



Air Line Pilots' Association of JAPAN

# ALPA Japan Technical Information 日乗連技術情報

Date 2022.7.28

No. 45-T06

発行 : Air Line Pilots' Association of Japan  
日本乗員組合連絡会議  
ADO/ATS 委員会  
〒144-0043  
東京都大田区羽田 5-11-4  
[alpaijapan.org](http://alpaijapan.org)



SAFETY BULLETIN

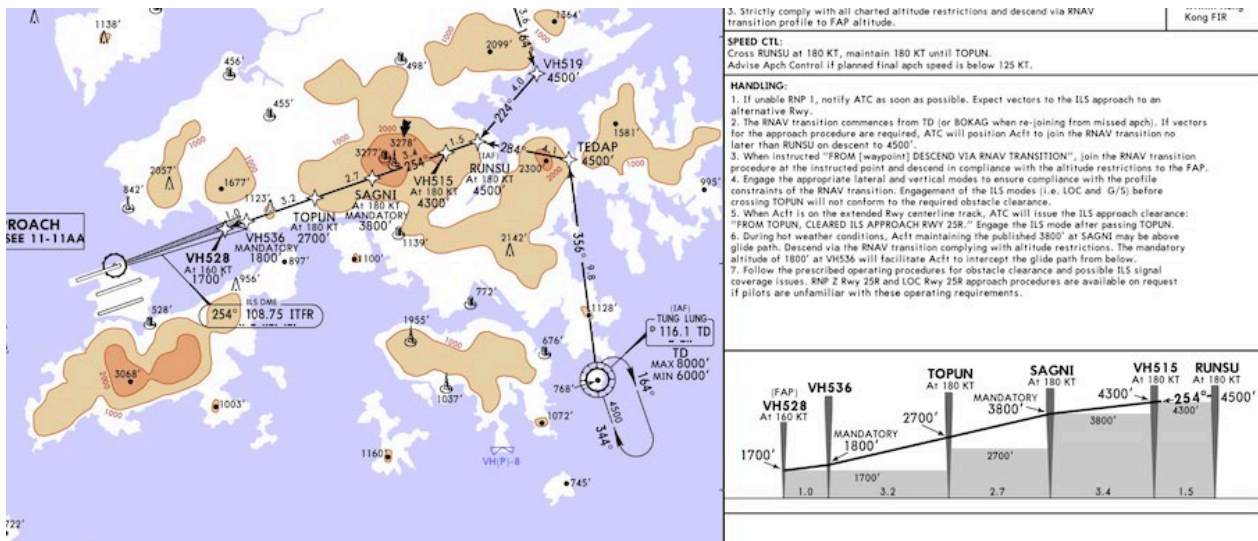
22SAB12  
11 July 2022

## 香港国際空港 新滑走路の進入方式に関する注意点

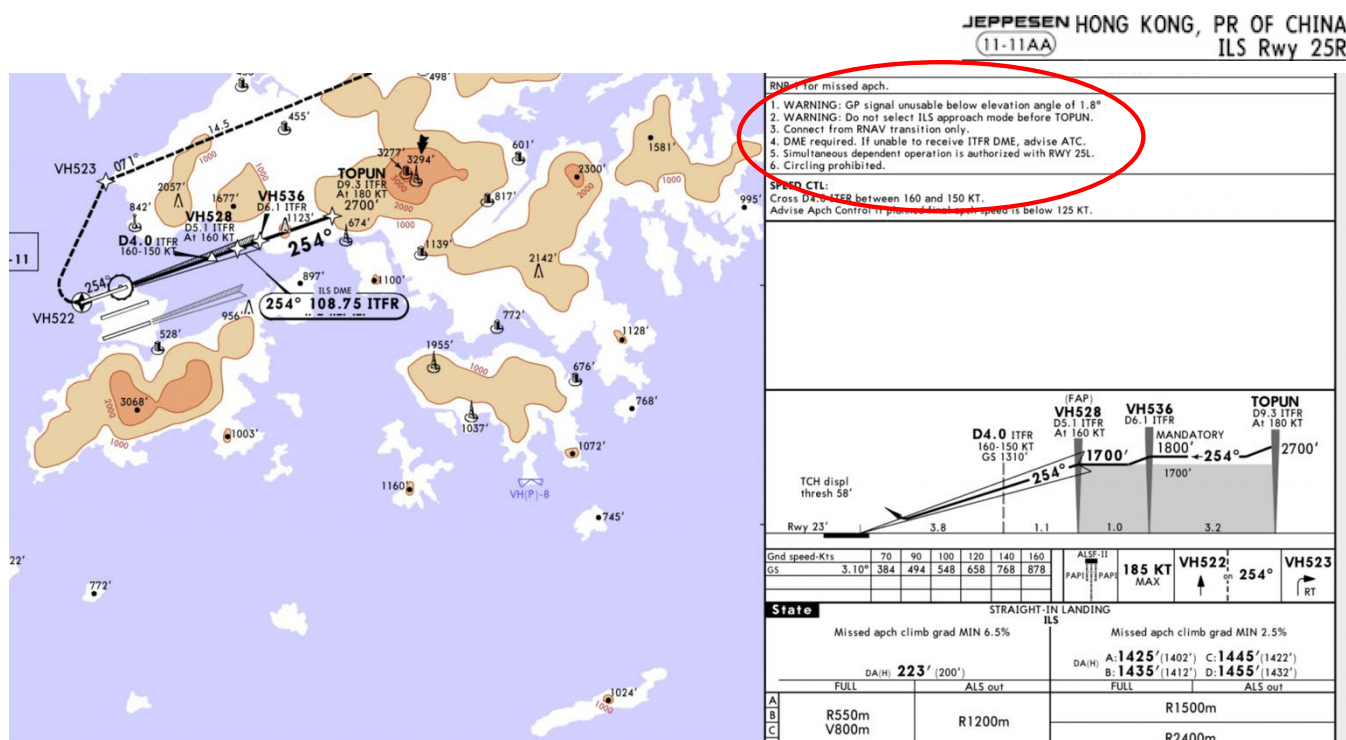
高い山に近接した香港国際空港において新設された滑走路の進入方式が特異な設定となっており、注意喚起を促す IFALPA Safety Bulletin が発行されました。

- 2022年7月8日より、空港北側に新設された「新滑走路」(RWY07L/25R)の運用が開始され、それに伴って RWY07C/25C は工事で当面閉鎖されます
- 新たに設定された ILS RWY25R 進入に接続する STAR と IAP を繋ぐ Segment は、RNAV (RNP1) Transition が採用されています
- この RNAV Transition の目的は、地表面との適切な間隔設定、及び地表面の影響による Glideslope (G/S) 電波の干渉を防止するためです
- RNAV Transition のうち TOPUN までの前半部分は、地表面や天候(高温、背風)などに留意し、GPWS 警報に備えた早めの着陸準備を考慮してください
