

Glossary[用語集]

A

14 CFR. 連邦規則集のタイトル14を参照。

100-hour inspection. 100時間の検査。年次検査と同じ範囲の検査。乗客を有料で運搬するために使用される12,500ポンド未満の航空機の100時間のフライトごとに実施される。

Absolute accuracy. 絶対精度。空間内の現在位置を単独で決定する機能で、パイロットが最も頻繁に使用する。

Absolute altitude. 絶対高度。航空機と航空機がその上空を飛行している地面との間の実際の距離。

Absolute pressure. 絶対圧。ゼロ圧力または真空を基準に測定された圧力。

A.C. 交流電流。

Acceleration. 加速度。慣性の克服に関与する力で、単位時間あたりの速度の変化として定義できる。

Acceleration error. 加速度誤差。東向きまたは西向きの飛行中に航空機が加速すると、磁気コンパスの誤差が発生し、コンパスカードが北方向に回転する。

Accelerate-go distance. 加速距離。すべてのエンジンが離陸出力で V_1 に加速し、 V_1 でエンジン障害が発生し、残りのエンジンで離陸を続けるのに必要な距離。必要な滑走路には、 V_2 速度に到達し35フィートまで上昇するのに必要な距離が含まれる。

Accelerate-stop distance. 加速停止距離。すべてのエンジンが離陸出力で V_1 に加速し、 V_1 でエンジン障害が発生し、離陸を中止し、ブレーキ操作のみを使用して飛行機を停止させるのに必要な距離（逆推力の使用は考慮されない）。

Accelerometer. 加速度計。一方向の加速度を正確に測定する慣性航法装置（INS）の一部。

ADC. air data computerを参照。

ADF. automatic direction finderを参照。

ADI. attitude director indicatorを参照。

Adiabatic cooling. 断熱冷却。膨張により空気を冷却するプロセス。たとえば、空気が斜面を上ると、大気圧の低下に伴って膨張し、膨張すると冷却する。

Adiabatic heating. 断熱加熱。圧縮により乾燥空気を加熱するプロセス。たとえば、空気が斜面を下るとき、空気は圧縮され、温度が上昇する。

Adjustable-pitch propeller. 可変ピッチプロペラ。エンジンが作動していない状態で地上でピッチを調整できるが、飛行中は調整できないブレードを備えたプロペラ。地上調整可能プロペラとも呼ばれる。飛行中に調整可能な定速プロペラを指す場合もある。

Adjustable stabilizer. 調整式安定板。飛行機をトリムするために飛行中に調整できる調整式安定板で、これにより、飛行機は任意の対気速度で手を離して飛行できる。

ADM. aeronautical decision-makingを参照。

ADS-B. automatic dependent surveillance-broadcastを参照。

Advection fog. 移流霧。冷たい表面上を暖かく湿った空気が移動することで生じる霧。

Adverse yaw. 逆偏揺れ。飛行機の機首が旋回の外側に偏走する傾向がある飛行特性。これは、外側の翼での誘導抗力が高いために発生し、揚力も大きくなる。誘導抗力は、外側の翼に伴う揚力の副産物である。

Aerodynamics. 空気力学。物体に対する空気の作用、および他の気体に対する空気の運動に関する科学。空気力学は、航空機、相対的な風、大気による揚力の生成を扱う。

Aeronautical chart. 航空図。以下のすべてまたは一部を含む航空航法で使用される地図：地形的特徴、危険および障害物、航法援助、航路、指定された空域、および空港。

Aeronautical decision-making (ADM). 航空に関する意思決定。パイロットが一定の状況に応じて最善の行動方針を一貫して決定するために使用する精神プロセスへの体系的なアプローチ。

Agonic line. 無偏差線。地球の表面を横切る不規則な想像上の線。これに沿って磁気極と地理的極が整列し、また、これに沿って偏差はない。

Ailerons. 補助翼。飛行機の翼の後端の先端近くに取り付けられた主要な飛行制御面。補助翼は、縦軸を中心に横転を制御する。

Aircraft. 航空機。飛行のために使用される、または使用される予定の機器。

Aircraft altitude. 航空機の高度。航空機が飛行している実際の海拔高度。

Aircraft approach category. 航空機進入カテゴリー。最大総着陸重量での着陸構成での失速速度の1.3倍の速度に基づく航空機の性能のグループ。

Air data computer (ADC). エア・データ・コンピュータ。非常に正確な高度、指示対気速度、真対気速度、および気温を計算するために、ピトー圧、静圧、および温度を受信および処理する航空機コンピュータ。

Airfoil. 翼型。翼、プロペラ、方向舵、トリムタブなど、移動する空気の流れと相互作用するとき空力を提供する任意の表面。

Air mass. 気団。温度と湿度の特性がかなり均一な広範囲の空気。

AIRMET.(Airman's Meteorological Informationの略) すべての航空機にとって運用上の関心があり、機器、計装、またはパイロットの資格がないために能力が限られている航空機にとって潜在的に危険な気象現象に関する、地域予報の修正として発行される機内気象勧告。

Airplane. 飛行機。空気よりも重いエンジン駆動の固定翼航空機で、飛行中に翼に対する空気の動的な反応によって支えられる。

Airplane Flight Manual (AFM). 飛行規定。飛行機製造業者によって作成され、連邦航空局 (FAA) によって承認された文書。これは、シリアル番号によって特定のメーカーとモデルの飛行機に固有のものであり、操作手順と制限が含まれている。

Airplane Owner/Information Manual. 飛行機の所有者/情報マニュアル。飛行機の製造元とモデルに関する一般情報を含む、飛行機の製造業者によって作成された文書。飛行機の所有者のマニュアルはFAAの承認を受けておらず、特定のシリアル番号の飛行機に固有のものではない。このマニュアルは最新に保たれないため、AFM / POHの代わりに使用することはできない。

Airport diagram. 空港図。空港の詳細な図を示す計器進入方式図の部分。この図には、地上の特徴と空港の構成情報が含まれている。

Airport/Facility Directory (A/FD). Chart Supplement U.S. (アメリカの航空地図補足)を参照。

Airport surface detection equipment (ASDE). 空港面探知レーダー。空港の表面のすべての主要な機能と飛行中の飛行機を検出するために特別に設計されたレーダー装置。管制塔のコンソールに画像全体を表示する。航空機の滑走路や誘導路上の車両の動きや管制塔の人員による視覚的観察を強化するために使用される。

Airport surveillance radar (ASR). 空港監視レーダー。ターミナルエリア内の航空機の位置を検出および表示するために使用される進入制御レーダー。

Airport surveillance radar approach. 空港監視レーダー進入。コントローラのレーダースコープに表示される最終進入コース及び滑走路の端からの距離との関係で航空機の位置に基づいて、パイロットの要求のためにATCが指示する計器進入。

Air route surveillance radar (ARSR). 航空路監視レーダー。航空路交通管制センター (ARTCC) レーダーは、主にターミナルエリア間の飛行中に航空機の位置を検出して表示するために使用される。

Air route traffic control center (ARTCC). 航空路交通管制センター。管制空域内で、主に飛行中の飛行段階で、IFR飛行計画で動作する航空機にATCサービスを提供する。

Airspeed. 対気速度。空中での航空機の進行速度。

Airspeed indicator. 対気速度計。航空機が飛行する空気の動圧を測定する差圧ゲージ。航空機の対気速度を通常はノット単位でパイロットに表示する。

Air traffic control radar beacon system (ATCRBS). 航空交通管制レーダー・ビーコンシステム (ATCRBS)。航空機のトランスポンダーを利用する二次監視レーダー (SSR) と呼ばれることもある。地上装置は質問ユニットであり、ビーコンアンテナは監視アンテナとともに回転するように取り付けられている。質問ユニットは、航空機のトランスポンダーを作動させるコード化されたパルスシーケンスを送信する。トランスポンダーは、事前を選択されたコード化されたシーケンスを地上装置に送り返すことでコード化されたシーケンスに回答し、強力な回答信号と明確な航空機識別、およびその他の特別なデータを提供する。

Airway. 航空路。航空路は、1つの航法補助または交差点から別の航法補助まで (または、いくつかの航法補助または交差点を介して) 延びる中心線に基づいている。ターミナルエリア間の航路上手順の既知のルートを確認するために使用される。

Airworthiness Certificate. 耐空証明。FAAがすべての航空機に対して発行した証明書で、連邦規則集で定められた最低基準を満たしていることが証明されている。

Airworthiness Directive. 耐空性改善通報。FAAが航空機の登録所有者に送信する規制通知で、航空機が耐空性の条件を満たし続けることを妨げる条件を所有者に通知する。耐空性改善通報 (ADノート) は必要な制限時間内に遵守され、遵守の事実、遵守の日付、および遵守の方法は航空機の整備記録に記録される。

Alert area. 警戒区域。パイロット訓練が大量に行われたり、異常なタイプの航空活動が行われるエリア。

Almanac data. 暦データ。全地球測位システム (GPS) 受信機が1つの衛星から取得できる情報は、コンステレーション内のすべての衛星のおおよその軌道測位を記述する。この情報は、GPS受信機が特定の時間に空で検索する衛星を知るために必要である。

ALS. approach lighting systemを参照。

Alternate airport. 代替空港。IFR飛行計画で指定された空港で、目的の空港への着陸が望ましくない場合に適切な目的地を提供する。

Alternate static source valve. 代替静的ソースバルブ。通常の静圧口が詰まったり着氷した場合に、高度計、対気速度計、および垂直速度計に基準空気圧を供給する計器用静的空気システムのバルブ。

Altimeter. 高度計。圧力変化を検知して高度を示す飛行計器。

Altimeter setting. 高度計規正值。観測地点の海拔高度に対して修正された現地気圧 (測定値が取得される場所の気圧)。

Altitude engine. 高空用エンジン。海面から確立されたより高い高度まで運用可能な定格離陸力を備えた往復航空機エンジン。

Ambient pressure. 周囲圧力。航空機を直に取り巻く領域の圧力。

Ambient temperature. 周囲温度。航空機を直に取り巻く領域の温度。

AME. aviation medical examinerを参照。

Amendment status. 修正ステータス。手続標示上に印刷された、器具接近手順の発行日と改訂番号。

Ammeter. 電流計。負荷に流れる電流量を測定するために使用される電気負荷と直列に設置された機器。

Aneroid. アネロイド。空気の絶対圧力を測定する高度計または気圧計の敏感なコンポーネント。密閉された平らなカプセルで、波形の金属の薄いディスクをはんだ付けし、そこからすべての空気を排出することで排気する。

Aneroid barometer. アネロイド気圧計。上部の空気の重量とアネロイドのバネ作用のバランスを取ることにより、大気の絶対圧力を測定する機器。

Angle of attack. 迎え角。迎え角は、相対的な風が翼に当たる角度である。翼の翼弦と相対的な風の方向、または翼弦線と飛行経路の間で形成される角度である。パイロットが航空機の変えようと、飛行中に迎え角が変化し、発生する揚力の量に関係する。

Angle of incidence. 取り付け角。翼の翼弦線と、翼が取り付けられている航空機の縦軸との間に形成される鋭角。

Anhedral. 下反角。航空機の翼の根元から先端、または水平尾翼表面への下向きの傾斜。

Annual inspection. 年次検査。連邦規則集で要求されている、航空機およびエンジンの完全な検査は、すべての認証された航空機で12か月ごとに行われる。検査認可を保持しているA&P技術者のみが年次検査を実施できる。

Anti-ice. 防氷。その目的のために設計されたシステムを介して、航空機の構造に氷が蓄積するのを防ぐ。

Antiservo tab. アンチ・サーボ・タブ。主制御装置と同じ方向に移動するスタビレータの後縁に取り付けられた調整可能なタブ。スタビレータの感度を下げするために使用される。

Approach lighting system (ALS). 進入照明方式 (ALS)。接地から大気を十分に透過して、機器から視覚飛行への安全な移行のための方向、距離、およびグライドパス情報を提供する照明。

Area chart. 面グラフ。低空飛行航路上チャートシリーズの一部であるこのチャートは、混雑したエリアのターミナルデータをより大きなスケールで提供する。

Area forecast (FA). 広範囲の天気予報(FA)。雲、一般的な気象条件、および複数の州を含む広い地域で予想される有視界気象状態 (VMC) の画像を提供するレポート。

Area navigation (RNAV). 広域航法。広域航法により、パイロットは、ウェイポイントを使用して、地上のナビゲーション施設の上空を飛行することなく、選択したコースを所定の地点まで飛行できる。

Arm. moment armを参照。

ARSR. air route surveillance radar を参照。

ARTCC. air route traffic control centerを参照。

ASDE. airport surface detection equipmentを参照。

ASOS. Automated Surface Observing Systemを参照。

Aspect ratio. アスペクト比。翼幅を翼弦の平均値で割った値。

ASR. airport surveillance radarを参照。

Asymmetric thrust. 非対称推力。P効果とも呼ばれる。右側の下降プロペラブレードが左側の上昇ブレードよりも推力を大きくするため、航空機が左側にヨーイングする傾向。これは、航空機の縦軸が相対的な風に対して上昇姿勢にあるときに発生する。航空機に反時計回りに回転するプロペラがある場合、P効果は右側になる。

ATC. 航空交通管制。

ATCRBS. air traffic control radar beacon systemを参照。

ATIS. automatic terminal information serviceを参照。

Atmospheric propagation delay. 大気伝播遅延。GPSシステムにエラーを引き起こす、衛星からの電磁 (EM) 波の曲がり。

Attitude. 姿勢。人、状況、または出来事に反応する際に個人が特定の方法を取る傾向。しかし、意思決定に関する精神的近道のような訓練によって変更または修正することが可能。

Attitude and heading reference system (AHRS). 姿勢・機首基準システム (AHRS)。航空機の機首方位、姿勢、および横ねじれ情報を提供する3軸センサーで構成されるシステム。AHRSは、従来の機械式ジャイロスコープ飛行計器を置き換えるように設計されており、優れた信頼性と精度を提供する。

Attitude director indicator (ADI). 姿勢指示器。ピッチとロールのコマンドを提供する飛行指示針を組み込んだ航空機の姿勢儀。

Attitude indicator. 姿勢儀。すべての計器飛行の基礎であるこの計器は、地平線に対する飛行機の姿勢を反映する。

Attitude instrument flying. 基本計器飛行。外部の視覚的合図ではなく、計器を参照する航空機の制御。

Attitude management. 姿勢管理。自分自身の危険な姿勢を認識する能力と、適切な対抗思想を適用することにより、必要に応じてそれらを変更する意欲。

Autokinesis. 随意運動。静止したライトが動いているように見える夜間の錯視で、数秒のライトを見つめると現れる。

Automated Surface Observing System (ASOS). 自動地上気象観測システム (ASOS)。デジタル化された音声放送と印刷されたレポートを介して毎分地上観測を提供する気象報告システム。

Automated Weather Observing System (AWOS). 自動気象観測システム (AWOS)。さまざまなセンサー、プロセッサ、コンピューター生成音声サブシステム、および気象データを放送する送信機で構成される自動気象報告システム。

Automatic dependent surveillance—broadcast (ADS-B). 放送型自動位置情報伝送・監視。状態ベクトル（水平および垂直位置、水平および垂直速度）およびその他の情報を定期的に放送する航空機または車両の機能。

Automatic direction finder (ADF). 自動方向探知機。低周波および中周波帯域で動作する電子航法機器。地上ベースの無指向性無線標識 (NDB) と組み合わせて使用すると、この計器は、航空機の機首から受信中の場所までの時計回りの度数を表示する。

Automatic terminal information service (ATIS). 飛行場情報放送業務 (ATIS)。選択されたターミナルエリアで記録された非制御情報の連続放送。その目的は、必須ではあるが日常的な情報の繰り返し送信を自動化することにより、管制官の有効性を改善し、周波数の混雑を緩和することである。

Autopilot. 自動操縦装置。航空機を水平飛行または一定のコースに維持する自動飛行制御システム。自動操縦装置はパイロットが指示することも、無線航法信号に結合することもできる。

Aviation medical examiner (AME). 指定航空身体検査医 (AME)。米国民間航空医学協会 (CAMI) によって指定された航空医学の訓練を受けた医師。

Aviation Routine Weather Report (METAR). 定時航空実況気象通報式 (METAR)。標準的な国際形式で報告された現在の表面気象の観測。

AWOS. Automated Weather Observing Systemを参照。

Axes of an aircraft. 航空機の軸。航空機の重心を通る3本の想像線。軸は、航空機が回転する仮想の車軸と考えることができる。3つの軸は、互いに90度の角度で重心を通過する。機首から機尾までの軸は縦軸（ピッチ）、翼端から翼端までを通る軸は横軸（ロール）、重心を垂直に通る軸は垂直軸（ヨー）である。

Axial flow compressor. 軸流圧縮機。コンプレッサーを通る

空気の流れが本質的に線形であるタービンエンジンで使用されるコンプレッサーのタイプ。軸流圧縮機は、複数の段の交互のローターとステーターで構成されている。コンプレッサー比は、後続のステージの面積の減少によって決まる。

