

航空自衛隊達第29号

改正 平成20年2月7日 航空自衛隊達第3号

改正 平成29年6月23日 航空自衛隊達第27号

改正 令和元年6月27日 航空自衛隊達第14号

改正 令和2年4月24日 航空自衛隊達第32号

改正 令和3年2月19日 航空自衛隊達第8号

航空機の運航に関する訓令（昭和31年防衛庁訓令第34号）の規定に基づき、航空機の運航に関する達を次のように定める。

平成19年6月20日

航空幕僚長 空将 田母神 俊雄

航空機の運航に関する達（登録外報告）

航空機の運航に関する達（昭和57年航空自衛隊達第7号）の全部を改正する。

目次

- 第1章 総則（第1条・第2条）
- 第2章 一般飛行規則（第3条—第35条）
- 第3章 有視界飛行方式（第36条—第44条）
- 第4章 計器飛行方式（第45条—第58条）
- 第5章 飛行承認（第59条—第64条）
- 第6章 飛行計画（第65条—第76条）
- 第7章 雑則（第77条—第88条）

附則

第1章 総則

（趣旨等）

第1条 この達は、航空自衛隊の使用する航空機（以下「航空機」という。）の運航に関して必要な事項を定めるものとする。

2 航空自衛隊の飛行場以外の飛行場（国外を含む。）で運航する場合には、当該飛行場の管理者の指示に従うものとする。

3 防空識別圏の飛行要領については、別に定めるところによる。

（定義）

第2条 この達において、「航空交通管制区」、「航空交通管制圏」、「航空交通情報圏」、「計器気象状態」、「計器飛行」及び「計器飛行方式」並びに「有視界気象状態」及び「有視界飛行方式」の意義は、それぞれ航空法（昭和27年法律第231号）第2条第11項から第16項まで及び航空法施行規則（昭和27年運輸省令第56号。以下「施行規則」という。）第5条及び第5条の2に規定する当該用語の意義による。

2 この達において、次の各号に掲げる用語の意義は、それぞれ当該各号に定めるところによる。

- (1) 航空部隊等の長 航空機の使用及び搭乗に関する訓令（昭和36年防衛庁訓令第2号）第2条第6号に規定する航空部隊等の長をいう。
- (2) 部隊等の長 航空幕僚長並びに航空部隊等の長を指揮監督する部隊及び機関の長並びに航空部隊等の長をいう。
- (3) 操縦者 航空従事者技能証明及び計器飛行証明に関する訓令（昭和30年防衛庁訓令第21号。次号において、「訓令第21号」という。）第3条第2項に規定する技能証明（以下単に「技能証明」という。）を有する者及び技能証明取得のため教育訓練中の者（以下「学生操縦士」という。）をいう。
- (4) 乗組員 航空業務（訓令第21号第2条各号に規定する業務及びその訓練をいう。第6号において同じ。）を行う者をいう。
- (5) 同乗者 航空機に搭乗している者（以下「搭乗者」という。）のうち、乗組員以外の者をいう。
- (6) 多座席航空機 併列式複操縦装置を有し、運航に正操縦者（主に航空業務を行う操縦者をいう。）及び副操縦者（正操縦者を補佐する操縦者をいう。）を必要とする航空機をいう。
- (7) フライト・レベル 標準気圧値1,013.2ヘクトパスカル（29.92水銀柱インチ）を基準とした等気圧平面をいう（14,000フィート以上の高度は、通常、フライト・レベルで表し、100で除した数値を使用する。）。
- (8) 管制空域 航空交通管制区（以下「管制区」という。）、航空交通管制圏（以下「管制圏」という。）、航空交通情報圏（以下「情報圏」という。）及び洋上管制区をいう。
- (9) 夜間 日没時刻から日出時刻までをいう。
- (10) 雲高 全天の8分の5以上を覆う雲層であって、当該雲層の地表又は水面からの高さが6,000メートル（20,000フィート）未満のものうち、最も低い雲層の雲底の地表又は水面からの高さをいう（天空不明の場合は、鉛直視程をいう。）。
- (11) 地上視程 地上観測により得た視程（メートル単位又はスタチュート・マイルにより観測する飛行場にあつては、スタチュート・マイルとする。）であつて、地平円の半分以上に適用される最大値（卓越視程）をいう。
- (12) 飛行視程 飛行中の航空機の操縦席から視認できる前方距離をいう。
- (13) 滑走路視距離 航空機が接地する地点の上方5メートルの高さから滑走路又は滑走路沿いの特定灯火若しくは標識を認めることができる離陸又は着陸方向の最大距離をいう。
- (14) 飛行情報出版物等 飛行情報出版物発行業務実施規則（昭和36年航空自衛隊達第2号）第2条第2号に規定する飛行情報出版物及び国土交通省が発行する航空路誌（AIP）その他航空機の運航に必要な情報を記載した出版物をいう。
- (15) 場周経路 着陸する航空機の流れを整えるために、滑走路周辺に設定された飛行経路であつて、アップ・ウインド・レグ、クロス・ウインド・レグ、ダウン・ウイン

ド・レグ、ベース・レグ及び最終進入からなるものをいう。

- (16) 短場周経路 360度直上進入において、ブレーク・ポイント、クロス・ウインド・レグ、ダウン・ウインド・レグ、ベース・レグ及び最終進入を経て着陸するまでの経路をいう。
- (17) 巡航高度 飛行経路上における巡航のための飛行高度又はフライト・レベルをいう。
- (18) 進入限界高度 計器飛行により降下することができる最低高度をいい、決心高度（決心高（精密進入又は垂直方向の経路情報を伴う非精密進入を行う場合の進入限界高度であって、滑走路末端標高又は接地帯標高からの高さをいう。第21号において同じ。）及び最低降下高度（最低降下高（非精密進入を行う場合の進入限界高度であって、滑走路末端標高又は接地帯標高からの高さをいう。以下同じ。）を平均海面からの高度で示したものをいう。第22号及び第54条第1項第2号において同じ。）によって示されるものをいう。
- (19) 計器進入方式 計器飛行方式により飛行する到着機が秩序よく進入し、着陸するために必要な飛行経路、旋回方向、高度及び飛行区域を定めた一連の飛行方法で、次のアからキまでに掲げる進入方式をいう。
- ア ADF進入方式
- イ VOR進入方式
- ウ TACAN進入方式
- エ VOR/DME進入方式
- オ LLZ進入方式
- カ RNAV進入方式
- キ ILS進入方式
- (20) 計器進入 計器飛行方式により飛行する航空機（以下「IFR機」という。）が行う計器進入方式による進入及びレーダー進入をいう。
- (21) 精密進入 進入磁方位及び降下角の情報又は指示を受けることができる計器進入（ILS進入及び精測レーダー進入に限る。）であって、次のアからエまでの区分に応じ、それぞれアからエまでに掲げる運航を行う。
- ア CAT-I 滑走路視距離若しくは地上視程換算値（着陸の最低気象条件値と比較するための値で滑走路視距離値使用不可時、通報される地上視程値に係数を乗することにより算出される値をいう。第50条第1項において同じ。）が550メートル以上の場合に、決心高度を接地帯標高に200フィート以上を加えた高度に設定して進入を行う運航（精測レーダー進入の区分はこれに含める。）
- イ CAT-II 滑走路視距離が300メートル以上の場合に、決心高を100フィート以上200フィート未満に設定して進入を行う運航
- ウ CAT-III 決心高が設定されていないか、又は決心高が100フィート未満

で、滑走路視距離が50メートル以上300メートル未満の場合に、主に自動操縦により進入及び着陸を行う運航

- (22) 誘導限界 レーダー着陸誘導を継続し得る限界であって、次の場合をいう。
- ア 精測レーダー進入を行う航空機（ウの航空機を除く。）が精測レーダー進入に係る決心高度に到達したとき。
- イ 搜索レーダー進入を行う航空機（ウの航空機を除く。）が進入滑走路末端から1海里の点に到達したとき。
- ウ 周回進入（特定の方位の滑走路へ進入を行い、当該飛行場又は当該滑走路を視認した後、目視による周回を行う進入をいう。第54条第2項第4号及び同条第3項第4号において同じ。）へ移行する航空機が、当該進入に係る最低降下高度に降下し、進入滑走路の末端から最低気象条件の地上視程の距離にある点に到達したとき。
- (23) 進入復行点 計器進入において飛行場が視認できない場合、進入復行（計器進入中の航空機が、気象状態その他の理由により着陸することができない場合、当該飛行場について定められた方式又は管制機関の指示する方式に従って飛行することをいう。）を開始しなければならない点であって、次のア及びイの位置をいう。
- ア レーダー誘導による計器進入（以下「レーダー進入」という。）にあつては、誘導限界の位置
- イ 計器進入方式による計器進入にあつては、当該方式について示された位置
- (24) 局地飛行 出発地以外の飛行場に着陸することなく、出発飛行場の局地飛行空域内を飛行し、再び出発飛行場に着陸する飛行（飛行途中において出発地以外の飛行場等で行う着陸訓練等を含む。）をいう。ただし、計器飛行方式による場合は、出発飛行場に係るターミナル管制機関の管轄空域内の飛行をいう。
- (25) 到着予定時刻 次のア及びイに掲げる航空機の区分に応じ、それぞれア及びイに定める予定時刻をいう。
- ア IFR機
- （ア）公示された計器進入方式の開始点である地点の上空に当該機が到達する予定時刻
- （イ）飛行場に関連する航空保安無線施設（以下「無線施設」という。）がない場合は、当該飛行場上空に当該機が到着する予定時刻
- イ VFR機（有視界飛行方式により飛行する航空機をいう。第26条第5項において同じ。） 当該機が飛行場上空に到達する予定時刻
- (26) フィックス 地表の目視、無線施設の利用、天測航法その他の方法によって得られる地理上の位置をいう。
- (27) 飛行承認 操縦者の提出した飛行計画が必要な要件を満たすものであることを点検し、かつ、操縦者の資格、気象、航空機その他の状況から安全に飛行することができ

ると判断し、当該飛行計画に同意することをいう。

(28) A T S機関 飛行場勤務隊、飛行管理隊等及び空港事務所等の飛行計画の受付、航空情報等の通報等及び航空交通業務通報を担当する機関をいう。

(29) 展示飛行 部内又は部外の機関等の行事に関連して、隊員及び隊員以外の者に対して展示するすべての飛行をいう。

第2章 一般飛行規則

(乗組員)

第3条 航空機の運航に関する訓令（以下「訓令」という。）第3条第1項に規定する航空機に乗り組ませる航空従事者の種類及び数は、当該機種の技術指令書に定めるところによる。

(機長及び編隊長)

第4条 訓令第2条に規定する航空機を出発させる場合の運航の目的、運航の概要その他必要な事項の機長への指示並びに訓令第4条第1項に規定する機長（当該機種に係る技能証明を有する操縦者（以下「有資格操縦者」という。）とする。）及び訓令第11条第1項に規定する編隊長（有資格操縦者とする。）の指名は、航空部隊等の長又は航空部隊等の長（第1術科学学校長及び第2補給処長を除く。）が指定した者が行うものとする。ただし、訓令第3条第1項ただし書の場合には、学生操縦士を機長とすることができる。

