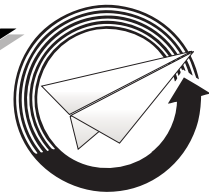


# FEEDBACK

小型機航空安全情報ネットワーク <http://asi-net.atec.or.jp>



No.2011-002

2011年12月2日

航空安全情報ネットワークは、航空機を運航する者を対象とし、運航安全の維持向上を図ることを目的としています。航空安全情報ネットワークから得られる情報を、この目的以外に使用することを禁止します。

## 1. LOW FUEL 警告灯の点灯

撮影飛行で飛行予定時間 4 時間、搭載燃料 4 時間 30 分を搭載し飛行を行った。撮影中は雲ひとつなく気流も良好でまさに撮影日和であった。順調に撮影作業を実施し飛行時間が 3 時間 20 分になろうとした頃に、撮影作業を切り上げて近くの空港に着陸する旨を撮影士に報告した。撮影士から後 1 コース計測してから着陸できないかと要望があり、着陸空港も現在地点から 10 分の所にあるので残燃料も十分あると判断し、撮影士の要望を受諾した。

撮影作業が終了後、着陸空港に向かう途中で LOW FUEL の警告灯が点灯し始めた。管制機関に着陸をリクエストしたら、現在エアライン機が離陸の為エプロンからタクシーアウトするところなので 5 マイルの地点で連絡するようにと指示が出た。この時には警告灯は点灯、消灯を繰り返した状況から完全に点灯に変わっていた。このままホールドの指示が出たら、残燃料の関係で MINIMUM FUEL の通信を行わなければならない状況になるかもしれないと思いながら 5 マイルの地点で管制機関に通信を行った。幸いエアライン機がタクシーアウトの時期が遅れたため、No. 1 の優先順位を貰い着陸した。もしエアライン機が予定通りタクシーしていたら、燃料計器の指示が間違っていたら等と考えたら・・・。次回からは余裕を持って着陸しようと思います。

対策：予備燃料は着陸空港の閉鎖、上空待機等の予期しない事態に備えるための燃料であるということを認識し、予備燃料の 30 分は飛行計画には含まないように飛行計画を作成することを再確認した。また今回担当した航空機は LOW FUEL 警告灯が残燃料 40 分で点灯するので、予備燃料を 40 分で計画することを決めた。

## 2. 勘違いによる離陸

撮影飛行のため機長の他、見張り要員として操縦士が右席に同乗した。機長が操縦を担当し、右席の操縦士が ATC を担当することを、離陸前のブリーフィングにて確

認をした。ランプアウトし、滑走路手前で READY のコール後、管制機関より情報の内容は、「No. 2 DEPARTURE HOLD SHORT OF RUNWAY」との情報であった。離陸順番 1 番目の機体が離陸後、当該機に「LINE UP AND WAIT」との情報があり、ATC 担当操縦士は、その内容をリードバックした。機長は、乗員に対して「それでは行きます」と伝え、そのまま離陸してしまった。

原因：機長は No.1 の離陸機が離陸したのを確認し、ATC 担当操縦士が管制機関と交信していたので、交信内容が「RUNWAY IS CLEAR」が出たと思ひこみ、情報の内容の確認を怠った。操縦士が 2 名乗務し、役割分担を行う場合は、お互いに確認をし、確実に実行すること。例えば、ATC 等は情報の内容をお互いに報告及び確認し、了解などで済まさないこと。機長以外の操縦士も、管制側からの指示や情報と、機長のとらうとしている動作が違う場合は、即座にアドバイスをするなり、その動作を制止させるなりの行動をとるべきであったと思う。

## 3. 長野木曾谷で自衛隊機と遭遇し急回避

調査飛行のためスタートポイントに進入開始時、編隊飛行中の自衛隊機と正対する方向で接近した。発見と同時に自衛隊機の飛行方向に対し右方に回避操作を行なった。リーダー機は当機に気付かなかったが、後方の機体はこちらの操作に気付いたのか右方に上昇操作を行っていた。自衛隊機は対地 200~300m 上空付近を飛行していた。

今後、低空においても自衛隊機の飛行があることを認識し飛行する必要性を感じた。

## 4. 機外へ出たままのシートベルト

遊覧飛行へ出発する前に（エンジンは始動している）ドアはロックされていたが、空席の副操縦士席側のシートベルトが機外に出て揺れていた。たまたま見つけた他業務の整備士がエンジン停止の指示を出し、シートベル

トを機内に回収して再度エンジンを始動して遊覧飛行へ出かけて行った。

2 回目の遊覧飛行へ出発前の出来事で、1 回目の遊覧飛行は副操縦士席にもお客さんが乗っていた。着陸後、副操縦士席のお客さんが外したシートベルトが機体の外

に出てしまい、その状態に気づかずにドアを閉め、2 回目の遊覧飛行の為、エンジンを始動してしまった。機長が空席の副操縦士席側のシートベルトの状態を確認していなかった。シートベルトのバックルが必ずセットされていることを確認すべきであった。

## あなたの貴重な体験を報告し、共有しましょう

あなたの貴重なヒヤリ・ハット体験（運航の安全に影響を及ぼした体験、影響を及ぼしかねなかった体験）を小型機航空安全情報ネットワークに報告して下さい。

小型機航空安全情報ネットワークは、関係者が不安全事故を共有して、運航安全の向上のために活用するものです。なお、航空局は小型機航空安全情報ネットワークにアクセスしないこと、その情報を行政処分に利用しないことを表明しています。

報告の方法については、下記のホームページを参照頂くか、所属する運航会社等の安全担当または（社）日本航空機操縦士協会（JAPA）にご相談下さい。

- ・ 小型機航空安全情報ネットワーク事務局、(財)航空輸送技術研究センター  
電話：03-5476-5463、ホームページ：<http://asi-net.atec.or.jp> Eメール：asi-net@atec.or.jp
  - ・ JAPA ホームページ：<http://www.japa.or.jp> 電話：03-3501-0433
- ※ASI-NET カードの QR コードを使用して、事務局へメールを送信していただければ、事務局よりヒヤリハットの体験内容のインタビューを行い、その内容をデータベースに入力いたします。