

◇————◇
公益社団法人 日本航空機操縦士協会
メールマガジン Vol.150 2024/9/17
◇————◇

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] 【常務理事コラム】 残暑お見舞い申し上げます
- [2] 【航空局】 令和6年度「安全運航セミナー」の開催案内について
- [3] 【航空局】 R6.10.1 適用_航空保安業務処理規程の一部改正
(ICAO 国際標準を遵守した管制用語の使用関連等) について
- [4] 【お知らせ】 「小型無人航空機飛行情報」の掲載場所について
- [5] 【お知らせ】 ATS シンポジウム (10/19) お申込み受付開始
- [6] 【お知らせ】 採用情報
- [7] 【VOICES FEEDBACK】
 - <①>右 Engine 作動中に Left Entry Door Open
 - <②>山岳波に注意
- [8] 【お知らせ】 JAPA E-Journal の公開
- [9] 【新発売】 JAPA SHOP よりご案内
- [10] 【お知らせ】 セミナー・イベント
- [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] 【常務理事コラム】 残暑お見舞い申し上げます
常務理事 大里 将之

★————

9月に入り「ようやく暑さも和らいできた」と感じたのも束の間、ここ一週間は猛烈な残暑が続いており、場所によっては統計開始以来初めて9月中旬以降に猛暑日を記録した場所もあったようです。

高気温が飛行機の離陸、上昇性能に影響を及ぼすことは航空機の運航に従事されている方には言わずもがなであると思います。私が航空機の運航に従事している中で意外に感じたのが、着陸性能にも高気温が大きな影響を及ぼし、場合によっては滑走路が雪氷状態での着陸性能より悪化してしまうということでした。

一例として長距離国際線の運航に各航空会社で使用されている B777-300ER 型が標準的な着陸時の重量、FLAP や Reverse の形態にて着陸した場合を例にとります。

その結果、外気温が 34°C 以上となると、外気温 0°C、滑走路に 3 cm を超える積雪がある場合に予想される着陸距離を超えてしまうデータが算出されます。

これは温度の違いによる TAS での進入速度の差、Reverse Thrust の温度による推力差が関係しているものと推測されます。

酷暑の中、飛行機を目にすると心の中で「お疲れ様」と声をかけたくなくなってしまっている今日この頃です。

天気予報によると全国的に来週からは残暑も和らぎ、過ごしやすくなる様です。

体調管理の難しい日々が続きますが、皆様お体に気を付けてお過ごしください。



[2] 【航空局】 令和 6 年度「安全運航セミナー」の開催案内について



航空局では、小型航空機に係る事故の再発防止・未然防止、ならびに安全に関する知識、運航者の安全意識の啓発を図る観点から、小型航空機の操縦士をはじめとする関係者を対象とした「安全運航セミナー」を毎年、年 1 回開催しています。

本年度のセミナーにおいては、以下のとおり実施が計画されましたので、関係各位におかれましては積極的にご参加くださいますよう、お願い致します。

<https://www.japa.or.jp/9607>



[3] 【航空局】 R6.10.1 適用_航空保安業務処理規程の一部改正(ICAO 国際標準を遵守した管制用語の使用関連等) について



航空局交通管制部管制課より、令和6年10月1日適用の航空保安業務処理規程第5管制業務処理規程に改正に関して通知がなされましたので、ご案内いたします。

《 概要 》

- ・国際民間航空機関（ICAO）国際標準を遵守した管制用語の使用にかかる規定の新設及び関連規定の移設
- ・札幌航空交通管制部廃止に伴う二次レーダー管制機関別特定コードの削除
- ・その他所要の改正（現方式に合わせた修正等）

<https://www.japa.or.jp/9616>



[4] 【お知らせ】「小型無人航空機飛行情報」の掲載場所について



「小型無人航空機 飛行情報」は「航空局通達等」ページに掲載しておりますのでお知らせいたします。

<https://www.japa.or.jp/category/notice>



[5] 【お知らせ】 ATS シンポジウム (10/19) お申込み受付開始



ATS の原点である「パイロットと管制官の共通の理解」をより一層深めるため一般財団法人航空交通管制協会との共同主催で ATS シンポジウムを開催しております。

第 46 回 ATS シンポジウムポスター

<https://www.japa.or.jp/wp-content/uploads/2024/09/77a6be9531a69ffe4a4d7bff7fda6056.pdf>

詳細はこちらをご参照ください。

<https://member2.japa.or.jp/seminar/detail.php?sid=8>



[6] 【お知らせ】 採用情報



・ 航空局操縦職職員 (航空従事者試験管)

<https://www.japa.or.jp/wp-content/uploads/2024/09/a4392771e1df666b1ff27792c32d3993.pdf>

・ 航空局操縦職職員 (運航審査官)

