



IASS2012 参加報告 (2)

“Reviewing Worldwide EGPWS Alert Statistics: Further Reducing the Risk of CFIT”- Honeywell

GPWS のメーカーである Honeywell からは、2010 年の 2 件の CFIT EVENT の例を用い、パイロットの Alert への反応に対する警鐘がありました。

1 つは、Islamabad、28JUL2010 の事例です。2 つ目は、ASAHIKAWA 26OCT2010 の事例です。事故調査報告書によると、後者のパイロットは最初の EGPWS Alert に対してほとんど即座に対応し CFIT を回避しているのに対し、もう一方のパイロットは山へ衝突する直前まで反応がありませんでした。しかし Honeywell によると、反応がなかったパイロットの行動も他のパイロットと比較して、決して特異なわけではなさそうです。Honeywell の持つ統計を見てみると、EGPWS Terrain Alert の約 5-10%しかパイロットは対応していないことを示しています。Nuisance Warning が数%含まれていることを加味したとしても、これは驚くべき統計です。Honeywell は、EGPWS へのパイロットの対応の重要性を強く指摘しています。

“Controlled Rest: Changing Our Way of Thinking” – Douglas Mikulicic, CEO, Advanced Fatigue Solution

「Controlled Rest」とは、ICAO の定義によると、「運航乗務員の為の効果的な疲労軽減方法」です。それをスケジュール作成のツールに使用してはならず、適切な飛行前の睡眠または通常の乗務員増加の為の代用でもない、とのこと。Controlled Rest は、運航中の予期せぬ遭遇した疲労への対応として意図されているということです。

Controlled Rest(CR)は、工作中的の睡眠というように、かつては否定的に考えられることが多くありました。今は、いくつかの国、航空会社で、法律や手順が整備され、CR が予期せぬ疲労の軽減のためのツールと考えられるようになっています。

法律や規程が整備された国や運航会社には明確な手順が設定されています。これらについて紹介します。

＜推奨手順＞

- CR は、予期せぬ発生した疲労のマネージメント、それに加えフライト終盤におけるワークロードが高くなった際の疲労リスクの軽減の為に、機長の裁量により活用してもよい。
- だれが、いつ Rest をとるかを明確にしておかなければならない。もし PIC が必要と思えば、なんどきでも Rest は中止される。

(次頁へ続く)

- PIC は、彼自身の Rest が中断される場合の基準について決めておくべきである。
- 業務の移管とウェイクアップアレンジメントが Review されておくべきである。
- 起床時の Sleep Inertia のリスクを最小限にするため、CR の時間は 40 分以上は取るべきではない。
- CR は、TOC から TOD の 20 分前までの間の巡航中にのみなされるべきである。
- 短時間、Rest Preparation の為に許されるべきである。これは、Operational briefing や進行中の業務の完遂、どちらかの乗務員の生理的欲求への注意も含まれるべきである。

Controlled Rest は、すでに Air Canada や Emirates で導入されています。また厳しく手順が定められています。FAA は CR (Controlled Rest) を認めていませんが、EASA (欧州) はこれを認めています。いずれも、Sleep Inertia (深い眠りをとることの弊害) にならないよう Rest の時間の制限や、Rest 後 Duty に戻るまでの時間など決められています。

また、Controlled Rest において強調されていることは、これは、通常の適切な休養の代替でもなく、さらに乗務スケジュールの効率的な作成の為に設定されてもならないということです。



次回、IASS2013 (International Air Safety Summit) は、29-31CT2013 Washington DC にて開催予定となっています。

(以上)