

## IFALPA ATS COMM MTG in Luxembourg 出席報告

2024年3月27日～29日の3日間、ルクセンブルグのEurocontrol Aviation Training CentreでIFALPA ATS Committee Meetingが開催されました。総勢22名（パイロット20名、管制官1名）が出席し、ALPA JapanからATS委員長が出席しました。

今COMM MTGでは、以下に記したように多岐に渡った議題に関して、プレゼンテーションや報告、議論が行われました。

- Higher Airspaceについて(European Concept for Higher Operation 2)
- CPDLCにおける“Contact”、“Standby”、“Monitor”の用語使い分けについて
- GPS Spoofing (GNSS情報のなりすまし)
- Magnetic to True North (航空における飛行方式を磁方位から真方位へ変更させる議論)
- Climate Change (気候変動における民間航空の課題と役割)
- IFALPA PANS-ATM Policy
- Reginal Update (地域毎の報告 : North America、Asia、Europe)
- TCASのTA mode使用について

MTG期間中、Eurocontrol Aviation Training Centre施設見学が実施されました。  
上記トピックスの中から、幾つかご報告します。

### Regional Update <アジア>

#### 羽田事故報告

羽田事故の概要を説明しました。ATCのやり取り、緊急脱出、事故後のALPA Japanの対応などについて報告しました。事故のインパクトが大きかったこともあって関心は高く、多くの質問が出ました。また、事故に関連してALPA-I (米国ALPA) から2023年に米国オースティン空港で発生したRunway Incursion事例について報告がありました。その他、Runway Incursionについて大手エアライン数社や航空機機器メーカー、組合など様々な団体が協力してRunway Incursion防止策を策定しているとの情報も得ました。

#### 質疑応答

- Runway Incursionに対する管制官への警報システムはVisual Alertのみなのか？  
→その通り、航空局はAural Alertを追加することを検討している
- 緊急脱出時ドアを開ける/開けないという判断はどのようにされたのか？  
→機内インターホンシステムが使用出来なかったため、CAが機外の状況を目視で判断した
- Stop Bar Lightsはあったのか？  
→あったが天候が良かったのでLightは点灯していなかった
- 脱出に18分を要したが炭素繊維複合材がどのように影響したのか？  
→現時点では不明

## 意見、その他

- Taxiに長時間を要したことも、No1という用語を聞いて急いだ原因の一つではないか。
- C1 TWYで待機していたDELTA機の乗員に対する警察の調査が行われる可能性があることをAPLA-Iは危惧している。
- 訓練ではEvacuation Slideは通常 of 角度で脱出することを想定されているが、今回の事故では前方のスライドはShallowで後方はSteepであった。このような状況下で緊急脱出が無事に出来たことは素晴らしい。
- 米国のAustin-Bergstrom空港においてRunway Incursionが原因でGAしたケースがあった。霧による低視程下でのアプローチでHUDを使用していなかったPMがGAをコールした、今回の事例の参考になるケースだと考えられる。
- ECAなどが6月にRunway Incursionに関する資料を出す。AGEの範疇ではあるが、ATSとしても今後Runway Incursion防止に取り組んでいく。

## ECHO (European Concept for Higher Operation) を進化させたECHO2

今後加速度的にHigher Airspace（従来よりも高高度の飛行空間）利用が増大することが予想されており、そのためのルールを早期に策定する必要があります。こうした状況の中、欧州ではHigher Airspaceの基本的考えであるECHOをさらに進化させた、「ECHO2」というプロジェクトを計画していることが報告されました。

ECHO2は以下に示す通り、3つの考えに基づいています。

- Work Package 1 (Space Launch Real Time Monitoring Module)

状況認識を目的とし、ユーロコントロールでの宇宙への打ち上げ、地球への再突入をリアルタイムで管制が把握する。

- Work Package 2 (Procedural Package for HAPS Operations Integration)

High Altitude Platformの構築

- Work Package 3

(Procedural Package for Supersonic, Hypersonic, and Suborbital Vehicles)

超音速やSub-Orbital（砲弾のように放物線の軌道を描く飛行）と既存の航空機が共存するためのルール作り

## CPDLCにおける“Contact”、“Stand-by”、“Monitor”の用語使い分けについて

CPDLCでの周波数変更の指示において、“Contact”ではなく“Stand-by”や“Monitor”が使用されることがあります。この場合、周波数の間違いに気づくことが出来ないため、「周波数変更時には“Contact”のみを使用するべき」とIFALPA POLICYを策定する予定です。

(参考) ICAO ANNEX 10 Volume II

Phrase	Meaning
<b>CONTACT</b>	“Establish communications with...”
<b>STANDBY</b>	“Wait and I will call you.” <i>Note.— The caller would normally re-establish contact if the delay is lengthy. STANDBY is not an approval or denial.</i>
<b>MONITOR</b>	“Listen out on (frequency).”

次回の会議は2024年9月にマドリッドで開催される予定です。

以上

