



管制方式基準の改正について

1月14日付けで管制方式基準が改正されました。

本Newsでは、今回の改正についての概要を紹介します。

1) 標準計器到着方式 (Standard Instrument Arrival—STAR) について { I 総則 2 定義 }

ICAO PANS-ATMに準拠し、従来の「経路」から飛行経路に「旋回方向、高度、飛行区域等の飛行の方式」が加わった、「方式」として定義を改正されました。

2) 周波数の変更 { III 管制方式基準 (I) 総則 5 電話通信 }

ICAO PANS-ATM 及びFAA の規定に準拠し、一つの管制席で複数の周波数を使用している場合や管制席が統合されている場合の周波数変更、周波数変更の保留や任意の周波数への変更等に係る規定及び用語が追加されました。

例) CHANGE TO MY FREQUENCY(frequency), REMAIN THIS FREQUENCY(frequency)
FREQUENCY CHANGE APPROVED

3) 待機指示 { III 管制方式基準 (II) 計器飛行管制方式 6 待機機 }

空中待機が予想される場合は、当該機に対し待機させようとするフィックス到着予定時刻の原則として5分前までに待機管制指示を发出されるよう改定されました。つまり「原則として5分前」に変更されたため、フィックス到着予定時刻の5分未満となった場合でも待機を指示される可能性があります。これは、FAA方式では、待機フィックスへの到達予定時刻の誤差(2分)と、待機速度に減速するための時間(3分)を見込んで待機指示を发出することになっていることを参考にしたものと思われます。

4) 進入フィックスへの承認 { III管制方式基準 (II) 計器飛行管制方式 7 到着機 }

STAR を承認することにより進入フィックスが特定できる場合は、進入フィックスの名称を省略することができるようになりました。

例) Cleared to MAYAH via LILAC Arrival → Cleared via LILAC Arrival となり MAYAH といわれなくても Clearance Limit は MAYAH になります。

5) 洋上管制縦間隔 { III管制方式基準 (II) 計器飛行管制方式 9 洋上管制 }

洋上管制区における縦間隔が、改正によって、全ての経路において標準値が10分に短縮され、次の位置通報までの飛行時間が40分を越える場合には縦間隔が15分となります。(実運用は2010年度にODP[洋上管制データ表示]システムのプログラムが改修された後となる予定です。)

6) フィックスへの直行 { III管制方式基準 (IV) レーダー使用基準 8 到着機 }

ターミナル管制所は進入管制区内を飛行する到着機に対し、初期進入フィックス又は中間進入フィックスへの直行を指示することができるようになりました。この場合、最低誘導高度以上の高度が指示され、初期進入フィックスまたは中間進入フィックスに到着するまでに進入許可が发出されます。

(次頁へ続く)



7) 着陸許可等 {Ⅲ管制方式基準 (Ⅳ) レーダー使用基準 10 レーダー進入}

航空機が精測レーダー進入を行う場合は接地点から、搜索レーダー進入を行う場合は滑走路進入端から、2海里の地点に到達するまでに着陸許可が発出されない場合又は着陸許可が取り消された場合は、直ちに当該着陸誘導を中止し代替指示を発出するものとされていますが、着陸許可発出時期の限界について、飛行場管制方式の同一滑走路の間隔を準用するために、現行規定の2海里から誘導限界に改正されました。

8) 精測レーダー進入の終了 {Ⅲ管制方式基準 (Ⅳ) レーダー使用基準 12 精測レーダー進入}

精測レーダー進入は搜索レーダー進入とは異なり、航空機からの要求又は滑走路視認の通報があっても誘導限界までの誘導を継続しなければなりませんでしたが、計器進入の目的は着陸のために滑走路を視認することであり、その目的が達成された時点で航空機からの要求があれば誘導を終了しても支障はないことから、当該機に対して接地点からの距離を通報し、目視により進入するよう指示できるようになりました。

例) (number) MILE/S FROM TOUCHDOWN, TAKE OVER VISUALLY.

9) レーダー交通情報 {Ⅲ管制方式基準 (Ⅳ) レーダー使用基準 15 補足業務}

関連航空機が上昇又は降下中である場合、具体的な高度を通報せずに関連航空機が「あなたの高度の下又は上まで上昇又は降下している」旨通報する例を米国における実際の交信例を参考に追加されました。また当該機の方位を表す表現として8方位が追加されました。

例) Traffic, 11 o'clock, 15miles, opposite direction, B747, 1000ft above you
Traffic, 2 o'clock 15miles, converging, climbing restricted below you
Traffic, 5miles east of you, northeast-bound, B737, 3000

10) 燃料投棄 {Ⅲ管制方式基準 (Ⅴ) 緊急方式 3 管制方式}

燃料投棄に関する手順及び他の航空機との管制間隔について、ICAO PANS-ATM 及び FAA の規定に準拠し、以下のように新規に規定されました。

具体的には、

- a 航空機から燃料投棄する旨の通報があった場合は、以下の事項について、パイロットと調整を行い、所要の指示を発出するものとする。
 - (a) 燃料投棄を行う経路又は地点
予め燃料投棄を行う経路又は地点が定められている場合は、当該経路又は地点を指示するものとする。燃料投棄を行う経路又は地点が定められていない場合は、できる限り陸地上空を避けた経路又は地点を指示するものとする。
注 燃料への引火防止の観点から、雷雨が発生又は予想される地域から離れた空域において燃料投棄を実施できるよう留意しなければならない。
 - (b) 燃料投棄を行う高度
原則として6,000フィート以上の高度で行わせるものとする。
- b 燃料投棄を行う航空機と他の航空機の間には、以下のいずれかの間隔を確保するものとする。
 - (a) 当該機から10海里以上の水平距離
 - (b) 当該機の上方に1,000フィート以上、下方に3,000フィート以上の高度間隔
- c 航空機から燃料投棄中に無線通信を行うことができない旨の通報を受けた場合は、燃料投棄開始前に無線通信を中断する時間、通信再設定時の周波数等について、当該機と調整を行い、所要の指示を発出するものとする。
- d 燃料投棄に関して知り得た情報については、周辺の航空機に対し、できる限り速やかに通報するものとする。

以上