

AERONCA

[Japan Flying Association / J F A]

since1953

NOTAM地点略号の最適化(擬似地点略号導入)の概要

AIC 061/19 05.Dec.2019

令和2年1月から11月にかけて、NOTAMについての変更が行われています。従来のAIP GEN3.3.6の管轄区域による発行区分を順次廃止し、国際配布はRJJJ及び飛行場地点略号にて、国内配布は国内配布のみに使用する限定的な地点略号を新規追加して配布を行うこととされています。

この変更は、国内NOTAMのA項地点略号の設定ルールを改正し、AIPの構成であるAD及びENRに準拠したNOTAMの内容に応じた使い分けを行うことで、件数が特に多い無人航空機関連や、航空障害灯昼間障害標識等に関するものに、専用の疑似地点略号を付与し、NOTAMが抽出しやすいようにすることを目指したものです。

	空域全般に関するもの	飛行場に関するもの
NOTAM (A項地点略号)	<p>RJJJ (2020.1.30/6.18変更)</p> <p>福岡FIRに関する空域関連情報 (交通流制御に関するものを除く)</p> <p>例: 航空保安業務、航空路用航空保安無線施設、PACOTS、CDR、空域留保、訓練試験空域、飛行自粛、禁止/制限区域、射撃訓練、展示飛行、曲技飛行、ロケット、AIP読替など</p>	<p>RJ△△</p> <p>(飛行場地点略号)飛行場に関するもの</p> <p>運航に影響を及ぼすおそれのあるものや、無人航空機、障害灯、昼間障害標識に関するものを含む。</p>
	<p>RJJW RJJX RJJY RJJZ *</p> <p>交通流制御に関するもの (2020.4.23変更)</p>	
	<p>RJDR * (2020.6.18変更)</p> <p>無人航空機に関するもの</p>	
	<p>ROBL * (2020.6.18変更)</p> <p>航空障害灯、昼間障害標識に関するもの</p>	
	<p>RJTD * (2020.6.18変更)</p> <p>飛行に影響を及ぼすおそれのある以下の情報 火山、花火、気球、グライダー、PJE、不発弾処理、模型ロケット</p> <p style="text-align: right;">*印:疑似地点略号</p>	

TABLE OF CONTENTS

- 「100年に一度のパンデミック」 阿部 聡 P2~3
- 「厚木海軍飛行クラブ」 小沢 登 P4~5
- 赤十字飛行隊出動実績 P6
- 「AIP、NOTAM等の航空情報の確認」 奥貫 博 P7
- 「JFAサロン」 P8

Once in 100 years is
pandemic

100年に一度のパンデミック

阿部 聡 Satoshi Abe

阿部メディカルクリニック院長
日本医師会指定産業医
国土交通省指定航空身体検査医

100年に一度のパンデミックが来ました。まずはコロナについてお話ししましょう。

コロナにかかると3-5日後に症状が出ます。発症前2日から発症後1週間ほどウィルスをまき散らします。感染者の8割は軽い症状か無症状、2割の方が肺炎となり、そのうち5%ほどの方が亡くなります(全体の1%)。発症前にウィルスを巻き散らかすのが麻疹や風疹と同じくやっかいな病気です。一方、インフルエンザ(死亡率0.1%)は発症後に初めてウィルスをまき散らします。発症と同時に高熱が出て動けなくなるため、広範囲にばらまくことはありません。ただし、朝学校に行き、昼休みに発熱して、クラスメートにまき散らすのが問題となります。学級閉鎖するのはこのためです。よってコロナに関してはあまり有効な手立てではありません。

このコロナウイルスは、肺炎が重症化(間質性肺炎と言います)で亡くなるわけですが、メカニズムとして、肺胞をコップと考えてください。コップの中の水がドロドロになるのが普通の肺炎、この場合は水がきれいになればまた洗ってコップは使えます。ところがコロナはコップ自体のガラスの中にもものすごいスピードで入り込んでコップそのものを割って使えなくしてしまうのです。アビガンやHIVの薬はウィルスをやっつけますが、コップがやられてからはどうしようもありません。そこでコップの中に入り込まないようにブロックする薬がアクテムラ(リウマチの薬)とかフサン(慢性膵炎の薬)になります。つまり両方を初期から使うと理論上は治るはずですが。

