

航空従事者学科試験問題 P11

資格	事業用操縦士(動滑)(上滑)	題数及び時間	20題 40分
科目	航空気象〔科目コード:02〕	記号	A3GMO222B0

◎ 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 地球の大気に含まれる水蒸気について (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) 大気中の水蒸気量は時間的にも空間的にも大きく変化する。
- (b) 水蒸気は気体状態の水であり、目で確認できる物質なので視程障害現象をもたらす。
- (c) 冷たい空気は水蒸気が増えるとすぐに凝結(又は昇華)を起こすので、暖かい空気に比べて水蒸気を少ししか含むことができない。
- (d) 水蒸気は雲、雨、雪の元になるだけでなく、エネルギー(潜熱)の運び手でもある。

(1) 1 (2) 2 (3) 3 (4) 4 (5) なし

問 2 地表付近の風について記述した以下の文中、(a) (b) に入る用語で、正しい組み合わせはどれか。(1) ~ (4) の中から選べ。

空気が移動する時、地上近くでは (a) の影響を最高に受け、大気中に生じる乱流の影響で風速は地衡風の値とかなり異なり弱くなる。この (a) の現れる高さは、(b) までである。

- | (a) | (b) |
|-----------|------------------|
| (1) 地表面摩擦 | 対流圏中層 |
| (2) 地表面摩擦 | 地上約1,500~2,000ft |
| (3) 気圧傾度力 | 圏界面付近 |
| (4) 気圧傾度力 | 対流圏中層 |

問 3 大気の安定度についての記述 (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) 大気の安定度は大気の気温減率によって決まる。
- (b) 大気が不安定であると、上下運動はほとんど起こらない。
- (c) 大気の安定度は、ウインドプロファイラの指数により表す。
- (d) 大気が安定していないとサーマルは発生しない。

(1) 1 (2) 2 (3) 3 (4) 4 (5) なし

問 4 放射霧についての記述 (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) 温暖多湿な空気塊が冷たい地表面(地面か海面)上に移流して、下から冷やされて発生する霧である。
- (b) 暖かい水面上を冷たい空気が渡るとき、冷たい空気と水面上の暖かい湿った空気が混合し飽和に達して発生する霧である。
- (c) 陸上で夜間から早朝にかけ空は晴れていて弱い風が吹き、地面近くが高湿度である場合に、冷却した地面に接した空気が露点温度以下に冷やされて発生する霧である。
- (d) 温暖前線に伴って発生することが多く、冷気の中に上から暖かい雨が降ると、雨粒から盛んに蒸発が起こり、それが冷気中で凝結して霧が発生する。

(1) 1 (2) 2 (3) 3 (4) 4 (5) なし

問 5 潜熱についての記述で誤りはどれか。

- (1) 潜熱とは、固体、液体、気体間の相が変化する際、吸収または放出される熱量をいう。
- (2) 固体から液体、液体から気体へ変化するときは熱を吸収するが、固体から気体へ変化するときは熱を放出している。
- (3) 温度0°Cの水蒸気1グラムが水になるときは、約600カロリーもの潜熱が放出される。
- (4) 潜熱には、気化熱、融解熱、凝結熱、昇華熱などがある。

- 問 6 海陸風前線について誤りはどれか。
 (1) 前線の進行する前方には上昇気流が発生する。
 (2) 日の出後2～3時間で発生することが多い。
 (3) 前線は海風の進入する速さでゆっくりと移動する。
 (4) 寒・暖気団の差が大きいので雲の発生を伴うことが多い。
- 問 7 標準大気における3,000mの気温に最も近いものはどれか。
 (1) 5℃
 (2) 0℃
 (3) - 5℃
 (4) - 10℃
- 問 8 コリオリの力についての説明で誤りはどれか。
 (1) 大気に働くコリオリの力は、緯度が同じ場合には風速に比例する。
 (2) 大気に働くコリオリの力は、風速が同じ場合には緯度が高いほど大きい。
 (3) 北半球では大気の北向きの流れに対して、コリオリの力は西向きに働く。
 (4) コリオリの力は運動している物体の運動の向きを変えるだけで、速さを変えることはない。
- 問 9 10種雲形のうち、層積雲の記号で正しいものはどれか。
 (1) Cb
 (2) Cs
 (3) Ns
 (4) Sc
- 問 10 風向の違う風がぶつかることによって発生する上昇気流で正しいものはどれか。
 (1) コンバージェンス
 (2) サーマル
 (3) リッジ
 (4) ウェーブ
- 問 11 視程障害現象についての記述 (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) もやは、ごく小さい水滴または湿った吸湿性の粒子が大気中に浮遊している現象で、水平視程が1km未満の場合をいう。
 (b) 煙霧は、肉眼では見えないごく小さい乾いた粒子が、大気中に浮遊している現象である。
 (c) 日本で黄砂が発生することが多い時期は10月から11月にかけてである。
 (d) 黄砂はモンゴル及び中国北部の黄土地帯で吹き上げられた多量の砂塵が風により舞い上げられ上空の風により運ばれる。
- (1) 1 (2) 2 (3) 3 (4) 4 (5) なし
- 問 12 ショワルター指数についての説明 (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) 夏の雷雲発生の良い目安となる。
 (b) 指数が-4であれば、トルネードの発生の可能性がある。
 (c) 指数が+3程度であっても機械的上昇によっては発雷の可能性がある。
 (d) 850hPaの空気塊を500hPaまで上昇させたときの気温と、500hPaの空気の温度差を指数としたものである。
- (1) 1 (2) 2 (3) 3 (4) 4 (5) なし