Azimuth card. 方位角カード。設定、ジャイロ制御、またはリモートコンパスによって駆動されるカード。

B

Back course (BC). バックコース (BC)。ILSのローカライザーコースの逆数。バックコースアプローチを飛行する場合、航空機はローカライザーアンテナが設置されている端から計器飛行用滑走路に接近する。

Balance tab. バランス・タブ。主制御面に取り付けられた補助制御であり、主制御の反対方向に自動的に移動して、制御の動きに空気力学的支援を提供する。

Baro-aiding. 気圧計による支援。非衛星入力ソースを使用してGPS完全性ソリューションを強化する方法。気圧補助が確実に利用可能となるには、操作マニュアルの説明に従って、現在の高度計設定を入力する必要がある。

Barometric scale. 気圧目盛り。高度計のダイヤル上の目盛りであり、パイロットが気圧レベルを設定し、そこからポインターが示す高度を測定する。

Basic empty weight (GAMA). 基本空重量 (GAMA)。基本的な空の重量には、標準の基本重量に加えて、搭載されているオプションと特別な機器が含まれる。

BC. back courseを参照。

Bernoulli's Principle. ベルヌーイの原理。運動する流体の圧力が運動速度によってどのように変化するかを説明する原理。移動速度が増加すると、流体の圧力が低下する。

Biplanes. 複葉機。2組の翼を持つ飛行機。

Block altitude. ブロック高度。高度の偏差を許可するためにATCによって割り当てられた高度のブロック。たとえば、「ブロック高度9~11,000を維持。」

Bypass ratio. バイパス比。ターボファンエンジンのファン部分を通る1秒あたりのポンド単位の質量空気流量と、エンジンのガス発生装置の部分を通る質量空気流量の比率。

C

Cabin altitude. 機内高度。海拔と同等の高度に関する機内の圧力。

Cage. ケージ。中立位置を示すボール計器の黒いマーク。

Calibrated. 調整済み。機器の指示を標準値と比較して、機器の精度を決定する。

Calibrated orifice. 校正開口部。昇降計の場合、圧力変化を遅らせるために使用される特定の直径の穴。

Calibrated airspeed. 校正対気速度。機体が空中を移動する速度。機器および位置の誤差についてIASを修正することにより求められる。

Camber. キャンバー。翼のキャンバーは、その上面と下面の特性曲線である。上部キャンバーはより顕著で、下部キャンバーは比較的平坦である。これにより、翼のすぐ上の気流の速度が、翼の下の速度よりもはるかに高くなる。

Canard. 先尾翼。主翼の前に取り付けられた水平面は、縦方向の安定性と制御を提供する。操縦翼面の有無にかかわらず、固定、可動、または可変の形状表面にすることができる。

Canard configuration. 先尾翼型。前翼のスペンが主翼のスペンよりも大幅に短い形態。

Cantilever. 片持ち梁。外部ストラットなしで荷重を運ぶように設計された翼。

CAS. 校正対気速度。

CDI. コース偏向指示器

Ceiling. シーリング。全天空の8分の5の雲量とされる雲の最下層の地球の表面からの高さ、または視程障害の垂直方向の可視距離。

Center of gravity (CG). 重心。飛行機がそのポイントでそれを中断することが可能であった場合にバランスをとるポイント。飛行機の中心、または飛行機の重量全体が集中すると想定される理論上のポイントである。基準データからのインチ、または空力平均翼弦 (MAC) のパーセンテージで表すことができる。その位置は、飛行機内の重量の分布に依存する。

Center of gravity limits. 重心限界。飛行中に重心を配置する必要がある指定の前方および後方ポイント。これらの限界は、関連する飛行機の仕様に示されている。

Center of gravity range. 重心範囲。関連する航空機の仕様に示されている、前方と後方の重心の限界間の距離。

Center of pressure. 圧力中心。揚力が集中しているとみなされる翼弦線に沿った点。このため、圧力中心は一般に揚力の中心と呼ばれる。

Centrifugal flow compressor. 遠心流コンプレッサー。中央で空気を受け取り、空気を高速で外向きに放出してディフューザーに送り込み、圧力を高めるインペラー型の器具。半径流圧縮機とも呼ばれる。

Centrifugal force. 遠心力。旋回中の慣性の効果から生じる求心力に対抗する外向きの力。

Centripetal force. 求心力。旋回飛行中の揚力の水平成分によって生み出される回転中心に向かって内向きの中心を求める力。

CG. center of gravityを参照。

Changeover point (COP). 切替点 (COP)。航法機器の切り替えが発生する2つの隣接する航法施設の間地点間あるいはルートまたは航空路セグメントに沿ったポイント。

Chart Supplement U.S. (formerly Airport/Facility Directory). 米国航空地図補足(旧空港/施設要覧)。すべての空港、通信、NAVAIDに関する情報を含むFAA出版物。

Checklist. チェック・リスト。人的要因として使用されるツールは、航空の安全を支援する。これは、業務を適切に達成するために実行する必要があるすべての操作の体系的で順次的なリストである。

Chord line. 翼弦線。翼の前縁から後縁まで描かれた想像上の直線。

Circling approach. 周回進入。計器進入からの直進着陸が不可能または望ましくない場合に、着陸のために航空機を滑走路に合わせるためにパイロットによって開始される操縦。

Class A airspace. クラスA空域。隣接する48州とアラスカの海岸の12 NM以内の海域を含む、18,000フィートMSLからFL 600までの空域。48の隣接する州の海岸の12 NMを超える国際空域と、国内の無線航法信号またはATCレーダーの範囲内にあるアラスカ、および国内の手順が適用される指定空域。

Class B airspace. クラスB空域。IFRの運航または乗客数の点で、国内で最も混雑している空港を取り囲む表面から10,000フィートMSLまでの空域。各クラスB空域の構成は個別に調整され、表面領域と2つ以上の層で構成され、航空機が空域に入ると公開されているすべての計器手順を含むように設計されている。すべての航空機について、その地域での運航にはATC許可が必要であり、そのように許可された航空機は空域内で管制間隔サービスを受ける。

Class C airspace. クラスC空域。地上から4,000フィート上空までの空域（MSLで示されている）空港の周囲に、運用アプローチタワーがあり、レーダー進入管制によってサービスが提供され、一定数のIFR操作または乗客数を持つ空港。各クラスC空域の構成は個別に調整されているが、空域は、通常、表面から空港の標高から4,000フィート上まで延びる半径5 NMのコア表面領域と、空港の標高から1,200フィートから4,000フィート上まで延びる10 NM半径の棚領域で構成される。

Class D airspace. クラスD空域。運用管制塔がある空港を囲む、空港の標高（MSLで示されている）から地上2,500フィートまでの空域。各クラスD空域領域の構成は個別に調整され、機器の手順が公開されると、通常、空域は手順を含むように設計される。

Class E airspace. クラスE空域。クラスA、クラスB、クラスC、またはクラスDでない管理空域である空域。

Class G airspace. クラスG空域。一時的な管制塔に関連付けられている場合を除き、制御されておらず、クラスA、クラスB、クラスC、クラスD、またはクラスE空域として指定されていない空域。

Clean configuration. 流線形構成。 すべての操縦舵面が最小の抗力を生み出すために配置されている構成。ほとんどの航空機では、これはフラップとギアが格納されていることを意味する。

Clearance. 許可。既知の航空機間の間隔を提供する目的で、管制空域内の指定された交通条件の下で航空機が前進するためのATC許可。

Clearance delivery. 管制承認伝達席。IFR飛行への出発許可の送信を担当する管制塔の位置。

Clearance limit. 承認限界。航空交通許可が発行されたときに航空機が承認される修正、ポイント、または場所。

Clearance on request. 要求に応じた承認。飛行計画を提出した後、まだ受け取っていないIFR承認。

Clearance void time. 許可無効時間。ATCによって使用され、離陸が行われなかった場合に出発許可が自動的にキャンセルされる時刻。パイロットは、指定された時間までに離陸しない場合、新しい許可を取得するか、IFR飛行計画をキャンセルする必要がある。

Clear ice. 雨氷。過冷却された大きな水滴が比較的ゆっくりと凍結することにより形成される、光沢のある、透明な、または半透明の氷。

Coefficient of lift (CL). 揚力係数。揚力と動圧の比率。

Cold front. 寒冷前線。冷たい空気が暖かい空気にとって代わる2つの気団間の境界。

Compass course. 羅針航路。偏差および自差エラーを修正した真のコース。

Compass locator. コンパスロケーター。ILSの外側または中間マーカーのサイトに設置された低電力、低周波または中周波（L/MF）無線ビーコン。

Compass rose. 羅針図。小さな円が360度刻みで目盛りが付けられ、方向を度で表している。

Complex aircraft. 複雑な装置を持つ飛行機。格納式の着陸装置、フラップ、および制御可能なピッチのプロペラを備えた航空機。

Compressor pressure ratio. 圧縮機の圧力比。コンプレッサー吐出圧とコンプレッサー吸入圧の比率。

Compressor stall. 圧縮機失速。ガスタービンエンジンにおいて、ローターブレードの1つ以上の段が後続の段に空気をスムーズに送ることができない軸流圧縮機の状態。失速状態は、エンジンの回転数と適合しない圧力比によって引き起こされる。圧縮機失速は、排気温度の上昇またはrpmの変動によって示される。継続すると、フレームアウトおよびエンジンの物理的損傷が発生する可能性がある。

Computer navigation fix. コンピューター航法の決められた地点。GPSやFMSなどの航空機搭載コンピューターシステムの航跡を定義するために使用される地点。

Concentric rings. 同心環。 IAPチャートの平面図に描かれた破線の円。参照円の外側にあり、途中および支線施設を示す。

Condensation. 凝結。 気体（水蒸気）から液体への水の状態の変化。

Condensation nuclei. 凝結核。 水蒸気が凝縮する空気中の固体の小さな粒子。

Cone of confusion. 乱信号円すい域。 信号が受信されず、CDIが変動するVOR施設の真上にある円錐形の空域。

Configuration. 構成。 これは一般的な用語で、通常は着陸装置とフラップの位置を指す。

Constant-speed propeller. 定速プロペラ。 空気負荷が変化しても一定のrpmを維持するために、調速機によって飛行中にピッチが自動的に変更される制御可能なピッチプロペラ。

Continuous flow oxygen system. 連続流酸素系統。 呼吸ガスで純粋な酸素を希釈する呼吸バッグに純粋な酸素を絶えず供給し、マスクに酸素と周囲空気の健康的な混合物を供給するシステム。主に民間旅客機の客室で使用される。

Control and performance. 制御と性能。 1つの機器を使用して姿勢を変更し、他の機器を使用して変更の進行状況を監視する、姿勢機器の飛行方法。

Control display unit. 操作表示ユニット。 マスターコンピュータと接続されたディスプレイは、パイロットにすべてのナビゲーションシステムの単一の制御ポイントを提供し、それによって必要な飛行甲板パネルの数を減らす。

Controllability. 操縦性。 パイロットの飛行制御入力に対する航空機の応答の尺度。

Controllable-pitch propeller (CPP). 可変ピッチプロペラ (CPP)。 ピッチを変更するために長軸を中心に回転できるブレードを備えたプロペラの種類。 ピッチを負の値に設定できる場合、可逆プロペラは、シャフトの回転方向を変更せずに、ブレーキまたはリバース用の逆推力を生み出すこともできる。

Controlled airspace. 管制空域。 空域分類に従って、ATCサービスがIFRおよびVFR飛行に提供される、定義された次元の空域。クラスA、クラスB、クラスC、クラスD、およびクラスE空域が含まれる。

Control pressures. 制御圧。 望ましい姿勢を達成するために必要な、操縦かんへの物理的な運動量。

Convective weather. 対流性の天気。 雲状の雲に見られる不安定で上昇する空気。

Convective SIGMET. 対流シグメット情報。 雷雨、あられ、竜巻など、すべての航空機の安全にとって重要な対流性気象に関する気象勧告。

Conventional landing gear. 従来の着陸装置。 第3の背面ホイールを採用した着陸装置。 これらの飛行機は、尾輪式の飛行機とも呼ばれる。

Coordinated flight. 調和のとれた飛行。 適切な操縦装置の使用によって確立された、バランスのとれた状態を維持するための力が最小になっている飛行。

COP. changeover pointを参照。

Coriolis illusion. コリオリ錯覚。 頭の突然の動きによって引き起こされる完全に異なる軸の回転または動きの錯覚。 脳の動作検知システムを刺激しなくなった長時間の一定速度の回転。

Coupled ailerons and rudder. 補助翼と方向舵の連結。 方向舵と補助翼は、逆のヨーを打ち消すために相互接続されたスプリングで接続されている。 航空機を滑らせることが必要になった場合、無視できる。

Course. コース。 北からの角度で測定された水平面内の意図した飛行方向。

Cowl flaps. カウル・フラップ。 特定の空冷エンジンカウリングの周囲に配置されたシャッター状の機器。 エンジン周辺の空気の流れを調整するために開閉することができる。

Crew resource management (CRM). 乗組員のリソース管理 (CRM)。 飛行甲板環境でのチーム管理概念の適用。 当初はコックピットのリソース管理と呼ばれていたが、CRMプログラムが客室乗務員や整備要員などを含むように進化したため、「乗組員のリソース管理」というフレーズが採用された。 これには、ほとんどの一般的な航空機のように、単一のパイロットが含まれる。 小型航空機のパイロットと大型航空機の乗組員は、利用可能なすべてのリソースを効果的に使用する必要がある。 人的資源、ハードウェア、および情報である。 現在の定義には、フライトを安全に運用するために必要な決定に関与するフライトクルーと定期的に作業しているすべてのグループが含まれる。 これらのグループには、パイロット、ディスパッチャ、客室乗務員、保守要員、航空管制官が含まれるが、これに限定されない。 CRMは、ヒューマン/マシンインターフェイスの最適化とそれに伴う対人活動の課題に対処する1つの方法である。

Critical altitude. 臨界高度。ターボ過給エンジンが定格馬力を生成できる標準大気条件下での最大高度。

Critical angle of attack. 臨界角。対気速度、飛行姿勢、または重量に関係なく、翼が失速する迎え角。

Critical areas. 重要区域。地上車両または航空機がローカライズまたはグライドスロープアンテナの近くで動作する場合、ILSローカライズおよびグライドスロープコースへの妨害が発生する可能性のあるエリア。

CRM. crew resource managementを参照。

Cross-check. クロスチェック。最初の基本的なスキルで、「スキャン」としても知られ、計器飛行の、姿勢とパフォーマンス情報のための計器の連続的かつ論理的な観察である。

Cruise clearance. 巡航許可。パイロットが最低IFR高度から許可で指定された高度までの任意の高度で飛行できるようにするために発行されたATC許可。また、パイロットが目的地の空港に進み、侵入することを許可する。

Current induction. 電流誘導。磁石からの磁束線が横切る導体に誘導または生成される電流。

D

DA. decision altitudeを参照。

Datum (Reference Datum). 基準線（参照基準線）。アームのすべての測定値が取得される想像上の垂直面または線。基準線はメーカーによって確立される。基準線が選択されると、すべてのモーメントアームとCG範囲の位置がこのポイントから測定される。

D.C. 直流。

Dark adaptation. 暗順応。相対的な暗闇の中で視覚を可能にする目の物理的および化学的調整。

Dead reckoning. 推測航法。対気速度、コース、機首方位、風向と速度、対地速度、および経過時間に基づく計算のみによる飛行機の航法。

Deceleration error. 減速誤差。東向きまたは西向きの飛行中に航空機が減速し、コンパスカードが南に向かって回転するときに発生する磁気コンパス誤差。

Decision altitude (DA). 決心高度。進入を継続するために必要な視覚的リファレンスが確立されていない場合に、進入復行を開始する必要がある、フィートMSLでチャート化された精密進入の指定高度。

Decision height (DH). 決心高。滑走路末端からの高さで示される、進入を続行するか、進入復行を実行するかを決定するべき、精密進入で指定された高度。

Deice. 除氷。航空機の構造から氷の堆積物を取り除く行為。

Delta. デルタ。値の変化を示す記号 Δ で表されるギリシャ文字。例として、 ΔCG はCGの変化（または移動）を示す。

Density altitude. 密度高度。非標準温度用に修正された圧力高度。密度高度は、航空機とそのエンジンの性能の計算に使用される。

Departure procedure (DP). 離陸手順（DP）。パイロット用に発行される、テキスト形式および図形式の事前計画IFR ATC離陸。

Deposition. 堆積。気体が固体状態に直接変換され、液体状態がバイパスされる。堆積の代わりに昇華を使用してこのプロセスを説明している情報源もある。

Detonation. 自発火。燃料と空気の混合物が臨界圧力と温度に達することによって引き起こされる、航空機エンジンの燃料からの熱エネルギーの突然の放出。自発火は、スムーズな燃焼プロセスではなく、激しい爆発として発生する。

