

序号	编号	隶属题库	题型	题千	答案	选项A	选项B	选项C	选项D
1	27414	737SOP	多选题	(多选)关于进近程序执行的要求,正确的是?	A, B, C	在程序管制机场飞行时,飞行机组应严格遵守航图的高度和速度限制。	当飞机需要偏离航线时,应首先申请上升至最低扇区高度(MSA)后再完成偏航;当机场存在多个扇区时,应以最高者为准。	当飞机重新加入航线后,才允许按程序下降。	
2	27413	737SOP	单选题	低高度复飞中,飞行员是否应该强行控制飞机避免主轮接地?	A	不应该,复飞过程中飞机主轮短暂接地是可以接受的	应该迅速增加飞机俯仰姿态,强行控制飞机避免主轮接地		
3	27412	737SOP	单选题	下列低高度复飞的注意事项中哪一项是错误的?	D	飞机有可能在复飞的过程中接地,这是可以接受的	继续正常复飞程序,复飞指引可以继续提供机动中的指令	如果机组为避免复飞中接地而猛烈带杆将可能会造成擦机尾	当空速处于琥珀色趋势时,飞机具备全机动能力
4	27411	737SOP	多选题	(多选)关于进近简令,说法正确的是?	A, B, C, D	在下降前,PF应向PM说明自己实施进近和滑行的意图。	说明自己实施进近和滑行的意图。进近简令应在下降顶点前完成,并按需进行必要的更新。	执行进近简令时必须使用简令卡,飞行机组所有成员都应对照航图和设备进行检查、对复飞等非正常程序进行互动式协同并视情对简令内容进行补充。	对复飞等非正常程序进行互动式协同并视情对简令内容进行补充。当执行类/非精密进近时,飞行机组应在完成进近简令前对类/非精密进近程序进行复习并参照程序完成进近。
5	27410	737SOP	多选题	(多选)在盲降进近中,应遵循的程序有:	A, B, C	核实指令跑道航道和下滑道指针已显示。	喊话“(ILS识别码)识别”。	如航道、下滑道指针未显示或ILS识别码未识别,中止进近。	
6	27409	737SOP	单选题	发生跳跃后复飞,机组应果断加油门至复飞推力,且控制好飞机俯仰状态,后续的机组操纵应注意(?)?	A	机组应考虑并预防由于使用复飞推力造成的机头过度上仰,切记不要急于跟随指引仪,直到正上升率后,柔和一致抬头至飞行指引仪指令的俯仰姿态	机组应直接跟随飞行指引仪的复飞方式指示		
7	27408	737SOP	单选题	着陆过程中产生跳跃后,若此时将推手柄收至慢车,减速板可能会自动放出,导致失去升力并产生(?)的力矩?	A	机头上仰	机头下俯	不能确定	
8	22721	恶劣天气(G)	多选题	如果怀疑冰晶结冰,建议进行以下哪一项做法:	A, C, D	若情况允许,保持高度并离开冰晶结冰条件。	飞机通过爬升或下降来脱离冰晶结冰条件。	要求改变航路以减少在红色和琥珀色回波上方飞行的时间。	执行冰晶结冰非正常检查单。
9	22720	恶劣天气(G)	多选题	冰晶通常形成于出现可见水汽的区域和高于与结冰条件相关的高度。出现下列何种情况表示存在冰晶:	A, B, C, D	轻度至中度颠簸区域	有臭氧或硫磺的气味	风挡上有雨的出现,但是由于温度太低不会有液态的水存在。	湿度增加,且风挡周围有静电放电(圣艾尔摩之火)
10	22719	恶劣天气(G)	单选题	如低温条件下通过冰、雪、融雪或积水滑行,或在温度低于零度有降水时滑行,要将襟翼设置在(?)。	A	收上位	襟翼5	襟翼15	
11	22718	恶劣天气(G)	单选题	如外界温度低于-35℃,启动后至少应让发动机在慢车状态工作多长时间?	C	30秒	1分钟	2分钟	5分钟
12	22717	恶劣天气(G)	多选题	不要依赖目视机体结冰为标志来接通发动机防冰,应使用(?)来作为标准。	A, C	温度	露点温度	可见水汽	
13	22716	恶劣天气(G)	单选题	下列哪条属于容易结冰条件?	C	晴空, 5℃	冰雹, 12℃	雾, 能见度1英里, 3℃	能见度3海里, 5℃
14	22715	恶劣天气(G)	单选题	空中,机翼防冰系统(?)。	C	只可以用于除冰	只可以用于防冰	可用于防冰和除冰	
15	22714	恶劣天气(G)	单选题	全温高于多少时,不应使用发动机或机翼防冰?	D	-50℃	-10℃	5℃	10℃
16	22713	恶劣天气(G)	单选题	如果飞行中遇到大雨,应将发动机启动电门放到:	C	地面位	关断位	连续位	飞行位

17	22712	恶劣天气(G)	单选题	在地面，如果存在结冰情况，什么时候把ENGINE ANTI-ICE（发动机防冰）电门放到ON位？	D	当允许进入跑道时	滑出时	起飞后	发动机起动程序之后
18	22711	飞行管理、导航(A)	单选题	在ACT RTE LEGS(有效的航路航段)页上，用行选择键选择RTE DATA(航路数据)的提示符后，该页面什么数据可用？	C	FMC 为每个航路点计算的速度和高度	每个航路点人工输入的高度和速度限制	巡航航路点的ETA(预计到达时间)和预计风的数据	以上都对
19	22710	飞行管理、导航(A)	单选题	在地面，听到前轮舱的地面呼叫喇叭响，而且惯导方式舱控制面板上的“ON DC”灯亮，说明：	B	电源不正常	IRS在使用电瓶供电	“ON DC”灯正在校准自测	惯导正使用电瓶汇流条的DC 电源
20	22709	飞行管理、导航(A)	单选题	FMC 的横向偏移可达到99.9 海里。但一些航段是不能被偏移的。其中之一有：	A	飞行计划航路点的起始不连续处	PPOS(现在位置)的等待航线	航道变化大于90 度	
21	22708	飞行管理、导航(A)	单选题	若想在最短的水平距离内爬升高度，应该在 FMC 的什么页面上选择 MAX ANGLE(最大角度)。	C	CRZ(巡航)	PROG(进程)	CLB(爬升)	PERF(性能)
22	22707	飞行管理、导航(A)	单选题	在 FMC TRIP/CRZ(航班/巡航高度)计算中没有考虑什么因素？	D	GROSS WEIGHT(全重)	COST INDEX(成本指数)	ORIGIN(起飞机场)	RESERVES(备份油量)
23	22706	飞行管理、导航(A)	单选题	在性能页面输入巡航风后，还可以哪个页面看到巡航风？	B	巡航页面和航路页面	巡航页面和航路数据页面	航路页面和航段页面	航路页面和爬升页面
24	22705	飞行管理、导航(A)	单选题	在航路页面左边“经由(VIA)”一栏中，要求输入的是：	B	机场代码	航路代码	公司航路航路点	
25	22704	飞行管理、导航(A)	单选题	有效数据库在空中到期时，应怎么办？	B	页上更新	继续使用到期的数据库，着陆后再更新	就近机场着陆，更新后继续飞行	
26	22703	飞行管理、导航(A)	单选题	什么时候，IRS自动进入导航方式？	B	方式选择器由 OFF 位扳到 ALIGN(校准)位，并经过了 10 分钟	方式选择器在 NAV(导航)位，输入了现在位置，校准已经完成了	方式选择器从 ATT(姿态)位移到 NAV(导航)位，校准已经完成了	在 ALIGN(校准)方式下正常工作的所有信息都可用时
27	22702	飞行管理、导航(A)	单选题	IRS 在正常的导航方式工作时提供：	C	姿态和真航向，磁航向	加速度，垂直速度，和地速航迹，现在位置，和风的数据	以上都对	
28	22701	飞行管理、导航(A)	单选题	FMC 的咨询信息“BUFFET ALERT”(抖动告警)表明：	A	目前的状况导致机动余度比规定的要小	在中间的飞行轨迹中，已经探测到晴空颠簸	飞机处在部分或全部失速中	厨房正在准备机组的午餐
29	22700	飞行管理、导航(A)	单选题	如果 IRS 方式选择组件上的 FAULT 灯亮，它表明：	B	IRS 不在 ALIGN(校准)方式，输入了无效的现在位置	已经探测到了影响相关 IRS 的 ATT(姿态)和/或 NAV(导航)方式的系统故障	相应的 IRS DC 电源不正常	
30	22699	飞行管理、导航(A)	单选题	“MOD CRZ CLB”页面可由() 选择？	A	在CRZ 页面左1行输入一个比较高的巡航高度	巡航时，按压爬升页面	在CRZ页面“STEP TO”行上输入一个比较高的巡航高度	以上都包括
31	22698	飞行管理、导航(A)	多选题	如果人工输入点时，CDU显示：NOT IN DATA BASE,可尝试通过什么方法输入该航路点？	A, B, C	经纬度	地点-方位/距离	地点-方位/地点-方位	
32	22697	飞行管理、导航(A)	单选题	前顶板上一个琥珀色的GPS灯亮表示什么？	B	一个GPS传感器故障	两个GPS传感器故障	GPS正在进行位置更新	
33	22696	飞行管理、导航(A)	多选题	关于下降页面的SPD REST(速度限制)，说法正确的是？	B, C, D	可以人工输入，或删除该行任何速度限制	无有效速度限制时该行显示虚线	进入等待进入点前，当减速到等待速度，显示XXX/HLOD. (XXX为等待速度)	该行无法选择或修改HOLD或FLAPS速度
34	22695	飞行管理、导航(A)	多选题	关于下降页面的E/D ALT(下降末点高度)，说法正确的是？	B, C	如果下降末点前有lateral discontinuity(横向不连续),VNAV 会无效	当轨迹下降不可用时，显示空白	如果所选择的进近以RWXX结束，下降末点高度为跑道入口以上50英尺	
35	22694	飞行管理、导航(A)	单选题	使用LNAV飞FMC的等待航线时，使用多大坡度？	B	MCP板调定的坡度限制	最大30度坡度	最大25度坡度	等待页面输入的坡度

36	22693	飞行管理、导航(A)	多选题	关于ANP,说法正确的是?	A, B, C	ANP代表95%可能性的预计最大位置误差	ANP表示, FMC有95%的确信飞机的实际位置在以FMC位置为圆心, ANP数值为半径的圆圈内	ANP数值越低, FMC对其位置预计越有信心。	
37	22692	飞行管理、导航(A)	多选题	在哪个页面可以看到ANP	A, B	RTE LEGS	POS SHIFT 3/3	APPROACH REF	
38	22691	飞行管理、导航(A)	多选题	关于FMC进近参考页面上的G/S ON/OFF,说法正确的是?	A, B, C	当在FMC中选择了ILS进近, G/S默认为ON	在选择的或生效的进近中开或关上滑道	当选了LOC进近, 飞FMC生成的下滑轨迹(G/P), G/S必须放OFF。	
39	22690	飞行管理、导航(A)	单选题	关于FMC进近参考页面上的GROSS WT(全重), 说法正确的是?	A	人工输入后, 离开此页后再回到此页, 人工输入的全重数据会被FMC计算的全重数据所代替	人工输入后, 离开此页后再回到此页, 人工输入的全重数据仍保留不变	不能人工输入	
40	22689	飞行管理、导航(A)	单选题	关于FMC下降页面的FPA, V/B, V/S, 说法正确的是?	C	FPA表示FMC计算的预计飞行轨迹角	V/B表示当前的实际飞行轨迹角	V/S表示飞页面显示的V/B所需的垂直速度	
41	22688	飞行管理、导航(A)	单选题	巡航过程中, 在CDU的下降(DES)页, 选择DES NOW(现在下降), 会发生什么?	B	对于速度下降, 自动油门会调整推力保持1000英尺/分钟的下降率直到截获下降轨迹	对于轨迹下降, 自动油门会调整推力保持1000英尺/分钟的下降率直到截获下降轨迹	对于轨迹下降, 自动油门会收到慢车, 俯仰保持目标速度。	
42	22687	飞行管理、导航(A)	单选题	对于CDU的单发巡航(ENG OUT CRZ)页面中的最大高度(MAX ALT), 说法正确的是?	B	最大高度基于巡航推力计算	FMC根据机翼和发动机防冰构型、空调构型和工作发动机的发动机引气构型计算最大高度	在页面选择该最大高度, 将导致飞机爬升或下降到该最大高度	
43	22686	飞行管理、导航(A)	单选题	关于FMC的CDU巡航页面的STEP TO行, 说法正确的是?	A	可使用STEP TO 行输入可能的梯级爬升或下降高度供机组评估	该行仅在距下降顶点100海里内才有效	在该行输入新的高度将导致飞机爬升或下降到新高度	
44	22685	飞行管理、导航(A)	多选题	关于VERIFY GW AND FUEL信息, 以下说法正确的是?	A, B, C	VREF已选择后下降期间不出现此信息	出现此信息, FMC使用最后有效燃油量进行性能预测和VNAV操作使用	余下飞行需定期更新燃油量以保持全重有效	
45	22684	飞行管理、导航(A)	单选题	关于起飞基准(TAKEOFF REF)页说法正确的是?	A	如果在起飞基准(TAKEOFF REF)页选定了一个减推力起飞, FMC会按需重新计算减爬升1(CLB-1)和减爬升2(CLB-2)数值, 以防止爬升N1数值大于减推力起飞的N1数值。	如果在起飞基准(TAKEOFF REF)页选定了一个减推力起飞, 爬升N1数值可能会大于减推力起飞的N1数值。		
46	22683	飞行管理、导航(A)	多选题	关于生效的RTE DATA(航路数据)页面, 说法正确的是?	A, C, D	该页面的航路点与生效的航段页的航路点相同	该页面的WIND(风)的数据不能人工输入	该页面的WIND(风)的数据可由性能起始页的CRZ WIND(巡航风)数据传送给过来	如果未输入CRZ WIND, 则FMC默认该页面风为000°/000
47	22682	飞行管理、导航(A)	多选题	IRS 方式选择组件上, 白色校准灯什么情况下可能稳定地亮?	A, B, C	相应的IRS 在校准方式	起始姿态方式	关惯导的30秒周期内	IRS校准完成
48	22681	飞行管理、导航(A)	单选题	对IRS(惯导)进行校准, 必须要等完成以下哪项后才可以移动飞机:	D	“校准”灯亮后1 分钟	IRS 方式电门扳到“导航”位后	“ON DC(使用直流电)”灯瞬间亮后	“校准”灯熄灭后
49	22680	飞行管理、导航(A)	单选题	关于NAV STATUS(导航状态)页面, 说法正确的是?	B	通过NAV STATUS(导航状态)页面, 可以输入对某一导航台的调谐。	通过NAV STATUS(导航状态)页面, 不能输入对某一导航台的调谐。		
50	22679	飞行管理、导航(A)	单选题	“IRS FAULT”灯亮表明:	C	相应的IRS探测到故障	在地面, 灯亮并伴随校准灯亮表明输入的当前位置不正确	A或B	
51	22678	飞行管理、导航(A)	单选题	ECON(经济)巡航是一个可变的计划, 随全重、巡航高度、成本指数和顶风分量的变化而变化。成本指数输入零时的经济巡航速度为()速度。	A	最大航程巡航	最小航程巡航	最低成本巡航	最大高度巡航

52	22677	飞行管理、导航 (A)	单选题	PERF INIT (性能起始) 页的PLAN/FUEL, 说法正确的是?	B	空中和地面都可以进行PLAN油量的输入	已知机上实际油量前输入PLAN油量可以进行燃油预测	机上实际油量只能通过人工输入获取	
53	22676	飞行管理、导航 (A)	单选题	当工作在ECON CRZ (经济巡航) 方式时, 最佳高度是 () 的巡航高度; 当工作在LRC (远程巡航) 或由飞行员选择速度方式时, 最佳高度是 () 的巡航高度。	A	成本最低时 燃油消耗最少时	燃油消耗最少时 成本最低时		
54	22675	飞行管理、导航 (A)	单选题	FMC计算的最大高度是:	D	最大取证高度	推力限制高度	机动飞行限制高度	以上高度中最低的
55	22674	飞行管理、导航 (A)	单选题	关于使用QFE说法正确的是?	A	只要使用QFE而非QNH时, 必须在FMS中选择PFD上的QFE高度基准	使用QFE而非QNH时, 不必在FMS中选择PFD上的QFE高度基准		
56	22673	飞行管理、导航 (A)	单选题	关于巡航中出现了单发, 说法正确的是?	B	巡航中出现了单发可以使用FMC燃油预测?	巡航中出现了单发不能使用FMC燃油预测。		
57	22672	飞行管理、导航 (A)	单选题	关于“起始 / 基准索引”页, 说法正确的是?	A	可以通过“起始 / 基准索引”页提取备降场页显示。	不能通过“起始 / 基准索引”页提取备降场页显示。		
58	22671	飞行管理、导航 (A)	单选题	IRS 工作在姿态方式时, 通过 CDU 的哪个页面来输入 / 更新磁航向?	B	识别页面	位置起始页面	导航数据页面	
59	22670	飞行管理、导航 (A)	单选题	在飞行中失去交流电超过 5 分钟, 还没有交流电恢复时, 左、右 IRS 是否继续工作?	B	左 IRS 不再工作	右 IRS 不再工作	左、右 IRS 都不再工作	
60	22669	飞行管理、导航 (A)	单选题	在 IRS 校准期间, CDU 草稿行显示 “VERIFY POSITION” 核实位置信息, 表示输入的位置与起飞机场之间误差已超过多少?	B	2海里	4海里	6海里	
61	22668	飞行管理、导航 (A)	单选题	当 FMC 源选择电门在中间正常位时, 导航显示的地图信息来自	C	两边都来自左 FMC	左地图来自左 FMC, 右地图来自右 FMC	地图显示来自两部 FMC 的综合信息	两边都来自右FMC
62	22667	飞行管理、导航 (A)	单选题	FMC的CDU上显示‘DRAG REQUIRED’表示	B	减速板故障	飞机速度大于FMC的目标速度10海里 / 小时	飞机速度小于FMC的目标速度10海里 / 小时	
63	22666	飞行管理、导航 (A)	单选题	参考现用经济爬升页面: 以最短的距离爬升到FL280, 将使用何种爬升方式?	D	ECON	MAX RATE	ENG OUT	MAX ANGLE
64	22665	飞行管理、导航 (A)	单选题	如果在等待页面没有输入航段时间, FMC的默认值为	D	在10000英尺以下1分钟, 在10000英尺以上2分钟	在12000英尺以下1分钟, 在12000英尺以上2分钟	在12000英尺以下1分钟, 在12000英尺以上1.5分钟	在14000英尺以下1分钟, 在14000英尺以上1.5分钟
65	22664	飞行管理、导航 (A)	单选题	在N1限制页面选择的CLB-1和CLB-2, 所提供的爬升N1减少量分别为	A	3%和6%	5%和10%	10%和20%	15%和25%
66	22663	飞行管理、导航 (A)	单选题	FMC包括哪两个数据库	A	性能数据库和导航数据库	永久性数据库和临时数据库	附加数据库和导航数据库	附加数据库和永久数据库
67	22662	飞行管理、导航 (A)	单选题	在 CDU 的页面上要求必须输入数据的行用什么来显示?	C	虚线	空白	方格	
68	22661	飞行管理、导航 (A)	单选题	飞行中, 如果一台发动机失效:	C	执行ENG OUT (发动机失效) 页面断开VNAV, 所有后面计算的绩效数据都空白	执行ENG OUT (发动机失效) 页面会断开VNAV, 在重新衔接VNAV之前, 必须重新输入所有的性能数据	MOD ENG OUT CRZ页仅供参考, 执行键灯不亮。	VNAV会立即断开, 并不能被重新衔接
69	22660	飞行管理、导航 (A)	单选题	FMC的PERF INIT [性能起始] 页上的过渡高度	B	FMC刚被供电时, 显示10, 000英尺	选择不同高度的离场程序后改变	机组不能人工改变为一个新高度	
70	22659	飞行管理、导航 (A)	单选题	关于空中如果有有效的数据库过期了, 说法正确的是?	A	在空中如果有有效的数据库过期了, 可继续使用这个过期的数据库, 直到落地后更换有效数据。	在空中如果有有效的数据库过期了, 不能继续使用这个过期的数据库, 必须马上更换。		
71	22658	飞行管理、导航 (A)	单选题	每个IRS内存储的磁差范围是:	C	北纬70度15分到南纬70度15分之间	北纬73度到南纬60度之间	北纬82度到南纬82度之间	北纬78度25分到南纬78度25分之间

72	22657	飞行管理、导航(A)	单选题	在CDU的哪个页面上显示地速?	C	PROGRESS(进程)页第1页	CRUISE(巡航)页	POS REF(位置参考)2 / 3页	POS INIT(位置起始)页第1页
73	22656	飞行管理、导航(A)	单选题	驾驶舱飞行前准备时, IRS的方式选择电门应该放在:	B	ALIGN(校准)位	NAV(导航)位	ATT(姿态)位	ON位
74	22655	飞行管理、导航(A)	单选题	若FMC中的飞机全重不可用, 则APPROACH REF[进近基准]页会:	C	闪亮	空白	出现有方框的输入符	出现“INVALID”(无效)
75	22654	飞行管理、导航(A)	单选题	当飞机的速度比FMC的目标速度大于或等于10节, 或在VMO/MMO内5节时, 会出现FMC的什么咨询信息?	A	DRAG REQUIRED	VERIFY SPEED	OVERSPEED	
76	22653	飞行管理、导航(A)	单选题	关于航线名称在CDU的输入, 说法正确的是?	B	航线名称, 比如V2, 可以输入到FMC的 LEGS[航段]页。	航线名称, 比如V2, 不能输入到FMC的 LEGS[航段]页。		
77	22652	飞行管理、导航(A)	单选题	关于在CDU输入一个航路点后, 说法正确的是?	A	输入一个航路点后, 若FMC遇到相同名称有多个位置时, 会自动显示 SELECT DESIRED WPT[选择所需的航路点]页。	输入一个航路点后, 若FMC遇到相同名称有多个位置时, 不会自动显示 SELECT DESIRED WPT[选择所需的航路点]页。		
78	22651	飞行管理、导航(A)	多选题	可在有效的RTE LEGS[航路航段]页上输入或删除航路点。它包括:	A, B, C	增加新航路点	删除现存的航路点	重新排序现存的航路点	
79	22650	飞行管理、导航(A)	单选题	关于FIX[定位点]页说法正确的是?	A	FIX[定位点]页上, 飞机距定位点的径向线和距离显示, 随着飞机位置的移动, 该信息也被连续更新。	FIX[定位点]页上, 飞机距定位点的径向线和距离显示, 随着飞机位置的移动, 该信息不会连续更新。		
80	22649	飞行管理、导航(A)	单选题	飞行前准备从哪个页面开始?	C	位置起始页	航路页	识别页	
81	22648	飞行管理、导航(A)	单选题	要切入某一航路点的指定航道(例如: VOR导航台的规定航道)	D	航段页左1输入航路点, 右6输入航道, L NAV接通, 航向满足切入原则	定位点页输入航路点, 输入径向线, 用航向选择根据ND飞行	调频率、调航道, 用A/P, VOR/LOC方式飞行, 航向满足切入原则	以上方法之一
82	22647	飞行管理、导航(A)	单选题	关于FMC RTE页说法正确的是?	B	在FMC RTE页上, 如果已经输入了公司航路, 仍然要输入起飞机场。	在FMC RTE页上, 如果已经输入了公司航路, 不用再输入起飞机场。		
83	22646	飞行管理、导航(A)	单选题	按压起飞/复飞电门复飞后, FMC中的CRZ ALT将变化为什么高度?	D	MCP板选择高度。	复飞航路中有高度限制的航路点中最高的高度。	机场标高加1500FT。	前述三种高度中最的高度。
84	22645	飞行管理、导航(A)	单选题	在ECON SPD DES页中选择并执行DES NOW, FMC将如何指令:	C	FMC指令慢车推力下降, 并不试图截获VNAV下降轨迹	FMC指令下降1000英尺, 然后改平直到截获VNAV下降轨迹	FMC指令1000英尺/分钟下降率, 直到截获VNAV下降轨迹	FMC指令平飞直到下降顶点, 然后指令慢车推力下降
85	22644	飞行管理、导航(A)	单选题	巡航时, 如何得到MOD CRZ CLB页	C	按压CLB方式键	在STEP TO行输入更高的巡航高度	在巡航页输入更高的巡航高度	按压CRZ方式键
86	22643	飞行管理、导航(A)	多选题	什么情况下, VNAV会断开?	A, B, C	选择了一个不同的俯仰方式	截获了G/S	进近时, VNAV接通, FCC转换为LVL CHG	
87	22642	飞行管理、导航(A)	单选题	何时能接通LNAV?	D	FMC中输入了生效航路	飞机在生效航路3海里之内	飞机在生效航路3海里之外, 切入角小于等于90度, 并在现飞点前切入	满足1, 2条或满足1, 3条
88	22641	飞行管理、导航(A)	多选题	什么原因LNAV会自动断开?	A, B, C	到达生效航路的终点	到达航路不连续	选择了HDG SEL	
89	22640	飞行管理、导航(A)	单选题	如何改变目的地机场?	C	在PROGRESS(进程)页	在RTE LEGS(航段)页	在RTE(航路)页	
90	22639	飞行管理、导航(A)	单选题	IRS的状态灯DC FAIL(直流失效)灯亮, 说明:	C	IRS正在使用直流电工作	IRS失去直流电, 不能工作	IRS失去直流电源, 如果其他灯不亮, 正常工作	IRS出现故障
91	22638	飞行管理、导航(A)	单选题	FMC优先使用什么信号进行位置更新?	A	GPS	导航无线电	IRS	
92	22637	飞行管理、导航(A)	单选题	飞行前准备时, 在FMC性能页面输入无油重量后, PFD的速度带上会自动出现什么符号?	A	绿色的UP	绿色的1	绿色的5	VREF
93	22636	飞行管理、导航(A)	单选题	全球定位系统经纬度位置显示在哪个页面?	B	位置起始页1/3	位置基准页2/3	位置偏移页3/3	

94	22635	飞行管理、导航(A)	单选题	737—800 人工输入的经纬度航路点N47° 15. 4' W008° 3. 4 的显示代码为	A	WPT01	N47W008	N4715. W008 3. 4	
95	22634	飞行管理、导航(A)	单选题	在垂直导航的哪一阶段内, FMC 使用一种叫“能量补偿”的特殊程序?	B	巡航阶段	轨迹下降阶段	速度下降阶段	
96	22633	飞行管理、导航(A)	单选题	在用垂直导航方式巡航爬升时, FMC以爬升推力和什么速度爬升至新高度?	B	最大马赫速度	巡航目标速度	爬升目标速度	
97	22632	飞行管理、导航(A)	单选题	在现用经济巡航页面, 右1 行“STEP”(梯度高度)行, 何时显示空白?	D	在离起始下降点100 海里之内	在所需到达时间方式	在离起始下降点50 海里之内	A 或B
98	22631	飞行管理、导航(A)	单选题	在飞行管理系统中, 进近阶段是从哪点开始?	C	距离公布的进近的第一个航路点2 海里处	进场页面选择的进近过渡点	A或B	
99	22630	飞行管理、导航(A)	单选题	关于巡航时出现单发正确的是?	B	巡航时出现单发, 可以用垂直导航执行FMC单发飘降页	巡航时出现单发, 无法用垂直导航执行FMC单发飘降页		
100	22629	飞行管理、导航(A)	单选题	关于VNAV SPEED(垂直导航速度)下降正确的是?	A	在进行VNAV SPEED(垂直导航速度)下降时, 可以不使用LNAV方式。	在进行VNAV SPEED(垂直导航速度)下降时, 必须使用LNAV方式。		
101	22628	飞行管理、导航(A)	多选题	关于E/D(下降末点), 正确的是?	A, B, C	FMC通过E/D来计算T/D(下降顶点)	输入进场程序可以确定E/D	E/D点在地图上以标识为E/D的绿圈显示	
102	22627	飞行管理、导航(A)	单选题	下降页面中, FMC的默认页面是:	D	经济速度下降	人工速度下降	RTA方式	经济轨迹下降
103	22626	飞行管理、导航(A)	单选题	CDU 的哪一页显示临时和辅助导航数据库的内容?	A	导航概要 (NAV SUMMARY) 页	导航选项(NAV OPTIONS) 页	导航状态(NAV STATUS) 页	若按目视飞行规则或在无雷达地区实施运行, 报告现在位置和预计到达目的地的时间。
104	22625	飞行管理、导航(A)	单选题	在地面, 起始 / 基准索引页上是否显示 NAV STATUS (导航状态) 提示符?	C	显示在右 1 行	显示在右 6 行	不显示	
105	22624	飞行管理、导航(A)	单选题	FMC 为了计算导航和性能数据将不使用下面哪一数据?	D	机组输入的飞行计划	飞机系统数据	FMC 导航数据库和性能数据库的数据	方式控制面板的输入数据
106	22623	飞行管理、导航(A)	多选题	下列正确的是?	A, B, C	辅助导航数据库只能在地面输入	临时导航数据库可以在空中和地面输入	永久导航数据库每28天需要更新一次	辅助导航数据库每次飞行后自动消失
107	22622	飞行管理、导航(A)	单选题	关于航路数据页说法正确的是?	B	在航路数据页上, 对爬升阶段航路点可以输入风向/风速	在航路数据页上, 对爬升阶段航路点无法输入风向/风速		
108	22621	飞行管理、导航(A)	单选题	737-800 如何实现直飞和切入?	C	通过航段页面修改现用航路点	如果是切入, 在草稿行输入被修改的现用航路点的切入航道, 按压右6 INTC CRS (切入航道)行选键。	A或B	
109	22620	飞行管理、导航(A)	多选题	飞机在空中, 在RTA 进程页上, 第5 行到达时间窗显示的最早或最迟时间有可能是基于:	A, B, C	性能限制页上的最大/最小速度	当前的风向/风速	输入的预报风向/风速	
110	22619	飞行管理、导航(A)	单选题	在航段页面上显示飞航路点“LACRE”航段的方向显示: 131°, 它表示:	C	磁航向	真航向	磁航道	
111	22618	飞行管理、导航(A)	多选题	在CLB 页面右1 行显示在航路点“MACEY”的高度限制是6000A, 如何取消6000A的高度限制?	A, B	在CLB 页面取消	在LEG 页面取消	在RTE DATA页面取消	
112	22617	飞行管理、导航(A)	单选题	关于“ACT RTA PROGRESS ” 2/3 页面正确的是?	B	在“ACT RTA PROGRESS ” 2/3 页面, 左2 行所需到达时间的目标速度, 不受性能限制页和速度限制行的最小/最大速度限制。	在“ACT RTA PROGRESS ” 2/3 页面, 左2 行所需到达时间的目标速度, 受性能限制页和速度限制行的最小/最大速度限制。		
113	22616	飞行管理、导航(A)	单选题	关于条件航路点正确的是?	B	条件航路点可以在航路或航段页面人工输入	条件航路点不可以 在航路或航段页面人工输入		
114	22615	飞行管理、导航(A)	单选题	沿DME 弧程序未命名的航路点EPH252 /24 的代码是:	B	EPH252° X	D252X	EPH24	

115	22614	飞行管理、导航 (A)	单选题	关于条件性航路点正确的是？	A	条件性航路点不需要对应一个固定的地理位置，它反映一个时间位置或高度要求等	条件性航路点需要对应一个固定的地理位置，它反映一个时间位置或高度要求等		
116	22613	飞行管理、导航 (A)	单选题	哪种类型的航路点只能通过选择离场、进场程序来引入？	C	进近NDB航路点	人工做的航路点	条件性航路点	
117	22612	飞行管理、导航 (A)	单选题	用高度层改变方式爬升期间，若想取消减推力爬升，使用全推力爬升，怎样实现？	C	按压方式控制面板上CLB 电门	按压方式控制面板上N1 电门	通过CDU 的N1 限制页人工删除减推力爬升选择	
118	22611	飞行管理、导航 (A)	单选题	关于MAX RATE（最大爬升率）爬升，正确的是？	B	MAX RATE（最大爬升率）爬升是指，根据最短水平距离内达到最大高度的速度爬升。	MAX RATE（最大爬升率）爬升是指，根据最短时间内达到最大高度的速度爬升。		
119	22610	飞行管理、导航 (A)	单选题	关于N1 限制页面正确的是？	A	在N1 限制页面，FMC 已自动选择了CLB-1, 可以人工再重新选择全推力爬升。	在N1 限制页面，FMC 已自动选择了CLB-1, 不可以人工再重新选择全推力爬升。		
120	22609	飞行管理、导航 (A)	单选题	CLB1 提供减少多少N1 的爬升限制？	A	3.00%	1.00%	6.00%	
121	22608	飞行管理、导航 (A)	单选题	关于使用假设温度减推力起飞，正确的是？	A	使用假设温度减推力起飞，会影响减功率爬升的自动选择，以防止爬升N1大于减推力起飞的N1值。	使用假设温度减推力起飞，不会影响减功率爬升的自动选择，爬升N1可能大于减推力起飞的N1值。		
122	22607	飞行管理、导航 (A)	单选题	在N1 限制页选择了CLB-2，飞机到达多少英尺时，减功率爬升设置会逐渐增加到全爬升推力？	B	10000	15000	16000	20000
123	22606	飞行管理、导航 (A)	多选题	VNAV爬升期间，下一个航路点的高度限制可以在哪一页删除？	A, B	RTE LEGS页	CLB页	DES页	
124	22605	飞行管理、导航 (A)	多选题	在哪里转换QFE 和QNH 高度表基准？	B, C	在EFIS 控制面板	在CDU 的起飞基准2/2 页	在CDU 的进近基准页	
125	22604	飞行管理、导航 (A)	单选题	在起飞基准2/2 页，如果没有人工输入OAT, FMC 是否可以计算起飞N1 限制？	B	无论是否有自动传感的OAT数据，都必须人工输入OAT, FMC才能计算	如果有自动传感的OAT数据，没有人工输入OAT, FMC也可以计算		
126	22603	飞行管理、导航 (A)	单选题	通过输入假设温度减推力起飞，FMC 将限制N1 最多减少多少？	B	20%	25%	30%	没有限制
127	22602	飞行管理、导航 (A)	单选题	关于起飞基准1/2 页，正确的是？	B	在起飞基准1/2 页上，TO SHIFT (起飞位移)行，如果全球定位系统位置更新工作，需要起飞/复飞电门更新功能。	在起飞基准1/2 页上，TO SHIFT (起飞位移)行，如果全球定位系统位置更新工作，不需要起飞/复飞电门更新功能。		
128	22601	飞行管理、导航 (A)	多选题	737—800 当所需的飞行前输入已完成，在起飞基准1/2 页下部可能显示：	A, B	PRE-FLT COMPLETE 飞行前完成	INDEX 索引提示符	空白	
129	22600	飞行管理、导航 (A)	多选题	在起飞基准1/2 页输入了V 速度(V1、VR 和V2)后，下面哪种数据发生变化时，会引起“VERIFY TAKE OFF SPEEDS ”(核实起飞速度)的信息出现？	A, B	全重	无燃油重量	备份燃油	
130	22599	飞行管理、导航 (A)	单选题	关于起飞基准1/2 页，正确的是？	B	在起飞基准1/2 页，如果没有输入重心，FMC 会计算并显示安定面起飞配平设置？	在起飞基准1/2 页，如果没有输入重心，FMC 不会计算并显示安定面起飞配平设置？		
131	22598	飞行管理、导航 (A)	多选题	基准N1 游标显示的值可能是？	A, B, C	用N1调定旋钮人工调定的值	由FMC调定的值	自动油门生效的N1极限	
132	22597	飞行管理、导航 (A)	单选题	在飞行管理系统中，起飞阶段是指：	C	从按压起飞/复飞电门，直到飞机离地	从跑道头人工前推油门杆，直到飞机离地	从按压起飞/复飞电门，直到减推力高度（通常在此选择爬升推力）	

133	22596	飞行管理、导航(A)	单选题	在TAKEOFF REF (起飞基准) 页中输入V1、VR、V2速度的作用是:	A	仅供驾驶员参考	用于A/T起飞时保持速度	用于FMC计算到达时间	用于FMC计算爬升速度
134	22595	飞行管理、导航(A)	多选题	飞行前, 若想输入假设温度来减推力起飞, 应通过哪一页面输入假设温度?	B, C	起飞基准1/2	起飞基准2/2	N1 限制页	
135	22594	飞行管理、导航(A)	单选题	在空中为了在CDU页面显示VREF(着陆参考速度), 应按压什么键	A	INIT /REF (起始/基准)	PROG (进程)	DES (下降)	LEGS (航段)
136	22593	飞行管理、导航(A)	单选题	新的巡航高度不能在下列哪页中输入?	B	PERF INIT	RTE LEGS	CLB	CRZ
137	22592	飞行管理、导航(A)	单选题	关于数据链, 说法正确的是?	A	可以用数据链把起飞数据装载到起飞基准页面上。	不可以用数据链把起飞数据装载到起飞基准页面上。		
138	22591	飞行管理、导航(A)	多选题	当通讯功能无法处理FMC 下行链接时, CDU 页面上显示哪些状态信息以代替REQUEST(请求)和REPORT (报告) 提示符?	A, B	FAIL、VOICE	NO COMM、FULL	DATALINK	
139	22590	飞行管理、导航(A)	单选题	关于数据链通讯中上链数据, 正确的是?	B	数据链通讯中上链数据都要求飞行机组人工装载	数据链通讯中上链数据不是都要求飞行机组人工装载		
140	22589	飞行管理、导航(A)	多选题	当左、右前面板上FMC (琥珀色) 警戒灯都亮时, 下面什么说法是正确的?	B, C	有一部FMC 失效了	工作期间, 两部CDU 都出现警戒信息	测试期间, 测试电门在1 或2 位	
141	22588	飞行管理、导航(A)	单选题	关于FMC断电, 正确的是?	B	在空中FMC 失去电源超过10 秒, 电源恢复后, 必须重新输入所有的数据。	在空中FMC 失去电源超过10 秒, 电源恢复后, 不必重新输入所有的数据。		
142	22587	飞行管理、导航(A)	单选题	从飞机的燃油加法器接收到信号后, 就自动显示机载的燃油, 并且:	D	机载燃油量不可修改	不需要输入飞机的无燃油重量	若FMC没有接收到所需要的燃油数据, 显示虚线, 并且不能人工输入燃油重量	正常情况下, 输入飞机舱单上的ZFW(无燃油重量), FMC计算出飞机的全重
143	22586	飞行管理、导航(A)	单选题	CDU 的草稿行显示“INSUFFICIENT FUEL”信息, 表示	C	当前飞机油箱中剩下的燃油不足900 公斤	预计到达目的地机场时剩下的燃油少于性能起始页输入的储备油量	预计到达目的地机场时剩下的燃油少于900 公斤	
144	22585	飞行管理、导航(A)	单选题	CDU 的草稿行显示“CHECK FMC FUEL QUANTITY.”信息, 表示:	B	FMC 接收来自燃油量指示系统的燃油数据失效	FMC 探测到意外的燃油量下降	预计到达目的地机场时剩下的燃油少于900 公斤	
145	22584	飞行管理、导航(A)	单选题	FMC上出现VERIFY GW AND FUEL信息是由于什么原因?	A	燃油量的输入信号故障	没有输入飞机的无油重量	飞机在使用备份燃油	FMC没有此信息
146	22583	飞行管理、导航(A)	单选题	关于NAV STATUS (导航状态) 页面, 说法正确的是?	B	通过NAV STATUS (导航状态) 页面, 可以输入对某一导航台的调谐。	通过NAV STATUS (导航状态) 页面, 不可以输入对某一导航台的调谐。		
147	22582	飞行管理、导航(A)	单选题	飞行中如果FMC 的位置不准了, 经核实无线电位置是准的。若将FMC 的位置更新到无线电位置, 应通过哪个页面实现?	B	POS REF(位置基准) 页面	POS SHIFT(位置偏移) 页面	NAV STATUS(导航状态) 页面	
148	22581	飞行管理、导航(A)	单选题	关于航路页面, 说法正确的是?	A	在飞行中, 航路页面上有OFFSET (偏置) 提示符。	在飞行中, 航路页面上没有OFFSET (偏置) 提示符。		
149	22580	飞行管理、导航(A)	单选题	FMC 计算的飞机位置 (经纬度) 显示在哪个页面?	B	位置起始页面	位置基准页面	位置偏移页面	
150	22579	飞行管理、导航(A)	单选题	飞行前, 位置起始页面SET IRS POS (建立惯性基准系统位置) 行显示空白表示:	C	IRS 失效了	IRS 在校准过程中	IRS 进入了导航方式	
151	22578	飞行管理、导航(A)	单选题	位置起始页上格林威治时间行, 如全球定位系统时间无效, 人工是否可以输入格林威治时间?	A	位置起始页上格林威治时间行, 如全球定位系统时间无效, 人工可以输入格林威治时间。	位置起始页上格林威治时间行, 如全球定位系统时间无效, 人工无法输入格林威治时间。		
152	22577	飞行管理、导航(A)	单选题	说法正确的是?	B	在位置偏移页3/3 上显示的实际导航性能值越小, FMC 位置预测的准确性越低。	在位置偏移页3/3 上显示的实际导航性能值越小, FMC 位置预测的准确性越高。		

153	22576	飞行管理、导航 (A)	单选题	说法正确的是？	A	离场/进场索引页第6 行其他机场，通过草稿行输入到该机场的离场/进场页，所显示的信息可见但无法选择。	离场/进场索引页第6 行其他机场，通过草稿行输入到该机场的离场/进场页，所显示的信息可见且可以选择。		
154	22575	飞行管理、导航 (A)	单选题	RTA 所需到达时间的时间容差值，默认值是多少，显示在哪个页面？	C	15 秒，所需到达时间进程页2/3	30 秒，所需到达时间进程页2/3。	30 秒，性能限制页2/2	
155	22574	飞行管理、导航 (A)	单选题	在性能起始页上 (TRIP ALT) 航程高度，是指：	C	性能极限高度	航公司规定的高度	预计的公司最低成本高度	
156	22573	飞行管理、导航 (A)	单选题	成本指数越大	B	经济速度越大、飞行时间越长	经济速度越大、飞行时间越短	经济速度越小、飞行时间越长	
157	22572	飞行管理、导航 (A)	单选题	若要抑制某一DME 台对FMC 进行的位置更新，应在CDU 的哪个页面上实现？	B	基准导航数据页	导航选项页	导航状态页	
158	22571	飞行管理、导航 (A)	单选题	FMC源选择电门在什么位置？	C	中央前面板	遮光板	前顶板	
159	22570	飞行管理、导航 (A)	单选题	关于气象雷达系统，说法正确的是？	A	气象雷达系统使用IRS提供的信号。	气象雷达系统不使用IRS提供的信号。		
160	22569	飞行管理、导航 (A)	单选题	关于气象雷达面板上增益控制旋钮说法正确的是？	B	气象雷达面板上增益控制旋钮，是用于气象方式时调置接收机灵敏度，以增强雷达回波清晰度的	气象雷达面板上增益控制旋钮，是用于气象方式时调置接收机灵敏度，以增强雷达回波强度的		
161	22568	飞行管理、导航 (A)	单选题	737—800 应答机的高度报告由什么控制？	A	由应答机方式选择电门来控制	由应答机面板上IDENT来控制	由应答机自动控制	
162	22567	飞行管理、导航 (A)	单选题	关于FMC，说法正确的是？	A	在没有GPS、无线电的外部位置更新时，FMC 还可以继续导航。	在没有GPS、无线电的外部位置更新时，FMC 不能继续导航。		
163	22566	飞行管理、导航 (A)	多选题	737—800 导航系统包括哪些？	A, B, C	FMS、GPS、ADIRS	无线电导航系统（ADF、DME、ILS、指点标和VOR）	应答机和气象雷达	
164	22565	飞行管理、导航 (A)	单选题	IRS 工作在姿态方式时，通过CDU 的哪个页面来输入 / 更新磁航向？	B	识别页面	位置起始页面	导航数据页面	
165	22564	飞行管理、导航 (A)	单选题	关于快速重新校准，说法正确的是？	B	在过站或短停时，将IRS 方式选择器搬到OFF（关）位后，还可以进行快速重新校准。	在过站或短停时，将IRS 方式选择器搬到OFF（关）位后，就不能进行快速重新校准。		
166	22563	飞行管理、导航 (A)	单选题	在飞行中失去交流电超过5分钟，还没有交流电恢复时，左、右IRS 是否继续工作？	B	左IRS 不再工作	右IRS 不再工作	左、右IRS 都不再工作	
167	22562	飞行管理、导航 (A)	单选题	过站或短停中，对IRS 进行快速重新校准需多长时间？	B	10秒	30秒	60秒	120秒
168	22561	飞行管理、导航 (A)	单选题	在IRS 校准期间，CDU 草稿行显示“VERIFY POSITION”核实位置信息，表示输入的位置与起飞机场之间误差已超过多少？	B	2 海里	4海里	5海里	10海里
169	22560	飞行管理、导航 (A)	单选题	PF D、ND上的航向信息来自于	B	FMC	ADIRS	FCC	
170	22559	飞行管理、导航 (A)	多选题	在地面，先关掉交流电，未关IRS 而引起飞机电瓶的放电，有何指示或警告？	A, B	IRS 方式选择组件上的直流通灯（ON DC）会亮	前轮舱地面呼叫喇叭响	CDU 草稿行有信息显示	
171	22558	飞行管理、导航 (A)	单选题	IRS 方式选择电门在姿态（ATT）位，当姿态信息可用，起始磁航向被输入，航向信息可用时，白色校准灯：	B	稳定亮	灭	闪亮	

172	22557	飞行管理、导航(A)	单选题	如在高纬度地区，IRS 显示组件上显示选择器放在航向/状态位，校准时，当校准时间超过15分钟时，右窗显示从多少开始倒计时？	A	15 分	14 分	7 分	
173	22556	飞行管理、导航(A)	单选题	怎样解除对全球定位系统（GPS）的位置更新？	B	通过关掉GPS 电门	通过导航选项页2/2	通过导航状态页1/2	
174	22555	飞行管理、导航(A)	单选题	使用EFIS 控制面板上哪个电门使ND上显示全球定位系统（GPS）的符号？	C	方式选择电门选择在MAP 位	按下导航台（STA）电门	按下位置（POS）电门	
175	22554	飞行管理、导航(A)	单选题	全球定位系统（GPS）指示灯在什么位置	B	在前顶板上	在后顶板上	在左前面板上	
176	22553	飞行管理、导航(A)	单选题	为了FMC 进行计算，输入预报的巡航风。除了通过性能起始页面输入，还可以在哪个页面上输入？	B	爬升页面	巡航页面	下降页面	
177	22552	飞行管理、导航(A)	多选题	飞行管理系统在驾驶舱中主要的控制包括	A, B, C	MCP板	两个CDU	两个EFIS 控制面板和一个FMC源选择电门	
178	22551	飞行管理、导航(A)	单选题	关于飞行管理系统，正确的是：	A	飞行管理系统能提供飞行航径和性能参数的驾驶舱集中控制	飞行管理系统不能提供飞行航径和性能参数的驾驶舱集中控制		
179	22550	飞行管理、导航(A)	多选题	737—800 飞行管理系统包括哪些？	B, C	失速管理偏航阻尼器计算机	飞行管理计算机、自动驾驶/飞行指引仪、自动油门	惯性基准系统、全球定位系统	
180	22549	飞行管理、导航(A)	单选题	737-800 指点标信号如何显示？	A	在主PFD上显示	在ND上显示	在前面板上有单独的指点标灯	
181	22548	防冰排雨(G)	单选题	什么时候使用机翼防冰	D	在地面，当存在结冰情况或预计有结冰时	空中，作为除冰或防冰使用	空中，冰积聚前	以上都对
182	22547	防冰排雨(G)	单选题	在起飞前多长时间应接通风挡加温？	C	2分钟	5分钟	10分钟	将要起飞时接通
183	22546	防冰排雨(G)	单选题	全温探头（TAT PROBE）位于：	D	垂尾	后机身右侧	左水平安定面	前机身左侧
184	22545	防冰排雨(G)	单选题	起飞时允许的轻微结霜状况为：在机翼下表面的冰冷燃油霜冻的厚度不超过（ ）；但是，所有的前缘装置，所有的操纵面，调整片操纵面，（小翼操纵面）以及平衡腔必须清洁，没有雪，霜或结冰情况。	B	2毫米	3 毫米	4毫米	5毫米
185	22544	防冰排雨(G)	单选题	机翼防冰控制活门是由交流马达控制的。当一个活门开时，引气流向（ ）前缘内侧缝翼，然后排出机外。	C	1个	2个	3个	
186	22543	防冰排雨(G)	多选题	以下说法正确的是：	B, C	当探头加温电门放自动位，只有在两台发动机运转时，自动向A和B探头加温系统供电。	在地面按压大气全温测试电门，会给温度探头提供电源。	风挡加温过热测试是通过模拟一个过热条件来检查风挡加温系统的过热警告功能。	电源测试是用于证实风挡加温系统的工作。当任何风挡加温接通ON灯亮时，也可以进行电源测试。
187	22542	防冰排雨(G)	单选题	当发动机整流罩防冰（COWL ANTI-ICE）灯亮，下列说法正确的是：	B	指示发动机整流罩管道上游出现超压现象。	能通过断开自动油门，减小推力来减小整流罩管道压力。	仍然可以使用FMC中的性能预测。	
188	22541	防冰排雨(G)	单选题	当飞机使用备用电源时，备用空速的皮托管探头（ ）加温。	B	有	没有		
189	22540	防冰排雨(G)	多选题	温度控制器使（ ）号风挡保持适当温度，以保证风挡具有防止鸟击的最大强度。	A, B	1号风挡	2号风挡	3号风挡	
190	22539	防冰排雨(G)	单选题	当一侧风挡雨刷选择器发生故障，另一侧风挡雨刷选择器（ ）。	A	继续工作	停止工作		
191	22538	防冰排雨(G)	单选题	如果使用备用电源进行工作，探头加温灯（ ）指示系统状态。	B	会	不会		
192	22537	防冰排雨(G)	多选题	以下使用电防冰的部件有：	A, B, D	迎角传感器	升降舵皮托管探头	发动机整流罩	大气全温探头

193	22536	防冰排雨 (G)	多选题	如果发动机防冰电门打开，则：	A, B, C	相应的整流罩防冰活门开	抖杆器逻辑调为结冰状态	发动机显示上出现绿色TAI指示	发动机显示上出现琥珀色TAI指示
194	22535	防冰排雨 (G)	单选题	如果风挡电源中断，风挡过热灯（ ）亮	A	会	不会		
195	22534	防冰排雨 (G)	单选题	出现风挡过热现象，将受影响一侧的风挡加温（WINDOW HEAT）电门关闭再打开后，风挡过热（WINDOW OVERHEAT）灯仍亮，则关断受影响一侧的风挡加温电门，将最大空速限制为：	C	250海里	280海里	10000英尺以下，低于250海里	10000英尺以下，低于280海里
196	22533	防冰排雨 (G)	单选题	如未在飞行中使用机翼防冰，当发动机防冰处于（ ）位时，失速警告逻辑、空速指示以及空速指示器上的最小机动速度杆回到正常位。	A	关断	打开		
197	22532	防冰排雨 (G)	单选题	关于机翼防冰系统，以下说法正确的是？	B	机翼防冰系统包括前缘襟翼和外侧前缘缝翼。	当一个机翼防冰活门开时，引气流向三个前缘内侧缝翼，然后排出机外。	缝翼的位置会影响机翼防冰系统发挥有效性。	
198	22531	防冰排雨 (G)	多选题	将发动机防冰电门放在接通位后，以下说法正确的是：	A, C	发动机引气流过整流罩防冰活门，用于整流罩前缘防冰。	调定结冰状态下的失速警告逻辑，失速警告逻辑调节抖杆器和空速指示上的最小机动速度杆。FMC显示的VREF自动调整。	调定结冰状态下的失速警告逻辑，失速警告逻辑调节抖杆器和空速指示上的最小机动速度杆。FMC显示的VREF不会自动调整。	调定结冰状态下的失速警告逻辑，失速警告逻辑调节抖杆器和空速指示上的最大机动速度杆。FMC显示的VREF不会自动调整。
199	22530	防冰排雨 (G)	单选题	使用备用电源工作时，只给机长皮托管探头加温，出现故障时，机长皮托管灯（ ）	B	亮	不亮		
200	22529	防冰排雨 (G)	单选题	关于风挡加温系统的电源测试，下列说法正确的是：	C	每次飞行前必须进行测试	仅测试L1和R1风挡	核实风挡加温系统的工作	如果所有风挡加温ON灯亮，可以进行
201	22528	防冰排雨 (G)	单选题	风挡雨刷可使驾驶舱的前风挡上保持一块干净的区域。下列哪句话是正确的？	A	每个雨刷有独立的控制	风挡雨刷是靠液压工作，电动控制的	可以在干燥的风挡上使用雨刷	
202	22527	防冰排雨 (G)	单选题	发动机防冰系统在（ ）使用。	C	仅在地面	仅在空中	可在地面和空中	
203	22526	防冰排雨 (G)	单选题	机翼防冰控制活门是由（ ）控制的。	B	直流电马达	交流电马达		
204	22525	防冰排雨 (G)	单选题	机翼防冰控制活门的工作电源是什么？	A	交流电	直流电	正常交流电，备用直流电同时使用交、直流电	同时使用交、直流电
205	22524	防冰排雨 (G)	单选题	飞行期间，打开机翼防冰电门后，机翼防冰活门：	A	打开	当两个发动机推力手柄都小于30度角时打开	当两个机翼防冰管道的温度都小于限制时打开	
206	22523	防冰排雨 (G)	单选题	在地面时，两个发动机的推力（ ）起飞警告接通调定值，并且两翼分配管内温度（ ）热耦电门接通温度时，将机翼防冰电门放在开位，打开两个控制活门。	B	高于，低于	低于，低于	高于，高于	低于，高于
207	22522	防冰排雨 (G)	单选题	机翼防冰是对机翼的哪一部分提供防冰保护？	B	所有前缘装置	内侧3个前缘缝翼	前缘襟翼	后缘襟翼
208	22521	防冰排雨 (G)	单选题	在N1指示上出现琥珀色的TAI字样说明什么？	B	发动机整流罩防冰活门打开	发动机整流罩防冰活门位置与相应的发动机防冰电门指示位置不一致	存在结冰条件，要求机组打开发动机防冰	发动机整流罩防冰活门的管道下游超温
209	22520	防冰排雨 (G)	单选题	正常飞行期间，所有的皮托管探头、全温探头、迎角传感器是用（ ）防冰。	B	热引气	电加温	热引气或电加温防冰	
210	22519	防冰排雨 (G)	单选题	哪个设备不被加温？	B	升降舵的皮托管探头	静压孔	机长的皮托管探头	副驾驶的皮托管探头
211	22518	防冰排雨 (G)	单选题	迎角探头是如何被加温的？	D	通过使用左或右前风挡加温电门	当使用机翼防冰的任何时候	当备用静压口被加温的任何时候	通过打开A或B探头加温电门

212	22517	防冰排雨 (G)	单选题	对风挡加温电源测试时，控制器达到全功率而旁通正常温度控制功能，此时过热保护功能（ ）。	A	起作用	不起作用		
213	22516	防冰排雨 (G)	单选题	在什么情况下不允许对风挡加温进行电源测试？	C	所有风挡加温接通（ON）灯熄灭时	2个风挡加温ON（接通）灯熄灭时	所有风挡加温ON（接通）灯都亮时	任何情况下都可以进行测试
214	22515	防冰排雨 (G)	单选题	前风挡排雨系统包括：	A	风挡上的永久的排雨涂层和雨刷	机长座椅后面的瓶装液体	前顶板上的排雨电门	前顶板上的排雨电门
215	22514	防冰排雨 (G)	单选题	在地面接通机翼防冰电门后，该电门何时自动跳到OFF位？	D	需人工扳动，不会自动跳开	推力手柄前推到顶时	N1超过80%时	飞机离地时
216	22513	防冰排雨 (G)	单选题	左COWL ANTI-ICE灯亮说明：	B	左气源总管有超压的现象	左发动机整流罩防冰活门的管道下游有超压的现象	左发动机防冰活门不能达到全开位	左发动机防冰活门的位置与右发动机防冰活门的位置不一致
217	22512	防冰排雨 (G)	单选题	琥珀色的COWL ANTI-ICE（整流罩防冰）灯亮表明：	A	发动机整流罩防冰活门的管道下游有超压的情况。	有过热或超压的情况	相应的整流罩的防冰活门是打开的	整流罩防冰活门的位置与相应的发动机防冰电门的位置不一致
218	22511	防冰排雨 (G)	单选题	R ELEV PITOT（右升降舵皮托管）灯亮，它表明什么？	C	右升降舵皮托管探头被堵	控制探头系统有故障	右升降舵皮托管探头没有被加温	1和2都对
219	22510	防冰排雨 (G)	单选题	将风挡雨刷选择器电门放到INT位：	B	终止风挡雨刷的工作（停留在当前位置）	风挡雨刷7秒钟间断工作	风挡雨刷超高速工作	风挡雨刷超低速工作
220	22509	防冰排雨 (G)	单选题	风挡气流控制向_____提供除雾用的空调空气。	A	1号风挡	2号风挡	1号和2号风挡	所有风挡
221	22508	防冰排雨 (G)	单选题	左前风挡加温电门打开后，哪些风挡被加温？	D	L2，L3	L1，L2，L3	L1，L3	仅L1
222	22507	防冰排雨 (G)	单选题	打开发动机或机翼防冰电门时，防冰系统是如何设定结冰情况的抖杆器逻辑的？	D	根据推力按比例增大失速速度	根据推力按比例减小失速迎角	调节抖杆器和空速指示上的最大机动速度杆	调节抖杆器和空速指示上的最小机动速度杆
223	22506	防冰排雨 (G)	单选题	在地面，打开机翼防冰电门，发动机推力在慢车，如果仅左机翼管道内的温度高于热耦电门接通温度：	B	左机翼防冰活门关闭，右机翼防冰活门保持打开	两个机翼的防冰活门都关闭	两个机翼的防冰活门都保持打开	将左空调组件调置到高流量可以使左机翼防冰活门重新打开
224	22505	防冰排雨 (G)	单选题	在地面，打开机翼防冰电门，机翼防冰活门何时打开？	C	两台发动机的推力都低于起飞警告调定值时	两个分配管道内的温度都低于热电耦电门接通温度时	两台发动机的推力都低于起飞警告调定值和两个分配管道内的温度都低于热电耦电门接通温度时	
225	22504	防冰排雨 (G)	单选题	发动机整流罩防冰活门由_____控制和作动。	C	电子，压力	电动，电动马达	电动，压力	电子，电动马达
226	22503	防冰排雨 (G)	单选题	脱离结冰区后，当机组关掉机翼防冰时，发现左WING ANTI-ICE VALVE OPEN（机翼防冰活门打开）灯长时间保持明亮，此时，应采取的措施是：	C	限制左发动机的N1不超过80%	避开结冰区飞行	关闭隔离活门和左发动机的引气电门	确保左发动机的N1不小于80%
227	22502	防冰排雨 (G)	单选题	飞出结冰区后，当机组关掉发动机防冰时，发现右COWL VALVE OPEN（整流罩活门打开）灯长时间保持明亮，此时，机组的正确处置措施是：	A	如果总温高于10°C，限制右发动机的N1不超过80%	避开结冰区飞行	关掉右发动机的引气活门和隔离活门的控制电门	隔离活门的控制电门
228	22501	防冰排雨 (G)	单选题	飞行中，在预计前方存在结冰条件而打开发动机防冰时，发现右COWL VALVE OPEN（整流罩活门打开）灯长时间保持明亮蓝色，此时，机组正确的处置措施是：	B	限制右发动机的推力不超过80%N1	避开结冰区飞行	关掉右发动机的引气活门和隔离活门的控制电门	确保右发动机的推力不小于80%N1
229	22500	防冰排雨 (G)	多选题	如果风挡加温接通（ON）灯熄灭，意味着：	A, B, C, D	所选风挡检测到过热情况	发生系统失效	系统在合适的温度	电门关断
230	22499	液压系统 (C)	单选题	用于冷却液压油的热交换器位于？	C	相应的液压油箱内	相应的液压泵内	相应的主油箱内	
231	22498	液压系统 (C)	单选题	备用前轮转弯可以由哪个液压系统供压	A	B系统	A系统	备用系统	
232	22497	液压系统 (C)	多选题	偏航阻尼器可以由哪个液压系统供压？	A, C	B系统	A系统	备用系统	

233	22496	液压系统(C)	单选题	A系统失效后,扰流板的供压是否受影响?	C	不受影响	仅地面扰流板受影响	地面扰流板和部分飞行扰流板受影响	受影响,可通过备用系统供压恢复。
234	22495	液压系统(C)	单选题	PTU(动力转换组件)是由哪个液压系统供压的?	A	A 系统	B系统	备用系统	
235	22494	液压系统(C)	多选题	关于液压油箱增压,说法正确的是?	A, D	通过引气增压	通过液压泵增压	无需增压	液压油箱增压是保证液压油正向流至所有的液压泵
236	22493	液压系统(C)	单选题	将A或B系统的两个泵都关断,则,	C	该系统的液压压力指示为零	该系统的液压压力指示为2800PSI	该系统的液压压力可能指示一个小于100PSI的数据	
237	22492	液压系统(C)	单选题	电动液压泵过热灯亮表示?	C	相应的电动液压泵过熟了	用于润滑和冷却相应电动泵的液压油过熟了		
238	22491	液压系统(C)	单选题	若是液压B 系统漏油,则B 系统油量最终将会指示?	B	20%	约为0%,但是PTU 可以正常工作	0%,此时PTU 也将不能正常工作	22%
239	22490	液压系统(C)	单选题	如果液压系统增压出现不正常,在较高高度时会出现泡沫,这种现象可以通过什么来判定?	A	相关系统的压力出现波动和相应的压力低灯会闪亮	相关系统的压力出现下降	感觉驾驶杆上的杆力会发生变化	相关系统的液压油亮会出现波动
240	22489	液压系统(C)	多选题	下面的哪个操纵会影响液压系统油量指示?	B, D	将襟翼从15 放到30 时	收放起落架或前缘装置	仅放起落架时	发动机启动后系统增压
241	22488	液压系统(C)	多选题	如果备用液压系统漏油,那么?	A, B, C	备用系统油量减少为零	B系统继续正常工作	B系统油量最终减少到约70%	B系统压力丧失
242	22487	液压系统(C)	单选题	下列哪项无法通过动力转换组件(PTU)提供额外的液压压力?	D	自动缝翼	前缘襟翼系统	前缘缝翼系统	后缘襟翼系统
243	22486	液压系统(C)	单选题	下列哪项不是由于将2 号发动机灭火手柄拔出后而造成的结果?	B	2 号发动机驱动泵将停止工作	2 号发动机驱动泵仍将继续工作,但是液压油将不能流入发动机驱动泵。	B 系统的发动机驱动泵低压灯解除预位	B 系统提供的液压油量将大约减少六分之五
244	22485	液压系统(C)	单选题	因为发动机驱动液压泵提供的液压流量比电动马达泵大很多,如果发动机驱动泵失效的话,系统的压力()。	B	下降得更多	维持在3000左右	几乎为零	
245	22484	液压系统(C)	单选题	发动机驱动液压泵提供的液压流量是相应的电动马达泵的几倍?	C	2	4	6	8
246	22483	液压系统(C)	单选题	A 液压系统由什么泵来进行增压的?	B	两个相同的电动泵	一个由1 号发动机驱动的发动机驱动泵和一个交流电动马达泵	一个由2 号发动机驱动的发动机驱动泵和一个交流电动马达泵	一个由2 号发动机驱动的发动机驱动泵和一个直流电动马达泵
247	22482	液压系统(C)	单选题	液压系统共有A 系统、B 系统和()三个系统。	A	备用系统	C系统	D系统	
248	22481	液压系统(C)	单选题	飞行操纵A 系统的飞行操纵低压灯亮表示什么意思?	A	指示液压A 系统到副翼、升降舵和方向舵的压力低	液压A 系统已经失效	液压A 系统的电动液压泵失效	液压A 系统的发动机驱动泵失效
249	22480	液压系统(C)	单选题	当下DU故障时,可在什么地方检查液压系统的参数?	B	正副驾驶的外侧DU上	正副驾驶的内侧DU上。	CDU上	无法检查
250	22479	液压系统(C)	单选题	B液压系统失效后	C	可用备用液压系统放出后缘襟翼	所有扰流板不工作	计划襟翼15着陆	计划人工放起落架
251	22478	液压系统(C)	单选题	备用液压系统向备用偏航阻尼器供压需满足什么条件?	A	当飞行操纵A 和B 电门在备用方向舵(STB RUD)位且将偏航阻尼器电门接通时	当飞行操纵A 电门在备用方向舵(STB RUD)位且将偏航阻尼器电门接通时	当飞行操纵B 电门在备用方向舵(STB RUD)位且将偏航阻尼器电门接通时	
252	22477	液压系统(C)	单选题	双发情况下,液压系统B失效情况下着陆的襟翼是多少?	A	15	40	1	30
253	22476	液压系统(C)	单选题	液压B系统失效时,下述哪个系统不工作,且没有备用的工作方法?	C	后缘襟翼	2号反推	外侧飞行扰流板	前轮转弯
254	22475	液压系统(C)	单选题	正常使用中,哪个液压系统向反推提供液压?	B	A系统向两个反推提供液压	1号发动机使用A系统,2号发动机使用B系统	备用系统是反推的正常液压源	B系统向两台反推提供液压
255	22474	液压系统(C)	单选题	B系统失效后需要人工放起落架。	B	对	错		
256	22473	液压系统(C)	单选题	A 和B 液压系统都失效时,升降舵如何控制?	D	不能控制	使用备用液压系统的压力	使用蓄压瓶的压力	人工控制
257	22472	液压系统(C)	多选题	A 液压系统发动机驱动泵漏油,对于A系统的压力将会造成什么影响?	A, C	A 系统的压力由电动马达泵来保持	A 系统的压力将降到零	A系统液压油量大约稳定在20%左右。	