2 訓令第4条第2項の規定に基づく機長の指揮及び訓令第11条第2項の規定に基づく編隊長の指揮は、階級及び技能証明のいかんにかかわらず、それぞれ、当該航空機の搭乗者及び当該編隊の機長のすべてに及ぶものとする。

(飛行規律)

第5条 操縦者は、命ぜられた飛行任務の範囲を正当な理由なく逸脱してはならない。

(操縦者の位置)

第6条 機長は、教育訓練その他特に必要とする場合のほかは、併列式複操縦装置を有する航空機にあつては正操縦席に、前後式複操縦装置を有する航空機にあつては前方操縦席に位置するものとする。

2 正操縦者及び副操縦者は、航空機を運航する間それぞれの操縦席に位置するものとする。ただし、離陸及び着陸以外の場合において機長が任務遂行上その他特に必要と認めるときは、操縦者のうち1名は、航行の安全のため必要な措置を講じた後その位置を離れることができる。

(搭乗者に対する説明等)

第7条 機長及び編隊長は、出発前、乗組員に対して行動の概要その他任務の達成及び航行の安全のため必要な事項について、指示又は説明を行わなければならない。

2 機長は、出発前、同乗者に対して次に掲げる事項のうち必要なものについて説明を行わなければならない。

(1) 機長及び乗組員の階級氏名

- (2) 航行の概要（目的地、代替飛行場、飛行高度、飛行経路、予定所要飛行時間等）
- (3) 気象状況（目的地、代替飛行場及び飛行経路の気象状態その他特に予想される飛行障害現象等）
- (4) 安全ベルト（肩バンドを有するときは、これを含む。次条において同じ。）及び酸素の使用法
- (5) 喫煙に関する事項
- (6) 緊急事態発生時の手順（落下さん、救命胴衣及び救命浮舟の使用法並びに緊急脱出装置及び脱出法を含む。）
- (7) 航空病の場合の処置
- (8) 機内における移動
- (9) 禁止事項
- (10) その他機長が必要とする事項
（安全ベルトの着用）

第8条 次の各号に掲げる搭乗者は、それぞれ当該各号に定める間安全ベルトを着用しなければならない。

- (1) 緊急脱出装置付きの座席を使用する者 離陸から着陸まで
- (2) 前号以外の航空機の操縦席に位置する操縦者 離陸から着陸まで
- (3) 前2号以外の搭乗者 離陸及び着陸の場合その他機長が指示する間

2 回転翼航空機（以下「ヘリコプター」という。）にあっては、前項の規定によるほか、回転翼が回転している間、少なくとも1名の操縦者は、操縦席において安全ベルトを着用しなければならない。

3 機長は、搭乗者が前2項の規定に従って安全ベルトを着用していることを確認しなければならない。

（禁煙）

第9条 搭乗者は、訓令第19条に規定する場合のほか、次のいずれかに該当する場合には、喫煙してはならない。

- (1) 燃料の臭気を感じたとき。
- (2) 別に定める危険荷物を搭載しているとき。
- (3) 酸素を使用しているとき、又は酸素吸入装置に異常が感じられるとき。

（酸素の使用）

第10条 次の各号に掲げる航空機における搭乗者の酸素の使用は、それぞれ当該各号に定めるところによる。

- (1) 与圧装置を有しない航空機 フライト・レベル250以上で航行しないものとし、実高度10,000フィートを超える高度で航行する場合には、搭乗者は全員酸素を使用すること。ただし、酸素を保有しない航空機であって、管制機関の指示又は気象状態により実高度10,000フィートを超える高度で航行する必要がある場合に

は、2時間を超えない範囲で実高度10,000フィートから13,000フィートまでの高度で航行することができる。

- (2) 与圧装置をする航空機 次のアからウまでに掲げる場合に応じ、それぞれアからウまでに定めるとおりとする。

ア 機内高度10,000フィートを超える高度で航行する場合 搭乗者は全員酸素を使用すること。

イ 機内高度が10,000フィート以下で実高度10,000フィートを超える高度で航行する場合 操縦者のうち1名は酸素を使用するか、又は直ちに使用できる状態にしておくこと。

ウ 多座席航空機以外のジェット機の場合 ア及びイの規定にかかわらず、飛行中常に酸素を使用すること。ただし、機内高度13,000フィート以下であって必要な場合には、酸素を直ちに使用できる状態で、かつ、15分を超えない範囲で酸素を使用しないことができる。

- 2 与圧装置が故障等のため機内与圧が低下した場合には、直ちに機内高度がフライト・レベル250以下又は機種ごとに定める安全な高度のいずれか低い方まで降下するものとする。

- 3 航空機は、第1項の規定を実施するのに必要な量の酸素を保有しなければならない。
(救命装具の搭載及び装着)

第11条 航空機は、広い水面の上を、当該航空機の無動力滑空距離以上陸地から離れて航行する場合には、救命浮舟及び非常用糧食を含む救命装具並びに救難用無線機を搭載しなければならない。ただし、これらを保有していないとき、又は任務遂行上やむを得ないときは、この限りでない。

- 2 前項の航行の場合、搭乗者は救命胴衣を装着しなければならない。ただし、多座席航空機で救命胴衣を直ちに装着できる位置に準備してあるときは、この限りでない。

- 3 耐寒服及び耐水服の着用については、航空部隊等の長が定めるところによるものとする。

(飛行高度の上限)

第12条 飛行高度の上限は、フライト・レベル500未満とする。ただし、任務遂行上フライト・レベル500以上で航行する必要がある場合は、この限りでない。

- 2 前項ただし書の規定により航行する場合は、必要な装備を保有しなければならない。
(地上滑走)

第13条 航空機の地上滑走は、当該機種の有資格操縦者（教育訓練のため学生操縦士が行う場合を含む。）が行うものとする。

- 2 航空部隊等の長は、前項の有資格操縦者以外の者であっても、適当と認めた場合には、地上滑走を行わせることができる。

(気圧高度計の規正)

第14条 機長は、次の各号に掲げる場合においては、それぞれ当該各号に定める方法により気圧高度計を規正しなければならない。

- (1) 本土及びその周辺の上空を航行する場合 施行規則第178条各号に掲げる方法によること。
- (2) 本土及びその周辺の上空からQNH適用区域境界線（平均海面上14,000フィート未満の高度においても標準気圧値により高度計規正を行うものとされている空域と標準気圧値により高度計規正を行うものとされている空域との境界線であって、飛行情報出版物等で公示されている境界線をいう。第45条第2項において同じ。）を越えて洋上を航行する場合 標準気圧値によって規正すること。ただし、高度1,700メートル（5,500フィート）未満にあつては前号の方法による。

（航空機の灯火）

第15条 航空機の灯火の使用については、訓令第17条の規定によるほか次の各号のとおりとする。

- (1) 次のア又はイのいずれかに該当する場合には、発動機の始動直前（発動機始動直前からの点灯が適当でない航空機にあつては、点灯可能な時点）から停止までの間、位置標示灯（右舷灯、左舷灯及び尾灯をいう。以下同じ。）及び衝突防止灯（装備する航空機に限る。）を点灯しなければならない。

ア 日没時刻30分前から日出時刻30分後までの間

イ ア以外の時間においては、飛行視程又は地上視程が5,000メートル（スタチュート・マイルにより観測する飛行場にあつては、3スタチュート・マイル）未満のとき。ただし、編隊飛行及び雲中飛行等の場合において、衝突防止灯の灯火が操縦者の視覚に影響し操縦の障害となるとき及び地上にあつて航空機整備等の障害となるときはこれを点灯しないことができる。

- (2) 位置標示灯は、衝突防止灯と併用する場合には不動状態で、併用しない場合には点滅状態で使用するものとする。ただし、編隊で航行中の航空機は、編隊飛行の障害となるときは、これによらないことができる。
- (3) 航空機は、第1号の場合及び管制塔から要求のあつた場合には、最終進入経路において着陸灯を点灯するものとする。ただし、飛行の障害となるとき及び訓練上特に必要がある場合はこの限りではない。この場合、操縦者は、管制塔にその旨を通報するものとする。
- (4) 飛行場に停留中の航空機は、他の航空機又は車両等の交通の障害となる場合には、施行規則第157条の規定によらなければならない。

（飛行場付近の航行）

第16条 航空機は、飛行場及びその周辺においては、次の各号に定めるところにより航行しなければならない。

- (1) 場周経路、計器出発方式及び計器進入方式その他当該飛行場について定められた飛

行の方式によること。ただし、管制機関からこれと異なる指示があった場合には、この限りでない。

- (2) 計器飛行方式により離陸し、又は着陸しようとする場合には、それぞれ、第49条又は第50条の規定によること。
- (3) 他の航空機に続いて離陸し、又は着陸する場合には、管制塔の指示に従って、又は許可を得て行うこと。管制塔の指示又は許可を得られないときは、施行規則第189条第1項第4号から第7号までの規定によること。ただし、編隊の場合の編隊各機相互の離着陸間隔は、編隊長の指示によること。
- (4) 離陸及び着陸は、通常、管制塔から指示された滑走路で実施すること。管制塔からの指示が得られないときは、正対風に最も近い滑走路で実施すること。
- (5) 地形、気象又は任務遂行上、やむを得ない場合を除き、風速5ノット以上の追い風で離陸し、又は着陸しないこと。
- (6) 離陸後の旋回は、離陸滑走路端を過ぎて安全な高度で、かつ、安全な飛行速度に達した後に行うこと。ただし、次のアからウまでに掲げる場合であって、管制塔の許可を受けたときは、この限りでない。
 - ア 飛行安全上必要な場合
 - イ 短場周経路による場合
 - ウ ヘリコプターの離陸の場合
- (7) 着陸進入のための最終旋回は、飛行場の標高から300フィート以上（ヘリコプターにあっては、200フィート以上）の高度で終了すること。ただし、飛行場の特性によりやむを得ない場合を除く。
- (8) ヘリコプター以外の航空機の接地区域は、滑走路進入端から500フィートと1,000フィートとの間の区域内とする。ただし、多座席航空機及び練成訓練等において特に必要な場合若しくは十分な滑走距離が得られない場合は、この限りでない。
- (9) 離陸又は着陸の場合を除き、管制圏及び情報圏を航行しないこと。ただし、管制塔の許可又は指示があった場合で、離陸し、又は着陸する他の航空機の航行を妨げないときは、この限りでない。
- (10) 夜間にあつては、灯火又は他の手段によって使用滑走路（ヘリコプターの着陸区域を含む。）が明らかに識別できないときは、離陸し、又は着陸しないこと。

（管制圏等における速度の制限）

第17条 航空機は、管制圏等（管制圏及び進入管制区のうち、3,000メートル以下の空域をいう。第84条において同じ。）においては、施行規則第179条第1項に規定する速度を超えて飛行してはならない。ただし、次に掲げる場合にあつては、この限りではない。

