

1、若上 ECAM 显示失效或被关断，发动机/警告页面会自动代替下部 ECAM 显示组件的系统/状态页面[]

- A. 正确
 - B. 错误
- 答案: A

2、若下 ECAM 显示失效，发动机/警告页面会自动转换到上 ECAM 上吗？

[]

- A. 能
 - B. 不能
- 答案 B

3、若两部 ECAM 失效，除了按压并保持相关系统页面，能否显示系统页面

[]

- A. 能
 - B. 不能
- 答案 A

4、通过按压主警告来取消音响警告时，以下哪种不能取消[]

- A. OVER SPEED
 - B. L/G NOT DOWN
 - C. AP OFF
 - D. 以上 A 和 B
- 答案 D

5、按下 RCL(重现键)超过 3 秒，由 EMER CANC (应急取消) 钮所抑制的注意信息会重新显示[]

- A. 正确
 - B. 不正确
- 答案 A

6、当只有一部 ECAM 显示时，按下并保持系统页面按钮，显示系统页面最

长可达[]

- A. 30 秒
- B. 1 分钟
- C. 2 分钟

D. 3 分钟
答案 D

7、按下 ALL (全部) 按钮键并保持，所有的系统页面将以 1 秒的间隔依次

显示[]

- A. 正确
 - B. 不正确
- 答案 A

8、若 ECAM 控制面板失效，ALL RCL STS EMER CANC ALL 等按钮仍起作用[]

- A. 正确
 - B. 错误
- 答案 A

9、如果主飞行显示故障，主飞行显示图象会转到导航显示上：

- A. 自动
 - B. 人工或自动
 - C. 人工
- 答案: A

10、 显示管理计算机的基本功能是什么？

- A. 生成音响警告
 - B. 生成琥珀色警告
 - C. 生成显示在显示装置上的图象
- 答案: C

11、 阴极射线管上的对角线是什么意思：

- A. 相应的阴极射线管未通电
 - B. 供电正常，但相应的显示管理计算机故障
 - C. 除了 B 的内容外，再加上可通过切换电子仪表系统显示管理计算机再次获得图象
- 答案: C

12、 能否在主飞行显示 PFD 的飞行方式信号牌 FMA 上读到琥珀色警告：

- A. 能
 - B. 不能
- 答案: A

13、 CHECK ATT(检查姿态) 信息是否同时显示在两个主飞行显示上：

- A. 是
 - B. 否
- 答案: A

14、 在进近时，飞行增稳计算机计算速度趋势及最小可选速度 (VLS)。趋势指示的极端值或 VLS 段指示的是：未来 10 秒的速度值以及任何外形下的 1.23V_{S1g}。正确吗？

- A. 正确
 - B. 不正确
- 答案: A

15、 VLS (最小可选速度) 在何时抑制：

- A. 离地后的最初 10 秒

B. 减速板伸出时
C. 以上两种情况
答案: A

16、 飞行增稳计算机根据缝翼和/或襟翼的位置计算最小可选速度，F 速

- 度，S 速度：
A. 正确
B. 不正确
- 答案: A

17、 何时出现琥珀色高度闪烁：

- A. 当飞机低于最低下降高度时
 - B. 当飞机偏离其所选的高度或高度层时
 - C. 以上两项都正确
- 答案: B

18、 如果失去 ECAM 上部显示，发动机警告显示自动转换到 ECAM 下部

显示，如果需要系统显示，必须：

- A. 关掉对应的 ECAM 显示选择器
- B. 按下并保持相应的系统按钮
- C. 自动显示
- D. 按下调用钮

答案: B

19、 无线电高度在主飞行显示的什么地方显示：

- A. 在姿态球的底部
- B. 在高度刻度上
- C. 两处都有

答案: C

20、 在天地线可看到一个深蓝色的航向或航迹符号，飞行指引仪按钮是

否处于 ON 位：

- A. 是
 - B. 否
- 答案: B

21、 选择正确的陈述：

- A. 显示管理计算机 1 为主飞行显示 1，主飞行显示 2 提供数据
- B. 显示管理计算机 1 为主飞行显示 1，导航显示 1，电子警告显示提供数据
- C. 显示管理计算机 1 为主导航显示 1，导航显示 2 提供数据

答案: B

22、 当飞行指引仪 (FD) 指针闪烁时表示：

- A. 向自动飞行系统基本方式的转换已经发生
- B. 正在截获高度，必须选择另一高度

C. 在中着陆方式失去航道或下滑道，或失去着陆方式

D. 以上 A,B,C 都正确

答案: D

23、 在起飞时，FMA 显示 SRS，俯仰 FD 指针的指引是什么：

- A. 双发工作时以 V₂+10kt 爬升
- B. 双发工作时以 V₂ 爬升

答案: A

24、 状态页面显示什么？

- A.备忘信息
- B.工作状态信息
- C.警告信息

答案: B

25、 能否在主飞行显示航向刻度上，在绿色菱形和仪表着陆系统航道杆之间找到空间，如果能的话，是否在航道中心线上？

- A.能，是在航道中心线上
- B.能，不在航道中心线上，也不必
- C.不能

答案: B

26、 当 ND 显示方式选择 VOR 或 ILS 时，能否读到航路点或者 VOR、

DME、NDB、、等可选择数据？

- A.能
- B.不能

答案: B

27、 当雷达设在 ON 位时，在 ND 上能读到哪些关于天线设置的信息：

- A.倾角
- B.倾角+校准方式

答案: B

28、 哪台计算机生成红色警告：

- A.飞行警告计算机
- B.显示管理计算机
- C.系统数据采集集中器

答案: A

29、 当 ND 显示红色圆圈和“MAP NOT AVAIL”（地图不能用）信息时，可能发生了什么情况：

- A.MCDU 故障
- B.FMGC 给出的飞机位置无效
- C.发动机不工作

答案: B

30、 发动机参数在哪里显示？

- A.PFD（主飞行显示）
- B.ND（导航显示）
- C.E/W(发动机/警告显示)

答案: C

31、 引起视觉注意的因素由哪些部分组成？

- A.在 E/W（发动机/警告显示）下面的红色和琥珀色灯
- B.在每位飞行员前面的红色和琥珀色灯
- C.一号 PFD 上的信息

答案: B

32、 警告是由哪部计算机产生的？

- A.SDAC（系统数据采集计算机）
- B.FWC（飞行警告计算机）
- C.DMC（显示管理计算机）

答案: B

33、 DMC（显示管理计算机）的基本作用是什么？

- A.计算并产生显示
- B.产生音响警告
- C.产生琥珀色警告

答案: A

34、 在地面，双发关车，ECAM 上通常会显示哪个系统的页面？

- A.发动机页面
- B.舱门/氧气页面
- C.电气页面

答案: B

35、 如果按压 RCL（再现）电门，会出现什么情况？

- A.警告受抑制
- B.显示状态页面
- C.警告再现

答案: C

36、 滑跑引导指令杆(绿色)何时出现？

- A.任何时候
- B.只要航道信号可用
- C.飞机在地面或低于 30 英尺无线电高度时
- D. B+C

答案: D

37、 横滚指针(黄色)指示坡度角。当坡度角超过多少度时，除姿态、速

度、航向、高度和垂直速度符号外，所有的 PFD 符号消失？

- A. 45
- B. 55
- C. 65

答案: A

38、 俯仰角超过 30°，什么指示过度的姿态以及需跟随的方向以减

小姿态？

- A.红色大箭头(V形)
- B.琥珀色大箭头
- C.红色矩形

答案: A

39、 梯形标在横滚标下方移动。它表示飞机在地面时的横向加速和飞行中的侧滑指示，由谁提供？

- A. FMGC
- B. ADIRS
- C. VOR

答案: B

40、 速度趋势(黄色)在谁失效时，箭头消失？

- A. FAC(飞行增稳计算机)
- B. FMGC
- C. ADIRS

答案: A

41、 最小可选速度(VLS)

- A.由沿着速度刻度的琥珀色带的顶部标定。
- B.由沿速度刻度黑色及琥珀色带的顶端标定
- C.由沿速度刻度红带顶部标定
- D.由沿速度刻度红带及黑带较低的一端标定

答案: A

42、 迎角保护速度

- A.由沿着速度刻度的琥珀色带的顶部标定。
- B.由沿速度刻度黑色及琥珀色带的顶端标定
- C.由沿速度刻度红带顶部标定

D.由沿速度刻度红带及黑带较低的一端标定

答案: B

43、 迎角最大速度

- A.由沿着速度刻度的琥珀色带的顶部标定。
- B.由沿速度刻度黑色及琥珀色带的顶端标定
- C.由沿速度刻度红带顶部标定
- D.由沿速度刻度红带及黑带较低的一端标定

答案: C

44、 VMAX(最大速度)

- A.由沿着速度刻度的琥珀色带的顶部标定。
- B.由沿速度刻度黑色及琥珀色带的顶端标定
- C.由沿速度刻度红带顶部标定
- D.由沿速度刻度红带及黑带较低的一端标定

答案: D

45、 Vmax 代表

- A. VMO 或相当于 MMO 的速度
- B. VLE(最大放起落架速度)
- C. VFE(最大放襟翼速度)
- D.上述值的最低值

答案: D

46、 失速警告速度(VS fdW)

- A.由沿速度刻度红色及黑色顶部标定。
- B.由沿速度刻度黑色及琥珀色带的顶端标定
- C.由沿速度刻度红带顶部标定
- D.由沿速度刻度红带及黑带较低的一端标定

答案: A

47、 最小收襟翼速度何时出现？

- A.当襟翼选择在位置 3 或 2 时显示
- B.当襟翼选择在位置 1 时显示。

答案: A

48、 最小收缝翼速度何时出现？

- A.当襟翼选择在位置 3 或 2 时显示
- B.当襟翼选择在位置 1 时显示。

答案: B

49、 下一个 VFE 相应于下一个襟翼手柄位置的 VFE(最大的放襟翼速

度), 符号是琥珀色

- A. =
- B. S
- C. F

答案 A

50、若飞机偏离 FCU 选定的高度/高度层, 高度窗会变为

- A. 黄色
- B. 琥珀色
- C. 绿色

答案 B

51、当 FMGC 在垂直管理方式时, 若它表示一个行 FMGC 将遵循的飞行计划高度限制, 这个符号以什么颜色显示?

- A. 洋红色
- B. 琥珀色
- C. 绿色

答案 A

52、气压基准显示 STD 或 QNH 或 QFE, 当飞行员选定值不正确时, 该

指示

- A. 消失
- B. 闪动
- C. 虚线

答案 B

53、无线电高度当低于多少英尺时显示?

- A. 2500
- B. 3500
- C. 4500

答案 A

54、当飞机到达 MCDU 上选定的决断高度时, DH 字母将闪(琥珀色)3 秒

钟, 然后以 停留在无线电高度指示上方。

- A. 洋红色
- B. 琥珀色
- C. 绿色

答案 B

55、在高度刻度右边有一条红带, 它代

表

- A. 地面标高
- B. 飞行计划中目的地机场的着陆标高

答案 A

56、在高度刻度上的水平杆(蓝色), 它代表

- A. 地面标高
- B. 飞行计划中目的地机场的着陆标高

答案 B

57、地面标高当飞机接地时, 这条带的顶部处于高度窗

- A. 顶部
- B. 中间
- C. 底部

答案 B

58、显示的垂直速度信息通常来自惯导和气压数据。这句话是

- A. 正确
- B. 错误

答案 A

59、垂直速度模拟指针及数字指示在下列哪个条件下变为琥珀色:

- A. 垂直速度 > 6000 英尺/分(爬升或下降)
- B. 下降过程中 1000 英尺 < 无线电高度 < 2500 英尺时垂直速度 > 2000 英尺/分钟
- C. 下降过程中无线电高度 < 1000 英尺时垂直速度 > 1200 英尺/分钟
- D. 以上都是

答案 D

60、实际磁航显示的是真航向而不是磁航向时显示

- A. TRU
- B. MAG

答案 A

61、实际航迹符号为

- A. 黄色矩形
- B. 白色三角形
- C. 绿色小菱形

答案 C

62、飞行航径矢量表示相对于地面的水平和

垂直轨迹。这句话是

- A. 正确
- B. 错误

答案 A

63、在正常操作中

- A. FD 1 的指令显示在 PFD 1 上
- B. PFD 2 上显示 FD 1 的指令
- C. FD 1 的指令显示在 PFD 1 和 PFD2 上

答案 A

64、在接地 ROLL OUT(滑跑)方式时俯仰和横滚杆自动消失。这句话是

- A. 正确
- B. 错误

答案 A

65、ILS 航道指针()何时出现在 PFD 上?

- A. ILS 频率选定
- B. 航道选定

C. ILS 按钮被按下

D. 以上都是

答案 D

66、当 APPR(进近)在预位方式而未选择 ILS 显示时, ILS

- A. 洋红色
- B. 蓝色
- C. 闪烁琥珀色

答案 C

67、当飞机接近预选高度或高度层或当飞机偏离预选高度或高度层时,

FWC 会产生高度提醒, 这个提醒是基于显示在 FCU 的预选高度与 进行比较而产生的。

- A. 高度 (ADIRS)
- B. RA
- C. GPS

答案 A

68、高度提醒的连续的 C 和弦声音如何消除?

- A. 选择新的高度
- B. 按下 ECAM 控制板上的 EMER CANCEL(应急取消)按钮

C. 按下任一主警告灯按钮

D. 以上都对

答案 D

69、下列哪种情况高度提醒不被抑制?

- A. 当缝翼放出, 且起落架选择放下
- B. 进近中下滑道已截获
- C. 当起落架放下锁定时
- D. 进近中航向道已截获

答案 D

70、红色 FD 旗何时出现?

- A. 两部飞行管理引导计算机失效或两部 FD 关断
- B. FD 按钮在接通(ON)位而姿态有效
- C. A+B
- D. A 或 B

答案 C

71、SPD LIM(速度限制)旗(红色)显示时下列哪个 PFD 信息不会丢失?

- A. S(最小收缝翼速度)
- B. 速度趋势
- C. VSW(失速警告速度)
- D. 空速

答案 D

72、气象雷达图象在哪个方式中不可在 ND 上显示?

- A. 弧线
- B. 计划
- C. 罗盘导航
- D. 罗盘 VOR

答案 B

73、VOR 航道如何选择?

- A. FMGC 自动选择
- B. 使用 MCDU 页面
- C. RMP 备份方式来人工选择
- D. 以上都对

答案 D

74、在 ND 上出现 WXR STAB(琥珀色)信息表示

- A. 天线稳定性失效
- B. 雷达天线失效
- C. 雷达控制组件失效
- D. 距离误差

答案 A

75、当出现警戒(注意或警告信息)且未选择 TERR ON ND 时,地形。

- A. 自动显示
 - B. 不能自动显示
- 答案 A

76、数字式飞行数据记录器(DFDR) 可储存至少最后 小时的数据。

- A. 30
 - B. 25
 - C. 20
- 答案 B

77、记录系统何时不能自动通电?

- A. 在地面上飞机电气系统通电后的头 5 分钟。
 - B. 在地面时,有一台发动机工作。
 - C. 在飞行中(发动机工作或停车)。
 - D. 在地面,第二台发动机关车 5 分钟后
- 答案 D

78、飞机综合数据系统(AIDS)的主要功能是收集处理飞机各系统的监控情况以减轻维护工作并形成操纵建议。这句话是

A. 正确

B. 错误

答案 A

1. FADEC 有几个通道 [B]

一个
两个

2. 若油门杆在两卡槽位之间, FADEC 将选择 [B]

较低卡槽位对应的值
较高卡槽位对应的值

3. 人工起动时当 N2 达到 [D] 时点火器被自动中断

- A) 23%
- B) 25%
- C) 33%
- D) 43%

4. 人工起动中,当主电门接通时,两个点火器均点火吗? [A]

是
不是

5. FADEC 有没有终止人工起动的能力 [B]

有
没有

6. 滑油温度超过 [D] 会有琥珀色 ECAM 信息

- A) 156°C 超过 15 分钟
- B) 165°C 无延迟
- C) 150°C
- D) 以上都正确

7. 在正常工作时,全权数字式发动机控制 (FADEC) 系统:

- A. 只是一个飞机电气系统
 - B. 如果飞机供电故障时,作电瓶
 - C. 在 N2 大于 15% 时,自我供电
 - D. 是飞机电气系统或在应急时自我供电
- 答案: C

8. 最小起动滑油温度是多少?

- A. -40 C
- B. -10`C
- C. 0 C

答案: A

9. 在人工方式,当油门杆位于爬升和慢车位之间时:

- A. 油门杆的各个位置对应一个 EPR
- B. 发动机 EPR 是爬升 EPR

C. 发动机 EPR 是慢车 EPR

D. 发动机 EPR 冻结

答案: A

10. 在设定起飞/复飞 (TOGA) 功率说, EGT 温度极限为:

- A. 单发上时 635`C 或双发时 610`C
 - B. 5 分钟内 610`C,或发动机故障时,610`C 仅 15 分钟
 - C. 5 分钟内 635`C,或发动机故障时,635`C 仅 15 分钟
- 答案: C

11. 对应于最大巡航高度层的 EPR 值是否显示在 ECAM 上部显示上?

A. 不是
B. 是

答案: A

12. 基准温度 29`C, 外部温度 36`C, 修正的灵活温度为 33`C, 能否用灵活推

力起飞?

A. 能
B. 不能

答案: B

13. 全权数字发动机控制 (FADEC) 又叫什么?

- A. 一个发动机控制盒
- B. 一个推力控制组件
- C. 电子发动机控制

答案: C

14. 飞行中,起动机再次接通的最大 N2 是多少?

- A. 0%
- B. 25%
- C. 18%

答案: C

15. 起动机的最大工作时间是多少?

- A. 工作 8 分钟后 15 分钟不工作
- B. 工作 5 分钟后 20 秒不工作
- C. 三个连续循环: 两个 2 分钟的, 一个 1 分钟的, 两次起动之间间隔不超过 15 秒

答案: C

16. 起动机冷却时间要求是:

- A. 三个 2 分钟的循环后冷却 30 分钟
 - B. 四个 2 分钟的循环后冷却 15 分钟
 - C. 四个 8 分钟的循环后冷却 12 分钟
- 答案: A

17. 最大可用连续灵活温度是多少?

- A. ISA+29`C
- B. ISA+46`C
- C. ISA+55`C

答案: C

18. 最大连续滑油温度是:

- A. 150`C
- B. 155`C
- C. 140`C

答案: B

19. 最大连续滑油温度限制可超过。超过的限制是什么?

- A. 165`C 少于 15 分钟
- B. 如果发动机失效, 155`C 少于 15 分钟
- C. 最大连续滑油温度一定能超过

答案: A

20. 最小滑油压力是多少?

- A. 60psi
- B. 40psi
- C. 随滑油温度变化

答案: A

21. 什么装置直接关闭高压和低压关断活门?

- A. 发动机主电门
- B. 电子控制组件 (ECU)
- C. 液压机械组件 (HMU)

答案: A

22. 哪个活门保证等量燃油流量?

- A. 高压燃油关断活门
- B. 低压燃油关断活门
- C. 燃油测量活门

答案: C

23. 燃油滤阻塞时,发动机是否仍有供油?

- A. 有, 利用来自 IDG 油箱冷却管路的燃油
- B. 有, 旁通低压油滤
- C. 没有, 发动机停车

答案: B

24. 如何人工起动冷转?

- A. 将发动机方式选择放 CRANK (冷转) 位, 主电门放 ON 位
- B. 将发动机主电门放 OFF 位, 方向选择按钮放 CRANK 位, 人工开车按钮放 ON 位

C. 与 B 相同, 只是改为将主电门放 ON 位
答案: B

25. 飞机在地面, 自动开车程序中, 空调组件活门何时关闭?

- A. 选择电门/开车
 - B. APU 引气放 ON 位且选择点火/开车
 - C. 发动机主电门放 ON 位且选择点火/开车
- 答案: C

26. FADEC 在下列情况下自动选择连续打火:

- A. 发动机防冰接通或发动机接口组件 (EIU) 数据失效
- B. 选择最大起飞推力或灵活起飞推力 (EPR 方式)
- C. 选择进近慢车或飞行中非计划空中慢车或喘振
- D. 以上 A 或 B 或 C

答案: D

27. 滑油是如何冷却的?

- A. 通过发动机燃油/滑油热交换器及空气/滑油热交换器
- B. 通过滑油循环及空气/滑油热交换器
- C. 只通过空气/滑油热交换器

答案: A

28. 当压力低于多少时, 滑油压力指示变为红色?

- A. 80psi
- B. 200psi
- C. 60psi

答案: C

29. 反推的起动条件是:

- A. 飞机在地面 (左右主起落架减震支柱压缩), 油门杆位于慢车反推与最大反推之间, 且一个对应的 FADEC 工作
- B. 扰流板预位且油门杆处于反推
- C. 油门杆位于最大反推

答案: A

30. 何时绿色 REV (反推) 字样出现在 EPR 指示上?

- A. 油门杆处于最大反推
- B. 反推全部开锁
- C. 油门杆处于慢车反推

答案: B

31. 在自动推力方式下, FMGC 计算的推力由谁限制:

- A. FCU 上预位的方式
- B. FADEC (参照油门杆位置)
- C. FMGC 自己

答案: B

32. 在地面, 开车程序何时自动中断?

- A. 无自动中断程序
- B. 只在未起动或悬挂时
- C. 只在无点火时
- D. 在热起动, 悬挂, N1 锁定或无点火时

答案: D

33. 自动油门何时预位?

- A. 地面人工 (发动机工作时), 起飞后自动
- B. 飞行中探测到 a 平台, 人工或自动
- C. 当飞行中起动起飞或复飞或在进近时, 或从离地到无线电高度 100 英尺间探测到 a 平台, 自动油门自动预位

答案: C

34. 飞行, 如果按下推力手柄断开按钮超过 15 秒, 自动推力功能, 包括 a 平台功能失去:

- A. 对
- B. 错

答案: A

35. 起飞时, 如果只要推力已设置 (FLEX 或 TOGA):

- A. 如果 FCU 上的自动推力按钮按下, 自动油门功能预位
- B. 自动油门功能 (ATS) 起动
- C. 自动油门功能预位, 但不现用

答案: C

36. 在使用灵活推力起飞后, 单发失效, 要想选择 MCT (最大连续推力):

- A. 因油门杆在 FLX 位, MCT 的选择是自动的
- B. 将油门杆拨开 CL/FLX/MCT 位, 然后再回到 FLX/MCT 位

答案: B

37. 自动推力现用时, 不对称的琥珀色信息 (在 FMA 上) 表示:

- A. 只有一个油门杆设置在爬升或最大连续推力位 (双发工作时)
- B. 由于 FADEC 失效, 推力不对称
- C. 由于油门杆角度对比失效, 推力不对称

答案: A

38. 34. “LVR MCT” 琥珀色信息 (在 FMA 左侧) 表示

- A. 当速度大于绿点速度时, 发动机失效后, 油门杆不在 MCT 位
- B. 发动机在飞行中失效后, 油门杆不在 MCT 位

答案: A (内部题号: 469)

39. 反推由谁驱动?

- A. 液压作动筒: 绿色用于 1 号发动机, 黄色用于 2 号发动机
- B. 液压作动筒: 绿色用于两台发动机
- C. 液压作动筒: 蓝色用于 1 号发动机, 黄色用于 2 号发动机

D. 气源作动筒

答案: A

40. 滑油滤阻塞探测器用于:

- A. 探测主回油滤阻塞
- B. 探测滑油滤阻塞
- C. 探测滑油增压泵失效

答案: A

41. 滑油怎样冷却?

- A. 使用气冷式滑油冷却器
- B. 使用燃油制冷式滑油冷却器
- C. 上面两种均使用

答案: C

42. 燃油滤阻塞后发动机仍供油吗?

- A. 可以使用整体驱动发电机冷却和转换活门供油
- B. 可以使用旁通燃油滤供油
- C. 不可以

答案: B

43. 飞行中, 推力手柄在两个卡位间, 什么限定 EPR 限制?

- A. 推力手柄位置
- B. 较前卡位
- C. 较后卡位

答案: B

44. 自动油门现用, 推力手柄在两个卡位间, 怎么限制较大的指令 EPR?

- A. 推力手柄角度
- B. EPR 限制
- C. 目标 EPR

答案: A

45. FMGC 计算:

- A. EPR 限制
- B. 指令 EPR
- C. 目标 EPR

答案: C

46. EPR 传感器失效会发生什么?

- A. EEC (电子发动机控制) 转变成人工 N1 方式
- B. EEC 转变成额定 N1 方式
- C. EEC 转变成非额定 N1 方式

答案: B

47. 哪种情况下不允许减推力起飞:

- A. 外部空气温度低于修正的温度
- B. 在污染的跑道上或一台 (或更多) 反推不工作时
- C. 外部空气温度高于 TREF (ISA+15°C)

答案: b

48. 低速转子 (N1) 由谁组成?

- A. 单级的前风扇
- B. 与 5 级低压涡轮相连的 4 级低压压缩机
- C. A+B

答案: C

49. 高速转子 (N2) 由谁组成?

- A. 2 级高压涡轮
- B. 与之相连的 10 级高压压缩机
- C. A+B

答案: C

50. 燃烧室为环形的, 装有

- A. 20 个燃油嘴
- B. 2 个点火器
- C. A+B

答案: C

51. 燃气发生器控制

- A. 燃油流量控制和涡轮间隙控制
- B. 加速及减速程序和可变引气活门和可变静子导向叶片调节
- C. 慢车调定
- D. 以上都是

答案: D

52. 发动机极限保护包括

- A. 发动机 N1 和 N2 超速保护
- B. 发动机起动时的 EGT (排气温度) 监控
- C. A+B

答案: C

53. 推力管理包括

- A. 发动机推力额定值的自动控制和推力参数极限计算
- B. 油门杆位置改变时的发动机功率的人工管理
- C. 推力自动管理 (自动油门系统指令)
- D. 以上都是

答案: D

54. 反推控制

- A. 折流门的作动
- B. 反推操作时的推力调定
- C. A+B

答案: C

55. 给驾驶舱指示的发动机参数传送及发动机监控包括

答案: A. 主要发动机参数

答案: B. 起动系统状态

答案: C. 反推系统状态和 FADEC 系统状态

答案: D. 以上都是

- D
56. N2 大于多少时, FADEC 系统自行供电?
- A. 60%
B. 40%
C. 20%
D. 10%
- D
57. 以下正确的是:
- A. 在人工方式下飞行员使用油门杆来设置推力
B. 在自动方式下由油门杆设置推力
C. 在人工方式下飞行员使用 FMGS 来设置推力
C
58. 额定的 N1 方式:
- A. 当感测 EPR 失效时, 自动转向额定的 N1 方式会发生。在 P2 (发动机进气总压) 和/或 P5 (低压涡轮出口总压) 的发动机参数表不可用时也会出现这种情况。
B. FADEC 将根据 TLA (油门杆角度), 高度和发动机进气总温来确定 N1 推力设置值。
C. 额定的 N1 方式也可通过头顶板的 ENG N1 MODE 按钮来人工选择。
D. 以上都对
- D
59. FADEC 可对油门杆位置进行监控, 并在 FMA 上显示下述信息: LVR ASYM
- A. 油门杆不对称
B. 油门杆爬升
C. 油门杆最大连续推力
A
60. FADEC 可对油门杆位置进行监控, 并在 FMA 上显示下述信息: LVR CLB
- A. 油门杆不对称
B. 油门杆爬升
C. 油门杆最大连续推力
B
61. FADEC 可对油门杆位置进行监控, 并在 FMA 上显示下述信息: LVR MCT
- A. 油门杆不对称
B. 油门杆爬升
C. 油门杆最大连续推力
C
62. FMA 上显示下述信息 LVR ASYM 为
- A. 琥珀色
B. 白色

- C. 红色
A
63. FMA 上显示下述信息 LVR CLB 为
- A. 琥珀色
B. 白色
C. 红色
B
64. FMA 上显示下述信息 LVR MCT
- A. 琥珀色
B. 白色
C. 红色
B
65. FMA 上显示下述信息 LVR ASYM 表示
- A. 当自动推力接通且全部发动机运转, 而一个油门杆未在爬升卡槽位时
B. 全部发动机工作的情况下, 当飞机高于减推力高度时, 若油门杆不在爬升 (CL) 卡槽位, 闪动将显示 (FMA 上的第 3 行)
C. 在一台发动机失效 (速度大于绿点) 以后, 若推力手柄不在 MCT (最大连续推力) 卡槽位, 白色闪动显示 (FMA 第三行)
A
66. FMA 上显示下述信息 LVR CLB 表示
- A. 当自动推力接通且全部发动机运转, 而一个油门杆未在爬升卡槽位时
B. 全部发动机工作的情况下, 当飞机高于减推力高度时, 若油门杆不在爬升 (CL) 卡槽位, 闪动将显示 (FMA 上的第 3 行)
C. 在一台发动机失效 (速度大于绿点) 以后, 若推力手柄不在 MCT (最大连续推力) 卡槽位, 白色闪动显示 (FMA 第三行)
B
67. FMA 上显示下述信息 LVR MCT 表示
- A. 当自动推力接通且全部发动机运转, 而一个油门杆未在爬升卡槽位时
B. 全部发动机工作的情况下, 当飞机高于减推力高度时, 若油门杆不在爬升 (CL) 卡槽位, 闪动将显示 (FMA 上的第 3 行)
C. 在一台发动机失效 (速度大于绿点) 以后, 若推力手柄不在 MCT (最大连续推力) 卡槽位, 白色闪动显示 (FMA 第三行)
C
68. 燃油计量组件由 FADEC 控制并通过 3 个扭矩马达/伺服活门来传送其指令, 它提供:
- A. 燃油流量控制
B. 超速保护 (用降低到最小燃油流量的方式)
C. 关断活门的控制 (起动或停止发动机)

- D. 以上都是
D
69. FADEC 系统提供哪些慢车方式选择:
- A. 调节的慢车
B. 接近慢车
C. 反推慢车
D. 以上都是
D
70. IDG (整体驱动发电机) 滑油和发动机机油的冷却分别由 IDG 冷却器和燃油/滑油热交换器来完成, 这句话
- A. 正确
B. 错误
A
71. 滑油系统提供发动机零部件的润滑。它包含:
- A. 滑油箱和滑油泵及回油泵组件
B. 燃油/滑油及空气/滑油热交换器
C. 滑油滤, 金属屑探测器, 释压和旁通活门
D. 以上都是
D
72. 反推力是通过把风扇气流折向而产生的。当反推套筒向后完全伸出时, 它带动堵塞门绕轴转动并堵住风扇函道的气流, 强迫气流通过反推格栅折向。这句话
- A. 正确
B. 错误
A
73. 两台发动机的反推系统相互独立。这句话
- A. 正确
B. 错误
A
74. 每台发动机的反推系统有:
- A. 液压控制组件
B. 液压切断活门和四个液压作动筒
C. 一套软轴, 两个线性可变差动传感器和两个近地电门
D. 以上都是
D
75. 反推系统线性可变差动传感器的作用是
- A. 控制流至反推作动筒液压流量
B. 使作动筒的工作速度同步
C. 监控并传送反推位置给 EEC
D. 用来监控套筒是否锁定
C
76. 反推系统两个近地电门的作用是

- A. 控制流至反推作动筒液压流量
B. 使作动筒的工作速度同步
C. 监控并传送反推位置给 EEC
D. 用来监控套筒是否锁定
D
77. 反推系统一套软轴的作用是
- A. 控制流至反推作动筒液压流量
B. 使作动筒的工作速度同步
C. 监控并传送反推位置给 EEC
D. 用来监控套筒是否锁定
B
78. 反推系统液压控制组件的作用是
- A. 控制流至反推作动筒液压流量
B. 使作动筒的工作速度同步
C. 监控并传送反推位置给 EEC
D. 用来监控套筒是否锁定
A
79. 反推伸出的条件:
- A. 一个 FADEC 通道工作并有相关的反推信号
B. 有一自起落架控制接口组件 (LGCIU) 的左或右主起落架减震支柱压缩的信号
C. 有至少来自一个扰流板升降舵计算机 (SEC) 的油门杆角度信号
D. 以上都是
D
80. 万一无意中打开反推 (而反推被指令收回时), 只要反推的反馈位置是在放出位的 15% 以上 (当探测的位置在 10% 与 15% 之间, 推力降至慢车), FADEC 将自动选择慢车推力。这句话
- A. 正确
B. 错误
A
81. 点火系统在地面自动起动时
- A. 只给一个点火器供电
B. 两个点火器均点火
A
82. 在地面, 起动后, 点火被自动切断, 必须将发动机方式 (ENG MODE) 旋至 NORM (正常), 然后回到 IGN/START (点火/起动) 以选择连续点火。这句话
- A. 正确
B. 错误
A
83. FADEC 全权控制以下起动顺序, 它控制:
- A. 起动活门
B. 点火器

- C. 高压燃油活门
D. 以上都是
D
84. 当发动机方式选钮放到点火/起动位且人工起动按钮按下时, 起动活门
A. 打开
B. 关断
A
85. 在发动机方式选钮上选择 CRANK (冷转) 和人工起动按钮打开 (主电门关断) 即可人工选择冷转。把人工起动按钮放到关位 (OFF) 即可停止。这句话
A. 正确
B. 错误
A
86. 发动机方式选择在正常 (NORM), 当发动机运转且满足下列哪个条件时, 选择连续点火
A. ENG 1 (2) ANTI ICE 按钮在开位
B. 飞机在起飞阶段或选择了进近慢车
C. 在空中探测到计划外的亚慢车或喘震
D. 以上都是
D
87. 发动机主电门的故障灯 (FAULT It) 在下列哪个情况时灯亮:
A. 自动起动中断
B. 启动活门故障
C. 高压燃油活门位置与指令位不一致
D. 以上都是
D
88. EPR 最大值在 ECAM 上显示为
A. 绿色
B. 琥珀色标志
C. 白色
B
89. EPR 额定极限在飞行中 (或在地面停车状态), 所选方式相应于最靠的油门杆位置卡槽
A. 前
B. 后
A
90. 最大允许 EGT 为
A. 650°C。
B. 635°C
C. 610°C
A
91. 发动机预冷器上游引气压力正常显示为

- 绿色, 在低于 21psi, 同时 N2 ≥ 10%, 何时显示为琥珀色?
A. 活门未关
B. 欠压
A
92. 滑油压力指示低于 80psi 指针和数字指示变, 再低于 60psi 时
变。
A. 琥珀色, 红色
B. 红色, 琥珀色
C. 琥珀色, 琥珀色
D. 红色, 红色
A
93. 当发动机火警按钮被松出时, 引气活门和 PACK 活门是否关闭?
是。
不是。
A
94. 下列哪一项由 FADEC 控制?
A. EIU。
B. 油门杆手柄角度。
C. 发动机推力比。
C
95. 油门杆角度 (TRA) 信息直接输送到哪里?
A. EIU。
B. FMGC。
C. EEC。
C
96. 在人工模式下, 当发动机 N2 转速达到 43%, 将会:
A. 人工起动按钮上的 ON 指示灯灭。
B. EEC 给 ECAM 提供信息指示起动活门必须关闭。
C. 起动活门自动关闭。
C
97. 发动机的主要参数永久的显示在哪里?
A. 上 ECAM。
B. 下 ECAM。
C. 两个 ECAM。
A
98. 当油门杆在两个止挡之间时, 哪个位置对应的是发动机推力极限值?
A. 上止挡。
B. 下止挡。
C. 实际油门杆位置。

- A
99. 发动机振动指示显示在哪里?
A. 在 ENGINE/WARNING 显示器。
B. 在 ENGINE 页。
C. 在 ENGINE 页和巡航页。
C
100. 发动机反推系统是怎样作动的?
A. 电动。
B. 液压。
C. 气动。
B
1. 以下属于热空气防冰的是? []
A) 每个机翼上的 3 块外侧前缘缝翼
B) 驾驶舱风挡玻璃
C) 废水排泄管
D) 传感器, 皮托管
A
2. 如地面将机翼防冰接通, 可开始 [] 自测程序, 探测到泄漏时, 自动
关闭
A) 10 秒
B) 15 秒
C) 20 秒
D) 30 秒
D
3. 74 风挡加温在什么时候开始工作 []
A. 至少一台发动机运转
B. 飞行中自动得到加温
C. 发动机启动前人工将风挡加温开关打开
D. 以上都正确
D
4. 75 在地面发动机不工作时, 排雨剂按钮能正常使用吗? []
A. 能
B. 不能
B
5. 如风挡加温计算机故障, 另一台计算机可代替故障计算机:

- A. 对
B. 错
答案: B
6. 发动机开车时, 风挡加温自动开始:
A. 对
B. 错
答案: A
7. 风挡加温计算机为风挡提供两档加温功率:
A. 高于 20000 英尺时为高功率, 低于 20000 英尺时为低功率
B. 飞行中为高功率, 地面为低功率
C. 结冰条件下为高功率, 其他条件下为低功率
答案: B
8. 皮托管加温:
A. 地面我低功率, 飞行中为正常功率
B. 只在空中工作
C. 在地面大于 80kt 时
答案: A
9. 机翼防冰按钮 ON 灯何时亮?
A. 防冰活门打开时
B. 按钮开关置于 ON 位时
C. 失效灯灭时
答案: B
10. 风挡加温可在任何时候通过探头风挡加温按钮选择接通:
A. 错
B. 对
答案: B
11. 电加温用于保护:
A. 皮托管和迎角探头
B. 皮托管和大气总温探头
C. 皮托管, 静压口, 大气总温探头, 迎角探头
答案: C
12. 在地面, 将机翼防冰按钮置于 ON 位时会发生什么情况?
A. 机翼防冰活门打开 30 秒, 然后关闭
B. 机翼防冰活门不打开
C. 机翼防冰活门保持打开
答案: A

13. 发动机短舱防冰由谁提供?

- A. 高压压气机引气
- B. 低压压气机引气
- C. 电热防冰

答案: A

14. 当发动机防冰电门在 ON 位时:

- A. 连续点火自动工作
- B. 相关空调组件关闭

答案: A

15. 当发动机防冰活门打开时:

- A. 相应发动机的 N2 下降
- B. N2 增加, 发动机 EPR 极限自动减小
- C. 发动机压力比或 N2 无变化

答案: B

16. 引气压力低时, 发动机防冰活门关闭:

- A. 对
- B. 错

答案: A

17. 如何检查发动机防冰已接通:

- A. 相应发动机防冰按钮上的 ON 灯 + ECAM 备忘显示上有防冰显示
- B. 相应发动机防冰按钮上的 ON 灯 + ECAM 发动机页面上有防冰显示

答案: A

18. 使用风挡雨刷的最大速度:

- A. 220kt
- B. 250kt
- C. 230kt

答案: C

19. 当按钮设置 AUTO 位时, 探头加温何时自动开始:

- A. 地面不加温, 但离地时自动加温
- B. 发动机开车后以高温加温
- C. 人工选择高温前, 以低热加温
- D. 发动机开车后低热, 离地后正常加温

答案: D

20. 电动雨刷由两个各自独立地旋钮选择控制:

- A. 是
- B. 否

答案: A

21. 雨刷可以用不同地速度工作:

- A. 低速和高速
- B. 只有一个速度
- C. 低速, 中速, 高速

答案: A

22. 雨刷在不使用时是看不见的:

- A. 对
- B. 错

答案: A

23. 机翼防冰关断活门工作时何时关闭?

- A. 发动机故障时
- B. 失去供电或探测到泄漏时
- C. 使用防冰时, 交输引气活门故障

答案: B

24. 由气源系统提供热空气加温的缝翼是:

A. 缝翼 1, 2, 4

B. 缝翼 2, 3, 4

C. 外侧的三个前缘缝翼

答案: C

25. 机翼防冰控制活门是由谁控制的:

- A. 一个机翼防冰按钮
- B. 两个机翼防冰按钮
- C. 自动

答案: A

26. 机翼防冰显示在 ECAM 上的哪个位置?

- A. ECAM 引气页面无机翼防冰系统显示
- B. 当机翼防冰按钮按下时, 在 ECAM 引气页面上显示白色 ANTI-ICE(防冰)字样
- C. 当机翼防冰按钮按下且活门打开时, ECAM 引气页面上的一个绿色箭头
- D. 以上 B 和 C

答案: D

27. 引气压力失效时, 发动机防冰活门:

- A. 弹性保持关位
- B. 弹性保持开位
- C. 保持原位

答案: A

28. 两个发动机防冰按钮均在开位时, EPR 限制是否改变?

- A. 是
- B. 否

答案: A

29. 热空气防冰的位置是

A. 每个机翼上的 3 块外侧前缘缝翼

B. 发动机进气道

C. 以上 都是

C

30. 以下哪个位置不是电加温?

- A. 驾驶舱风挡玻璃
- B. 传感器、皮托管和静压探头
- C. 废水排泄管
- D. 发动机进气道

D

31. 探测到泄漏时, 机翼防冰控制活门自动

- A. 打开
- B. 关闭

B

32. 选择机翼防冰时, EPR 极限自动如何变化?

A. 减小

B. 增加

C. 不变

A

33. 选择机翼防冰时, 慢车 EPR 自动如何变化?

- A. 减小
- B. 增加
- C. 不变

B

34. 电源故障时, 由防冰面板上的机翼防冰按钮开关控制的活门

- A. 打开
- B. 关闭

B

35. 机翼防冰(WING ANTI ICE)电门同时控制左右机翼防冰系统, 在开(ON)

时在 ECAM MEMO(备忘)页面上显示“WING ANTI ICE”指示。这句话是

- A. 正确
- B. 错误

A

36. 蓝色机翼防冰接通(ON)灯亮表示

- A. 有供气时机翼防冰控制活门打开
- B. 机翼防冰控制活门关闭
- C. 探测到低压

A

37. 机翼防冰(WING ANTI ICE)电门在开(ON)时地面时机翼防冰控制活门只能

打开 30 秒钟(测试程序)。这句话是

- A. 正确
- B. 错误

A

38. 蓝色机翼防冰关(OFF)灯亮表示

- A. 有供气时机翼防冰控制活门打开
- B. 机翼防冰控制活门关闭
- C. 探测到低压

B

39. 下列哪个情况下琥珀色故障灯亮并启动 ECAM 的指示?

- A. 防冰控制活门位置与所要求位置不一致
- B. 探测到低压
- C. 以上都是

C

40. 在活门过渡期间琥珀色的故障 (FAULT) 灯瞬间亮。这句话是

- A. 正确
- B. 错误

A

41. 机翼防冰打开时探测到高压时是否有单谐音警告?

- A. 有
- B. 没有

B

42. ECAM 上出现绿色的 WING A. ICE 信息表示

- A. 机翼防冰(WING ANTI ICE)电门选择在开位
- B. 机翼防冰电门选择在关(OFF)
- C. 探测到低压。

A

43. 左、右活门打开(L(R) VALVE OPEN)选择了机翼防冰“OFF”(关)位时, 活门未关会引起:

- A. 单谐音
- B. 主注意
- C. 机翼防冰故障灯
- D. 以上都是

D

44. 系统故障(SYS FAULT), 选择了机翼防冰“ON”位时, 活门未打开时会引

起:

- A. 单谐音
- B. 主注意灯
- C. 机翼防冰故障灯

- D. 以上都是
D
45. 发动机 1(2)电门在 ON 位时, 如果发动机有引气, 发动机防冰活门
A. 打开
B. 关闭
A
46. 发动机防冰电门在 ON 位且活门打开时, 就选择了连续点火。这使 ECAM 上显示 IGNITION 的备忘信息。这句话是
A. 正确
B. 错误
A
47. 发动机 1(2)电门在 OFF 位“ON”灯熄灭, 发动机防冰活门
A. 打开
B. 关闭
B
48. 如果发动机防冰活门与发动机 1/2(ENG1/2)的按钮选择不一致时, 哪个灯亮伴有 ECAM 警戒?
A. 琥珀色故障 (FAULT)灯亮
B. ON”灯
A
49. 发动机 1(2)活门打开, 活门在打开位不一致时会引起:
A. 单谐音
B. 主注意灯
C. 发动机 1(2)防冰故障灯
D. 以上都是
D
50. 如果一台或两台发动机防冰(ENG ANTI ICE)电门选择在接通(ON)位, 显示绿色的 ENG A. ICE(发动机防冰)信息。这句话是
A. 正确
B. 错误
A
51. 哪个计算机提供驾驶舱侧窗除雾自动调节并过热保护和指示?
A. FMGC
B. FAC
C. 风挡加温计算机 (WHC)
C
52. 风挡加温在地面工作是 方式, 空中为 方式。
A. 低功率, 正常功率
B. 低功率, 低功率
- C. 正常功率, 正常功率
D. 正常功率, 低功率
A
53. 风挡加温的功率相互转换是
A. 人工的
B. 自动的。
B
54. 以下哪个是电加温保护的设备?
A. 空速管
B. 静压孔
C. 迎角探头
D 以上都是
D
55. 以下哪个不是探头加温计算机 (PHC) 自动控制和监控的?
A. 机长探头
B. 副驾驶探头
C. 备用探头
D. 全温 (TAT) 探头
D
56. 探头加温将在至少有一台发动机运转或在飞行中时自动加温。这句话是
A. 正确
B. 错误
A
57. 探头/风挡加温电门在 AUTO(自动)时
A. 在飞行中探头/风挡自动加温
B. 在地面一台发动机运转[全温 (TAT) 探头除外]
C. 以上都是
C
58. 探头/风挡加温电门在 ON(接通)时, 蓝色接通(ON)灯亮, 探头/风挡
A. 持久加温。
B. 不一定
A
59. 排雨剂按钮, 飞机在地面发动机不工作时此功能
A. 被抑制。
B. 有效
A
60. 排雨剂压力指示表指示排雨剂瓶的压力。指针在黄色区域时说明
A. 正常
B. 瓶该换了
B
61. 当 AC1 和 2 有故障, 大气数据 (AIR DATA) 调到“CAPT 3”(机长 3)位时,
备用 (STBY) 空速管转到主交流汇流条 (AC ESS), 机长 (CAPT) 空速管加温
A. 失效。
B. 有效
A
62. 当两台发动机防冰活门按钮都设置在 ON 位, EPR 是不是改变?
A. 改变, EPR 升高。
B. 不改变。
C 改变, EPR 下降。
C
63. TAT 探头何时加热?
A. 在空中, 不在地面。
B. 在地面, 不在空中。
C. 只有结冰的条件下。
A
64. 皮托管何时加热?
A. 在空中, 不在地面。
B. 只有结冰的条件下。
C. 在空中正常加热, 在地面低功率加热。
C
65. 每个雨刷是怎样控制的?
A. 由一个三位或者四位旋转选择器。
B. 通过一个按钮。
C. 根据天气条件自动控制。
A
66. 飞机防雨剂系统何时被抑制?
A. 在空中。
B. 在地面。
C. 在地面并且双发动机停车。
C
67. 风挡每一侧的防雨剂操作是不是独立的?
A. 是的。
B. 不是。
C. 一侧可以连接到另一侧。
A
68. 冰、雪、霜对机翼的污染会产生什么影响?
A. 升力减小; 升力中心移位
B. 失速迎角增大
C. 阻力减小
D. 失速速度减小
答案: A
69. 飞机受冰、雪或霜污染后, 空气动力会受到影响。
A. 对
B. 不对
答案: A
70. 常用于飞机除冰/防冰的液体有几种?
A. 4
B. 2
C. 5
答案: B
71. 起飞前要对飞机外部进行检查, 证实飞机没有被冰、雪、霜污染。
A. 不对
B. 对
答案: B
72. 机翼结冰对飞行品质的影响不仅是升力, 对阻力也影响很大。
A. 对
B. 不对
答案: A
73. 机翼受到污染后将会产生什么影响?
A. 飞机升力减小; 失速速度增大; 失速迎角减小; 阻力增加; 升力中心位移
B. 失速速度增大; 升力中心位移; 失速速度增大; 飞机速度减小
C. 飞机升力减小; 升力中心位移; 失速迎角减小; 飞机飞行高度低
答案: A
74. 如果跑道长度有限, 在飞机前轮触地前, 就使用刹车, 但是要提前做好拉杆的准备, 以克服因使用刹车而造成的飞机前倾。
A. 不对
B. 对
答案: B
75. 为了达到低的冰点, 并具有良好的流动性一般都加多少的水加以稀释?
A. 50%
B. 55%
C. 60%
D. 45%

答案: A
76. 机长负责做什么的最后决定

- A. 起飞
- B. 开车
- C. 滑行
- D. 着陆

答案: A
77. 一般情况下什么人负责实施除冰/防冰程序。

- A. 地面维护人员
- B. 飞行员
- C. 签派员

答案: A
78. 什么人对除冰/防冰程序进行检查。

- A. 机组负责
- B. 地面维护人员
- C. 签派员

答案: A
79. 除冰协调人报告给机长的内容应包括:

- A. 最后除冰/防冰的起始时间、所用的除冰液的类型、所用除冰液的浓度、飞行前冰情检查、飞机无冰、雪、霜;
- B. 飞机无冰、雪、霜; 所用的除冰液的类型; 最后除冰/防冰;
- C. 最后除冰/防冰的起始时间; 飞行前冰情检查、飞机无冰、雪、霜;

答案: A
80. I 号除冰液主要成分是, 。

- A. 乙二醇不含粘稠剂
- B. 酒精加水
- C. 乙二醇含粘稠剂

答案: A
81. 飞行机组应按要求检查飞机的操纵系统, 以确保飞行操纵不受结冰或雪卡

阻。

- A. 对
- B. 不对

答案: A
82. 机长负责确定什么时间。

- A. 持续效应
- B. 起飞
- C. 滑行

答案: A

83. 如果持续效应时间已过, 在完成污染检查前不要试图起飞

- A. 不对
- B. 对

答案: B
84. 在污染的道面上滑行中避免把发动机设在高推力

- A. 对
- B. 不对

答案: A
85. 在被污染的跑道上起飞选择什么推力?

- A. 灵活推力
- B. 最大起飞推力

答案: B
86. 在被污染的跑道上起飞, 即使在低速时也不要为无关紧要的小毛病而中断

起飞。

- A. 不对
- B. 对

答案: B
87. 防滞装置不工作时应避免在什么状况下的跑道上着陆。

- A. 被污染的跑道上
- B. 湿跑道上
- C. 有片状积水的跑道上

答案: A
88. 如果污染情况分布均匀, 推荐采用自动刹车 MED。

- A. 不对
- B. 对

答案: B
89. 当飞机表面被冰、雪、霜污染时, 起飞前一定要进行除冰处理?

- A. 对
- B. 不对

答案: A
90. 常用于除冰/防冰的液体型号是什么?

- A. I 号
- B. II 号

C. 以上两种

答案: C
91. 常用于除冰/防冰的液体有几种?

- A. 2
- B. 3

C. 5

D. 1

答案: A
92. 如何确定一个持续效应时间?

A. 除冰液的种类; 除冰液的浓度 (II 号除冰液); 外界大气温度; 天气条件 (雪、冻雨等)

B. 飞机型号; 天气条件 (雪、冻雨等); 外界大气温度;

C. 道面情况; 除冰液的浓度 (II 号除冰液); 外界大气温度;

答案: A
93. II 号除冰液的成分是什么?

- A. 乙二醇
- B. 水的混合物
- C. 乙二醇和水的混合物

答案: C
94. II 号除冰液的特性是粘稠剂的加入使这种除冰也能形成后写的湿膜。它具有粘性大的流体特性。

- A. 对
- B. 不对

答案: A
95. 持续效应时间是, 出自液体防冰性质的化学特性, 是除冰或防冰液防止冰或霜形成以及/或防止冰积聚和雪、雪水积聚在已处理过的飞机表面的预

计时间

- A. 对
- B. 对

答案: B
96. 持续效应时间的起始与结束如何判断?

A. 起始于防冰液的开始使用, 当除冰液特性不再起保护作用时便结束。

B. 起始于防冰液的结束使用, 当除冰液不再使用时便结束。

C. 起始于防冰液的开始使用, 当除冰液喷洒结束时便结束。

答案: A

97. 除冰协调人是指定的一名负责监督除冰/防冰程序的。

- A. 维护技术代表或签派员
- B. 签派员或飞行工程师
- C. 维护技术代表或飞行工程师

答案: C
98. 以下那些飞机部件会受冰、雪或霜污染影响?

- A. 增压装置
- B. 发动机
- C. 侧杆

D. 操纵面

E. 除侧杆外

答案: E
99. 如果飞机外部传感器探头、探孔、传感器前面或附近区域有污染, 会影响那些系统?

- A. 飞行仪表
- B. 发动机仪表
- C. 自动飞行系统
- D. 以上三个

答案: D
100. 199 除冰程序的要求是 ()

- A 避免除冰液被流入发动机或 APU
- B 使用正确的型号
- C 飞机必须对称处理
- D 以上都对

D

101. 在机翼油箱的下侧, 起飞时允许最多有 () 的霜, 这不影响起飞

性能?

- A 3mm
- B 4 mm
- C 5 mm
- D 6 mm

A

102. 除冰报告包括的内容是 (D)

- A 使用除/防冰液
- B 除/防冰液与水的混合比
- C 保留时间
- D 以上都对

D

103. 寒冷天气离机, 关断所有引气和交流电, 水上迫降按钮接通, 有几个活门关闭? ()

- A. 排气活门

- B. 组件活门
- C. 电子舱进气口和排气口
- D. 以上都对

104. 夜间飞机在外面多少摄氏度需要水箱排水? ()

- A. 5 摄氏度
- B. 零度以下
- C. 零下 5 度以下
- D 零下 10 度以下

105. 什么天气条件下飞机在地面容易积聚结冰?

- A. 冻雨
 - B. 毛毛雨
 - C. 冻结的降水
 - D. 以上三种
- 答案: D

1. 飞机操纵面都是: 一电控的, 一液压作动的。这句话是

- A. 正确
- B. 错误

2. 偏航轴哪个是机械式的?

- A. 偏航阻尼
- B. 转弯协调
- C. 方向舵操纵
- D. 配平

3. 升降舵最大偏转角度为机头向上 和机头向下。

- A. 30° ; 30°
- B. 30° ; 17°
- C. 17° ; 17°
- D. 17° ; 30°

4. 正常情况下, 升降舵和安定面由 控制。

- A. ELAC1
- B. ELAC2

5. 正常情况下, 可配平的水平安定面由 3 个电动马达中的第 号马达驱

- 动。
- A. 一

- B. 二
- C. 三

6. 如果 ELAC2 失效, 第 号电动马达操纵 THS。

- A. 一
- B. 二
- C. 三

7. 如果 液压系统有效, 那么在任何时候来自俯仰配平轮的 THS 的机械操纵都有效。

- A. 绿或蓝
- B. 绿或黄
- C. 蓝或黄

8. 如果两个伺服传动装置不能由电动操纵, 它们将自动地转换至 方式。

- A. 传动
- B. 阻尼
- C. 定中

9. 如果两个伺服传动装置不能由液压操纵, 它们将自动地转换至 方式。

- A. 传动
- B. 阻尼
- C. 定中

10. 如果一个升降舵失效, 则 另一升降舵的偏转角度, 以避免对水平安定面或机身后部产生过大的不对称负荷。

- A. 限制
- B. 不限制

11. 副翼通常由 控制。

- A. ELAC1
- B. ELAC2

12. 如果两个 ELAC 都失效, 所有副翼将回到 方式。

- A. 传动
- B. 阻尼

13. 2 号扰流板由谁控制?

- A. SEC 1
- B. SEC 2
- C. SEC 3

14. 3 号和 4 号扰流板由谁控制?

- A. SEC 1
- B. SEC 2
- C. SEC 3

15. 5 号扰流板由谁控制?

- A. SEC 1
- B. SEC 2
- C. SEC 3

16. 如果一部 SEC 失效, 相应的扰流板会自动

- A. 收回。
- B. 定中

17. 如果蓝色和绿色液压系统低压, 副翼系统自动选择---方式?

- A. 传动
- B. 阻尼

18. 当一个机翼上的扰流面失效时, 另一个机翼上相对称的扰流板

- A. 不被抑制。
- B. 被抑制。

19. 在液压供给失效的情况下, 扰流板在空气动力的推动下

- A. 保持在较小的位置。
- B. 保持在失效时的偏转位置
- C. 0 位

20. 当相应的计算机出现故障或失去电控时, 扰流板自动收至

- A. 保持在较小的位置。
- B. 保持在失效时的偏转位置
- C. 0 位

21. 在下列哪个情况下减速板伸出受抑制?

- A. SEC 1+3 故障
- B. 迎角保护工作时
- C. 启动迎角平台
- D. 以上都是

22. 如果出现抑制情况时减速板已伸出, 它们会自动收回且保持收回直到抑制条件消失和手柄复位。这句话是

- A. 正确
- B. 错误

23. 1 号扰流板 在飞机在地面停止时由减速板手柄指令伸出, 而不管缝翼/襟翼形态。

- A. 可以
- B. 不可以

24. 当飞行速度大于 315 海里/小时或马赫数 0.75 且自动驾驶接通时, 减速

板收回率

- A. 增加
- B. 减小

25. 2、3 和 4 扰流板执行横滚和减速功能, 哪个功能有优先权?

- A. 减速
- B. 横滚

26. 下列哪个情况下, 地面扰流板将自动完全放出:

- A. 地面扰流板预位且油门杆都在慢车位
- B. 如果地面扰流板未预位, 选择了反推 (至少在一发上, 另一发油门杆在慢车位)

- C. A 或 B

27. 当扰流板作为地面扰流板使用时, 扰流板横滚功能

- A. 被抑制
- B. 正常使用

28. 当选择了反推(至少在一发上, 另一台发动机在或接近慢车位)并且一个主起落架减震支柱被压缩时, 地面扰流板部分放出

- A. 30° ;
- B. 20° ;
- C. 10°

29. 飞机在地面跳跃时, 油门杆在慢车位将使地面扰流板保持在

- A. 放出位
- B. 收回位

30. 两主轮速度都大于 72 海里/小时或两起落架减震支柱在无线电高度很低

(RA<6 英尺)时被压缩,就触发起落架接地条件。这句话是

- A. 正确
- B. 错误

31. 方向舵电动控制,由 ELAC 计算转弯协调和偏航阻尼指令并将信号传给

- A. FMGC
- B. FAC。
- C. SEC

32. 偏航阻尼和转弯协调功能向方向舵脚蹬

- A. 提供反馈。
- B. 不提供反馈

33. 方向舵在自动工作时(偏航阻尼,协调转弯)三个液压伺服传动装置由哪一个液压系统伺服作动器作动?

- A. 兰色
- B. 黄色
- C. 绿色

34. 方向舵行程极限,每个限制器通道由其相应的——控制和监控。

- A. FMGC
- B. FAC。
- C. SEC

35. 在正常工作时,谁控制马达 1(MOTOR 1)驱动配平?

- A. FAC1
- B. FAC2

36. 自动驾驶接通时,谁计算方向舵配平指令?

- A. FMGC
- B. FAC。
- C. SEC

37. 在人工方式和自动驾驶接通时,俯仰配平是自动的。蹬方向舵脚蹬(配平

超过 10°),或转动俯仰配平轮也可脱开自动驾驶。飞行员克服这个力并确保使侧杆移动当俯仰姿态上仰超过 25°或下俯超过 13°时,飞行指引杆

消失。在下列哪个情况下自动俯仰配平不会冻结?

- A. 人工配平指令
- B. 无线电高度低于 50 英尺(自动驾驶仪接通时 100 英尺)
- C. 在高速/马赫数保护时
- D. 载荷系数低于 1g

38. 当迎角保护工作时,可配平水平安定面(THS)限制在进入保护时的设置和机头向下度之间?

- A. 2.5
- B. 3
- C. 3.5

39. 自动驾驶接通时,如果飞行员克服一个阻力并确保使侧杆移动,自动驾驶

- A. 脱开。
- B. 衔接

40. 以下哪个动作可以脱开自动驾驶?

- A. 蹬方向舵脚蹬(配平超过 10°)
- B. 转动俯仰配平轮
- C. 飞行员使侧杆移动
- D. 以上都可以

41. 当俯仰姿态上仰超过 25°或下俯超过 13°时,飞行指引杆消失。这句话是

- A. 正确
- B. 错误

42. 为了解除迎角保护,侧杆必须前推:

- A. 向前大于 8°
- B. 当迎角<最大迎角时,向前推大于 0.5°至少 0.5 秒。
- C. A 或 B

43. 当飞机下降经过多少英尺高度时飞行方式变为拉平方式?

- A. 100
- B. 50
- C. 30

44. 根据飞行状态(大加速度、俯仰姿态

低),高速保护在等于/大于 VMO/MMO 时被起动的。高速保护工作时自动驾驶

- A. 脱开。
- B. 衔接

45. 低能量警告由谁计算?

- A. FMGC
- B. FAC。
- C. SEC

46. 在迎角保护或高速保护工作时,如果飞行员将侧杆保持在最大偏转位置,坡度角最大到多少度并且不再增加?

- A. 55°
- B. 50°
- C. 45°

47. 在起飞形态(1、2、3),当 FAC 发现不对称推力(0.25 EPR),至少有一台发动机在 1.25 EPR 以上时,PFID 上的侧滑指示将由黄色变为

- A. 蓝色
- B. 琥珀色
- C. 白色

48. 偏航备用法则只有偏航阻尼功能是有效的。这句话是

- A. 正确
- B. 错误

49. 俯仰直接法则中

- A. 有自动配平
- B. 飞行员必须使用人工配平。

50. 偏航机械操纵是否具有转弯协调和飘摆阻尼能力?

- A. 是
- B. 否

51. 关于俯仰备用法则错误的是:

- A. 无保护
- B. 无自动配平
- C. 无载荷系数保护

52. 水平安定面(THS)的机械操纵和电动操纵哪一个优先?

- A 机械操纵。
- B. 电动操纵

53. 前轮接地后,当俯仰姿态小于 2.5°且 5 秒后,俯仰配平自动回到 0。这句话是

- A. 正确
- B. 错误

54. 如果另外一侧的侧杆手柄未在中立位(指示潜在的和不要的操纵指令),负责操纵飞机一侧飞行员前面的亮。

- A. 红色箭头
- B. 绿灯

55. 当两个飞行员同时移动侧杆且没有谁获得优先权时

- A. 绿灯亮
- B. 红色箭头灯亮
- C. 两个绿灯闪亮。

56. ELAC 供电测试何时出现?

- A. 在供电时
- B. 电源瞬间中断超过 25 微秒之后
- C. A 或 B

57. SEC1 (2) (3) 按钮开关当选择了 OFF 位时,FAULT(故障灯)

- A. 灭
- B. 亮

58. ECAM 飞行操纵页面液压系统压力指示正常为绿色。液压系统低压时变为

- A. 红色
- B. 琥珀色
- C. 白色

59. ELAC/SEC 指示正常为绿色,何时变为琥珀色?

- A. E LAC 或 SEC 故障
- B. OFF 位
- C. 两部 FCDC(飞行操纵数据集中器)故障时
- D. 以上都是

60. “俯仰配平”(PITCH TRIM)字样指示变为琥珀色表示

- A. 俯仰配平卡阻
- B. 角度过大

- A
61. 哪个液压系统给襟翼供压?
A. 蓝色和黄色
B. 绿色和黄色
C. 绿色和蓝色
B
62. 当襟翼或缝翼舵面达到了选择位置或在液压力失效时, 用来锁住液压传动。
A. 动力控制组件(PCU)
B. 缝翼襟翼控制计算机(SFCC)
- C. 压力关断刹车(POB)
D. 翼尖刹车(WTB)
C
63. 反馈位置传感器组件的作用是
A. 测量左右机翼之间不对称。
B. 缝翼襟翼控制计算机(SFCC)提供反馈位置。
C. 向 ECAM 提供位置数据
B
64. 翼尖刹车(WTB)在不对称、超速、对称失控或非指令移动的情况下开始工作。这句话是
A. 正确
B. 错误
A
65. 如果襟翼翼尖刹车工作, 则仍可操作缝翼; 如果缝翼翼尖刹车工作, 仍可操作襟翼。这句话是
A. 正确
B. 错误
A
66. ECAM 上部显示的襟翼指示在下列哪种情况下为琥珀色?
A. 两个相关的液压系统失效(除在地面发动机关车外)
B. 使用翼尖刹车时
C. 缝翼或襟翼故障时
D. 以上都是
D
67. 飞机上哪些舵面用于升力阻尼?
A. 所有的扰流板
B. 1 至 3 扰流板
C. 1 至 4 扰流板
A
68. 飞机上哪些舵面用于倾斜控制?

