飛行隊隊員。



「緑十字機の記録」

太平洋戦争を終結に導いた決死の飛行。

マッカーサーが「平和の白い鳩」と例えた緑十字機。

日本政府、GHQ が公表しなかった不時着の事実。

購入申し込み 著者・岡部英一

TEL 0538-34-1043 2,000円(送料360円)

メール sera2@sf.commufa.jp

日本飛行連盟の飛行場

大利根飛行場

茨城県稲敷郡河内町・利根川河川敷

大利根飛行場は昨年の洪水の跡がわからないくらい草木が茂ってきました。

新しい草刈機も導入し、飛行場はさらに綺麗になっています。また台風シーズンが近づきます。より一層、増水には警戒していきます。

三保飛行場

静岡県静岡市清水区三保・三保半島

三保では発災の際に活躍が注目されている、大型無人機のテストが行われています。