IATA(International Air Transport Association)やICAO(International Civil Aviation Organization)などの航空再開プログラムによれば、訓練機や実機に乗り込む順番から消毒の仕方からその範囲まで事細かく決まっています。「搭乗順を厳格に守る 機長・副操縦士の順番」「操縦士席の周囲のフライトデッキを準備されている消毒薬で消毒プロトコルに沿って消毒する。スロットルレバー/コントロールヨーク、並びにコックピットの計器パネルの消毒を確認する」などなど。

キャabinはキャabinで、「フライト中、乗客または乗務員が頻回に使用する物(洗面所、ドアハンドル、ラッチ、インターホン、座席、シートベルトバックル、収納コンパートメントハンドル、乗客用コントロールユニット、タッチスクリーンモニターなど)頻回に使用されるところは消毒する必要がある。」これをフライト終了後に毎回行う必要があるとされています。読んでいると何もそこまで思うような指示がされています。

この拙文を書いている6月12日時点での本邦でPCR陽性者総数は17332人、亡くなった方は922人。

5.3%の死亡率となります。アメリカ合衆国はと言えば150万人に対して10万人で6.7%。英国・スペイン・イタリアは13%の死亡率となります。世界全体で(中国のデータ入っている)ので不確実性

はありますが)727万人の感染者に対して41万人の死亡者となり5.6%の死亡率となります。どうやら、我々は死亡者の絶対数が少ないことだけで妙な安心をしまっているようです。日本の検査数が少ないからという批判もありますが、そもそも試薬自体が輸入だったので致し方ないことです。BCGが効果あったからという説がまことしやかに流れていますが、日本株と近いソビエト株を打ったロシアでの死亡者数の増加を見れば、期待は儚く消え去ります。(ヨーロッパ株と日本株が違うという理屈でした)

某IT企業が4万人に行った抗体検査の結果0.4%に抗体が見られたという記事が載っていました。残念ながら、それに先立つこと1週間前、東大からキットの信頼性について、「キットによる抗体陽性患者の90%が精密な検査では陰性だった」というデータが出ております。とすると、日本人の0.04%が感染した既往があるということになり、ざっくりと50000人しか感染していないことになります。

1月2月の肺炎で亡くなった方をコロナ見落としだったと仮定しても、現状の922人の死亡者数は倍増はしません。5%の死亡率、PCRが30%は見逃す検査であることを考慮すると、実際の感染者の死亡者数からの予想は50000人程度となり、くしくも同じになります。

つまり、日本ではまだそれほど多くの感染が起こっていないということになるわけです。

言い換えれば、第二波が国境の門を開くとともに侵入してきたときには……

有視界飛行では雲の中に入っはいけない。あたりまえの話ですが、一方、ハンガートークでは「雲の中を飛んでいる奴なんていないよ。だから少々の雲なら大丈夫だよ」という会話も耳にします。今を去ること20数年前、雲底が1800ftぐらいの中、1200ftで阿見飛行場から大利根飛行場に向かっていた。場周経路に入ろうと、無線でコンタクトしゆっくりと右降下旋回を始めたたん、パイパーが雲の中から突然現れ、左翼ギリギリを通過していきました。スローモーションの光景の中、パイロットの顔も眼鏡もはっきりと見えました。着陸後に震えが止まりませんでした。コロナをどうとらえるのかは、皆さんのご自由です。

第二波が来なければそれはラッキーです。日本人が何らかの原因でかかりにくければもっとラッキーです。

面倒な消毒や手順を踏むのかどうかは、雲の中に入るかどうかといった話と似ています。

飛び続けるための手順が変わったのです。Keep Flying!

