

特定審査・AFR	20 (H )年 月 日	1/4
所属 JSC	氏名	審査員

☞受験者は回答を記入して審査員へ提出する。審査員は回答をチェックし、その中の10問程度についてディスカッションし、知識の理解度を深める。(JSC口述ガイダンスおよびJSC参考資料ATC等を参照し、回答してください。)

**恒常的に知識のレビューをすべき点 [航空機の操縦に従事するのに必要な事項] 一般知識**

- A1 操縦者の見張り義務について。  
 航空機の操縦を行っている者は、航空機の( )は、法96条第1項の規定による国交大臣の指示に従っている航行であるとないつにかかわらず、当該航空機外の物件を視認できない気象状況の下にある場合を除き、他の( )・( )と衝突しないように( )をしなければならない。
- A2 自衛隊低高度訓練空域AREA 3の位置(航空図で示せ)、上限高度、運用時間、エリアへ入域する時の注意事項は？  
 上限高度:( )ft 運用時間:( ) JST(全日)  
 ( )基地と板倉滑空場の取り決めにより、入間基地へ( )を申告し、空域調整を依頼した後でない、この空域の飛行はできない。入域時にはOFF SIDE( )Mhz(自衛隊レーダーサイト 入間)へ連絡すること。
- A3 自衛隊高高度訓練空域AREA Hの位置(航空図で)、上限高度、運用時間は？ エリアへ入域する時の手順は？  
 上限高度:( )ft 運用時間:( )JST(月-土) ( )曜日にはこの空域は存在しない。  
 事前に管轄の統制機関である( )基地へ、飛行計画を申告し、( )を依頼した後でない、この空域の飛行は出来ない。悪天回避等やむを得ない理由で入域する場合は OFF SIDE( )Mhz (自衛隊レーダーサイト)へ連絡する必要がある。
- A4 民間訓練試験空域KKの位置(航空図で)、上限高度、板倉の南のエリアの区分は？ エリアへ入域する時の手順は？  
 上限高度:( )ft 板倉の南のエリア:KK( - )  
 入域する場合はFSC( )インフォメーション所沢( )Mhzへ連絡が必要。
- A5 板倉滑空場の北東側にある進入管制区の名称、位置(航空図で)、上限高度、管制周波数、通過手順は？  
 ( )進入管制区 上限高度:北西象限( )ft, 南東象限( )ft 「宇都宮レーダー」( )Mhz  
 平日に通過の際は、宇都宮RDRへ( )・( )・進行方向を報告し、交通情報を得ること。
- A6 宇都宮管制圏の位置(航空図で)、半径、上限高度、管制塔周波数、通過手順は？  
 半径:( )NM 上限高度:( )ft 管制塔周波数:宇都宮Tower ( )Mhz  
 管制圏内への飛行(離着陸および通過時)は( )の許可を得なければならない。
- A7 板倉滑空場西側の進入管制区内のレーダーサービスエリアの名称、位置(航空図で)、高度、周波数、通過手順は？  
 ( )進入管制区内の( )VFR Radar Advisory Service Area 高度:( )ft~FL( )  
 ( )アプローチ 周波数:( )ftまでは( )Mhz,( )ft以上は( )Mhz  
 このエリアを飛行する場合は、コンタクトして交通情報を得ることが望ましい。
- A8 妻沼滑空場が入間、横田基地と取り決めている、妻沼周辺の高度制限とその理由は？  
 また特に平日にこのエリアを飛行する時、どこの管制機関へコンタクトすることが望ましいか？  
 ・妻沼周辺では( )ft、その北のエリア(板倉に隣接する)は( )ft  
 ・( )へコンタクトして交通情報进行をもらう。
- A9 関宿以南から都内方面、あるいは大和方面へ向かう場合の上限高度は何フィートが望ましいか？  
 またそれ以上の高度で飛行する場合には、レーダーサービスを受けることが望ましいが、どこへコンタクトすべきか？  
 ( )ft。(旅客機が関宿付近から4,000ftに降下して羽田へ進入するため) ( )TCA:( )Mhz
- A10 次のエリアの最低安全高度は？  
 佐野市上空(家屋の密集している地域)にあつては、当該航空機を中心として水平距離( )mの範囲内のもっとも高い障害物の上端から( )m/( )ftの高度。  
 板倉滑空場西側の上空(田畑が広がり、人家がまばらな地域)にあつては地表面から( )m以上の高度。
- A11 次のエリアのVMC気象条件は？  
 板倉滑空場上空( )ft(=700ftAGL)以上は(航空交通管制区)と規定され、10,000ftまでのVMCは以下となる。  
 ・飛行視程 ( )km以上  
 ・航空機からの垂直距離が上方に( )m/( )ft, 下方に( )m/( )ft の範囲内に雲がないこと。  
 ・航空機からの水平距離が( )mの範囲内に雲がないこと。
- A12 飛行用援助局(フライトサービス)について述べよ。  
 航空局の設置した施設ではなく、ヘリポートや( )などに、当該施設の設置者、管理者により開設され運用される。フライトサービスの設置された飛行場付近(主に半径5NM=9km,3000ft以内)を飛行する場合、( )を行い、高度、( )にかかわるパイロットの意向を伝え、気象情報、滑走路、( )の状況などを得たり、情報交換ができる。  
 各フライトサービスが情報提供する範囲、高度はAIC Nr.041/14に記載されている。  
 板倉滑空場の申請範囲は( )NM -( )ft以内。