258	22471	液压系统 (C)	单选题	如果B 液压系统漏油，则：	A	不会影响到备用系统的工作	部分使用备用系统的设备无法工作	备用系统失效	
259	22470	液压系统 (C)	单选题	如果A 系统的电动马达液压泵或其相关管路，或发动机驱动泵与电动马达泵共用的部件发生漏油，则A 系统的油量将会？	A	减小为零	A系统剩油40%	A系统剩油20%	
260	22469	液压系统 (C)	单选题	1 号发动机驱动液压泵或其相关的管路漏油会导致液压A 系统的油量 ()	B	全部漏光	剩20%	几乎为零	
261	22468	液压系统 (C)	单选题	2 号发动机驱动泵或是其相关的管路漏油，会导致？	C	B系统液压油全部漏光	B系统剩油40%	B系统油量下降至大约零且B系统压力丧失	B系统剩油20%
262	22467	液压系统 (C)	单选题	如果备用液压系统漏油，那么B 系统的油量将会最终稳定在多少？	A	70%	88%	50%	76%
263	22466	液压系统 (C)	单选题	备用液压系统漏油有可能导致的现象有？	D	B系统油量指示下降	备用系统的低油量灯亮	备用系统的低压灯亮	以上都正确
264	22465	液压系统 (C)	单选题	在空中，A或B液压系统失效，备用液压系统自动启动向方向舵备用动力控制组件 (PCU) 提供液压压力的条件是什么？	D	起落架收上	起落架放下	襟翼收上	襟翼放下
265	22464	液压系统 (C)	单选题	当备用液压系统的油箱漏油时，液压B系统油箱的油量是否会受到影响？	A	会	不会		
266	22463	液压系统 (C)	单选题	液压A、B系统都失效，偏航阻尼器如何工作？	B	通过电动马达供压	通过备用液压系统供压	无法工作	
267	22462	液压系统 (C)	单选题	PTU (动力转换组件) 的工作需要 () 液压压力。	A	A系统	B系统	备用液压系统	
268	22461	液压系统 (C)	单选题	液压油量的指示范围是 ()。	A	0%到106%	0%到102%	0%到104%	
269	22460	液压系统 (C)	多选题	B 系统液压油量指示数值后面出现的RF 指示，表示什么？	A, C, D	RF指示仅当飞机在地面关车状态时或落地后襟翼收上滑进时有效	相应液压系统的液压油量低于88%	B 系统的油量低于76%	需要加液压油
270	22459	液压系统 (C)	单选题	液压系统的油量指示单位是：	D	加仑	升	夸脱	满油量的百分比
271	22458	液压系统 (C)	单选题	液压系统的压力和油量在哪里显示？	A	下显示组件上	机长或副驾驶外侧显示组件上	以上都可以	
272	22457	液压系统 (C)	单选题	液压泵散热和润滑使用：	B	滑油	液压油	燃油	
273	22456	液压系统 (C)	单选题	液压系统的正常压力值为多少？	C	1000PSI	2000PSI	3000PSI	
274	22455	液压系统 (C)	单选题	起落架转换组件工作的条件是什么？	D	在空中1号发动机转速低于限制值	起落架手柄在收上位	任一主起落架未收上锁定	必须同时满足ABC条
275	22454	液压系统 (C)	单选题	PTU工作时，是利用A 系统的液压压力去驱动原来由B系统所驱动的一些系统，PTU能驱动后缘襟翼吗？	B	能	不能		
276	22453	液压系统 (C)	单选题	什么情况下，PTU[动力转换组件]向自动缝翼系统提供备用的动力源？	D	在空中	来自B液压系统的发动机驱动泵压力低于极限	襟翼未收上，或：襟翼未收上且小于15（部分选型）	前述所有
277	22452	液压系统 (C)	多选题	下列哪种方法能够人工使备用液压系统开始工作？	A, B, C	将A 飞行操纵电门放到备用方向舵位	将B 飞行操纵电门放到备用方向舵位	将备用襟翼主电门放到预位位	
278	22451	液压系统 (C)	单选题	备用液压系统的工作可以人工也可以自动接通，并且仅仅只有一个 () 提供动力。	A	电动马达驱动泵	发动机液压泵		
279	22450	液压系统 (C)	单选题	下面哪些设备可以由备用液压系统供压？	D	外侧飞行扰流板、升降舵、备用刹车	水平安定面、副翼、方向舵	内侧飞行扰流板、备用刹车、备用偏航阻尼器	前缘襟翼和缝翼（只能放出）、方向舵、反推和备用偏航阻尼器
280	22449	液压系统 (C)	单选题	以下哪条不属于备用液压系统自动工作的条件：	D	A或B系统压力低	轮速大于60节	襟翼不在收上位	起落架全部收上
281	22448	液压系统 (C)	单选题	备用液压系统使用什么类型的泵？	B	一个发动机驱动泵	一个电动马达泵	一个发动机驱动泵和一个电动马达泵；	两个电动马达泵
282	22447	液压系统 (C)	单选题	备用液压系统供压给：	B	外侧飞行扰流板，方向舵和反推；	前缘装置的放出，方向舵和反推；	内侧飞行扰流板，方向舵和反推；	备用刹车，方向舵和反推

283	22446	液压系统 (C)	单选题	除了A和B液压系统，方向舵还可通过由备用液压系统提供液压。	C	A系统备用方向舵PCU(动力控制组件)	B系统备用方向舵PCU(动力控制组件)	备用方向舵PCU(动力控制组件)	主方向舵PCU(动力控制组件)
284	22445	液压系统 (C)	单选题	备用刹车的压力由谁提供？	A	A系统	B系统	备用液压系统	储压瓶
285	22444	液压系统 (C)	单选题	用于B液压系统冷却的热交换器位于哪里？	B	1 号燃油箱中	2 号燃油箱中	中央燃油箱中	B 系统液压油箱中
286	22443	液压系统 (C)	单选题	将2 号发动机灭火手柄拔出将会切断向哪个泵的液压油供给？	B	B 系统的电动泵	B 系统的发动机驱动泵	A 系统的电动泵和B系统的发动机驱动泵	A 系统的发动机驱动泵
287	22442	液压系统 (C)	单选题	A和B液压系统和刹车压力储压器 () 提供压力以保持停留刹车。	A	可以	不可以		
288	22441	液压系统 (C)	单选题	正常情况下，哪个液压系统向起落架收上供压	A	A系统	B系统	储压器	备用系统
289	22440	液压系统 (C)	单选题	下列使用组件哪些不能由液压A系统提供压力？	A	正常刹车	地面扰流板	起落架	正常前轮转弯
290	22439	液压系统 (C)	单选题	正常使用中，哪个液压系统向反推提供液压？	C	A系统向两台反推提供液压	B系统向两台反推提供液压	1号发动机使用A系统，2号发动机使用B系统	备用系统是反推的正常液压源
291	22438	液压系统 (C)	单选题	哪个系统为前轮转弯提供正常液压	A	A液压系统	B液压系统	备用系统	
292	22437	液压系统 (C)	单选题	刹车压力指示器指示的是哪个系统的压力？	C	A液压系统	B液压系统	储压瓶	备用液压系统
293	22436	液压系统 (C)	单选题	关于液压系统下列说法哪项正确？	C	备用液压系统漏油,B系统最终会剩余72%	备用系统的油箱与A 系统的油箱相连	每个液压系统都有一个位于主轮舱区域的液压油箱	
294	22435	液压系统 (C)	单选题	将飞行操纵电门扳到备用方向舵位，下列哪项说法错误？	A	关闭相应的飞行操纵关断活门，使正常流向主操纵面的液压切断，使相应的飞行操纵压力低灯亮	打开了备用方向舵关断活门	使备用系统能给方向舵和反推提供压力	接通了备用电动马达泵的电源，使其开始工作
295	22434	液压系统 (C)	多选题	将备用襟翼主电门扳到预位位将起到什么作用？	A, B, C	关闭后缘襟翼旁通活门	启动液压系统的备用泵	预位备用襟翼位置电门	
296	22433	液压系统 (C)	单选题	液压系统中的备用液压压力低灯什么时候预位？	A	只有在选择了备用泵工作或自动启动备用功能起作用时才预位	该灯始终是预位的		
297	22432	液压系统 (C)	单选题	液压系统中的备用液压油量低灯在什么时候预位？	C	只有当备用系统开始工作之后	将相应的飞行操纵电门扳到备用方向舵位之后	该灯始终是预位的	在自动启动备用功能起作用时才预位
298	22431	液压系统 (C)	单选题	B系统失效后，如果将B系统的飞行操纵电门扳到备用方向舵位，启动了备用液压泵的工作，此时B系统的飞行操纵低压灯还会亮吗？	B	会	不会		
299	22430	液压系统 (C)	多选题	飞行中，将B液压系统的飞行操纵电门扳到备用方向舵位，将导致什么后果	A, B, D	使液压系统的备用泵开始工作	打开备用方向舵关断活门给备用方向舵动力控制组件增压	使B系统的飞行操纵低压灯亮	使偏航阻尼器电门跳开
300	22429	液压系统 (C)	单选题	备用液压系统低压灯何时预位？	D	备用液压泵自动工作时；	当其中一个“飞行操纵”电门被放到“备用方向舵”位时；	当“备用襟翼”主电门被放到“预位”位时；	前述三种情况都对
301	22428	液压系统 (C)	单选题	空中，1号发动机驱动液压泵的琥珀色低压灯亮后，机组应该采取什么行动？	A	将该泵的电门关断	将1 号发动机灭火手柄拔出	断开1 号发动机驱动	
302	22427	液压系统 (C)	单选题	如果A系统的发动机驱动泵失去压力，而且此时对该系统的液压需求量很大，则有可能导致相应的 () 间歇地亮。	A	电动马达泵低压灯	电动马达泵过热灯	发动机液压泵低压灯	
303	22426	液压系统 (C)	单选题	紧急情况下，提起发动机灭火手柄切断相应液压系统的发动机驱动液压泵的压力后，发动机驱动液压泵低压灯会亮吗？	B	会	不会		
304	22425	液压系统 (C)	单选题	发动机驱动液压泵压力低灯亮表示什么意思？	D	相应的发动机驱动液压泵输出压力低	相应的发动机驱动液压泵电门没有打开	相应的发动机驱动液压泵失效了	以上都有可能发生

305	22424	液压系统 (C)	单选题	液压电动泵过热灯亮表示用于冷却并润滑相应电动马达泵的 () 过热	C	液压油	液泵本身	A或B	
306	22423	液压系统 (C)	单选题	在地面打开电动液压泵时，相应的主油箱内至少应该有多少燃油量？	C	800 LBS	1000 LBS	1675 LBS	2000 LBS
307	22422	液压系统 (C)	单选题	备用放襟翼最大允许放到什么位置？需要多长时间？	A	襟翼15，2分钟	襟翼15，5分钟	襟翼30，2分钟	襟翼30，5分钟
308	22421	液压系统 (C)	单选题	打开发动机驱动液压泵电门将控制什么？	B	给相应的泵提供电源开始工作，使液压油开始增压	给相应泵的闭锁活门断电，使泵的压力能够进入系统中去	给相应泵的闭锁活门通电，使泵的压力能够进入系统中去	使相应泵的闭锁活门机械移开，使泵的压力能够进入系统中去
309	22420	液压系统 (C)	单选题	发动机驱动液压泵电门正常情况下位于“ON”位是因为：	B	激活阻隔电磁线圈	延长阻隔电磁线圈的寿命	确保发动机运转时液压系统工作	
310	22419	飞行操纵 (C)	单选题	2000 英尺AGL，飞机已建立着陆外形，拉出减速板手柄，驾驶舱将显示：	C	SPEED BRAKE ARMED 指示灯	SPEED BRAKE DO NOT ARMED 指示灯	SPEED BRAKES EXTENDED 指示灯	无任何显示
311	22418	飞行操纵 (C)	单选题	失去一套液压系统后，主飞行操纵面操纵将：	C	降低50%	降低25%	不受影响	某些情况下有影响
312	22417	飞行操纵 (C)	单选题	可按需由人工操作的舵面是：	B	襟翼和缝翼	副翼和升降舵	副翼和方向舵	升降舵和方向舵
313	22416	飞行操纵 (C)	单选题	当出现自动驾驶仪对安定面进行的配平不正确时，执行哪个检查单：	B	安定面失控	安定面失去配平	安定面配平不工作	
314	22415	飞行操纵 (C)	单选题	当出现以下两种情况：由自动驾驶仪控制的电动配平失效，由驾驶盘电门控制的电动配平失效，执行哪个检查单？	C	安定面失控	安定面失去配平	安定面配平不工作	
315	22414	飞行操纵 (C)	单选题	当发生非指令性安定面配平轮连续转动时，执行哪个检查单？	A	安定面失控	安定面失去配平	安定面配平不工作	
316	22413	飞行操纵 (C)	单选题	当出现襟翼手柄和襟翼位置指示器指示不同时：	A	后缘襟翼不一致	后缘襟翼不对称	后缘襟翼无法收上	后缘襟翼无法放出
317	22412	飞行操纵 (C)	单选题	《偏航阻尼器》非正常检查单中描述，襟翼不要大于 ()	A	30度	15度	40度	
318	22411	飞行操纵 (C)	多选题	当A和B液压系统失效时：	A, C	后缘襟翼使用备用电动系统放出	前缘装置使用电动系统放出	所有飞行扰流板不工作	刹车不可用
319	22410	飞行操纵 (C)	多选题	当B液压系统失效时：	A, D	飞行扰流板（每个机翼两块）不工作	前轮转弯不可用	地面扰流板不工作	正常刹车不可用
320	22409	飞行操纵 (C)	多选题	当A液压系统失效时：	A, C	飞行扰流板（每个机翼两块）不工作	前轮转弯不可用	地面扰流板不工作	正常刹车不可用
321	22408	飞行操纵 (C)	单选题	预位减速板时，琥珀色减速板未预位灯亮，则着陆后 ()	B	不能使用减速板	需人工放出减速板		
322	22407	飞行操纵 (C)	单选题	大迎角飞行时，失速管理/偏航阻尼器计算机如何改变偏航阻尼器指令的方向舵偏转量	C	偏转速度减小，偏转量不变	增大	减小	不会改变
323	22406	飞行操纵 (C)	单选题	什么情况下，将偏航阻尼器电门接通时，备用偏航阻尼器与备用方向舵电源控制组件接通	D	当飞行操纵A 电门在备用方向舵 (STB RUD) 位时	飞行操纵B 电门在备用方向舵 (STB RUD) 位时	当飞行操纵A 或B 电门在备用方向舵 (STB RUD) 位时	当飞行操纵A 和B 电门在备用方向舵 (STB RUD) 位时
324	22405	飞行操纵 (C)	单选题	什么情况下，将偏航阻尼器电门接通时，主偏航阻尼器与主方向舵电源控制接通	C	当飞行操纵A 和B 都在ON位时	当飞行操纵A 或B 都在ON位时	当飞行操纵B 在ON位时	当飞行操纵A 在ON位时
325	22404	飞行操纵 (C)	单选题	如方向舵脚踏控制方向舵偏转了15 度，而主偏航阻尼器控制方向舵偏转了1 度，则中央仪表板上的偏航阻尼器指示器指示的偏转量是多少	A	1度	14度	15度	16度
326	22403	飞行操纵 (C)	单选题	偏航阻尼器的主要功能是：1 防止荷兰滚；2 防止超、失速；3 阵风阻尼；4 协调转弯	D	1、2、3	1、2、4	2、3、4	1、3、4

327	22402	飞行操纵 (C)	单选题	即使人工配平时安定面位置超过电动配平极限, 也可使用 () 使之返回到电动配平限制范围内	A	安定面配平电门	安定面配平操控电门	安定面配平轮	
328	22401	飞行操纵 (C)	单选题	在地面, 当液压A系统的压力低于多少psi时减速板伸出灯不亮	D	800	780	760	750
329	22400	飞行操纵 (C)	单选题	升降舵感觉定中组件正确预位或接通时, 在驾驶舱有何指示	D	飞行操纵面板上的感觉压差灯亮	偏航阻尼器灯灭	相应的预位灯或接通灯亮	没有指示
330	22399	飞行操纵 (C)	单选题	自动驾驶接通时使用副翼配平, 驾驶盘能不能反映配平值	B	能	不能		
331	22398	飞行操纵 (C)	单选题	驾驶杆向前推时	D	升降舵向下, 配平片向下	升降舵向上, 配平片向上	升降舵向上, 配平片向下	升降舵向下, 配平片向上
332	22397	飞行操纵 (C)	单选题	马赫数大于 () 时, 随着速度的增加, 升降舵根据 () 而调整, 从而自动完成马赫配平	D	0.715, 升降舵和襟翼位置	0.715, 安定面和襟翼位置	0.615, 升降舵和襟翼位置	0.615, 安定面位置
333	22396	飞行操纵 (C)	多选题	什么时候琥珀色感觉压差灯亮?	A, B	对于某些选型, 后缘襟翼收上, 且升降舵感觉计算机内存在过大的压差	对于某些选型, 襟翼收上或放下, 且探测到液压不平衡, 或如果其中有一个升降舵感觉控制系统失效		
334	22395	飞行操纵 (C)	多选题	当减速板伸出灯亮时:	A, C	做《减速板伸出》检查单	减速板伸出时正常亮起	在地面, 当液压A系统的压力低于750psi时减速板伸出灯不亮	
335	22394	飞行操纵 (C)	多选题	方向舵配平关断信号旗:	A, C	以OFF标牌出现进行指示	指示方向舵配平不工作	指示方向舵配平指示器不工作	方向舵配平失效时从琥珀色变为红色
336	22393	飞行操纵 (C)	多选题	没有襟翼手柄指令或襟翼卸载指令并且后缘襟翼出现以下哪些情况时, 探测到非指令性移动	A, B, C	襟翼从指令位置移开	襟翼到达指令位置后继续移动	襟翼向与指令相反的方向移动	
337	22392	飞行操纵 (C)	多选题	有关安定面配平轮说法正确的是	A, B, C	提供安定面人工操纵	超控其他任何安定面配平输入信号	当安定面运动时转动	通过安定面配平切断电门可停止其工作
338	22391	飞行操纵 (C)	单选题	备用放襟翼过程中最大速度为 ()	B	250节	230节	240节	
339	22390	飞行操纵 (C)	单选题	襟翼收上和放下时, 主电动配平的范围分别是多少	C	襟翼收上: 2.5-12.5 ; 襟翼放下: 0.25-12.5	襟翼收上: 0.05-14.5 ; 襟翼放下: 3.95-14.5	襟翼收上: 3.95-14.5; 襟翼放下: 0.05-14.5	襟翼收上: 0.05-14.5; 襟翼放下: 0.02-16.9
340	22389	飞行操纵 (C)	单选题	自动缝翼工作期间, 前缘缝翼放出或收回 () 导致前缘襟翼过渡灯亮	B	会	不会		
341	22388	飞行操纵 (C)	单选题	在使用备用襟翼系统放襟翼期间, 前缘襟翼过渡灯会不会亮	A	会	不会		
342	22387	飞行操纵 (C)	单选题	() 直接控制后缘襟翼位置, 并间接控制前缘装置位置	A	襟翼手柄	襟翼指示器	减速板手柄	
343	22386	飞行操纵 (C)	单选题	备用襟翼位置电门何时预位	C	当飞行操纵A 和/或B 电门放到备用方向舵位时	当备用液压泵自动启动时	当备用襟翼主电门放到预位位时	
344	22385	飞行操纵 (C)	单选题	襟翼30进近时, 当速度达到 () 时收回到25, 当速度达到 () 时重新放出	B	163/158	176/171	178/169	174/168
345	22384	飞行操纵 (C)	单选题	襟翼40 进近时, 当速度达到 () 时收回到30, 当速度达到 () 时重新放出	A	163/158	176/171	161/157	165/155
346	22383	飞行操纵 (C)	单选题	飞行操纵卡阻着陆的正确襟翼调定值是多少	C	1	5	15	40
347	22382	飞行操纵 (C)	单选题	双发情况下, 液压系统B失效情况下着陆的正确襟翼调定值是多少	A	15	30	40	1
348	22381	飞行操纵 (C)	单选题	当B系统液压失效时, 可以使用 () 收放后缘襟翼。	B	备用液压系统	电动马达	A液压系统	
349	22380	飞行操纵 (C)	单选题	在正常情况下, 前缘缝翼是使用 () 工作的	C	液压系统A	液压系统A 和B	液压系统B	备用液压系统
350	22379	飞行操纵 (C)	单选题	使用备用方式放襟翼时, () 不对称保护	A	不提供	提供		

351	22378	飞行操纵 (C)	单选题	主电配平使用的范围限制是	A	襟翼收上, 3. 95到14. 5单位	襟翼收上, 3. 95到12. 5单位	襟翼收上, 3. 95到13. 5单位	襟翼放出, 0. 50到14. 5单位
352	22377	飞行操纵 (C)	单选题	飞行中, 自动缝翼工作时, “LE FLAPS TRANSIT” 灯 ()	B	会亮	不亮		
353	22376	飞行操纵 (C)	单选题	将备用襟翼主电门放到“ARM”位后, 再将备用襟翼位置电门瞬时扳到“DOWN”位, 会	A	使用备用液压将前缘装置全放出	电动放出后缘襟翼	使用备用液压将前缘装置和后缘襟翼放出	
354	22375	飞行操纵 (C)	单选题	前缘装置包括发动机内侧的两个 () 和外侧的四个 ()	B	缝翼, 襟翼	襟翼, 缝翼		
355	22374	飞行操纵 (C)	单选题	关于自动缝翼系统, 下列哪个说法正确	B	提供在VMO / MMO以上, 放出缝翼	当后缘襟翼选择在1到5的位置上, 并且飞机接近失速时, 驱动缝翼到全伸出的位置	通常由A液压系统提供液压	通常由PTU (动力转换组件) 提供动力
356	22373	飞行操纵 (C)	单选题	备用液压系统是否能够将前缘装置收回	B	能	不能		
357	22372	飞行操纵 (C)	单选题	下降时你需要使用减速板来减速。减速板手柄的正确位置应在哪里	B	ARMED (预位)	FLIGHT DETENT (飞行卡位)	UP (伸出)	任何中间的位置
358	22371	飞行操纵 (C)	单选题	什么时候襟翼卸载系统可工作	C	所有襟翼调定时	襟翼15, 30, 0	襟翼30和40	仅襟翼40
359	22370	飞行操纵 (C)	单选题	每一侧大翼上前缘缝翼的数目是	C	2个	3个	4个	6个
360	22369	飞行操纵 (C)	单选题	在空中, 若将减速板手柄放“UP”位, 对飞机有什么影响	C	没有大的影响	导致扰流板结构受损	飞机抖振	
361	22368	飞行操纵 (C)	单选题	地面扰流板由谁供压	A	A 系统	B 系统	A 和B 系统	A 或B 系统
362	22367	飞行操纵 (C)	多选题	将备用Flap主电门放ARM位	A, B, C	关闭后缘Flap旁通活门	启动备用液压工作并预位备用Flap电门	预位备用襟翼位置电门	后缘襟翼可使用襟翼手柄收放
363	22366	飞行操纵 (C)	多选题	什么情况会导致琥珀色减速板放出灯亮	A, B, C	飞行中, 减速板手柄超出预位位置, 并且后缘襟翼放出大于襟翼10	飞行中, 减速板手柄超出预位位置, 并且无线电高度低于800 英尺	在地面, 减速板手柄在DOWN位, 并且地面扰流板未收回	
364	22365	飞行操纵 (C)	单选题	着陆期间, 当减速板在下卡位着陆后, 何时自动移到UP 位	B	无法自动移到UP位	两个推力手柄在慢车位、主轮速达60节以上、两反喷手柄拉起	任一推力手柄在慢车位、主轮速达60节、两反喷手柄拉起	两个推力手柄在慢车位、主轮速达60节以上且任一反喷手柄拉起
365	22364	飞行操纵 (C)	单选题	琥珀色减速板未预位灯亮, 减速板系统如何工作	B	自动伸出	人工放出		
366	22363	飞行操纵 (C)	单选题	如果在着陆后前推油门, 减速板手柄将前移并且 () 将收回	A	所有扰流板	地面扰流板	飞行扰流板	
367	22362	飞行操纵 (C)	多选题	当减速板手柄在“下卡位”时, 怎么做可以使它用于着陆	A, C	飞行员可以人工拉出手柄	减速板不可用	当使用发动机反推时减速板手柄将移到全升起位置	
368	22361	飞行操纵 (C)	单选题	减速板手柄预位后, 如果着陆时没有探测到机轮的加速运动, 那么当空 / 地系统传感到 () 时, 飞行扰流板是会自动伸出。	A	地面方式	空中方式		
369	22360	飞行操纵 (C)	单选题	下降时你需要使用减速板来减速。减速板手柄的正确位置应在哪里	B	ARMED (预位)	FLIGHT DETENT (飞行卡位)	UP (伸出)	任何中间的位置
370	22359	飞行操纵 (C)	单选题	每一侧大翼上, 地面扰流板的数目是	A	2	3	4	6
371	22358	飞行操纵 (C)	单选题	每一侧的大翼上表面有多少个飞行扰流板	C	2	3	4	6
372	22357	飞行操纵 (C)	单选题	偏航阻尼器指令的方向舵偏转会不会导致脚蹬移动	B	会	不会		
373	22356	飞行操纵 (C)	单选题	备用方向舵关断活门由谁控制	C	备用襟翼主电门	偏航阻尼器电门	飞行操纵电门A 或B	机组无法控制
374	22355	飞行操纵 (C)	单选题	机组可用 () 来超控主或备用偏航阻尼器	C	方向舵脚蹬	方向舵配平	A或B	
375	22354	飞行操纵 (C)	多选题	备用液压系统可以向备用偏航阻尼器供压的情况, 以下错误的是	B, C	当飞行操纵A 和B 电门在备用方向舵 (STB RUD) 位且将偏航阻尼器电门接通时	当飞行操纵A 电门在备用方向舵 (STB RUD) 位且将偏航阻尼器电门接通时	当飞行操纵B 电门在备用方向舵 (STB RUD) 位且将偏航阻尼器电门接通时	

376	22353	飞行操纵 (C)	多选题	飞行期间,什么情况会导致偏航阻尼器电门自动跳到关位且无法接通	A, B	当失速管理偏航阻尼器感应到主偏航阻尼器系统失效时	液压B-系统失效且飞行操纵B-电门在关位或备用方向舵位时	液压B-系统失效且飞行操纵B-电门在接通位时	AB系统都失效且飞行操纵电门都放在STBY RUD位
377	22352	飞行操纵 (C)	单选题	飞行期间由于B-系统失效而将飞行操纵电门放到了备用方向舵位,这之后,将偏航阻尼器电门重新接通是否可以启用备用偏航阻尼器	B	可以	不可以		
378	22351	飞行操纵 (C)	单选题	备用方向舵PCU-由谁供压	D	A、B-系统和备用系统	A-和备用系统	B-和备用系统	备用液压系统
379	22350	飞行操纵 (C)	单选题	在起飞后和着陆前的飞行过程中,如何抑制空速较大时的满舵操作	D	通过一个液压作动筒的自动释压	通过方向舵的舵比改变器	通过方向舵空气载荷释放系统	通过减小A和B系统主方向舵PCU-的压力
380	22349	飞行操纵 (C)	多选题	以下偏航阻尼指示器指示的内容错误的是	A, B, C	主或备用偏航阻尼器的输入信号	备用偏航阻尼器的输入信号	主和备用偏航阻尼器的输入信号	主偏航阻尼器的输入信号
381	22348	飞行操纵 (C)	单选题	两对方向舵脚踏是如何连接	A	刚性连接	柔性连接	用齿轮连接	通过转换机构连接
382	22347	飞行操纵 (C)	单选题	偏航阻尼器指示器()飞行员方向舵脚踏的输入值	A	不显示	显示		
383	22346	飞行操纵 (C)	单选题	备用偏航阻尼器工作条件是	C	当正常偏航阻尼器失效时,自动参与工作	B系统失效时,重置偏航阻尼器电门	恢复人工时,重置偏航阻尼器电门	任何时候只要重置偏航阻尼器
384	22345	飞行操纵 (C)	多选题	主偏航阻尼器不使用以下哪个系统的液压	A, C, D	液压A系统	液压B系统	备用液压系统	液压A和B系统
385	22344	飞行操纵 (C)	多选题	偏航阻尼器的作用是什么	A, B, C	阻止飞机的荷兰滚运动	协调转弯	阵风阻尼	防失速
386	22343	飞行操纵 (C)	多选题	怎样可以超控偏航阻尼器的输入[主用或备用]	B, C	仅当偏航阻尼器电门在OFF位	通过配平的输入	通过方向舵脚踏的输入	
387	22342	飞行操纵 (C)	单选题	YAW DAMPER灯亮指示	C	仅液压B系统不工作	液压A和B系统都不工作	偏航阻尼不工作	备用偏航阻尼器接通
388	22341	飞行操纵 (C)	多选题	如果右升降舵卡阻,如何进行俯仰操纵	A, B	使用安定面配平	用力操纵卡阻的升降舵,通过超控机构可以使左右驾驶杆分离;分离后可自由移动	使用升降舵感觉和定中组件	
389	22340	飞行操纵 (C)	单选题	升降舵卡阻而通过超控机构分离左右驾驶杆后,升降舵的行程比正常有何不同	C	相同	比正常行程大	比正常行程大大减小	
390	22339	飞行操纵 (C)	单选题	不论安定面在何位置,只要自动驾驶未接通,STAB OUT OF TRIM 灯()	A	不亮	亮		
391	22338	飞行操纵 (C)	单选题	如何可以在顶杆情况下用配平电门打抬头配平	C	任何时候都不行	将主电动配平切断电门扳到“超控”位	将安定面配平超控电门扳到“超控”位	将反向配平超控电门扳到“反向”位
392	22337	飞行操纵 (C)	单选题	起飞时,安定面配平应该()安定面配平指示器的绿区	B	大于	正好在	小于	
393	22336	飞行操纵 (C)	单选题	各种安定面配平控制中,配平量最大的是	C	主电动配平	自动驾驶配平	人工配平	速度配平
394	22335	飞行操纵 (C)	多选题	以下不是安定面配平绿区指示的配平范围的是	A, B, C	主电动配平范围	自动驾驶配平范围	空中使用安定面配平的正常范围	起飞安定面配平范围
395	22334	飞行操纵 (C)	单选题	安定面配平手轮可以超控其它任何的安定面配平输入吗?	A	可以	不可以		
396	22333	飞行操纵 (C)	单选题	飞行期间,发生驾驶盘卡阻,在施加压力操纵后,机长可以动,副驾驶动不了,可能发生了什么情况,应该怎么控制横滚	C	扰流板卡阻,副驾驶通过副翼控制横滚	副翼卡阻,副驾驶通过扰流板控制横滚	扰流板卡阻,机长通过副翼控制横滚	副翼卡阻,机长通过扰流板控制横滚
397	22332	飞行操纵 (C)	单选题	副翼配平通过什么进行	C	空气动力补偿片	扰流板作动筒	副翼感觉和定中组件	
398	22331	飞行操纵 (C)	单选题	侧风起飞时,可稍稍迎风压盘,但角度不应该过大,驾驶盘偏转超过()度时,会导致扰流板升起,带来额外的阻力	C	3	5	10	12
399	22330	飞行操纵 (C)	单选题	自动驾驶接通时使用副翼配平	B	将导致自动驾驶脱开	当自动驾驶脱开时可能导致突然的滚转运动	没有明显的影响	
400	22329	飞行操纵 (C)	单选题	副翼配平系统如何工作	C	用配平轮人工配平	用液压控制和作动	用液压作动电配平	

401	22328	飞行操纵 (C)	单选题	如果扰流板系统卡阻，如何进行横滚操纵	A	由机长的驾驶盘控制副翼来操纵	由副驾驶的驾驶盘控制副翼来操纵	由机长的驾驶盘控制副翼和减速板手柄控制飞机扰流板来操纵	不能操纵
402	22327	飞行操纵 (C)	单选题	在液压系统A和B失效的情况下，()可以使用备用液压系统操作。	B	副翼	方向舵	升降舵	
403	22326	飞行操纵 (C)	单选题	自动驾驶配平与主电动安定面配平使用()马达	B	各自独立的	相同的		
404	22325	飞行操纵 (C)	单选题	()驾驶盘是由钢索通过副翼感觉和定中组件与副翼的PCU连接。	A	机长的	副驾驶的		
405	22324	飞行操纵 (C)	多选题	如何起动备用液压系统	A, B, C	将飞行操纵A或B电门扳至“STBY RUD”位	备用襟翼电门扳至ARM位	满足自动起动条件	任何A或B液压系统失效时起动
406	22323	飞行操纵 (C)	单选题	脚踏和手轮可以使前轮转动的最大角度分别是多少	D	7度和70度	8度和78度	8度和70度	7度和78度
407	22322	飞行操纵 (C)	多选题	辅助飞行操纵包括	A, B, C	扰流板	减速板	增升装置	方向舵
408	22321	飞行操纵 (C)	单选题	两个驾驶盘之间如何连接	D	气动连接	柔性连接	用齿轮连接	用机械转换机构
409	22320	飞行操纵 (C)	单选题	使用方向舵脚踏控制前轮转弯的角度是多少	B	中心线两侧各3.5度	中心线两侧各7度	中心线两侧各14度	中心线两侧各67度
410	22319	飞行操纵 (C)	多选题	有关何时使用“SPOILER”电门，以下说法错误的是	A, B, C	飞行中，当液压A或/和B系统失效时	在地面，当液压A或/和B系统失效时	空中或地面，当液压A或/和B系统失效时	仅用于地面维护
411	22318	飞行操纵 (C)	多选题	以下哪些说法正确	A, B, C	主飞行操纵是由A和B液压系统提供动力的，备用液压系统作为方向舵的备用动力	飞行扰流板用于横滚控制，下降与减速	可以使用备用襟翼驱动系统放出和收回后缘襟翼	可以使用备用液压系统放出和收回前缘襟翼
412	22317	飞行操纵 (C)	多选题	速度配平系统和马赫配平系统不是由以下哪些计算机控制的？	A, C, D	飞行管理计算机 (FMC)	飞行控制计算机 (FCC)	失速管理/偏航阻尼器计算机	速度配平计算机和马赫配平计算机
413	22316	飞行操纵 (C)	单选题	飞行中，没有任何警告出现，但当主警告按压重现时，发现主警告灯、系统信号灯和“MACH TRIM FAIL”灯都亮了，再按压主警告灯时，所有的灯又都灭了；这是什么问题	C	警告系统有故障存在	马赫配平系统有可能双通道失效	马赫配平系统单通道失效	马赫配平系统有假信号
414	22315	飞行操纵 (C)	单选题	在着陆期间，当()支柱压缩时地面扰流板伸出。	A	右主起落架	左主起落架	前起落架	
415	22314	飞行操纵 (C)	单选题	在地面，如果SPEEDBRAKES EXTENDED灯亮，地面扰流板的位置如何	C	在收上位 (UP)	飞行卡位	没有收进	
416	22313	飞行操纵 (C)	单选题	因为液压压力不平衡，FEEL DIFF PRESS灯亮，压力不平衡发生在哪？	C	扰流板	副翼	升降舵	方向舵
417	22312	飞行操纵 (C)	单选题	在离高度飞行时，为了避免由于马赫的增加而出现过大的结构载荷，在高度()以上不要放出襟翼	C	10000英尺	14000英尺	20000英尺	25000英尺
418	22311	飞行操纵 (C)	单选题	()系统是用来改善在低起飞全重、重心靠后、推力较大时的飞行性能的	A	速度配平	马赫配平		
419	22310	飞行操纵 (C)	单选题	马赫数达到多少时，马赫配平系统开始工作	C	大于0.50M	大于0.515M	大于0.615M	大于0.565M
420	22309	飞行操纵 (C)	单选题	备用偏航阻尼器工作时，方向舵的移动()指示在偏航阻尼器的指示器上。	B	会	不会		
421	22308	飞行操纵 (C)	多选题	有关琥珀色的LE FLAPS TRANSIT灯亮，以下说法错误的是	A, B, D	表明所有的前缘装置都完全放出了	表明前缘缝翼完全放出了	任一前缘装置不在后缘襟翼相对应的规定位置	提供后缘襟翼不对称保护
422	22307	飞行操纵 (C)	单选题	当发生后缘襟翼不对称时，()使用备用襟翼电门来操纵后缘襟翼。	A	不要	可以		
423	22306	飞行操纵 (C)	多选题	有关减速板，以下说法正确的是：	A, B, C	减速板包括飞行扰流板和地面扰流板	A液压系统向地面扰流板供压	空中移动减速板手柄超过飞行卡位会造成抖振	中断起飞或着陆后，减速板手柄自动移向下卡位
424	22305	飞行操纵 (C)	单选题	如果探测到()系统的发动机驱动泵压力大量丧失，可通过PTU为自动缝翼的操作提供液压压力。	A	B	A	备用液压	

425	22304	飞行操纵 (C)	单选题	用备用方法放襟翼时，备用液压系统驱动前缘襟翼和缝翼至()位置。	A	全放出	半放出		
426	22303	飞行操纵 (C)	多选题	当FSEU探测到后缘不对称或偏斜情况时：	A, B	FSEU关闭后缘襟翼旁通活门	襟翼位置指示器显示指针不一致	襟翼位置指示器与襟翼手柄位置不一致	襟翼自动重置位置恢复为对称状态
427	22302	飞行操纵 (C)	多选题	无后缘襟翼位置或自动缝翼指令，并且出现下列哪些情况时，探测到非指令性移动：	A, B	一个机翼上的两个前缘襟翼移动	一个机翼上的两个或两个以上缝翼移动		
428	22301	飞行操纵 (C)	多选题	当发生后缘襟翼非指令性移动时：	A, B, C, D	FSEU通过关闭后缘襟翼旁通活门关断后缘驱动组件	机组不能复位关断的后缘襟翼	机组须使用备用襟翼位置电门控制后缘襟翼	没有后缘襟翼位置指示器指针不一致的显示
429	22300	飞行操纵 (C)	多选题	没有襟翼手柄指令或襟翼卸载指令并且后缘襟翼出现以下哪些情况时，探测到非指令性移动：	A, B, C	从指令位置移开	到达指令位置后继续移动	向与指令相反方向移动	
430	22299	飞行操纵 (C)	单选题	以下哪个操纵面不属于双液压系统？	D	副翼	升降舵	方向舵	飞行扰流板
431	22298	飞行操纵 (C)	单选题	以下有关副翼配平说法正确的是：	C	副翼配平量显示在后电子面板	在接通自动驾驶的情况下使用副翼配平，驾驶盘位置会反映配平	在接通自动驾驶仪的情况下进行任何副翼配平都会造成失去配平，当自动驾驶仪脱开时，会有突然的滚转运动	
432	22297	飞行操纵 (C)	单选题	以下有关副翼转换机构说法正确的是：	A	如果副翼操纵系统卡阻，向副驾驶的驾驶盘施加操纵力可通过扰流板提供横滚操纵。	如果副翼系统卡阻，扰流板和副驾驶的驾驶盘不工作	如果扰流板系统卡阻，副翼和机长的驾驶盘不工作	
433	22296	飞行操纵 (C)	多选题	以下关于地面扰流板说法正确的是：	A, D	在地面，对称的地面扰流板可抵消升力并增加刹车效能	在空中，地面扰流板可起到减速板的作用	任何起落架支柱压缩都会使地面扰流板放出	右主起落架支柱压缩使地面扰流板放出
434	22295	飞行操纵 (C)	多选题	以下关于飞行扰流板说法正确的是：	A, B, C, D	在空中，对称飞行扰流板起到减速板的作用	飞行扰流板可根据驾驶盘指令辅助横滚	当驾驶盘转动超过10度时，扰流板开始偏转	在地面，对称的飞行扰流板可抵消升力并增加刹车效能
435	22294	飞行操纵 (C)	单选题	偏航操纵由单个方向舵提供。起飞时，在()节之间方向舵开始产生空气动力效应。	B	30-50	40-60	50-70	60-80
436	22293	飞行操纵 (C)	多选题	可使用备用液压系统操纵的操纵面有：	C, D	副翼	升降舵	前缘装置	方向舵
437	22292	飞行操纵 (C)	多选题	关于飞行操纵面位置指示中方向舵的指示以下说法正确的是：	A, B, C, D	游标在左边表示左边最大位置	游标在中央表示中立位置	游标在右边表示右边最大位置	显示方向舵主和备用偏航阻尼器的运动。
438	22291	飞行操纵 (C)	单选题	飞行操纵面位置指示中飞行扰流板指示的是()扰流板。	A	4号和9号	3号和8号	2号和7号	
439	22290	飞行操纵 (C)	多选题	当前缘襟翼过渡灯亮时，表示：	A, B, C	任一前缘装置在过渡	任一前缘装置不在后缘襟翼相对应的位置	存在前缘装置偏斜情况	
440	22289	飞行操纵 (C)	多选题	有关襟翼的说法，以下正确的是：	A, B, C, D	襟翼30和40时，预位襟翼卸载系统	襟翼1是检查单发复飞时的襟翼位置	襟翼15是检查正常复飞时的襟翼位置	襟翼位置指示器可提供后缘襟翼不对称的指示
441	22288	飞行操纵 (C)	单选题	着陆过程中，指示轮速低于()，且减速板手柄不在DOWN位时，减速板不预位灯亮。	A	60节	70节	50节	
442	22287	飞行操纵 (C)	单选题	当减速板手柄在()时，减速板不预位灯不工作。	A	DOWN位	UP位	FLIGHT位	
443	22286	飞行操纵 (C)	单选题	驾驶杆的运动方向与安定面配平运动方向()时，会中止电动配平。	A	相反	相同		
444	22285	飞行操纵 (C)	单选题	偏航阻尼器指示器可以指示？	A	主偏航阻尼器的移动	备用偏航阻尼器的移动	飞行员方向舵脚蹬的输入信号	方向舵配平电门的配平量
445	22284	飞行操纵 (C)	单选题	副翼配平指示器的位置在哪？	D	前顶板	中央操纵台	后电子面板	驾驶盘
446	22283	飞行操纵 (C)	单选题	方向舵配平指示器的位置在哪？	C	前顶板	中央操纵台	后电子面板	驾驶盘
447	22282	飞行操纵 (C)	多选题	以下哪个电门可以断开自动驾驶？	A, C	安定面配平电门	安定面配平主电动切断电门	安定面配平自动驾驶切断电门	安定面配平超控电门
448	22281	飞行操纵 (C)	单选题	将安定面配平超控电门放在()时，不管驾驶杆在何位置都可以使用安定面配平电门进行配平。	A	超控位	关断位		

449	22280	飞行操纵 (C)	单选题	将安定面配平自动驾驶切断电门放在切断位 () 断开自动驾驶。	A	会	不会		
450	22279	飞行操纵 (C)	单选题	按压安定面配平电门 () 断开自动驾驶。	A	会	不会		
451	22278	飞行操纵 (C)	单选题	以下哪一个灯再亮的原因是由于SMYD计算机失效导致的?	D	感觉压差灯	速度配平失效灯	马赫配平失效灯	自动缝翼失效灯
452	22277	飞行操纵 (C)	多选题	将备用襟翼位置电门放到DOWN位:	B, C	瞬时光DOWN位, 使用电动放后缘襟翼	瞬时光DOWN位, 用备用液压放前缘装置	保持在DOWN位, 电动放后缘襟翼直到松开电门	保持在DOWN位, 用备用液压放前缘装置
453	22276	飞行操纵 (C)	多选题	将备用襟翼位置电门放到UP位:	A, D	电动收后缘襟翼	使用备用液压收后缘襟翼	使用备用液压收前缘装置	前缘装置仍保持放出位
454	22275	飞行操纵 (C)	单选题	将备用襟翼主电门放到预位后, 备用液压泵开始工作, 备用方向舵接通灯 ()。	B	闪亮	持续亮	短暂亮后熄灭	
455	22274	飞行操纵 (C)	单选题	() 仅当已选择了备用泵工作或自动备用功能工作时, 才预位。	A	备用液压低压灯	备用液压油量低		
456	22273	飞行操纵 (C)	单选题	备用液压低压灯仅在备用液压泵 () 才预位。	B	不工作时	工作时		
457	22272	飞行操纵 (C)	多选题	当偏航阻尼器电门接通时:	A, B	如飞行操纵B系统电门在开位, 主偏航阻尼器与主方向舵PCU接通	如飞行操纵A系统和B系统电门在备用方向舵位, 备用偏航阻尼器与备用方向舵PCU接通	如飞行操纵B系统电门在关位, 主偏航阻尼器与主方向舵PCU接通	如飞行操纵B系统电门在备用方向舵位, 备用偏航阻尼器与备用方向舵PCU接通
458	22271	飞行操纵 (C)	单选题	偏航阻尼器灯何时亮?	A	偏航阻尼器未接通	偏航阻尼器已接通	使用备用偏航阻尼器时	
459	22270	飞行操纵 (C)	单选题	飞行扰流板电门仅在 () 时使用。	A	维修	故障		
460	22269	飞行操纵 (C)	单选题	飞行操纵低压灯在什么时候解除工作?	B	当飞行操纵电门在OFF位	当飞行操纵电门在备用方向舵位	当飞行操纵电门在ON位	当A/B系统失效时
461	22268	飞行操纵 (C)	单选题	将飞行操纵A系统电门放到OFF位, 会断开液压A系统到 () 的液压。	A	副翼、升降舵和方向舵	副翼、升降舵和扰流板	副翼、安定面和扰流板	
462	22267	飞行操纵 (C)	单选题	将飞行操纵电门放到 () , 启动备用液压泵给备用方向舵供压。	A	备用方向舵位	关断位	接通位	
463	22266	发动机APU (C)	单选题	如果在N1 转速表上基准N1 读数位置出现了 “—” 符号, 说明什么?	A	N1 外圈调节旋钮在自动位且FMC 失效	N1 外圈调节旋钮在自动位	N1 外圈调节旋钮不在自动位	人工调定的N1 限制值失效或过大
464	22265	发动机APU (C)	单选题	因为反推手柄移动的一段停滞而造成的电动机机械锁接通, 如何恢复正常操作?	A	重新启动发动机循环反推操作	减小引气负载	减小电气负载	
465	22264	发动机APU (C)	单选题	在主滑油冷却器, 滑油被 () 冷却, 以保持合适的滑油温度。	A	发动机的燃油	发动机第5 级引气	发动机第9 级引气	冲压空气
466	22263	发动机APU (C)	单选题	如果自动回收电路启动, 后顶板上的 “REVERSER” (反推) 灯会不会亮?	B	空中会亮, 地面不会亮	不论空中地面都会亮	仅在地面会亮	不论空中地面都不会亮
467	22262	发动机APU (C)	单选题	下面哪一个不会导致后顶板上的 “REVERSER” (反推) 灯亮?	C	反推隔离活门不在指令的位置	反推控制活门不在指令的位置	左右发动机反推力不平衡过大	探测到同步轴锁电路故障
468	22261	发动机APU (C)	单选题	飞机落地后, 发动机仍保持几秒钟的进近慢车, 其主要目的是什么?	C	为了保持较大的着陆推力	为了防止发动机产生热悬挂	为了保证复飞时发动机的加速性	为了提高发动机拉反推时的加速
469	22260	发动机APU (C)	单选题	飞行期间反推手柄的正常位置是:	B	任意位置	收回位	内锁停止位	2号卡位
470	22259	发动机APU (C)	单选题	反推系统的自动回收电路一旦启动, 在着陆时能否使用反推装置?	A	能	不能		
471	22258	发动机APU (C)	单选题	着陆期间, 无线电高度表指示的无线电高度为多少时, 反推装置可以打开?	D	0英尺	20英尺或以下	50英尺或以下	10英尺或以下
472	22257	发动机APU (C)	多选题	什么时候反推开始起作用?	B, C	巡航中, 当油门杆在慢车时	当任一无线电高度表感应高度小于10英尺时	当空 / 地安全传感器在地面方式的时候	
473	22256	发动机APU (C)	单选题	前推力手柄在什么位置的时候, 可以选择反推?	C	T / O推力位	连续推力位	慢车推力位	任何前推力位置
474	22255	发动机APU (C)	多选题	在地面启动发动机期间, 发动机电子控制可以提供什么保护?	A, B, C	热启动	湿启动	EGT超限	

475	22254	发动机APU (C)	单选题	启动发动机期间，将发动机启动手柄提到慢车位时，起始的燃油流量指示比实际燃油流动滞后大约多长时间？	B	1秒	2秒	5秒	
476	22253	发动机APU (C)	多选题	发动机启动电门在“CONT”位时，什么点火器工作的情况怎样？	A, B	当发动机在工作且发动机启动手柄在慢车位时，向所选的点火器提供点火	飞行中，N2 低于慢车且发动机启动手柄在慢车位时向两个点火器提供点火	飞行中，不论N2大于还是小于慢车，只要发动机启动手柄在慢车位，就向两个点火器提供点火	
477	22252	发动机APU (C)	单选题	发动机启动电门在” OFF” 位时，什么情况下，两个点火器都工作？	C	发动机启动手柄在慢车位且N2 非指令性快速减小或N2 介于57%和50%之间	发动机启动手柄在慢车位且空中N2 介于慢车和5%之间	上述A或B	
478	22251	发动机APU (C)	多选题	下述哪一种情况需中止发动机启动？	A, B, C	EGT超过启动极限	N2达到慢车时无滑油压力指示	EGT上升后N1, N2不上升	
479	22250	发动机APU (C)	单选题	启动手柄控制：	A	燃油关断活门及点火电路	启动机和供油	启动机和点火	推力
480	22249	发动机APU (C)	单选题	如果执行交输引气启动，哪条是正确的？	A	隔离活门电门在自动位，使用来自工作的发动机的引气	2号发动机必须首先启动	需要直流电源	
481	22248	发动机APU (C)	单选题	将启动手柄放到IDLE（慢车）位后15秒内，如果EGT不上升，表明：	D	是一种热启动	启动时发动机温度过高	过热启动	是湿启动
482	22247	发动机APU (C)	单选题	启动发动机期间，什么时候必须看到有N1指示？	C	N2达到25%时	启动手柄提到慢车位后10秒	启动手柄提到慢车位前	
483	22246	发动机APU (C)	单选题	左点火器由什么汇流条供电？	B	发电机汇流条	交流转换汇流条	备用交流汇流条	主汇流条
484	22245	发动机APU (C)	单选题	在正常发动机启动期间，什么时候应将启动手柄提到慢车位？	C	N2达到25%时	N2达到20%时	N2达到25%或N2约20%时达到最大马达工作转速时	
485	22244	发动机APU (C)	单选题	发动机启动机需要什么才能工作？	C	电源	增压空气	电源和增压空气	电源、增压空气和液压压力
486	22243	发动机APU (C)	多选题	电瓶启动发动机时：	B, C	仅滑油油量和发动机的振动指示可用	N2小于15%之前，仅提供N1, N2和滑油量指示	直到发动机加速到N2大于15%之后，EEC才有电，才能显示所有参数	
487	22242	发动机APU (C)	单选题	NG发动机的启动机已经脱开的指示是什么？	B	N1的RPM达到56%时，燃油的LOW PRESSURE (低压) 灯灭	在N2达到56%时，ENGINE START电门回到OFF位，START VALVE OPEN (启动活门打开) 警戒信号熄灭	46%N1时，发动机的启动电门回到OFF位	46%N2时，N2的转速稳定，启动电门旋转到FLT (飞行) 位
488	22241	发动机APU (C)	多选题	关车后，发动机引气电门的位置保持在开位的原因有：	A, B, C	发动机引气活门电控气动式	简化程序，避免人为差错的发生	延长电磁线圈的寿命	
489	22240	发动机APU (C)	单选题	关车后，发动机引气电门的位置应保持在哪儿？	A	ON	OFF		
490	22239	发动机APU (C)	单选题	NG机型启动机脱开的速度是：	D	25%N2	46%N2	大约56%N1	大约56%N2
491	22238	发动机APU (C)	多选题	不同选型的飞机，发动机滑油读数以显示可用油量	A, B, C	夸脱数	公升数	百分比数	
492	22237	发动机APU (C)	单选题	什么情况下，发动机滑油量指示零是正常的？	C	任何时候出现都是不正常的	发动机关车后	发动机处于风转状态且N2 低于8%时	
493	22236	发动机APU (C)	单选题	在() 以上，随着转速的增加，发动机滑油压力指示上的琥珀色滑油低压警戒范围也增加。	A	65%N2	60%N2	55%N2	
494	22235	发动机APU (C)	单选题	着陆期间，在无线电高度250 英尺时，发动机滑油滤即将旁通，此时会有什么警告？	A	显示警戒并且在该发动机非显示位置显示琥珀色实心框；三个框闪烁10秒后稳定亮	显示警戒并且在该发动机非显示位置显示琥珀色实心框；三个框闪亮5 秒钟，然后警戒保持稳定亮且实心框消失	显示警戒并且在该发动机非显示位置显示琥珀色实心框；三个框稳定亮，5 秒钟后实心框消失	
495	22234	发动机APU (C)	单选题	起飞滑跑期间，在速度达到90 海里时，发生滑油压力低的情况，此时会有什么警告出现？	C	显示警戒并且在该发动机非显示位置显示琥珀色实心框；三个框闪亮10 秒钟，然后警戒保持稳定亮且实心框消失	显示警戒并且在该发动机非显示位置显示琥珀色实心框；三个框闪亮5 秒钟，然后警戒保持稳定亮且实心框消失	显示警戒并且在该发动机非显示位置显示琥珀色实心框，闪烁被抑制，警戒提示稳定亮	
496	22233	发动机APU (C)	单选题	发动机滑油压力显示何时不显示琥珀色警戒区？	D	滑油压力足够高	发动机启动完成	N2转速大于65%	N2转速小于65%

497	22232	发动机APU (C)	单选题	“APU LOW OIL PRESSURE”灯何时亮是正常的？	C	APU电门放在“ON”位而APU还没有工作时	APU关车后	APU启动期间滑油压力上升到正常之前	任何时候亮都是不正常的
498	22231	发动机APU (C)	单选题	737-800机型发动机滑油温度上升到黄区，收回油门杆后，温度仍保持在黄区最长不能超过多长时间？	C	5分钟	1分钟	45分钟	25分钟
499	22230	发动机APU (C)	单选题	在发动机启动期间，最迟在什么时候必须看到有滑油压力指示？	D	N1达到15%时	N1达到40%时	N1达到46%时	慢车转速时
500	22229	发动机APU (C)	单选题	发动机滑油压力的大小主要受什么因素的影响？	B	N1转速	N2转速		
501	22228	发动机APU (C)	单选题	发动机“滑油滤旁通”灯何时开始亮？	C	滑油进油滤即将旁通时	滑油进油滤已经旁通时	滑油回油滤即将旁通时	
502	22227	发动机APU (C)	单选题	什么情况会导致发动机的“滑油低压”灯稳定亮？	A	发动机滑油压力在或低于红线	发动机滑油压力到达或低于黄区	发动机滑油压力到达或低于黄区超过5分钟	对应于发动机当时的推力状态，滑油压力不能满足需要
503	22226	发动机APU (C)	单选题	调定好起飞推力后，发动机的滑油压力在琥珀色区，这种情况下，哪种说法正确？	D	可以接受，不需要采取措施	正常，但需要连续监视滑油温度	推荐用减推力起飞	不要起飞
504	22225	发动机APU (C)	单选题	燃油流量表显示的是什么位置的燃油流量？	C	流经第二级燃油增压泵前的	流经主发动机燃油冷却器前的	流经发动机燃油关断活门后的	进入液压机械组件前的
505	22224	发动机APU (C)	单选题	什么情况会使发动机燃油关断活门关闭？	C	只有将发动机启动手柄放到“CUT OFF”位	只有提起发动机的灭火手柄	将发动机启动手柄放到“CUT OFF”位或提起发动机的灭火手柄	
506	22223	发动机APU (C)	多选题	什么情况下，发动机点火器自动再点火？	A, B	N2 非指令快速减小或低于慢车转速时	发动机已经熄火时	不提供此功能	
507	22222	发动机APU (C)	单选题	发动机自动再点火功能提供什么保护？	B	慢车保护	熄火保护	以上都不对	
508	22221	发动机APU (C)	单选题	发动机左右点火器由谁供电？	C	由相应的交流转换汇流条供电	左点火器由备用交流汇流条供电，右点火器由相应的交流转换汇流条供电	左点火器由相应的交流转换汇流条供电，右点火器由备用交流汇流条供电	
509	22220	发动机APU (C)	单选题	在启动发动机期间，如果启动手柄提到慢车位后15秒内，排气温度不上升，这种现象称作什么？	C	热启动	冷启动	湿启动	风转启动
510	22219	发动机APU (C)	单选题	在地面启动发动机期间，如果排气温度超过启动限制，下面哪句话错？	C	EGT 数字读数方框和刻度盘都变为红色	发动机电子控制自动关闭点火并关断发动机的燃油供给	EGT 数字读数方框闪亮	排气温度下降到启动限制以下时，警戒终止且显示返回白色
511	22218	发动机APU (C)	单选题	在地面启动发动机期间，如果排气温度的白色数字方框闪亮，则闪亮的白框何时复位？	B	人工按压复位按钮时	发动机达到慢车N2 或启动手柄放到关断位时		
512	22217	发动机APU (C)	单选题	在地面启动发动机期间，如果排气温度上升过快或接近启动温度限制，则会有什么警告指示出现？	C	EGT 数字读数和读数方框变为琥珀色并闪亮	EGT 数字读数方框和刻度盘都变为红色	白色的EGT 数字读数方框闪亮	白色的EGT 数字读数闪亮
513	22216	发动机APU (C)	单选题	在空中启动发动机期间，发动机电子控制可以提供什么保护？	B	热启动和EGT超限保护	没有启动保护	湿启动保护	启动悬挂保护
514	22215	发动机APU (C)	单选题	飞行中，将推力手柄收到慢车位时，如故障使发动机电子控制接收不到襟翼或防冰信号，则发动机何时开始工作在进近慢车？	C	起落架放下时且平均海平面高度15000 英尺以下	平均海平面高度10000 英尺以下	平均海平面高度19000 英尺以下	
515	22214	发动机APU (C)	单选题	正常情况下，将推力手柄收到慢车位时，发动机什么时候处于进近慢车？	C	襟翼在着陆形态或两台发动机防冰都打开时	襟翼放下或任一发动机防冰打开时	襟翼在着陆形态或任一发动机防冰打开时	襟翼放下且两台发动机或大翼防冰打开时
516	22213	发动机APU (C)	单选题	下列哪种慢车方式的发动机转速最高？	C	地面慢车	飞行慢车	进近慢车	都一样
517	22212	发动机APU (C)	单选题	在备用方式下，发动机电子控制提供哪些保护？	D	N1、N2 和EGT 红线极限	N2 和EGT 红线极限	N1 和EGT 红线极限	N1 和N2 红线极限
518	22211	发动机APU (C)	单选题	飞行中，发动机电子控制电门上的备用灯亮了；发动机电子控制何时工作在硬备用方式？	D	按压电门人工选择备用方式时	将推力手柄收到慢车位时	EEC直接工作在硬备用方式	上述A 或B

519	22210	发动机APU(C)	单选题	同样油门杆的位置，EEC的硬备用方式的推力通常()于正常方式下的推力。	A	大于或等于	小于或等于		
520	22209	发动机APU(C)	单选题	发动机工作期间，如果探测到发动机控制系统有故障，什么情况下会导致后顶板上的“ENGINE CONTROL”(发动机控制)灯亮?	A	在地面且飞机的速度小于80 海里时，或接地大约30 秒后	在地面且飞机的速度小于60 海里时，或接地大约20 秒后	在地面，空地电门转换到空中逻辑方式前，或接地大约30 秒后	
521	22208	发动机APU(C)	单选题	在飞机没电而用电瓶启动发动机期间，发动机电子控制什么时候开始有电?	C	在启动期间始终有电	发动机N2 达到慢车后	发动机N2 达到15%后	发动机N2 达到25%后
522	22207	发动机APU(C)	单选题	发动机电子控制(EEC)监控_____以自动调定发动机推力。	B	N1 和N2 转速	A/T和机组输入		
523	22206	发动机APU(C)	单选题	空中启动发动机时，EEC是否提供启动保护功能?	B	提供	不提供		
524	22205	发动机APU(C)	单选题	以下关于EEC的说法哪种正确?	A	EEC提供N1、N2超转保护	EEC提供N1超转保护和EGT超温保护	EEC提供N2超转保护和EGT超温保护	
525	22204	发动机APU(C)	单选题	NO. 1 EEC电门只有ALTN电门灯亮，NO. 2 EEC只有ON指示，说明:	B	NO. 1在软备用，NO. 2正常	NO. 1在硬备用，NO. 2正常	NO. 1正常，NO. 2硬备用或软备用	
526	22203	发动机APU(C)	单选题	推力手柄不在慢车位时，NO. 1EEC的ON电门灯亮，NO. 2EEC的ON和ALTN电门灯亮，说明:	A	NO. 1正常，NO. 2软备用	NO. 1正常，NO. 2硬备用	NO. 1正常，NO. 2硬备用或软备用	
527	22202	发动机APU(C)	单选题	如果探测到湿启动，EEC何时将自动关断点火并切断供向发动机的燃油?	B	地面启动中，启动活门打开后的15秒	把启动手柄提到慢车后的15秒内EGT不上升	把启动手柄提到慢车后，地面10秒，空中30秒	对于湿启动，不提供自动关车
528	22201	发动机APU(C)	多选题	空中什么时候EEC自动选择进近慢车?	A, C	当飞机下降，不能接收到襟翼或防冰信号时，低于19, 000英尺MSL时	襟翼在着陆形态，或发动机的启动电门放到了CONT(连续)或FLT(飞行)位	襟翼在着陆形态，或打开了任一发动机的防冰	
529	22200	发动机APU(C)	单选题	()时，如果EGT超过了启动极限，EEC[电子发动机控制]会自动关断点火，并切断供向发动机的燃油。	A	地面启动	空中启动	任何情况下启动	
530	22199	发动机APU(C)	单选题	使用发动机期间，EEC对EGT()超过红线的保护。	A	不提供	提供		
531	22198	发动机APU(C)	单选题	EEC在什么方式下对什么参数进行红线保护	D	在正常和备用方式下，仅对N1提供保护	在正常和备用方式下，仅对N2提供保护	仅在正常方式下，对EGT提供保护	在正常方式和备用方式下，对N1和N2提供保护
532	22197	发动机APU(C)	单选题	发动机工作期间，在EGT 指示器上出现了“ENG FAIL”警戒指示;当发动机启动手柄放到关断位后，该警戒指示保持显示()分钟后熄灭。	B	10	0	5	
533	22196	发动机APU(C)	单选题	飞行中，一台发动机失效;什么情况下，在失效发动机的N2 读数方框上会出现“X-BLD”指示?	A	飞机的空速小于风转动所需的空速时	当气源总管有足够的启动空气压力时	需要进行空中启动发动机而APU 又无法工作时	
534	22195	发动机APU(C)	单选题	发动机关车后，EGT数字显示的方框变成红色是由于:	C	系统自检	EGT传感器故障	空中出现过EGT超限	
535	22194	发动机APU(C)	单选题	起飞或复飞期间，EGT超黄线时，温度指示的颜色变化会被抑制达()分钟。	A	5	10	15	
536	22193	发动机APU(C)	单选题	飞行中，在EGT 指示上出现“ENG FAIL”(发动机失效)警告;什么情况下，该警告消失?	B	复位主警告系统时	发动机灭火手柄提起来，或发动机恢复推力，或发动机的启动手柄切断	发动机的启动电门放到OFF位时	
537	22192	发动机APU(C)	单选题	着陆期间，在无线电高度100 英尺时，发动机启动活门非指令打开，此时会有什么警告?	C	显示警戒并且在该发动机非显示位置显示琥珀色实心框;三个框闪亮10 秒钟，然后警戒保持稳定亮且实心框消失	显示警戒并且在该发动机非显示位置显示琥珀色实心框;三个框稳定亮，5 秒钟后实心框消失	显示警戒并且在该发动机非显示位置显示琥珀色实心框;三个框稳定亮，10秒钟后实心框消失	

