AERONCA

発 行 所
一般社団法人 日本飛行連盟
〒105-0004 東京都港区新橋1-18-1 航空会館
TEL 03-6268-8755
FAX 03-3502-0680
e-mail/jfa1953@seagreen.ocn.ne.jp
HP/ jfa1953.org

新年ご挨拶

（一社）日本飛行連盟理事長　中澤　愛一郎

明けましておめでとうございます。今年もよろしくお願い致します。

お正月早々ですが、昨年の事故の話をしなければなりません。特にグライダーの事故では低高度でのアクシデンタルなスピンでの事故が２件ありました。

グライダーは上昇気流を使って高度を獲得しなければならず、必然的に上昇気流中は最小沈下速度で飛ぼうとします。最小沈下速度は失速速度のすぐ近くにあります。上昇気流が強ければ、相対的な対気速度は得られますが、上昇気流が弱いと相対速度は減り失速に入ります。その際にすべりなどで気流のアンバランスがあれば、アクシデンタルなスピンに入ります。重心位置をパイロットの体重で調整しているグライダーは胴体最前方に座っており、低高度でスピンに入れば、即、「ゲームオーバー」になってしまいます。空を飛んでいる我々にスピンはどうしても避けられないものです。低高度でスピンに入れないように操縦しなければなりません。

それには、スピンの訓練は非常に大切です。機体によって違いはありますが、あの急激な頭下げの状態は恐怖を感じます。恐怖を感じれば、人は縮こまろうとします。縮こまろうとする腕を伸ばして、下げ舵を使わなければならないスピンの姿勢に恐怖を感じていては回復操作ができません。したがって、スピンの訓練は非常に大切なのですが、更に大切なことは、毎回毎回の飛行前に、頭の中で、「低高度でスピンに入れない」とつぶやく事です。

着陸前に近くを見てしまうとか、緊急操作とか、比較的集中してしまう局面になると、どうしても近視眼的になってしまうものです。そんな場合、着陸の練習中に何度もインストラクターに言われた「遠くを見る」と言うフレーズを飛行前、操縦席に乗り込む前に思い出してください。またその局面になって、むりやりにでも思い出すことができれば、その場を回避することが出来るのものです。

平易な、当たり前な言葉では、「漫然」と飛んではいけないということです。当たり前すぎて、何度も言う事をはばかられますが、**現実的には「漫然」**と飛んではいないですか。

飛行機のパイロットであれば、離陸直後のエンジン停止や不調の対処方法を、グライダーのパイロットであれば、離陸上昇中の曳航索の索切れや、低高度のスピンの対処を、飛行前に再度思い出し、頭の中でつぶやいてから飛んでください。

お正月早々、お説教めく話になってしまいましたが、本年もよろしくお願い申し上げます。

TABLE OF CONTENTS

「赤十字飛行隊」活動報告 …… 2～3
「支隊紹介・広島支隊」…… 4～5
「計画した空間で撮る（その１）」近代航空㈱　羽田往哉…… 6
「視覚と意識」奥貫　博 …… 7
「ＪＦＡサロン」…… 8

赤十字飛行隊

新年ご挨拶

一般社団法人日本飛行連盟名誉会長・赤十字飛行隊隊長　高　橋　　淳

明けましておめでとうございます。会員の皆さん、赤十字飛行隊員の皆さんのご協力に感謝申し上げます。

私も94才になりましたが年齢を全く気にしておりません。フライトの時はチェック～リチェックそして充分な余裕を持って飛んでおりますし、天候条件によっては飛ばない決断をする、少しの体調の変化を見逃さないなど良い意味での緊張感を持つようにしています。常に反省点を身につけて次のフライトに役立てております。

