



日乗連ニュース

ALPA Japan NEWS

www.alpajapan.org

Date 2011.6.30

No. 34 - 87

発行: 日本乗員組合連絡会議・ALPA Japan

AAP 委員会

〒144-0043

東京都大田区羽田5-11-4

フェニックスビル

TEL.03-5705-2770

FAX.03-5705-3274

E-mail:office30@alpajapan.org

IFALPA AAP in Haarlem 報告

2011年5月23～26日の間、オランダ西部のハーレムにて IFALPA AAP 委員会が開催され、ALPA Japan からは館野 AAP 委員長が参加しました。当地はスキポール空港に程近く New York にあるハーレムの語源となった歴史ある美しい町です。

今回は23カ国から43名の代表、そしてボーイング、エアバス等から5名のオブザーバーの参加により、世界各国で発生した様々な事故、インシデントに関する情報交換、安全に関する取り組みに関して活発な論議がなされました。また今回初めてロシアからの代表を迎え、今まで閉ざされていたロシア国内の航空機事故様子を徐々に知ることが出来ました。

<Lufthansa Cargo MD-11 Landing Accident>

2010年7月27日サウジアラビアのリヤド国際空港へ着陸後3回のバウンドを繰り返し機体が全損した事故。最初の接地で2G、2度目で3G、3度目で4.3Gを記録しています。関連してMD-11事故に関する活発な論議がなされました。ALPA Japan は米国ALPAと共に2009年にNRTで発生したFeDex80便事故の担当となっています。アメリカ側からは主にStabilized app, Go around judgment, Go around training 関係の報告、ALPA Japan からはNASAの研究レポートを含めMD-11の機体の設計、安定性の問題を指摘しました。更に日本で発生したJL706便事故(MD-11機の大揺れ事故)の時に研究した機体安定性に関する資料を次回IFALPA AAP 委員会で提出することとなりました。またIFALPA 内部のADO、ATS、HUPER 委員会での論議を並行して行うよう取り組みます。

<Air France エアバス A330 大西洋墜落事故>

2009年6月1日の事故発生から約2年を経過して3,900mの深海からFDR、CVRが無事回収され現在解析を行っています。

<S7 A310-300 イルクーツク・オーバーラン>

2006年7月9日、当該機は着陸後片方のThrust LeverがFWDへ動きオーバーランに至った事故。通常のpilotセンスではそのような操作は考えられないにも拘らず、記録上は人的エラーとされています。そこで日本でも関西空港に着陸したB747-400の1つRVSが作動し滑走路を逸脱した事例や、千歳空港に着陸したエアバスが片方のTHRが出て誘導路を逸脱した事例があり、何れもパイロットは操作を否定しているにもかかわらず、記録上から人的エラーとされた事例を報告しました。今回の事故に関してまもなく報告書が出される見込みです。

<CLOP>

CLOPとはCriminal Liability of Pilot involving accidents or incidents)の略で、事故、異常運航に遭遇したパイロット等への責任追及の問題です。2008年8月にスペイン・マドリッドで発生したMD-82機のフラップ出し忘れ事故の乗員は、死亡したにもかかわらず起訴されています。

(次頁へ続く)



またパリで発生したコンコルドの墜落事故において、燃料タンク保護の強度不足の責任を問われているエアバス社に対して、初公判が昨年開かれ、次回公判は来年の予定だそうです。更にイタリアでは Visual approach を許可した航空機によるニアミス の責任を問われ管制官が起訴されました。また昨年アムステルダムで発生したトルコ航空 B737 機による墜落事故調査では、オランダの事故調査機関と犯罪捜査機関との間での取り決め (protocol) に従い、混乱無く調査、捜査活動が行われたそうです。オランダの取り決めでは捜査機関、調査機関の間ではどちらにも優先権は無く (no priority) 対等な調査、捜査活動が行われているそうです。

<メディアの問題>

IFATCA (国際管制官協会) 代表の話によると、ユーバリンゲン上空で発生した空中衝突事故に関連し、当時管制を担当していた管制官は事故直後スウェーデンに身を寄せていたようですが 3 日後にはメディアが家にまで押しかけてきたそうです。残念ながら当該管制官はその後自宅で事故被害者の遺族の父親に殺害されました。

<FDR / CVR 等の情報の取り扱い>

昨年 10 月にパリで開催された EUROCAE WG-90 meeting において論議された CVR の記録時間延長問題に関して、IFALPA AAP 委員会としても論議を行いました。技術解析を行う立場からは記録時間が長いことは望ましいものの、情報秘匿性に関しては細心の注意を払うべきであるとの意見で一致しました。

<ISS-IFALPA Safety School>

IFALPA が運営する安全に関する専門教育システムのことです。2011 年に ALPA Japan AAP 委員会では 3 年以内の ISS 日本開講を目指して準備を開始することを決定しました。本件に関して ALPA Japan AAP は 2011 年 4 月にタイ・チェンマイで開催された IFALPA 総会のときに ISS の窓口になる役員との事前調整を終え、今回の IFALPA AAP 委員会で正式に意向表明を行いました。会議の席上シラバス等の検討 working group が作られ、ALPA Japan もこれに加わることとなりました。そして ALPA Japan からは「日本開催が単に日本だけではなく、近隣アジア諸国からの参加も出来るような体制作りを目指したい」と発言しました。

<アイスランド火山再噴火>

昨年ヨーロッパの航空機運航に大きな影響を与えたアイスランドの火山 (今回とは別の火山) が AAP 委員会開催期間中に再噴火しました。IFALPA ではすぐに Safety bulletin を発行し各国に注意を促しました。今回はアイルランド、イギリスそしてドイツの一部空港が閉鎖されましたが、幸い大きな混乱には至りませんでした。オブザーバーとして参加していた IFATCA (国際管制官協会) 代表によると、昨年は大規模、長期間に渡る空域閉鎖を行ない、IFR での飛行を禁止した結果、B747 が VFR で飛行を計画するなど様々な混乱が生じヨーロッパ経済への影響も大きかったため今回は慎重な対応がなされた模様です。

<東日本大震災と福島原発について>

各国からの高い関心を集めている東日本大震災の航空への影響と、福島原発事故による放射線の問題に関してプレゼンテーションを実施しました。仙台空港での震災直後の様子や震災時の日本の航空産業の特徴、そして福島原発に関しては ALPA Japan HUPER 委員会からの協力を得て作成した資料等を基に説明を行いました。そして最後のスライドでは、本年 5 月中旬に実施した AAP 委員会御巢鷹山合宿の集合写真を使用して、各国からの支援に対して謝意を伝えました。各国の代表から日本人の秩序正しく辛抱強い姿勢に対する敬意を伝えられ、最後に拍手で激励されました。