

## me-ta 题库 M11 ( 2 ) ( 去答案 )

### M11 题库 1

1 . 何谓飞机的使用载荷

A : 使用载荷等于设计载荷乘以安全系数。

B : 使用载荷等于设计载荷除以剩余强度系数。

C : 使用载荷是飞机使用过程中预期的最大载荷。

D : 使用载荷等于设计载荷除以安全系数。

CCAR-25 规定 , 安全系数 1.5。还有剩余强度系数

2 . 下列哪些情况下会造成飞机的重着陆

A : 飞机单主起着陆。

B : 飞机着陆重量过大。

C : 飞机着陆是机头抬头使两主起着陆。

D : 飞机着陆是垂直速度过大。

3 . 满足下列哪一组方程飞机才能进行匀速直线飞行

A :  $P_0=D_0, L_0=W$ . B :  $M_A=M_B$ . C :  $M_A=M_B, L_0=W$ . D :

$P_0=D_0, M_A=M_B, L_0=W$ .

4、飞机水平匀速转弯时,飞机承受的升力的大小与什么因素有关。

升力乘以余弦等于重力

A : 只与飞机转弯时滚转角的大小有关。

B : 只与飞机的重量有关。

C : 与飞机转弯时滚转角的大小和飞机重量都有关。

D : 只与飞机的飞行速度有关。

5 . 飞机在不平地面上滑行时 , 通过起落架接头作用在飞机结构上的地面载荷是 A : 集中作用的静载荷。 B : 集中作用的动载荷。

C : 分布作用的静载荷。 D : 分布作用的动载荷。

6 . 用千斤顶将飞机逐渐顶起时 , 千斤顶顶销作用在飞机结构上的载荷

7 . A : 集中作用的静载荷。 B : 集中作用的动载荷。

C : 分布作用的静载荷。 D : 分布作用的动载荷。

7. 飞行中飞机承受的气动升力等于

- A : 载荷系数  $n_Y$  乘以飞机重力。
- B : 载荷系数  $n_Y$  减 1 再乘以飞机重力。
- C : 载荷系数  $n_Y$  加减 1 再乘以飞机重力。
- D : 飞机重力除以载荷系数  $n_Y$ 。

8. 什么是飞机结构的极限载荷

- A : 飞机结构在使用中允许承受的最大载荷。
- B : 飞机结构在静力试验中必须承受 3s 而不破坏的最大载荷。
- C : 飞机结构设计时用来强度计算的载荷。
- D : 飞机正常使用过程中可能出现的载荷。

使用中允许承受的最大载荷是限制载荷，即使用载荷。极限载荷，即设计载荷。

9: 关于安全寿命设计思想，下列哪些说法是正确的。

- A : 一旦结构出现宏观的可检裂纹就必须进行修理。
- B : 可以确保结构的使用安全。
- C : 可以充分的发挥结构的使用价值
- D : 只考虑无裂纹的寿命。

10. 结构在疲劳载荷作用下抵抗破坏的能力叫做

- A : 结构的强度。 B : 结构的稳定性。
- C : 结构的疲劳性能。 D : 结构的刚度。

11. 结构的稳定性是指

- A : 结构抵抗破坏的能力。 B : 结构抵抗变形的能力。
- C : 结构在载荷作用下保持原有平衡状态的能力。
- D : 结构抵抗疲劳破坏的能力。

12. 结构的刚度是指

- A : 结构抵抗破坏的能力（强度）。 B : 结构抵抗变形的能力。
- C : 结构在载荷作用下保持原有平衡状态的能力。
- D : 结构抵抗疲劳破坏的能力。

