

航空事故調査報告書

I 独立行政法人航空大学校所属

ホーカー・ビーチクラフト式G58型 JA5807

胴体着陸による機体の損傷

II 福島モーターグライダークラブ所属

ホフマン式H-36ディモナ型（動力滑空機、複座） JA2406

失速による墜落

III 関西学院大学所属

シェンプ・ヒルト・V.L.式ディスクスCS型（滑空機、単座）

JA05KG

ウインチ曳航中断による着陸時の機体損傷

平成30年6月28日



運輸安全委員会

Japan Transport Safety Board

本報告書の調査は、本件航空事故に関し、運輸安全委員会設置法及び国際民間航空条約第13附属書に従い、運輸安全委員会により、航空事故及び事故に伴い発生した被害の原因を究明し、事故の防止及び被害の軽減に寄与することを目的として行われたものであり、事故の責任を問うために行われたものではない。

運輸安全委員会
委員長 中橋 和博

《参 考》

本報告書本文中に用いる分析の結果を表す用語の取扱いについて

本報告書の本文中「3 分 析」に用いる分析の結果を表す用語は、次のとおりとする。

- ① 断定できる場合
・・・「認められる」
- ② 断定できないが、ほぼ間違いない場合
・・・「推定される」
- ③ 可能性が高い場合
・・・「考えられる」
- ④ 可能性がある場合
・・・「可能性が考えられる」
・・・「可能性があると考えられる」

I 独立行政法人航空大学校所属
ホーカー・ビーチクラフト式G58型
JA5807
胴体着陸による機体の損傷

航空事故調査報告書

所 属 独立行政法人航空大学校
型 式 ホーカー・ビーチクラフト式G58型
登 録 記 号 JA5807
事 故 種 類 胴体着陸による機体の損傷
発 生 日 時 平成28年8月25日 13時40分ごろ
発 生 場 所 仙台空港

平成30年5月25日

運輸安全委員会（航空部会）議決

委 員 長 中 橋 和 博（部会長）
委 員 宮 下 徹
委 員 石 川 敏 行
委 員 丸 井 祐 一
委 員 田 中 敬 司
委 員 中 西 美 和

1 調査の経過

1.1 事故の概要	独立行政法人航空大学校所属ホーカー・ビーチクラフト式G58型JA5807は、平成28年8月25日（木）、訓練のため、仙台空港の滑走路27へ着陸した際、胴体着陸となり、機体を損傷した。
1.2 調査の概要	運輸安全委員会は、平成28年8月25日、本事故の調査を担当する主管調査官ほか1名の航空事故調査官を指名した。また、平成28年12月16日、1名の航空事故調査官を追加指名した。 事故機の設計・製造国であるアメリカ合衆国に事故発生の通知をしたが、その代表等の指名はなかった。 原因関係者からの意見聴取及び関係国への意見照会を行った。

2 事実情報

2.1 飛行の経過	教官並びに学生A、B及びCの口述、管制交信記録、教育効果を把握するために持ち込まれているICレコーダーの音声並びにレーダー航跡記録によれば、飛行の経過は概略次のとおりであった。 独立行政法人航空大学校所属ホーカー・ビーチクラフト式G58型JA5807は、平成28年8月25日、連続離着陸訓練のため、機長である同教官（PM ^{*1} の役割を一部兼ねる。）が右操縦席、PF ^{*1} の訓練を行う学生Aが左操縦席、PMの訓練を行う学生Bが右後席、訓練をオブザーブする学生Cが左後席に着座して、仙台空港滑走路27を13時32分ごろ、離陸した。 学生A、B及びCは陸上単発機の事業用操縦士技能証明を取得後、陸上多発機の限定を取得するための初期訓練中であった。同機は、機長のみで操縦可能な航空機であるが、同校では、PF及びPMの役割を模擬した訓練を行
-----------	---

