

航空従事者学科試験問題

P9

資格	定期運送用操縦士（飛） 准定期運送用操縦士（飛）	題数及び時間	20題 40分
科目	航空通信〔科目コード：05〕	記号	CCAA0516B0

◎ 注 意（１） 「航空従事者学科試験答案用紙」（マークシート）の所定の欄に、「受験番号」、「受験番号のマーク」、「科目」、「科目コード」、「科目コードのマーク」、「資格」、「種類」、「氏名」及び「生年月日」を記入すること。

「受験番号」、「受験番号のマーク」、「科目コード」及び「科目コードのマーク」の何れかに誤りがあると、コンピュータによる採点処理が不可能となるので当該科目は不合格となります。

（２） 解答は「航空従事者学科試験答案用紙」（マークシート）に記入すること。

◎ 配 点 1問 5点

◎ 判定基準 合格は100点満点の70点以上とする。

- 問 1 航空交通業務の種類で誤りはどれか。
(1) 飛行情報業務
(2) 管制業務
(3) 飛行援助業務
(4) 警急業務
- 問 2 航空情報の説明で正しいものはどれか。
(1) 航空情報サーキュラー：情報の性質又は時期的な理由から航空路誌への掲載又は
ノータムの発行に適さない航空情報が記載される。
(2) ノータム：エアラック方式で発行される。
(3) 航空路誌補足版：福岡FIRにおける民間航空の運航に必要な諸施設、組織等に
関する永続性をもつ情報を収録
(4) 航空路誌改訂版：航空路誌補足版では包含できない運航情報
- 問 3 周波数の切り替えについて正しいものはどれか。
(1) 離陸の管制許可を受領したら、タワーからの指示がなくとも離陸後直ちに
デパーチャー周波数に切り替えなければならない。
(2) グラウンドからタワー周波数への切り替えを指示された際、「MONITOR」
の用語が用いられた場合は、当該周波数へ切り替えようと、「ON YOUR
FREQUENCY」を通報しなければならない。
(3) 着陸後、滑走路を離脱後も指示がない限りタワー周波数にとどまる。
(4) 次の管制機関との通信設定の時機が示された場合は、直ちに周波数を
切り替えた後、指示された時機に当該管制機関を呼び出す。
- 問 4 タワーまたはレディオから通報されるブレーキングアクションに使用する用語の意味
で誤りはどれか。
(1) VERY POOR : 極めて不良で危険
(2) GOOD : 良好
(3) MEDIUM TO GOOD : 概ね良好
(4) POOR : 不良
- 問 5 離陸許可 (Take-off clearance) について誤りはどれか。
(1) 離陸滑走を開始した直後の航空機に対して、管制官が緊急停止を指示する場合
には、「STOP IMMEDIATELY」の用語が用いられる。
(2) 管制官に緊急停止を指示された場合は、離陸許可は自動的に取り消される。
(3) 「INTERSECTION APPROVED」の用語は離陸許可ではないので、
滑走路内に進入してはならない。
(4) 既に発出された離陸許可が取り消される場合には、「CANCEL DEPARTURE
CLEARANCE」の用語が用いられる。
- 問 6 飛行計画の通報について誤りはどれか。
(1) 空港事務所等に通報する。
(2) 電話を通じて口頭により通報することはできない。
(3) 計器飛行方式による場合は、移動開始予定時刻の2時間前までに飛行計画を
通報することが望ましいが、少なくとも移動開始予定時刻の30分前までに
通報する。
(4) SATサービスや、専用通信回線によって通報することができる。
- 問 7 航行中の航空機が遭難通報を伝送しなければならないときで誤りはどれか。
(1) 遭難機が自ら遭難通報を送信できないとき
(2) 遭難機と思われる航空機が降下していくのを発見したとき
(3) 遭難局の発する遭難通信が地上局に受信されていないと思われるとき
(4) 更に援助が必要と思われるとき

