

後方乱気流の事例2（ヒヤリ・ハット）

離陸直後、先行する航空機からの後方乱気流に巻き込まれてしまった

離陸時

- ・羽田空港からの出発時に、先行する大型機の後離陸
- ・先行機からの後方乱気流と思われる影響を受けた

上昇時

- ・離陸してすぐの自動操縦モード中に、大きな右バンクに陥った
- ・印象としてはかなり速いロールレート（機体の傾き方）で傾いた感があったり、いつもより大きく傾き始めたのを認知した
- ・（機体の）モニターをしようとしたと同時に、スッとオーバーバンク（過剰なバンク角）に陥り、同時に“バンクアングル”の警告音が鳴り、自動操縦飛行モードが手動操縦による、ロールモードに落ちた感じがした
- ・ロールレートが収まり始めたのでモニターを継続し、自動操縦をゆっくりと解除した
- ・再度HDG SEL（針路選択）をオーダーした
- ・自動操縦中であっさりとオーバーバンクに陥ってしまい、後方乱気流の脅威を改めて認識した

本事例は ATEC の HP から紹介しました（3 ページ、05）

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

後方乱気流はその空域での風の有無や強さなどに影響を受け状況が変化するため、操縦士が事前に後方乱気流の状況を正確に把握することは難しいと考えられます。

事故機の事故調査報告書にも「最低間隔を十分上回る間隔が確保されていたと認められる」とあり、後方乱気流に対する備えとして双方の操縦士が行った操作には大きな違いはないと思われます。そして、機体の動揺により負傷者が出たものの、異常姿勢に対して事故機の操縦士は適切に回復操作を実施していました。

今回の2つの事例から言えることは、まず、基本的に忠実な操作を行うこと、そして、操縦時は何が起こるか分からないという認識を持って周辺状況の変化に注意を払い、不測の事態が発生したときに冷静に対応するための心構えを常に持つておくことが重要である、ということだと考えられます。