

# 飛行検査業務の概要

航空機が出発空港から到着空港まで安全に飛行できるように「航空保安施設が正常に機能しているか」、「無線施設等で構成される航空路等(計器飛行方式)が安全で適切なものか」など、航空交通の基盤となる施設等の安全性に関して、飛行検査及び飛行検証を行う業務

## 飛行検査センター



飛行検査機の整備基地  
所在地: 中部国際空港内

## 空の道を示す無線施設等の飛行検査

○空の道(航空路など)を示す無線施設から発せられる電波の品質などの確認・検査

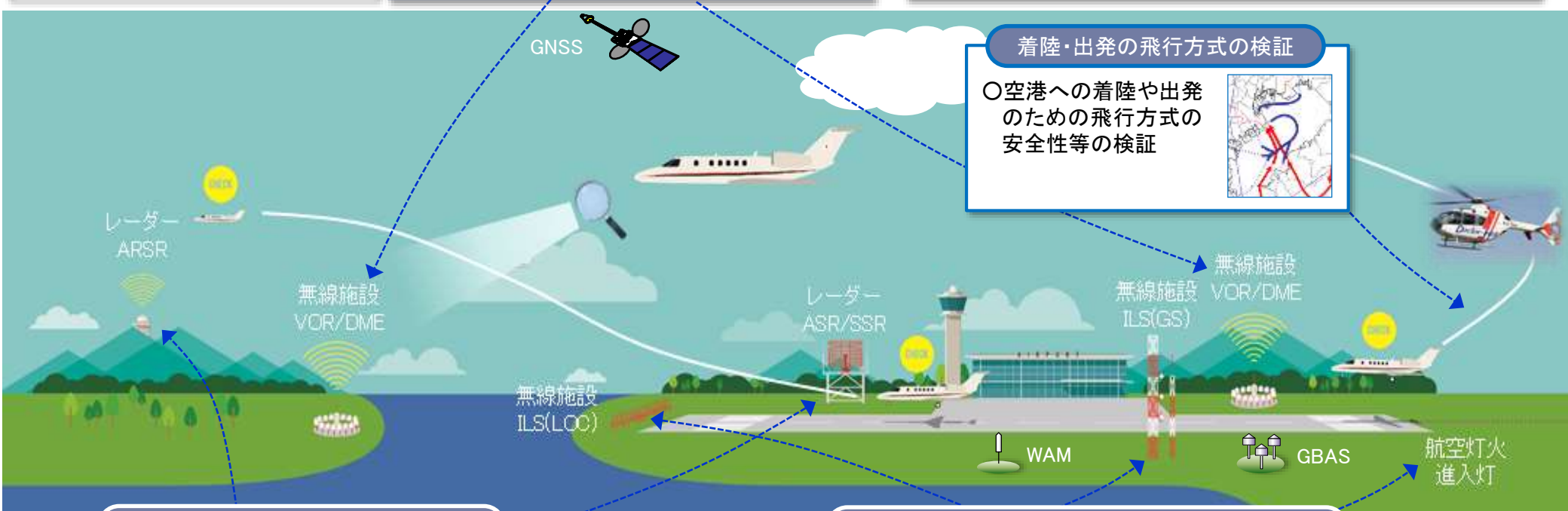


## 保有航空機



## 着陸・出発の飛行方式の検証

○空港への着陸や出発のための飛行方式の安全性等の検証



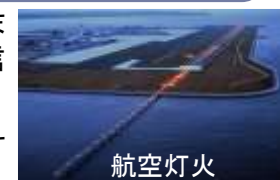
## 管制官が使用する施設の飛行検査

- 管制官が航空機を誘導するために使用するレーダーの航空機表示位置の正確さなどの確認・検査
- 管制官がパイロットと交信するための通信施設が良好に使える範囲などの確認・検査



