



Air Traffic Services Committee Meeting 報告

LAS VEGAS, NEVADA, 14-16 OCT 2009

2009年10月14日から16日の3日間、LAS VEGASにてIFALPA Air Traffic Services(ATS) Committee Meeting が行われました。出席者はIFALPA本部4名とObserverとしてIFATCA(国際管制協会)から5名を含め34名が参加し、ICAOの規程に対するIFALPA Policyの見直しや新設、また各RegionalでのATS Committee Meetingに関する会議の報告が行われました。

5th Meeting of Performance Based Navigation Asia Pacific Task Force (PBN/TF5)

2009年6月12~17日にPBNに関する5回目の会議がバンコクで開催されました。ここでは、現在の各 Asia Regional における、PBNの進行状況や実行状況の報告が行われ、日本は次のように報告しました。『期間を3つに分け、2007年までを Short Term、2008-2011年までを Medium Term、2012年以降を Long Term とし、Oceanic FIR では予定通り RNP-4の標準化、離島における SBAS、GBASの導入計画を確認し、また、VORのような Ground Stationは2012~2022年で50%まで減らすことを目標としていることを発表しました。また RNP AR が空港における騒音軽減や Capacityの増加に効果がある』と、注目すべき発言を行いました。一方 RNP AR が CAT 3 のようなもので、Trainingにより費用が増加することが懸念されるとの意見も受けました。

Informal South Pacific Air Traffic Services Coordination Group (ISPACG)/23

2009年5月26、27日に Chill, SantiagoにてISPACG/23が行われました。UPR(User Preferred Route) Expansionについて報告がありました。UPRの利用に際して、航空機は Full FANS1/A Capabilityを有していることが要求されています。これは経路の入力ミスをなくすため、FMC/FMSへ直接経路を uplink できることは、安全面から見ても当然であるとしています。しかし、2009年6月から Air Service Australiaは non-data link aircraftにUPRをfileすることを許可しました。また同様に Nadi(Fiji)も続く予定です。non-data link aircraftが、時間の短縮や Fuel Saveの面で効率のよいUPRを利用できることについて、ATS Committeeとしても評価しています。

North Atlantic System Planning Group (NAT SPG/45)

2009年6月23~26日まで、France, ParisでNAT SPG/45が行われました。NAT Regionでは Lateral Separationを25NMまで短縮する計画で、段階としては3Phaseに分け、順次実行していく予定です。Phase1(2012~)は、ADS-C、CPDLC 装備機を対象に 1/2 degree 離れた2つの core tracksを利用して、FL350-FL400で25NMの lateral separationで飛行を予定しています。Phase 2(2013~)には、すべての NAT Organized Track System(OTS)のうち FL350-FL400で、RNP Approval機のみ飛行を予定し、Phase 3(2015~)には、交差する trackも含む、すべての NAT Regionで、FL350-FL400で25NM Lateral Separationを施行する予定です。NAT RegionではADS-CやCPDLCを含めて Separationの短縮により En-Routeの効率的な運航を目指しています。

また、EUR Regionでは、2013年2月7日から Core Areaでの Data Linkの装備(CPDLCとADS)を要求され、2015年2月5日からは残りの FIRで要求される予定です。

(次頁へ続く)



49th Meeting of Eurocontrol Air Navigation Term (ANT/49)

2009年6月9～11日に、Belgium, Brussels で ANT/49 が行われました。その中で、ICAO COM Failure Procedure の改訂予定における紹介が行われ、以下の点が強調されました。

- いくつかの ICAO documents(Annex 2, Annex 10 Vol. II, PANS-ATM)にある、” Failure of Voice Communications” に関連する規定が一つの Document として統一されるべきである。
(できなければ、一貫性があり相互に参照できるようにすべき)
- RCF(Radio Communication Failure)と COMLOSS/PLOC(Prolonged Loss of Communications)の区別。
- Procedure の選択の reference としては、Met Conditions(IMC/VMC)より Flight Rules(IFR/VFR) のほうがよい。IFR Flight Plan に従いながら IFR Flights を継続することを強く推奨。
- IFR Flights が VMC を維持しながら Suitable Aerodrome への飛行を継続した場合、ATC は Separation の提供義務から除外すべきである。

IFALPA POLICY

IFALPA Policy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。

ICAO PANS-ATM Chapter 6

Visual Approach 後の飛行方法について ICAO PANS-ATM には記載がないので、Go Around after Visual Approach として、“Every RWY where a Visual Approach can be executed shall have a published procedure in the event a Go Around” という IFALPA Policy を ICAO PANS-ATM に対して提案することにしました。

ICAO Annex 2 Section 3.6.2.2 Inadvertent changes

現在の ICAO Annex 2 Section 3.6.2.2 Inadvertent changes は以下のように規定されています。

3.6.2.2 *Inadvertent changes*. In the event that a controlled flight inadvertently deviates from its current flight plan, the following action shall be taken:

- b) *Variation in true airspeed*: if the average true airspeed at cruising level between reporting points varies or is expected to vary by plus or minus 5 per cent of the true airspeed, from that given in the flight plan, the appropriate air traffic services unit shall be so informed.
- c) *Change in time estimate*: if the time estimate for the next applicable reporting point, flight information region boundary or destination aerodrome, whichever comes first, is found to be in error in excess of 3 minutes from that notified to air traffic services, or such other period of time as is prescribed by the appropriate ATS authority or on the basis of air navigation regional agreements, a revised estimated time shall be notified as soon as possible to the appropriate air traffic services unit.

b) *Variation in true airspeed* に対しては以下のとおり提案

Variation in true airspeed: 250kt を超える場合は 3%、250kt 以下の場合は 5%まで許容

Variation in flight planned Mach number: flight plan にある Mach number に対して±0.02 Mach まで許容

(新設) Variation in ATC assigned Mach number: ATC に Assign された Mach number に対して
±0.01 Mach まで許容

c) *Change in time estimate* に対しては以下のとおり提案

Change in time estimate: 2 分まで許容

Annex 3, Part II SIGWX forecasts

SIGWX forecasts から surface fronts, convergence zones and clouds other than CB from the height-and-medium-level がなくなることは、運航を行う上で状況認識や安全面の観点からみて不利になるので、Flight Crews が利用できるよう、Chart に記載する必要がある、という IFALPA Policy を Annex 3 に対して提案することにしました。

以上