



日乗連ニュース

ALPA Japan NEWS

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
E-mail:office@alpajapan.org

www.alpajapan.org

Date 2005.10.13

No. 29 - 03

ISASI2005 参加報告

2005年9月12日～9月15日にアメリカ合衆国 Texas 州 Fort Worth において ISASI セミナー2005 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。今年も Texas 州 Fort Worth で開催され、各国から約 380 名の参加がありました。日本からは航空鉄道事故調査委員会、日本航空、全日空、航空保険プールより各 1 名、日乗連 AA 委員会より AA 委員長を含め 2 名が参加しました。

【Seminar の日程】

Program は Tutorial 1 日、Main Program 3 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て行われます。用意された Program は "Helicopter Accident Investigation Investigation Basics" 及び "Family Assistance Issues, Opportunities and Challenges & Accident Preparedness" の二種類で、"Family Assistance Issues, Opportunities and Challenges & Accident Preparedness" を選択しました。講義は "Aviation Attorney and Counselor" 及び "Advanced Aviation Safety Services" という企業から派遣された計 2 名の講師が行いました。

内容は事故調査の手法を全体的に説明したものと USA における Family Assistance の歴史から現状ならびに手法について講義が行われました。

【Main Program】

3 日間 12 のセッションに分かれて 32 本の講演が行われました。講演の内容については、最近の事故調査、Data 解析、事故調査テクニック、Human Factor 等について行われました。

講演の中では、台湾事故調査局から台湾の西海上に墜落した ATR72-200 に関するものがあった。この事故は台北からマカオに行く Ferry Flight で Icing が発生し墜落した。DFDR、CVR からどのように Icing が発生し、墜落に至ったか CG を使用して紹介され、また、Drag の増加量についてもグラフにより紹介された。

NTSB からはアフガニスタンで発生した B737 の CFIT の事故調査について紹介された。



NTSB は製造国として事故調査に関わったが、政治的な問題や環境の問題(厳しい気候、地雷、盗賊等のセキュリティーの問題)で調査が容易ではなかったことが紹介された。

Data Analysis として、8本の講演が行われた。その多くは解析内容をいかにして Pilot に周知するかと言うことが発表された。一般に事故については多くの情報が配信されるが、インシデントから Error へと結果が軽微な物になるにつれて情報は少なくなっていく。これらの情報を集め、Feed Back していく方法が発表されました。内容としては FOQA や ECHO といった日本で既に導入されている制度に関するものでした。Small Operator には Cost の問題があるが外注することで解決できるとの提言があった。

インド、Spice Jet からは Wet Runway での Operation について講演があった。Wet Condition で運航していても Heavy Rain により、Wet 以上に性能が低下していたり、また Reverse を使用した際に跳ね上げる水が Gear に当たり制動性能を低下させているとの事例を VIDEO を使用して紹介された。

Honeywell からは EGPWS の新機能として RAAS(Runway Awareness & Advisory System)について説明があった。代表的な機能は、地上で Runway を横切る前に"Approaching ##(Runway No.)"を Call、Runway 上で当該 Runway No.を Call、Runway 長が充分でない場合、上記 Call に加え Remaining Length を Call、Runway 長は充分だが Intersection から Runway に進入した場合も同様の Call、RTO 時に残距離を Call、上空で平行滑走路に進入中、Runway No.を Call、Landing Roll 中に残距離を Call するなどがある。将来的には Runway 上に Traffic がいる場合に Advise する機能、Terrain Alerting と同時に Auto Recovery する機能、High Energy(速度が速い、Path が高い)及び Low Energy での Approach に対する Caution を出す機能を付加していきたいとの発表があった。

NASA からは Smoke Checklist について提言があった。Smoke Checklist は Smoke の種類によって行う Check List が異なっており、会社によっては記載されている場所も異なる等、煩雑で間違いやすい事が挙げられた。この中では Smoke Checklist として設定し、該当する項目を選んでいき、必要であれば Smoke Removal Checklist に到達できる Checklist が示された。

Boeing からは DFDR を使用して事故機の Approach の軌跡を計算する方法が紹介された。

【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 をご覧下さい。

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