

- 1.正常狀況下，當飛機自動化的程度愈高，飛行員所扮演的角色
(A)監控性質較高。 (B)控制性質較高。 (C)監控性質與控制性質都升高。
- 2.在飛航事故或事件的調查中，有系統的追尋肇事原因是為了
(A)追究責任。 (B)找出單一原因。 (C)找出潛在問題。
- 3.通常能夠阻止一連串飛航事件造成失事的最後屏障是
(A)法規。 (B)人員。 (C)裝備。
- 4.為了達成調查的目的，調查單位必須採取何種觀點？
(A)飛行員觀點。 (B)旅客觀點。 (C)全方位觀點。
- 5.在航空系統中，人員必須負起飛安的最終責任，因此
(A)機器必須做主。 (B)自動系統必須設計得很複雜。 (C)人員必須能夠監督自動系統。
- 6.當飛航組員因生理或心理因素而無法執行任務，稱之為
(A)積極性錯誤。 (B)消極性錯誤。 (C)失能。
- 7.下列那一種是飛航組員克服睡眠問題的適當方法？
(A)合理安排組員作息時間 (B)使用藥物或鎮定劑 (C)運動
- 8.人類感官中最重要的是 (A)視覺 (B)味覺 (C)聽覺
- 9.下列何者是飛行的最終目標：
(A)經濟效益 (B)飛航安全 (C)快速省時 (D)公司營收
- 10.失眠是 (A)睡眠品質差 (B)睡眠時間不足 (C)睡眠太多
- 11.最常見的飛機意外事件都可以追溯為 (A)技術問題 (B)人為疏失 (C)管理失誤
- 12.短期記憶， ... (A)可以處理大規模資訊 (B)必須不斷複習才能確保長期保留資訊 (C)資訊可以保留很長一段時間

- 13.長期記憶是由於以下哪一種能力被加強了
(A)資訊處理及掌握 (B)資訊管理及安排 (C)資訊保留及檢索
- 14.疲勞導致視力敏銳度
(A)提高 (B)降低 (C)不影響視力的疲勞
- 15.「工作記憶」是指...
(A)超短期記憶 (B)短期記憶 (C)長期記憶
- 16.壓力的症狀是：
(A)提高工作績效的跡象 (B)暴力，疾病，缺席，吸毒和酗酒 (C)煩躁，健忘，疾病，缺席，吸毒和酗酒
- 17.風險評估與管理的目的
(A)降低風險至可接受標準並監控各項情形。 (B)調查各項風險，將其予以排除，並監控新的工作常規。 (C)選擇較便宜之零件供應商或製造商。
- 18.人為因素（Human Factors）探討的層面不包括下列何項？
(A)硬體設計 (B)組織文化 (C)空氣動力
- 19.面對壓力，最好的方法包括：(1)減少壓力源 (2)轉移壓力 (3)等壓力自己消失
(A)(1) (2) (B)(1) (3) (C)(2) (3)
- 20.規律的睡眠習慣可以減少...?
(A)疲勞 (B)體力消耗 (C)生產力
- 21.有關"冰山理論"的敘述何者較為貼切?
(A)一連串的失誤造成失事 (B)潛在錯誤往往可能造成嚴重的損害或疏失 (C)工作的動機
- 22.冰山模型中，浮出水面可見的部分...
(A)是最安全的部分 (B)是最危險的部分 (C)跟隱藏的部分一樣危險
- 23.下列何者為飛航組員？
(A)航空器駕駛員。 (B)客艙組員。 (C)機械員。
- 24.以標準飛航組員派遣之運輸業駕駛員或普通業飛航組員，其連續七天內之總飛航時間不得超過_____小時。