*1 「PF」及び「PM」とは、2名で操縦する航空機における役割分担からパイロットを識別する用語である。PFはPilot Flyingの略で、主に航空機の操縦を行う。PMは、Pilot Monitoringの略で、主に航空機の飛行状態のモニター、PFの操作のクロスチェック及び操縦以外の業務を行う。

うため、左操縦席の学生がPF、右後席の学生がPMとして管制交信及びチェックリストの読み上げを担当していた。また、左操縦席の前にあるギア・レバーの操作は、左操縦席の学生が操作し、右操縦席の前にあるフラップレバーの操作はPFの指示で右操縦席の教官が操作し、スタンダードコールアウト*2は、左操縦席の学生と右操縦席の教官により行うことと規定されていた。

離陸前、同教官がチェックリストに従ってキャビン・ドアの点検を行った際、ドア・レバーの位置がロック位置から少しずれていたため、やや不安はあったものの、ドアが閉じていることを示す室内灯が消灯していたこと、ドア・レバーを操作したときの感触及び閉まり具合から判断し、ドアはロックされていると考えた。

同33分02秒、同機が滑走路27の南側場周経路のダウンウインドレグに入ったとき、仙台飛行場管制所飛行場管制席（以下「タワー」という。）は、同機にベースレグ手前での待機を指示した(a)（図1中の(a)に対応する。以下(b)～(k)も同じ）。学生Aはこれを了解した旨を学生Bに伝えたが、学生Bは、右操縦席横の前方キャビン・ドアからの風切音に遮られ、この管制指示を聴取できなかったため、同09秒、タワーに管制指示の再通報を要求し(b)、これを復唱した。学生Bは、このまま訓練を続けるのは困難と考え、風切り音のことを同教官に伝えた。同教官は、前方キャビン・ドアのハンドルレバーがロック位置から僅かにずれて開きかけていることに気付き、ハンドルレバーを操作したが改善しなかった。同教官は次の着陸後の滑走中にドアを閉め直し、連続離着陸訓練を継続することを学生に伝え、学生は同教官の意向に従った。学生Aは、同教官による前方キャビン・ドアの状態のチェックが終わるまで、訓練実施要領に基づくパターンチェックリスト（脚が格納されており、フラップがアップ又はアプローチ位置にセットされていることを確認すること。）を延期することとした。

同34分43秒、学生Aは、ベースレグの手前で待機するための旋回を開始し、延期していたパターンチェックリストを実施した(c)。学生Aは、右後席の学生Bからの注意喚起により、警報ホーンの音及びPFD*3のギア・アップ アナンシエーター（2.7(3)に後述。）の作動に気付き、ギア・アップ アナンシエーターの警報表示をリセットした。

同35分59秒、同機は1回目の旋回を終了し、同教官が学生Aに南東からの強い風に流されないように注意を促した(d)。

同37分31秒、同機は2回目の旋回終了位置が滑走路に近寄っていたため、同教官は、学生Aに注意を促した(e)。

同37分43秒、同機は、タワーから「ファイナルアプローチ旋回時に通報」するように指示を受け(f)、ベースレグに進入した。

同37分51秒、同機は、タワーからダウンウインドレグを少し延ばすように指示を受けた。

同37分51秒から同38分18秒の間、同教官は、学生Aに「速度が速い、高度が高い」と助言をした後、先行機との間隔を取るため、タワーに

*2 「スタンダードコールアウト」とは、通常操作における種々のコールアウトのうち、「フラップアップ」などの特定の操作の指示等にかかるものを除いたコールアウトをいう。

*3 「PFD」とは、「Primary Flight Display」の略で、機体のピッチ角、ロール角、フライトディレクター、速度計、高度計、上昇・降下速度計、メッセージウインドー等が組み込まれた電子式集合計器のことをいう。（写真3参照）

