

“FSF セミナー 報告”

日本航空機操縦士協会

常務理事 森田 敏信

連休明けの11月7日月曜日 成田 RWY34L, 客室の窓から外部を眺めると長距離の飛行に備え其の内部へ多くの燃料を蓄えている為、垂れ下がっていた翼が速度の増加に伴い次第に空へと持ち上がり、車輪の滑走路を離れる音と共に機体が胸を張ったとき、北の都への9時間のフライトが開始された。



赤の広場

今年の第58回 Flight Safety Foundation Seminar は11月7 - 10日モスクワにて開催される。アムール川を通過しサハリンの西から機首を北北西へと変針させる頃、やや煩雑であったロシアのVISAを取得する際の手続きのことが思い起こされた。

ロシアへの入国にはVISAが必要であるが、そのVISAを取得するのに先ずパウチャーと言われる現地からの受け入れ確認書をホテルの予約と共に送付して貰わなければならない。この手続きに先ず1週間を要しその後麻布台にあるロシア大使館に申請を行い、再度出頭し最終的に手にする迄2週間を要した。

シベリア上空を通過し、南西へと進路を取りウラル山脈を越えるとモスクワが近づく。ほぼ定刻の到着であったが時間の掛かる入国審査と市内への交通渋滞、ホテルC'K IN 時のパスポート手続きに時間を要し、Opening

Reception 会場への最終バスにギリギリ間に合った。今回の旅程は曜日運航の為ややタイトである。

Reception は厳戒のクレムリン内部のホールを使用して行われた。会場内は、夫人同伴の出席者も多く和やかな雰囲気でのセレモニーが続き、軍楽隊の演奏をバックにしたコサックダンスで最高潮に達し、48カ国の航空関係者、409人が参加する4日間のFSF セミナーが開会された。



鳥山・森田・千葉氏

鳥山 希 (毎日新聞社)

モスクワの国際セミナーと聞いて、みなさんは何を想像するでしょうか? セミナーだけなら、国内で何回か経験がありました。しかしそれがモスクワで、となるとVISAの取得や治安の心配もあり、期待と不安の中で出発を迎えることになりました。

しかし現地に着いてみると、モスクワの街は想像よりずっと穏やかでした。夜の一人歩きは危ないそうですが、昼間のモスクワはその重厚な歴史を背景にしながら、普通に人が住む街であり、安心できる場所でした。またセミナーは、世界各国の航空人が30分の持ち時間で発表する熱演の連続でした。出席者は、パイロット以外

にもエンジニアや航空行政や航空機メーカーの関係者といった多彩な顔ぶれでした。ランチタイムやレセプションではお互いに交流を深めることで、各国の航空事情に触れることができ、とても大きな刺激を受けました。

セミナーでは多くの話題を取り上げましたが、私は日本人唯一の発表者であったハネウェル社の石原康雄氏による『ヘリコプターの CFIT (Controlled Flight Into Terrain)』を紹介したいと思います。ちなみに石原氏は高校を卒業後に渡米し、現在も米国にて装備の研究開発を行っており、完璧な英語による発表を披露してくれました。

さて CFIT とは、操縦性能上は問題のない機体が起こす対地衝突事故のことで、ヘリコプターの高性能化と飛行の多様化に伴い、この種の事故が増加傾向にあります。この条件は、昼間・夜間、VMC・IMC に関係ないようです。この事故を未然に防ぐために、石原氏の開発した機材がヘリコプター用の EGPWS です。飛行機用の EGPWS との違いは、低高度を飛ぶ場面が多いヘリコプター用に、機体前方に注意・警告領域を設けて障害物を監視する手法を用いた点です。この手法により EGPWS は、自機の高度を判定して相対的に衝突の危険を持つものだけに作動することになります。TCAS 装備機が増える現在、EGPWS は次世代の標準的な装備になる予感がしました。

この他にも航空安全における現在の課題、また将来の展望にかけて多くの発表があり、各国の出席者との交流も含めて、大きな成果を得られたセミナーになりました。貴重な機会を与えてくれた操縦士協会の役員、委員の方々、手配等を担当された齋藤様に感謝します。

千葉 博茂 (JALI)

"SAFETY IS EVERYBODY'S BUSINESS"、FSF の標語です。安全をいかにして守るか？人間が空に挑み始めてから事故の発生が絶えたことがありません。安全は守ることではなく、攻め勝ち取っていくものかもしれません。

「チェインオブイベント」「ハインリッヒの法則」等、事故を客観的に捉える手法として様々なことが取り上げられてきました。これらを理解して運航に臨んでもやはり事故は起こってききました。

事故の原因は多様です。「ヒューマンファクター」「機材故障」「天候」「技術革新」等運航を取りまく環境にあるすべてが事故の原因になり得ます。

セミナーで紹介された事例に「RUNWAY INCURSION」があります。様々な角度から事故防止の取り組みが必要です。原因は様々で

すが ATC Phraseology もそのひとつです。ICAO と FAA、この 2 つの方式が PILOT に誤解を与えていることは否めません。国際的な共通の基準を ATC のみならず、早期に確立してほしいものです。

事故を未然に防ぐためには PILOT をはじめ、運航に直接、間接的に係わる人が高い危機意識を持つことが大切です。危機がそこにあることを認識し、可能であれば排除し、可能であれば管理する「スレット & エラー」は、最近取り入れられた安全を守るための手法です。ぜひ定着させたいものです。

航空界をとりまく環境の変化に遅れることなく、安全を守るための取り組みを持続することの大切さを再認識させられました。文頭に上げた "SAFETY IS EVERYBODY'S BUSINESS" を心に刻んで今後の運航に臨みと思います。

この度の機会を与えていただいたことに感謝をすると共に、今後も会員の参加を続けていくことを是非、お願いいたします。

森田 敏信 (JALJ)

毎日のセミナーは、朝 0830 - 1730 まで途中休憩を入れながら、今回は同一会場にて順次進行された。午前、午後の講義終了後、5 人程の講演者が壇上に並んで座り講演内容についての質疑応答が毎回行なわれた。質問は受講者座席近くに置かれた Question Card に質問事項を記載し手を挙げると、係りが回収しそれに指名回答者が答えるというスタイルで実施されたが、中にはユーモラスなものも在り、時々、会場は爆笑に包まれた。

我々協会代表は自分の所属母体に関連のある講演を主体に、日本出発前に頼まれてきている講義の受講を行った。

世界の各国から多くの航空関係者が一同に集い、航空安全をテーマに終日話し合う。そこには、人種、国境を越えた共通の目的、共通の認識が感じられた。航空の安全により一層の人々の交流が深まり、世界は狭くなり、世界平和に繋がることを祈りたい。

尚、今回のセミナー内容の CD を含む関係資料は協会事務所に置きますので、興味のある方は閲覧されて下さい。

セミナー最終日の 10 日は、午後 Session VI として Proactive Use of Information の講義が継続されているが、我々は便の関係により、午前に受講を終了し 1300 時には後ろ髪を引かれる思いで、シェレメチエヴォ国際空港へと向かい、日本への帰国の途に着いた。

ダ スヴィダーニャ (さようなら) モスクワ