

2008年口頭試問 データ

日本気球連盟 安全委員会

Date	Examiner	Question	Answer	Remark
1/3	坂井	佐賀エリアでのクルージング使用		地域への配慮や安全について無難に答えてくれた。
		佐賀エリアでの通報システム		佐賀空港開港にともなう歴史的背景からエリア内でのパイロットの共通認識、安全確保まで幅広く答えてくれた。
1/4	水町	ボンベには“赤”と“緑”があるが、なぜ赤を使うのか？	もし間違っても“緑”に接続した場合、気化熱で凍る	
		この気球の保険はどこまでカバーしているのか？		保険の内容の把握
1/5	岡田	このフライトエリアの特徴、PZ等を説明せよ。	PZの内容として、この地域の野鳥保護、ラムサール条約等の状況、ダチョウPZ、家畜の点在等を説明できればOK	
		NOTAMとはと、PZの高度等について	ノータムの内容、高度等が正解であればOK	フライトエリアの理解を求める質問
1/9	市吉	着陸時どんな時 パイロットバーナーを消すか	球皮の火災、かれ草に火災、ハードランディングの時で心配な時	
		バスケット内シリンダーの最高レイアウトは	ホースに極力、不要の力が加わらないように	
1/15	山口	係留時の注意事項について質問		係留安全規定に沿った回答ができた。
		佐賀エリアにおけるフライトの注意点について質問		佐賀エリアの申し合わせ事項に沿った回答ができた。
1/19	岡田	フライトエリアのPZ等の注意を要すること、特に野鳥関係エリアの説明をせよ。さらに沼の飛行高度と着陸禁止エリアを示せ	本エリアはラムサール指定のPZが多く、保護団体とのトラブルもある。又、ダチョウや家畜などが点在しているため注意を要する。	
		NOTAMの内容とPZの高度	内容、高度等。	
1/19	菅井	強風下のランディング (トレーニング中も機会が無かったため出題)	より適切な着陸地の選定～乗員に対しての安全確保の説明～パイロットバーナーの消火～リップの完全な引き切り	
		係留フライトの留意点 (今後実施の機会があるため出題)	係留ロープ・アンカー等、実施時のギャラリーに対する安全確保の説明、フリーフライトとは異なる浮力(風がある場合)への注意	
1/20	鳥村	高度計の設定方法の仕方について説明せよ。	QNH: 海拔高度に合わせる方法 QFE: 離陸地を0でセットする方法	
		着陸時の残燃料は？	安全規定上は最後のシリンダーに20%以上であるが、1本は満タンで着陸するのが望ましい。	
1/23	市吉		寒い時はN2チャージ、マスタシリンダはガスを抜くからN2不要 両手でバルブ操作 Wになる。クロスオーバーは1.3?	
2/10	山口	係留時の注意事項について確認し十分な回答を得た。		係留時の場所、風向、ロープ、人員等適切に回答することができた。
		佐賀エリアの注意事項について質問		佐賀エリアの申し合わせ事項に基づき十分な回答ができた。
2/11	菅井	強風下のランディング	より適切な着陸地の選定～乗員に対しての安全確保の説明～パイロットバーナーの消火～リップの完全な引き切り *強風になる可能性が多少でも考えられる場合、乗員は初心者を避ける。	
		係留フライトの留意点	係留フライト、アンカー用車両等、ギャラリーに対する安全確保 多少でも風がある場合、球皮内の熱の循環により浮力が得られないが、それが止まった時の急激な上昇に留意	
2/12	市吉	フライト中に風を感じたら？	新しい風の層に進入、また、その風に乗らない。	
		バーナー焚く長さ	高さに応じ長さを調整、上では長く。	

