

◇————◇
公益社団法人 日本航空機操縦士協会
メールマガジン Vol.123 2023/8/15
◇————◇

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] 【三役コラム】パイロットになりたい
- [2] 【常務理事コラム】 In the middle of difficulty lies opportunity.
- [3] 【航空局】「神奈川県相模原市周辺における総合防災訓練の実施」
について
- [4] 【航空局】「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（R5.9.7適用）」について
- [5] 【航空局】「航空機乗組員の使用する医薬品の取扱いに関する
指針」の一部改正について
- [6] 【VOICES FEEDBACK】
<①最終進入開始直前における VFR 機との接近> <② 最終進入中、
後方乱気流による GA>
- [7] 【お知らせ】 VOICES 共有情報 FEEDBACK の発行
- [8] 【お知らせ】 航空安全講習会について
- [9] 【お知らせ】 セミナー・イベント
- [10] 【新発売】 JAPA SHOP よりご案内
- [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] 【三役コラム】パイロットになりたい
専務理事 池田 晃二
- ★————★

小学生の「将来になりたい職業ランキング」が広く始まったのは、19
89年からだそうです。（諸説あります。もっと前からあったような？）

色々な会社が発表しているので順位にバラツキがありますが、当時パイロットは男子の第5位以内に入っていました。時代は流れ2015年を最後にベストテンから消え20位以内で推移していましたが、昨年から調査会社によりますが、ベストテンに復活してきました。

「親が就かせたい職業ランキング」でもベストテンに復活してきています。コロナウイルス感染症の拡大が収まり、家族で旅行する機会が増えているので、更に順位が上がるかもしれません。

(TOP GUN マーベリックの影響かも)

いずれにしても我々の裾野拡大活動でのモチベーションもUPします。一方では、30代から60代の「大人が今なりたい職業ランキング」でパイロットは第3位になっています。理由は、「憧れ」「子供の頃になりたかった」「やりがいがある」「専門性が高い」との事です。

多くの大人が、パイロットに興味を持っているということは航空を知ってもらい、JAPAの活動を知ってもらいという部分で、大人の方々への活動も大切です。

今後も広い年齢層に向けて航空の文化の普及を続けていきます。

★

[2] 【常務理事コラム】 In the middle of difficulty lies opportunity.

常務理事 安藤 尚敏

★

こんにちは。常務理事の安藤です。

新型コロナも少し収まり航空業界も少し明るい兆しが見えてきました。

さて、少し前に Peach Aviation で石垣島に遊びに行ってきました。公設市場はユーグレナモール、ユーグレナ石垣港離島ターミナルと、会社がネーミングライツを取得しています。ユーグレナ（別名：ミドリムシ）とは微細藻類のことで、食料、バイオ燃料への活用が期待されています。3 miles South of ROIG の海岸線沿いの培養プール（多数のまるい池）でユーグレナを育てています。

食料にするにはフリーズドライ製法等により粉末化しサブリ・クッキーに、バイオ燃料では、ユーグレナ体内の油を抽出・精製し、SAF (Sustainable Aviation Fuel) の原料にします。