安全が第一です。特にレジャーフライトでは決して無理・無茶をしない楽しいフライトをしましょう。

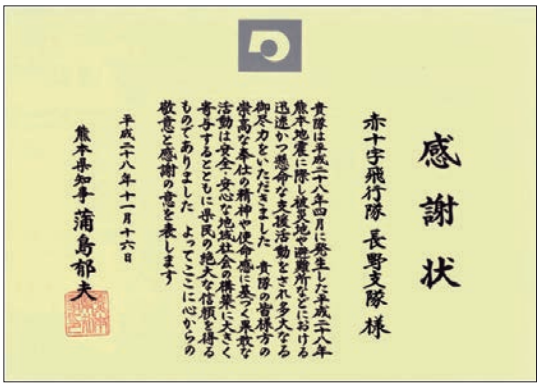
※1月8日（日）読売新聞大阪版朝刊に「時を重ねる」で隊長のインタビュー記事が掲載されます。

表彰

昨年4月14日に発生した熊本地震に際して、フライトによる支援活動を行った、熊本、鹿児島、岡山、大阪、長野、和歌山の各支隊に11月16日、熊本県知事から感謝状が贈られました。

各支隊の皆様には緊張の中での活動でしたが、飛行隊の迅速かつ慎重な活動が認められた証であると思います。

なお、感謝状授与は2月の全国支隊長研修の際に行います。


感謝状

赤十字飛行隊 長野支隊 様

貴隊は平成二十八年四月に発生した平成二十八年熊本地震に際し被災地や避難所などにおける迅速かつ懸命な支援活動をされ多大なる御尽力をいただきました 貴隊の皆様方の崇高な奉仕の精神や使命感に基づく果敢な活動は安全・安心な地域社会の構築に大きく寄与するとともに県民の絶大な信頼を得るものでありました よってここに心からの敬意と感謝の意を表します

平成二十八年十一月十六日

熊本県知事 蒲島郁夫

平成28年度赤十字飛行隊全国支隊長研修

日　時　平成29年2月18日（土）　13：00－16：30　終了後、懇親会を予定。

場　所　日本赤十字社　血液事業部別館

（日赤本社の隣。地下鉄御成門側の新しい建物です）

※年に一度の研修です。会員同士の親交を深める場でもありますので、支隊長に限らず、隊員・会員皆様のご出席をお待ち致しております。お問い合わせは飛行連盟まで。

No	実施日	支隊	要請内容	機体・隊員・時間
1	10月2日(日)	群馬	日赤群馬県支部災害救護訓練　群馬消防学校 情報伝達訓練	JA01CG R44　湯本正一、塙　光一 時間0＋25
2	10月23日(日)	調布	東京都府中市総合防災訓練　府中第3小学校	フライト、地上展示なし。災害活動写真パネル展示
3	10月25日(火)	愛媛	愛媛県特攻戦没者慰霊追悼式典 松山空港－西条市 	JA3828 C172　米山徹朗、上岡良久、高橋　浩、高木啓行 JA3803 FA200 吉野浩三、岡　功 JA3907 F33　上野雅樹、藤田浩二、三好一男 時間1＋20
4	10月29日(土)	本部	海上自衛隊下総航空基地式典 	フライト、地上展示なし。 開設57周年記念行事式典のみ参加。
5	10月30日(日)	群馬	平成28年度原町赤十字病院災害救護訓練 情報伝達訓練	JA01CG R44　湯本正一、塙　光一 時間0＋30
6	10月30日(日)	福井	平成28年度福井県総合防災訓練 福井空港－あわら市会場 医薬品、救援物資投下の予定であったが投下場所の安全上に問題があり上空進入、通過飛行のみ実施。	JA3931 C172P　大津伸公、渡辺倫彦 時間0＋20
7	11月13日(日)	群馬	平成28年度渋川市総合防災訓練 渋川市北橘総合グランド 情報収集、伝達、医薬品搬送訓練	JA01CG R44　湯本正一、塙　光一 時間0＋25
8	11月20日(日)	群馬	※J-DINS&FM西東京との連携訓練 （※NPO日本災害情報サポートネットワーク）	JA01CG R44　湯本正一 JA729A R44　中沢　敦 時間1＋10
9	11月27日(日)	群馬	平成28年度前橋市総合防災訓練　前橋工科大応援要請訓練	JA01CG R44　湯本正一 JA729A R44　中沢　敦 時間0＋50
10	12月8日(木)	愛媛	愛媛県伊方町三机戦没者慰霊追悼式典 伊方町三机 三機編隊、上空通過 事前打ち合わせに時間を掛け、飛行中の無線連絡も細かく行い、不安全要素の削除を早く行えたことで安全運航に徹することができました。	JA3828 C172　米山徹朗、吉野浩三、長宗我部健作 JA3803 FA200 上岡良久、檜垣直彦 JA3907 F33　日野健治、上野雅樹、岡　功、西村友晃 時間1＋20