●日本飛行連盟の飛行場

Airport

大利根飛行場

茨城県稲敷郡河内町・利根川河川敷

新型コロナウイルス感染拡大防止!!を合い言葉に、対策を徹底し整備にフライトにと、慎重に活動を再開しました。これまで同様、皆様のご協力を宜しくお願いいたします。

三保飛行場

静岡県静岡市清水区三保・三保半島

県外移動自粛の要請もあり、整備作業が思うように進みません。自然やウイルスとの戦いはいつも人間が苦勞させられます。

Atsugi Navy Flying Club

厚木海軍飛行クラブ

小沢 登



世の中コロナ対策で大変な状況が続いています。

皆様におかれましては如何お過ごしでしょうか。どうかお身体に気をつけてお過ごし下さい。

さて、厚木基地のネイビー・フライング・クラブの思い出をお話します。私は、今は無きクラブのスタッフになっていました。そして、今もって厚木基地に関わっています。

当時、クラブの格納庫は空母艦載機と同居でした。

“毎日がトップガンの世界”、自分してみれば最高の日々で、航海上の空母にも乗れて、目の前で見るF/A-18の音速飛行、カタパルト発艦等は圧巻でした。

米軍の飛行機クラブって本当に飛行機野郎の集まりです。彼らボロボロの飛行機をコネで安く手に入れ、それをコツコツと自分で修理、整備して3~4年で、見違える程の“新品同様”に仕上げちゃうのです。そしてフェリーして本国に戻って行きます。皆、アメリカンドリームを抱いた飛行機野郎たちばかりで、彼らと本心で付き合うと、そのおすそわけで不可能と思われることが可能となることもありました。本当です!!何度も夢の実現を経験しました。家にも招待したりして、家族同様になってしまいました。艦載機のパイロットは平均32~34歳くらい。階級は、海軍大尉が多く、メシもけっこう一緒に行きました。皆明るく、女性パイロットもいます。どこの飛行場もそうでしょうが、騒音には苦慮していて、降下式のアプローチを航空団独自に取り入れているようでした。また空母航空団の帰還が近くなると、待ちわびた家族の“お帰り”看板が基地内のあちこちに掲げられ、まさに外国の風景そのものでした。



木造ハンガー
クラブマネージャーいわく、
黒いジェット機用に
造られたと
言っていた。



クラブ機が
同居していた
艦船機部隊ハンガー
右ノグラマンA-6

Atsugi Navy Flying Club当時の1時間飛行料金は下枠のとおり。

インストラクター付きだとプラス12ドル。軍人、軍属とその家族等に限られますが、入会金が50ドル、月会費は21ドルでした。当時のレートは1ドル125円位だったと記憶しています。9機位ありましたが、リース機もあったので純粋なクラブ所有機は7機。クラブ員の自家用機セスナ172が1機と、双発機のビーチクラフト・バロンが1機ありました。その他同じく自家用機でレーク・バッカニア等が2機ありました。クラブ員がロングレンジで旅行に行かれるようにと、ARMYが使用していたT-42(民間のバロン)双発機を購入予定で、横須賀基地まで米軍の艦船により運ばれて来て、そこからは台船で木更津基地の海軍施設まで運びました。そこで若干整備し直して、厚木基地まで空路運ぶ予定でした。しかし、1993年の12月18日にクラブ機のセスナ150が相模川のポイント1とポイント2の間の中洲に不時着事故を起こしたことで、クラブ閉鎖の危機に陥り、その予定も途絶えてしまいました。その後、西太平洋艦隊航空部隊の司令官から閉鎖命令が下り、残念ながらクラブは25年間の歴史に幕を閉じました。(1968~1993)

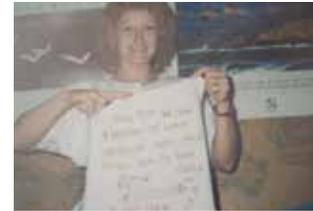
セスナ150 25ドル セスナ152 28ドル セスナ172 30ドル セスナ182 38ドル T-34 50ドル

若かりし筆者
当時35才



ANFC会長

クラブ員がドキドキの
初フライトを無事終えて
厚木飛行場に戻ってきたときのシーン。
マネージャーによる恒例のシャツ切り。
切れ端には、“誰の手助けもなく無事、
地球に戻って来ることができました。”
旨、書いてあります(笑)。



