

特別な方式による航行の許可基準の概要について

1. 許可基準の制定について

航空法(以下「法」という。)の一部を改正する法律及びそれに伴う航空法施行規則(以下「規則」という。)の改正により、法第83条の2に定める特別な方式による航行に係る許可について、許可基準等を定める。当該許可基準等は、特別な方式による航行の種類毎に以下のとおり定める。

「他の航空機との垂直方向の間隔を縮小する方式による飛行(以下「RVSM航行」という。),「カテゴリー二航行」及び「カテゴリー三A航行及びカテゴリー三B航行」

2. スケジュール(予定)

8月4日公布。申請受付開始。

9月30日施行。

3. RVSM航行の許可基準概要

3.1. 耐空性の承認

許可を受ける航空機は、航空機グループに属する場合にあっては製造国政府の型式証明等により、ノングループ航空機に該当する場合にあっては、我が国の耐空証明等により、本許可基準における高度維持性能及び機上装置に関する基準を満足することが証明等されていること。

当該証明等における必要な証明データ等は、ICAO Doc9574で参照されているFAA文書「91-RVSM」またはJAA文書「TGL-6」に含まれている。

3.2. 高度維持性能

RVSM航行を行う航空機の高度測定システム誤差及び高度維持性能は、次の基準に適合していること。

3.2.1. 高度測定システム誤差

a. 航空機グループの許容値

(1) RVSM基本飛行包絡線内の飛行において、誤差平均の最大絶対値は80フィート(25メートル)を越えていないこと。

(2) RVSM基本飛行包絡線内の飛行において、誤差平均に誤差の標準偏差の3倍値(3シグマ)を加えた最大絶対値は200フィート(60メートル)を越えていないこと。

(3) RVSM全飛行包絡線内の飛行において、誤差平均の最大絶対値は120フィート(37メートル)を越えていないこと。

(4) RVSM全飛行包絡線内の飛行において、誤差平均に誤差の標準偏差の3倍値(3シグマ)を加えた最大絶対値は245フィート(75メートル)を越えていないこと。

等

b. ノン・グループ航空機の許容値

(1) RVSM基本飛行包絡線内の全ての状態について、「残留残圧誤差」と「最悪ケースの機器誤差」の和の絶対値が、160フィート(50メートル)を超えていないこと。

(2) RVSM全飛行包絡線内の全ての状態について、「残留残圧誤差」と「最悪ケースの機器誤差」の和の絶対値が、200フィート(60メートル)を超えていないこと。

等

3.2.2. 高度維持性能

自動高度制御システムを搭載し、乱気流又は突風のない状態で水平直線飛行時に設定された高度に対し ± 65 フィート(20メートル)以内の高度を維持できていること。

3.3. RVSM航行に必要な装置

RVSM航行を行う航空機は、次に掲げる装置(以下「機上装置」という。)を搭載していること。

(1) 独立した二系統の高度測定システム

(2) 高度を応答する機能を有する航空交通管制用自動応答装置(以下「トランスポンダ装置」という。)

(3) 高度監視警報システム

(1) 自動高度制御システム

3.4. 航空機衝突防止装置

垂直方向に回避指示を表示する航空機衝突防止装置(以下「ACAS」という。)を装備している場合、当該ACASは国際民間航空条約の附属書10第4巻第77改訂版に定める基準に適合していること。

3.5. 航空機乗組員等

3.5.1. 教育訓練等

航空機乗組員及び運航管理者(5.7トンを超える飛行機を使用する本邦航空運送事業者に限る。以下同じ。)は、3.9(a)及び(b)に定める事項に係る課目のほか、次に掲げる課目についての教育訓練を受けていること。

なお、航空運送事業者の航空機乗組員においては、RVSM航行に必要な知識を有していることの確認を試験等による判定をもって行うこと。

- a. RVSM航行の行われる各空域で使用される標準的な航空交通管制の用語
- b. 航空交通管制の許可に迅速かつ正しく従っていることを確認するために行う航空機乗組員同士の相互点検の重要性
- c. 予備高度計の使用とその精度に関する限界事項
- d. 夜間であって、次に掲げる場合における1,000フィート(300メートル)の垂直間隔にある他機の視認上の問題
 - ・ オーロラのような地方特有の現象に遭遇した場合
 - ・ 他機が反対方向又は同方向へ飛行している場合
 - ・ 旋回している場合
- e. オーバーシュートを起こしやすい高度捕捉システムの特徴
- f. 通常又は異常状態での高度測定システム、自動高度制御システム及びトランスポンダ装置間の相互の関連性
- g. 耐空性に係る航空機の運航上の制限