- (1) 管制機関からこれと異なる指示を受けた場合（航空情報等（航空法第99条に規定する情報及び飛行情報出版物発行業務実施規則（昭和36年航空自衛隊達第2号）第

2条第1号に規定する飛行情報をいう。第62条第1項第3号において同じ。) 又は飛行情報出版物等により示された場合を含む。)

(2) 航行の安全上やむを得ないと認められる場合

(3) 国土交通大臣から許可を受けた場合

2 施行規則第179条第2項の規定による航空機の各型式ごとの速度については、別表第1に定めるところによるものとする。

(無線の聴取)

第18条 航空機は、管制区、管制圏又は情報圏においては、関係管制機関の通信を聴取しなければならない。ただし、次の場合は、この限りではない。

(1) 関係管制機関の許可を受けた場合

(2) 局地飛行(計器進入の場合を除く。)の場合

(3) 任務遂行上やむを得ない場合

(他機への接近等)

第19条 航空機は、常に見張りを厳にして訓令第26条第1項の規定を厳守しなければならない。

2 訓令第26条第1項の編隊飛行には、教育訓練のため又は緊急状態にある航空機に対して、追しようする場合を含むものとする。

3 訓令第26条第2項の航空交通異常接近の報告要領は、航空自衛隊安全管理規則(平成元年航空自衛隊達第12号。次条において「安全管理規則」という。)に定めるところによる。

(事故の発生するおそれがあると認められる事態の報告)

第20条 訓令第26条の2に規定する事故が発生するおそれがあると認められる事態の報告要領は、安全管理規則に定めるところによる。

(巡航高度)

第21条 航空機は、地表又は水面から900メートル(計器飛行方式にあつては、300メートル)以上の高度で巡航する場合には、施行規則第177条の規定によるものとする。

(航空交通に関する指示等の遵守)

第22条 航空機は、緊急状態に陥り、又は悪気象等のため、航空法第96条及び第97条第3項並びに施行規則第200条の規定による航空交通に関する管制機関の指示又は飛行計画に従って航行することができない場合には、当該管制機関に通報するものとし、その指示又は承認を得るものとする。ただし、これにより難いときは、他の航空機の航行を妨げない方法により航行し、速やかに当該管制機関に通報し、承認を得るものとする。

2 航空機は、通信機の故障の場合には、施行規則第206条の規定によるほか、第42条及び第55条の規定によるものとする。

3 航空機は、飛行情報出版物等及びノータム(飛行場及び航空保安施設の設置及びこれら

の状態変更並びに航空機運航上の危険、運航支援及び飛行場の運用等に関する情報で、特定の様式により発行されるものをいう。第62条第1項第3号において同じ。）に示される飛行の方式及び指示事項を遵守しなければならない。

（事故及び異常事態発見時の措置）

第23条 機長は、飛行中他の航空機について航空法第76条第1項第1号に掲げる事故（自衛隊の使用する航空機について発生した事故を除く。）が発生したことを視認したとき、及び施行規則第166条の2各号に掲げる事態を自ら知ったときは、直ちに最寄りの管制機関に通報するとともに、着陸後報告書（別紙様式第1）を最寄りの飛行場勤務隊長に提出するものとする。

2 前項の報告書を受領した飛行場勤務隊長は、当該報告書を最寄りの空港事務所長又は空港出張所長へ送付するものとする。

（操縦練習の監督）

第24条 操縦練習の監督に係る事項は、施行規則第69条の2の規定による。

（飛行中の非常訓練）

第25条 航空機の飛行中における緊急状態に応ずる措置に関する訓練（以下この条において「飛行中の非常訓練」という。）は、次の場合には行ってはならない。

- (1) 同乗者があるとき。
- (2) 夜間、ただし、双発以上の航空機の緊急離着陸訓練は除く。
- (3) 計器気象状態にあるとき。

2 次の各号に掲げる飛行中の非常訓練は、それぞれ当該各号に定めるところにより行うものとする。

- (1) 発動機の模擬停止による緊急離着陸訓練 次のアからエまでに掲げる訓練の区分に応じ、それぞれアからエまでに定めるところによるものとする。

ア 単発ジェット機の緊急着陸訓練

- (ア) 管制塔の所在する飛行場で行うこと。
- (イ) 接地操作は行わないこと。

イ 単発プロペラ機の緊急着陸訓練 飛行場以外の場所で行う場合には、人口密集地帯の上空を避け、第37条に規定する最低安全高度以上の高度で着陸復行を終了すること。

ウ 双発以上の航空機の緊急離着陸訓練 離陸直後（着陸復行後を含む。）の発動機の模擬停止は、当該機種 of 技術指令書に定める最低安全速度以上の速度で行うこと。

エ ヘリコプターのオート・ローテーション飛行の訓練 滑走路若しくは誘導路又は十分な面積を有し、かつ、人又は障害物のない平滑地（水面上を除く。）を選定し、訓練中発動機に故障を生じても安全に接地できる高度及び障害物からの距離を維持して開始すること、及び飛行場又は場外離着陸場（訓令第14条第1項又は第2項

の規定による防衛大臣の承認を受けたものに限る。) 以外の場所で行うときには、第37条に規定する最低安全高度以上の高度で終了すること。

(2) 空中始動訓練 次のアからウまでに掲げる航空機の区分に応じ、それぞれアからウまでに定めるところによるものとする。

ア 単発ジェット機 実際に発動機を停止して行わないものとする。

イ 双発以上の航空機 実際に発動機を停止して行う場合には、同時に2以上の発動機について行わないものとする。

ウ 単発プロペラ機及び双発以上の航空機 発動機停止に関する細部基準は、飛行部隊等の長が各航空機の特성에応じて定めるものとする。

3 飛行中の非常訓練は、当該機種の有資格操縦者が行うものとする。ただし、学生操縦士が教官操縦士の同乗又は追しょうによる直接監督の下で行う場合には、この限りでない。

(ほろ飛行等)

第26条 航空機は、次の場合には、ほろ飛行（有視界気象状態において操縦席の一部をほろ等で覆って行う教育訓練のための計器飛行をいう。次項において同じ。）を行ってはならない。

(1) 単座機するとき。

(2) 離陸及び着陸を行うとき。

2 ほろ飛行は、次の各号に掲げる航空機の区分に応じ、それぞれ当該各号に定めるところにより行うものとする。

(1) 前後式複操縦装置を有する航空機 当該機種の有資格操縦者が前方の操縦席で見張ること。

(2) 併列式複操縦装置を有する航空機 当該機種の有資格操縦者が他の操縦席で見張るとともに、他の乗組員に操縦者の視界外の方向を監視させること。この場合、操縦者と他の見張り員との間に速やかに連絡することのできる手段を講じておくこと。

3 単座機が計器飛行の訓練を行う場合には、当該機種の有資格操縦者が他の航空機による追しょうを行わなければならない。このとき、追しょう機は、当該訓練機と通信連絡ができる航空機とし、かつ、常時これを視認することができる位置で見張るものとする。

4 前2項による飛行（次項において「ほろ飛行等」という。）を行う航空機と他の航空機及び障害物等との安全間隔の維持は、見張りを行う操縦者の責任とする。

5 ほろ飛行等は、対地高度2,000フィート（ヘリコプターにあつては、1,000フィート）以上で行うものとする。ただし、模擬計器進入（VFR機が行う計器進入等の訓練のため行う飛行をいう。）にあつては当該進入の方式に係る進入限界高度まで、模擬計器出発（VFR機が行う計器気象状態における出発の訓練をいう。）にあつては離陸後安全な高度及び速度に達した後、ほろ飛行等を行うことができる。

(ミニマム・フューエル)

第27条 ジェット機は、管制上の遅延により緊急状態に陥ることを防ぐため、次の各号に

掲げる飛行方式の区分に応じ、保有燃料がそれぞれ当該各号に定める量以下のときには、管制機関に対してミニマム・フューエルを通報するものとする。

- (1) 有視界飛行方式 場周経路進入開始点において正規の場周経路による着陸進入及び着陸復行後1回の短場周経路による着陸を行うに必要な最低の量（機種ごとに別表第2に示す基準とする。）
- (2) 計器飛行方式 目的地の計器進入開始点において前号に定める量に計器進入するために消費する燃料を加えた量

2 航空機は、燃料が通常の進入方法による着陸を行うに必要な量以下になった場合又はそのおそれがある場合には、緊急状態を宣言するか、又はその他の方法により管制機関に対し管制上優先的取扱いを要求するものとする。

（曲技飛行等）

第28条 曲技飛行（操縦者が意図して行う宙返り、横転、反転、背面、きりもみその他航空機の姿勢の急激な変化、航空機の異常な姿勢又は航空機の速度の異常な変化を伴う一連の飛行をいう。以下同じ。）、航空機の試験飛行及び超音速飛行（第85条において「曲技飛行等」という。）実施のため維持すべき最低高度及び最小飛行視程は、施行規則第197条及び第197条の2の規定にかかわらず、次の表の左欄に掲げる飛行区分に応じ、それぞれ同表の中欄に掲げる高度及び同表の右欄に掲げる飛行視程とする。

飛行区分	高 度	飛 行 視 程	
曲技飛行	航空機を中心として半径5海里の範囲内の最も高い障害物の上端から500メートル以上	8,000メートル。ただし、第11飛行隊が展示飛行を行う場合で高度3,000メートル未満の空域にあっては5,000メートル	
試験飛行	航空機を中心として半径5海里の範囲内の最も高い障害物の上端から500メートル以上	高度3,000メートル以上	8,000メートル以上
		高度3,000メートル未満	5,000メートル以上
超音速飛行	航空機による衝撃波が地上若しくは水上の人若しくは物件に危害を与え、又は損傷を及ぼすおそれのない高度	10,000メートル以上	

（患者輸送機等の優先的取扱い）

第29条 患者輸送機及び災害派遣又は地震防災派遣のための出動機は、管制上の優先的取扱いを受けようとする場合には、飛行計画書にその旨を明記するとともに、当該航空機から優先的取扱いを要求するものとする。

(爆発物等の輸送)

第30条 施行規則第194条第1項に定める物件を航空機で輸送する場合は、航空自衛隊輸送規則（昭和52年航空自衛隊達第16号）に定めるところによる。

(秘密装置の保全)

第31条 部隊等の長は、秘密装置を搭載又は装備している航空機については、当該装置の秘密保全について必要な措置を講じなければならない。

2 前項の航空機の機長は、所属基地以外の飛行場に着陸した場合には、当該基地司令等に依頼又はその他の方法により、秘密保全について必要な措置を講じなければならない。

(視信号)

第32条 次の各号に掲げる通信機の故障の場合等における航空機と管制機関との間の連絡のための視信号の意味は、それぞれ当該各号に定める表の左欄に掲げる種類に応じ、同表の右欄に掲げるとおりとする。

