

航空従事者学科試験問題

P41

資格	操縦教育証明(飛)(回)(滑)(船)	題数及び時間	40題 2時間
科目	操縦教育一般〔科目コード：15〕	記号	G1CC151830

◎ 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 1点

◎ 判定基準 7割以上正解した者を合格とする。

問 1 人間の行動は、ある種の欲求を満たすための試みと定義することもでき、この欲求は人が正常に成長していくためには欠かせないものであり、多くの心理学者が研究し、その分類を行っている。操縦教員は練習生の学習環境を整備し、学習意欲を高めるための欲求を満足させる配慮が必要となる。この学習意欲を高める欲求として (a) ~ (d) のうち、正しいものはいくつあるか。(1) ~ (4) の中から選べ。

- (a) 承認の欲求
- (b) 自己満足の欲求
- (c) 生理的欲求
- (d) 安全の欲求

(1) 1 (2) 2 (3) 3 (4) 4

問 2 「学習」の定義について (a) ~ (d) のうち、正しいものはいくつあるか。(1) ~ (4) の中から選べ。

- (a) 経験と直接影響を受けた行動を通して認識に一時的に変化をもたらすこと。
- (b) 経験が行動に一時的に変化をもたらす過程である。
- (c) 学習、訓練、経験をとおして知識や技術を習得し行動を発達させること。
- (d) 経験が行動に変化をもたらすこと。行動は身体的で誰の目にも明らかな場合もあれば、知性や態度の変化の場合もある。

(1) 1 (2) 2 (3) 3 (4) 4

問 3 教育によって知覚の関係性を教えると学習速度があがり、結果、練習生の洞察力の発達を促すことができるとされている。この洞察力について (a) ~ (d) のうち、正しいものはいくつあるか。(1) ~ (4) の中から選べ。

- (a) 人間などが外界にある対象を知覚した上で、それが何であるかを判断したり解釈したりする過程のこと。
- (b) 関連性のある知覚事項を頭の中で関連づけたりグループ化したりすることである。
- (c) 外界からの刺激を感じ取り、「熱い」、「重い」、「固い」などという自覚的な体験として意味づけすることである。
- (d) 知覚した個々のものをまとめて、そこから意味を引き出すことである。

(1) 1 (2) 2 (3) 3 (4) 4

問 4 練習生と堅固で健全かつ有意義な関係を築けるかは、操縦教員が人間の行動と欲求に関してどれほど知識を有しているかに関わるとされ、また、学習過程を妨げる要因を知ることにも有益であるとされている。この学習過程を妨げる要因の防衛機制の現象とその説明として (a) ~ (d) のうち、正しいものはいくつあるか。(1) ~ (4) の中から選べ。

- (a) 補償 (Compensation) : 不快なできごとを無意識のエリアに押し込み思い出せないようにすること。
- (b) 否認 (Denial) : 練習生は、しばしば不安をあおる事実を認める代わりに、本心とは反対の行動をとる。
- (c) 合理化 (Rationalization) : 練習生は、不得手なものを得意とするもので補い精神のバランスを取ろうとする。
- (d) 空想 (Fantasy) : 練習生は想像力を働かせて現実を離れ架空の世界、すべてうまくいく世界、喜びの世界へと逃げ込む。

(1) 1 (2) 2 (3) 3 (4) 4

問 5 練習生は、いくつかの段階を経て初心者から熟達者へと成長するといわれている。
このスキル習得の段階について正しいものはどれか。

- (1) 認知段階→連合段階→自動化段階
- (2) 自動化段階→認知段階→連合段階
- (3) 連合段階→自動化段階→認知段階
- (4) 認知段階→自動化段階→連合段階

問 6 学習の高原について、誤りはどれか。

- (1) 成長が止まったように見えたらそれは学習がストップしたと判断する。
- (2) 練習のしすぎで学習の高原に入ることがある。
- (3) 学習の高原は、正常な学習プロセスの一部であり、一時的なものにすぎない。
- (4) 学習の高原に達したと判断される場合は、他の練習科目に変更するののも一つの方法である。

問 7 オーセンティック評価について、誤りはどれか。

- (1) 機械的学習と理解だけでなく、応用レベルや相互関係づけのレベルも評価の対象とする。
- (2) レッソンのまとめ及び次のレッスンのための準備としての位置づけで採点などは行わない。
- (3) 実践的なタスクを行わせ、スキルや能力の応用力を評価する。
- (4) パフォーマンスの規準（基準）がある。タスクが容認できる水準で実施できるか否かを判定する。

