

# 航空従事者学科試験問題

P40

資格	計器飛行証明(飛)(回)	題数及び時間	20題 2時間
科目	計器飛行一般〔科目コード：14〕	記号	H1CC141810

◎ 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。

(3) 「NAVIGATION LOG」を提出する必要はありません。

◎ 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。

[飛行計画問題] 計器飛行方式による次の飛行計画について、NAVIGATION LOGを完成させ問1から問6に答えよ。

出発日： ××年〇月〇日 出発予定時刻： 08時30分 (JST)  
出発地： ZZ空港 目的地： YY空港 代替地： WW空港  
巡航高度： 8,000 ft  
飛行経路： ZZ空港→A VOR→B VOR→C VOR→D VOR→YY空港  
代替地への経路： YY空港→E VOR→WW空港  
代替地への巡航高度： 7,000 ft (上昇、降下は考慮しない)

性能諸元

速度 (TAS)	：	上昇	120 kt	巡航	150 kt	降下	120 kt
燃料消費率	：	上昇	45 gal/h	巡航	26 gal/h	降下	21 gal/h
上昇降下率	：	上昇	800 ft/min			降下	400 ft/min

飛行方法

- 1) 出発及び到着並びに進入着陸はNAVIGATION LOGに記載された[ZZ空港～A VOR～B VOR～C VOR～D VOR～YY空港]の経路上を飛行する。  
出発地及び目的地の標高は0 (零) ftとする。離陸から巡航高度までに通過高度の指定はない。また目的地での高度が0 (零) ftとなるように降下を開始し、途中で通過高度の指定はない。
- 2) 計算に使用する風は上昇時 360° /12 kt、降下時 170° /16 ktとし、各レグの巡航高度の風はNAVIGATION LOG枠内の風を使用する。  
すべての風向は磁方位で示している。

問 1 YY空港への到着予定時刻 (JST) に最も近いものはどれか。

- (1) 10時42分
- (2) 10時45分
- (3) 10時48分
- (4) 10時51分

問 2 第1レグについて (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) 巡航高度までの上昇中と巡航高度到達後のCHに変更はない。
- (b) 巡航高度到達地点は第1レグの中間点である。
- (c) 巡航高度到達までのGSと巡航高度到達からA VORまでのGSの差は15 kt未満である。
- (d) 巡航高度到達からA VORまでの消費燃料量は上昇の消費燃料量の半分未満である。

(1) 1 (2) 2 (3) 3 (4) 4 (5) なし

問 3 本飛行が航空運送事業の用に供する飛行でない場合であって代替空港等を飛行計画に表示する場合、ZZ空港を出発する際に必要な法に定める燃料搭載量の最小値はどれか。  
(各レグは小数点第1位まで算出する。)

ただし、回転翼航空機が待機する場合の燃料消費率は巡航と同じとする。

- (1) 81 gal
- (2) 84 gal
- (3) 87 gal
- (4) 90 gal

- 問 4 NAVIGATION LOGで算出したTOTAL FUELでZZ空港を離陸した場合に、搭載燃料の半分を消費した時に到達する地点で最も近いものはどれか。  
 (1) C VORからD VOR側に約15 nmの地点  
 (2) C VORからD VOR側に約30 nmの地点  
 (3) D VORからC VOR側に約30 nmの地点  
 (4) D VORからC VOR側に約15 nmの地点
- 問 5 B VORからC VORの巡航の間でGSを計測したところ、3分08秒で7 nm進んだ。CHが271度でコース保持ができたときの航法諸元等について(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。  
 なお、括弧内に示す許容誤差以内の数値であれば、正しいものとする。
- (a) B VORのATAから算出したC VOR到着予定時刻の変更は1分以内である。  
 (b) WCAは-3度である。(許容誤差±1度以内)  
 (c) 実測の風向は315度である。(許容誤差±5度以内)  
 (d) 実測の風速は20 ktである。(許容誤差±2 kt以内)
- (1) 1 (2) 2 (3) 3 (4) 4 (5) なし
- 問 6 完成したNAVIGATION LOGをもとに飛行するときの航法諸元等について(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。  
 なお、括弧内に示す許容誤差以内の数値であれば、正しいものとする。
- (a) C VOR上空において、気圧が29.92 inHgで外気温度が-2℃のときのCASは、169 ktである。(許容誤差±1 kt以内)  
 (b) YY空港からWW空港上空までの所要時間は15分である。(許容誤差±1分以内)  
 (c) YY空港への降下開始点はD VORを通過した20分後である。(許容誤差±1分以内)  
 (d) YY空港への降下角は3度未満(3度より浅い)である。
- (1) 1 (2) 2 (3) 3 (4) 4 (5) なし
- 問 7 計器飛行証明を有していなければ行うことができない飛行に該当しないものはどれか。  
 (1) 計器飛行  
 (2) 110 km又は30分を超えて行う計器航法による飛行  
 (3) 185 km又は30分を超えて行う夜間飛行  
 (4) 計器飛行方式による飛行
- 問 8 最低利用可能フライトレベルが155になる場合のQNHはどれか。  
 (1) 29.45 inHg  
 (2) 28.97 inHg  
 (3) 28.82 inHg  
 (4) 28.39 inHg
- 問 9 METARに使用される記号と意味の組み合わせで誤りはどれか。  
 (1) VCVA : 飛行場周辺の火山灰  
 (2) SHRA : しゅう雨性の雨  
 (3) DRSA : 低い風じん  
 (4) FZDZ : 強い霧雨

