



Air Traffic Services Committee Meeting 報告 LARNACA in CYPRUS, 11-13 JUN 2010

2010年6月11日から13日の3日間、CYPRUSのLARNACA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)等から3名を含め20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。

NORTH ATLANTIC AIR TRAFFIC MANAGEMENT GROUP (NATATMG/35) 報告 PARIS, FRANCE MARCH 8-12, 2010

北大西洋で使用されているNAT Data Link Guidance Materialやアジアや南アメリカなどで使用されているFANS-1/A Operations Manualに代わる新しい規格、GOLD (Global Operational Data Link Document) について話されました。ヨーロッパで進められているAeronautical Telecommunication Network (ATN)も視野にいたった規格です。

NAT (North Atlantic) は2015年までに導入されるヨーロッパにさきがけ、2014年1月1日までに全てのFANS-1/AをGOLDに変更する予定です。

32nd INFORMAL PACIFIC ATC CO-ORDINATING GROUP (IPACG/32) 報告 HONOLULU, HAWAII, USA 10-14MAY 2010

- ・ ロシア、中央アジア、モンゴルは2011年11月17日にRVSMの導入の決定を発表しました。
- ・ Northern NOPACにおいてZAN/ATMC FIRから福岡FIRのB932につながるTransitionの増加を提案しました。
- ・ オーストラリア、ニュージーランドと日本間のUser Preferred Route (UPR)の開始地点を2010年7月までに30°NからA597の東50NMまでに拡大する事を計画しています。
- ・ JCABとFAAはPACOTS適用範囲を広げ、NOPACのA590につながる可能性を探っています。
- ・ Oakland Air Route Traffic Control Center (ATRCC) はDynamic Ocean Tracking System (DOTS)をPACOTS Tracks C and Dに2010年5月17日から導入しています。
- ・ 福岡FIRは2010年4月8日より、Oceanic Sectorをより柔軟に使用しています。これにより、北太平洋に向かうPACOTSルートにより効果的なサービスができるようになります。
- ・ Oakland Oceanic Control Area (CTA)においてFAAはADS装備機どうしの時のみ縦横間隔それぞれ30NMのセパレーションを導入しています。これに伴い福岡FIRも検討を始めています。
- ・ B452上の福岡とOakland FIR 間にMach Number Techniqueを適用せずに10分のセパレーションを2010年10月までに導入します。
- ・ 福岡FIRでは2010年より、CPDLCによるTurbulence Reportの情報交換の試験運用を行っています。

(次頁へ続く)



ICAO OPERATIONS PANEL WORKING GROUP OF THE WHOLE 11 報告
ICAO BUILDING, MONTREAL 26-30 OCTOBER 2009

現在PBNを使用したさまざまなアプローチタイプが混在しています。(RNAV GPS, RNAV GNSS, LNAV/VNAV, RNP 0.3, BARO, VNAV など).さらに、ICAO ANNEXの中でも異なった定義がなされていることもあり、統一の必要性が話されました。さらにRNAVアプローチに関してWGS84を適用していない所もあり、問題が指摘されました。

NAT CNSG1&2 (COMMUNICATIONS NAVIGATION SURVEILLANCE GROUP)報告
LIMERICK, IRELAND MARCH 22-26, 2010

ADS または CPDLC 装備機の不必要な HF の使用、多くの SELCAL Check が HF の通信妨害になっていることが挙げられました。INMARSAT (衛星通信) によって北大西洋上空域に入る前に Uplink による Re-Route により、より効率の良い飛行を目指します。

ICAO PBN IMPLEMENTATION SEMINAR 報告
HONG KONG, CHINA – FEBRUARY 1&2, 2010

- 2010年までに計器進入の30%、2012年までに50%をRNP APCH (Baro - VNAV含) に移行。
- 2010年までにSID/STARの30%、2012年までに50%をRNAV 1 SID/STARに移行。
- 2012年までに既存のRNAV/RNPルートの見直し。

SAFETY ANALYSIS AND SEPARATION IMPLEMENTATION GROUP/11
(NAT SARSIG 11) 報告

REYKJAVIK, ICELAND, APRIL 12-16 2010

北大西洋上で ADS-C を使用した横間隔 25NM、縦間隔 5 分のセパレーションの導入を検討しています。

HND LDA RW22&23 APP についてプレゼンテーション

ATS Committee Member に対して羽田空港の LDA についてプレゼンテーションを行った。各国の Member は、馴染みのない LDA に対して不安な意見が挙げられ、中には訓練などが必要になる可能性もあるとの意見も挙げられました。我々としては、LDA を含め羽田空港の D 滑走路運用に関して世界に向けて情報を発信していく必要があると感じました。

ATC での問題点

世界的に見ると ALT Restriction がある SID または STAR で Restriction を超える高度が ATC からきた時、ALT Restriction が有効な国と無効になる国はおよそ半分半分で各国のそれぞれの解釈がされています。2012 年までに統一された規則で試験運用の必要性が指摘されました。

セキュリティに関する問題

インターネットでレーダーのように飛行状況が見ることができるが、セキュリティ上問題ないのか討議されました。IFALPA としてはレーダーで見れる状況が RAW DATA ではないことから禁止する必要はないと判断しました。

以上