



IFALPA ATS Committee in Mexico

2005年11月15日～17日、IFALPA ATS Committee MeetingがMexico・Cuernavacaで開催され、今回は13カ国の代表とIFATCAからのobserverを含め参加総数22名、日本からはALPA Japan ATS委員1名が出席しました。このミーティングでは以下のような内容が討議されました。

Frequency Changeはリードバックすべきか？

ICAO Annex11 3.7.3 にリードバックすべき項目が挙げられていますが、その中にFrequency Changeに関する記述がありません。しかし日本人を含む世界の多くのエアラインパイロットは、Frequency Changeをリードバックしており、国によってはAIPでリードバックを義務付けているところもあります。(例:イギリスCAP493 4.7.1)

この件に関してATS委員会で議論されましたが、委員会の中でもリードバックすべきか意見が分かれ、結局今回は統一見解に至りませんでした。今後の課題となりそうです。

TCAS RA発生時のATCをもっとシンプルに

TCAS RAが発生すると、ICAOで定められたATC用語で管制機関とコンタクトせねばなりません。定期訓練などで練習された方も多いと思いますが、“Returning to ~ “、“~ Resumed”、“Unable, TCAS Resolution Advisory” など日常使わない用語でしかも緊急時にとっさに口に出るのでしょうか。IFALPAではこれらを一切無くして、基本的に“Unable”、“TCAS Climb”、“TCAS Descent”、“Clear of Conflict”のみにするという方針を採択しました。簡潔にすることで、緊急時のPilotの負担を軽減することを目的としています。

ICAO語学要件、英語能力に関する話題

言語学の専門家を招いて、そのレベル分けの基準、語学要件のテストを実施する際のガイダンス作成などの作業を、現在ICAOが行っているという紹介がされました。多くの日本人は英語に対して苦手意識をもっているため、この委員会でも日本人のATCに対してのスポットが当たるのでは、と予想されましたが、ここではスペイン語圏のATCに対して問題点があげられていました。



地上障害物からのクリアランス

ルートがあればMEAは決まっていますが、レーダーモニターされていない場合でのダイレクトルートの承認や雲をよけるためのヘディング、進路逸脱の許可やなど、ルートを外れた場合の地上障害物からのクリアランスに対して、PANS-ATMにはPilotと管制官のどちらが責任を持っているか厳密には規定されていません。委員会ではこの点に注目し、高度計の温度による補正の規定もこの議題に含めてこれからも討議していく予定です。

アジア太平洋地域のRVSM開始の紹介

日本を含め、アジア太平洋の地域でRVSMが開始された旨の報告がなされました。IFALPAとしては、現在もRVSMの運用に対しての態度は慎重で、特に中南米のRVSMに関しては注意喚起をし、アフリカのRVSMに対しては時期尚早であると警鐘をならしています。RVSMのもっとも重要なファクターとして挙げられるものは、地上からのモニターで、航空に搭載するシステムだけでなく、地上の設備が整っていなければ安全ではありません。

次回のIFALPA ATS Committee Meetingは6月にパリで開催予定です。