(1) 指向信号灯による信号

種 類	意 味	
	航空機が地上にある場合	航空機が飛行している場合
緑色の不動光	離陸支障なし	着陸支障なし
緑色のせん光	地上滑走支障なし	飛行場に帰り着陸せよ。(※)
赤色の不動光	停止（又は待機）せよ。	進路を他機に譲り、場周経路を飛行せよ。
赤色のせん光	滑走路の外へ出よ。	着陸してはならない。
白色のせん光	飛行場の出発点に帰れ。	この飛行場に着陸し、エプロンに進め。(※)
緑色及び赤色の交互せん光	注意せよ。	注意せよ。

備考1 不動光は5秒間以上点滅しない灯光、せん光は約1秒間隔で点滅する灯光、交互せん光は色彩の異なる光線を交互に発するせん光となる。

2 ※印は、着陸許可及び地上滑走に関する指示について、それぞれ緑色の不動光及び緑色のせん光を必要とする。

(2) 信号弾による信号

種 類	意 味
	航空機が着陸しようとしている場合
赤色の信号弾	前に発出したいかなる指示にかかわらず、着陸してはならない。

(操縦者の気象通報)

第33条 操縦者は、次の場合には、飛行中遭遇した気象状況について管制機関等に速やかに通報しなければならない。

- (1) 関係機関等から要求のあったとき。
- (2) 予報されなかった異常気象又は他の航空機に重大な影響があると考えられる気象に遭遇したとき。
- (3) 気象状態が最終に受信したものと著しく異なるとき。

2 操縦者から気象通報を入手した管制機関等は、速やかにこれに関係する気象隊に通報しなければならない。

3 飛行計画書（局地飛行計画書を除く。）を提出した操縦者は、着陸後飛行計画の終結を行う前に、飛行経路上及び到着地上空において遭遇した気象状況について、当該基地の気象隊に通報しなければならない。

4 前項の飛行計画書を提出することなく飛行した場合であっても、気象隊から要求のあった場合又は操縦者が必要と認めた場合には、前項に準じて処置するものとする。

(計器飛行方式により飛行する場合の措置)

第34条 計器飛行方式により飛行しようとする航空機は、完全に作動する次に掲げる装置、計器等を装備していなければならない。ただし、航空機のあらゆる姿勢を指示することができるジャイロ式姿勢指示器を装備している航空機にあつてはジャイロ式旋回計を除く。

- (1) ジャイロ式姿勢指示器
- (2) ジャイロ式方向指示器
- (3) ピトー管凍結防止装置付速度計
- (4) 精密高度計
- (5) ジャイロ式旋回計
- (6) VHF又はUHF送受信機
- (7) ADF、TACAN又はVOR受信装置のうちいずれか一つ以上
- (8) 秒刻み時計
- (9) 磁気コンパス（自差修正表付き）

- (10) 昇降計
- (11) 位置標示灯
- (12) 外気温度計（装備する航空機に限る。）
- (13) 航空交通管制用自動応答装置（モードAの質問電波又はモード3の質問電波に対して航空機の識別記号を応答する機能及びモードCの質問電波に対して航空機の高度を応答する機能を有するもの）

2 着氷のおそれのある空域を飛行しようとする航空機は、予想される着氷状態に応じ有効な凍結防止装置を装備していなければならない。

（夜間飛行の場合の装置）

第35条 夜間飛行を行う航空機は、前条に定めるもののほか、次の事項を満たさなければならない。

- (1) 着陸灯、計器灯及び操縦席灯を装備していること。
- (2) 携帯用電灯を有すること。

第3章 有視界飛行方式

（有視界気象状態）

第36条 有視界気象状態は、次のとおりとする。

- (1) 飛行中の航空機（次号の航空機を除く。）にあつては、次の表の左欄に掲げる空域の区分に応じ、それぞれ同表の中欄に掲げる飛行視程及び同表の右欄に掲げる雲からの距離を満たす気象状態とする。

空 域		飛行視程	雲からの距離
高度3,000メートル以上の空域		8,000メートル以上であること。	1 航空機からの垂直距離が上方及び下方にそれぞれ300メートルである範囲内に雲がないこと。 2 航空機からの水平距離が1,500メートルである範囲内に雲がないこと。
高度3,000メートル未満の空域	管制区、管制圏及び情報圏	5,000メートル以上であること。	1 航空機からの垂直距離が上方に150メートル、下方に300メートルである範囲内に雲がないこと。 2 航空機からの水平距離が600メートルである範囲内に雲がないこと。
	管制区、地表又は	1,500メートル以上で	

管制圏及び情報圏以外の空域	水面から300メートルを超えるもの	あること。	
	地表又は水面から300メートル以下のもの	1,500メートル以上であること（他の物件との衝突を避けることができる速度で飛行するヘリコプターを除く。）。	雲から離れて飛行でき、地表又は水面を引き続き視認できること。

- (2) 管制圏又は情報圏内にある飛行場並びに管制圏及び情報圏外にある国土交通大臣が告示で指定した飛行場において離陸又は着陸しようとする航空機にあっては、次の表の左欄に掲げる区分に応じ、それぞれ同表の右欄に掲げる条件を満たす気象状態とする。

区 分	条 件
地上視程	5,000メートル以上であること（当該飛行場が管制圏にある飛行場で、かつ、国土交通大臣が告示で指定したものである場合にあつては、8,000メートル）。
雲 高	地表又は水面から300メートル以上であること（当該飛行場が上記の国土交通大臣が告示で指定したものである場合にあつては、450メートル）。

- 2 飛行場勤務を担当する部隊（以下「飛行場勤務担当部隊」という。）の長は、前項第2号の表に掲げる雲高について飛行場の特性から安全上別に定める必要がある場合には、航空幕僚長（運用支援課長気付）あて上申するものとする。ただし、航空自衛隊機にのみ適用しようとするときは、この限りでない。

（最低安全高度）

- 第37条 有視界飛行方式により飛行する航空機の最低安全高度は、施行規則第174条第1号の規定によるものとする。

- 2 射爆撃訓練に使用する水上標的（無人）は、施行規則第174条第1号ロに規定する物件には含まないものとする。

（搭載燃料）

- 第38条 訓令第8条第1項第1号に規定する着陸予定地までの飛行を終わるまでに要する燃料の量は、着陸予定地に着陸するまでに要する燃料の量とする。

- 2 訓令第8条第1項第1号の規定による予備燃料としての巡航速度における燃料の量の算

定は、ジェット機及びターボ・プロップ機にあつては、当該機種の技術指令書に示された最大航続時間表の高度10,000フィートにおける燃料流量によるものとする。

(目的地の気象条件)

第39条 航空機は、特別有視界飛行(計器気象状態において航空機が航空法第94条ただし書の許可を受けて施行規則第198条の4各号に掲げる基準に従って行う飛行方式をいう。第44条及び第66条第2項において同じ。)の場合を除き、次の表の左欄に掲げる区分に応じ、それぞれ同表の右欄に掲げる条件を満たす場合でなければ、有視界飛行方式により飛行してはならない。

区 分	条 件
飛行経路上の気象状態	有視界気象状態であると予想されていること。
目的地の気象状態	到着予定時刻の1時間前(予定所要飛行時間が1時間に満たない場合には、移動開始予定時刻とする。)から到着予定時刻の1時間後までの間(以下「到着予定時刻の前後各1時間の間」という。)有視界飛行方式により降下し、着陸することができる状態であると予報されていること。ただし、局地飛行の場合には、出発地の気象状態が帰投予定時刻において有視界飛行方式により降下し、着陸することができる状態であると予報されていること。

2 有視界飛行方式に引き続いて計器飛行方式による飛行を行う場合には、有視界飛行方式の終末点到着予定時刻において、当該終末点の巡航高度における気象状態が有視界気象状態であると予報されていなければならない。

3 前2項の予報における予報値は、最悪の気象状態とする。ただし、局地飛行の場合にあつては、卓越気象状態のものとするができる。

(気象状態変化時の措置)

第40条 有視界飛行方式により飛行中の航空機は、有視界飛行方式による飛行ができないと予測される場合には、有視界気象状態を維持しながら次のいずれかの方法によるものとする。

- (1) 有視界飛行方式により飛行できるよう飛行経路又は飛行高度を変更すること。
- (2) 計器飛行方式による飛行計画の変更を管制機関に通報し、当該飛行計画の承認を得ること。
- (3) 有視界飛行方式により飛行し、安全に着陸できると思われる最寄りの飛行場に着陸すること。

(位置通報等)

第41条 有視界飛行方式により防空識別圏内を飛行する航空機は、施行規則第209条の規定によるほか、出発後少なくとも30分ごとに関係機関に対し位置通報を行うものとする。

る。

2 有視界飛行方式により飛行中の航空機は、目的地の到着予定時刻が、ジェット機にあっては15分以上、その他の航空機にあっては30分以上遅れる場合には、その旨を目的地の管制機関に通報しなければならない。

(通信機の故障の場合の着陸)

第42条 航空機は、有視界飛行方式による飛行中において、通信機の故障のため管制機関との通信連絡を維持することができなくなった場合には、飛行計画書に記入した最初の着陸地又は安全に着陸できる最寄りの飛行場に着陸するものとする。この場合、通常、最初の着陸地を越えて飛行しないものとする。

2 航空機は、通信機の故障の場合には、滑走路上空をその使用方向に向かって飛行し、通常、次の方法により、その旨を管制塔に連絡した後飛行場の境界を過ぎてから場周経路又は短場周経路に入り、管制塔からの指向信号灯による信号に従って着陸するものとする。

(1) 昼間にあっては、翼（ヘリコプターにあっては、機体）を数回振る。

(2) 夜間にあっては、着陸灯若しくは他の灯火を点滅させ、又は発動機の加速及び減速を繰り返す。

(特別管制空域等における飛行)

第43条 特別管制空域（管制圏及び管制区のうち、気象状態のいかんにかかわらず、計器飛行方式により飛行しなければならない（管制機関の許可を受けた場合を除く。）空域として国土交通大臣が告示で指定したものをいう。第87条において同じ。）を飛行する場合は、当該空域の管制業務に係る管制機関から許可を得るとともに、次の基準により飛行しなければならない。

(1) 有視界飛行方式により飛行する場合は、有視界気象状態を維持すること。

(2) 当該空域の管制機関と常時連絡を保つこと。ただし、当該管制機関から許可を得た場合は、この限りではない。

2 高度29,000フィート以上の空域を飛行する場合は、別に定める要領により飛行するものとする。

(特別有視界飛行)

第44条 特別有視界飛行の許可は、管制塔又は航空交通情報の提供に関する業務を行う機関から受けるものとする。

2 特別有視界飛行を行う航空機は、許可に係る管制圏又は情報圏から離脱する場合には、当該管制圏又は情報圏外において有視界飛行方式による飛行ができる気象状態であると予報されていなければならない。

第4章 計器飛行方式

(計器飛行方式による飛行)

