3.15. User Preferred Route(UPR)*1 の運用について

*1: 洋上空域において運航者が運航機材、運航時刻、気象予報等を考慮して任意に飛行経路を作成する飛行計画方式

3.15.1 一般事項

UPR を飛行計画する場合は以下のとおりとする。

3.15.1.1 制限空域の回避

使用中の軍用空域やロケットの影響空域を含む、NOTAM 等で公示された空域を避けて計画すること。

3.15.1.2 出発及び到着経路

適切な標準出発経路及び標準到着経路を計画すること。

3.15.2 アジアーハワイ間における UPR の運用について

3.15.2.1 アジアーハワイ間の東行き航空機に係る飛行計画方式

a) 適切な ATS 経路を計画し、次のいずれかの洋上転移経路(OTR)等へ接続すること。
- ・ONION OTR5 ADNAP OTR7 EMRON ;
- ・AVBET OTR9 EMRON ;
- ・AVBET OTR11 LEPKI ;
- ・VACKY OTR13 SEALS ;
- ・SMOLT OTR15 MORAY ;
- ・FORDO OTR17 FERAR ;
- ・ADKAK G223 TONIK.

b) PACOTS Track 3 の経路上の飛行を計画する事ができるが、その後分岐して PACOTS Track 3 から南側へ 50NM 以上の距離を維持するよう飛行を計画すること。

c) アジアーアメリカ本土間の PACOTS 経路を飛行する航空機は、アジアーハワイ間の UPR を飛行する航空機に対し飛行高度の割当について優先権を持つ。

d) アジアーハワイ間の PACOTS 経路を飛行する航空機は、アジアーハワイ間の UPR を飛行する航空機に対し飛行高度の割当について優先権を持たない。

3.15.2.2 ハワイーアジア間の西行き航空機に係る飛行計画方式

a) 次のいずれかの洋上転移経路(OTR)等を計画し、引き続き適切な ATS 経路へ接続すること。
- ・KALNA OTR5 ONION ;
- ・EMRON OTR7 ADNAP OTR5 ONION ;
- ・EMRON OTR9 AVBET ;
- ・LEPKI OTR11 AVBET ;
- ・SEALS OTR13 VACKY ;
- ・MORAY OTR15 SMOLT ;
- ・FERAR OTR17 FORDO ;
- ・TONIK G223 ADKAK.

b) ハワイーアジア間の PACOTS を飛行する航空機はハワイーアジア間の UPR を飛行する航空機に対し飛行高度の割当について優先権を持たない。

c) ハワイ諸島の空港を 2330UTC 以降に出発する航空機は、PACOTS Track F から南側へ 50NM 以上の距離を維持するよう飛行を計画すること。

3.15.2.3 その他

a) UPR を計画しようとする運航者は、利用可能なハワイ側の入出域フィックス に関する情報の提供を受けるため、オークランド ARTCC に対し 8 文字の AFTN 又は 7 文字の SITA アドレスを通報すること。

b) オークランド FIR に関する詳細は、米国の発行する航空情報を参照すること。

3.15 Operation for use of User Preferred Route(UPR)*1

*1:UPR is a method of flight planning that allows oceanic airspace operators to choose random routes based on individual airframes, flight time, weather forecast etc.

3.15.1 UPR Common Requirements

The following requirements are necessary when flight planning UPRs

3.15.1.1 Military/State Operational Airspace Avoidance

The UPR shall be planned to avoid NOTAM and/or State published airspace including active military airspace and/or estimated rocket impact area.

3.15.1.2 Departure and Arrival Routings

The UPR shall be flight planned via the appropriate SID/STAR.

