

◇—————◇
公益社団法人 日本航空機操縦士協会
メールマガジン Vol.95/ 2022/2/15
◇—————◇

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】 第 19 回小型航空機セーフティセミナーについて
- [2] 【常務理事コラム】
操縦経験のない型式の航空機を操縦しようとする場合の注意点の再確認
- [3] 【航空局】 回転翼航空機における模擬飛行装置のみを使用して行うことができる航空従事者技能証明の実地試験について
- [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改正について
- [5] 【VOICES FEEDBACK】
<①Hand Signal 受領と Before Taxi Checklist 失念>
<②ダウンウォッシュ>
- [6] 【お知らせ】 セミナー・イベント
- [7] 【JAPA E-Journal 2021-007】 ATC 再発見 Vol.031
【進入管制区で 250kt を超えられる！？】 ATS 委員会
- [8] 【新発売】 JAPA SHOP よりご案内
- [9] 【お知らせ】 協会事務局の勤務体制について
- [10] 【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】 第 19 回小型航空機セーフティセミナーについて
副会長 大澤一郎

★—————

JAPA 副会長の大澤でございます。
去る、2月3日(木)及び4日(金)に JAPA 主催による、第 19 回小型航空機セーフティセミナーが開催されました。
世界的な感染症拡大の影響で、昨年度は事前に講師の皆様にご協力を

頂き録画した講義の Web 配信となりましたが、今年度はより多くの会員の皆様に受講の機会を提供させて頂くために Web 配信と実開催のハイブリッド方式でのセミナーを計画いたしました。しかし、年明けよりの国内感染急拡大を受けてリスク回避の観点から、大変残念ながら Web 配信のみの開催といたしました。川崎会場での受講を予定なさっていた皆様には直前の変更となりましたこととお詫びいたします。

さて、今年度のセミナーは、国土交通省航空局安全部運航安全課課長の島津様の基調講演より始まり航空局の皆様から航空局が行っている運航全般の安全向上に向けた取り組み、操縦士の実地試験や運航審査などについてお話を頂きました。

慶応義塾大学理工学部管理工学科の中西先生からは、航空安全のためのヒューマンファクターズについてご教授を頂きました。

また、日本航空株式会社様からは、大型機と小型機間で発生している TCAS、RA の発生事例について情報共有、エアラインの新しい訓練審査制度（CBTA）について、また JAL の運航乗務員へのコミュニケーション教育について講義を頂きました。

当日のプログラムは以下の通りです。

(2/3 プログラム)

https://www.japa.or.jp/wp-content/uploads/2022/01/japa_ss20220131_1.pdf

(2/4 プログラム)

https://www.japa.or.jp/wp-content/uploads/2022/01/japa_ss20220131_2.pdf

受講者様からご提出頂いたアンケートでは「大変に参考になった」、「今後もセミナーに参加したい」、「TCAS、RA について理解できた」、「新しい知識を得ることができた」など多くのご意見を頂きました。多くの皆様が価値ある二日間であったと思って頂いていることを安堵しています。

今回のセミナーで講師の皆様が使用した PowerPoint 資料の一部は受講者様に提供させて頂きますが、準備が整った後の提供となりますので暫くお待ちください。

二日間に渡って、開催させていただいた小型航空機セーフティセミナーですが、一日当たり約 150 名の方に受講して頂きました。内訳は、JAP A 会員が約 100 名、会員以外の方が約 50 名の割合となりました。今回は完

全 Web 配信となったために、会員の方は受講料が無料、非会員の皆様からは 3,000 円の受講料を頂戴する形となりました。

JAPA では、今後も小型機から大型機までの運航の安全や環境向上に取り組んで参りますがそのためには、多くの操縦士の皆様、とりわけ会員の皆様のご支援ご協力が必要です。

会員の皆様には引き続き JAPA 活動へのご協力を、会員外の皆様においてはこの機会にぜひ入会をご検討頂きご入会の上で JAPA 活動へのご支援を賜りたくお願いいたします。

小型航空機セーフティセミナーは、来年度もオンラインと会場のハイブリッド方式で計画し実行を図りたいと考えております。会場にてご参加頂ける皆様とお会いできる事を関係者一同楽しみにしています。



