

平成 23 年度航空保安業務処理規程第 5 管制業務処理規程改正 新旧対照表 (平成 23 年 8 月 25 日施行)

改正後	現 行	備 考
<p>第 5 管制業務処理規程</p> <p>Ⅲ 管制方式基準</p> <p>(Ⅳ) レーダー使用基準</p> <p>8-1 視認進入</p> <p>【平行滑走路への視認進入】</p> <p>(5) 平行滑走路への視認進入は、<u>(3)又は(4)の規定によるほか</u>、次に掲げるところにより許可するものとする。</p> <p>(a) 到着機に対し、それぞれの滑走路に進入が行われている旨通報するものとする。ただし、当該情報が ATIS 情報に含まれており、航空機が ATIS 情報を受信した旨を通報した場合は、省略することができる。</p> <p>★滑走路〔番号〕左及び右の双方に進入を実施しています。</p> <p>SIMULTANEOUS APPROACHES TO RUNWAY〔number〕LEFT AND RIGHT ARE IN PROGRESS.</p> <p>(b) 飛行場管制所への通信の移管は当該機と関連進入機との間に目視間隔を設定した後に行うものとする。ただし、飛行場管制所から当該機と関連進入機との間に目視間隔を設定できる旨の通報があった場合はこの限りではない。</p> <p>〔例〕 Controller: Traffic, 12 o'clock 9 miles B737 on final to runway 32R visual approach. Pilot: Traffic in sight. Controller: Follow the traffic, and another traffic 11 o'clock 6 miles A320 ILS approach to runway 32L. Pilot: Traffic in sight. Controller: Maintain visual separation from A320, cleared visual approach runway 32R.</p>	<p>第 5 管制業務処理規程</p> <p>Ⅲ 管制方式基準</p> <p>(Ⅳ) レーダー使用基準</p> <p>8-1 視認進入</p> <p>【平行滑走路への視認進入】</p> <p>(5) 平行滑走路への視認進入は、次に掲げるところにより許可するものとする。</p> <p>(a) 到着機に対し、それぞれの滑走路に進入が行われている旨通報するものとする。ただし、当該情報が ATIS 情報に含まれており、航空機が ATIS 情報を受信した旨を通報した場合は、省略することができる。</p> <p>★滑走路〔番号〕左及び右の双方に進入を実施しています。</p> <p>SIMULTANEOUS APPROACHES TO RUNWAY〔number〕LEFT AND RIGHT ARE IN PROGRESS.</p> <p>(b) <u>視認進入の許可は、(3)(a)、(3)(b)、(4)(a)又は(4)(b)により発出するものとし</u>、飛行場管制所への通信の移管は当該機と関連進入機との間に目視間隔を設定した後に行うものとする。ただし、飛行場管制所から当該機と関連進入機との間に目視間隔を設定できる旨の通報があった場合はこの限りではない。</p> <p>〔例〕 Controller: Traffic, 12 o'clock 9 miles B737 on final to runway 32R visual approach. Pilot: Traffic in sight. Controller: Follow the traffic, and another traffic 11 o'clock 6 miles A320 ILS approach to runway 32L. Pilot: Traffic in sight. Controller: Maintain visual separation from A320, cleared visual approach runway 32R.</p> <p><u>〔例〕 Controller: Report "CAPE FUTTSU" in sight.</u> <u>Pilot: "CAPE FUTTSU" in sight.</u></p>	<p></p> <p>表現の追加</p> <p>表現の削除</p> <p>用語例の削除</p>

改正後	現 行	備 考
<p>(c) <u>前項の規定にかかわらず、次に掲げるすべての条件を満たしている場合は、関連進入機との間に目視間隔を設定せずに飛行場管制所への通信の移管ができるものとする。この場合、航空機から進入許可に対して応答があるまでは関連進入機との間にレーダー間隔を確保するものとし、その後は、関連進入機との間には管制間隔が確保されているものとする。ただし、地上の風向風速及び最終進入コース上のウィンドシアアその他の悪気象現象等に留意し、航行の安全に支障があると思われる場合は前項を適用するものとする。</u></p> <p><u>ア 滑走路の中心線の間隔が1,310メートル(4,300 フィート)以上分離していること</u></p> <p><u>イ 平行滑走路のいずれか又は双方に対して経路指定視認進入を実施すること</u></p> <p><u>ウ 進入許可発出後の双方の飛行経路が交差しないこと</u></p>	<p><u>Controller: Preceding traffic, 1 o'clock 6 miles B737 on final to runway 34L.</u></p> <p><u>Pilot: Traffic in sight.</u></p> <p><u>Controller: Maintain visual separation from the traffic, cleared "FUTTSU VISUAL RUNWAY 34L" approach.</u></p> <p><u>.....</u></p> <p><u>Controller: Another traffic, 2 o'clock 7 miles B767 on final to runway 34R</u></p> <p><u>Pilot: Traffic in sight.</u></p> <p><u>Controller: Maintain visual separation from B767, Contact tower.</u></p>	<p>項目の追加 FAAの規定に準拠 (JO7110.65T 7-4-4, 5)</p>