3.5.2. 定期訓練

航空運送事業者の航空機乗組員は毎年定期的に、その他の航空機乗組員は必要に応じ、定期訓練を受けていること。

3.6. 実施要領

実施要領には、次に掲げる事項について定められていること。

3.6.1 RVSM航行の実施

- a. RVSM航行に必要な機上装置の構成及び運用許容基準
- b. RVSM航行の実施方法

次に掲げるRVSM航行の飛行段階ごとに、航空機乗組員が実施すべき必要な航空機の操作、点検の方法、機上装置が故障した場合に必要な措置等を定められていること。

- イ. 飛行計画
- ロ. 飛行前の手順
- ハ. RVSM空域に入る前の手順
- ニ. 飛行中の手順
- ホ. 飛行後の手順

これらの詳細な事項については、ICAO Doc9574に基づき定めること。(なお、国内RVSM導入のために追加措置として、「二つの主高度計間の相互点検を実施し、両者の差が200フィート(60メートル)を超えている場合には、利用可能な最寄りの空港へ着陸することを航空交通管制機関へ通報し、その指示に従うこと。」を手順に加えること。)

- c. 航空機乗組員及び運航管理者の訓練の課目及び実施方法

3.7に定める内容が適切に定められていること

- d. 航空機乗組員に対する知識確認の方法

3.6.2. 機上装置の整備

- a. 整備プログラム

- イ. 性能維持のために必要となる整備要目及び整備要領を設定すること。
- ロ. 整備実施要領

次に掲げる事項を考慮の上、航空機及び機上装置の製造者の指示する整備手順を満足する整備実施要領を設定すること。

- ・ 機器類は、機上装置製造者の指示する整備要目を適用し、性能要件を満足すること。
- ・ 原則として、機上装置システムの較正において内蔵型診断装置(B I T E)による試験は適用できないこと。
- ・ クイック・ディスコネクト・スタティック・ラインを外した場合には、システム・リーク・チェック又は目視点検を実施すること。
- ・ 航空運送事業者においては、クイック・ディスコネクト部の目視点検は 12 ヶ月を超えない間隔にて実施すること。
- ・ 機体及び静圧システムは航空機製造者の検査基準及び手順を遵守して保守すること。
- ・ 性能維持に影響を及ぼす機体形状の波打ち度合いの計測が適合条件に要求される場合には、該当部分に修理又は改造を実施する毎に計測を行うこと。
- ・ 自動操縦装置に係る整備は、第3章の高度維持性能に合致するように実施すること。
- ・ 対象となる機上装置が既に本基準に適合している場合、既存の整備プログラムを継続実施すること。
(例として、高度監視警報システム、自動高度制御システム、トランスポンダ装置、高度測定システム等が該当する。)

八. 適合しない航空機の処置

性能要件に適合することが不可能になった航空機は、その原因が特定され、必要な対策が講じられるまでRVSM航行を実施しないこと。

b. 施設設備の維持管理

- イ. 適切な施設設備を保有し、これを維持管理しなければならないこと。
- ロ. 試験機器類は、次に掲げる事項について適正な管理を行うこと。
 - ・ 精度の管理
 - ・ 環境の管理及び保全

c. 整備訓練

整備作業を行う要員に対し、次に掲げる事項について初期及び繰り返し訓練を実施すること。

- イ. 関連規程類を理解し、必要な書類の処置が行えること。
- ロ. 性能維持に要求される整備実施要領を理解し、機体形状の波打ち度合いの計測等の必要な整備処置が行えること。

4. カテゴリー二航行の許可基準概要

4.1. 最低気象条件

4.1.1. 中間的最低条件国土交通大臣は、申請の内容が本基準を満足すると認められる場合は、DH150 フィート以上でRV R 450メートル以上の中間的最低気象条件によるカテゴリー二航行の許可を行う。

4.1.2. 最終的最低気象条件

DH150フィート以上でRV R 450メートル以上の運航を開始してから 6 ヶ月間の運航状態を分析した結果、満足すべき状態であると認められる場合は、DH100 フィート以上でRV R 350メートル以上の最終的最低気象条件によるカテゴリー二航行の許可を行う。

