



Issue 531

April 2024



航空安全情報自発報告制度は、わが国では(公財)航空輸送技術研究センターが VOICES を運営していますが、航空大国の米国では NASA が ASRS を運営し、毎月 CALLBACK を発行しています。この E-Journal は JAPA の運航技術委員会が CALLBACK の邦訳を紹介するものです。

～ 視点の違い ～

*O wad some Power the giftie gie us
To see oursels as ithers see us!
It wad frae mony a blunder free us,...*

Robert Burns

(18 世紀後半のスコットランドの国民的詩人)

以上はスコットランド語。英訳は；

**Oh, would some Power the gift give us
To see ourselves as others see us!
It would from many a blunder free us,**

(出典 : https://en.wikipedia.org/wiki/To_a_Louse)

訳者補足、推測：

詩人は、ボンネット帽の下の髪にシラミが這っているのに、それに気付いていない女性を教会で見かけた。そして詩人は；

シラミは人間が自分たちにとっていかに大切な寄生場所であるかを分かっていないことに怒る一方、シラミから見れば人間は誰もが餌食で、そこに寄生するのは当然の権利と認めているのだろうとの思いふける。



航空業界において、特定の職種、特にパイロットが、安全を確保しつつ業務を遂行する他の職種からどのように見られ、彼ら彼女らとどれだけ知識が共有されているのか、時々疑問に思うことがある。往々にして、職種間の情報共有は乏しく、他の職種に課せられた法令や遵守事項を互いに理解していないことがある。ASRS に寄せられる報告は、数量的にはパイロットからのものが 75% を占めるが、質的には他の職種からも同等に貴重な事例が、異なった視点から報告されている。それらの報告は、各職種固有の知識、経験、事例の受け留め方に基づいているが、パイロットの見方とは大きく異なっている。

今月の CALLBACK は、主にパイロット以外の職種からの事例報告を掲載している。それぞれの報告の視点や観点を検証し、詩人 Burns の至言に学び、我々の最大の責務である航空安全を確保するために、他の職種からの声に耳を傾け、自らを顧みなければならないのではないのでしょうか。

Part 121(定期航空運送事業) - フラップの交換作業

整備士からの報告:

■ フラップ交換作業のためにロックアウト・タグアウト^(注1)が実施された。ロックアウトにはギアピン^(注2)の取り付けが必要だった。同僚がギアピンを取り付け、私はフラップ交換のためのすべてのロックアウト・タグアウトをワークシートに記録した。フラップ交換の作業を終えた後、ロックアウトを取り外す必要があった。同僚がギアピンを取り外した。私は彼がギアピンをコックピットの所定の場所に戻すのを見た。ただ彼が何本持っていたかは確認していない。私はメインギアとノーズギアを見てギアピンのタグが残っていないことを確認した。メインギアにもノーズギアにもギアピンのタグは見当たらなかった。私はフラップ交換作業のためのロックアウトの取り外しを確認署名し、それにはギアピンの取り外しも含まれていた。後日、私はメインランディングギアが格納されないという理由で、その機体が離陸後に引き返したとの通知を受けた。私はこのことを同僚に知らせたが、彼は 767 型機に 5 本のギアピンがあることを知らず、3 本しか外さなかったと言った。また、彼はそれら以外のギアピンのタグは確認しなかったとも述べた。ギアピンの取り外し忘れは、次の出発便の外部点検を行ったパイロットだけでなく、その便を担当した整備士も見落としていた。私の推測では、当時の暴風雨により、ギアピンのタグが見えない位置まで吹き上げられていた可能性があると思う。

注 1: ロックアウト・タグアウト

整備または修理作業を実施する際に、関連する機器や装置が不用意に作動しないよう、作動を遮断するための安全手順

注 2: ギアピン

ランディング・ギア(着陸装置)が、操縦室でのランディング・ギア・レバーの操作を含め、何らかの要因により引き込められようとしても、物理的にそれを阻止するために可動部分に差し込まれるピンで、容易に目視できるようにタグが付いている

Part 91(自家用運航) - セスナ 188 のエレベーターケーブルの接続忘れ

整備士の報告より:

■ セスナ 188 の年次点検で、上下のエレベーター・コントロール・ケーブルを操縦桿に固定しているクレビス・ボルト^(*)を外した。ボルトが過度に摩耗していることがわかったので、交換用のボルトを注文する間、ケーブルは取り外したままにしておいた。新しいクレビス・ボルトが届いたので、それを操縦桿に取り付け、アッパーケーブルだけを固定した。取り付け後、操縦桿を動かしてエレベーターを作動させると、取り付けられたケーブルがエレベーターを上を動かし、重力でエレベーターの後縁部が下に引っ張られるため、正常に作動しているように見えた。フライトコントロールの動きについては、フライト前に他の 2 人の A&P メカニック^(*)とパイロットによってもチェックされた。エレベーター下部のコントロールケーブルは、操縦桿からチューブを通り、プーリーに巻きついて下りていた。問題が発見されたとき、下側のケーブルの端はチューブの中に隠れていた。ケーブルが隠れていたことが、私のミスを招いた一因だと思う。もうひとつの要因は、私が他の整備士によるダブルチェックを依頼しなかったことだ。この欠陥は、パイロットが離陸直後に発見した。