- A13 航空機の進路権の優先順位を記せ。  
 ①( )機 ②物件を( )している航空機 ③飛行船 ④飛行機・回転翼航空機・( )で推進している滑空機
- A14 直進している滑空機の右方向から、別の滑空機が飛行してくる場合、針路を譲るのはどちらか？  
 ( )している滑空機が、( )方向から来る滑空機に対して針路を譲る。
- B1** TCA, RADAR, ACCなど VFRレーダーアドバイザーとの交信要領について。  
 "OFF SIDE, GLIDER JA- --- POSITION 6mile South of 中禅寺湖SEVEN( ), ( ) 赤城山、  
 REQUEST RADAR TRAFFIC ( )"
- B2 VFR飛行中において気象情報が入手可能な機関のコールサイン、周波数について。  
 板倉滑空場周辺のFSCは( )所沢、( )MHz。成田空港のATISは( )Mhz
- B3 無線機故障時の飛行要領  
 管制機関との通信が途絶えた場合にセットするトランスポンダコードは( )
- B4 板倉滑空場へ進入する際に無線機が故障した場合の処置は？  
 まず一方送信を試み、( )から良く見える位置( )等で( )を大きく振り無線機  
 故障を示す。風向風速を判断して滑走路を選択し、他機に注意して進入し、空いている( )へ着陸する。
- C1** TAF (運航用飛行場予報気象通報式)  
 発表回数は1日( )回、発表時刻は 00, ( ), 12, ( ) UTC。有効期間は発表時刻から( )時間。
- D1 次の板倉滑空場周辺の障害物の高さを記せ。  
 ・NTT鉄塔 60m AGL / ( )m=( )ft MSL  
 ・滑空場北側の送電線鉄塔 71mAGL / ( )m=( )ft MSL  
 ・東武線鉄橋北詰の送電線鉄塔 54mAGL / ( )m=( )ft MSL
- E1 捜索救難を発動する基準で、「不確実の段階」とは何か？  
 航空機がその予定時刻から( )分を過ぎても( )に到着しない場合等。
- E2 板倉への到着が予定より遅れる場合、ATCフライトプランの延長はどこへ要求するか？またその文例を記せ。  
 ( )インフォメーション(所沢) ( )Mhz  
 「( ) Information JA2516, request( ) my flight plan until 0500(UTC)」
- E3** 遭難通報の発信内容と順序を記せ。  
 ①( )、3回 ②( )のコールサイン ③( )のコールサイン  
 ④( )もしくは緊急状態の種類 ⑤ 機長の( ) ⑥ ( )、高度、( )  
 ⑦その他の情報、( )数、飛行可能時間など
- F1 低酸素症の症状とその対応策は？  
 ( )力が低下する。苦しくなることはなく、( )なく進む。  
 ( )ftで( )分を超えた場合、また( )ftを超えたら常に酸素を使用する。
- F2 空間識失調とは何か？またその防止策は？  
 飛行中、体に働く外力、( )により、位置と運動の( )を起こし、空間識失調に至る。  
 防止策は地平線のような信頼できる地上の( )または( )を示す( )を確実に視認する。
- F3 夏季における飛行について体調管理に気をつけることは何か？  
 ( )症:摂取する水の量と、発汗・呼吸により体から出て行く水のバランスのため起こり、( )の低下を招く。  
 防止のためには地上でも飛行中にも、喉が乾かないように早めに( )を取ることが必要。  
 ( )症:体内の発熱が体外に十分放出できなくて( )が上がってしまう状態を言い、判断力の低下、  
 ( )の低下を含む様々な症状が出る。防止のためには( )を防ぎ、無用な動作をせず機内では( )を保つ。  
 冷房設備のある場所で安静にし、意識が混濁したままの場合は体を冷やし、直ちに( )機関へ搬送する。
- G1 後方乱気流(ウエイクタービュランス)について。  
 先行機のエンジン( )や翼端から発生した( )は後方乱気流として後続機に重大な危険をおよぼす。  
 航空機がこの渦流に突入すると( )に陥るので、小型機は( )の後方乱気流を避けて飛ぶべき。
- G2 空中衝突の予防について。  
 相手機が衝突コースにあると( )は停止しているので、発見が遅れる。衝突回避には( )を変えてみる。  
 航空機同志の接近する( )が大きいと、相手機の見え具合に、特徴的な著しい( )が生じる。
- H1 審査に使用する機体の性能、諸元、運用限界について。 G103 TWINⅢ (またはTWINⅡ)  
 VNE:( )km/h VB:( )km/h VA/VT:( )km/h 失速速度(複座600kg):( )km/h(クリーン)  
 VAとは何か?:( )速度。( )量を操作できる最大速度。  
 横風限界(離着陸時):( )m/s 追い風制限-JSC規定( )m/s  
 最良滑空比速度( )km/h 最良滑空比( ) 最少沈下時速度( )km/h 前席最小重量:( )kg

