



IFALPA の訓練に対する取り組み— IPTS 開催

「エアラインパイロットの訓練」について考える-1

「訓練」に関する情勢は、ICAO が 2006 年の Annex 1 の改定を経て MPL を導入し各国がその訓練を始め、IATA の作業委員会である ITQI (IATA Training and Qualification Initiative) が EBT (Evidence Based Training の略で LOSA、FOQA、インシデントなどを訓練に取り入れること) について検討し、Pilot Aptitude Testing (パイロットの採用にかんするガイダンス) を作成するなどの状況にある。IFALPA としてここにある問題は、それらの規程やガイダンスの作成に Industry (国、IATA や EASA などの関係行政機関、航空会社) が先導するだけでは、とかく経済性や効率性を重視してしまうことにあると考えている。そして本来は Pilot になるための「訓練」に何が必要なのかは Pilot が決めるべきであると考えている。

IFALPA HUPER 委員会ではこれらの情勢を鑑みて 2010 年 10 月 25 日から 5 日間の日程を組み **IPTS (IFALPA PILOT Training Standard) を開催しました。**

この催しでは各国のパイロット組織における訓練のスペシャリスト (教官、査察を含む) を集め、パイロットが考える訓練について意見收拾し、発達した航空技術の中で「訓練」とは今後どうあるべきであるのかを取り纏めるといったものでありました。参加者は世界各国から 50 名以上の参加があり、日乗連からは RVP (北太平洋地域副代表) と HUPER 委員会の委員の二名が参加し、日本代表として、日本が考える訓練についての意見を発表しました。

今般 IFALPA としてその具体的な内容について発表しましたので、「エアラインパイロットの訓練について考える」シリーズとして 4 部に渡って皆様にお伝えします。

The Future of Flight Training (将来の乗員訓練)

1. はじめに

航空界は急成長しており、10 年後には航空旅客数は 2 倍に増加すると予測され、航空機メーカーは今後 10 年間に約 8,000 機の航空機を既に受注している。そのうちいくつかは現在の航空機の入れ替えではあるが、そのほとんどは新規導入の機材であると考えられる。これらの航空機の運航にはパイロットが必要であり、パイロットを育てるためには「訓練」が必要である。その初期訓練、型式訓練、定期訓練それぞれはパイロットがプロフェッショナルであるための重要事項である。そういった状況がある中で、昨今「訓練」に対する議論が活発になっている。また更に議論を呼ぶのは、エアライン要員として新しく採用された新人訓練生に求められる適切な資質や経験とは何であるかといったことである。

このような議論があるのに対して、航空会社側では業界の急成長に対応できるように、訓練費用を削減しようという意見が広がってきている。この業界の競争に重点を置いた考え方や、経済性を追求した訓練の削減に対しては理解しがたいものがある。これらは今ある状況を一元的に捉えており、リスクを伴ったものであると考えられ問題がある。しかしながら不足する訓練に対して、ある国の航空局は急場しのぎの解決法を示している。歴史が証明したように優秀で聡明なパイロットスキルは安全運航を行うための前提として必要であり、昨今取りざたされる経済性を重視した訓練量の削減よりも、包括的な乗員の採用、初期訓練、型式訓練、定期訓練が実施されることはとても重要であると考えている。そのため IFALPA の訓練に関する専門委員会のメンバーは、「訓練」に関して初期要員の訓練課程だけでなく、乗員人生の中で乗員としての能力を維持し高められるような包括的な訓練のコンセプトや標準に関して青写真を作るべく活動している。これが IPTS (IFALPA Pilot Training Standards) である。IFALPA では「IPTS Manual」を2012年の春に発行予定で、このニュースでは、IPTSの詳細をお伝えするのではなく、「訓練」に対する基本的な考え方やどのような変化が今起きているかをお伝えするものである。

2.効果的な「訓練」とはどんなものであるか？

運航環境に適したものとするための「訓練」をどのように担保していくのか？効果的な「訓練」の定義とは何か？よいパイロットを育てるには何か必要か？これらの質問に答えるには、パイロットの仕事に求められるのは何かということを考えればよい。言ってみればそれはパイロットが、

”Aviator(飛行士)”なのか？それとも”システムの管理者”なのか？ということである。その答えとして我々が考えるのはパイロットには両方の能力が必要で、その二つの能力を運航環境によってすばやく何度も入れ替えられる能力が必要であるということである。(Fig.1)

ほとんどのタスクはプロシージャ化されたものであるが、パイロットは予測不可能で不確定な事態に対応するために、直線的な考え方から始まって、”箱の中身を外から考えられる”能力が求められる。

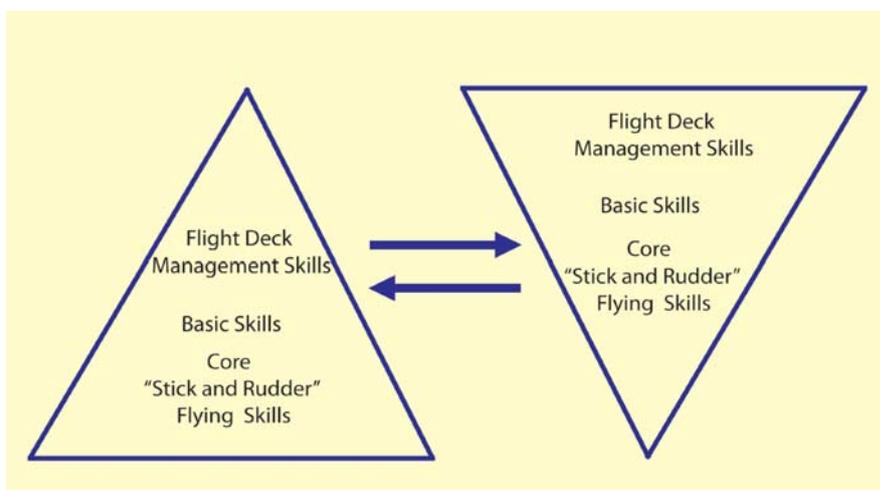


Fig 1:

効果的な訓練とは、訓練の初期過程でこれらのスキルがどんなものであるかを理解し、状況に応じてこれらの中から選択できるようにできるようにするというものである。