Deviation. 自差。航空機内の局所磁場によって引き起こされる磁気コンパス誤差。自差誤差は各方位で異なる。

Dew. 露。水蒸気から凝縮した水分。通常、地表近くの空気の層はその上の空気の層よりも速く冷却されるため、草などの地面近くのより冷たい物体で見られる。

Dewpoint. 露点。空気が水を保持できない状態に達する温度。

DGPS. 差分全地球測位システム。

DH. decision heightを参照。

Differential ailerons. 差動補助翼。補助翼が上に移動するのが、補助翼が下に移動するよりも長い距離を移動するように装備された制御面。補助翼が上にあると、補助翼に余分な抗力が生じ、補助翼が下にあることによって引き起こされる追加の誘導抗力を補償する。抗力のこのバランスは、不利な横ねじれの最小化に役立つ。

Differential Global Positioning System (DGPS). 差動全地球測位システム (DGPS)。変数の変化を測定して衛星測位補正を提供することにより、全地球航法衛星システム (GNSS) の精度を向上させるシステム。

Differential pressure. 差圧。2つの圧力の差。対気速度の測定は、差圧の使用例である。

Dihedral. 上反角。飛行機の横軸と翼または水平尾翼の中心を通る線との間の正の鋭角。上反角は、飛行機の横方向の安定性に貢献する。

Diluter-demand oxygen system. 希釈要求酸素系統。高度が変化しても酸素分圧を一定に保つために、空気と混合または希釈された酸素を供給する酸素システム。

Direct indication. 直接指示。姿勢インジケータの水平線に対する、小型航空機による航空機のピッチとバンクの姿勢の真の瞬間的な反映。

Direct User Access Terminal System (DUATS). 直接利用者アクセスターミナルシステム (DUATS)。システムへのパーソナルコンピューター、モデム、または電話アクセスを介して、認定された民間パイロットに現在のFAA気象および飛行計画ファイリングサービスを提供するシステム。パイロットは、特定の種類の天気予報や、予定されているフライトのその他の関連データを要求できる。

Directional stability. 方向安定性。航空機の垂直軸に関する安定性。これにより、航空機は、その平衡状態から外れると、相対的な風に合わせて飛行するようになる。垂直尾翼は、方向安定性の主な要因であり、飛行中の飛行機を相対的な風に合わせる。

Distance circle. reference circleを参照。

Distance measuring equipment (DME). 距離測定装置。計器盤の表示により、パイロットと航空機と地上局またはウェイポイントとの間の海里の数を示すパルス型電子ナビゲーションシステム。

DME. distance measuring equipmentを参照。

DME arc. DME弧。 施設またはウェイポイントから一定の距離にある飛行経路。

DOD. Department of Defense.

Doghouse. 小船室。犬小屋の形をした旋回傾斜計インジケータダイヤルマーク。

Domestic Reduced Vertical Separation Minimum (DRVSM). 国内短縮垂直間隔 (DRVSM)。FL 290とFL 410間の追加の飛行レベルにより、運用、交通、空域の効率が向上する。

Double gimbal. 2軸ジンバル。姿勢計のジャイロに使用されるマウントのタイプ。2つのジンバルの軸は、ジャイロの回転軸に対して直角であり、ジャイロの周りの2つの平面で自由に動く。

DP. departure procedureを参照。

Drag. 抗力。相対的な風に平行な正味の空力、通常は誘導抗力と寄生抗力の2つの要素の合計。

Drag curve. 抗力曲線。誘導抗力と寄生抗力をプロットするとき作成される曲線。

Drift angle. 偏流角。方位と航跡間の角度。

DRVSM. Domestic Reduced Vertical Separation Minimumを参照。

DUATS. direct user access terminal systemを参照。

Duplex. 双方向通信方式。1つの周波数で送信し、別の周波数で受信する。

Dutch roll. ダッチロール。航空機の二面角効果が方向安定性よりも強力な場合に通常発生する横揺れと偏揺れ振動の組み合わせ。通常、動的に安定しているが、振動する性質のため、飛行機では好ましくない。

Dynamic hydroplaning. 動的ハイドロプレーン現象。タイヤのトレッドの深さよりも深い水が溜まっている表面に着陸するとき存在する状態。ブレーキをかけると、ブレーキがロックされ、水上スキーのようにタイヤが水面に乗る可能性がある。タイヤがハイドロプレーン現象の場合、方向制御とブレーキ操作は事実上不可能である。効果的な滑り止めシステムは、ハイドロプレーン現象の影響を最小限に抑えることができる。

Dynamic stability. 動的安定性。 まっすぐで水平な飛行から妨害されたときに、元のまっすぐで水平な状態を復元する力またはモーメントを発生させる航空機の特長。

E

Eddy currents. 渦電流。 可動磁石からの磁束線が金属カップまたはディスクを横切るときに誘導される電流。

Eddy current damping. 渦電流制動。 磁場の相互作用による振動の振幅の減少。 垂直カード磁気コンパスの場合、振動する永久磁石からの磁束が制動ディスクまたはカップに渦電流を生成する。 渦電流によって生成される磁束は、永久磁石からの磁束に対抗し、振動を減少させる。

EFC. expect-further-clearance を参照。

EFD. electronic flight display を参照。

EGT. exhaust gas temperature を参照。

Electronic flight display (EFD). 電子フライトディスプレイ (EFD)。 標準化の目的で、LCD またはその他の画像生成システム (陰極線管 (CRT) など) を使用する飛行計器ディスプレイ。

Elevator. 昇降舵。 飛行機の尾部または尾部にある水平で可動の主操縦翼。 昇降舵は、固定水平安定板の後端にヒンジで固定されている。

Elevator illusion. 昇降舵錯覚。 上昇または下降に起因する突然の垂直加速度などによって引き起こされる上昇または下降の感覚。

Emergency. 緊急。 困難または緊急状態

Empennage. 尾部。 垂直尾翼、水平尾翼、および関連する操縦翼で構成される飛行機の部分。

Emphasis error. 強調エラー。 姿勢と性能情報に必要な機器の組み合わせに頼るのではなく、クロスチェック中に特定の機器に過度に注意を払った結果。

Empty-field myopia. 空間仮性近視。 夜間の飛行、計器気象条件、および/または視界の低下に関連する近視の誘発。 焦点を合わせるものが何もないため、目は飛行機の少し先の点に自動的に焦点を合わせる。

EM wave. EM波。 電磁波。

Encoding altimeter. 応答高度計。 地上の航空管制官に信号を送信するために使用される特殊なタイプの圧力高度計で、航空機が飛行している圧力高度を示す。

Engine pressure ratio (EPR). エンジン圧縮比。 タービンの吐出圧力を圧縮機の入口圧力で割った比率。 タービンエンジンが発生する推力の量の指標として使用される。

En route facilities ring. 航路上施設リング。 IAP図の平面図に描かれている、NAVAID、修正、および飛行中の低高度気道構造の一部である交差点を示す円。

En route high-altitude charts. 航路上高空図。 18,000 フィートMSL以上の飛行中の機器ナビゲーションの航空図。

En route low-altitude charts. 航路上低高度図。 18,000 フィートMSL未満のIFR航行中の航空図。

EPR. engine pressure ratio を参照。

Equilibrium. 平衡。 身体に作用するすべての力のモーメントの合計がゼロに等しいときに身体内に存在する状態。 空気力学では、平衡とは、航空機に作用するすべての対向する力のバランスが取れていることである (安定した加速されていない飛行条件)。

Equivalent airspeed. 等価対気速度。 海面の標準大気におけるCASと同等の対気速度。 対気速度と気圧高度が増加すると、CASは本来よりも高くなり、CASから圧縮の補正を差し引く必要がある。

Evaporation. 気化。 水から水蒸気への変化など、液体の気体状態への変換。

Exhaust gas temperature (EGT). 排気ガス温度 (EGT)。 レシプロエンジンのシリンダーまたはタービンエンジンのタービン部分から排出される排気ガスの温度。

Expect-further-clearance (EFC). 追加管制許可 (EFC)。 パイロットが許可制限を超えて許可を受け取れることを期待できる時間。

Explosive decompression. 爆発的減圧。 肺が減圧できるよりも速い機内の気圧の変化。 肺が損傷し得る。

F

FA. area forecast を参照。

FAA. Federal Aviation Administration.

FAF. final approach fix を参照。

False horizon. 偽水平。パイロットを実際の地平線から遠ざけるさまざまな自然および幾何学的形状によって引き起こされる、航空機の位置合わせのための不正確な視覚情報。

FDI. flight director indicatorを参照。

Federal airways. 連邦航空路。他に特に規定がなければ、1,200フィートから18,000フィートMSLまで上向きに広がるクラスE空域エリア。

Feeder facilities. 供給設備。フィーダー施設。ATCが使用し、航空機を誘導して、飛行中の構造と最初の進入定点の間の介入修正を行う。

Final approach. 最終進入。着陸のための路線と降下が達成される計器進入手順の一部。

Final approach fix (FAF). 最終進入フィックス。空港へのIFR最終進入が実行され、最終進入セグメントの開始を識別する地点。FAFは、政府の図表で、非精密アプローチの場合はマルタ十字記号、精密進入の場合は稲妻記号で指定される。

Fixating. 固定。単一の機器を凝視し、それによってクロスチェックプロセスを中断する。

Fixed-pitch propellers. 固定ピッチ・プロペラ。ブレードの角度が固定されたプロペラ。固定ピッチ・プロペラは、上昇プロペラ、巡航プロペラ、または標準プロペラとして設計されている。

Fixed slot. 固定スロット。空気を翼の上面に導く、翼の前縁近くの固定されたノズル形状の開口部。その目的は、より高い迎え角で揚力を増やすことである。

FL. flight levelを参照。

Flameout. フレーム・アウト。燃焼器に噴霧される燃料が多すぎるか少なすぎるためにエンジン内で火が消える、ガスタービンエンジンの動作状態。

Flaps. フラップ。補助翼と胴体の間の後縁のヒンジ部分。一部の航空機では、エルロンとフラップが相互接続されて、フルスパンの「フラペロン」が生成される。いずれの場合も、フラップは飛行中の揚力と抗力を変更する。

Floor load limit. 床荷重制限。メーカーが提供する床が1平方インチ/フィートあたりに耐えられる最大重量。

Flight configurations. フライト構成。航空機の操縦翼面（フラップと着陸装置を含む）を特定の姿勢を実現する方法で調整する。

G-12

Flight director indicator (FDI). 飛行指令装置指示器 (FDI)。飛行指令装置システムの主要コンポーネントの1つであり、パイロット（または連結されている場合は自動操縦）が従う操縦コマンドを提供する。

Flight level (FL). 飛行レベル (FL)。高度計が29.92 "Hgに設定された状態で18,000フィート以上を飛行する航空機で使用される高度の測定値（百フィート単位）。

Flight management system (FMS). 飛行管理装置。パイロットと乗組員に非常に正確で自動の長距離ナビゲーション機能を提供し、長距離および短距離センサーからの利用可能な入力をブレンドする。

Flight path. 飛行経路。航空機が飛行している、または飛行する予定のライン、コース、またはトラック。

Flight patterns. 飛行パターン。基本的な姿勢飛行を練習するために、外部の視覚的合図ではなく、計器を参照して飛行する基本的な操作。パターンは、ホールドパターン、手順のターン、進入などの計器飛行で発生する操縦をシミュレートする。

Flight strips. 運航票。飛行計画を処理するとき、ATCによって使用される、計器飛行情報を含む紙片。

FMS. flight management systemを参照。

FOD. foreign object damageを参照。

Fog. 霧。多数の微小な水滴で構成され、地表にある雲。液滴は地球の大気中に無期限に浮遊するほど小さい。（霧雨とは異なり、霧は地表に落ちない。霧は雲とは異なり、霧が雲と異なるのは、雲が表面に基づいていないことと、湿気と灰色によって煙霧と区別されていることだけである。）

Force (F). 力 (F)。物体の方向、速度、または動きを変化させようとする物体に適用されるエネルギー。航空力学では、F、T（推力）、L（揚力）、W（重量）、またはD（抗力）として表され、通常はポンドで表される。

Foreign object damage (FOD). 異物損傷 (FOD)。稼働中にエンジンに吸い込まれた物体によって引き起こされるガスタービンエンジンの損傷。滑走路または誘導路からの破片は地上操作中に異物の損傷を引き起こす可能性があり、氷と鳥の吸い込みは飛行中のFODを引き起こす可能性がある。

Form drag. 形状抗力。構成要素または航空機の形状のために生成された抗力。

Frise-type aileron. フリーズ型補助翼。ヒンジ線の前方に突出する機首部分を持つ補助翼。補助翼の後縁が上に移動すると、機首が翼の下面よりも下に突出し、寄生抗力を発生させて、逆偏揺れの量を減らす。

Front. 前線。2つの異なる気団の間の境界。

Frost. 霜。温度と露点が氷点下になると、昇華によって形成される氷の結晶の堆積物。

Fuel load. 燃料荷重。飛行機の荷重の消耗部分。これには使用可能な燃料のみが含まれ、線を満たすのに必要な燃料やタンク槽に入ったままの燃料は含まれない。

Fundamental skills. 基本的なスキル。機器のクロスチェック、機器の解釈、および航空機制御のパイロットのスキル。

Fuselage. 胴体。キャビンおよび/またはコックピットで構成される飛行機の部分で、乗員用の座席と飛行機用の操縦装置が含まれている。

G

GAMA. 全国航空機製造業者協会。

Gimbal ring. ジンバルリング。ジャイロスコープなどの物体を、その基部を傾けたときに直立した状態に保つことができるタイプのサポート。

Glideslope (GS). グライド・スロープ。ILSの一部で、機器の滑走路の進入端から約3°の角度で無線ビームを上方に投射する。グライド・スロープは、ローカライザーパスに沿ってILS進入を行うときに航空機が従う最終進入コースで航空機に垂直方向のガイダンスを提供する。

Glideslope intercept altitude. グライドスロープ合流高度。障害物の除去を確保する精密な進入のために規定された中間進入セグメントの最小高度。

Global landing system (GLS). グローバル着陸装置 (GLS)。整合性制限のある横方向および垂直方向のガイダンスを備えた計器進入 (気圧垂直ナビゲーション (BARO VNAV) と同様)。

Global navigation satellite system (GNSS). 広域衛星航法システム。グローバルなカバレッジで自律的な地理空間測位を提供する衛星航法システム。これにより、小型の電子受信機は、衛星からの無線により視線に沿って送信される時間信号を使用して、数メートル以内の位置 (経度、緯度、および高度) を決定できる。

Global positioning system (GPS). 全地球測位システム。位置情報に地上送信機ではなく衛星を使用するナビゲーションシステム。

GLS. global landing systemを参照。

GNSS. global navigation satellite systemを参照。

Goniometer. 角度計。無線周波数 (RF) アンテナシステムで使用されるように、互いに90°に向けられたワイヤの2つの固定ループで構成される方向検知デバイス。受信信号強度を個別に検知し、その信号を2つのローター (90°に向けられた) 密閉された方向指示器具。ローターは、機器の方向を示す針に取り付けられ、ローターの近くで最小の磁場が検知されるまで小さなモーターで回転する。

GPS. global positioning systemを参照。

GPS Approach Overlay Program. GPSアプローチオーバーレイプログラム。LOC、LDA、およびSDF手順を除く、指定された既存の非精密機器アプローチ手順を飛行するためにIFRでGPS航空電子工学を使用するパイロットの承認。

GPWS. ground proximity warning systemを参照。

Graveyard spiral. 死の螺旋降下。長時間の調整された一定の速度での旋回中に旋回が停止したように錯覚し、混乱したパイロットが航空機の制御を失う可能性がある。

Great circle route. 大圏針路。表面 (地球) の表面上の2点間の最短距離。

Ground adjustable trim tab. 接地調整可能なトリムタブ。操縦翼面上の移動不可能な金属トリムタブ。地上で一方向または別の方向に曲げて、操縦翼面にトリム力を適用する。

Ground effect. 地面効果。飛行機の翼またはヘリコプターのローターシステムの下空気圧がわずかに増加し、生成される揚力の量が増加する状態。地面から約1翼の翼幅または1ローターの直径内に存在する。これは、吹上げ、吹き下ろし、および翼端渦の減少から生じ、誘導抗力の対応する減少を提供する。

Ground proximity warning system (GPWS). 地上接近警報装置。地球上の航空機の頭高を決定するように設計されたシステムで、上昇する地形に対する航空機の位置について限られた予測性を提供する。

Groundspeed. 対地速度。使用するナビゲーションシステムに応じて、場所または地点への終速度、または航空機が現在どの方向に向かっているかを示す地上速度。

GS. glideslopeを参照。

GWPS. ground proximity warning systemを参照。

Gyroscopic precession. ジャイロ効果。回転体の固有の品質。これにより、力が加えられた点から回転方向に90度の力が現れる。

H

HAA. height above airportを参照。

HAL. height above landingを参照。

HAT. height above touchdown elevationを参照。

Hazardous attitudes. 危険な姿勢。パイロットの判断力低下につながる可能性のある5つの航空の意思決定姿勢：反権威、衝動性、影響されないこと、悪意、および諦め。