日米交流

右から三番目、サングラスをかけたアメリカ人がこのセスナ172の持ち主のディーン氏。正にこの人です! ボロボロのセスナを持ち込んで来て、4年で仕上げたこのとおり!! 彼、アフターファイブは必ずフライング・クラブへ、土、日も必ずフライング・クラブに。そうしてコツコツと飛行機を仕上げていきました。お金がかなり掛かるらしく、地上勤務だと給料が安いからと、自らリクエストして洋上勤務(空母乗組員)に切り替えていました。その後フロリダに住むことになったため、その資金繰りも含めて25000ドルで岩国フライング・クラブの人に売ってしまいました。当時は1ドル130円でした。写真は、厚木基地から静岡県航空協会の富士川滑空場を来訪した時のもの。38分で行ってしまいました。富士川滑空場の人たちには、本当に至り尽くせりとして頂き、心から感謝に堪えなかったです。



1991.4月
後列右から3番目がディーン氏 富士川のみなさんと

名古屋のフライング・クラブとの付き合いもありました。1989年頃、名古屋空港内にある日本のフライング・クラブの人達が、総勢約25名で厚木基地ANFCにやって来ました。セスナ208キャラバン、ボンザA-36、パイパー等5機くらいに分乗して。次々に降り立った姿を見て、マネージャーは大喜び!!

彼も私もクラブ内や基地内の案内で大忙しでしたが、皆さんは普段入れない厚木基地とあって大変喜んでいただけましたようです。

また、NIPPI(日本飛行機株式会社)とも交流がありました。彼らは厚木基地のフライング・クラブのもう一つの格納庫でJAナンバーのセスナ機を組み立てていました。そのテストフライトのためか、高橋淳氏がNIPPIの人達と来られたことを覚えています。高橋淳氏といえば航空界の神様の存在!! ナマの高橋氏を目の前で見ることができ身体がふるえたことをはっきりと覚えています。

全国ヒコーキ野郎の皆さん、フライトもままならぬ状況かと思えます。お仕事でのフライト、ボランティアのフライト、スポーツとしてのフライト等いろいろとお有りだと思いますが、これからも変わらぬセーフティなフライトをお祈りしています。



修繕してヒカヒカセスナ

平成31(令和元)年度 赤十字飛行隊出動実績

<各支隊の皆様ご協力ありがとうございました>

月日	支隊	日本赤十字社出動要請	実施内容	JA	機種	機数	飛行時間	人員
5.12	長崎	長崎県総合防災訓練 諫早会場	赤十字無線奉仕団との非常無線通信、上空からの情報収集訓練	3837	C172	1	1+00	1
5.16	長崎	長崎市総合防災訓練	赤十字無線奉仕団との非常無線通信、上空からの情報収集訓練	3837	C172	1	1+00	1
5.26	長崎	長崎県総合防災訓練 雲仙会場	赤十字無線奉仕団との非常無線通信、上空からの情報収集訓練	3837	C172	1	1+00	1
8.24-26	鹿児島	令和元年度赤十字ボランティア・リーダー研修会	国立オリンピック記念青少年総合センター 鹿児島支隊長が3日間参加					
9.7	群馬	令和元年度群馬県総合防災訓練	富岡市北部運動公園北ゾーン 応急無線局開設訓練	310H	AS350B	1	1+00	1
				6802	R66	1	1+00	1
10.26	群馬	令和元年度日本赤十字社本社・第2ブロック支部災害救護訓練	前橋赤十字病院、前橋市内各避難場にて情報収集訓練	310H	AS350B	1	1+00	1
10.26	茨城	令和元年度茨城県・古河市・五霞町・境町総合防災訓練	被害状況を日赤茨城県支部の現地対策本部へ無線通信訓練					
小計						6	6+00	20

