

- (注1) 本資料は、ラムシュタイン空軍基地指令書 (RAMSTEIN AIR BASE INSTRUCTION 13-204) を沖縄県が翻訳したものである。
- (注2) 本資料の日本語訳及び概要について、ホームページや書籍等への転載に関しては、沖縄県に対する許可申請等は不要とする。転載に当たっては、事実関係の確認等は転載者の責任において行うこと。
- (注3) 主要な項目については、便宜上、マーカー処理をしている。



米空軍省
第 86 空輸航空団 (在欧米空軍/USAFE)

Ramstein ABI 13-204_GM2017-01

2017 年 8 月 23 日

第 86 空輸航空団 (86AW) 用メモ

発信者：86AW/CC (第 86 空輸航空団司令)

主題：RAMSTEINABI13-204、飛行場運用に対するラムシュタイン空軍基地 (AB)・ガイダンスメモ (GM)

1. 第 86 空輸航空団司令の命令により、このガイダンスメモは RABI 13-204「飛行場の運用」を即座に補足する。このメモへの遵守は義務である。その指示が他の空軍の出版物と整合しない限り、このメモ内の情報は AFI (米空軍訓令) 33-360「出版物とフォームの管理」に従う。出版物とフォームは、電子出版ウェブサイト www.e-publishing.af.mil からダウンロードまたは注文することができる。この出版物に関する公開に制限はない。軍関係者がこの出版物内の禁止事項および義務規定の遵守を怠れば、UCMJ (米軍司法制度の統一軍法典) 92 項への違反となる。この出版物で規定されたプロセスを受けて作成される全記録を空軍マニュアル (AFMAN) 33-363「記録の管理」に従って保持するとともに、空軍情報管理システム (AFRIMS) の記録処分スケジュール (RDS) に従って処分するよう徹底する。この出版物に関して推奨される変更および質問は、AF フォーム 847「出版物の変更に対する推奨」を用いて主担当室 (OPR) に問い合わせる。すなわち現場から適切な機能的指揮系統を通じた AF フォーム 847 のルートによる。

2. RABI 13-204「飛行場の運用」に対する具体的な補足規定は、このメモの添付文書に記載されている。各規定は、ラムシュタイン空軍基地の飛行場の運用手順に対するガイダンスの変更を定めている。

3. このメモは、メモの日付から 1 年間の経過後、あるいは暫定変更の出版時点または RABI 13-204「飛行場の運用」の改定時点のいずれか早い時点で無効となる。

リチャード・G・ムーア
USAF 司令准将

添付

ガイダンスの変更

添付文書

RABI 13-204「飛行場の運用」のガイダンスの変更

第1章

一般情報

1.3.1 移動規制エリア (CMA) の北側境界線は北西角から始まり、西外周道路の端から 10 フィート (3.048 メートル) 内側を東に向かって続く。建物 4456 で CMA は南に伸び、誘導路 (TWY) G 北側・有視界飛行方式 (VFR) ホールドラインに並行し、誘導路 E 北側・VFR ホールドラインまで続く。その後、CMA は建物 4451 で北東に誘導路 C・VFR ホールドラインまで伸び、東外周道路の端から 10 フィート内側を伸びている。

1.3.2 南側境界線は、滑走路 (RWY) 08/26 の中心線から約 700 フィート南側に位置するモールバッハ (Morbach) 排水路である。**例外**：CMA は誘導路 E 南側と誘導路 L、誘導路 G 南側にある VFR ホールドラインで示されているが、建物 2398 と建物 2399 を除く。

1.5 滑走路の複数横断。連邦航空局令 (FAAO) J07110.65 に従って、滑走路の複数横断は認められていない。

1.25.3.1 ILS (計器着陸装置) CAT (カテゴリー) II/IIIa 運用のために CMA の準備を開始するのは、気象条件が 300 フィート以下のシーリング (雲の最低高度)、および視程または管制塔が観測する卓越視程が 1,600m 以下の場合である。

第4章

計器飛行方式 (IFR) 手順

4.5 スタンダード・クライムアウト (上昇) の指示/手順。外来機は、要求事項として詳細なスタンダード・クライムアウトの指示を受けていなければならない。GCA (着陸誘導管制所) 空域を出る全航空機は、ランゲン (Langen) 航空管制機関と事前調整を完了していなければならない。「execute local climb-out (ローカル・クライムアウトの実行)」という表現の使用が、ローカル (飛行場) の航空機には 4.5.1 項に概要を示したスタンダード・クライムアウトに適用される。

4.5.1.1 航空交通管制 (ATC) 用語：「AFTER COMPLETEING (low approach, touch and go, stop and go, option)、EXECUTE LOCAL CLIMBOUT/ (低高度進入、タッチアンドゴー、ストップアンドゴー、オプション) の終了後、ローカル・クライムアウトの実行」

4.5.1.2 滑走路 08 と滑走路 09 のローカル・クライムアウト

「(訳注：以下、英文省略) 滑走路の磁方位で飛行し、滑走路離陸末端を AGL (対地高度) 35 フィート以上で通過し、その後上昇して 4,000 フィートを維持すること。2,000 フィートまでは、1カ

イリにつき 250 フィートの最低上昇勾配とする。」

4.5.1.3 滑走路 26 と滑走路 27 のローカル・クライムアウト

「滑走路の磁方位で飛行し、滑走路離陸末端を AGL 35 フィート以上で通過し、その後上昇して 4,000 フィートを維持すること。」

4.5.1.4 管制塔との調整がない限り、GCA は 3DME（距離情報提供装置による距離）以遠で出発を管制する。

4.5.1.5 削除

4.5.1.6 削除

4.5.1.7 削除

4.7 ブレイクアウト／ゴーアラウンド／進入復行の手順

4.7.1 ブレイクアウトの手順。航空機が滑走路末端から 6 マイル以上離れている場合には、GCA からの命令がない限り、「滑走路の磁方位で飛行し、上昇して 5,000 フィートを維持すること」となる。

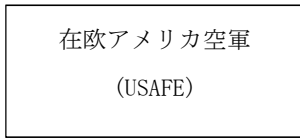
4.7.2 ゴーアラウンド（着陸復行）の手順。航空機が滑走路末端から 6 マイル未満の場合に、航空機は管制塔からの命令がない限り、ローカル・クライムアウトを指示される。**注：**航空機が滑走路上の出発位置にいる場合には、管制塔は「ゴーアラウンド・レフト（滑走路 26/27）またはライト（滑走路 08/09）」と命じる。航空機は、滑走路の南側 200 フィートにオフセット（経路をずらし）し、その後ローカル・クライムアウトの手順で飛行する。

4.7.2.1 削除

4.7.2.2 削除

4.7.3 進入復行の手順。パイロットは ATC からの指示がない限り、実行中の出版された進入のために出版された進入復行手順で飛行する。出版された進入復行手順がない場合には、パイロットはローカル・クライムアウトの手順を実行し ATC に通知する。

ラムシュタイン空軍基地、司令の命令による



ラムシュタイン空軍基地
訓令 13-204

2014年7月31日

「核、宇宙、ミサイル、指揮および統制」
「飛行場の運用」

この文書への遵守は義務である

入手法：文書とフォームは電子出版ウェブサイト www.e-publishing.af.mil で入手できる。

公表の制限：この文書の公表に制限はない。

OPR（主担当室）： 86 OSS/OSA（第86運用支援隊運用支援空輸班）

認証者：86 OSS/CC（第86運用支援隊指令）

（シヨーン・フィンナン/Sean Finnan 中佐）

更新対象：RAMSTEINABI 13-203、2009年11月6日

ページ数：81 ページ

この出版物により、AFPD 13-2「航空交通、飛行場、空域、距離管理」を履行する。ラムシュタイン空軍基地とローカル・エリアの運用環境を説明するとともに、航空交通管制（ATC）、飛行場管理（AM）、空域、フライトライン（駐機・燃料補給場所）の活動に対する政策と手順を規定する。この訓令の規定は事実上の命令であり、全ての隷下部隊・配属部隊に適用される。パイロットがここに示された手順から逸脱できるのは、飛行の安全性のため、あるいはランゲン航空管制機関（ACC）やラムシュタイン着陸誘導管制所（GCA）、ラムシュタイン管制塔、その他所轄官庁による指令の場合である。**注**：本訓令内の高度は全て平均海面高度（MSL）である。ただし、特に定めがある場合や最低気象条件に言及する場合を除く。航空機搭乗員および地上勤務員は、最新情報についてノータム（NOTAM/航空運用情報）および飛行場管理（AM）を参照する必要がある。この出版物は、どの段階においても補足が可能だが、認証と承認に先立って調整のためにこの出版物のOPRに全指令の補足を送らなければならない。

この刊行物で規定されたプロセスを受けて作成される全記録を空軍マニュアル（AFMAN）33-363「記録の管理」に従って保持するとともに、空軍情報管理システム（AFRIMS）の記録処分スケジュール（RDS）に従って処分するよう徹底する。

この出版物に関して推奨される変更および質問は、AF フォーム 847「出版物の変更に対する推奨」

を用いて主担当室（OPR）に問い合わせる。すなわち現場から適切な機能的指揮系統を通じた AF フォーム 847 のルートによる。

改正点の概要

この出版物は全面改訂されており、見直しておくことが必要である。以下の改正が行われた：次に対する全参照事項の改定が行われた。旧版の AFI（米空軍訓令）、RABI（ラムシュタイン空軍基地訓令）および基地 OPLAN（作戦計画）、飛行場の説明、滑走路、誘導路、移動規制エリア、ミッチェル・アベニューの横断、滑走路の複数横断、飛行場灯火システム、飛行場の恒久閉鎖・未使用部分、飛行場駐機計画と制限、航空交通管制施設、ローカル周波数、ローカル航空交通管制（ATC）周波数、外来機待機サービス、自動飛行場情報サービス手順、航空機特別運用エリア/ランプ、航空機牽引手順、エンジンのテスト/ランナップ（離陸前点検）手順、第 5 ランプと第 8 ランプのエンジン稼働指定スポット、基地所属航空機のエンジン稼働指定スポット、騒音低減手順、ローカル飛行区域/空域の指定、VFR（有視界飛行方式）ローカル訓練エリア、VFR トラフィックパターン、特別手順、交差部分からの出発、ローカル出発手順、初期手順に対するレーダー誘導、スタンダード・クライムアウトの指示・手順、到着手順、編隊内位置保持機器の手順、ブレーキ過熱エリアと手順、飛行場運用施設の退避、その他緊急手順、代替施設手順、スロットタイムコントロールとフローコントロール、飛行場運用会議、飛行場運用会議のメンバー、暗視装置運用、ローカル航空機の優先、民間航空機の運用、エアロクラブの運用、気象伝達・調整手順、飛行場除雪の運用、戦術到着・出発手順、UAS（無人航空機）の運用手順、演習手順、飛行場・空域基準の免除、帽子と反射ベルトの着用、飛行場喫煙方針、低視程運用、および全添付文書。

第 1 章：一般情報

1.1 飛行場の説明

表 1.1 ラムシュタイン空軍基地の誘導路の幅

1.2 滑走路選択手順

1.3 移動規制エリア（CMA）

1.4 ミッチェル・アベニューの横断

1.5 滑走路の複数横断

1.6 飛行場灯火システム

1.7 飛行場の恒久閉鎖・未使用部分

1.8 航空機アレステイング（着陸拘束）装置（AAS）

1.9 駐機計画と制限

1.10 航空交通管制施設

1.11 ローカル周波数

表 1.2 ローカル航空交通管制（ATC）周波数

1.12 航行援助施設（NAVAID）

1.13 外来機待機（TA）サービス

1.14 自動飛行場情報サービス（ATIS）

1.15 航空機特別運用エリア/ランプ

- 1.16 航空機牽引手順
- 1.17 航空機地上滑走の要件・ルート
- 1.18 飛行場保守
- 1.19 滑走路表面状況 (RSC) および/または滑走路摩擦係数 (RCR) 値
- 表 1.3 制動率と変換
- 1.20 滑走路の検査・点検の実施手順・要件
- 1.21 滑走路の開始と閉鎖の手順
- 1.22 滑走路運用の一時停止と再開の手順
- 1.23 エンジンのテスト/ランナップ (離陸前点検) の手順
- 表 1.4 第5ランプと第8ランプのエンジン稼働指定スポット (C-130を除く)
- 表 1.5 基地所属航空機のエンジン稼働指定スポット
- 1.24 騒音低減手順**
- 1.25 精密進入規制エリア ILS CAT I/II/IIIa の保護手順
- 1.26 飛行場の規制・機密エリア
- 1.27 ATCALS (航空交通管制・着陸システム) 施設の補助電源

第2章：飛行区域

- 2.1 ローカル飛行区域/空域の指定
- 2.2 VFR (有視界飛行方式) ローカル訓練エリア

第3章：VFR (有視界飛行方式) 手順

- 3.1 VFR 最低気象条件
- 3.2 VFR トラフィックパターン
- 3.3 特別手順
- 3.4 同一滑走路の短縮セパレーション手順
- 3.5 交差部分からの出発

第4章：計器飛行方式 (IFR) 手順

- 4.1 レーダー・トラフィックパターン
- 4.2 DASR (デジタル空港監視レーダー) 進入と PAR (精密進入レーダー) 進入・監視の可用性制限
- 4.3 ローカル (飛行場) 出発手順
- 4.4 初期手順に対するレーダー誘導
- 4.5 スタンダード・クライムアウトの指示・手順
- 4.6 IFR 到着手順
- 4.7 ブレイクアウト/ゴアラウンド/進入復行の手順
- 4.8 編隊内位置保持機器 (SKE) の手順

第5章：緊急手順

5.1 一次クラッシュ警戒システム (PCAS) と二次クラッシュ・ネット (SCN) の運用

表 5.1 一次クラッシュ・ネットの機関

5.2 緊急対応手順

5.3 外部格納投棄エリアの手順

5.4 燃料投棄

5.5 緊急航空機アレスティング装置の手順

5.6 ブレーキ過熱エリアと手順

5.7 機体の放棄 (制御パラシュート脱出、射出座席、航空機配置調整)

5.8 隊員/クラッシュ・ロケーションビーコン信号/航空機用救命無線機 (ELT) 応答の手順

5.9 不発兵器の手順

5.10 管制塔の風速限界

5.11 A0 (飛行場運用) 施設の退避

5.12 その他の緊急事態の手順

5.13 代替施設の手順

5.14 代替飛行場管理施設の手順

第6章：飛行計画手順

6.1 責任

6.2 スロットタイムコントロールとフローコントロール

第7章：その他の手順

7.1 飛行場運用会議

表 7.1 飛行場運用会議メンバー

7.2 NOTAM (ノータム/航空運用情報) の手順

7.3 飛行情報出版物 (FLIP) の保管と変更要請の手順

7.4 事前飛行許可要請 (PPR) 手順

7.5 空中退避通知と対応の手順

7.6 予定外・未承認航空機の到着

7.7 貴賓通知手順

7.8 危険・有害貨物

表 7.2 認可された爆発物搭載貨物機の指定位置/制限

7.9 暗視装置 (NVD) の運用

7.10 ローカル航空機の優先権

7.11 交信途絶の指示

7.12 反対方向の離陸と着陸

7.13 民間航空機の運用

7.14 軍用 ATCALS (航空交通管制・着陸システム) の民生利用

7.15 エアロクラブの運用

7.16 気象伝達・調整手順

- 7.17 飛行場除雪の手順
- 7.18 鳥・野生動物の制御
- 7.19 鳥類監視態勢 (BWC)
- 7.20 管制塔内で働く飛行監督官 (SOF)
- 7.21 飛行場の写真撮影
- 7.22 戦術到着・出発手順
- 7.23 UAS (無人航空機) 運用手順
- 7.24 演習手順
- 7.25 爆発物処理班 (EOD) の技能運用領域
- 7.26 飛行場・空域基準の免除
- 7.27 帽子と反射ベルトの着用
- 7.28 飛行場喫煙方針
- 7.29 採用したフォーム

第8章：低視程手順

- 8.1 低視程運用
- 8.2 低視程状況 (VISCON)

添付文書1：参照用語集と支援情報

添付文書2：飛行場略図

添付文書3：移動規制エリア (CMA)

添付文書4：航空機アレスティング・バリア作動手順

添付文書5：飛行場駐機ランプ第1、第2、第3、第4

添付文書6：飛行場駐機ランプ第5 (訳注：原文に「第5」はないが図より)

添付文書7：飛行場駐機ランプ第7、第8

添付文書8：クラスE空域・レーダーパターン

添付文書9：クラスD空域・VFR オーバーヘッドパターン・内側クローズドパターン

添付文書10：ILS CAT II/IIIA 規制エリア

添付文書11：VFR 戦術手順 (86 AW 航空機のみ)

添付文書12：VFR 出発パターン

添付文書13：外部格納の投棄エリアと貨物・機体放棄エリア

第1章 一般情報

1.1 飛行場の説明。ラムシュタイン空軍基地 (AB) (ICAO 空港コード: ETAR) はドイツ南西部ラインラントプファルツ州カイザーラウテルン郡にあり、小都市ラムシュタイン・ミーゼンバッハに隣接する。飛行場は基地南側の低地にある。飛行場の配置は添付文書 2「飛行場略図」を参照。

1.1.1. ラムシュタイン AB の飛行場標点は、北緯 49 度 26 分 21 秒、東経 7 度 36 分 02 秒である。

1.1.2. 飛行場の標高は 781 フィートである。

1.1.3. ラムシュタイン AB には、滑走路 08/26 と滑走路 09/27 の 2 本の滑走路がある。

1.1.3.1. 滑走路 08/26 が滑走路標点とされ、北緯 49 度 26 分 04 秒、東経 7 度 36 分 02 秒にある。

1.1.3.1.1. 滑走路 08/26 は長さ 1 万 498 フィート、幅 148 フィートで、使用可能部分の全体にグルーピング (溝) が施されている。

1.1.3.1.2. 滑走路 08 の最初の 1,818 フィートと滑走路 26 の最初の 1,836 フィートは、ポルトランドセメントコンクリート (PCC) である。残りの 6,844 フィートは、アスファルトコンクリート (AC) またはポーラス摩擦粗粒度アスファルトである。

1.1.3.1.3. 滑走路 08/26 の両端に 656 フィートの AC のオーバーラン・エリアがある。

1.1.3.2. 滑走路 09/27 は長さ 9,842 フィート、幅 148 フィートで、使用可能部分の全体にグルーピング (溝) が施されている。

1.1.3.2.1. 滑走路 09 の最初の 1,401 フィートと滑走路 27 の最初の 1,410 フィートは PCC で、残りの 7,031 フィートは AC である。

1.1.3.2.2. 滑走路 09/27 の両端に 656 フィートの AC のオーバーラン・エリアがある。

1.1.3.3. 滑走路の勾配：

1.1.3.3.1. 滑走路 08 の勾配は +0.1429%。

1.1.3.3.2. 滑走路 09 の勾配は +0.1930%。

1.1.3.3.3. 滑走路 26 の勾配は -0.1429%。

1.1.3.3.4. 滑走路 27 の勾配は -0.1930%。

1.1.4. 滑走路/計器用ホールドラインの位置。滑走路のホールドラインは、ICAO (国際航空民間機関) 付属書 14 に従って、全ての滑走路の中心線から 352 フィート以上 (滑走路端から 277 フィート) にあり、誘導路の A、B、C、E、G、K、L 上にある。計器用ホールドラインは、グライドスロープとローライザーの規制エリアを守るために設けられ、誘導路の A、B (北側)、C、E (北側と南側)、G (北側と南側)、K と L にある。滑走路/計器用ホールドラインの位置は、添付文書 2「飛行場略図」を参照。

1.1.4.1. 航空機と車両は、赤色の停止線灯を横切らないこと。管制塔が赤色の停止線灯を消灯すれば、航空機と車両が停止線を越えて移動することが認められる。

表 1.1. ラムシュタイン空軍基地の誘導路の幅

誘導路	幅 (フィート)
A	75
B	75
C	75
D	75
E	75
F	75
G	75
G (南側)	49
K	75
L	75

1.2. 滑走路選択手順

1.2.1. 滑走路 26 は、主たる無風滑走路に指定されている。滑走路 26 は、風向きに関係なく卓越風の風速が 5 ノット未満の時は常に使用される滑走路に指定されている。

1.2.2. 管制塔の統括席管制官 (WS) は、運用上の優位性がある場合には、卓越風の利点以外でも使用する滑走路を指定できる。

1.2.3. パイロットからの逆方向での運用要請は、管制官に余裕があれば認められる。

1.2.4. 滑走路変更通知。

1.2.4.1. 滑走路変更在先立って 86 OSS/OSAT (第 86 運用支援隊管制塔) (管制塔) は、86 OSS/OSAR (第 86 運用支援隊レーダー進入管制班) (GCA) と調整する。

1.2.4.2. 管制塔は、滑走路変更後に 86 OSS/OSAA (第 86 運用支援隊飛行場管理班) (AM) と気象隊に通知する。

1.2.4.3. GCA は、滑走路変更後にランゲン ACC とネッカー・ロー (Neckar Low) に通知する。GCA が閉鎖されている場合には、管制塔が滑走路の変更をランゲン ACC とネッカー・ローに通知する。

1.2.4.4. AM は滑走路変更後に、消防隊警報室、バリア整備班 (786 CES/CE0FP)、司令所 (86 AW/CP)、TA (外来機待機)、整備業務センター (86 MXS/MOC)、および第 313 派遣作戦支援部隊・航空機動管制センター (313 EOSS/AMCC) に通知する。

1.2.5. 滑走路の同時運用は、ラムシュタイン AB では認められていない。

1.3. 移動規制エリア (CMA)。添付文書 3「移動規制エリア」を参照。

1.3.1. CMAの北側境界線は、ノース・クラッシュ・アクセスロード (NCAR) の端から10フィート南側から始まる。

1.3.2. 南側境界線は、滑走路08/26の中心線の約700フィート南側に位置するモールバッハ排水路によって決められている。**例外**：CMAは誘導路E南側と誘導路Lの計器用ホールドライン、および誘導路G南側にあるVFRホールドラインで示されているが、建物2398と2399を除く。

1.3.3. CMAの東側境界線は、NCARから東外周道路の端より10フィート内側に沿って、滑走路08/26のモールバッハ排水路南側に並行して伸びる。

1.3.4. 西側境界線は、誘導路G北側から西外周道路の端の10フィート内側に沿って、誘導路G南側まで伸びる。

1.3.5. CMA内での車両・歩行者の作業。ラムシュタインABのフライトラインの車両・歩行者の作業に関する詳しい内容は、RABI 13-213「飛行場走行」で入手できる。重要任務の政府車両と適切なフライトラインのパスを表示したその他の認可車両だけが、CMA内での作業を認められる。