- 問 8 TCASアドバイザリーについて誤りはどれか。
- (1) RAに従って管制指示からの逸脱を開始したときは「TCAS RA」と通報する。
 - (2) RAに応答後、管制指示への復帰を開始したときは「CLEAR OF CONFLICT, RETURNING TO [管制指示]」と通報する。
 - (3) RAと反対の管制指示を受領した後に、RAに従いすぐに管制機関に通報するときは「UNABLE, TCAS RA」と通報する。
 - (4) 管制官は、パイロットからの通報がなくてもRAが発生していることを知ることができる。
- 問 9 航空情報用略語の意義で誤りはどれか。
- (1) NC : 雲が検知されていない
 - (2) UNL : 無制限
 - (3) NOSIG : 顕著な変化なし
 - (4) UA : 無人航空機
- 問 10 要撃を受けた際の対応について誤りはどれか。
- (1) 要撃機の視覚信号を理解し応答することによって要撃機の指示に従う。
 - (2) 可能ならば、適切な航空交通業務機関に通報する。
 - (3) 周波数121.5MHzにより呼び出しを行うことは避けなければならない。
 - (4) 航空交通業務機関から別に指示された場合を除き、トランスポンダーを7700にセットする。
- 問 11 生存者の使用する対空目視信号の記号で「V」の意味する通報はどれか。
- (1) 援助作業完了
 - (2) 否定
 - (3) 医療援助を要する。
 - (4) 援助を要する。
- 問 12 通信を行うにあたっての注意点を述べたもので誤りはどれか。
- (1) 送信速度は1分間に60語を超えない平均した速度を標準とする。
 - (2) 相手局の送信をブロックすることのないよう、送信を始める前によく聴取する。
 - (3) 口とマイクロフォンの間の距離を一定に維持する。
 - (4) 航空機局は航空局に対する呼び出しを行っても応答がないときは少なくとも10秒間の間隔をおいて再び呼び出しを行う。
- 問 13 指向信号灯について正しいものはどれか。
- (1) 「白色及び赤色の交互閃光」は、「注意せよ」を意味する。
 - (2) 飛行中の航空機に対する「赤色の不動光」は、「着陸してはならない」を意味する。
 - (3) 地上走行中の航空機に対する「白色の閃光」は、「飛行場の出発点に帰れ」を意味する。
 - (4) 飛行中の航空機に対する「緑色の閃光」は、「着陸支障なし」を意味する。
- 問 14 レーダー管制下で行われる速度調整について誤りはどれか。
- (1) 進入許可発出後も、それまでの速度調整は有効である。
 - (2) 速度調整の終了は「RESUME NORMAL SPEED」で通報される。
 - (3) 速度調整はホールディング中は適用されない。
 - (4) 進入許可発出後、再度速度調整の終了地点が指示された場合は当該地点に達した場合でも速度調整終了の通報は行われない。

- 問 15 飛行中にELTの発信音を受信した操縦者がATS機関に通報すべき内容で誤りはどれか。
(1) 遭難信号を最初に受信した地点
(2) 遭難信号を最初に受信した高度
(3) 遭難機のコールサイン
(4) 遭難信号が聞こえなくなった時刻
- 問 16 クリアランスの確認または変更を要求しなければならない状況で誤りはどれか。
(1) 発出されたクリアランスについての内容に疑義がある場合
(2) クリアランスに従って飛行することが航空機の性能上対応できない場合
(3) 航行の安全上従えない場合
(4) フローコントロールが適用され30分以上の遅延が通報された場合
- 問 17 日本国内（航空局のVHF周波数の通信圏内）において、航空機局間で気象状況及び航空機の相互の位置等飛行情報に関する通信を行う場合の周波数で正しいものはどれか。
(1) 122.60 MHz
(2) 123.45 MHz
(3) 123.15 MHz
(4) 122.45 MHz
- 問 18 目視進入（Contact Approach）について誤りはどれか。
(1) 通常はターミナル・レーダー管制業務が行われていない飛行場への進入で行われる。
(2) パイロットの要求により、管制機関が承認する。
(3) 目視進入が承認された後は、IFR機/VFR機を問わず、他のすべての航空機との間隔設定はパイロットの責任となる。
(4) ストレートインランディングの進入方式が設定されていない滑走路に対しても、周回を省略して進入することができる。
- 問 19 視認進入（Visual Approach）について正しいものはどれか。
(1) パイロットが先行機を視認できない場合は進入許可は発出されない。
(2) 雲高の値に飛行場標高を加えた高さが最低誘導高度よりも500フィート以上高いことに加え、地上視程が5キロメートル以上のときに承認される。
(3) 先行機がない場合はタワーからの自機の目視確認により進入許可が発出される。
(4) 視認進入の進入許可の発出後は、視認している先行機との間隔設定及び後方乱気流回避は管制の責任である。
- 問 20 捜索救難の発動基準「不確実の段階」について正しいものはどれか。
(1) 当該航空機の航行性能が不時着のおそれがある程悪化したことを示す情報を受けた場合
(2) 緊急通信「PAN PAN」等を受信したとの連絡があった場合
(3) 運航状態通報が予定時刻から30分過ぎてもない場合
(4) 航空機が着陸許可を受けた後、予定時刻から5分以内に着陸せず当該航空機と連絡がとれなかった場合