3.15.2 Operation for use of UPR between Asia and Hawaii

3.15.2.1 For eastbound flight planning between Asia and Hawaii

a) Operators shall flight plan appropriate ATS routes and connect to one of the following Oceanic Transition Routes (OTR).
- ONION OTR5 ADNAP OTR7 EMRON ;
- AVBET OTR9 EMRON ;
- AVBET OTR11 LEPKI ;
- VACKY OTR13 SEALS ;
- SMOLT OTR15 MORAY ;
- FORDO OTR17 FERAR ;
- ADKAK G223 TONIK.

b) Eastbound UPRs may be flight planned on PACOTS Track 3 and then diverge so as to remain at least 50NM south of PACOTS Track 3.

c) Aircraft on PACOTS Tracks between Asia and the continental U.S. have priority over Asia-Hawaii UPR aircraft for altitude assignment.

d) Aircraft on PACOTS Tracks between Asia and Hawaii do not have priority over Asia-Hawaii UPR aircraft for altitude assignment.

3.15.2.2 For westbound flight planning between Hawaii and Asia.

a) Operators shall flight plan one of the following OTR and connect to appropriate ATS routes.
- KALNA OTR5 ONION ;
- EMRON OTR7 ADNAP OTR5 ONION ;
- EMRON OTR9 AVBET ;
- LEPKI OTR11 AVBET ;
- SEALS OTR13 VACKY ;
- MORAY OTR15 SMOLT ;
- FERAR OTR17 FORDO ;
- TONIK G223 ADKAK.

b) Aircraft on PACOTS Tracks between Hawaii and Asia do not have priority over Hawaii-Asia UPR aircraft for altitude assignment.

c) Aircraft departing Hawaii after 2330 UTC shall flight plan so as to remain at least 50NM south of PACOTS Track F.

3.15.2.3 Others

a) Aircraft operators wishing to plan the UPR must forward their 8-letter AFTN or 7-letter SITA address to Oakland ARTCC in order for available Hawaiian gateway fix information to be disseminated.

b) Refer to aeronautical information published by the United States of America, for the detail about the Oakland FIR.

3.15.3 アジアー北米間における PACOTS Track 1/3 の UPR に係る運用について

3.15.3.1 PACOTS Track 1 の UPR に係る飛行計画方式

a) PACOTS Track 1 の UPR は、福岡、アンカレッジ、オークランドの空域内で計画すること。

b) 福岡 FIR 内での運航方法
適切な ATS 経路を計画し、次のいずれかの洋上転移経路（OTR）等へ接続すること。
・PEXEL A590 POWAL;
・ONION OTR5 ADNAP R591 ADGOR;
・ONION OTR5 KALNA;
・ONION OTR5 ADNAP OTR7 EMRON;
・AVBET OTR9 EMRON;
・AVBET OTR11 LEPKI.

c) PACOTS Track 2 から北側へ 50NM 以上の距離を維持するよう飛行を計画すること。

d) PACOTS Track 1 に係る UPR を飛行する航空機は、PACOTS 経路又はNOPAC経路を飛行する航空機に対し飛行高度の割当について優先されるものではない。

3.15.3.2 PACOTS Track 3 の UPR に係る飛行計画方式

a) PACOTS Track 3 の UPR は、福岡、アンカレッジ、オークランドの空域内で計画すること。

b) 福岡 FIR 内での運航方法
適切な ATS 経路を計画し、次のいずれかの洋上転移経路（OTR）等へ接続すること。
・ONION OTR5 KALNA;
・ONION OTR5 ADNAP OTR7 EMRON;
・AVBET OTR9 EMRON;
・AVBET OTR11 LEPKI;
・VACKY OTR13 SEALS;
・SMOLT OTR15 MORAY.

c) PACOTS Track 2 から南側へ 50NM 以上の距離を維持するよう飛行を計画すること。

d) PACOTS Track 3 に係る UPR を飛行する航空機は、PACOTS 経路又は CEP(Central East Pacific) 経路を飛行する航空機に対し飛行高度の割当について優先されるものではない。

