



www.alpajapan.org

日乗連ニュース ALPA Japan NEWS

Date 2003.7.02 No 26 - 84

発行: 日本乗員組合連絡会議・ALPA Japan

幹事会

〒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:office@alpajapan.org

『へー、日本では B747-400 の NDB Approach を

こんな低い基準でやるのか。驚きだね。』

～ IFALPA 国際活動の休憩時間、

日本 J 社と米国 N 社のパイロットの会話より ～

パイロット A (米国 N 社) 「NDB Approach だけど U 社 B747-400 では実施していない。当社でも NDB Approach をやめようと思っている。念のため聞くが、日本では NDB Approach はどうなっている。」

パイロット B (日本 J 社) 「NDB Approach は B747-400 でも認められている。ローカル訓練の実機でやったこともある。しかしながらライン運航で実際にやった話は聞いていない。」

A 「最低気象条件はどうなっている。」

B (下記の表を見せて) 「これが PAR / NDB / Circle to Land の基準だ。」

A 「へー、B747-400 の NDB Approach をこんな低い基準でやるのか。驚きだね。」

B 「ところで Circle to Land Minima はどうなっている。」

A 「State Minima に関係なく 1,000ft - 3 sm (statute mile) だ。米国のエアライン運航は、これで統一されていると言ってよい。」

B 「日本の航空会社も、米国内では State Minima に関係なく 1,000ft - 3sm なので不思議であったが、やっと分かった。つまり米国のエアライン運航に準じているのか。」

A 「AIP チャートにあるからと言って、全部の進入方式を実施する必然性は全くない。どの方式を実施するかは航空会社が決めることで、N 社では PAR は実施しない。State Minima は General Aviation の小型機から軍用機まで全てを含む最低基準である。それゆえ、より安全側にエアラインが最低気象条件を決める場合もあるのは、当然のことだ。」

B 「なるほど、良く分かった。日本では、諸外国のエアライン常識と全く違う最低気象条件の論議があって、往生している。」

(注) J 社の最低気象条件は基本的に以下のごとくです。

PAR	300-R1200/1200、経験ある空港は 250-R1200/1200
NDB	400-R1600/1600
Circle to Land	550-3200、米国では 1000-4800