Hazardous Inflight Weather Advisory Service (HIWAS). 危険機内気象諮問サービス。隣接する48州でのみ利用可能な、選択されたVORの150海里以内の危険な天候の自動更新を継続的に提供する航路上のFSSサービス。

Head-up display (HUD). ヘッド・アップ・ディスプレイ。パイロットが他の交通、進入灯、または滑走路のために航空機のフロントガラスを通して見ながら飛行計器および他のデータを見ることができる特別なタイプの飛行表示画面。

Heading. 方位。飛行中に航空機の機首が指す方向。

Heading indicator. 飛行方位計。飛行機の動きを感知し、360°の方位角に基づいて方位を表示する機器。最後のゼロは省略される。飛行方位計は、方向ジャイロ (DG) と呼ばれ、基本的には磁気コンパスの使用を容易にするために設計された機械的な機器である。飛行方位計は、磁気コンパスの解釈を困難にする力の影響を受けない。

Headwork. 頭脳労働。意思決定を行う際に、意識的で合理的な思考プロセスを達成するために必要である。適切な意思決定には、リスクの識別と評価、情報処理、問題解決が含まれる。

Height above airport (HAA). 空港上空高度。公開されている空港の標高より上のMDAの高さ。

Height above landing (HAL). 着陸地点上空高度。ヘリコプターの計器進入手順に使用される、指定されたヘリコプター着陸エリアの上の高さ。

Height above touchdown elevation (HAT). 接地点標高上空高度。接地ゾーンの最高滑走路高度（滑走路の最初の3,000フィート）より上のDA/DHまたはMDA。

HF. 短波。

Hg. ラテン語のHydrargyrumからの水銀の略語。

High performance aircraft. 高性能航空機。200馬力以上のエンジンを搭載した航空機。

Histotoxic hypoxia. 組織中毒性低酸素症。細胞が酸素を効果的に使用できないこと。大量の酸素が必要な細胞に運ばれていても、使用することはできない。

HIWAS. Hazardous Inflight Weather Advisory Serviceを参照。

Holding. 待機。ATCからのさらなる許可を待つ間、指定された空域内に航空機を保持する所定の操縦。

Holding pattern. 空中待機経路。2つの旋回と2本のレグを含む競馬場方式パターンは、地理的な固定に関して航空機を所定の空域内に保つために使用される。標準パターンは右旋回を使用し、非標準パターンは左旋回を使用する。

Homing. ホーミング。針が相対方位0°を指すようにするために必要な方向に航空機を飛行させること。

Horizontal situation indicator (HSI). 水平姿勢指示計。パイロットにコースラインに関する位置のより良い状況認識を提供するために、飛行方位計とCDIを組み合わせた飛行航法計器。

Horsepower. 馬力。発明者のジェームズ・ワットが考案したこの用語は、馬が1秒間にできる仕事の量を意味する。1馬力は1秒あたり550フィートポンド、または1分あたり33,000フィートポンドに相当する。

Hot start. ホットスタート。ガスタービンエンジンで、通常エンジン回転で発生するが、排気温度が規定の制限を超える始動。これは通常、燃焼器内の混合物が過剰に多いために発生する。エンジンへの燃料は、エンジンの損傷を防ぐために直ちに終了する必要がある。

HSI. horizontal situation indicatorを参照。

HUD. head-up displayを参照。

Human factors. 人的要因。人間性能を最適化し、エラーを減らすために、個人および乗組員の性能に影響する変数を考慮するための、行動科学および社会科学、工学、および生理学を含む学際的な分野。

Hung start. ハングスタート。ガスタービンエンジンにおいて、通常の着火状態であるが、通常のアイドル回転数まで上昇するのではなく、回転数が低い値のままである状態。これは、多くの場合、スターターからエンジンへの動力が不十分な結果である。スタートがハングした場合、エンジンを停止する必要がある

Hydroplaning. ハイドロプレーン現象。タイヤのトレッド深さよりも深い水が溜まっている表面に着陸するときに存在する状態。ブレーキをかけると、水上スキーのように、ブレーキがロックしてタイヤが水面に乗る可能性がある。タイヤがハイドロプレーン現象の場合、方向制御とブレーキ操作は事実上不可能である。効果的な滑り止めシステムは、ハイドロプレーン現象の影響を最小限に抑えることができる。

Hypemic hypoxia. 低血性低酸素症。吸入酸素の不足ではなく、血液中の酸素欠乏の結果である低酸素症の一種。さまざまな要因によって引き起こされる可能性がある。Hypemic は「血液が足りない」という意味。

Hyperventilation. 過呼吸。個人が感情的なストレス、恐怖、または痛みを経験し、呼吸数と深さが増加すると発生するが、血液中の二酸化炭素レベルはすでに低下している。その結果、身体から二酸化炭素が過剰に失われる。これは、呼吸の制御を取り戻すための呼吸器系の優先メカニズムにより、意識不明につながる可能性がある。

Hypoxia. 低酸素症。脳や他の臓器の機能を損なうのに十分な体内の酸素欠乏の状態。

Hypoxic hypoxia. 低酸素性低酸素症。このタイプの低酸素症は、肺に利用できる酸素が不十分な結果である。十分な圧力での酸素分子の減少は、低酸素性低酸素症につながる可能性がある。

I

IAF. initial approach fixを参照。

IAP. instrument approach proceduresを参照。

IAS. indicated airspeedを参照。

ICAO. International Civil Aviation Organizationを参照。

Ident. 認証要求。トランスポンダーのボタンを押してコントローラーのスクープの戻りを識別するパイロットに対する航空交通管制の要求。

IFR. instrument flight rulesを参照。

ILS. instrument landing systemを参照。

ILS categories. ILSの精度。次のタイプの計器着陸装置を備えた空港で許可されている計器進入手順のカテゴリー：

ILSカテゴリーI: 200フィート以上の接地以上の高さへの進入を提供し、1,800フィート以上の滑走路の視覚範囲を提供する。

ILSカテゴリーII: 接地から100フィート以上の高さへの進入を提供し、滑走路の視覚範囲は1,200フィート以上である。

ILSカテゴリーIIIA: 意思決定の高さを最小にすることなく、滑走路の視覚範囲が700フィート以上の進入を提供する。

ILSカテゴリーIIIB: 決心高の最小値なしで、滑走路の視覚範囲が150フィート以上の進入を提供する。

ILSカテゴリーIIIC: 決心高の最小値と滑走路の視覚範囲の最小値なしで進入を提供する。

IMC. instrument meteorological conditionsを参照。

Inclinometer. ボール傾斜計。湾曲したガラス管で構成され、ガラス球を収容し、灯油に似た液体で湿らせた器具。傾斜をレベルとして示すために、または方向指示器で使用されるように、回転における重力と遠心力の関係を示すために使用できる。

Indicated airspeed (IAS). 指示対気速度。航空機の対気速度計のダイヤルに表示される。指示対気速度 (IAS) は、計器、位置、およびその他の誤差について修正されていない対気速度計の読み取り値。指示対気速度とは、対気速度システム誤差が修正されていない海面での標準大気断熱圧縮性流を反映するように較正されたピトー静的対気速度計に表示される航空機の意味する。修正対気速度 (CAS) は、機器の誤差、位置の誤差 (静的ポートの圧力が正しくないため) および設置エラーについてIASで修正されている。

Indicated altitude. 指示高度。高度計が現在の高度計設定に設定されている場合、高度計 (未補正) から直接読み取られる高度。

Indirect indication. 間接的指示。姿勢指示器以外の機器による航空機のピッチと傾斜の姿勢の反映。

Induced drag. 誘導抗力。揚力を生成するのと同じ要因によって引き起こされる抗力。その量は対気速度に反比例する。対気速度が低下すると、迎え角が増加し、誘導抗力が増加する。

Induction icing. 誘導着氷。燃焼に利用できる空気のを減らす誘導システムの氷の一種。最も一般的に見られる誘導着氷は、気化器凍結である。

Inertial navigation system (INS). 慣性航法装置。搭載された加速度計によって生成された信号を介して航空機の動きを追跡するコンピューターベースのナビゲーションシステム。航空機の初期位置がコンピューターに入力され、その後のすべての航空機の動きが検知され、位置の更新を維持するために使用される。INSは、外部信号からの入力を必要としない。

Initial approach fix (IAF). 初期進入フィックス。ITCチャートに示されている修正は、ATCの許可がない限り、計器進入手順 (IAP) が開始される場所である。

Inoperative components. 故障部分。指定された視覚補助が機能していない場合、より高い最小値が規定されている。この情報は、米国ターミナル手続き出版物にある故障部分表にリストされている。

INS. inertial navigation systemを参照。

Instantaneous vertical speed indicator (IVSI). 瞬間垂直速度指示装置。昇降計 (VSI) に表示されるように、遅れがほとんどまたはまったくなく、特定の瞬間の上昇または下降の速度を瞬時に示すことにより、解釈を支援する。

Instrument approach procedures (IAP). 計器進入方式。最初の着陸の開始から着陸または着陸を視覚的に行うことができるポイントへのIFRの下での航空機の秩序ある移動のための一連の所定の操縦。

Instrument flight rules (IFR). 計器飛行方式。外部の視覚的参照による飛行が安全ではない条件下での飛行を管理するために、連邦航空局によって制定された規則と規制。IFR飛行は、フライトデッキ内の計器を参照することにより飛行に依存し、ナビゲーションは電子信号を参照することにより達成される。

Instrument landing system (ILS). 計器着陸装置。特定の滑走路に水平および垂直の両方のガイダンスを提供する電子システムで、精密機器の接近手順を実行するために使用される。

Instrument meteorological conditions (IMC). 計器気象状態。可視性、雲からの距離、および雲高が視覚気象条件で指定された最小値よりも低いという観点で表される気象条件。IFRの下で作業を行う必要がある。

Instrument takeoff. 計器離陸。滑走路の進行方向を維持し、安全な離陸を実行するために、外部の視覚的合図ではなく計器を使用する。

Intercooler. 中間冷却器。燃料計量装置に入る前に圧縮空気の温度を下げるために使用される装置。その結果、より冷たい空気の密度が高くなり、エンジンをより高い出力設定で動作させることができる。

Interference drag. 干渉抗力。気流の衝突によって生成される抗力。渦電流、乱流、またはスムーズな流れの制限を作成する。

International Civil Aviation Organization (ICAO). 国際民間航空機関 (ICAO)。国際航空航法の原則と技術を開発し、国際民間航空輸送の計画と開発を促進するための国連機関。

International standard atmosphere (IAS). 標準大気。圧力と温度の標準的な変動のモデル。

Interpolation. 補間。シリーズ内のマークされた値の間にある量の間値の推定。例：8分の1インチでマークされたルールを使用した長さの測定では、値は3/8インチと1/2インチの間にある。推定 (補間) 値は、7/16インチと言える。

Inversion. 逆転。高度に伴う温度の上昇。

Inversion illusion. 転倒錯覚。航空機が後方に転がっているという感覚。視覚的な参照が不足している状況での、上昇から直線および水平飛行への突然の変化によって引き起こされる。

Inverter. 符号変換器。D.C.を適切な電圧と周波数のA.C.電流に変換して、A.C.ジャイロ計器を操作する固体電子デバイス。

Isobars. 等圧線。等しい気圧のポイントを結ぶ線。

Isogonic lines. 等編角線。同じ磁気変動を持つポイントを接続するために航空チャートを横切る線。

IVSI. instantaneous vertical speed indicatorを参照。

J

Jet route. ジェット・ルート。18,000フィートMSLからFL 450までの飛行操作に対応するように指定されたルート。

Jet stream. ジェット気流。通常、対流圏の上限付近で見られる、一般に西から東に流れる高速の狭い風の流れ。

Judgment. 判断。特定の状況におけるすべての関連情報を認識および分析する精神プロセス、それに対応する代替アクションの合理的な評価、および実行するアクションに関するタイムリーな決定。

K

KIAS. ノットにおける指示対気速度。

Knot. ノット。ノットは、1時間あたり1海里（1.852 km）に等しい速度の単位で、約1.151 mph。

Kollsman window. コールスマン窓。高度計設定の高度を調整するために使用される高感度高度計の気圧計ウィンドウ。

L

LAAS. local area augmentation systemを参照。

Lag. 遅れ。器具の針が安定した兆候に達する前に発生する遅延。

Land breeze. 陸風。海面が隣接する陸地よりも暖かいたときに温度差によって引き起こされる陸地から海への沿岸風。陸風は通常夜に発生し、昼間は反対方向に吹く海風と交互になる。

Land as soon as possible. できるだけ早い着陸。安全な進入と着陸が保証されている、野原などの最も近い適切なエリアに遅滞なく着陸すること。

Land as soon as practical. できるだけ速やかな着陸。着陸地点と飛行時間はパイロットの裁量に任されている。最寄りの承認された着陸エリアを超えた延長飛行は勧められない。

Land immediately. すぐに着陸。着陸の緊急性が最も重要である。主な考慮事項は、乗員の生存を確保すること。木、水、または他の危険な地域への着陸は、最後の手段としてのみ考慮されるべきである。

Lateral axis. 左右軸。飛行機の重心を通り、翼端から翼端まで飛行機を横切る架空の線。

Lateral stability (rolling). 横安定性（ローリング）。航空機の縦軸に関する安定性。ローリング安定性、または翼の1つを落とす外乱のために飛行機が水平飛行に戻る能力。

Latitude. 緯度。赤道の北または南の角度、分、秒で測定する。緯線は平行とも呼ばれる。

LDA. localizer-type directional aidを参照。

Lead radial. 導入放射方位。DMEアークからインバウンドコースへのターンが開始される放射方位。

Leading edge. 前縁。最初に気流に接触する前縁翼の部分。

Leading edge devices. 前縁の機器。翼の前縁にある高揚力装置。最も一般的なタイプは、固定スロット、可動スラット、前縁フラップである。

Leading-edge flap. 前縁フラップ。飛行機の翼の前縁の一部で、翼のキャンバー、揚力、抗力を増加させるために下向きに折りたたまれる。前縁フラップは離陸および着陸用に拡張され、任意の対気速度で生成される空力的揚力の量を増やす。

Leans, the. 傾き。内耳の動作検知システムを刺激するには遅すぎる進入姿勢の急激な修正によって引き起こされる身体的感覚。急激な補正は、反対方向の銀行の錯覚を生成できる。

Licensed empty weight. 認可された自重。機体、エンジン、使用不可燃料、非排出油、および機器リストで指定されている標準およびオプション機器で構成される空虚重量。一部のメーカーは、GAMA標準化の前にこの用語を使用していた。

Lift. 揚力。翼に作用する航空力学的な力全体の成分であり、相対的な風に垂直に作用する。

Limit load factor. 制限加重倍数。構造的な損傷または故障が発生する前に航空機が耐えることができるストレスまたは負荷係数の量。

Lines of flux. 磁束線。磁石の極の間を通過する目に見えない磁力線。

L/MF. low or medium frequencyを参照。

LMM. locator middle markerを参照。

Load factor. 荷重倍数。航空機の総重量に対する指定された負荷の比率。指定された荷重は、空力、慣性力、地面または水の反作用のいずれかで表される。

Loadmeter. 荷重計。発電機の出力と航空機の電気システムのメインバス間に設置される電流計の一種。

LOC. localizerを参照。

Local area augmentation system (LAAS). ローカルエリア航法補強システム。GPS衛星からの位置誤差を特定し、その誤差または補正係数を空中のGPS受信機に送信することにより、システムの精度を向上させる差動測位補強サービス (DGPS)。

Localizer (LOC). ローカライザー装置。最終進入のために機器の滑走路の中心線に沿って左右のガイダンス情報を提供するILSの部分。

Localizer-type directional aid (LDA). ローカライザー型方向援助施設。ローカライザーに匹敵する実用性と精度を備えた非精密機器進入に使用されるNAVAIDは、完全なILSの一部ではなく、滑走路と整合していない。一部のLDAにはグライド・スロープが装備されている。

Locator middle marker (LMM). ロケーター・中間マーカ。中間マーカ (MM) と併置された無指向性無線ビーコン (NDB) コンパスロケーター。

Locator outer marker (LOM). ロケーター・外部マーカ。外部マーカ (OM) と連結されたNDBコンパスロケーター。

LOM. locator outer markerを参照。

Longitude. 経度。子午線の東または西の測定値 (度、分、秒)。子午線は経度0度で、イギリスのグリニッジを通る。経度線は子午線とも呼ばれる。

Longitudinal axis. 前後軸。航空機の機首から尾部にかけて、重心を通る想像上の線。前後軸は、航空機のロール軸とも呼ばれる。補助翼の動きは、飛行機をその前後軸の周りに回転させる。

