

平成 17 年 9 月 22 日制定（国空航第 314 号・国空機第 468 号）

令和 6 年 3 月 29 日最終改正（国空安政第 3003 号）

## サーキュラー

国土交通省航空局安全部  
安全政策課長

件名：カテゴリー II 航行の許可基準及び審査要領

## 第1章 総 則

### 1.1 目 的

この審査要領は、航空法（昭和27年法律第231号。以下「法」という。）第83条の2に定める特別な方式による航行のうち、航空法施行規則（昭和27年運輸省令第56号。以下「規則」という。）第191条の2第1項に基づく「カテゴリー II 航行」の許可について、規則第191条の4に定める基準に適合することを審査するための要領を定めることを目的とする。

### 1.2 用語の定義

- a. 「決心高（Decision Height : DH）」とは、精密進入を行う場合において進入及び着陸に必要な目視物標を視認できないときに、進入復行を行わなければならない滑走路進入端又は接地帯からの高さをいう。
- b. 「滑走路視距離（Runway Visual Range : RVR）」とは、滑走路の中心線上にある航空機から操縦士が滑走路標識、滑走路灯又は滑走路中心線を視認できる距離にあって、透過率計等により測定したものをいう。
- c. 「カテゴリー II 航行」とは、DHが100フィート（30メートル）以上200フィート（60メートル）未満でRVR300メートル以上の場合に、計器着陸装置を利用して進入及び着陸を行う航行をいう。
- d. 「航空機乗組員」とは、機長、副操縦士及び航空機関士をいう。
- e. 「模擬飛行装置」とは、「模擬飛行装置等認定要領（平成14年3月28日付け国空航第1285号、国空機第1308号、国空乗第91号）」（以下「要領」という。）において国土交通大臣の認定を受けた模擬飛行装置をいう。

- f. 「初期訓練」とは、航空機乗組員等が初めてカテゴリーII航行に係る資格を取得する際に必要な訓練をいう。
- g. 「定期訓練」とは、航空機乗組員等がカテゴリーII航行に係る資格を維持するため必要とする訓練をいう。
- h. 「フライトディレクター」とは、所定の経路を飛行するために操縦士がとるべき操作を指示する計器をいう。
- i. 「MLS」とは、マイクロ波着陸方式（航空機に対し、その着陸降下直前又は着陸降下中に、水平及び垂直の誘導を与え、かつ、着陸基準点までの距離を示すことにより、着陸のための複数の進入の経路を設定する無線航行方式をいい、航空機に対し、その離陸中又は着陸復行を行うための上昇中に水平の誘導を与えるものを含む。）をいう。
- j. 「HUD（Head Up Display）装置」とは、飛行中に機長及び副操縦士の前面に必要な計器情報及び機体誘導表示等を投影し映し出す装置のことをいう。これにより、機長及び副操縦士は、HUDへ表示された内容を外部の視界と重ねて見ることができる。

## 第2章 許可申請

### 2.1 申請

- a. カテゴリーII航行を実施しようとする者は、規則第191条の3に従い次に掲げる事項を記載した申請書(様式1)を国土交通大臣に提出すること。
  - (1) 氏名又は名称及び住所
  - (2) 航空機の型式並びに国籍及び登録記号
  - (3) 行おうとする特別な方式による航行「カテゴリーII航行」
  - (4) 当該航行に必要な装置
  - (5) 当該航行の開始予定日
  - (6) その他参考となる事項
    - ・最低気象条件 (DH及びRVR)
- b. 申請書に次の書類を添付すること。
  - (1) 規則第191条の3第2項に規定する実施要領
  - (2) 規則第191条の4の基準への適合性を示す書類
  - (3) その他参考となる書類
    - ・運航適性試験の結果（実施した場合）
    - ・運航実証試験の分析結果（最終的最低気象条件にて許可を受ける場合）

ただし、申請する航空機が、すでにカテゴリーII航行の許可を受けている他の航空

機と同系列型であり同じ装置を装備している場合にあっては、上記にかかわらず、申請に添付する書類は、同系列型であること及び同じ装置が装備されていることを示す書類並びに国籍及び登録記号の追加に伴い変更となった部分とする。

## 2.2 許可

申請の内容が本許可審査要領の基準の第4章から第8章の各基準を満足すると認められる場合は、当該航行の許可を行う。

カテゴリーII航行の許可は、航空機の型式、最低気象条件（DH及びRVR）及び搭載している装置並びに国籍記号及び登録記号を指定した許可書の交付をもって行う。

### a. 最低気象条件

#### (1) 中間的最低気象条件

DH100フィート（30メートル）以上でRVR500メートル以上とする。当該最低気象条件は、申請された航空機が初めての系列型式の場合に適用する。

#### (2) 最終的最低気象条件

DH100 フィート（30 メートル）以上で RVR350 メートル以上とする。ただし、自動着陸装置による着陸又はヘッドアップディスプレイを用いた着陸を行う場合にあっては、RVR300 メートル以上とすることができます。

当該最低気象条件は、上記(1)にて許可を受け下記 b. の運航実証試験を行い、航行状態を分析した結果、満足すべき状態であると認められる場合に適用する。その後、同系列型式については当該最低気象条件を適用する。

### b. 運航適性試験及び運航実証試験

機上装置の信頼性及び性能、航空機乗組員の訓練、手順、整備方式等の適合性を評価するため、運航適性試験及び運航実証試験を行うこと。(1)に掲げる運航適性試験を行った後、中間的最低気象条件の許可を受け、(2)に掲げる運航実証試験を行うこと。

#### (1) 運航適性試験基準

イ. 運航する航空機の型式ごとに、機上装置を使用し、進入及び着陸を100回以上実施しなければならない。

ロ. 同型式の航空機であっても、その系列により性能若しくは操縦特性が大きく異なる場合、又は機上装置の型式が異なり、性能若しくは信頼性が大きく異なる場合には、その系列ごとに又は機上装置の型式ごとに運航適性試験を実施しなければならない。

ハ. 運航する航空機数が少ない、カテゴリーII又はカテゴリーIII方式を有する滑走路を使用する機会が限定されている等の理由により運航適性試験に著しく長い期間を要する場合であって、運航適性試験において実施する運航回数を軽減しても同等な信頼性の保証が得られる場合には、必要な運航回数を軽

減することができる。

- ニ. 他の型式によるカテゴリーII航行の許可を有している場合には、運航回数を軽減することができる。
- ホ. 運航回数を軽減する場合には、中間的最低気象条件によるカテゴリーII航行の許可申請を行う前に航空安全推進室長及び安全政策課長又は地方航空局安全管理官若しくは保安部統括事業安全監督官の承認を受けること。
- ヘ. 所定の進入回数の10%以上は、国土交通省職員の立会いのもとで行うこと。

(2) 運航実証試験基準

- イ. 中間的最低気象条件の許可を受けたのち6ヶ月間、機上装置の使用が可能な限り、気象状態に関係なく機上装置を使用するものとする。ただし、この期間は是正措置の実施等のため必要と認められる場合はこれを延長することができる。
- ロ. 同型式の航空機であっても、その系列により性能若しくは操縦特性が大きく異なる場合、又は機上装置の型式が異なり、性能若しくは信頼性が大きく異なる場合には、その系列ごとに又は機上装置の型式ごとに運航実証試験を実施しなければならない。
- ハ. 他の型式によるカテゴリーII航行の許可を有している場合には、運航実証試験の期間を短縮することができる。
- ニ. 運航実証試験の期間を短縮する場合には、最終的最低気象条件によるカテゴリーII航行の許可申請を行う前に航空安全推進室長及び安全政策課長又は地方航空局安全管理官若しくは保安部統括事業安全監督官の承認を受けること。

(3) 資料の収集及び提出

次の事項を記録するため、航空機乗組員が運航適性試験及び運航実証試験において使用する記録用紙の様式を定めること。運航適性試験又は運航実証試験を実施した場合には、当該試験の成績のいかんにかかわらず試験の結果を完全に記録し（必要に応じて飛行データによる解析を含む。）、提出すること。

- イ. 進入を開始しようとして開始できなかった場合の概要とその理由
- ロ. 進入を開始したが中断した場合及び自動着陸装置が解除された場合の概要（進入を中断したときの高さを含む。）とその理由
- ハ. 安全のために操縦士による介入が必要となった機上装置の異常が発生した場合の概要とその理由
- ニ. 進入及び着陸の軌跡

### 2.3 許可後の報告

運航者は、カテゴリーII航行の許可を受けた後、カテゴリーII航行の開始後少なく

とも1年間、下記a.で定める事項を下記b.に定める頻度により国土交通大臣に報告すること。

a. 報告事項

- (1) 運航する航空機の型式ごとにカテゴリーII航行（模擬進入を含む。）を実施できた回数
- (2) カテゴリーII航行（模擬進入を含む。）を試みたものの実施できなかった（中断した場合を含む。）回数並びにそのILS施設別、航空機登録記号別の原因（機上装置の不具合、地上施設の不良、航空交通管制の指示、気象上の制約等）及び原因別回数
- (3) カテゴリーI航行の最低気象条件を下回る気象での運航において、接地帯からの高さ100フィート通過後に航空機乗組員の操作を要した機上装置の故障又は異常
- (4) カテゴリーII航行の許可に係る機上装置の取り卸し回数

b. 報告頻度

上記a.のイ、ロ、ニについては毎月、ハについてはその都度報告するものとする。

#### 2.4 申請内容の変更

許可書の交付を受けた後に申請書の記載内容に変更が生じた場合には、改めて申請書を国土交通大臣に提出すること。

#### 2.5 是正処置及び許可の取り消し

カテゴリーII航行の許可を受け当該航行を行う者（以下「運航者」という。）は、当該航行を実施中に当該航行に必要な機上装置の性能若しくは信頼性の著しい低下が認められた場合は、事例発生後3日以内に国土交通大臣へ不具合報告書（様式2）にて報告するとともに、必要な是正処置を講じること。

是正処置が講じられなかった場合には、国土交通大臣は必要に応じて行政手続法に基づく所用の措置を実施した後、当該許可を取り消すことが出来るものとする。

#### 2.6 許可書の返納

許可を受けた航空機の抹消登録、事業計画変更等により航空機をカテゴリーII航行に使用しなくなった場合、前項により許可が取り消された場合又は本基準に適合しなくなった場合は、当該機についての許可書を返納すること。

なお、許可書に当該航空機以外の航空機についても記載されている場合については、許可書の返納に代えて、カテゴリーII航行に使用しなくなった旨又は本基準に適合しなくなった旨を書面にて国土交通大臣に通知すればよい。（前項による許可の取り消しの場合には当該航空機の記載を削除した新たな許可書が発行されるため旧許可書

については返納すること。)

## 2.7 許可書の再交付

許可書を失い、破り、又は汚したため再交付を申請しようとするときは、再交付申請書（様式3）に許可書（失った場合を除く。）を添えて、国土交通大臣に提出すること。

## 第3章 地上施設

カテゴリーII航行を行う空港等の地上施設（ILS装置、ILS信号に対する干渉を防止するための制限区域、視覚援助装置等）は、国際民間航空条約（昭和28年条約第21号）第10附属書及び第14附属書並びに「航空業務方式－運航（PANS-OPS）」に規定された基準又は航空局長がこれと同等以上と認める基準に適合していること。

## 第4章 機上装置

### 4.1 機上装置

#### a. 機上装置の内容

カテゴリーII航行を行う航空機は、次に掲げる装置（以下「機上装置」という。）を最低限搭載すること。

(1) 独立した航法受信装置又はその同等装置 2式

上記の装置は、2式以上の統合型マルチ・センサー・ユニット（例えば MMRなど）として提供することができる。

(2) 自動操縦装置、手動飛行誘導装置又はその両方 1式

(3) 表示器2個を備えた電波高度計 1式

(4) 各操縦士に対する風防の雨除去装置 1式

(5) 飛行経路に対する航空機位置、高度及び速度の表示並びに故障、進入中の異常な水平及び垂直偏位又は過度の水平偏位を検知し操縦士に警報する計器及び表示

(6) 自動出力制御装置 1式

上記の装置は、操縦士のワーカロードが許容可能であるとの実証に基づき、航空安全推進室長によって認められる場合を除く。

#### b. 機上装置の基準

カテゴリーII航行を行うための機上装置は、法第10条第4項の基準（自衛隊機に

あつては自衛隊法第 107 条第 5 項の規定により定められた基準) 及び本通達の附属書 1 に定める基準に適合していること。

ただし、型式証明等（型式設計変更、追加型式設計及び飛行規程を含む。）において本通達の附属書 2 に定める基準に適合することが証明されている場合は、上記の基準に適合しているとみなす。

なお、RVR350 メートル以上であれば、従前の通達の基準に適合した機上装置でよい。

## 第5章 運航方式

### 5.1 着陸の要件

運航者は、着陸方式、必要着陸滑走路長を以下に定める基準に従って決定していること。

#### a. 着陸方式

##### (1) 進入復行

次の場合には進入復行を開始すること。

イ. DHにおいて、目視物標のみで安全に進入を継続するために必要な目視物標を視認できない場合

ロ. DH通過後に必要な目視物標を見失った場合

ハ. DH通過後に、視認している目視物標が減少することにより目視物標のみでの安全な進入の継続が妨げられる場合

ニ. 接地帯に安全に着地することができないと判断される場合

ホ. DH通過前において、必要な地上施設が利用できなくなった場合

ヘ. 接地前に飛行を制御するシステムに故障が発生した場合（ただし、手動での操縦及び自動での操縦の双方が可能な場合であつて、自動での操縦のための装置の故障が1000フィート以上の滑走路末端標高又は接地帯標高で発生し、引き続き手動での操縦が可能な場合はこの限りでない。）

ト. 着地時の横風の成分が、15ノット又は飛行規程若しくは製造者のマニュアル等で規定される値のいずれか大きい値を超えると予想される場合

##### (2) 進入及び着陸の継続

最終進入を開始した後に気象条件が最低気象条件以下となつた場合であつても、DHまでに目視物標を視認できている場合、進入及び着陸を継続することができる（ただし、(1)の場合を除く。）。

#### b. 必要着陸滑走路長

タービン発動機を装備した飛行機の場合、必要着陸滑走路長は航空機が接地帶

からの高さ50フィートの点から接地し、完全に停止するまでの距離の1.15／0.6倍とする。

## 5.2 発動機不作動でのカテゴリーII航行等

### a. 発動機不作動でのカテゴリーII航行の実施を考慮した飛行計画の作成

以下の条件が満たされる場合に限り、出発地に対する代替空港等、途中経路における代替空港等、目的地に対する代替空港等及び目的地等における発動機不作動でのカテゴリーII航行の実施を考慮し飛行計画を作成することができる。