3.15.4 東南アジアー北米間における PACOTS Track 14/15 に係る UPR の運用について

3.15.4.1 PACOTS Track 14/15 の UPR に係る飛行計画方式

a) PACOTS Track 14/15 の UPR は、福岡、オークランドの空域内で計画すること。

b) 各空域内での運航方法

i) 福岡 FIR の国内空域 *2 を飛行する場合は、適切な ATS 経路を計画し、引き続き次のいずれかの洋上転移経路（OTR）等へ接続すること。
・ONION OTR5 ADNAP OTR7 EMRON ;
・AVBET OTR9 EMRON ;
・AVBET OTR11 LEPKI ;
・VACKY OTR13 SEALS ;
・SMOLT OTR15 MORAY.
*2: 硫黄島 TACAN を中心として半径 55NM 以内の範囲を除く QNH 適用区域内

ii) 那覇管制部の空域から洋上空域に入域する場合は、次のいずれかの経路を計画すること。
・R583 BISIS G581 ONC V73 DOVAG ;
・R583 CANAI ;

c) 東経 160 度を 2100JST 以前に通過する場合は、PACOTS Track 3 の南側へ50NM以上の距離を維持するよう飛行を計画すること、又は PACOTS Track 3 を経由しその後分岐して PACOTS Track 3 から南側へ 50NM 以上の距離を維持するよう飛行を計画すること。

3.15.3 Operation for use of PACOTS Track 1/3 UPR between Asia and North America

3.15.3.1 For flight planning PACOTS Track 1 UPR

a) PACOTS Track 1 UPR must remain in the Fukuoka, Anchorage and Oakland OCAs.

b) Rules of operation in the Fukuoka FIR
Operators shall flight plan appropriate ATS routes and connect to one of the following Oceanic Transition Routes (OTR).
- PEXEL A590 POWAL;
- ONION OTR5 ADNAP R591 ADGOR;
- ONION OTR5 KALNA;
- ONION OTR5 ADNAP OTR7 EMRON;
- AVBET OTR9 EMRON;
- AVBET OTR11 LEPKI.

c) The UPRs must flight plan so as to remain at least 50NM north of PACOTS Track 2.

d) PACOTS Track 1 UPR aircraft do not have priority for altitude assignment over aircraft on an existing PACOTS or NOPAC Traffic.

3.15.3.2 For flight planning PACOTS Track 3 UPR

a) PACOTS Track 3 UPR must remain in the Fukuoka, Anchorage and Oakland OCAs.

b) Rules of operation in the Fukuoka FIR
Operators shall flight plan appropriate ATS routes and connect to one of the following Oceanic Transition Routes (OTR).
- ONION OTR5 KALNA;
- ONION OTR5 ADNAP OTR7 EMRON;
- AVBET OTR9 EMRON;
- AVBET OTR11 LEPKI;
- VACKY OTR13 SEALS;
- SMOLT OTR15 MORAY.

c) The UPRs must flight plan so as to remain at least 50NM south of PACOTS Track 2.

d) PACOTS Track 3 UPR aircraft do not have priority for altitude assignment over aircraft on an existing PACOTS or Central East Pacific(CEP) Traffic.

3.15.4 Operation for use of PACOTS Track 14/15 UPR between Southeast Asia and North America

3.15.4.1 For flight planning PACOTS Track 14/15 UPR

a) The UPR must remain in the Fukuoka and Oakland OCAs.

b) Rules of operation in each airspaces

i) Operators shall flight plan appropriate ATS routes and connect to one of the following Oceanic Transition Routes (OTR) when entering domestic airspace*2.
- ONION OTR5 ADNAP OTR7 EMRON ;
- AVBET OTR9 EMRON ;
- AVBET OTR11 LEPKI ;
- VACKY OTR13 SEALS ;
- SMOLT OTR15 MORAY.
*2: Domestic airspace is QNH application area except as the area within 55NM radius of IWOTO TACAN.

ii) When entering the oceanic airspace from the Naha ACC airspace flights shall flight plan one of the following routes;
- R583 BISIS G581 ONC V73 DOVAG ;
- R583 CANAI ;

c) If crossing 160E longitude prior to 1200UTC, UPRs shall be flight planned so as to remain at least 50NM south of PACOTS Track 3 or flight plan on PACOTS Track 3 and then diverge so as to remain 50NM south of PACOTS Track 3.

d) 東経 160 度を 2100JST 以降に通過する場合は、PACOTS Track を考慮することなく飛行を計画する事ができる。
e) PACOTS Track 14/15 に係る UPR を飛行する航空機は、PACOTS 経路又は NOPAC 経路を飛行する航空機に対し飛行高度の割り当てについて優先されるものではない。

