

	通達の内容	疑問点/質問事項	日本滑空協会としての解釈
趣旨	操縦士に係る技能証明に付された限定と同一の種類及び等級の航空機（型式限定を付さないものに限る。）であっても、当該型式機を適切に運航するための知識や技術が相違するもの等があることから、操縦士が操縦経験を有しない型式の航空機を操縦する場合や、経験を有しない発航方法により操縦する場合に必要な教育訓練のガイドラインを定める。		滑空機乗組員飛行日誌(ログブック)への教育訓練記録を励行する（ログブックを見ればそのパイロットの経験がわかるようにする） 通達施行日以前についても、積極的に記録することを推奨する。
附則（経緯）	R2.10.1から施行する。 H18年6月23日付け国空乗第86号は廃止する。		国空乗第86号では、「サステナー型曳航装置付き動力滑空機」を使用した実地試験で技能証明を取得した者が「セルフローンチ型曳航装置付き動力滑空機」を使用して自力発航による離陸の操縦経験がない場合の教育訓練を実施する場合の参考、とされていた。国空航第1055号では、さらに、上級滑空機/曳航装置付き動力滑空機のウインチ曳航又は自動車曳航、航空機曳航が追加された。
対象者	操縦士技能証明保有者 ・自家用操縦士もしくは事業用操縦士 ・種類 滑空機 ・等級 曳航装置なし動力滑空機 曳航装置付き動力滑空機 上級滑空機 注) 滑空機には型式の限定はない	操縦練習生に対する取扱いは？	この通達は技能証明保有者が自ら教育訓練を受けるためのガイドラインを定めており、 操縦練習生は対象外。 操縦練習生については、監督者（操縦教員等）がガイドラインを参考に教育訓練を実施し、必要に応じてログブックに記録する。
適用	経験のない発航方法（ウインチ曳航又は自動車曳航、航空機曳航、自力発航）による操縦をする場合	「経験のない」を字義通りに解釈すると、1回でも経験があれば対象外としてよいか？	通達の主旨は「操縦士が機長として操縦できる知識や技能を習得するための教育訓練を受ける」ことであり、教育訓練の実施者が「単独飛行が可能であると認定するのに必要なだけの経験」と解すべきである。 なお、発航方法の経験には技能証明取得前のもの及び通達以前のものも含めて構わない。
		自力発航という括りの中で曳航装置なし動力滑空機による経験と曳航装置付き動力滑空機による経験とを区別する必要はないか？	動力滑空機の型式により離陸上昇操作は多少異なるが、「離陸操作」、「異常時及び緊急時の操作」、「離陸上昇形態による失速と回復操作」の基本は同一であるため区別する必要はない。 また、複座のセルフローンチ型曳航装置付き動力滑空機はごく少数しか存在していないため、複座の曳航装置なし動力滑空機で同乗教育を実施することが実効的である。
学科教育	5時間を標準として次の内容を含めて実施する。 ・機体概要及び構造 ・運用限界及び性能 ・諸系統及び取扱い ・通常及び緊急操作の手順	発航方法によっては教育時間が多過ぎる。 例えば、ウインチ曳航の経験のある操縦士が、飛行経験のある機体で航空機曳航をする場合には、当該部分の差異を確認するだけで充分であり、教育には5時間はかからない。	5時間は「標準」時間であり、十分な知識・能力を有することが認定できれば時間数だけにこだわらなくてよい。 当然であるが、知識・能力が認定できなければ、5時間を超えて教育を実施すべきである。
実技教育	当該発航方法による10回以上の離陸を標準として実施する。 1-3 イ) 関係 (ウインチ曳航又は自動車曳航、航空機曳航の場合) ・発航準備、曳航による離陸、曳航による飛行、曳航索の離脱 ・曳航中の異常時及び緊急時の操作 ・技量確認 (自力発航の場合) ・自力発航による離陸 ・自力発航による離陸上昇中の異常時及び緊急時の操作 ・離陸上昇形態による失速と回復操作 ・技量確認	発航方法によっては教育回数が多過ぎる。 例えば、ウインチ曳航の経験のある操縦士が、飛行経験のある機体で航空機曳航をする場合には、曳航による離陸・飛行・曳航索の離脱・異常時及び緊急時の操作の教育には10回はかからない。	10回は「標準」回数であり、十分な知識・能力を有することが認定できれば回数だけにこだわらなくてよい。 当然であるが、知識・能力が認定できなければ、10回を超えて教育を実施すべきである。