- H2** エンジン機(曳航機)の離陸性能に影響を与える要素について。  
 気温や( )高度が高いとエンジン出力は( )する。  
 機体重量が重いと加速性能は( )し、離陸速度は( )する。  
 風向が正対で風速が強い時に比べ、静穏あるいは( )の時、離陸距離は( )する。
- H3** 「地上取り扱いの注意事項」車両でグライダーを引く場合は、ロープの長さの目安は？  
 ウイングスパンの半分+( )mが安全な運航のマージンとなる。Twin IIの場合は( )m。
- H4** 曳航索の点検要領について。  
 曳航索の1個の結び目は索の強度を( )% 低下させ、摩耗しやすいスポットを作ってしまう。
- H5** 上空におけるエンジン展開、始動および停止、格納手順について。★動力滑空機(SL/ターボ)パイロットのみ。  
 搭乗する機体の飛行規程記載の手順(チェックリスト)のコピーを添付し、説明する。
- H6** 離着陸時における飛行規程で定められている形態(動力装置の格納時および展開時を含む)について。★同上  
 搭乗する機体の飛行規程の記述のコピーを添付し、説明する。
- H7** 離陸中止すべき状況は？またその場合の注意事項は？  
 ( )切れ、索の( )、翼端接地・( )・蛇行等、( )の故障、曳航機の( )  
 グライダーパイロットは機の( )の維持を第一に心がける。
- H8** 失速の兆候は何か？  
 高い( )姿勢,低い( ),低い( )の音,手ごたえのない( ),( )
- H9** G103C TWINⅢの推奨される失速からの回復手順は？  
 通常姿勢では( )を( )に押すことで回復する。そしてもし必要なら旋回方向とは逆にエルロンとラダーを操作する。失速高度は( )ft。
- H10** G103A TWINⅡのスピンからの回復要領および注意点は？  
 回転と( )側のラダーを一杯に踏む。操縦桿を( )に押し中立にする。エルロンも( )にする。  
 回転が停止したらラダーを( )にし、おだやかに引き起こす。  
 重心位置が( )にあるとスピンは持続しがたく、回復しやすい。( )限界を超えた状態でスピンの陥ると回復出来ない恐れがある。飛行に際しては許容( )範囲を逸脱してはならない。
- J1** 複数機がソアリングしている場合、衝突防止のため注意すべきことは何か。  
 ガグルへのエントリー時は( )機が優先し、( )方向へ旋回すること。  
 無線で位置の通報をする。お互いに視認しやすい( )に位置することが望ましい。
- J2** あなたが普段搭乗する機体を例として、板倉から20km北西の地点からさらに北上し、リフトを探したい場合、20km地点であなたは何フィート以上必要ですか？ (例:L/D 1,500ft/10km)  
 20km地点の帰投決定高度→2,000ft(滑空場上空での到達高度)+( )ft=( )ft  
 20kmからさらに5km先(滑空場から25km)の雲に行こうと思った場合、20km地点では( )ft+( )ft=( )ftの高度が必要となる。
- J3** リッジ アンド スロープソアリング実施時に注意すべきことは何か。  
 ・ 風上側から( )にリッジに近づいてはならない。  
 ・ リッジの近くを飛行するときは、失速すると危険なので速度を( )に保つべきである。  
 ・ すべての旋回はリッジから( )方向に行く。
- J4** ウェーブ・ソアリングに際して10,000ft以上に上昇する場合、必要な装備および理解しておくことは？  
 1.酸素システムの装備( )症の理解。防寒装備・生理現象対策。  
 2.トランスポンダの装備。10,000ft以上 SQ( ), 10,000ft未満 SQ( )  
 3.管制( )・管制方式(ATC)の理解。  
 4.ウェーブ発生原理と構造、大気の状態の理解、ウェーブでの飛行方法の理解。
- K1** 板倉滑空場で曳航中、曳航索が切れた場合の手順は？ また曳航索はどのようなことに配慮して離脱するか？  
 安全高度( )ft/110mMSL(=300ft/100mAGL)以下で、低空索切れなどの緊急事態が発生した場合、原則として( )して(左右30°以内)、適当な着陸帯へ緊急着陸する。安全高度以上の場合は( )するか場周経路を描いて進入する。曳航中に曳航索が切れた場合、第三者への被害防止のため、グライダー側の曳航索はすぐに( )せず、板倉FSと連携して落下地点の安全を確認後、( )上空で離脱する。
- K2** 曳航機の動力装置が故障した場合、被曳航グライダーはどのような処置をとるか。  
 曳航機にエンジンフェイルなどのトラブルが発生した場合、曳航機は無線または合図=( )  
 ウイングにより異常を伝えるので、直ちに( )を離脱し、安全に着陸する。  
 離陸滑走中あるいは浮揚直後であれば、曳航索を離脱し、( )機を追い越さないように方向を保ち、また横方向の安全な側へ( )方向をずらして接地、停止する。  
 離陸後であれば直ちに( )し、安全高度( )ft/110mMSL(=300ft/100mAGL)以下の場合、直進して適当な着陸帯へ着陸する。安全高度以上の場合は高度、風向風速を考慮して( )するか、場周経路を描いて進入・着陸する。

