



日 乗 連 ニ ュ ー ス

ALPA Japan NEWS

www.alpajapan.org

Date 2007.9.10

No. 31 - 03

発行: 日本乗員組合連絡会議・ALPA Japan

幹事会

〒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

ISASI 2007 参加報告

2007年8月26日～8月30日にSingaporeにおいてISASIセミナー2007が開催されました。本ニュースではその概略についてお知らせします。

【ISASIとは】

ISASIとは、International Society of Air Safety Investigatorsの略で、世界の航空事故調査・安全関係者の情報交換と技術の向上を目的とした非営利団体です。年に一度、Seminarが世界各地で開催されます。今年はSingaporeで開催され、各国から約250名の参加がありました。日本からは航空鉄道事故調査委員会、NPO航空鉄道安全推進機構から2名、日本航空、全日空、航空保険プールより各1名、JAPAより3名、また、日乗連AA委員会より1名が参加しました。

【Seminarの日程】

ProgramはTutorial1日、Main Program3日の計4日間で行われました。

【Tutorial】

Tutorialは事故調査スキルの向上を目的として行われます。Singapore Aviation Academyにて実施されました。Singapore Aviation Academyは1958年に創設され、航空関係者の訓練を目的とした施設で、"School of Aviation Management""School of Air Traffic Services""School of Airport Emergency Services"の3部門で構成されています。各種講座に加え、施設にはATCのTower業務に関するSimulatorや、水没した機体からのRescueを目的としたPoolが設置されています。

用意されたProgramは"Aftermass of a Sea Crash"及び"ICAO Annex 13 Investigation in a Litigious Environment"の二種類で、"ICAO Annex 13 Investigation in a Litigious Environment"を選択しました。講義はBEA(フランス事故調査局)、ATSB(オーストラリア事故調査局)、NTSB等から派遣された講師が行いました。

ICAO ANNEX13の話から事故調査機関と司法調査機関との関係についての説明がありました。全体として、バランスの取れたCooperationが望ましいという内容でした。BEAからは事故調査機関はIndependentであってIsolateではない、司法調査機関との関係はCooperationであってCollaborationではないとの説明がありました。

【Main Program】

Swissotel The Stamford Hotel内において開催されました。開会に当たり、シンガポール事故調査局局長Mr Chan Wing Keongから歓迎の挨拶があり、シンガポール運輸大臣兼外務副大臣Mr Raymond Limから開会の挨拶がありました。3日間6つのセッションに分かれて25本の講演が行われました。講演の内容については、最近の事故調査、事故調査テクニック、Human Factor、ATC、Flight Recorder、Accident Preventionについて行われました。

(次頁に続く)



BEA からはロシアで発生した Airbus 機の事故において、製造国フランスとロシアとの共同事故調査について説明がありました。言葉や事故調査文化の違い、また、事故発生直後の入国に際し、VISA 取得のために入国が遅れたとの説明がありました。

中国の事故調査局から、2004.11.21 に発生した CRJ の事故に関して、霜が原因との説明がありました。

ノルウェーの事故調査委員会から Winter Operations についての説明がありました。ノルウェーの Incident の傾向として、一般的に日本で言われているものに加え、"Runway Sanded"、"OAT と Dew Point の差が 3 度以下"と言うことが紹介されました。

Pratt & Whitney 社を定年退職し、現在 Southern California Safety Institute で Gas Turbine Investigator Course を教えている、Al Weaver 氏から、Checklist を使用して事故発生時の Engine の状態を調べる手法について説明がありました。また、様々なケースについて写真を用いて紹介されました。

BEA から GPS 内に残されている Memory を Decode することで、Position Data が得られることが紹介されました。ただし、規格が統一されていないので、Decord する際には困難を伴うことも説明されました。

ブラジルの事故調査局から 2006/9/29 に発生した、B737-800 と Embear Legacy 600 との空中衝突についての説明がありました。この中で、NTSB 等他の事故調査組織との共同調査の重要性について説明がありました。