問 8 エラー（Errors）を減少させる方法（a）～（e）のうち、正しいものはいくつあるか。

（1）～（5）の中から選べ。

- (a) エラーを減少させる方法は学習と練習である。
- (b) エラーは自分のペースで慎重に行うことで少なくすることができる。
- (c) エラーは起こらないものであることを強く認識することである。
- (d) 見えるところにリマインダーがあるとエラーを減らすことができる。
- (e) 標準化された手順を使うことでエラーの発生を少なくすることができる。

（1） 1 （2） 2 （3） 3 （4） 4 （5） 5

問 9 動機について誤りはどれか。

- (1) 動機には、否定的なものや肯定的なものがある。
- (2) 否定的な動機は、練習生に恐怖を生じさせる可能性がある。
- (3) 否定的な動機は、特定の状況においては有益であり、肯定的な動機より学習に効果がある。
- (4) 肯定的な動機とは、報酬（褒美や見返り）が約束され、収入が増える、自己概念の満足、世間に認められるなどがある。

問 10 記憶の構成要素（a）～（d）のうち、正しいものはいくつあるか。

（1）～（4）の中から選べ。

- (a) 干渉記憶
- (b) 短期記憶
- (c) 感情記憶
- (d) 長期記憶

（1） 1 （2） 2 （3） 3 （4） 4

問 11 教育心理学者であるE.L.ソーンダイクが提唱する学習の法則には「準備の法則」「効果の法則」「練習の法則」「初頭効果の法則」「鮮烈性の法則」などがあるが、それらの説明 (a) ~ (e) のうち、正しいものはいくつあるか。(1) ~ (5) の中から選べ。

- (a) 準備の法則 (Readiness) : 最初に教わったことは強い印象を残すことを指す。
- (b) 効果の法則 (Effect) : 満足の得られる状況に対する反応は強められ不満足な場合には弱められる。
- (c) 練習の法則 (Exercise) : 学んだことを理解し覚えるためには練習が欠かせない。練習は学習の関連性を強め、使わなければ弱くなる。
- (d) 初頭効果の法則 (Primacy) : 学ぶ準備が整っている状態は「教えどき」と呼ばれることもあり、教育の良い機会である。
- (e) 鮮烈性の法則 (Intensity) : 現実世界と結びついた直接的なワクワクするようなドラマチックな学習は定型的学習経験からは得られないものを教えてくれる。

(1) 1 (2) 2 (3) 3 (4) 4 (5) 5

問 12 Fitts & Posner によって提案されたモデルによると、練習生は、いくつかの段階を経て初心者から熟達者へ成長するといわれている。その段階のうち認知段階 (Cognitive Stage)、自動化段階 (Automatic Response Stage)、連合段階 (Associative Stage) について (a) ~ (d) のうち、正しいものはいくつあるか。(1) ~ (4) の中から選べ。

- (a) 自動化段階 (Automatic Response Stage) : やりかたの手本を示しても練習生のスキルには結びつかないことがある。練習で視覚や伝わってくる感触から筋肉をどう使えばいいかを学ぶ。
- (b) 認知段階 (Cognitive Stage) : 練習生にタスクを行わせるには順を追って進む分かりやすいサンプルを使用するのが最善である。
- (c) 連合段階 (Associative Stage) : 学習は知識にその基礎を置く。練習生は飛行に関する知識がないため教員はまず基本的なスキルを紹介する。
- (d) 連合段階 (Associative Stage) : 練習を通じてスキルが蓄えられてくると、パフォーマンスの個々のステップがどういう結果をもたらすかを想像できるようになる。そうすると自分の成長を評価できるようになる。

(1) 1 (2) 2 (3) 3 (4) 4

問 13 練習生と効果的なコミュニケーションを行う場合に考慮すべき事項で誤りはどれか。

- (1) 似たような経験 (身体的、精神的、感情的) を有すること。
- (2) 言葉は人から人へ意味を伝え、意味を正確に届ける手法であること。
- (3) 専門用語は、練習生に用語の理解を図ること。
- (4) 具体的な表現、特定の用語を用いて抽象度合いを小さくすること。

