

例: "JA6190, cleared to land at Helipad West, wind 340 at 10."

"Carrier56, cleared touch and go at North Helipad, wind 180 at 6. After completing touch and go, make right turn."

注: 滑走路への着陸許可の用語とは語順が違うことに留意すること。

EXAMPLE: "JA6190, cleared to land at Helipad West, wind 340 at 10."

"Carrier56, cleared touch and go at North Helipad, wind 180 at 6. After completing touch and go, make right turn."

Note: Pay attention to the word order. It is different from the phraseology of landing clearance to the runway.

1.8.7 滑走路の占有時間

操縦士は、離陸または着陸に際しては安全上支障のない範囲で滑走路を占有する時間が最短となるよう努めなければならない。

やむを得ず、滑走路に停止しなければならない場合は、直ちに管制機関に通報しなければならない。

1.8.7 Runway occupancy time

The pilots should endeavor to minimize runway occupancy time to the minimum extent of maneuvering impact when they are taking-off or landing. If they need to stop on the runway, they shall report it to ATC without delay.

1.8.8 滑走路からの離脱

1.8.8.1 操縦士は、着陸滑走路から離脱可能な最初の誘導路へ、遅滞なく離脱しなければならない。ただし、管制機関から離脱地点を指示された場合はその指示に従うものとする。

1.8.8.2 滑走路からの離脱とは、機体のすべての部分が着陸滑走路に最も近接する停止位置標識を通過することをいう。

1.8.8.3 着陸滑走路から交差滑走路へ離脱する場合は、事前に管制機関の許可を得なければならない。

1.8.8 Exiting the runway

1.8.8.1 The pilots shall exit the runway without delay at the first available taxiway or on a taxiway as instructed by ATC.

1.8.8.2 "Exiting the runway" defines the tail of aircraft passes over the nearest runway holding position marking completely.

1.8.8.3 The pilots shall not exit the landing runway onto crossing runway unless authorized by ATC.

1.8.9 オプションアプローチ

1.8.9.1 パイロットは、訓練・審査飛行等のために必要な場合、管制官に対してオプションアプローチを要求することができる。この場合パイロットは、IFRによる進入にあっては最終進入フィックスを通過（最終進入を開始）するまでに、VFRによる進入にあっては場周経路のダウンウィンドに入るまでに、終了後の飛行方法とともに当該飛行を要求することが望ましい。

注 オプションアプローチとは、航空機の要求により行われる進入であって、タッチアンドゴー、ローアプローチ、ストップアンドゴー又は着陸のいずれかで終了するものをいう。

1.8.9 Option approach

1.8.9.1 Pilot may request ATC for the option approach when necessary for training and/or certification flights, etc. Pilot is encouraged to make this request along with the intention upon completion of the approach by the time aircraft passing the final approach fix inbound (commencing final approach) on an instrument approach or joining downwind for a VFR traffic pattern.

Note: The option approach is defined as an approach requested and conducted by a pilot, which will result in either a touch-and-go, low approach, stop-and-go, or full stop landing.

1.8.9.2 オプションアプローチの許可には、次の用語が使用される。

「オプションアプローチ支障ありません。」

1.8.9.3 航空交通の状況等によりオプションアプローチの要求が許可されない場合、代替方式が指示されるか、又は許可できない項目が管制官により明示されることがある。

1.8.9.2 The option approach will be approved with the following phraseology;
"CLEARED OPTION"

1.8.9.3 ATC may provide alternative instructions or specify the type of landing which can not be approved, due to traffic conditions, etc.

1.8.9.4 パイロットは、ストップアンドゴーを行う場合、滑走路の占有時間が最短となるよう努めなければならない。

1.8.9.4 Pilot should endeavor to minimize runway occupancy time to the minimum extent when conducting stop-and-go operations.

1.9. 復唱要領

1.9.1 パイロットは、無線電話通信により管制機関等から受領した管制承認、管制指示又は管制許可のうち、安全に関わる項目についてはその内容を復唱するものとする。ただし、管制機関から応答しないように指示された場合を除く。

a) 離陸許可、着陸許可、滑走路の横断許可、滑走路上の地上走行指示、滑走路における待機指示及び滑走路手前における待機指示

注1: 「待機 (HOLD)」、「現在地待機 (HOLD POSITION)」又は「~の手前待機 (HOLD SHORT OF)」といった地上でのいかなる待機指示に対し、パイロットは、「待機 (HOLDING)」又は「~の手前待機 (HOLDING SHORT OF)」等の適切な用語を省略することなく使用し、復唱するものとする。

1.9. Read Back Procedure

1.9.1 A pilot shall read back the safety-related parts of ATC clearances and instructions. The following items, transmitted through voice communication by ATC unless ATC facility instructs not to reply, shall always be read back:

a) Clearances or instructions to take-off, land on, cross, taxi on, line up and hold short of any runway

Note1: Any instructions on the ground to HOLD, HOLD POSITION or HOLD SHORT OF, shall be read back in full using the appropriate phrase-HOLDING or HOLDING SHORT OF.