- 問 10 計器飛行を行う航空機乗組員に求められる最近の飛行経験について、航空機乗組員飛行日誌に記載する時間のうち最近の飛行経験として認められる時間で誤りはどれか。
- (1) 計器飛行訓練を行った場合において衝突防止の見張りのために乗り組んでその業務を行った「その他の飛行時間」の時間
  - (2) 国土交通大臣の指定する方式により操作した「飛行訓練装置」の時間  
(ただし、国土交通大臣が認定した飛行訓練装置で操縦を行った時間に限る。)
  - (3) 航空機に乗り組んで視野制限装置を使用して計器飛行の訓練を実施した「フード」の時間
  - (4) 計器飛行方式で飛行した時間のうち計器飛行を実施した「計器飛行」の時間
- 問 11 飛行計画書の第8項「飛行方式および飛行の種類」のうち、飛行方式の記入要領で誤りはどれか。
- (1) Y : IFRで出発し途中でVFRに変更する場合
  - (2) X : IFRで出発し途中でVFRに変更し再びIFRに変更する場合
  - (3) Z : VFRで出発し途中でIFRに変更する場合
  - (4) Z : VFRで出発し途中でIFRに変更し再びVFRに変更する場合
- 問 12 ILSについて誤りはどれか。
- (1) 地上施設は基本的にローカライザーおよびグライドスロープの2つの無指向性電波を放射する送信装置とDMEにより構成されている。
  - (2) ILS進入の運用にあたっては、視覚情報施設として進入灯、接地帯灯、滑走路灯、滑走路中心線灯等が設置されている。
  - (3) ILSの識別符号はモールス信号で、I(・··)で始まる3文字から成りローカライザー電波により発信されている。
  - (4) ローカライザー信号のコース幅は滑走路進入端で約210 m (700 ft) になるように調整されているので、滑走路の長さによって異なる。
- 問 13 離陸の最低気象条件について (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) 単発機の場合及び離陸の代替飛行場を設定しない多発機において、利用できる進入方式がCAT-I 精密進入の場合にあっては、非精密進入のMDHに等しい雲高 (100ft単位に切り上げ) 及び最低気象条件の値に等しい地上視程を適用する。
  - (b) 単発機の場合及び離陸の代替飛行場を設定しない多発機において、利用できる進入方式が非精密進入の場合にあっては、非精密進入のMDHに200ftを加えた雲高 (100ft単位に切り上げ) 及び最低気象条件に対して1,000mを加えた地上視程を適用する。
  - (c) 単発機の場合及び離陸の代替飛行場を設定しない多発機において、利用できる進入方式が周回進入の場合にあっては、周回進入のMDHに等しい雲高 (100ft単位に切り上げ) 及び最低気象条件の値に等しい地上視程を適用する。
  - (d) RVRが利用できない場合にあっては、地上視程通報値をCMVに変換することができる。
- (1) 1    (2) 2    (3) 3    (4) 4    (5) なし

問 14 航空路及び経路について (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) 操縦士はやむを得ない場合を除き、航空路の中心線を飛行しなければならない。
- (b) 悪天候を回避するために飛行経路を逸脱する必要がある場合は、管制承認を要求し承認を得なければならない。
- (c) VORを使用した国内航空路においては、中心線の両側にそれぞれ最小4マイル幅の一次区域とその外側に最小4マイル幅の二次区域を有している。
- (d) 航空路の保護区域内であれば、管制機関に通報することなく操縦士の判断により悪天候を回避しながら飛行することができる。

(1) 1 (2) 2 (3) 3 (4) 4 (5) なし

問 15 計器飛行方式で飛行中に通信機が故障した場合の飛行方法について誤りはどれか。

- (1) 有視界気象状態にある場合は、これを維持して安全に着陸できると思われる最寄りの空港等に着陸する。
- (2) 計器気象状態にある場合は、承認された経路に従って目的地上空（目的飛行場の上空又は計器進入方式の開始点として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）まで飛行を継続する。
- (3) 計器気象状態にある場合であって、故障前に進入許可を受けているときは、進入は行わず離陸時刻に飛行計画書の所要時間を加えた時刻に降下を開始する。
- (4) 計器気象状態にある場合で、待機指示と進入予定時刻を受領している場合は指示に従って待機した後、進入予定時刻に降下を開始する。

