

【適切でない管制指示・・・MEA 未満の高度の指定】

1. 状況・背景

羽田への到着機がY21 を移管高度FL210へ降下中、東京アプローチからSELNO 通過前に“Runway34 Left, cleared via AKSEL 1A arrival, descend via STAR to 12,000.”と指示されました！?

2. 規定ではどうなっているの!?

管制方式基準には以下のように規定されています。

(Ⅱ) 計器飛行管制方式 1 管制承認等【高度の指定】

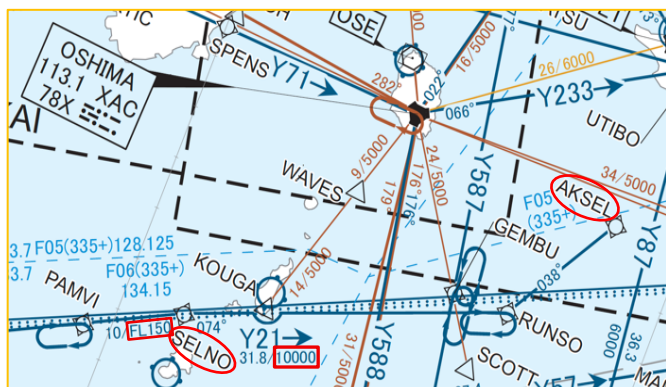
(8) 航空機に対して、高度を指定する場合は、原則として以下の方法により行うものとする。

a 管轄セクター又はターミナル管制所の管轄区域内に適用される次の高度を指定するものとする。

(a) 当該機の飛行経路に係る最低経路高度、最低通過高度及び最低受信可能高度(以下「最低経路高度等」という。)以上の高度を指定するものとする。

(b) 最低経路高度等が公示されていない経路にあっては、当該機の飛行経路の両側5海里の範囲内の最も高い地形又は障害物の上端から2,000フィート以上の高度を指定するものとする。ただし、レーダー業務を適用している到着機に対しては、当該機の位置又は飛行経路に適用される最低誘導高度以上の高度を指定することができる。

(c) 省略



3. 管制官はMEA 未満の高度を指定できない!

管制方式基準(Ⅱ)1(8)a(a)により、東京アプローチの管制官は、SELNO 通過前の到着機にY21 のMEA (FL150) 未満の高度を指定できません。

一方、最低経路高度が公示されていない経路を飛行中でレーダー業務が提供されている到着機に対しては、(b)のただし書きにより当該空域の MVA 以上の高度を指定することができます。

つまり、ACC の管制官が到着機に対してSELNO への直行指示を発出後に東京アプローチに移管した場合や、東京アプローチの管制官が“Runway34 Left, cleared via AKSEL 1A arrival, recleared direct AKSEL, descend via STAR to 12,000.”と指示した場合が、ただし書きを適用したケースになります。

4. パイロットと管制官の対応は?・・・

冒頭の管制指示に対して、パイロットの対応の現状は、
1) FMS ALTITUDE SELECTOR には、SELNO までMEA のFL150 をセットして、SELNO 通過後に12000ft をセットする。

2) MEA の適用を外すために、AKSEL (STAR の開始点) に直行を要求する。

等がありますが、そもそも規定に基づいていない適切でない管制指示に対して、パイロットは確認することが必要ではないでしょうか?

PILOT : “Verify MEA until SELNO.”

“Verify descend to 12,000 below MEA.”

また、管制官も航空機が公示されている経路を飛行しているか否かを確認して、状況に応じた適切な指示を発出することが重要です。

5. 頻発している同種事案

ATEC (公益財団法人 航空輸送技術研究センター) が運営するVOICES (航空安全情報自発報告制度) には、「MEA 未満の高度の指定」の同種事案が掲載されています。お時間がある時には是非ご一読ください。

VOICES FEEDBACK No.2024-02 056. (その1・2)

https://jihatsu.jp/wp-content/uploads/FEEDBACK-2024-02_R.pdf

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。