



www.alpajapan.org

日乗連ニュース

ALPA Japan NEWS

Date 2004.01.06 No. 27-30

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

IFALPA ADO/AGE Committee Meeting 報告

本年二回目の Committee Meeting が、ADO は 10 月 3 日から三日間、AGE は 5 日から三日間、South Africa の Johannesburg で開催された。出席者は各国から代表が約 40 名、Aircraft Manufacturer では Boeing から Capt. Frank Santoni (B777 の Chief Test Pilot) が出席した。本部からは技術担当副会長の Capt. Paul MacCarthy が参加し、ALPA Japan からは ADO、AGE にそれぞれ一名が出席した。

(1) ADO Committee

1. Auto Spoiler/Speedbrake Retraction Issue

本件は南米カリでの CFIT 事故の解析を契機として AA(Accident Analysis)委員会より照会を受け、検討が始められたものであった。この事例は、B757 が山岳地帯に迷い込んでしまい GPWS 警報により上昇しようとしたが、Spoiler を Retract し忘れたことも一因となり失速しながら山に激突した事故である。IFALPA Policy として当初作成された原案は、「不要となった Spoiler/Speedbrake を、Pilot が Retract し忘れた場合、Spoiler/Speedbrake が自動的に Retract されなければならない」という簡便なものであった。

この Proposal に対しては、1997 年の IFALPA 総会にて、日本は Not Ratify (批准しない) を表明した。日本 (当時の JAPAN ALPA) が一番問題としたのは、Go-Around など Maximum Climb Performance を必要とする Phase で Spoiler が急激に Retract されると、Pitch が激しく変動し、飛行機の Control が Pilot の意図通りに出来なくなる状況が懸念されたからである。

Johannesburg では議論の結果、日本の指摘を全て反映する形で Draft Policy を改訂し、次回総会に Policy Statement として提案することが決定された。具体的には、「Auto Spoiler/Speedbrake Retraction は操縦性に悪影響を及ぼしてはならない」の一文が付け加えられ、さらに Auto Retraction は Pitch への影響が比較的少ないと考えられる FBW 機に限定することとした。FBW を装備していない在来機は Pitch-upset のおそれがあるため、Auto Retraction を義務化せず、Warning/Alert の表示にとどめることが合意された。つまり、「Spoiler/Speedbrake を Extend したまま Idle 以上の Thrust を加えた場合、Aural/Visual Warning/Alert が作動しなければならない。」となった。

(追記) 日本が現行の Policy に反対したもう一つの理由は、Automation は人間中心であるべきであり、短絡的に Auto Retract させるべきではないという主張である。つまり Stall や CFIT など 危機的な状況に直面していない限り、Aircraft の Configuration については Pilot の Authority が尊重されるべきという意見である。ただしいわゆる「Pilot Authority」については現状では明確な定義がなされておらず、今後さらに議論をさらに深めることが必要であろうと考える。

2. 建物による乱気流

「建物によって引き起こされる乱気流」がオランダから問題提起され、次回総会に Policy として提案する



ことが合意された。現行の ICAO ANNEX14 は、無障害物表面から突出する物件しか制限しておらず、それ以外の建物が起こす乱気流を考慮していない。顕著な乱気流を起こす建物は制限されなければならないとの主張から、Policy を新設して問題提起を行うことが合意された。

3. Video Monitoring System

コックピットドアの裏側を監視する Video Monitoring System の義務化についても、Policy を提案することが決定された。現行の ICAO ANNEX は、最大離陸重量 45500kg 以上または乗客 60 名以上の航空機は強化型ドアを装備しなければならない、と定めている。ADO はこれに加えて、ドア裏の不審人物をモニターできる Video System が必要との結論に達した。また Video 画像は、けっして録画されてはならない、地上にダウンリンクされてはならないと、制限を加えている。

(注) 欧米では、これに関して法制化がすでに進んでいるという情報がある。

ADO では以上三点の Policy 提案が決定されたが、他にも Upset, EROPS と Cabin/Cargo Fire, Auto GPWS などについて数多くの議論が行われた。

4. 次回開催予定

次回は 2004 年 6 月、Boston で開催される

(2) AGE Committee

1. ALR Seminar

ALR とは、IFALPA が認定する空港設計と運用のアドバイザーである。今回の Committee では、ALR 養成コースの第一回が行われ、日本からも一名が受講、認定を受けた。

2. A380

Code F 航空機である A380 への対応について数多くの議論が行われた。

解説 : ADO/AGE 委員会について

Aircraft Design and Operation (ADO) Committee

委員長 : Captain Frank Muller Nalbach(ドイツ)

航空機の設計や性能等に関する Committee で、航空機の耐空性基準、航空機性能、空域整備、運航方式、次世代航空機における自動化の有り方、等々の研究を行ない、IFALPA として掲げるべき"Policy"案の提言を行っている。

また、ICAO、FAA、JAA、SAE などの国際機関や先進国の航空当局主催の各種 Working Groups メンバーとして委員会から代表者を送り、世界の航空に関する各種企画の策定に直接参画している。更なる安全性向上のために、予見可能な次世代航空機において実現されるべき各装置の仕様や、関連する航空施策についての IFALPA の見解をまとめた「ADO 2000」を策定した。

Aerodrome and Ground Environment (AGE) Committee

委員長 : Captain Jimmy Ho (シンガポール)

空港施設及びその周辺の問題等に関する Committee であり、空港設計及びその運用や、関連する Facility の問題を扱っている。1997 年に ADO Committee から独立した。航空機の大型化に伴う ICAO Annex 14 の改訂、空港 Capacity の増大に伴う種々の問題 (LAHSO、捜索消火救難のための設備、etc.) についても議論を重ねている。また近年は Bird Hazards についての Policy も策定した。今年度からは新たに空港設計等の Specialist 養成のための訓練 Program である ALR Training Course の担当 Committee となった。