Longitudinal stability (pitching). 縦安定性(ピッチング)。横軸に関する安定性。変位後にトリムされた迎え角に戻る傾向がある飛行機の望ましい特性。

Low or medium frequency. 低周波数または中波数。中波数が300 kHzを超える190~535 kHzの周波数範囲。一般に、400または1,020 Hz変調の連続搬送波を送信する無指向性ビーコンに関連付けられている。

Lubber line. 基線。磁気コンパスまたは方向指示器で使用される基準線。

M

MAA. maximum authorized altitudeを参照。

MAC. mean aerodynamic chordを参照。

Mach number. マッハ数。19世紀後半の物理学者エルンスト・マッハに敬意を表して命名された、同じ大気条件での航空機の実際の対気速度と音速の比。

Mach meter. マッハ計。航空機が飛行している実際の対気速度に対する音速の比率を表示する機器。

Magnetic bearing (MB). 機首磁方位。磁北を基準にして測定した、無線送信局との間の方向。

Magnetic compass. 磁気コンパス。磁北から測定した方向を決定するための機器。

Magnetic dip. 俯角。コンパスの針と磁極の間の垂直方向の引力。航空機が極に近ければ近いほど、影響は大きくなる。

Magnetic heading (MH). 機首方位。航空機が磁北に対して指す方向。

Magneto. マグネット発電機。点火プラグに電流を供給する内蔵型のエンジン駆動ユニット。飛行機の電気システムから完全に独立している。通常、エンジンごとに2つのマグネット発電機がある。

Magnus effect. マグナス効果。回転シリンダーが圧力差を生成するとき生成される揚力。これは、野球の曲線やゴルフボールのスライスを作成するのと同じ効果である。

Mandatory altitude. 必須高度。高度値に下線と上線の両方を付けた計器進入チャートに描かれた高度。航空機は、高度を図の値に維持する必要がある。

Mandatory block altitude. 必須ブロック高度。航空機が高度を維持するために必要な、アンダースコアとオーバースコアの2つの高度値を含む計器進入チャートに示される高度。

Maneuverability. 機動性。飛行経路に沿って方向を変更し、それに加えられるストレスに耐える航空機の能力。

Maneuvering speed (VA). 設計運動速度。設計の操作速度。設計速度以下で動作しても、1つの軸の複数のフルコントロール入力または複数の軸のフルコントロール入力に対する構造的な保護は同時に提供されない。

Manifold absolute pressure. 多岐管における絶対圧力。吸気結合部分内の燃料/空気混合物の絶対圧力。通常、水銀柱インチで示される。

MAP. missed approach pointを参照。

Margin identification. マージンの識別。空港の位置や手順の識別など、手順に関する情報を示す計器進入チャートの上部和下部の領域。

Marker beacon. マーカー・ビーコン。小さい扇形のパターンで信号を上方に向ける低電力送信機。着陸のために空港に近づくときに飛行経路に沿って使用されるマーカー・ビーコンは、航空機が施設の真上にあるときに聴覚的および視覚的に表示される。

Mass. 質量。体内の物質の量。

Maximum altitude. 最大高度。高度を維持するために航空機が必要となる、またはそれ以下のスコアが付けられた高度値を含む計器進入チャートに示される高度。

Maximum authorized altitude (MAA). 最高承認高度。空域構造またはルートセグメントで使用可能な最大高度または飛行レベルを表す公開された高度。

Maximum landing weight. 最大着陸重量。飛行機が着陸時に通常許容する最大重量。

Maximum ramp weight. 最大ランプ重量。すべての燃料を含む、搭載された航空機の総重量。タクシーおよび助走運転中に燃料が燃焼するため、離陸重量よりも大きくなる。ランプ重量は、タクシー重量とも呼ばれる。

Maximum takeoff weight. 最大離陸重量。離陸の最大許容重量。

Maximum weight. 最大重量。航空機の型式証明書データシート (TCDS) に指定されている航空機およびそのすべての機器の最大許可重量。

Maximum zero fuel weight (GAMA). 最大零燃料重量。使用可能な燃料を除いた最大重量。

MB. magnetic bearingを参照。

MCA. minimum crossing altitudeを参照。

MDA. minimum descent altitudeを参照。

MEA. minimum en route altitudeを参照。

Mean aerodynamic chord (MAC). 空力平均翼弦。翼の前縁から後縁までの平均距離。

Mean sea level. 平均海面。19年間の潮流のすべての段階における特定の場所での海面の平均の高さ。

MEL. minimum equipment listを参照。

Meridians. 経絡。経度の線。

Mesosphere. 中間圏。成層圏の真上にある大気の層。

METAR. Aviation Routine Weather Reportを参照。

MFD. multi-function displayを参照。

MH. magnetic headingを参照。

MHz. メガヘルツ。

Microbursts. 瞬間突風。通常、1 NM以下の水平距離と1,000フィート未満の垂直距離で発生する強い下降気流。その小さな水平スケールにもかかわらず、激しい瞬間突風は、毎分6,000フィートの強さの風速100ノットと下降気流を引き起こす可能性がある。

Microwave landing system (MLS). マイクロ波着陸装置。通常、方位角ステーション、仰角ステーション、および精密距離測定機器で構成される、マイクロ波スペクトルで動作する精密機器接近システム。

Mileage breakdown. 走行距離の内訳。連邦航空路の2つのセグメント間の区切りで「x」としてチャートに表示されるコース変更を示す修正。

Military operations area (MOA). 軍事作戦区域。特定の軍事訓練活動をIFRトラフィックから分離する目的で設立された空域。

Military training route (MTR). 軍事訓練ルート (MTR)。対気速度 (KIAS) を示す250ノットを超える対気速度での軍事訓練の実施のために確立された、定義された垂直および横方向の寸法の空域。

Minimum altitude. 最低安全高度。高度値に下線が引かれた計器進入チャートに描かれた高度。航空機は、表示された値以上の高度を維持する必要がある。

Minimum crossing altitude (MCA). 最低通過高度 (MCA)。特定の修正で許可される最低の高度は、より高い最低経路高度 (MEA) の方向に進むときに航空機が横断する必要がある。

Minimum descent altitude (MDA). 最低降下高度 (MDA)。降下が最終進入時、または非精密進入の実行における円から陸への操縦中に許可される最低高度 (フィートMSL)。

Minimum drag. 最小抗力。総抗力曲線上の揚力と抗力の比が最大になる点。この速度では、総抗力が最小化される。

Minimum en route altitude (MEA). 最低経路高度 (MEA)。許容されるナビゲーション信号カバレッジを確保し、それらの修正間の障害物クリアランス要件を満たす無線修正間の公開された最低高度。

Minimum equipment list (MEL). 最小装備品リスト (MEL)。IFRや着氷条件を含むさまざまなタイプの飛行に対して動作不能になる可能性のある機器の概要を示す大型航空機用に開発されたリスト。このリストは、FAAが開発したマスター最小機器リスト (MMEL) に基づいており、使用するにはFAAの承認が必要となる。これは、個々の航空機のメーカーとモデルに固有である。

Minimum obstruction clearance altitude (MOCA). 最低障害物間隔高度 (MOCA)。VOR航空路、オフエアウェイルート、またはルートセグメントの無線修正の間に有効な公開された最低の標高で、ルートセグメント全体の障害物クリアランス要件を満たし、VORの25法令 (22海里) マイル内でのみ許容可能なナビゲーション信号カバレッジを保証する。

Minimum reception altitude (MRA). 最小受信高度 (MRA)。航空路の交差点を決定できる最低高度。

Minimum safe altitude (MSA). 最低安全高度。リストされたナビゲーション施設から指定された距離内で緊急使用するために少なくとも1,000フィートの障害物クリアランスを提供する進入チャートに示される最小高度。

Minimum vectoring altitude (MVA). 最低誘導高度。地形と障害物のクリアランスを提供する最低経路高度 (MEA) より低いIFR高度。

Minimums section. 最小セクション。進入の最低高度と可視性の要件を表示するIAPチャート上の領域。

Missed approach. 進入複行。計器進入が着陸まで完了できない場合にパイロットが実施する操縦。

Missed approach point (MAP). 進入複行点。必要な視覚的参照が確立されていない場合に、進入複行手順が実行される各計器進入で規定されたポイント。

Mixed ice. 混合の氷。澄んだ氷と霧氷の混合物。

MLS. microwave landing systemを参照。

MM. ミドル・マーカー。

MOA. military operations areaを参照。

MOCA. minimum obstruction clearance altitudeを参照。

Mode C. 高度応答機能付のトランスポンダー。高度報告トランスポンダーモード。

Moment. モーメント。アイテムの重量にそのアームを掛けた積。モーメントはポンドインチ (lb-in) で表される。合計モーメントは、飛行機の重量にデータムとCGの間の距離を掛けたもの。

Moment arm. モーメントアーム。データムから適用された力までの距離。

Moment index (or index). モーメント指数 (またはインデックス)。100、1,000、10,000などの定数で割ったモーメント。モーメント指数を使用する目的は、重量を単純化し、重量のあるアイテムと長いアームが管理不能な大きな数になる飛行機の計算のバランスをとることである。

Monocoque. モノコック。ストレスのかかった外皮を使用して、課せられたストレスの大部分をサポートするシェルのような胴体設計。モノコック胴体の設計には、ストリンガーではなくバルクヘッドを含めることができる。

Monoplanes. 単葉機。翼の単一のセットを持つ飛行機。

Movable slat. 可動スラット。翼の前縁にある可動補助翼。通常の飛行では閉じられるが、高い迎え角で広がる。これにより、空気が翼の上部を流れ続け、気流の分離が遅れる。

MRA. minimum reception altitudeを参照。

MSA. minimum safe altitudeを参照。

MSL. mean sea levelを参照。

MTR. military training routeを参照。

Multi-function display (MFD). 多機能ディスプレイ (MFD)。多数の設定可能な方法でパイロットに情報を表示するために使用できる航空機の小さな画面 (CRTまたはLCD)。多くの場合、MFDはプライマリフライトディスプレイと組み合わせて使用される。
MVA. minimum vectoring altitudeを参照。

N

N₁. タービンエンジンの低圧圧縮機の回転速度。

N₂. タービンエンジンの高圧圧縮機の回転速度。

Nacelle. ナセル。エンジンが搭載されている航空機の合理化されたエンクロージャー。多発機のプロペラ駆動の飛行機では、ナセルは通常、翼の前縁に取り付けられている。

NACG. National Aeronautical Charting Groupを参照。

NAS. National Airspace Systemを参照。

National Airspace System (NAS). 全米航空システム。米国空域の共通ネットワーク-航空航法施設、機器とサービス、空港または着陸エリア。航空チャート、情報およびサービス。規則、規制および手順、技術情報。人材および資材。

National Aeronautical Charting Group (NACG). 国立航空チャートグループ (NACG)。FAAに基づいて運営される連邦政府機関で、ターミナルプロシージャや路線図などのチャートの公開を担当する。

National Route Program (NRP). 国道プログラム (NRP)。公開されたガイドライン内でユーザーのフライト計画の柔軟性を高めるために設計された一連のルールと手順。

National Security Area (NSA). 国家安全保障地域。地上施設のセキュリティと安全性の向上が必要な場所に設定されている、定義された垂直および横方向の寸法の空域で構成されるエリア。パイロットは、描かれたNSAを飛行することを自発的に避けるよう求められる。より高いレベルのセキュリティと安全性を提供する必要がある場合、NSAでの飛行は一時的に禁止される場合がある。規制上の禁止事項は、NOTAMを介して普及している。

National Transportation Safety Board (NTSB). 国家運輸安全委員会。米国の航空、高速道路、水路、パイプライン、および鉄道に関連する事故の調査を担当する米国政府の独立組織。NTSBは、米国内のすべての民間航空事故を調査するために議会によって命令されている。

NAVAID. 航法援助施設。

NAV/COM. ナビゲーションと無線機。

NDB. nondirectional radio beaconを参照。

Negative static stability. 負の静的安定性。乱れた後に航空機が元の平衡状態から離れていく初期の傾向。

Neutral static stability. 中立的な静的安定性。平衡が乱れた後、航空機が新しい状態にとどまる最初の傾向。

NM. 単位。

NOAA. 米国海洋大気庁

No-gyro approach. ノージャイロ進入。ジャイロコンパスまたは指向性ジャイロの誤動作の場合に使用できるレーダー進入。操縦者に飛行する方位を提供する代わりに、管制官はレーダートラックを監視し、必要に応じて「右旋回/左旋回」または「旋回停止」という管制命令を発行する。

Nondirectional radio beacon (NDB). 無指向性無線標識。全方向に無線エネルギーを送信する地上無線送信機。

Nonprecision approach. 非精密進入。水平方向のガイダンスのみが提供される標準的な機器進入手順。

No procedure turn (NoPT). 方式旋回なし。適切なコースと高度で使用される用語で、手順の変更が不要であることを示す。

NoPT. no procedure turnを参照。

NOTAM. Notice to Airmenを参照。

Notice to Airmen (NOTAM). ノータム。飛行中または特定の場所での危険を航空機パイロットに警告するために航空当局に提出された通知。機関は、関連するNOTAMをパイロットに広める手段を提供する。

NRP. National Route Programを参照。

NSA. National Security Areaを参照。

NTSB. National Transportation Safety Boardを参照。

NWS. 国立気象局。

O

Obstacle departure procedures (ODP). 障害物出発手順。ターミナルエリアから適切な航路上の構造物までの最も煩わしくないルートを経由して障害物のクリアランスを提供するために、パイロット用にテキスト形式またはグラフィック形式で印刷された事前計画計器飛行規則 (IFR) の出発手順。ODPは対障害物余裕高度に推奨されており、ATCによって別の出発手順 (SIDまたはレーダーベクトル) が特に割り当てられていない限り、ATC許可なしで飛行できる。

Obstruction lights. 航空障害灯。障害物を識別するために空港の内外で見つけることができる照明。

Occluded front. 閉塞前線。速く動く寒冷前線がゆっくり動く温暖前線に追いつくと、正面閉塞が発生する。各前線内の温度の違いは、寒冷型閉塞前線または温暖型閉塞前線が発生するかどうかを判断する主な要因である。

ODP. obstacle departure proceduresを参照。

OM. アウター・マーカ。

Omission error. オミッションエラー。姿勢の変化後の重要な機器の兆候を予測できないこと。たとえば、機首方位やロール情報を忘れながらピッチ制御に集中し、機首方位とバンクを不規則に制御する。

Optical illusion. 錯視。誤解を招く視覚画像。このハンドブックの目的としては、この用語はパイロットが航空機と滑走路の間の空間的関係を誤読する原因となる着陸に関連する地上の特徴の脳の誤解を指す。

Orientation. 位置の認識。特定の基準点に対する航空機の位置と自分自身の位置の認識。

Otolith organ. 耳石器。線形加速度と重力方向を検出する内耳器官。

Outer marker. アウター・マーカ。グライドスロープまたはその近くのマーカビーコンは、ILSアプローチの高度をインターセプトする。通常、滑走路の延長中心線上の滑走路のしきい値から4~7マイルに位置している。

G-22

Outside air temperature (OAT). 外気温。圧縮および摩擦加熱のために補正された、測定または指示された気温 (IAT)。真の気温とも呼ばれる。

Overcontrolling. 過剰制御。操縦かんで、必要なピッチとバンクの状態を達成するために必要以上の動きを使用する。

Overboost. オーバーブースト。往復エンジンが、メーカーが許可する最大マニホールド圧力を超えた状態。エンジン構成部品に損傷を与える可能性がある。

Overpower. 過出力。対気速度の変化を高速化するために必要な動力よりも多くの動力を使用すること。

P

P-static. precipitation staticを参照。

PAPI. precision approach path indicatorを参照。

PAR. precision approach radarを参照。

Parallels. 平行。緯度の線。

Parasite drag. 有害抗力。航空機構造上を移動する空気の摩擦により生じる抵抗。その量は対気速度によって直接異なる。

Payload (GAMA). 有効荷重。乗員、貨物、および手荷物の重量。

Personality. 人。非常に若年齢に設定され、変化に対して非常に抵抗力がある個人の個人的な特徴と特性の具体化。

P-factor. P効果。右側の下降プロペラブレードが左側の上昇ブレードよりも推力を大きくするため、航空機が左側にヨーイングする傾向。これは、航空機の縦軸が相対的な風に対して上昇姿勢にあるときに発生する。航空機に反時計回りに回転するプロペラがある場合、P効果は右側になる。

PFD. primary flight displayを参照。

Phugoid oscillations. フゴイド振動。横軸の周りの航空機の長周期振動。対気速度の同様にゆっくりした変化を伴うピッチのゆっくりした変化。迎え角は一定に保たれ、パイロットはしばしば耳輪振動を意識することなく修正する。

