



Air Line Pilots'
Association of JAPAN

ALPA Japan Technical Information

日乗連技術情報

Date 2021.8.12

No. 45-T01

発行：Air Line Pilots' Association of Japan
日本乗員組合連絡会議
ATS 委員会

〒144-0043

東京都大田区羽田 5-11-4

alpajapan.org

後方乱気流区分管制方式の改定

1. はじめに

2020年11月5日付のPANS-ATM改訂において、後方乱気流管制方式に関する規定が改定されました。これまでの後方乱気流区分では、最大離陸重量を基準として「Heavy」「Medium」「Light」の3つのカテゴリーに分類されていましたが、新たにA380等が該当する「Super」が追加され、後方乱気流カテゴリーは4つに区分されます。

また、後方乱気流の発生は「最大離陸重量」だけでなく、「翼型」や「飛行速度」に影響することが判っています。そこで、「航空機の全幅」を新基準に追加し、後方乱気流グループが新たに7つ設定されました。

今後、各国の航空交通管制機関は、各国当局の認可を得た場合、後方乱気流グループによる管制間隔の適用が可能となり、既存の後方乱気流カテゴリーと併用することになります。

2. 運用の具体例と日本における運用

ここで、カテゴリーとグループの関係を見ていきましょう。

カテゴリー「H」	カテゴリー「M」
→グループ「A」(A388)	→グループ「D」(B3NG、A320等)
→グループ「B」(B777、B787等)	→グループ「E」(E190、DH8D等)
→グループ「C」(B767等)	→グループ「F」(ATR42、CRJ等)

その結果、新しい最低レーダー間隔も以下のように小さくなります。

カテゴリー適用の場合	グループ適用の場合
「H」 - 「H」 → 4NM	「B」 - 「B」 → 3NM
「H」 - 「M」 → 5NM	「C」 - 「D」 → 3NM

次ページにそれぞれの数字を掲載していますので、ご自身が乗務している機種の管制間隔がどのように変更されたのか、各自でご確認ください。

2020年3月以降、羽田・成田を離発着する航空機を管轄する東京進入管制区内において、試行運用を実施してきました。その結果、上記の通り、PANS-ATM改訂と同じタイミングの11月5日に管制方式基準の改訂が実施され、日本でもグループによる管制間隔の適用が可能となりました。

ただし、航空局管轄の管制機関のグループによる管制間隔の適用は当面の間、羽

田・成田のみでの運用となります。その他の空港については、ソフトウェア更新が完了するまで、従来のカテゴリーによる継続運用となります。

なお、防衛省管轄の管制機関での対応については、現時点で未定となっています。

後方乱気流区分とレーダー間隔適用時の最低管制間隔(NM)

カテゴリー

J:スーパー機(Super aircraft) [例] A388

H:ヘビー機(Heavy aircraft) [例] A350、B747、B777、B787、MD11、B767

M:ミディアム機(Medium aircraft) [例] A320、B737、E170、E190

L:ライト機(Light aircraft)

	後続機				
	カテゴリー	J	H	M	L
先行機	J		5	7	8
	H		4	5	6
	M				5
	L				

グループ

グループ	最大離陸重量	全幅	機種例
A	136,000 kg 以上	74.68m 超 80m 以下	A380
B		53.34m 超 74.68m 以下	A330、A350、B747、B777、B787
C		38.1m 超 53.34m 以下	A300、B767、MD11
D	18,600 kg 超 136,000 kg 未満	32m 超	A320、A319、B737NG、B757
E		27.43m 超 32m	B735、C1、DH8D、E190
F		27.43m 以下	CRJ2、CRJ7、ATR42、E170、DH8C
G	18,600 kg 以下		BE40、B350

	後続機							
	グループ	A	B	C	D	E	F	G
先行機	A		4	5	5	6	6	8
	B		3	4	4	5	5	7
	C				3	3.5	3.5	6
	D							4
	E							4

以上