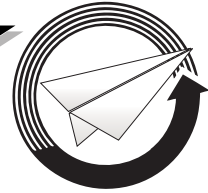


# FEEDBACK



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

2012年11月21日

No.2012-002

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. 小鳥の大群と遭遇

岡南飛行場に着陸進入中、スレッシュホールド付近からランディングロールにかけて小鳥（雀より少し大きいぐらい）の大群が突然滑走路両側の草むらから飛び上がってきて飛行機に向かってきた。

ゴーアラウンドすると小鳥の大群の中を突き抜ける事になり、さらに危険な状態になると思ったのでそのまま着陸した。バードストライクは免れないと思ったが衝突音もショックもなく、着陸後の点検でも痕跡が無かったのでニアミスのみですんだと確認できた。トンビやカモメ大なら上空からでもある程度見えるのでバードスイープを要求できるが、小鳥はかなり近くなるまで見えないし、かつ大群となるので危険であると思った。

## 2. 離陸上昇中にカウリング付近から落下物

作業飛行の為、〇〇空港から離陸し、浮揚後、対地高度 200ft 位の所でカウリングから風防後方へ容器のような物が落ちて（滑って）行くのが見え、〇〇TWR にその旨を通報し、カンパニー無線でも同じ内容を通報して、〇〇TWR から滑走路上の容器を回収した旨の通報を受けた後、着陸した。後の検証により、落下物はウインド洗浄液容器（プラスチック製、300ml、H17cm）であった。

飛行前点検時に整備士が風防前方中央あたりにウインド洗浄液を横に倒した状態で置き忘れ、機長もそれに気付かず出発させたことが判明した。

## 3. 燃料油種を誤って給油

レシプロ多発機で作業を実施し、〇〇空港へ着陸した。ランプイン直後に給油車が到着し給油を行った。（本社が気を利かせ給油手配をしてくれたが JET A-1 のオーダーをしていた。）整備士が飛行後点検をしていたため、操縦士が給油完了後受取り署名をした際、給油量のみを確認し昨日はリットルなのに今日は USG・・・、変だなと思い

つつもそれ以上突詰めて考えなかった。暫くして先程の給油担当者が戻って来て給油した油種についての再確認があり、その時初めて AVGAS を給油すべきところへ JET A-1 を給油してしまった事に気付いた。

### 【作業部会コメント】

燃料オーダー・燃料車の確認・給油口表示の確認・燃料伝票の内容確認・・・

基本的な確認を確実に実施することを推奨します。

## 4. 資材運搬時、残土バックナーの落下

送電線鉄塔立替工事で、場外離着陸場から鉄塔へ、残土バックナー（運搬袋）を使用し砂を 3 袋ずつ運搬していた。17 回目の運搬時に 3 袋のうちの 1 袋の蛇口が劣化していたため切れて残土バックナーごと落下した。

## 5. 空輸中モーターパラグライダーに遭遇

業務飛行終了後、東京ヘリポートに空輸中、2500ft の高度でモーターパラグライダーに遭遇した。入間飛行場の管制圏に近い（北西 8NM）比較的高い高度を飛んでいるのを予想していなかったのが驚いた。最近、パラグライダーやハングライダー等のスポーツ航空が人気なのは知っているが、飛行する人達が飛行空域の制限を知っているのか疑問に思う。

## 6. あわやバードストライク

「撮影場所は〇〇の辺りで、撮影方向は現場に到着してから決めます」と離陸前にカメラマンと打ち合せを行った。取材場所は管制圏内であり、目的地まで近づいたところでカメラマンから「10 時方向の建造物から撮影したいので向かって下さい」と指示を受けた。一時的に建造物を探し、見つけたところで視線を正面に向けた。進行方向やや左側に鳥が 1 羽いたのでかわすため、バンク角 30° で右旋回を開始し、機首方位が約 45° 旋回した