第45条 器気象状態における飛行及び計器飛行方式による飛行については、航空法第94条及び第94条の2の規定によるほか、この達に定めるところによる。

2 夜間において航空路（航空機の航行に適する空中の通路として国土交通大臣が告示で指定したものをいう。以下この項及び次条において同じ。）、直行経路（航空機が無線施設を利用して直行飛行を行うときの飛行経路であって、航空路、洋上転移経路（無線施設と洋上管制区（国際民間航空条約に基づき、我が国が航空交通業務を担当している飛行情報区内の洋上空域であって、QNH適用区域境界線の外側にあり、原則として平均海面から1,700メートル（5,500フィート）以上のものをいう。）内のフィックスとの間に設定された飛行経路であって、洋上転移経路として公示されたものをいう。以下この項において同じ。）及びRNAV経路（広域航法が可能な航空機の用に供するために設定された飛行経路をいう。以下この項において同じ。）以外のものをいう。）、RNAV経路及び洋上転移経路（以下「航空路等」という。）を巡航する場合は、計器飛行方式によらなければ飛行してはならない。

（航空路等の飛行）

第46条 計器飛行方式により飛行する航空機は、管制区又は管制圏内の航空路を飛行するときは、管制機関から指示又は許可された場合を除き、当該航空路の中心線を飛行しなければならない。ただし、やむを得ない場合は、この限りでない。

（目的地の条件）

第47条 計器飛行方式による飛行は、計器進入方式が設定されていない飛行場及び計器進入方式が設定されていても、当該進入方式に係る無線施設が使用できない飛行場（次条第2項及び第54条第1項第1号において「計器進入ができない飛行場」という。）を目的地として計画してはならない。ただし、ターミナル・レーダー管制による誘導方式が設定されている場合を除く。

（目的地の気象条件）

第48条 計器飛行方式による飛行を計画する場合における目的地の気象状態は、到着予定時刻の前後各1時間の間（計器飛行証明を有する2名の操縦士が操縦席にある多座席航空機にあつては、到着予定時刻とする。）、第50条に規定する着陸の最低気象条件以上であると予報されていなければならない。

2 計器進入ができない飛行場を目的地とする飛行（計器進入方式が設定された航路の途中の地点で計器進入を行った後、目的地まで有視界飛行方式による飛行を含む。）において航路の途中から目的地まで有視界飛行方式による飛行を計画する場合は、次の各号に掲げる場合に応じ、それぞれ当該各号に定めるとおりとする。

- (1) 計器飛行方式による飛行の終末点（以下この号及び次号並びに第52条第2項各号において「終末点」という。）で計器進入を行う場合 終末点で、当該終末点の到着予定時刻の前後各1時間の間、計器進入を行った後有視界飛行方式への変更を可能とする気象状態が持続すると予報されていること。
- (2) 終末点で計器進入を行わない場合 終末点で巡航高度における気象状態が、当該終末点の到着予定時刻において有視界気象状態であると予報されていること。

3 前2項の予報値は、局地飛行の場合及び計器飛行証明を有する2名の操縦士が操縦席にある多座席航空機にあっては卓越気象状態、その他の場合にあっては最悪の気象状態のものとする。

(計器気象状態における離陸)

第49条 計器気象状態において出発しようとする航空機は、訓令第23条に規定するもののほか、出発地の気象状態が次条第1項に規定する最低気象条件以上の場合でなければ離陸してはならない。

2 前項の規定にかかわらず計器飛行証明(緑)を有する操縦士は、離陸のための代替飛行場を指定し多発機で出発する場合には、飛行場ごとに定められた離陸の最低気象条件以上の状態において離陸することができる。

3 前項に規定するもののほか、自衛隊の設置する飛行場から任務遂行上やむを得ず出発する場合であって次のいずれかに該当するときには、離陸の最低気象条件未満の状態において離陸することができる。ただし、多発機における離陸のために指定する代替飛行場は、離陸直後において1個の発動機が不作動となった場合に、無風状態で双発の航空機にあっては1時間、3発以上の航空機にあっては2時間以内に到着できる飛行場に限るものとする。

- (1) 災害派遣、航空救難及び患者輸送のため緊急に出発する必要がある場合
- (2) 計器飛行証明を有する2名の操縦士が操縦席にある多座席航空機の場合
- (3) 離陸後ターミナル・レーダー管制機関の誘導により飛行する場合であって、当該機関の管轄空域内に緊急時の代替飛行場(出発地から10分以内に到着できる飛行場に限る。)を指定できる場合

4 前項第3号において指定する代替飛行場の気象状態は、航空機の移動開始予定時刻から1時間後までの間、次条に規定する着陸の最低気象条件以上であると予報(予報値は、最悪の気象状態のものとする。)されていなければならない。

5 自衛隊法(昭和29年法律第165号)第84条の規定による領空侵犯に対する措置を命じられた航空機については、要撃機等に対する管制及び誘導に関する中央協定(第60条第2号及び第66条において「SARP中央協定」という。)第7条第2項の規定によるものとする。

(着陸の最低気象条件)

第50条 計器気象状態における着陸の最低気象条件の値は、次の表の左欄に掲げる区分に応じ、同表の右欄に掲げるとおりとする。

区 分	最低気象条件の値
雲 高	使用する計器進入に係る進入限界高度から当該飛行場の標高を減じた値 (計器飛行証明を有する2名の操縦士が操縦席にある他座席航空機を除

	く。)
視程	使用する計器進入に係る滑走路視距離（滑走路視距離が適用できないときは地上視程換算値又は地上視程とする。）の値

- 2 単座機及び計器飛行証明（白）を有する操縦士のみが乗り組んでいる複座機にあっては、前項の表に定める最低気象条件及び次の表の気象条件のうち、いずれか高いものとする。ただし、計器飛行証明（緑）を有する操縦士の場合及び自衛隊法第84条に規定する対領空侵犯措置を命じられた場合は、前項の表に定めるところによる。

区分	昼間	夜間
雲高	300フィート	300フィート
地上視程	800メートル	1,600メートル

（計器進入及び着陸）

第51条 航空機（計器飛行証明を有する2名の操縦士が操縦席にある多座席航空機を除く。次項において同じ。）は、飛行場の気象状態が当該航空機に係る着陸の最低気象条件未満であることを通報された場合又は自ら知った場合には、当該飛行場に対して計器進入を開始してはならない。

- 2 航空機は、計器進入を開始した後において、当該飛行場の気象状態が当該航空機に係る着陸の最低気象条件未満であることを通報された場合又は自ら知った場合には、次のいずれかによるものとする。

- (1) 待機フィックスにおいて待機する。
- (2) 代替飛行場に向かう。

3 計器飛行方式により着陸しようとする航空機は、次のいずれかに該当する場合には、着陸のための進入を継続してはならない。

- (1) 最終進入フィックス、アウター・マーカー、飛行場標高から1,000フィートの地点又はその他特に認められた地点において、当該飛行場の気象状態が、当該航空機に係る着陸の最低気象条件未満であるとき。
- (2) 進入限界高度以下の高度において、目標物標を引き続き視認かつ識別することによる当該航空機の位置の確認ができなくなったとき。

（搭載燃料）

第52条 第38条第1項の規定は、訓令第8条第1項第2号に規定する着陸予定地までの飛行を終わるまでに要する燃料の量について準用するものとし、着陸予定地から代替飛行場に飛行するために要する燃料の量は、着陸予定地に対する計器進入開始点等を経て代替飛行場の計器進入開始点等まで飛行するために要する燃料の量とする。

- 2 計器飛行方式に引き続き有視界飛行方式による飛行を計画する場合であって、代替飛行

場を必要とするときの基本燃料は、次の各号に掲げる場合に応じ、それぞれ当該各号に定めるとおりとする。

- (1) 終末点から目的地上空までの距離が、当該終末点から代替飛行場に対する計器進入開始点等までの距離より遠い場合 出発地から目的地に着陸するまでに必要な量の燃料とする。
 - (2) 前号以外の場合 出発地から終末点を経て代替飛行場に着陸するまでに必要な量の燃料とする。
- 3 前2項の規定による燃料の量の算定に当たっては、管制機関から通報されるか、又は予想される運航上の遅延を予定所要飛行時間に加えて行うものとする。
- 4 第38条第2項の規定は、訓令第8条第1項第2号の規定による予備燃料としての巡航速度における燃料の量の算定について準用するものとする。
- 5 有視界飛行方式に引き続き計器飛行方式による飛行を計画する場合の燃料の量の算定は、出発地から目的地まで計器飛行方式による飛行を計画する場合と同様とする。

(着陸のための代替飛行場の指定)

第53条 計器飛行方式による飛行を計画する航空機は、次の場合には着陸のための代替飛行場を指定しなければならない。

- (1) 目的地の気象状態のいかんにかかわらず、目的地における計器進入方式による計器進入を行うことができず、レーダー進入を行うとき。
- (2) 目的地の気象状態が到着予定時刻の前後各1時間の間、雲高が1,500フィート未満であるか、又は地上視程が5,000メートル(スタチュート・マイルにより観測する飛行場にあつては、3スタチュート・マイル)未満であると予報(予報値は、最悪の気象状態のものとする。)されているとき。

2 前項の規定にかかわらず、目的地から巡航速度で1時間以内に到達することができる範囲に着陸できる飛行場がない場合の飛行については、航空部隊等の長が目的地の条件、予備燃料その他飛行の安全に関する事項について安全措置を講じた後、航空幕僚長の承認を得た場合は、代替飛行場を指定しないことができる。

(代替飛行場の気象条件)

第54条 航空機(計器飛行証明を有する2名の操縦士が操縦席にある多座席航空機を除く。)が離陸及び着陸のための代替飛行場を指定する場合には、当該飛行場の気象状態が到着予定時刻の前後各1時間の間、次の各号に掲げる場合に応じ、それぞれ当該各号に定める最低気象条件以上であると予報(予報値は、最悪の気象状態のものとする。)されていなければならない。

- (1) 計器進入ができない飛行場を代替飛行場とする場合 有視界飛行方式により降下し着陸することができる気象状態
- (2) 計器進入ができる飛行場を代替飛行場とする場合 次のとおりとする。
 - ア 当該飛行場において精密進入により着陸できる場合 雲高600フィート、地上

視程 3, 000メートル（スタチュート・マイルにより観測する飛行場にあつては、2スタチュート・マイル）

イ ア以外の場合 雲高 1, 000フィート若しくは当該計器進入方式に係る最低降下高度のうち、最も低いものから飛行場標高を減じた値に500フィートを加えた値のうちいずれか高いもの、地上視程 3, 000メートル（スタチュート・マイルにより観測する飛行場にあつては、2スタチュート・マイル）又は当該計器進入に係る最小地上視程に1, 000メートルを加えた値のうちいずれか大きいもの

2 計器飛行証明を有する2名の操縦士が操縦席にある多座席航空機が離陸のための代替飛行場を指定する場合には、当該飛行場の気象状態が到着予定時刻において、次の各号に掲げる場合に応じ、それぞれ当該各号に定める最低気象条件以上であると予報（予報値は、卓越気象状態のものとする。）されていなければならない。ただし、計器進入ができない飛行場を離陸のための代替飛行場とする場合にあつては、当該飛行場の気象状態が到着予定時刻において、前項第1号と同じ（予報値は、卓越気象状態のものとする。）。