1.3.5.1. 緊急車両

1.3.5.1.1. CMAへの立入が必要な緊急車両は、クラッシュ・ネット (Crash Net) かランプ・ネット (Ramp Net) のいずれかに接続し、管制塔から立入許可を取得する。

1.3.5.1.2. 対応時間を保持するため、(サイズと機動性により) 限られた消防対応車両だけが、誘導路Gを利用して南西エリアの第3消防署にアクセスできる。

1.3.6. CMAへの立入認可の取得。航空機、車両または隊員は、送受信無線機による通信と管制塔からの認可がなければCMA内で稼働しないこと。管制塔またはAMへの第三者による電話でのCMAへの立入認可は、演習中または緊急時を含めて禁じられている。個人が制御できない状況により無線通信が不可能な場合は、CMAへのアクセス認可を得る前に、送受信無線機の機能を備えた同伴者を得なければならない。

1.4 ミッチェル・アベニューの横断

1.4.1. 交通信号の作動は補足業務であり、航空機の管制・移動に優先するものではない。管制塔は、ミッチェル・アベニューと誘導路Dの交差点での車両用の交通信号・警報サイレンを以下の状況で作動させる。

1.4.1.1. 誘導路Dを地上滑走する航空機がミッチェル・アベニューを横断する際には、航空機が交差点を完全に離れるまでは、交差点より約3つ手前のスポット灯から点灯を続けるべきである。

1.4.1.2. 航空機が第3ランプのスポット1、および/または第2ランプのスポット12に地上滑走で入るか出てくる際には、到着機が駐機場で移動を停止するまで、また出発機に地上滑走許可が出る前から出発機が誘導路Dに入り交差点を完全に離れるまで、約3つ手前のスポット灯から点灯を続けるべきである。

1.4.2. AMは、飛行場内の車両用交通信号・警報サイレンに関する全ての保守活動の検査・監視の責任を担う。

1.5. 滑走路の複数横断。滑走路の複数横断は、誘導路 E で認められる。その他の滑走路横断は全て FAAO 7110.65 に従う。

1.6. 飛行場灯火システム。管制塔には、飛行場灯火システムと視覚援助を運用する機能が備わっている。管制塔は、パイロットからの要請がない限り、FAAO 7110.65、BesAnMilFS（ドイツ空軍航空交通管制の特別指令）2-100、および以下のローカル（飛行場）手順に従って飛行場の灯火システムを運用する。

1.6.1. 灯火システムの種類

1.6.1.1. 滑走路の灯火

1.6.1.1.1. 滑走路 08：5 段階の光度の高光度滑走路灯（HIRL）、滑走路中心線灯（RCL）、滑走路直線進入指示灯（RAIL）、および滑走路末端識別灯（REIL）。

1.6.1.1.2. 滑走路 26：HIRL、RCL、RAIL、REIL、および接地帯灯

1.6.1.1.3. 滑走路 09/27：HIRL、REIL

1.6.1.2. 進入灯：滑走路 08 に連鎖式閃光灯の進入灯システム（ASLF）-1、滑走路 26 に ALSF-2、滑走路 09/27 に NATO 標準構成灯（5 段階光度）がそれぞれあり、全滑走路に連鎖式閃光灯（SFL）がある。

1.6.1.3. 精密進入経路指示灯（RAPI）：滑走路 08/09/26/27 にあり、5 段階光度。

1.6.1.4. 誘導路の灯火：全誘導路に標準の青色で 1 段階光度の誘導路灯がある。誘導路 A、B（滑走路 09/27 の南側）、誘導路 E、F、G（滑走路 08/26 の北側）、誘導路 K、L、および滑走路 08/26 と滑走路 09/27 には誘導路中心線灯がある。**例外**：第 7 ランプ南側の各誘導路は点灯されていない。

1.6.1.5. 停止線灯：停止線灯があるのは、誘導路 A（誘導路 B の東側）、誘導路 B（滑走路 09/27 の北側・南側）、誘導路 C、誘導路 E（滑走路 09/27 の北側、滑走路 08/26 の北側、および滑走路 08/26 の南側）、誘導路 G（滑走路 08/26 の北側・南側、および滑走路 09/27 の北側）、誘導路 K、誘導路 L、および滑走路 09/27（誘導路 E の東側・西側）である。BesAnMilFS 2-100 に従って、航空機または車両は、ATC から事前認可を得ずに点灯中の停止線灯を横切ってはならない。

1.6.1.6. スレッシュホールド灯：滑走路 08/26 と滑走路 09/27

1.6.1.7. 滑走路距離灯：滑走路 08/26 と滑走路 09/27

1.6.1.8. 飛行場灯台

1.6.2. 灯火システムの運用

1.6.2.1. 管制塔は、視程が 3,200 メートル以下、または滑走路視距離（RVR）が 1,500 メートル以下と報告があった際に、気象観測担当に対して滑走路灯の高光度の設定変更を報告する。

1.6.2.2. 要請がない限り、飛行または地上の航空機移動の運用に必要なない夜間は、省エネのため飛行場の灯火を消灯する。

1.6.2.3. 日没から日の出までの間は、地上滑走の指示が航空機に出されている際には、管制塔は地上滑走の経路に沿って誘導路灯を点灯する。航空機が出発するまで、またはエンジンを停止するまで、管制塔はこうした灯火の点灯を続ける。

1.6.2.4. 除雪業務を支援するため、飛行の運用に悪影響がなければ、飛行場の灯火を第5段階に調節できる。

1.7. 飛行場の恒久閉鎖・未使用部分。第9ランプと第6ランプは恒久的に閉鎖されている。

1.8. 航空機アレスティング（着陸拘束）装置（AAS）

1.8.1. ラムシュタイン AB には、バリア・アレスティング・キット（BAK）-12/14 装置が滑走路 08/26 に備えられている。その位置は添付文書 2「飛行場略図」を参照。注：滑走路 09/27 にはアレスティング装置がない。

1.8.1.1. 西側 BAK-12/14 は、滑走路 08 のスレッシュホールドから 1,815 フィート。

1.8.1.2. 東側 BAK-12/14 は、滑走路 26 のスレッシュホールドから 1,833 フィート。

1.8.2. 形態。バリアは脚下げ位置で結び付けられる。バリアは、無線機の故障が分かっているか故障が疑われる場合、および要請があれば、テイルフックが備わった全ての出発機・到着機に対して引き上げられる。

1.8.3. 責任

1.8.3.1. 第 786 施設隊（786 CES）が航空機アレスティング装置の運用・保守の責任を担う。786 CES/CEOFP（第 786 施設隊バリア整備班）は、新任の ATC と AM の隊員に対し、アレスティング装置の啓発訓練の説明を行う。

1.8.3.2. 第 86 整備隊（86 MXS）が、クラッシュ・リカバリ隊員の訓練・対応に責任を担う。

1.8.3.3. 管制塔の管制官は、当訓令に従って BAK-12/14 の引き上げと引き下げを行い、AM に対して全てのアレスティング装置の故障を報告し、全ての予定外・計画外のバリアの作動のため、一次クラッシュ警戒システム（PCAS）を作動させる。

1.8.3.4. AM は 786 CES/CEOFP と管制塔に対して、全てのアレスティング装置の故障と異常を通知する。

1.8.4. バリアの作動。バリアの作動や責任、滑走路運用の停止と再開などに関する情報は、添付文書 4「航空機アレスティング・バリア作動手順」を参照。

1.9. 駐機計画と制限

1.9.1. 86 OSS/OSAA は、飛行場の 7 カ所のランプを管理し、適切に飛行場を利用できるように全権を保持する。

1.9.1.1. 第 1 ランプは第 86 航空機整備隊（86 AMXS）が運用する。基地所属の C-130 は 1-1 番から 1-19 番まで 19 の航空機駐機スポットを利用できる。航空機は、東からの卓越風がない限り、西向けに駐機される。添付文書 5「飛行場駐機ランプ第 1、第 2、第 3、第 4」を参照。

1.9.1.2. 第2ランプは86 AMXSが運用する。基地所属のC-130が北向きに駐機するように、2-1番から2-12番まで12の航空機駐機スポットが設計されている。東西方向の誘導路は、翼長が130フィート以下の航空機に合わせて設計されている。C-130の駐機のため誘導路を利用する場合には、誘導路Dに適切なウイングチップ制限を課すため、AMとの事前調整が必要となる。スポットの2-1番から2-8番は、通常の運用に使われる。スポット2-9番から2-12番は、他の利用可能な駐機スポットが運用できない場合にだけに使われる。外来機がスポット2-9番から2-12番を利用する前に、可能な最大限の範囲で第1、第2、第4のランプの残りの駐機スポットを全て使用する。貴賓(DV)支援航空機が使用する前に、第3ランプの全駐機スポットを使うべきである。**添付文書5「飛行場駐機ランプ第1、第2、第3、第4」**を参照。

1.9.1.3. 第3ランプは、TAが運用する。3-1番から3-4番まで4つの駐機スポットがある。スポット3-1番から3-2番への誘導路には、翼長が132フィート7インチ以下の航空機に適合することが表示されている。スポット3-3番から3-4番は、翼長が117フィート5インチ以下の航空機に適合することが表示されている。要請があればTAは、貴賓を輸送する全ての外来機および基地所属航空機の駐機位置を管制塔に通知する。**注**：スポット3-1番は、通常は乗客の搭乗と降機、あるいはその航空機へのサービス提供にかかる時間だけ使用される。最大使用時間は、通常は1時間15分を超えないようにする。任務に追加の時間が必要な場合には、使用者は代替位置の駐機場をTAと調整し、必要に応じて第3ランプで2回目の時間枠を使う。**添付文書5「飛行場駐機ランプ第1、第2、第3、第4」**を参照。

1.9.1.4. 第4ランプはTAが運用する。4-1番から4-6番まで6つの駐機スポットがある。スポット4-1番は、前方方向に武器を発射しない戦闘機の主要な駐機場に指定されている。4-1番から4-5番は、C-130が南向きに駐機するように設計されている。スポット4-6番は、翼長が117フィート5インチ以下(C-40)の航空機に適合するように設計されている。このランプには様々な外来機が駐機できるが、必要に応じて離着陸案内官とウイングウォーカーを提供しなければならない。**添付文書5「飛行場駐機ランプ第1、第2、第3、第4」**を参照。

1.9.1.5. 第5ランプは521 AMOW(航空機動作戦航空団)(AMC/航空機動軍団)から721 AMOG(航空機動作戦航空群)までが運用する。721 AMXS整備業務センター(MOC)が、ランプ使用のための調整機関である。第5ランプは、主に18 AF(AMC)が管理する任務の使用向けである。18 AF(AMC)が管理する任務以外の外来機は、721 AMXS/MOCを通じた適切な事前調整に基づいて利用可能なスペースを提供される場合がある。18 AF(AMC)の航空機以外へのサービス提供は、ローカル保守指令に従う。第5ランプのエアターミナル搭乗ブリッジは、T1とT2に割り当てられている。T1またはT2からのパワーバックの地上滑走は認められない。出発機は、エンジン作動と地上滑走のためには指定された東か西の駐機スポットまでプッシュバックしなければならない。第5ランプのエンジン稼働スポットR1とR2には、航空機を牽引する必要がある。航空機は、R1とR2を離れる際にはアンダーパワーの地上滑走ができる。**添付文書6「飛行場駐機ランプ第5」**を参照。

1.9.1.6. 第7ランプ(南西エリア)は、第76空輸航空飛行隊(76 AS)が管理する。8つの駐機スポットがあり、うち2つはC-20用で6つがC-21用である。さらに航空機の駐機場が、格納や航空機の分散シェルーに利用できる。**添付文書7「飛行場駐機ランプ第7、第8」**を参照。

1.9.1.6.1. 第7ランプのスポット7-1番と7-2番は、C-20の駐機用に設計されている。**添**

付文書7「飛行場駐機ランプ第7、第8」を参照。

1.9.1.6.2. 第7ランプのスポット7-3番から7-8番は、C-21の駐機用に設計されている。

注：スポット7-7番は閉鎖されている。添付文書7「飛行場駐機ランプ第7、第8」を参照。

1.9.1.7. 飛行場中央部の誘導路Eの滑走路08/26南側に位置する第8ランプの危険貨物パッド(HCP)は、521 AMOW (AMC) から721 AMOGが運用する。721 APS (飛行場隊) /TROC (機能予測) がランプの調整機関である。航空機駐機スポットは全部で4つあるが、1度に利用できるのは3つだけである。第8ランプは、同時運用で最大3機のC-17またはそれより小型機が駐機できる。あるいは、危険貨物の同時運用のために最大2機の商用ワイドボディ機/C-5型航空機が駐機できる。駐機場は、商用ワイドボディ機またはC-5が1機駐機している場合は、どのような型の航空機でも2機だけの利用に制限される。添付文書7「飛行場駐機ランプ第7、第8」を参照。

1.9.1.7.1. 危険性分類1.1、1.2か正味爆薬重量1,000ポンドを超える危険性分類1.3を搭載する航空機は、ラムシュタインでの通過、積載、荷卸しの際は、適切な機関による特別免除がない限り、第8ランプの使用を義務付けられている。

1.9.1.7.2. 第8ランプの使用には、721 APS/TROCに特別な事前飛行許可要請(PPR)が必要となる。このPPRは、ラムシュタイン空軍基地の一般利用のため86 OSS/OSAAに要請し受領するPPRに加えて必要となる。第8ランプのPPRは、JCS(統合参謀本部)の優先度、弾薬の搭載、および要請時点で予想される利用可能性によって認可される。PPRが出された後でも、後になって高い弾薬任務が優先度の低い任務あるいは非弾薬任務とぶつかる可能性がある。その場合に要請者には、一般には利用削減が通知される。場合によっては、航空機が優先度の高い弾薬の移動のために格下げされ、牽引を求められることがある。721 APS/TROCとのPPRの調整を怠ると、任務遂行中にアクセスを拒否される可能性がある。

1.9.1.7.3. 航空機のブロックインまたはブロックアウトの活動は、721 AMXS/MOCを通じて管理されている。HCPのPPRを受けた飛来機は型式に関係なく、最終的な駐機調整のため到着の30分以上前にラムシュタインAMCC(航空機動管制センター)に連絡する。予期せぬ航空機の迂回に、駐機スペースが利用可能ベースで提供される場合がある。しかし迂回機は、適切な調整が完了するまで、および/またはスペースが利用可能となるまで、駐機の遅延に遭遇する可能性がある。できる限り事前の通知・調整が、最良の結果を保証する。

1.9.1.8. 建物2525、2526、2524(3アミーゴ/友人)は、第86弾薬隊(86 MUNS)が管理している。弾薬発射を予定している航空機のために指定された2つの航空機シェルター(HS-131とHS-132)がある。

1.9.2. 表示された駐機位置からの逸脱は、計画している逸脱の48時間以上前に、調整と認可のため飛行場管理者(AFM)に連絡する必要がある。AMは駐機の逸脱を管制塔に通知する。

1.10. 航空交通管制施設。ラムシュタインABにはVFR管制塔とGCA施設がある。

1.10.1. ラムシュタイン管制塔は、ラムシュタインのクラスD空域内で1日24時間のVFRサービスを提供する。

1.10.1.1. 管制塔に配置されている有資格の統括席管制官/上席管制官が1人の場合は(例え

ば静穏時間)、以下の運用制限が適用される。

- 1.10.1.1.1. 一定時に飛行中の航空機は3機まで。
- 1.10.1.1.2. VFR パターンは閉鎖される。
- 1.10.1.1.3. 同時に3機を超える航空機が予定される場合には、管制塔首席管制官 (CCTLR) は、追加の有資格管制官に通知し予定に組み込む。

1.10.2. GCA は、ラムシュタインのクラス E 空域内で ATC レーダー・サービスを提供する。月曜日から土曜日までの現地時間 6 時から 22 時、および日曜日とドイツの休日の現地時間 12 時 30 分から 22 時までは、添付文書 8「クラス E 空域・レーダーパターン」を参照。GCA は米国の休日、USAFE と 86 AW の非稼働日には閉鎖される。

1.10.2.1. 出域管制。ランゲン ACC は、ラムシュタイン GCA 空域内にいる航空機を除いた IFR 出域を管制する。

1.11. ローカル周波数

1.11.1. ATC は、航空交通管制官以外が ATC 周波数を使用することを認めなければならない。航空機は、ローカル・エリアで ATC と通信するため、VHF (超短波通信装置) を備えていれば、(主として) VHF を使用する。

1.11.2. 第 435 空地作戦航空団 (435 AGOW) と第 86 空輸航空団 (86 AW) の地上隊員は、管制塔との連絡にランプ・ネットを使用する。

1.11.3. 消防隊には、飛行場の緊急時には 282.7 メガヘルツの使用が認められる。

表 1.2. ローカル航空交通管制 (ATC) 周波数

施設	UHF (極超短波)	VHF (超短波)
ラムシュタイン GCA	356.225/399.475	140.9/124.275
ラムシュタイン管制塔	386.75	133.2
ラムシュタイン地上	308.775	121.775
ランゲン ACC	256.675	129.675

1.12. 航行援助施設 (NAVAID)

1.12.1. 戦術航法装置 (TACAN) RMS (ラムシュタイン)。チャンネル (周波数帯域) 81 : 北緯 49 度 26 分 08 秒、東経 07 度 35 分 14 秒に位置する。使用できない方位と予防整備検査 (PMI) スケジュールについては、DoD (国防省) FLIP (飛行情報出版物) (航路) 追補を参照。

1.12.2. 計器着陸装置 (ILS)

1.12.2.1. ILS 滑走路 08。CAT (カテゴリー) I。詳細情報と PMI スケジュールについての DoD FLIP (航路) 追補を参照。

1. 12. 2. 2. ILS 滑走路 26。CAT I。詳細情報と PMI スケジュールについての DoD FLIP (航路) 追補を参照。

1. 12. 2. 3. ILS 滑走路 26。CAT II。詳細情報と PMI スケジュールについての DoD FLIP (航路) 追補を参照。

1. 12. 2. 4. ILS 滑走路 26。CAT IIIa。詳細情報と PMI スケジュールについての DoD FLIP (航路) 追補を参照。

1. 12. 2. 5. ILS 滑走路 09。CAT I。詳細情報と PMI スケジュールについての DoD FLIP (航路) 追補を参照。

1. 12. 2. 6. ILS 滑走路 27。CAT I。詳細情報と PMI スケジュールについての DoD FLIP (航路) 追補を参照。

1. 12. 3. デジタル空域監視レーダー (DASR)。ラムシュタイン GCA が運用するアンテナは、滑走路の約 1NM (カイリ) 北北西に位置する。詳細情報と PMI スケジュールについての DoD FLIP (航路) 追補を参照。

1. 12. 4. 空港の TACAN チェックポイントは、以下に表示・位置している。

1. 12. 4. 1. 誘導路 E 北側用の計器用ホールドライン (R-063/0.5 DME)。(訳注：R=ラジアル/方位)

1. 12. 4. 2. 誘導路 E 南側用の計器用ホールドラインの南側 (R-102/0.7 DME)

1. 12. 4. 3. 誘導路 A 用の計器用ホールドラインの西側 (R-080/1.4 DME)

1. 13. **外来機待機 (TA) サービス。**TA は飛行場の運用時間中は完全なサービスを提供するが、飛行場の静穏時間中の予定外の到着に対しては、限られたサービスだけが可能である。ラムシュタインで提供可能な TA サービスの追加情報については、DoD FLIP (航路) 追補を参照。

1. 14. **自動飛行場情報サービス (ATIS)。**管制塔は、FAAO 7110.65 およびローカル運用手順に従って、月曜日から土曜日までの現地時間 5 時から 22 時と日曜日の現地時間 12 時から 22 時に、142.125 メガヘルツと 292.275 メガヘルツで ATIS を送信する。

1. 15. **航空機特別運用エリア/ランプ**

1. 15. 1. 武器装着/武器取り外しエリア、ブレーキ過熱 (ホットブレーキ) エリア、不発弾エリア、ヒドラジン・エリア。誘導路 A と K は、武器装着/武器取り外し、ブレーキ過熱、不発弾、ヒドラジン向けの主たるエリアである。滑走路 09/27 と滑走路 08/26 の間の誘導路 G は、武器装着/武器取り外し、ブレーキ過熱、不発弾、ヒドラジンの副次的なエリアである。主たるヒドラジンの業務エリアは、建物 2525 と危険貨物パッドの外側にある。場所は添付文書 2「飛行場略図」を参照。

1. 15. 1. 1. 誘導路 K と誘導路 G 中央に駐機する武器装着/武器取り外しを必要とする航空機、または不発兵器・危険兵器を搭載する航空機は、真西 (磁方位 270 度) に向いて駐機するよう指示される。誘導路 A に駐機する航空機は、南東 (磁方位 120 度) に向いて駐機するよう指示

される。

1. 15. 1. 2. ヒドラジン反応が必要な戦闘機は、機首を風上に向けて駐機するよう指示される。

1. 15. 2. エンジン・ランナップ・エリア。エンジン稼働手順のための 1. 23 項を参照。

1. 15. 3. ドラッグパラシュート投下エリア

1. 15. 3. 1. ドラッグパラシュートを装備した航空機は、管制塔から認可がない限り、駐機するまでパラシュートを保持する。

1. 15. 3. 2. 管制塔は AM に対してドラッグパラシュートを取り外す場所を伝え、AM はパラシュートを回収する。管制塔または AM は、必要であれば滑走路の運用を停止する。

1. 15. 4. ホットピット給油エリア。ホットピット給油は、特定の航空機・任務のために飛行場で認められる。ホットピット給油手順および関連した免除については、第 86 MXG/QA（整備群品質保証班）に連絡する。

1. 15. 5. UAS（無人航空機）指定出発エリア。ラムシュタイン AB は UAS をサポートしていない。

1. 15. 6. 大型機赤外線対抗（LAIRCM）機能試験。AM との事前調整により、航空機自衛システムの機能試験は、第 1 ランプのスポット 18 番および第 5 ランプのスポット 17 番で意図的に作動させ、機能性およびレーザー光線アライメントを確認できる。その他の場所は全て 48 時間以上前に事前調整をし、AFM（空港管理官）または AOF/CC（飛行場運用飛行司令）による個別ベースでの認可を受ける。通知があった際には以下の通りとする。

1. 15. 6. 1. AM は以下を行うこと。

1. 15. 6. 1. 1. 開始時刻、予定終了時刻、試験場所を入手し、試験中にランプ・ネットが使えることを確認する。

1. 15. 6. 1. 2. 管制塔、治安部隊（SF）、ユニット飛行場走行計画管理者に、全ての関連情報を通知する。

1. 15. 6. 1. 3. C-17 の試験では、第 5 ランプのスポット 17 番に向かう誘導路 G（北側）および誘導路 F の航空機の地上滑走運用を停止する。