- M1 対気速度計が故障したとき、どのような処置をとるか？  
 ( )速度または最小沈下速度などの( )を基準にして飛行する。操縦感覚（操舵感）と風切り音などを手掛かりとして( )を推定し、適切な速度を維持する。進入時に乱流などがある場合は、通常よりも( )と推定できる速度を維持する。
- M2 操縦系統の故障の原因で最も多いものは？その防止策は？  
 最も多い原因は( )段階での不完全な組み立てによるものである。チェックリストを使用して( )系統の接続部や安全ピンの取り付けを確認し、( )コントロールチェックを含む確実な点検を行う。
- M3** 離陸直後におけるエンジン故障時の対応および不時着場の選定について。★動力滑空機(SL)パイロットのみ。  
 搭乗機の飛行規程の記述のコピーを添付し、説明する。
- M4** 火災発生時の措置等について ★動力滑空機 (SL/ターボ) パイロットのみ。  
 搭乗機の飛行規程の記述のコピーを添付し、説明する。
- N1 クロスカントリー中、アウトランディング(OL)を想定する高度はどのくらいが望ましいか？  
 ( )ftで想定を開始し、着陸可能なOL場を起点に飛行する。
- N2 OLを決断する高度はどのくらいが望ましいか？  
 ( )ft。その後は、着陸手順を検討する。
- N3 OL場の選択のポイントは？  
 ①( )に正対して進入可能なフィールド ②広さ ③( )の状態 ④( )やうねり  
 ⑤( )の有無 ⑥( ) 「Wind, Size, Surface, Slope, Surroundings」
- N4 OL場周辺の障害物にはどのような物が考えられるか？  
 ①( )、車両 ②牛などの( ) ③( ) ④( )経路上の高い物体(樹木、アンテナ、鉄塔など) ⑤溝(側溝)
- N5 OLのベースターン(第3旋回)の注意点として、どのような事が想定されるか？  
 心理的にベースターンを早く行い、過大なパス角となりやすく、結果的に( )しがちとなる。
- N6 宇都宮の市街地で、高度が低くなったと想定して、OL適地を選定して下さい。  
 ( )が最も安全にOLできる。  
 標高:( )ft 管制圏:半径5NM,( )ft 宇都宮タワー:( )Mhz R/W:( - ), 1700m
- P1 場外着陸、索切れ時等において背風で着陸する場合の操作手順等は？  
 通常の( )速度で進入する。通常より浅い角度の進入パスで進入し、( )を防ぐ。エイミングポイントは通常よりやや手前を狙う。接地時の( )速度は速くなるので、慎重なフレアー操作を行う。着陸滑走距離は通常より(増大)するので、障害物に注意し、車輪ブレーキを適切に使用する。