問 14 練習生のパフォーマンスを向上させるための効果的な評価について誤りはどれか。

- (1) 評価は客観的でなければならない、練習生のパフォーマンスに焦点を当てたものでなければならない。
- (2) 評価は弱点ばかりでなく、長所も対象に加えるべきである。
- (3) 評価は公平で、権威があり、確信に満ちて、誠実を感じるものでなければならない。
- (4) 失敗や弱点を発見した場合には、操縦教員は改善にもならない否定的なコメントでも評価に加えなければならない。

- 問 15 練習生を評価するうえで、操縦教員が思慮深く、効果的な評価を行うための要素とされているもので誤りはどれか。
- (1) 自尊心、認知、人に認められるなど練習生の欲求を考慮する。
 - (2) 操縦教員は練習生の尊厳や価値を損ねてはならない。
 - (3) 操縦教員は率直かつ正直である一方で、練習生の感情を傷つけない配慮も求められる。
 - (4) 批判的な内容であっても、他の練習生の前で率直に伝えるべきである。

- 問 16 「適切な質問により期待される結果」で (a) ~ (d) のうち、正しいものはいくつあるか。(1) ~ (4) の中から選べ。

- (a) 訓練の重要ポイントを強調できる。
- (b) 学習したことに対する練習生の記憶を確認できる。
- (c) 練習生の興味をつなぎとめ、思考を活性化できる。
- (d) 学習したことに対する練習生の理解度を確認することができる。

- (1) 1 (2) 2 (3) 3 (4) 4

- 問 17 「効果的な質問の特徴」で (a) ~ (d) のうち、正しいものはいくつあるか。(1) ~ (4) の中から選べ。

- (a) 短く簡潔なこと、しかも明確であること。
- (b) 訓練の主題に関わるものであること。
- (c) 練習生にとって適度な難しさをもっていること。
- (d) 質問のポイントをひとつに絞らずに複数を組み合わせること。

- (1) 1 (2) 2 (3) 3 (4) 4

- 問 18 効果的な「学習の定着」を促す方法について (a) ~ (e) のうち、正しいものはいくつあるか。(1) ~ (5) の中から選べ。

- (a) 研究によれば3~4回の繰り返しが最も効果的で、それ以上の回数になると記憶保持の確率が急速に低下してしまうと言われている。
- (b) 「意味づけした学習より機械的な学習の方が表面的になり定着が容易である。」とされていることを利用する。
- (c) 「前向きになれる目標や見返りのある目標は、最も効果のある動機付けが期待でき、記憶を助ける。」とされていることを利用する。
- (d) 「褒めるよりは叱りつけるやりの方が効果がある。」とされていることを利用する。
- (e) 複数の感覚器が一緒に反応すれば、理解はさらに上がり、学習の定着を促す。

- (1) 1 (2) 2 (3) 3 (4) 4 (5) 5

- 問 19 飛行訓練に共通する学習障害について (a) ~ (d) のうち、正しいものはいくつあるか。(1) ~ (4) の中から選べ。

- (a) 練習生が不公平に扱われているという気持ち
- (b) 練習生の心配事や興味の喪失
- (c) 練習生の身体的な不快、病気、疲労、脱水
- (d) 練習生への不十分な教育による無関心