ISASI Air Traffic Service Working Group から Runway Incursion に関する提言がありました。Runway 手前の Hold Position Line についての提言、FMC を使用した Runway Disagree Alart、Runway Intersection を少なくする空港設計、Runway Center Line の一部を可変色にし、Into Possition では赤を表示、Cleared for takeoff で Green となるような施設の提案がありました。

Flightscape Inc 及び Boeing からは DFDR で圧縮した Data を使用している場合についての説明がありました。DFDR で圧縮した Data の中には不適切な Data が出る事があり、例えば Take Roll 中に Select Heading が Runway Heading(270°)から 360°になり、Airbone 後に 90°になったケースがあります。その際に不適切な Data を適切な Data にするための Tool についての説明があった。

B787 に搭載される強化型の Flight Data Recorder についての説明がありました。この Flight Recorder は FDR のみならず、CVR、Cockpit Image Recorder の機能を有しています。NTSB からの要請で、CVR は 2 時間録音が可能となり、Main Power が Fail してから 10 分間録音することが可能です。また、FDR は約 2000 の Parameter を 50 時間記録することが可能です。Communication Navigation and Survellance/Air Traffic Management(CNS/ATM)Data Link Recording 機能も搭載されています。CVR、Cockpit Image Recorder については、装置を航空機から取り降ろさないと Data が取り出すことができず、また、飛行終了後に消去することが可能となっています。

台湾飛行安全委員会(台湾の事故調査局)から事故調査の中で文化の違いについて考えるよう説明がありました。例えば、指であるサインを送っても、文化によって解釈が異なることがあります。Cockpit 内に文化の異なる Pilot が乗務していた場合、それが Human Factor となりえる、また、事故調査機関間でも文化の違いが誤解を生むことがあるとの説明がありました。

FAA からは重量が 10,000LBS 以下、Crew を含め 4 から 6 名乗り、Single Pilot で運航される "Very Light Jet" というカテゴリーの機体について説明がありました。高度は 41,000ft まで上昇でき、Air Taxi としてアメリカで機体数が増加しています。過去の事故の傾向から、New Generation の航空機は当初高い事故率を示すが、その後 Low Level に落ち着いてきます。Very Light Jet も初期の段階で高い事故率を示すと予想されるが、その後、組織的な分析を行わないと Low Level で落ち着くには時間がかかるであろうと予想されます。また、Single Pilot Operation についても懸念があり、今後 Very Light Jet の事故が増加するであろうと予想されます。メーカーや航空会社が新たな Training を行うこと、行政がこの分野に注目するし訓練を課すことで Risk を軽減する必要があるとの説明がありました。

Indian Airline の CAP から、Wet Runway では "正規の Touch Down Zone に接地させる"、"Spoiler、Reverse を遅滞なく使用する"、"Nose Wheel を早めに接地させる" が一般的に言われていますが、疲労があるとこれらから逸脱することがあるとの報告がありました。トロントで A340 が Over Run した事故の Chief Investigator は事故調査が終了した後に "Humans are Humans and they are not machines. Unfortunately, in the present world of commercial aviation, the human side is forgotten and pilots are considered as machines" という言葉を残したと紹介がありました。

オランダ KLM 航空の CAP から、トリノで発生した Icing に起因する Incident を例に航空会社としては Incident Investigation が重要である旨の説明がありました。

【まとめ】

航空の安全という一つの目標に向かい、各国の事故調査局、航空局、メーカー、航空会社その他関係機関が一同に会合する ISASI の役割は今後さらに大きくなるでしょう。来年は Canada Halifax で開催されます。また、2010 年には札幌にて開催される予定です。

この内容に関する詳細はフェニックスビル内の ALPA Japan 事務所内の CD-ROM をご覧下さい。
参考：ISASI ホームページ <http://www.isasi.org/>