



IFALPA 飛行場環境委員会 出席報告 AGE Committee in Cyprus

2010年度1回目のIFALPA AGE Committeeに日乗連AGE委員会から1名出席しました。今回は地中海に浮かぶキプロス共和国の主要都市Larnaca(ラルナカ)で2日間行われ、欧州のPilotを中心に約30名が集まり活発な議論を行いました。今年10月の羽田空港4本目滑走路供用開始、更なる国際化を控えより積極的な活動が求められるAGE委員会にとって、RWSL(Runway Status Light)やLDA分野、誘導路名称関連など大変重要な議題が多く、今後の活動に繋がる有意義な会合になりました。

議題の1つを紹介すると、イギリスのPilotからLHR空港周辺の貯水池に航空機が落ちてしまった場合に必要、救難救護艇に関する基準を作ってみてはどうかと言うものでした。日本の様に海ではありませんが、右図の様に大きな貯水池が点在します。引き続き検討議題になりましたが、現場からの強い危機管理の姿勢が感じられました。救難艇に関しては日本でも大変有効な手段にも拘らず、費用などの面で周辺の海上保安庁や漁船などに連絡して手配するのが精一杯な状況です。一刻を争う事態に、救える命を救えない事にならないよう今後も取り組んでいく必要があります。

ロンドンヒースロー空港周辺



その他

- ・RI(Runway Incursion)防止に、Stop Bar や Guard Light についての様々な議論。
- ・RWSL が既に米国23空港で導入され、今後世界中に広まって行く事を予想し、RIに直接関係する重要なシステムになるので、システム製造会社や導入した各空港によって異なる表示の仕方や運用などが行われないう、世界基準を設ける必要があり、今回IFALPAの考え方を議論した。
(参考：伊丹空港にRWSL導入予定)
- ・多くの空港でLDAライトが使用されているが、LEDは裸眼では眩しく見えるがサングラスをかけると従来のライトより見え難いなどの特徴があり、混在には十分に注意する。
- ・最新の鳥探知レーダーについての報告。
(参考：羽田空港に5基に設置予定)
- ・欧州でのRunway Excursion (滑走路逸脱) についての報告。

そして、今回のCommitteeで最も重要なのが東京国際空港(羽田)空港の事案でした。我々AGE委員会は今年10月の拡張、国際化を見据え、世界的基準で安全性の高い、そして全てのUserにとって効率的な空港作りに取り組んでいます。しかしながら、ICAO Annexに無かったLDA Approachが突然導入され、それも平行進入になり、またRWSLではなくVMS(可変メッセージ表示板)というこれもAnnexに無いシステムが導入予定、そして棧橋方式を取り入れたレイアウト、複雑化する誘導路と、Userにとって大きな変化が沢山予定されています。国際化と共に各国から初めて羽田に飛来するPilotも多くなり、開港前に広く発信する必要があると考え、今回のCommitteeで紹介してきました。各国のPilotからは急接近の可能性はないのか？旧香港空港の様に非常に難易度な進入にならないか？誘導路にB=ブランチとは一体？など様々な意見が聞けました。IFALPAの幹部メンバーからは、日本の大玄関になる空港なので早急に取り組みを強化しなければならないと大きな懸念も示されました。引き続きAGE委員会としても活発に取り組むと同時に、今後羽田に乗り入れてくるPilot達と様々な意見交換を行いながら、更なる活動を行って行きたいと思えます。

次回のIFALPA AGE Committeeは11月にアルゼンチンで開催予定です。

参考：RWSL(Runway Status Light)について・・・<http://www.rwsl.net/>

