



日乗連ニュース ALPA Japan NEWS

発行: 日本乗員組合連絡会議・ALPA Japan
AGE 委員会
〒144-0043
東京都大田区羽田5-11-4
フェニックスビル
TEL.03-5705-2770
FAX.03-5705-3274
E-mail:office30@alpajapan.org

www.alpajapan.org

Date 2011.10.13 No. 35-18

IFALPA AGE (Aerodrome and Ground Environment) Committee 報告

9月6～8日の3日間、AustriaのSalzburgにおいてIFALPA AGE Committeeが行われました。IFALPAも世界経済の影響を受け、Londonにあるオフィスを売却するなど厳しい財政状況にあります。その為に、Committeeの開催が年1度となったこともあり限られた時間で中身の濃い議論が行われました。それでは、今回のCommitteeで議論された内容を紹介します。

RWSL (Runway Status Light)

ICAOの飛行場環境に関する会議体で滑走路誤進入防止システムの1つとして議論されているRWSLにとって最も重要な事として、システムが世界で共通され、Pilotが誤認識せず速やかに対応できるシステムにすることであると確認されました。

Runway Distance Marking

ICAO AnnexにはRunway Distance Remaining Signに関するPolicyがありません。そこで、今後IFALPA Policyを示すために現在のIFALPA Policyを具体化して精査しました。日本では残りの滑走路距離が数字×1000ftで表されていますが、議論の中ではMeterで表すべきだという議論が優勢でした。

飛行場設計

A380など、ICAO AnnexでCode F(Wingspanが65m以上80m未満)に分類される航空機が増えていく中、受け入れる空港側にも様々な懸念事項が議論されています。本来、その空港に就航する最も大きな航空機に合わせて、誘導路間隔などが設計されなければならないのですが、既存空港で日に数便、週に数便の航空機のために改修を行っては莫大な経費がかかるなどの背景から適合していない場合が多いのが実状です。その一方でBoeingの研究では2機のB747は19ftの間隔があれば安全にすれ違えると言う報告などもあり、改修が推進される状況にはなっていません。

鳥レーダー

鳥レーダーは米国などでは軍事空港を中心に活用されています。今後世界中で導入が考えられることから、IFALPA Policy策定が早急に求められています。

IFALPAが考える焦点は2つあります。

- (1) 戦略的な使用：空港の鳥対策や発信する情報としての使い方
- (2) リアルタイムな運用：当然、鳥があつという間に移動しては意味がない。

この他にも、Wind Shearの様に機上でアラートを発するシステムの応用や、管制官から鳥レーダーの情報を元にG/Aを指示すべきでない、等といった議論が展開された。

Slippery and Contaminated Runway に関して

ICAOの検討会においては、 μ の通報ではなくBraking Actionの通報に一本化してはどうかと言う議論が行われている。 μ の通報から得られるBraking Actionは、時間的な誤差などから実状に合わない場合が多い為であるなど、更なる議論が進められました。

ICAO Annex14&15、PANS-ATMの改訂案について

多岐にわたり議論されましたが、その中でも我々の運航に身近なものを紹介します。

Water on a runway ICAO Annex14より抜粋

2.9.4 Recommendation.— Whenever water is present on a runway, a description of the runway surface conditions ~~on the centre half of the width of the runway, including the possible assessment of water depth, where applicable,~~ should be made available using the following terms:

~~DAMP~~ — ~~the surface shows a change of colour due to moisture.~~

~~WET~~ — ~~the surface is soaked but there is no standing water.~~

~~WATER PATCHES~~ — ~~significant patches of standing water are visible.~~

~~FLOODED~~ — ~~extensive standing water is visible.~~

~~STANDING WATER~~ — for aeroplane performance purposes, a runway where more than 25 percent of the runway surface area (whether in isolated areas or not)



この様に、DAMP等の語句はなくなり、WETとSTANDING WATERとなります。

また、過去に日乗連からNewsなどで発信していました、EMAS(Engineered Materials Arresting Systems)もRESA(Runway End Safety Area)を補足する有効なシステムとして新たに掲載されています。

その他

シカゴ・オヘア空港において部分的に工事の為に閉鎖している滑走路にNOTAMなどで周知していたにも拘らず、2機が着陸、2機が離陸してしまった事例を受け、現在は特別なATC用語“Runway 32L Shortened Cleared for T/O”と言うフレーズで運用している。