- A. 1 至 5 扰流板
B. 副翼和 3 至 5 扰流板
C. 副翼和 2 至 5 扰流板
C
69. 使用直接法则时哪些保护有效?
A. 仅有失速保护
B. 没有保护
C. 高速保护
B
70. 如果一个侧杆的超控按钮按压超过 40 秒会发生什么?
A. 超控按钮被释放后, 另一个侧杆仍无效
B. 超控按钮被释放后, 另一个侧杆有效
C. 两个侧杆都无效
A
71. 一个无效的侧杆怎样才能变为有效?
A. 瞬时按压任意一个侧杆的超控按钮
B. 用比另一个驾驶员更大的力拉无效的侧杆
C. 同时按压两个超控按钮
A
72. 升降舵和水平安定面通常由 ELAC2 控制。如果 ELAC2 故障会发生什么?
A. 自动转换为 ELAC1 控制俯仰
B. 自动转换为 SEC1 和 SEC2 控制俯仰
C. 俯仰控制丢失
A
73. 有多少个液压系统向方向舵提供动力?
A. 一个
B. 两个
C. 三个
C
74. 在飞行中, 随着一个液压系统故障, 每个扰流板会如何动作?
A. 被旁通伺服活门收回
B. 被空气压力收回并停住
B
75. 在人工模式, 哪个计算机控制方向舵配平作动器?
A. 仅有 FMGC
B. 仅有 FAC
C. FMGC 和 FAC
B
76. 地面扰流板预选功能的必须条件是什么?
A. 地面扰流板待命, 两个油门在慢车或一个油门收回而另一个不大于慢车
B. 扰流板未待命且两个油门在慢车
C. 只要两个油门在慢车

- A
77. 哪个计算机接收侧杆的指令?
A. 仅有 ELAC
B. ELAC 和 SEC
C. FCDC
B
78. 当襟缝翼构型为 1+F 情况下飞机空速达到 210 节后会发生什么?
A. 襟翼自动收回到 0 位, 新的襟缝翼构型为 1
B. 襟翼自动伸出因为空速过高
C. 迎角保护被衔接因为空速过高
A
79. 在襟缝翼系统中, 一旦提供了翼尖刹车, 在空中还能对其复位吗?
A. 可以, 用控制手柄做一个新的选择
B. 可以, 用控制手柄做一个相反的选择
C. 不可以, 只能在地面进行复位
C
80. 俯仰直接法则是:
A. 一个无保护的载荷系数要求
B. 侧杆与升降舵的直接关系
C. 带自动配平操纵的侧杆与升降舵的直接关系
D. 用人工配平操纵, 通过可配平的水平安定面实现
答案: B
81. 飞行操纵计算机是:
A. 两台升降舵副翼计算机, 两台扰流板升降舵计算机, 三台飞行增稳计算机
B. 两台升降舵副翼计算机, 三台扰流板升降舵计算机, 两台飞行增稳计算机
C. 三台升降舵副翼计算机, 两台扰流板升降舵计算机, 两台飞行增稳计算机
答案: B
82. 哪些操纵面用于减小升力
A. 所有扰流板
B. 扰流板 1 到 3
C. 扰流板 1 到 4
答案: A
83. 如果升降舵副翼计算机 1 和 2 故障
A. 升降舵和俯仰配平由扰流板升降舵计算机 1 和 2 控制
B. 俯仰操纵由飞行增稳计算机提供
C. 只能通过配平手轮实现俯仰操纵

- 答案: A
84. 如果飞行增稳计算机 1 和 2 故障:
A. 脚蹬总是能控制方向舵
B. 方向舵操纵失效
C. 方向舵操纵由扰流板升降舵计算机 3 提供
答案: A
85. 升降舵, 副翼, 扰流板是:
A. 液压驱动, 机械操纵
B. 电气驱动, 液压操纵
C. 液压驱动, 电气操纵
答案: C
86. 偏航阻尼和方向舵配平是电动控制的:
A. 对
B. 错
答案: A
87. 下面哪项陈述正确:
A. 地面扰流板功能: 所有扰流板放出
B. 减速板功能: 扰流板 1, 2 和 3 放出
C. 横侧功能: 副翼+扰流板 4 和 5 放出
答案: A
88. 升降舵伺服作动筒有多少个控制方式
A. 2 个
B. 3 个
C. 4 个
答案: B
89. 正常法则下, 机动飞行过载保护的限制是什么:
A. +2.5G, -1G, 光洁形态或形态 1
B. +2G, 0, 襟翼放出
C. A 和 B
答案: C
90. 通常哪个 ELAC (升降舵副翼计算机) 控制升降舵和安定面
A. 升降舵副翼计算机 1
B. 升降舵副翼计算机 2
答案: B
91. 可配平的水平安定面何时不能用?
A. 黄和绿液压系统故障后
B. 决不会失效, 总是可人工使用
C. 蓝液压系统故障后
D. 飞行增稳计算机 1 和 2 失效后
答案: A
92. 有多少液压电动马达驱动安定面的螺杆作动筒

- A. 2 个
- B. 3 个

答案: A

93. 有多少电动马达控制安定面的液压电动马达?

- A. 1 个
- B. 2 个
- C. 3 个

答案: C

94. 按正常法则着陆时, 拉平方式在下面哪个高度接通?

- A. 50 英尺
- B. 75 英尺
- C. 100 英尺

答案: A

95. 按正常法则着陆时, 拉平方式在下面哪个高度接通

- A. 50ft
- B. 75ft
- C. 100ft

答案: A

96. 在着陆时, 当通过 30 英尺:

- A. 姿态被储存
- B. 姿态逐步减小到机头下俯 2 度

答案: B

97. 如何恢复被抑制的侧杆?

- A. 瞬时按压被抑制的侧杆的接管按钮
- B. 瞬时按压现用侧杆的接管按钮
- C. 同时按压两个接管按钮
- D. 以上 A 和 B

答案: D

98. 按横侧正常法则, 当坡度达到多少度时, 坡度保护起动?

- A. >45
- B. >33
- C. >67

答案: B

99. 横侧正常法则提供对以下哪一项的操纵

- A. 副翼+扰流板 2 到 5+方向舵
- B. 副翼+扰流板 2 到 5

答案: A

100. 如果升降舵副翼计算机 1 (ELAC1) 和升降舵副翼计算机 2 (ELAC2) 已

失效:

- A. 横侧操纵仅由副翼提供
- B. 横侧操纵由副翼和扰流板提供
- C. 横侧操纵仅由扰流板提供

答案: C

101. 在空中, 如果一个翼尖制动 (WTB) 起动, 能将它解除吗?

- A. 能
- B. 不能

答案: B

102. 哪些信号引起方向舵脚蹬运动?

- A. 转弯协调信号
- B. 偏航阻尼信号
- C. 方向舵配平信号

答案: C

103. 襟翼和缝翼操纵计算机 1 (SFCC) 故障时会发生什么情况?

- A. 什么也不发生
- B. 襟翼和缝翼以半速工作
- C. 襟翼系统失效

答案: B

104. 如果襟翼 1 动力控制组件故障, 会发生什么情况

- A. 什么也不发生
- B. 襟翼以半速工作
- C. 襟翼失效

答案: B

105. 如果在起飞后没有选择襟翼 0 形态, 襟翼在哪个速度自动收起:

- A. 180kt
- B. 210kt
- C. V2 速度

答案: B

106. 襟翼自动收到形态 1 后, 当速度降低时, 襟翼将再自动放出:

- A. 对
- B. 错

答案: B

107. 襟翼手柄可否选择两个相邻卡位之间的位置

- A. 能
- B. 不能

答案: B

108. 如果以大于 a 保护的迎角飞行, 当松开侧杆后会发生什么情况?

- A. 速度回到 V1s
- B. 速度回到 a 保护位

答案: B

109. 当备用法则现用时, 大速度和大迎角保护将:

- A. 降级
- B. 失去

答案: B

110. 当备用法则现用时, 偏航阻尼

A. 可用 (阻尼器极限被限制在方向舵±5 度范围)

B. 失效

答案: A

111. 当坡度保护现用时, 自动配平工作吗?

- A. 工作
- B. 不工作

答案: B

112. 多少个啞呀系统驱动方向舵

- A. 1 个
- B. 2 个
- C. 3 个

答案: C

113. 那些操纵面用作地面扰流板?

- A. 扰流板 1 到 4
- B. 所有扰流板
- C. 扰流板 1 到 3

答案: B

114. 如果迎角超过 8.6° 或速度 <148kt, 是否禁止缝翼从 1 收到 0

- A. 是
- B. 不是

答案: A

115. 在备用法则时, 何时转换成直接法

则

A. 起落架放下或选择襟翼 2 (起落架操纵和接口组件 1+2 故障)

B. 起落架放下

C. 通过 50 英尺

答案: A

116. 当两个侧杆同向或反向运动时

A. 两个飞行员的输入成代数叠加

B. 左侧杆优先

C. 操纵面的运动与最后偏转的侧杆成正比

D. 操纵面的运动与最先偏转的侧杆成正比

答案: A

117. ECAM 警告显示叶面上的缝翼系统 1 故障是什么意思

A. 缝翼襟翼计算机 1 已经失效

B. 一台缝翼襟翼计算机的缝翼通道失效

答案: B

118. 仅蓝液压系统工作, 在放起落架之前, 飞行操纵法则为

A. 备用法则

B. 正常法则

C. 直接法则

答案: A

119. 失速警告何时起动

A. 当达到 148kt 时, 缝翼未放出

B. 达到最大迎角时

C. 达到迎角保护时

D. 在备用法则下, 速度趋势达到失速迎角

答案: D

120. 俯仰正常法则提供

A. 机动保护+大迎角保护+高速保护+俯仰姿态保护

B. 机动保护+俯仰姿态保护+低速稳定性

C. 机动保护+俯仰姿态保护+高速保护

D. 机动保护+大迎角保护+高速保护

答案: A

121. 载荷释放功能 (LAF) 使用哪些操纵面

A. 扰流板 1 至 4

B. 副翼和扰流板 4 和 5

C. 副翼和扰流板 1 和 2

答案: B

122. 俯仰正常法则失去, 对横滚轴会产生什么影响

A. 横滚正常法则自动被横滚直接法则代替

B. 横滚法则不变

答案: A

123. 哪些操纵面用于横滚操纵

A. 扰流板 1 至 5

B. 副翼和扰流板 3 至 5

C. 副翼和扰流板 2 至 5

答案: C

124. 方向舵配平位置指示

A. 总是有指示

B. 使用自动人工配平时有指示

答案: A

125. 升降舵和可配平水平安定面 (THS)

通常由 ELAC2 控制。若 ELAC2

失效, 会出现什么情况?

A. 俯仰控制自动转换到 ELAC1

B. 俯仰控制自动转换到 SEC1 和 SEC2

C. 失去俯仰控制

答案: A

126. 横滚直接法则为

A. 直接侧杆操纵面对应法则

B. 满足横滚速率要求的法则

答案: A

127. 方向舵脚蹬运动的信号来自:

A. 偏航阻尼信号

B. 方向舵配平信号

C. 转弯协调信号

答案: B

128. 若 ELAC2 失效, 会出现什么情况

A. 副翼和升降舵失去

B. ELAC1 自动接替

C. 副翼, 可配平水平安定面和升降舵均失去

答案: B

129. 怎样才能抑制另外一个侧杆的输入

A. 比另一个飞行员握杆用力更大

B. 按压接管电门

C. 机长总是可以

答案: B

130. 若把侧杆上的接管按钮按压超过 40 秒后, 会出现什么情况

A. 松开接管按钮后, 另一侧杆不起作用

B. 松开接管按钮后, 另一侧杆仍起作用

答案: A

131. 俯仰直接法则为:

A. 带有保护的满足过载要求的法则

B. 没有保护的满足过载要求的法则

C. 没有保护的直接杆舵对应法则

D. 带有保护的直接杆舵对应法则

答案: C

132. 减速板实际上就是几号扰流板

A. 1、3、5 号

B. 1、2、3 号

C. 2、3、4 号

D. 3、4、5 号

答案: C

133. 在速度高于 70 海里/小时后, 俯仰操纵由向上的 30 度减至向上的

(C) 度?

A 15 度

B 16 度

C 20 度

D 25 度

C

134. 在地面进行飞行操纵检查中, PFD

上的杆标幅度限制为 (B)

A 正负 15 度俯仰, 正负 20 度横滚

B 正负 16 度俯仰, 正负 20 度横滚

C 正负 15 度俯仰, 正负 25 度横滚

D 正负 16 度俯仰, 正负 20 度横滚

135. 着陆过程中, 30 英尺以下, 机头上仰的姿态经过 8 秒钟变为 (A) 度

A -2 度

B 0 度

C 2 度

D 4 度

A

136. 俯仰操纵地面方式在地面时有效。侧杆偏转和升降舵偏转之间

A. 有自动配平

B. 无自动配平

B

137. 哪个液压系统给缝翼供压?

A. 蓝色和黄色

B. 绿色和黄色

C. 绿色和蓝色

C

1. 遇到特殊情况,民用航空器的机长,为保证民用航空器及其所载的安全,___对民用航空器作出处理.

A. 有权

B. 无权

答案: A

2. 机场飞行空域应当划设在航路和空中走廊以外.仪表(云中)飞行空域的边界距离航路,空中走廊以及其他空域的边界,均不得小于___公里.

A.10

B.20

答案: A

3. 航路的宽度为 20 公里,其中心线两侧各 10 公里;航路的某一段受到条件限制的,可以

减少宽度,但不得小于___公里

A.5

B.8

答案: B

4. 空中走廊的宽度通常为___公里,其中心线两侧各___公里.

A.10,5

B.8,4

答案: A

5. 飞行管制的基本任务之一是:防止航空器与航空器,航空器与地面障碍物相撞.

A.不正确

B.正确

答案: B

6. 飞行人员飞行时,必须按规定携带必备的资料,文书和证件.

A.正确

B.不正确

答案: A

7. 航空器对头相遇,应当各自靠右滑行,并且保持必要的安全间隔;航空器交叉相遇,飞行

员从座舱___侧看到另一架航空器时,应当停止滑行,主动避让.

A.左

B.右

答案: A

8. 两架以上航空器跟进滑行,后航空器不得超前航空器,后航空器与前航空器的距离,不

得小于___米.

A.30

B.50

答案: B

9. 机长对目视飞行的安全负直接责任.

A.正确

B.不正确

答案: A

10. 航空器进入着陆,应当经空中交通管制员或者飞行指挥员许可;不具备条件的,不得勉

强着陆.

A.正确

B.不正确

答案: A

11. 飞行任务书是许可飞行人员进行转场飞行和民用航空飞行的基本文件.

A.正确

B.不正确

答案: A

12. 航空器表面的冰,霜,雪未除净,航空器可否起飞.

A.可以

B.不可以

答案: B

13. 航空器未按规定携带备用燃油的可否起飞.

A.可以

B.不可以

答案: B

14. 飞行高度层应当根据飞行任务的性质,航空器的性能,飞行区域以及航线的地型,天气和飞行情况等配备.

A.正确

B.不正确

答案: A

15. 遇到紧急情况,飞行安全受到威胁时,机长___决定改变原配备的飞行高度层,但

必须立即报告飞行管制部门,并对该决定负责。
A.可以
B.不可以
答案: A
16. 飞行指挥用语应当简短,明确,易懂,规范。

A.正确
B.不正确
答案: A
17. 飞行中发生特殊情况,机长必须在保证航空器上人员生命安全的前提下,积极采取保护措施保全航空器。
A.正确
B.不正确

答案: A
18. 飞行中发生特殊情况,机长必须在保证航空器上人员生命安全的前提下,积极采取措施保全航空器。
A.正确
B.不正确
答案: A
19. 飞行中发生特殊情况,机长必须在保证航空器上人员生命安全的前提下,积极采取措施保全航空器。
A.正确
B.不正确
答案: A
20. 飞行指挥用语应当简短,明确,易懂,规范。

A.正确
B.不正确
答案: A
21. 空勤人员包括驾驶员,领航员,飞行机械员,飞行通信员,但不包括乘务员。

A.正确
B.不正确
答案: B
22. 机长发现机组人员不适宜执行飞行任务后,为保证飞行安全,___提出调整。

A.有权
B.无权

答案: A
23. 民用航空器遇险时,未经机长允许,机组人员不得擅自离开民用航空器。

A.正确
B.不正确
答案: A
24. 民用航空器遇险时,机长应当___离开民用航空器。

A.首先
B.最后
答案: B
25. 在运行中担任飞行机组必需成员的驾驶员,应当在前 90 个日历日之内,在所服务的该机型别飞机上,至少已做过___次起飞和着陆,否则不得担任这一职务。
A.1
B.2
C.3
答案: C

26. 担任飞行机组必需成员,对于机长,在前___个日历日之内,必须完成熟练检查。

A.6
B.12
答案: A
27. 飞行时间在任何 7 个连续日历内不得超过___小时,如果在连续 7 个日历日内,在每次

飞行中均有机会在经批准的睡眠区得到休息,则这一飞行时间限制可以增加至___小时。
A.35,40
B.40,45
答案: A
28. 在飞行期间,机长负责控制飞机和指挥机组,并负责机组成员,货物和飞机的安全。

A.正确
B.不正确
答案: A

29. 应当确保在飞行期间发生的所有机械不正常情况,都能在该飞行时间节束时,填入飞机飞行记录本。
A.机械员
B.地面维护人员
C.机长
答案: C
30. 机组成员在饮用含酒精饮料后___小时之内,不得上岗执勤。

A.6
B.8
C.5
答案: B
31. 未经局方批准,违反其运行规范的规定实施运行,局方可以吊扣其运行合格证___个月,或吊销其运行合格证。
A.6-12
B.1-6
答案: B
32. 按租赁协议,承租人租赁飞机是携带出租人一名或多名机组成员的,称为___

A.干租
B.湿租
答案: B
33. 被授权航线运输驾驶员执照持有人,可以在其相应的航空器等级的航空运输中担任

机长,见习正驾驶和副驾驶。
A.正确
B.不正确
答案: A

34. 申请飞行教员合格证者,必须在要求飞行教学的项目上通过口试和飞行考试。

A.正确
B.不正确
答案: A
35. 拒绝局方要求,不接受酒精或药物检验,或不提供检验结果的,视为已受到酒精或药物

的影响。
A.正确
B.不正确
答案: A
36. 局方指定的监察员执行监察任务时,向机长出示局方监察员证件后,机长应当___该监察员不受阻碍地进入该飞机的驾驶舱。
A.不允许
B.允许
答案: B

37. 36: 机长是否应当填写好的装载舱单、签派放行单、飞行计划的副本随机带到目的地,此文件保存至少 3 个月。

A.不需要
B.需要
答案: B
38. 37: 在滑行、起飞、着陆和除巡航飞行以外在 3000 米 (10000 英尺) 以下的飞行阶段,机组成员可以预订厨房供应品,确认旅客的衔接航班等工作

A.正确
B.不正确
答案: B

39. 38: 执勤期: 是指机组成员在接受合格证持有人安排的飞行任务后,从报到时刻开始,到解除任务时刻为止的连续时间段。

A.正确
B.不正确
答案: A
40. 39: 公共航空运输飞行中的必须机组成员,应在___个日历月内至少完成一次应

急生存训练。

A.24
B.48
答案: A
41. 40: 具有中华人民共和国国籍的民用航空器,应持有___民用航空主管部门颁发的适航证书,方可飞行
A.国务院
B.民航总局
C.民航地区管理局

答案: A

42. 41: 机长在其职权范围内发布的命令, 民用航空器_____人员都应当执行

- A. 机组
- B. 所载
- C. 旅客
- D. 乘务

答案: A

43. 42: 机长发现机组人员_____执行的, 为了保证飞行安全, 有权做出调整

- A. 不能、工作
- B. 不适宜、飞行任务
- C. 可以、飞行

答案: B

44. 43: 只有一名驾驶员, 不需配备其他空勤人员的民用航空器, 民用航空法对机长的

规定适用于_____

- A. 该机长
- B. 该驾驶员
- C. 该员

答案: B

45. 44: 1960年1月1日以后出生的驾驶员, 未取得飞行人员英语合格证的不得执行国

际、地区和特殊管理的国内航线任务

- A. 正确
- B. 不正确

答案: A

46. 45: 机长在国际、地区和国内较为复杂的航线上间断飞行超过一年的应当再次检查

- A. 对
- B. 错

答案: A

47. 46: 在飞行中遇到严重危及航空器和人员安全的情况时, 飞行员应当利用一切手段,

重复发出规定的遇险信号

- A. 对
- B. 错

答案: A

48. 47: 飞行实施过程中, 飞行人员、空中交通管制员、飞行指挥员应当按照通信、导

航保障规定, 正确使用通信导航设备

- A. 对
- B. 错

答案: A

49. 48: 航空器在中华人民共和国境外遇险时, 应当使用国际通用的遇险信号和频率。

在海上飞行遇险时, 设备允许的, 还应当使用 500 千赫频率发出遇险信号

- A. 对
- B. 错

答案: A

50. 49: 飞机在同一高度上交叉相遇, 飞行员从座舱左侧看到另一架航空器时应当下降高度, 从座舱右侧看到另一架航空器时应当上升高度

- A. 正确
- B. 不正确

答案: A

51. 50: 真航向角在 0°至 179°范围内, 高度由 900 米至 8100 米, 每隔_____米为一个高度层; 高度在 9000 米以上每隔_____米为一个高度层。

- A. 600/1200
- B. 300/600
- C. 600/900

答案: B

52. 51: 飞行人员未按《中华人民共和国飞行基本规则》履行职责的, 由有关部门依法

给予行政处分或者纪律处分: 情节严重的, 依法给予吊销执照一个月至六个月的处

罚, 或者责令停飞一个月至三个月; 构成犯罪的, 依法追究刑事责任

- A. 正确
- B. 不正确

答案: A

1. 平均而言, 在对流层中每上升 100 米, 大气温度的变化是

A. 下降 0.65 度

B. 下降 1 度

C. 上升 0.4 至 0.7 度

答案: A

2. 在标准大气中, 海平面上的气温和气压值是

A. 15 摄氏度, 1000hPa

B. 0 摄氏度, 760mmHg

C. 15 摄氏度, 1013.25hPa

答案: C

3. 关于空气的相对湿度和温度露点差的关系, 下列说法哪个正确

A. 当相对湿度增加时, 温度露点差减小

B. 当相对湿度下降时, 温度露点差减小

C. 当相对湿度增加时, 温度露点差增加

答案: A

4. 在下面何种条件下能形成霜

A. 聚集层的温度在冰点或低于冰点, 并有小水滴落下

B. 聚集层的温度低于周围空气的露点, 且露点温度低于冰点

C. 聚集层有露水, 且温度低于冰点

答案: B

5. “露点温度”的物理意义是

A. 在这个温度下凝结的水汽量与蒸发的水汽量相等

B. 形成露的温度

C. 空气一定会降低这个温度并达到饱和

答案: A

6. 气温露点差可以表示

A. 空气的饱和程度

B. 空气含水汽的能力

C. 空气中的水汽含量

答案: A

7. 气象上的风向是指

A. 风的去向

B. 风的来向

C. 气压梯度力的方向

答案: B

8. 形成风的原动力是

A. 水平地转偏向力

B. 水平气压梯度力

C. 地球的旋转运动

答案: B

9. 通过哪种测量值可确定大气的稳定度

A. 气温垂直递减率

B. 大气压力

C. 标准气压和地面气温之差

答案: A

10. 对流发展的条件是

A. 稳定的大气和上升气流

B. 暖湿气流和热力乱流

C. 上升气流和不稳定的大气

答案: C

11. 形成雾的必要条件之一是

A. 静止的空气

B. 较强的乱流

C. 相对湿度大

答案: C

12. 积雨云和雨层云的简写符号分别是

A. Cb Ns

B. Ci Ns

C. Ci As

答案: A

13. 在飞行时无意中进入了浓积云, 会出现下列何种现象

A. 能见度极差, 飞机颠簸严重, 有冰雹和雷电

B. 连绵的小雨, 能见度极差, 轻到中度颠簸

C. 中度到强烈积冰, 中度到强烈颠簸, 能见度恶劣

答案: C

14. 气象台观测的云高是指

A. 云底距离测站地面的高度

B. 云底距离平均海平面的高度

C. 云顶距离跑道的高度

答案: A

15. 根据国际民航组织的规定, 云满天时的云量为

- A.12
- B.8
- C.10

答案: B

16. 在卫星云图的可见光云图上, 大块厚云, 积雨云表现为何种色

A.白色

B.灰白色

C.灰色

答案: A

17. 形成雷暴的基本条件是

- A.充足的水汽和上升运动
- B.充足的水汽, 不稳定的大气和上升运动
- C.浓积云, 充足的水汽和锋区

答案: B

18. 若飞机在飞行中遭遇到微下击暴流而飞机的性能有所变好, 这时机长应采取的措施

是

A.马上避开

B.仔细观察风切变的情况并向塔台报告

C.上升高度, 保持平飞

答案: A

19. 当飞机在 0 至-15 摄氏度温度下飞行时, 最容易在飞机上快速形成明冰的云是

A.积状云

B.层状云

C.任何一种云或干雪

答案: A

20. 风切变是指

A.切变线两侧风的变化

B.800 米以下空中风向风速的明显变化

C.空间短距离内两点间风向风速的变化

答案: C

21. 低空风切变所出现的高度是

A.从地面到 600 米高度范围内

B.从跑道到 300 米高度范围内

C.从地面到 1500 米高度范围内

答案: A

22. 关于风切变出现的地方, 下述说法正确的是

A.仅在雷暴里出现

B.在气压和温度急剧下降的地方出现

C.在大气中任何高度上存在风向或风速变化的地方

答案: C

23. 在彩色雷达上, 显示红色的区域代表什么天气区

A.大雨区

B.中雨区

C.雷暴和湍流区

答案: A

24. 航空天气报告中, VRB02MPS 表示

A.轻雾, 微风 2 米/秒

B.风向不定, 风速 2 米/秒

C.轻雾, 能见度 200 米

答案: B

25. 在日常航空天气报告中, 电码

“CAVOK”表示的意思是

A.能见度大于 10 千米, 1500 米以下有云, 但无降水

B.能见度大于 5 千米, 1500 米以下无云, 且无降水

C.能见度大于等于 10 千米, 1500 米以下无云, 且无降水和积雨云

答案: C

26. 在日常航空天气报告中, 电码“VCTS”表示的意思是

A.机场上有雨

B.机场附近有雨, 但机场上无雨

C.机场附近有雷暴, 但机场上无雷暴

答案: C

27. 在重要天气预告图上, 符号“EMBD ISL CB”表示

A.孤立的雷暴被云层遮蔽, 不容易被发现

B.有的地方能看见孤立的积雨云

C.有的地方有孤立的, 正在发展中的潜在雷暴

答案: A

28. 在重要天气预告图上, “CAT”表示

A.碧空

B.晴空颠簸

C.满天云

答案: B

1. 飞行员按压第 1(2)台发动机火警开关使其释放, 开关弹出, 使相应发动

机的:

A. 火警音响警告消除

B.爆炸帽预位

C.燃油低压活门关闭

D.以上都是

答案: D

2. “爆炸帽”灯亮呈白色用来帮助机组证实发动机火警开关弹出时, 灭火剂按钮被启动。

A. 正确

B. 错误

答案: A

3. 发动机火警面板按下测试按钮时:

A.持续重复的声响出现

B.主警告灯 (MASTER WARN)闪烁

C.ENG FIRE 警告出现在 ECAM 上

D.以上都是

答案: D

4. 以下关于电子设备舱探测到有烟雾超过 5 秒时的现象错误的是:

A. E/WD 上出现 ECAM 警告

B. EMER ELEC PWR(应急电源)面板上的烟雾灯亮

C.连续谐音

D. VENTILATION(通风)面板上的

BLOWER(吹风扇)和 EXTRACT

FAULT(排

气扇故障)灯亮。

答案 C

5. 当盥洗室内探测到有烟雾时, 探测器将信号传给

A. SDCU 双通道烟雾探测控制组件

B. FWC

C. CIDS

答案: A

6. 在地面, APU 通常是怎样灭火的?

A. 在 APU 火警面板上进行灭火。

B. 自动灭火。

C. 在外电源面板上进行灭火。

答案: B

7. 当 APU 火警按钮被松出时, APU 引气是不是保持供气?

A. 不是。

B. 是。

答案: A

8. 当在电子舱探测到烟雾时, 会引发哪些警告灯亮?

A. GEN 1 LINE SMOKE 灯。

B. BLOWER FAULT 灯。

C. GEN 1 LINE SMOKE 和 BLOWER 和 EXTRACT FAULT 灯。

答案: C

9. 如果在货舱内探测到烟雾, 会发生什么?

A. 烟雾灯亮+连续音响警告+主警告灯亮+ECAM 信息。

B. CIDS (乘务员指示面板) 将货舱烟雾警告传到客舱。

C. 指示灯亮。

答案: A

10. APU 在地面起火时起动什么附加的外部警告?

A. 一个外部喇叭警告

B. 一个火警铃声警告

C. APU 火警灯和一个外部喇叭警告

答案: C

11. 通过火警测试按钮可测试哪些系统?

A. 火警测试系统

B. 灭火系统

C. 以上两者

答案: C

12、发动机和 APU 灭火系统是由相关的火警探测组件 (FDU)控制的吗?

- A.不是
- B.是

答案: A

13、发动机灭火剂按钮何时启动?

- A.发动机灭火按钮按出
- B.相应的释放 (DISCH)灯亮
- C.发动机灭火按钮开关处于 ON 位

答案: A

14、发动机未启动, APU 在地面起火时, 如何灭火?

- A.从 APU 灭火面板
- B.自动
- C.从外部电源面板

答案: B

15、在无电源连接的情况下, 如何检查 APU 灭火瓶的热敏释放?

A.由飞行指引组件 (FDU)

B.由 ECAM

C.由红圆盘指示器

答案: C

16、APU 火警探测系统有几个火警感应元件?

- A.三个
- B.两个
- C.一个

答案: B

17、APU 灭火按钮释放时, 什么系统被隔离?

- A.燃油, 电气
- B.引气, 电气
- C.燃油, 引气, 电气

答案: C

18、当发动机灭火按钮释放出时, 哪个活门受影响?

A.低压燃油关闭活门+液压+引气+空调组件+发电机

B.液压灭火关断活门

C.吸力供油活门

答案: A

19、当 APU 灭火按钮释放出时:

A.APU 发电机断电

B.APU 发电机断开

C.APU 发电机通电

答案: A

20、在地面进行 APU 自动灭火时, 是否需要使用外部电源面板上 APU 关断

活门?

A.是

B.不是

答案: B

21、发动机火警探测器位于何处?

A.吊架, 风扇及核心机部分

B.核心机和齿轮箱

C.风扇和涡轮

答案: A

22、发动机灭火按钮释放时, 哪些系统被隔离?

A.燃油, 电气, 引气

B.燃油, 液压, 引气

C.燃油, 液压, 电气, 引气

答案: C

23、当一个发动机灭火按钮释放出时, 爆炸帽指示灯是否燃亮?

A.是

B.否

答案: A

24、发动机和 APU 灭火系统包括:

A.每台发动机两个灭火瓶, APU 一个灭火瓶

B.每台发动机一个灭火瓶, APU 一个灭火瓶

C.每台发动机两个灭火瓶, APU 两个灭火瓶

答案: A

25、发动机灭火系统由 FDU(火警探测组件)控制吗?

- A.是
- B.不是

答案: B

26、什么时候发动机灭火剂电门可以起作用?

A.当相应的 DISCH 灯亮时

B.当发动机火警按钮灯亮时

C.当发动机火警按钮释放后

答案: C

27、发动机火警测试按钮检查的是什么?

A.只是 A.B 探测环路, FDU,指示和警告

B.只是爆炸帽线路

C.以上全部

答案: C

28、当 APU 火警按钮按出后, 对电气有何影响?

A.APU 发电机不工作

B.APU 发电机脱离

C.APU 发电机工作

答案: A

29、当发动机火警电门释放后, 引气和组件活门会关闭吗?

A.会

B.不会

答案: A

30、当发动机火警电门释放后, 对电气会产生什么影响?

A.IDG(整体驱动发电机)不工作

B.IDG 断开

C.IDG 工作

答案: A

31、在冷飞机形态, 如何知道 APU 灭火瓶是否热释放?

A.通过 FDU(火警探测组件)

B.通过 ECAM

C.通过红色的小圆盘指示器

答案: C

32、每一个盥洗室垃圾箱都装有自动灭火系统。

A.正确

B.错误

答案: A

33、前后货舱都各有一个灭火瓶用于灭火。

A.正确

B.错误

答案: B

1. 飞行警告计算机(FWC)的作用是

A.产生警戒信息, 备忘信息, 音响警戒, 以及合成声音信息

B.获得数据, 然后产生信号, 送到 3 部 DMCS(显示管理计算机)作为系统页面显示及

发动机参数显示用的信号。

C.获得并处理来自传感器和计算机的所有信号, 生成图像后显示在 PFD, ND, 发动机/警告显示器和系统显示器上

答案:A

2. 显示管理计算机的作用是

A.产生警戒信息, 备忘信息, 音响警戒, 以及合成声音信息

B.获得数据, 然后产生信号, 送到 3 部 DMCS(显示管理计算机)作为系统页面显示及

发动机参数显示用的信号。

C.获得并处理来自传感器和计算机的所有信号, 生成图像后显示在 PFD, ND, 发动机/警告显示器和系统显示器上

答案:C

3. 系统数据获得收集器(SDAC) 的作用是

A.产生警戒信息, 备忘信息, 音响警戒, 以及合成声音信息

B.获得数据, 然后产生信号, 送到 3 部 DMCS(显示管理计算机)作为系统页面显示及

发动机参数显示用的信号。

C.获得并处理来自传感器和计算机的所有信号, 生成图像后显示在 PFD, ND, 发动机/警告显示器和系统显示器上

答案:B

4. 以下哪个是飞行警告计算机的附加功能?

- A. 无线电高度报告
- B. 决断高度报告
- C. 着陆距离和着陆速度增量计算
- D. 以上都是

答案:D

5. MASTER WARN 灯闪, 红色, 表示

- A. 注意
- B. 警告

答案:B

6. MASTER CAUT 灯亮, 琥珀色, 表示

- A. 注意
- B. 警告

答案:A

7. MASTER CAUT 和 MASTER WARN 灯由谁驱动?

- A. SDAC
- B. FWC

C. DMC

答案:B

8. 在喇叭关断时, 能否通过通讯扬声器发送音响警戒及语音信息?

- A. 能
- B. 不能

答案:A

9. 以下哪个不是 ECAM 控制面板的功能?

- A. E/WD 控制器, 如 CLR, STS 和亮度控制旋钮
- B. SD 控制器, 如 ENG, BLEED, PRESS 等系统页码选择器和亮度控制旋钮
- C. 用 DMC3(显示管理计算机 3)来代替机长或副驾驶的显示管理计算机(DMC1 或 DMC2)

答案:C

10. 通过 SWITCHING(转换)板右侧边的电门来执行人工转换选择, 将 ECAM 系统显示

转换为

- A. 机长或副驾驶的主飞行显示
- B. 上下转换
- C. 机长或副驾驶的导航显示。

答案:C

11. 正常工作时 DMC1 给哪个显示组件提供数据?

- A. 机长的 PFD
- B. 机长的 ND
- C. 上部 ECAM。
- D. 以上都是

答案:D

12. 正常工作时 DMC2 给哪个显示组件提供数据?

- A. 副驾驶的 PFD
- B. 副驾驶的 ND
- C. 下部 ECAM。
- D. 以上都是

答案:D

13. 正常工作时 DMC3 给哪个显示组件提供数据?

- A. 副驾驶的 PFD
- B. 副驾驶的 ND
- C. 上部 ECAM。
- D. 备用。

答案:D

14. DMC 失效时如何表示?

- A. 由相关的显示组件上的一条对角线
- B. 黑屏
- C. 显示组件上的故障信息

答案:A

15. DMC 失效时将转换面板上的 EIS DMC 转换选择电门置于 APT 3 位, 用 DMC3 代

替?

- A. DMC1
- B. DMC2

答案:A

16. DMC 失效时将转换面板上的 EIS DMC 转换选择电门置于 F/0 3 位, 用 DMC3 代替?

A. DMC1

B. DMC2

答案:B

17. 若上 ECAM 显示失效或被关断, 发动机/警告页面自动显示在

- A. 机长的 PFD
- B. 副驾驶的 PFD
- C. 下部 ECAM 显示组件的系统/状态页面

答案:C

18. 系统/状态页面可由以下哪个方法恢复?

- A. 使用 SWITCHING(转换)板上的 ECAM/XFR(ECAM/导航显示转换)旋钮, 可在 ND 上恢复显示
- B. 通过按压并保持 ECAM 控制板上的相关系统页面按钮(最长 3 分钟), 可在下部 ECAM 显示组件上临时显示系统/状态页面 (而不是发动机/警告页面)
- C. 以上都是

答案:C

19. 若双 ECAM 显示失效, 机组可通过按压并保持 ECAM 控制板上的相关系统页面按

钮(最多 30 秒), 可以在导航显示(ND)上显示

- A. 系统页面
- B. 发动机/警告页面
- C. 导航显示

答案:A

20. 如果一部 PFDU(主飞行显示组件)失效, 系统将 PFD 转换至 NDU(导航显示组件上)

是

- A. 自动的
- B. 人工的

答案:A

21. 将 PFD ON-OFF/亮度控制电门置于 OFF 位, 可将 PFD 显示转换至

A. E/WDU

B. SDU

C. NDU

答案:C

22. 如果 NDU 失效飞行员可使用 PFD/ND/XFR 按钮将导航显示转换至

- A. PFDU
- B. SDU
- C. E/WDU

答案:A

23. ECAM 显示组件使用了颜色代码, 红色表示

- A. 须立即采取行动的状态或故障
- B. 需注意但不必要立即采取行动的状态或故障
- C. 正常工作状态
- D. 用于标题或执行程序的说明

答案:A

24. ECAM 显示组件使用了颜色代码, 琥珀色表示

- A. 须立即采取行动的状态或故障
- B. 需注意但不必要立即采取行动的状态或故障
- C. 正常工作状态
- D. 用于标题或执行程序的说明

答案:B

25. ECAM 显示组件使用了颜色代码, 绿色表示

- A. 须立即采取行动的状态或故障
- B. 需注意但不必要立即采取行动的状态或故障
- C. 正常工作状态
- D. 用于标题或执行程序的说明

答案:C

26. ECAM 显示组件使用了颜色代码, 白色表示

- A. 须立即采取行动的状态或故障
- B. 需注意但不必要立即采取行动的状态或故障
- C. 正常工作状态
- D. 用于标题或执行程序的说明

答案:D

27. ECAM 显示组件使用了颜色代码, 蓝色

- 表示
A. 要采取行动或限制
B. 适用于特殊设备或特殊情况的特殊信息(如抑制信息)
C. 需注意但不必要立即采取行动的状态或故障
D. 须立即采取行动的状态或故障

答案:A

28. ECAM 显示组件使用了颜色代码, 洋红色表示
A. 要采取行动或限制
B. 适用于特殊设备或特殊情况的特殊信息(如抑制信息)
C. 需注意但不必要立即采取行动的状态或故障
D. 须立即采取行动的状态或故障
答案:B

29. 红色警告表示须立即采取行动的状态, 会引起
A. 连续重复谐音或特定声音或合成语音
B. 单谐音
C. 无
答案:A

30. 系统参数监控会引起
A. 连续重复谐音或特定声音或合成语音
B. 单谐音
C. 无
答案:C

31. 警告和注意分为几个等级?
A. 3
B. 2
C. 1
答案:A

32. 飞行警告计算机遵循的优先顺序是:
A. 3 级警告优先于 2 级注意, 而 2 级注意优先于 1 级注意
B. 2 级注意优先于 3 级警告, 而 1 级注意优先于 2 级注意
答案:A

33. 单独失效是指:
A. 此种失效只会影响独立的设备或系统, 而不会影响飞机上的其他设备和系统

- B. 设备或系统的失效会影响飞机上其他设备或系统的功用。
C. 主要失效引起的设备或系统的失效。
答案:A

34. 主要失效是指:
A. 此种失效只会影响独立的设备或系统, 而不会影响飞机上的其他设备和系统
B. 设备或系统的失效会影响飞机上其他设备或系统的功用。
C. 主要失效引起的设备或系统的失效。
答案:B

35. 次要失效是指:
A. 此种失效只会影响独立的设备或系统, 而不会影响飞机上的其他设备和系统
B. 设备或系统的失效会影响飞机上其他设备或系统的功用。
C. 主要失效引起的设备或系统的失效。
答案:C

36. 持续蜂鸣声表示
A. 客舱呼叫
B. 选择呼叫
C. 失速
答案:B

37. 蟋蟀叫声+“STALL”表示
A. 客舱呼叫
B. 选择呼叫
C. 失速
答案:C

38. 如何消除连续重复谐音警告?
A. 按压主警告灯
B. 再按一次接杆按钮
C. 按下音频控制板的复位(RESET)键
答案:A

39. 因为失效自动驾驶断开引起的骑兵冲锋号如何消除?
A. 按压主警告灯
B. 再按一次接杆按钮
C. 按下音频控制板的复位(RESET)键
D. 按压主警告灯或接杆按钮
答案:D

40. 飞行员可通过以下动作来取消任何音响警告:

- A. 按压 ECAM 控制板上的 EMER CANCEL(紧急取消)按钮
B. 除 OVERSPEED(超速)或 L/G NOT DOWN(起落架未放下)以外的警告都可用按压主警告按钮来取消
C. 以上都对
答案:C

41. 机组按下 MASTER WARN(主警告)按钮(在出现警告引起自动驾驶断开后)只能抑

- 制为 防止疏忽按下取消而响起的骑兵号声。这句话是
A. 正确
B. 错误
答案:A

42. 发动机/警告显示(E/WD)在上部 ECAM 显示组件上显示的内容是:
A. 发动机参数
B. 机载燃油(FOB)
C. 缝翼/襟翼位置
D. 以上都是
答案:D

43. 特殊的洋红色备忘信息 T.O.INHIBIT 表示:
A. 起飞抑制
B. 着陆抑制
答案:A

44. 特殊的洋红色备忘信息 LDG INHIBIT 表示:
A. 起飞抑制
B. 着陆抑制
答案:B

45. 备忘信息显示在上部 E/WD 的下侧, 正常时为
A. 白色
B. 蓝色
C. 绿色
答案:C

46. 系统/状态显示(SD)在下部 ECAM 上显示, 可显示多少个系统页面?
A. 11

- B. 12
C. 13
答案:B

47. 使用 ECAM 控制板按钮, 机组不能选择哪个系统页面?
A. ENGINE
B. ELEC
C. DOOR/OXY
D. CRUISE
答案:D

48. 只要注意或警告信息触发, 相关的系统页面
A. 自动显示
B. 人工选择
答案:A

49. 当参数超出正常范围, 相关的系统页面
A. 自动显示
B. 人工选择

答案:A

50. F/CTC(飞行操纵)页面代替 WHEEL(机轮)页面 20 秒, 其条件是当侧杆移动(俯仰或横滚轴偏转大于 3° 时)或当方向舵脚蹬偏转大于 22° 时。这句话是
A. 正确
B. 错误
答案:A

51. 当 APU 主电门在 ON 位时, APU 页面出现。何时 APU 页面消失?
A. APU 转速 > 95% 10 秒
B. APU 主电门在 OFF(关)位
C. 以上都是
答案:C

52. 在起动顺序开始或选择冷转(CRANK)时出现哪个页面?
A. ENGINE
B. ELEC
C. DOOR/OXY
D. CRUISE
答案:A

53. 一旦机组清除当前故障的所有页面后 STATUS(状态)页面就自动出现。这句话是

- A. 正确
B. 错误
答案:A

54. 维护部分的状态信息只有当飞机在地面且在发动机起动前或发动机关车时(阶段 1

和阶段 10)才显示。这句话是

- A. 正确
B. 错误
答案:A

55. 全温(TAT)和静温(SAT)值以 显示。

- A. 白色
B. 蓝色
C. 绿色
答案:C

56. 负荷因素(G 负荷)值超过极限时(高于 1.4g 低于 0.7g), 以 显示。

- A. 白色
B. 蓝色
C. 琥珀色
答案:C

57. 在第一发起动时总重(GW)以绿色显示。若精确度降低, 最后 2 个数字显示虚线, 在地面, 如果没有可用的计算数据, 该指示以虚线代替。

- A. 白色
B. 蓝色
C. 琥珀色
答案:B

58. ECAM 探测到失效时:

- A. 发动机/警告显示出现警告或注意信息
B. 系统显示器显示受影响的系统页面
C. ECAM 控制板上 CLEAR(消除)按钮亮
D. 以上都是
答案:D

59. 在完成补充程序后, 机组必须按下 CLR 按钮直到返回正常形态, 以下哪个不是:

- A. 发动机/警告显示上出现备忘信息
B. 与当前飞行阶段相关的系统页面
C. ECAM 控制板上的 CLR 按钮灯亮
答案:C

60. 若有咨询情况, 有关系统页面

- A. 不会自动显示
B. 自动显示
答案:B

61. 按下 RCL 键时, 由 CLR(消除)按钮所抑制的或由与飞行阶段相关的自动抑制的警

告/ 注意信息和状态页面会重新显示。这句话是

- A. 正确
B. 错误
答案:A

62. 当按下 RCL(重现键)超过多少秒时, 由 EMER CANCEL(应急取消)按钮所抑制的注意信息

会重新显示?

- A. 3
B. 2
C. 1
答案:A

63. 如果 ECAM 控制板失效, ALL 按钮可依次显示全部系统页面。这句话是

- A. 正确
B. 错误
答案:A

64. 当按下 EMER CANCEL(应急取消)按钮时错误的是

- A. 只要有失效条件按下 EMER CANCEL 按钮, 现有的音响警告都取消
B. 主警告灯熄灭
C. ECAM 信息显示受 EMER CANCEL 按钮的影响
答案:C

65. TO CONFIG(起飞形态)按钮, 当按下该按钮时, 可模拟起飞功率时的形态。这句话

- 是
A. 正确
B. 错误
答案:A

66. 若 ECAM 控制板失效, 以下哪个按钮不起作用?

- A. CLR(消除)
B. RCL(重现)
C. STS(状态提示)
D. ELEC
答案:D

67. 主警告灯表示几级警告?

- A. 三级警告
B. 二级警告
C. 一级警告
答案:A

68. 下列哪种情况下音响警告停止:

- A. 按下主警告灯(除了超速, 失速等红色警告外)
B. 警告状况不再存在
C. 在 ECAM 控制板上按下 EMER CANCEL(应急取消)按钮。
D. 以上都是
答案:D

69. 在电子仪表系统中由哪一个来产生音频信号?

- A. 数据管理计算机 (DMC)
B. 系统数据收集器 (SDAC)
C. 飞行警告计算机 (FWC)
答案:C

70. 当一个 FWC 失效时:

- A. 所有的警告都将丢失
B. 只有红色警告丢失
C. 不会有任何警告被丢失
答案:C

71. 当 1 号显示管理计算机 (DMC) 失效时:

- A. DMC3 会自动替换 DMC1
B. 必需通过人工转换用 DMC3 来替换 DMC1
C. 无法替换
答案:B

72. 当一个 FWC 1 失效时:

- A. 人工选择 FWC2 来替代 FWC1
B. 显示管理计算机 (DMC) 会丢失半数的

警告

C. FWC2 会自动地替代 FWC1
答案:C

73. 当 ADR1 故障时必须做什么?

- A. 将 AIR DATA 开关放在 CAPT3 位。
B. 将 ATT HDG 开关放在 CAPT3 位。
C. 将 AIR DATA 和 ATT HDG 开关放在 NORM 位。
答案:A

74. 如果出现高度故障时, 在气压式高度表上将发生什么?

- A. 高度刻度移出视线
B. 显示红色 ALT 故障旗
C. A 和 B
C

75. 驾驶舱两个 ND 之间的航向差异由谁检查出来?

- A. FWC
B. DMC
C. ADIRS
答案:A

76. 仪表着陆系统中, G/S 和 LOC 刻度何时显示在 PFD 上?

- A. 选择了 ILS 按钮时
B. 接收到 G/S 和 LOC 波束时
C. A 和 B
答案:A

77. 在 PFD 上, 红色 ILS 故障旗何时出现?

- A. 当 LOC 和 G/S 信号都故障时
B. 当 ILS 频率无效时
C. 在 FCU 上未选择 ILS 时
答案:A

78. 如果一号无线电高度表故障会发生什么?

- A. RA2 向 EGPWC 提供数据
B. FMGC1 向 EGPWC 提供数据
C. EGPWC 不再接收无线电高度

答案:C

79. 红色 RA 故障旗何时出现在 PFD 上?

- A. 当一个 RA 故障时
B. 两个 RA 都故障且缝翼伸出时
C. 低于 2500 英尺两个 RA 都故障时

答案:B

80. 产生失速警告时, EGPWS (增强型近地警告系统) 会发生什么?

- A. 所有模式都被抑制
- B. 模式 4 被抑制
- C. 模式 5 被抑制

答案:A

81. 在中央仪表板上压下 TERR ON ND 按钮时会发生什么?

- A. ND 上显示地形图像
- B. ND 上地形图像覆盖在雷达图像上
- C. 存在雷达图像直到检测到地形警戒或警告

答案:A

82. 当飞机存在过大的下降率时, 广播哪个同步语音警告?

- A. SINK RATE
- B. TERRAIN TERRAIN
- C. GLIDE SLOPE

答案:A

83. 在 ND 上虚线代替 DME1 距离指示出现时意味着什么?

- A. DME1 应答机故障
- B. DME1 应答机没有接收地面台的信号
- C. 在选定的 VOR 台上没有安装 DME 台

答案:B

84. 当发动机火警按钮被松出时, 哪些相关的防火活门被关闭? 燃油交输活门:

- A. LP (低压) 燃油防火关断活门和液压防火关断活门。
- B. HP (高压) 燃油关断活门。

答案:B

85. 当飞机产生一个地形警告时会发生什么?

- A. 红色 GPWS 警告出现, 并有“TERRAIN ALERT”语音警戒
- B. “TERRAIN ALERT, PULL UP”语音警告持续出现, 有相应的红色 GPWS 警告, 在 ND 上有红色“TERR AHEAD”信息
- C. 琥珀色 G/S 警告出现, 在 ND 上有深红色“TERR”信息

答案:B

86. 在电子仪表系统中由哪个计算机来处理警告信息?

- A. SDAC
- B. FWC

答案:B

87. 警告信息出现在上 ECAM 的哪个区域?

- A. 上部区域
- B. 左备注区域
- C. 右备注区域

答案:B

88. 当一个警告信息产生时会将上 ECAM 上的什么显示信息替换掉?

- A. 备注信息
- B. 缝翼/襟翼位置指示
- C. 燃油指示

答案:A

89. 飞行中在第 6 阶段当起落架被选择在放下状态时在 ECAM 上会出现哪个页面?

- A. 轮机页面
- B. 巡航页面
- C. 飞行/控制页面

答案:A

90. ECAM 中的主要故障的特性是什么?

- A. 对其它系统产生影响
- B. 不对其它系统产生影响
- C. 相关的警告产生器不工作

答案:A

91. 当一个咨询信息产生时, 什么符号被显示在发动机/警告显示器上?

- A. 只在双显示模式下显示“ADV”
- B. 在单显示模式下没有显示
- C. 只在 ECAM MONO 显示模式下出现“ADV”

答案:C

92. 在导航显示器上, 在何种方式下能够进行一个飞行计划的检查?

- A. 导航方式
- B. 计划方式
- C. 罗盘方式

答案:B

93. 飞机上的时钟将 UTC (国际协调时间) 提供给什么系统?

- A. 只提供给两部 FMGC。
- B. CFDIU, FDIU 和两部 FMGC。

C. 下 ECAM 显示器。

答案:B

94. 当 ECAM 控制板上的“RECALL”按钮被按下时:

- A. 警告被抑制
- B. 状态页出现
- C. 被清除的警告信息重新出现

答案:C

95. 如果主飞行显示故障, 主飞行显示图象会转到导航显示上:

- A. 自动
- B. 人工或自动
- C. 人工

答案:A

96. 显示管理计算机的基本功能是什么?

- A. 生成音响警告
- B. 生成琥珀色警告
- C. 生成显示在显示装置上的图象

答案:C

97. 阴极射线管上的对角线是什么意思:

- A. 相应的阴极射线管未通电
- B. 供电正常, 但相应的显示管理计算机故障
- C. 除了 B 的内容外, 再加上可通过切换电子仪表系统显示管理计算机再次获得图象

答案:C

98. 能否在主飞行显示 PFD 的飞行方式信号牌 FMA 上读到琥珀色警告:

- A. 能
- B. 不能

答案:A

99. CHECK ATT(检查姿态)信息是否同时显示在两个主飞行显示上:

- A. 是
- B. 否

答案:A

100. 在进近时, 飞行增稳计算机计算速度趋势及最小可选速度 (VLS)。趋势指示

的极端值或 VLS 段指示的是: 未来 10 秒的速度值以及任何外形下的 1.23VS1g。正确吗?

- A. 正确
- B. 不正确

答案:A

101. VLS (最小可选速度) 在何时抑制:

A. 离地后的最初 10 秒

- B. 减速板伸出时
- C. 以上两种情况

答案:A

102. 飞行增稳计算机根据缝翼和/或襟翼的位置计算最小可选速度, F 速度, S 速度:

- A. 正确
- B. 不正确

答案:A

103. 何时出现琥珀色高度闪烁:

- A. 当飞机低于最低下降高度时
- B. 当飞机偏离其所选的高度或高度层时
- C. 以上两项都正确

答案:B

104. 如果失去 ECAM 上部显示, 发动机警告显示自动转换到 ECAM 下部显示, 如

- A. 关掉对应的 ECAM 显示选择器
- B. 按下并保持相应的系统按钮

C. 自动显示

D. 按下调用按钮

答案:B

105. 无线电高度在主飞行显示的什么地方显示:

- A. 在姿态球的底部
- B. 在高度刻度上
- C. 两处都有

答案:C

106. 在天地线可看到一个深蓝色的航向或航迹符号, 飞行指引仪按钮是否处于 ON

位:

- A.是
- B.否

答案: B

107. 选择正确的陈述:

- A.显示管理计算机 1 为主飞行显示 1, 主飞行显示 2 提供数据
- B.显示管理计算机 1 为主飞行显示 1, 导航显示 1, 电子警告显示提供数据
- C.显示管理计算机 1 为主导航显示 1, 导航显示 2 提供数据

答案: B

108. 当飞行指引仪 (FD) 指针闪烁时表示:

- A.向自动飞行系统基本方式的转换已经发生
- B.正在截获高度, 必须选择另一高度
- C.在中着陆方式失去航道或下滑道, 或失去着陆方式
- D.以上 A,B,C 都正确

答案: D

109. 在起飞时, FMA 显示 SRS, 俯仰 FD 指针的指引是什么:

- A.双发工作时以 V2+10kt 爬升
- B.双发工作时以 V2 爬升

答案: A

110. 状态页面显示什么?

- A.备忘信息
- B.工作状态信息
- C.警告信息

答案: B

111. 能否在主飞行显示航向刻度上, 在绿色棱形和仪表着陆系统航道杆之间找到空

间, 如果能的话, 是否在航道中心线上?

- A.能, 是在航道中心线上
- B.能, 不在航道中心线上, 也不必
- C.不能

答案: B

112. 当ND显示方式选择 VOR 或 ILS 时, 能否读到航路点或者 VOR、DME、NDB、

等可选择数据?

- A.能
- B.不能

答案: B

113. 当雷达设在 ON 位时, 在 ND 上能读到哪些关于天线设置的信息:

- A.倾角
- B.倾角+校准方式

答案: B

114. 哪台计算机生成红色警告:

- A.飞行警告计算机
- B.显示管理计算机
- C.系统数据采集集中器

答案: A

115. 当 ND 显示红色圆圈和“MAP NOT AVAIL” (地图不能用) 信息时, 可能发

生了什么情况:

- A.MCDU 故障
- B.FMGC 给出的飞机位置无效
- C.发动机不工作

答案: B

116. 发动机参数在哪里显示?

A.PFD (主飞行显示)

B.ND (导航显示)

C.E/W(发动机/警告显示)

答案: C

117. 引起视觉注意的因素由哪些部分组成?

- A.在 E/W (发动机/警告显示) 下面的红色和琥珀色灯
- B.在每位飞行员前面的红色和琥珀色灯
- C.一号 PFD 上的信息

答案: B

118. 警告是由哪部计算机产生的?

- A.SDAC (系统数据采集计算机)
- B.FWC (飞行警告计算机)
- C.DMC (显示管理计算机)

答案: B

119. DMC (显示管理计算机) 的基本作用是什么?

- A.计算并产生显示
- B.产生音响警告
- C.产生琥珀色警告

答案: A

120. 在地面, 双发关车, ECAM 上通常会显示哪个系统的页面?

- A.发动机页面
- B.舱门/氧气页面
- C.电气页面

答案: B

121. 如果按压 RCL (再现) 电门, 会出现什么情况?

- A.警告受抑制
- B.显示状态页面
- C.警告再现

答案: C

1. 请勿吸烟, 系好安全带, 回到座位及出口灯何时亮?

- A.适当接通开关/或探测到过高的座舱高度
- B.适当关闭开关/或探测到过高的座舱高度
- C.上面两项都对

答案: A

2. 当紧急出口灯选择在开位时, 客舱应急灯和出口灯何时自动燃亮?

- A.直流汇流条失效
- B.交流汇流条 2 失效
- C.交流主汇流条失效
- D.交流汇流条 1 或直流卸载主汇流条失效

答案: D

3. 驾驶舱舱门:

- A.只能向驾驶舱开
- B.只能向客舱开
- C.正常向驾驶舱开, 紧急情况下可用力向驾驶舱或客舱开

答案: C

4. 当乘务长撤离面板上的命令按下时, 是否起动警告?

- A.是的, 任和时候
- B.是的, 只在地面
- C.是的, 如果驾驶舱撤离开关开放机长和乘务长位

D.是的, 它超控其它所有信号

答案: C

5. 如滑梯不能自动充气:

- A.它就不能充气
- B.可以人工冲气
- C.可以作为手持救生滑梯
- D.以上 B+C

答案: D

6. 氧气瓶最小压力应保证:

- A.紧急下降时在正常位保证所有机组人员使用 10 分钟
- B.紧急下降时在正常位保证所有机组人员使用 20 分钟
- C.紧急下降时在正常位保证所有机组人员使用 30 分钟

答案: A

7. 在登机口, 舱门窗下红灯闪烁, 表示:

- A.滑梯预位且发动机工作
- B.发动机停车, 滑梯解除预位且客舱增压
- C.发动机工作, 滑梯解除预位

答案: B

8. 驾驶舱中有几根撤离绳?

- A.两根, 各舷窗一根, 可用于左或右舷窗
- B.两根, 只能用于对应的舷窗
- C.两名机组成员共三根, 多余的一根用于特别高大的人

答案: A

9. 氧气选择开关在 TEST/RESET (测试/复位) 控制用于:

- A.检查面罩供氧和闪亮操作
- B.阻止氧气进入面罩
- C.控制氧气进入面罩的流量

答案: A

10. 撤离信号命令按钮开关位于何处?

- A.在驾驶舱中及靠近各旅客舱门处
- B.只在驾驶舱顶板上
- C.在顶板上和乘务长面板上

答案: C

11. 防烟罩使用后, 如何使氧气流出?

- A.只要将防烟罩从袋子里取出, 就回自动供氧
- B.必须拉下保护呼吸气袋的短绳
- C.只要拉下头顶面罩就会流出

答案: B

12. 氧气选择开关在 100%位时:

- A.使用过虑的客舱空气
- B.使用纯氧
- C.使用高压纯氧

答案: B

13. 客舱注意信号转换时是什么声音?

- A. 高音
- B. 高/低音
- C. 低音

答案: C

14. 位于乘务站位的区域呼叫面板上琥珀色闪亮表示:

- A. 洗手间有烟雾
- B. 撤离
- C. 应急呼叫

答案: A

15. 旅客氧气一一起用, 可以停止吗?

- A. 不可以
- B. 可以, 通过重新装入拔出销

C. 可以, 通过放出驾驶舱内的氧气系统开关门

答案: A

16. 驾驶舱紧急撤离面板上选择开关在机长位时, 能否在客舱启动紧急撤离?

- A. 只能在客舱启动
- B. 只能在驾驶舱启动
- C. 先在驾驶舱启动, 然后在客舱

答案: B

17. 哪些灯是由应急供电组件供电的?

- A. 除了驾驶舱照明灯和洗手间辅助灯以外的所有应急灯
- B. 只有地板接近灯
- C. 只有逃生滑梯和翼上出口灯

答案: A

18. 舱门警告自动显示于:

A. 当发动机运转, 舱门未关时, 在 ECAM 页面的发动机/警告显示上

B. 当释压时, 在发动机/警告显示上, 并伴有灯光闪亮

C. 通过按压 ECAM 控制面板上的舱门按钮, 在 ECAM 页面上

答案: A

19. 驾驶舱舷窗可打开于:

- A. 机内
- B. 机外
- C. 机内和机外

答案: A

20. 系统提供哪些氧气?

- A. 驾驶舱和乘务组压缩氧, 旅客化学氧
- B. 旅客压缩氧, 机组化学氧
- C. 驾驶舱压缩氧, 乘务组和旅客化学

答案: C

21. 氧气发生器, 一经启动, 可供氧:

- A. 5 分钟, 如果所有面罩都使用
- B. 30 分钟, 若只有一个面罩使用
- C. 13 分钟, 每个面罩都一样

答案: C

22. 当客舱高度>10000 英尺时, 旅客氧气面罩门会自动打开.

- A. 正确
- B. 错误

答案: B

23 若座舱高度超过 时 (+0, - 500FT), 氧气面罩会自动掉落.

- A. 15000FT
- B. 14000FT
- C. 13000FT

答案: B

24 机组手提式氧气系统有效使用时间将不少于 分钟.