- 問 13 移動性高気圧について誤りはどれか。
 (1) 一般的に春・秋頃に多く現れる。
 (2) 寒冷型はすぐ天気が悪くなる。
 (3) 温暖型は背が高い。
 (4) 寒冷型は移動速度が遅い。
- 問 14 METARで通報される卓越視程で正しいものはどれか。
 (1) 地平円の全方位を八等分し、各方位の水平視程を平均したものである。
 (2) 地平円の全方位を八等分し、その中の最大水平視程である。
 (3) 地平円の全方位を八等分し、その中の最小水平視程である。
 (4) 地平円の半分もしくはそれ以上の範囲に共通した最大水平視程である。
- 問 15 500hPa天気図の説明 (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) 対流圏の中間層にあたり、大気の流れを知るために最適である。
 (b) この高さの湿った暖気移流は雨の予報に利用される。
 (c) 偏西風が最も強く現れ、ジェット気流の解析に最適である。
 (d) 前線系の解析に最適である。
- (1) 1 (2) 2 (3) 3 (4) 4 (5) なし
- 問 16 下記のTAFにおいて予報されている内容で、誤りはどれか。
- TAF RJFT 282312Z 2900/3006 23004KT 7000 -SHRA FEW005
 SCT010 BKN020
 TEMPO 2900/2909 3000 -SHRA BR FEW005 BKN009 BKN015
 BECMG 2910/2912 07005KT
- (1) 日本時間29日午前9時から30時間の予報である。
 (2) 日本時間29日の午前9時は弱いしゅう雨である。
 (3) 日本時間29日の午後3時は一時的にシーリングが500ftになる。
 (4) 日本時間30日午前9時の視程は7,000mである。
- 問 17 METARで「霧雨」を示す記号で正しいものはどれか。
 (1) HZ
 (2) BR
 (3) DZ
 (4) TS
- 問 18 ダウンバーストについて正しいものはどれか。
 (1) 積乱雲の下などで地表付近に発生する強烈な上昇気流である。
 (2) 持続時間は1時間以上である。
 (3) 地表付近で水平方向へ広がる強烈な発散風となる。
 (4) 最大風速は20kt程度である。
- 問 19 前線の持つ一般的性質のうち誤りはどれか。
 (1) 前線は気圧の低い谷(トラフ)の中に存在することが多い。
 (2) 前線を境にして気温差がある。
 (3) 前線を境にして露点温度の差は見られない。
 (4) 移動している前線は、前線を境にして気圧の変化傾向が違う。

- 問20 台風を移動させる場の風を指向風という。台風の転向後、偏西風領域における一般的な指向風として正しいものはどれか。
- (1) 850hPaの風
 - (2) 700hPaの風
 - (3) 500hPaの風
 - (4) 300hPaの風

航空従事者学科試験問題 P15

資格	事業用操縦士（動滑）（上滑）	題数及び時間	20題 40分
科目	航空工学〔科目コード：03〕	記号	A3GM0322B0

◎ 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

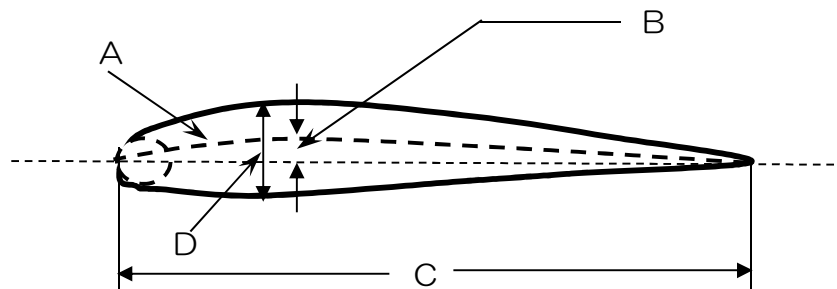
◎ 判定基準 合格は100点満点の70点以上とする。

問 1 ベルヌーイの定理とこれを応用したピトー管についての記述 (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) ピトー管は前方から入ってくる動圧を測定している。
- (b) 静圧は機体による気流の乱れの影響を受けにくい箇所で測定する。
- (c) 全圧とは静圧と動圧の積のことである。
- (d) 1つの流れの中において全圧が常に一定になることをベルヌーイの定理という。

- (1) 1 (2) 2 (3) 3 (4) 4 (5) なし

問 2 下記の翼型の名称の組み合わせについて正しいものはどれか。



- (1) A : 前縁半径 B : 最大翼厚 C : 縦横比 D : 最大キャンバー
- (2) A : 平均線 B : 最大キャンバー C : 翼弦長 D : 最大翼厚
- (3) A : 前縁半径 B : 最大キャンバー C : 縦横比 D : 最大翼厚
- (4) A : 平均線 B : 最大翼厚 C : 翼弦長 D : 最大キャンバー

問 3 翼の縦横比 (アスペクト比) を大きくしたときの性能の変化について誤りはどれか。

- (1) 揚抗比が大きくなる。
- (2) 滑空比が大きくなる。
- (3) 翼の曲げモーメントが大きくなる。
- (4) 誘導抗力が大きくなる。

問 4 失速角にごく近い大きな迎え角の姿勢で飛行しているとき、何らかの外力が加わって機体が急に右または左へ傾いたときに起きる自転 (Autorotation) についての記述 (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) 上がった方の翼の迎え角が失速角を超え、機体はその翼の方へ急に傾くことである。
- (b) 下がった方の翼が失速し、機体はその翼の方へさらに傾くことである。
- (c) 垂直尾翼が失速し、機首が急に左右にふれることである。
- (d) 自転現象が起るとパイロットが補助翼を操作しなくても機体の傾きはさらに大きくなる。