「ベースレグで360° 旋回する」旨を一方送信するとともに、操縦輪を握る力を強めて学生Aの操縦をアシストした(g)。

同38分45秒、PFである学生Aからの指示がないため、同教官は、学生Aに「フラップを下げるよ」と声を掛けてフラップをフルダウン（写真2参照）にした。これ以降、学生Aが操縦輪に手を添えたまま、同教官による操縦のアシストが強くなった(h)。

同38分54秒、学生Aは、ギア・アップ アナランシエーターの警報表示を認知して「ギアアップワーニング、チェック」とコールし、同57秒、学生Bにランディングチェックリストの読み上げを依頼した。

同39分00秒、同機が滑走路に大きく近づいていたため、学生Aは、気持ちが悪化した。学生Bによるランディングチェックリスト「ランディングギア」の読み上げに対し、学生Aは、「ダウン スリー グリーン」と応答した(i)。これに関し、学生Aは、チェックリストの読み上げに応答する際、脚が下りている状態（ギア・レバーが下げられており、着陸装置位置灯の3つの緑色灯が点灯していること）を確認した記憶はなかった。同教官は、学生Aが「ダウン スリー グリーン」とコールしたのを聞き、脚は下りていると思ったが、自ら脚が下りている状態を確認した記憶はなかった。

同39分03秒、タワーは、同機に連続離着陸を許可し(j)、同機は、進入角指示灯^{*4}の4つのユニットが全て白に見える高い進入角度でファイナルアプローチに入った。

学生Aは、操縦を同教官に委ねる状態になってしまったため、このまま着陸するのか否か、同教官の意向を気にして迷っていた。同校の訓練実施要領には、対地高度200ftにおいて、PFが着陸するか復行するかをコールするように記載されていたが、同36秒、同教官が「ランディング（着陸）」とコールした(k)ため、学生Aは、このまま着陸するものと思った。

同40分ごろ、学生Aが、フレアー^{*5}でなかなか接地しないことに違和感を抱いたとき、同機のプロペラ・ブレードが滑走路に接触して胴体着陸し、しばらく滑走して停止(l)した。

その際、同教官は、左エンジンのプロペラ・ブレードが滑走路に接触した際の金属摩擦音により、脚が下りていないことに気付き、ギア・レバーを下げたが間に合わなかった(m)。



写真1 同機

I Cレコーダーには、ダウンウインドレグの途中から着陸

後、同機の主電源が切られるまでの間、断続的に警報ホーンの音が記録されていた。(図1 推定飛行経路図 参照)

本事故の発生場所は、仙台空港滑走路27上（北緯38度08分29秒、東経

^{*4} 「進入角指示灯」とは、操縦士に適切な進入角を与えるための灯器のことをいう。仙台空港の滑走路27の場合、3°の進入角で外側2個のユニットが白、内側2個のユニットが赤に見える。3°の進入角よりやや高くなると、外側3個のユニットが白、内側1個のユニットが赤く見え、3.58°より高くなると、4つのユニットが全て白に見える。