- (1) CAT-II及びCAT-III精密進入方式の場合 それぞれの最低気象条件の値に等しい地上視程
- (2) CAT-I精密進入方式の場合 当該方式の最低気象条件の値に等しい地上視程
- (3) 非精密進入方式の場合 当該方式の最低降下高に等しい雲高（100フィート単位に切り上げ）及び最低気象条件の値に等しい地上視程
- (4) 周回進入の場合 当該周回進入の最低降下高に等しい雲高（100フィート単位に切り上げ）及び最低気象条件の値に等しい地上視程

3 計器飛行証明を有する2名の操縦士が操縦席にある多座席航空機が着陸のための代替飛行場を指定する場合には、当該飛行場の気象状態が到着予定時刻において、次の各号に掲げる場合に応じ、それぞれ当該各号に定める最低気象条件以上であると予報（予報値は、卓越気象状態のものとする。）されていなければならない。ただし、計器進入ができない飛行場を着陸のための代替飛行場とする場合にあつては、当該飛行場の気象状態が到着予定時刻において、第1項第1号と同じ（予報値は、卓越気象状態のものとする。）。

- (1) CAT-II及びCAT-III精密進入方式の場合 CAT-I精密進入方式の最低気象条件の値に等しい地上視程
- (2) CAT-I精密進入方式の場合 非精密進入方式の最低降下高に等しい雲高（100フィート単位に切り上げ）及び最低気象条件の値に等しい地上視程
- (3) 非精密進入方式の場合 非精密進入方式の最低降下高に200フィートを加えた雲高（100フィート単位に切り上げ）及び最低気象条件に対して1, 000メートルを加えた地上視程
- (4) 周回進入の場合 周回進入の最低降下高に等しい雲高（100フィート単位に切り上げ）及び最低気象条件の値に等しい地上視程
（通信機の故障の場合の巡航高度）

第55条 航空機が施行規則第206条の規定による航行を行おうとする場合における巡航高度は、通信機が故障する前に管制機関から最後に示された高度及び最低経路高度（無線施設の電波の到達距離及び地表又は障害物からの距離を考慮して、無線施設間等の各区分について設定されたIFR機のための最低安全高度をいう。以下この条において同じ。）のうち、いずれか高いものとする。この場合、最低通過高度（低い最低経路高度の経路から高い最低経路高度の経路へ飛行するIFR機のために設定された当該経路の接続点となるフィクス上空における最低安全高度をいう。）を指定された無線施設の上空では当該高度以上で通過しなければならない。

（目視進入）

第56条 計器飛行方式により着陸しようとする航空機は、次の各号に定めるすべての条件を満たし管制機関の許可を得た場合には、目視進入（レーダー管制下でないIFR機が行う進入の方法であって、計器進入方式の全部又は一部を所定の方法によらないで、飛行場を視認しながら行う進入をいう。）を実施することができる。

- （1） 飛行場が視界内にあること。
- （2） 地上視程及び飛行視程が1,500メートル以上であること。

（視認進入）

第57条 航空機は、次の各号に定める条件がすべて満たされ、管制機関の許可を得た場合には、視認進入（レーダー管制下にあるIFR機が所定の進入方式によらないで、地上の物標を視認しながら行う進入をいう。）を実施することができる。

- （1） 飛行場又は先行機が視認できること。
- （2） 地上視程が5,000メートル以上であること。

（位置通報）

第58条 計器飛行方式により飛行中の航空機は、定められた位置通報点又は管制機関から要求のあった地点において飛行情報出版物等に示された方法により管制機関に対して位置通報を行うものとする。ただし、レーダー管制下にあつては、この限りでない。

- 2 前項の位置通報により通報した次の位置通報点の到着予定時刻が3分以上異なることを知ったときは、これを修正しなければならない。

第5章 飛行承認

（飛行承認）

第59条 航空機は、飛行承認を受けなければ飛行してはならない。

- 2 航空機は、航空自衛隊の管理する飛行場以外の飛行場から出発しようとする場合においても、飛行承認に関してこの章の規定に従わなければならない。

（飛行承認権者）

第60条 次の各号に掲げる飛行承認を行う者（以下「飛行承認権者」という。）は、それぞれ当該各号に定める飛行に係る飛行計画に対して飛行承認を与えることができる。

- （1） 飛行場勤務担当部隊の長 飛行承認権を有しない操縦者の行う当該飛行場から出発

する場合の飛行及び第64条第1項の規定による飛行

- (2) 航空部隊等の長（編制部隊及び機関の長に限る。以下この章において同じ。） 次のア及びイに掲げる飛行
- ア 指揮下又は統制下にある操縦者の行う当該部隊等の所在する飛行場における教育訓練のための局地飛行及びSARP中央協定による要撃機等の飛行
- イ 指揮下又は統制下にある操縦者の行う移動先の飛行場における教育訓練のための局地飛行及びSARP中央協定による要撃機等の飛行並びに当該教育訓練のための移動にかかわる飛行
- (3) 計器飛行証明（緑）を有する操縦士又は上級操縦士及び高級操縦士 次のア及びイに掲げる飛行
- ア 自ら行う飛行
- イ 直接指揮する編隊内操縦者の行う飛行
- (4) 計器飛行証明（白）を有する操縦士 次のア及びイに掲げる飛行
- ア 自ら行う有視界飛行方式による飛行
- イ 直接指揮する編隊内操縦者の行う有視界飛行方式による飛行
- (5) 機長 次のア及びイに掲げる飛行
- ア 航空救難を命じられた場合の飛行
- イ 空中において飛行計画を変更する場合の飛行（編隊長の場合には、編隊内操縦者の行う飛行を含む。）
- (6) 部隊等の長（第1術科学学校長及び第2補給処長を除く。） が特に指定した者 指揮下又は統制下にある操縦者の行う教育訓練のための局地飛行及び当該教育訓練のための移動にかかわる飛行
- （飛行承認権の委任）

第61条 次の各号に掲げる飛行承認権者は、それぞれ当該各号に定める者にその権限を委任することができる。

- (1) 飛行場勤務担当部隊の長 飛行場勤務隊長若しくは飛行場勤務隊に所属する幹部又は飛行場当直幹部で、かつ、次のア又はイのいずれかに該当する者
- ア 行動可能態勢（任務遂行能力を有する者の態勢をいう。）にある操縦者（過去において当該態勢を指定された操縦者を含む。）であって飛行経験年数5年以上で計器飛行証明を有し、かつ、航空部隊等の長が適当と認めた者
- イ アに準ずる者であって航空幕僚長の承認を得た者
- (2) 航空部隊等の長 次のアからウまでに掲げる者
- ア 飛行群司令、飛行教育群司令及びこれに準ずる編制単位群部隊の長
- イ 飛行隊長、飛行教育隊長、救難隊長等編制単位部隊の長及びこれに準ずる者
- ウ イに掲げる編制単位部隊の飛行班長及びこれに準ずる者
- (3) 第1号の飛行場当直幹部は、第1号アの要件を満たす者でなければならない。

(飛行承認権の行使)

第62条 飛行承認は、当該飛行計画が次の各号に定める条件を満たすことを点検し、かつ、安全に飛行できると認められた場合に飛行計画書に署名することにより行う。

- (1) 飛行計画書は、定められたところに従い必要事項が記載されていること。
- (2) 気象状況に応ずる操縦者の資格及び航空機の装備が適当であること。
- (3) 操縦者は、ノータム等により所要の航空報等を承知していること。

2 操縦者は、第60条第3号及び第4号に該当する場合であっても、飛行承認権者である飛行場勤務担当部隊の長（委任を受けた者を含む。以下同じ。）に飛行承認を求めることができる。

3 飛行承認権者は、飛行承認を要求された場合において、提出された飛行計画によっては安全に飛行することができないと予想されるときは、当該飛行計画に対する飛行承認を与えてはならない。

(スルー・フライト・プランの飛行承認)

第63条 スルー・フライト・プラン（同一の航空機が連続して行おうとする2以上の飛行計画のすべてに対して、最初の出発地において飛行承認を受け、かつ、中間着陸飛行場及び最終着陸飛行場のATS機関に対して飛行計画の通報が行われる飛行の計画をいう。第72条第1項及び第74条において同じ。）における飛行承認は、出発地において、出発地から最終目的地までの各飛行計画に対して行うものとする。

(他自衛隊等の飛行場から出発する場合)

第64条 飛行承認権を有しない操縦者は、他自衛隊等の飛行場から出発しようとする場合には、最寄りの飛行場に所在する飛行承認権者である飛行場勤務担当部隊の長に飛行承認を求めるものとする。ただし、通信施設等の理由によりこれを行うことが困難なときは、他自衛隊等において当該自衛隊機等に係る飛行計画に承認を与える者に飛行承認を求めることができる。

2 航空自衛隊の航空部隊等が常駐する飛行場であって、かつ、飛行承認権者である飛行場勤務担当部隊の長が所在しない飛行場においては、次に掲げる者が当該飛行承認権者と同様の飛行承認を行うことができる。

- (1) 当該飛行場に常駐する航空部隊等の長
- (2) 前号の航空部隊等の長が第61条第1号アに該当する者のうちから指定した者

第6章 飛行計画

(飛行計画書の使用区分等)

第65条 飛行計画書は、局地飛行の場合にあつては局地飛行計画書を、局地飛行以外の場合にあつては飛行計画書を使用するものとする。

2 飛行計画書の様式、記入要領等は、別に示すところによる。

(飛行計画書の提出)

第66条 機長（編隊飛行を命じられた場合には、編隊長とする。以下この章において同

じ。) は、SARP中央協定により発進を行う場合を除き、出発前（計器飛行方式による飛行にあっては、移動開始予定時刻の30分前までとする。）に出発地のATS機関に飛行計画書を提出しなければならない。

2 前項の規定にかかわらず、有視界飛行方式及び特別有視界飛行方式による捜索又は救助のため飛行を計画する場合にあって、当該飛行の開始前に飛行計画書を提出するいとまがないとき又は場外離着陸場の使用等のため、飛行計画書を提出する手段がないときは、飛行を開始した後、出発地を中心として半径9キロ・メートル以内の範囲において、速やかに当該飛行の計画を管制機関に通報するものとする。

3 飛行計画書（局地飛行計画書を除く。）を使用する有視界飛行方式による飛行の計画であって、予定航路上の飛行場に着陸した後離陸しようとする場合であって、次の各号に定める条件をすべて満たすときは、着陸した飛行場で同飛行計画書を再び提出しないことができる。

- (1) 地上停留時間が30分を超えないこと。
- (2) 機長が代わらないこと。
- (3) 着陸予定地点が飛行計画書に着陸順に記入してあり、かつ、乗降人員の一覧表がATS機関に提出してあること。
- (4) 当該飛行場の飛行計画受付機関が自衛隊又はアメリカ合衆国軍隊であること。