		技量確認のためにも、単独飛行が必要なのではないか？ また、この場合ログブックの署名者は誰か？	実技教育は、複座機により同乗教育で実施することを推奨する。 技量確認として単独飛行を実施する場合には、技能証明を有する操縦士本人が機長として飛行し、署名する。

教育訓練の実施者等	<p>機長として当該型式航空機を操縦することができる技能証明及び航空身体検査証明を有する者であって、当該型式航空機や発航方法に係る知識及び操縦経験を有するものの監督の下で行うものとする。</p> <p>なお、実技教育を開始する前に、教育訓練の実施者は次について確認すること。また、実機による同乗訓練を行う場合は、その操縦を交替することができる場所に位置すること。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・訓練計画の内容が適切であること。 ・訓練を受ける操縦士が上記2-1の学科教育を修了し、実技教育に必要な知識及び能力を有していること。 ・実技教育に用いる実機が当該実技教育を行うのに必要な性能及び装備等を有していること。 	教育訓練の実施者の「当該型式航空機や発航方法に係る知識及び操縦経験を有するもの」はどのように規定するのか、また、操縦教員（操縦教育証明保有者）である必要があるか？	<p>通達の実施以前に当該発航方法に係る操縦経験を有する者については、ログブック等で確認できること。通達の実施以降に教育訓練を受けた者については、その記録による。</p> <p>なお、技能証明を有する者に対する教育であるので、操縦教育証明は不要である。（航空法第34条2項）</p> <p>ただし日本滑空協会としては、各滑空団体の主任教官、指導員、もしくはその指名を受けた者が教育訓練を実施することを推奨します。</p>
教育訓練の実施記録	<p>教育訓練の実施者が、訓練を受けた操縦士が操縦に必要な知識及び技量を有していることを確認した場合は、訓練を受けた操縦士の航空機乗組員飛行日誌（滑空機の場合は滑空機乗組員飛行日誌、以下同じ）の自由記入頁に下記のとおり記載する。</p> <p>『国空航第1055号 1-1 イ）（（注）上記1項中、実際に訓練を行った項番を記載。複数の項番について実施した場合は、まとめて記載してもよい。）の内容について以下のとおり訓練を行い、操縦に必要な知識及び技量を有していることを確認した。</p> <p>学科教育：[開始年月日]～[終了年月日] [実施場所] 実技教育：[開始年月日]～[終了年月日] [実施場所] [実技教育に使用した航空機の型式] [登録番号] [日付] 実施者：[署名]』</p> <p>なお、自由記入頁がない等の場合は適切な用紙に必要事項を記入し、航空機乗組員飛行日誌とともに保管すること。また、実技教育として実施した個別の飛行記録については、航空機乗組員飛行日誌に記録の上、補足事項欄に上記1項中該当する項番（「国空航第1055号 1-1 イ）」等を記載する。</p>	実技教育を受けたフライトは誰が機長か？	同乗教育では、教育訓練を実施する操縦士が機長となる。実技教育を受けた者は、ログブックの同乗教育に時間、回数を記入して、機長の署名をもらう。
		学科教育/実技教育の別に実施者の署名が必要なわけではないか？ また、複数の者が教育を実施した場合には誰が署名するのか？	<p>学科教育/実技教育の別に、認定を行った最終確認者が署名する。</p> <p>日本滑空協会として記入例を作成し、ログブックに貼付するステッカーを作成する。 滑空機乗組員飛行日誌の改訂版印刷時には書式を追加することを検討する。</p>
その他	操縦経験のない型式の航空機を操縦する場合には、上記学科教育各項に係る知識を習得し、航空機乗組員飛行日誌に学習の記録を記載した上で操縦を行うものとする。	操縦経験のない型式ごとに5時間の学科教育を実施する必要があるか？	機体ごとの相違に基づく差分について、飛行規程等を参照して学習すれば、時間数にこだわらなくてよい。同等の効果が得られれば、各自の自習でも構わない。
		ログブックにはどのように記載すればよいのか？	異なる発航方法の教育と同様に学習の記録を記載する。自習の場合には自ら記載する。
	認可を受けた運航規程や国際民間航空機関締約国における訓練制度等に基づき、本ガイドラインに定める内容と同等以上の教育訓練が実施され、その記録が確認できる場合にあっては、この通達の限りではない。	海外で教育訓練を受けた場合も有効か？	海外で教育訓練を受けた場合にも有効であるので、ログブックに同様に記入する。