1. 15. 6. 1. 4. LAIRCM 試験の前と後の点検を実施する。

1. 15. 6. 1. 4. 1. LAIRCM 試験の前。整備隊員は航空機の周囲に 171 フィートの非常線を設け、適切な飛行場の制限を課す。

1. 15. 6. 1. 5. 試験の完了後に管制塔、治安部隊、ユニット飛行場走行計画管理者に通知する。

1. 15. 6. 1. 6. LAIRCM 試験および機能性点検による開始、完了、飛行場の制限について注釈を AF IMT（飛行場情報管理ツール）3616「施設運用日誌」内に記す。

1. 15. 6. 2. 管制塔は以下を行うこと。

1. 15. 6. 2. 1. LAIRCM 試験の全ての調整が必ず AM を通じて行われるようにする。

1. 15. 6. 2. 2. ランプ・ネットにより LAIRCM 安全監視者と直接交信を続け、全てのレーザーの活性化と終了活動を通知するよう要請する。

1. 15. 6. 2. 3. レーザーの活性化中は誘導路 G または F の第 5 ランプのスポット 17 番に向かう航空機の地上滑走を禁止する。

1. 15. 6. 2. 4. LAIRCM 試験が完了したことを AM 以外の機関から通知を受けた場合には、AM に伝える。

1. 15. 6. 2. 5. AF IMT 3616 「施設運用の日誌」に開始時刻と終了時刻を記す。

1. 15. 6. 3. 危険性と安全性。LAIRCM ポインター追跡とレーザーは、171 フィートまでは有害レベルの放射を発することがある。管制官は、双眼鏡を用いて LAIRCM 試験の方を向いて表面エリアを見ないこと。AM の隊員は安全地帯の外側にとどまり、試験エリアでの双眼鏡の使用を避けること。可能な最大限の範囲で、第 5 ランプで予定されている全ての試験は、周囲の移動が最小限となる静穏時間中に行う。

1. 15. 7. 飛行中緊急事態 (IFE) を経験した航空機のリカバリ。飛行中緊急事態を経験した飛行機のリカバリには誘導路 L と E (滑走路 08/26 の南側) を使うことで、第 1~5 ランプに向かう誘導路の混雑を回避できる。

1. 16. 航空機牽引手順

1. 16. 1. 86 MXG/MOC (第 86 整備群整備業務センター) と 721 AMXS/MOC (第 721 航空機整備隊整備業務センター) は、全ての航空機の牽引要請を管制塔と直接に調整する。

1. 16. 2. MOC は、AM との事前調整と認可がなければ、誘導路上での航空機の牽引および/または駐機を認められない。AM は管制塔に誘導路の閉鎖を通知し、適切な NOTAM (航空運用情報) を送付する。

1. 16. 3. 牽引監督者は必ず以下を行う。

1. 16. 3. 1. 牽引作業を始める用意ができればラムシュタイン地上管制に認可のため連絡する。

1. 16. 3. 2. 全ての指示を一語一語復唱する。

1. 16. 3. 3. 最初の連絡後、牽引作業が終了するまで常に地上管制の周波数に合わせる。

1. 16. 3. 4. 牽引作業が完了したら、地上管制に報告する。

1. 17. 航空機地上滑走の要件・ルート

1. 17. 1. 一般手順

1. 17. 1. 1. 全ての航空機は、現行の ATIS (自動飛行場情報サービス) により地上管制を呼び出し、地上滑走の許可を要請する。

1. 17. 1. 2. FOD (異物混入によるエンジンの損傷) を低減するため、航空機は滑走路上で選択した以下の方向で 180 度の回転ができる: 滑走路 26 と 09 は左に 180 度回転、滑走路 08 は右に 180 度回転。

1. 17. 1. 3. 翼長が 170 フィートを超える航空機は、滑走路 08/26 または 09/27 で逆行の地上滑走を求められる。

1. 17. 2. ヘビー機のジェットスラスト（排気熱）回避手順。全てのヘビー機のジェットスラスト回避手順は、FLIP に記載されている。
1. 17. 3. 危険貨物の地上滑走手順。命令がない限り、全ての危険貨物輸送機は滑走路上で逆行で地上滑走する。
1. 17. 4. 緊急時の航空機地上滑走。地上管制は地上走行中の航空機に対して、緊急車両に対応して道を譲るよう伝える。
1. 17. 5. 誘導路の制限とウイングチップのクリアランス。
 1. 17. 5. 1. 誘導路 A。無制限。
 1. 17. 5. 2. 誘導路 B。誘導路 B 南側は無制限。誘導路 B 北側は閉鎖。
 1. 17. 5. 3. 誘導路 C。翼長が 142 フィート以下の航空機に限定（例えば C-32、C-40、C-130、KC-135 など）。制限は 121 フィートの対障害クリアランス（間隔）に基づく。
 1. 17. 5. 4. 誘導路 D。
 1. 17. 5. 4. 1. 誘導路 D(東側):翼長が 142 フィート以下の航空機に限定(例えば C-32、C-40、C-130、KC-135 など)。制限は 121 フィートの対障害クリアランスに基づく。
 1. 17. 5. 4. 2. 誘導路 D(西側):翼長が 170 フィート以下の航空機に限定(例えば C-17、C-32、C-40、C-130、KC-135 など)。制限は 135 フィートの対障害クリアランスに基づく。
 1. 17. 5. 5. 誘導路 E。
 1. 17. 5. 5. 1. 誘導路 E（南側）：無制限。
 1. 17. 5. 5. 2. 誘導路 E（中央）：無制限。
 1. 17. 5. 5. 3. 誘導路 E（北側）：翼長が 226 フィート 3 インチの航空機に限定（例えば C-5、E-4、VC-25、B-747/200/300/400、B-757、B-767、B-777 など）。制限は 163 フィート 6 インチの対障害クリアランスに基づく。
 1. 17. 5. 6. 誘導路 F。翼長が 222 フィート 9 インチ以下の航空機に限定(例えば C-5、E-4、VC-25、B-747/200/300/400、B-757、B-767、B-777 など)。制限は 161 フィート 5 インチの対障害クリアランスに基づく。
 1. 17. 5. 7. 誘導路 G。
 1. 17. 5. 7. 1. 誘導路 G(南側):翼長が 78 フィート以下の航空機に限定(例えば A-10、C-12、C-20、C-21 など)。制限は、68 フィート 10 インチの対障害クリアランスに基づく。
 1. 17. 5. 7. 1. 1. 誘導路（東側）を通る第 7 ランプ: スポット 7-3A 番が埋まっている場合には、翼長が 48 フィート以下の航空機に限定(例えば C-21 など)。スポット 7-3 番および/または 7-6 番が埋まっている場合には、翼長が 77 フィート 10 インチ以下の航空機に限定(例えば C-12、C-20、C-21 など)。
 1. 17. 5. 7. 1. 2. 誘導路(西側)を通る第 7 ランプ: スポット 7-3 番が埋まっている場合、スポット 7-4 番が埋まっている場合には、翼長が 64 フィート以下の航空機に限定(例えば C-12、C-21 など)。
 1. 17. 5. 7. 1. 3. 南側誘導路: 翼長が 39 フィート 6 インチ以下の航空機に限定(例えば C-21

など)、日中/VFR 運用のみ。

1. 17. 5. 7. 2. 誘導路 G (中央) : 無制限。

1. 17. 5. 7. 3. 誘導路 G (北側) : 翼長が 224 フィート 3 インチ以下の航空機に限定 (例えば C-5、E-4、VC-25、B-747/200/300/400、B-757、B-767、B-777 など)。制限は 162 フィート 6 インチの対障害クリアランスに基づく。

1. 17. 5. 8. 誘導路 K。無制限。

1. 17. 5. 9. 誘導路 L。無制限。

1. 18. 飛行場保守

1. 18. 1. 清掃作業。全ての清掃作業の手順は、86 OSS と 86 CES の間の約定書 (LOA) に含まれている。

1. 18. 2. 草刈り。全ての草刈り作業の手順は、86 OSS と 86 CES の間の LOA に含まれている。

1. 18. 3. 受入国の農耕。ラムシュタイン AB には、受入国の農耕協定はない。

1. 19. 滑走路表面状況 (RSC) および/または滑走路摩擦係数 (RCR) 値

1. 19. 1. AM は、AFI 13-204v3 「飛行場運用手順とプログラム」 および TO (技術指令書) 33-1-23 「滑走路摩擦係数の取得の機器と手順」に従って、RCR/RSC の点検を行う。AM は、RCR/RSC 値を以下の機関に報告する：管制塔、第 86 AW 司令部、第 86 OSS 気象班 (86 OSS/OSW)、第 786 CES 雪管理センター、および 313 EOSS/AMCC。

1. 19. 2. NATO の航空機については、管制塔と GCA は NATO 標準化協定 3634 RS に従って、表 1. 3 を用いて RCR 値を変換する。

表 1. 3. 制動率と変換

A (グッド/良好) 13 以上	B (フェア/普通) 12 から 9	C (プア/ニル、悪い/無し) 8 以下
---------------------	-----------------------	-------------------------

1. 20. 滑走路の検査・点検の実施手順・要件

1. 20. 1. AM は AFI 13-204v3 に従って、飛行場の検査を 1 日に少なくとも 1 回は実施する。

1. 20. 2. AFI 13-204v3 に従って、AM の隊員は、IFE や FOD、BASH (バードストライク危険性)、夜間灯火、ワイドボディ/ヘビー機の出発、その他の飛行場の危険な状況を引き起こす可能性のある事象に対する支援が必要な場合には、主たる離陸・着陸・地上滑走の表面を確かめるため、追加でさらに点検を実施して記録する。

1. 20. 3. 第 786 CES/CEOE (施設隊飛行場灯火班) は、正式な夕暮れまたは夜明け前の時間中に 1

日に少なくとも1回は飛行場灯火の点検を実施する。飛行場灯火班は点検が終了すれば、AMに飛行場灯火システムの状況を報告する。

1.20.4. 施設隊(86 CES/CEPM)は、修繕・建設で閉鎖されているエリアの再開前に、86 OSS/OSAAおよび86 AW/SE(飛行安全性)と協力して点検する。

1.20.5. 786 CES/CEOEは、アレスティング・バリアの状況を毎日点検しAMに報告する。AMには状況を「運用可能、または運用不可能」と報告する。

1.21. 滑走路の開始と閉鎖の手順

1.21.1. AFI 13-204v3「飛行場の運用、手順、プログラム」に従って、AMが滑走路の開始・閉鎖の認可機関となっている。

1.21.2. 滑走路の閉鎖。AMは、滑走路が長期にわたり使用不可能な時には(例えば建設、除雪、危険な気象状態、着陸表面の損傷など)滑走路を閉鎖し、管制塔と86 AW/CP(第86空輸航空団司令部)に報告し、(必要であれば)NOTAMに情報を送る。

1.21.3. 滑走路の開始。AMは、滑走路を点検しあらゆる危険性がないこと(航空機、車両、破片など)を確かめた後に、滑走路を再開する。AMは、滑走路を再開する際に管制塔と86 AW/CPに通知し、該当するNOTAMを取り消す。

1.22. 滑走路運用の一時停止と再開の手順

1.22.1. AFI 13-204v3に従って、AMまたは管制塔統括席管制官/上席管制官の判断により、滑走路の運用を一時的に停止できる。滑走路の運用を一時停止する際には、管制塔統括席管制官/上席管制官は直ちにAMに報告する。一時停止または閉鎖後の滑走路の運用を再開できるのは、AMだけである。

1.22.2. 生理学的緊急時や医療緊急時を除く緊急機の着陸後は、影響を受けた滑走路の運用は自動的に停止され、AMが滑走路を点検し、管制塔に対して滑走路の運用を再開できることを報告するまで停止を継続する。**注:**滑走路の運用が停止された場合でも、全車両は滑走路への進入または横断の前に、引き続き管制塔からの許可を取得すること。

1.23. エンジンのテスト/ランナップ(離陸前点検)の手順

1.23.1. ドイツ航空交通法許可(ATAP)に従って、エンジンテストの実施中は、任務に関連した課題の達成の必要性がない限り、負荷状態で1機につき同時にエンジン2基だけの稼働が認められる。

1.23.2. 86 AW MOCと721 AMXS/MOCは、全てのエンジンの稼働について管制塔と調整し認可を得る。エンジン稼働監督者は、エンジンの稼働開始前に認可のため地上管制に必ず連絡する。

1.23.3. 認可を受ければ、整備エンジン稼働監督者は地上管制と周波数を継続して合わせる。航空機から地上管制への無線送信は最小限に抑える。

1.23.4. 以下の時間は、静穏時間免除の認可を受けずに全航空機の整備エンジン稼働が認められる。

1.23.4.1. 月曜日から土曜日：現地時間の7時から19時（ドイツの休日を除く）

1.23.5. 逸脱の要請。上記時間以外の外来機のエンジン稼働に対する要請は、86 AW/CP を経て 86 OG/CC（第86作戦群司令）から認可を得なければならない。MXG/CC（整備群司令）は86 AW/CP を経て、全ての86 AWのエンジン稼働を認める。認可機関を86 AMXS 製造監督班（Herk Super）に委託できる。

1.23.5.1. 容認可能な逸脱の要請は以下の通り。

1.23.5.1.1. 任務の悪化。エンジン稼働を認可しなければ任務の悪化を招く。

1.23.5.1.2. 高次の司令部（HHQ）に対する影響。エンジン稼働を認可しなければ、HHQ/JCS（統合参謀本部）の任務に影響が出る。

1.23.5.1.3. HHQ または JCS が命じた警戒の発信、または優先度の高い任務。

1.23.6. 管制塔と AM は、静穏時間中の飛行場運用を監視し、いかなる逸脱も 86 AW/CP に通知する。

1.23.7. 第5ランプと第8ランプの航空機エンジン稼働の規則を表 1.4 に列挙する。基地所属航空機によるエンジン稼働の規則は、表 1.5 に列挙する。

表 1.4. 第5ランプと第8ランプのエンジン稼働指定スポット（C-130を除く）

規則	条件
1	どの駐機位置でもアイドリング稼働を遂行できる。
2	2基のエンジンでアイドリングを上回る稼働が必要な場合、指定された稼働スポット5番（東向き）、R1とR2（北向き）を使用する。ただし、スポットが利用不可能な場合を除く。利用不可能な場合には規則3を参照する。（注1参照）
3	2基のエンジンでアイドリングを上回る稼働が必要な場合、航空機の背後の2つのスポットが使われていない場合には、スポット5-6番から5-11番とスポット5-18番から5-24番（西向き）を使うことができる。注2参照。
4	C-17のリバースエンジンのランナップは、T1とT2を除く全スポットで実行できる。注3参照。
注1：R1またはR2に駐機する予定の翼長が169フィート10インチ（C-17）を超える全航空機は、プッシュバックで駐機スポットに入る。	
注2：整備稼働は、86 MXG/MOCと721 AMXS/MOC、エアターミナル運用センターを通じて調整し	

なければならない。航空機の背後を何も通過しないように安全標示具を据える。表 1.5 で示す全ての稼働は、稼働方向に向いて 1000 フィートの間隔と防護を確保する。

注：全てのエンジン稼働手順については、パワーレベルと方向を含めて、721 AMXS および/または 86 MXG が責任を負う。搭乗員またはエンジン稼働監督者は、周囲の全隊員および機器の安全性に対する全責任を負う。管制塔は、ハイジャック対策目的のエンジン稼働の認可だけを提供する。86 OSS/OSA は、誤ったエンジン稼働手順に対しては責任を負わない。

注：ナセル（エンジン室）が安全対策のない燃料給油栓ピットのカバー上部またはマンホールのカバー上部に位置する間は、リバースエンジン稼働は禁じられる。

表 1.5. 基地所属航空機のエンジン稼働指定スポット

第 1 ランプ	
規則	条件
1	エンジンのアイドリングの稼働はどのスポットでもよい。
2	C-130 航空機（全機）ーブラストディフレクターがある場合、または直ぐ背後の別のスポットに隊員、機器、航空機がない場合には、駐機スポットで最大出力のエンジン稼働が認められる。これに該当する場合に 2 列後ろのスポットには、無動力 AGE（航空用地上装置）がないようにする。全隊員は上面への立入を制限され、航空機がいる場合には強風対応コンフィギュレーションにする。稼働している航空機の機首は、前輪ブロック/中心線と一直線となり西を向く。（注 1 と注 2 を参照）。
注 1： 航空機の背後 1000 フィート以内を何も通過しないように、安全標示具を据える。	
注 2： これらスポットでの整備稼働は、86 MXG/MOC、721 AMXS/MOC、およびエアターミナル運用センターを通じて調整しなければならない。	
南西エリア（第 7 ランプ）	
1	C-21 のエンジン稼働は HS-91 だけで認められる。
注 3： 小さな整備上の問題だけの場合は、ハンマーヘッド機のフルパワーを含めた全航空機のエンジン稼働が認められる。	
注 4： C-130 のエンジン・コンプレッサーの洗浄は、洗浄格納装置を使って第 1 ランプだけで行える。洗浄格納装置が使えない場合は、エンジン・コンプレッサーの洗浄は禁じられる。	
注 5： 全てのエンジン稼働手順については、パワーレベルと方向を含めて、86 MXG が責任を負う。搭乗員またはエンジン稼働監督者は、周囲の全隊員および機器の安全性に対する全責任を負う。管制塔は、ハイジャック対策目的のエンジン稼働の認可だけを提供する。86 OSS/OSA は、誤ったエンジン稼働手順に対しては責任を負わない。	

1.24 騒音低減手順。ラムシュタイン空軍基地の従事者および周辺コミュニティに対する騒音公害を最小限に抑えるため、以下の手順および制限を適用する。

1.24.1 逆噴射。搭乗員は安全運用に必要な最小限度のエンジン逆噴射を用いる。

1. 24. 2 進入手順。搭乗員は可能な最大限の範囲において、FLIP（飛行情報出版物） AP/2 に明示されたドイツの民間飛行場進入手順を利用する。ILS アプローチでは、搭乗員はローカライザー・アプローチ用に示された最終進入フィックスまでに最終的なコンフィギュレーション（着陸形態）を確立すべきである。

1. 24. 3 視認進入では、街や村の上空通過を回避すべきである。東側から進入する際には、街の中心の上空通過を回避するため、滑走路 26 または滑走路 27 のためアウトバーン 6 視認進入を実行する（FLIPS を参照）。

1. 24. 4 静穏時間。ラムシュタイン空軍基地の静穏時間とは、任務に不可欠な到着・出発・エンジン稼働だけが認められる時間のことである。認可は個々の場合に依りて与えられる。

1. 24. 4. 1 ラムシュタイン空軍基地で到着・出発に定められた静穏時間とは、月曜から土曜の現地時間の 22 時から 6 時である。エンジン始動は、静穏時間免除がなければ 6 時以前は認められない。注：管制塔の隊員は、22 時までに着陸した航空機を駐機場まで誘導する認可権限を持つ。

1. 24. 4. 2 日曜日およびドイツの休日の静穏時間は、現地時間の 13 時まで続く。エンジン始動は静穏時間終了の 30 分前から認められるが、航空機は 13 時より前には出発できない。

1. 24. 5 静穏時間の免除

1. 24. 5. 1 要請する機関は、静穏時間免除（QHW）を調整するため 86 AW/CP（第 86 空輸航空団司令部）に連絡する。

1. 24. 5. 2 86 AW/CP は、86 OG（作戦群）/CC/CD と共に要請を処理し、要請している機関に最終的な認可・非認可を通知する。86 AW/CP は管制塔および認可日の AM（飛行場管理）に通知する。

1. 24. 5. 3 静穏時間免除（QHW）は以下の任務に対して認める。

1. 24. 5. 3. 1 TACC（第 618 空中給油機空輸統制センター）が QHW 認可を見込めるのは、遺体（HR）を運搬する航空機、航空医療搬送（AE）、天候（WX）による迂回、または飛行中の緊急事態（IFE）の航空機である。さらに TACC は、重要な不測事態による移動で飛行する航空機のため、（HR、AE、WX、IFE で得られる認可に加えて）1 日に追加で 6 回の QHW を計画できる。こうした 6 回の QHW は、86 AW/CP が監視する。注：TACC が要求の急増を確認した場合には、計画する QHW の数を急増期間中は増やすことができる。

1. 24. 5. 3. 2 全航空機の整備エンジンは、19 時から 22 時の間はアイドリングで稼働する。

1. 24. 5. 3. 3 C-17 整備エンジンは、不測事態の配置のため、ラムシュタイン空軍基地（ETAR）を出発する 1 B1 以上の高次の任務では、22 時から 7 時の間はアイドリングで稼働する。ただし、解任による CONUS（米国本土）への飛行レグを除く。

1. 24. 5. 3. 4 整備エンジンは、以下の任務を支援する航空機では離陸出力まで稼働する。

1. 24. 5. 3. 4. 1 1 A1、1A2、1A3 の優先任務

1. 24. 5. 3. 4. 2 緊急・優先的な航空医療搬送

1. 24. 5. 3. 4. 3 遺体の送還

注：離陸出力のエンジンは、86 AW の方針およびドイツ航空交通法の許可（ATAP）に従う（すなわち1度に2基のエンジンまで）。

1. 24. 5. 3. 5 静穏時間中の離陸・着陸は以下の任務の全航空機が対象となる。

1. 24. 5. 3. 5. 1 1 A1、1A2、1A3 の優先任務

1. 24. 5. 3. 5. 2 緊急・優先的な航空医療搬送

1. 24. 5. 3. 5. 3 遺体の送還

1. 24. 5. 3. 5. 4 気象による迂回

1. 24. 5. 3. 5. 5 IFE（通知はQRCガイダンスに従う）

1. 24. 6 静穏時間中の航空機の運用。任務に悪影響を与えずに、静穏時間中に騒音公害を低減するため、以下の一般ガイダンスを適用する。

1. 24. 6. 1 搭乗員と整備要員は、飛行の安全性・任務の達成に見合う騒音が最小になるように、航空機・エンジンを運用する。

1. 24. 6. 2 静穏時間免除の認可を受けたパイロットは、静穏時間中に1回の計器進入方式によるフルストップ（完全停止）・ランディングおよび/または1回の出発が認められる。

1. 24. 6. 3 緊急事態あるいは86 OG/CCによる認可を除いて、週末とドイツの休日では航空機にVFRパターンが認められない。

1. 24. 6. 4 静穏時間の運用を認められている場合には、管制塔はパイロットに対して人口密集地域の上空通過を回避するようアドバイスする。

1. 24. 7 人口密集地域の回避。緊急事態での要請あるいは出発手順（DP）の実施時を除いて、航空機は可能な最大限の範囲において、村の上空通過を回避する。**注：**DPのVMC（有視界気象状態）/ATCの指示の場合は、コース修正がクラスD空域を離れるまで認められる。