(A)100 (B)50 (C)32

25.航空器使用人應確保組員於航空器起飛、降落時，告知乘客繫妥安全帶或肩帶。飛航中遭遇亂流或緊急情況時，組員並應告知乘客採取適當之行動。

(A)正確。 (B)錯誤。 (C)視狀況。

26.乘客隨身行李應置於_____，以避免滑動或掉落，並不得阻礙緊急裝備之取用及緊急撤離通道。但經民航局核准者，不在此限。

(A)乘客座椅下 (B)客艙行李櫃內 (C)兩者皆對

27.航空人員、航空器上工作人員或乘客於航空器內吸菸者，_____ 應報請內政部警政署航空警察局依民用航空法規定處理。

(A)機長 (B)客艙組員 (C)乘客

28.航空器應攜帶足夠之燃油及滑油，計算油量時應考慮下列何因素

(A)氣象預報情況。 (B)預期之航管延誤。 (C)於目的地機場作儀器進場及誤失進場。 (D)全部皆對

29.飛航中，遇非天氣因素所導致之危險情況時，應立即向何單位報告，以保障其他航空器之安全。

(A)飛航管制機構及有關單位。 (B)國家運輸安全調查委員會。 (C)中華民國童軍總會。

30.航空器使用人應明確標示並告知乘客(或乘員)下列何訊息：

(A)繫妥安全帶、留置座椅及椅背豎直之時機。 (B)氧氣設備之用法及時機。 (C)救生背心或個人浮水器具之位置及用法。 (D)全部皆對。

31.機長職責為何？

(A)機長在飛航中負航空器操作、機上全體人員及貨物安全之責，並得為一切緊急處理。 (B)機長應確保程序檢查表之每一細節皆予履行。 (C)機長於飛航終了時，應負責將已知及可疑之航空器故障報告航空器使用人並對填寫之飛航紀錄負責。 (D)全部皆對

32.飛航組員在工作席位之規定為：

(A)起飛降落時，因生理上的需要可以離開工作席位。 (B)航路上，飛航組員在不影響工作情況下，可離開工作席位。 (C)飛航組員位於工作席位時，應繫安全帶，起飛降落時應繫肩帶。

33.下列何種人員不屬於航空人員且不需民航局發給檢定證：

(A)航空器簽派員 (B)客艙組員 (C)飛航管制員

34.航空器簽派員職責為

(A)提供所需資料協助機長完成飛航準備工作。 (B)協助機長完成飛航計畫，並依當地規定向航管單位提出。 (C)提供機長於飛航中安全飛航所必需之資料。 (D)全部皆是

35.載客 44 人以上之航空器應於幾秒內完成緊急撤離？

(A)60 (B)90 (C)120

36.載客 250 人以上之航空器應於幾秒內完成緊急撤離？

(A)60 (B)90 (C)120

37.以強暴、脅迫或其他方法劫持航空器者

(A)處死刑或無期徒刑或七年以上有期徒刑 (B)十年以上有期徒刑 (C)處七年以下有期徒刑

38.某乘客因欲向其送行人表答謝意，故於起飛後自客艙內投下紙花，此一友善行動是： (A)合法的。 (B)違法的。 (C)與法律無關，因係人情之常。

39.航空器在飛航中，_____ 為負責人，並得為一切緊急處置。

(A)航空器所有人 (B)航空器使用人 (C)機長

40.飛航事故由_____負責認定及調查其失事原因。

(A)國家運輸安全調查委員會 (B)民航局 (C)交通部

41.(運輸業)飛航組員之待命地點位於休息處所者，其飛航執勤期間自 _____ 起算。

(A)報到 (B)待命時 (C)離開休息處所

42.關於搭乘飛機攜帶行動電源必須遵守之規定何者正確

(A)必須隨身攜帶上機 (B)絕對不可託運 (C)建議放在原廠包裝、塑膠保護袋中，或(D)以上皆正確。

43.關於搭乘飛機攜帶行動電源必須遵守之規定何者有誤

(A)必須隨身攜帶上機 (B)在電極上貼上絕緣膠帶以防短路絕對不可託運 (C)飛行過程中，行動裝置電力即將用罄，開放暫時使用行動電源為航空公司貼心政策

44.墨菲法則(Murphy's Law)是什麼?

(A)只要是人，就會錯誤。(B)人們會欺騙使生活更自在。(C)會出錯的事情一定會出錯。

45.航空氣象報告之顯著天氣變化是對何種航機提供資訊?

(A)所有航機 (B)特定重型航機 (C)特定輕型航機

46.想瞭解兩氣象回報點之間的實際天氣狀況，下列何方式最佳?

