

temp mlml

差出人: bt <bt@mlml.jp>
送信日時: 2018年6月1日金曜日 21:26
宛先: temp@mlml.jp
件名: FW: 川上です。

From: aopamail [<mailto:aopamail@aopa.jp>]
Sent: Sunday, October 15, 2017 10:57 AM
To: mailinglist受信
Subject: 川上です。

いつもAOPAを応援して下さっている元試験官の川上会員より以下の様なメールを頂きました。
昨今の小型機事故を心配して私達自家用パイロットのために貴重なアドバイスを書いて下さいました。
私達ももっと初心に帰り謙虚に先輩パイロット教えに耳を傾けて行かなければ、と思います。
川上会員、いつも暖かいご指導ありがとうございます。

事務局長 畑仲紀子

AOPA会員の皆様へ

もう、皆様全員をご存知だと思いますが今年は小型機の事故が連鎖しています。
私の過去のデータでは連休、5月の長期連休、8月中旬が事故が多かったように記憶しています。

昭和55年には同期生が調布の中学校の校庭に墜落。
40数年、大空が職場だった私も事故を経験しています。

自衛隊で飛行機からヘリに移行訓練中、ヒューズ500でオートローション着陸末期にテールが地面と接触し横転。
(私の訓練のため教官のデモ)機体は中破。

ヒューズ300で離陸位置までのTAXI中に急にエンジン停止、到着接地。
(カムシャフトに付随するバネが外れシャフトが固着)前者は技量未熟による人的ミス。
後者は機体の故障。

飛行機でもありますが事例、原因等を記載すると結構、紙面を占有しますので適当に参考となるものを紹介します。

過去の民間を含めた事故原因をデータで見るとHUMAN ERRORが8割近くを占めています。
記憶では昭和40年頃は大手エアライン事故が多発していました。
まだ、CRMが徹底していない時で先輩機長に物が言えなかった時代です。
文句を言えば機長昇格が遅れます。

当時、航空局は実態を調査し2MEN OPERATIONにPF、PNFのやるべき事項を運航規程に載せ
誰と一緒に飛行してもスムーズに運航が行えるように指導しました。
今では誰と一緒に飛行しても違和感なく運航できます。

ある会社では異常事態が発生したらまーるい言葉で言いなさいと指導しています。
「まーるい言葉」とはWARNINGが点灯してもPICに大きな声で言わず「機長、いま、これが点灯しました」と冷静に
やさしく教えてあげることです。

