



IFALPA HUPER Committee Meeting 出席報告

2014年5月13日から15日までフランス・ツールーズにおいて IFALPA HUPER 委員会が開催され、日乗連 HUPER 委員 2 名が参加しました。委員会では、MPL、UPSET RECOVERY PREVENTION AND TRAINING、FLIGHT PATH の適切な MANAGEMENT 等について話し合われました。開催地がツールーズということもあり、エアバスの工場見学なども行われました。工場見学では、製造過程の A350 機内の見学やテストフライト機との交信で使われるテレコミュニケーションセンター等を見学しました。

エアバスより CABIN AIR QUALITY や ENGINE COWL 落下に対する対策についての説明、機体に使われる複合材や A350 から採用される訓練システム、ACE についての説明も行われました。

CABIN AIR QUALITY

～機内での異臭、煙等の発生について～

機内にて、煙や異臭が発生し乗員の健康被害にも及んでいるケースについてエアバス担当者から説明がありました。日本でも DHC8-Q400 等で、エンジン洗浄に起因した煙、異臭が発生した事例が報告されています。メーカーとしても最優先事項としてこの件に取り組んでいるようです。有害物質が混入しないように、AIR SUPPLY SYSTEM について新型機では特に配慮されており、部品や素材自体の安全性は確認されていたものの、熱等で素材自体の性質が変化してしまったこと等も分かってきました。原因としては多くのケースがあり、発生源も APU、Galley、Lavatories、Hydro fluids などいろいろあるようです。

Cabin Air Quality によると思われる乗員の体調不良(主に目やのどへの違和感、鼻血、肌荒れ、呼吸器官への違和感)に関して複数の血液サンプルを専門機関に依頼して分析中であることがオーストラリアから報告されました。

煙だけでなく Fumes や異臭等の存在が疑われる時はマスクを装着すべきであると強調されました。



(次頁へ続く)

UPSET RECOVERY PREVENTION AND TRAINING

～3G(Gravity)まで再現できる SIM～

IFALPA としての基本的なスタンスは、オートパイロット自体には限界があり、あらゆる通常でない状態でもオートパイロットが対応できない状態になったら、乗員が適切にオーバーライドできないといけません。

PPL、CPL、MPL 等の初期過程においては、実機での UPSET 訓練をするべきであり、実機でないとゼロ G 状態を経験できません。SIM ではゼロ G を再現することはできません。また、限定変更やリカレント訓練、機長昇格等のその後の訓練においても定期的に UPSET 訓練を実施するべきであり、CRM やヒューマンファクター的な要素も含んだものであるべきです。

AMST 社 <http://www.amst.co.at/index.html> より THE MOST ADVANCED DISORIENTATION TRAINER WITH G- CAPABILITY DESDEMONA についてのプレゼンテーションがありました。軍用機から民間機まで UPSET 状態を再現できます。3G まで再現ができ、Out of Envelop Flight Model の再現もできます。詳細はこちらでご覧になれます。 <http://www.desdemona.eu/>

OPERATIONAL USE OF FLIGHT PATH MANAGEMENT SYSTEM

～適切な FLIGHT PATH 維持のための RECOMMENDATIONS～

システムの自動化、訓練、パイロットのスキル、ATC Procedures 等の産業や当局による努力のおかげで飛行機自体が非常に安全な輸送手段となりました。しかし、その一方でインシデントやアクシデントレポートによるとパイロットによる Flight Path の維持が適切に行われていなかったという結論に至ったものもあります。本来運航の安全に寄与すべきシステムが正しく使われなかったために、適切な FLIGHT PATH の維持ができていなかった事例があるようです。今後、RNAV RNP などの PBN 運航が一般的になっていく上で、パイロットによる適切な Flight Path Management が重要になってきます。アメリカでは当局、航空会社、組合、研究者などが集まり、The Flight Deck Automation Working Group が立ち上がり、適切な Flight Path Management が行われるように Recommendations を出しました。その Recommendations は訓練やコックピットのデザイン、ATC Procedures などの広範囲にわたるものであり、全部で 18 項目になります。

FAA のサイト : <http://www.faa.gov/> にて“Operational Use Of Flight Path Management Systems”と検索すると当該 Recommendations に関する PDF が見られます。

MPL

2013 年 12 月 ICAO 本部で行われた MPL symposium についての報告が行われました。IFALPA HUPER 委員会からも代表が参加しました。IFALPA としての懸念するポイントとしては以下のものです。

- Basic Flying Skill の低下
- エアマンシップの低下
- プロ意識の低下

当局や航空会社によって MPL の運用には幅があるようです。ICAO で定めるミニマム以上のカリキュラムで運用しているところやミニマム以下で運用しているところなどあるようです。いまだ MPL によって期待されたメリットがあったという声や従来の訓練よりも大幅に訓練経費を削減でき、従来よりも優秀な人材を教育できたというような声は上がってきていません。MPL 乗員はまだ少数なので、今後も IFALPA としてパイロット視線での監視が必要という見解です。

ANA ではルフトハンザに委託し 2014 年夏の訓練開始を予定しており、JAL では COAA に委託し 2014 年 5 月から座学訓練をすでに開始しています。