- A. 20
- B. 15
- C. 10

答案: A

25 A321 机型的驾驶舱氧气系统在客舱失压且氧气面罩调节器选择在 NORMAL 位时的应急下降中应该可以向机组提供()的氧气?

- A. 13 分钟
- B. 22 分钟
- C. 30 分钟

答案: A

26. A319 机型的驾驶舱氧气系统在客舱失压且氧气面罩调节器选择在 NORMAL 位时的应急下降中应该可以向机组提供()的氧气?

- A. 13 分钟
- B. 22 分钟
- C. 30 分钟

答案: B

27. 氧气系统在 8000 英尺的客舱高度上应该可以向所有机组成员(留长胡须)的人员可能缩短)提供()的 100%氧气?

- A. 10 分钟
- B. 13 分钟

C. 15 分钟

答案: C

1. 空调/增压/通风

1. 温度调节是通过什么组件完成的?

- A. 热空气压力调节活门及配平空气活门.
- B. 热空气压力调节活门及组件流量控制活门.
- C. 配平空气活门及组件流量控制活门.

答案: A

2. 温度调节是由什么控制的?

- A. 区域控制器.
- B. 组件控制器.
- C. 区域控制器和组件控制器.

答案: C

3. 下列哪一种说法是正确的?

- A. 冲压空气按钮可随时打开冲压空气活门
- B. 冲压空气按钮接通时放气活门自动操纵纵打开约 50%
- C. 冲压空气按钮人工操作, 即使压差小于 1PSI 放气活门也不能自动打开

答案: C

4. 热空气压力调节活门:

- A. 由空调面板上按钮电动控制电动操作
- B. 是调节组件上游热空气压力的
- C. 在配平空气活门失效时将自动打开

答案: B

5. 起飞和着陆期间冲压空气入口扰流板关闭是为:

- A. 防止吸入外来物
- B. 使通风处于闭路状态
- C. 调整压差使之为零

答案: A

6. 着陆时速度多少且起落架支柱被压缩冲压空气入口扰流板将关闭?

- A. 无限制
- B. 大于或等于 70 里/小时
- C. 小于或等于 70 里/小时

答案: B

7. 组件流量控制在 APU 工作时以什么状态工作?

- A. 高流量
- B. 低流量
- C. 自动控制流量

答案: A

8. 客舱的实际温度传感器位于:

- A. 分布在前中后客舱的顶部
- B. 在卫生间抽气管路及厨房通气系统内
- C. 分布在前中后客舱的底部

答案: B

9. 温度调节的范围:

- A. 18 度至 30 度
- B. 16 度至 32 度
- C. 16 度至 30 度

答案: A

10. 当区域控制器主通道失效时:

- A. 没有最佳温度调节, 但有流量调节功能
- B. 没有流量调节功能, 但有最佳温度调节
- C. 既没有最佳温度调节, 也没有流量调节功能

答案: C

11. 区域控制器主通道失效温度恒定控制在:

- A. 22 度
- B. 24 度
- C. 26 度

答案: B

12. 区域控制器主通道失效:

- A 组件 1 和 2 共同控制客舱和驾驶舱
 - B 组件 1 控制客舱,组件 2 控制驾驶舱
 - C 组件 1 控制驾驶舱,组件 2 控制客舱
- 答案: C

13. 关于空调面板热空气按钮哪种说法正确?

- A 关位可复位故障线路
 - B 失效位调节空气活门自动打开
 - C 调节空气活门失效时故障灯亮
- 答案: A

14. 何时空调面板的组件电门故障灯亮?

- A 组件流量控制活门位置与所选的位置不一致
 - B 压气机出口过热或组件出口过热
 - C 以上 A 和 B
- 答案: C

15. 在地面时客舱增压系统:

- A 自动控制放气活门位置
- B 防气活门全开

C 防气活门全关
答案: B

16. 客舱增压系统预增压功能:

- A 是自动增压系统程序的起始,必须存在
 - B 是为避免抬轮时客舱压力波动
 - C 是预先使放气活门,处于工作状态,同时确定增压系统处于正常状态
- 答案: B

17. 自动增压系统是接收哪一部分的外部程序信号?

- A FMGS
 - B ECAM
 - C FAS
- 答案: A

18. 当自动增压失去外部程序信号时:

- A 必须人工操作增压系统
 - B 无须任何动作
 - C 须选择着陆机场标高
- 答案: C

19. 在正常操作下客舱增压是:

- A 全自动控制
 - B 只须输入机场标高
 - C 着陆后必须人工打开放气活门
- 答案: A

20. 以下关于自动增压系统失效哪种说法不正确?

- A 失效时将方式选择电门人工位,调节垂直速度控制电门上或下
 - B 人工马达在失效时会自动控制放气活门
 - C 人工控制时在接地时放气活门不能自动打开
- 答案: B

21. 增压系统放气活门:

- A 一次由一套系统控制,不能转换
 - B 可以转换,通过增压面板上的选择按钮 1 或 2
 - C 可以转换,通过增压面板模式选择人工位至少 10 秒,然后转到自动位
- 答案: C

22. 在人工控制下,放气活门:

- A 在水上迫降按钮接通时会自动关闭
 - B 不会自动关闭
 - C 在着陆时会自动完全打开
- 答案: B

23. 当客舱高度多少时数字指示跳动?

- A 大于等于 9550 英尺
 - B 大于等于 8600 英尺
 - C 大于等于 8800 英尺
- 答案: C

24. 关于正常操作下通风系统哪种说法不正确?

- A 在地面根据地面临界值可以在开路形态,闭路形态下工作
 - B 在空中根据飞行临界值可以在闭路形态,中间形态下工作
 - C 在空中根据飞行临界值可以在开路形态,中间形态下工作
- 答案: C

25. 烟雾警告是否会导致鼓风机和排风扇失效灯亮?

- A 是
 - B 不是
- 答案: A

26. 当鼓风机或排风扇处于超控位时系统处于:

- A 关闭形态
 - B 中间形态
 - C 开路形态
- 答案: A

27. 通风系统在排烟形态下:

- A 冷却空气由机外提供并排出机外
 - B 冷却空气由空调系统提供并排出机外
 - C 冷却空气由空调系统提供并排到地板下货舱
- 答案: B

28. 在地面正常操作下关于通风系统哪一项不正确?

- A 蒙皮温度高于地面临界值时,开路形态工作
 - B 蒙皮温度低于地面临界值时,闭路形态工作
 - C 蒙皮温度等于地面临界值时,中间形态工作
- 答案: C

29. 后货舱通风是来自:

- A 客舱的空气
- B 驾驶舱的空气

C 电子舱的空气
答案: A

30. 后货舱的空气由出口隔离活门控制排到:

A 电子舱

- B 机外
 - C 空调管道
- 答案: B

31. 关于后货舱通风哪种说法正确?

- A 当隔离活门全开时烟雾情况下排气扇将连续工作
 - B 当隔离活门全关时烟雾情况下排气扇将连续工作
 - C 烟雾情况下隔离活门关闭排风扇停止工作
- 答案: C

32. 正常飞行期间,当蒙皮温度低于+35 摄氏度时,电子舱通风系统控制冷却空气的温度,

方法是:

- A.增加来自驾驶舱的空气
 - B.将空气通过蒙皮热交换器
 - C.向流量系统增加空气
 - D.将空气抽出机外
- 答案: B

33. 冲压空气开关何时使用

- A.任何时候
 - B.只在压差小于 1psi 时
 - C.只在压差大于 1psi 时
 - D.只在放气活门完全打开时
- 答案: B

34. 空调组件控制器主通道故障时会出现什么情况?

- A.辅助计算机以备份方式工作,调节不被优化
 - B.辅助计算机接管工作
 - C.空调组件失效
- 答案: A

35. 空调组件控制器辅助通道故障时会出现什么情况?

- A.对空调组件的调节无影响,备份方式失效
B.空调组件失效
C.无影响

答案: A
36. 空调组件控制器主通道和辅助通道故障时会出现什么情况?

- A.通过防冰活门将空调组件的出口温度控制在 15 摄氏度
B.空调组件关闭
答案: A

37. 如果热空气压力调节活门失效在开位, 会出现什么情况?

- A.优化调节失效
B.温度保持在故障发生时所选择的值
C.无影响

答案: C

38. 如果从 APU 引气 (APU 引气活门打开), 空调组件的流量自动选择在:

- A.高位
B.正常位
C.低位
答案: A

39. 各空气调节活门是通过下列哪种方法优化温度的:

- A.增加热空气
B.增加新鲜空气
C.调节空气组件的流量
答案: A

40. 热空气压力调节活门:

- A.调节空调组件上游热空气压力
B.在无空气时用弹簧弹力打开
C.在管道过热时自动打开
答案: A

41. 空调组件流量控制活门:

- A.气动操作, 电动控制
B.电动操作, 气动控制
C.在发动机开车时自动打开

答案: A

42. 座舱温度选择器位于:

- A.驾驶舱
B.客舱
C.驾驶舱和客舱
答案: A

43. 空调组件流量可由下列哪一项选择:

- A.驾驶舱
B.客舱
C.驾驶舱和客舱
答案: A

44. 应发动机的压力要求, 当一个区的加热和冷却需求不能满足时:

- A.必须人工增加最小慢车
B.必须自动增加最小慢车
C.在任何情况下, 飞行慢车都足够
答案: B

45. 最大正常客舱高度为:

A.8000 英尺

- B.9550+350 英尺
C.14000 英尺

答案: A

46. 最大客舱负压差为:

- A.零
B.-1.0psi
C.-0.2psi
答案: B

47. 在高温机场长时间过站时, 能否同时使用空调组件和低压地面设备:

- A.能
B.不能
C.能, 如果外界温度大于 50 摄氏度
答案: B

48. 空气调节活门的控制是由:

- A.区域控制器
B.空调组件控制器
C.热空气压力调节活门

答案: A

49. 混合装置与谁连接?

- A.空调组件, 客舱空气, 应急冲压空气入口及低压地面连接器
B.空调组件, 应急冲压空气入口及低压地面连接器
C.空调组件和客舱空气
答案: A

50. 空调组件设置在 ON 位, 会以下列哪种方式工作?

- A.自动且各自独立
B.人工且各自独立
C.自动, 空调组件主动, 空调组件 2 随动
答案: A

51. 冲压空气按钮设置在 ON 位时, 应急冲压进气活门将在下列哪种情况下打开:

- A.任何情况
B.假定未选择水上迫降
C. $P < 1\text{psi}$ 且未选择水上迫降
答案: B

52. 如果区域控制器主通道故障, 空调组件提供哪个温度:

- A.空调组件 1 将驾驶舱控制在 24 摄氏度, 空调组件 2 前后客舱温度控制在 24 摄氏度
B.空调组件 1 将温度固定在 20 摄氏度, 空调组件 2 将温度固定在 10 摄氏度
C.空调组件 1 和 2 将出口温度固定在 15 摄氏度
答案: A

53. 经调节后的空气分配给:

- A.驾驶舱, 货舱及客舱
B.驾驶舱, 前后客舱
C.驾驶舱, 航空电子舱, 客舱
答案: B

54. 客舱区域温度传感器是有从厨房和盥洗室风扇抽取的空气进行通风的:

- A.正确
B.错误

答案: A

55. 温度控制是自动的, 并由下列哪一项调节:

- A.区域控制器
B.空调组件控制器 1 和 2
C.以上 A 和 B 两项
答案: C

56. 空调组件控制器故障, 空调组件出口温度被调节到:

- A.10 摄氏度
B.18 摄氏度
C.15 摄氏度
答案: C

57. 如果空调组件控制器故障, 空调组件的出口空气温度由谁控制:

- A.空调组件旁通活门
B.空调组件防冰活门
C.空调组件流量控制活门
答案: B

58. 当冲压空气按钮设置在 ON 位时, 放气活门将:

- A.关闭
B.每次都打开
C.当压差小于 1psi 时部分打开
D.当压差大于 1psi 打开
答案: C

59. 在下列那种情况下空调组件流量控制活门自动关闭:

- A.空调组件过热, 发动机防火按钮释放, 发动机开车, 水上迫降按钮按下
B.引气活门故障, 空调组件出口压力增加
C.以上 A 和 B
答案: A

60. 如果调节空气系统故障, 区域控制器辅助通道将区域温度调节到:

- A.14 摄氏度
B.24 摄氏度
C.15 摄氏度

答案: B

61. 整个区域控制器故障时:

A.热空气及调整活门打开,空调组件以固定温度工期,组件1为15摄氏度,组件2为10摄氏度

B.热空气及调整活门关闭,空调组件以固定温度工期,组件1为15摄氏度,组件2为10摄氏度

C.热空气及调整活门关闭,空调组件以固定温度工期,组件1为20摄氏度,组件2为10摄氏度

答案: C

62. 在着陆滑跑时,空调组件空气进气门在速度小于多少时打开:

A.77kt (延迟30秒后)

B.70kt (3分钟以后)

C.70kt (延迟20秒后)

答案: C

63. 当APU为空调组件供气时,如区域温度不能满足,空调组件将送信号给下列哪个装置

要求增加空气流量:

A.空调组件冲压空气进气风门

B.APU电子控制盒

C.空调组件流量控制活门

答案: B

64. 当区域控制器主通道和辅助通道故障时,各空调组件提供的温度是多少?

A.都为25摄氏度

B.空调组件1为20摄氏度,空调组件2为10摄氏度

C.空调组件1为24摄氏度,空调组件2为15摄氏度

D.都为15摄氏度

答案: B

65. 当水上迫降按钮设在ON位时,一个关闭信号送到:

A.放气活门

B.冲压空气进口和电子通风进口和排气活门

C.空调组件流量控制活门

D.以上3项

答案: D

66. 在正常操作时,增压是:

A.全自动

B.人工控制

C.以上A和B

答案: A

67. 在空中,使用增压控制器1时,如有故障:

A.必须人工控制

B.自动转到控制器2

C.必须人工选择控制器2

D.必须人工设定着陆高

答案: B

68. 放气活门的动力由谁提供:

A.两个马达中的一个

B.三个马达中的一个

C.三个机械连接的马达

答案: B

69. 以地面方式工作时,放气活门:

A.完全打开

B.完全关闭

C.按FMGS的要求设置位置

答案: A

70. 如果要看放气活门的位置,需要查看ECAM的:

A.空调页面

B.引气页面

C.增压页面

答案: C

71. 两个完全相同的,独立的,自动数字式增压控制器用于系统控制:

A.一个控制器主动,一个用于备份

B.两个控制器都由飞行管理引导计算机(FMGS)监控

C.1号控制器用于爬升阶段,2号控制器用于巡航及下降

答案: A

72. 在人工方式,哪个控制器生成过高的客舱高度和压力输出供ECAM显示:

A.两个都是

B.1号

C.2号

答案: B

73. 当冲压空气按钮设置在ON位时,在下列那种压力下放气活门将部分打开:

A.>1.5psi

B.

C.

答案: C

74. 安全活门的用途是为了避免:

A.过高的正压差

B.过高的负压差

C.以上A和B

答案: C

75. 安全活门如何工作:

A.电动

B.液压

C.气动

答案: C

76. 当增压方式选择放在人工位时,放气活门是由经过控制器1或2传送的信号控制:

A.对

B.错

答案: B

77. 在ECAM客舱压力页面上放弃活门指示器在下列哪种情况下变成琥珀色:

A.完全关闭

B.在空中完全打开

C.在地面完全打开

答案: B

78. 在ECAM客舱压力页面上,在下列哪种情况下,安全活门指示变成琥珀色:

A.两个安全活门都完全打开

B.一个安全活门打开

C.两个安全活门都完全关闭

答案: B

79. 在ECAM客舱压力页面上,当客舱压力为多少时,客舱高度指示变成红色:

A.>14000英尺

B.>8500英尺

C.>9550英尺

答案: C

80. 增压系统1故障后:

A.主注意起动,机组必须按ECAM的提示采取行动

B.机组必须选择系统2

C.系统2自动接管,机组不采取行动

答案: C

81. 52.客舱预增压何时开始?

A.发动机开车时

B.起飞功率选择时

C.离地时

答案: B

82. 53.压力安全活门在多大压力下打开:

A.8.06psi

B.8.6psi

C.9.0psi

D.7.6psi

答案: B

83. 54.组件是如何进行基本的温度调节的?

A.它满足最底区域温度的要求

B.它调节三个区域的温度

C.它门组最高区域温度的要求

答案: A

84. 55.空气调节活门的作用是什么?

A.增加冷空气以优化区域的温度

B.增加热空气以优化区域温度

C.调节热空气压力

答案: B

85. 56.防冰活门的主要作用是什么?

A.防止初级热交换器结冰

B.防止主热交换器结冰

C.防止组件冷凝器结冰

答案: C

86. 57.旁通活门的主要作用是什么?

A.减少去增压级的空气流量

B.调节组件出口温度

C.增加去涡轮级的空气流量

答案: B

87. 58.冲压空气活门的作用是什么?

A.当双组件失效时保证客舱通气

B.给组件压缩机提供空气

C.调节通过热交换器的主空气流量

答案: C

88. 59.当 APU 供气时,把组件流量选择电门放到 LO 位,组件会产生:

A.高流量

B.低流量

C.正常流量

答案: A

89. 60.当把冲压空气电门放到开位时,会出现什么情况?

A.空调组件的冲压空气进气门开

B.空调组件的冲压空气排气门开

C.应急冲压空气进气门开

答案: C

90. 61.着落后,增压系统是否回自动转换?

A.不会,必须选择另一系统

B.会,接地后立即转换

C.会,当仅在接地 70 秒后

答案: C

91. 62.放气活门的位置是怎样控制的?

A.通过三个扭距马达,依次只有一个工作

B.通过三个电动马达,一起工作

C.通过三个电动马达,一次只有一个工作

答案: C

92. 63.正确的着陆标高人工调定值应在哪里检查?

A.LDG ELEV (着陆标高)选择电门上的刻度

B.ECAM 客舱增压页面

C.不需要,因为是自动的

答案: B

93. 64.把增压方式选择电门放在人工位,水上迫降电门放在开位会出现什么情况?

A.机外排气活门,应急冲压空气进气门,航空电子通风和组件流量控制活门关闭

B.只有机外排气活门关闭

C.只有机外排气活门不会自动关闭

答案: C

94. 65.蒙皮热交换器的作用是什么?

A.当蒙皮热交换器隔离活门打开时,用于冷却来自电子设备的空气

B.重新加热来自电子通风系统的空气

C.对空气进行冷却,然后排到下面的货舱里

答案: A

95. 66.什么时候蒙皮热交换器进气旁通活门打开?

A.在开环路形态

B.在闭环路或半开环路形态,且空气流量高于所要求值时

C.当电子舱外部温度在 35 摄氏度 (95 华氏度) 以上时

答案: B

96. 67.什么时候蒙皮热交换器会在地面工作?

A.当环路工作于开环路形态时

B.当蒙皮温度低于 12 摄氏度 (蒙皮温度在增加),在闭环路形态工作时

C.当蒙皮温度高于 12 摄氏度 (蒙皮温度在增加),在闭环路形态工作时

答案: B

97. 68.当把鼓风机和抽风扇电门中的一个放在超控位时,通风空气来自何处?

A.电子舱

B.机外

C.空调管道

答案: C

98. 69.当把鼓风机和抽风扇电门都放在超控位时,通风空气排到何处?

A.蒙皮热交换器

B.机外

C.货舱底部

答案: A

99. 70.若怀疑某套自动增压系统性能下降,能否选择另一套系统?

A.可以

B.不可以

答案: A

100. 当着陆标高设在自动位时,着陆标高从何处送往控制器

A.飞行管理引导系统

B.飞行管理引导系统

C.大气数据惯性基准系统

答案: A

101. 85 高压空气的供应来自[]

A. 发动机引气系统

B. APU 负载压机

C. 地面高压供气

D. 以上都正确

答案: D

102. 发动机转速低时,如果中压级的引气的压力和温度太低,就会改为高压级提供引气维持压力在[]

A) 30±4PSI

B) 32±4PSI

C) 36±4PSI

D) 40±4PSI

答案: C

103. 预冷器把从发动机风扇引来的冷气将气温调至[]

A) 180℃

B) 190℃

C) 200℃

D) 210℃

答案: C

104. 如果 APU 漏气出现[]

A. APU 引气活门自动关闭

B. 在空调板上 APU 引气电门故障灯亮

C. 交输引气活门自动关闭

D. 以上都正确

答案: D

105. 如果 APU 引气活门关闭或机翼,吊舱或 APU 漏气,交输引气活门会自动关闭

吗? []

会

不会

答案: A

106. 预冷器入口压力如果低于[]或超压,约在 57 至 60 磅/平方英寸之间,会变成琥珀色指示

A) 0PSI

B) 2PSI

C) 4PSI

D) 8PSI

答案: C

107. 如果预冷器出口温度被探测到[]

A) 290℃ 超过 5 秒

B) 270℃ 超过 15 秒

C) 257℃ 超过 55 秒

D) 以上都正确

答案: D

108. 如果预冷器出口温度低于[]将会探测到低温

A) 50℃

B) 100℃

C) 150℃

D) 200℃

答案: C

109. 空调系统不提供在以下哪个区域的新鲜空气并保持所选的恒温?

A. 驾驶舱

B. 前客舱

- C. 后客舱
 - D. 货舱
- 答案 D

110. 温度调节通过谁完成?
A. 热空气压力调节活门

- B. 调节空气活门
 - C. A+B
- 答案 C

111. 驾驶舱及客舱温度可在驾驶舱内的何处选取。
A. 空调板上
B. 仪表板
C. 跳开关面板

答案 A

112. 在下列哪种情况中活门自动关闭:
A. 组件过热
B. 发动机起动
C. 防火按钮操作及水上迫降按钮操作
D. 以上都是

答案 D

113. 当 RAM AIR 按钮在 ON 位, 在使用自动控制操纵且压差低于 1psi(PSI)时排气活门开到
A. 100%
B. 80%
C. 50%
D. 10%

答案 C

114. 当 RAM AIR 按钮在 ON 位: 在使用自动控制操纵且压差低于 1psi(PSI)时排气活门开到

50%。人工操纵下, 即使压差小于 1psi, 排气活门
A. 不会自动打开。
B. 会自动打开

答案 A

115. 下列哪种情况下活门自动关闭:
A. 管道过热
B. 驾驶舱调节空气活门失效
C. 两个客舱调节空气活门失效。

- D. 以上都是
- 答案 D

116. 起飞和着陆期间冲压空气入口折流板
A. 关闭
B. 打开

答案 A

117. 区域控制器组件流量在下列哪种情况下以高流量工作?
A. APU 供气

- B. 双单组件工作
 - C. 任何时候
- 答案 A

118. 调节空气活门失效会使
A. 无影响
B. 相应区域的最佳温度调节失去

答案 B

119. 区域温度选择器位于 12 点钟位置:
A. 24°C(76°F)
B. 18°C(64°F)
C. 30°C(86°F)

答案 A

120. 区域控制器根据什么计算出温度需要?
A. 所选温度
B. 实际温度
C. A+B

答案 C

121. HOT AIR(热空气)按钮开关位于 OFF(关)位:
A. 活门调节热气压力
B. 活门打开, 调节空气活门关闭
C. 活门关闭, 调节空气活门关闭

答案 C

122. 温度降至 70°C(158°F)以下且机组选择 OFF(关)时
A. 故障灯灭
B. 故障灯亮

答案 A

123. 在起动的发动机上, 只要交输引气活门

关闭, 组件流量控制活门在以下哪种情况下保

持关闭:
A. (MASTER)主开关调到 ON(开位)(或人工启动按钮开关调到 ON)
B. 起动 活门开
C. N2<50%
D. 以上都是

答案 D

124. 组件流量选择器若 LO(低)被选择, 当冷却要求不能被满足, 组件的流量自动选至
A. 100%
B. 50%
C. 20%

- D. 10%
- 答案 A

125. 若客舱增压板上的水上迫降按钮开关在正常位:
A. 冲压空气入口开
B. 冲压空气 入口关

答案 A

126. 客舱风扇按钮开关在 ON(开)位:
A. 两个客舱风扇转动
B. 两个客舱风扇停止

答案 A

127. ECAM 引气页面组件出口温度高于 90° C
A. 绿色
B. 琥珀色
C. 红色

答案 B

128. 组件压气机出口温度
A. 正常情况下绿色
B. 温度高于 230° C 红色
C. 温度高于 130° C 琥珀色

答案 A

129. ECAM 引气页面区域控制器指示 ALTN MODE
A. 区域主控制故障(绿色)

- B. 区域控制器失效
 - C. 区域控制器工作正常
- 答案 A

130. ECAM 引气页面以什么颜色显示温度单位
A. 白色
B. 青色
C. 兰色

答案 B

131. 客舱增压系统的功能
A. 地面一在地面时排气活门全开
B. 预增压一在起飞时, 压力增加, 以避免在抬头时客舱压力波动
C. 空中增压一调节客舱高度及升降率以保证乘客最大限度的舒适
D. 以上都对

答案 D

132. 客舱压力控制器不接收以下哪个信号

- A. ADIRS(大气数据惯性基准系统)
 - B. FMGC(飞行引导计算机)
 - C. EIU(发动机接口组件)
 - D. CFDIU
- 答案 D

133. 在接地时, 客舱垂直速度控制在多少以释放剩余的客舱压力
A. +500 英尺/分
B. +400 英尺/分
C. +300 英尺/分
D. +200 英尺/分

答案 A

134. 着陆标高选择器在自动位, 增压系统使用谁的数据制定最佳的增压计划。
A. ADIRS
B. FMGC
C. EIU
D. LGCIU

答案 B

135. 如何解除着陆标高选择器自动方式
A. 按压并旋转旋钮
B. 拉出并旋转旋钮

答案 B

136. 人工 V/S 控制拨动开关在 UP(上)位时活

门移向
A. 开位
B. 关闭位
答案 A

137. 当着陆标高选择器处于自动(AUTO)位时
A. LDG ELEV AUTO(着陆标高自动)会显示为绿色
B. LDG ELEV MAN(着陆标高人工)会显示为绿色
C. 无显示
答案 A

138. 客舱高度(CAB ALT FT)正常范围时,若客舱高度大于 9550 英尺,
A. 指针和数字为绿色
B. 指针和数字为红色
C. 数字指示闪动
答案 B

139. 客舱升降速度何时显示琥珀色
A. 在 V/S 大于 6000 英尺/分或低于 -6000 英尺/分

B. 在 V/S 大于 4000 英尺/分或低于 -4000 英尺/分
C. 在 V/S 大于 2000 英尺/分或低于 -2000 英尺/分
答案 C

140. 通风系统包括
A. 由电子设备通风控制器(AEVC)控制的电子设备通风
B. 电瓶通风
C. 卫生间及厨房通风
D. 以上都是
答案 D

141. 当烟雾探测器探测到电子设备舱有烟雾时
A. BLOWER(供气风扇)及 EXTRACT FAULT(排气风扇故障)灯都亮
B. BLOWER(供气风扇)灯灭 EXTRACT FAULT(排气风扇故障)灯亮
C. BLOWER(供气风扇)灯亮 EXTRACT FAULT(排气风扇故障)灯灭
答案 A

142. 供气风扇故障灯呈琥珀色, 如果:
A. 供气压力低
B. 管道超温
C. 计算机供电故障
D. 以上都是
答案 D

143. ECAM 客舱增压页面进气口及排气指示, 在供气风扇故障或排气风扇故障的情况下相

应的显示变为
A. 白色
B. 琥珀色
C. 红色
答案 B

144. 下列哪种情况下控制器关闭隔离活门, 排气风扇停止工作。
A. 机组将后隔离活门 (AFT ISOL VALVE) 按钮放到 OFF 位
B. 后货舱烟雾探测器探测到烟雾
C. 以上都是
答案 C

145. 后隔离活门按钮在 AUTO 位时: 如果后货舱没有探测到烟雾
A. 进气和排气隔离活门打开, 排气风扇工作
B. 进气和排气隔离活门关闭, 调节空气活门关闭, 排气风扇停止工作
C. 进气和排气隔离活门打开, 调节空气活门打开, 排气风扇停止工作
答案 A

146. 热空气按钮在 OFF 位时
A. 压力调节活门调节热空气压力
B. 压力调节活门关闭
答案 B

147. 温度选择器在 HOT(热)位时
A. 约 5°C(41° F)
B 约 15°C(59° F)
C. 约 26°C(79° F)
答案 C

148. 货舱温度显示为

A. 白色
B. 绿色
C. 琥珀色
答案 B

149. 区域指示显示为
A. 白色
B. 绿色
C. 琥珀色
答案 A

150. 管道进气口温度显示为
A. 白色
B. 绿色
C. 琥珀色
答案 B

151. 进气隔离活门为绿色竖线
A. 活门打开
B. 活门关闭
答案 A

152. 调节空气活门 H—热(绿)
A. 活门打开
B. 活门关闭
答案 A

153. 热空气压力调节活门绿色交叉线
A. 活门打开
B. 按钮在 ON 位, 活门通常在关闭位
C. 按钮在 OFF 位, 活门关闭
D. 活门失效在开位
答案 B

154. 机组氧气系统是怎样组成的?

a) 固定的氧气瓶。
b) 便携式氧气瓶。
c) 带有氧气面罩的高压固定式氧气瓶。
答案: C

155. 飞机空调系统中, PACK 内的冲压空气进气门的主要作用是什么?

a) 在双 PACK 都失效时确保客舱通风。
b) 给 PACK 压气机提供气体。
c) 调节流过主热交换器的气流。

答案:A

156. 飞机空调系统中, 如果 PACK 控制器失效, PACK 出口温度由什么控制?

a) 流量控制活门。
b) 旁通活门。
c) 防冰活门。
答案: C

157. 飞机安全活门的作用是什么?

a) 防止产生负压差。
b) 代替外流活门。
c) 防止过压和产生负压差。
答案: C

158. 飞机的最大巡航高度 (39000ft) 相当于多少最大正常客舱高度?
A.8000ft.
B.9550ft.
C.11300ft.
答案: A

159. 在哪里能够检查到正确的机场着陆高度的设置?

a) 在 LDG ELEV 旋转选择器的刻度盘上。
b) 在 ECAM CAB PRESS 页。
c) 不需要, 因为它是自动的。
答案: B

160. 飞机增压系统的模式选择器置于 MAN 并且迫降按钮设置在 ON 位, 将会:

a) 外流活门、紧急冲压空气进气门、电子舱通风和 PACK 流量控制活门关闭。
b) 只有外流活门关闭。
答案: A

161. 哪个接口用于预增压和增压?

a) EIU 和 ADIRU。
b) EIU 和 LGCIU。
c) EIU 和 FMGC。

答案: B

162. 飞机增压系统的 CABIN PRESS FAULT 灯亮?

- a) 自动系统 1 失效。
 - b) 两个自动系统都失效。
 - c) 人工系统失效。
- 答案: B

163. 飞机前货舱隔离活门按钮控制什么?

- a) 排风扇。
 - b) 压力调节活门。
 - c) 隔离活门和排风扇。
- 答案: C

164. 热空气按钮电门控制:

- a) 吹风扇。
 - b) 后货舱门。
 - c) 压力调节活门。
- 答案: C

165. 空调面板上热空气 FAULT (故障) 灯亮时:

- A. 热空气压力调节活门关闭, 空气调节活门关闭
 - B. 热空气压力调节活门打开, 空气调节活门关闭
 - C. 热空气压力调节活门关闭, 空气调节活门打开
- 答案: A

1. 1: 纬度差一分所对的经线弧长是多少?

- A. 1KM
 - B. 1 海里
 - C. 1 英里
 - D. 2KM
- 答案: B (内部题号:713)
2. 2: 一海里相当于多少公里和多少英里

- A. 1.85KM 和 1.15 英里
 - B. 1.15KM 和 1.85 英里
 - C. 1.15KM 和 0.54 英里
 - D. 0.54KM 和 0.87 英里
- 答案: A (内部题号:714)
3. 3: 地方时是

- A. 以当地经线正背太阳为零点、正对太阳为 12 点所确定的时刻
 - B. 以当地日出为 6 点所确定的时刻
 - C. 以当地太阳当顶为 12 点所确定的时刻
 - D. 当地经线两次对正太阳的时间
- 答案: A (内部题号:715)
4. 4: 全球按经度划分为多少个时区, 每个时区包含经度多少

- A. 12 个、30°
 - B. 24 个、15°
 - C. 18 个、20°
 - D. 36 个、10°
- 答案: B (内部题号:716)
5. 5: 飞机自西向东飞行, 当越过日界线时, 日期怎样变更?

- A. 原日期不变
 - B. 增加一天
 - C. 减少一天
 - D. 增加 12 小时
- 答案: C (内部题号:717)
6. 6: 航线角是:

- A. 航线同经线的夹角
 - B. 航线同纬线的夹角
 - C. 经线北端顺时针量到航线去向的角度
- 答案: C (内部题号:718)
7. 7: 地球表面两点之间航程最短的航线

- A. 等角航线
- B. 圆锥投影图上连接该两点的直线
- C. 大圆航线
- D. 圆柱投影图上连接该两点的直线

答案: C (内部题号:719)

8. 8: 飞行高度按基准面可分为以下几种

- A. 安全高度和飞行高度层
 - B. 场压高和标准气压高
 - C. 仪表高度和修正高度
 - D. 真高、相对高、绝对高和气压高
- 答案: D (内部题号:720)
9. 9: 机场标高是指

- A. 着陆场地内最高点的标高
 - B. 跑道入口的标高
 - C. 跑道中心点的标高
 - D. 塔台所在位置的标高
- 答案: A (内部题号:722)
10. 10: 气压高度表拨正值 QNH 的含义是什么

- A. 场面气压
 - B. 场压高度
 - C. 修正海平面气压
 - D. 海压高度
- 答案: C (内部题号:723)
11. 11: 飞行高度层 (FL) 的基准面为:

- A. 机场平面
 - B. 平均海平面
 - C. 1013.2 毫巴气压面
 - D. 修正海平面气压面
- 答案: C (内部题号:724)
12. 12: 标准海平面气压 760mm (汞高) 相当于多少英寸 (汞高) 和多少毫巴

- A. 29 英寸、1013mb
 - B. 30 英寸、1000mb
 - C. 29.29 英寸、1013.2mb
 - D. 29.92 英寸、1013.2mb
- 答案: D (内部题号:725)
13. 13: 过渡高度层是指

- A. 气压高度表拨正值为 QNH 的一个下限高度, 在这个高度以上, 飞机的垂直位置用海压高度表示
- B. 气压高度表拨正值为 QNE 的一个上限高度, 在这个高度以下, 飞机的垂直位置用飞行高度层表示
- C. 气压高度表拨正值为 QNE 的一个下限高度, 在这个高度以上, 飞机的垂直位置用

- 海压高度表示
- D. 气压高度表拨正值为 QFE 的一个下限高度, 在这个高度以上, 飞机的垂直位置用海压高度表示

答案: C (内部题号:726)

14. 14: 航线仪表飞行的最低安全高度是: 飞机距航线两侧各 _____ KM 地带内最高障碍物, 平原地区不得低于 _____ 米, 丘陵和山区不得低于 _____ 米

- A. 25KM, 400M, 600M
- B. 20KM, 600M, 900M
- C. 10KM, 150M, 300M
- D. 30KM, 500M, 1000M

答案: A (内部题号:727)

15. 15: 飞机保持一定的 M 数爬升的过程中, 表速和真空速有何变化

- A. 真空速减小, 指示空速更减小
 - B. 真空速增大, 指示空速也有所增大
 - C. 真空速增大, 指示空速不变
 - D. 真空速不变, 指示空速减小
- 答案: A (内部题号:728)

16. 16: 偏流是哪两条线的夹角? 以哪一条为基准?

- A. 航迹线和航线, 以航线为基准
 - B. 航迹线和航向线, 以航迹线为基准
 - C. 航线和航向线, 以航向线为基准
 - D. 航迹线和航向线, 以航向线为基准
- 答案: D (内部题号:736)

17. 17: 电台方位角是

- A. 无线电方位线同经线的夹角
- B. 无线电方位线同航向线的夹角
- C. 飞机所在经线北端顺时针到无线电方位线的角度
- D. 电台所在经线北端顺时针到无线电方位线的角度

答案: C (内部题号:737)

18. 18: 飞机方位角是

- A. 经线北端顺时针到无线电方位线的角度
- B. 航向线顺时针到无线电方位线的角度
- C. 飞机所在经线北端顺时针到无线电方位

位线的角度

D.电台所在经线北端顺时针到无线电方位线的角度

答案: D (内部题号:738)

19. 19: 利用 VOR 导航具有下列哪些优点

A.可向飞行员直接提供电台磁方位和自动驾驶交联, 可以实现自动导航和测距仪结合

合, 可提供方位、距离信息, 便于定位
B.没有顶空盲区, 飞越 VOR 上空可精确定位

C.工作频率在超短波波段, 不受天气和夜间效应影响, 信号稳定

D.不依靠任何地面设备

答案: A (内部题号:739)

20. 20: ILS 的航向台为飞机进近提供

A.距离信息

B.方向信息

C.高度信息

D.位置信息

答案: B (内部题号:740)

21. 21: ILS 的下滑台为飞机进近提供

A.距离信息

B.方向信息

C.垂直引导信息

D.位置信息

答案: C (内部题号:741)

22. 22: 指点标台为飞机进近提供

A.距离信息

B.方向信息

C.高度信息

D.位置信息

答案: A (内部题号:742)

23. 23: 航向台的覆盖区为

A.在跑道中线延长线左右 10°以内为 46.3km (25NM), 10°—35°之间为 31.5KM

(17NM)

B.在跑道中线延长线左右 10°以内为 25KM

C.在跑道中线延长线左右 35°以内为

17KM

答案: A (内部题号:743)

24. 24: 下滑台的覆盖区为

A.仰角 0-6°之间, 距离为 10NM

B.在下滑道左右 8°以内, 距离为 20KM

C.在下滑道左右 8°以内, 仰角 0.3-1.75 倍下滑角之间, 距离不小于 18.5KM (10NM)

答案: C (内部题号:744)

25. 25: 飞机被劫持的二次雷达特殊编码是

A.7700

B.7600

C.7500

D.7777

答案: C (内部题号:745)

26. 26: 飞机发生危急情况的二次雷达特殊编码是

A.7700

B.7500

C.5555

D.7600

答案: B (内部题号:746)

27. 27: 飞机失去通信联络的二次雷达特殊编码是

A.7500

B.5555

C.7600

D.7777

答案: C (内部题号:747)

28. 28: 仪表进近程序分为哪两类

A.精密进近, 目视进近

B.修正角穿云, 直角穿云

C.精密进近, 非精密进近

D.长五边着陆, 目视进近

答案: C (内部题号:748)

29. 29: 仪表进近程序, 通常由下列几个部分组成

A.起飞爬升、平飞、下降着陆

B.进场航段、起始进近航段、中间进近航

段、最后进近航段、复飞

C.直线航线、修正角航线、直角航线

D.出航转弯、出航航迹、入航转弯、入航航迹

答案: B (内部题号:749)

30. 30: 根据飞机入口速度 (Vat) 的大小, 飞机分类为:

A.A、B、C、D、E 五类

B.起飞全重 AUV20 吨以下, 20-60 吨、60 吨以上三类

C.单发飞机、双发飞机、三发飞机、四发飞机四类

D.低速飞机、中速飞机、高速飞机三类

答案: A (内部题号:750)

31. 31: 仪表进近程序的非精密进近是指进近过程中

A.既有方向引导又有垂直引导

B.仅有方向引导

C.仅有垂直引导

D.仅有距离引导

答案: B (内部题号:751)

32. 32: 飞机非精密进近下降到最低下降高 (MDH) 时, 如果不能建立目视参考, 应当:

A.立即复飞

B.继续下降

C.保持 MDH 飞行

D.保持 MDH 至复飞点复飞

答案: D (内部题号:752)

33. 33: 飞机精密进近下降到决断高 (DH) 时, 如果不能建立目视参考, 应当

A.立即复飞

B.继续下降

C.保持 DH 飞行

D.保持 DH 至复飞点复飞

答案: A (内部题号:753)

34. 34: I 类仪表着陆标准的水平和垂直距离分别为多少米

A.400、30

B.200、0

C.800、60

答案: C (内部题号:754)

35. 35: 在进近着陆中, 决断高度等亮 (DH), 说明飞机处在什么高度

A.) DH

B.≤DH

C.>DH 或

答案: B (内部题号:755)

36. 36: 地面二次雷达显示器显示飞机目标不清晰时, 飞行员应按下什么按钮

A.TEST

B.IDENT

C.REPORT

答案: B (内部题号:756)

37. 37: 在仪表进近中, 标准下滑角是

A.1°

B.2°

C.3°

答案: C (内部题号:757)

38. 38: 同一马赫数 (M), 在不同高度和气温条件下, 它所对应的真空速

A.不同

B.相同

C.不同或相同

答案: A (内部题号:758)

39. 39: 飞机在低空飞行, 应按下面哪种仪表保持空速飞行

A.M 数表

B.IAS 表

C.VSI 表

答案: B (内部题号:759)

40. 飞机上安装马赫数表的原因是

A.作为指示空速表的备用仪表

B.作为指示空速的备用仪表

C.当飞机速度超过临界马赫数时, 根据空速表指示不能判断飞机所受空气动力的情况

答案: C (内部题号:760)

41. 26: 飞机发生危急情况的二次雷达特殊编码是↑

- A. 7700
 - B. 7500
 - C. 5555
 - D. 7600
- 答案: A (内部题号:761)

1. 刹车系统是: [B]

A 绿系统带防滞, 黄系统不带防滞, 停留刹车

B 绿和黄系统带防滞, 黄系统不带防滞, 停留刹车

C 绿系统带或不带防滞, 黄系统带防滞, 停留刹车

2. 收起落架的最大速度是: [B]

- A) 200kt
- B) 220kt
- C) 250kt

3. 在何时可通过手轮进行前轮操纵: [D]

- a) 飞机在地面, 速度低于 70kt, 双发工作, 牵引杆正常位
- b) 地面或空中, 速度低于 75kt, 双发工作, 牵引杆正常位
- c) 飞机在地面, 速度低于 70kt, 单发工作, 牵引杆正常位
- d) 飞机在地面, 速度低于 70kt, 单发或双发, 牵引杆在正常位

4. 前轮转弯的动力由谁提供: [B]

- a) 黄液压系统
- b) 绿液压系统
- c) A+B

5. 前轮转弯何时可用? [B]

- A. 起落架舱门打开时
- B. 前起落架舱门关闭时
- C. 所有起落架舱门关闭时

6. 驾驶舱中手轮提供的前轮转弯角度为: [C]

- A) 85 度
- B) 70 度
- C) 75 度

- A. 两个手轮同时操纵时: [C]
- B. 第一个操纵手轮的飞行员的信号优先
- C. 机长的信号优先
- D. 信号被代数叠加

7. 起落架可由谁放出? [A]

- A. 绿液压系统或机械重力放出
- B. 绿液压系统或黄液压系统备份
- C. 绿液压系统用于开锁, 重力放出及绿液压系统用于放下锁定
- D. 蓝液压系统或机械重力放出

8. 哪个液压系统给正常刹车供压? [C]

- A. 蓝系统
- B. 黄系统
- C. 绿系统

9. 只剩下绿系统时, 自动刹车: [B]

- A. 失去
- B. 可用
- C. 备份

10. 当防滞和前轮转弯操纵开关置于 OFF 位时: [B]

- A. 只有前轮转弯断开
- B. 防滞和前轮转弯断开
- C. 防滞提供固定的飞机减速
- D. 只有防滞断开

11. 前轮转弯的动力由谁提供: [A]

- A. 液压系统
- B. 电气系统
- C. A 或

12. 刹车方式包括: [C]

- A. 正常带或不带防滞, 备份不带防滞, 停留刹车
- B. 正常带防滞, 备份不带防滞, 停留刹车
- C. 正常或备份带防滞, 备份不带防滞, 停留刹车

13. 用方向舵进行前轮转弯操纵时: [B]

- A. 在所有情况下都被限制在 2° 或 6°
- B. 取决于飞机的速度, 被限制在 2° 或 6°

14. 备份刹车系统使用的液压系统是: [C]

- A. 黄液压系统
- B. 液压蓄压瓶 (增压)
- C. A+B

15. 飞行中, 如将停留刹车置于 ON 位, ECAM 上停留刹车的显示为: [B]

- A. 绿色
- B. 琥珀色
- C. 蓝色

16. 前轮转弯系统的压力何时关断? [A]

- A. 牵引杆在牵引位或双发关车或飞机速度大于 130kt 时
- B. 单发关车或地面牵引或飞机速度大于 60kt

17. 起落架的位置由谁指示: [D]

- A. 中央仪表板上的一个面板, ECAM 或目视检查机翼
- B. 中央仪表板及顶板上的一个面板
- C. 只有 ECAM
- D. 中央仪表板上的一个面板及 ECAM

18. 对起落架提供液压, 速度最多可达到: [C]

- A. A) 280kt
- B. B) 任何速度
- C. C) 260kt

19. 起飞后, 左侧主起落架减震支柱卡在压缩位, 会出现什么情况? [C]

- A. 起落架可在任何情况下收起 (安全)
- B. 前起落架在中间位时, 起落架可收起
- C. 起落架无法收起, 起落架收放杆被锁死

20. 在机轮页面上: 起落架位置指示, 第一行显示绿色三角, 第二行无三角显示, 起落架放下了吗? [A]

- A. 放下了
- B. 没有放下

21. 在进近时, 出现主警告及 ECAM 显示: GEAR NOT DOWN (起落架未放下),

是什么原因? [C]

- A. 起落架放下锁未锁定, 襟翼全放出,

两个无线电高度表都失效

- B. 起落架放下锁未锁定, 襟翼在 3 位, 无线电高度表低于 750 英尺
- C. A 和 B

22. 如备份刹车使用黄系统, 自动刹车: [B]

- A. 仍可用, 带防滞
- B. 失效
- C. 仍可用, 不带防滞

23. 刹车系统是:

A. 绿系统带防滞, 黄系统不带防滞, 停留刹车

B. 绿和黄系统带防滞, 黄系统不带防滞, 停留刹车

C. 绿系统带或不带防滞, 黄系统带防滞, 停留刹车

答案: B

24. 当防滞和前轮转弯操纵开关置于 OFF 位时:

A. 只有前轮转弯断开

B. 防滞和前轮转弯断开

C. 防滞提供固定的飞机减速

D. 只有防滞断开

答案: B

25. 收起落架的最大速度是:

A. 200kt

B. 220kt

C. 250kt

答案: B

26. 前轮转弯的动力由谁提供:

A. 液压系统

B. 电气系统

C. A 或 B

答案: A

27. 前轮转弯何时可用:

A. 起落架舱门打开时

B. 前起落架舱门关闭时

C. 所有起落架舱门关闭时

答案: B

28. 前轮转弯的动力由谁提供:

- A. 黄液压系统
- B. 绿液压系统
- C. A+B

答案: B

29. 前轮转弯系统的压力何时关断:

- A. 牵引杆在牵引位或双发关车或飞机速度大于 130kt
- B. 单发关车或地面牵引或飞机速度大于 60kt

答案: A

30. 驾驶舱中手轮提供的前轮转弯角度为:

- A. 85 度
- B. 70 度
- C. 75 度

答案: C

31. 两个手轮同时操纵时:

- A. 第一个操纵手轮的飞行员的信号优先
- B. 机长的信号优先
- C. 信号被代数叠加

答案: C

32. 刹车方式包括:

- A. 正常带或不带防滞, 备份不带防滞, 停留刹车
 - B. 正常带防滞, 备份不带防滞, 停留刹车
 - C. 正常或备份带防滞, 备份不带防滞, 停留刹车
- 答案: C

33. 用方向舵进行前轮转弯操纵时:

- A. 在所有情况下都被限制在 2 度或 6 度
 - B. 取决于飞机的速度, 被限制在 2 度或 6 度
- 答案: B

34. 起落架的位置由谁指示:

- A. 中央仪表板上的一个面板, ECAM 或目视检查机翼

B. 中央仪表板及顶板的一个面板

C. 只有 ECAM

D. 中央仪表板上的一个面板及 ECAM

答案: D

35. 在何时可通过手轮进行前轮操纵:

- A. 飞机在地面, 速度低于 70kt, 双发工作, 牵引杆正常位
- B. 地面或空中, 速度低于 75kt, 双发工作, 牵引杆正常位
- C. 飞机在地面, 速度低于 70kt, 单发工作, 牵引杆正常位
- D. 飞机在地面, 速度低于 70kt, 单发或双发, 牵引杆正常位

答案: D

36. 对起落架提供液压, 速度最多可达到:

- A. 280kt
- B. 任何速度
- C. 260kt

答案: C

37. 起飞后, 左侧主起落架减震支柱卡在压缩位, 会出现什么情况:

- A. 起落架可在任何情况下收起(安全)
 - B. 前起落架在中间位时, 起落架可收起
 - C. 起落架无法收起, 起落架收放杆被锁死
- 答案: C

38. 速度大于 260kt 时, 能否重力放起落架(从系统角度看):

- A. 能
 - B. 不能
- 答案: A

39. 在机轮页面上, 起落架位置指示, 第一行显示绿色三角, 第二行无三角显示, 起落架放下了吗:

- A. 放下了
- B. 没放下

答案: A

40. 在进近时, 出现主警告及 ECAM 显示: GEAR NOT DOWN(起落架未放下), 是什么原因:

- A. 起落架放下锁未锁定, 襟翼全放出, 两个无线电高度表都失效

B. 起落架放下锁未锁定, 襟翼在 3 位, 无线电高度表低于 750 英尺

C. A 或 B

答案: C

41. 刹车由两个独立系统驱动, 它们由谁增压:

- A. 蓝和绿液压系统
- B. 黄和绿液压系统
- C. 蓝和黄液压系统

答案: B

42. 备份刹车系统使用的液压系统是:

- A. 黄液压系统
- B. 液压蓄压瓶(增压)
- C. A+B

答案: C

43. 液压蓄压瓶的刹车压力的可用状态为:

- A. 正常(带防滞)
- B. 备份(带防滞)
- C. 备份(不带防滞)

答案: C

44. 飞行中, 如将停留刹车置于 ON 位, ECAM 上停留刹车的显示为:

- A. 绿色
- B. 琥珀色
- C. 蓝色

答案: B

45. 防滞的原理是:

- A. 比较四个机轮的速度差
- B. 将机轮速度与飞机基准速度比较
- C. 比较左右起落架机轮速度

答案: B

46. ADIRS1 和 ADIRS3 失效后, 防滞仍可用吗?

- A. 可用
- B. 不可用

答案: A

47. 绿液压系统可用时, 如防滞和前轮转弯开关置 off 位:

- A. 刹车正常, 前轮转弯失效
 - B. 刹车备份, 前轮转弯正常
 - C. 刹车备份不带防滞, 前轮转弯失效
- 答案: C

48. 如备份刹车使用黄系统, 自动刹车:

A. 仍可用, 带防滞

B. 失效

C. 仍可用, 不带防滞

答案: B

49. 起落架可由谁放出:

- A. 绿液压系统或机械重力放出
- B. 绿液压系统或黄液压系统备份
- C. 绿液压系统用于开锁, 重力放出及绿液压系统用于放下锁定
- D. 蓝液压系统或机械重力放出

答案: A

50. 停留刹车置于 on 位, 将会断开除防滞以外的所有刹车方式:

- A. 对
- B. 错

答案: B

51. 停留刹车置于 on 位, 将断开自动刹车:

- A. 对
 - B. 错
- 答案: A

52. 自动刹车由谁起动:

- A. 选择反推
- B. 地面扰流板放出
- C. A+B

答案: B

53. 着陆后, 将油门杆从反推位收到慢车位可收起地面扰流板, 自动刹车解除预

位:

- A. 错
- B. 对

答案: B

54. 刹车和蓄压瓶压力指示器指示什么压力:

- A.黄液压系统
 - B.仅仅蓄压瓶
 - C.黄液压系统和刹车蓄压瓶
- 答案: C

55. 如果选择了最大刹车, 刚好在 V1 前中断起飞, 反推打开, 忘记地面扰流板预位, 自动刹车启动吗:

- A.启动
 - B.不启动
- 答案: A

56. 当刹车温度达到多少度时, 刹车按钮上的 HOT (过热) 灯亮:

- A. 2 5 0 度
 - B. 3 0 0 度
 - C. 3 1 5 度
- 答案: B

57. 在 ECAM 机轮页面上, 自动刹车绿色闪烁表示:

- A.自动刹车断开
 - B.自动刹车失效
 - C.防滞失效
- 答案: A

58. 在 ECAM 机轮页面上, 某一机轮标识号上方出现一绿色弧线, 表示刹车温

度高于:

- A. 3 0 0 度
 - B. 1 0 0 度
 - C. 5 0 度
- 答案: B

59. 当自动刹车工作时, 它可由谁解除预位:

- A.收起地面扰流板
 - B.按下方式按钮或失去一个预位条件
 - C.中度或低度方式单脚刹车或最大方式双脚刹车
 - D.A, B 或 C 任何一项都可
- 答案: D

60. 离地后, ECAM 刹车热警告仍可用吗:

- A.可用, 机轮放下或收起时
- B.可用, 只在机轮放下时
- C.不可用

答案: A

61. 在停机坪上, APU 工作时, 停留刹车置于 ON 位, ECAM 上的停留刹车指示

为:

- A.绿色
 - B.无显示
 - C.黄色 (由于蓄压瓶压力)
- 答案: A

62. 起落架重力放出后, 如绿系统压力可用, 起落架操作能否恢复正常:

- A.能
 - B.不能
- 答案: A

63. 起落架指示面板接受来自微动开关以及与下列哪一项相连的接近探测器的

信息:

- A.起落架控制接口组件 1

B.起落架控制接口组件 2

C.以上两个

答案: A

64. 靠近起落架手柄的红色箭头何时亮:

- A.在进近形态时, 起落架未能放下锁定
 - B.起落架在收起后未能收上锁定
 - C.起落架在非正常位置
- 答案: A

65. 在哪种情况下, 起落架指示面板上未锁定灯亮:

- A.起落架在所选位置未锁定
 - B.起落架重力放出, 舱门未锁定
 - C.起落架正常放出, 舱门未锁定
- 答案: A

66. 起落架放出后, 飞机最大速度为:

- A. 3 0 0 kt / M. 7 0
 - B. 2 8 0 kt / M. 6 7
 - C. 2 6 0 kt / M. 6 0
- 答案: B

67. 可以放起落架的最大速度为:

- A. 2 6 0 kt
 - B. 2 5 0 kt
 - C. 2 4 0 kt
- 答案: B

68. 当速度大于 2 6 0 kt 时, 哪个关闭绿系统供压安全活门:

- A.ADIRS 1 和 ADIRS 2
 - B.ADIRS 1 和 ADIRS 3
 - C.ADIRS 2 和 ADIRS 3
- 答案: B

69. 最大轮胎速度为:

- A. 2 5 0 kt
 - B. 1 9 5 kt
 - C. 1 8 5 kt
- 答案: B

70. 有无目视起落架放下锁定指示:

- A.有
 - B.无
- 答案: B

71. 用手柄重力放起落架时需要转动几圈摇把:

- A.顺时针转十圈
 - B.顺时针转五圈
 - C.顺时针转三圈
- 答案: C

72. 哪一个液压系统给起落架正常操纵和前轮转弯供压:

- A.蓝系统
 - B.绿系统
 - C.黄系统
- 答案: B

73. 起落架重力放下后前轮转弯是否可用:

- A.是
 - B.否
- 答案: B

74. 控制起落架正常操纵顺序是:

- A.顺序的任一个起落架控制和接口组件
- B.同时的两个起落架控制和接口组件

C.手柄

答案: A

75. 给出起落架的显示的组件是:

- A.顺序的任一个起落架控制和接口组件
 - B.同时的两个起落架控制和接口组件
 - C.只是起落架控制和接口组件 1
- 答案: B

76. 哪个液压系统给正常刹车供压:

- A.蓝系统
 - B.黄系统
 - C.绿系统
- 答案: C

77. 哪个液压系统给备份刹车系统供压:

- A.蓝系统
 - B.绿系统
 - C.黄系统
- 答案: C

78. 停留刹车在 on 位时, 其他刹车方式可用吗?

- A.不工作
 - B.继续可用
- 答案: A

79. 在什么刹车方式下, 扰流板伸出 4 秒后, 渐增的刹车压力被送到刹车:

- A.MAX (最大) 方式
 - B.MED (中等) 方式
 - C.LO (轻度) 方式
- 答案: C

80. 自动刹车预位的条件是:

- A.自动刹车按钮按入, 绿系统压力和防滞供压, 正常刹车系统无失效
 - B.自动刹车按钮按入, 黄系统压力和防滞供压, 正常刹车系统无失效
 - C.自动刹车按钮按入, 绿系统压力和防滞不工作, 正常刹车系统无失效
- 答案: A

81. 使用手轮时的前轮转弯的最大角度是:

A. + / - 6 度

答案: B

82. 使用手轮时的前轮转弯的最大角度是:

A. + / - 6 度

B. + / - 7.5 度

C. + / - 9.5 度

答案: B

83. 当速度低于多少时, 防滞终止:

A. 30 kt

B. 20 kt

C. 72 kt

D. 100 kt

答案: B

a) 62. 正常情况下, 飞机落地滑跑时, 自动刹车 DECEL 灯不亮就说明自动刹车不工作吗?

A. 正确

B. 错误

答案: B

84. 420. 空速大于 时安全活门自动切断供给起落架系统的液压?

A. 260KT

B. 240KT

C. 210KT

A

85. 通过转动驾驶舱内的摇柄机械放下起落架时:

A. 舱门、前起落架和主起落架开锁

B. 起落架系统与绿系统隔离

C. 起落架依靠重力放下

D. 以上都对

D

86. 422. BSCU 从以下哪个设备中接收指令?

A. 左座和右座的转弯手轮

B. 自动驾驶仪

C. 方向舵脚蹬。

D. 以上都是

D

87. 在以下哪种情形中, 转弯系统获得作动液压?

A. 防滞和前轮转弯 (A/SKID & N/W STRG) 电门在接通位

B. 牵引控制杆在正常位置

C. 至少一台发动机在运转, 且飞机在地面

D. 以上都是

D

88. 手轮可使前轮左右转动至最大。

A. 85°

B. 75°

C. 65°

B

89. 正常刹车系统使用 系统液压, 备用刹车系统使用 系统液压。

A. 绿, 黄

B. 黄, 绿

C. 黄, 蓝

A

426. 以下哪个条件不是自动刹车系统待命条件?

A. 防滞系统有电

B. 黄液压可用

C. 刹车系统无故障

D. 至少一个 ADIRS 工作

B

90. 在下列哪个情形中, 自动刹车系统不能解除待命?

A. 机组按动已经待命的自动刹车选择按钮

B. 个或多个待命条件不能满足

C. 地面扰流板收回

D. 飞机离陆 30 秒钟后

D

91. 当绿液压系统压力不够, 且存在下列哪个条件时, 使用带防滞的备用刹车?

A. 黄液压系统可用

B. 防滞和前轮转弯 (A/SKID & N/W STRG) 电门在 ON 位

C. 停留刹车没有在 ON 位

D. A+B+C

D

92. 停留刹车由 系统或储压器通过转换活门提供压力?

A. 蓝

B. 绿

C. 黄

C

93. 如果停留刹车已接通, 但黄系统或储压器没有液压供应, 不可通过刹车踏板使用正常刹车。这句话是

A. 正确

B. 错误

B

94. SKID & N/W STRG (防滞和前轮转弯)

电门在 ON 位时, 如果绿液压可用,

则

A. 防滞可用

B. 前轮转弯可用

C. 以上都是

C

95. SKID & N/W STRG (防滞和前轮转弯) 电门在 ON 位时, 如果绿液压失效以

下错误的 是:

A. 黄色液压系统自动代替绿色液压系统为刹车供压

B. 防滞仍然可用

C. 前轮转弯可用

D. 三针指示器指示黄系统刹车压力

C

96. SKID & N/W STRG (防滞和前轮转弯) 电门在 OFF 位时, 黄色液压系统向刹车提供压力, 以下错误的是:

A. 防滞仍然可用。

B. 前轮转弯失效

C. 通过踏板可用差动刹车

D. 三针指示器上显示黄系统刹车液压

A

97. 在打滑跑道上, 由于防滞的工作, 可能无法达到预选的减速率。在这种情况下

下, 绿色 DECEL (减速) 灯不亮, 这并不意味着自动刹车不工作。这句话是

A. 正确

B. 错误

A

98. A/SKID (防滞) 字符以琥珀色显示, 并伴有 ECAM 警戒时, 表示:

A. 所有 BSCU 故障

B. A/SKID & N/W STRG (防滞和前轮转弯) 电门在 OFF (关) 位

C. BSCU 探测到防滞装置故障

D. 以上都可能

D

99. 刹车温度正常情况下, 指示呈绿色, 当相应的刹车温度超过 时, 变成琥珀色

琥珀色

A. 400°C

B. 300°C

C. 200°C

B

100. 主发电机失效, 应急发电机不工作时, 由交流静变流机 (AC STAT INV) 为起落架指示器面板供电。这句话是

A. 正确

B. 错误

A

101. 当飞电网只有电瓶供电时, 驾驶舱的舱顶灯照明仅供给

A. 左侧

B. 右侧。

B

102. NOSE (前起落架灯) 开关控制滑行和起飞灯的开和关, 当起落架收上时,

灯

A. 滑行灯和起飞灯都亮

B. 只有滑行灯亮

C. 自动灭

C

103. STROBE (频闪灯) 开关在 AUTO (自动) 位, 主起落架减震支柱未压缩时

频闪灯自动

- A. 打开
- B. 关闭
- A

104.如何打开舱顶应急灯和 EXIT 标志灯?

- A. 应急出口灯选择器在 ON (开) 位
- B. 乘务长面板上的 EMER (应急) 按钮被按下
- C. 都可以
- C

105.EMER EXIT LT 选择器在 ARM (待命) 位置时, 在以下哪个情况舱顶应急

灯不会亮?

- A. 飞机正常电源系统失效
- B. DC 卸载主汇流条故障
- C. AC 汇流条 2 故障
- C

106. 下列哪种情况时, DC SHED ESS BUS 给内部电瓶充电?

- A. EMER LT 选择器不在 ON 位
- B. 乘务长面板上的 EMER 开关未压下
- C. DC SHED ESS BUS 有电
- D. A+B+C
- D

107.SEAT BELT (座椅安全带) 开关 AUTO 位时, 哪种情况 FASTEN SEAT BELT

和 RETURN TO SEA 标志自动亮?

- A. 缝翼放出超过 17°
- B. 主起落架放出
- C. 以上都是
- C

108.NO SMOKING (禁止吸烟) 开关 AUTO 位时, 哪种情况 EXIT (出口) 标志

灯亮?

- A. 缝翼放出超过 17°
- B. 起落架放出
- C. 以上都是

B

109.哪个液压系统给正常起落架操纵供压?

- a) 绿系统
- b) 兰系统
- c) 黄系统
- A

110.哪个液压系统用于操纵前轮转弯?