PIC. pilot in commandを参照。

Pilotage. 地文航法。ランドマークへの視覚的参照による航法。

Pilot in command (PIC). 機長。航空機の運用と安全を担当するパイロット。

Pilot report (PIREP). 機上気象報告。航空機が遭遇した気象現象の報告。

Pilot's Operating Handbook/Airplane Flight Manual (POH/AFM). パイロットの操作ハンドブック/飛行規定 (POH / AFM)。機体メーカーが発行した、航空機の特定のモデルの動作条件をリストしたFAA承認文書。

PIREP. pilot reportを参照。

Pitot pressure. ピトー圧。対気速度の測定に使用されるラム空気圧。

Pitot-static head. ピトー静的計測器。ピトー圧と静的空気圧のサンプリングに使用される組み合わせピックアップ。

Plan view. 平面図。計器進入チャート上の進入手順の俯瞰図。平面図には、パイロットを途中のセグメントからIAFに導くルートが表示される。

Planform. 平面図形。上から見た翼の形状または形状。長くて先細り、短くて長方形、または他のさまざまな形状がある。

Pneumatic. 空気圧。圧縮空気を使用した操作。

POH/AFM. Pilot's Operating Handbook/Airplane Flight Manualを参照。

Point-in-space approach. ポイントインスペース進入。関連するヘリコプター着陸エリアから2,600フィート以上離れた進入ポイントへのヘリコプター計器アプローチ手順の一種。

Poor judgment chain. 判断力低下連鎖。事故や事件につながる可能性のある一連の間違い。低下した判断力の連鎖の生成に関連する一般的な2つの基本原則は次のとおり。(1)1つの悪い決定が別の決定につながるがよくある。(2)一連の悪い判断が増えると、安全な飛行を継続するための後続の選択肢の数が減る。ADMは、事故や事故を引き起こす前に、低下した判断力の連鎖を断ち切ることを目的としている。

Position error. 位置誤差。静的なシステムの入口の空気が完全に静止していないために発生する、高度計、ASI、およびVSIの表示の誤差。

Position report. 位置通報。航空機からATCに送信された既知の場所に関する報告。

Positive static stability. 正の静的安定性。平衡状態から外れると平衡状態に戻る初期傾向

Power. 力。単位時間あたりの作業率または作業単位を意味し、そのため、力が発生する速度の関数である。「必要な力」という用語は、一般にレシプロエンジンに関連付けられている。

Powerplant. 発動機。付属品を備えた完全なエンジンとプロペラの組み合わせ。

Precession. 歳差運動。適用された力を、適用点ではなく、回転方向にその点から90°で感じるジャイロスコープの特性。

Precipitation. 降水。大気から落下して表面に到達する水粒子（雨、みぞれ、あられ、雪）のすべてまたはすべての形態。

Precipitation static (P-static). 降水空電。雨、雪、またはほこりの粒子がアンテナに当たり、そこに小さな無線周波数電圧が誘導されることによって引き起こされる無線干渉の形式。

Precision approach. 精測進入。垂直方向と水平方向の両方のガイダンスが提供される標準的な計器進入手順。

Precision approach path indicator (PAPI). 精密進入角指示灯。VASIに似ているが、2灯または4灯システムの1列のライトで構成された照明のシステム。正しいグライドスロープのパイロットには、2つの白いライトと2つの赤いライトが表示される。VASIを参照。

Precision approach radar (PAR). 精測進入レーダー。着陸の最終段階で航空機を誘導するために空港で使用されるレーダーの一種で、水平および垂直方向の誘導を提供する。レーダー操作員は、滑走路の正しい場所に着陸できるように、機首を変更するか降下率を調整するようにパイロットに指示する。

Precision runway monitor (PRM). 精密滑走路モニター。このシステムは、間隔の狭い平行な滑走路を持つ空港で、同時に独立した計器飛行方式 (IFR) 進入を可能にする。

Preferred IFR routes. 優先IFRルート。システムの効率と容量を向上させるために、主要ターミナルおよび途中環境で確立されたルート。IFR許可はこれらのルートに基づいて発行され、厳しい気象回避手順または他の要因が別途指示する場合を除き、米国のチャート補足にリストされている。

Preignition. 早期点火。通常の点火の前にシリンダーで発生する点火。早期点火は、燃焼室の局所的な熱い所が燃料と空気の混合気に点火することによってしばしば引き起こされる。

Pressure altitude. 気圧高度。標準の29.92 "Hg平面を超える高度。

Pressure demand oxygen system. 圧力要求酸素系統。通常の呼吸が適切な高度を超える十分な圧力で100%の酸素を供給する要求酸素システム。圧力呼吸システムとも呼ばれる。

Prevailing visibility. 卓越視程。最大の水平方向の可視性は、水平線の円の少なくとも半分（これは必ずしも連続しているとは限らない）全体で等しいか、それを超えている。

Preventive maintenance. 軽微な保守。14 CFRパート43、付録Aにリストされている、単純なまたはマイナーな保存操作と、複雑な組立操作を含まない小さな標準部品の交換。認定パイロットは、航空機が航空会社のサービスで使用されていない場合、所有または運用する航空機の軽微な保守を実行できる。

Primary and supporting. 基本および補助。姿勢と性能の最も直接的な指標を提供する機器を使用して、姿勢機器を飛行させる方法。

Primary flight display (PFD). プライマリフライトディスプレイ (PFD)。水平飛行、対気速度、高度、垂直速度、傾向、トリム、および主要な関連指標中の旋回速度などを提供するスキャンしやすいディスプレイに、計器飛行に使用される従来の6つの計器を置き換えることで、パイロットの状況認識を向上させるディスプレイ。

PRM. precision runway monitorを参照。

Procedure turn. 方式旋回。中間進入セグメントまたは最終進入コースに航空機を位置するために方向を逆にする必要がある場合に規定される操縦。

Profile view. 側面像。垂直進入経路の高度、方位、距離、および修正を示すIAPチャートの側面図。

Prohibited area. 禁止区域。航空機の飛行が禁止されている指定空域。

Propeller. プロペラ。航空機を推進するための装置で、回転すると、空気への作用により、回転面にほぼ垂直な推力が発生する。通常、製造元から提供される制御構成要素が含まれる。

Propeller/rotor modulation error. プロペラ/ローター変調誤差。特定のプロペラrpm設定またはヘリコプターのローター速度により、VORコース偏差指示器 (CDI) が $\pm 6^\circ$ 程度変動する可能性がある。通常、rpm設定をわずかに変更すると、この粗さが滑らかになる。

Rabbit, the. ラビット。多くの大きな空港に設置された高輝度自動点滅装置。自動点滅装置は、アプローチライトに沿って順番に点滅する一連の鮮やかな青白のほとばしりで構成され、滑走路に向かって移動する光のボールの効果を与える。

Radar. レーダー。電磁波を使用して、航空機、天候、地形などの移動物体と固定物体の両方の範囲、高度、方向、または速度を特定するシステム。RADARという用語は、1941年にRadio Detection and Rangingの頭字語として作られた。この用語はその後、標準語であるレーダーとして英語に入り、いつの間にか大文字を失った。

Radar approach. レーダー進入。管制官は、レーダーで飛行の進行を監視しながら、空港/ヘリポートまたは特定の滑走路まで降下するパイロットを誘導しながら、進路を提供する。

Radar services. レーダーサービス。レーダーは、電波を空中に送信し、光線の経路にある物体によって反射されたときに受信する方法である。範囲は、電波が物体に反射してから受信アンテナに戻るまでにかかる時間（光の速度で）を測定することによって決定される。レーダー監視所から検出された物体の方向は、電波の反射の一部を受信したときの回転アンテナの位置によって決まる。

Radar summary chart. レーダー気象情報図。レーダー気象レポートの要約をグラフィカルに表示する、全国レーダーネットワークから派生した気象製品。

Radar weather report (SD). レーダー気象レポート (SD)。レーダーステーションが正時の35分後に発行するレポート、および必要に応じて特別なレポート。降水のエコー頂のタイプ、強度、および位置に関する情報を提供する。

Radials. 放射方位。局からのコース。

Radio or radar altimeter. 電波高度計またはレーダー高度計。無線周波数エネルギーのパルスが航空機から地面に移動して戻るまでに必要な時間を測定することにより、地形上の航空機の高さを決定する電子高度計。

Radio frequency (RF). 無線周波数 (RF)。アンテナに電流が入力されると、無線放送および/または通信に適した電磁界 (EM) が生成されるような特性を持つ交流 (AC) を指す用語。

Radio magnetic indicator (RMI). 無線磁気指示計。磁気コンパスとADFまたはVORを組み合わせた電子航法計器。RMIのカードは、ジャイロ安定化された磁気コンパスとして機能し、航空機が飛行している磁気方位を示す。

Radiosonde. ラジオゾンデ。高層大気からの気象条件を観察および報告する気象計器。この計器は通常、何らかの形の気球によって大気中に持ち込まれる。

Radio wave. 電波。無線伝送に役立つ周波数特性を持つ電磁 (EM) 波。

RAIM. receiver autonomous integrity monitoringを参照。

RAM recovery. RAMリカバリ。ラムの空気圧と空気速度によって引き起こされるエンジンの前面の密度の結果としての推力の増加。

Random RNAV routes. ランダムRNAVルート。エリアナビゲーション機能に基づいて、緯度/経度座標、度-距離修正、または指定された距離と方向で確立されたルート/航空路からのオフセットで定義されたウェイポイント間の直接ルート。

Ranging signals. 測距信号。GPS衛星から送信された信号で、航空機の受信機が各衛星からの範囲 (距離) を決定できる信号。

Rapid decompression. 急速な減圧。コクピットまたはキャビンが加圧されている航空機のキャビンの圧力がほぼ瞬時に失われる。

RB. relative bearingを参照。

RBI. relative bearing indicatorを参照。

RCO. remote communications outletを参照。

Receiver autonomous integrity monitoring (RAIM). 受信機による完全性の自律的監視。受信したGPS信号の有用性を確認するために使用されるシステムで、ナビゲーションシステムの不具合をパイロットに警告する。このシステムは、IFR認定GPSユニットに必要である。

Recommended altitude. 推奨される高度。高度値に下線も上線も付いていない、計器進入チャートに描かれた高度。示されている値は、推奨値。

Receiver-transmitter (RT). 受信機-送信機 (RT)。信号とインジケータを送受信するシステム。

Reduced vertical separation minimum (RVSM). 短縮垂直間隔。飛行レベル(FL)290と410の間の垂直方向の間隔を2,000フィートから1,000フィートに減らし、6つの追加のFLを使用可能にする。DRVSMも参照。

Reference circle (also, distance circle). 基準円 (または、距離円)。通常、半径10 NMのIAPチャートの平面図に描かれた円。このチャート内で、要素は縮尺どおりに描画される。

Regions of command. コマンドの領域。「通常のコマンドと反転コマンドの領域」とは、速度と飛行中にその速度を維持または変更するために必要な動力との関係を指す。

Region of reverse command. 逆コマンドの領域。より高い対気速度で飛行する場合は、高度を維持するために、より低い出力設定が必要であり、より低い対気速度では、より高い出力設定が必要である。

REIL. runway end identifier lightsを参照。

Relative bearing (RB). 相対方位 (RB)。航空機の機首と場所への方向との角度差。航空機の機首から時計回りに測定される。

Relative bearing indicator (RBI). 相対方位指示器 (RBI)。固定カードADFとも呼ばれ、機器の上部には常にゼロが示され、針は場所に対する相対的な方位を示す。

Relative humidity. 相対湿度。特定の温度での空気中の水蒸気存在量と、その温度で存在する可能性のある最大量の比率。通常はパーセントで表される。

Relative wind. 相対気流。空気中を移動する物体によって生成される気流の方向。飛行中の飛行機の相対気流は、飛行方向と平行で反対方向に流れる。したがって、飛行機の実際の飛行経路が相対気流の方向を決定する。

Remote communications outlet (RCO). リモート通信アウトレット (RCO)。航空交通要員によって遠隔制御される無人通信施設。

Required navigation performance (RNP). RNAV装置の精密さを表す単位。RNP認定航空機が運航される、限られた空域の側面領域によって定義される、指定されたレベルの精度。

Restricted area. 立入禁止区域。14 CFRパート73に基づいて指定された空域で、航空機の飛行は完全には禁止されていないが、制限の対象となる。

Reverse sensing. リバースセンシング。VOR針は、通常の操作の逆を示すように見える。

RF. 無線の周波数。

Rhodopsin. ロドプシン。目の桿体視細胞の視覚反応を開始する感光性色素。

Rigging. 飛行装備。適切な空力特性を提供する航空機とその飛行制御システムの最終調整と調整。

Rigidity. 剛性。地球が回転するときに回転軸が傾くことを防ぐジャイロスコープの特性。

Rigidity in space. 空間の剛性。重量のあるリムが急速に回転するホイールは、回転している平面内の固定位置にとどまる、という原理。

Rime ice. 樹氷。小さな過冷却水滴の瞬間的な凍結によって形成される、粗く、乳白色の不透明な氷。

Risk. リスク。除去または制御されない危険の将来の影響。

Risk elements. リスク要素。航空には4つの基本的なリスク要素があり、パイロット、航空機、環境、および特定の航空状況を構成する操作の種類である。

Risk management. リスク管理。状況認識、問題認識、および各フライトに関連するリスクを軽減するための適切な判断に依存する意思決定プロセスの一部。

RMI. radio magnetic indicatorを参照。

RNAV. area navigationを参照。

RNP. required navigation performanceを参照。

RT. receiver-transmitterを参照。

Rudder. 方向舵。飛行機の垂直フィンの後縁に取り付けられた可動の主制御面。舵の動きは、飛行機を垂直軸の周りに回転させる。

Ruddervator. 舵取り。V型に配置された航空機の尾部にある一対の操縦翼面。これらの操縦翼で一緒に移動すると昇降舵として機能し、舵ペダルで差動的に移動すると方向舵として機能する。

Runway centerline lights. 滑走路中心線灯。着陸しきい値から75フィートから始まる50フィート間隔の水平面中心線ライトで構成される滑走路照明。

Runway edge lights. 滑走路灯。夜間または視界の悪い条件で滑走路の端の輪郭を描くために使用される滑走路照明システムの構成要素。これらのライトは、生成可能な強度に応じて分類される。

Runway end identifier lights (REIL). 滑走路端部識別灯 (REIL)。滑走路のしきい値の両側に横方向に配置された同期点滅灯のペア。滑走路の進入端の迅速かつ確実な識別を提供する。

Runway visibility value (RVV). 滑走路可視値 (RVV)。透過率計によって特定の滑走路に対して決定された可視性。

Runway visual range (RVR). 滑走路視距離。高強度の滑走路灯の照準、または他の物体の視覚的コントラストのいずれかに基づいて、パイロットが進入端から滑走路を見下ろすことができるようにする計器的に導出された水平距離。

RVR. runway visual rangeを参照。

RVV. runway visibility valueを参照。

S

SA. selective availabilityを参照。

St. Elmo's Fire. 聖エルモの火。最大の静電気放電が発生する航空機の表面領域を照らすコロナ放電。

Satellite ephemeris data. 衛星の天体暦データ。GPS衛星によって伝えられるデータ。その衛星の非常に正確な軌道データ、大気伝播データ、および衛星時計誤差データが含まれる。

Sea breeze. 潮風。陸面が海面よりも暖かいときの温度差によって引き起こされる、海から陸に吹く沿岸風。潮風は通常、日中に発生し、夜間は逆方向に吹く陸風と交互になる。

Sea level engine. 海面エンジン。海面でのみ生産可能な定格離陸力を備えた往復航空機エンジン。

Scan. スキャン。「クロスチェック」としても知られる計器飛行の最初の基本的なスキル。姿勢と性能情報のための計器の継続的かつ論理的な観察。

Sectional aeronautical charts. 区分航空図。低速または中速の航空機の視覚的ナビゲーション用に設計されている。これらのチャートの地形情報は、VFRフライトのレリーフの描写と視覚的なチェックポイントの賢明な選択を特徴としている。航空情報には、ナビゲーション、空港、管制空域、制限区域、障害物、および関連データの視覚的および無線支援が含まれる。

SDF. simplified directional facilityを参照。

Selective availability (SA). 選択利用性。国防総省 (DOD) が国家安全保障のために、衛星の重大な時計と天体暦の誤差を作成し、ナビゲーション誤差を引き起こすことを可能にする衛星技術。

Semicircular canal. 半規管。体の角加速度を検出する内耳器官。

Semimonocoque. 半張殻構造。胴体に加えらるる飛行荷重と応力をサポートするために、隔壁の下部構造および/または隔壁とストリンガーを含む胴体設計。

Sensitive altimeter. 精密高度計。基準圧力を任意のレベルに設定できる調整可能な気圧計を備えたマルチポインター空気高度計の形式。

Service ceiling. 実用上昇限度。最適な上昇速度の対気速度が最大重量で1分あたり100フィートの上昇を生成し、最大連続出力の乱れの無い構成である最大密度高度。

