



## 札幌管制意見交流会 出席報告

2009年11月25日に航空自衛隊、千歳管制隊主催による意見交流会が開催され、札幌管制部、新千歳空港事務所をはじめ海上保安庁、気象庁、各航空会社のパイロット、運航関係者ら100名を越す出席者があり、日乗連（日本乗員連絡会議）からも2名の委員が参加しました。以下に、交流会、その後の懇親会で千歳管制隊の方と話した内容をお知らせします。雑談の中での情報もあるので、管制官がどのように考えているかがわかると思います。

### NAVERが近づいてきた！

**Request Heading? それとも LNAV はずして Direct CHE? どっち? それとも...**

羽田から新千歳に向かうときにNAVER手前で管制からの指示がなかなか来ず、Headingをリクエストする方もいると思います。どちらの滑走路でもNAVERからのRNAV STARが設定されているため、NAVER以降の経路をCDUで作成してしまうと、NAVERからCHEまでRNAV5経路にも関わらずLNAVをはずして飛行することになることや、Lost Communication時RWY01にはどのように飛行すべきかなど、いろいろ考える必要があります。

このとき管制官はどのように考えているかということ、Flight Plan上経路がAICにあるように「-Y11-CHE」となっているため、クリアランスリミットをCHEと考え、遅くともCHEの5分前(待機管制指示を待機させようとするフィックスの到着予定時刻の5分前までに発出するもの)であるので、これを参考に、何らかの管制指示をCHEの5分前に発出しようと考えているようです。距離にすると(速度にもよりますが)CHEの30~40NM手前にクリアランスを発出することです。従って、NAVERはCHE手前35NMの地点なので、民間機や自衛隊機の出発機との関係で東側へベクターできないという状況などにより、NAVERを過ぎてから管制指示を発出することもあります。ただ管制官側としては、近年パイロットからNAVER手前でHeadingをリクエストされることが多いと感じていたとのことでしたので、今後はこのような交流会を通じて得たパイロットからの情報を考慮して管制できるように取り組んでいきたいとのことでした。この交流会の後、「DEPART NAVER, HEADING xxx」などと指示を受けることもあるそうです。

また、RNAV5航行に関する運航基準を見てみると、一般的運用手順の項に、クロストラック・エラー/デビエーション(RNAVシステムが計算した経路と当該経路に対する航空機の位置との相違、すなわちFTE)は、経路に関する航法精度の1/2以内(2.5NM)に制限するべきである、とあるので、CDUに設定したRoute上を飛ぶ必要があります。航空会社によってはCDUにCompany RouteをセットするとNAVERまでしか入らないため、「NAVER-CHE」を飛行する場合、「Y11-CHE」とRouteをセットし直し、一旦Discontinueさせ、NAVERから先のApproachを設定して飛ぶ必要があります。

我々日乗連としては、推奨経路を「Y11-NAVER」とし、推奨経路の終点とSTARの開始点を一致させることによりLost Communication時の対応を改善していくことやAIP記載のLOST COMMUNICATION PROCEDURE FOR ARRIVAL AIRCRAFT UNDER RADAR NAVIGATIONAL GUIDANCEの改定などを千歳管制隊と共に取り組んでいきたいと考えています。

以上

