



SFO で進入機が出発機と誘導路上で衝突寸前！

2017年7月7日現地時刻 23:56 頃、サンフランシスコにおいて、Air Canada (ACA) 759 便 (A320-200) が Runway (以下 Rwy と表記) 28R に着陸許可を得ていましたが、右隣の Taxiway C に着陸しそうになりました。その誘導路には離陸の順番を待つ 4 機の大型機が並んでおり、大事故寸前の出来事でした。NTSB はとりあえず判明したことを Update として発表しており、その概要を紹介します。

その日 Rwy 28L は工事の為に Closed となっており、Approach Light、Runway Edge Light ともに消灯されており、滑走路末端には Closed を示す X 字型の赤色点滅表示が置かれていました。滑走路 28L の閉鎖と同滑走路の進入灯不作動は、ATIS (Automatic Terminal Information Service) でも報じられていました。

進入許可は Bridge Visual 28R で、SFO VOR DME 6.0 まで滑走路中心線より右に 9 度外して (SFO R-095 を維持) 進入する形態でした。レーダー画像では、ACA759 便は 3nm ファイナルより完全に Taxiway C の延長上を飛んでいました。

ACA759 便のパイロット 2 名は共にベテランで、機長は 2 万時間以上、副操縦士も 1 万時間の経験があり、機長が操縦していました。

パイロット 2 名は、見えている Rwy 28R の灯火と Taxiway C の灯火を見て、Rwy 28R の灯火を Rwy 28L、Taxiway C を Rwy 28R と誤認し、Taxiway C に進入を続けました。ファイナル 0.7nm 高度約 300ft で、ACA759 便は「28R に灯火が見える。着陸は許可されているか？」とタワーに質問し、「28R には何もいない。着陸を許可する。」と着陸許可が繰り返されています。この時点でパイロット 2 名は、灯火が離陸の順番を待つ 4 機であると認識できていませんでした。

離陸待ちの 1 番目は UAL 1 便で、Taxiway C の Rwy 28R Holding Point にいました。同機は、“Where's this guy going?” (この飛行機はどこに飛んでいるつもりか) とタワー周波数で注意喚起し、続いて “He's on the taxiway.” (Taxiway に降りようとしている) と警告を発しました。UAL1 便が止まっていた位置からすると、進入側が良く見えるのは機長席 (左席) であったと思われます。

その時、ACA759 便を正面に見ていた離陸待ち 2 番目の Philippine Airlines 115 便が、Landing Lights を点灯し、ACA759 便 に警告を与えました。（添付の画像では 3 番目の UAL863 便も Landing Lights を点灯しているように見えます。）

通常、離陸を待つ機は、着陸操作の邪魔にならないよう Navigation Lights（機体右側が緑、左側が赤、後方が白）と Anti-collision Lights（赤の回転灯または点滅灯）だけを残し、全ての灯火を消します。大型機には 4 個付いていることが多い Landing Light は 500W、機体により設定は異なりますが、前方を向いている Taxi Light と斜め 45 度方向を向いている Runway Turn Off Light は、100W ほどの白熱灯です。自動車のヘッドライトは 50-65W です、大型機は随分の照度の灯火を付けていることとなります。