^{*5} 「フレアー」とは、航空機が滑走路に接地する直前に機首を引き上げて、速度と降下率を低減し着陸時のショックを和らげる操作のことをいう。

140度55分29秒)で、発生日時は、平成28年8月25日、13時40分ごろであった。

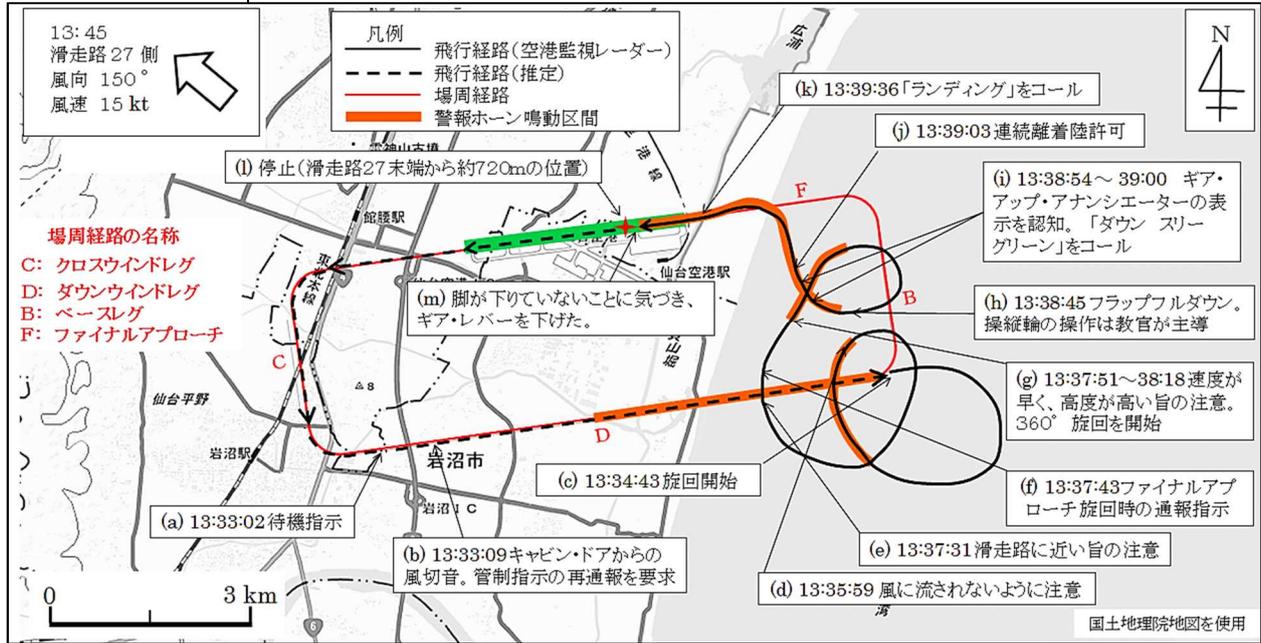


図1 推定飛行経路図

2.2 死傷者	なし
2.3 損壊	<p>(1) 機体の損壊の程度 : 中破</p> <p>(2) 航空機各部の損壊状況</p> <p>胴体 : 下面の擦過損傷、キールの変形損傷</p> <p>プロペラ : ブレードの湾曲</p> <p>左右フラップ : 内側部分の変形損傷</p>
2.4 乗組員等	<p>(1) 機長 男性 62歳</p> <p>定期運送用操縦士技能証明書(飛行機) 平成20年3月20日</p> <p>特定操縦技能 操縦等可能期間満了日 平成30年7月1日</p> <p>限定事項 陸上多発機 昭和51年5月12日</p> <p>操縦教育証明(飛行機) 平成6年12月16日</p> <p>第1種航空身体検査証明書 有効期限:平成28年9月2日</p> <p>総飛行時間 10,637時間20分</p> <p>同型式機による飛行時間 1,196時間20分</p> <p>最近30日間の飛行時間 34時間20分</p> <p>(2) 学生A 男性 26歳</p> <p>事業用操縦士技能証明書(飛行機) 平成28年7月7日</p> <p>特定操縦技能 操縦等可能期間満了日 平成30年7月7日</p> <p>限定事項 陸上単発機 平成28年7月7日</p> <p>第1種航空身体検査証明書 有効期限:平成29年7月7日</p> <p>総飛行時間 167時間00分</p> <p>同型式機による飛行時間 5時間20分</p> <p>最近30日間の飛行時間 5時間20分</p> <p>着陸回数 23回</p> <p>(3) 学生B 男性 24歳</p> <p>事業用操縦士技能証明書(飛行機) 平成28年7月7日</p>

