

Fly in Kitakyushu flightlog

2012年 AOPA-KOREA FLY IN JAPAN KITAKUSHU AIRPORT イベントが2012年6月16日から17日まで、1泊2日間行われました。

飛行学校の教官として働いた時、自分で国際フライトを計画し、国内・外のFBOサービスの業社に書類的な手続きをお願いしましたが、あまりにも高い値段で今度にしようとした経験がありましたので、今回のAOPAイベントは、何よりも楽しみで、ありがたかったです。韓国のAOPAと日本のAOPAが2004年から相互国際フライトの交流をしていたことは協会のホームページを通じて良く知っていました。

2012年6月の9日、AOPA-KOREAの事務室で今回のFLYINに参加する12人の中8人で事前会議が行われました。

会議の一番先にAOPA-KOREAの会長でいらっしゃるLee会長から、今回のフライトの意義を先に説明してもらい、飛行全般に関する空路や周波数、燃料計画などのフライトプランに関しては私が発表しました。そして飛行当日にキンポ国際空港で朝9に集合し、最後の天候の把握や他に必要な計画を確認することを決定し、その日の会議は終わりました。



そして2012年6月16日、AOPA FLY IN イベントが始まりました。

朝9時キンポ国際空港の国際線ビル3階に全員集合しました。当日、日本全国は梅雨前線の影響で北九州空港は雨が降り、到着予想時刻の予報は視程2SM、BKN080FTでした。北九州空港のD.Hは222ft。参加する全員は最後までより正確な気象把握に熱心でした。

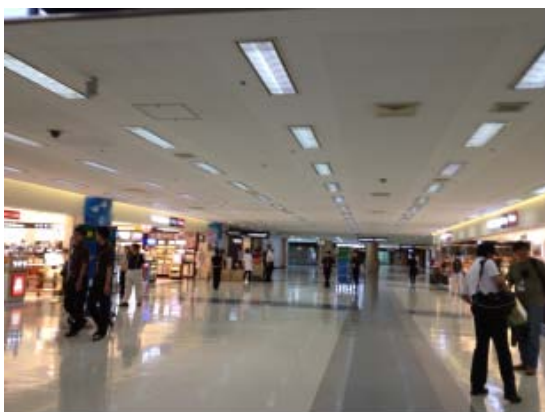
いよいよ全ての準備を終え、出国ロビーで記念撮影を終え、出国手続きに進みました。



自家用飛行機が国際線を運行することはあまりないので、出国係員に準備して持って来た書類を提出し、全員CREWとして登録、無事に手続き出来ました。私と同乗する乗務員と一緒に出発の電光掲示板を見ながら私達の便名HL2030, HL2034, HL1153を探しましたが、やはり出ませんでした。いくら自家用飛行機だとしても電光掲示板に出ないなんて寂しいですね。(図5を参考してください)

出国に必要な書類を事前に準備しましたが、出国手続きの時、書類の検討などで待ってくださいと何回も言われました。

ここが国際線出発ロビー。今までキンポ空港で国際線に乗ったことがない私にとっては新鮮な経験でした。



出発ロビーを出て歩いて飛行機に着いたのは10時30分。荷物を片付けて外部点検をしました。

私が飛ばすPA-44(Piper seminole)の初めての国際フライトのため、整備の方3人が点検をし、特別にワックスまで使って飛行機をピカピカに磨いてくれました。HL2034とHL1153のCREW達ちもWEST RAMPに移動して準備をしました。



10時45分 クリアランスをデリバリーに要請します。

P: Gimpodelivery, KPS2030 REQ CLEARANCE KITAKUSHU AIRPORT INFO "D"
SPOT "40" CD: KPS2030, プランがKPS2030(KPSは韓国の飛行学校のコールサイン)とHL2030二つ提出されてますが、どちらですか？待って下さい。(雰囲気が悪くなって行きます)

何だと?確かにKPS2030でプランを出したのに……。(この飛行機はいつもKPSのコールサインを使ったので)

感覚的に問題が簡単ではないってのことに気づきました。

調べてみたら、KPS2030は航空会社ではないので、キンポ飛行情報室はHL2030のプランを予想していたが、今回のフライトでKPS2030に提出したので、キンポ飛行情報室は自分でHL2030に変更し、ACCに提出してしまったのでKPS2030としてのクリアランスがACCからは出ない状態になりました。

後、キンポ飛行情報室から次回からはHL2030として出して下さいと言われました。

そしてクリアランスが出ました。

CD : KPS2030 CLR TO RJFR SOT1E DEP R/V A582 THEN AS FILED 9000 SQ4110P:
READBACK…….

