



中国の RVSM 施行に関する会議の報告

ICAO RVSM Task Force 30 (その1)

1. はじめに

さる3月11-16日の5日間 ICAO Asia Pacific Regional Office (バンコック) において第30回の RVSM Task Force (TF: 作業部会) が開催されました。通常 TF は 15-30 名程度が参加することが多いのですが、今回は中国 RVSM 関連だということで、中国 39 名、IATA 12 名、ロシア 6 名、香港 3 名、モンゴル 2 名など 106 名もの出席がありました。IFALPA 代表として ALPA Japan より 1 名が参加しました。

2. 当初はフィートの RVSM も検討された

中国の経済発展に伴い空の交通量もどんどん増加し、2010年までは年14%という高率の模様です。また2008年北京オリンピック、2010年の上海万博、広州アジア大会など交通量の増加が見込まれる行事も続く予定です。この交通量进行处理するには現行の航空管制方式では無理が生じるため FL290-FL410 の垂直間隔を小さくする RVSM 方式の導入が検討されました。いくつかの案が検討され、2004年に IFALPA 本部役員が北京を訪問した際には、非公式にフィートの RVSM を導入する意向も示されました。

しかしながらメートルよりフィートへの移行は中国軍の強い反対に合い、現在メートルでの RVSM が討議されています。

3. メートルでは換算、端数処理が問題に

RVSM は高度計など航空機システムの性能基準を厳しく定めた上で 1,000ft の垂直間隔を保つことで成立します。もし単純にメートルにして 50m 間隔の巡航高度を定めたとしても、最大で 73ft の差異を生じます。垂直間隔 500m などでは問題ないとしても、RVSM では見過ごすことのできない大きな数字です。一方 50m 単位の高度指示は航空管制を行う側には負担であり、100m 単位が望まれます。現在討議されている案では、航空管制はメートルで 8900m より 12500m を 300m 間隔で行い、パイロットの側はフィートで FL291 より FL411 の 1,000ft 間隔でシステム操作を行う、というものです。分かりづらいので次頁の表をご覧ください。

	メートル RVSM FL	単純換算値	パイロットの操作	管制レーダー表示
東行き	12500m	41010ft	41100ft	1253
西行き	12200m	40026ft	40100ft	1222
(中略)				
西行き	9200m	30184ft	30100ft	0917
東行き	8900m	29199ft	29100ft	0887

(次頁に続く)



たとえば 8900m を維持する管制指示を受けたとします。単純換算値とかメートル表示の計器では 29,200ft になりますが、上記の表の 29,100ft を自動操縦の高度選択に入れなければならない、とされています。

同様に 12500m の指示を受けた場合、41,000ft ではなく、41,100ft を入れなければなりません。そうしないと垂直間隔が、RVSM で必要とされる 1,000ft ではなく、900ft となる部分が生じてしまいます。「なんだ、現行フィートの RVSM レベル割り当てに、それぞれ 100ft を加えるだけではないか。」そう理解していただければ簡単です。

一面では、もしメートル高度計で RVSM 精度を持つ機体でも、指示された高度を正しく維持しても、他の航空機が上記の表にある 100ft 単位の高度で飛んでいると RVSM 間隔が保てないという奇妙なことになります。

4 . IFALPA はフィートと海里の全面採用を policy としている

国連ではメートル、キログラムの SI 単位を国際標準にすることが決まっており、また ICAO は国連の組織のひとつです。このため、ICAO Annex 5 では SI 単位が基本とされており、フィート、海里という實際上航空界で広く使われる単位は optional という status にあります。これは現実からは乖離しているとして、IFALPA はフィート、海里も ICAO では同列の基準に入れることを求める方針を持っています。このため中国の RVSM 提案には反対であり、「フィートでの RVSM 施行を再考されたい。」と要求しています。

(その2に続く)