



Air Traffic Services Committee Meeting 報告 (その2)

Proposal of the downlink report forms to relay the turbulence information by CPDLC

日本では 2009 年から、CPDLC による揺れの情報提供を開始します。CPDLC を装備していない航空機は HF によって提供されます。

Mach Number Technique を使用しない 10 分の縦間隔

Anchorage FIR のレーダー覆域外において、Mach Number Technique を使用せずに、10 分の管制間隔を適用できるか検討され、2007 年 4 月より東行きに限り施行されています。Anchorage Oceanic FIR (洋上部分) については、Route Structure がそのままでは Compulsory Reporting Point の間隔が最大で 660nm となり、Mach Number を指定しないと衝突危険率が決められた基準より大幅に高くなります。つまり Mach Number を指定しないと 10 分の縦間隔を適用できないと推定されています。そこで従来の Compulsory Reporting Point の中間点を Compulsory Reporting Point とし、位置通報の間隔を最大 330nm とすれば、Mach Number を指定しないで 10 分間隔が適用できると解析されています。これについては Fukuoka FIR の洋上部分の解析もほぼ同様です。

関連する事項ですが、FAA は ICAO Annex 2 の 3.6.2 Adherence to flight plan の項目で「速度の許容範囲はプラスマイナス 5%」とされている部分を、「Mach 0.02/ TAS 10kt」に変更することを提案しています。

Inconsistencies between filed flight plan and ADS operation

ごく最近まで Flight Plan の装備欄の記入と CPDLC/ADS の作動とのズレがかなり見られていました。装備欄では CPDLC/ADS 無しとしていて、現実に CPDLC/ADS を作動させているケースが一番多かったのですが、このケースでは管制上の問題は小さいと言えます。

Flight Plan の 2 次レーダー装備欄に「D」が入っていると、ATC はその航空機が ADS Operation を行うものとして Separation を設定します。この場合 Log-on しないと、決められた管制間隔とはならず問題が生じます。関係者への注意喚起が功を奏し、このズレは 2008 年 8-9 月に急に減少の傾向にあり、良い傾向と言えます。

HF Radio/SELCAL Check for CPDLC Aircraft

CPDLC で管制通信を行う場合、SATCOM がバックアップとして認められない限り、HF 通信を確立しておく必要があります。2008 年 8 月 31 日 Oakland Center に接続する Provider で故障が発生し、データ通信が途絶しました。Oakland Center は急遽 CPDLC を作動させていた便と HF 通信で連絡を取ろうとしましたが、多数の通信不能の機体がありました。通信記録を調べると、HF で通信設定し SELCAL Check を行った便は僅か 33% であることが分かりました。一部航空会社の Company Procedure の不備もあり、改善が求められました。

(次頁に続く)

PANS-ATM PANS-OPS 等の見直し

離陸滑走開始後の管制指示による Reject Take Off

現在の PANS-ATM では、管制官が離陸許可を出した後にキャンセルすることと、離陸滑走開始後 Stop Immediately と離陸中断の指示を出すことが認められています。しかしながら PANS-ATM では離陸滑走開始後の離陸中断についてはパイロットに最終的権限があるとされています。

離陸滑走開始後に Stop Immediately の指示が出された場合、パイロットが止まるより離陸続行が良いと判断した場合について、責任の所在をはっきりした方が良いという意見が出されました。

また着陸時において接地後に Go Around の指示があった場合も同じであるという意見も出されました。

Missed Approach after Visual Approach including Swing Over/Side Step

この問題は前回の ATS Committee に引き続き検討されました。IFALPA ATS Committee の暫定見解として次の概念がまとめられました。

1. Instrument Approach より同じ滑走路への Visual Approach に切り替えた後に Go Around を行う場合は、Instrument Approach の Missed Approach Procedure に従う。
2. Instrument Approach を行っていた滑走路以外の滑走路への Visual Approach に切り替えた後（Swing Over/Side Step を含む）の Go Around については、ATC のみが対処して的確な指示が出せると認識される。それゆえ Missed Approach が開始されたのち、航空機と交信でき次第 ATC が指示を出すことが望ましい。直ちに交信が行えない場合は、世界的な共通の方式に従えるようになっているべきである。しかし、そのような方式はまだ設定されていない。

この件については、今後数ヶ月 IFATCA と密に連絡を取り、2009 年秋 Las Vegas で開かれる IFALPA ATS Committee と IFATCA Technical and Operations Committee の合同会議で、最終的見解の取りまとめを行う予定とされています。

（以上）