11時10分エンジンスタートをし、タクシー前の点検を終え、11時18分にタクシーを要請します。

GND : KPS2030 TAXI TO RWY 32 J P4 HOLDSHORT P



P: READBACK後GND KPS2030、SIDは SOT1Eをもらいましたが…….SOT1Wでいいでしょう?

GND : KPS2030 SOT1Wに変更します。

そうそう。RWY32なのにRWY14用のSOT1E SIDで離陸するはずはない。

タワーにコンタクトし、指示に沿ってD2とD1を通じて滑走路32LにHOLD SHORTをしま

した。

11時22分D1に到着しました。そして、これからは離陸サインまで待ち続ける時間です。

一緒に参加するHL1153(セスナ172),HL2034(バロントラブルエアー)もエンジンスターを終え、WEST RAMPで待機中です。

11時25分 一番機のHL1153が離陸しました。HL1153は3人乗ってましたが、上昇率が良くないです。気温は28度。暑いですね。

長時間待っていたのに、離陸サインは出ません。気温は高く暑いし、双発機なので燃料もかかるのに。

11時50分タワーから離陸サインが出ました。ですがHOLD SHORTしていた32Lではなく32Rでした。

TWR : KPS2030 180BACK AND HOLDSHORT 32R

P : READBACK

機首を若干右にした後、すぐNO.2エンジンのパワーだけを使って短く旋回して180BACKしました。

11時53分いよいよRWYIにラインアップ許可が出ました。

TWR : KPS2030 LINE UP AND WAIT RWY32

P : READ BACK

11時55分離陸サインが出ました。エンジンスターから45分かかりました。

TWR : KPS2030 CLR FO T/O RWY32R

P: RADBACK

11時55分離陸サインが出ました。エンジンスターから45分かかりました。

TWR : KPS2030 CLR FO T/O RWY32R

P: RADBACK



地上滑走をスタートし、75ノットでローテーション。飛行機は日本に向かって滑走路を飛び出しました。

1000FTでDEPにFRQを変更指示をもらい、DEPと交信します。

P : ソウルDEP KPS2030 SOT1W DEP PASSING 1200FT

DEP : KPS2030 RADAR CONTACT SOT1W DEP CANCEL 4000 CLM TO 5000

P : READBACK

4000ftはキャンセルされ5000ftまで上昇指示に沿って上昇します。

MATAR CAVOKでしたが雲は3~6000ftにありました。

ATISを聞いてから1時間後に離陸したからか、天候は変わっていたし、暑いだったので夏の天候に変わって

行きました。4000ftからは上昇も難しくなりました。Veの105ノットからVyの88ノットにしてみました。

そうしたらまだ上昇出来るようになりました。その後105ノットまでスピードを出して11時55分5000ftまで着きました。まだSOTVOR(SOT1WSIDの最終地)にも着いてなかったです。SOTから北、25NMでOsan APPにFRQハンドオフされました。

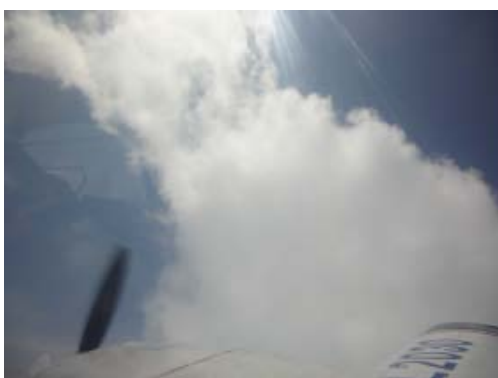
DEP : KPS2030 CTC Osan APP 127.9

P : READBACK

P : Osan APP KPS2030 5000

Osan APP : KPS2030 ALT0000, MAINTAIN 5000

SOT VORにダイレクトしました。その時あまりにも雲が多かったし乱気流もありましたので上昇を要請しましたが、断れました。



Osan APP : KPS2030 CLM TO 7000 DCT VASLI

P : READ BACK

12時20分 オサン飛行場付近を7000ftで通過します。まだ8000ftに上昇指示をもらいました。

12時30分 チョンジュ飛行場を8000ftで通過します。ジュンワンAPPにコンタクトします。



Osan APP : KPS2030 CTC JoongwonAPP

P : READBACK

P : Joongwon APP KPS2030 MAINTAIN 8000 REQ CLM TO 9000

Joongwon APP : UNABLE DUE TO TAFFIC.. MAUNTAIN 8000

7~8000ftにも雲が多かったので上昇を要請しましたが、まだ断れました。3番機として出発したHL2034が2番機の私達を追い抜いて行きます。その理由で上昇許可が出なかったのです。