	<p>特定操縦技能 操縦等可能期間満了日 平成30年7月7日</p> <p>限定事項 陸上単発機 平成28年7月7日</p> <p>第1種航空身体検査証明書 有効期限：平成29年7月7日</p> <p>総飛行時間 158時間40分</p> <p>同型式機による飛行時間 6時間45分</p> <p>最近30日間の飛行時間 6時間45分</p> <p>着陸回数 21回</p>
2.5 航空機等	<p>(1) 航空機型式：ホーカー・ビーチクラフト式G58型</p> <p>製造番号：TH-2165、製造年月日：平成18年11月3日</p> <p>耐空証明書 第東-27-300号 有効期限：平成28年9月30日</p> <p>耐空類別 飛行機 普通 N</p> <p>総飛行時間 4,582時間39分</p> <p>定期点検(年次点検、平成28年8月16日実施)後の飛行時間 23時間08分</p> <p>(2) 事故当時、同機の重量及び重心位置は、いずれも許容範囲内にあった。</p>
2.6 気象	<p>同空港の事故関連時間帯の航空気象の観測値は、次のとおりであった。</p> <p>13時45分 風向 150°、風速 15kt、卓越視程 25km、</p> <p>雲 雲量 1/8～2/8 雲形 層雲</p> <p>雲底の高さ 1,500ft、雲量 3/8～4/8</p> <p>雲底の高さ 不明又は観測不可、</p> <p>気温 28℃、露点温度 23℃、</p> <p>高度計規正值 (QNH) 29.73 inHg</p>
2.7 その他必要な事項	<p>(1) 事故現場の状況</p> <p>同機が最初に接地した滑走路27進入端の内側約370mから同機が停止した約720mまでの滑走路上にプロペラ・ブレードの打痕及び胴体下面による擦過痕が残っていた。</p> <p>(2) 着陸装置等の確認</p> <p>事故後の調査において、着陸装置、フラップ、前方キャビン・ドア、警報ホーン、ギア・アップ アナシエーター及びヘッドセットの機能に異常がないことを確認した。</p> <p>(3) 警報ホーン及びギア・アップ アナシエーターの作動条件</p> <p>次のいずれかの条件が満たされると、警報ホーン及びギア・アップ アナシエーターが作動する。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・脚を下ろさずに、一方のスロットルを吸気圧力約1.3 inHg以下にする。 ・脚を下ろさずに、フラップがフルダウンの状態になる。(写真2 参照)

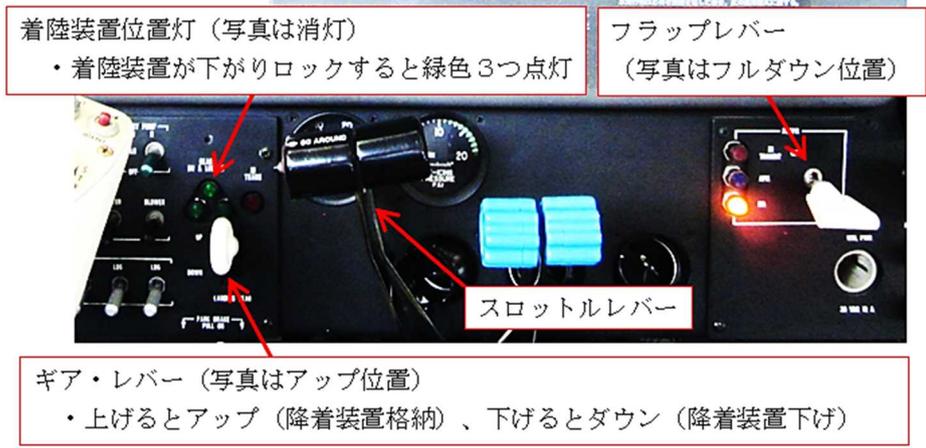


写真2 ギア・レバー及びフラップレバー

(4) ギア・アップ アナシエーター

条件が満たされると、警報ホーン及びギア・アップ アナシエーターが作動し、PFDに赤色の警報「GEAR UP」が表示され、右下のアラートソフトキーの表示が赤色点滅の警報「WARNING」に変わる。

