



日 乗 連 ニ ュ ー ス

ALPA Japan NEWS

www.alpajapan.org

Date 2011.10.3

No. 35 - 17

発行: 日本乗員組合連絡会議・ALPA Japan

AAP 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

ISASI 2011 参加報告

2011年9月12日～9月15日にアメリカ Utah 州 Salt Lake City において ISASI セミナー2011 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 33 カ国 231 名の参加がありました。各国の事故調査局、Boeing や Airbus 等の Maker、Airline、IFALPA その他関係機関からの参加もありました。日本からは ALPA Japan 1 名、運輸安全委員会 1 名、ANA 総合安全推進室 1 名、航空保険プール 1 名(元事故調査官)、Human Factor 研究所 1 名の参加がありました。

【Seminar の日程】

Program は Tutorial 1 日、Main Program 3 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。Tutorial は事故調査スキルの向上を目的として行われます。午前は"Evaluating the Effectiveness of our Investigation"、午後は"Dominoes, Cheese and Trees : A Reflection on Accident Theories and Investigation Techniques" のテーマにより行われました。

午前は一般的な事故調査の姿勢及び行動について簡単にブリーフィングが行われ、その後、どのように事故調査を行うかのアイデアや経験を共有するため公開討論を実施しました。また、小型機事故のケーススタディから不完全な事故調査の結果が明示され、これらを防ぐために行うべき事が紹介されました。

午後は Chain of Event や Swiss Cheese Model 等を使用し、様々な事故の調査手法について説明がありました。

【Main Program】

開会に当たり、ISASI President Mr Frank Del Gandio から挨拶があり、ICAO Chief of Accident Investigation and Prevention、Mr Marcus Costa が基調講演を行いました。事故調査を行うにあたり、地域間での協調が必要となってくる事や、事故調査機関は他の組織から独立する必要がある旨の説明がありました。

Main Program は 3 日間 23 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等について行われました。

英国 AAIB から Heathrow で発生した B777 Fuel Icing 事故について、Landing Gear が与えた機体構造破壊についての Presentation が有りました。この事故では右の Landing Gear が胴体から離れた際に Fuel Tank に Damage を与えました。通常 Landing Gear は 4 本の Fuse Pin で固定されており、滑走路以外の堅い地面に接地した場合、Fuse Pin が破断し、機体構造に Damage を与えずに機体から離れます。

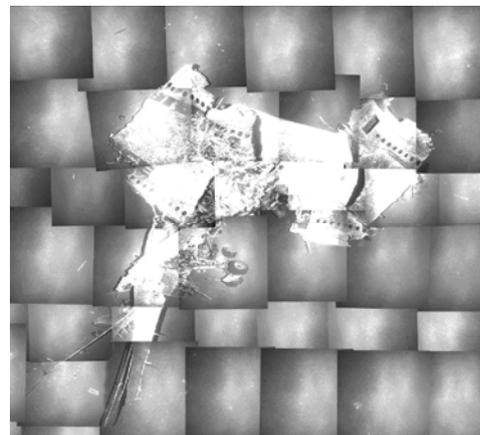
(次頁に続く)



しかし、柔らかい地面では Fuse Pin が破断せず、機体構造に Damage を与えることが紹介されました。

USA FAA から Runway Incursion 防止について説明がありました。2008 年に Runway Incursion の Category が変わったため、前後で Runway Incursion Category 毎の割合は比較できません。TCAS で Mid air Collision が、GPWS で CFIT が激減したように Runway Incursion についても同様の効果が期待できる Flight deck に警告を出す System を開発していることが紹介されました。

フランス BEA から AF447 の調査について発表がありました。6000AUV という長さ約 4m の小型潜水艇を使用して海中を撮影しました。海底より 9~11m の地点を約 5m の間隔で 3kt で潜行し、2 秒ごとに写真を撮影しました。その映像は合成され、海底の残骸の配置が確認されました。この映像を元に 2 つの Flight Data Recorder、残骸及びご遺体を回収が行われました。延べ 176 日、費用は 3 億 6400 万ユーロになる見込みであることが紹介されました。2012 年 6 月迄に Final Report が発表される予定です。



日本のヒューマンファクター研究所から Human Error と刑事責任について、焼津沖ニアミス事故で管制官が有罪となった事例の紹介がありました。Human Error は意図せずに起こり、日本の刑法にある業務上過失致死傷罪を適用しても Human Error はなくなり、事故の防止にも役立たないとの説明がありました。

Boeing から B787 の紹介がありました。事故調査においても新しい考え方が必要との説明がありました。アルミでは金属疲労等を考える必要がありますが、複合材では delaminate 等を考慮する必要があります。また、複合材が露出した事故現場ではゴーグルを掛けるか頭部を完全に覆う、鼻は HEPA フィルター(空気中に含まれる微細なホコリを取り除く高性能のフィルター)を装着する、手袋を着け、露出している肌はカバーオールで保護する必要があります。

参加者からは複合材関係の質問がありましたが問題ないという回答でした。

Cathay Pacific、Airbus、Rolls-Royce から 2010 年 4 月 13 日に起こった Cathay Pacific 780 便の Dual Engines Control System Loss についての説明がありました。インドネシア、スラバヤ空港で給油した Fuel に問題があり、Emergency Landing を行った事例が紹介されました。この時の Approach を Visual で紹介し、厳しい運航であったことが紹介されました。事故調査報告書は今後発表される予定です。

【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 USA Maryland 州 Baltimore で開催されます。

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/>

(以上)