- (1) 航空機が発動機不作動でのカテゴリーII航行の実施能力があると判断されること。
- (2) 進入中の任意の点での進入復行を安全に終了させることができるように、適切な手順、性能及び障害物間隔に関する情報が航空機乗組員に提供されること。また、該当する場合、同様の情報が運航管理者等が容易に利用可能であること。
- (3) 飛行規程に記載された航空機の能力に応じた、横風、向い風、追い風等の気象状態による制限が考慮され、必要に応じ規定されていること。
- (4) カテゴリーII航行を実施する滑走路及び方式における気象状態が、代替空港の最低気象条件又は着陸のための最低気象条件を上回っていることを気象通報又は予報が示していること。発動機不作動時の能力の信頼性を基に運航する運航者は、気象予報及び気象通報の可用性や信頼性、気象予報精度による時刻に係る要因、潜在的な気象の変わり易さ、及び航空機乗組員、運航管理者等の能力を踏まえ、飛行中に適時に更新された気象予報及び気象通報を取得すること。飛行計画は、気象、除雪その他の要因により到着までに起こりうる、予想される遅延を考慮すること。
- (5) 空港及び施設に関するNOTAMあるいはそれと同等な情報でカテゴリーII航行の安全な実施が妨げられないことを確認せねばならない。NOTAMで着陸の最低気象条件や代替空港等の最低気象条件に関する変更があった場合、その情報を飛行中適時適切に航空機乗組員に提供しなければならない。
- (6) 発動機不作動での着陸形態が通常時の着陸形態と異なる場合、必要滑走路長の決定は、発動機不作動での形態で行わなければならない。
- (7) 航空機乗組員及び運航管理者等の滑走路路面の状態の予測は、着陸時に滑走路の水溜まり、雪、氷等による影響がないという気象通報、滑走路状態と予報の解析に基づくこと。航空機乗組員は運航中、予想に反し悪化する旨のいかなる情報も提供されること。
- (8) 発動機不作動でのカテゴリーII航行と発動機不作動ではない状態でのカテゴリーII航行との間に差異がある場合、航空機乗組員及び運航管理者等の訓練、航空機乗組員の資格及び手順は、発動機不作動での着陸に対応していなければならぬ。

らない。

- (9) 飛行中に発動機不作動での着陸能力の低下に結びつくような故障が発生した場合は、航空機乗組員及び運航管理者等は、飛行経路、目的地の変更等の代替手段を講じること。
- (10) 発動機不作動でのカテゴリーII航行の実施を考慮し目的地空港等又は目的地代替空港等を選定する場合には、発動機不作動での着陸を想定した目的地代替空港等を2つ以上選定すること。

b. 途中経路における発動機不作動

途中経路において発動機の故障が発生した場合、以下の条件を満たしている場合に限り、カテゴリーII航行を行うことができる。

- (1) 飛行規程等に発動機不作動でのカテゴリーII航行の実施能力が実証されており、実施手順が利用可能なことが明記されていること。
- (2) 航空機乗組員及び運航管理者等は、発動機が不作動である状況及びこれに対応する進入速度から必要とされる着陸滑走路長を考慮すること。また、進入復行時の障害物との間隔が確保されること。
- (3) 航空機乗組員及び運航管理者等は、風、天候、形態等が制限内にあると判断すること。
- (4) 航空機乗組員及び運航管理者等は、滑走路の水溜まり、雪、氷等による影響がないと判断されること。
- (5) 発動機不作動でのカテゴリーII航行が実施できない、又は不安全となるような、発動機不作動に伴う機体への影響がないこと。
- (6) 発動機不作動でのカテゴリーII航行の実施を実施要領に定めており、かつ、航空機乗組員が必要な訓練を受けていること。
- (7) 航空機乗組員及び運航管理者等は、発動機不作動でのカテゴリーII航行を実施することが安全かつ適切であると判断すること。

### 5.3 その他

- a. 進入中に垂直方向の誘導を喪失した場合等であってDHからMDA (Minimum Descent Altitude) に切り替える場合、安全な高度（例えば滑走路末端又は接地帯からの高さが1000フィート）において最低気象条件及び最終進入の手順の移行を終えなければならない。
- b. 気圧高度の値は確認のための参考として用いてもよいが、電波高度に基づくDHに代えて用いてはならない。ただし、滑走路手前の地形のために電波高度計が使用できない滑走路の場合等であって、インナーマーカーと併せて進入復行の判断に用いる場合はこの限りでない。
- c. 自動制動装置を使用する場合、ブレーキングアクションを含む滑走路の状態及び

有効な滑走路長に応じて適切に当該装置を使用するために必要な情報が航空機乗組員に提供されなければならない。

- d. 運航者は、進入経路の下が不規則な地形となっている滑走路でカテゴリーII航行を行う場合に、DHの決定に用いる電波高度計を一貫性をもち、確実かつ適切に読み出せることを確認しなければならない。

## 第6章 航空機乗組員等

### 6.1 航空機乗組員の教育訓練等

カテゴリーII航行を行う航空機乗組員は、次に定める教育、訓練及び審査を受けていること。

#### a. 初期訓練

次に掲げる初期訓練を受けていること。なお、航空従事者技能証明の取得時（型式限定の変更時を含む）に既に訓練を受けている内容については、改めて訓練を受けなくともよい。

##### (1) 地上教育

カテゴリーII航行を行う航空機乗組員は、次の科目について地上教育を受けていること。

イ. カテゴリーII航行に使用される地上施設の運用上の特性、性能及び限界

###### ① 航行援助施設

- a) 計器着陸装置及びその制限区域、MLS（使用する場合に限る。）、マーカービーコン、DME、コンパスロケーター等の航行援助施設

###### ② 視覚援助施設

- a) 進入灯、接地帯灯、滑走路中心線灯、滑走路灯、誘導路灯等の航空灯火  
b) 航空灯火用予備電源  
c) 滑走路中心線灯による残距離表示  
d) ディスプレイストスレッシュホールド等の滑走路の形態のための灯火

###### ③ 滑走路、誘導路等

- a) 幅、安全区域、無障害区域、飛行場標識、待機線、記号、待機地点、滑走路勾配、滑走路末端高の適切性、通常と異なる摩擦、グルーピング、制限区域、誘導路における位置標識、滑走路残距離のための標識及び記号

④ 気象通報

- a) 気象通報及び透過率計等
- b) RVR の測定の位置、読み出し単位の大きさ、滑走路灯の照度による感度
- c) 国際運航における通報値の意味の差異（国外においてカテゴリーII航行を行う場合に限る。）
- d) 制限を受ける通報と参考扱いとなる通報
- e) 透過率計等が利用できない場合の要件

⑤ NOTAM その他の航空情報

- a) 施設の状態
- b) 航空灯火、予備電源等の運用停止に係る通報の解釈
- c) カテゴリーII航行による進入開始に関する NOTAM の適用

ロ. 機上装置の運用上の特性、性能及び限界

① 飛行誘導装置

- a) 飛行誘導装置及びこれに関する着陸装置、着陸滑走制御装置、並びに着陸復行の能力（自動操縦装置、自動着陸装置等を使用する場合に限る。）

② フライトディレクター（使用する場合に限る。）

- a) フライトディレクター及びこれに関する着陸装置、着陸滑走制御装置、並びに着陸復行の能力（自動操縦装置、自動着陸装置等を使用する場合に限る。）

③ 自動出力制御装置（使用する場合に限る。）

- a) 自動出力制御装置
- b) 手動操縦での自動出力制御装置の使用、手動出力制御での自動操縦装置の使用

④ 表示器

- a) 表示器
- b) 進入及び着陸の継続に係る限界の表示

⑤ 支援装置

- a) モニタリング・ディスプレイ、ステータス・ディスプレイ、モード・ディスプレイ
- b) 故障又は警告の報知、及びこれに関する装置の状態を表示する表示器

⑥ 低視程での運航に係るその他の装置（自動制動装置、オートスポイラー等）の使用、限界、特性、制約

⑦ 航空機の特性

- a) 操縦室視界の限界角
- b) 視界の明るさの環境が変化する空域を飛行する場合に、視点の高さ、座席の位置、又は計器の輝度を適切にすることによる視認性に係る効果
- c) 異なったフラップの設定、進入速度による視認性に係る効果
- d) 最低の滑走路末端高、最終進入降下角の上限・下限

⑧ 灯火

- a) 進入時の視認、地上移動、衝突回避のための着陸灯、タクシーラン、翼端灯、ロゴ灯、閃光灯等の適正な使用

⑨ 雨滴除去及び除霧装置

- a) 雨滴除去及び除霧装置の適正な使用
- b) 雨滴除去、防水装置又は除氷装置が前方視界に影響する場合、当該装置の適切な設定及びその効果

⑩ 飛行経路及び周波数の選択

- a) インバウンド・コースや自動又は手動での航法周波数調整等、航空機乗組員が入力しなければならないものについての、不正確な選択や設定がもたらす重大性及び意義

⑪ 気象状態による制限

- a) 向い風、追い風、横風、ウィンドシアに対する機上装置の性能及び限界
- b) ウィンドシア、乱気流等の悪天候時の機上装置の性能の不足の察知

⑫ 異常時又は故障状態

- a) 異常時又は故障状態の識別と対応
- b) 飛行誘導装置、計器、支援装置に係る異常時の手順およびチェックリストの使用

⑬ 復行

- a) 復行による高度損失への配慮、障害物間隔のための性能確保、必要なモード変更の管理並びに垂直及び水平方向の適切な経路の飛行に関する復行のための機上装置の使用

ハ. カテゴリーII航行の運航方式等

- ① カテゴリーII航行に適用される実施要領に定められた運航方式
- ② 航空機乗組員の職務
  - a) 航空機乗組員の職務区分
  - b) 自動での進入から手動での進入への移行

- c) 自動又は航空機乗組員によるコールアウトの適切な使用
- d) 適切な計器進入方式の実施
- e) 通常の形態又は代替若しくは故障時の形態での最低気象条件の適用
- f) 故障時における最低気象条件の引き上げ

③ 気象及び RVR

- a) カテゴリーII航行に関する気象
- b) METAR、TAF、RVR 等の適用、使用及び制約
- c) 制限を受ける RVR と参考扱いとなる RVR、必要な透過率計等、正確な RVR 値のための適切な航空灯火の設定、外国の施設において通報される RVR 値の適切な使用

④ 方式及び進入図

- a) DH の適用と使用
- b) 電波高度計のバグ設定
- c) 不規則な地形でのインナーマーカーの使用
- d) QNH、QFE 等の使用に応じた気圧高度の規正に係る手順

⑤ 目視物標の使用

- a) 着陸滑走、進入時に使用する目視物標の可用性及び制限
- b) 進入から着陸滑走の間に気象状態が悪化し、目視物標を喪失するなど、方式で定められた最低気象条件を下回った場合の手順

⑥ 視認による飛行への移行

- a) 機長及び副操縦士並びに PF 及び PNF 每の、進入時の視認による飛行へ移行する手順
- b) 目視物標の直視への移行に関する手順 (EVS (エンハンスト・ビジョン・システム)、SVS (シンセティック・ビジョン・システム) 等を用いて進入を行う場合に限る。)

⑦ 許容不可能な逸脱

- a) 進入から着陸滑走の間の経路からの逸脱の限界
- b) 経路からの逸脱に係る表示器の使用

⑧ 気象による影響

- a) 風による影響
- b) 向い風、追い風、横風の制約
- c) 垂直及び水平方向のウィンドシアによる自動操縦装置、フライトディレクター等の各種装置の性能への影響
- d) HUD のような視界に制約のある装置や SVS を使用する場合、当該装置の表示の限界及び当該限界に達し又は当該限界を超えた

## 際の対応

### ⑨ 滑走路面の状況

- a) 滑走路面の状況に応じた方針、手順及び制約
- b) 着陸後の操舵及び停止の性能が関連する滑りやすい滑走路 (slippery runway 又は icy runway)での運航のための制限及び当該運航のための灯火又は標示の視認性低下時の手順
- c) ブレーキングアクション等の通報による制約
- d) 空港毎のブレーキングアクション等の通報の方法

### ⑩ 機上装置の故障

- a) 最終進入フィックス以前又は以後に発生する機上装置の故障の認識と適切な対応
- b) DH 以前又は以後に発生する機上装置の故障の認識と適切な対応
- c) 接地前の故障の認識と適切な対応

### ⑪ 復行

- a) 適切な復行の操作技術
- b) 自動又は手動によって使用される装置
- c) 復行装置の故障
- d) 復行を開始する高度を考慮した予想される高度の損失
- e) DH 以降で進入復行を開始する場合の障害物間隔に関する適切な配慮

### ⑫ 報告

- a) 航行援助施設の異常又は不具合に係る報告の必要性
- b) 進入灯、滑走路灯、接地帯灯、中心線灯の故障等のカテゴリー II 航行に関連する不具合の報告の必要性

### ⑬ 国際的方式 (国外においてカテゴリー II 航行を行う航空機乗組員に限る。)

- a) OCA、OCH の適用を含む国際的方式
- b) 該当国の AIP
- c) 地域補足事項
- d) 米国連邦航空局アドバイザリーサーキュラーその他関連文書

### ⑭ 性能及び障害物間隔

- a) 全発動機作動又は発動機不作動での進入復行又は着陸中止の際の障害物間隔を確保するための航空機の性能及び重量制限に係る情報
- b) 使用すべきフラップ設定、復行方式、加速セグメント

⑯ EVS 等の使用 (EVS、SVS 等の視覚を支援する装置を使用する場合に限る。)

- a) 滑走路の適切な識別と自機位置の適切な判断のための当該装置の表示の解釈
- b) 当該装置の限界及び滑走路等の誤認を防ぐために必要な空港に関する特定の情報

⑰ 発動機不作動状態で着陸する場合の空港等の適切な選択と安全な着陸に与える要因

- a) 推力不均衡の程度、適切なフラップ設定、調整された基準速度、スラストリバーサーの能力と使用等の航空機の設定
- b) 電源又は油圧等、影響を受ける可能性のあるその他の航空機システム
- c) 気象及びそれに係る情報の更新と正確性
- d) 航空機の形態に適した最低気象条件の使用、及び、特定の環境に合わせた進入及び着陸の最低気象条件の調整の必要性
- e) 発動機不作動状態での進入復行における障害物又は地形、着陸中止時の障害物回避への考慮、残る発動機の更なる故障への考慮（3 発動機以上の航空機に限る。）等を考慮した特別な最低気象条件
- f) 最も望ましい航行援助施設、滑走路及びその状態の選択
- g) 消火救難体制の可用性
- h) 空港及び方式に対する習熟度
- i) 付近の地形や障害物に対する考慮
- j) 運用許容基準の適用状況
- k) 操縦士の最近の経験

⑯ 5.2 項にて規定された発動機不作動でのカテゴリー II 航行等の実施手順及び航空機の当該状態でのカテゴリー II 航行の実施能力（当該航空機が発動機不作動でカテゴリー II 航行を行う能力を有していない場合を除く。）

## （2）飛行訓練

カテゴリー II 航行を行う機長及び副操縦士は、次の科目について飛行訓練を受けていること。なお、各科目の内容は、実施要領で定められた運航方式並びに通常時及び異常時の手順に応じ、カテゴリー II 航行を安全かつ確実に実施できるよう定められたものでなければならない。

イ. フライトディレクター、自動操縦装置、自動出力制御装置、又はこれらの組み合わせによる代表的な設定を用いた、該当する最も低い最低気象

### 条件での通常の着陸

- ロ. 該当する最も低い DH からの進入復行（他の操作と組み合わせて実施することができる。）
- ハ. 復行中に接地する可能性のある低高度からの着陸中止又は復行（他の操作と組み合わせて実施することができる。）
- ニ. 機上装置又は地上施設の故障（他の操作と組み合わせて実施することができる。）
- ホ. 進入前又は進入中の発動機の故障
  - ヘ. 該当する最も低い最低気象条件における手動での着陸滑走（他の操作と組み合わせて実施することができる。）
  - ト. 風、乱気流、滑走路の湿潤等を組み合わせた環境条件での着陸
  - チ. 自動着陸装置による通常着陸及び操作の介入を要する異常状態又は故障状態での自動着陸（自動着陸装置を使用して RVR350m 未満のカテゴリー II 航行を行う場合に限る。）
  - リ. HUD を使用した状態で、2 回の通常着陸、3 回の故障を伴う着陸及び故障による 5 回の進入復行又は着陸中止（HUD を用いた手動での着陸で RVR350m 未満のカテゴリー II 航行を行う場合に限る。）
  - ヌ. EVS、SVS 等を使用してカテゴリー II 航行を行う場合は、飛行基準評価審査会又は外国政府により認められた報告書 (Flight Standardization Board Report 等 (以下「FSB Report 等」という。))において必要とされる訓練を参考として航空事業安全室長が安全性が確保されると判断し承認を行った訓練を受けること。
  - ル. その他、飛行基準評価審査会又は外国政府により認められた報告書 (FSB Report 等)において必要とされる訓練（ただし、航空安全推進室長が安全性が確保されるため不要であると判断し承認を行った訓練を除く）