アラートソフトキーを押すと赤色点滅の警報「WARNING」が白色表示に変わり(リセット操作)、再度押すと警報の詳細「GEAR UP - Gear up with power below 13 inHg or flaps down.」が表示される。(写真3 参照)

なお、警報ホーンは、作動条件に合致している限り、ギア・アップ アナシエーターの警報表示をリセット操作しても停止しない。



写真3 PFDのギア・アップ アナシエーターの表示 (リセット操作をした時)

(5) 着陸装置の操作

同校の訓練実施要領には、通常着陸をする場合の場周経路の各レグにおける着陸装置の操作について、次のように記載されている。(要約)

- ① ダウンウインドレグ
 - ・PFは、飛行状況(速度等)を考慮し、適切な時期にパターンチェックリストを行なう。
 - ・PFは、滑走路末端の正横を通過してから27秒後に脚を下げる。その際、PFは「ギア ダウン」とコールした後、右操縦席のPM(教官)がPFのコールが適切な場合は復唱し、PFが操作して操作の完了を着陸装

置位置灯により確認する。

② ベースレグ

- ・PFは、右後席のPMにランディングチェックリスト（脚が下りている状態の確認を含む。）を依頼する。
- ・PMは、ランディングチェックリストを読み上げる。
- ・PFは、脚が下りている状態を確認し、「ダウン スリー グリーン」をコールする。

③ ファイナルアプローチ

- ・PFは、対地高度200ft以上で「進入が安定しており安全に着陸できる」、「ランディングチェックリストが終了している」及び「着陸許可を受けている」が満たされた場合、「ランディング」をコールする。
- ・右操縦席のPMは、ギア・レバーがフルダウン位置にあることを確認し、「ダウン スリー グリーン」をコールする。

同機の場合、右後席の着座位置からはギア・レバー及び着陸装置位置灯が見づらいため、同校では、ギア・レバーの確認は、右操縦席のPMが行うことにしていた。

(6) 異常操作

飛行中、前方キャビン・ドアが開いた場合の操作について、飛行規程には次のように規定（同校の訓練実施要領では、緊急操作の章に「EMERGENCY & ABNORMAL CHECKLIST」として規定）されている。

第3A章 異常操作

4. 飛行中の前方キャビン・ドア・オープン

前方キャビン・ドアのラッチが正しくかかっていない場合、離陸滑走中、または飛行中に開くことがある。ドアは3インチほど開いたままになるが、飛行機の飛行特性は影響を受けない。上昇率は低下する。

前方キャビン・ドアが飛行中に開いた場合：

- (1) 機体のコントロールを維持する。
- (2) 着陸後までドアを閉じようとしない。
- (3) 搭乗者は全員シートベルトを着用し着席する。
- (4) 通常の手順に従ってできるだけ速やかに着陸する。

右側座席の搭乗者が援助できる場合：

- (5) 着陸中、着陸後にドアが揺れて開かないように、ドアを保持する。

(7) ドアハンドルレバーの不十分な操作事例

同校では平成23年4月以降、同型式機による不十分なドアロックの事例が7件発生しており、平成26年9月、ドアハンドルレバーのロック位置に目印となるスリップマークを追加するとともに、次の内容を説明した上で確実なレバー操作をするように周知していた。

「G58型のドア・レバーの特徴として、シールの硬さの違い等により、レバーを前方に押し込む力加減に機体ごとの個体差がある。また、ドアをロックした後、レバー自体に遊びがあるため、ロック位置のスリップマークがずれることがあり、ドア・クローズ後にロックの状態を確認しにくい特徴がある。」

