



63rd IFALPA Annual Conference, Mexico City Safety Seminar 報告

IFALPA の第 63 回 Conference の中で、Safety Seminar が行われ、IFALPA、Boeing、Airbus、IATA、Euro Control などのプレゼンターから Runway Safety と題し、Runway Incursion(RI) / Excursion(RE) / Confusion(RC)を取り上げ様々な紹介があり、中でも Runway Excursion に大きく焦点を当てた Presentation が行われました。日本においても今日、Runway Incursion / Confusion や Taxiway Incursion / Confusion が起こっています。今回の Seminar を通し、これらの事象は決して新しいものではなく、航空の安全に関わる世界的な Topics である事を改めて認識しました。日乗連は今回の Seminar で得た様々な防止策やアイデアなどを、今後の空港視察の場や情報交換の場で活用し、安全で全ての User にとって効率的な空港作りを目指して活動していきます。

Stabilized Approach の重要性

Presentation の主な内容

IFALPA

- 1995 ~ 2005 に於ける主な Accidents の中で、RI 7%、RE 28.5%、RC 3%であった。
- RE に関わる主な要因として以下のようなものが考えられる。
Manufacture、Operator (Crew/Ground)、ATC、Airport(Design/Lighting/App Aid)、Regulation
- 具体的な対応策としては次のようなものが挙げられる。
Touchdown on Aiming point、Stabilized app & T/O、Moving Rader(Ground)の活用など

IATA

- 2007 年度 Safety Report の紹介。RE は最も重大な事故に繋がる事象で、現在は Middle East や North Africa で最も多く発生している。また RE が起こる Flight of phase としては Take off / RTO / Landing の中では Landing 時が圧倒的に多い。これらの RE に繋がる要因としては Un-stabilized Approach、WX、Hard Landing、Standard Operation Procedure(SOP)からの逸脱などが挙げられる。

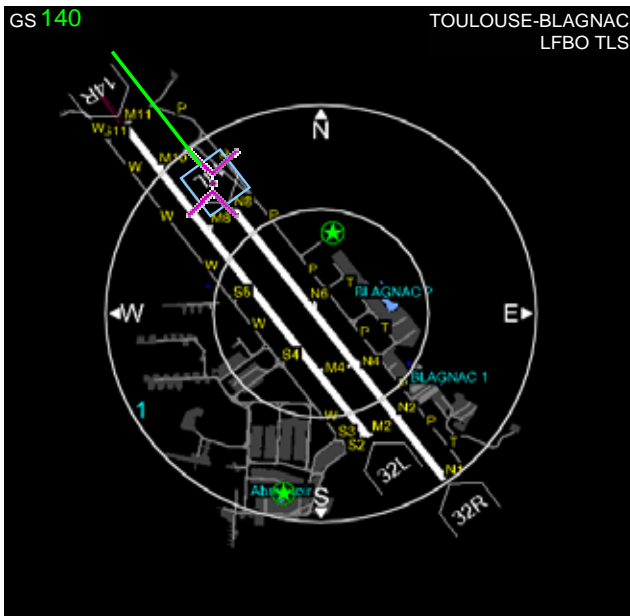
Boeing

- RI & Wrong Runway T/O をテーマに、技術的な防止策が紹介された。
 - a) Airport Moving Map (AMM)
 - b) Runway Awareness & Advisory System (RAAS)
 - c) Wrong Runway Alert (On FMC)
 - d) Proposed Runway
- これらは GPS と FMC や MAP などの機上装置に大きく依存した System であり、今後も新しい System の開発、様々な情報の共有などを通し、Boeing と Operator とが一緒になって防止策に取り組んで行きたい。

Airbus

- テーマは Preventing Runway Excursion / Incursion / Confusion。Boeing と同様に、技術的な防止策 Onboard Airport Navigation System : OANS (下図参照)が紹介された。





OANS

EURO Control

- 欧州では盛んな Local Runway Safety Team(LRST)を紹介、この Team の中で Pilot は Key person である事、相互の Communication が最も大切である事が強調された。
 - 注1) LRST : ある空港において、空港事務所、ATC、Airline、Pilot、などの代表者で構成され、安全で全ての User にとって効率的な空港作りを目指す。
 - 注2) 他にも Maneuvering Area Safety Team(MAST)もある。
- Intersection Take off 時における RI の例を紹介。低視程下において Intersection T/O 航空機に対し “ After Landing Traffic, Line up and wait ” などの指示が来た場合、前方を通過した Traffic が離陸機か着陸機か判断がつかないため大変危険である。

画期的 System : EMAS

Engineered Materials Arrestor System : EMAS (下図参照)の紹介

- EMAS を導入する事で、RE 時に Runway End Safety Area より短い距離で航空機を最小限の Damage で停止させる事が出来る。
 - 例) 90m の EMAS で 737 サイズで 240m の RESA に相当



EMAS