

### 航空機衝突防止装置が作動した際の運用の指針

航空機衝突防止装置（TCAS）が作動した際には、運航乗務員は以下の手順に従うこと。

- a.     トラフィック・アドバイザリー（以下、「TA」という。）のみにより自機の回避操作を行わないこと。なお、接近する航空機の目視確認に努めるとともに、管制機関から交通情報の提供がない場合は、当該管制機関に対し確認することが望ましい。
  
- b.     レゾリューション・アドバイザリー（以下「RA」という。）が発生した場合、原則として RA に従って回避操作を実施すること。管制指示と RA が相反する場合であっても、原則として RA に従うこと。
  
- c.     原則として RA と反対方向の操作は行わないこと。これは、相手機が TCAS を装備している場合には、TCAS は互いに調整（coordinate）を行っており、相手機の TCAS は、自機と反対方向の RA を指示しているからである。一方の航空機が RA と反対方向の操作を行い、他方の航空機が RA に従って操作した場合には、安全な垂直間隔が失われていく可能性があり、その結果、異常に接近するおそれがある。
  
- d.     RA に従って回避操作を実施する場合には、衝突のおそれのある航空機の目視確認に努めるとともに自機が変更しようとする方向の外部監視も行うこと。
  
- e.     RA により高度を変更する場合、その変更は必要最小限にとどめること。

- f. RAにより管制指示高度を逸脱し、その後衝突の危険が回避された場合には、直ちに所定の管制指示高度に復帰すること。
  
- g. 上記b.にかかわらず、以下の場合にはRAに従わないことが許容される。
  - a) RAがコックピット内の他のよりクリティカルな警報(失速警報、ウィンドシアア警報、対地接近警報)と相反する時
  - b) TCASが明らかに故障している時
  - c) 進入中等、目視によりRAの原因となった相手機を明確に確認し安全間隔を確保できる時。ただし、目視のみによって相手機との高度差を判断することは困難であることに留意すべきである。
  
- h. 管制機関への通報
  - a) RAにより回避操作を行う場合は、可及的速やかに、無線電話により管制機関に対しその旨を通報すること。ただし、回避操作の実施等により困難となる場合を除く。
  - b) RAに従わない場合であっても、RAが発生していることを無線電話により管制機関に通報するよう努めること。
  - c) 管制指示の確認、自機の飛行状況の通報、管制機関への情報提供の要請を積極的に行うよう努めること。
  - d) RAにより管制指示高度を逸脱し、その後衝突の危険が回避された場合には、無線電話により管制機関へ可及的速やかに、その旨の報告をすること。