

グライダークラブミーティング（第6回）議事メモ

日時：2018/10/13 13:00 - 18:00, 10/14 8:30 - 12:00

場所：久住高原荘 会議室

参加者：以下、16 団体 20 名

（公社）宮城県航空協会

（公社）日本滑空協会 インストラクターマニュアル委員会

（公社）長野グライダー協会

NPO 法人関宿滑空場

関西エアロスポートクラブ

（公財）日本学生航空連盟

大野グライダークラブ

NPO 法人九州グライダースポーツ連盟

北九州グライダークラブ

中部日本航空連盟静岡支部（遠州グライダークラブ）

中部日本航空連盟愛知支部（岡崎グライダークラブ）

中部日本航空連盟岐阜支部

（一社）静岡県航空協会

（公社）日本グライダークラブ

（公社）滝川スカイスports振興協会（SATA）

齋藤

相島

小高

篠原

佐志田

江澤

佐々木

牧田、中島、児玉、熊崎

青田

魚住

佐々木

伊藤

増田

吉田正、丸山

日口

Skype 参加：

NPO 法人韮崎市航空協会

木村

司会：日口さん

クラブミーティングの議題について

この数年、事故対策が中心になっていた

事故の話題以外に、グライダークラブの活性化等の課題解決、そして滑空界全体をどうするべきかといった話についての流れを作っていきたい。

1. 各クラブ紹介

01. 宮城県航空協会 齋藤さん

[01_宮城県航空協会_第6回全国グライダーミーティング資料.ppt](#)

[01_山岳波を利用した高高度飛行の研究について.docx](#)

➤ JA21BB 事故に対する安全対策について(今年の報告への追加)

- 安全講習会
- 安全点検
- 整備士講習会
- 運用規定の改訂、最低経歴の設定
- ウェーブコンディションであるか否かに関わらず、酸素ボトルのバルブを開ける様、飛行前点検表に項目を追加
- 高高度飛行シラバス、最低資格、経歴を有する者でないとトライできないようにした
- 緊急用酸素(携帯用酸素)のクラブ機への搭載
- EDS・酸素ボトルの装備品リストへの記載(修理改造検査)
- 酸素圧力計の移設(計器盤へ、見やすいように)
- 酸素残量目安プラカードの貼付(残圧から簡単に残時間を確認)

- 山岳派を利用した高高度飛行および長距離飛行技術の研究
 - 日本記録・世界記録への挑戦と公益性のつながりについて→従来から協会の事業として定めていたが、実施できるよう取り組みを始めた
 - 共通の旋回点の設定によるタスク・旋回点の最適化
 - 予報をして、実際の成果との差異を JSA ホームページで発表等を検討
 - ローターの位置が分かるようになると仙台空港の小型機パイロットに役立つのでは（公益事業）
- 子供グライダー教室実施方法の変更
 - 4, 5, 6 年生を中心に実施
 - GAPA の利用をやめ、複座ソアラーによる体験飛行に変更
 - 人数を 20 人くらいから 5～8 名程度に減らし、代わりに回数を増やした
 - 航空教室と体験飛行を並行して実施
- 酸素の入手
 - 個人での入手が難しくなっている。入手ルートのある会員を通して入手している

02. IM 委員会 相島さん

[02_IM 委員会報告・久住.pptx](#)

[02_JIM-10 巡回公開 1Draft.pdf](#)

[02_BGM IM 10 巡回 PDF.pdf](#)

- BGA Instructor Manual 翻訳
 - Third Edition 翻訳版 Ver1.3 を 2016 年 3 月に発行、配布 87 名→誤字誤訳の見直し改訂版 Fourth Edition に対応した翻訳版 Ver4.3 を 2018 年 4 月に発行→JSA-HP から入手可（ダウンロード 30 名）→恒久的にダウンロード可能とした（JSA トップページからダウンロード可能）
 - 日本の手引書には、滑空理論の手引書およびインストラクターのマニュアルがない
 - BGA のマニュアルに倣い、感覚的にわかる図表を載せたものを作成→インストラクターでもわかっていないこともある→そこを載せたい
 - 意見
 - ◇ BGA 日本語マニュアルを読んでみた。GFA マニュアルも読んだことがあるので違いがあると感じた
 - ◇ BGA マニュアルと日本のシラバスの内容、順番は異なる。シラバスとマニュアルがリンクした方が良い
 - ◇ 滑空記章をシラバスに当てはめるべき
 - ◇ [BGA のシラバス](#) は日本の学生航空で使っているような詳細なものではない→実際の運用を聞き、実情と合わせた形にしては（滑空機は飛行機のようにきっちりとはできない）…ただし、着陸を早い段階から自分でやらせてはいけない、など、要点はおさえている。
 - ◇ BGA マニュアルをそのまま公開し、新しい文化をインストールすることにトライしてみたい…やりなさい、ではなく、やってみてはどうですか？という形
 - ◇ 書いてあることをそのまま咀嚼してはどうか