着陸後の点検で、操縦席の下にあるエレベーター・ケーブルが非常に緩んでいることが判明した。この点検でケーブルを前方辿ると、本来は操縦桿に接続されているべきケーブルがチューブ内で繋がっていないことが判明した。私は、アップケーブルとともにロアケーブルをクレビス・ボルトで操縦桿に取り付けた。フライト後の検査では、他に異常は見つからなかった。

パイロットの報告書より:

■ 飛行前に機体の外部と内部を点検したが、特に異常はみられなかった。すべての操縦舵面は自由に動いた。離陸前チェックリストの実施中、エンジンランアップの時も、すべての操縦舵面は正しく自由に動いた。離陸時、失速警告ホーン之音とローテーション後の異常なピッチアップを認識した。すぐに操縦桿を前方にフルに押したが、何の反応もなかった。私はパワーを落とし、フォワードトリムをフルにとると、機首が下がった。機体のエレベーターコントロールが失われていることは明らかだった。私はエンジンを通常の作動域に保ち、トリムを前方にいっぱいまでとって、出発した滑走路まで旋回しながら戻った。フラップとフレアのためのフルアフトリムで着陸し、操縦桿はフルフォワードのままだった。着陸は何事もなく行われた。私は整備場にタキシングした。機体を点検したところ、操縦桿の付け根に接続されているはずのエレベーターケーブルが接続されていなかった。このケーブルとプーリーは、パネルやその他のカバーを取り外さないと見えないのだった。

* 1: 摩耗したクレビスボルトの例



* 2: Airframe and Powerplant Mechanic (A&P メカニック)

米国の航空整備士の資格は、機体 (Airframe) と発動機 (Powerplant) について付与される。双方の資格を有する整備士を A&P メカニックと称する。

訳者補足:

操縦桿とケーブルを接続するクレビスボルト(上述)等の着脱整備の後には、舵面の動きと共に、操舵力が舵面に伝わっていることの確認が必要です。このケースでは、エレベータダウン側のケーブルが接続されていませんでしたので、エレベータの後縁部が重力で下がることで動きは正常に見えても、操舵力が舵面に伝わっていませんでした。操舵反力の確認をしていれば、異常の発見が可能な事例でした。

Part 121(定期航空運送事業) - CRJ200 客室でのチームワーク

客室乗務員からの報告:

■ 今日のフライトでの問題について報告します。機長は私に着陸装置の問題(ギア・トラブル)について知らせてきた。機長は乗客に(着陸装置の問題を)説明し ZZZ 空港に戻らなければならないと説明した。乗客は機長の説明に納得したようであった。私はアナウンスをし、ご迷惑をおかけしたことを重ねてお詫びした。私たちは 10 分ほどで ZZZ 空港に戻った。着陸すると上司から確認の電話があった。すべてがうまくいって、みんなが落ち着いてよかったと報告した。機長は素晴らしい仕事をたと思います。

Part 121(定期航空運送事業) - 出発方式

観察の鋭い同僚管制官報告書から:

■ 私は JFK(ケネディ空港)のレーダー管制施設で CAMRN/LENDY 地区 31s(Rwy 31IL/R からの離陸)席を担当していました。飛行場管制から滑走路 31L からの出発機があるとの連絡を受けました。その機は JFK5 出発経路で Breezy ポイントに上昇を行うと思っており、出発上昇経路では Canasie(CRI)VOR に直行し、その後 VOR から 223° のラジアルに進行するはずでした。しかし、出発機 X は CRI VOR から方位 223°に向けて飛行せず、Robbinsville (RBV)に向かっているように見えました。私が言う間もなく、出発管制官はそのパイロットに対してラガーディア空港 (LGR)の空域に深く侵入しないように修正させました。幸いにも、そのとき交錯するラガーディア空港への到着機はありませんでした。航空機 X は RBV に直行している様子でしたが、出発管制官はパイロットに何故方向を変えたのか問い質しませんでした。そのパイロットに Brasher 警告^(注)が発せられたとは思いません。このような問題は引き続き発生しています。これ以上どのように書けばよいのでしょうか。出発管制官は多忙すぎてパイロットの間違いをいちいち修正する暇がありません。ニアミスが発生する前に何とかしてほしいものです。