#### b. 初期審査

カテゴリー II 航行を行う機長は、初期訓練の科目について、運航審査官若しくは査察操縦士又は航空安全推進室長が適当と認める者（自衛隊の機長にあっては防衛大臣が適当と認めたもの）により行われる審査を受け、これに合格しなければならない。

#### c. 定期訓練

次に掲げる定期訓練を受けていること。なお、運航規程審査要領細則に基づく定期訓練において訓練を受けている内容については、改めて訓練を受けなくともよい。

##### (1) 地上教育

カテゴリー II 航行を行う航空機乗組員は、少なくとも年1回、a.(1)で掲げる科

目から定期的に実施する必要があるものとして選定された科目（運航方式及び手順の変更、事例の検討、故障に係る表示に関する内容を含む）について訓練を受けていること。

(2) 飛行訓練

カテゴリーII航行を行う機長及び副操縦士は、少なくとも年1回、次の操作を含む飛行訓練を受けていること。

- イ. 1発動機不作動での進入、着陸及び復行
- ロ. 機上装置又は地上施設の故障
- ハ. 風、乱気流、滑走路の湿潤等の現実的な環境条件での着陸
- ニ. その他（特別に重要な方式や項目など）

d. 定期審査

カテゴリーII航行を行う機長は、少なくとも年1回、運航審査官、査察操縦士又は航空安全推進室長が適当と認める者（自衛隊の機長にあっては防衛大臣が適当と認めたもの）により行われる初期審査と同一の審査を受け、これに合格していること。

e. 復帰訓練及び審査

カテゴリーII航行を行う航空機乗組員が、以前カテゴリーII航行を行っていたある型式の航空機に一定の乗務しない期間を経た後、直前に乗務していた型式の航空機又はそれ以前に乗務していた型式の航空機によって再びカテゴリーII航行を行う場合、a.に掲げる科目に準じた科目の訓練を受けていること。また、カテゴリーII航行を行う機長は、b.の初期審査と同一の審査を受け、これに合格していること。

f. 型式移行訓練及び審査

他の型式の航空機によってカテゴリーII航行を行っていた航空機乗組員が、同一の業務の範囲（機長、副操縦士又は航空機関士）のまま、カテゴリーII航行を行う航空機の型式に移行しカテゴリーII航行を行う場合、型式移行の対象となる航空機の特性等に応じて、型式を移行するために必要なa.に掲げる科目に準じた科目の訓練を受けていること。なお、航空従事者技能証明の型式限定の変更時に既に訓練を受けている内容については、改めて訓練を受けなくともよい。また、カテゴリーII航行を行う機長は、b.の初期審査と同一の審査を受け、これに合格していること。

g. 複数の類似した型式の航空機又は複数の系列型式の航空機の運航を行う場合における各型式系列型式の航空機によるカテゴリーII航行

複数の類似した型式の航空機又は複数の系列型式の航空機の運航を行う場合において、各型式又は系列型式の航空機によってカテゴリーII航行を行う機長及び副操縦士は、航空機間の差異とそれによる影響を適切に把握するため、飛

行基準評価審査会又は外国政府により認められた報告書（FSB Report 等）において必要とされる訓練を受けていること。

また、定期訓練及び定期審査は、2つの限定された航空機の型式について、1年毎に交互に実施すること。

- h. カテゴリーII航行の訓練をカテゴリーI航行又はカテゴリーIII航行の訓練と同時に実施する場合には、航空機乗組員の責務、最低気象条件の判定方法、RVRの取扱い、手順、コールアウト、機上装置の要件、故障時の対応等の運航方式間の相違を明確にしなければならない。
- i. カテゴリーII航行を行う航空機乗組員に係る訓練の記録の保管、管理等の指針及び保存期間を定め、当該訓練を記録し、記録を適切に管理すること。
- j. 指定本邦航空運送事業者がCBTAプログラムを実施する場合には、a.～i.に定める教育、訓練及び審査の内容を参考にしながら、「Competency-Based Training and Assessment Programの審査要領細則」（国空航第11576号、平成29年3月30日）に従って事業者が設定した教育、訓練及び審査を受けていること。この場合において、CBTAプログラムによる訓練を受ける航空機乗組員に対する定期訓練及び審査の実施頻度については、実運航におけるカテゴリーII航行の実施頻度等を考慮し、36ヶ月を上限とした期間に1回として設定することができるものとする。

## 6.2 運航管理者等の教育訓練等

カテゴリーII航行を行う航空機の運航管理者、運航管理担当者、運航管理補助者その他運航管理業務を行う者は、次に定める教育及び訓練を受けていること。

### a. 初期訓練

次に掲げる初期訓練を受けていること。なお、運航規程審査要領細則等に基づき既に訓練を受けている内容については、改めて訓練を受けなくともよい。

#### (1) 地上教育

カテゴリーII航行を行う航空機の運航管理者、運航管理担当者は、次の科目について地上教育を受けていること。また、カテゴリーII航行を行う航空機の運航管理補助者その他運航管理業務を行う者（運航管理者、運航管理担当者を除く。）にあっては、その職務の範囲に応じ、次の科目のうち必要な科目について地上教育を受けていること。

##### イ. カテゴリーII航行の運航方式等

① カテゴリーII航行に適用される実施要領に定められた運航方式

② 気象及びRVR

a) カテゴリーII航行に関連する気象

b) METAR、TAF、RVR等の適用、使用及び制約

c) 制限を受けるRVRと参考扱いとなるRVR、必要な透過率計等、

正確な RVR 値のための適切な航空灯火の設定、外国の施設において通報される RVR 値の適切な使用

③ 方式及び進入図

- a) DH の適用と使用

④ 滑走路面の状況

- a) 滑走路面の状況に応じた方針、手順及び制約
- b) 着陸後の操舵及び停止の性能が関連する滑りやすい滑走路 (slippery runway 又は icy runway)での運航のための制限
- c) ブレーキングアクション等の通報による制約
- d) 空港毎のブレーキングアクション等の通報の方法

⑤ 報告

- a) 航行援助施設の異常又は不具合に係る報告の必要性
- b) 進入灯、滑走路灯、接地帯灯、中心線灯の故障等のカテゴリー II 航行に関連する不具合の報告の必要性

⑥ 國際的方式 (国外においてカテゴリー II 航行を行う場合に限る。)

- a) OCA、OCH の適用を含む国際的方式
- b) 該当国の AIP
- c) 地域補足事項
- d) 米国連邦航空局アドバイザリーサーキュラーその他関連文書

⑦ 性能及び障害物間隔

- a) 全発動機作動又は発動機不作動での進入復行又は着陸中止の際の障害物間隔を確保するための航空機の性能及び重量制限に係る情報
- b) 使用すべきフラップ設定、復行方式、加速セグメント

⑧ 発動機不作動状態で着陸する場合の空港等の適切な選択と安全な着陸に与える要因

- a) 推力不均衡の程度、適切なフラップ設定、調整された基準速度、スラストリバーサーの能力と使用等の航空機の設定
- b) 電源又は油圧等、影響を受ける可能性のあるその他の航空機システム
- c) 気象及びそれに係る情報の更新と正確性
- d) 航空機の形態に適した最低気象条件の使用、及び、特定の環境に合わせた進入及び着陸の最低気象条件の調整の必要性
- e) 発動機不作動状態での進入復行における障害物又は地形、着陸中止時の障害物回避への考慮、残る発動機の更なる故障への考慮 (3 発動機以上の航空機に限る。) 等を考慮した特別な最低気

#### 象条件

- f) 最も望ましい航行援助施設、滑走路及びその状態の選択
  - g) 消火救難体制の可用性
  - h) 空港及び方式に対する習熟度
  - i) 付近の地形や障害物に対する考慮
  - j) 運用許容基準の適用状況
  - k) 操縦士の最近の経験
- ⑨ 5.2 項で規定する方式の適用(当該航空機が発動機不作動でカテゴリー II 航行を行う能力を有していない場合を除く。)

#### b. 定期訓練

カテゴリー II 航行を行う航空機の運航管理者、運航管理担当者、運航管理補助者その他運航管理業務を行う者は、少なくとも年 1 回、上記 a. で掲げる科目から定期的に実施する必要があるものとして選定された科目(運航方式及び手順の変更、事例の検討を含む)について訓練を修了していること。

### 6.3 航空機乗組員の経験要件

- a. 機長は、低視程下における適切な判断及び操作を行うことができるよう、航空運送事業の用に供する当該型式機の特性に慣熟するため、当該型式機の機長として、100 時間又は 40 レグ以上の飛行経験を有していること。
- b. 上記 a. の飛行経験については、飛行基準評価審査会又は外国政府により認められた報告書(FSB Report 等)を参考に、操縦の方法が類似していると認められた型式の航空機に型式移行する場合には、移行前の型式の航空機の機長飛行経験を算入することができるものとする。ただし、移行前の型式の航空機において、カテゴリー II 航行又はカテゴリー III 航行の運航資格を取得している場合に限る。
- c. HUD 等を使用した手動着陸を行う場合にあっては、PF(Pilot Flying)は、直近の 90 日間に少なくとも 1 回、実機又は模擬飛行装置により HUD 等を使用した手動着陸を実施しているか、又は、HUD 等の装置に係る手順や使用に係る科目の訓練又は審査を受けていること。
- d. 自動装置によってカテゴリー II 航行を行う機長及び副操縦士は、飛行訓練及び審査をレベル C 又はレベル D の模擬飛行装置によって実施した場合を除き、実機により自動装置での進入を実施した経験を有すること。ただし、飛行基準評価審査会又は外国政府により認められた報告書(FSB Report 等)で別途要件が記載されており、当該要件を満たす場合を除く。
- e. HUD 等を用い手動装置によりカテゴリー II 航行を行う機長は、カテゴリー II 航行に対応した地上施設を有する空港において、カテゴリー II 航行の形態で、

実機により当該 HUD 等の装置を用い、10 回の着陸の経験を有すること。ただし、飛行基準評価審査会又は外国政府により認められた報告書 (FSB Report 等) で別途要件が記載されており、当該要件を満たす場合を除く。

## 第7章 整備方式

### 7.1 整備方式の要件

整備方式には、少なくとも次に掲げる事項を定めること。

- a. 低視程航行に関連する耐空性の継続するために必要な整備手順
- b. 整備方式の改訂手順
- c. 整備方式の管理、実施、維持又は品質保証を行う責任者の特定、記録又は任命方法（委託先若しくは 2 次委託先又は該当する場合は、その要員の特定方法を含む。）
- d. 各航空機の低視程着陸システム及び形態が整備方式又は低視程プログラムに適切に取り込まれていることの検証（航空安全推進室長によって認められている場合を除き、各航空機は、関連システム及び装備品に係る航空機製造者又は機上装置製造者が指定した有効な型式証明若しくは追加型式設計承認の記録及び適合性関連資料、技術指令、耐空性改善通報又はサービス・ブレティン等の関連基準を満たすこと。）
- e. 飛行規程、型式証明又は追加型式設計で規定されている場合を除き、意図する航行又は最低気象条件のために航空機システムに実施された改修、追加、及び変更の特定
- f. 最低気象条件を変更するために必要な整備要件及び搭載用航空日誌への記載事項の特定
- g. 低視程プログラムに特有な故障報告手順（必要に応じて、これらの手順は、運航及び整備に係る文書に矛盾なく記載されること。）
- h. 品質管理及び解析のため、低視程に係るシステム及び装備品の故障を特定、監視、及び報告する手順
- i. 連續的に繰り返し発生する故障を特定、監視及び報告する手順
- j. 連續的に繰り返し発生する故障に対して適切な修理作業が実施されるまで、低視程の航行を実施させないための手順
- k. 整備管理部門、技術部門、運航部門及び運航管理部門等の調整により、航空機システムのステータスに係るプラカードが適切に張られ、搭載用航空日誌に明確に記録するための手順
- l. 低視程航行に関連した手順の使用及び承認について、訓練及び資格が付与されているか又は認められていない人員により整備が実施された場合、航空

### 機の低視程能力のステータスを下げるための手順

- m. 該当する場合、システムの地上点検及び飛行点検に係る定例整備の手順（例えば、重整備に続き、耐空性の確認の前に適切な点検作業を行う必要があることがある。）
- n. 航空機が特定の低視程能力のステータス（カテゴリーII航行、フェールオペレーションナル、フェールパッシブ等）又は運航者によって使用されるその他特定の運用ステータスを維持するための規定
- o. 定期的な航空機システムの評価を行うための規定（一般的に、システムの地上検査により満足する結果が得られない限り、運航者に対して承認された特定の期間内に少なくとも1回の満足する進入が行われること。満足及び不満足な結果のいずれであっても記録する手順を含めること。個別の航空機の評価に代わって、機材フリートのサンプリング検査は一般的に受け入れられない。一般的に、航空機がカテゴリーII航行のステータスを維持するため、6ヶ月以内又は航空機若しくは機上装置製造者が指定する期間内で、少なくとも1回の満足する低視程システムの運用による使用又はシステムの地上検査を実施すること。）
- p. 必要とする機上装置の運用許容基準
  - 注：一般的に、カテゴリーIII航行の要件を満足し、承認された整備方式は、カテゴリーII航行としても受け入れ可能である。しかしながら、統合した整備方式を使用する場合は、航空機の低視程システムのステータスについて、操縦者、整備従事者、運航管理者に対して明確に特定されること。

## 7.2 整備に係る初期訓練及び定期訓練

- a. 整備従事者は、最低気象条件に関する本通達の内容について十分な知識を有しているなければならない。該当する場合、運航者及び委託先の整備従事者、整備管理者、機上装置整備士、整備・検査若しくは品質保証を実施する者又はその他の技術者は、効果的な整備方式に必要な初期及び定期訓練を受けること。訓練課程には、低視程航行に適用される特定の航空機システム、運航者の方針及び手順が含まれること。定期訓練は、少なくとも2年に1回、又は人員が長期間（例えば6ヶ月以上）当該航空機又はシステムの整備に携わらなかった場合に実施すること。運航者の承認されたプログラムにおいて低視程航行に関連した資格を付与することとしている場合は、社内の訓練証明又は資格の取得につながるものとしてもよい。
- b. 訓練には、該当する場合は、少なくとも次に掲げる事項を含めること。
  - (1) 適切な運航者及び委託者に対する初期及び定期訓練（訓練対象者は、整備従事者、品質及び信頼性グループ、整備管理、検査及び保管又は同等組織が含まれる）

れること。整備従事者の訓練については、座学及び少なくとも何らかの実機訓練が含まれること。ただし、整備方式に適合した座学、コンピュータを使用した訓練（CBT）、模擬飛行装置、航空機又はその他これらの効果的な組合せであって、航空安全推進室長又は地方航空局安全管理官若しくは保安部統括事業安全監督官により認められた方法により実施されるときは、この限りでない。）