3.15.5 北米ーアジア間における PACOTS Track F に係る UPR の運用について

3.15.5.1 PACOTS Track F の UPR に係る飛行計画方式

a) PACOTS Track F の UPR は福岡、アンカレッジ、オークランドの空域内で計画すること
b) 各空域内での運航方法
i) アンカレッジ FIR から福岡 FIR へ入域する場合は、NOPAC 経路を経由すること。AKISU 又は CUTEE を 0900JST から 1500JST の間に通過すること。
ii) 福岡 FIR の国内空域 *3 を飛行する場合は、次のいずれかの洋上転移経路（OTR）等を計画し、引き続き適切な ATS 経路へ接続すること。
・KALNA OTR5 ONION ;
・EMRON OTR7 ADNAP OTR5 ONION ;
・EMRON OTR9 AVBET ;
・LEPKI OTR11 AVBET ;
・SEALS OTR13 VACKY ;
・MORAY OTR15 SMOLT.
*3: 硫黄島 TACAN を中心とした半径 55NM 以内の範囲を除く QNH 適用区域内
c) PACOTS Track E から南側へ 50NM 以上の距離を維持するよう飛行を計画すること。
d) PACOTS Track F に係る UPR を飛行する航空機は、PACOTS 経路、NOPAC 経路又は CEP(Central East Pacific) 経路を飛行する航空機に対し飛行高度の割当について優先されるものではない。

3.15.6 北米ー東南アジア間における PACOTS Track H/I/K に係る UPR の運用について

3.15.6.1 PACOTS Track H/I の UPR に係る飛行計画方式

a) PACOTS Track H/I の UPR は福岡、アンカレッジ、オークランドの空域内で計画すること
b) 各空域内での運航方法
i) アンカレッジ FIR から福岡 FIR へ入域する場合は、NOPAC 経路を経由すること。AKISU 又は CUTEE を 1100JST から 1500JST の間に通過すること。
ii) 福岡 FIR の国内空域 *4 を飛行する場合は、次のいずれかの洋上転移経路（OTR）等を計画し、引き続き適切な ATS 経路へ接続すること。
・EMRON OTR7 ADNAP OTR5 ONION ;
・EMRON OTR9 AVBET ;
・LEPKI OTR11 AVBET ;
・SEALS OTR13 VACKY ;
・MORAY OTR15 SMOLT.
*4: 硫黄島 TACAN を中心とした半径 55NM 以内の範囲を除く QNH 適用区域内
iii) 洋上空域から那覇管制部へ入域する場合は、次のいずれかの経路を計画すること。
・BIXAK DELTA ONC ;
・CANAI R583 NHC ;
・23N140E 以南から TUNTO IGURU ;
・23N140E 以南から TUNTO R595 SEDKU.
c) PACOTS Track F の経路上の飛行を計画する事ができるが、その後分岐して PACOTS Track F から南側へ 50NM 以上の距離を維持するよう飛行を計画すること。
d) PACOTS Track H/I に係る UPR を飛行する航空機は、PACOTS 経路、NOPAC 経路又は CEP(Central East Pacific) 経路を飛行する航空機に対し飛行高度の割当について優先されるものではない。

d) If crossing 160E longitude after 1200UTC, UPRs may be flight planned without regard to PACOTS Tracks.
e) PACOTS Track 14/15 UPR aircraft do not have priority for altitude assignment over aircraft on an existing PACOTS or NOPAC Traffic.

