



IFALPA AAP in Warsaw 報告

2012年5月21～23日の間、ポーランドの首都ワルシャワにて IFALPA AAP（事故対策）委員会が開催され、ALPA Japan からは館野 AAP 委員長が参加しました。当地は第二次世界大戦中、街の90%以上が破壊されましたが、様々な記録に基づき以前の街並みを忠実に再現した美しい街です。今回は20ヶ国から30名の代表、そしてボーイング、エアバスから3名のオブザーバーの参加により、世界各国で発生した事故、インシデントに関する情報交換、安全に関する取り組みに関して活発な論議がなされました。

2.2 ICAO Annex 19

2011年3月 ICAO の ANC において Safety Management Program は新たな Annex の制定を勧告した。SMP の Meeting は2011年11月と2012年2月にモントリオールにて開催され、Annex 19 の最終版は2013年前半に策定される見込みである。

2.3 ICAO Manuals

2012年3月12日、ICAO に事故被害者支援に関して Assistance to Aircraft Accident Victims Policy Task Force (AVPTF) という新しい group が組織された。これには15の国から IATA、IFALPA、IFATCA そして ACVFG (Air Crash Victims Families Group) が参加している。事故被害者問題に関連してフランスでは Air France 447 事故の経験から被害者への対応の難しさが浮き彫りになった。

3.5 Flight Safety Foundation (FSF) / IASS

2011年11月 Singapore にて第64回 IASS (International Air Safety Seminar) が開催された。今回のハイライトは 'Professionalism' と 'Go Around' であった。世界的にみて Non-Stabilized Approach からの GA の実施率は低い。ある航空会社の例では Non-Stabilized Approach の94%は GA されていない。このような傾向は LOSA の data (Non-Stabilized Approach から GA 実施率は3%) からも伺い知ることが出来る。Air France ではトロントの over run 事故以来多くの論議がなされ今は減少している。しかしこれらの論議はヨーロッパでの話であって中東、アフリカなどでは GA 実施を決断する事が出来るのは CAP のみであるという文化的問題も明らかになった。事前にしっかりとしたブリーフィングを行うことが重要。着陸後の GA の難しさも検討するべき。最近日本では B777 と A320 で接地後の GA 時に tail hit した事例があり、GA の重要性と併せて操作、Take over の難しさを認識する必要がある。IFALPA AAP でも長期に渡り論議してきたが各航空会社でどのような対応が図られているのか、今後各メンバー間で情報の共有を図る。

(次頁に続く)



4.2.4 Emirates A340-500, Melbourne, Australia, 20 Mar 2009*

離陸重量計算エラーから tail strike に至った事例。実際の離陸重量より 100ton 少ない重量で性能計算を行った。同機は Class-1 EFB 装備で 2CAP+2FO の編成で当時全員操縦室に居た。FO は 262 Tons (actual 362) として計算を行い誰もその間違いに気が付かなかった。Human factors の問題であるがその背景には Timeline、Work as planned、EFB Ergonomics などが考えられる。ATSB (オーストラリア事故調査委員会) は Distraction も指摘しているが、FMS が不適切な入力を受け付けてしまうところにも問題があるのではないか。また 1970 年アンカレッジで発生した DC-8 の overrun 事故時に NTSB は V1 までの TO 加速時間等の reference を設定するように recommend していた。2004 年 10 月 HALIFAX での B747-200F の overrun も離陸重量の入力エラーから発生した。この時は前 leg の EFB data がそのまま使用されていた。Emirates は対策として、独立した計算、インターフェイスの改善、distraction management、同乗 crew の役割等を明確化した。また AIRBU は Avionics メーカー (Honeywell, Thales) と safety net を立ち上げ tail strike の risk 軽減と overrun 防止、runway 誤進入の防止を図っている。

4.2.5 FedEx MD-11, Tokyo Narita, Japan, 23 Mar 2009* Assignment: Mike Bender, Hiroaki Tateno

日本とアメリカが共同でアサインされている item。アメリカから、「2011 年 11 月にアメリカのロングビーチで開催された第二回の中間会議の席上で最終報告は 2012 年末には出せる見込みであるとの情報があった。この事故調査の過程で JTSB の担当が 3 回も変わった」との報告があった。日本からは「JTSB と ALPA Japan との関係改善の行動を地道に行っている」と報告を行った。IFALPA として本件は継続事項とすることが承認された。

4.2.6 Air France A330, South Atlantic Ocean, 1 Jun 2009*

当該機は大西洋上空 ITCZ を FL350 で巡航中に、24 種類の ACARS message を送信し消息を絶った。最初の残骸は 6 月 6 日に回収され、2011 年 5 月に全ての FDR/CVR data が recovery された。BEA (フランス事故調査委員会) による第 3 回経過報告が 7 月 29 日に公表された。そして 8 ヶ月後までに全ての Air France pilots は Full Stall Recovery TRNG を受けた。BEA は旅客機へ AIR (Airborne Image Recorder / 操縦席の画像記録装置) Class-C の装備を recommend した。IFALPA は AIR に関してプライバシー保護の観点から反対の立場をとっている。しかし中国では来年にも AIR の装備を義務つける模様。AIR に関して ICAO Annex 6 では現在 3 種類に分類している。

- Class A : 操縦室全体を記録
- Class B : Data Link Message Display のみを記録
- Class C : 計器と Control Panel のみを記録

2012 年 4 月 SNPL (フランス ALPA) は全ての Air France Pilot に向けて AF447 事故調査に関するリーフレットを作成した。BEA による事故調査最終報告書は 7 月に公表された。

<IFALPA Safety Volunteer Seminar>

IFALPA が運営する安全に関する専門教育システム。以前は IFALPA Safety School と呼ばれていた。本件に関して ALPA Japan は、現在 IFALPA 本部の担当者との間で内容検討を行っている。ALPA Japan は日本だけではなく近隣アジア諸国からの参加も出来るような体制作りを目指す。