

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	CCAA051850

◎ 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 遭難及び緊急時の通信で誤りはどれか。
 (1) 遭難及び緊急通信の最初の送信はそれまで使用中の指定された周波数で行う。
 (2) パイロットが必要と判断した場合は121.5MHz又は243.0MHzを使用してもよい。
 (3) 通信設定後、管制機関から使用周波数を指定された場合にはその周波数を使用する。
 (4) 121.5MHz又は243.0MHzで通信の設定が困難なときでも、継続して同周波数で送信を試みなければならない。
- 問 3 捜索救難の発動基準「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) 第一段通信捜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
- 問 4 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 (5) なし
- 問 5 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 : できません
 (3) TEMPO : 仮の、一時的な
 (4) UNL : 無制限
- 問 6 飛行計画の作成について (a)～(d)のうち、正しいものはいくつあるか。(1)～(5)の中から選べ。
 (a) IFRで出発し途中で飛行方式を変更する場合は、第8項「飛行方式および飛行の種類」に「Z」を記入する。
 (b) 「飛行の種類」で「その他」の種類は「Z」を記入する。
 (c) 最大離陸重量が7,000kgの航空機は「後方乱気流区分」に「L」を記入する。
 (d) 「航空機識別」のコールサインは3文字から7文字以内の英数字であらわし、[/]、[.]、[-]は使用しない。
- (1) 1 (2) 2 (3) 3 (4) 4 (5) なし

問 7 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) 方向探知に関する通信
- (4) 航空機の運航に関する通信

問 8 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 9 試験通信のうち、受信の感明度を数字で通報する場合で「困難だが聞き取れる」を意味する数字で正しいものはどれか。

- (1) 2
- (2) 3
- (3) 4
- (4) 5

問 10 周波数の切換えの説明（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) 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換えなければならない。
- (b) グラウンドからタワー周波数への切換えを指示された際、「MONITOR」の用語が用いられた場合は、当該周波数へ切換えたうえ、「ON YOUR FREQUENCY」を通報しなければならない。
- (c) デパーチャーの周波数がATISに含まれている場合、または離陸前にあらかじめ周波数が知らされていた場合は、離陸後の移管指示で周波数は省略される。
- (d) 周波数の切換えを直接ACCに行う場合は、ACCとの交信可能高度を考慮してある程度の高度へ到着したのち切換えを指示される。

（1） 1 （2） 2 （3） 3 （4） 4 （5） なし

問 11 IFR出発機の管制において「COMPLY WITH RESTRICTIONS」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) 高度制限が解除されたので直ちに上昇した。
- (2) 離陸後直ちに250ktに加速して上昇した。
- (3) 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。
- (4) 公示された高度制限を守りながら上昇した。

問 12 指向信号灯の説明（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) 「不動光」とは10秒以上点滅しない灯光をいう。
- (b) 「閃光」とは約1秒間の間隔で点滅する灯光をいう。
- (c) 「交互閃光」とは色彩の異なる光線を交互に発する灯光をいう。
- (d) 飛行場管制業務の行われていない空港では指向信号灯は使用されない。

（1） 1 （2） 2 （3） 3 （4） 4 （5） なし

問 13 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 14 計器飛行方式による飛行（RVSM適合機を含む。）で磁方位180°で飛行する場合の巡航高度で誤りはどれか。

- (1) A080
- (2) F400
- (3) F430
- (4) F450

問 15 管制承認等の説明（a）～（d）のうち、正しいものはいくつあるか。

（1）～（5）の中から選べ。

- (a) 管制承認の要求は、計器飛行方式により出発する場合は原則として移動開始の約5分前にタワー（グラウンド、デリバリー）またはレディオに要求する。
- (b) 東京国際空港等においてデータリンクにより出発管制承認（DCL）の希望する場合はエンジンスタートの20分前に要求する。
- (c) 計器飛行方式で飛行するレシプロ機は通常エンジンスタートを先に行い、離陸準備完了までの間にクリアランスを受領する。
- (d) 計器飛行方式で飛行するタービン機は通常エンジン始動前にATCクリアランスを受領する。

（1）1 （2）2 （3）3 （4）4 （5）なし

問 16 ホールディング（待機）等の説明（a）～（d）のうち、正しいものはいくつあるか。

（1）～（5）の中から選べ。

- (a) 航空機の運航上の都合によって待機を希望する場合は、希望する待機高度およびおよその待機時間を添えてその旨要求する。
- (b) 進入フィックスに到達する10分前までに待機指示がなければ、通常は引き続いて進入が期待できる。
- (c) スタンダードパターンとは、左回りで14,000フィート以下の場合にはアウトバウンドレグの飛行時間は1分のものをいう。
- (d) ホールディング中に降下の指示クリアランスを得た場合は、通常の降下率を維持して降下を始めて良い。また、離脱高度を通報する必要はない。

（1）1 （2）2 （3）3 （4）4 （5）なし

問 17 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のちは、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 18 経路指定視認進入 (CVA) の説明 (a) ~ (d) のうち、正しいものはいくつあるか。
(1) ~ (5) の中から選べ。

- (a) 計器進入方式の1つである。
- (b) 地上物標 (ランドマーク) を基に特定の経路を飛行して特定の滑走路にアラインする進入である。
- (c) 気象状態や安全上の理由がある場合でも、指定経路や通過高度から逸脱することは認められていない。
- (d) 進入に際して飛行場の視認は必ず必要である。

(1) 1 (2) 2 (3) 3 (4) 4 (5) なし

問 19 速度調整の説明 (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) 管制官が指示対気速度 (IAS) 又はマック数を確認する際は次の用語が使用される。
「REPORT SPEED」「REPORT MACH NUMBER」
- (b) 指示された特定速度 (指示対気速度) のプラスマイナス10ノット、又は指示された特定マック数のプラスマイナス0.03の範囲内で飛行しなければならない。
- (c) 最低進入速度に減速させられる場合は「REDUCE TO MINIMUM APPROACH SPEED」の用語が使用される。
- (d) 「Climb via SID」又は「Descend via STAR」が指示された場合、それ以前に指示されていた速度調整は自動的に終了する。

(1) 1 (2) 2 (3) 3 (4) 4 (5) なし

問 20 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に回答後、管制指示への復帰を開始したときは「CLEAR OF CONFLICT, RETURN TO [管制指示]」と通報する。
- (3) 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。
- (4) RAに回答後、管制指示に復帰したときは「CLEAR OF CONFLICT, [管制指示] RESUMED」と通報する。