03. 長野グライダー協会 小高さん

- ウィンチ主体の活動
- 会員 100 名、アクティブ 20-30 名、信州大学（3 年前復活）と一緒に活動
- 若いメンバーはいるが、主要なメンバーは高齢化…20 代 30 代が少なく 40 代以上がメイン

- 滑走路は舗装、平日運航無し。白バイ県警訓練で利用（多目的公園の位置づけ）。最近自動運転車両の利用があった。
- トラブル：ベテランから初心者までいるため、ヒューズボックスに真円のヒューズを2枚重ねて使ったなどのヒヤリハットがあった。ベテランと初心者を組み合わせるようにしている
- 酸素ボトルの入手として、従来は医療用を用いていたが、最近は酸素発生機が安価になってきたためかボンベの入手が難しい。充填は簡単にできる。

04. 関宿滑空場 篠原さん

[04 関宿滑空場現状報告 20181013. pdf](#)

- 年間予算約2,000万円、曳航機2機。格納庫敷地が借地のため、支出として600万円の借地料がある
- 「地域に認められる滑空場」を目指している
- 会員142名(2017年度)、社会人114、学生24。スポット的に早稲田大学・慶応大学が利用している
- メーヴェのグループも新会員となった。見学者が増えている
- 無事故達成：2017年度曳航回数1,673回、▲4%…曳航機エンジン換装&プロペラ2→4枚化
- 2018年度目標1,800回だが、台風24号の影響で危ぶまれている
- 決算状況
 - 曳航機の資産UP +350万円
 - ロバンエンジン・プロペラ交換 900万円…地主さんよりの補助金100万円+会費一時増(1万プラスで5万)+曳航料一時期500円UP+手持ち資金で捻出
 - 長期修繕計画の推進 2,000万円/10年間…草刈り機2台、曳航機(パイパー)のエンジン交換、格納庫、宿舍
- 会員を増やす(若い人)
- 学生受け入れ(早大、慶応、国立7大学、学習院)
- 関宿そらまつり 11/18
- 異常姿勢訓練 11/10-11、予備日12/1-2 2名空き枠有り
- 地元との関係強化(野田市議と災害利用について相談、滝川を視察)
- 懸案：長期修繕計画の推進と資金計画

05. 関西エアロ 佐志田さん

- 1976年に吉井川でMGにて活動開始→MG2機+グライダー3機
- 高齢化(平均年齢60歳くらい)により活動中止 2018/5
- 5月に機体の売却は完了(角田、葦崎、真壁)、その他の財産も整理が終わり終活を終えた
- 宿舍は解体、滑走路は草刈りを止めたので元の河原に戻っている。
- クラブとして名前は残す
- JSA理事としていくつか提起
 - 滑空記章規程のリニューアルを考えています
 - JSAインフォメーションをリニューアル。意見を伺いたい
 - ◇ 好評
 - 市川展さん世界選手権2017年2位、2018年2位 報告会を企画中
 - ◇ 是非お願いしたい、若者がグライダーをスポーツとして捉えていないことを危惧

06. 日本学生航空連盟 江澤さん

[06_日本学生航空連盟の主な活動_2018.ppt](#)

- 加盟校 59、ただし遊休クラブが5、6校あり、一度活動が止まると活動再開が難しい。(例：信州大学)
- 調査したところ、OBの航空業界への就職は約5%であった。寄付金を募る際の航空業界への貢献を測る為に調査したもの。
- 飛行回数3万回、うち2万回が妻沼滑空場
- 毎年200名くらい加入するが、最近は入部者減少に苦労している大学がある←OBが熱心で継続的なサポートのある学校でないと定着が難しく、OBが手を引くと活動が下火になる→関東とそれ以外で格差が生まれている(人数当たりの飛行回数：関東50回/人、東海関西23回/人、九州27回/人)
 - [学生数推移は事業報告書から確認できます](#)
- 学生が土日しか飛べないため、妻沼、木曾川、大野も平日が空いたりしている
- 大学の体育会系クラブでの不祥事が相次ぎ、コンプライアンスには注意している。[日本版NCAAの設立準備委員会に加盟](#)
 - [日本版NCAAについて](#)
- 長期的に、妻沼訓練所付近の土手の拡幅工事が予定されており、宿舍等の施設が収容の対象となっている。そのため、細々とではあるが準備金を積み立てし始めている。

