

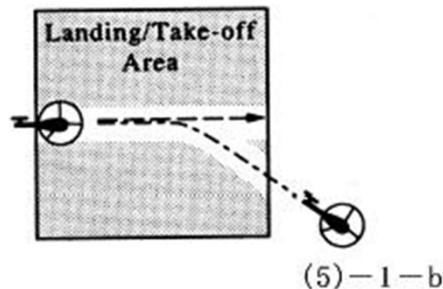
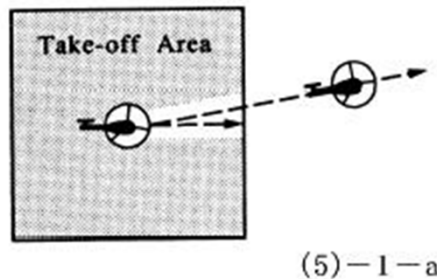
航空保安業務処理規程 第五管制業務処理規程改正 (H30.10.11適用)

滑走路以外からの離着陸許可に関する 用語について

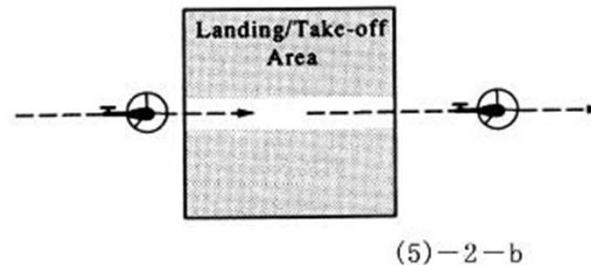
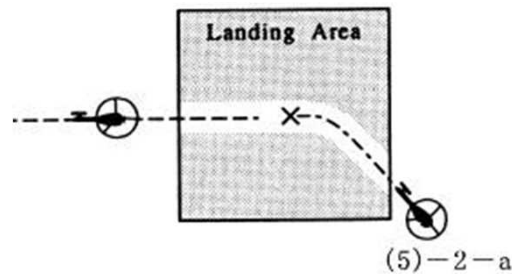
【ヘリコプターの間隔】 (管制業務処理規程_Ⅲ 3 (5))

(5) 同一の離着陸場を使用して離着陸するヘリコプター相互間の間隔は、次の基準によるものとする。

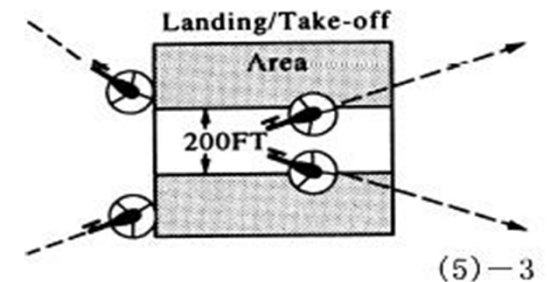
a 先行の離着陸ヘリコプターが離着陸場を離れるまで後続の出発ヘリコプターが離陸滑走を開始しないこと ((5)-1-a図及びb図)



b 先行の離着陸ヘリコプターが離着陸場を離れるまで後続の到着ヘリコプターが離着陸場に入らないこと ((5)-2-a図及びb図)



c a及びbの規定にかかわらず離陸点及び着陸点の間隔が60メートル(200フィート)以上であって離着陸経路が交差していない場合は同時離着陸を許可することができる。 ((5)-3図)