538	22191	发动机APU (C)	单选题	将发动机起动手柄提起来到慢车位可以:	B	通过发动机电子控制接通点火系统和电动打开发动机燃油关断活门和翼梁燃油关断活门	通过发动机电子控制接通点火系统和电动打开发动机燃油关断活门, 并直接电动打开翼梁燃油关断活门	直接电动接通点火系统, 并电动打开发动机燃油关断活门和翼梁燃油关断活门	
539	22190	发动机APU (C)	单选题	基准N1游标由什么设备根据CDU什么页面的参数调定?	D	由FCC 根据N1 极限页面调定	由FCC根据N1 极限页面和起飞基准页面调定	由FMC 根据N1 极限页面调定	由FMC根据N1 极限页面和起飞基准页面调定
540	22189	发动机APU (C)	单选题	拉起一号发动机灭火手柄将使:	D	发动机灭火瓶释放	液压系统失效	B液压系统失效	一号发动机驱动泵低压, 但低压灯不亮
541	22188	发动机APU (C)	单选题	ENGINE CONTROL灯亮说明什么?	A	发动机控制系统故障, 不能放行	发动机控制系统故障, 可以放行		
542	22187	发动机APU (C)	单选题	发动机的推力主要由什么控制?	C	MEC	PMC	EEC	FCU
543	22186	发动机APU (C)	多选题	后顶板上的REVERSER (反推) 灯亮, 说明:	A, B, C	反推隔离活门或反推选择活门不在指令位	一个或多个反推套筒不在指令状态	自动重收电路起作用	
544	22185	发动机APU (C)	单选题	发动机滑油温度表指示的是什么位置的温度?	D	发动机滑油回油管里的温度	发动机滑油箱里的温度	发动机滑油滤上游的温度	发动机滑油滤下游进入发动机之前的温度
545	22184	发动机APU (C)	单选题	发动机滑油压力表指示的是什么位置的壓力?	D	发动机滑油回油管里的压力	发动机滑油箱里的压力	发动机滑油滤上游的压力	发动机滑油滤下游进入发动机之前的压力
546	22183	发动机APU (C)	单选题	N1 SET选择器放“BOTH”位, N1基准由谁来设置?	A	机组	自动驾驶	FMC	
547	22182	发动机APU (C)	单选题	在密集显示方式下, 如果发动机的滑油压力低超过限制, 则相应的数字读数和读数方框变为 ()	C	琥珀色	红色	A或B	
548	22181	发动机APU (C)	单选题	在密集方式下, 发动机什么参数的指示与正常方式相同?	C	N1、N2 和EGT	N2 和EGT	N1 和EGT	N1 和N2
549	22180	发动机APU (C)	单选题	在飞机没电而用电瓶启动发动机期间, 可以看到哪些发动机的指示?	D	N1、EGT 和滑油量	N2、N2 和EGT	N1、N2、EGT 和滑油量	N1、N2 和滑油量
550	22179	发动机APU (C)	单选题	在发动机电子控制 (EEC) 未通电时, 将发动机起动手柄置于 () 可以向发动机电子控制供电, 并显示发电机所有参数的指针/数字指示。	A	” GRD” 位	” CONT” 位	” OFF” 位	
551	22178	发动机APU (C)	单选题	如果发动机电子控制 (EEC) 未通电, 则发动机什么参数的显示直接由发动机传感器提供?	D	N1、N2、EGT、滑油量和燃油流量	N1、N2、EGT、滑油量、燃油流量和发动机振动	N1、N2、滑油量、燃油流量和发动机振动	N1、N2、滑油量和发动机振动
552	22177	发动机APU (C)	单选题	如果EGT超过最大起飞极限, 相关仪表有什么指示:	C	数字读数、数字读数框和指针颜色变为琥珀色	数字读数、数字读数框、指针和指示器颜色变为琥珀色	数字读数、数字读数框、指针和指示器颜色变为红色	
553	22176	发动机APU (C)	单选题	如果EGT超过最大连续极限, 相关仪表有什么指示:	B	数字读数、数字读数框和指针颜色变为琥珀色	数字读数、数字读数框、指针和指示器颜色变为琥珀色	数字读数、数字读数框、指针和指示器颜色变为红色	
554	22175	发动机APU (C)	多选题	什么情况下, 发动机辅助指示自动显示?	A, B, C	显示组件开始接通电源时	飞行中, 发动机起动手柄在关断位或N2 转速低于慢车时	发动机辅助参数超过限制值时	
555	22174	发动机APU (C)	单选题	多功能显示组件的下显示屏正在显示发动机次要指示, 如果该显示组件故障, 发动机的次要显示会显示在哪里?	D	上显示组件	内侧显示组件	外侧显示组件	可通过多功能显示选择器和显示选择器的选择在上DU或内DU显示
556	22173	发动机APU (C)	单选题	在发动机密集显示时, 如果N2 数字的侧面出现“XB”字样说明什么?	C	不能进行该发动机的启动	启动期间, 出现N2 转速悬挂(加速度过小)	建议使用交输引气启动	转速信号不可靠
557	22172	发动机APU (C)	单选题	如果发动机的振动读数显示为反白色说明什么?	C	振动参数不可靠	振动量为两个转子的平均值	出现高振动状态	出现跳跃性的振动
558	22171	发动机APU (C)	单选题	什么情况下会在EGT 指示上出现“ENG FAIL” (发动机失效) 警告?	B	发动机的N2 转速小于50%, 或发动机起动手柄关时	发动机起动手柄在“IDLE”位时, 发动机的N2 转速小于50%	发动机起动手柄在关车位时, 发动机的N2 转速仍保持大于50%	N2 转速小于50%的任何时候
559	22170	发动机APU (C)	单选题	在N1 转速表上出现琥珀色的TAI (热防冰) 指示说明什么?	B	存在结冰条件, 要求机组打开发动机防冰电门	整流罩防冰活门不在相应的发动机防冰电门所指令的位置	用于整流罩防冰的空气出现了超温状态	用于整流罩防冰的空气出现了超压状态

560	22169	发动机APU(C)	单选题	如果在N1 转速表上基准N1 读数的位置出现了” — “符号, 说明什么?	A	N1 外圈调节旋钮在自动位且FMC未计算推力限制	N1 外圈调节旋钮在自动位	N1 外圈调节旋钮部不在自动位	人工调定的N1 限制值失效或过大
561	22168	发动机APU(C)	单选题	如果在上显示屏出现了” A/T LIM” (自动油门限制) 指示, 说明:	C	自动油门使用的N1极限是由FMC提供的	自动油门提供N1 极限值	FMC 不向自动油门系统提供N1 极限值, 自动油门使用来自相应发动机电子控制 (EEC) 的降级的N1推力极限	
562	22167	发动机APU(C)	单选题	空中发动机N2显示上出现X-BLD START信息表明什么?	A	发动机空中停车, 当空速小于风转启动速度	发动机空中停车, 不需要交输启动	启动活门打开, 启动机工作	启动机无法正常脱开
563	22166	发动机APU(C)	单选题	绿色REV指示:	A	反推装置放出	转换套筒向全反推位置过度	两个转换套筒的位置不一致	转换套筒收进且锁定
564	22165	发动机APU(C)	单选题	中央仪表板上显示的推力方式是什么推力方式?	D	现用发动机起飞推力限制的基准方式	目前状态下最佳的推力基准方式	起飞或复飞N1的限制方式	生效的N1限制基准方式
565	22164	发动机APU(C)	单选题	APU在() 仅作为唯一电源时, 会主动卸载.	A	空中	地面	空中和地面	
566	22163	发动机APU(C)	单选题	飞行中N1指示上方的REV灯一直亮需执行	B	《反推》检查单	《反推松锁 (空中) 》检查单	以上说法都不正确	
567	22162	发动机APU(C)	单选题	飞行中后顶板的REVERSER灯一直亮需执行	A	《反推》检查单	《反推松锁 (空中) 》检查单	以上说法都不正确	
568	22161	发动机APU(C)	多选题	EEC提供的保护包括:	A, B, C	N1、N2超限保护	空中熄火保护	地面起动保护	空中起动保护
569	22160	发动机APU(C)	多选题	下列关于B737-800发动机燃油系统的说法正确的是:	A, C, D	燃油从燃油箱经过翼梁燃油关断活门, 经过一级增压泵增压	燃油回油的管路如果发生燃油污染, 燃油旁通, 燃油面板油滤旁通灯会亮	燃油经过一级增压泵增压后, 流过两个燃油/滑油热交换器, 在此燃油由 IDG 滑油和主发动机滑油进行加热	燃油到达液压机械组件 (HMU) 前, 第二级发动机燃油 泵对燃油再加压
570	22159	发动机APU(C)	单选题	关于B737-800的滑油旁通提示的说法正确的是:	A	信号来源于滑油回游管路	信号来源于增压泵上游管路	信号来源于增压泵下游至轴承齿轮箱之间的管路	信号来源于轴承齿轮箱
571	22158	发动机APU(C)	多选题	B737-800的机组提示包括:	A, B, C	起动活门开提示	滑油压力低提示	滑油滤旁通提示	
572	22157	发动机APU(C)	多选题	关于排气温度显示的说法正确的是:	A, B, C	白色为正常工作范围	红色为超过最大起飞限制或起动限制	琥珀色表示超过最大连续极限, 在起飞或复飞过程中, 根据选型的不同, 颜色改变被抑制最长大5分钟或10分钟	
573	22156	发动机APU(C)	多选题	关于B737-800EGT的地面起动极限的说法正确的是:	A, C, D	EGT的地面起动极限是725	EGT的地面起动极限是883	地面起动极限的红标线在发动机稳定后消失	地面起动极限的红标线在大约59%N2时消失
574	22155	发动机APU(C)	单选题	B737-800飞机EGT地面起动极限是多少度?	A	725	925	950	883
575	22154	发动机APU(C)	单选题	B737-800飞机EGT最大起飞极限是多少度?	C	725	925	950	883
576	22153	发动机APU(C)	单选题	B737-800飞机EGT最大连续极限是多少度?	B	725	925	950	1013
577	22152	发动机APU(C)	多选题	选择反推时, 以下哪些不显示?	A, B	基准N1读数	N1最大游标	N1红标线	
578	22151	发动机APU(C)	多选题	关于N1最大游标说法正确的是:	A, B, C, D	表示全额定推力 N1 值	在所有飞行阶段 EEC 计算	自动油门工作的上限值	选择反推时不显示
579	22150	发动机APU(C)	单选题	选择反推时, 显示基准N1读数吗?	A	不显示	显示		
580	22149	发动机APU(C)	单选题	若将N1外圈调定旋钮置于BOTH位, 此时N1的设置属于:	B	自动设置	人工设置		
581	22148	发动机APU(C)	多选题	关于B737-800发动机滑油温度的说法正确的是:	C, D	若滑油温度在琥珀色区, 需要立即关车	若滑油温度在琥珀色区, 发动机还能工作15分钟	若滑油温度在琥珀色区, 发动机还能工作45分钟, 同时需要密切监控滑油温度	若滑油温度在红区, 需要立即关车
582	22147	发动机APU(C)	单选题	B737-800的发动机振动值高于多少会高亮反白显示:	B	5	4	7	3
583	22146	发动机APU(C)	单选题	B737-800的放行最低滑油量是多少夸脱:	C	10	4	14	13
584	22145	发动机APU(C)	单选题	在起飞、着陆、大雨和防冰操作中发动机点火必须接通在().	A	连续位	地面位	飞行位	

585	22144	发动机APU(C)	多选题	关于发动机滑油系统的限制说法正确的是:	A, B, C, D	最小滑油压力为 13PSI	调定起飞推力后, 如果发动机滑油在黄区内, 不要起飞	连续操作的最大滑油温度限制为 140℃	最大滑油温度为 155℃
586	22143	发动机APU(C)	单选题	B737-800的滑油压力低红标线是:	A	13PSI	14PSI	17.4PSI	12PSI
587	22142	发动机APU(C)	单选题	B737-800的N2RPM%的操作极限是:	B	1.04	1.05	1.175	以上都不对
588	22141	发动机APU(C)	单选题	B737-800的N1RPM%的操作极限是:	A	1.04	1.05	1.175	以上都不对
589	22140	发动机APU(C)	单选题	压下反推手柄指令反推收回时, 反推手柄在1号位停顿大约多长时间会导致反推套筒被机械锁锁住而无法继续移动?	A	16秒	14秒	12秒	10秒
590	22139	发动机APU(C)	单选题	在N2 刻度盘上显示的X-BLD 符号由什么因素决定?	A	飞机高度、空速和N2 转速	飞机高度、空速和N1 转速	飞机高度、空速和N1.N2 转速	飞机高度和空速
591	22138	发动机APU(C)	单选题	B737-800飞机, 发动机有几种慢车?	C	1	2	3	4
592	22137	发动机APU(C)	单选题	NI 和 N2 转子通过什么机械连接?	D	附件齿轮箱	引气驱动的起动机	N1和N2轴承	N1 和 N2 转子在机械上是独立的
593	22136	发动机APU(C)	单选题	737NG 飞机的发动机是什么类型的?	C	双转子涡流式涡轮风扇型	三转子涡流式涡轮风扇型	双转子轴流式涡轮风扇型	三转子轴流式涡轮风扇型
594	22135	发动机APU(C)	单选题	APU正常工作(供电供气)时, 将APU电门放关位, APU()分钟后完全关闭.	A	1	2	3	
595	22134	发动机APU(C)	单选题	什么原因会导致APU超速灯亮?	B	仅当超过 APU 转速限制时	超过 APU 转速限制或正常关车时超速保护功能自检失败	启动 APU 期间, 没有达到工作转速就人工中断启动时	上述B和C
596	22133	发动机APU(C)	单选题	着陆后, 将反推手柄拉起来到锁闭位, 何时可以继续向后拉?	B	当相应的反推装置打开到全开位时	当相应的反推装置打开60%时	当两台发动机的反推装置都打开到全开位时	当两台发动机的反推装置都打开60%时
597	22132	发动机APU(C)	单选题	对推力手柄和反推手柄之间的关系, 哪句话是错的?	C	如果反推手柄在打开位置, 不能前推推力手柄	如果推力手柄不在慢车位, 反推手柄拉不起来	反推手柄在慢车位位置, 不影响推力手柄的使用	上述A和B
598	22131	发动机APU(C)	单选题	发动机电子控制可否提供发动机的排气温度保护?	B	可以	不可以	在正常控制方式下可以, 在备用控制方式下不可以	在正常控制方式和硬备用方式下可以, 在软备用方式下不可以
599	22130	发动机APU(C)	单选题	发动机电子控制的正常方式根据什么计算 N1 值?	C	推力手柄位置、飞行状态	推力手柄位置和引气要求	飞行状态和引气要求	推力手柄位置和飞行状态
600	22129	发动机APU(C)	多选题	关于B737-800的发动机描述正确的是:	A, B, C, D	发动机类型为双涵道双转子轴流式涡扇发动机	内涵道负责燃烧	外涵道产生推力	N1转子和N2转子气动相连
601	22128	发动机APU(C)	单选题	()会导致发动机燃油关断活门和翼梁燃油活门都关闭.	C	将发动机灭火手柄提起来	启动手柄关断	A或B	
602	22127	发动机APU(C)	多选题	关于B737-800的发动机描述错误的是:	C, D	发动机类型为双涵道双转子轴流式涡扇发动机	发动机型号为: CFM56-7	发动机型号为: LEAP-1B	N1转子和N2转子机械相连
603	22126	发动机APU(C)	单选题	发动机的N2 转子由哪几部分组成?	D	一个风扇、一个低压缩压缩机、一个高压压缩机、一个低压涡轮和高压涡轮	一个低压缩压缩机、一个高压压缩机、一个低压涡轮和高压涡轮	一个高压压缩机、一个低压涡轮和高压涡轮	一个高压压缩机和高压涡轮
604	22125	发动机APU(C)	单选题	附件齿轮箱由哪个转子驱动?	C	启动期间由N2 转子, 达到慢车转速后由N1 转子	启动期间由N1 转子, 达到慢车转速后由N2 转子	N2 转子	N1 转子
605	22124	发动机APU(C)	单选题	NI和N2 转子有什么联系?	B	机械相连	气动相连		
606	22123	发动机APU(C)	单选题	发动机的N1 转子由哪几部分组成?	C	一个风扇、一个低压缩压缩机、一个高压压缩机、一个低压涡轮和一个高压涡轮	一个风扇、一个低压缩压缩机、一个低压涡轮和一个高压涡轮	一个风扇、一个低压缩压缩机和一个低压涡轮	一个低压缩压缩机和一个低压涡轮
607	22122	发动机APU(C)	单选题	APU 工作期间, 如果APU 超速灯亮了, 该灯何时熄灭?	D	APU自动关车后	APU自动关车5分钟后	APU电门在关位时	APU电门在关位5分钟后
608	22121	发动机APU(C)	单选题	对于APU 滑油低压灯, 下面哪句话是错的?	C	在APU 启动期间该灯亮是正常的	在APU 正常工作期间, 该灯亮会导致APU 自动关车	在APU 正常工作期间, 该灯亮不会导致APU 自动关车	如APU 电门放关位灯亮, 则5 分钟后灯才会灭
609	22120	发动机APU(C)	单选题	APU 关车后, APU 排气温度表保持供电多长时间?	D	立即断电	保持供电60 秒	保持供电120 秒	保持供电5 分钟
610	22119	发动机APU(C)	单选题	APU启动过程中, BAT DISCHARGE灯亮说明什么?	C	电瓶故障	电瓶汇电条故障	电瓶在供电, 正常现象	APU启动机故障

611	22118	发动机APU(C)	单选题	()APU向飞机供电, 发动机正常工作, 只要关断APU, IDG自动向汇电条供电。	B	在地面	在空中	在地面或空中	
612	22117	发动机APU(C)	单选题	以下关于APU的说法哪个正确?	B	在地面, APU可以为两个转换汇电条供电, 仅能为一个空调组件供气	在地面, APU可以为两个转换汇电条供电, 为两个空调组件供气	APU在空中仅能为一个转换汇电条供电	APU供气最大高度是41000ft
613	22116	发动机APU(C)	单选题	正常关APU期间, 如果APU超速 (APU OVERSPEED) 灯亮了, 说明:	B	在此之前的APU工作中, 最高转速曾超过转速限制值	APU自检超速保护功能失败	APU电门在关位时, 超速灯不会亮	
614	22115	发动机APU(C)	单选题	在什么时候, APU可以向两个转换汇流条供电:	C	仅在地面	仅在空中	地面或空中	不可以
615	22114	发动机APU(C)	单选题	APU作为 引气源 之前, 需让 APU工作多久?	B	30秒	120秒	90秒	
616	22113	发动机APU(C)	多选题	哪些情况会造成APU自动关车?	A, B, C	启动循环完成后 “APU LOW OIL PRESSURE” 灯亮	“APU OVERSPEED” 灯亮	“APU FAULT” 灯亮	
617	22112	发动机APU(C)	单选题	在APU使用期间, “MAINT” 灯亮了:	B	必须关掉APU	可以继续使用APU; 但需尽早维护	可以再使用20分钟	APU将自动关车
618	22111	发动机APU(C)	单选题	启动循环结束后, 如果APU GEN OFF BUS[APU发电机断开汇流条] 的灯不亮:	A	FAULT(故障) 灯亮	MAINT(维护) 灯亮	APU的自检失效, OVERSPEED(超速) 灯将亮	该故障没有相应的灯亮
619	22110	发动机APU(C)	单选题	APU的冷却空气	C	通过进气门进入	通过冲压空气系统进入	通过APU排气口上方的冷却空气进气口进入	由空调组件提供
620	22109	发动机APU(C)	单选题	APU只供气的最大高度是:	B	10, 000英尺	17, 000英尺	25, 000英尺	
621	22108	发动机APU(C)	单选题	APU控制板上有4个灯, 哪个灯亮时, 不会引起APU自动关车?	B	LOW OIL PRESSURE(低滑油压力)	MAINT(维护)	FAULT(故障)	OVERSPEED(超速)
622	22107	发动机APU(C)	单选题	APU DET INOP[APU探测不工作]灯亮, 将会使MASTER CAUTION灯和OVHT / DET[过热 / 探测]的警告牌亮。并且:	A	APU不能使用	APU可以继续使用	使APU不工作	
623	22106	发动机APU(C)	多选题	APU的ECU[电子控制组件]具备哪些功能:	A, B, C	对于超速, 低滑油压力和高滑油温度, 提供自动的关车保护	对于APU火警, 燃油控制组件失效, 和EGT超温, 提供自动的关车保护	通过电子燃油组件自动控制APU的速度	
624	22105	发动机APU(C)	单选题	在空中用APU可同时供电和供气的最大高度是:	A	10, 000英尺	17, 000英尺	27, 000英尺	25, 000英尺
625	22104	发动机APU(C)	单选题	什么时候, 蓝色的APU GEN OFF Bus[APU发电机断开汇流条]灯亮?	C	当APU向1号AC转换汇流条供电的时候	当APU向2号AC转换汇流条供电的时候	当APU启动成功, 可以接负载, 并没有向任一汇流条供电的时候	
626	22103	发动机APU(C)	单选题	APU电门的OFF位有一个自动的关车延迟, 时间大约为:	B	30秒	60秒	120秒	180秒
627	22102	发动机APU(C)	单选题	NG机型APU的启动循环时间大约为:	B	90秒	120秒	180秒	60秒
628	22101	发动机APU(C)	单选题	对于NG机型, 交流电源可用时, 使用AC电源来启动APU。交流电源不可用时:	A	可以使用电瓶的电源来启动APU。	无法启动APU		
629	22100	发动机APU(C)	单选题	启动NG机型APU的电源来自于:	D	电瓶汇流条或地面电源接口的DC	由电瓶供电或任一AC转换汇流条	AC或DC备用汇流条	若交流电可用, 来自于1号AC转换汇流条。若AC电源不可用, 使用电瓶电源
630	22099	发动机APU(C)	单选题	什么时候, APU向二个空调组件提供引气:	A	仅在地面	仅在空中	地面或空中	
631	22098	发动机APU(C)	单选题	压下反推手柄指令反推收回时, 位于后顶板上的反推灯亮超过多长时间说明存在故障?	C	8秒	10秒	12秒	
632	22097	发动机APU(C)	单选题	压下反推手柄指令反推收回时, 位于后顶板上的反推灯正常亮多长时间?	B	5秒	10秒	14秒	
633	22096	发动机APU(C)	单选题	当某台发动机反推使用备用液压系统工作时, 反喷装置打开和收回的(), 并可能出现两台发动机推力不对称。	A	速度较慢	速度较快	速度不变	

634	22095	发动机APU(C)	单选题	左右发动机的反推系统由谁供压?	C	正常由液压A 系统供压, A 系统失效后由备用液压系统供压	正常由液压B 系统供压, B 系统失效后由备用液压系统供压	正常左发反推由液压A供压, 右发反推由液压B供压, 相应的液压系统失效后由备用液压系统供压	
635	22094	通讯(B)	单选题	机组的音频控制面板何时会工作在降级方式?	D	当遥控电子组件故障时自动转换到降级方式工作	当音频控制面板有故障时自动转换到降级方式工作	当音频控制面板和遥控电子组件都有故障时自动转换到降级方式工作	不论音频控制面板是否正常, 只要面板上的“ALT/NORM”电门扳到“ALT”位就工作在降级方式
636	22093	通讯(B)	单选题	对于高度警戒、近地警告、防撞系统和风切变的声响警告, 哪些可以关掉, 哪些不能关掉?	D	仅高度警戒可以关掉, 其它的关不掉	高度警戒和近地警告可以关掉, 其它的关不掉	高度警戒、近地警告和防撞系统可以关掉, 风切变的关不掉	都不能关掉
637	22092	通讯(B)	单选题	什么情况下可以用驾驶舱话音记录器面板上的抹除电门抹除记录器里全部 4 个频道的内容?	C	在地面, 按压抹除按钮超过 4 秒钟	不论空中地面, 有交流电时, 按压抹除按钮超过 2 秒	在地面, 有交流电且停留刹车刹上时, 按压抹除按钮超过 2 秒	在地面, 有交流电且停留刹车刹上时, 按压抹除按钮超过 4 秒
638	22091	通讯(B)	单选题	接通音频控制面板上的“VHF”发射选择电门时, 发现其接收机电门灯不亮, 说明什么? (737FCOM 5.10.3)	B	接收机故障	这是正常的, 接收机已经接通	需按压接收机电门接通接收机	接收机电门灯故障
639	22090	通讯(B)	单选题	驾驶舱呼叫乘务员站位, 显示为 ()。	B	蓝色的驾驶舱呼叫灯亮, 同时能听到一声高声谐音	被呼叫位置粉红色主呼叫灯, 同时能听到双声谐音	蓝色的驾驶舱呼叫灯亮, 同时能听到亮声高声谐音	被呼叫位置粉红色的主呼叫灯亮, 同时能听到六声高声谐音
640	22089	通讯(B)	单选题	乘务员站位呼叫驾驶舱, 显示为	A	蓝色的驾驶舱呼叫灯亮, 同时能听到一声高声谐音	粉红色的驾驶舱呼叫灯亮, 同时能听到一声高声谐音	蓝色的驾驶舱呼叫灯亮, 同时能听到亮声高声谐音	粉红色的驾驶舱呼叫灯亮, 同时能听到六声高声谐音
641	22088	通讯(B)	单选题	当机长的音频选择面板工作在降级方式时, 机长可以使用多少个无线电进行通讯	A	1	2	3	
642	22087	通讯(B)	单选题	将后顶板上的“SERVICE INTERPHONE”电门放到“OFF”位:	B	关掉了驾驶舱和飞行乘务员之间的通讯关掉了整个服务内话系统	外部插孔被解除工作	只有外部插孔可以工作	
643	22086	通讯(B)	单选题	以下哪种无线电调谐面板失效方式是不会出现的	D	主用频率指示器显示 INOP, 备用频率指示器显示 INOP	主用频率指示器显示 PANEL, 备用频率指示器显示 FAIL	主用频率指示器显示 FAIL, 备用频率指示器显示 FAIL	主用频率指示器显示 FAIL, 备用频率指示器显示 INOP
644	22085	通讯(B)	多选题	关于高频天线工作情况说法正确的是	A, B	任何一个高频无线电进行发射时, 天线从另外一个高频无线电上断开	若两部高频无线电都没有用来进行发射, 它们可以同时接收信号	以上说法都不正确	
645	22084	通讯(B)	单选题	两部高频无线电天线位于 ()	C	机头	机身下部	垂直安定面上	
646	22083	通讯(B)	单选题	关于高频: 在调谐天线时, 通过音频系统可听到持续或断续的谐音, 调谐最长需 () 秒钟	C	5	6	7	
647	22082	通讯(B)	单选题	两部高频无线电使用 ()	A	一根共用的天线	使用各自天线	都正确	
648	22081	通讯(B)	单选题	可以使用任一无线电调谐面板对高频通讯无线电进行调谐。该说法是否正确	A	正确	不正确		
649	22080	通讯(B)	单选题	高频无线电灵敏度只能在 ()	A	相应侧的无线电调谐面板调定	对侧的无线电调谐面板调定	都可以	
650	22079	通讯(B)	单选题	VHF 天线对于附近建筑物或车辆的多种干扰很敏感。这 () 会造成 VHF 通讯中断	A	可能	不可能		
651	22078	通讯(B)	单选题	关于呼叫系统说法正确的是	D	通过旅客广播系统扬声器可以在客舱内听到呼叫系统的谐音信号	每当“请勿吸烟”或“系好安全带”信号亮或灭时, 旅客广播扬声器也提供提示谐音信号	通过旅客广播系统扬声器不可以在客舱内听到呼叫系统的谐音信号	A 和B 都正确

652	22077	通讯(B)	单选题	关于呼叫系统：只有从（ ）才可呼叫地面人员。	A	驾驶舱	前客舱	后客舱	
653	22076	通讯(B)	单选题	关于呼叫系统说法正确的是	D	从任一乘务员位置都可呼叫驾驶舱	地面人员可呼叫驾驶舱	从任一乘务员位置都可呼叫地面人员	A 和B 都正确
654	22075	通讯(B)	单选题	关于呼叫系统：旅客（ ）	A	可以通过使用其座椅上方的呼叫电门使用该系统呼唤乘务员	不可以通过使用其座椅上方的呼叫电门使用该系统呼唤乘务员		
655	22074	通讯(B)	多选题	关于呼叫系统说法正确的是	A, B, C	呼叫系统是机组成员用以引起其他机组人员注意的一种方法，并且表明其需要进行机内通话的意愿	通过使用呼叫灯和声响信号（谐音或喇叭声）可以引起对方的注意	此系统可以从驾驶舱、任一乘务员位置或外部电源接口进行工作	
656	22073	通讯(B)	单选题	降级的音频系统操纵下，	A	手持话筒不工作	手持话筒工作		
657	22072	通讯(B)	单选题	面罩-吊杆电门（ ）手持麦克风的工作。	A	不影响	影响		
658	22071	通讯(B)	单选题	机长和副驾驶座椅上方的天花板上各有一个扬声器。	B	观察员位有扬声器	观察员位没有扬声器		
659	22070	通讯(B)	单选题	通过扬声器和耳机可以以预调的音量听到高度提示、近地警告、避撞和风切变的音频警告。	A	机组不能控制或将其关闭	机组能控制或将其关闭		
660	22069	通讯(B)	单选题	飞机通信寻址和报告系统（ACARS）使用机上什么系统在飞机和地面控制中心之间进行数据和信息通信？	D	GPS(全球定位系统)	专用的无线电系统	高频通信系统	甚高频（VHF）通信系统
661	22068	通讯(B)	单选题	驾驶舱话音记录器使用几个声道记录驾驶舱区域的对话？	D	4个	3个	2个	1个
662	22067	通讯(B)	单选题	驾驶舱话音记录器使用()个独立的声道记录驾驶舱内()分钟的语音：	D	1， 30	1， 100	4， 100	4， 30或120
663	22066	通讯(B)	单选题	什么情况下可以用驾驶舱话音记录器面板上的抹除电门抹除记录器里全部4 个频道的内容？	C	在地面，按压抹除按钮超过11秒钟	不论空中地面，有交流电时，按压抹除按钮超过2 秒	仅在地面，有交流电且停留刹车刹上时，按压抹除按钮超过2 秒	在地面，有交流电且停留刹车刹上时，按压抹除按钮超过11秒
664	22065	通讯(B)	单选题	驾驶舱话音记录器的阐述哪个正确？	A	使用四个独立的声道记录驾驶舱内30分钟（或120分钟）的语音。	超过30分钟（或120分钟）的记录被自动保存。	一个波道记录飞行员和观察员每个音频控制面板上输出的音频（耳机）和发射信号。其它波道使用区域麦克风记录驾驶舱区域的对话。	
665	22064	通讯(B)	单选题	哪部VHF天线容易受周围建筑物或车辆的干扰？	B	位于机身上部的甚高频天线	位于机身下部的甚高频天线	都不会受到车辆和建筑物的干扰	都会受到车辆和建筑物的干扰
666	22063	通讯(B)	单选题	乘务员呼叫驾驶舱的信号与地面人员呼叫驾驶舱的信号有何不同？	C	声音不同	声音响的次数不同	没有不同	指示灯不同
667	22062	通讯(B)	单选题	旅客广播系统使用的优先顺序是	A	:驾驶舱广播—乘务员广播—音乐广播。	:驾驶舱广播—音乐广播—乘务员广播。	:乘务员广播—音乐广播—驾驶舱广播。	
668	22061	通讯(B)	单选题	勤务内话系统的作用是	D	仅提供驾驶舱和乘务员之间的通讯联系。	仅提供驾驶舱和地面人员之间的联系。	仅提供乘务员和地面人员之间的联系。	提供驾驶舱、乘务员和地面人员之间的通讯。
669	22060	通讯(B)	单选题	地面人员可以使用飞行内话系统吗？	A	可以	不可以		
670	22059	通讯(B)	单选题	在通讯系统的降级模式中，副驾驶可使用：	B	VHF-1	VHF-2	HF-1	
671	22058	通讯(B)	单选题	当机长的音频系统工作在降级方式时，机长可以使用多少个无线电进行通讯？	A	1个	2个	3 个	
672	22057	通讯(B)	单选题	当音频控制面板工作在降级方式时，	B	机组仍然可以通过耳机以预调的音量听到近地警告和风切变警告的声音。	机组不能通过耳机以预调的音量听到近地警告和风切变警告的声音。		

673	22056	通讯 (B)	单选题	机组的音频控制面板何时会工作在降级方式?	D	当遥控电子组件故障时自动转换到降级方式工作	当音频控制面板有故障时自动转换到降级方式工作	当音频控制面板和遥控电子组件都有故障时自动转换到降级方式工作	不论音频控制面板是否正常, 只要面板上的“ALT—NORM”电门扳到“ALT”位就工作在降级方式
674	22055	通讯 (B)	单选题	关于高度警戒, 近地警告系统 (GPWS) 和风切变的说法, 正确的是: (备注知识点: GPWS 和风切变警告 FCOM 15.20 章节)	B	在音频系统的降级方式, 可通过音频控制面听到音频	在音频系统的降级方式, 不能听到音响警告。		
675	22054	通讯 (B)	单选题	在降级方式, 采取什么样的组合方式进行发射和接收?	D	机长/VHF-1, 副驾驶/VHF-2, 观察员/VHF-2	机长/VHF-2, 副驾驶/VHF-1, 观察员/VHF-1	机长/VHF-1, 副驾驶/VHF-1, 观察员/VHF-1	机长/VHF-1, 副驾驶/VHF-2, 观察员/VHF-1
676	22053	通讯 (B)	单选题	有关音频系统的降级操作下列哪种说法正确?	D	机长和副驾驶只能分别通过VHF-1和VHF-2发射和接收。	仍可以听到关于高度提示、近地警告系统及风切变的音响警告。	只能以预置音量收听可用的无线电	A和C正确
677	22052	通讯 (B)	单选题	机长、副驾驶和观察员音频系统的功能是 ()	A	相互独立的并有各自的跳开关.	相互独立的并有共同的跳开关.	不独立的并有各自的跳开关.	
678	22051	通讯 (B)	单选题	通过驾驶舱扬声器和机组耳机可以听到	A	高度提示、近地警告、防撞系统和风切变的声响警告, 音量是预调的, 不能改变。	高度提示、近地警告、防撞系统和风切变的声响警告, 音量是改变。		
679	22050	通讯 (B)	单选题	通信系统由哪些面板控制	C	音频控制面板	无线电通讯 (或通讯) 面板	音频控制面板和无线电调谐 (或通讯) 面板	
680	22049	通讯 (B)	单选题	飞机的通信系统包括:	D	无线电通讯系统	飞行内话通讯系统	驾驶舱语音记录系统	以上都包括
681	22048	通讯 (B)	单选题	在正常程序中, 勤务内话电门放在什么位置	A	关断	接通		
682	22047	通讯 (B)	单选题	关于ACP[音频控制板]上的按压发话电门 (R/T位和I/C位) 的说法正确的是:	B	选择 I / C 位, 可使氧气面罩或吊架的话筒, 通过所选择的发射机来发射	选择 R / T 位, 可使氧气面罩或吊架的话筒, 通过所选择的发射机来发射		
683	22046	通讯 (B)	单选题	将音频控制面板上的滤波电门放到什么位置可以接收到导航和ADF语音音频信号?	B	仅“V”位	“V”位和“B”位	仅“R”位	“R”位和“B”位
684	22045	通讯 (B)	单选题	当仅接通音频控制面板上的“VHF”发射选择电门时, 发现其接收机电门灯不亮, 说明什么?	B	接收机故障	这是正常的, 但接收机已经接通	需按压接收机电门接通接收机	肯定是接收机电门灯故障
685	22044	通讯 (B)	单选题	在无线电调谐面板上另一侧的调谐灯亮说明	B	选择的无线电在使用中并且必须被不同的无线电调谐板调谐	通常与此面板有关的无线电正由另一无线电调谐面板调谐, 或正使用该无线电调谐面板调谐一个通常与该面板无关的无线电。	选择的无线电不能被相关的无线电调谐板调谐。	
686	22043	自动飞行 (B)	单选题	电源中断或失效可导致自动驾驶飞行指引仪系统和/或自动油门脱开,	B	电源恢复后也不可重新接通。	电源恢复后可重新接通。		
687	22042	自动飞行 (B)	单选题	以下说法哪一项是正确的?	B	只有当输入了较高的假设温度时, 推力方式显示上才会显示 RTO	当输入了假设温度时, 推力方式显示上才会显示 RTO		
688	22041	自动飞行 (B)	单选题	737NG 飞机是否提供?	B	提供航向道反航道进近	不提供航向道反航道进近		
689	22040	自动飞行 (B)	单选题	下面哪个不是水平导航自动断开的原	B	到达有效航路最后的航路点后	修改了现用航路, 但未执行	接通了航向选择	在 VOR LOC 方式或进近方式下 (VOR/LOC 已预位), 切入选择的进近航道
690	22039	自动飞行 (B)	单选题	自动驾驶复飞方式预位后, 将显示为 ()	D	白色的 GA	DUAL CH	SINGLE CH	无任何显示
691	22038	自动飞行 (B)	单选题	下列方式中, 哪一个没有预位方式?	A	LVL CHG	VOR/LOC	V/S	G/S
692	22037	自动飞行 (B)	单选题	飞行前地面准备时, 自动油门预位电门接通之前, 需要在 CDU 中输入	A	OAT	假设温度	燃油重量	无油重量
693	22036	自动飞行 (B)	单选题	在什么高度 (离地高度) 飞行指引的起飞/复飞方式处于预位	B	3000ft	2000ft	1000ft	500ft

694	22035	自动飞行(B)	单选题	关于自动油门的说法, 哪一个正确?	C	自动油门可以分别移动油门杆, 自动油门可以被人工超控	无线电高度 27 英尺时, 自动油门会把推力减向慢车	以上都对	
695	22034	自动飞行(B)	单选题	在什么情况下, VNAV(垂直导航)会被断开?	C	选择了一个不同的俯仰方式截获了 G/S	到达了 L NAV(方平导航)航路的终点	以上都对	
696	22033	自动飞行(B)	单选题	用哪种方式脱开自动油门时, 红色的自动油门脱开灯不亮	C	人工脱开时	由于自动油门计算机的失效引起脱开时	着陆接地后自动脱开时	把自动油门预位电门关断时
697	22032	自动飞行(B)	单选题	推力方式表示什么?	A	每个飞行阶段的 N1 限制参考值	自动油门的参考方式	人工还是自动控制油门	
698	22031	自动飞行(B)	单选题	接通垂直导航后, 自动飞行指引系统的俯仰受 () 指令控制?	B	MCP	FMC	FCC	飞行指引仪
699	22030	自动飞行(B)	单选题	自动油门方式显示 ARM, 自动油门方式未接通。推力手柄自动油门伺服被抑制, 飞行员	B	人工设置推力手柄后, 推力将回到原来的位置	可人工设置推力手柄	人工设置推力手柄后, 推力将回到慢车位置	以上都不对
700	22029	自动飞行(B)	单选题	飞行前做驾驶舱准备时, 将 F/D 电门接通, F/D 指令杆没有出现相应的 PFD 上, 这是因为:	A	还没有接通指令的俯仰和横滚方式	F/D 指令杆失效了	起飞阶段 F/D 不能工作	
701	22028	自动飞行(B)	单选题	除了下述情况外, F/D 的指令工作与 A/P 的指令方式工作相同	D	起飞方式仅有 F/D 方式	单发工作时, 有双 F/D 引导	F/D 无着陆拉平能力	以上都是
702	22027	自动飞行(B)	单选题	打开 F/D 飞指引仪电门, 如果接通指令俯仰和横滚方式, 相应的飞行员姿态指示器上显示指令杆。如果未接通指令俯仰和横滚方式, 则 ()	C	F/D 指令杆指示 15° 机头向上	F/D 指令杆指示 10° 机头向下	不会出现 F/D 指令杆	F/D 指令杆指示地平线
703	22026	自动飞行(B)	单选题	两部独立的无线电高度表向相应的 FCC 提供无线电高度。如果有一台无线电高度表不工作, 在截获航向道 (LOC) 和下滑道 (GS) () s后, 相应的自动驾驶断开	B	15	2	20	10
704	22025	自动飞行(B)	单选题	失去电源或一个阻止 A/P 和方式正常工作的传感器输入或者失去相应的液压系统压力,	A	自动驾驶将断开	自动驾驶将保持接通在 CMD 方式	自动驾驶将保持接通在 CWS 方式	
705	22024	自动飞行(B)	单选题	左或右 IRS 系统失效或故障 (FAULT) 灯亮	A	自动驾驶将断开	自动驾驶将保持接通在 CMD 方式	自动驾驶将保持接通在 CWS 方式	
706	22023	自动飞行(B)	单选题	按压亮灯的 A/P 接通电门或者拉下 A/P 断开杆,	A	自动驾驶将断开	自动驾驶将保持接通在 CMD 方式	自动驾驶将保持接通在 CWS 方式	
707	22022	自动飞行(B)	单选题	当左无线电高度表失效时,	B	可以使用自动驾驶 A 通道进近	不可以使用自动驾驶 A 通道进近		
708	22021	自动飞行(B)	单选题	有关进近 (APP) 方式的工作, 哪一种说法是错误的? (737FCOM4.10.16)	B	航向道应在下滑道之前捕获	只有在航向选择方式才能截获航向道	航向道和下滑道捕获后, APP 电门灯灭	当飞机低于下滑到 2/5 个点时下滑道捕获
709	22020	自动飞行(B)	单选题	当在 VOR LOC 方式和进近方式下, 什么时候航向选择方式自动脱开? (737FCOM 4.10.15)	B	接通双通道自动驾驶	截获了所选择的无线电航道	下滑道截获	以上都错误
710	22019	自动飞行(B)	单选题	有关垂直导航巡航阶段的说法哪一项是正确的	D	自动油门保持 FMC 的目标速度	自动飞行指引系统 (AFDS) 保持 FMC 高度	不需任何动作, 飞机到达下降顶点时会自动下降	A和B
711	22018	自动飞行(B)	单选题	在什么情况下, PFD 的自动驾驶状态指示 “FD” ?	C	飞行指引仪接通, 自动驾驶关断	飞行指引仪接通, 自动驾驶接通在人工驾驶盘操纵方式	A 或 B	
712	22017	自动飞行(B)	单选题	A 系统发动机驱动的泵失效时, 若对 A 系统的需求很大,	A	可能会导致 A 自动驾驶仪脱开。	不可能导致 A 自动驾驶仪脱开。		
713	22016	自动飞行(B)	多选题	出现下列情况之一时, 垂直导航方式终止:	A, B, C, D	选择其他俯仰方式	下滑道截获	到达水平导航航路末端	如果 G/S 预位, 下滑道过渡切入航路点
714	22015	自动飞行(B)	单选题	低于无线电高度 400 英尺或未完成性能起始时,	A	不能接通垂直导航	能接通垂直导航		

715	22014	自动飞行(B)	多选题	垂直导航预位在地面的标准如下:	A, B, C, D	输入有效的飞行轨迹	输入和执行性能数据	两个飞行指引仪开关已经打开	在垂直导航在 400 英尺 AGL 生效
716	22013	自动飞行(B)	多选题	拉下自动驾驶仪脱开杆:	A, B, C	露出黄色背景	脱开两部自动驾驶仪	防止自动驾驶仪接通	
717	22012	自动飞行(B)	单选题	按压CWS接通电门, 自动驾驶仪俯仰和横滚由飞行员用驾驶盘压力控制, 该说法是否正确	A	正确	不正确		
718	22011	自动飞行(B)	单选题	按压CWS接通电门, 在自动驾驶仪状态显示器中显示 ()	A	CWS P 和 CWS R	CWS	CMD	
719	22010	自动飞行(B)	单选题	在CWS方式下自动驾驶仪()指令	A	不接受	接受		
720	22009	自动飞行(B)	单选题	如飞机介于 FMC 目标高度(在航路航段页面中显示, 用于生效的航路点)和人工输入的 MCP 目标高度之间, VNAV () 接通	A	不能	能		
721	22008	自动飞行(B)	单选题	在飞行指引仪起飞或复飞阶段如遭遇风切变, 飞行指引仪俯仰指令杆将提供指令以保持目标速度, 当飞机穿越风切变情况后, 飞行指引仪程序将 () 恢复	B	不能	能		
722	22007	自动飞行(B)	单选题	在利用双通道自动驾驶仪进近期间和显现 FLARE ARM(拉平预位)信号后, 任何尝试人工超控自动驾驶仪会 ()	A	断开	转成CWS P方式	没影响	
723	22006	自动飞行(B)	单选题	在选定一个航向道频率后, 当 VOR/LOC 显示(预位或接通)时, ()	C	VHF NAV 无线电会自动从机尾天线转到机头天线。	如果没有发生天线转换, 则 LOC 方式被抑制。	以上都正确	
724	22005	自动飞行(B)	多选题	由于下列原因, 水平导航自动断开	A, B, C, D	到达生效航路末端	到达一个不连续航路	在 VOR LOC 或 APP (VOR/LOC 预位) 方式中, 切入所选的进近航道	选择航向选择电门
725	22004	自动飞行(B)	单选题	在减推力起飞过程中, 高于机场标高 800 英尺第二次按压 TO/GA 电门,	B	推力手柄将不会前移至全复飞推力。	推力手柄将会前移至全复飞推力。		
726	22003	自动飞行(B)	单选题	在减推力起飞过程中, 低于机场标高 800 英尺第二次按压 TO/GA 电门将使推力限制方式变化为 GA 且 N1 基准游标增加为全复飞推力, 。	A	但推力手柄不会移动	但推力手柄会移动		
727	22002	自动飞行(B)	单选题	离地后 如果发生发动机失效, 且空速在 V2 和 V2+20, 则俯仰指令目标速度为:	C	V2	V2+20	当前的速度	以上都不对
728	22001	自动飞行(B)	单选题	离地时: 如果在地面上发生发动机失效, 离地时的俯仰指令目标速度为	A	V2 或离地空速, 取较高者	V2	离地空速	
729	22000	自动飞行(B)	单选题	关于恢复最小速度, 当自动油门关断且 AFDS 在 ATL HOLD 或截获下滑道后时, 最小速度恢复()	A	不可用	可用		

730	21999	自动飞行(B)	单选题	关于恢复最小速度,如果实际速度等于或稍小于最小速度, MCP 指示空速/马赫显示窗出现低速限制符号,且如果在垂直速度方式或 CWS P 中工作, AFDS 转换为高度层改变方式。AFDS 也会从也会从 VNAV PTH 方式转换为 LVL CHG 方式,当达到最小速度并且襟翼大于()时,垂直速度方式(VNAV 或 或 MCP)无法转换为高度层改变方式	A	12.5	10.5	8.5	
731	21998	自动飞行(B)	单选题	关于恢复最小速度,说法正确的是	A	如果实际速度等于或稍小于最小速度, MCP 指示空速/马赫显示窗出现低速限制符号,且如果在垂直速度方式或 CWS P 中工作, AFDS 转换为高度层改变方式。AFDS 也会从也会从 VNAV PTH 方式转换为 LVL CHG 方式,在平飞段飞行时除外。	如果实际速度等于或稍小于最小速度, MCP 指示空速/马赫显示窗出现低速限制符号,且如果在垂直速度方式或 CWS P 中工作, AFDS 转换为高度层改变方式。AFDS 也会从也会从 VNAV PTH 方式转换为 LVL CHG 方式,包括平飞段飞行。	以上都不正确	
732	21997	自动飞行(B)	单选题	关于恢复最小速度,说法正确的是	A	AFDS 和自动油门不会保持一个小于当前襟翼形态最小速度的速度	AFDS 和自动油门会保持一个小于当前襟翼形态最小速度的速度	以上都不正确	
733	21996	自动飞行(B)	多选题	以下说法正确的是	A, B	.在某些飞行条件下,由 AFDS 或自动油门单独控制速度可能不足以防止超过限制速度。	在某些飞行条件下,AFDS或自动油门单独控制速度可能不足以防止超过限制速度时, AFDS 或自动油门方式就自动转换到更有效的组合	在任何飞行条件下,由 AFDS 或自动油门单独控制速度都可以防止超过限制速度。	
734	21995	自动飞行(B)	单选题	最小速度约为当前襟翼形态下的失速速度的 ()	A	1.3 倍	1.4 倍	1.5 倍	
735	21994	自动飞行(B)	单选题	最小速度是根据()来确定的	A	迎角	重量	高度	
736	21993	自动飞行(B)	单选题	自动飞行系统指令限制和恢复操纵独立于()	C	失速警告	马赫警告系统	. 失速警告和马赫警告系统	
737	21992	自动飞行(B)	单选题	在单发飞行指引仪复飞期间,若在复飞接通前发动机失效,飞行指引的目标速度是:	A	所选的MCP 速度	发动机失效瞬间的指示空速	空白	
738	21991	自动飞行(B)	单选题	自动飞行系统指令限制和恢复操纵是否属于	B	属于失速警告和马赫警告系统:	不属于失速警告和马赫警告系统:		
739	21990	自动飞行(B)	单选题	自动飞行系统所提供的指令速度	A	可以等于,但不能超过限制速度。	可以超过限制速度。		
740	21989	自动飞行(B)	单选题	自动飞行系统所提供速度、俯仰和推力指令以避免超过下列那些限制速度:	D	Vmo/Mmo	襟翼/起落架标牌速度	最小速度	以上都包括
741	21988	自动飞行(B)	单选题	对于MCP 上的速度窗中选择的速度,下面那种说法是错的?	A	能选择大于Vmo/Mmo 的速度	不能选择大于Vmo/Mmo 的速度	能选择大于襟翼、起落架标牌速度的速度	能选择小于最小速度的速度
742	21987	自动飞行(B)	单选题	若自动油门接通,俯仰方式为V/S 方式,而实际速度等于或稍小于最小速度,此时俯仰方式会转换吗?	B	不会转换	会转换为高度层改变方式,并指令一个比最小速度大5海里/小时的速度	会转换为驾驶盘操纵方式	自动驾驶会脱开
743	21986	自动飞行(B)	单选题	如果起飞期间遭遇到风切变,首先F/D的俯仰指令的目标是	D	如果垂直速度下降,目标是保持MCP 速度	保持当前俯仰姿态	避免抖杆发生	保持目标速度,直到垂直速度下降至约600英尺/分钟。

744	21985	自动飞行 (B)	单选题	如在ILS 进近过程中遭遇风切变，飞行指引和自动驾驶都尝试保持飞机高度或下滑道截获后尝试保持在下滑道上，而不考虑	C	迎角限制。	抖杆的限制	A 或 B	
745	21984	自动飞行 (B)	单选题	若在飞行指引起飞或复飞阶段遭遇了风切变，在垂直速率下降至约+600 英尺/分钟之前，飞行指引俯仰指令杆发出指令以保持多大的速度	C	V2	V2+15	V2+20	当前的速度
746	21983	自动飞行 (B)	单选题	当遭遇风切变时，虽然飞行指引、自动驾驶和自动油门试图改出，但严重的风切变可能超出系统和/或飞机性能能力。	A	如果需要飞行机组应该断开自动驾驶人工操纵飞机改出。	任何情况，飞行机组无须断开自动驾驶人工操纵飞机改出。		
747	21982	自动飞行 (B)	单选题	要用高度层改变 (LVL CHG) 方式爬升或下降，首先需要做以下哪一个动作？	C	按压高度层改变 (LVL CHG) 电门	选择所需要的速度	选择新的高度	
748	21981	自动飞行 (B)	单选题	在自动驾驶复飞期间，当首次按压任一起飞 / 复飞电门时，以下说法哪个是错误的？	B	自动油门（如预位）接通复飞方式	推力手柄前推到全复飞推力的N1值，以产生1000到2000英尺/分钟的爬升率。	推力手柄前推到减复飞推力的N1值，以产生1000到2000英尺/分钟的爬升率。	俯仰方式接通起飞/复飞方式
749	21980	自动飞行 (B)	单选题	以下那种情况会引起VNAV 方式终止：	D	飞机到达LNAV 航路的终点	下滑道截获	选择了其他俯仰方式	以上都会
750	21979	自动飞行 (B)	单选题	起飞后，可以接通垂直导航 (VNAV) 方式的最低无线电高度是多少？	D	50 英尺	100 英尺	200 英尺	400 英尺
751	21978	自动飞行 (B)	单选题	在垂直导航速度下降的过程中，自动油门保持慢车推力，	A	自动飞行指引系统 (AFDS) 保持FMC的目标速度。	自动飞行指引系统 (AFDS) 保持FMC的下降轨迹。		
752	21977	自动飞行 (B)	单选题	在VNAV 方式爬升时，飞机会在以下哪一个高度改平？	C	MCP 高度	VNAV 高度	MCP 高度或VNAV 高度，以先到为准	
753	21976	自动飞行 (B)	单选题	正常起飞后，在接通俯仰方式前，衔接A/P，俯仰方式将变为：	C	V/S	VNAV	LVL CHG	ALT ACQ
754	21975	自动飞行 (B)	单选题	下列那条说法错误？	C	A/P的配平电门放“切断”位将断开A/P。	使用驾驶盘上的配平电门将断开A/P。	A/P接通在CMD，不能转换到CWS。	不能使用单套A/P复飞。
755	21974	自动飞行 (B)	单选题	A/P在ALT HOLD方式时，在驾驶杆上施加超控力，会使	B	A/P自动断开	A/P回到 CWS P方式	L NAV断开	自动接通LVL CHG方式
756	21973	自动飞行 (B)	单选题	只衔接一部A/P做ILS进近，当在决断高度上按压TO/GA电门复飞时，会出现什么情况？	D	A/P将断开	F/D的TO/GA方式接通	A/T调整推力到减复飞推力N1	以上所有情况
757	21972	自动飞行 (B)	单选题	什么时候两套A/P电门都可接通在CMD位	C	L NAV和V NAV衔接后	VOR/LOC电门接通后	APP电门接通后	ALT HOLD衔接后
758	21971	自动飞行 (B)	单选题	在双通道自动驾驶ILS进近工作时，下列那条说法错误？	C	截获航向道或下滑道后短时间内且在1500英尺以下，执行ILS降偏离监控系统测试，显示拉平预位。	必须在无线电高度800英尺以上接通第二部自动驾驶。	在200英尺时，安定面配平向后打	
759	21970	自动飞行 (B)	单选题	自动驾驶接通，如果在所选高度高度保持时，人工超控俯仰，则ALT HOLD 变为CWS P，在距选择高度多少英尺的范围内松开操纵力，CWS P 变为ALT ACQ，飞机回到所选高度，ALT HOLD 方式接通。	C	100ft；	350ft；	250ft；	900ft；
760	21969	自动飞行 (B)	单选题	自动驾驶在CMD位，如果飞行员用驾驶杆输入过量的俯仰操纵，会发生什么？	C	自动驾驶衔接在LNAV（水平导航）	LNAV（水平导航）断开	自动驾驶改变到CWS P（俯仰的驾驶盘操纵）	显示LEVEL CHANGE（高度层改变）
761	21968	自动飞行 (B)	单选题	使用高度层改变方式爬升或下降时，自动飞行系统将保持：	B	FMC（飞行管理计算机）的速度	MCP（方式控制面板）的速度		

762	21967	自动飞行 (B)	单选题	飞机衔接在ALT HOLD (高度保持) 方式平飞。若改变MCP板的高度只要大于 (), 将预位V/S (垂直速度) 方式。	A	100英尺	200英尺	300英尺	
763	21966	自动飞行 (B)	单选题	巡航时, CWS (驾驶盘操纵) 横滚工作, 松开驾驶盘上的力后, 当坡度角为多少度时, 飞机会将机翼改平并保持当前航向?	B	5度或小于5度	6度或小于6度	10度或小于10度	15度或小于15度
764	21965	自动飞行 (B)	单选题	双通道自动驾驶进近时, 接通第二部自动驾驶的最低高度是:	C	无线电高度2000英尺	无线电高度1500英尺	无线电高度800英尺	无线电高度500英尺
765	21964	自动飞行 (B)	单选题	以下说法正确的是	A	CWS (驾驶盘操纵) 是自动驾驶工作的方式	CWS (驾驶盘操纵) 不是自动驾驶工作的方式		
766	21963	自动飞行 (B)	单选题	必须预位哪一个方式, 才可以选择第二套自动驾驶?	C	VNAV	VOR/LOC	APP	LNAV
767	21962	自动飞行 (B)	单选题	自动驾驶衔接时, 使用任一侧驾驶盘上的配平电门将会	A	断开自动驾驶	不会断开自动驾驶		
768	21961	自动飞行 (B)	单选题	当有力施加到驾驶盘上时,	A	自动驾驶不能被衔接	自动驾驶可以被衔接		
769	21960	自动飞行 (B)	单选题	AFS (自动飞行系统) 包括	A	自动飞行指引系统; A/T (自动油门)	A/P (自动驾驶); A/T (自动油门)	A/T (自动油门); FMC (飞行管理计算机)	
770	21959	自动飞行 (B)	单选题	自动驾驶接通并预位了V/S方式,	A	可以通过垂直速度选择需要的爬升或下降率。	不能可以通过垂直速度选择需要的爬升或下降率。		
771	21958	自动飞行 (B)	单选题	双通道A/P进近, VOR/LOC和G/S截获后, 无线电高度约350英尺时若拉平方式没有预位,	A	则两部A/P将断开。	则两部A/P将不会断开。		
772	21957	自动飞行 (B)	单选题	ILS进近时, 截获了G/S后,	A	原有的俯仰方式脱开。	原有的俯仰方式不会脱开。		
773	21956	自动飞行 (B)	单选题	下列那些情况将导致LNAV终止:	D	到达有效航路最后的航路点后	接通了航向选择	在VOR/LOC 方式或APP进近方式下 (VOR/LOC 已预位), 切入选择的进近航道	以上都是
774	21955	自动飞行 (B)	单选题	两部甚高频导航接收机接受的航道和/或频率不同可能会导致机长和副驾驶飞行指引显示不一致,	B	但不会影响双通道ILS进近。	会影响双通道ILS进近。		
775	21954	自动飞行 (B)	单选题	选择了航向选择方式执行切入航道的操作后, 预位了VOR LOC 方式的情况下, 什么时候航向选择方式自动脱开?	B	接通双通道自动驾驶	截获了所选择的航道	下滑道截获	
776	21953	自动飞行 (B)	单选题	在使用自动驾驶进近时,	A	下滑道截获前必须截获航向道吗	下滑道截获前无须截获航向道		
777	21952	自动飞行 (B)	单选题	航向道和下滑道捕获后, 以下哪一个动作不会导致进近方式脱开?	D	脱开自动驾驶并关掉两部指引仪	重新调谐甚高频导航接收机	按压TO/GO 电门	按压APP 电门
778	21951	自动飞行 (B)	单选题	要使双通道自动驾驶工作, 两部甚高频导航接收机必须调到。	A	同一个盲降频率	不同盲降频率		
779	21950	自动飞行 (B)	单选题	有关进近 (APP) 方式的工作, 哪一种说法是错误的?	B	在截获航向道之前, 下滑道的截获受抑制。	只有在航向选择方式才能截获航向道。	航向道和下滑道截获后, APP 电门灯灭。	当飞机低于下滑道约2/5 个点时下滑道截获。
780	21949	自动飞行 (B)	单选题	自动驾驶A 接通在CMD 位, 当没有俯仰指令时,	A	自动驾驶的俯仰工作在CWS P 方式。	自动驾驶的俯仰工作在CWS R 方式。		
781	21948	自动飞行 (B)	单选题	自动驾驶A 接通在CMD 位, 俯仰工作在CWS P 方式, 当飞机接近MCP 上所选择的高度时, 会出现什么情况?	B	俯仰继续工作在CWS P 方式	俯仰显示高度截获 (ALT ACQ)	俯仰显示高度保持 (ALT HOLD)	俯仰显示高度垂直速度 (V/S)
782	21947	自动飞行 (B)	单选题	自动驾驶的俯仰工作在高度保持 (ALT HOLD) 方式, 人工超控俯仰使飞机偏离所选择的高度200 英尺, 松手后, 俯仰会出现以下哪种情况?	B	高度保持 (ALT HOLD) 方式不变	显示ALT ACQ, 回到选择的高度后显示ALT HOLD	显示CWS P, 直到高度保持 (ALT HOLD) 重新接通为止	
783	21946	自动飞行 (B)	单选题	自动落地后,	B	自动驾驶会自动脱开。	自动驾驶不会自动脱开。		
784	21945	自动飞行 (B)	单选题	单通道自动驾驶工作时,	B	提供自动拉平?	不提供自动拉平?		