07. 大野グライダークラブ 佐々木さん

[07_大野グライダークラブ.pdf](#)

- 会員約200名 ライセンサー130名、インストラクター50名
- 入会金がないので、入会のハードルは低いが減っていく人も多い(年会費12,000円、体験搭乗会員3,000円、一般5,000円で体験搭乗時に入会を促す)
- 日本学生航空連盟と兼任のメンバーが中心に運営している。大野会員で教証取得は4名
- アクティブメンバーは50名程度、うち常時飛んでいるのはその約半分
- 飛行回数：年間2,500回程度
- 複座3機、単座3機
- 学生と社会人の合同運航が特徴
- グライダーから離れていた人を復活させるという効果がある
- PR活動と古い人を呼び戻す活動に注力している
- 大野まつりに協賛して機体展示、無料体験搭乗15年もやっている
- 地元の方といさかひがあり、対応に苦慮している
- 警察に許可を取ったという人が滑空場で勝手にドローンを飛ばし、困っている←大野グライダークラブは大野町から使用許可を得てグライダーを飛ばしているため、警察にはそもそもそんな権限はないが、河川敷の占用許可をクラブで得ているわけではない。(占用許可は大野町が[大野揖斐川パーク](#)として取得)
 - (他の滑空場でも無許可で飛ばしていたラジコンが事故を起こしたトラブルがあり、それ以降は目的外使用をお断りしている事例がある)
- 長らく使ってきたASK13は49年6か月、5万回と50年が一緒に迎えられるようである。
- 人力飛行機のテスト飛行を実施した→3名がグライダーの飛行を見て航空部にも入会

08. NPO九州グライダースポーツ連盟 牧田さん

- 2011 年設立
- 会員数 86 名 年会費 12,000 円 年間事業予算 1,400 万
- 複座 3 機(自前 2 機のうち 1 機補修中、1 機借用)、Ka8、ASK23、Discus、Tost2 連ドラム(ダイニーマ)
- 宿舎は道路の拡幅により払い下げ頂いた農業研究施設に移動したため、非常に清潔
- 課題として、高齢化、メンバーの固定化、そしてクロスカントリーができていない点があると捉えている。
- クロスカントリーとして 50km のコースは設定しているが、活用できていない。
- 空域が 7,000ft だが、おそらくもっと高いところまで上がれる条件

09. 北九州グライダークラブ 青田さん

[09 北九州グライダークラブ.pdf](#)

- 阿蘇場外離着陸場で活動
- R/W は 760m
- 飛行場は外輪山の上に位置している
- 使用機体は ASK13×1 機、空域の関係で C モードトランスポンダを搭載
- 22 名+教官 2 名だが、実質 12 名程度
- 月一回土日の 2 日間活動
- ほかに枕崎グライダークラブ、個人使用陸単、ジャイロ、RC が使用している
- R/W 所有者の牧場組合に対し、草刈り等の整備費用を含んだ使用料を各クラブで折半している
- 当クラブ員と枕崎 GC クラブ員で共同所有している Ka8 も同時運航
- 年間 100-200 発前後
- 1998 年に 3 名で H-23C でクラブ立ち上げ→2000 年に ASK13 を導入
- 熊本地震で機体への被害は無かったが宿舎が被害を受け、諸事情を考慮して 4 ヶ月間活動を停止した
- ウィンチ曳航だが、山岳の風なので、ウィンチマンも気を遣う。グライダーの速度計を小型カメラで映してウィンチに電送して機速をウィンチで目視できるようにしている
 - こちら、安全面から非常に素晴らしい内容、電波法等クリアできたら是非 JSA info に記事をお願いしたい、外販も需要があると思う
- 懸案事項としては、教官を含めた高齢化と、新規会員の獲得の難しさ。年間 15 名程度の体験搭乗はあるが、入会につがなならない。
- 最近体験搭乗者が入会したが、5 年ぶりの入会者であった。

10. 中部日本航空連盟 3 支部

10-1 遠州グライダークラブ(中航連静岡支部) 魚住さん

[10_01_グライダークラブミーティング活動紹介_中航連静岡支部遠州グライダークラブ\(1\).pdf](#)