日本全国の赤十字飛行隊 38支隊 2分隊

広島支隊

文・写真　佐々木伸

2016年秋、セリーグ広島東洋カープ32年振りの活躍に湧いた国際平和都市「広島」。広島支隊はこの町にあります。戦後復興を目指す市民の募金活動により結成された市民球団「広島東洋カープ」。惜しくも日本一の座は逃したものの、その活躍を目の当たりにした市民の興奮と盛り上がりは尋常ではありませんでした。そして、そんな熱い情熱を持った空の男達で結成されたのが広島支隊です。

1961年、広島市中心部に近い西区観音地区に開港した（旧）広島空港。その開港から27年を経た1988年。小型飛行機愛好家により広島支隊の前身である「広島県飛行奉仕団」が結成されました。それは日本赤十字社広島県支部に属し、県知事の要請により災害援助活動を空から支援する「赤十字奉仕団」としての位置づけでした。1993年、広島空港の移転に伴いコミューターを中心とした地域密着型の県営広島西飛行場として新たな歩みを始めることになると、今度は全国の小型機愛好家に知られる飛行場として知名度を上げることとなりました。

風光明媚な瀬戸内の地において、小型機に必要なAVGASはもちろんJET A-1の補給をも受ける事が出来、広島市繁華街に近く、世界遺産安芸の宮島が目の前というロケーションの良さ。更には季節を通して風が安定し、1,800mの長い滑走路を持つ施設。これらが注目され、途中経由地としてだけならず観光を兼ねてのフライト目的地として毎週多くの外来機をお迎えする飛行場となりました。

離陸して３分もすれば宮島厳島神社の上空へ到着。ここは地元の飛行機乗りが毎年初詣フライトを行う聖地でもあります。(写真上)

幸い瀬戸内近辺は大きな災害に見舞われる事も無く、訓練を除いて緊張の現場出動要請はありませんでしたが、１度だけ県知事より「出動待機要請」が出ました。それが『阪神淡路大震災』でした。緊張の面持ちで救援物資運搬に備えて機体の準備に掛かった奉仕団隊機でしたが、直ちに自衛隊による支援が始まった事を受け出動は中止。緊張の数時間だったそうです。ところが2010年。広島県の予算削減案により広島西飛行場はいきなり廃港の憂き目に直面。関係者による懸命な存続活動もむなしく2012年11月15日、ついに51年の歴史に幕を降ろすことになりました。

コミュータ機の最終便を見送ると飛行場もいよいよ廃港へ。先の見えない寂しい時間だけが幾日も過ぎていきました。

旧広島西飛行場は広島ヘリポートとして生まれ変わり今も活躍していますが、固定翼機の駐機スペースなどもちろん無く、県内の広島空港も駐機施設が整っていないとの理由で駐機不可。地元広島の地を追われた我々は、お隣の岡山県岡南飛行場へと引っ越しする事になりました。そしてこれを機に『広島県飛行奉仕団』は解散。最終的に広島から高速道を車で２時間30分のところにある岡山県岡南飛行場へと引っ越した仲間は５機。流浪の民となった我々に救いの手を差し伸べて下さったのは、以前から交流のあった飛行連盟の阿部聡理事。そして私の機体（JA3802）のメンテナンスをしてくれる事になった岡山航空㈱は偶然にも日赤飛行隊岡山支隊の本拠地。そんなご縁で新たに日赤飛行隊に加盟させて頂く事となった元広島の飛行機仲間達なのでした。現在有志４機にて「日赤飛行隊広島支隊」として再結成。

沈着冷静な**香口英治支隊長**（JA3817）以下、空が好きで好きでたまらない６名の空の男、**杉本健一**（JA3835）、**段野浩二**（JA3833）、**門田学**（神奈川県箱根在住）、**石田佳典**（JA3802）、**佐々木伸**（JA3802）が岡山支隊と力を合わせて瀬戸内の空の安全と安泰を祈りつつ今日も大空を駆け廻っています。