785	21944	自动飞行 (B)	单选题	自动驾驶在A通道时, A系统发动机驱动泵失效, 若对A系统的需求很大,	A	可能导致自动驾驶A脱离。	不会导致自动驾驶A脱离。		
786	21943	自动飞行 (B)	单选题	什么时候按压起飞/复飞电门可接通指引的复飞方式?	B	飞行指引仪必须打开	在空中, 无线电高度低于2000 英尺	在空中, 无线电高度高于2000 英尺	
787	21942	自动飞行 (B)	单选题	双通道进近时, 在无线电高度多少以前, 必须接通第二部自动驾驶?	B	400 英尺	800 英尺	1000 英尺	1200 英尺
788	21941	自动飞行 (B)	单选题	切入航向道, 可用以下哪种横滚方式?	D	航向选择	驾驶盘操纵方式	水平导航	以上都可以
789	21940	自动飞行 (B)	单选题	在双通道进近期间, 什么时候自动驾驶复飞方式预位?	A	截获航向道和下滑道后, 且在无线电高度1500英尺以下, 拉平预位时	下滑道截获时	航向道截获时	
790	21939	自动飞行 (B)	单选题	关于下滑道截获, 下面哪个说法是错的?	C	在相差约2/5 个点时下滑道截获	如果航道也截获, 进近 (APP) 灯会灭	在推力方式指示上显示CRZ	原来的俯仰方式脱离
791	21938	自动飞行 (B)	单选题	在双通道进近期间, 当到达无线电高度400英尺时, 安定面自动配平增加上仰力矩, 若随后两部自动驾驶脱离, 机组需要如何操作?	A	需要顶杆以保持所需的俯仰姿态	需要带杆以保持所需的俯仰姿态	不需要机组动作	不需要机组动作, 且安定面失去配平灯亮
792	21937	自动飞行 (B)	单选题	自动驾驶ILS 进近, 在相差多少个点时下滑道截获?	B	1 个点	2 / 5 个点	5 个点	
793	21936	自动飞行 (B)	单选题	在双通道进近期间, 当到达无线电高度5 0 英尺时, 下面哪个说法是错的?	C	显示拉平接通	飞行指引杆消失 (部分飞机)	单通道信号消失	
794	21935	自动飞行 (B)	单选题	双通道自动驾驶自动着陆,	B	接地后自动驾驶能自动脱离	接地后自动驾驶不能自动脱离		
795	21934	自动飞行 (B)	单选题	关于单通道自动驾驶ILS 进近, 下面说法哪个是对的?	D	可以自动拉平	可以自动接地	可以自动复飞	安定面不会自动增加上仰配平
796	21933	自动飞行 (B)	单选题	A/P在VNAV爬升或下降时, 飞机将在什么高度改平?	C	VNAV高度, 与MCP高度无关	MCP高度, 与VNAV高度无关	VNAV高度和MCP高度之中, 先到达的高度	
797	21932	自动飞行 (B)	单选题	在无线电高度400 英尺以下, 如何终止自动驾驶的复飞方式?	D	接通另一俯仰方式	接通另一横滚方式	脱离自动油门	脱离自动驾驶和飞行指引仪
798	21931	自动飞行 (B)	单选题	自动驾驶复飞后, 当高于400 英尺无线电高度时, 如果先改变横滚方式, 则俯仰方式为:	C	空白	MCP 速度	保持在双通道自动驾驶起飞/复飞方式	驾驶盘操纵方式
799	21930	自动飞行 (B)	单选题	自动驾驶复飞后, 当高于400 英尺无线电高度时, 如果先改变俯仰方式, 则横滚方式为:	D	空白	复飞方式	航向选择	驾驶盘操纵方式 (CWS R)
800	21929	自动飞行 (B)	单选题	当两部发电机向汇流条供电时,	A	双通道自动驾驶才能工作。	双通道自动驾驶不能工作。		
801	21928	自动飞行 (B)	单选题	两个独立的无线电高度表向相应的FCC提供无线电高度, 当一侧的无线电高度表不工作时,	A	不可以使用相应一侧的自动驾驶进行进近	可以使用相应一侧的自动驾驶进行进近		
802	21927	自动飞行 (B)	单选题	在使用垂直导航进行轨迹下降 (VNAV PATH) 的过程中, 自动油门是如何工作的?	C	不管速度如何变化, 始终保持慢车推力	只要垂直导航的航径能够得到保持, 始终工作在FMC SPD 方式	保持慢车推力, 但当地速低到难以维持FMC 垂直轨迹时, 则转变为FMC SPD 方式	
803	21926	自动飞行 (B)	单选题	要想自动油门加到全复飞N1 限制值, 何时第二次按压任一TO/GA 电门?	B	连续按压	在自动油门达到减推力复飞推力后按压	在达到计划的爬升率后按压	当达到计划的爬升率时按压
804	21925	自动飞行 (B)	单选题	在双通道进近期间, 当到达无线电高度27 英尺时, 自动油门方式显示为:	C	预位	慢车	收油门 (RETARD)	MCP SPD
805	21924	自动飞行 (B)	单选题	当自动油门工作在N1方式时, 按压MCP上的N1方式电门, 会出现以下那种情况?	A	自动油门接通在预位 (ARM) 方式	取消N1 方式, 且N1 电门灯亮	自动油门的方式不会变化	自动油门脱离

806	21923	自动飞行(B)	单选题	只要自动油门的预位电门在预位位置,	B	什么时候按压N1方式电门都可以接通自动油门的N1方式	如与已接通的 AFDS 方式一致, 接通自动油门的 N1 方式。		
807	21922	自动飞行(B)	单选题	A/T 在什么工作方式允许人工改变推力, 而不受A/T干扰?	C	MCP SPD和ARM	N1和ARM方式	THR HOLD和ARM	只能在THR HOLD
808	21921	自动飞行(B)	单选题	何时最小速度恢复不可用?	A	A/T被关断, 并且AFDS(自动飞行指引系统)在ALT HOLD(高度保持)方式或截获下滑道后。	当AFDS(自动飞行指引系统)在V/S(垂直速度)方式时		
809	21920	自动飞行(B)	单选题	衔接LVL CHG(高度层改变)或VNAV(垂直导航)的爬升方式将会把。	A	A/T自动衔接在N1方式	A/T自动衔接在SPEED方式		
810	21919	自动飞行(B)	单选题	正常工作时, A/T(自动油门)系统的N1极限是由什么提供的?	C	A/T(自动油门)计算机	AFDS(自动飞行指引系统)	FMC(飞行管理计算机)	ADIRU(大气数据惯性基准组件)
811	21918	自动飞行(B)	单选题	以下哪个不属于自动油门的工作方式?	A	起飞方式(TO)	复飞方式(GA)	速度(FMC SPD、MCP SPD)	预位(ARM)
812	21917	自动飞行(B)	单选题	在哪些飞行阶段能够使用自动油门?	A	所有飞行阶段	除起飞以外的所有飞行阶段	除复飞以外的所有飞行阶段	除自动着陆以外的所有飞行阶段
813	21916	自动飞行(B)	单选题	当两部发动机电子控制都在备用时, 禁止使用自动油门起飞。这种说法是否正确?	A	正确	不正确		
814	21915	自动飞行(B)	单选题	自动油门工作, 下滑道截获时, 自动油门的方式是?	B	FMC 速度方式	MCP 速度方式	收油门方式	预位方式
815	21914	自动飞行(B)	单选题	以下哪种情况自动油门会自动脱开, 且自动油门脱开灯不亮?	B	按压任一自动油门脱开电门	接地后两秒	探测到自动油门系统故障	将自动油门预位电门扳向关位
816	21913	自动飞行(B)	单选题	起飞过程中, 自动油门保持推力保持方式直到无线电高度多少英尺, 自动油门显示从推力保持变为预位?	B	400 英尺	800 英尺	1000 英尺	1200 英尺
817	21912	自动飞行(B)	单选题	起飞离地后, 自动油门何时减至爬升推力:	D	通过按压N1 电门	当接通垂直导航时	当高度截获或高度保持方式接通时	以上全部
818	21911	自动飞行(B)	单选题	当自动油门预位电门在ARM 位时, 而飞行指引仪系统没有接通, 在下降到2000英尺无线电高度以下时,	A	自动油门的复飞方式可以预位	自动油门的复飞方式不可以预位		
819	21910	自动飞行(B)	单选题	飞行中LNAV接通的条件:	A	生效航路输入FMC, 飞机在有效航路3海里之内, 任何航向	生效航路输入FMC, 3海里以内, 切入角小于等于90度, 切入生效航路点前的航段	1或2	
820	21909	自动飞行(B)	单选题	单发飞行指引仪复飞, 起始飞行指引仪俯仰指令机头向上多少度?	A	13 度	15 度	18 度	20 度
821	21908	自动飞行(B)	单选题	现工作在飞行指引的复飞方式, 无线电高度为600 英尺, 若先改变了俯仰方式, 飞行指引的横滚方式为:	A	航向选择(HDG SEL)	驾驶盘操纵	水平导航	空白
822	21907	自动飞行(B)	单选题	自动驾驶飞行指引系统	A	能为单通道自动驾驶非精密进近提供引导	不能为单通道自动驾驶非精密进近提供引导		
823	21906	自动飞行(B)	单选题	现工作在飞行指引的复飞方式, 无线电高度为600 英尺, 若接通了自动驾驶的指令方式, 俯仰方式为:	C	驾驶盘操纵	垂直速度	高度层改变(LVL CHG)	起飞/复飞方式
824	21905	自动飞行(B)	单选题	要使人工飞行指引仪的复飞方式可用, 需要满足下列那些条件:	B	一套或两套F/D必须接通。	无线电高度必须在2000英尺以下(部分飞机要求在2000英尺以上时襟翼未收上, 或者下滑道截获, 并且不在起飞方式。)	一套或两套A/P必须接通。	自动油门必须预位或接通。
825	21904	自动飞行(B)	单选题	F/D起飞在200英尺高度时, 横滚方式空白时, 横滚指令是:	D	横滚指令保持跑道航向	横滚指令跟踪计划的航向改变	横滚指令跟踪驾驶盘的运动	横滚保持大翼水平
826	21903	自动飞行(B)	单选题	F/D起飞期间当飞机的速度低于V2速度时一台发动机失效, F/D指令是:	B	俯仰试图保持V2+20的速度	俯仰试图保持V2的速度	起始俯仰指令是15度抬头指令	俯仰试图保持发动机失效时的速度

827	21902	自动飞行 (B)	单选题	如果起飞前没有接通F/D（飞行指引），起飞过程中如何显示飞行指引仪指令杆？	C	不能显示，起飞方式只有当飞机在地面时才可接通	不能显示，起飞方式不能选择除非两部F/D电门都接通	可以，在离地150秒内，高度2000英尺以下，且速度在80海里/小时以上，按压TO/GA电门，两侧的飞行指引仪指令杆自动显示。	
828	21901	自动飞行 (B)	单选题	按压任一起飞/复飞电门接通复飞方式。若两部自动驾驶均不工作。	A	飞行指引仪会给出复飞指引？	飞行指引仪不会给出复飞指引		
829	21900	自动飞行 (B)	单选题	当横滚接通在VOR/LOC 方式时，副驾驶	B	第一部甚高频导航接收机	第二部甚高频导航接收机	接通在指令位的自动驾驶	
830	21899	自动飞行 (B)	单选题	的飞行指引仪的信息来自哪里？					
831	21898	自动飞行 (B)	单选题	以下哪个不是自动驾驶飞行指引仪的俯仰方式？	D	起飞/复飞	高度获得	MCP 速度	进近方式 APP
832	21897	自动飞行 (B)	单选题	现无线电高度1800 英尺，两个飞行指引仪电门在关位，在下面哪种情况下，按下起飞/复飞电门，两套飞行指引会自动出现	D	速度100 海里/小时后，或者离地150 秒内	速度80 海里/小时后，或者离地150 秒内	速度100 海里/小时后，并且离地150 秒内	速度80 海里/小时后，并且离地150 秒内
833	21896	自动飞行 (B)	单选题	以下说法哪一项是正确的？	A	高度保持方式接通时，自动油门保持MCP 速度	只有按压高度保持电门，才能接通高度保持方式	高度保持是否接通必须通过高度保持电门灯来证实	在高度保持方式，俯仰保持的一定是MCP 所选择的高度
834	21895	自动飞行 (B)	单选题	A/P工作时，选择了LVL CHG方式执行爬升或下降后：	A	A/P使飞机保持MCP SPD	增大MCP速度可增加飞机上升率	减小MCP速度可增加下降率	以上各项都对
835	21894	自动飞行 (B)	单选题	下列那条说法是错误的？	C	F/D 复飞方式在2000英尺以下预位	A/T 复飞方式在2000英尺以下预位	A/P 复飞方式在2000英尺以下预位	A/P复飞方式在FLARE预位后预位且在自动驾驶感应到接地前自动驾驶复飞可用。
836	21893	自动飞行 (B)	单选题	下列那条说法正确？	D	驾驶盘上有操纵力时，不能衔接A/P的CMD方式。	必需使用大于正常CWS操纵力才能超控A/P指令方式。	A/T正常的N1极限由FMC提供。	以上全部
837	21892	自动飞行 (B)	单选题	哪些横滚方式受坡度角选择器的限制？	B	HDG SEL和LNAV	VOR和HDG SEL	LNAV和VOR	
838	21891	自动飞行 (B)	单选题	电源中断或失效，可能导致相应一侧的自动驾驶、飞行指引系统和/或自动油门脱离。	B	电源恢复后也不可重新接通	电源恢复后也可重新接通		
839	21890	自动飞行 (B)	单选题	可用下面哪种方式切入已选好的航道？	D	水平导航	航向选择	CWS R	以上三种都可以
840	21889	自动飞行 (B)	单选题	航向道截获点是可变的，它与下面哪些因素有关？	C	切入角度	接近率	1 和2	
841	21888	自动飞行 (B)	单选题	如果在接地后，自动油门脱开前选择复飞方式。	B	自动油门会脱开	自动油门不会脱开		
842	21887	自动飞行 (B)	单选题	垂直导航爬升阶段，按压高度干预（ALT INTV）电门会出现什么情况？	A	MCP 高度之下的较低的FMC 高度限制被删除	MCP 的高度将被FMC 的巡航高度所取代	可以把FMC 的巡航高度降低到MCP 高度上	高度保持（ALT HOLD）方式会接通
843	21886	自动飞行 (B)	单选题	MCP 的预选高度为3000 英尺，AFDS 的俯仰在高度截获（ALT ACQ）方式，若此时把MCP的高度调为3900 英尺时，会出现以下哪种情况？	A	垂直速度方式（V/S）自动接通	垂直速度方式（V/S）预位	高度截获（ALT ACQ）方式不变	高度保持方式（ALT HOLD）接通
844	21885	自动飞行 (B)	单选题	关于 MCP 上垂直速度显示窗的显示的说法正确的是：	D	当垂直速度方式未生效时显示空白	使用垂直速度电门接通垂直速度方式时显示当前垂直速度	用拇指轮选择垂直速率时，显示所选垂直速率	以上都正确
845	21884	自动飞行 (B)	单选题	关于MCP 上高度显示窗的显示，以下哪些是正确的？	D	所显示的高度是高度提示和自动改平的基准	所显示的高度范围是0到50,000 英尺（以100英尺为增量单位）	电源首次接通时，显示之前所选高度。	以上都正确
846	21883	自动飞行 (B)	单选题	MCP 上速度干预（SPD INTV）电门的作用是，	A	在VNAV 方式接通时，按压此电门，可以用马赫/空速旋钮在马赫/空速显示窗里人工设置所需的马赫数和速度。	在VNAV 方式接通时，按压此电门，可以删除马赫/空速显示窗里人工设置的马赫数和速度。		
847	21882	自动飞行 (B)	单选题	当马赫/空速显示窗为空白时，	A	马赫/空速选择旋钮不起作用。	马赫/空速选择旋钮起作用。		

847	21882	自动飞行 (B)	单选题	以下哪种情况下马赫/空速窗会显示速度而非空白:	D	垂直导航 (VNAV) 方式接通	自动油门接通在FMC SPD 方式	双发复飞时	高度层改变方式接通
848	21881	自动飞行 (B)	单选题	爬升或下降中, 大约在什么高度, 马赫/空速显示窗里的显示会自动出现空速和马赫数之间的转换:	D	10,000 英尺	FL160	FL180	FL260
849	21880	自动飞行 (B)	单选题	绿色的自动油门指示灯亮表示:	A	自动油门预位电门在预位 (ARM) 位置	自动油门断开		
850	21879	自动飞行 (B)	单选题	当自动油门预位电门 (A/T ARM) 在关位时,	A	自动油门在任何飞行阶段都是不工作的	自动油门在巡航阶段都是不工作的	自动油门在下降阶段是不工作的	
851	21878	自动飞行 (B)	单选题	方式控制面板 (MCP) V/S显示窗的显示范围是?	B	以50英尺/分钟的增量显示从-6000 — +7900英尺/分钟;	垂直速度小于1000英尺/分钟时, 增量为50英尺/分钟, 垂直速度为1000英尺/分钟或以上时, 增量为100英尺或/分钟, 显示范围从-7900 — +6000英尺/分钟;	以100英尺/分钟的增量显示从-6000 — +6000英尺/分钟;	以50英尺/分钟的增量显示从-5500 — +6000英尺/分钟;
852	21877	自动飞行 (B)	单选题	方式控制面板 (MCP) IAS/MACH显示窗的显示范围?	D	以1海里/小时的增量, 显示从100海里/小时至Vmo ;	以0.01M的增量, 显示从0.60 马赫至Mmo ;	以1海里/小时的增量, 显示从100海里/小时至320海里/小时 ;	A, B都对.
853	21876	自动飞行 (B)	单选题	如果A/P衔接在CMD位, 你超控A/P俯仰, 在FMA上将会出现:	B	CWS P, CWS R	CWS P	CWS R	空白
854	21875	自动飞行 (B)	单选题	如果在MCP板选择了一个更低的高度并接通了高度层改变方式, 在FMA上A/T将显示什么方式?	B	N1	RETARD , 然后ARM	ARM, 然后RETARD	MCP SPD
855	21874	自动飞行 (B)	单选题	在FMA上显示横滚方式是: HDG SEL绿色并有绿框和VOR/LOC白色, 说明:	B	HDG SEL刚接通由于VOR/LOC有故障不能接通	HDG SEL刚接通10秒之内并且VOR/LOC预位	你必须再次按压MCP板上的HDG SEL方式电门使VOR/LOC衔接	自动飞行系统不能告诉你所想要的横滚方式
856	21873	自动飞行 (B)	单选题	A/P复飞期间, 红色A/P脱开灯稳亮, 说明:	C	电配平关断。	一套A/P自动断开。	A/P将不会在MCP高度上改平。	
857	21872	自动飞行 (B)	单选题	STAB OUT OF TRIM灯亮表明:	B	机长正在飞, 飞机不能配平。	自动驾驶配平系统没有正确配平安定面。	电配平不工作。	副驾驶正在飞, 飞机不能配平。
858	21871	自动飞行 (B)	单选题	你如何知道新的横滚方式已经接通?	A	横滚方式显示在FMA (飞行方式信号牌) 上。	你必须通知维护人员做一次BITE 检查。	MCP方式选择电门灯亮。	你必须等待飞机转弯。
859	21870	自动飞行 (B)	单选题	飞行指引仪电门上的“MA”灯亮, 表示:	B	相应的飞行指引仪接通	灯亮一侧的FCC 控制飞行指引方式	另一部FCC 控制飞行指引方式	各自的FCC 控制相应的飞行指引方式
860	21869	自动飞行 (B)	单选题	自动驾驶接通时, 按压驾驶盘上的自动驾驶脱开电门, 会出现以下哪种情况?	D	按压一次, 自动驾驶不会脱开	脱开自动驾驶, 没有任何警告	脱开自动驾驶, 主警告灯亮, 警铃响	自动驾驶脱开, A/P 脱开灯红色闪亮, 警告声响
861	21868	自动飞行 (B)	单选题	自动油门接通时, 按压油门杆上的自动油门脱开电门, 会出现以下哪种情况?	C	自动油门脱开, 无其他指示	自动油门脱开, A/T 脱开灯红色闪亮, 警铃响	自动油门脱开, A/T 脱开灯红色闪亮, A/T 预位电门跳到OFF 位	
862	21867	自动飞行 (B)	单选题	以下哪种情况会导致自动驾驶 (A/P) 脱开灯红色闪亮?	A	按压驾驶盘上的A/P 脱开电门脱开自动驾驶时	把自动驾驶的脱开灯测试电门保持在位置2 时	双通道进近800 英尺无线电高度以下, 安定面配平不当时	自动驾驶复飞过程中, 若安定面未配平好而导致高度截获方式被抑制时
863	21866	自动飞行 (B)	单选题	若在飞行中, 襟翼未收上, 空速与指令值相差+10 或-5 海里, 且未趋向指令值时, 自动油门 (A/T) 脱开灯会出现什么情况?	C	红色闪亮。	红色稳定地亮。	琥珀色闪亮, 自动油门空速错误。	琥珀色稳定地亮。
864	21865	自动飞行 (B)	单选题	当自动驾驶没有接通时, 不论安定面是否在正确的配平位置, ()	A	安定面失去配平 (STAB OUT OF TRIM) 灯都不会亮。	安定面失去配平 (STAB OUT OF TRIM) 灯都会亮。		
865	21864	自动飞行 (B)	单选题	当自动油门限制 (A/T LIMIT) 指示灯亮时, 自动油门使用以下那个设备提供的N1 限制值。	C	飞行管理计算机	飞行操纵计算机	发动机电子控制 (EEC)	大气数据计算机

866	21863	自动飞行 (B)	单选题	起飞过程中，当指示空速到达60 海里/小时前，飞行方式显示上的横滚方式为：	D	航向选择	空白	预位	空白或航向选择
867	21862	自动飞行 (B)	单选题	起飞过程中，按压TO/GA电门，飞行方式显示上的俯仰方式为：	B	V/S	TO/GA	MCP SPD	VNAV SPD
868	21861	自动飞行 (B)	单选题	起飞过程中，指示空速到达84 海里/小时前，飞行方式显示上的自动油门方式为：	B	预位	N1	推力保持	起飞/复飞
869	21860	自动飞行 (B)	单选题	起飞过程中，当前的速度大于V2+20，若发动机失效，此时俯仰指令目标速度为：	B	V2	V2+20	当前的速度	以上都不对
870	21859	自动飞行 (B)	单选题	在起飞过程中，无线电高度400英尺以上时，若要终止飞行指引仪的起飞方式，可以：	D	接通一部自动驾驶	选择其他的俯仰方式	选择其他的飞行指引横滚方式	以上都对
871	21858	自动飞行 (B)	单选题	自动驾驶双通道进近过程中，什么时候进近电门灯灭？	C	航向道截获后	航向道和下滑道预位后	航向道和下滑道截获后	以上都不对
872	21857	自动飞行 (B)	单选题	在双通道进近期间，航向道和下滑道都截获后，怎样才能退出进近方式？	D	按压起飞/复飞电门	重调甚高频导航接收机	脱离自动驾驶并关闭两个飞行指引仪	以上都可以
873	21856	自动飞行 (B)	单选题	自动驾驶ILS 进近，当航向道截获时，自动驾驶状态显示为：	A	单通道	双通道	空白	起飞/复飞
874	21855	自动飞行 (B)	单选题	在双通道进近期间，当到达无线电高度约350英尺时，未看到拉平预位，此时：	B	后接通的自动驾驶脱开	两部自动驾驶自动脱开	进近方式脱开	飞行指引消失
875	21854	自动飞行 (B)	单选题	自动驾驶单通道进近期间，航向道和下滑道截获后，自动驾驶状态显示是：	A	单通道 (SINGLE CH)	双通道	空白	起飞/复飞
876	21853	自动飞行 (B)	单选题	在双通道自动驾驶复飞期间，MCP 的速度窗显示：	A	空白	V2	V2+20	
877	21852	自动飞行 (B)	单选题	在单发飞行指引仪复飞期间，（ ）？	B	MCP 的速度窗显示空白，	MCP 的速度窗显示相应的速度		
878	21851	自动飞行 (B)	单选题	在自动驾驶接通的情况下，如果使用了电动配平电门或将安定面配平自动驾驶切断电门扳到“切断”位（ ）。	A	会导致自动驾驶脱开	不会导致自动驾驶脱开		
879	21850	起落架 (B)	单选题	放下起落架时，观察到前起落架指示绿灯不亮，灯光测试灯泡正常，机组应该用什么办法证实相关的起落架已经放下并锁好？	C	通过位于驾驶舱内的前起落架观察窗来目视观察	只有通过低空通场，由塔台管制员用望远镜来观察确定	通过位于驾驶舱内后顶板上的起落架指示绿灯来确定	让机械员进入前轮舱证实前轮已经放下锁定
880	21849	起落架 (B)	单选题	人工放下起落架时，使起落架上位锁开锁的动力来自哪里？	B	起落架转换机构	人工拉出驾驶舱内的人工放下起落架手柄	B 系统的液压压力	备用液压系统的压力
881	21848	起落架 (B)	单选题	停留刹车警告灯的供电电源是什么	A	电瓶电源	厨房汇流条电源	转换汇流条电源	热电瓶汇流条电源
882	21847	起落架 (B)	单选题	选择最大刹车减速率档位 MAX 位时，	A	必须将自动刹车选择电门拔出	无须将自动刹车选择电门拔出	以上都可以	
883	21846	起落架 (B)	单选题	下列哪种情况不会导致自动刹车解除预位灯亮？	C	正常选择自动刹车着陆后，将减速板手柄移到下卡位	正常选择自动刹车着陆后，使用了人工刹车	正常选择自动刹车着陆后 3 秒钟内，前推了任一推力手柄	自动刹车系统存在故障
884	21845	起落架 (B)	单选题	起落架指示灯根据什么亮或灭？	A	起落架和起落架手柄的位置及推力手柄的位置	空/地安全传感器和起落架手柄的位置。	从起落架和起落架手柄来的电信号	襟翼和推力手柄的位置
885	21844	起落架 (B)	单选题	以下哪个不是刹车系统的一部分？	D	防滞保护	停留刹车	刹车储压器	前轮刹车
886	21843	起落架 (B)	单选题	如果自动刹车系统能够正常工作，着陆后它可以使飞机最小减速到：	D	60KT；	80kt	45KT	0KT
887	21842	起落架 (B)	单选题	着陆期间，机组将自动刹车选择电门选择在“3”处；着陆后，机组发现飞机的减速率太小，此时，机组的正确处理方法是：	C	拉大反推，以增加飞机的减速率	将自动刹车选择电门扳到“MAX”位	人工踩刹车，并拉大反推	将自动刹车选择电门扳到“MAX”位，并拉大反推

888	21841	起落架 (B)	单选题	哪个刹车系统可以用来刹上停留刹车	D	正常刹车系统	备用刹车系统	储压瓶刹车系统	以上三个都可以
889	21840	起落架 (B)	单选题	下面的哪些动作会影响液压系统的油量指示	D	把襟翼从 15 放到 30	放出起落架	放出前缘装置	b 和 c 都对
890	21839	起落架 (B)	多选题	导致起飞后起落架手柄不能收上有哪些原因	A, B, C	起落架手柄锁销电磁线圈失效	空/地系统失效	地面扰流板联锁活门无法关闭	
891	21838	起落架 (B)	单选题	在地面出现刹车温度灯亮,	A	在飞行中性能章咨询信息节的推荐刹车冷却时间表查询所需的冷却时间	在飞行中性能章咨询信息节的非正常形态着陆距离表查询	在机场分析手册的推荐刹车冷却时间表查询所需的冷却时间	
892	21837	起落架 (B)	多选题	当刹车压力指示器指示零PSI时	A, B, C	蓄压瓶刹车不可用	如果液压系统指示正常, 刹车操作不受影响。	刹车蓄压瓶没有预充氮气。	
893	21836	起落架 (B)	单选题	如果在地面出现AUTO BRAKE DISARM (自动刹车解除预位) 灯亮, 处置后仍亮:	B	可以起飞	不可以起飞	以上都不对	
894	21835	起落架 (B)	多选题	当防滞不工作时, 下列说法正确	A, B, C	根据跑道长度和跑道条件使用最小刹车, 减小爆胎可能	开始时稳定地轻踩刹车。随着地速降低增大踩踏压力	不要使用点刹	
895	21834	起落架 (B)	单选题	当防滞不工作时, 着陆时 ()	A	不要预位减速板。	预位减速板。	预位自动刹车。	
896	21833	起落架 (B)	单选题	放起落架时标牌速度	B	320KT	270KT;	235KT	
897	21832	起落架 (B)	单选题	后顶板起落架指示器灯 () 的起落架指示器线路和灯光。	A	这是一套备份但独立	这是一套备份但不独立	这是一套主用且不独立	
898	21831	起落架 (B)	单选题	停留刹车手柄位于 ()	B	后电子面板	操纵台	前电子面板	
899	21830	起落架 (B)	单选题	起落架的收、放以及前轮转弯通常由 A 液压系统提供液压进行操作。此外还有 ()	A	一个人工放起落架系统和前轮转弯备用液压源。	一个人工放起落架系统	前轮转弯备用液压源	
900	21829	起落架 (B)	单选题	刹车温度监控系统在下显示组件显示 () 的刹车温度。	A	每个主起落架	每个起落架	前起落架	
901	21828	起落架 (B)	多选题	关于起落架手柄说法正确的是	A, B, C	起落架通常由起落架手柄控制	在地面, 手柄锁使起落架手柄无法放到收上位, 使用手柄上的超控按钮可将手柄锁旁通	飞行中, 空/地系统操纵线圈以松开手柄锁。	
902	21827	起落架 (B)	多选题	关于前轮转弯说法正确的是	A, B	将起落架控制手柄放下时, A 液压系统给前轮转弯计量活门供压	将起落架控制手柄放下时, 且当前轮转弯电门放到 ALT 位、B 系统液压油箱油量正常且飞机在地面时, 备用前轮转弯作动, 将 B 系统压力提供给前轮	以上都不正确	
903	21826	起落架 (B)	单选题	当前轮在放下位且受到飞机重量压缩后,	A	前轮转弯可用	前轮转弯不可用		
904	21825	起落架 (B)	多选题	关于停留刹车工作, 下列说法正确的是	A, B	在完全踩下两个刹车踏板同时提起停留刹车手柄, 停留刹车才刹住	踩下刹车踏板直到停留刹车手柄松开以松开停留刹车	以上都不正确	
905	21824	起落架 (B)	单选题	停留刹车系统内的故障 ()	A	使防滞不工作灯亮。	不会使防滞不工作灯亮。		
906	21823	起落架 (B)	单选题	即使两套液压系统都失效,	A	防滞保护可用	防滞保护不可用		
907	21822	起落架 (B)	单选题	如正常和备用刹车系统压力都丧失, 刹车储压瓶内保留的液压	A	能进行几次刹车或停留刹车	只能进行几次刹车	只能进行停留刹车	
908	21821	起落架 (B)	单选题	当在起落架转换组件下游出现液压泄漏时, 导致在 () 油箱中的液压油丧失, 一个传感器关闭起落架转换活门, 备用转弯不工作	A	B 液压系统	A 液压系统	备用	
909	21820	起落架 (B)	单选题	当前起落架支柱伸出时, 方向舵脚踏转弯 () 。	A	不工作	工作		
910	21819	起落架 (B)	单选题	关于自动刹车说法正确的是	A	只有正常刹车系统具有自动刹车的功能	备用刹车系统具有自动刹车的功能	正常刹车和备用刹车系统具有自动刹车的功能	

911	21818	起落架 (B)	单选题	关于停留刹车说法正确的是	A	停留刹车手柄向后，机长或副驾驶刹车踏板踩到底时能将停留刹车刹住	停留刹车手柄向后，机长或副驾驶刹车踏板踩到中立时能将停留刹车刹住	停留刹车手柄向后，机长或副驾驶刹车踏板踩到任何位置都能将停留刹车刹住	
912	21817	起落架 (B)	单选题	停留刹车警告灯，灯光电源，	A	来自电瓶	来自APU	来自IDG	
913	21816	起落架 (B)	多选题	关于方向舵脚蹬/刹车踏板说法正确的是	A, B	踩整块踏板——向任一方向转动前轮，最多 7 度。	只踩踏板顶部——机轮刹车起作用。	以上都不正确	
914	21815	起落架 (B)	单选题	关于人工放起落架手柄，当相应的手柄拉到极限（ ）时，每个起落架的上位锁松开。	A	约 24 英寸（61 厘米）	约 20 英寸（51 厘米）	约 28 英寸（69 厘米）	
915	21814	起落架 (B)	单选题	737NG起落架指示器（ ）	B	保留300机型的一套起落架指示观察窗	没有保留300机型的一套起落架指示观察窗		
916	21813	起落架 (B)	单选题	稳定爬升后，起落架手柄放在中立位目的是	A	起落架系统液压断开	起落架系统液压保留。	以上都可以	
917	21812	起落架 (B)	单选题	起落架收起的标牌速度	C	320KT	270KT；	235KT	
918	21811	起落架 (B)	单选题	NG飞机的空/地传感器安装在哪个起落架上？	D	右主起落架上	左主起落架上	前起落架上	三个起落架上都有
919	21810	起落架 (B)	单选题	NG飞机的空 / 地系统接收的空 / 地逻辑信号来源于：	B	高度表	6个空地传感器，每个机轮上1个		
920	21809	起落架 (B)	单选题	A和B液压系统正常，刹车压力表指示为零，说明：	B	无法使用自动刹车	储压器故障	失去全部刹车压力	
921	21808	起落架 (B)	单选题	落地后解除自动刹车的方法有哪些？	D	将减速板手柄收到下卡位	除着陆接地后的前3 秒外，前推任一推力手柄	使用人工刹车或人工将自动刹车电门关断	以上方法均可
922	21807	起落架 (B)	单选题	停留刹车设置好后，需前推（ ）推力手柄才会使起飞形态警告喇叭响	B	两个	任一个		
923	21806	起落架 (B)	单选题	着陆前机组给自动刹车选择了档位2，接地滑跑过程中发现飞机的减速太慢，此时机组可以采取的措施是什么？	D	增大反推，以产生更大的反推力	飞机轮速小于60 节以前选择更高档位的自动刹车	增大反推，同时进行人工刹车	B 和 C 都对
924	21805	起落架 (B)	单选题	关于自动刹车减速率的说法，下面哪项正确？	C	着陆前选择的MAX 位，着陆后在干跑道提供的自动刹车减速率相当于最大人工全刹车的减速率	着陆前选择的MAX 位，着陆后在干跑道提供的自动刹车减速率大于最大人工全刹车的减速率	着陆前选择的MAX 位，着陆后在干跑道提供的自动刹车减速率小于最大人工全刹车的减速率	
925	21804	起落架 (B)	单选题	下列哪些情况属于起飞前预位自动刹车RT0方式的条件？	D	飞机必须在地面	防滞和自动刹车系统有效，且已经选择了RT0 位	飞机轮速小于60 海里/小时时将两个推力手柄收回到慢车位	以上条件必须全部满足
926	21803	起落架 (B)	单选题	起飞前选择自动刹车RT0 时，琥珀色的自动刹车解除预位灯亮了大约2 秒钟，然后熄灭，这种现象表明？	B	说明自动刹车系统存在故障，需要立即维修	这种现象是正常的，表明系统的自测已经通过	需要重新选择自动刹车	以上都不对
927	21802	起落架 (B)	单选题	防滞系统失效后，还能够使用自动刹车吗？	B	能够	不能		
928	21801	起落架 (B)	单选题	关于自动刹车系统的描述，哪项不正确？	C	备用刹车系统不具备自动刹车的能力	自动刹车工作时具有防滞保护功能	B 液压系统失效后，仍然可以使用自动刹车	自动刹车可以在中断起飞期间提供最大减速率
929	21800	起落架 (B)	单选题	下面关于防滞保护功能的说法错误的是？	A	正常和备用刹车系统，都可以给每个主起落架机轮提供单独的防滞保护	正常刹车系统可以给每个主起落架机轮提供防滞保护	备用刹车系统可以给每对主起落架机轮提供防滞保护	正常和备用刹车系统都提供防滞、机轮锁定、接地和滑水保护功能
930	21799	起落架 (B)	单选题	下面哪种刹车不具备防滞保护功能？	D	正常刹车系统	备用刹车系统	人工刹车	停留刹车
931	21798	起落架 (B)	单选题	每个起落架机轮都有一个多盘式的液压作动刹车，	A	可以通过刹车踏板独立控制左和右刹车，	错		
932	21797	起落架 (B)	单选题	刹车蓄压瓶是依靠哪个液压系统来增压的？	B	A 液压系统	B 液压系统	备用液压系统	
933	21796	起落架 (B)	单选题	如果A 和B 液压系统都失效后，蓄压瓶刹车压力指示1000PSI 时，下列哪项说法正确？	A	1000PSI 是预充压力，此时已经没有任何的刹车压力可供用于刹车	1000PSI 的压力可供几次刹车或停留刹车		
934	21795	起落架 (B)	单选题	下面关于储压瓶刹车压力的描述哪个正确？	A	正常压力是3000PSI	最大压力是5000PSI	正常预充压力是2800PSI	

935	21794	起落架 (B)	单选题	使用自动刹车时，选择的刹车档位是选择了什么？	B	选择了刹车压力，飞机的减速率会随着反推的增大而增大	选择了飞机的减速率，反推越大，刹车压力减小，飞机的减速率不变		
936	21793	起落架 (B)	单选题	刹车压力指示器指针在绿区范围内，下面哪种说法正确：	B	储压器只向1号刹车提供压力	储压器可用于停留刹车	储压器不可用于停留刹车	
937	21792	起落架 (B)	单选题	正常刹车的压力失去后，如何启动备用刹车：	B	将“备用刹车”电门扳到“备用”位；	自动启动；	将飞行操纵B电门放到“备用方向舵”位。	
938	21791	起落架 (B)	单选题	每个主起落架舱开口处的装置作用是	C	收轮中向主轮提供自动刹车	在收主轮中，提供正确的上锁	收轮中对轮舱的部件提供保护，防止飞转或松动的轮子进入轮舱中	
939	21790	起落架 (B)	单选题	以下说法正确的是	B	前轮具有刹车系统	前轮没有刹车系统		
940	21789	起落架 (B)	单选题	对于NG飞机，接地后，能否选择着陆自动刹车？	A	能，接地后减速至30 节地速前可选	不能		
941	21788	起落架 (B)	单选题	使用备用刹车时，提供以下的哪种保护？	A	防滞，锁轮，接地和滑水	仅防滞和滑水	仅防滞，锁轮，和滑水	以上都不
942	21787	起落架 (B)	单选题	地面滑行时，全行程的方向舵脚蹬移动量，会造成几度的前轮转动？	C	3 度	5 度	左右各7 度	左右各10 度
943	21786	起落架 (B)	单选题	前轮转弯正常是由什么供压的？	A	A 系统	B 系统	备用系统	
944	21785	起落架 (B)	单选题	前轮转弯释压活门上的锁销的作用是什么？	A	将A 系统的压力旁通掉	使A 和B 系统的压力释压	将A和B系统的压力旁通掉	
945	21784	起落架 (B)	单选题	主轮舱火警后，应该注意哪个速度？	C	放轮速度最大280 节或0.72M	收起落架最大速度245 节	最大放轮速度270 节或0.82M	
946	21783	起落架 (B)	单选题	什么时候自动刹车的RT0方式自动解除预位？	B	当任一空地逻辑系统传感器探测到空中方式后	当两个空地逻辑系统传感器探测到空中方式后	只有当所有的空地逻辑系统传感器探测到空中方式后	
947	21782	起落架 (B)	单选题	下面关于自动刹车的中断起飞方式的描述正确的是？	D	选择中断起飞方式后，若在轮速达到90 海里/小时前中断起飞，自动刹车将不会开始工作，但是中断起飞的自动刹车功能保持预位	选择中断起飞方式后，若在轮速达到90 海里/小时前中断起飞，自动刹车将不会开始工作，但是自动刹车解除预位灯将亮，提示机组自动刹车已脱开	选择中断起飞方式后，若在轮速达到90 海里/小时后中断起飞，自动刹车将会开始工作，自动提供对大刹车压力使飞机全停	A和C
948	21781	起落架 (B)	单选题	起飞前要预位RT0方式，需要具备哪些条件？	D	防滞和自动刹车有效且把AUTO BRAKE(自动刹车)的选择电门放到ON 位	轮速小于60节	把油门杆收回到慢车位	以上都需具备
949	21780	起落架 (B)	单选题	如果推飞机或拖飞机时，没有安装前起落架操纵锁销：	B	必须关断B系统的液压泵	必须关断A系统的液压泵	必须关掉A、B系统的液压泵	
950	21779	起落架 (B)	单选题	地面滑行时，副驾驶蹬右舵产生了使前轮向右偏转4 度的输入量，同时机长向左转动前轮转弯手轮，产生了使前轮向左偏转了10 度的输入量，则此时飞机前轮与飞机的纵轴的夹角是多少？	C	4 度	6 度	10 度	14 度
951	21778	起落架 (B)	单选题	前轮转弯手轮提供的最大前轮偏转角度是多少？	B	左右各75 度	左右各78 度	左右各90 度	无法确定
952	21777	起落架 (B)	单选题	备用前轮转弯系统使用哪个系统的液压压力？	B	A 液压系统	B 液压系统	备用液压系统	B 液压系统或备用液压系统
953	21776	起落架 (B)	单选题	人工放起落架时，使起落架上位锁开锁的动力来自哪里？	B	起落架转换机构	人工拉出驾驶舱内的人工放起落架手柄	B 系统的液压压力	备用液压系统的压力
954	21775	起落架 (B)	单选题	正常放起落架时，将起落架手柄放到放下位，则使用A 液压系统压力使上位锁开锁，起落架在（ ）作用下放出	D	液压压力、	重力	空气载荷	以上都是
955	21774	起落架 (B)	单选题	起落架转换组件使用的是哪个系统的液压压力？	C	备用液压系统	A 液压系统	B 液压系统	

956	21773	起落架 (B)	单选题	起落架收起来后，轮子是怎样停止转动的？	C	收轮后需要机组在脚蹬上施加人工刹车压力，使所有起落架机轮停止转动	起落架机轮收进轮舱后由于自身阻力，会慢慢停止转动	收起落架期间，刹车系统自动给主起落架机轮提供刹车压力使其停止转动，前轮则依靠前轮舱内的制动装置停止转动。	收起落架期间，刹车系统自动给所有起落架机轮提供刹车压力使其停止转动
957	21772	起落架 (B)	单选题	下面关于起落架系统的描述哪项正确？	D	起落架的收放以及前轮转弯通常由A 液压系统供压	正常刹车系统由B 液压系统提供刹车压力，备用刹车系统由A 液压系统提供刹车压力	正常和备用刹车系统都具有自动刹车功能。	A 和B
958	21771	起落架 (B)	单选题	关于NG机型的自动刹车哪个说法正确：	D	ANTI-SKID不工作，不能用AUTOBRAKE	B系统失效，不能用AUTOBRAKE	A系统失效，不能用AUTOBRAKE。	A 和B
959	21770	起落架 (B)	单选题	如果着陆过程中仅使用自动刹车使飞机停下来，选定同一自动刹车减速率，	B	使用反推后可以缩短着陆距离（干跑道）	使用反推后不可以缩短着陆距离（干跑道）。	不确定	
960	21769	起落架 (B)	单选题	对于NG 飞机，起飞前已将自动刹车选择电门放到了RTO位，当飞机的滑跑速度达到80节时中断起飞，自动刹车系统将如何工作？	C	自动刹车系统只提供相当于最大刹车压力一半的刹车压力	自动刹车系统不会工作，“自动刹车解除预位”灯亮	自动刹车系统不会工作，“自动刹车解除预位”灯不亮	
961	21768	起落架 (B)	单选题	飞行中，其它系统都正常，仅液压刹车压力表指示的压力为零，说明：	D	着陆后，没有刹车压力	着陆后，只有备用刹车可用	着陆后，备用刹车或蓄压瓶刹车可用	着陆后，正常刹车或备用刹车可用，但蓄压瓶刹车不可用
962	21767	起落架 (B)	单选题	什么条件下中断起飞（RTO）方式开始对飞机进行自动刹车？	C	轮速大于85节，任何一个推力手柄收回到慢车位	轮速大于85节，两个推力手柄收回到慢车位	轮速大于90节，两个推力手柄收回到慢车位	轮速大于90节，任何一个推力手柄收回到慢车位
963	21766	起落架 (B)	单选题	下列关于防滞系统的描述哪个正确：	B	防滞保护不可用于滑水保护	正常刹车向每个主起落架轮子提供防滞保护	备用刹车向每个主起落架轮子提供防滞保护	
964	21765	起落架 (B)	单选题	如果自动刹车系统能够正常工作，着陆后它的最大减速能力是可以使飞机减速到：	C	60KT；	84KT；	0KT	
965	21764	起落架 (B)	单选题	飞行中，“防滞不工作”灯亮，着陆后刹车的情况怎样？	B	可以使用自动刹车，但不能超过减速率“2”	不允许使用自动刹车	不允许使用刹车	
966	21763	起落架 (B)	单选题	刹车已经开始了，以下的哪个动作将会立即解除系统的工作，并使自动刹车解除预位灯亮？	D	把减速板手柄移到飞行卡位	除接地着陆后的前3秒外，向前推油门杆	进行人工刹车	B和C都对
967	21762	起落架 (B)	单选题	如果着陆时，选择了RTO：	C	按照RTO的等级，实施自动刹车的动作	按照MAX的等级，实施自动刹车	接地后2秒钟，自动刹车解除预位灯亮，并且没有实施自动刹车	
968	21761	起落架 (B)	单选题	自动刹车在RTO位，速度大于90节后执行中断起飞，会发生什么情况？	A	油门杆收到慢车后，有最大刹车	选择反推后才能启动自动刹车	自动刹车解除预位灯亮	
969	21760	起落架 (B)	单选题	下列哪种情况红色的起落架指示灯会亮？	D	起落架的位置与起落架手柄的位置不一致	起落架没有放下并锁好(任一或二个油门杆收回到了慢车，并且高度低于800英尺AGL)	起落架手柄在UP或OFF位，起落架收上并锁好	A和B都对
970	21759	起落架 (B)	单选题	A和B液压系统没有压力时，哪个系统也可以提供压力以保持停留刹车。	A	刹车压力储压器	备用液压		
971	21758	起落架 (B)	单选题	什么情况会引起琥珀色的ANTISKID INOP (防滞不工作)灯亮？	B	把AUTO BRAKE (自动刹车)选择电门放到OFF位	防滞监视系统探测到系统故障	刹车储压器的压力在红区范围	B系统的压力低
972	21757	起落架 (B)	单选题	什么情况下可以使用B系统的压力来收起起落架？	C	系统压力低且起落架手柄在收上位时	当备用前轮电门在开位时	空中，当1 号发动机的转速低于极限值，起落架没有收上且手柄在收上位时	
973	21756	起落架 (B)	单选题	以下关于起落架的说法哪一项是正确的？	C	当系统A 失效时，可以正常地放下起落架	如果液压系统B 能提供压力，就可正常地放下起落架。	人工放下起落架时，起落架手柄可以放在任何位置	
974	21755	起落架 (B)	单选题	起飞后，发现人工放下起落架手柄盖板没有关闭，此时将起落架手柄放到收上位，	B	能够将起落架收上	不能够将起落架收上		

975	21754	起落架 (B)	单选题	液压系统压力正常，	A	可以利用人工放起落架手柄进行人工放下起落架	不可以利用人工放起落架手柄进行人工放下起落架		
976	21753	起落架 (B)	单选题	NG 飞机，液压系统失效后，进行人工放起落架前，起落架手柄如可能应尽量放到什么位置？	B	放下位	中立位	收上位	以上位置都可以
977	21752	起落架 (B)	单选题	位于后顶板上的起落架指示灯的描述下列哪项正确？	B	是一套备份但独立的起落架指示灯线路和灯光，只有当中央起落架面板上的指示系统故障后，才能使用它提供的备份信息	是完全独立的一套指示系统，可以来单独的指明相应起落架是否放下锁好	它配合中央面板上的起落架指示系统的工作，当中央面板上指示和后顶板上指示灯不一致时，以中央面板上的为准	
978	21751	起落架 (B)	单选题	NG 飞机放起落架时，观察到中央仪表板上前起落架指示绿灯不亮，灯光测试正常，机组应该用什么办法证实相关的起落架已经放下并锁好？	B	通过位于驾驶舱内的前起落架观察窗来目视观察	通过位于驾驶舱内后顶板上的起落架指示绿灯来确定	让机械员进入前轮舱证实前轮已经放下锁定	
979	21750	起落架 (B)	单选题	什么情况下绿色的起落架指示灯会亮？	B	只要一个起落架放下并锁好后所有的绿灯都会亮	任何时候，只要当相应的起落架放下并锁好，相应的绿灯就会亮	任何时候，当相应的起落架放下并锁好，但是起落架手柄在收上位，此时相应的绿色的起落架指示灯不会亮	
980	21749	起落架 (B)	单选题	什么情况下所有的红色起落架指示灯都会熄灭	D	起落架手柄在收上位时，起落架已经收上并锁定	起落架手柄在中立位时，起落架已经收上并锁定	起落架手柄在放下位时，起落架已经放下并锁定	以上都对
981	21748	起落架 (B)	单选题	关于起落架指示灯的描述，下列哪项正确？	C	空中只要一推力手柄收到慢车位，如果起落架没有放下锁好，相应的红色起落架指示灯就会亮	空中只有当两个推力手柄都收到慢车位，如果起落架没有放下锁好，相应的红色起落架指示灯才会亮	空中只有低于无线电高度 800 英尺，任一或两个推力手柄收到慢车位，起落架没有放下锁好，相应的红色起落架指示灯才会亮	
982	21747	起落架 (B)	单选题	下列哪种情况会导致红色的起落架指示灯亮？	D	相关起落架的位置与起落架手柄的位置不一致	低于无线电高度 800 英尺，任一或两个推力手柄收到慢车位，起落架没有放下锁好	起落架还在收放过程中，还没有收放到位并锁好	以上都对
983	21746	起落架 (B)	单选题	起飞时，人工放起落架手柄的盖板保持在打开位会导致什么情况？	B	起落架无法正常放出	起落架无法正常收上	起飞形态警告	
984	21745	起落架 (B)	单选题	NG 飞机，起落架放下后，前起落架只有后顶板上的绿灯亮，而中央前面板的绿灯不亮，	A	前起落架是已放下并锁好	前起落架没有放下并锁好	无法判断	
985	21744	起落架 (B)	单选题	对于部分或所有起落架收上着陆，应使用什么样的襟翼位置？	D	15	25	30	40
986	21743	起落架 (B)	单选题	关于起落架的描述哪一个正确：	B	当方向舵脚蹬和前轮转弯同时使用时，方向舵脚蹬超控前轮转弯	前轮转弯电门控制前轮转弯的液压源	滑行时方向变化较大时使用方向舵脚蹬	起落架放出后主轮舱门由液压关闭脚蹬
987	21742	起落架 (B)	单选题	失去液压 A 系统压力时，起落架如何放下？	A	人工放	用液压 B 系统的压力	用起落架转换组件	
988	21741	起落架 (B)	单选题	起落架放出后，飞行的最大速度是多少？	A	320KT	270KT	235KT	
989	21740	性能 (B)	单选题	除非在仪表进近图上另有说明，请问标准复飞爬升梯度为百分之多少？	A	2.5%	3.3%		
990	21739	性能 (B)	单选题	侧滑角是 之间的夹角？	C	飞机纵轴与相对气流	飞机对称面与飞机航行方向	飞机对称面与相对气流方向	飞机纵轴与飞机运动方向
991	21738	性能 (B)	单选题	爬升限制起飞重量可因下列那些情况而增加	D	关闭空调引气	减小起飞襟翼设定	增大起飞襟翼设定	A 和 B
992	21737	性能 (B)	单选题	最大刹车效率过程是：	C	刹车压力最大的刹车过程飞机接地就采用刹车	刹车力矩大于结合力矩	刹车力矩接近而不超过结合力矩	
993	21736	性能 (B)	单选题	前缘缝翼能延缓机翼的气流分离现象，主要是	C	减小了机翼对相对气流的阻挡	减小阻力使升阻比增大	增大了上表面附面层中空气流动	增大了临界迎角
994	21735	性能 (B)	单选题	涡轮喷气发动机的加速性能	B	低空比高空差，低速比高速差，冬天比夏天差	高空比低空差，高速比低速差，夏天比冬天差	高空比低空差，低速比高速差，夏天比冬天差	低空比高空差，高速比低速差，冬天比夏天差

995	21734	性能(B)	单选题	通常飞机在()的情况下,俯仰安定性较强?	A	载重靠前	载重靠后	载重较重	载重较轻
996	21733	性能(B)	单选题	气体的稳定流动是指:	B	气体介质稠密、连续的充满所占空间 气体压力变化引起密度变化的性质	气流在空间各点处的流动情况(参数)不随时间而变化的流动	气体受外力作用,其密度压力等的气流参数发生变化的现象	
997	21732	性能(B)	单选题	关于飞机过载的说法正确的是:	D	飞机机动飞行过载都大于 1	飞机过载值常为正值	飞机突风过载总比平飞过载大	飞机机动飞行时过载往往比平飞大
998	21731	性能(B)	单选题	关于发动机最大连续推力(MCT)的说法正确的是	A	可以在空中无限使用的最大推力	时间限制与起飞时相同	以上都不正确	
999	21730	性能(B)	单选题	着陆过程中复飞的爬升性能着陆重量。	A	可能限制	没有限制		
1000	21729	性能(B)	单选题	在()可以找到改进爬升的起飞速度	B	快速检查单QRH中	机场分析手册		
1001	21728	性能(B)	单选题	改进爬升起飞技术用来()爬升限制的起飞重量	A	增加	减少		
1002	21727	性能(B)	单选题	在V1时如果一台发动机失效,	A	不可以安全地中断起飞	可以安全地中断起飞		
1003	21726	性能(B)	单选题	正常起飞时,抬机头速率不应大于几度/秒?	B	2度/秒	3度/秒	4度/秒	5度/秒
1004	21725	性能(B)	单选题	以下说法正确的是	A	起飞速度V1, VR和V2随起飞重量的不同而改变	起飞速度V1, VR和V2不随起飞重量的不同而改变		
1005	21724	性能(B)	多选题	选择成本指数最恰当的解释	A, B, C	成本指数是指输入FMC里,确定经济飞行速度的参数	成本指数是指与成本有关的时间和与成本有关的燃油之比	成本指数是FMC需要的一个飞行前参数	
1006	21723	性能(B)	单选题	以下说法正确的是	A	机翼表面结冰影响飞机起飞性能	机翼表面结冰不影响飞机起飞性能		
1007	21722	性能(B)	多选题	飞机在超重条件下飞行,会有哪些不利的影响	A, B, C	静态结构的损坏和气动不稳定性	缩短飞机的疲劳寿命	增加燃油消耗和带来跑道的损坏	
1008	21721	性能(B)	多选题	重心过于靠前或靠后,会有哪些不利的影响	A, B, C	可能造成飞机在地面产生倾斜	使得前轮无载重,造成无法控制滑行或滑跑方向	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	
1009	21720	性能(B)	多选题	燃油计划考虑的因素有	A, B, C	滑行和航班燃油、备降燃油和等待燃油	油箱内的不可用燃油	风,巡航高度等环境因素	
1010	21719	性能(B)	单选题	起飞后起落架的收上,襟翼的收上,飞机重心	A	向前移动	向后移动		
1011	21718	性能(B)	单选题	VR(抬前轮速度)应该 _____ V1	A	大于或等于	小于或等于	以上情况都有可能	
1012	21717	性能(B)	多选题	下列那种情况影响飞机的起飞性能。	A, B, C	机场高度	下雨刮风	温度	
1013	21716	性能(B)	单选题	高原高温机场起飞,由于空气密度的变小,	A	飞机的气动性能变差,从而使起飞重量减小。	飞机的气动性能没有变化		
1014	21715	性能(B)	单选题	只要受跑道限制,当使用大于正常的进近速度,在湿滑跑道上着陆,或侧风着陆时,推荐使用()	A	自动刹车系统	人工刹车	都可以	
1015	21714	性能(B)	单选题	影响着陆停机距离的因素包括:	D	过跑道入口的高度和速度	下滑道角	着陆拉平等	以上都是
1016	21713	性能(B)	单选题	关于减速板,下列说法正确的是	D	减速板破坏机翼的升力,将飞机重量放在主起落架上,提供最佳刹车效应	如果接地后减速板没有全部升起,刹车效应在开始时最多会减小60%,因为轮子上的重量很轻,使用刹车会产生迅速的防滞调整	接地后减速板可以全部升起,同时前轮放在跑道上时没有不利的俯仰影响。	以上都是
1017	21712	性能(B)	单选题	改变给定的俯仰姿态时,爬升率的变化是和真空速成()	A	正比	反比	没关系	
1018	21711	性能(B)	单选题	飞行中可用以下哪些方式来增加全温	D	爬升或下降到较暖气团	改航到较暖气团	增加马赫数	以上都是
1019	21710	性能(B)	单选题	关于 ECON CRZ 速度,以下说法正确的是	C	顶风增加 ECON CRZ 速度	顺风减少 ECON CRZ 速度	以上都是	

1020	21709	性能 (B)	单选题	以小于爬升全额定推力使用发动机可以 () 发动机的寿命。	A	增加	减少		
1021	21708	性能 (B)	单选题	速度带或速度显示上的最小机动速度指示不保证有能力在该速度保持平飞。该说法是否正确?	A	正确	不正确		
1022	21707	性能 (B)	单选题	一次中断起飞所需消耗的总能量与飞机 () 的平方成正比	A	速度	重量	其他	
1023	21706	性能 (B)	单选题	减推力起飞 (ATM) 是一种低于全功率起飞推力的起飞。减推力起飞可通过选择一个 () 周围温度的假设温度来完成	A	高于	低于	等于	
1024	21705	性能 (B)	单选题	巡航燃油预测是基于正常推力设定时的光洁形态。以减推力设定飞行, 燃油消耗会明显的 () 预测	A	高于	低于	等于	
1025	21704	性能 (B)	单选题	FMC 性能预测是基于飞机处于 () 设定	A	正常形态和正常的推力	非正常形态和正常的推力	正常形态和非正常的推力	非正常形态和非正常的推力
1026	21703	性能 (B)	单选题	当襟翼在 20,000 英尺放出, 对于固定速度, 随高度增加机动裕度到抖杆速度范围 ()。	B	增加	减少	不变	
1027	21702	性能 (B)	单选题	襟翼机动速度是在起飞或着陆操作中推荐的操纵速度。在距离机场数千尺的高度内, 这些速度可以保证全机动能力或至少 () 的坡度能力直至抖杆。	A	40 度	30 度	45 度	
1028	21701	性能 (B)	单选题	水平恒速飞行中, 坡度角和载荷因素 (gs) 之间有直接关系。例如	D	1.1g 对应 25° 坡度	1.3g 对应 40°	2.0g 对应 60°	以上都对
1029	21700	性能 (B)	单选题	对于固定重量和高度, 机动裕度到抖杆速度随空速增加而 ()	A	增加	减少	不变	
1030	21699	性能 (B)	单选题	以下说法正确的是	A	飞机内部无人监护时不要再所有舱门紧闭时使用组件, 如果使用组件, 若意外关闭主排气活门会导致非计划性增压,	飞机内部无人监护时不要再所有舱门紧闭时使用组件, 如果使用组件, 若意外关闭主排气活门不会导致非计划性增压,		
1031	21698	性能 (B)	单选题	以下哪些情况不需要低温修正	D	ATC雷达引导	保持ATC指令飞行高度层	当温度高于0°C时	以上都是
1032	21697	性能 (B)	单选题	在延长的地面操作期间,	A	使用APU引气代替发动机引气给组件提供动力能够大大地增加客舱冷却。	使用APU引气代替发动机引气给组件提供动力不能增加客舱冷却。		
1033	21696	性能 (B)	单选题	为了保证机上电气/电子设备的可靠性, 当外界大气温度高于 () °C 时, 向飞机供电的同时应接通空调组件或供应冷气	C	30	35	40	
1034	21695	性能 (B)	单选题	在高于飞行高度层 () 使用机翼防冰可能会导致引气跳开以及出现机舱释压	B	FL300	FL350	FL250	
1035	21694	性能 (B)	单选题	关于发动机暖车, 暖车过程中尽可能地使用高推力调定, 推荐使用 () (但不超过)。一次大约运转30秒钟, 间隔为30分钟。	A	70% N 1	60% N 1	50% N 1	
1036	21693	性能 (B)	单选题	地面的除防冰液在飞行中能否提供防护作用	B	能	不能		
1037	21692	性能 (B)	单选题	如遇到或预期遇到中度, 严重降雨、冰雹或冻雨时, 发动机起动电门应放在 ()	A	CONT	FLT	GRND	OFF
1038	21691	性能 (B)	单选题	在多少高度以上, 不要使用APU引气	A	17000英尺	10000英尺	25000英尺	

1039	21690	性能 (B)	单选题	在地面外界大气温度大于 () 时, 不要使用机翼防冰	A	10℃	11℃	15℃	
1040	21689	性能 (B)	单选题	中央油箱油量超过 () , 机翼主油箱必须加满	A	1000磅	500磅	2000磅	
1041	21688	性能 (B)	单选题	以下说法正确的是	A	737-800禁止在襟翼放出的情况下在结冰条件下等待,	737-800可以在襟翼放出的情况下在结冰条件下等待,		
1042	21687	性能 (B)	单选题	飞机机动载荷限制 (襟翼放下)	B	2. 5G至-1. 0G	2. 0G至0. 0G	2. 5G至-1. 5G	
1043	21686	性能 (B)	单选题	飞机机动载荷限制 (襟翼收上)	A	2. 5G至-1. 0G	2. 0G至-1. 0G	2. 5G至-1. 5G	
1044	21685	性能 (B)	单选题	737NG 飞机防滞系统不工作	B	不能使用改进爬升;	可以使用改进爬升;		
1045	21684	性能 (B)	单选题	对于双发飞机, 起飞的第四阶段, 法规规定的爬升梯度要求是?	A	1. 20%	0. 80%	2. 40%	
1046	21683	性能 (B)	单选题	起飞的第三阶段, 从哪里开始到哪里结束?	D	从跑道末端到1000英尺	从起落架收上到收襟翼高度	从起落架收上到1500英尺	从达到加速高度达到入航形态
1047	21682	性能 (B)	单选题	关于紧急下降说法, 为了获得最大的下降率, 最佳的速度方案是选择 () 下降	B	经济速度	MMO/VMO	都可以	
1048	21681	性能 (B)	单选题	成本指数为500提供 () 速度计划	C	MRC	LRC	最大速度	
1049	21680	性能 (B)	单选题	成本指数为0提供 () 速度计划	A	MRC	LRC	都可以	
1050	21679	性能 (B)	单选题	如果使用改进爬升起飞方式, 使用方法为当时机场实际气温所对应的改进爬升数据 (**对应的数据),	A	不需要考虑爬升限制数据;	需要考虑爬升限制数据;		
1051	21678	性能 (B)	单选题	机场分析手册中重量限制后带*表示什么?	A	障碍物/场长限重	改进爬升限重	刹车能量限重	
1052	21677	性能 (B)	单选题	737-800最大起飞推力时间限制:	A	5分钟	6分钟	7分钟	10分钟
1053	21676	性能 (B)	单选题	使用假设温度减推力起飞, 推力减小量不得超过正常起飞推力的 ()	A	25%	15%	35%	20%
1054	21675	性能 (B)	单选题	() 空调有助增加飞机业载。	B	打开	关闭		
1055	21674	性能 (B)	单选题	使用自动油门着陆时,	A	V目标=Vref+5, 不做风值修正,	V目标=Vref+15, 不做风值修正,		
1056	21673	性能 (B)	单选题	737自动着陆顺风限制?	C	25	20	10	
1057	21672	性能 (B)	单选题	737-800自动着陆最大和最小下滑角度分别为	A	3. 25度和2. 5度	3. 25度和3度	3. 25度和2度	
1058	21671	性能 (B)	单选题	737-800最大飞行高度	A	41000英尺	31000英尺	39000英尺	
1059	21670	性能 (B)	单选题	在起落架放下情况下飞行,	B	可以使用FMC 燃油预测。	不可以使用FMC 燃油预测。		
1060	21669	性能 (B)	单选题	非正常形态着陆距离用于查找可能影响飞机着陆性能的非正常形态数据, 基准着陆距离是指从高于跑道入口上空 () 英尺到飞机停止的基准距离。	A	50	60	70	80
1061	21668	性能 (B)	单选题	B737-800的前后轮距是多少米	A	15. 6	16. 6	17. 6	
1062	21667	性能 (B)	单选题	737-800的翼展是多少米?	C	5. 7	12. 6	34. 4	
1063	21666	性能 (B)	单选题	飞机性能而言, 可用于着陆的双发飞机襟翼位置有?	B	仅30	仅30和40	15, 30和40	不确定
1064	21665	性能 (B)	单选题	飞机性能而言, 可用于起飞的襟翼位置有?	C	1, 2, 5, 10, 15	1, 2, 5, 10, 15, 25	1, 5, 10, 15, 25	1, 5, 10, 15, 25, 30
1065	21664	性能 (B)	多选题	关于防滞不工作, 正确的是?	A, B, D	需按需减小重量和起飞速度	可以在干跑道上起飞	可以在湿跑道上起飞	不可用自动刹车
1066	21663	性能 (B)	单选题	可用跑道超过 () 的部分被污染物覆盖的跑道为污染跑道	B	10%	25%	50%	75%
1067	21662	性能 (B)	单选题	飞机状态一定, 哪种刹车设置会产生最大刹车能量?	C	RTO	自动刹车MAX位	最大人工刹车	不确定
1068	21661	性能 (B)	单选题	地面滑跑时, 飞机的 () 不得超过轮胎限制速度	D	真空速	指示空速	校准空速	地速

1069	21660	性能 (B)	单选题	使用改进爬升, 如果跑道末端有很近的障碍物, 那么也许无法增加最大起飞限制重量, 此说法是否正确?	A	正确	错误	不确定	
1070	21659	性能 (B)	多选题	改进爬升的起飞速度可以从哪些地方获取?	C, D	FMC起飞页显示的速度	FCOM的PI章节	机场分析手册	运控性能部门
1071	21658	性能 (B)	单选题	跑道长度限制的重量要求飞机起飞在一台发动机失效后, 能在跑道末端以上 () 英尺达到 () 速度	B	15, V2	35, V2	15, V2+20	35, V2+20
1072	21657	性能 (B)	多选题	性能限制的起飞重量的影响因素有?	A, B, C, D	跑道长度限制	爬升和障碍物限制	轮胎速度限制	刹车能量限制
1073	21656	性能 (B)	多选题	起飞安定面配平值随哪些因素变化而变化?	A, B, C	飞机重量	飞机重心	襟翼位置	从全推力变为使用假设温度减推力起飞
1074	21655	性能 (B)	单选题	对双发飞机而言, 着陆性能限重最受哪个的限制? 进近爬升限制重量还是着陆爬升限制重量?	A	进近爬升限制重量	着陆爬升限制重量	不确定	
1075	21654	性能 (B)	单选题	进近爬升梯度计算是基于什么条件的?	D	进近襟翼、双发、起落架放下、复飞推力	进近襟翼、双发、起落架收上、复飞推力	进近襟翼、单发、起落架放下、复飞推力	进近襟翼、单发、起落架收上、复飞推力
1076	21653	性能 (B)	单选题	双发飞机, 进近形态最小爬升梯度要求是多少?	C	0. 80%	1. 20%	2. 10%	2. 40%
1077	21652	性能 (B)	单选题	飘降改平后, 飞机的高度需比障碍物至少高多少英尺?	B	800	1000	2000	3000
1078	21651	性能 (B)	单选题	最佳飘降速度是:	B	单发时都需要使用的速度	因地形或天气原因需要飞机尽可能在较高高度飞较长时间时使用的速度	随着重量的增加而减小的	单发时不得高于的速度
1079	21650	性能 (B)	多选题	OPTIMUM ALTITUDE(最佳高度)是:	A, B, D	以经济速度飞行时总成本最低的高度	以非经济速度飞行时燃油成本最低的高度	随着重量的减少而减小的	随着重量的减少而增加的
1080	21649	性能 (B)	多选题	关于ECON(经济)速度的理解, 正确的是?	A, B, D	是总成本最低的速度	计算考虑了时间成本和燃油成本	就等同于最大燃油里程速度	是FMC根据CI计算出来的
1081	21648	性能 (B)	单选题	FMC用于对计划的飞行计算最经济的爬升、巡航、下降速度的参数叫什么?	D	COST DATA	COST FIGURE	COST VALUE	COST INDEX
1082	21647	性能 (B)	单选题	湿跑道上防滞不工作是否允许运行?	B	允许	不允许		
1083	21646	性能 (B)	单选题	放下一襟翼时, 速度需 () 当前襟翼位置的机动速度	A	接近且不低于	接近且不高于	等于	
1084	21645	性能 (B)	多选题	以下哪些情况, 不能进行假设温度减推力起飞?	A, B, C, D	存在潜在风切变	污染跑道	防滞不工作	FMC不工作
1085	21644	性能 (B)	单选题	关于改进爬升, 正确的是?	B	改进爬升速度可从FCOM/QRH中查询	改进爬升速度可从机场分析直接获取	污染跑道可进行改进爬升	
1086	21643	性能 (B)	单选题	使用改进爬升起飞, 如性能限重大于了实际重量,	A	可以进行假设温度减推力	不可以进行假设温度减推力		
1087	21642	性能 (B)	多选题	关于飞机的最大巡航高度, 表述正确的是	A, B, C	当飞机以给定的马赫数飞行时, 高度越高, 必须增加的推力越大	当飞行员以固定的马赫数飞行时, 在最大巡航推力下飞机能够维持的高度为最大巡航高度	当温度、重量及马赫数增加时, 将导致最大巡航高度降低	
1088	21641	性能 (B)	单选题	在高高度失速改出导致的高度损失, 比在低高度失速改出导致的高度损失相比:	A	更大	更小	不变	
1089	21640	性能 (B)	单选题	当外界温度高于ISA时, 飞机的真实高度 (TA) 与飞机高度表的指示高度 (IA) 关系是	B	TA<IA	TA>IA	TA=IA	无法比较
1090	21639	性能 (B)	单选题	TODA是指什么?	A	跑道长度+净空道长度	跑道长度+停止道长度	净空道+停止道	跑道长度
1091	21638	性能 (B)	单选题	ASDA是指什么?	B	可用起飞滑跑距离	可用加速停止距离	可用起飞距离	
1092	21637	性能 (B)	单选题	V1, V2, Vr, Vef等是?	C	真空速	校准空速	指示空速	地速
1093	21636	性能 (B)	单选题	波音737飞机轮胎速度限制是?	B	225节	225英里/小时	225公里/小时	