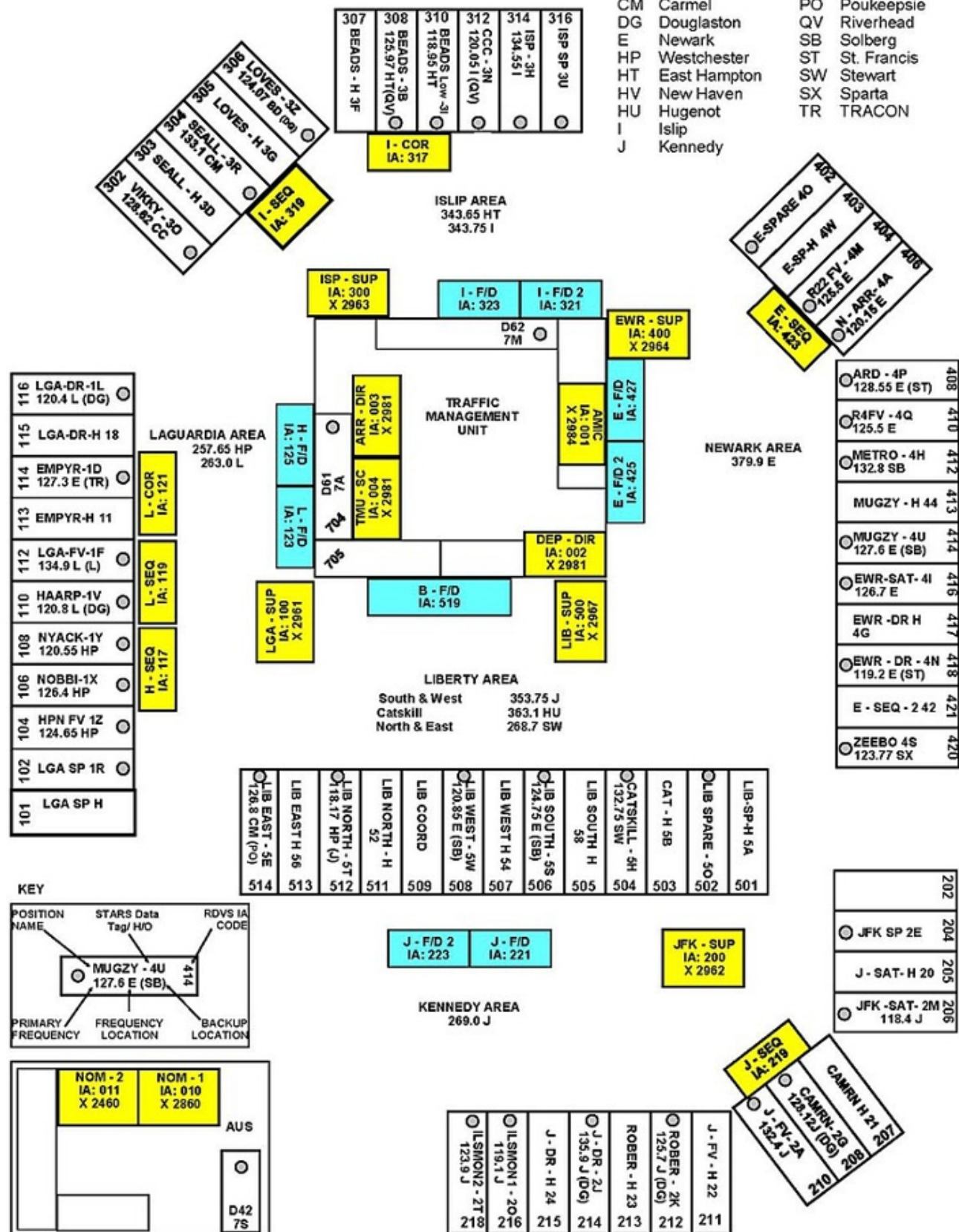
訳者注:Brasher Warning は、パイロットが経路逸脱の可能性や指示に従わなかった場合の警告

1-2-7. OPERATIONAL FLOOR LAYOUT

A. Map

BACK-UP FREQUENCY LOCATIONS

CC	Calverton	L	LaGuardia
CM	Carmel	PO	Poukeepsie
DG	Douglaston	QV	Riverhead
E	Newark	SB	Solberg
HP	Westchester	ST	St. Francis
HT	East Hampton	SW	Stewart
HV	New Haven	SX	Sparta
HU	Hugenot	TR	TRACON
I	Islip		
J	Kennedy		



訳者補足: NewYork RAPCON 席配置図



DEPARTURE ROUTE DESCRIPTION

TAKEOFF RUNWAYS 4L/R: Climbing right turn heading 099°, thence

TAKEOFF RUNWAYS 13L/R: Climb on assigned heading, thence

TAKEOFF RUNWAYS 22L/R: Climb heading 224°, thence

* GATEWAY CLIMB: Climbing right turn to intercept the JFK R-232 until 5 DME, then turn left heading 219°, thence