3.15.5 Operation for use of PACOTS Track F UPR between North America and Asia

3.15.5.1 For flight planning PACOTS Track F UPR

a) The UPR must remain in the Fukuoka, Anchorage and Oakland OCAs.
b) Rules of operation in each airspaces
i) Flights entering the Fukuoka FIR from the Anchorage FIR must be established on a NOPAC ATS Route. Cross AKISU/CUTEE between 0000UTC and 0600UTC.
ii) In the Fukuoka FIR, operators shall flight plan one of the following Oceanic Transition Routes (OTR) and connect to appropriate ATS routes when entering domestic airspace*3.
- KALNA OTR5 ONION ;
- EMRON OTR7 ADNAP OTR5 ONION ;
- EMRON OTR9 AVBET ;
- LEPKI OTR11 AVBET ;
- SEALS OTR13 VACKY ;
- MORAY OTR15 SMOLT.
*3: Domestic airspace is QNH application area except as the area within 55NM radius of IWOTO TACAN.
c) Flights must flight plan so as to remain at least 50NM south of PACOTS Track E.
d) PACOTS Track F UPR aircraft do not have priority for altitude assignment over aircraft on an existing PACOTS, NOPAC or Central East Pacific (CEP) Traffic.

3.15.6 Operation for use of PACOTS Track H/I/K UPR between North America and Southeast Asia

3.15.6.1 For flight planning PACOTS Track H/I UPR

a) The UPR must remain in the Fukuoka, Anchorage and Oakland OCAs.
b) Rules of operation in each airspaces
i) Flights entering the Fukuoka FIR from the Anchorage FIR must be established on a NOPAC ATS Route.
Cross AKISU/CUTEE between 0200UTC and 0600UTC.
ii) In the Fukuoka FIR, operators shall flight plan one of the following Oceanic Transition Routes (OTR) and connect to appropriate ATS routes when entering domestic airspace*4.
- EMRON OTR7 ADNAP OTR5 ONION ;
- EMRON OTR9 AVBET ;
- LEPKI OTR11 AVBET ;
- SEALS OTR13 VACKY ;
- MORAY OTR15 SMOLT.
*4: Domestic airspace is QNH application area except as the area within 55NM radius of IWOTO TACAN.
iii) When entering the Naha ACC airspace from the oceanic airspace, flights shall flight plan one of the following routes;
- BIXAK DELTA ONC ;
- CANAI R583 NHC ;
- 23N140E (or south) TUNTO IGURU ;
- 23N140E (or south) TUNTO R595 SEDKU.
c) Flights may flight plan on PACOTS Track F and then diverge so as to remain at least 50NM south of PACOTS Track F.

d) PACOTS Track H/I UPR aircraft do not have priority for altitude assignment over aircraft on an existing PACOTS, NOPAC or Central East Pacific (CEP) Traffic.

3.15.6.2 PACOTS Track K の UPR に係る飛行計画方式

a) PACOTS Track K の UPR は福岡、アンカレッジ、オークランドの空域内で計画すること

b) 各空域内での運航方法

i) アンカレッジ FIR から福岡 FIR へ入域する場合は、NOPAC 経路を経由すること。AKISU又はCUTEEを2300JSTから0600JSTの間に通過すること。しかしながら、東行き PACOTS が航空路 R591 及び / 又は G344 に設定された場合は、UPR 経路を計画しないこと。

ii) 福岡 FIR の国内空域 *5 を飛行する場合は、次のいずれかの洋上転移経路（OTR）等を計画し、引き続き適切な ATS 経路へ接続すること。

・KALNA OTR5 ONION;
・EMRON OTR7 ADNAP OTR5 ONION;
・EMRON OTR9 AVBET;
・LEPKI OTR11 AVBET;
・SEALS OTR13 VACKY;
・MORAY OTR15 SMOLT.

*5: 硫黄島 TACAN を中心とした半径 55 海里以内の範囲を除く QNH 適用区域内

iii) 洋上空域から那覇管制部へ入域する場合は、次のいずれかの経路を計画すること。

・BIXAK DELTA ONC;
・CANAI R583 NHC;
・23N140E 以南から TUNTO IGURU;
・23N140E 以南から TUNTO R595 SEDKU;

c) PACOTS Track J の南側へ 50NM 以上の距離を維持するよう飛行を計画すること。

d) PACOTS Track K に係る UPR を飛行する航空機は、PACOTS 経路、NOPAC 経路又は CEP(Central East Pacific) 経路を飛行する航空機に対し飛行高度の割当について優先されるものではない。

