自衛隊法(昭和29年法律第165号)第107条第5項の規定に基づき、航空機の安全性の確保に関する訓令を次のように定める。

平成7年4月17日

防衛庁長官 玉沢徳一郎

航空機の安全性の確保に関する訓令

改正 平成19年1月5日庁訓第1号 改正 平成27年10月1日省訓第39号 改正 平成27年12月10日省訓第54号 改正 令和元年6月20日省訓第8号 改正 令和4年3月3日省訓第5号 改正 令和5年7月7日省訓第70号 改正 令和6年3月29日省訓第45号

(目的)

第1条 この訓令は、自衛隊の使用する航空機の安全性の確保に関し必要な事項を定めることを目的とする。

(定義)

- 第2条 この訓令において、次の各号に掲げる用語の意義は、当該各号に定めるところに よる。
 - (1) 航空機 航空法 (昭和27年法律第231号) 第2条第1項に規定する航空機 (遠隔操縦航空機にあっては、遠隔操縦局を含む。)をいう。
 - (2) 遠隔操縦航空機 航空法第87条第1項に規定する操縦者が乗り組まないで飛行することができる装置を有する航空機のうち遠隔操縦により飛行することができる航空機(人が搭乗しないものに限る。)をいう。
 - (3) 遠隔操縦局 遠隔操縦航空機の外から無線通信により操縦するための装置をいう。
 - (4) 航空機等 航空機及び航空機の構成品をいう。
 - (5) 構成品 航空機を構成する装置、機器又は部品をいう。
 - (6) 技術基準 航空機の安全性を確保するために必要な技術上の基準をいう。
 - (7) 幕僚長等 防衛大学校長、陸上幕僚長、海上幕僚長、航空幕僚長又は防衛装備庁長官をいう。

(整備及び改造の作業の区分等)

第3条 航空機等の整備及び改造の作業の区分は、別表第1の左欄に掲げるとおりとし、その内容は、当該区分ごとにそれぞれ同表の右欄に掲げるとおりとする。

(設計の変更の区分等)

第4条 航空機等の設計の変更の区分は、別表第2の左欄に掲げるとおりとし、その内容

は、当該区分ごとにそれぞれ同表の右欄に掲げるとおりとする。

(耐空性審査会の設置等)

- 第5条 航空機の安全性に係る事項について、専門的知見をもって審査するため、防衛省 に耐空性審査会(以下「審査会」という。)を置く。
- 2 審査会は、次に掲げる事項について審査するものとする。
 - (1) 第7条第1項に規定する自衛隊耐空証明に関する事項
 - (2) 第11条第1項に規定する自衛隊型式証明に関する事項
 - (3) 第12条第1項に規定する型式設計の変更の承認に関する事項
 - (4) 第13条第1項に規定する自衛隊追加型式証明に関する事項
 - (5) 第14条第1項に規定する自衛隊限定型式証明に関する事項
 - (6) 第16条第1項に規定する構成品の仕様の承認に関する事項
 - (7) 第17条第1項及び第2項に規定する飛行許可に関する事項
 - (8) 第22条第1項に規定する申請の承認に関する事項
 - (9) 第23条第1項に規定する修理又は改造の設計の承認に関する事項
 - 10 第24条第1項に規定する構成品の修理又は改造の設計の承認に関する事項
 - (11) 第25条に規定する組織承認等に関する事項
 - (12) その他必要な事項
- 3 審査会の構成は、次のとおりとする。
 - (1) 審査長 防衛装備庁プロジェクト管理部装備技術官(航空担当)付耐空性監査室長
 - (2) 審査員 防衛装備庁プロジェクト管理部装備技術官(航空担当) 防衛装備庁プロジェクト管理部装備技術官(航空担当)付耐空性監査室に 属する者のうち審査長の指名する者
- 4 審査長は、審査会における審査のため必要があると認めるときは、前項第2号に掲げる者以外の者を審査会に参加させ、意見を述べさせ、又は資料の提出を求めることができる。
- 5 審査長は、審査会を招集し、会務を総理する。
- 6 審査長は、審査の過程において、申請者に対し航空機の安全性を確保するために必要 な是正措置を求めることができる。
- 7 審査会の庶務は、防衛装備庁プロジェクト管理部装備技術官(航空担当)付耐空性監 査室において行う。

(技術基準)

- 第6条 航空機は、技術基準に適合しているものでなければ、これを航空の用に供しては ならない。ただし、第17条第1項の規定により飛行許可を受け、技術基準への適合を 確認するための試験飛行を行う場合は、この限りでない。
- 2 前項に規定する技術基準に適合することの確認は、次条第1項に規定する自衛隊耐空 証明により行うものとする。ただし、これにより難い場合は、第17条第2項に規定す る飛行許可をもって行うものとする。
- 3 航空機(遠隔操縦航空機及び遠隔操縦局を除く。)の技術基準は附属書第1に定める 基準とし、遠隔操縦航空機及び遠隔操縦局の技術基準は附属書第2に定める基準とする

(自衛隊耐空証明)

- 第7条 防衛大臣は、次に掲げる航空機について、幕僚長等からの申請により、自衛隊耐空証明を行うものとする。
 - (1) 第11条第1項に規定する自衛隊型式証明を受けた型式の設計に基づき、第25条 第2項第2号の能力について同条第1項の承認を受けた者が製造する航空機
 - (2) 自衛隊耐空証明を受けたことのある航空機であって、有効な自衛隊耐空証明を有しないもの
 - (3) 国際民間航空条約の締約国がこの訓令と同等以上の基準及び手続により耐空証明その他これに準ずる行為をしたと防衛装備庁長官(以下「長官」という。)が認める民間航空機(派生型を含む。)
 - (4) 外国の権限のある軍当局がこの訓令と同等以上の基準及び手続により軍耐空証明その他これに準ずる行為をしたと長官が認める軍用航空機
- 2 自衛隊耐空証明は、別に定める航空機の任務及び航空機の運用限界を指定して行うも のとする。
- 3 自衛隊耐空証明は、航空機が技術基準に適合するかどうかを設計、製造の過程及び現 状について検査することにより行う。
- 4 前項の規定にかかわらず、第1項各号に掲げる航空機のうち、前項の検査と同等の検 査を受けたものについては、設計、製造の過程及び現状についての検査の一部を行わな いことができる。
- 5 防衛大臣は、自衛隊耐空証明を行うときは、審査会における審査の結果を踏まえて行 うものとする。
- 6 自衛隊耐空証明は、申請者に対し、自衛隊耐空証明書を防衛大臣が交付することにより行うものとする。
- 7 自衛隊耐空証明の有効期間は、第20条第2項に規定する整備組織が航空機の整備及び改造を実施し、かつ、同項に規定する耐空性維持管理組織が航空機の検査を実施する限り無期限とする。
- 第8条 幕僚長等は、自衛隊耐空証明書の記載事項に軽微な変更が生じたときは、防衛大臣に対し再交付の申請を行わなければならない。
- 2 防衛大臣は、前項の申請が妥当であると認めるときは、自衛隊耐空証明書を再交付するものとする。
- 第9条 幕僚長等は、次に掲げる自衛隊耐空証明書については、遅滞なく、防衛大臣に返納しなければならない。
 - (1) 前条第2項の規定により自衛隊耐空証明書の再交付を受けた場合における旧自衛隊 耐空証明書
 - (2) 第18条の規定により失効した自衛隊耐空証明書
 - (3) 第19条第2項の規定により効力が停止された自衛隊耐空証明書
- 第10条 自衛隊耐空証明を受けた航空機については、当該自衛隊耐空証明において指定 された航空機の任務及び航空機の運用限界の範囲内でなければ、航空の用に供してはな らない。

(自衛隊型式証明)

- 第11条 防衛大臣は、次に掲げる航空機、発動機及びプロペラの型式の設計について、 幕僚長等からの申請により、自衛隊型式証明を行うものとする。
 - (1) 第25条第2項第1号の能力について同条第1項の承認を受けた者が設計する航空機、発動機及びプロペラ
 - (2) 第25条第2項第5号の能力について同条第1項の承認を受けた者が設計する発動機及びプロペラ
 - (3) 国際民間航空条約の締約国がこの訓令と同等以上の基準及び手続により型式証明その他これに準ずる行為をしたと長官が認める民間航空機、発動機及びプロペラ(それぞれの派生型を含む。)
 - (4) 外国の権限のある軍当局がこの訓令と同等以上の基準及び手続により軍型式証明その他これに準ずる行為をしたと長官が認める軍用航空機、発動機及びプロペラ
- 2 自衛隊型式証明は、申請に係る型式の航空機、発動機及びプロペラが技術基準に適合するかどうかを検査することにより行う。
- 3 自衛隊型式証明を行うための検査は、型式の設計並びにその設計に係る航空機、発動 機及びプロペラのうち1機又は1基の製造の過程及び現状について行う。
- 4 前項の規定にかかわらず、次の各号に掲げる航空機、発動機及びプロペラについて、 同項の検査と同等の検査を受けたものは、当該各号に定める検査の一部を行わないこと ができる。
 - (1) 第1項第1号の航空機、発動機及びプロペラ 設計及び製造の過程
 - (2) 第1項第2号の発動機及びプロペラ 設計及び製造の過程
 - (3) 第1項第3号又は第4号の航空機、発動機及びプロペラ 設計、製造の過程及び現 状
- 5 防衛大臣は、自衛隊型式証明を行うときは、審査会における審査の結果を踏まえて行 うものとする。
- 6 自衛隊型式証明は、申請者に対し、自衛隊型式証明書を防衛大臣が交付することにより行うものとする。
- 7 幕僚長等は、第1項の申請を行った場合において、その承認がされる前に、当該申請 に係る航空機、発動機及びプロペラの安全性を確保するために、性能、飛行条件等の一 部を制限する必要があると認めるときは、自衛隊制限付型式証明の申請を行うことがで きる。
- 8 第2項から第6項までの規定は、自衛隊制限付型式証明について準用する。 (型式設計の変更)
- 第12条 幕僚長等は、自衛隊型式証明又は自衛隊制限付型式証明を受けた型式の航空機、発動機及びプロペラの設計の変更(第5項において「型式設計の変更」という。)をしようとするときは、防衛大臣に申請し、その承認を受けなければならない。技術基準の変更があった場合において、自衛隊型式証明又は自衛隊制限付型式証明を受けた型式の航空機、発動機及びプロペラが技術基準に適合しなくなったときも同様とする。
- 2 防衛大臣は、前項の申請があったときは、当該申請に係る設計について技術基準に適合するかどうかを検査し、これに適合すると認めるときは承認するものとする。
- 3 前条第3項から第5項までの規定は、前項の場合について準用する。

- 4 防衛大臣は、第2項の承認に併せて、申請者に対し、新たに自衛隊型式証明書を交付するものとする。
- 5 第25条第2項第1号又は第5号の能力について同条第1項の承認を受けた者が、型式設計の変更(小変更に限る。)に係る設計及び設計後の検査をし、かつ、技術基準に適合することを確認した場合は、第1項の規定の適用については、同項の承認を受けたものとみなす。
- 6 幕僚長等は、第25条第2項第1号又は第5号の能力について同条第1項の承認を受けた者が前項の規定による確認をした場合は、その旨の申出を受け、これを防衛大臣に報告しなければならない。

(自衛隊追加型式証明)