TAKEOFF RUNWAYS 31L/R:

BREEZY POINT CLIMB: Climbing left turn direct CRI VOR/DME. Make turn east of CRI R-039 (remain within JFK 4.5 DME), then via CRI R-223 to RINGRR/CRI 27 DME. Cross CRI 3 DME or JFK R-253 at or above 2500, thence

CANARSIE CLIMB: Climbing left turn direct CRI VOR/DME. Make turn east of CRI R-039 (remain within JFK 4.5 DME), then via CRI R-176. Cross CRI 2 DME or JFK R-253 at or above 2500, thence

** IDLEWILD CLIMB: Climbing right turn to 2000 heading 090° (remain within JFK 2.5 DME), thence

. . . . via RADAR vectors to assigned route/fix, maintain 5000. Expect clearance to filed altitude/flight level ten (10) minutes after departure.

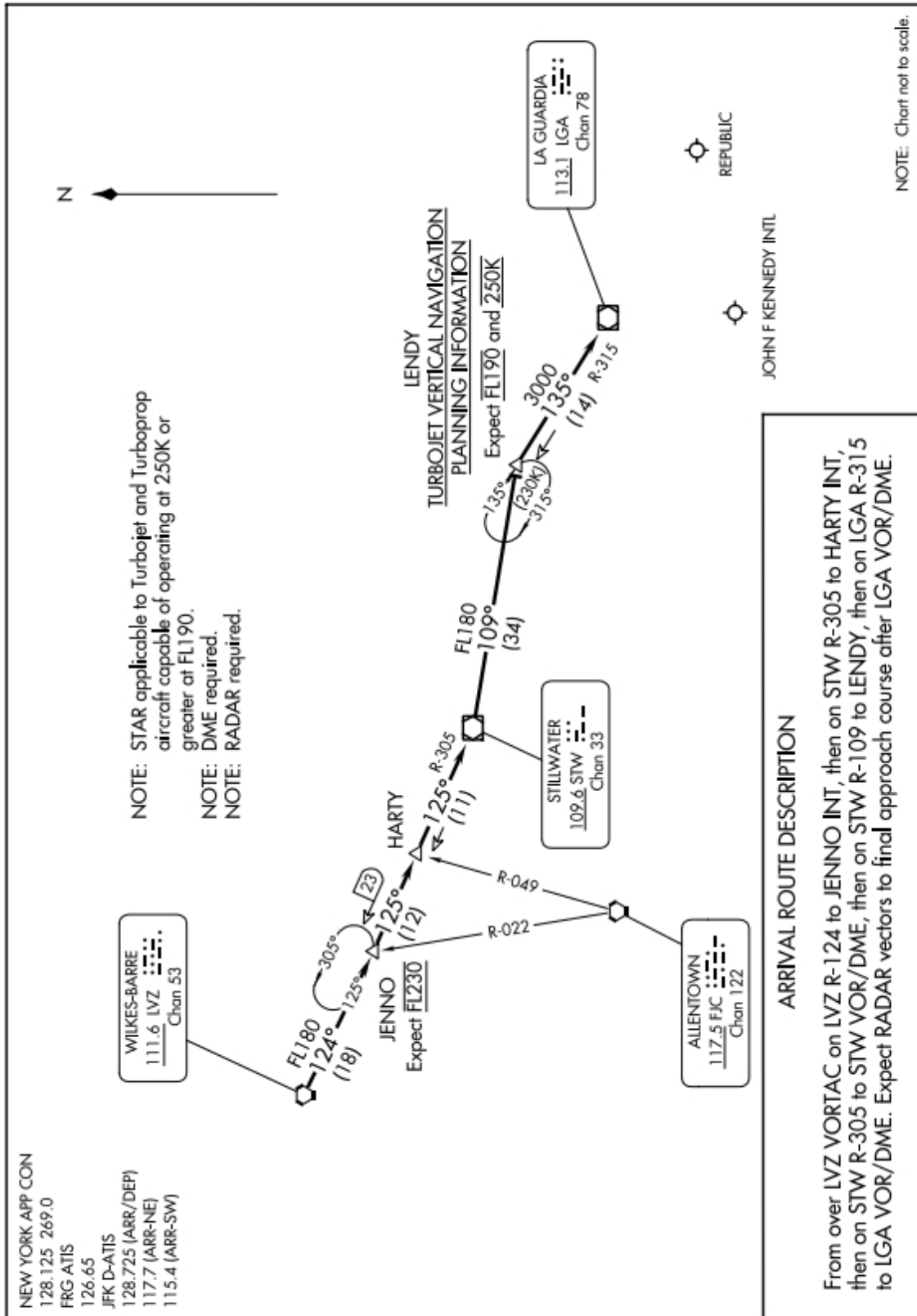
NE-2, 22 FEB 2024 to 21 MAR 2024

NE-2, 22 FEB 2024 to 21 MAR 2024

LENDY EIGHT ARRIVAL

NEW YORK, NEW YORK

NE-2, 22 FEB 2024 to 21 MAR 2024



LENDY EIGHT ARRIVAL

NEW YORK, NEW YORK

NE-2, 22 FEB 2024 to 21 MAR 2024

訳者補足: LGA Lendy Eight 到着方式

Part 121(定期航空運送事業) - GPS 航法の問題

運航管理者からの報告:

■ 機長から SATCOM で連絡が入り、左側の GPS に問題があり、正常に機能していないとのことだった。航法は DME-DME モード(DME 2 局からの距離で位置情報を得る)が継続され、Actual Navigation Performance(実際の航行精度、ANP)の値は劣化し、現在 15 マイルにあるとのことだった。私は、彼らがいる空域は GPS ジャミングで知られていて(ブルガリア/ルーマニア/セルビア)^(注1)であると彼らに説明した。機長はそれを信じず、なぜかジャミングではなく、GPS ユニットが故障したのだと思ったのか...私が 1 週間前にも同じ空域で GPS ジャミングが起きていたことを伝えても聞き入れず、彼の見解を訴え続けた。私は整備部門にも連絡したが、彼らは GPS の異常は認められないとの返答であった。それを伝えても機長はまだ GPS ジャミングだとは納得せず、GPS ユニットの故障だと主張し続けた。そして彼は、ANP 値が 15 で GPS ユニットが 1 つ故障している状態で大西洋横断はできないと言い出した。私はサークル・オブ・エントリー・チャート(図 2: 北大西洋空域/NAT に入域する際の航法/通信要件を示す)を確認していたので、飛行を継続できると断言した。私はまた、現在は在来ルートを飛行しているのだから^(注2)、必要なのは VHF、VOR、DME、ADF、そしてモード C だけだと伝えた。彼は私の言うことを信じず、2 時間以上先の洋上飛行を開始する前に調査して返事をするよう指示してきた。彼は私が大西洋の横断を判断するのに足る十分な情報を提供できないことに苛立っているようで、納得できなければ目的地を変更すると言ってきた。...この時点で私の業務を引き継ぐ交代が来たので、私が状況を説明すると、彼は対処を調査すると言った。

乗務員は運航管理者の言うことを聞き入れず、GPS ジャミングの既知の地域にいるという運航管理者を信じなかった。GPS ジャミングの兆候と、それが頻繁に起こる地域を知るよう、乗務員を訓練されるようお願いする。

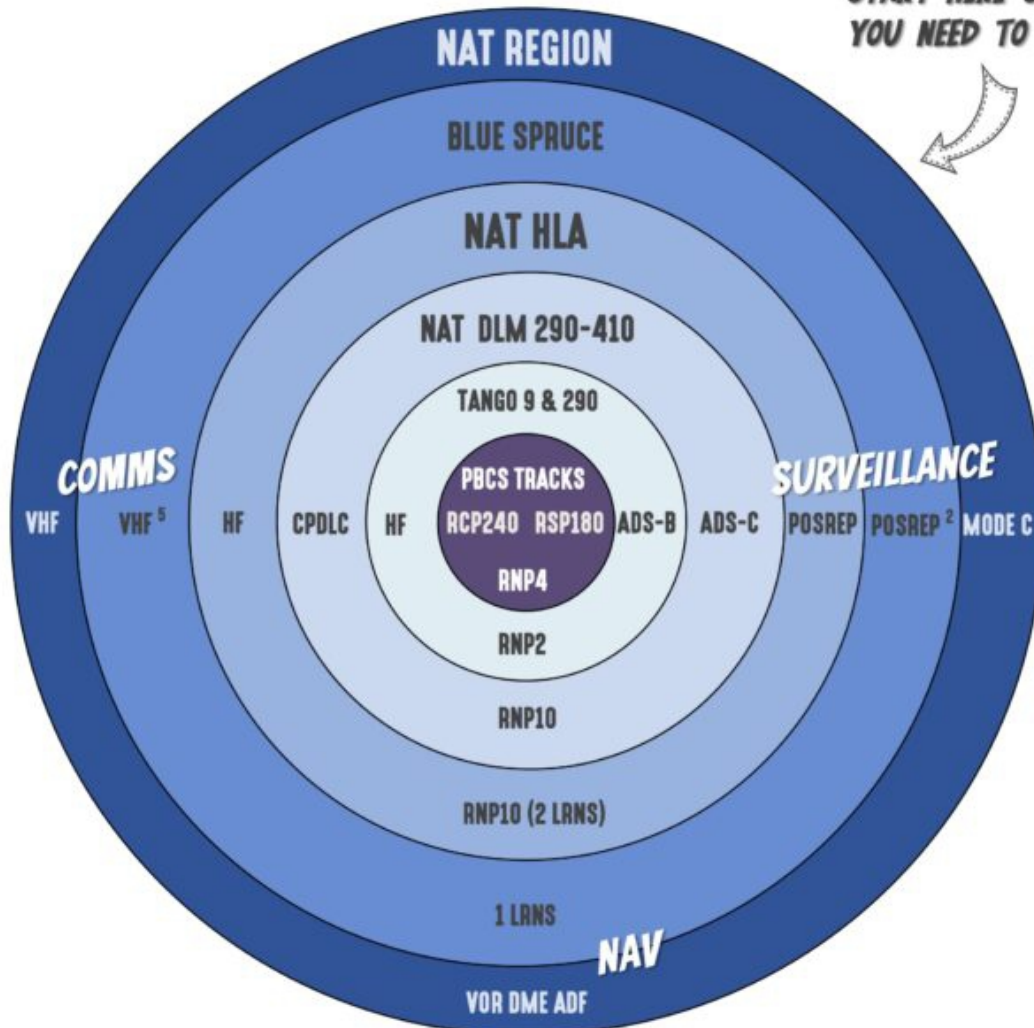
訳者注:

1. このフライトはトルコまたは中東を出発し、大西洋を横断して北米に向かっていたが、バルカン半島上空でこの事象に遭遇したと思われる。
2. GPS ルートを飛行できなくなった時は、ATC に対してその旨を知らせ、RADAR 覆域であれば、RADAR Vector で Clearance を得て飛行を続けるか、在来航法機器を使用して VOR ルートを飛行するよう定められている。

CIRCLE OF ENTRY

NORTH ATLANTIC AIRSPACE

START HERE & SEE WHAT YOU NEED TO GET IN



A FEW NOTES :

- 1 : The **NAT HLA** (formerly MNPS) is FL285-420 and everyone needs HLA approval in this area.
- 2 : **Blue Spruce** routes: 1 LRNS ok, VHF ok on most, but since 2021 more restrictive: datalink needed FL290-410 on southerly routes, ADS-B over Greenland (if no ADS-C), and HLA approval FL285-420.
- 3 : **Datalink** (CPDLC and ADS-C) is needed from FL290-410 in the entire HLA, except for: North of 80N, NYC Oceanic, Tango 9 & 290, and 'surveillance airspace' over Iceland/Greenland (latter needs ADS-B).
- 4 : **PBCS Tracks** (half degree apart), when published, are FL350-390 requiring Datalink with RCP240 and RSP180, and RNP4. Normal NAT Tracks (one degree apart) just need HF, Datalink, and RNP10.
- 5 : **Shanwick OCA** needs HF, no exceptions (even Blue Spruce). **T9 & T290** need HF, RNP2, and ADS-B, but not datalink. You can normally **climb and descend** through most airspace even if you don't have the gear to cruise in it. You need **TCAS 7.1** everywhere in the NAT, and **RVSM** from FL290-410. **SLOP** right on all tracks, including random. Outside VHF areas **2 LRCS** are required – HF must be one, Satcom or CPDLC for the other.

图 2: Circle of Entry (訳者補足)

Part 121(定期航空運送事業) - B737 の飛行経路と MVA

進入管制担当の管制官の報告から:

■ 私は進入管制の業務を行っていました。突風と雨天により混乱と動揺を引き起こしていました。優先着陸滑走路は、一部の航空機にはその性能から受け入れられませんでした。...空港から約 20 マイルの地点に到着した航空機 X はどの滑走路を使用するにも機体重量が重すぎると言ってきました。私はそのパイロットに、それまでは他の航空機は滑走路 XXC を要求していたことを伝え、彼にどうしたいかを尋ねました。すると彼は到着順序から外してくれないかと言ってきました。私はそのパイロットに左旋回し磁針路 180 度に取り高度 3,000ft を維持するよう指示しました。その空域はレーダーで誘導できる最低高度の MVA 3,300ft の空域にはまだかなり距離ありました。それから他の航空機の取り扱いに戻りました。すると航空機 X が再度呼び込んできて、右旋回だったか左旋回だったかと尋ねてきました。私はすかさず左旋回だと指示しました。しかし、その時航空機 X は既に右旋回していましたが、それから左に修正したため大きな旋回範囲となり MVA(3,300ft) の空域に入りかけたので私はすぐに 3,300ft までの上昇を指示しました。

当該 A 航空会社は、ZZZ 空港には着陸できない飛行計画をファイルしていました。優先滑走路に着陸できない航空機があると、着陸航空機の処理能力を大きく低下させることになるでしょう。

令和 6 年 5 月 運航技術委員会

SHARE:

[Join Our Email List](#)

Problem viewing / mobile device: [VIEW ONLINE](#)



Issue 531

April 2024



*O wad some Power the giftie gie us
To see oursels as ithers see us!
It wad frae mony a blunder free us,... – Robert Burns.*

I often wonder how professionals in one aviation working group, particularly pilots, are generally perceived by those of another group and how much cross-knowledge exists between groups that work closely to operate the mission and maximize safety. Aviation professionals in one working group are often separated, or siloed, from those of another and do not realize regulations and compliance required of the other groups. Quantitatively, pilots submit approximately 75 percent of ASRS reports currently received. Qualitatively, professionals from other aviation disciplines submit equally valuable incident reports, but from different vantages than pilots. Their knowledge, experience, and perceptions of an event can vary significantly from a pilot's assessment.