- a) 绿系统
- b) 兰系统
- c) 黄系统
- A

111. 谁控制起落架正常收放顺序

- i. 任何一个 LGCIU 轮流地
- ii. 两个 LGCIU 同时地
- iii. 重力释放手柄
- A

112. 哪个组件将起落架位置传递给 ECAM

- i. 任何一个 LGCIU 轮流地
- ii. 两个 LGCIU 同时地
- iii. 仅 LGCIU1
- B

113. UNLK 灯什么时候亮

- i. 当起落架和相应的舱门没有收上锁定时
- ii. 当起落架没有放下
- iii. 当起落架没锁定在所选择的位置时
- C

618. 在起落架收起后, 起落架液压管路何时被释压?

iv. 一旦选择活门被置于中立位

- v. 一旦空速大于 260±5 节
- vi. 一旦最后一个舱门关闭后
- B

114.当起落架重力释放手柄被转动后, 发生什么

- i. 关断活门和通气活门工作
- ii. 安全活门和关断活门工作
- iii. 安全活门和通气活门工作
- A

115.正常刹车停用哪个液压系统

- a) 绿系统
- b) 黄系统
- c) 兰系统
- A

116.停留刹车由谁供压?

- a) 只由黄系统高压供压
- b) 仅由刹车贮压器供压
- c) 或者由黄系统高压或者由刹车贮压器供压。
- C

117. 下列哪个刹车模式为在地面把扰流板伸出 2 秒后, 逐渐给压力进行刹车。

- a) MAX
- b) MED
- c) LO
- B

118.自动刹车待命条件是什么

- a) 自动刹车按钮压入, 绿液压系统有压力, 防滞系统有电, 正常刹车系统

无故障。

- b) 自动刹车按钮压入, 黄液压系统有压力, 防滞系统有电, 正常刹车系统

无故障。

- c) 自动刹车按钮压入, 绿系统不工作, 防滞不工作, 正常刹车无故障。

A

119.. BSCU 什么时候提供防滑控制

- a) 在正常和备用刹车时
- b) 仅在正常刹车时
- c) 当自动刹车系统已经失效时
- A

120.用转弯手轮操纵前轮转弯的最大角度是:

- A—±6°
- B—±74°
- C—±95°
- B

121.起落架重力释放后, 前轮转弯功能可用吗

- a) 可用
- b) 不可用
- B

122. 出现 BRAKES RELEASED ECAM 注意信息或 ECAM 上显示 BRAKE RELEASED

信息, 或 BRAKE A/SKID NWS FAULT ECAM 信息时是否需复位 BSCU

- A 能
- B 不能
- B

123. 在空中起落架收起后, 把防滞和前轮转弯开关关断在接通, 自动刹车在

预位方式

- A 是
- B 不是
- B

124. 刹车温度限制所需维护设施中, 同一轮上的两个刹车温度差大于 () 摄氏度, 且任一刹车温度大于或等于 () 摄氏度, 需进行维护措施

- A 100 摄氏度、500 摄氏度
- B 150 摄氏度、600 摄氏度
- C150 摄氏度、500 摄氏度
- D100 摄氏度、600 摄氏度

B

125. 刹车温度限制所需维护设施中, 同一轮上的两个刹车温度差大于()摄氏度, 且任一刹车温度等于或小于()摄氏度, 需进行维护措施

- A 100 摄氏度、50 摄氏度
 - B 150 摄氏度、60 摄氏度
 - C 150 摄氏度、50 摄氏度
 - D 100 摄氏度、60 摄氏度
- C

126. 刹车温度限制所需维护设施中, 左右刹车的平均温度差大于或等于()摄氏度, 或热熔塞熔化, 或一个刹车温度大于 900 摄氏度需要进行维护。

- A 100 摄氏度
 - B 200 摄氏度
 - C 300 摄氏度
 - D 500 摄氏度
- B

465. 当发动机在低转速时的中级气压和温度过低时, 由高压级提供引气, 此时位于中压引气下流的单向活门将会

- A. 关闭
- B. 打开

A

466. 高压引气活门何时会自动关闭?

- A. 当上游压力低时
- B. 当上游压力过大时
- C. A 或 B
- D. A+B

D

467. 引气活门何时会完全关闭?

- A. 引气反流
- B. 引气电门在关断位
- C 按动发动机灭火电门。
- D. 以上都是

D

468. APU 引气活门由空调面板上的 APU 引气电门控制。当电门在接通位时, 若 APU 转速 > 95%, 由 APU 供气, 交叉供气活门自动, 发动机引气自动。

- A. 打开, 打开

- B. 打开, 关断
- C. 关断, 打开
- D. 关断, 关断

B

469. 如果 BMC1 (引气监控计算机) 失效, APU 漏气探测会

- A. 工作
- B. 失效。

B

470. 当机翼双环探测到漏气, 或当一个环路探测到漏气, 而另一个环路不工作时将触发机翼漏气警告。这句话是

A. 正确

- B. 错误

A

471. 机翼漏气将导致:

- A. 相关的引气活门自动关闭
- B. 空调面板上, 相应的失效灯亮
- C. 交叉引气活门自动关闭 (发动机起动时例外)
- D. 以上都是

D

472. 如果一部 BMC 失效, 另一部 BMC 将接替引气系统监控, 以下正确的是:

- A. 会按需要 触发 ECAM 警告
- B. 空调面板上的相关的失效灯仍工作
- C. 相关的引气活门自动关闭

A

473. 左 (右) 发动机引气电门接通, 在以下情形中引气活门打开

- A. 上游压力大于 8PSI
- B. 对应的机翼和吊架无漏气, 超压或超温
- C. 对应的发动机灭火电门未弹出
- D. 以上都是

D

474. 交叉供气) 选择电门放自动 (AUTO) 位时

- A. 如果 APU 引气活门打开, 交叉供气活门将会关闭
- B. 如果 APU 引气活门关闭或当机翼、吊架或 APU 发生漏气时 (发动机起动时例外), 交叉供气活门将会关闭

B

583. 飞机的引气系统中 IP/HP (中间级压力/高压级压力) 电门的作用是什么?

- A. 根据风扇空气活门的位置调节输出压力。

- B. 在发动机低转速时保持足够的空气压力。
- C. 根据用户的状态调节输出气体的温度。

B

584. 气源渗漏探测系统中, 下列哪些是由双环路探测?

- A. 左和右大翼管路, PACKs 和 APU 机身中间部分管路。
- B. 发动机吊架。
- C. A 和 B。

A

585. 在 BMC1 (引气监控计算机) 失效的情况下, 将会:

- A. BMC2 确保整体渗漏的探测。
- B. BMC2 确保它的大翼渗漏的探测。
- C. 渗漏探测系统的工作完全失去。

B

1. 1. 当发动机和 APU 工作, 且 APU 引气活门选择在 ON 位时正确的陈述为:

- A. 发动机引气活门关, 交输引气活门关, APU 引气活门开
 - B. 发动机引气活门开, 交输引气活门开, APU 引气活门关
 - C. 发动机引气活门关, 交输引气活门开, APU 引气活门开
 - D. 发动机引气活门开, 交输引气活门关, APU 引气活门开
- 答案: C (内部题号:514)

2. 使用外部气源车需要的开关及其状态是:

- A. 气源交输引气自动
 - B. 气源交输引气开
 - C. 发动机引气开关关
 - D. APU 引气开关关
- 答案: B (内部题号:515)

3. 当发动机和 APU 工作, 且 APU 引气活门选择在 ON 位时, 正确的陈述为:

- A. 发动机引气活门关, 交输引气活门关, APU 引气活门开
- B. 发动机引气活门开, 交输引气活门开, APU 引气活门关

- C. 发动机引气活门关, 交输引气活门开, APU 引气活门开

D. 发动机引气活门开, 交输引气活门关, APU 引气活门开

答案: C (内部题号:618)

4. 使用外部气源开车, 需要的开关及其状态是:

- A. 气源交输引气自动
 - B. 气源交输引气开
 - C. 发动机引气开关关
 - D. APU 引气开关关
- 答案: B (内部题号:619)
5. 高压空气由谁提供:

- A. 发动机 1 和/或发动机 2 引气系统, APU 加载压气机, 高压地面连接
- B. 发动机 1 和/或发动机 2 引气系统
- C. 发动机 1 和/或发动机 2 引气系统或 APU 加载压气机

答案: A (内部题号:620)

6. 气源系统的工作由谁控制和监控:

- A. 一台引气监控计算机
 - B. 两台引气活门计算机
 - C. 两台引气监控计算机
- 答案: C (内部题号:621)
7. 引气活门是如何驱动的?

- A. 气源
- B. 电动
- C. 以上两者

答案: A (内部题号:622)

8. 当压力和温度不足以供应对应的发动机引气活门时会出现什么情况?

- A. 中压活门关
 - B. 高压活门开, 中压级关
 - C. 高压活门开, 中压级保持同样形态
- 答案: C (内部题号:623)

9. 能否通过驾驶舱引气面板控制高压活门的位置:

- A. 能
- B. 不能

答案: A (内部题号:624)

10. 如果引气活门开, 高压活门将:

- A. 自动打开
- B. 自动关闭

答案: B (内部题号:625)

11. 如果上游气压低, 高压活门将:

A. 通过气源关闭

B. 打开

C. 电动关闭

答案: A (内部题号:626)

12. 温度调节是通过预冷器实现的, 它将温度调节限制在:

- A. 150°C
- B. 85°C
- C. 200°C

答案: C (内部题号:627)

13. 来自发动机的引气:

- A. 是利用来自发动机风扇段的冷空气引气, 通过空气热交换器冷却的
- B. 在被各系统使用前不被冷却
- C. 仅用空调部分的空气冷却
- D. 用环境空气冷却

答案: A (内部题号:628)

14. 交输活门是如何控制的?

- A. 气源
- B. 电动

答案: B (内部题号:629)

15. 交输活门有两个电机

A. 一个用于自动方式, 另一个用于人工方式

B. 两个用于自动方式

C. 一个用于人工方式

答案: A (内部题号:630)

16. APU 引气活门是否比发动机引气活门有优先权?

A. 是

B. 否

答案: A (内部题号:631)

195. 开车后 APU 引气关断是为了防止发动机排出的废气进入空调系统吗? (A)

A. 是 B. 不是

186. 下列哪种情况会发生起动不成功 (E)

- A. 失速 B. EGT 超限 C. 起动气压低 D. 无 N1 转速, 悬挂

E. 以上全都正确

187. 下列哪种情况预计开车不成功 (D)

- A. 高温高原机场 B. 顺风高于 10FT C. 外部气原组的性能勉强够用

D. 以上全都正确

188. 人工开车时若电源中断, 必须关主电门中断起动, 执行冷转时间 (B)

A. 20S B. 30S C. 40S D. 1 分钟

189. 使用外部气原开车时, 最低推荐起动机供气压力为 (B)

A. 20PSI B. 25PSI C. 30PSI D. 40PSI

190. 交输引气开车时, 能否同时使用发动机引气和外部气原供气 (B)

A. 能 B. 不能

1. A320 最大加油量

A. 23859 升

B. 6303 升

C. 18549 升

D. 25000 升

A

2. 在加油过程中能启动或关断 APU 吗?

A. 能, 但要注意电气转换将中断加油

B. 能, 加油面板由电瓶供电, 没影响

C. 不能

A

3. 当燃油箱被加至最大容量时, 各个油箱内仍有足够的空间以允许燃油有多少热膨胀而不

至于通风系统溢出?

A. 2%

B. 4%

C. 3%

A

4. 燃油箱加油有无顺序?

A. 有: 机翼油箱、中央油箱

B. 无: 机组自行决定

C. 有: 中央油箱、机翼油箱

A

5. 自动加油时大翼油箱内侧油箱

A. 当外侧油箱加满时, 通过溢流方式流入内油箱

B. 当内侧油箱加满时, 通过溢流方式流入外侧油箱

C. 需要通过倒油把外侧油箱的油倒入内侧油箱

A

6. 加油的安全措施:

A. 确保加油过程中不进行 HF 通讯。

B. 保证加油车和飞机都已正确地接好接地线。

C. 将加油车的接地线连接到位于主起落架上的飞机接地点上。

D. 以上都是

D

7. 加油前测试 HI LVL 灯的正常反应是什么?

A. 灯将改变状态

B. 全亮

C. 全灭

D. 闪烁

A

8. 自动加油结束有什么提示?

A. “END” 灯亮

B. 无指示, 只是加不进油了

C. 无指示, 所选油量和实际油量相等

A

9. 自动加油结束后实际油量和所选油量一定相等吗?

A. 不一定, 可以有 100KG (220LB) 的误差

B. 一定, 只多不少

C. 不一定, 可以有 300KG (660LB) 的误差

A

10. 当地面燃油传输时, 燃油控制面板上方式选择

A. 人工

B. 自动

A

11. 当地面燃油传输时, 交输供油必须打开吗?

A. 不一定, 只有当左机翼油箱或中央油箱要放油

B. 一定

C. 不一定, 只有当右机翼油箱或中央油箱要放油

D. 不一定, 只有当左机翼或右机翼油箱要放油

A

12. 抽油能否由加油车利用抽吸的方法独立完成?

A. 否

B. 是

A

13. 机翼上方重力加油如何给中央油箱加油?

A. 通过右侧油箱倒油

B. 通过左侧油箱倒油

C. 直接加就可以

D. 不可能

A

14. 机翼上方重力加油能否将机翼油箱加满?

A. 否, 由于机翼上方加油点并不在机翼的最高点处。

B. 是

A

15. 加油的压力限制:

- A.加油是 50PSI (3.5 巴)、
- B.加油是 11PSI (0.75 巴)、
- C.加油是 40PSI (2.8 巴)、
- D.加油是 20PSI (1.5 巴)、

A
16. 放油的压力限制

- A. 放油是 11PSI (0.75 巴)
- B. 放油是 50PSI (3.5 巴)
- C. 放油是 20PSI (1.5 巴)
- D. 放油是 40PSI (2.8 巴)

A
17. 当机场无法提供气源时,但飞机需要加油,可不可以考虑旅客不下机、留一发发动机快

速过站?
A.不可以

B.可以
A

18. 当一台发动机工作时能否加油

- A.可以加油,但只能按人工加油程序进行操作
- B.可以加油,程序与正常操作一样
- C.绝对不可以,因为发动机启动后油量已被输入计算机

A
19. 当一台发动机工作时加油

- A.压力不的大于 30PSI
- B.只要得到机场部门的许可,而不需要其他的帮助
- C.飞机应尽量停在左高右低的坡度平面上
- D.可以试图启动 APU

A
20. 在 1 台发动机工作时的加油完成后,要复位 4 个 DMC 的跳开关,为了

- A.已用燃油的数值重新起始计算
- B.显示燃油量有误差
- C.燃油量变化干扰燃油量的指示

A
21. 在 1 台发动机工作时的加油完成后,

滑出很久都没有 T/O MEMO 自动显示,正常吗?

- A.正常,因为始终有 1 台发动机保持工作
- B.不正常,计算机出现紊乱
- C.不正常,需要维护

A
22. MMI 分布

- A.每个机翼 5 个,中央油箱 1 个
- B.每个机翼 5 个,中央油箱 2 个
- C.每个机翼 4 个,中央油箱 1 个
- D.每个机翼 4 个,中央油箱 2 个

A
23. 使用 MMI 时:

- A.必须缓慢取出 MMI,直到感觉连杆和浮标之间产生磁吸,
- B.直接拉出 MMI,MMI 上直接有读数显示
- C.必须缓慢取出 MMI,直到感觉连杆到达机械止动点

A
24. 当 APU 出现了自动停车,加油/放油时能否再尝试启动?

- A.不行
- B.可以

A
25. 机翼油箱中各有几个泵?

- A.机翼油箱中各有两个泵
- B.没有燃油泵,因为油箱是空气增压的
- C.机翼油箱中各有一个泵

D.所有油箱中共有两个泵

答案: A (内部题号:787)

26. 正常情况下,在哪里可检查各油箱油量?

- A.ECAM 上部显示,燃油页面
 - B.仅在 ECAM 下部显示燃油页面
 - C.ECAM 上部显示
 - D.ECAM 上部显示,或加油操纵面板
- 答案: B (内部题号:788)

27. 左或右机翼燃油量为多少时,ECAM 上显示 LOLVL(低油面)警告?

- A.少于 500 公斤 (1100 磅)
- B.大于 900 公斤 (1980 磅)
- C.少于 750 公斤 (1650 磅)
- D.少于 250 公斤 (550 磅)

答案: C (内部题号:789)

28. 燃油计算机系统中使用了多少个通道?

- A.3 个
- B.1 个
- C.2 个

答案: C (内部题号:790)

29. 通气油箱通气口位于何处?

- A.各机翼油箱外侧
- B.机翼油箱中

答案: A (内部题号:791)

30. 起飞的最低燃油量以及起飞或着陆的最大不平衡燃油量是对少?

- A.750KG,1200KG
- B.1500KG,2000KG
- C.2000KG,1500KG
- D.5000KG,1100KG

答案: B (内部题号:792)

31. 哪类马达控制燃油交输:

- A.单电机
- B.双电机

答案: B (内部题号:793)

32. 如可检查燃油量指示处于降级方式?

- A.油量指示为琥珀色且被框起
- B.油量指示的后两位数字被短虚线代替,但无法确定那一侧受影响
- C.油量指示的后两位数字被短虚线代替,必须调出 ECAM 燃油页面,检查受影响油箱
- D.对受影响的油箱的油量指示在 ECAM 燃油页面上闪烁

答案: C (内部题号:794)

33. 当通过 FL200 时发生重力供油,重力供油的最大高度层是:

- A.FL200(JET B 为 FL200)
- B.FL200(JET B 为 FL100)
- C.FL100

D.FL150(JET B 为 FL100)

答案: D (内部题号:795)

34. 在正常压力下,加油时间为多长(近似):

- A.所有油箱 20 分钟
- B.机翼油箱 17 分钟
- C.所有油箱 30 分钟
- D.以上 A 或 B

答案: D (内部题号:796)

35. 在单发工作时,如果达到低油面:

- A.交输活门必须保持打开
- B.交输活门必须关闭
- C.另一发的燃油失去
- D.交输活门自动保持打开

答案: A (内部题号:797)

36. 回油活门由谁控制:

- A.FMGC(飞行管理引导计算机)
- B.FADEC(全权数字式发动机控制)
- C.FLSCU(燃油量检测控制组件)
- D.FQI(燃油油量表)

答案: B (内部题号:798)

37. 机翼油箱泵按钮上的琥珀色失效灯何时燃亮:

- A.供油压力下降时
- B.油泵未通电时
- C.无故障时按钮设在 OFF 位
- D.机翼油箱油量少于 750KG

答案: A (内部题号:799)

38. 燃油方式选择按钮上的琥珀色失效灯何时燃亮:

- A.供油压力下降时
 - B.中央油箱大于 250 公斤,任何机翼油箱少于 5000 公斤
 - C.两个中央油箱泵选择在关位
- 答案: B (内部题号:800)

39. 起飞和着陆的最大燃油不平衡是:

- A.750KG
- B.1500KG

- C.2000KG
- D.5000KG

答案: C (内部题号:801)

40. 最大加油压力为:

- A.50psi
- B.36psi
- C.11psi

答案: A (内部题号:802)

41. 在电子警告显示上, 机载油量指示呈琥珀色且被框起一半是什么意思?

- A.所显示的油量不是完全可用
- B.油量显示降级

答案: A (内部题号:803)

42. 电容探头的作用是什么?

- A.测量油面
- B.测量油温
- C.以上 A 和 B

答案: C (内部题号:804)

43. 除了给发动机供油外, 燃油还有什么用途?

- A.冷却 IDG 滑油
- B.冷却发动机滑油
- C.以上 A 和 B

答案: C (内部题号:805)

44. APU 的燃油由谁提供?

- A.由油箱燃油泵而非发动机燃油泵
- B.由 APU 燃油泵
- C.以上任何一项

答案: C (内部题号:806)

45. 各油箱中为何有 2% 的额外空间?

- A.用于冷却
- B.用于燃油膨胀不致溢出

答案: B (内部题号:807)

46. 发动机低压燃油活门由谁关闭:

- A.发动机灭火按钮或中央油箱传输活门控制逻辑
- B.发动机灭火按钮或方式选择按钮设在人工

C.发动机灭火按钮或发动机主电门

答案: C (内部题号:808)

47. 当机翼油箱按钮设在 OFF 位时, 其失效灯:

A.被抑制

B.压力下降时亮

C.以上 A 或 B

答案: A (内部题号:809)

48. 在正常操作时, 交输活门:

- A.当中央油箱油量大于 100KG 且任何油箱油量少于 5000KG 时, 自动打开
- B.起飞时关闭

C.起飞时打开

D.由方式选择按钮开关自动打开

答案: B (内部题号:810)

49. 燃油过滤器阻塞时发动机还有油吗?

- A.有, 用来自 IDG 冷却和外侧油箱管路的燃油
- B.没有

C.有, 绕过燃油过滤器 (旁通)

答案: C (内部题号:811)

50. 在交输按钮上, 白色 ON 灯是什么意思?

A.活门完全打开

B.活门关闭

C.活门处于过渡过程

答案: C (内部题号:812)

51. 中央油箱供油时, 大翼油箱泵是否运转?

A.是的, 大翼油箱泵总是运转

B.不, 只在中央油箱空的时候

C.不, 因为中央油箱泵优先

答案: A (内部题号:813)

52. 发动机低压燃油活门关闭于:

- A.燃油增压泵压力下降时
- B.发动机关车时或发动机火警按钮按出时

C.发动机火警探测系统探测到发动机火警

答案: B (内部题号:814)

53. 当内侧油箱油面低时:

A.一个内油箱转换活门打开

B.一侧大翼内的两个转换活门打开

C.每侧大翼内, 各一个转换活门打开

答案: C (内部题号:815)

54. 最大燃油量是多少?

A.18728 公斤

B.17828 公斤

C.12878 公斤

答案: A (内部题号:816)

55. 飞行中如果中央油箱有油, 选择自动供油方式, 缝翼伸出时会发生什么?

A.中央油箱泵开

B.中央油箱泵关

C.中央油箱泵维持原方式

答案: B (内部题号:817)

56. 在地面如果伸出缝翼, 中央油箱有油, 选择自动供油方式, 发动机启动一分钟后:

A.中央油箱泵继续运转

B.中央油箱泵关

C.大翼油箱泵关

答案: A (内部题号:818)

57. 供油方式选择按钮控制:

A.中央和大翼油箱泵

B.只是中央油箱泵

C.只是大翼油箱泵

答案: B (内部题号:819)

58. 自动供油方式下, 中央油箱空了, 中央油箱泵:

A.必须人工关断

B.自动停止供油, 并且大翼油箱泵开始运转

C.自动停止供油

答案: C (内部题号:820)

59. 186. 交输供油活门

A.使燃油能从一侧供给两发动机或从两侧供给一台发动机

B.流向发动机的燃油可由它切断

C.在正常情况下, 该活门通过燃油泵压力关闭, 如机翼油箱燃油泵失效时, 活门可以

使发动机靠重力供油

答案 A

60. 187. 发动机低压活门

A.使燃油能从一侧供给两发动机或从两侧供给一台发动机

B.流向发动机的燃油可由它切断

C.在正常情况下, 该活门通过燃油泵压力关闭, 如机翼油箱燃油泵失效时, 活门可以

使发动机靠重力供油

答案 B

61. 188. 抽吸活门

A.使燃油能从一侧供给两发动机或从两侧供给一台发动机

B.流向发动机的燃油可由它切断

C.在正常情况下, 该活门通过燃油泵压力关闭, 如机翼油箱燃油泵失效时, 活门可以

使发动机靠重力供油

答案 C

62. 189. 中央油箱燃油传输活门打开,

A.从机翼油箱流到中央油箱

B.从中央油箱到机翼油箱

答案 B

63. 190. 燃油面感受控制组件 (FLSCU) 对传输活门不能自动控制。

A.正确

B.错误

答案 B

64. 191. 中央油箱传输活门重新打开,

A.发动机已耗用 500 kg 机翼油箱燃油 (当燃油面到达低满位传感器) 时

B.发动机已耗用 350 kg 机翼油箱燃油 (当燃油面到达低满位传感器) 时

C.发动机已耗用 250 kg 机翼油箱燃油 (当

燃油面到达低满位传感器) 时

答案 C

65. 192. APU 只有一个专用的燃油泵为其供油

- A. 对
 - B. 错
- 答案 B

66. 193. 燃油回流活门由全权数字式发动机控制(FADEC)来控制

- A. 对
 - B. 错
- 答案 A

67. 194. 对于 319 飞机在人工方式, 中央油箱空时不用关断中央油箱泵按钮。

- A. 对
 - B. 错
- 答案 B

68. 195. 319 飞机燃油从外侧油箱传输到内侧油箱, 表明内侧油箱燃油面已到低油位

- A. 500KG
 - B. 250KG
 - C. 750KG
- 答案 C

69. 196. 飞机额定压力时加油时间约为

- A. 机翼油箱 17 分钟
 - B. 所有油箱 20 分钟
 - C. 机翼油箱 20 分钟
 - D. A 和 B
- 答案 D

70. 197. 低油位传感器在 ECAM 上接通低油位(LO LVL)警告时

- A. 内侧油箱的燃油油量在 750 公斤以下
 - B. 内侧油箱的燃油油量在 550 公斤以下,
 - C. 内侧油箱的燃油油量在 1000 公斤以下
- 答案 A

71. 198. 高油位灯(HT LVL), 探测到高油位时, 蓝色灯亮。相应的加油活门自动

- A. 关闭。
 - B. 打开
- 答案 A

72. 199. 加油活门(REFUEL VALVES)选择 OPEN : 当(MODE SELECT)方式选择电门

在加油(REFUEL)或放油(DEFUEL)位时, 活门。在加(RERUEL)油位, 探测到相应油箱高油 位时加油/放油活门。

- A. 打开, 打开
- B. 打开, 关闭
- C. 关闭, 关闭

答案 B

73. 200. 加油控制面板(TEST)测试开关按下时, 如果高油位传感器和相关的电路可用,

高油位(HI LVL)灯则

- A. 亮
 - B. 灭
- 答案 A

74. 201. 加油控制面板结束灯(END)在加油中断时, 绿灯

- A. 亮
 - B. 闪亮
- B

75. 202. 加油控制面板结束灯(END)在自动加油完成时, 绿灯

- A. 亮
 - B. 闪亮
- A

76. 203. (BATT POWER)电瓶拨动电门瞬间选择在“ON”位并松开时,

- A. FQI 由 1 号热汇流条 (HOT BUS 1)提供电源。
 - B. FQI 由电瓶供电。
- A

77. 204. ECAM 燃油页面机翼燃油泵显示绿色竖线表示

- A. 燃油泵连接器接通
 - B. 燃油泵连接器断开
- A

78. 205. ECAM 燃油页面机翼燃油泵显示琥珀色横线表示

- A. 燃油泵连接器接通
 - B. 燃油泵连接器断开
- B

79. 206. ECAM 燃油页面横线琥珀色表示

- A. 传输活门和开关位置(关)不一致
 - B. 传输活 门位置和开关位置(开)不一致。
- A

80. 207. ECAM 燃油页面竖线琥珀色表示

- A. 传输活门和开关位置(关)不一致
 - B. 传输活门位置和开关位置(开)不一致。
- B

81. 546. 在驾驶舱内的燃油控制板上, MODE SEL (模式选择)按钮控制什么?

A. 中央油箱传输活门和大翼油箱供油泵。

- B. 中央油箱传输活门。
- C. 大翼油箱供油泵。

B

82. 547. 燃油加油活门是怎样被作动的?

- A. 电动。

B. 人工。

C. 电动或人工。

C

83. 548. 如果一个燃油量探头失效, 将会发生什么情况?

- A. 相关的燃油箱油量指示灯亮。
 - B. 油量指示消失。
 - C. 油量指示保持不变。
- C

84. 549. 如果在燃油箱内探测到高油位时, 将会发生什么?

- A. 引发一个警告: 燃油量太多了。
 - B. 相关的燃油加油活门关闭。
 - C. 所有的燃油加油活门停止工作。
- B

85. 159 若上部 ECAM 显示机上燃油指示的两个最不重要的数字上有两条虚线划过表示

为(B)

- A 燃油量不完全可用
 - B FQI 处于降级方式
 - C 有燃油泄露
 - D 燃油不平衡
- B

1. 跨时区飞行后, 影响昼夜生物钟节律重建的主要因素是

- A. 饮食习惯、工作与休息时间;
 - B. 跨越的时区数、飞行的方向;
 - C. 身体状况、飞行的小时数
- 答案: B (内部题号:928)

2. 为什么在单人制飞行中缺氧症特别危险?

A. 夜间视力会受到损害, 使飞行员看不到其它飞机。

B. 飞行员的反应能力受到影响后, 自己却难以辨别缺氧症状。

C. 即使使用氧气, 飞行员也不能操纵飞机。

答案: b (内部题号:478)

3. 在仪表飞行条件下, 引起空间定向障碍的情境是?

A. 常发生在刚开始仪表飞行的飞行员身上, 但从不发生在有一定仪表飞行经验的飞行员身上。

B. 注意力完全集中在仪表上, 并要完全依赖飞行仪表的指示。

C. 大多数情况, 发生在从目视飞行到仪表飞行的过度期间。

答案: c (内部题号:479)

4. 仪表飞行员怎样才能有效地克服空间定向障碍?

A. 正确识读和解释仪表并采取相应的行动。

B. 依赖运动感觉。

C. 迅速交叉检查。

答案: a (内部题号:480)

5. 使飞行员易于发生空间失定向的条件是?

A. 交叉检查飞行仪表的过程中, 眼睛经常移动。

B. 忽视运动感觉。

C. 用身体的感觉信号来解释飞行姿态。

答案: c (内部题号:481)

6. 人与机器相比, 机器在记忆原理和策略的能力上比人

A. 弱

B. 强

C. 没有区别

答案: a (内部题号:482)

7. 如果出现换气过度, 应采取的措施是?

A. 用深呼吸使呼吸节奏缓慢。

B. 有意识地放慢呼吸节奏。

C. 强迫自己有意识地快节奏的深呼吸。

答案: b (内部题号:483)

8. 夜航时怎样正确使用座舱灯光?

A.将座舱灯光调节,并保持在适宜的光亮范围。
B.使用常规的白炽灯,如闪光灯,将会损害视觉觉得暗适应。

C.使用红色照明灯,不会影响地图上的颜色。
答案: a (内部题号:484)

9. 在长时间储存细节信息的能力上,人比机器?

A.强
B.弱
C.一样好

答案: B (内部题号:485)

10. 在负荷过载时对任务的轻重缓急进行权衡和优化排序的能力上,机器比人?

A.弱
B.一样好
C.好

答案: A (内部题号:486)

11. 在快速而准确地提取信息的能力上,人比机器?

A.强
B.一样好
C.弱

答案: C (内部题号:487)

12. 在设计策略以便解决新的问题时,机器比人?

A.没有区别
B.弱
C.好

答案: B (内部题号:488)

13. 驾驶舱处境意识是指:

A.飞行员在飞行中对飞机,环境,机组成员以及自己身心状态的准确知觉
B.飞行员在飞机中对飞机位置的知觉
C.飞行员在飞行中对飞机环境的准确知觉

答案: A (内部题号:489)

14. 在现代驾驶舱显示器的标准化设计中,一般都遵循了

A.基本 B 分布原则
B.基本 T 分布原则
C.基本 P 分布原则

答案: B (内部题号:913)

15. 虚无假设最危险的特点是

A.产生严重的防御心理
B.明知错误,但却不愿意改正
C.当事者一旦陷入便常常很难自拔

答案: C (内部题号:914)

16. 驾驶舱资源管理是指

A.飞行员对驾驶舱程序的有效管理
B.飞行员对驾驶舱硬件、软件、环境以及人力资源的有效管理

C.对机载设备的有效管理

答案: B (内部题号:915)

17. 驾驶舱资源管理技能的核心问题是

A.驾驶舱交流技能
B.驾驶舱的注意力分配
C.驾驶舱的领导艺术

答案: A (内部题号:916)

18. 驾驶舱机组群体的处境意识主要取决于

A.每一个机组成员的处境意识的高低
B.副驾驶或者空中机械师处境意识的高低

C.处于领导地位飞行员的处境意识的高低

答案: C (内部题号:917)

19. 形成和完善飞行员驾驶舱资源管理技能的主要途径有

A.课堂教学
B.课堂教学、角色扮演、模拟机训练和实机训练以及航线实践

C.实机训练和航线实践

答案: B (内部题号:918)

20. 一下那些飞行员应该接受驾驶舱资源管理训练

A.所有飞行员
B.商用飞行员
C.年轻飞行员

答案: A (内部题号:919)

21. 形成和掌握驾驶舱资源管理技能的基础是

A.飞行技术
B.飞行技术和航空知识
C.飞行技术、航空知识以及飞行训练所获得的经验

答案: C (内部题号:920)

22. 驾驶舱资源管理技能

A.通过飞行员的努力之后可以很快形成
B.和所有的行为转化一样需要很长的周期

C.不需要特殊训练就可自然形成

答案: B (内部题号:921)

23. 驾驶舱文化差异的概念主要是指

A.语言、民族习俗、所受教育程度以及态度和价值观等方面的差异

B.语言上的差异

C.所受教员程度上的差异

答案: A (内部题号:922)

24. 解决驾驶舱冲突的一个基本原则是

A.利用职权强行制止

B.坚信什么是正确的比谁是正确的更重要

C.让其自生自灭

答案: B (内部题号:923)

25. 在跨时区飞行后所引起的对时差的不适应及一系列的生理、心理与行为能力的节律失调,这种现象称为

A.昼夜节律重建

B.时差现象

C.时差效应

答案: C (内部题号:924)

1. 在客舱气压高度大于 10000 英尺直至(包括) 14000 英尺的飞行中,必须有充足的氧气

供应:

A. 以保证在此高度上的飞行时间超过 30 分钟的飞行阶段中,向 10%的旅客提供氧气

B.以保证在此高度上的飞阶段中,向 30%的旅客提供氧气

C.以保证在此高度上的整个飞行阶段中,向所有的旅客提供氧气

A

2. 在客舱气压高度大于 14000 英尺直至(包括) 15000 英尺的飞行中,必须有充足的氧气

供应:

A. 以保证在此高度上的飞行时间超过 30 分钟的飞行阶段中,向 10%的旅客提供氧气

B.以保证在此高度上的飞阶段中,向 30%的旅客提供氧气

C.以保证在此高度上的整个飞行阶段中,向所有的旅客提供氧气

B

3. 在客舱气压高度大于 15000 英尺的飞行中,必须有充足的氧气供应:

A. 以保证在此高度上的飞行时间超过 30 分钟的飞行阶段中,向 10%的旅客提供氧气

B.以保证在此高度上的飞阶段中,向 30%的旅客提供氧气

C.以保证在此高度上的整个飞行阶段中,向所有的旅客提供氧气

C

4. 客舱不增压飞行,最大飞行高度为 FL100,而且应遵循下列原则:

A.MSA

B.使旅客不舒适的颠簸

C.低的 OAT

D. 以上全部

D

5. 客舱不增压飞行,如果颠簸气流使旅客不舒服,阵风效应可通过——来减小

A.降低空速

B.增加空速

C.上升高度

A

6. 客舱不增压飞行,爬升率和下降率的限制应为:

- A.上升 500 英尺, 下降 300 英尺
- B.上升 300 英尺, 下降 500 英尺
- C.上升 500 英尺, 下降无限制
- D.上升无限制, 下降 500 英尺

7. 座舱不增压的飞行主要是出现在

- A.飞行前飞机系统出现鼓掌
- B.飞行中, 座舱压力失去
- C.A+B
- C

8. 在客舱气压高度大于 FL80 直至 FL100 的飞行中:

- A.2%的旅客必须有氧气, 可以用手提氧气瓶供氧
- B. 2%的旅客必须有氧气, 但不可以用手提氧气瓶供氧
- C. 5%的旅客必须有氧气, 可以用手提氧气瓶供氧
- D. 不需要为旅客提供氧气服务

A
9. 按照飞机供氧能力要求, 当飞机在 FL390 巡航时出现座舱释压应该在____分钟内下降

- 到 FL180
- A.5
- B.4
- C.10
- D.30

A
10. 实行客舱不增压飞行时, ECAM 出现“EXCESS CAB ALT”说明:

- A.座舱高度超过了 9550+-350ft
- B.座舱升降率太大
- C.座舱高度调节失效.

A
11. 实行客舱不增压飞行时, 如果需要采取电子舱设备冒烟程序, 则

- A.在 ISA+20 以上飞行时间都收限制
- B. 在 ISA-20 以上飞行时间都收限制
- C.因飞机不增压, 不需做冒烟程序.
- A

12. 实行客舱不增压飞行的性能数据怎么修正 ISA 偏差?

- A.ISA 1 度 修正 0.01kg/h 或 0.022 lb/h
- B. ISA 10 度 修正 0.01kg/h 或 0.022 lb/h
- C. ISA 1 度 修正 1 kg/h 或 2.2 lb/h
- D.无须修正

A
13. 实行客舱不增压飞行最后进近时, 考虑旅客舒适, 应使用较平缓的下降梯度, 保证下降

率在 500ft/min 以内

- A.错, 按正常程序
- B.对
- A

14. 实行客舱不增压飞行时:

- A.排气活门应半开
- B.排气活门应全开
- C.排气活门应关闭, 冲压空气打开
- A

15. FCOM2.04.25 中的起落架放下时的飞行, 只使用于放行前预知起落架放下锁定的飞行

- A.错
- B.对
- A

16. 根据 FCOM 起落架放下能做商业运输吗

- A.能
- B.不能.
- A

17. 起落架放下飞行前需要做 ELAC2 备用电源供给状态的检查

A.是

B.否.

A
18. 起落架放下飞行, 下列哪一项错误的:

- A. FMGS 的预测都有效
- B.不得进入预计的结冰区

C.爬升下降自动驾驶仪不能使用管理的速度

D. APU 必须一直工作
A
19. A320 起落架放下飞行时, 如果所有发电机故障, EMER GEN 人工打开, 最小速度为

- A.180
- B.140
- C.100
- D.200

A
20. 起落架放下飞行时最大起飞重量

- A.1+F 形态, 重量减量 20%
- B. 1+F 形态, 重量减量 18%
- C. 1+F 形态, 重量减量 25%
- D. 1+F 形态, 重量减量 30%

A
21. A320 起落架放下飞行时, 出现双发失效, 为进行风转点火,

- A.可忽略 VMO/MMO, 增速到 260
- B.可增速到 VMO/MMO
- C.维持速度 200

A
22. A320 起落架放下飞行起飞时, 因阻力增大, 建议

- A.使用 1+F, 不要顺风起飞
- B. 使用 1+F, 小顺风起飞
- C. 使用 2, 不要顺风起飞

A
23. A320 起落架放下飞行时, 出现双发失效, 进近时

- A.除襟翼 1 外不要选择襟翼/缝翼
- B.尽量选择大襟翼
- C 正常襟缝翼操作

A
24. 当起落架放下飞行时最大起飞重量的确定, 在前重心的情况下

- A.重量必须减少 750kg
- B.无须修正
- C. 重量必须减少 1750kg

A
25. 当起落架放下飞行时放下最小 VR、V2 分别是:

- A.125、126
- B.126、130
- C.125、130

D. 126、125

A
26. 起落架放下飞行时最大的速度建议为:

- A.230 海里/0.5 马赫
- B. 250.6 海里/0.65 马赫
- C. 287 海里/0.5 马赫
- D. 230 海里/0.45 马赫

A
27. 起落架放下飞行时等待的最有利形态是:

- A. FLAP 1
- B. 光洁
- C.FLAP2.

A
28. 起落架放下飞行时单发飘降性能计算是根据什么飘降速度计算的:

- A.绿点
- B.S
- C.230.

A
29. RVSM

- A. Reduced Vertical Separation Minima
- B. Runway Visual Support Manage
- C. Restrict Vertical Separation Monitor.

A
30. RVSM 空域范围:

- A.FL290-FL410 (含)
- B. FL280-FL390
- C.在 RVSM 区域内所有高度层.

A
31. RVSM 空域范围飞机之间的垂直间隔

- A.1000ft
B.2000ft
C.1000M.
A
32. ADR2 失效能进行 RVSM 飞行吗?
A.不能
B.能.
A
33. DMC2 失效能进行 RVSM 飞行吗
A.能
B.不能.
A
34. FCU2 失效能进行 RVSM 飞行吗
A.能
B.不能.
A
35. FWC2 失效能进行 RVSM 飞行吗
A.能
B.不能.
A
36. RVSM 飞行, FCOM SOP 和 3.02 不正常程序有不适用的情况吗?
A.没有
B.有
A
37. 机组必须在 RVSM 空域运行有影响的情况给予特别的关注, 比如不能让飞机在高度指示
系统有 1 点误差
A.错
B.对.
A
38. 进入 RVSM 区域之前如果 RVSM 所需设备有失效的情况, 机组应
A.请示避免在此区域飞行
B.就近机场着陆
C.只要不影响安全, 继续正常飞行
A
39. 在 RVSM 区域中, 巡航和进行高度层改变应接通自动驾驶
A.对
B.不用, 没有强制要求.
A
40. 在 RVSM 区域中, 巡航和进行高度层改变时高度偏差
A.150ft
B.200FT
C.300FT.
A
41. 在 RVSM 区域中, 应每隔 1 小时检查一次高度表指示
A.对
B.错.
A
42. RVSM 飞行后, 机组需报告的情况有
A.任何要求的设备故障或不工作
B.高度表读数误差超过标准
C.A+B.
C
43. RVSM 区域飞行, 丧失一套高度表指示比如 1 个 PFD,
A.应尽快报告 ATC
B.无所谓, 还有 1 套系统.
A
44. RNP
A. Required Navigation Performance
B. Remote Network Processor
C. Radio Network Planner
A
45. 满足精度的可能性为——, 说明飞机符合 RNP 要求
A.95%
B.100%
C.80%.
A
46. 山区飞行航路越障, 必须考虑
- A.发动机失效导致飞机必须下降到一个较低的高度上巡航
B.座舱失压, 由于旅客氧气系统的原因, 在补充供氧用完之前需要下降到 10000 英尺的高度上
C.以上都是
A
47. 在 RNP 环境中飞行, 机组可在什么页面的 REQUIRED ACCRU 字段里输入适当的 RNP
值
A.PROG
B.INT
C.POST MONI
A
48. 当机组输入 REQUIRED ACCRU 后, PROC 显示 HIGH 表示
A.预计满足 RNP 要求
B.没什么用, 正常就是这样的
C.和 RNP 无关.
A
49. 当计算机预计不能满足所需的 RNP 要求时:
A.机组应使用原始数据交叉检查
B.飞机现在肯定不满足 RNP 要求
C.无需动作, 一会自己就会恢复.
A
50. 不具有 GPS PRIMARY 功能, 但区域内有无线电导航台覆盖支持, RNP 可满足:
A.航路上 RNP1
B.航站区域 PNP0.5
C.进近中 RNP0.5
D. 以上全对
A
51. 具有 GPS PRIMARY 功能, RNP 可满足:
A.航路上 RNP1
B.航站区域 PNP0.5
C.进近中 RNP0.3
D. 以上全对
- A
52. 如果在 RNP 飞行中精度检查发现现 1 部 FMGS 失效,
A.使用另 1 部 FMGS 继续飞行,
B.报告 ATC 无法满足 RNP 要求
C.精度检查无效, 重新检查.
A
53. 欧洲空域 BRNAV 要求 RNP 是
A.RNP5
B.RNP10
C.RNP2
D.RNP15
A
54. 大洋或偏远地区要求 RNP 是
A.RNP5
B.RNP10
C.RNP2
D.RNP15
B
55. 对没有 GPS 的飞机而言, RNP10 限制
A.IRS 地面校准后 6.2 小时、最后一次最后一次 FM 无线电更新后 5.7 小时
B. IRS 地面校准后 5.2 小时、最后一次最后一次 FM 无线电更新后 4.7 小时
C. IRS 地面校准后 3.2 小时、最后一次最后一次 FM 无线电更新后 7 小时
D. IRS 地面校准后 5.7 小时、最后一次最后一次 FM 无线电更新后 6.2 小时
A
56. 在仅 IRS 导航时如 MCDU 故障, RNP10 能保持 5.7 小时吗?
A.能
B.否.
A
57. RNP10 区域特点:
A.飞机预计会长时间飞行在无线电导航台覆盖范围只外
B.对于没有 GPS 的飞机, FAA 限制为 IRS 校准后 6.2 小时, 或最后一次 FM 无线电

- 更新
后 5.7 小时
C.有 GPS 的飞机无限制
D.以上全部
D
58. 在跑道宽度小于____M 的跑道上操作时
时 需要从适合的管理机构获得许可
- A.45
B.30
C.60.
A
59. 飞行计划计算最低燃油要求包括
- A.滑行燃油、航程燃油、备份燃油
B.航程燃油、备份燃油、多余燃油
C. 航程燃油、备份燃油，备降燃油
A
60. 滑行燃油包括发动机启动和飞机滑行的
燃油量
- A.是
B.否
- A
61. A320 滑行燃油计算消耗率
- A.11.5 KG/MIN 或 25LB/MIN
B. 20KG/MIN 或 45LB/MIN
C. 5 KG/MIN 或 12LB/MIN
D. 30 KG/MIN 或 65LB/MIN
A
62. A320 进近着陆计算燃油消耗率
- A.20KG/MIN 或 45LB/MIN
B. 11.5 KG/MIN 或 25LB/MIN
C. 30 KG/MIN 或 65LB/MIN
D. 可以忽略
A
63. A320 一次复飞计算的燃油量为
- A.100KG 或 220LB
B.300KG 或 660LB
C.200KG 或 440LB.
A
64. A320 等待燃油量的计算条件:
- A.高于备降机场 1500ft 高度，速度绿点，
形态光洁
B. 高于备降机场 1500ft 高度，速度 210，
形态 1
C. 高于备降机场 1000ft 高度，速度绿点，
形态 1
D. 高于备降机场 1500M 高度，速度绿点，
形态光洁
A
65. A320APU 计算耗油率
- A.130KG/H 或 290LB/H
B. 130KG/MIN 或 290LB/MIN
C. 20KG/MIN 或 45LB/MIN
D. 11.5 KG/MIN 或 25LB/MIN
A
66. A320 计算的等待燃油量:
- A.1200KG，或 2700LB
B.1500KG 或 3000LB
C.视实际情况决定
A
67. 最佳高度:
- A.飞机每消耗 1KG 燃油所飞的最远距离
的高度（最佳单位航程），他取决于实际
重量和
ISA 偏差
B. 飞机每 1MIN 所飞的最远距离的高度
（最佳单位航程），他取决于实际重量和
ISA 偏
差
C. 根公司成本有关，计算很复杂
A
68. 飞行计划中的最大高度是
- A.平飞时，最大巡航推力是的高度
B.升降率为 300ft/min 时，在最大爬升推力时
的最大高度
C.和 FMGC 中的最大高度不同
D. 以上都是
D
69. FCOM 计算飞行计划的巡航高度层表是
- A.以 CG 33%计算的
B. 以 CG 25%计算的
- C. 符合所有 CG
A
70. FCOM 计算飞行计划的巡航高度层表
中 N=1.3（1.4）G 表示抖动裕度:
- A. 是
B. 否.
A
71. 计算短程的最佳高度一般包括至少
____的巡航
- A.5 分钟
B. 10 分钟
C. 20 分钟
D. 50 分钟
A
72. 计算最佳高度的原始图表中包括了防
冰或其他引气条件?
- A.没有包括防冰
B.包括了，
C.防冰的修正可以忽略.
A
73. 综合巡航表的指定针对条件是:
- A.在 FL290~FL390 之间某个确定的高度
层上以.78M 巡航；在 FL100 到 FL390 之
间某个
确定的高度层上以远程巡航速度巡航
B. 在 FL100~FL390 之间某个确定的高度
层上以.78M 巡航；在 FL290 到 FL390 之
间某
个确定的高度层上以远程巡航速度巡航
C.在经济高度以远程巡航速度巡航.
A
74. 综合巡航表可以用来确定飞行某一个
给定的空中距离所需要的:
- A.巡航燃油消耗量和巡航时间
B.经济巡航高度和速度
C.起飞重量和所需燃油
A
75. 综合巡航计算中，有 1 个或多个剃度
爬升的时候，
- A. 每个剃度爬升增加 50kg 燃油消耗
B. 每个剃度爬升增加 500kg 燃油消耗
- C. 每个剃度爬升增加 500LBkg 燃油消耗.
A
76. 用 FCOM 快速确定表确定航路燃
油，，表中的数据是建立在目的地机场参
考着陆重量为
- A.65
B.55
- C.60
D. 50
B
77. 综合巡航计算中下降的修正是计算到
- A.1500ft 高度
B.着陆瞬间
C.发动机关车
A
78. 综合巡航计算中 1500ft 以下仪表进近
和着陆是按__分钟计算
- A.6
B.10
C.5
D.3
A
79. 为得到最佳巡航高度层的飞行计划，
必须在表格中选择整个飞行计划中预定
的____高的
- 高度层
A.最高的
B.最低的
C.中间的.
A
80. 快速确定飞行计划时，实际着陆重量
和参考着陆重量不一致时
- A.每 1000KG 修正一个查表值
B.重新计算直到一致
C.有误差时正常的，不需修正.
A
81. 备降计划的进近着陆计算燃油是

- A.80KG
B.120KG
C.500LB
D.300LB
A
82. FCOM 中能查到有关_____的地面空中距离换算
- A. .78 和远程巡航速度巡航
B. .79 和远程巡航速度巡航
C. .78、.79 和.80 巡航.
A
83. 机组/航空公司在进行燃油运输时, 必须确认飞机的重量不超过飞机的基本限制值, 也不应超过当次飞行任务所限制的重量
A.是
B.否
A
84. 当确认飞机的重量不超过飞机的基本限制值, 也不应超过当次飞行任务所限制的重量, 是不是机载燃油最大就能获得燃油运输最大的赢利?
- A.不一定, 应查表确定
B.当然, 那还用说吗?
A
85. 机场覆盖有火山灰粉末时, 起动能否用 APU 引气? (B)
A. 能
B. 不能
86. 如果进入火山灰中会出现什么现象? (E)
A. 坐舱出现烟和灰
B. 与电子冒烟相似的辛辣味
C. 着陆灯投射明显的光柱
D. EGT 增加, 失速或停车
E. 以上都对
87. . 如进入火山灰时, 对飞机的推力有什么要求? (B)
A. 须要增大
B. 需要减小
88. 只要用减速板, 必须将手放在减速板手

柄上, 除了推力改变或重新调整高度表等。
(A)
A 对
B 不对

89. 进近时预计有风切变, 机组应当采用的方式是 (E)
A 延误落地或备降
B 使用最理想的跑道方向
C 使用管理速度
D 选择襟翼 3
E A、B、C 和 D

90. 若预计会有下冲气流, 增加显示在 MCDU 上的 Vapp 最大到 (C)
A Vls+5
B Vls+10
C Vls+15
D Vls+20

91. 下列哪种情况仅 TA 方式工作 (E)
A. 单发
B. 起落架放下飞行
C. 目视到附近的已知飞机
D. 在特定机场或执行营运者制定
E. 以上全都正确

92. 对于精密进近 (CAT2 和 CAT3) 的程序中, 决断高输入到什么位置 (B)

A. MDH 行
B. DH 行

93. 如果 MDA 大于 (D) 英尺, 这个值将不被接受并且在 MCDU 上会显示“超出范围”
A. 2000FT
B. 3000FT
C. 4000FT
D. 5000FT

94. 对于非精密进近的程序, 能否使用 APPR NAV FINAL (B)
A. 能
B. 不能

1. RMP1 能控制哪一个发射接收机?
A VHF1

B VHF2
C 任一 VHF

答案: C

2. 在紧急供电情况下哪一部 RMP 工作?
A RMP1
B RMP2
C 任一 RMP

答案: A

3. 如果 RMP2 不工作:

A 所有高频和甚高频都能控制
B VHF2 将不能控制
C HF2 将不能控制

答案: A

4. RMP 上 NAV 按钮按下后:

A RMP 将选择导航接收机和航道
B 无线电及其频率将由其他接收机接管
C 无线电及其频率将暂时处于不工作状态
A

答案: A

5. 当 ACP 选择内话按钮:

A 必须通过耳机才能够接收
B 扩音器音量会变小
C 扩音器音量正常工作, 不受影响

答案: B

6. 关于音响警告音量哪一说法正确?

A 音响警告音量不由扩音器音量旋钮控制

B 扩音器音量旋钮不能放在关位
C 音响警告音量由扩音器音量旋钮控制

答案: A

7. 当音频转换选择 CAPT3 时:

A 机长使用副驾驶音响设备和第三成员的音频控制板
B 机长使用自己音响设备和副驾驶的音频控制板
C 机长使用自己音响设备和第三成员的音频控制板

答案: C

8. RMP 的作用:

A 用于选择无线电频率
B 用于选择导航接收机和航道
C 以上 A 和 B

答案: C

9. 驾驶仓语音记录器:

A 用于记录机组成员内部谈话
B 记录驾驶舱音响警告
C 以上 A 和 B

答案: C

10. RMP 上 NAV 按钮按下后如何取消?

A 再次按下按钮
B 关闭电源后接通
C 不能取消只能选择其他 RMP 控制

答案: A

11. 哪一个不是语音记录器自动通电的条件?

A 在地面时停留刹车刹住
B 在地面时飞机电网通电 5 分钟以内
C 在地面时一台发动机运转

答案: A

12. 语音记录器消磁按钮:

A 在空中按压直接消磁
B 在地面按压直接消磁
C 在地面且停留刹车刹住按压消磁

答案: C

13. CVR 测试按钮:

- A 按压有语音提示
- B 在飞机有电情况下按压有低频信号声或脉冲声
- C 如停留刹车松开在飞机有电情况下也没有任何声音

答案: C

14. 如果两部 FMGC 失效无线电导航频率将:

- A 无法选择
- B 只能用无线电管理面板 1 和 2
- C 只能用无线电管理面板 1

答案: B

15. ADF2 的选择可通过:

- A 任一无线电管理面板
- B 只能由无线电管理面板 2 选择
- C 只能由无线电管理面板 1 选择

答案: B

16. 乘务员撤离面板是否任何时候都可直接启动警告?

- A 是
- B 不是

答案: B

17. 无线电管理面板开关键:

- A 仅对无线电管理面板供电
- B 可复位无线电管理面板的故障
- C 可转换通讯功能和备用导航功能

答案: A

18. 音频控制板 INT/RAD(内话/无线电)开关 RAD 位(按住并保持), 送话器或面罩话筒通过音频控制面板选择的无线电传送。

- A. 正确
- B. 错误

答案 A

19. 如 INT/RAD 开关放到 INT 位而侧杆上选

择了无线电, 则哪个功能优先?

- A. 无线电功能
- B. 内话功能

答案 A

20. 服务内话系统顶板的 SVCE INT OVRD 按钮开关在 ON 位, 在起落架未压缩时, 是否可

以进行通话?

- A. 可以
- B. 不可以

A

21. 146. 由客舱向驾驶舱发出紧急呼叫时:

- A. 白色 ON 灯和琥珀色 CALL 灯闪亮
- B. 音频控制板上 ATT 琥珀色灯闪亮
- C. 驾驶舱里响 3 次长蜂鸣声
- D. 以上都是

答案 D

22. 147. 以下哪个不是驾驶舱语音记录器自动衔接的条件?

- A. 在地面时, 飞机电气网络开始供电 5 分钟之内
- B. 在地面, 一台发动机运转时
- C. 在飞行中
- D. 双发断开 5 分钟以后

答案 D

23. 666. 哪一个 RMP 可以控制 VHF1 收发机?

- A. RMP1
- B. RMP1 和 RMP2
- C. RMP1, RMP2 和 RMP3

C

24. 667. 如果 RMP2 故障会发生什么?

- A. 通讯系统失效
- B. VHF2 的频率不可控制
- C. 所有通讯系统的频率都可控制

C

25. 668. 在正常工作中, 导航系统是否由 RMP1 控制?

- A. 是
- B. 不是

B

26. 669. 使用 VHF2 进行选择呼叫时会发生什么?

- A. 在 VHF2 键上的琥珀色呼叫灯闪烁
- B. 在 VHF2 键上的三个绿色灯条亮

C. 在 VHF2 键上的白色呼叫灯亮

A

27. 670. 在 ACP 上, 可以用旅客广播和 VHF 通道同时发射么?

- A. 可以
- B. 不可以

B

28. 671. RESET 键的功能是什么?

- A. 用于重新启动系统
- B. 用于取消先前的选择
- C. 用于取消所有亮的呼叫灯

C

29. 672. 当选择了 CAPT3 的位置时会发生什么?

- A. 机长使用观察员位的音频设备
- B. 观察员使用机长的音频设备
- C. 机长使用 3 号的 ACP

C

30. 673. 选择呼叫灯如何复位?

- A. 按压 ACP 上的发射键
- B. 按压 CLR 按钮
- C. 按压任意一个 ACP 上的复位按钮

C

31. 674. 在驾驶舱选择呼叫如何指示?

- A. 在一个 ACP 上的音响警告
- B. 在所有 ACP 上的音响警告和一个蜂鸣声
- C. 在所有 ACP 上的音响警告

B

32. 675. 在驾驶舱里如何指示地面机务人员向驾驶员的呼叫?

- A. 显示一个 ECAM 信息, 并有蜂鸣声
- B. 在机长的 ACP 面板上的 MECH 灯闪烁, 并有蜂鸣声
- C. 在所有的 ACP 面板上的 MECH 灯闪烁, 并有蜂鸣声

C

33. 677. 驾驶舱语音记录器的功能是什么?

- A. 记录在起飞和着陆期间的无线电通讯
- B. 一旦发生意外事故时, 记录机组的交谈
- C. 记录机组的交谈和通讯

C

34. 678. 飞机在地面, 关断发动机, 如何抹除驾驶舱语音记录器 (CVR) 的记录?

- A. 按压 CVR 的 ERASE 按钮 10 秒钟
- B. 按压 GND CTL 按钮, 确定建立停留刹车且按压 CVR 的 ERASE 按钮 2 秒钟
- C. 至少一发启动, 且按压 GND CTL 按钮 2 秒钟

B

35. 679. 飞机在地面且发动机关断时, 驾驶舱语音记录器 (CVR) 何时通电?

- A. 建立停留刹车
- B. 第二发关断后 5 分钟内
- C. 按压 CVR 的 TEST 按钮时

B

36. 在正常情况下, 无线电管理面板 1 用于

- A. HF1 和 HF2
- B. VHF1
- C. HF1

答案: B (内部题号:307)

37. 如果无线电管理面板 1 上选择 VHF2, 选择灯在何处燃亮?

A. 只在无线电管理面板 1

B. 只在无线电管理面板 2

C. 无线电管理面板 1 和无线电管理面板 2

答案: C (内部题号:308)

38. 为了在发动机开车前启动语音记录仪, 必须按下:

- A. 地面控制按钮
- B. 客舱语音记录仪擦除按钮
- C. 客舱语音记录仪测试

答案: A (内部题号:309)

39. 按下音响控制面板 (ACP) 上的 MECH 键:

- A. 可通过耳机与地面机械通话
- B. 可通过音响控制面板内话按钮与地面机务人员通话
- C. 可通过音响控制面板按钮与地面机务人员通话

答案: B (内部题号:310)

40. 为了擦除客舱语音记录仪的录音:

- A. 按一次擦除按钮
- B. 在空中, 按下擦除按钮 2 秒钟
- C. 在地面, 按下擦除按钮 2 秒钟以上并且停留刹车处于 ON 位

答案: C (内部题号:311)

41. 内话系统能与谁通话:

- A.客舱服务员
- B.驾驶舱内所有人员
- C.地面机械
- D.以上三者

答案: D (内部题号:312)

42. 在无线电管理面板 2 上能否找到绿色的 AM (调幅)指示灯:

- A.能
- B.不能

答案: A (内部题号:313)

43. 1.在正常情况下,无线电管理面板 1 用于

- A.HF1 和 HF2
- B.VHF1
- C.HF1(1 号高频)

答案: B (内部题号:321)

44. 1.在正常情况下,无线电管理面板 1 用于

- A.HF1 和 HF2
- B.VHF1
- C.HF1(1 号高频)

答案: B (内部题号:322)

45. 2.如果在无线电管理面板 1 上选择 VHF2,选择灯在何处燃亮?

- A.只在无线电管理面板 1
- B.只在无线电管理面板 2
- C.无线电管理面板 1 和无线电管理面板 2

答案: C (内部题号:323)

46. 3.为了在发动机开车前起动车音记录仪,必须按下:

- A.地面控制按钮
- B.客舱话音记录仪擦除按钮
- C.客舱话音记录仪测试

答案: A (内部题号:324)

47. 4.按下印象控制面板(ACP)上的 MECH 键

- A.可通过耳机与地面机械通话
- B.可通过音响控制面板内话按钮与地面机务人员通话

C.可通过音响控制面板按钮与地面机务人员通话

答案: B (内部题号:325)

48. 5.为了擦除客舱记录仪的录音:

- A.按一次擦除按钮
- B.在空中,按下擦除按钮 2 秒钟
- C.在地面,按下擦除按钮 2 秒钟以上并且停留刹车处于 ON 位

答案: C (内部题号:326)

49. 6.内话系统能与谁通话:

- A.客舱乘务员
- B.驾驶舱内所有人员
- C.地面机械
- D.以上三项都有

答案: D (内部题号:327)

50. 7.在无线电管理面板 2 上能否找到绿色 AM(调幅)

答案: D (内部题号:327)

- A.能
- B.不能

答案: A (内部题号:328)

51. 8.如何用 VOR 找到自动情报服务信息?

A.在音响控制面板上选择语音按钮及 VOR 接收按钮

B.只选择语音按钮

答案: A (内部题号:329)

52. 9.如何取消绿色语音指示灯?

- A.再次按下语音指示灯
- B.按下 VOR 接收按钮
- C.以上两个都可

答案: A (内部题号:330)

53. 10.音响控制面板上复位按钮的功能是什么?

- A.再次起动车系统操作
- B.取消以前的选择
- C.取消任何燃亮的呼叫

答案: C (内部题号:331)

54. 11.当使用氧气面罩或耳机时,如果 INT/RAD 键被设在 INT 位,按下侧杆上的

通话按钮进

行无线电发射时,能否听到内话背景噪音:

- A.能
- B.不能

答案: B (内部题号:332)

55. 12.在无线电管理面板选择 STBY/NAV 后,能否确认 MCDU-RAD/NAV 页面的选择?

- A.能
- B.不能

答案: B (内部题号:333)

56. 13.在无线电管理面板 3 上能否进行 STBY/NAV 调谐:

- A.能
- B.不能

答案: B (内部题号:334)

57. 14.能否听到通过 STBY/NAV 选择的信标识别信号:

- A.能,按下对应的接收按钮
- B.能按下 MCDU 上的一行

答案: A (内部题号:335)

58. 15.停留刹车松开时,能否通过驾驶舱扬声器听到话音记录仪测试信号?