1094	21635	性能 (B)	单选题	对于双发飞机，起飞的第二阶段，法规规定的爬升梯度要求是？	C	1. 20%	0. 80%	2. 40%	
1095	21634	性能 (B)	单选题	起飞的第二阶段，从哪里开始到哪里结束？	B	从跑道末端到1000英尺	从起落架收上到收襟翼高度	从起落架收上到1500英尺	从起落架收上到1000英尺
1096	21633	性能 (B)	多选题	关于成本指数 (CI) 表述正确的是	A, B, C	A. 是指时间成本和燃油成本的比值	成本指数升高，经济巡航马赫数也随之升高	当飞行时间成本为0时，经济巡航使用最大巡航马赫数	
1097	21632	性能 (B)	单选题	高原机场海拔高，空气密度变小，	A	发动机进气量减少，发动机推力因此而减小。	发动机进气量增加，发动机推力因此而减小。		
1098	21631	性能 (B)	单选题	V1 应该 Vmcg	A	大于或等于	小于或等于	以上情况都有可能	
1099	21630	性能 (B)	单选题	爬升限制起飞重量可因下列哪些情况而增加？	D	关闭空调引气	减小起飞襟翼设定	增大起飞襟翼设定	A和B
1100	21629	性能 (B)	单选题	在ECON 方式，FMC显示的最佳高度是：	B	在经济速度时航程用油最少的高度	在经济速度时航程成本最低的高度	高于最低航程成本高度2000英尺的高度	飞机可以以经济速度飞行的最高高度
1101	21628	性能 (B)	单选题	外界温度下降，全发爬升梯度是增加还是减少？	A	增加	不变	减小	
1102	21627	性能 (B)	单选题	机场分析手册中重量限制后带**表示什么？	B	轮速限重	改进爬升限重	刹车能量限重	
1103	21626	性能 (B)	多选题	机场分析手册中温度后加“A”表示？	A, B, C	超出飞机运行温度包线	可以用于假设温度	实际该温度或以上时不能起飞	
1104	21625	性能 (B)	单选题	改进爬升的描述正确的是？	C	爬升限重大于跑道长度限时才可考虑使用改进爬升。	改进爬升利用富余跑道来减小起飞爬升梯度而达到增加业载的目的。	改进爬升利用富余跑道来增大起飞爬升速度而达到增加业载的目的。	
1105	21624	性能 (B)	单选题	737着陆风修正值最大为？	A	15节	20节	25节	
1106	21623	性能 (B)	单选题	737自动着陆顶风限制？	C	15节	20节	25节	
1107	21622	性能 (B)	单选题	737-800最大起降坡度限制？	B	±1%	±2%	±3%	
1108	21621	性能 (B)	单选题	737-800最大起降标高限制？	B	7200英尺	8400英尺	9600英尺	
1109	21620	性能 (B)	单选题	737-800W的翼展是多少米？	C	5. 7	12. 6	35. 79	
1110	21619	燃油 (F)	单选题	发动机燃油用 () 加温。	C	人工控制的引气	自动控制的电加温器	连续地通过发动机滑油/燃油热交换器	所有以上各项
1111	21618	燃油 (F)	单选题	下列哪项不是人工卸油活门的作用？	D	放油	地面燃油传输。	使发动机供油系统与加油装置隔离	空中平衡燃油
1112	21617	燃油 (F)	单选题	燃油 LOW 警报 在油箱燃油量增加到___公斤之前一直显示。	C	1143	1413	1134	3314
1113	21616	燃油 (F)	单选题	主油箱燃油泵低压灯亮了表示什么意思？	B	相应的油箱内燃油压力低	燃油泵输出压力低或是泵电门在关位	燃油泵输出压力低	相应的燃油泵电门在关位
1114	21615	燃油 (F)	单选题	翼梁燃油关断活门和发动机燃油关断活门的供电电源分别是什么？	B	都是电瓶汇流条供电的	翼梁燃油关断活门由热电瓶汇流条供电，发动机燃油关断活门由电瓶汇流条供电	翼梁燃油关断活门由电瓶汇流条供电，发动机燃油关断活门由热电瓶汇流条供电	都是由热电瓶汇流条供电的
1115	21614	燃油 (F)	单选题	燃油泵是依靠什么来进行冷却的？	A	流经燃油泵的燃油来冷却。	通过燃油泵中的滑油来进行冷却的。	通过燃油/滑油冷却器来进行冷却的。	通过热交换器进行冷却的。
1116	21613	燃油 (F)	单选题	燃油量表的指示需要的电源是：	C	1 号转换回流条的电源	2 号转换回流条的电源	备用交流电源	备用直流回流条的电源
1117	21612	燃油 (F)	单选题	当主油箱燃油泵压力低，每一个发动机可以通过一个旁通燃油泵的虹吸供油管路从) 吸入燃油。	B	燃油总管的左侧中央油箱	相应的主油箱	辅助油箱	
1118	21611	燃油 (F)	单选题	每个燃油箱使用两个燃油泵，他们由 () 电源供电。	C	DC 电源	正常由 AC 电源，如果 AC 电源失效可由 DC 电源供电	AC 电源	1&2 号油箱由 AC 电源，中央由 DC 供电
1119	21610	燃油 (F)	单选题	发动机燃油总管使用交输活门来互相连接。该活门由 () 汇流条供电的 () 马达驱动。	A	电瓶 DC	AC 备用AC	热电瓶 DC	DC 备用DC
1120	21609	燃油 (F)	单选题	在飞行中油箱燃油最低温度：	C	-43℃	所用燃油冰点+3℃	所用燃油冰点+3℃或-43℃，以较高者为准	
1121	21608	燃油 (F)	单选题	发动机燃油关断活门的电源是从何来？	B	HOT BAT BUS(热电瓶汇流条)	BAT BUS(电瓶汇流条)	DC STANDBY BUS(DC 备用汇流条)	AC STANDBY BUS(AC 备用汇流条)

1122	21607	燃油 (F)	单选题	CDS 上燃油警戒的指示用于:	B	主油箱的燃油量低, 燃油油滤将要被旁通, 二台发动机之间过大的燃油流量差别	主油箱的燃油量低, 中央油箱有油时二个中央油箱的燃油泵产生的压力低, 或不产生压力, 二个主油箱有过大的油量差别	中央油箱或油箱的燃油量低, 中央油箱有油时任一中央油箱的燃油泵产生的压力低, 或不产生压力, 二台发动机之间有过大的燃油流量差	燃油泵的电门打开, 任一燃油泵产生的压力低, 或不产生压力, 燃油油滤将要被旁通, 二个主油箱之间有过大的油量差
1123	21606	燃油 (F)	单选题	当 1 号油箱的两个燃油泵都不工作时, 燃油是如何供给 1 号发动机的?	A	通过 1 号油箱旁通活门吸油	通过 2 号油箱旁通活门吸油通过燃油交换系统供油	通过 1 号油箱备用供油泵	
1124	21605	燃油 (F)	单选题	在地面使用电动液压泵时, 主油箱的最小燃油量位:	B	1767KG	760KG	500KG	153KG
1125	21604	燃油 (F)	单选题	实施燃油平衡时()。	A	必须计时	可以不用计时		
1126	21603	燃油 (F)	单选题	当实施燃油平衡程序时, ()。	A	应复位主警告	可以不用复位主警告	与复位主警告没有关系	
1127	21602	燃油 (F)	多选题	当紧急燃油状态存在时, 机长应当:	A, B, C, D	向空中交通管制 (ATC) 申明“紧急燃油状态”; 用分钟表示可用的剩余燃油;	继续沿着空中交通管制 (ATC) 许可的航路飞行;	通知飞行签派员已宣布紧急燃油状态	若按目视飞行规则或在无雷达地区实施运行, 报告现在位置和预计到达目的地的时间。
1128	21601	燃油 (F)	单选题	安装 APU 直流增压泵是 ()。	A	为了确保供给 APU 燃油控制组件正压燃油。	为了让 APU 燃油自由流动。		
1129	21600	燃油 (F)	单选题	发动机燃油关断活门的供电电源是:	C	备用交流汇流条	备用直流汇流条	电瓶汇流条	热电瓶汇流条
1130	21599	燃油 (F)	单选题	翼梁燃油关断活门的供电电源是:	D	电瓶汇流条	备用交流汇流条	备用直流汇流条	热电瓶汇流条
1131	21598	燃油 (F)	单选题	燃油系统中有许多 () 以确保燃油流向正确, 防止油箱之间燃油转输。	A	单向活门	加油活门	交换活门	发动机燃油关断活门
1132	21597	燃油 (F)	单选题	当 () 只有一个低压灯亮时, 将使主警戒和燃油系统信号牌在主警戒灯再现时都亮。	A	1/2号主油箱	中央油箱		
1133	21596	燃油 (F)	单选题	当 () 只有一个低压灯亮会使主警戒和燃油系统信号牌亮	C	1号主油箱	2号主油箱	中央油箱	
1134	21595	燃油 (F)	单选题	当油箱油量低且飞机处于颠簸气流中或爬升或下降期间时, ()	A	燃油泵LOW PRESSURE (压力低) 灯可能闪亮。	燃油泵LOW PRESSURE (压力低) 灯正常亮	燃油泵LOW PRESSURE (压力低) 灯保持熄灭	
1135	21594	燃油 (F)	单选题	做燃油量低检查单时, 需要注意避免大的机头向上姿态。缓慢柔和地改变推力, 是为了	B	减少油耗	减小燃油泵露出油面的机率	减小速度	
1136	21593	燃油 (F)	单选题	正常操作发动机起动手柄慢车位, 发动机活门关断 (ENG VALVE CLOSED) 灯 ()	C	将熄灭	从暗过渡到明亮, 并保持明亮是正常的	从暗过渡到明亮, 然后熄灭	
1137	21592	燃油 (F)	单选题	温度指示系统使用什么电源	A	交流电源	直流电源		
1138	21591	燃油 (F)	单选题	当FMC CDU上出现CHECK FMC FUEL QUANTITY (检查FMC燃油量) 信息时, 需要做以下哪个检查单?	B	燃油泵压力低	发动机燃油泄漏	燃油量指示不工作	
1139	21590	燃油 (F)	单选题	飞机上一共安装了几个油尺?	D	4	6	12	16
1140	21589	燃油 (F)	单选题	你的1号主油箱有2600LBS的燃油, 2号主油箱有1800LBS的燃油。此时你将会看到:	D	1号主油箱下有LOW (低) 的指示	2号主油箱下有IMBAL (不平衡) 的指示	1号主油箱下有IMBAL (不平衡) 的指示	2号主油箱下有LOW (低) 的指示
1141	21588	燃油 (F)	多选题	当交换活门打开灯处于明亮蓝时	B, C	交换活门打开	交换活门在位置转换过程中	活门位置与交换选择器的位置不一致	
1142	21587	燃油 (F)	多选题	当发动机活门关闭灯处于明亮蓝时	A, B	相关的发动机燃油关断活门在位置转换过程中	活门位置与发动机起动手柄位置不一致	发动机燃油关断活门处于关闭	
1143	21586	燃油 (F)	单选题	严格执行燃油监控程序, 至少每隔多少分钟, 记录以下数据: 记录时间、已消耗燃油、剩余燃油、计划剩余燃油与实际剩余燃油的差值以及燃油流量。	C	15	20	30	45
1144	21585	燃油 (F)	单选题	波音737NG机型, 宣布进入紧急燃油状态时的最低油量标准定为多少磅。	A	2700	3000	3500	

1145	21584	燃油 (F)	单选题	根据最低油量定义要求,按照正常的飞行计划计算,最多可供航空器在飞抵着陆机场后,能以等待空速在高于机场标高450米(1500英尺)的高度上飞行多少分钟	B	20	30	40	45
1146	21583	燃油 (F)	多选题	飞行中,如发现实际耗油与计划耗油存在异常偏离,该怎么做?	A, B, C, D	检查燃油系统,排除燃油泄漏的可能性	检查CDU航路点输入是否存在错误	检查CDU风向风速输入是否正确	评估并持续监控后续耗油情况
1147	21582	燃油 (F)	单选题	燃油温度指示器指示的温度是()的燃油温度?	A	1号燃油箱	2号燃油箱	中央油箱	
1148	21581	燃油 (F)	单选题	燃油交输活门的供电电源是:	A	电瓶汇流条	备用交流汇流条	备用直流汇流条	1号转换汇流条
1149	21580	燃油 (F)	单选题	当主油箱和中央油箱都有燃油,将所有燃油泵打开后,怎样才能确保首先使用中央油箱中的燃油?	B	中央油箱燃油泵下游的单向活门的打开压力要比主油箱燃油泵下游的单向活门打开压力要小	中央油箱燃油泵产生的压力要比主油箱燃油泵产生的压力大	因为中央油箱中的燃油较多,所以要优先使用	
1150	21579	燃油 (F)	单选题	飞行中,在燃油量表的中央油箱油量指示的下部出现 CONFIG 的显示后,什么时候该警告信息才会消失?	B	中央油箱内的油量少于453公斤后	如果中央燃油泵正常,但是没有打开,打开任一中央燃油泵	空中将会一直显示,只有等到着陆后才会消失	
1151	21578	燃油 (F)	单选题	飞行中,在燃油量表的主油箱油量指示的下部出现 LOW 的显示,表明	D	相关的主燃油箱中的油量低于907公斤,等待10秒后会自动消失	相关的主燃油箱中的油量低于907公斤,但是一旦燃油量增加到高于907公斤显示将会消失	相关的主燃油箱中的油量低于907公斤,而且一旦出现将会一直显示,直到飞机落地.	相关的主燃油箱中的油量低于907公斤,但是一旦燃油量增加到高于1134公斤显示才会消失.
1152	21577	燃油 (F)	单选题	将发动机灭火手柄提起来或起动手柄关断都会导致()和翼梁燃油活门都关闭.	C	加油活门	交输活门	发动机燃油关断活门	
1153	21576	燃油 (F)	多选题	使用计算机飞行计划进行飞行中的燃油监控机组必须执行定期燃油检查(在航路点上,并至少每 30 分钟),需要记录以下那些数据:	A, B, C, D	观察时间并检查计划时间与实际时间的差异;	已消耗燃油	机上实际剩余燃油;	燃油流量
1154	21575	燃油 (F)	单选题	两个主油箱一共最多能容纳多少公斤燃油?	B	3915	7830	13066	20896
1155	21574	燃油 (F)	单选题	中央油箱油量超过多少磅,1号和2号主油箱必须加满。	C	500 LBS	800LBS	1000 LBS	1500 LBS
1156	21573	燃油 (F)	多选题	出现什么情况时,可怀疑燃油泄漏?	A, B, C, D	总燃油量下降率不正常	一台发动机的燃油流量过大	目视观察到燃油喷出	出现燃油量低(LOW)提示
1157	21572	燃油 (F)	单选题	机上有旅客时禁止进行燃油传输,除非正在被输出燃油的油箱内的燃油量()。	B	保持在1000磅或高于 1000磅。	保持在 2000磅或高于 2000磅。	保持在 2500磅或高于 2500磅。	保持在 3000磅或高于 3000磅。
1158	21571	燃油 (F)	单选题	主油箱同一油箱的一个低压灯亮()?	B	会瞬时触发主警戒灯亮	不会瞬时触发主警戒灯亮		
1159	21570	燃油 (F)	单选题	中央油箱最多能容纳多少公斤燃油?	C	3915	7830	13066	20896
1160	21569	燃油 (F)	单选题	燃油不平衡指示和燃油油量低指示同时存在时,会显示哪个燃油指示?	B	燃油不平衡指示	燃油油量低指示	两者都显示	两者都不显示
1161	21568	燃油 (F)	单选题	B737NG有()燃油泵。	C	4	5	6	7
1162	21567	燃油 (F)	多选题	燃油旁通活门位于哪些油箱内?	B, C	中央油箱	1号主油箱	2号主油箱	所有油箱
1163	21566	燃油 (F)	单选题	在机上没有交流电时启动APU,燃油如何供给APU;	B	通过右油箱的直流燃油增压泵	通过左油箱的旁通活门抽吸供油	通过右油箱的旁通活门	
1164	21565	燃油 (F)	单选题	中央油箱的抽油泵什么时候工作?	B	当二个中央油箱的燃油泵电门关断后	当1号主油箱大约一半时,并且主油箱的前1号主油箱前泵工作时	当中央油箱大约3 / 4满时	任一发动机运转时
1165	21564	燃油 (F)	单选题	APU的正常供油来自:	A	燃油总管的左侧	2号主油箱	中央油箱	辅助油箱
1166	21563	燃油 (F)	单选题	关于发动机燃油关断活门的描述哪项正确?	D	它的关断受控于发动机灭火手柄和起动手柄,但是翼梁活门仅仅受控于发动机起动手柄	它是唯一的燃油关断活门,它的工作情况可以在前顶板上的蓝灯可以指示出来	它和翼梁活门的工作需要交流电	它和翼梁关断活门在相应的发动机灭火手柄拉出或发动机起动手柄放到关断位后将会关闭

1167	21562	燃油 (F)	单选题	关于燃油泵的说法哪项正确?	D	每个燃油箱内都有两个燃油泵。	每个燃油箱内只有一个燃油泵	只有在中央油箱中有2 个燃油泵。	所有六个燃油泵都安装在中央燃油箱中。
1168	21561	燃油 (F)	单选题	当交输活门处于打开状态时, 燃油可供向	A	任一发动机	相应一侧发动机	任意其它油箱	
1169	21560	燃油 (F)	单选题	怎样打开发动机燃油关断活门和翼梁燃油关断活门?	A	移动发动机起动手柄到慢车位	接通中央油箱燃油泵	接通主油箱燃油泵	打开燃油交输活门
1170	21559	燃油 (F)	单选题	飞行中, 交输活门关闭, 1号油箱的两个燃油泵低压灯都亮了, 下列哪个说法正确?	C	此时发动机从2号油箱自动供油	此时由于发动机没有供油, 除非使用燃油交输否则会自动停车	发动机不会停车, 因为1号发动机可以通过燃油泵旁通活门供油	
1171	21558	燃油 (F)	单选题	在进行燃油平衡时, 打开交输选择电门后, 看到交输活门打开灯一直保持在明亮的蓝色状态, 此现象说明:	B	这是正常现象, 交输活门已经打开, 可以正常平衡了	交输活门没有打开, 可能是在关闭位, 也可能在关闭位和全开位的中间位置	交输活门的位置还在转换过程之中	
1172	21557	燃油 (F)	单选题	交输选择器在OPEN位, 交输活门在关闭位时, VALVE OPEN[活门打开]灯是什么颜色?	B	暗亮蓝色	明亮蓝色	亮琥珀色	熄灭
1173	21556	燃油 (F)	单选题	主油箱旁通活门 () ?	A	可以作抽吸供油	不可以作抽吸供油		
1174	21555	燃油 (F)	多选题	在哪个燃油箱内有燃油旁通活门, 可以在燃油泵没打开时进行抽吸供油?	A, B	1号主油箱	2号主油箱	中央油箱	所有油箱
1175	21554	燃油 (F)	单选题	燃油泵是依靠什么来进行冷却的?	A	流经燃油泵的燃油来冷却	通过燃油泵中的滑油来进行冷却的	通过燃油/滑油冷却器来进行冷却的	通过热交换器进行冷却的
1176	21553	燃油 (F)	单选题	中央燃油泵电门在关断位时, 中央油箱燃油泵低压灯会:	B	亮起	熄灭		
1177	21552	燃油 (F)	单选题	飞行中, 两个中央燃油泵已经打开, 正在使用中央油箱中的燃油, 此时其中一个琥珀色中央油箱燃油泵低压灯亮持续10秒, 下列哪项说法正确?	A	主警戒灯和燃油系统信号牌将亮	仅仅只有主警戒灯会亮	主警戒灯和燃油系统信号牌都不会亮, 除非按压系统信号牌再现	
1178	21551	燃油 (F)	单选题	在油箱油量 () 且飞机正在爬升、下降, 燃油泵低压灯可能会闪亮。	C	高	正常	低	
1179	21550	燃油 (F)	单选题	空中, 当两个主油箱燃油量相差多少会出现IMBAL指示?	C	500 LBS	800LBS	1000 LBS	1500 LBS
1180	21549	燃油 (F)	单选题	燃油温度指示器指示的是?	A	1号燃油箱的燃油温度	2号燃油箱的燃油温度	中央油箱的燃油温度	三个油箱的平均温度
1181	21548	燃油 (F)	单选题	FILTER BYPASS (燃油滤旁通) 灯亮表明:	A	燃油滤即将被污染或堵塞	燃油量不足	燃油泵失效	
1182	21547	燃油 (F)	单选题	正常的加油方式是:	B	重力加油	压力加油	燃油交输	使用抽油活门
1183	21546	燃油 (F)	单选题	着陆时, 1号和2号主油箱的最大燃油不平衡是多少?	A	1000LBS (453KG)	1100LBS (500KG)	1300LBS (590KG)	1500LBS (680KG)
1184	21545	燃油 (F)	单选题	关于加油面板上的加油活门位置灯的描述, 哪项说法正确的是:	A	加油时, 加油活门电门在打开位, 如果相应的油箱已经加满了则相应的蓝色加油活门位置灯熄灭	如果加油活门电门打开, 蓝色加油活门位置灯将保持熄灭	加油时, 加油活门电门在打开位, 如果相应的油箱未加满油, 则相应的蓝色加油活门位置灯一直保持亮	
1185	21544	燃油 (F)	单选题	每个主油箱内安装有几个油尺?	D	2	3	4	6
1186	21543	燃油 (F)	单选题	中央油箱内安装有几个油尺?	C	2	3	4	6
1187	21542	燃油 (F)	单选题	中央油箱油泵的“低压”灯何时亮:	D	只要油泵的输出压力低时	只有当油泵电门置于“OFF”位时	电门在关断位或输出压力低时	电门在开位而输出压力低时
1188	21541	燃油 (F)	单选题	飞行中, 中央油箱还有油, 当中央油箱的左泵失效时, 如何防止燃油不平衡?	D	通过主油箱的旁通活门	通过改变左、右发动机的燃油消耗量	关掉中央油箱的右泵	打开燃油交输活门
1189	21540	燃油 (F)	单选题	当主油箱的一个低压灯亮时, 主警告灯和“燃油”信号牌会:	B	会自动亮	不会自动亮	闪烁五秒	
1190	21539	燃油 (F)	单选题	主油箱燃油泵的LOW PRESSURE[低压]灯亮表明:	C	相应油箱内的燃油压力低	燃油总管压力低	燃油泵的输出压力低或燃油泵的电门在OFF位	相应油箱内的燃油油量低
1191	21538	燃油 (F)	单选题	空中1号油箱两个燃油泵的LOW PRESSURE[低压]灯亮。1号发动机将会出现什么情况?	D	它会从2号油箱自动接收燃油	由于缺油, 它有可能自动停车	它通过燃油旁通活门, 从1号油箱来接收燃油	B和C

1192	21537	燃油 (F)	单选题	你的1号主油箱有5500LBS (2500KG) 的燃油, 2号主油箱有6750LBS (3060KG) 的燃油。此时你将会看到:	C	1号主油箱下有LOW(低) 的指示	2号主油箱下有IMBAL(不平衡) 的指示	1号主油箱下有IMBAL(不平衡) 的指示	2号主油箱的油量弧和数字变成琥珀色
1193	21536	燃油 (F)	单选题	NG飞机的中央油箱的储油能力 () 二个主油箱之和。	A	大于	等于	小于	
1194	21535	燃油 (F)	单选题	在空中, 打开 () 后, 可以将中央油箱的燃油传输到主油箱。	B	加油活门	交输活门	发动机燃油关断活门	翼梁燃油关断活门
1195	21534	燃油 (F)	单选题	推出开车前, 中央油箱油量少于多少磅, 应关闭中央油箱油泵?	B	5000	3000	1200	1000
1196	21533	燃油 (F)	单选题	正常飞行期间, 左发动机可以由哪些燃油泵供油?	C	左、右油箱的前泵和中央油箱的左泵	左、右油箱的后泵和中央油箱的左泵	左油箱的前、后泵和中央油箱的左泵	左油箱的前、后泵和中央油箱的右泵
1197	21532	警告 (D)	单选题	装有RAAS的飞机每次在跑道以外的道面上且地速超过 () kt 时, RAAS会触发CAUTION ON TAXIWAY, ON TAXIWAY的语音喊话。	A	40	50	60	80
1198	21531	警告 (D)	单选题	TCAS可以探测没有安装应答机的飞机并且提供相关的警告吗?	B	可以	不能		
1199	21530	警告 (D)	单选题	飞行中机组通过按压系统信号牌后, 发现前顶板上的速度配平失效灯亮了, 复位主警戒后, 该灯又熄灭了, 这种现象说明什么?	B	速度配平系统已经失效了	表示飞行控制计算机单通道已经失效, 但是速度配平系统仍然可以正常工作	表示飞行控制计算机单通道已经失效, 速度配平系统的工作将会受影响	这是正常指示, 但是在随后的飞行中系统将不具备速度配平功能
1200	21529	警告 (D)	单选题	下面哪个警告灯亮不会造成主警告灯亮?	A	过热防火面板上的FAULT灯	A液压系统的电动马达泵过热灯	APU火警探测不工作灯	以上都不对
1201	21528	警告 (D)	多选题	警告系统中的系统信号牌的作用是什么?	A, B, C	快速指示机组视线范围之外的某个或某些系统出现故障	能够再现已经出现, 尚未处理的主警告状况	按压再现时, 使具有双通道备份系统中存在单个通道的失效情况再现	
1202	21527	警告 (D)	多选题	APU使用期间发生火警, 用下面的哪种方法可以切断火警铃声?	A, C	按压主火警灯	将APU灭火手柄拔出	按压过热/防火面板上的火警铃切断电门	
1203	21526	警告 (D)	单选题	在做着陆检查单时再现的PSEU(临近传感电子组件) 灯亮。这表明:	D	是正常情况	起落架上锁系统或空/地传感系统探测到了故障	飞机落地时起落架形态警告喇叭会响	PSEU灯有故障, 因为这个灯在空中应该是被抑制的
1204	21525	警告 (D)	多选题	SMYD计算机在确定需要发出失速警告时, 基于以下哪个信号:	A, B, C	防冰控制	ADIRU	FMC的输出	
1205	21524	警告 (D)	单选题	做ILS进近时, 要抑制BELOW G/S的告警:	C	BELOW G/S的告警不能被抑制	把BELOW G/S电门放到告警抑制的位置	按压BELOW G/S的灯(这样当无线电高度低于1000 英尺时, 可以抑制该告警)	
1206	21523	警告 (D)	单选题	飞行中, 如果出现了超速警告, 如何终止?	C	按压超速警告灯	按压主警告灯	将空速减小到限制速度以下	按压警告抑制电门
1207	21522	警告 (D)	单选题	下面关于TCAS警告受抑制的说法, 哪项正确: ①GPWS和风切变警告可以抑制所有的TCAS警告; ②在无线电1000英尺以下, 所有的RA警告降被抑制; ③在无线电1500英尺以下, INCREASE DECEND的RA警告降被抑制; ④在无线电高度2500英尺以下, 所有的TCAS语音警告将被抑制	D	①②③④	②③④	①③④	①②③
1208	21521	警告 (D)	单选题	下面关于TCAS的叙述, 正确的是:	B	TCAS系统的工作依赖于地面的空中交通管制系统	TCAS不能够探测没有安装应答机的飞机并且提供相关的警告	TCAS能够探测没有安装应答机的飞机并且提供相关的警告	
1209	21520	警告 (D)	单选题	TCAS可以探测没有安装应答机的飞机, 并且提供相关的警告吗	B	可以	不可以		
1210	21519	警告 (D)	单选题	什么情况下, 气象雷达自动开始搜索风切变	C	在地面当起飞推力调定后	空中无线电高度低于2300 英尺时	A或B	

1211	21518	警告 (D)	单选题	当机组听到MONITOR RADAR DISPLAY (监控雷达显示) 的警告, 表明什么意思	C	表示飞机在起飞时, 无线电高度1200 英尺以下, 气象雷达探测到正前方有风切变存在	表示飞机在进近时, 无线电高度1200 英尺以下, 气象雷达探测到飞机正前方1.5 海里内有风切变	表示飞机在起飞或进近时, 无线电高度1200 英尺以下, 气象雷达探测到飞机正前方3 海里内有风切变	
1212	21517	警告 (D)	单选题	当机组听到GO AROUND WINDSHEAR AHEAD (复飞, 前方风切变) 的警告, 表明什么意思	B	表示飞机在起飞时, 无线电高度1200 英尺以下, 气象雷达探测到正前方有风切变存在	表示飞机在进近时, 无线电高度1200 英尺以下, 气象雷达探测到飞机正前方1.5 海里内有风切变	表示飞机在进近时, 无线电高度1200 英尺以下, 气象雷达探测到飞机正前方3 海里内有风切变	
1213	21516	警告 (D)	单选题	当机组听到WINDSHEAR AHEAD (前方风切变) 的警告, 表明什么意思	A	表示飞机在起飞时, 无线电高度1200 英尺以下, 气象雷达探测到正前方有风切变存在	表示飞机在进近时, 无线电高度1200 英尺以下, 气象雷达探测到飞机正前方1.5 海里内有风切变	表示飞机在进近时, 无线电高度1200 英尺以下, 气象雷达探测到飞机正前方3 海里内有风切变	
1214	21515	警告 (D)	单选题	关于前视性风切变警告, 以下正确的是哪项: ①飞机飞入风切变区域后, 前视性风切变系统将被抑制②在2300FTAGL 以下, 前视性风切变系统自动开始扫描风切变, 在1200FT 以下发出风切变预告提示③在2300FT AGL 以上时, 前视性风切变系统可以发出风切变预告提示	C	①③	②③	①②	
1215	21514	警告 (D)	单选题	关于前视性风切变警告的说法, 下列哪些正确: ①它能在飞机进入风切变之前, 探测到风切变的存在; ②当飞机飞进风切变区域后, 仍然能够提供前视性风切变警告; ③前视性风切变系统使用的气象雷达能够探测含有一定湿气和微粒的切变气流; ④前视性风切变系统不能够为所有的风切变提供警戒信息, 机组必须继续依靠传统的方法来避开风切变	B	①②③	①③④	②③④	①②④
1216	21513	警告 (D)	单选题	关于坡度音响警告, 下面哪项说法最正确	D	仅在坡度超过35度时会出现	仅在坡度超过40度时会出现	仅在坡度超过45度时会出现	坡度超过35、40 和45 度时都会出现警告
1217	21512	警告 (D)	单选题	什么样的风切变警告可以抑制前视型地形提示和基于无线电高度的提示	B	预测的风切变提示	实际的风切变警告		
1218	21511	警告 (D)	单选题	在什么高度上预测风切变警告可用	B	低于3200英尺无线电高度	低于1200英尺无线电高度	低于1500英尺无线电高度	低于2300英尺无线电高度
1219	21510	警告 (D)	单选题	在没有地形数据的区域, 前视性地形提示和显示功能是否可用	B	可用	不可用		
1220	21509	警告 (D)	单选题	近地警告系统根据哪个高度信息发出决断高度/最低下降高度 (MINIMUMS) 的喊话	A	机长EFIS面板上最低高度选择电门设定的高度	副驾驶EFIS面板上最低高度选择电门设定的高度	机长和副驾驶EFIS 面板上最低标准选择电门设定的高度中较高的那个高度	自动驾驶接通一侧的最低高度选择电门设定的高度
1221	21508	警告 (D)	单选题	EGPWS地形显示的颜色什么时候从点状的琥珀色变为实心的琥珀色	D	预计撞到地形前20 到30 秒	探测到存在高于飞机的地形时	预计飞机的高度下降到低于地形2000 英尺时	预计撞到地形前40 到60 秒
1222	21507	警告 (D)	单选题	在什么情况下, 传统的近地警告系统不会发出警告	A	遇到较陡峭的地形时或在着陆形态以小下滑角下降时	起飞或复飞后掉高度	地形接近率过大	不在着陆形态下的不安全高度
1223	21506	警告 (D)	单选题	按压EFIS控制面板上的地形电门后, 在下面哪种方式不能显示地形数据	C	中心地图方式	扩展进近或VOR方式	计划方式	扩展地图方式
1224	21505	警告 (D)	单选题	近地警告系统能够提供坡度角过大的语音警告吗	A	能	不能		

1225	21504	警告 (D)	单选题	以下有关RAAS描述正确的是：①RAAS在ND上提供可视的提示和可听的喊话以在地面操作，进近着陆和复飞期间帮助飞行机组建立情景意识；②RAAS喊话和提示可由地形抑制电门抑制；③如果跑道抑制电门在抑制位且空速在250节或以上至少60秒，RUNWAY INOP灯亮	C	①②③	②③	①③	
1226	21503	警告 (D)	单选题	关于气象和地形数据，下列哪些说法正确	B	在同一导航显示上总能同时显示	在同一导航显示器上不能同时显示	如果气象首先被选择，可以同时显示	
1227	21502	警告 (D)	单选题	起飞或复飞后掉高度较大，首先会听到哪种GPWS警告	C	Minimums	Sink rate	Don' t sink, don' t sink	Too low gear, too low gear
1228	21501	警告 (D)	单选题	你正在爬升到19, 000英尺高度的途中，高度提示何时出现	B	18, 000至19, 000	18, 100至18, 700	18, 200至18, 900	
1229	21500	警告 (D)	多选题	高度提示系统被抑制的条件是什么	A, B	后缘襟翼放到25 度或更大	盲降进近截获了下滑道之后	按压高度提示抑制电门	
1230	21499	警告 (D)	单选题	关于高度警戒的描述哪项正确	B	在到达所选高度200 英尺到900 英尺之间时，高度窗外的方框会变为琥珀色并且闪亮	在偏离所选高度300 英尺到900 英尺之间时，高度窗外的方框会变为琥珀色并且闪亮	在到达所选高度900 英尺后，高度窗外的方框会变为琥珀色并且闪亮	
1231	21498	警告 (D)	单选题	ILS进近时，如何抑制BELOW G/S（低于下滑道）的警告	C	BELOW G/S（低于下滑道）的警戒告警不能被抑制	把BELOW G/S（低于下滑道）的电门放到警戒告警抑制的位置	按压BELOW G/S（P-INHIBIT）（低于下滑道）的灯（无线电高度低于1, 000英尺时，可以抑制该警戒告警）	
1232	21497	警告 (D)	单选题	在空中，失速警告测试能否工作	B	能	不能		
1233	21496	警告 (D)	单选题	空中如何消除马赫/空速警告	A	减小飞机的速度，使其低于VMO/MMO	按压马赫/空速警告测试电门	按压马赫/空速超控电门	
1234	21495	警告 (D)	单选题	NG飞机的马赫/空速警告系统仅能在（ ）进行测试	A	地面	空中		
1235	21494	警告 (D)	单选题	以下不属于近地电门电子组件（PSEU）监控的系统是哪项	D	起飞/着陆形态警告	起落架	空/地传感器	无线电高度表
1236	21493	警告 (D)	单选题	下面哪种情况会造成近地电门电子组件（PSEU）指示灯亮	B	在空中，探测到近地电门电子组件存在故障	着陆30秒后，翼上紧急出口飞行锁无法指令开锁	前推推力手柄起飞到落地后30秒之间	
1237	21492	警告 (D)	多选题	在地面，PSEU（接近电门电子组件）监视哪些系统	A, B, C	起飞/着陆形态警告	起落架	空/地传感器	
1238	21491	警告 (D)	单选题	机组看到哪些指示才表示起落架已经收上并锁好	B	所有的起落架指示灯熄灭	起落架手柄在收上位或中立位，并且所有的起落架指示灯都熄灭	起落架手柄在放下位，且起落架指示绿灯亮	
1239	21490	警告 (D)	单选题	机舱高度警告和起飞形态警告被触发时其警告音响（ ）	A	相同	不同		
1240	21489	警告 (D)	单选题	起飞形态警告（ ）。	A	只有在不安全的起飞形态被修正之后才能消除	在不安全的起飞形态被修正之后仍无法消除		
1241	21488	警告 (D)	多选题	下面哪项会造成起飞形态警告喇叭发出间歇性声响	A, B, C	前缘装置不在起飞形态或后缘襟翼不在1 到25 的起飞范围内	停留刹车已经刹好	减速板手柄虽在下卡位但扰流板没有收好	
1242	21487	警告 (D)	单选题	起飞形态警告在什么情况下处于预位状态	B	飞机必须在地面方式且两个推力手柄已前推至起飞位	飞机必须在地面方式且任一或两个推力手柄已前推至起飞位	任何时候任一或两个推力手柄以前推至起飞位	
1243	21486	警告 (D)	单选题	在安定面配平超出绿区时起飞，将会有何警告	B	“STAB OUT OF TRIM” 灯亮	起飞形态警告响	“SPEED TRIM” 灯亮	

1244	21485	警告 (D)	多选题	飞机在地面且任一或两个推力手柄都已前推起飞时，起飞形态警告预位。如出现以下情况，起飞警告喇叭间歇性响起	A, B, C	后缘襟翼不在襟翼1 至25 的起飞范围内，或后缘襟翼歪斜或不对称，或非指令性移动，或前缘装置没有设置为起飞形态，或非指令性移动。	减速板手柄不在放下位，或手柄在放下位时扰流板未放下	停留刹车刹住，或安定面配平未调定在起飞范围内	
1245	21484	警告 (D)	单选题	主警告系统给机组正常视线以外出现的注意级别指示提供警告，正常视线之内的不正常指示（ ）。	A	不会造成主警告灯亮	会造成主警告灯亮		
1246	21483	警告 (D)	单选题	关于增强型近地警告系统和气象雷达显示的说法，哪项说法正确	B	在同一个显示组件上同一时间既可以显示地形数据，也可以显示天气数据	天气数据和地形数据不可能在同一时间在同一个显示组件上显示出来		
1247	21482	警告 (D)	单选题	在增强型的近地警告系统中，地形数据在ND 上显示点状琥珀色区域时，表示什么意思	D	地形低于飞机当前高度2000 英尺以上	地形低于飞机当前高度500 英尺（起落架放下时为250 英尺）到低于飞机当前高度2000 英尺之间	地形低于飞机当前高度500 英尺以上	地形低于飞机当前高度500 英尺（起落架放下时为250 英尺）到高于飞机当前高度2000 英尺之间
1248	21481	警告 (D)	单选题	在增强型的近地警告系统中，地形数据在ND 上显示点状绿色区域时，表示什么意思	B	地形低于飞机当前高度2000 英尺以上	地形低于飞机当前高度500 英尺（起落架放下时为250 英尺）到低于飞机当前高度2000 英尺之间	地形低于飞机当前高度2000英尺以上到低于飞机当前高度3000 英尺之间	
1249	21480	警告 (D)	单选题	在地面进行近地警告测试时，瞬间按压测试电门，不会出现下面哪种现象	B	低于下滑道灯和近地警告系统不工作指示灯亮	出现太低襟翼和太低起落架语音警告	拉升和风切变警告指示出现	出现下滑道、拉升的警告音响
1250	21479	警告 (D)	单选题	前视地形警告的显示中，红色虚线的显示表示	B	与飞机在同一高度的地形	高度高于飞机超过2000FT的地形	高度低于飞机超过2000FT的地形	无法探测到的地形
1251	21478	警告 (D)	单选题	前视地形警告的显示中，洋红色的显示表示	D	与飞机在同一高度的地形	高度高于飞机超过2000FT的地形	高度低于飞机超过2000FT的地形	没有地形数据
1252	21477	警告 (D)	单选题	在ND上显示TERR FAIL的信息说明	B	GPWS地形警告生效	GPWS前视性地形提示和显示失效		
1253	21476	警告 (D)	单选题	飞行前，GPWS测试，BLOW G/S（低于下滑道）灯亮，说明	C	飞行前GPWS需要维护	低于下滑道警告抑制	测试时亮是正常的	GPWS测试失效
1254	21475	警告 (D)	单选题	起落架警告切断电门在下面哪种情况下能够切断起落架音响警告	A	无线电高度200英尺以上，800英尺以下，襟翼在0 到10 之间时出现起落架形态警告声响	无线电高度200英尺以下，襟翼在0 到10 之间时出现起落架形态警告声响	襟翼大于25时出现起落架形态警告声响	
1255	21474	警告 (D)	多选题	PSEU灯在以下情况被抑制	A, B, C	飞行中	推力手柄前推至起飞推力后	着陆后30秒内	
1256	21473	警告 (D)	单选题	执行进近检查单，再现检查时PSEU（接近电门电子组件）灯亮表明	C	是正常情况	在PSEU组件内探测到故障	PSEU灯有故障，因为这个灯在空中应该被抑制的	
1257	21472	警告 (D)	单选题	当减震盒警告贴标同时有绿色和红色显示时，（ ）。	A	尾撬可以使用	尾撬不可以使用		
1258	21471	警告 (D)	单选题	在约无线电高度（ ）英尺以下，下降（DESCEND）RA 受抑制	D	2300	2000	1500	1100
1259	21470	警告 (D)	单选题	在大约无线电高度（ ）英尺以下，增加下降（INCREASE DESCENT）RA受抑制	D	2500	2300	2000	1500
1260	21469	警告 (D)	单选题	如果TCAS探测到其他飞机高度变化每分钟超过（ ）英尺，垂直运动信息用箭头表示，指示爬升或下降。	A	500	400	300	200
1261	21468	警告 (D)	多选题	以下音响警告伴随PULL UP目视提示的有：	A, B, C, D	TERRAIN	DON' T SINK	SINK RATE	TOO LOW, TERRAIN
1262	21467	警告 (D)	单选题	低空速且起落架没放下时的不安全的离地高度，声响提示为：	A	TOO LOW, GEAR	TOO LOW, FLAPS	TOO LOW, TERRAIN	DON' T SINK
1263	21466	警告 (D)	单选题	低空速，襟翼不在正常着陆位置时的不安全离地高度，声响提示为：	B	TOO LOW, GEAR	TOO LOW, FLAPS	TOO LOW, TERRAIN	DON' T SINK
1264	21465	警告 (D)	单选题	PSEU灯亮时，触发的系统信号牌是：	D	HYD	ELEC	FLT CONT	OVERHEAD

1265	21464	警告 (D)	单选题	在下面那种情况下，起落架警告喇叭发出警告后，能够用人工切断电门进行人工切断？	B	襟翼 5 度时，无线电高度低于 200 英尺，任一推力手柄位于慢车位与大约 20 度油门杆之间或一台发动机不工作且另一推力手柄角小于 34 度	襟翼 10 度时，无线电高度低于 800 英尺且高于 200 英尺，任一推力手柄位于慢车位与大约 20 度油门杆之间或一台发动机不工作且另一推力手柄角小于 34 度	襟翼 15 度，无线电高度低于 800 英尺，任一推力手柄小于 20 度或一台发动机不工作，另一推力手柄位置小于 34 度	襟翼 25 度以上，推力手柄在任何位置
1266	21463	警告 (D)	多选题	在什么情况下，起落架红色指示灯亮？	A, B, C	起落架在位置转换中	起落架手柄在放下位而起落架实际位置在收上位	任一或两个前推力手柄慢车且离地高度低于800英尺时起落架未放下锁定	起落架放下并锁定
1267	21462	警告 (D)	单选题	如果某一个显示组件正在显示前视性近地警告的地形数据，此时出现前视性风切变警告，此时这个显示组件的显示（ ）。	A	自动被气象雷达的显示所替代	不会被气象雷达的显示替代		
1268	21461	警告 (D)	单选题	关于增强型近地警告系统和气象雷达显示的说法，哪项说法正确？	C	在同一个显示组件上同一时间既可以显示地形数据，也可以显示天气数据	当某一显示组件正在显示天气数据时，此时按压相应那侧的地形电门也不能将地形数据显示出来，除非先关掉气象雷达	天气数据和地形数据不可能在同一时间在一个显示组件上显示出来	地形数据的显示要优先于天气数据的显示
1269	21460	警告 (D)	单选题	飞行中机组通过按压系统信号牌后，发现前顶板上的速度配平失效灯亮了，复位主警告灯后，该灯又熄灭了，这种现象说明什么？	B	速度配平系统已经失效了	表示飞行控制计算机单通道已经失效，但是速度配平系统仍然可以正常工作	表示飞行控制计算机单通道已经失效，速度配平系统的工作将会受到影响	这是正常指示，但是在随后的飞行中系统将不具备速度配平功能
1270	21459	警告 (D)	单选题	下列哪个系统输入到近地警告系统计算机的信号失效不会导致近地警告不工作灯亮？	D	大气数据计算机	惯性基准系统	失速管理计算机	飞行控制计算机
1271	21458	警告 (D)	单选题	触发机舱高度警告后，以下说法正确的有：①听到间歇性警告喇叭声响；②机舱高度警告灯亮；③按压高度警告声响抑制电门可抑制警告声响；④按压高度警告声响抑制电门可熄灭机舱高度警告灯	D	①②③④	②③④	①③④	①②③
1272	21457	警告 (D)	多选题	以下哪种情况会造成起飞警告喇叭间歇性响：	A, B, C	后缘襟翼偏斜或不对称或非指令性移动	安定面配平不在起飞绿区范围	前缘装置没有设置为起飞形态或非指令性移动	减速板手柄在DOWN位
1273	21456	警告 (D)	单选题	当按压主警戒再现，在保持按压测试功能时，12个系统所有的灯亮。如果一个系统指示灯不亮，（ ）。	A	参见放行偏差程序指南（DDG）	可正常放行		
1274	21455	警告 (D)	多选题	有关驾驶舱中指示灯颜色的说法，正确的是：	A, B	需要飞行机组立即注意的情况由位于飞行员主要目视区域内的红色警告灯指示	需要飞行机组及时注意的情况由琥珀色警戒灯指示	蓝色灯光指示完全放出形态	绿色灯光指示活门或组件位置改变时的过渡状态
1275	21454	警告 (D)	单选题	在扩展地图，中央地图、扩展VOR或扩展APP方式中，当飞行员没有选择气象雷达显示时出现前视性风切变提示，前视性风切变符号（ ）。	A	会自动显示	不会自动显示		
1276	21453	警告 (D)	单选题	在扩展地图，中央地图，扩展VOR或扩展APP方式中，如果飞行员没有选择地形显示时出现前视性地形提示，地形显示（ ）。	A	会自动显示	不会自动显示		
1277	21452	警告 (D)	单选题	在没有地形数据的区域，前视性地形提示和显示功能不可用，基于无线电高度的地形提示（ ）。	A	正常工作	也不可用		
1278	21451	警告 (D)	多选题	有关地形显示正确的是：	A, B, C, D	红色实线指示前视性地形警告生效	琥珀色实线指示前视性地形警戒生效	黑色指示没有凸显的地形	洋红色虚线指示地形数据不可用

1279	21450	警告 (D)	多选题	以下有关按压地形显示选择电门 (TERR) 的说法正确的是:	A, B, C, D	显示扩展地图、中央地图、扩展VOR和扩展进近方式中的地形数据	预位在计划、中央VOR和中央APP方式中的地形数据	无论方式选择器在何位置, 取消气象雷达显示的选择	第二次按压取消地形显示
1280	21449	警告 (D)	单选题	近地地形抑制电门 () 前视性地形提示。	A	可以抑制	不可抑制		
1281	21448	警告 (D)	多选题	在地面瞬时按压近地系统测试电门, 会出现以下哪些声响:	A, B, C, D	前视性地形提示	坡度角提示	进近喊话	风切变提示
1282	21447	警告 (D)	多选题	在地面瞬时按压近地系统测试电门:	A, B, C, D	在ND上显示地形显示测试图	BELOW G/S和GPWS INOP灯亮	ND上显示TERR FAIL和TERR TEST	出现GLIDESLOP, PULL UP和WINDSHEAR声响
1283	21446	警告 (D)	单选题	按压低于下滑道 (BELOW G/S) 灯, 在低于无线电高度 () 英尺时, 抑制近地下滑道提示。	C	2000	1500	1000	
1284	21445	警告 (D)	单选题	当襟翼大于10时, ()	A	起落架警告切断电门无法消除警告声响	起落架警告切断电门可以消除警告声响		
1285	21444	警告 (D)	单选题	起落架警告切断电门的位置:	D	前顶板	后顶板	中央前面板	中央操纵台
1286	21443	警告 (D)	单选题	有关失速警告测试电门说法正确的有: ①在地面且交流电可用时才能进行测试; ②一个测试电门可以同时测试两个SMYD计算机; ③一号SMYD计算机使机长操纵杆抖动; ④按压任何一个失速警告测试电门都会使两个操纵杆感觉到振动	C	①②③④	②③④	①③④	①②③
1287	21442	警告 (D)	多选题	有关机舱高度警告灯说法正确的是:	A, B, C, D	当机舱超过10000英尺时灯亮	机舱高度下降到10000英尺以下灯灭	灯亮时伴有机舱高度提示的间歇性喇叭声音响警告	机舱高度警告声与起飞形态音响警告声一样
1288	21441	警告 (D)	单选题	有关起飞形态警告灯的说法正确的有: ①若飞机起飞形态设置不正确时灯亮; ②若飞机起飞形态设置不正确, 前推油门时灯亮; ③灯亮时伴有起飞形态喇叭声音响警告; ④起飞形态音响警告声与机舱高度警告声响一样	B	①②③④	②③④	①③④	①②③
1289	21440	警告 (D)	单选题	TAKEOFF CONFIG 和CABIN ALTITUDE灯亮是什么颜色?	D	绿色	蓝色	琥珀色	红色
1290	21439	警告 (D)	单选题	有关PSEU灯的说法正确的是:	B	在空中, 当在接近电子电门组件内探测到故障时灯亮	在地面当发出指令时翼上出口飞行锁没有脱开时灯亮	PSEU灯在着陆30秒之后被抑制	PSEU灯从前推推力手柄到着陆后30秒, 期间探测到故障灯亮
1291	21438	警告 (D)	单选题	以下有关再现, 说法正确的有: ①. 再现的动作是按压任一系统信号牌再松开; ②. 如存在主警戒状况, 相应的系统信号牌和主警戒灯亮; ③. 再现时, 某个备份系统中存在单个故障或某些简单故障, 会使系统的信号牌灯亮; ④. 再现时, 如果系统信号牌灯由于单个故障或简单故障亮起, 按压主警戒灯时, 系统信号牌灯不灭。	A	①②③	①③④	②③④	①②③④
1292	21437	警告 (D)	多选题	系统信号牌灯亮, 指示	A, B	在前顶板有琥珀色灯亮	在后顶板有琥珀色灯亮	在过热防火面板有红色灯亮	在中央前面板有琥珀色灯亮
1293	21436	警告 (D)	多选题	当主警戒灯亮时, 按压主警戒灯:	A, B, C	两个主警戒灯都灭	系统信号牌灯灭	复位系统以用于其它主警戒情况	两个主火警灯亮
1294	21435	警告 (D)	多选题	按压主火警灯:	A, B, C, D	切断火警铃声	切断远端APU火警喇叭	复位系统以用于其它警告	和按压火警铃切断电门具有同样作用
1295	21434	警告 (D)	多选题	主火警灯可以指示以下哪个系统出现火警?	A, B, C, D	发动机	APU	主起落架轮舱	货舱
1296	21433	飞机概述 (D)	单选题	当接通 () 后, 氧气压力显示在位于后顶板上的氧气压力指示器上。	D	热电瓶汇流条	地面勤务汇流条	地面电源	电瓶电门

1297	21432	飞机概述 (D)	单选题	驾驶舱后顶板的氧气压力表指示的是 () 的氧气压力:	C	所有便携式氧气瓶	客舱乘务人员	飞行机组	仅机长使用
1298	21431	飞机概述 (D)	单选题	737-800无翼尖小翼飞机做180度调头时, 划出最大弧线的飞机部位是:	A	水平尾翼翼尖	大翼的翼尖	雷达罩最前端	
1299	21430	飞机概述 (D)	单选题	737-800有翼尖小翼飞机做180度调头时, 划出最大弧线的飞机部位是:	A	翼尖小翼的翼尖	水平尾翼的翼尖	雷达罩最前端	
1300	21429	飞机概述 (D)	单选题	飞机的饮用水系统的水箱位于飞机的什么位置?	A	后货舱附近	前货舱附近	后厨房	
1301	21428	飞机概述 (D)	单选题	机组氧气面罩的紧急测试选择钮放 EMERGENCY 位时, 如需使用机组氧气, 其会以以下哪种 方式工作 ()	A	无论座舱高度如何, 正压提供100%氧气	根据座舱高度, 正压提供100%氧气	无论座舱高度如何, 提供空气和氧气混合气或100%正压氧气	
1302	21427	飞机概述 (D)	单选题	关于紧急下降说法正确的是:	B	客舱释压后无需尽快下降到FL100或最低安全高度, 戴好氧气面罩即可	为了获得最大的下降率, 最佳的速度方案是选择MMO/VMO下降;	不能通过放减速板来增大下降率;	不能通过放起落架增大下降率
1303	21426	飞机概述 (D)	单选题	紧急下降时, 发动机起机电门应放在 () 位。	C	OFF	GRD	CONT	FLT
1304	21425	飞机概述 (D)	单选题	在有正常电源的情况下, 机翼上方紧急出口门的飞行锁上锁或开锁是由什么决定的	D	发动机转速、推力手柄位置	空/地方式	各舱门的开/关状态	由以上因素共同决定
1305	21424	飞机概述 (D)	单选题	机翼上方紧急出口门的飞行锁何时自动锁上	D	四个登机/勤务门中的三个已关闭	任一台发动机工作	飞机空地逻辑指示飞机在空中或已前推两个推力手柄	以上条件同时存在时
1306	21423	飞机概述 (D)	单选题	货舱的压力与客舱的压力是否相同	A	相同	不同		
1307	21422	飞机概述 (D)	单选题	货舱有没有新鲜空气循环和温度控制	D	有新鲜空气循环, 没有温度控制	没有新鲜空气循环, 有温度控制	有新鲜空气循环, 也有温度控制	没有新鲜空气循环, 也没有温度控制
1308	21421	飞机概述 (D)	单选题	哪个风挡可以从飞机外侧打开	B	机长的3#风挡	副驾驶的2#风挡	机长和副驾驶的3#风挡都可以	所有风挡都不行
1309	21420	飞机概述 (D)	单选题	() 安装在前轮支柱上, 并指向前轮相同的方向。	A	滑行灯	防撞灯	航行灯	机翼照明灯
1310	21419	飞机概述 (D)	单选题	驾驶舱使用海伦灭火器(HALON1211)或等效的灭火器, 驾驶舱机组成员 ()。	A	要戴上氧气面罩并选择紧急位, 使用100%氧气	无需戴氧气面罩	可根据个人身体状况选择戴或不戴氧气面罩	
1311	21418	飞机概述 (D)	单选题	如果使用海伦灭火器对木质或纸质物品灭火, ()。	A	效果不如水灭火器	效果比水灭火器要好		
1312	21417	飞机概述 (D)	单选题	如果在驾驶舱内释放海伦灭火器或等效灭火器, 机组 ()。	A	应在烟雾迹象消失且试剂消散后, 再摘下氧气面罩或保护性呼吸设备	无需戴氧气面罩	可根据个人身体状况选择戴或不戴氧气面罩	
1313	21416	飞机概述 (D)	单选题	什么情况下不要使用旅客氧气	A	座舱高度14000 英尺以下且存在烟雾或不正常的热源时	座舱高度10000 英尺以下且存在烟雾或不正常的热源时	任何座舱高度且存在烟雾或不正常的热源时	没有限制
1314	21415	飞机概述 (D)	单选题	旅客氧气系统启动后, 可持续供氧约 () 分钟, () 关断	D	15; 不能	12; 能	15; 能	12; 不能
1315	21414	飞机概述 (D)	单选题	旅客氧气面罩自动落下的座舱高度是	C	10000FT	12000FT	14000FT	
1316	21413	飞机概述 (D)	多选题	如果飞机紧急灯光的自动功能失效, 可用哪个开关打开紧急灯光	A, B	驾驶舱的“紧急灯光”电门	后乘务员面板上的“紧急灯光”电门	这种情况下, 没有任何电门可以打开紧急灯光	
1317	21412	飞机概述 (D)	单选题	() 安装在机身上并照明机翼前缘。	A	机翼照明灯	防撞灯	滑行灯	航行灯
1318	21411	飞机概述 (D)	单选题	“系好安全带”电门在“ AUTO”位时, “系好安全带”和“返回座椅”信号牌何时亮	C	当襟翼收上时	当起落架收上时	当襟翼或起落架放下时	将襟翼或起落架收上时
1319	21410	飞机概述 (D)	单选题	如正常电源失效, 备用电源 ()	A	会自动向备用罗盘灯、圆顶灯、仪表泛光灯供电	不会自动向备用罗盘灯、圆顶灯、仪表泛光灯供电		
1320	21409	飞机概述 (D)	多选题	将机组氧气面板上的“紧急/测试”旋钮旋转至正常位:	A, B	根据正常/100%电门所处位置按需求提供空气/氧气混合气或100%纯氧	机舱高度高于预设值时, 自动提供正压力100%纯氧	在任何座舱高度都以正压力提供氧气/空气混合气	用于清除面罩内的污染和内部面罩镜片的凝结或起雾

1321	21408	飞机概述 (D)	单选题	将机组氧气面板上的“紧急/测试”旋钮旋转至应急位置:	B	在10000 英尺以上以正压力提供100%氧气, 在10000 英尺以下以负压力提供氧气/空气混合气	在任何座舱高度都以正压力提供100%氧气	在任何座舱高度都以正压力提供氧气/空气混合气	
1322	21407	飞机概述 (D)	单选题	将机组氧气面板上的“正常/100%”电门放到“正常”位, 可以提供怎样的氧气	B	100%纯氧	空气/氧气混合气(混合比根据座舱高度而定)	50%的空气/50%的氧气	
1323	21406	飞机概述 (D)	单选题	按压机组氧气面板上的“复位/测试”按钮可以	D	如氧气面罩已收起, 瞬时开启氧气, 以测试调节器	提供100%的纯氧	如氧气面罩未收起, 开启面罩麦克风 and 调节器, 松开电门后“OXY ON”旗消失	以上A或C
1324	21405	飞机概述 (D)	单选题	在机组氧气面罩面板上的氧气流量指示器里出现黄色十字, 表明	A	氧气正在流动	面罩里可能有故障	氧气面罩已放好	
1325	21404	飞机概述 (D)	单选题	翼上出口信号灯亮表明	D	相应的翼上出口未关闭锁定	相应的翼上出口已经关闭锁定	指令锁定时, 相应的飞行锁却无法接通	以上A 或C
1326	21403	飞机概述 (D)	单选题	驾驶舱的“紧急出口灯”电门在“OFF”位, 但客舱的“紧急出口灯”电门在“ON”位, 飞机的应急灯:	B	不论机上是否有正常电源都不会亮	即使机上没有正常的电源, 所有的应急灯也会亮	所有的应急灯都处于预位状态	如果失去正常电源, 则驾驶舱的应急灯不会亮, 仅客舱的应急灯亮
1327	21402	飞机概述 (D)	单选题	“紧急出口灯”电门在“预位”位时, 什么情况下, 所有的应急灯会自动亮	D	1# 或2#交流转换汇流条没电时	任何一个直流汇流条没电或交流汇流条断开时	仅当所有的交、直流汇流条都没电时	1#直流汇流条没电或交流电源断开时
1328	21401	飞机概述 (D)	单选题	主灯光测试和暗亮电门在测试位时, 以下哪些灯会亮	A	主警戒灯	主火警灯	发动机与APU火警灯	
1329	21400	飞机概述 (D)	多选题	关于成本指数 (CI) 表述正确的是:	A, B, C	是指时间成本和燃油成本的比值	成本指数升高, 经济巡航马赫数也随之升高;	如果成本指数为0, FMC使用最大航程巡航速度。	
1330	21399	飞机概述 (D)	单选题	客舱应急灯电门接通, ()。	A	所有应急灯亮且旁通驾驶舱操作	所有应急灯亮但不会旁通驾驶舱操作		
1331	21398	飞机概述 (D)	单选题	737NG飞机的180度转弯最小道面宽度是多少米;	D	24	24. 1	24. 2	24. 3
1332	21397	飞机概述 (D)	单选题	在加油过程中, ()。	A	不要使用HF无线电	可以使用HF无线电		
1333	21396	飞机概述 (D)	单选题	737NG飞机的最大起飞和着陆高度是多少?	A	8400英尺	10000英尺	14000英尺	41000英尺
1334	21395	飞机概述 (D)	单选题	737NG飞机的最大使用高度是多少?	D	10000英尺	15000英尺	25000英尺	41000英尺
1335	21394	飞机概述 (D)	单选题	氧气面罩上的正常/100%电门在正常位时, ()。	A	按需提供空气/氧气混合物	一直提供100%的纯氧	不会提供氧气	
1336	21393	飞机概述 (D)	单选题	机组氧气压力最高可能会达到 () psi?	D	1700	1750	1800	1850
1337	21392	飞机概述 (D)	单选题	客舱门上有爆出面板, 在驾驶舱突然释压时, ()。	A	爆出面板从门上脱离, 平衡驾驶舱和客舱的压力	爆出面板不会从门上脱离, 以保证客舱的压力正常		
1338	21391	飞机概述 (D)	单选题	部分选型的飞机, 在 () 时, 可以按压控制台上的舱门锁电门电动锁门或开锁。	A	28V直流电源可用	28V直流电源不可用时		
1339	21390	飞机概述 (D)	多选题	可以使用下列哪些视线基准对飞行员座椅进行调节?	A, B	目光沿着遮光板上表面可见小部分飞机机头结构	目光在操纵杆上方 (在中立位) 直到外侧显示装置底缘可见	目光在操纵杆上方 (在中立位) 直到内侧显示装置底缘可见	
1340	21389	飞机概述 (D)	单选题	当出现以下情况时翼上紧急出口锁上:	C	四个登机/勤务门中的三个已关闭, 并且任意一台发动机工作	四个登机/勤务门中的三个已关闭, 并且飞机空/地逻辑指示飞机在空中或双发推力手柄已经前推	四个登机/勤务门中的三个已关闭, 并且任意一台发动机工作, 并且飞机空/地逻辑指示飞机在空中或双发推力手柄已经前推	
1341	21388	飞机概述 (D)	单选题	货舱为密封的增压舱, ()。	A	没有新鲜空气循环和温度控制	有新鲜空气循环和温度控制	有新鲜的空气循环, 但没有温度控制	没有新鲜的空气循环, 但有温度控制
1342	21387	飞机概述 (D)	单选题	在空中和地面都可以打开 () 号风挡。	A	2	1	3	
1343	21386	飞机概述 (D)	多选题	如果飞行锁定装置在锁定位失效或探测到故障, 哪些灯会亮?	A, B, D	PSEU灯	顶板信号牌	舱门信号牌	主警戒灯

1344	21385	飞机概述 (D)	多选题	在起飞滑跑或飞行过程中，当紧急出口未全关闭并锁定或飞行锁系统未接通时，哪些灯会亮起？	A, B, C	左翼上和/或右翼上警告灯	舱门信号牌	主警戒灯	PSEU灯
1345	21384	飞机概述 (D)	单选题	驾驶舱的2号风挡可由机组人员打开。（ ）侧的2号风挡可从外面打开。	A	右	左		
1346	21383	飞机概述 (D)	单选题	旅客氧气系统一旦启动能不能关断？	A	不能关断	可以关断		
1347	21382	飞机概述 (D)	单选题	旅客氧气接通灯亮时，哪个系统信号牌亮？	B	OXY	OVERHEAD	OVHT/DET	ENG
1348	21381	飞机概述 (D)	单选题	旅客氧气接通灯（ ）。	A	在旅客氧气系统正在工作且面罩已掉下时亮	在旅客氧气释放完毕后亮	在飞机出现释压状况时亮	
1349	21380	飞机概述 (D)	多选题	以下有关驾驶舱门自动开锁灯说法正确的是：	A, B	在键盘上输入了正确的密码后琥珀色进入灯亮	密码正确时，自动开锁灯闪烁，且在计时结束前和舱门未锁定时听到连续的谐音	在键盘输入了错误的密码后琥珀色进入灯闪烁	当把驾驶舱门锁选择器放在开锁位时灯亮。
1350	21379	飞机概述 (D)	单选题	防撞灯的位置在哪儿？	B	翼尖	机身上部和下部	尾椎	前轮舱
1351	21378	飞机概述 (D)	单选题	将主灯光测试和暗亮电门在（ ）将引起主警戒灯再现，且当松开电门时任何存储的故障将引起相关的灯保持亮。	A	测试位	明亮位	暗亮位	
1352	21377	气源 (D)	多选题	再循环风扇主要功能是：	A, B	减小空调系统组件的负荷	减小发动机引气需求	减小噪音	
1353	21376	气源 (D)	单选题	空调组件关断可能由哪种情况造成？	B	供气管道过热	空气循环机的压缩机出口温度过高	空调空气压缩机的涡轮机进口温度过高	以上 三种情况
1354	21375	气源 (D)	单选题	APU 的引气管道内的气流泄漏，引气面板上的（ ）亮？	A	左侧翼身过热（WING-BODY OVERHEAT）灯	右侧翼身过热（WING-BODY OVERHEAT）灯	APU 火警灯	发动机过热灯
1355	21374	气源 (D)	单选题	APU 发电机故障，机组利用电瓶和APU 引气启动发动机，并按程序正确执行，但当检查到气源压力时，发现指示为零，原因：	B	因为APU 发电机故障，造成APU 引气活门打不开可能是因为气源压力表故障	因为飞机此时无交流电	因为气源压力表只能指示发动机的引气压力	
1356	21373	气源 (D)	单选题	当隔离活门电门在自动（AUTO）位，活门位置与以下哪一个电门的位置有关？ (1) 发动机引气电门 (2) 组件电门 (3) 再循环风扇电门 (4) APU 引气电门	D	(1) (4)	(3) (4)	(2) (4)	(1) (2)
1357	21372	气源 (D)	单选题	管道压力传感器为引力管道压力指示器上的（左和右）指针提供引力压力指示。指示器由（ ）供电	B	直流电	交流电	以上都不对	
1358	21371	气源 (D)	单选题	排气活门（VALVE）的位置在哪种运行方式下会提供指示：	D	只有在自动方式下	只有在备用方式下	只有在人工方式下	在所有方式下
1359	21370	气源 (D)	单选题	座舱高度超过（ ）时，琥珀色的自动失效（AUTO FAIL）指示灯亮？	A	15,800 英尺以上	10,000 英尺以上	14,000 英尺以上	17,000 英尺以上
1360	21369	气源 (D)	单选题	压差过大，超过（ ）时，琥珀色的自动失效（AUTO FAIL）指示灯亮？	B	7.85psi	8.75psi	9.1psi	8.45psi
1361	21368	气源 (D)	单选题	使用无发动机引气起飞前，如果地面滑行时需要防冰，应在什么时候执行《无发动机引气起飞》程序？	C	发动机启动好后	滑行期间	起飞前	起飞后
1362	21367	气源 (D)	多选题	关于引气系统的说法正确的是：	B, D	第5级和第9级可以同时供气	第5级和第9级不能同时供气	空中一个引气源可以给两个组件供气	空中一个引气源只能给一部组件供气
1363	21366	气源 (D)	多选题	当增压面板上只有AUTO FAIL灯亮，则可能的原因有：	A, B, C, D	控制器故障	压差过大（大于8.75PSI）	机舱压力变化率过大（±海平面2000英尺/分钟）	机舱高度过大（15800英尺以上）
1364	21365	气源 (D)	多选题	关于释压活门说法正确的是：	A, C, D	有两个正释压活门和一个负释压活门	两个正释压活门的作用是为了防止机舱内部压力大于机舱外部压力	一个负释压活门的作用是为了防止机舱外部压力大于机舱内部压力	负释压活门在大约-0.1PSI的时候起作用
1365	21364	气源 (D)	多选题	左翼身过热灯监控的区域有：	A, B, C, D	左发吊架	左空调设备舱	左翼内侧前缘	龙骨和APU引气管道