- 第13条 防衛大臣は、自衛隊型式証明又は自衛隊制限付型式証明を受けた型式の航空機、発動機及びプロペラの当該自衛隊型式証明又は当該自衛隊制限付型式証明を受けた者以外の幕僚長等からの申請による設計の一部の変更(第3項及び第11項において「追加の型式設計」という。)に係る設計について、自衛隊追加型式証明を行うものとする
- 2 自衛隊追加型式証明は、申請に係る型式の航空機、発動機及びプロペラのうち設計の 一部の変更をした部分が技術基準に適合するかどうかを検査することにより行う。
- 3 自衛隊追加型式証明を行うための検査は、追加の型式設計に係る設計並びにその設計 に係る航空機、発動機及びプロペラのうち1機又は1基の製造の過程及び現状について 行う。
- 4 前項の規定にかかわらず、次の各号に掲げる航空機、発動機及びプロペラについて、 同項の検査と同等の検査を受けたものは、当該各号に定める検査の一部を行わないこと ができる。
 - (1) 第25条第2項第1号の能力について同条第1項の承認を受けた者が設計する航空機、発動機及びプロペラ 設計又は製造の過程
 - (2) 第25条第2項第5号の能力について同条第1項の承認を受けた者が設計する発動 機及びプロペラ 設計又は製造の過程
 - (3) 国際民間航空条約の締約国がこの訓令と同等以上の基準及び手続により型式証明その他これに準ずる行為をしたと長官が認める民間航空機、発動機及びプロペラ(それぞれの派生型を含む。) 設計、製造の過程又は現状
 - (4) 外国の権限のある軍当局がこの訓令と同等以上の基準及び手続により軍型式証明その他これに準ずる行為をしたと長官が認める軍用航空機、発動機及びプロペラ 設計 、製造の過程又は現状
- 5 防衛大臣は、自衛隊追加型式証明を行うときは、審査会における審査の結果を踏まえ て行うものとする。
- 6 自衛隊追加型式証明は、申請者に対し、自衛隊追加型式証明書を防衛大臣が交付することにより行うものとする。
- 7 自衛隊追加型式証明を受けた設計(次項の承認があったときは、その変更後のもの。
-)は、第7条第1項の自衛隊耐空証明を受ける場合において自衛隊型式証明を受けたものとみなす。

- 8 自衛隊追加型式証明を受けた幕僚長等は、当該自衛隊追加型式証明を受けた設計の変更をしようとするときは、防衛大臣に申請し、その承認を受けなければならない。技術基準の変更があった場合において、当該自衛隊追加型式証明を受けた設計が技術基準に適合しなくなったときも同様とする。
- 9 防衛大臣は、前項の申請があったときは、当該申請に係る設計について技術基準に適合するかどうかを検査し、これに適合すると認めるときは承認するものとする。
- 10 第3項から第6項までの規定は、前項の場合について準用する。
- 11 第1項又は第8項の場合において、第25条第2項第1号又は第5号の能力について同条第1項の承認を受けた者が、追加の型式設計(小変更に限る。)に係る設計及び設計後の検査をし、かつ、技術基準に適合することを確認したときは、第1項又は第8項の規定にかかわらず、第1項の自衛隊追加型式証明又は第8項の承認を受けたものとみなす。
- 12 前条第6項の規定は、第25条第2項第1号又は第5号の能力について同条第1項の承認を受けた者が前項の規定による確認をした場合について準用する。

(自衛隊限定型式証明)

- 第14条 防衛大臣は、自衛隊型式証明を有しない航空機、発動機及びプロペラのうち次に掲げる航空機、発動機及びプロペラの設計の一部の変更(第3項、第9項及び第13項おいて「限定的な型式設計」という。)に係る設計について、幕僚長等からの申請により、自衛隊限定型式証明を行うものとする。
 - (1) 第25条第2項第1号の能力について同条第1項の承認を受けた者が設計する航空機、発動機及びプロペラ
 - (2) 第25条第2項第5号の能力について同条第1項の承認を受けた者が設計する発動 機及びプロペラ
 - (3) 国際民間航空条約の締約国がこの訓令と同等以上の基準及び手続により型式証明その他これに準ずる行為をしたと長官が認める民間航空機、発動機及びプロペラ(それぞれの派生型を含む。)
 - (4) 外国の権限のある軍当局がこの訓令と同等以上の基準及び手続により承認その他これに準ずる行為をしたと長官が認める軍用航空機、発動機及びプロペラ
- 2 自衛隊限定型式証明は、申請に係る型式の航空機、発動機及びプロペラのうち設計の 一部の変更をした部分が技術基準に適合するかどうかを検査することにより行う。
- 3 自衛隊限定型式証明を行うための検査は、限定的な型式設計に係る設計並びにその設計に係る航空機、発動機及びプロペラのうち1機又は1基の製造の過程及び現状について行う。
- 4 前項の規定にかかわらず、次の各号に掲げる航空機、発動機及びプロペラについて、 同項の検査と同等の検査を受けたものは、当該各号に定める検査の一部を行わないこと ができる。
 - (1) 第1項第1号の航空機、発動機及びプロペラ 設計及び製造の過程
 - (2) 第1項第2号の発動機及びプロペラ 設計及び製造の過程
 - (3) 第1項第3号又は第4号の航空機、発動機及びプロペラ 設計、製造の過程及び現 状

- 5 防衛大臣は、自衛隊限定型式証明を行うときは、審査会における審査の結果を踏まえ て行うものとする。
- 6 自衛隊限定型式証明は、申請者に対し、自衛隊限定型式証明書を防衛大臣が交付することにより行うものとする。
- 7 幕僚長等は、第1項の申請を行った場合において、その承認がされる前に、当該申請 に係る航空機、発動機及びプロペラの安全性を確保するために、性能、飛行条件等の一 部を制限することで自衛隊限定型式証明を受ける必要があると認めるときは、自衛隊制 限付限定型式証明の申請を行うことができる。
- 8 第2項から第6項までの規定は、自衛隊制限付限定型式証明について準用する。
- 9 幕僚長等は、自衛隊限定型式証明又は自衛隊制限付限定型式証明を受けた型式の航空機、発動機及びプロペラの限定的な型式設計に係る設計を変更しようとするときは、防衛大臣に申請し、その承認を受けなければならない。技術基準の変更があった場合において、当該自衛隊限定型式証明又は自衛隊制限付限定型式証明を受けた限定的な型式設計に係る設計が技術基準に適合しなくなったときも同様とする。
- 10 防衛大臣は、前項の申請があったときは、当該申請に係る設計について技術基準に 適合するかどうかを検査し、これに適合すると認めるときは承認するものとする。
- 11 第3項から第5項までの規定は、前項の場合について準用する。
- 12 防衛大臣は、第10項の承認に併せて、申請者に対し、新たに自衛隊限定型式証明書を交付するものとする。
- 13 第9項の場合において、第25条第2項第1号又は第5号の能力について同条第1項の承認を受けた者が、限定的な型式設計(小変更に限る。)に係る設計及び設計後の検査をし、かつ、技術基準に適合することを確認したときは、第9項の規定にかかわらず、同項の承認を受けたものとみなす。
- 14 第12条第6項の規定は、第25条第2項第1号又は第5号の能力について同条第 1項の承認を受けた者が前項の規定による確認をした場合について準用する。

(自衛隊型式証明書等の保有者の変更)

- 第15条 自衛隊型式証明書又は自衛隊制限付型式証明書の保有者を変更するときは、当該証明書の保有者である幕僚長等が防衛大臣に変更の申請を行うものとする。
- 2 防衛大臣は、前項の申請が妥当であると認めるときは、変更後の保有者である幕僚長等に対し自衛隊型式証明書又は自衛隊制限付型式証明書を交付するとともに、前項の申請をした幕僚長等に対し、その旨を通知するものとする。
- 3 前項の交付がなされた場合には、第1項の申請をした幕僚長等は、当該申請に係る自 衛隊型式証明書又は自衛隊制限付型式証明書を防衛大臣に返納しなければならない。 (構成品の仕様)
- 第16条 防衛大臣は、第25条第2項第5号の能力について同条第1項の承認を受けた 者が設計する構成品(発動機及びプロペラを除く。以下この条において同じ。)の仕様 について、幕僚長等からの申請により、承認を行うものとする。
- 2 前項の承認は、申請に係る構成品が技術基準に適合するかどうかを検査することにより行う。
- 3 防衛大臣は、第1項の承認を行うときは、審査会における審査の結果を踏まえて行う

ものとする。

- 4 防衛大臣は、第1項の承認に併せて、申請者に対し、構成品仕様承認書を交付するものとする。
- 5 幕僚長等は、第1項の承認を受けた仕様について変更をしようとするときは、防衛大 臣に申請し、その承認を受けなければならない。技術基準の変更があった場合において 、当該承認を受けた仕様が技術基準に適合しなくなったときも、同様とする。
- 6 防衛大臣は、前項の申請があったときは、当該申請に係る構成品の仕様について技術 基準に適合するかどうかを検査し、これに適合すると認めるときは承認するものとする
- 7 第3項及び第4項の規定は、第5項の場合について準用する。
- 8 第5項の場合において、第25条第2項第5号の能力について同条第1項の承認を受けた者が、当該承認を受けた仕様に係る設計の小変更について、設計及び設計後の検査をし、かつ、技術基準に適合することを確認したときは、第5項の規定にかかわらず、同項の承認を受けたものとみなす。
- 9 第12条第6項の規定は、第25条第2項第5号の能力について同条第1項の承認を 受けた者が前項の規定による確認をした場合について準用する。
- 10 幕僚長等は、第1項の承認を受けた構成品に同項の承認を受けた旨の表示を行わなければならない。
- 11 前項の規定により行うべき表示の方法については、第4項の構成品仕様承認書において指定するものとする。
- 12 次に掲げる構成品の仕様における第1項の規定の適用については、同項の承認を受けたものとみなす。
 - (1) 国際民間航空条約の締約国がこの訓令と同等以上の基準及び手続により承認したと長官が認める構成品
 - (2) 外国の権限のある軍当局がこの訓令と同等以上の基準及び手続により承認その他これに準ずる行為をしたと長官が認める構成品 (飛行許可)
- 第17条 防衛大臣は、技術基準への適合を確認するための試験飛行が必要な航空機については、幕僚長等からの申請により、飛行許可を行うものとする。
- 2 前項に定めるもののほか、防衛大臣は、自衛隊耐空証明により難い航空機であって、 飛行条件の設定その他の方法により技術基準への適合が確認できる航空機については、 幕僚長等からの申請により、飛行許可を行うものとする。
- 3 飛行許可を受けた航空機については、指定された航空機の任務及び航空機の飛行条件 の範囲内でなければ、航空の用に供してはならない。
- 4 防衛大臣は、第1項又は第2項の申請があったときは、当該申請に係る航空機が技術 基準に適合するかどうかを確認できる資料その他の航空機の安全性が確認できる資料及 び航空機の現状について検査し、当該技術基準に適合すると認められるときは、飛行許 可を行うものとする。
- 5 防衛大臣は、第1項又は第2項の飛行許可を行うときは、審査会における審査の結果 を踏まえて行うものとする。