- (2) 訓練の内容：航行概念、航空機型式及び影響されるシステム、該当する場合は航空機の同系列型及び相違点、使用される手順、マニュアル又は技術資料の可用性及び使用、プロセス、使用される工具又は試験装置、品質管理、試験及び耐空性の確認のための方法、必要な署名、適切な運用許容基準の適用、必要に応じて技術支援を得る場所の情報、運航者の他の部門との必要な調整（運航、運航管理等）並びに運航者又は航空機型式若しくは同系列型に特有なその他の整備方式要件（ヒューマンファクターへの考察、問題報告等）
- (3) 整備方式の要件への適合性を保証するための外部調達先又は外部調達先の部品の使用手順、並びに部品の全体的な品質保証を管理し評価するための手段を確立するための手順
- (4) システムの故障が再現できない場合に、故障診断のためにシステム間で入れ換えた装備品について確実に追跡及び管理する手順（これらの手順には、全体システム試験及び又は低視程ステータスから航空機を除外する手順が含まれること。）
- (5) 低視程航行に関連する装備品又はシステムに対して実施する変更を評価、追跡及び管理する手順（耐空性改善通報、サービス・ブレティン、技術指令、規則要件等）
- (6) システムの故障により中断又は中止した低視程航行の記録及び報告手順
- (7) 試験装置及び装備品のソフトウェアの変更、更新又は定期的な更新について、インストール、評価、管理する手順
- (8) 低視程航行に関連するシステム及び装備品を識別し、制限を特定し、カテゴリーの格上げ及び格下げを行う運用許容基準の備考欄の使用に係る手順
- (9) ビルトイン試験装置の使用、必須検査項目（RII）及び品質保証として、自社整備又は委託先整備を含む低視程航行に関連する装備品及びシステムを識別し、性能保証に取り組むための手順

### 7.3 試験装置及び校正基準

試験装置は、整備後にシステム及び装備品の耐空性を確認する場合に要求される精度と信頼性を保証するよう、定期的な点検・校正が必要である。低視程航行に関連する試験装置を維持するために使用される一次及び二次基準のリストを維持すること。

運航者は、これらの基準が委託先の認定事業場により遵守されることを保証する責任がある。国の基準又は製造者の校正基準へのトレザビリティを維持すること。

#### 7.4 耐空性の確認手順

- a. 低視程航行能力に関するシステムのステータスを格上げ又は格下げする手順を含めること。航空機の運用ステータスを管理する方法によって、航空機乗組員、整備及び検査部門、運航管理並びに必要に応じてその他人員が航空機及びシステムのステータスを適切に認識できるようにすること。
- b. 各装備品又はシステムに対して、適切な試験レベルが規定されること。ビルトイン試験装置が耐空性の確認、低視程ステータスの格上げ又は格下げの判断に使用される場合、製造者の推奨する整備方式又は整備指示を考慮すること。
- c. 委託先施設又は人員は、航空機の耐空性を確認するための航空安全推進室長又は地方航空局安全管理官若しくは保安部統括事業安全監督官により承認された運航者の整備方式を遵守すること。運航者は、委託先の組織及び人員が適切に訓練を受け、資格を付与され、権限を与えられることを保証する責任を有すること。

#### 7.5 定期的な航空機システムの評価

- a. 運航者は、カテゴリーII航行に適用されるシステムの十分な作動を保証するため、航空機システムの性能を継続的又は定期的に評価する方法を定めること。低視程飛行誘導システム（例えば自動操縦装置又はHUDなど）が満たすべき性能を保証するための許容できる方法の一つは、定期的にシステムを使用し、十分な性能を有することを記録することである。一般的に、十分なシステム性能を保証するための許容できる方法は、カテゴリーII航行において、6ヶ月以内の十分な性能を示す搭載用航空日誌の記載又はコンピュータのACARS記録等の信頼できる記録がある。
- b. 飛行誘導装置又は自動着陸装置の定期的な点検は、航空機製造者又は機上装置製造者の推奨する手順、又は航空安全推進室長により承認された代替手順により実施すること。定期的な評価のために、飛行誘導装置又は自動着陸装置がいつ、どこで十分な性能を発揮したか、並びに性能が十分でなかった場合に取られた是正措置を記録すること。
- c. 飛行誘導装置及び自動着陸装置の使用は、利用可能性及び信頼性を維持するために推奨されること。

#### 7.6 形態管理/システム改修

運航者は、低視程航行に承認されたシステム及び装備品の改修について、ソフトウェア変更、サービス・ブレティン、ハードウェアの追加又は改修が実施された場合、

悪影響を与えないことを保証すること。システムの構成品のいかなる変更も、航空機製造者、機上装置製造者、航空業界、航空安全推進室長又は地方航空局安全管理官若しくは保安部統括事業安全監督官が許容する基準若しくは手順と一致していること。

## 7.7 記録の管理

- a. 運航者は、適切な記録を保管すること（例として、運航者及び委託先の整備事業場の記録にアクセスできること。）。当該記録は、カテゴリーII航行を実施する航空機の適切な耐空性の形態及び状態を決定することを可能とする。
- b. 委託先の整備事業場は、適切な記録を保有し、運航者と記録に関する調整の手順を定めること。

# 第8章 実施要領

運航者は、規則第191条の3第2項に定める事項を記載した実施要領を定めること。なお、航空運送事業者において、以下の内容が運航規程又はその附属書及び整備規程又はその附属書に定めている場合、当該箇所を実施要領に代えることができる。

## 8.1 運航に関する実施要領

### a. 運航方式及び訓練方式

次に掲げる事項を実施要領に定めること。

- (1) 進入から着陸に至るまでの通常の操縦に係る次の事項
  - イ. 航空機乗組員の職務区分
  - ロ. 機上装置の操作方法及び監視方法
  - ハ. 呼称方法
- (2) 地上及び飛行中における機上装置の機能検査方法
- (3) 地上施設の機能低下による運用上の制限事項
- (4) 複数のRVRの利用方法
- (5) 機上装置が故障した場合の措置
- (6) 必要とする機上装置の運用許容基準
- (7) 発動機、油圧系統、電気系統、操縦系統等が故障した場合の措置
- (8) 横風限界、追風限界、追加必要滑走路長等の運用制限事項
- (9) 自動操縦装置を使用できる限界高度（当該装置を装備している場合に限る。）
- (10) 航空機がDHに達した位置において許容されるローカライザー及びグライドスロープの偏位量
- (11) DHにおいて進入継続の可否を判断すべき照明施設
- (12) DH以降において気象状態が悪化した場合の措置

- (13) 進入復行方式及び当該方式における航空機乗組員の職務区分
- (14) 機長の経験要件
- (15) 航空機乗組員等の教育訓練・審査の科目及びその実施方法

## 8.2 整備に関する実施要領

### a. 整備方式及び訓練方式

運航者は第7章に該当する項目を定めること。

## 第9章 雜 則

この基準の実施に当たり、他の方法により同等の安全性が確保されると判断される場合には、航空安全推進室長及び安全政策課長又は地方航空局安全管理官若しくは保安部統括事業安全監督官の承認を得て他の方法によることができる。

## 附 則

1. 本基準は、平成17年9月22日から施行する。
2. 自衛隊機に適用する際には本文中の「国土交通大臣」とあり、及び「運航課長及び航空機安全課長又は地方航空局保安部長」とあるのは、「防衛大臣」と読み替えるものとする。

## 附 則（平成17年12月13日）

1. 本基準は、平成17年12月13日から施行する。

## 附 則（平成18年9月4日）

1. 本基準は、平成18年9月4日から施行する。

## 附 則（平成19年8月9日）

1. 本基準は、平成19年9月27日から施行する。

## 附 則（平成23年2月24日）

1. 本基準は、平成23年2月24日から施行する。ただし、平成23年2月24日の時点において既に許可を得ている運航者は、改正後の第5章、第6章、第7章及び第8章の規定にかかわらず、平成23年9月30日までの間、なお従前の例によることができる。
2. 平成23年9月30日の時点においてカテゴリーII航行の運航資格を有している航

空機乗組員にあっては、改正後の6.1. a.及びb.項に適合しているものとみなすことができる。

3. 平成23年9月30日の時点においてカテゴリーII航行の運航資格を有している航空機乗組員にあっては、改正後の6.1. c.及びd.項にかかるわらず、平成23年10月1日以降初めて受ける定期審査（機長以外の航空機乗組員にあっては、定期訓練）までの間、なお従前の例によることができる。
4. 平成23年9月30日の時点において、カテゴリーII航行を行う航空機の運航管理業務を既に行っている運航管理者、運航管理担当者及び運航管理補助者等にあっては、改正後の6.2 a.項に適合しているものとみなすことができる。
5. 平成23年9月30日の時点において、カテゴリーII航行を行う航空機の運航管理業務を既に行っている運航管理者、運航管理担当者及び運航管理補助者等にあっては、改正後の6.2. b.項にかかるわらず、平成23年10月1日以降初めて受ける定期訓練までの間、なお従前の例によることができる。
6. 「カテゴリーI航行又はカテゴリーII航行においてHUD装置を使用する場合の取り扱いについて」（平成17年12月9日、国空航第677号、国空機第985号）は廃止する。

附則（平成23年6月30日）

1. 本サーキュラーは、平成23年7月1日から適用する。

附則（平成29年3月30日）

1. 本サーキュラーは、平成29年4月1日から適用する。

附則（平成31年4月1日）

1. 本サーキュラーは、平成31年4月1日から適用する。

附則（令和元年8月9日）

1. 本サーキュラーは、令和元年8月9日から適用する。

附則（令和2年12月24日）

1. 本サーキュラーは、令和3年1月1日から適用する。

附則（令和4年4月1日）

1. 本サーキュラーは、令和4年4月1日から適用する。
2. 自衛隊機に適用する際には本文中の「国土交通大臣」とあり、及び「航空安全推進室長及び安全政策課長又は地方航空局保安部長」とあるのは、「防衛大臣」と読み替

えるものとする。

附則（令和6年3月29日）

1. 本サーキュラーは、令和6年4月1日から適用する。
2. 自衛隊機に適用する際には本文中の「国土交通大臣」とあり、及び「航空安全推進室長及び安全政策課長又は地方航空局安全管理官若しくは保安部統括事業安全監督官」とあるのは、「防衛大臣」と読み替えるものとする。

(様式 1)

特別な方式による航行の許可申請書

国土交通大臣 殿

年 月 日

住所

氏名又は名称

下記の航空機について、特別な方式による航行の許可を受けたいので関係書類を添えて申請します。

航空機の型式	
国籍及び登録記号	
行おうとする 特別な方式による航行	カテゴリーⅡ航行 (航空法施行規則第 191 条の 2 第 1 項第 2 号)
当該特別な方式による 航行に必要な装置	
当該特別な方式による 航行の開始予定日	平成 年 月 日
その他参考となる事項	最低気象条件：決心高 (DH) 滑走路視距離 (RVR)

注 1 航空機の型式並びに国籍及び登録記号については、まとめて申請してもよい。

2 当該特別な方式による航行に必要な装置については、添付としてまとめてよい。

(様式2)

報告日： 年 月 日  
報告者：

国土交通大臣 殿

カテゴリーII航行に係る不具合報告書

カテゴリーII航行の許可基準及び審査要領の2.5項に基づき以下の通り報告致します。

項目	内容	備考
発生日時	年 月 日 時 分頃 (JST)	(JSTにて記載する)
発生場所	(発生した場所、進入滑走路、高度等を記入する)	
登録記号及び航空機型式	J A 式 型	
便名	便名： 便 (出発地： 到着地： )	行った ILS 進入方式：
不具合の概要	(起こった事象、前兆、不具合発生後の対処、不具合の箇所、装置名等を簡潔に記載する。)	経路の逸脱： 有 • 無
不具合の是正	(不具合に対する整備処置、不具合品の状況、原因、分析等を記載する。原因究明がすぐに行われない場合は、その後、フォローすること。)	過去に同様な事例： 有 • 無

(一枚に記載できない場合は、別紙としてもよい。また、他の様式にて同内容が報告される場合、重複する項目について記載は省略し、その報告書を添付してもよい。)

(様式3)

特別な方式による航行の許可書再交付申請書

国土交通大臣 殿

年 月 日

住所

氏名又は名称

下記の航空機について、特別な方式による航行の許可書の再交付を受けたいので、申請します。

航空機の型式	
国籍及び登録記号	
行おうとする 特別な方式による航行	カテゴリーⅡ航行 (航空法施行規則第191条の2第1項第2号)
当該特別な方式による 航行に必要な装置	
許可書番号及び許可日	国空航第 号、国空機第 号 平成 年 月 日
事由	
備考	

## 附属書1 カテゴリーII航行を行う場合の機上装置の技術基準

### 1. 目的

本附属書は、カテゴリーII航行を行う場合、航空機に搭載される装置が満足しなければならない技術上の基準を定めることを目的とする。

### 2. 各装置の基準

#### (1) 自動操縦装置及び自動着陸装置

自動操縦装置、自動着陸装置又は手動飛行誘導装置（例えばHUDなど）は、使用が許容され、ローカライザー、グライドスロープ信号又は同等の信号に係るNOTAM制限がないILS、MLS又はGLSによるカテゴリーII航行に使用することが推奨される。

#### (2) フライトディレクター装置

フライトディレクター装置（ヘッドダウン又はヘッドアップ）は、次の要件を満足していること。

- イ. 使用する自動操縦装置又は自動着陸装置の特性と適合していること。
- ロ. 自動操縦及びフライトディレクターの両方の情報を提供する飛行制御装置は、システムの設計及び運航者の要件において適当であるならば、フライトディレクターのコマンドを表示してもよいし、表示しなくてもよい。
- ハ. フライトディレクターのコマンドが提供されるかに関わらず、航法偏位の状況情報表示器が両航空機乗組員に提供されること。
- 二. 許容されない偏位並びに故障が検知されるよう、表示器は適切に目盛付けされ、該当するモード又は形態が容易に理解できるものであること。

#### (3) ヘッドアップディスプレイ装置

ヘッドアップディスプレイ(HUD)装置は、以下の要件を満足していること。

- イ. システム設計において適当である場合は、航空機乗組員の1人又は両方に誘導を提供すること。
- ロ. 情報が操縦士(PF)のみ提供される場合は、適切な監視機能が操縦を担当していない操縦士(PNF)に提供されること。
- ハ. 監視業務が特定され、システムの故障又は操縦士がHUDの使用が不能となった場合に、PNFが航空機の操縦を引き受けることができること。
- 二. 附属書2の基準に適合すること又は従前の通達に定められた基準に適合することが飛行規程に記載されていること。

#### (4) 強化型視覚装置及び合成視覚装置

ミリ波レーダー又はその他のセンサーを用いた強化型視覚装置(EVS)及び合成視覚装置(SVS)は、その他の飛行誘導又は制御装置の完全性を保証するため

に使用することができる。当該装置は、実証評価によって安全政策課長に認められるか、さもなければ附属書 2 の基準に適合しなければならない。

#### (5) 複合装置

複合装置（例えば監視された HUD 飛行誘導装置と組み合わせたフェールパッジブ自動着陸装置など）は、求める最低気象条件において定められた非複合装置と同等の性能及び安全性を提供する場合に、カテゴリー II 航行に使用することができる。

複合装置は、以下の要件を満足すること。

- イ. 自動着陸機能を有する複合装置は、自動着陸装置を主たる制御手段とし、手動飛行誘導装置を予備モード又は復帰モードとして使用するという考え方に基づく。
- ロ. 複合装置の要素間の切り替え（例えば故障に対応するため自動着陸装置から手動操縦の HUD への切り替えなど）は、適切に資格を有する航空機乗組員により正しく使用される場合に許容される。切り替えには特殊な技量、訓練、又は熟練度が必要とされないこと。
- ハ. 接地時又は接地直後に操縦士が手動操縦を行う必要がある装置について、接地前の自動操縦から接地後の複合装置の残りの機能(HUD 等)を使用した手動操縦への切り替えは安全かつ信頼性があることを示すこと。