## 空港への着陸・出発のための施設の飛行検査

- 滑走路に向かって進入中の航空機に対して滑走路までの正確な方向などを示す無線施設(ILS)が正しい信号を航空機に提供しているかの確認・検査
- 夜間や天候が悪いときにパイロットが滑走路を視認するために必要な航空灯火の明るさなどの確認・検査



# 航空保安施設について

航空保安施設とは、航空機の安全な航行を援助するために設置された無線施設や灯火のことをいいます。航空保安施設の代表例として、以下のような航空保安施設があります。

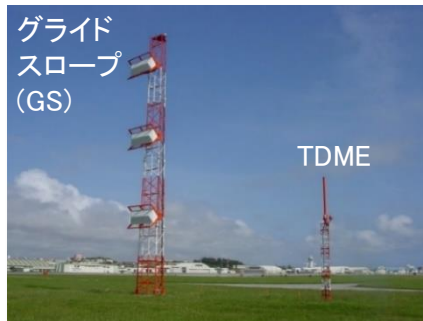


計器着陸装置  
ILS

ローカライザー(LOC)

### ILS ローカライザー

滑走路に進入中の航空機に対して正しい進入コースからの横方向のずれを知らせる装置（ローカライザーのみで構成される施設はLDAと呼ばれる）



グライド  
スロープ  
(GS)

TDME

### ILS グライドスロープ

滑走路に進入中の航空機に対して正しい進入コースからの縦方向のずれを知らせる装置

### ILS TDME

滑走路に進入中の航空機に対して着陸地点までの距離を知らせる装置



VOR/DME

### VOR/DME

飛行中の航空機に対してこの施設への方位と距離を知らせる装置



航空路監視レーダー  
ARSR



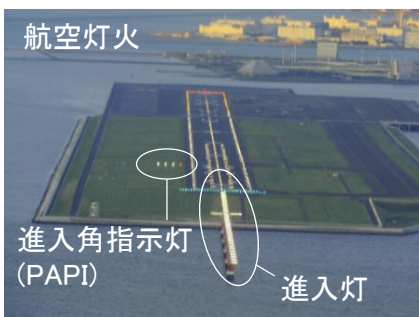
航空交通管制部の管制官が利用



遠隔対空通信施設  
RCAG

航空機位置・  
高度情報

交信音声



航空灯火

進入角指示灯  
(PAPI)

進入灯

### PAPI

着陸しようとする航空機に対して、滑走路への進入角度を白色と赤色の灯光の組合せでパイロットに知らせる灯火（左から白白赤赤に見えるときが正しい進入角）

### 進入灯

着陸しようとする航空機に対して、最終進入経路をパイロットに知らせる灯火

ILS Instrument Landing System  
LOC Localizer  
GS Glide Slope  
TDME Terminal DME

VOR VHF Omnidirectional Radio Range  
DME Distance Measuring Equipment  
ARSR Air Route Surveillance Radar  
RCAG Remote Center Air-Ground Communication  
PAPI Precision Approach Path Indicator

# 飛行検査機

テキストロン・アビエーション式 C700型(Longitude) 1機 JA701G(CKSTR1※)



諸		元	
全長	22.3 m	巡航速度	895 km/h
全幅	21.0 m	上昇限度	45,000 ft
全高	5.9m	航続距離	6,482 km
最大離陸重量	17.9 t	必要滑走路長	1,466m以上
飛行検査システム		ノルウェーNSM社製	
就航年月		令和4年6月	

※印: 飛行検査実施時の無線コールサインはCKSTR(チェックスター)

# 飛行検査機

セスナ式（テキストロン・アビエーション式）525C型（サイテーションCJ4） 5機

H27年度導入 JA008G (CKSTR8※)

H29年度導入 JA011G (CKSTR11※)

