

B737 选择题

一. 单选题

1. 将机组氧气面板上的“紧急/测试”旋钮旋转： B
 - A. 在 10000 英尺以上以正压力提供 100% 氧气，在 10000 英尺一下以负压力提供氧气/空气混合气
 - B. 在任何座舱高度都以正压提供 100% 氧气
 - C. 在任何座舱高度都以正压力提供 100% 氧气或氧气/空气混合气（取决于正常/100% 电门的选择）
 - D. 任何座舱高度都以正压力提供氧气/空气混合气
2. 空调隔离活门电门在“AUTO”位，下面哪一句话错 C
 - A. 任何一个空调组件电门关都会导致隔离活门自动打开
 - B. 任何一个发动机引气电门关都会导致隔离活门自动打开
 - C. 任何一个发动机引气电门或 APU 引气电门关都会导致隔离活门自动打开
 - D. 所有的空调组件电门和发动机引气电门都打开，隔离活门才会关闭
3. 飞行中，左空调组件在自动位，右组件在高流量位，则： B
 - A. 右再循环风扇自动停止工作
 - B. 左再循环风扇自动停止工作
 - C. 两个再循环风扇都自动停止工作
 - D. 两个再循环风扇都继续工作
4. 飞行中，如果增压面板上的“AUTO FAIL”灯和“ALTN”灯都亮，说明： D
 - A. 自动增压控制器故障，并自动转换到备用增压控制器工作
 - B. 两个自动增压控制器故障，并自动转换到备用增压控制器
 - C. 自动增压控制器故障，并预位备用增压控制器；当增压方式选择电门扳到备用位时，备用增压方式工作
 - D. 单个增压控制器故障，并自动转换到备用方式工作
5. 下列哪种情况下才能使用备用方法操纵襟翼？ A ?

- A. 在任何时候，操纵襟翼时只要没有出现不对称现象
 - B. 襟翼不一致或 B 系统失效时
 - C. 仅在 B 系统失效时
 - D. 襟翼不一致时不能尝试使用
6. 火警保护面板上的过热探测电门在正常位，在飞行期间，面板上的故障灯亮了，说明 A
- A. 至少有一台发动机，其选择工作的火警探测环路都失效
 - B. 两台发动机至少有一个探测环路已经失效
 - C. 两台发动机至少有一个探测环路已经失效，并自动转换到好的环路工作
 - D. 故障的探测系统自动从双环路转换到单环路工作
7. 备用襟翼主电门在“ARM”位时，将备用襟翼位置电门放到“UP”位可以 D
- A. 用备用液压收上前缘装置和后缘襟翼
 - B. 将备用液压收上前缘装置并电动收上后缘襟翼
 - C. 电动收上前缘装置和后缘襟翼
 - D. 电动收上后缘襟翼
8. 飞行期间，什么情况会导致琥珀色减速板放出灯亮 C
- A. 后缘襟翼大于 5 时减速板手柄放到了“FLT”位
 - B. 后缘襟翼大于 10 时减速板手柄超出预位卡位，或后缘襟翼大于 5 时减速板手柄放到了“FLT”位
 - C. 后缘襟翼大于 10 或无线电高度低于 800FT 时，减速板手柄超出预位卡位
 - D. 后缘襟翼大于 10 且无线电高度低于 800FT 时，减速板手柄超出预位卡位
9. 下面关于起落架系统的描述哪项不正确 D 正常刹车才有自动刹车功能
- A. 飞机有两个主起落架和一个前起落架，每个主起落架是一个两轮起落架主件，前起落架是一个可转向的两轮组件。
 - B. 起落架的收放以及前轮转弯通常由 A 液压系统供应。