Servo. 自動制御。制御デバイスから小さな信号を受信し、所望の作業を達成するために大きな力を加えるモーターまたはアクチュエーター。

Servo tab. 自動制御タブ。主制御面に取り付けられた補助制御。これは、主制御の反対方向に自動的に移動して、制御の動きに空気力学的補助を提供する。

SIDS. standard instrument departure proceduresを参照。

SIGMET. シグメット。"Significant Meteorological information"の頭字語。航空機の運用の安全性に影響を与える可能性のある潜在的に危険な飛行中の気象現象の発生または予想される発生に関する、簡潔でわかりやすい言葉での気象勧告。SIGMETは警告情報であるため、航空ユーザーに提供される他のタイプの気象情報の中で最も優先される。

Signal-to-noise ratio. 信号対雑音比。暗騒音と比較した受信信号強度の指標。これは、受信信号の妥当性の尺度である。

Significant weather prognostic. 航空用の天気予報。重要な天気予報を示す4つのパネルを提示する。

Simplex. 単方向通信。同じ周波数での送受信。

Simplified directional facility (SDF). 簡易方向指示施設。非精密機器進入に使用されるNAVAID。最終的な進入コースは、ILSローカライザーのコースに似ている。ただし、SDFコースは滑走路からオフセットされ、通常3°以下であり、コースはローカライザーよりも広い場合があり、精度が低下する。

Single-pilot resource management (SRM). シングル・パイロット・リソース・マネジメント (SRM)。パイロットがすべてのリソースを効果的に管理して、飛行の結果を確実に成功させる能力。

Situational awareness. 状況認識。位置、航空管制、気象、規制、航空機の状態、および飛行に影響を与える可能性のあるその他の要因に関して、航空機がどこにあるかについてのパイロットの知識。

Skidding turn. 外滑り旋回。旋回速度が傾斜の角度に対して大きすぎて、航空機を旋回の外側に引っ張ってしまう、協調していない旋回。

Skills and procedures. スキルと手順。特定の航空機またはそのシステムを制御するために使用される手順、精神運動、および知覚のスキル。これらは、従来の訓練で得られた飛行能力であり、完璧であり、経験を通じてほとんど無意識になる。

Skin friction drag. 表面摩擦抗力。空気分子と航空機の固体表面との間に生じる抗力。

Slant range. 直線距離。DME信号の見通し内伝送による、航空機のアンテナから地上局までの水平距離。

Slaved compass. 従コンパス。方位ジャイロを「スレーブ化」または継続的に修正して、その方向の読み取り値を遠隔地にある磁気方向検知機器 (通常はフラックスバルブまたはフラックスゲートコンパス) と一致させるシステム。

Slipping turn. 内滑り旋回。航空機が旋回速度に対して過度に傾斜しているため、水平方向の揚力成分が遠心力よりも大きく、航空機を旋回の内側に引き寄せる非協調旋回。

Small airplane. 小型航空機。12,500ポンド以下の最大離陸許可重量の飛行機。

Somatogravic illusion. 体性重力錯視。視覚的な参照が不足している飛行状況での急速な加速または減速によって引き起こされる、機首上げまたは機首下げ姿勢の誤解。

Spatial disorientation. 空間識失調。誤解を招く情報がさまざまな感覚器官から脳に送信されることによる混乱の状態その結果、特定の基準点に関連する航空機の位置を認識できなくなる。

Special flight permit. 特別飛行許可証。耐空性要件を満たしていないが、安全な飛行が可能な航空機に対して発行された飛行許可証。整備または修理、購入者配送、メーカーの飛行試験、危険からの避難、または顧客デモのために、特別な飛行許可証を発行して航空機を移動することができる。フェリー許可証とも呼ばれる。

Special use airspace. 特別な用途の空域。飛行活動が空域の混合使用に制限を引き起こす可能性のある制限の対象となる空域。禁止、制限、警告、軍事作戦、警戒区域で構成されている。

Special fuel consumption. 特別な燃料消費。ブレーキ馬力または推力1ポンドあたりエンジンが消費または必要とする1時間あたりのポンド単位の燃料量。

Speed. 速度。The distance traveled in a given time.

Spin. スピン。螺旋状またはコルク抜きを経路で飛行機が降下する悪化した失速。

Spiral instability. 螺旋不安定性。航空機の静的な方向安定性が、横方向の平衡を維持するための二面角の効果と比較して非常に強いときに存在する条件。

Spiraling slipstream. 渦巻状の後流。プロペラ駆動の飛行機の後流は飛行機の周りを回転する。この後流は垂直フィンの左側に当たり、航空機をわずかにヨーイングさせる。方向舵オフセットは、この傾向に対抗するために航空機設計者によって使用されることがある。

Spoilers. スポイラー。翼の上を流れる空気中に持ち上げることができ、揚力を減らして抗力を高めることができる高抗力装置。スポイラーは、一部の航空機のロール制御に使用される。両方の翼にスポイラーを同時に展開すると、速度を上げることなく航空機を降下させることができる。スポイラーは、着陸後に地上距離を短くするためにも使用される。

SRM. single-pilot resource managementを参照。

SSR. secondary surveillance radarを参照。

SSV. standard service volumeを参照。

Stabilator. 水平尾翼。中央のヒンジポイントを中心に旋回する飛行機の一体型の水平尾翼表面。水平尾翼は、水平尾翼と昇降舵の両方の目的を果たす。

Stability. 安定性。平衡を乱す可能性のある条件を修正し、元の飛行経路に戻るか続行する航空機の固有の性質。これは主に飛行機の特徴である。

Stagnant hypoxia. 停滞性低酸素症。肺の酸素が豊富な血液がそれを必要とする組織に移動していないときに生じる低酸素症の一種。

Stall. 失速。迎え角が臨界角を超えると、翼の表面から気流が分離するため、揚力が急激に減少する。失速は、任意のピッチ姿勢または対気速度で発生する可能性がある。

Standard atmosphere. 標準大気。海面では、標準大気は29.92インチ水銀 ("Hg) または1013.2ミリバールの気圧、および15°C (59°F) の温度で構成されている通常、高度が高くなると圧力と温度は低下する。標高1,000フィートごとの低層大気の手数は、約1"Hgおよび2°C(3.5°F)である。たとえば、3,000フィートでの標準的な圧力と温度は、平均海面(MSL)が26.92"Hg(29.92" Hg - 3"Hg)および9°C(15°C - 6°C)である。

Standard empty weight (GAMA). 標準空重量 (GAMA)。この重量は、機体、エンジン、および固定バラスト、油圧油、使用不可の燃料、および最大限のエンジン油を含む、固定位置を持ち飛行機に恒久的に設置されるすべての操作機器で構成される。

Standard holding pattern. 標準空中待機経路。すべてのターンが右に行われる空中待機経路。

Standard instrument departure procedures (SIDs). 標準計器出発手順 (SIDs)。通関手続きを迅速化し、離陸と輸送中の移行を容易にするための公開された手順。

Standard rate turn. 標準旋回。低速または中速の航空機で、航空機が毎秒3°(2分間で360°)の速度で方向を変える旋回。高速航空機の場合、標準速度は1秒あたり1½°(4分間で360°)。

Standard service volume (SSV). 標準サービスボリューム。VORがサービスを提供する空域のボリュームの制限を定義する。

Standard terminal arrival route (STAR). 標準到着経路。パイロットが使用するためにグラフィック形式および/またはテキスト形式で公開された、事前に計画されたIFR ATC到着手順。

Standard weights. 標準重量。重量とバランスの計算に関係する多数の項目に設定された重量。実際の重量が利用できる場合は、これらの重量を使用しない。

STAR. standard terminal arrival routeを参照。

Static longitudinal stability. 静的縦安定性。航空機を迎角の平衡角に戻すために必要な空力的な縦揺れモーメント。

Static pressure. 静圧。航空機の表面に垂直に測定された、まだまたは動いていない空気の圧力。

Static stability. 静安定性。平衡状態から乱れたときに航空機が表示する最初の傾向。

Station. 観測地点。基準線からの距離をインチ単位で指定する番号で識別される飛行機内の場所。したがって、基準線はゼロ・ステーションとして識別される。ステーション+50にあるアイテムには、50インチのアームがある。

Stationary front. 停滞前線。5ノット未満の速度で動いている前線。

Steep turns. 急旋回。計器飛行では、標準速度よりも大きい回転。視覚的な飛行では、45°傾斜よりも大きいものの。

Stepdown fix. ステップダウンフィックス。IAPのセグメント内で追加の降下が許可されるポイント。

Strapdown system. ストラップダウンシステム。加速度計とジャイロが恒久的に「ストラップダウン」されるか、航空機の3つの軸に合わせられるINS。

Stratosphere. 成層圏。約160,000フィートの高さまで伸びている対流圏界面上の 대기層。

Stress. ストレス。それに対する要求に対する身体の反応。

Stress management. ストレス管理。飛行中に経験した種類のストレスの個人的な分析、適切なストレス評価ツールの適用、およびその他の対処メカニズム。

Structural icing. 構造部氷着。航空機の外側に氷がたまること。

Sublimation. 昇華。液体状態を経ずに固体が気体に変化するプロセス。

Suction relief valve. 吸引リリーフ弁。ジャイロの適切な動作のために、計器ケース内の正しい低圧を維持するために必要な計器真空システムのリリーフバルブ。

Supercharger. 過給機。エンジンまたは排気駆動の空気圧縮機を使用して、誘導空気に追加の圧力を供給し、エンジンが追加の出力を生成できるようにする。

Supercooled water droplets. 過冷却水滴。凝固点以下に冷却されても、まだ液体の状態にある水滴。

Surface analysis chart. 地上解析図。現在の地表天気の詳細を示すレポート。高気圧と低気圧、前線、温度、露点、風向と速度、地域の天気、視覚障害物のエリアを表示する。

Synchro. シンクロ。ある場所から別の場所への角運動または位置の表示を送信するために使用される機器。

Synthetic vision. 合成視覚。地形と飛行経路に関連した航空機のリアルな表示。

T

TAA. terminal arrival areaを参照。

TACAN. tactical air navigationを参照。

Tactical air navigation (TACAN). 極超短波全方向方位距離測定装置。軍用機で使用される電子航法システムで、距離と方向の両方の情報を提供する。

Takeoff decision speed (V₁). 離陸決定速度。14 CFRセクション23.51により：「エンジンの故障またはその他の理由により、パイロットが離陸を続行または中止する決定をしたと仮定した地上での較正された対気速度」

Takeoff distance. 離陸距離。35フィートの高さまでのすべてのエンジンを使用した離陸を完了するのに必要な距離。これは、1つのエンジンが作動しないエンジンの離陸に必要な距離よりも少なくとも15パーセント短くする必要がある。通常、この距離は、1つのエンジンが作動しない離陸距離よりも短いため、通常は制限要因ではない。

Takeoff safety speed (V₂). 安全離陸速度。14 CFRパート1による定義は「必要な1台のエンジンが動作しない上昇性能を達成できる、発進後に得られる参照対気速度」

TAWS. terrain awareness and warning systemを参照。

Taxiway lights. 誘導路灯。誘導路の端の輪郭を描く、青色の全方向性ライト。

Taxiway turnoff lights. 誘導路の消灯ライト。安定した緑色を発する滑走路に伴うライト。

TCAS. traffic alert collision avoidance systemを参照。

TCH. threshold crossing heightを参照。

TDZE. touchdown zone elevationを参照。

TEC. Tower En Route Controlを参照。

Technique. 技術。手順が実行される方法。

Telephone information briefing service (TIBS). 電話情報説明サービス。エリアおよび/またはルート天気、空域手順、および特別な航空志向のアナウンスの継続的に更新された自動電話録音を提供するFSSサービス。

Temporary flight restriction (TFR). 一時的な飛行制限。次の目的で課される飛行の制限：

1. 空中または地上の人や財産を、既存または差し迫った飛行関連の危険から保護する。
2. 災害救援機の運用に安全な環境を提供する。
3. 事故を超える観光航空機の危険な混雑を防止する。
4. 大統領、副大統領、またはその他の公人を保護する。
5. 宇宙機関の運用に安全な環境を提供する。

パイロットは、一時的な飛行制限が有効になっている地域で飛行を行う場合、飛行計画中に適切なNOTAMを確認することが期待されている。

Tension. 緊張。操縦桿を過度に強く握り続けると、通常、過剰制御状態になる。

Terminal aerodrome forecast (TAF). ターミナル飛行場予測。空港周辺の半径5マイルの半径について作成されたレポート。METARレポートと同じ記述子と略語を使用する。

Terminal arrival area (TAA). ターミナル到着エリア。FMSおよび/またはGPS航法装置を装備した航空機を到着させるための新しい移行方法を提供する手順。TAAには、この進入を使用する航空機に通常NoPTを提供する「T」構造が含まれている。

Terminal instrument approach procedure (TERP). ターミナル計器進入手順。計器飛行手順の設計に使用する標準化された方法を規定する。

TERP. terminal instrument approach procedureを参照。

Terminal radar service areas (TRSA). 空港レーダーサービス区域。入系したパイロットが追加のレーダーサービスを受けることができるエリア。このサービスの目的は、すべてのIFR操作と参加VFR航空機を分離することである。

G-30

Terrain awareness and warning system (TAWS). 地形認識警報装置。GPS位置付けと地形と障害物のデータベースを使用して、今後の地形と障害物の真の予測可能性を提供することにより、固定オブジェクトの潜在的な危険に関する情報を提供する時間ベースのシステム。

TFR. temporary flight restrictionを参照。

Thermosphere. 熱圏。大気圏の最後の層は、中間圏上空から始まり、徐々に空間に消えていく。

Threshold crossing height (TCH). 滑走路末端通過速度。航空機が滑走路の末端を超える理論上の高さは、航空機が平均ILS滑走路またはMLS滑走路によって確立された軌道を維持した場合になる。

Thrust. 推力。質量の速度に変化を与える力。この力はポンドで測定されるが、時間や速度の要素はない。「必要推力」という用語は、一般にジェットエンジンに関連している。空中で飛行機を推進する前進力。

Thrust (aerodynamic force). 推力(航空力学的な力)。プロペラ、ファン、またはターボジェット・エンジンによって生成される前方の空気力学的力で、航空機の後方で空気の塊を後方に押し出す。

Thrust line. 推力線。プロペラ回転の平面に垂直な、プロペラハブの中心を通る仮想線。

Time and speed table. 時間と速度の表。FAFからMAPまでの距離を特定し、さまざまな対地速度に基づいてその距離を通過するのに必要な時間を提供する、計器進入手順チャートに描かれた表。

Timed turn. 時限ターン。時計と旋回釣合計を使用して、特定の時間内に一定の角度で方位を変更するターン。

TIS. traffic information serviceを参照。

Title 14 of the Code of Federal Regulations (14 CFR). 連邦規則集のタイトル14。航空機、航空路、および飛行士の運用を管理する連邦航空規制が含まれている。

Torque. トルク。(1)回転またはねじれに対する抵抗。(2)ねじれ運動または回転運動を生じる力。(3)航空機において、航空機がエンジンとプロペラの反対の回転方向に回転(ロール)する傾向。(4)単一のメインローターシステムを備えたヘリコプターで、ヘリコプターがメインローターの回転と反対方向に回転する傾向。

Torquemeter. トルク計。プロペラ減速機とエンジンケース間の反応を測定するために、大型のレシプロエンジンとターボプロップまたはターボシャフト・エンジンの一部で使用される機器。

Total drag. 合計抗力。有害抗力と誘導抗力の合計。

Touchdown zone elevation (TDZE). 接地帯標高。着陸面の最初の3,000フィートで最も高い標高であるTDZEは、直進着陸の最小値が承認されたときに、計器進入手順図に示される。

Touchdown zone lights. 接地帯灯。滑走路接地帯の滑走路の中心線に対して対称に配置された2列の横方向のライトバー。

Tower En Route Control (TEC). タワーエンルートコントロール。交通を促進し、制御およびパイロット通信要件を削減するように設計された、隣接する2つ以上の進入制御施設間の委任空域内のIFRの交通の制御。

TPP. United States Terminal Procedures Publicationを参照。

Track. 航跡。飛行中に地上を通る実際の経路。

Tracking. トラッキング。横風の状態に関係なく、観測地点との間で目的の航跡を維持するための方位の飛行。

Traffic Alert Collision Avoidance System (TCAS). 衝突防止警報装置。地上の航空管制システムとは独立して動作する、FAAが開発した空中システム。近接する航空機のフライトデッキの認識を高め、空中衝突を防ぐための「最終防衛線」として機能するように設計されている。

Traffic information service (TIS). 交通情報サービス。Sモードトランスポンダーと高度エンコーダーを使用してデータリンク経由でフライトデッキに情報を提供する地上ベースのサービスパイロットに近く交通を通知する自動表示により、飛行の「見逃し」の安全性と効率を向上させる。

Trailing edge. 後縁。上面の気流が下面の気流に再結合する翼の部分。

Transcribed Weather Broadcast (TWEB). 指定されたコースの天候情報。アラスカでのみ利用可能なFSSサービス。選択されたL / MFおよびVOR NAVAIDで気象データおよび航空データの継続的に更新される自動ブロードキャストを提供する。