- (1) 1 (2) 2 (3) 3 (4) 4 (5) なし

問 5 次の記述で誤りはどれか。

- (1) フェール・セーフ構造とは、その部品が受ける終局荷重、疲労荷重、あるいは使用環境による劣化に対して十分余裕のある強度を持たせる設計である。
- (2) ハイドロプレーニングとは、高速回転中のタイヤと滑走路面との間に水の膜ができて、摩擦係数が極端に減少する現象である。
- (3) グラウンド・ループとは、離着陸滑走中に方向性を失い急旋回を起こす現象で、尾輪式着陸装置の機体に起こりやすい。
- (4) アドバース・ヨーとは、旋回しようとする方向と逆方向へ機首を振る現象で、逆偏揺れともいう。

問 6 地面効果についての記述 (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) 着陸時のバレーニング現象や離陸時に浮揚したもののなかなか高度をとることができないなどの現象をいう。
- (b) 地面効果によって誘導抗力は減少する。
- (c) 地面効果によって機首上げモーメントが発生する。
- (d) 地面効果は高速時より低速時のほうが大きい。

(1) 1 (2) 2 (3) 3 (4) 4 (5) なし

問 7 トリム・タブの説明で正しいものはどれか。
(1) 定常飛行を継続するのに必要な保舵力をゼロにする機能がある。
(2) 速度の違いで定常飛行に移行した場合でも再調整の必要はない。
(3) 縦のトリム・タブは、通常主翼に取り付けられている。
(4) 縦のトリムを操作する装置は、色識別が青となっている。

問 8 フェーシングに関する記述で誤りはどれか。
(1) 偏波性フェーシングとは、電波が電離層で屈折や反射するとき、偏波面が変化することによるフェーシングである。
(2) 吸収性フェーシングとは、電波が機体を通過するときに減衰するフェーシングである。
(3) 跳躍性フェーシングとは、スキップ・ゾーン付近で電離層のわずかな変化で電波が到達しなかったりするフェーシングである。
(4) 干渉性フェーシングとは、送信アンテナから発射された電波が、2つ以上の異なる経路を通過して受信アンテナに到達しているとき、到達時間の差異による受信点で合成された電界強度の変化によって生じるフェーシングである。

問 9 水バラストを搭載したときの変化について誤りはどれか。
(1) 失速速度が大きくなる。
(2) 最良滑空速度が大きくなる。
(3) 最小沈下速度は変わらない。
(4) グラウンド・ループの機会を増加させる。

問 10 旋回中の失速速度を水平飛行時の失速速度と比べた時に正しいものはどれか。
(1) 旋回中でも失速速度は水平飛行時と変わらない。
(2) バンク30度で旋回中、失速速度は約20%増加する。
(3) バンク45度で旋回中、失速速度は約30%増加する。
(4) バンク60度で旋回中、失速速度は約40%増加する。

問 11 曳航装置に関する記述で誤りはどれか。
(1) ウインチ曳航に使用する曳航装置は、曳航索に荷重がかかっている状態で機体が曳航索を追い越した場合に、曳航索が自動的に離脱するよう設計され、かつ、装備されなければならない。
(2) 曳航装置は、機能及び強度を満たしていれば必ずしも承認されていなくとも良い。
(3) 曳航離脱装置の操作と運動の向きは離脱に対し引きである。
(4) 操縦室の曳航離脱装置の可動範囲は、遊びを含めて12cmを超えてはならない。

問 12 横安定に関する記述で誤りはどれか。
(1) 後退翼機が横滑りに入ると、上反角効果により機体の傾きを戻す。
(2) 重心位置より高い位置にある垂直尾翼は、機体が傾いて横滑りに入ったとき、傾きを直そうとする向きに働く。
(3) フラップを下げると上反角効果が強まる。
(4) 低翼機は横滑りすると復元力は発生せず、機体の傾きはますます大きくなる。

- 問 13 アンチバランスタブの目的で正しいものはどれか。
 (1) 翼とタブをリンクで結び、舵面を動かすと、タブが舵面と逆の方向に動く。
 (2) 操舵力の軽減に役立つ。
 (3) タブを舵面と同じ方向に動かして、翼面のキャンバを増す。
 (4) 舵面または翼のフラッタを防止する。
- 問 14 下記の (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) ボルテックス・ジェネレーターは、乱流境界層を作り出して境界層の剥離を促す。
 (b) 主翼前縁にストール・ストリップを取り付けることは、翼の前縁半径を小さくすると同じ効果を持たせることができる。
 (c) 幾何学的ねじり下げは、翼端部の取付角を根元部より大きくすることによって翼端失速を防ぐ。
 (d) 空力的ねじり下げは、翼端部の翼型を根元部より失速しにくいものに変え、空力特性を変えることによって翼端失速を防ぐ。
- (1) 1 (2) 2 (3) 3 (4) 4 (5) なし
- 問 15 ニッケル・カドミウム蓄電池の特徴について誤りはどれか。
 (1) 低温特性が良い。
 (2) 激しい振動には弱い。
 (3) 電解液温度が高くなると熱暴走現象を起こす。
 (4) メモリー効果がある。
- 問 16 対気速度計標識について正しいものはどれか。
 (1) 警戒範囲については、超過禁止速度 V_{NE} を上限とし、フラップ下げ速度 V_{FE} を下限とする黄色弧線
 (2) 常用運用範囲については、悪気流速度 V_{RA} を上限とし、最大重量においてフラップ中立、着陸装置上げで決定した失速速度 V_{S1} の110%を下限とする緑色弧線
 (3) フラップ操作範囲については、フラップ下げ速度 V_{FE} を上限とし、最大重量における失速速度 V_{SO} の110%を下限とする黄色弧線
 (4) 超過禁止速度 V_{NE} については、白色放射線
- 問 17 悪気流速度 V_{RA} を意味する場合の悪気流についての記述 (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) リー・ウェイブのローターの中を通過するときに遭遇する気流
 (b) 雷雲の中での気流
 (c) 目視できる旋風の中での気流
 (d) 山頂を通過するときに遭遇する気流
- (1) 1 (2) 2 (3) 3 (4) 4 (5) なし
- 問 18 トータルエナジー昇降計について誤りはどれか。
 (1) 対気速度の変化を検出して、それによって起こる上昇や降下の指示を打ち消すことができる。
 (2) 気流中に支えられたベンチュリーとバリオメータの静圧をつないだものがよく使われる。
 (3) 対気速度が減少すると、ベンチュリーによる負圧が降下による静圧の増加を打ち消し、昇降計の静圧口の圧力変化を穏やかにする。
 (4) 機体の上昇・降下速度に関係なく、空気塊の垂直方向の動きを指示するバリオメータはネットーバリオメータシステムと呼ばれる。

