

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	G1CC151670

◎ 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 心理学者のアブラハム・マズローの研究から提唱される学習意欲を高めるための欲求 (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) 生理的欲求
- (b) 安全の欲求
- (c) 所属の欲求
- (d) 支配の欲求

(1) 1 (2) 2 (3) 3 (4) 4 (5) なし

問 2 社会心理学者のダグラス・マクレガーの提唱する人間の性質と動機に関するX Y理論は操縦教員にも有益であるとされている。そのうちX理論の考え方は間違いであると指摘しY理論の考え方を正しいものとし展開している。この展開されているY理論の考え方のうち正しいものはどれか。

- (1) 低次元の欲求をもつ人間の行動モデルとして捉えた考え方である。
- (2) 人間は本質的に仕事が嫌いであらばサボると捉えた考え方である。
- (3) 人間は罰則で脅かさなければ目的を達成しないと捉えた考え方である。
- (4) そもそも人は怠惰ではなく、平均的な人間は仕事を嫌ってなどいなく、人には可能性があるかと捉えた考え方である。

問 3 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で正しいものはどれか。

- (1) 抑圧 (Repression) :
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。
- (2) 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。
- (3) 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。
- (4) 空想 (Fantasy) :
練習生は、受け入れがたい不快な衝動を人に押しつける。欠点、失敗、罪などを人になすりつける。

問 4 練習生の「不安 (心配)」に対する感情反応 (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) 何もしない。
- (b) やってはいけないことをやってしまう。
- (c) 固まってしまい不安の原因となっている状況を正すことができない。
- (d) 合理的な考えや理由なく行動してしまう。

(1) 1 (2) 2 (3) 3 (4) 4 (5) なし

問 5 「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) ~ (5) の中から選べ。

- (a) 学習とは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。
- (b) 学習とは人が行動を起こす理由であり、目標（ゴール）の中心に位置するもので、努力の対象となるもののこと。
- (c) 学習とは、単に何かを「覚える（記憶する）」ことである。
- (d) 学習とは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で場合と知性や態度の変化の場合がある。

(1) 1 (2) 2 (3) 3 (4) 4 (5) なし

問 6 操縦教員は人が学ぶ過程がどのようなものかを知っておく必要があり、学習理論は、人はどのように技術、知識、態度を獲得していくのかを説明するものである。現在の学習理論は、行動主義と認知論のふたつの概念から発展してきた。この二つの概念のうち認知論に関する説明 (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) 認知論は人間の行動を刺激に対する観察可能な、かつ、計測可能なレスポンス（反応）で行動のメカニズムを説明する。
- (b) 認知論は心の中で何が起きているかに着目する理論であり、認識を重要視する。認識とは思考や学習の過程であり、知ること、知覚すること、問題解決、意思決定、気づき、そしてそれらと関連した知的活動を意味する。
- (c) 認知論では、学習とは単に行動の変化にとどまらず、考え方、理解の仕方、感じ方までをも変化させるものであると考える。
- (d) 認知論は心理学のアプローチの1つで、多くの認知論主義者に共通する1つの仮説は「自由意志は錯覚であり、行動は遺伝と環境の両因子の組み合わせによって決定されていく。」というものである。

(1) 1 (2) 2 (3) 3 (4) 4 (5) なし

問 7 シナリオに基づいた訓練 (SBT:scenario-based training) に関する記述 (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) 現実世界を想定したシナリオに基づく訓練システムである。
- (b) この訓練は航空機を運航しているような設定の中でタスクをこなすため、そこでの意思決定はより現実に近い。
- (c) 教員は使用する航空機の飛行特性、飛行環境などを考えたシナリオを用意し、現実的な設定の中で即時に意思決定を迫る。
- (d) 練習生を教える際の主要なメソッドのひとつとなっている。

(1) 1 (2) 2 (3) 3 (4) 4 (5) なし

問 8 学習は知覚から始まるとされ、視覚、聴覚、触覚、臭覚、味覚など複数の感覚器官から情報を得ている。人は主に二つの感覚により約88%の情報を得ているといわれている。その二つの感覚の組み合わせで正しいものはどれか。

