

# ELTの適切な運用と措置について

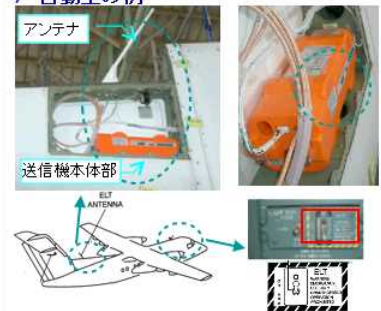
航空機用救命無線機(ELT)は、製造者マニュアルに従って、適切に取付又は搭載・運用・保守等を行って下さい

ELTは、航空機の遭難や墜落などの際に、その地点を知らせるための信号を送信する装置です。  
ELTは、大きな衝撃を受けて自動的に作動する自動型(固定タイプ及び携行可能タイプ等)と、手動で作動させる手動型(サバイバルタイプ等)に分けられ、航空法令により装備義務の対象等が定められています。

### 自動型

- ・墜落加速度感知機能を有し、衝撃により自動的に無線機が作動するもの
- ・マニュアル等に従った取付(固定装備)が必須

#### → 自動型の例



### 手動型

- ・緊急時に航空機から持ち出すことができる携行型のELTであって、生存者が手動で容易に使用できるもの
- ・マニュアル等に従った方法で搭載(自動型と兼用のものは取付(固定装備))することが必要

#### → 手動型の例



### ❗ ELTが作動しない場合

米国NTSBのある事故調査では、ELTが適切に運用されず、不作動であったため、事故機の発見及び搭乗者の救出に遅れが生じたと報告されています。

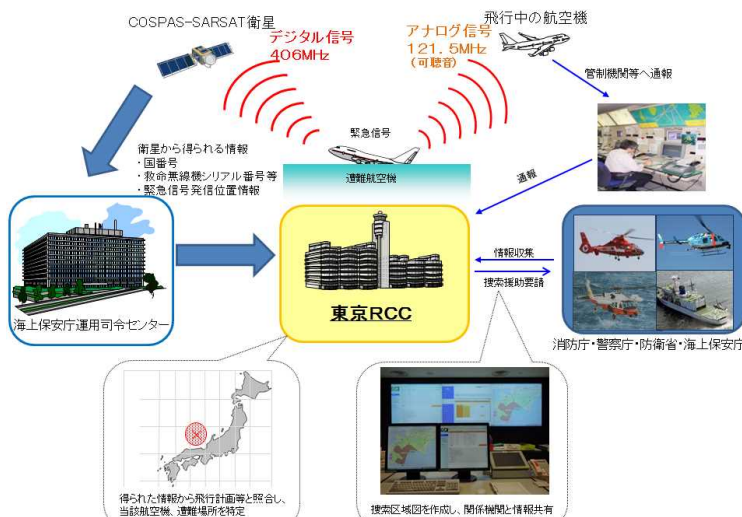
ELTに関するこのような事例は、人里離れた場所での航空事故で**生存している操縦士及び乗客の生命を危うくするおそれ**があると注意喚起を促しています。

## ELTの適切な取付・運用のための注意点

- ・ ELTは、**航空法令に従った機能及び数量を、製造者マニュアルに従って取付(搭載)**し、事故発生時の衝撃によりELTが損傷したり、機体から分離したりしないよう注意すること。
- ・ 自動型ELTが事故発生時に不作動とならぬよう、「オフ」位置ではなく「**アーム**」位置に**セット**すること。

※操縦士・整備士の方々におかれましては、**今一度、製造者のマニュアルに従った取付又は搭載及び運用方法であるか、ご自身でご確認ください。** なお、更新耐空検査等の機会を通じ、ELTの取付又は搭載及び運用方法について、航空機検査官等も確認します。

## ELT信号による捜索救難活動の流れ



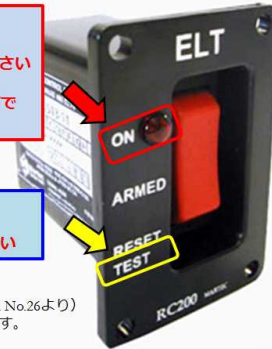
## 適切な運用のため、誤発射にもご注意を

H29年度受信件数の8割強が発信元不明・誤発射等です

COSPAS-SARSAT事務局によると試験信号送信時に、「Self-Testモード」ではなく、「実運用モード」で動作確認を行ってしまうことがELT誤発射原因の一つとされています。