問 19 重量重心位置について誤りはどれか。

- (1) 重心位置が後方になるほど、昇降舵の操作に対する反応は良くなるが安定性が悪くなる。
- (2) 重心位置が前方になるほど、失速は遅い速度で始まる。
- (3) 基準線は製造メーカーが設定する想像上の垂直面、または線である。
- (4) 重心位置は、飛行機の釣り合いや安定性に深い関係を持つ。

問 20 重量500kg、重心位置が基準線後方10cmの滑空機の重心位置を、40kgの荷物を積むことによりあと5cm後方に移したい。荷物を積む位置について正しいものはどれか。

- (1) 基準線後方 76.5cm
- (2) 基準線後方 77.0cm
- (3) 基準線後方 77.5cm
- (4) 基準線後方 78.0cm

航空従事者学科試験問題

P17

資格	事業用操縦士（動滑）（上滑）	題数及び時間	20題 40分
科目	航空法規等〔科目コード：04〕	記号	A3GM0422B0

◎ 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 航空法の目的について、次の文章の空欄 (a) ~ (e) に入る言葉の組み合わせで正しいものはどれか。

この法律は、国際民間航空条約の規定並びに同条約の付属書として (a) された標準、方式及び手続きに準拠して、(b) の航行の安全及び (b) の航行に起因する障害の防止を図るための方法を定め、並びに (b) を運航して営む事業の適正かつ (c) な運営を確保して輸送の安全を確保するとともにその (d) の利便の増進を図ること等により、航空の発達を図り、もつて (e) を増進することを目的とする。

	(a)	(b)	(c)	(d)	(e)
(1)	議決	民間機	合理的	利用者	航空機利用
(2)	議決	航空機	効率的	使用者	公共の福祉
(3)	採択	航空機	合理的	利用者	公共の福祉
(4)	採択	民間機	効率的	使用者	航空機利用

問 2 航空法における定義について次の (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) 「航空保安施設」とは、電波、灯光、形象又は音声により航空機の航行を援助するための施設で、国土交通省令で定めるものをいう。
- (b) 「着陸帯」とは、航空機が離陸又は着陸を行うため設けられる空港その他の飛行場内の滑走路をいう。
- (c) 「水平表面」とは、空港等の標点の垂直上方45メートルの点を含む水平面のうち、この点を中心として4,000メートル以下で国土交通省令で定める長さの半径で描いた円周で囲まれた部分をいう。
- (d) 「航空交通管制区」とは、地表又は水面から200メートル以上の高さの空域であつて、航空交通の安全のため国土交通大臣が告示で指定するものをいう。

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

問 3 航空機の登録について次の (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) 新規登録とは、登録を受けていない航空機の登録をいう。
- (b) 登録航空機について航空機の定置場を変更した場合は、変更登録が必要である。
- (c) 変更登録は、その事由があつた日から20日以内に申請しなければならない。
- (d) 移転登録は、所有者の変更があつた日から20日以内に申請しなければならない。

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

問 4 航空灯台の種類に含まれないものはどれか。

- (1) 飛行場灯台
- (2) 航空路灯台
- (3) 地標航空灯台
- (4) 危険航空灯台

問 5 3,000m以上の高度で飛行する航空機に適合する有視界気象状態の条件で誤りはどれか。

- (1) 飛行視程が5,000m以上であること。
- (2) 航空機からの垂直距離が上方に300mである範囲内に雲がないこと。
- (3) 航空機からの垂直距離が下方に300mである範囲内に雲がないこと。
- (4) 航空機からの水平距離が1,500mである範囲内に雲がないこと。

- 問 6 技能証明の取消等について誤りはどれか。
- (1) 技能証明の取消しを受け、その取消しの日から2年を経過しない者は、技能証明の申請をすることができない。
 - (2) 航空従事者としての職務を行うに当り、非行又は重大な過失があったときに適用される。
 - (3) 技能証明の取消等の通知を受けた航空従事者は、速やかに技能証明書を破棄し、その旨を国土交通大臣に報告しなければならない。
 - (4) 操縦練習許可書で飛行する者に準用される。

- 問 7 耐空証明についての記述で誤りはどれか。
- (1) 航空機は、有効な耐空証明を受けているものでなければ航空の用に供してはならない。
 - (2) 航空機の用途を指定する場合は、航空法施行規則附属書第一に規定する耐空類別を明らかにするものとする。
 - (3) 耐空検査員は、国土交通省令で定める滑空機について耐空証明を行うことができる。
 - (4) 耐空証明は、申請者に耐空検査書を交付することによって行う。

- 問 8 航空従事者技能証明について (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) 技能証明は、航空機の種類のみによって限定される。
- (b) 技能証明は、国土交通省令で定める年齢及び飛行経歴その他の経歴を有する者でなければ受けることができない。
- (c) 国土交通大臣は、2年以内の期間を定めて航空業務の停止を命ずることができる。
- (d) 技能証明の取り消しを受けた日から1年を経過しない者は、技能証明の申請をすることができない。

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

- 問 9 航空身体検査証明について次の文章の下線部 (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。

