

AERONCA

[Japan Flying Association / J F A]

since1953

みなさまへのお知らせ

この夏の酷暑の中みなさまはどうお過ごしでしょうか。

エアロンカ第595号をお届けします。

今般、弊連盟内部の改革と今後の弊連盟の方針を検討する事にしましたので、そのお知らせを致します。

今年6月末日をもって、長年に渡り弊連盟の経理事務や総務関係を担当して来てくれた夏目さんが退職しました。弊連盟が旧航空会館に事務所があった時代から、猿田ビル、飛行館別館、調布飛行場事務所、アイベックス内事務所と現在の事務所と変遷を重ねてきましたが、一貫して事務作業を担ってくれていました。しかし、最近、事務所員の世代交代を含めて、新しい観点から事務所の体制の見直しと弊連盟の今後について検討する時代になったと強く感じていました。

一方、夏目さんに弊連盟の経理事務を長年に渡り引き受けて貰っていましたので、それらの作業を加藤晴恵さんに全てを負担させるわけにもいかないことから、弊連盟の正会員である垣内宗一氏に経理事務及び総務事務の一部を依頼する事にしました。

垣内氏は大利根飛行場でモーターグライダーから操縦訓練を始め、その後、飛行機のライセンス

から、飛行機、モーターグライダーの操縦教育証明まで取得し、現在はモーターグライダークラブのボランティア教官として操縦教育を担っております。勤務先が新橋の近くである事、テレワークで多少時間の都合がつく事、何よりも飛行機が好きだと言う点で私から依頼をした次第です。コンピュータワーク、経理事務のテレワーク化等にも明るいところから、今後の弊連盟の事務所のあり方等に付いて、今までとは違った目で見られる事を期待しています。

しかし、長年に渡る事務作業を簡単には改革できません。その為、事務所作業量を減らすことを目的に、機関紙「エアロンカ」を少なくとも今年度いっぱい休刊させて頂きます。

今後は、「エアロンカ」の発行回数、発行方法、記事の内容についての刷新等を検討しながら先に進めて参ります。

以上、「エアロンカ」の休刊のお知らせを含め、今後の改革のお知らせをお伝え致します。

今後の弊連盟のあり方を含め、エアロンカの再発刊時にお知らせいたします。

以上、ご理解頂けますようお願い申し上げます。

一般社団法人 日本飛行連盟

理事長 中澤愛一郎

TABLE OF CONTENTS

- 赤十字飛行隊 P2
- 軽量スポーツ航空機LSA (Light Sport Aircraft) の概要 P3
- 仙台空港を地上走行する際の注意点 奥貴 博 P4



赤十字飛行隊

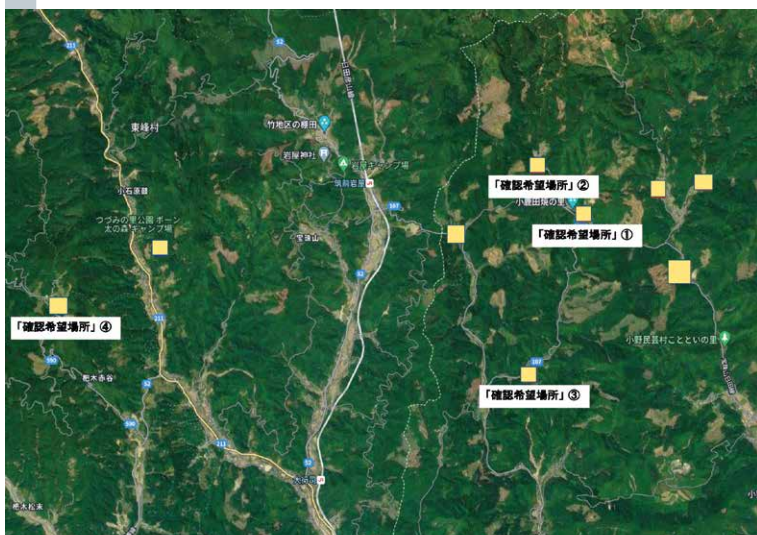
熊本支隊

土砂災害による緊急出動

令和5年7月12日、九州北部地方の豪雨により、土砂災害が発生しNTTDコモ九州支社が使用している基地局までの道路が寸断されてしまいました。道路啓開には数日間を要するとのことで、啓開後には速やかに基地局のサービスを復旧させなければなりません。そのため、飛行隊に道路の被害状況の空撮が依頼されました。寸断されている箇所から基地局までの道路被害状況の調査飛行は計4箇所。天候回復後の7月14日に、熊本支隊が出動。NTTDコモから貸し出された衛星携帯電話を搭載し飛行しました。午前11時、熊本空港を離陸し、基地局のある確認希望場所を空撮。午後1時5分に調査飛行を無事に終えました。熊本支隊とNTTDコモ九州支社は昨年7月に防災協定を締結しています。また、本年5月にはNTTDコモが主催する総合防災訓練に参加し、画像送信、支援物資の輸送を実施していましたので、今回の発災時には敏速に出動対応でき、その訓練の成果が出せました。出動隊員の皆様大変お疲れ様でした。

