

FEEDBACK No.2025-02 号のトピックス

今回発行した FEEDBACK No.2025-02 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。
また、一部英訳版（大型機分野のリスクレベルで注目する事例のみ）も合わせて公開いたしますので、各社で周知お願いいたします。

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

- No.35 ACC Height 以下で Flap Retract
- No.54 VFR 機による TCAS TA
- No.13 インターフォン切り離し後に地上担当者が接近
- No.69 滑走路離脱後の管制指示
- No.91 到着スポットへのバスの進入
- No.94 Overshoot at Spot In)

2. Good 事例

Good マークを付けている事例は以下のとおり(今回 30 件)。

- No.1：地上での Pitot 管凍結？
- No.3：中国の Transition ALT にはご注意を
- No.6：Parking Brake Release 前に Pushback しそうに
- No.13：インターフォン切り離し後に地上担当者が接近
- No.20：Route2 ではない！？
- No.25：Taxi Instruction を逸脱しそうに
- No.30：ATC コミュニケーション
- No.31：Comply with Restriction？
- No.33：上昇中の降下指示への対応に注意
- No.35：ACC Height 以下で Flap Retract
- No.40：天候もお客さまも客室乗務員も Stay Calm！
- No.42：XAC Hold、どの Holding Pattern？
- No.43：那覇で DCL 開始だが。

- No.44：STAR 上の速度制限を失念しそうに
- No.52：Approach Sequence と残燃料量
- No.57：アサーションありがとう
- No.59：Traffic on the RWY during Final Approach
- No.60：Thunderstorm over TENAG during ILS approach
- No.62：Request Hold Over USUBA
- No.69：滑走路離脱後の管制指示
- No.73：思い込みの怖さ
- No.74：VDGS の機種表示が異なっていた
- No.75：危うく Head on
- No.79：地上担当者の慎重なオペレーションに感謝！！
- No.80：Taxi 経路の勘違い
- No.82：Block In 直前にチョークに近づいてくる人がいた
- No.84：何気ない一言が身に染みる
- No.88：着陸後 Seat Belt Sign が Off だった
- No.91：到着スポットへのバスの進入
- No.98：Journey Log はしっかり確認

3. 管制官および運航管理者からの投稿

A. 運航管理者からの投稿

- No.8：PUSH BACK は No.2 STOP LINE？ E2 CLEARING LINE？

【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

- No.105 目視外飛行ドローンとの接近の恐れ
- No.114 目立つヒヤリの後ろに潜むリスク
- No.127 TAXI 中の接近事例

2. 特記事例

A. Good 事例について

Good マークを付けている事例は以下のとおり(今回 8 件)。

- No.100 基地病院からの転院搬送 重量にも注意！
- No.105 目視外飛行ドローンとの接近の恐れ
- No.107 ラインナップ時に強風にあおられ滑走着陸
- No.109 離陸方向を間違えそうになる
- No.117 「アサーション」は管制官に対しても！
- No.120 着陸しようとしたら、土嚢が転がった。
- No.126 管制官からの指示に疑問
- No.128 ヘリコプターのダウンウォッシュの影響

B. その他

ドクターヘリに関する投稿が多くあげられた。

- No.100 基地病院からの転院搬送 重量にも注意！
- No.101 ランデブーポイントが管制圏内だった！
- No.102 電線パトロールヘリが突然現れた
- No.103 機体から患者搬出時にストレッチャーと共に横転
- No.104 給油後の確認もれ
- No.115 鳥とニアミス
- No.120 着陸しようとしたら、土囊が転がった。
- No.122 ランデブーポイント着陸時に飛散物
- No.125 ランデブーポイント思い込みによる間違い

<グライダー>

1. リスクレベルの観点で注目する事例

- No.134 発航準備中に誤って曳航の張り合わせを始めた
- No.148 空中接近
- No.138 プラグコネクション破断

2. 特記事例

A. Good 事例について

Good マークを付けている事例は以下のとおり(今回 2 件)。

- No.132 AT レリーズでウィンチ曳航しそうに
- No.144 離脱後の索が流れた

B. その他

VOICES であまり報告のない珍しい事例。

- No.136 プラグコネクション破断

【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

(客室)

無し

(空港管理・地上取扱い業務)

- No.194 旅客送迎バスの接近で緊急停止
- No.197 給油者に轢かれそうに
- No.198 貨物室内でコンテナに挟まれそうに
- No.200 HL のローラーに巻き込まれそうに
- No.202 作業員が乗った状態でベルトローダーを
- No.216 コンテナドーリーの間に
- No.224 安全帯をつけずに高所作業
- No.228 整備士が PBB 車輪の直後を横断 (整備)

- No.231 PBB 装着完了していないのに Door が
- No.232 PBB 回転灯作動中に

(整備)

- No.244 PBB と接触しそうに
- No.271 脚立が落下したかも・・・
- No.274 なかったはずのワークトレイが・・・

2. 特記事例

A. Good 事例について

- Good 事例について
- Good マークを付けている事例は以下のとおり(今回 6 件)

(客室)

- 169. 旅客のアレルギー発症を未然防止
- 171. Emergency System 点検を失念しそうに
- 177. 酸素マスクの落下防止

(地上取扱)

- 183. Pushback を急停止
- 185. フォロミーカーが Pushback 導線上に
- 228. 整備士が PBB 車輪の直後を横断

(整備)

無し

B. 同種事例の報告

(客室)

無し

(地上取扱)

- 180. パーキングブレーキがセットされていない
- 198. 貨物室内でコンテナに挟まれそうに

(整備)

- 256. 誤部品を取り付けそうに

以上

【お問い合わせ先】

VOICES ヘルプデスク (ATEC)

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

03-5476-5464