4.2. 機上装置

4.2.1. 機上装置の内容

カテゴリー二航行を行う航空機は、次に掲げる装置(以下「機上装置」という。)を搭載していること。

- イ. ローカライザー受信装置、グライドスロープ受信装置各 2 式
- ロ. マーカー受信装置 1 式
- ハ. 独立したフライトディレクター(進入復行の姿勢指示が可能なものに限る。以下同じ。) 2 式又は、表示器 2 個を備えたフライトディレクター 1 式及び自動操縦装置 1 式
- ニ. ILS 進入において航空機の姿勢及び偏位を示す計器の故障警報装置。(計器が故障警報機能を有している場合を除く。)
- ホ. 自動出力制御装置 1 式(自動操縦装置を装備している場合を除く。)
- ヘ. 電波高度計 1 式(ただし、利用しようとする ILS のインナーマーカーが利用できる場合を

除く。)

ト 降水状態において前方視界を保つための装置

4.3. 運用試験

カテゴリー二航行を行う者は、運用試験を実施すること。ただし、カテゴリー二の航行の許可を受けようとする本邦航空運送事業者が使用する航空機の型式が他の本邦航空運送事業者において既にカテゴリー二航行の許可を受けており、かつ、機上装置の整備方式及び整備要員の訓練方式、航空機乗組員の教育、訓練及び審査、運航方式に関する基準等が既にカテゴリー二航行の許可を受けている他の本邦航空運送事業者のものと同等であると認められた場合には、運用試験の全部又は一部を省略することができる。

4.4. 航空機乗組員

4.4.1. 教育

カテゴリー二航行を行う航空機乗組員は、次に掲げる科目について地上教育を受けていること。

a. 一般的事項

- (1) カテゴリー二 I L S の機能及び許容誤差
- (2) 進入燈、接地帯燈、滑走路中心線燈、進入角指示燈等カテゴリー二航行に利用する飛行場燈火の機能及びその効果
- (3) R V R の特性及びその利用法
- (4) 霧、降水、タービュランス、ウインドシア等進入及び着陸に悪影響を及ぼす気象現象の特性及び対応措置
- (5) 低視程下において計器飛行から目視飛行に移行する場合の操縦上の留意点
- (6) 低視程下において進入角指示燈を利用する場合の留意点
- (7) D H より低高度において視程が悪化し、目視飛行から計器飛行に移行して進入復行を行う場合の操縦上の留意点
- (8) 低視程下における地上滑走実施上の留意点
- (9) (カテゴリー二航行を行う航空機乗組員にあっては、) 模擬飛行装置でカテゴリー二航行二航行の気象状態を現出できるものにより初期訓練を行う場合を除き、実際のカテゴリー二航行の気象状態における進入から着陸に至るまでの状況を撮影したフィルムの観察

b. 当該型式の航空機に係る事項

- (1) 承認された運航方式及び操縦上の留意点
- (2) 機上装置の特性、使用方法及び運用限界
- (3) 承認された運航資料の使用法
- (4) 航空機乗組員の職務区分及び呼称方法
- (5) 発動機が停止した場合の自動操縦装置又は自動出力制御装置が受ける影響の程度 (当該装置を有する場合に限る。)
- (6) D H 到達以前又は D H 到達以降において機上装置が故障した場合のそれぞれの処理
- (7) 進入復行における高度損失の程度
- (8) 降下角及び降下姿勢の変化と操縦席前方視界との関係及びこれが低視程の気象状態下において目標視認に及ぼす影響の程度

4.4.2. 初期訓練

a. カテゴリー二航行を行う航空機乗組員は、それぞれの職務区分に従い次に掲げる科目について初期訓練を受けること。

- (1) 次の (イ) 又は (ロ) に掲げる科目 (注 1 を含む)。ただし、進入復行は臨界発動機を不作動にして行うものとする。この場合、臨界発動機不作動状態でカテゴリー二航行を行うことができる旨実施要領に規定されている航空機は、臨界発動機を進入前から不作動して行うことができる。
 - (イ) 表示器 2 個を備えたフライトディレクター 1 式及び自動操縦装置 1 式を装備する航空機の場合は、フライトディレクターによる高度 100 フィートまでの進入及び自動操縦装置による高度 100 フィートまでの進入を各 1 回並びにこれらに引き続く進入復行及び着陸を各 1 回
 - (ロ) フライトディレクター 1 式及び自動操縦装置 2 式を装備する航空機の場合は、自動操縦装置による高度 100 フィートまでの進入を 2 回及びこれらに引き続く進入復行及び着陸を各 1 回

(2 回の進入のうち 1 回をフライトディレクターで実施してもよい。)