1. 24. 8 USAFF本部と航空団司令ラムシュタイン・エリアの回避。可能な最大限の範囲において、航空機は、USAFF本部と航空団司令ラムシュタインのビルを囲むラムシュタイン空軍基地のエリアの高度3,600フィート未満での上空通過を回避する。VFRで到着する航空機は、このエリアを回避する方法で滑走路または誘導路を使う着陸を指示される。VFRの外来機が空港を南北方向で横断する際には、滑走路の東端または西端を通過して中央部分の上空通過を回避するよう指示される。クラスD地上エリアを東西方向で横断するVFRの外来機は、飛行方向の滑走路の末端を通過するまで滑走路の南側または4マイル北側にとどまる。パイプライン点検ヘリコプター、連邦政府機関や緊急対応オペレーションの航空機は、この制限を免除される。

1. 25. 精密進入規制エリア ILS CAT I/II/IIIa の保護手順

1. 25. 1. ILSアプローチの進行中は、航空機、車両、隊員がILS制限エリア内にいること、あるいは立ち入ることは認められない。添付文書10「ILS CAT II/IIIa 規制エリア」を参照。

1. 25. 1. 1. 全ての航空機、車両、隊員は、適切なILSカテゴリ計器用ホールドラインで停止し、CMA/滑走路に立ち入るには管制塔に連絡して許可を得る。**例外：**進入機が滑走路スレッシユホールド（末端）から2NM以内にいるときは、進入機と別の進入機あるいは進入機と出発機

との間のセパレーション（管制間隔）は、進入機と出発機、地上滑走機、あるいは車両が ILS 電波妨害を引き起こさない方法で提供される。

1. 25. 1. 2. ローカル所属の航空機は、RVR（滑走路視距離）が 200m 以上の場合、滑走路 08/26 と第 3、第 4、第 7 のランプの間の移動が認められる。パイロットの要請により「フォローミー」サービスの提供が可能である。RVR が 200m 未満に低下した場合には、「フォローミー」サービスが必要となる。この方針に対する除外には、86 0G/CC の認可が必要となる。

1. 25. 1. 3. CAT II/IIIa での運用時には、飛行場灯火システムへの供給停止が、BesAnMi1FS 2-100 に従って ILS カテゴリーへのサービス低下をもたらす可能性がある。その場合には、AM は搭乗員に伝える NOTAM を公表し、基地の諸機関に対し可能なサービスへの低下を知らせる二次クラッシュ・ネットを発表する。

1. 25. 2. ILS CAT I の運用

1. 25. 2. 1. ILS CAT I の運用は、報告されているシーリングが 200 フィート以上で視程が 800m 以上、RVR が 800m 以上であれば行われる。

1. 25. 2. 2. ILS アプローチを実施する進入中の航空機が滑走路の着陸可能部分末端から 2NM（DASR/デジタル空港監視レーダーの非稼働中は 4NM）に到達する前に、全ての航空機、車両、隊員は CAT I ILS 制限エリアから離れる。

1. 25. 3. ILS CAT II/IIIa 運用の準備

1. 25. 3. 1. ILS CAT II/IIIa 運用のため CMA の準備を開始するのは、気象状態が 30 フィート以下のシーリング、および報告されている視程または管制塔が観測する卓越視程が 1,600m 以下の場合である。

1. 25. 3. 2. AM は、CMA 内の全ての車両・隊員および/または航空機を必ず確認し、ILS CAT II/IIIa の運用が始まる前に管制塔と連絡を取るようにするため、CMA の初期点検を行う（CAT II/IIIa の規制・保護エリア）。AM は管制塔を支援し、CAT II/IIIa の全規制・保護エリアから重要任務に就いていない隊員、機器、車両を全て除去・退去させる。これが終了すれば、AM は管制塔に CMA の点検状況を報告する。

1. 25. 3. 3. ラムシュタイン管制塔は、ランプ・ネットを含むすべての利用可能な周波数で 30 分ごとに少なくとも 1 回は「CAT II/IIIa の計器用ホールド手順を実施」というメッセージを送信する。

1. 25. 3. 4. 全ての航空機、車両、隊員は 1. 21. 1 項に従って、管制塔からの通知を受領次第、CAT II/IIIa の計器用ホールドラインで待機することを義務付けられる。

1. 25. 3. 5. BesAnMi1FS 2-100 に従って、光学着陸支援装置（飛行場の灯火システムなど）および非光学着陸支援装置（ILS など）への副次的な電力供給の運用を確認する。

1. 25. 4. ILS CAT II の運用

1. 25. 4. 1. ILS CAT II の運用は、シーリングが 100 フィート以上 200 フィート未満、および/または視程が 800m 未満および/または RVR が 370m 以上 800m 未満の場合に行われる。

1. 25. 4. 2. BesAnMi1FS 2-100 に従って、ILS CAT II の運用中は以下の通りとする。

- 1.25.4.2.1. 滑走路 26 の連鎖式閃光灯 (SFL) と進入角指示灯 (PAPI) は消灯する。
 - 1.25.4.2.2. 滑走路の中心線灯、赤色のサイドバレット、誘導路中心線灯、停止線灯は点灯する。
 - 1.25.4.3. 管制塔は BesAnMilFS 2-100 の図 475.3 に従って、ATIS (自動飛行場情報サービス) に次の文言を入れる「LOW VISIBILITY PROCEDURES CAT II IN OPERATION (CAT II の低視程手順を運用中)」。
 - 1.25.4.4. 重要任務に就いていない車両および/または隊員は、ILS CAT II/IIIa の運用中に CMA 内にいることは認められない。
 - 1.25.4.5. 到着対到着：ラムシュタイン GCA は、連続して到着する航空機については、後続機が滑走路の着陸可能部分末端から 2NM に達する前に先行機が着陸して滑走路から離れ、ILS 規制エリア/CMA がクリアになるように、連続する航空機の間を 10NM 離す。
 - 1.25.4.6. 到着対出発：ILS 進入機が滑走路の着陸可能部分末端から 15 マイルの地点に達する前に、必ず出発機が離陸滑走距離の滑走を開始するように、出発機を ILS 進入の到着機から離す。ILS 進入機が滑走路の着陸可能部分末端から 15 マイル以下にあるときは、航空機の出発、滑走路での離陸待機、使用中の滑走路を経由して逆行する地上滑走が認められない。
- 1.25.5. ILS CAT IIIa の運用
- 1.25.5.1. ILS CAT IIIa の運用は、シーリングが 100 フィート未満、および/または報告されている RVR が 200m 以上 370m 未満の場合に行われる。
 - 1.25.5.2. ILS CAT II の運用のため 1.21.4 項 (訳注：1.25.4 項か?) で示した手順が、引き続き有効である。これに加えて管制塔は、BesAnMilFS 2-100 の図 475.5 に従って、ATIS に次の文言を入れる「LOW VISIBILITY PROCEDURES CAT IIIa IN OPERATION (CAT IIIa の低視程手順を運用中)」。
 - 1.25.5.3. 到着対到着：ラムシュタイン GCA は、連続して到着する航空機については、後続機が滑走路の着陸可能部分末端から 2NM に達する前に先行機が着陸して滑走路から離れ、ILS 規制エリア/CMA がクリアになるように、連続する航空機の間を 10NM 離す。
 - 1.25.5.4. 到着対出発：ILS 進入機が滑走路の着陸可能部分末端から 15 マイルの地点に達する前に、必ず出発機が離陸滑走距離の滑走を開始するように、出発機を ILS 進入の到着機から離す。ILS 進入機が滑走路の着陸可能部分末端から 15 マイル以下にあるときは、航空機の出発、滑走路での離陸待機、使用中の滑走路を経由して逆行する地上滑走が認められない。
- 1.26. 飛行場の規制・機密エリア
- 1.26.1. 規制エリアは、「DoD (国防省) 指令 DoD 5200.8 『DoD 軍事施設と資源』および 1950 年国内保安法 21 条：US コード 50、797 号に従って」設定されている。
 - 1.26.2. 全ての隊員は、規制・管理エリアの立入には特別許可書を取得しなければならない。
 - 1.26.2.1. 許可書は、通常はラインバッジと呼ばれる自動立入管理カードからなる。
 - 1.26.2.2. ラインバッジは、治安部隊パスと ID オフィスを通じて取得できる。外来者は、86 AW ローカル指令に従って、自分の所属地で発行されるラインバッジを使用できる。必要文書に関

する具体的情報については、86 SFS（第86治安部隊）に連絡すること。

1.26.3. 飛行場内外の規制エリアは、86 AW ローカル指令に定められている。

1.26.3.1. 規制エリアは、赤色の塗装ラインで表示されている。

1.26.3.2. 規制エリアへの立入は、白い塗装ラインで示された立入規制点（ECP）を通ることだけが認められている。

1.26.4. 規制・機密エリアに関する質問は、86 SFS/S5P と S5A に送る必要がある。

1.27. ATCALS（航空交通管制・着陸システム）施設の補助電源

1.27.1. バッテリー電源。全ての NAVAID には、商用電源が停電した場合に最大1時間の電力を供給する予備バッテリーがある。予備発電機を備えた施設では、バッテリー装置は商用電源と発電電源の間の暫定時間に電力を供給するよう設計されている。

1.27.2. 発電機の電力。管制塔、GCA、TACAN、全 ILS、DASR にはディーゼル発電機があり、商用電源の停電の場合には予備電力を供給できる。

1.27.3. 無停電電源装置（UPS）。GCA、管制塔、TACAN、DASR にはそれぞれ UPS システムが備えられ、商用電源の停電と発電機の発電開始の間の暫定時間に電力を供給する。

第2章 飛行区域

2.1. ローカル飛行区域/空域の指定

2.1.1. ラムシュタインのクラスD空域。空域は14NM掛ける7NMで、地表面から3,600フィートMSL(平均海面高度)まで:滑走路09/27の中心線の4NM北側と3NM南側、滑走路09/27の7NM東側と7NM西側である。図は添付文書9「クラスD空域・VFRオーバーヘッドパターン・内側クローズドパターン」を参照。

2.1.2. ラムシュタインGCA空域。クラスE空域は地表面から5,000フィートMSLまでで、全部で約20NM掛ける40NMで、使用する滑走路に応じて、常にラムシュタインGCAが管制するのは約20NM掛ける25NMだけである。図は添付文書8「クラスE空域・レーダーパターン」を参照。注:追加情報については、DoD FLIP VFR ARRIVAL/DEPARTURE ROUTES EUROPE(国防省飛行情報出版物、欧州の有視界飛行方式の到着/出発ルート)を参照。

2.2. VFR(有視界飛行方式)ローカル訓練エリア

2.2.1.1. 搭乗員は、VMC中には進入地点「MAPIG」からの全手順の進入実施および/または「MAPIG」での空中待機が制限される。ただし、飛行グライダー活動には無理なシーリングの上でのVMC状況における飛行を除く。

2.2.1.2. 滑走路08/09への誘導を受ける搭乗員は、「MAPIG」から最大限の間隔を維持するため短い誘導を見越して、これを要請すべきである。

第3章

VFR（有視界飛行方式）手順

3.1. VFR 最低気象条件

3.1.1. FAAO 7110.65 に従って、観測された気象が 1,000 フィート以上のシーリング、および/または卓越視程が 5,000 メートル以上の場合には、有視界飛行方式を実行できる。騒音低減のため、戦闘機はシーリングが 3,700 フィート未満で卓越視程が 5,000 メートル未満では VFR の出発はしない。

3.2. VFR トラフィックパターン。添付文書 9「クラス D 空域・VFR オーバーヘッドパターン・内側クローズドパターン」を参照。

3.2.1. クラス D 空域の入域手順、管制塔標準周波数/VFR 位置通報点

3.2.1.1. パイロットは管制塔と無線交信を確立し、クラス D 空域への入域前に、要請する飛行パターンに対する認可を得なければならない。

3.2.1.2. クラス D 空域で飛行する全航空機に対する管制塔の主たる無線周波数は、VHF133.2 メガヘルツである。

3.2.1.3. VFR 位置通報点は、ECHO (062-R/5.2 DME)、WISKY (291-R/6.6 DME)、PIVOT (352-R/6.6 DME) である。全ての方角（ラジアル/R）と DME（距離情報提供装置による距離）は、ラムシュタインの TASCAN（戦術航法装置）を起点とする。**注 1**：パイロットはクラス D 空域での飛行前に、添付文書 9「クラス D 空域・VFR オーバーヘッドパターン・内側クローズドパターン」に挙げられた VFR 入域/位置通報点を熟知していなければならない。調整がない限り、クラス D 空域に 3,000 MSL 以下で入域し、認可された位置通報点に向かう。**注 2**：VFR の状態中は、ラムシュタイン AB（空軍基地）の近辺で広範囲のグライダー活動を予期すること。ローカルのグライダーはラムシュタイン GCA と交信状態になく、空中衝突防止装置のガイダンスを提供するトランスポンダを備えていない。搭乗員は、ラムシュタイン近辺での飛行時には極めて慎重を期すべきである。**注 3**：ローカル・パターンで WISKY、PIVOT、ECHO の通報点を越える際に、全ての飛行場所所属航空機は注意を払う。ポツバーグ (Potsberg) ・ホテル（城）ではバードショーが催される。そのエリアでは非常に大きな捕食鳥と衝突する危険性が高まるため、搭乗員は真上の通過を避けなければならない。搭乗員は、そのエリア（北緯 49 度 31 分 20 秒・東経 7 度 28 分 80 秒）を 1/2NM 以上離れて飛行するよう計画すべきである。

3.2.2. パターンの使用/逸脱

3.2.2.1. 特に定めのない限り、VFR パターンの使用はローカル所属の 86 AW の全航空機だけに認められる。外来機は、異常または緊急の状況がある場合、または OG/CC（作戦群司令）が認める場合に、VFR パターンで飛行できる。

3.2.2.2. USAFE の戦闘機には、オーバーヘッドパターンを使った回復が認められる。ただし複数の進入を望む航空機は、そのオプションを GCA レーダーパターンに戻さなければならない。

3.2.2.3. VFR パターンは静穏時間中や週末、ドイツの休日には閉鎖される。

3.2.3. パターンの概要

3.2.3.1. クローズド・トラフィックパターン

3.2.3.1.1. パターンの高度は2,000 フィート MSL。

3.2.3.1.2. 気象基準。シーリングは1,700 フィート AGL で、視程は5,000m 以上。

3.2.3.1.3. パターンの概要。航空機の手順開始前に、航空機は要請しなければならない。管制塔は「内側」か「外側」を明確にし、クローズド・トラフィックの認可をしなければならない。**添付文書9「クラスD空域・VFR オーバーヘッドパターン・内側クローズドパターン」**を参照。

3.2.3.1.3.1. 外側クローズド・トラフィックパターンの概要。ラムシュタイン村、ミッセンバッハ (Missenbach)、ラムシュタイン AB の住宅エリアの外側で、マッケンバッハ (Mackenbach) の内側にとどまる。

3.2.3.1.3.2. 内側クローズド・トラフィックパターンの概要 (滑走路 26/27 のみ)。ラムシュタイン AB の内側にとどまり、可能な最大限の範囲でラムシュタイン村、ラムシュタイン・ハイスクール、USAFE/NATO 司令部棟を回避する。**注**：模擬エンジンアウト・パターンの逸脱には、管制塔の認可が必要となる。

3.2.4. オーバーヘッドパターン。図は**添付文書9「クラスD空域・VFR オーバーヘッドパターン・内側クローズドパターン」**を参照。

3.2.4.1. パターンの高度は WISKY または ECHO の通報点までは3,000 フィート MSL で、通報点通過後は2,500 フィート MSL。

3.2.4.2. 気象基準。シーリングは2,700 フィート AGL で、視程は5,000m 以上。

3.2.4.3. パターンの概要。管制塔の命令に従って、滑走路 08/09 への初期進入では3,000 フィート MSL で WISKY 通報点に向かう、または滑走路 26/27 への初期進入では3,000 フィート MSL で ECHO 通報点に向かう。両滑走路に対してライト・ブレイク (右急旋回) だけが行われ、パイロットは飛行禁止空域の外にとどまる。**例外**：滑走路 08/09 が使用中の場合に ATC が C-21 航空機に対して滑走路進入末端を超えてブレイク (急旋回) するよう要求すれば、カインズバッハ (Kindsbach) 村の上空通過を避けるためレフト・ブレイク (左急旋回) が使われる。またレフト・ブレイクを使う際には、C-21 航空機はラムシュタイン村の上空通過を避けて北側を飛行し、給水塔のあたりでベース (ベース・レグ) に旋回する。その後のパターンは、騒音低減のため村を避けて再進入する (**添付文書9「クラスD空域・VFR オーバーヘッドパターン・内側クローズドパターン」**)。

3.2.5. 初期進入への誘導

3.2.5.1. パターンの高度が指定され、3,600 フィート MSL 以上。

3.2.5.2. 気象基準。シーリングは2,200 フィート AGL 以上で、視程は5,000m 以上。

3.2.5.3. パターンの概要。初期進入の誘導を要請しているパイロットには、管制塔と調整していない限り、ラムシュタイン GCA が最終進入の7NMの地点まで3,600 フィート MSL 以上の指定高度で誘導する。**注**：航空機は、WISKY と ECHO の通報点から高度3,000 フィート MSL のオーバーヘッドパターンで入域する。飛行場の視認の通報後に、パイロットは管制塔に連絡するよ

う指示される。最終進入 6NM までに視認通報をしないパイロットは、4,000 フィート MSL 以上に上昇するよう指示され、その後に計器進入のためレーダーパターンにレーダー誘導される。

3.2.6. オーバーヘッドパターンの保護。オーバーヘッドパターンの使用時には、全出発機は滑走路の離陸末端まで2,000 フィートMSL以下を維持するよう管制塔/GCAに指示される。管制塔は、オーバーヘッドパターンの航空機とのコンフリクトがなければ、2,000 フィートの制限を省略・取り消ししてもよい。

3.2.7. 空中待機の手順。トラフィックの状況により必要な場合には、通常のトラフィックパターンの再開を継続できるまでは、航空機は管制官から WISKY または ECHO の通報点で待機するよう指示される。航空機は、特に管制官からの指示がない限り、高度 3,000 フィート MTL または ATC が標準として指示する高度で北に旋回することを求められる。

3.2.8. 航空機は、VFR パターンまたは ATC が命令するようにスコーク 0033 を発信する。

3.2.9. VFR 戦術手順。添付文書 11「VFR 戦術手順」を参照。

3.2.9.1. ハイスピード・ダウンウインド（風向きに逆行）

3.2.9.1.1. パターンの高度は PIVOT、ECHO、WISKY から 3,000 フィート MSL、その後は概要に従って 2,000 フィート MSL まで降下する。

3.2.9.1.2. 気象基準。シーリングは 2,200 フィート AGL 以上で、視程は 5,000m 以上。

3.2.9.1.3. パターンの概要

3.2.9.1.3.1. 北側ハイスピード・ダウンウインド。滑走路 26/27 だけに使用可能。PIVOT 通報点から高度 3,000 フィート MSL で、ミッセンバッハとマッケンバッハの町の間に向かう。角度 45 度の進入レグで、2,000 フィート MSL (1,200 フィート AGL) のパターン高度まで降下する。WISKY 通報点からは高度 3,000 フィート MSL でミッセンバッハとラムシュタインの町の間に向かい、その後 2,000 フィート MSL のパターン高度まで降下する。

3.2.9.1.3.2. 南側ハイスピード・ダウンウインド。WISKY 通報点から高度 3,000 フィート MSL で、滑走路 26/27 への 45 度進入レグのため、提示された 110 度の方位で向かう。あるいは管制塔からの命令により、ECHO 通報点から高度 3,000 フィート MSL で、滑走路 08/09 への 45 度進入レグのため提示された 240 度の方位で向かう。滑走路の中心線を横切った後、高度 2,000 フィート MSL (1,200 フィート AGL) まで降下し、滑走路の南側をダウンウインドで進入する。ラントシュトゥール (Landstuh1) とキンツバッハ (Kindsbach) の北側にとどまる。

3.2.9.2. ランダム・シャロー・アプローチ

3.2.9.2.1. パターンの高度は 500 フィート AGL 以上。

3.2.9.2.2. 気象基準。シーリングは 1,500 フィート AGL 以上で、視程は 5,000m 以上。

3.2.9.2.3. パターンの概要。滑走路 26/27 には ECHO 通報点を経て、あるいは滑走路 08/09 では WISKY 通報点を経て、ランダム・シャロー「ストレートイン (直線進入)」アプローチを要請する。使用中の滑走路に応じて、最終進入への右/左 270 度のピッチ角のために滑走路中

央に90度の角度で入るランダム・シャロー「アビームノース（北側真横）」またはランダム・シャロー「アビームサウス（南側真横）」を要請する。クラスD空域には高度500フィートAGL、最大250KIAS（ノット指示対気速度）で入域し、全飛行禁止エリアを回避する。その後のパターンは、WISKYまたはECHOの通報点を経て、飛行禁止エリアを避けて再入域する。夜間の進入は認められない。注：パイロットは次の用語を使用する：「ランダム・シャロー・ストレートイン」または滑走路26/27では「ランダム・シャロー・ピッチ・ノース」、または滑走路08/09では「ランダム・シャロー・ピッチ・サウス」。

3.2.9.2.4. 真横での飛行中に、他の航空機が着陸から2マイル以下にいる際には、進入復行の場合のコンフリクトを避けるために、管制塔は北側ダウンウインド進入を命じてよい。

3.2.9.3. ランダム・ステープ・アプローチ

3.2.9.3.1. パターンの高度は、ATCと調整をしていない限り、通常は5,500フィートMSLまたは6,000フィートMSL（航空機の型式による）。

3.2.9.3.2. 気象基準。シーリングは要請したパターン高度から500フィート以上で、視程は5,000m以上。

3.2.9.3.3. パターンの概要。飛行場に近づいたら管制塔に連絡し、5,500フィートMSL（C-130）か6,000フィートMSL（C-21）、またはランダム・ステープ・アプローチのために調整された高度への上昇を要請する。パイロットは、飛行場が近づいたら管制塔に航空機の方角と距離を知らせ、管制塔とブレイクを調整する。飛行中を通じてラムシュタイン近辺にある飛行禁止エリアを回避する。

3.2.9.4. VFR高高度戦術ストレートイン・アプローチ（直線進入）

3.2.9.4.1. パターンの高度は調整する。

3.2.9.4.2. 気象基準。シーリングは要請した高度から500フィート以上で、視程は5,000m以上。

3.2.9.4.3. パターンの概要。飛行場に近づいたらランゲンACC、ラムシュタインGCA、または管制塔（戦術状況による）に連絡し、高高度戦術ストレートイン・アプローチのために要請した高度への上昇/下降を調整する。パイロットは、飛行場が近づいたら航空機の方角と距離を明示する。飛行中を通じてラムシュタイン近辺にある飛行禁止エリアを回避する。

