

事故を未然に防ぐために

パイロットへの教訓/ 山中での不時着に備えて/ 尾根付近飛行の注意点 (I、II)

(パイロットへの教訓)

- 1、事故は当事者と家族やスクール・クラブ・エリアを含む社会的な問題になることを肝に銘じて認識する。
- 2、フライヤーは飛行ルールの中で、状況により適格な判断と操作を自分自身の責任で行う機長であることを自覚する。
- 3、飛行中は無線からの情報は参考とはなるが、多くは自己判断をしなければならないので自分の技量を過信しないこと。
- 4、常に最悪時は、死亡事故に至ることを認識しそうならないように気象条件・機材の特性を学び、教員や先輩のアドバイスに耳を傾け、その内容を実例や想定できちんと理解し役立てる努力をすること。

(飛行時携行品の例) 事故や遭難に備えて必要品を携行する事。

飲料水・消毒薬・痛み止め・止血バン・携帯電話・アマチュア無線機・懐中電灯・スペア電池・高感度アンテナ・GPS・分解工具・ツリーランセット・その他

(山中での不時着事故に備えて)

- 1、尾根裏の状況を概略知っておく、自身で飛行前に緊急着陸場所・地形・植生・危険物・電波状況などを踏査しておく。
- 2、森林地帯では樹上着陸をするので、樹木の見極めを知っておくこと。経験上では杉やヒノキの密生したところが樹上に吊り下がりやすく、松や広葉樹は枝が折れやすく落下しやすいので注意する。
- 3、谷部の気流は悪く電波も通じにくく、回収者からも発見がしにくい。
- 4、樹上に無事に吊り下がっても高さがあるときは脱出時の落下に注意する。無理に樹上から降りないで回収者を待つなど、冷静に判断する。
- 5、前もって樹上からの降下が出来るように練習し道具を携行する。
- 6、クラブで使用する無線機や携帯電話以外に、アマチュア無線機も携帯する、無線機の使用は法規に従い利用すること。万一、回収者と連絡がつかないときや負傷して救助を求めたりする緊急時に役立ちます。
- 7、山岳部では場所により電波が通じにくいので、高感度アンテナやスペア電池は必携です。遠くても直線上や見晴らしが良ければよく届きますが、尾根裏や谷あい部は感度が悪くなります。
- 8、GPSで不時着場所の座標が読み取れば確実です。樹木下は読み取りが出来ないので上空の開けた所へ移動すること。また読み取り秒数の3秒は100mくらいの誤差になるので注意する。
- 9、事故を目撃したフライヤーは出来るだけ滞空し事故者との中継に協力すること、余裕があれば着地場所をGPSにポイントすれば良いでしょう。

(尾根付近飛行の注意点)

I 尾根向こうに進入しないために

- 1、 尾根の稜線近辺上空は風が強くなりやすく、風下側から風上側へ戻るには予想以上に高度の損失を伴い、最悪は尾根を越えられなくなる危険性がある。
- 2、 旋回や強風により尾根を越してしまう事があるので、尾根線までは1回転分以上を残して尾根上には近づかない。
- 3、 旋回中は飛行位置の移動に気づかずに尾根を越えてしまう事があるので、正しく判断が出来るようになるまでは時々旋回を中止して、飛行位置を確認し尾根越えを防止する。
- 4、 尾根の近くで風速が上がり前進しにくいときは、尾根の谷部の風が吹き抜け強くなるので、なるべく尾根の高いところからの前進がしやすい。
- 5、 尾根近くの上昇気流は、気流後部で乱気流を多く含むので利用せず、尾根前の気流を利用すること。
- 6、 尾根の稜線の風下側は乱気流が存在し、キャノピーのつぶれや操縦不能により墜落の危険が潜む。
- 7、 上記の現象により、尾根近くの低空旋回では不時着や尾根越しの事故が多く発生しやすく、十分に注意自覚すること。

II 尾根を越して戻れないときは安全に降りるよう自己判断をする

- 1、 尾根を越えて風上側に出られないと判断したときは、出来るだけ早く高度があるうちに風下側に向かい、乱気流の少ない空域を飛行する。経験的には200m以上はなれると乱流は減少する。
- 2、 余裕があれば状況が無線で知らせる、飛行方向・目標地点・着地点など。
- 3、 アウトランディングは安全に降りることを最優先し、回収のしやすさはこだわらない。冷静に危険物を避けて、より安全と思われる不時着地点を選択する。
- 4、 不時着したら、飛行者や関係者に状況連絡を早めに正確にする。負傷したときは軽く判断せず早く治療を受けるよう努力する。
- 5、 負傷したりして、救急やレスキュー隊が必要であれば、携帯電話・アマチュア無線で要望する。
- 6、 着地点地名が分からず特定できないときは、GPSで座標を正確に繰り返し伝える。数字の間違いは致命的になるので要注意。
- 7、 地元や地主に迷惑が及んだときは関係各所に連絡・謝罪を忘れずに行う。

社団法人日本ハング・パラグライディング連盟
安全性委員会
(2006/10/18 理事会)