

现代飞机结构与系统2

请选择题型

序号	测试题型	测试题数量
1	单选	17
2	简答	2

当前测试题类型 单选

飞机载荷是指

升力

重力和气动力

道面支持力

飞机运营时所受到的所有外力

回答 错误你的答案 正确答案

提示

2 在研究旅客机典型飞行状态下的受载时常将飞机飞行载荷分为升力、重力、推力、阻力

平飞载荷、曲线飞行载荷、突风载荷

飞行载荷、地面载荷与座舱增压载荷

静载荷、动载荷

回答 错误你的答案 正确答案

提示

飞机等速平飞时的受载特点是

没有向心力而只受升力、重力、推力和阻力作用

升力等于重力 推力等于阻力 飞机所有外力处于平衡状态

既有集中力 也有分布力

以上都对

回答 错误你的答案 正确答案

提示

飞机大速度平飞时双凸翼型机翼表面气动力的特点是

上下翼面均受吸力

上下翼面均受压力

上翼面受吸力 下翼面受压力

上翼面受压力 下翼面受吸力

回答 错误你的答案 正确答案

提示

飞机作曲线飞行时

受升力、重力、推力、阻力作用

B:受升力、重力、推力、阻力及向心力作用

C:升力全部用来提供向心力

D:外力用以平衡惯性力

回答: 错误你的答案: 正确答案: A

提示:

6. 飞机水平转弯时所受外力有

A:升力、重力、推力、阻力

B:升力、重力、推力、阻力、向心力

C:升力、重力、推力、阻力、惯性力

D:升力和重力、推力和阻力始终保持平衡

回答: 错误你的答案: 正确答案: A

提示:

7. 飞机转弯时的坡度的主要限制因素有:

A:飞机重量大小

B:飞机尺寸大小

C:飞机结构强度、发动机推力、机翼临界迎角

D:机翼剖面形状

回答: 错误你的答案: 正确答案: C

提示:

8. 某运输机在飞行中遇到了很强的垂直上突风,为了保证飞机结构受载安全,飞行员一般采用的控制方法是:

A:适当降低飞行高度

B:适当增加飞行高度

C:适当降低飞行速度

D:适当增大飞行速度

回答: 错误你的答案: 正确答案: C

提示:

9. 飞机平飞遇垂直向上突风作用时,载荷的变化量主要由

A:相对速度大小和方向的改变决定

B:相对速度大小的改变决定

C:相对速度方向的改变决定

D:突风方向决定

回答: 错误你的答案: 正确答案: C

提示:

10. 在某飞行状态下,飞机升力方向的过载是指

A:装载的人员、货物超过规定

B:升力过大

C:该状态下飞机升力与重量之比值

D:该状态下飞机所受外力的合力在升力方向的分量与飞机重量的比值

回答: 错误你的答案: 正确答案: C

提示:

11. 飞机水平转弯时的过载

A:与转弯半径有关

B:与转弯速度有关

C:随转弯坡度增大而减小

D:随转弯坡度增大而增大

回答: 错误你的答案: 正确答案: D

提示:

12. 机翼外载荷的特点是

A:以分布载荷为主

B:主要承受接头传给集中载荷

C:主要承受结构质量力

D:主要承受弯矩和扭矩

回答: 错误你的答案: 正确答案: A

提示:

13. 在机翼内装上燃油,前缘吊装发动机,对机翼结构

A:会增大翼根部弯矩、剪力和扭矩

B:可减小翼根部弯矩、剪力和扭矩

C:有利于飞机保持水平姿态

D:有利于保持气动外形

回答: 错误你的答案: 正确答案: B

提示:

14. 常见的机翼结构型式为

A:上单翼、中单翼、下单翼

B:桁梁式、桁条式、蒙皮式

C:布质蒙皮机翼、金属蒙皮机翼

D:梁式、单块式、夹层与整体结构机翼

回答: 错误你的答案: 正确答案: D

提示:

15. 什么是构件的强度

A:构件抵抗变形的能力

B:构件抵抗破坏的能力

C:构件保持原有平衡形态的能力

D:构件的承载能力

回答: 错误你的答案: 正确答案: B

提示:

16. 安全系数的定义是

A:n设计/n破坏

B:n设计/n使用

C:n使用/ n设计

D:p破坏/p设计

回答: 错误你的答案: 正确答案: B

提示:

17. 现代大型客机采用的强度设计准则是

A:静强度设计

B:经济寿命/损伤容限设计

C:疲劳安全寿命设计

D:破损安全设计

回答: 错误你的答案: 正确答案: B

提示:

测试题数量:17 回答正确数量:0 正确率:0 %

[返回首页](#)

请选择题型:

序号	测试题型	测试题数量
1	单选	17
2	简答	2

当前测试题类型: 简答

1. 金属蒙皮机翼的典型结构型式有哪些?

正确答案: ①梁式机翼; ②单块式机翼; ③多墙式机翼; ④夹层与整体结构机翼。

提示:

2. 飞机使用中影响其疲劳寿命的主要因素哪些?