国土交通大臣又は (a) 医師 は、申請により、(b) 技能証明を有する者 で航空機に乗り組んでその運航を行なおうとするものについて、航空身体検査証明を行なう。航空身体検査証明の有効期間は、当該航空身体検査証明を受ける者が有する (c) 技能証明の種類 ごとに、(d) その者の技能及び心身の状態並びにその者が乗り組む航空機の運航の態様に 応じて国土交通省令で定める期間とする。

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

- 問 10 航空法第2条(定義)で定める「航空機使用事業」について、条文の下線部(1) ~ (4) の中で誤りはどれか。

この法律において「航空機使用事業」とは、(1) 他人の要求に応じ、航空機を使用し て (2) 有償で (3) 旅客又は貨物の運送以外の (4) 行為の請負 を行う事業をいう。

- 問 11 航空法第26条（技能証明の要件）で定める飛行経歴について正しいものはどれか。
- (1) 技能証明を有する者のその資格に係る飛行経歴にあっては、所有者が証明したもの。
 - (2) 技能証明を有する者のその資格に係る飛行経歴にあっては、一日の終了ごとに証明をしたもの。
 - (3) 航空機操縦練習許可書を有する者が操縦の練習のために行う操縦に係る飛行経歴にあっては、そのつどその指導者の証明したもの。
 - (4) 滑空機について事業用操縦士の技能証明を受けようとする場合、飛行経歴として五回以上の失速からの回復の方法の実施が必要となる。
- 問 12 航空法施行規則第142条（航空日誌）で定める「滑空機用航空日誌」に記載すべき事項のうち飛行に関する記録で誤りはどれか。
- (1) 乗組員氏名
 - (2) 飛行の時間又は回数
 - (3) 滑空機の飛行の安全に影響のある事項
 - (4) 整備の確認を行った者の署名または記名押印
- 問 13 航空法施行規則第166条の4（事故が発生するおそれがあると認められる事態の報告）で定める事態で誤りはどれか。
- (1) 飛行中のダイブブレーキの一時的な固着
 - (2) 閉鎖中の滑走路への着陸
 - (3) 航空機から脱落した部品が人と衝突した事態
 - (4) 気流の擾乱その他の異常な気象状態との遭遇
- 問 14 昼間障害標識の説明で正しいものはどれか。
- (1) 進入表面の投影面と一致する区域内にあるガスタンクで、背景とまぎらわしい色彩を有するため航空機からの視認が困難であるものには昼間障害標識を設置しなければならない。
 - (2) 煙突、鉄塔、柱その他の物件全てに昼間障害標識を設置しなければならない。
 - (3) 昼間障害標識は、塗色、旗及び灯火で示される。
 - (4) 高光度航空障害灯を設置する物件は、昼間障害標識を設置しなければならない。
- 問 15 航空法第71条の2（操縦者の見張り義務）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) 国土交通大臣の指示に従っている航行の場合にも見張りをしなければならない。
 - (b) 雲が多いところを飛行中は見張りの義務はない。
 - (c) 夜間飛行中は見張りの義務はない。
 - (d) 当該航空機外の物件を視認できない気象状態の下にある場合を除き、他の航空機その他の物件と衝突しないように見張りをしなければならない。
- (1) 1 (2) 2 (3) 3 (4) 4
- 問 16 航空法第71条の3で定める「特定操縦技能の審査等」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) 特定操縦技能の審査は航空機の型式ごとに行うものとする。
 - (b) 特定操縦技能の審査は実技審査のみ行うものとする。
 - (c) 特定操縦技能の審査は模擬飛行装置を使用して行うことができる。
 - (d) 特定操縦技能の審査は異常時及び緊急時の操作のみを行うものとする。
- (1) 1 (2) 2 (3) 3 (4) 4

問 17 航空法施行規則第203条（飛行計画等）で定める飛行計画に明らかにしなければならぬ事項について（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）機長の氏名
- （b）搭載する無線設備
- （c）巡航高度における真対気速度
- （d）航空機の型式及び機数

（1） 1 （2） 2 （3） 3 （4） 4

問 18 航空法第75条（危難の場合の措置）について、次の文章の空欄（a）～（e）に入る言葉の組み合わせで正しいものはどれか。

機長は、航空機の（a）、その航空機に（b）が生じた場合には、旅客の救助及び地上又は水上の人又は（c）に対する（d）に（e）を尽くさなければならない。

	（a）	（b）	（c）	（d）	（e）
（1）	操縦中	危険	物件	安全の確保	必要な手段
（2）	操縦中	急迫した危難	家屋	危難の防止	万全
（3）	航行中	危険	家屋	安全の確保	万全
（4）	航行中	急迫した危難	物件	危難の防止	必要な手段

問 19 有視界飛行方式による飛行計画について正しいものはどれか。

- （1）飛行計画の通報は、書面でのみ行う。
- （2）航空機は飛行しようとするときは、いかなる場合も飛行計画を通報しなければならない。
- （3）飛行計画を通報した航空機が、通信機の故障にあった時は飛行計画に従わずに飛行してもよい場合がある。
- （4）飛行計画の通報は、いかなる場合も飛行開始前に行わなければならない。

問 20 航空法施行規則第189条（空港等付近の航行の方法）で定める基準に従っていないものはどれか。

- （1）他の航空機に続いて離陸しようとする場合に、その航空機が離陸して着陸帯の末端を通過したので離陸のための滑走を始めた。
- （2）他の航空機に続いて着陸しようとする場合に、その航空機が着陸して滑走路の先端で停止したのを確認したため、着陸のために当該空港等の区域内に進入した。
- （3）離陸する他の航空機に続いて着陸しようとする場合に、その航空機が離陸し飛行場外に出たため、着陸のために当該空港等の区域内に進入した。
- （4）着陸する他の航空機に続いて離陸しようとする場合に、その航空機が着陸して着陸帯の外に出たため、離陸のための滑走を始めた。

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	航空通信〔科目コード：05〕	記号	CCCC0522B0