C. 正常刹车系统由 B 液压系统提供刹车压力，备用刹车系统由 A 液压系统提供刹车压力。

D. 正常和备用刹车系统都具有防滞保护和自动刹车功能

10. 听到 TCAS RA 警告的语音提示“ADJUST VERTICAL SPEED”，应进行的操作是 C

A. 增加垂直速率；

B. 进行方向操作，由上升改为下降或由下降改为上升；

C. 减少垂直速率

D. 调整爬升下降率

11. 在飞行中失去交流电超过 5 分钟，还没有交流恢复时，左、右 IRS 是否继续工作：B

A. 左 IRS 不再工作

B. 右 IRS 不再工作

C. 左右 IRS 都不再工作

D. 左右 IRS 正常工作

二. 判断题

12. “自动油门极限（A/T LIM）”灯亮，表示自动油门不工作
【错】7.11.3

13. 值勤期是指机组成员接受飞行任务后，从报到时刻开始，到解除任务时刻为止的连续时段. 【对】

14. 起落架未放下并锁好，将襟翼手柄调至 15 并将任一推力手柄减至慢车位，起落架警告喇叭会响，且不能制止. 【对】

15. 在结冰条件下等待可以使用不超过襟翼 5 的襟翼。 【错】

16. 局方监察员执行监察任务时，向错误！未指定书签。机长出示局方监察员证件后，机长仍然有权拒绝其进入驾驶舱.