3 分析

3.1 気象の関与	なし
3.2 操縦者の関与	あり
3.3 機材の関与	なし
3.4 判明した事項の解析	<p>(1) 胴体着陸時の機体の状態</p> <p>事故後の調査により、着陸装置、フラップ、前方キャビン・ドア、警報ホーン、ギア・アップ アナンシエーター及びヘッドセットの機能には、異常がなかった。このため、同機は、脚下げ操作が行われず、またそのことに気付かれぬまま、胴体着陸し、機体を損傷させたものと認められる。</p> <p>(2) 脚下げ操作及び確認行為を失念した経緯</p> <p>場周経路の飛行では、高度及び速度を調整するためにスロットルを13 inHg以下に操作（以下「スロットルを絞る操作」という。）することがあり、条件が合致すれば、その都度、警報ホーン及びギア・アップ アナンシエーター（以下「ギア警報」という。）が作動する。また、スロットルを絞る操作がされている間、警報ホーンを止めることはできないが、ギア・アップ アナンシエーターについては、その都度、PFが、脚下げ操作をすべき時期かどうかの判断をした上で、リセット操作を行うことになっている。</p> <p>同校の訓練実施要領によれば、PFは、通常、滑走路末端の正横を通過してから27秒後に脚を下げ、ベースレグに進入するように定められている。このため、ベースレグ手前で待機する場合については、同訓練実施要領に記載はないが、待機が解除されてベースレグに向かう手前で脚下げ操作をすることが適切と考えられる。</p> <p>ICレコーダーの記録から、同機がダウンウインドレグの中間付近からベースレグの手前で旋回している間にスロットルを絞る操作がなされ、ギア警報が2回作動したと考えられる。学生Aは、ギア警報の作動を確認し、ギア・アップ アナンシエーターをリセットしたが、この場面は、脚下げ操作を行う時期ではなく、正しい手順でリセット操作が行われたと考えられる。</p> <p>ベースレグに入ったとき、学生Aは、教官から速度が早く、高度が高いとの指導を受けてスロットルを絞る操作をしたが、脚が下りていなかったため、3回目のギア警報が作動したと考えられる。この場面では、すでにベースレグに入っていたことから脚下げ操作が行われなければならない時期だったと考えられる。さらに、ベースレグでの旋回が終わる頃、同教官がフラップをフルダウンに操作したが、脚が下りていなかったため、4回目のギア警報が作動したと考えられる。</p> <p>3回目及び4回目の警報が作動したとき、学生Aは、脚下げ操作をする時期か否かを十分に考えることなく、反射的にギア・アップ アナンシエーターをリセットした可能性が考えられる。ランディングチェックリストの脚下げ状態の確認項目にPFが応答する場合は、ギア・レバー及び三つの緑色着陸装置位置灯の状態を確認する必要があるが、学生Aは、目視による確認をせずに、「ダウン スリー グリーン」をコールした可能性が考えられる。</p> <p>学生Aが反射的にギア・アップ アナンシエーターをリセットしたこと及び脚下げ状態の確認を行わなかったことについては、高度及び速度の修正操作に追われて余裕がなかったこと、旋回の終了位置が滑走路に大きく近づいたため気持ちが動揺していたことによる可能性が考えられる。</p> <p>一方、同教官は、着陸滑走中にキャビン・ドアを閉め直し、訓練を継続させ</p>

るという先の段階のことに強く意識が向いたため、脚下げ状態の確認を学生Aに任せ、ギア警報を認知できず、脚下げ操作の失念に気付かなかったと考えられる。

(3) 飛行安全の優先

右後席の学生Bは、ダウンウインドレグにおいて、不十分なドアロックによる風切り音に遮られ、管制交信の音声が聞き取りにくかったため、訓練の継続は困難と考え同教官に相談したと考えられる。

一方、同教官は、飛行前にキャビン・ドアの点検を行ったと考えられるが、キャビン・ドアの機能に異常がなかったことから、キャビン・ドアのロックが不完全な状態で離陸したものと考えられる。同教官は、飛行中、風切り音が発生したことで、ロックが不完全な状態であることを懸念したが、連続離着陸訓練を中断することなく、着陸滑走中にキャビン・ドアを閉め直すことが可能であると判断し、そのことに意識が向いたため、安全確保上重要な飛行状況の把握が不十分になったものと考えられる。