- 6 飛行許可は、申請者に対し、飛行許可書を防衛大臣が交付することにより行うものとする。
- 7 第8条の規定は、飛行許可書の記載事項に軽微な変更が生じた場合について準用する。
- 8 第9条の規定は、前項の規定により飛行許可書の再交付を受けた場合について準用する。

(自衛隊耐空証明又は飛行許可の失効)

第18条 自衛隊耐空証明又は飛行許可を受けた航空機について、防衛大臣が、防衛省所管国有財産(航空機)の取扱いに関する訓令(昭和40年防衛庁訓令第24号)第6条に規定する承認をしたときは、当該航空機の自衛隊耐空証明又は飛行許可は失効するものとする。

(整備及び改造の命令、自衛隊耐空証明の効力の停止等)

- 第19条 防衛大臣は、自衛隊耐空証明又は飛行許可を受けた航空機が、技術基準に適合していない又はそのおそれがあると認めたときは、当該航空機を使用する幕僚長等に対し、技術基準に適合させるため又はそのおそれをなくするために必要な整備、改造その他の措置をとるべきことを命ずることができる。
- 2 防衛大臣は、第7条第3項、第17条第4項又は第22条第2項の検査の結果、当該 航空機若しくは当該型式の航空機が技術基準に適合していない又はそのおそれがあると 認めた場合は、当該航空機若しくは当該型式の航空機の自衛隊耐空証明若しくは飛行許 可の効力を停止し、又は第7条第2項の規定により指定した航空機の運用限界に関する 事項を変更することができる。

(整備及び改造の義務)

- 第20条 幕僚長等は、航空機等の整備をし、必要に応じ改造をすることにより、当該航 空機等を技術基準に適合するように維持しなければならない。
- 2 幕僚長等は、自衛隊耐空証明又は飛行許可を引き続き有効とするための整備及び改造 を実施する整備組織並びに自衛隊耐空証明又は飛行許可(技術基準への適合を確認する ための試験飛行の場合を除く。)の有効性を検査する耐空性維持管理組織を置くものと する。
- 3 幕僚長等は、整備組織にあっては、別に定める整備組織の要件に、耐空性維持管理組織にあっては、別に定める航空機の安全性を維持するための要件に、それぞれ適合させなければならない。
- 4 幕僚長等は、自衛隊耐空証明を受けた航空機を航空の用に供する際、次の各号のいず れにも該当しない構成品を当該航空機に装備してはならない。
 - (1) 第25条第2項第2号又は第6号の能力について同条第1項の承認を受けた者が、 当該承認に係る製造及び完成後の検査をし、かつ、技術基準に適合することを確認し た構成品
 - (2) 第25条第2項第7号の能力について同条第1項の承認を受けた者が、当該承認に 係る修理又は改造をし、かつ、技術基準に適合することを確認した構成品
 - (3) 国際民間航空条約の締約国がこの訓令と同等以上の基準及び手続により承認したと 長官が認める構成品

- (4) 外国の権限のある軍当局がこの訓令と同等以上の基準及び手続により承認その他これに準ずる行為をしたと長官が認める構成品
- (5) 日本産業規格その他の標準化された規格に適合する部品等の別に定める構成品 (整備又は改造の確認)
- 第21条 幕僚長等は、自衛隊耐空証明又は飛行許可を受けた航空機について、整備(軽微な保守を除く。)又は改造をするときは、第25条第2項第3号及び第4号の能力について同条第1項の承認を受けた者が、整備又は改造並びに整備及び整備後の検査をし、かつ、技術基準に適合することを確認しなければ、これを航空の用に供してはならない。
- 2 前項の規定によるほか、幕僚長等は、軽微な保守及び大修理を除く整備並びに小改造をする場合、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)第3条第4項に規定する整備士の技能証明を有する者のうち、自衛隊の整備組織から適合性を確認する者として指定された者が、当該航空機について技術基準に適合することを確認しなければ、これを航空の用に供してはならない。

(修理又は改造の検査)

- 第22条 幕僚長等は、次に掲げる航空機について大修理又は改造をするときは、防衛大臣に申請し、その承認を受けなければ、これを航空の用に供してはならない。ただし、 第17条第1項の試験飛行を行う場合はこの限りでない。
 - (1) 第12条第1項、第13条第1項若しくは第8項又は第14条第1項若しくは第1 0項の承認又は証明を受けた設計に基づき大修理又は改造をする航空機
 - (2) 次条第2項の承認を受けた設計に基づき大修理又は改造をする航空機
 - (3) 国際民間航空条約の締約国がこの訓令と同等以上の基準及び手続により承認した大修理又は改造その他これに準ずる行為をしたと長官が認める民間航空機
 - (4) 外国の権限のある軍当局がこの訓令と同等以上の基準及び手続により大修理又は改造その他これに準ずる行為をしたと長官が認める軍用航空機
- 2 防衛大臣は、前項の申請があったときは、当該申請に係る計画、設計、過程及び作業 完了後の現状に関する検査を行い、当該航空機が技術基準に適合すると認めるときは承 認するものとする。
- 3 防衛大臣は、前項の承認を行うときは、審査会における審査の結果を踏まえて行うも のとする。
- 4 第2項の規定にかかわらず、次の各号に掲げる航空機について、同項の検査と同等の 検査を受けたものについては、当該各号に定める検査の一部を行わないことができる。
 - (1) 第12条第1項、第13条第1項若しくは第8項又は第14条第1項若しくは第1 0項の承認又は証明を受けた設計に基づき大修理又は改造をされたものであって、前 条第1項の規定により整備又は改造並びに整備及び整備後の検査をし、かつ、技術基 準に適することが確認された航空機 大修理又は改造の計画、設計、過程及び作業完 了後の現状
 - (2) 次条第2項の承認を受けた修理又は改造の設計に基づき大修理又は改造をされたものであって、前条第1項の規定により整備又は改造並びに整備及び整備後の検査をし、かつ、技術基準に適合することが確認された航空機 大修理又は改造の計画、設計

- 、過程及び作業完了後の現状
- (3) 第12条第1項、第13条第1項若しくは第8項又は第14条第1項若しくは第10項の承認又は証明を受けた設計に基づき小改造をされ、かつ、前条第2項の規定により自衛隊の整備組織から適合性を確認する者として指定された者により技術基準に適合することが確認された航空機 小改造の計画、設計、過程及び作業完了後の現状
- (4) 次条第2項の承認を受けた修理又は改造の設計に基づき小改造をされ、かつ、前条 第2項の規定により自衛隊の整備組織から適合性を確認する者として指定された者に より技術基準に適合することが確認された航空機 小改造の計画、設計、過程及び作 業完了後の現状
- 5 第2項及び前項の規定にかかわらず、次に掲げる設計に基づき修理又は改造をする構成品を用いて大修理又は改造をする航空機については、大修理又は改造の計画、設計(構成品の修理又は改造のための設計に係るものに限る。)又は過程について検査の一部を行わないことができる。
 - (1) 構成品の修理又は改造のための設計の一部の変更(第24条第1項、第3項及び第6項において「構成品の修理又は改造の設計」という。)であって、第24条第1項の防衛大臣の承認を受けた設計
 - (2) 国際民間航空条約の締約国がこの訓令と同等以上の基準及び手続により承認したと 長官が認める構成品の修理又は改造のための設計
 - (3) 外国の権限のある軍当局がこの訓令と同等以上の基準及び手続により承認その他これに準ずる行為をしたと長官が認める構成品の修理又は改造のための設計 (修理又は改造の設計)
- 第23条 幕僚長等は、次に掲げる航空機の大修理又は改造のための設計の一部の変更(次項及び第7項において「修理又は改造の設計」という。)をしようとするときは、防 衛大臣に申請し、その承認を受けなければならない。
 - (1) 第25条第2項第1号の能力について同条第1項の承認を受けた者が設計する航空 機
 - (2) 国際民間航空条約の締約国がこの訓令と同等以上の基準及び手続により承認したと長官が認める民間航空機
 - (3) 外国の権限のある軍当局がこの訓令と同等以上の基準及び手続により承認その他これに準ずる行為をしたと長官が認める軍用航空機
- 2 防衛大臣は、前項の申請があったときは、当該申請に係る修理又は改造の設計に係る 設計について技術基準に適合するかどうかを検査し、これに適合すると認めるときは承 認するものとする。
- 3 防衛大臣は、前項の承認を行うときは、審査会における審査の結果を踏まえて行うも のとする。
- 4 防衛大臣は、第2項の承認に併せて、申請者に対し、修理設計承認書又は改造設計承 認書を交付するものとする。
- 5 第2項の規定にかかわらず、第1項各号の航空機のうち、第2項の検査と同等の検査 をし、かつ、技術基準に適合することを確認したものは、前条第4項第2号及び第4号 の規定の適用については、第2項の承認を受けたものとみなす。

- 6 幕僚長等は、第1項の承認を受けた設計の変更をしようとするときは、防衛大臣に申請し、その承認を受けなければならない。技術基準の変更があった場合において、当該承認を受けた設計が技術基準に適合しなくなったときも、同様とする。
- 7 第2項の承認を受けた修理又は改造の設計について、第25条第2項第1号の能力について同条第1項の承認を受けた者が、当該修理又は改造の設計に係る設計及び設計後の検査をし、かつ、技術基準に適合することを確認した場合は、前項の規定の適用については、同項の承認を受けたものとみなす。
- 8 第2項の規定は、第6項の承認について準用する。
- 9 第12条第6項の規定は、第5項又は第7項の規定による確認をした場合について、 それぞれ準用する。

(構成品の修理又は改造の設計)

- 第24条 幕僚長等は、次条第2項第5号の能力について同条第1項の承認を受けた者が 設計する構成品について、構成品の修理又は改造の設計をしようとするときは、防衛大 臣に申請し、その承認を受けなければならない。
- 2 防衛大臣は、前項の申請があったときは、当該申請に係る設計について技術基準に適合するかどうかを検査し、これに適合すると認めるときは承認するものとする。
- 3 前項の規定にかかわらず、構成品の修理又は改造の設計について、次条第2項第5号 の能力について同条第1項の承認を受けた者が、当該承認に係る設計及び設計後の検査 をした設計については、検査の一部を行わないことができる。
- 4 防衛大臣は、第2項の承認を行うときは、審査会における審査の結果を踏まえて行うものとする。
- 5 防衛大臣は、第2項の承認に併せて、申請者に対し、構成品修理設計承認書又は構成 品改造設計承認書を交付するものとする。
- 6 次条第2項第5号の能力について同条第1項の承認を受けた者が、構成品の修理又は 改造の設計に係る設計及び設計後の検査をし、かつ、技術基準に適合することを確認し た場合は、第22条第5項第1号の規定の適用については、同号の承認を受けたものと みなす。
- 7 幕僚長等は、第1項の承認を受けた設計の変更をしようとするときは、防衛大臣に申請し、その承認を受けなければならない。技術基準の変更があった場合において、当該 承認を受けた設計が技術基準に適合しなくなったときも、同様とする。
- 8 第2項から第4項までの規定は、前項の承認について準用する。
- 9 防衛大臣は、第7項の承認に併せて、申請者に対し、新たに構成品修理設計承認書又 は構成品改造設計承認書を交付するものとする。
- 10 次条第2項第5号の能力について同条第1項の承認を受けた者が、第7項の承認を受けた設計の変更について、設計及び設計後の検査をし、かつ、技術基準に適合することを確認した場合は、同項の規定の適用については、同項の承認を受けたものとみなす
- 11 第12条第6項の規定は、第6項又は前項の規定による確認をした場合について準用する。

