

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	H1CC142290

◎ 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： 09時00分 (JST)
出発地： ZZ空港 目的地： YY空港 代替地： WW空港
巡航高度： 9,000 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： 6,000 ft (上昇、降下は考慮しない)

性能諸元

速度 (TAS)	：	上昇 80 kt	巡航 110 kt	降下 100 kt
燃料消費率	：	上昇 16 gal/h	巡航 8 gal/h	降下 4.5 gal/h
上昇降下率	：	上昇 600 ft/min		降下 450 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 350° /26kt、降下時 240° /14kt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35分
- (2) 10時40分
- (3) 10時45分
- (4) 10時50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のWCAはプラス、巡航高度到達後のWCAはマイナスである。
- (b) 巡航高度到達地点は第1レグの中間点よりA VORに近い位置である。
- (c) 巡航高度到達からA VORまでの横風成分は10 kt以下である。
- (d) 上昇は巡航高度到達からA VORまでの消費燃料量の4倍以上の燃料を消費する。

(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搭載しなければならない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) 24.8 gal
- (2) 25.2 gal
- (3) 25.6 gal
- (4) 26.0 gal

- 問 4 NAVIGATION LOGで算出したTOTAL FUELでZ Z空港を離陸した場合に正しいものはどれか。
- (1) 巡航高度において最も消費する燃料が少ないレグはD VORから降下開始点までの間である。
 - (2) 離陸から1時間経過した地点での燃料残量は14 gal以上ある。
 - (3) 計画どおり飛行してYY空港に着陸したときの燃料残量は10.0 gal以上である。
 - (4) 計画どおり飛行してD VOR上空で巡航高度、巡航速度で30分間待機したときの燃料残量は8 gal未満である。

- 問 5 C VORからD VORの巡航の間でGSを計測したところ7.0 nmを3分14秒で飛行した。CHが011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) 実測のGSは計画のGSと同じである。(許容誤差±1kt以内)
- (b) WCAは +7度である。(許容誤差±1度以内)
- (c) 実測の風向は145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±1kt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-5℃のときのCASは、96 ktである。(許容誤差±1kt以内)
- (b) YY空港からWW空港上空までの所要時間は30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12分後である。(許容誤差±1分以内)
- (d) YY空港までの巡航高度で最もGSが大きいのはC VORからD VORのレグである。

(1) 1 (2) 2 (3) 3 (4) 4 (5) なし

- 問 7 計器飛行証明が必要な飛行について (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) 計器飛行
- (b) 計器飛行以外の航空機の位置及び針路の測定を計器にのみ依存して行う飛行で国土交通省令で定める距離または時間を越えて行うもの
- (c) 有視界気象状態における計器飛行方式による飛行
- (d) 計器気象状態における計器飛行方式による飛行

(1) 1 (2) 2 (3) 3 (4) 4 (5) なし

問 8 ATSRルートについて (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) 国内航空路は航空法施行規則により指定されている。
- (b) RNAV経路以外の航空路であってVORによって構成される航空路で国内（内陸）航空路の保護空域は中心線の両側に最小4マイル幅の一次空域とその外側に最小4マイル幅の二次空域を有する。
- (c) 航空路は各区間でMEAが設定され航法無線施設で構成される経路にあっては常にMRAと等しい高度で設定されている。
- (d) 突発的な事故や悪天候により空港の処理容量が低下した場合にエンルートでの待機を行うために進入管制区外にエンルート待機経路が設定されている。

(1) 1 (2) 2 (3) 3 (4) 4 (5) なし

問 9 航空情報用略語と意義の組み合わせで誤りはどれか。

- (1) ARSR：航空路監視レーダー
- (2) ASR：空港監視レーダー
- (3) ORSR：洋上航空路監視レーダー
- (4) ASDA：空港面探知レーダー

問 10 計器飛行方式で出発し、香川 VOR (KTE) から有視界飛行方式に変更して真対気速度160ktで飛行する場合、飛行計画書の第15項「経路」について、香川 VOR以降の記入例として適切なものはどれか。