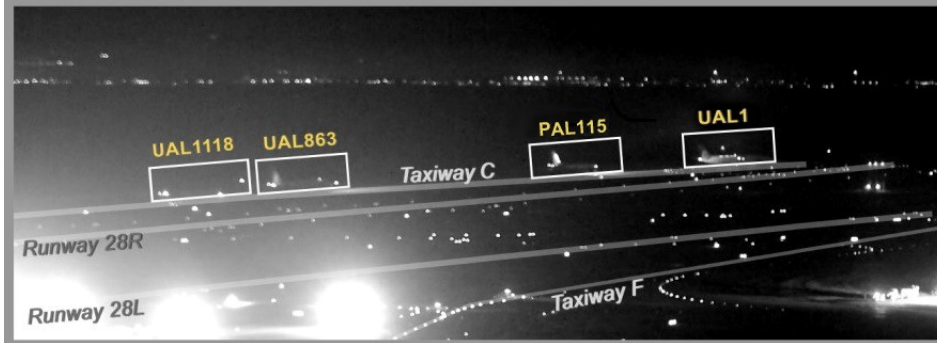
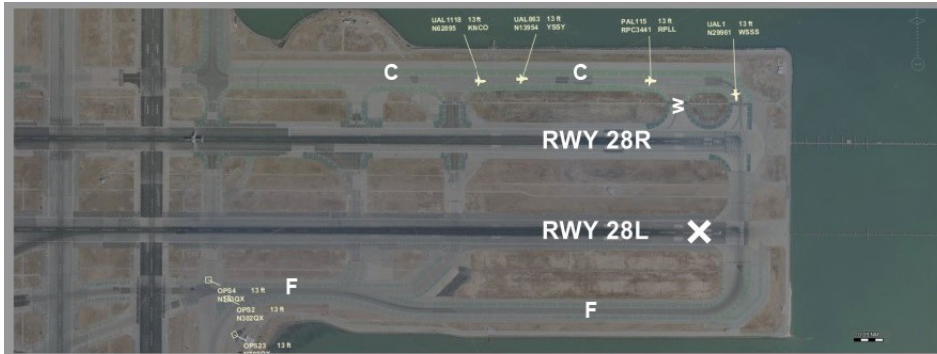
こういう警告が届いたのか、ACA759 便は Go Around 操作を開始しました。その時の対地高度（電波高度計と思われま）は 89ft で、Rwy 28R に入る 2 番目の Taxiway W あたりでした。着陸復行操作を行っても毎回少々高度低下が見られるもので、2.5 秒後には FDR（フライトレコーダー）に 59ft の対地高度が記録されています。

ASDE-X（空港内監視レーダー）は肝心の 12 秒間表示が消えており、表示が現れた時には ACA759 便が UAL 1 便の上を通過しつつありました。タワーはその 4 秒後に Go around の指示を出しています。その時点では ACA759 便は、もう着陸復行操作に入っていました。

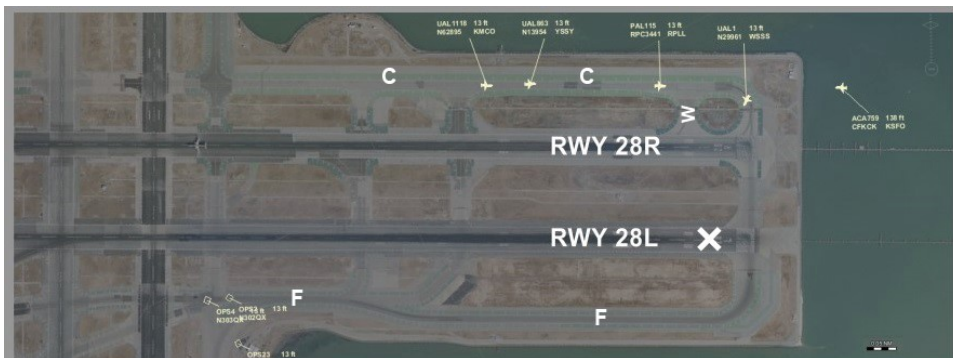
米国の空港では通例ですが、深夜時間帯は Tower、Ground Control、Clearance Delivery を管制官 1 人でこなしていました。管制塔から Rwy28 末端までは相当距離がある為、ACA759 便が Taxiway C に降りようとしていることは目視では判別不能であった模様です。