(組織承認)

- 第25条 防衛大臣は、幕僚長等からの申請により、次項の業務の能力について、事業場 その他の組織(第3項及び第6項において単に「組織」という。)ごとに承認を行うも のとする。
- 2 幕僚長等は、次に掲げる一つ又は二つ以上の業務の能力について、承認の申出が契約 相手方等からあった場合、前項の申請を行うものとする。
 - (1) 航空機の設計及び設計後の検査の能力
 - (2) 航空機の製造及び完成後の検査の能力
 - (3) 航空機の整備及び整備後の検査の能力
 - (4) 航空機の整備又は改造の能力
 - (5) 構成品の設計及び設計後の検査の能力
 - (6) 構成品の製造及び完成後の検査の能力
 - (7) 構成品の修理又は改造の能力
- 3 第1項の承認の基準は、次に掲げるとおりとする。
 - (1) 承認に係る業務(以下この項、第6項第1号及び第7項第1号において「承認業務」という。)に必要な設備、作業場及び構成品の保管施設を有すること。
 - (2) 業務を実施する組織が承認業務を適切に分担できるものであり、かつ、それぞれの権限及び責任が明確にされたものであること。
 - (3) 前号の各組織ごとに承認業務を適確に実施することができる能力を有する人員が適切に配置されていること。
 - (4) 承認業務に必要な適合性を確認する者が選任されていること。
 - (5) 作業の実施方法(次号の品質管理制度に係るものを除く。)が承認業務の適確な実施のために適切なものであること。
 - (6) 品質管理制度が承認業務の適確な実施のために適切なものであること。
 - (7) 承認業務における検査が適切な方法により実施されること。
 - (8) 組織の運営に責任を有する者の権限及び責任において、航空機又は構成品の安全性を確保するための業務について文書により適切に定められており、及び当該文書に記載されたところに従い承認業務が実施されるものであること。
- 4 承認の有効期間は、2年とする。
- 5 防衛大臣は、第1項の承認の後、業務の実施に関する事項を定めた規定(次項、第9項及び第10項において「組織解説」という。)が第7項に定める基準に適合することを確認し、承認を行うものとする。
- 6 幕僚長等は、第1項の承認を受けた組織(第10項において「承認組織」という。) ごとに、次の各号に掲げる事項を定めた組織解説の承認の申出があった場合は、これを 防衛大臣に申請するものとし、その変更(軽微な変更を除く。)をしようとするときも 、同様とする。
 - (1) 承認業務の能力及び範囲並びに限定
 - (2) 業務に用いる設備、作業場及び保管施設その他の施設に関する事項
 - (3) 業務を実施する組織及び人員に関する事項
 - (4) 品質管理制度その他の業務の実施の方法に関する事項
 - (5) 適合性を確認する者の行う確認の業務に関する事項

- (6) その他業務の実施に関し必要な事項
- 7 第5項の承認の基準は、次に掲げるとおりとする。
 - (1) 前項第1号の事項にあっては、第2項の業務の能力に従って承認業務の能力及び範囲並びに限定が明確に定められていること。
 - (2) 前項第2号から第4号までの事項にあっては、第3項第1号から第7号までに掲げる承認の基準に適合していること。
 - (3) 前項第5号の事項にあっては、適合性を確認する者が確認をする検査及び技術基準に適合することの確認方法等の業務を行うための方法が適切に定められていること。
- 8 防衛大臣は、第1項及び第5項の承認を行うときは、審査会における審査の結果を踏まえて行うものとする。
- 9 幕僚長等は、第5項の承認を受けた組織解説の軽微な変更をした旨の申出があったときは、遅滞なく、その旨を防衛大臣に報告するものとする。
- 10 防衛大臣は、第1項の承認を受けた者が承認組織において第5項に定める組織解説若しくは前項の変更した組織解説に違反したとき、又は承認組織における能力が第1項の承認のための基準に適合しなくなったと認めるときは、幕僚長等に対し当該承認組織における第6項の組織解説の変更その他業務の運営の改善に必要な措置をとるべきことを通知し、6か月以内において期間を定めて当該承認組織における業務の全部若しくは一部の停止を命じ、又は当該承認を取り消すことができる。

(仕様書の作成等)

- 第26条 防衛大臣は、航空機等に係る装備品等の標準化に関する訓令(昭和43年防衛 庁訓令第33号)第13条第1項の防衛省仕様書及び同訓令第19条第1項の防衛省規 格において、航空機等が技術基準に適合することを要求するよう制定するものとする。
- 2 幕僚長等は、装備品等の標準化に関する訓令第14条の仕様書において、航空機等が 技術基準に適合することを要求するよう作成するものとする。

(技術基準に適合しない場合の措置等)

- 第27条 幕僚長等は、航空機が技術基準に適合していない又はそのおそれがある事態に 関する情報を収集しなければならない。
- 2 幕僚長等は、航空機が技術基準に適合していないときは、当該航空機を含む同一の型式の航空機の全部又は一部について、直ちに、飛行停止の措置をとるとともに、防衛大臣に報告しなければならない。
- 3 幕僚長等は、航空機が技術基準に適合していないおそれがあると認めるときは、当該 航空機を含む同一の型式の航空機の全部又は一部について、直ちに、飛行停止、飛行制 限その他の適切な措置をとるとともに、防衛大臣に報告しなければならない。
- 4 幕僚長等は、第2項又は前項の措置の全部又は一部を解除するときは、審査会の意見を聴いて、これを行うとともに、直ちに、その旨を防衛大臣に報告しなければならない

(技術基準に係る特例)

第28条 幕僚長等は、第6条に規定する適合すべき技術基準により難いものがある場合であって、他の方法により、航空機の安全性を確保し、航空の用に供することができると判断するときには、その方法により安全性が確保されることを証する資料を付して、

審査会の意見を聴いた上で、防衛大臣に申請し、その承認を受けなければならない。 (防衛大学校が保有する滑空機)

- 第29条 第6条から前条までの規定にかかわらず、防衛大学校長は、防衛大学校が保有する滑空機について、航空法第3章の規定による航空機の安全性と同等以上の基準及び手続により、安全性を確保するものとする。
- 2 防衛大学校長は、軽微な変更を除き、前項の基準及び手続を定めるときは、防衛大臣 に申請し、その承認を受けなければならない。

(委任規定)

(協力)

- 第30条 この訓令の実施に関し必要な事項は、長官が定めるほか、細部事項については 、幕僚長等が長官と協議の上、それぞれ定めるものとする。
- 2 幕僚長等は、前項の規定により定めた細部事項の変更をしようとする場合においても、軽微な変更を除き、長官と協議するものとする。
- 第31条 第5条、第7条、第8条、第11条から第17条まで、第20条から第25条 まで、第27条、第28条及び前条に掲げる事項の実施等に関し、陸上幕僚長、海上幕 僚長又は航空幕僚長は長官と相互に協力するものとする。

附則

- 1 この訓令は、平成7年4月17日から施行する。
- 2 附属書中4の(5)のア、4の(6)、6の(3)のア、6の(5)のア、6の(7)のア及び6の(8)のアの規定は、硫黄島基地隊無人機運用隊が運航するUF-104JA型航空機については適用しない。

附 則(平成19年1月5日庁訓第1号)(抄)

1 この訓令は、平成19年1月9日から施行する。附 則(平成27年10月1日省訓第39号)(抄)(施行期日)

第1条 この訓令は、平成27年10月1日から施行する。

附 則 (平成27年12月10日省訓第54号) (抄)

(施行期日)

第1条 この訓令は、平成27年12月10日から施行する。

附 則(令和元年6月20日省訓第8号)(抄)

1 この訓令は、令和元年7月1日から施行する。

附 則(令和4年3月3日省訓第5号)

この訓令は、令和4年3月3日から施行する。

附 則(令和5年7月7日省訓第70号)

(施行期日)

第1条 この訓令は、令和6年3月1日から施行する。

【注:航空機の安全性の確保に関する訓令の一部を改正する訓令(令和5年防衛省訓令第70号)附則第1条は、航空機の安全性の確保に関する訓令の一部を改正する訓令の一部を改正する訓令(令和5年防衛省訓令第91号)により改正された。】

(経過措置)

- 第2条 この訓令の施行の際、現に使用する型式の航空機については、この訓令による改正後の航空機の安全性の確保に関する訓令(以下「新訓令」という。)第6条第2項の規定にかかわらず、なお従前の例による。
- 第3条 前条の航空機について、新訓令第14条の自衛隊限定型式証明若しくは自衛隊制限付限定型式証明又は新訓令第23条の大修理若しくは大改造のための設計の一部の変更を行う場合には、新訓令第21条第1項及び第22条の規定にかかわらず、なお従前の例による。
- 第4条 附則第2条の規定にかかわらず、この訓令の施行の際、同条の航空機であって、 新訓令第14条の自衛隊限定型式証明又は自衛隊制限付限定型式証明を受けていない部 分の設計の小変更又は新訓令第23条の小改造のための設計の一部の変更を行う航空機 は、新訓令の規定にかかわらず、なお従前の例による。
- 第5条 前3条の規定にかかわらず、令和6年3月31日までの契約により新訓令の適用 を受けることとなる航空機等及び型式の航空機については、なお従前の例によることが できる。

附 則(令和6年3月29日省訓第45号)(抄) この訓令は、令和6年4月1日から施行する。

別表第1(第3条関係)

整備及び改造の作業の区分及び内容

			- ・ ・					
区分			内容					
整備	保守	軽微な	複雑な結合作業を伴わない構成品の交換その他の簡単な保守予					
		保守	防作業					
		一般的	軽微な保守以外の保守作業					
		な保守						
	修理	軽微な	重量、重心位置、強度、動力装置の機能、飛行性その他の航空					
		修理	機の安全性に及ぼす影響が軽微な範囲にとどまり、かつ複雑で					
			ない修理作業であって、当該作業の確認において動力装置の作					
			動点検その他複雑な点検を必要としないもの					
		小修理	軽微な修理及び大修理以外の修理作業					
		大修理	重量、重心位置、強度、動力装置の機能、飛行性その他の航空					
			機の安全性に重大な影響を及ぼす修理作業					
改造		小改造	大改造以外の改造作業					
		大改造	重量、重心位置、強度、動力装置の機能、飛行性その他の航空					
			機の安全性に重大な影響を及ぼす改造作業					

別表第2(第4条関係)

設計の変更の区分及び内容

区分	内容				
小変更	重量、	重心位置、	強度、	動力装置の機能、	飛行性その他の航空機の安全

	性に重大な影響を及ぼさない変更	
大変更	小変更以外の変更	

附属書第1

航空機の安全性を確保するために必要な技術上の基準

1 総則

この基準は、航空機の安全性を確保するために必要な技術上の基準を規定する。

2 飛行

(1) 一般

- ア 航空機の性能及び飛行性は、飛行試験その他の試験又はこれらの試験に基づく計算によって証明されたものでなければならない。ただし、計算による結果は、直接の試験による結果と同程度に正確なものであるか又はそれよりも安全側にあることが確実なものでなければならない。
- イ 2の(1)のアの証明は、予想される運用状態における重量及び重心位置のすべて の可能な組合せについて行わなければならない。
- ウ 種々の飛行段階における性能の決定及び飛行性の吟味は、適切な飛行形態を設定 して行わなければならない。