1366	21363	气源 (D)	多选题	关于增压系统的描述, 说法正确的是:	A, B, C, D	当飞机动力设定值比较大时, 机舱开始增压	当飞机爬升到所选飞行高度 0. 25PSI 压差以内时, 巡航方式工作	当飞机下降到低于所选飞行高度 0. 25PSI 时, 下降方式工作。机舱开始按比例下降到稍低于所选的着陆高度	在空中, 自动压力控制器使飞机和机舱高度之间保持一定比例的压差。通过以一个与飞机的爬升率成比例的方式增加高度, 机舱高度的变化能保持所需的最小速率
1367	21362	气源 (D)	单选题	关于空调系统区域温度配平的说法, 正确的是:	C	单组件工作, 配平空气接通时, 区域温度控制与两组件工作时不同	单组件工作, 配平空气关断时, 组件会试图产生三个区域的最低温度	若驾驶舱配平空气丧失, 左组件将提供给驾驶舱选定温度的空调气, 右组件则满足客舱区域最凉快的需求	以上说法均不正确
1368	21361	气源 (D)	单选题	关于引气系统的说法, 正确的是: (1) DUAL BLEED灯亮表示APU引气活门开并且发动机1 号引气电门开, 或发动机2号引气电门开, APU引气活门且隔离活门开 (2) 发动机引气由压缩机的第5级和第9 级提供 (3) BLEED TRIP OFF灯表示发动机引气管道下游超压 (4) 飞行中, 如果右边BLEED TRIP OFF灯亮, 冷却后按压 TRIP RESET电门, 发现右BLEED TRIP OFF灯仍然亮, 则需要将右PACK电门关断	C	(1) (3) (4)	(2) (3) (4)	(1) (2) (4)	(1) (2) (3)
1369	21360	气源 (D)	单选题	关于“ZONE TEMP”灯的说法, 下列正确的是:	C	FWD CAB ZONE TEMP灯亮表示相应的区域温度控制器失效	AFT CAB ZONE TEMP灯再亮表示管道温度过热	CONT CAB ZONE TEMP灯亮表示管道温度过热或驾驶舱主/备用温度控制器失效	CONT CAB ZONE TEMP灯再亮表示管道温度过热
1370	21359	气源 (D)	单选题	飞行高度38000 英尺, 着陆机场标高 2300 英尺, 巡航时, 座舱的压差是多少?	B	8. 65	8. 35	7. 8	7. 45
1371	21358	气源 (D)	单选题	空调系统的空气循环机超温会导致:	D	引气跳开灯亮且引气活门关闭, 空气混合活门处于全冷位	引气跳开灯亮且引气活门关闭, 空气混合活门处于全暖位	组件跳开灯亮且组件活门关闭, 空气混合活门处于全暖位	组件跳开灯亮且组件活门关闭。
1372	21357	气源 (D)	单选题	APU 和发动机引气活门都打开且发动机工作在慢车推力时:	D	发动机的第 5 级引气活门可能会由于 APU 引气的反压而关闭	发动机的第 5 级和第 9 级引气活门可能会由于 APU 引气的反压而关闭	发动机的第 5 级或第 9 级引气活门可能会由于 APU 引气的反压而关闭	发动机的第 9 级引气活门可能会由于 APU 引气的反压而关闭
1373	21356	气源 (D)	单选题	气源系统隔离活门的工作电源是什么?	D	正常为交流电, 备用为直流电	同时使用交直流电	直流电	交流电
1374	21355	气源 (D)	单选题	发动机引气活门是如何控制的?	C	直流电控制和驱动	交流电控制和驱动	直流电控制并由压力驱动	交流电控制并由压力驱动
1375	21354	气源 (D)	单选题	在地面, 左空调组件在自动位, 右组件在高流量位, 则:	D	右再循环风扇自动停止工作	左再循环风扇自动停止工作	两个再循环风扇都自动停止工作	两个再循环风扇都继续工作
1376	21353	气源 (D)	单选题	飞行中, 两个空调组件都工作在高流量, 则:	C	右再循环风扇自动停止工作	左再循环风扇自动停止工作	两个再循环风扇都自动停止工作	两个再循环风扇都继续工作
1377	21352	气源 (D)	单选题	飞行中, 左空调组件在自动位, 右组件在高流量位, 则:	B	右再循环风扇自动停止工作	左再循环风扇自动停止工作	两个再循环风扇都自动停止工作	两个再循环风扇都继续工作
1378	21351	气源 (D)	单选题	使用无增压起飞程序时, 如果起飞后发动机失效, 在超过什么高度才允许 接通发动机引气?	C	500英尺	1000英尺	1500英尺或越障高度	3000英尺
1379	21350	气源 (D)	单选题	使用地面空调车时, 建议组件电门放在	B	开位	关位	高流量位	自动位
1380	21349	气源 (D)	单选题	发动机交输引气启动时, 前推工作的发动机推力手柄直到引气管道压力指示:	A	30PSI	25PSI	20PSI	
1381	21348	气源 (D)	单选题	用增压系统的人工方式调节排气活门, 排气活门全程移动大约需多长时间?	D	5秒	10秒	15秒	20秒

1382	21347	气源 (D)	单选题	用增压系统的人工方式调节排气活门, 其驱动排气活门的速率:	B	小于自动方式的速率	大于自动方式的速率	等于自动方式的速率	处于自动方式交流马达和直流马达速率之间
1383	21346	气源 (D)	单选题	增压系统有_____个独立的自动控制器。	A	两	三	一	
1384	21345	气源 (D)	单选题	自动、备用和人工增压方式使用什么马达控制排气活门?	D	自动—交流马达, 备用—交流马达, 人工—直流马达	自动—交流马达, 备用—直流马达, 人工—直流马达	自动—交流或直流马达, 备用—直流马达, 人工—直流马达	自动—直流马达, 备用—直流马达, 人工—直流马达
1385	21344	气源 (D)	单选题	什么增压方式需要使用增压面板下面的座舱/飞行高度标牌?	B	备用方式	人工方式	备用和人工方式	所有增压方式
1386	21343	气源 (D)	单选题	飞行中, 若增压面板上“ AUTO FAIL ”灯亮而“ ALTN ”灯不亮, 且增压不正常, 说明:	A	两个增压控制器都失效	自动增压控制器失效, 而备用增压控制器又无法自动工作, 需要选择人工增压方式	自动增压控制器故障, 并自动转换到备用增压控制器工作	单个增压控制器故障
1387	21342	气源 (D)	单选题	飞行中, 如果增压面板上的“ AUTO FAIL ”灯和“ ALTN ”灯都亮, 说明:	D	自动增压控制器故障, 并自动转换到备用增压控制器工作	两个自动增压控制器都故障, 并自动转换到备用增压控制器工作	自动增压控制器故障, 并预位备用增压控制器; 当增压方式选择电门扳到备用位时, 备用增压方式工作	单个增压控制器故障, 并自动转换到备用方式工作
1388	21341	气源 (D)	单选题	在飞行期间, 增压系统工作在自动方式时, 只有 AUTO FAIL 灯亮, 且增压不正常, 应该如何做?	A	将增压方式选择器放至MAN位	将增压方式选择器放至ALTN位	不做任何动作	改变飞行高度
1389	21340	气源 (D)	单选题	在飞行期间, 增压系统工作在自动方式时, AUTO FAIL 灯和ALTN灯亮, 应该如何做?	B	将增压方式选择器放至MAN位	将增压方式选择器放至ALTN位	不做任何动作	改变飞行高度
1390	21339	气源 (D)	单选题	关于再循环风扇, 下面哪个说法正确:	B	都由DC马达驱动	可以减小空调组件的工作负荷	对组件的下游提供过热探测增加气流	对组件的下游提供过热探测增加气流
1391	21338	气源 (D)	单选题	马达作动的机外排气活门的功能:	A	在排烟的形态下, 允许增加通风	如果排气活门失效, 可作为排气活门的备用	高于8000英尺的增压飞行中, 通常都是打开的	以上都对
1392	21337	气源 (D)	单选题	在空中, 增压控制器正常工作时, 座舱压差最大可达到多少	C	7.8 PSI	9.1 PSI	8.35 PSI	8.45 PSI
1393	21336	气源 (D)	单选题	两个释压活门限制压差到哪个最大值时, 提供安全释压?	B	7.80PSI	9.10PSI	8.35PSI	7.45PSI
1394	21335	气源 (D)	单选题	从空调组件出来的低温空气如何满足较高区域温度的要求?	B	通过热交换器加热区域供气管道空气	向区域供气管道加入适量的调节空气来提高空气温度	通过混合活门增加热空气流量来增加空气温度	通过组件温度控制活门增加热空气流量来增加温度
1395	21334	气源 (D)	单选题	驾驶舱的空调空气的主要来源是什么?	B	右组件	左组件	二个组件	地面气源车
1396	21333	气源 (D)	单选题	如果所有的温度选钮都在“ OFF ”位, 则左右空调组件的输出温度为:	D	都是24 度	都是18 度	左组件是18 度, 右组件是24 度	左组件是24 度, 右组件是18 度
1397	21332	气源 (D)	单选题	如果所有的区域控制和组件主控制都失效, 则备用控制组件会调定怎样的驾驶舱和客舱温度?	C	驾驶舱固定24 度, 客舱固定18 度	驾驶舱的温度仍是其选钮调置的温度, 客舱的温度则是前后客舱温度选钮调置的平均值	三个舱的温度都是前后客舱温度选钮调置的平均值	三个舱的温度都固定24 度
1398	21331	气源 (D)	单选题	如果失去前客舱调节空气, 前客舱的温度为:	B	驾驶舱和后客舱中要求最低的温度	前客舱和后客舱温度选钮调置的平均值	后客舱的温度	三个区域温度选钮中要求最低的温度
1399	21330	气源 (D)	单选题	如果失去驾驶舱的调节空气, 则驾驶舱的温度为:	A	驾驶舱温度选钮所选的温度	要求温度最低的客舱区域温度	固定24 度	三个区域温度选钮中要求最低的温度
1400	21329	气源 (D)	单选题	单个空调组件工作, 且调节空气电门关闭时, 组件的输出温度是多少?	D	固定24 度	三个区域温度选钮中选择最低的温度	三个区域温度选钮中选择中间的温度	三个区域温度选钮所选温度的平均值
1401	21328	气源 (D)	单选题	正常情况下, 左、右空调组件的输出温度由什么决定?	C	左组件的由驾驶舱温度选钮决定, 右组件的由前、后客舱温度选钮综合决定	由驾驶舱、前和后客舱三个温度选钮的平均值决定	由驾驶舱、前和后客舱三个温度选钮中的最低值决定	由混合活门决定
1402	21327	气源 (D)	单选题	一个客舱区域调节空气丧失后, 右空调组件根据什么调节输出温度?	D	驾驶舱温度选择器选定的温度	前客舱温度选择器选定的温度	后客舱温度选择器选定的温度	前后客舱所选温度的平均值
1403	21326	气源 (D)	单选题	区域的供气管道过热将导致:	C	仅相应的调温空气的调节活门关闭	仅相应的琥珀色的ZONE TEMP[区域温度]灯亮	相应的琥珀色ZONE TEMP(区域温度)灯亮且相应的调温空气的调节活门关闭	按压TRIP RESET[跳开复位]电门后, 相应的琥珀色的ZONE TEMP[区域温度]灯灭

1404	21325	气源 (D)	单选题	如果一个组件的所有的组件控制都失效了, 则该组件活门:	B	会自动关闭	保持当前位置		
1405	21324	气源 (D)	单选题	如果任一区域温度选择电门放到了OFF位:	A	温度控制系统将忽略温度选择器的设定	温度控制系统将保持温度选择器的设定		
1406	21323	气源 (D)	单选题	主驾驶舱温度控制失效, _____ 转换到备用控制。	A	自动	人工		
1407	21322	气源 (D)	多选题	当APU工作, 两个发动机引气电门关且APU 引气电门开, 空调组件电门在“ AUTO” 位, 一个组件失效时, 组件何时提供高流量?	A, B, C	地面时	空中时	襟翼收上单组件工作	
1408	21321	气源 (D)	单选题	着陆期间, 两个空调组件电门都在自动位时, 如果一个组件故障不工作:	B	另一个组件自动转换到高流量	另一个组件仍保持正常流量	即使再循环风扇电门在“ OFF” 位, 故障组件对应的再循环风扇也会自动工作	不论再循环风扇电门在什么位置, 两个再循环风扇都会自动工作
1409	21320	气源 (D)	单选题	巡航期间, 两个空调组件电门都在自动位时, 如果一个组件故障不工作:	A	另一个组件自动转换到高流量	另一个组件仍保持正常流量	即使再循环风扇电门在“ OFF” 位, 故障组件对应的再循环风扇也会自动工作	不论再循环风扇电门在什么位置, 两个再循环风扇都会自动工作
1410	21319	气源 (D)	单选题	地面和空中, APU 可以向几个空调组件供气?	C	都是1 个	都是两个	地面2 个, 空中1 个	地面和空中10000 英尺以下2 个, 空中10000 英尺以上1 个
1411	21318	气源 (D)	单选题	如果飞机接近升限且只有一个空调组件工作, 则	B	不能确保整个飞机的增压和座舱温度的控制	仍可确保整个飞机的增压和座舱温度的控制		
1412	21317	气源 (D)	单选题	使用外部气源向飞机空调系统供气时, 什么情况下允许两组件使用同一气源工作?	B	当两组件电门都在自动位时	地面气源车能保持压力大于20PSI	地面气源车能保持压力小于20PSI	两组件电门都在自动位且地面气源车能保持压力大于40PSI时
1413	21316	气源 (D)	单选题	对于右组件灯亮的处置程序中, 有一项为选择较高的温度, 其目的是减小:	C	座舱放出的空气	左组件的工作负荷	右组件的工作负荷	混合活门的气流量
1414	21315	气源 (D)	多选题	关于无增压起飞和着陆说法正确的是:	A, C, D	APU 不工作, 或 APU 工作但不提供引气做无发动机引气起飞或着陆	无增压起飞和着陆是无发动机引气, 但APU引气是必须的	在高度 10,000 英尺以下且开始四转弯时将发动机引气电门关闭	为保证旅客的舒适性应避免大的下降率
1415	21314	气源 (D)	单选题	什么时候, 可以用一台发动机的引气为两个空调组件供气?	D	天气特别寒冷的时候	天气特别热的时候	任何需要的时候都可以	任何时候都不允许
1416	21313	气源 (D)	单选题	隔离活门电门在自动位时, 当把任一发动机的引气电门或空调组件电门放到OFF位时, 隔离活门:	A	打开	保持关闭	可能打开页可能关闭	
1417	21312	气源 (D)	单选题	什么会导致琥珀色的PACK[组件]灯亮?	D	组件跳开	同一组件中的主用和备用的组件控制都失效了	把发动机引气电门放到OFF位	A和B
1418	21311	气源 (D)	单选题	BLEED TRIP OFF[引气跳开]灯亮表明发动机的引气:	A	超温或超压	超温	超压	
1419	21310	气源 (D)	单选题	琥珀色的BLEED TRIP OFF[引气跳开]灯亮, 表明哪个活门被自动关闭了?	B	调节和关闭活门	相应的发动机引气活门	隔离活门	以上都对
1420	21309	气源 (D)	多选题	使用TRIP RESET[跳开复位]电门, 可复位哪种故障指示?	A, B, C	BLEED TRIP OFF (引气跳开)	PACK (组件)	ZONE TEMP (区域温度)	
1421	21308	气源 (D)	单选题	APU 正在供气, 隔离活门电门在开位, 如果右翼身过热灯亮, 说明	A	右侧气源管道漏气	左侧的APU 气源管道漏气	可能APU 气源管道也可能右侧气源管道漏气	APU 气源管道和右侧的气源管道都漏气
1422	21307	气源 (D)	多选题	关于无引气起飞和着陆的说法, 正确的是:	A, C	无引气起飞和着陆是无发动机引气, 但APU引气是必须的	无引气起飞和着陆是无发动机引气, 同时也没有APU引气	无引气起飞和着陆适用于高温, 高海拔, 短跑道机场, 为了在起飞或复飞时获得额外的推力	无引气着陆需要在1500尺以下做
1423	21306	气源 (D)	多选题	关于无引气起飞和着陆的说法, 正确的是:	A, B, C, D	无引气起飞和着陆是无发动机引气, 但APU引气是必须的	无引气起飞和着陆是为了在起飞和复飞时获得一个额外的推力	无引气着陆需要在10000英尺以下做	若滑行时需要使用防冰, 仅在起飞前才采取“无发动机引气起飞” 的构型

1424	21305	气源 (D)	多选题	对于着陆机场标高高于6000英尺但在8400英尺及以下，关于增压面板设置的说法正确的是：	A, C	起飞前着陆高度选择器选择6000英尺	起飞前着陆高度选择器选择目的地机场标高	开始下降时，着陆高度选择器选择目的地机场标高	开始下降时，着陆高度选择器选择6000英尺
1425	21304	气源 (D)	多选题	关于增压系统人工方式的操作，说法正确的是：	A, B, C, D	电门选择人工方式时排气活门会立即作出反应	排气活门全行程动作可长达20秒	下降过程中 推力手柄位置的改变应尽可能缓慢以防压力波动过大	在进入着陆航线前，缓慢地将排气活门电门放到全开位使飞机释压。证实压差为零
1426	21303	气源 (D)	单选题	引气跳开灯亮说明：	B	发动机引气超温和超压	发动机引气超压或超温	发动机引气活门上游或下游都超温	发动机引气活门上游或下游都超压
1427	21302	气源 (D)	单选题	发动机的引气活门 压力调节功能	A	具有	不具有		
1428	21301	气源 (D)	单选题	发动机引气由压缩机的第几级提供？	D	3 级和5 级	3 级和8 级	5 级和8 级	5 级和9 级
1429	21300	气源 (D)	单选题	下面哪个系统使用气源系统的空气？ (1) 液压油箱 (2) 水箱增压 (3) 发动机热防冰 (4) 大翼油箱增压	D	(1) (3) (4)	(2) (3) (4)	(1) (2) (4)	(1) (2) (3)
1430	21299	气源 (D)	单选题	在进行无发动机引气起飞前，如果在滑行期间需要使用防冰，则在什么时候完成“无发动机引气起飞”形态的调置？	D	在发动机启动后	开始滑行时	滑行到一半时	起飞前
1431	21298	气源 (D)	单选题	在无增压起飞后，应在什么时候把二号发动机的引气电门放到接通 (ON) 位？	D	无线电高度400英尺之前	气压高度400英尺之前	起落架收起且达到越障高度以后	在不低于400英尺的高度和达到机场标高2000英尺之前
1432	21297	气源 (D)	单选题	起动机接通时，移动发动机引气电门：	A	会造成起动机损坏	没有影响		
1433	21296	气源 (D)	单选题	连接地面气源空调车时，需要将：	A	所有组件电门关断	所有组件电门保持在接通位		
1434	21295	气源 (D)	单选题	使用外部气源车时候要将电瓶电门接通是因为飞机的保护电路使用的是：	A	直流电	交流电		
1435	21294	气源 (D)	多选题	使用外部气源车的注意事项有：	A, B, C, D	电瓶电门接通	一般使用外部气源车的时候，不接通APU引气	确保外部气源车的压力在20PSI-25PSI	当外部气源车的压力低于20PSI的时候可以将隔离活门电门放自动位，接通APU引气电门
1436	21293	气源 (D)	单选题	当隔离活门的电门在AUTO位时，隔离活门什么时候打开？	D	隔离活门通常是打开的	隔离活门通常是关闭的	取决于气源的负载，隔离活门在打开与关闭之间自动调节	当把任一个发动机的引气电门或空调的组件电门放到OFF位后，隔离活门打开
1437	21292	气源 (D)	单选题	关于引气的说法下列正确的是：	A	空中波音不推荐一部引气源给一部以上组件供气	使用外部气源车应确保引气压力不低于30PSI	外部气源车接口位于机腹下方防撞灯附近	
1438	21291	气源 (D)	单选题	APU只供气的最大高度限制？	A	17000英尺	41000英尺	8400英尺	20000英尺
1439	21290	气源 (D)	多选题	启动后的程序中，琥珀色DUAL BLEED[双引气]灯亮。应该怎么办？	A, B	灯亮时，限制发动机的推力到慢车	把APU的引气电门放到OFF位	拉出发动机灭火手柄	
1440	21289	气源 (D)	多选题	依靠引气系统来工作的系统有：	A, B, C	空调 / 增压，液压油箱增压	大翼防冰，发动机防冰	发动机的起动，水箱增压	
1441	21288	气源 (D)	单选题	加入混合总管的TRIM AIR[调节空气]的作用：	C	减小组件的需求	帮助保持恒定的座舱压力	控制区域温度	控制组件温度
1442	21287	气源 (D)	多选题	关于地面气源起动的说法正确的是：	A, B	必须首先启动一号发动机	为尽最大努力避免伤害地面人员，应断开外部气源，并使用发动机交输引气起动程序启动二号发动机	必须首先启动二号发动机	
1443	21286	气源 (D)	单选题	座舱高度通常由座舱压力控制器控制在多少英尺内？	C	7000 英尺	7500 英尺	8000 英尺	8500 英尺
1444	21285	气源 (D)	单选题	若1号风挡外层玻璃有裂纹，则允许的最大座舱增压为多少？	A	无限制	2PSI	3PSI	5PSI
1445	21284	气源 (D)	单选题	在地面，座舱何时自动增压？	D	空调组件电门“AUTO”位	停留刹车松开	启动完发动机后接通引气和组件电门	加油门到大推力
1446	21283	气源 (D)	单选题	座舱高度达到多少时，座舱高度警告喇叭会响：	B	8000FT	10000FT	14000FT	17000FT
1447	21282	气源 (D)	单选题	巡航期间，什么情况下，用于E/E 舱设备冷却的空气会排到机外？	B	再循环风扇关掉时	将一个空调组件电门放到高流量位，并关掉右再循环风扇时	关掉左再循环风扇时	巡航时，任何情况下都不会排到机外

1448	21281	气源 (D)	单选题	正常情况下, 用于E/E 舱设备冷却的空气排到何处?	C	前货舱	机外	空中压差较大时排到前货舱, 空中低压差或地面排到机外	一部分通过左再循环风扇排到前货舱, 另一部分通过机外排气活门排到机外
1449	21280	气源 (D)	单选题	设备冷却电门下面的“OFF”灯亮表明:	C	相应的冷却风扇失去电源	相应的冷却风扇过热	相应的冷却风扇下游无气流	正常的冷却风扇故障, 并自动转换到备用风扇工作
1450	21279	气源 (D)	单选题	设备冷却排气电门在“NORMAL”位, 其OFF灯亮, 下列哪种说法正确?	B	通过排气管道冷却的设备不工作	正常的排气风扇不工作	备用的供气风扇不工作	备用的排气风扇不工作
1451	21278	气源 (D)	单选题	下面哪种情况会导致增压系统的自动失效灯亮?	D	控制器故障	排气活门控制故障	失去直流电源	以上都对
1452	21277	气源 (D)	单选题	增压的下降方式何时开始工作?	D	飞机下降到低于所选飞行高度500英尺时	飞机下降到低于所选飞行高度900英尺时	飞机下降到低于所选飞行高度0.5PSI 时	飞机下降到低于所选飞行高度0.25PSI 时
1453	21276	气源 (D)	单选题	现增压系统工作在自动方式, 如果你准备改航到备降机场, 增压系统应如何设置?	D	设置新的飞行高度	改用人工方式	改用备用方式	设置新的着陆高度
1454	21275	气源 (D)	单选题	增压的巡航方式何时开始工作?	C	达到巡航高度且平飞1 分钟后	爬到巡航高度500 英尺范围内时	爬到所选飞行高度0.25PSI 范围内时	爬到巡航高度0.125PSI 范围内时
1455	21274	气源 (D)	单选题	飞行期间, 非计划下降灯亮了, 则自动增压控制器以什么为目的地进行增压?	B	起飞前在增压面板输入的LAND ALT	起飞机场标高	在飞行计划里的备降机场标高	在增压面板上的着陆高度窗输入的高度
1456	21273	气源 (D)	单选题	机舱增压控制面板上的飞行高度选择器的可选择的高度范围是多少?	C	-1000英尺 —— 10000英尺	-1000英尺 —— 14000英尺	-1000英尺 —— 42000英尺	-300英尺 —— 25000英尺
1457	21272	气源 (D)	单选题	机舱增压控制面板上的着陆机场高度选择器的可选择的高度范围是多少?	D	-1000英尺 —— 10000英尺	-200英尺 —— 18500英尺	-300英尺 —— 25000英尺	-1000英尺 —— 14000英尺
1458	21271	气源 (D)	单选题	琥珀色的OFF SCHEDULE DESCENT[非计划下降]灯亮。这表明什么?	B	增压控制器不能保持增压	在达到FLT ALT窗中设定的计划巡航高度以前, 飞机下降了	增压控制器已经失效, 并将自动转换到ALT(备用)方式	以上都对
1459	21270	气源 (D)	单选题	空调组件下游的管道超温会导致: (1) 相应的调节空气活门关闭 (2) 相应的区域温度灯亮	A	1和2	1	2	
1460	21269	气源 (D)	单选题	如果驾驶舱供应管道过热, 会导致:	A	琥珀色“ZONE TEMP”灯和主警告灯及信号牌亮.	琥珀色“ZONE TEMP”灯和主警告灯及信号牌再亮.		
1461	21268	气源 (D)	单选题	如果驾驶舱主温度控制和辅助温度控制都失效, 会导致:	A	琥珀色“ZONE TEMP”灯和主警告灯及信号牌亮.	琥珀色“ZONE TEMP”灯和主警告灯及信号牌再亮.		
1462	21267	气源 (D)	单选题	如果驾驶舱主温度控制失效, 会导致:	B	琥珀色“ZONE TEMP”灯和主警告灯及信号牌亮.	琥珀色“ZONE TEMP”灯和主警告灯及信号牌再亮.		
1463	21266	气源 (D)	单选题	驾驶舱温度调到21度, 前客舱调到22度, 后客舱调到24度。驾驶舱的ZONE TEMP 灯亮, 问两个组件分别输出多少度?	B	都是21	L组件21, R组件22	L组件21, R组件23	L组件24, R组件18
1464	21265	气源 (D)	单选题	驾驶舱温度调到21度, 前客舱调到22度, 后客舱调到24度。按压再现后, 驾驶舱的ZONE TEMP 灯亮, 问两个组件分别输出多少度?	A	都是21	L组件21, R组件22	L组件21, R组件23	L组件24, R组件18
1465	21264	气源 (D)	单选题	调节空气 (TRIM AIR) 的作用是什么?	A	根据需要增加由空调组件供出的气体的温度	根据需要降低由空调组件供出的气体的温度	控制空调组件的流量	用于设备冷却
1466	21263	气源 (D)	单选题	所有的温度选择器都放在关 (OFF) 位, 那么组件控制会将左、右组件分别保持在什么温度?	C	左组件26 ° C, 右组件20 ° C	左组件25 ° C, 右组件19 ° C	左组件24 ° C, 右组件18 ° C	左组件23 ° C, 右组件18 ° C
1467	21262	气源 (D)	单选题	温度选择器在自动位时, 能对相应的区域提供自动的温度控制, 其温度范围大约是多少?	D	16 ° C ~ 25 ° C	18 ° C ~ 35 ° C	16 ° C ~ 28 ° C	18 ° C ~ 30 ° C
1468	21261	气源 (D)	单选题	引气管道的压力指示器:	C	能够指示外部的空气压力	指示引气管道中的温度与压力	指示左和右管道中的管道压力	工作时需要DC电源
1469	21260	气源 (D)	单选题	冲压空气系统折流门:	A	由空地逻辑控制放出和收回	襟翼放出时放出, 襟翼收上时收回	起落架放下时放出, 起落架收上时收回	襟翼放出时收回, 襟翼收上时放出

1470	21259	气源(D)	单选题	冲压空气系统折流门的作用是:	A	防止在离地前和着陆后吸入泥浆	限制进入冲压门的空气流量	防止在下降和着陆过程中吸入杂物	调节冲压空气系统在巡航期间的进气量
1471	21258	气源(D)	单选题	冲压空气系统的冲压进气门何时移向全开位?	D	在地面时	在空中时	在地面, 或空中襟翼收上时	在地面, 或空中襟翼放下时
1472	21257	气源(D)	单选题	空调组件电门在“AUTO”位, 组件活门何时提供高流量?	D	空中或地面, 仅一个组件工作时	在空中, 仅一个组件工作且襟翼收上时	APU 引气(两个发动机引气电门关)供组件工作时	上述B 和C
1473	21256	气源(D)	单选题	空调隔离活门电门在“AUTO”位, 下面哪些是对的? (1) 任何一个空调组件电门关都会导致隔离活门自动打开 (2) 任何一个发动机引气电门关都会导致隔离活门自动打开 (3) 任何一个发动机引气电门或APU 引气电门关都会导致隔离活门自动打开 (4) 所有的空调组件电门和发动机引气电门都打开, 隔离活门才会关闭	C	(1) (2) (3)	(1) (3) (4)	(1) (2) (4)	(2) (3) (4)
1474	21255	气源(D)	单选题	推出过程中 交输引气起动。	A	不得进行	可以	视情况而定	
1475	21254	气源(D)	单选题	“双引气 (DUAL BLEED)” 灯亮时, 应如何限制发动机的推力:	A	慢车推力	油门杆角度不超过30°	不超过起飞推力:	必须将发动机关车
1476	21253	气源(D)	单选题	隔离活门的位置受不受APU引气电门位置的影响?	B	受影响;	不受影响	仅在地面受影响	仅在空中受影响
1477	21252	气源(D)	单选题	RAM DOOR FULL OPEN (冲压门全开灯) 灯亮, 下列哪种说法正确? (1) 冲压门控制外部空气到热交换的空气流量 (2) 当在地面时, 冲压门全开 (3) 在襟翼未收上的低速飞行期间, 冲压门全开 (4) 在地面时, 冲压门全关	D	(1) (2) (4)	(1) (3) (4)	(2) (3) (4)	(1) (2) (3)
1478	21251	气源(D)	单选题	什么时候蓝色的RAM DOOR FULL OPEN[冲压门全开]灯亮:	D	飞机在空中, 起落架放下	飞机在地面或者飞机在空中襟翼收上的时候	飞机在空中的任何时候	飞机在地面或者飞机在空中襟翼放出的时候
1479	21250	气源(D)	单选题	何时琥珀色的DUAL BLEED[双引气]灯亮?	D	当APU的引气活门打开, 并且1号发动机的引气活门关闭时	当APU的引气活门打开, 并且1号发动机的引气电门在ON位时	当APU的引气活门打开, 并且2号发动机的引气电门在打开位, 隔离活门打开时	2和3都对
1480	21249	气源(D)	单选题	琥珀色的DUAL BLEED[双引气]灯亮表明APU有反压的情况或可能性, 推力必须:	A	限制到慢车	限制在80%N1		
1481	21248	飞行仪表显示(C)	单选题	俯仰极限符号在以下什么情况下才显示?	C	仅当襟翼放出时	仅当起落架放下时	当襟翼放出或抖杆生效时	
1482	21247	飞行仪表显示(C)	单选题	以下哪种情况会在主飞行显示的速度带上显示白色的游标5?	D	发动机方式控制面板上的速度基准选择器在游标5 位时, 且所选择的值大于60 海里/小时	发动机方式控制面板上的速度基准选择器在“SET”位, 且所选择的值大于60 海里/小时	发动机方式控制面板上的速度基准选择器在“AUTO”位	A 或B
1483	21246	飞行仪表显示(C)	单选题	以下哪种情况会显示当前襟翼位置的襟翼机动速度游标?	A	起飞期间, 以襟翼1 起飞	襟翼手柄移至襟翼30 或40 时	巡航期间, 巡航高度为21000 英尺时	着陆期间, 速度小于Vref+4
1484	21245	飞行仪表显示(C)	单选题	ADI 上跑道符号何时开始上升?	C	当无线电高度低于决断高度时	当截获了LOC, 且无线电高度有效时	当无线电高度低于200 英尺AGL (离地高度) 时	
1485	21244	飞行仪表显示(C)	多选题	驾驶舱内飞行记录器面板上的“OFF”灯何时亮?	A, B, C	当记录器没有电时	当记录器试验无效时	当输入数据失去或有故障时	
1486	21243	飞行仪表显示(C)	单选题	当出现高度不一致时, ATC接收的应答机高度是否可靠。()	A	可能不可靠	可靠		
1487	21242	飞行仪表显示(C)	单选题	出现空速不可靠时, 飞行轨迹矢量和俯仰限制指示是否可靠 ()	A	可能不可靠	可靠		
1488	21241	飞行仪表显示(C)	单选题	关于《空速不可靠》检查记忆项目中关于起落架收上时姿态和推力正确的是 ()	C	襟翼放下 .10° 和80%N1	襟翼收上 4° 和75%N1	以上都正确	

1489	21240	飞行仪表显示(C)	单选题	VSD地形背景中, 绿色的地形剖面线表示:	A	低于飞机 500 英尺以上(起落架放下 250 英尺)的地形	低于飞机 500 英尺(起落架放下 250 英尺)到高于飞机 2000 英尺的地形。	超过飞机 2000 英尺以上的地形	
1490	21239	飞行仪表显示(C)	单选题	当正常电源丧失, 备用无线电磁指示器由:	B	备用交流汇流条供电	使用电瓶通过静变流机供电	热电瓶汇流条的电	转换的热电瓶汇流条
1491	21238	飞行仪表显示(C)	多选题	备用无线电磁指示器的方位指针警告旗表示:	A, B, C, D	VOR方式下, RMI 电源丧失	VOR方式下, VHF NAV 信号不可靠	ADF方式下, RMI 电源丧失	ADF方式下, ADF 失效或信号不可靠
1492	21237	飞行仪表显示(C)	单选题	决断点显示在 FMC 进近下滑轨迹角度线或机场标高以上1000英尺3度基准线上为:	B	琥珀色	白色	蓝色	绿色
1493	21236	飞行仪表显示(C)	单选题	决断点显示在 FMC 进近下滑轨迹角度线或机场标高以上500英尺3度基准线上为:	A	琥珀色	白色	蓝色	绿色
1494	21235	飞行仪表显示(C)	多选题	关于VSD中RTSD目标速度提示点范围的说法正确的是:	A, B, C, D	指示飞机将会达到 FMC 或 MCP 目标速度的地方	在目标速度的 5 节以内时目标速度点为空白	若速度比目标速度增大 10 节或更快则该点重新出现	若在垂直飞行轨迹矢量线的长度范围里无法达到目标速度, 则在矢量末端由一个空心的点替代该点
1495	21234	飞行仪表显示(C)	单选题	在计划方式, 使用CDU的什么页面上的STEP(梯级)提示键可看到 生效航路?	A	航段页	航路页	离场页	以上均不对
1496	21233	飞行仪表显示(C)	单选题	在VSD基本背景中, 垂直速度矢量是:	A	洋红色虚线	洋红色实线	蓝色虚线	蓝色实线
1497	21232	飞行仪表显示(C)	单选题	ND 上 VSD 区域内什么颜色虚线以内的信息表示垂直状态剖面指示。	D	洋红色	白色	绿色	蓝绿色
1498	21231	飞行仪表显示(C)	单选题	高度表使用 QFE 基准时:	A	禁止使用VSD	可以使用VSD		
1499	21230	飞行仪表显示(C)	单选题	当所有正常AC电源都失效后, 若飞机电瓶电源也失效, 那综合备用飞行 显示还能工作多少时间?	D	不能工作	10 分钟	30 分钟	150 分钟
1500	21229	飞行仪表显示(C)	单选题	现选择地图方式, 范围为 80 海里, 若接通了航路点地图电门:	B	能否显示航路外的航路点	不能否显示航路外的航路点		
1501	21228	飞行仪表显示(C)	单选题	在地图方式, 若选择的范围为 640 海里时, 那么气象雷达回波限制为多少?	C	无限制	160海里	320海里	640海里
1502	21227	飞行仪表显示(C)	单选题	下面那种方式可显示航路外的航路点?	C	VOR	APP	MAP	PLAN
1503	21226	飞行仪表显示(C)	单选题	下面那种方式显示气象雷达和 TCAS 系统?	C	CTR VOR	CTR APP	CTR MAP	PLAN
1504	21225	飞行仪表显示(C)	单选题	若 PFD 上显示速度限制故障旗, 表示	D	所选的空速数据无效	抖杆器警告失效	最大使用速度失效	B或C
1505	21224	飞行仪表显示(C)	单选题	垂直速率指示器显示那个系统的垂直速率?	A	大气数据惯性基准系统	飞行管理计算机	大气数据计算机	飞行操纵计算机
1506	21223	飞行仪表显示(C)	单选题	ILS 进近过程中, 副驾驶观察到主飞行显示上显示的最低高度为空白, 并且机长的主飞行显示上显示 Radio300, 这种情况说明:	D	副驾驶的无线电高度失效	副驾驶的最低高度显示失效	应该按下复位电门	副驾驶 EFIS 控制面板上的最低高度选择小于零
1507	21222	飞行仪表显示(C)	多选题	关于高度带上的着陆高度的显示, 以下哪些说法是正确的?	A, B, C	所指示的高度可为目的地机场跑道的高度	所指示的高度可为机场 FMC 的着陆高度	起飞跑道或机场的着陆高度, 直到离开起飞机场400海里, 或到达距目的地机场一半距离的时候, 以先出现者为准	
1508	21221	飞行仪表显示(C)	单选题	什么时候主飞行显示上的气压调定值显示琥珀色框?	D	当气压调定值调定时, 并且飞机爬升到过渡高度以上	当气压调定值调定标准时, 并且飞机下降到过渡高度层以下时	在电子飞行仪表系统控制面板上选择毫巴为单位指示气压调定值时	A或B

1509	21220	飞行仪表显示(C)	单选题	什么情况下会显示跑道的符号?	C	航向道信号可用, 并且指针可见	无线电高度低于 2500英尺	A和B	A或B
1510	21219	飞行仪表显示(C)	单选题	水平导航接通且航道预位, 当偏离略大于多少个点时, 航向道的刻度为扩展式?	B	3/4个点	1/2个点	1个点	1.5个点
1511	21218	飞行仪表显示(C)	单选题	水平导航接通且航道预位, 在低于哪个高度时, 若 LOC 没有捕获, 航向道刻度就会变成琥珀色且指针闪亮?	C	离地 500 英尺	离地 800 英尺	离地 1000 英尺	离地 1500 英尺
1512	21217	飞行仪表显示(C)	单选题	起飞过程中, 速度带上的 V1 和 VR 什么时候显示?	D	飞机没离地前	轮子开始转动时	速度大于 60 海里/小时前	速度大于 80 海里/小时后至飞机离地前
1513	21216	飞行仪表显示(C)	单选题	以下哪种情况会显示当前襟翼位置的襟翼机动速度游标?	A	起飞期间, 以襟翼 1 起飞	襟翼手柄移至襟翼 30 或 40 时	巡航期间, 巡航高度为 21000 英尺时	着陆期间, 速度小于 Vref+4
1514	21215	飞行仪表显示(C)	单选题	B737-800俯仰刻度的增量是:	A	2.5度	2度	3度	1.5度
1515	21214	飞行仪表显示(C)	单选题	主飞行显示上在从马赫数向地速或从地速向马赫数过渡时, 在数值周围_____的显示10秒。	B	绿色框	白色框	红色框	
1516	21213	飞行仪表显示(C)	单选题	主飞行显示上马赫数和地速:	A	不能同时显示	可以同时显示		
1517	21212	飞行仪表显示(C)	单选题	速度带上洋红色所指示的空速为:	D	空速/马赫数窗中人工选择的空速	当空速/马赫窗显示空白时, 指示 FMC 计算的空速	FCC 计算的空速	A或B
1518	21211	飞行仪表显示(C)	单选题	下面哪个不属于大气数据惯性系统的组成部分:	B	六个静压孔	FCC	四个大气数据模块	双模式选择组件
1519	21210	飞行仪表显示(C)	单选题	按压中央仪表板上面MFD 面板里的SYS 电门:	C	在上显示组件上显示操纵系统的数据	在内显示组件上显示操纵系统的数据	在下显示组件上显示操纵系统的数据	松开电门时相关的显示消失
1520	21209	飞行仪表显示(C)	单选题	按压 EFIS 控制面板上的地形电门后下面那种方式能显示地形数据? (1) 中央地图方式 (2) 扩展进近方式 (3) 中央 VOR方式 (4) 扩展地图方式	C	(1) (2) (3)	(2) (3) (4)	(1) (2) (4)	(1) (3) (4)
1521	21208	飞行仪表显示(C)	单选题	地图方式的位置趋势线在选择的范围为多少时显示2 段?	B	10NM	20NM	40NM	80NM
1522	21207	飞行仪表显示(C)	单选题	当电门在NORMAL位时, 飞行记录器什么时候工作?	B	任何时候	空中有电源或者在地面有电源且一台发动机工作	仅仅空中	在发动机工作时
1523	21206	飞行仪表显示(C)	单选题	当马赫/空速显示窗空白时:	A	马赫/空速选择旋钮不起作用	马赫/空速选择旋钮不受影响		
1524	21205	飞行仪表显示(C)	单选题	地面起动第二台发动机前, 如果PFD上出现_____信息, 飞机可以放行。	B	琥珀色CDS FAULT	白色CDS MAINT		
1525	21204	飞行仪表显示(C)	单选题	当进近放襟翼时, 什么情况下襟翼15的机动速度游标显示在速度带上? (1) 襟翼15的机动速度大于飞机当时的速度 (2) 襟翼15的机动速度大于VREF (3) 襟翼15的机动速度小于VREF+4	C	(1) (3)	(2) (3)	(1) (2)	
1526	21203	飞行仪表显示(C)	单选题	导航显示上出现TERR INHIBIT信息是由于:	D	人工在FMC上抑制了前视地形警告	近地警告计算机故障	选择了气象显示	近地警告地形抑制电门放到TERR INHIBIT位
1527	21202	飞行仪表显示(C)	单选题	除备用姿态指示器和备用磁罗盘外的电子仪表上的姿态信号和航向信号分别来自:	D	FMC、IRS	FMC、FMC	IRS、FMC	IRS、IRS
1528	21201	飞行仪表显示(C)	单选题	当下DU故障时, 可在什么地方检查液压系统的参数?	B	正副驾驶的外侧DU上	正副驾驶的内侧DU上	FMC上	无法显示
1529	21200	飞行仪表显示(C)	单选题	如果上部分DU失效:	B	发动机的显示会自动转换到任一内侧DU上	发动机的显示会自动转换到下DU上	发动机的显示会自动转换到任一外侧DU上	
1530	21199	飞行仪表显示(C)	单选题	气象雷达回波中, 颠簸区显示为哪种颜色?	D	绿色	蓝色	白色	洋红色

1531	21198	飞行仪表显示(C)	单选题	在地图方式中,若飞行计划存在有等待航线,当选择范围为多少时,只显示一个固定大小的等待航线?	A	160海里	40海里	20海里	
1532	21197	飞行仪表显示(C)	单选题	范围弧在下面那种方式下会显示? (1)APP (2)MAP(3)VOR(4)PLAN	D	(1) (2) (4)	(2) (3) (40)	(1) (3) (4)	(1) (2) (3)
1533	21196	飞行仪表显示(C)	单选题	综合备用飞行显示所提供的_____信息独立于主飞行显示:(1)姿态(2)空速(3)高度	A	(1) (2) (3)	(1) (2)	(2) (3)	(1) (3)
1534	21195	飞行仪表显示(C)	单选题	显示在CDU 进程页面上的大气静温来自:	B	静压口	使用大气全温探头信息的大气数据惯性基准系统	迎角探测器	皮托管探头
1535	21194	飞行仪表显示(C)	单选题	皮托静压系统由____套独立的皮托管探头和一个平面静压孔组成。	C	1;2	2;4	3;6	4;8
1536	21193	飞行仪表显示(C)	单选题	机长的主面板显示组件选择电门在“正常”位,若机长的内侧显示组件失效,则机长这边的导航显示(ND)会:	A	无法自动显示	自动显示在机长的外侧显示组件上	自动显示在副驾驶的外侧显示组件上	自动显示在副驾驶的内侧显示组件上
1537	21192	飞行仪表显示(C)	单选题	机长的主面板显示组件选择电门在“正常”位,若机长的外侧显示组件失效,则机长这边的主飞行显示(PFD)会:	B	无法显示	自动显示在机长的内侧显示组件上	自动显示在副驾驶的外侧显示组件上	自动显示在副驾驶的内侧显示组件上
1538	21191	飞行仪表显示(C)	单选题	每部显示组件的亮度是如何控制的?	C	由飞行员使用亮度控制电门来控制	由每部显示组件上的光线传感器来自动控制	由光线传感器和亮度控制电门共同控制	有一些是由每部显示组件上的光线传感器来自动控制,有一些是由飞行员使用亮度控制电门来控制
1539	21190	飞行仪表显示(C)	单选题	通过按压综合备用飞行显示的复位按钮来复位姿态,大概需要:	C	2 秒	5 秒	10 秒	20 秒
1540	21189	飞行仪表显示(C)	单选题	综合备用飞行显示在超过____度俯仰角时,会显示红色的V型标志,V 型标志指向地平线。	A	30	45	25	
1541	21188	飞行仪表显示(C)	单选题	在空中,若把速度基准电门放“Vref”位,会显示:	C	空白	输入无效(INVALID ENTRY)	人工调定的着陆基准速度	FMC 自动提供的基准空速
1542	21187	飞行仪表显示(C)	单选题	在空中,若把速度基准电门放“V1”位,会显示:	B	空白	输入无效(INVALID ENTRY)	人工调定的决断速度	FMC 自动提供的基准空速
1543	21186	飞行仪表显示(C)	单选题	若把副驾驶的下显示组件选择开关放“ENG PRI”位时,副驾驶的上显示组件显示	A	空白	导航显示(ND)	主飞行显示(PFD)	发动机主要仪表
1544	21185	飞行仪表显示(C)	单选题	计划航路上的航路点预计到达时间由哪个地图电门控制显示?	C	WPT	STA	DATA	ARPT
1545	21184	飞行仪表显示(C)	单选题	现选择地图方式,范围为80 海里,若接通了导航台地图电门,可显示:	B	FMC 数据库所有导航设备	FMC 数据库高精度导航设备	航路上的导航设备	航路外的导航设备
1546	21183	飞行仪表显示(C)	单选题	737-800 指点标信号如何显示?	A	在主飞行显示上显示	在导航显示显示	在前面板上有单独的指点标灯	
1547	21182	飞行仪表显示(C)	单选题	当上显示组件(UPPER DU)失效,且下显示组件(LOWER DU)正常显示时,会如何显示:	C	上显示组件自动转换到下显示组件	上显示组件自动转换到内显示组件	上显示组件和下显示组件以压缩显示的方式来显示	
1548	21181	飞行仪表显示(C)	单选题	当上显示组件(UPPER DU)或下显示组件(LOWER DU)失效时:	D	上显示组件与下显示组件互为备用,并自动转换	上显示组件与下显示组件互为备用,但需要人工转换	仅在下显示组件失效时,自动转换到上显示组件	仅在上显示组件失效时,自动转换到下显示组件
1549	21180	飞行仪表显示(C)	单选题	飞行员的外侧和内侧显示组件:	C	正常时仅提供导航显示	正常时仅提供主飞行显示	正常时提供所有主飞行和导航显示	
1550	21179	飞行仪表显示(C)	单选题	显示飞机数据的显示组件(DU)有:	B	4个	6个	2个	5个
1551	21178	飞行仪表显示(C)	单选题	CDS MAINT(共用显示系统故障)符号出现在PFD(主飞行显示)上,表明:	C	在飞行中,出现了一个不可放行的CDS 故障	在地面时,起动第二台发动机前,出现了一个不可放行的CDS 故障	在地面时,起动第二台发动机前,出现了一个可放行的CDS 故障	
1552	21177	飞行仪表显示(C)	单选题	CDS FAULT(共用显示系统故障)符号出现在PFD(主飞行显示)上,表明:	B	在飞行中,出现了一个不可放行的CDS 故障	在地面时,起动第二台发动机前,出现了一个不可放行的CDS 故障	是一个可以放行的故障	

1553	21176	飞行仪表显示(C)	单选题	备用高度表的高度信号来自:	D	各自的大气数据计算机	飞行管理计算机	惯性基准系统	备用静压孔的静压
1554	21175	飞行仪表显示(C)	单选题	地图方式的位置趋势第二段的末端代表多少秒后飞机的预达位置?	C	20秒	30秒	60秒	90秒
1555	21174	飞行仪表显示(C)	单选题	气象雷达回波在以下哪种ND 方式下显示? (1) MAP (2) MAP CTR (3) APP (4) PLAN	D	(2) (3) (4)	(1) (2) (4)	(1) (3) (4)	(1) (2) (3)
1556	21173	飞行仪表显示(C)	单选题	建议在飞行的大多数阶段都使用的 ND 方式是以下哪一种?	A	MAP	VOR	APP	PLAN
1557	21172	飞行仪表显示(C)	单选题	当无线电高度低于多少时, 跑道符号开始向飞机符号升起?	D	800英尺	500英尺	400英尺	200英尺
1558	21171	飞行仪表显示(C)	单选题	当无线电高度为多少时, 偏离警戒系统自测自动预位?	C	800英尺	1000英尺	1500英尺	2000英尺
1559	21170	飞行仪表显示(C)	单选题	飞行轨迹矢量 (FPV) 有两种亮度显示。当飞行指引仪关断且无防撞系统措施通告时, 飞行轨迹矢量 (FPV) 显示:	A	明亮	暗亮		
1560	21169	飞行仪表显示(C)	单选题	在空中, 双发停车, 只有APU 电源:	A	飞行记录器能继续工作	飞行记录器不能继续工作		
1561	21168	飞行仪表显示(C)	单选题	使用备用电源时: (1) 副驾驶时钟显示变暗 (2) 无协调世界时 (UTC) 显示	A	1和2	1	2	
1562	21167	飞行仪表显示(C)	单选题	当电瓶汇流条不可用时, 飞机上的时钟由以下哪个供电?	B	没电	热电瓶汇流条	在电子设备舱的一个单独的电瓶	以上都不对
1563	21166	飞行仪表显示(C)	单选题	综合备用飞行显示由下面哪个供电?	B	主汇流条	电瓶汇流条	备用直流汇流条	备用交流汇流条
1564	21165	飞行仪表显示(C)	单选题	若把机长的主面板显示组件选择开关放“INBD PFD”位时, 机长的内侧显示组件显示:	C	空白	导航显示 (ND)	主飞行显示 (PFD)	发动机主要仪表
1565	21164	飞行仪表显示(C)	单选题	若把机长的主面板显示组件选择开关放“OUTBD PFD”位时, 机长的内侧显示组件显示:	A	空白	导航显示	主飞行显示	发动机主要仪表
1566	21163	飞行仪表显示(C)	单选题	当我们把控制面板的选择电门放在“BOTH ON 2”位时, 机长的仪表显示由谁的EFIS 控制面板来控制?	B	机长的	副驾驶的	A 和B 都可以	A 和B 都不可以
1567	21162	飞行仪表显示(C)	单选题	显示源面板在:	B	后顶板	前顶板	中央仪表板上	中央操纵台上
1568	21161	飞行仪表显示(C)	单选题	当显示源选择电门在“AUTO”位时, 下显示组件由哪个显示组件控制?	B	1 号	2号	1 号和2 号同时控制	1 号和2 号随机控制
1569	21160	飞行仪表显示(C)	单选题	在地图方式时, 若想显示GPS 的位置, 需接通哪个地图电门?	B	WPT	POS	DATA	ARPT
1570	21159	飞行仪表显示(C)	单选题	EFIS 的控制面板在	B	前顶板上	遮光板上	中央操纵台上	后电子面板上
1571	21158	飞行仪表显示(C)	单选题	ILS进近中, 机组观察到“RADIO”(无线电)的读数显示, 且该显示变成琥珀色, 并开始闪亮3秒钟。这表明:	B	无线电高度的数据不可靠	飞机已下降到低于所选择的最低高度	已遇到了风切变	飞机下降到了低于1000英尺
1572	21157	飞行仪表显示(C)	单选题	ILS进近时, 副驾驶观察到姿态显示器的下半部分有琥珀色的PITCH (俯仰) 的字样, 这表明:	C	自动驾驶已缺席到CWS俯仰	没有跟踪下滑道	显示的机长和副驾驶的俯仰角之间的差超过了5度	副驾驶的俯仰显示的误差超过了3度
1573	21156	飞行仪表显示(C)	单选题	姿态显示器的下半部分显示的琥珀色ROLL (横滚) 表明:	D	飞机的坡度已经超过了40度	没有衔接飞行指引或自动驾驶的横滚方式	机长的横滚姿态大于3度的偏差	机长和副驾驶的横滚角显示超过了5度的差异
1574	21155	飞行仪表显示(C)	单选题	关于俯仰限制指示说法正确的是 ()	A	只要襟翼没收光就会显示俯仰限制指示或者襟翼已收上且空速接近当时条件的抖杆激活速度是也显示	无论襟翼收光与否, 都会显示俯仰限制指示	以上说法正确	
1575	21154	飞行仪表显示(C)	单选题	如果你想了解飞机背后的导航数据, 将使用哪种方式?	B	地图方式	中央地图方式	进近方式	
1576	21153	飞行仪表显示(C)	单选题	若当前高度为零英尺以下, 高度带上当前高度的指示为:	C	零	空白	负值	随机数

1577	21152	飞行仪表显示(C)	单选题	什么时候会出现无线电高度的指示?	B	3000 英尺离地高度 (AGL) 以下时	2500 英尺离地高度 (AGL) 以下时	2000 英尺离地高度 (AGL) 以下时	1500 英尺离地高度 (AGL) 以下时
1578	21151	飞行仪表显示(C)	单选题	着陆过程中, 现襟翼5, 机组在CDU 的进近基准页面上选择襟翼30 为着陆襟翼, 速度带上的最大机动速度带什么时候消失?	D	速度达到Vref 时	速度达到Vref+15 时	襟翼收到15 时	襟翼放到30 时
1579	21150	飞行仪表显示(C)	单选题	速度带上什么时候会显示琥珀色的最小机动速度?	D	接近抖杆速度时	起飞过程中	着陆过程中	机组在CDU 上输入VREF 后
1580	21149	飞行仪表显示(C)	单选题	主飞行显示上什么时候显示马赫数?	B	一直都显示	当空速大于或等于0.4 马赫时	当空速大于或等于0.5 马赫时	当空速大于或等于0.6 马赫时
1581	21148	飞行仪表显示(C)	单选题	速度带上的最大速度是取以下哪些速度的最小值?	C	Vmo/Mmo 和起落架标牌速度	Vmo/Mmo 和襟翼标牌速度	Vmo/Mmo、起落架标牌速度和襟翼标牌速度	以上都不对
1582	21147	飞行仪表显示(C)	单选题	在MAP 方式, 三个范围圈迭加在地图上, 此时第二个范围圈上数字为40, 则在EFIS 控制面板上选择的范围为:	C	20NM	40NM	80NM	160NM
1583	21146	飞行仪表显示(C)	单选题	ND 上出现了“WXR WEAK”信息, 下面哪个说法是对的?	B	气象雷达已失效, 气象数据没有显示	气象雷达校准故障	气象雷达丧失了天线姿态稳定性	
1584	21145	飞行仪表显示(C)	单选题	ND 上出现了“WXR FAIL”信息, 下面哪个说法是对的?	A	气象雷达已失效, 气象数据没有显示	气象雷达校准故障	气象雷达丧失了天线姿态稳定性	
1585	21144	飞行仪表显示(C)	单选题	ND 上出现了“WXR ATT”信息, 下面哪个说法是对的?	C	气象雷达已失效	气象雷达校准故障	气象雷达丧失了天线姿态稳定性	
1586	21143	飞行仪表显示(C)	多选题	在以下哪种情况下, ND 上会显示琥珀色的“EFIS MODE/NAV FREQ DISAGREE”信息。	B, D	VOR频率调谐后选择VOR方式	VOR频率调谐后选择APP方式	ILS频率调谐后选择APP方式	ILS频率调谐后选择VOR方式
1587	21142	飞行仪表显示(C)	单选题	若ND 上出现琥珀色的“MAP/WXR RANGE DISAGREE”信息, 表明:	C	指示EFIS 控制面板上所选范围与地图显示范围不同。	指示EFIS 控制面板上所选范围与气象雷达显示范围不同。	指示EFIS 控制面板上所选范围与地图和气象雷达显示范围不同。	
1588	21141	飞行仪表显示(C)	单选题	若ND 上出现琥珀色的“MAP RANGE DISAGREE”信息, 表明:	A	指示EFIS 控制面板上所选范围与地图显示范围不同。	指示EFIS 控制面板上所选范围与气象雷达显示范围不同。	指示EFIS 控制面板上所选范围与地图和气象雷达显示范围不同。	
1589	21140	飞行仪表显示(C)	单选题	若ND 上出现琥珀色的“WXR RANGE DISAGREE”信息, 表明:	B	指示EFIS 控制面板上所选范围与地图显示范围不同。	指示EFIS 控制面板上所选范围与气象雷达显示范围不同。	指示EFIS 控制面板上所选范围与地图和气象雷达显示范围不同。	
1590	21139	飞行仪表显示(C)	单选题	若 ND 上出现琥珀色的“EXCESS DATA”信息, 表明:	C	所输入的数据格式不对	所输入的数据信息不可靠	送到主显示系统的地图信息量过多	无法达到要求的导航性能
1591	21138	飞行仪表显示(C)	单选题	ND 的哪种显示方式的顶部窗口以真北向上的?	C	MAP	APP	PLAN	NAV
1592	21137	飞行仪表显示(C)	单选题	ND 的哪种显示方式的顶部窗口显示航向: (1) MAP (2) APP (3) VOR (4) PLAN	D	(1) (2) (4)	(1) (3) (4)	(2) (3) (4)	(1) (2) (3)
1593	21136	飞行仪表显示(C)	单选题	当速度带上出现“ALT DISAGREE”的信息时, 表示:	D	机长和副驾驶的的空速指示相差100英尺以上	机长和副驾驶的的空速指示相差200英尺以上	机长和副驾驶的的空速指示连续5秒钟相差100英尺以上	机长和副驾驶的的空速指示连续5秒钟相差200英尺以上
1594	21135	飞行仪表显示(C)	单选题	当速度带上出现“IAS DISAGREE”的信息时, 表示	D	机长和副驾驶的的空速指示相差4 海里/小时以上	机长和副驾驶的的空速指示相差5 海里/小时以上	机长和副驾驶的的空速指示连续5 秒钟相差4 海里/小时以上	机长和副驾驶的的空速指示连续5 秒钟相差5 海里/小时以上
1595	21134	飞行仪表显示(C)	单选题	顶板的显示控制面板选择电门在“NORMAL”位, 若机长的PFD 出现“DISPLAY CONTROL PANEL”的信息, 说明:	A	机长的电子飞行仪表系统控制面板失效	副驾驶的电子飞行仪表系统控制面板失效	机长和副驾驶的电子飞行仪表系统控制面板都失效	
1596	21133	飞行仪表显示(C)	单选题	顶板的显示控制面板选择电门在“BOTH ON 2”位, 若出现“DISPLAY CONTROL PANEL”的信息, 说明:	B	机长的电子飞行仪表系统控制面板失效	副驾驶的电子飞行仪表系统控制面板失效	机长和副驾驶的电子飞行仪表系统控制面板都失效	

1597	21132	飞行仪表显示(C)	单选题	若PFD 上显示航向故障旗 (HDG)，表示	A	航向信息失效	姿态显示失效	惯性基准系统失效	
1598	21131	飞行仪表显示(C)	单选题	当机长和副驾驶的俯仰角显示相差多少度以上时，横滚和俯仰比较器才会在ADI 上显示PITCH 故障旗并闪亮10 秒？	C	3 度	4度	5度	6度
1599	21130	飞行仪表显示(C)	单选题	垂直速率指示器什么时候会显示白色数字式的垂直速率？	C	当垂直速率大于800 英尺/分钟时	当垂直速率大于600 英尺/分钟时	当垂直速率大于400 英尺/分钟时	当垂直速率大于200 英尺/分钟时
1600	21129	飞行仪表显示(C)	单选题	高度带上的着陆高度基准杆何时显示为白色？	A	高于着陆高度500 至1000 英尺	高于着陆高度0 至500 英尺	低于着陆高度500 至1000 英尺	低于着陆高度0 至500 英尺
1601	21128	飞行仪表显示(C)	单选题	高度带上的着陆高度基准杆显示为琥珀色时表示：	B	高于着陆高度500 至1000 英尺	高于着陆高度0 至500 英尺	低于着陆高度500 至1000 英尺	低于着陆高度0 至500 英尺
1602	21127	飞行仪表显示(C)	单选题	以下哪种情况下高度带显示绿色的阴影？	C	选择QNH 时	选择STD 时	QFE 工作时	预选气压调定值时
1603	21126	飞行仪表显示(C)	单选题	在着陆过程中，若发现航向道指针变为洋红色的实心菱形，表明：	B	收到了航道信号	现在距中心2.5 点范围内	航向道截获了	航向道偏离过大
1604	21125	飞行仪表显示(C)	单选题	姿态指示上的坡度指针什么情况下会变成琥珀色？	B	当所指示的坡度角为20 度或20 度以上时	当所指示的坡度角为35 度或35 度以上时	当所指示的坡度角为45 度或45 度以上时	当所指示的坡度角为60 度时
1605	21124	飞行仪表显示(C)	单选题	飞机使用襟翼5 起飞后保持襟翼5 做本场训练，速度带上白色的V2+15 游标什么时候消失？	D	离地后	当速度上升至170 海里/小时	实际速度达到V2+15 时	机组在CDU 上输入VREF 后
1606	21123	飞行仪表显示(C)	单选题	速度带上琥珀色的最大机动速度表示什么含义？	D	Vmo/Mmo	高度抖杆速度	所指示的空速可向高速抖杆提供0.3 G的机动能力	所指示的空速可向高速抖杆提供1.3 G的机动能力
1607	21122	飞行仪表显示(C)	单选题	速度带上琥珀色的最大机动速度在以下哪种情况下可能显示？	C	高高度，飞机总重较大时	飞机总重较大且襟翼放出时	高高度，飞机总重较大且襟翼收上时	飞机总重较大且襟翼收上时
1608	21121	飞行仪表显示(C)	单选题	若当前空速等于最小机动速度时，空速读数框变为：	C	白色	绿色	琥珀色	粉红色
1609	21120	飞行仪表显示(C)	单选题	速度带上的速度趋势线箭头所指示的预达空速是根据以下那个因素来计算？	B	当前的空速和N1	当前的空速和加速度	当前的地速和N1	当前的地速和加速度
1610	21119	飞行仪表显示(C)	单选题	速度带上的当前空速的颜色为：	C	黑色	绿色	白色	粉红色
1611	21118	飞行仪表显示(C)	单选题	速度带上的速度趋势线的颜色为：	B	黑色	绿色	白色	粉红色
1612	21117	飞行仪表显示(C)	单选题	速度带上的速度趋势线箭头指示的速度为：	C	5 秒内的预达空速	8 秒内预达空速	10 秒内预达空速	15 秒内预达空速
1613	21116	飞行仪表显示(C)	单选题	飞机在地面，飞行记录器的电门在NORMAL（正常）位。	B	任何时候电源可用，飞行记录器可工作	电源可用，并任一台发动机工作的时候，飞行记录器工作	任何时候电瓶电门在ON位，飞行记录器工作	
1614	21115	飞行仪表显示(C)	单选题	导航显示器上的风向/风速的箭头何时显示：	A	若风速大于6节，有显示	仅在EHSI的地图方式显示	若风速小于5节，空白	仅当飞ILS进近时，有显示
1615	21114	飞行仪表显示(C)	单选题	如果飞机在等待定位点的3分钟内，距离选择设定在小于或等于___ NM，显示一个成比例的等待航线。	A	80	60	70	
1616	21113	飞行仪表显示(C)	单选题	导航显示器上，从飞机符号开始延伸的位置趋势矢量线代表：	A	预计30，60，90秒后的飞机位置	代表飞机的俯仰姿态	代表飞机的空速	以上都对
1617	21112	飞行仪表显示(C)	单选题	襟翼没有收上，飞机的俯仰姿态达到了俯仰极限指示器所指示的姿态，会发生什么情况？	C	飞机失速	飞机将出现初始的失速抖动	在现存的飞行情况下，出现抖杆	抖杆，并使驾驶杆向前移动
1618	21111	飞行仪表显示(C)	单选题	显示源板上CONTROL PANEL（控制面板）的选择电门在BOTH ON 2（二个都使用2号）的位置：	A	机长控制和副驾驶的显示都转换到单一的EFIS控制板	二个飞行员的显示都在使用2号符号发生器	DEU 2号控制所有的6个显示组件	L和R ADIRU（大数据惯性基准组件）接收的ADIRU输入都来自于副驾驶的皮托探头
1619	21110	飞行仪表显示(C)	单选题	CDS上显示的决断高度或最低高度的基准是如何被调定的？	B	选择好进近后，自动调定的	每个飞行员在他的EFIS控制板上独立调定的	通过每个FMC CDU的APPROCH REF（进近基准页）上输入所需要的DH	通过使前仪表板上的DH选择钮调定的