自主活動

4.17	熊本	大規模災害発生時における緊急輸送等に係わる協定締結式	熊本支隊、熊本県 熊本県庁知事応接室において協定締結					
4.29	愛媛	二宮忠八翁飛行記念大会	雨天中止					
5.15	群馬	平成31年度群馬県赤十字飛行隊支援奉仕団総会	日本赤十字社群馬県支部大会議室において総会を実施					
5.22	本部	全国赤十字大会	明治神宮会館において全国赤十字大会					2
6.23	群馬	渋川市溝呂木自治会自主防災訓練	渋川市危機管理室危機防災係、渋川広域消防本部、日本赤十字社群馬県支部	310H	AS350B	1	1+00	3
			大同特殊鋼無線赤十字奉仕団が参加					
8.4	群馬	新潟県村上市松沢地区防災訓練	松沢地区周辺情報収集訓練			1	1+00	2
9.15	福島	ニュースカイアグリ2019「空と宇宙」	アクロバット飛行、展示飛行、パネル展示	4101,11DB	C172,EA300	2	終日	5
9.29	山形	山形空港フェスティバル	機体展示	4126	C172	1	終日	2
10.13	群馬	台風19号にかかる緊急出動	佐野渡良瀬、秋山川・足利市渡良瀬、東御市千曲川、富岡市内区被災状況調査	310H	AS350B	1	1+00	1
10.25	愛媛	愛媛県特攻戦没者慰霊追悼式典	西条市にて慰霊飛行	3601	FA200	1	1+20	3
10.27	本部	令和元年度府中市総合防災訓練	東京都府中市府中第九小学校 飛行隊パネル展示、日赤広報紙配布				4+00	1
11.5	和歌山	世界津波の日特別番組「ラジオの力」	協定している和歌山放送のラジオ番組広川町上空を調査飛行			1	0+30	3
11.17	群馬	復興地キッズ応援イベント	楽天生命パーク宮城 フライト中止で地上展示、日赤広報紙配布			1	終日	4
12.8	愛媛	愛媛県伊方町三机戦没者慰霊追悼式典	伊方町三机上空を慰霊飛行	3828	C172	1	1+00	2
				3630	FA200	1	1+00	2
				3803	FA200	1	1+00	1
				3601	FA200	1	1+00	2
12.14	大阪	東京都赤十字二輪奉仕団との広域合同防災訓練	奈良県生駒市高山町場外にて緊急物資受け取り訓練	710C	R44	1	0+20	1
小計						14	13+10	34
合計						20	19+10	54

高橋 淳

赤十字飛行隊長より

message

コロナ過で業務都合や自粛で、操縦桿から遠ざかっている方も少なくないでしょう。梅雨とも重なっています。久しぶりのフライトでは、機体点検・気象判断のみならず、ご自身の身体的なパフォーマンスはダウンしていないか、他の人に感染させないように手段を取っているか・・・。

あらゆる「負」の面を取り去るために、チェックの目を厳しく持ちましょう。私もそのようにします。

AIP,NOTAM等の航空情報の確認

奥貫 博

航空法の、機長が発前確認しなければならない事項に、航空情報(航空機の運航のため必要な情報)の確認があります。

この「航空情報」は、AIP(航空路誌)によれば、以下のものとされています。

- ・AIP(航空路誌)
永続性をもつ航空情報。
- ・AIP AMDT(航空路誌改訂版)
AIPの恒久的変更に係る情報
- ・AIP SUP(航空路誌補足版)
AIPの一時的変更に係る情報等
- ・NOTAM(ノータム)
AIP,AMDT,SUPでは包含できない情報
- ・PIB(飛行前情報ブリーテン)
SUP,NOTAM等の、要約情報
- ・AIC(航空情報サーキュラー)
情報の性質等からAIP又はNOTAMには適さないが、公示する必要があるもの
- ・チェックリスト
AIP, AIP SUP, AIC, NOTAMの、定期的に発行されるチェックリスト

これらの情報から、自らの飛行に必要なもの全てを把握しておく必要があるのですが、現在は、国土交通省のWebページで見られるようになって、楽にはなったとはいえ、漏れなく確実に調べ上げるのは、容易なことではありません。