3.15.6.2 For flight planning PACOTS Track K UPR

a) The UPR must remain in the Fukuoka, Anchorage and Oakland OCAs.

b) Rules of operation in each airspace

i) Flights entering the Fukuoka FIR from the Anchorage FIR must be established on a NOPAC ATS Route. Cross AKISU/CUTEE between 1400UTC and 2100UTC. However, the UPR shall not plan via airway R591 and/or G344 if it is designated as an Eastbound PACOTS Track.

ii) In the Fukuoka FIR, operators shall flight plan one of the following Oceanic Transition Routes(OTR) and connect to appropriate ATS routes when entering domestic airspace*5.

- KALNA OTR5 ONION;
- EMRON OTR7 ADNAP OTR5 ONION;
- EMRON OTR9 AVBET;
- LEPKI OTR11 AVBET;
- SEALS OTR13 VACKY;
- MORAY OTR15 SMOLT.

*5: Domestic airspace is QNH application area except the area within 55NM radius of IWOTO TACAN.

iii) When entering the Naha ACC airspace from the oceanic airspace, flights shall flight plan one of the following routes;

- BIXAK DELTA ONC;
- CANAI R583 NHC;
- 23N140E(or south) TUNTO IGURU;
- 23N140E(or south) TUNTO R595 SEDKU;

c) Flights must flight plan so as to remain 50NM south of PACOTS Track J.

d) PACOTS Track K UPR aircraft do not have priority for altitude assignment over aircraft on an existing PACOTS, NOPAC or Central East Pacific(CEP) Traffic.

3.15.7 日本ーオセアニア間における UPR の運用について

3.15.7.1 日本ーオセアニア間の航空機に係る飛行計画方式

a) 本 UPR は、福岡 FIR、オークランド FIR、グアム CTA、ポートモレスビー FIR、ホニアラ FIR、ブリスベン FIR 内で計画すること。

b) 本 UPR の対象となる空港は次のとおり。

・成田国際
・東京国際
・関西国際
・中部国際
・シドニー
・ブリスベン
・ゴールドコースト
・ケアンズ
・オークランド
・ヌーメア

c) 各 FIR 内での運航方法

i) 福岡 FIR

a. UPR は北緯 30 度に位置する位置通報点（TAXON、UKATA、NOGAK、UPDOB、KAKNI）及び、北緯 30 度以北の既存の ATS 経路を飛行する計画とすること。

b. UPR は、ATS 経路 A597 以東（A597 を含む）で計画することができる。

ii) グアム管制管轄空域

グアムの管制管轄空域においては、FL310 以上の高度であれば UPR での飛行を計画する事ができるが、FL300 以下の高度であれば既存の ATS 経路を飛行する計画とすること。

3.15.7 Operation for use of UPR between Japan and Oceania

3.15.7.1 For flight planning between Japan and Oceania

a) The UPR must remain in the Fukuoka FIR, Oakland FIR, Guam CTA, Port Moresby FIR, Honiara FIR and Brisbane FIR.

b) Airports applicable to this operation are the following.

• RJAA
• RJTT
• RJBB
• RJGG
• YSSY
• YBBN
• YBCG
• YBCS
• NZAA
• NWWW

c) Rules of operation in each FIRs

i) in the Fukuoka FIR

a. The UPR route shall be flight planned via the waypoints along latitude 30 degrees north (i.e., TAXON, UKATA, NOGAK, UPDOB, KAKNI) and existing ATS routes at or north of latitude 30 degrees north.

b. Aircraft may flight plan a UPR route at or east of ATS route A597 (inclusive).

ii) in the Guam CTA

Within the Guam CTA, aircraft may flight plan UPRs at or above FL310, aircraft at or below FL300 shall flight plan via existing ATS routes.