(2) 性能

ア 一般 航空機の性能は、静穏標準大気状態において、操縦に特別な技術又は過度 の注意力を要することなく、2の(2)の規定に適合するものでなければならない。

イ 離陸

- (ア) 航空機は、発動機を離陸出力又は推力の限界内で運転した状態において、安全 に離陸できるものでなければならない。
- (イ) 防衛大臣の指定する航空機は、速度が臨界点速度以上となった後に1個の臨界 発動機が停止した場合においても、安全に離陸できなければならない。
- (ウ) 防衛大臣の指定する航空機は、離陸出力又は推力の許容時間を経過した後も1個の臨界発動機が不作動であり、かつ、残りの発動機が連続最大出力又は推力の限界内で運転している状態において、飛行場の周囲を高度を維持しながら1旋回できるような高度まで上昇できなければならない。
- (エ) 防衛大臣の指定する航空機は、離陸経路上のいずれの点においても、安全上必要な最低限度以上のこう配で上昇できなければならない。
- ウ 上昇 航空機は、安全上必要な最低限度以上の上昇性能を有するものでなければ ならない。

エー着陸

- (ア) 航空機は、発動機を着陸に必要な出力又は推力で運転した状態において安全に 着陸できるものでなければならない。
- (イ) 航空機は、臨界発動機が不作動でありかつ進入形態にある状態において進入を 誤った場合においても、進入を開始できる点まで飛行を継続できるものでなけれ ばならない。
- (ウ) 航空機は、着陸復行する場合において、全発動機を運転しかつ着陸形態にある 状態において、安全に再上昇できるものでなければならない。
- (エ)回転翼航空機は、全発動機が不作動である状態で、できる限り自動回転飛行に より安全に進入し及び着陸することができるものでなければならない。

(3) 飛行性

ア操縦性

- (ア) 航空機は、予想されるすべての運用状態(地上又は水上における移動を含む。
 -)において、円滑、確実、容易かつ迅速な縦及び横並びに方向の操縦性をもつも のでなければならない。
- (イ) 防衛大臣の指定する航空機は、離陸中臨界発動機が停止した場合においても、 2の(3)のアの(ア)の基準に適合するものでなければならない。
- (ウ) 航空機は、操縦に特別の技術、過度の注意力及び過大な操縦力を要することなく、他の運用状態への移行(発動機出力又は推力の変化及び飛行形態の変化を含む。) が行われるものでなければならない。
- (エ) 多発の航空機は、1個又は2個の発動機(双発の航空機にあつては、1個の発動機)が停止した場合においても2の(3)のアの(ウ)の基準に適合するものでなければならない。

イ トリム

- (ア) 航空機は、予想されるすべての運用状態において、縦及び横並びに方向のトリムを保つために要求される操縦者の注意力及び操縦力が、飛行段階及び持続時間を考慮して過大とならないようなものでなければならない。
- (イ) 多発の航空機は、1個又は2個の発動機(双発の航空機にあつては、1個の発動機)が停止した場合においても、2の(3)のイの(ア)の基準に適合するものでなければならない。
- ウ 安定性 航空機は、予想されるすべての運用状態において、縦及び横並びに方向 の適切な安定性を保つために要求される操縦者の注意力及び操縦力が、飛行段階及 び持続時間を考慮して過大とならないようなものでなければならない。

工 失速

- (ア) 固定翼航空機は、失速から安全かつ迅速に回復できるものでなければならない
- (イ) 固定翼航空機(滑空機を除く。) は、失速警報装置等により、失速又は失速の 兆候を操縦者が明確に知ることができるものでなければならない。
- オ フラッタ及び振動 航空機のすべての部分は、予想される運用状態において、フラッタ、激しいバフェッティングその他過度の振動を生じないものでなければならない。

3 強度

(1) 一般

- ア 航空機の強度は、荷重試験又は計算によって証明されたものでなければならない。 ただし、計算による結果は、試験による結果と同程度に正確なものであるか又は それよりも安全側にあることが確実なものでなければならない。
- イ 航空機は、予想される運用状態における重量及び重心位置のすべての可能な組合 せ並びに最も不利な重量分布について、3の基準に適合するものでなければならな い。
- ウ 航空機は、予想される運用状態における空気力、慣性力その他の力が実際に起こ

り得る状態とほぼ同じか又はそれよりも安全側になるように分布された荷重条件に ついて、3の基準に適合するものでなければならない。

(2) 飛行荷重

航空機は、次の荷重を制限荷重に至るまで受けた場合において有害な変形を生じて はならず、かつ、その終極荷重に耐えるものでなければならない。

- ア 運用限界内で許容される運動に対応した運動荷重倍数に基づいて決定し、かつ、 予想される運用状態において適正であると認められる値以上の運動荷重
- イ 予想される運用状態において統計その他の資料により妥当と認められる垂直突風 速度、水平突風速度及び突風速度こう配に基づいて決定された突風荷重

(3) 地上荷重

航空機は、地上荷重を制限荷重に至るまで受けた場合において有害な変形を生じてはならず、かつ、その終極荷重に耐えるものでなければならない。この場合において、地上荷重を決定する着陸条件には、接地の際の姿勢、対称着陸状態、非対称着陸状態及び降下率並びに予想される運用状態において構造に加わる荷重が及ぼす因子を含めるものとする。

(4) その他の荷重

航空機は、予想される運用状態において起こり得るその他の荷重(操縦による荷重、与圧荷重、発動機トルクによる荷重、形態の変化による荷重、ウインチえい航荷重、飛行機えい航荷重等)を制限荷重に至るまで受けた場合において有害な変形を生じてはならず、かつ、これらの終極荷重に耐えるものでなければならない。

(5) フラッタ、ダイバージェンス及び振動

- ア 航空機は、予想される運用状態におけるすべての速度において、フラッタ、構造 上のダイバージェンス及び操縦性を低下させる構造上の変形に対して安全なもので なければならない。
- イ 航空機は、予想される運用状態において起こり得る振動及びバフェッティングに 対して十分な強度を有するものでなければならない。

(6) 疲労強度

航空機は、予想される運用状態において起こり得る繰返荷重及び振動荷重による致 命的な疲労破壊を生じないように十分な安全性を有するものでなければならない。

4 構造

(1) 一般

- ア 航空機の構造は、航空機のすべての部分が、予想される運用状態において、有効かつ確実に機能を果たすことを合理的に保証するように設計し、製作したものでなければならない。
- イ 4の(1)のアの保証は、試験若しくは適正な調査研究に基づくものであるか又は 経験上妥当であると認められるものでなければならない。ただし、航空機の安全な 運用上重要な可動部分については、試験によらなければならない。
- ウ 航空機の安全な運用上重要な部分に用いるすべての材料は、日本産業規格、アメ リカ合衆国政府の制定する仕様書、アメリカ合衆国軍隊が制定する仕様書、その他 航空機の安全性の観点から妥当な規格(以下「日本産業規格等」という。) に適合

するか又は試験によって安全性が証明されたものでなければならない。

- エ 工作法及び組立法は、信頼性のあるものでなければならない。この場合において、接着、溶接、熱処理等の厳密な管理を要する工作過程は、日本産業規格等に適合するか又は試験によって安全性が証明されたものでなければならない。
- オ 航空機の構造は、風化、腐食、摩耗その他の原因による劣化又は強度低下に対し 、保護されていなければならない。
- カ 航空機の構造は、定期的及び予想される過酷な運用の後に必要とされる点検、交 換及び調整並びに可動部分の潤滑が容易にできるようなものでなければならない。

(2) 操縦席等

- ア 操縦装置及び操作装置は、混同及び操作の誤りのおそれが、できる限り少ないようにしたものでなければならない。
- イ 操縦席等は、操縦者が疲労し若しくは混乱し又は他の操縦者等が障害となることによって、不正確又は不自由な操縦操作を行うおそれが、できる限り少ないようにしたものでなければならない。この場合においては、操縦装置、操作装置及び計器の配置、これらの識別、非常装置の識別、操縦感覚、通風、暖房、騒音等について、考慮しなければならない。
- ウ 操縦席等は、航空機を安全に運用できるように、十分広く、明瞭で、かつ、できる限りひずみのない視界を有しなければならない。
- エ 操縦席等は、普通の飛行並びに進入及び着陸を行う場合に、降水状態においても 十分な視界を確保できるようにしたものでなければならない。
- オ 操縦席等の装置及び計器の配置は、飛行中における非常時の脱出に支障のないも のでなければならない。また、脱出のための射出装置は、日本産業規格等に適合し たものでなければならない。

(3) 非常装置

- ア 航空機は、構成品又はその系統の予想される重大な故障に際して、これから生ず る非常事態を防止する装置を有するものでなければならない。
- イ 航空機は、臨界発動機が故障した場合に、故障後の飛行又は操作を続行するため の必要な装置を有するものでなければならない。

(4) 防火

- ア 航空機は、飛行中又は地上における火災の発生を、できる限り少なくするように 設計しなければならない。
- イ 航空機は、できる限り火災発生場所を密閉し又は火災を探知してこれを消火する ことができるようにしたものでなければならない。

(5) 航空機内にある者の保護

- ア 航空機は、与圧が低下し又は煙若しくは毒性ガスが発生した場合に、航空機内に ある者をこれから保護することができるようにしたものでなければならない。
- イ 気圧低下警報装置 気圧低下警報装置は、航空機内の気圧が安全限界を超えて低 下した場合に、確実に作動するものでなければならない。

(6) 非常着陸設備

ア 航空機は、非常着陸の際の衝撃及び火災に対して、航空機内にある者を保護する

ことができるようにしたものでなければならない。

イ 航空機は、非常着陸の際に、航空機内にある者が速やかに脱出できるような設備 を有するものでなければならない。

(7) 地上作業に対する考慮

航空機は、けん引、整備、給油等の地上作業により、航空機の安全な運用上重要な部分が損傷を受けるおそれがないようにしたものでなければならない。

5 動力装備

(1) 一般

ア 動力装備は、予想される運用状態において、航空機を安全に運用することができるものでなければならない。

- イ 発動機又はプロペラが故障した後これらが回転を継続することによって火災の発生又は重大な構造上の破壊の危険が増大するおそれのある航空機にあっては、動力装備は、飛行中に当該発動機の回転を停止し又は回転を安全な速度まで減少することができるものでなければならない。
- ウ 動力装置は、予想される運用状態内のできる限り広い飛行領域において、発動機 を再起動することができるものでなければならない。

(2) 動力部の独立等

ア 動力装置は、各動力部を互いに独立に運転し及び制御することができるように配列し及び装備しなければならない。

イ 動力装置及びこれと関連する諸系統は、通常予想できるいかなる故障が起きても 、その故障による発動機の出力又は推力の低下が臨界発動機の完全な故障による出 力又は推力の低下よりも大きくならないように装備しなければならない。

(3) プロペラの振動

動力装備は、プロペラの振動応力が当該飛行機の予想される運用状態において運用 上安全とみられる値を超えないように装備しなければならない。

(4) 冷却系統

冷却系統は、運用中予想される最高大気温度までの各温度において、5の(1)の アの基準に適合するように動力装置の温度を維持することができるものでなければな らない。