平成元年頃はバブル期でした。
ヘリの登録機数が世界一でした。

この頃、事故が連発しました。

特に小型機で海外ライセンス取得者の事故が多かったように記憶しています。

当時は海外のライセンスは書類さえ揃っていればCABのライセンスに切り替えが出来ました。

日本の航空法の試験はありませんでした。

悪天候に遭遇すれば引き返すのが基本です。

航空機のOWNERは当時やっと世の中に出てきた携帯電話で現地は天候がいいぞと言ってフライトを強要。結局、寂しい結果に。

航空局は余りの事故の多さに安全対策に関する諮問をJAPAIにしました。

その結果、SHELLモデル、CRMが生まれました。

立派な答申が出ましたが事故は続いていました。

私はANAの雫石事故の3日前に岩沼の航空学校を卒業しました。

当時、航空部隊に赴任した時には天気図の解析、METARの判読等はできていましたが

マスブリーフィングを何年も受けていると徐々に気象判断が予報官頼みとなり気象の知識も薄らいできていました。

航空法についても同じ。

飛行時間が増え無事故でいるとそこには天狗になった私がありました。

階級章の星が増える度に慢心な自分がありました。

INCIDENTは数えきれないほど経験しています。

天気が悪く雲すれすれで飛行し基地に帰投中、雲に入ったり出たりしていた突然、右側に黒い物が通過した。

心臓はパクパク無事着陸したけど未だに忘れられない経験だ。

結婚し家族が増えると安全に対する考えも変わって来た。

任務飛行で自分の基地に帰投途中、雪にまかれ引き返すことを決心し同乗者にも伝え心臓をパクパクしながら引き返した。

翌日、帰投したもののこつてりと説教された。

しかし、自分の考えは間違っていないと今でも思っている。

まだ、ありますが割愛します。

試験官の時に行った会社に標語が貼ってあった。

「引き返す 勇気を持てと 雲が言う」

自衛隊、試験官、航空大学校の教官として長年航空機に搭乗したが常に安全との闘いであった。

最近機体が近くにならないためやや疎遠になっている。

間もなく古希を迎える。翼を畳む予定だ。これからも事故はあるだろう。せめて寂しいことになって欲しくない。

私が持っている知識を紹介します。安全運航の参考とされ健全な飛行を楽しまれることを願っています。

1. WEIGHT and BALANCE: 最悪の状態でのDATAを入れいくつか作っておく。
急な飛行があった場合その資料を確認すれば判断できます。燃料満タン。満席。
そして、風のDATAが向かい風。追い風での離陸(着陸)滑走距離。温度DATAを入れる。
MAX40°で計算する。
気圧高度を調べる。そして密度高度(へりは必ず計算しておいた方がいい)。を計算する
飛行機の方は馴染みが薄いと思いますが知っておいてください。
2. 気象DATA: 最近のITの発達素晴らしい。

細かなDATAが入手できる。

飛行前、飛行後2時間のDATAを入手する。

目的地に気象官署が無い場合、近傍の空港の現況等から判断する。

METARには場内報、場外報があるのをご存知ですか。

3. 飛行前(後)点検:PRで皆さんは機体の周囲を回られていることと思います。
CKLISTを持ってその物、エルロンならエルロンを付いているかだけを確認されている方はいないと思います。
プロペラの空転、正規の回転方向でやってください。急にエンジンがかかるのでと反対方向にやっている方を見たことがあります。
エンジンを壊しますよ。
タイヤ圧、目安をお持ちですか。GAUGEで測る方は素晴らしい。でも見たことはありません。大体、タイヤの幅が私は目安としています。
FLAP。AILERON。がたがないかスムーズに作動するか。でもいいですがFLAPを下げた状態で取り付け部のネジのアイマーク
(赤いマークがずれていないか。)取り付け部にゆりみがないか。
PO(飛行後)にはそれなりのPOINTがあります。
PRとは違いますがCKLISTを見ながら。まず、機体に打撲等がないか燃料、OIL漏れがないか。
あれば機体下部にOILが流れています。残燃料量の確認等。
4. ELTは飛行中、常にARMにしておく。飛行後はOFF。
瞬間的にONIにした場合、最寄りの管制機関に謝ればいいです。ELTの発射の確認もできますよ。
毎正時に許可をもらって発信する。121,5でMONITORする。
最近のELTはCHIPが入っており航空機のDATAも発信されます。SATELLITEが受信しJCGに情報が入ります。
同時にCABIにも。後席荷物室に置かないようにお願いします。
5. 誤って雲に入ったらまず出ることです。
山の中でしたら雲を避け旋回半径を考えて山側により戻ります。
高圧線に遭遇したら引き返せない場合には鉄塔の真上を通過してください。
鉄塔の間で上部には連絡用の電話線が張ってあります。
6. 立派な安全講習会、標語、HANGAR TALK等で色々と知識を深めても異常事態はいつでも発生します。
きちんと整備し安全意識をもって何かがあったらどうするという強い気持ちをもってください。
常に心に余裕をもって運航をお願いします。安全が一番です。
怒られることを嫌って事故にならないようにしてください。
事故は操縦桿を握っている方の判断で一瞬のうちに――。
7. AOPAの皆様が安全で健全な運航をされることを願っています。
まだ、記載したいことはあります。今回はここまでとします。

川上 勝二