関東平野を有視界飛行で飛ぶ場合についても、上空のエアラインでは、従来とは異なった経路での飛行がありますし、低高度では、従来からの曲技飛行やパラシュートジャンプ等の他、最近では無人航空機のNOTAMも極端に多くなりました。

この、関東平野のエアラインの新しい飛行経路等は、羽田空港のAIPの、計器飛行の標準到着経路設定に関する情報を調べ、自分の飛行に影響がありそうなものは、区分航空図等に書き込んでおく等の方法で、常に掌握しておく必要があります。その他にも、成田や、横田のAIP等からも、影響がありそうなものは、常に把握しておくことが必要です。

実際の飛行に際しては、羽田や成田のTCAサービスではカバーされず、また宇都宮や百里のレーダーによ

るアドバイスも受けられない空域があることに、注意が必要です。



航空情報の確認は、空の安全の基本です

どこの飛行クラブでも実施していることと思いますが、飛行前ブリーフィングで、技能証明を目指す訓練生等に、この航空情報確認の説明を求めてみますと、離着陸場近くのNOTAM等の説明のみにとどまり、情報の把握が不十分なことがあります。危機管理の意識と視野が不足しているため、飛行安全の確保に必要な情報全ての存在を見つけることが出来ていないのです。

グライダーの飛行であっても、5,000Ftを、超える高度になるのは良くあることですし、飛行する場所も、気流の状態に応じて、様々に変化することがあります。そのような飛行を考えた場合、飛行空域にかかわるAIP等の航空情報を確実に把握していなければ、空の安全は確保されません。

それらの多様な情報を、飛行の現場で調べようとするのは、無理がありますから、前日までに、自宅でじっくりと調べ上げておく等の準備が必要です。その上で、飛行の当日には、曲技飛行等、直前に発出されることがあるNOTAMの確認にあてるようにしておけば、漏れなく把握することができます。

今年は、NOTAMの抽出を容易にするため、件数が多い航空障害灯／標識関係は地点略号ROBL、無人航空機関係はRJDRとして一括掲載等の、地点略号の最適化が実施されます。(AIC 061/19 05.DEC.2019 参照)

そのような最新の情報を含め、AIPからNOTAMまでの一連の航空情報については、その構成と内容をよく理解しておき、自分の飛行に必要な事項の最新情報が、漏れなく確実に抽出できるよう、日頃から慣れ親しんでおくことが必要です。



空からエール

レッドブル・エアレース2017年で、アジア初のワールドチャンピオンの栄冠に輝き、赤十字飛行隊福島支隊の隊員としてもご協力頂いている室屋義秀氏。終息の見えないコロナ禍の中、色々な立場で頑張っている人達を元気づけることができると、福島県においてエールを送る応援フライトが行なわれました。憂鬱な気分、下を向きがちな毎日。時には上を向いて少しでもリフレッシュして頂ければ・・との思いから生まれたフライトだそうです。その情報を既に知っていた人は、今か今かとシャッターチャンスを狙い、また知らなかった人は、はじめは様子がわからないようでしたが、そのうち「丸い“輪”ができた」「あれ?またその中にもう一つ“輪”を作るのかな」「あっ、顔だよ顔!」「わあっ、なんて優しい笑顔」と全形がわかると喜びの声と拍手が送られていました。この模様は室屋氏のウェブサイトやYouTube等でも見ることができます。青空に描かれた見事なっこりマーク。気分を晴れさす、その一瞬を持たたことに、大勢の方から感謝メッセージがたくさん寄せられていました。こうした見える形での応援、大変嬉しいものです。

コロナウイルス対策支援 寄付金受付中

寄付金
受付

5月号にて掲載いたしました、日本赤十字社への寄付金の受付では皆様からあたたかいご協力を得まして、心から感謝申し上げます。引き続き受け付けておりますので、ご支援の程宜しく願いいたします。

2020
7.31まで

【振込先】

三菱UFJ銀行／新橋支店(店番433)普通口座 3096181
一般社団法人日本飛行連盟

ご寄付は任意の金額。寄付金は全額寄付行為のみとし、当社業務に使用することは一切いたしません。