3.2.9.5. VFR低高度戦術ストレートイン・アプローチ

3.2.9.5.1. パターンの高度は調整する。

3.2.9.5.2. 気象基準。シーリングは1,500フィートAGL以上で、視程は5,000m以上。

3.2.9.5.3. パターンの概要。飛行場に近づいたらランゲンACC、ラムシュタインGCA、または管制塔（戦術状況による）に連絡し、低高度戦術ストレートイン・アプローチのために要請した高度への上昇/下降を調整する。パイロットは、飛行場が近づいたら航空機の方角と距離を明示する。

3.2.9.6. VFR曲線アプローチ

3.2.9.6.1. パターンの高度は調整する（通常は8,000～1万フィートAGL）。

3.2.9.6.2. 気象基準。シーリングは要請した高度から500フィート以上で、視程は5,000m以上。

3.2.9.6.3. パターンの概要。飛行場に近づいたらランゲンACC、ラムシュタインGCA、また

は管制塔（戦術状況による）に連絡し、曲線アプローチのために要請した高度への上昇/下降を調整する。パイロットは、飛行場が近づいたら航空機の方向と距離を明示する。スローダウン（9～10NM）、またはダウンウインド・スローダウン（8～9NM）でベースレグに向かう。ベースポイント（1.5NM）に到達する前に管制塔に通知する。

3.2.10. VFR 出発手順。管制塔から命令/認可がない限り、全ての VFR 固定翼航空機は、**添付文書 12「VFR 出発パターン」**の図のように、クラス D 空域を出域する。

3.2.10.1. スパイラルアップ出発。

3.2.10.2. 気象基準。シーリングは要請した高度から 500 フィート以上で、視程は 5,000m 以上でなければならない。航空機は飛行中を通じて VMC（有視界気象状態）を保持しなければならない。

3.2.10.3. パターンの概要。エンジン稼働/地上滑走中には地上管制に、またはパターン中には管制塔に「スパイラルアップ出発」を要請する。管制官の認可を復唱する。出発後に対気速度が許せば旋回を開始する（内側クローズドパターンと同様）。旋回方向は通常は北向きである。航空機は管制塔と交信を維持し、180 度/360 度の上昇旋回で飛行し、要請した高度（通常は 5,500 フィート MSL）で飛行場を横切り（ダウンウインドに入り）、飛行場から 4NM 以内にとどまる。

3.2.10.4. VFR を離れる戦闘機は、騒音低減のために 4,000 フィート MSL 以上に上昇しなければならない。VFR 出発の戦闘機に必要な最低気象条件は、シーリングが 3,700 フィート AGL 以上、視程が 5,000m 以上である。**注**：騒音低減のため地元の各村の上空通過を避ける。

3.2.11. 夜間 VFR 手順

3.2.11.1. 日没後にクラス D 空域の外で VFR の飛行を計画するパイロットは、ユーロコントロール（欧州航空航法安全機構）に夜間 VFR 飛行計画を提出しなければならない。

3.2.11.2. エンジン稼働時にパイロットは、要求に応じて夜間 VFR 許可を明示し、管制官に飛行高度と飛行方向を報告する。

3.2.11.3. 管制塔は、提出された飛行計画を確認して夜間 VFR 許可を取得するため、GCA とランゲン ACC を呼び出す。

3.3. 特別手順

3.3.1. ヘリコプターの運航。管制塔はヘリコプターに対して、滑走路に加えて移動規制エリア内や運用中の誘導路での到着・出発を認めることができる。ヘリコプターは、駐機ランプへの直接着陸または駐機ランプからの直接離陸は認められない。また管制官はヘリコプターに対して、離陸や着陸でミッチェル・アベニューの上空を通過することを認めない。東から飛来し誘導路 D に着陸して第 3 ランプまたは第 4 ランプに向かうヘリコプターは、ミッチェル・アベニューの手前（東側）に着陸し、ミッチェル・アベニューの交差点を通過して地上滑走するよう指示される。東に向かって出発するヘリコプターは、離陸許可を受ける前に誘導路 D 上およびミッチェル・アベニューの交差点を通過して地上滑走する。管制官は、いかなる航空機（ヘリコプターまたは固定翼航空機）でもミッチェル・アベニューの交差点を通過して地上滑走する前に、ミッチェル・アベニューの交通信号を作動させる。

- 3.3.1.1. ヘリコプターの手順は国防省「VFR、欧州の到着・出発経路」で公表されている。
 - 3.3.1.2. チャーリー・カンパニー1-第214航空連隊のヘリコプターは、ラムシュタインでのVFR進入が認められる。パターンの高度は700フィートAGL/1,500フィートMSL以下。
 - 3.3.1.3. ラントシュトゥール地域医療センターのヘリポート/空港(ETIP)でのヘリコプターの運航は、低空滑走や整備点検などヘリポート/空港自体に収まる活動に対しては、管制塔に許可を求めなくても100フィートAGL以下での運航が認められる。出発する全ヘリコプターは、離陸前に管制塔に連絡して許可を得なければならない。
- 3.3.2. 滑走路上に車両または隊員がいる場合の制限した低空進入。
 - 3.3.2.1. 隊員や車両が滑走路上にいる際には、管制塔は500フィートAGL以上またはヘビー機では1,000フィートAGL以上での低空進入を制限することを認められる。
 - 3.3.2.2. 管制塔は航空機に、滑走路上の隊員について報告し、制限した低空進入トラフィックを滑走路上の隊員に報告する。
 - 3.3.2.3. 機能点検飛行(FCF)。全てのFCFおよび整備点検飛行の要請は、86 OG/CCの認可を得るため、86 OSS/DO(第86運用支援隊運用班長)を通じて調整しなければならない。
 - 3.3.3. パラシュート投下作戦。ラムシュタイン AB は、パラシュート投下作戦を認めていない。
 - 3.3.4. 投下ゾーン(DZ)手順
 - 3.3.4.1. ATAPが、DZの設置を管理している。ラムシュタイン AB は、様々な保護昆虫種の生息地であるバイオトープ(自然保護区)内にある。このためドイツの法規では、DZの規模や使用(認可を含む)に対する明確な制限がある。
 - 3.3.4.2. 投下ゾーン内での投下目的での飛行回数は週8回の上空通過に制限され、原則として、出発と着陸の間では3回の上空通過飛行が行われる。原則として、各航空機はパラシュートに取り付けられた重量が約7kgの土嚢を投下する。土嚢の投下に加え、最大10人までの空挺隊員の団が投下ゾーンに飛び降りる。上空通過の最低高度は500フィート(150m)で最高高度は1,500フィート(460m)である。投下ゾーンへの接近では、投下ゾーン東端から375メートルの距離にある滑走路26と27の中心に位置する降下地点に直接向かって、基本進入ラインに対して6.5度の角度(トラック角度は256.9度)のILS26北側を実行する。「地表がほぼ湿っているか濡れている場合には、投下ゾーンの使用を控えることが義務付けられる」(ATAP、2006年)。
 - 3.3.4.3. 実際の投下には86 OG/CCの認可が必要で、86 AW Host Nation Office(第86空輸航空団・受入国局)を通してATAP当局と調整しなければならない。
 - 3.3.4.4. 現行のDZの測量は、86 OSS Tactics(86 OSS/OSK 第86運用支援隊戦略司令部)が行っている。新たな測量は、ATAPでの規模に制限される。
 - 3.3.4.5. 86 OSS/OSO(DSN 480-5311/国防電話交換網 480-5311)が、スケジュール管理機関である。
 - 3.3.4.6. ラムシュタイン DZ は、飛行場所のC-130に制限される。OG/CCが免除管理機関である。

- 3.3.4.7. 投下ゾーン安全管理官 (DZSO) は以下を行うこと。
 - 3.3.4.7.1. ラムシュタイン AB 飛行場運転免許を保有し、「Tailpipe Delta (テイルパイプ・デルタ)」の呼出符号を用いる。
 - 3.3.4.7.2. DZ の運用開始前に、地上管制と VHF 121.775 メガヘルツ、UHF 308.775 メガヘルツ、ランプ・ネットの無線、および 37 AS (第 37 空輸航空隊) 航空間班と UHF 247.7 メガヘルツの無線点検を行う。無線の点検完了後に、DZSO は地上管制と改めて無線連絡をとる。
 - 3.3.4.7.3. AFI 13-217 に従って DZ が設置されて投下運用の準備ができれば、管制塔に報告する。
 - 3.3.4.7.4. 飛行場管理および管制塔と調整し、投下航空機が 5NM ファイナル (最終地点から 5 カイリ) (2 分前の合図) に達してから DZ の運用が終了するまで、DZ の規制区域に航空機や車両、隊員が侵入しないようにする。
 - 3.3.4.7.5. あらかじめ認可された投下の終了には、DZSO の周波数で「NO DROP」を 3 回送信する (すなわち、NO DROP、NO DROP、NO DROP)。
 - 3.3.4.7.6. DZ の運用が完了した時点で、DZ が安全であれば管制塔に通知する (すなわち、全ての模擬投下訓練が終了している、あるいは全ての隊員を確認している)。
- 3.3.4.8. 搭乗員は以下を行うこと。
 - 3.3.4.8.1. 空中投下の開始前に UHF 247.7 メガヘルツで「Tailpipe Delta」を呼び出して DZSO から認可を取得・受領する。
 - 3.3.4.8.2. 投下の取りやめ、異常、目標時間の変更は ATC と DZSO に通知する。
 - 3.3.4.8.3. GCA に連絡し、以下の際に航空機の数、投下時間、投下の種類、空挺隊の数、クライムアウトの種類を述べて DZ 運用に対する許可を要請する。
 - 3.3.4.8.3.1. VFR : 25NM インバウンドの基点に達する前。
 - 3.3.4.8.3.2. IFR : ランゲン ACC からのハンドオフ (管制移管) 後の最初の呼出し時。
 - 3.3.4.8.3.3. 管制塔との最初の連絡時に、呼出符号、地位を述べ、飛来の許可を要請する。
 - 3.3.4.8.3.4. 10DME の前にラムシュタイン管制塔と無線交信を確立させる。10DME までに無線交信を確立できない場合、あるいは 10DME 以内で無線交信が途絶えた場合には、空中投下航空機はローカル交信途絶手順を実行する。
 - 3.3.4.8.3.5. 投下の全運用を通じて、管制塔の周波数に合わせる (VHF 133.2 メガヘルツ/UHF 386.75 メガヘルツ)。
- 3.3.4.9. GCA は以下を行うこと。
 - 3.3.4.9.1. IFR の DZ 航空機が認可を得る前、あるいは VFR の DZ 航空機が 25NM インバウンドの基点に達する前に、DZ の運用認可のため管制塔と調整する。
 - 3.3.4.9.2. IFR/VFR の空中投下航空機が 25NM インバウンドの基点にいる際には管制塔に伝え、その際に航空機の数、投下時間、投下の種類、空挺隊員の数、クライムアウトの種類を述べる。
 - 3.3.4.9.3. DZ の運用認可を DZ 航空機に「DZ 運用は認可済み」と述べて伝える。
 - 3.3.4.9.4. 状況により DZ の運用が阻まれる場合には、編隊に対してブレイクアウトの実行を伝え、4,000 フィート MSL 以上に上昇し、さらなる指示を待つように命じる。

- 3.3.4.10. 管制塔は以下を行うこと。
 - 3.3.4.10.1. DZSO と調整し、DZ から既知の全車両と全隊員が離れたことを確認した後に、GCA に対して飛来する DZ 航空機への許可要請を認め、「DZ の運用は認可済み」と述べる。
 - 3.3.4.10.2. 空中投下の航空機が 10NM ファイナルに達したら、NCAR(ノース・アクセス・クラッシュ・ロード)上の停止灯を点灯する。
 - 3.3.4.10.3. 投下航空機が 5NM ファイナルに達してから DZ の運用が完了するまでは、航空機に対して第 2 ランプおよび危険貨物パッドでのエンジン稼働、あるいは DZ エリアへの地上滑走を許可しない。
 - 3.3.4.10.4. DZ の航空機との交信を確立後、「WIND, DZ RUN IN APPROVED (ウインド、DZ 飛来認可済み)」と送信して航空機に飛来の開始を認可する。
 - 3.3.4.10.5. 飛行場の状況により DZ を運用できない時は、編隊に以下を指示する。
 - 3.3.4.10.5.1. DZ の運用が認可されるまで VFR で周回すること。
 - 3.3.4.10.5.2. 高度 3,600 フィート MSL まで上昇するか、その高度を維持し、DZ 飛来の方向に向け飛行する。管制塔は、さらなる指示のため GCA といつ連絡するかを搭乗員に指示する。
 - 3.3.4.10.5.3. あらかじめ認可されていた空中投下を中止するには、「NO DROP」を 3 回送信する。(すなわち「NO DROP、NO DROP、NO DROP」)
 - 3.3.4.10.5.4. DZ が安全で、飛行場管理が滑走路・誘導路から FOD (異物混入によるエンジンの損傷) の危険が取り除かれたと宣言したことを DZSO が通知するまで、投下後に通常の滑走路の運営を再開しない。
- 3.3.4.11. 飛行場管理は以下を行うこと。
 - 3.3.4.11.1. DZSO および管制塔と調整し、投下航空機が 5NM ファイナル (2 分前の合図) に達してから DZ の運用が終了するまで、DZ の規制区域に航空機や車両、隊員が侵入しないようにする。
 - 3.3.4.11.2. DZ の運用が終了した時点で、DZ エリア周辺の滑走路と誘導路の FOD 点検を実施する。全ての滑走路と誘導路で FOD の危険が取り除かれたら、管制塔に対して通常の滑走路の運用再開についてガイダンスを出す。
- 3.3.4.12. DZ 緊急ブレイクアウト手順
 - 3.3.4.12.1. ラムシュタイン DZ に対する許可が出れば、空中投下の航空機は飛行の重要段階にありブレイクアウトは緊急時だけとすべきである。
 - 3.3.4.12.2. 10NM 以内にいる時は、管制塔は航空機に対して高度を割り当て、ラムシュタイン GCA、DZSO、あるいは状況により必要であればランゲン ACC と調整した時点で、さらなる指示を与える。
 - 3.3.4.12.3. 10NM の外側にいる時。
 - 3.3.4.12.3.1. IFR : GCA は高度を割り当て、航空機を誘導する。
 - 3.3.4.12.3.2. VFR : 航空機はインバウンドを続行せず、GCA に VFR での周回を要請する。GCA は、航空機が必ずクラス D 空域の外側にとどまって管制塔からの指示を待つようにする。
- 3.3.4.13. DZ 脱出手順

- 3.3.4.13.1. VFR脱出。航空機は管制塔と交信を続けて以下のように行うこと：滑走路磁方向で飛行を続け、2,500フィートまで上昇し、管制塔にECHO/WISKY通報点に向けて左旋回または右旋回する許可を要請する。管制塔に対して希望する回復の種類を報告する。
- 3.3.4.13.2. IFR脱出。赤色のリード灯の後1分まで高度低下を維持し、その後にATCが割り当てた高度までまっすぐに上昇し（必要であれば最大5度の旋回により）、進入復行あるいはクライムアウトの手順で飛行する。投下ゾーンに対する対地速度は、150KIASを決して超えない。管制塔から指示を受けた場合には、GCAまたはランゲンACCに連絡する。
- 3.3.5. 滑走路09/27の着陸ゾーン（LZ）
 - 3.3.5.1. 86OG/CCによる認可がない限り、着陸ゾーンの手順を実行できるのは86AWのC-130航空機だけである。
 - 3.3.5.2. LZは、滑走路09と滑走路27の両方に重なる。それぞれのLZは単一方向である。
 - 3.3.5.3. LZ09は長さ3,500フィート、幅90フィート。最初の890フィートはPCC（ポルトランドセメントコンクリート）で、残りの2,610フィートはAC（アスファルトコンクリート）またはポーラス摩擦粗粒度アスファルトで、グルービング（溝）が施されている。
 - 3.3.5.4. LZ27は長さ3,500フィート、幅90フィート。全長がACまたはポーラス摩擦粗粒度アスファルトで、グルービングが施されている。
 - 3.3.5.5. 飛行場標識パターン（AMP）。両方のLZにはAMP-3オバート（Over）とAMP-3カバー（Covert）の灯火システムの構成が備わる。
- 3.3.6. 戦闘積み下ろし訓練。86OG/CCによる認可がない限り、戦闘積み下ろし訓練を実行できるのは、86AWのC-130航空機だけである。全ての戦闘積み下ろし訓練は、24時間前までに86OSS/OSAAと調整して認可を受けなければならない。
- 3.4. 同一滑走路の短縮セパレーション手順
 - 3.4.1. AFI 13-204v3に従って、RSRS基準を適用する。
 - 3.4.1.1. USAFEガイダンスに従った合意文書による認可がない限り、RSRSはUSAFの航空機だけに適用される。
 - 3.4.2. RSRS基準を以下のセパレーションに適用できる。
 - 3.4.2.1. C-130航空機と他のC-130航空機。
 - 3.4.2.2. 戦闘機または攻撃型航空機と他の戦闘機または攻撃型航空機。
 - 3.4.3. RSRSは以下に適用できる。
 - 3.4.3.1. フルストップ（完全停止）、低空進入、あるいはタッチアンドゴーの後のフルストップ。
 - 3.4.3.2. タッチアンドゴーまたは低空進入の後のタッチアンドゴー（C-130はタッチアンドゴーと別のタッチアンドゴーの間のRSRSから除外される）。
 - 3.4.3.3. 低空進入の後の低空進入。
 - 3.4.3.4. フルストップの後の低空進入—後続機は滑走路上の航空機の上を通過しないようにするため横方向にオフセットする（ずれる）。

- 3.4.3.4.1. 同一編隊内のメンバー機の C-130 では、後続する C-130 が滑走路上の C-130 の上を通過する際には、500 フィート以上の横または垂直のセパレーションを維持する。
- 3.4.4. RSRS は以下の場合には認められない。
- 3.4.4.1. どちらかの航空機が緊急機である。
- 3.4.4.2. どちらかの航空機が重量機である。
- 3.4.4.3. 後続機または先行機がオプションまたはストップアンドゴーを許可されている。**例外**：低空進入の後に後続機がオプションまたはストップアンドゴーを許可されている場合には、RSRS は認められる。
- 3.4.4.4. 滑走路摩擦係数 (RCR) が 12 未満、またはブレーキアクション報告が「普通/フェア」に満たないと報告されている。
- 3.4.5. 承認される最小 RSRS は以下の通り。
- 3.4.5.1. 同型の戦闘機と攻撃機の間では 3,000 フィート (例えば、日中の F-16 の後の F-16)。**例外**：報告されているブレーキアクションが「良好/グッド」に満たない場合には、6,000 フィート。
- 3.4.5.2. 以下の間隔は 6,000 フィート。
- 3.4.5.2.1. 異なる型の戦闘機と攻撃機 (例えば F-16 の後の F-15)。
- 3.4.5.2.2. 夜間の同型の戦闘機と攻撃機。
- 3.4.5.2.3. 編隊着陸後の着陸 (単独機または編隊)。
- 3.4.5.2.4. フルストップ後の編隊着陸。
- 3.4.5.2.5. C-130 と別の C-130。**例外**：同じ編隊内のメンバー機である C-130 同士に認められる最小 RSRS は、5,000 フィート (IFR) および 15 秒 (VFR) 以上。
- 3.4.5.2.6. 夜間の RSRS 運用では、気象条件はシーリングが 500 フィート以上で視程が 2,400 メートル以上でなければならない。
- 3.4.5.2.7. C-130 の編隊は、AFI 11-2C-130 第 3 巻「C-130 運用手順」に定められた最低気象条件を使って夜間の RSRS 運用を実行できる。
- 3.5. 交差部分からの出発**
- 3.5.1. 滑走路 08 の交差部分からの出発は、以下から可能である。
- 3.5.1.1. 誘導路 E：南側—残り 4,695 フィート、北側—残り 4,830 フィート
- 3.5.1.2. 誘導路 G：残り 8,852 フィート
- 3.5.1.3. 誘導路 L：残り 3,846 フィート
- 3.5.2. 滑走路 26 の交差部分からの出発は、以下から可能である。
- 3.5.2.1. 誘導路 B：残り 8,783 フィート
- 3.5.2.2. 誘導路 E：南側—残り 4,920 フィート、北側—残り 4,758 フィート
- 3.5.2.3. 誘導路 L：残り 5,928 フィート
- 3.5.3. 滑走路 09 の交差部分からの出発は、以下から可能である。
- 3.5.2.1. 誘導路 G：残り 7,532 フィート

- 3.5.2.2. 誘導路 E : 南側—残り 3,788 フィート、北側—残り 3,950 フィート
- 3.5.4. 滑走路 27 の交差部分からの出発は、以下から可能である。
 - 3.5.2.1. 誘導路 C : 残り 9,213 フィート
 - 3.5.2.2. 誘導路 E : 南側—残り 5,295 フィート、北側—残り 5,120 フィート

第4章 計器飛行方式 (IFR) 手順

- 4.1. レーダー・トラフィックパターン。レーダー・トラフィックパターンでは、通常は高度 4,000/5,000 フィート、北側ダウンウインド（風向きと逆行）で飛行し、最終進入経路へはラムシュタイン GCA からの誘導を見込む。添付文書 8「クラス E 空域・レーダーパターン」を参照。
- 4.2. DASR（デジタル空港監視レーダー）進入と PAR（精密進入レーダー）進入・監視の可用性制限。ラムシュタイン AB では DASR または PAR の進入は利用できない。
- 4.3. ローカル（飛行場）出発手順。管制塔は、受入国協定により出発 20 分前までに全ての IFR 出発許可を要請することを義務付けられている。このためパイロットは、地上滑走の指示要請後に地上管制からの許可を見込める。標準の計器出発手順は、国防省航空情報出版物（ターミナル）第 3 巻「高高度・低高度、欧州・北アフリカ・中東」に列挙されている。
- 4.3.1. 滑走路 26/27 では「Toley 2 出発」を見込む。
- 4.3.2. 滑走路 08/09 では「Bolki 2 出発」を見込む。
- 4.4. 初期手順に対するレーダー誘導。初期の有視界進入へのレーダー誘導は、トラフィックが許せば要請により可能である。騒音低減のため、ラムシュタイン GCA の管制下にある航空機は、ストレートインの最終地点の 7NM までにレーダー誘導を発出される。
- 4.5. スタンダード・クライムアウトの指示・手順。ローカルの航空機だけが、IFR クライムアウトの短い訓令を用いることが認められている。外来機は全て、ローカル IFR パターンでの出発では ATC の指示を受けるか、ATC が指示する出版された出発手順を利用しなければならない。注：IFR パターンでの出発では、出発手順に示された既定の上昇勾配に対する「代替方法」として、ローカル ATC の指示を外来機には発出しないこと。
- 4.5.1. スタンダード・ローカル・クライムアウトの手順を以下に挙げる。
- 4.5.1.1. ATC の用語：「AFTER COMPLETEING (low approach, touch and go, stop and go, option)、EXECUTE LOCAL CLIMBOUT RUNWAY (designator) , TRACK 075/269/275 (if applicable) / (低高度進入、タッチアンドゴー、ストップアンドゴー、オプション) の終了後、(指定番号) 滑走路のローカル・クライムアウトの実行、トラック（飛行ルート）は 050/269/075（該当する場合）」
- 4.5.1.2 滑走路 08 のローカル・クライムアウト：
「(訳注：以下、英語省略)トラック 080 を 4,000 フィートまで上昇、1,300 フィートで滑走路離陸末端 (DER) から 3 DME/2NM を通過した時点で、左に旋回しトラック 360 へ」
- 4.5.1.3 滑走路 09 のローカル・クライムアウト：
「トラック 080 を 4,000 フィートまで上昇、1,600 フィートで DER から 3 DME/2NM を通過した時点で、左に旋回しトラック 360 へ。1,400 フィートまでの最低上昇勾配は 1NM につき 240 フィート」