その時、ATCから1番機のHL1153に10000ftまで上昇することを指示しHL1153は10000ftまで上昇をしました。だがHL1153は10000ftが負担になったか20分程1万ftでCRZし、下降してレーダーベクターをもらって3番機と2番機に航路を譲ってくれました。HL2034は9000ftで2番機の私達を追い抜いて、私達は8000ftで飛んでいました。これからは速度が早い順に位置が変更されます。

1番機 : HL2034(9000ft), 2番機 : HL2030(8000ft), 3番機 : HL1153(10000ft)

チョンジュ上空を通過してCRZになり、邪魔になる雲もありませんでした。これからCRZCHECKをします。

燃料、エンジン計器、NO.2エンジンのFUEL FLOWが落ちて行きます。FUEL PUMPをオンにしました。その後、全ての計器が正常に作動しました。GPSを使ってETA RJFRを確認します。まだ2時間残ってました。

現在の速度IND:120KTS, TAS:145KTS, GS:130KTSでした。燃料の節約のため55%MAX LEANにして巡航しました。機内で記念撮影をして持って来た機内食も食べました。

Joongwon APP :KPS2030 DCT PSN(プサン VOR)

P: READ BACK



そして Incheon ACCにハンドオフされました。その時の時刻13時00分、PSNまで61NM残りました。

13時28分 PSN VORを通過します。国境を通過するまで、もうすぐです。

13時41分 APELA(韓国FIRと日本FIRの境界)を通過します。これからは日本列島です。

Incheon ACC : KPS2030 CTC 福岡ACC 118.9 行ってらっしゃい。

P: READ BACK

P : こんにちは、福岡ACC KPS2030 OVER APELA MAINTAIN 8000

福岡ACC : こんにちはKPS2030 RADAR CTC MAIN 8000(親切な女性管制官と交信しました)



APELAを通過してからすぐ大きい島が見えました。対島です。雲のせいで、良く見えませんでした。本当に日本の領土を飛んでいることに気づき新鮮な気持ちで目的地の北九州まで飛び続けます。

14時00分 IKE VOR 20NM前です。福岡DEPにハンドオフされます。

福岡ACC : KPS2030 CTC 福岡DEP 119.7

P : CTC 福岡DEP 119.7

P : 福岡DEP KPS2030 MAINTAIN 8000

福岡DEP : KPS2030 レーダーコンタクト MAINTAIN 8000

14時10分 IKE VORを通過します。ここまでの天気は良かったです。

14時24分福岡VOR上空を通過しました。これからは着陸の準備で緊張感を高めません。

先頭として先を飛んでいたHL2034が福岡DEPに下降を要請します。

HL2034 : 福岡DEP HL2034 REQ DES 6000 DEU TO HEAVY RAIN

福岡DEP : HL2034 CTC TSUIKI APP 119.22

福岡VOR 通過5分後、雨が降りました。そして乱気流に入りました。私達も下降を要求したら築城アプローチにコンタクトすることを指示されました。

P : TSUIKI APP KPS2030 MAINTAIN 8000, REQ DCT SWE DES 6000

TSUIKI APP : KPS2030 DCT SWE VOR, MAINTAIN 8000

TSUIKI APP : KPS 2030 DES 6000

P : KPS 2030 DES 6000 DCT SWE VOR

(SWE : ILS APPのための北九州空港のVORです)