(5) その他の系統

燃料系統、滑油系統、吸気系統その他の動力装置の系統は、運用中予想されるすべての状態(発動機出力又は推力、高度、加速度、大気状態、燃料温度、滑油温度等)において、適正に発動機を作動させることができるものでなければならない。この場合において、使用する燃料(水及びアルコールを含む。)及び滑油は、日本産業規格等に適合したものでなければならない。

(6) 防火設備

ア 防火壁 動力装置のうち発火源が可燃性物質と接近しているために火災の発生の おそれが特に大きい部分を収める区域(以下「防火区域」という。)は、発火源及 び火災伝ぱ経路を考慮して、火災によって飛行の継続が危険となるような他の区域 から防火壁によって隔離しなければならない。

- イ 可燃性流体系統の防火
- (ア) 防火区域内の可燃性流体系統の構造は、炎にさらされた場合に可燃性流体が流 出しないものでなければならない。
- (イ) 可燃性流体系統には、防火区域内で火災が発生した場合に、当該区域への可燃性流体の流入を閉止できる装置を備えなければならない。
- ウ 火災探知器 防火区域には、火災の発生を迅速かつ確実に探知するのに十分な火 災探知器をできる限り備えなければならない。
- エ 消火系統 防火区域には、当該区域内の火災を確実に消火できる消火系統をできる限り備えなければならない。

6 装備

(1) 一般

- ア 航空機は、予想される運用を安全に行うために必要な構成品を装備したものでな ければならない。
- イ 6の(1)のアの構成品は、有効かつ確実にその機能を発揮することができるものでなければならない。
- ウ 6の(1)のアの構成品には、名称又は型式について適当な標識を施さなければならない。
- エ 航空機の構成品及びその系統は、航空機の安全な運用を損なわないように装備しなければならない。

(2) 計器の装置

ア 計器の配置

- (ア) 飛行計器、航法計器及び動力装置計器は、容易に見えるように配置しなければ ならない。
- (イ) 多発の航空機にあっては、動力装置計器は、それに対応する発動機を誤認する ことのないように配置しなければならない。
- イ 計器板の振動特性 計器板は、計器の精度を害し、又は計器を破壊するような振動特性を有するものであつてはならない。
- ウ 計器の誤差 計器は、航空機の安全な運用を妨げない範囲の誤差で作動するもの でなければならない。

(3) 電気系統及び電気装備

- ア 電気系統の装備 電気系統は、航空機内にある者に危険を及ぼさないように装備 したものでなければならない。
- イ 蓄電池 蓄電池は、これに接続する構成品が航空機の予想される運用中適正に作 動するため必要な電力を供給できるものでなければならない。
- ウ 発電機系統 発電機系統は、これに接続する構成品が航空機の予想される運用中 適正に作動するため必要な電力を供給できるものでなければならない。

工 電源遮断装置

- (ア) 電気系統には、各電源に近い点で電源を配電系統から切り離せるように電源遮 断装置を備えなければならない。
- (イ) 電源遮断装置は、飛行中、容易に操作できるものでなければならない。

- オ 安全装置 すべての構成品への電気回路には、再接続のできる安全装置を備えな ければならない。
- カ 電線 電線は、日本産業規格等に適合したものでなければならない。

(4) 灯火

ア 計器灯

- (ア) 計器灯は、すべての計器、スイツチ等を、容易に識別し及び判読できるように 照明するものでなければならない。
- (イ) 計器灯は、その直射光又は反射光が操縦者等に悪影響を及ぼさないように装備 しなければならない。

イ 着陸灯

- (ア) 着陸灯は、日本産業規格等に適合したものでなければならない。
- (イ) 着陸灯は、夜間の着陸に必要な照明をすることができる位置に装備し、かつ、 その直射光又は反射光が操縦者等に悪影響を及ぼさないように装備しなければな らない。
- ウ 航空灯(衝突防止灯、右舷灯、左舷灯、尾灯及び編隊灯)
- (ア) 航空灯は、予想される運用状態及び点灯時の周囲の条件を考慮して、航空機の 位置及び進行方向を他の航空機及び地上の人に迅速かつ正確に視認させることが できるものでなければならない。
- (イ) 航空灯は、その直射光又は反射光が操縦者等に悪影響を及ぼさないように装備 しなければならない。

(5) 保安装備

- ア 救急用具は、操縦者等が非常の場合に容易に操作できるように装備しなければな らない。
- イ 安全バンド等 V安全バンド、肩バンド及び縛帯は、日本産業規格等に適合した ものでなければならない。
- ウ 酸素供給装置 酸素供給装置は、航空機の予想される運用状態において、航空機 内にある者を保護するために必要な流量及び容量を供給できるものでなければなら ない。
- エ 凍結防止装置 凍結防止装置は、予想される気象状態において、確実に作動する ものでなければならない。

(6) 油圧系統

油圧系統は、予想される運用状態において、十分な安全性を有するものでなければならない。この場合において、使用する作動油は、日本産業規格等に適合したものでなければならない。

(7) 電子装備

- ア 電子機器及びその附属装置は、航空機の予想される運用状態において、航空機内 にある者に危険を及ぼさないように装備したものでなければならない。
- イ 電子機器は、使用中他の機器に悪影響を与える電気的雑音を発生するものであってはならない。
- (8) 無線通信機器

- ア 無線通信機器は、航空機の予想される運用状態において、航空機内にある者に危険を及ぼさないように装備したものでなければならない。
- イ 無線通信機器は、使用中他の機器に悪影響を与える電気的雑音を発生するもので あつてはならない。
- ウ 無線通信機器は、航空機の予想される運用状態において、航空機の安全な運用を 行うための精度を維持し、確実にその機能を発揮するものでなければならない。

7 発動機

(1) 一般

推進動力源として航空機に装備する発動機は、予想される運用状態において、有効かつ確実に機能を果たすことを合理的に保証するように設計し、製作したものでなければならない。

(2) 試験

7の(1)の保証は、次の試験によって証明されたものでなければならない。

- ア 性能試験 発動機の出力特性又は推力特性を決定するための試験
- イ 運転試験 起動、緩速、加速、振動、超過回転その他についての運転特性が適正 であり、かつ異物混入その他有害な事態の際に、当該発動機が十分な余裕を有する ことを証明するための試験
- ウ 耐久試験 発動機の耐久性及び信頼性を証明するための試験
- エ その他必要な試験

8 プロペラ

(1) 一般

航空機に装備するプロペラは、予想される運用状態において、有効かつ確実に機能 を果たすことを合理的に保証するように設計し、製作したものでなければならない。

(2) 試験

8の(1)の保証は、次の試験によって証明されたものでなければならない。

- ア 運転試験 強度、振動及び超過回転についての特性が適正であり、かつ、ピッチ 変更機構及び操作機構が適正に機能を果たすことを証明するための試験
- イ 耐久試験 プロペラの耐久性及び信頼性を証明するための試験
- ウ その他必要な試験

附属書第2

遠隔操縦航空機の安全性を確保するために必要な技術上の基準

1 総則

(1) 趣旨

この基準は、遠隔操縦航空機の安全性を確保するために必要な遠隔操縦航空機及び遠隔操縦局に関する技術上の基準を規定する。

(2) 定義

この附属書において用いる用語の意義は、次に定めるところによる。

- ア C 2 リンク 遠隔操縦航空機及び遠隔操縦局を接続し、飛行に必要な情報及び指 示に係る信号を送受信するデータリンクをいう。
- イ 遠隔操縦航空機システム 遠隔操縦航空機、遠隔操縦局、必要なC2リンクその 他の構成装置をいう。
- ウ 回収 伸縮式のワイヤーにより空中で捕捉する方式等、遠隔操縦航空機の設計上 定められた方式により、遠隔操縦航空機の飛行を終了させることをいう。
- エ 緊急回収能力 手動又はプログラムに従い自動で動作する一連の機能により構成 され、遠隔操縦航空機を動力停止その他の緊急時を考慮してあらかじめ選定した緊 急退避場所へ誘導し、回収する能力をいう。
- オ 飛行停止系統 回収パラシュートのように、直ちに飛行を停止し、衝突の運動エネルギーを減少させるための系統をいう。
- カ 飛行要員 操縦者その他の遠隔操縦航空機の飛行に従事する要員をいう。
- キ C2リンクの接続に係る状態 データリンクの喪失や一時的な中断といったC2 リンクにおける通信の接続状態に関する区分で、飛行の管理を空域及び運用条件に 応じて安全かつ直ちに実施するための基準となるものをいう。
- ク サービス品質(QoS) C2リンクにより提供される通信の使用目的を満たす ことを示す上で必要な指標に係る情報をいう。
- ケ 検知・回避 競合する航空交通その他の危険を視認、検知又は発見し、適切な措置をとることをいう。

2 飛行

(1) 一般

- ア 遠隔操縦航空機の性能及び飛行性は、飛行試験その他の試験又はこれらの試験に基づく計算によって証明されたものでなければならない。ただし、計算による結果は、直接の試験による結果と同程度に正確なものであるか又はそれよりも安全側にあることが確実なものでなければならない。
- イ 2の(1)のアの証明は、予想される運用状態における重量及び重心位置の全ての可能な組合せについて行わなければならない。
- ウ 種々の飛行段階における性能の決定及び飛行性の吟味は、適切な飛行形態を設定 して行わなければならない。

(2) 性能

ア 一般 遠隔操縦航空機の性能は、静穏標準大気状態において、操縦に特別な技術 又は過度の注意力を要することなく、2の(2)の規定に適合するものでなければなら ない。

イ 離陸

- (ア) 遠隔操縦航空機は、発動機を離陸出力又は推力の限界内で運転した状態において、安全に離陸できるものでなければならない。
- (イ) 防衛大臣の指定する遠隔操縦航空機は、速度が臨界点速度以上となった後に1 個の臨界発動機が停止した場合においても、安全に離陸できなければならない。
- (ウ) 防衛大臣の指定する遠隔操縦航空機は、離陸出力又は推力の許容時間を経過した後も1個の臨界発動機が不作動であり、かつ、残りの発動機が連続最大出力又は推力の限界内で運転している状態において、飛行場の周囲を高度を維持しながら1旋回できるような高度まで上昇できなければならない。
- (エ) 防衛大臣の指定する遠隔操縦航空機は、離陸経路上のいずれの点においても、 安全上必要な最低限度以上の勾配で上昇できなければならない。
- ウ 上昇 遠隔操縦航空機は、安全上必要な最低限度以上の上昇性能を有するもので なければならない。

エ 着陸

- (ア) 遠隔操縦航空機は、発動機を着陸に必要な出力又は推力で運転した状態において安全に着陸できるものでなければならない。
- (イ) 遠隔操縦航空機は、臨界発動機が不作動であり、かつ、進入形態にある状態に おいて進入を誤った場合においても、進入を開始できる点まで飛行を継続できる ものでなければならない。
- (ウ) 遠隔操縦航空機は、着陸復行する場合において、全発動機を運転し、かつ、着 陸形態にある状態において、安全に再上昇できるものでなければならない。
- (エ)回転翼遠隔操縦航空機は、全発動機が不作動である状態で、できる限り自動回 転飛行により安全に進入し、及び着陸することができるものでなければならない