(注 1) 高度100フィートまでの進入に引き続く進入復行とは、高度100フィート未満において視程が失われたものとして行う進入復行をいう。

(2) 高度50フィート以下において、視程が失われたものとして行う着陸復行

(3) 低視程下における離陸及び離陸中止

b. 訓練方法

(1) 初期訓練は、模擬飛行装置により行うことができる。

(2) 模擬飛行装置により初期訓練を行う場合、RVR値は、着陸において適用する最低値を使用するものとする。

(3) 実機により初期訓練を行う場合は、(各カテゴリーごとの) 進入限界高度までフードを使用するものとする。

4.4.3. 実地審査及び定期訓練

a. カテゴリー二航行を行う機長は、初期訓練の科目について運航審査官又は査察操縦士(により行われる実地審査に合格していること。ただし、(カテゴリー二航行の) 進入復行に係る科目については、臨界発動機以外の発動機を不作動として審査してもよい

b. 前項の実地審査は、年 2 回実施するものとする。

ただし、航空法施行規則第164条の 2 第 1 項に掲げる国土交通大臣が指定する訓練を受けた場合は年 1 回行うものとする。

c. 類似型式の航空機について、カテゴリー二航行を行う機長は、それぞれの航空機の型式について年 1 回実地審査を受けなければならない。

d. カテゴリー二航行を行う副操縦士及び航空機関士は、初期訓練と同内容の定期訓練を年 1 回受けなければならない。

e. 実地審査及び定期訓練は、模擬飛行装置により行うことができる。

f. 模擬飛行装置により実地審査及び定期訓練を行う場合は、RVRは、着陸において適用する最低値を使用するものとする。

g. 実機により実地審査及び定期訓練を行う場合は、(各カテゴリーごとの) 進入限界高度までフードを使用するものとする。

4.5. 実施要領

実施要領には次の事項を定めること。

a. 運航に関する実施要領

(1) 進入から着陸に至るまでの通常の操縦に係る次の事項

- ・ 航空機乗組員の職務区分
- ・ 機上装置の操作方法及び監視方法
- ・ 呼称方法

(2) 地上及び飛行中における機上装置の機能検査方法

(3) 地上施設の機能低下による運用上の制限事項

(4) 複数のRVRの利用方法

(5) 機上装置が故障した場合の措置

(6) (カテゴリー二航行に) 必要とする機上装置の運用許容基準

(7) 発動機、油圧系統、電気系統、操縦系統等が故障した場合の措置

(8) 横風限界、追風限界、追加必要滑走路長等の運用制限事項

(9) 自動操縦装置を使用できる限界高度(当該装置を装備している場合に限る。)

(10) 航空機がDHに達した位置において許容されるローカライザー及びグライドスロープの偏位量

(11) DHにおいて進入継続の可否を判断すべき照明施設

(12) DH以降において気象状態が悪化した場合の措置

(13) 進入復行方式及び当該方式における航空機乗組員の職務区分

b. 整備に関する実施要領

機上装置の運用試験において示された性能を維持するため、機上装置に係る検査用機器の整備計画及びその検査基準を含む機上装置の整備方式並びに機上装置の整備作業を行う要員の訓練計画及び整備要員の訓練に係る記録とその保存の方法を含む訓練方式を実施要領に定め、これに従って整備及び訓練等を実施する

こと。

(注)検査基準は、ILS受信装置、フライトディレクター、自動操縦装置及び高度計(電波高度計を含む。)に関連するものに重点を置かれていること。

カテゴリー三A及び三B航行の許可基準概要

5.1. 最低気象条件

5.1.1. 中間的最低気象条件

国土交通大臣は、申請の内容が本基準を満足すると認められる場合は、次に定める中間的最低気象条件によるカテゴリー三航行の許可を行う。

(1) カテゴリー三A航行

DHがないか、又はDHが100フィート未満で、RVRが300メートル以上

(2) カテゴリー三B航行

DHがないか、又はDHが50フィート未満で、RVRが175メートル以上200メートル未満

5.1.2. 最終的最低気象条件

a. 実運航試験において良好な結果が得られた場合は、国土交通大臣は、次に定める最終的最低気象条件によるカテゴリー三航行の許可を行う。

(1) カテゴリー三A航行

DHがないか、又はDHが100フィート未満で、RVRが200メートル以上

(2) カテゴリー三B航行

DHがないか、又はDHが50フィート未満で、RVRが50メートル以上200メートル未満(当面、RVRが100メートル以上200メートル未満とする。)