- (1) 視覚と聴覚
- (2) 視覚と触覚
- (3) 視覚と皮膚感覚
- (4) 聴覚と触覚

- 問 9 教育理論における洞察力について誤りはどれか。
- (1) 練習生に新しい経験をさせ、ひとつの断片に過ぎないことが学習しているタスク全体とどう関わりあうのかを理解させることである。
 - (2) 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。
 - (3) 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。
 - (4) 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。

- 問 10 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) ~ (6) の中から選べ。

- (a) 準備の法則 (Readiness) :
学ぶ準備が整っていると練習生に知識を伝達しやすい。
- (b) 効果の法則 (Effect) :
生き生きした学習体験は、退屈な経験より多くのことを教える。
- (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は欠かせない。
- (d) 初頭効果の法則 (Primacy) :
最も近い時期の学習が、最もよく記憶される。
- (e) 鮮烈性の法則 (Intensity) :
楽しく満足感のある場合には学習は強められ、不愉快なときは弱められる。

- (1) 1 (2) 2 (3) 3 (4) 4 (5) 5 (6) なし

- 問 11 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。その段階について誤りはどれか。
- (1) 第一段階は認知段階
 - (2) 第二段階は連合段階
 - (3) 第三段階は自動化段階
 - (4) 第四段階は発達段階

- 問 12 学習の高原について、誤りはどれか。
- (1) 動機の低下は学習の高原の原因の一つである。
 - (2) 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。
 - (3) 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も一つの方法である。
 - (4) 学習が進み、成長が緩やかになり、それ以上の上達を得られないような段階がしばらく続く状況は学習の高原である。

問 13 学習したスキルは練習し定着させることが大切であるが、Anders Ericssonの研究によると練習の仕方が学んだことを保持する能力に強い影響を与えることが報告されている。この練習の仕方 (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) 集中練習
- (b) 過剰練習
- (c) ブロック練習
- (d) ランダム練習

(1) 1 (2) 2 (3) 3 (4) 4 (5) なし

問 14 エラー (Errors) を減少させる方法 (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) 練習生は学習と練習を重ねること。
- (b) 自分のペースで慎重に行うこと。
- (c) 見えるところにリマインダーがある。
- (d) 標準化された手順を使うこと。

(1) 1 (2) 2 (3) 3 (4) 4 (5) なし

問 15 動機に関して説明したもので誤りはどれか。

- (1) 人が行動を起こす理由である。
- (2) レッスン目標がその場ではすぐに理解できないシラバスは、目標がオペレーションの必要性和結びつき理解しやすいシラバスより学習意欲が下がる。
- (3) タイムリーに決断する能力や緊急事態に正しく行動する能力は健全な原理を学んで初めて身につくことに気が付くと、学習意欲が高まる。
- (4) 叱責や脅威は否定的な動機になるとされており、いかなる練習生にも必要のないものである。

問 16 「学習の転移」について誤りはどれか。

- (1) 練習生が学習をするときに、以前に学んだことが役に立つことがある。一方、明らかに以前に学んだことが現行の学習課題の妨げになることがある。
- (2) 以前の学習が現行の学習に役立つ場合は、負の転移が行われたといい、現行の学習を阻害するものは、正の転移が行われるという。
- (3) 全ての学習に、ある程度の転移が存在する。新規の学習は以前に学んだ経験に基づくものである。人は新しいことを以前の知識で解釈する。
- (4) 操縦教員はレッスンプランやシラバスを作成するにあたって、練習生の過去の経験や今まで学んできたことなどを考慮した方がよい。

問 17 効果的な教員に必要な教育スキルにある特定領域専門について (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) 教えることに関して知識が豊富である。
- (b) 高いレベルの専門知識を持つことは教える能力が備わっているということである。
- (c) 教えることに強い動機を持っている。
- (d) 教員として学ぶ姿勢も積極的である。

(1) 1 (2) 2 (3) 3 (4) 4 (5) なし

問 18 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べきであり、どのような内容であっても隠さず全ての練習生の前で伝えたほうがよい。
- (4) 批判的な内容であれば、練習生の感情を傷つけない配慮も求められる。