ソウルを出発してからほぼ3時間過ぎたので北九州空港の天気情報をもりました。

P : TSUIKI APP REQ 北九州AP WEATHER INFORMATION

TSUIKI APP : 北九州AP VISIBILITY 10KM MORE CELING 800などなど

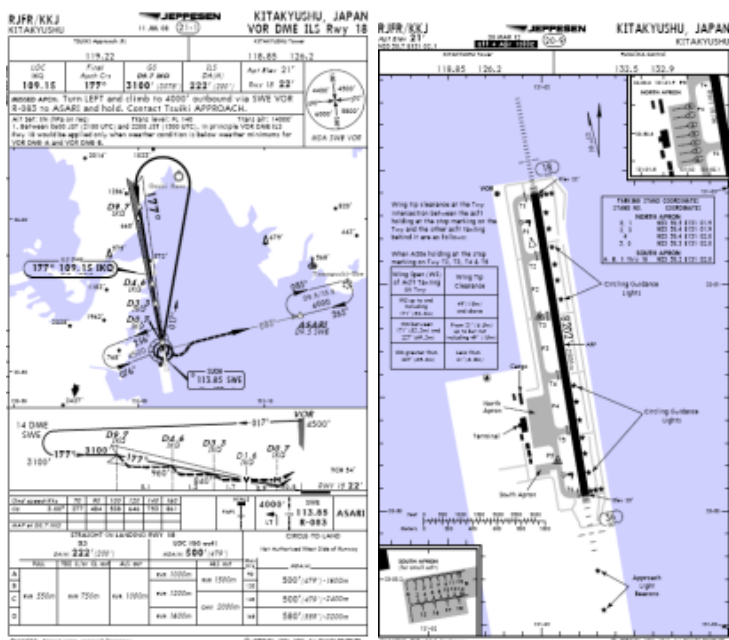
視程は悪くないですが、雨が降りましたし雲も低いですね。ですのもっと緊張をしながら着陸の準備をしました。

いよいよ北九州空港の10NM前です。接近許可が出ました。

TSUIKI APP : KPS2030 DES TO 4500 CLR TO VOR DME ILS RWY 18 APP

P : READBACK...降下します。

空港上空に着いたら北九州空港のタワーへ周波数の変更を指示されました。



P : 北九州タワー-KPS2030 DES 4500, LEAVING SWE VOR

北九州タワー: KPS2030 REPORT INBOUND COURSE

P : READBACK

READBACK後、空港上空のVORを通過して017 RADIALをアウトバウンドし177' インバウンドコースを インターセプトして、空港への接近を続きます。ローカライズを綺麗にキャプチャ出来ました。

1000FTまで下降しました。滑走路がまだ見えない。もうすぐ前に小さな雲がありました。

あの雲を通過すると滑走路は見えるんだろうと考えましたが、心の中にはMSS APPの準備もしていました。



500FT雨が降ってましたが、滑走路が見えました。本当に幸いでした。回りが全部海だったので、滑走路が見えなかったら結構危ないことになると思いましたが、無事に着陸出来ました。風は190で5ノット。

雨が降ったのでスムーズにTAXIに進みます。

北九州タワー：KPS2030 T4 THEN LEFT TURN YOUR SPOTS-6

P：KPS2030 T4 THEN LEFT, CONFIRM S-6

北九州タワー：SPOT S-6

P：SPOT SOUTH 6

14時56分、着陸に成功しました。

SPOTに近く行くと日本のAOPA方が雨の中、嬉しく迎えて下さいました。

15時00分 エンジンをカットオフして荷物も片付けて、3番機のHL1153を待ちます。約40分後、HL1153も無事到着しました。



雨が降る中、AOPA JAPANの皆さんは引き続き到着する韓国からの私達を嬉しく迎えて下さいました。

全ての飛行機が北九州に到着してCIQ審査を受け、ホテルに移動しました。



ホテルに移動した後、簡単に洗って18時にホテルのロビーに集合しホテルバースで食事先に移って皆の自己紹介と飛行経験などを交流しながら、友情の時間を持ちました。



今回のAOPA KOREA-JAPAN FLY IN KITAKUSHUイベントは未知の世界に旅に行くような私にとっては興味が深く、新鮮な経験でした。AOPAのメンバー全員、参加出来なかったことは残念でしたが、今度のイベントでは是非、もっと多い方と出会えることを期待します。

そして、今回のフライトのため、本当に大変いろんなことをサポートして下さいましたAOPA-JAPANの皆さんに心深くありがたいを感じています。AOPA-JAPANの皆さんも韓国へのフライトを通じて韓国でも皆さんとの交流が出来ることを期待しています。本当に有難うございました。