

## <<飞机构造基础>>

1. 飞机构造包括哪些基本种类( D )
  - A 重要构造和次要构造
  - B 重要构造和重要构造
  - C 重要构造和次要构造
  - D 重要构造和其他重要构造
2. 低速飞行时的飞机阻力包括 ( D )
  - A 摩擦阻力、诱导阻力、干扰阻力、激波阻力
  - B 摩擦阻力、压差阻力、诱导阻力、激波阻力
  - C 摩擦阻力、诱导阻力、干扰阻力、激波阻力
  - D 摩擦阻力、压差阻力、诱导阻力、干扰阻力
3. 如下哪项不属于构造内力(A )
  - A 轴力
  - B 剪应力
  - C 扭矩
  - D 弯矩
4. 根据机翼在机身上的相对位置, 如下哪项属于机翼的总体构型( A )
  - A 上单翼、中单翼、下单翼

B 上反翼、中反翼、下反翼

C 单翼机、双翼机、三翼机

D 后掠翼、平直翼、前掠翼

5. 如下哪项不属于机翼上的辅助操纵面( D )

A 缝翼

B 襟翼

C 扰流板

D 升降舵

6. 飞机在正常平飞状况下，机翼构造的上壁板沿展向承受(D )

A 拉力

B 压力

C 剪力

D 弯矩

7. 如下哪项不属于机身的重要作用 ( D )

A 装载机组、旅客、货品

B 将机翼、尾翼、起落架等其他飞机构造部件连成一种整体

C 保持流线型外形以减少飞行阻力

D 是辅助动力装置 (APU)等其他机载设备的载体

8. 半硬壳构造形式机身的基本构造元件包括(A)

- A 蒙皮、隔框、长桁
- B 蒙皮、隔框、龙骨梁
- C 蒙皮、长桁、龙骨梁
- D 蒙皮、隔框、龙骨梁

9. 雷达罩位于机身哪个区域( )

- A 机身上半部分前部
- B 机身下半部分前部
- C 机身上半部分顶部
- D 机身下半部分底部

10. 金属粘接类机身蒙皮止裂带不包括( A )

- A 蒙皮整体化学铣切类
- B 冷粘接类
- C 热粘接类
- D 粘接后化学铣切类

11. 飞机水平直线飞行时,平尾构造的上壁板沿展向承受( )

- A 拉力
- B 压力
- C 剪力
- D 弯矩

12. 飞机载重与平衡问题分不包括那种类型( D )

A 超过最大载重

B 重心太前

C 重心太后

D 操纵困难

13. 飞机最大重量指 ( A )

A 通过核准的飞机及其载重的最大重量

B 飞机着陆所容许的最大重量

C 飞机开始起飞时所容许的最大重量

D 飞机在停机坪停机时所容许的最大重量

14. 如下哪项不属于飞机称重前的准备工作 ( C )

A 清洗飞机

B 对燃油系统放油直到油量指示为零

C 排空液压油箱及滑油箱

D 排空饮用和洗涤水箱以及厕所

15. 如下哪一项不属于液压系统的基本构成部件 ( D )

A 油箱

B 液压泵

C 安全活门

D 增压泵

16. 按液压系统的分系统划分,液压系统分为( C )

A 液压源系统、执行系统、控制调整系统

B 动力系统、控制调整系统和辅助系统

C 液压源系统、工作系统

D 执行系统、控制调整系统

17. 如下哪一类不属于民用飞机常用液压油 ( C )

A 植物基液压油

B 矿物基液压油

C 石油基液压油

D 磷酸酯基液压油

18. 如下不属于液压源系统基本构成部分的是( C )

A 液压油箱及油箱增压系统

B 液压泵

C 作动杆

D 液压管路

19. 液压油箱增压系统的作用是( B )

A 将机械能(如电动机或发动机产生的机械能)转换成液压油中的液压能

B 保证液压泵的进口液压油压力

- C 存储液压油,并有足够的气体空间保证液压油有足够的膨胀空间
- D 将液压能(如电动机或发动机产生的机械能)转换成机械能

20. 作动筒的定位锁种类包括( A )