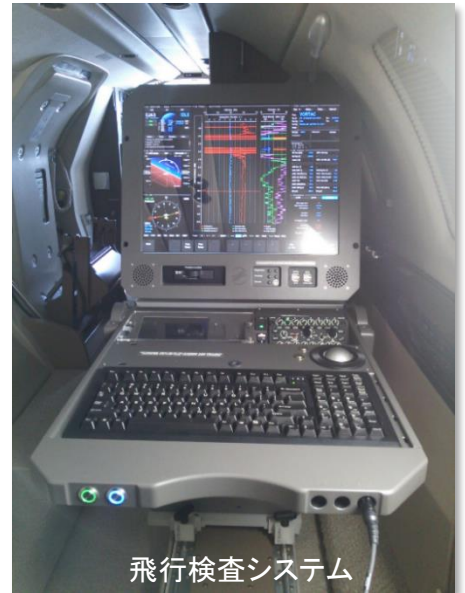
3機 JA009G (CKSTR9※)

2機 JA012G (CKSTR12※)

JA010G (CKSTR10※)



コクピット



飛行検査システム

諸		元	
全長	16.26 m	巡航速度	835 km/h
全幅	15.49 m	上昇限度	45,000 ft
全高	4.67 m	航続距離	3,300 km
最大離陸重量	7.76 t	必要滑走路長	1,200m以上
飛行検査システム		ノルウェーNSM社製	
就航年月		平成27年10月(3機) 平成29年12月(2機)	

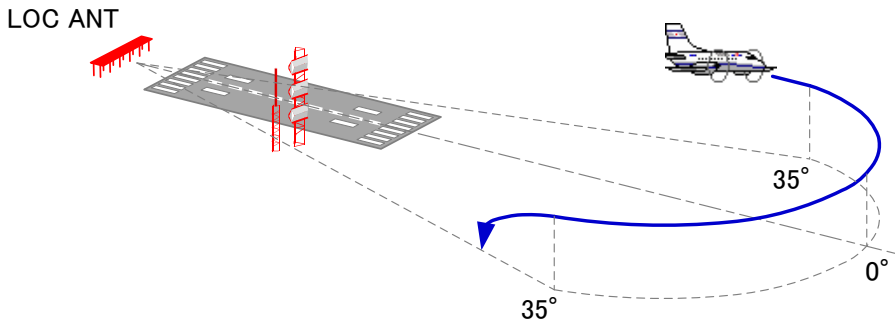
平成27年度  
ガルフストリームG-IV型機及  
びボンバルディアBD700型機  
の後継機として3機導入

平成29年度  
SAAB2000型機の後継機とし  
て2機導入

※印：飛行検査実施時の無線コールサインはCKSTR(チェックスター)

