

空乗第 2 0 3 9 号  
平成 10 年 3 月 20 日（制定）  
国空安政第 2 2 1 4 号  
令和 7 年 12 月 24 日（最終改正）

# 操縦士実地試験実施細則

## 事業用操縦士

### （1人で操縦できる飛行機）

国土交通省航空局安全部安全政策課

## I. 一般

1. 1人で操縦できる飛行機に係る事業用操縦士の実地試験を行う場合は、操縦士実地試験実施基準及びこの細則によるものとする。
2. 実技試験における横風離着陸、後方乱気流の回避等の科目であって、気象状態、飛行状態等によりその環境を設定できない場合は、当該科目を実施する場合の操作要領、留意事項等について口述による試験を行うことにより実技試験に代えることができる。なお、「Ⅱ－2. 実技試験」及び「Ⅲ－2. 実技試験」の実施要領に「口述」とあるのは運航中、状況を模擬に設定し、その処置を口頭により説明させ又は模擬操作を行わせることを意味する。
3. 発動機を模擬不作動として行う科目を飛行訓練装置を使用して実施する場合は、完全な不作動状態で行わせる。
4. I L S 進入における決心高度は、原則として接地帯標高に200フィートを加えた高さとする。  
I L S 進入が実施できない場合、L P V 進入（原則、決心高200フィート。止むを得ない場合は決心高250フィート以下。）は精密進入として扱うことができる。
5. 試験官が必要と認めた場合であって、管制機関の承認を受けた場合は、公示された進入方式及び進入復行方式以外の方式により飛行することができる。
6. フードの使用は、次のとおりとする。
  - 6－1 フードの要件
    - 6－1－1 着脱が容易であること。
    - 6－1－2 試験実施中、装着状態が不安定とならないこと。
    - 6－1－3 前方の地平線及び進入目標が完全に遮蔽された状態となること。
    - 6－1－4 教官席からの視界を妨げないものであること。
  - 6－2 フードの使用を終了すべき時期  
精密進入に続いて進入復行を実施した場合は、航空機が進入復行方式において定められている旋回開始高度及び対地高度500フィートのうち、いずれか低い高度に達したとき。
7. 試験官が必要と認めた場合は、野外飛行の一部の区間に限り、自動操縦装置、自動出力制御装置等を使用して飛行させることができる。
8. 実技試験科目の一部を飛行訓練装置により実施する場合には、当該試験のプロファイル（気象状態の設定を含む。）を事前に首席航空従事者試験官（地方局担当の試験にあつては先任航空従事者試験官）に示し了承を得るものとする。

## Ⅱ．技能証明実地試験

### Ⅱ－１．口述試験

口述試験において行うべき科目の実施要領及び判定基準は、次表のとおりとする。

１．運航に必要な知識			
(目 的) 運航に必要な一般知識及び試験に使用する航空機の性能、運用限界等に関する知識について判定する。  (注) 准定期運送用操縦士の技能証明を有する者は（１－１）を行わない。			
番 号	科 目	実 施 要 領	判 定 基 準
１－１	一般知識	次の事項について質問し、答えさせる。 １．有視界飛行方式に関する諸規則 ２．航空交通管制方式 ３．航空保安施設の特性と利用法 ４．搜索救難に関する規則 ５．人間の能力及び限界に関する事項 ６．その他運航に必要な事項 (救急用具の取扱いを含む。)	質問事項に正しく答えられること。
１－２	航空機事項	試験に使用する航空機について次の事項を質問し、答えさせる。 １．性能、諸元、運用限界等 ２．諸系統及び諸装置 次の中から少なくとも３系統について質問を行う。 (故障した場合の処置を含む。) (１) 操縦系統 (２) 着陸装置 (３) 発動機 (４) 燃料・滑油・ハイドロ系統 (５) 電気系統 (６) 航法装置 (７) ピトー・スタティック系統 (８) 防除氷装置 (９) 与圧装置 (装備している場合に限る。) ３．スピンの回避要領 ４．その他必要な事項	質問事項に正しく答えられること。

## Ⅱ－２．実技試験

実技試験において行うべき科目の実施要領及び判定基準は、次表のとおりとする。

２．飛行前作業			
(目 的)			
飛行前に機長が行うべき確認事項の実施について判定する。			
番 号	科 目	実 施 要 領	判 定 基 準
２－１	証 明 書 ・ 書 類	１．航空機登録証明書、耐空証明書、運用限界等指定書等必要な書類の有効性を確認させる。 ２．航空日誌等により航空機の整備状況を確認させる。	１．必要な証明書、書類等の有効性を確認できること。 ２．航空日誌等の記載事項を解説でき、必要な事項を確認できること。
２－２	重 量 ・ 重 心 位 置 等	１．試験に使用する航空機の重量及び重心位置を計算させ、質問に答えさせる。 ２．燃料及び滑油の搭載量及びその品質について確認させ、質問に答えさせる。 (注) 計算には、搭載用グラフ又は計算機を使用させることができる。	１．空虚重量、全備重量、搭載重量等の区分を正しく理解し、重量及び重心位置が許容範囲内にあることを確認できること。 ２．燃料及び滑油の搭載量及びその品質について確認できること。 ３．質問事項に正しく答えられること。
２－３	航 空 情 報 ・ 気 象 情 報	１．必要な航空情報を入手させ、飛行に関連のある事項について説明させ、質問に答えさせる。 ２．必要な気象情報を入手させ、天気概況、空港等及び使用空域の実況及び予報について説明させ、質問に答えさせる。	１．航空情報を正しく理解できること。 ２．天気図等を使用し、天気概況を正しく説明できること。 ３．各種の気象通報式の解説が正しくできること。 ４．航空情報、気象情報を総合的に検討し、飛行の可否が判断できること。 ５．質問事項に正しく答えられること。
２－４	飛 行 前 点 検	１．航空機の外部点検及び内部点検を行わせる。 ２．点検中、諸系統及び諸装置について質問に答えさせる。	１．飛行規程等に定められた点検が正しくできること。 ２．点検中、積載物を含め安全に対する配慮がなされていること。 ３．質問事項に正しく答えられること。

3. 空港等及び場周経路における運航			
(目 的)			
空港等及び場周経路における運航について判定する。			
番 号	科 目	実 施 要 領	判 定 基 準
3-1	始動・試運転	始動及び試運転を行わせる。	1. チェックリストの使用を含む、飛行規程等に定められた手順のとおり始動及び試運転が正しく実施でき、出発前の確認を完了できること。 2. 制限事項を厳守できること。
3-2	地上滑走 (水上滑走)	1. 管制機関等の指示又は許可に基づいて地上滑走を行わせる。 2. 水上機の場合は、次の項目を行わせる。 (1) 追い風、横風中の滑走 (2) 風下側への旋回、漂流及びブイ埠頭へのドッキング	1. 他機や障害物など周辺の状況を考慮し、適切な速度及び出力で滑走できること。 2. 他機(特に大型機)の後方を通過する場合に、安全に対する配慮を行えること。 3. 水上機の場合 風、潮流を考慮して適正な経路が選定でき、正しく滑走、漂流、ドッキングができること。
3-3	場周飛行及び後方乱気流の回避	所定の方式に従って場周経路を飛行させる。	1. 場周経路を先行機と適切な間隔を設定して正しく飛行できること。 2. 飛行中の諸元は、 高度は±100フィート 速度は±10ノット 以内の変化であること。