- A 机械锁和液压锁
- B 机械锁和电磁锁
- C 电磁锁和液压锁
- D 机械锁、液压锁和电磁锁

21. 带缓冲装置的作动筒基本工作原理是( A )

- A 控制作动筒的回油流量
- B 控制作动筒的进油流量
- C 同步控制作动筒的回油和进油流量
- D 通过弹簧控制作动筒的作动速度

22. 液压保险的作用为( B )

- A 限制液压系统的最大压力,防止液压系统元件过压损坏或破裂
- B 在传动部分的供油管路漏油时,防止系统内的油液大量漏失
- C 只容许液压油沿一种方向流动
- D 通过变化液压油流动方向,变化作动筒的运动方向

23. 对飞机前轮转弯系统对的的说法是( A )

- A 脚蹬操纵多用于高速滑跑,转弯手轮操纵用于低速滑行

- B 脚蹬操纵多用于低速滑行，转弯手轮操纵用于高速滑跑
- C 脚蹬操纵和转弯手轮操纵都可用于高速滑跑
- D 脚蹬操纵多用于转弯半径小的时候,转弯手轮操纵用于转弯半径大的时候

24. 起落架前轮定中机构的作用是 ( B )

- A 保持飞机地面运动的安定性
- B 起飞后使前轮定中
- C 防止前轮摆振
- D 制止减震支柱内,外筒相对转动

25. 如下哪一项不属于前三点式起落架的长处( A )

- A 重量较轻
- B 地面运动的稳定性好
- C 飞机重心位于主轮前边，有助于制止飞机滑行时打地转
- D 着陆时只需主轮先接地，比较轻易操纵

26. 现代大中型客机一般采用何种起落架构型 ( B )

- A 构架式
- B 支柱式
- C 摇臂式
- D 以上均可

27. 下列描述中不属于起落架减震原理实质的是( D )

- A 产生尽量大的变形来吸取撞击动能
- B 尽快地消散能量
- C 使物体碰撞后的颠簸跳动迅速停止
- D 通过摇臂合理传递水平冲击载荷

28. 起落架收放系统的重要目的是 ( B )

- A 改善飞机横向操纵性能
- B 减小飞行阻力
- C 增长升力
- D 改善飞机俯仰操纵性能

29. 如下不属于起落架液压收放系统重要构成部件的是( C )

- A 选择活门
- B 收放作动筒
- C 减震支柱
- D 起落架舱门作动筒

30. 主起落架转弯系统的重要作用 ( D )

- A 防止刮擦轮胎
- B 减小转弯半径
- C 减小操纵飞机转弯的力
- D 控制飞机滑行方向



31. 刹车片静片的工作原理为( B )

- A 静片固定于刹车装置的扭力管上,可随机轮转动,但不能沿轴向运动
- B 静片固定于刹车装置的扭力管上,不随机轮转动,但能沿轴向运动
- C 静片固定于刹车装置的扭力管上,既可以随机轮转动,也能沿轴向运动
- D 静片固定于刹车装置的扭力管上,既不可以随机轮转动,也不能沿轴向运动

32. 刹车片动片的工作原理为( B )

- A 动片不可以随机轮转动,但可沿轴向运动
- B 动片既可随机轮转动,又可沿轴向运动
- C 动片可随机轮转动,但不可沿轴向运动
- D 动片既不可随机轮转动,又不可沿轴向运动

33. 正常刹车的的液压源来源于( B )

- A A 系统
- B B 系统
- C A 系统和 B 系统
- D 蓄压器

34. 自动刹车的的液压源来源于( B )

- A A 系统
- B B 系统
- C A 系统和 B 系统

D 蓄压器

35. 电子式防滞系统的功能不包括 ( D )

A 正常防滞控制

B 锁轮保护

C 接地保护

D 自动定中

36. 机轮的重要型式为( B ):

A 可卸轮缘式机轮、固定轮缘式机轮、一体化机轮

B 分离式机轮、可卸轮缘式机轮、固定轮缘式机轮

C 分离式机轮、可卸轮缘式机轮、一体化机轮

D 分离式机轮、固定轮缘式机轮、一体化机轮

37. 轮胎的保护和寄存应满足( C )