13. 为了确定飞机结构位置所设置的基准水线是

- A : 通过机身纵轴的水平面。 B : 通过飞机重心的水平面。

C：位于机身下面。距机身一定距离的是平面。

D：通过飞机机头的水平面。

14. 为了确定飞机结构的左右位置所设置的基准线是

A：参考基准面。B：对称中心线。C：水线。D：纵剖线。（水平位置）

机身站位是纵向各点到基准面的英寸数，基准面前为负值，后为正值。

机翼站位以机身中心线为基准进行编号。

水线是为了确定机体结构部件垂直方向位置而设立。起落架、垂尾的编号用到水线垂直距离英寸数表示

纵剖线：机身中心线为编号为 0 的纵剖线。

15: 关于机翼钢轴的下列说法哪些是正确的。

A：通过钢轴的外载荷会是机翼产生扭转变形。

B：钢轴的位置是由机翼的气动特性决定的。

C：通过钢轴的外载荷会使机翼产生弯曲变形。

D：不通过钢轴的外载荷会使机翼产生扭转变形。

16. 关于应力的说法哪些是正确的

A：正应力是拉应力和剪应力的统称（正应力是拉应力和压应力的统称）

B：正应力矢量沿截面的法线方向。

C：正应力矢量沿截面的切线方向。

D：剪应力矢量沿截面的切线方向。

17. 在弯矩作用下，梁的截面上会产生

A：拉应力和剪应力 B：压应力和剪应力。

C：拉应力和压应力。D：拉应力，压应力和剪应力。

18. 飞机结构在载荷作用下产生的基本变形有

A：剪切，扭转，拉伸，压缩和弯曲。

20. 从几何形状和受力特点分析，起落架受力结构中撑杆属于哪种受力结构 C A：梁元件 B：板件 C：杆件 D：薄壁结构。

21. 在飞机结构中，蒙皮，翼梁和翼肋的腹板属于

A：梁元件 B：板件 C：杆件 D：薄壁结构。

22. 机身隔框属于

A：空间薄壁结构 B：平面薄壁结构 C：杆系结构 D：空间桁架结构

同一平面杆件和板件组成的结构平面薄壁结构

不同平面杆件和板件组成的结构空间薄壁结构

23. 杆系结构是由

A：杆件和梁元件组成。 B：杆件和板件组成。

C：梁元件和板件组成。 D：杆件梁元件和板件组成。

如：起落架受力构架、发动机吊挂、操纵面的安装支架

24. 机翼，机身和尾翼是由

A：不在同一平面内的杆件和板件组成的空间结构。（称为空间薄壁结构）

B：在同一平面内的杆件和板件组成的空间结构。

C：杆件和梁元件组成的杆系结构。

D：不在同一平面内的杆件组成的空间桁架结构。

25. 从受力特点分析，起落架减震支柱属于哪种受力结构

A：梁元件 B：板件 C：杆件 D：薄壁结构。

梁元件有两种类型：一种外形和杆件相似，但具有较强的弯曲和扭转强度

另一种如缘条和腹板组成的机翼大梁、翼肋等。

26. 胶接连接技术的优点是·

A：抗剥离强度高 B：提高连接件的承压能力。

C：具有良好的密封性。 D：胶接质量容易得到保证。

还有一个作用是：减轻结构重量并提高结构的疲劳强度

27. 被广泛用于飞机制造和修理并被称为（外场铆钉）的是

A：1100 系列铆钉。 B：2017-T 系列铆钉。

C：2117-T 系列铆钉。 D：2024-T 系列铆钉。

28. 进行钛合金结构蒙皮铆接应选用

A：1100 系列铆钉 B：蒙乃尔合金铆钉 C：D：7075 系列铆钉。

- 29 . 在列哪些表面上可以直接涂漆层·
- A : 阳极化表面 B : 包覆铝材料表面  
C : 镀镉的钢结构表面 D : 用阿洛丁处理的表面。
- 30 . 在钢结构表面生成的镀镉层的特点是
- A : 比较坚硬 B : 是阴极镀层。  
C : 均匀致密。 D : 是淡黄色的闪光薄膜。  
是软镀层，阳极镀层，银灰色、致密、不透气、不透水
- 31 . 通过阳极化在铝合金表面生成的氧化膜有什么特点
- A : 硬度好 B : 导电性能低  
C : 防水并且气密 D : 防腐性能不如铝合金表面自然生成的氧化膜。  
坚硬，浅灰或者深灰，防水、气密、防腐，绝缘
- 32 . 涂漆前对金属表面进行蚀洗的洛酸溶液的浓度是
- A : 百分之五 B : 百分之十 C : 百分之十五 D : 百分之三
- 33 . 对飞机表面进行清洁工作时哪些方法是正确的·
- A : 用清洗剂浸泡的方法清洗钢索。  
B : 机体上的排泄孔，瓣状活门等要保持打开状态  
C : 用清洗剂在机体表面保持湿润状态以便将各种污物浸透。  
D : 清洁工作完成后一定要将各种遮盖物取下来。
- 34 . 下列哪些情况下会造成飞机在地面滑行是承受较大的颠簸载荷·
- A: 轮胎充气压力过大  
B : 减震支柱灌充的油量小于规定值。  
C : 减震支柱充气压力小于规定值。  
D : 减震支柱充气压力大于规定值。
- 35 . 对机轮等橡胶制品进行清洗时应使用
- A : 汽油 B : 清洁剂 C : 煤油 D : 肥皂水
- 36 . 有什么方法可以确定采用预载指示垫圈的螺帽已被拧紧到要求的程度
- A : 用工具不能拨动预载垫圈中上面的平垫圈  
B : 用工具不能拨动预载垫圈中下面的平垫圈。  
C : 检查螺杆外露的螺纹数  
D : 用工具不能拨动预载垫圈中间的外环。

