

熱気球自由飛行安全規定

第1章 目的

(目的)

第1条 現在わが国では熱気球は航空法上の航空機とは認められていない。しかし空を飛ぶものとして、また安全飛行上の常識としてわが国の航空法、諸外国の状況（FAA 及び BBAC 飛行規定）を参考に日本国内（諸外国での飛行は各国の規定に従うこと）での熱気球の飛行を規定する一般社団法人日本気球連盟（以下「連盟」という）の内規として熱気球自由飛行安全規定（以下「安全規定」という）を作成したものである。連盟に加入している全パイロットが、安全にフライトするための基準として位置づけられる。

第2章 適用範囲

(適用範囲)

第2条 連盟に所属する全パイロット及びスチューデントパイロット（Pilot under training、以下「Pu/t」という）を対象とし、熱気球自由飛行におけるレイアウト～インフレーション～飛行～着陸～回収までとする。

第3章 遵守事項

(記録)

第3条 機長は飛行の後、機体ログブック及びパイロットログブックを記入しなければならない。フライトレポートはこれを作成することが望ましい。

(機長の責任と権限)

第4条 機長の責任と権限は次のとおりとする。

- (1) 機長は飛行に際して全ての責任と権限を持つ。
- (2) 機長は飛行に先立ち、必要な情報のすべてを熟知しなければならない。
- (3) 機長は飛行に先立ち機体の点検を行い、安全な飛行ができる状態にあるかを確認しなければならない。
- (4) 熱気球の自由飛行を行う機長は、連盟の定める有効な熱気球操縦士技能証を所持する者でなければならない。ただし、連盟の定めるトレーニングフライトにおける Pu/t のソロフライトはこの限りではない。
- (5) 第三者の生命、財産等を危険にさらすような飛行を行ってはならない。また事故が起きた場合のための十分な配慮がなされていなければならない。
- (6) 機長は事故を起こした場合は、事故報告書を作成し速やかに連盟の事務局へ提出しなければならない。
- (7) 機長は飛行に先立ち、熱気球操縦士技能証を有しない搭乗者に対して、気球の飛行に伴う安全上のリスクと、その結果生じる緊急事態への対処法を説明し、十分に理解させなければならない。
- (8) ソロフライトを行う Pu/t は上記 (1) ～ (7) の機長に該当する。

(酒と薬)

第5条 アルコールの影響が残っている間は飛行してはならない。

2 安全性を低下させるような個人の能力に作用するあらゆる薬を服用している間は飛行してはならない。

(落下物)

第6条 飛行中気球より人または財産に被害を与える恐れのあるいかなる物体も投下してはならない。

(酸素)

第 7 条 高度 12,500ft (MSL) で 30 分以上の飛行を行う場合、酸素を携帯しなければならない。

(通行権)

第 8 条 飛行通行権に関して次のとおりとする。

- (1) 異なる高度を飛行中の気球間においては、下方にある気球に優先権がある。
- (2) 同一高度で飛行している気球に関して、飛行方向に対し右側の気球に優先権がある。
- (3) 同一方向、同一高度で飛行している気球は、飛行方向に対し前方の気球に優先権がある。
- (4) 非常事態にある気球は他の気球に対して優先権を持つ。

(有視界飛行)

第 9 条 気球の飛行は VMC (有視界気象状態 Visual Meteorological Conditions) の範囲で行わなくてはならない。(連盟のパイロットハンドブック第 5 章 p5-9 参照)

2 管制区及び管制圏以外の空域を飛行する場合は、次の条件に適合する気象状態でなければならない。

- (1) 飛行視程は 1,500m 以上あること。
- (2) 気球からの垂直距離が上方に 150m、下方に 300m である範囲内に雲が無いこと。
- (3) 気球からの水平距離が 600m である範囲内に雲が無いこと。
- (4) パイロットが地表または水面を引き続き視認する事ができること。

3 管制区及び管制圏以外の空域を地表又は水面から 200m を越えない高度で飛行する場合は、次の条件に適合する気象状態でなければならない。

- (1) 飛行視程は 1,500m 以上あること。
- (2) 気球が雲から離れて飛行でき、かつパイロットが地表または水面を引続き目視する事ができること。
- (3) 飛行は、日の出から日没の間に行われなければならない。

(航空法)

第 10 条 全ての飛行は、航空法の定めに従って行わなければならない。

2 全ての飛行計画は飛行通報書として前もって航空局に通報するとともにこの通報書の範囲で飛行しなければならない。提出された飛行通報書をもとに NOTAM が発行される。

(高度制限)

第 11 条 離陸及び着陸以外、密集した市街地上空では 500ft (AGL) 以上の高度で飛行しなければならない。

(機体制限事項)

第 12 条 自由飛行を行う機体は、連盟における機体登録が有効な機体でなければならない。

2 全ての飛行は、気球が安全に機能する範囲内で行わなければならない。

3 いかなる場合も気球の設計・製造者の使用規定で定める制限範囲を越えて飛行してはならない。

4 球皮内温度計を搭載していない機体は急激な上昇速度で上昇してはならない。

5 いかなる気球も機体に損傷を持ったまま飛行してはならない。飛行中に損傷した場合は安全な場所に速やかに着陸すること。

6 1 系統のみの燃料方式で飛行を継続してはならない。

7 球皮内温度が制限を越えて上昇したときは速やかに着陸を行い原因を究明する。

8 飛行は着陸後、少なくとも 1 つのシリンダーに 20% 以上の燃料が残るような範囲で行わなければならない。

9 着陸時パイロットバーナーの処置に関しては、気球の設計・製造者の使用規定に従う。ただし、記載がない場合は原則として着陸直前に消すこと。

(環境制限事項)

第 13 条 気象条件の悪いところでは飛行してはならない。

- 2 地上風が 8m/s 以上の時は気球を離陸させてはならない。また初心者のパイロットの場合は、地上風 4m/s 以上で離陸してはならない。
- 3 強度なサーマルが発生している時や積乱雲の発生している時の様に気象条件の悪いときは、飛行してはならない。
- 4 飛行は着陸可能な場所が点在しているところで行わなければならない。
- 5 離陸地の選定にあたっては風下に障害物の無い平坦地より行うこと。
- 6 着陸地の選定にあたっては、高速道路、鉄道、幹線道路、高圧線等の近辺は避けること。
- 7 パイロットが進路変更を行おうとする際、その想定される航路上に障害物がないか、他の気球や航空機が進入する恐れがないことを確認しなければならない。

(機体搭載品)

第 14 条 全ての気球は、次に定める装備を搭載しなければならない。

- (1) 消火器
 - (2) 2 種以上の着火器
 - (3) 高度計
 - (4) 昇降計
 - (5) 燃料残量計
 - (6) コンパス
 - (7) 時計
 - (8) 通信機器
- 2 すべての気球は、次に定める装備を搭載することが望ましい。
- (1) 機体ログブック
 - (2) 球皮内温度計
 - (3) パイロットハーネス
 - (4) クイックリリース
 - (5) GPS
 - (6) ヘルメット
 - (7) ホイッスル

(パイロット所持品)

第 15 条 パイロットは全ての飛行に対して次の物を所持しなければならない。

- (1) 地図
- (2) 熱気球操縦士技能証
- (3) パイロットログブック
- (4) 手袋

附則

この規定は、平成 30 年（2018 年）6 月 15 日より施行する。

附則 平成 30 年（2018 年）7 月 22 日改正

この規定は、平成 30 年（2018 年）7 月 22 日より施行する。