問 19 絶対評価について、誤りはどれか。

- (1) 集団の中での順位付けをするためのものである。
- (2) 教育の到達目標を設定して、その基準に対する到達の度合いを評価できる。
- (3) 集団の人数に関係なく練習生の進度や技量が把握できる。
- (4) 教育の進度に応じて、到達可能な目標を設定し、それに対応した評価基準により評価を実施できる。

問 20 「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) ~ (5) の中から選べ。

- (a) 練習生が学んだことをどれほど覚えているかを確認できる。
- (b) 練習生にすでに教えた内容をレビューできる。
- (c) もっと強調すべきポイントが明らかになる。
- (d) 練習生の活発な参加を促すことができる。それは効果的な学習には重要な要素である。

(1) 1 (2) 2 (3) 3 (4) 4 (5) なし

問 21 飛行訓練に共通する学習障害として誤りはどれか。

- (1) 操縦教員から不公平に取り扱われていると感じること。
- (2) 焦ることや苛立つこと。
- (3) 興味や情熱を持つこと。
- (4) 心配事を抱えていること。

問22 本人（練習生）より先に他の人（操縦教員）が気がつきやすい急性疲労の兆候（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) 不注意
- (b) 適切なタイミングを逃すこと。
- (c) 精度の低下とコントロールの劣化
- (d) エラーが続いていることに気がつかないこと。
- (e) イライラしている状態

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

問23 説明と実技技法（the telling-and-doing technique）の各ステップについて（a）～（d）の組み合わせで正しいものはどれか。

- 第1ステップ : (a) が説明し教官が実技する。
第2ステップ : (b) が説明し(c) が実技する。
第3ステップ : (d) が説明し練習生が実技する。
評価 : 練習生が実技し教官が評価する。

	(a)	(b)	(c)	(d)
(1)	教官	練習生	教官	練習生
(2)	教官	教官	練習生	練習生
(3)	練習生	教官	練習生	練習生
(4)	練習生	教官	練習生	教官
(5)	教官	練習生	教官	教官

問24 飛行訓練のように複雑な訓練では、練習生は学習のブロックをひとつずつ学んでいき、ブロック同士を関連付け、そして全体の目標へ達するとされている。従って操縦教員は飛行訓練開始前に数多くの学習ブロックを適切な関係をもって組み立てる必要がある。学習ブロックを組み立てるうえで、操縦教員が考慮すべき事項（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) 訓練活動のプランとマネジメントを計画するときに区分した学習ブロックは、その範囲において一貫性があること。
- (b) 学習ブロックは学習ユニットでもあり、測定と評価の対象となるもので、単に訓練の順番ではないこと。
- (c) 大きな学習ブロックを小さな学習ブロックに分割し、扱い易くすること。
- (d) 練習生がすでに知っていることを土台にして学習ブロックを考えていくこと。

(1) 1 (2) 2 (3) 3 (4) 4 (5) なし

問25 飛行訓練のレッスンプランに必要な項目について（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) 練習目標
- (b) 飛行前の討議事項
- (c) 練習科目
- (d) 練習到達基準

(1) 1 (2) 2 (3) 3 (4) 4 (5) なし

問26 航空におけるリスクマネジメントについて (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) 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、リスクに対する考え方を公式化したもので、リスクの管理に掛かるコストと、リスクを放置した場合の利益とを比較する論理的なプロセスのことである。
- (d) 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 (4) 4 (5) なし

問27 飛行中の状況認識の維持を妨げるものとされている「自己満足」の事例 (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) 自動装置の信頼度が非常に高い場合
- (b) 乗り慣れた航空機で飛行する場合
- (c) 冗長性と信頼性が高い先進的なアビオニクスを搭載している場合
- (d) いつも繰り返して行うオペレーションの場合

(1) 1 (2) 2 (3) 3 (4) 4 (5) なし

問28 航空従事者技能証明を有さない者が航空法第22条（航空従事者技能証明）及び同施行規則第42条（技能証明の申請）第1項により航空従事者技能証明申請書を提出した場合、同施行規則別表第二に掲げる飛行経歴その他の経歴を有する書類を国土交通大臣に提出しなければならない定めで、正しいものはどれか。

