



IFALPA ADO Committee 出席報告 Berlin, Germany ADO Committee (航空機設計運用委員会)

1. 概要

2010年6月17日から19日まで、BerlinのPalace HotelにおいてIFALPA ADO Committeeが開催され、日乗連(ALPA Japan) ADO委員会から1名が参加しました。この会議はルフトハンザ・ドイツ航空の乗員組合を中心とするGerman ALPAがホストを務め、参加者36名の間で活発な意見交換がありました。

航空機メーカーからはAirbus、Embraerに加え、今回初めてBombardierからオブザーブ参加があり、各社からそれぞれプレゼンテーションがありました。

2. Agenda

1. Volcanic Ash in Europe

2010年4月に発生した、アイスランド火山に端を発した航空機飛行停止空域拡大による、欧州全土での大混乱は記憶に新しいところでしょう。

会議が行われた段階でも火山灰と航空機の関係に関する様々な会議が開催されており、現時点ではまだ一定の結論まで至っていない状況です。運航に係わる委員会ということでADO、またATS Committeeと連携を取りながら、この問題について注視していく方向です。

2. Carbon Fiber Reinforced Plastic (CFRP=炭素複合材料)

B787の胴体及び主翼部分に本格採用されるようになったCFRPについて、現時点でメーカー以外はその特性について全く情報を持ちえていないのが現状です。IFALPA ADO Committeeとしても過去にCFRPの研究をする機会 was ありましたが、思うように進んでいませんでした。

そこでB787のLaunch CustomerやB787にCFRPを独占供給している素材メーカーが存在し、またCFRPのマーケットシェアで世界一の日本からCFRPについて情報発信することがADO Committeeにとって有益であること、またALPA Japanのプレゼンスを高めるのにも有効であるということから、今回の会議ではALPA JapanがCFRPに関するプレゼンテーションを実施しました。

残念ながら素材メーカーやB787の部品組立メーカーからの情報提供は叶いませんでしたが、CFRPの基本概念やB787におけるCFRPの使用に伴い懸念される問題をピックアップし、情報共有を図りました。

(次頁へ続く)

過去、CFRP は尾翼部分やその他部位で使用されてきた実績から、今般の B787 における

Challenges

- The inspection devices /methods used to check for internal damage
- The effects of delamination on structural strength
- The health and visibility effects of CFRP smoke on crews and passengers
- The data gathered by CFRP burning tests

本格採用でも問題は無い、とメーカーサイドは主張していますが、機体の経年劣化に伴う CFRP の強度問題や事故等による高熱発生時の機体構造や人体への影響、煙発生と広がり方、脱出経路確保との関係などについて、今後メーカーと情報を共有する必要がある他、パイロットの視点から新機種における懸念事項を抽出していく必要があります。

プレゼンテーションで提起した今後の課題

3. UAV(Unmanned Aerial Vehicles)/UAS(Unmanned Aircraft Systems)

日本ではほとんど話題にならない UAV /UAS ですが、ICAO では Draft Circular まで作成が進んでいること、欧米では Regulation 策定に向けて様々な動きがあります。今回もその一部が紹介されました。

日乗連では UAV に関する Policy を策定して法整備を働きかけています。日本上空に本格的な UAV/UAS が飛来する日も間近となっている現在、一日も早い環境整備に向けて情報収集と情報提供に努めていきます。

4. メーカー・プレゼンテーション

今回初めて出席した Bombardier 社のプレゼンテーションでは、ロンドン・シティ空港で実施されている 4.5 度パスの精密進入を実施するための航空機改修について説明がありました。

非常に厳しい騒音軽減方式を採用しているシティ空港で安全に進入・着陸を実施するため、VS1,200fpm を維持、Vref SPD による進入を確実に実施するために様々な計器上の表示を工夫するなど、メーカーの努力が垣間見られるプレゼンテーションでした。

また Airbus 社のプレゼンテーションでは、2010 年 4 月に香港国際空港へ緊急着陸した Cathay Pacific の A330 機について解説がありました。(当該事故の概要は日乗連ニュース 33-56 参照) Airbus 社が行なった事故調査の結果、燃料に何らかの理由で異物が混入し、Fuel Filter をすり抜けてしまうほどの微粒子であったことからエンジンに入り込み、それが影響して両エンジンに不調を来たした、と説明しています。なお、その事故では香港国際空港の消防車が着陸後 1 分 30 秒後に到着し、救難救急体制の優秀さを披露する結果となったそうです。

(ICAO 基準では 3 分以内、香港国際空港の基準では 2 分以内)

(以上)