(3) 飛行性

ア操縦性

- (ア) 遠隔操縦航空機は、予想される全ての運用状態(地上又は水上における移動を含む。)において、円滑、確実、容易かつ迅速な縦及び横並びに方向の操縦性をもつものでなければならない。
- (イ) 防衛大臣の指定する遠隔操縦航空機は、離陸中臨界発動機が停止した場合においても、2の(3)のアの(ア)の基準に適合するものでなければならない。
- (ウ) 遠隔操縦航空機は、操縦に特別の技術及び過度の注意力を要することなく、他の運用状態への移行(発動機出力又は推力の変化及び飛行形態の変化を含む。) が行われるものでなければならない。
- (エ) 多発の遠隔操縦航空機は、1個又は2個の発動機(双発の遠隔操縦航空機にあっては、1個の発動機)が停止した場合においても2の(3)のアの(ウ)の基準に適合するものでなければならない。

イートリム

(ア) 遠隔操縦航空機は、予想される全ての運用状態において、縦及び横並びに方向

- のトリムを保つために要求される操縦者の注意力及び操縦の技術が、飛行段階及 び持続時間を考慮して過大とならないようなものでなければならない。
- (イ) 多発の遠隔操縦航空機は、1個又は2個の発動機(双発の遠隔操縦航空機にあっては、1個の発動機)が停止した場合においても、2の(3)のイの(ア)の基準に適合するものでなければならない。
- ウ 安定性 遠隔操縦航空機は、予想される全ての運用状態において、縦及び横並び に方向の適切な安定性を保つために要求される操縦者の注意力及び操縦の技術が、 飛行段階及び持続時間を考慮して過大とならないようなものでなければならない。

工 失速

- (ア) 固定翼遠隔操縦航空機は、失速から安全かつ迅速に回復できるものでなければ ならない。
- (イ) 固定翼遠隔操縦航空機(滑空機を除く。)は、安全な飛行のため操縦者が自ら 2の(3)のエの(ア)の操作を行う必要がある場合には、失速警報装置等により、失 速又は失速の兆候を操縦者が明確に知ることができるものでなければならない。
- オ フラッタ及び振動 遠隔操縦航空機の全ての部分は、予想される運用状態において、フラッタ、激しいバフェッティングその他過度の振動を生じないものでなければならない。

3 遠隔操縦航空機の強度

(1) 一般

- ア 遠隔操縦航空機の強度は、荷重試験又は計算によって証明されたものでなければ ならない。ただし、計算による結果は、試験による結果と同程度に正確なものであ るか又はそれよりも安全側にあることが確実なものでなければならない。
- イ 遠隔操縦航空機は、予想される運用状態における重量及び重心位置の全ての可能 な組合せ並びに最も不利な重量分布について、3の基準に適合するものでなければ ならない。
- ウ 遠隔操縦航空機は、予想される運用状態における空気力、慣性力その他の力が実際に起こり得る状態とほぼ同じ又はそれよりも安全側になるように分布された荷重 条件について、3の基準に適合するものでなければならない。

(2) 飛行荷重

遠隔操縦航空機は、次の荷重を制限荷重に至るまで受けた場合において有害な変形を生じてはならず、かつ、その終極荷重に耐えるものでなければならない。

- ア 運用限界内で許容される運動に対応した運動荷重倍数に基づいて決定し、かつ、 予想される運用状態において適正であると認められる値以上の運動荷重
- イ 予想される運用状態において統計その他の資料により妥当と認められる垂直突風 速度、水平突風速度及び突風速度勾配に基づいて決定された突風荷重

(3) 地上荷重

遠隔操縦航空機は、地上荷重を制限荷重に至るまで受けた場合において有害な変形を生じてはならず、かつ、その終極荷重に耐えるものでなければならない。この場合において、地上荷重を決定する着陸条件には、接地の際の姿勢、対称着陸状態、非対称着陸状態及び降下率並びに予想される運用状態において構造に加わる荷重が及ぼす

因子を含めるものとする。

(4) その他の荷重

遠隔操縦航空機は、予想される運用状態において起こり得るその他の荷重(操縦による荷重、与圧荷重、発動機トルクによる荷重、形態の変化による荷重、遠隔操縦航空機が補助を受けて発進又は回収される際の荷重等)を制限荷重に至るまで受けた場合において有害な変形を生じてはならず、かつ、これらの終極荷重に耐えるものでなければならない。

(5) フラッタ、ダイバージェンス及び振動

- ア 遠隔操縦航空機は、予想される運用状態における全ての速度において、フラッタ 、構造上のダイバージェンス及び操縦性を低下させる構造上の変形に対して安全な ものでなければならない。
- イ 遠隔操縦航空機は、予想される運用状態において起こり得る振動及びバフェッティングに対して十分な強度を有するものでなければならない。

(6) 疲労強度

遠隔操縦航空機は、予想される運用状態において起こり得る繰返荷重及び振動荷重 による致命的な疲労破壊を生じないように十分な安全性を有するものでなければなら ない。

4 遠隔操縦航空機の構造

(1) 一般

- ア 遠隔操縦航空機の構造は、遠隔操縦航空機の全ての部分が、予想される運用状態 において、有効かつ確実に機能を果たすことを合理的に保証するように設計し、製 作したものでなければならない。
- イ 4の(1)のアの保証は、試験若しくは適正な調査研究に基づくもの又は経験上妥当 であると認められるものでなければならない。ただし、遠隔操縦航空機の安全な運 用上重要な可動部分については、試験によらなければならない。
- ウ 遠隔操縦航空機の安全な運用上重要な部分に用いる全ての材料は、日本産業規格 、アメリカ合衆国政府の制定する仕様書、アメリカ合衆国軍隊が制定する仕様書、 その他遠隔操縦航空機の安全性の観点から妥当な規格(以下「日本産業規格等」と いう。)に適合するか又は試験によって安全性が証明されたものでなければならな い。
- エ 工作法及び組立法は、信頼性のあるものでなければならない。この場合において、接着、溶接、熱処理等の厳密な管理を要する工作過程は、日本産業規格等に適合するか又は試験によって安全性が証明されたものでなければならない。
- オ 遠隔操縦航空機の構造は、風化、腐食、摩耗その他の原因による劣化又は強度低下に対し、保護されていなければならない。
- カ 遠隔操縦航空機の構造は、定期的及び予想される過酷な運用の後に必要とされる 点検、交換及び調整並びに可動部分の潤滑が容易にできるようなものでなければな らない。

(2) 操縦視界

安全な飛行のために視覚情報を用いる遠隔操縦航空機は、普通の飛行並びに進入及

び着陸を行う場合に、降水状態の場合も含めて、十分な視界を確保できるようにした ものでなければならない。

(3) 非常装置

ア 遠隔操縦航空機は、構成品、その系統、C2リンク又は遠隔操縦局の予想される 重大な故障に際して、これから生ずる非常事態を防止する装置を有するものでなけ ればならない。

イ 遠隔操縦航空機は、臨界発動機が故障した場合に、故障後の飛行又は操作を続行 するための必要な装置を有するものでなければならない。

(4) 防火

遠隔操縦航空機は、飛行中又は地上における火災の発生を、できる限り少なくするように設計しなければならない。

(5) 地上作業に対する考慮

遠隔操縦航空機は、けん引、整備、給油等の地上作業により、遠隔操縦航空機の安全な運用上重要な部分が損傷を受けるおそれがないようにしたものでなければならない。

5 動力装備

(1) 一般

ア 動力装備は、予想される運用状態において、遠隔操縦航空機を安全に運用することができるものでなければならない。

- イ 発動機又はプロペラが故障した後これらが回転を継続することによって火災の発生又は重大な構造上の破壊の危険が増大するおそれのある遠隔操縦航空機にあっては、動力装備は、飛行中に当該発動機の回転を停止し又は回転を安全な速度まで減少することができるものでなければならない。
- ウ 動力装置は、8の(3)の緊急回収能力を有しない場合、予想される運用状態内のできる限り広い飛行領域において、発動機を再起動することができるものでなければならない。

(2) 動力部の独立等

ア 動力装置は、各動力部を互いに独立に運転し、及び制御することができるように 配列し、及び装備しなければならない。

イ 動力装置及びこれと関連する諸系統は、通常予想できるいかなる故障が起きても 、その故障による発動機の出力又は推力の低下が臨界発動機の完全な故障による出 力又は推力の低下よりも大きくならないように装備しなければならない。

(3) プロペラの振動

動力装備は、プロペラの振動応力が当該遠隔操縦飛行機の予想される運用状態において運用上安全とみられる値を超えないように装備しなければならない。

(4) 冷却系統

冷却系統は、運用中予想される最高大気温度までの各温度において、5の(1)のアの 基準に適合するように動力装置の温度を維持することができるものでなければならな い。

(5) その他の系統

燃料系統、滑油系統、吸気系統その他の動力装置の系統は、運用中予想される全ての状態(発動機出力又は推力、高度、加速度、大気状態、燃料温度、滑油温度等)において、適正に発動機を作動させることができるものでなければならない。この場合において、使用する燃料(水及びアルコールを含む。)及び滑油は、日本産業規格等に適合したものでなければならない。

(6) 防火設備

ア 防火壁 動力装置のうち発火源が可燃性物質と接近しているために火災の発生の おそれが特に大きい部分を収める区域(以下「防火区域」という。)は、発火源及 び火災伝ぱ経路を考慮して、火災によって飛行の継続が危険となるような他の区域 から防火壁によって隔離しなければならない。

イ 可燃性流体系統の防火

- (ア) 防火区域内の可燃性流体系統の構造は、炎にさらされた場合に可燃性流体が流 出しないものでなければならない。
- (イ) 可燃性流体系統には、防火区域内で火災が発生した場合に、当該区域への可燃性流体の流入を閉止できる装置を備えなければならない。
- ウ 火災探知器 防火区域には、火災の発生を迅速かつ確実に探知するのに十分な火 災探知器をできる限り備えなければならない。

6 遠隔操縦航空機の装備

(1) 一般

- ア 遠隔操縦航空機は、予想される運用を安全に行うために必要な構成品を装備した ものでなければならない。
- イ 6の(1)のアの構成品は、有効かつ確実にその機能を発揮することができるもので なければならない。
- ウ 6の(1)のアの構成品には、名称又は型式について適当な標識を施さなければならない。
- エ 遠隔操縦航空機の構成品及びその系統は、遠隔操縦航空機の安全な運用を損なわ ないように装備しなければならない。

(2) 電気系統及び電気装備

- ア 蓄電池 蓄電池は、これに接続する構成品が遠隔操縦航空機の予想される運用中 適正に作動するため必要な電力を供給できるものでなければならない。
- イ 発電機系統 発電機系統は、これに接続する構成品が遠隔操縦航空機の予想され る運用中適正に作動するため必要な電力を供給できるものでなければならない。

ウ電源遮断装置

- (ア) 電気系統には、各電源に近い点で電源を配電系統から切り離せるように電源遮断装置を備えなければならない。
- (イ) 電源遮断装置は、飛行中、容易に操作できるものでなければならない。
- エ 安全装置 全ての構成品への電気回路には、再接続のできる安全装置を備えなければならない。
- オ 電線 電線は、日本産業規格等に適合したものでなければならない。

