

ファーストクロスカントリーパイロットのための実施準備チェックリスト

2009.2.2 Ver.1.2

<対象者>

- ①滝川で初めて 50km トライをしようとする人
- ②オーストラリア等で若干のクロスカントリー経験はあるが、滝川エリアでは初めての人

NAME _____

パイロットのチェック項目

指導者のチェック項目

1. ミニマム条件

- 飛行時間 40 時間以上
- 同型機に 5 時間以上
- 使用する機体での 2 回以上の離着陸
- 銅章 + 自家用 (有効な航空身体検査証明)
+ 無線ライセンス

左記条件の確認

2. フライトスキル

- 離着陸
- 安定した進入・離着陸
- 定点着陸
- ストールランディング
- 横風離着陸

- ソアリング
- コアの認識
- 比較的深いバンク (40°)
による効率的なクライム

地上からの観察

地上/上空からの観察

必要に応じ、同乗による観察

3. 机上準備

- 「風を聴け」の熟読
NO.64、65、67、68、69

クロスカントリーやアウトランディング
についての必要な知識や大まかなイメージ
ができているか

- 空域情報とフライトプラン (座学)

- フライト用地図の作成 (20 万分の 1)

アウトランディング適地の情報が入っ
ているか

主要な適地からの同心円 (5km&10km)
が入っているか

4. 車による下見

- 大きさ…最低 200m×30m
- 障害物の有無、種類、高さ等
- 地表面の状態
 - ・凸凹
 - ・起伏
 - ・傾斜
 - ・作物の種類（うねの方向）
 - ・草丈（膝下まで）
- タッチダウンポイントの決定
- 各風向毎の進入パターン決定
- 地点標定、場周パターンのための目標物の確認
- トレーラーの出入口
- 近くの人家の位置

（各アウトランディング適地のスケッチを見ながら質問）

- 障害物の「影」になる部分が考慮されているか
 - ・「影」のエリア
=（障害物の高さの2倍）×10
- 見えにくい障害物（電線、柵）越えの進入を計画していないか
- 危険度の認識
 - ・線状障害物
 - ・3m以上の立ち木
 - ・溝

5. モーターグライダーによるアウトランディングシュミレーション

- 事前に地上調査した石狩川沿いのアウトランディング適地に正しくアプローチできる

- 地上標定・方位判定がおおよそ正しくできる

- 場周へのエントリー
いつも通りの余裕のある場周がとれる

- 進入

- 参考としての畑作地へのランディング

- 線状障害物の認識ができていないか
- 正しい風向・風速判断ができていないか
- パス角判定がおおよそ正しいか

- 東西南北のとりちがえはないか
- 橋や街のとりちがえはないか
- 目的地への方位判定に大きな間違いはないか

- チェックポイントは低すぎないか
- 180° アプローチは行っていないか

- 背風進入していないか
- 高い障害物越え（3m〜）で進入していないか
- 進入速度が速すぎないか

- フィールド選定がおおよそ正しいか
- 線状障害物に対する危険認識度が高いか

6. 当日のチェックリストの作成

チェックリスト (例)

飛行前点検

(GPS による飛行証明)

GPS ヘタスク入力

- ・認定されている型式か確認
- ・公式立会人による確認

宣言文書の提示

- ・公式立会人のサイン

フライトプランの通報

リトリブの最終打ち合わせ

- ・車の鍵は置いて行く

持ち物の確認

- ・ライセンス+航空身体証明書
- ・地図
- ・サングラス
- ・ハンディ GPS
- ・ハンディ VHF
- ・携帯電話
- ・小銭 (携帯が通じないことも想定)
- ・ジャンパー類 (暖かい上着)
- ・昼食+飲み物 (2リットル…着陸後の分も)
- ・トイレ対策
- ・タイダウンキット (ピン、ロープ)
- ・連絡先リスト
- ・その他

コックピット内点検

- ・CB SIFT CB WCR (各人のリストにしたがって)
- ・プリセット周波数確認

(自記高+カメラによる飛行証明)

自記高度計のセット

- ・スイッチオン

カメラ

- ・フィルムセット
- ・キャノピーにマーキング

宣言板の撮影 (カメラをキャノピーにセット状態で)

- ・公式立会人のサイン

※アウトランディングしたら・・・

1. 機体のダメージをチェック
 - ・特に胴体/翼下面
2. 機体のタイダウン
 - ・翼端と後部胴体（キャノピーロック確認）
 - ・他機が着陸する恐れがある場合は、直ちに移動
3. 電話連絡
 - ①新千歳 CAB（0123-23-4116,4101-3）
 - ・フライトプランのクローズ（必要なら、目的地変更）
 - ②SATA（0125-24-3255,22-2976）
 - ・無事であること
 - ・着陸場所（GPS 座標）
 - ・リトリブの要請（AT またはトレーラー）
 - ・連絡先（機体を離れる場合）
4. 地主さんを探す（無断利用の謝罪とトレーラー乗り入れの許可）

※トラブルシューティング

1. 警察（マスコミ）が来たら・・・
 - 事故ではないことの説明（対応例）

「グライダーはエンジンがついていないので、上昇気流を捉まえられなくなるとどんどん高度が下がってくる。いよいよ降りなければならぬと判断したら、パイロットは上空から広い場所を探してそこに降りる。これをアウトランディング（場外着陸）と言い、事故ではない。」→ライセンスの提示

法的根拠：航空法第79条、規則172条

航空法第76条、規則165条の2

2. 農作物等に被害を与えてしまったら・・・
 - ひたすら陳謝する（対応例）

「無断で畑に着陸し、大変申し訳ございませんでした。グライダーが着陸した際に作物を傷めてしまったようなのですが、一緒に確認していただけませんか。また、機体を分解して回収するのですが、その際はどのように対処すればよろしいでしょうか。

損害につきましては、保険により対処させていただきたいと考えておりますが、お名前と連絡先を教えてくださいませんか。後日、改めましてお詫びに伺います。」

→被害状況の写真を撮っておく

確認者
