



日乗連ニュース

ALPA Japan NEWS

www.alpajapan.org

Date 2013.4.26 No. 36-34

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

## 2012 IASS 参加報告 (1)

2012年10月23日から3日間、チリ サンチアゴにて、65th Annual International Air Safety Seminar 2012 (IASS2012)が開催されました。本ニュースでは、その概要についてお知らせします。

### 【FSF/IASS とは】

Flight Safety Foundation (FSF) は、150 か国、1200 の団体が加盟する世界の民間航空の為に公平で独立した専門的な Safety Guidance を提供する非営利団体です。ボーイングやエアバス、Honeywell、United Airline なども Member となっている団体です。有名な ALAR (Approach and Landing Accident Reduction) を提供しているのがこの FSF になります。

FSF は、IASS に限らず、欧州や米国などで BASS (商業航空安全セミナー)、EASS (欧州航空安全セミナー) などの航空安全に関する国際セミナーを行っていますが、IASS はその中でも最も規模が大きく、多くの参加者が集まっています。IASS2012 には、219 名が参加しました。日本からは、ATEC1 名、JAL1 名、ANA2 名、ALPA Japan1 名が参加しました。

### 【GROBAL PERSPECTIVE】

例年、セミナー冒頭では、最近の世界的な安全における航空情勢についての説明があります。今年は、「UPSET」「Stall」「Runway Safety」「Functional Check flight (運航者の行う機体のテストフライト)」などがトピックとして挙げられました。

UPSET に至った結果大きな事故に繋がっている事例は、1999 年より平均的に年に 4～5 件。2010 年は 2 件、2011 年は 0 件でした。UPSET を分析してみると、多くの事例で、有効な Visual Reference がない IMC、夜間また海上等で発生し、初期の挙動変化に気づけなかった場合、事故に至っていますクルーの中には良好な Situational Awareness があってもありますが、多くの事例で概して、修正操作を待ちすぎています。UPSET に至った場合、それから回復することはほとんど可能性がないようです。

Runway Safety Accident Data によると、1995 年から 2010 年までに、Incursions と Confusion は、年 1 回ペース、Excursions は年 40 回ペースであるとのこと。Runway Excursion は、現在大きな問題となっています。

Functional Check Flights (運航者の行う機体のテストフライト) についての説明もありました。(FSF はこれに関しシンポジウムを過去に実施し、Document を発出しています。)

[http://flightsafety.org/files/FCF\\_Compndium.pdf](http://flightsafety.org/files/FCF_Compndium.pdf)

(次頁へ続く)



当ニュースでは、いくつかのプレゼンテーションの概要を紹介致します。

### ***“Anatomy of an Overrun” Boeing Commercial Airplane***

ボーイングは、Fatal Accident のカテゴリーの中で 1992 年から増加し続ける Runway Excursion に焦点を当てプレゼンテーションを行いました。過去の事故調査データを分析し、主要な Overrun の要因を 3 つに絞っています。それは、「Touch down Point」「Touch down speed」「Deceleration after Touch down」です。不適切な減速の要因には、Delayed Thrust Reverser を挙げています。通常、接地後すぐに REV を使用しますが、この場合 FLT Idle からの REV で MAX REV まで約 5 秒間要するのに対し、REV の使用が遅れると FLT Idle から GND Idle に変わり、その場合 MAX REV までに約 11 秒間必要となるようです。滑走路の滑りやすさで減速率を比較すると、MAX BRAKE の場合、DRY を 100% とすると Good50%、Medium25%、Poor12.5% です。また REV を使用すると 25% 分有利となるようです。

ボーイングは、結論として、「Touch down Zone に接地できない時は Go around すること」「停止が確実になるまで適切な Reverser を使用すること」が重要であるとしています。

### ***“Safety Implication of Mergers, Alliances and Code Shares” – Sean Cassidy, first vice president and national safety coordinator, IFALPA***

現在、世界的に、合併統合等が航空界の流れとなっています。IFALPA から、その合併統合の安全への影響についてプレゼンテーションがありました。

「異なる会社、従業員の文化を 1 つにすることは非常に複雑である。2 つのはっきり異なる文化は消えて 1 つになる。この困難を克服する成功へのカギは、早期の従業員グループの参画である。彼らを合併プロセスにおけるステークホルダーとみなすことが必要だ。」「合併や買収では、柔軟性が極めて重要である。勝ち負けとして見るのではなく、改善の機会としてみなければならない。1 つの安全文化の醸成は、運航を統合することよりずっと時間がかかる」と説明がありました。

### ***“Safety Information Protection in ICAO, Legislatures and the Courtroom”***

***- Kenneth P. Quinn, general counsel and secretary, partner, Pillsbury Winthrop Shaw Pittman***

安全データの共有に関しては、現在 ASIAs、FOQA、ASAP 等いろいろなツールが存在しています。

一方では、民事及び刑事上の責任追及の為に、こうした安全情報が使われるという問題が世界的に顕在化しています。ICAO は、この状況を懸念し、ICAO Task Force on Safety Information Protection を立ち上げています。その紹介が行われました。

(その 2 に続く)