



旅客機 1 時間 17 分の間 管制通信に応答せず (1)

1. A320 目的空港を行き過ぎる

2009 年 10 月 21 日 Northwest (NW) 航空 188 便サンディエゴ発ミネアポリス行きは巡航中 1 時間 17 分の間、航空管制に必要な通信を行わず、37,000 ft の巡航高度を維持したまま目的空港を通過してしまいました。この件について NTSB は 3 月 18 日に詳細な報告を発表し、主たる原因はパイロットにあるとしています。一面、航空管制にも改善すべき点があると加えています。

2. NW188 便のデンバー空域での経緯

188 便は米中部夏時間 (以下同じ) 16:59 にサンディエゴを離陸し 18:22 に最終巡航高度の FL370 に達しました。途中アルバカーキ ARTCC (Air Traffic Control Center) よりデンバー ARTCC に管制移管が行われました。他の ARTCC と同じくデンバーも空域受け持ちが細分化されており、最初の 2 つのセクター (管制受持空域) は問題なく通過しました。18:56 に 2 つ目セクターの管制官は 3 つ目に管制自動移管 (Automated Information Transfer: AIT) を行い、188 便に 132.17 MHz への周波数変更を伝えました。最初は返答がなく、18:57 にもう一度送信すると 188 便はこれを復唱しました。ところが 188 便は 3 つ目のセクターと通信設定を行いませんでした。3 つ目より 5 つ目のセクターの管制官は同様の作業を行いましたが、そのいずれにも応答がありませんでした。

3. NW188 便そのままの状態でのミネアポリス空域に

19:24 デンバー 5 つ目のセクターよりミネアポリス ARTCC に AIT が行われ、周波数変更が伝えられました。またしても応答がないため、デンバー 5 つ目よりミネアポリスに 188 便が通信設定しているか問い合わせを行い、通信設定未了を知ったデンバー管制官は、上司に連絡しました。その上司より連絡を受けた Northwest Dispatch (運航管理) より 188 便に ACARS (社用データ通信) でミネアポリスへの通信設定要請が 2 度伝えられました。

ミネアポリス 1 つ目のセクター管制官は次のセクターに NORDO (通信設定未了) と伝えたのち AIT を行いました。ミネアポリス 2 つ目セクター管制官は付近を飛んでいた NW196 便に 188 便に通信設定すべき周波数を伝えてくれるよう依頼し、その交信が不通だと聞いた NW Dispatch は 188 便に 2 度 ACARS 通信を送信しました。

(次頁に続く)



ミネアポリス3つ目のセクターは非常用周波数 121.5 MHz で 188 便を呼びましたが、これにも応答はありませんでした。この頃 NW Dispatch より更に 3 度の ACARS 送信が行われました。こういう経緯のあと、20:12 に 188 便はカナダのウイニペグ ACC (Area Control Center) と交信し「目的空港ミネアポリスを行き過ぎてしまった。」と伝えました。まだカナダの空域には入っていなかったため、ウイニペグ ACC はミネアポリスの 5 つ目のセクターの周波数を伝えました。20:14 に本来交信すべきミネアポリス 5 つ目のセクターと通信設定ができ、レーダー誘導が開始され、ミネアポリスに無事着陸しました。

4. その間パイロットは何をしていたか

19:00 ころ客室乗員が食事を持って操縦室に入り、パイロット二人が交代で食事をした模様です。食事のあとパイロット二人は、Delta 航空との合併による月間乗務予定の割り当ての変更について話しはじめ、二人ともノートブック PC を開いて関連項目を見比べました。無線機はスピーカーで聴取しており、巡航中では認められた方法でした。計器表示には多くの警告の文字が出ていたようです。目的空港まで 180 nm (海里) で着陸滑走路が設定されていないと ENTER DEST DATA という注意喚起が出るのを手始めに、降下を開始するべき地点を過ぎると DECELERATE、Waypoint (通過地点) として設定されている最後の地点の 30 秒前には DISCON AHEAD、そこを過ぎると HDG Mode (設定されたルートではなく磁方位を維持) など航法に関するものです。それに加え ACARS のデータ通信が受信されると ACARS MSG の表示が出るようになっていました。しかし数多くの表示は全て見逃されました。後方の客室乗員より「到着予定時刻を過ぎようとしているが、乗り継ぎ旅客の関係で到着予想時刻を知りたい。」と聞かれ、そこで計器を見るとミネアポリス北北東 120nm にある Duluth などが出ており、到着空港がもう後方にあることに気がつきました。

5. パイロット側の反省点

どうやらデンバーの 3 つ目のセクターに交信しようとしていた時に客室乗務員が操縦席入室の連絡をしたようで、そこで管制通信に関する注意が完全に途絶えてしまっています。また Delta 社の規則では私物のコンピューターは操縦席での使用が認められていませんでした。二人とも運航に関係しない会話に夢中になり、PC を開いて計器表示を一切見ていない時間が長く続いたのが一番の問題と言えるでしょう。

(その 2 に続く)