4. 各種離陸及び着陸並びに着陸復行及び離陸中止			
<p>(目 的)</p> <p>各種離陸（離水）及び着陸（着水）並びに着陸（着水）復行及び離陸中止について判定する。</p> <p>(注) 多発機は（４－５）を行わない。</p>			
番 号	科 目	実 施 要 領	判 定 基 準
4－1	通常離陸（離水） 及び横風中の上昇	1. 所定の方式により通常離陸及び横風中の離陸を行わせる。 2. 水上機の場合は、向かい風及び軽微な横風中の離水のほか、可能なばうねりのある水面からの離水を行わせる。	1. 横風を修正し、滑走路の中心線及び延長線を安定して離陸、上昇できること。 2. 上昇速度は±5ノット以内の変化であること。
4－2	通常及び横風中の進入・着陸（着水）	1. 所定の方式により通常進入着陸（着水）及び横風中の進入着陸（着水）を行わせる。 2. 最終進入速度は所定の形態における失速速度の1.3倍か、製造者が設定した速度とする。	1. 所定の経路を安定して進入できること。 2. 突風成分を修正した進入速度を設定できること。 3. 進入速度は±5ノット以内の変化であること。 4. 滑走路中心線上の、指定された接地点から60メートルを越えない範囲に正しい姿勢で接地できること。 5. 横滑り状態で接地（接水）したり、接地（接水）後著しく方向を偏位させないこと。
4－3	短距離離陸	1. 製造者の定めたフラップ角を使用させる。 2. 離陸滑走中、最良上昇角速度に達すると同時に浮揚させる。 3. 対地高度200フィートまで最良上昇角速度を維持した後、通常の上昇を行わせる。	（4－1）に同じ。

番 号	科 目	実 施 要 領	判 定 基 準
4－4	短距離着陸	1. パワーを使用し通常よりやや大きい一定の降下角で進入させる。 2. 操縦可能な最少速度で接地させる。 3. 製造者の定めた方法により効果的に制動し停止させる	1. 所定の降下経路を進入できること。 2. 最短距離で着陸停止できること。 3. その他（4－2）に同じ。
4－5	制限地着陸	ダウンウインドレグを飛行中、接地点の真横でパワーをオフとして進入し、着陸させる。  （注） 1. （9－1）のうち（単発機） 4. と組み合わせて行うことができる。 2. 降下角の修正のため緩徐な横滑りを行うことができる。	1. 指定された接地点から60メートルを越えない範囲に接地すること。 2. その他（4－2）に同じ。
4－6	着陸（着水）復行	通常の着陸進入中、対地高度50フィート以下で着陸（着水）復行を指示し着陸（着水）復行を行わせる。	1. 機を失せず、適切な速度及び姿勢を維持して、復行操作ができること。 2. 横風を修正し、滑走路の中心線及び延長線上を安定して上昇できること。 3. 上昇速度は±5ノット以内の変化であること。
4－7	離陸中止	離陸中、航空機の浮揚前に発動機が不作動になった場合を想定し離陸を中止させる。  （注）飛行訓練装置を使用する場合を除き口述で行う。	（実機） 質問事項に正しく答えられること。  （飛行訓練装置） 1. 機を失せず、直進性を保持しながら円滑に離陸中止の操作ができること。 2. 滑走路内で安全に停止できること。

5. 基本的な計器による飛行			
5-1. 基本的な計器による飛行			
<p>(目 的)</p> <p>視程不良時の緊急状態を想定した各種操作について判定する。</p> <p>(注) 1. 計器飛行証明を有する者及び准定期運送用操縦士の技能証明を有する者は行わない。</p> <p>2. 自家用操縦士の技能証明を有する者は(5-1-2)及び(5-1-3)を行わない。</p> <p>3. 異なる種類の航空機に係る操縦士の技能証明(滑空機を除く。)を有する者は(5-1-2)を行わない。</p>			
番 号	科 目	実 施 要 領	判 定 基 準
5-1-1	基本操作	<p>巡航形態で次の順序により一連の科目を連続して行わせる。</p> <p>1. 1分間の水平直線飛行</p> <p>2. 右又は左の180度水平旋回</p> <p>3. 左又は右の180度上昇旋回で500フィート上昇したのち右又は左の180度降下旋回で500フィート降下</p> <p>(注) 気象状態等により必要と認められる場合は、科目の順序を変更することができる。</p>	<p>飛行中の諸元は、</p> <p>高度は±100フィート</p> <p>速度は±10ノット</p> <p>針路は±10度</p> <p>以内の変化であること。</p>
5-1-2	レーダー誘導による飛行	<p>機位が不明となり、レーダー誘導により空港等に帰投する想定で、次の飛行を行わせる。</p> <p>1. 受験者に機位が不明となった状況を与える。</p> <p>2. 受験者は試験官にレーダー誘導を要求する。</p> <p>3. 500フィート以上の高度変更及び90度以上の針路変更を組み合わせた指示を1回以上行う。</p> <p>4. 受験者は試験官の指示を復唱し、その指示に従って飛行する。</p>	<p>1. 所定の方式により、レーダー誘導の要求が円滑にできること。</p> <p>2. 誘導の指示を正しく理解し、対応した操作が円滑にできること。</p> <p>3. 飛行中の諸元は、</p> <p>高度は±100フィート</p> <p>速度は±10ノット</p> <p>針路は±10度</p> <p>以内の変化であること。</p>



番 号	科 目	実 施 要 領	判 定 基 準
5－1 －3	異常な姿勢からの回復	<p>航空機を異常な飛行姿勢としたのち、受験者に水平直線飛行状態に戻させる。</p> <p>(注) 異常な飛行姿勢は、計器に対する注意の欠如、じょう乱又は不適切なトリムにより生ずるものを模して行う。</p>	<p>1. 適正な手順により、円滑に回復操作ができること。</p> <p>2. 運用限界を超えないこと。</p> <p>3. 失速させないこと。</p>

5－2．計器飛行方式による飛行			
<p>(目 的)</p> <p>計器飛行による操作について判定する。</p> <p>(注) 計器飛行証明を有し、単発機のみ限定を有する者が多発機で受験する場合に行う。</p>			
番 号	科 目	実 施 要 領	判 定 基 準
5－2 －1	進 入 復 行 方 式	<p>所定の方式により1発動機模擬不 作動状態でILS進入を行い、決心 高度において外部視認不可能な状況 を想定して進入復行を行わせる。</p> <p>(注) (9－1)のうち(計器飛行 証明を有し多発機で受験する場 合)と組み合わせて行うことが できる。</p>	<p>1．決心高度で速やかに復行操作を 開始し、所定の方式に従って飛行 できること。</p> <p>2．進入復行中の諸元は、 上昇中に高度指定のある場合は ±100フィート 特定の針路で飛行する場合は、針 路は ±10度以内の変化であるこ と。 トラッキングを行う場合は、CD I フルスケール又はRMI の±10 度 以内の変化であること。</p> <p>3．速度は1発動機不作為時の最良 上昇率速度から±5ノット以内の 変化であること。</p>