1620	21109	飞行仪表显示(C)	单选题	琥珀色的DISPLAY SOURCE（显示源）的显示表明：	B	高度表接收的输入信号来自于ADIRU以外的其他信号源，除非用其他的信号源核实，否则应该认为是不可靠的	已人工或自动选择了单个DEU（显示电子组件），来驱动所有6个显示组件	存在不能放行的CDS故障	已人工或自动地选择了单个EFIS控制板，来作为6个显示组件的信号源
1621	21108	飞行仪表显示(C)	单选题	FMC失效，下列哪个重量必须被设置（通过速度基准选择器）以显示襟翼收上的机动速度？	A	起飞全重	无燃油重量	备份燃油	
1622	21107	飞行仪表显示(C)	单选题	飞行前，在速度带上有NO V SPD（无V速度）显示，为什么？	C	FMC不工作	V1游标不工作	V1或VR未输入或无效	速度基准选择器失效
1623	21106	飞行仪表显示(C)	单选题	在ADI（姿态指示器）上，何时显示进近无线电最低高度？	D	当在MCP（方式控制板）设置后	当进近选择后，自动显示	当在CDU的APPROACH REF（进近基准页）上输入后	当在EFIS控制板上最低标准选择器设置到RADIO位时
1624	21105	防火(B)	单选题	货舱的第二个灭火瓶什么时候释放？	D	按压第二个灭火瓶释放电门时	按检查单的要求，达到规定的时间并按压第二个灭火瓶释放电门时	从系统预位开始计时，60分钟后自动释放	从第一个灭火瓶释放开始计时，60分钟后自动释放
1625	21104	防火(B)	单选题	货舱的第一个灭火瓶已经释放，第二个灭火瓶的释放什么时候被抑制？	A	飞机着陆时	系统解除预位时	一旦预位且第一个灭火瓶已经释放后，就无法被抑制	
1626	21103	防火(B)	单选题	飞行期间，过热/防火面板上的“APU 探测器不工作”灯亮了	A	主警告灯和过热/探测系统信号牌都亮	主警告灯和过热/探测系统信号牌都不会亮	主警告灯不会亮，仅过热/探测系统信号牌亮	
1627	21102	防火(B)	单选题	飞行期间，过热/防火面板上的“FAULT”灯亮了：	B	主警告灯和过热/探测系统信号牌都亮	主警告灯和过热/探测系统信号牌都不会亮	仅主警告灯亮，过热/探测系统信号牌不会亮	主警告灯不会亮，仅过热/探测系统信号牌亮
1628	21101	防火(B)	单选题	过热/防火面板上的“故障/不工作”测试电门可以测试货舱的探测环路吗？	B	可以	不可以	只有在有交流电的时候才可以	同时有交/直流电的时候才可以
1629	21100	防火(B)	单选题	货舱火警测试结束时，要等（ ）才能使所有相关的指示同时消除	A	4 秒钟	15 秒钟	30 秒钟	60 秒钟
1630	21099	防火(B)	单选题	APU 地面控制面板装有一个火警指示灯，位于：	C	前轮舱	左主轮舱	右主轮舱	前货舱
1631	21098	防火(B)	多选题	APU 火警指示为：	A, B, C	火警铃响，两个主火警（FIRE WARN）灯亮	APU 灭火手柄亮，APU 自动关车	轮舱内的APU 火警喇叭响（仅在地面出现此警告），轮舱APU 火警灯闪亮	
1632	21097	防火(B)	单选题	发动机过热显示和发动机火警指示中相同的是：	A	相应的发动机过热（ENG OVERHEAT）指示灯亮	故障（FAULT）灯亮	相应的发动机灭火手柄亮火警铃响	
1633	21096	防火(B)	多选题	发动机火警指示为：	A, B, C	火警铃响，两个主火警（FIRE WARN）灯亮	相应的发动机灭火手柄亮，所有相应的发动机过热警告指示亮。	两个主警戒（MASTER CAUTION）灯亮，过热/探测（OVHT/DET）系统信号牌灯亮（部分选型）	
1634	21095	防火(B)	多选题	发动机过热显示为：	A, B, C	两个主警戒（MASTER CAUTION）灯亮	相应的发动机过热（ENG OVERHEAT）指示灯亮	过热/探测OVHT/DET）系统信号牌灯亮	
1635	21094	防火(B)	单选题	产生发动机过热和火警警告，是因为：	A	两条探测环路都感知到火警或过热的情况	任一个探测环路感知到火警或过热的情况	两条探测环路都感知到短路或断路的情况	任一个探测环路感知到短路或断路的情况
1636	21093	防火(B)	单选题	仅在_____时才完成《烟雾或浓烟排除》检查单。	A	《烟雾、失火或浓烟》检查单要求	执行完《发动机失火，发动机严重损坏或分离》检查单	执行完《发动机过热》检查单	
1637	21092	防火(B)	单选题	探测到发动机过热，断开接通的自动油门并收光受影响的发动机推力手柄后，发动机过热灯仍亮，则需执行：	A	《发动机失火，发动机严重损坏或分离》检查单	《发动机过热》检查单	《发动机尾喷管冒火》检查单	
1638	21091	防火(B)	多选题	以下是《APU失火》检查单的记忆项目的是：	A, C	APU灭火手柄证实，提起并转动到止动位，保持1秒	APU灭火手柄提起	APU电门关断	
1639	21090	防火(B)	单选题	《APU失火》检查单中，执行完记忆项目后，如果_____，则计划最近何时机场着陆。	A	APU 灭火手柄保持亮	APU 灭火手柄熄灭	APU 灭火手柄保持闪亮	
1640	21089	防火(B)	单选题	执行《轮舱失火》检查单，注意收轮的最大速度不要超过	B	230节	235节	240节	220节

1641	21088	防火 (B)	多选题	执行《轮舱失火》检查单，注意放轮的最大速度不要超过	A, C	270 节	260 节	. 82M	
1642	21087	防火 (B)	单选题	在地面发生发动机尾喷管冒火，但无发动机火警，执行：	C	《烟雾，失火或浓烟》检查单	《发动机失火，严重损坏或分离》检查单	《发动机尾喷管冒火》检查单	《发动机过热》检查单
1643	21086	防火 (B)	多选题	下列关于防火系统说法正确的是：	A, B, C	发动机除了有火警探测和灭火系统外，还有过热探测系统	主轮舱有火警探测系统，但没有灭火系统	货舱有烟雾探测和灭火系统	
1644	21085	防火 (B)	多选题	有火警探测和灭火系统的设备有：	A, B, C	发动机	盥洗室	APU	
1645	21084	防火 (B)	单选题	盥洗室灭火瓶的热感喷嘴，表明灭火瓶已释放。	A	铝白色	黑色	白色	
1646	21083	防火 (B)	单选题	盥洗室灭火瓶的温度指示器标牌，黑色表示：	B	正常情况	暴露在高温情况下		
1647	21082	防火 (B)	单选题	APU 火警时，APU 地面控制面板上的 APU 火警灯会：	A	红色闪亮	红色稳亮		
1648	21081	防火 (B)	多选题	按压 APU 地面控制面板上的 APU 火警喇叭切断电门，会：	A, B, C	抑制火警铃	抑制 APU 火警喇叭	使 APU 火警灯停止闪亮，但保持亮	
1649	21080	防火 (B)	多选题	拉下 APU 地面控制面板上的 APU 火警控制手柄，会：	A, B, C	预位 APU 地面控制面板上的 APU 灭火瓶释放电门	关闭 APU 燃油关断、引气活门和 APU 进气门	发电机控制继电器和跳开关跳开	
1650	21079	防火 (B)	单选题	只有将 APU 地面控制面板上的 APU 火警控制手柄____APU 灭火瓶释放电门才预位	A	拉出	保持在收上位		
1651	21078	防火 (B)	单选题	APU 地面控制面板上，APU 灭火瓶释放电门，弹簧保持：	A	右位和安全位	左位和安全位		
1652	21077	防火 (B)	多选题	按压主火警灯，会：	A, B, C, D	两个主火警灯灭	抑制火警铃	抑制远端 APU 火警喇叭	复位系统以用于其它警告
1653	21076	防火 (B)	多选题	按压货舱火警测试电门，测试：	A, B, C	前货舱火警探测器环路	后货舱火警探测器环路	前后货舱灭火系统的电路	
1654	21075	防火 (B)	单选题	提起发动机灭火手柄，会解除发动机驱动液压泵低压灯的工作吗？	A	会	不会		
1655	21074	防火 (B)	单选题	提起发动机灭火手柄：	A	反推装置不工作	反推装置保持工作	视情况而定	
1656	21073	防火 (B)	多选题	下列关于提起发动机灭火手柄后出现的现象说法正确的是：	A, B, C, D	关闭燃油、液压关断和发动机引气活门	预位每个发动机灭火瓶的释放爆炸帽	发电机控制继电器和跳开关跳开	可以转动发动机灭火手柄
1657	21072	防火 (B)	单选题	APU 灭火手柄正常位置是按进位，如果无火警信号则被_____锁定。	A	机械	电子		
1658	21071	防火 (B)	单选题	____按压按压火警铃切断电门可以抑制远端 APU 火警喇叭。	A	仅在地面时	仅在空中	无论空中或地面	
1659	21070	防火 (B)	多选题	按压火警铃切断电门会：	A, B, C, D	两个主火警灯灭	抑制火警铃	抑制远端 APU 火警喇叭（仅地面）	复位系统用于其它警告
1660	21069	防火 (B)	单选题	过热/防火面板上的火警铃切断电门_____火警铃并使主火警灯	A	可消除；灭	不可消除；灭	可消除；保持亮	不可消除；保持亮
1661	21068	防火 (B)	多选题	货舱火警测试指示包括：	A, B, C, D	火警铃响, 两个主火警灯亮	灭火瓶测试灯亮	货舱灭火瓶释放灯亮	当所选环路的所有探测器对火警测试作出反应时前后货舱火警灯亮
1662	21067	防火 (B)	多选题	把测试电门放到过热/火警位置，哪些灯会亮：	A, B, C, D	两个主火警灯亮	两个主警诫灯亮, 过热/探测系统信号牌灯亮	两个发动机灭火手柄亮(有的选型两个发动机启动手柄也亮)	APU 灭火手柄亮，两个发动机过热灯亮，如果有交流电源，轮舱火警灯亮，轮舱 APU 火警灯闪亮
1663	21066	防火 (B)	单选题	对于货舱双灭火瓶选型的飞机来说，着陆时若第一个灭火瓶已释放且系统仍然预位：	A	第二个灭火瓶的释放受到抑制	第二个灭火瓶的释放不会受到抑制	视情况而定	
1664	21065	防火 (B)	单选题	某机组在测试完货舱火警后发现所有的相应指示延迟了约 4 秒后才同时熄灭，这说明：	D	货舱火警探测单环路有故障	货舱火警探测双环路有故障	货舱灭火瓶释放电路有故障	属正常现象
1665	21064	防火 (B)	单选题	货舱的火警探测系统是由什么汇流条供电。	D	备用交流	电瓶	热电瓶	1 号和 2 号直流汇流条

1666	21063	防火(B)	单选题	进行货舱火警测试时，如果只有一个探测器失效，探测器故障指示灯会不会亮？	A	会	不会		
1667	21062	防火(B)	单选题	APU火警探测系统电源谁提供？	A	由电瓶汇流条供电	由热电瓶汇流条供电		
1668	21061	防火(B)	单选题	APU火警探测系统有几个环路工作？	A	1 个	2 个		
1669	21060	防火(B)	单选题	正常的双环路系统的使用中，过热探测电门在NORMAL（正常）位，_____会发出火警的警告：	A	仅当两个环路都探测到火警情况后	任何一个环路探测到火警情况后		
1670	21059	防火(B)	单选题	灭火器测试电门用来测试什么？	C	测试灭火瓶的爆炸帽是否失效；	测试灭火瓶内灭火剂的压力是否足够	测试三个灭火瓶的释放线路	
1671	21058	防火(B)	单选题	在地面，进行火警系统测试时，装在主轮舱里的APU火警警铃：_____，同时APU火警灯_____。	A	会响；闪烁	不会响；稳亮	会响；稳亮	不会响；闪烁
1672	21057	防火(B)	单选题	发动机的过热探测电门在“B”位时，如果B 环路失效，则“故障”灯会不会亮	A	会	不会		
1673	21056	防火(B)	多选题	把测试电门放到FAULT / INOP[故障 / 不工作]位置，哪些灯会亮：	A, B, C, D	两个主警戒灯亮	过热/探测系统信号牌灯亮	故障灯亮	APU 探测不工作灯亮
1674	21055	防火(B)	单选题	把测试电门放到FAULT / INOP[故障 / 不工作]位置，将测试：	B	两台发动机和APU以及轮舱火警探测器的过热和火警探测环路	两台发动机和APU的故障探测电路		
1675	21054	防火(B)	单选题	APU火警的探测环路故障，APU探测不工作（APU DET INOP）指示灯：	A	亮	不亮	视情况而定	
1676	21053	防火(B)	单选题	盥洗室的灭火系统是由：	A	温度自动控制的	烟雾探测器控制		
1677	21052	防火(B)	单选题	盥洗室灭火器释放是如何控制的？	C	由机组控制	由乘务员控制	根据温度自动控制	
1678	21051	防火(B)	单选题	在盥洗室洗手池下边，有一个灭火器，其喷嘴为浅黑色或铝色各表明什么含义？	B	浅黑色表明灭火器已经释放，铝色表明正常	铝色表明灭火器已经释放，浅黑色表明情况正常	浅黑色表明灭火器为大容量，铝色表明灭火器为小容量	不同的颜色表明不同的灭火剂
1679	21050	防火(B)	单选题	货舱的灭火系统是由_____汇流条供电。	C	交流备用	电瓶	热电瓶	直流备用
1680	21049	防火(B)	单选题	仅前货舱的两个探测环路都失效，其他正常，会出现那种指示：	B	过热防火面板上的故障灯亮	货舱防火面板上的探测器故障灯亮	不会有任何警告除非按压信号牌重现故障	
1681	21048	防火(B)	单选题	货舱烟雾探测系统的电源？	A	1#和2#直流汇流条	电瓶汇流条	备用直流汇流条	热电瓶汇流条
1682	21047	防火(B)	单选题	主轮舱火警探测系统测试，需要：	B	直流电	交流电	交流电和直流电	
1683	21046	防火(B)	单选题	主轮舱火警警告为：	B	两个主火警灯亮和火警铃响；	“轮舱”火警灯和两个主火警灯亮及火警铃响；	“轮舱”火警灯、轮舱过热灯和两个主火警灯亮及火警铃响；	“轮舱”火警灯、轮舱过热灯、主警戒灯、系统信号灯和两个主火警灯亮及火警铃响
1684	21045	防火(B)	单选题	下面哪些设备安装灭火系统：（1）盥洗室（2）货舱（3）主轮舱	C	（1）（3）	（2）（3）	（1）（2）	
1685	21044	防火(B)	单选题	主轮舱没有灭火系统；前轮舱无火警探测系统。	A	没有；没有	没有；有	有；有	有；没有
1686	21043	防火(B)	多选题	主轮舱的火警探测系统由谁供电？	B, D	1#交流转换汇流条	2#交流转换汇流条	备用交流汇流条	电瓶汇流条
1687	21042	防火(B)	单选题	“APU DET INOP”灯亮会出现哪些警告？	C	没有任何警告出现；	仅主警戒灯亮；	主警戒灯和“过热/探测”系统信号灯亮；	主火警警告灯、主警戒灯和“过热/探测”系统信号灯亮
1688	21041	防火(B)	单选题	按压APU 地面控制面板的“喇叭切断”电门：	A	会切断火警APU警铃并使APU 火警灯由闪亮变为稳亮	会切断火警APU警铃，APU 火警灯保持闪亮	不会切断火警APU警铃，APU 火警灯由闪亮变为稳亮	
1689	21040	防火(B)	单选题	拔出APU 灭火手柄，哪个会发生：(1)释放APU 灭火瓶(2)关闭APU 燃油关断活门和APU引起活门(3)预位APU灭火瓶爆炸帽(4)APU 进气口关闭	A	（2）（3）（4）	（1）（2）（3）	（1）（2）（4）	（1）（3）（4）
1690	21039	防火(B)	单选题	任何时候，APU 火警都会导致主轮舱里的APU火警喇叭响。	B	都会导致主轮舱里的APU火警喇叭响。	视情况而定	都不会导致主轮舱里的APU火警喇叭响。	

1691	21038	防火(B)	单选题	APU 火警后, APU 灭火手柄灯什么时候灭?	A	火警探测器的温度降到预设温度以下时	转动灭火手柄后	灭火瓶释放灯亮了以后	
1692	21037	防火(B)	单选题	两台发动机的过热和火警探测系统是由 汇流条供电。	B	交流备用	电瓶	热电瓶	直流备用
1693	21036	防火(B)	单选题	拉起一号发动机灭火手柄将使:	D	发动机灭火瓶释放	A液压系统失效	B液压系统失效	一号发动机泵低压, 但低压灯不亮
1694	21035	防火(B)	单选题	发动机灭火系统由什么汇流条供电?	D	备用直流汇流条	1号直流汇流条	电瓶汇流条	热电瓶汇流条
1695	21034	防火(B)	单选题	出现下列哪种情况时需要在就近的合适 机场着陆: (1) 执行《空调烟雾/异味 》检查单后继续冒烟(2) 执行《APU 火 警》检查单后火警灯仍亮(3) 执行《货 舱火警》检查单后货舱火警指示灯灭 (4) 执行《发动机过热》检查单后, 过 热灯熄灭	D	(2) (3) (4)	(1) (3) (4)	(1) (2) (4)	(1) (2) (3)
1696	21033	防火(B)	单选题	每台发动机有几个过热/火警探测环路?	A	2 个环路, 都可以探测过热和火警	2 个环路, 一个探测过热、一个探 测火警	2 个过热探测环路和2 个火警探测 环路	一个环路既探测过热也探测火警
1697	21032	防火(B)	单选题	正常情况下, APU 或发动机的灭火手柄 亮:	A	会导致相应灭火手柄自动开锁	不会导致相应灭火手柄自动开锁		
1698	21031	防火(B)	单选题	发动机灭火手柄什么时候自动开锁?	C	出现过热警告	出现火警	出现过热或火警	没有自动开锁, 必须按压开锁按钮
1699	21030	防火(B)	单选题	B737-800机型灭火系统具备双探测环路 的系统有:	B	发动机和APU	发动机和货舱火警	发动机和轮舱火警	APU和轮舱火警
1700	21029	防火(B)	单选题	《空调烟雾/异味》检查单里为什么开始 要将再循环风扇电门置于关断位:	C	防止电源消耗太大	减小发动机负载以减轻火情	消除可能的烟雾/异味源	增加发动机负载以有利于判明烟雾/ 异味源
1701	21028	防火(B)	单选题	当盥洗室探测到烟雾时, 由温度控制进 行灭火:	B	没有声响警告	有声响警告	视情况而定	
1702	21027	防火(B)	单选题	货舱火警面板的探测失效(DETECTOR FAULT)灯亮是表示:	D	两个货舱的单探测环路均失效	两个货舱的两个探测环路均失效	其中一个货舱的单探测环路失效	一个或两个货舱的两个探测环路均 失效
1703	21026	防火(B)	单选题	按压货舱灭火瓶释放电门后, 相应的灭 火瓶释放灯何时亮?	C	灭火瓶释放后约2-3 秒	灭火瓶释放后立即亮	灭火瓶释放后约30 秒内	灭火瓶释放后约60 秒
1704	21025	防火(B)	单选题	按压货舱的灭火瓶释放电门将释放相应 的灭火瓶:	A	货舱防火面板上的灭火瓶释放灯亮 可能会延迟30秒	货舱防火面板上的灭火瓶释放灯立 即亮	货舱防火面板上的灭火瓶释放灯不 亮	
1705	21024	防火(B)	单选题	拉出二号发动机火警电门:	B	不用转动即可释放右灭火瓶, 并喷 向二号发动机	需要转动才能可释放右灭火瓶, 并 喷向二号发动机		
1706	21023	防火(B)	单选题	当把灭火瓶测试电门扳到1或2 时, 三个 灯绿色灯亮, 这表示:	B	灭火瓶是满的	灭火瓶释放回路正常	灭火系统有电	灭火瓶已释放
1707	21022	防火(B)	单选题	都有专用灭火瓶?	B	发动机, 轮舱	发动机, APU	APU, 轮舱	洗手间, 轮舱
1708	21021	防火(B)	单选题	飞行中, 发动机过热灯亮, 油门收光 后, 发动机“过热”灯仍亮, 应该:	B	执行失效和关车程序	完成《发动机失火、严重受损或分 离》检查单	使发动机在较小的推力状态下工作	不用采取任何措施
1709	21020	防火(B)	单选题	将灭火瓶测试电门扳到“1”时, 左爆炸 帽绿灯不亮, 扳到“2”, 所有爆炸帽绿 灯都亮, 说明:	B	左灭火瓶的爆炸帽两个释放线路不 连续	左灭火瓶的1号爆炸帽释放线路不连 续	右灭火瓶的爆炸帽释放线路不连续	所有灭火瓶的爆炸帽释放线路不连 续
1710	21019	防火(B)	单选题	将火警保护面板上的“OVHT DET”电门 放到“NORMAL”位时, 哪个探测环路工 作?	D	A 环路	B 环路	先是A 环路工作, A 环路故障后自 动转换到B 环路工作	A 和B 环路同时工作
1711	21018	防火(B)	单选题	火警保护面板上的过热探测电门在正常 位, 在飞行期间, 面板上的故障灯亮了, 说明:	A	至少有一台发动机的火警探测环路A 和B 都失效	两台发动机至少有一个探测环路已 经失效	两台发动机至少有一个探测环路已 经失效, 并自动转换到好的环路工作	故障的探测系统自动从双环路转换 到单环路工作
1712	21017	防火(B)	单选题	发动机的过热探测电门在正常位, 若其 中一台发动机的A环路失效:	A	相应的发动机过热火警探测自动转 换到B环路	相应的发动机失去过热/火警探测功 能	相应的发动机只能探测到过热, 不 能测火警	不能探测过热, 只能探测火警
1713	21016	防火(B)	单选题	转动灭火手柄后, 如何证实相应的灭火 瓶已经释放?	D	看到相应的灭火手柄灯灭	看到相应的灭火瓶释放灯灭	看到相应的灭火瓶释放灯亮且灭火 手柄灯灭	看到相应的灭火瓶释放灯亮

1714	21015	防火(B)	单选题	APU 使用期间发生火灾, 用下面的哪种方法可以切断火警警告铃声?	A	按压主火警警告灯, 或按压过热/防火面板上的火警铃切断电门	将APU灭火手柄拔出		
1715	21014	防火(B)	单选题	提起APU火警电门以后将:	B	会切断液压关断活门	不会切断液压关断活门	视情况而定	
1716	21013	电气(D)	单选题	在地面, APU和左右发动机都在工作, APU正在向左侧交流转换汇流条供电, 右IDG正在向右侧交流转换汇流条供电; 此时将APU发电机电门关掉, 则	B	左侧交流转换汇流条自动转换到由左IDG 供电, 且相应的“SOURCE OFF”灯亮	左侧交流转换汇流条自动转换到由右IDG供电, 且相应的“SOURCE OFF”灯亮	左侧交流转换汇流条自动转换到由左IDG供电, 且相应的“SOURCE OFF”灯不会亮	左侧交流转换汇流条自动转换到由右IDG供电, 且相应的“SOURCE OFF”灯不会亮
1717	21012	电气(D)	单选题	飞机在地面, 电瓶电门在OFF 位, 备用电源电门在AUTO位, 电瓶汇流条将:	A	不被供电	由TR3供电	由热电瓶汇流条供电	由电瓶供电
1718	21011	电气(D)	多选题	正常情况下, () 提供直流电源	A, B, C	变压整流器组件	电瓶	电瓶充电器	
1719	21010	电气(D)	单选题	飞行中, 当发电机驱动脱开电门扳到“脱开”位后, 机组如何重新接通该发电机驱动	A	不能重新接通	将“脱开”电门护盖盖下即可	将“脱开”电门护盖盖下并按压复位电门	将“脱开”电门护盖盖下并接通相应发电机的电门
1720	21009	电气(D)	单选题	如果在外部电源或APU向两边交流转换汇流条供电时, 瞬时将相应的IDG发电机电门打开	D	IDG向两侧的转换汇流条供电, 外接电源或APU停止向转换汇流条供电	外接电源或APU 继续向两侧转换汇流条供电。	APU向同侧的转换汇流条供电, 外接电源向其余的转换汇流条供电	IDG向同侧的转换汇流条供电, 外接电源或APU则继续向其余的转换汇流条供电。
1721	21008	电气(D)	单选题	在APU向两边交流转换汇流条供电时起飞, 如果APU关闭或故障, 则()。	B	备用系统自动接到相应的转换汇流条	IDG自动接到相应的交流转换汇流条	转换汇流条断电	电瓶自动接到相应的转换汇流条
1722	21007	电气(D)	单选题	飞机在地面, 且两个IDG发电机电门关闭, 或两台发动机关车, 打开任一APU发电机电源电门, 则为() 接通APU电源。	D	电瓶汇流条	1号交流转换汇流条	2号交流转换汇流条	1和2号交流转换汇流条
1723	21006	电气(D)	单选题	空中, 如果APU的发电机正在向两个交流转换汇流条供电, 把汇流条转换电门放到OFF位将:	D	使1号交流转换汇流条没有电	使2号交流转换汇流条没有电	使两个交流转换汇流条没有电	不会使任一交流转换汇流条没有电
1724	21005	电气(D)	单选题	交流转换汇流条不由IDG供电时, 将一个APU发电机电门打开:	A	将两边交流转换汇流条接到APU发电机	只有一个交流转换汇流条由APU 供电	相应的转换汇流条断开灯和源断开亮	备用电源断开灯亮
1725	21004	电气(D)	单选题	汇流条转换面板上的发电机(GEN)电门位于OFF(关)	C	直接关断IDG	中断交流电源的并联供电	切断IDG与相应的A交流转换汇流条之间的连接	
1726	21003	电气(D)	单选题	空中两个IDG正常工作时, 分别为() 直接供电。	B	交流备用汇流条	两个交流转换汇流条	直流汇流条	直流备用汇流条
1727	21002	电气(D)	多选题	如果在空中一个IDG失效, 可以使用() 给这一侧交流转换汇流条供电	B, C	外接电源	APU发电机	另一个正常工作的IDG	
1728	21001	电气(D)	多选题	在地面, 全部汇流条可以用() 供电。	A, B, C	APU发电机	外接电源	IDG	
1729	21000	电气(D)	单选题	《两台发动机驱动的发电机都失效》非正常检查单中建议在多少英尺以上, 不推荐尝试启动APU	A	25000	20000	15000	
1730	20999	电气(D)	单选题	飞行中, STANDBY POWER OFF[备用电源关断]灯亮, 此时机组应如何处理?	C	STANDBY POWER[备用电源]电门置于OFF位	STANDBY POWER[备用电源]电门置于AUTO位	STANDBY POWER[备用电源]电门置于BAT位	
1731	20998	电气(D)	单选题	在地面, 飞机连接外部电源, 但外部电源并未连接交流转换汇流条上, 请问以下哪种情况可对电瓶进行充电?	C	地面勤务电门OFF	电瓶电门ON	地面勤务电门ON	APU发电机电门开
1732	20997	电气(D)	单选题	飞行中, 如果左侧的GEN OFF BUS[发电机关断汇流条]和SOURCE OFF[源断开]灯都亮, 下列关于1#交流转换汇流条的说法哪种正确?	B	1#交流转换汇流条有电, BUS TRANS[汇流条转换]电门在OFF位	1#交流转换汇流条有电, BUS TRANS[汇流条转换]电门在AUTO位	1#交流转换汇流条有电, BUS TRANS[汇流条转换]电门在任意位	1#交流转换汇流条没电

1733	20996	电气 (D)	单选题	在地面或飞行中，如出现发动机发电机过载或者APU发电机过载，所有厨房汇流条都将自动卸载。当电负载恢复时，如何人工恢复厨房电源？	B	厨房电源电门直接移向开位	厨房电源电门先移向关位，然后回到开位	以上说法都正确	
1734	20995	电气 (D)	单选题	飞机在地面，BATTERY [电瓶] 电门在 OFF 位，STANDBY POWER [备用电源] 的电门在 AUTO 位，电瓶汇流条将	A	不被供电	由 TR3 供电	由 HOT BATTERY BUS (热电瓶汇流条) 供电	由电瓶供电
1735	20994	电气 (D)	单选题	STANDBY POWER [备用电源] 电门在 AUTO [自动] 位，失去所有的正常 AC 电源后，什么情况下，由电瓶向备用的负载供电？	C	仅在空中	仅在地面	空中和地面	都不对
1736	20993	电气 (D)	单选题	电瓶电门在 ON 位，将 STANDBY POWER 电门放置 OFF 位，会发生：	B	电瓶电源不再给电瓶汇流条供电	备用交流和备用直流汇流条断电	转换汇流条断电	
1737	20992	电气 (D)	单选题	备用交流汇流条正常供电是由：	A	一号转换汇流条	一号发电机汇流条	一号主汇流条	静变流机
1738	20991	电气 (D)	单选题	转换的热电瓶汇流条何时会有电？	D	空中的任何时候	主电瓶有电的任何时候	主电瓶或辅助电瓶任何一个有电的时候	主电瓶的电压大于最小电压且电瓶电门接通的时候
1739	20990	电气 (D)	单选题	所有正常电源失效时，备用电源系统提供多少伏的直流电？	D	30 伏	28 伏	26 伏	24 伏
1740	20989	电气 (D)	单选题	非正常情况下，备用直流汇流条由谁供电？	D	1# 变压整流器	1# 和 2# 变压整流器	2# 和 3# 变压整流器	电瓶
1741	20988	电气 (D)	单选题	飞行中，() 可以由 1#、2# 和 3# 变压整流器或电瓶供电。	A	备用直流汇流条	备用交流汇流条	交流转换汇流条	热电瓶汇流条
1742	20987	电气 (D)	单选题	飞行指引或自动驾驶 ILS 进近中，截获下滑道后，汇流条馈电线继电器自动断开的目的是	A	防止单一的汇流条失效，影响二个导航接收机和飞行控制计算机的工作	向 AC 备用汇流条提供更多的电	确保备用 DC 汇流条有电	
1743	20986	电气 (D)	单选题	灭火瓶释放的电源来自于：	C	1 号转换汇流条	转换的电瓶汇流条	热电瓶汇流条	以上都不对
1744	20985	电气 (D)	单选题	在地面，APU 为唯一电源时，()。	B	即使 APU 发电机过载，主汇流条都不会卸载，只会卸载厨房汇流条	当 APU 发电机过载时，自动卸载厨房汇流条	不论 APU 发电机是否过载，都会自动将所有的厨房汇流条卸载	
1745	20984	电气 (D)	单选题	飞行中，如 APU 为唯一电源，则 ()。	A	不论 APU 发电机是否过载，都会自动将所有的厨房汇流条卸载	只有当 APU 发电机发生过载时，才会自动卸载所有的厨房汇流条	不论 APU 发电机是否过载，都不会卸载厨房汇流条	
1746	20983	电气 (D)	单选题	飞行中，对于没有安装 IFE 汇流条的飞机，只有左 IDG 供电时，会发生哪些卸载？	B	根据实际过载情况，按：左侧厨房汇流条 (C 和 D) — 右侧厨房汇流条 (A 和 B) — 1# 主汇流条 — 2# 主汇流条的顺序进行卸载	根据实际过载情况，按：右侧厨房汇流条 (A 和 B) — 左侧厨房汇流条 (C 和 D) — 2# 主汇流条 — 1# 主汇流条的顺序		
1747	20982	电气 (D)	多选题	在下列哪种情况下，交叉汇流条连接继电器会自动断开，以便将 DC BUS2 和 DC BUS1 隔离？	B, C	一台发动机驱动的发电机断电	汇流条转换电门放到了 OFF 位	在 F / D (飞行指引) 或自动驾驶的 ILS 进近中，截获了下滑道后	
1748	20981	电气 (D)	单选题	在空中，出现 TR 故障，那 ILS 进近过程中能否使用 AFDS 进近方式	B	可以	不可以		
1749	20980	电气 (D)	单选题	起飞期间，APU 向两个交流转换汇流条供电；起飞后，如果 APU 故障或关车：	A	发动机发电机自动与相应的转换汇流条连接且两个 “SOURCE OFF” 灯都不会亮，该自动连接在一次飞行中只能出现一次	发动机发电机自动与相应的转换汇流条连接且两个 “SOURCE OFF” 灯都亮，该自动连接在一次飞行中只能出现一次	发动机发电机自动与相应的转换汇流条连接且两个 “SOURCE OFF” 灯都亮，该自动连接在一次飞行中只能出现二次	左右交流转换汇流条自动转换到电瓶供电，且两个 “SOURCE OFF” 灯都亮，需要人工接通发动机发电机电门才可以接通 IDG 电源
1750	20979	电气 (D)	单选题	APU 在工作且地面电源插上时，()。	C	可以用 APU 向 1 号交流转换汇流条供电，地面电源向 2 号交流转换汇流条供电以减轻 APU 发电机的负荷。	可以用 APU 发电机和地面电源同时给两个交流转换汇流条供电	APU 发电机和地面电源不能同时供电	
1751	20978	电气 (D)	单选题	空中，汇流条转换电门在自动位，如果一台发动机的发电机不再供电，则 ()。	A	BTB 会自动闭合，以允许其他发动机的发电机向两个转换汇流条供电	BTB 不会自动闭合，受影响一侧转换汇流条没有电		

1752	20977	电气 (D)	单选题	起飞时由APU向两个转换汇流条同时供电将发生:	B	离地后, 一个转换汇流条会自动断开	如果APU被关断或失效, 发动机的发电机可自动和它们相应的转换汇流条连接	如果APU被关断或失效, 发电机将不会自动供电	离地后, 两个转换汇流条会自动断开
1753	20976	电气 (D)	单选题	737电源系统的一个基本的工作原理是	A	非并联的AC电源	任何电源都不并联		
1754	20975	电气 (D)	多选题	115伏的AC备用汇流条, 是由 () 供电的:	A, C	正常情况下, 由115伏的1号AC转换汇流条供电	正常情况下, 通过静变流机, 由电瓶汇流条供电	在二台发动机驱动的发电机和APU发电机均失效的情况下, 通过静变流机, 由电瓶供电	
1755	20974	电气 (D)	单选题	以下关于NG机型APU发电机的说法在正确的是:	B	在地面只能向一个交流转换汇流条供电	在空中可以向两个交流转换汇流条供电	在空中只能向一个交流转换汇流条供电	在地面可向两个交流转换汇流条供电, 而在空中只能向一个交流转换汇流条供电
1756	20973	电气 (D)	多选题	电气系统的基本工作原理是:	A, B	交流电源不能并联, 直流电源可以并联	交流电源不能并联, 将另一个电源接到转换汇流条上时, 当前的电源自动断开	汇流条转换电门在自动位的情况下, 一个IDG失效时, 转换汇流条不会自动地连接到对侧的发电机上	
1757	20972	电气 (D)	多选题	左交流电源系统由哪些汇流条组成?	A, B, C	1#交流转换汇流条和1#主汇流条	1#地面勤务汇流条	厨房C、D 汇流条和备用交流汇流条	厨房A、B汇流条
1758	20971	电气 (D)	多选题	关于AC转换汇流条, 下列哪些说法正确:	A, B	向115V的AC主汇流条供电	不能同时由外部电源和APU电源供电	可以作为并联的电源	非正常时可由电瓶进行供电
1759	20970	电气 (D)	单选题	对于综合驱动发电机[IDG], 下面哪些说法正确	C	提供3相, 115伏, 400赫兹的直流电	在整个正常的工作范围内, 发电机不保持恒定的速度	在发动机的整个正常工作的范围内, 发电机保持恒定的速度工作	有一个整体的电子——机械式的断开装置, 这个装置不提供IDG的完全机械隔离
1760	20969	电气 (D)	单选题	NG机型的APU可以工作, 并且可以供电的最大高度是:	D	17, 000英尺	35, 000英尺	37, 000英尺	41, 000英尺
1761	20968	电气 (D)	单选题	正常供电来源失效时, 备用交流汇流条由电瓶经 () 供电。	B	变压整流器	静变流机	转换的热电瓶汇流条	电瓶充电器
1762	20967	电气 (D)	多选题	两个AC转换汇流条可同时由 () 供电	A, B, D	地面或空中, 由单一的IDG	地面或空中, 由APU发电机	APU和外部电源	地面或空中, 由APU发电机供一侧, IDG供另一侧
1763	20966	电气 (D)	单选题	任何时候, APU在向飞机供电时, 发动机启动后, 只要关断APU, () 。	B	IDG自动向汇电条供电	IDG不能自动向汇流条供电		
1764	20965	电气 (D)	单选题	电瓶的正常电压范围是:	C	20—28伏	22—28伏	22—30伏	20—30伏
1765	20964	电气 (D)	单选题	3#变压整流器 (TR3) 的正常和备用电源分别是	C	正常—1#转换汇流条, 备用—2#转换汇流条	正常—1#主汇流条, 备用—2#主汇流条	正常—2#转换汇流条, 备用—1#转换汇流条	
1766	20963	电气 (D)	单选题	飞行中, 在只有电瓶供电的情况下, 一个电瓶可以提供至少多长时间的备用电源?	C	20分钟	60分钟	充满电的电瓶: 30分钟; 未充满电的电瓶: 不能确定	
1767	20962	电气 (D)	单选题	飞机在地面正常断开交流电后应及时关断电瓶电门, 为什么?	A	备用电源电门放AUTO位可自动转换, 及时关断电瓶电门将会避免损耗电瓶的电	不能自动转换, 没有影响	如果在5分钟内不关, APU将自动启动	
1768	20961	电气 (D)	多选题	在双电瓶的飞机构型中, 关于辅助电瓶工作, 下列说法正确的是	A, B	辅助电瓶充电器在正常工作的时候与电源分配系统相互隔离。	当主电瓶正向备用系统供电时, 辅助电瓶被接通与主电瓶并联使用	辅助电瓶使用2号地面勤务汇流条给充电器充电	飞行中, 在只有电瓶供电的情况下, 两个电瓶可以提供至少30分钟的备用电源
1769	20960	电气 (D)	多选题	两台发电机失效后, 由电瓶供电的直流汇流条包括	A, B, D	电瓶汇流条	热电瓶汇流条	1号直流汇流条	转换的热电瓶汇流条
1770	20959	电气 (D)	单选题	在双电瓶的飞机构型中, 辅助电瓶充电器是通过 () 充电?	B	2号地面勤务交流汇流条	1号地面勤务交流汇流条	1号地面勤务交流汇流条或2号地面勤务交流汇流条	
1771	20958	电气 (D)	单选题	GEN OFF BUS[发电机断开汇流条]灯亮表明:	C	相应的主汇流条没有被供电	相应的转换汇流条没有被供电	IDG (综合驱动发电机) 没有向相应的转换汇流条供电	APU正在运转, 但是没有向汇流条供电
1772	20957	电气 (D)	单选题	蓝色的“GEN OFF BUS”灯亮表明什么?	C	相应的发电机已经供电	相应的发电机汇流条电气参数不符合使用要求	相应的发电机没有供电	
1773	20956	电气 (D)	多选题	什么时候, SOURCE OFF[源断开]灯亮:	A, B, C	没有人工选择电源向相应的转换汇流条供电	人工选择的电源已被断开了	如已选择了一个电源向另一侧的转换汇流条供电, 二个转换汇流条就都有电了	

1774	20955	电气 (D)	单选题	地面电源可用，把地面电源的电门瞬时放到ON位：	C	从DC转换汇流条上断开以前连接的电源	从AC转换汇流条上断开地面电源	如果电源质量符合标准，把地面电源连接到AC转换汇流条上	
1775	20954	电气 (D)	单选题	“地面电源可用”灯亮表明：	C	地面电源已经接上但还没有向飞机电气系统供电	地面电源已断开	地面电源已经接上且电源质量符合飞机使用标准	
1776	20953	电气 (D)	单选题	什么原因会导致源断开 (source off) 灯亮？	A	没有人工选择的电源向相应的转换汇流条供电，或人工选择的电源已经断开	相应的转换汇流条没有由IDG 供电	相应的转换汇流条没有电	相应的转换汇流条正在由地面电源或APU 发电机供电
1777	20952	电气 (D)	多选题	汇流条转换电门在“自动”位，下面哪句话是对的？	A, B, C	汇流条连接跳开关自动工作，以便从任何工作的发电机和外部电源向交流转换汇流条供电	直流电交连继电器按需自动提供正常的操作	直流电交连继电器按需自动提供隔离的操作	
1778	20951	电气 (D)	单选题	汇流条转换电门在自动位，交流电系统没电，APU 正在工作，如果将APU 发电机左电门接通，会发生什么情况：	C	两个转换汇流条都接通供电，且两个“SOURCE OFF”灯都不会亮	仅1号转换汇流条接通供电，且左“SOURCE OFF”灯不亮	两个转换汇流条都接通供电，且右“SOURCE OFF”灯会亮	2号转换汇流条没电，且右“SOURCE OFF”灯会亮
1779	20950	电气 (D)	单选题	2个转换汇流条正由各自的IDG 供电，APU 启动好后，将APU 发电机左电门接通：	A	1号转换汇流条由APU 供电，2号转换汇流条仍保持由右IDG 供电，且两个“SOURCE OFF”灯都不会亮	1号转换汇流条由APU 供电，2号转换汇流条仍保持由右IDG 供电，但右“SOURCE OFF”灯会亮	两个转换汇流条都由APU 发电机供电，且两个“SOURCE OFF”灯都不亮	两个转换汇流条都由APU 发电机供电，且右“SOURCE OFF”灯会亮
1780	20949	电气 (D)	多选题	由于以下哪种情况造成琥珀色的DRIVE[驱动装置]灯亮？	A, B	IDG(综合驱动发电机)失效	使用发电机驱动装置的DISCONNECT(断开)电门断开了IDG	由于滑油压力高，IDG自动断开了	
1781	20948	电气 (D)	多选题	STANDBY POWER OFF[备用电源断开]灯亮，表明以下哪个汇流条没有被供电：	A, B, C, D	AC STANDBY Bus (Ac备用汇流条)	DC STANDBY Bus (Dc备用汇流条)	BATTERY BUS(电瓶汇流条)	以上任意组合或全部
1782	20947	电气 (D)	单选题	把备用电源电门放到OFF位后：	A	STANDBY POWER OFF(备用电源断开)灯亮	AC备用汇流条，静变流机，DC备用汇流条有电	AC备用汇流条通过静变流机由电瓶供电	静变流机向1号转换汇流条提供28伏的DC电
1783	20946	电气 (D)	多选题	什么原因会导致IDG 的“驱动”灯亮？	A, B, C, D	发动机关车	由于滑油温度高导致IDG 自动脱开	通过“发电机驱动脱开”电门脱开IDG	IDG失效
1784	20945	电气 (D)	单选题	在飞机电气系统有正常电源的情况下，将备用电源电门放到“BAT”位，则备用交流汇流条由谁供电？	B	仍保持由交流转换汇流条供电	由电瓶通过静变流机供电	由电瓶汇流条通过静变流机供电	
1785	20944	电气 (D)	单选题	什么汇流条没电会导致“备用电源关闭”灯亮？	A	备用交、直流汇流条和电瓶汇流条中的一个或多个	备用交、直流汇流条和电瓶汇流条都没电时灯才亮	只要直流电源没电，该灯就亮	
1786	20943	电气 (D)	多选题	电瓶是唯一的电源时，备用电源电门在自动位，将电瓶电门关掉，下面哪句话是正确的？	A, B, C	电瓶汇流条和1#直流汇流条的电源被断开	转换的热电瓶汇流条和2#直流汇流条的电源被断开	备用直流汇流条和静变流机的电源被断开	热电瓶汇流条和转换的热电瓶汇流条
1787	20942	电气 (D)	单选题	着陆后，如果“ELEC” (电气) 灯亮，表明：	D	交流电系统有故障	交流或直流电系统有故障	交流和直流电系统有故障	直流电系统或备用电源系统有故障
1788	20941	电气 (D)	单选题	空中，如果直流电源系统有故障，会不会导致“ELEC” (电气) 灯亮？	B	会	不会		
1789	20940	电气 (D)	单选题	正常飞行期间，如果2#变压整流器故障，3#变压整流器正常工作，琥珀色的“TR”灯会不会亮？	B	会	不会		
1790	20939	电气 (D)	单选题	在地面，TR UNIT灯亮表明：	A	任一TR(变压整流器)失效	1#变压整流器失效	2#和3#变压整流器都失效	
1791	20938	电气 (D)	单选题	ELEC灯亮，可能是由于以下哪些原因：	D	一台发动机驱动的发电机失效	一主交流汇流条电源失效	一转换汇流条电源失效	一直流电或备用电源失效
1792	20937	电气 (D)	单选题	BAT DISCHARGE 何时亮？	B	当电瓶给直流汇流条供电时	当电瓶放电率太大时	只有当电瓶电压为0时	当电瓶充电器失效时
1793	20936	电气 (D)	单选题	可用 () 进行选择，在AC电流表上观察到AC电的安培数	A	AC表选择器	DC表选择器	电瓶电门	交流电转换电门
1794	20935	电气 (D)	多选题	在空中什么情况下琥珀色的TR UNIT[变压整流器组件]灯亮：	B, C	任一TR组件失效	TR1失效	TR2和TR3都失效	TR1和TR2和TR3都失效
1795	20934	电气 (D)	单选题	APU启动过程中，BAT DISCHARGE灯亮说明什么？	C	电瓶故障	电瓶汇电条故障	电瓶在供电，正常现象	APU启动机故障

1796	20933	电气 (D)	单选题	琥珀色的BAT DISCHARGE[电瓶放电]灯亮表明:	B	电瓶正在被过量充电	电瓶电门在ON位, 探测到了电瓶放电率过大	电瓶汇流条没有电	
1797	20932	电气 (D)	单选题	交流电压和频率的正常指示为:	A	115±5 伏和400±5Hz	115±10 伏和400±10Hz	115±10 伏和400±5Hz	115±5 伏和400±10Hz
1798	20931	电气 (D)	单选题	关于琥珀色“ELEC”灯, 下面哪句话正确?	B	在空中该灯会亮, 在地面被抑制	在地面该灯亮表明直流电源系统或备用电源系统设备失效, 在空中该灯被抑制	不论空中地面, 该灯亮都表明电气系统有故障存在	
1799	20930	电气 (D)	单选题	直流电压表的正常指示为:	B	26±2 伏	24±4 伏	28±2 伏	28±4 伏
1800	20929	电气 (D)	单选题	当交流转换汇流条无电, 电瓶电门在“ON”位时, 将备用电源电门放到“OFF”位, 会发生以下哪些情况?	A	备用交、直流汇流条都没电, 电瓶汇流条和热电瓶汇流条有电	备用交、直流汇流条和电瓶汇流条都没电	备用交、直流汇流条、电瓶汇流条和转换热电瓶汇流条都没电	
1801	20928	电气 (D)	单选题	电瓶充电器使用来自 () 的电给电瓶充电。	A	地面勤务汇流条	直流汇流条	转换的热电瓶汇流条	静变流机
1802	20927	电气 (D)	多选题	IDG自动上线的条件?	A, B, C, D	在空中	只能出现一次	飞机在APU向两个转换汇流条供电时起飞	APU停车或失效
1803	20926	电气 (D)	单选题	如果汇流条转换电门在自动位并且给转换汇流条供电的电源断开或失效, 向另一个转换汇流条供电的电源通过 () 自动接通无电的转换汇流条。	A	BTB	CROSS BUS TIE RELAY	IDG	TR UNIT
1804	20925	电气 (D)	单选题	IDG使用 () 进行润滑和冷却。	B	发动机的滑油系统	IDG自带的滑油系统		
1805	20924	电气 (D)	单选题	当仅剩电瓶供电时, 能否给交流电汇流条供电?	B	不能	可通过静变流机给备用交流汇流条供电		
1806	20923	电气 (D)	单选题	当交流转换汇流条有电时, 电瓶汇流条的供电来源是:	C	TR1	TR2	TR3	电瓶
1807	20922	电气 (D)	单选题	什么情况下, 只有转换的热电瓶汇流条没有电?	C	当交流转换汇流条无电时, 电瓶电门ON, 备用电源电门ON	当交流转换汇流条无电时, 电瓶电门OFF, 备用电源电门ON	当交流转换汇流条无电时, 电瓶电门OFF, 备用电源电门BAT	当交流转换汇流条有电时, 电瓶电门ON, 备用电源电门BAT
1808	20921	电气 (D)	多选题	仅剩电瓶供电时, 还有哪些通讯设备可以使用?	A, B, C, D	飞行内话系统	勤务内话系统	旅客广播系统	1号VHF
1809	20920	电气 (D)	单选题	滑油压力和滑油温度在仅剩电瓶供电时, 是否显示	A	显示	不显示		
1810	20919	电气 (D)	单选题	如在地面上中断电源超过2秒, 那么CDS恢复显示会需要高达 () 分钟的时间	B	2	3	4	5
1811	20918	电气 (D)	多选题	当电瓶是唯一电源时, 仍工作的设备有:	A, B, C, D	机组氧气	机长皮托管探头加温	空地系统	防滞不工作灯
1812	20917	电气 (D)	单选题	初始的充电循环完成后, () 。	A	电瓶充电器转变成稳定的电压变压整流器方式	电瓶充电器将从电路中自动断开		
1813	20916	电气 (D)	多选题	两台发电机失效后, 由电瓶供电的直流汇流条包括:	A, B, D	电瓶汇流条	备用直流汇流条	备用交流汇流条	转换的热电瓶汇流条
1814	20915	电气 (D)	单选题	安装了单电瓶的飞机, 一个充满电的电瓶能提供最少多少分钟的备用电源?	D	10	15	20	30
1815	20914	电气 (D)	多选题	CROSS BUS TIE RELAY自动断开的条件:	A, B	在飞行指引仪或自动驾驶仪ILS 进近过程中, 在下滑道截获时出现	汇流条转换电门在关断位	当TR1失效时	当TR2和TR3失效时
1816	20913	电气 (D)	单选题	当两个交流转换汇流条有电时, () 。	A	乘务员面板上的地面勤务电门被超控	不会超控乘务员面板上的地面勤务电门		
1817	20912	电气 (D)	单选题	在空中, APU发电机可向几个交流转换汇流条供电?	B	1个	2个		
1818	20911	电气 (D)	单选题	APU发电机电门有两个, () 。	B	分别控制左右两部APU发电机	APU发电机只有一个		
1819	20910	电气 (D)	单选题	地面勤务电门的位置?	A	前乘务员面板	后乘务员面板	前顶板	后顶板
1820	20909	电气 (D)	单选题	两个交流转换汇流条都不由IDG供电, 将一个单个的APU发电机电门移向开位, () 。	B	仅相应侧交流转换汇流条接通到APU发电机上	双侧交流转换汇流条都接通到APU发电机上		

1821	20908	电气 (D)	单选题	APU发电机向一个交流转换汇流条供电且IDG向另一个交流转换汇流条供电时，将相应的APU 发电机电门移向关位，（ ）。	A	将APU发电机从馈电线汇流条和交流转换汇流条上断开	不会将APU发电机从馈电线汇流条和交流转换汇流条上断开		
1822	20907	电气 (D)	单选题	APU发电机向两个交流转换汇流条供电时，将一个APU发电机电门置于关位，则相应一侧的交流转换汇流条不再由APU发电机供电。	B	正确	错误		
1823	20906	电气 (D)	单选题	汇流条转换电门在关断位时，CROSS BUS TIE RELAY（ ）。	B	不会断开	会断开		
1824	20905	电气 (D)	单选题	TRANSFER BUS OFF灯亮表示：	D	IDG不向转换汇流条供电	APU发电机不向转换汇流条供电	地面电源不向转换汇流条供电	相应的转换汇流条无电
1825	20904	电气 (D)	单选题	GRD POWER AVAILABLE灯亮表示：	C	地面电源已连接	地面电源电门已接通	地面电源已连接并符合飞机电源质量标准	地面电源已撤走
1826	20903	电气 (D)	单选题	将备用电源电门放在OFF位，导致STANDBY POWER OFF灯（ ）。	A	亮	不亮		
1827	20902	电气 (D)	单选题	如果有电源并且发动机起动手柄在慢车位，发电机驱动脱开电门（ ）综合驱动发电机。	A	可脱开	不可脱开		
1828	20901	电气 (D)	多选题	CAB/UTIL电门关断时，断开以下哪些设备？	A, B, C, D	左和右再循环风扇	前和后舱门区域加温器	航徽灯	所有115V交流电厨房汇流条
1829	20227	B737 安全类	单选题	机组操作不当导致航空器姿态大于+25或小于等于-10，或坡度大于等于45度。（注：紧急避让情况除外），视为（ ）	B	安全严重差错	安全一般差错	人为原因责任事件	
1830	20226	B737 安全类	单选题	由于机组原因，在区域范围内双向陆空通信联系中断5分钟（含）至15分钟（不含）内，但未构成安全严重差错的。注：从第一次管制员主频呼叫未回应开始计算，视为（ ）	B	安全严重差错	安全一般差错	人为原因责任事件	
1831	20225	B737 安全类	单选题	气压高度超过20000英尺机组操作襟翼手柄，持续时间超过两秒或只要襟翼实际位置发生变化，视为（ ）	B	安全严重差错	安全一般差错	人为原因责任事件	
1832	20224	B737 安全类	单选题	航空器安定面配平超出起飞允许的范围或襟翼不在规定的位置，触发起飞形态警告，但尚未构成安全严重差错的，视为（ ）	B	安全红线差错	安全一般差错	人为原因责任事件	
1833	20223	B737 安全类	单选题	机组操作手柄时超过手柄目标位置的标牌限制速度导致保护系统生效及其他安全后果（乱流影响除外），视为（ ）	B	安全严重差错	安全一般差错	人为原因责任事件	
1834	20222	B737 安全类	单选题	由于机组原因，进近中未按机型程序要求，航空器低于进近图中规定的高度限制200英尺及以上，且未构成安全严重差错的，视为（ ）	B	安全严重差错	安全一般差错	安全红线差错	人为原因责任事件
1835	20221	B737 安全类	单选题	小于最小限制速度（自动飞行外界气流影响，5秒内机组采取正确处置除外），视为（ ）。	B	安全严重差错	安全一般差错	安全红线差错	人为原因责任事件
1836	20220	B737 安全类	单选题	进近过程中，NDB进近调错导航台（NDB）频率、ILS进近调错ILS频率、VOR进近调错VOR频率、调错航道、飞错进近程序等，但未构成安全严重差错的，视为（ ）	B	安全红线差错	安全一般差错	人为原因责任事件	

1837	20219	B737安全类	单选题	未经ATC 许可或机务未给出指挥手势，航空器开始滑行，但未造成安全后果的，视为（ ）	B	安全严重差错	安全一般差错	人为原因责任事件	
1838	20218	B737安全类	单选题	机组没有正确执行管制指令，导致航空器偏离指定航线（迹）或航路中心线达10公里（不含）至25公里，但未构成安全严重差错的，视为（ ）	B	安全红线差错	安全一般差错	人为原因责任事件	
1839	20217	B737安全类	单选题	机组因未按管制指令飞行或航空器调错修正海压或场压，导致偏离计划高度达60米（200英尺）及以上，但未达到（ ）英尺，但未造成与其他航空器冲突或需要指挥其他航空器避让等后果的	A	1000	1100	1200	1500
1840	20216	B737安全类	单选题	由于机组原因，在区域范围内双向陆空通信联系中断5分钟（含）至（ ）分钟（不含）内，但未构成安全严重差错的，视为安全一般差错。（注：从第一次管制员主频呼叫未回应开始计算）	D	8	9	10	15
1841	20215	B737安全类	单选题	气压高度超过（ ）英尺机组操作襟翼手柄，持续时间超过两秒或只要襟\缝翼实际位置发生变化，视为安全一般差错。	D	8400	10000	14000	20000
1842	20214	B737安全类	单选题	由于机组原因，使飞机所产生气流造成航空器损伤、地面设施设备损伤或人员伤亡，且未构成安全严重差错的，视为（ ）。	B	安全严重差错	安全一般差错	安全红线差错	
1843	20213	B737安全类	单选题	在组织实施民用航空运输及相关活动中，由于人为原因未执行程序、标准或组织管理原因造成严重降低公司运行安全品质，其性质和程度接近但未构成安全严重差错的事件，或造成较大安全风险隐患事件，被定义为（ ）	B	安全严重差错	安全一般差错	安全红线差错	人为原因责任事件
1844	20212	B737安全类	单选题	偏离指定航线(迹)且偏离幅度在（ ）公里（含）以下或偏离指定航路中心线且偏离幅度在10公里（含）以下的情况属于人为原因责任事件。	C	6	8	10	
1845	20211	B737安全类	单选题	机组原因导致飞机未按飞机计划加注燃油，造成航空器减载飞行或航班延误的情况属于：	B	飞行一般安全差错	人为原因责任事件	飞行严重安全差错	
1846	20210	B737安全类	单选题	通讯设备使用错误，造成影响飞行安全的后果，但未构成安全一般差错的情况属于：	A	人为原因责任事件	飞行一般安全差错	飞行严重安全差错	
1847	20209	B737安全类	单选题	驾驶航空器未按操作程序或规定使用手柄、电门、开关等操作部件，但未构成安全一般差错的情况属于：	A	人为原因责任事件	飞行一般安全差错	飞行严重安全差错	
1848	20208	B737安全类	单选题	机组原因导致飞机未按飞机计划加注燃油，造成航空器减载飞行或航班延误的情况属于：	B	飞行一般安全差错	人为原因责任事件	飞行严重安全差错	
1849	20207	B737安全类	单选题	目视进近过程中，下降率大于等于1400ft/min，持续（ ）秒（含）以上，继续进近落地的情况属于人为原因责任事件。	A	3	4	5	

1850	20206	B737安全类	单选题	目视进近过程中,下降率大于等于()ft/min,持续3秒(含)以上,继续进近落地的情况属于人为原因责任事件.	A	1400	1200	1300	
1851	20205	B737安全类	单选题	在仪表进近(ILS)1000ft(AFE)以下至DA/H,水平偏差超过1个点,或垂直偏差低于1个点持续()秒以上,继续进近落地的情况属于人为原因责任事件.	C	6	2	5	
1852	20204	B737安全类	单选题	机组执行风切变机动改出程序,动作不规范的情况属于:	B	飞行一般安全差错	人为原因责任事件	飞行严重安全差错	
1853	20203	B737安全类	单选题	错误的偏离指定进离场航线未超过()公里或2倍RNP值属于人为原因责任事件.	C	3	4	5	
1854	20202	B737安全类	单选题	机组原因导致航空器滑错滑行道,需要使用飞机牵引设备重新回到正确滑行路线,但未构成安全严重差错的情况属于:	A	人为原因责任事件	飞行一般安全差错	飞行严重安全差错	
1855	20201	B737安全类	单选题	机组可否在未设置停留刹车德情况下启动发动机?	B	可以	不可以		
1856	20200	B737安全类	单选题	航空器起落架安全销未取下,机务放行后机组未检查发现,且机组已接收飞机,但未起飞的情况属于:	B	飞行一般安全差错	人为原因责任事件	飞行严重安全差错	
1857	20199	B737安全类	单选题	各飞行阶段未完成检查单、或检查单漏项属于人为原因责任事件吗?	A	属于	不属于		
1858	20198	B737安全类	单选题	在组织实施民用航空运输及相关活动中,由于人为原因未执行程序、标准或组织管理原因造成降低公司运行品质但未危及运行安全的事件属于:	A	人为原因责任事件	飞行一般安全差错	飞行严重安全差错	
1859	20197	B737安全类	单选题	飞行机组成员在执行任务(含模拟机),前12小时内或执行任务期间饮用含酒精制品,执勤时仍处于酒精作用状态,酒测超标值在20mg/100ml≤血液酒精浓度<42mg/100ml的。责任人解聘机长资质(适用于机长及以上技术级别)或降低至最低级别(适用于副驾驶)并停飞()。	B	1-2个月	3-6个月	18个月	
1860	20196	B737安全类	多选题	若在能满足酒精测试条件的情况下,有意躲避未进行酒测而执行航班任务的。对于责任人处罚措施中正确的是:	A, B	解聘机长资质(适用于机长及以上技术级别)或降低至最低级别(适用于副驾驶);	停飞12个月;	停飞6个月	
1861	20195	B737安全类	单选题	若飞行机组人为删除QAR数据或警告,则对责任人处以()。	A	解聘机长资质(适用于机长及以上技术级别)或降低至最低级别(适用于副驾驶)并停飞12个月。	解聘机长资质(适用于机长及以上技术级别)或降低至最低级别(适用于副驾驶)并停飞3个月。	仅停飞12个月	
1862	20194	B737安全类	单选题	对于参训人员未参与训练、检查仍签署相关记录的情况,对责任人处以()。	C	仅停飞6个月	仅解聘机长资质(适用于机长及以上技术级别)或降低至最低级别(适用于副驾驶)。	解聘机长资质(适用于机长及以上技术级别)或降低至最低级别(适用于副驾驶)并停飞12个月	
1863	20193	B737安全类	单选题	若酒测超限(血液酒精浓度≥20mg/100ml)后仍继续执行航班任务的,处以责任人()。	C	解聘机长资质(适用于机长及以上技术级别)或降低至最低级别(适用于副驾驶)并停飞6个月。	解聘机长资质(适用于机长及以上技术级别)或降低至最低级别(适用于副驾驶)并停飞12个月。	责任人终身停飞	

1864	20192	B737安全类	单选题	酒精测试时由他人代测，有意躲避未进行酒测而执行航班任务的。对于责任人处以解聘机长资质（适用于机长及以上技术级别）或降低至最低级别（适用于副驾驶）并停飞（ ）。	D	1-2个月	3个月	6个月	12个月。
1865	20191	B737安全类	单选题	若飞行机组成员未对运行阶段中驾驶舱吸烟行为进行制止，并对其吸烟行为进行包庇、纵容或知情不报的。对于责任人（ ）。	B	仅解聘机长资质（适用于机长及以上技术级别）或降低至最低级别（适用于副驾驶）。	解聘机长资质（适用于机长及以上技术级别）或降低至最低级别（适用于副驾驶）并停飞6个月。	解聘机长资质（适用于机长及以上技术级别）或降低至最低级别（适用于副驾驶）并停飞12个月。	
1866	20190	B737安全类	单选题	对于飞行机组在所有运行阶段中吸烟（含使用电子烟）的情况。若责任人为首次违规吸烟人员，则处罚政策为（ ）。	B	仅解聘机长资质（适用于机长及以上技术级别）或降低至最低级别（适用于副驾驶），无需停飞。	解聘机长资质（适用于机长及以上技术级别）或降低至最低级别（适用于副驾驶）并停飞12个月。	解聘机长资质（适用于机长及以上技术级别）或降低至最低级别（适用于副驾驶）并停飞36个月。	
1867	20189	B737安全类	单选题	对于飞行人员存在吸食毒品行为的行 为，给予责任人（ ）。	A	解除劳动合同。	解聘机长资质（适用于机长及以上技术级别）或降低至最低级别（适用于副驾驶）并停飞12个月。	解聘机长资质（适用于机长及以上技术级别）或降低至最低级别（适用于副驾驶）并停飞至戒毒成功。	
1868	20188	B737安全类	单选题	飞行时间内，除民航局和公司手册允许的人员外，其他人员禁止进入驾驶舱；飞行机组成员违规离开驾驶舱的，给予责任人（ ）。	B	解聘机长资质（适用于机长及以上技术级别）或降低至最低级别（适用于副驾驶）并停飞1-2个月。	解聘机长资质（适用于机长及以上技术级别）或降低至最低级别（适用于副驾驶）并停飞3-6个月	仅停飞9个月	仅停飞3-6个月
1869	20187	B737安全类	单选题	在实际执行航班时，飞行中出现近地警告中的拉起警告（假信号除外），机组未及时采取修正措施（脱离机动或复飞）的情况，给予责任人/责任机组（ ）。	B	解聘机长资质（适用于机长及以上技术级别）或降低至最低级别（适用于副驾驶）并停飞1-2个月。	解聘机长资质（适用于机长及以上技术级别）或降低至最低级别（适用于副驾驶）并停飞3-6个月。	仅停飞9个月	仅停飞3-6个月
1870	20186	B737安全类	单选题	在实际执行航班时，发生不满足稳定进近要求或未按“进近着陆一票否决制”实施复飞，继续进近着陆的情况，处以责任人/责任机组（ ）。	B	解聘机长资质（适用于机长及以上技术级别）或降低至最低级别（适用于副驾驶）并停飞1-2个月。	解聘机长资质（适用于机长及以上技术级别）或降低至最低级别（适用于副驾驶）并停飞3-6个月。	仅停飞3-6个月。	仅停飞12个月。
1871	20185	B737安全类	单选题	若存在人为删除CVR数据或警告的行为，对责任人处以（ ）。	A	解聘机长资质（适用于机长及以上技术级别）或降低至最低级别（适用于副驾驶）并停飞12个月。	解聘机长资质（适用于机长及以上技术级别）或降低至最低级别（适用于副驾驶）并停飞3个月。	仅停飞12个月	
1872	20184	B737安全类	单选题	对于参训人员伪造飞行训练或检查记录，对责任人的处罚政策是（ ）。	C	仅停飞6个月	仅停飞9个月	解聘机长资质（适用于机长及以上技术级别）或降低至最低级别（适用于副驾驶）并停飞12个月	解聘机长资质（适用于机长及以上技术级别）或降低至最低级别（适用于副驾驶）并停飞3个月
1873	20183	B737安全类	单选题	对于教员未上座教学，或检查员不在位检查的情况，对责任人的处罚政策是（ ）。	C	停飞3个月	责任人解聘机长资质（适用于机长及以上技术级别）或降低至最低级别（适用于副驾驶）并停飞3个月。	责任人解聘机长资质（适用于机长及以上技术级别）或降低至最低级别（适用于副驾驶）并停飞6个月。	责任人解聘机长资质（适用于机长及以上技术级别）或降低至最低级别（适用于副驾驶）并停飞12个月。
1874	20182	B737安全类	单选题	对于训练或检查过程做无关事务的，如睡觉或玩游戏的情况。责任人的处罚政策为（ ）。	C	停飞1个月	停飞12个月	解聘机长资质（适用于机长及以上技术级别）或降低至最低级别（适用于副驾驶）并停飞3-6个月。	解聘机长资质（适用于机长及以上技术级别）或降低至最低级别（适用于副驾驶）并停飞12个月。
1875	20181	B737安全类	单选题	对于参训人员不上座参训，或不在训练位置参训的情况，责任人的处罚政策为（ ）。	C	仅停飞6个月	仅停飞12个月	解聘机长资质（适用于机长及以上技术级别）或降低至最低级别（适用于副驾驶）并停飞6个月。	解聘机长资质（适用于机长及以上技术级别）或降低至最低级别（适用于副驾驶）并停飞12个月。