#### (6) 計器、装置及び表示器

計器、装置及び表示器は、以下の要件を満足していること。

- イ. 姿勢指示器、電子姿勢指示器(EADI)又は主飛行表示器(PFD)が各必要な操縦士(PF 及び PNF)に提供されるか、若しくは、これらと同等の姿勢、気圧高度、対気速度、昇降速度及び適切な予備姿勢情報を表示する電子機器式計器が必要な操縦士毎に利用可能であること。
- ロ. カテゴリー II 航行の着陸及び進入復行に係る通常及び非常状態において、適切かつ信頼性があり、容易に理解できる水平位置情報を提供できる水平位置指示計(HIS)、電子水平位置指示器(EHSI)、航法指示計器(ND)又は同等の航法表示器が必要な操縦士毎に提供されること。
- ハ. 計器及び表示器の配置は、承認された操縦室の設計原則に従うこと。
- 二. 位置情報又は航法表示装置の位置及び配置は、操縦士毎に対して適切であり、適切に目盛付けされ、画面又は使用する表示器のモードにおいて容易に理解できるものであること。
- ホ. 最終進入経路及び規定されたグライドパスからの水平及び垂直方向の経路偏位情報が、適切かつ冗長性をもって提供されること。
  - ① 水平及び垂直偏位情報が独立して各操縦士に PFD、EADI、ADI 又は同等の装置上に提供されること

- ② 水平偏位の拡張目盛情報は、各 PFD、EADI、ADI 又は同等の装置上に意図する飛行経路及び着陸滑走路又は適用される RNP の基準に対する航空機の位置を確認するために提供されること。
- ヘ. 自動操縦装置又はライトディレクターは最低気象条件に適合したものであること。
- ト. 自動操縦装置のみの使用によるカテゴリーⅡ航行を安全政策課長が認めた場合を除き、ライトディレクター又はコマンド誘導情報は、各操縦士に対し承認された最低気象条件に適合しているものであり、少なくとも二重の独立した装置の機能が、1人以上の操縦士が要求される航空機のカテゴリーⅡ航行のために装置されること。
- チ. 操縦士のワークロードが許容可能であるとの実証に基づき、安全政策課長によって認められる場合を除き、自動出力装置を装備すること。
- リ. 決心高度（決心高）のアドバイザリー表示は、容易に理解でき、明確に判別できるものであり、電波高度及びマーカービーコン表示器又は同等の装置とともに操縦士毎に提供されること。
- ヌ. 使用される誘導装置、航法装置及び関連する装置に適合した、適切な装置の状態及び故障表示が提供されること。
- ル. 自動音声コールアウトが推奨される。
- ヲ. 適切な雨除去機能が各操縦士に提供されること。
- ワ. 信頼性が求められる非常形態のあらゆる表示の適切性を実証すること。

(7) 表示

表示は、次の要件を満足していること。

- イ. 明確かつ明瞭であり、使用している飛行操縦モードに適切に関連していること。
- ロ. モードの表示ラベルは、着陸の最低気象条件の分類により識別されないこと。例えばアプローチ、ランド2、ランド3、シングルランドは許容可能であるが、カテゴリーⅡ又はカテゴリーⅢは使用しないこと。本要件を満足しない従前に実証された航空機は、航空機の形態に適した正しい最低気象条件の使用を保証するために付加的な航行上の制約が必要となる場合がある。

(8) 自動音声警報

電波高度、着陸ミニマに接近を知らせるコールアウト、着陸ミニマに到達したことを知らせるコールアウトの自動音声警報は、次の要件を満足すること。

- イ. 当該航空機の設計思想と整合していること。
- ロ. 航空機乗組員の必要な会話や通常の調整手順を妨げるような音量又は周波数を使用しないこと。

- ハ. 推奨される自動コールアウトは、以下の適切な警報又は音声を発出することが望ましい。
- ①. 500 フィート（電波高度）、ミニマへの接近、ミニマ地点
  - ②. 50 フィート、30 フィート及び 10 フィート又は航空機のフレア特性に適切な高度などフレア中の高度のコールアウト
- ニ. 低高度電波高度コールアウトはフレア中に通常の降下率より高い状況並びに接地帯を超えるフレアを適切に知らせること。
- ホ. その他の警報は、安全政策課長が適當と認めた場合に使用することができる。

#### (9) 航法受信装置

- 航法受信装置は、次の要件を満足すること。
- イ. ILS 又は MLS
- 次のいずれかの要件を満足すること。
- ① 附属書 2 の基準に適合していること。
  - ② 従前の通達に定められた基準に適合していること。
- ロ. その他の航法装置
- ① GNSS に基づくその他の航法情報又は SBAS 若しくは GBAS は、カテゴリー II 航行に必要な精度、完全性及び利用可能性を満たすことが証明されれば、個別に又は組み合わせて使用することができる。
  - ② 特段承認されない限り、同等な ILS 性能又は適切な業界標準(例えば RTCA 又は EUROCAE など)を満足すること。
- ハ. マーカービーコン
- ① 各航空機乗組員に対して、アウターマーカー、ミドルマーカー及びインナーマーカーの情報又は同等情報を表示すること。
  - ② マーカービーコンに代わって、衛星航法、SBAS、GBAS 又は DME を使用することができる。
- ニ. ADF
- ① 計画された飛行経路又は代替空港で必要な場合は、ADF 機能又は同等機能が利用できること。

#### (10) 補助系統

##### イ. 操縦室の可視性

各操縦士に対する前方及び側方の操縦室の可視性は、以下の要件を満足すること。

- ① 意図する運用、進入速度、該当する場合は航空機の形態（例えばフラップの設定など）において、操縦室から機首により制限されない適切な可視性を有すること。

- ② 操縦室の前方及び側方窓は、低視程時の地上走行及び地上運用において適切な可視性を有すること。
- ③ 低視程航行において操縦士の視界に重大な影響を与えるあらゆる装置又は構造の配置は、許容される位置にあること(HUD 装置の電子機器、日除け等)。

ロ. 雨除去及び防水

風防の雨除去、防水又は曇り防止機能は、以下の要件を満足すること。

- ① 防雨機能を装備すること。(例えば風防用ワイパー、風防用抽気など)
- ② 風防用疎水性保護膜を装備又は適切な環境基準に適合した抗雨系統を使用することが推奨される。
- ③ 進入及び着陸中に既知の着氷気象状態で航行を意図する航空機は、風防の適切な防水又は除氷機能を装備すること。
- ④ 多湿状態において操縦士の視界が低下する場合は、少なくとも適切な前方の風防の曇り防止機能を装備することが推奨される。
- ⑤ 風防の雨除去、防水又は曇り防止機能が適切に装備され、保護されない場合は、低視程時の航行が制限されることがある。

ハ. その他の系統

計器、電波高度計、エアデータコンピュータ、慣性基準装置、計器スイッチ、操縦室夜間照明、着陸及び地上走行灯、ポジションライト、ターンオフライト、リコグニションライト、FDR、CVR 又はその他の系統を含む補助系統は、以下のいずれかの要件を満足すること。

- ① 附属書 2 の基準に適合していること。
- ② 就航中の又は新規の航空機にあっては、従前の通達に定められた基準に適合していること。
- ③ 耐空性審査要領に定められた基準に適合していること。

(11) 着陸復行機能

着陸復行機能は、以下の要件を満足すること。

イ. 着陸復行の能力評価は、予想される最低気象条件に至るまで、通常航行及び非常航行に対して行われること。評価には、着陸復行への移行、視覚が限られている状況、該当する場合は自動飛行装置のモード切り替え及びその他安全政策課長により特定された他の関連する要因において、航空機の形状による制限(胴体姿勢及び尾部の接触の可能性等)に関連する要因を考慮すること。非常に低高度からの着陸復行により不慮の接地に至る航空機は、低高度着陸復行に関連又は影響を受ける自動spoイラ、自動ブレーキシステム、自動操縦又はフライトディレクターのモード切り替え、自動出力装置の運用及びモード切り替え、逆推力装置の作動並びにその他

のシステムの運用など、関連するシステムの影響を考慮して、そのような方式の安全性を確立すること。

- ロ. 自動又はフライトディレクターの着陸復行能力を備えている場合、あらゆる高度から接地に至るまで着陸復行が安全に開始し完了できることを実証すること。接地以後に自動着陸復行モードが作動する場合は、安全であること示すこと。接地後の自動又はフライトディレクターの着陸復行を始める能力は必要とされず、適当でない。接地後に意図せず着陸復行を選択した場合（自動又はフライトディレクターの着陸復行の能力のいずれの場合）において、航空機が安全に着陸滑走及び停止する能力に影響を与えないこと。
- ハ. 使用する飛行誘導装置に関係なく、安全な着陸復行を行うための適切な情報が航空機乗組員に利用可能であり、航空機は着陸復行の能力を有していること。着陸復行は進入から接地に至るいかなる時からでも選択できること。飛行誘導装置による着陸復行の能力が必須ではないが、そのような着陸復行能力が飛行誘導装置により対応している場合、そのような能力が進入から接地に至るまでのいかなる時からでも選択できること。飛行誘導装置の着陸復行モードが、航空機が意図せず接地をするような低高度において作動する場合、航空機乗組員が安全な着陸復行を実施するための適切な情報を利用できるとともに、航空機又は飛行誘導装置は、意図しない接地の結果として不安全な特性を示さないこと。
- 二. 接地までの進入におけるいかなる地点からの着陸復行の安全性を評価する際、一般的に以下に掲げる要因について考慮すること。
- ① 着陸復行の能力は、通常運航の状態について対応すべきであり、予想される最も低い最低気象条件に至るまでの特定の非常状態（例えば発動機の停止など）を含むことがある。
  - ② 着陸復行への移行時における、航空機のあらゆる形状による制限（例えば尾部の接触など）又は形態の変化（例えばフラップの格納又はその他必要な加速の要素など）に関連した要因について考慮すること。
  - ③ 着陸復行への移行時における高度損失を最小限にし、自動操縦装置、フライトディレクター又は自動出力装置の故障による意図しない結果に対応するため、自動操縦装置、フライトディレクター又は自動出力装置のモード切り替え若しくは自動解除のような要因について考慮すること。
  - ④ 着陸復行が意図しない接地に至る場合、当該事象の安全性について考慮すること。航空機の設計及び又は使用する方式は、関係する要因について考慮すること。考慮すべき関連する要因の例として、意図しな

い接地により悪影響を受ける発動機の運航性能及び加速性能、発動機の故障、自動出力装置、自動制動装置、自動スローライド、自動操縦装置又はライトディレクターのモード切り替え及びその他のシステム（例えば地上感知論理など）が含まれる。

- ⑤ 航空機又はそれに関連する装置の故障状態の発生により低高度からの安全な着陸復行が阻害される場合、そのような故障状態を特定すること。そのような場合、最低高は、故障発生時において実証された安全な着陸復行により規定される。規定された高さを下回って故障が発生した場合、操縦士は使用される適切な方式及び着陸復行の試みによる影響又は結果について認識されること。

ホ. 必要な場合、低高度の着陸復行に係る適切な方式に係る情報が、航空機乗組員に提供されること。低い最低気象条件を用いて発動機が不作動の際に進入及び着陸を実施する能力を意図としている場合（例えば約 250 フィート HAT の MDA(H) 又は DA(H)以下の最低運航条件など）、又は低高度の着陸復行時に発動機 1 つが不作動になった際の手順が特別な検討が必要としている場合若しくはその他の着陸復行の手順と大きく異なる場合は、発動機の不作動の際の着陸復行を安全に実施するための航空機乗組員の手順が規定されていること。必要な場合、低高度の着陸復行を安全に実施するための適切な情報が、航空機乗組員に提供されること（フラップの設定、フラップの格納、適切な着陸復行速度までの加速及び適切なオートフェザー能力の使用等）。

#### (12) 逸脱検知警報装置

逸脱検知警報装置は、以下の要件を満足すること。

- イ. 進入中の航空機の水平及び垂直方向並びに着陸滑走中の水平方向の過度の偏位を探知できる手段が推奨される。この手段は過度のワーカロード又は過度の注意を要求しないこと。本規定は特定の逸脱警報手段又は表示を求めないが、ADI、EADI 又は PFD 上に表示されるパラメータによって注意が求められる。
- ロ. 専用の逸脱警報が提供される場合は、その使用は過度の迷惑な注意を引き起こさないこと。

#### (13) 滑走減速系統

- イ. 減速停止手段

周辺状況を考慮し、航空機を有効滑走路内で確実に停止できるか判断するための手段があらゆる運航において推奨される。

- ロ. アンチスキッド装置

安全政策課長が承認した場合を除き、航空機は、カテゴリー II 航行にお

いて、該当する飛行規程、適用される MEL 及び該当する滑走路長の運用規則の要件を超えて装備又は使用しないこと。

(14) 発動機不作動時のカテゴリー II 航行能力

発動機不作動時のカテゴリー II 航行許可を取得することを意図した航空機系統は、次の要件を満足すること。

但し、附属書 2 の該当する基準を満たし、承認された飛行規程に適切に記載されている場合は、次の要件を満足していると見なされる。

イ. 飛行規程又は同等の文書は、発動機不作動時の形態で実証された進入及び進入復行の性能を適切に記載するとともに、航空機は全発動機作動時のカテゴリー II 航行又は同等な基準が要求されない限り関連する基準を満たすこと。当該性能データは、操縦士及び該当する場合は運航管理者が想定される形態、速度において安全に着陸する能力、DA(H)から安全に着陸復行する能力並びに該当する場合は、TDZ から着陸を中止することを保証するために利用できること。カテゴリー II 航行の発動機不作動機能を評価する場合、全発動機カテゴリー II 航行の基準のうち以下の適用除外を使用することができる。

- ① 1 台の発動機が不作動時にカテゴリー II 航行を行う場合における 2 台目の発動機の不作動の影響を考慮する必要はない。
- ② 発動機不作動に続く推力の不均衡に対応するための航空機乗組員の再トリムは許容される。
- ③ 型式証明に適合する代替の電気及び油圧系統の冗長性の規定は許容される。
- ④ 許容される進入性能の要件は、発動機不作動飛行実証の間に許容される性能の実証値に限定される。
- ⑤ 進入又は着陸の系統のステータスは、航空機の形態及び能力を正確に反映していること。

ロ. 航空機乗組員が飛行中に「目的空港への継続」又は「代替空港への変更」判断する際に、飛行誘導装置の機能に係る適切な情報が利用できること。これは進入を開始した時に航空機が適切なカテゴリー II 航行における進入能力を有するか判断するためのものである。

ハ. 運航者は、天候に関連した制約又は制限が適切であるか判断するために適切な気象条件におけるシステムの性能を考慮すること。

(15) 滑走路端手前の不規則な地形を有する特別な空港

耐空性の実証を終えた多くの航空機システムは、滑走路末端手前の不規則な地形を考慮しているのが実際ではあるが、複雑な滑走路端手前の地形を有する特定の空港では、特別な運航評価を行うことが必要である。