◎ 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 航空機用救命無線機（ELT）について誤りはどれか。
- (1) ELTは不時着した航空機の位置を発見する目的で作られた発信機である。
 - (2) 406MHzで捜索救難衛星に識別符号を含むデータを送信している。
 - (3) 遭難通信を知った航空機のパイロットは、救難活動に参加していない場合、援助が実施されていることが明白になった後も遭難通信の周波数に追随してモニターしなければならない。
 - (4) パイロットは、意図しないELTの発信を行った場合は、リセット操作を行い、直ちにその旨をRCC（救難調整本部）に通報すること。
- 問 2 捜索救難の発動基準「遭難の段階」について誤りはどれか。
- (1) 当該航空機の搭載燃料が枯渇したか、又は安全に到着するには不十分であると認められる場合
 - (2) 航空機の航行性能が悪化したが、不時着のおそれがある程でない旨の連絡があった場合
 - (3) 拡大通信捜索開始後1時間を経ても当該航空機の情報明らかでない場合
 - (4) 当該航空機が、不時着をしようとしている場合
- 問 3 福岡FIR内において航空機用救命無線機又は非常用位置指示無線標識による遭難信号を受信した航空機の機長が、航空交通管制機関に通報する内容で誤りはどれか。
- (1) 遭難信号（121.5MHz又は243.0MHz）を受信した旨
 - (2) 遭難信号を発信している航空機の呼出符号
 - (3) 遭難信号受信開始地点、高度及び時刻
 - (4) 遭難信号受信終了地点、高度及び時刻
- 問 4 遭難および緊急時の通信で誤りはどれか。
- (1) 遭難/緊急通信の最初の送信はそれまで使用中の指定された周波数で行う。
 - (2) パイロットが必要と判断した場合は121.5MHzまたは243.0MHzを使用してもよい。
 - (3) 通信設定後、管制機関から使用周波数を指定された場合にはその周波数を使用する。
 - (4) 121.5MHz又は243.0MHzで通信の設定が困難なときでも、継続して同周波数で送信を試みなければならない。
- 問 5 航空情報の説明で誤りはどれか。
- (1) 航空路誌（AIP）：福岡FIRにおける民間航空の運航に必要な諸施設、組織等に関する永続性をもつ情報を収録
 - (2) グラフィック ノータム：滑走路、誘導路及びエプロンに係る閉鎖区域及び制限区域並びに滑走路中心線灯及び誘導路中心線灯の運用停止区域を飛行場面図に表示したものである。
 - (3) 航空路誌補足版：AIPの一時的変更に係る情報（有効期間が3ヶ月以上のもの等）を掲載
 - (4) 航空路誌改訂版：AIPの短期的変更に係る情報を掲載
- 問 6 有視界飛行方式の飛行計画の通報について誤りはどれか。
- (1) 飛行しようとするときは、事前に飛行計画を空港事務所等に通報する。
 - (2) 有視界飛行方式の場合はフライトプランのファイルに時間的な制約はないが、飛行開始前に必要な運航情報を入手し、十分な時間のゆとりをもってファイルすることが望ましい。
 - (3) 飛行開始前にファイルすることが困難と認められる場合には離陸後5分以内に速やかにファイルする。
 - (4) SATサービスに登録すれば、インターネットにより通報することができる。

- 問 7 有視界飛行方式により飛行する場合の飛行計画書に記載する所要時間について正しいものはどれか。
- (1) 離陸後、目的飛行場に着陸するまでの所要時間
 - (2) 発動機始動後の地上滑走開始（ブロックアウト）から、最初の着陸地の上空に到達するまでの所要時間
 - (3) 離陸後、目的飛行場上空に到達するまでの所要時間
 - (4) 発動機始動後の地上滑走開始（ブロックアウト）から、最初の着陸地の駐機場で停止する（ブロックイン）までの所要時間
- 問 8 オプションアプローチについて誤りはどれか。
- (1) オプションアプローチの許可には「CLEARED OPTION」の用語が用いられる。
 - (2) オプションアプローチの許可に「ストップアンドゴー」は含まれる。
 - (3) オプションアプローチの許可に「着陸」は含まれる。
 - (4) オプションアプローチの許可に「ローアプローチ」は含まれない。
- 問 9 フライトプランの記入要領で誤りはどれか。
- (1) 義務無線機器を装備しているので「S」と記入した。
 - (2) 出発飛行場にICAO4文字地点略号の指定がないため出発飛行場に「ZZZZ」と記入しその他の情報の項に飛行場名を記入した。
 - (3) 機上DME装置を搭載しているので使用する無線設備に「E」と記入した。
 - (4) 最大離陸重量が7,000kgなので後方乱気流区分に「L」と記入した。
- 問 10 飛行援助用航空局（フライト・サービス）の業務について正しいものはどれか。
- (1) 飛行援助用航空局は航空管制用の無線局である。
 - (2) 着陸後は操縦士からの要求なしにフライトプランをクローズしてくれる。
 - (3) 特別な用語や交信要領が定められている。
 - (4) 周波数は、いくつかの無線局と共通であり、また、航空事業用航空局（カンパニーレディオ）とも同じ周波数である場合があるので、呼び出し相手局のコールサインを正確に使用する必要がある。
- 問 11 運航拠点（FAIB）に関する記述で誤りはどれか。
- (1) 航空機の運航支援等を集中的に管理する機関である。
 - (2) 東京空港事務所、関西空港事務所に設置され、相互にバックアップ機能を有している。
 - (3) 航空管制官が運航関係者や空港管理者に対して簡易的な情報提供のみを行っている。
 - (4) 主な業務は、運航調整、運航支援等、運航危機管理、運航監督である。
- 問 12 MH 040° でMC 030° を飛行中「TRAFFIC ONE O'CLOCK」との情報を管制機関より受けた場合、当該航空機は自機の機首方位からどの方向に見えるか。
- (1) 右20° 前方
 - (2) 右40° 前方
 - (3) 正面
 - (4) 左10° 前方
- 問 13 管制所の無線呼出符号（コールサイン）について誤りはどれか。
- (1) 管制区管制所のコールサインは「コントロール」が使われる。
 - (2) 飛行場対空援助局のコールサインは「レディオ」が使われる。
 - (3) 広域対空援助局のコールサインは「フライトサービス」が使われる。
 - (4) TCAアドバイザー業務を担当する管制席のコールサインは「TCA」が使われる。
- 問 14 通信の一般用語「VERIFY」の意味で、正しいものはどれか。
- (1) そのとおりです。
 - (2) （前の通報を）取り消します。
 - (3) 確認してください。
 - (4) 訂正します。

