



IFALPA ADO (Aircraft Design and Operation) Committee 報告 (2012.12 Bangkok, Thailand)

1. 概要

2012年12月3日から5日の3日間、バンコクにおいて2012年2回目のADO Committeeが開催されました。参加者はCommitteeメンバーが23名、その他にTHAIPA(タイのALPA)から数名、またバンコクにある複数の大学から航空関連の教育関係者が総勢10名程度オブザーバーとして参加しました。前回不参加であったVice-ChairmanはAustria航空を退職してドイツの貨物会社に再就職を果たしたことから、今回は出席することが出来ました。また新メンバーとしてSingapore ALPAが参加しました。

2. 議題その1

現在のICAO ANNEXの内容だけではIFALPAとして不十分であるという認識に基づき、追加採用すべき内容を記したものをまとめたIFALPA ANNEXというものがあります。各CommitteeではIFALPA ANNEXの内容について追加作業、また適宜変更する作業を行っています。また、それら内容を補完するためにAppendixとして取りまとめられた文書も数多く存在しています。

しかしながら、それらAppendixはIFALPA以外の航空関係者の目に触れることがほとんど無いままに時間だけが過ぎていってしまっている現状を鑑み、それら内容を再検討し、IFALPAとして現在の立場を明確化することを目的とした「POSITION PAPER」を作成することがIFALPA Executive Board(執行委員会)で決定されました。

それに基づいて、ADOに関連する項目について前回のメキシコで開催されたADO Committeeから本格的な議論が開始されました。現在、ADO関連では以下のPOSITION PAPERが完成しています。

13POS01	Cabin Interphones
13POS02	Electronic Flight Control Systems
13POD03	Flight Crew Complement
13POS04	Unmanned Aerial Systems

詳細については、IFALPAのWeb Siteをご参照下さい。

> www.ifalpa.org → IFALPA STATEMENTS → Aircraft Design & Operation
で上記資料が閲覧可能です。

(次頁に続く)



今回のバンコク会議でも複数の POSITON PAPER について内容の検討を行いました。これらも最終調整が終了次第、適宜 Web Site で閲覧することが可能となりますのでご参照願います。

3. 議題その2

毎回、オブザーバーとして参加している航空機メーカーからプレゼンテーションが行われます。今回はエアバス社とボーイング社からそれぞれプレゼンテーションがありました。

エアバス社のプレゼンテーションは、現在のエアバス社における今後の方向性についてレビューするという大きなテーマでした。内容の前半は A320 シリーズに「Sharklet」という大きな Winglet を装備する件や A350 の進捗状況についての報告、後半はエアバス社が採用している Side Stick とエンジンの推力に連動しない Thrust Lever に関する有効性を解説していました。エアバス社の研究結果では、安全性においていずれも優位性のあるものであるという内容のものでしたが、エアバス機を操縦するパイロットとボーイング機を操縦するパイロットでの意見の相違から、参加者から様々な意見が出されたのは言うまでもありません。

ボーイング社からは、2000 年代に入ってから世界各地で報告されている、高高度における Ice Crystal に起因した ENG Failure の発生原因とその対策についてプレゼンテーションがありました。現時点での見解では、同様のシミュレーションを再現することが実質不可能であること、また Ice Crystal の発生原因についてはまだ完全に解明されたわけではなく、一部推定に基づいているというものであり、メーカーとしての苦悩が表現されており、印象的でした。

4. 所感

IFALPA 全体の予算削減が影響した結果、多くの Committee で年 2 回開催されていた Committee が年 1 回となっている中、ADO Committee は年 2 回の開催を継続しています。これは上記説明にもあるように、Operation に関わる ICAO の様々な会議体と密接に関わっており、それらの内容をフォローする重要な役目があるためです。また IFALPA ANNEX でカバーすべき内容も Operation 関係は日々技術進化に伴って内容の改訂も随時必要となってきます。それらの作業を継続して実施していくためにも、ADO Committee の活動は継続して実施されていくことは間違いのないでしょう。

日本の航空局は全ての会議体とまではいかないものの、多くの ICAO 会議体に参加しています。2012 年からは UAS (Unmanned Aerial Systems=無人航空機) に関する Study Group に参加するようになりました。これは ALPA Japan ADO 委員会として無人航空機に関するポリシーを 2007 年 10 月に採択し、日本における議論の必要性を訴え続けた結果であると言えます。依然として日本国内において法律の整備を含めた UAS に関する環境整備が整っていない現状を鑑み、ADO Committee での活動を通じて ALPA Japan としてさらに航空局へ働きかけていく活動が重要であると考えています。

以上