- 実質 14 名
- プハッチ、ASW28
- 年間 40 日 442 回 毎年 30 日 270 発
- ウィンチ曳航
- ヤマハソアリングクラブと共同運航(ウィンチ共有)
- 冬場横風が強くなると飛ばない(遠州の空っ風)
- 基本、海風卓越で南風

- 会員相互受入を中航連3団体で行っている
- 年1名入会 定着しない、古株がほとんど。入会の気がある人が来るが。。
- 入門単座機がない、中航連岡崎と機体を一時的に貸し借りした
- 情報発信ホームページを充実、facebook ページで新規会員獲得に繋げたい（ホームページ経由で見学に来る人が出てきた）

10-2 中航連愛知支部 佐々木さん

- 1000 発 20 名程度参加 名簿上は 100 名
- 練習生 12-3 名 逆に練習生が多く一人あたりの回数が飛べない（うらやましい！）
- 河川敷への侵入よりも、「堤防道路が近くて一般車両や自転車、散歩の人が多く、発航待機の時間が多い」ことが困りごと。
- 平日ゴルファーが多い
- 占用許可は岡崎市体育協会名で申請。体協に加盟するメリットとして（助成金も少しあるが）、単なる私的な団体活動ではなく、岡崎市との繋がりを保てる。加盟することで、市民駅伝等の行事へサポート要員派遣要請があつたりする。
- ホームページ、ブログ充実 ホームページからの入会、近隣からの入会につながる
- クラブ員の高齢化、特に教官や整備士不足が各クラブ共通の問題。大学航空部 0B を狙って、30 歳以下の入会金を無料とするユース優待制度を開始し、今年は 3 名の新入会員を得た。

10-3. 岐阜支部 伊藤さん

- 飛驒で EMFT 11 年連続実施
- 自衛隊岐阜基地で活動。草刈り不要。人は入って来ないが、デメリットは興味を持った人が入って来れない
- 自衛隊の業務多忙で草刈りが週末になり、グライダー活動が制限されたりしている
- クラブ員高齢化、新規入会が少ない
- 11/18 機体展示岐阜航空祭
- 会員数名簿上 80 人、登録参加者 30 人 15-20 人 3 人位毎年入会、一人残れば良い
- ホームページに写真が上げられない（基地なので）ので、SNS、ブログ等での活動報告プロモーション出来ないのが悩み
- 元々、川崎航空機の時代からグライダーを飛ばしていた

11. 静岡県航空協会 増田さん

[11 一社 静岡県航空協会 \(訂正版\) .ppt](#)

- 使用機材は ASK21、PW5、SZD55、曳航機 2 機
- 年間 500 発程度
- 会員数 80 人、実質 15-20 名程度
- フライトは訓練生（年により波があるが 10 人くらい）が中心。増田さん自身、未経験者で近隣からの入会
- 課題として、新規会員の確保←ブログによる誘引←滑空場ではリクルート担当がおもてなし
- 家族会員制度(新規制度)→会員の奥さん・子供を滑空場へ
- 駅から徒歩圏
- インストラクター・タグパイの慢性的不足

- 近隣住民・関連諸団体との良好な関係の構築
- ラジコン部、ウルトラライトプレーン部がある。会員になってもらい、利用時間帯を棲み分けして滑走路を使っている、草刈りをしてもらったりしている
- 占用許可は自前で取得

12. 日本グライダークラブ 丸山さん

[12_JSC_clubmeeting_20181013.pdf](#)

- 会員数減、入会者減、曳航回数減（1100回）、赤字傾向
- 課題の見える化、クラブ内での課題意識共有
- SNS、若手支援策→会員数回復（98名）、ただし、曳航回数は未回復
- 安全運航→朝ブリーフィングで周知、デブリーフィングで吸い上げ、ヒヤリハットレポート作成周知、オペレーションハンドブックへの組み込み、定期的にオペレーションハンドブック見直し、まで仕組み化、してサイクルをまわす
- 長期的な機材準備金ができていない。助成金取得ノウハウ探しています
- クラブミーティングで実現したいこと
 - ベストプラクティスの横展開
 - toto助成を受け、EMFTをキャラバン形式で実施するというアイデアについて討議
 - ◇ EMFT内容は良い内容なのだが、受講料が高いため、受講者が伸びない
 - ◇ 参加希望 関宿、角田、妻沼、板倉の4拠点開催を一事業にして toto助成申請トライ
- ちょっと上手く、スレットマネジメントができていない人(危ない時に危ないと感じて対処することができない、改善策を考えることが苦手)は、リスクが高い。対応が難しい

