

日本滑空記章規程改定について

かねてより、日本滑空記章の銅章試験の野外着陸試験課目に指定されている「オーバーヘッド・アプローチ」と「スリッピング・ターン」はエアブレーキに十分な効果がある最近のグライダーでは不要であるとの意見がありました。操縦士実地試験実施細則からも削除されたことから、これに合わせた日本滑空記章規程の改定が求められておりましたが、日本滑空協会では上記を含む各章の試験内容、申請書式等を下記の通り全面的に改定いたしました。

記

1. 改定・新設した規程類

滑協規第 005 号：日本滑空記章規程	(改定)
滑協規第 006 号：日本滑空記章試験員規程	(改定)
記則第 001 号：日本滑空記章細則	(新設)
日本滑空記章各章課程	(改定)

2. 改定の趣旨

2-1 全般

記章試験の内容など、今後もタイムリーな改定が必要になる部分を「細則」として規程本体と分離した。また、記章規程の改定に整合するよう、試験員規程を改定した。

規程の裏付けとなる日本滑空記章各章課程も改定に整合するよう見直した。

2-2 各章の位置づけの明確化

A 章：

初ソロを要件とする「単独飛行試験」とし、操縦教員によって管理された環境・条件で単独飛行を行える技量を認定する。

従来の規程では「場周飛行試験」と名付けられていたが、現在では複座機での場周飛行練習中から旋回練習を行い初ソロでも旋回を行うことが多いと考えられることから、B 章の「旋回飛行試験」の名称との整合を図るために名称を変更した。

また、実際にはかならず実施される単独飛行に必要な知識の確認を明文化した。これは、単独飛行に係わる安全基準の「I 離着陸及び空中操作、練習生に必要な知識、技能及び経験」で要求されているレベルである。

B 章：

近年 B 章の位置づけはやや曖昧になっており、運用にばらつきがあった。基本的には上昇気流のある条件下で 30 分の滞空を目指す「C 章トライに出られる技量」(滑翔飛行ができるような環境・条件で相当程度自己の判断により単独飛行を行える技量)を認定するものであり、これを明記した。「旋回飛行試験」の名称は変えず、試験課目は「旋回飛行試験」と「指定地着陸」

を踏襲した。

C 章：

実際に滑翔飛行を行った技量を認定するものとし、試験課目は「滑翔試験」ならびに「急旋回飛行試験」を踏襲した。30分の滑翔飛行と急旋回・指定地着陸の飛行試験とを実施して認定する。

なお、従来の規程では損失高度 600m 以下とされているが、離脱高度がこれを超えた場合の救済規程を設け、30m ごとに 1 分延長（沈下率-0.5m/s 相当）とした（銅章も同じ）。

銅章：

滑翔飛行および野外飛行ができる技量を認定するものとし、従来の「滑翔試験」ならびに「野外出陸試験」を踏襲した。オーバーヘッド・アプローチとスリッピング・ターンに代わる野外出陸試験課目としては、出発地以外の場所に生地着陸させることが理想的であるが、実際に試験を実施することは困難であるため、技量を確認するための制限地着陸試験を実施することとした。また、日本国内では、上空から見て全く初めての場所に場外出陸することは事実上許されないため、他の滑空場もしくはあらかじめ調査した場外出陸場に着陸することを想定した試験内容とした。

- ・学科試験（筆記試験もしくは口頭試験。単独飛行に係わる安全基準の「Ⅱ 野外飛行及び生地離着陸の場合」レベル＋場外出陸した後の処理ができる知識）
- ・実技試験

野外を想定して設定された制限地内に安定して着陸、停止できること

（「通常の着陸帯以外に設定することが望ましい」としたが、絶対条件とはしない）

なお、滞空＝即バッジではなく、30分、2時間もしくは1時間2回の滑翔試験はC章、銅章の要件の一部であり、C章の「急旋回飛行＋指定地着陸試験」、銅章の「野外出陸試験」「学科試験」と合わせて初めて技量認定されることとなる。

2-3 特例による試験の免除

従来規程 5 章「特例による試験の免除」の文言を整理した。

2-4 日本滑空記章各章課程は、試験内容の改定に合うよう最小限の変更をするとともに、全面的に書式を見直して、課目と技量目標とを一覧表形式にまとめた。

3. 会員に対する登録料と記章の交付申請料の免除

従来規程では日本滑空協会の個人正会員（ジュニア正会員も含む）に対して登録料 1,000 円を免除することとしていたが、これをさらに記章（物理的なバッジ）の交付申請料まで拡大した（再交付は従来通り納付が必要）。

4. 様式の改定

試験報告書に「チェックリスト」を追加し、不適切・不完全な報告書の削減を図る。また、改定内容に合わせて飛行証明書に損失高度欄を追加した。

以上