# 飛行検査の飛行例（ILS）

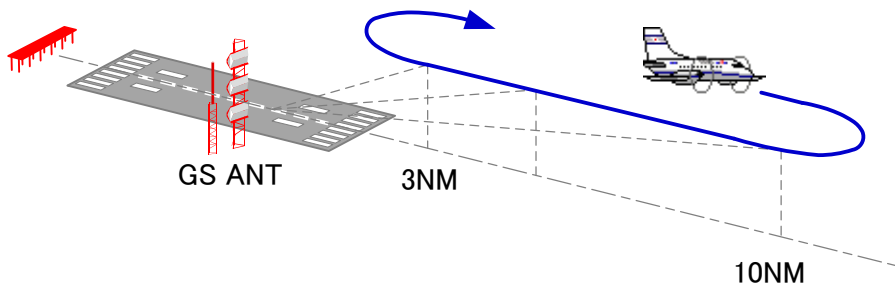
## 主な飛行形態



### アークフライト

ローライザーアンテナ (LOC ANT) から一定の距離を保って、滑走路への進入経路を横切る方向に円弧飛行

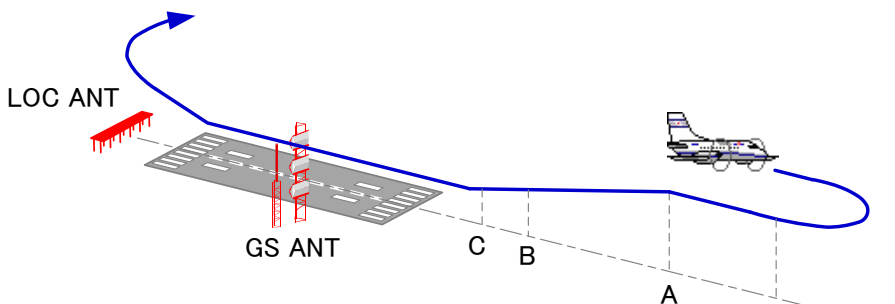
⇒ローライザーのコース幅が基準値内にあるか確認。



### レベルラン

滑走路への進入経路を一定高度で滑走路に向けて飛行

⇒グライドスロープ (GS) のパス幅が基準値内にあるか確認



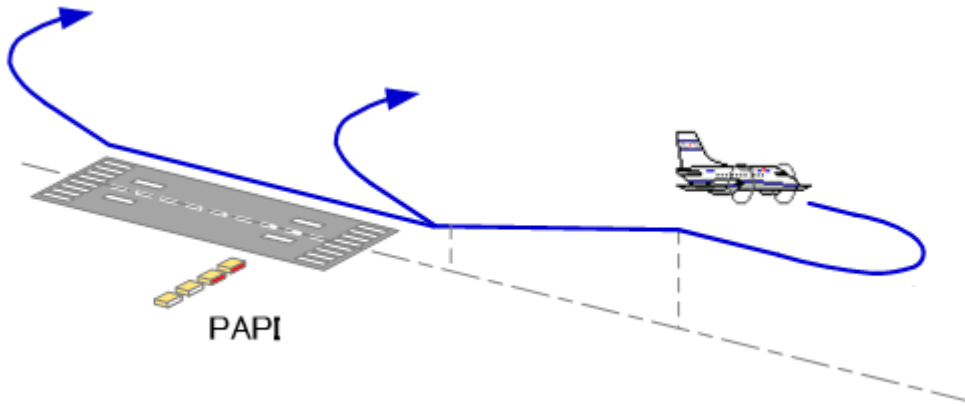
### ローアプローチ

滑走路への進入経路をグライドスロープ (GS) の降下角度で滑走路に向けて進入  
滑走路上は50~100ftの高さを保ち滑走路端まで飛行

⇒LOCコースやGSパス信号の誤差、特性等を測定。

# 飛行検査の飛行例（PAPI）

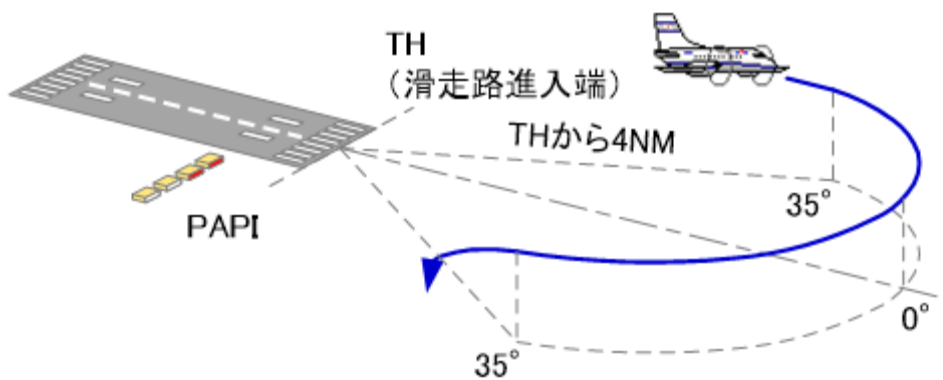
## 主な飛行形態



## ローアプローチ

滑走路への進入経路をPAPIの設定角度(通常3°)を上下する形で滑走路に向けて進入  
最後の進入では滑走路灯火を全点灯し、滑走路終端まで滑走路を飛行

⇒各灯器が白から赤又は赤から白に変化する角度を測定



## アークフライト

滑走路進入端(TH)から4NMの距離を保って、滑走路への進入経路を横切る方向に円弧飛行

⇒灯火が視認できる範囲を測定