飛行場内の滑走路以外の離着陸場におけるヘリコプターの離陸許可

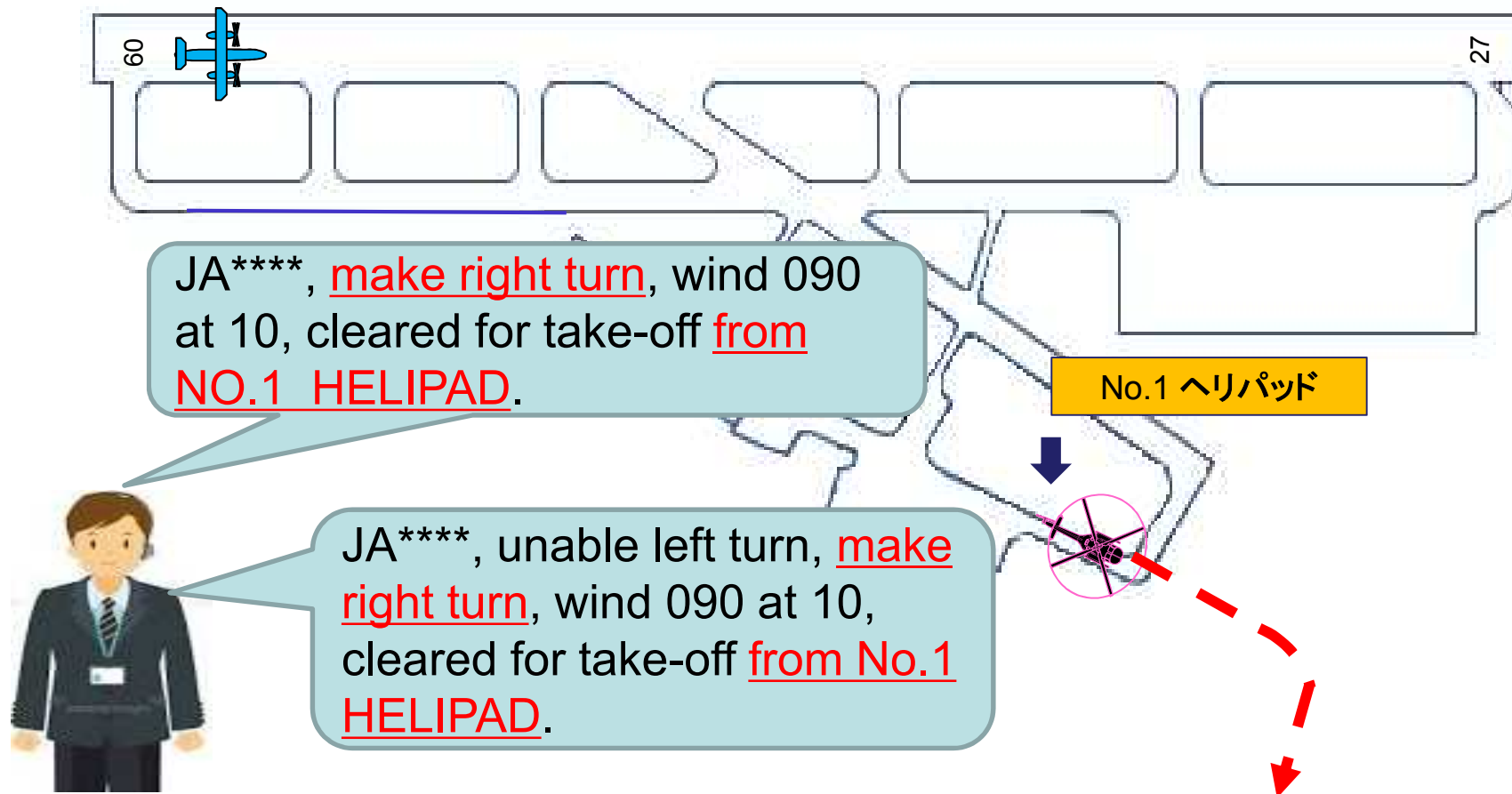
- a ヘリコプターに対する飛行場内の滑走路以外の離着陸場(以下「離着陸場」という。)における離陸許可は、出発機が離着陸場に近づき、かつ、先行の離着陸ヘリコプターが3(5)に定める位置に到達したのちに、次の要領により発出するものとする。
- ただし、当該機が離陸を開始するまでに、先行の離着陸ヘリコプターとの間に3(5)に定める間隔が設定できると判断した場合は、先行の離着陸ヘリコプターが所定の状態に達する前であっても、当該機に対し交通情報を提供して離陸許可を発出することができる。この場合、先行の出発ヘリコプターは離陸していなければならない。

(a)離陸許可は、離陸後の旋回又は直線出発等の指示及び風向風速の値を前置し、離着陸場の名称を後置して発出するものとする。

- (b)風向風速の値に以下に掲げる変動幅又は最大値が観測されている場合はその値を通報するものとする。
- ア 平均風速が 10 ノット以上で、かつ風向の変動幅が 60 度以上の場合。
 - イ 平均風速が 15 ノット以上で、かつ風速の最大値が平均風速値を 10 ノット以上上回っている場合。
- (c)複数地点における風向風速の値を示す分岐指示器等が飛行場管制所に設置されている場合は、原則として、使用する離着陸場に近い地点の風向風速の値を通報する。

★〔離陸後の旋回又は直線出発等の指示〕、風〔風向〕度〔風速〕ノット、離陸支障ありません、〔離着陸場の名称〕。

〔instruction of turn or straight out, etc.〕, WIND〔wind direction〕(DEGREES)AT
〔wind velocity〕(KNOT/S),CLEARED FOR TAKE-OFF FROM〔location〕.



