

FEEDBACK No.2024-02 号のトピックス

今回発行した FEEDBACK No.2024-02 号についてのトピックスをお知らせいたします。FEEDBACK を確認する際の参考にして頂ければと思います。

複雑な環境の中で、リスクを最小化するために、不安全要素を予測、認識、そして対応しながら安全マージンを確保した行動をとった場合にその行為に関して Good マーク (👍) を付けていますので、そちらも参考にしてください。

以下の数字は FEEDBACK の番号を示します。

【管制・運航（大型機）分野】

1. リスクレベルの観点で注目する事例

- 17：Pushback での出来事
- 57：三沢コリドー付近でヒヤリハット
- 76：Glide Slope Not Protected
- 77：Tempo WX Minimum Chart について
- 92：ILS Approach ^ Radar Vector 中、“Climb Immediately”の指示
- 100：接地後、Takeover して Go Around
- 101：接地直前に大きくあおられた

2. 特記事例

A. RWSL、Stop Bar Light 関連（27、28、29）

27：THL が点灯中の T/O Clearance を受領

新千歳にて RWSL 点灯を通報したものの、管制官に情報がうまく伝わらなかったため日本語で対応した事例。

28：出発時、滑走路進入許可後、進入直前に Stop Bar Light が点灯

BKK にて RWY に Line Up すべく旋回しているところ、突如、Stop Bar Light が点灯し急ブレーキを踏み滑走路進入前に停止した事例。Stop Bar Light 点灯を Tower に確認し“Stand-by”と返答があったがすぐに Stop Bar Light が消灯、続けて再度“Line Up”の指示あり。原因は不明。

29：滑走路横断直前の VMS 点灯

着陸後、“Expedite Cross Runway 16R at A11, Traffic 2.5nm on Short Final, No Delay”の指示を受け、A11 から滑走路を横断しようとしたところ、副操縦士が A11 の右側（北側のみ）に設置された VMS（STOP）が点灯していることに気づき、強めのブレーキで停止した事例。管制官からは、機首が入っているのでそのまま滑走路横断するよう指示あり。

B. GPS Jamming/Spoofing が疑われる事例 (55、69)

ヤンゴン FIR 巡行中およびソウル空港 Approach 中に GPWS Warning (TERRAIN, TERRAIN Pull Up) が発生したとの投稿。ウクライナおよび中東紛争以降 GPS Jamming/Spoofing が各地で発生している模様。

C. MEA を下回る高度への Descent 指示 (56)

(その 1)は新千歳空港へ向けての飛行中、(その 2)は青森空港へ向けての飛行中の事例。

D. 海外エアライン Pilot からの投稿 (16)

NRT Pushback Procedure が本邦航空会社にのみ共有され、海外エアラインには共有されておらず、外航にも資料提供を要望する投稿。

E. 今回は Go Around 関連事例が多かった (87~100 : 13件)

要因は様々。天候、USA、Windshear Alert 等。

3. 管制官および運航管理者からの投稿

A. 管制官 (管制技術官を含む) からの投稿

73 : Localizer Course からのズレ

84 : 着陸許可の復唱が混信した

107 : NOT Ready と NOW Ready の聞き違い

108 : タイムな間隔の到着機の滑走路使用

109 : 運航者からの意見等について

110 : AIRAC データのリリース作業時の不具合

B. 運航管理者からの投稿

111 : MEL 適用作業が直前に

115 : 高度制限のある悪天回避経路を誤った高度で調整

116 : 飛行高度を間違えて計画

【管制・運航 (小型機) 分野】

<固定翼・回転翼>

1. リスクレベルの観点で注目する事例

132 : ” Runway is Clear ” を得て離陸したが・・・

139 : 物資輸送中に HYD をカット

140 : 他機の割り込み

2. 特記事例

140 : 他機の割り込み

訓練機や自家用ジェネアビの航空機が多い空港での事例

145 : 誘導路案内標識の裏に表示が無い?

投稿空港だけではなく、他空港でも同じ状況が確認されているので、
今後も引き続きモニターします。

147 : フライトサービスの活用

小型飛行機・ヘリ操縦士の一部の方がフライトサービスにコンタクトしていないようなので、リスクを感じヒヤリとする事象を経験しているため、フライトサービスへコンタクトするよう呼びかけている投稿。

<グライダー>

1. リスクレベルの観点で注目する事例

- 151：バラスト積み忘れ
- 163：ドラム内索切れ（すっぽ抜け）
- 166：ウィンチ近くで索切れ
- 167：空中接近
- 168：RWY の進入方向を間違えそうに
- 169：クリアじゃなかった RWY

2. 特記事例

- 151：バラスト積み忘れ
毎年新入が入り教育の重要性を認識する事象。

【空港・客室・航空機 分野】

1. リスクレベルの観点で注目する事例

- 213：危険な運転にヒヤリ（その 1）
- 223：整備士がトーイング車退去前に移動
- 232：BL 車のベルトコンベアに足が
- 234：予期せず航空機が動いた
- 236：夜間の Towing で・・・

2. 特記事例

- 196：旅客のベビーカーが・・・
旅客の持ち込み事例に係る事例。旅客持ち込み手荷物は客室内安全からも持ち込みルールの順守含め対応を進めている。
- 228：機体同士が接触しそうに
自走アウトした航空機とプッシュバック中の航空機が接触しそうになった事例。
- 284：あれ、O リングの大きさが…!?
使用するすべての O リングを IPC と照らし合わせ、P/N が正しいことを確認したが、新品の O リングを取り付ける際に、新品と取り下ろし品の O リングを比べてサイズを確認したところ、新品の O リングが取り下ろした O リングより一回りほど大きいことを発見した事例。P/N は合っていたが、サイズ違いの部品であった。整備士がしっかり新旧部品の比較をしたことで発見した Good 事例。

以上

【お問い合わせ先】

VOICES ヘルプデスク（ATEC）

<https://jihatsu.jp/contact/>

03-5476-5464