(A)飛行員回報 (B)地區天氣預報 (C)氣象預報圖

47.於夜航時可以看見前機之白燈以及旋轉之紅燈，則對方航機

(A)與我同航向且飛離 (B)通過我的左方 (C)正對我飛近

48 對於前機亂流敘述何者正確?

(A)渦流在開始起飛仰轉時即產生 (B)由渦流產生的滾轉導致飛機失控是主要的危害 (C)當飛機於大重量，未放外型，高速狀態下渦流強度最大

49.下列對於渦流氣旋的敘述何者正確?

(A)直昇機只產生下洗亂流，不會產生渦流 (B)航機在大重量，低速並且未放外型下飛行時產生的渦流氣旋最大 (C)渦流氣旋下沈後，受到地面效應影響後即會快速消散並且危險性非常低

50.如果航行中遭遇重度亂流飛行員應將速度減至

(A)最低控制速度 (B)設計過的飛行速度 (C)最高的結構巡航速度

51.當一航空器處於有立即危險情況時，應用何種術語?

(A)OH NO! (B)MAYDAY MAYDAY MAYDAY (C)PAN-PAN PAN-PAN PAN-PAN (D)HELP HELP

52.飛機巡航高度 6500 英尺，其耗油率為 每小時 95 磅，地速 173 節，若飛行距離為 450 海里，需要油量多少?

(A)248 英磅 (B)305 英磅 (C)450 英磅

53.飛機其耗油率為 每小時 80 英磅，地速 180 節，若飛行距離為 460 海里，需要油量多少?

(A)205 英磅 (B)180 英磅. (C)460 英磅.

54.在對流層中，海拔高度每上升 100 公尺，氣溫平均約下降 0.6°C 。這被稱為氣溫垂直遞減率。以此推算，若地面溫度為 20°C ，從地面上升 1000 公尺，溫度約為

(A) 20°C (B) 14°C . (C) 6°C .

55.精確進場滑降指示燈 (Precision Approach Path Indicator, PAPI) 為四盞獨立的燈號，燈光可以在進場距離內仍可以提供飛行員參考，讓飛行員控制飛機的進場高度。當顯示燈顯示出兩紅和兩白 (由左至右)，就是代表飛機進場時高度正確，即代表飛機下滑角度為 3.0° ；當顯示燈為一白三紅，代表飛機的下滑角度比標準下滑角度稍低；當顯示燈是四白的話，就代表飛機的下滑角度過高了。

今天團長帶著全團伙伴去松山機場 10 跑道頭(飛機巷)賞機，請問大家看到的精確進場滑降指示燈顏色為

(A)白白白白 (B)紅紅白白 (C)紅紅紅紅.

56.飛機收起落架時若鼻輪向前收入機身，則飛機重心 CG(Center of Gravity)會向何處移動?" (A)向後 (B)不變 (C)向前

57.民航機的重心 CG(Center of Gravity)位於何處較省油

(A)位於重心範圍之前段 (B)位於重心範圍之後段 (C)與重心位置無關 (D)全部皆非

58.飛機要有較佳之穩定性,下列敘述何者正確?

(A)重心往後接近升力中心 (B)重心往前遠離升力中心 (C)與重心位置無關 (D)全部皆非

59.飛機要有較靈活之操控性,下列敘述何者正確?"

(A)重心往後接近升力中心 (B)重心往前遠離升力中心 (C)與重心位置無關 (D)全部皆非

60.飛機從起飛至落地，其重量之改變是因：

(A)油量減少 (B)用水減少 (C)侍應品減少

61.飛機之起飛前之裝載量：

(A)應顧及最大起飛重量 (B)應顧及最大落地重量 (C)全部皆對

62.飛機所攜帶之燃油量對其重心位置之影響：

(A)影響甚大 (B)不影響 (C)影響不大

63.飛機之三軸交叉通過下列何者：

(A)機翼之重心 (B)重心 (C)平均空氣動力弦前緣 (D)平均空氣動力弦

64.飛機在裝載時，務使其切合“載重平衡限制”其主要目的為：

(A)遵循民航局的規定 (B)安全上的顧慮及經濟有效的運用 (C)起落時可能遭遇側風 (D)旅客的舒適

65.造成天氣變化的原因為何？

(A)各地接收到的太陽能量不同所致 (B)地表壓力不同所致 (C)氣團的移動所致

66.在北半球，是那一種力造成風向偏右，轉變為平行等壓線(isobars):