- A.能
- B.不能

答案: B (内部题号:336)

59. 16.如果无线电管理面板 2 故障:

A.所有通讯系统可由另一个无线电管理面板控制

B.只有 VHF2 频率不能被控制

C.整个系统不工作

D.VHF2 和 HF2 频率不能被控制

答案: A (内部题号:337)

60. 17.在 VHF2 上收到一个选择呼叫,音响控制板出现什么情况:

A.VHF2 键上琥珀色呼叫信号闪亮

B.三个绿色条形指示灯亮

C.VHF2 按钮上白色选择呼叫出现,VHF2 接收选择器白色亮

答案: A (内部题号:338)

61. 18.能否在 VHF 和 PA 上同时发话

A.绝不能

B.能,按下无线电调节开关和 PA 键

C.能,用驾驶杆按下通话按钮和 PA 键

答案: A (内部题号:339)

62. 19.当在音频转换板上选择机长 3 时:

A.机长使用第三个乘务员的耳机

B.第三个乘务员使用机长的耳机

C.机长使用自己的音频设备以及第三个乘务员的音频控制面板

答案: C (内部题号:340)

63. 20.能用无线电管理面板 1 选择 VOR2 频率吗?

A.能

B.不能

答案: B (内部题号:341)

64. 21.如果无线电管理面板 1 故障,机组只能以何种方式使用无线电管理面板 2

A.关闭无线电管理面板 1,然后使用无线电管理面板 2

B.用顶板音响开关:CAP3

答案: A (内部题号:342)

65. 22.如果两个 FMGC 都故障,可用下列哪种方式选择无线电导航频率?

A.只能用无线电管理面板 1

B.只能用无线电管理面板 1 和 2

C.无线电管理面板 1, 2 和 3

答案: B (内部题号:343)

66. 23. 与位于发动机短舱处的地面机务人员通话,机组必须用下列音响系统进行选择:

A.机械 (MECH) + 内话 (INT)

B.乘务员 (ATT) + 客舱 (CAB)

C.以上任何一项

答案: B (内部题号:344)

67. 24. 只要地面飞机供电网络有电,驾驶舱话音记录仪即通电,但时间只有 5 分钟,只有

满足下列哪项条件,它才再次起动车:

A.地面控制接通

B.一台发动机工作

C.以上 A 和 B

答案: C (内部题号:345)

68. 25. 如果一个无线电管理面板故障, 所选择的接收机就不能再受无线电管理面板和频率的控制而且无线电管理面板上的条形指示灯熄灭:

- A.对
- B.错

答案: A (内部题号:346)

69. 26. 无线电管理面板的用途是什么

- A.选择无线电频率
- B.当 MCDU 故障是选择导航设备
- C.以上两者

答案: C (内部题号:347)

70. 27. 在空中时能否使用服务内话系统

- A.能
- B.不能

答案: A (内部题号:348)

71. 28. 如果 ATC 方式选择器置于自动 (AUTO) 位:

- A.所选的 ATC 只在空中工作
- B.当选择 FLEX 或 TOGA 为起飞功率时, 所选的 ATC 工作
- C.只要有一台发动机工作, 所选的 ATC 即工作

答案: A (内部题号:349)

72. 29. 在 ATC 控制面板上, 故障灯何时燃亮

- A.所选的应答机故障时
- B.系统 1 或 2 故障

答案: A (内部题号:350)

73. 30. 在无线电管理面板上, ON/OFF 开关控制:

- A.对无线电管理面板的供电
- B.只控制无线电管理面板的备用导航功能
- C.只控制无线电管理面板的通讯功能

答案: A (内部题号:351)

74. 31. 如果已用 NAV 键选择了备用导航功能:

- A.此无线电管理面板上的 VHF 功能失效
- B.VHF 仍可用, 但只能用最后选的频率
- C.NAV 键对无线电通讯频率选择无影响

答案: C (内部题号:352)

75. 32. 若 RMP2 失效:

- A.整个系统不工作
- B.VHF2 和 HF2 的频率不能控制
- C.所有的频率都能控制

答案: C (内部题号:353)

76. 33. RMP1 通常是供给:

- A.HF1 和 HF2
- B.VHF1 (1 号甚高频)
- C.VHF2 (2 号甚高频)

答案: B (内部题号:354)

77. 168 当使用无线电导航备用方式且要进行 VHF 或 HF 调谐时, NAV 键对无线电通讯频率

的选择起作用吗? (B)

- A 起作用
- B 不起作用

78. 148. 如果两个频率之间小于(A)赫兹 VHF1 和 VHF2 之间或 VHF3 和 VHF2 之间, 就会产生

干扰

- A. 2 赫兹
- B. 3 赫兹
- C. 4 赫兹
- D. 5 赫兹

79. 149 当与 RMP 正常连接的收发机由另一个 RMP 调谐时, 两个 RMP 上的 SEL 灯都亮对吗?

- (A)
- A. 对
- B. 不对

80. 150 当一部 RMP 失效时会发生 (D)

- A. 所选的接收机不再由受影响的 RMP 控制
- B. 所选的频率消失且 VHF 及 HF 绿灯灭

- C. 可在备用导航 RADIO NAV 中调谐
- D. 以上 A 和 B 都对

81. 151. CAPT—ATT (机长—乘务员) 呼叫中, 在以前的呼叫未复位时, 即 RESET 未按下。

INT/RAD 电门保持在 RAD 位置 2 秒钟, 等 60 秒钟后, 以前的机长—乘务呼叫会自动取消吗? (A)

- A. 能
- B. 不能

82. 22. 驾驶舱准备时旅客广播接受旋钮 (第三部)放在接收位是为了()

- A. 第三部收听使用
 - B. 使客舱乘务员的广播能录制在驾驶舱语音记录器上
 - C. 即使放在开位也能把客舱广播录制在记录器上.
- 答案 B

A320 系列题库: APU 部分 (43)

1、APU 由哪个系统供油?

- A) 左燃油供油管
- B) 右燃油供油管
- C) 中央燃油箱管

答案 [A]

2、APU 自己有一部独立润滑系统提供润滑和冷却

- A) 正确
- B) 错误

答案 [A]

3、不管引气系统的需求怎样, 也不管地面/空中形态如何, APU 转速总是燃油供油管 100% [A]

- A) 正确
- B) 错误

答案 [A]

4、机组使用 APU 面板上的控制器使 APU 进行关车的方法

- A) 按 APU 灭火手柄

- B) 关 APU 主电门
- C) 地面人工关 APU 电门
- D) 以上都正确

答案 [D]

5、APU 的 STAR 开关启动后在什么时候消失

- A) N 速达到 93%后
- B) N 速达到 95%后 2 秒
- C) 当 N 速高于 99.5%
- D) 以上都正确

答案 [D]

6、APU 转速指示为 []变为红色

- A) $\geq 102\%$
- B) $\geq 105\%$
- C) $\geq 107\%$
- D) $\geq 110\%$

答案 C

7、APU 启动期间的最大 EGT 是 []

- A) 682°C
- B) 700°C
- C) 742°C

D) 982°C

答案 D

8、在驾驶舱中, APU 人工关车的可能性有哪些?

- A. APU 主开关按钮, APU 防火按钮开关
- B. APU 主开关按钮
- C. APU 防火按钮开关, APU 关车

答案: A

9、当 APU 工作时, APU 燃油泵:

- A. 当油箱压力不够时工作
- B. 所有时间都工作
- C. 只在空中工作
- D. 在 APU 燃油泵选择在 ON 位时

答案: A

10、在地面, 空调不工作时, APU 得正常运转 (N%) 为:

- A. 99% (101%发动机开车时)
- B. 稳定在 99%
- C. 稳定在 101%

答案: A

11、APU 主开关选择在 ON 位时:

- A. “ON”亮蓝色, APU 系统被供电且 APU 在 95%时启动, “AVAIL”亮
- B. “ON”亮蓝色, APU 系统被供电, 只要启动按钮按下且进气风门打开, APU

既启动

答案: B

12、APU 引气由谁控制:

A. 电子控制盒 (N%调节)

B. 无控制

C. 作为关断活门的 APU 引气活门

答案: A

13、在何时 ECAM 状态显示上的 APU N 值变成琥珀色

A. N >107%

B. N > 102%

C. N >99%

答案: B

14、在何时 ECAM 状态显示上的 APU 排气温度指示变成红色:

A. 排气温度 ≥ 715 C(APU 工作)

B. 排气温度 ≥ 1038 C(APU 工作)

C. 排气温度 ≥ 711 C(APU 工作, 外部空气温度 15 C 或排气温度 ≥ 103 C(APU 启动时)

答案: C

15、在地面 APU 提供:

A. 电源 + 液压源

B. 电源 + 引气

答案: B

16、引气抽气用于机翼防冰:

A. 是允许的

B. 是不允许的

答案: B

17、你能用飞机电瓶启动 APU 么?

A. 能

B. 不能

答案: A

18、APU 燃油来自:

A. 左燃油供油管

B. 右燃油供油

答案: A

19、如何用引气, 在人工关车程序后, APU

A. 立即停车

B. 继续工作 4 分钟

C. 继续工作 60 秒 到最大 120 秒

答案: C

20、在何时启动按牛上的“AUAIL”(可用)灯亮:

A. 外部电源断开

B. APU N 值达到 95%

C. APU 电源被使用

答案: B

21、APU 有自己的润滑系统:

A. 对

B. 错

答案: A

22、在地面时, APU 速度是通过下面哪一项引气系统的要求确定

A. 电子控制盒

B. 空调系统(区域控制器)

C. 进气系统

答案: A

23、除了驾驶舱 APU 面板上的开关外, APU 还可用下面哪项关机:

A. 关掉左燃油泵

B. 按下 APU 防火按钮

C. 按下外部内话面板上的 APU 关机按钮

D. 以上 B + C 均可

答案: D

24、当 APU 主开关被按出时, APU 正常关机在何时发生:

A. 在所有情况下都有一个时间延迟

B. 如果 APU 引气被使用, 经过一个时间延迟

C. 在所有情况下都无时间延迟

答案: B

25、主开关在 ON 位时:

A. APU 开车

B. 电子控制盒被供电

C. 进气风门被关闭

答案: B

26、APU 的主要组件是什么?

A. 轴动力部件, 载荷压气机, 附件齿轮箱

B. 压气机, 燃烧室, 涡轮

C. 电器, 引气, 轴动力部件

答案: A

27、使用飞机电瓶重新启动 APU 的高度是多少?

A. 25000 FT

B. 31000 FT

C. 39000 FT

答案: A

28、APU 人工关车的方法共有哪些?

A. APU 主电门, APU 火警电门

B. APU 火警电门, APU 关车电门

C. APU 主电门, APU 火警电门, APU 关车电门

答案: C

29、当把 APU 主电门松开, APU 会如何关车?

A. 在任何情况下都不会延迟

B. 在任何情况下都会延迟

C. 如果 APU 引气在使用, 就会延时

答案: C

30、当 APU 运转时, APU 燃油泵在什么情况下运转?

A. 当油箱泵的压力不足时

B. 一直运转

答案: A

31、APU 电子控制盒的功能

A. 一起动的顺序和监控

B. 转速和温度的监控

C. 自动关车

D. 以上都是

答案: D

32、APU 燃油系统由左燃油供油管供油。

A. 对

B. 不对

答案: A

33、APU 滑油系统使用一内部独立润滑系统提供润滑和冷却

A. 对

B. 不对

答案: A

34、APU 何时自动关车?

A. 超速或欠速

B. 火警(只在地面)

C. ECB 失效

D. 以上都是

答案: D

35、APU 进气门打开 (FLAP OPEN) 显示绿色说明

A. APU 进气门完全打开 (主开关在 ON 位)

B. APU 进气门未完全打开 (主开关在 ON 位)

答案: A

36、APU EGT (排气温度) 变为琥珀色

A. $EGT \geq$ 最大 $EGT^* - 33^\circ\text{C}$ 时

B. $EGT \geq$ 最大 $EGT^* - 23^\circ\text{C}$ 时

C. $EGT \geq$ 最大 $EGT^* - 30^\circ\text{C}$ 时

答案: A

37、APU 在起动期间 ECB 计算最大 EGT 并将它传送至 ECAM, 它随转速变化而变化

A. 不对

B. 对

答案: B

38、APU 在运转期间 ECB 计算最大 EGT 不随外界温度变化而变化。

A. 不对

B. 对

答案: A

39、APU 开始自动停车

A. $EGT \geq$ 最大 EGT^* 时 (变为红色)

B. $EGT \geq$ 最大 $EGT^* - 33^\circ\text{C}$ 时 (琥珀色) 时

答案: A

40、LOW OIL LEVEL (低滑油油面) 何时出现?

A. 飞机在地面上, 且 APU 没有运转

B. ECB 探测到 APU 滑油油面低

C. A+B

D. A 或 B

答案: C

41、在应急供电方式时, 当 APU 主开关选择在接通 (ON) 位时, 电瓶接触器自动闭合最多 3 分钟。

A. 不对

B. 对

答案: B

42、空中应急供电方式起始时, APU 的起程程序被抑制 45 秒钟。

A. 不对

B. 对

答案: B

43、在哪可以 APU 进行应急停车?

A. 燃油加/放油面板, 外部控制面板和驾驶舱内。

B. APU 火警面板, 外电源板。

C. APU 不能从机外被停车。

答案 B

A320 系列题库：标准操作程序部分（208）

1. 飞行管理引导计算机(FMGC)有哪几个功能()

- A. 自动驾驶(AP)和飞行指引(FD)
- B. 自动推力(A/THR)
- C. FM 功能(飞行管理功能)
- D. B. 和 C 都对

答案 D

2. 自动推力可在多数故障情况下使用,当一台发动机失效的情况下,自动推力的使用没有限制()

- A. 对
- B. 不对

答案 A

3. 非正常形态下,如自动推力可用,应用选择的目标速度进近()

- A. 对
- B. 不对

答案 A

4. 按照一般规则,低于最佳飞行高度层()英尺会造成一个很大的损失(约 5%的燃油)

- A. 1000
- B. 2000
- C. 3000
- D. 4000

答案 D

5. 如果低于最佳飞行高度 8000 英尺,航程燃油应考虑增加()的燃油(一般应急燃油为 5%)

- A. 5%
- B. 10%
- C. 15%
- D. 20%

答案 B

6. 在地面如果黄色液压系统加压和动力转换装置(PTU)自动位,绿色液压系统()

A. 会增压

B. 不增压

答案 A

7. 电瓶的最小电压为()

- A. 20 伏
- B. 25 伏
- C. 25.5 伏
- D. 28.5 伏

答案 C

8. 如果 APU 只用电瓶起动,则应在电瓶选择自动位后()分钟内起动即可

- A. 5
- B. 10
- C. 20
- D. 30

答案 D

9. APU 火警测试按钮按压(驾驶舱飞行准备时)会出现()

- A. ECAM+连续重复谐音+主警告指示灯上的 APU 火警警告(如果电瓶可用)
- B. APU 灭火按钮红灯亮
- C. 爆破帽和释放灯亮
- D. 以上都有

答案 D

10. 圆顶灯(DIM. BRIGHT)灯在飞行准备时应打开,因为()

- A. 可以提供照明.
- B. 它是应急电源下的唯一的光源.
- C. 可根据机组需要而定

答案 B

11. 检查备用刹车系统的有效性是同时踩两边踏板到底,压力必须为()

- A. 1500---1000PSI
- B. 1000---1500PSI
- C. 1500---2000PSI
- D. 2000---2700PSI

答案 D

12. 如需要重现已清除或已取消的所有警告,机组应()

- A. 按下重现按钮至少 3 秒钟.
- B. 按下 STS 键

答案 A

13. 检查滑油时,最小滑油量为()

- A. 10 夸脱
- B. 11 夸脱
- C. 12 夸脱
- D. 13 夸脱

答案 B

14. 能在干燥的风挡下使用防雨剂冲洗风挡吗?()

- A. 不能
- B. 能

答案 A

15. 如何在执行驾驶舱语音记录测试时()

- A. 按压后松开即可.
- B. 停留刹车必须刹上
- C. 即使停留刹车松开也可以

答案 B

16. 如果剩余地速大于()节,进行快速校准

- A. 3
- B. 4

- C. 5
- D. 6

答案 C

17. 地面禁止吸烟灯放在()位可为应急电瓶持续充电

- A. 关位
- B. 自动位
- C. 开位

答案 B

18. 空调系统中在地面,如果使用了 APU ,组件控制器将自动选择()而不管选择器位置.

- A. 低流量
- B. 正常流量
- C. 高流量

答案 C

19. A321 飞机当乘客少于多少()人经济流量按钮接通

- A. 120
- B. 130
- C. 140
- D. 150

答案 C

20. A319 飞机当乘客少于多少()人经济流量选择低位

- A. 100
- B. 110
- C. 115
- D. 120

答案 C

21. 在空中, A319 飞机当中央油箱的油用完后,如果飞机受燃油中央油箱泵低压警告信息影响的话,应如何处置()

A. 燃油方式选择自动+中央燃油泵 1+2 关

- B. 燃油方式选择自动+中央燃油泵 1+2 开
- C. 燃油方式选择人工+中央燃油泵 1+2 开
- D. 燃油方式选择人工+中央燃油泵 1+2 关

答案 D

23. 电源接通后, FMGC 和 FCU 进行内部测试,完成测试需()分钟

- A. 3
- B. 5
- C. 6
- D. 10

答案 A

24. 在地面发动机开车后如果输入飞机重量/无燃油重心应在()

- A. 起始 B 页面
- B. 燃油预测页面
- C. 无法输入

答案 B

25. 10000 英尺以下速度限制 250KT 是管理速度剖面的默认值,能否修改此速度()

- A. 能
- B. 不能

答案 A

26. 在地面自动推力接通,起动时会出现什么情况()

- A. 自动推力接通
- B. 自动推力断开
- C. 不会出现警告
- D. 自动推力预位

答案 B

27 在紧急电源状态下, ATC 工作方式()

- A. 系统 1 工作
- B. 系统 2 工作

C. 系统 1 和 2 不工作

答案 A

28、为什么推出启动发动机时, 要把前轮转弯脱开()

- A、绿液压系统增压会使前轮转弯受损
- B、液压系统增压会使前轮转弯受损
- C、蓝液压系统增压会使前轮转弯受损

答案 A

29、如果发动机启动期间, 地面人员报告发动机排泄罩漏油, 慢车运转发动机 5

分钟, 如果 5 分钟内泄漏消失, 则()

- A. 可不进行维护放行飞行
- B. 必须进行维护放行飞行
- C. 不能飞行

答案 A

30. 当发动机启动期间, 主电门接通后()秒, 燃油流量增加

- A. 20
- B. 25
- C. 30
- D. 35

答案 C

31 在发动机启动时, N2 在()启动活门关闭, 点火指示 OFF

- A. 25.5%
- B. 30%
- C. 40%
- D. 43%

答案 D

32、发动机启动时出现悬挂启动或热启动时()

- A、机组关断发动机通知地面机务
- B、机组不必关断发动机, FADEC 会自动恢复程序
- C、燃油会被指令关闭然后在 0.5 秒内重新打开双点火出现

D、以上 B 和 C

答案 D

33. 万一起动过程中断电 (ECAM 显示屏指示消失) 机组应()

- A、机组必须关掉主电门中断启动, 然后 30 秒冷转
- B、不必关断发动机, FADEC 会自动恢复
- C、发动机自动关车, 且冷转 30 秒

答案 A

34、当货舱门关好后 40 秒启动 2 发时, 会触发()警告信息

- A HYD FAULT
- B Door FAULT
- C PTU FAULT
- D ENG START OFF

答案 C

35、在地面当机翼防冰接通时会出现什么情况()

- A 防冰活门一直打开
- B 防冰活门打开 30 秒, 然后关掉
- C 防冰活门不打开

答案 B

36 若飞机在湿环境下停在很长一段时间, 那么首先在低速

下使用刹车的效应会降低()

- A 对
- B 不对

答案 A

37 正常直线滑行速度是()KT 急转弯速度是()KT

- A 20 10
- B 20 15
- C 30 10
- D 30 15

答案 C

38 开车后进行操纵检查时, 在什么位置()

- A PFD 上
- B 操纵页面上
- C 侧杆

答案 B

39 在完成飞行操纵检查后, 飞行操纵页面一

直显示吗? ()

- A. 一直显示
- B. 20 秒以后自动转换机轮页面
- C. 直接显示机轮页面
- D. 10 秒后显示机轮页面

答案 B

40. 停留刹车刹上时自动刹车能预位吗? ()

- A. 能
- B. 不能

答案 A

41. 中断起飞时, 地速大于()KT 油门杆一收到慢车位时自动刹车系统会用最大刹车。

- A. 60
- B. 70
- C. 72
- D. 80

答案 C

42. 正常滑行情况下, 驾驶员在座位上视线高于地面多少英尺()

- A. 10
- B. 15
- C. 20
- D. 25

答案 B

43. 正常滑行情况下, 驾驶员在座位上能看到地面距机头高度最小距离是()

- FT
- A. 20
- B. 30
- C. 40
- D. 41

答案 D

44. 飞机滑行时, 驾驶员观察视线与地面的夹角是()

- A. 10
- B. 15
- C. 20
- D. 25

答案 C

45. 飞机在跑道上进行 180 度转弯时 A321 飞机可在最少宽度()米的跑道上进行

- A. 30 米
- B. 32 米
- C. 40 米
- D. 45 米

答案 B

46 在跑道上进行 180 度转弯过程中对飞机速度有何要求? ()

- A、最大速度不要超过 5KT
- B、≤10KT
- C、≤15KT
- D、≤20KT

答案 B

47 刹车温度高于 150 度应推迟起飞对吗? (带有刹车风扇) ()

- A. 对
- B. 不对

答案 A

48. 如果使用机翼防冰能否同时使用 APU 引气()

- A. 能
- B. 不能

答案 B

49. 灵活起飞时如果想减少起飞 EGT 从而节约成本()

- A. 将空调组件关
- B. 使用 APU 引气
- C. 使用 TOGA 起飞
- D. 以上 A 和 B

答案 D

50. 起飞时将 RWY TURN OFF。LAND。NOSE 电门放到 ON/TO 位是为什么? ()

- A. 减少鸟击的危险
- B. 照明使用
- C. 可以不开
- D. 以上 A 和 B

答案 B

51 在起飞滑跑中速度()KT 时前轮转弯和方向舵脚蹬之间连接断开, 从而开始增加蹬舵量

- A. 72
- B. 100
- C. 110

D. 130
答案 D

52. 起飞时飞机最后的正常的俯仰姿态是()度

- A. 10
- B. 15
- C. 17.5
- D. 20

答案 B

53. 起飞离地后飞机高度距地面()英尺可以使用自动驾驶仪。

- A. 30
- B. 50
- C. 100
- D. 150

答案 C

54. 如果进行关空调程序起飞后什么时候开空调 1? ()

- A. 离地后 100 英尺
- B. 离地后 1500 英尺
- C. 在爬升减推力之后。
- D. 收上襟翼之后

答案 C

55. 如果进行关空调程序起飞后什么时候开空调 2 ()

- A. 离地后 100 英尺
- B. 离地后 1500 英尺。
- C 在爬升减推力之后
- D. 收上襟翼之后

答案 D

56. 在关空调起飞程序中, 两个空调为什么不能同时接通 ()

- A. 增加 EGT
- B. 影响旅客舒适性
- C. ECAM 上出现注意信息
- D. 没有影响

答案 B

57 在形态 1+F 情况起飞时“F”速度有显示吗在 PFD 上? ()

- A. 有
- B. 没有

答案 B

58. A321 飞机起飞后速度在 () KT 襟翼自动收回

- A. 200
- B. 210
- C. 220
- D. 230

答案 B

59. 当发动机防冰打开会出现什么情况 ()

- A. FADEC 自动选择连续点火。
- B. ECAM 上有 IGNITION 备忘信息
- C. 使用防冰 ECAM 上有显示 ANTICE
- D. 以上 A. B 和 C 都对

答案 B

60. 如按压 EXP 按钮爬升后, 什么情况下不能断开 EXP CLB 方式 ()

- A. 再次按压 EXP 按钮
- B. 选择速度
- C. 拉高度选择旋钮
- D. 拉垂直速度旋钮

答案 A

61. 平飞巡航中如 ATC 许可飞机在巡航高度层以上飞行时 (B)

- A. 机组将巡航高度层输入 INT 页面
- B. 更高的高度层将自动由 FCU 的高度旋钮选择
- C. 机组在进展页面更改

答案 B

62 平飞巡航中如 ATC 让飞机在巡航高度层以下飞行时 ()

- A. 机组将巡航高度层输入 INT 页面
- B. 更低高度层将自动由 FCU 的高度旋钮选择
- C. 机组在进展页面更改

答案 C

63. 起飞后在检查液压时发现绿色系统低于地面时的油量是为什么? ()

- A. 由于冷浸引起液压收缩
- B. 使用了绿色液压
- C. 可能是液压泄露

答案 A

64. 装有主 GPS 的飞机, 只要主 GPS 可用, 则无需检查导航精度 ()

A. 对

B. 不对
答案 A

65. 在下列那种情况下必须监控导航精度()

- A. 仅有 IRS 导航
- B. 在进程页面上显示 LOW ACCY
- C. NAV ACCY DOWN GRAD
- D. 以上 A. B 和 C

答案 D

66. 如何检查导航精度 ()

- A. 人工调谐 VOR, 在 ND 上选择相关指针使用原始数据检查
- B 在进展页上输入 VOR/DME, 与原始数据比较
- C. 检查 IRS
- D. 以上 A 和 B

答案 D

67. 10000 英尺以下时 250KT 速度是下降剖面的默认速度能修改吗? ()

- A. 能
- B. 不能

答案 A

68. 在着陆中选择形态 3 着陆万一非正常情况要求增加进近速度, 增加量 ()

- A. 在 Vapp 上增加
- B 在当前的 Vls 上增加
- C 在全形态的 Vls 上增加

答案 C

69. 如果计划用襟翼 3 落地, 选择 GPWS 着陆襟翼 3 电门到 ()

- A. 开位
- B. 关位

答案 A

70. 防冰接通, 飞机下降航径角[车时] () 可由增加下降速度或将减速板放出一半来补偿。

- A. 不变
- B. 变小
- C. 变大

答案 B

71. ND 上沿飞行航径有改平符号, 改平符号的位置根据当时工作的 () 而定的。

A. AP/FD

- B. A/THR
- C. 减速板位置
- D. 以上 A. B 和 C

答案 D

72. 加速下降, 按压 EXP 按钮时, 目标速度变为 ()

- A. .80 马赫或 340KT
- B. .82 马赫或 340KT
- C. .80 马赫或 350KT
- D. .82 马赫或 350KT

答案 A

73. 飞行高度 25000 英尺以上建议不要使用减速板 ()

- A. 对
- B. 不对

答案 A

74. 为避免在高度截获方式 ALT*中收回减速板造成可能飞过某一高度建议在选

择高度之前 () 英尺收回减速板

- A. 1000
- B. 1500
- C. 2000
- D. 3000

答案 C

75 在 AP 接通时速度大于 315KT/H 或 .75 马赫时使用减速板 ()

- A. 自动收回
- B. 正常控制
- C. 收回减速板的速率变小

答案 C

76. 什么时候发动机方式放点火位? ()

- A. 跑道上有积水
- B. 进近复飞时
- C. 大雨或颠簸
- D. 以上 A, B 和 C

答案 D

77 当达到 VFE 时, AP 保持在 VFE 并减小 V/S 而不需要方式转换 ()

- A. 对
- B. 不对

答案 A

78. 在襟翼 1, S 速度, 在或高于 () 英尺 AGL 时, 飞机应该建立下滑道

- A. 1000
 - B. 1500
 - C. 2000
 - D. 2500
- 答案 C

79. 飞机在下滑道上, 如果飞机速度比 S 速度高的多或飞机没有在下滑道上减速则应该 ()

- A. 放下起落架减速

- B. 必须使用减速板
 - C. 人工选择速度
 - D. 断开 A/THR
- 答案 A

80 自动刹车在着陆时的选择是 ()

- A. 建议使用但不要使用最大方式
 - B. 在短的污染跑道上使用 MED
 - C. 在长的和干跑道上用 LO 方式
 - D. 以上 A. B 和 C
- 答案 D

81. 建议在选择襟翼 () 之前收回减速板以防止当减速板自动收起时出现意想不到的下俯

- A. 形态 1
 - B. 形态 2
 - C. 形态 3
 - D. 形态全
- 答案 C

82. 五边精密进近中出现下列情况 PNF 要报出 ()

- A. 空速偏离大于+10KT 小于-5KT
 - B. 姿态低于-2.5 或大于 10 度
 - C. 坡度大于 7 度
 - D. 下降率大于 1000FT/M
 - E. 以上全都正确
- 答案 E

83. 在着陆过程中, 在 50 英尺时, 飞机低于下滑道一个点是相当于低了 ()

- A. 5 英尺
- B. 10 英尺
- C. 14 英尺

D. 15 英尺

答案 C

84 如果近金过程中出现 FM/GPS POS DISAGREE 的 ECAM 信息, 能否继续进近 ()

- A. 能
 - B. 不能
- 答案 A

85. 若主 GPS 失效, 只要无线电导航台, 原始数据显示正确, 就可以使用 NAV 和 FINAL APP 方式继续进近 ()

- A. 对的
 - B. 不对
- 答案 A

86、如果飞机在仪表条件下 1000 英尺或目视条件下 500 英尺没有以着陆形态稳定在进近航径上必须复飞 ()

- A. 对
 - B. 不对
- 答案 A

87. 全襟翼放出时建议在 VFE 以下放的 ()

- A. 5KT
 - B. 10KT
 - C. 15KT
 - D. 20KT
- 答案 C

88. 在管理引导下 (FINAL APP 方式接通 () [以输入 MDA/MDH] 自动驾驶回自动脱开。

- A. 50 英尺
 - B. 100 英尺
 - C. 150 英尺
 - D. 200 英尺
- 答案 A

89. 目视进近方法是 ()

- A. 不使用自动驾驶仪
 - B. 两部 FD 关
 - C. 建议使用 FPV
 - D. 建议用自动推力, 理速度
 - E. 以上都对
- 答案 E

90. 离地间隙姿态超过 () [起落架伸展] 发生擦机尾 A321 飞机

- A. 9.5 度
 - B. 10 度
 - C. 11 度
 - D. 11.2 度
- 答案 C

91 离地间隙姿态超过 () [起落架压缩] 会发生擦机尾 A321 飞机

- A. 9.5 度
 - B. 10 度
 - C. 11 度
 - D. 11.2 度
- 答案 A

92. 离地间隙如果横滚角超过 () [起落架伸展] 发生擦翼尖 A321 飞机

- A. 15 度
 - B. 16 度
 - C. 17 度
 - D. 18 度
- 答案 D

93. 离地间隙如果横滚角超过 () [起落架压缩] 发生擦翼尖 A321 飞机

- A. 15 度
- B. 16 度
- C. 17 度
- D. 18 度

答案 B

94. 在速度为 () KT 是建议收回反推

- A. 50KT
 - B. 60
 - C. 70
 - D. 80
- 答案 C

95. 复飞时能否接通双自动驾驶仪 ()

- A. 能
 - B. 不能
- 答案 A

96. 过站期间当外界气温在 () 摄氏度以上时, 将缝翼保持在形态 1 可避免 AIR L/R WING LEAK 警告

- A. 27
 - B. 28
 - C. 29
 - D. 30
- 答案 D

97. 为什么在发动机关断之前那一刻才打开 APU 引气 ()

- A. 节省燃油
 - B. 旅客不会感到不舒服
 - C. 避免发动机排气火焰进入空调
 - D. 延长 APU 寿命
- 答案 C

98 离机时, ADIRS 关断后至少 () 秒以后再关掉电源, 确保 ADIRS 记忆最后数据。

- A. 3 秒
- B. 5 秒
- C. 7 秒

- D. 10 秒
- 答案 D

99 关断 “禁止吸烟” 指示灯可使紧急蓄电池充电 ()

- A. 对
 - B. 不对
- 答案 A

100. 等直到 APU 风门完全关闭大约 2 分钟后然后关断电瓶, 防止提前关时下一次航班飞行时客舱冒烟 ()

- A. 对
 - B. 不对
- 答案 A

101、PFD 上的特性速度由 () 根据空气动力学数据进行计算

- A. IR
 - B. FWC
 - C. FAC
 - D. ADR
- 答案 C

102、如果在光洁形态下 V1s 为 () PFD 上的迎角保护杆将与 V1s 杆重叠

- A. 1.23Vs
- B. 1.25Vs

C. 1.28Vs
D. 1.30Vs
答案 A

103、绿点速度是()
A、光洁形态下的单发操纵速度。
B. 最佳升阻比速度
C、空中最小操纵速度。
D 以上 A 和 B
答案 D

104、 $V_{a\ prot}$ 是()
A. PFD 速度带上的黑色和琥珀色的条形杆表示
B PFD 速度带上的红色条形杆顶端表示
C PFD 速度带上的红色和黑色条形杆表示
D PFD 速度带上的红黑条形杆底端表示
答案 A

105. 在地面起飞期间, 一台发动机突然失效, 另一台仍维持起飞推力时通过主要的飞行操纵面就能控制住飞机的最小速度是()
A . VMCG
B. VMCA
C. VMCL
D. VMO
答案 A

106. 在 VMCL 定义中, 在空中一发失效, 另一发保持在起飞推力(进近襟翼设置)时可操纵飞机到最大坡度是()
A 5 度
B10 度
C 15 度
D20 度
答案 A

107. 收轮的最大速度是()
A . VFE
B. VLE
C. VLO
D. VMO
答案 C

108. VR 是为了在起飞时发生单发后最迟离地()英尺时达到 V_2 速度

A. 10
B. 30

C. 35
D. 50
答案 C

109、 V_{app} (五边进近速度), $V_{app}=V_{ls}+$ 风量修正, 其中风量修正的范围是()除了形态 3 和自动着陆外。
A、最小 0 到最大 5KT
B. 最小 5KT 到最大 10KT
C、最小 5KT 到最大 15KT
D. 最小 10KT 到最大 15KT
答案 C

110. 如果两个频率之间小于()赫兹 VHF1 和 VHF2 之间或 VHF3 和 VHF2 之间, 就会产生干扰
A. 2 赫兹
B. 3 赫兹
C. 4 赫兹
D. 5 赫兹
答案 A

111、当与 RMP 正常连接的收发机由另一个 RMP 调谐时, 两个 RMP 上的 SEL 灯都亮对吗? ()
A. 对
B. 不对
答案 A

112、当一部 RMP 失效时会发生()
A、所选的接收机不再由受影响的 RMP 控制
B、所选的频率消失且 VHF 及 HF 绿灯灭
C、可在备用导航 RADIO NAV 中调谐
D、以上 A 和 B 都对
答案 D

113、CAPT—ATT (机长—乘务员)呼叫中, 在以前的呼叫未复位时, 即 RESET

未按下。INT/RAD 电门保持在 RAD 位置 2 秒钟, 等 60 秒钟后, 以前的机长—乘务员呼叫会自动取消吗? ()
A. 能
B. 不能
答案 A

114、在空中不可以重新接通自动断开的跳开关, 即使机长判断对后续的安全飞行必须接通跳开关()
A. 对, 最后只能一次
B. 不对
答案 A

115、一次复位一台计算机, 除非另有指示可以复位一台以上计算机()
A. 对
B 不对
答案 A

116、在发动机运转时, ECU (CFM 发动机上的发动机控制组件)或 EEC (IAE 发动机上的电子发动机控制)以及 EIU (发动机接口组件)能否复位? ()
A 能
B 不能
答案 B

117、在空中能否拔出下列跳开关: SFCC (缝翼与襟翼操纵计算机), ECU (ECAM 控制组件)或 EEC (电子发动机控制), EIU (发动机接口组件) ()
A 能
B 不能
答案 B

118、在速度高于 70 海里/小时后, 俯仰操纵由向上的 30 度减至向上的()度?
A 15 度
B 16 度
C 20 度
D 25 度
答案 C

119、在地面进行飞行操纵检查中, PFD 上的杆标幅度限制为()
A、正负 15 度俯仰, 正负 20 度横滚
B、正负 16 度俯仰, 正负 20 度横滚
C、正负 15 度俯仰, 正负 25 度横滚
D、正负 16 度俯仰, 正负 20 度横滚
答案 B

120、着陆过程中, 30 英尺以下, 机头上仰

的姿态经过 8 秒钟变为()度
A -2 度
B 0 度
C 2 度
D 4 度
答案 A

121、若上部 ECAM 显示机上燃油指示的两个最不重要的数字上有两条虚线划过表示为()
A 燃油量不完全可用
B FQI 处于降级方式
C 有燃油泄露
D 燃油不平衡
答案 B

122、当 OAT (在地面和起飞时)或当 TAT (飞行时)小于或等于()摄氏度, 且在空气中有可见的湿气(如: 云、1 海里或更低能见度的雾、雨、雪、雨夹雪、冰晶,)就可能结冰。
A 0 摄氏度
B 5 摄氏度
C 10 摄氏度
D 15 摄氏度
答案 C

123 在结冰条件下放出缝翼时避免长时间飞行, 最小速度不得低于(全形态下)()
A VLS
B VLS+5
C VLS+10
D VLS+15
答案 B

124 在结冰条件下放出缝翼时避免长时间飞行, 最小速度不得低于(低于全形态下)()
A VLS
B VLS+5
C VLS+10
D VLS+15
答案 C

125、出现 BRAKES RELEASED ECAM 注意信息或 ECAM 上显示 BRAKE RELEASED 信息, 或 BRAKE A/SKID NWS FAULT ECAM 信息时是否需复位 BSCU ()

A 能
B 不能
答案 B

126 在空中起落架收起后,把防滞和前轮转弯开关关断在接通,自动刹车在预位方式()

A 是
B 不是
答案 B

127、刹车温度限制所需维护设施中,同一轮上的两个刹车温度差大于()摄氏度,且任一刹车温度大于或等于()摄氏度,需进行维护措施

A 100 摄氏度、500 摄氏度
B 150 摄氏度、600 摄氏度
C 150 摄氏度、500 摄氏度
D 100 摄氏度、600 摄氏度

答案 B

128、刹车温度限制所需维护设施中,同一轮上的两个刹车温度差大于()摄氏度,且任一刹车温度等于或小于()摄氏度,需进行维护措施

A 100 摄氏度、50 摄氏度
B 150 摄氏度、60 摄氏度
C 150 摄氏度、50 摄氏度
D 100 摄氏度、60 摄氏度

答案 C

129、刹车温度限制所需维护设施中,左右刹车的平均温度差大于或等于()摄氏度,或热熔塞熔化,或一个刹车温度大于900 摄氏度需要进行维护。

A 100 摄氏度
B 200 摄氏度
C 300 摄氏度
D 500 摄氏度

答案 B

130、当使用无线电导航备用方式且要进行VHF 或 HF 调谐时,NAV 键对无线电通讯频率的选择起作用吗?()

A 起作用
B 不起作用
答案 B

131 气象雷达在 F—PLN 位置上有气象图形显示吗?()

A 有
B 没有
答案 B

132 气象雷达选择接通时,要确认飞机中线两侧各 35 度内及天线运动距离()内无人,及大型金属

A 5 米
B 10 米
C 15 米

D 20 米
答案 A

133 主飞行显示 1 或 2 在地面检查高度容错的范围是()

A 正负 40 英尺
B 正负 15 英尺
C 正负 20 英尺
D 正负 25 英尺

答案 D

134 ND 上的磁航向指示之间的最大差异()度(航向容错能力)

A 2
B 3
C 4
D 5

答案 C

135 快速校准中,双发工作时能否进行校准()

A 能
B 不能
答案 B

136 快速校准需要多长时间()

A 30 秒
B 1 分钟
C 5 分钟
D 10 分钟

答案 A

137 快速校准中多长时间内需要把方式选择钮从 OFF 位搬至 NAV 方式()

A 3 秒
B 5 秒

C 7 秒
D 10 秒

答案 B

138 快速校准中,ALIGN 灯会怎样()

A 保持闪亮
B 保持稳定亮
C 不亮
答案 B

139 PFD 上的特性速度由()根据空气动力学数据进行计算

A. IR
B. FWC
C. FAC
D. ADR
答案 C

140、如果在光洁形态下 V1s 为()PFD 上的迎角保护杆将与 V1s 杆重叠

A. 1.23Vs
B. 1.25Vs
C. 1.28Vs
D. 1.30Vs

答案 A

141 绿点速度是()

A、光洁形态下的单发操纵速度。
B、最佳升降比速度
C、空中最小操纵速度。
D、以上 A 和 B

答案 D

142. Va prot 是()

A. PFD 速度带上的黑色和琥珀色的条形杆表示
B PFD 速度带上的红色条形杆顶端表示
C PFD 速度带上的红色和黑色条形杆表示
D PFD 速度带上的红黑条形杆底端表示

答案 A

143. 在地面起飞期间,一台发动机突然失效,另一台仍维持起飞推力时通过主要的飞行操纵面就能控制住飞机的最小速度是()

A .VMCG

B. VMCA
C. VMCL
D. VMO
答案 A

144. 在 VMCL 定义中,在空中一发失效,另一发保持在起飞推力(进近襟翼设置)时可操纵飞机到最大坡度是()

A 5 度
B 10 度
C 15 度
D 20 度
答案 A

145. 收轮的最大速度是()

A .VFE
B. VLE
C. VLO
D. VMO
答案 C

146. VR 是为了在起飞时发生单发后最迟离地()英尺时达到 V2 速度

A. 10
B. 30
C. 35
D. 50
答案 C

147 Vapp(五边进近速度),Vapp=V1s+风量修正,其中风量修正的范围是()除了形态 3 和自动着陆外。

A、最小 0 到最大 5KT
B. 最小 5KT 到最大 10KT
C、最小 5KT 到最大 15KT
D. 最小 10KT 到最大 15KT
答案 C

148. 如果两个频率之间小于()赫兹 VHF1 和 VHF2 之间或 VHF3 和 VHF2 之间,就会产生干扰

A. 2 赫兹
B. 3 赫兹
C. 4 赫兹
D. 5 赫兹
答案 A

149 当与 RMP 正常连接的收发机由另一个 RMP

调谐时，两个 RMP 上的 SEL 灯都亮对吗？（ ）

- A. 对
- B. 不对

答案 A

150、当一部 RMP 失效时会发生（ ）

- A、所选的接收机不再由受影响的 RMP 控制
- B、所选的频率消失且 VHF 及 HF 绿灯灭
- C、可在备用导航 RADIO NAV 中调谐
- D、以上 A 和 B 都对

答案 D

151. CAPT—ATT（机长—乘务员）呼叫中，在以前的呼叫未复位时，即 RESET 未按下。INT/RAD 电门保持在 RAD 位置 2 秒钟，等 60 秒钟后，以前的机长—乘务员呼叫会自动取消吗？（ ）

- A. 能
- B. 不能

答案 A

152 在空中不可以重新接通自动断开的跳开关，即使机长判断对后续的安全飞行必须接通跳开关（ ）

- A. 对，最后只能一次
- B. 不对

答案 A

153 一次复位一台计算机，除非另有指示可以复位一台以上计算机（ ）

- A. 对
- B 不对

答案 A

154、在发动机运转时，ECU（CFM 发动机上的发动机控制组件）或 EEC（IAE 发动机上的电子发动机控制）以及 EIU（发动机接口组件）能否复位？（ ）

- A 能
- B 不能

答案 B

155 在空中能否拔出下列跳开关：SFCC（缝翼与襟翼操纵计算机），ECU（ECAM 控制组件）或 EEC（电子发动机控制），EIU（发动机接口组件）（ ）

- A 能
- B 不能

答案 B

156 在速度高于 70 海里/小时后，俯仰操纵由向上的 30 度减至向上的（ ）度？

- A 15 度
- B 16 度
- C 20 度
- D 25 度

答案 C

157、在地面进行飞行操纵检查中，PFD 上的杆标幅度限制为（ ）

- A 正负 15 度俯仰，正负 20 度横滚
- B 正负 16 度俯仰，正负 20 度横滚
- C 正负 15 度俯仰，正负 25 度横滚

D 正负 16 度俯仰，正负 20 度横滚

答案 B

158 着陆过程中，30 英尺以下，机头上仰的姿态经过 8 秒钟变为（ ）度

- A -2 度
- B 0 度
- C 2 度
- D 4 度

答案 A

159 若上部 ECAM 显示机上燃油指示的两个最不重要的数字上有两条虚线划过表示为（ ）

- A 燃油量不完全可用
- B FQI 处于降级方式
- C 有燃油泄露
- D 燃油不平衡

答案 B

160、当 OAT（在地面和起飞时）或当 TAT（飞行时）小于或等于（ ）摄氏度，且在空气中有可见的湿气（如：云、1 海里或更低能见度的雾、雨、雪、雨夹雪、冰晶，）就可能出现结冰。

- A 0 摄氏度
- B 5 摄氏度
- C 10 摄氏度
- D 15 摄氏度

答案 C

161 在结冰条件下放出缝翼时避免长时间飞行，最小速度不得低于（全形态下）

（ ）

- A VLS
- B VLS+5
- C VLS+10
- D VLS+15

答案 B

162、在结冰条件下放出缝翼时避免长时间飞行，最小速度不得低于（低于全形态下）（ ）

- A VLS
- B VLS+5
- C VLS+10
- D VLS+15

答案 C

163 出现 BRAKES RELEASED ECAM 注意信息或 ECAM 上显示 BRAKE RELEASED 信息，或 BRAKE A/SKID NWS FAULT ECAM 信息时是否需复位 BSCU（ ）

- A 能
- B 不能

答案 B

164 在空中起落架收起后，把防滞和前轮转弯开关关断在接通，自动刹车在预位方式（ ）

- A 是
- B 不是

答案 B

165 刹车温度限制所需维护设施中，同一轮上的两个刹车温度差大于（ ）摄氏度，且任一刹车温度大于或等于（ ）摄氏度，需进行维护措施

- A 100 摄氏度、500 摄氏度
- B 150 摄氏度、600 摄氏度
- C 150 摄氏度、500 摄氏度
- D 100 摄氏度、600 摄氏度

答案 B

166、刹车温度限制所需维护设施中，同一轮上的两个刹车温度差大于（ ）摄氏度，且任一刹车温度等于或小于（ ）摄氏度，需进行维护措施

- A 100 摄氏度、50 摄氏度
- B 150 摄氏度、60 摄氏度
- C 150 摄氏度、50 摄氏度

D 100 摄氏度、60 摄氏度

答案 C

167 刹车温度限制所需维护设施中，左右刹车的平均温度差大于或等于（ ）摄氏度，或热熔塞熔化，或一个刹车温度大于 900 摄氏度需要进行维护。

- A 100 摄氏度
- B 200 摄氏度
- C 300 摄氏度
- D 500 摄氏度

答案 B

168 当使用无线电导航备用方式且要进行 VHF 或 HF 调谐时，NAV 键对无线电通讯频率的选择起作用吗？（ ）

- A 起作用
- B 不起作用

答案 B

169 气象雷达在 F—PLN 位置上有气象图形显示吗？（ ）

- A 有
- B 没有

答案 B

170 气象雷达选择接通时，要确认飞机中线两侧各 35 度内及天线运动距离（ ）内无人，及大型金属

- A 5 米
- B 10 米
- C 15 米
- D 20 米

答案 A

171 主飞行显示 1 或 2 在地面检查高度容错的范围是（ ）

- A 正负 40 英尺
- B 正负 15 英尺
- C 正负 20 英尺

D 正负 25 英尺

答案 D

172 ND 上的磁航向指示之间的最大差异（ ）度（航向容错能力）

- A 2
- B 3
- C 4

- D 5
答案 C
- 173 快速校准中，双发工作时能否进行校准（）
A 能
B 不能
答案 B
- 174 快速校准需要多长时间（）
A 30 秒
B 1 分钟
C 5 分钟
D 10 分钟
答案 A
- 175 快速校准中多长时间内需要把方式选择钮从 OFF 位搬至 NAV 方式（）
A 3 秒
B 5 秒
C 7 秒
D 10 秒
答案 B
- 176 快速校准中，ALIGN 灯会怎样（）
A 保持闪亮
B 保持稳定亮
C 不亮
答案 B
- 177 为了避免在爬生或下降中出现 TCAS 动作，一般在爬生或下降的最后 2000 英尺期间，飞行员应把垂直速度限制为（）
A. 3000FT
B. 2500FT
C. 2000FT
D. 1500FT
答案 C
178. 下列哪种情况仅 TA 方式工作（）
A. 单发
B. 起落架放下飞行
C. 目视到附近的已知飞机
D. 在特定机场或执行营运者制定
E. 以上全都正确
答案 E
179. 对于精密进近（CAT2 和 CAT3）的程序

- 中，决断高输入到什么位置（）
A. MDH 行
B. DH 行
答案 B
- 180 如果 MDA 大于（）英尺，这个值将不被接受并且在 MCDU 上会显示“超出范围”
A. 2000FT
B. 3000FT
C. 4000FT
D. 5000FT
答案 D
- 181 对于非精密进近的程序，能否使用 APPR NAV FINAL（）
A. 能
B. 不能
答案 B
- 182 在爬生，下降，进近和复飞阶段，当主 GPS 不可用且 FMS 导航精确度检查防止机组在飞行阶段使用导航方式时，TERR 按钮怎么样？（）
A. 接通
B. 必须关断
答案 B
183. 人工推力使用时，如果一个或两个油门杆高于 CL 位，则 PFD 将显示（）
A. CL
B. MCT/FLX
C. TOGA
D. A-LOCK
答案 B
- 184、若低于 100FT 无线电高度，且两推力杆都高于爬升卡位或一个推力杆高于 MCT 卡位，自动推力工作方式（B）
A. 工作
B. 断开
答案 A
- 185、自动推力断开，若油门杆在爬升卡位（2 发工作）或一个油门杆在 MCT 卡位（1 发工作）则推力锁定，FMA 上显示（）
A. A-LOCK
B. THR LK

- C. ASYM
D. LVR CLB
答案 B
186. 下列哪种情况会发生起动不成功（）
A. 失速
B. EGT 超限
C. 起动气压低
D. 无 N1 转速，悬挂
E. 以上全都正确
答案 E
187. 下列哪种情况预计开车不成功（）
A. 高温高原机场
B. 顺风高于 10FT
C. 外部气原组的性能勉强够用
D. 以上全都正确
答案 D
188. 人工开车时若电源中断，必须关主电门中断起动，执行冷转时间为（）
A. 20S
B. 30S
C. 40S
D. 1 分钟
答案 B
- 189 使用外部气原开车时，最低推荐起动机供气压力为（）
A. 20PSI
B. 25PSI
C. 30PSI
D. 40PSI
答案 B
- 190 交输引气开车时，能否同时使用发动机引气和外部气原供气（）
A. 能
B. 不能
答案 B
- 191、起动中为什么先起动 2 发（）保持停留刹车压力
A、给绿液压系统增压
B、给黄液压系统增压
C、给蓝液压系统增压
答案 B

- 192 能否适用单发滑行（）
A 能
B 不能
答案 A
- 193 前轮转弯系统使用的是（）
A 绿液压
B 黄液压
C 蓝液压
答案 A
- 194 几号发动机给绿液压增压（）
A 1 号
B 2 号
答案 A
- 195 开车后 APU 引气关断是为了防止发动机排出的废气进入空调系统吗？（）
A 是
B 不是
答案 A
- 196 只要用减速板，必须将手放在减速板手柄上，除了推力改变或重新调整高度表等。（）
A 对
B 不对
答案 A
- 197、进近时预计有风切变，机组应当采用的方式是（）
A 延误落地或备降
B 使用最理想的跑道方向
C 使用管理速度
D 选择襟翼 3
E A、B、C 和 D
答案 E
- 198 若预计会有下冲气流，增加显示在 MCDU 上的 Vapp 最大到（）
A Vls+5
B Vls+10
C Vls+15
D Vls+20
答案 C
- 199 除冰程序的要求是（）
A 避免除冰液被流入发动机或 APU

- B 使用正确的型号
C 飞机必须对称处理
D 以上都对
答案 D

200 在机翼油箱的下侧，起飞时允许最多有（ ）的霜，这不影响起飞性能？

- A 3mm
B 4 mm
C 5 mm
D 6 mm
答案 A

201 除冰报告包括的内容是（ ）

- A 使用除/防冰液
B 除/防冰液与水的混合比
C 保留时间
D 以上都对
答案 D

202. 寒冷天气离机，关断所有引气和交流电，水上迫降按钮接通，有哪几个活门关闭？（ ）

- A. 排气活门
B. 组件活门
C. 电子舱进气口和排气口

D. 以上都对
答案 D

203、夜间飞机在外面多少摄氏度需要水箱排水？（ ）

- A. 5 摄氏度
B. 零度以下
C. 零下 5 度以下
D 零下 10 度以下
答案 B

204、机场覆盖有火山灰粉末时，起动能否用 APU 引气？（ ）

- A. 能
B. 不能
答案 B

205. 如果进入火山灰中会出现什么现象？（ ）

- A. 坐舱出现烟和灰
B. 与电子冒烟相似的辛辣味
C. 着陆灯投射明显的光柱

- D. EGT 增加，失速或停车
E. 以上都对
答案 E

206. 如进入火山灰时，对飞机的推力有什么要求？（ ）

- A. 须要增大
B. 需要减小
答案 B

207. 如果发动机起动后，要输入无燃油重量及重心怎么做？（ ）

- A. 在 INT 页面输入
B. 在 INT B 页面输入
C 在燃油预测页面输入
答案 C

208 最小起飞的滑油量是（ ）夸脱

- A. 8
B. 9
C. 10
D. 11
答案 D

A320 系列题库： 导航部分（36）

1、 以下哪个不是 ADR 部分（大气数据基准）提供的数据？

- A. 气压高度
B. 温度
C. 飞机位置
D. 超速警告
答案 C

2、 ADIRU（3）由备用探头及全温探头提供信号：

- A. 机长
B. 副驾驶
答案 A

3、 ADIRS CDU 位于顶板上，它们提供哪些控制及指示？

- A. 导航数据的选择及显示
B. 人工起始
C. IR 或 ADR 的状态及故障指示
D. 以上都是
答案 D

4、在失去导航能力时，IR1（2）（3）方式旋钮选择器在 ATT 位，不能提供的数据是：

- A. 姿态
B. 航向
C. 地速
答案 C

5、ADIRU 故障时，应该将 IR1（2）（3）方式旋钮选择器放在

- A. OFF
B. NAV
C ATT
答案 C

6、当 IR3 故障时必须做什么？

- A. 将 AIR DATA 开关放在 F/03 位。
B. 将 ATT HDG 开关放在 F/03 位。
C. 将 ATT HDG 开关放在 NORM 位。
答案 C

7、ADIRU 校准灯（ALIGN）闪亮表示：

- A. 在校准方式中
B. IR 校准失效
C. 开机 15 分钟后没有输入现在位置

D. 校准已完结
答案 B

8、 当在地面时，至少有一个 ADIRU 由电瓶供电的情况下：个外部喇叭响，EXTERNAL POWER（外接电源）面板上的 ADIRU 和 AVNCS 蓝色灯亮。这句话是

- A. 正确
B. 错误
答案 A

9、 在正常工作中，ADIRU3 数据由谁提供？

- A. GPS 接收机 1
B. GPS 接收机 2
C. A+B
答案 A

10、 飞机在应急供电时，只有

- A. RMP1 有电。
B. RMP2 有电
答案 A

11、近地警告系统的 FAULT（故障）灯亮表示

探测到 GPWS 模式——故障。

- A. 所有的
B. 1-5
C. 5
答案 B

12、 如果 ILS1 失效，方式 5 受到抑制。所以，触发 GPWS FAULT（GPWS 故障）警告。这句话是

- A. 正确
B. 错误
答案 B

13、 FLAP MODE（襟翼方式）按钮电门关

- A. 襟翼方式（“TOO LOW FLAPS”（太低放襟翼）方式 4）受抑制
B. 下滑道方式（方式 5）受抑制
C. 当选择 FLAPS CONF3（襟翼形态 3）时，襟翼方式被抑制
答案 C

14、 飞行中瞬时按压 GPWS—G/S 按钮，可进行 GPWS 测试：

- A. 顶板上 GPWS FAULT（近地警告系统故障）灯亮
B. 音响警告，地形故障灯亮
C. 在两个导航显示上显示地形自测
D. 以上都是
答案 D

15、 TCAS（交通警报和防撞系统）有以下功能：

- A. 探测到在其邻近区域飞行的任何装有应答机的飞机
B. 显示潜在的和预测的碰撞目标
C. 发布垂直指令，以避免冲突
D. 以上都是
答案 D

16、 若风切变、失速或 GPWS 信息被触发，所有的 TCAS 音响信息

- A. 正常警告
B. 被抑制。
答案 B

17、在下列时候，TCAS STBY（TCAS 备用）以绿色显示：

- A. 机组选择了 ATC STBY 或 TCAS STBY

- B. ALT RPTG (高度报告) 选至关位
C. 两部 ATC 或两部无线电高度表都失效
D. 以上都是
答案 D

- 18、 2 号 VOR 的频率能通过 RMP1 改变吗?
A. 能
B. 不能
答案 B

- 19、 在备用方式 ILS 可以通过哪一个 RMP 来调谐?
A. RMP1
B. RMP1 或 RMP2
C. 仅 有自己一侧的 RMP
答案 B

- 20、 哪一个 ADIRU 不向 DMC1 提供数据?
A. ADIRU1
B. ADIRU2
C. ADIRU3
答案 B

- 21、 当 IR3 故障时必须做什么?
A. 将 AIR DATA 开关放在 F/03 位。
B. 将 ATT HDG 开关放在 F/03 位。
C. 将 ATT HDG 开关放在 NORM 位
答案 C

- 22、 在 PFD 上, 横向偏差刻度何时闪烁?
A. 当 LOC 接收机故障时
B. 当横向偏差过大时
C. 当飞机超出范围时
答案 B

- 23、 在 EFIS 控制面板上选择 ILS 按钮时, 在 ROSE-NAV 方式显示什么?
A. ILS 航道指针
B. 横向偏差杆
C. A 和 B
答案 A

- 24、 如果 FMGC1 故障, ADF1 接收机能被调谐吗?
A. 能, 从另一侧 FMGC
B. 能, 从 RMP1
C. 不能, ADF1 不能被调谐
答案 A

- 25、 ADF 故障时 ND 上显示什么?
A. 指针符号和 ADF 红色故障旗出现
B. 地面台参数和指针消失
答案 B

- 26、 MKR 天线与以下哪一个接收机相连?
A. VOR/MKR 接收机 2
B. VOR/MKR 接收机 1
C. VOR/MKR 接收机 1 和 2
答案 B

- 27、 如果 FMGC2 故障, VOR2 接收机是否能被调谐?
A. 是, 从另一侧 FMGC
B. 是, 人工转换后从另一侧的 FMGC
C. 否, VOR2 不能被调谐
答案 A

- 28、 在哪个 ND 模式显示 VOR 航道偏差信息?
A. 在 ROSE-VOR 模式
B. 在 ROSE-NAV 模式
C. 在任何模式
答案 A

- 29、 在爬升, 下降, 进近和复飞阶段, 当主 GPS 不可用且 FMS 导航精确度检查防止机组在飞行阶段使用导航方式时, TERR 按钮怎么样?
A. 接通
B. 必须关断
答案 B

- 30、 主飞行显示 1 或 2 在地面检查高度容错的范围是
A 正负 40 英尺
B 正负 15 英尺
C 正负 20 英尺
D 正负 25 英尺
答案 D

- 31、 ND 上的磁航向指示之间的最大差异 () 度 (航向容错能力)
A 2
B 3
C 4
D 5

答案 C

- 32、 快速校准中, 双发工作时能否进行校准 ()
A 能
B 不能
答案 B

- 33、 快速校准需要多长时间 ()
A 30 秒
B 1 分钟
C 5 分钟
D 10 分钟
答案 A

- 34、 快速校准中多长时间需要把方式选择钮从 OFF 位搬至 NAV 方式 ()
A 3 秒
B 5 秒
C 7 秒
D 10 秒
答案 B

- 35、 快速校准中, ALIGN 灯会怎样 ()
A 保持闪亮
B 保持稳定亮
C 不亮
答案 B

- 36、 ECAM 上的全空温 (TAT) 和静空温 (SAT) 由谁提供?
A. ADR1 或 ADR3
B. ADR2 或 ADR3
答案 B

- C. ADR1 或 ADR2
答案 B

A320 系列题库: 电气系统部分 (96)

- 1、 关于 APU 发电机哪一说法不正确?
A 它可以随时替代任一台或两台发动机发电机
B 其输出功率与主发动机发电机相同
C 应急情况下可通过 ESS TR 给飞机供电
答案: C

- 2、 应急发电机与主交流发电机提供的交流电完全一样吗?

A 是 B 不是
答案: B

- 3、 应急发电机是由哪一液压系统驱动的?
A 绿 B 蓝 C 黄
答案: B

- 4、 静变流机是当只有电瓶为飞机供电时, 随时可以将直流电转换为交流电供给部分主交流汇流条对吗?
A 对 B 不对
答案: B

- 5、 当飞机速度超过 50 里/小时且只有电瓶为飞机供电时:
A 无论电瓶按钮位置如何静变流机自动接通
B 只有电瓶按钮位置在自动位静变流机自动接通
C 没有速度和电瓶按钮位置限制静变流机一直自动接通
答案: A

- 6、 静变流机是将直流电转换为交流电供给:
A 部分交流汇流条 1
B 部分交流汇流条 2
C 部分主交流汇流条
答案: C

- 7、 主变压整流器仅用于应急情况下向主直流电路供电对吗?
A 对 B 不对
答案: A

- 8、 关于跳开关绿色和黑色哪一个是需要监控的?
A 绿色 B 黑色 C 都需要
答案: A

- 9、 当启动 APU 后其是否代替外接电源给飞机整个网络供电?
A 是 B 不是
答案: B

- 10、 正常情况下发电机是否给主交流汇流条直接供电?
A 是 B 不是
答案: B

11、正常情况下主交流汇流条的供电来源是?

- A 交流汇流条 1
- B 交流汇流条 2
- C APU 发电机

答案: A

12、当一台发动机发电机失效时哪一说法不正确?

- A APU 发电机如可用可代替失效的发电机
- B 另一台发动机发电机无须卸载及可代替失效的发电机
- C 另一台发动机发电机可代替失效发电机厨房负载会自动卸载

答案: B

13、交流汇流条 2 任何情况下也不会自动给主交流汇流条供电对吗?

- A 对 B 不对

答案: A

14、1 号和 2 号交流汇流条失效:

- A RAT 会自动伸出
- B RAT 在飞机速度 100 里/小时以上自动伸出
- C RAT 必须人工放出才能立即带动蓝液压系统马达驱动应急发电机

答案: B

15、电气面板上主交流馈电按钮电门 ALTN 位是:

- A 主交流汇流条由 1 号交流汇流条供电
- B 主交流汇流条由 2 号交流汇流条供电
- C 主交流汇流条由应急发电机供电

答案: B

16、任何时候只有一台发动机发电机工作时厨房电源都会自动卸载对吗?

- A 对
- B 不对

答案: A

17、因为发动机发电机优先于外接电源所以发动机发电机给飞机供电时外接电源 ON 灯会熄灭对吗?

- A 对 B 不对

答案: B

18、应急发电机参数正常后,什么条件下即可连接到飞机网络上?

- A 无须任何限制
- B 速度在 100 里/小时以上
- C 起落架在收上位

答案: C

19、应急发电机故障灯的含义:

- A 1 号和 2 号交流汇流条没有电
- B 应急发电机没有供电
- C 应急发电机故障不能供电

答案: B

20、为什么应急发电机测试按钮有保护盖?