4.5.1.4 滑走路 26 のローカル・クライムアウト、トラック 050 :

「トラック 275 を 4,000 フィートまで上昇、1,200 フィートで DER から 2DME/2NM を通過した時点で、右に旋回しトラック 050 へ。4,000 フィートまで最低上昇勾配は 1NM につき 220 フィート」

4.5.1.5 滑走路 26 のローカル・クライムアウト、トラック 275 :

「トラック 275 を 4,000 フィートまで上昇」

4.5.1.6 滑走路 27 のローカル・クライムアウト、トラック 050 :

「トラック 270 を 4,000 フィートまで上昇、1,400 フィートで DER から 2DME/2NM を通過した時点で、右に旋回しトラック 050 へ。4,000 フィートまで最低上昇勾配は 1NM につき 220 フィート」

4.5.1.7 滑走路 27 のローカル・クライムアウト、トラック 270

「トラック 270 を 4,000 フィートまで上昇。注：TACAN の離陸手順の間は、航空機は DME ではなく NM で距離を示される」

4.6. IFR 到着手順

4.6.1. 要請がない限り、パイロットは ILS アプローチを想定すべきである。

4.6.2. 参照速度。C-130 : 170 KIAS、C-21 : 200 KIAS、C-20 : 200 KIAS、C-40 : 200 KIAS、

4.6.3. 周回進入。トラフィックが許せば要請により可能。DoD ターミナル FLIP に従って周回は、滑走路 08/26 南側は認められない。管制塔は外来機の搭乗員に対して、可能な最大限の範囲で地元の村の上空通過を回避するよう指示する。滑走路 08 に進入し滑走路 26 への着陸のため周回する場合は、カテゴリー C 最小を使い、滑走路 08 への着陸で周回のため滑走路 26 に進入する場合には、カテゴリー E 最小（騒音低減）を利用する。

4.6.4. フルストップ/ストップアンドゴーの運用。フルストップ/ストップアンドゴーの着陸を希望する航空機は、GCA と管制塔の両方に対して最初の呼出し時に報告し、そのパターン以外の航空機との順番を決めるのに役立つようにする。

4.6.5. C-130 編隊手順。GCA は、編隊内の航空機 1 機ごとに旋回・誘導の間隔として 1NM の余裕をとる必要がある（すなわち、4機の飛行では旋回・誘導の間隔は 4NM が必要）。

4.7. ブレイクアウト/ゴーアラウンド/進入復行の手順

4.7.1. ブレイクアウト手順。航空機が滑走路末端から 6 マイル以上離れている場合：「滑走路の磁方位で飛行し、上昇して 5,000 フィートを維持すること」

4.7.2. ゴーアラウンド（着陸復行）の手順

4.7.2.1. 航空機が滑走路末端から 6 マイル未満にありオーバーヘッドを使用する場合：「滑走路の磁方位で飛行し、滑走路離陸末端まで 2,000 フィートを維持し、その後上昇して 5,000 フ

ートを維持すること」

4.7.2.2. 航空機が滑走路の出発位置にいる場合には、管制塔はゴーアラウンド・レフト（滑走路 26/27）」または「ライト（滑走路 08/09）」と命じる。航空機は、滑走路の南側 200 フィートにオフセット（経路をずらし）し、その後、標準のゴーアラウンド手順で飛行する。注：管制塔のオーバーヘッドパターンの航空機とコンフリクトがない場合には、2,000 フィートの制限は必要ない。

4.7.3. 進入復行の手順。パイロットは、ATC の指示がない限り、実行中の出版された進入のための進入復行手順で飛行する。出版された進入復行手順がない場合は、パイロットはゴーアラウンド手順を実行し ATC に通知する。

4.8. 編隊内位置保持機器 (SKE) の手順。 C-130J 航空機は SKE 技術を備えている。この技術によりパイロットは、マニュアル飛行または自動飛行のいずれを使っても事前設定の編隊パラメータを維持できる。ETAR（ラムシュタイン空軍基地）への SKE 編隊の標準進入は、最大 4 機である。

4.8.1. スペーシング（間隔確保）と対気速度。パイロットは、SKE 手順を行っている際には ATC に報告する。FAF（最終進入フィックス）より 10 マイルから 20 マイルの間に、計器進入に備えて 1 列縦隊で先行機から 6,000 フィートの標準スペーシングを確立する。編隊の航空機は、FAF から 10 マイル以内では、エンルート（航空路）対気速度から 150 ノットに減速し、FAF から 1 マイル以内では 135 ノットまで減速する。編隊の航空機は、ショートファイナル（滑走路寸前の最終）まで 135 ノットを維持し、ショートファイナルの地点で各航空機の重量と風の状況に基づいて適切な進入速度に移行する。SKE 手順を実行している編成航空機に対しては、速度制限は認められていない。

4.8.2. 誘導。SKE 技術の制約上、90 度以下の GCA 誘導が望ましい。90 度を超える旋回が必要な場合には、管制官はできれば旋回を 2 つ以上の連続した誘導に分ける。飛行の安全性のため、パイロットは常に ATC の指示を守らなければならない、ATC の認可なしに独自に機首の方向を戻さない。あらゆる誘導と機首の方向は、トラフィックに基づいた状況による。

4.8.3. 空中待機。SKE の編隊は、待機パターンに入った際の操作性が限られている。遅延あるいは進入許可取り消しのために空中待機が必要な場合には、「大きな周回」の誘導が望ましい。この要請に対応できない場合には、編隊を調整する先導機は待機パターンに入る前に編隊を解散することになる。航空機は引き続き、それぞれ個別に進入を続ける。

4.8.4. 高度。トラフィックと対気速度が許せば、エンルート高度から FAF 高度にできるだけ早く降下することが望ましく、計器進入ではこれが編隊には最良となる。例えば、FRANK 通報点の 10NM まで編隊に高度 5,000 フィートを許可することで、編隊は進入制限を順守しながらも FAF の前にグライドスロープ（進入角度誘導装置）をとらえることができる。高度の降下は、トラフィックの状況による。

第5章 緊急手順

5.1. 一次クラッシュ警戒システム (PCAS) と二次クラッシュ・ネット (SCN) の運用

5.1.1. PCAS は、ラムシュタイン管制塔から基地内の選択した場所に直接交信できるよう設計された音声機器からなる。表 5.1 に PCAS 上の機関を挙げる。

表 5.1 一次クラッシュ・ネットの機関

PCAS の機関
管制塔
火災警戒通信センター
飛行場管理

5.1.2. 作動。管制塔の隊員は、航空機が危険に直面するあらゆる状況、および実際の災害・模擬災害の状況で PCAS を作動させる。管制塔は PCAS を毎日現地時間 6 時ごろにテストする。作動は以下の状況で必要だが、ここに挙げたものが全てではない。

- 5.1.2.1. 飛行中・地上での緊急事態
- 5.1.2.2. ハイジャック/航空機の認められていない移動
- 5.1.2.3. 爆破の脅迫
- 5.1.2.4. 管制塔・代替管制塔の退避
- 5.1.2.5. 燃料漏洩
- 5.1.2.6. 予定外のバリア作動
- 5.1.2.7. 不発兵器・不発弾
- 5.1.2.8. ブレーキ過熱 (ホットブレーキ)
- 5.1.2.9. EPU (非常用電源) の作動 (実際の作動または疑わしいもの)
- 5.1.2.10. 無線交信不能な航空機
- 5.1.2.11. パイロットによる要請
- 5.1.2.12. ローカルの演習情報 (必要に応じて)
- 5.1.2.13. その他に管制塔・GCA 統括席管制官が必要と考える状況

5.1.3. 飛行演習・基地演習の間は、PCAS により伝達される情報の前と後ろには「EXERCISE, EXERCISE, EXERCISE (演習、演習、演習)」の文字が付く。

5.1.4. 航空機の緊急事態では、管制塔の隊員は PCAS により以下の情報を取得して伝達する。

- 5.1.4.1. 航空機の識別記号・型式
- 5.1.4.2. 緊急事態の性質
- 5.1.4.3. パイロットの意思
- 5.1.4.4. 地上の緊急事態のために航空機の位置

- 5.1.5. 必要に応じて以下のような他の情報を取得して伝える。
- 5.1.5.1. 燃料の残余時間と残量。残余時間の情報は ATC が使うことができ、残量は消防隊員が使うために送る必要がある。
 - 5.1.5.2. 搭乗者の数
 - 5.1.5.3. 到着予想時間
 - 5.1.5.4. 兵器の種類
 - 5.1.5.5. 着陸する滑走路
 - 5.1.5.6. 予想される到着末端または出発末端のバリア作動
 - 5.1.5.7. 必要に応じて FAAO 7110.65 によるその他情報
 - 5.1.5.8. 可能であれば、地上緊急事態のための航空機登録記号（テイルナンバー）。注：上記に挙げた項目を取得するために、PCAS の作動が遅れることはない。
- 5.1.6. SCN（二次クラッシュ・ネット）。SCN は、緊急情報を航空機と飛行場の運用に伝えるために設計された音声機器からなる。この通知は、管制塔または飛来機の緊急事態や航空機の墜落を報告する基地外の人員から送られる場合がある。AM は、SCN を毎日テストする。注：SCN の作動に必要な情報を基地外の情報源から得た場合には、AM は SCN 作動前に情報を確認するため管制塔、GCA、および/または司令部に連絡する。
- 5.1.7. SCN の作動。SCN は以下の場合に AM が作動させる。
- 5.1.7.1. 管制塔がすでに PCAS を作動させている。PCAS からの全情報を SCN 上で一語一語伝える。
 - 5.1.7.2. AFI 13-204v3 に従って、次の条件がある場合：気象警報、IFE（飛行中の緊急事態）、GE（地上の緊急事態）、軍事施設保護条件（FPCON）レベル、災害対応部隊（DRF）の始動・召還、爆破の脅迫やテロ活動、あるいは EOC（緊急オペレーション・センター）幹部の要請。
 - 5.1.7.3. SCN の始動を要請する機関が、全機関の応答後にメッセージをその回線で伝達する。
 - 5.1.7.4. AM の配置が 1 人だけで、その人が飛行場にいる場合、その人は管制塔による PCAS 作動の通知後できるだけ早く AM に戻り、SCN を作動させる。
- 5.1.8. 5.1.2. 項に列挙した PCAS の作動要件は、SCN にも適用される。
- 5.1.9. 現行の SCN 機関のリストについては、86 OSS/OSAA に連絡する。
- 5.2. 緊急対応手順：飛行中・地上の緊急事態の手順（基地内・基地外）**
- 5.2.1. 任務中の消防隊上級官が、飛行場の全緊急事態の緊急インシデント指揮官（IC）となる。
 - 5.2.2. 墜落・緊急事態対応部隊は、緊急事態の種類や場所に応じて必要な滑走路に隣接した所定の誘導路に結集する。

5.2.3. ラムシュタイン地上管制は、全航空機に対して緊急対応車に道を譲るよう UHF/VHF 周波数で送信する。

5.2.4. 緊急時にはランプ・ネットでの交信は最低限に抑える。緊急事態に関連する交信だけがランプ・ネットで送られる。

5.3. 外部格納投棄エリアの手順。 5.7 項の機体の放棄手順および添付文書 13「外部格納の投棄エリアと貨物・機体放棄エリア」にある図に従う。

5.4. 燃料投棄。 燃料の投棄を要請する航空機は、6,100 フィート MSL 以上への上昇、および状況が許せば許可エリアへの誘導を ATC と調整する。**注：**燃料投棄は全て、ランゲン ACC を通じて調整する。

5.5. 緊急航空機アレスティング装置の手順。 バリアの作動手順や責任、滑走路運用の停止と再開などの全情報は、1.8.4 項と添付文書 4「航空機アレスティング・バリア作動手順」に書かれている。

5.6. ブレーキ過熱エリアと手順

5.6.1. パイロットは、ブレーキ過熱の状況が疑われる場合は、常に管制塔に通知する。管制塔は PCAS を作動し、地上緊急事態を全機関に報告する。

5.6.2. 状況が許せば、1.15.1 項に従ってブレーキ過熱エリアを利用する。

5.6.3. ブレーキ過熱が検出されたら、消防隊の上級幹部/クラッシュ・リカバリ班は、エンジンのシャットダウンが必要な状況の場合だけパイロットにエンジン切断信号を送り、搭乗員にシャットダウンを忠告する。

5.6.4. ブレーキ過熱を宣言しクラッシュ・リカバリ班が確認した後、最低 30 分間は機体を隔離しなければならない。

5.7. 機体の放棄（制御パラシュート脱出、射出座席、航空機配置調整）

5.7.1. 指定された機体の放棄・脱出・投下エリアは、添付文書 13「外部格納の投棄エリアと貨物・機体放棄エリア」に示された「バウムホルダー (Baumholder) 軍砲撃区域」である。激突は RMS TACAN (ラムシュタイン戦術航法装置識別) の R-331/11.3DME の地点が望ましい。

5.7.2. ATC はバウムホルダーへの誘導を調整する。ATC はホットラインでランゲン ACC またはバウムホルダー区域司令 (06783-188-2213) と区域進入を調整する。区域内に入れば、航空機はバウムホルダーの町の北側にとどまり、北緯 49 度 38 分 5 秒・東経 7 度 24 分 5 秒に激突させるため、機首の角度 097、高度 3,600 フィート MSL (2,000 フィート AGL) で脱出・投下する。機体がロー

カル ATC のハンドオフを取得できない場合は、ランゲン ACC を 256.675 メガヘルツか 134.95 メガヘルツで呼び出して許可を取得できる。ランゲンの最低誘導高度は 5,000 フィート MSL である。

5.7.3. 航空機は実際の脱出・投下のタイミングを適切に調節する必要があり、それにより望ましい激突地点から 2 キロ以内に激突させる。

5.8. 隊員/クラッシュ・ロケーションビーコン信号/航空機用救命無線機 (ELT) 応答の手順

5.8.1. 通知。管制塔は、予定外の ELT (航空機用救命無線機) を受信した際には、AM と GCA (GCA が閉鎖されている際にはランゲン ACC) に通知する。AM は 86 AW/CP に通知し、86 MXG/MOC、721 AMXS/MOC、TA、86 OSS 搭乗員飛行機器 (86 OSS/OSL) および 1-214 航空連隊と調整し、ランプの点検に着手する。

5.8.2. AM は、終了時間と位置について通知を受け取るまで、ELT の状況の監視を続ける。

5.8.2.1. ELT が 1 時間以内に終了しない場合、あるいはランプの点検中に何も発見できない場合には、AM は通知を再度行う。

5.8.3. ELT のテスト。ELT の予定した運用テストは、予定時間の最初の 5 分以内に実施する。テストの持続時間は、音声機器の 3 回のスイープ信号を超えない。ビーコンのテストは、遮蔽室または検査室で実施すること。

5.9. 不発兵器の手順

5.9.1. 不発兵器・不発弾、あるいはその他の兵器誤動作を経験した全航空機は、GCA または管制塔との無線交信が確立されたら、直ちに作動中の/極めて危険な「不発兵器」の緊急事態を宣言する。

5.9.2. 管制塔は PCAS を作動する。86 AW/CP は 886 CES (第 886 施設隊) /CED (爆発兵器処理班) を派遣する。EOD (爆発物処理)、TA、消防隊が対応する。

5.9.3. 管制塔は航空機に対して、全ての人口密集エリアを避け、各要因が許せば (すなわち気象、風、飛行安全性の判断など) 滑走路にストレートイン・パターンで飛行するよう要求する。着陸後に航空機は、1.15.1 項に従って、それぞれの武器取り外しエリアに地上滑走する。**注:** 不発の訓練兵器 BDU-33/MK-106 には、緊急時対応が必要である。

5.10. 管制塔の風速限界

5.10.1. 管制塔の構造的な風速限界は 82 ノットである。

5.10.2. 管制塔の最大安全風速は 60 ノットである。

5.10.3. 管制官は、管制塔退避チェックリストに従って退避手順を踏み、NOTAM を発出するよう要請する。

5.11. AO（飛行場運用）施設の退避

5.11.1. 管制塔の退避。火災またはその他の緊急な状況の場合に、管制塔の隊員は滑走路北側の飛行場中央部にある代替管制塔（ACT）の建物 2307 に退避する。全航空機の航空管制は、ACT が運用を開始するまで GCA（GCA 閉鎖時はランゲン ACC）に移管される。運用開始までの所要時間は、通常は最初の退避から 15 分以内である。

5.11.2. GCA の退避。退避の場合に GCA は航空管制をランゲン ACC に移管し、隊員退避に適用されるチェックリストに従う。管制塔は 140.9/124.275/356.225 メガヘルツを監視し、全航空機に対してランゲン ACC に連絡するよう指示する。

5.11.3. AM の退避。火災またはその他緊急な状況の場合に、AM の隊員は建物 2370 に退避する。AM の運航管理者は、飛行場管理退避チェックリストに従って退避手順を踏む。

5.12. その他の緊急事態の手順

5.12.1. 航空機事故対応手順

5.12.1.1. 航空機事故の場合に管制塔は PCAS を作動し、ATC/AM は事故/HATR（危険航空交通レポート）のチェックリストに着手する。

5.12.1.2. 消防隊の上級官は、他に委任された人がいない限り IC となる。

5.12.1.3. ATC と AM は全情報を IC に伝え、可能な最大限の範囲で支援を提供する。必要であれば、AM は滑走路の運用を停止する。

5.12.1.4. さらに詳しい情報については、86 AW/XP（第 86 空輸航空団計画・プログラム班）に連絡する。

5.13. 代替施設の手順。管制塔が代替管制塔に退避する場合には、以下の手順を適用する。

5.13.1. 全航空機の航空管制は、ACT が運用を開始するまで GCA（GCA 閉鎖時はランゲン ACC）に移管される。運用開始まで通常は 15 分以内である。この時間中はミッチェル・アベニューと誘導路の注意灯は作動しないため、このルートを通過する隊員は注意しなければならない。

5.13.2. ACT の制約。代替施設の位置と高さのため、地上とパターンの視程が限られる。誘導路 E を除く北側の全誘導路は、ACT から視認できない。**注：**VFR パターンは閉鎖され、フルストップだけが認められる。

5.13.3. 管制塔は、時間が許せば次の送信を 121.5 メガヘルツと 243.0 メガヘルツを含めた全ての指定周波数で行う：「ATTENTION ALL AIRCRAFT, RAMSTEIN TOWER IS EVACUATING, CONTACT RAMSTEIN GCA ON 124.275/356.225 (OR LANGEN ACC 129.675/272.8/256.675) FOR INFORMATION AND ADVISORIES”（全航空機へ注意、ラムシュタイン管制塔は退避中、情報とアドバイスはラムシュタイン GCA に 124.275/356.225 メガヘルツで(あるいはランゲン ACC に 129.675/272.8/256.675 メガヘルツで)連絡すること)

5.13.4. GCA は、ACT への移転または退避の最中は 133.2/386.75 メガヘルツを監視する。

5.13.5. 滑走路 09/27 の北側の全誘導路の地上交通。地上管制は地上滑走する全航空機に対して、地上滑走許可を発出する前に、航空機が「NOT IN SIGHT FROM THE ALTERNATE CONTROL TOWER=USE CAUTION」（代替管制塔から視認されない時には、注意すること）」と忠告する。

5.13.6. ヘリコプターの運航。到着する全てのヘリコプターは、使用中の滑走路より着陸・出発が許可される。**例外**：統括席管制官は逸脱を認めてよい。誘導路の D と F を除いて、飛行場管制は運用上の利点がある場合には、ヘリコプターに対して使用中のどの誘導路からも出発を認めることができる。FAAO 7110.65 の要件に加えて、管制塔の管制官は当訓令の 3.3.1 項に従って、地上滑走および出発するヘリコプターに対し、「USE CAUTION : UNCONTROLLED VEHICLES OPERATING ON TAXIWAY _____」（安全第一で：規制を受けない車両が滑走路_____上を走行中）と忠告する。

5.14. 代替飛行場管理施設の手順

5.14.1. AM は管制塔に通知して SCN を作動し、次のように述べる。「AIRFIELD MANAGEMENT IS EVACUATING. ALTERNATE AIRFIELD MANAGEMENT PROCEDURES EFFECTIVE IMMEDIATELY」（飛行場管理は退避中。代替飛行場管理手順が直ちに稼働する）

5.14.2. 通常運用に戻れば AM は再び SCN を作動し、次のように述べる。「AIRFIELD MANAGEMENT HAS RESUMED NORMAL OPERATIONS. DISCONTINUE ALTERNATE AIRFIELD MANAGEMENT PROCEDURES. TERMINATION TIME XXX ZULU」（空港管理は通常運用を再開。代替飛行場管理手順は中止。終了時刻は協定世界時の XXXX）

第6章 飛行計画手順

6.1. 責任

6.1.1. 機長

6.1.1.1. IFR 飛行計画は出発予定時刻 (ETD) の4時間前以上に、VFR 飛行計画はETDの1時間前に必ず提出する。特別運航・手順には早めの提出が必要なことがある。追加で時間が必要な場合には、エリア・プランニング2 (AP/2) に相談すること。

6.1.1.2. MAJCOM (主要司令部) 飛行計画室に飛行計画を提出する AMC (航空機動軍団) の搭乗員を除き、契約航空輸送業者や一般航空機、陸軍運航部隊 (AFOD) に飛行計画を提出する陸軍ヘリコプター、ETAR (ラムシュタイン空軍基地) を出発する全ての搭乗員は、AMOPS (飛行場管理オペレーション) に飛行計画を提出しなければならない。

