

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	CCAA051870

◎ 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 飛行情報区（FIR）に関する説明（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）飛行情報区では、飛行情報業務と警急業務が実施されている。
- （b）飛行情報区では、必ず航空交通管制業務が行われている。
- （c）日本が担当している空域は、東京FIRである。
- （d）各飛行情報区は航空交通の流れを促進するように考慮され分割されている。

（1）1 （2）2 （3）3 （4）4 （5）なし

問 2 東京救難調整本部（RCC）の設置場所について、正しいものはどれか。

- （1）国土交通省航空局
- （2）東京航空交通管制部
- （3）東京空港事務所
- （4）航空交通管理センター

問 3 日本が担当する飛行情報区において航空機用救命無線機又は非常用位置指示無線標識による遭難信号を受信した航空機の機長が、航空交通管制機関に通報する内容の説明（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（自機）の呼出符号
- （b）遭難信号を発信している航空機の呼出符号
- （c）遭難信号受信開始地点、高度及び時刻
- （d）遭難信号受信終了地点、高度及び時刻

（1）1 （2）2 （3）3 （4）4 （5）なし

問 4 捜索救難を発動する基準の「不確実の段階」に該当する説明（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）航空機の航行性能が悪化したが不時着のおそれがある程でない旨の連絡があった場合
- （b）航空機が、自機の位置が不明な状況に遭遇しているとの情報を受けた場合
- （c）位置通報が予定時刻から15分過ぎてもない場合
- （d）航空機がその予定時刻から30分（ジェット機にあっては15分）過ぎても目的地に到着しない場合

（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）WIP ：即時有効
- （2）UFN ：次に通報するまで
- （3）TEMPO ：仮の、一時的な
- （4）UNA ：できません

問 6 航空情報のチェックリストで年1回発行されるものはどれか。

- （1）航空路誌（AIP）
- （2）航空路誌改訂版（AIP AMDT）
- （3）航空路誌補足版（AIP SUP）
- （4）航空情報サーキュラー（AIC）

問 7 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「X」を記入する。
- (c) 記入は原則として英文とし、文字はアルファベットの大文字で活字体を用いる。また、時刻は協定世界時 (UTC) または日本標準時 (JST) により、分の単位まで4桁の数字で示す。
- (d) 「航空機識別」のコールサインは7文字以内の英数字であらわし、「/」、「.」、「-」等の記号は使用しない。

(1) 1 (2) 2 (3) 3 (4) 4 (5) なし

問 8 飛行援助センター (FSC) に関する記述 (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) FSCは新千歳、東京、大阪、福岡および那覇の空港事務所にのみ設置されている。
- (b) FSCは航空管制運航情報官が業務を行っている。
- (c) 飛行場リモート対空援助業務を行っている。
- (d) 広域対空援助業務を行っている。

(1) 1 (2) 2 (3) 3 (4) 4 (5) なし

問 9 管制区管制所の業務内容 (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) 航空路管制業務
- (b) ターミナル・レーダー管制業務
- (c) 進入管制業務
- (d) 飛行場管制業務

(1) 1 (2) 2 (3) 3 (4) 4 (5) なし

問 10 到着機に対するRVR値の通報時期の説明 (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) 最初に通信を設定したとき、またはその直後
- (b) 進入許可が発出されたとき、またはレーダー進入が開始された直後
- (c) 着陸許可が発出されたとき (ただし既に通報された値に変化がないときは省略されることがある。)
- (d) RVR値が既に通報された値から変化したとき (実施可能な範囲で通報される。)

(1) 1 (2) 2 (3) 3 (4) 4 (5) なし

問 11 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 12 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え、「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 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 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 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）を希望する場合はエンジンスタートの5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。

(1) 1 (2) 2 (3) 3 (4) 4 (5) なし

問 17 トランスポンダーの説明（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）「ADVISE TYPE OF TRANSPONDER」と管制機関から質問されたので、モードA/3（4096コード）及びモードCを搭載しているので「TRANSPONDER C（Charlie）」と返答した。
- （b）レーダースコープ上で表示高度と承認高度又は通報された高度の差が200フィート以上ある場合、当該表示高度は管制間隔設定には使用されない。
- （c）コードの設定又は変更を行うときは手早く行い、コードが7500、7600または7700でとまらないよう注意すること。
- （d）管制官から表示高度の不正確等の理由により「STOP ALTITUDE SQUAWK」の指示をされた場合、応答中のモードを7700に一度変更し元のコードに戻した後、高度通報スイッチをオフとする。

（1） 1 （2） 2 （3） 3 （4） 4 （5） なし

問 18 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適用される。
- （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 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）～（5）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）最低進入速度への指示は「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に応答後、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）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。