This month, CALLBACK looks at incidents reported mainly by aviation professionals other than pilots. Examine vantages and perceptions of each through the eyes of both. Then, holding safety supreme, it may behoove us all to heed Mr. Burns' poetic proverb, consider some self-examination, and appreciate our colleagues' contributions to our mission.

Part 121 – B767 Flap Change

From a Maintenance Technician's report:

- A lockout tagout was performed for a flap change. Gear pin installation was required for the lockout. A coworker installed the gear pins, and I documented all lockout tagouts for the flap change. [After the change], the lockout for the flap change needed to be reversed. My coworker removed the gear

Share CALLBACK!

Share *CALLBACK*, Issue 531 with friends and colleagues via Facebook, Twitter, LinkedIn and more!

Share Issue 531

CALLBACK Issue 531

- ▶ [View Online/Mobile](#)
- ▶ [Download PDF & Print](#)

ASRS Online Resources

- ▶ [CALLBACK Previous Issues](#)
- ▶ [Search ASRS Database](#)
- ▶ [Report to ASRS](#)



Anyone involved in UAS operations can file a NASA ASRS report to describe close calls, hazards, violations, and safety related incidents.

[Learn more »](#)

[Submit Report »](#)

pins. I witnessed him returning gear pins to where they go in the cockpit. I did not verify how many he had. I looked at the main gear and nose gear to verify no flags remained. I did not see flags on the main or nose gear. I signed off the reversal of the lockout for the flap change, which included gear pins being removed and signed off. [On a later date], I was notified of an air turnback for that aircraft...for the main landing gear not retracting. I notified my coworker of this, and he said he was not aware there were 5 gear pins on the 767, and he only removed 3. He also said he did not see flags for other gear pins. The gear pins were missed by the mechanic who departed the aircraft as well as the pilot who did the walkaround. My assumption is that storms in the area [when the aircraft flew] possibly blew gear pin flags to positions where they were not visible.

Part 91 – Cessna 188 Elevator Cables

From the Maintenance Technician's report:

■ During the annual inspection of the Cessna 188, I removed a clevis bolt that secures the upper and lower elevator control cables to the control stick. I found the bolt to be excessively worn, so the cables remained detached while a replacement bolt was on order. When the new clevis bolt arrived, I installed it into the control stick, securing only the upper cable. After installation, I moved the control stick to actuate the elevator, and it seemed to work properly, because the attached cable moved the elevator up, and gravity pulled the elevator back down. Flight control freedom of movement was also checked by two other A&P mechanics and the pilot before the flight. The lower elevator control cable is routed from the control stick through a tube and then down around a pulley. When the problem was discovered, the lower cable end was hidden inside the tube. I believe the hidden cable is one factor that led to my mistake. Another factor is my failure to request a secondary maintenance check. The problem was initially discovered by the pilot just after takeoff... After landing, a flight control inspection revealed a very loose elevator cable under the pilot seat... The inspector followed the cable forward to find the end inside the tube, but not connected to the control stick as it should be. I then installed the lower cable along with the upper cable to the control stick with the clevis bolt. No other discrepancies were found during the post flight inspection.

From the pilot's report:

■ Upon preflight inspection of the exterior and interior of the airplane, no discrepancies were discovered. All surface controls moved freely. Upon engine run-up while performing the Pre-takeoff Checklist, all flight controls moved freely and in the correct manner. On takeoff, I recognized the stall warning horn and an abnormal pitch up after rotation. I immediately provided full forward pressure on the stick and received no response. I proceeded to reduce power and add full forward trim, which lowered the nose of the aircraft. It became clear that the plane did not have elevator control. I proceeded to keep the engine in normal operating range, trim full forward, and circle back to the runway I had departed. I landed with...flaps and full aft trim (to flare), leaving the stick full forward. The landing was uneventful. I taxied over to



NASA ASRS UAS Safety In Sight

Sign up today!

Stay connected to find out more about the ASRS UAS report form and emerging UAS safety topics.