6.1.1.2.1. AFI 11-202v3 「一般飛行規則」および FLIP 「一般計画」に従って、DD フォーム 1801 「国防省国際飛行計画」を用いる。

6.1.1.2.2. 出発前の飛行計画のあらゆる変更については、DD フォーム 1801 を用いるか派遣機関に連絡する。

6.1.2. AMC の手順

6.1.2.1. AMC の搭乗員は、統合飛行管理者を通じて飛行計画を事前に提出する。

6.1.2.2. AMC の搭乗員または航空機動管制センターは、飛行計画の変更については統合飛行管理者または第603 運航センター/航空機動師団 (603 AOC/AMD) と調整する。

6.1.2.3. 電子的に提出する飛行計画は、空軍 RDS (記録処分スケジュール) の表 13-07、規則 3.00 に従って、GDSS2 (世界意思決定支援システム2) で提出する。

6.1.3. ローカル所属の搭乗員

6.1.3.1. AFI 11-255v3 およびローカル (飛行場) 指令に従って飛行計画を提出する。

6.1.3.2. 電子提出をできない場合には、603 AOC/AMD に連絡して代替方法を定める。

6.1.3.3. 飛行中に必要となる飛行計画の変更については、飛行中隊または 603 AOC/AMD に連絡する。**注**：外来機の搭乗員は、AM オペレーション・カウンターに全飛行計画を提出しなければならない。飛行計画が以前の場所で提出されていれば、AM の隊員は GDSS2 で飛行計画を見つけ出す。もし飛行計画がなければ、外来機の搭乗員は再度提出しなければならない。

6.1.4. AM は以下を行う。

6.1.4.1. AM に提出された飛行計画が FLIP 一般計画を順守しているか確かめる。

6.1.4.2. FLIP の一般計画に従って、AMD または AMC の支援がない米国および外国の搭乗員の飛行計画を全て提出する。

6.1.4.3. 空軍 RDS の表 13-07、規則 3.00 に従って、最初の飛行計画を保持する。

6.1.5. 機長は、気象による飛行計画の変更やグランド・アボート (離陸前の飛行中止)、その他

任務の要件をできる限り早めに明確にする責任がある。機長は変更要請を ATC に提出して AMD と調整できる。AMD が出発の新たなスロットタイムを調整している間は、スロットタイムが明確になるために遅延が予想される。

6.1.6. 航空機の飛行中は、飛行計画に対するいかなる修正や逸脱も航空機と交信中の航空交通管制機関を通して調整しなければならない。

6.1.7. 飛行計画に伴う問題（すなわち飛行経路、欠損データ）および航空交通流管理メッセージングに伴う問題の対処は、影響を受ける飛行部隊を呼び出し、問題を是正するため任務中の運航担当官と調整する。任務中の管理責任者は、任務遅延を回避するため搭乗員による飛行計画の是正や再提出に責任を持つ。

6.1.8. 電子飛行計画の提出

6.1.8.1. DD フォーム 1801 に掲示されている指示をダウンロードし、これに従うことでコンピュータを設定する。

6.1.8.2. 電子飛行計画と航空交通流管理メッセージング：FLIP エリア・プランニング AP/2 を確かめ、フォームから指示をダウンロードする。

6.2. スロットタイムコントロールとフローコントロール

6.2.1. スロットタイムとフローコントロールという2つの事項は、AMD または米政府が管理していない飛行制限で、複数の欧州航空交通管制機関が管理して制限を課している。

6.2.1.1. フローコントロールとは、一定地点・地域（すなわち飛行情報区の境界）で、ATC 当局が1時間当たり一定数の航空機だけを処理できる、および/または処理することである。

6.2.1.2. スロットタイムまたは規制離陸時刻（CTOT）の時間帯は15分で、その時間帯に1機が出発できる。スロットタイムは、ユーロコントロールから GDSS2 を通じてラムシュタインに割り当てられ、それが航空機に伝えられる。

6.2.1.3. 欧州のフローコントロール制限を順守するため、管制塔の管制官は割り当てられた CTOT の5分以上前、または10分以上後の出発を飛行機に認める許可を出さない。注：CTOT は GDSS2 に表示される。地上管制は、搭乗員が最初の連絡時に正確なスロットタイムを必ず把握するようにする。AMD はスロットタイムを要求できない。AMD ができるのは、遅らせること、「準備完了メッセージ」を送ること、飛行計画を取り消すことである。準備完了メッセージを送っても、航空機が望ましいスロットタイムを常に確保できるわけではない。出発はスロットタイムからマイナス5分かプラス10分である。

6.2.2. フローコントロール免除飛行。フローコントロールの免除は、FLIP エリア・プランニング AP/2、戦域補足通知・手順に従う。

第7章 その他の手順

7.1. 飛行場運用会議

7.1.1. ラムシュタイン飛行場運用会議（AOB）は、AFI 13-204v3 に従って四半期ごとに招集される。ラムシュタインの飛行運用の規模や複雑性のため、86 AW/CV（第86空輸航空団副司令官）はAOBの議長に86 OG/CCを任命している。AOBのメンバーを表7.1に挙げたが、その他の関心を持つ機関も出席できる。

表7.1. 飛行場運用会議メンバー

86 OG/CC（議長）（第86作戦群司令）
86 MSG/CC（第86任務支援群司令）
37 AS（第37空輸航空隊）代表
76 AS（第76空輸航空隊）代表
86 OG/OGV（第86作戦群標準化班）
86 AW/SE（第86空輸航空団安全部）
86 OSS/CC/OSA/OSAA/OSAR/OSAT/OSAV/OSW/TERPS 連絡担当 （第86運用支援隊/司令/運用支援空輸班/飛行場管理班/レーダー進入管制班/管制塔/OSAV/気象班/ターミナル計器航行手順）
86 AW/CP（第86空輸航空団司令所）
86 CP（第86司令所）代表、および86 CS/SCO（第86戦闘支援・部隊指揮官）
86/786/886 CES 代表（第86・第786・第886施設隊）
ランゲン ACC（航空管制機関）代表
86 AW/HN（第86空輸航空団・受入国班）
313 EOSS/CC（第313派遣作戦支援部隊司令）
721 AMOG/CC または DO（第721航空機動作戦航空群司令または作戦部長）
721 APS/CC または DO（第721飛行場隊司令または作戦部長）

7.1.2. 以下の項目は、AFI 13-204v3 に従って毎年の見直しが必要で、注記した各月に取り組む。

- 7.1.2.1. 手順文書：飛行場運用訓令、約定書・覚書、運用文書、運用計画（OPLAN）、受入国協定－2月
- 7.1.2.2. ターミナル計器航行手順（TERPS）－10月
- 7.1.2.3. 航空施設整合利用ゾーンプログラム（AICUZ）－8月
- 7.1.2.4. 年次自己点検結果－4月
- 7.1.2.5. 特別関心項目（SII）－12月
- 7.1.2.6. 年次飛行場証明/安全点検・四半期合同点検の結果－10月
- 7.1.2.7. 航空機駐機計画－7月
- 7.1.2.8. 既存の飛行場免除の状況（暫定的免除と関連修正計画に重点を置く）－9月

7.2. NOTAM（ノータム／航空運用情報）の手順

7.2.1. ラムシュタイン AB では、86 OSS/OSAA が NOTAM の発行機関である。NOTAM の発行を要請する機関は、AM に DSN（国防電話交換網）480-2073 で連絡をとる必要がある。

7.2.1.1. AM は、国防インターネット NOTAM システムを介してローカル NOTAM（L シリーズ）と画像 NOTAM を発出する。

7.2.1.2. AM は国際 NOTAM 事務所（INO）を通じて、GDSS2 により安全性 NOTAM（M シリーズ）を発行する。

7.2.2. ラムシュタイン AB では、管制塔が NOTAM 監視施設である。

7.2.3. 現行 NOTAM は国防省ウェブサイトに列挙されている：<https://www.notams.jcs.mil/>

7.3. 飛行情報出版物（FLIP）の保管と変更要請の手順

7.3.1. 手順の変更。HQ USAFE（在欧米空軍司令部）航空手順飛行（APF）が、手順の変更と FLIP の定期的な見直しを担う。手順変更の要請は HQ USAFE APF に送付すること。

7.3.2. 非手順の変更。非手順の変更要請は飛行場管理者に送付すること。

7.3.3. AM は、飛行計画室や ATC/AM が使用する FLIP の発注・維持を担っている。AM と飛行計画室にある FLIP は外来機搭乗員用だけで、その施設から移動させてはならない。AFI 11-201 に従って、ローカル飛行隊はそれぞれ独自の FLIP 保管場所を設けて管理する責任がある。

7.4. 事前飛行許可要請（PPR）手順。ラムシュタイン AB 所属でない航空機または第 618 空中給油機空輸統制センター（TACC）の統制任務に配属されていない航空機は、E メールで AM に PPR の要請を提出しなければならない。PPR の要請は到着の 15 日前から 24 時間前までに送付する。AFI 13-204v3 USAFE 補足、AFI 10-1001「民間航空機の着陸許可」、AFI 10-1801「米空軍施設への外国政府機の着陸」、および当訓令に従って、飛行場管理者が全ての着陸認可と PPR 許可の認可権限を委任されている。

7.5. 空中退避通知と対応の手順。消防隊は、パイロットから通知があった場合に救援保護（航空医療搬送飛行）を担う機関に指定される。管制塔は以下を行う。

7.5.1. 飛来する航空医療航空機のラムシュタインへの着陸について、航空機が最終進入 15 マイルまたはクラス D 空域に VFR で入域した時に消防隊に通知する。

7.5.2. パイロットが要請する追加情報を AM に伝える。

7.6. 予定外・未承認の航空機の到着。飛行中の緊急事態または気象による迂回以外では、ラムシュタイン AB に到着予定のない航空機には ATC 管制塔から着陸許可は出ない。ラムシュタイン

AB への着陸認可に関する不確実性は、着陸許可の要請前に AM と解消しなければならない。

7.7. 貴賓通知手順

7.7.1. DV (貴賓) -6 以上が接地から 25 マイルにいる時、または 25 マイル以内であれば最初の連絡後のできるだけ早い段階で、ATC は 86 AW/CP に通知する。

7.7.2. その他の適切な DV 通知手順については、AP/2 と相談すること。

7.8. 危険・有害貨物

7.8.1. 第 8 ランプの HCP (危険貨物パッド) は、危険・有害貨物エリアとされている。第 5 ランプも一定量の危険貨物を運搬する航空機の駐機に使うことができる。(表 7.2 を参照)。搭載兵器のサービス (積み込みや積み下ろし) は第 5 ランプで行えるが、表 7.2 に示された量に限らなければならない。兵器の量が認められた上限を超える場合には、航空機は兵器のサービスのため HCP に移動しなければならない。

7.8.2. 危険または有害な貨物の飛来通知。TA は、HCP を必要とする危険または有害な貨物を搭載する AMC の全航空機を管制塔に通知する。

7.8.3. 爆発物または有害貨物を搭載する航空機のパイロットが飛行中の緊急事態を宣言し、ラムシュタイン AB への着陸を要請する場合には、以下の行動を実行する。

7.8.3.1. ラムシュタインの管制塔は PCAS を作動し、パイロットから受領した全情報を伝える。

7.8.3.2. 航空機は到着したら HCP に向かうよう指示され、所定位置に誘導される。

7.8.3.3. 爆発物または有害貨物を搭載した航空機が関係する飛行中の緊急事態の通知を司令所が (PCAS 以外の方法で) 受領した場合には、全情報を管制塔に伝える。その後、管制塔は PCAS を作動させる。

7.8.3.4. 86 AW/CP は 86 AW ローカル指令に従って情報中心機関に指定され、有害兵器・貨物に関する支援の取り組みを円滑に進める。

7.8.4. 爆発物搭載貨物機。平時の爆発物搭載貨物機の運用には、以下の制限が適用される。表 7.2 に、ラムシュタイン AB で認可される爆発物搭載貨物機の運用の指定位置・制限を示す。

表 7.2. 認可された爆発物搭載貨物機の指定位置/制限

位置	運用
第 8 ランプ (HCP)	危険物等級/区分 (HC/D) 1.1 の爆発物は最大 6 万 5,136 ポンド
第 5 ランプ	HC/D 1.3 は最大 1,000 ポンド、HC/D 1.4 は無制限または MEQ (百万当量)
第 2 ランプ (スポット 1~5 番)	HC/D 1.3 は最大 1,000 ポンド、または HC/D 1.4 は最大

	3,000 ポンド
第 1 ランプ (スポット 4、5、8~10 番)	HC/D 1.3 は最大 1,000 ポンド、または HC/D 1.4 は最大 3,000 ポンド

7.8.4.1. HCP で一度に認められる爆発物の最大量は、危険物等級/区分 (HC/D) 1.1 は正味爆薬重量 (NEW) で 6 万 5,136 ポンド。スポット 01 番と 04 番だけを使用し、それぞれの最大量は 01 番が NEW で 1 万 5,000 ポンド、04 番が 5 万 136 ポンド。

7.8.4.2. HCP で一度に駐機できるのは 3 機までで、爆発物の最大量は 4 万 5,000 ポンドと同等となる (スポット 01 番、03 番、04 番に駐機する航空機 1 機当たりの HC/D 1.1 の最大量は NEW で 1 万 5,000 ポンド)。

7.9. 暗視装置 (NVD) の運用。 86 OSS から認可された約定書 (LOA) を持つ部隊だけが、ラムシユタイン AB のクラス D 空域で NVG (暗視ゴーグル) を運用できる。ATC と AM は、運用中は NVD を使用しない。

7.10. ローカル航空機の優先権。 ATC のサービスは、状況が許せば先着順に提供されるが、FAAO 7110.65 に列挙された運用優先権はその例外となる。ローカル航空機の優先権を下記に上位から順に挙げる。

- 7.10.1. 緊急航空機
- 7.10.2. 「LIFEGUARD (救護)」または「AIR EVAC (航空搬送) あるいは MED EVAC (救急搬送)」(具体的に要請がある時のみ)。
- 7.10.3. 捜索救助の任務を遂行する捜索救助機
- 7.10.4. 警戒機
- 7.10.5. 大統領機と支援機
- 7.10.6. 飛行点検機
- 7.10.7. 主要核空輸部隊/国家空中作戦センター (NAOC)
- 7.10.8. 有効な管制出発時刻 (スロットタイム) のある航空機
- 7.10.9. DV 機
- 7.10.10. 86 AW 演習機
- 7.10.11. 86 AW 編隊機
- 7.10.12. フルストップ機
- 7.10.13. AMC 出発機
- 7.10.14. 86 AW 進入訓練機
- 7.10.15. その他全航空機の先着順

7.11. 交信途絶の指示

7.11.1. 進入の許可があれば、スコーク 7600 (無線機故障) を発信し、飛行情報出版物に出版されている通りに進入を実行し、管制塔からのライトガン信号を探す。

7. 11. 1. 1. 進入を許可されていない場合は、以下の一つを行う。

7. 11. 1. 1. 1. VMC (有視界気象状態) : 高度 2,000 フィート MSL で滑走路に向かって降下し、機体をロールさせて翼を振りスコーク 7600 を発信する。北に旋回し VFR パターンに入りライトガン信号を探す。注 : ACT の運用が行われている場合は、航空機は最終進入に旋回するまでライトガン信号を観測できない。

7. 11. 1. 1. 2. IMC (計器気象状態) : 飛行情報出版物で出版されている進入を確立していない場合、5,000 フィート以上の高度を維持し、通報点 FRANK か MAPIC (使用中の滑走路による) に向けて飛行する。進入が一直線の場合は、出版されている通りに進入する。さもなければ一直線になるため旋回を 1 回行い、出版されている通りに進入する。スコーク 7600 を発信する。ライトガン信号をとらえるため、管制塔を監視する。注 : 代替管制塔が使用されている際には、最終進入の約 4 NM までライトガン信号を観測できない。

7. 12. 反対方向の離陸と着陸。手順の調整には管制塔と GCA の調整運用文書を参照すること。

7. 13. 民間航空機の運用。緊急事態以外では、民間航空機 (AMC チャーター機を除く) は着陸が認められない。ただし、民間航空機の許可済み着陸許可番号/航空機着陸承認番号が提出されていて、AM が確認済みの場合を除く。AM からの確認により PPR 番号が発行され、ラムシュタイン AB への着陸・駐機が認められる。

7. 14. 軍用 ATCALS (航空交通管制・着陸システム) の民生利用。PPR 許可のない民間航空機は、運航がローカル交通とコンフリクトしない限り、USAF の航空援助とレーダーのサービスを利用できる。

7. 15. エアロクラブの運用。ラムシュタイン AB にはエアロクラブはない。

7. 16. 気象伝達・調整手順 : 悪天候・過酷な天候の通知手順、雷への対応

7. 16. 1. 雷監視。この監視は雷雨が基地の半径 5NM 以内に入る 30 分前に行われる。運用または活動を続けることができるが、全隊員は雷警報手順の実施準備をしなければならない。

7. 16. 2. 雷警報。この警報は、雷が基地から半径 5NM 以内で発生した時にはいつでも発出される。

7. 16. 2. 1. 影響を受ける場所の隊員は屋外での全活動を中止し、シェルターを探す。認可されているシェルターには以下のようなものがある。

7. 16. 2. 1. 1. 防雷の居住施設またはその他建物。

7. 16. 2. 1. 2. 保護された地下シェルター。

7. 16. 2. 1. 3. 大型の金属製枠の建物。

7. 16. 2. 1. 4. 密閉された自動車、バス、航空機、金属製の屋根や車体のあるその他車両。

7. 16. 2. 2. エンジン稼働中の航空機は、特殊任務向けの策定規制が地上滑走や離陸を認める場合には稼働を続けることができるが、雷雨や下降気流、局地的な雨を回避する。これには ATC の同意とスロットタイムの認可を伴う。航空機は搭乗員と乗客を乗せたまま駐機場で待機もできる (これは到着機にも適用される)。航空宇宙用地上装置 (AGE) は雷警報中には停止される。

7.17. **飛行場除雪の手順。**管制塔はATIS（自動飛行場情報サービス）に「滑走路に凍結防止材」という忠告を送信する。この忠告は適用後3時間、または凍結防止材が消散したとAMが報告するまでATIS上に残る。管制塔はターボジェット出発機に対して、化学物質が滑走路に使用されている時には離陸で煙が出る可能性を忠告する。除雪作業に関する詳しい情報については、ラムシュタイン空軍基地訓令 32-1002「雪・氷制御」を参照。

7.18. **鳥・野生動物の制御：バードストライク危険性（BASH）プログラムのガイドライン。**BASHプログラムは、86 AW/SE が管理している。86 OSS/OSA の役割と責任については、第86空輸航空団運用計画 91-212「バード・野生動物ストライク危険性（BASH）削減計画」を参照。

7.19. 鳥類監視態勢（BWC）

7.19.1. LOW（低い）：飛行場周辺で、鳥類の活動は小さな鳥がわずかに散発的に飛んでいるだけである。

7.19.1.1. 低い制限：この状況の間は制限がない。

7.19.2. MODERATE（中程度）：飛行場近くで捕食鳥の急上昇が何度もあり、中型の鳥の群れ（10羽未満）または小さな鳥の群れ（20羽未満）が飛行場の上空を常に通過している。

7.19.2.1. 中程度の制限：ローカルの訓練飛行は、86 OG/CC または任命された代表者の認可を受けなければならない。この状況では、全ての機関と監督者の警戒および搭乗員の注意が必要となる。

7.19.3. SEVERE（重大）：滑走路上空または滑走路への到着・出発飛行経路に大型の鳥類の急上昇が何度もある。中型の鳥の大きな群れ（10羽以上）または小さな鳥の大きな群れ（20羽以上）が、飛行場やその上空を飛び回っている。

7.19.3.1. 重大な制限：鳥の状況が緩和されるまで、全ての到着・出発は見送られる。最小限の燃料を搭載する航空機または緊急機はストレートイン、フルストップの着陸の実行だけを許可されるが、これは機長の裁量となる。出発機は86 OG/CC または任命された代表者の認可を受けなければならない。監督者および搭乗員は、重大な状況下にあるエリアでの運航を行う前に、任務の必要性を十分に検討しなければならない。

7.20. **管制塔内で働く飛行監督官（SOF）。**ラムシュタイン AB には SOF プログラムはない。

7.21. **飛行場の写真撮影。**飛行場での写真撮影に関する質問は、86 AW/PA（第86空輸航空団・広報班）および86 AW 統合防衛計画（IDP）31-101に相談すること。

7.22. **戦術到着・出発手順。**3.2.12 項（訳注：3.2.9 項か？）および添付文書 11「VFR 戦術手順」を参照。

7.23. UAS（無人航空機）運用手順。ラムシュタイン AB では UAS の運用はない。

7.24. 演習手順

7.24.1. 演習の調整。基地の高官は、ATC 施設または飛行場の移動エリアが含まれる演習の 48 時間以上前に、AOF/CC（飛行場運用飛行司令）および飛行場管理者と調整しなければならない。AOF/CC と飛行場管理者は信頼できる仲介者と見なされている。

7.24.2. 演習中に 86 AW の航空機は、最初の連絡時にラムシュタイン GCA または NATO の管制塔から警報の状況について報告を受ける。警報が赤の状況と報告を受けた際には、航空機は適用される戦争計画とシミュレーションに従って、何を行うか意向を示す。

7.24.3. 演習機は、86 OG/CC または任命された代表者による認可がない限り、出発して IFR に戻る。

7.25. 爆発物処理班（EOD）の技能運用領域

7.25.1. EOD の作業は、飛行場の南西エリアの建物 2271 の場所で行われる。

7.25.2. 管制塔には、爆発の回数、発煙弾の使用、爆発時刻を通知し、EOD がその日の作業範囲を終了した際にも通知する。

7.25.3. 計画している作業・緊急作業の最初の管制塔への通知は固定電話で行われる。爆発の前に EOD は、LMR（業務無線機）によりランプ・ネットで管制塔に連絡し、上方に空間をあける許可を要請し、爆発数と発生時刻を報告する。終了時に EOD は、管制塔に作業完了を通知する。

7.26. 飛行場・空域基準の免除

7.26.1. 飛行場管理者は、全ての飛行場の恒久的、一次的、建設による免除パッケージの写しを保持する。飛行場の免除の原本は 86 CES/CEAOP（第 86 施設隊飛行場施設運用班）に保管される。

7.26.2. USAFEI（在欧米空軍訓令）32-1007 に従って、飛行場および/または空域の運営に影響を与える飛行場の全ての建設による免除・不測事態の免除については、他に当局が指定されていない限り施設指揮官が認可当局である。飛行場・空域の基準に対する全ての一次的・恒久的な免除については、計器手順や特定の飛行場の表示に影響を与える基準を除いて、MAJCOM/CV（主要司令部・副指揮官）が認可当局である。詳細については USAFEI 32-1007 添付文書 2 を参照。