13. SATA 日口さん

[13_SATA_クラブミーティング資料その1_今年度の活動_.gdoc](#)

[13_SATA ヒヤリ・ハット報告記録\(2018年度\).xlsx](#)

- 年間の実施事業及び予算はHP参照
- 各クラブと同様の課題は抱えている
- 専任のスタッフがいることで、できていることもある
- ラジコン世界選手権誘致
 - <http://www.f5wcjapan.jp/>
 - <http://www.takikawaskypark.jp/entry/2018/07/09/112120>
 - 日本でグライダーの国際大会を開きたい。→何が足りないのか、何があればできるのかわからないので、グライダー国際大会開催ノウハウ取得のため電動ラジコン大会を誘致
 - 海外選手/スタッフ60人、日本人選手/スタッフ80人。競技予算約1,000万円、開催支援予算(地元)300万円→最終的に150万円に圧縮(助成金等の獲得により地元負担なし)
 - 事業に併せて、施設の充実([JNTO認定の外国人観光案内所\(カテゴリー2\)として登録](#))…サイン表示の多言語化、トイレの洋式(ウォシュレット化)、音声翻訳機(タブレット)の導入など
 - 来場者への「見せる」工夫が足りなかった、広報専任担当者を置くことができなかった
 - 今回の大会開催の最大のメリットは、街に金が落ちたこと(期間中の直接経済効果1,600万円以上)…スカイスポーツ関係者は高額所得者が多い
- 滝川クロスカントリーステップアップキャンプの開催
 - <http://www.takikawaskypark.jp/entry/2018/09/05/201201>

- <http://takikawasky.php.xdomain.jp/xc2018/>
 - G Dale 氏 (UK チャンピオン、Soaring Engine 著者) の招聘
 - 競技講習会を 3 年継続したが、競技の前提となるクロスカントリーの実績が北海道でも日本でもあまりに少ない…競技を行うには、いろんな意味で時期尚早と感じている
 - G Dale 氏からは多くの示唆を得た… 2 年後に再招聘の予定
- 航空従事者試験官の技量維持訓練や実地試験 (教証) の立会を通して、実地試験に関する課題を改めて感じた…試験官にもその一部を意見具申した
- 今年度のヒヤリハットは資料を参照

14. 韮崎市航空協会 木村さん

[14 韮崎市航空協会の活動推移 201803.pdf](#)

[14 韮崎市航空協会 グライダークラブ運営.gdoc](#)

- 活動推移
- 毎年 300 回くらいだったが、回数は着実に増えている→800 回、350 時間に
 - ここ 5 年で単座を 2 機増やした
 - ブラニクとアステアとヤンターで運航している
 - 航空学園の曳航機がプロペラ交換等で半年飛べなかったことから、今年は回数減る見込み。プロペラ交換やエンジン交換の積立ができていなかった、協会としてはコントロールできない範囲
 - 曳航機のプロペラ交換やエンジン交換の積み立てができていなかった→搭乗料の値上げで賄うことにした。→他クラブも含め「安すぎるのもよくない」
 - 数値予報を活用して、気象条件を数日前に予想し、ソアリングできる日に人を集めて、たくさん飛ばすことで搭乗料収入を上げた
 - その他は pdf を参照
- 小規模グライダークラブの戦略…広報含め、非常にうまくやっているクラブの一つ

2. テーマ討議 1 (10/13)

[20 クラブミーティング資料その2 滑空界の諸問題解決に向けて .gdoc](#)

(ここまでのクラブ発表内容の抜粋)