キャビン・ドアが不完全な状況で、風に流されて場周経路を大きくそれでも、同教官が訓練を中止せず、明確な役割の交代の指示を行わずに学生Aに操縦輪を握らせたまま同教官が操縦をアシストしていた。このように適切な訓練環境が得られない場合、教官は、飛行の安全を優先して、ただちに訓練を中止する必要がある。

同校は、飛行の安全を最優先する観点から、訓練中に発生した不具合への対応について検討し、検討結果を教官へ周知徹底することが望ましい。

4 原因

本事故は、仙台空港で連続離着陸訓練を実施する際、脚下げ操作がなされず、その確認も十分に行われないままであったため、胴体着陸となり、機体を損傷させたものと認められる。

脚下げ操作がなされず、その確認も十分に行われないまま着陸したことについては、教官による飛行状況の把握が不十分になったため、脚下げ操作及び確認行為の失念に気付かなかったことによるものと考えられる。

5 再発防止策

同種事例の再発を防止するため、同校は訓練実施要領に(1)の対応を追加するとともに、既存の(2)～(11)を含めた内容について、全ての教官及び学生に教育した。(要約)

- (1) PFが「ランディング(着陸)」とコールした場合は、PM(右後席)は、PFDに赤色点滅「WARNING」警報及び赤色「GEAR UP」警報が表示されておらず、警報ホーンが作動していないことを確認して「ノーワーニング」とコールし、最後にPM(操縦席)が、ギア・レバーが下げられており、着陸装置位置灯の3つの緑色灯が点灯していることを確認して、「ダウンスリーグリーン」とコールする。
- (2) PF/PMの役割分担を再確認し、役割の交代を教官は明確にしておくことが重要である。PFとPMの役割を交代する場合、教官は、PFの学生に「I HAVE」と指示し、学生は、「YOU HAVE」と答え、PMの役割を行わなければならない。なお、学生は、教官から「I HAVE」と言われない限り自分がPFを継続していることを認識する。
- (3) チェックリストを実施する際、PM(教官)は、PFの応答が着陸装置位置灯及びギア・レバーの位置と整合していることを確認する。
- (4) 異常事態発生時は、安全を確保して適用可能な「EMERGENCY & ABNORMAL CHECKLIST」の有無を確認する。

- (5) 飛行中に前方キャビン・ドアが開いた時は、「EMERGENCY & ABNORMAL CHECKLIST」として記載している「CABIN DOOR OPEN IN FLIGHT」に従い、安全を優先して速やかに着陸をすることに専念し、着陸後まで前方キャビン・ドアを閉じようとしなさい。
- (6) 訓練実施要領に記載されているキャビン・ドアの操作及び確実にロックされていることの確認（キャビン・ドアの状態、ドア・レバーの位置や表示、ドア・ライトの消灯）を再確認すること。機体毎にドア・レバーの固さや位置に差があることを認識すること。また、PFは必要に応じて再確認をすること。
- (7) 異常を知らせる赤色及び黄色のメッセージは放置せずに乗組員が状況認識を共有する。構造上、場周経路飛行中は、頻繁に警報ホーンが作動するが、着陸時には警報ホーンの音及びアナウンスメントの警報表示がないことを理解する。
- (8) 後席を含めアサーション（主張）の励行を図る。
- (9) 着陸復行の判断基準（① 進入が安定して安全な着陸が可能である。② ランディングチェックリストが終了している。③ 着陸許可を受領している）を再確認する。
- (10) 訓練実施要領に記載されているとおり、非常／異常操作では、状況に応じ、より適切な手順を確実に実施することで事態の悪化を回避することが最優先されることを再確認する。