

# 非精密進入方式においてFMS装置のVNAV機能を使用する運航の承認基準の一部改正について

## 1. 経緯

現在、非精密計器進入においてFMS（Flight Management System：飛行管理システム）のVNAV機能を使用する場合の運航承認基準として、「非精密進入方式においてFMS装置のVNAV機能を使用する運航の承認基準（平成16年国空航第50号・国空機第66号。以下「FMS VNAV 通達」といいます。）」を規定しています。

VNAVを使用したCDFA（Continuous Descent Final Approach：連続降下最終進入）は、従来のステップダウン進入と比較して

- ① より高々度を飛行することによる安全性向上、燃費向上、騒音低減
- ② FMSのモニタリングが主になることによりパイロット負荷が軽減し、安全に寄与等様々な利点があり、ICAOにおいても積極的な導入が推奨されているところです。

FMS VNAV 通達の内容は、平成13年に策定された「非精密進入方式においてFMS装置のVNAV機能を使用する場合の運航に関する指針（平成13年国空航第157号・国空機第220号）」を踏襲していますが、7年余が経過した現在、安全性向上の為の国際的なCDFAの積極導入の流れを踏まえ、安全性を確保した上でよりCDFAを実施しやすい環境を整備すべく、FMS VNAV 通達の一部改正を予定しております。

## 2. 改正の概要（案）

改正の概要（案）は以下のとおりです。改正後のFMS VNAV 通達（案）は別添資料をご参照ください。

- (1) DA（Decision Altitude：決心高度）を決定する際のMDA（Minimum Descent Altitude：最低降下高度）へのAddition Heightについて、これまで100ftとしていましたが、進入復行の際にMDAを下回らないことを示した場合には100ft未満の値を設定できることとすることを予定しています。
- (2) 航路資料（Chart）の作成義務を廃止し、当該Chartに記載された内容を担保すべく、航空機乗組員の知識要件を設定する（Chartの作成以外の方法を認める）ことを予定しています。
- (3) 初期訓練に関し模擬飛行装置の使用を義務づけていましたが、十分な訓練を行えるとする合理的理由がある場合には、飛行訓練装置等を認めることとすることを予定しています。
- (4) これまでVNAV経路を導入する前に模擬飛行装置及び実機による確認飛行を求めていましたが、合理的な理由がある場合には模擬飛行装置又は実機のいずれかで確認飛行を行うことができることとすることを予定しています。
- (5) その他所要の改正を予定しています。

## 3. 今後のスケジュール（予定）

3月下旬以降：通達・適用（適用日は通達日と同日）