



HND CVA の運用開始と管制方式基準改正について

7月29日付け発効のAIC(038/10)でHND CVA(Charted Visual Approach)の試行運用が開始され、同時に視認進入に関する部分を含めた管制方式基準が一部改正されました。

このNewsではその概要をお伝えします。

1) CVA：経路指定視認進入

AICによるとCVAとは「騒音等の周辺環境を考慮するため、もしくは航空交通の安全と秩序を促進するために飛行すべき経路が図示された視認進入であり、観測された雲高が最低誘導高度より500ft以上高い場合であって、地上視程が5キロメートル以上の条件下で許可される」とあります。また、航空局管制課の資料によるとCVA導入に際し、既に米国で実施されているCVFPを参考としFAA基準(FAAO7110.65)の規定に基づき日本の新たな方式として設定することです。

[概要]

RWY34L&Rの同時運用を想定し、RWY34Lへは富津岬(CAPE FUTTSU)、34Rへはアクアライン(HIGHWAY)を地上物標(Landmark)とした経路が指定されています。通常のVisual Approachでは空港を視認したことを通報し、先行進入機の視認状況によりVisual Approachが許可されていましたが、CVAではPILOTがLandmarkを視認したことを通報し、先行進入機の視認状況によりCVAが許可されます。また、関連航空機を視認したか否かでTWRへの通信移管のタイミングが変わります。

a) 先行機がない場合

Landmarkを視認したことを通報した後に、CVAが許可されます。またこの時点以降、適切なタイミングでTWRに移管されます。

b) 先行機がある場合

i) 先行進入機（同一滑走路への進入機）を視認した場合

Landmarkを視認し、かつ先行進入機を視認した旨通報した場合は、目視間隔を維持するよう指示されCVAが許可されます。また、この時点以降、適切なタイミングでTWRに移管されます。

ATC：Report “HIGHWAY” in sight

Pilot：“HIGHWAY” in sight

ATC：Preceding traffic, 12 o'clock 8 miles

Pilot：Traffic in sight

ATC：Maintain visual separation from the traffic, cleared“ HIGHWAY VISUAL RUNWAY 34R” approach

ii) 先行進入機が視認できない場合

Landmarkを視認し、先行進入機を視認できない旨通報した場合は、先行進入機の位置情報を通報後CVAが許可されます。尚この場合、TWRへの移管は、自機が先行進入機を視認した旨通報した時点もしくは、TWRが自機と先行進入機をともに視認し目視間隔を設定できると判断し、アプローチにその旨通報した時点で行われます。

ATC：Preceding traffic, 12 o'clock 8 miles B777

Pilot：Negative contact

ATC：Preceding traffic 8 miles ahead, cleared“ FUTTSU VISUAL RUNWAY 34L” approach.

Report traffic in sight

-- 先行進入機が視認できた場合 --

Pilot：Traffic in sight

ATC：Maintain visual separation from B777, contact tower

(次頁に続く)



-- TWR が自機と先行進入機を視認し目視間隔を設定できると判断した場合 --

ATC : Tower has you in sight. Contact tower

c) 平行滑走路への進入機がある場合

上記 a)、b)の状況で CVA が許可されますが、TWR への移管は自機が関連航空機（異なる滑走路への進入機）を視認した旨通報した時点もしくは、TWR が自機と関連航空機をともに視認し目視間隔を設定できると判断しアプローチにその旨通報した時点で行われます。

ATC : Report “CAPE FUTTSU” in sight

Pilot : “CAPE FUTTSU” in sight

ATC : Preceding traffic, 1 o'clock 6 miles B737 on final to RWY34L

Pilot : Traffic in sight

ATC : Maintain visual separation from the traffic, cleared“ FUTTSU VISUAL RWY34L” approach

.....

ATC : Another traffic, 2 o'clock 7 miles B767 on final to RWY34R

Pilot : Negative contact

ATC : Tower has you in sight. Contact tower

注意点

CVA では指定された経路、通過高度があり、実運航ではエアライン独自で設定した経路や ILS を Tracking することになると思いますが、AIC にも記載されている通り、CVA は Visual Approach ですので、CVA が許可された後は、地上障害物との衝突防止、VMC の維持、視認している関連航空機との間隔維持や Wake Turbulence 回避はパイロットの責任で、CVA を継続できない場合や先行機を見失った場合は ATC にその旨通報する必要があります。

尚、運航上の理由で CVA の経路から外れて飛行することを妨げない旨も、AIC に記載されていますが、富津岬で空港から 15NM 強離れており、Traffic Pattern に入る Visual Approach と異なり 管制官から視認しづらい状況が想定されます。CVA から外れる時には、他の VFR 機の存在も考えられるので(AIC では求められていませんが)、ATC にその旨通報すべきです。

[その他]

概要にも記したとおり CVA では同時進入も想定され、管制方式基準によると同時進入が運用される際には ATIS や管制官からその旨通知されます。また、試行運用中は CVA 対象機は FMS 搭載機に限定されています。今後 CVA に接続する STAR は RNAV STAR のみですが、FMS 非搭載機に対しては通常の視認進入あるいは CVA を目的とした誘導が行われます。

2) 管制方式基準改正

Visual Approach で先行進入機が視認できない場合の扱いが変更されました。これまで、先行進入機が 1 機の場合に限り飛行場を視認すれば進入が許可されましたが、(目視間隔が設定されるまではレーダー間隔が適用されるので先行進入機数を限定する必要がないので)、今回の改正で先行進入機の数にかかわらず、進入許可が出されることになりました。(この場合、目視間隔が設定されるまでは、先行機との間隔維持は管制官の責任です)。また、上記 CVA 導入に伴い新たに CVA に関連する用語が新規追加され、あわせて ICAO PANS ATM に準拠していくつかの用語が変更されたので主なものを以下に紹介します。

*FOR の削除

(新) VECTOR TO (approach name) FINAL APPROACH COURSE

(旧) FOR VECTOR TO (approach name) FINAL APPROACH COURSE

(例) Turn right heading 220 vector to ILS runway 34R final approach course

(新) CLEARED VISUAL APPROACH RUNWAY [number]

(旧) CLEARED FOR VISUAL APPROACH RUNWAY [number]

*VECTOR FOR の追加

(新) VECTOR FOR VISUAL APPROACH RUNWAY [number] / [name of CVA] APPROACH / [other purpose]

(例) Fly heading 070 vector for visual approach runway 34R

(例) Turn left heading 040 vector for Futtsu visual runway 34L approach.

*新規設定

(例) Tower has you in sight. Contact tower.

以上