2　性能

⑴　一般

装備移転航空機の性能は、静穏標準大気状態において、操縦に特別な技術又は過度の注意力を要することなく、次号から第４号までの規定に適合するものでなければならない。

⑵　離陸

装備移転航空機は、発動機を離陸出力又は推力の限界内で運転した状態において、安全に離陸できるものでなければならない。

⑶　上昇

装備移転航空機は、安全上必要な最低限度以上の上昇性能を有するものでなければならない。

⑷　着陸

ア　装備移転航空機は、発動機を着陸に必要な出力又は推力で運転した状態において安全に着陸できるものでなければならない。

イ　装備移転航空機は、臨界発動機が不作動であり、かつ、進入形態にある状態において進入を誤った場合においても、進入を開始できる点まで飛行を継続できるものでなければならない。

ウ　装備移転航空機は、着陸復行する場合において、全発動機を運転し、かつ、着陸形態にある状態において、安全に再上昇できるものでなければならない。

エ　回転翼航空機である装備移転航空機は、全発動機が不作動である状態で、できる限り自動回転飛行により安全に進入し、及び着陸することができるものでなければならない。

3　飛行性

⑴　操縦性

ア　装備移転航空機は、予想される全ての運用状態（地上又は水上における移動を含む。）において、円滑、確実、容易かつ迅速な縦及び横並びに方向の操縦性を持つものでなければならない。

イ　装備移転航空機は、操縦に特別の技術、過度の注意力及び過大な操縦力を要することなく、他の運用状態への移行（発動機出力又は推力の変化及び飛行形態の変化を含む。）が行われるものでなければならない。

ウ　多発の装備移転航空機は、１個又は２個の発動機（双発の装備移転航空機にあっては、１個の発動機）が停止した場合においてもこの号イの基準に適合するものでなければならない。

⑵　トリム

ア　装備移転航空機は、予想される全ての運用状態において、縦及び横並びに方向のトリムを保つために要求される操縦者の注意力及び操縦力が、飛行段階及び持続時間を考慮して過大とならないようなものでなければならない。

イ　多発の装備移転航空機は、１個又は２個の発動機（双発の装備移転航空機にあっては、１個の発動機）が停止した場合においても、この号アの基準に適合するものでなければならない。

⑶　安定性

装備移転航空機は、予想される全ての運用状態において、縦及び横並びに方向の適切な安定性を保つために要求される操縦者の注意力及び操縦力が、飛行段階及び持続時間を考慮して過大とならないようなものでなければならない。

⑷　失速

ア　固定翼航空機である装備移転航空機は、失速から安全かつ迅速に回復できるものでなければならない。

イ　固定翼航空機である装備移転航空機（滑空機を除く。）は、失速警報装置等により、失速又は失速の兆候を操縦者が明確に知ることができるものでなければならない。

⑸　フラッタ及び振動

装備移転航空機の全ての部分は、予想される運用状態において、フラッタ、激しいバフェッティングその他過度の振動を生じないものでなければならない。

第２　強度

1　一般

⑴　装備移転航空機の強度は、荷重試験又は計算によって証明されたものでなければならない。ただし、計算による結果は、試験による結果と同程度に正確なものであるか又はそれよりも安全側にあることが確実なものでなければならない。

⑵　装備移転航空機は、予想される運用状態における重量及び重心位置の全ての可能な組合せ並びに最も不利な重量分布について、この節の第２の基準に適合するものでなければならない。

⑶　装備移転航空機は、予想される運用状態における空気力、慣性力その他の力が実際に起こり得る状態とほぼ同じか又はそれよりも安全側になるように分布された荷重条件について、この節の第２の基準に適合するものでなければならない。

2　飛行荷重

装備移転航空機は、次に掲げる荷重を制限荷重に至るまで受けた場合において有害な変形を生じてはならず、かつ、その終極荷重に耐えるものでなければならない。

⑴　運用限界内で許容される運動に対応した運動荷重倍数に基づいて決定し、かつ、予想される運用状態において適正であると認められる値以上の運動荷重

⑵　予想される運用状態において統計その他の資料により妥当と認められる垂直突風速度、水平突風速度及び突風速度勾配に基づいて決定された突風荷重

3　地上荷重

装備移転航空機は、地上荷重を制限荷重に至るまで受けた場合において有害な変形を生じてはならず、かつ、その終極荷重に耐えるものでなければならない。この場合において、地上荷重を決定する着陸条件には、接地の際の姿勢、対称着陸状態、非対称着陸状態及び降下率並びに予想される運用状態において構造に加わる荷重が及ぼす因子を含めるものとする。

4　その他の荷重

装備移転航空機は、予想される運用状態において起こり得るその他の荷重（操縦による荷重、与圧荷重、発動機トルクによる荷重、形態の変化による荷重、ウインチえい航荷重、飛行機えい航荷重等）を制限荷重に至るまで受けた場合において有害な変形を生じてはならず、かつ、これらの終極荷重に耐えるものでなければならない。

5　フラッタ、ダイバージェンス及び振動

⑴　装備移転航空機は、予想される運用状態における全ての速度において、フラッタ、構造上のダイバージェンス及び操縦性を低下させる構造上の変形に対して安全なものでなければならない。

⑵　装備移転航空機は、予想される運用状態において起こり得る振動及びバフェッティングに対して十分な強度を有するものでなければならない。

6　疲労強度

装備移転航空機は、予想される運用状態において起こり得る繰返荷重及び振動荷重による致命的な疲労破壊を生じないように十分な安全性を有するものでなければならない。

第３　構造

1　一般

⑴　装備移転航空機の構造は、装備移転航空機の全ての部分が、予想される運用状態において、有効かつ確実に機能を果たすことを合理的に保証するように設計し、製作したものでなければならない。

⑵　前号の保証は、試験若しくは適正な調査研究に基づくものであるか又は経験上妥当であると認められるものでなければならない。ただし、装備移転航空機の安全な運用上重要な可動部分については、試験によらなければならない。

⑶　装備移転航空機の安全な運用上重要な部分に用いる全ての材料は、日本産業規格、アメリカ合衆国政府の制定する仕様書、アメリカ合衆国軍隊が制定する仕様書その他装備移転航空機の安全性の観点から妥当な規格（以下「日本産業規格等」という。）に適合するか又は試験によって安全性が証明されたものでなければならない。