次回は愛媛支隊です。

計画した空間で撮る（その1）

近代航空㈱
羽 田 往 哉

写真のフィルムがデジタルに変わって10年以上たちます。斜め航空写の世界も解像力2,000万画素を超えるカメラが出現して、デジタルカメラに代わりました。

これは撮影技術おいて、大変な変革をもたらしました。何よりも撮影で致命的な失敗がなくなり、シャッターを押せば、誰でもそれなりに写る様になったのです。曇天での撮影、夜景での撮影などは相当な経験が必要な分野でしたが、フィルム撮影時代のカメラマンが必要とされたデータの蓄積はすべて不要になって、空撮カメラマンのキャリアは、作品を作り出す重要なポイントでは無くなってしまったと思っています。

そんな写真の変革を、複雑な思いでいる私ですが、フィルムで撮影していた頃の最も高い高度と低い高度で撮影した2枚の写真をご紹介させて下さい。初回は高い高度からの一枚です。

＝後方のアルプスに富士山の影が映っていて、ワクワクしたのを覚えています＝

染まる富士（紅富士）

狙いは富士山と山頂に上がる日の出です。

日の出前に離陸して現場上空で太陽が上がって来るのを待つ設定になります。12月中旬の日の出は6時45分頃、調布飛行場は運用時間前になるので使えません、天気予報を確認して前日に桶川飛行場に機体を移動しておきます。当日離陸は5時35分です。セスナ206型は、そのかん高いエンジン音を響かせ、暗闇の中を富士山頂に向けて上昇して行きます。10,000フィートを越えるあたりからパイロットの指示で酸素マスクを装着します。酸欠になるのを防ぐためです。闇夜の中に富士山の山影を確認しながら15,000フィートまで上昇を続け山の北西側に向かいます。待機すること15分、雲海の彼方から眩しいほどの太陽が顔を見せます。酸素マスクを外し夢中でシャッターを切った後、次のポイントを指示します。

山頂を左下に見ながら慎重に左旋回を続け、南東側に回りこんで撮影したのがこの1枚です。

撮影中はマスクが邪魔になったので酸素を吸わなかった事が原因で酸欠になったのか、上空の空気が冷たく乾燥していたのが原因か、よく解りませんが、フィルムホルダーが何度も手から滑り落ちた事を覚えています。調布飛行場の運用開始を待って8時30分、無事帰投です。

視覚と意識

奥貫　博

先日、仙台でFA200による、異常姿勢対処訓練を実施してきました。受講者の４名は経験豊富な操縦士の方でしたが、３名の方は、異常姿勢や曲技飛行の経験が無く、初めての飛行領域の体験となるものでした。

これまでの、このような訓練の経験から、簡単な事前説明のみでは、上空で、何が何だかわからなくなり、訓練効果が得られないことが多くありましたので、今回は、午前中に２時間をかけて、操縦席から見た異常姿勢の写真や、飛行機の模型で姿勢を示す等、現実的な理解が出来るような説明に努めました。

また、最初から多くを求めても無理がありますので、先ずは、地平線、機首位置、速度、を見ることをポイントとして、フライトに臨んでいただいたのですが、曲技飛行経験のある１名を除き、皆さん、異常姿勢領域での状況把握には、苦労をされていました。

当然ですが、操縦士ですから視力と視野は保証されていて、地平線、機首位置、速度は、いずれも見えているのに、実際は、見えていないのと同じような状況なのです。

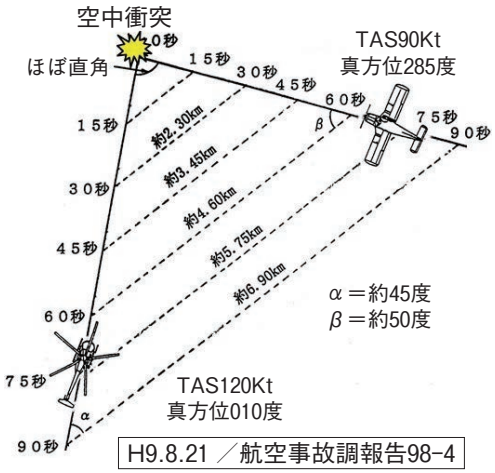
このような経験をしてみますと、物を視認するということは、意識の助けが無ければ成り立たないのでは、と思えてきます。

