



# 日乗連ニュース

## ALPA Japan NEWS

www.alpajapan.org

Date 2008.5.27

No. 31 - 55

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

## IFALPA AAP Meeting in Barcelona 出席報告

2008年5月20日から22日にかけて、IFALPA AAP(Accident Analysis and Prevention)委員会が Spain Barcelona にて開催され、ALPA Japan からは館野 AA 委員長が参加しました。参加総数は24ヶ国45名でした。

### <TOPICS>

- ・日本が強く要望していた「ボンバルディア社の参加」が実現しました。
- ・管制官の国際組織 IFATCA の President が参加し、日本からは JAL907 便事故裁判に関し IFATCA の支援を強く要請しました。
- ・ALPA Japan の館野 AA 委員長に IFALPA から Commendation (表彰) が授与されました。

### <Garuda B737, Yogyakarta, Indonesia, 7 Mar. 2007>

当該機は空港から12nmの時点で高度4,000ft (AGL)、IAS293kts で approach していた。副操縦士は Go Around を call したが PF であった機長は「Landing Checklist は完了したか?」と応えたのみだった。Approach 中に15回 GPWS が作動し touchdown speed は221kts だった。当該機は2回 bounce し overrun に至った。その後火災が発生したが119名が脱出に成功した。RFF (救難消火活動) は迅速に対応したが、現場付近の堤防に妨害され思うに任せなかった。当該空港施設は ICAO RFF Cat3 Requirement に適合していなかった。今回の事故の最大の問題点は Human Factors で、非常に高い権威勾配、不十分な Crew Coordination、着陸への固執、First Officer の assertion の欠如などが挙げられる。また Garuda では燃料節約に対して fuel saving bonus が与えられていると言われている。

機長はインドネシア当局により告発されガルーダから解雇された。しかしインドネシア ALPA はガルーダに対して彼のサポートを要請している。IFALPA はインドネシアにおける政治的、文化的な問題について話し合うよう当局に要請している。

### <Bombardir Presentation>

過去 IFALPA 会議への参加を強く要請されていた Bombardir 社が今回初めて参加した。同社の Safety Manager である Tousignant 氏は、昨年 SAS で発生した DASH 8-Q400 Landing Gear 事故に関してその状況と対策について説明した。そこで日本から「DASH 8 は従来型機に比べ Q400 の事故、異常運航が極めて多い背景には、会社としての何らかの Policy の変更や新たな問題があるのか?」と問いただすと、「日本で発生している事故事例については承知している。Q400 は機体が大きく重量が増加しただけで、会社としての設計方針に変更は無い。引き続き改善を図る」と述べた。そこで「最近日本では大きなトラブルは報告されていないが、高い関心を持って見守っている」と伝えた。今回 Bombardir 社からは具体的な情報は引き出せなかったが、今後に関係する改善を促してゆく必要がある。



### <AIRBUS A340-600, Toulouse, 15 Nov. 2007>

Airbus 社から A340-600 機の Engine run up 中に発生した壁面衝突事故について報告があった。当該機は引き渡し前の新造機で Engine run up 中に brake の制動力を超える推力によって、前方の壁に約 30kts の speed で激突し 4 名が負傷した。機体は修理不能となり廃棄された。衝突により大破した操縦席からはエンジンの制御が出来なくなり、4 基あるエンジンの内#3 エンジンはその後も約 9 時間運転を続けた。事故発生と同時に地元警察が捜査に入ったがトラブルは無かった。その後の Airbus 社による性能試験の結果「4 基のエンジン全てを作動させ、ある程度の power setting では brake 性能は限界を超える」事が分かった。そして Airbus 社は全ての運航者に対して「Engine run up の時には chock と brake を併用するよう」との情報を発信した。

### <Lufthansa A320 incident in Hamburg, 1 Mar. 2008>

インシデント発生 20 分後にはインターネットでその映像が全世界に伝えられた。Crew は Captain 39 歳、総飛行時間 10,000 時間を越え当該機種は 4,100 時間のベテラン、First Officer は 24 歳、総飛行時間 580 時間、当該機種は 327 時間だった。当該機は First officer の操縦によって社内風速制限内で進入を継続した。当初 RWY33 を指示されたが Captain は当時の風の状況を考慮し、かつ ILS が設置された RWY23 を選択した。PF は First Officer で、900ft で Manual 操縦に切り替えられ、75ft で左への drift が始まり機体は左へ drift し、RWY 上に左へ 4 度の roll angle で接地し、その後 roll angle は最大 23 度迄増加した。その時機長の右への修正操作がなされたが機体は bounce し、2 度目の接地時には再び左 23 度の roll angle で車輪と翼端が同時に接地し、機長の takeover で Go Around が実施された。Go Around 直後に PF は First Officer に再び戻され、そのまま LLZ/DME RWY33 に無事着陸した。この事例を受けてドイツ ALPA から各国の風速制限とその運用の実態調査が要請され、次回の委員会にて話し合うことが決まった。インシデント発生直後 First Officer は自分の体験を自身のブログに書き込みインターネット上で公開し、関連する様々な情報が世間に流れひんしゆくを買った。

### <IFATCA Presentation>

管制官の国際協会である IFATCA の President である Baumgartner 氏が、Safety and Risk Reduction Activities に関して講演を行なった。その内容は、管制官が航空事故に巻き込まれることは稀にあること、2002 年ヨーロッパ上空で発生した空中衝突事故では管制官が刑事責任を追及されたこと、また昨年ブラジル上空で発生した GOL 航空の B737 機と Business Jet 機との空中衝突事故調査に関して、その後の状況の進展は無いが、ブラジルでは「システムが不安全」と証言した管制官 93 人が投獄されたこと、などであった。日本から JL907 事故裁判事例に関連し「日本の管制官への支援を引き続き要請する」と伝え、Baumgartner 氏からは「日本の管制官を支援する言葉を ALPA Japan Capt. Tateno 宛に後日 mail する」と約束された。引き続き Baumgartner 氏は「システム性事故」についても講演したが、その内容は ALPA Japan が従来行なって来た講演内容と殆ど一致していた。

### <MISCELLANEOUS>

会議最終日の冒頭に IFALPA から ALPA Japan 館野 AA 委員長に Commendation (表彰) が授与された。受賞理由は長年の IFALPA 活動への貢献と日本国内での安全活動、外国航空機乗員への支援等。過去の受賞者はフランス人、イタリア人で、今回は彼らに続いて 3 人目となる。