6. 外部視認目標を利用した飛行を含む空中操作及び型式の特性に応じた飛行			
<p>(目 的)</p> <p>飛行姿勢、速度、出力の変化を伴う各種操作及び型式固有の特性に応じた操作について判定する。</p> <p>(注) 多発機は、(6－4)を行わない。</p>			
番 号	科 目	実 施 要 領	判 定 基 準
6－1	低速飛行	操縦可能な最小速度で、水平直線飛行、右又は左の90度上昇旋回及び左又は右の90度降下旋回を巡航形態で行わせる。	<p>飛行中の諸元は、</p> <p>高度は±50フィート</p> <p>速度は+10ノット</p> <p>－5ノット</p> <p>針路は±10度</p> <p>以内の変化であること。</p>
6－2	失速と回復操作	<p>失速とその回復操作を次の2種類行わせる。</p> <p>1. 進入形態によるパワーオンでの旋回飛行中の初期失速</p> <p>2. 着陸形態によるパワーオフでの直線飛行中の完全な失速</p>	<p>1. 失速の兆候を察知し、機を失せず的確な回復操作ができること。</p> <p>2. 2次失速を起こさないこと。</p> <p>3. 著しく不安定な姿勢とならないこと。</p> <p>4. 多発機においては、左右の出力が不均衡にならないこと。</p>
6－3	急旋回	傾斜角45度で左右360度旋回を連続して行わせる。	<p>飛行中の諸元は、</p> <p>高度は±100フィート</p> <p>速度は±10ノット</p> <p>針路は±10度</p> <p>(旋回停止時、切り返し時)</p> <p>傾斜角は±5度</p> <p>以内の変化であること。</p>

番 号	科 目	実 施 要 領	判 定 基 準
6－4	螺旋降下	<p>1. 地上目標を中心とし、航跡が正円となるよう適宜傾斜角を修正しながら急な螺旋降下（最大傾斜角55度）をパワーオフで行わせる。</p> <p>2. 風下に向かって科目を開始するものとし、左又は右の720度以上の旋回を行わせる。</p> <p>（注） 1. 旋回中、地上目標を視認できない航空機は一定の傾斜角（最低45度）で行う。</p> <p>2. 発動機の過冷防止等のため必要な場合は、出力を増加してもよい。</p> <p>3. 旋回終了前に最低降下高度に到達した場合は、高度を維持したまま所定の旋回を続ける。</p>	<p>1. 風を考慮し、地上航跡と中心目標との距離を一定に保つことができること。</p> <p>2. 安全な高度で科目を終了できること。</p> <p>3. 速度は±10ノット以内の変化であること。</p>
6－5	型式特性に応じた操作	型式ごとに別途設定する。	型式の特性に応じた正しい操作ができること。

7. 野外飛行			
<p>(目 的)</p> <p>有視界飛行方式による野外飛行計画の作成及び野外飛行について判定する。</p> <p>(注) 異なる種類の航空機（滑空機を除く。）において事業用操縦士以上の技能証明を有する者は行わない。</p>			
番 号	科 目	実 施 要 領	判 定 基 準
7 - 1	野 外 飛 行 計 画	<p>1. 巡航速度で2時間以上の航程とし、経路途中の空港等で1回の離着陸を含む野外飛行計画を作成させる。なお、少なくとも1経路については無線方位線上の飛行が可能な経路を指定する。</p> <p>2. 受験者は、気象情報、航空情報を入手のうえ、次により野外飛行計画を作成する。</p> <p>(1) 航空図へ経路を記入し、方位・距離の測定、確認点の選定等を行う。</p> <p>(2) 針路、対地速度、予定飛行時間、必要燃料等の航法諸元を算出する。</p> <p>3. 受験者が作成した野外飛行計画を点検し、必要な事項について質問に答えさせる。</p>	<p>1. 正確な野外飛行計画を30分以内に作成できること。</p> <p>2. 気象情報、航空情報を正確に把握できること。</p> <p>3. 航法諸元を正確に算出できること。</p> <p>4. 飛行経路周辺の障害物、不時着場、制限区域等について十分配慮されていること。</p> <p>5. 質問事項に正しく答えられること。</p>

番 号	科 目	実 施 要 領	判 定 基 準
7-2	野 外 飛 行	<p>次により野外飛行を行わせる。</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 受験者が作成した野外飛行計画に基づき飛行を開始させる。</li> <li>2. 修正針路が確定し、最初の着陸地又は変針点の予定到着時刻が確定するまでは、当初の計画に従って飛行させる。</li> <li>3. 少なくとも1回、風の算出及び無線方位線上の飛行を行わせる。</li> <li>4. 少なくとも1経路については無線施設を利用しないで予定の経路を飛行させる。</li> <li>5. 生地着陸を行わせる。</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 地点標定を正確に行い、予定経路の2海里以内を飛行できること。 (地点標定ができない場合を除く。)</li> <li>2. 風の算出、無線方位線上の飛行が正しくできること。</li> <li>3. 飛行中必要な情報を入手し、有効に利用できること。</li> <li>4. 管制機関と円滑に連絡できること。</li> <li>5. 航法諸元を円滑に算出できること。</li> <li>6. 無線施設を有効に利用できること。</li> <li>7. 気象の変化に対応できること。</li> <li>8. 変針点又は目的地への到着時刻の誤差は、各経路における最初の確認点で算出した予定到着時刻の±3分以内であること。</li> <li>9. 巡航中の諸元は、 高度は±200フィート 針路は±10度 以内の変化であること。</li> <li>10. 安全かつ効率的な野外飛行が行えること。</li> </ol>
7-3	代 替 空 港 等 へ の 飛 行	<p>状況を設定し、代替空港等へ変針させる。</p> <p>(注) 1. 無線施設のみにより飛行させないこと。 2. 代替空港等へ飛行するための針路及び予定到着時刻の算出が終了し、代替空港等へ確実に到着できると判断した段階で、この科目を終了してもよい。</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 適切な代替空港等を選定できること。</li> <li>2. 概略の針路と予定到着時刻を円滑に算出できること。</li> <li>3. 無線施設を有効に利用できること。</li> <li>4. 代替空港等の諸元を正しく把握できること。</li> </ol>

8. 飛行全般にわたる通常時の操作			
(目 的) 飛行全般にわたり航空機の通常操作について判定する。			
番 号	科 目	実 施 要 領	判 定 基 準
8－1	通常操作	規程等に定められた手順等に従って 通常操作を行わせる。	規程等に従った操作が正しくで きること。

9. 異常時及び緊急時の操作			
<p>(目 的)</p> <p>緊急状態となった場合の操作手順及び判断力について判定する。</p> <p>(注) 1. 計器飛行証明を有し、単発機のみを限定を有する者が多発機で受験する場合、(9-1)のうち(計器飛行証明を有し多発機で受験する場合)は模擬計器飛行により行う。</p> <p>2. 単発機は、(9-4)以降を行わない。</p>			
番 号	科 目	実 施 要 領	判 定 基 準
9-1	発 動 機 の 故 障	<p>(単発機)</p> <p>1. 飛行中、予告なしに発動機を模擬不動作状態とする。</p> <p>2. 所定の手順により、発動機の模擬再始動を行い、再始動に失敗した想定のもとに適宜不時着場を選定し進入させる。</p> <p>3. 空港等以外の場所でこの科目を行う場合は、最低安全高度まで進入させ、不時着の成否を判定し科目を終了する。</p> <p>4. 空港等を不時着場に選定した場合は、模擬再始動の操作は省略させてもよい。</p> <p>(注) (4-5)と組み合わせて行うことができる。</p>	<p>1. 安全かつ円滑に再始動操作ができること。</p> <p>2. 最良滑空速度または最小沈下速度を維持し適切な不時着場を選定できること。</p> <p>3. フラップ、脚を使用して適正な降下角で進入できること。</p> <p>4. 管制機関との連絡が円滑にできること。 (模擬により試験官に行う。)</p> <p>5. 誤操作等により他の緊急事態を誘発させないこと。</p>