運航評価においては、特定の航空機の型式、特定の操縦系統、及び装備しているレーダー高度計その他の装備品の型式など特定の機上装置に関連する要素を考慮すること。

(16) 機上装置の評価及び承認

機上装置について、附属書2の基準への適合性の決定がなされていない場合は、以下に規定する運用実証基準に適合していることを示すこと。

イ. 運航者の使用の適切性の実証

以下に掲げる基準は、既に承認済みの飛行規程に、本通達（全ての改訂版を含む）に係る基準に適合していることを示す記述がない機上装置について承認を得ようとしている申請者に適用される。本基準は、既に承認済みの飛行規程において、飛行誘導装置が本通達の基準に基づき評価されていることが示されている航空機型式又は同系列型へ適用するものではない。

ロ. 機上装置の運航の際の妥当性検証

申請者は、意図されたカテゴリーII航行における飛行誘導装置の性能の適切性を確立するための、許容可能な試験及び評価計画を提出すること。許容可能なものであることを示すため、申請者は代表的な計器方式で適切な回数の進入及び進入復行その他適切な運航を実施すること。本規定に基づく評価において、申請者は運航者、運航者グループ又は1社若しくは複数の運航者と連携した航空機製造者若しくは機上装置製造者が考えられる。運航者の関与がなく飛行技術誤差（以下「FTE」という。）の代替レベルの実証を求める航空機製造者又は機上装置製造者は、附属書2の基準に従って、型式証明又は追加型式設計の過程の一部として一般的に実施することが期待される。

ハ. カテゴリーII航行の評価

カテゴリーII航行において、申請者は一般的に意図する航空機型式毎に、適切な最低気象条件DA(H)に対して300回以上の進入を成功させること。幾つかの同系列型で使用する飛行誘導装置が同一又は類似である場合、この300回の進入を各同系列型に割り当てることができる。関連する又は類似の航空機の型式が同一又は類似の飛行誘導装置で構成され、既にカテゴリーII航行又は発動機不作動等の特別に検討された状況が承認されている場合、カテゴリーII航行の特定の型式又は同系列型での進入回数は、航空機システムの類似性の程度、飛行誘導装置の類似性、航空機の類似性などに応じて、安全政策課長が認めた場合、適切な回数まで減ずることができる。進入は、訓練飛行、特定の実証飛行又はそれらの組み合わせの間、実運航により実施することができる。全進入回数の90%以上が成功すること。

不安全な進入又は進入復行が起きないこと。進入は、以下に掲げる基準を満足すること。

- ① カテゴリーⅡ航行が運航者により3箇所未満の地上施設を用いて実施される場合を除き、実証では、少なくとも3つの地上施設又は滑走路を使用すること。少なくとも合計進入回数の10%は、選択した少なくとも3箇所の地上施設を用いて実施すること。追加の地上施設を用いて実施する進入回数は申請者の判断による。
- ② 少なくとも数回の進入を、カテゴリーⅡ航行又はカテゴリーⅢ航行の進入方式の承認を受けている地上施設を用いて実施すること。ただし、申請者の選択により、カテゴリーI航行の進入方式のみの承認を受けている地上施設を用いて実証することもできる。
- ③ 1箇所の地上施設において実施する進入回数は1日当たり15回未満とすること。
- ④ 運航者が評価される航空機を3機以下しか所有しておらず、かつ互いの航空機の性能が同等とみなされる場合を除き、1機の航空機において実施する進入回数は全体の進入の60%以内とすること。
- ⑤ 申請者が、同一又は類似の飛行誘導装置を使用している、異なる型式の派生型を保有している場合、申請者は各派生型が必要な性能基準を満足していることを保証すること。
- ⑥ フライトディレクターの性能を評価する場合、一般的な人数の操縦士が必要な進入を実施できること。航空機の型式を担当する少数の操縦士が、相当の割合を負担することが求められる場合を除き、一人の操縦士が全体の進入の20%を超えて実施しないこと。
- ⑦ 実施される進入の承認例は、安全政策課長が認めた場合、航空機検査官又は整備審査官その他適切な評価者により監査されること。

## 二． 飛行技術誤差(FTE)の評価

進入又は進入復行その他の定義された運航におけるFTEの評価は、航法装置や方式の承認で使用されることが予想されるFTEの代替レベルを設定するため、航空機製造者、機上装置製造者又は運航者により実施される。その後、FTEの代替レベルの推定や条件が適合又は満足する場合、想定される標準のFTE値の代わりにFTEの代替レベルを計器進入方式の策定又は承認に使用することができる。

- ① FTEレベルは、解析（既存データ等）、シミュレーション（適切な模擬飛行装置等）、飛行の検証（適切に構成された航空機の飛行試験から得られるデータの収集等）、又はこれらの組合せにより確定することができる。使用する方法にかかわらず、結果として生じるFTE情報

又は値が、該当する航法条件又は方式において妥当であることを確認するために、十分な評価を実施すること。本評価は、飛行方式の種類に適合し、通常運航、非常運航及び稀な運航を適切に考慮し、操縦士の能力又はシステムの多様性に必要な程度まで対応し、結果としてのFTEレベルに確信が持てるよう十分に反復して実施すること。

- ② RNPに係るRTCA DO-236等の情報源に規定される業界基準に対するFTE評価関連の例外事項は、必要であれば明確に識別されること（22マイルの旋回半径が適用されることが意図されていない航法システム等）。

#### ホ. FTEデータの収集及び解析

FTE評価の実証に関して、要求されるFTEレベルの適切性を確定するために、十分なデータを収集すること。データの収集とその結果による分析は、一致しており、少なくとも、実施する方式の種類（代表的な行程の種類と形状等）、使用する航空機の形態（地図の表示、フライトディレクター、自動操縦装置等）、代表的な環境条件、関連する通常状態又は非常状態及び代表的な操縦士の資格及び経験を考慮していること。データの収集は、適切な条件が得られ（天候等）、前提条件が満足される場合（操縦士のサンプル変動等）、専用のFTE評価を用いても、実運航で収集したデータを用いてもよい。FTEデータの収集及び分析は、直線部分での安定した飛行及び曲線部分や飛行区間の補足時の飛行をそれぞれ個別に扱うことができる。データの分析には統計手法の使用が可能であるが、必須ではない（希な運航又は非常運航の取扱い等）。申請者が使用する分析方法や技術及び使用する実証計画は、FTE評価計画の開始に際し安全政策課長の承認を受けること。

#### ヘ. カテゴリーII航行に係る実証データの収集

カテゴリーII航行に係る機上装置の適切性の実証において、各申請者又は委任された者は、必要に応じて航空機検査官又は整備審査官に要求された場合は、以下に掲げる情報を提供すること。この情報は、実施する進入の実証の成功、失敗又は中止に係わらず、飛行誘導装置及び表示装置の性能に関連するものであること。この情報は、勧告、進入の失敗又は中止に係る明確な情報と共に、航空機検査官又は整備審査官に提出すること。

- ① 実施した進入の合計数、成功数、失敗又は中止の数、及び、判明している場合、当該失敗又は中止の理由を記載すること。  
② 進入を中止した場合、中止した滑走路上の高度を記載すること。  
③ 水平位置、垂直位置、トラック、垂直経路／垂直速度、速度誤差、及び200フィート HAT、100フィート HAT又は決心高DA(H)でのピッチ

トリムの許容性を記載し、接地帯内に通常の着陸するための進入を続行する上で何らかの不都合があった場合、注記を記載すること。

- ④ 使用する航法援助施設及び地上施設、評価を行った報告されている気象条件及び風の条件を記載すること。
- ⑤ 意図する運航における、追跡性能の安定性、及び該当する場合、フライトディレクター又は自動操縦装置の適合性を評価すること。
- ⑥ データの記録を用いていない場合を除き、評価者は、少なくとも200フィート HAT、100フィート HAT又は決心高DA(H)でのローカライザ一及びグライドスロープに対する航空機の水平及び垂直方向位置に注意し記録すると共に、使用する機上装置において該当する場合、以下の飛行誘導装置と整合性を取れる推定滑走路接地点に注意しを記録すること。
- ⑦ 機上装置の能力不足により進入が開始できない場合、能力不足の理由と当該能力不足に対応するための勧告があれば当該勧告を注記すること。
- ⑧ 他の関連する勧告や状況があれば記載すること。

#### ト. カテゴリーⅡ航行の実証における進入成功の定義

カテゴリーⅡ航行における機上装置の適合性実証のために、進入成功は少なくとも100フィート HAT又はDA(H)において接地までの間、以下に掲げる要件を満足すること。

- ① 航空機は、通常の操縦で、通常の着陸を完了するための位置が継続すること。一般的に200フィート HAT未満において、操縦室が滑走路を延長した側方限界内に位置した状態を継続していること。
- ② グライドスロープからの偏位は、少なくともDA(H)まで、ILS、MLS、GLSその他同等のシステム又は表示器の表示情報として、 $\pm 75 \mu\text{A}$  (1/2スケール) を超過しないこと。DA(H)未満では、通常の沈下率と姿勢で接地帯内に安全に着陸しつつ、通常の進入経路をたどり通常のフレアを行うこと。
- ③ 指示対気速度、トラック、昇降速度、アライメント及び機首方向が満足すること。意図した大気速度が計画した進入の際の大気速度の+5ノットを超えないが、計算した滑走路端又は参照速度以下ではないこと。
- ④ 異常な運動、過度の姿勢変化又は姿勢レートが発生しないこと。
- ⑤ 航空機は過度の操縦力を排除するため、全般的にトリムを使用すること。

## 附属書2 カテゴリーII航行を行う場合の機上装置の耐空性の基準

### 1. 目的

この附属書は、カテゴリーII航行を行う場合、航空機に搭載される装置が満足しなければならない耐空性の基準を定めることを目的とする。

### 2. 一般基準

機上装置及びその装備方法並びに試験方法に係る型式証明は、運用概念とともに装置を装備したときの機能、精度、信頼性及びフェイルセーフ特性等について考慮されたものでなければならない。ただし、航空機安全課長が本附属書の基準と同等以上であると認める基準がある場合は、それに従うことができる。

### 3. 基本的な耐空性要件

本項は、進入及び着陸若しくは使用する航法装置の種類に依存することなく全ての航空機型式に適用される性能、完全性及び利用可能性に係るものと含む耐空性の要件を定めるものである。

#### 3.1 一般要件

型式証明等の申請者は、次に掲げる事項について実施すること。

- (1) 性能、完全性及び利用可能性の観点から、進入システムにおける航空機以外のシステムの要素が、航空機システムにどのように関係するかについて記載した適合性証明計画を提出すること。標準的な航行援助施設の基準は、国際民間航空条約の標準及び勧告を参照すること。
- (2) 適合性証明計画は、航空機安全課長が本附属書以外の基準又は要件が必要か判断するために、システム概念と航行理念について記述すること。
- (3) 進入システムの性能は、型式証明及び航行許可を求める航行の種類において当然発生しうる環境及び予想される影響を考慮して、設定されること。
- (4) 選択されているモードの故障を操縦士が検知することに信頼性を置いている場合は、適切な表示又は警報を提供しなければならない。
- (5) 航法援助施設の故障の影響については、国際民間航空条約並びに国の基準を考慮して検討すること。
- (6) 飛行経路上の航空機の航法基準点並びに車輪の滑走路末端通過高度(TCH)の影響を評価すること。

#### 3.2 進入システムの精度要件

様々な種類の進入航行に適用する一般基準は、以下のとおり。

- (1) 性能は、全体の性能に影響する環境的な変動とシステムの変動を代表的な範囲内で設定した上で、総計 20 回以上の進入を 3 箇所以上の異なる空港を使用して、飛行試験又は飛行試験により妥当性を示された認証された解析により検証

すること。

- (2) 性能評価は、予想される分布に基づいた変動要素に加えて、少なくとも以下の変動要素を考慮すること。
  - イ 航空機の構成（フラップの設定等）
  - ロ 重量重心
  - ハ 着陸重量
- ニ 風、乱気流及びウインドシア状態
- ホ 地上及び衛星型の航行援助施設(ILS、MLS、GLS等)の特性
- ヘ システムの性能に影響を及ぼすその他のパラメータ（空港高度、進入経路勾配、進入速度の変動等）
- (3) 許容可能な進入性能の基準は、当該方式の適切な最低高度に到達するまでに必要な飛行経路を捕捉及び追跡することに基づいている。この捕捉は、実施される進入の種類に応じた、計器方式の要件及び航空機乗組員の要件と適合する方法で実施すること。
- (4) 進入誘導システムは、性能要件を満たすために、振動したり、操縦士による普通でない労力が必要となるような指示情報（ライトディレクター、HUD等）を引き起こす指示情報を発生させないこと。
- (5) 進入制御システムは、継続的な振動を引き起こす飛行経路制御（自動着陸装置等）を行わないこと。
- (6) 進入システムは、通常航行において予期される構成、推力の変更又はその他のいかなる乱気流により、継続的な異常振動、過度の姿勢変化及び操縦操作を引き起こしてはならない。

### 3.2.1 ILS

ILSに基づく航行の許容可能な基準は、国際民間航空条約の附属書10又はそれと同等の国の基準に定められている信号の配列及び品質に係る性能基準である。航行性能を設定する際に当該基準を使用すること。

- (1) 300フィート HATから100フィート HATまでの水平追跡性能は、1回の進入において95%の時間で、指示コースからの大きな偏位（ $\pm 25 \mu\text{A}$ 以内の偏位）がなく、安定していること。
- (2) 300フィート HATから100フィート HATからまでの垂直追跡性能は、1回の進入において95%の時間で、表示経路大きな偏位（ $\pm 35 \mu\text{A}$ 以内の偏位）又は12フィートが無く、安定していること。  
注：本規定を、カテゴリーIII航行と連動した経路追跡に適用する場合、飛行誘導装置による接地及び着陸性能が十分であることが別途示されていれば、実証試験中の $\pm 75 \mu\text{A}$ 以内の瞬間的な逸脱は許容できる。
- (3) 上記の1回の進入において95%の時間と最低20回の進入の基準の代りに、EASA CS-AWO 231にあるThe Continuous Method and the Pass/Fail methodsを用いることができる。

### 3.2.2 MLS

MLSに基づく航行に係る許容可能な基準は、国際民間航空条約の附属書10又はそれと同等の国の基準に定められている信号の配列および品質に係る性能基準である、MLSに基づく航行に係る許容可能な基準である。航行性能を設定する際に当該基準を使用すること。

- (1) 300フィート HATから100フィート HATまでの水平追跡性能は、1回の進入において95%の時間で、指示コースからの大きな偏位 ( $\pm 25 \mu A$ 以内の偏位) がなく、安定していること。
- (2) 300フィート HATから100フィート HATからの垂直追跡性能は、1回の進入において95%の時間で、表示経路大きな偏位 ( $\pm 35 \mu A$ 以内の偏位) 又は12フィートが無く、安定していること。  
注：本規定を、カテゴリーIII航行と連動した経路追跡に適用する場合、飛行誘導装置による接地及び着陸性能が十分であることが別途示されれば、実証試験中の $\pm 75 \mu A$ 以内の瞬間的な逸脱は許容できる。
- (3) 上記の1回の進入において95%の時間と最低20回の進入の基準の代りに、EASA CS-AWO 231にあるThe Continuous Method and the Pass/Fail methodsを用いることができる。

### 3.2.3 GLS [概念証明]

- (1) 300フィート HATから100フィート HATまでの水平追跡性能は、1回の進入において95%の時間で、指示コースからの大きな偏位 ( $\pm 25 \mu A$ 以内の偏位) がなく、安定していること。
- (2) 300フィート HATから100フィート HATからの垂直追跡性能は、1回の進入において95%の時間で、表示経路大きな偏位 ( $\pm 35 \mu A$ 以内の偏位) 又は12フィートが無く、安定していること。  
注：本規定を、カテゴリーIII航行と連動した経路追跡に適用する場合、飛行誘導装置による接地及び着陸性能が十分であることが別途示されれば、実証試験中の $\pm 75 \mu A$ 以内の瞬間的な逸脱は許容できる。
- (3) 上記の1回の進入において95%の時間と最低20回の進入の基準の代りに、EASA CS-AWO 231にあるThe Continuous Method and the Pass/Fail methodsを用いることができる。