4 局地飛行計画書を使用する飛行の計画であって次の場合には、当該飛行計画書を提出しないことができる。

- (1) 航空部隊等が継続して使用する飛行場における教育訓練のための飛行で、当該部隊等において飛行計画に関する記録を保持し、かつ、飛行計画がATS機関に通報されているとき。
- (2) 出発飛行場で搭乗者の乗降のため着陸した後、再び離陸しようとする場合であって、次の条件をすべて満たすとき。
 - ア 地上停留時間が1時間を超えないこと。
 - イ 機長が代わらないこと。
 - ウ 局地飛行計画書に乗降する人員の氏名等が記入してあること。

5 航空部隊等の長は、前項第1号の場合における飛行計画に関する記録の様式及び保存並びにATS機関に対する通報の方法を定めるものとする。

（特殊飛行場への飛行）

第67条 飛行承認権を有しない操縦者は、部隊等の長が特に命じた場合を除き、特殊飛行場（ATS機関又は国土交通省航空交通管制部との間に専用の通信回線を有しない飛行場をいう。次条及び第69条第2号において同じ。）を目的地とする飛行を計画してはならない。

（特殊飛行場からの出発）

第68条 特殊飛行場から出発しようとする航空機の機長は、飛行計画の通報及び気象情報

の入手等に関し、次の各号に定める方法に従わなければならない。

- (1) 飛行計画をA T S機関に通報すること。
- (2) 前号の通報ができない場合には、飛行計画の概要及び搭乗者の氏名等を飛行場の管理者に通報した後離陸し、無線通信により最寄りの管制機関に飛行計画を通報すること。
- (3) 飛行のため必要な気象情報は、出発前気象機関から入手すること。この場合、気象情報の出所及び入手手段を飛行計画書に記入すること。
- (4) 前号の規定により気象情報の入手ができない場合には、離陸した後最寄りの管制機関等を通じて入手すること。

(飛行計画の終結)

第69条 機長は、次の各号に掲げる飛行場の区分に応じ、それぞれ当該各号に定めるところにより飛行計画の終結を行わなければならない。

- (1) A T S機関の所在する飛行場 着陸後携行した飛行計画書をA T S機関に提出すること。ただし、やむを得ないときは、電話等によりその旨を当該機関に通報することによりこれに代えることができる。
- (2) 特殊飛行場 着陸前又は着陸後、電話その他の手段によりA T S機関にその旨を通報すること。

(飛行計画に関する通報)

第70条 飛行場勤務隊長は、局地飛行の場合を除き、飛行計画及び到着の通報を受けたときは、航空支援集団司令官が定める方法に従って飛行管理隊等に通報しなければならない。

(飛行中における飛行計画の変更)

第71条 飛行中における飛行計画の変更は、次の各号に掲げる場合に応じ、それぞれ当該各号に定める要領によるものとする。

- (1) 計器飛行方式による飛行中に、目的地、飛行経路、巡航高度又は代替飛行場を変更する場合 必要な気象情報を入手した後、飛行情報出版物等に示す手順に従って管制機関に対し変更を要求し、その承認を受ける。
- (2) 有視界飛行方式による飛行中に、計器飛行方式による飛行に変更する場合 前号に定める要領による。
- (3) 計器飛行方式による飛行中に、有視界飛行方式による飛行に変更する場合 最新の気象情報により目的地までの飛行が有視界飛行方式によることが可能であることを確認してその旨を管制機関に通報し、かつ、管制機関が当該通報を了承したことを確認する。
- (4) 有視界飛行方式による飛行中に、目的地又は飛行経路を変更する場合 管制機関を通じて飛行管理隊等に通報する。

(気象ブリーフィング)

第72条 機長は、出発前（スルー・フライト・プランの場合にあっては、各飛行の出発前。ただし、中間の着陸飛行場においてエンジンを停止することなく出発する場合には、当初の出発前）に飛行計画書に所要事項を記入した上直気象幹部に提示し、必要な気象ブリーフィングを受けなければならない。この場合、機長は、当直気象幹部から所要事項を記入した飛行気象予報紙の交付を受けるものとする。

2 機長は、自衛隊が管理又は所在しない飛行場から出発する場合にあっては、関係機関から飛行に必要な気象情報の入手に努めるものとする。

3 機長は、気象ブリーフィングの有効時間（気象ブリーフィング終了後1時間30分とする。）内に離陸できない場合には、飛行場勤務隊長又は飛行場当直幹部（次項及び第5項において「飛行場勤務隊長等」という。）を通じて当直気象幹部に有効時間の延長（1時間以内とする。）を要求することができる。

4 飛行場勤務隊長等は、当直気象幹部から前項の有効時間の延長又は当初の気象ブリーフィングの内容の変更について通報を受けた場合には、その旨を機長に通報するほか、必要と認めるときは、当該航空機の機長が直接改めて気象ブリーフィングを受けるよう措置するものとする。ただし、航空機が既に離陸した場合には、適当な管制機関を通じて当該航空機に新しい気象情報を通報するものとする。

5 機長は、前項ただし書の規定により改めて当直気象幹部から気象ブリーフィングを受けたときには、気象ブリーフィングの内容の変更について飛行場勤務隊長等に通報しなければならない。

6 局地飛行計画書を使用する場合の気象ブリーフィングにあっては、前各項の規定を準用するものとし、細部については、飛行場勤務担当部隊の長が気象隊長と協議して定めるものとする。

7 第1項の飛行気象予報紙の様式及び記入要領等は、別に示すところによる。

（図示気象情報資料）

第73条 機長は、図表による気象情報資料を必要とするときには、象ブリーフィングを受ける2時間前までに当直気象幹部に要求するものとする。

（スルー・フライト・プランによる運航）

第74条 スルー・フライト・プランによる運航は、次の各号に掲げる場合に依り、それぞれ当該各号に定めるところによる。

（1） 移動開始時刻が飛行計画書に記入した時刻より30分以上遅延する場合（管制上の遅延による場合を除く。）改めてスルー・フライト・プランを提出するか、又は通常の飛行計画の手順による。

（2） 目的地（中間着陸飛行場を含む。）又は飛行経路を、提出したスルー・フライト・プランと異なるものに変更（管制機関の指示による変更を除く。）する場合 じ後の運航について、改めてスルー・フライト・プランを提出するか、又は通常の飛行計画の手順による。

(航法計画表)

第75条 操縦者は、次の場合を除き、出発前に別紙様式第2又は同様式に準ずる航法計画表に所要の事項を記入し、これを携行しなければならない。

- (1) 局地飛行のとき。
- (2) ヘリコプターが有視界飛行方式により飛行するとき。

(飛行計画書等の保管)

第76条 飛行計画書及び飛行気象予報紙の保管は、次表の左欄に掲げる区分に応じ、同表の中欄に掲げる担当が同表の右欄に掲げる期間により行うものとする。ただし、局地飛行計画書にあっては、飛行場勤務隊において30日間保存するものとする。

区 分	保管の担当	保存期間
飛行計画書の正本	出発地の飛行場勤務隊	3か月
飛行気象予報紙の正本		
飛行計画書の副本	到着地の飛行場勤務隊	
飛行気象予報紙の副本	出発地の気象隊	2か月
	到着地の気象隊	

第7章 雑則

(物件のえい航)

第77条 部隊等の長は、航空機に物件をえい航させる場合には、訓令第12条及び第13条の規定によるほか、えい航操縦者の資格、離脱手順その他安全上必要な事項について定めなければならない。

(物件の投下)

第78条 部隊等の長は、訓令第13条の2第3項の承認を得ようとするときは、次に掲げる事項を明らかにして、物件の投下を実施する日の10日前までに順序を経て航空幕僚長(運用支援課長気付)に申請するものとする。

- (1) 実施部隊
- (2) 目的
- (3) 期間又は期日
- (4) 投下物件及び投下量
- (5) 投下場所

- (6) 使用航空機の型式及び機数
- (7) 飛行計画の概要
- (8) 保安上の措置
- (9) その他参考となる事項

2 投下しようとする物件が人又は構造物に危害を及ぼすおそれがない場合は、その承認の権限を訓令別表第1に掲げる部隊の長に委任する。

(寄託等における航空機の空中輸送)

第79条 航空自衛隊所属国有財産（航空機）取扱規則（昭和43年航空自衛隊達第13号）の規定による寄託及び寄託後の航空機の空中輸送並びに新造又は購入の航空機の空中輸送を行う操縦者は、航空部隊等の長が相当の技量があると認めた者でなければならない。

(落下さん降下)

第80条 訓練又は試験のための落下さん降下は、次に掲げる基準に従って行わなければならない。

- (1) 降下を行う前に、降下場に地上連絡員を配置する等保安上の措置を講ずるとともに、降下員、操縦者及び地上連絡員等相互間の連絡方法を確立しておくこと。
- (2) 降下場の広さ、地形、地上風等について事前に調査しておくこと。
- (3) 主さんのほか予備さんを必ず装着すること。

2 その他必要事項については、部隊等の長が定めるものとする。

3 陸上自衛隊の空挺降下演習等を支援する場合においては、第1項の基準に準じて行うものとする。

4 航空機から落下さんによる降下を実施する部隊等の長は、訓練又は試験のため落下さん降下を行わせる場合及び訓令第13条の3第2項ただし書の規定に該当する場合以外の場合であって、自衛隊の施設以外の場所に降下を行わせるときには、別紙様式第3により実施の1か月前までに順序を経て航空幕僚長（運用支援課長気付）に上申するものとする。

(表敬飛行)

第81条 表敬飛行（天皇、皇族及び高官に対して表敬又は護衛の目的をもって行う飛行（観閲飛行を除く。）をいう。次項において同じ。）は、原則として次の場合に実施するものとする。

- (1) 天皇、皇后又は皇太子が航空自衛隊を訪問するとき。
- (2) 次に掲げる者が、航空自衛隊を公式に訪問し、又は視察するとき。
 - ア 皇族（皇后及び皇太子を除く。）
 - イ 衆議院議長又は参議院議長
 - ウ 内閣総理大臣
 - エ 最高裁判所長官
 - オ 国務大臣

- カ 防衛副大臣
- キ 防衛大臣政務官又は防衛事務次官
- ク 統合幕僚長
- ケ 国賓若しくはこれに準ずる賓客として待遇される者又は防衛大臣が公式に招待した外国の賓客
- コ 航空幕僚長が特に指示する者

2 前項に掲げる者が搭乗した航空機（自衛隊機に限る。）に随伴して表敬飛行を行う場合の飛行要領等は、部隊等の長が定めるところによる。

（展示飛行）

第82条 展示飛行の実施については、別に示すところによる。

2 展示飛行において行おうとする曲技飛行について、航空法第91条第1項ただし書の規定による許可を必要とする場合には、第85条の規定による。

（最低安全高度以下の飛行の許可の申請）

第83条 施行規則第175条の規定による最低安全高度以下の飛行の許可の申請の要領は、次の表のとおりとする。

区 分		申請者	申請宛先	備 考
領土 又は 領海 上に おけ る飛 行の 場合	計器飛行方式による飛行若しくは夜間における飛行又は物件を機体外に装着し、つり下げ若しくははい航するヘリコプターによる飛行	防衛大臣直轄 部隊等の長 航空方面隊司 令官	地方航空局長	1 年度を通じるもの (1) 年度包括許可を受ける。 (2) 2月末までに申請する 2 臨時のものは、その都度許可を受ける。 3 申請書及び許可書の写しを航空幕僚監部運用支援課長に送付する。
	上記以外の飛行	部隊等の長	空港事務所長	
公海上における飛行の場合		航空幕僚長	国土交通大臣	1 年間包括許可を受ける。 2 部隊等の長は10月末までに施行規則第175条各号に掲げる事項を記載して航空幕僚長（運用支援課長気付）に上申する。