- 37 . 铆钉采用干涉量适当的干涉配合，可以  
A：提高铆钉抗腐蚀的能力。 B：提高铆钉连接的拉伸强度  
C：防止应力腐蚀的发生 D：提高铆钉连接的疲劳强度。
- 38 . 如果完成铆钉的铆钉钉杆在孔中的填充量达不到要求  
A：会减小铆钉的拉伸强度。 B：会降低铆钉抗腐蚀的性能  
C：会降低铆钉的弯曲强度 D：会减小铆钉承受剪切的挤压强度
- 39 . 飞行中机翼蒙皮要承受分布气动载荷的作用  
A：分布气动载荷不会引起蒙皮的破坏  
B：分布气动载荷过大会使蒙皮发生剪切失稳。  
C：分布气动载荷过大会使蒙皮产生受压失稳。  
D：分布气动载荷过大会拉坏铆钉，撕裂蒙皮。
- 40 . 垂直尾翼产生的侧向气动力对后机身产生的扭矩等于  
A:气动力乘以气动力到机身中心线的距离  
B：气动力乘以气动力到机身上蒙皮的距离  
C：气动力乘以气动力到机身下蒙皮的距离  
D：气动力乘以气动力到机身钢轴的距离
- 41 . 承受扭矩作用时，轴的哪部分材料起的作用最大  
A：轴截面中性层上的材料 B：轴截面刚轴上的材料  
C：轴截面外层和轴中心之间的材料 D：轴截面最边缘的材料。
- 42 . 在弯矩作用下，梁材料沿纵向产生的中性层是  
A：最外面受拉伸的一层材料 B：最外面受压缩的一层材料  
C：中间的一层材料 D：不产生拉伸或压缩变形的一层材料。
- 43 . 机体某部件的区域编号是 4XX，这个部件在  
A：左机翼 B：右机翼 C：起落架和舱门 D：动力装置和吊架  
100：机身下部。 200：机身上部。 300：机尾和安定面。 400：动力装置和吊舱。  
500：左机翼。 600:右机翼。 700：起落架和舱门。 800：门。
- 44 . 限制飞机的最大允许速压的目的是  
A：防止飞机飞行的阻力过大  
B：防止升力过大造成飞机结构的总体破坏

C：防止飞机发生大迎角失速

D：防止局部气动载荷过大造成飞机结构的局部破坏。

飞机在飞行中的使用限制：1 过载在正限制载荷和负限制载荷之间。  
2 飞行速压小于最大允许速压。前者为飞机总体强度设计的主要依据，后者为飞机结构局部强度设计的依据。一般飞机最大允许速压为使用限制速压的 1.2 倍

