

航空従事者学科試験問題

P18

資格	共通	題数及び時間	20題 40分
科目	通信〔科目コード：05〕	記号	CCXX050830

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 ターミナル管制所の管制席で使用される無線電話呼出符号で誤りはどれか。
(1) APPROACH
(2) RADAR
(3) TCA
(4) DELIVERY
- 問 2 航空機用救命無線機(ELT)の発信音を受信した操縦者が管制機関に通報すべき内容で誤りはどれか。
(1) 当該信号の発信源の呼出符号
(2) 自機の呼出符号
(3) 遭難信号を最初に受信した地点、高度および時刻
(4) 遭難信号が聞こえなくなった地点、高度および時刻
- 問 3 地上の航空機に対して「滑走路の外に出よ。」を意味する指向信号灯の合図はどれか。
(1) 白色の閃光
(2) 赤色の閃光
(3) 赤色の不動光
(4) 赤色と緑色の交互閃光
- 問 4 AIP補足版で通報される航空情報について誤りはどれか。
(1) H2Aロケットの打ち上げ
(2) 4ヶ月間におよぶ誘導路の閉鎖
(3) 新設滑走路に対する誤認着陸防止情報
(4) 3時間の予定で行われるVORTACの停波に伴う代替方式
- 問 5 飛行計画の第10項「使用する無線設備」に「SDLOV/C」と記入した場合、次のうち誤りはどれか。
(1) モードSトランスポンダーを搭載している。
(2) VHF無線機を搭載している。
(3) DMEを搭載している。
(4) VORを搭載している。
- 問 6 VFRの飛行計画について誤りはどれか。
(1) 提出先はどこかの空港事務所・出張所でもよい。
(2) 場外離着陸場から離陸するフライトプランをファイルした場合で、飛行を取りやめる場合はATCに通報しないと警急業務が開始される。
(3) 出発地の半径9km以内を飛行し、その範囲内に着陸する場合は通報しなくてもよい。
(4) 飛行前が多忙なときは、離陸後ファイルすることができる。
- 問 7 特別有視界飛行方式について誤りはどれか。
(1) 飛行場が計器気象状態の場合は操縦者の要求により管制機関から許可が発出される。
(2) 特別有視界飛行方式の管制許可には離陸、着陸許可が含まれる。
(3) 管制機関が許可するときには「Special VFR」の用語を用いる。
(4) 計器飛行方式とは異なり、地表又は水面を引き続き視認しながら飛行する。

- 問 8 通信の一般用語「CORRECTION」の意味で、正しいものはどれか。
(1) そのとおりです。
(2) 訂正します。
(3) (あなたの通報は) 誤っています。
(4) (前の通報を) 取り消します。
- 問 9 RUN UP AREAで離陸前点検を終了し、「READY」を通報したところ、「LINE UP AND WAIT」と指示された。正しい行動はどれか。
(1) そのままRUN UP AREAで待機した。
(2) 誘導路の中心線まで進み、待機した。
(3) 滑走路手前の停止位置標識まで進み、待機した。
(4) 滑走路内の離陸開始位置まで進み、待機した。
- 問 10 有視界飛行方式で飛行する場合、次の文で誤りはどれか。
(1) 管制圏を通過するため、管制圏に入る際には管制機関の許可を受けなければならない。
(2) 情報圏に入る際には対空援助局と事前に連絡設定を行い、航空交通情報を入手しなければならない。
(3) 民間訓練/試験空域を通過する際は、特別な場合を除き当該空域の航空交通情報を提供する機関の許可を受けなければならない。
(4) 管制機関との通信において簡略化した呼出符号を用いることができるのは管制機関側が簡略化した呼出符号を用いた場合である。
- 問 11 管制通信に用いる数字の読み方で誤りはどれか。
(1) (高度) 11,500feet-----eleven thousand five hundred feet
(2) QNH3001-----QNH three zero zero one
(3) 針路015-----heading zero one five
(4) (周波数) 118.1MHz-----one one eight decimal one megahertz
- 問 12 管制上の優先的取扱いを受ける場合で誤りはどれか。
(1) 「LOW FUEL」を通報した場合
(2) 災害派遣又は人命財産の保護のために緊急に出動する航空機が優先的取扱いを要求した場合
(3) 二次レーダーコードを7700にセットした場合
(4) 「MAYDAY」または「PAN PAN」を通報した場合
- 問 13 管制官から「Taxi to Runway 18」と指示された場合の意味で正しいのはどれか。
(1) 滑走路18に進入してもよい。
(2) 滑走路18に向かって滑走し、途中の滑走路は横断してよい。
(3) 滑走路18に向かって最短の経路で滑走し、滑走路18入口の停止位置標識の手前で待機する。
(4) 滑走路18の離陸開始位置まで滑走し、待機する。

- 問 14 次のうち、「警戒の段階」として捜索救難が開始されるのはどれか。
- (1) 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
 - (2) 航空機が困難な状況に遭遇しているとの情報を受けた場合
 - (3) 位置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
- 問 15 遭難通信を中継する場合で正しいものはどれか。
- (1) 「MAYDAY relay」を前置する。
 - (2) 「MAYDAY report」を前置する。
 - (3) 「DISTRESS relay」を前置する。
 - (4) 「DISTRESS report」を前置する。
- 問 16 機位が不明となり、かつ送信不能となった場合の飛行要領として正しいものはどれか。
- (1) 一辺が1分(ジェット機の場合は2分)で左回りの三角飛行
 - (2) 一辺が2分(ジェット機の場合は1分)で右回りの三角飛行
 - (3) 一辺が1分(ジェット機の場合は2分)で右回りの三角飛行
 - (4) 一辺が2分(ジェット機の場合は1分)で左回りの三角飛行
- 問 17 トランスポンダーを作動させる時期で正しいものはどれか。
- (1) エンジンを始動させた直後に作動させる。
 - (2) 離陸前のなるべく遅い時期に作動させる。
 - (3) 離陸後のなるべく早い時期に作動させる。
 - (4) モードCは管制官の指示があったときにのみ作動させる。
- 問 18 日本国内のQNH適用区域内の空域を飛行する場合、気圧高度計を標準大気圧1013.2 hPa (29.92inHg) に規正する高度で正しいものはどれか。
- (1) 10,000ft以上
 - (2) 24,000ft以上
 - (3) 14,000ft以上
 - (4) 18,000ft以上
- 問 19 次の通信のうち最も優先度が低いものはどれか。
- (1) XX TOWER, JA32ZZ, REQUEST LANDING.
 - (2) MAYDAY, JA32ZZ, ENGINE FAILURE, WILL MAKE FORCED LANDING . . .
 - (3) XX INFORMATION, JA32ZZ, REQUEST YAO WEATHER.
 - (4) PAN PAN, JA32ZZ, EXCESSIVE HIGH OIL TEMPERATURE,
- 問 20 受信証の発出要領で誤りはどれか。
- (1) 自局のコールサイン
 - (2) "roger"の用語
 - (3) 自局のコールサイン及び"roger"の用語
 - (4) 自局のコールサイン及び通信内容のリードバック