- (1) KTE / NO160VFR VFR
- (2) KTE / NO160 IFR VFR
- (3) KTE / IFR NO160VFR
- (4) KTE / IFR NO160VFR VFR

問 11 視認進入について (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) 視認進入の許可は、当該管制機関に先行機の視認およびVMCを維持可能な状態を通報すれば発出される。
- (b) 視認進入は、地上視程1,500 m以上でかつ雲高の値に飛行場標高を加えた高さがMVAよりも500 ft以上高い場合に実施される。
- (c) パイロットから視認進入を要求しても承認されない場合がある。
- (d) 視認進入の許可が発出された後、VMCを維持しての飛行、障害物との衝突防止、視認している先行機との間隔維持および後方乱気流の回避はパイロットの責任である。

(1) 1 (2) 2 (3) 3 (4) 4 (5) なし

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発射する送信装置と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 レーダー管制下における速度調整について (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) 指定された速度に対し、±10 ktの誤差は認められている。
- (b) 待機が指示された場合、速度調整は自動的に終了する。
- (c) 減速の要求と降下の指示が同時に発出される場合、どちらの操作を先に行うか指示される。
- (d) 速度調整を受けたまま他の管制機関にレーダーハンドオフされた場合、前に指定されていた速度調整は移管後も有効である。

(1) 1 (2) 2 (3) 3 (4) 4 (5) なし

問 14 最終進入経路について誤りはどれか。

- (1) 基礎旋回もしくは方式旋回の終了点から進入復行点 (MAP t) に至る部分。
- (2) FAFから進入復行点 (MAP t) に至る部分。
- (3) VOR進入ではFAPから進入復行点 (MAP t) に至る部分。
- (4) 計器進入方式はすべて最終進入のセグメントを有している。

問 15 ホールディングについて (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) スタンダードパターンでの旋回方向は左回りである。
- (b) 14,000 ft以下の高度でのアウトバウンドレグ飛行時間は1分である。
- (c) 14,000 ftを超える高度でのアウトバウンドレグ飛行時間は2分である。
- (d) 最低待機高度 (MHA) は待機区域内の地上障害物から最小984 ftの垂直間隔を確保し、さらに待機区域周辺4 nmの緩衝区域内の障害物に対する間隔も考慮されている。

(1) 1 (2) 2 (3) 3 (4) 4 (5) なし

問 16 CAT-I 精密進入方式における最低気象条件を決定するためのファシリティについて、飛行場灯火及び飛行場標識の構成で正しいものはどれか。

- (1) フル・ファシリティ：
滑走路中心線標識、720 m以上の進入灯、滑走路灯及び接地帯灯
- (2) インターミディエット・ファシリティ：
滑走路中心線標識、320 m以上719 m以下の進入灯、滑走路灯及び滑走路末端灯
- (3) ベーシック・ファシリティ：
滑走路中心線標識、ストップバーが運用されている420 m未満の進入灯、滑走路灯及び滑走路末端灯
- (4) 進入灯等なし：ファシリティの要件を満たさない場合

問 17 レーダー誘導について (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) レーダー誘導はヘディングの指示によって開始され、指示されるヘディングは常に磁方位である。
- (b) 旋回方向の指示がない場合は指示されたヘディングに近い方向へ旋回する。
- (c) 管制機関は当該機の現針路が不明で、かつ、それを確認する余裕がない場合、旋回の度数及び旋回方向を指定する。
- (d) レーダー誘導は、原則として MRA 以上の高度で行われる。

(1) 1 (2) 2 (3) 3 (4) 4 (5) なし

- 問 18 管制機関から通報されるRVR値について正しいものはどれか。
- (1) 地上視程が1,600 m以下またはRVR2,200 m（空港により1,800 m）以下の場合に通報される。
 - (2) RVR観測機器が複数設置されている場合は、タッチダウン、ミッドポイント、ストップエンドの順に通報される。
 - (3) RVR観測機器が1地点のみに設置されている場合は当該RVR値が通報される。観測機器が欠測の場合は、その旨と地上視程からCMV（地上視程換算値）により換算された値が通報される。
 - (4) すでに通報されたRVR値から値が変化した場合には、到着機のみには通報される。
- 問 19 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飛行場に着陸する。
 - (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 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とが入り混った暗闇、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っていると、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			270/24	151			2E		44									A VOR
- B			310/32	037			1W		26									B VOR
- C			300/36	050			1E		41									C VOR
- D			190/20	004			2W		39									D VOR
- YY			200/24	067			2E		63									
YY																		
- E			220/30	212			2W		4									E VOR
- WW			200/28	288			3W		42									