3/9	竹澤	シリンダーはなぜ立てるのか、安全弁の事をKeywordにして説明せよ	<ul style="list-style-type: none"> 安全弁の機能が解っていて、説明できる。 安全弁から気体が出る事によってポンペが冷却される。 	
		今日のコンディションでのフライト上の注意	<ul style="list-style-type: none"> 気球が密集している。 風向・風速が高度差が少ない状態でハッキリしている。→空中接触しやすい。 	
3/15	中川	高度計の設定について QNHとQFE	QNH: 海拔高度に合わせる方法 QFE: 離陸地を0でセットする方法	
		着陸時の残燃料は？	安全規定上は最後のシリンダーに20%以上であるが、1本は満タンで着陸するのが望ましい。	
3/16	江川	事故についての対応	<ul style="list-style-type: none"> 各関係機関に連絡を入れる。 日本気球連盟に連絡し、事故報告書を提出する。 対物に損傷については地主と充分協議し、必要であれば保険対応する。 等の解答を得たので充分把握出来ていると思う。	
		係留飛行安全について	<ul style="list-style-type: none"> 係留車両の確保、3点係留 広い場所の確保 3m以上の風がある場合は要注意・中止とする。 同乗者(搭乗者)に毎回安全注意をする。 等の解答あり、安全規定をしっかりと把握するよう指示した。	
3/21	山下	ロードチャートについて		
		ノータムについて		
3/22	竹澤	シリンダーはなぜ立てるのか~Keyword 安全弁 気化熱~	横にすると安全弁が開いた時、液ガスが出てしまい、機能しない。気ガスが出て気化する事によって温度が下がる。	
		キャンセル時の天候	3/20の時点での天気&予報で自分でキャンセル判断。その理由と翌日の実際とのつき合わせ。	
3/23	小笹	気球の保険	<ul style="list-style-type: none"> 第三者 搭乗者 動産 	
		ライセンスの有効年数	最大5年	
3/23	道塚	ノータムについて試問		内容は答えることができたが、ノータムNoを調べていなかった。
		ガス容器の耐圧期間について試問	15年→5年 20年→1年	回答することができた。
3/30	竹澤	シリンダーはなぜ立てて保管する (keyword 安全弁・気化熱を入れて説明せよ)	内圧が高くなると安全弁が作用する。気ガスが出る事によって気化熱をうばい、シリンダーの温度が下がり→内圧が下がる。液ガスが出て温度は下がらない。	
		飛行通報書とNOTAMの違い	飛行通報書を提出→受理→NOTAM NOTAMは皆で見れるもの。	
3/30	今村		サーマルはその発生原因を理解することで、発生し易い環境を予測できる。太陽熱+気温+地上表面で決まる。避けるためには、予測し、早めの対処が重要。あらゆる場所で起こりうる。	
		コミュニケーションの重要性	P1になることは情報発信源となる事 必要なイメージ、内容、判断を次々と伝達する事。言わなければ動けないクルーは多い。「説明する力を」必要とする。	
4/5	江川	事故後の対応		先ず必要各関係機関に連絡を取り、地主等に被害を与えた場合、地主をさがし対応する、必要に応じて、保険請求等も行ない、日本気球連盟に事故報告をする等の解答を得た。