- (1) 学科試験の全科目に合格した航空従事者技能証明申請書の提出日（官報公示による締切日）から2年以内に提出すること。
- (2) 学科試験の受験申請を行うときに同時に提出すること。
- (3) 実地試験受験日に同時に提出すること。
- (4) 学科試験の全科目について合格の通知があった日から2年以内に提出すること。

問29 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 (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 (5) なし

問30 航空法第35条（航空機の操縦練習）で定める「航空機操縦練習許可書」の有効期間で正しいものはどれか。

- (1) 1年以内において国土交通大臣の指定する期間
- (2) 2年以内において国土交通大臣の指定する期間
- (3) 3年以内において国土交通大臣の指定する期間
- (4) 操縦技能証明を取得するまでの期間

問31 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) 身体条件は、航空法施行規則別表第四の第1種身体検査基準を参考とする。
- (2) 身体条件は、航空法施行規則別表第四の第2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四の第3種身体検査基準を参考とする。
- (4) 身体条件の審査基準については定められていない。

問32 航空法第92条の国土交通省令で定める航空交通の安全を阻害するおそれのある飛行で、誤りはどれか。

- (1) 航空機の姿勢をひんぱんに変更する飛行
- (2) 失速を伴う飛行
- (3) 特別な方式による飛行
- (4) 航空機の高度を急激に変更する飛行

問33 実技試験において、実地試験を中止する場合について(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) 科目が判定基準に達しないときは、いかなる場合であっても中止する。
- (b) 航空法等に違反する行為があったときは、いかなる場合であっても中止する。
- (c) 危険な操作を行ったときは、いかなる場合であっても中止する。
- (d) 不正な行為を行ったときは、いかなる場合であっても中止する。

(1) 1 (2) 2 (3) 3 (4) 4 (5) なし

問34 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)～(5)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出することはない。
- (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 (5) なし

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) ~ (5) の中から選べ。

- (a) 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。
- (b) 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。
- (c) 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。
- (d) 着陸後、しばらくたっても中耳閉塞が治まらないときは医師に相談すべきである。

(1) 1 (2) 2 (3) 3 (4) 4 (5) なし

問36 一酸化炭素中毒について (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) 一酸化炭素は無色、無味、無臭で排気ガスに含まれている。
- (b) 一酸化炭素は赤血球中のヘモグロビンと結合しやすいことから、ごくわずかの量でも血液の酸素運搬能力を著しく低下させる。
- (c) 飛行中に排気の臭いを感じたなら一酸化炭素中毒を警戒する。
- (d) 排気熱を利用した暖房装置の多くは軽飛行機に用いられているので、ヒーターを使用中に頭痛、眠気を感じたなら一酸化炭素中毒を警戒する。

(1) 1 (2) 2 (3) 3 (4) 4 (5) なし

問37 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) ~ (5) 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) スレット・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) エラー・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 (5) なし

問38 他機に対する見張りの要領 (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) 効果的なスキャンニングは空域の一定部分を中央視野に合致させるため、眼を規則正しく短い時間ごとに移動することによって行うことができる。
- (b) 1回の眼の動きは10度以下とする。
- (c) 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。
- (d) パイロットはコックピット内の物標と遠距離の目標との間で視点を移動する場合、焦点を合わせるのに数秒かかるということを認識しておく必要がある。

(1) 1 (2) 2 (3) 3 (4) 4 (5) なし

問39 無線電話により送信する遭難通報及び緊急通報における無線機の使用周波数について (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) 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。
- (b) パイロットが必要と判断した場合は緊急用周波数121.5MHz又は243.0MHzを使用してもよい。
- (c) 通信の設定が困難なとき又は不適當であるときはあらゆる周波数を使用して通信の設定に努めるべきである。
- (d) 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。

(1) 1 (2) 2 (3) 3 (4) 4 (5) なし

問40 飛行中の視覚で誤りはどれか。

- (1) 暗闇では視覚は明るさに対して一層鋭敏になる。
- (2) 暗順応を得るためには真暗闇の中で少なくとも10分を要する。
- (3) 赤色の照明は偏色性が強い。
- (4) 過度の明るさは、げん感を生じる。