- (1) 1 (2) 2 (3) 3 (4) 4

- 問20 操縦練習と練習生の疲労の関係について誤りはどれか。
(1) 練習による急性疲労には身体的なものもあれば、精神的なものもある。
(2) 練習量と疲労度は、練習生によって異なる。
(3) 練習による疲れは身体の頑丈さや精神の鋭敏さとは必ずしも関係がない。
(4) 一般的には、複雑な操作であるほど疲労度は小さい。
- 問21 教育技法の「統合式（複合式）教育法（Integrated Flight Instruction）」で誤りはどれか。
(1) 統合式（複合式）教育法は、練習生に外部の目標及び飛行計器の両方を参照して飛行操縦するように教える教育のことである。
(2) 統合式（複合式）教育法は、雲中飛行を行うための訓練ではないことを練習生に強調しておくことが、大切である。
(3) 練習生が計器により操縦している間、操縦教員は外部監視に専念し、練習生に外部に対する注意力の配分が必要ないように思わせることが大切である。
(4) 統合式（複合式）教育法は、飛行訓練の初期から計器を信頼する習慣を身につけるための教育技法である。
- 問22 訓練シラバスの構成又は使い方について誤りはどれか。
(1) 訓練シラバスは効果的な訓練を行うために適切な学習ブロックの積み上げにより構成されている。
(2) 訓練シラバスは訓練コースの目標達成のためにロードマップとしてデザインされている。
(3) 訓練シラバスは柔軟性に富み、主としてガイドとして用いるべきである。
(4) 担当する操縦教員はシラバスを厳格に遵守し、個々の訓練生の成長具合や事情を考慮する必要はない。
- 問23 適切なレッスン・プランの要素について (a) ~ (d) のうち、正しいものはいくつあるか。(1) ~ (4) の中から選べ。
(a) レッスンが訓練コースの目標と結びつくようになっていること。
(b) 訓練の題材をしかるべき順序で提供できること。
(c) 素材の選択が賢明に行われており、些細な点は排除していること。
(d) 経験の浅い教員に自信を与えること。
(1) 1 (2) 2 (3) 3 (4) 4
- 問24 飛行訓練のレッスン・プランの使い方について (a) ~ (d) のうち、正しいものはいくつあるか。(1) ~ (4) の中から選べ。
(a) レッスン・プランをガイドとして利用する。
(b) 教育を成功させる方法は適切なレッスン・プランを持っていることである。
(c) レッスン・プランは練習生に応じて変える必要はない。
(d) 状況によっては飛行中にレッスン・プランを修正することも必要である。
(1) 1 (2) 2 (3) 3 (4) 4

問25 航空におけるリスクマネジメントについて (a) ~ (c) のうち、正しいものはいくつあるか。(1) ~ (3) の中から選べ。

- (a) リスクマネジメントの主たる目標は事故防止であり、安全を脅かす危険因子を特定し、評価し、排除もしくは容認できるレベルにまで抑えることである。
- (b) リスクマネジメントは、何かが起きてから行動するのではなく、先回りして対処するというアプローチである。
- (c) リスクマネジメントは系統立てて危険因子を特定し、リスクの度合いを評価し、最善の行動を意思決定することである。

(1) 1 (2) 2 (3) 3

問26 飛行中の状況認識の維持を妨げるもので (a) ~ (d) のうち、正しいものはいくつあるか。(1) ~ (4) の中から選べ。

- (a) 疲労及び過労
- (b) 睡眠不足
- (c) 自己満足
- (d) ストレス

(1) 1 (2) 2 (3) 3 (4) 4

問27 操縦教育証明を受けている者でなければ操縦の教育を行うことができない操縦の練習について (a) ~ (d) のうち、正しいものはいくつあるか。(1) ~ (4) の中から選べ。

- (a) 操縦技能証明を受けていない者が航空機（第28条第3項の国土交通省令で定める航空機を除く。）に乗り組んで行う操縦の練習
- (b) 操縦技能証明及び航空身体検査証明を有する者が、当該技能証明について限定をされた種類以外の種類の航空機に乗り組んで行う操縦の練習
- (c) 操縦技能証明及び航空身体検査証明を有する者が、当該技能証明について限定をされた種類の航空機のうち、当該技能証明について限定をされた等級以外の等級の航空機に乗り組んで行う操縦の練習
- (d) 操縦技能証明及び航空身体検査証明を有する者が、当該技能証明について限定をされた種類の航空機のうち、当該技能証明について限定をされた型式以外の型式の航空機に乗り組んで行う操縦の練習

(1) 1 (2) 2 (3) 3 (4) 4

問28 操縦教育を行う操縦者が、一定の期間内において有しなければならない一定の飛行経歴で正しいものはどれか。

- (1) 操縦の教育を行う日からさかのぼって1年までの間に6時間以上の操縦の教育を行った飛行経歴（滑空機にあっては2時間以上及び6回以上の操縦の教育を行った滑空の飛行経歴）を有しなければならない。
- (2) 操縦の教育を行う日からさかのぼって1年までの間に10時間以上の操縦の教育を行った飛行経歴（滑空機にあっては2時間以上及び10回以上の操縦の教育を行った滑空の飛行経歴）を有しなければならない。
- (3) 操縦の教育を行う日からさかのぼって1年までの間に4時間以上の操縦の教育を行った飛行経歴（滑空機にあっては1時間以上及び10回以上の操縦の教育を行った滑空の飛行経歴）を有しなければならない。
- (4) 操縦の教育を行う日からさかのぼって1年までの間に8時間以上の操縦の教育を行った飛行経歴（滑空機にあっては1時間以上及び4回以上の操縦の教育を行った滑空の飛行経歴）を有しなければならない。