- 曳航機の減価償却を曳航料に含めているか
 - 含めていない、含められない（エンジンは積み立てできているケースはあるが、機体はとても含められない）
- 共通の課題
 - 酸素の移充填方法・ボトルの購入
 - 実施事業の公益事業としての位置づけ
 - ウインチ曳航用テレメータ汎用化
- 討議テーマ
 - インストラクターマニュアル…JIM 策定に向けて
 - スポーツとしてのグライダーにどのように取り組んでいくか
- クラブ運営
 - 長期資金計画・助成金（ノウハウ共有化…例：各町の企画課）
 - 最適化、固定化（新規会員獲得難）
 - 近隣住民との良好な関係の構築
 - 機材（ウインチ、グライダー）やスタッフ（ウインチマン、インストラクター）の不足
 - 一般市民への情報発信
- 滑空機事故の撲滅
 - 昨年の 11 月からグライダー事故は起こっていない。各クラブに対し、その努力に敬意
 - 航空局 [小型航空機の安全情報](#) [「小型航空機等の安全推進委員会」](#)の動き…HP 充実やニュースレターの頒布など評価できるところと、相変わらず高額な安全機材の導入など滑空界の実情に合わない施策の展開
 - グライダーについては、グライダーに有効かつ具体的な実効策及び [SPOT](#) や [FLARM](#) などの安全機材の導入推進を図った方が得策→航空局にどのように認めてもらうかが課題
 - 特定操縦技能審査の問題…特定操縦技能審査制度開始後、逆に事故が増加している現状がある（[技能審査委員定期講習資料参照](#)。）締め付けの強化の可能性がある→滑空界でどのような方向付けが望ましいと考え、行動するか
 - 滑空界自体の取り組み…小さなクラブへの周知徹底ができていないか（クラブミーティング不参加団体への通知）
 - クラブミーティングの方向性…JSA 内での位置づけ？クラブミーティングでのアウトプット
 - JIM 制作の方向性…段階的な制作（まずは JIM 翻訳の解説版作成？）
 - JSA 会員制度…各クラブの全会員と JSA の結びつき強化
 - 各地のクラブの疲弊（会員減、インストラクタースタッフ減）…JSA・クラブミーティングとしてどう対応？
 - 実地試験科目の在り方（自家用・事業用・教証）…各操縦士の受験レベル科目の滑空記章制度や単独飛行の安全基準との整合性

3. テーマ討議2 (10/14) 8:15 - 12:00

(日口) 昨日出た問題点を踏まえ、項目ごとに整理をつけながら、今日の議論の的を絞っていきたい

インストラクターマニュアルについて

- IM 委員の中でも出ていた「いいことが書いてあるけれど本当にやるのか」という点をどうするか (例: 旋回の際に旋回の逆方向のクリアも確認する、など)
 - BGA マニュアルを JSA ホームページトップに掲載する、見られるようにする→対応済
 - マニュアルの中で表記されている内容について、具体的にアンケートを取る (全国滑空団体から) →宿題もたくさん残ると思うが、それでやっていく
 - 時期としては、10 月いっぱいアンケート内容を検討→1 か月程度でアンケート結果を集める
 - いろいろな意見が出てくると思うが、サイレントな人から意見を取り入れていきたい
 - アンケート結果を踏まえて、来年早々に IM 委員でミーティングを行う。

クラブミーティングの方向性

- クラブミーティングとしてのアウトプットが求められている
- このミーティングが始まる前は皆さん自分のクラブ中心の視点で滑空界をみていたと思う。ここに集まっている各クラブの皆さんはここから何かを得たい、役立つことをフィードバックしたいと思っているはず
- 今回で 6 回目
- クラブミーティングのメリット。
 - 他の団体の活動内容、抱えている問題などは、会うことによってネットワークができて解決策を理解することができたと思う
 - 関宿では飛行機曳航+こうのとり号 (複座機…ASK13) 借り上げで教育証明資格取得前の航空機曳航発数を稼いだりできるなど、各クラブの特色を生かした形での協力はできる。
 - 日本グライダークラブ 各種講習会の開催案内
 - 酸素のノウハウ提供 (滝川)
 - 新しい機材の情報提供
 - ◇ 例: SPOT 国内使用が可能になった。航空機に搭載しての利用は法的に ok か? (電波法、航空法)
 - ◇ 例: FLARM ウィンパルが窓口での認証作業が進んでない
- クラブミーティング有効性拡大のための加盟団体の拡大について
 - 未参加クラブに声をかけたとして、このような活動に加わってもらえるようなクラブはあるのか? →まだ加わっていないクラブをネットワーク化 (東日本: 真壁、羽生、栗橋、福島)
- ミーティングの始まった当初は何かをしてほしい、という意見が多かったが、現在は自分たちが動かないと何も変わらない、と意識は変わってきている。情報交換の場としては助かっている
 - まとまることにより航空局への申請・上申等をやりやすくするという働きができていない
 - 現在はルートがない
 - 92 条の申請等を、JSA に所属するメリットにできないか
 - ◇ 課題: 各クラブの事務作業の負担
 - ◇ 課題: 滑空場が変わると申請が必要になる
 - ◇ 今の JSA の人的パワーだと難しい。当初要望があったが、滑空場を移動する人は多くない認識
 - 法律に書いてあることを変える (簡素化する) のは非常に難しいが、事務処理要領を変えるのは少しハードルが下がる→ただし、滑空協会のようにグライダー界を代表する存在でないと話を持っていくことができない