- 問 15 通信を行うにあたっての注意点を述べたもので誤りはどれか。
(1) 送信速度は、1分間に100語を超えない平均した速度を標準とする。
(2) 送信の音量は一定に維持する。
(3) 口とマイクロフォンの間の距離を一定に維持する。
(4) 航空機局は、航空局に対する呼出しを行っても応答がないときは、5秒以内に再び呼び出しを行う。
- 問 16 通信要領の文字と数字の言い表し方で誤りはどれか。
(1) ヘディングは3桁の数字を1字ずつ読む。
(2) 周波数は1字ずつ読み、小数点以下は最大3桁まで読む。
(3) 距離は、海里を使用し、1字ずつ読み「mile」の単位を付ける。
(4) 旋回角は、普通読みで「degrees」を付ける。
- 問 17 飛行中の航空機に対して「この飛行場に着陸し、エプロンに進め」を意味する指向信号灯の合図はどれか。
(1) 赤色と緑色の交互閃光
(2) 緑色の閃光
(3) 赤色の不動光
(4) 白色の閃光
- 問 18 タワーとグラウンド周波数への切り替えの説明で誤りはどれか。
(1) グラウンドの周波数が公示されている飛行場では、原則として滑走路以外の地上滑走、滑走路の横断についてはグラウンドが担当している。
(2) 滑走路に近づいた場合でも指示がない限りタワーへ無断で切り換えてはならない。
(3) 「CONTACT TOWER」と言われたのでタワーと通信設定を行った。
(4) 「MONITOR TOWER」と言われたのでタワー周波数をモニターして呼び出しを待った。
- 問 19 有視界飛行方式により飛行する場合のATCトランスポンダーの操作の説明で誤りはどれか。
(1) 10,000フィート未満を飛行中・・・コード1400にセットする。
(2) 通信機故障・・・コード7600にセットする。
(3) 緊急状態・・・コード7700にセットする。
(4) 不法妨害を受けている・・・コード7500にセットする。
- 問 20 TCAアドバイザー業務の終了で誤りはどれか。
(1) 航空機が同業務を必要としない旨通報した場合
(2) 航空機がTCAから出域した場合
(3) レーダー機器の障害等のため業務の継続が困難となった場合
(4) 同一ターミナル管制機関内のタワーとの通信設定を指示された場合でも「TCA ADVISORY TERMINATED」は必ず通報される。

航空従事者学科試験問題

P48

資格	事業用操縦士（上滑）	題数及び時間	20題 40分
科目	空中航法〔科目コード：01〕	記号	A3GG0122B0

◎ 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 航法に用いられる用語（地球を真球とみなす）についての記述（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) 地球自転の軸を地軸といい、地軸の両端を極という。
- (b) 地球をその中心を含む平面で切るときにできる円周を大圏といい、2点間の最短距離はその2点を通る大圏の弧である。
- (c) 地球をその中心を含まない平面で切るときにできる円周を小圏という。
- (d) 地軸に直交する大圏を赤道といい、赤道に平行な円周を子午線という。

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

問 2 メルカトル図及びランバート図についての記述（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) メルカトル図における緯度の間隔は緯度が高くなるほど小さくなる。
- (b) メルカトル図における子午線は平行で直線は航程線になる。
- (c) ランバート図における子午線と平行圏は直交している。
- (d) ランバート図における直線は大圏と見なして実用上差し支えない。

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

問 3 風力三角形について誤りはどれか。

- (1) DAはTHからTRへの角度である。
- (2) 対地ベクトルはTRとGSからなる。
- (3) WCAはTCから右に修正する角度を（－）修正角という。
- (4) 対気ベクトルはTHとTASからなる。

問 4 偏差について正しいものはどれか。

- (1) 日本付近の偏差は「E」で表し、磁北が真北の東側にある。
- (2) 日本付近の偏差は「E」で表し、磁北が真北の西側にある。
- (3) 日本付近の偏差は「W」で表し、磁北が真北の西側にある。
- (4) 日本付近の偏差は「W」で表し、磁北が真北の東側にある。

問 5 真針路について正しいものはどれか。

- (1) 航空機が飛行した航跡と、その航空機の位置を通る子午線とのなす角度である。
- (2) 羅針路に偏差を加えたものである。
- (3) 航空機の機首の向いている方向で、磁北から測ったものである。
- (4) 航空機の機首の向いている方向の真方位で、機位を通る子午線の真北から測ったものである。

問 6 IAS一定で飛行している時のTAS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。

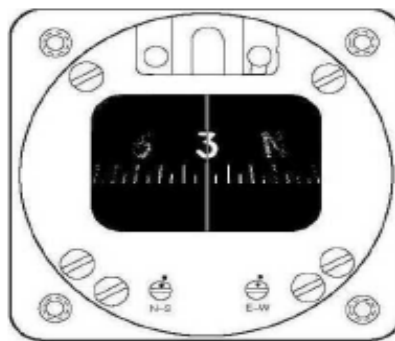
- (a) 外気温度が低くなるとTASは増加する。
- (b) 気圧高度が高くなるとTASは減少する。
- (c) 空気密度が増加するとTASは減少する。
- (d) 風が変化してもTASは変化しない。