問29 航空法第35条第1項第1号（航空機の操縦練習）の航空機操縦練習許可に係る審査基準で正しいものはどれか。

- (1) 身体条件の審査基準については定められていない。
- (2) 身体条件は、航空法施行規則別表第4の第1種身体検査基準を参考とする。
- (3) 身体条件は、航空法施行規則別表第4の第2種身体検査基準を参考とする。
- (4) 40歳以上の身体条件は、航空法施行規則別表第4の第1種身体検査基準を参考とする。

問30 実技試験において、実地試験を中止する場合について（a）～（e）のうち、正しいものはいくつあるか。（1）～（5）の中から選べ。

- (a) 技能が判定基準に満たないことが明らかになったとき。
- (b) 航空法等に違反する行為があったとき。
- (c) 他の者から助言又は補助を受けたとき。ただし、操縦に2人を要する航空機で運航方針に基づいた助言又は補助を受けたときを除く。
- (d) 危険な操作を行ったとき。
- (e) 不正な行為を行ったとき。

(1) 1 (2) 2 (3) 3 (4) 4 (5) 5

問31 低酸素症（ハイポキシア）について（a）～（d）のうち、正しいものはいくつあるか。（1）～（4）の中から選べ。

- (a) 大気中に酸素の占める割合は地上からはるか上空に至るまで約21%とほぼ一定であるから飛行高度の増大、つまり大気圧の減少に対応して酸素不足の傾向は増大する。この時、呼吸数を増やしたり、深呼吸をすると低酸素症（ハイポキシア）を防止する効果が期待できる。
- (b) 低酸素症（ハイポキシア）と過呼吸とは初期の兆候がよく似ているが両者は同時に発症することはない。
- (c) 低酸素症（ハイポキシア）は体内から必要以上に酸素を排出してしまうため、パイロットは頭がふらふらしたり、息苦しくなったり、眠くなったり、激しい耳鳴りや悪寒の症状を起こし、そのために身体はさらに低酸素症を増幅させる結果をきたす。環境適応能力と方向感覚の喪失および筋肉けいれんの痛みなどによって、ついにはパイロットのすべての能力が失われ、やがて人事不省となることもある。
- (d) 喫煙や排気ガスに含まれる一酸化炭素の吸引は、血液の酸素運搬能力が既に気圧高度5,000フィート以上における酸素運搬能力と同等な程度にまで減少してしまい、それだけ低酸素症（ハイポキシア）にかかり易くなる。

(1) 1 (2) 2 (3) 3 (4) 4

問32 TEM（スレット・アンド・エラー・マネージメント）に関する記述（a）～（d）のうち、正しいものはいくつあるか。（1）～（4）の中から選べ。

- (a) スレットは、乗員が適切に対処しなかった場合に乗員のエラーを誘発する可能性がある要因であり、悪天候、複雑な地形、類似コールサインや機器の故障等があげられる。
- (b) エラーは、乗員自身、または組織の意図や期待から逸脱し、安全マージンを減少させ、運航を悪化させる事態が発生する可能性を高める行動、あるいは行動をしないことをいう。
- (c) エラー・マネージメントは、スレットに誘発されて乗員がエラーをしたり、望ましくない航空機の状態になったりする可能性を低減するために対策を講じることである。
- (d) スレット・マネージメントは、乗員のエラーが更なる乗員のエラーや望ましくない航空機の状態に発展しないように、対策を講じることである。

(1) 1 (2) 2 (3) 3 (4) 4

問 33 麻酔薬を使用した場合または内視鏡検査を実施した場合について、航空業務上の取扱いについて誤りはどれか。

- (1) 局所麻酔後12時間以内は航空業務を行ってはならない。ただし、航空業務再開に先立ち、麻酔薬を使用する原因となった疾病に関して検討を行わなければならない。
- (2) 部分麻酔（歯科用麻酔を含む。）後12時間以内は航空業務を行ってはならない。ただし、航空業務再開に先立ち、麻酔薬を使用する原因となった疾病に関して検討を行わなければならない。
- (3) 全身麻酔後24時間以内は航空業務を行ってはならない。ただし、航空業務再開に先立ち、麻酔薬を使用する原因となった疾病に関して検討を行わなければならない。
- (4) 内視鏡検査時、麻薬性・非麻薬性鎮痛薬を使用した場合、内視鏡操作から24時間の経過観察期間を置かなければ航空業務に従事してはならない。

