

◇————◇
公益社団法人 日本航空機操縦士協会
メールマガジン Vol.125 2023/10/16
◇————◇

いつも JAPA メールマガジンをご愛読頂きありがとうございます。
今号は以下の内容でお送りいたします。

★——INDEX——★

- [1]【常務理事コラム】最近の変更点について
- [2]【航空局】「嘉手納飛行場周辺を飛行する VFR 機の安全確保」
について
- [3]【航空局】「滑走路における摩擦係数の測定要件の廃止に伴う
航空保安業務処理規程第5管制業務処理規程の一部改正
(R5.11.2 適用)」について
- [4]【航空局】エンルートチャート(政府刊行物)販売先
- [5]【お知らせ】ORC 運航乗務員 機長要員募集
- [6]【お知らせ】航空大学校操縦教官(契約職員)の募集について
- [7]【お知らせ】航空図料金改定(値上)のお知らせ
- [8]【VOICES FEEDBACK】
＜①機体のどの部分を Clear させる?＞＜②First Solo で…＞
- [9]【お知らせ】JAPA E-Journal の公開
- [10]【お知らせ】セミナー・イベント
- [11]【ご案内】公益社団法人 日本航空機操縦士協会 ご入会について

- ★————★
- [1]【常務理事コラム】最近の変更点について
常務理事 管 聖
- ★————★

会員の皆様、平素は協会活動にご理解、ご協力を頂きまして誠に
ありがとうございます。

ここ最近の法に関する大きな変更点について、改めてご連絡をいたします。

① 8月21日:航空機乗組員の使用する医薬品の取扱いに関する指針」の一部改正

年齢を重ねるにつれ、身体機能が低下し、薬に頼ることはやむを得ないところではありますが、今回の改正では、漢方薬、生薬、便秘薬、痛風、ED治療薬、育毛剤、ホルモン製剤等の条件が新しく追加をされました。

特に、男性にとって厳しい改正になっていると感じております。皆様はいかがお考えでしょうか？

健康管理は、我々PILOTにとって非常に重要です。服薬によって改善が期待できるのであれば、そこは良しとしましょう。服薬にあっては勝手に自己判断はせず、医師並びに航空身体検査医に相談することが重要と考えます。

② 9月7日:航空保安業務処理規程第5管制業務処理規程(管制方式基準)

進入管制区における速度制限(250kt)が変更になりました。これまで、「高度 3,000m(10,000ft)以下」となっていたが、国際基準(ICAO ANNEX11)に整合した「高度 3,050m (10,000ft)未満」にしたものです。僅か 1ft ではありますが、これにより、減速のための無駄な level 飛行をする必要がなくなり、より効率的な運用が可能になりました。

また、日本語特有の「以下」、「未満」のややこしい表現もスッキリしたように感じます。

反面、実運用では、3,000m≒10,000ft としているケースが殆どだと思いますが、数字をカッチリ切られてしまうと窮屈に感じるかたもおられるのではないかと思います。

③ 10月1日:特定操縦技能審査実施要領等の一部改正について

特定操縦技能審査口述ガイダンスは、数年に一度、見直しを行っており、今回は、以下の内容が追加されました。

(1)「航空機の操縦に従事するのに必要な知識」として、航空身体検査証明申請時の自己申告確認書の提出等に関する内容。

(2)「一般知識」として、ロストポジション時の措置、航空機に備え付ける書類(航空法 第59条関連)に関する内容。

(3)その他、所要の改正。

2年に1回の特定操縦技能審査は、普段飛ばれていないPILOTにとって、知識の再確認の場として有効に使って頂ければと思います。またぜひ航空安全講習会への参加も合わせてよろしくお願いします。

★

[2]【航空局】「嘉手納飛行場周辺を飛行するVFR機の安全確保」
について

★

米軍の無操縦者航空機(MQ-9)が、令和5年10月中に嘉手納飛行場に展開される予定です。

当該MQ-9は遠隔地からの無線操縦及び自律飛行プログラムにより無人での飛行を行うことから、一層の安全を確保のため、事業社、操縦士の皆さまに置かれましては、別添の内容について周知、ご理解のうえ運航いただきますよう、よろしくお願いします。

尚、本内容については、ノータムが発出される予定(令和5年11月30日以降は航空路誌補足版も発行される予定)です。

詳細はHPをご参照ください。

<https://www.japa.or.jp/8452>



[3]【航空局】「滑走路における摩擦係数の測定要件の廃止に伴う
航空保安業務処理規程第5管制業務処理規程の一部改正
(R5.11.2 適用)」について



【適用日:令和5年11月2日】

概要:

