

# 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	CCAA051750

◎ 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 次の通信のうち優先順位が最も高いものはどれか。
- (1) ATCに関する通信
  - (2) 航行援助に関する通信
  - (3) 無線方向探知に関する通信
  - (4) 航空機の運航に関する通信
- 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たと、 「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 フローコントロールに関して誤りはどれか。
- (1) 管制空域が持つ処理能力に、その空域における予測交通量を適合させることにより安全確保と運航効率の向上を促進させる業務である。
  - (2) 管制区管制所が実施する。
  - (3) フローコントロールは、ノータム (RJJJ) によって実施情報が提供される。
  - (4) 出発時において、EDCTあるいは出発機相互間の間隔の拡大によって出発時機が制限される。
- 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) PPR : 事前承認を要する
  - (2) UFN : 次に通報するまで
  - (3) TEMPO : 仮の、一時的な
  - (4) UNA : 無制限

- 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 生存者及び地上捜索隊が使用する対空目視信号の記号の説明 (a) ~ (d) のうち、正しいものはいくつあるか。(1) ~ (4) の中から選べ。

- (a) 旅客に骨折をしている者がいるので「X」を示した。
- (b) 不時着地点から移動するので、進行方向に「↑」を示した。
- (c) 何も発見できないので、捜索を続行するため「NN」を示した。
- (d) 途中で谷があり進行不可能なため、「XX」を示し、迂回した。

(1) 1      (2) 2      (3) 3      (4) 4

- 問 12 計器飛行方式で飛行しているときに通信機故障が発生した場合の飛行方法の説明 (a) ~ (d) のうち、正しいものはいくつあるか。(1) ~ (4) の中から選べ。

- (a) 有視界気象状態にある場合は、有視界気象状態を維持して飛行を継続し安全に着陸できると思われる最寄りの空港等に着陸し、かつ、その旨直ちに管制機関に対し到着を通報する。
- (b) 計器気象状態の場合は承認された経路にしたがって、目的地上空（目的飛行場の上空又は計器進入の開始点としての特定の航空保安無線施設若しくはフィックスがある場合はその上空）まで飛行する。
- (c) レーダー管制が行われている空域で無線機故障が発生した場合は、承認された高度若しくは最低高度に到達し、トランスポンダーを7600にセットした後通報した飛行計画の高度及び速度を維持して飛行する。
- (d) 目的地上空に到着したらトランスポンダーを7700にセットし3分後7600にセットしてから計器進入を開始する。

(1) 1      (2) 2      (3) 3      (4) 4

問 13 管制塔からの指向信号灯の意味と運航の説明 (a) ~ (d) のうち、正しいものはいくつあるか。(1) ~ (4) の中から選べ。

- (a) ILS進入で対地1,000ftまで降下したところ、管制塔から「赤色の閃光」に引き続き「赤色の不動光」が照射されるのを視認したため、着陸を止めて場周経路に向かった。
- (b) 場周経路で「白色の閃光」が管制塔から照射されたので、着陸灯を点滅させ翼を振り、了解の意思表示をして着陸した。
- (c) 着陸滑走中、滑走路灯の点滅及び管制塔から「赤色の閃光」が発せられるのを確認したので直ちに滑走路を開放したところ、後続機が着陸してきた。
- (d) エプロンに向かい地上滑走中、「緑色及び赤色」の交互閃光及び赤色の不動光に気がついたので停止し、周りを確認すると前方から車両が走行してきた。

(1) 1      (2) 2      (3) 3      (4) 4

問 14 IFR 出発時の管制において、「CLIMB VIA SID TO 【altitude】」の用語が付された場合の飛行要領で正しいものはどれか。

- (1) SIDの高度制限は管制から通報されるので直ちに水平飛行に移った。
- (2) 高度制限が解除されたので直ちに上昇した。
- (3) 離陸後直ちに250KTに加速して上昇した。
- (4) 公示された高度制限を守りながら上昇した。

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 搜索救難の発動基準「遭難の段階」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) 第一段通信搜索で当該航空機の情報が明らかでない場合
  - (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