

【Minimum Fuel 通報に係る AIP の改正】

1. 改正の背景

欧州航空安全庁 (EASA : European Aviation Safety Agency) から、安全情報ブリテン「飛行中の燃料管理 - パイロットと航空管制との間における燃料関連の通信に係る用語について」が発行され、Minimum Fuel の通報が誤解及び誤用されているため、必要に応じて飛行中の燃料管理の手順及び用語を改正するよう勧告が出されました。これを受けて 2023/03/23 付で AIP が改正されます。

2. 改正点

① Minimum Fuel の通報時機

現行) パイロットは安全に着陸するために必要な残存燃料が、「予想外の遅延を受け入れられない状態に達した時」には、管制機関に対して Minimum Fuel の状態であることを通報すべきである。

改正後) パイロットは「着陸を計画する飛行場の選択肢が一つの飛行場に限定され、着陸を決心した飛行場に安全に着陸するために必要な残存燃料が遅延を受け入れられない状態に達した時」には、管制機関等に対して Minimum Fuel の状態であることを通報しなければならない。

改正趣旨) 現行 AIP では、Minimum Fuel の通報時機が明確でなく、パイロットの主観的判断で通報可能な記載になっていることから、ICAO PANS-ATM に準拠した記載に改正されます。

② 緊急状態の宣言

現行) 使用可能な残存燃料で安全に着陸するために管制上の優先的取り扱いを必要とする場合は、緊急状態を宣言しなければならない。

改正後) パイロットは、使用可能な残存燃料で安全に着陸するために管制上の優先的取り扱いを必要とする場合は、管制機関等に残存燃料が緊急状態であることを次の用語により宣言しなければならない。

「MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL」
又は「MAYDAY FUEL」

改正趣旨) 現行 AIP は Minimum Fuel 及び Mayday Fuel に加え、緊急状態の宣言に係る記載も併記されています。しかし、緊急事態の宣言が、Minimum Fuel、Mayday Fuel のいずれに紐づくのか不明確なため、Minimum Fuel の項目から緊急状態の宣言の記載を削除し、緊急状態を宣言する必要がある場合は、「MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL」又は「MAYDAY FUEL」を通報することに改正されます。

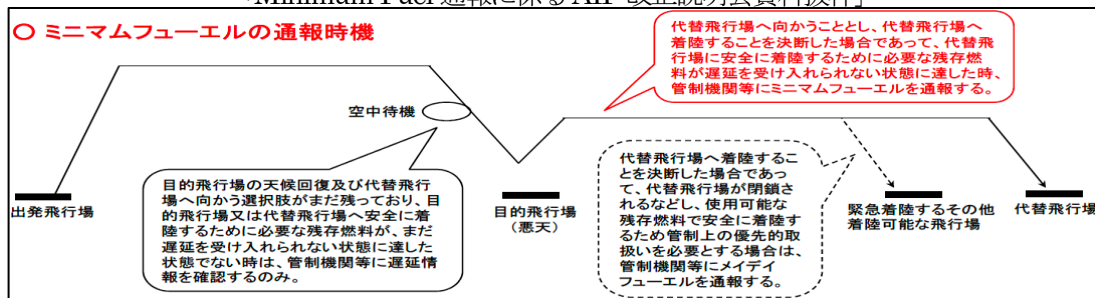
3. 「時機」は明確になったが「量」は今後の課題

今回の AIP 改正では、国際基準に基づき Minimum Fuel の通報「時機」が明確になりましたが、通報のトリガーとなる燃料の「量」は変更されていません。

現行の「残存燃料が遅延を受け入れられない状態」は、解釈に幅があるため、この「量」が航空会社によって異なると、客観的な緊急度に差異が生じる可能性がありますので、国際基準に基づく改正が望まれます。

ICAO Annex 6 には、Final Reserve Fuel として定量的な量が定められており、航空運送事業のタービン機は、1500ft で 30 分間待機出来る燃料となっています。Final Reserve Fuel は AIM-J 第 12 章に解説されていますので、ご覧ください。

「Minimum Fuel 通報に係る AIP 改正説明会資料抜粋」



この「ATC 再発見 *Radio Telephony Meeting*」は、JAPA ATS 委員会と ATCAJ 技術委員会が参加している R/T Meeting で討議されたテーマを共有して、「安全で効率の良い運航と航空管制」のために発行しています。