- A 应急发电机有可能被液压驱动
- B 厨房电源会自动卸载
- C 会立即丧失主交流电

答案: A

21、发电机 1 线用于:

- A 卸载程序
- B 冒烟程序
- C 电气失效程序

答案: B

22 发电机 1 线的断开位是:

- A 1 号交流汇流条由 2 号发电机供电
- B 1 号交流汇流条断开
- C 1 号交流汇流条由主交流汇流条供电

答案: A

23 电瓶电压显示为绿色其电压范围是:

- A 24V-32V
- B 25V-31V
- C 24V-31V

答案: B

24 起动 APU 的最小电瓶电压推荐为:

- A 25V
- B 25.5V
- C 26V

答案: B

25 IDG 的连接在空中不能够再次完成?

- A 是 B 不是

答案: A

26 关于电气系统烟雾形态哪种说法不正确?

- A 热汇流条供电的设备不受影响
- B 所有主汇流条将被卸载

C 该程序使大约 90%的电气设备被卸载供电分配与应急形态相同

答案: C

27 关于 IDG 按钮那种说法不正确?

- A 按住超过 3 秒可能损坏脱开机构
- B 分按入和按出两个位置按入即脱开 IDG,按出即恢复连接
- C 发动机不工作时不要脱开 IDG

答案: B

28 正常形态汇流条如何供电?

- A. 来自变压整流器 1
- B. 来自自主变压整流器
- C. 来自变压整流器 2
- D. 来自电瓶 2

答案: A

29、主交流汇流条的正常电源来自:

- A. 交流汇流条 1
- B. 交流汇流条 2
- C. 应急发电机
- D. 静变流机

答案: A

30. 直流电瓶汇流条如何供电:

- A. 直流汇流条 1 或电瓶
- B. 直流汇流条 1, 直流汇流条 2 或电瓶
- C. 直流汇流条 2 或电瓶

答案: B

31. 在应急发电机测试期间会出现什么情况?

- A. 冲压空气涡轮放出
- B. 蓝系统增压且应急发电机连接
- C. 绿系统增压切应急发电机开始工作, 2 号热汇流条供电

答案: B

32. 在应急电源板上,如果在 RAT AND EMER GEN (冲压空气涡轮和应急发电机) 的

标签下的故障灯亮:

- A. 冲压空气涡轮没有放出
- B. 当交流主汇流条 1 和 2 (大于 100kt) 或直流电瓶汇流条无电时,应急发电机不再供电

答案: B

C. 应急发电机在供电,但交流主汇流条没有电

D. 当 1 号和 2 号交流主汇流条无电并且机轮

收起时 (前轮在收上位),应急发电机未供电

答案: D

33、当 1 号发电机网路电门在关断位时会出出现什么情况?

- A. 1 号和 2 号交流汇流条没有电并且应急发电机自动连接
- B. 1 号交流汇流条因 1 号发电机不起作用而由 2 号发电机供电
- C. 1 号交流汇流条因 1 号发电机网路继电器在断开位而由 2 号发电机供电

答案: C

34. 在飞机冷外形时 (无交流或直流供电),在哪可以检查电瓶电压?

- A. 在 ECAM 电气页面
- B. 在电气顶板上
- C. 无指示

答案: B

35. 应急发电机测试期间会发生什么情况?

- A. 应急发电机联机,由热汇流条 2 供电,且绿液压系统增压
- B. 冲压空气涡轮放出
- C. 由于蓝系统已增压,应急发电机联机

答案: C

36. 当汇流条联结接触器关闭时,交流汇流条 1 和 2:

- A. 由任何一个主发电机或外部电源供电
- B. 仅由 APU 发电机或外部电源供电
- C. 被并联

答案: A

37. 在空中,仅由电瓶供电时,主交流卸载汇流条和主直流卸载汇流条失效:

- A. 是
- B. 否

答案: A

38. 静变流机何时工作

- A. 一直工作
- B. 飞机在空中,且只有电瓶供电时
- C. 主发电机故障时

答案: B

39. APU 启动前推荐最小电瓶电压是:

A. 25.5 伏

B. 27.5 伏
C. 22.5 伏

D. 无最小值
答案: A

40. 在地面, 如果 RAT AND EMER GEN MAN ON (冲压空气涡轮及应急发电机人工接通)按钮按下, 会发生什么情况:

A. 冲压空气涡轮放出
B. 应急发电机启动
C. 什么都不发生
答案: A

41. 在地面冷飞机形态下, 启动冲压空气涡轮和应急发电机人工开电门会导致

A. 冲压空气涡轮放出
B. 无任何情况发生
C. 应急发电机工作
答案: A

42. 静变流机将来自电瓶汇流条的直流电压转换成:

A. 单相 115 伏, 400 赫兹交流
B. 三相 115/200 伏, 400 赫兹交流
答案: A

43. 在空中, 如果所有主发电机故障, 应急发电机不工作, 静变流机将供给:

A. APU 和发动机开车+主交流汇流条
B. 发动机开车+主交流汇流条+主交流卸载汇流条
C. 发动机开车
答案: A

44. 外部电源的优先权高于 APU 发电机

A. 对
B. 错
答案: A

45. 当 1 号和 2 号发电机工作时, 起优先权高于 APU 发电机

A. 对
B. 错
答案: A

46. 当 APU 可用时, 如果一台发动机的发电机故障, 故障的发电机将由谁来代替:

A. APU

B. 另一台发动机的发电机

答案: B

47. 若变压整流器故障, 主变压整流器是否为主直流汇流条供电

A. 是

B. 否

答案: A

48. 在空中, 如果所有发电机都故障, 应急发电机不工作, 主直流汇流条由谁供电

A. 热汇流条 2
B. 主变压整流器
C. 以上两者
答案: A

49. 在空中, 如果所有主发电机故障, 应急发电机工作, 主直流汇流条由谁供电:

A. 热汇流条 2
B. 主变压整流器
C. 以上两者
答案: B

50. 整体驱动发电机调节

A. 速度
B. 电压
C. 发电机频率
答案: A

51. 发电机有时可以并联

A. 对
B. 错
答案: B

52. 如果所有主发电机都故障会出现什么情况?

A. 冲压空气涡轮自动放出并为黄系统供电, 黄系统驱动应急发电机(假设前轮收起)
B. 冲压空气涡轮放出并与应急发电机机械连接
C. 冲压空气涡轮自动放出并为蓝系统供压, 蓝系统驱动应急发电机(假定前轮收起)
D. 必须人工放出冲压空气涡轮
答案: C

53. 如果交流汇流条 1 故障, 主交流汇流条由

谁供电

A. 应急发电机
B. 交流汇流条 2
C. 静变流机
答案: B

54. 如果失去全部供电, 主交流汇流条由谁供电

A. 静变流机
B. 应急发电机

C. 以上两者

答案: A

55. 在应急外形下, 主交流卸载汇流条

A. 在起落架放下时自动卸载
B. 在起落架放下时由静变流机自动供电
答案: A

56. 在空中, 只有一台发电机工作

A. 主厨房自动卸载
B. 辅助厨房自动卸载
C. 所有厨房卸载
答案: A

57. 在空中, 能否再次连接整体驱动发电机

A. 能
B. 不能
答案: B

58. 断开整体驱动发电机, 应按下按钮

A. 不超过 3 秒
B. 不超过 5 秒
C. 超过 3 秒
D. 直至故障灯灭
答案: A

59. 当 1 号和 2 号发电机选在 OFF 位时

A. 发电机断电且接触器开路
B. 发电机仍通电且接触器开路
答案: A

60. 绿色外部电源按钮 AVAIL 灯亮表示什么?

A. 外部电源接上
B. 飞机网路供电
答案: A

61. 电瓶何时为直流电瓶汇流条供电

A. APU 开车时

B. 失去交流汇流条 1 时

C. 失去交流汇流条 1 和 2 时(速度小于 100Kt) 时
D. A+C
答案: D

62. 当想检查电瓶电压时, 必须将电瓶按钮设在:

A. 自动位
B. 关位
答案: B

63. 电瓶故障灯何时燃亮:

A. 电瓶电压小于 25 伏
B. 在空中, 电瓶按钮在关位
C. 充电电流以反常速率增加
答案: C

64. 启动蓝泵后, 在应急发电机测试过程中, 会使:

A. 冲压空气涡轮放出
B. 应急发电机接通
C. 冲压空气涡轮放出且应急发电机接通
答案: B

65. 静变流机何时工作:

A. 一直工作
B. 只有电瓶供电时
C. 当一台发动机工作失效时
答案: B

66. 基本交流汇流条通常由什么供电?

A. 1 号交流汇流条
B. 2 号交流汇流条
C. 应急发电机
答案: A

67. 直流电瓶汇流条可以由什么供电?

A. 1 号直流汇流条或电瓶
B. 1 号直流汇流条, 2 号直流汇流条或电瓶
C. 2 号直流汇流条或电瓶
答案: B

68. 交流电转换使交流汇流条:

A. 并联
B. 由任一发电机或外部电源供电
C. 只由 APU 发电机或外部电源供电
答案: B

69、当 1 号和 2 号交流汇流条全部失效,飞机应急发电机供电,放下起落架后,APU 可以启动成功吗?

- A. 可以
- B. 不可以

答案: B

70. 以下哪个不是两个发电机控制组件的主要功能?

- A. 控制发电机的频率和电压
- B. 通过控制相应的发电机供电接头 (GLC) 来保护整个网络。
- C. 通过控制外接电源接头和 APU 发电机供电接头来保护整个网络

答案 C

71. 当全部的主交流发电机失效时,一台由液压系统驱动的三相应急交流发电机自动向飞机供电。

- A. 蓝
- B. 绿
- C. 黄

答案 A

72. 以下哪个不是应急发电机的发电机控制组件 (GCU) 主要功能?

- A. 保持应急发电机速度恒定
- B. 控制发电机的输出电流
- C. 通过控制应急发电机电路接头来保护网络
- D. 控制应急发电机的起动

答案 B

73. 当飞机速度超过 50 海里/小时,而且只有电瓶为飞机供电,不论 1、2 号电瓶开关位置如何,静变流机

- A. 自动接通。
- B. 不能自动接通

A

74. 翼尖刹车 (WTB) 跳开关上有 的帽盖,用于防止跳开关复位。

- A. 红色
- B. 绿色
- C. 黑色

答案 A

75、 监控电瓶的充电并控制电瓶接头。

- A. GLC
- B. GCU
- C. BCL

答案 C

76. “C/B 跳开”警告可以自 ECAM 上消除。在这种情况下,如果在相同的面板上触发第二个 C/B,则相应的“C/B 跳开”警告

- A. 会被触发
- B. 不会被触发。

答案 B

77. 以下发电机的优先顺序最高是:

- A. 1 号和 2 号发电机
- B. 外接电源
- C. APU 发电机

答案 A

78. 在地面时,如果仅需要地面服务时,则可通过前舱入口区的维护汇流条开关来选择,直接从外接电源给交流和直流的地面/飞行汇流条供电,而不是给整架飞机网络供电。

- A. 正确
- B. 错误

答案 A

79. 在下列哪个情况下每一变压整流器的接头会自动断开?

- A. 过热
- B. 最小电流
- C. A 或 B

答案 C

80. 如果 1 号和 2 号变压整流器失效,1 号、2 号直流汇流条和直流电瓶汇流条

- A. 失效。
- B. 正常

答案 A

81. 飞行速度在 100 海里/小时以上,而 1 号和 2 号交流汇流条全部失效时,冲压空气涡轮 (RAT) 会

- A. 必须人工放出
- B. 自动伸出。

答案 B

82. 全部主发电机失效后,飞机在地面时,速度在 50 海里/小时以下时,主交流汇流条被自动卸载,全部主显示屏 (阴极射线管) 失去显示。

- A. 正确
- B. 错误

答案 A

161. 在冲压空气涡轮正伸出而应急发电机正耦合过程中 (约 8 秒钟) 应急发电网络由电瓶供电。

- A. 正确
- B. 错误

答案 A

83. 在地面时 (停放), 电瓶自动切断的逻辑防止电瓶全部放电, 电瓶接头在下列情况下会自动打开:

- A. 飞机在地面
- B. 电瓶开关在自动位
- C. 主供电 (外接电源+发电机) 被切断
- D. 以上都是

答案 D

84. 静变流机何时工作

- A. 永远
- B. 仅当电瓶供电时
- C. 当 IDG 失效时

答案 B

85. AC ESS BUS 正常由谁来供电

- A. AC BUS 1
- B. AC BUS 2
- C. 应急发动机

答案 A

86. DC BAT BUS (直流电瓶汇流条) 可以由谁来供电

- A—DC BUS 1 或电瓶
- B—DC BUS 1、DC BUS 2 或电瓶
- C—DC BUS 2 或电瓶

答案 B

87. IDG 1 是怎样被脱开的?

- A. 如果 IDG 被检测到超速, 自动脱开
- B. 被 GCU 检测到有 不正确参数时, 自动脱开
- C. 通过压一下带保护盖的 IDG 电门

答案 C

88. APU 发电机 FAULT 灯何时亮

- A. 当 APU 被关断时
- B. 当一个故障被探测到时
- C. 以上两个条件都有

答案 B

89. 应急状态下, 飞机速度小于 50 节, 飞机电网是什么状态

- A—AC ESS BUS, DC ESS BUS 和交流静变流机都被供电
- B—DC ESS BUS, 交流静变流机汇流条和直流电瓶汇流条被 供电
- C—AC ESS BUS, DC BAT BUS 和交流静变流机汇流条被供电

答案 B

90. 在正常状态下, 谁给 AC ESS BUS 供电

- A—AC BUS 2
- B—应急发电机
- C—AC BUS 1

答案 C

91. AC ESS FEED 按钮松出 (ALTN 位), 飞机电网如何被供电

- A—AC ESS BUS 由应急发电机供电
- B—AC ESS BUS 由 AC BUS 1 供电
- C— AC ESS BUS 由 AC BUS 2 供电

答案 C

92. ESS TR (主变压整流器) 由谁来供电?

- A— AC BUS 1 或 AC BUS 2
- B— AC BUS 1 和 AC BUS 2
- C— AC ESS BUS 或 应急发电机

答案 C

93. 哪个设备控制着电瓶接触器?

- A— GCU (发电机控制组件)
- B— BCL (电瓶 充电限制器)
- C— 静变流机

答案 B

94. 如果 TR1 故障, DC ESS (直流汇流条) 谁供电?

- A—交流主汇流条 (AC ESS BUS)
- B—直流电瓶汇流条 (DC BAT BUS)
- C—恒速马达/发电机 (CSM/G)

答案 A

95. 如果 TR2 故障 DC ESS BUS (直流主汇流

条) 由谁供电?

- A—TR1
 - B—ESS TR
 - C—BAT 2
- 答案 B

96. 电瓶 FAULT 灯什么时候亮?

- A—当电瓶电门被置于 OFF 位
 - B—当放电电流过大时
 - C—当出现过热或短路时
- 答案 C

1.1. 气象雷达可以探测,

- A.降雨
- B.云、雾
- C.闪电

答案: A (内部题号:1015)

2.2. 气象雷达不可以探测,

- A.湿的冰雹
- B.晴空颠簸
- C.降雨

答案: B (内部题号:1016)

3.3. 气象雷达在 WX 方式时绿色回波表示降水量在

- A.0.7mm/小时
- B.0.7-4mm/小时
- C.5-10mm/小时

答案: B (内部题号:1017)

4.4. 飞行中有效地使用雷达避开雷雨, 在 ND 上选择一下距离圈。

- A.PF 40NM;
- B.PNF160NM
- C.PNF80NM

答案: B (内部题号:1018)

5.5. 使用 WX+T 方式时,ND 的有效距离圈是,

- A.30NM
- B.40NM
- C.80NM
- D.10NM

答案: B (内部题号:1019)

6.6. 风切变探测警告只有音响警告。

- A.对
- B.不对

答案: B (内部题号:1020)

7.7. 在 FL230 以上, 从红的和洋红区域及边缘飞过至少在

- A.15 海里
- B.20 海里
- C.10 海里

答案: B (内部题号:1021)

8. 在 FL230 以下, 从红色或洋红色区域及边缘至少

- A.15-20 海里
- B.5-10 海里
- C.30-35 海里

答案: B (内部题号:1022)

9. 风切变探测在飞机雷达上与天气系统没有任何关系。

- A.对
- B.不对

答案: B (内部题号:1023)

10. 风切变探测系统在 AUTO 位, 系统电门在关位, 高度在 1500ft (AGL) 以下。

- A.系统不提供警告
- B.系统提供警告

答案: B (内部题号:1024)

11. 着陆时 50ft 以下风切变警戒信息收抑制。

- A.不对;
- B.对

答案: B (内部题号:1025)

12. 起飞前建议的天线角度为。

- A.0
- B.+6
- C.+4
- D.+10

答案: C (内部题号:1026)

13. 地图方式中 ND 显示的黑色表示,

- A.山
- B.城市
- C.水

答案: C (内部题号:1027)

14. 飞机装有一部具有风切变探测功能的气象雷达

- A.对
- B.不对

答案: A (内部题号:1028)

15. 在 WX+T 方式下, 洋红色表示,

- A.较强的降水
- B.颠簸
- C.冰雹

答案: B (内部题号:1029)

16. 在巡航中如何避免丢失天气回波。

- A.当接近天气时将天线角度逐渐下调
- B.接近天气时逐渐将天线角度上调

答案: A (内部题号:1030)

17. 避开单洋红色区域的点颠簸至少,

- A.10 海里
- B.5 海里
- C.2-3 海里

答案: B (内部题号:1031)

18. 如果云高在或高于 25000ft 时,

- A.可以在云上飞越
- B.应避免从云上飞越

答案: B (内部题号:1032)

19. 在 WX 方式下, ND 显示红色表示降水量在,

- A.12mm/hr.
- B.10mm/hr.
- C.8mm/hr.

答案: A (内部题号:1033)

20. 飞机探测到风切变时, ND 的距离圈在 20 海里, 是否有图像警告出现?

- A.有
- B.没有

答案: B (内部题号:1034)

21. 进近着陆中建议的雷达的天线角度是,

- A.-1°
- B.+2°
- C.+3°- +4°
- D.+7°

答案: C (内部题号:1035)

22. 应避免在雷暴下飞行, 因为

- A.可能会遇到大的降水;
- B.可能遇到严重的颠簸;
- C.可能遇到风切变;
- D.以上 A、B、C;

答案: D (内部题号:1036)

23. 降雨率的梯度越陡, 出现冰雹的可能性就越大。

- A.对
- B.不对

答案: A (内部题号:1037)

24. 气象雷达可以探测到云、雾、风。

- A.对;
- B.不对

答案: B (内部题号:1038)

25. 使雷达波束的中心在仪态基准平面位的上方或下方扫描

- A.对;
- B.不对

答案: A (内部题号:1039)

26. 增益的使用通常放在 AUTO 位。

- A.不对
- B.对

答案: B (内部题号:1040)

27. 雷达是一部降雨探测器。

- A.对
- B.不对

答案: A (内部题号:1041)

28. 机上的风切变探测在多少英尺以下开始工作?

A.2000 英尺
B.1500 英尺
C.1300 英尺
答案: B (内部题号:1042)

29. 气象雷达通常应在以下那种方式工作?

A.WX
B.WX+T
C.MAP

答案: A (内部题号:1043)

30. 飞行中 ND 上的没有雷达回波出现, 但又有明显的天气现象, 飞行员没有得到故障

提示。

A.增益控制放在最小位;
B.ND 的雷达显示亮度控制在最小位;
C.以上 A、B

答案: C (内部题号:1044)

31. 风切变探测警告只有音响警告。

A.对
B.不对

答案: B (内部题号:1045)

32. “W/S SET RNG 10NM”提示机组,

A.保持当时的距离圈;
B.将 ND 的距离圈选择到 10 海里;
答案: B (内部题号:1046)

169 气象雷达在 F—PLN 位置上有气象图形显示吗? (B)

A 有 B 没有

170 气象雷达选择接通时, 要确认飞机中线两侧各 35 度内及天线运动距离 (A) 内无人, 及大型金属
A 5 米 B 10 米 C 15 米 D 20 米

1.A321 机型最大滑行重量是()kg? -----a

a.89400 b.68400 c.89000

2.A321 机型的最大无燃油重量是()kg? -----b

a.75500 b.71500 c.57000

3.A321 机型最大起飞重量是()kg? -----c

a.89400 b.68400 c.89000

4.A321 机型的最大着陆重量是()kg? -----a

a.75500 b.71500 c.61000

5.光洁形态时飞机机动载荷加速限制是()?

-----b

a.0g 至+2g b.-1g 至+2.5g c.0g 至+2.5g

6.缝翼和襟翼放出时飞机机动载荷加速限制是()? -----a

a.0g 至+2g b.-1g 至+2.5g c.0g 至+2.5g

7.A319 机型的最大无燃油重量是()kg?

-----c

a.61000 b.35400 c.57000

8.A319 机型最大起飞重量是()kg? -----c

a.61000 b.68400 c.68000

9.可供飞机正常起飞的跑道高度限制是()英尺? -----b

a.9100 b.9200 c.9300

10.起飞演示的最大侧风是()海里? -----a

a.29 b.31 c.33

11.客舱门操作的最大风速是()海里?

-----a

a.65 b.40 c.38

12.如果()法则为现用, 全副翼和方向舵使用应限制在 VA 速度以下? -----b

a.正常法则 b.备用法则 c. 机械备份

13.A321 机型放形态 2 的最大速度是()海里? -----a

a.215 b.200 c.230

14.A319 机型放形态 2 的最大速度是()海里? -----b

a.215 b.200 c.230

15.起落架放下飞行的最大速度是()海里? -----c

a.320 b.250 c.280

16.起落架可以放下的最大速度是()海里? -----b

a.320 b.250 c.280

17.起落架可以收上的最大速度是()海里? -----a

a.220 b.250 c.280

18.放起落架的最大高度是()英尺? -----c

a. 15000 b.20000 c.25000

19.飞机在地面时的最大轮胎速度是()海里?

-----b

a.190 b.195 c.200

20.使用风挡雨刷的最大速度是()海里?

-----c

a.210 b.220 c.230

21.驾驶舱侧窗打开的最大速度是()海里?

-----a

a.200 b.210 c.220

22.当 A321 飞机的重量超过()kg 时滑行转弯速度不能大于 20 海里? -----b

a. 75500 b.76000 c.76500

23.客舱最大正压差是()? -----c

a 7.6psi b 8.0psi c.8.6psi

24.冲压空气进气道只有在压差低于()时才打开? -----b

a 0.8psi b 1psi c 1.1psi

25.禁止同时使用来自空调组件和低压地面装置的空调空气是为了()? -----a

a. 避免非单向活门颤动 b.避免气流速度大于 1.2kg/秒 c.避免引气系统受损坏

26.APU 提供引气时不要使用()以免引气系统受损坏? -----b

a. 低压地面装置 b.高压地面装置 c.发动机引气

27.在地面电子设备通风系统处于正常状态时执行以下供电限制() -----c

a. OAT=55℃时间限制 1 小时

b. OAT=60℃时间限制 2 小时

c. OAT=49℃时无限制

28.在 SRS 方式下起飞时使用自动驾驶的最低高度是()英尺? -----a

a. 100 b. 200 c. 400

29.在 FMA 上显示 CAT1 的 ILS 进近时使用自动驾驶的最低高度是()英尺? -----c

a. 250 英尺 AGL b. 100 英尺 AGL c. 160 英尺 AGL

30.在 PAR 进近时使用自动驾驶的最低高度是()英尺? -----a

a. 250 英尺 AGL b. 100 英尺 AGL c. 160 英尺 AGL

31.一个内部 FMGS 逻辑防止自动驾驶在()接通? -----b

a. 160 英尺 AGL b. 离地 5 秒内 c. 400 英尺 AGL

32.最后进近中 A321 飞机在 OPEN DES 或 DES 方式下不允许使用 AP 或 FD 除非 FCU 的高

度设置为()? -----b

a. 复飞高度 b. 900 英尺 AGL c. 500 英尺 AGL

33.在选择或管理方式下自动油门 () 可以使用? -----c

a. 必须在 AP 接通时 b. 必须在 FD 接通时 c. 不论 AP/FD 接通与否

34.最后进近中 A319 飞机在 OPEN DES 或 DES 方式下不允许使用 AP 或 FD 除非 FCU 的高

度设置为()? -----c

b. 复飞高度 b. 900 英尺 AGL c. 500 英尺 AGL

35.如果机组实施的是没有自动着陆的进近,最迟要在()时脱离自动驾驶? -----a

a. 80 英尺 AGL b. 100 英尺 AGL c.160 英尺 AGL

36.A321 机型最大风的条件在 CAT II 无自动着陆的自动进近下() -----c

a. 逆风 30 海里 b. 顺风 15 海里 c. 侧风 25 海里

37.二类盲降的最低决断高度是()? -----b

a. 80 英尺 AGL b. 100 英尺 AGL c.160 英尺 AGL

38.A321 在三类盲降失效时操纵飞机的警戒高度是()? -----b

a. 22ft b. 100ft c.75m

39.A321 机型在有 DH 的 CAT III 时最低决断高度是()? -----a

a. 22ft b. 100ft c.75m

40.可以使用单发 CAT II 和 CAT III 失效被
动自动着陆的条件是()?

-----c

a. 进近至 1000ft 之前已完成单发程序并放
完起落架

b. 进近至 1000ft 之前已完成单发程序并放
完襟翼 3

c. 进近至 1000ft 之前已完成单发程序并放
完全襟翼

41. CAT II 或 CAT III 自动进近、着陆和滑
跑时最大的风条件是()?

-----b

a. 顶风 40kt b.顺风 10kt c.侧风 25kt

42. CAT II 或 CAT III 自动进近、着陆和滑
跑的风极限是()?

-----a

a. 基于塔台报告的地面风

b. 基于 ND 上显示的风量

c. ATIS 中报告的地面风

43.以下哪一种情况下 A321 飞机未做过
自动着陆(?)? -----c

a. 在最大着陆重量时

b. 跑道坡度在(-2.5, -3.15°)范围

c. 机场标高在 9200 英尺

44.A321 单发自动着陆滑跑时反推限制在
慢车反推的最大侧风限制是(?)? -----b

a. 10kt b.15kt c.20kt

45.已经批准在()跑道上做自动滑跑? -----c

a.积雪的 b.结冰 c.湿的

46.每个变压整流器(TR)的最大连续负载
是()? -----b

a. 220A b.200A c.180A

47.放出襟缝翼的最大飞行高度是()? -----c

a. 15000ft b.18000ft c.20000ft

48.起飞时 ECAM 上不会显示 WING TK
LO LVL 警告的最小燃油量是()? -----a

a.1500kg b.1700kg c.1800kg

49.下列关于 A319 机型燃油供应的说法不
正确的是()? -----b

a. 必须是中央油箱先放空再放空机翼油
箱

b. 禁止由机翼油箱供油起飞

c. 禁止由中央油箱供油起飞

50.起飞最大刹车温度是()? -----c

a. 650°C b. 450°C c. 300°C

51.停留刹车刹上时双发 EPR 值不得大于
()? -----b

a. 1.32 b. 1.19 c. 1.05

52.如果一个或多个起落架上都只有一个
轮胎放气(即最多三个轮胎),则滑行转弯时
应限速()
海里? -----a

a. 7 b. 10 c. 13

53.如果某一个主起落架上有两个轮胎放
气(另一个主起落架没有轮胎放气),则滑行
应限速()
海里且前轮转弯角度限制在()度? -----b

a. 7 和 30 b. 3 和 30 c. 3 和 7

54.落地滑跑时不能用以下哪一种方法解
除自动刹车?()? -----c

a. 按压已经预位的自动刹车按钮

b. 坚实踩下刹车踏板

c. 使用停机刹车

58.开车前 ECAM 的 APU 页面上出现 LOW
OIL LEVEL 信息时剩余的滑油油量还可以
使

APU 正常工作()? -----a

a. 10 小时 b. 15 小时 c. 30 小时

59.在 ECAM 上显示转子速度是()时 APU
自动关车? -----c

a. 100% b. 105% c.107%

60.APU 引气可以供一个空调组件工作时的
最大高度是()? -----c

a. 39000ft b. 15000ft c.20000ft

61. APU 引气可以供两个空调组件工作时的
最大高度是()? -----b

a. 39000ft b. 15000ft c.20000ft

62.起飞前滑油的最低温度是()? -----a

a. 50 度 b. 55 度 c. 60 度

63.最低滑油压力是()? -----b

a. 50psi b. 60psi c. 70psi

64.关于反推的说法正确的是()? -----c

a. 飞行中可以使用反推增加下降率

b. 最大反推可以一直用到飞机停下

c. 在 70 海里以下不要使用最大反推

65.减推力起飞时推力的减小不能超过额
定的全起飞推力的()? -----a

a. 25% b. 30% c. 35%

66.在不正常程序中 PNF 都要负责()? -----c

a. 油门杆 b.导航 c.发动机主电门

67.以下项目中哪一项不是记忆项目? ()
-----c

a. 开始空速指示不可靠

b. 开始紧急下降

c. 失去自动刹车

68.由紧急或非正常情况引起的着陆距离
的增量计算都是()? -----c

a. 依据形态二的实际着陆距离

b. 依据形态三的实际着陆距离

c. 依据全形态的实际着陆距离

69.以下说法哪一个是不对的?()? -----b

a. 起飞中 ECAM 会抑制从 80 海里到 1500
英尺的不重要的警告

b. 起飞中 ECAM 会抑制从 80 海里到收完
襟缝翼的不重要警告

c. 起飞中 ECAM 会抑制从 80 海里到离地
2 分钟内的不重要警告

70.起飞中飞机速度大于 100kt 且小于 V1,
此时若发生以下哪一种情况必须中断起

飞?()

-----b

a. 感觉到前轮振动

b. 轮胎的碎片导致发动机失火

c. ECAM 显示驾驶舱门锁跳开关跳出

71. 起飞中飞机速度大于 100kt 且小于 V1,
此时发生以下哪一种情况不应中断起飞?()
-----a

-----a

a. ECAM 显示驾驶舱门锁跳开关跳出

b. ECAM 显示发动机反推未上锁

c. ECAM 显示发动机滑油低压

72.中断起飞过程中哪一项不是副驾驶职
责()? -----b

a. 监视刹车反应

b. 把反推拉到最大

c. 报告 ATC

73.以下关于中断起飞的说法正确的是()
-----c

a. 飞机在中断起飞后应立即脱离跑道以
便其他飞机起降

b. 若正常刹车不工作应立即将 A/SKID 和
NOSE WHEEL 开关扳至 OFF 位再放回 ON

位

c. 中断起飞后若飞机是用最大刹车完全
停住的则在滑行前需要把扰流板解除预
位来松

开刹车

74.若 V1 后单发,在达到 VR 时应使用连续
的俯仰率柔和地抬轮至()度姿态 -----c

a. 17.5 b. 9.7 c. 12.5

75.最大起飞推力允许使用()? -----a

a. 10 分钟 b. 5 分钟 c.13 分钟

76.襟缝翼卡阻时着陆建议使用自动推力
除了()系统低压 -----a

a. 绿+蓝 b. 绿+黄 c. 黄+蓝
77.襟缝翼卡阻时着陆,PFD 上显示的
OVERSPEED 警告和 VLS 是根据()来计算的。
-----b

a. 缝翼 0 位襟翼伸出的位置
b. 襟缝翼的实际位置
c. 襟翼 0 位缝翼伸出的位置
78.应急下降时应答机编码应选择() -----c

a. 7500
b. 7600
c. 7700
79.应急下降中,在高度()以下、速度在()
以下时可以放下起落-----a

a. 25000 英尺 VLO/VLE
b. 20000 英尺 VLO/VLS
c. 39000 英尺 VLS/VLE
80.当座舱高度>()时旅客氧气面罩还没有
自动脱落,飞行员应人工将旅客氧气面罩
按钮设
置在 MAN ON 位 -----b

a. 15000 英尺
b. 14000 英尺
c. 13000 英尺
81.紧急情况下若无法联系 ATC,除应答机
设置 7700 外还可以在()频率上发送遇险
信号
-----c

a. (HF) 121.5MHz
b. (HF) 13.282KHz
c. (HF) 2.182KHz
82.当着陆标高失效且降落机场采用 QFE
着陆,此时应() -----b

a. 在着陆标高选择器上设置降落机场的标
高
b. 在着陆标高选择器上设置 0 英尺
83.若出现通风不足的情况,将会() -----a

a. 失去两部 ND 上的气象雷达显示
b. 失去两部 PFD 上的速度高度显示

c. 失去所有 ECAM 显示
84.巡航飞行中若出现双 FCU 故障,() -----c
a. 可以在 PFD 上通过 FMA 监控飞机状态
b. 只有气压基准值可以正常设置
c. 高度警告不工作

85.当双 FCU 故障时,在 ND 上() -----b

a. 显示带地图(80 海里范围)的 ARC 位
b. VOR/ADF 指针 1 只与 VOR1 相关
c. 气象雷达的图象可以正常作为绕飞参
考
86.当两部 FCU 都故障时不提供以下哪一
种指示() -----c

a. ILS 偏差刻度
b. 飞行航径指引
c. 马赫数指示
87.按住 IDG 按钮直到 GEN FAULT 灯亮可
以脱离故障的 IDG,但是时间不能超过()以
免损
坏断开电磁线圈 -----a

a. 3 秒钟
b. 4 秒钟
c. 5 秒钟
88.最小冲压空气涡轮速度是() -----a
a. 140kt b. 170kt c. 195kt
89.如果防滞刹车失效,最大刹车压力应该
为()PSI -----c
a. 3000 b. 2000 c. 1000
90.在地面,不得接通()的跳开关 -----b

a. 任何绿色
b. 任何大翼油箱燃油泵
91.当遇到 TCAS 冲突警告时,不应脱离()
-----c

a. 自动驾驶仪
b. 指引针
c. 自动油门
92.当发动机滑油温度在()度至()度之间超
过 15 分钟时受影响的发动机需要关机
-----b
a. 165/175 b. 155/165 c. 145/155

93.当发动机滑油温度超过()度时要求关
掉受影响的发动机 -----b
a. 155 b. 165 c. 175

94.起飞前如果发动机滑油温度低于()度
应推迟起飞 -----b
a. 45 b. 50 c. 55
95.如果起飞中遇到风切变切记不要()
-----c

a. 把侧杆向后带到底
b. 把俯仰姿态带到 17.5 度
c. 改变形态
96.在紧急撤离时机长不应该() -----c

a. 最后一个离开驾驶舱
b. 最后一个离开飞机
c. 一定从前门撤离飞机
97.飞行前准备时应检查电瓶电压大于()
-----c
a. 220v b. 255v c. 25.5v
98.无交流电可用时测试 APU 火警没有()
-----a

a. 连续重复谐音
b. APU 灭火按钮红灯亮

c. 爆破帽和释放灯亮
99.每天第一次飞行前检查备用刹车时首先应
() -----b

a. 将停留刹车刹住
b. 检查轮挡挡好
c. 将黄电动泵接通
100.发动机起动前应检查发动机滑油量在
或大于()+预计消耗量[预计最大平均消耗
量约等
于()] -----b

a. 11 夸脱 1.19 夸脱/小时
b. 11 夸脱 0.3 夸脱/小时
c. 1.19 夸脱 0.3 夸脱/小时
101.机组在机外检查刹车磨损指示时必须
()停留刹车 -----a
a. 刹好 b. 松开
102.绕机检查右前机身时应检查() -----c

a. 氧气机外释放指示
b. 电子设备通风进气活门
c. 前货舱门和选择面板
103.在执行驾驶舱话音记录器测试时,停留
刹车() -----b
a. 必须松开 b. 必须刹上
104.选择()在开位可以防止紧急电瓶充电
-----a
a. 禁止吸烟灯 b. 安全带灯 c. 紧急出口灯
105.在按压发动机火警测试按钮前,应先()
-----c

a. 检查发动机 1(2)号灭火瓶灯亮
b. 看到火警灯亮
c. 检查发动机 1(2)号火警按钮接入且护盖
盖好
106.当起飞后方向变化大于()时 ND 上用
ROSE 导航方式 -----c
a. 90 度 b. 80 度 c. 70 度
107.机组在进行氧气面罩测试时应先()
-----b

a. 确定内话(INT/RAD)开关在 RAD 位
b. 遮光板上的扬声器在开位
c. 氧气面板上机组氧气按钮上的白灯亮
108.氧气面罩测试中,在面罩收存箱第一次
按箭头方向按下并保持复位/测试按钮,观
察闪烁灯
短时变成()色然后变成()色 -----a
a. 黄 黑 b. 黄 绿 c. 黄 蓝
109.将氧气面罩收存箱中的复位/测试按钮
保持在按下位,按压紧急按钮检查闪烁灯
变成()
色,按钮按下后()色 -----c

a. 黄 变成黑色
b. 黄 一直保持黄
c. 黑 一直保持黑
110.按程序第一次检查过紧急按钮后待氧
气复位/测试按钮回到向上位,且 N100%选
择器在
100%位置,再次按压紧急按钮检查闪烁灯
() -----b
a. 变成黄色 b. 保持不变 c. 变成白色
111.在完成了氧气收存箱中所有的面罩检
查后在 ECAM 舱门/氧气页面上还要检查
()
-----b

- a. 氧气压力没有显示琥珀色
- b. 不显调节器低压信息
- c. 所有门在关闭位
112. 在检查 ACP 时要注意不要在加油时在()上发射 -----a
- a. HF b. VHF
113. 在紧急电源情况下 ATC 只有()工作 -----a
- a. 系统 1 b. 系统 2
114. 发动机启动时若油门杆不在慢车位则() -----b
- a. 发动机无法启动
- b. 启动后推力将迅速增加到相应的 TLA
- c. 启动后发动机将自动控制在慢车推力
115. 发动机启动期间发现发动机排泄罩漏油,慢车运转发动机()进行观察,如()内泄漏消失可不进行维护放行飞行. -----c
- a. 8 分钟 8 分钟
- b. 6 分钟 6 分钟
- c. 5 分钟 5 分钟
116. 启动发动机时,主电门接通后 30 秒在,ECAM 上不应出现() -----c
- a. 点火器(A 或 B)工作
- b. 燃油流量增加
- c. 发动机 EGT 上升
117. 燃油接通后 20 秒 ECAM 会出现() -----c
- a. 点火器(A 或 B)工作
- b. 燃油流量增加
- c. 发动机 EGT 上升
118. 发动机启动中在()时启动活门关闭 -----b
- a. 41%N2 b. 43%N2 c. 45%N1
119. 发动机启动过程中()时点火指示 OFF? -----b
- a. 41%N2 b. 43%N2 c. 45%N1
120. 发动机启动过程中()时 N1 上升? -----a
- a. 在 34%N2
- b. 主电门接通时
- c. 在 43%N2
121. 万一发动机启动过程中断电(ECAM 显示屏指示消失),则() -----b
- a. 可以继续启动,启动完成后自动恢复
- b. 必须关断主电门,进行 30 秒的冷转
122. 当货舱门关好后()内启动 2 发时会触发 PTU FAULT 故障 -----c
- a. 20 秒 b. 30 秒 c. 40 秒
123. 发动机正常启动后 ECAM 下部显示由()代替() -----c
- a. 液压页面 舱门/氧气页面
- b. 引气页面 轮页面
- c. 轮页面 发动机页面
124. 在关车时间大于 2 小时时,要避免热冲击损伤,发动机应在慢车或接近慢车工作至少()后再把油门杆前推. -----c
- a. 3 分钟 b. 4 分钟 c. 5 分钟
125. 在地面将机翼防冰接通时,() -----b
- a. 机翼防冰工作 15 分钟然后关掉
- b. 防冰活门打开 30 秒然后关掉
- c. 机翼防冰工作 15 分钟然后转为尾翼除冰 3 分钟
126. 正常直线滑行时的速度应控制在()以下,急转弯时速度应控制在()以下. -----b
- a. 33 海里/小时和 13 海里/小时
- b. 30 海里/小时和 10 海里/小时
- c. 27 海里/小时和 7 海里/小时
127. 飞机滑行中若驾驶员晃动侧杆,ECAM 下部显示会由()页面代替()页面. -----c
128. 起飞前待命最大刹车,一旦中断起飞,地速()海里/小时,油门杆收到慢车位会触发最大刹车. -----a
- a. >72 b.
129. 一旦起飞推力设置,ECAM 下部显示由()代替() -----a
- a. 发动机页面 轮页面
- b. 发动机页面 舱门/氧气页面
- c. 操纵页面 轮页面
130. 一旦起飞推力设置,()把手握在油门杆上直到() -----b
- a. 机长 减推力高度
- b. 机长 V1 速度
- c. 副驾驶 V1 速度
131. 起飞滑跑过程中,速度在()海里/小时 [机轮速度]时,前轮转弯和方向舵脚蹬之间联接断开. -----b
- a. 72 b. 130 c. 195
132. 如实施关空调起飞,可以在()接通组件 1,在()接通组件 2 -----b
- a. 离地后/减推力后
- b. 减推力后/收上襟翼后
- c. 收上襟翼后/过渡高度后
133. 起飞后如果 FCU 上选择的高度和加速高度相同,则减推力后 FMA 上将会() -----c
- a. 从 SRS 到 CLB
- b. 从 SRS 到 OP CLB
- c. 从 SRS 到 ALT*
134. 对多数正常的操作减推力高度和加速高度是相同的,且 FCU 目标高度远高于加速高度时,减推力后 FMA 将会从() -----a
- a. FLX/SRS/NAV 到 THR CLB/CLB/NAV
- b. FLX/SRS/NAV 到 SPEED/ALT*/NAV
- c. FLX/SRS/NAV 到 MACH/ALT*/NAV
135. 在大重量起飞时,A321 的缝翼速度可能比形态 1+F(215 节)的最大速度要大,此时() -----b
- a. 应在 S 速度前 5 海里人工将襟缝翼手柄收到 0 位
- b. 当飞机继续加速至 210 节襟翼将自动收回并且最大速度变成 230 节
136. 飞机起飞后,当襟缝翼完全收好后 ECAM 下部显示将由()页面代替原来的()页面. -----a
- a. 巡航 发动机
- b. 轮 发动机
- c. 空调 发动机
137. 飞机爬升过程中按下 FCU 上的 EXP 按钮,飞机将会减速到()以增加上升率. -----c
- a. 250 海里/小时 b. 颠簸速度 c. 绿点速度
138. 下降中,为避免在高速截获方式中因收回减速板造成可能飞过某一高度,建议在选择的度之前()英尺收回减速板. -----c
- a. 500 b. 1000 c. 2000
139. ILS 进近过程中飞机高度在 50 英尺时若低于下滑道一个点是低()英尺. -----b
- a. 10 b. 12 c. 14
140. 着陆时不建议使用()刹车. -----a
- a. 最大 b. 中档 c. 低档
141. 着陆后使用最大反推的最小建议速度是()海里/小时 -----b
- a. 130 b. 70 c. 40
142. 过站期间如果外界温度在()以上时将缝翼保持在形态 1 可以避免()警告. -----c
- a. BREAK HOT
- b. WING TK L(R) LO LVL
- c. AIR L(R) WING LEAK
143. 大雨中过站时为防止进水,电子设备通风系统应处于关闭的形态,所以应将()电门放在 OVRD 位. -----a
- a. BROWER b. EXTRACT
144. 若选择人工开车程序,主电门接通后 ECAM 上应显示()点火. -----c
- a. A b. B c. A 和 B
145. 正常开车时,最低推荐启动机供气压力为()PSI. -----a
- a. 25 b. 25.5 c. 29
146. 以下哪一项是单发滑行时做开车后程序不应该做的() -----b
- a. APU 应保持运转
- b. 正常使用发动机防冰但不能开机翼防冰
- c. APU 引气关断
147. A321 机型高度 15000 英尺以下时的颠簸速度是() -----a
- a. 270 海里/小时 b. 280 海里/小时 c. 300 海里/小时
148. A319 机型高度 25000 英尺高度上的颠簸速度是() -----b
- a. 250 海里/小时 b. 275 海里/小时 c. 300 海里/小时
149. 使用减推力起飞时推力的减小不得超过额定的全起飞推力的() -----c
- a. 35% b. 30% c. 25%

150.A319 飞机的灵活温度不得高于()

-----c

- a. ISA+42°C
- b. ISA+56°C
- c. ISA+65°C

151.A321 飞机的灵活温度不得高于()

-----a

- a. ISA+42°C
- b. ISA+56°C
- c. ISA+65°C

152.巡航中失去一套引气系统导致交输引气活门打开,此时为什么会引起紧急下降?()

-----b

- a. 因为引气故障导致了发动机动力失去
- b. 因为未探测到的第二套引气系统故障导致失去整个引气系统

153.发动机引气压力异常,剩下的引气系统预冷器出口温度在交输引气活门打开 2 分钟内超

过 240 度说明() -----c

- a. 发动机即将超温
- b. 交输引气活门的实际位置与显示不符
- c. 剩余引气系统受到未探测到的故障影响

154.一侧发动机引气压力异常,如果交输引气活门打开 2 分钟内剩余的引气系统预冷器出口温度超过 240 度,将受影响的 PACK 组件关断,剩下的组件自动传输() -----a

- a. 高流量
- b. 中流量
- c. 低流量

155.结冰条件下如果预冷器出口温度超过 240 度,若高度允许,考虑关断剩下的组件,(),再打

开机翼防冰系统。 -----b

- a. 起动 APU
- b. 重新打开交输活门

156.当一侧发动机引气失效,飞行员使用机翼防冰时,由于预冷器性能,必须() -----a

- a. 关断一套组件
- b. 起动 APU
- c. 下降到 10000 英尺以下

157.飞行中如果引气温度太低,不能()

-----c

- a. 起动 APU
- b. 起动发动机防冰
- c. 起动机翼防冰

158.在 V2500 发动机上出现发动机轴承 N•3 失效会导致() -----b

- a. 舱压力丧失
- b. 客舱有明显的烟雾

159.空中 ECAM 出现 ENG1(2) OIL FILTER CLOG 多数情况是由() -----a

- a. 发动机引气失效
- b. 发动机轴承 N•3 失效

160.空中 ECAM 出现 ENG1(2) OIL FILTER CLOG 注意信息,为了将空调受到滑油雾气污染的危险降到最低,应() -----b

- a. 受影响的一侧发动机关闭
- b. 受影响的一侧发动机引气关闭

161.空中 ECAM 出现 ENG1(2) OIL FILTER CLOG 注意信息,为了避免剩余引气出现任何为题,应将() -----b

- a. 受影响的一侧发动机引气关闭
- b. 受影响的一侧的 PACK 组件关闭

162.空中 ECAM 出现 ENG1(2) OIL FILTER CLOG 注意信息,为了使用机翼防冰,() -----a

- a. 将交输引气活门打开
- b. 将厨房电源卸载

163.空中 ECAM 出现 ENG1(2) OIL FILTER CLOG 注意信息,将受影响一侧的

发动机推手柄收到慢车可以() -----a

- a. 防止更多油烟进入大气通道
- b. 使发动机转动部分进一步受损降到最低

164.A321 飞机在积冰情况下着陆建议使用() -----b

- a. 形态全
- b. 形态 3

165.A321 在积冰情况下着陆使用形态 3,() 作为横滚舵面使用 -----b

- a. 侧杆少量移动扰流板立即伸展
- b. 只有副翼转动

166.A321 机型在大侧风情况下建议使用() -----b

- a. 形态全
- b. 形态 3

167.A321 飞机在大侧风情况下使用形态 3 着陆是为了() -----a

- a. 防止水平操纵困难
- b. 防止进近速度过小

168.A321 飞机在进近过程中如果怀疑飞机未除冰部分有明显积冰,最小进近速度不能小于() -----a

- a. VLS+10
- b. VLS+5

169.A321 飞机在进近过程中如果怀疑飞机未除冰部分有明显积冰,实际着陆距离应乘以() -----b

a. 1.10 b. 1.15

170.复飞过程中当飞机高度在 100 英尺 RA 以上要() -----b

- a. 接通 AP b. 速度选择

171.单发 2 类盲降操纵的最小 DH 是()

-----a

a. 150 英尺 b. 100 英尺

172.由于 OPEN CLIMB 方式不能在或低于

100 英尺 RA 时接通,不能在单发时进行() 操纵

-----b

- a. 二类盲降 b. 三类盲降

173.单发复飞过程中达到加速高度时()

-----a

- a. 选择垂直速度为 0
- b. 选择 OPN CLB 方式

174.单发进近中一旦开始复飞,目标速度会从当前速度跳到() -----a

- a. VLS+15 节 b. VLS

175.碳刹车的磨损与()成正比 -----b

- a. 所耗能量
- b. 刹车次数

176.要减小过站时驾驶舱噪音,只要电子设备通风系统处于正常状态,就可以() -----c

- a. 将 BLOWER 按钮放 OVRD 位
- b. 将 EXTRACT 按钮放 OVRD 位
- c. 将 CAB FANS 按钮放 OFF 位

177.平原飞行中,飞机在 3000 英尺高度的大雨天气条件下,两个 RA 在 13 秒内显示 480 英尺,

飞行员应考虑这是由于()照成的 -----b

- a. 气压数据传输错误
 - b. 无线电高度表对不利天气敏感
- 178.如果飞机在下降转换阶段出现 IRS ONLY NAVIGATION 说明() -----a

- a. 飞机未使用无线电位置

b. 飞机自动导航系统不能确定飞机当前位置

179.在下降或进近过程中两边 PFD 上和进程页面显示的垂直偏差不一致,则() -----b

- a. 需要检查导航数据精度
- b. 属于正常

180.在 PFD 上显示的 VLS 是由()计算的 -----c

- a. FMGC b. ADIRS c. FAC

181.哪一部计算机是根据飞机当时状态和形态计算失速警告速度的() -----c

a. FMGC b. ADIRS c. FAC

182.哪一部计算机在进近中计算不依赖于任何人工输入的数据() -----c

a. FMGC b. ADIRS c. FAC

183.最小地速功能的一个关键因素是() -----b

a.重量 b.风 c.形态

184.飞机的 VAPP 是根据塔台预报风的()计算的 -----b

a.侧风分量 b.顶风分量 c.顺风分量

185.目标进近速度的计算是按()计算的 -----a

a. VAPP 和最小地速加当前风分量中较高者

b. VAPP 和最小地速加当前风分量中较低者

186.()的 VLS 增量是使用自动推力或自动着陆时的适航要求. -----b

a. 2 海里 b. 5 海里 c. 8 海里

187.着陆过程中 PFD 会在()提供风切变信息 -----b

a. 无线电高度 1300 英尺到接地后

b. 无线电高度 1300 英尺到 50 英尺

188.起飞过程中()会提供风切变音响警告 -----a

a. 离地后 5 秒到无线电高 1300 英尺

b. 油门杆前推超过全行程的 20%直到 1500 英尺气压高度

c. 离地无线电高度 100 英尺到 1500 英尺

189.只要 FMS 着陆跑道轴线与实际着陆跑道轴线相差()不得使用管理的进近速度. -----a

a. 30 度 b. 50 度 c. 70 度

190.在 MEL 中如果一个项目后面有一个(o)则必须进行() -----b

a.维护程序 b.操作程序

191.在 MEL 中如果一个项目后面有一个(m)则必须进行() -----a

a.维护程序 b.操作程序

192.空速和高度信息错误的最大可能原因是() -----b

a. 风向风速以及温度的突然变化

b. 皮托管和静压源堵塞

193.若一个 ADR 输出错误而剩余的两个 ADR 是正确的,机组() -----b

a. 立即按照空速指示不可靠的程序执行动作

b. 应该知道 CAT3 双不工作

194.若一个 ADR 是正确的而其余两个 ADR's 提供同样的错误信息,系统将() -----a

a. 拒绝好的 ADR 并使用两个坏的 ADR's 正常工作

b. 自动筛选掉坏的 ADR's 提供的信息

195.最后进近中推荐使用 FMGS 管理的速度来控制推力和速度是为了() -----b

a. 防止自动推力变化迟缓保证不了维持速度的需要

b. 利用最小地速功能

196.在单发操作标准策略中,当实际起始重量与基准起始重量不同时,必须() -----c

a. 以实际起始重量为准

b. 以基准起始重量为准

c. 进行耗油修正

197. A321 飞机在大侧风情况下使用形态 3 着陆是因为用方向舵配合侧杆操纵飞机时方向舵

对飞行横滚操纵的影响() -----a

a.小 b.大

198.间歇性的电源供应-由于 IDG 馈线连接器保险销/插座跳火花引起干扰可以通过以下哪一

种情况加以证实?() -----a

a. PFD,ND,ECAM DU 和 MCDU 持续闪烁

b. 失去所有 EFIS 仪表显示

c. 1、A320 的最大起飞重量:

A.85.5 吨

B.75.5 吨

C.65.5 吨

D.55.5 吨

答案: B (内部题号:516)

d. 有关跑道使用,FCOM 给出了一系列限制,其中跑道最大坡度:

A.±3%

B.±2%

C.±1%

答案: B (内部题号:517)

e. VLE (起落架放下最大速度)为:

A.300kt

B.290kt

C.280kt

D.270kt

答案: C (内部题号:518)

f. 风挡雨刷使用最大速度:

A.240kt

B.230kt

C.220kt

D.210kt

答案: B (内部题号:519)

g. 最大轮胎速度:

A.210kt

B.200kt

C.195kt

D.190kt

答案: C (内部题号:520)

h. 成本指数变化在 0 到 999 之间,成本指数在 0 表示:

A.时间指数远低于燃油指数,达到最小燃油消耗策略

B.燃油指数远低于时间指数,达到最小燃油消耗策略

答案: A (内部题号:521)

i. 最大巡航高度为:

A.飞机每公斤燃油所飞最大距离(最有效航程)对应的高度

B.飞机分段爬升所能达到的最大高度

C.平飞中使用最大巡航推力的最大高度和最大巡航推力时达到 300 英尺/分钟垂直速

度的最大高度并带有 0.3g 的过载余度

答案: C (内部题号:522)

j. 用 FCOM 快速确定表确定航路燃油,表中的数据是建立在目的地机场参考着陆重量

为:

A.65 吨

B.60 吨

C.55 吨

D.50 吨

答案: C (内部题号:523)

k. FCOM 给出了不同襟翼和缝翼形态的最大使用速度,其中形态 2 的最大使用速度为:

A.230kt IAS

B.215kt IAS

C.200kt IAS

D.185kt IAS

答案: C (内部题号:524)

l. 只有修正温度高于外界温度并高于 Tref (平台温度)而低于最大灵活温度时,才可

以进行灵活起飞:

A.正确

B.错误

答案: A (内部题号:525)

m. 污染跑道上可以进行灵活起飞

A.正确

B.错误

答案: B (内部题号:526)

n. 湿跑道上不可以进行灵活起飞:

A.正确

B.错误

答案: B (内部题号:527)

o. 在某些情况下 V1 速度可以超过 Vr 速度:

A.正确

B.错误

答案: B (内部题号:528)

p. 最佳高度为:

- A. 飞机每公斤燃油所飞最大距离（最有效航程）对应的高度
 - B. 飞机分段爬升所能达到的最大高度
 - C. 平飞中使用最大巡航推力的最大高度和最大巡航推力时达到 300 英尺/分钟垂直速度的最大高度并带有 0.3g 的过载余度
- 答案: C (内部题号:529)

q. 在许多情况下, 飞机以小于最大允许重量的某一重量起飞。因此, 以一个对应于该

重量的, 降低的推力起飞而又能满足性能要求就成为可能。这就是所谓的灵活起飞,

而该推力就被称为灵活推力

A. 正确

B. 错误

答案: A (内部题号:530)

r. 灵活温度不能高于 ISA+55°C

A. 正确

B. 错误

答案: A (内部题号:531)

s. 不要在结冰的跑道上起飞:

A. 正确

B. 错误

答案: A (内部题号:532)

t. 当跑道的表面因为积有薄薄的一层水而显得有光泽时, 该跑道被称为湿跑道。在水

层不超过 3 毫米时, 不大可能出现滑水的危险:

A. 正确

B. 错误

答案: A (内部题号:533)

u. 湿跑道的等效值为跑道上覆盖有小于`:

A. 2 毫米的积水

B. 3 毫米的积水

C. 4 毫米的积水

答案: B (内部题号:534)

v. 在微湿的跑道上, 我们认为没有性能限制:

A. 正确

B. 错误

答案: A (内部题号:535)

w. 液体污染的跑道, 手册的性能数据是基于假设防滞装置和扰流板系统是不工作的:

A. 正确

B. 错误

答案: B (内部题号:536)

x. 对于污染跑道, 选择 MAX TO (最大起飞)

A. 正确

B. 错误

答案: A (内部题号:537)

y. 对于污染跑道起飞, 即使在低速情况下, 也不能因为非关键问题而中止起飞:

A. 正确

B. 错误

答案: A (内部题号:538)

z. 对于污染跑道起飞, 可以为意图避免飞溅的雪浆污染飞机而抬前轮, 因为这样不会

导致较大的气动阻力:

A. 正确

B. 错误

答案: B (内部题号:539)

aa. 应避免在没有防滞工作时在污染的跑道上着陆:

A. 正确

B. 错误

答案: A (内部题号:540)

bb. 在污染的跑道上着陆, 以正常的速度进近, 接地后尽快使用最大反推功率:

A. 正确

B. 错误

答案: A (内部题号:541)

cc. 飞机落地并全停的实际距离是从飞机

离着离地面 50 英尺高时的那一点开始测量的:

A. 正确

B. 错误

答案: A (内部题号:542)

dd. 对于湿跑道的情况, 有效的跑道距离必须至少为对应于干跑道距离的 115%, 也就是说, 对湿跑道的长度要求比对干跑道的要长 15%

A. 正确

B. 错误

答案: A (内部题号:543)

ee. 正常着陆形态下的进近速度为该形态失速速度的 1.23 倍:

A. 正确

B. 错误

答案: A (内部题号:544)

ff. 起飞 RTOLW 表可确定:

A. 起飞燃油计划

B. 最大起飞重量和灵活温度

C. 起飞距离

答案: B (内部题号:545)

gg. 飞机起飞性能与高温影响成反比关系:

A. 正确

B. 错误

答案: A (内部题号:546)

hh. 顺风情况下着陆距离增加:

A. 正确

B. 错误

答案: A (内部题号:547)

ii. 备用油量总是比航程油量多:

A. 正确

B. 错误

答案: B (内部题号:548)

jj. 飞机的重心总是保持不变:

A. 正确

B. 错误

答案: B (内部题号:549)

kk. 重心数据小, 说明重心位置在飞机焦点之前, 与飞机焦点的距离远, 稳定性好:

A. 正确

B. 错误

答案: A (内部题号:550)

ll. 飞机在超重条件下飞行, 会有哪些不利的影响:

A. 静态结构的损坏和气动不稳定性

B. 缩短飞机的疲劳寿命

C. 增加燃油消耗和带来跑道的损坏

D. 以上全部

答案: D (内部题号:551)

mm. 重心过于靠前或靠后, 会有哪些不利的影响:

A. 可能造成飞机在地面产生倾斜

B. 使得前轮无载重, 造成无法控制滑行或滑跑方向

C. 使得安定面配平必然处于上偏或下偏的较大位置, 造成飞机的气动不稳定性

D. 以上全部

答案: D (内部题号:552)

nn. 起飞前安定面配平不当, 会导致:

A. 过早抬前轮, 由于离地速度太小, 而造成失速以及可控飞行撞地

B. 过迟抬前轮, 在接近最大起飞重量时可能造成跑道及飞机损坏

C. 以上都有可能

答案: C (内部题号:553)

oo. 起飞后, 哪些事情影响飞机重心:

A. 服务人员走动

B. 旅客座位的变动

C. 燃油消耗以及起飞后起落架的收上, 襟翼的收上

D. 以上都是

答案: D (内部题号:554)

pp. 爬升率是单位时间上升的高度与飞过的水平距离之比

A.正确
B.错误
答案: B (内部题号:555)
qq. 爬升梯度是高度变化除以时间变化:

A.正确
B.错误
答案: B (内部题号:556)
rr. V1 应该_____ Vmcg

A.大于或等于
B.小于或等于
C.以上情况都有可能
答案: A (内部题号:557)
ss. Vmcg (地面最小操纵速度)是低速极限, 确保在起飞过程中一发失效后进行继续起飞, 飞行员能够凭借方向舵来控制飞机的方向:
A.正确
B.错误
答案: A (内部题号:558)

高原高温机场起飞, 由于空气密度的变小, 飞机的气动性能变差, 从而使飞机重量减小:
A.正确
B.错误
答案: A (内部题号:559)

1. 制造空重(MEW)

A.飞机结构、动力装置、装备、系统和其它被视作为飞机整体的一个部分的各个项目的重量。该重量基本上是一个“干”重量, 它只包括存在于封闭系统内的液体的重量(例如液压油的重量等)
B.制造空重加上用户项目的重量, 包括飞行和乘务机组人员及其行李、不可用燃油、发动机滑动、紧急设备、厕所用化学制剂及液体、厨房结构、餐饮设备、座椅和文件资料的重量等等。
C.去除所有可用燃油和飞机载荷之后的某种特定操作型号的飞机总重。使用空重

加上某
种特定项目即餐饮、报纸、餐饮设备等之后的重量。

A 2. 使用空重(OEW)

A.飞机结构、动力装置、装备、系统和其它被视作为飞机整体的一个部分的各个项目的重量。该重量基本上是一个“干”重量, 它只包括存在于封闭系统内的液体的重量(例如液压油的重量等)
B.制造空重加上用户项目的重量, 包括飞行和乘务机组人员及其行李、不可用燃油、发动机滑动、紧急设备、厕所用化学制剂及液体、厨房结构、餐饮设备、座椅和文件资料的重量等等。
C.去除所有可用燃油和飞机载荷之后的某种特定操作型号的飞机总重。使用空重加上某
种特定项目即餐饮、报纸、餐饮设备等之后的重量。

B 3. 使用干重(DOW)

A.飞机结构、动力装置、装备、系统和其它被视作为飞机整体的一个部分的各个项目的重量。该重量基本上是一个“干”重量, 它只包括存在于封闭系统内的液体的重量(例如液压油的重量等)
B.制造空重加上用户项目的重量, 包括飞行和乘务机组人员及其行李、不可用燃油、发动机滑动、紧急设备、厕所用化学制剂及液体、厨房结构、餐饮设备、座椅和文件资料的重量等等。
C.去除所有可用燃油和飞机载荷之后的某种特定操作型号的飞机总重。使用空重加上某
种特定项目即餐饮、报纸、餐饮设备等之后的重量。

C 4. 使用重量

A.DOW
B.OEW
C.使用空机重量+起飞燃油。

C 5. 运输总载荷

A.商载重量。包括货物重量, 旅客及行李得重量
B.除 OEW 以外的实际重量
C.单指旅客重量
A
6. 无燃油重量(ZFW)

A.将“运输总载荷”与“使用干重”两者相加所得到的重量。
B.将“运输总载荷”与“使用空重”两者相加所得到的重量。
C.将“运输总载荷”与“制造空重”两者相加所得到的重量。
A
7. 起飞重量:

A.无燃油重量+起飞燃油量
B.OEW+起飞燃油
C. OEW+起飞燃油+商载。
A
8. 航程燃油

A.不考虑备降燃油时飞行正常航短所必须的燃油重量
B.航路所需油亮+航路备份油量
C.航路所需油亮+航路备份油量+45 分钟等待油量。
A

9. 着陆重量正常应该等于

A.起飞重量减去航程燃油
B.起飞重量减去航程燃油及等待油量
C.无燃油重量
A
10. A320 飞机下面有几个地板下层货舱? 有几个分舱?