45. 飞机直线爬升是，驾驶员承受的过载值与飞机重心过载  $n_y$  的关系

A：大于飞机重心过载 B：小于飞机重心过载

C：取决于飞机的爬升速度 D：等于飞机重心的过载。

46. 洛酸锌底层涂料的特点是什么

A：它的涂层均匀致密，不透气也不透水。

B：使用聚氨酯表面涂层必须使用洛酸锌底层涂料（使用聚酰胺表面涂层，必须使用环氧树脂作为底层涂料）

C：涂层中的洛离子可以提高表面涂层的防电化学腐蚀的作用。

D：黄绿色的洛酸锌底层涂料比深绿色洛酸锌底层涂料性能更好。

有空透水，防电化学腐蚀，专用稀释剂稀释，有毒。铬酸辛底层涂料有黄绿和深绿两种，新的为深绿比黄绿的性能好

47. 在螺帽或螺栓头下面使用预载指示垫圈的目的是

A：防止螺栓松动脱落 B：调节螺栓无螺纹螺杆的长度

C：对螺栓施加一定的预紧拉应力。 D：防止螺栓腐蚀。

48. 在承受较大的拉应力螺栓的螺杆和螺栓孔之间间隙中有腐蚀介质对导致 A：点腐蚀的发生 B：晶间腐蚀的发生

C：应力腐蚀的发生 D：层离腐蚀的发生。

49. 操纵方向舵产生的气动力会在后机身中产生哪些应力

A：拉力剪力和弯矩 B：压力剪力和弯矩

C：剪力扭矩和弯矩 D：拉力扭矩和弯矩

50. 何谓扭转变形

A：使结构件两个相邻很近的截面发生相对移动错开的变形

B：使结构件轴线曲率发生变化的变形

C：使结构件两个相距很近的截面发生相对转动错开的变形

D：使结构件两个相距很近的截面发生沿轴线相对分离的变形。

51. 细长直杆件受压力时，杆件的轴线不能保持直线状态和载荷平衡，说明 A：杆件失去局部稳定性 B：杆件抵抗压缩的承受强度不够

C：杆件失去总体稳定性 D：杆件抵抗弯曲的强度不够。

52. CCAR-25 部对飞机结构的刚度要求是

A：在限制载荷作用下飞机结构不能产生弹性变形

B：在极限载荷作用下飞机结构不能产生塑性变形

C：在直到限制载荷的任何载荷作用下，飞机结构产生的变形不得妨碍安全飞行。

D：在极限载荷作用下飞机结构不能产生弹性变形。

53. 关于安全系数，下列说法正确的是

A：安全系数是使用载荷和设计载荷之比。

B：安全系数应该略微大于 1

C：安全系数是设计载荷和使用载荷之比

D：为使飞机结构具有一定的剩余强度而选用的不小于 2 的系数。

安全系数： $P_{设计}/P_{使用}$ 。CCAR25 规定，除另有规定，否则使用载荷作为结构的外载荷时，必须采用安全系数 1.5

剩余强度系数： $Q_{破坏}/Q_{设计}$ ， $T_{破坏}/T_{设计}$ 。应大于 1

CCAR25 要求飞机结构强度要用限制载荷和极限载荷确定。限制载荷即为  $P_{使用}$ ，极限载荷即为  $P_{设计}$

54. 飞机的飞行包线是将飞行中可能出现的各种参数组合用一条曲线包围起来 A：只有包线所围范围以内各点所代表的飞行参数的组合可能在飞行中出现。

B：只有包线边界上各点所代表的飞行参数的组合可能在飞行中出现。

C：包线边界上的各点都表示某一个飞行参数的限制条件。

D：包线所围范围以外某些点所代表的飞行参数的组合也可能在正常飞行中出现。55. 限制飞机的最大使用载荷和最小使用载荷就是

A：限制了飞行中作用在机翼表面的局部气动载荷，保证了飞机的

总体强度

B：限制了飞行中作用在机翼表面的局部气动载荷，保证机翼蒙皮的不发生局部破坏

C：限制了飞行中飞机承受的升力大小，保证了飞机的总体强度。

D：限制了飞行中飞机承受的升力的大小，保证机翼蒙皮的不发生局部破坏。

56．操纵副翼使飞机加速向右横滚时，左发动机承受的过载值与右发动机过载值  $n_y$  的关系是

A：左发动机承受的过载值小于右发动机过载。

B：左发动机承受的过载值等于右发动机过载。

C：左发动机承受的过载值大于右发动机过载。

D：取决于飞机滚转的角速度。

$N_{\text{部件}} = N_y + N_{\text{附加}}$ 。左发大于右发是因为左发升力向上为正值，右发升力向下为负值

57．机翼安装角的检查方法是

A：使用安装角检查板沿机翼展向放置在飞机制造厂规定的位置。