## 3.3 進入システムの完全性要件

申請者は、ILS又はMLS以外の飛行経路の誘導システムの使用に係る全体的な航行安全評価計画を航空機安全課に提出すること。当該計画は、航空機以外のシステムの要素の想定及び検討並びにこれらの想定と検討が航空機システムの適合性証明計画に如何に関係するかについて明確にすること。

- (1) 着陸システムの機上装置はその他の関連する機上装置とは別に又は関係において、本附属書のあらゆる関連安全性基準又は関連する航行基準も考慮の上、耐空性審査要領第III部 6-1-5に適合すること。
- (2) ILSの誘導信号（ローカライザー及びグライドスロープ）が損失した場合の航空機システムの対応について定めること。動作中のローカライザー又はグライ

ドスロープの送信機からバックアップの送信機への切替時における機上システムの対応を定めること。

- (3) MLS の誘導信号（高度及び方位）が損失した場合の航空機システムの対応について定めること。動作中の高度又は方位の送信機からバックアップの送信機への切替時における機上システムの対応を定めること。
- (4) GLS の誘導信号が損失した場合の航空機システムの対応について定めること。該当する場合、代替のディファレンシャル補強、擬似測距情報及びデータリンクの切替時における機上装置の対応を定めること。

### 3.4 進入システムの利用可能性要件

500フィート未満での進入において、実証した着陸の成功確率が95%以上であること（着陸システムの故障や性能が十分に発揮されない事象の発生等が重なり合って、着陸復行に至る進入の割合が、5%を超えないことなど）

### 3.5 着陸復行に係る要件

着陸復行は、接地前のあらゆる時点において、進入システムの故障に続いて、航空機乗組員や航空管制からの要求に応じて、必要とされることがある。

- (1) 滑走路への接地までの進入時、いかなる地点からでも着陸復行が開始される可能性がある。滑走路への瞬間的な接地を生じるような着陸復行の開始は安全に行うこと。
- (2) 着陸復行は、操縦士に特別な操縦技量、警戒又は労力を要求するものではないこと。
- (3) 着陸システムの故障やシステム性能が十分に発揮されない事象の発生等が重なり合って、500フィート（150メートル）未満で着陸復行に至る進入の割合が、5%を超えないこと。
- (4) 運航者が安全な着陸復行経路を判断するための情報が利用可能であること。

### 3.6 操縦室の情報、表示、警告に係る要件

操縦室の情報、表示及び警告に係る要件は、以下のとおり。

- (1) 操縦装置、指示器及び警報は、危険な状態を発生しうる乗員のエラーを最小限に抑えるように設計すること。
- (2) モード及び装置の故障は、航空機乗組員の手順及び割り当てられた作業と、両立出来るように表示されなければならない。
- (3) 表示は理論的で一貫した規則でグループ化されており、予想される通常の照明状態で視認可能であること。

#### 3.6.1 操縦室の情報に係る要件

基本的な状況及び誘導情報に係る要件は以下のとおり。

- (1) 進入飛行経路の手動制御の際は、ヘッドダウン又はヘッドアップのいずれの場合であっても、その他の操縦室の表示器に過度の参考情報を表示されることなく、適切な飛行表示器に、適切に訓練された操縦士が以下の事項を実施するために十分な情報が表示されていること。
  - イ. 進入経路の維持
  - ロ. 滑走路への正対及び該当する場合は安全なフレア及び着陸滑走の実施

ハ. 着陸復行

- (2) 上述の情報と装置の設計上必要とされるあらゆる追加情報を用いて、航空機乗組員が進入の進捗状況や安全性を監視できるよう、操縦室内に十分な情報が与えられること。
- (3) 飛行性能の監視を行う機能の要件は、少なくとも以下を含むこと。
- イ. 進入並びに該当する場合は安全なフレア及び着陸滑走のための明瞭な経路表示 (ILS/MLSの進入識別符号/周波数及び選択した航法ソースなど)
  - ロ. 意図する経路に対する航空機の位置の表示

3.6.2 表示に係る要件

実際に航行で使用しているモード及び作動選択しているモードに合わせた、明確かつ継続的で明白な表示がされていること。加えて、モードが自動的に作動する場合は(ローカライザーとグライドパスの取得等)、当該モードが航空機乗組員の一人により選択した時点、又はシステムが自動的に選択した時点において明確な表示が与えられること。

3.6.3 警告に係る要件

航空機乗組員に対する警報、注意喚起及びアドバイザリー情報を与えるための警告の要件は以下のとおり。

- (1) 警報
- イ. 航空機乗組員に対して、不安全なシステムの運用状態を警告し、航空機乗組員が修正操作を行うことを可能とする情報であること。
  - ロ. 警報表示は、直ちに修正操作が必要な場合に提供されなければならない。
  - ハ. 設計には、航空機乗組員への警報音、必要な修正操作及び故障を検知する能力を考慮すること。
- (2) 注意喚起
- イ. 注意喚起は、直ちに航空機乗組員の認識とこれに続く航空機乗組員の操作が必要となる場合に必要とされる。航空機乗組員による進入の継続又は中止の判断に影響を与える航空機システムの故障を知らせる手段を提供しなければならない。
- (3) 装置の状態
- イ. エンルートにおいて、航空機の進入能力に影響する機上装置の故障は、航空機乗組員の操作なしで表示されること。表示は、故障がその他の理由により警報又は注意喚起(自動操縦装置の切断の際の警報等)を必要としない限り、アドバイザリーであること(航空機乗組員の操作を必要としない警報灯、注意灯又は警告であり、直ちに航空機乗組員の注意を要求しないものなど)。
  - ロ. 目的地に向け飛行を継続するか、代替空港へ目的地を変更するかの判断に影響する機上装置の故障を航空機乗組員へ助言する手段を提供する

こと。

- ハ. 装置状態の表示は、航行許可の区分とは異なる名称（CAT I、II、IIIのような名称は用いない）で表示すること。

### 3.7 カテゴリーII航行に係る統合型着陸システム及びマルチモード受信機(MMR)

国際協定は、計器進入の実施を援助する許容可能な手段として、多くの着陸システムを認めている。統合型着陸システム(ILS、MLS及びGLS等)を使用して、進入及び着陸航行を実施する能力を持つ機上装置に関する固有の要件については、以下のとおり。

一般的に、統合型着陸システムは、1つ又は複数のマルチモード受信機(ILS、MLS及びGLS又はこれらの着陸センサー装置の1つ又は複数の組み合わせによる航法情報を提供することができる受信機の使用により実装される。

- (1) 国際民間航空機関は、国際的な進入及び離陸に対応するために、ILSを保護する期限を少なくとも2010年と規定している。加えて、GLSを用いた進入、着陸及び出発システムが世界的に使用されるようになるまでは、MLS又はGLSを地域単位で用いることができる。従って、運航者は、ILS、ILS/MLS、ILS/GLS、又はILS/MLS/GLSを選択して使用できる。MMRを使用する場合、MMRの特性は、MMRに関する該当する関連業界標準(ARINC等)の特性と一致していること。
- (2) MLSの使用を選択した装置の場合、該当するFAA又はEASAの要件のいずれかを、MLSの証明に関する耐空性要件を決定する際の考慮事項として、用いることができる。

#### 3.7.1 一般要件

実施可能な場合、操縦室における進入方式は、使用する航法ソースによらず同一であること。

- (1) 意図する航行援助施設が正しく選択されていることを確認するための措置（現在のILS音声識別符号等）が提供されること。
- (2) 進入中において、選択されていない各機上装置における故障の表示が、装置の状態の表示として航空機乗組員に提供されていること。これは注意喚起又は警報でないこと

#### 3.7.2 表示

マルチモード着陸システムを使用する際の操縦室内表示に適用される基準は以下のとおり。

許容可能な偏位データの喪失が、表示器上に表示されること。全ての航法ソースに共通して、各軸に対し1つの故障表示が許容される。

#### 3.7.3 表示

マルチモード進入システムを使用している時の操縦室内の表示に適用される基準は以下のとおり。

- (1) 進入用に選択された航法ソース(ILS、MLS、GLS、FMS等)は、各操縦士の位置において主な視界内に明確に表示されること。
- (2) 進入を指定するデータ(ILS周波数、MLSチャネル、GLS進入識別符号等)は、

各操縦士に容易に利用でき視認できる位置に明確に表示されること。

- (3) ILS、MLS 及び GLS 航行においては、モードの選択(ARM)と作動(ACTIVE)表示(LOC 及び GS 等)は共通の組み合わせであることが好ましい。
- (4) 航空機乗組員が、選択されている航法受信機の機能に加えて、選択されていない航法受信機の機能の故障を判定するための手段を提供すること。装備品の故障を考察する際、故障表示は、航法の情報ソースと正しく関連付けないことにより誤解を発生させてはならないこと。例えば、選択されている航法ソースが MLS であり、故障は実際に MLS 受信機に影響しているにも関わらず、「ILS FAIL」が表示されることは許容されない。

#### 3.7.4 警告

運航においては、離陸、エンルートでの目的地変更、及び着陸のため代替空港が必要である。このような代替空港は、異なる着陸システムを有する可能性がある。運航は、1つ又は複数の着陸システムの使用に基づいて計画され、許可され、実行される。

- (1) マルチモード進入着陸システムの各機上装置の能力は、航空機乗組員が飛行機を出発することを支援するために利用できること。
- (2) マルチモード進入着陸システムの各機上装置の故障は、エンルート航行時に、該当する場合は警報、注意喚起又はアドバイザリーを伴うこと（操縦士の操作を要することなく、警報、注意喚起又は指示ではなく、航空機乗組員の即時の注意を要しないこと）。
- (3) マルチモード進入着陸システムの作動中の各機上装置の故障は、エンルート航行時に、該当する場合は警報、注意喚起又はアドバイザリーを伴うこと（操縦士の操作を要することなく、警報、注意喚起又は指示ではなく、航空機乗組員の即時の注意を要しないこと）。
- (4) 進入時におけるマルチモード進入着陸システムの選択されていない要素の故障の表示は、航空機乗組員にアドバイザリーとして利用されるが、注意喚起又は警報を行うものではないこと（航空機乗組員の操作を要することない警報、注意喚起又は表示ではなく、航空機乗組員の即時の注意を要しないこと）。

#### 3.7.5 マルチモード受信機

2種類以上の着陸システムを使用する場合であって、カテゴリーII航行に使用されるマルチモード受信機(MMR)の適合性の証明方法は、申請者が適切な根拠を提出することにより簡略化できる。本項は、改良（レトロフィット）の証明、「ILS Look alike」の申請及び新規又は改修済の受信機を用いた ILS の装備に係る証明の指針を示す。

改良の申請に要する一般的な受信機の形態には以下が含まれる。

- (1) 新規製造者から供給される ILS 受信機
- (2) 同一製造者から供給される改修型 ILS 受信機（改善した FM 非干渉を提供するためのものなど）

- (3) 同一製造者から供給される再パッケージ化された受信機(MMRにおけるILSユニットの追加やARINC700から900シリーズへの変更)独立型MLS受信機(ILS look alike)
- (4) MMRにおけるMLSユニット(ILS look alike)
- (5) 独立型GLS受信機(ILS look alike)
- (6) MMRにおけるGLSユニット(ILS look alike)

### 3.7.5.1 MMRに適用される「ILS Look alike」の定義

「ILS Look alike」とは、ILSを利用した受信機の機能により提供されるものと同等の航行特性及びインターフェイス機能を、航空機の他のシステムに対して提供できる、非ILSの航法受信機の機能の能力と定義される。特に、MLS又はGNSS(GLS)を利用した受信機能の場合、出力は、滑走路長の影響を考慮したILS受信機と同等の感度を有し、DDM/ $\mu$ Aと示されること。

### 3.5.5.2 証明の一般事項

#### 3.7.5.2.1 証明の手順

「影響評価」は、次の事項を考慮の上、あらゆる新しい受信機の機能に対して実行すること。

- (1) 現在の適用基準と要求される証明の基準の相違(該当する場合)
- (2) 追加された機能
- (3) 従前の承認で考慮される保証

#### 3.7.5.2.2 装備品の承認

該当する場合、適切な水準に対するソフトウェアの適格性及び受信機の環境適格性の確認を含む、航空法施行規則第14条第1項の基準及び該当する基準(TSO/MOPS等)への適合性を実証すること。

#### 3.7.5.2.3 装備の承認

以下の項目を考慮すること。

- (1) 航空機の安全性評価への影響
- (2) 電波法に係る承認(アンテナ位置、範囲、ポーラーダイアグラム、覆域、受信機とアンテナの適合性等)
- (3) EMI/EMC試験
- (4) 他のシステム、制御、警報及び表示器に関する受信機の機能の統合的要素
- (5) 電気負荷
- (6) 飛行データ記録装置の要件
- (7) 適切な飛行規程の設定
- (8) 受信機の装備に係る適合性の証明方法(必要に応じて、地上試験及び又は飛行試験の仕様等)

#### 3.7.5.2.4 EASAのCS-AWOの要件を用いた代替の証明方法

申請者が、提案された新規又は改修済の航法受信機の形態が「ILS Look alike」特徴を持つと考えられることを証明する場合、EASAのCS-AWOをILS又はMLSに係る適合

性の証明方法とすることができます。

### 3.7.5.2.5 新規又は改修済 ILS 受信機の装備に伴う ILS 機能の再証明

適合性証明計画は、新たな ILS 受信機の形態と既存の ILS 受信機の形態との相違を考慮すること。適用基準を設定するため「影響評価」を使用することができる。

#### 3.7.5.2.5.1 新規又は改修済 ILS 受信機に対する影響評価

- (1) 影響評価では、既存の ILS 受信機の形態との同等性について、新規又は改修済 ILS 受信機、若しくは受信機能に関して以下を考慮すること。

イ. 機器の設計

ロ. ソフトウェアの設計

ハ. 信号処理及び機能の性能

ニ. 故障解析

ホ. 受信機の機能、装備及び統合（制御、表示、警報等）

- (2) 影響評価は以下のようないくつかの付加的な考察についても明確にすること。

イ. システムの作動に影響を与えない将来的な機能

ロ. 将来的な機能を補助するための共有のリソース

ILS 受信機又は受信機の機能が既存の ILS 形態と同等であるとの前提に基づき、申請者は新たな装備が、特定の航空機型式へ装備される新たな ILS 受信機として扱われるよう提案することが出来る。

#### 3.7.5.2.5.2 新規又は改修済 ILS 受信機に対する故障解析

新規又は改修済の装備の故障特性は、初回又は既存の安全性評価と適合しており無効でないことを保証するために、ILS データを使用するシステムと同様に評価すること。

#### 3.7.5.2.5.3 新規又は改修済 ILS による自動着陸若しくは HUD 支援着陸機能に係る飛行試験（必要な場合）

新規の ILS、MLS、GLS 又は一体型 MMR 受信機を使用した、自動着陸機能又は HUD 支援着陸機能を提供することを意図したシステムについては、2 箇所以上の ILS 施設を含み、飛行制御/誘導装置を用いて、正常な着陸及び着陸滑走（該当する場合）を終える（自動又は HUD を使用した）進入を 8 回以上、飛行試験で実施すること。この進入では、一般的な計器進入方式で代表的な角度及び距離における最終進入コースの両側からの捕捉、及び該当する場合はグライドスロープの上下側からの捕捉も行うこと。