なお、ACA759 便の CVR（ボイスレコーダー）は（着陸後にデータ保存作業が行われなかった為）上書きされており、何らデータが得られませんでした。

次頁からの 4 枚の画像は NTSB Update Aug.02,2017 よりコピーしたものです。

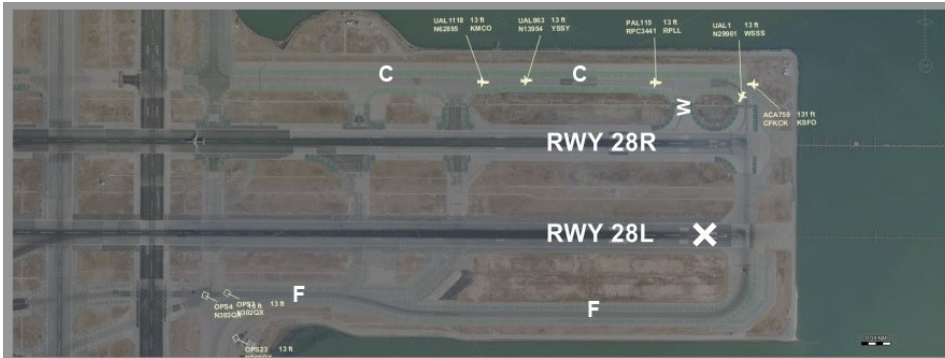


↑ 空港監視カメラの画像にはこの1枚のみ、滑走路、誘導路の上書きと、離陸を待つ機の便名が書き込まれています。

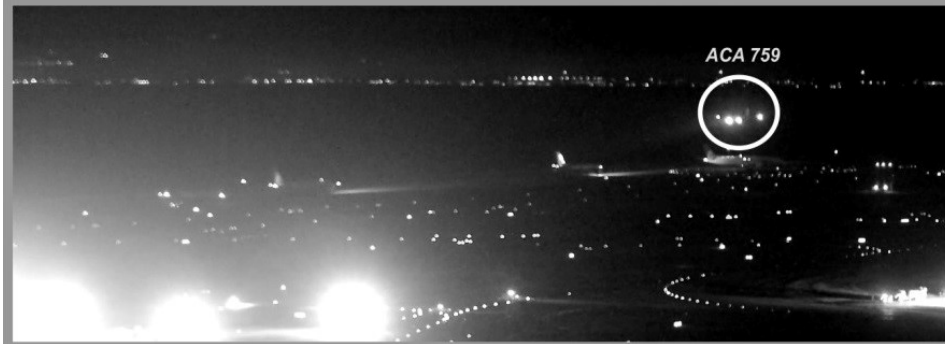


UAL1 (23:56:01): where's this guy?

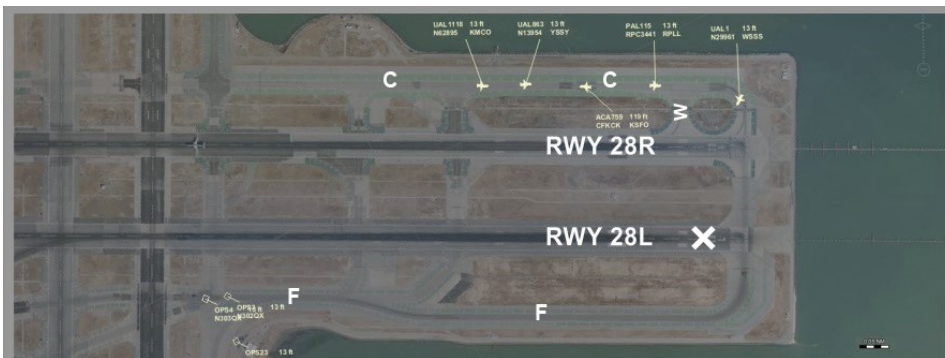




UAL1 (23:56:04): he's on the taxiway.



↑ ACA759 便の高度は 131ft、UAL1 便の上を通過する寸前です。



Local controller (23:56:10): air canada go-around.



↑ この時、ACA759 はすでに上昇姿勢にあることが分かります。

以 上