番 号	科 目	実 施 要 領	判 定 基 準
9－1 続き		<p>(多発機)</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 飛行中、予告なしに1発動機を模擬不作動状態とする。</li> <li>2. 再始動を試みたが再始動出来ない状況あるいは、再始動しない決定がなされた状況を与える。</li> <li>3. 1発動機模擬不作動状態（ゼロスラスト）として水平直線飛行、傾斜角20度～30度での左右90度旋回及び指定高度への上昇、降下を行わせる。</li> <li>4. 1発動機模擬不作動状態で次の操作を行わせる。 <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) 脚下げ</li> <li>(2) フラップ下げ</li> <li>(3) キャブレターヒーターの使用</li> </ol> </li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 1発動機模擬不作動の状況を与えてから、発動機の模擬停止操作を完了するまでの諸元は、 高度は±100フィート 針路は±10度 以内の変化であること。</li> <li>2. 飛行中の諸元は、 高度は±100フィート 速度は1発動機不作動時の最良上昇率速度から±5ノット 針路は±10度 以内の変化であること。</li> <li>3. 不安定な姿勢にならないこと。</li> </ol>
		<p>(計器飛行証明を有し多発機で受験する場合)</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 飛行中、予告なしに1発動機を模擬不作動状態とする。</li> <li>2. 再始動を試みたが再始動出来ない状況あるいは、再始動しない決定がなされた状況を与える。</li> <li>3. 1発動機模擬不作動状態（ゼロスラスト）として水平直線飛行、傾斜角20度～30度で指定針路への左又は右旋回及び指定高度への上昇又は降下を行わせる。</li> <li>4. 1発動機模擬不作動状態で次の操作を行わせる。 <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) 脚下げ</li> <li>(2) フラップ下げ</li> <li>(3) キャブレターヒーターの使用</li> </ol> </li> </ol> <p>(注) (5－2－1)と組み合わせて行うことができる。</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 1発動機模擬不作動の状況を与えてから、発動機の模擬停止操作を完了するまでの諸元は、 高度は±100フィート 針路は±20度 以内の変化であること。</li> <li>2. 飛行中の諸元は、 高度は±100フィート 針路は±10度 以内の変化であること。 速度は1発動機不作動時の最良上昇率速度以上の安全な速度であること。</li> <li>3. 不安定な姿勢にならないこと。</li> </ol>

番 号	科 目	実 施 要 領	判 定 基 準
9－2	諸系統又は装置の故障	<p>次の系統又は装置のうち、3系統以上について故障時の操作を行わせる。</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 操縦系統</li> <li>2. 着陸装置</li> <li>3. 発動機</li> <li>4. 燃料・滑油・ハイドロ系統</li> <li>5. 電気系統</li> <li>6. 航法装置</li> <li>7. ピトー・スタティック系統</li> <li>8. 防除氷装置</li> <li>9. 与圧装置</li> </ol> <p>(装備している場合に限る。)</p> <p>10. その他(火災・煙の制御を含む。)</p> <p>(注) 口述により行うことができる。</p>	<p>緊急事態の内容を的確に判断し、チェックリストの使用を含む、所定の手順が正しくできること。</p>
9－3	離陸中の発動機故障	<p>(単発機)</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 離陸直後に発動機故障になった場合の想定を与える。</li> <li>2. 対地高度500フィート未満で行う場合には口述により処置を確認し、それ以上の高度では降下姿勢の確立及び不時着場の選定を行わせる。</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 円滑に、安全な降下姿勢を確立できること。</li> <li>2. 適切な不時着場を選定できること。</li> <li>3. 離陸中の発動機故障の処置について正しく理解していること。</li> </ol>

番 号	科 目	実 施 要 領	判 定 基 準
9－3 続き		<p>(多発機)</p> <p>飛行機の性能、滑走路の長さや路面の状態、風向・風速及び安全性に影響のある他の要素を考慮し、次により少なくとも1回は離陸中の1発動機故障に対応した操作を行わせる。</p> <p>(注) 必要な場合に備えて、発動機は模擬不作動とするが、その他についてはできるだけ実際に発動機が停止した場合の状況を設定する。</p> <p>1. 1発動機を模擬不作動としたときの速度が1発動機不作動時の最良上昇角速度未満であれば1発動機不作動時の最良上昇角速度に増速して離陸を継続し、障害物を越えた後、1発動機不作動時の最良上昇率速度に増速して上昇させる。</p> <p>2. 1発動機を模擬不作動としたときの速度が1発動機不作動時の最良上昇角速度以上であればその速度で離陸を継続し、障害物を越えた後、1発動機不作動時の最良上昇率速度に増速して上昇させる。</p>	<p>1. 離陸継続の判断、操作が迅速かつ的確にできること。</p> <p>2. 上昇飛行中の諸元は、 速度は±5ノット 針路は±10度 以内の変化であること。</p> <p>3. 不安定な姿勢にならないこと。</p>
9－4	1 発動機 不作動時 の進入・ 着陸	<p>1発動機を、次により模擬不作動状態として進入し、着陸させる。</p> <p>1. フェザリングプロペラを装備している場合はプロペラがフェザーとなった場合と同等の抵抗となるよう出力を設定する。</p> <p>2. フェザリングプロペラを装備していない場合は発動機を緩速状態とする。</p>	<p>1. 引き起こし開始前に<math>V_{MC}</math>未満の速度としないこと。</p> <p>2. 過度に滑らせないこと。</p> <p>3. その他(4－2)に同じ。</p>

番 号	科 目	実 施 要 領	判 定 基 準
9－5	V <sub>MC</sub> に よ る 飛 行	<p>1. V<sub>SSE</sub>より10ノット以上多い速度までに脚上げ、フラップ離陸位置及び、臨界発動機を模擬不作動、他の作動発動機を離陸又は上昇出力とした上昇姿勢を確立させる。</p> <p>2. 機首上げにより、1秒に1ノット程度の減速率でV<sub>MC</sub>近くまで徐々に速度を減じ、方向操縦性が失われていく過程での操縦を行わせる。</p> <p>3. 方向保持が不可能となる直前に機首を下げながら作動発動機側出力を必要量だけ徐々に減ずることにより回復操作を行わせる。</p> <p>(注) 1. V<sub>MC</sub>より失速速度が大きい場合は失速の兆候が起こる前に回復操作を開始する。</p> <p>2. 回復操作は模擬不作動発動機の出力を増すことによって行ってはならない。</p> <p>3. 高度に余裕をもつて行う。</p>	<p>1. 方向操縦性が失われていく過程で、ラダー操作と作動発動機側への5度以内の傾斜角により方向保持ができること。</p> <p>2. 方向操縦性が完全に失われる前に、適切な回復操作ができること。</p>

10. 航空交通管制機関等との連絡			
(目 的)			
航空交通管制機関等との連絡について判定する。			
番 号	科 目	実 施 要 領	判 定 基 準
10－1	管制機関等との連絡	所定の方法により管制機関等と無線電話により交信し、必要な情報及び許可を受けさせる。	1. A T C用語を正しく理解し、使用できること。 2. 所定の方法により円滑に交信でき、必要な情報及び許可を入手できること。 3. 管制機関の指示に違反し又は必要な許可を受けないで運航しないこと。

