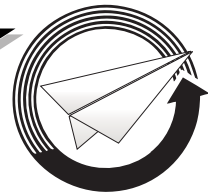


# FEEDBACK



小型機航空安全情報ネットワーク <http://asi-net.atec.or.jp>

2012年7月13日

No.2012-001

航空安全情報ネットワークは、航空機を運航する者を対象とし、運航安全の維持向上を図ることを目的としています。航空安全情報ネットワークから得られる情報を、この目的以外に使用することを禁止します。

## 1. 成田空港上空で急減速・急旋回にて待機

成田の管制圏を南から北に飛行場上空を經由して飛行したい旨を、成田 TWR に要求しました。ご承知のように成田国際空港は滑走路が2本あり、それぞれの滑走路に対し、それぞれの飛行場管制官が配置され、異なる周波数で管制を行っています。当初、3NM 南で待機を指示された後に、飛行場上空通過の許可がきました。離発着している旅客機の影響を少なくしようと 120kt に増速しつつ手前の滑走路上空を通過していた時に、もう片方の滑走路を管制している飛行場管制にコンタクトするよう指示されました。急ぎ周波数を変更してコンタクトした所、進入機があるため、滑走路手前で待機するよう指示を受け、両滑走路の間の範囲（約 1.2NM）で急減速・急旋回をすることとなりました。

パイロットサイドからの教訓：

- ① 空港が混雑していると思われる時期、または TCAS、TWR 周波数を傍受して混雑していると判断した時は、飛行場を迂回して飛行することも考える。
- ② 上空から他機を視認し、飛行場上空通過が困難と思われる時は TWR に通過に支障ないか確認、または待機した方が良く問い合わせる。

## 2. 夜間、都心で他機と接近

夜間、都心（浜松町～新橋付近）上空 2000ft をホバリングに近い状態（空中で停止）で写真撮影後、東京ヘリポートに着陸の為、高度を下げつつ左旋回（パイロット席は右側）して日の出ポイント（Visual Reporting Point）に向けて飛行している時、1000ft 位で飛行しているヘリコプターを見張り要員として左席に同乗していた整備士が発見し、回避した。異常接近の状態にはならなかったが、夜間の都心のネオンの光の方が、小型機の灯火よりもはるかに明るく発見しにくいので、見張り要員が同乗していない状態で発見が遅れた場合、危険を感じたと思

う。

パイロットサイドからの教訓：

- ① 見張りが困難となるような状態（夜間・悪視程・操縦席の反対側へ旋回を多用する運航等）では、努めて見張り要員を同乗させ、見張り要員・報告要員等を事前調整する。
- ② 見張り要員が同乗できない場合は、他の同乗者に確認してもらうか、操縦席側と反対の方向への旋回は避ける。
- ③ 他の航空機の無線のモニターにも注意を払う。

## 3. スポット接地時にホワイトアウト

北海道の某空港に着陸後、TWR から指示されたパーキングスポットに移動した。外気温が低い関係で雪がサラサラしており、ホバリングによるタクシー中も雪が舞いあがっていたため、注意をしてタクシーをしていた。小型機のエプロン地区は除雪の状態が悪く、指示されたパーキングスポットにも雪が残っていたので、少し高めにホバリングした所、雪が一気に舞い上がりホワイトアウト（雪の舞い上がりにより、視界が真っ白になって遮られる状態）に近い状態になった。危険を感じ、上昇した際、オーバートルクに近い状態でホワイトアウトから脱した。

教訓：

今回はホワイトアウトを予測していた状態にもかかわらず、オーバートルクに近い状態になった。指示されたパーキングスポットに雪が残っていた場合は、無理をせず、別のスポットを要求して着陸し、その後、除雪の依頼処置をするように心がける。

## 4. ダウンウォッシュでヘリポート近くの柵が飛散

過去、他の航空会社が使用した際にも、ヘリポートへの立入を制限するための柵が飛散した経緯があったので、

管理している会社に柵の撤去を事前に依頼した。当日、上空から柵が撤去されていないことを確認し、飛散にしないよう高めにホバリングして、安全を考慮しつつ迅速に接地した。エンジン停止操作等を終了し、柵の状況を確認した所、進入経路側の柵が8個飛散していた。柵の飛散防止の為に水タンクを2つおきに柵の下に置き、針金で留めてあったが、所々外れており、全て固定はしていなかった。その後、管理している会社に全て柵を倒してもらってから、次のフライトに備えた。

## 5. 巡航飛行中、地図が落下

夏の暑い日、操縦席右横のドアに備え付けられている小窓を開けたままエンジンをスタートし、そのまま離陸してしまった。110ktで巡航飛行中、航空図を左手で保持して現在位置を確認した後、右手に地図を持ち替えて、操縦席右側（ドア側）のラックに素早く入れようとした際、ドアの小窓から航空図が吸い出されるように飛散した。なお、飛行中、ドアの小窓が開いているのを忘れていた。着陸後、最寄りの警察に飛行中に地図を落下した旨を連絡した。

