

関宿オペレーションガイド

(地上編)

2018. 12. 25

<バギー>

▲準備・禁止事項

1. 朝一番に動かすときは燃料の量をチェックし、半分以下なら給油する。
給油方法は給油経験者に尋ねる。間違って軽油を入れないように注意。
2. バギーで機体トレーラーをけん引して土手越えをしてはならない。(自前の牽引車もしくは、空いていればNPOのパジェロ車を使う)
3. バギーの土手越えは最低限の回数に抑えること。バギーを滑走路と格納庫間の足代わりに使用してはならない。
4. バギーを土手越えさせるときは2人乗り禁止。
5. バギーで土手越えをする場合、公道を走行しているほかの車両の前に割り込んだり通行の邪魔をしてはならない。優先権は「最後だ」と心得ること。

▲基本的な運用

1. 朝の全体ブリーフィングの時、作業はやめて参加すること。(通常は、10時から搬路下付近のRWY Aで行う)
2. 機体を発航点に牽引する場合、すべてのバギーが発航点に行ってしまうないように。ほかの機体もバギーを必要としているので速やかに組み立てエリアに戻す。
3. 反対に撤収時、曳航が続いている場合は、着陸機のリトリブ用に少なくとも1台は発航点にバギーを残す。

<リトリブ>

1. 着陸した機体のリトリブに向かうとき、滑走路を斜めに横断してはならない。
BショルダーまたはDショルダー上を走行し、機体のアビーム(真横に見える位置)で機体に向いて停止し、使用している滑走路方向を十分に確認して進入機や出発しそうな機体がないことを見て、リトリブする機体に向かって走行を始める。
2. 着陸した機体のリトリブを開始する時は、隣の滑走路に進入機または出発しそうな機体がないことを確認して、速やかにBショルダーまたはDショルダーに移動する。
3. Bショルダーをリトリブ中、RWY Bから出発機が出発しそうな時遅くともレディー(翼端を上げたとき)時には停止してRWY B側の翼端を下していること。必要なら溝のほうに寄せる。
4. RWY Dショルダーの草刈りが十分でなく幅が狭い場合、RWY DショルダーをリトリブするとRWY Dまで塞ぐことになり、着陸用に使用できなくなるので必要ならFS(関宿フライトサービス)の指示を求める。

<発航点で>

1. 機体をラインアップさせたら、進入機とのセパレーションのため滑走路側の翼端を下し、人員は反対側に移動する。滑走路の幅は、RWY 18側は25m、RWY 36側は22mしかない。

2. パイロットは早めに搭乗して飛行の準備を行い、曳航機やFSを無駄に待たすことの無いよう心掛ける。
3. 出発がレディーとなったなら、パイロットは翼端を上げさせてからFSにコールする。
4. 機体が動き出して翼端を離したら、翼端保持者はいつまでも機体を追っていないで速やかに安全な方向に退避する。
5. RWY18 を使用中、高温や微風の条件の場合、南の高圧線をクリアーするため発航点を最大限下げて滑走路を長く使う必要がある。その場合 RWY B ショルダーの北側は出発機の待機場所として使用されるので、テントを張ったり機材を置いてはならない。現場でFSの指示に従うこと。
6. 自家用車の乗り入れは機材の搬入、搬出、機体の地上運搬のみに限定し、オペレーション中は土手下の砂利道で土手側に寄せて駐車すること。

(飛行編)

1. RWY 18 発航の時、離陸後高圧線をクリアーするまでは機体を安定させて追従すること。教官は積極的にオーバーライドする。
2. RWY18 を離陸後、高温や微風の条件で高圧線がクリアーできないと曳航機側で判断したとき、手前で左か右に旋回をする場合がある。その時は無線で連絡があるので、無線をよくモニターし、また曳航機の動きに注意すること。
3. トラフィックパターンの内側は、進入・着陸のための飛行を除き 1,000ft (300m) 未満の高度で飛行してはならない。
4. 宝珠花橋の北側に明治大学の宝珠花滑空場がある。ウィンチ発航をしているため上空を飛行しないように注意する。(特に、ウィンチ離脱付近では 2000ft 近く迄機体上昇する可能性がある為に注意すること)
5. 南風の場合、RWY18 のベースレグで宝珠花の出発機と接近する恐れがあるので北側のトラフィックにも注意する。またベースレグの位置を北側に延ばしてはならない。
6. 関宿滑空場と宝珠花滑空場と必ずしも同じ方向の滑走路を使っているとは限らないので、無線をよくモニターし他機警戒を怠らない。
7. すべての空域で 1,000ft (300m) 以下のソアリングは禁止する。
8. 着陸のため進入する場合、チェックポイントを 800ft (250m) 以上でダウンウィンドに入ること。
9. FS から指示された RWY NO. (B, C, D) は、確認のため必ずコールバックすること。
10. チェックポイント以降、飛行速度は進入速度を絶対切らないように操縦する。教官同乗の場合教官は操縦を積極的にオーバーライドする。
11. 北からの進入の場合 (RWY18) で逆光や視程が悪い等で、滑走路の区別が付きにくい状態になる可能性があります。
その場合は、指示された滑走路をミスしないように注意する。
12. 夏場はスレッシュョールドの葎が高くなっている時があります。中には柳の木が混ざって生えている場合があるのでパスが低くなって機体を接触させないように注意する。