11. 総合能力			
<p>(目 的)</p> <p>実地試験の全般にわたり規定類を遵守し、積極性を持ち、航空機及びその運航の状況を正しく認識して業務を遂行できる事業用操縦士としての総合能力について判定する。</p>			
番 号	科 目	判 定 要 領	判 定 基 準
11－1	計画・判断力	飛行全般にわたって、先見性をもって飛行を計画する能力及び変化する各種の状況下において、適切に判断できる能力について判定する。	事後の操縦操作を予測して安全に飛行を継続するとともに、不測の事態に備え、予期される危険を回避できること。
11－2	状況認識	<p>1. 状況を認識し業務を管理する能力について判定する。</p> <p>2. 状況認識性について判定する。</p>	<p>1. 現在の状況を正しく認識し安全に業務を実施できること。</p> <p>2. 積極性を持ち、状況を正しく認識できること。</p>
11－3	規則の遵守	運航に必要な規則、規定類の遵守について判定する。	規則、規定類を遵守できること。

### Ⅲ．限定変更実地試験

#### Ⅲ－１．口述試験

口述試験において行うべき科目の実施要領及び判定基準は、次表のとおりとする。

１．運航に必要な知識			
<p>(目 的)</p> <p>運航に必要な試験に使用する航空機の性能、運用限界等に関する知識について判定する。</p>			
番 号	科 目	実 施 要 領	判 定 基 準
１－１			
１－２	航空機事項	<p>試験に使用する航空機について次の事項を質問し、答えさせる。</p> <p>１．性能、諸元、運用限界等</p> <p>２．諸系統及び諸装置</p> <p>次の中から少なくとも３系統について質問を行う。</p> <p>(故障した場合の処置を含む。)</p> <p>(１) 操縦系統</p> <p>(２) 着陸装置</p> <p>(３) 発動機</p> <p>(４) 燃料・滑油・ハイドロ系統</p> <p>(５) 電気系統</p> <p>(６) 航法装置</p> <p>(７) ピトー・スタティック系統</p> <p>(８) 防除氷装置</p> <p>(９) 与圧装置</p> <p>(装備している場合に限る。)</p> <p>３．スピンの回避要領</p> <p>４．その他必要な事項</p>	質問事項に正しく答えられること。

### Ⅲ－２．実技試験

実技試験において行うべき科目の実施要領及び判定基準は、次表のとおりとする。

２．飛行前作業			
<p>(目 的)</p> <p>飛行前に機長が行うべき確認事項の実施について判定する。</p> <p>(注) 「２－１ 証明書・書類」及び「２－３ 航空情報・気象情報」については判定しない。</p>			
番 号	科 目	実 施 要 領	判 定 基 準
２－１	証 明 書 ・ 書 類		
２－２	重 量 ・ 重 心 位 置 等	<p>１．試験に使用する航空機の重量及び重心位置を計算させ、質問に答えさせる。</p> <p>２．燃料及び滑油の搭載量及びその品質について確認させ、質問に答えさせる。</p> <p>(注) 計算には、搭載用グラフ又は計算機を使用させることができる。</p>	<p>１．空虚重量、全備重量、搭載重量等の区分を正しく理解し、重量及び重心位置が許容範囲内にあることを確認できること。</p> <p>２．燃料及び滑油の搭載量及びその品質について確認できること。</p> <p>３．質問事項に正しく答えられること。</p>
２－３	航 空 情 報 ・ 気 象 情 報		
２－４	飛 行 前 点 検	<p>１．航空機の外部点検及び内部点検を行わせる。</p> <p>２．点検中、諸系統及び諸装置について質問に答えさせる。</p>	<p>１．飛行規程等に定められた点検が正しくできること。</p> <p>２．点検中、積載物を含め安全に対する配慮がなされていること。</p> <p>３．質問事項に正しく答えられること。</p>



3. 空港等及び場周経路における運航			
(目 的)			
空港等及び場周経路における運航について判定する。			
番 号	科 目	実 施 要 領	判 定 基 準
3-1	始動・試運転	始動及び試運転を行わせる。	1. チェックリストの使用を含む、飛行規程等に定められた手順のとおり始動及び試運転が正しく実施でき、出発前の確認を完了できること。 2. 制限事項を厳守できること。
3-2	地上滑走 (水上滑走)	1. 管制機関等の指示又は許可に基づいて地上滑走を行わせる。 2. 水上機の場合は、次の項目を行わせる。 (1) 追い風、横風中の滑走 (2) 風下側への旋回、漂流及びブイ埠頭へのドッキング	1. 他機や障害物など周辺の状況を考慮し、適切な速度及び出力で滑走できること。 2. 他機(特に大型機)の後方を通過する場合に、安全に対する配慮を行えること。 3. 水上機の場合 風、潮流を考慮して適正な経路が選定でき、正しく滑走、漂流、ドッキングができること。
3-3	場周飛行及び後方乱気流の回避	所定の方式に従って場周経路を飛行させる。	1. 場周経路を先行機と適切な間隔を設定して正しく飛行できること。 2. 飛行中の諸元は、 高度は±100フィート 速度は±10ノット 以内の変化であること。

4. 各種離陸及び着陸並びに着陸復行及び離陸中止			
<p>(目 的)</p> <p>各種離陸（離水）及び着陸（着水）並びに着陸（着水）復行及び離陸中止について判定する。</p> <p>(注) 多発機は（４－５）を行わない。</p>			
番 号	科 目	実 施 要 領	判 定 基 準
4－1	通常及び横風中の離陸（離水）上昇	<p>1. 所定の方式により通常の離陸及び横風中の離陸を行わせる。</p> <p>2. 水上機の場合は、向かい風及び軽微な横風中の離水のほか、可能ならばうねりのある水面からの離水を行わせる。</p>	<p>1. 横風を修正し、滑走路の中心線及び延長線上を安定して離陸、上昇できること。</p> <p>2. 上昇速度は±5ノット以内の変化であること。</p>
4－2	通常及び横風中の進入・着陸（着水）	<p>1. 所定の方式により通常の進入着陸（着水）及び横風中の進入着陸（着水）を行わせる。</p> <p>2. 最終進入速度は所定の形態における失速速度の1.3倍か、製造者が設定した速度とする。</p>	<p>1. 所定の経路を安定して進入できること。</p> <p>2. 突風成分を修正した進入速度を設定できること。</p> <p>3. 進入速度は±5ノット以内の変化であること。</p> <p>4. 滑走路中心線上の、指定された接地点から60メートルを越えない範囲に正しい姿勢で接地できること。</p> <p>5. 横滑り状態で接地（接水）したり、接地（接水）後著しく方向を偏位させないこと。</p>
4－3	短距離離陸	<p>1. 製造者の定めたフラップ角を使用させる。</p> <p>2. 離陸滑走中、最良上昇角速度に達すると同時に浮揚させる。</p> <p>3. 対地高度200フィートまで最良上昇角速度を維持した後、通常の上昇を行わせる。</p>	（４－１）に同じ。