[2] 【常務理事コラム】 操縦経験のない型式の航空機を操縦しようとする場合の注意点の再確認
常務理事 管聖



技能証明に付された限定と同一の種類及び等級であって、操縦経験のない型式の 航空機を操縦しようとする場合等の教育訓練に関するガイドラインが定められています。

自家用操縦士の方もセスナ 172 等固定ピッチの軽飛行機から上級機種へグレードアップするにあたってはさけて通れないところだと思います。具体的には下記のとおりです。

操縦士は、航空機の種類に応じて次の 1-1～1-3 に掲げる場合には、2～4 に定める教育訓練を受けること。とされています

1-1 飛行機

- イ) 操縦経験のない型式の飛行機を操縦する場合（当該機の等級が、多発ピストン機並びに単発及び多発タービン機であるときに限る。）。
- ロ) 可変ピッチプロペラを装備した飛行機を初めて操縦する場合。
- ハ) 引込式の着陸装置を装備した飛行機を初めて操縦する場合。

- ニ) 過給機を有する発動機を装備した飛行機を初めて操縦する場合。
- ホ) 出力が 200 馬力を超える発動機を装備した飛行機を初めて操縦する場合。
- へ) 電子飛行計器システム (EFIS) を装備した飛行機を初めて操縦する場合。
- ト) デジタル電子エンジン制御装置 (FADEC 等) を装備した飛行機を初めて操縦する場合。
- チ) 高揚力装置を装備した飛行機を初めて操縦する場合。
- リ) 与圧装置を装備した飛行機を初めて操縦する場合。
- ヌ) 尾輪式の飛行機を初めて操縦する場合。

1-2 回転翼航空機

- イ) 操縦経験のない型式の回転翼航空機を操縦する場合。

1-3 滑空機

- イ) 経験のない発航方法 (ウインチ曳航又は自動車曳航、航空機曳航、自力発航) による操縦 をする場合

そして訓練教育は何をしなければならないかというと、学科教育 20 時間 (滑空機にあっては 5 時間) と実技教育 10 時間 (滑空機を除く) を標準として実施する事になっています。その他詳細な実施細則についてはここでは省略しますが、学科と実技 2 つの教育で 30 時間の時間が必要となります。近年航空機の事故の原因の一つに「当該機の操縦に必要な知識及び技能を有してなかったため、適切な操縦操作が行えなかった可能性が考えられる」との報告がされています。

操縦経験のない航空機を操縦する際は、飛行規定を熟知するのはもちろん、上記が該当するののか確認の上、十分な教育を済ませることが重要です。

2 年に 1 度の特定技能操縦士の審査、航空法を含む様々なルールを遵守し、実際の運行にあたっては安全優先の意識を徹底するように心がけたいと考えています。



[3] 【航空局】 回転翼航空機における模擬飛行装置のみを使用して行うことができる航空従事者技能証明の実地試験について



航空局 運航安全課より、回転翼航空機に係る実地試験の全部を模擬飛行装置で行う場合について、通達の制定と実地試験実施細則を一部改正した旨の

連絡を受けましたのでお知らせします。

詳細は HP をご覧ください。

<https://www.japa.or.jp/6708>



[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改正について



航空局より航空保安業務処理規程第 5 管制業務処理規程を改正について連絡を受けましたのでお知らせいたします。

詳細は HP をご覧ください。

<https://www.japa.or.jp/6777>



[5] 【VOICES FEEDBACK】

<①Line Up 時の一時的な Lost COMM >

<②タクシー中での接近>



<①Line Up 時の一時的な Lost COMM >

【概要】

伊丹空港 Spot〇〇から若干の早発で Time Pressure は全くない状態でした。C1 までの Taxiing Clearance を受領し、C1 へと向かいました。乗客も少なく Taxiing を開始する段階で Cabin は Ready、Cockpit も A に入る段階では Ready となっていました。E3 付近で TWR に Initial Contact。C1 には Q400 が Hold していましたが、Not Ready とのことで、我々が No.1 となり E2 手前で Line Up and Wait の指示。A 上にて、Cabin Notification を実施、RWY 32L への進入機を視認しながら、RWY 32R に Line Up しました。その後、風の状況 に関して PF/PM で確認をしていたところ、TWR から自便が呼ばれました。COM-1 で通常どおりに Contact しましたが、TWR から全く反応がなく、その時点で COM-2 121.5 で呼ばれ、Lost COMM していることに気付きました。PM に COM-2 で Contact してもらおうと、MCDU を確認したところ、COM-1 「KANSAI DEP 119.5」 が Active になっている状態でした。その後は、COM-1 を TWR に戻し、通常どおり