**特定操縦技能審査 実施細則** (実施細則の中で、口述指定のある項目)

- R1 航空機に備え付けなければならない書類とその意味を述べよ。(滑空機は搭載が免除されている)  
 登録証明書とは何か？  
 機が航空機( )に記載されていることが証明される。機の( )を定める。機の所有権者を確定する。
- R2 耐空証明書とは何か？  
 耐空証明書の記載文の「( )および( )限界にしたがって整備し運用すること」により、( )性が保障される。
- R3 航空日誌により何を確認するか？  
 次期( )整備までの飛行時間、飛行状況・不具合等、点検・整備・修理等の( )の確認をする。
- S1 機長が出発前に確認しなければならない事項(6項目)とは何か？  
 (1) 当該航空機およびこれに装備すべきものの( )  
 (2) ( )重量/着陸重量/( )位置および重量分布  
 (3) 法99条の規定により国土交通大臣が提供する情報=( )情報  
 (4) 当該航行に必要な( )  
 (5) ( )及び( )の搭載量およびその品質 (動力滑空機)  
 (6) ( )の安全性
- S2 フォワードスリップの手順と留意点について述べよ  
 風下側の( )を踏み、風上側の( )を下げて、滑走路の中心線を飛行するように( )を調整する。それまでのピッチを維持すると、速度の指示はTWIN IIで約( ~ )km/h少なく示す。その減少した速度を維持しスピードブレーキを適切に使用して( )を維持する。大きな降下率を減ずる前に着地してしまう可能性があるから、フォワードスリップは十分高い高度、( )ft / ( )m AGL以上で終了すること。