飛行場内の滑走路以外の離着陸場におけるヘリコプターの着陸許可

a ヘリコプターに対する離着陸場における着陸許可は、先行の離着陸ヘリコプターが3(5)に定める位置に到達したのちに、又は先行の離着陸ヘリコプターとの間に3(5)に定める間隔が設定できると判断した場合に、遅滞なく次の要領により発出するものとする。

先行の離着陸ヘリコプターが所定の状態に達する前に着陸許可を発出する場合には、先行の離着陸ヘリコプターに関する交通情報を提供するものとし、同一離着陸場からの先行の出発ヘリコプターは離陸していなければならない。

(a) 着陸許可は、離着陸場の名称及び風向風速の値を後置して発出するものとする。

(b) 風向風速の値に以下に掲げる変動幅又は最大値が観測されている場合は、その旨を通報する。

ア 平均風速が 10 ノット以上で、かつ風向の変動幅が 60 度以上の場合。

イ 平均風速が 15 ノット以上で、かつ風速の最大値が平均風速値を 10 ノット以上上回っている場合。

(c) 複数地点における風向風速の値を示す分岐指示器等が飛行場管制所に設置されている場合は、原則として、使用する離着陸場に近い地点の風向風速の値を通報する。

飛行場内の滑走路以外の離着陸場におけるヘリコプターの着陸許可

(d) ローアプローチ、タッチアンドゴー、ストップアンドゴー又はオプションアプローチを許可する場合は、その後の旋回又は直線出発等について指示するものとする。

(e) 到着機からオプションアプローチの要求があった場合であって、航空交通の状況等によりローアプローチ、タッチアンドゴー又はストップアンドゴーのうち許可できないものがあるときは、オプションアプローチの許可を発出する際に、その旨明示する。