A 防止过热、潮湿, 定期在太阳下暴晒

B 保留温度不得低于摄氏 27 度, 防止潮湿和强光

C 防止过热、潮湿和强光

D 防止过热,定期在太阳下暴晒,定期喷水以保持弹性

38. 飞机滚转平衡 (横滚)的重要影响原因是 ( A )

A 副翼和垂尾

B 副翼和升降舵

C 副翼和方向舵

D 升降舵和垂尾

39. 飞机俯仰平衡的重要影响原因是( A )

A 副翼

B 升降舵

C 方向舵

D 扰流板

40. 飞行操纵系统的构成为 ( A )

A 主操纵系统、辅助操纵系统、警告系统

B 主操纵系统、辅助操纵系统、传动系统

C 主操纵系统、传动系统、警告系统

D 辅助操纵系统、传动系统、警告系统

41. 主操纵系统舵面包括 ( D )

A 副翼、升降舵、缝翼

B 襟翼、方向舵、缝翼

C 副翼、襟翼、缝翼

D 副翼、升降舵、方向舵

42. 辅助操纵系统舵面包括( C )

A 副翼、升降舵、缝翼

- B 襟翼、方向舵、缝翼
- C 前缘襟翼、后缘襟翼、缝翼
- D 副翼、升降舵、方向舵

43. 硬式传动机构中,传动杆不能过长的重要原因是( D )

- A 受拉易断裂
- B 增长机构重量
- C 增大机构体积
- D 受压易失稳

44. 有关主操纵系统工作过程的描述对的是( A )

- A 驾驶员通过中央操纵机构发出操纵指令,由传动机构将其传到舵面
- B 驾驶员操纵中央操纵机构直接驱动舵面
- C 驾驶员通过控制电门发出操纵指令,由传动系统将其传到舵面
- D 驾驶员通过配平手轮发出操纵指令,由传动系统将其传到舵面

45. 当向左转驾驶盘时,左侧副翼向上偏转,同步右侧副翼向下偏转。下列描述对的是( B )

- A 左侧机翼的升力增大、右侧机翼的升力减小,飞机绕纵轴向左侧滚转
- B 左侧机翼的升力减小、右侧机翼的升力增大,飞机绕纵轴向左侧滚转
- C 左侧机翼的升力增大、右侧机翼的升力减小,飞机绕纵轴向右侧滚转
- D 左侧机翼的升力减小、右侧机翼的升力增大,飞机绕纵轴向右侧滚转

46. 当后拉驾驶杆时，飞机操纵姿态为（ C ）

- A 升降舵向上偏转，使尾翼升力增长，绕横轴上仰(昂首)
- B 升降舵向下偏转，使尾翼升力增长，绕横轴上仰(昂首)
- C 升降舵向上偏转，使尾翼升力减小，绕横轴上仰(昂首)
- D 升降舵向下偏转,使尾翼升力减小,绕横轴上仰（昂首)

47. 马赫配平是在飞机加速抵到达临界马赫数时使（ D ）

- A 偏航阻尼器接通
- B 水平安定面下偏一种角度
- C 水平安定面上偏一种角度
- D 升降舵上偏一种角度

48. . 增升装置的增升原理为（ C ）

- A 增长机翼弯度、增大机翼面积、减少阻力
- B 增长机翼弯度、控制机翼上的附面层、增大机翼面积
- C 增长机翼弯度、控制机翼上的附面层、减少阻力
- D 控制机翼上的附面层、增大机翼面积、减少阻力

49. 下列说法对的是（ ）

- A 前缘缝翼一般有两个位置、前缘襟翼有三个位置
- B 前缘缝翼一般有三个位置、前缘襟翼有两个位置
- C 前缘缝翼和前缘襟翼一般均有两个位置

以上内容仅为本文档的试下载部分，为可阅读页数的一半内容。如要下载或阅读全文，请访问：<https://d.book118.com/506034115241010043>