



IFALPA ATS Committee Meeting in Berlin 報告

IFALPA ATS Committee Meeting がドイツ ベルリンで6月24日から27日までの3日間開催され、ALPA Japan から1名参加しました。今回の Committee Meeting 参加者はアメリカ、ヨーロッパを中心に27名、うち一人はオブザーバー参加した EURO Control からの代表でした。

1) RVSM Implement in Russian Airspace

- ・現在のところ2011年11月17日にロシア空域にRVSMが導入される予定で、同時にQNE適用空域においてFeet基準のFlight LEVELが導入される予定との報告がありました。QNH適用空域では現行どおりMeterが適用されるとの事ですが、その上限がどのように設定されるのか未定ではあるが、一つの案として3,000mが提案されているとの事でした。
- ・RVSM導入については歓迎されますが、RVSMを導入するか否か(基準を満たしているか否か)の最終判断を行うICAO RVSM TFの開催が予定されていないとの報告がありました。因みに日本でRVSMが導入された時も事前に東京でICAO RVSM TFが開催され、ALPA JapanからもIFALPA代表として出席しました。

2) TCAS RA Downlink

- ・TCAS RAが管制卓に自動Downlinkされるシステムについて、現ICAO PANS-ATMに反映させるかEURO Controlから提案がありました。
- ・現在ICAO PANS-ATM15.7.3.2ではTCAS RA発生が(パイロットによって)通報された際、管制官は”Clear of Conflict”が通報されるまでFlight pathをmodifyしてはならないという規定があり、これにTCAS RAがDownlinkされた際の場合も追加する案がEURO Controlから提案されました。IFALPA ATS Committeeとしてはその案を了承するとともに、管制官がTCAS RA Downlinkを認識した時に使用する”TCAS RA Downlink, Follow the RA”というphraseologyを追加するようにEURO Controlに提案しました。
- ・日本では既に同様のTCAS RA Downlinkシステムが導入されていることは知られており、今後日本においてどのようにTCAS RA Downlinkシステムが運用されているのかを調べ、情報交換していくことを確認しました。

3) RE - CATEGORIZATION OF WAKE VORTEX CATEGORIES.

- ・現在ICAO PANS-ATMではWake turbulenceのCategoryをHeavy, Medium, Lightと規定し、A380の就航に伴ってSuperをICAO State letterで追加しました。これら現行の4段階のCategoryの見直しが検討され、EURO Controlから新たに6段階のCategoryが提案されています。
- ・これまでのところ”Super Heavy, Upper Heavy, Lower Heavy, Upper Medium, Lower Medium, Light”の6段階が提案されており、必要とされる間隔は最大がSuper Heavyに続くLightの場合の8NM、最小はMinimum Radar Separationである2.5-3NMで現行から変化しませんが、一部Category間では現行より狭い間隔が適用される状況が発生します。

(次頁へ続く)



- PANS-ATM と上記 State letter によると、Phraseology については ATC 機関が要求している空域で Super 機、Heavy 機については ATC 機関への Initial Call において自機の Call Sign にそれぞれ”Super”、”Heavy”をつけるよう定めています (Para 4.11.3)。また、Tower へのコンタクト時には、毎時”Super”、”Heavy”を付加することを定めています。
- Category 改定後の PILOT からの Call Sign に付加する Phraseology について、現行どおりの 3 つの Category 分けに対応したもののままにするか、新たな 6 つの Category に応じたものにするか、もしくはまったく付加しないか等の提案が EURO Control からされました。ATS Committee としては、地域ごとに Procedure が異なるのは世界中を飛ぶ PILOT には好ましくない、また Wake turbulence の影響を受ける後続機が先行機の Initial Call を聞けないので、Call Sign に何も付加しないことが望ましいと回答しました。
- PANS-ATM (5.10.2) では、ATC が Traffic Information を提供する際に、Wake turbulence の影響があるような場合には、Aircraft Type と Wake turbulence Category を通報するように定めています。この件についても EURO Control から現行どおりとするか、新たな Category を適用するのか、Category でなく先行機の Aircraft Type だけを通報するなどの案以外にも、Category の通報の代わりに関連機同士に適用される間隔を通報するという案もありましたが、ATS Committee としては Aircraft Type だけでは先行機の Category が分からない場合もあるので、現行どおり Aircraft Type と Category を通報するのが望ましいと回答しました。