		係留飛行の安全規定		係留ロープ3本以上とアンカー車輛を用意する（充分安全に）。 搭乗者をロープに近付けない。 風速4m以上の場合は見合わせる。 搭乗者毎に安全指示をする、等の解答を得た。
4/6	今村	サーマル	サーマルは狭いエリアで飛行する時は特に注意を要する。狭い＝風が弱い＝好天 即ちサーマルが出やすい条件下で飛行せざるを得ない事を充分認識し取り組むべき。気球にとってコントロールできない事態を努力して避ける。その前に予測し、早めにFLする、その判断を求められる。一般の平野より3割早く着陸を心がけるべきである。	
		安全飛行の条件	安全に飛ぶためには、機体・操縦士・環境がバランス良くあること。そして何よりもP1が状況を冷静に判断する事。P1が判断や決断の余裕をもつためには、時間・資金・心のゆとりをもつよう心がけるべきである。	
4/16	江川	係留安全飛行規定について	Pu/tの解答： 係留ロープ3本以上を確保、車両も充分なものを。 風速3m以上の場合には状況を見合わせる。 搭乗者に安全注意はその都度行う。 周囲に安全確保、観客に対する安全確保等をグラウンドクルーにお願いする。	
		事故後の対応について	Pu/tの解答： ・各関係機関に連絡 ・保険を使用する事故の場合、被災者とよく話し合う。 ・日本気球連盟に事故報告書による報告、保険を使用する場合、保険会社に連絡 ・人身事故の場合、速やかに対応する（救急車、病院等）	
4/26	山本	NOTAMと飛行通報書の違いについて簡単に説明して下さい。	NOTAM:国土交通大臣が航空機乗組員に対して提供する情報 飛行通報書:管轄空港等に提出刷る書類	
		磁北と真北の違い？	磁北はコンパスの指す北、真北は北極点の方向であり、東京では約7°のずれがある。	
5/3	坂	フライト中にパイロットバーナーが消えてつかなかった時の対策	グロバーナーを少し開けて非常時の着火器で点火 パイロットバーナーの代用にし、速やかに着陸する。	
		高度計等の電池(電圧) 無線機等の送信&受信(電圧)		
5/4	道塚	サーマルとは？その対処法は？		おおむね回答できた(空気の乱流)
		ノータムとは？		回答できた(飛行通報)
5/4	菊池	機体ログはなぜ記入するのか？		おおむね回答できた(空気の乱流)
		個人ログは何故必要なのか？		回答できた(飛行通報)
6/1	小濱	天気図をもとに、全体の風の状況、天気動き、本日の実際の気象との差異とその理由を説明させた。		おおむね回答できた(空気の乱流)
		クイックリリースを使う理由・目的と、その使い方を説明させた。		回答できた(飛行通報)
7/5	市吉	ホース内の液ガスは着陸後どうする？	抜く。出来れば生ガスで。	
		風の弱い時はデフレはどうする？	インフレーターを利用する	

7/6	今村	気球パイロットとして、資格審査に合格した後は？	<p>(複数回答が考えられる。あくまでも一例を掲げる)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・後輩の手本となるべく、より一層、経験を積み安全飛行を心掛ける。 ・必要最低限の知識・技能の保有であり、不足や未熟を補う努力を心掛ける。 ・1人前のPIとして認められ、一方で資格と責任に耐えうるよう充実を目指す。 ・楽しく安全な飛行を続けるため周囲との強調を目標に掲げ、皆と共に努力する。 <p>*パイロットとしての人格を意識する言動が示せる事で評価する。</p>	
		四季の季節ごとの気象的特徴と飛行上の注意事項は？	<p>(地域や季節により複数回答が考えられる。あくまでも一例として以下を掲げる。)</p> <p>春：冬からの変化で、寒暖差や荒れる気象変化。春の嵐(低気圧)や突風など。 夏：太平洋高気圧に覆われ高温多湿。早朝でもサーマルに注意。 秋：高、低気圧が移動し安定した季節。日没が早まる。 冬：西高東低の冬型気圧配置になり寒気が停滞。山岳吹き降ろし風に注意。 *気象は原理と観天望気に基づき予測と判断を経験として積み重ねる事が重要。</p>	
6/15	小島	強風下での着陸について、貴方の対応を詳しく教えてください。	<p>(概略の答え) 先ず広く見渡せる高度をとり、風下方向の地形や障害物を確認、着陸トライエリアを選定、アプローチ、レベル後、LDG。田んぼの場合、畦道を越えたギリギリの部分で着陸して、畦道から畦道までの距離を長く取り、次の畦道にぶつかる時の衝撃を弱くするか、次の畦道にぶつかる前に止める。又は防風になる林や森を越えたギリギリの部分で着地して引きつられる距離を短くする。河川敷の場合は土手に直接ぶつける事は避け、土手を越えて内側の河川敷の土手の終わったギリギリの部分に着地、(土手が防風になっている為、)内側の河川敷が狭くて無理と判断した場合は対岸の河川敷に着陸して土手に乗り上げる形です。</p>	
		上記の場合以上に風が強く、同乗者・対物等にダメージが予想される場合、貴方の対応を教えてください。	<p>(答) 林より少し大きめの森を見つけ、森の始まりの木々の上の方にバスケットをぶつけ徐々にバスケットを木々の中に沈ませてLDG。(最初に直接木々の幹にぶつける事はしないで下さい。)又は、森が終わったところでLDG。着陸地が盆地や小さくとも山々がある場合は、あわてて着陸しないで、風に流されながら風の溜りや、風の本流でなく、支流を見つけLDG。</p>	