**実運用モード**  
《注意!!》  
試験信号送信時にスイッチをON側に押さないで下さい  
受信した側では、真の遭難かテスト信号なのか識別ができません。

**SELF-TEST モード**  
試験信号送信時はTESTスイッチを押して下さい



(出典: <http://www.cospas-sarsatint/en/pro> Information Bulletin No.26より)  
※詳細につきましてはELT製造者の取扱書等をご確認ください。

**正常作動させるため、バッテリー有効期限もご確認ください**

迅速な捜索救難活動を実現させるため、406MHzのELT情報のデータベースへの登録が必要となります。  
東京救難調整本部 E-mail: [cab-hnd-rcc@mlit.go.jp](mailto:cab-hnd-rcc@mlit.go.jp) FAX: 03-5756-1528 (406MHz ELT 登録専用)  
Tel: 03-5756-1522又は03-5757-3022

# 平成29年6月富山県立山町で 発生した小型機墜落事故

平成30年8月、運輸安全委員会は平成29年6月に富山県立山町で発生したセスナ機の事故調査報告書を公表しました。操縦士の皆様におかれましては、以下に事故原因及び再発防止のために必要な事項を掲載しますので、ご確認いただき、未然予防・再発防止に努めましょう。

## ● 事故概要

新中央航空(株)所属セスナ式172P型機は、有視界飛行方式により、平成29年6月3日(土)、富山空港を出発し松本空港へ向けて飛行中、立山連峰獅子岳の山頂付近(標高約2,700m)に衝突。同機は大破し、搭乗者4名全員が死亡。



## ● 事故原因(推定)

○山岳地帯を飛行中、雲中飛行となり、自機の位置及び周囲の状況を把握することが困難となり、山頂付近に近づいて衝突したものと考えられる。



VFRでの雲中飛行

○雲中飛行となったことについては、出発前の山岳地帯の気象予測が不十分であったこと及び飛行中の引き返しの決断が遅れたことによるものと考えられる。

○山頂付近に近づいて衝突したことについては、以下の可能性が考えられる。(搭乗者死亡により特定できず)

- ・ 視界を失って衝突を回避できなかった、
- ・ 機体着氷により高度の維持ができなくなった若しくは失速した
- ・ 強い乱気流に遭遇した



着氷による制御不能  
(可能性)

## ● 運輸安全委員会による勧告内容 (操縦士に対するもの)

### 【運輸安全委員会により判明した事実及び分析】

- ① 着氷気象状態での飛行は禁止されているにもかかわらず、同状態で飛行したため翼等へ着氷し、飛行性能が著しく低下して、高度維持ができなくなった可能性がある。
- ② 機長及び操縦士はショルダーハーネスを着用しておらず、また同乗者もシートベルトを着用していなかった可能性がある。
- ③ 捜索救難時の位置検索を迅速に行うための航空機用救命無線機(ELT)を製造者のマニュアルどおりに取付・運用しなかったことにより、アンテナが折損し、電波の送信範囲が限られたため捜索救難に役立たなかった。



### 【国土交通大臣への勧告】

小型航空機の操縦士等に対し、

- ① 着氷気象状態の飛行が認められていない航空機にとっての着氷の危険性及び着氷気象状態での飛行の回避を周知すること。
- ② シートベルト及びショルダーハーネスの着用の励行及び同乗者にもシートベルト等着用を求めるよう指導すること。
- ③ 航空機用救命無線機(ELT)の適正な取付・運用方法等に関する情報を提供すること。



国土交通省

国土交通省航空局安全部運航安全課  
小型航空機安全担当  
TEL: 03-5253-8737  
Email: hqt-kogataki@ml.mlit.go.jp

<協力団体>



公益社団法人  
日本航空機操縦士協会



日本オーナーパイロット協会