(A)離心力(Centrifugal) (B)氣壓梯度力(Pressure gradient) (C)柯氏力(Coriolis force)

67.哪種雲會有最嚴重的亂流(turbulence)？

(A)塔狀積雲(towering cumulus) (B)積雨雲(cumulonimbus) (C)兩層雲(nimbostratus)

68.雷雨形成的原因:

(A)充沛水汽且伴隨積雲 (B)充沛水汽,伴隨積雲且逆溫(inverted lapse rate) (C)充沛水汽之不穩定(unstable)及抬升運動

69.爬升或下降時穿越逆溫層或風切區，飛行員應該要注意下列哪一種飛機性能的改變？

(A)較高的爬升率和較低的下降率 (B)突然的空速改變 (C)突然的推力減少

70.哪一種關於平流霧 (advection fog) 的敘述正確:

(A)緩慢形成,快速消散. (B)只在夜間或日出時形成的 (C)無論白天或夜間都有可能形成而且比輻射霧 (radiation fog) 持續的時間久

71.在哪種情況下最容易形成平流霧 (advection fog) ？

(A)山坡迎風面上的一個溫暖潮濕的氣團 (air mass) (B)在冬天裡一個氣團從海岸移向內陸 (C)一股微風將較冷的空氣吹到海上

72.哪種情況最易導致輻射霧 (radiation fog) 的生成？

(A)在清澈無風的夜裡，溫暖潮濕的空氣處於低平地區的上空 (B)潮濕的熱帶空氣移到冷的近海水域 (offshore water) 之上 (C)冷空氣移到較暖的空氣之上

73.何種霧需要有風才會生成？

(A)輻射霧 (radiation fog)及冰霧 (ice fog) (B)蒸氣霧 (steam fog)及地面霧 (ground fog) (C)平流霧 (advection fog)及上坡霧 (upslope fog)

74.雲是依照什麼來分成高雲族,中雲族,低雲族,直展雲族？

(A)外型 (B)高度 (C)組成成分

75.兩架同類別飛機同時接近機場準備落地，何者有優先權？

(A)高高度者 (B)低高度者，但是該駕駛不得利用此規則任意切進超前上方飛機 (C)較靈活之飛機可以超越其他飛機

76.如果沒有位置燈，飛機在何條件下必須停止操作？

(A)日落後 (B)日落後 30 分鐘 (C)日落後一小時

77.如果沒有電力以及防撞燈，飛機在何條件下必須停止操作？

(A)天黑後 (B)日落後一小時 (C)自日落到日出間

78.駕駛艙通話記錄器必須在哪些時間內正常操作？

(A)開車(引擎啟動)前到飛行任務結束 (B)開車(引擎啟動)前到關車(引擎關閉)前 (C)開始滑行到飛行任務結束

79.客機的緊急照明系統應於何時保持待命或啟用？

(A)滑行,起飛,巡航,落地 (B)滑行,起飛,落地 (C)起飛,巡航,落地

80.下列何者應共同為航機的起始派遣,繼續派遣,轉降及終止派遣負責？

(A)機長及總機師 (B)機長及聯合管制中心(簽派員) (C)機長及隨機人員

81.飛行員如何使航機轉彎率增加且同時轉彎半徑減少

(A)增加坡度並加速 (B)減速並增加坡度 (C)減低坡度並加速

82.座艙通話記錄(CVR)及飛航資料記錄(FDR)的內容僅能用於何者用途？

(A)誰應為事故或意外負責. (B)民事賠償或認證的證據 (C)造成事故或意外的可能原因

83.在何種情況下大型航機產生的翼尖渦流強度最大？

(A)大重量,慢速,收機輪及收外型 (B)大重量,慢速,放機輪及放外型 (C)大重量,高速,放機輪及放外型

84.當飛航組員對新的飛機自動系統的性能太過於習慣，可能會發生何種現象？
(A)失去系統知覺 (B)過度倚賴 (C)不信任

85.當飛航組員與飛機自動系統對於狀況的判斷出現差異時，可能會發生何種現象？
(A)失去系統知覺。 (B)系統性決策錯誤。 (C)不信任。