B：使用安装角检查板沿机翼弦向放置在飞机制造厂规定的位置。

C：测量沿展向两个不同点到地面的距离。

D：测量飞机对称中心到机翼规定点的距离。

58．用阿洛丁修理铝合金结构表面被损坏的氧化膜时，正确的方法是

A：在表面涂上阿洛丁之后，要干燥 2 小时再用水清洗（2-5 分钟后用清水清洗）

B：在阿洛丁固化期间要保持阿洛丁薄膜的湿润。

C：对固化后出现裂纹的阿洛丁薄膜可以再涂一层阿洛丁（操作失败，必须去掉重来，而且要彻底清洗，否则易发生火灾）

D：在阿洛丁固化期间要保持阿洛丁薄膜的干燥。

59．铆钉，螺栓或焊点等能为胶接提供破损—安全特性的原因是

A：为结构提供了止裂孔 B：有效地阻止胶层损伤的扩展

C：使胶层粘牢固 D：加强了接缝的密封性。

60。在安装高强度的抗拉螺栓时对螺栓施加的预载拉力为

(通常在螺栓上的预载为螺栓屈服强度的 72%)

A：螺栓弹性强度的 75% B：螺栓屈服强度的 75%

C：螺栓强度极限的 75% D：螺栓屈服强度的 70%

61. 关于飞机结构中的板件，下列说法正确的是

A：板件承受垂直板平面集中载荷的能力比较强。

B、板件承受板平面内分布载荷的能力比较强。

C：薄板承受拉压和剪切的能力都比较弱（承受剪切的能力强）

D：厚板承受拉压的能力比较强，承受剪切的能力比较弱。（都比较强）

62:何谓弯曲变形

A：使结构两个相距很近的截面发生相对移动错开的变形。

B：使结构件轴线曲率发生变化的变形

C：使结构两个相距很近的截面发生相对转动错开的变形。（扭力变型）

D：使结构两个相距很近的截面发生沿轴线相对分离的变形。

63. 承受弯矩是结构中哪些材料在反抗弯曲变形中起的作用最大

A：中性层材料 B：离中性层最远的材料

C：离中性层最近的材料 D：在中性层和最外边之间的材料。

64. 在损伤容限设计思想中，裂纹扩展寿命是什么概念

A：是从结构投入使用到结构出现宏观的可检裂纹时的寿命。

B：是从结构上的初始裂纹扩展到临界裂纹时的寿命。

C：是从结构投入使用到结构出现遍布损伤不能经济修理时的寿命。

D：是从结构投入使用到结构出现功能性损伤的寿命。

65. 当飞机以大迎角，小速度和小迎角，大速度水平飞行时。

A：机翼产生的升力相同，机翼表面的局部气动载荷也相同。

B：机翼产生的升力相同，但机翼表面的局部气动载荷不相同。

C：机翼产生的升力不相同，机翼表面的局部气动载荷也不相同。

D：机翼产生的升力不相同，但机翼表面的局部气动载荷相同。

当以大速度、小迎角飞行时，机翼上下表面吸力都很大，。若速度过大，飞机在局部气动力作用下明显膨胀。

66 . 飞机俯冲拉起时，水平尾翼承受的过载值与飞机重心过载  $n_y$  的关系

A : 大于飞机重心过载。 B : 小于飞机重心过载。

C : 取决于飞机俯冲拉起的速度。 D : 等大于飞机重心过载。

67 . 确定飞机保持水平姿态的方法是

A : 将气泡水平仪放置在标记块上，看气泡是否在中心位置。

B : 目视观察飞机的横轴是否水平

C : 下吊铅垂，观察铅垂线是否与飞机的纵轴垂直。

D : 目视观察飞机的纵轴是否水平。

68 . 应在厂房内对飞机进行校装检查原因是

A : 避免气流影响飞机水平姿态的调整和测量数据的准确性。

B : 防止气流在机体表面产生静电。

C : 防止气流使飞机移动。 D : 防止气流损伤飞机的舵面。

69 . 清洁飞机风挡玻璃应使用什么清洁剂

A : 肥皂水 B : 玻璃清洁喷剂 C : 酒精 D : 丙酮

70 . 铆钉采用湿安装可以达到

A : 密封的目的，也可以防腐。 B : 提高铆钉抗拉强度的目的。

C : 提高铆钉剪切强度的目的。 D : 提高铆钉挤压强度的目的。

71 . 在载荷作用下，空间薄壁结构中的杆件要承受

A : 轴向的力 B : 弯矩和剪力作用。

C : 弯矩和扭矩的作用 D : 剪力，弯矩和扭矩的作用。

72 . 安装在机翼上的主起落架机轮与地面之间产生的摩擦力在机翼结构中引起的弯矩等于 A : 摩擦力乘以地面到机翼刚轴的距离。 B : 摩擦力乘以地面到机翼翼弦的距离。

