



日乗連ニュース

ALPA Japan NEWS

www.alpajapan.org

Date 2009.1.7 No. 32 -28

発行:日本乗員組合連絡会議・ALPA Japan
幹事会
〒144-0043
東京都大田区羽田5 - 11 - 4
フェニックスビル
TEL.03-5705-2770
FAX.03-5705-3274
E-mail:office30@alpajapan.org

Air Traffic Services Committee Meeting 報告 (その1)

SHEPPERTON, UK, 14 - 16 NOVEMBER, 2008

2008年11月14日から16日の3日間、UK、SheppertonにてIFALPA Air Traffic Services (ATS) Committee Meeting が行われました。今回は開催としてKuala Lumpurが予定されていましたが、直前にロンドン郊外のIFALPA本部近くの場所に変更され、出席者はIFALPA本部2名を含め10名と少なくなりました。

IFATCA(国際管制協会)からは Technical and Operations Committee Chairman の Mr. Akos van der Plaats が参加され、充実した討議が行われました。ここでは主に日本に関連する項目を報告します。

3rd Meeting of the Performance Based Navigation Task Force (PBN/TF3)

2008年7月14-17日PBNについて3回目の会議がBangkokで行われました。今回はPBNの各地域での実施計画の草案がまとめられ、APANPIRG (Asia Pacific Air Navigation Planning and Implementation Regional Group) に提出されました。

IFALPAはPBN/TF3でAsia地域にはCFITに対する配慮に欠ける雑な Instrument Approach Procedureが多く存在することを指摘し、改善を要求しました。

IFALPAが例として挙げたのは RNAV (GNSS) Rwy11 (Airport Elevation 91ft) の進入方式で、滑走路末端より9nmにTABOO Initial Approach Fix (IAF) 通過高度1,400ft

滑走路末端より5nmにFF11 Final Approach Fix 通過高度690ft、

滑走路末端にMA 1 1 (Missed Approach Point) MDA 480ft というものでした。

チャートにはMA11の手前1.7nm 高度690ftより滑走路末端で対地50ftとなる点線が引かれていますが、690ftから480ftの僅か210ftの間に3度パスがあっても何の意味もないのは明白です。参考までに、Advisory AltitudeはTABOO (IAF) 2,850ft、FF11 1,650ftです。

この件についてはAPANPIRGでIFALPAの提案通り Constant Descent Final Approach (CDFA) を採用すべきというConclusionが決められました。

(次頁に続く)



29th Informal Pacific ATC Coordinating Group (IPACG/29) 報告

2008年10月29～31日 29回目の IPACG が福岡で行われました。この会議は日本の JCAB と米国の FAA の間で太平洋上の ATC 関係の意見交換がなされました。主な内容は次の通りです。

PACOTS (Pacific Organized Track System)

Route 設定に関する制限が一部緩和され、少し改善されました。日米両国は更なる改善の余地があるか検討しています。なお PACOTS では上層風の予想を元に Fukuoka ATM Center と Oakland ARTCC が割り当てられた本数のルートを日替わりで設定して NOTAM で発表し、運航管理者とパイロットがいずれかのルートを選ぶ形となります。時間関係の一例を見ますと、日本からホノルルへの Route 11/12 は 1100JST (以下 I とする) ころ発表されますが、ホノルル便の出発時刻は 1900I から 2200I です。このため予想の元となったデータより現実に飛ぶまでの時間が長いため、ジェット気流が蛇行しているような場合、必ずしも最適なルートが公示されない可能性があります。

User Preferred Routes (UPR)

上記の欠点を補うため、飛行前に得られる最新のデータにより航空会社が最適なルートを設定する方式が考えられ、実験運用から実用化の段階にある区間もあります。UPR では当事者の判断により、様々ルートをファイルする可能性が高く、航空管制上は業務量の増大となります。このため ATM 能力が高くなければ UPR 施行は難しいものと見られます。2007年7月よりアジアとニューカレドニア/ニュージーランドとの間で UPR が施行され燃料削減に貢献しています。また、成田とシドニー/ブリスベーン/ケアンズ間でも UPR の実験運用が近いと思われます。2009年1月と6月に日本 - ホノルル間で UPR の Operational Trial が再び行われます。

Dynamic Airborne Reroute Procedures (DARP)

UPR と共に DARP (Dynamic Airborne Reroute Procedures)の実験運用も各空域で行われています。これは飛行中に最新の Upper Air Wind Data を入手し、より効率の高い Route に動的に変更するものです。米国東海岸より日本/韓国などの長距離路線では、出発時の予想風と日本付近での風向風速に違いがあること多く、また距離も長いので大きなメリットが生じることもあると予想されています。

2008年9月21日 United Airlines の成田 - ホノルル便の実験運用では、UPR で 時間1分/燃料900lb の向上でした。経度180度の手前で DARP を行おうとしたところ、データ上は時間変わらず/燃料69lb の向上と出ていました。実際に DARP で運航した結果トータルで7分/2,000lb の向上となりました。今後の実験運用の結果が期待されます。

(その2に続く)