3.15.8 アジアーコロール（PTRO）間における UPR の運用について

3.15.8.1 一般事項

本 UPR は、福岡 FIR、オークランド FIR、グアム CTA 内で計画すること。

3.15.8.2 日本ーコロール間の航空機に係る飛行計画方式

a) 本 UPR の対象となる日本国内の空港は次のとおり。
- ・成田国際
- ・東京国際
- ・関西国際
- ・中部国際
- ・福岡

b) 各空域内での運航方法

i) 福岡 FIR

a. UPR は北緯 30 度に位置する位置通報点（TAXON、UKATA、NOGAK）及び、北緯 30 度以北の既存の ATS 経路を飛行する計画とすること。

b. 北緯 30 度と北緯 23 度の間は、東経 135 度以東を計画することができる。

c. BIXAK を通過する場合は、BIXAK 以北は既存の ATS 経路を飛行する計画とし、BIXAK と北緯 23 度の間は A339 もしくは G339 を計画すること。

ii) グアム管制管轄空域

a. グアム CTA を通過する場合は、既存の ATS 経路を飛行する計画とすること。

b. グアム CTA を避けるように計画する場合は、福岡 / オークランド FIR の境界線を PAKDO と 21N131E の間で通過し、グアム CTA より継続して 50NM 以上離れるように飛行を計画すること。

3.15.8.3 台北（RCTP）ーコロール間の航空機に係る飛行計画方式

a) RNP10 許可機は、MJC R595 TUNTO 21N131E を計画し、境界線以南 で UPR を計画することができる。

b) RNP10 非許可機は、MJC R595 TUNTO 21N132E を計画し、境界線以南 で UPR を計画することができる。

3.15.8.4 仁川（RKSI）ーコロール間の航空機に係る飛行計画方式

標準経路は HKC G339 SABGU A339 KEITH であり、KEITH 以南で UPR を計画することができる。

3.15.9 問い合わせ窓口

航空交通管理センター（ATMC）
- ・管理管制官事務室　TEL : 092−608−8869
- ・洋上管理統括席　　TEL : 092−608−8890

注：
運用上の質問については洋上管理統括席へ問い合わせること。福岡 FIR 以外の FIR に関する詳細は、当該 FIR 管轄国の発行する航空情報を参照すること。

3.15.8 Operation for use of UPR between Asia and Koror(PTRO)

3.15.8.1 General Information

The UPR must remain in the Fukuoka FIR, Oakland FIR, Guam CTA.

3.15.8.2 For flight planning between Japan and PTRO

a) Airports applicable to this operation in Japan are the following.
- • RJAA
- • RJTT
- • RJBB
- • RJGG
- • RJFF

b) Rules of operation in each airspaces

i) in the Fukuoka FIR

a. The UPR route must be flight planned via the way-points along latitude 30 degrees north (i.e., TAXON, UKATA, NOGAK) and existing ATS routes at or north of latitude 30 degrees north.

b. Aircraft may file a UPR route at or east of longitude 135 degrees east between latitude 30 degrees north and 23 degrees north.

c. When transiting via BIXAK, the UPR route must be flight planned via BIXAK and existing ATS routes at or north of BIXAK, then must be flight planned via A339 or G339 between BIXAK and latitude 23 degrees north.

ii) in the Guam CTA

a. Within the Guam CTA, aircraft must flight plan via existing ATS routes.

b. When planning to avoid Guam CTA, aircraft must cross the Fukuoka/Oakland FIR boundary between PAKDO and 21N131E, and flight plan to remain at least 50NM from the Guam CTA.

3.15.8.3 For flight planning between RCTP and PTRO

a) RNP10 aircraft may flight plan MJC R595 TUNTO 21N131E and then UPR to/from PTRO.

b) Non-RNP10 aircraft may flight plan MJC R595 TUNTO 21N132E and then UPR to/from PTRO.

3.15.8.4 For flight planning between RKSI and PTRO

Standard routing must be HKC G339 SABGU A339 KEITH and then UPR to/from PTRO.

3.15.9 For further questions

The Fukuoka Air Traffic Management Center
(The Fukuoka ATMC)
- • Office　　TEL : +81-92-608-8869
- • Oceanic supervisor　　TEL : +81-92-608-8890

Note:
Operational questions should be directed to the oceanic supervisor. Refer to aeronautical information published by the state associated with other FIRs than Fukuoka FIR, for the detail about the other FIRs.