



EU の Non-precision Approach 等について

1. EU-OPS 1 の Stabilized Approach の記述

EU-OPS 1 では、特定の進入方式、滑走路について認められた場合を除き Stabilized Approach を行うことが定められています。

(d) 1. All approaches shall be flown as stabilized approaches (SAp) unless otherwise approved by the Authority for a particular approach to a particular runway.

2. Continuous Descent Final Approach (CDFA)

また全ての Non-precision Approach は、特定の進入方式、滑走路について認められた場合を除き、Continuous Descent Final Approaches (CDFA)で行うことが定められています。

もし CDFA を使わない非精密進入を行う場合は、Cat A/B 機材では RVR Minima に 200m を加え、Cat C/D 機材については 400m を加えるとされています。なお加えた結果 RVR/CMV が 5000m を超える場合は 5000m となっています。

(d) 2. All non-precision approaches shall be flown using the continuous descent final approaches (CDFA) technique unless otherwise approved by the Authority for a particular approach to a particular runway. When calculating the minima in accordance with Appendix 1 (New), the operator shall ensure that the applicable minimum RVR is increased by 200 metres (m) for Cat A/B aeroplanes and by 400 m for Cat C/D aeroplanes for approaches not flown using the CDFA

technique, providing that the resulting RVR/CMV value does not exceed 5 000 m.

3. EU-OPS 1 の Non-precision Approach Minima

Non-precision Approach の Minima の下限は次のとおりです。

System minima (一部省略)

Facility	Lowest DH/MDH
Localizer with or without DME	250 ft
RNAV/LNAV	300 ft
VOR	300 ft
VOR/DME	250 ft
NDB	350 ft
NDB/DME	300 ft

(次頁に続く)



適用される RVR については、アプローチライトの種類ごとに表が作られています。

FALS (Full Approach Light System) のものを例示します。

RVR for Non-precision approach

Non-precision Approach Minima, Full facilities				
MDH	RVR/Aeroplane Category			
	A	B	C	D
250-299 ft	800 m	800 m	800 m	1200 m
300-449 ft	900 m	1000 m	1000 m	1400 m
450-649 ft	1000 m	1200 m	1200 m	1600 m
650 ft and above	1200 m	1400 m	1400 m	1800 m

4. CDFA と Minima 等

EU-OPS 1 には CDFA による進入について、MDA への一律上乘せ等の、Minima 変更の記述は見あたりません。逆に、前述のように CDFA によらない Non-precision Approach について RVR Minima を大きくする規定があります。

CDFA による進入については、Decision Altitude (Height) に達するか、MAPt (Missed Approach Point) に達するか、いずれか早い方で Missed Approach を開始することが定められています。

(c) Criteria for establishing RVR/Converted Met Visibility

2. The missed approach, after an approach has been flown using the CDFA technique, shall be executed when reaching the decision altitude (height) or the MAPt, whichever occurs first. The lateral part of the missed approach procedure must be flown via the MAPt unless otherwise stated on the approach chart.

5. ICAO 規定との関係

ここまで読まれてお分かりのように、現在の EU-OPS 1 の記述は、必ずしも ICAO Annex 等の内容と合致したものではありません。しかし過去の経緯からすると、ICAO はあと追いで航空関係の規定を作る国連機関であるとの見方もあり、EU-OPS 1 の記述内容は世界の航空界に大きな影響を与えるものと思われます。

(以上)