

航空従事者学科試験問題 P33

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	C4XX060870

- ◎ 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 非常脱出口の装備の規定について正しいものはどれか。

- (1) 搭乗できる人数により非常脱出口の数のみが決められている。
- (2) 搭乗できる人数により非常脱出口の数及び大きさが決められている。
- (3) 耐空類別N、UおよびA類の航空機には非常脱出口を装備すべき規定はない。
- (4) 非常脱出口は外開きのものに限定されている。

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 地上で脚が不用意に引っ込むのを防止するための脚の安全装置として誤りはどれか。

- (1) Shimmy Damper
- (2) Safty Switch
- (3) Ground Lock
- (4) Gear Indicator

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 Contorol System）
- (3) トーション・チューブ構造（Tortion Tube Construcstion 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) スペースが少なくてすむ。
- (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 フェール・セーフ構造について、該当しないものはどれか。

- (1) レダンダント構造
- (2) バック・アップ構造
- (3) セーフ・ライフ構造
- (4) ロード・ドロッピング構造

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なら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