

JBAA 海外情報（2017年5月8日）

この情報は主に海外の業界誌を紹介・抄訳するものです。誤情報や誤訳に対し JBAA は責任を負いません。情報の使用に際しては、記載されている URL の情報源をご確認下さい。

ビジネス：

Embraer 社、1,100機目の BJ を納入

2017年5月5日：Aviation International News

Embraer Executive Jet 社は、15年前に同社としては最初の BJ である Legacy 600（当時は Legacy の名称）を納入してから1,000機目に当たる Phenom 300を、Fractional Provider の NetJets 社に納入した。Embraer Executive Jet 社は、2002年以降、平均年率19%の成長を続けている。

情報源：<http://www.ainonline.com/aviation-news/business-aviation/2017-05-05/embraer-delivers-1100th-business-jet>

Boom Technology 社、超音速旅客機の将来を発表

2017年5月3日：Air Transport World

超音速旅客機の開発を進めている、米国デンバーに本社を置く Boom Technology 社の CEO は、このほどマイアミで開催された IATA Wings of Change Conference で、このタイプの旅客機は、2035年までに最大1,000機の需要が見込まれると発表した。同 CEO によれば、\$33M の開発費は既に手当てがついていて、1/3スケールの Prototype である Baby Boom を2018年内に、フルスケールを2020年に初飛行させ、2023年の FAA の型式証明を目指している。座席数は全席ビジネスクラスで最大55席であるが、現行の航空運賃で採算がとれること、整備コストは787並みであること、エンジンを含め新たな技術開発には頼っていないこと、航続距離4,500nm と洋上のみ超音速飛行（マッハ2.2）を前提にした主要都市間の飛行時間などが報じられている。

情報源：<http://atwonline.com/technology/boom-ceo-sees-market-1000-supersonic-passenger-jets-2035>

2017年第1四半期中古 BJ 市場

2017年5月2日：Aviation International News

中古 BJ の取引量は増えているものの、売買価格は低下を続けているという Amstat 社の調査報告が紹介されている。全フリート数に対する取引割合、在庫に対する取引成立割合、平均提示価格の動向が機体サイズ別に報じられている。

情報源：<http://www.ainonline.com/aviation-news/business-aviation/2017-05-02/pre-owned-bizjet-transactions-rise-first-quarter>

Embraer Executive Jet 社、2017年第1四半期の売り上げは落ち込むも、通年では前年並みを予測

2017年5月3日：FlightGlobal

2017年5月2日：Aviation International News

Embraer Executive Jet 社は、2017年第1四半期の売り上げが\$226M で、前年の\$401.8M に比べて44%落ち込んだ同期の業績を発表した。Large Jet の納入が7機、Light Jet の納入が1機、前年よりも少なかった。一方、この内の何機かは納入が4月にずれ込んでいるもので、通年では Phenom Light Jet を70~80機、Legacy および Lineage を合わせて35~45機の納入を見込んでいて、前年の117機をそれほど下回ることがないとしている。

情報源：<https://www.flightglobal.com/news/articles/weak-market-dents-embraer-executive-jets-436802/>

情報源：<http://www.ainonline.com/aviation-news/business-aviation/2017-05-02/pre-owned-bizjet-transactions-rise-first-quarter>

Pilatus Aircraft 社の2016年の業績

2017年5月1日：Aviation International News

Pilatus Aircraft 社は2016年の業績を発表した。それによると、売り上げは\$824.5M、収益は\$89.4M、受注残高は\$1.71B（開発中の PC-24型機の84機を除く）であった。会社全体の売り上げは前年に比べ\$303.1M 減少したが、GA 部門は PC-12NG 型機の納入が30%増えたことが貢献して、前年の\$344.7M

[テキストを入力]

から\$458.9Mに増大した。開発中のPC-24型機は2017年内のEASA型式証明と納入開始が見込まれている。

情報源：<http://www.ainonline.com/aviation-news/business-aviation/2017-05-01/pilatus-pc-12-ng-deliveries-rise-30-percent>

機材：

Cirrus SF50 Vision 型機、FAAの製造承認を取得

2017年5月3日：Aviation International News

2017年5月3日：Flying Magazine

Cirrus Aircraft社は、2016年10月にFAA型式証明を取得したSF50 Vision型機について、FAAから製造承認を取得した。同社は既にSF50を600機受注しているが、製造承認の取得により製造率を上げることができ、2017年夏までに週1機、最終的には年産125機の製造を計画している。

