



www.alpajapan.org

日 乗 連 ニ ュ ー ス

ALPA Japan NEWS

Date 2003.10.22 No. 27 - 10

発行:日本乗員組合連絡会議・ALPA Japan  
幹事会

〒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

## ISASI2003 参加報告

2003年8月25日～28日にWashington DCにおいてISASIセミナー2003が開催されました。本ニュースではその概略についてお知らせします。

### 【ISASI とは】

ISASIとは、International Society of Air Safety Investigatorsの略で、世界の航空事故調査・安全関係者の情報交換と技術の向上を目的とした非営利団体です。年に一度、Seminarが世界各地で開催されます。今年にはライト兄弟が人類初の動力飛行に成功した年からちょうど100年に当たるため、アメリカ合衆国Washington DCで開催され、各国から約340名の参加がありました。

### 【Seminar の日程】

ProgramはTutorial1日、Main Program3日の計4日間で行われました。

### 【Tutorial】

Tutorial(講習会)は事故調査スキルの向上を目的とし、完成したばかりのNTSB Academyで行われました。用意されたProgramは"Fire Investigation"及び"Recorded Data"の二種類で、"Fire Investigation"を選択しました。講義はFAA Fire Safety Branch([www.fire.tc.faa.gov](http://www.fire.tc.faa.gov))より派遣された講師が行いました。

内容は大きく3つに分けられ、1)Review of Selected Fire Accident、2)Fire Properties of Aircraft Materials、3)Flamability Regulationでした。

Review of Selected Fire Accidentでは、過去の事故を再現した実験のVIDEOを使用して行われました。取り上げられた事故としては

1.Valujet DC-9 96.5.11、2.British Air Tours B737 85.8.22、3.TWA L1011 92.7.30、4.FEDEX DC-10 96.9.5、5.Air Canada DC-9 83.6.2、6.Swiss Air MD-11 98.9.2、7.Inter Continental DC-9 95.3.3が挙げられました。

Fire Properties of Aircraft Materialsでは、1.Fire Resistant Hydraulic Fluid、2.Aerosol Canの危険性、3.各Materialsの溶解温度、4.Lithium Battery、5.Flight Attendant Fire Fighting

について説明がありました。なお、Flight Attendant Fire Fightingでは、Smoke Hoodを使用しての消火活動の困難さについてのビデオ及び説明がありました。

Flamability Regulationでは、1.Cargo Compartment Fire Detection Project、2.Center Fuel Tankの防火対策としてN2を注入、3.断熱・防音材についての説明がありました。

### 【Main Program】

3日間午前、午後と6つのセッションに分かれてNTSB議長らによる基調講演並びに19本の講演が行われました。講演の内容については、事故調査に関する歴史、事故調査テクニック・解析技術、不安全



要素の排除・事故防止の研究等について行われました。

講演の中では、2002年5月25日に墜落した中華航空611便に関するものがあり、台湾事故調査局から発表がありました。その中で、機体残骸のサルベージし復元するには莫大な費用と労力がかかることが説明されました。それと同時に新しい技術として、レーザーを使用し残骸をコンピューターに取り込み、3Dで復元するソフトについて説明がなされました。

Association of Flight AttendantからはFAの歴史から始まり、現在抱えている問題（FA seatの位置の問題等）について説明が行われました。

ALPAからはNTSBが発表した幾つかの事故報告書を調査した上で、事故原因として挙げた指摘事項の全てに対して勧告を出すよう、要望を挙げました。

コックピット・ビデオ撮影の調査研究では、FDRに残らないMultifunction（例として計器ディスプレイの故障等）や、別の記録装置から得られた情報の裏づけ（コックピット内の煙等）に用いる事ができることが報告されました。今回の研究ではCAP Side Instrument Panel、F/O Side Instrument Panel、Center Pedestal、Mode Control Panelを撮影していました。Workloadは解りますが、注意力低下までは反映できません。また、「パイロット個人が特定できないように撮影されなければならない」との要件を満たす為に、コックピットを複数台のビデオカメラで撮影する研究を進められています。

NASAからは、メーカー、操縦士組合、航空会社、航空当局と共に調査研究を進めているEAS Projectについて説明が行われました。これは緊急事態が発生した際、それが事故へとつながらない様、運航環境、人間の能力の可能性と限界、認知レベルの不確定さを考慮に入れた上で、手順、チェックリスト、証明書交付基準、訓練及びクルー・コーディネーションのガイダンスを作成することを目標としています。

また、8月26日に発表されたばかりのスペース・シャトル・コロムビア号事故について、事故調査に携わった調査員より詳細な報告がなされました。報告の中で、離陸上昇時に機体から分離し、耐熱タイルを直撃した発泡ウレタンフォームがどの様に分離しながら左舷翼に直撃したかを、CGを使いながら解説されました。また大気圏突入に際して、耐熱タイルが剥がれた所から熱が翼内部に侵入し、翼を破壊していく様子もCGにより説明がされました。発泡ウレタンフォームは極低温の燃料タンクとシャトルを連結する部品を保護する為に必要である事、事故が起きた高度や速度に耐え得る脱出装置を装備することは、それがもたらす重量増を勘案すると現実的でない、との説明がされました。

#### 【まとめ】

航空の安全という一つの目標に向かい、各国の事故調査局、航空局、メーカー、航空会社その他関係機関が一同に会合するISASIの役割は今後さらに大きくなるでしょう。

この内容に関する詳細はフェニックスビル内のALPA Japan事務所内のCD-ROMをご覧ください。

参考：ISASI ホームページ <http://www.isasi.org/>