番 号	科 目	実 施 要 領	判 定 基 準
4－4	短距離着陸	1. パワーを使用し通常よりやや大きい一定の降下角で進入させる。 2. 操縦可能な最少速度で接地させる。 3. 製造者の定めた方法により効果的に制動し停止させる。	1. 所定の降下経路を進入できること。 2. 最短距離で着陸停止できること。 3. その他（4－2）に同じ。
4－5	制限地着陸	ダウンウインドレグを飛行中、接地点の真横でパワーをオフとして進入し、着陸させる。  （注） 1. （9－1）のうち（単発機） 4. と組み合わせて行うことができる。 2. 降下角の修正のため緩徐な横滑りを行うことができる。	1. 指定された接地点から60メートルを越えない範囲に接地すること。 2. その他（4－2）に同じ。
4－6	着陸（着水）復行	通常の着陸進入中、対地高度50フィート以下で着陸（着水）復行を指示し着陸（着水）復行を行わせる。	1. 機を失せず、適切な速度及び姿勢を維持して、復行操作ができること。 2. 横風を修正し、滑走路の中心線及び延長線上を安定して上昇できること。 3. 上昇速度は±5ノット以内の変化であること。
4－7	離陸中止	離陸中、航空機の浮揚前に発動機が不作動になった場合を想定し離陸を中止させる。  （注）飛行訓練装置を使用する場合を除き口述で行う。	（実機） 質問事項に正しく答えられること。  （飛行訓練装置） 1. 機を失せず、直進性を保持しながら円滑に離陸中止の操作ができること。 2. 滑走路内で安全に停止できること。

5. 基本的な計器による飛行			
5－1. 基本的な計器による飛行			
番 号	科 目	実 施 要 領	判 定 基 準
5－1 －1 ～ 5－1 －3			

5－2．計器飛行方式による飛行			
<p>(目 的)</p> <p>計器飛行による操作について判定する。</p> <p>(注) 計器飛行証明を有し、単発機のみを限定を有する者が多発機で受験する場合に行う。</p>			
番 号	科 目	実 施 要 領	判 定 基 準
5－2 －1	進 入 復 行 方 式	<p>所定の方式により1発動機模擬不動作状態でILS進入を行い、決心高度において外部視認不可能な状況を想定して進入復行を行わせる。</p> <p>(注) (9－1)のうち(計器飛行証明を有し多発機で受験する場合)と組み合わせて行うことができる。</p>	<p>1．決心高度で速やかに復行操作を開始し、所定の方式に従って飛行できること。</p> <p>2．進入復行中の諸元は、 上昇中に高度指定のある場合は±100フィート 針路又はコースは±10度以内の変化であること。</p> <p>3．速度は1発動機不動作時の最良上昇率速度から±5ノット以内の変化であること。</p>

6. 外部視認目標を利用した飛行を含む空中操作及び型式の特性に応じた飛行			
<p>(目 的)</p> <p>型式固有の特性に応じた操作について判定する。</p> <p>(注) 多発機は、(6－4)を行わない。</p>			
番 号	科 目	実 施 要 領	判 定 基 準
6－1 ～ 6－3			
6－4	螺旋降下	<p>1. 地上目標を中心とし、航跡が正円となるよう適宜傾斜角を修正しながら急な螺旋降下（最大傾斜角55度）をパワーオフで行わせる。</p> <p>2. 風下に向かって科目を開始するものとし、左又は右の720度以上の旋回を行わせる。</p> <p>(注) 1. 旋回中、地上目標を視認できない航空機は一定の傾斜角（最低45度）で行う。</p> <p>2. 発動機の過冷防止等のため必要な場合は、出力を増加してもよい。</p> <p>3. 旋回終了前に最低降下高度に到達した場合は、高度を維持したまま所定の旋回を続ける。</p>	<p>1. 風を考慮し、地上航跡と中心目標との距離を一定に保つことができること。</p> <p>2. 安全な高度で科目を終了できること。</p> <p>3. 速度は±10ノット以内の変化であること。</p>
6－5	型応特性に応じた操作	型式ごとに別途設定する。	型式の特性に応じた正しい操作ができること。

7. 野外飛行			
番 号	科 目	実 施 要 領	判 定 基 準
7 - 1 ~ 7 - 3			

8. 飛行全般にわたる通常時の操作			
(目 的) 飛行全般にわたり航空機の通常操作について判定する。			
番 号	科 目	実 施 要 領	判 定 基 準
8－1	通常操作	規程等に定められた手順等に従って 通常操作を行わせる。	規程等に従った操作が正しくで きること。



9. 異常時及び緊急時の操作			
<p>(目 的)</p> <p>緊急状態となった場合の操作手順及び判断力について判定する。</p> <p>(注) 1. 計器飛行証明を有し、単発機のみを限定を有する者が多発機で受験する場合、(9-1)のうち(計器飛行証明を有し多発機で受験する場合)は模擬計器飛行により行う。</p> <p>2. 単発機は、(9-4)以降を行わない。</p>			
番 号	科 目	実 施 要 領	判 定 基 準
9-1	発動機の故障	<p>(単発機)</p> <p>1. 飛行中、予告なしに発動機を模擬不動作状態とする。</p> <p>2. 所定の手順により、発動機の模擬再始動を行い、再始動に失敗した想定のもとに適宜不時着場を選定し進入させる。</p> <p>3. 空港等以外の場所でこの科目を行う場合は、最低安全高度まで進入させ、不時着の成否を判定し科目を終了する。</p> <p>4. 空港等を不時着場に選定した場合は、模擬再始動の操作は省略させてもよい。</p> <p>(注) (4-5)と組み合わせて行うことができる。</p>	<p>1. 安全かつ円滑に再始動操作ができること。</p> <p>2. 最良滑空速度または最小沈下速度を維持し適切な不時着場を選定できること。</p> <p>3. フラップ、脚を使用して適正な降下角で進入できること。</p> <p>4. 管制機関との連絡が円滑にできること。</p> <p>(模擬により試験官に行う。)</p> <p>5. 誤操作等により他の緊急事態を誘発させないこと。</p>

番 号	科 目	実 施 要 領	判 定 基 準
9－1 続き		<p>(多発機)</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 飛行中、予告なしに1発動機を模擬不作動状態とする。</li> <li>2. 再始動を試みたが再始動出来ない状況あるいは、再始動しない決定がなされた状況を与える。</li> <li>3. 1発動機模擬不作動状態（ゼロスラスト）として水平直線飛行、傾斜角20度～30度での左右90度旋回及び指定高度への上昇、降下を行わせる。</li> <li>4. 1発動機模擬不作動状態で次の操作を行わせる。 <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) 脚下げ</li> <li>(2) フラップ下げ</li> <li>(3) キャブレターヒーターの使用</li> </ol> </li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 1発動機模擬不作動の状況を与えてから、発動機の模擬停止操作を完了するまでの諸元は、高度は±100フィート 針路は±10度 以内の変化であること。</li> <li>2. 飛行中の諸元は、高度は±100フィート 速度は1発動機不作動時の最良上昇率速度から±5ノット 針路は±10度 以内の変化であること。</li> <li>3. 不安定な姿勢にならないこと。</li> </ol>
		<p>(計器飛行証明を有し多発機で受験する場合)</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 飛行中、予告なしに1発動機を模擬不作動状態とする。</li> <li>2. 再始動を試みたが再始動出来ない状況あるいは、再始動しない決定がなされた状況を与える。</li> <li>3. 1発動機模擬不作動状態（ゼロスラスト）として水平直線飛行、傾斜角20度～30度で指定針路への左又は右旋回及び指定高度への上昇又は降下を行わせる。</li> <li>4. 1発動機模擬不作動状態で次の操作を行わせる。 <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) 脚下げ</li> <li>(2) フラップ下げ</li> <li>(3) キャブレターヒーターの使用</li> </ol> </li> </ol> <p>(注) (5－2－1)と組み合わせて行うことができる。</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 1発動機模擬不作動の状況を与えてから、発動機の模擬停止操作を完了するまでの諸元は、高度は±100フィート 針路は±20度 以内の変化であること。</li> <li>2. 飛行中の諸元は、高度は±100フィート 針路は±10度 以内の変化であること。 速度は1発動機不作動時の最良上昇率速度以上の安全な速度であること。</li> <li>3. 不安定な姿勢にならないこと。</li> </ol>

