

私が経験した、「ヒヤリ・ハット」と思われることを書いてみたいと思います。

操縦士は飛行前に使用する航空機の外部点検を行います。大型機の外部点検においては、どうしても上を向いて歩くことが多くなります。駐機場にいる航空機の周りには、皆さんもご存じのようになくさんの車両が、それぞれの作業のために忙しく動き回っています。

また、貨物コンテナが置いてあったりもします。その中をぬって外部点検を行うのですから、警戒心は常に持っていたつもりでした。それでも何度か車両と衝突しそうになったことがありました。当時は蛍光ベストを着用していなかったため、夜間は特に危険でした。

そうした私の経験が発端になったわけではありませんが、現在は外部点検時の蛍光ベスト着用が義務付けられているようです。

航空機の運航は航空交通管制機関との無線電話による交信によって支えられています。大型機には通常 3 台の無線機が装備されており、そのうちの 1 台を管制機関との交信に使用しています。個々の無線機には 2 つの異なった周波数をセットすることができます。それらをスイッチで選択することによって切り替え、管制機関との交信を行います。この使用していない周波数セット側に次の管制機関との交信に使用されると思われる周波数をあらかじめセットするというのを日常的に行っていました。あるとき、いつものように周波数をあらかじめセットしたのですが、何故か選択スイッチまで同時に操作してしまいました。何となく手の感触がいつもと違うなと感じてはいました。交信内容を聞いていて違和感があったので、周波数を確認したところ、周波数変更を指示されていないにも拘わらず、周波数が変わっているではありませんか、即座に元の周波数に戻し、問題は発生しませんでした。背筋が寒くなる思いをしました。その話を先輩にしたときに「一見、気が利いていて、格好のいいオペレーションよりも、泥臭くてもいいから確実なオペレーションを心がけるべきだ。」と言われたことを覚えています。

航空機の運航において雲はやっかいな存在です。発達した積乱雲に入ろうものなら、搭乗者が怪我をするかもしれませんし、機体が被害を被るかもしれません。そうした雲を早期に発見し、回避するために機上レーダーが搭載されています。私が乗務していた機体には、このレーダーの反射強度を変化させるためのロータリースイッチがレーダー操作パネル上にありました。通常は AUTO 位置（スイッチを左いっぱいにした位置で、カチッと止まる位置）にセットして飛行します。この位置から外れたところが最小の反射強度が得られる位置で、右にスイッチを回すに従って反射強度が増していき、最終的に最大の反射強度を得ることが出来るようになっています。レーダー画面上には強度の強いものから順に、赤、黄、緑で表示されます。いくつもの積乱雲が存在する場所を飛行していると、レーダー画面が赤の表示で覆われることがあります。そうしたときに反射強度を変化させて雲の状態を吟味し、飛行に影響の少ない場所を探します。この強度を変更するスイッチを操作して、AUTO 位置に戻したつもりが最後まで戻しきっていないことがありました。その位置は反射強度が最も弱い位置になります。外部監視をしていると前方に稲光が見えました。レーダー画面で確認しようとしたところ、そのような雲は表示されていません。レーダー操作パネル上の反射強度を調整するスイッチを操作したところ AUTO 位置まで戻りきっていないことに気がつきました。AUTO 位置に戻したところ、しっかりと赤く表示されました。通常、そのスイッチを操作するときは声に出して他のパイロットが共通認識を持てるようにしていたのですが、そのときはしていなかったように思います。

私の体験談を書きましたが、これらは私自身が体験談を耳にしたり、会社が発行する媒体によって知っているものばかりでした。私が早い段階で自分の犯したミスに気づくことが出来たのは、そうした情報があったからだと思っています。

「ヒヤリ・ハット」に遭遇したときに、気軽に、そして率直に話す、或いは報告することができ、そこに携わる人間が情報を共有し、活用出来る文化がさらに深まることを期待しています。（了）