



www.alpajapan.org

日乗連技術情報

ALPA Japan Technical Information

Date 2013.5.10

No. 36-T02

発行：日本乗員組合連絡会議/ALPA Japan
ATS 委員会

〒144-0043

東京都大田区羽田5-11-4

フェニックスビル

TEL.03-5705-2770 FAX.03-5705-3274

E-mail:office30@alpajapan.org

副操縦士の能力喪失によるダイバート (MAYDAY または PAN PAN の宣言)

1. はじめに

これは2011年7月6日のインシデントで、巡航に入って少して副操縦士が機能喪失となったものです。このインフォメーションでは、あまり詳細は追わず、パイロットの通報内容、管制組織間の連絡と救難体制などをまとめました。なお原文は CIAIAC (スペイン航空事故調査委員会) Report IN-021/2011 で Eurocontrol の Skybrary (<http://www.skybrary.aero>) よりダウンロードできます。【参照：日乗連ニュース 36-37】

2. 副操縦士が失神

このインシデントは Ryanair のイタリアのピサよりカナリア諸島のラスパルマスに向かう定期便で起こり、機材は B737-800 でした。その区間は副操縦士が操縦にあたり、離陸上昇中は正常に運航が行われていました。離陸して 30 分ほど経った 13:20 (時刻は UTC 表示) ころ、副操縦士が「気分が悪く頭痛がする」と言いました。機長は即座に操縦を代わりましたが、副操縦士は吐き気と震えを訴えたあと意識を失いました。機長は直ちにパーサーを呼び、パーサーは副操縦士をショルダーハーネスで座席に固定し、酸素マスクをセットしました。機長は、13:34 に、その時点で通信を設定していた (フランスの) ATC Marseille に “Medical emergency due to pilot incapacitation.” と通報し、(スペインの) Girona 空港へ向かう許可を求めました。

管制官は Emergency かどうかの確認を求め、ATC トランスポンダーを 7700 に切り替えることを求めました。機長は “It's only a medical emergency but we can do that if you want.” と答え、管制官はさらに “You are not declaring an emergency, only a medical emergency.” と確認を求めました。これに対し機長は再度同じ返答を送信しました。その通信が終わらないうちに、管制官はトランスポンダーの Code を (その時点では) 変えないとし、(スペインの) Barcelona FIR 内の BISBA までの直行を許可しました。Marseille の Area Supervisor (調整役管制官) は Barcelona Area Control Center に着陸地変更の機がそちらに向かうと伝えました。

3. 結局 7700 への変更を指示される

13:40 に ATC Marseille はトランスポンダーを 7700 に切り替えを指示し、FL150 までの降下を許可しました。13:51 ころ Barcelona FIR ATC への管制移管が行われ、機長は Medical Emergency と通報しました。

(次頁へ続く)



Girona 空港の Initial Approach Fix である BANOL への直行が許可され、(7700 でない) トランスポンダーCode も伝えられました。管制官は緊急事態の詳細を求め、機長は「副操縦士が機能喪失となり救急車が必要である。パイロット一人で運航しているが、特に問題なく着陸できる。」と答えました。

この情報は、Girona Tower に伝えられ、更に Airport Coordination Center (スペイン語略称：CECOA) に伝えられました。

4. 乗客の急病人発生に対する手配が行われる

CECOA はタワーに「その飛行機は Emergency を宣言したか。」と聞き、タワーは「Medical Emergency だ。」と答えました。続いて CECOA は消防車出動の可能性を尋ね、タワーは「作業要領を見ても、必要ないと思う」と答えました。作業要領には「パイロットの機能喪失の通報があれば消防車の出動を要請すること」とありました。しかし、タワー管制官は他の業務に追われ、作業要領を見るに至りませんでした。

5. 無事着陸

13:54 滑走路 20 への進入が許可され、パイロットは重ねて Medical Emergency を通報しました。もっとも、これは FIR ATC より伝えられていました。14:10 に着陸許可が出され、同便は無事着陸し、駐機場に待機していた救急車に同乗していた医師により適切な判断が下され、副操縦士は入院することになりました。勤務前に自宅より会社まで徒歩で 10 分ほど歩き、気温が 29℃であったことも関係し、熱中症のような症状となったものと判断されました。その後の検査では潜伏病状は発見されませんでした。

6. パイロット側の反省点

- ・ 二人乗務が求められている機体で、片方の操縦士が機能喪失となった場合は安全性が低下した状態と見なされている。こういう場合、MAYDAY または PAN PAN の用語を用いて緊急事態を宣言すべきである。このケースでは、正規の用語を使うのを躊躇したのと、タワー管制官が作業要領カードの記述を確認しなかったため、消防車が出動しない状態で着陸した。
- ・ FIR 間の管制受け渡しに際し、MINIMUM FUEL、PAN PAN、MAYDAY を宣言した機の通報した内容は伝えられるが、それ以外の機では管制移管が行われるだけで、他の情報は伝えられない。正規の用語を使わなかったため Barcelona FIR ATC に同じことを聞かれ、自分の業務量を増やした。
- ・ 空域の事情により差はあるが、ヨーロッパのように空域が複雑になっている所では、緊急事態を通報した機と正常に通信できていても、関係空域の連絡処理上、トランスポンダーCode7700 が求められることがある。その際は素直に従うべきである。

(以上)