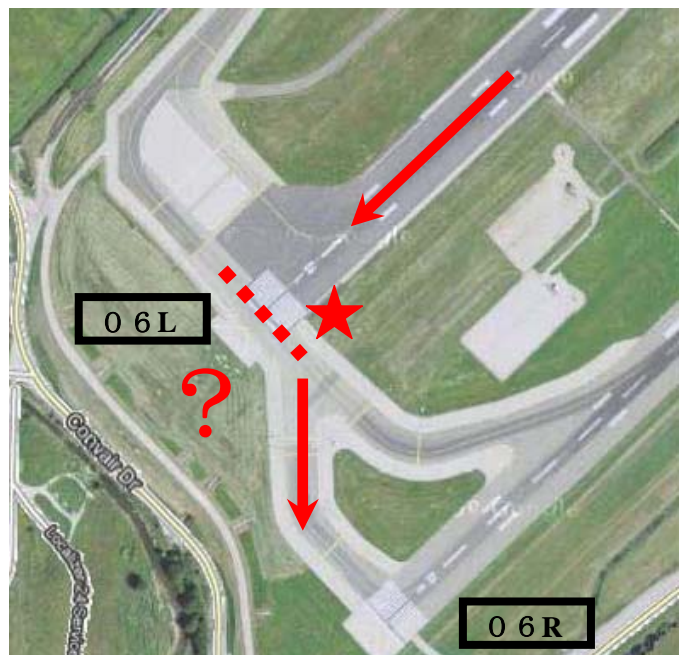
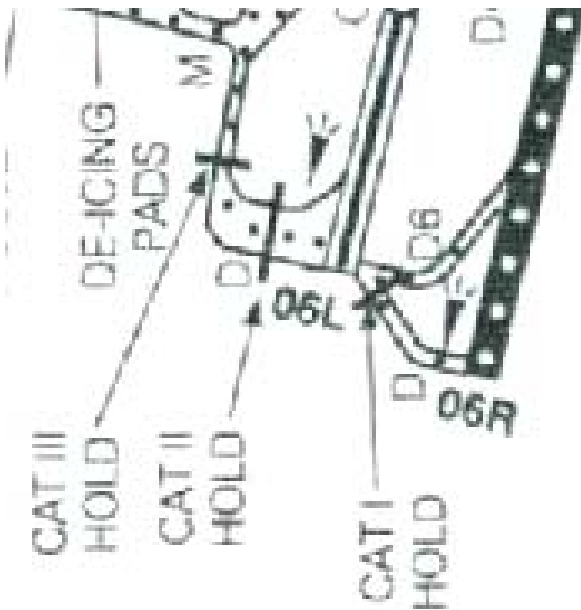
まとめ

我々が日々就航する空港は、原則としてICAO Annex 14を基に整備、保守されています。今後、伊丹空港へのRWSLの導入、羽田空港への鳥レーダーの導入が進められ、身近な所で飛行環境も少しずつ変わってくるのが予想されます。私たち日乗連は今年3月にIFALPAと共同で、羽田空港再拡張後のOperationに関するIFALPA Safety Bulletinを発信しました。飛行場環境は航空機の運航に直接的、かつ高頻度で安全運航に影響を及ぼす重要な分野です。今後もALPA Japan AGE委員会はIFALPAと関係を蜜にし、飛行場環境の改善に努めます！！

おまけ：委員会での各国の報告より

1：イタリアのマルペンサ空港(MXP)では着陸用滑走路を交差せずに離陸滑走路にTaxi可能な誘導路(Perimeter Taxiway)が作られました。滑走路を横切る機会が少なくなれば、必然的にRunway Incursionの可能性は低下します。(右図⇒)

2：カナダのトロント空港の滑走路6L/24Rと6R/24Lの末端図ですが、24Rに着陸して矢印の方向に向かう場合、誘導路上を進むにも、滑走路末端の赤い灯火を通過することになります。ある便では赤い灯火を横切る事を避けた結果、星印に滑走路を逸脱した事例まで起こったようです。(下図参照↓)



IFALPAをはじめ日乗連、各国のALPA、共に財政的に逼迫した状況で、さらに少数のメンバーで活動しています。私たち日乗連も広く委員を募集しています！！よりよい飛行場環境の為に、皆様の参加をお待ちしております！！

以上