- 気象条件によって異なりますが、SAGNI を公示された 3,800ft で維持した場合、G/S の上方へ位置することになります

JEPPESEN HONG KONG, PR OF CHINA  
11-11 RNAV TRANSITION TO ILS Rwy 25R



- RNAV Transition に沿って降下し、VH536 を 1,800ft で通過することで、VH528 (FAP) における G/S への捕捉を確実なものとしす
- G/S 電波の正確性が担保されている TOPUN 以降において ILS 進入方式が開始出来ることを、正確に理解しておく必要があります
- そのため、TOPUN より前に ILS の「APP」 Mode を使用しないでください
- VH536 よりも手前で G/S 電波に乗った場合、VH536 の高度制限 (1,800ft) は適用されません
- Jeppesen チャートを利用しているパイロットは、「RNAV Transition to ILS RWY25R」チャートに記載されている「Handling=取り扱い」の記述を熟読して下さい
- チャート作成の過程で生じた結果ですが、「TOPUN 以前で ILS APP Mode を選択してはならない」という記述が ILS 進入方式のページ (11-11AA) で見つけにくいことに留意して下さい (下の赤丸内、第 2 項)



以上

\*原文は ALPA Japan HP に掲載の [22SAB12](#) を参照してください

\*同ページに香港当局発行の「[HKG AIC 11-22](#)」を掲載しています。上記 Vertical Profile と Glide Path の相関関係が分かりやすく図示されていますので、合わせてご覧下さい