

航空従事者学科試験問題 P 3 3

資格	航空通信士	題数及び時間	10題 40分
科目	構造〔科目コード：06〕	記号	C4XX060830

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」又は「科目コードのマーク」に誤りがある場合は、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 10点

判定基準 合格は100点満点の70点以上とする。

問1 アンチスキッド制御装置の機能で誤りはどれか。

- (1) Normal Skid Control
- (2) Locked Wheel Skid Control
- (3) Emergency Brake Control
- (4) Fail Safe Protection

問2 セミモノコック構造の組み合わせとして次のうち正しいものはどれか。

- (1) ストラット、縦通材、外皮、張線
- (2) フレーム、縦通材、外皮
- (3) トラス(骨組)、ストラット、羽布
- (4) フレーム、張線、羽布

問3 ウインド・ヒータの目的で誤りはどれか。

- (1) 曇り止め
- (2) 着氷防止
- (3) 操縦室の暖房
- (4) 衝撃吸収能力の増加

問4 シミーダンパーの役目について次のうち正しいものはどれか。

- (1) 車輪の上下方向の振動を防止する。
- (2) 車輪の首振り運動(回転方向の振動)を減衰/防止する。
- (3) 着陸接地時の衝撃を吸収する。
- (4) 内部圧力の上昇によるタイヤの破裂(バースト)を防止する。

問5 飛行機に使用されているブレーキ系統について誤りはどれか。

- (1) マスタ・シリンダ・ブレーキ系統 (Independent System)
- (2) 動力ブレーキ操作系統 (Power Brake Control System)
- (3) トーション・チューブ構造 (Torsion Tube Construction System)
- (4) 動力ブースト・ブレーキ系統 (Power Boost Brake System)

問6 Cable Control Systemの利点で誤りはどれか。

- (1) 軽量である。
- (2) 方向転換が自由にできること。
- (3) スペースが少なくすむ。
- (4) 安価である。

問7 飛行機の翼型の特徴について誤りはどれか。

- (1) 矩形翼は工作が容易で翼端失速の傾向が小さい。
- (2) 後退翼は横安定及び方向安定がよいが翼端失速を起こしやすい。
- (3) 楕円翼は翼端部の揚力が小さくなるので、構造的に有利である。
- (4) 先細翼は重量を減らすことができ、翼端失速も起こしにくい。

問8 チューブレス・タイヤの特徴で誤りはどれか。

- (1) 取付け取外し作業の際に特別な工具が必要でない。
- (2) 全体の重量が軽くできる。
- (3)パンクの頻度が少ない。
- (4) 運用中の温度上昇が少ない。

問9 スピード・ブレーキ/スポイラの説明で、誤りはどれか。

- (1) スピード・ブレーキ/スポイラは飛行中の機速を減じる役目をする。
- (2) スポイラは補助翼と連動させて片側だけを動かし、横方向の操縦に使用できる。
- (3) 地上に着地してからでないとは作動しないスポイラもある。
- (4) 翼上面に付いているスピード・ブレーキは翼の揚力を増加させることもできる。

問10 オレオ式緩衝装置に関係ないものはどれか。

- (1) シリンダー
- (2) ピストン
- (3) 空気弁
- (4) 積層ゴム円盤