適度な光があって、眼を開いていれば、様々な視覚情報が入ってきます。広い視野でそれをとらえ、眼の中心部の視力の高い部分で視認すると言うのが、物を見る仕組みなのでしょうが、意識がありませんと、情報が視覚信号として届いても、その認識、即ち、視認の段階まで行かないのではと思えるのです。

今回の異常姿勢対処訓練は、特殊な例のようですが、実際の様々な事故等の例を見てみても、同様なことがあるように思えます。

引込脚機の脚下げ忘れ等、視野内で見えるはずのものが認識されないのは、意識の関与の問題があるでしょうし、警報等の作動に気付かないのは、意識が集中せずに、認識が妨げられているのでは、と思えるのです。

極端なものでは、明らかに見えている状況なのに、空中衝突の事故例もあります。



相互に見えている状況下での空中衝突

上の図の空中衝突は平成９年８月21日に、竜ヶ崎飛行場北西約８km近くで起こったものです。機体は、操縦練習中の単発飛行機、パイパーチェロキー140と、航法飛行中の陸上自衛隊のOH-6Dヘリコプターです。

両機は、ほぼ直交する経路を同高度で飛行中、お互いに、見える位置関係にありながら、相手機を視認できず、衝突に至ってしまったものです。いわゆる、両機の相対方位が変わらない、衝突（コリジョン）コースと言われるもので、機長が左席のチェロキーからは相手機が左横に、また、機長が右席のOH-6Dからは、相手機が右横に見えていたはずです。それでも衝突したということは、意識がありませんと、視覚情報だけでは、見えていないのと同じ、ということなのでしょう。

このような事故は、他にも例があります。空の上での機外見張りの重要性は言うまでもありませんが、意識の助けが無ければ、視認出来ない危険性があると思うべきでしょう。

異常姿勢対処も、上記の空中衝突の例も、目を開けて、視覚情報が入ってくるだけでは、必要な情報が取り込まれている保証は無いということです。悲惨な空中衝突は、絶対に起こしてはなりません。空の上では、意識して視認することを、心がける必要があります。

JFAセロン

●年間スケジュール●

月　日	曜 日	内　　容	会　　場
2月18日	土	赤十字飛行隊全国支隊長研修	日赤本社・血液事業部別館
3月	土・日	航空安全講習会	茨城県又は千葉県
4月15日 悪天時は 22日に 延期	土	横田基地カンファレンス フライインされる方、地上から参加される方、また初めて参加したい方などへは詳しくご説明いたします。ご希望の方は2月中までにその旨お申し出ください。	福生・横田米軍基地

航空安全講習会を開催しました

11月19日（土）東京都調布飛行場ターミナル会議室

講習内容は、航空法などの最新情報と運輸安全委の事故例から取り上げた、注意喚起自発報告制度の積極的利用による危ない状況からの予防対策の薦め、安全運航のために使える小ネタ集などで行いました。受講者は22名。4時間の講習を受けた方々からは「最近の事故例や小ネタ集が大変役に立った」との感想を頂きました。また、講習後は皆さん同士の、日頃のフライト近況の情報交換などができる良い機会にもなっていますので今後とも是非受講して下さい。そして皆様には常に安全を意識したフライトを考えて頂ければ幸いです。

講習内容　「最近の変更点と事故傾向等の留意点」
「VOICES の現状」
「フライトを安全に楽しくする小ネタ集／ナビゲーションで降下計画は？／飛行中の風を考えよう！」

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

すっかり冬になりましたね。大利根飛行場も風が冷たくなってきました。
風が強い季節になりますので係留等をしっかり見直しをお願いします。

三保飛行場　静岡県静岡市清水区三保・三保半島

昨年は台風の被害が無く穏やかな1年でした。
残念ながら、現在の駐機はゼロです。