【错】

17. 在地面，用气源车给空调系统提供气源，使空调工作是不可能的。 【错】

18. 737-NG 飞机在地面，使用地面电源给一个汇流条供电，用 APU 给另外一个汇流条供电是可能的。 【错】

19. 自动驾驶复飞，首次按压任一复飞电门，MCP 上指示空速/马赫数显示窗显示按压电门时的速度。【错】

20. 发动机空中启动时，地面起动保护功能不起作用。【对】

21. 发动机火警探测的“FAULT（故障）”灯亮将不会导致“主警告”和“过热/探测”灯亮【对】 8 10.5

22. 在飞行中，向空中管制员报告处于最低燃油状态既是属于宣布紧急情况.【对】

23. 涡轮喷气飞机，根据国际民航组织规定，在 14000 英尺（4200 米）以下的最大等待空速是 230 海里/小时，在

此高度以上可增加到 265 海里/小时。【错】 SOP20.1

24. 正常起落架放下操作速度限制为 $V_{REF40} + 70$ 或 210 以下.【错】

三、填空问答题

25. 做风修正时，最大指令速度不得超过 $V_{ref}+20$ 或襟翼标牌速度-5 两者中的较小值。顺风时不得使

用风修正值。将指令空速设置为 $V_{REF}+5$ 海里/小时。

26. 如计划的飞行航径附近可能存在恶劣天气和地形/障碍物，操纵飞行员应监控气象雷达，监控飞行员应监

控地形显示。在夜间或仪表气象条件运行时，离场和进近时附近有地形/障碍物以及非雷达管制地区的任

何时候，建议使用地形显示。

27. 对于 737NG 型飞机，如目的地机场为高温条件下的高原机场，则在起飞前应考虑高原复飞或爬升对最大

落地重量的限制，确保最大着陆重量满足进近和着陆的性能要求。

28. 只有起飞跑道长度不受限才能使用改进爬升。

29. 可以通过选择无引气起飞、改进爬升和申请所需爬升梯度较小的离场来增大爬升限制重量。

30. 快速过站限制重量只适用于正常航班运行，推荐的刹车冷却计划适用于中断刹车以后。

31. 如在巡航高度时出现发动机失效，可能需要下降。

脱开自动油门并调定最大连续推力。在巡航页面上选择与失效的

发动机对应的发动机失效，选项

之后将显示更新发动机失效巡航页，FMC 将计算出当前飞机全重下的单发最高高度和单发目标速

度。在方式控制面板高度窗中调定单发最大高度，在方式控制面板的指示空速窗中调定单发目标

速度。允许速度减小到单发目标速度，然后接通高度层改变方式。在目标高度改平后，

保持最大连续推力使飞机加速至单发远程巡航速度。人工调定推力保持该速度。

32. 在 I 类 ILS 进近程中，目视参考通常规定，进近指示灯或其它设备应清晰可见以便在决断高度（高）以下继续

进近。在 I 类和 II 类进近中，下降至低于接地区标高上方 100 英尺时要求__红色终端横排灯或红色侧排

灯_（如安装）应清晰可见。如实际接地视程等于或超过进近所需的跑道视程，跑道环境（跑道入口、跑

道入口灯和标志、接地区、接地区灯和标志）应清晰可见，才能顺利进近。

33. 如在最后进近中、襟翼处于着陆形态时出现发动机故障，应立即__决定继续进近或复飞_。如继续进近而且

推力足够大，则使用着陆襟翼继续进近。如继续进近，而推力不够，则将襟翼收到 15 并调节工作的发动机

的推力。速度应比先前调定的襟翼 30 或 40 参考速度增加 20 海里/小时（737—800），即不小于襟翼 15

的 VREF 速度。

33. 按公司训练大纲的要求，在实施紧急下降中左座应是操纵飞行员，右座应是监控飞行员。

34. 有效适应时间压力的两个策略是：意识到时间压力和使用标准程序。

35. 前视地形警戒根据飞机位置、气压高度、垂直飞行航径和地速提供。当发出 TERRAIN TERRAIN PULL UP

声响警戒时表明离可能性撞地 20 到 30 秒，导航显示屏出现红色块状地形（仅以扩展地图、中心地

图、扩展 VOR 或扩展进近方式显示）

当发出 TOO LOW，TERRAIN 声响警戒表明下降到不安全的无线电高度，但离数据库中的任何机场都太远

36. 雷雨天气运行，如气象雷达、除防冰设备存在故障，是不允许放行飞机的。

37. 临近活动是指 6 海里以内，1200 英尺内的飞机活动，但它不会使活动警戒和防撞系统产生咨询通告或措

施通告。

38. 在向空中交通服务部门提供的飞行计划（FPL）中的第 10 栏（设备）标注字母“W”，以表明飞机机载设备满

足 RVSM 运行。标注字母“P”，以表明飞机机载设备满足 RNAV 运行。标注字母“R”，以

表明机载设备满足 RNP 运行

39. 机长在飞行期间，对飞机的运行实施完全的控制和管理，并对燃油的装载量

并拥有最后决定权；对于舱单的内容和修改拥有最终的确认权；对除防冰的使用拥有最后决定权。

40. 填空，完成训练中在 V1 发动机失效的标准飞程序：

在 V1 发动机失效，操纵飞行员应决断继续起飞。

在 400 英尺，MCP 面板应按需航向选择或水平导航。

在单发收襟翼高度，MCP 面板应调襟翼 0 机动速度，飞行指引指令飞机在收襟翼阶段减小俯仰姿态接近平飞或略微爬升（0 至 200 英尺/分钟）。增速并按襟翼速度计划收襟翼。当飞机增速收襟翼完成后，调整方向舵脚蹬以保持驾驶盘中立，使用方向舵配平消除蹬舵力。襟翼收上后，在襟翼 0 机动速度，MCP 选择高度层改变方式，调定最大连续推力，并持续爬升到越障高度。襟翼收上和推力调定后，开始执行相应的非正常检查单，然后是起飞后检查单检查单。后续的程序根据实际情况而定

