



## First-Air セブン・イレブン！！

今月 9 月 22 日に航空保安業務処理規定第 5 管制業務処理規定（管制方式基準）が改正されます。

変更内容は主に次の通りです。

- ・ 滑走路状態表示灯(RWSL)システム導入にともなう改正
- ・ 管制用語の変更
- ・ 優先的取扱い航空機の追加

### 滑走路状態表示灯（RWSL：Runway Status Light）システムの導入

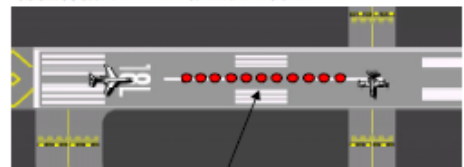
離陸や横断のための使用滑走路への誤進入や滑走路横断中の誤出発を防止するため、管制官の許可又は指示とは独立して自動で滑走路入口灯や離陸待機灯を点灯させるシステムです。

管制の指示と RWSL が一致しない場合、パイロットはその旨を通報し、管制官は管制許可等を取り消し、状況を再確認しなければなりません。さらに、原因が解消されるまでの間 RWSL システム運用を休止します。

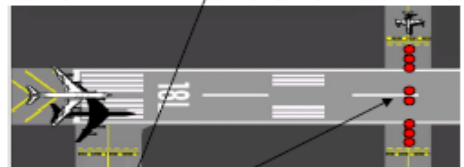
#### 【特徴】

- ・ 航空機の位置を検知して自動で点消灯する
- ・ 管制指示とは独立して動作するシステム
- ・ 管制官による作業はない

離陸待機灯(THL)・誤出発の防止



滑走路入口灯(REL)・滑走路(横断含む)誤進入の防止



RWSLの灯火制御ロジックはARTSの飛行場管制支援機能のシステムロジックを利用する可能性

### 管制用語の変更

#### コールサイン

他の航空機局の無線電話呼出符号と混同を避けるために必要な場合は管制機関(及び操縦士 (AIP も 9 月 22 日付で変更) )はコールサインの数字部分を普通読みする等の方法で送信できます。

例) ANA666-->All Nippon six six six or All Nippon triple six

JAL300 -->Japan Air three zero zero or Japan Air three hundred

JTA31 -->J Ocean three one or J Ocean thirty one

JAC2411-->Commuter two four one one or Commuter twenty four eleven

(次頁に続く)

しかしながら、あくまでもコールサインの混同を避けるための変更なので、管制官とパイロットが共通認識のもとに普通読みを行われなければなりません。更なる混乱を避けるために以下の点にも注意しながら普通読みすることが望まれます。

- ・ 通信設定では、普通読みでは呼び出さない
- ・ 管制官が普通読みで呼んできた場合、管制官がコールサインを混同すると認識しているのでできるだけリードバックも普通読みする

#### その他管制用語の変更

- ・ 出発制限解除時刻 (RELEASE TIME) ← (従来) 出発待機解除時刻 (RELEASE TIME)
- ・ RELEASED AT [time] ← (従来) RELEASED AFTER [time]
- ・ HOLD ON THE GROUND. EXPECT [time in hours and/or minutes] DELAY ← (従来) HOLD FOR RELEASE. RELEASE TIME AT [time]
- ・ RELEASED FOR DEPARTURE ← 新規

#### 管制上優先的取扱いをする航空機

優先機の条件に移植臓器を搬送している航空機が追加されました。

(V) 緊急方式 3 管制方式 【優先的取扱い】 (1)

(e) 急病人若しくは重病人又は移植臓器を搬送している航空機又は臓器の移植を目的として運航している航空機が、優先的取扱いを要求した場合又は優先的に取扱う必要があると認められる場合

#### 経路指定視認進入(Charted visual approach－CVA)時に平行滑走路へ進入する関連機のTraffic Informationについて

Ⅲ管制方式基準 (Ⅳ) レーダー使用基準 8－1 視認進入 (5) 【平行滑走路への視認進入】の一部が改正されました。(施行日：平成23年8月25日)

次に掲げる条件をすべて満たしている場合は、平行滑走路への関連進入機と目視間隔を設定しなくても管制間隔が確保されているものとし、飛行場管制所への通信移管ができるようになります。

ア 滑走路の中心線の間隔が1,310メートル(4,300フィート)以上分離していること

イ 平行滑走路のいずれか又は双方に対して経路指定視認進入を実施すること

ウ 進入許可発出後の双方の飛行経路が交差しないこと

ただし、地上風及び最終進入コース上のウィンドシアアなど航行の安全に支障があると思われる場合は従来の規定通り、目視間隔を設定した後に、もしくは飛行場管制所から目視間隔が設定できる旨の通報があった場合に飛行場管制所へ通信を移管します。つまり航行の安全に支障がない場合は、CVA時に平行滑走路へ進入する関連機のTraffic Informationは通報されず、関連進入機との間に目視間隔を設定せずに飛行場管制所へ通信移管されます。

(以上)