(3) 灯火

ア 着陸灯

- (ア) 着陸灯は、日本産業規格等に適合したものでなければならない。
- (イ) 着陸灯は、夜間の着陸に必要な照明をすることができる位置に装備し、かつ、 その直射光又は反射光が安全な運用のために必要なセンサー類等に悪影響を及ぼ さないように装備しなければならない。
- イ 航空灯(衝突防止灯、右舷灯、左舷灯、尾灯及び編隊灯)
 - (ア) 航空灯は、予想される運用状態及び点灯時の周囲の条件を考慮して、遠隔操縦 航空機の位置及び進行方向を他の航空機及び他の遠隔操縦航空機の操縦者並びに 地上の人に迅速かつ正確に視認させることができるものでなければならない。
 - (イ) 航空灯は、その直射光又は反射光が安全な運用のために必要なセンサー類等に 悪影響を及ぼさないように装備しなければならない。
- (4) 凍結防止装置

凍結防止装置は、予想される気象状態において、確実に作動するものでなければならない。

(5) 油圧系統

油圧系統は、予想される運用状態において、十分な安全性を有するものでなければならない。この場合において、使用する作動油は、日本産業規格等に適合したものでなければならない。

(6) 電子装備

電子機器は、使用中他の機器に悪影響を与える電気的雑音を発生するものであってはならない。

- (7) 無線诵信機器
 - ア 無線通信機器は、使用中他の機器に悪影響を与える電気的雑音を発生するもので あってはならない。
 - イ 無線通信機器は、遠隔操縦航空機の予想される運用状態において、遠隔操縦航空 機の安全な運用を行うための精度を維持し、確実にその機能を発揮するものでなけ ればならない。
- 7 遠隔操縦航空機システムの一体性
 - (1) 一般

遠隔操縦局は、遠隔操縦航空機の設計に適合し、その運用に適したものでなければならない。

- (2) 一体性の確保
 - ア 遠隔操縦航空機は、予想される運用状態において、遠隔操縦航空機と接続する全 ての遠隔操縦局が使用するC2リンクの下で有効かつ確実に機能を果たすように設 計されたものでなければならない。
 - イ 7の(2)のアの設計は、遠隔操縦局が有効かつ確実に機能を果たすことを保証する 十分な試験によって証明されたものでなければならない。
- (3) 操縦及び情報
 - ア 遠隔操縦航空機及び遠隔操縦局は、飛行要員が、遠隔操縦航空機を安全かつ効率 的に制御するために、必要な操作を適時に行えるよう、システムとして連接して動

作するものでなくてはならない。

- イ 7の(3)のアの規定に適合するため、遠隔操縦局は、次の要件を満たすものでなく てはならない。
 - (ア) 遠隔操縦航空機から伝達される、飛行姿勢、速度、高度等の飛行状態、系統又は装置の作動状態、検知・回避に関する情報等の、当該遠隔操縦航空機を安全に 運用するために必要な情報を処理し、飛行要員に提供するものであること。
 - (イ) C2リンクに関する次の情報を飛行要員に提供するものであること。
 - (i) 通信速度等の通信性能及びC2リンクの接続に係る状態を監視するために必要な情報
 - (ii) 遠隔操縦航空機の安全な飛行のために必要な、飛行位置に応じて予測されるサービス品質 (QoS)
 - (ウ) 予想される運用状態において、遠隔操縦航空機の制御が行えるものであること

(4) C2リンク

- ア 遠隔操縦航空機及び遠隔操縦局のシステム構成は、故障やデータリンク喪失の可能性も含めて、予想される運用状態において使用する C 2 リンクと適合し、安全に 運用できるものでなくてはならない。
- イ 遠隔操縦航空機システムは、予想される運用状態においてC2リンクが機能を発 揮するため、次の要件を満たすものでなければならない。
 - (ア) 運用中に予想し得る環境条件を通じてC2リンクを保持し、一時的な中断に際してC2リンクを再接続する手段を講じたものであること。
 - (イ) C 2 リンクが喪失状態となった場合に、安全な飛行の継続及び着陸を保証する 手段を講じたものであること。

(5) 技術情報

- ア C2リンクに係る運用限界及び機能を発揮するために必要な情報を含めて、遠隔 操縦航空機と遠隔操縦局の安全かつ適正な接続に必要な情報があらかじめ設定され ていなければならない。
- イ 遠隔操縦局に対して、安全な運用のために必要な、運用限界、通常時及び緊急時 の手順並びに整備に必要な技術情報があらかじめ設定されていなければならない。

8 遠隔操縦航空機に特有の事項

(1) 運搬、保管及び組立て

不使用時に運搬可能とするよう設計された遠隔操縦航空機は、運搬又は保管時に生 じ得る環境その他の条件により、この附属書で定める各要求に係る悪影響がないもの でなくてはならない。

- (2) 発進方式及び回収方式
 - ア 補助を受けて発進する遠隔操縦航空機は、予想される全ての運用状態において、 発進段階の終了時に、安全上十分なエネルギーと操作性を有しているものでなけれ ばならない。
 - イ 補助を受けて通常時の回収を行う遠隔操縦航空機は、予想される全ての運用状態 において、着陸の要領に適した性能及び制御特性を有しているものでなければなら

ない。

(3) 緊急回収

遠隔操縦航空機のうち、緊急着陸時において、地上に負傷者が発生する危険性を低減するために、手動又は自動で緊急回収能力又は飛行停止系統を起動させることが可能な遠隔操縦航空機は、次の要件を満たすものでなければならない。

- ア 緊急回収能力が有効に機能するために不可欠な、遠隔操縦航空機に搭載される全 ての装置は、予想される運用状態において機能を発揮するものであること。
- イ 通常飛行を速やかに終了するための、飛行停止系統又は操作が有効に機能するために不可欠な、当該遠隔操縦航空機に搭載される全ての装置は、予想される運用状態において、全ての飛行速度、飛行高度及び荷重倍数の組合せにおいて機能を発揮するものであること。
- (4) 自動タクシー、自動離陸及び自動着陸

自動タクシー、自動離陸又は自動着陸に必要な遠隔操縦航空機に搭載される装置は、航法情報又はC2リンクの喪失、低下、中断がタクシー、離陸又は着陸中の安全に 悪影響を与えないことを保証したものでなければならない。

- (5) 遠隔操縦航空機の運航のための装備
 - ア 遠隔操縦航空機システムは、他の航空機その他の物件との接近により安全が損な われないよう検知・回避の手段が講じられたものでなければならない。
 - イ 8の(5)のアのための装置、その他の遠隔操縦航空機の飛行の安全を確保するため に搭載が必要な装置は、6の基準に適合するものでなければならない。
- (6) システムのセキュリティ

遠隔操縦航空機及び遠隔操縦局の設計は、整備に係る活動時を含めて、外部から遠隔操縦航空機システムの電子機器に対する物理的又は電子的な不正アクセスから防御されることを保証するものでなければならない。

9 発動機

(1) 一般

推進動力源として遠隔操縦航空機に装備する発動機は、予想される運用状態において、有効かつ確実に機能を果たすことを合理的に保証するように設計し、製作したものでなければならない。

(2) 試験

9の(1)の保証は、次の試験によって証明されたものでなければならない。

- ア 性能試験 発動機の出力特性又は推力特性を決定するための試験
- イ 運転試験 起動、緩速、加速、振動、超過回転その他についての運転特性が適正 であり、かつ異物混入その他有害な事態の際に、当該発動機が十分な余裕を有する ことを証明するための試験
- ウ 耐久試験 発動機の耐久性及び信頼性を証明するための試験
- エ その他必要な試験
- 10 プロペラ
 - (1) 一般

遠隔操縦航空機に装備するプロペラは、予想される運用状態において、有効かつ確

実に機能を果たすことを合理的に保証するように設計し、製作したものでなければならない。

(2) 試験

10の(1)の保証は、次の試験によって証明されたものでなければならない。

- ア 運転試験 強度、振動及び超過回転についての特性が適正であり、かつ、ピッチ 変更機構及び操作機構が適正に機能を果たすことを証明するための試験
- イ 耐久試験 プロペラの耐久性及び信頼性を証明するための試験
- ウ その他必要な試験

11 遠隔操縦局

(1) 構造

- ア 遠隔操縦局は、使用する全てのC2リンクと組み合わせて統合した場合に、予想 される運用状態において、信頼性を有し、その機能を発揮するよう設計し、製造し たものでなければならない。
- イ 材料の選定並びに工作方法及び工程は、予想される遠隔操縦局の運用環境を考慮 しなければならない。

ウ操縦席等

- (ア) 操縦装置及び操作装置は、混同及び操作の誤りのおそれが、できる限り少なくなるようにしたものでなければならない。
- (イ)操縦席等は、操縦者が疲労し若しくは混乱し又は他の飛行要員が障害となることによって、不正確又は不自由な操縦操作を行うおそれが、できる限り少なくなるようにしたものでなければならない。この場合においては、操縦装置、操作装置及び計器の配置、これらの識別、非常装置の識別、操縦感覚、通風、暖房、騒音等について、考慮しなければならない。
- (ウ) 飛行要員が使用する十分な数の座席を設けなければならない。また、運航中、 飛行要員が周囲の構造物との接触により怪我をすることがないようできる限り考 慮したものでなければならない。
- エ 火災の発生を、できる限り少なくするものでなければならない。

オ 飛行要員の保護

- (ア) 遠隔操縦局は、火災又は火災時の煙若しくは毒性ガスの発生に対して飛行要員 を保護することができるようにしたものでなければならない。
- (イ) 遠隔操縦局は、緊急時に飛行要員が速やかに脱出できるようにしたものでなければならない。
- カ 遠隔操縦局は安全に取り扱えるものでなければならない。

(2) 装備

ア 遠隔操縦局の構成品及び系統は、遠隔操縦局により制御される遠隔操縦航空機の 基準への適合性を保証するよう設計し、装備したものでなければならない。

イ 計器の装置

- (ア) 7の(3)のイの基準に定められる情報を表示するための計器及び構成品は、次の 要件を満たすものでなければならない。
 - (i) 予想される運用状態において、確実にその機能を発揮するものであること。

- (ii) 他の機器に悪影響を与える電気的雑音を発生しないものであること。
- (イ) 計器は、遠隔操縦航空機の安全な運用を妨げない範囲の誤差で作動するものでなければならない。
- (ウ) 計器灯は、全ての計器、スイッチ等を、容易に識別し、及び判読できるように 照明するものでなければならない。また、その直射光又は反射光が操縦者等に悪 影響を及ぼさないように装備しなければならない。

ウ 電気系統

- (ア) 電気系統の装備 電気系統は、遠隔操縦局内にある者及び遠隔操縦局に接触する者に危険を及ぼさないように装備したものでなければならない。
- (イ)電力供給 電気系統は、遠隔操縦局の予想される通常運用の間、適正に作動するため必要な電力を供給できるものでなければならない。

工 電子装備

- (ア) 電子機器及びその附属装置は、遠隔操縦局の予想される運用状態において、遠隔操縦局内にある者及び遠隔操縦局に接触する者に危険を及ぼさないように装備 したものでなければならない。
- (イ) 電子機器は、使用中他の機器に悪影響を与える電気的雑音を発生するものであってはならない。

才 無線通信機器

- (ア)無線通信機器は、遠隔操縦局の予想される運用状態において、遠隔操縦局内に ある者及び遠隔操縦局に接触する者に危険を及ぼさないように装備したものでな ければならない。
- (イ)無線通信機器は、使用中他の機器に悪影響を与える電気的雑音を発生するもの であってはならない。