管制業務処理規程に関して、以下に係る改正が行われます。

●滑走路における摩擦係数の測定要件の廃止に伴う改正

滑走路における摩擦係数の測定は、空港運用業務指針(平成17年9月9日付国空用第124号)に基づき、航空機移動区域に積雪又は凍結がある場合に、滑走路面状態評価等の参考情報として我が国独自に実施されている。今般、運航者等の意見を踏まえ検討を行った結果、国際基準に準拠し、滑走路における摩擦係数の測定と同測定値の提供の廃止について確認がなされたため、本空港運用業務指針が改正された。これに伴い、管制業務処理規程について所要の改正を行う。

詳細は HP をご参照ください。

<https://www.japa.or.jp/8422>



[4]【航空局】エンルートチャート(政府刊行物)販売先



エンルートチャート(政府刊行物)販売先について

以下の通り変更となりますので、お知らせいたします。

尚、当協会個人会員様は会員価格でご購入頂けます。

詳細は HP をご参照ください。

<https://www.japa.or.jp/8395>

★

[5]【お知らせ】ORC 運航乗務員 機長要員募集

★

- 募集職種 : 機長要員
- 業務内容 : 会社が運航する飛行機の操縦および運航関連業務
- 募集人数 : 若干名
- 雇用形態 : 嘱託社員(但し、機長認定審査合格後に正社員登用)

詳細は下記をご参照ください。

<https://www.japa.or.jp/wp-content/uploads/2023/09/1ad0ec88f9b55fb7585b6f1edc290cf1.pdf>

★

[6]【お知らせ】航空大学校操縦教官(契約職員)の募集について

★

航空大学校では操縦教官(契約職員)を募集します。応募を希望される場合は、必要書類を令和5年12月8日までに航空大学校宮崎本校総務課までご送付いただきますようお願いいたします。

詳細は下記をご参照ください。

chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcgiclfindmkaj/<https://www.japa.or.jp/wp-content/uploads/2023/10/a61213fd4f390866301f2bfd01b08308.pdf>

★

[7]【お知らせ】航空図料金改定(値上)のお知らせ

★

いつも JAPASHOP をご利用いただき、誠にありがとうございます。さて、SHOP にて取り扱っております航空図ですが、昨今の原材料費等の高騰を受け、新版の改定以降、誠に不本意ではござい

すが、順次値上げさせて頂くこととなりました。

お客様におかれましては、諸事情をご賢察いただき、
ご理解ご協力を賜りますようお願い申し上げます。

【対象商品】

- ・区分航空図
- ・ターミナル航空図
- ・首都圏詳細航空図

<https://www.japa.or.jp/8431>

★

[8]【VOICES FEEDBACK】

<①機体のどの部分を Clear させる？> <②First Solo で…>

★

<①機体のどの部分を Clear させる？>

福岡空港 RWY34 運用下で、Spot 12R からの出発時のこと。自機よりも先に Spot 11L (or 11R) から他社機が、“Make Long Pushback, Expect K6”の指示により Pushback しているのを Monitor していた。その 2～3 分後、自機が REQ Pushback をした際、GND からは“Face to South, Clear K6 で Pushback 可能か”と聞かれた。地上担当者に確認をした上で“Clear できる”と GND に返答し、“Pushback Approved RWY34, Face to South, Clear K6”の指示を得た。運航乗務員はそのまま地上担当者に伝えた。この時、後方に他社機が K6 の先にいるはずなので、少しおかしいとは感じていた。ちょうど Pushback を開始した際、後方の他社機が Taxi Out を始めたため、それを見た地上担当者から「状況がよくわからないので ATC に確認してほしい」と言われ、運航乗務員が GND に確認したところ、“K6 の手前で Clear すること”との説明であった。運航乗務員は K6 よりも北側まで Pushback する指示 (Nose が K6 を Clear) と理解していたが、GND の意図は K6 よりも南側で Pushback を完了する指示 (Tail が K6 を Clear) であることがわかった。すでに後方の他社機は Taxi Out していたため、

特に問題は生じなかったが、ATC 指示の意図を正しく理解するのが困難であると感じた。通常は“Clear ~”と言われれば、“Nose”側が Clear と理解するものだと思うので、上記の確認がなかったら機体も地上作業員も危険な状況になった可能性があった。最近、福岡では“Clear できれば~ ”、“ If You Have Enough Space ~”のように、運航者側の判断の下での Clearance が多いように思う。TWR からはその位置や高さの問題から、必ずしも航空機間隔を十分に確認できないためと思われるが、特に夜間で航空機間隔が認識しにくい状況や、または ATC 指示の意味が十分に理解できないような場合には、ATC 指示どおりに行動を開始せず、必要に応じて一時停止することも選択肢の一つだと思った。