該当する場合、進入及び着陸性能（飛行経路からの逸脱や接地データ等）は、当初の ILS 証明において達成されている性能と同等であることを証明すること。記録された飛行試験データは、同等性の実証を裏付けるために表示される場合がある。該当する場合、離陸誘導性能の実証を含むこと。

#### 3.7.5.2.5.4 新規又は改修済 ILS 受信機に係る資料

型式証明の際には、以下の資料を提出すること。

- (1) システム安全性評価への影響を含む影響評価
- (2) 飛行試験報告書（該当する場合）

### (3) 該当する飛行規程改訂版

#### 3.7.5.2.6 MLS 又は GLS 受信機の装備に伴う再証明

##### 3.7.5.2.6.1 MLS 又は GLS 受信機の装備に係る影響評価

MLS 又は GLS 受信機若しくは受信機能は、「ILS Look alike」特性が満足していることを証明されている場合、新規又は改修済 ILS 受信機の再証明の要件と類似の「影響評価」をもって証明される。「影響評価」は、MLS 又は GLS 受信機若しくは受信機能が、既存の ILS 受信機の形態と同等であることを評価する。

MLS 又は GLS 受信機若しくは受信機の機能が既存の「ILS Look alike」特性を備えていることを提示可能である場合、申請者は、新たな装備を特定の航空機型式への新たな ILS 受信機の承認の装備として扱うことを提案できる。

##### 3.7.5.2.6.2 MLS 又は GLS に係る故障解析

新規又は改修済装備の故障特性は、ILS データを使用するシステムと同様の方法で、初回又は既存の安全性評価と適合しており無効でないことを保証するために評価すること。

##### 3.7.5.2.6.3 MLS 又は GLS に係る統計的性能評価

飛行制御又は誘導装置の制御アルゴリズムが変更されていないか、又は変更内容の影響が十分に評価されている場合、既に証明された自動着陸システム又は HUD 離着陸/離陸システムの統計的な性能評価について、MLS 又は GLS 機能の追加に関して再評価を行う必要は通常ない。当該同等性は、MLS 又は GLS 受信機、若しくは MMR の MLS 又は GLS ユニットが「ILS Look alike」特性を満足することを前提としている。

##### 3.7.5.2.6.4 MLS 若しくは GLS アンテナ又は航法基準点

MLS 若しくは GLS と、航空機用 ILS アンテナ又は航法基準点の位置の違いは、以下を考慮すること。

(1) 車輪の滑走路末端通過高度

(2) 飛行誘導装置の性能に影響を及ぼす水平及び垂直方向のアンテナ位置又は航法基準点の位置

##### 3.7.5.2.6.5 MLS 又は GLS 導入の際の飛行試験（該当する場合）

新たな ILS 受信機として扱うことが可能な MLS 又は GLS の装備については、一般的に、システム毎に 2 箇所以上の認可された MLS 又は GLS 施設を含み、飛行制御/誘導装置を用いて、着陸及び着陸滑走（該当する場合）を終える進入を 10~15 回以上、飛行試験で実施すること。この进入では、一般的な計器进入方式で代表的な角度及び距離における最終进入コースの両側からの捕捉、及び該当する場合、グライドスロープの上下側からの捕捉、及びアンテナ又は航法基準点の位置が性能に影響を及ぼす場合は代表的な風の影響を含むこと。

該当する場合、进入及び着陸性能（飛行経路からの逸脱や接地データ等）は初回の ILS 証明において達成している性能と同等であることを証明すること。記録された飛行試験データは、同等性の実証を裏付けるために必要な場合がある。該当する場合、離陸誘導

性能の実証を含むこと。

#### 3.7.5.2.6.6 MLS 又は GLS 導入に係る資料

証明の際には、以下の資料を提出すること。

- (1) システム安全性評価への影響を含む影響評価
- (2) 飛行試験報告書（該当する場合）
- (3) 該当する飛行規程改訂版

### 4. 進入システムの評価

航空機に装備される関連する装置が本附属書の耐空性要件を満足することを検証するための評価を行うこと。本評価には、進入システムの性能要件の検証並びに完全性及び利用可能性の要件の検証に係る安全性評価が含まれること。発動機の故障、模擬飛行装置及び又は飛行試験は、安全性評価によって確認された他の故障状況を検証すること。

申請者は、以下の内容を記述した適合性証明計画を提出すること。

- (1) 本附属書の要件に適合していることを示すために提案される手段。特に、本附属書に記載された方法と著しく異なる場合について重点を置いて記載すること。
- (2) 進入システムの地上設備等、航空機以外のシステムの要素が、性能、完全性及び利用可能性の観点から、航空機システムとどのように関係するか（参照とする国際民間航空条約の附属書や国の基準等）。
- (3) 標準的な着陸援助地上施設の航空機以外の要素の性能、完全性及び利用可能性の要件が、どのように保証されるかについての想定。
- (4) 本附属書に規定されている基準及び要件を超える、付加的な基準や要件が必要かどうかを、航空機安全課長が判断できるようなシステム概念及び航行理念

#### 4.1 性能評価

本附属書の規定に適合するように設計された機上装置の性能は、飛行試験によって実証すること。機上装置の性能は、カテゴリーⅡ航行進入のため手動操縦又は接続された自動操縦装置や、自動出力制御装置の形態を考慮に入れた上で、少なくとも以下の条件で実証されること。

##### (1) 風の条件

20 kts - 向い風成分

10 kts - 横風成分

10 kts - 追い風成分

空港気象台が通報する地上風その他同等なデータを使用することができる。

- (2) 本性能は、全体の性能に影響する環境変動とシステムの変動を代表的な範囲内と設定した上で、総計 20 回以上の進入を 3 箇所以上の異なる代表的な精密進入施設を使用して、飛行試験又は飛行試験により妥当性を示された解析により

検証すること。一連の進入の試みのうち2回以上の進入が失敗に終わった場合、申請者及び航空機安全課長が認めた場合、付加的な進入成功回数が要求されることがある。カテゴリーIII航行と連動した垂直方向の経路追跡に適用される場合、飛行誘導装置の接地及び着陸性能が十分であることが別途示されていれば、実証試験中の $\pm 75 \mu$  A以内の瞬間的な逸脱は許容できる。航空機安全課長は、第3.2項で述べられている1回の進入につき95%の時間に、EASA CS-AWOにあるThe Continuous Method and the Pass/Fail methodの使用を認める場合がある。

## 4.2 安全性評価

本附属書で規定されている安全性の基準又は運航の基準により要求される場合を除き、進入システムの安全性評価は、他のシステムと別個に考慮すると共に、他のシステムとの関連においても考慮し、耐空性審査要領第III部6-1-5への適合性を示すこと。

## 5. 機上装置の要件

本項は、航行を行うための特定の機上装置の基準を示す。本基準は、航行、進入システム、航空機システムの考察並びに本文に規定される一般的な航行概念から設定される。

### 5.1 一般

機上装置は、本附属書第3章に示す基本性能、完全性及び利用可能性に適合していることが求められる。

### 5.2 自動操縦装置

自動操縦装置は以下に掲げる基準に満足すること。該当する場合、進入、着陸、着陸滑走又は着陸復行を実施又は監視するための、関連する自動操縦装置のモード又は機能の適合性について、耐空性審査要領第III部6-2-5に適合していることを立証される。自動操縦装置は、航空機乗組員に過度の注意を引き起こし、航行を中断するような通常の機能及び性能、悪条件での性能を有していてはならない(ILSビームの擾乱又は乱気流に対する不適切な反応、不必要で唐突なフレア又は着陸復行の姿勢変化、異常又は不適切なピッチやバンク姿勢、若しくは横滑りの応答等)

進入経路の制御。自動操縦の際には以下の要件を満足すること。

- (1) 進入経路の維持
- (2) 該当する場合、規定制限内での滑走路への正対、フレア及び着陸
- (3) 最低限の実際の高度損失を伴う迅速な着陸復行。自動操縦装置性能は、手動速度制御装置、又は該当する場合には自動出力速度制御装置のいずれかと互換性がなければならない。

モードの定義と論理は、モードの識別及び使用に係る適切な産業界の慣例と一致していること(例えば呼称並びにモード選択、及び作動)。新しいモードや特徴の定義は、一般的に使用されていなければ、意図する機能と一致していなければならず、適切な先例になる可能性もあれば不都合な先例になる可能性もあることを考慮すること。

自動操縦装置の性能及び警報は、操縦中の操縦士(PF:pilot flying)及び操縦を担当していない操縦士(PNF:pilot not flying)の任務とその手順について、意図する運用と

一致していること。進入経路を会合し設定するために、自動操縦装置を使用して飛行機の飛行経路を制御する場合、操縦士は、過度の努力、注意、操縦する力を要することなく、又は最低限の飛行経路の修正で、自動操縦から手動操縦への切り替えを隨時行えること。

HUD を装備している場合、自動操縦装置からHUD 誘導装置への切り替えや、またその逆の操作を行う際に、特別な操縦士の技量、警戒、力又は過度の作業負荷を要するようなものであってはならない。

ライトディレクター、又はその代替の誘導装置を使用している場合、当該装置は、自動操縦装置と互換性がなければならず、その逆も同様であること。

故障時には、必要に応じて、自動操縦装置によるアドバイザリー、注意又は警報を発生させること。警報が必要となる場合、操縦士は、進入又は着陸復行の際に予期される通常状態の注意と警戒レベルで、警報を検知することができなければならない。

### 5.3 ヘッドダウンガイダンス

以下に掲げる基準はヘッドダウンガイダンス装置に適用する。

ライトディレクター 又はその代替の誘導装置 は、不正確な誘導指示の表示確率が稀（飛行時間又は着陸回数当たりの発生確率が $10^{-5} \sim 10^{-9}$ ）であるように設計されなければならない。

運用上可能であれば、故障が生じた際には誘導情報が直ちに表示から消えること。代わって警報が発せられる際には、操縦士が情報の使用中に当該警報を確認できること。

### 5.4 ヘッドアップガイダンス

以下に掲げる基準は、ヘッドアップガイダンス装置に適用する。

- (1) HUD の使用に伴う作業負荷は、耐空性審査要領第III部 6-2-5 への適合性を示す際に考慮すること。
- (2) HUD 表示の媒体は、操縦室の窓越しの視界を著しく遮るものであってはならない。
- (3) 進入飛行経路の制御。HUD は、適切な訓練を受けた航空機乗組員が他の操縦室表示器を過度に参照することなく、以下の操作を行えるよう、十分な誘導情報を提供しなければならない。
  - 進入経路の維持
  - 着陸復行
- (4) HUD が操縦士の作業に悪影響を及ぼすことなく、滑走路に正対できること。  
フレア及び着陸に係る指示情報が提供される場合、情報は誤誘導起こすものであってはならず、通常の手動操縦の特性と矛盾のないこと。
- (5) HUD が 1 式のみ装備されている場合、それは機長側に装備すること。
- (6) HUD 誘導は、要求性能を達するため特別な航空機乗組員の操縦技量を要求するようなものであってはならない。
- (7) HUD 装置の性能並びに警報は、操縦中の操縦士（PF）及び操縦を担当していない操縦士（PNF）の任務とその手順について、意図している運用と一致して

いること。(本附属書1の第2項(3)及び(5)を参照のこと)。

- (8) 進入経路に会合し設定するために、自動操縦装置を使用して飛行機の飛行経路を制御する場合、自動操縦から手動操縦への切り替えが行われる進入時の地点を明らかにし、性能の実証の際に使用されること。
- (9) 自動操縦からHUD誘導への切り替えは、特別な操縦技量、警戒、力又は過度の作業負荷を要するものであってはならない。
- (10) フライトディレクター又はその代替の誘導装置は、不正確な誘導指示の表示確率がほとんどないように設計されていなければならない。
- (11) 運用上、故障が生じた際には誘導情報が直ちに表示から消えること。代わって警告が発せられる際には、操縦士が情報の使用中に当該警告を確認できること。

## 5.5 統合型HUD及び自動着陸装置〔概念証明〕

以下の基準は、統合型システムに適用する。

- (1) 自動操縦装置を監視するためにHUDを使用する場合、当該HUDが自動操縦装置と互換性があり、操縦士が不適切な自動操縦性能を検知することが出来ることを証明すること。
- (2) 他の統合型システム(EVS等)は、適切な基準を設定するための概念証明の評価を必要とする。

## 5.6 衛星を利用した進入システム

以下の基準は、衛星を利用した進入システムに適用する。

- (1) 衛星を利用したシステムは、同様の運用におけるVOR、DME又はILSを利用した航法システムと同等以上の能力を有していることを証明するか、又はRNPに適用する基準を満足していること。
- (2) 衛星を利用したシステムは、衛星の遮蔽、機上又は外部源からの干渉に対して過度の感度を示さないこと。
- (3) 衛星を利用したシステムは、衛星の捕捉又は喪失時に不都合な特性を示さないこと。

## 5.7 自動出力制御装置

カテゴリーII航行において、自動出力制御装置は、「カテゴリーI航行の承認基準及び審査要領」の附属書2の5.7項の基準及び以下に掲げる基準を満足すること。

- (1) 瞬間的な突風の場合を除き、使用が予想される一般的な環境条件で想定の $\pm 5 k_t$ 以内の速度を保つこと。
  - (2) 故障に係る適切な状態、アドバイザリー、注意喚起、及び警報の情報を提供すること。
- (1) 着陸復行モードが使用可能な場合、適時「着陸復行推力」を適用すること。
  - (2) 進入又は着陸復行時の発動機の故障を認識し対応するために、航空機乗組員が過度の注意や操縦技量を必要としないこと。

## 5.8 データリンク [概念証明]

進入を補助するために必要な精度を提供するために、航空機にデータを提供するためのデータリンクを使用することができる。

- (1) データリンクの完全性は、進入に必要な完全性と同等なものであること。
- (2) 進入システムにおいてデータリンクが果たす役割は、許容可能な地上システムに関する国又は国際的な基準が確立されるまでは、機上システムの証明の一環として扱われること。

## 6. 飛行規程

飛行規程には、以下の情報を含むこと。

- (1) 空港の条件に関連した、進入性能の条件や制約事項（標高、周囲の気温、進入経路勾配、滑走路勾配及び進入経路下の地上プロファイル）
- (2) 機上装置の実証に使用した基準、許容される通常操作及び非常操作、実証された形態、使用する地上施設の種類、及び安全航行に必要な限界事項又は制限
- (3) 型式証明の基本として使用した航法施設の種類。これは他の地上施設の使用を制限するものではない。使用することができないことが知られている地上施設の種類及び条件について飛行規程に記載してもよい。
- (4) 機上装置の実証を行った際の大気状態に係る情報（向い風、横風、追い風等）を航空機乗組員に与えるべきである。飛行規程には、「条件が（機上装置が耐空性証明を受けた）限度を超えている場合、機上装置の種類の使用は保証されない」という記述を含むこと。

注：飛行規程の限界事項の章には、DA(H)又はRVRの制限値を記載しないこと。

- (5) 本附属書又は同等の基準に適合しているシステムについては、飛行規程の通常操作、通常航行又は同等の章には以下の文を含むこと。「航空機システムは、<関連した進入能力等に合致した基準>について、以下の機上装置が装備され作動している場合、本セキュラーの附属書2又は同等の基準の耐空性基準を満足していることが実証されている。<機上リスト>」、「本飛行規程は、カテゴリーII航行を行うことを許可するものではない」旨の記載。