



## SSP in FORCE の通報について

今回の話題は、カテゴリII/III ILS 進入の実施要件の一つである SSP (Special Safeguards and Procedures、世界的には LVP : Low Visibility Procedures) の適用と、ILS 制限区域や滑走路からの離脱の通報についてです。

### 1. SSP の適用について

SSP の適用に関して、日本は世界的に見ても独特の方式を採用しています。欧州やアジアの主要空港の方式は Jeppesen 等に記載されており、LVP 実施時には ATIS 又は管制官によって通報されることになっています。

しかし、日本で SSP の適用を確認するには、気象状態が空港毎の基準値 (例 : CIG200-R600) 以下になり、かつ ATIS などで SSP 適用不可の旨を通報していない場合に SSP が適用されていると判断することになります。つまり、適用不可の旨が通報されていないならば、SSP が適用されていると解釈することになる訳です。これは非常に不親切なやり方であり、時には危険な状況に繋がり兼ねない方法です。

この件に関しては、日本も欧州やアジアの主要空港と同様に、ATIS 等で SSP 適用の旨を通報するよう ALPA Japan ATS 委員会は長年にわたり改善を訴えてきましたが、ATIS を管轄する部署と管制の部署とが異なるために話が進みませんでした。

ところが、最近 HND で SSP の適用が ATIS で通報されるようになりましたので、その例を紹介します。以下の ATIS にあるように、「SSP in FORCE」と通報されています。この件に関して調べてみたところ、HND/NRT では昨年春頃から開始されたようで、更にその前には熊本で開始されていたとのことでした。

```
ATIS RJTT F
UPLINK TIME 09:02
M0900
(CAPCH)ILS Z RWY34L/ILS Z RWY34R
LDG RWY 34L/34R
DEP RWY 05/34R
DEP FREQ 126.0 FM RWY05.
120.8 FM RWY34R,
SIMUL PARL ILS APCHS TO RWY34L/R
ARE INPR,
THE PROCEDURAL SPEED NOT REQUIRED
DUE TO TAIL WIND,
SSP IN FORCE,
M
290900Z 33009KT 3000M R34L/P1800N
R22/1800U R34R/1500D M/P1800N
E/1700U R23/1800U +SHRA BR FEW003ST
SCT006ST BKN012CU 15/15
Q0996/A2943=
Q/TWO NINE FOUR THREE
STP
```

「ある日の羽田空港でのATIS 例」

熊本では以前、機器更新のために ILS が使用できない期間に、当時運用が始まって間もない RNAV SID による出発において、R200 の TAKE OFF MIN を適用する際、その要件である SSP が適用されていないにも拘わらず、当該 MIN を適用して離陸した不具合事例がありました。

しかしながら、KIX をはじめとする他の高カテゴリ-ILS を運用する全ての空港で、同様に ATIS で SSP 適用の旨を通報している訳ではなく、例えば NGO では、ATIS で通報せずに、管制官が「CAT II ILS AVAILABLE」のように直接口頭で伝えているとのことです。

空港により SSP 適用の旨を通報する方式が異なるのは問題ですので、今後 HND/NRT と同様に、ATIS での通報又は管制官による口頭での通報等に統一するよう、当局に働きかけていく必要があります。

## 2. ILS 制限区域や滑走路からの離脱の通報について

日本では、CAT II/III 進入で着陸する場合（例：HND RWY34R）、到着機の機体の全ての部分が ILS 制限区域を離脱する地点まで、交互黄緑の誘導路中心線灯がパイロットに見えるよう設置されています。

“REPORT OUT OF ILS CRITICAL AREA” の用語により、到着機が当該制限区域を離脱した旨を通報するよう要求された場合、最後の黄色灯が見えなくなった時点で通報することが標準の方式になっています。

多くの CAT II/III の滑走路では、現在就航している最大機種 B747 を想定して、交互黄緑の誘導路中心線灯が設置されています。従って、より小型の航空機がこの方式に従う場合、機体が ILS 制限区域を離脱した時点でも、目前にはまだ交互黄緑の誘導路中心線灯が残っていることとなります。

しかし、CAT I の滑走路に着陸する場合（例：HND RWY34L）、停止位置標識の滑走路側のみに交互黄緑の誘導路中心線灯が設置されているので、低視程時に“REPORT RUNWAY VACATED” と指示された場合は、CAT II/III の滑走路での ILS 制限区域の離脱時と同様に、最後の黄色灯が見えなくなった時点で通報すると、機体は停止位置標識を超えていないばかりか、大型機の場合は機体の殆どの部分が滑走路内に残っていることになるので、注意が必要です。

ちなみに、欧州やアジアの主要空港において、誘導路中心線灯は CAT II/III の停止位置標識より滑走路側 ILS 制限区域の範囲内のみ交互黄緑になっており、LVP 非適用時には CAT I の停止位置標識を、LVP 適用時には CAT II/III の停止位置標識を、機体の全ての部分がクリアした時点で（自機の全長を考慮して）滑走路離脱の通報を行うことが標準となっており、この点でも日本の方式は独自のものと言えます。

このように、SSP（LVP）の適用と、ILS 制限区域や滑走路からの離脱の通報だけをとってみても、日本と欧州やアジアの方式には差がありますので、この違いを意識して日々の運航に臨む必要があります。

以上