☞ VOICES コメント

Tail 側の間隔について正確に把握することは、監視員がいないため難しいですね。管制官も通常と異なる状況を指示する場合には、その指示が正しく伝わるようにする必要がありますね。

<②First Solo で… >

(その1)

First Solo 時、After Start Procedure と Checklist を終え、カンパニー無線で担当教官に準備完了報告をした後に TWR に Contact するように指示を受けた。しかし、TWR に Contact することなく RampOut してしまった。2 メートルほど前進したところでカンパニー無線からの指摘があり、Taxi クリアランスをもらっていないことに気付いたので、機体を停止させた。First Solo の日であり、普段行っている Ramp Out 時の使用滑走路、誘導路、QNH の再確認を失念していたことが今回の要因であると思った。通常手順の重要性を改めて認識した。

(その2) First Solo Flight 時、After Start Checklist を終え、また担当教官と運航管理室の間で無線調整が行われたことを確認して、担当教官に無線で Ramp Out することを伝えた。この段階で普段必ず行う TWR との交信を忘れてしまった。いつもと違うやり取りをしていたこともあり、この違いを意識しなかったことがエラーの発生の一因となってしまった。このようなときこそ、次に何をやるべきか整理してから行動に移すべきだと感じた。

☞ VOICES コメント

First Solo Flight で、緊張感が高まってしまったことによりエラーを誘発したかもしれません。冷静さを保つためにも、普段から行っているプロシージャとチェックリストをしっかりと声出しして実施することも大切と考えます。

★

[9]【お知らせ】JAPA E-Journal の公開

★

E-Journal を公開致しました。
ぜひご覧ください。

《運航技術委員会》

・【JAPA E-Journal 2023-011】

「ビジュアルアプローチの落とし穴」

<https://www.japa.or.jp/e-journal>

★

[10]【お知らせ】セミナー・イベント

★

《Fly with us～空の仕事ワークショップ～》

10月28日福岡開催

11月18日大阪開催

<https://member2.japa.or.jp/seminar/detail.php?sid=4>

《ATS シンポジウム》

10月28日オンライン開催

※お申込は航空交通管制協会 http://atcaj.or.jp/?page_id=1161

《前田伸二さん 講演会》

「I'm possible. You're possible! ～夢の実現に向けたキャリア形成」

10月29日神奈川/オンライン開催

<https://www.japa.or.jp/8373>

《航空気象シンポジウム》

11月18日東京/オンライン開催

<https://member2.japa.or.jp/seminar/detail.php?sid=7>

《航空安全講習会》

12月02日大阪開催

<https://member2.japa.or.jp/seminar/detail.php?sid=3>

《RNAV 講演会》

12月10日東京/オンライン開催

<https://member2.japa.or.jp/seminar/detail.php?sid=2>

《第19回 TEM/CRM セミナー》

12月12日東京開催【前半】

12月13日東京開催【後半】

<https://member2.japa.or.jp/seminar/detail.php?sid=1>

《セミナー・講習会受講に際しての注意事項》

JAPA が主催するセミナー・講習会等のイベント開催につきまして、新型コロナウイルスの感染拡大を予防するため、ご参加のみなさまへの注意事項や連絡事項を取り決め、当該運用手順に従い遂行してまいりました。

この度、厚生労働省ならびに東京都福祉保健局によって示された「2023年3月13日以降のマスク着用の考え方」に従い、今後、同年4月1日以降に開催されるセミナー・講習会へのご参加にあたりましては、改めて下記内容をご確認いただきますようお願い申し上げます。

<https://www.japa.or.jp/wp-content/uploads/2023/04/japa20230401.pdf>

尚、その他のセミナー・イベント情報に関しましては随時ホームページ及びメールマガジン等でご案内致しますので、少々お待ちくださいようお願い申し上げます。

★

[11]【ご案内】公益社団法人 日本航空機操縦士協会 ご入会について

★

JAPA では会員を募集しております。

ご入会いただけますと、AIM JAPAN の配布の他、団体割引を適用した、JAPA 団体保険(ロスオブライセンス)へのご加入も可能ですので、ぜひご検討ください。

詳細は以下ホームページよりご覧ください。

オンライン入会を導入いたしましたので JAPA ホームページからすぐに入会手続き可能です。

皆様のご入会を心よりお待ちしております。

<https://www.japa.or.jp/member>

★次回の配信は 11 月中旬を予定しております★

JAPA メールマガジンの配信先変更方法及び配信停止方法については以下、ご参照の上、お手続きください。

<https://www.japa.or.jp/mail-magazine>

【発行】公益社団法人 日本航空機操縦士協会

電話 03-6809-2902

メール japa@japa.or.jp

ホームページ <https://www.japa.or.jp/>