41. 按实施顺序选择填写在发生快速失压和实施紧急下降程序中，要求机长应完成的程序包括 1 2 5 11 12 13

17，副驾驶应完成的程序包括 1234 6 78910。

1) 戴上氧气面罩 2) 建立机组通信 3) 增压方式选择人工并试图控制增压

4) 如增压不可控，报告机长 5) 如增压不可控，对客舱宣布紧急下降

6) 向 ATC 申请紧急下降 7) 确认旅客氧气接通 8) 接通旅客通知

9) 接通发动机启动电门 10) 按需使用发动机防冰 11) MCP 调定指令下降的高度

12) MCP 选择高度层改变方式 13) MCP 调定指令速度 V_{mo}/M_{mo}

14) 选择 MCP 垂直速率方式 15) 断开自动油门 16) 断开自动驾驶

17) 拉出减速板至飞行卡位 18) 拉出减速板至地面卡位

42. 按照责任区分工，发动机火警处置程序中，收油门的动作应由操纵飞行员完成，关断启动手柄和灭火动作应由

监控飞行员完成

43. 发动机启动，电源正常建立后。列出飞机上顶板那些故障灯只有在地面运行时亮，空中该故障灯不会出现

_____ELEC 电气灯_____

_____PSEU 临近电门电子组件_____

_____ENGINE CONT 发动机控制电门_____

44. 在发动机启动过程中或发动机启动后，红色警告灯或琥珀色注意灯亮机组应

完成相应的非正常检查单

45. 不明状态通常是指飞机无意中超出下列状况：

上仰超过 25 度

下俯超过 10 度

横滚角超过 45 度

飞机速度与状态不符

46 请列出地面起动时，需要发动机中止起动的状况

发动机启动手柄慢车位后，10 秒内 EGT 不上升

EGT 上升后，N1N2 不上升，或上升很慢

EGT 迅速接近或超过启动限制

发动机慢车以后没有滑油压力显示

47. 出现下列情况之一，飞机组应执行应急撤离程序；

火警或烟雾无法控制

燃油泄漏危及人机安全

飞机破损严重

机长认为飞机有严重威胁人机安全的时候

48. 请写出《快速检查单》中“安定面失控”记忆项目

驾驶杆握紧

自动驾驶脱开（如接通）

不得重新接通自动驾驶，按需使用电动配平配平飞机

自动油门如接通脱开

安定面配平电门两个一关断

配平轮抓紧，按需配平

49. 请根据以下列出的状况，准确写出应选择的非正常检查单的名称：

i. 自动增压方式已失效，或机舱高度无法控制。

自动增压失效或非计划增压变化检查单

ii. 发动机对推力手柄的移动无反应。

发动机限制，喘振或失速检查单

iii. 襟翼位置指示器与襟翼手柄位置不一致且无不对称指示。

襟翼不一致检查单

50. 什么情况下不得使用减推力起飞

A. 污染跑道

B. 预计起飞风切变

C. 无引气起飞

D. 部分刹车、防滞刹车不工作

E. 执行外部除防冰程序后低能见运行 EEC 备用

51. 机组供氧要求:

机组氧气应至少可向驾驶舱成员提供 120 分钟。

在飞行高度 25000 英尺至 41000 英尺，当驾驶舱一名机组成员离开驾驶舱，另一名机组成员应：戴上氧气面罩，直至另一人回到工作位置。

53. 如仪表进近不能建立有效的目视参考，下述情况必须执行失仪表进近程序。

地面导航或飞行仪表故障影响飞机安全进近的能力

导航仪表出现明显差异

基于 RNP 进近时，警戒信息显示飞机的实际导航精度（ANP）超出了进近所需的导航精度（RNP）

航道和下滑道指示偏出全部刻度

雷达引导时，失去无线电联系

54. 如何理解“计划就近合适的机场着陆”？

当飞行时出现以下情况是应该计划就近合适机场着陆：非正常检查单中出现“就近合适机场着陆”的，火警或机舱持续冒烟、只剩一套液压源（包括备用液压系统）、只剩一套主交流电源（包括 APU），机组认为继续飞行将

严重影响飞行安全的其他任何情况。

当然就近合适机场需要考虑一些条件：着陆机场天气条件、跑道长度、航路时间、可以提供的应急救援服务、

机组对机场的熟悉程度等等。基于出现事件的性质和对相关因素的分析，机长可决定最安全的措施是改航至较

远的机场而不是最近的机场。

55. 翻译天气电报

TAF ZBAA 080918 04004MPS 0600 SS FEW023 SCT060(CB)

T33/12Z FM11 31002MPS 1200 SA NSC

ZBAA 北京机场例行报告：08 日 9 点到 18 点。风向 040 风速 4

米每秒，有效能见度 600 米，沙暴（sand storm）690 米 1-2/8 个云量 1800 米 3-4/8 个云量，最高温度在 12 点出现 33℃，从 11 点开始风向为 310，风速 2

米每秒，能见度 1200 米，有沙没有明显变化

B737

一.填空

1. 使用“RT0”方式在速度 90 海里/小时中止起飞自动刹车开始工作。

2. 机舱压差达到 9.1 PSI，安全排气活门开始工作。.

3. 最大无燃油重 62731，61688，54657，（写出任意一个 737 型别）

4. 最大着陆重量 58059，65317，66224。

5. 最大起飞着陆顺风分量 10 海里/小时。

6. 发动机过热和火警探测系统由电瓶汇流条汇流条供电，；发动机灭火系统由

热电瓶汇流条汇流条供电。

7. 起飞时离地高度低于 1000 英尺，不得接通自动驾驶。

8. APU 引气+电气负荷的最大高度 10000 英尺；

9. 引气最大高度 17000 英尺；电气负荷最大高度 41000 英尺。

10. 最大放襟翼高度 20000 英尺。

11. 1 号、2 号主油箱在滑行、起飞和着陆时偶然出现的燃油不平衡不得超过

453 公斤。

12. 地面操纵液压电动泵的最小燃油量 760 公斤（相应的主油箱内）。

13. 无线电高度低于 1000 英尺不要使用减速板。

14. 1 音频控制面板在减级方式下无法听到近地警告系统和高度警戒、风切变警告系统的声响警告

15. TR3 的电源来自 2 号交流转换汇流条（1 号交流转换汇流条作为备用）。

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/815342133032012003>