5.2. 機上装置

5.2.1. 機上装置の内容

カテゴリー三航行を行う航空機は、次に掲げる装置(以下「機上装置」という。)を搭載していること。

(1) カテゴリー三A航行を行う航空機

イ. ローカライザー受信装置及びグライドスロープ受信装置 各2式

ロ. 電波高度計2式

ハ. 進入復行指示装置

ニ. 自動出力制御装置

ホ. フェールパッシブ着陸装置(DHを50フィート以上100フィート未満に設定する場合)及び当該装置の故障検知警報装置又はフェールオペレーショナル着陸装置(DHがないか又は50フィート未満に設定する場合)及び当該装置の故障検知警報装置

(2) カテゴリー三B航行を行う航空機

イ. (1)のイ~ニに掲げる装置

ロ. フェールオペレーショナル着陸装置及び当該装置の故障検知警報装置

ハ. フェールパッシブ着陸滑走制御装置(最低気象条件におけるRVRを100メートル以上200メートル未満に設定する場合)又はフェールオペレーショナル着陸滑走制御装置(最低気象条件におけるRVRを50メートル以上200メートル未満に設定する場合)

ニ. 進入から着陸滑走までにおける経路からの逸脱を検知する警報装置

ホ. 減速停止性能監視装置又は自動制御装置

5.3. 航空機乗組員

5.3.1. 教育訓練

a. 初期訓練

(1) 地上教育

カテゴリー三航行を行う航空機乗組員は、次の科目について地上教育を受けていること。

イ. カテゴリー三航行に使用される地上施設の運用上の特性、性能及び限界

ロ. カテゴリー三機上装置の運用上の特性、性能及び限界

ハ. カテゴリー三航行に適用される実施要領

二. 雪氷滑走路面等の滑り易い滑走路面におけるカテゴリ三航行実施に係る方針及び操作手順

(2) 飛行訓練

カテゴリ三航行を行う機長及び副操縦士は、次の科目について飛行訓練を受けていること。
また、カテゴリ二の最低気象条件未滿でカテゴリ三の実航行を行う前に、実機による少なくとも 2 回の自動着陸を実施していること。

イ. 自動進入、自動着陸及び進入復行

カテゴリ三 A 航行の飛行訓練にあつては、対応する DH、AH 及び RVR の設定値に基づく自動進入並びにこれに引き続く自動着陸及び低高度からの進入復行

カテゴリ三 B 航行の飛行訓練にあつては、対応する DH、AH 及び RVR の設定値に基づく自動進入並びにこれに引き続く自動着陸(フェールパッシブ着陸滑走制御装置を装備している場合は、予想される最も大きな横方向の着地点のずれ及び予想される最も悪い気象条件を模擬し、当該装置を主脚の接地と前脚の接地の間に解除し、地上物標又は地上物標と計器の双方を使用した手動着陸滑走を含み、フェールオペレーショナル着陸滑走制御装置を装備している場合は、自動着陸滑走を含む。)及び低高度からの進入復行

ロ. その他の飛行訓練科目

DH が適用される航行にあつては、電波高度計を用いた DH の確認

DH 又は AH に到達する前後において機上装置又は地上施設に故障が発生した場合の認識及び対応措置

進入復行の要領及び進入復行における高度損失の程度

RVR の特性及びその利用方法

降下角、降下姿勢の変化と操縦席前方視界との関係及びこれが低視程の気象状態下において目標視認に及ぼす影響の程度

低視程下において計器飛行から目視飛行に移行する場合の操縦上の留意点

進入、引き起し及び地上滑走中に許容される航空機の位置及び経路に関する限界の認識

霧、降水、乱気流、垂直・水平方向のウインドシア等進入及び着陸に悪影響を及ぼす気象現象の特性及び対応措置

発動機が停止した場合の自動操縦装置又は自動出力制御装置が受ける影響の程度

b. 初期審査、定期訓練及び審査

カテゴリ三航行を行う機長及び副操縦士は、自動進入 2 回並びにこれに引き続く自動着陸及び進入復行各 1 回において、運航審査官又は査察操縦士等による審査を受け、これに合格すること。