正确答案: ①严格按照规定使用飞机以防止增大结构疲劳载荷; ②避免不正常接地;

③避免损伤以防应力集中; ④控制载荷频率; ⑤避免构件腐蚀等。

提示:

[返回首页](#)

请选择题型:

序号	测试题型	测试题数量
1	单选	16
2	简答	2

当前测试题类型: 单选

1. 轮式起落架的配置型式有

A:前三点式、后三点式、多点式、自行车式

B:构架式、支柱套筒式、摇臂式

C:前三点式、后三点式、小车式

D:船身式、浮筒式、轮式、滑橇式

回答: 错误你的答案: 正确答案: A

提示:

2. 现代客机起落架的结构型式为:

A:前三点式、后三点式、自行车式

B:前三点式、后三点式、小车式

C:构架式、支柱套筒式、摇臂式、小车式

D:支柱套筒式、摇臂式、小车式

回答: 错误你的答案: 正确答案: C

提示:

3. 小车式起落架在轮架上安装稳定减震器, 其功用是:

A:减小减震支柱受力.

B:保证飞机转弯灵活

C:减弱飞机颠簸跳动

D:减缓轮架俯仰振动

回答: 错误你的答案: 正确答案: D

提示:

4. 飞机着陆滑跑受水平撞击时, 减震效果最好的起落架结构型式是

A:构架式起落架

B:摇臂式起落架

C:支柱套筒式起落架

D:自行车式起落架

回答: 错误你的答案: 正确答案: B

提示:

5. 飞机前轮中立机构的功用是:

A:保证滑行方向稳定性

B:便于操纵前轮自由转弯

C:防止前轮摆振

D:保证起飞和正常着陆接地时，前轮位于中立位置

回答: 错误你的答案: 正确答案: D

提示:

6. 某飞机轮胎充气压力为6Kg/cm²，按充气压力分类，此轮胎属于:

A:低压轮胎

B:中压轮胎

C:高压轮胎

D:超高压轮胎

回答: 错误你的答案: 正确答案: B

提示:

7. 有内胎的机轮在轮毂和轮胎侧面画有红色标线，其目的是为了便于检查: A:轮胎是否漏气

B:轮胎是否严重磨损

C:刹车盘位置是否有改变

D:轮胎相对轮毂是否相对错动

回答: 错误你的答案: 正确答案: D

提示:

8. 保证油气式减震支柱减震的使用性能的控制方法是:

A:调节通油孔面积大小

B:增大气体压力

C:增加灌油量

D:使油气灌充量符合规定

回答: 错误你的答案: 正确答案: D

提示:

9. 某机着陆时油气式减震支柱发出刚性碰撞声，其原因可能是: A:支柱充气压力高，灌油量多

B:支柱充气压力太高

C:支柱灌油太多

D:支柱油液漏失

回答: 错误你的答案: 正确答案: D

提示:

10. 某机着陆时油气式减震支柱发出刚性碰撞声，其原因可能是: A:支柱充气压力高，灌油量多

B:支柱充气压力太高

C:支柱灌油太多

D:支柱油液漏失

回答: 错误你的答案: 正确答案: D

提示:

11. 油气式减震支柱减弱飞机着陆滑跑的颠簸跳动主要靠:

- A:气体压缩吸收能量
- B:油液通过小孔摩擦耗散能量
- C:密封装置摩擦消耗能量
- D:机轮吸收消耗能量

回答: 错误你的答案: 正确答案: B

提示:

12. 起落架过载的定义为: 起落架某方向的载荷

- A:与飞机重量之比值
- B:与起落架重量之比值
- C:与飞机最大着陆重量之比值
- D:与起落架停机载荷之比值

回答: 错误你的答案: 正确答案: D

提示:

13. 下列哪种情况很可能引起起落架警告系统发出声响警告

- A:起落架没有放下锁定和油门收回时
- B:起落架放下锁住和油门收回时
- C:起落架放下锁住和推油门时
- D:起落架没有放下锁住和推油门时

回答: 错误你的答案: 正确答案: A

提示:

14. 在所有起落架可收放的飞机上, 必须安装专门装置, 以便

- A:在空速大于结构安全允许值时, 防止起落架放出
- B:起落架在收上位置时, 防止油门被收到低于安全功率位置
- C:如果正常放下起落架失效, 起落架能应急放下
- D:如果正常飞行操纵机构失效, 起落架能收上或放下

回答: 错误你的答案: 正确答案: C

提示:

15. 为了防止地面误收起落架, 收放系统设有

- A:收放位置指示灯
- B:放下位置锁
- C:地面安全电门与保险销
- D:停机系留指示

回答: 错误你的答案: 正确答案: C

提示:

16. 飞机滑跑刹车减速主要是因为

A:刹车增大了飞机正压力

B:刹车装置摩擦消耗了滚动能量

C:刹车使阻滚力矩增大，地面摩擦力随之增大

D:刹车使机轮不滚动

回答: 错误你的答案: 正确答案: C

提示:

测试题数量:16 回答正确数量:0 正确率:0 %

返回首页

请选择题型:

序号	测试题型	测试题数量
1	单选	16
2	简答	2

当前测试题类型: 简答

1. 简述防止地面误收起落架的安全保证。

正确答案: ①支柱安全电门（空地电门）在飞机着陆接地支柱压缩时断开收放控制电路，或将收放手柄锁定在放下位置，防止意外收上起落架；②保险销，将其插入起落架的收放转动关节使其不能转动而收起。

提示:

2. 简述应急放下起落架的方式

正确答案: ①人工开收上锁靠起落架重力应急放下；②应急气压放下；③应急液压放下。

提示:

返回首页

请选择题型:

序号	测试题型	测试题数量
1	单选	14
2	简答	2

当前测试题类型: 单选

1. 在飞行中，飞机需要向左改变航向时应

A:蹬左脚蹬；向右转驾驶盘

B:向左转驾驶盘；蹬左脚蹬

C:向左转驾驶盘；蹬右脚蹬

D:蹬右脚蹬；向右转驾驶盘

回答: 错误你的答案: 正确答案: B

提示:

2. 飞行操作系统中的手操纵和脚操纵动作

A:与人体运动的本能反应相一致

B:与人体运动的本能反应不一致

C:与飞机运动相反

D:手操纵动作与人的本能反应一致, 脚操纵与人的本能反应不一致回答: 错误你的答案: 正确答案: A

提示:

3. 操纵飞机升降舵是为了使飞机

A:绕横轴转动

B:使飞机作起飞、着陆运动

C:沿飞机横轴方向运动

D:绕纵轴作旋转运动

回答: 错误你的答案: 正确答案: A

提示:

4. 所谓飞行操作系统的主操纵力是指

A:飞行员进行主操纵时施加在主操纵机构上的力

B:飞行员进行主操纵时电传动机构操纵摇臂施加在各主操纵面上的作用力

C:飞行员进行主操纵时所要提供的最大操纵力

D:飞行员进行主操纵使主操纵面偏转后操纵面产生的使飞机改变飞行姿态的空气动力回答: 错误你的答案: 正确答案: A

提示:

5. 根据操纵力的传递特点可将飞机主操纵型式分为

A:人工操纵与自动操纵

B:无助力机械式主操纵与助力式主操纵

C:液压式主操纵与电传式主操纵

D:机械式主操纵与液压式主操纵

回答: 错误你的答案: 正确答案: B

提示:

6. 在软式传动中的钢索必须要有一定的预加张力, 其原因是

A:防止气温变化使钢索松弛

B:在操纵舵面时减小钢索受力

C:防止钢索使用过程中变松

D:克服“弹性间隙”, 改善系统灵敏性

回答: 错误你的答案: 正确答案: D

提示:

7. 在无回力式助力操作系统中, 为了给飞行员提供适当的操纵感觉力以防止操纵过量和动作过于粗猛, 系统都设置有

A:载荷限制器

B:感力和定中机构

C:液压伺服控制器

D:负补偿片

回答: 错误你的答案: 正确答案: B

提示:

8. 现代有的大型客机的两边机翼上装有内、外两块副翼以构成内、外混合副翼，其工作情况是

A:在飞行中同时使用内、外副翼，以增大飞机横侧操纵能力

B:在小速度飞行时使用内侧副翼；大速度时使用外副翼

C:飞行中只使用外副翼，内副翼只起备份作用

D:在低速时内外副翼同时使用，而在高速飞行时外副翼被锁定

回答: 错误你的答案: 正确答案: D

提示:

9. 随动补偿片与配平调整片相比

A:两者的操纵完全相同

B:两者都与舵面同向偏转

C:两者都与舵面反向偏转，能减小操纵感力

D:前者与舵面同向偏转，后者与舵面反向偏转

回答: 错误你的答案: 正确答案: C

提示:

10. 在驾驶舱中判断襟翼位置主要依据是

A:襟翼手柄的位置

B:襟翼驱动装置的运动

C:襟翼指位表的指示

D:液压系统工作是否正常

回答: 错误你的答案: 正确答案: C

提示:

11. 装在机翼上表面的飞行扰流板与副翼配合作横侧操纵时，它的情况是

A:在用驾驶盘操纵副翼的同时，两边机翼的扰流板张开

B:与副翼同步工作，即副翼向上偏转时，机翼上的飞行扰流板向上张开

C:与副翼工作相反，即副翼上偏的机翼飞行扰流板向下张开

D:在操纵副翼的同时，副翼向上偏转的机翼飞行扰流板向上张开，副翼向下偏转的机翼扰流板紧贴翼面不动

回答: 错误你的答案: 正确答案: D

提示:

12. 大型机俯仰配平操纵有三种方式：主电动配平、自动驾驶仪配平、人工机械配平。对俯仰配平的使用，起飞前

A:只能采用人工机械操纵

B:应根据飞机重心和襟翼位置因素，将水平安定面调定在绿色区域内的适当位置上

C:应检查三种配平方式的超控关系是否正常

以上内容仅为本文档的试下载部分，为可阅读页数的一半内容。如要下载或阅读全文，请访问：<https://d.book118.com/288014051140006033>