C : 摩擦力乘以地面到机翼前缘的距离 D : 摩擦力乘以地面到机翼焦点的距离。

73 . 承受剪力时工字梁哪个部分反抗剪切变形的能力最强

A : 腹板 B : 上缘条 C : 下缘条 D : 上，下缘条。

74 . 按照 ATA—100 的规定，大型飞机区域划分的基本原则是

A : 机体区域编号由 3 位数字组成，将机体由粗到细划分

B：机体区域编号由 3 位数字组成，从前到后分别表示：区域，分区，主区。

C：机体区域编号由 3 位数字组成，从前到后分别表示：区域，主区，分区。

D：机体区域编号由 4 位数字组成，将机体由粗到细划分是主区，分区，区域，划分的，但是不是从前到后。

100：机身下部。200：机身上部。300：机尾和安定面。400：动力装置和吊舱。

500：左机翼。600：右机翼。700：起落架和舱门。800：门。

75. 某型飞机机头的机身纵向站位为--97.0，表示飞机机头的纵向位置

A：在基准面之前水平距离为 97 英寸。B：在基准面之后水平距离为 97 英寸。

C：在飞机重心之前水平距离为 97 英寸 D：在飞机重心之后水平距离为 97 英寸。76. 关于耐久性设计中飞机结构的经济寿命，下列哪些说法是正确

A：飞机结构经济寿命必须超过一个设计使用寿命

B：当结构上出现一定数量的裂纹损伤群时，就到了结构的经济寿命

C：当结构上出现宏观的可检裂纹时，就到了结构的经济寿命。

D：当结构上的裂纹扩展到临界裂纹时，就到了结构的经济寿命。

( 损伤容限的总寿命 ) 77. 在损伤容限设计思想中，损伤容限是什么概念

A：保证结构安全可靠地工作到下次检查的条件下，允许结构存在的缺陷和损伤。

B：保证结构可以承受极限载荷的情况下，允许结构存在的缺陷和损伤。

C：满足经济修理要求的条件下，允许结构存在的缺陷和损伤

D：不影响结构的使用功能的条件

78. 对于强度相同的水平突风和垂直突风

A：垂直突风会产生比较大的过载  $n_y$ ，主要是因为它改变了气流相对飞机运动速度的方向。B：垂直突风会产生比较大过载  $n_y$ ，主要是因为它改变了气流相对飞机运动速度的大小。C：水平突风会产生比较大过载  $n_y$ ，主要是因为它改变了气流相对飞机运动速度的方向。D：水平突风会产生比较大过载  $n_y$ ，主要是因为它改变了气流相对飞机运动速度的大小。M11 题库 2