A.2 个、4 个
B.2 个、5 个
C.3 个、5 个
A
11. A320 货舱满容量最大载荷

A.1# 7500LB、3#5349LB、4#4652LB
B.1# 5000LB、3#5000LB、4#5000LB
C.1# 5349LB、3#7500LB、4#4652LB
A
12. 货舱有独立的照明吗?

A.有
B.无
A
13. 货舱隔网

A.将货舱隔成小的区域, 以使舱内可只装载部分货物,
B.当货舱中货物较少时可以不使用货舱保护网
C.只用于隔离货物, 不能固定货物
A
14. 前货舱能装几个集装箱?

A.2
B..1
C..3
D. .4
A
15. 后货舱能装几个集装箱?

A.2
B..1
C..3
D. .4
A
16. 货舱门是什么作动的?

A.人工
B.液压
C.人工或液压
C
17. 黄系统地面服务面板在机身

- A.左侧,
- B.右侧
- C.货舱门下部

B
18. 人工打开货舱门

- A. 人工操作黄系统液压手摇泵, 辅助操作货舱门
- B. 货舱门以机械方式操作, 不需要液压辅助
- C. 可以用绿液压手摇泵代替黄液压

A
19. 散货舱门是什么作动的?

- A.人工
- B.液压
- C.人工或液压

A
20. 散货舱和后货舱相通吗?

- A.是
- B.否

A
21. 当货舱门正常操作时:

- A.黄色液压系统被增压(黄色系统电动泵通电后)。飞行操纵和 PTU 的工作将被抑制。
- B. 黄色液压系统被增压(黄色系统电动泵通电后)。飞行操纵的工作不被抑制, PTU 的工作将被抑制。
- C. 黄色液压系统被增压(黄色系统电动泵通电后)。飞行操纵的工作被抑制, PTU 的工作将不被抑制。

A
22. 如何读出姿态监视器上的飞机姿态监视器读数?

- A.观察监视器上的气泡所在的方格所对应的字母和数字
- B.打开指示器开关有灯光指示
- C.卸下指示器反过来放水平以后可以看到

A
23. 如何用姿态监视器确定飞机的姿态?

- A.通过输入 MCDU 姿态参数 ADIRS 计算
- B.直接查表的出
- C.姿态指示器只用于计算燃油量

A
24. 什么时候需要更新舱单:

- A.飞机做了包含有对认证限制改变的改装
- B.飞机改装后对其使用限制值产生影响
- C.客舱或货舱布局的改变
- D. 以上全部

D
25. 当配载部门不能提供本航空公司专用的舱单配平表时,能不能用 FCOM 里的配载表来代

用?
A.不能, 因为座舱和货载布局不同

B.能, FCOM 是适用所有同类型飞机的

A
26. 起飞图表可以有 2 种不同的表示方式,

- A.温度输入和重量输入
- B. 速度输入和重量输入
- C. 温度输入和速度输入

A
27. 对于特定的跑道, 由于 ASD 的限制, 随重量的增加, V1/VR:

- A.减小
- B.增加
- C. 先增后减

A
28. 对于特定的跑道, 由于第 2 阶段的限制, 随重量的增加, V2/VS:

- A.增加
- B.减小
- C.先增后减

A
29. 对于特定的跑道, 由于 TOD1 的限制, 随重量的增加, V1/VR:

- A.增加
- B.减小

C.先增后减

A
30. 对于特定的跑道, 由于跑道的限制, 随重量的增加, V2/VS:

- A.减小
- B. 增加
- C.先增后减

A
31. TMAX

- A.最大起飞认证温度
- B.最大起飞额定推力
- C.最大起飞额定推力温度

A
32. 最大起飞推力是总是随着 OAT 得增加而减小得

- A.错了, 在 TREF 以前是一样得
- B.完全正确
- C.错了, 是增加而增加.

A
33. TREF (最大额定推力温度)

- A. 在此温度以下发动机能产生最大额定推力
 - B. 在此温度以上发动机能产生最大额定推力
 - C. 在此温度以下发动机能产生最佳额定推力
 - D. 在此温度以下发动机能产生起飞所需推力
- A
34. TREF 是气压高度得函数, 那如何得到?

- A.图表上直接给出,
- B.通过计算特定公式
- C.无法得到, 是一个变量

A
35. 性能表 中, 上列和下列分别代表:

- A.最大许可起飞重量、限制代码、V1-VR-V2
- B. 最大许可起飞重量、重量修订数值、

V1-VR-V2
C. 最大许可起飞重量、QNH 修订数值、V1-VR-V2
D. 最大许可起飞温度即灵活温度、限制代码、V1-VR-V2
A

84.0 3-4

127-138-147

36. 在典型的跑道上, 双发飞机的性能通常受_____限制

- A.起飞时单发
- B.ASD
- C.TOR
- D.TOD

A
37. 在典型的跑道上, 最佳的 V2/VS 和 V1/VR 都是独有的

- A.是
- B.否

A
38. RTOW

- A.Regulatory Takeoff Weight
- B.Reject Take-off Wareness
- C.Reference Take-off Weight.

A
39. 只有修正温度高于外界温度并高于 TREF 而低于最大灵活温度时, 才可以做灵活起飞

- A.是
- B.否.

A
40. 某些情况下 V1 可以超过 VR 速度

- A.否
- B.是

A
41. A320 灵活温度不能大于 ISA+55

- A.是
- B.否

- A
42. 起飞 RTOW 表可以确定
- A. 起飞燃油计划
B. 最大起飞重量和灵活温度
C. 起飞距离.
B
43. 限制代码 1 表示
- A. 最大计算重量
B. 越障
C. 轮胎速度
D. 刹车能量
A
44. 限制代码 2 表示
- A. 第 2 阶段或第 1 阶段
B. 越障
C. 轮胎速度
D. 刹车能量
A
45. 限制代码 3 表示
- A. 跑道长度-单发
B. 越障
C. 轮胎速度
D. 刹车能量
A
46. 限制代码 4 表示
- A. 第 2 阶段或第 1 阶段
B. 越障
C. 轮胎速度
D. 刹车能量
B
47. 限制代码 5 表示
- A. 第 2 阶段或第 1 阶段
B. 越障
C. 轮胎速度
D. 刹车能量
C
48. 限制代码 7 表示
- A. 起飞距离/滑跑-双发工作
B. 越障
C. 轮胎速度
D. 刹车能量
A
49. 限制代码 8 表示
- A. 最后起飞
B. 越障
C. 轮胎速度
D. 刹车能量
A
50. 限制代码 6 表示
- A. 第 2 阶段或第 1 阶段
B. 越障
C. 轮胎速度
D. 刹车能量
D
51. 在湿跑道上进行起飞计算时, 有没有可能得到比干跑道更大的起飞重量或灵活温度?
- A. 可能,
B. 不可能
A
52. 在湿跑道上进行起飞计算时,
- A. 需计算干跑道的数据的起飞重量或灵活温度
B. 无须计算, 足够安全了
C. 绝对不能用干跑道数据,
A
53. 在湿跑道上进行起飞计算时, 速度采用
- A. 与之相对应的湿跑道速度值
B. 需计算干跑道的数据, 采用数据较小
C. 用 2 个哪个都行.
B
54. 在湿跑道起飞图表上有“干检查”说明
- A. 机组不需检查干跑道的性能
B. 机组需检查干跑道的性能
C. 只用于检查飞机性能的图表, 不做航班使用.
A
55. A320 飞机重心比 25%靠前时, 起飞性能如何修订?
- A. 灵活温度-2 度, V1V2VR 都加 1 海里
B. 查相应的图表, 若没有表示不允许
C. 不需要修订
D. 机组自行决定
A
56. 如果图表上有 EOSID 表示什么?
- A. 当单发爬升程序是一个特别的程序, 不是标准的仪表离场时所给的性能
B. 表示图表已经考虑了单发正常程序爬升的需要, 仅此而已
C. 表示不考虑离场程序的特殊性的性能
A
57. 单发爬升程序性能, 除在 RTOW 表中另有说明外, 当某一特定程序要求飞机转弯时:
- A. 飞机必须以 15 度的最大坡度角实施转弯, 直到飞机达到 1500FT 或绿点
B. 不应该有这样的程序, 起飞单发应严格按标准单发程序做, 绿点以后飞机才有机动性, 才能做转弯
C. 只要越障需要, 坡度无严格限制, 但不能超过坡度保护限制 33 度
A
58. 图表中最小 V1/VR/V2 是受什么限制?
- A. VMC
B. 不同灵活温度所对应的推力不同而限制
C. 跑道道面本身的条件
D. 气温
A
59. 起飞图表中星号或一个灰带显示
- A. 温度超过 TMAX, 而且是灵活温度
B. 温度不在需要其他的修正,
C. 速度不能再做其他的修正, 已经最小了
A
60. 影响特定跑道上的最大起飞重量和相应速度的外界因素有
- A. OAT、风、QNH
B. OAT、风、QNH、能见度
C. OAT、风、QNE
A
61. 当查表求最大起飞重量和相应速度时, 没找到准确的数值时:
- A. 用插值计算
B. 向上取大值
C. 向下取小值
D. 表格有误, 换性能表
A
62. 如果实际起飞重量比性能表中所列起飞重量更小
- A. 可以用外插值法
B. 不能起飞, 因为无法确定速度
C. 可以用全马力起飞
A
63. 灵活起飞的主要目的:
- A. 节省发动机的寿命
B. 增加了地面滑跑时间, 减少了全马力起飞出现单发时对操纵的困难程度, 从而比全马力起飞更安全
C. 降低发动机噪音, 增加旅客舒适程度
D. 降低第 2 阶段爬升或越障性能的要求, 而达到节约燃油的目的
A
64. 假设温度确定后, 机组可通过 _____ 输入 FADEC
- A. MCDU 的 PERF TO 页面
B. MCDU 的 PROC 页面
C. MCDU 的 CFDS 中 ENG TEST 页面
A
65. 灵活起飞推力不得小于额定起飞推力的
- A. 75%
B. 25%
C. 55%
A

66. 灵活起飞推力不得低于最终起飞航径得计算得最大连续推力

- A.是
- B.不一定
- A

67. 灵活温度不得低于最大额定推力温度, TREF, 实际温度 OAT

- A.是
- B.否
- A

68. 污染跑道能否用灵活起飞

- A.不能
- B.能, 只要跑道足够长
- A

69. 公司应定时检查最大推力以发现和确定任何可能得发动机性能衰减

- A.对, 也可由坚持使用发动机性能参数监控程序监控发动机参数来代替
- B.对, 这个是不应被取得
- C.没有必要, 发动机肯定是可靠得
- A

70. 当机长对灵活起飞的数据感觉有担心, 为了改善起飞性能, 他可以:

- A.选择某一低于最大确定温度的温度值, 并保持由最大温度决定的速度(但不能低于 OAT)
- B.保持灵活温度不变, 增加 V1, VR 速度, 增加地面滑跑时间
- C.增加 V2 速度, 保证飞机有足够的能量
- A

71. 在查找同一较低温度下实际起飞重量时, 取左侧得数据(顺风)是

- A.改善了起飞性能,
- B.降低了起飞安全性
- C.降低了起飞性能
- A

72. 对于干跑道起飞, 若能获得相等量得灵活温度, 则建议

- A.选择能得出较低速度得形态
- B.选择能得出较高速得形态
- C.选择最小得形态.
- A

73. 对于特定得加速停止距离受限制得跑道, 建议:

- A.在起飞图表中向左方向移动
- B.在起飞图表中向右方向移动
- C.在起飞图表中向下方向移动
- A

74. 如果预计起飞航径上有风切变, 建议

- A.使用最大推力
- B.使用灵活推力
- C.保持推力不变, 增加 V2
- A

75. 对于高高度起飞, 可以用什么手段来改进舒适性?

- A.使用形态 2/形态 3
- B.使用能产生最大灵活温度的形态
- C.使用全马力起飞
- A

76. 有没有可能在实际重量比最大许可重量小, 但也无法做灵活起飞的情况?

- A.有, 灵活温度小于 TREF 或 OAT
- B.不可能, 除非表查错了
- A

77. 如果实际重量比最大许可重量小, 但也无法做灵活起飞的情况出现, 那如何确定速度?

- A.可以保留通过计算获得的与最大许可重量相应的速度值
- B.可以保留与实际起飞重量相应的速度, 只要他们都比计算的最大许可起飞重量低
- C.无法计算,
- D. A+B
- D

78. 性能表格数据旁的“*”或灰带表示什么?

- A.飞机在跑道入口 50 英尺的一点和飞机完全停止所处的 1 点
- B.飞机接地点和飞机完全停止所处的 1 点

- A.受 VMC 限制
- B.受特殊程序限制
- C.受跑道条件限制
- D.受外界条件限制
- A

79. 修正值: -2.9/-2

-1/-1-1
(+44)-2.9/-2

-1/-1-1

为什么有 2 组?

A.上面 2 行是低于 TVMC (44) 的重量、灵活温度、速度的修订, 下面是高于 TVMC (44) 的修订

B.上面 2 行是低于起飞重量 44T 的重量、灵活温度、速度的修订, 下面是高于重量 44T 的修订
C.2 组数据是一样的, 根据机组的需要取一组即可

80. TGA (复飞温度) 是一个最高温度, 在此温度以下进近爬升坡度可以满足单发下:

- A.2.1%
- B.3%
- C.1.5%.
- A

81. 根据 FCOM 能确定一个未曾颁发起飞图表的机场起飞性能吗?

- A.能, 但都很保守
- B.能, 只要计算正确, 都非常精确
- C.不能
- A

82. 实际着陆距离是那 2 点之间的距离?

- A.飞机在跑道入口 50 英尺的一点和飞机完全停止所处的 1 点
- B.飞机接地点和飞机完全停止所处的 1 点

C.决断高度点和和飞机完全停止所处的 1 点

A
83. 计算实际着陆距离假定:

A.进近速度为人工着陆 VLS, 自动着陆 VLS+5

- B.飞行员施加最大刹车并防滞系统工作
- C.地面扰流板工作
- D.以上 3 项
- D

84. 干跑道人工着陆距离为实际着陆距离除以:

- A.0.6
- B.1.1
- C.1.23
- A

85. 如果道面潮湿, 则所需着陆距离是干跑道的

- A.115%
- B.135%
- C.一致
- D.根据跑道不同而不同
- A

86. 如果计算的自动着陆所需距离高于人工方式下的所需着陆距离, 则

- A.进行自动着陆时坚持这个距离标准
- B.应用人工所需着陆距离掌握
- C.不能做自动着陆.
- A

87. 在出现飞正常着陆形态的大多数情况下, 增加了的实际着陆距离不会超过正常的形态下
的着陆所需的跑道距离

- A.对,
- B.错
- A

88. 在放行前已存在有影响到着陆距离的飞机系统失效, 可以参考什么计算所需的着陆距

离?
A.FC0M 或 MEL

- B.只有 FCOM 和 QRH
- C.只有 MEL
- D.飞机运行手册

A
89. 空中出现有影响到着陆距离的飞机系统失效, 可以参考什么计算所需的着陆距离?

- A.FCOM 或 MEL
- B.只有 FCOM 和 QRH
- C.只有 MEL
- D.飞机运行手册

B
90. 最常见的导致冲出跑道的的原因是

- A.跑面湿滑
 - B.顺风
 - C.无原因的进近速度增加
 - D.系统故障
- A

91. 目视进近中应使用适当的手段来监控飞行, 但不要利用仪表设备, 比如 ILS

- A.错
- B.对

A
92. 风对人工着陆距离的修订

- A.每 10 海里顺风增加 14% (A320), 无逆风修正
- B.有自动的地速保护, 无须修正
- C. A320 每 10 海里顺风增加 10%, 逆风减少 5%

A
93. 机场标高对人工着陆距离有修正吗?

- A.有, 每高出海平面 1000 英尺增加 4%
- B.有, 每高出海平面 1000 英尺增加 1%
- C.无, 表中已考虑所有因素

A
94. A320 前重心对人工着陆距离的修订

- A.2%
- B.无需修正
- C.5%

A
95. 自动着陆所需着陆距离一般

- A.等于修正后的人工所需着陆距离
- B.小于修正后的人工所需着陆距离
- C.修正后的人工所需着陆距离+70M

C
96. 自动刹车系统用来帮助飞行员:

- A.中断起飞、在短跑道上着陆、在低能见下飞行
- B.小速度中断起飞、在短跑道上着陆、在低能见下飞行
- C.中断起飞、在短跑道上着陆、大顺风情况下落地

A
97. 不考虑其他因素, 假设跑道上的污染是均匀分布的, 自动刹车还能保证飞机在污染跑道上直线滑跑, 着陆时能有最佳的着陆距离

- A.是,
- B.否

A
98. 飞机正常情况下, 着陆的速度增加 5 海里, 对着陆距离有影响吗?

- A.每 5 海里增加 7% (使用自动刹车的人工着陆)
- B.无影响,
- C.没有, 20 海里以后才有影响

A
99. 带自动刹车的着陆距离表中能查到最大刹车的着陆距离吗?

- A.是
- B.否

B
100. 带自动刹车的着陆距离表中何时修要修正?

- A.着陆不是在海平面高度上进行
- B.使用反推
- C.有风的影响
- D.以上全部

D
101. 可起飞的污染跑道包括:

- A.2 英寸以下干雪, 1 英寸以下湿雪, 跑道无结冰
- B.2 英寸以下湿雪, 跑道无大面积结冰
- C.1/2 英寸以下干雪以及于此相应的摩擦系数以上

A
102. 湿跑道定义:

- A.当跑道的表面因为积有薄薄的一层水而显得有光泽时,
- B.是指其表面不干燥, 但上面的水分还不能使其看上去有光泽
- C.由于大量降水或跑道排水不畅, 积水超过 3MM

A
103. 微湿跑道定义:

- A.当跑道的表面因为积有薄薄的一层水而显得有光泽时,
- B.是指其表面不干燥, 但上面的水分还不能使其看上去有光泽
- C.由于大量降水或跑道排水不畅, 积水超过 3MM

B
104. 积水跑道定义:

- A.当跑道的表面因为积有薄薄的一层水而显得有光泽时,
- B.是指其表面不干燥, 但上面的水分还不能使其看上去有光泽
- C.由于大量降水或跑道排水不畅, 积水超过 3MM

C
105. 雪浆:

- A.指水中包含未融化的雪, 用力踩踏时会溅起, 出现在气温约 5 度的时候, 密度为 0.85 公斤/升
- B.指当你用受捏雪时会粘在一起, 并形成雪团的状况, 密度约为 0.4 公斤/升
- C.指松散的时候可以被吹起, 每当你用受捏时 1 松手即又散开的情况, 其密度约为 0.2 公斤/升

A
106. 湿雪:

- A.指水中包含未融化的雪, 用力踩踏时会溅起, 出现在气温约 5 度的时候, 密度为 0.85 公斤/升
- B.指当你用受捏雪时会粘在一起, 并形成雪团的状况, 密度约为 0.4 公斤/升
- C.指松散的时候可以被吹起, 每当你用受捏时 1 松手即又散开的情况, 其密度约为 0.2 公斤/升

B
107. 干雪:

- A.指水中包含未融化的雪, 用力踩踏时会溅起, 出现在气温约 5 度的时候, 密度为 0.85 公斤/升
- B.指当你用受捏雪时会粘在一起, 并形成雪团的状况, 密度约为 0.4 公斤/升
- C.指松散的时候可以被吹起, 每当你用受捏时 1 松手即又散开的情况, 其密度约为 0.2

公斤/升
C

108. 雪浆:

- A.指雪被压实后的状况 (典型摩擦系数 0.2)
 - B.指当你用受捏雪时会粘在一起, 并形成雪团的状况, 密度约为 0.4 公斤/升
 - C.指松散的时候可以被吹起, 每当你用受捏时 1 松手即又散开的情况, 其密度约为 0.2 公斤/升
- A
109. 湿跑道等效于

- A.2MM 雪浆、3MM 水、4MM 湿雪、15MM 干雪, 或更小
- B. 2MM 雪浆、3MM 水、4MM 湿雪、5MM

干雪, 或更小
C. 1MM 雪浆、3MM 水、6MM 湿雪、10MM 干雪, 或更小
D. 0.5MM 雪浆、3MM 水、10MM 湿雪、20MM 干雪, 或更小

A
110. 在微湿的跑道上起飞

A. 可以认为没有性能限制
B. 严格按湿跑道数据起飞
C. 属于在污染跑道上起飞

A
111. 雪浆和雪之间的等小值为

A. 1 英寸湿雪等效 1/2 的雪浆
B. 2 英寸干雪等效 1/2 雪浆
C. A 和 B

C
112. 对污染跑道而言, 净飞行航经的越障高度是

A. 15ft
B. 35ft
C. 50ft
D. 100ft

A
113. 使用受液体污染的跑道计算性能湿假设条件是:

A. 在整个跑道上污染物是均匀分布的
B. 防滞刹车和扰流板是工作的
C. 起飞阶段结束时的无障碍物高度是 15 英尺而不是 35 英尺
D. 以上全部

A
114. 受液体污染的跑道性能计算考虑了:

A. 因机轮的阻转力而产生了阻力
B. 因污染物飞溅到机身和起落架上而产生了阻力
C. 减速阶段使用反推
D. 以上全部

D
115. 修订最大起飞重量时,

A. 先考虑 QNH 和引气的影响, 然后在考虑污染跑道的影

B. 先考虑污染跑道的影, 然后在考虑 QNH 和引气的影响
C. 污染跑道不用考虑 QNH 的影响, 但考虑引气

D. 污染跑道不用考虑引气的影响, 但考虑 QNH
A

116. 当发现指定重量所在方框被短化空掉说明此时必须计算确定一个特殊繁荣 RTOW 表

A. 对
B. 错
A

117. 当起飞速度 1 个或多个值小于那些最小值, 且实际起飞重量=最大起飞重量时:

A. 以最小 V1 做为 V1, 2 个 V1 之间的差值没海里减少重量 2000KG
B. VR 和 V2 小于最小值可以起飞
C. VR 和 V2 可取最小值

A
118. 摩擦系数低于多少被认为是冰面?

A. 0.05
B. 0.01
C. 0.5
D. 0.1

A
119. 湿跑道上起飞实际起飞重量 V1 小于最小 V1 时:

A. 必须对当时的最大起飞重量等起飞性能做一定的修正
B. 无须修正, 直接取最小 V1
C. 不可能出现

A
120. 湿跑道上起飞实际起飞重量 VR 或 V2 小于最小值时:

A. 只有最大的起飞重量的 VR 和 V2 大于最小值, 可以起飞
B. 不能起飞
C. 做出相应的修正以后, 才能起飞

A
121. 如果在污染跑道上起飞考虑使用反推:

A. 在形态 1+F 下 V1 减小 4 海里, 在形态 2 和 3 下 V1 减小 3 海里
B. 在形态 1+F 下 V1 减小 5 海里, 在形态 2 和 3 下 V1 减小 2 海里
C. 在形态 1+F 下 V1 减小 3 海里, 在形态 2 和 3 下 V1 减小 5 海里
D. 不考虑数值改变

A
122. 在污染跑道上起飞液体被吸入发动机的情况可能会发生:

A. 但应该不会危及安全, 且污染物吸入的可能性的与其厚度无关
B. 但应该不会危及安全, 且污染物吸入的可能性的与其厚度有关
C. 会危及安全, 且污染物吸入的可能性的与其厚度有关

A
123. 当塔台报告的刹车效果为良好到一般时, 最大侧风限制:

A. 25
B. 29
C. 起飞 29, 着陆 33

D. 15
B
124. 当塔台报告的刹车效果为一般时, 最大侧风限制:

A. 25
B. 29
C. 起飞 29, 着陆 33
D. 15

A
125. 当塔台报告的刹车效果为一般/差时, 最大侧风限制:

A. 25
B. 29
C. 起飞 29, 着陆 33
D. 20

D
126. 当塔台报告的刹车效果为差时, 最大侧风限制:

A. 25
B. 29
C. 起飞 29, 着陆 33
D. 15

D
127. 当塔台报告的刹车效果为不可靠时, 最大侧风限制:

A. 10
B. 5
C. 起飞 29, 着陆 33
D. 15

B
128. 在被污染的跑道上着陆, _____ 阶段容易出现方向控制问题

A. 低速阶段
B. 高速阶段
C. 离地或着陆。

A
129. 干、微湿或湿跑道相当的摩擦系数:

A. 0.36 以上
B. 0.26-0.36
C. 0.25 以下。

A
130. 有可能滑水的积水或湿雪跑道相当的摩擦系数:

A. 0.36 以上
B. 0.26-0.36
C. 0.25 以下。

B
131. 有雪浆跑道相当的摩擦系数:

A. 0.36 以上
B. 0.26-0.36

C. 0.25 以下。
C
132. 对于一个污染道面的进近, 已获知道面有湿雪, 报告的摩擦系数为 0.28, 当飞机飞越

FAF 时, 塔台告知机组此时的正侧风是 12m/s, 此情况下机组应该:

- A.中止进近
- B.继续进近

A
133. 在污染道面上滑行:

- A.避免推力过大
- B.以慢速滑行,应注意低速下防滞系统是不工作的
- C.起飞着陆的襟缝翼操作有特殊规定
- D.以上全部

D
134. 在积雪道面上滑行,如果出现“ANTIICE CAPT TAT FAULT”:

- A.可能忽略,因为无线电高度表不计算
- B.严格执行 MEL
- C.滑回检查,机上空速管

A
135. 在污染道面上滑行如果出现无线电高度表波动,或 GPWS 工作

- A.可能忽略,因为无线电高度表不计算
- B.严格执行 MEL
- C.滑回检查,机上空速管.

A
136. 污染跑道上终止起飞:

- A.即使在低速情况下,也不能因非关键问题下终止起飞
- B.在低速情况下,也不能因关键问题下终止起飞
- C.即使在低速情况下,也能因关键问题下起飞

A
137. 污染跑道上终止起飞,使用方向舵以及小量前轮操纵来保持方向,必要时可使用差动刹

- 车
- A.是
 - B.否

A
138. 对于在污染跑道上起飞,可以为避免飞溅的雪浆污染飞机而抬前轮,因为这样不会导致

较大的阻力

- A.否
- B.是

A
139. 在污染跑道上起飞后:

- A.以正常的方式收形态
- B.有特殊的程序收形态
- C.收形态时对飞机的姿态和速度有一定的要求

A
140. 在污染跑道上着陆:

- A.因避免在没有防滞的情况下着陆
- B.如果没有防滞只要性能允许就应落地
- C.按特殊的程序做没有污染的跑道上着陆

A
141. 在污染跑道上着陆:

- A.只要污染物是均匀分布的,建议使用自动刹车中或小
- B.不能用自动刹车
- C.可以用最大刹车

A
142. 在污染跑道上着陆:

- A.建议短暂的拉平后,稳实的接地
- B.尽量追求轻起落
- C.只要起落架强度够,应该做一个重着陆

A
143. 在污染跑道上着陆:

- A.以正常速度进近
- B.为保持气动性应有一定的速度增量
- C.为保持减速性有一定的减速

A
144. 在污染跑道上着陆:

- A.最大反推可以一直用到飞机完全停止
- B.不允许最大反推一直用到飞机完全停止
- C.不允许用反推

A
145. 在污染跑道上着陆:

- A.接地时间就可以用刹车
- B.只能在接地后用刹车
- C.只能在前轮放下后用刹车

A
146. 在污染跑道上着陆:

- A.尽量使用方向舵来保持方向
- B.尽量使用手轮来保持方向
- C.尽量使用差动刹车来保持方向

A
147. 道面有积雪落地时,低速保留反推会使能见度降低

- A.可能,是反推吹起来的雪
- B.如果不是天气条件,不可能

A
60. 液压系统的正常压力为 [C], 并且系统中的液压油不能互串。

- A) 2000 磅/平方英寸
- B) 2500 磅/平方英寸
- C) 3000 磅/平方英寸
- D) 3500 磅/平方英寸

61. 绿系统由[A]提供压力

- A) 1号发动机驱动的液压泵
- B) 2号发动机驱动的液压泵

62. 蓝系统应急情况下用[C]驱动的液压泵提供压力

- A) 1号发动机驱动的液压泵
- B) 2号发动机驱动的液压泵
- C) RAT (冲压涡轮)

63. RAT 自动伸出的条件[C]

- A) AC1 失效
- B) DC1 失效
- C) AC1+2 失效
- D) DC1+2 失效

64. 前轮转弯系统由[A]提供压力

- A) 绿系统
- B) 蓝系统
- C) 黄系统

65. 正常刹车由[A]提供压力

- A) 绿系统

- B) 蓝系统
- C) 黄系统

66. 备用/停留刹车由[C]提供压力

- A) 绿系统
- B) 蓝系统
- C) 黄系统

67. 当黄系统失效时,以下哪几个不工作[B]

- A) 左升降舵
- B) 右升降舵
- C) 缝翼收放机构
- D) 前轮转弯

68. 当发动机 1 (2) 液压泵电门故障灯 (FAULT) 亮,表示[D]

- A) 油箱油面低
- B) 油箱过热
- C) 油箱低气压
- D) 以上都正确

69. 当黄,绿系统压差大于[D]时,动力转换组件自动工作

- A) 200 磅/平方英寸
- B) 300 磅/平方英寸
- C) 400 磅/平方英寸
- D) 500 磅/平方英寸

70. 1 发起动时 PTU (动力转换组件) 工作吗? [B]

- A) 工作
 - B) 不工作
71. 任何时候按下冲压空气涡轮伸出按钮,冲压空气涡轮将伸出[A]
- A) 正确
 - B) 错误

1. 正常的液压源由谁提供:

- A.发动机泵用于所有系统
- B.发动机泵用于绿和黄系统,电动泵用于蓝系统,电动泵用于黄系统(仅在地面操作)
- C.电动泵用于蓝和黄系统,发动机泵用于绿系统
- D.发动机泵用于绿和蓝系统,电动泵

- 用于黄系统
答案: B (内部题号:849)
2. 飞行中, 蓝电动泵失效, 蓝系统:
- A. 失效
B. 可由冲压空气涡轮 (RAT) 恢复
C. 可由动力传输组件 (PTU) 恢复
D. 以上 B 和 C
答案: B (内部题号:850)
3. 双发停车时, 如何对绿系统增压?
- A. 用绿发动机泵
B. 用黄发动机泵和动力传输组件
C. 用黄电动泵和动力传输组件
答案: C (内部题号:851)
4. 在地面, 蓝系统何时增压?
- A. APU 工作时
B. 一台发动机工作时
C. 外部电源可用时
答案: B (内部题号:852)
5. 二号发动机驱动:
- A. 蓝系统
B. 绿系统
C. 黄系统, 如果绿系统泵故障, 通过动力传输装置驱动绿系统
答案: c (内部题号:853)
6. 黄系统包括:
- A. 一台发动机泵, 一台电动泵, 一台手摇泵
B. 一台发动机泵, 两台电动泵
C. 一台发动机泵, 一台手摇泵和冲压空气涡轮
答案: A (内部题号:854)
7. 飞行中, 蓝液压系统可由谁供压?
- A. 冲压空气涡轮和电动泵
B. 发动机泵
C. 动力传输组件
- D. 无法被供压
答案: A (内部题号:855)
8. 在什么情况下, 冲压空气涡轮自动放出:
- A. 失去交流汇流条 1 和 2 且速度大于 100kt
B. 蓝液压泵故障
C. 只能人工放出
D. 蓝泵供压低于 1750psi
答案: A (内部题号:856)
9. 优先活门在什么情况下使用?
- A. 绿系统压力高时
B. 压力低时
C. 绿和黄系统压力高时
答案: B (内部题号:857)
10. 防火关断活门关断:
- A. 蓝和黄系统
B. 黄和绿系统
C. 绿和蓝系统
答案: B (内部题号:858)
11. 如果蓝电动泵故障, 当冲压空气涡轮人工接通按钮按下时:
- A. 蓝液压系统由冲压空气涡轮增压
B. 应急发电机供电
C. 蓝液压系统增压且应急发电机工作
答案: A (内部题号:859)
12. 液压油箱由谁增压:
- A. 气源系统
B. 空调组件 1 和 2
C. 左发或气源系统
答案: C (内部题号:860)
13. 飞行中, 1 号发动机泵失效灯在液压油箱低油面或超温或空气压力低或泵压力低情况下燃亮琥珀色:
- A. 对
B. 错
答案: A (内部题号:861)
14. 地面 1 号发动机停车, 1 号发动机泵失效灯是否因为绿泵压力低而燃亮琥珀色:
- A. 是
B. 否
答案: B (内部题号:862)
15. 液压油箱过热时, 不工作系统失效灯燃亮:
- A. 30 秒
B. 连续
C. 只要探测到过热
答案: C (内部题号:863)
16. 地面发动机开车前, 蓝泵处于自动位且飞机有电时, 蓝泵:
- A. 自动通电
B. 蓝泵超控按钮按下时通电
答案: B (内部题号:864)
17. 蓝系统可以操纵:
- A. 襟翼
B. 缝翼
C. 襟翼和缝翼
答案: B (内部题号:865)
18. 动力传输组件 (PTU):
- A. 可在蓝和黄系统间互相转换
B. 可在绿和黄系统间单向转换
C. 可在绿和黄系统间互相转换
D. 可在所有三个系统间转换
答案: C (内部题号:866)
19. 冲压空气涡轮在空中放出后为谁增压:
- A. 绿系统
B. 通过动力传输组件为黄和绿系统
C. 蓝系统
答案: C (内部题号:867)
20. 黄系统可以操纵:
- A. 左和右升降舵
B. 左升降舵
C. 右升降舵
答案: C (内部题号:868)
21. 黄系统可由谁增压?
- A. 1 号发动机液压泵
B. 2 号发动机液压泵, 或黄电动泵, 或动力传输组件
C. 3 号发动机液压泵, 或黄电动泵, 或冲压空气涡轮
答案: B (内部题号:869)
22. 黄系统可以操纵:
- A. 襟翼
B. 襟翼和缝翼
C. 缝翼
答案: A (内部题号:870)
23. 在一发开车时, 动力传输组件 (PTU):
- A. 自动工作
B. 测试
C. 抑制
答案: C (内部题号:871)
24. 冲压空气涡轮在放出后何时收起:
- A. 飞行中
B. 地面
C. 地面和飞行中
答案: B (内部题号:872)
25. 飞行中, 冲压空气涡轮如何放出:
- A. 只能人工
B. 人工或自动
C. 只能自动
答案: B (内部题号:873)
26. 飞行中, 冲压空气涡轮自动放出时:
- A. 蓝液压系统增压, 但应急发电机不工作
B. 绿液压系统增压, 且应急发电机工作
C. 蓝液压系统增压, 且应急发电机工作
答案: C (内部题号:874)
27. 绿系统和黄系统能否互相交换液压油
- A. 不能
B. 能, 通过动力传输组件
C. 能, 泄漏时交换液压油
答案: A (内部题号:875)
28. 液压火警关断电门何时关闭:
- A. 主电门置 OFF 位时
B. 灭火按钮释放出时
C. 如果探测到火警, 自动关闭

答案: B (内部题号:876)

29. 如果失去绿系统, 缝翼操作:

- A. 正常
- B. 变慢
- C. 失去

答案: B (内部题号:877)

30. 如果失去绿系统, 襟翼操作:

- A. 变慢
- B. 正常
- C. 失去

答案: A (内部题号:878)

31. 绿系统可以操纵:

- A. 扰流板 3
- B. 扰流板 2 和 4
- C. 扰流板 1 和 5

答案: C (内部题号:879)

32. 绿系统可以操纵:

- A. 右升降舵
- B. 左升降舵
- C. 上述两者

答案: B (内部题号:880)

33. 绿系统可以操纵:

- A. 左副翼
- B. 右副翼
- C. 上述两者

答案: C (内部题号:881)

34. 绿系统可以操纵

- A. 反推 1
- B. 反推 2
- C. 上述两者

答案: A (内部题号:882)

35. 黄系统可以操纵:

- A. 反推 1
- B. 反推 2
- C. 上述两者

答案: B (内部题号:883)

36. 在地面, 蓝电动泵按钮在 AUTO 位时, 电路何时通电:

A. 一个电瓶在 AUTO

B. 地面电源接通

C. 一台发动机工作或蓝泵超控按钮按下

答案: C (内部题号:884)

37. 如果失去蓝系统, 缝翼操作:

- A. 正常
- B. 变慢
- C. 失去

答案: B (内部题号:885)

38. 如果失去蓝系统, 襟翼操作:

- A. 正常
- B. 变慢
- C. 失去

答案: A (内部题号:886)

39. 蓝系统可以操纵:

- A. 扰流板 2 和 4
- B. 扰流板 3
- C. 扰流板 1 和 5

答案: B (内部题号:887)

40. 冲压空气涡轮可在何时放出:

- A. 如果交流汇流条 1 和 2 掉电, 自动放出
- B. 从顶板人工放出
- C. 上述两者

答案: C (内部题号:888)

41. 蓝系统可以操纵:

- A. 左副翼
- B. 右副翼
- C. 上述两者

答案: C (内部题号:889)

42. 没有供电时能否操作货舱门:

- A. 能
- B. 不能

答案: A (内部题号:890)

43. 当黄电动泵按钮在 OFF 位且货舱门人工选择或门设在开或关位时, 动力传输组件机

飞行操纵:

A. 工作

B. 抑制

答案: B (内部题号:891)

44. 如果失去黄系统, 缝翼操纵

- A. 正常
- B. 变慢
- C. 失去

答案: A (内部题号:892)

45. 如果失去黄系统, 襟翼操纵:

- A. 正常
- B. 变慢
- C. 失去

答案: B (内部题号:893)

46. 2 号发动机防火活门位于黄液压油箱和谁之间:

- A. 2 号发动机液压泵
- B. 黄电动泵
- C. 黄手摇泵

答案: A (内部题号:894)

47. 黄系统可以操纵:

- A. 扰流板 3
- B. 扰流板 2 和 4
- C. 扰流板 1 和 5

答案: B (内部题号:895)

48. 一个液压系统压力低时:

- A. 主警告灯亮
- B. 主警告灯亮且板右音响提示
- C. 无警告

答案: B (内部题号:896)

49. 如果液压油箱空气压力低, 受影响的液压系统:

- A. 一直失去
- B. 下降到低高度时恢复

答案: B (内部题号:897)

50. 一个液压系统失效时, 飞行操纵法则位:

- A. 正常
- B. 备用
- C. 直接

答案: A (内部题号:898)

51. 失去绿系统时:

A. 可正常放下落架

B. 可正常收起落架

C. 起落架必须重力放出

答案: C (内部题号:899)

52. 失去绿液压系统是:

- A. 前轮操纵失去
- B. 前轮操纵可工作
- C. 前轮操纵处于备份

答案: A (内部题号:900)

53. 失去绿系统时, 刹车系统:

- A. 正常
- B. 备份
- C. 失去

答案: A (内部题号:901)

54. 失去绿系统时, 防滞刹车:

- A. 失去
- B. 限制在 200psi 的刹车压力
- C. 用黄系统操纵

答案: C (内部题号:902)

55. 动力传输组件在 AUTO 位, 何时自动工作?

- A. 失去蓝系统时
- B. 绿和黄系统压差大于 500psi 时
- C. 只要探测到绿和黄系统之间有压差

答案: B (内部题号:903)

56. 只剩下绿系统时, 自动驾驶功能:

- A. 1 号可用
- B. 失去
- C. 2 号可用

答案: B (内部题号:904)

57. 只剩下绿系统时, 水平安定面:

- A. 可用
- B. 失去

答案: A (内部题号:905)

58. 失去绿和黄系统时, 人工俯仰配平:

A.可用
B.失去
答案: B (内部题号:906)
59. 只剩下绿系统时, 自动刹车:

A.失去

B.可用
C.备份
答案: B (内部题号:907)
60. 只剩下蓝系统时:

A.失去刹车系统
B.可进行7次全程刹车
C.防滞任可用
答案: B (内部题号:908)
61. 哪个液压系统由发动机驱动泵供压?

A.蓝系统和绿系统
B.蓝系统和黄系统
C.蓝系统, 绿系统和黄系统
D.绿系统和黄系统
答案: D (内部题号:909)
62. 正常使用中, 蓝液压系统由谁供压?

A.动力转换组件
B.发动机驱动泵
C.电动泵
D.冲压空气涡轮
答案: C (内部题号:910)
63. 冲压空气涡轮可以在地面自动伸出吗?

A.能
B.不能
答案: B (内部题号:911)

减载功能储压器为哪些部件供压?

A.所有液压部件
B.减载功能舵面
C.缝翼/襟翼
答案: B (内部题号:912)

100 当黄系统电动泵失效的情况下, 货舱门可由谁打开[C]
A) 绿系统

B) 黄系统
C) 液压维护板上的手摇泵
D) 打不开

101 当黄色电动泵用来操作前后货舱门时, 除备用刹车和2发反推外其余黄色液压系统作动的设备不能工作[A]
A) 正确
B) 错误

168. 蓝系统液压泵
A. 由一电动泵提供压力
B. 1号发动机驱动的液压泵提供压力
C. 手摇泵可用来供压。

答案 A
169. 动力转换组件(PTU)
A. 蓝系统可给绿系统增压
B. 黄系统可给绿系统增压
C. 黄系统可给蓝系统增压
答案 B
170. 哪两个系统之间压差大于500磅/平方英寸时, 动力转换组件自动开始工作?

A. 绿系统和蓝系统
B. 黄和蓝系统
C. 绿系统和黄系统
答案 C
171. 在地面发动机停车后, 动力转换组件给哪个系统增压?

A. 蓝
B. 黄
C. 绿
答案 C
172. 冲压空气涡轮(RAT)在电源故障或双发失效时, 一个与可放出的空气冲压涡轮连接在一起的液压泵可为哪个系统提供液压动力?

A. 蓝
B. 黄
C. 绿
答案 A
173. 按压 ENG1(2) FIRE (发动机1(2)防火)按钮可关闭哪个活门?
A. 防火关断活门
B. 优先活门
C. 渗漏测量活门

答案 A
174. 渗漏测量活门位于主飞行操纵装置各油路的
A. 上游

B. 下游
答案 A
175. 发动机和系统蓝电动泵的壳体排油滤通过探测油滤中的金属碎片来监测发动机零件磨损情况。
A. 正确
B. 错误
答案 A
176. 油箱增压, 正常情况下油箱通过谁的高压引气自动增压?
A. 1号发动机
B. 2号发动机
C. 1号发动机和2号发动机

答案 A
177. 液压油箱如果压力不足, 还可由交输引气管道引气, 增压系统保证有足够的压力以避免免泵产生气塞。

A. 正确
B. 错误
答案 A
178. 应急发电机发电时使用哪个液压系统?
A. 蓝
B. 黄
C. 绿
答案 A
179. 正常刹车时使用哪个液压系统?

A. 蓝
B. 黄
C. 绿
答案 C
180. 发动机1(2)液压泵电门故障灯(FAULT)灯在下列哪个情况下亮?

A. 油箱油面低
B. 油箱过热
C. 油箱低气压
D. 以上都对
答案 D
181. 发动机1(2)液压泵电门在“OFF”位, 在过热时, 电门故障灯(FAULT)灯
A. 亮
B. 熄灭
答案 A
182. 什么时候按下冲压空气涡轮人工伸出按钮, 冲压空气涡轮将伸出?
A. 只能在空中
B. 只在地面

C. 任何时候
答案 C
183. 渗漏测量活门电门在 ON 位, 相应的电动液压活门
A. 关闭
B. 打开
答案 B
184. 黄电动泵(YELLOW ELEC PUMP)控制为白色时
A. 电动泵关断
B. 电动泵接通
C. 电动泵接通且黄系统低压
答案 A
185. 黄+绿系统压力 ≤ 1450 磅/平方英寸时会引起连续音响
A. 正确
B. 错误
答案 A

492. 这些向外向上打开的货舱门由 液压系统操作, 由机械锁定开或关。

A. 黄
B. 绿
C. 蓝
A.
493. 当黄色电动泵用来操作前、后货舱门时, 除备用刹车和2发反推外, 其余黄色液压系统作动的设备
A. 不能工作。
B. 能工作

A
494. 每个客舱门装有:
A. 一个用于目视检查锁定/解锁位的机械式指示器。
B. 显示救生滑梯预位或解除预位的一个警告灯。
C. 指示客舱余压的客舱压力(CABIN PRESSURE)警告灯。
D. 以上都是
D

495. 在黄系统电动泵失效的情况下, 系统可以由位于液压维护板上的手摇泵增压。
A. 不对
B. 对
B
550. 在正常情况下工作时, 蓝液压系统是由什么增压的?
A. 动力转换组件。
B. 发动机驱动泵。

- C.电动泵。
C
551. 冲压空气涡轮在空中是不是可以收上?
A.是的
B.不能。
B
552. 如果液压系统内液压压力下降,将会发生什么?
A.优先活门给大的负载用户提供优先供液压。
B.优先活门给重要系统提供优先供液压。
C.优先活门优化到达用户的压力。
B
553. 液压系统中 PTU (动力转换组件) 的工作何时受到抑制?
A.它永远不能被抑制。
B.只有在探测到发动机失效的情况下。
C.在用黄电动泵操作货舱门的情况下。
C
554. 绿液压系统火警关断活门何时关闭?
A.发动机停车时自动关闭。
B.发动机火警按钮松出。
C.探测到发动机火警时自动关闭。
B
555. RAT (冲压空气涡轮) 何时自动地释放?
A.飞机在空中, 如果蓝液压系统失效。
B.两套液压系统都失效。
C.如果所有的电源都失效, 空速大于 100kts。
C
556. 黄液压系统的手摇泵用于什么?
A.增压液压油箱。
B.检查飞机控制。
C.作动货舱门。
C
557. APU 的主要作用是什么?
A.产生气源和液压源。
B.产生气源和电源。
C.产生电源和液压源。
B
- 193 前轮转弯系统使用的是 (A)
A 绿液压 B 黄液压 C 蓝液压
- 194 几号发动机给绿液压增压 (A)
A 1 号 B 2 号
- 191 起动中为什么先起动 2 发 (B) 保持停留刹车压力
A. 给绿液压系统增压 B 给黄液压系统增压 C.

给蓝液压系统 增压

- 108 驾驶舱内安装有两个可调圆顶灯作为一照明, 当电瓶供电时 (B)
A 只给左圆顶灯供电
B 只给有圆顶灯供电
C 两个都供电
D 两个都不供电
109. 信号牌灯开关 (ANN LT) 当测试时会出现 (D)
A 所有驾驶舱信号牌灯亮
B 所有 (LCD) 液晶显示“8”
C 所有灯不都全亮
D 以上 A 和 B
110. (ANN LT) 信号灯测试时, 禁止任何 ECAM 和 ND 之间以及 EIS/DMC 之间的转换 (A)
A 正确
B 不正确
111. 信标灯 (BEACON) 有几部 (C)
A 仅有一部, 在飞机顶部
B 仅有一部, 在飞机底部
C 有两部, 一个在顶部一个在底部
112. 机翼灯开关的作用是 (D)
A 照亮机翼前缘和发动机进气口
B 以探测是否有结冰
C 供其他飞机注意
D 以上 A 和 B
113. 前起落架上的灯当起落架收上时, 灯会自动关掉吗? (A)
A 是
B 不是
114. 频闪灯什么时候工作 (D)
A 开车后放自动位时
B 飞机离地后, 放自动位时
C 开关放 ON 位时
D 以上 B 和 C
115. 应急照明系统包括 (F)
A 地板应急逃生路径标识
B 舱顶应急灯
C 出口标志
D 盥洗室辅助灯
E 逃生滑梯照明
F 以上都有
116. 如果客舱高度过高, 请勿吸烟灯亮, 出口标志 (A)

- A 亮
B 不亮
117. 应急出口灯选择开关在 ARM 位应急逃生路径什么时候亮 (D)
A 正常飞机电源失效时
B DC 卸载主汇流条失去时
C AC 卸载主汇流条失去时
D 以上 A 和 B
118. 应急出口灯开关在 ARM 位, 舱灯应急灯什么时候亮 (D)
A 飞机正常电源失效
B DC 卸载主汇流条故障
C AC 汇流条 1 故障
D 以上 A B C
119. 当应急逃生路径标识亮后, 可由内部电池供电多久 (C)
A 5 分钟
B 10 分钟
C 12 分钟
D 13 分钟
120. 应急舱灯和出口标志灯由 DC SHED ESS BUS 供电, 如果 DC 卸载主汇流条故障, 所有的灯由 (D) 供电
A AC 汇流条 1
B AC 汇流条 2
C DC 汇流条
D 内部电池
121. 什么情况下内部电池由 DC 卸载主汇流条充电 (D)
A 应急灯选择开关不在 ON 位
B 乘务长面板上的应急按钮未按下
C DC 卸载主汇流条有电
D 以上 ABC
122. 系好安全带灯当缝翼放出超过 (B) 或主轮放下时, FASTEN SEAT 和 RETURN TO SEAT 标志自动显示并伴有低谐音 (取决于 CIDS/CAM 上的编程)
A 15
B 17
C 21
D 25
123. 如果客舱高度超过 (C) ft 不论 SEAT BELTS 和 NO SMOKING 灯在何位置都会亮
A 8500
B 9350
C 11300
D 11400

124. 氧气系统由以下哪几种系统组成 (D)
A 驾驶舱固定氧气系统
B 客舱固定氧气系统
C 手提式氧气系统
D 以上都对
125. 在使用氧气面罩后压下 RESET (复位) 滑板是为了使氧气面罩话筒断电 (A)
A 对
B 不对
126. 应急压力选择器 (使用氧气面罩中) 按压是为了 (D)
A 产生几秒钟的超压
B 消除冷凝同时防止烟雾、臭气、灰尘进入
C 提供 100% 纯氧使用
D 以上 A 和 B
127. 当客舱高度超过 (B) ft 时, 超压供给自动启动
A 25000
B 30000
C 32000
D 35000
128. 当客舱高度超过 (D) ft 时, 空气入口关闭以提供 100% 纯氧
A 25000
B 30000
C 32000
D 35000
129. 氧气高压指示, 当压力低于 (A) 指示由绿色变成琥珀色
A 400psi
B 800psi
C 1300psi
D 1500psi
130. 当调节器探测到低压管路上氧气压力为 (A) psi 时, 出现琥珀色的 REGUC LOPR 信息
A 50
B 80
C 100
D 150
131. 氧气面罩提供纯氧, 直到用完, 大约持续 (D)
A 10 分钟
B 13 分钟
C 20 分钟
D 22 分钟
132. 当客舱高度超过 (D) (+0 -500ft) 时人工释放面罩的门自动打开

- A 10000ft
- B 11000ft
- C 13000ft
- D 14000ft

133. 机组手提式样氧气系统中烟雾罩的使用时间 (B)

- A 13 分钟
- B 20 分钟
- C 22 分钟
- D 25 分钟

475. 在地面废水的排泄依靠重力、在空中则依靠压差。这句话是

A. 正确

B. 错误

A

476. 由 ECAM 或其他驾驶舱设备显示给机组的故障。在离港前需维修或依据主最低设备清单(MMEL)放行的项目。失效/故障分级失效/故障分级为

- A. 一级
- B. 二级
- C. 三级

A

477. 由 CFDS 指示给维护人员的故障以及引发的在 ECAM 状态页面维护部分显示维护(MAINT)状态信息故障。这些故障不直接影响起飞;但它们必须在 10 天内进行维修。失效/

故障分级失效/故障分级为

- A. 一级
- B. 二级
- C. 三级

B

478. CFDS 指示维护人员可检查到的故障,处理这些故障可在航空公司方便时进行。失效/故障分级失效/故障分级为

- A. 一级
- B. 二级
- C. 三级

C

479. 三级故障是否需要参看 MEL?

- A. 是
- B. 否

B

599. 当 RWY TURN-OFF 开关在 ON 位, 跑

道关闭灯何时亮?

- A. 当前起落架收回时
- B. 当前起落架放下锁定时
- C. 总是亮

B

676. 静电放电刷的作用是什么?

- A. 防止雷击
- B. 释放静电
- C. 控制在飞机上收集的电荷

B

23. ADIRS 控制显示组件上的 ADR 失效灯亮表示什么? [A]

- A) 在大气数据基准部分探测到失效
- B) 大气数据输出断开
- C) 皮托管加温系统未供电

24. FMGS 的组件包括: [B]

- A) 两个 FMGC—两个 MCDU—两个 FAC—两个 FCU
- B) 两个 FMGC—两个 MCDU—两个 FAC—一个 FCU
- C) 两个 FMGC—两个 MCDU—两个 FAC—两个 ECAM
- D) 两个 FMGC—两个 MCDU—两个 ECAM—一个 FCU

25. 在地面, 刚开始为飞机供电时, MCDU 将自动显示: [D]

- A) 机场页面
- B) 起始页面
- C) 数据检索页面
- D) 飞机状态页面

26. 发动机工作, 准备滑行, 此时出现信息: CHECK GW. 输入起始 B 页面已

不可能, 在哪一页可插入正确的总重? [C]

- A) 起飞性能页面
- B) 进程页面
- C) 燃油预测页面

27. 飞机在跑道中心线上, 准备起飞, 如需预设航向 233°: [C]

- A) 拔出航向旋钮以解除导航方式预位, 调 233° 并按入接通
- B) 转动航向旋钮, 调 233° 并拔出接通
- C) 转动航向旋钮, 调 233°, 当 ATC 允许转到 233° 时拔出

28. 飞行中, 人工更新 FMGC 中的位置后:

[B]

- A) 还需更新 IRS 位置
- B) 飞机运行时不能更新 IRS

29. AP/FD 的基本方式为: [B]

- A) 俯仰和横滚
- B) 垂直速度和航向
- C) 高度和航向
- D) 速度和航向

30. 将推力杆设在慢车将断开自动推力方式, 何时可再次接通自动油门预位方

式? [B]

- A) 当推力杆位置改变
- B) 当自动推力按钮按下
- C) 如果推力杆设在爬升位
- D) 如果推力杆从慢车位移开且按下自动推力按钮

31. 这些信息出现在副驾驶的 ND 上: SELECT OFF SIDE RANGE/MODE (选择另一侧距离圈/方式) 和 MAP NOT AVAILABLE (地图不可用), 表示:

[C]

- A) IRS 未完全校准
- B) 在机长 FMGC 上输入的飞行计划未传到副驾驶的 FMGC
- C) 当两个 EFIS 控制面板未设在同一距离和方式时, 只有一个 FMGC 工作

32. 有一个速度基准系统断开的条件是不对的: [D]

- A) 在 FCU 高度自动断开
- B) 在加速高度自动断开
- C) 拔出速度旋钮人工断开
- D) 由设置新的 FCU 高度断开

33. 飞行计划中已输入等待航线, 速度和导航被管理。想离开等待航线: [C]

- A) 用清除键:
- B) 飞越定位点时, 等待航线自动取消
- C) 按压 IMM EXIT* (立即退出) 提示

34. EXPED 方式起动, 使用下列哪个方式不能将其断开? [D]

- A) 拔出 V/S—FPA 旋钮
- B) 拔出速度旋钮
- C) 拔出高度旋钮
- D) 再次按压 EXPED 按钮以取消此方式

35. 在 ILS 进近中, 何时可将两部自动驾驶都接通? [D]

- A) 当 LAND 在 FMA 上呈绿色时
- B) 当飞机稳定在下滑道截获高度时
- C) 只要航道截获
- D) APPR (进近) 方式接通

36. 在 PFD 上能读航向吗? [A]

- A) 能
- B) 不能

37. 在起始 A 页面上按下 ALIGN IRS (惯导校准) 提示, ADIRS 控制显示组件上校准灯闪亮, 但控制显示组件上无信息显示: [C]

- A) 系统只能在姿态方式使用
- B) 系统不能进入导航方式计算坐标: 关闭系统
- C) 再次进行当前位置输入

38. 飞行操纵可以是人工或自动。飞机的引导可以是管理或选择。如何理解这种情况: 管理引导—人工操纵—选择速度: [A]

- A) FMGC 计算并发出操纵指令用于导航目的, 飞行员用侧杆飞行, 在速度窗调

节速度 (旋钮已拔出)

- B) 自动驾驶按飞行计划飞行, 飞行员设置所需的数据用于飞机的纵向及横向操

纵, FMGC 计算并显示目标速度

39. 为了确定飞机的位置, FMGC 用来自哪里的数据? [D]

- A) DME, VOR 或 ILS 系统
- B) 时钟+地速计算
- C) 三个 ADIRS
- D) 以上 A 和 C

40. 校准灯闪亮时, 说明: [D]

- A) 10 分钟后仍未输入当前位置, 或停机位置与输入位置在经纬度上的差

- 大于 1°
B) 惯性基准校准故障
C) 校准完成时
D) A 和 B
- 41、飞机处于光洁形态和正常法则。当飞行增稳计算机探测到过大的迎角时：[C]
A) 失速警告启动
B) FMA 上闪烁 THR LK (推力锁定)
C) 阿尔发平台功能启动
- 42.在 ILS CAT3 SINGLE (三类盲降单通道) 进近时，一台发动机在无线电高度低于 100 英尺时失效，引起着陆能力降级必须复飞：[B]
A) 正确
B) 错误
- 43.下面一种情况下，自动推力不会断开：[C]
A) 两个推力杆设在慢车位时
B) 在 FCU 上按下自动推力按钮
C) 当音响警告宣布 RETARD (收油门)
D) 按下自动油门解除按钮
- 44.在 ILS 进近时，三声咔嚓声是什么意思？[D]
A) 对机组的三级警告
B) 发生了主要失效，准备复飞
C) 襟翼设置 3 而起落架未放下
D) 着陆能力降级警告
- 45.在哪种情况下，AP/FD，自动油门和着陆能力完全消失：[A]
A) 两台 IRS 或两台 ADR 失效
B) 两台无线电高度表 (RA) 失效
C) 两台 ILS 失效
- D) 两台飞行增稳计算机 (FAC) 失效
- 46、FMGC 的功能是：[C]
A) 飞行引导和飞行包线保护
B) 飞行管理和飞行包线保护
C) 飞行管理和飞行引导
D) 飞行包线保护和偏航坐标轴控制
- 47、飞行中，AP 接通且自动推力工作，自动推力方式：[D]
A) 可由飞行员在 FCU 上选择
B) 可由飞行员在 MCDU 上选择
C) 取决于 AP 横向方式
D) 取决于 AP 纵向方式
- 48、在 ILS 进近时，导航方式将在何时断开？[B]
A) 下滑道截获
B) 航道截获
C) 以上 A 和 B
- 49.FCUC上的航道按钮按下，使航道方式预位。此方式用于：[D]
A) 建立公布的航道进近
B) 进近时跟踪 VOR 信标
C) 无下滑道的 ILS 进近
D) 以上 A 和 C
- 50、发动机双发电机失效后，应急发电机为飞机供电：[A]
A) FMGC1 可用 (仅有导航功能) 而不是：仅有 FMGC1 可用
B) 仅有 FMGC2 可用
C) 两台 FMGC 系统都可用
D) 没有 FMGC 可用
- 51、FMGC 内部测试在何时自动进行：[A]
A) 在地面，计算机接通时
B) 两台计算机之间有偏差时
C) 在空中发生失效时
D) 在空中自动驾驶接通时
- 52、在空中，FAC2 如果临时断电，FAC2 按钮 FAULT 灯亮且：[C]
A) 将自动复位
B) 能人工复位并进行安全测试
C) 能人工复位但不进行安全测试
D) 无法再次接通
- 53、正常操作时，如两台 MCDU 显示同一页面，MCDU1 上的修改如何送到 MCDU2：[C]
A) 直接
B) 通过 FMGC1
C) 通过 FMGC1 和 FMGC2
D) 通过 FMGC1，FMGC2 和无线电管理面板 2 (RMP2)
- 54、飞行指引如何自动接通？[B]
A) 按下 FCU 上的 FD 按钮
B) 系统通电时自动接通
C) 在 FCU 上选择一个方式
D) 在 MCDU 上选择起始页面
- 55、FCU 允许：[B]
A) 修改飞行管理部分的飞行计划
B) 选择飞行引导功能方式
C) 选择无线电导航频率
D) IRS 校准
- 56、推力杆处于爬升位，自动推力断开，发动机推力：[B]
A) 等于爬升推力限制
B) 冻结在断开时的推力
C) 对应于推力杆位置
D) 逐渐等于推力杆位置
- 57、如果 ADIRU2 失效，正确的操作是：[B]
A) 将姿态航向和大气数据选择设在 CAPT/3 (机长 3) 位
B) 将姿态航向和大气数据选择设在 F/O/3 (副驾驶 3) 位
C) 将姿态航向设在 CAPT/3 (机长 3) 位，大气数据选择设在 F/O/3 (副驾驶 3) 位
D) 将姿态航向设在 F/O/3 (副驾驶 3) 位，大气数据选择设在 CAPT/3 (机长 3) 位
- 58、在刻度盘 ILS 方式，ND 显示哪些 ILS 信息：[D]
A) 下滑道和航道刻度
B) 偏航杆和所选航道
C) 偏航杆，所选航道和下滑道
D) 偏航杆，所选航道，下滑道和航道刻度
- 59、在起飞和复飞时，FCU 上的速度窗显示：[C]
A) 机组人工输入的 FCU 速度且灯灭
B) 机组人工输入的 MCDU 速度且灯灭
- C) 白色虚线和亮点：管理速度，如 V2 或存储的 VAPP (进近速度) 被 FMGS 自动使用
1. ADIRS 控制显示组件上的 ADR 失效灯亮表示什么？
A.在大气数据基准部分探测到失效
B.大气数据输出断开
C.皮托管加温系统未供电
答案: A (内部题号:34)
2. FMGS 的组件包括：
A.两个 FMGC-两个 MCDU-两个 FAC-两个 FCU
B.两个 FMGC-两个 MCDU-两个 FAC-一个 FCU
C.两个 FMGC-两个 MCDU-两个 FAC-两个 ECAM
D.两个 FMGC-两个 MCDU-两个 ECAM-一个 FCU
答案: B (内部题号:35)
3. 飞机正常供电，MCDU 的阴极射线管是暗的而无任何其他警告，这意味着：
A.FMGC 关闭
B.FMGC 失效
C.MCDU 跳开关拔出
D.MCDU 亮度旋钮在暗位
答案: D (内部题号:37)
4. 当姿态航向和大气数据选择调定在正常位时会出现什么情况？
A.ADIRU1 向 PFD1,ND1 提供数据，ADIRU2 向 PFD2,ND2 提供数据
B.ADIRU1 向 PFD1,ND1 和 RMI/VOR DME 提供数据，ADIRU2 向 PFD2,ND2 提供数据
C.ADIRU1 向 PFD1 提供数据，

ADIRU2 向 PFD2 提供数据
答案: B (内部题号:40)

5. 在地面, 刚开始为飞机供电时, MCDU 将自动显示:

- A. 机场页面
 - B. 起始页面
 - C. 数据检索页面
 - D. 飞机状态页面
- 答案: D (内部题号:42)

6. 在起始 A 页面按下 ALIGN IRS (惯导校准) 提示, ADIRS 控制显示组件上校准灯

- 闪亮, 但控制显示组件上无信息提示
- A. 系统只能在姿态方式使用
 - B. 系统不能进入导航方式计算坐标: 关闭系统
 - C. 再次进行当前位置输入
- 答案: C (内部题号:45)

7. 这些信息出现在副驾驶的 ND 上:
SELECT OFF SIDE RANGE/MODE(选择另一侧距

离圈/方式)和 MAP NOT AVAILABLE (地图不可用), 表示

- A. IRS 未完全校准
 - B. 在机长 FMGC 输入的飞行计划未传到副驾驶的 FMGC
 - C. 当两个 EFIS 控制面板未设在同一距离和方式时, 只有一个 FMGC 工作
- 答案: C (内部题号:51)
8. 发动机工作, 准备滑行, 此时出现信息: CHECK GW。输入起始 B 页面已不可能, 在哪一页可插入正确的重量:
- A. 起飞性能页面
 - B. 进程页面
 - C. 燃油预测页面
- 答案: C (内部题号:53)
9. 如 FMGC1 和 2 故障, 在两个无线电管理面板上选择导航后:

A. VOR, ILS, 和 ADF 接收机 1 和 2 可通过无线电管理面板 1 (RMP1) 调谐
B. VOR, ILS, 和 ADF 接收机 1 可通过无线电管理面板 1 (RMP1) 调谐
C. RMP1 控制 VOR/DME, ILS 和 ADF1; RMP2 控制 VOR/DME, ILS 和 ADF2 (如安装)
答案: C (内部题号:55)

10. 有一个速度基准系统断开的条件是不对的:

- A. 在 FCU 高度自动断开
 - B. 在加速度高度自动断开
 - C. 拔出速度旋钮人工断开
 - D. 由设置新的 FCU 高度断开
- 答案: D (内部题号:77)
11. 飞机在跑道中心线上, 准备起飞, 如需预设航向 233 度:

- A. 拔出航向旋钮以接触导航方式预位, 调 233 度并按接入接通
 - B. 转动航向旋钮, 调 233 度并拔出接通
 - C. 转动航向旋钮, 调 233 度, 当 ATC 允许转到 233 度时拔出
- 答案: C (内部题号:75)
12. 飞机操纵可以是人工或自动。飞机的引导可以是管理或选择。如何理解这种情况:

管理引导-人工操纵-选择速度:
A. FMGC 计算并发出操纵指令用于导航目的, 飞行员用侧杆飞行, 在速度窗调节速度 (旋钮已拔出)
B. 自动驾驶按飞行计划飞行, 飞行员设置所需的数据用于飞机的纵向及横向操纵, FMGC 计算并显示目标速度
答案: A (内部题号:79)

13. 飞行计划中已输入等待航线, 速度和导航被管理。想离开等待航线:

- A. 用清除键
 - B. 飞越定位点, 等待航线自动取消
 - C. 按压 IMM EXIT* (立即退出) 提示
- 答案: C (内部题号:82)
14. 为了确定飞机的位置, FMGC 用来自哪里的数据:

A. DME, VOR 或 ILS 系统
B. 时钟+地速计算
C. 三个 ADIRS
D. 以上 A 和 C
答案: D (内部题号:84)

15. 飞行中, 人工更新 FMGC 中的位置后:

- A. 还需更新 IRS 位置
 - B. 飞机运动时不能更新 IRS
- 答案: B (内部题号:86)
16. VOR/DME 及 ILS 的调谐由谁提供:

- A. 自动调谐, 人工调谐, 备份调谐
 - B. 自动调谐, 人工调谐
 - C. 自动调谐, 备份调谐
- 答案: A (内部题号:88)
17. EXPED 方式启动, 使用下列哪个方式不能将其断开?