注2：滑走路手前における待機指示に対する復唱が不十分又は不正確な場合は、管制官から次の用語を用いて待機指示の復唱を求められる場合がある。

「滑走路手前待機指示を復唱してください。」

“READ BACK HOLD SHORT INSTRUCTIONS”

- b) 飛行経路（SID、トランジション及び STAR を含む。）に係る承認及び指示
- c) 高度、高度制限、磁針路及び速度に係る承認及び指示
- d) 待機指示、進入許可及び復行指示
- e) 条件付きの許可及び指示
- f) 二次レーダーコード及び使用滑走路(同一周波数を聴取する全機に対して同時一方送信された場合を除く。)
- g) 無線周波数に係る指示

1.9.2 復唱する際は、コールサインを省略してはならない。

1.9.3 「ROGER」及び「WILCO」の用語は、発出した管制承認、管制指示及び管制許可を管制官が確認又は修正することが出来ないため、復唱する際の用語としては不適切である。

1.9.4 パイロットは、周波数変更を含む指示に対する復唱後、管制官から訂正がなされる可能性があることに注意すること。

Note2 : ATC may instruct to read back holding instructions, using the following phraseology when the readback is insufficient or incorrect.

“READ BACK HOLD SHORT INSTRUCTIONS”

- b) Clearances or instructions regarding a route of flight(including SID, Transition and STAR)
- c) Clearances or instructions regarding altitude, altitude restrictions, heading and speed
- d) Holding instruction, approach clearance or go-around instruction
- e) Conditional clearances or instructions
- f) SSR codes and Runway in use(except when transmitted simultaneously to all aircraft under the same frequency)
- g) Radio frequency instruction

1.9.2. The read back message shall always include the flight call sign.

1.9.3. The use of the term “ROGER” or “WILCO” is not an acceptable read back as it does not allow the controller to confirm or correct the clearance or instruction.

1.9.4. A pilot shall not switch immediately to the next sector frequency following read back of controller’s instruction. A pilot should ensure confirmation of read-back is received.

1.10. 飛行方式設定基準及び用語の定義 飛行方式設定基準

1.10.1 総則

計器飛行により本邦内を飛行する航空機に適用される航空路、待機方式及び計器進入・出発方式の基準は、我が国の飛行場等の地理的固有条件を考慮しつつ、国際民間航空機関の方式 ICAO Doc 8168 Volume II に準拠するものである（但し GEN1.7 で述べる相違点を除く）。

1.10.2 計器進入・出発方式、最低気象条件及び進入限界高度は航空法（昭和 27 年 7 月 15 日法第 231 号）第 83 条に基づく同法施行規則（省令第 56 号）第 189 条第 2 項の規定により国土交通大臣が飛行場ごとに定め、航空路誌に掲載し周知する。

1.10.3 計器進入方式図

下記のもので掲載される。

- a) 待機方式 — 最低待機高度（QNH 値以下同じ）；入航経路方位；出航経路方位、待機経路飛行時間
- b) 進入方式 — 進入を開始する高度（初期進入を終了する最低高度）；中間進入経路の方位及び最終高度；方式旋回形式及び高度；最終進入経路の方位；最低扇型別高度
- c) 進入復行経路の方位；上昇方法；最終上昇高度
- d) 進入限界高度；最低気象条件（滑走路視距離、地上視程、地上視程換算値（CMV））

（注）AIP AD 1.1.6.10 最低気象条件等にかかる一般適用事項 1. 最低気象条件 (1) 総則 1) 及び 2) 参照

用語の定義

本項において使用される用語の意義は次に掲げる通りとする。国際民間航空機関 Doc8168 Volume II 中の用語と相違がある部分については*印を付す。

飛行場標高*

… 飛行場標点の標高。

1.10. Design Criteria for flight procedures and definition of terms. Design Criteria for flight procedures

1.10.1 General

The design criteria for airways, holding procedures, and instrument approach and departure procedures applied to aircraft operating under instrument flight over this country are primarily based on those contained in ICAO Doc 8168 Volume II, taking into consideration the geographical circumstances of aerodromes, etc. (except for differences stated in GEN 1.7)

1.10.2 The Minister of Land, Infrastructure and Transport shall establish the Instrument Approach Procedures, Departure Procedures, Weather Minima and Decision height, Minimum descent altitude for each aerodrome in accordance with the provisions of Article 83 of Civil Aeronautics Law (Law NR 231 of July 15, 1952) and Article 189 of Civil Aeronautics Regulation and those information shall be published in the AIP.

1.10.3 Instrument approach chart

Following items will be included.

- a) Holding procedures-minimum holding altitude (QNH); inbound track bearings; outbound track bearings; rate of pattern.
- b) Approach procedures - altitude for commencing intermediate approach (for completing initial approach) ; bearings and final altitude of intermediate approach; type and altitude of the procedure turn; bearing of the final approach track; minimum sector altitude.
- c) Missed approach procedure-bearings of missed approach procedure track; climb procedure ;final altitude
- d) Decision height, Minimum descent altitude; Weather minima (runway visual range, Ground visibility, Converted Meteorological Visibility (CMV))

* : See AIP AD 1.1.6.10, General Rule related to Weather Minima, 1. WX MINIMA, (1) General, 1) and 2)

Definition of terms

Terms used in this section are as those shown in the following, of which deference from ICAO Doc 8168 Volume II are marked by an asterisk.

Aerodrome elevation *

.....The elevation of the aerodrome reference point.