



IFALPA ADO Committee Meeting 報告 (2015. 12. 3 ブリュッセル、ベルギー)

1. 概要

2015 年第 2 回の ADO Committee Meeting が、12 月 3 日にベルギーのブリュッセルで開催されました。今回の会議は、ECA (European Cockpit Association) の TLO (Technical, License and Operations) Committee と合同開催で、ECA の事務所があるブリュッセルにおいて開催されました。このニュースでは、ADO Committee に関する部分での議論内容をご紹介します。

なお、会議開催の時期が欧州で発生していた無差別テロの時期であったこと、また開催が 1 日のみであったことから、ALPA Japan ADO 委員会からのメンバー出席は見送りました。

2. Position Paper 「貨物室における火災防止に関する見解」

Position Paper については、以前の ALPA Japan ニュース (36-18、37-22) でもご紹介しました。今回の ADO Committee でも、現在作成が行われている運航に関連する様々な項目の Position Paper について、途中経過の報告と議論が行われました。その内、今回はその中から 2 つの Position Paper についてご紹介いたします。

1 つ目の Position Paper は、「貨物室における火災防止に関する見解」です。近年、客室や貨物室における航空火災が問題視されており、その多くはリチウムバッテリーを中心とした火災となっています (ALPA Japan DG 委員会からバッテリー火災に関するニュースが複数発行されておりますので、そちらもご参照下さい)。一方、ここでは、航空機の貨物室における消火設備の充実を提唱する内容が記載されています。

米国 FAA では、消火設備によって貨物室のカテゴリーを以下のように区分しています。

クラス C : 火災感知システム及び消火剤を装備

クラス D : 火災感知システム無し、延焼防止は酸素濃度抑制による

クラス E : 航空機自体の減圧による酸素欠乏を促す

クラス F : クラス C~E 貨物室に追加火災抑制措置を施したもの

1996 年 5 月の米国マイアミにおける航空機火災事故によって、クラス D は廃止すべきという方針が出されましたが、現在でもクラス D の航空機が多数使用されているのが現状です。それに対して、IFALPA は警鐘を鳴らす意味で Position Paper を発行することになりました。

3. Position Paper 「タクシー中におけるエンジンの始動／停止に関する見解」

次にご紹介する Position Paper は、出発時の走行中におけるエンジン始動と、到着時の走行中におけるエンジン停止に関するものです。交通量が飽和状態に近づいている欧州では、着陸後のエンジン停止のみならず、大手航空会社において1つ以上のエンジンを停止した状態で出発し、タクシーをしながらエンジンを始動させる手順の機会が増加しています。ADO Committee における報告では、誤って作動中のエンジンを停止させてしまうケースが発生する等、運航に影響を与える事象が増加していることが報告されています。そこで今般、航空会社が運航規程に設定しているタクシー中のエンジン始動／停止に警鐘を鳴らすべく、Position Paper を発行することになりました。

日本国内でも、着陸後に1つのエンジンを停止させた状態で地上走行を実施する機会が増加しています。現時点で、ALPA Japan ADO 委員会として、この手順に関して不安全事故が国内で発生した事例は確認していませんが、これを参考に、引き続き細心の注意をお願い致します。

(上記2つの Position Paper の日本語訳は、ALPA Japan HP / ADO 委員会のページに掲載しております。詳細は ALPA Japan HP をご覧下さい。)

4. オランダ スキポール空港における横風／背風標準値について

オランダ ALPA から、アムステルダム スキポール空港での優先滑走路における、横風／背風の標準値に関する説明がありました。

スキポール空港における横風／背風の標準値は、それぞれ 20kts／7kts となっており、ICAO における横風／背風の標準値 15kts／5kts とは異なっています。(ここ数年、ICAO の運航に関するパネル＝専門家会議では、それぞれの数値を緩和しようとする動きがありましたが、IFALPA 等の強い反対を受けて、この標準値は変更しないことが決定されています)。

また、突風(ガスト)の通報は、ICAO Annex 3 の記載によれば、10kts 未満については通報する必要が無いと記載されているのに対して、スキポール空港では 5kts 未満とされています。その結果、横風の理論最大値は、ICAO 基準では $15kts + 10kts = 25kts$ 、スキポール空港での基準は $20kts + 5kts = 25kts$ で同一となります。一方、背風については同様の計算の結果、ICAO 基準では $5kts + 10kts = 15kts$ になるのに対して、スキポール空港の基準では $7kts + 5kts = 12kts$ となります。

現時点でオランダ ALPA は数値の違いはあるものの、安全性に影響が無いとして特に問題視はしていません。一方で、参加者からは「スキポール空港の管制機関は離陸時に風の通報を行わない、欧州内の主要空港で唯一の空港である」、との懸念が示されました。これについて、オランダ ALPA から管制機関にその懸念を伝えることとなりました。

注：日本における優先滑走路の運用は、横風／背風標準値：15kts／5kts (ガスト成分を含む) となっています。しかし、これはあくまでもガイドラインとしての数字であり、性能や滑走路状態に問題が無ければ、それぞれの数字は 25kts／10kts までは許容されるとも記載されています(以上、AIP 記述)。

以上

～次回の ADO Committee は 2016 年 6 月にスペインのマドリッドで開催予定です～