4) Altitude Restriction on SID&STAR

- 日本では、飛行中新たな高度が指示された場合全ての高度制限はキャンセルされるという方式が導入された頃、ICAO ではまったく逆の、つまり新たな高度が指示されても高度制限がキャンセルされた旨通報されなければ有効であるという方式が Standard として採用されました。
- この ICAO Procedure について出席したパイロット全員から、新たな高度を指示されるたびに悩ましい問題であり、早急に解決すべきであるとの意見が上がりました。IFALPA ATS Committee では数年前、管制官の世界組織である IFATCA と Joint Meeting を開催した際、管制官、パイロットお互いにとって「新たな高度が指示された場合、高度制限はキャンセルされる」という方式がシンプルであり混乱が少ないとの認識で一致しましたが、その後 ICAO が逆の Standard を設定したために混乱が生じています。
- 現在 IFALPA ではこの問題について ICAO や IFATCA を巻き込んで対応中であり、解決までもうしばらく時間が必要であるとのことでした。

5) Report from 34th IPACG

- ホノルルで 2011 年 5 月 25 日から 27 日に開催された第 34 回 IPACG (Informal Pacific ATC Coordinating Group) の報告がありました。
- IPACG には JCAB、FAA の他 IFALPA からは RVP (Regional Vice President) -US/CE (Central East Pacific) である Capt. Greg も出席しました。

- ・JCAB からの報告では、福岡 FIR での洋上管制について MNT (Mach Number Technique) 適用なしでの 10min longitudinal separation (前後間隔) の導入について 2008 年より評価を行ってきたが、義務位置通報点の間隔が NOPAC で 350NM、ATS Route で 370NM、PACOTS/UPR では 40 分間隔以内の Position Report が必要との結論に達した。しかし現状ではこれに適合していないので、今後実機の運航データを基に再び安全評価を行い TLS (Target Level of Safety) を満たせば MNT 適用なしの 10min longitudinal separation を PACOTS/UPR に導入する予定であるとのことでした。
- ・ADS-C (Contract) の位置情報を利用した 同 Track にいる関係機同士の上昇降下時の longitudinal separation の短縮、ADS-C CDP (Climb/Descend Procedures) の評価運用について FAA から報告がありました。同じ Track にある関係機の前後を上昇降下時に横切る際の間隔を、DME からの距離を基に測定し最低間隔 20NM (PANS-ATM に規定) を適用する Procedure を準用し、Oakland FIR 内で ADS-C、CPDLC、RNP を満たす関係機同士で ADS-C CDP の試験運用を本年 2 月 15 日から 5 月 16 日まで行ったとのことでした。
- ・因みに、JCAB では福岡 FIR において 2006 年から ADS-C と RNP-10 適合機同士で同高度の前後間隔 50NM 適用を導入し、同じく RNP-4 適合機同士には同高度の前後間隔 30NM を導入しています。

6) SYD 空港での ALOFT について

- ・SYD 早朝到着時の Traffic の混雑に対応するために導入された ALOFT (ATM Long-Range Optimal Flow Program) について、ISPACG (Informal South Pacific ATS Coordinating Group) の報告書が紹介されました。ALOFT は予想到着 5 時間半前に着陸の順番を決め、5 時間前に RTA (Required Time of Arrival) が指示される Procedure になっているとの事でした。しかしながら、現状では日本からの到着便は約 2 時間前に Brisbane FIR に入りその時点で RTA を指示されるので、RTA では対応できず Holding を余儀なくされる事例が見られます。このことに関して、IFALPA 本部役員である Qantas Airways の Capt. Richard に確認したところ、5 時間前の RTA の通報は東西方向から SYD に進入する便に対して実施されており、北からの進入便に対してはどのように RTA を通報するのか確立していないとの事でしたので、例えば KZAK (オークランド ACC) に Relay するなどの対応を依頼したところ、それも含めて検討中であるとの事でした。

7) IFR Turn Back in RCF

- ・現在 ICAO には、Radio communication Failure になった際に IMC だった場合、出発時に戻ることは想定されていません。国際線長距離フライトや目的地空港が混雑空港であったり、途中複雑な空域を通過する必要がある場合など、目的地に向け飛行を継続することが最善の選択とはいえない場合もあるので、IFR Turn Back in RCF の設定が必要であるとの結論に達しました。トランスポンダー 7500 を有効利用し、例えば出発空港に戻る意思があれば下一桁を”1”つまり”7501”に、フライトを継続する場合には”2”、Fuel jettison に向かう場合には”3”のように Set することで ATC に我々の意図を示し、混乱を少しでも抑えられるのではとの意見も出ました。同じ問題を検討中の EURO Control と今後意見交換をしながらこの問題に取り組んでいくことを確認しました。

(以上)