ユーグレナは光合成により成長、細胞分裂し増殖、二酸化炭素を酸

素に変換しますので地球温暖化対策に有効ではないかとも期待されています。

尚、お土産にはピーチパインを買ってきました。



[3] 【航空局】「神奈川県相模原市周辺における総合防災訓練の実施」
について



九都縣市（※）合同の総合防災訓練が神奈川県相模原市周辺で予定されており、警察・消防・自衛隊のヘリが多数飛行する計画です。

防衛省による交通情報の提供（アドバイザリーエリアの設定）が行われることから、関連するノータムが発行されます。

周辺を飛行する事業者、運航乗務員は、下記ノータムの内容をご確認ください。（添付ノータムは 8/16 以降に JAPA HP に掲載予定です）

九都縣市（※）：東京都・埼玉県・千葉県・神奈川県・さいたま市
・千葉市・横浜市・川崎市・相模原市

【期間（日本時間）】

（事前訓練）令和 5 年 8 月 23 日 9 時 30 分から 13 時 30 分まで

（本番）令和 5 年 9 月 1 日 9 時 30 分から 13 時 30 分まで

【ノータム番号：RJJJ NR.6340/23 サガミハラ・アドバイザリー】

範囲：北緯 35 度 35 分 10.00 秒 東経 139 度 22 分 16.00 秒を中心とした半径 2NM

（相模原スポーツレクリエーションパーク、神奈川県相模原市）

周波数：123.45MHz

高度：2,000ft 未満の空域

【ノータム番号：RJJJ NR.6341/23 ナグラ・アドバイザリー】

範囲：北緯 35 度 36 分 32.09 秒 東経 139 度 08 分 56.95 秒を中心とした半径 2NM

（名倉グラウンド、神奈川県相模原市）

周波数：123.45MHz

高度：2,000ft 未満の空域

《当件に関する連絡先》

国土交通省 航空局 安全部安全政策課

TEL：03-5253-8111（内線 50135）

★

[4] 【航空局】「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（R5.9.7 適用）」について

★

（適用日：令和 5 年 9 月 7 日）

概要：進入管制区のうち航空機の速度を制限する空域を指定する告示に関し、「高度 3,000m（10,000ft）以下」を、国際基準（国際民間航空条約 第 11 付属書）に整合した「高度 3,050m（10,000ft）未満」に改正する。これに伴い、関連した所要の管制業務処理規程の改正を行う。（詳細は添付 概要を参照のこと）

<https://www.japa.or.jp/8221>

★

[5] 【航空局】「航空機乗組員の使用する医薬品の取扱いに関する指針」の一部改正について

★

（施行日：令和 5 年 8 月 21 日）

航空局 安全部 安全政策課 乗員政策室より「航空機乗組員の使用する医薬品の取扱いに関する指針」の一部が改正される旨、連絡がありました。

当該取扱いに関する新たな指針につき、新旧対照表と共に周知致します。

<https://www.japa.or.jp/8177>



[6] 【VOICES FEEDBACK】

<①最終進入開始直前における VFR 機との接近> <② 最終進入中、後方乱気流による GA>



<① 最終進入開始直前における VFR 機との接近>

国内 Non-Radar の Tower 空港で、我々は ACC より APCH Clearance を得て、TWR へ移管されました。TWR の周波数において、VFR の小型機が Traffic Pattern を周回後、模擬計器進入をしたい旨の交信が聞こえてきました。我々は ILS Clearance をもらっていたので、チャートに従い降下をしながら、外部監視をしておりました。LD GConfiguration をセットしつつ、LOC を Capture し滑走路に向くタイミングくらいで TWR から“Traffic VFR 2,300ft, They Have You In Sight”のようなインフォメーションでした。TCAS 上では、ほぼ正面、若干左側で GS Capture ALT の 2,300ft でこちらに向かってくる航空機を捕捉しており、PM と共有し「これ、同高度だよな？」というような会話をしつつ、外部監視をしましたが、In Sight できませんでした。その後 TCAS TA が作動し、外部監視を強化しましたが見えず、FAF も近かったので Workload が一気に上がりました。RA が鳴ったら従うことを共有し、TWR に一言だけ「Traffic が近いです」と PM に言ってもらいました。TWR は VFR Traffic にもう少し西側へ行くように指示をしていました (GOOD)。その後、運良く RA は鳴らず、そのまま ILS 進入を継続し、着陸しました。今回の事例は管制圏のギリギリ外側で発生した事例でした。このような事例を減らすためにも、もう少し管制の方でもアシストしていただけないものかなと思いました。例えば、ビジュアルレポーティングポイントで待機してもらおう等、確実にセパレーションが確保できるようにするなど。また、小型機のパイロットと我々の感覚は異なる部分も多いですし、装備も異なっています。旅客機で RA が作動すると進入復行をしなければならないことを、小型機のパイロットにも理解していただけたらと思った次第です。

☞ VOICES コメント

ATC に、積極的に VFR Traffic に関して懸念を表明したことは良かったですね。VFR 機パイロットに対しても、大型機と空港周辺のオペレーションにどのようなリスクがあるのかを共有する必要がありますね。