[Subscribe »](#)

February 2024

Report Intake:

Air Carrier/Air Taxi Pilots	5,215
Flight Attendants	1,714
General Aviation Pilots	1,351
Military/Other	548
Controllers	302
Mechanics	298
Dispatchers	183
TOTAL	9,611

ASRS Alerts Issued:

Subject	No. of Alerts
Aircraft or Aircraft Equipment	5
Airport Facility or Procedure	18
ATC Equipment or Procedure	9
Other	2
TOTAL	34

 [Subscribe: It's FREE!](#)

 [Contact the Editor](#)

Maintenance. Upon inspection of the aircraft, an elevator cable, which [should have been] connected at the base of the stick, was not connected. This cable and pulley are only visible when panels and other coverings are removed.

Part 121 – CRJ200 Cabin Teamwork

From a Flight Attendant's report:

■ I would like to report an issue on today's flight.... The Captain...informed me...about a [landing] gear issue. The Captain...explained [the problem] to all the passengers...and apologized, saying that we must return to ZZZ. All the passengers...complied with our crew instructions.... I made my announcements and...apologized one more time for the inconvenience. We made it back to ZZZ in about 10 minutes. When we landed...I had received a call from Management to check on me. I was glad that everything went OK and everyone was calm. The Captain did a great job.

Part 121 – Departure Procedure

From an observant colleague Controller's report:

■ I was working CAMRN/LENDY in the JFK area, and we were on the 31s. I noticed a departure come off Runway 31L that was supposed to be on the JFK5 Departure Breezy Point Climb. The climbout is supposed to have the departures go direct to Canarsie (CRI) VOR and then depart that VOR on a 223 [track]. However, Aircraft X did not depart CRI on a 223 [track], but appeared to be going direct Robbinsville (RBV). Before I could say anything, the Departure Controller noticed the pilot's error and corrected him before he got too deep into LaGuardia's (LGA) airspace. Luckily, there weren't any LGA arrivals in conflict with Aircraft X. The Departure Controller did not ask Aircraft X why he turned that way, but it appeared they were going direct RBV. I don't believe Aircraft X was read the Brasher warning. This keeps happening. I don't know what to write anymore. Please do something before the Departure Controller is too busy to notice these pilot errors and we have a near miss.

Part 121 – GPS Navigation

From a Dispatcher's report:

■ I received a SATCOM call from the Captain, who informed me they were having issues with the left GPS, and it wasn't functioning properly. The aircraft kept going into DME DME Mode, and his Actual Navigation Performance (ANP) value was going up and was currently at 15 miles. [I] explained to them that the area they were in was a known GPS Jamming area (Bulgaria/Romania/Serbia). The Captain did not believe this was the case and continued his explanation...why he thought it wasn't jamming and it was, indeed, the GPS unit going out, even though I told him that this same flight a week ago had GPS jamming happen in the same area. I got aircraft [Technicians] involved, and they stated they couldn't find anything wrong with the GPS. After hearing this, the Captain still wasn't convinced that it was GPS jamming and kept insisting it was a faulty GPS unit. He then proceeded to say he couldn't [fly] the Atlantic crossing with an ANP value of 15 and

one GPS unit down. I assured him he could, as I was reading from the circle of entry chart. I told him all that is needed since he was on a random route was VHF, VOR, DME, ADF, and Mode C. He didn't believe me and instructed me to do my research and get back to him before he started the crossing, which was over 2 hours away. He was adamant that if I couldn't provide him with sufficient information on why he can still do the crossing, he was going to divert.... At this point my relief stepped in, and I briefed him on the situation. He said he would research it.

The crew refused to listen to Dispatch and did not believe Dispatch that they were in a known area for GPS jamming. Train crews to know the signs of GPS jamming and the areas where it happens frequently.

Part 121 – B737 Navigation and Terrain

From an Approach Controller's report:

■ [I was] working...arrivals. Gusting winds and wet conditions were causing confusion and distractions. The advertised runway was not acceptable to certain aircraft due to aircraft performance.... On the arrival about 20 miles from the airport, Aircraft X spoke up and said they were too heavy for any runway!? I asked the pilot their intentions, since other aircraft on frequency were asking for Runway XXC. He asked to be broken out [of the arrival sequence] to crunch some numbers. I broke the pilot out with a left turn [heading] 180 and to maintain 3,000 feet. The instruction was well before the... Minimum Vectoring Altitude (MVA) area of 3,300 feet. I went to work other traffic. Aircraft X made a call...asking if it was a right or left turn. I restated it was a left turn. Aircraft X was already in a right turn, then said he would correct to the left, making an even wider turn into the MVA area. I issued a climb to 3,300 feet.

Company A flies a plane that can't land at ZZZ.... The [airport arrival] rate should be significantly reduced if the primary user of the airport can't land on the primary runway.

NOTE TO READERS: ■ Indicates an ASRS report narrative [] Indicates clarification made by ASRS

A Monthly Safety Newsletter from The Office of the NASA Aviation Safety Reporting System

Issue 531