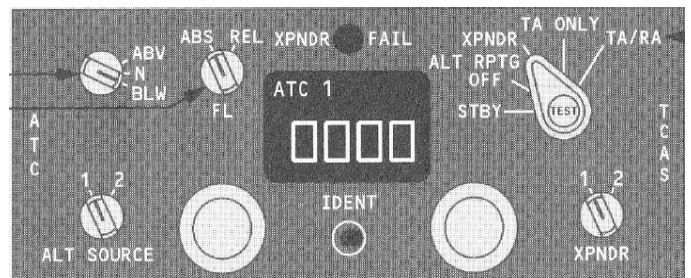
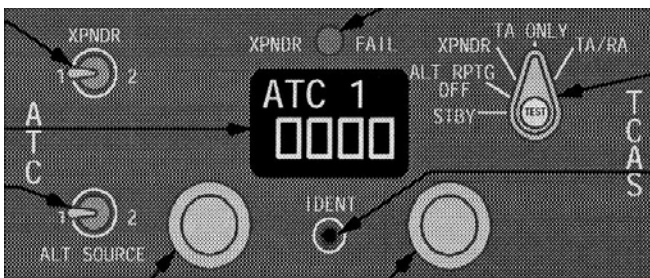




見慣れた TCAS パネル、違い分かります！？

まずは、下の 2 つの Transponder Panel をよく見比べてみてください。それぞれ日本国内の異なる会社で運航されている、同一機種のもので、左の Panel にはなく、右の Panel にはある機能があります。もうお分かりかと思いますが、ABV-N-BLW の 3 position で表わされる Altitude Range Switch です。



右側：ABV は自機を中心に-2,700ft~+7,000ft 間の Traffic を表示、BLW は自機を中心に +2,700ft~-7,000ft 間を表示します（N は自機を中心に±2,700ft）。

上昇中は ABV、降下中は BLW にする等して Traffic を的確に探すことができます。

左側：表示範囲を変える機能はありません。常に自機を中心として±2,700ft 固定なのです。

Altitude Range を BLW にして飛んでいると、下から勢いよく上昇接近してくる他機を見て「うちの飛行機いるの、わかっているのかなあ」と思っていたら案の定 TCAS RA が作動した、あるいは、Approach Area が混雑しているのに上から High Speed で迫ってきた他機がいて「あの飛行機は何を考えているのだろう！？」と思った経験はありませんか？「まったく何という Operation をしているのだ！」と憤るなかれ、相手機は Altitude Range 機能のない飛行機なのかもしれません。つまり同じ機種でも会社によって機能の異なる飛行機が同時に飛んでいるのです。これは、会社毎に異なった仕様で新機種を導入することが原因で起こります。他にも同じ機種にも係わらず、システムが異なる例はありそうですね。

なお、これに関連して、2008 年 11 月発行の ICAO PANS-OPS で以下のように改定されていますので、合わせてご参照ください（日乗連ニュース No.32-38）。

3.3 HIGH VERTICAL RATE (HVR) ENCOUNTERS

「ATC より別途指示がある場合を除き、パイロットは、他の航空機が最小の垂直間隔（通常 1,000ft）で水平飛行しているか、そこに達しようとしている状態で接近することが分かった場合、指示された高度またはフライトレベルの 1,000ft 手前より上昇/降下率を 1,500ft/min 以下とするよう適切な操作を行わなければならない。」

以上