問 16 目視進入について誤りはどれか。

- (1) 目視進入とは計器飛行方式によって飛行する航空機が行う進入の方法であって、計器進入方式の全部又は一部を所定の方式によらないで飛行場を視認しながら行う進入である。
- (2) 目視進入は操縦士から要求があった場合であって、地上視程が1,500メートル以上あるときに交通状況を考慮して管制官により許可される。
- (3) 目視進入は「CLEARED FOR CONTACT APPROACH」の用語により許可される。ただし、計器進入方式の種類を指定しない進入が許可されている場合は、目的飛行場に飛行場アドバイザー業務実施機関があるときは目視進入を行う旨の通報でよい。
- (4) 飛行場ごとに定められた計器進入の最低気象条件未満の場合であっても、目視進入によって進入できる気象条件を満たしている場合には目視進入による着陸ができる。

問 17 操縦士は、進入限界高度 (DA/H、又はMDA/H) において適切な目視物標を少なくとも1つ視認し、継続的に識別の維持が可能である場合のみ、進入限界高度未満へ着陸のための進入を行うことができる。非精密進入、ILS (CAT-I) 及びPAR進入における適切な目視物標について (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) 滑走路末端 (滑走路進入端)
- (b) 滑走路末端識別灯
- (c) 進入角指示灯
- (d) 滑走路末端標識

(1) 1 (2) 2 (3) 3 (4) 4 (5) なし

問 18 目視降下点について正しいものはどれか。

- (1) レーダー着陸誘導を継続しうる限界の位置をいう。
- (2) PAR進入を行う場合において、適切な目視物標を視認できたときに、決心高度以下に降下を開始する位置をいう。
- (3) ILS (CAT-I) を行う場合において、適切な目視物標を視認できたときに、決心高度以下に降下を開始する位置をいう。
- (4) 非精密進入により直線進入を通常降下により行う場合において、進入灯又は滑走路末端（滑走路進入端）を識別できる視覚援助施設を視認できたときに、最低降下高度以下に降下を開始する位置をいう。

問 19 乱気流に遭遇した場合の対処法について (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) 「FLY ATTITUDE」が大切であり、エンジン出力と機首姿勢（ピッチ）の修正は最小限にとどめる。
- (b) 航法計器の監視とエンジン計器のチェックを行う。
- (c) 雲の観察、気象レーダー、外気温度、他機からの情報などにより、大気の状態を把握し乱気流空域の広がりや規模を考えて、必要なら離脱方法を検討する。
- (d) 強度にかかわらず、航空機の運航に影響すると判断した場合は、できるだけ早く管制機関等に通報する。

(1) 1 (2) 2 (3) 3 (4) 4 (5) なし

問 20 飛行中の錯覚について誤りはどれか。

- (1) 傾いた雲の稜線、不明瞭な水平線、地上の灯火と星の光が入り混った暗闇、地上灯火のある種の幾何学的な配列などによって、飛行機の姿勢が実際の水平線に正しくアラインしていないように錯覚しがちである。
- (2) 地上物標のない場所、たとえば水面、暗い地域又は積雪に覆われた地形ではパイロットは実際の高度よりも低く飛んでいるように錯覚しがちである。
- (3) 暗闇の中で静止している灯光を何十秒間も見つめていると、その灯光が動きまわるような錯覚に陥り、パイロットがその灯光の見せかけの動きにだまされて飛行機の制御を失うことがある。
- (4) 飛行中に遭遇する各種の複雑な運動と外力及び外景の視認などによって、運動と位置の錯覚を生ずることがある。これらの錯覚に基づく空間識失調は、信頼できる地上の固定物標又は飛行計器を確実に視認することにより防止できる。

ETD : JST				NAVIGATION LOG															
TIME				DEPARTURE AP				ZZ	FUEL										
TO DESTINATION				DESTINATION AP				YY	BURN OFF	gal	RESERVE	gal							
FR DESTINATION TO ALTERNATE				ALTERNATE AP				WW	ALTERNATE	gal	TOTAL	gal							
TO	ALT	TAS	WIND	MC	WCA	MH	DEV	CH	Z DIST	C DIST	G/S	Z TIME	C TIME	ETO	F/F	Z FUEL	C FUEL	REMARKS	
ZZ																			
- A			290/16	236			1E		42									A VOR	
- B			230/20	182			1W		34									B VOR	
- C			310/18	274			2E		81									C VOR	
- D			200/36	350			2W		81									D VOR	
- YY			160/30	296			2E		94										
YY																			
- E			350/20	053			1W		7									E VOR	
- WW			210/14	139			2W		29										