

航空機が着陸時に空港へ進入するルートを誤る

飛行時

- ・ 空港への降下中、管制からBACON ARR（羽田空港への到着経路）への進入の許可を受けていた
- ・ 計器着陸方式のコースに沿って、オートパイロットを使用してADDUM（航空路のポイント）へ向かっていた
- ・ 我々の先行機がBLITZ（航空路のポイント）の方向に向けてレーダー誘導されていたのをみて、我々もそのコースに沿ってレーダー誘導されるのかと考えた
- ・ またLNAV（計器着陸方式）で飛んでいるのをレーダー誘導されているのと記憶がすり替ってしまった
- ・ CDU（出入力装置）にBLITZへのダイレクト操作（直通ルートを進むための計器入力）を行ってしまった
- ・ 直後、PM（主として操縦以外の業務を担当する操縦士）の機長から間違いの指摘を受けた
- ・ また機長にはADDUMへのダイレクト操作、及びSTARのし直し（標準計器到着方式の再入力）をしてもらった
- ・ 機長の指導のおかげで経路からの逸脱はしなかった

本事例はATECのHPから紹介しました（2ページ、03）

<http://www.jihatsu.jp/news/feedback/FEEDBACK%202014-002.pdf>

今回取り上げた誤進入に関する2つの事例で異なる点は、飛行中運航乗務員のチェック機能が働いたかどうかです。

事例1では、本来経験の少ない副操縦士を指導すべき立場の機長が、副操縦士を正しく指導し続けることができず、自機が間違っただけで滑走路に進入していることに気付くのが遅れてしまいました。

それに対して事例2では、副操縦士が自機の針路を勘違いした時、機長のチェック機能が働き、副操縦士に勘違いを指摘したことで何事もなく飛行を続けることができました。

この誤進入の事例では、常に互いに相手の動作をチェックしあい、機長と副操縦士との間でコミュニケーションを取りやすくすることも必要だと考えられます。