番 号	科 目	実 施 要 領	判 定 基 準
9－2	諸系統又は装置の故障	<p>次の系統又は装置のうち、3系統以上について故障時の操作を行わせる。</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 操縦系統</li> <li>2. 着陸装置</li> <li>3. 発動機</li> <li>4. 燃料・滑油・ハイドロ系統</li> <li>5. 電気系統</li> <li>6. 航法装置</li> <li>7. ピトー・スタティック系統</li> <li>8. 防除氷装置</li> <li>9. 与圧装置</li> </ol> <p>(装備している場合に限る。)</p> <p>10. その他 (火災・煙の制御を含む。)</p> <p>(注) 口述により行うことができる。</p>	<p>緊急事態の内容を的確に判断し、チェックリストの使用を含む、所定の手順が正しくできること。</p>
9－3	離陸中の発動機故障	<p>(単発機)</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 離陸直後に発動機故障になった場合の想定を与える。</li> <li>2. 対地高度500フィート未満で行う場合には口述により処置を確認し、それ以上の高度では降下姿勢の確立及び不時着場の選定を行わせる。</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 円滑に、安全な降下姿勢を確立できること。</li> <li>2. 適切な不時着場を選定できること。</li> <li>3. 離陸中の発動機故障の処置について正しく理解していること。</li> </ol>

番 号	科 目	実 施 要 領	判 定 基 準
9－3 続き		<p>(多発機)</p> <p>飛行機の性能、滑走路の長さや路面の状態、風向・風速及び安全性に影響のある他の要素を考慮し、次により少なくとも1回は離陸中の1発動機故障に対応した操作を行わせる。</p> <p>(注) 必要な場合に備えて、発動機は模擬不作動とするが、その他についてはできるだけ実際に発動機が停止した場合の状況を設定する。</p> <p>1. 1発動機を模擬不作動としたときの速度が1発動機不作動時の最良上昇角速度未満であれば1発動機不作動時の最良上昇角速度に増速して離陸を継続し、障害物を越えた後、1発動機不作動時の最良上昇率速度に増速して上昇させる。</p> <p>2. 1発動機を模擬不作動としたときの速度が1発動機不作動時の最良上昇角速度以上であればその速度で離陸を継続し、障害物を越えた後、1発動機不作動時の最良上昇率速度に増速して上昇させる。</p>	<p>1. 離陸継続の判断、操作が迅速かつ的確にできること。</p> <p>2. 上昇飛行中の諸元は、 速度は±5ノット 針路は±10度 以内の変化であること。</p> <p>3. 不安定な姿勢にならないこと。</p>
9－4	1 発動機 不作動時 の進入・ 着陸	<p>1 発動機を、次により模擬不作動状態として進入し、着陸させる。</p> <p>1. フェザリングプロペラを装備している場合はプロペラがフェザーとなった場合と同等の抵抗となるよう出力を設定する。</p> <p>2. フェザリングプロペラを装備していない場合は発動機を減速状態とする。</p>	<p>1. 引き上げ開始前に<math>V_{MC}</math>未満の速度としないこと。</p> <p>2. 過度に滑らせないこと。</p> <p>3. その他(4－2)に同じ。</p>

番 号	科 目	実 施 要 領	判 定 基 準
9－5	V <sub>MC</sub> に よ る 飛 行	<p>1. V<sub>SSE</sub>より10ノット以上多い速度までに脚上げ、フラップ離陸位置及び、臨界発動機を模擬不作動、他の作動発動機を離陸又は上昇出力とした上昇姿勢を確立させる。</p> <p>2. 機首上げにより、1秒に1ノット程度の減速率でV<sub>MC</sub>近くまで徐々に速度を減じ、方向操縦性が失われていく過程での操縦を行わせる。</p> <p>3. 方向保持が不可能となる直前に機首を下げながら作動発動機側出力を必要量だけ徐々に減ずることにより回復操作を行わせる。</p> <p>(注) 1. V<sub>MC</sub>より失速速度が大きい場合は失速の兆候が起こる前に回復操作を開始する。</p> <p>2. 回復操作は模擬不作動発動機の出力を増すことによって行ってはならない。</p> <p>3. 高度に余裕をもって行う。</p>	<p>1. 方向操縦性が失われていく過程で、ラダー操作と作動発動機側への5度以内の傾斜角により方向保持ができること。</p> <p>2. 方向操縦性が完全に失われる前に、適切な回復操作ができること。</p>

10. 航空交通管制機関等との連絡			
(目 的)			
航空交通管制機関等との連絡について判定する。			
番 号	科 目	実 施 要 領	判 定 基 準
10－1	管制機関等との連絡	所定の方法により管制機関等と無線電話により交信し、必要な情報及び許可を受けさせる。	1．ATC用語を正しく理解し、使用できること。 2．所定の方法により円滑に交信でき、必要な情報及び許可を入手できること。 3．管制機関の指示に違反し又は必要な許可を受けないで運航しないこと。

11. 総合能力			
<p>(目 的)</p> <p>実地試験の全般にわたり規定類を遵守し、積極性を持ち、航空機及びその運航の状況を正しく認識して業務を遂行できる事業用操縦士としての総合能力について判定する。</p>			
番 号	科 目	判 定 要 領	判 定 基 準
11－1	計画・判断力	飛行全般にわたって、先見性をもって飛行を計画する能力及び変化する各種の状況下において、適切に判断できる能力について判定する。	事後の操縦操作を予測して安全に飛行を継続するとともに、不測の事態に備え、予期される危険を回避できること。
11－2	状況認識	1. 状況を認識し業務を管理する能力について判定する。 2. 状況認識性について判定する。	1. 現在の状況を正しく認識し安全に業務を実施できること。 2. 積極性を持ち、状況を正しく認識できること。
11－3	規則の遵守	運航に必要な規則、規定類の遵守について判定する。	規則、規定類を遵守できること。

#### IV. 実技試験の一部を飛行訓練装置を使用して行う場合における実機と飛行訓練装置の使用区分

実技試験の一部を飛行訓練装置を使用して行う場合の実機と飛行訓練装置の使用区分は次のとおりとする。  
ただし、実機による試験で行った操作は、飛行訓練装置により実施済の科目であっても評価の対象とする。  
また、試験官は、評価の正確性、飛行訓練装置の性能等から必要と認めたときは、使用区分の一部を変更して行うことができる。