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

問 7 A滑空場を出発して2時間後に地上気圧の下がったA滑空場に着陸した。気温の変化がなく、高度計のQNHを変えずに着陸した場合、正しいものはどれか。

- (1) 高度計は出発時よりも高く指示する。
- (2) 高度計の指示は出発時と変わらない。
- (3) 高度計は絶対高度を指示する。
- (4) 高度計は出発時よりも低く指示する。

- 問 8 下図は滑空中の磁気羅針儀を示したものである。この磁気羅針儀の自差表に、「TO FLY 030 / STEER 031」と表示されているとき、この状態から機首方位を磁針路030°にするための操作はどれか。
- (1) 左に1° 旋回する。
 - (2) 右に1° 旋回する。
 - (3) 左に31° 旋回する。
 - (4) 旋回せずに、この状態を維持する。



- 問 9 磁針路045°で飛行中、E 駅が1時半の方角に見えた。このときの自機の位置として正しいものはどれか。
- (1) E 駅の北西
 - (2) E 駅の西
 - (3) E 駅の東
 - (4) E 駅の南

- 問 10 WCAを+5°とって磁針路100°で飛行中、相対方位150°にアンテナが見えた。アンテナの真方位は次のうちどれか。偏差は5度西、自差は0度とする。
- (1) 045°
 - (2) 050°
 - (3) 245°
 - (4) 250°

- 問 11 対気速度90 km/hで滑空比40の滑空機が、正対の向い風5 m/sを受けて、上昇気流及び下降気流のない大気中を対気速度90 km/hで6 km滑空する場合、失う高度で最も近いものはどれか。
- (1) 100 m
 - (2) 150 m
 - (3) 190 m
 - (4) 480 m

- 問 12 地点Aと地点B間（距離12 nm）を直線で飛行した結果10分00秒であった。このときの対地速度はどれか。
- (1) 62 kt
 - (2) 65 kt
 - (3) 70 kt
 - (4) 72 kt

- 問 13 対地高度915 mを滑空中、チェックポイントを真横下方（俯角）45度に視認した。このときの自機からチェックポイントまでの水平距離に最も近いものはどれか。
- (1) 0.5 nm
 - (2) 0.7 nm
 - (3) 0.9 nm
 - (4) 1.1 nm

- 問 14 次の図面記号（a）、（b）の意味について、その組み合わせとして正しいものはどれか。（1）～（4）の中から選べ。

- (a)
- (1) 飛行制限区域
 - (2) 民間用飛行場
 - (3) 飛行制限区域
 - (4) 民間用飛行場

- (b)
- 航空路呼称
 - 航空路呼称
 - 等偏差線
 - 等偏差線



記号 (a)



記号 (b)

問 15 過呼吸について説明した文章中の下線部 (1) ~ (4) のうち誤りはどれか。

過呼吸は、飛行中緊迫した状況に遭遇したときに (1) 無意識に起きる心身の状態である。過呼吸は体内から必要以上に (2) 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、息苦しくなったり激しい耳鳴りや悪寒の症状を起こし、そのために身体は過呼吸を (3) 増幅させる結果をきたす。過呼吸の兆候が現れたら、呼吸の (4) 速さと深さを自分で意識的に調節してゆけば、通常は2~3分で治まる。

問 16 低血糖症について誤りはどれか。

- (1) 血液中のブドウ糖（血糖値）が低下すると一般にイライラ感がつり、判断力と注意力がにぶくなって重大なヒューマンエラーを発生することがある。
- (2) ひどい場合には脱力感やけいれんまで起こすこともあり、パイロットインキャパシテーションにつながりかねない。
- (3) 血糖値は満腹時に低下する。
- (4) 食事をとらずに飛行を行うと、自分では気がつかないうちに低血糖症に陥っていることがある。

問 17 着陸のための進入中に実際の高さよりも低いところにいるような錯覚を生ずるもので正しいものはどれか。

- (1) 通常より狭い幅の滑走路に進入するとき
- (2) 雨を風防に受けながら進入するとき
- (3) 積雪に覆われた地形に進入するとき
- (4) 下り勾配の滑走路に進入するとき

問 18 上下方向の加速度 (G) が身体に及ぼす影響で正しいものはどれか。

- (1) 強いプラスのGを受けると血液が下肢方向から頭部方向へ流れるため頭痛が生じる。
- (2) マイナスのGを受けると血液が頭部方向から下肢方向に流れるため顔面が充血する。
- (3) 強いプラスのGを受けると血液が頭部方向から下肢方向へ流れるため視野が狭くなり目の前が暗くなる。
- (4) マイナスのGを受けると血液が下肢方向から頭部方向へ流れるため下肢が充血する。

問 19 疲労について誤りはどれか。

- (1) 疲労には急性疲労と慢性疲労とがある。
- (2) 急性疲労は適度な休養と睡眠によって取り除くことができる。
- (3) 慢性疲労は、急性疲労が回復するための十分な暇もないうちに、次の急性疲労が訪れるという状態が繰り返し続くと発生する。
- (4) 急性疲労であれば環境への適合性や警戒心に対する能力に影響を及ぼさない。

問 20 TEM (スレット・アンド・エラー・マネージメント) に関する説明 (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) スレットとは、乗員が関与しないところで発生し、運航をさらに複雑にし、安全マージンを維持するために、乗員に注意や対処を要求するものである。
- (b) 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、類似コールサインや機器の故障等があげられる。
- (c) スレット・マネージメントとは、スレットに誘発されて乗員がエラーをしたり、航空機が望ましくない状態になったりする可能性を低減するための対策を講じることである。
- (d) 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ものをいう。

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