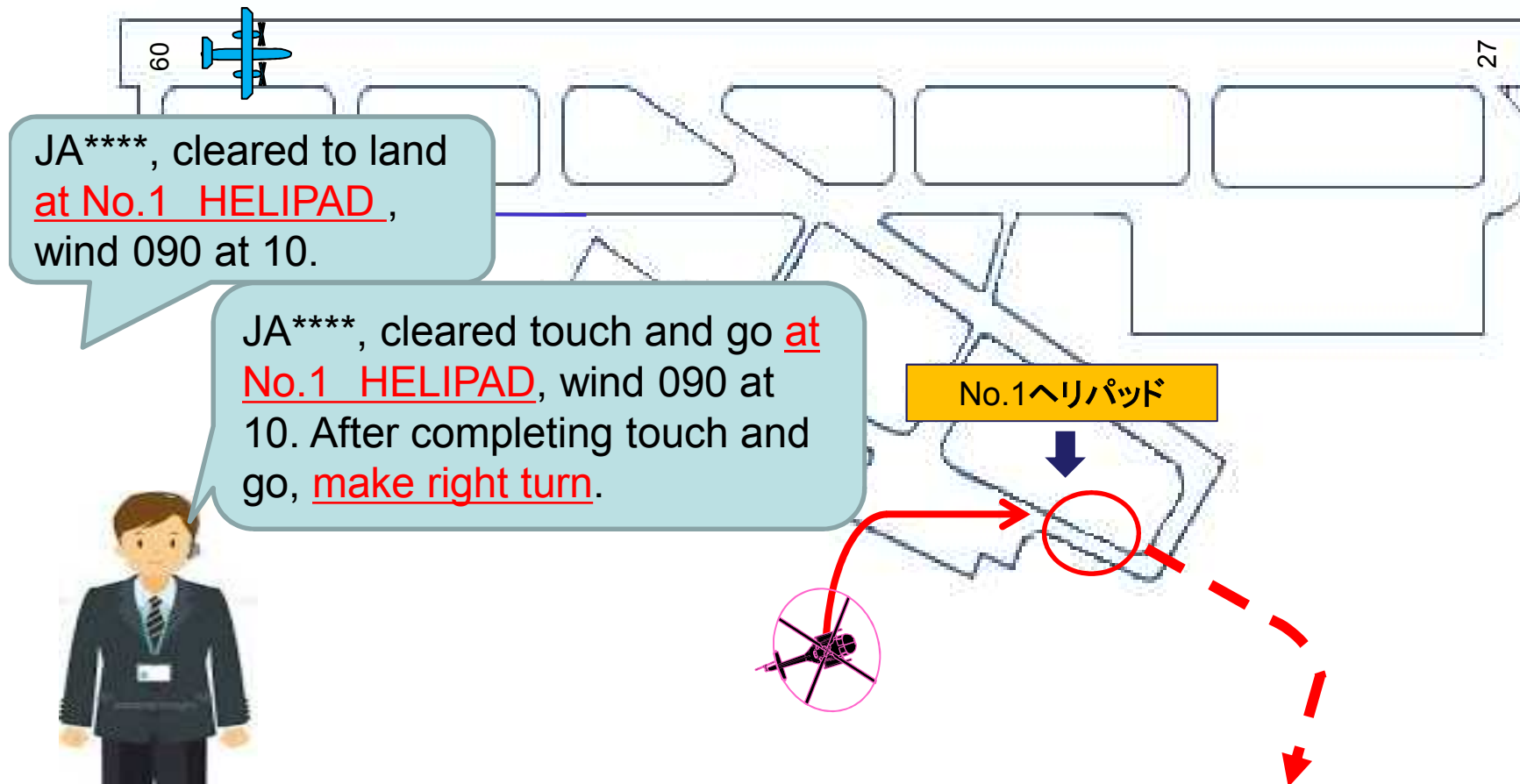
b 到着機が離着陸場から2海里の地点(場周経路を經由して着陸する到着機にあっては最終進入)に達しても着陸許可が発出できない場合は、可能な限り先行機に関する情報を提供するものとする。

飛行場内の滑走路以外の離着陸場におけるヘリコプターの着陸許可

- c 着陸許可発出の時機にかかわらず、到着機が離着陸場に入る際に3(5)に定める間隔が設定されないと判断した場合は、復行を指示するものとする。
- d 到着機からローアプローチ、タッチアンドゴー、ストップアンドゴー又はオプションアプローチの要求があった場合であって、航空交通の状況等により当該要求を許可できないときは、代替方式を指示するものとする。
- e 離着陸場又は航空交通の状況等の事由により、直ちに着陸許可を発出できないときは、到着機に対し進入の継続を指示することができる。

★着陸／ローアプローチ／タッチアンドゴー／ストップアンドゴー／オプションアプローチ
支障ありません、**[離着陸場の名称]**、風[風向]度[風速]ノット

CLEARED / TO LAND / LOW APPROACH / TOUCH AND GO / STOP AND GO
/ OPTION **AT[location]**, WIND[wind direction] (DEGREES) AT[wind velocity]
(KNOT/S).