<② 最終進入中、後方乱気流による GA>

(PF の報告) 多発審査の TGL で初めて後方乱気流に遭遇した。天気は、午前から午後にかけて高気圧が当該空港周辺を東進し、比較的安定した大気であった。空港の使用 RWY は西向きの運用であったが、風は 100~120 度方向から 10kt 弱で背風での TGL 審査であった。当初、IFR 機の定期便がアプローチしており、自機は Base で Hold 中に当該機を視認していたので、Traffic In Sight を通報した。それに対して、Follow the Traffic の指示を受け、セパレーションを取りつつ Base~Final までアプローチを Stabilized させながら AGL 200ft まで進入を継続した。審査官の 200ft の Call で Last Secure Check を完了した。そのまま進入を継続したが、AGL 180ft で急に右に激しく Roll が入り、大きく滑走路から外れ、地面に激突する勢いであおられた。審査官が素早くオーバーライドして Power を入れ、GoAround しつつ Right Turn で直接ダウンウィンドに入り、Hold を要求してくれた。とっさの出来事で、何が起きたのか全く分からず、頭が真っ白になり、自分自身は回避操作等が何もできなかった。初めての経験であり、気流が悪い日の何十倍ほどの右への Roll が入るとともに地表に近づき、色々な Caution や Warning が点き、特に AFT DOOR の Caution が目に入ったので Aft Door が開いたのかと思った。審査官が Hold 中に、ゆっくり気持ちを落ち着かせてからでいいと言われ、深呼吸をし、気持ちを落ち着かせてから審査続行を申し出て審査再開をした。(同乗者の報告) PMR (後席にてモニタリングを担当する訓練生) として搭乗し、RWY に進入中に AGL 200ft ほどで先に着陸した大型旅客機の後方乱気流に遭遇し、機体が大きくあおられた。先行機との間隔について約 2 分、目視間隔は後方 30° はあったと記憶している。機内では一時的に失速警報、対地接近警報、ドアオープンの警告が鳴り、動揺した。教官の操縦により即座に GA したが、もう少し低高度だったらと考えると恐ろしい経験だった。当該空港では大型機の頻繁な飛行や、ディレイド・フラップ方式、背風でも RWY が使用されることなどが重なり、進入中に後方乱気流に遭遇しやすい状況があると感じた。時間間隔だけでなく、後方乱

気流回避のための手段を講じる必要があると思われ知らされる経験だった。

☞ VOICES コメント

報告者の所属組織による調査によれば、「警報等作動について音声記録を確認したところ「200ft」コール後、約5秒で「GO AROUND」コール、さらに2秒後に「CAUTION」と推定される音と「STALL WARNING」作動音、直後「I HAVE CONTROL」の音が記録されていた。失速警報作動については、ピトー管又はストールウオーニングベーン周辺の気流の乱れの影響の可能性が考えられる。」とのこと。斜め後方からの弱い追い風の場合、渦流が接地点付近に留まりやすいため、大型機のアトに着陸するときは嚴重な警戒が必要です（出典：AIM-J 第934項）。



[7] 【お知らせ】 VOICES 共有情報 FEEDBACK の発行



7月28日付けで ATEC より VOICES FEEDBACK No.2023-01 号が発行されました。

詳細は HP をご参照ください。

<https://www.japa.or.jp/8209>



[8] 【お知らせ】 航空安全講習会について



2023年8月開催分よりオンラインでもご参加いただけるようになりました。それに伴い、以下の通り変更させていただきます。

詳細は HP をご参照ください。

<https://www.japa.or.jp/8168>

★
[9] 【お知らせ】 セミナー・イベント

★
「航空安全講習会」

8月27日東京開催

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

「RNAV 講演会」

9月10日東京開催

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

「第11回 SRM セミナー」

9月29日東京開催

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

「Fly with us～空の仕事ワークショップ～」

10月14日愛知開催

10月28日福岡開催

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

「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は、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ますようお願い申し上げます。

★

[10] 【新発売】 JAPA SHOP よりご案内

★

【新発売】

・ AIM-JAPAN 2023 年後期版（英語）

ご注文については以下 JAPA SHOP をご覧ください。

<https://www.japa.or.jp/japa-shop>

★

[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9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/>