情報源：<http://www.ainonline.com/aviation-news/business-aviation/2017-05-03/cirrus-gets-faa-production-certificate-sf50-jet>

情報源：<http://www.flyingmag.com/cirrus-receives-vision-jet-production-certificate>

安全：

最近の事故調査報告書

2017年5月4日：Aviation International News

中間報告：

Beechcraft King Air C90A, Feb. 14, 2017, Rattan, Okla.—Part 135の医療運航において、IMCの中、高度7,000ftを巡行中に2回電源が一時的に途切れた後、全ての電源が失われた。航法計器が作動しなくなったため、雲の隙間をVMCで降下中に左エンジンが停止した。パイロットは平原を見付け1発動機停止で不時着陸を試みた。着陸時にNose Gearが折れ、レドームが外れ、右エンジンが損傷して機体は大破した。パイロットの2人の医療関係者に怪我はなかった。

Bell 429, Feb. 15, 2017, Shreveport, La.—真夜中のIMC状態において、当該機は樹木に接した後、湖沼に墜落して水没した。自家用操縦士と乗客は死亡したが、事故の詳細は報じられていない。

MD500E, Feb. 19, 2017, Raetihi, New Zealand—つり上げ作業中に山の尾根に接触して墜落し、パイロットが重症を負った。事故原因はニュージーランド当局が調査中。

AS350B3, Feb. 21, 2017, San Juan, Puerto Rico—事業用操縦士と教官が搭乗してオートローテーションの訓練を実施中、エンジンの回転数が運用限界を超え、エンジンから出火した。教官は当該機を直ちに着陸させたが、整備士からエンジン火災を知らされ、Engine Fire Checklistを実施後、機体を離れた。事業用操縦士はオートローテーション中にEngine OverspeedとFire Warningの警報に気づき、着陸後、機体から出て、消火器を使用して消火に努めた。FAAの検査官は、調査によりEngine Deck SupportとTail-rotor Drive Shaftの一部の火災による損傷を認めている。

MD500, Feb. 22, 2017, Guam—VMC状態で洋上1,000ftを巡行中、Generator Lightが点灯後、ローターの回転数が低下したので、パイロットはオートローテーションを試みたが、機体は激しく着水した。Main RotorがTail Boomを損傷させたが、機体はフロートの上に浮いていた。パイロットと乗客が重傷を負った。

Boeing MD-83, March 8, 2017, Ypsilanti, Mich.—離陸滑走中、パイロットは操縦桿を引いたが機首が上がらなかつたため、173Ktで離陸を中止した。機体は滑走路端を超え、ILSアンテナと進入灯に衝突した後、Nose Gearを折損しMain Gearが溝に嵌って停止した。事故後の調査で、右ElevatorのInboard Pushrod Linkageが損傷していたために当該Elevatorが後縁を下にして固着していたことが判明した。FDRの解析で、離陸前のFlight Control Checkで、左Elevatorは正常に作動していたが、右Elevatorは動いていなかったことが判明した。

Cessna Citation 500/Sierra Eagle conversion, March 24, 2017, Marietta, Ga.—パイロット1人が搭乗した当該機は、高度3,800ftから操縦不能状態で墜落した。ADS-Bの最後のデータは、高度3,000ftで速度55ktであった。パイロットはAutopilotの問題が生じていると無線通報していた。

Socata TBM 700, Feb. 27, 2017, Bellingham, Wash.—パイロットは主翼にWet Snowが付着していることを知りながら離陸を試みたが、離陸直後、高度150ftで左主翼が下がり、パイロットが失速からの回復を試みたものの左主翼から駐機場に墜落した。パイロットは死亡を免れた。

最終報告書：

AS350B3e, July 3, 2015, Summit Medical Center Heliport, Frisco, Colo.—当該機は離陸直後、左に機首を振り、半時計方向に数回回転しながら降下し、地上の車両に衝突した。パイロットは死亡し、2人の看護師が重傷を負った。離陸前の油圧システムの点検でTail Rotor Hydraulic Circuitの油圧を抜

[テキストを入力]

くことになっているが、その後パイロットが Yaw Servo Hydraulic スイッチを正しい位置にし忘れたため（警報装置はなかった）、離陸前に油圧が回復していなかった。また、パイロットは離陸後の Hover Check を実施しなかった。当該機の製造時の燃料系統の衝撃耐性設計基準は、その後に定められた基準よりも緩やかだったが、そのことが事故の被害を大きくした。

情報源：<http://www.ainonline.com/aviation-news/business-aviation/2017-05-04/accidents-may-2017>

以上