- 提出先が航空局から JSA になるだけで、クラブの負担は変わらないのでは
 - 92 条の申請をやめるのは難しいが、頻度を変える（3 か月→1 年）のはできると思う。
 - 取り纏めて申請するのに乗ってこないクラブもあるのではないか、かつトップダウンで行うとうまくいかないのではないか
 - まずは第一段階として名簿を共通化、練習生各自が内容を入力、更新して最新の名簿がダウンロード出来る、などステップを踏まえて考えるのはどうか
- 助成金→ノウハウの共有化（SATA：競輪、toto、民間のもの実績あり。行政の企画課、体協）
- SATA 日口さんに相談可能。助成金リスト。
 - 長野 TOST ウィンチ導入 [年賀寄附金助成金](#) 上限 500 万円
 - 九州ウインチ導入 [年賀寄附金助成金](#) 上限 500 万円
 - ジュニアライダークラブ費用：県社会教育課
 - クラブファシリティーの修繕についての助成金は中々難しい
 - 長野格納庫は市に寄付済み。屋根の葺き替えに関しては市から支援してもらえそうであったが、アスベスト対策により費用が増大したため、予算が確保出来ていない。
 - 助成金についての情報入手は、市町村の企画課が窓口（スポーツに関する助成金についての情報は体協が持っているかも）
- 課題を共有し、得意な人、クラブが知恵や力を貸すのが本来のライダークラブミーティングの目的。→課題リストを作っても、大体そのままになってしまうのが問題
- 参照できるような課題リストを作って限定ホームページで共有、進捗をトラッキングする（注：従来はエクセルベースで纏めていたので埋もれてしまう）
- 継続した流れにすることが大事

過去クラブミーティングから生まれたアウトプット

- 安全委員会からの安全への取組アナウンス
- ユース料金設定、ホームページ、SNS を通じた若手誘導の戦略的プロモーション
- 方向舵社会人クラブ記事掲載による若手を社会人クラブへのプロモーション
- インストラクターマニュアル委員会
- 整備、教育証明事業用、EMFT 講習会の紹介
- EMFT トレーニング各クラブ展開
- JSA ホームページへのライダーイベント積極掲載
- クラブホームページ掲載ガイド（今回）
- 酸素情報共有（今回）
- 助成金申請ノウハウ共有（今回）

クラブホームページへ掲載するべき項目

- 新入会員の勧誘においてホームページの内容はとても重要。どんな内容を見たいか、は傾向があると思うし、掲載するためのガイドを纏めることは出来ると思う
- 「ホームページに載せておくべき内容ガイド」を用意する（注：「ガイドライン」にすると注意事項みたいになるので、名称を変えたいと思います）

- ゲスト会員について
 - アクセス方法
 - 費用、料金体系
 - 活動日
 - 受入可能な内容
 - 情報提供できる項目
- JSA ホームページにドメインを切って各クラブホームページのサーバー機能をサービス提供することを考えています（私案段階）。ページテンプレートを作って、写真と文字をはめ込めば出来るイメージ

クラブの問題点について

- 情報交換をまずしてみると良い
- 各クラブの抱えている問題点、欲しいゴールを ML に流してみる
 - または提供できるリソースを ML に流してみる
 - ホームページで、パスワード限定でノウハウを整理共有できる仕組み作り
 - 例：着陸料 と書くと占有許可の観点からまずい場合がある。離着陸支援料、などにする
- せっかく入会した人を辞めさせずに維持してく取り組み
- 外からの目が必要（欠点は自分では見つけづらい）→客観的な目からのアドバイスを、相互訪問によりもらう、あげる形にしてはどうか
 - 会話のレベルが高すぎて入り込めないというところ上がるのではないか→コミュニティの形成が大事：飛べないときに話す内容、メンター制度、お世話係、特技を見つけて頼る。役割を持たせられるようにする（社会人新入会員だとすごいスキルを持っていたりする）