（管制圏等における制限速度を超える飛行の許可の申請）

第84条 施行規則第179条の2の規定による管制圏等における制限速度を超える飛行の

許可の申請の要領は、次の表のとおりとする。

区 分	申請者	申請あて先	備考
施行規則第179条第2項の規定に基づき国土交通大臣が指定した型式の航空機及び速度以外の飛行	部隊等の長	空港事務所長	1 年度を通じるもの (1) 年度包括許可を受ける。 (2) 2月末までに申請する。 2 臨時のものは、その都度の飛行許可を受ける。 3 申請書及び許可書の写しを航空幕僚監部運用支援課長に送付する。

(曲技飛行等の許可の申請)

第85条 施行規則第198条の規定による曲技飛行等の許可の申請の要領は、次の表のとおりとする。

区 分		申請者	申請宛先	備 考	
曲技飛行	第11飛行隊による基地及びその周辺における曲技飛行の訓練	航空教育集団司令官	地方航空局長	1 年間包括許可を受ける。 2 2月末までに申請する。	
	第11飛行隊による展示飛行における曲技飛行	航空幕僚長又は展示飛行等の実施計画者		1 その都度許可を受ける。 2 申請書及び許可証の写しを航空幕僚監部運用支援課長に送付する。	
航空機の試験をする飛行	管制圏内において有視界飛行方式により、かつ、昼間において実施する場合	部隊等の長	空港事務所長	1 その都度許可を受ける。 2 申請書及び許可書の写しを航空幕僚監部運用支援課長に送付する。	
曲技飛行等	訓練空域及び空対空射	公海上	航空幕僚長	国土交通大臣	年度包括許可を受ける。

	場	その他		地方航空局長	
	その他		部隊等の長	地方航空局長	1 年間包括許可を受ける。 2 臨時のものは、その都度許可を受ける。 3 申請書及び許可書の写しを航空幕僚監部運用支援課長に送付する。

(操縦練習飛行等の許可の申請)

第86条 施行規則第198条の3の規定による操縦練習飛行（技能証明を有しない者が航空機に乗り組んで操縦の練習を行う飛行及び技能証明を有する者が当該技能証明の限定された範囲以外の航空機に乗り組んで操縦の練習を行う飛行をいう。）及び施行規則第198条の2各号に規定する航空交通の安全を阻害するおそれのある飛行（曲技飛行を除く。）の許可の申請の要領は、次の表のとおりとする。

区 分		申請者	申請宛先	備 考
操縦練習飛行	公海上における管制区に係るもの	航空幕僚長	国土交通大臣	1 年度包括許可を受ける。 2 2月末までに申請する。
	領土又は領海上における管制区及び管制圏に係るもの		地方航空局長、空港事務所長	
航空交通の安全を阻害するおそれのある飛行	公海上における管制区に係るもの	航空幕僚長、防衛大臣直轄部隊の長、航空方面隊司令官	国土交通大臣	1 年度を通じるもの (1) 年度包括許可を受ける。 (2) 2月末までに申請する。 2 臨時のものは、その都度許可を受ける。 3 申請書及び許可書の写しを航空幕僚監部運用支援課長に送付する。
	領土又は領海上における管制区及び管制圏に係るもの		地方航空局長、空港事務所長	

(飛行に影響を及ぼすおそれのある行為の許可の申請)

第87条 施行規則第209条の3第2項の規定による飛行に影響を及ぼすおそれのある行為の許可の申請の要領は、次の表のとおりとする。

区 分		申請者	申請あて先	備 考
施行規則 第209 条の3第 1項各号 に掲げる 行為	管制圏及びこれ に接続する進入 管制区内の特別 管制空域に係る 行為を行う場合	部隊等の 長	空港事務所 長	1 年度を通じるもの (1) 年度包括許可を受ける。 (2) 2月末までに申請する。 2 臨時のものは、その都度許可を 受ける。 3 申請書及び許可書の写しを航空 幕僚監部運用支援課長に送付す る。
	航空法第99条 の2第1項に規 定する空域であ って、上記以外 の空域に係る行 為を行う場合		地方航空局 長	

注：自衛隊記念式典における観閲飛行に係る申請要領については、その都度別に示す。

(場外離着陸場の承認の申請)

第88条 部隊等の長は、訓令第14条の規定による場外離着陸を行わせる場合には、別紙様式第4又は別紙様式第5により、次の表の要領により航空幕僚長（運用支援課長気付）に上申するものとする。この場合、関係機関等の承諾を必要とするものについては事前に承諾を得て、上申書にその旨を記載するものとする。

区 分		提出時期等
防衛大臣の承認を 必要とするもの (固定翼航空機)	年度包括承認を受けようとする もの	1 2月末までに上申する。 2 提出部数 3部
	その都度承認を受けようとする もの	1 実施の2週間前までに上申す る。 2 提出部数 3部

2 ヘリコプターに係る場外離着陸については、その承認の権限を訓令別表第2に掲げる部隊の長に委任する。

3 前項の規定により委任された部隊の長は、年度包括承認したものについては別紙様式第

6により、前年度の3月15日までにその都度承認したものについては別紙様式第7により速やかに航空幕僚長（運用支援課長気付）に報告するものとする（登録外報告）。

附 則

- 1 この達は、平成19年7月1日から施行する。
- 2 この達の施行前に改正前の航空機の運航に関する達の規定によりされた承認、許可、申請等の処分又は手続は、それぞれ改正後の航空機の運航に関する達の相当規定によりされた処分又は手続とみなす。

附 則（平成20年2月7日航空自衛隊達第3号）

この達は、平成20年3月1日から施行する。

附 則（平成29年6月23日航空自衛隊達第27号）

この達は、平成29年7月1日から施行する。

附 則（令和元年6月27日航空自衛隊達第14号）

（施行期日）

- 1 この達は、令和元年7月1日から施行する。
（経過措置）
- 2 この達の施行の際、この達による改正前の達に定める様式で、現に残存するものは、所要の修正を加え、なお使用することができる。

附 則（令和2年4月24日航空自衛隊達第32号）

この達は、令和2年5月1日から施行する。

附 則（令和3年2月19日航空自衛隊達第8号）

この達は、令和3年2月25日から施行する。

別表第 1 (第 17 条関係)

機種別最高速度

機 種	最高速度 (指示対気速度)
T - 4	4 0 0 ノット
T - 4 0 0	3 3 0 "
F - 2	5 4 0 "
F - 4	4 0 0 "
F - 1 5	4 5 0 "
C - 1	3 1 0 "
C - 2	3 5 0 "
E - 2 C	3 0 0 "
E - 7 6 7	3 4 0 "
K C - 7 6 7	3 6 0 "
U - 4	3 4 0 "
U - 1 2 5、U - 1 2 5 A	3 3 5 "
B - 7 7 7	3 3 0 "

別表第 2 (第 27 条関係)

機種別ミニマム・フューエルの量

機 種	保 有 量
T - 4	5 0 0 ポンド
T - 4 0 0	5 0 0 "
F - 2	8 0 0 "
F - 4	2 , 0 0 0 "
F - 1 5	1 , 5 0 0 "
C - 1	2 , 0 0 0 "
C - 2	3 , 0 0 0 "
E - 7 6 7	7 , 0 0 0 "
K C - 7 6 7	5 , 0 0 0 "
U - 4	1 , 3 0 0 "
U - 1 2 5、U - 1 2 5 A	6 0 0 "
B - 7 7 7	1 3 , 0 0 0 "

別紙様式第1（第23条関係）

航空法第76条の規定に基づく報告書

国土交通大臣 殿
年 月 日

機長の氏名

航空法第76条の規定に基づき、下記のとおり報告します。

記			
事故又は異常の発生した日時	事故又は異常の発生した場所		
航空機の呼出符号	航空機の型式		
事故又は異常の種類及び状況			
備 考			
経 由		提出日時	

注：用紙の大きさは、日本産業規格A列4番とし、縦長に使用する。

別紙様式第3（第80条関係）

発 簡 番 号
年 月 日

航空幕僚長 殿
(運用支援課長気付)

部隊長名 印

自衛隊の施設以外の場所における落下さん降下について（上申）

標記について、次のとおり上申する。

項 目	内 容
実 施 部 隊	
目 的	
日 時	
降 下 場 所	
降 下 高 度	
使 用 航 空 機	
降 下 人 員	
飛 行 計 画 の 概 要	
保 安 上 の 措 置	
土 地 管 理 者 の 承 諾 の 有 無	
そ の 他	

添付書類：

配布区分：

注：用紙の大きさは、日本産業規格A列4番とし、横長に使用する。

別紙様式第4(第88条関係)(年度包括)

発 簡 番 号
年 月 日航空幕僚長 殿
(運用支援課長気付)

部隊長名 印

固定翼機の場外離着陸場について(上申)

標記について、次のとおり上申する

番号	航空機の型式	場所			使用目的	承諾書		備考
		名称等	標 点	管理者		有無	期間	

添付書類:

配布区分:

注:用紙の大きさは、日本産業規格A列4番とし、横長に使用する。

別紙様式第5(第88条関係)(その都度)

発 簡 番 号
年 月 日

航空幕僚長 殿
(運用支援課長気付)

部隊長名 印

固定翼機の場外離着陸について(上申)

標記について、次のとおり上申する。

部 隊 名	
航 空 機 の 型 式	
離陸、着陸の理由	
日 時	
場 所	
管 理 者	
保 安 上 の 措 置	
飛行計画の概要等	

添付書類:

配布区分:

注:用紙の大きさは、日本産業規格A列4番とし、縦長に使用する。

別紙様式第6（第88条関係）

発 簡 番 号
年 月 日

航空幕僚長 殿
（運用支援課長気付）

場外離着陸場（ヘリコプター）年度包括承認報告書
（登録外報告）

番号	名称	場所		使用目的	離着陸場の状況	部隊長名		備考
		所在地	標点			離着陸場の管理者	承認期間	

添付書類：

配布区分：

注：用紙の大きさは、日本産業規格A列4番とし、縦長に使用する。

別紙様式第7（第88条関係）

発 簡 番 号
年 月 日航空幕僚長 殿
（運用支援課長気付）場外離着陸場（ヘリコプター）承認報告書
（登録外報告）

部隊長名

印

部 隊 名	
航空機の型式、登録番号	
離陸、着陸の理由	
日 時	
場 所	
所有者又は管理者	
保安上の措置	
飛行計画の概要	
その他参考となる事項	

添付書類：

配布区分：

注：用紙の大きさは、日本産業規格A列4番とし、縦長に使用する。