JA7834 ロビンソン式R22Beta型

機長:三好恒紀 撮影:新永隆一 時間:2+05



日田 災害状況確認場所



基地局に至までの道が寸断



基地局

軽量スポーツ航空機LSA (Light Sport Aircraft) の概要

2022年の12月に、航空局のサーキュラーによって日本でのLSAの扱いが定められ、申請を行うことにより、航空法但し書きの試験飛行等の扱いによって、その飛行が認められることになりました。このLSAは、2004年7月に、米国FAAが新規に定めた空の制度で、機体仕様、飛行内容、パイロット資格、整備資格等をLSA用のASTM(American Society for Testing and Materials)規格で定め、飛ぶことに参加したい人達に、より容易で低コストの手段の提供を可能とすることを目的としたものです。以降、LSAは世界中に受け入れられて現在に至っています。以下にそのLSAの概要を紹介しますので、LSAとその制度を正しく理解して運用することにより、安全の確保と共に、新しい空の世界の普及発展を目指しましょう。

(LSAについては、4人乗り、全備重量 3,000Lbs 程度の引込脚機までを可能とさせる FAA の大幅な改正案が、2023.7.24 付で公表され、現在、意見募集中の状況。以下の情報は、それ以前の現行情報を示すものです。)

プロペラ：

- 固定ピッチ又は
- 地上調整ピッチ

● 操縦席：非与圧

- 乗員数：2名以下

最大離陸重量：

- 陸上機 1320lbs(600kg)以下
- 水上機 1430lbs(650kg)以下

エンジン：

- ピストン式1基
スパークプラグ点火式
又は圧力点火式
- タービンエンジン不可

着陸装置：

- 固定脚
- 水上機は格納式も可

速度制限：

- 水平最大速度 120kt CAS 以下
- 失速速度 45kt CAS 以下



LSAに関する主な制度等と日米の比較

制度等	米 国	日 本	備 考
制度の目的	空を容易に低コストで飛ぶことを可能とさせる LSA の、機体、運航、パイロット、整備等の扱を定める。	研究開発用航空機、自作航空機及びLSAの機体登録から航空法但し書規定による飛行の許可までの一般方針を定める。	日本における LSA の飛行は、試験飛行等の扱い。
制度制定	14CFR § 21.190 (2004.7)	航空局サーキュラー No.1-006(2022.12)	
LSA の基本用途	・個人用途の飛行、操縦訓練 ・共同所有による飛行は可能	・試験飛行等としての個人用途の飛行 ・操縦訓練用機体としての利用は不可	商用飛行不可 曳航飛行は不可
LSA の区分	・工場で品質保証された S-LSA ・自作の E-LSA ・LSA規格に適合の従来機体 *	・日本で LSA として扱うのは、S-LSA のみ。 ・自作 LSA は、自作航空機としての扱い。 ・LSA 規格適合の従来機体の扱いは無い	* Aeronca 7AC、Piper J-3 等の機体が該当。
飛行可能な範囲	・クラス A 空域以外の、定められた高度範囲の有視界飛行で、自由にクロスカントリー飛行が可能	・場周空域及び飛行場管理者等と調整の上人口密集地を回避した 2 地点間の飛行。管制圏及び特別管制空域は飛行禁止。	航空法の試験飛行許可は、4カ月毎に更新が必要。
操縦士	・スポーツ・パイロット証明書	・航空法但し書き許可又は技能証明所有	
医療証明	・自動車の運転免許証	・航空法但し書きの検査又は航空身体検査	
操縦教育	・スポーツ・パイロット教育証明	・定められていない。	
整備士	・LSA 整備士／検査員	・定められていない (有資格整備士による)	

仙台空港を地上走行する際の注意点

奥貫 博

本記事は、R5.6.30発行の航空局安全部安全政策課メールマガジン第73号をもとに、当連盟会報用として、図面や一部記載を追加し、編集したものです。参照URL: https://www.mlit.go.jp/koku/koku_tk10_000012.html

仙台空港は1,200mの滑走路12/30（下の図の黄色表示）と3,000mの滑走路09/27の2本の滑走路がYの字型に設置されています。また滑走路09/27と平行に設置される誘導路C1～C6と滑走路12/30が交差するレイアウトとなっています。

そのため、滑走路09/27に着陸後、一般の小型機や、航空大学校、海上保安学校等の定期便以外の小型機が使用する、サウス地区のエプロンへ向かう場合は、滑走路09/27と平行に設置される誘導路（C1～C6）を経由し、必ず滑走路12/30を横断して進むことになります。

滑走路09/27に着陸後、サウス地区エプロンに向かう経路としては、A1誘導路経由、または、A2誘導路経由の2種類の管制指示が想定されます。その例として、誘導路C4-A1-A3経由（赤の点線）及び誘導路、C5-D1-A2-A3経由で、サウス地区エプロンへ向かう場合（青の点線）があります。

最初の例（下図の赤の点線の経路）の場合、C4誘導路は距離が極めて短く、また、滑走路12/30に近接しているため、停止位置標識を越えて、滑走路12/30の着陸帯に誤進入することが無いよう、細心の注意が必要です。



誘導路C4-A1経由部分の停止位置標識
（赤の点線は想定される走行経路）

実際の、誘導路C4-A1経由部分の、停止位置標識等は、上の図を参照下さい。

このようなことがありますので、走行経路にかかる管制指示（どの誘導路を指示され、どこまで走行することを許可されたか、滑走路横断の許可を受けたか等）を正しく理解し、リードバックするとともに、少しでも不安や疑問がある場合には、積極的に管制官へ再確認するなど、管制機関等と適切な意思疎通を行うことが必要です。

あわせて空港利用の際は、誘導路（走行経路）と滑走路の位置関係について、AIP等で事前に確認し、注意を要する箇所への意識を高めておく等の備えが必要です。

本件についての不明な点等は上記URL又は右のQRコードからメールマガジン第73号をご確認のうえ、メールマガジン記載の問い合わせ先へお問い合わせ下さい。