1876	20180	B737安全类	单选题	对于未建立必需的目视参考下降至决断高/高度或最低下降高/高度以下，或低于决断高/高度或最低下降高/高度飞行，不能保持必需的目视参考仍继续进近着陆的情况。对责任人/责任机组解聘机长资质（适用于机长及以上技术级别）或降低至最低级别（适用于副驾驶）并停飞（ ）个月。	A	12	9	6	18
1877	20179	B737安全类	单选题	飞行机组成员在执行任务（含模拟机）前12小时内或执行任务期间饮用或使用含酒精制品，执勤时仍处于酒精作用状态，酒测超标值在血液酒精浓度 $\geq 42\text{mg}/100\text{ml}$ 的。对责任人解聘机长资质（适用于机长及以上技术级别）或降低至最低级别（适用于副驾驶）并停飞（ ）个月。	B	18	12	9	6
1878	20178	B737安全类	单选题	飞行人员存在使用麻醉药物或其他损及工作能力药物行为的（以航卫规定品类为准），对责任人解聘机长资质（适用于机长及以上技术级别）或降低至最低级别（适用于副驾驶）并停飞（ ）个月。	B	1-2个月	3-6个月	9-12个月	
1879	20177	B737安全类	单选题	机组未按规定操作，V1 后中断起飞，未构成征候的。此事件属于什么事件类型？	C	一般差错	安全红线	严重差错	飞行人为原因责任事件
1880	20176	B737安全类	单选题	航空器的操纵面夹板、挂钩、空速管套、静压孔塞、尾撑杆等未取下，航空器依靠自身动力滑出的，未构成征候的。此事件属于什么事件类型？	B	一般差错	严重差错	安全红线	飞行人为原因责任事件
1881	20175	B737安全类	单选题	由于机组违反相关规定和程序，导致航空器空调面板或增压面板构型设置错误，航空器起飞，未构成征候的。是否属于严重差错	A	是	否		
1882	20174	B737安全类	单选题	起落架安全销未取下，机组未检查发现，航空器起飞的。此事件属于什么事件类型？	D	飞行人为原因责任事件	安全红线	一般差错	严重差错
1883	20173	B737安全类	单选题	机组未按管制指令飞行或调错修正海压（或场压），导致偏离计划高度达1000英尺及以上，但未构成征候的。此事件属于什么事件类型？	D	飞行人为原因责任事件	安全红线	一般差错	严重差错
1884	20172	B737安全类	单选题	在地面上，由于机组违反相关规定和程序导致航空器与航空器之间或航空器与障碍物之间距离小于最小安全距离（以事发地民航监管单位标准为准），但未构成征候的。此事件属于什么事件类型？	B	一般差错	严重差错	安全红线	飞行人为原因责任事件
1885	20171	B737安全类	单选题	在飞行运行中超额或违规搭载人员飞行（经批准的占用工作人员座位的除外）此事件属于什么事件类型？	C	一般差错	安全红线	严重差错	飞行人为原因责任事件

1886	20170	B737 安全类	单选题	由于机组违反相关规定和程序，在关闭或占用的跑道、滑行道、或未指定的跑道上，航空器仪表进近到机场 AFE1500 英尺（含）以下或目视进近认错跑道（包括跑道方向）至 AFE1000 英尺（含）以下，未构成征候的。此事件属于什么事件类型？	C	一般差错	安全红线	严重差错	飞行人为原因责任事件
1887	20169	B737 安全类	单选题	机组未按规定操作，航空器安定面配平超出起飞允许范围或襟翼不在规定位置，未按程序完成中断处置的。（注：停留刹车未松、机械故障除外）是否属于严重差错	A	是	否		
1888	20168	B737 安全类	单选题	飞行机组携带的电子设备（包括移动电源、移动通信设备、平板电脑、摄录设备等）的锂电池起火或冒烟，机组成员未及时发现并妥善处置，且导致航空器损伤和/或人员轻微伤的情况，但未构成征候的。此事件属于什么事件类型？	C	一般差错	安全红线	严重差错	飞行人为原因责任事件
1889	20167	B737 安全类	单选题	由于机组原因，导致管制员紧急指挥避开禁区、危险区、限制区、炮射区或国境的。此事件属于什么事件类型？	B	一般差错	严重差错	安全红线	飞行人为原因责任事件
1890	20166	B737 安全类	单选题	进近过程中，NDB 进近调错导航台（NDB）频率、ILS 进近调错 ILS 频率、VOR 进近调错 VOR 频率、调错航道、飞错进近程序等，且航空器开始进入最后进近航段。此事件属于什么事件类型？	B	一般差错	严重差错	安全红线	飞行人为原因责任事件
1891	20165	B737 安全类	单选题	未按规定搭配机组执行航班任务（如安排不合格人员或无相应资格的人员执行航班、已生效的航班计划编排存在人员超时等情况），但未构成征候的。此事件属于什么事件类型？	C	一般差错	安全红线	严重差错	飞行人为原因责任事件
1892	20164	B737 安全类	单选题	由于机组违反相关规定和程序，在区域范围内双向陆空通信联系中断 15 分钟（含）以上，或双向联系中断 10min（含）以上，且导致航空器小于规定间隔。进近或塔台范围内双向陆空通信联系中断 1 分钟（含）至 3 分钟内，且导致航空器小于规定间隔，未构成征候的。（从第一次管制员主频呼叫未回应开始计算）此事件属于什么事件类型？	C	一般差错	安全红线	严重差错	飞行人为原因责任事件
1893	20163	B737 安全类	单选题	在起飞、着陆或复飞过程中，由于机组违反相关规定和程序造成尾撬擦地，未构成征候的；或者造成离地仰角（实际值）或接地仰角（实际值）超出机型手册限制（以机型实际包线测算值为准）。是否属于严重差错	A	是	否		
1894	20162	B737 安全类	单选题	驾驶航空器未按操作程序或规定使用手柄、电门、开关等操作部件，造成航空器损伤或人员受轻微伤，未构成征候的。此事件属于什么事件类型？	B	一般差错	严重差错	安全红线	飞行人为原因责任事件

1895	20161	B737 安全类	单选题	未按管制指令飞行，造成与其他航空器冲突或需要指挥其他航空器避让（包含管制员预防式调整）等，但未构成征候的。此事件属于什么事件类型？	C	一般差错	安全红线	严重差错	飞行人为原因责任事件
1896	20160	B737 安全类	单选题	按局方征候标准判定为C类、D类跑道侵入的事件此事件属于什么事件类型？	D	飞行人为原因责任事件	安全红线	一般差错	严重差错
1897	20159	B737 安全类	单选题	未经ATC许可飞机起飞或者着陆；未经ATC许可将航空器推出、开车、滑行或机务未给出指挥手势滑行并造成安全后果的。此案件此事件属于什么事件类型？	D	飞行人为原因责任事件	安全红线	一般差错	严重差错
1898	20158	B737 安全类	单选题	由于机组违反相关规定和程序，超过实际最大允许着陆重量着陆，未构成征候的。（注：紧急情况除外）是否属于严重差错	A	是	否		
1899	20157	B737 安全类	单选题	飞行机组（ ）均需要对强制复飞的标准进行监控和复飞喊话，严格落实“复飞一票否决”制。	B	必要成员	任何成员		
1900	20156	B737 安全类	单选题	1000ft (AFE) 以下不稳定进近涉及安全红线的强制复飞量化标准：DA/H 或 MDA/H 以下按公司（ ）要求实施	B	仪表飞行	目视飞行	都正确	
1901	20155	B737 安全类	单选题	1000ft (AFE) 以下不稳定进近涉及安全红线的强制复飞量化标准：DA/H或MDA/H以下目视飞行，飞机位置不在跑道边线/边线灯水平延长线且未及时修正的，是否强制复飞。	A	是	否		
1902	20154	B737 安全类	单选题	1000ft (AFE) 以下不稳定进近涉及安全红线的强制复飞量化标准：其中目视进近500ft (AFE) 以下至跑道入口，在有可用 PAPI 灯参考的机场出现（ ）个白灯或者其他等效的参考必须强制复飞。	A	4	3	2	1
1903	20153	B737 安全类	单选题	1000ft (AFE) 以下不稳定进近涉及安全红线的强制复飞量化标准：其中目视进近500ft (AFE) 以下至跑道入口，在有可用 PAPI 灯参考的机场出现（ ）个红灯或者其他等效的参考必须强制复飞。	A	4	3	2	1
1904	20152	B737 安全类	单选题	1000ft (AFE) 以下不稳定进近涉及安全红线的强制复飞量化标准：其中仪表进近（ILS）1000ft (AFE) 以下至 DA/H，飞机下降率>（ ）ft/min (含)以上 2 秒必须强制复飞。	C	1000	1200	1500	800
1905	20151	B737 安全类	单选题	1000ft (AFE) 以下不稳定进近涉及安全红线的强制复飞量化标准：其中仪表进近（ILS）1000ft (AFE) 以下至 DA/H，飞机进近过程触发SINKRATE音响警告是否强制复飞。	A	是	否		

1906	20150	B737 安全类	单选题	1000ft (AFE) 以下不稳定进近涉及安全红线的强制复飞量化标准：其中仪表进近 (ILS) 1000ft (AFE) 以下至 DA/H, 飞机触发 GLIDE SLOPE 语音警告是否强制复飞。	A	是	否		
1907	20149	B737 安全类	单选题	1000ft (AFE) 以下不稳定进近涉及安全红线的强制复飞量化标准：其中仪表进近 (ILS) 1000ft (AFE) 以下至 DA/H, 飞机垂直偏离超过 () 个点 (含) 必须强制复飞。	A	2	1	都正确	
1908	20148	B737 安全类	单选题	1000ft (AFE) 以下不稳定进近涉及安全红线的强制复飞量化标准：其中仪表进近 (ILS) 1000ft (AFE) 以下至 DA/H, 飞机水平偏离超过 () 个点 (含) 必须强制复飞。	A	2	1	都正确	
1909	19795	737SOP	单选题	起飞前使用EFB中的辅助工具确定 () 的地速低于轮胎限制速度 () 节以上。	C	VR, 10	V1, 15	VR, 15	V1, 10
1910	19794	737SOP	单选题	失速改出的机动动作 ()	A	1. 紧握驾驶杆；2. 断开自动驾驶和自动油门；3. 柔和地使用机头向下的升降舵，减小迎角直至抖振和抖杆停止。可能需要使用机头向下的安定面配平；4. 按需从最短的方向改平坡度；5. 按需前推推力手柄；6. 收回减速板；7. 不要改变起落架或者襟翼形态，以下情况除外：在离地期间，如果襟翼收上，宣布襟翼1。	1. 紧握驾驶杆；2. 柔和地使用机头向下的升降舵，减小迎角直至抖振和抖杆停止。可能需要使用机头向下的安定面配平；3. 断开自动驾驶和自动油门；4. 按需从最短的方向改平坡度；5. 按需前推推力手柄；6. 收回减速板；7. 不要改变起落架或者襟翼形态，以下情况除外：在离地期间，如果襟翼收上，宣布襟翼1。	1. 紧握驾驶杆；2. 断开自动驾驶和自动油门；3. 柔和地使用机头向下的升降舵，减小迎角直至抖振和抖杆停止。可能需要使用机头向下的安定面配平；4. 按需前推推力手柄；5. 按需从最短的方向改平坡度；6. 收回减速板；7. 不要改变起落架或者襟翼形态，以下情况除外：在离地期间，如果襟翼收上，宣布襟翼1。	
1911	19793	737SOP	单选题	自动飞行时风切变的机动动作 ()	A	1. 按压任一TO/GA电门；2. 核实TO/GA方式信号牌显示；3. 核实GA推力；4. 收回减速板；5. 监控系统性能。	1. 按压任一TO/GA电门；2. 核实TO/GA方式信号牌显示；3. 收回减速板；4. 核实GA推力；5. 监控系统性能。	1. 按压任一TO/GA电门；2. 核实TO/GA方式信号牌显示；3. 核实GA推力；4. 监控系统性能；5. 收回减速板。	
1912	19792	737SOP	单选题	人工飞行时风切变的机动动作 ()	B	1. 脱离自动驾驶仪；2. 果断使用最大推力；3. 按压任一TO/GA电门；4. 脱离自动油门；5. 改平坡度的同时抬机头到起始俯仰姿态15度；6. 收回减速板；7. 遵循飞行指引仪的TO/GA指引。	1. 脱离自动驾驶仪；2. 按压任一TO/GA电门；3. 果断使用最大推力；4. 脱离自动油门；5. 改平坡度的同时抬机头到起始俯仰姿态15度；6. 收回减速板；7. 遵循飞行指引仪的TO/GA指引。	1. 脱离自动驾驶仪；2. 按压任一TO/GA电门；3. 果断使用最大推力；4. 脱离自动油门；5. 收回减速板；6. 改平坡度的同时抬机头到起始俯仰姿态15度；7. 遵循飞行指引仪的TO/GA指引。	
1913	19791	737SOP	单选题	地形警告的机动动作 ()	A	1. 脱离自动驾驶；2. 脱离自动油门；3. 果断使用最大推力；4. 改平坡度的同时，抬机头到起始俯仰姿态20度；5. 收起减速板；6. 如仍然存在地形威胁，继续抬机头至俯仰姿态限制显示或抖杆或起始抖动	1. 果断使用最大推力；2. 脱离自动驾驶；3. 脱离自动油门；4. 改平坡度的同时，抬机头到起始俯仰姿态20度；5. 收起减速板；6. 如仍然存在地形威胁，继续抬机头至俯仰姿态限制显示或抖杆或起始抖动	1. 脱离自动驾驶；2. 脱离自动油门；3. 果断使用最大推力；4. 收起减速板；5. 改平坡度的同时，抬机头到起始俯仰姿态20度；6. 如仍然存在地形威胁，继续抬机头至俯仰姿态限制显示或抖杆或起始抖动	

1914	19790	737SOP	单选题	PM在放襟翼5的喊话为：PF喊话“襟翼5”，PM在检查高度、速度符合放襟翼要求后，喊话（），设置襟翼手柄，喊话（），监控襟翼和缝翼放出到位。	A	“速度检查”，“襟翼5”	“高度速度检查”，“襟翼5”	“高度检查”，“襟翼5”	
1915	19789	737SOP	单选题	PM在放襟翼1的喊话为：PF喊话“襟翼1”，PM在检查高度、速度符合放襟翼要求后，喊话（），设置襟翼手柄，喊话（），监控襟翼和缝翼放出到位。	B	“速度检查”，“襟翼1”	“高度速度检查”，“襟翼1”	“高度检查”，“襟翼1”	
1916	19788	737SOP	单选题	PM在收襟翼时的喊话为：PF喊话“襟翼1”，PM检查速度大于V2+15后喊话（），设置襟翼手柄，喊话（），监控襟翼和缝翼收上到位。	C	“速度检查大于V2+15”，“襟翼1”	“大于V2+15”，“襟翼1”	“速度检查”，“襟翼1”	
1917	19787	737SOP	单选题	巡航阶段飞机如果出现因GPS信号丢失导致的明显错误的地形警报/警告，飞行机组可不执行地形改出机动程序，但应与ATC核实飞机高度、位置、高度表调定值等信息后完成最安全的决策。	A	正确	错误		
1918	19786	737SOP	单选题	如飞行机组具备CAT II 和HUD标准 II 类资格，则（）。	B	最低使用正常起飞标准	最低使用“LVP实施中”起飞标准，不得使用“HUD需局方批准”起飞标准。	最低使用“HUD需局方批准”起飞标准。	
1919	19785	737SOP	单选题	RNP进近时如在低高度出现GLIDE SLOPE 警告，如果确认飞机处于安全轨迹且已建立目视参考，可视为干扰性信息并继续进近。	A	正确	错误		
1920	19784	737SOP	单选题	RNP进近如未建立足够的目视参考时VNAV 方式断开，执行复飞。	A	正确	错误		
1921	19783	737SOP	单选题	进近阶段，出现“GO-AROUND, WINDSHEAR AHEAD”警告执行风切变机动程序或复飞程序，按需在ATC的许可下，调整水平轨迹；出现“MONITOR RADAR DISPLAY”警报执行复飞程序，按需在ATC的许可下，调整水平轨迹。	A	正确	错误		
1922	19782	737SOP	单选题	起飞阶段，V1前出现“WINDSHEAR AHEAD, WINDSHEAR AHEAD”警告或“MONITOR RADAR DISPLAY”警报执行中断起飞程序；V1后出现“WINDSHEAR AHEAD, WINDSHEAR AHEAD”警告离地后执行风切变机动程序。	A	正确	错误		
1923	19781	737SOP	单选题	飞行任何阶段，出现“WINDSHEAR, WINDSHEAR”警告，或出现不可接受的飞行轨迹偏差时执行风切变机动程序。	A	正确	错误		
1924	19780	737SOP	单选题	如果在单发滑行期间出现任何机长认为不适宜继续滑行的情况，飞行机组应要求拖回。对于因单发滑行造成的拖回事件，公司不追究飞行机组责任。	A	正确	错误		
1925	19779	737SOP	多选题	（多选题）在（）条件下应适当增加绕飞距离。	A, B, C	强雷暴	北方地区	零度等温层附近	

1926	19778	737SOP	单选题	巡航时超速的处置程序为：避免收油门到慢车，否则会导致发动机回到巡航推力时加速缓慢，并且可能导致对速度的过度控制或是掉高度。如果自动油门的修正不令人满意，保持自动驾驶接通，缓慢放出部分减速板直至空速低于VMO/MMO后，缓慢地收回减速板。	A	正确	错误		
1927	19777	737SOP	多选题	（多选题）飞行机组应避免超过飞机最大操作速度/马赫数（VMO/MMO），超速易发生的情况为：	A, B	下降时，飞行机组未转换马赫/空速指示。	）高高度巡航时，风速或风向快速变化。		
1928	19776	737SOP	单选题	起落航线在切跑道头30秒后放出起落架并设置襟翼15，风修正为（）。	A	每2节顺风减1秒	每2节顺风减2秒	每1节顺风减1秒	每2节顺风减2秒
1929	19775	737SOP	单选题	使用V/S方式的非精密直线进近当飞机通过FAF且在DDA/H以上（）英尺时，在MCP调定复飞高度。	C	100	200	300	500
1930	19774	737SOP	多选题	（多选题）RNP进近或使用VNAV方式的非精密直线进近必须在FMA显示以下（）方式（之一）后调定DDA/H，否则中止进近。	A, B, C	ALT HOLD	VNAV PTH	VNAV ALT	
1931	19773	737SOP	单选题	使用VNAV方式的非精密直线进近当飞机通过FAF且在复飞高度以下（）英尺，以VNAV PTH方式在五边上稳定时，在MCP调定复飞高度。	C	100	200	300	500
1932	19772	737SOP	单选题	（多选题）使用V/S方式的非精密直线进近必须在FMA显示（）方式后调定DDA/H，否则中止进近。	A	ALT HOLD	VNAV PTH	VNAV ALT	
1933	19771	737SOP	单选题	使用VNAV方式的非精密直线进近在FAF后开始下降时，喊话（）。	A	“下滑轨迹生效”	“接近下滑轨迹”	“下滑轨迹”	
1934	19770	737SOP	单选题	非精密直线进近在FAF前2海里，喊话（）。	B	“下滑轨迹生效”	“接近下滑轨迹”	“下滑轨迹”	
1935	19769	737SOP	单选题	使用垂直导航（VNAV）的非精密直线进近在最后进近航段当飞机以VNAV PTH方式下降时，由于最小速度保护功能，AFDS可能从VNAV方式转换到LVL CHG方式，飞行机组应执行复飞。	A	正确	错误		
1936	19768	737SOP	多选题	使用垂直导航（VNAV）的非精密直线进近要求在最后进近航段满足以下任一条件：	A, B, C	在航段（LEGS）页面上出现下滑轨迹角。	在跑道进近末端有一个RWxx航路点。	在跑道进近末端之前有一个复飞航路点（例如MXxx）	
1937	19767	737SOP	单选题	着陆后关车前，使用慢车或接近慢车推力完成不少于（）分钟的发动机冷却时间。	C	1	2	3	4
1938	19766	737SOP	单选题	到达滑行速度前反推手柄应在慢车位。从慢车位到收回位的移动过程中出现停顿可能会引起主警戒灯和发动机系统系统信号牌灯亮。	A	正确	错误		
1939	19765	737SOP	单选题	当飞机切入航道前，PF应检查并喊话“（ILS识别码）识别”。	A	正确	错误		
1940	19764	737SOP	单选题	如使用雷达引导，PF喊话：“航路点排序”，PM在CDU选择切入最后进近航段至FAF，这样可以完成正确的进近和复飞航路点排序。	A	正确	错误		

1941	19763	737SOP	单选题	当地图显示的程序转弯程序与航图不一致时，飞行机组应使用航选方式完成程序转弯。	A	正确	错误		
1942	19762	737SOP	单选题	在程序管制机场飞行时，飞行机组应严格遵守航图的高度和速度限制。当飞机需要偏离航线时，应首先申请上升至（ ）后再完成偏航；当机场存在多个扇区时，应以最高者为准。当飞机重新加入航线后，才允许按程序下降。	B	最低越障高度	最低扇区高度	网格最低安全高度	
1943	19761	737SOP	单选题	当执行类/非精密进近时，飞行机组应在完成进近简令前对类/非精密进近程序进行复习并参照程序完成进近。	A	正确	错误		
1944	19760	737SOP	单选题	进近准备时应检查跑道剩余距离大于600米或15%裕度的较高值后按需调定自动刹车。	A	正确	错误		
1945	19759	737SOP	多选题	（多选题）飞行机组在非正常情况需要改变高度时，应高于以下最低标准：	A, C	扇区内：正常航路为最低越障高度；偏离航路为扇区安全高度。	扇区内：正常航路为航路安全高度；偏离航路为网格最低安全高度或释压航路的安全高度。	扇区外：正常航路为航路安全高度；偏离航路为网格最低安全高度或释压航路的安全高度。	扇区外：正常航路为最低越障高度；偏离航路为扇区安全高度
1946	19758	737SOP	单选题	在起飞阶段如PM忙于与ATC通话，PF是否可以完成替代性FMA方式喊话。	A	是	否		
1947	19757	737SOP	多选题	（多选题）高原和高高原机场不得使用（ ）起飞。	A, C	无增压	无发动机引气	改进爬升	
1948	19756	737SOP	单选题	起飞前检查单完成后，应至少在一侧ND调定VSD（场压机场不使用VSD）。	A	正确	错误		
1949	19755	737SOP	单选题	侧窗开关过程中应用手扶住解锁手柄，禁止在解锁手柄施加（ ）的力，否则可能导致侧窗脱出。侧窗关闭后，确认没有挤压排水管和耳机线等异物。	A	向上	向下		
1950	19754	737SOP	单选题	应答机测试应在IRS校准完成后进行。	A	正确	错误		
1951	19753	737SOP	单选题	飞行时应选择监听VHF-1、VHF-2、飞行内话，打开扬声器（SPKR），调节音量电门至少调节至（ ）点钟方位以达到合适音量。	B	9	12	15	18
1952	19752	737SOP	单选题	按压发话电门不在中立位会导致顶板扬声器音量减小。	A	正确	错误		
1953	19751	737SOP	多选题	（多选题）低于决断高度/高、最低下降高度/高或特定决断高度/高时，如出现重大偏差应执行复飞的情况包括？	A, B, C, D	不能以正常机动在飞行轨迹上稳定。	拉平前速度大于目标速度+10节且持续增加。	无法在接地区作正常着陆（前3000英尺或跑道前1/3，以两者中较小的为准）。	高于接地区100英尺时驾驶舱未在跑道的延长线水平范围内。
1954	19750	737SOP	单选题	执行类精密进近或非精密进近不使用IAN方式时，飞行机组执行中止进近程序时应（ ）。	C	断开自动驾驶、重置指引，重新选择合适的横滚和俯仰方式	重置盲降频率至108.00，重新选择合适的横滚和俯仰方式（仅限精密进近）	直接在MCP选择需要的横滚和俯仰方式。	按压APP。
1955	19749	737SOP	多选题	（多选题）执行精密进近或非精密进近使用IAN方式时，飞行机组执行中止进近程序时可使用（ ）。	A, B	断开自动驾驶、重置指引，重新选择合适的横滚和俯仰方式	重置盲降频率至108.00，重新选择合适的横滚和俯仰方式（仅限精密进近）	直接在MCP选择需要的横滚和俯仰方式。	按压APP。

1956	19748	737SOP	单选题	自动着陆应在公司被授权实施 II 类运行的机场和跑道上实施（国外/地区机场参照《运行规范-C0021 II 类仪表进近和着陆运行》的机场和跑道列表），且飞行机组已获得本机 II 类运行资格的飞行机组。	A	正确	错误		
1957	19747	737SOP	单选题	高剖面进近在得到允许进近的指令后在 MCP 上选择 APP 并核实 G/S 已预位，选择 V/S 方式并使用推荐的下降率以截获 G/S。	A	正确	错误		
1958	19746	737SOP	单选题	高剖面进近时，推荐的下降率在 >2000 英尺时应 <（），在 2000 英尺至 1000 英尺时应 <（），在 <1000 英尺时应 <（）。	D	2000 英尺/分钟，1800 英尺/分钟，1000 英尺/分钟	2200 英尺/分钟，1700 英尺/分钟，1000 英尺/分钟	1500 英尺/分钟，1300 英尺/分钟，1000 英尺/分钟	2000 英尺/分钟，1500 英尺/分钟，1000 英尺/分钟
1959	19745	737SOP	单选题	如飞行机组在低于 10℃ 条件下滑行时存在冰、雪、融雪或积水条件，起飞前延迟放襟翼直到执行起飞前检查单；着陆后收至襟翼（）直到机务人员完成检查。	C	1	5	15	30
1960	19744	737SOP	单选题	最后进近航段飞行机组如发现襟翼卸载，执行复飞程序。如怀疑遭遇风切变，执行风切变机动程序。出现襟翼卸载后，在空速未调整至正常速度范围内时不得移动襟翼手柄。	A	正确	错误		
1961	19743	737SOP	单选题	飞行机组放出襟翼 1 的速度不应大于（）节，放出襟翼 5 的速度不应大于（）节，放出襟翼 15 的速度不应大于（）节，放出襟翼 30 的速度不应大于（）节。	B	250, 230, 210, 190	230, 210, 190, 170	230, 210, 170, 160	220, 210, 200, 190
1962	19742	737SOP	单选题	如刹车效应报告低于“好”，选择最大自动刹车。	A	正确	错误		
1963	19741	737SOP	单选题	跑道状况为湿（湿滑跑道）的最大人工着陆侧风限制为（）节。	C	15	20	23	25
1964	19740	737SOP	单选题	跑道状况为湿（跑道表面覆盖有任何明显的湿气或积水深度 ≤ 3 毫米）的最大人工着陆侧风限制为（）节。	D	15	20	25	30
1965	19739	737SOP	单选题	着陆时在稳定顺风或顺向阵风条件下目标速度为（）。	C	VREF+1/2 稳定的顶风分量（节）	VREF+稳定的顶风分量+（阵风值-稳定风值）（节）	VREF+5（节）	VREF+1/2 稳定的顶风分量+（阵风值-稳定风值）（节）
1966	19738	737SOP	单选题	使用人工油门着陆时，目标速度为（）。	D	VREF+1/2 稳定的顶风分量（节）	VREF+稳定的顶风分量+（阵风值-稳定风值）（节）	VREF+5（节）	VREF+1/2 稳定的顶风分量+（阵风值-稳定风值）（节）
1967	19737	737SOP	单选题	着陆跳跃的初始复飞姿态不应大于（）度。	B	5	7.5	10	12.5
1968	19736	737SOP	单选题	根据推荐的着陆方法，在通过 40 英尺后，如果飞机俯仰没有发生变化，PM 应在（）英尺之前协助修正。	A	30	20	10	5
1969	19735	737SOP	单选题	起飞时，在某些情况下隐载、天气等原因会导致飞机姿态增加但不离地。PF 应停止带杆，保持初始姿态不大于（）度。	B	5	7.5	10	12.5
1970	19734	737SOP	单选题	进入跑道后，如果预计会长时间占用跑道，报告 ATC；如果超过（）秒未得到允许起飞的指令，联系 ATC。	C	30	60	90	120

1971	19733	737SOP	单选题	滑行时在交叉处转弯时，PF是否应有明确的“左转”或“右转”喊话。	A	是	否		
1972	19732	737SOP	单选题	在实施RNP APCH (LNAV ONLY) 等使用CDFA技术的非精密进近时，是否修正MDA/H。	A	修正	不修正		
1973	19731	737SOP	单选题	在实施RNP AR或RNP APCH (LNAV/VNAV) 等类精密进近时，是否按CDFA要求修正DA/H。	B	修正	不修正		
1974	19730	737SOP	单选题	当全部进近灯光失效时，对于 I 类精密进近 ()。	D	所需RVR为航图最低标准+进近灯光长度(参照机场细则中的进近和跑道灯光长度)；国际/地区机场使用航图公布的无进近灯光 (ALS out) 标准。	所需RVR或VIS为航图最高标准+进近灯光长度(参照机场细则中的进近和跑道灯光长度)；国际/地区机场使用航图公布的无进近灯光 (ALS out) 标准。	所需RVR或VIS为航图最低标准+进近灯光长度(参照机场细则中的进近和跑道灯光长度)；国内机场使用航图公布的无进近灯光 (ALS out) 标准。	所需RVR或VIS为航图最低标准+进近灯光长度(参照机场细则中的进近和跑道灯光长度)；国际/地区机场使用航图公布的无进近灯光 (ALS out) 标准。
1975	19729	737SOP	单选题	II 类精密进近时，飞行机组应提前咨询ATC中间点和停止端RVR是否使用航图最低标准。	A	正确	错误		
1976	19728	737SOP	单选题	I 类精密进近时，当接地区和中间点RVR故障时，VIS≥ ()。	D	550米	400米	1000米	800米
1977	19727	737SOP	单选题	非低能见度运行时，如已规定起飞最低标准的机场接地区RVR故障，中间点RVR应≥ ()。	C	航图最低标准或500米(以高者为准)	航图最高标准或400米(以高者为准)	航图最低标准或400米(以高者为准)	航图最低标准或400米(以低者为准)
1978	19726	737SOP	单选题	未按规定起飞最低标准的机场起飞标准应为 ()。	C	VIS≥1600米或RVR≥1500米，云底高≥控制障碍物+120米。	VIS≥1500米或RVR≥1600米，云底高≥控制障碍物+60米。	VIS≥1600米或RVR≥1500米，云底高≥控制障碍物+60米。	VIS≥1500米或RVR≥1500米，云底高≥控制障碍物+60米。
1979	19725	737SOP	单选题	ATC给出推出指令时，右座 ()。当推出指令超过5分钟或机场要求时，重新申请。当ATC仅允许连接拖车时 ()。	A	开始计时，不应计时	开始计时，开始计时	不应计时，不应计时	
1980	19724	737SOP	单选题	从飞机开始 ()，以及 ()，飞行机组必须系好肩带。	C	推出到爬升至巡航高度，从巡航高度到着陆后关车阶段	推出到爬升至10000英尺(AFE机场标高以上高度)，从巡航高度到着陆后关车阶段	推出到爬升至10000英尺(AFE机场标高以上高度)，从10000英尺(AFE)到着陆后关车阶段	推出到爬升至巡航高度，从10000英尺(AFE)到着陆后关车阶段
1981	19723	737SOP	单选题	飞行时，中央操作台上不可摆放任何物品。	A	正确	错误		
1982	19722	737SOP	单选题	飞行机组应在预计起飞时间前 () 到达停机位。	B	20分钟	60分钟	70分钟	85分钟
1983	19721	737SOP	单选题	无线电通讯失效程序是否可以在机场细则中查询。	A	是	否		
1984	19720	737SOP	单选题	通讯中断时是否可以使用VHF 3部或卫星电话与地面取得联系。	A	是	否		
1985	19719	737SOP	单选题	通讯中断程序中是否有要求将所有发射机选择飞行内话位，检查是否存在无线电持续发射状况。	A	是	否		
1986	19718	737SOP	单选题	飞行机组在整个飞行过程中应严格守听无线电通讯。区域范围内 () 以上、进近或塔台范围内 () 以上未听到任何声音时，主动询问ATC。	B	10分钟，1分钟	5分钟，1分钟	5分钟，2分钟	10分钟，2分钟
1987	19717	737SOP	单选题	PF在人工操纵时，是否应对频率调整进行核实喊话。	B	是	否		

1988	19716	737SOP	单选题	从飞机（），以及从（）过程中，所有飞行机组成员必须佩戴耳机。负责通讯的飞行机组成员必须全程佩戴耳机进行无线电联络，不得以扬声器代替。	B	开始滑行到爬升至巡航高度，巡航高度开始下降到着陆滑行	开始推出到爬升至巡航高度，巡航高度开始下降到着陆关车	开始推出到10000英尺，10000英尺开始下降到着陆关车	开始推出到爬升至10000英尺，巡航高度开始下降到着陆关车
1989	19715	737SOP	单选题	继续起飞的喊话为（）。	C	“停止”	“中断”	“继续”	“起飞”
1990	19714	737SOP	单选题	中断起飞的喊话为（）。	B	“停止”	“中断”	“继续”	“起飞”
1991	19713	737SOP	单选题	ILS进近，出现LOC偏离的喊话为（）。	B	“航道偏左”	“航道”	“航道偏右”	
1992	19712	737SOP	单选题	ILS进近，出现G/S偏离的喊话为（）。	B	“下滑道高”	“下滑道”	“下滑道低”	
1993	19711	737SOP	单选题	当改变速度时，PF在MCP或FMC调定速度后喊话，如（）。	A	“速度180调定”	“调定速度180”	“襟翼1速度调定”	
1994	19710	737SOP	单选题	当改变航向时，PF在MCP调定航向后喊话，如（）。	B	“调定航向120”	“航向120调定”	“航向120”	
1995	19709	737SOP	单选题	根据推荐的标准喊话原则：已核实项目完成的喊话为（）。	B	核实	检查	方式有	
1996	19708	737SOP	单选题	PF需要对所有MCP电门的操作进行喊话。	A	正确	错误		
1997	19707	737SOP	单选题	根据推荐的标准喊话原则：断开（设备）的含义为（）	D	指令PM接通某个系统	已断开某个系统。	已接通某个系统	指令PM或预计断开某个系统
1998	19706	737SOP	单选题	根据推荐的标准喊话原则：（设备）断开的含义为（）	B	指令PM接通某个系统	已断开某个系统。	已接通某个系统	指令PM或预计断开某个系统
1999	19705	737SOP	单选题	根据推荐的标准喊话原则：（设备）接通的含义为（）	C	指令PM接通某个系统	指令PM预位某个方式	已接通某个系统	指令PM或预计断开某个系统
2000	19704	737SOP	单选题	根据推荐的标准喊话原则：接通（设备）的含义为（）	A	指令PM接通某个系统	指令PM预位某个方式	已接通某个系统	指令PM或预计断开某个系统
2001	19703	737SOP	单选题	如果飞机离地后飞行指引未显示，按压（）电门使飞行指引显示。	C	HDG SEL	F/D	TO/GA	LVL CHG
2002	19702	737SOP	单选题	PF喊话（），一只手握紧驾驶盘，另一只手按压推力手柄上的A/T断开按钮（）次。间隔时间需大于一秒，第一次断开自动油门，第二次消除目视警告。PM检查自动油门断开状况后喊话（）。	D	“断开自动油门”，一，“检查”	“自动油门断开”，两，“检查”	“断开自动油门”，三，“检查”	“断开自动油门”，两，“检查”
2003	19701	737SOP	单选题	自动飞行时，PF接通自动油门并喊话（），PM检查自动油门接通状况后对FMA方式进行喊话；人工飞行时，PF喊话（），PM接通自动油门并喊话（），检查自动油门接通状况后对FMA方式进行喊话。	B	“接通自动油门”，“接通自动油门”，“自动油门接通”	“自动油门接通”，“接通自动油门”，“自动油门接通”	“自动油门接通”，“自动油门接通”，“自动油门接通”	“自动油门接通”，“接通自动油门”，“接通自动油门”
2004	19700	737SOP	单选题	PF喊话（），双手紧握驾驶盘，按压驾驶盘上的A/P断开按钮（）次。间隔时间需大于一秒，第一次断开自动驾驶，第二次消除目视和音响警告。PM检查自动驾驶断开状况后喊话（）。	C	“断开自动驾驶”，三，“检查”	“自动驾驶断开”，两，“检查”	“断开自动驾驶”，两，“检查”	“断开自动驾驶”，一，“检查”
2005	19699	737SOP	单选题	在符合接通自动驾驶的条件后，PF接通相应侧的自动驾驶并喊话（），PM检查自动驾驶接通状况后喊话（）。	B	“接通自动驾驶”，“CMD”	“自动驾驶接通”，“CMD”	“自动驾驶接通”，“自动驾驶接通”	“接通自动驾驶接通”，“自动驾驶接通”
2006	19698	737SOP	单选题	当使用LNAV方式转弯时，如果坡度可能超过（）度，使用HDG SEL方式进行干预。	C	25	30	35	40

2007	19697	737SOP	单选题	()英尺(MSL)以下,当马赫空速指示窗有显示时必须转换为指示空速。	C	20000	25000	26000	28000
2008	19696	737SOP	多选题	(多选题)接通自动驾驶应满足以下所有条件:	A, B, C	飞机在配平状态,驾驶杆上无杆力。	如使用飞行指引,应满足飞行指引的指令要求。	飞机的飞行轨迹已得到控制。	飞机失去配平状态。
2009	19695	737SOP	多选题	(多选题)单通道进近断开自动驾驶的最低高度为不低于()。	A, B, C	决断高度/高(DA/H)	最低下降高度/高(MDA/H)	特定决断高度/高(DDA/H)	500英尺
2010	19694	737SOP	单选题	接通自动驾驶(A/P)的最低高度为()英尺(AGL)。	A	400	500	800	1000
2011	19693	737SOP	单选题	非正常情况下,只有执行完手册规定的程序后飞机状态仍不可接受,才需要偏离规定程序,但机长必须对此行为产生的后果负责。	A	正确	错误		
2012	19692	737SOP	单选题	除非满足以下要求,否则PF不得要求检查单:	B	飞机状态、飞行轨迹得到控制;飞机不处于关键的飞行阶段(如起飞或着陆)。	飞机状态、飞行轨迹得到控制;飞机不处于关键的飞行阶段(如起飞或着陆);所有记忆项目已完成。	飞机不处于关键的飞行阶段(如起飞或着陆);所有记忆项目已完成。	
2013	19691	737SOP	单选题	如检查单的项目以“电门或手柄”结尾,则该条指的是()。如:“发动机起动手柄……切断”,指的是手柄的位置。	B	系统状态	电门或手柄的位置		
2014	19690	737SOP	单选题	如检查单的项目不以“电门或手柄”结尾,则该条指的是()。如:“起落架……放下”,指的是起落架的状态而不仅仅是手柄的位置。	B	电门或手柄的位置	系统状态		
2015	19689	737SOP	单选题	如果飞机没有沿着所需的垂直、水平航迹飞行,且飞行机组没有足够的时间来分析问题,PM应当:	A	与PF进行沟通;必要时,提醒PF的操纵;必要时,接管飞行操纵权。	接管飞行操纵权。	与PF进行沟通;必要时,接管飞行操纵权。	与PF进行沟通;必要时,提醒PF的操纵。
2016	19688	737SOP	单选题	如果飞机没有沿着所需的垂直、水平航迹飞行,且飞行机组没有足够的时间来分析问题,PF应当:	B	从MCP控制的自动飞行方式到人工飞行。	从FMC控制的自动飞行方式到MCP控制的自动飞行方式;从MCP控制的自动飞行方式到人工飞行。	从FMC控制的自动飞行方式到MCP控制的自动飞行方式。	从MCP控制的自动飞行方式到FMC控制的自动飞行方式;从FMC控制的自动飞行方式到人工飞行。
2017	19687	737SOP	单选题	FMC控制下的速度变化是否应该进行喊话。	A	是	否		
2018	19686	737SOP	单选题	任何情况下,飞行机组都应按顺序执行以下三个步骤,进行合理的任务分配:	C	导航-操纵-通讯	通讯-导航-操纵	操纵-导航-通讯	导航-通讯-操纵
2019	19685	737SOP	单选题	同时在两侧CDU草稿栏记录信息会导致正常信息无法显示。	B	错误	正确		
2020	19684	737SOP	单选题	当ATC指挥改变进离场航路时,飞行机组应该先()。	C	检查航图	修改CDU	申请雷达引导	
2021	19683	737SOP	单选题	当工作负荷较大时,尽量使用(),避免过多的()输入影响精力。	B	人工操纵,CDU	MCP,CDU	CDU,CDU	
2022	19682	737SOP	单选题	如果从起飞到着陆阶段右座是PF,当飞机已着陆,反推正常展开且状态稳定后()开始履行PF职责,在()未完全控制飞机前,()不得放弃对飞机的控制。	D	机长,机长,副驾驶	左座,机长,副驾驶	右座,左座,右座	左座,左座,右座

2023	19681	737SOP	单选题	如果从起飞到着陆阶段右座是PF, 飞机对正跑道允许起飞时 () 开始履行PF职责, 推力手柄由 () 控制, 直到离地后400英尺 (AGL地面以上高度), 中断起飞的决定必须由 () 做出。	C	右座, 右座, 责任机长	右座, 机长, 机长	右座, 左座, 责任机长	右座, 左座, 左座
2024	19680	737SOP	单选题	在飞行结束后, () 应当负责将所有已知的航空器故障填写FLB。	B	副驾驶	机长	安保组	
2025	19679	737SOP	单选题	飞行前, () 应当对飞机实施必要的检查	A	机长	副驾驶	安保组	
2026	19678	737SOP	单选题	正常情况下, 飞行机组所有成员 () 遵守SOP手册的规定, 有权对偏离规定的行为提出质疑。	B	推荐	必须	不必	
2027	19677	737SOP	多选题	(多选题) 关于RVSM运行, 说法正确的是?	B, C, D	进入RVSM空域前, 一套主高度表系统应工作正常	在RVSM区域飞行时必须使用自动驾驶	至少每一小时进行一次高度表的交叉检查和其他RVSM 飞行所需设备工作情况检查。	偏离ATC指令飞行高度层300英尺, 飞行机组应报告ATC。
2028	19676	737SOP	单选题	RNP/RNAV (LNAV/VNAV) 进近, 如果在DA未建立目视参考, 或在DA仅建立进近灯光系统的目视参考, () 英尺未建立跑道相关的目视参考时, 完成复飞。	B	50	100	150	200
2029	19675	737SOP	单选题	RNP/RNAV (LNAV/VNAV) 进近, 什么时候在MCP调定复飞高度?	D	当飞机通过FAF 且在DA以上100 英尺, 以VNAV PTH 方式在五边上稳定时	当飞机通过FAF 且在DA以上300 英尺, 以VNAV PTH 方式在五边上稳定时	当飞机通过FAF 且在复飞高度以下100 英尺, 以VNAV PTH 方式在五边上稳定时	当飞机通过FAF 且在复飞高度以下300 英尺, 以VNAV PTH 方式在五边上稳定时
2030	19674	737SOP	多选题	(多选题) 以下什么情况, 需退出PBN程序并检查安全高度, 申请传统程序或雷达引导?	A, B, C	出现NPS 琥珀色指示	XTK 达到/RNP	出现UNABLE REQD NAV PERF-RNP	
2031	19673	737SOP	多选题	(多选题) 进行RNP/RNAV离场准备, 正确的有?	A, B, C, D	确认航行通告、RAIM 预报和温度条件符合运行要求。	从数据库整体提取航路, 除非ATC要求, 否则遵守定位点的高度、速度限制。	核实RNP 数值和离场程序要求一致, 且ANP<RNP。	在地面预位LNAV 和VNAV。
2032	19672	737SOP	单选题	低能见运行使用什么来确定DH(决断高)?	C	航图上的DH	航图上的DA	航图上的RA	航图上的DDH
2033	19671	737SOP	单选题	低能见运行必须提供 () 的RVR测量值	A	接地端和中间段	中间段和停止端	接地端和停止端	接地端、中间段和停止端
2034	19670	737SOP	单选题	II类运行时如果飞机进近时出现影响自动进近或自动着陆能力的故障, 应该?	A	执行复飞程序	按需复飞或人工进近着陆		
2035	19669	737SOP	单选题	目前我司获准实施不低于 () 的II类精密进近运行。	B	DH15米/RVR200米	DH30米/RVR300米	DH45米/RVR350米	DH60米/RVR550米
2036	19668	737SOP	单选题	前视性地形抑制电门在地形抑制位会关闭由于错误 GPS 位置引起的前视性地形警诫/警告, 但不影响基于无线电高度的地形警诫/警告信息。该说法是否正确	A	正确	不正确		

2037	19667	737SOP	多选题	(多选题)关于风切变下列说法正确的是	A, B, C	飞行任何阶段, 出现“WINDSHEAR, AHEAD, WINDSHEAR”警告, 或出现不可接受的飞行轨迹偏差时执行风切变机动程序。	起飞阶段, V1 前出现“WINDSHEAR AHEAD, WINDSHEAR AHEAD”警告或“MONITOR RADAR DISPLAY”警戒执行中断起飞程序;	进近阶段, 出现“GO-AROUND, WINDSHEAR AHEAD”警告执行风切变机动程序或复飞程序, 按需在 ATC 的许可下, 调整水平轨迹;	进近阶段, 出现“MONITOR RADAR DISPLAY”警戒执行风切变机动程序。
2038	19666	737SOP	单选题	进近阶段如果出现地形警戒	A	飞行机组应立即执行复飞程序。除非在昼间目视气象条件 (VIS 不小于 5 公里且云底高不小于 300 米) 下, 检查飞行轨迹和高度正确, 核实障碍物或地形间隔安全的情况下可以继续进近。	无需处置, 继续观察		
2039	19665	737SOP	单选题	737 飞机的机动载荷限制为 ()	A	襟翼收上 + 2.5 G 至 - 1.0 G, 襟翼放下 + 2.0 G 至 0.0 G。	襟翼收上 + 2.5 G 至 - 2.0 G, 襟翼放下 + 2.0 G 至 0.0 G。	襟翼收上 + 2.5 G 至 - 1.0 G, 襟翼放下 + 2.0 G 至 1.0 G。	
2040	19664	737SOP	单选题	关于颠簸, 当飞行高度接近最大飞行高度时遭遇中度到强烈颠簸, 可能会导致抖杆器错误作动。如存在或预计存在颠簸, 巡航高度应低于最大飞行高度 () 英尺以上。	A	2000	3000	4000	
2041	19663	737SOP	多选题	(多选题)以下哪些情况, 不实施推杆同步:	A, B, C, D	航空器有影响发动机、飞控、刹车、转弯和液压等系统的故障保留或推出过程突发上述故障。	机场不允许实施推杆同步的区域	推出过程中使用抱轮牵引车时仅允许启动单发。	机场存在大风、大雨(雪)、低能见度等可能影响运行安全的非正常天气。
2042	19662	737SOP	单选题	737 机型允许最大着陆重量以 () 的垂直速率、最大起飞重量以 () 的垂直速率接地而不发生结构损坏。	B	600 英尺/分钟, 460 英尺/分钟	600 英尺/分钟, 360 英尺/分钟	500 英尺/分钟, 360 英尺/分钟	400 英尺/分钟, 360 英尺/分钟
2043	19661	737SOP	单选题	单发滑行期间, 工作的发动机推力不应超过 () N1。如推力仍不能满足滑行要求, 停止单发滑行, 申请拖车拖回。	A	50%	60%	70%	55%
2044	19660	737SOP	单选题	RVR 低于 550 或 VIS 低于 800 米时, 能否实施单发滑行	B	可以	不可以		
2045	19659	737SOP	多选题	(多选题)当飞机误入雷雨区时, 以下处置程序正确的是:	A, B, C, D	报告 ATC, 请示最短穿越雷雨的航迹, 尽量避开滚轴云和零度等温线区域。	调亮座舱照明设备, 避免闪电造成的短时失明。	参照颠簸处置程序。	参照 中度到严重降雨、冰雹或冻雨时飞行程序
2046	19658	737SOP	多选题	关于超速注意事项, 下列说法正确的是	A, B, C	除非自动驾驶仪明显不能纠正超速, 否则机组应保持自动驾驶接通。	如果进行人工操纵, 动作应非常柔和, 防止空中过载或失速抖杆。	如果出现失速抖杆, 按非正常机动要求完成改出。	
2047	19657	737SOP	多选题	(多选题)飞行机组应避免超过飞机最大操作速度/马赫数 (VMO/MMO), 超速易发生的情况为:	A, B	下降时, 飞行机组未转换马赫/空速指示。	高高度巡航时, 风速或风向快速变化。	爬升时, 推力不足	
2048	19656	737SOP	单选题	如FMC是10.8A版本, 预位VNAV后起飞遭遇风切变, 高于400英尺(AGL)时需再次按压TO/GA电门, 此说法正确吗?	A	正确	错误		

2049	19655	737SOP	多选题	(多选题)关于着陆程序,下列说法正确的是	A, C	仅设置襟翼 1 时要求高度检查	航道、下滑道指针未显示或 ILS 识别码未识别,无须中止进近	使用 LNAV 或 HDG SEL 方式切入航道。如使用 LNAV 方式, LNAV 可能平行于航道而不截获。	
2050	19654	737SOP	单选题	对于当天第一班,若机场标高高于2000英尺,温度低于5℃,起动发动机前,应考虑将点火选择器置于?	B	右点火位	双点火位	左点火位	
2051	19653	737SOP	单选题	起飞前如果中央油箱燃油量不足多少磅时,起飞时两个中央油箱燃油泵都需要关闭?	C	3500	4000	3000	
2052	19652	737SOP	单选题	滑行前需要核实刹车压力最小多少PSI?	C	3500	3200	2800	
2053	19651	737SOP	单选题	发动机推力稳定在慢车后无滑油压力是否需要执行发动机中止起动检查单?	A	需要	不需要		
2054	19650	737SOP	单选题	如不小心关断发动机起动手柄,能否立即再次提起发动机起动手柄尝试重新启动	A	不能	能		
2055	19649	737SOP	单选题	738发动机起动尝试间隔不得少于多少秒?	C	20	15	10	
2056	19648	737SOP	单选题	738发动机起动机工作周期最多()分钟?	C	5	1	2	3
2057	19647	737SOP	单选题	在推出或拖出的过程中,能否使用刹车?	B	能	不能		
2058	19646	737SOP	单选题	起动前如果液压增压是否需要获取地面的许可?	B	不需要	需要		
2059	19645	737SOP	单选题	起动前,通常机组怎样调定CDU页面?	A	PF起飞基准页, PM航段页	PM起飞基准页, PF航段页		
2060	19644	737SOP	单选题	飞机加油期间能否使用HF无线电?	A	不能	能		
2061	19643	737SOP	单选题	飞行前检查时,正常情况下增压方式选择器应该在什么位置?	B	人工位	自动位	备用位	
2062	19642	737SOP	单选题	在地面使用APU,如果中央油箱燃油量大于1000磅,驾驶舱有人监控,应该将中央油箱哪个泵接通?	B	右泵	左泵	后泵	前泵
2063	19641	737SOP	单选题	如果发动机控制灯(ENGINE CONTROL)亮能否放行?	A	不能	能		
2064	19640	737SOP	单选题	738飞机初始飞行前检查时,需核实发动机滑油量不小于多少?	C	55%	12夸脱	14夸脱	
2065	19639	737SOP	单选题	738飞机初始飞行前检查时,需核实液压油量不小于多少?	C	88%	80%	76%	
2066	19638	737SOP	多选题	(多选题)关于复飞的说法,正确的是:	A, C, D	737飞机具备在任何高度复飞的能力	飞行机组使用反推后,也可以按程序实施复飞	复飞程序分为标准复飞程序和中止进近程序	进近着陆一票否决制中,复飞口令效果等同于机长决断
2067	19637	737SOP	多选题	(多选题)以下哪些属于稳定进近的标准?	A, B, C, D	飞机处于正确的着陆形态	飞机应该处于进近速度。如果飞机的空速正趋于进近速度,偏差在+10节到-5节之间	下降率不大于1000英尺/分钟,如果进近要求下降率大于1000英尺/分钟,应完成特殊简令	推力调定符合飞机形态要求
2068	19636	737SOP	多选题	(多选题)下列哪些情况可以不用对高度进行修正	A, B, C	在ATC雷达引导下	在飞行高度层飞行	报告的机场温度高于0℃	
2069	19635	737SOP	多选题	(多选题)关于最后储备燃油的说法,正确的是:	A, B, C	指飞机以等待空速在机场上空450米/1500英尺高度上在标准条件下飞行30分钟所需的油量	737-700/800的最后储备燃油为2700磅或1225公斤	737-8的最后储备燃油为2200磅或998公斤	737-700/800的最后储备燃油为3000磅或1325公斤
2070	19634	737SOP	多选题	(多选题)关于减速板的使用,说法正确的是:	A, B, C	达到1000英尺(AFE或AGL,以低者为准)高度前,必须收回减速板	如空速接近VMO/MMO,在下降过程中快速收回减速板可能会导致飞机超速	大于等于襟翼15时减速板必须收回	

2071	19633	737SOP	多选题	(多选题) 下列关于襟翼使用限制, 正确的是:	A, B, C, D	起飞襟翼设定为襟翼5	着陆襟翼设定为襟翼30或襟翼40	飞行机组应遵守20000英尺 (MSL) 的襟翼使用高度限制和襟翼标牌速度规定的襟翼使用速度限制	最后进近航段飞行机组如发现襟翼卸载, 执行复飞程序
2072	19632	737SOP	多选题	(多选题) 下列说法哪些是正确的?	A, B, C	737飞机使用襟翼30着陆时, 如果接地姿态为5度, 机尾触地姿态为9. 2到11度	737-800襟翼整流罩的坡度为14. 3度	737-8襟翼尖小翼的坡度为10度	
2073	19631	737SOP	多选题	(多选题) 下列推荐的起飞操纵中哪些是正确的?	A, B, C	如果侧风超过20 节, 使用滑跑起飞技术	在60节前, 起飞推力应当被调定	737飞机使用襟翼5起飞时, 如果离地姿态为8度, 机尾离地高度为51厘米, 机尾触地姿态为9. 2到11度	
2074	19630	737SOP	多选题	(多选题) 需打开所有外部灯光的情况:	A, B, C, D	起飞阶段	着陆阶段	穿越跑道	紧急改变航路或高度且无法与管制员建立联系
2075	19629	737SOP	多选题	(多选题) 关于滑行的注意事项, 下列说法正确的是:	A, B, C	直线滑行时速度不得超过27节	转弯滑行时速度不得超过10节	在障碍物附近滑行时速度不得超过8节	
2076	19628	737SOP	多选题	(多选题) 下列哪些情况不使用减推力起飞:	A, B, C, D	存在防滞不工作	存在FMC不工作、EEC备用	预计起飞方向有风切变	污染跑道
2077	19627	737SOP	多选题	(多选题) 关于气压调定, 下列说法正确的是:	A, B, C, D	起飞前飞行机组应在CDU 性能页面输入起飞机场的过渡高度/高, 高度表调定为修正海压 (QNH) 或场压 (QFE)	使用场压基准时不得使用LNAV 和VNAV	没有公布过渡高度/高和过渡高度层的机场, 以ATC指令为准	下降阶段, 当飞机通过过渡高度层时, 调定修正海压或场压; 如ATC指令的标准气压高度低于过渡高度层时, 保持标准气压高度直到ATC 指令调定修正海压或场压
2078	19626	737SOP	多选题	(多选题) 关于新机长标准, 说法正确的是:	A, C, D	如果新机长在737 机型上作为机长运行未满足100 小时, 则在规定的决断高度/高、最低下降高度/高基础上增加30米	如果新机长在737 机型上作为机长运行未满足100 小时, 则在规定的决断高度/高、最低下降高度/高基础上增加50米	公布的RVR着陆最低标准RVR550米, 则新机长的RVR着陆最低标准为RVR1400米	公布的RVR着陆最低标准RVR1000米, 则新机长的RVR着陆最低标准为RVR1500米
2079	19625	737SOP	多选题	(多选题) 关于气象雷达的使用, 说法正确的是:	A, B, C, D	在仪表飞行规则条件下, 至少一部机载气象雷达设备必须工作正常才可以放行	不要在机库中使用气象雷达, 不包括气象雷达测试模式	起飞前, 至少一部机载气象雷达应接通在WX+T 模式, 雷达天线倾角 (TILT) 自动, 增益 (GAIN) 推荐调节至CAL位	如果机载气象雷达失效, 飞行机组应第一时间报告ATC, 通过目视绕飞天气或申请雷达引导避开危险天气
2080	19624	737SOP	多选题	(多选题) 如发现实际耗油与计划耗油存在异常偏离, 飞行机组应该:	A, B, C, D	检查燃油系统, 排除燃油泄漏的可能性	检查CDU航路点输入是否正确	检查CDU风向风速输入是否正确	评估并持续监控后续耗油情况
2081	19623	737SOP	多选题	(多选题) 飞行机组必须执行定期燃油检查, 并记录的数据包括:	A, B, C, D	已消耗燃油;	机上实际剩余燃油;	燃油流量和飞行高度	实际剩余燃油与计划剩余燃油的差值
2082	19622	737SOP	多选题	(多选题) 关于加油程序, 说法正确的是:	A, B, C, D	飞行机组应严格依据签派放行单给出的油量加油, 更改油量必须通知签派单位	负责监控加油的飞行机组成员应注意观察飞机加油接口处、各燃油箱、加油/放油面板有无不正常显示, 如有不正常或溢油等情况应停止加油	当机场存在雷雨天气时禁止加油	如果APU保护性自动停车, 不能在加油期间再次启动
2083	19621	737SOP	单选题	当出现非预期的实际加油量与运行飞行计划 (OFP) 油量相差超过 (至少) _____ 磅时, 必须通知签派单位。	B	1000	500	800	200
2084	19620	737SOP	多选题	(多选题) 下列关于燃油政策的说法正确的是:	A, B, C	飞行前, 飞行机组必须确保飞机携带足够的可用燃油以安全完成计划的飞行或从计划的飞行中备降	航线燃油指允许飞机从起飞机场或从重新签派或放行点飞到目的地机场着陆所需的燃油量	不可预期燃油在任何情况下不得低于以等待速度在目的地机场上空450米高度上在标准条件下飞行15分钟所需的燃油量	
2085	19619	737SOP	多选题	(多选题) 关于自动着陆的风速限制, 说法正确的是:	A, B, C	顶风25节	侧风15节	顺风10节	

2086	19618	737SOP	多选题	(多选题)关于飞行关键阶段的要求,说法正确的是:	A, B, C	飞行关键阶段避免所有人员进出驾驶舱	在飞行关键阶段,飞行机组所有成员不得进行与飞机安全运行无关的其他任何工作	避免不必要的谈话	
2087	19617	737SOP	单选题	飞机未配有FLB或FLB中未签署适航放行时,不得起飞。此说法是否正确?	A	正确	错误		
2088	19616	737SOP	多选题	以下有关通讯中断的处置,说法正确的是:	A, C, D	飞行机组在整个飞行过程中应严格遵守无线电通讯	区域范围内、进近或塔台范围内5分钟以上未听到任何声音时,主动询问ATC	主动询问ATC后若听不到回答,尝试在121.5建立联系	在检查RTP, ACP面板设置以及其他通讯设备后,仍无法与ATC取得联系,将所有发射机选择飞行内话位,检查是否存在无线电持续发射状况
2089	19615	737SOP	单选题	出现偏差时,PF在PM的提示下,无论是已经在修正或是确认喊话,必须以“检查”回应。此说法是否正确?	A	正确	错误		
2090	19614	737SOP	单选题	起飞或低高度复飞的离地期间不应跟随飞行指引指令,这可能导致擦机尾。此说法是否正确?	A	正确	错误		
2091	19613	737SOP	多选题	以下有关自动驾驶的使用正确的是:	A, C, D	接通自动驾驶的最低高度为400英尺(AGL)	当飞机的飞行轨迹没有得到控制时,可通过接通自动驾驶进行修正	自动驾驶不能修正严重失去配平的状态,或从非正常的飞行条件、不正常的姿态中改出	若自动驾驶接通后出现CWS方式,重新选择适合的横滚或俯仰方式
2092	19612	737SOP	多选题	以下有关最低设备清单(MEL)的说法正确的是:	A, B, C	若MEL没有此故障的说明,原则上不能放行,如放行必须联系相关单位核实确定。	若MEL可以放行但存在0项时,由签派单位和机长共同评估,如飞行机组在起飞前可以完成相应措施,则继续执行航班	在飞机依靠自身动力滑行时出现故障,飞行机组必须根据《快速检查单》处理故障,起飞前还应查阅MEL	手册中,字母“0”表示机务人员应完成的程序;字母“M”表示飞行机组应完成的程序
2093	19611	737SOP	单选题	巡航阶段,当仅有一名飞行机组成员在值勤位置,应系好肩带。此说法是否正确?	A	正确	错误		
2094	19610	737SOP	单选题	APU关车后,如需要执行离机安全程序,计时器计时()分钟(737-700/800)后关断电瓶电门。	B	1	2	3	
2095	19609	737SOP	单选题	APU启动后,计时器计时()分钟后按需接通APU引气。	B	1	2	3	
2096	19608	737SOP	多选题	(多选题)以下有关通讯,说法正确的是:	A, B, C	启动发动机时,由左座负责与地面人员通讯	PM使用其他频率通讯时,由PF负责当前频率通讯	当仅有一名飞行机组成员在驾驶舱时,除非ATC紧急指挥改变飞行轨迹,否则应再次核实后执行	当仅有一名飞行机组成员在驾驶舱时,可在ATC现用或121.5频率外联系或守听其他频率
2097	19607	737SOP	单选题	起飞离地()英尺(AGL)以下,飞行机组不允许与ATC通讯。	D	600	500	450	400
2098	19606	737SOP	多选题	(多选题)以下有关喊话,说法正确的是:	A, B, D	自动飞行时,PF对MCP电门的操作进行喊话,PM对FMA方式的变化进行喊话,PF完成核实	人工飞行时,PM根据PF或ATC的要求对MCP电门的操作、FMA方式的变化进行喊话,PF完成核实	“交操纵”喊话仅包括操纵的交接	飞行阶段除正常程序要求外,PF或PM操作任何重要设备均应进行喊话
2099	19605	737SOP	单选题	在起飞和爬升阶段,无论是自动还是人工飞行,推荐使用自动油门(A/T)。其他阶段推荐只有当自动驾驶接通在CMD方式时才使用自动油门。此说法是否正确?	A	正确	错误		
2100	19604	737SOP	单选题	要求检查单时,为了节省时间,可以不喊出检查单的全称。此说法是否正确?	B	正确	错误		

2101	19603	737SOP	多选题	(多选题) 有些情况要求飞机在最近的合适机场着陆, 这些情况包括但不限于以下哪几种:	A, B, C, D	机舱持续的烟雾或失火	只剩下一个主交流电源 (如发动机或APU)	只剩下一个液压系统 (备用系统作为一套液压系统)	非正常检查单中有“计划在最近的合适机场着陆”的字样
2102	19602	737SOP	多选题	(多选题) 运行中, 以下哪些情况应由机长完成所有起飞和着陆:	A, B, C, D	机场的最新气象报告中有效能见度 (VIS) 或跑道视程 (RVR) 等于或小于1200 米	机场附近报告有风切变	所用跑道的稳定侧风分量超过7 米/秒。	局方、公司规定的特殊机场和关注机场。
2103	19601	737SOP	多选题	(多选题) 以下有关驾驶舱机组间的核实, 说法正确的有:	A, B, C	操作任何电门、手柄必须得到在座机组成员的确认后再做动作。	FMA 方式变化必须喊出。	交接操纵必须喊出交接喊话。	
2104	19600	737SOP	单选题	机组在判断故障时, 只要怀疑可能存在氧气不足或空气污染, 即使没有相关警告也应戴上氧气面罩并建立机组通讯。此说法是否正确?	A	正确	错误		

20211216更新: 20214、20216、20226、20218、20221、20222、20155、20158、20163、20164、20166、20168、20169、20170、20171、20172、20175、20176、20177、19639、19743、22201、22710、22040、21247