## 6. レーダーベクター中に着氷

計器飛行方式により空港を離陸、当初、標準計器出発方式（SID）にて飛行していたが、途中からレーダーベクターにより VOR に向け飛行した。自動操縦で 7000ft に上昇中、Cu 系の雲が経路上にあったが、外気温は 2℃あり特に発達した雲ではないことから、指示されたヘディングで飛行を続けた。雲に入って少したってから急にガタガタと振動が始まり、ワイパー付近に着氷が見られた。その時、外気温を確認した所、-3℃位に下がっており、すぐに自動操縦を解除して揚力低下に対処するために  $V_Y$ （最良上昇率速度）に速度をセットした。レーダーに上昇を中止し降下を要求したが、レーダーから MVA（最低誘導高度）の関係で現在地では降下は出来ないとのことであったため、海側の方向にヘディングを要求した。6000ft を維持して山地上空から、海上にでたところで VMC が維持できる状態となり、計器飛行方式をキャンセルして有視界飛行方式で目的地に向かった。霜程度は予想していたが、すぐに着氷するとは考えていなかった。しかし、最悪の場合は海側にコース・チェンジを考えていたため、慌てることなく着氷域から脱することが出来た。

### 【作業部会コメント】

冬場に限らず、外気温が 0℃以上の場合においても、Visual Moisture／目に見える水分がある場合には着氷となる可能性があります。

## 7. バードストライク

数回に分けて A 場外地から B 場外地に旅客輸送中、巡航飛行に移行して計器確認を機長が行っている時、ドンという衝突音がして鳥の衝突に気がついた。目視により機体状況を確認した所、副操縦士席（左席）のバブル中央付近に鳥の羽毛がへばりついていて、操縦に支障がないと判断し、また目的地の B 場外地に近いことから、B 場外地に着陸後にエンジンを停止して、機体の外部点検等を行った。点検した結果、バブル以外に当たった形跡はなかった。（航空局に報告済み）

## 8. 夜間、誘導路に誤進入

某飛行場に出張して、飛行業務をしていた所、空港に帰る時期が夜間となってしまった。その空港には昼間時に着陸経験が数回あったが、夜間着陸は初めてだった。飛行場管制官から滑走路への着陸許可を得たが、「誘導路にあるヘリパッドに何故着陸許可がでないだろう・・・」と考えながら、最終進入経路へ向けて旋回し始めた。その時、同乗整備士から「滑走路ですよ！」と注意喚起された。考えながら無意識に手前の誘導路方向に旋回し始めていたので、バンクを緩めて滑走路方向に機体に向けた。その空港では、誘導路にあるヘリパッドは夜間使用できなく、整備士の注意喚起が無かったら誘導路に誤進入していたかも知れない。

## 9. 夜間飛行中、緑色レーザービームを照射される

2011年8月27日 20:00 頃に南行徳駅周辺 900ft で、12月24日 17:30 頃に東村山駅西側 2000ft で緑色レーザービームが機体に向け照射されたと思われる。飛行中、突然、緑色レーザービームが機体近くに照射され始めたのに気づき、そのビームは方向を変えて機体に目掛けて照射された。照射された時間は短時間ではあったが、機体の移動に併せて、ビームの放射方向も変えており、明らかに狙っていると思えた。

### 【作業部会コメント】

本件と同種事例を経験しましたら、その内容を ASI-NET 事務局までご連絡をお願いします。

## **あなたの貴重な体験を報告し、共有しましょう**

あなたの貴重なヒヤリ・ハット体験（運航の安全に影響を及ぼした体験、影響を及ぼしかねなかった体験）を小型機航空安全情報ネットワークに報告して下さい。

小型機航空安全情報ネットワークは、関係者が不安全事例を共有して、運航安全の向上のために活用するものです。なお、航空局は小型機航空安全情報ネットワークにアクセスしないこと、その情報を行政処分にご利用しないことを表明しています。

報告の方法については、下記のホームページを参照頂くか、所属する運航会社等の安全担当または（社）日本航空機操縦士協会（JAPA、電話03-3501-0433）にご相談下さい。

小型機航空安全情報ネットワーク事務局、（財）航空輸送技術研究センター  
電話：03-5476-5463、ホームページ：<http://asi-net.atec.or.jp>、Eメール：[asi-net@atec.or.jp](mailto:asi-net@atec.or.jp)  
※JAPA のホームページからも体験の入力ができるようになりましたのでご利用ください。  
JAPA ホームページ：<http://www.japa.or.jp>