<https://www.japa.or.jp/wp-content/uploads/2024/09/0728befe1c8510d2ace6d643137c397d.pdf>

・ 航空大学校教官

<https://www.japa.or.jp/wp-content/uploads/2024/09/e6faea760677d3a1e37eaa2ae3be8a3.pdf>

・ 無操縦者航空機 操縦士

<https://www.japa.or.jp/9646>



[7] 【VOICES FEEDBACK】

<①> 右 Engine 作動中に Left Entry Door Open

<②> 山岳波に注意



①羽田空港にて One Engine Taxi, APU Off で Spot In 後、Parking Brake を Set し、Chock In を確認した後 Seat Belt Sign を Off としました。それから GPU (外部電源) の接続を待機中に、PBB が近づいて L1 Door Open となってしまいました。まだ、右 Engine は作動中で、Beacon Light は On の状況でした。GPU の接続確認後、右 Engine を Shut Down としました。後に地上担当者 と確認したところ、左 Engine が止まっているのを見て、勘違いで OK サイン (地上機器が近づいていい合図) を出してしまうた、ということでした。地上担当者の手順では、ENG の停止、Beacon Light の消灯を確認しないと OK サイン は出せないことになっているそうです。APU Off での Spot In で、早く GPU を接続しようというところに気が行ってしまったということでした。

また、Cockpit Crew としても違和感あった際に何か Action ができたか Briefing しました。Interphone が接続される前なので Nose Light で知らせるなどでしょうか。GPU が早く繋がるか注目していたことも要因かもしれません。以前海外で同様の事例があったそうです。PBB オペレーターも Beacon Light がついているのに PBB を近づけるのはおかしい、と感じて確認を取るような文化になるべきだと感じました。

☞ VOICES コメント

米国において、到着時 Engine が作動中の航空機に地上係員が近づいた結果、Engine に吸い込まれて死亡するという事故が昨年発生しています。事故を受けて FAA は、航空機到着時の Operation について今一度レビューする必要があるとして SAFO (Safety Alert for Operators) を発行しています。

(https://www.faa.gov/other_visit/aviation_industry/airline_operators/airline_safety/safo/all_safos/SAFO23006.pdf)

②福島空港から山形経由で新潟空港に向かう IFR 運航中の小型レシプロ機が、経路途中において気流の影響を受け高度低

下を防ぐことができなかった。冬の時期から春にかけて、安達太良山の東側（二本松付近から福島市付近の 20NM 程度の経路）では、強い山岳波が発生することが多く、下降気流の影響により、飛行高度を維持するため、出力を最大に増加して、高度及び速度の保持を実施するものの、失速速度近くまで速度が減少し、飛行高度の維持ができない状況となることもある。山岳波の影響は、気圧配置、悪天予報等の資料により予測できるものの、局地的な影響を受ける事象も発生する。今回の状況は、強い山岳波の影響により高度が低下したものであると思われる。このため、当社では下記の対策を実施することにした。

（１）適切な高層気象（悪天予想、下層断面図等）を把握し、山岳波発生 of 予想を行い MEA 維持が不可能と予想される場合は、飛行を取りやめる。

（２）山岳波が発生する空域は、福島～山形間（MEA:9,000Ft）のため、天候を把握して山岳波の影響が予想される場合は、山岳波の影響を受けない福島～新潟の経路（MEA:9,000Ft）等を検討する。

（３）山岳波が突発的に発生する可能性もあるため、飛行中に高度維持が困難と判断した場合は、VFR に切替えて帰投する。

（４）飛行中に VFR への変更が不可能な場合で、MEA 以下の飛行となる場合は、可能な範囲で Radar Vector 等で経路を変更し、早めの対応を実施する。

☞ VOICES コメント

山岳波が予想される場合は、経路変更を含めた事前の対策が大切ですね。



[8] 【お知らせ】 JAPA E-Journal の公開



E-Journal を公開致しました。

ぜひご覧ください。

《ATS 委員会》

- ・【JAPA E-Journal 2024-009】 ATC 再発見 Vol.048
【悪天候回避中の通信途絶】

≪ 運航技術委員会 ≫

- ・【JAPA E-Journal 2024-010】 生理学的要因

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



[9] 【新発売】 JAPA SHOP よりご案内



【新発売】

- ・ 区分航空図 JAPA-502 東北（第7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>



[10] 【お知らせ】 セミナー・イベント



≪ 航空安全講習会 ≫

8月31日 東京 / オンライン開催

11月17日 大阪 / ハイブリット開催

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

≪ SRM セミナー ≫

9月27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～ ≫

11月16日 愛知開催

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

《RNAV 講演会》

12月1日 東京 / ハイブリット開催

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

《TEM/CRM セミナー》

12月5日・6日 東京開催

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

★

[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10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/>