科 目	飛行訓練装置						
	3	4	5	6	7		
3. 空港等及び場周経路における運航							
3-1 始動・試運転							
3-2 地上滑走(水上滑走)	F	F(注2)	F(注2)	F	F	F	
3-3 場周飛行及び後方乱気流の回避	A	A	A	A	A	A	
3-3 各種離陸及び着陸並びに着陸復行及び離陸中止	A	A	A	A	A	A	
4. 各種離陸及び着陸並びに着陸復行及び離陸中止							
4-1 通常及び横風中の離陸(離水)上昇	A	A	A	A	A	A	
4-2 通常及び横風中の離陸(離水)着陸	A	A	A	A	A	A	
4-3 短距離離陸	A	A	A	A	A	A	
4-4 短距離着陸	A	A	A	A	A	A	
4-5 制限地着陸(多発機を除く。)	A	A	A	A	A	A	
4-6 着陸復行	F(注1)	A	A	F(注1)	F(注3)		
4-7 離陸中止	F(注1)	A	A	F(注1)	F		
5. 基本的な計器による飛行							
5-1. 基本的な計器による飛行							
5-1-1 基本操作	F	A	A	F	F	F	
5-1-2 レーダー誘導による飛行	F	A	A	F	F	F	
5-1-3 異常な姿勢からの回復	A	A	A	A	A	A	
5-2. 計器飛行方式による飛行							
5-2-1 進入復行方式(単発機を除く。)	A	A	A	A	A	F(注3)	
6. 外部視認目標を利用した飛行を含む空中操作及び型式の特性に応じた飛行							
全科目	A	A	A	A	A	A	
7. 野外飛行							
全科目	A	A	A	A	A	A	
8. 飛行全般にわたる通常時の操作							
全科目	B	B	B	B	B	B	
9. 異常時及び緊急時の操作							
9-1 発動機の故障	A	A	A	A	A	F	
9-2 諸系統又は装置の故障	F	F(注2)	F(注2)	F	F	F	
9-3 離陸中の発動機故障	A	A	A	A	A	A	
9-4 1発動機不動作時の進入・着陸(単発機を除く。)	A	A	A	A	A	A	
9-5 VMCIによる飛行(単発機を除く。)	A	A	A	A	A	A	
10. 航空交通管理機関等との連絡							
全科目	B	B	B	B	B	B	
11. 総合能力							
全科目	B	B	B	B	B	B	

記号の意味	科目						
	A: 実機と飛行訓練装置の両方で行う科目 B: 実機と飛行訓練装置の両方で行う科目 F: 飛行訓練装置で行うことのできる科目						
備 考	(注1): 適切なデジタルシステムを有するものに限る。 (注2): 適切に整備されたものに限る。 (注3): 1発動機不動作時の科目は実機に限る。						

記号の意味  
A：実機で行う科目  
B：実機と飛行訓練装置の両方で行う科目  
F：飛行訓練装置で行うことのできる科目  
(注1)：適切なデジタルシステムを有するものに限る。  
(注2)：適切に装備されたものに限る。  
(注3)：1発動機不動作時の科目は実機に限る。



実地試験成績報告書の様式は次のとおりとする。

(1人で操縦できる飛行機)

--	--

① 受験者調書			
ふりがな _____		□昭和 □平成 □西暦	
氏 名		生年月日          年          月          日	
受験する資格	試験の種類	既得の技能証明・計器飛行証明の番号	
□自家用操縦士	□技能証明	_____ No. _____	
□事業用操縦士	□限定変更	_____ No. _____	
試験に使用する航空機			操縦練習許可書番号
等級	型式	国籍・登録記号	
□陸上 □単発機	式          型	No. _____	
□水上 □多発機			
連絡先 (会社団体等)	電話番号		
学科試験合格	年          月          日          受験地		
② 教官の証明			
受験者          は申請資格に係る飛行訓練装置による必要な訓練及び所定の技能を有していることを証明します。			
教官の有する技能証明の資格と番号 _____ 操縦士          No. _____			
_____ 操縦教育証明          No. _____			
年          月          日          教官氏名 _____			
受験者          は申請資格に係る飛行経歴及び所定の技能を有していることを証明します。			
教官の有する技能証明の資格と番号 _____ 操縦士          No. _____			
_____ 操縦教育証明          No. _____			
年          月          日          教官氏名 _____			
③ 試験の実施			
実機		飛行訓練装置	
期日          年          月          日          場所		期日          年          月          日          場所	
試験官		試験官	
特記事項		特記事項	

1. 受験者は、①受験者調書欄に所要事項を記入又はレ印を付すこと。
2. 教官は、②教官の証明欄に所要事項を記入のうえ、試験官に提出すること。

## 成績表

試験科目	判定			
	自家用操縦士		事業用操縦士	
	技能証明	限定変更	技能証明	限定変更
口述試験				
1. 運航に必要な知識				
1-1 一般知識				
1-2 航空機事項				
実技試験				
2. 飛行前作業				
2-1 証明書・書類				
2-2 重量・重心位置等				
2-3 航空情報・気象情報				
2-4 飛行前点検				
3. 空港等及び場周経路における運航				
3-1 始動・試運転				
3-2 地上滑走（水上滑走）				
3-3 場周飛行及び後方乱気流の回避				
4. 各種離陸及び着陸並びに着陸復行及び離陸中止				
4-1 通常及び横風中の離陸（離水）上昇				
4-2 通常及び横風中の進入・着陸（着水）				
4-3 短距離離陸				
4-4 短距離着陸				
4-5 制限地着陸（多発機を除く。）				
4-6 着陸（着水）復行				
4-7 離陸中止				
5. 基本的な計器による飛行				
5-1. 基本的な計器による飛行				
5-1-1 基本操作				
5-1-2 レーダー誘導による飛行				
5-1-3 異常な姿勢からの回復				
5-2. 計器飛行方式による飛行				
5-2-1 進入復行方式（単発機を除く。）				
6. 外部視認目標を利用した飛行を含む空中操作及び型式の特性に応じた飛行				
6-1 低速飛行				
6-2 失速と回復操作				
6-3 急旋回				
6-4 螺旋降下（多発機を除く。）				
6-5 型式特性に応じた操作				
7. 野外飛行				
7-1 野外飛行計画				
7-2 野外飛行				
7-3 代替空港等への飛行				
8. 飛行全般にわたる通常時の操作				
8-1 通常操作				
9. 異常時及び緊急時の操作				
9-1 発動機の故障				
9-2 諸系統又は装置の故障				
9-3 離陸中の発動機故障				
9-4 1発動機不動作時の進入・着陸（単発機を除く。）				
9-5 V <sub>MU</sub> による飛行（単発機を除く。）				
10. 航空交通管制機関等との連絡				
10-1 管制機関等との連絡				
11. 総合能力				
11-1 計画・判断力				
11-2 状況認識				
11-3 規則の遵守				
(注) 1. 計器飛行証明を有し、単発機のための限定をする者が多発機で受験する場合は、「9-1 発動機の故障」は模擬計器飛行により行う。 2. 計器飛行証明を有しない者は、「5-2-1 進入復行方式」は行わない。				

附 則（平成25年11月8日 国空航第555号）

1. この操縦士実地試験実施細則は、平成26年4月1日から施行する。
2. この操縦士実地試験実施細則の施行の日から6ヶ月を経過する日までは、従前どおりとすることができる。

附 則（令和2年12月22日 国空航第2175号）

この改正通達は、令和3年1月1日から施行する。

附 則（令和3年9月29日 国空航第1350号）

この改正通達は、令和3年10月1日から施行する。

附 則（令和4年3月29日 国空航第3037号）

この改正通達は、令和4年4月1日から施行する。

附 則（令和7年12月24日 国空安政第2214号）

1. この改正通達は、令和8年1月1日から施行する。
2. この改正通達は、令和8年3月31日までは、従前どおりとすることができる。