問 34 スキューバダイビング後の潜函病（減圧病）について正しいものはどれか。

- (1) 8,000フィート以下の高度ではほとんど発症しない。
- (2) 唾を飲み込んだり、あくびをすることにより治ることがある。
- (3) 飛行中に症状があらわれた場合、痛い部分をよく揉むとよい。
- (4) 身体の中に溶け込んだ窒素が気泡化することにより引き起こされる。

問 35 航空機を操縦している時の耳閉塞について（a）～（d）のうち、正しいものはいくつあるか。（1）～（4）の中から選べ。

- (a) 航空機の降下に伴ってキャビン内の気圧は上昇するが、中耳内で膨脹した空気は耳管（欧氏管）を押し開いて鼻孔から外気に逃げ出し、中耳内の圧力と外気の圧力が等しくなるような調整機能を人間の体は有している。
- (b) 航空機の上昇中は、耳管（欧氏管）を通じて空気が中耳内に自然には入りにくいことがあるので、パイロットはある時間毎に唾をのみ込んだりあくびをしたりして自分で耳管を開いて中耳内外の気圧を等しくしてやらなければならない。
- (c) 風邪やのどの痛みあるいは鼻孔アレルギーの状態にあると耳管（欧氏管）の周りが充血して通気が困難になり、その結果中耳と外気の気圧差が増大する。これがいわゆる中耳閉塞現象であることから経口の充血低減薬によって防止するのが望ましい。
- (d) 症状が悪化すると、飛行中または着陸後に鼓膜が破れることがある。

(1) 1 (2) 2 (3) 3 (4) 4

問 36 進入、着陸中の錯覚について（a）～（d）のうち、正しいものはいくつあるか。

(1)～(4)の中から選べ。

- (a) 上り勾配の滑走路に進入中の場合は、自機が実際の高さより低い位置にあるように錯覚する。
- (b) 下り勾配の滑走路に進入中の場合は、自機が実際の高さより高い位置にあるように錯覚する。
- (c) 通常使用している滑走路より幅の狭い滑走路に着陸しようとしている場合には自機が実際の高さより高い位置にあるように錯覚する。
- (d) 夜間において地上灯火の多い明るい滑走路に進入中の場合には、実際の距離よりも遠いように錯覚する。

(1) 1 (2) 2 (3) 3 (4) 4

問37 飛行中の錯覚について誤りはどれか。

- (1) 離陸中の急激な加速は、機首上げ姿勢にあるような錯覚を生じ易い。
- (2) 傾いた雲の稜線、不明瞭な水平線、地上灯火のある種の幾何学的な配列などによって、航空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な錯覚が起こり易い。
- (3) 上昇から水平直線飛行に急激に移行すると、パイロットは前方に倒れるような錯覚を生じ易い。
- (4) 内耳にある運動感知器官にも判らないほどゆっくりとバンクをつけ、これを突然急激に修正すると、反対方向にバンクしているような錯覚が起きる。

問38 ウェイクタービュランスの回避要領について誤りはどれか。

- (1) 大型機に続いて着陸する場合は、先行機のフライトパスよりも高いパスを維持し、先行機の接地点を越えたところに接地する。
- (2) VFRで航行中、前方に大型機を視認した場合は、大型機の後方下方を飛行する。
- (3) 大型機に続いて離陸する場合は、先行機の浮揚点より手前で浮揚させ、先行機のウェイクタービュランスを回避するまで、先行機のパスの上方を風上に向けて上昇する。
- (4) 大型機の離陸に続いて着陸する場合は、先行機の浮揚点より手前に接地する。

問39 他機に対する見張りの要領で誤りはどれか。

- (1) 視認のため少なくとも1秒間は視線を同一点に保持する。
- (2) 1回の眼の動きは10度以下とする。
- (3) 操縦室から見える全空域にわたって監視する。
- (4) 他機に対する空中監視は必要に応じて行えばよい。

問40 搜索救難を発動する基準の「警戒の段階」(a)～(d)のうち、正しいものはいくつあるか。(1)～(4)の中から選べ。

- (a) 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
- (b) 航空機の航行性能が悪化した但不時着のおそれがある程でない旨の連絡があった場合
- (c) 緊急通信「PAN-PAN」等を受信したとの連絡があった場合
- (d) 第一段通信搜索で当該航空機の情報明らかでない場合

- (1) 1 (2) 2 (3) 3 (4) 4