Transponder. トランスポンダー。ATCレーダービーコンシステムの空中部分。

Transponder code. トランスポンダーコード。ATCが航空機を区別するために割り当てる4,096個の4桁の個別コードの1つ。

Trend. 傾向。計器に示されているような、航空機の移動方向の即時表示。

Tricycle gear. 三輪式着陸装置。航空機の機首に配置された第3の車輪を採用した着陸装置。

Trim. トリム。航空機が制御入力なしで設定された姿勢を維持するように、操縦翼面の空力を調整すること。

Trim tab. トリム・タブ。制御力のバランスをもたらす位置への飛行中に調整できる可動制御面の小さな補助ヒンジ部分。

Tropopause. 圏界面。対流圏と成層圏の間の境界層。これは、ほとんどの水蒸気と関連する天候を対流圏に閉じ込める蓋として機能する。

Troposphere. 対流圏。緯度に応じて、表面から20,000~60,000フィートの高さまで広がる大気の層。

True airspeed. 真対気速度。CASに圧力高度と温度の補正を適用することにより決定される実際の対気速度。

True altitude. 真高度。海面からの飛行機の垂直距離-実際の高度。多くの場合、平均海拔 (MSL) フィートとして表される。航空チャート上の空港、地形、障害物の標高は真の標高である。

Truss. トラス。適用される荷重による変形に耐える支持構造部材で構成される胴体の設計。トラス型の胴体は、スチールまたはアルミニウムのチューブで構成されている。強度と剛性は、トラスと呼ばれる一連の三角形にチューブを溶接することで実現される。

T-tail. T型尾翼。水平尾翼が垂直尾翼の上部に取り付けられ、T型を形成している航空機。

Turbine discharge pressure. タービン吐出圧力。デュアルタービン軸流エンジンの低圧タービンの吐出時の全圧。

Turbine engine. タービンエンジン。空気圧縮機、燃焼セクション、およびタービンで構成される航空機エンジン。推力は、エンジンを流れる空気の色度を上げることによって生成される。

Turbocharger. ターボチャージャー。排気ガスで駆動される空気圧縮機。キャブレターまたは燃料噴射システムを介してエンジンに入る空気の圧力を高める。

Turbofan engine. ターボファンエンジン。燃焼室の周囲に二次空気流を迂回させることで追加の推力を生み出すように設計されたファンのようなターボジェットエンジン。

Turbojet engine. ターボジェットエンジン。エンジン内の空気を加速することにより、完全に推力を生成するタービンエンジン。

Turboprop engine. ターボプロップエンジン。減速装置を介してプロペラを駆動するタービンエンジン。排気ガスのエネルギーのほとんどは、その加速を使用して航空機を駆動するのではなく、トルクに変換される。

Turboshift engine. ターボシャフトエンジン。シャフトを介して動力を供給し、プロペラ以外の何かを作動させるガスタービンエンジン。

Turn-and-slip indicator. 旋回傾斜計。ヨーの速度を示す速度ジャイロと、重力と遠心力の関係を示す湾曲したガラス製傾斜計で構成される飛行計器。旋回傾斜計は、バンクの角度とヨーレートの関係を示す。ターン・アンド・バンク・インジケータとも呼ばれる。

Turn coordinator. 旋回釣合計。傾いているジンバルによるロールとヨーの両方を感知するレートジャイロ。現代の航空機の旋回傾斜計をほぼ置き換えた。

TWEB. Transcribed Weather Broadcastを参照。

U

UHF. ultra-high frequencyを参照。

Ultra-high frequency (UHF). 極超短波。300 MHz～3,000 MHzの電磁周波数の範囲。

Ultimate load factor. 終極荷重倍数。応力解析では、強度テスト中に航空機または航空機構成要素の物理的な故障を引き起こす負荷、または計算によると、そのような故障を引き起こすはずの負荷。

Uncaging. ケージ解除。ジャイロスコープの計器のジンバルのロックを解除すると、急激な飛行操作や乱暴な取り扱いによる損傷を受けやすくなる。

Uncontrolled airspace. 非管制空域。クラスA、B、C、D、またはEとして指定されていないクラスG空域。航空交通管制が航空交通を制御する権限または責任を持たない空域である。ただし、パイロットは、この空域に適用されるVFRの最小値があることを覚えておく必要がある。

G-32

Underpower. アンダーパワー。より速い対気速度の変化を達成するために必要な動力よりも少ない力を使用すること。

United States Terminal Procedures Publication (TPP). 米国ターミナル手順出版。DP、STAR、IAP、およびIFR飛行に関連するその他の情報を含むFAA Aeronautical Navigation Products(AeroNav Products)によって地域形式で発行された小冊子。

Unusual attitude. 異常姿勢。意図しない、予期しない、または極端な航空機の姿勢。

Useful load. 利用荷重。パイロット、副操縦士、乗客、荷物、使用可能な燃料、および排出可能なオイルの重量。これは、最大許容総重量から差し引かれた基本的な空虚重量である。この用語は、一般的な航空機にのみ適用される。

User-defined waypoints. ユーザー定義のウェイポイント。ユーザーが入力できるウェイポイントの位置とその他のデータ。これはユーザーが変更(編集)できる唯一のGPSデータベース情報。

V

V1. takeoff decision speedを参照。

V2. takeoff safety speedを参照。

VA. maneuvering speedを参照。

Vapor lock. 蒸気閉基。主にガソリン燃料の内燃機関に影響する問題。これは、液体燃料がまだ燃料供給システムにある間に液体から気体に状態が変化したときに発生する。これにより、燃料ポンプの動作が中断され、キャブレターまたは燃料噴射システムへの供給圧力が失われ、動力が一時的に失われるか、完全に失速する。この状態からエンジンを再起動するのは難しい場合がある。燃料は、エンジンによって加熱されたり、地域の気候によって、または高地での沸点が低いために蒸発する可能性がある。

Variation. 偏差。磁北極と地理的北極の物理的位置の違いによって引き起こされるコンパス誤差。

VASI. visual approach slope indicatorを参照。

VDP. visual descent pointを参照。

Vector. ベクトル。力のベクトルは、力のグラフィック表現であり、力の大きさと方向の両方を示す。

Vectoring. ベクトル化。方位を割り当てることによるナビゲーションガイダンス。

VEF. VEF。多発機航空機の重要なエンジンが故障すると想定される較正された対気速度。

Velocity. 速度。 特定の方向への移動の速度または割合。

Venturi tube. ベンチュリ管。 航空機の外側に取り付けられ、ジャイロ機器の適切な操作を可能にする吸引力を生成する特別な形状のチューブ。

Vertical axis. 上下軸。 航空機の重心を垂直に通る仮想線。 垂直軸はz軸またはヨー軸と呼ばれる。

Vertical card compass. 縦型カードコンパス。 垂直カード上の方位角で構成される磁気コンパス。 機体の機首方位を正確に表示するために、固定された小型飛行機の機首方位指示器に似ている。 この設計では渦電流減衰を使用して、ターン中のリードとラグを最小限に抑えている。

Vertical speed indicator (VSI). 昇降計。 一定の圧力レベルからの逸脱を示す圧力変化率計器。

Vertical stability. 垂直安定性。 航空機の垂直軸に関する安定性。 ヨーイングまたは方向安定性とも呼ばれる。

Very-high frequency (VHF). 超短波。 30～300 MHzの無線周波数帯域。

Very-high frequency omnidirectional range (VOR). 超短波全方向式無線標識。 フライトデッキ計器がVOR局からの放射方位または距離を識別する電子航法装置で、航空機が位置する磁北から時計回りに度単位で測定される。

Vestibule. 前庭。 耳の骨迷路の中央の空洞、またはそれに含まれる膜状迷路の部分。

V_{FE}. フラップ下げ速度。 白い弧の上限。

VFR. visual flight rulesを参照。

VFR on top. 頂上有視界飛行方式。 IFR航空機が適切なVFR高度のVFR条件で動作するためのATC承認。

VFR over the top. 雲の上を飛ぶ有視界飛行方式。 航空機が下に見える一面の雲の上をVFR条件で動作するVFR操作。

VFR terminal area chart. VFRターミナルエリア図。 1：250,000のスケールでクラスB空域を表す図で、クラスB空域内のすべての航空機の制御または分離を提供する。 この図は、ナビゲーション、空港、管制空域、制限区域、障害物、および関連データの視覚的および無線支援を含む地形情報と航空情報を示している。

V-G diagram. V-G図。 速度を負荷係数に関連付ける図。 これは、特定の重量、構成、および高度に対してのみ有効であり、特定の速度で飛行機が生成できる正または負の揚力の最大量を示す。 また、安全な負荷率の制限と、航空機がさまざまな速度で維持できる負荷率も示す。

Victor airways. VOR航空路。 1つのVORまたはVORTACナビゲーションエイドまたは交差点から別のナビゲーションエイド（または複数のナビゲーションエイドまたは交差点）に伸びる中心線に基づく航空路。 ターミナルエリア間のエンルート手順用に周知のルートを確認するために使用される。

Visual approach slope indicator (VASI). 目視による進入降下路表示装置。 滑走路への進入中に降下誘導情報を提供するように配置されたライトの視覚的補助。 正しいグライドスロープのパイロットは、白いライトの上に赤いライトを見る。

Visual descent point (VDP). 目視降下点（VDP）。 滑走路環境がパイロットにはっきりと見える場合、MDAから滑走路着陸地点への通常の降下を開始できる、非精密な直進アプローチ手順の最終進入コース上の定義されたポイント。

Visual flight rules (VFR). 有視界飛行方式。 視覚参照を使用して航空機の飛行を管理するFAAが採用した飛行規則。 VFR操作では、これらの規則に従って操作するためにパイロットが維持する必要のある雲高の量と可視性を指定する。パイロットがVFRに従って操作できない気象条件の場合、パイロットは計器飛行方式(IFR)を使用する必要がある。

Visual meteorological conditions (VMC). 有視界気象状態。 VFRに指定された最小値を満たしている視界、雲からの距離、雲高の面で表される気象条件。

V_{LE}. 着陸装置下げ速度。 着陸装置を伸ばした状態で飛行機を安全に飛行できる最大速度。

V_{LO}. 着陸装置操作速度。 格納式着陸装置を装備した飛行機を使用している場合、着陸装置を延長または格納するための最大速度。

V_{MC}. 臨海発動機不動作の時の最小操縦速度。 これは、エンジンが突然作動不能になり、残りのエンジンが離陸出力になったときに、軽量のツインエンジンの飛行機を十分に制御できる最小飛行速度である。

VMC. visual meteorological conditionsを参照。

V_{NE}. 超過禁止速度。この速度を超える速度での動作は、損傷または構造的故障を引き起こす可能性があるため禁止されている。対気速度指示器の赤い線。

V_{NO}. 構造上の最大巡航速度。乱気流のない空気を除いて、この速度を超えてはいけない。緑の弧の上限。

VOR. very-high frequency omnidirectional rangeを参照。

VORTAC. VORおよびTACANの2つの要素から構成される施設であり、1つの施設はVOR方位角、TACAN方位角、およびTACAN距離(DME)の3つの個別サービスを提供する。

VOR test facility (VOT). VORテスト施設。VOR受信機の精度を確認するためにテスト信号を発信する地上施設。一部のVOTは空中でもユーザーが利用できるが、他のVOTは地上での使用に限定されている。

VOT. VOR test facilityを参照。

VSI. vertical speed indicatorを参照。

V_{SO}. 着陸構成での失速速度または最小定常飛行速度。小型飛行機の場合、これは着陸時の最大着陸重量でのパワーオフ失速速度である(ギアとフラップが下がっている)。白い弧の下限。

V_{SI}. 指定された構成で取得された失速速度または最小定常飛行速度。ほとんどの飛行機の場合、これはクリーンな構成での最大離陸重量でのパワーオフ失速速度である(格納式の場合はギアアップ、フラップアップ)。緑の弧の下限。

V-tail. V尾翼。2つの傾斜した尾翼面を使用して、従来の昇降舵および方向舵構成の面と同じ機能を実行する設計。固定面は、水平および垂直の両方のスタビライザーとして機能する。

V_X. 最良上昇角に対応する速度。特定の距離で飛行機が最大の高度を獲得する対気速度。短距離離陸時に障害物を取り除くために使用される。

V_Y. 最良上昇率に対応する速度。この対気速度は、一定の時間内で最も高度が高くなる。

V_{YSE}. 1つのエンジンが動作しない場合の最高の上昇速度。この対気速度は、エンジンが故障した後、軽量のツインエンジン飛行機で一定の時間内に最大の高度増加を提供する。

W

WAAS. wide area augmentation systemを参照。

Wake turbulence. 後方乱気流。飛行機が揚力を生成するときに作成される翼端渦。飛行機が揚力を発生すると、翼の下の高圧領域からその上の低圧領域まで、翼端に空気が漏れる。この流れは、翼端渦または伴流乱流と呼ばれる空気の急速に回転する渦を引き起こす。

Warm front. 温暖前線。暖かい気団が冷たい気団に接触し、その上を流れるときに形成される境界領域。温暖前線は、低い雲高と雨を引き起こす。

Warning area. 警告区域。その地域で行われている活動に参加していない航空機に対する危険を含む地域。警告区域には、集中的な軍事訓練、射撃訓練、または特別な武器のテストが含まれる場合がある。

WARP. weather and radar processingを参照。

Waste gate. ウェイストゲート。ターボチャージャーを装備した航空機レシプロエンジンのテールパイプにある制御可能なバルブ。バルブは、ターボチャージャータービンに強制的に排出される排気ガスの量を変えるように制御される。

Waypoint. ウェイポイント。ルート定義または進捗レポートの目的で使用される指定された地理的位置。緯度経度座標で定義される。

WCA. wind correction angleを参照。

Weather and radar processor (WARP). 気象およびレーダープロセッサ。全米航空システム(NAS)に統合された方法で表示される、リアルタイム、正確、予測、および戦略的な気象情報を提供する機器。

Weather depiction chart. METAR情報を元に作られた天気図。METARおよびその他の表面観測から導出された表面状態の詳細。

Weight. 重量。重力によって航空機に発生する力。

Wide area augmentation system (WAAS). 広域補強システム。GPS衛星からの位置誤差を特定し、その誤差または補正係数を空中のGPS受信機に送信することにより、システムの精度を向上させる差動全地球測位システム(DGPS)。

Wind correction angle (WCA). 偏流修正角。目的のトラックと、目的のトラック上で航空機を追跡し続けるために必要な航空機の機首との間の角度。

Wind direction indicators. 風向指示器。吹き流し、T形着陸標識、または四面体を含む指示器。視覚参照により、使用時の風向と滑走路が決定される。

Wind shear. ウィンドシア。水平面または垂直面で発生する可能性のある風速、方向、またはその両方の突然の急激な変化。

Winds and temperature aloft forecast (FB). 上空の風と気温の予報。隣接する米国の特定の場所の風と気温の予報を提供する1日2回の予報。

Wing area. 翼面積。翼の総面積(平方フィート)。これには操縦翼面が含まれ、胴体(飛行機の本体)とエンジンナセルで覆われた翼領域が含まれる場合がある。

Wings. 翼。胴体の両側に取り付けられた翼で、飛行中の飛行機を支える主要な揚力面である。

Wing root. 翼付根。翼付根は、胴体に最も近い固定翼航空機の翼の一部である。翼付根は通常、飛行中および着陸中に最高の曲げ力を負担し、翼と胴体間の干渉抗力を低減するフェアリングを備えていることがよくある。翼付根とは反対側の翼の端は、翼端である。

Wingspan. 翼幅。翼端から翼端までの最大距離。

Wingtip vortices. 翼端渦流。飛行中に飛行機の翼の上流に流れる急速に回転する空気。乱気流の強さは、飛行機の重量、速度、構成に依存する。後方乱気流とも呼ばれる。重機からの渦は、小型機にとって非常に危険である。

Wing twist. 翼のねじれ。いくつかの翼に組み込まれた設計機能により、失速へのアプローチ中の高迎角での補助翼制御の有効性が向上する。

Work. 労力。動きを生成するために使用される力の測定。

World Aeronautical Charts (WAC). 国際民間航空図。中程度の速度の航空機による航行に便利なサイズと規模(1:1,000,000)で世界の陸域をカバーする航空図の標準シリーズ。地形情報には、都市や町、主要道路、鉄道、独特のランドマーク、排水路、および休息が含まれる。航空情報には、航法、空港、航空路、立ち入り禁止区域、障害物、およびその他の関連データに対する視覚および無線の補助が含まれる。

Z

Zone of confusion. 混乱の地帯。VOR局の真上に適切なナビゲーション信号がないために針がずれてしまう局上のスペースの容積。

Zulu time. 国際標準時。協定世界時(UTC)の航空で使用される用語で、世界全体を1つの時間標準に合わせる。

