



# 日乗連ニュース ALPA Japan NEWS

発行: 日本乗員組合連絡会議・ALPA Japan  
ADO/AGE 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

www.alpajapan.org

Date 2011.8.2

No. 35-01

## IFALPA ADO Committee 報告 Belgrade, Serbia ADO Committee (航空機設計運用委員会)

### 1. 概要

2011年6月27日から29日まで、セルビアのベオグラードで 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。セルビアの ALPA が設立されたことを受けて、IFALPA でそれを支援する一環としてセルビアが開催地に選ばれました。

全体の参加者は世界各国のパイロットや航空機メーカー、エンジンメーカー、大学教授等を含めて総勢30名でした。パイロット以外の参加が多いのは、この Committee では航空機の運航に直接関係する議題が多く、関係団体との意見交換が非常に重要であるためです。

また委員会3日目は IFALPA HUPER (Human Performance) Committee との合同会議になりました。その理由として、ADO Committee で議論しているテーマのうち、火山灰の人体への影響や無人航空機のライセンスに関する問題等については HUPER Committee も大きく関与していることから、問題の認識を一致させるためです。

### 2. Agenda

#### 1. Volcanic Ash

2010年4月に発生したアイスランド火山の噴火に伴う大規模な運航制限を契機として、火山灰の航空機への運航に与える影響について検討する部会(ICAO IVATF = International Volcanic Ash Tsk Force)が発足し、IFALPA ADO Committee のメンバーが1名参加しています。これまで環太平洋地域での火山灰による運航への影響に関する情報提供は行われていたが、欧州ではほとんど行われていなかったのが実情です。この検討部会の発足により、全世界における情報提供、また運航への影響に関する様々な問題への対応策のガイドラインが策定されていくと思われれます。今回は運航面だけでなく火山灰の人体に与える影響についても報告がありました。

#### 2. UAV (Unmanned Aerial Vehicles) / UAS (Unmanned Aircraft Systems)

無人航空機 (UAV) に関する最近の動きとして、無人航空機の運航方式を含む無人航空機システム (UAS) に関する ICAO Circular が2011年3月に発行されました。この発行によって各国当局は UAV/UAS のガイドラインを得ることとなり、法制化に向けた動きが活発化してくるものと思われれます。IFALPA 内では、この Circular にパイロット (UAS の中では Remote Pilot) のライセンスについて言及されていることから、HUPER Committee との合同会議で情報の共有化を図り、問題提起を行いました。

(次頁へ続く)



なお、この UAS に関する ICAO の Working Group には ADO Committee のメンバーでもある FedEx の MD-11 現役機長が長年に亘って参加をしており、Circular 策定に大きく貢献しました。

### 3. プレゼンテーション

ADO Committee は運航に関わる様々な問題に取り組んでいることから、航空機関連メーカーをはじめとする外部団体との関係を重要視しています。今回は従来から参加しているボーイング、エアバス、ボンバルディア以外に、C919 等を製造する中国の航空機製造会社が航空機メーカーとして初参加、またバイオ燃料の利用拡大に関連してエンジンメーカーも参加し、それぞれプレゼンテーションを行いました。

エアバス社のプレゼンテーションでは、A380 の後方乱気流が後続機にどのような影響を与えるかについて、実際に A380 を飛行させたうえで A320 が後方乱気流の中に入った時の飛行データを取るなど、より実証データを取得するためのテスト飛行を行っている様子が報告されました。

その他、グラーツ大学（オーストリア南東部）教授から TCAS の進化系で XCAS (Extended Collision Avoidance System) と呼ばれるシステムのプレゼンテーションが行われました。従来の TCAS では回避操作が従来の垂直方向であるのに対して、XCAS では水平方向の回避操作も加味するプログラムを開発する研究に関するものです。大学内には実際にシミュレーターも設置し、プログラムを計器に表示して検証する等、本格的な研究を行っているそうです。すぐに実用化されるかは不透明な部分もありますが、近い将来に TCAS の操作手順が変わる日が来るかもしれませんね。

これは紙面による報告ですが、ルフトハンザのパイロットから、航空機のノーズタイヤに無人のタグ車を接続してエンジンをかけずに地上走行をするシステムのテストについて紹介がありました。イスラエルのメーカーが作成した 6 輪走行の無人タグ車「TaxiBot」をルフトハンザの B747 に接続して、コックピットのパイロットが Thrust Lever を操作することでタグ車が走行するというものでした。Taxi 中の燃料消費を抑える目的ですが、走行時の速度が Max17kts しかでないことや、滑走路端で「TaxiBot」を切り離してエンジンをかける時間をどう確保するかなどの問題点が残っています。メーカーは今後も研究を続けていくということでした。

### 4. その他

過去 3 年間、様々な機種において離陸滑走中「PASSENGER DOOR UNLOCK」による表示が出現したケースが 20 件報告されています。そのうち 3 件は High Speed RTO、また 4 件は ATB に至っています。現在、ボーイング社とエアバス社の製作した航空機の旅客乗降用扉は全てプラグタイプであり、このタイプでは扉が解放する可能性は全くありません。一方、貨物用扉はこのプラグタイプを採用しているケースはほとんどないため、直ちに適切な処置が必要となってきます。皆さんが乗務されている航空機のどの扉がヒンジタイプであるかどうかを確認していただき、万が一表示が現れたとしても落ち着いて対処して下さい。

(以上)