カテゴリ三航行を行う機長及び副操縦士は、少なくとも年 1 回訓練を受けること。

カテゴリ三航行を行う機長及び副操縦士は、少なくとも年 1 回、運航審査官、査察操縦士等により行われる初期審査と同一の審査を受け、これに合格すること。

5.4. DH、最低気象条件における RVR 及び AH の設定

カテゴリ三航行を行う者は、DH、最低気象条件における RVR 及び AH を基準に従って設定すること。

5.4.1. 着陸の要件

カテゴリ三航行を行う者は、以下に従って定める着陸方式、必要着陸滑走路長を設定していること。

a. 着陸方式

イ. カテゴリ三航行の制限

グルーピング又はこれと同等の処理をされていない滑走路においては、滑走路面が乾燥状態でない場合のカテゴリ三航行を行ってはならない。

滑走路面が水、雪、氷等により全面的に覆われ滑り易い状態となっている滑走路においては、着陸滑走制御装置を装備し当該装置の性能がこれらの滑走路面状態について証明されている場合を除き、カテゴリ三航行を行ってはならない。

降雪氷等により滑走路中心線灯を明瞭に視認することが困難な場合は、フェールオペレーショナル着陸滑走制御装置が装備されていない航空機によるカテゴリ三 B 航行を行ってはならない。

ハ. 進入復行

気象条件が最低気象条件以上であるとの情報に基づき最終進入を開始した後であっても、次の場

合には、着陸を継続する方が安全であると判断される場合を除き、進入復行を行うこと。

フェールパッシブ着陸装置を装備した航空機によるカテゴリ三 A 航行

- a) 地上施設に故障が発生した場合
- b) 機上装置に故障が発生した場合
- c) DH 通過後に地上物標が十分視認できなくなった場合
- d) その他、安全に着陸できないと判断される場合

フェールオペレーショナル着陸装置を装備した航空機によるカテゴリ三 A 及び三 B 航行

- a) AH 以前に地上施設に故障が発生した場合
- b) AH 以前に機上装置に故障が発生した場合
- c) 着陸滑走制御装置を装備していない航空機にあっては、運航者が定める高さにおいて最新の気象情報が最低気象条件未満となった場合及び地上物標が十分視認できない場合
- d) その他、安全に着陸できないと判断される場合

b. 必要着陸滑走路長

イ. 自動制動装置を装備している航空機

自動制動装置を装備している航空機にあっては、必要着陸滑走路長は飛行規程に定める距離（接地帯からの高さ 50 フィートの点から接地し、完全に停止するまでの距離の 1 / 0.6 倍、滑走路面が湿潤している場合は、更にその 1.15 倍。）以上であること。

ロ. 自動制動装置を装備していない航空機

自動制動装置を装備していない航空機にあっては、必要着陸滑走路長は飛行規程に定める距離（接地帯からの高さ 50 フィート）の点から接地し、完全に停止するまでの距離の 1 / 0.6 倍、滑走路面が湿潤している場合は、更にその 1.15 倍。）に下表に掲げる安全係数を乗じた距離以上であること。

5.5. 実施要領

実施要領には次の事項が定められていること。

a. 運航に関する実施要領

- (1) カテゴリ三航行に必要な地上施設の構成
- (2) カテゴリ三航行に必要な機上装置の構成及び運用許容基準
- (3) 航空機乗組員の教育訓練・審査の課目及びその実施方法
- (4) DH、RV R 及び AH の設定値
- (5) カテゴリ三航行を行う上での制限事項、風速限界及び必要着陸滑走路長の要件
- (6) 進入復行の要件
- (7) 初期訓練のロ から同 の事項に係る対応措置
- (8) 進入から着陸及び着陸滑走までの通常操作に係る次の事項
 - ・航空機乗組員の職務区分
 - ・機上装置の操作方法及び監視方法

b. 整備に関する実施要領

- (1) 機上装置に係る検査用機器の整備計画及びその検査基準を含む機上装置の整備方式
- (2) 機上装置の整備作業を行う要員の訓練計画及び整備要員の訓練に係る記録とその保存の方法を含む訓練方式

また、機上機器の整備方式は、IL S 受信装置、フライトディレクター、自動操縦装置、自動出力制御装置、高度計及び関連する油圧、電気系統に係る検査基並びに関連する多重系統の整備技法、手順に重点を置いて設定されていること。

5.6. カテゴリ二航行の実績

カテゴリ三航行を行う者は、開始前にカテゴリ三航行に使用する航空機と同型式機による少なくとも 6ヶ月間のカテゴリ二航行の実績を有していること。

なお、カテゴリ二航行の実績とする期間においては、機上装置の使用が可能な限り、気象状態にかかわらず機上装置を使用することとし、この間に機上装置の性能又は信頼性の大幅な低下が認められた場合には、適切な是正措置を講じていること。

以上