

2022年3月1日
GA委員会、東日本支部

panda・Flight・Academy 株式会社 見学会報告書

去る2月19日 GA委員会、東日本支部合同によるpanda・Flight・Academy 株式会社の見学会を実施しましたので報告いたします。

1. 開催日時 : 2022年2月19日 10:00~15:30
2. 見学先 : panda・Flight・Academy 株式会社 (旧羽田整備場)
ご担当者様: 加藤副部長、粕谷教官、内山教官
3. 見学会参加者: 事業用、自家用操縦士13名 (会員限定)
4. 見学会内容 : A320シミュレーター体験 (モーションなし)、施設見学、A320のパネル及びTCASの資料を配布。
5. 見学会成果 : 大型機から見た外の様子 (視界の狭さ)、大型機の特徴 (鈍重)、TCASを体験することにより安全に大きく寄与。終了後、アンケートを実施。
6. その他 : コロナ禍での開催となったため、不織布マスクの2重着用、懇親会は中止、見学が終わり次第順次解散、JAPAガイダンス感染対策に従っての開催となった。

panda・Flight・Academy 株式会社 (以下、PFA) とは? (<http://panda-f-a.com/>)

PFAは、2011年12月1日にANAホールディングスが設立した国内では珍しい訓練専門の会社です。現在、ANA Wings、AIR DO、ピーチアビエーション社等の訓練を受託しています。

panda Flight Academyのロゴ『pANDa』には、Pan-PacificとAsiaを繋ぐ、各地域の多様な文化や人々を繋ぐ役割を担うという強い想いが込められているとのことです。

保有施設は、以下のとおりです。

A320: A320フルフライトシミュレーター 2基。APT (Airbus Procedural Trainer) 2基。

B737: B737NGフルフライトシミュレーター1基。FPT (Flat Panel Trainer) 1基。

その他: CBT (Computer Based Training) ルーム、ブリーフィングルーム、クラスルーム等。

コロナ禍が蔓延してから早2年が経過をしました。航空業界は大打撃を受けており、JAPAにおいても満足な活動が出来ずモヤモヤしていたところ、2021年11月に入りデルタ株が落ち着きつつあったので、急遽、今回の見学会を計画しました。

しかし、募集を開始した後、オミクロンが蔓延。開催を中止すべきかギリギリまで悩みましたが、不織布マスクの2重着用、JAPAガイダンス感染対策に従うこと、懇親会は中止とし見学が終わり次第解散とすることを条件としての開催となりました。

今回は、TCAS体験 (安全対策) が主たる目的だったので、自家用操縦士の方を優先とした募集条件としました。



緊張した表情の参加者達



タッチパネル式のプロシージャートレーナー



シミュレーターは、15分/人という短い時間の中、羽田 RWY34 離陸～TCAS～羽田 RWY34 ILS を実施。

フライバイワイヤーかつサイドスティック形式の操縦桿で操縦するのがエアバスの大きな特徴です。従来の飛行機とは操縦方法が大きく異なり、サイドスティックはニュートラルが基本となります。

参加者は、小型機と同じ感覚で操縦をされており、離陸時は尾部接触、着陸時はフローティングとなり、シミュレーター内部は大騒ぎでした。

大型機の特徴である、視界の狭さ、鈍重、速度が速いため早目早目の修正（小さい修正）を体感して頂けました。

シミュレーターは、4時間の枠を頂いていましたが、我々の前後にはピーチアビエーション社の訓練が組まれていたため、教官は休憩する時間すらありません。時間の圧縮のため、エアバスの操縦方法、計器の見方を事前に周知すべきだったと反省をしております。



A320 FFS



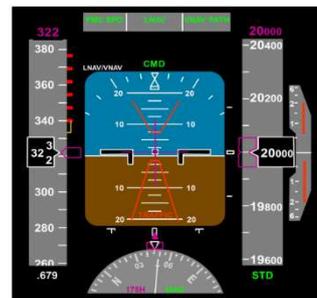
B737NG FFS

大型機は、小型機の飛行ルートを知ることが出来ません。しかし、小型機は、大型機の飛行ルートを概ね知ることが出来ます。大型機にとって、自由に飛行をしている小型機は脅威なのです。

AIS JAPANでは各空港のSID/APP chartが無料で取得できますので、是非ご活用下さい。既に海外では、小型機においてもTCASの基となるADS-B IN/OUTの義務化が進んでいます。又、小型機でもエアライン機と遜色のない装備が標準になりつつあります。



C172S の例



大型機の PFD の例

ADS-B : Automatic Dependent Surveillance-Broadcast IN/OUT

航空機がGNSSを使用し自らの位置を特定、その機位を定期的送信することで追跡を可能とする監視技術であり、主に管制機関で使用される。

衛星測位システムを使用し自ら定期的に位置情報を地上受信機に対して送信を行うため、従来のレーダーよりも広範囲での状況が確認できる上に精度も高く、従来の二次監視レーダーで使用されるトランスポンダも不要である。航空機同士が相互に位置情報を交わすことで個別に状況判断を行うことも可能。

IN : 他機の情報を受ける

OUT : 自機の情報を出す (OUT を搭載していると、お馴染みの FLIGHT レーダー-24 に表示される)

関連する航空情報等

- AIC 033/09 : 有視界飛行方式により飛行する航空機の異常接近防止対策について
- AIC 013/19 : 航空機衝突防止装置 (ACAS II) の運用について
- AIC 003/22 : 飛行計画経路の変更について
- 異常接近報告書 (航空法第 76 条の 2 及び施行規則第 166 条の 5)

参加者の声 (アンケートから一部抜粋)

- 航空安全講習会の頻度を増やして頂きたい。
- 勤務地が東京ですので何か JAPA のお役に立つことがあれば是非協力させて頂きたいと思います。
- VFR の小型機からはあまり脅威に感じない距離も、大型機からは不安を感じる事が実感できた。
- 思いの外、淡々と自動操作で回避操作が行われていました。
- 全ての航空機に搭載されていればスマートで素晴らしいとは思いましたが、トランスポンダすら搭載できない航空機もあることが現実とも思いました。
- 実フライトでは時間的に余裕がないのがよくわかりました。
- 小型機側がもっと気をつけなければいけない点があり、とても参考になりました。
- 操作感が小型機と全く異なり、「ロボットに指示を出す」感覚で飛ばすものなのだという実感を得た。
- 大型機ならではの慣性との闘いの難しさ、及び自動化された操縦の安心感を実感しました。

最後になりますが、お世話になりました加藤副部長、粕谷教官、内山教官、誠にありがとうございました。

以上