滑空場の有効活用

- 外部への露出
- フィルムコミッション（行政の観光課等のセクション）に登録すると、行政から河川事務所に使用の依頼が入るので使用許可が取りやすい（撮影への利用を直接受けたりすると滑走路占有許可の目的外使用になる場合がある）
- 着陸料→離着陸支援料
- 妻沼では学連の学生が小学生の宿題の面倒を見るというイベントを行い、大変好評だった、地元県議からも感謝された
- 妻沼宿舎を震災時の緊急避難先に指定してもらおう動きを取っている←200mの井戸、滑走路、航空無線、150名宿泊可能
- グライダーを見せる活動が大事
- スポーツを人の居る場所でやることに意義があるといった流れ（IOC バッハ会長）、グライダーの街中展示（札幌市内地下街で展示実施）、ミュージアムでの展示（大野 GC）、有明で GAPA の展示（関宿）（注：最近では、スポーツクライミングを街中で行うとか、フェンシングの大会を商業施設の中で行う例などがあります）
 - 祭りでの展示
 - 機体展示したときは、できるだけ事前に JSA に連絡→Fly team などのメディアに取り上げられると航空全般に興味ある人にリーチできます
開催前に展示日程、開催後にイベントへの展示内容、催事の動員数（依頼状参照）過去実施分も知らせして欲しい

海外等、クロスカントリーをする際にはどこで飛んでいるのか

- 具体的なアクションをとれる情報が欲しい
 - サントーバン（ライセンス書き換え必要）
 - ナロメイン（平日運航あり）
 - ワイケリー（クラブオペレーション、週末のみ）。Arcus M を共同所有している事例がある
 - ベナラ（クラブオペレーション、平日運航あり）
 - トカモール（商業オペレーション、平日運航あり）
 - Lake Keepit（クラブオペレーション、平日運航あり）

ダイニーマ索

- ダイニーマ修理キットが入手困難→大野 堀田さんのところで入手可能、声をかけてください
- 大野の場合、一部索修理したら次々と交換するので、100 回ごとに学生が点検後、500 回でインストラクターが索点検、つないだところをすべてつなぎ直す（膨らんでいてこすれるため）（石が多い）
- 木曾川：2,000 回で全交換（草地）上手く使えば 3,000 回持つこともある
 - 1,000 回真ん中で切って外側になるように繋ぎ直すと寿命が延びる。（木曾川）
 - 大野では石が多いので劣化の多いところを抜いて入れ替え、時期を見て全部交換。
- 下巻きの約 200mはずっと同じものを使い、その先を交換している（目的はガイドとの位相合わせ）
- 久住：毎年春に 300m くらい入替

シミュレーター

- 上手くいった事例はあるのか
- 関宿にあり、イベント時に子供たちに開放したりしている
- 大野 Condor に木曾川のシーナリーがあるので、ソロ前の練習生にやらせることはあるが、教官がついていないと効果がない、楽しいゲームで終わってしまう
 - 計器を見ているかのチェックに使える
 - AT の追従には大変効果がある
 - 緊急操作も練習生は意外と考えていない→風による選択肢の変化等を鍛えられる
 - 進入の練習には効果有り、着陸（フレアー）の練習には役立たない
 - 初めて行く山を事前に下見できる
 - Condor では ASK13 はあるが ASK21 が無い。

安全委員会

- 昨年 11 月以降事故が発生していない
- 天候/季節の変わり目をとらえて発信しているが、些細なことでもよいので気になったことを発信して共有してほしい
- ネットワークはできてきたと思うので、皆さんから発信してもらいたい
- ヒヤリハットを随時、発信してもらい、その内容を自分達の運航上で参考にして戴きたい。
 - 学連のヒヤリハットは大変参考になる

次回のミーティング開催場所

- 候補：中国エリア、中部エリア（大野？）

- 持ち回りということで、中国エリアにしたい
- その方向で、相談を持ち掛けてみる（日口）→ダメなら中部エリアにする
- 年内にはアナウンスできると思う

※以下、意見交換等項目（順不同）

- ・ 13.5mSL 機について…メリット/デメリット、日本（九州）に導入した際の活用策
→特に、久住と阿蘇の活用
- ・ G Dale 氏の人となり、彼から入手した新しい知見（パラシュート脱出、着水事例、BGA マニュアルについて）
- ・ 安全委員長長の小型航空機等に係る安全推進委員会への参加
- ・ どのクラブにもいる「不安全思考のクラブ員」に対する対応策
- ・ インストラクターマニュアル委員会での検討依頼事項
 - ・ JIM の段階的制作について
 - ・ シラバスと記章制度との整合
 - ・ 自家用/事業用/教証実地試験における課目内容
 - ・ 単独飛行に係る安全基準の見直し
 - ・ 九州エリアにおけるクロスカントリー飛行へのステップアップ（ベーシック～クロスカントリー）について…白川の活用策
 - ・ 酸素システム
 - ・ 各種助成金
 - ・ 実地試験における公平性を確保するための一方策…試験官への意見具申内容
 - ・ 久住周辺エリアにおけるコンバージェンスシステムについて
 - ・