⑧「滑走路から離陸する航空機(VFR)の離陸許可」も少し変わります。

【現行】

離陸後の旋回又は直線出発を要求した出発機に対しては、その可否等を離陸許可の前に付加する。



【改正】

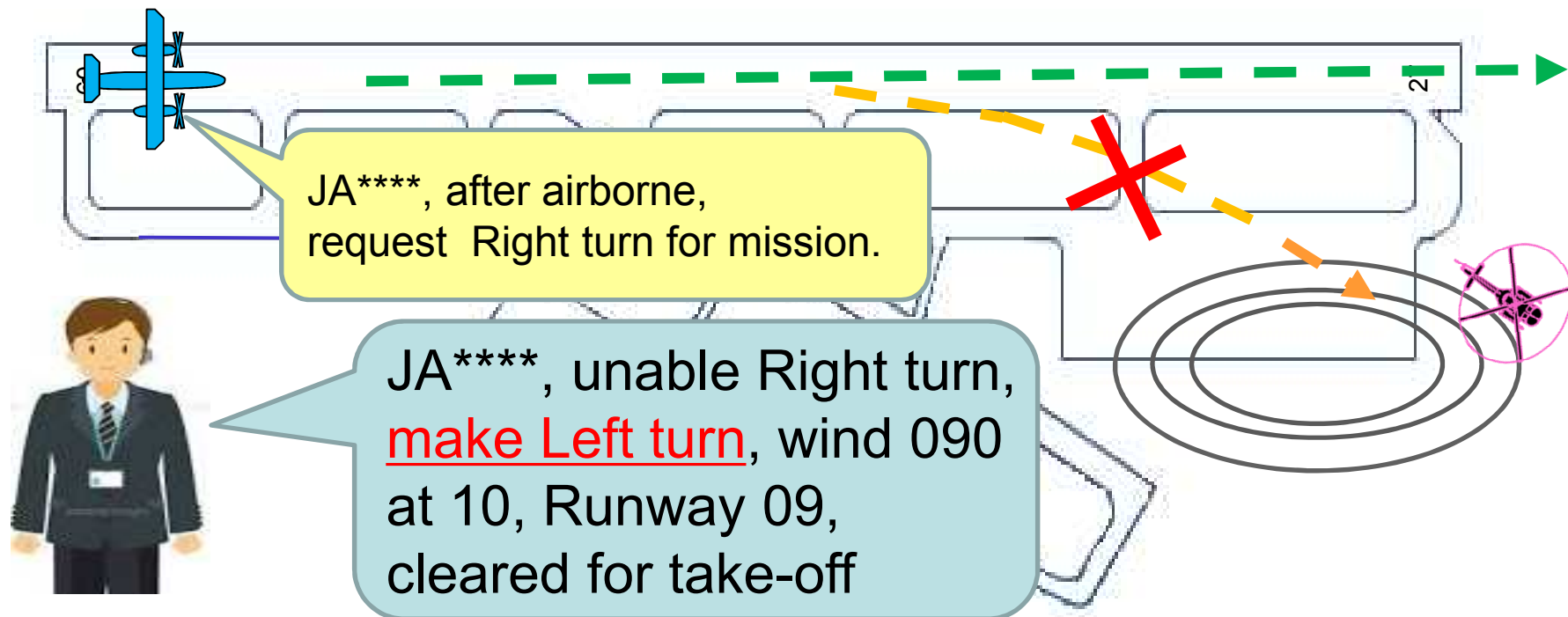
離陸後の旋回又は直線出発等を要求した出発機に対しては、その可否等を離陸許可の前に付加し、**要求を許可できない場合は代替指示を発出する。**

〔改正のポイント〕

- IFRについては、SID又は管制官の指示を受けて離陸
→ 管制官はあらかじめ当該機の飛行経路等を把握
- VFRの場合は、離陸前にパイロットからリクエストを受け、当該飛行方法(旋回・直線飛行・他の方法等)を許可
→ 管制官は当該機の飛行経路を把握できる
- 滑走路からの離陸機と近傍を航行する航空機との安全確保のため、リクエストに応じられない場合には、**代替指示を発出**することとした。(規程化)

★右・左旋回／直線出発／その他の要求を許可できません。**[代替指示]**、
風[風向]度[風速]ノット、滑走路[番号]、離陸支障ありません。

UNABLE { LEFT/RIGHT TURN
STRAIGHT OUT
[Other Request] } **[alternative instructions]**, WIND
[wind direction] (degrees) AT
[wind velocity] (knots),
RUNWAY [number]
CLEARED FOR TAKE-OFF



滑走路以外からの離着陸に係る管制用語について



管制方式基準改正のまとめ

- 飛行場内の滑走路以外の離着陸場からの離陸許可については、離陸後の旋回方向または飛行方法に係る管制指示を必ず発出し、離陸地点を明示する
- 飛行場内の滑走路以外の離着陸場への着陸許可については、着陸地点を明示する
- ローアプローチ、タッチアンドゴー、ストップアンドゴー又はオプションアプローチを許可する場合は、その後の旋回又は直線出発等について指示する



再発防止のために

- 管制官及びパイロットの両者がコールサイン、離着陸場所について確実に確認すること。
- 必要に応じ交通情報を発出し、パイロットに状況を認識させること

スケジュール

《管制業務処理規程第5管制業務処理規程》

◆適用：平成30年10月11日



《AIP》

◆発行：平成30年 9月13日

◆有効：平成30年10月11日

