



IFALPA HUPER Committee Meeting 出席報告

5月15日から17日までIFALPA (International Federation of Air Line Pilots' Associations) HUPER (Human Performance) Committee がスペインのマドリッドで開催され、ALPA Japan HUPER 委員会から2名が参加しました。今回の主な議題は飛行中の被ばく、加齢乗員に対するIFALPA Policy 等です。またこのCommittee に先立ってIFALPA MPL Workshop も開催され、MPL に対するIFALPA の方針が話し合われました。

飛行中の被ばく

1. Thunder Storm からも被ばくする!?

最近の研究によると、主にITC (熱帯収束帯) 内のThunder Storm から Terrestrial Gamma Flashes (TGFs) という現象によって、放射線が発生しているそうです。被ばくする確率は低いですが、一回の被ばくで年間のリミットを超えてしまうこともあり、宇宙からの放射線と違ってその被ばく量を予想出来ないという問題があります。今後、詳細な研究が行われる予定です。

2. 太陽活動に伴う被ばくのPolicy 採択

太陽活動に伴う被ばくについて、以下のPolicy がHUPER Committee 内で採択され、2014年3月のIFALPA 総会で最終的な採決が行われる予定です。

- ・ 業務における年間被ばく量の上限を20 mSv(ミリシーベルト)とする(妊娠している乗員は、胎児への影響を考慮して一般の基準である1 mSv)
- ・ 極地域、極付近の地域における26,000ft を超える高度を飛行する全ての航空機に、放射線測定機器を搭載する
- ・ 運航会社は各個人の被ばく量データを管理し、いつでも当該乗員がアクセス出来るようにする
- ・ 被ばく量データは、今後の研究を目的として、当該乗員が75歳になるか、または引退して30年経過するまでのいずれか長い期間まで保存する

今回のCommittee では、実運航における被ばく量を抑える方策として以下の方法が紹介されました。

- ・ Optimum ALT を超えた飛行をしない
- ・ 最後のStep Climb をしない
- ・ 特にフライトの後半では、予定のTAS が出る低い高度を選択する

MPL (Multi-crew Pilot License) -SIM 訓練だけでAirmanship は育つのか?

日本でもMPL (准定期運送用操縦士) が航空法として施行されて久しいですが、日本のエアラインでMPL を採用したところはまだありません。一方、MPL を導入している外国のエアラインは多数あります。そんな中、今回のIFALPA MPL Workshop においてMPL に対する方針が採択されました。

(次頁へ続く)



HUPER POSITION PAPER

MPL

1. Exposure to flying a real aircraft is the most effective way to develop airmanship and other pilot competencies.
2. Simulators are good training tools for certain aspect of the MPL course. However, many of the pilot core competencies can only be developed in a real aircraft. Areas such as workload management, total and unexpected threat recognition, situational awareness and real flight stress as well as certain flight conditions are impossible (G-Load awareness, yaw, vertical air mass movement, ATC workload, post behaviors beyond flight envelope). The limitations of synthetic training devices can create negative training value.

実機で訓練することが乗員として能力を養成していく上で、最も効果的な方法である。シミュレーターは良き訓練ツールだが、パイロットとしての重要な能力は実機訓練でのみ習得することが出来る。シミュレーター訓練では模擬出来ない部分も多いだけでなく、訓練に対して逆効果になる可能性もある。

加齢乗員についての Policy

前回の HUPER Committee (開催地チュニス) において「国際線において両方の乗員が 60 歳超え同士でも良い」という Policy を採択し、2013 年 4 月の IFALPA 総会で最終採決にかけられる予定でした。しかしながら、各国からの反対意見が多く出され (一方の乗員は 60 歳未満であるべきであるといった Policy を策定すること自体に反対等)、結果として IFALPA 総会の議題からは取り下げとなりました。平均寿命、出生率等の統計学上データ、年金受給開始年齢、働くことへの価値観の違いといった、社会的側面における相違が国によって大きいことが、今回改めて表面化しました。

今回の問題を理解するため、IFALPA Industrial Committee の Fran Hoyas Chairman が参加し、この問題が長年議論されていることの経緯や、年金等 HUPER 関連以外の部分が深く関わっていることなどについて説明がありました。今 Committee ではこの問題に対して HUPER の観点での議論からしばしば脱線することも多く、意見が集約されるには至らなかったことから、IFALPA の Board Level に判断を委ねることとなりました。

以上