ところで別の鳥が右側やや上方から視界に入ってきた。距離が近かったので、急いで降下しながら反対方向に舵をきって回避した。

1 羽目の鳥は回避するには十分な距離であったが、2 羽目の鳥との距離は近く、ヘリの死角から現れたため驚いた。

## 7. ドアロックが不完全のため、離陸上昇中、ドアの一部がオープン

AS350 パイロット側ドアの下部ロックが不完全（当該型式機のドアは上部・中央・下部の3ヶ所にドアロックがある）であったため、離陸上昇中にドアが振動してドア下部のロックが外れ、1~2センチほど開いた。このため、減速してドアを閉めた。離陸前にドアロックを乗員・整備士とも確認していたが、両者ともドア下部の確認を見落としてしまった。

## 8. 同乗者のヘリ酔いが悪化したため、目的地変更

飛行業務は、A 飛行場を離陸して約 200NM 離れた B 飛行場までの山間部に点在する約 20ヶ所の施設等の調査飛行を実施後、B 飛行場に着陸する予定であった。飛行当日は 20~30kt の風が吹いており、同乗する 2 名の顧客には気流が悪いこと・飛行の安全には問題ないことを簡単に説明して離陸した。離陸後、1 時間程度過ぎた頃に顧客の 1 名の方が乗物酔いと思われる症状で気分が悪くなったと報告があった。顧客同士の話し合いの結果、調査飛行を続行して欲しいとの要望により飛行を継続したが少したってから容態が悪化しているため、また顧客から着陸して欲しいとのこともあり、調査飛行を中止して近傍の公共用ヘリポートに目的地変更して着陸した。降機後、顧客が大事を取って救急車を要請し病院へ搬送した。乱気流が予想される飛行においては、事前の説明（通常の飛行に比し機体の揺れが大きいこと、乗物酔い時の対応等）と飛行中の顧客の状態に気を配る着意が必要と痛感した。

## 9. ウェザー・レーダーの切り忘れ

降雪による天候悪化により目的地を変更して最寄りの空港に着陸することにした。連続して IFR 機の進入があるために約 20 分程上空待機させられた後、SVFR クリアランスを受領し急ぎ進入を開始した。途中、着陸前点

検を実施したが、管制とのやり取り・不慣れな空港・悪視程により、途切れ途切れの着陸前点検となった。着陸後、整備士が降機した後に乗員が着陸後のチェック・リストを行っている時にウェザー・レーダーの切り忘れに気が付き、慌ててスイッチを切った。上空待機時にイライラしていて、この時に実施できる事項（進入経路・滑走路・駐機位置への移動要領等）の確認を失念したが、後の行動を焦らせた結果となった。

## 10. 再認識した見張りの重要性

数年前の快晴日、斜め撮影飛行での事。特別管制区付近（特別管制区の下側）を撮影する予定でした。当日は快晴ということもあり、撮影機が多数飛行している状態でした。

離陸後、目的地まで数分と短い距離でしたので TWR 離脱後、直ちに TCA とコンタクトしながら目的地に向かいました。レーダーコンタクトする前に目的地に到着し、いつものように周囲を軽く見張りをし、撮影目標を左側に見ながら目標に進入しようとした直後、右前方から他機（セスナ）が左後方に瞬時に通過しました。高度差はほぼ無し、距離はかなり近くでした。

同時に TCA からレーダーコンタクトを受けてすぐ先程の通過機のインフォメーションを受けました。後に確認したところ、通過機も撮影中でその時、目標を見ながら進入中だったとの事。

この事例の反省点は、

- ・ ”慣れ” もあり見張りが不足していた。左側の撮影目標をみている状態で右前方から通過機が接近していた。撮影中も含め常に見張りをすべきでした。
- ・ 効率よく短時間で作業を済ませようとして気が焦り、レーダーコンタクトをする前にトラフィックが多いであろう空域に向かった。
- ・ 特別管制区の下限が低い空域のため、他機が同程度の高度で飛んでいる可能性が高いので特に注意が必要。

作業は短時間で効率よく済ませたい心理になりがちですが、安全あつてのもの。見張りの重要性を恐怖に震えながら認識した経験でした。

## 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、関係者が不安全事故を共有して、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  
※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