に出発しました。Lost COMM していた時間は、30 秒～1 分程度かと思えます。

【反省点】

1. 他社機の Q400 が全く Ready を通報してこないのに、随分時間がかかっているなど感じたが、自己診断まで 進めなかったこと
2. RWY32L の進入機が着陸したにもかかわらずその後 の指示が聞こえなかったことに疑問を持たなかった こと。
3. COM-1 で先行機に Contact KANSAI DEP の指示があり、それを TWR からの指示だと思ってしまったこと。
4. 自機に Clearance が来ないのは、先行機との Separation かなと思い込んでしまったこと。周波数の移管においては、Active FREQ を PFD/MCDU で Monitor するようにしていますが、自分として状 況に違和感があった場合の Reminder がなかったのも原因かと思えます。違和感を覚えた場合にすぐに共通認識をとれるような Team Building/Communication / Workload Management は必要かと思えます。また、121.5 の Monitor の重要性を改めて認識しました。

<②タクシー中での接近>

単独訓練時、離陸する際に Flap の Set をし忘れて Reject Take-off をし、前方の Taxiway から Vacate した。Vacate 中、TWR から Parallel Taxiway の手前で 待機するよう指示を受けた。しかし、停止位置標識 を見失ってしまったため、Parallel Taxiway 手前に表 示されている黄色の一本の線を越えてから停止し ようと考えた（このとき、既に停止位置標識は通過 していた）その間に TWR から 2 度目の Parallel Taxiway の手前で待機を指示された。当該一本線を越えて 停止した後、Parallel Taxiway をこちらに走行してくる機体を視認した。自機が一本線で停止せず、Parallel Taxiway に近づきすぎたために 2 度目の Hold Short of Parallel Taxiway の指示が来たのだと認識した。イレギュラーな事象が起きた際、自身の行動に集中してしまう傾向を認識し、そのような場合こそ周囲の状況に気 を配ることの重要性を感じた。

★VOICES コメント

イレギュラーが発生した場合、ストレス・焦り等により、パフォーマンスが低下し、Overload の状態に 陥ります。その兆候は報告者が述べているように一点集中以外に、安易な行動、情報の遮断、不確実な 確認行為等が起きやすくなります。ですから、すべきことは Overload の回避で、通常の Taxi 速度を努め て減速し、適切な状況認識を行えるよう時間の余裕を得ることも大切です。



[6] 【お知らせ】 セミナー・イベント



《航空安全講習会》

2021年3月12日（土）＜東京＞

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

《SRM セミナー》

2022年2月21日（月）＜東京＞

<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いたしました。

セミナー・講習会へのご参加にあたりましては、以下内容をご確認いただきますようお願いいたします。

<https://www.japa.or.jp/wp-content/uploads/2020/06/japa20200618.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。



[7] 【JAPA E-Journal 2021-007】 ATC 再発見 Vol.031

【進入管制区で 250kt を超えられる！？】 ATS 委員会



【JAPA E-Journal 2021-007】 ATC 再発見 Vol.031 【進入管制区で 250kt を超えられる！？】を公開しております、ぜひご覧ください。

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



[8] 【新発売】 JAPA SHOP よりご案内



【新発売】

JAPA-508 (東海・南関東・小笠原・硫黄島) 第3版

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>



[9] 【お知らせ】 協会事務局の勤務体制について



協会事務局では首都圏での新型コロナウイルスへの感染リスクを考慮し、今後の勤務体制を以下の通りといたします。

期 間：2月15日(水)～(終了に関しては別途お知らせいたします。)

出勤日：月曜日-金曜日(祝日を除く)

時 間：10:00-16:00



[10] 【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。

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.japa.or.jp/member>

* * * * *

★次回の配信は3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/>
