



## Air Traffic Services Committee Meeting 報告

LISBON, PORTUGAL, 22 - 24 JUNE 2008

2008年6月22日から24日の3日間、ポルトガル、リスボンにて IFALPA Air Traffic Services (ATS) Committee Meeting が行われました。討議内容は主に各地域で行われた ATS に関連した会議の報告と IFALPA PANS OPS の Review が行われました。

IFALPA の方針は ICAO Annex/PANS の変更、追加という形で IFALPA Annex/PANS としてまとめられ、ICAO および各国政府に働きかける原資料として使われます。ここでは日本に関連する項目を報告します。

### 28th Informal Pacific ATC Co-ordinating Group (IPACG/28) 報告

日本 ハワイ間 (Track A/B, 11/12) Fukuoka/Oakland FIR において、ADS を使用することによってセパレーションを 50NM にする試みが行われています。将来的に Fukuoka FIR では 30NM のセパレーションにし PACOTS にも適用する見込みです。Route に関してはアジアとハワイ間の従来の PACOTS に代わり、より効率の良い User Preferred Routes (UPRs) が考案されています。この UPRs は世界の多くの地域で今後使用されていくことが予想されます。

### 33rd Meeting of the ICAO RVSM Implementation Task Force (RVSM/TF/33)

#### 90 Days Review of China RVSM Implementation 報告

中国において Strategic Lateral Offset Procedures (SLOP) とは異なり、Radar 下で ATC の指示による Lateral Offset が報告されています。この Offset は通常、右に 1 ~ 4NM でクリアランスリミットはつけられません。IFALPA としては、Offset は 2NM までで SID では行わないことを提案しています。中国はこの事実を認め、この Offset は必要に応じて 2NM 以上もあると回答しています。この会議では中国の 2NM 以上の Offset を止める方法はないとしています。

### 2nd Meeting of the ICAO Performance Based Navigation

TASK FORCE (PBN/TF/2) 報告 Asia Pacific 地域で PBN を円滑に普及することができるように、ICAO Asia Pacific Flight Procedure Office (FPO) が設立されました。ここでは技術的な問題、空域間の調整、ATC 訓練方法など具体的な話が行われました。

(次頁へ続く)



## **ICAO Global Navigation Plan**

現在、FAA で進められている次世代飛行方式構想の NextGen に対して、EURO でも同様に SESAR という次世代飛行方式構想があります。NextGen 同様 2020 年を目標にしています。どちらも ADS-B を使用した 4D trajectories 構想の新システムです。NextGen について、詳しくは 2008 年 5 月 30 日発行の日乗連ニュース(No31-58)を参照してください。

## **地域問題**

アムステルダムでは、Data Link で得た SID と ATC に指示される SID が異なることが、度々存在することが報告されています。

## **PANS OPS Review / Altimeter Setting**

IFALPA PANS OPS では、Altimeter Setting について Transition Altitude が最低 3000ft、Recommend Altitude が 10000ft or 20000ft としていました。この内容は現在の飛行方式に適応していないとして、Transition Altitude を障害物や温度変化を考慮した高度とし、Recommend Altitude を 10000ft or 18000ft としました。

## **PANS OPS Review / Communication Failure**

VMC 時 Communication Failure が起きた場合、最寄りの空港に着陸するのみであったが、大型機の場合、近くに適当な空港が存在しないことから、IFR での飛行を継続することが IFALPA PANS OPS に追加されました。

## **Side Step 時の MA/GA Procedure**

複数の RWY が存在し、Side Step や VIS APP、Circling を行った場合の MA/GA Procedure が明記されていないため、問題提起されました。次回のクアラルンプールでの会議に持ち越されました。

以上