- A. 拔出 V/S-FPA 旋钮
 - B. 拔出速度旋钮
 - C. 拔出高度旋钮
 - D. 再次按压 EXPED 按钮以取消此方式
- 答案: D (内部题号:92)
18. AP/FD 的基本方式为:

- A. 俯仰和横滚
 - B. 垂直速度和航向
 - C. 高度和导航
 - D. 速度和航向
- 答案: B (内部题号:94)
19. 在 ILS 进近时, 何时可将两部自动驾驶都接通:

- A. 当 LAND 在 FMA 上呈绿色时
 - B. 当飞机稳定在下滑道截获高度时
 - C. 只要航道截获
 - D. APPR (进近) 方式接通
- 答案: D (内部题号:96)
20. 校准灯闪亮时, 说明:

- A. 10 分钟后仍未输入当前位置, 或停机位置与输入位置在经纬度上的差大于 1 度
- B. 惯性基准校准故障
- C. 校准完成时
- D. A 和 B

答案: D (内部题号:99)
21. 在 PFD 上能读航向吗?

- A. 能
 - B. 不能
- 答案: A (内部题号:100)
22. 飞机处于光洁形态和正常法则。当飞机增稳计算机探测到过大的迎角时:

- A. 失速警告启动
 - B. FMA 上闪烁 THR LK (推力锁定)
 - C. a 平台功能启动
- 答案: C (内部题号:103)
23. 在 ILS CAT 3 SINGLE (III 类盲降单通道) 进近时, 一台发动机在无线电高度低于 100 英尺时失效, 引起着陆能力降级必须复飞:
- A. 正确
 - B. 错误
- 答案: B (内部题号:106)
24. 在 ILS 进近时, 导航方式将在何时断开:

- A. 下滑道截获
 - B. 航道截获
 - C. 以上 A 和 B
- 答案: B (内部题号:109)
25. 为了交叉检查不同的 PFD, 能否同时显示 FD 杆和 FPV 指示:

- A. 能
 - B. 不能
- 答案: B (内部题号:111)
26. 最大风速建立管理速度引导和自动推理的 III 类盲降, 自动进近。取证的 FMGS 限制

值是:
A. 顶风 30kt, 顺风 10kt, 侧风 20kt
B. 顶风 40kt, 顺风 10kt, 侧风 15kt
C. 顶风 20kt, 顺风 10kt, 侧风 20kt
答案: A (内部题号:113)

27. 连续的骑士冲锋号音响警告只标识一下一种情况

- A.对于当时飞机形态发生超速
 - B.发动机起火或滑油压力低
 - C.自动驾驶断开
 - D.客舱高度超出范围
- 答案: C (内部题号:117)
28. 将推力杆设在慢车断开自动推力方式, 何时可再次接通自动油门预位方式?

- A.当推力杆位置改变
- B.当自动推力按钮按下
- C.如果推力杆设在爬升位
- D.如果推力杆从慢车位移开且按下自动推力按钮

答案: B (内部题号:122)

29. 在下面一种情况下, 自动推力不会断开

- A.两个推力杆设在慢车位时
 - B.在 FCU 上按下自动推力按钮
 - C.当音响警告宣布 RETARD(收油门)
 - D.按下自动油门解除按钮
- 答案: C (内部题号:125)
30. FCU 上的航道按钮按下, 使航道方式预位。此方式用于

- A.建立公布的航道进近
 - B.进近时跟踪 VOR 信标
 - C.无下滑道的 ILS 进近
 - D.以上 A 和 C
- 答案: D (内部题号:129)
31. 在 ILS 进近时, 三声哇嗒声响是什么意思

- A.对机组的三级警告
 - B.发生了主要失效, 准备复飞
 - C.襟翼设定 3 而起落架未放下
 - D.着陆能力降级警告
- 答案: D (内部题号:131)
32. 当前飞行计划何时可擦掉?

- A.飞行员调出飞机状态页面
 - B.着陆时机轮接地
 - C.落地后, 飞机已在地面 30 秒
 - D.在停机位, 一大发动机关车
- 答案: C (内部题号:133)
33. 发动机双发电机失效后, 应急发电机电为飞机供电

- A.FMGC1 可用 (仅有导航功能) 而不是: 仅有 FMGC1 可用
 - B.仅有 FMGC2 可用
 - C.两台 FMGC 系统都可用
 - D.没有 FMGC 可用
- 答案: A (内部题号:137)
34. 在哪种情况下, AP/FD,自动油门和着陆能力完全消失:

- A.两台 IRS 或两台 ADR 失效
 - B.两台无线电高度表 (RA)失效
 - C.两台 ILS 失效
 - D.两台飞行增稳计算机(FAC)失效
- 答案: A (内部题号:141)
35. 用于 a 平台探测必需的参数是

A.飞机最小速度

- B.飞机重量
 - C.飞机最大速度
 - D.飞机迎角
- 答案: D (内部题号:144)

36. 方向舵行程限制是谁的一个功能:

- A.只是飞行增稳计算机(FAC)的一个功能
 - B.飞行增稳计算机 (FAC)正常及升降舵副翼计算机(ELAC)备份的一个功能
 - C.只是升降舵副翼计算机(ELAC)的一个功能
 - D.升降舵副翼计算机(ELAC)正常及飞行增稳计算机 (FAC)备份的一个功能
- 答案: A (内部题号:147)
37. 当两个偏航阻尼器的功能都接通时:

- A.偏航阻尼器 1 优先, 偏航阻尼器作动筒 2 随动
 - B.偏航阻尼器 2 优先, 偏航阻尼器作动筒 1 随动
 - C.偏航阻尼器 1 和 2, 两个作动筒增压
 - D.液压装置将优先权给偏航阻尼器
- 答案: A (内部题号:150)

38. FMGC 内部测试在何时自动进行:

- A.在地面, 计算机通电时
- B.两台计算机之间有偏差时
- C.在空中发生失效时
- D.在空中自动驾驶接通时

答案: A (内部题号:152)

39. 当两个方向舵配平功能接通时

- A.方向舵配平 1 和 2 一起控制它们的马达
 - B.方向舵配平 1 控制单配平马达
 - C.方向舵配平 1 控制其马达, 方向舵配平 2 备份
 - D.机械装置将优先权给方向舵配平
- 答案: C (内部题号:154)
40. FMGC 的功能是

- A.飞行引导和飞行包线保护
 - B.飞行管理和飞行包线保护
 - C.飞行管理和飞行引导
 - D.飞行包线保护和偏航坐标轴控制
- 答案: C (内部题号:156)
41. 飞行增稳计算机的配平功能是

- A.俯仰配平
 - B.方向舵配平
 - C.副翼配平
 - D.俯仰配平和方向舵配平
- 答案: B (内部题号:158)

42. 在空中, FAC2 如果临时断电, FAC2 按钮 FAULT 灯亮且:

- A.将自动复位
 - B.能人工复位并进行安全测试
 - C.能人工复位但不进行安全测试
 - D.无法再次接通
- 答案: C (内部题号:160)
43. 自动飞行系统计算机是

- A.FMGC 和升降舵副翼计算机(ELAC)
 - B.FMGC 和扰流板升降舵计算机(SEC)
 - C.FMGC 和飞行增稳计算机 (FAC)
 - D.升降舵副翼计算机(ELAC)和扰流板升降舵计算机(SEC)
- 答案: C (内部题号:162)
44. 当 API 和 AP 2 未接通,FD1 和 FD2 接通, 自动油门工作时:

- A.FMGC1 控制 1 号发动机, FMGC2 控制 2 号发动机
- B.FMGC1 控制两台发动机

C.FMGC 2 控制两台发动机

D.飞行操纵和发动机仅由一台 FMGC 控制

答案: B (内部题号:163)

45. 正常操作时, 如两台 MCDU 显示同一页面, MCDU 1 上的修改如何到达 MCDU2:

- A.直接
 - B.通过 FMGC1
 - C.通过 FMGC1 和 FMGC2
 - D.通过 FMGC1,FMGC2 和无线电管理面板 2 (RMP2)
- 答案: C (内部题号:164)
46. 飞行引导功能是:

- A.自动驾驶, 飞行计划, 自动推力
 - B.自动驾驶, 性能, 自动推力
 - C.自动驾驶, 飞行指引, 自动推力
 - D.自动驾驶, 飞行管理, 自动推力
- 答案: C (内部题号:165)

47. 飞行计划中所选用的飞机位置是由谁计算的:

- A.FMGC 的飞行引导部分
 - B.FMGC 的飞行管理部分
 - C.显示管理计算机(DMC)
 - D.在 MCDU 上选择起始页面
- 答案: B (内部题号:166)
48. 飞行指引如何自动接通

- A.按下 FCU 上的 FD 按钮
- B.系统通电时自动接通
- C.在 FCU 上选择一个方式

D.在 MCDU 上选择起始页面

答案: B (内部题号:167)

49. 自动驾驶接通是后, 方向舵通常由谁控制?

- A.FMGC (飞行管理引导计算机)
 - B.FAC(飞行增稳计算机)
 - C.ELAC(升降舵副翼计算机)
 - D.SEC(扰流板升降舵计算机)
- 答案: B (内部题号:168)
50. FMGC 的正常操作是:

- A.一次只有一台 FMGC 工作
 - B.FMGC1 优先, FMGC2 备份
 - C.FMGC 按主动/随动原则工作
 - D.FMGC 独立工作
- 答案: C (内部题号:169)
51. FCU 允许:

- A.修改飞行管理部分的飞行计划
 - B.选择飞行引导功能方式
 - C.选择无线电导航频率
 - D.IRS 校准
- 答案: B (内部题号:170)
52. 巡航时, 横向 A P 指令由谁执行

- A.副翼和扰流板
 - B.副翼和方向舵
 - C.方向舵和扰流板
 - D.副翼, 扰流板和方向舵
- 答案: D (内部题号:171)

53. 飞行中, AP 接通且自动推力工作, 自动推力方式

- A.可由飞行员在 FCU 上选择
 - B.可由飞行员在 MCDU 上选择
 - C.取决于 AP 横向方式
 - D.取决于 AP 纵向方式
- 答案: D (内部题号:172)

54. 飞行中, 自动推力未接通, 推力杆在爬升位, 探测到 a 平台

- A.自动推力不接通, 因为发动机已处于爬升推力
 - B.自动推力接通, 但不工作
 - C.自动推力接通并用爬升推力控制发动机
 - D.自动推力接通并用起飞/复飞推力控制发动机
- 答案: D (内部题号:174)

55. 飞行增稳计算机 (FAC)何时计算方向舵行程控制:

- A.只在自动驾驶接通时
 - B.只在低速时
 - C.只在升降舵副翼计算机 (ELAC)失效时
 - D.在任何时候
- 答案: D (内部题号:175)

56. 在着陆方式, AP 接通, 偏航阻尼器作动筒由谁控制

- A.由飞行增稳计算机 (FAC)计算的偏航指令
 - B.由飞行增稳计算机 (FAC)计算的荷兰滚阻尼指令
 - C.由飞行增稳计算机 (FAC)计算的转弯协调指令
 - D.由 FMGC 通过飞行增稳计算机(FAC)计算的 AP 偏航指令
- 答案: D (内部题号:176)

57. 在 FMA 俯仰区第二行

- A.高度只能是绿色或红色
 - B.高度呈蓝色表示高度方式启动
 - C.高度呈蓝色表示高度方式预位
 - D.高度呈蓝色表示高度方式启动或飞行管理高度限制
- 答案: C (内部题号:177)
58. 推力杆处于爬升位, 自动推力断开, 发动机推力

- A.等于爬升推力限制
 - B.冻结在断开的推力
 - C.对应于推力杆位置
 - D.逐渐等于推力杆位置
- 答案: B (内部题号:178)

59. 起飞方式接通时:

- A.自动推力自动接通并现用
 - B.自动推力自动接通但不现用
 - C.自动推力不自动接通, 发动机由推力杆控制
 - D.自动推力不自动接通, 发动机由最后的推力目标控制
- 答案: B (内部题号:179)

60. ADIRU3 可向谁提供信息

- A.仅向 DMC1 和 DMC2
 - B.仅向 DMC1 和 DMC3
 - C.仅向 DMC2 和 DMC3
 - D.仅向 DMC1, DMC2 和 DMC3
- 答案: D (内部题号:180)

61. 大气数据模块(ADM)从哪儿将压力信息提供给 ADIRU

- A.所有皮托探头和静压口
- B.仅从皮托探头
- C.仅从静压口
- D.仅从机长和副驾驶的皮托探头和静压口

答案: A (内部题号:181)

62. ADIRU3 从哪儿接收大气数据总温信息

- A.机长的大气总温传感器
 - B.副驾驶的大气总温传感器
 - C.机长和副驾驶的大气总温传感器
 - D.备份大气总温传感器
- 答案: A (内部题号:182)

63. 所选择的气压修正或者基准通过哪里送到各 ADIRU

- A.主 FMGC
- B.FCUI
- C.RMP
- D.DMC

答案: B (内部题号:183)

64. 飞行中, FMGS 的位置是如何自动更新的

- A.用所选择的 NDB, VOR 或 DME 台数据
 - B.当飞行员选择 DME 台后
 - C.通过自动调谐功能使用 DME
- 答案: C (内部题号:184)
65. 每个 ADIRU 接收两个模拟输入, 它们是

- A.迎角和大气总温
 - B.迎角和气压修正或基准
 - C.大气总温和气压修正或基准
 - D.FMGC 状态和气压修正或基准
- 答案: A (内部题号:185)

66. 正常操作时, ADIRU 用来自哪里的数据校准

- A.ADIRS 控制显示组件
- B.中央失效显示系统
- C.FCUI
- D.MCDU

答案: D (内部题号:186)

67. 如果 ADIRU 2 适销, 正确的操作是

- A.将姿态航向和大气数据选择设在 CAP/3(机长 3) 位
 - B.将姿态航向和大气数据选择设在 F/O/3(副驾驶 3) 位
 - C.将姿态航向设在 CAP/3(机长 3) 位, 大气数据选择设在 F/O/3(副驾驶 3) 位
 - D.将姿态航向设在 F/O/3(副驾驶 3) 位, 大气数据选择设在 CAP/3(机长 3) 位
- 答案: B (内部题号:187)

68. 正常操作时, ADIRU1 将信息提供给

- A.机长的 PFD 和副驾驶的 ND
- B.机长的 ND 和副驾驶的 PFD

- C.机长的 PFD 和 ND
- D.副驾驶的 PFD 和 ND

答案: C (内部题号:188)

69. 在刻度盘导航方式上, 已选择 VOR 1, ND 显示哪些信息:

- A.偏差指针, 所选航道及方位指针
 - B.仅是方位指针
 - C.仅是偏差指针和所选航道
 - D.仅是偏差指针和方位指针
- 答案: B (内部题号:189)

70. 在刻度盘 ILS 方式, ND 显示哪些 ILS 信息:

- A.下滑道和航道刻度
 - B.偏航杆和所选航道
 - C.偏航杆, 所选航道和下滑道
 - D.偏航杆, 所选航道, 下滑道和航道刻度
- 答案: D (内部题号:190)

71. 在 ILS 进近时, 用 AP/FD, 当无线电高度低于多少时, FMA 上 LAND (着陆) 呈绿

- 色
- A.1 0 0 0 英尺
- B.2 0 0 英尺
- C.7 0 0 英尺
- D.4 0 0 英尺

答案: D (内部题号:191)

72. 在 ND 上选择了 ADF1 而未收到

- A.方位指针消失, 显示 ADF 标识符
- B.方位指针消失, 电台标识由红色十字代

- 替
C.方位指针变成红色,电台标识由频率代替
D.方位指针消失,电台标识由频率代替
答案: D (内部题号:192)
73. 在 ND 上,如果 VOR 接收机故障
- A.VOR 标识符显示红色,航道指针变成红色
B.VOR 方位变成红色且航道指针消失
C.VOR 方位和航道指针消失
D.VOR 方位闪烁且航道指针消失
答案: A (内部题号:193)
74. 在起飞和复飞时,FCU 上的速度窗显示
- A.机组人工输入的 FCU 速度且灯灭
B.机组人工输入的 MCDU 速度且灯灭
C.白色虚线和亮点;管理速度,如 V2 或存储的 VAPP (进近速度)被 FMGS 自动使用
答案: C (内部题号:194)
75. 以下 AP/FD 水平方式为管理
- A.NAV,HDG,APPR,LOC,RWY,RWY TRK
B.HDG,NAV,APPR,LOC,GA TRK
C.NAV,APP NAV,LOC*,LOC,RWY,RWY TRK,GA TRK,LAND,ROLL OUT
答案: C (内部题号:195)
76. 在地面,如何接通自动推力
- A.起飞方式接通时自动接通
B.必须在起飞前由机组人工完成
C.2 发开车时自动接通
答案: A (内部题号:196)
77. 爬升和下降总是由谁控制:
- A.FCU 上人工选择的高度
B.FMGC 计算的飞机重量
C.飞行计划点(爬升顶点和下降顶点)
答案: A (内部题号:197)
78. 当自动驾驶接通时,FMGC:
- A.发指令给飞行操纵面
B.发指令给飞行操纵计算机
C.通过侧杆发指令给飞行操纵计算机
答案: B (内部题号:198)
79. 速度,高度和航向引导目标显示在:
- A.主飞行显示上
B.导航显示上
C.MCDU 显示上
答案: A (内部题号:199)
80. FMGC 单一方式工作时:
- A.剩下的那部 FMGC 独立地与两部 MCDU 交流
B.剩下的那部 FMGC 仅与相关的的 MCDU 交流
C.剩下的那部 FMGC 通过失效的 FMGC 与对方的 MCDU 交流
答案: A (内部题号:200)
81. 在正常工作方式
- A.一部 FMGC 现用,另一部仅接收机组输入数据
B.一部 FMGC 为主用,另一部为备用
C.两部 FMGC 各自进行计算
答案: C (内部题号:201)
82. 管理引导用于何时:
- A.当飞行员通过 FCU 选择了一个参数时
B.当参数来自在 MCDU 上作好的飞行计划的数据时
C.当在 FMGC 上作适当选择时
答案: B (内部题号:202)
83. 飞机以 1 5 0 海里 / 小时的速度,起落架和襟翼未放下,下降到 5 0 0 英尺无线电高度,GPWS (近地警告系统)启动哪一个警告?
- A.Too low flaps (太低,襟翼)
B.Terrain-terrain (地形,地形)
C.Too low gear (太低,起落架)
答案: C (内部题号:203)
84. 下降率过大会出现什么语音警告?
- A.Sink rate(下降率)
B.Terrain(地形)
C.Glide slope(下滑道)
答案: A (内部题号:204)
85. 在管理飞行中,速度/马赫转换
- A.是自动的
B.必须由机组建立,并只在爬升阶段
C.必须由机组建立,爬升和下降阶段均可
答案: A (内部题号:205)
86. 航道和垂直速度方式现用时,若机组按压 HDG-V/S/TRK-FPA (航向-垂直速度 / 航迹-飞行航径角)按钮,会发生什么?
- A.航道方式保留现用,FPA 方式接通
B.航迹和 FPA 接通
C.没影响
答案: A (内部题号:206)
87. 4 0 0 英尺以下,ILS 进近中,LAND (落地)现用方式:
- A.只能由按压 LOC 按钮取消
B.只能通过接通复飞方式取消
C.只能在按压 APPR 按钮之后取消
答案: B (内部题号:207)
88. MCDU 页面里的绿色是什么意思
- A.表示飞行员可修改的数据
B.表示由 FMGC 产生的数据,机组不可修改
C.总是表示临时飞行计划
答案: B (内部题号:208)
89. MCDU 页面的琥珀色方格表示什么意思
- A.不让输入数据,或由 FMGC 计算的数据将会显示
B.FMGC 数据库正在检查重要数据
C.FM 工作要求的最低数据输入
答案: C (内部题号:209)
90. FMGC 的基本位置是如何确定的?
- A.由三部惯导中的两部最准确的位置的平均值确定的
B.通过使用 VOR, DME 和 ADF 数据,进行无线电更新确定
C.由三部 ADIRU 的平均位置确定的
答案: C (内部题号:210)
91. FMGC 的位置是如何进一步更新的?
- A.任何时候飞行员选择了一个 DME 台之后
B.使用选择的 NDB, VOR 或 DME 台的数据
C.通过 DME 台的自动调谐功能自动更新的
答案: C (内部题号:211)
92. 飞行管理和引导系统所使用的飞行包线限制速度由谁计算?
- A.ADIRS(大气数据惯性基准系统)
B.FAC(飞行增稳计算机)
C.每部 FMGC,由飞行员在 MCDU 上输入了重量以后
答案: B (内部题号:212)
93. 双发工作时,自动推力控制的范围是
- A.TOGA 到 REV(反推)
B.TOGA 到 IDLE(慢车)
C.CLB (爬升)到 IDLE
答案: C (内部题号:213)
94. 导航数据库
- A.任何时候若有必要就进行更新
B.定期更新
C.在飞行员进行驾驶舱准备时进行更新
答案: B (内部题号:214)
95. 性能数据库
- A.在飞行员进行驾驶舱准备时进行更新
B.定期更新
C.只能由制造商更新
答案: C (内部题号:215)
96. 飞行计划的建立使用了
- A.导航数据库的信息
B.性能数据库的信息
C.导航数据库和性能数据库的信息
答案: C (内部题号:216)
97. 水平飞行计划包括哪些阶段?

- A.离场, 爬升, 航路, 到场
- B.离场, 航路, 到场
- C.离场, 航路, 下降, 到场

答案: B (内部题号:217)

98. 垂直飞行航径的垂直航路点指的是

- A.导航数据库中固有地理位置的点
- B.由空管强加的点
- C.没有固定地理位置但受大气点影响的点

答案: C (内部题号:218)

99. 何时飞行计划得到优化?

- A.只有当飞行员进行修改后
- B.任何时候当飞行员改变了高度或发动机推力后
- C.根据环境和飞机的重量连续不断进行更新

答案: C (内部题号:219)

100. 直接航段以外的航段(如 SID 航段)

- A.来自导航数据库, 飞行员不能修改
- B.可由数据库或飞行员使用 DME 圆弧定义

答案: A (内部题号:220)

101. 飞行指引仪指令杆何时显示

- A.当系统在地面通电并经过安全测试后
- B.当飞行指引仪电门接通, 并在 FCu 上选择了 HDG-V/S (航向-垂直速度) 方式
- C.只要在 PFD 的右上方显示 FD 1 或 FD2

答案: B (内部题号:221)

102. 如何将飞行指引仪指令杆变成飞行航径指引?

- A.按压 FCU 上的 HDG-V/S/TRK-FPA (航向-垂直速度 / 航迹-飞行航径角) 转换电门
- B.脱开航向或垂直速度方式
- C.按压 FD 按钮

答案: A (内部题号:222)

103. 自动驾驶 1 (或 2) 可以接通于?

- A.地面, 滑行阶段
- B.离地后至少 5 秒

C.起飞后, 若指引仪接通

答案: B (内部题号:223)

104. 自动驾驶 1 和自动驾驶 2 可同时接通于:

- A.ILS 引导方式预位 / 现用时
- B.机组启动了进近阶段
- C.只有在下滑道截获时

答案: A (内部题号:224)

105. 自动驾驶 1 接通, 自动油门功能失效。怎样恢复这一功能?

A.油门杆选择 MCT (最大连续推力) 位

B.不能恢复

C.用接通自动驾驶 2 来代替自动驾驶 1

答案: C (内部题号:225)

106. 自动油门功能:

- A.选择起飞推力后自动接通
- B.必须在爬升阶段前人工接通
- C.在油门杆选择爬升位后会接通

答案: A (内部题号:226)

107. 自动油门接通, 未探测到 a 平台情况。自动油门功能在什么情况下现用?

- A.一个油门杆在 FLX/MCT 和 CL 之间, 另一个杆在 FLX/MCT 和 TOGA 位之间
- B.一个油门杆在 CL 位, 另一个杆在 0 位和 CL 位之间
- C.两个油门杆在 TOGA 位

答案: B (内部题号:227)

108. 在飞行指引 / 自动油门工作期间, FMGC 的输出参数为

- A.推力限制, 速度或马赫数
- B.目标推力
- C.与推力手柄位置对应的推力

答案: B (内部题号:228)

109. SRS (速度基准系统) 方式

A.管理速度 / 马赫数, 沿飞行计划的垂直剖面飞行

B.起飞和复飞过程中, 对飞机俯仰进行引导

C.计算不同形态的进近速度

答案: B (内部题号:229)

110. EXPD CLB (加快爬升) 方式

- A.通过选择绿点速度增加爬升梯度
- B.增加爬升速度到 VMO/MMO-4 海里
- C.自动增加爬升推力(MCT)

答案: A (内部题号:230)

111. FINAL APP (五边进近) 方式

- A.4 0 0 英尺无线电高度以下接通以提高自动着陆性能
- B.引导飞机沿 FM (飞行管理) 计算的五边下降剖面飞行
- C.表示航道和下滑道方式已经冻结, 直到拉平或复飞

答案: B (内部题号:231)

112. 在不选择 FCU 目标高度的情况下, 接通垂直速度方式, 下降率每分钟 4 0 0 英尺, 会发生什么情况

- A.当飞机达到 VMO 时, 引导方式自动转到开放爬升方式
- B.只要 FCU 上未选择目标高度就不会有影响
- C.引导马上转换到 FPA (飞行航径角) 方式

答案: A (内部题号:232)

113. 在人工飞行中, 失去操纵(例如下降中飞行指引仪指令杆未跟踪)

- A.当飞机减速到绿点速度时, 飞行指引仪的指令杆会闪亮
- B.1 0 秒之后会有声音警告
- C.在低速时, 飞行方式会转换到垂直速度方式和自动油门的速度方式

答案: C (内部题号:233)

114. 飞行方式信号牌上, 绿色表示

- A.预位方式
- B.现用方式
- C.接通方式

答案: B (内部题号:234)

115. 飞行方式信号牌上的接通状态栏中蓝色的 A/THR 表示

- A.自动推力脱开
- B.自动推力仅在预位
- C.自动推力接通并现用

答案: B (内部题号:235)

116. 高度飞行方式信号牌上的进近能力和决断高度显示于

- A.自动驾驶接通时
- B.进近 ILS 方式预位时
- C.ILS 频率自动调定后

答案: B (内部题号:236)

117. AP1+2 指示仪可能在

- A.两部 FMGC 同时工作
- B.NAV (导航) 方式现用
- C.G/S(下滑道) 和 LOC (航道) 方式预位/现用

答案: C (内部题号:237)

118. 在 FMA 上白色方框围绕的 FD 方式

- A.显示 1 0 秒, 表示一种新的方式出现
- B.当飞行员人工接通了飞行指引仪的水平或垂直方式时
- C.当引导方式由 FM 进行管理时

答案: A (内部题号:238)

119. 飞行方式信号牌上的 LAND 显示表示

- A.自动着陆顺序已被检查并冻结, 即使航道信号间断也无妨
- B.自动着陆顺序已被冻结, 即使下滑道信号间断也无妨
- C.航道和下滑道引导方式冻结, 直到落地或接通复飞方式为止

答案: C (内部题号:239)

120. 若机组将一个飞行指引电门接通(即使两个飞行指引均关掉时), 飞行方式信号牌

上的基本引导显示为

- A.THR CLB(或 IDLE)-FPAxx (当前航径角)-HDG (航向)
- B.SPEED(A/THR 方式)-V/Sxxx(当前垂直速度)-HDG(航向)
- C.SPEED(A/THR 方式)-ALT*(截获当前高度)-TRK(航迹)

C.SPEED(A/THR 方式)-ALT*(截获当前高度)-TRK(航迹)

答案: B (内部题号:240)

121. 机组取消加快爬升的动作必须是:

- A. 按压 FCU 上的 EXPED 按钮
- B. 在 FCU 上拔出速度 / 马赫数旋钮
- C. 在 FCU 上按入速度 / 马赫数旋钮

答案: B (内部题号:241)

122. 在管理的下降剖面, FMGC 的飞行引导部分给出优先权予

- A. 推力级别
- B. 目标速度 / 马赫数
- C. 下降航迹

答案: C (内部题号:242)

123. 作为特征速度, 最小的速度和最大的速度:

- A. 由 FMGC 计算给 FAC(飞行增稳计算机) 来实现偏航稳定
- B. 由 FMGC (性能数据库) 选出, 用于飞行引导
- C. 由 FAC1 和 FAC2 提供给 FMGC 作为引导极限, 显示在主飞行显示上

答案: C (内部题号:243)

124. a 平台保护信号

A. 由 FAC 启动, 发送到自动油门系统来自自动设置 TOGA 推力

B. 来自 FMGC, 在发动机失效重新启动中来保护飞机

C. 由飞行包线功能启动, 发送给偏航阻尼和俯仰配平

答案: A (内部题号:244)

125. 如果飞行员按压自动油门脱开按钮超过 15 秒

A. 自动油门功能 (包括 a 平台) 在剩余飞行阶段失去

B. 无任何影响 (动作持续太长)

C. 自动油门系统脱开, 但可以通过接通另一侧自动驾驶来恢复

答案: A (内部题号:245)

126. VOR2 的频率可以通过 RMP1 (无线电管理面板 1) 来调节

- A. 可以
- B. 不可以

答案: B (内部题号:246)

127. 在备用方式下, ILS 频率的调谐可以通过

- A. 任何一部 RMP(无线电管理面板)
- B. 仅仅 RMP 1
- C. 进近同侧 RMP

答案: A (内部题号:247)

128. 惯性数据, 航迹 / 地速, 现在位置, 风, 航向可用于

A. 仅在 IRS 姿态方式

B. 仅在 IRS 导航方式

C. IRS 姿态和导航方式

答案: B (内部题号:248)

129. 什么时候校准灯闪亮?

A. 导航方式选择后 5 分钟内现在位置未输入

B. 在校准阶段 IRS 校准错误

C. 校准完成时

答案: B (内部题号:249)

130. 可以分别转换大气数据和惯性基准吗?

A. 可以

B. 不可以

答案: A (内部题号:250)

131. 飞机在地面, 应答机方式选择在自动时, 应答机工作吗?

A. 工作

B. 不工作

答案: B (内部题号:251)

132. 气象雷达在什么方式要人工调谐?

A. 任何方式

B. 地图方式

C. 仅在气象 / 颠簸方式

答案: B (内部题号:252)

133. 气象雷达图像可以显示在计划位吗?

A. 可以

B. 不可以

答案: B (内部题号:253)

134. 琥珀色警告是否意味着雷达图像失去了?

A. 是的, 在气象方式

B. 是的, 仅在地图方式

C. 不是

答案: C (内部题号:254)

135. 当使用 RMP 调谐 ILS/DME 时候, PFD 上会有 DME 距离吗?

A. 会有

B. 不会有

答案: B (内部题号:255)

136. GPWS 地形接近率过大的警告参考来自无线电高度和飞机下降率

A. 正确

B. 错误

答案: B (内部题号:256)

137. 无线电高度 2000 英尺以下, 就会有 GPWS 低于下滑道下降警告

A. 正确

B. 错误

答案: B (内部题号:257)

无线电高度 2000 英尺以下, 就会有 GPWS 低于下滑道下降警告

A. 正确

B. 错误

答案: B (内部题号:258)

46. 以下哪个不是飞行管理引导计算机 (FMGC) 的飞行管理 (FM) 部分控制的功能

A. 导航和导航无线电管理

B. 性能预测和优化

C. 飞行计划管理和显示管理

D. 自动驾驶指令

答案: D

47. 以下哪个不是飞行管理引导计算机 (FMGC) 的飞行引导 (FG) 部分控制的功能

A. 自动驾驶指令 (AP)

B. 飞行指引仪指令 (FD)

C. 自动推力指令 (A/THR)

D. 性能预测和优化

答案: D

48. FMGS 由以下哪些组件组成

A. 两台飞行管理引导计算机 (FMGC)

B. 两部多功能控制和显示组件 (MCDU) (第三部 MCDU 为选装)

C. 一部飞行控制组件 (FCU) H 和两台飞行增稳计算机 (FAC)

D. A+B+C

答案: D

49. 导航数据库 (2.8M 字) 包含导航标准数据: 导航设备, 航路点, 航路, 航路信息, 等待航

线, 机场, 跑道, 程序 (标准仪表离场, 标准仪表进场等), 公司航线, 备降场, 航空公司多

少天更新一次

A. 28

B. 30

C. 56

答案: A

50. 航空公司可修改信息 (AMI, 也可称为 FM 航空公司构形文件) 包括

A. 航空公司政策值: 减推力 (THR RED) 高度, 加速 (ACC) 高度, 单发加速 (EO ACC) 高度, 性能 (PERF) 因素, 慢车 (IDLE) 因素

B. 燃油政策值: 滑行燃油, 航路储备油量的百分比值, 航路 储备燃油最大和最小值等

C. ACARS 客户化接口

D. 以上都是

答案: D

51. 每部 FMGC 包含飞行员储存区, 可供飞行员创建多少个航路点?

A. 20

B. 10

C. 5

答案: A

52. 遮光板上的 FCU 是飞行员与 FMGC 之间的

A. 长期介面

B. 短期介面

答案: B

53. 选择引导和管理引导哪个具有优先权?

A. 选择引导

B. 管理引导

C. 一样

答案: A

54. 飞行显示器显示:

A. 飞行指引仪的姿态引导目标

- B. 已预位和已接通方式
C. 导航和仪表进近信息
D. 以上都是

答案 D

55. ND 可选择五种不同颜色的导航罗盘显示:

- A. 圆弧(地图方式)
B. 全罗盘
C. 计划
D. 以上都是

答案 D

56. 油门杆是 FMGC、FADEC(全权数字式发动机控制)和机组之间的主要介面, 以下错误的是

- A. 选择“FLX”或“TOGA”起飞时预位自动推力
B. 自动推力工作时根据油门杆位置限制最大推力
C. 机组将油门杆放到慢车位时脱离自动推力系统
D. 油门杆在慢车和爬升卡位之间(单发为 MCT 位)时不能接通自动推力

答案 D

57. EFIS 控制面板装在

- A. 头顶面板
B. 仪表板
C. 遮光板两端

答案 C

58. 以下哪个不是 FMGS 的工作方式?

- A. 备用方式
B. 独立工作方式
C. 单套方式
D. 双套方式

答案 A

59. 双套方式是正常方式。两部 FMGCS 同步工作。每部 FMGC 计算自己的数据并通过串话

线路交换数据。这句话是

A. 正确

B. 错误

答案 A

60. 双套方式时所有输入任意一台 MCDU 的数据都传输到两部 FMGCS 和所有外围设备上。

这句话是

A. 正确

B. 错误

答案 A

61. 双套方式如果一部自动驾驶接通, 错误的是

- A. 相应的 FMGC 为主
B. 它使用另一侧 FD 作为引导
C. 它控制自动推力
D. 它控制 FMA1 和 2

答案 B

62. 独立方式是当出现较大的差异(数据库不兼容, 操作编程不兼容等)系统自动选择这种降

级方式。两部 FMGCS 分别工作, 与驾驶舱内同侧的外围设备相连。这句话是

- A. 正确
B. 错误

答案 A

63. 独立方式时每部 MCDU 只向同侧的 FMGC 发送数据信号, 并且只影响同侧的 EFIS 和

RMP(无线电管理面板)。这句话是

- A. 正确
B. 错误

答案 A

64. MCDU 草稿行上出现“INDEPENDENT OPERATION”(独立操作)时, 出现什么情况?

- A. 独立工作方式
B. 双套方式
C. 单套方式

答案 A

65. 单套方式是指

- A. FMGC1 失效
B. FMGC2 失效
C. 任一 FMGC 失效

答案 C

66. 如果 MCDU 显示白色信息“OPP FMGC IN PROCESS”(对侧的 FMGC 工作)。

- A. FMGC1 失效
B. 一部 FMGC 失效
C. FMGC2 失效

答案 B

67. 单套方式时失效一侧的 ND 必须与另一侧的 ND 距离圈和方式

- A. 一致
B. 不一致
C. 没有要求

答案 A

68. ND 显示琥珀色信息“SELECT OFFSIDE

RNG/MODE”(选择对侧的距离圈/方式)时处于

什么工作方式

- A. 独立工作方式
B. 双套方式
C. 单套方式

答案 C

69. 以下哪个不是草稿行显示的内容?

- A. 显示当前页面的名称(大字体)
B. 特殊信息
C. 机组通过键盘输入的信息

答案 A

70. MCDU 是个阴极射线管, 显示

- A. 12 行
B. 14 行
C. 16 行

答案 B

71. MCDU 行选键用于

- A. 对输入草稿行的参数进行行选
B. 根据邻近行上显示出的提示进入特定功能页面
C. 从飞行计划页面进入水平修改或垂直修改页面

D. 以上都是

答案 D

72. MCDU 上 MCDU MENU(白色)说明

- A. MCDU 失效
B. 需要进入与 MCDU 相联接的一个外围设备(ACARS, CFDS...)
C. 机组正使用 MCDU 显示其它设备信息

答案 B

73. 在 MCDU 的草稿行显示各类信息供飞行员使用, 琥珀色信息

- A. 与导航有关的信息
B. 提醒飞行员必须输入数据的信息
C. 在 EFIS 上也有相同的信息

D. 以上都是

答案 D

74. 白色信息是

- A. 与导航有关的信息
B. 提醒飞行员必须输入数据的信息
C. 咨询信息

答案 C

75. 飞行员输入的和可修改的数据用

- A. 大字体显示
B. 小字体显示

答案 A

76. 强制性数据(带框), 需机组采取的措施,

重要信息和错过的限制在多功能控制组件上

显示的颜色

A. 蓝色

B. 绿色

C. 琥珀色

D. 洋红色

答案 C

77. 限制和最大高度在多功能控制组件上显示的颜色

A. 蓝色

B. 绿色

C. 琥珀色

D. 洋红色

答案 D

78. 不可修改数据和现用数据在多功能控制组件上显示的颜色

A. 蓝色

B. 绿色

C. 琥珀色

D. 洋红色

答案 B

79. 主飞行计划为

A. 绿色航路点, 白色航段

B. 黄色航路点, 白色航段

C. 白色航路点和航段

D. 蓝色航路点, 白色航段

答案 A

80. 飞向的”航路点和目的地是

A. 蓝色

B. 绿色

C. 白色

D. 洋红色

答案 C

81. 已调谐导航台是

A. 蓝色

B. 绿色

C. 白色

D. 洋红色

答案 A

82. INIT 用于进入飞行计划起始 A 页面, 然后进入 B 页面。正确的是

- A. 起始页面用于起始飞行使用的飞行管理
B. 起始 A 页面主要用于飞行计划的输入和惯性基准系统的较准

C. 起始 B 页面用于飞机重量的输入, 机载燃油、CG 和各种燃油需求

D. 以上都是

答案 D

83. FMGS 用起始页面的数据计算预测和燃油计划参数。这句话是

A. 正确

B. 错误

答案 A

84. 起始 A 页面何时进入?

A. 飞行前

B. 飞行中

C. 任何时候

答案 A

85. FCU 有 2 个通道,可以独立地控制中央面板,如果一个通道失效,另一个还可以控制所

有功能。这句话是

A. 正确

B. 错误

答案 A

86. FMGS 的飞行管理部分的主要功能:

A. 导航

B. 飞行计划(水平和垂直)

C. 性能的优化和预测和显示的管理(MCDU、ND、PFD)

D. 以上都是

答案 D

87. 导航基本功能由以下组成:

A. 位置计算和位置精度评估

B. 无线电导航调谐

C. IRS(惯性基准系统)校准

D. 以上都是

答案 D

88. 混合惯导位置与无线电位置相差 12 海里以上时, MCDUS 上显示信息“CHECK A/C POSITION”(检查飞机位置)。这句话是

A. 正确

B. 错误

答案 A

89. GPS 位置的有关信息显示在 GPS MONITOR 页面上。这句话是

A. 正确

B. 错误

答案 A

90. GPS 是主要的导航手段。“GPS PRIMARY”显示在 PROG 页面并暂时显示在

A. ND 上

B. PFD 上

答案 A

91. 用于显示的调谐可以有哪些方法:

A. 自动调谐(FMGC 软件)

B. 用 MCDU 的无线电 导航页面人工调谐

C. 如果两个 FMGC 或 MCDU 失效,无线电

管理板(RMP)人工调谐

D. 以上都是

答案 D

92. FMGC 在哪种方式不能同时调谐它同侧

的导航设施?

A. 双套方式

B. 独立方式

C. 单套方式

答案 C

93. ECON 速度可以用哪些方法修改?

A. 飞行员在 MCDU(PREF 页面)上预选下一

阶段的速度。

B. 在 FCU 上为现阶段选择一个速度或一个

马赫数,

C. 在 MCDU 垂直修正页面上输入速度限制

或速度极限。

D. 以上都是

答案 D

94. 以下哪个数据必须人工输入到 PERF TO

页面?

A. V1

B. VR

C. V2

D. 以上都是

答案 D

95. FMGC 计算最佳速度时不需要依据下列

哪个数据?

A. 全重(GW)

B. 成本指数(CI)

C. 巡航高度层(CRZ FL)

D. 飞机现在位置

答案 D

96. 最佳高度层是指在给定飞行计划、成本指

数和全重成本最低的高度层。在巡航中 FM

对

其更新并显示在 PROG(进程)页面上。在下列

情况下哪个情况下显示虚线?

A. 至少在 距下降顶点 15 海里之前

B. 当探测到发动机单发

C. 当下降阶段启动时

D. 以上都是

答案 D

97. 成本指数是飞行时间成本(CT)与燃油成

本(CF)之比: $CI=CT/CF$ 公斤/分钟或 100 磅

/小

时。这句话是

A. 正确

B. 错误

答案 A

98. 飞行管理系统将导航、性能和引导信息显示在:

A. MCDU 上

B. EFIS 导航显示器(ND) 上

C. EFIS 主飞行显示器 PFD 上

D. 以上都是

答案 D

99. 以下哪个信息不是 FMGS 产生并显示在

ND 上?

A. 飞机位置和飞行计划

B. 气象雷达

C. 调谐的导航台原始数据及所选的进近类别

D. 风的资料和各种信息

答案 B

100. 自动驾驶和飞行指引仪的管理方式

(MANAGED)时指飞机按照机组输入到

MCDU 中的

数据所形成的水平、垂直和速度剖面飞行。

相应引导目标由 FM 计算。这句话是

A. 正确

B. 错误

答案 A

101. 自动驾驶和飞行指引仪选择方式

(SELETED): 由机组选择目标值操纵飞机,

该值显示

在 FCU 显示窗口里。这句话是

A. 正确

B. 错误

答案 A

102. 在正常情况下, FD1 在 PFD1 上显示

FMGC1 的指令,FD2 在 PFD2 上显示 FMGC2

的

指令。这句话是

A. 正确

B. 错误

答案 A

103. 只要 FMGC 电源接通,飞行指引仪就会

自动接通。这句话是

A. 正确

B. 错误

答案 A

104. 飞行指引仪(FD)何时自动消失?

A. 当垂直方式未接通或 ROLL OUT(滑跑)

方式接通时, FD 俯仰指令杆消失

B. 当水平方式未接通或者 RWY(跑道)方式

或 ROLL OUT(滑跑) 方式接通时 FD 的横滚

指令

杆消失。

C. 当飞机仰角大于 25°或俯角大于 13°或坡

度大于 45°时 FD 指令杆消失。

D. 以上都是

答案 B

105. 在高于 100 英尺无线电高度且处于

G/S,G/S*或 LAND 方式时, GLIDE(下滑道)

数据传

输中断。会引起:

A. 俯仰 FD 杆(或 FPV)闪烁 10 秒钟

B. 俯仰 FD 杆(或 FPV)长时间闪烁

C. 横滚 FD 杆(或 FPV)闪烁 10 秒钟

D. 横滚飞行指引指令杆(或飞行航迹矢量)长

时闪烁

答案 B

106. 如果 ALT*方式失去,且更进一步 FCU

的高度;或基准变化大于 250 英尺;或当在

APPR

方式(G/S*, G/S, LAND, FINAL)时, FD 转换

到 V/S 方式(飞行员选择或垂直进近方式 失

去);

或在两个 AP/FD 都已关断的情况下,一个 AP

或一个 FD 被接通时:

A. 俯仰 FD 杆(或 FPV)闪烁 10 秒钟

B. 俯仰 FD 杆(或 FPV)长时间闪烁

C. 横滚 FD 杆(或 FPV)闪烁 10 秒钟

D. 横滚飞行指引指令杆(或飞行航迹矢量)

长时闪烁

答案 A

107. 当在 APPR(进近)方式(LOC*, LOC,

LAND, APP NAV)FD 转换到 HDG(航向)方式

(飞行

员选择或垂直进近方式失去);或在两个

AP/FD 都已关断的情况下,一个 AP 或一个

FD 被

接 通时

A. 俯仰 FD 杆(或 FPV)闪烁 10 秒钟

B. 俯仰 FD 杆(或 FPV)长时间闪烁

C. 横滚 FD 杆(或 FPV)闪烁 10 秒钟

D. 横滚飞行指引指令杆(或飞行航迹矢量)长

时闪烁

答案 C

108. 在高于 15 英尺无线电高度的情况下,且

处于 LOC, LOC*或 LAND 方式时,航道(LOC)

数据传输中断时,

- A. 俯仰 FD 杆(或 FPV)闪烁 10 秒钟
- B. 俯仰 FD 杆(或 FPV)长时间闪烁
- C. 横滚 FD 杆(或 FPV)闪烁 10 秒钟
- D. 横滚飞行指引指令杆(或飞行航迹矢量)长时间闪烁

答案 D

109. PFD 上在着陆或起飞低于 30 英尺且航道可用时, 垂直指令杆就被偏航指令杆所代替,

以提供地面上的水平指令。这句话是

- A. 正确
- B. 错误

答案 A

110. 自动驾驶的功能是:

- A. 飞机稳定在该飞机的重心
- B. 获取并跟踪飞行航径
- C. 自动着陆或复飞
- D. 以上都是

答案 D

111. 以下哪个不是自动驾驶产生的指令?

- A. 在三轴上定操纵面: 俯仰、横滚和偏航
- B. 定位前轮
- C. 推力控制

答案 C

112. 自动驾驶接通条件正确的是:

- A. 只要飞机已升空至少 5 秒钟, 通过按压 FCU 上的相应按钮可接通 AP1 或 AP2
- B. 如果发动机未工作, 在地面可接通一部自动驾驶。当一个发动机启动时, 该自动驾驶会断开

C. LOC-G/S 或复飞或着陆滑跑方式预位或接通时, 两个自动驾驶可同时接通(AP1 现用, AP2 备用)

D. 以上都是

答案 D

113. 如果一部自动驾驶接通, 相应的 FCU 按钮灯亮且 FMA 上显示 AP1(或 AP2)。这句话是

- A. 正确
- B. 错误

答案 A

114. 以下正确的是:

A. 当两部 FD 断开的情况下, 如果接通一部 AP, 则 AP 可在 HDG-V/S 方式或在 TRK-

FPA 方式接通, 这取决于在 FCU 上的选择

B. 当至少有一部 FD 已经接通时, 如果接

通一部 AP, 则 AP 可在当时有效的 FD 方式时接

通。

C. 在自动驾驶接通时, 操纵杆和方向舵脚蹬上的脱开力都会增加。

D. 以上都是

答案 D

115. 当下列哪个情况时, AP1 或 AP2 脱开:

- A. 按压侧杆上的接杆(take-over)按钮
- B. 按压 FCU 上相应的自动驾驶(AP)按钮
- C. 加在侧杆上的力或在方向舵脚蹬上的力高于基本极限值
- D. 以上都是

答案 D

116. 对于机组人员来说, 断开自动驾驶的标准方法是

- A. 按下侧杆上的接杆按钮。
- B. 按压 FCU 上相应的自动驾驶(AP)按钮
- C. 加在侧杆上的力或在方向舵脚蹬上的力高于基本极限值

答案 A

117. 当自动驾驶脱开后, 相关的 FCU 按钮灯熄灭, 且 AP1(或 AP2)信号牌从 FMA 上消失。这句话是

- A. 正确
- B. 错误

答案 A

118. 当自动驾驶脱开时有警告出现, 按压侧杆上的接杆(take over)按钮脱开自动驾驶, 警告是

- A. 暂时的
- B. 连续的

答案 A

119. 如果由于故障或按压 FCU 按钮或在侧杆上加力导致自动驾驶脱开, 则音响和目视警告是

- A. 暂时的
- B. 连续的

答案 B

120. 进入着陆方式后, 无线电高度在 200 英尺以下且存在以下情况时自动着陆红色警告出现:

- A. 偏离(航道或下滑道)过大
- B. 2 部自动驾驶故障
- C. 2 部航向道发射机或接收机失效

D. 以上都是

答案 D

121. 速度控制是:

- A. 当目标速度来自 FMGS 时为管理速度。
- B. 当目标速度来自 FCU 上的速度/马赫显示窗时为选择速度。

C. A+B

答案 C

122. 当目标速度是管理的, FCU 上的 SPD/MACH 窗内显示

A. 虚线

B. 实线

答案 A

123. 当目标速度是管理的, 显示在 PFD 的速度带上的目标速度是

- A. 洋红色
- B. 白色
- C. 绿色

答案 A

124. AP 或 FD 接通且满足下列哪个条件时, 可以管理速度目标:

- A. 按压 SPD/MACH 选钮。
- B. 在 MCDU 输入 V2 值。
- C. 接通 SRS(起飞或复飞方式)。
- D. 任意一个

答案 D

125. 若没有哪个值, 起飞时 SRS(速度基准系统)不能接通。

- A. V2
- B. V1
- C. Vr

答案 A

126. 管理速度/马赫目标断开条件: 只要在 FCU 上选择目标速度或已预选速度管理速度就断开。这句话是

- A. 正确
- B. 错误

答案 A

127. 在进近阶段, 管理的速度目标是由谁计算出的最小地速目标?

- A. FMGS 的飞行管理(FM)部分
- B. FMGS 的飞行引导(FG)部分
- C. MCDU

答案 B

128. 人工选择的目标速度显示在 PFD 的速度带上为

A. 洋红色

B. 白色

C. 绿色

D. 蓝色

D 答案

129. 选择速度目标是由下列哪个条件选择:

- A. 拔出速度/马赫数选钮(离地 5 秒后)
- B. 除进近阶段外, 两部自动驾驶和飞行指引(AP/FD)均断开
- C. 除在速度基准系统(SRS), 下滑道(G/S), 着陆(LAND)和复飞(GO AROUND)方式外, 飞

行管理(FM)速度目标失去

D. 以上任意一个

答案 D

130. 发动机运转时, 起飞后才能在 FCU 上选择速度。这句话是

- A. 正确
- B. 错误

答案 A

131. 在转换高度, FMGC 将选择的目标速度转换成相应的马赫数是

- A. 自动
- B. 人工

答案 A

132. 以下正确的是:

- A. 在进近时, 航道(LOC)和下滑道(G/S)接通且无线电高度<700 英尺时, 目标速度设置到预先储存的 VAPP 值, 管理的目标速度保持不变
- B. 在复飞时, 目标速度为储存的复飞速度, 它是进近速度(VAPP)或在复飞开始时的速度, 二者中较高者。管理的目标速度保持不变。
- C. 在其他情况, 管理的目标速度变为选择的, 选择的速度保持在失效时的速度
- D. 以上都是

答案 D

133. 在起飞前一直到多少英尺都可预调 HDG/TRK?

- A. 50
- B. 40
- C. 30

答案 C

134. 如果满足下列哪个条件, 则 NAV 方式解除预位:

- A. 拔出 HDG/TRK 选钮
- B. 选择了预调的 HDG/TRK(TO 或 GA)

C. 选择复飞方式

D. 任意一个

答案 D

135. 下列哪个条件不能使 NAV 方式接通:

A. 当执行“DIR TO”时(在 LOC 方式下低于 700 英尺无线电高度除外)

B. 当飞机接近飞行计划的现用航段(~1 海里内)时, 按下 HDG/TRK 选钮

C. 起飞后在 50 英尺时自动接通(若在地面已预位)

答案 C

136. 下列哪个条件不是预位 LOC 方式 ?

A. 盲降调好(频率和跑道航向)

B. 飞机高于 500 英尺无线电高度

C. TO 或 GA 方式未接通

答案 B

137. 可用下列哪个方法将 LOC 方式解除预位:

A. 当 LOC 方式已预位时, 按下 LOC 按钮

B. 预位 NAV 方式

C. 接通 GA 方式

D. 任意一个

答案 D

138. 返回到 V/S 方式 5 秒内若飞行员没有采取动作确认改变后的目标高度

A. 响起三声音响警告

B. 带方框的白色的 V/S(FPA)闪烁 10 秒

C. 以上都是

答案 C

139. 当 ALT 方式预位时, ALT 信息显示在 FMA 的第二行。

A. 当目标高度是 FCU 选择的高度 时, 以蓝色显示

B. 当目标高度是高度限制时, 以蓝色显示

C. 当目标高度是 FCU 选择的高度时, 以洋红色显示

答案 A

140. 通过以下哪个操作可以人工断开垂直速度方式。

A. 拔出或按入高度选择旋钮

B. 按下快速(EXPED)按钮

C. 开始复飞

D. 以上都是

答案 D

141. 快速(EXPEDITE) 接通条件

A. 飞机离地后至少 5 秒

B. 管理的速度可用

C. A+B

答案 C

142. 使用下列哪个方法不可人工断开快速(EXPEDITE)?

A. 拔出 V/S—FPA(垂直速度—航迹角)选钮, 接通 V/S 或 FPA 方式

B. 拔出高度选钮, 接通开放爬升(OP CLB)或开放下降 (OP DES)方式

C. 拔出高度选钮, 启动选择的目标速度且开放爬升(OP CLB)或开放下降 (OP DES)接通

D. 在 EXP DES 方式时选择比当时高度低的高度

答案 D

627. FAC 的基本功能是什么?

A. 管理功能和飞行包络保护

B. 方向舵控制和飞行包络保护

C. 制导功能和飞行包络保护

B

628. 飞机的定位计算是由谁来完成的?

A. FMGC 的制导部分

B. FMGC 的管理部分

C. FCU

B

629. 通过下列哪种设备来实现对 FMGC 功能的控制?

A. MCDU 和方向舵配平控制面板

B. FCU 和方向舵配平控制面板

C. FCU 和 MCDU

C

630. FAC 都有哪些功能?

A. 偏航阻尼、方向舵配平、方向舵行程限制和飞行包络的保护。

B. 偏航阻尼、方向舵配平、俯仰配平和飞行包络的保护。

C. 偏航阻尼、方向舵配平、俯仰配平

A

631. 驾驶员怎样将 FD 指令杆转换成

FPD/FPV 符号?

A. 按压 FCU 上的 HDG-VS/TRK-FPA 按钮

B. 断开 HDG 或 V/S 模式

C. 按压任一 FD 按钮

A

632. 当你在 PFD 的 FMA 上看到一条带有一个闪烁的琥珀色边框的绿色的“TOGA LK”信息

时, 它表示什么含义?

A. FAC 探测到 α 平台启动 α 平台保护功能自动激活 A/THR

B. 当 α 平台保护功能被激活时 A/THR 被激

活但是现在在 FAC 内 α 平台已不再被探测到

C. 在起飞阶段 A/THR 被衔接但是没有被激活

B

633. 当一个 α 平台被探测到时:

A. 自动推力断开

B. 自动驾驶衔接

C 自动推力自动衔接到满推力

C

634. 在 PFD 的速度带上, 两条琥珀色线对应的速度值是什么?

A. 最佳升阻比速度

B. 襟翼放至下一个襟缝翼位置的最大速度

C. 74 对于当前飞机外形的最大可选择速度

B

635. 在起飞和复飞期间, FCU 上的速度窗如何显示?

A. 机组在 FCU 上人工输入的速度值。灯灭。

B. 机组在 MCDU 上人工输入的速度值。灯亮。

C. 显示虚线且灯亮。表示速度 管理模式, FMGC 自动使用记忆的 V2 或 VAPP 数值。

C

636. 在速度管理模式下速度/马赫的转换:

A. 是自动进行的

B. 只在爬升阶段

C. 爬升和下降阶段必须由机组执行

A

637. MCDU 是:

A. 驾驶员和 FMGC 的 FM 功能之间的接口

B. FM 的 FM 和 FG 之间的接口

C. 用于人工飞行时控制飞机

A

638. MCDU 上的白色的 MCDU MENU 通告灯的用途是什么?

A. 用于提示机组 MCDU 以失效

B. 灯亮表示与 MCDU 相连接的一个系统请求显示

C. 用于提示机组 MCDU MENU 无效

B

656. 导航频率的自动选择功能由哪个设备实现?

A. MCDU

B. FMGC 的制导部分

C. FMGC 的管理部分

C

657. 飞行制导的功能包括有:

A. 自动驾驶、飞行指引和自动推力

B. 自动驾驶

C. 沿着一个飞行计划的导引

A

658. 在什么情况下前轮能够被自动驾驶控制?

A. 在地面起飞期间

B. 在地面着陆期间

C. A 和 B

B

659. 当 A/THR 已衔接但未能被激活时?

A. A/THR 系统控制发动机, 且 A/THR 按钮灯亮

B. 油门杆控制发动机, 且 A/THR 按钮灯不亮

C. 油门杆控制发动机且 A/THR 按钮灯亮

C

660. 在什么情况下 FAC1 (2) 按钮上白色的 OFF 灯亮?

A. 当 FAC1 (2) 失效时

B. 当 FAC1 (2) 按钮被压入且 FAC1 (2) 没有被衔接时

C. 当 FAC1 (2) 按钮处于松出的状态时

C

661. 当双 RTL (方向舵行程限制) 失效时, 返回到低速逻辑:

A. 在缝翼伸出时移动止动装置以恢复最大方向舵偏转

B. 保持 RTL 在最后的位置

C. 在任何时候都移动止动装置到最大方向舵偏转位置

A

662. 当自动驾驶衔接时, 方向舵配平选择器的指令是:

A. 无效的

B. 有效的

C. 当 FAC 按钮是压入状态时是有效的

A

663. 按压方向舵配平选择器上的 RESET 按钮能够使得方向舵回到中立位置:

A. 当自动驾驶没有被衔接时

B. 当自动驾驶被衔接 A 664. 如果在导航数据库中没有你要飞的公司航路, 那么在 MCDU 起

始页的 A 页面上你需要 怎样做?

A. 输入飞机的当前位置的经纬度, 在 TO 空格里输入机场代码

B. 在 FROM/TO 空格中输入起止机场的代码

C. 在 FROM 空

B

665. 零燃油重量在 MCDU 的什么页面上输入?

- A. 在性能页上
- B. 在起始页的 A 页面上
- C. 在起始页的 B 页面上
- C

84 俯仰保护中, 对俯仰姿态如何规定的

- A) 下俯 15 度, 上仰 25 度
- B) 下俯 20 度, 上仰 30 度
- C) 下俯 15 度, 上仰 30 度
- D) 下俯 20 度, 上仰 25 度
- C

183. 人工推力使用时, 如果一个或两个油门杆高于 CL 位, 则 PFD 将显示 (B)

- A. CL B. MCT/FLX C. TOGA D. A-LOCK

184 若低于 100FT 无线电高度, 且两推力杆都高于爬升卡位或一个推

力杆高于 MCT 卡位, 自动推力工作方式 (B)

- A. 工作 B. 断开

185 自动推力断开, 若油门杆在爬升卡位 (2 发工作) 或一个油门杆

在 MCT 卡位 (1 发工作) 则推力锁定, FMA 上显示 (B)

- A. A-LOCK B. THR LK C. ASYM D. LVR CLB