7.26.3. 飛行場の基準免除手順。飛行場管理者、86 CES/CE/AO（施設隊施設班作戦官）、86 AW/SE、86 OSS TERPS 連絡担当は以下を行う。

7.26.4. 共同で免除要請を準備して着手し、HQ USAFE/APF と免除を調整する。

7.26.5. 施設指揮官を通じて要請を HQ USAFE/A7CP に提出する。

7.26.6. 要請があった全ての免除、およびその処理（認可または不認可）の完全な記録を保持す

る。

7.26.7. 飛行場・空域の免除の処理に関する手順の詳細は、USAFEI 32-1007 添付文書 2 を参照すること。

7.27. 帽子と反射ベルトの着用。全てのフライトライン・エリアは、無帽エリアに指定されている。これらのエリアは、北東、南東、南西エリアのフェンスの内側、全てのランプ、誘導路、滑走路末端エリアである。

7.27.1. 寒冷期は、無帽エリアで冬季用ストッキングキャップや飛行士用ヘルメット（バニーキャップ）の着用が認められる。エンジンの稼働には引き続き警戒すること。

7.27.2. 職務中の SF（治安部隊）の隊員は記章の付いたベレー帽を着用できるが、エンジン稼働中の航空機から 50 フィート以内ではベレー帽は脱いで固定しなければならない。

7.27.3. 荒天時や暗闇時、視界が悪い時期には、フライトラインで作業・業務を行う全隊員は、反射ベルトを着用することを義務付けられる。フライトラインの治安のため武装する治安部隊の隊員は、この要求事項を免除される。

7.28. 飛行場喫煙方針。AFI 91-203「空軍総合労働安全訓令・米国防火協会の米国防火規則 410」に従って、航空機整備施設内やフライトライン・エリア内、兵器格納・保守エリアでの喫煙は禁じられている。

7.29. 採用したフォーム。AF フォーム 332「基地土木技師作業要請」、AF フォーム 1199 シリーズ「USAFF エントリー制御資格」、AF フォーム 1768「スタッフ要約シート」、DD フォーム 1801「国防省国際飛行計画」。

第8章 低視程手順

8.1. 低視程運用

8.1.1. 天候の変化が低視程状況の変化を招く際には、管制塔は AM に通知する。AM は低視程状況の変化を二次クラッシュ・ネットで報告する。

8.1.2. ランプの管理者は、それぞれのランプで中央連絡先 (POC) を1つ設ける。

8.1.3. RVR が 800m 未満でシーリングが 200 フィート未満の場合には、CMA 内は重要任務の車両に限られる。

8.2. 低視程状況 (VISCON)。RVR が 400m 以下の際には、下記に定めた 4 段階の VISCON がある。

8.2.1. VISCON 1。VISCON 1 は、RVR が 200m 以上 400m 以下の場合に適用される。VISCON 1 の最中は、飛行場の全作業者は反射ギアを着用し、全運転者は車両のヘッドライトと点滅灯を点灯する。

8.2.1.1. 車両の走行。CMA 内での走行は重要任務の車両だけに認められ、車両は常に点滅灯とハザードランプを点灯しなければならない。

8.2.2. VISCON 2。VISCON 2 は RVR が 100m 以上 200m 未満の場合に適用される。**8.2 項 (訳注 : 8.2.1 項か?)** に挙げた規定に加えて、以下を行う。

8.2.2.1. ランプ POC は、デジタル・ランプ・ネットにより ATC 管制塔との交信を確立する。

8.2.2.2. ランプ POC は、ランプ上の全ての隊員・機器を確認する。

8.2.2.3. 誘導路の運用。着陸機だけが地上滑走を認められる。

8.2.2.4. 車両は飛行場内では時速 10 マイル以下で走行する。

8.2.3. VISCON 3。VISCON 3 は RVR が 50m 以上 100m 未満の場合に適用される。**8.2-8.4.4 項 (訳注 : 8.2.1-8.2.2 項か?)** に挙げた規定に加えて、以下を行う。

8.2.3.1. 車両の走行。飛行場での走行は重要任務の車両だけに認められ、一時駐車の場合であっても車両は常に点滅灯とハザードランプを点灯しなければならない。AFI 91-203「空軍総合労働安全訓令」に従って、燃料補給車と爆発物積載車は飛行場内を走行しない。

8.2.3.2. ランプ POC は、ランプ上で操業する隊員、車両、機器について、100%責任をもって管理していることを管制塔にデジタル・ランプ・ネットで報告する。管制塔は、各ランプが 100%の管理責任を報告するまで、地上滑走許可を発出しない。

8.2.3.3. 誘導路の運用。着陸機だけが地上滑走を認められる。航空機の地上滑走の前に、管制塔は航空機の経路にあるランプ POC に、隊員と機器に誘導路をあけるよう通知する。**注 :** 航空機の地上滑走の予定経路にある各ランプの POC が、経路に隊員や機器がないことを確かめて報告するまで、航空機には管制塔から地上滑走許可が与えられない。

- 8.2.4. VISCON 4。VISCON 4はRVRが50m未満の場合に適用される。
- 8.2.4.1. 車両の走行。AFI 91-203「空軍総合労働安全訓令」に従って、飛行場内では緊急対応車と警戒車だけが走行する。こうした車両は飛行場内では時速10マイル以下で走行する。この視程状況下で飛行場内を走行する緊急対応車や警戒車には、点滅棒または発行性の棒を持った歩行誘導者が推奨される。
- 8.2.4.2. 視程がVISCON 3以上に改善するまで、各人は飛行場内の現在位置にとどまる必要がある。地上滑走の航空機に経路をあけるため、または緊急事態を支援するための移動だけが認められる。
- 8.2.4.3. 全航空機のエンジン稼働を停止する。
- 8.2.4.4. 誘導路の運用。着陸機だけが地上滑走を認められる。航空機の地上滑走の前に、管制塔は航空機の経路にあるランプPOCに、隊員と機器に誘導路をあけるよう通知する。**注**：航空機の地上滑走の予定経路にある各ランプのPOCが、経路に隊員や機器がないことを確かめて報告するまで、航空機には管制塔から地上滑走許可が与えられない。
- 8.2.4.5. RVR報告に関係した制約のために、定められた手順から逸脱するには、86 OG/CCの認可を取得しなければならない。**注**：86 MXG/CC（第86整備群司令）は、第1・第2・第7ランプで操業する86 MXGの隊員のため、この章に挙げた手順からの逸脱を認可できる。721 AMXS/CC（第721航空機整備隊司令）は、第5・第8ランプで操業する721 AMXSの隊員の逸脱を認可できる。

パトリック・X・モーデント
米空軍司令部・准将

添付文書1
参照用語集と支援情報

参照文献

- AFI (米空軍訓令) 10-1001 「民間航空機の着陸許可」 1995年9月1日
AFI 10-1801 「米空軍施設への外国政府機の着陸」 1997年9月1日
AFI 11-202V3 「一般飛行規則」 2010年10月22日
AFI 11-218 「航空機の地上での運用と移動」 2011年10月28日
AFI 11-230 「計器手順」 2010年3月30日
AFPD (米空軍政策指令) 13-2 「航空交通管制、飛行場、空域、試験訓練場の管理」 2007年8月7日
AFI 13-204v3_USAFESUP (在欧米空軍補足) 「飛行場運用手順とプログラム」 2012年5月11日
AFI 13-207 「航空機海賊行為 (ハイジャック) の防止・耐性 FOUO (公務使用に限る)」 2010年6月21日
AFI 13-213_USAFESUP 「飛行場走行」 2012年3月19日
AFI 13-217 「投下ゾーンと着陸ゾーンの手順」 2007年5月10日
AFJMAN (米空軍統合マニュアル) 11-213 「軍用飛行データ通信システム」 1994年8月26日
AFMAN (米空軍マニュアル) 33-363 「記録の管理」 2008年3月1日
AFI 91-203 「空軍総合労働安全訓令」 2012年6月15日
「航空交通法許可」 2003年6月11日
「Besondere Anweisung für die Militärische Flugicherung (BesAnMilFS) 2-100」 (ドイツ連邦軍航空交通管制の特別指令 2-100) 2007年10月16日
FAAO 7110.65 「航空交通管制」 2012年2月9日
USAFEI 32-1007 「飛行場・ヘリポートの計画・設計」 2012年10月2日
UFC 3-260-01 「飛行場・ヘリポートの計画・設計」 2008年11月17日

所定の書式:

所定の書式はない

採用した書式:

AF Form 847 「出版物変更のための勧告」

略語・頭字語

- AAS—航空機アレスティング (着陸拘束) 装置
AB—空軍基地
AC—機長
ACC—航空管制機関
ACT—代替管制塔
AFI—米空軍訓令
AFMAN—米空軍マニュアル
AGE—航空宇宙用地上装置

AGL－対地高度
ALS－進入灯システム
AM－飛行場管理
AMC－航空機動軍団
AMCC－航空機動管制センター
AMD－航空機動師団
AOB－飛行場運用会議
AOF－飛行場運用飛行
APU－補助電源ユニット
ARA－空中レーダー進入
AS－空輸航空飛行隊
ASR－空港監視レーダー
ATC－航空交通管制
ATIS－自動飛行場情報サービス
AW－空輸航空団
BAK－バリア・アレスティング・キット
BASH－バードストライク危険性
BesAnMilFS－ドイツ連邦軍航空交通管制の特別指令
BWC－鳥類監視態勢
C2T－指揮・制御技術
CAT－カテゴリー
CCTLR－チーフ・コントローラー
CES－施設隊
CMA－移動規制エリア
CRO－戦闘オフロード走行
CTOT－規制離陸時刻
DASR－デジタル空港監視レーダー
DP－出発手順
DME－距離情報提供装置/距離情報提供装置による距離
DoD－米国防省
DSN－国防電話交換網
DV－貴賓
DZ－投下ゾーン
DZSO－投下ゾーン安全管理官
ELT－非常用位置指示無線標識装置
EOD－爆発物処理
EPU－非常用電源
ETD－出発予定時刻
FAAO－米連邦航空局令

FACC－火災警報通信センター
FLIP－飛行情報出版物
FOD－異物混入によるエンジン損傷
Ft－フィート
GCA－着陸誘導管制所
HATR－危険航空交通報告
HCP－危険貨物パッド（ホットカーゴ・パッド）
HHQ－司令部
HIRL－高光度滑走路灯
LAW－～に従って
IFE－飛行中緊急事態
IFR－計器飛行方式
ILS－計器着陸装置
IMC－計器気象状態
IC－インシデント指揮官
ISP－軍事施設治安計画
JCS－統合参謀本部
KIAS－ノット指示対気速度
LO－発射担当官
MAJCOM－主要司令部
MDS－軍用機命名規則
MHz－メガヘルツ
MOA－覚書
MOC－整備業務センター
MSL－平均海面高度
NGA－米国国家地球空間情報局
NATO－北大西洋条約機構
NAVAID－航行援助施設
NCAR－ノース・クラッシュ・アクセスロード
NM－カイリ（海里）
NOTAM－ノータム/航空運用情報
NVG－暗視ゴーグル
OPLAN－作戦計画
OPS－作戦行動
OG－作戦群
OSS－運用支援隊
PAPI－進入角指示灯
PCAS－一次クラッシュ警戒システム
PMI－予防整備検査

PPR－事前飛行許可申請
 POV－私有車
 PTD－パイロット・トゥ・ディスパッチ（パイロットと通信司令官との交信周波数）
 RABI－ラムシュタイン空軍基地訓令
 RCR－滑走路摩擦係数
 REIL－滑走路末端識別灯
 RMS TACAN－ラムシュタイン TACAN（戦術航法装置）識別
 RSC－滑走路路面状況
 RSRS－同一滑走路の短縮セパレーション（管制間隔）
 RVR－滑走路視距離
 Rwy－滑走路
 SFCC－治安部隊制御センター
 SFL－連鎖式閃光灯
 SCN－二次クラッシュ・ネット
 SID－標準計器出発方式
 SOF－飛行監督官
 SOP－標準作戦規程
 SWA－南西エリア
 TA－外来機待機
 TACAN－戦術航法装置
 TERPS－ターミナル計器航行手順
 Twy－誘導路
 UFC－統一施設基準
 UHF－極超短波
 UMA－非制限移動エリア
 UPS－無停電電源装置
 USAFE－在欧米空軍
 VHF－超短波
 VFR－有視界飛行方式
 VISCON－有視界状態
 VMC－有視界気象状態

用語

カテゴリーI (CAT I) の運用－決心高度（進入続行か進入復行を判断する高度）が 60m（200 フィート）以上で、視程が 800m 以上または滑走路視距離が 550m 以上での精密計器進入・着陸

カテゴリーII (CAT II) の運用－決心高度が 60m（200 フィート）未満だが 30m（100 フィート）以上で、滑走路視距離が 350m 以上での精密計器進入・着陸

カテゴリーIIIa (CAT IIIa) の運用－精密進入・着陸で次の場合：

a) 決心高度が 30m 未満または決心高度がない

b) 滑走路視距離が 200m 以上

全気象の運用—気象状態により目視基準が限られる状況での地上滑走、離陸、または着陸の運用
ILS 制限エリア—ローカライザーとグライドパス (ILS による着陸進入経路) に関して範囲を定めたエリアで、あらゆる ILS 運用中は航空機を含む車両が立入りできない。制限エリアが守られているのは、境界線の内側に車両および/または航空機がいると空間中の ILS 信号に容認できない混乱を引き起こすためである。

ILS 保護エリア—制限エリアを越えて拡張されたエリアで、航空機を含む車両の駐車および/または移動は、ILS 運用中の ILS 信号に容認できない混乱が出る可能性を防ぐため制限されている。保護エリアは、通常は飛行場の境界線内での活動のため守られている。

添付文書 2
飛行場略図

(略)

添付文書 3
移動規制エリア (CMA)

(略)

添付文書 4
航空機アレスティング・バリア作動手順

表 A4.1 : バリア作動手順

初期対応と集結
これはバリア作動の種類によって決まる。
定められた対応計画に従って、消防隊の車両が滑走路沿いの所定位置に配置される。
バリア整備班は、適用される航空機アレスティング装置担当に報告する。通常の任務時間外では、可能であればバリアの資格を持つ消防隊員が航空機アレスティング装置担当に報告する。
以下の機関は、飛行場管理を通過する道路とノース・クラッシュ・アクセスロードの交差点に集結する。 クラッシュ・リカバリ班 救急車 飛行場管理は、滑走路に入るすぐそばの位置につく。 TA は戦闘機に対応する。
滑走路運用の停止
航空機がバリアを必要とする場合には、飛行場管理はランプ・ネットを通じて管制塔に滑走路の運用を停止することを通知する。
飛行場管理は、86 AW/CP (第 86 空輸航空団司令部) に通知し、適切な NOTAM (航空運用情報) の対応を行う。
トラフィックと作業量から可能であれば、管制塔はガード周波数で運用の停止と再開予定時間を送信する。
滑走路の対応
消防隊とクラッシュ・リカバリ班の車両は、管制塔から許可が出れば航空機に対応する。
バリア整備班は、バリア・ピット担当に報告する。通常の任務時間外および週末では、資格のある消防隊員がバリア・ピット・エリア担当に報告する。
飛行場管理は、管制塔からの許可を取得して滑走路の破片を点検する。
その他の全機関の航空機への対応は、インシデント対応指揮官の指示だけに従う。

<p>消防隊の隊長は、航空機の防火を徹底し、管制塔に支援要請を報告する。管制塔はその要請を飛行場管理の代表者に伝える。要請がない車両は集結地点にとどまる。</p>
<p>機長と 86 OG/CC（第 86 作戦群司令）は、航空機の種類や機械の状態に基づいて、航空機自らがバリアからの取り外しをできるか判断する。</p>
<p>航空機を取り外し</p>
<p>消防隊員とクラッシュ・リカバリ要員は手信号を用いる。</p>
<p>消防隊員および/またはクラッシュ・リカバリ要員は、バリアのケーブルから機体を外し、アレスティング装置を再び使用できるようにするため、786 CES（第 786 施設隊）に連絡して待機を求める。</p>
<p>航空機が損害を受けた場合または航空機が機能しない場合には、通常は航空機を外すのに平時の優先基準を用いる。</p>
<p>危急 (emergency/30 分) または緊急 (urgent/1+30 分) の優先基準を使う必要がある場合には、最終判断は 86 OG/CC が行う。</p>
<p>注：作動前に航空機の機長が、エンジンのシャットダウンの意向を管制塔に伝えるか、あるいは状況からシャットダウンが当然であると判断する場合には、消防隊とクラッシュ・リカバリ班は管制塔からの許可を受けた後に、滑走路に進入できる。</p>
<p>滑走路運用の再開</p>
<p>バリアからの取り外しが進むにつれ、インシデント対応指揮官は管制塔に、滑走路運用の再開までに要する時間の見通しを伝える。</p>
<p>管制塔は GCA（着陸誘導管制所）に予想再開時刻を報告する。管制塔はインシデント対応指揮官に対して、取り外しの最中に切迫している何らかの緊急事態があれば報告する。</p>
<p>機体が（地上滑走または牽引のいずれかで）取り除かれれば、飛行場管理の代表は滑走路の破片を点検し、必要ならば清掃員を呼ぶ。</p>
<p>発電の待機員は作動後の点検を行い、飛行場管理/管制塔に装置がいつ運用できるか通知する。全車両が滑走路を離れ、バリアのテープが巻き戻されて滑走路がクリアになれば、飛行場管理の代表者は AM（飛行場管理）の運用班と管制塔に、滑走路の運用を再開できる時刻を通知する。装置を運用状態に戻せるのは発電班/バリア整備班だけであるため、彼らが担当できない場合には装置はいかなる状況でも運用状態に戻せない。このため緊急の航空機は、提供できるアレスティング装置に向かうよう指示される。その後、AM 運用班は 86 AW/CP に通知し、適切な NOTAM の対応を行う。</p>

添付文書 5

飛行場駐機ランプ第 1、第 2、第 3、第 4

(略)

添付文書 6

飛行場駐機ランプ第 5

(略)

添付文書 7
飛行場駐機ランプ第7、第8

(略)

添付文書 8
クラス E 空域・レーダーパターン

図 A8. 1. 拡張を伴う (破線部分) 西側空域

(略)

図 A8. 2. 拡張を伴う (破線部分) 東側空域

(略)

添付文書 9
クラス D 空域・VFR オーバーヘッドパターン・内側クローズドパターン

図 A9. 1. クラス D 空域

(略)

表 A9. 1. 通報点

調整した場合を除き、以下のポイントにて高度 3,000 フィート MSL で通報すること			
WISKY	アウトバーン橋	RMS291/6.6	北緯 49 度 28 分 47 秒 東経 07 度 25 分 74 秒
PIVOT	砂利採取場	RMS352/6.6	北緯 49 度 32 分 61 秒 東経 07 度 33 分 75 秒
ECHO	道路 X	RMS062/5.2	北緯 49 度 28 分 50 秒 東経 07 度 42 分 20 秒

添付文書 10
ILS CAT II/IIIA 規制エリア

(略)

添付文書 11
VFR 戦術手順 (86 AW 航空機のみ)

A11.1 VFR ランダム・ステープとスパイラルアップ出発

- A11.1.1. 初期：5,500 フィート MSL（平均海面高度）または調整した高度
- A11.1.2. ブレイク（急旋回）：管制塔と調整、140KIAS（ノット指示対気速度）
- A11.1.3. 最終：4分の1マイル以上で300AGL（対地高度）

図 A11.1. VFR ランダム・ステープとスパイラルアップ出発手順

注：対気速度、高度、距離は概算であり、戦術状況に合わせて調整される可能性がある。

（略）

A11.2. VFR ランダム・シャロー・アプローチ

- A11.2.1. ストレートインのように飛行でき、機首を北に向けるか最終進入への左右270度のピッチ角のため滑走路真横から90度で入る
- A11.2.2. 初期：500 フィート AGL 以上、250KIAS
- A11.2.3. ブレイク：ランダムに北向き、250KIAS
- A11.2.4. 最終：140KIAS

図 A11.2. VFR ランダム・シャロー・アプローチ手順

注：対気速度、高度、距離は概算であり、戦術状況に合わせて調整される可能性がある。

（略）

A11.3. VFR 高高度戦術ストレートイン・アプローチ

- A11.3.1. ストレートイン、調整した高度、300KIAS
- A11.3.2. 10NM で降下、1分につき3,000 フィートの降下、250KIAS
- A11.3.3. 3,500 フィート AGL に達したら、ゆっくり降下
- A11.3.4. 最終：500~800 フィート AGL、3度のグライドパス（着陸進入経路）

図 A11.3. VFR 高高度戦術ストレートイン・アプローチの手順

注：対気速度、高度、距離は概算であり、戦術状況に合わせて調整される可能性がある。

（略）

A11.4. VFR 低高度戦術ストレートイン・アプローチ

- A11.4.1. ストレートイン、調整した高度（通常は1,000 フィート AGL）、290KIAS
- A11.4.2. 3NM で降下、170KIAS 以下
- A11.4.3. 最終：3度のグライドパス

図 A11.4. VFR 低高度戦術ストレートイン・アプローチの手順

（略）

A11.5. VFR 曲線アプローチ

- A11.5.1. ベース（ベース・レグ）で減速：9～10NM、調整した高度（通常は8,000～1万フィートAGL）、200KIAS
- A11.5.2. ダウンウインド（風向きに逆行）で減速：8～9NM、調整した高度（通常は8,000～1万フィートAGL）、200KIAS
- A11.5.3. ベース・ポイント：1.5NM、高度2,500フィートAGL、150KIAS
- A11.5.4. 最終：1.5NM、145KIAS

図 A11.5. VFR 曲線アプローチの手順

（略）

**添付文書 12
VFR 出発パターン**

（略）

VFR 出発手順

1. 滑走路 08/09 南側の離陸
 - a. 1.5DME までまっすぐに上昇
 - b. 右に 170 度の磁方位に旋回し、クラス D 空域を離れることを報告
2. 滑走路 08/09 北側の離陸
 - a. 3DME までまっすぐに上昇
 - b. 左に 360 度の磁方位に旋回し、クラス D 空域を離れることを報告
3. 滑走路 26/27 北側の離陸
 - a. 2DME までまっすぐに上昇
 - b. 右に 360 度の磁方位に旋回し、クラス D 空域を離れることを報告
4. 滑走路 26/27 西側の離陸
 - a. 2DME までまっすぐに上昇
 - b. 右に 290 度の磁方位に旋回

注：戦闘機は、騒音低減のため 4,000 フィート MSL 以上まで上昇しなければならない。

**添付文書 13
外部格納の投棄エリアと貨物・機体放棄エリア**

図 A13.1. 外部格納と貨物の投棄

（略）

図 A13.2. 機体放棄エリア

（略）