1. 机翼蒙皮的作用是

A：构成机翼的气动外形 B：承受并传递载荷垂直机翼表面的集中载荷。

C：承受并传递局部气动载荷。D：与翼梁或纵墙腹板组成闭室承受机翼的扭矩。

2. 机翼结构的纵墙

A：是由很强的缘条和腹板、支柱组成 B：主要用来承受弯矩（不能承受弯矩）

C：与蒙皮组成封闭的盒段承受剪力（扭矩）D：是机翼的纵向受力结构。（翼梁、纵墙、桁条为纵向构件，翼肋为横向构件）

3. 梁式机翼的构造特点是

A：桁条较强，蒙皮较厚，有一根或数根较弱的梁

B：桁条较强，蒙皮较厚，纵向布置较多的墙。

C：桁条较弱，蒙皮较薄，有一根或数根较弱的梁。

D：桁条较弱，蒙皮较薄，有一根或数根较强的梁。

4. 机翼结构中普通翼肋和加强翼肋的区别是：

A：普通翼肋较多采用腹板式结构，而加强翼肋都是桁架式结构

B：普通翼肋较多采用桁架式结构，而加强翼肋都是腹板式结构

C：普通翼肋腹板常压有凹槽加强筋，所以比加强翼肋的腹板强。

D：加强翼肋要承受和传递较大的集中载荷。

5. 单块式机翼的特点是

A：机翼的弯矩主要由翼梁来承担（蒙皮和桁条一起承担总体弯矩）

B：机翼上便于开口，机翼与机身的连接简单。（不便于开口，连接复杂）

C：蒙皮较厚，局部刚度和扭转刚度比较大

D：生存力较差，扭转刚度低。（生存能力强，适用于高速飞机）

6. 机翼腹板式翼梁是由哪些部件组成

A：上下缘条直支柱和斜支柱组成

B：上下缘条，腹板，直支柱和斜支柱组成。

C：上下缘条，腹板和支柱组成。

D：缘条，直支柱和斜支柱组成。

7. 桁条式机身的特点

A：结构重量大，扭转刚度小 B 适用于机身开口比较多的部位（没有强有力的大梁，不宜与开大的舱口）

C：在气动载荷作用下蒙皮的变形小 D：机身各段之间要用比较多的接头连接。

9. 现代民航飞机增压座舱前后隔框一般采用

A：前部是球形加强框，后面是平板加强框。

B：前部是平板加强框，后面是球形加强框。

C：前部是球形普通框，后面是平板普通框。

D：前部是平板普通框，后面是球形普通框。

10. 驾驶舱窗户的玻璃都是由几层不同材料制成的层合结构

A：风挡玻璃由外层硬的强化玻璃和中层内层的化学强化玻璃组成，外层玻璃的内侧安装加热膜。

B：风挡玻璃由外层化学强化玻璃和中层内层的硬的强化玻璃组成，内层玻璃的外侧安装加热膜。

C：风挡玻璃由外层硬的强化玻璃和中层内层的化学强化玻璃组成，内层玻璃的外侧安装加热膜。

D：风挡玻璃由外层化学强化玻璃和中层内层的硬的强化玻璃组成，外层玻璃的内侧安装加热膜。

11. 组成桁梁式机身骨架的结构部件有

A：隔框，大梁和桁条 B：隔框大梁桁条和蒙皮（蒙皮不属于机身骨架，但它是机身主要部件之一）

C：隔框纵墙和桁条 D：隔框纵墙大梁和桁条

8 . 组成硬壳式机身的结构部件有

A : 框架隔框大梁桁条和蒙皮 B : 环框隔框桁条和蒙皮

C : 框架隔框纵墙和蒙皮 D : 框架隔框和蒙皮

12 . 机体上的开口分为大中和小开口

A : 采用受力口盖补偿的叫大开口 B : 采用直接补偿的叫大开口

C : 应该按照开口尺寸与所在部件基准尺寸相比来区分

D : 应该按照开口的绝对大小来区分

13 . 应在结构上采取一些措施对机体开口进行补偿

A : 使用快卸口盖是直接补偿开口

B : 用受力口盖和开口周边加强构件是直接补偿开口

C : 用非受力口盖和开口周边加强构件是直接补偿开口。

D : 改变开口区域的整个结构进行补偿的是直接补偿开口。

14 . 飞机的登机门通常分为主登机门和服务门

A : 主登机门在机身的左侧，服务门在机身的右侧

B : 主登机门在机身的右侧，服务门在机身的左侧。

C : 在紧急情况下主登机门可以当作应急出口，服务门不行

D : 在紧急情况下服务门可以当应急出口，主登机门不行。

15 . 在气动载荷作用下，副翼

A : 在装有指点的横截面承受的剪力最小

B : 在操纵摇臂部位的横截面承受的扭矩最大

C : 在装有指点的横截面承受的扭矩最大

D : 在操纵摇臂部位的横截面承受的扭矩最小。

16 . 飞机的主操纵面是

A : 副翼扰流板和升降舵 B : 副翼扰流板升降舵和方向舵

C : 副翼襟翼缝翼升降舵和方向舵（襟翼，缝翼为增升装置） D :

副翼升降舵和方向舵

17 . 飞机的主操纵面的作用是

A : 对飞机进行俯仰侧向和方向操纵

B : 除了对飞机进行操纵外，还可以起增升作用

C : 除了对飞机进行操纵外，还可以起增阻作用。

以上内容仅为本文档的试下载部分，为可阅读页数的一半内容。如要下载或阅读全文，请访问：<https://d.book118.com/608134072042006051>