序号	题目正文	选项 A	选项 B	选项 C	选项 D
1	%MAC通常用于表示（）。	飞机的重心位置	飞机各组成部分或旅客、货物的位置	飞机的俯仰平衡	没有实际意义
2	“货物.行李.邮件”的英文简写为	C.M.B	B.M.C	B.C.M	C.B.M
3	B737飞行耗油过程中对飞机的平均重心的影响趋势是:	伴随油耗的过程，重心开始向后移，直到抽用主油箱时重心慢慢往前	伴随油耗的过程，重心开始向前移，直到抽用主油箱时重心慢慢往后	伴随油耗的过程，重心一直向后移	伴随油耗的过程，重心一直向前移
4	D.O.I 指的是飞机的（）	指数	基本指数	使用指数	干使用指数
5	MRW 的中文名称是：	最大滑行重量	最大起飞重量	最大着陆重量	最大无油重量
6	包含机组成员及其行李、旅客餐饮服务设施、饮用水、卫生间化学用剂在内，但排除燃油和业载的飞机重量可	干使用重量	最大无燃油重量	无燃油重量	基本空重
7	保持其他因素不变，燃油里程与重心的关系是（）。	与重心位置无关	重心后移，燃油里程减小	重心前移，燃油里程减小	以上均不是
8	舱单中 STAB 指的是（）	重心	尾翼配平度	修正指数	电报格式
9	法定的起飞重量是指（）	结构限制的最大起飞重量和性能限制的最大起飞重量两者中的最小值	结构限制的最大起飞重量和性能限制的最大起飞重量两者中的最大值	结构限制的最大无燃油重量和性能限制的最大起飞重量两者中的最大	受到最后一分钟变动影响的性能限制的最大起飞重量
10	飞机的干使用重量包含有（）：	机组、机组行李、旅客餐饮设备、移动服务设施、饮用水、厕所化学	燃油、行李	燃油、乘客、行李、货物	乘客、行李、货物
11	飞机的起飞油量英文简写是（）。	TOF	TF	TKOF	ZFW
12	飞机的实际起飞重量相当于（）。	干使用重量+起飞油量+业载	实际无燃油重量+业载	干使用重量+起飞油量	干使用重量+航程油量+业载
13	飞机的无燃油重量等于（ ）	起飞重量-起飞油量	最大起飞重量-起飞油量	起飞重量-机翼燃油	实际着陆重量+落地剩油
14	飞机的有利重心范围是	15%～18%	20%～25%	25%～28%	27%～30%
15	飞机的重心：	可以在一定的限制范围以内	只有在局方许可以后才能够移动	位于固定位置，并不受飞机重量变化的	飞行机组可以在空中改变重心范围
16	飞机的重心过于靠后会导致（）。	副翼操纵变迟钝	方向舵操纵变迟钝	升降舵操纵变迟钝	升降舵操纵变灵敏
17	飞机的重心过于靠前会导致（）。	副翼操纵变迟钝	方向舵操纵变迟钝	升降舵操纵变迟钝	升降舵操纵变灵敏
18	飞机的装载重心前移后一些特性是什么	飞机的失速速度变大，巡航经济性下降	飞机的失速速度变大，巡航经济性上升	飞机的失速速度变小，巡航经济性下降	飞机的失速速度变小，巡航经济性上升
19	飞机的最大起飞重量英文简写是什	MTW	MTOW	MLDW	MLDW
20	飞机飞行过载（载荷因数）的概念可描述为，某飞行状态下( )	升力与阻力的比值	升力与推力的比值	升力与重力的比值	推力与阻力的比值
21	飞机加油时各油箱的先后程序是( )	先加主油箱、后加中央油	先加中央油箱、后加主油箱	同时加主油箱和中央油箱	随机注入油箱
22	飞机升降舵配平值越小，意味着飞机平尾所产生的（ ）	低头力矩越大	抬头力矩越大	重量越大	低头力矩越小
23	飞机重心包线一般包括（）包线。A.起飞 B.着陆 C.无油	AB	AC	BC	ABC
24	飞机重心靠近后极限时，（ ）。	最大航程增加	失速速度增大	纵向稳定性增	不确定
25	干使用重量DOW不包括以下（）项目？	空机重量	机组及其行李	救生衣和救生	旅客行李
26	公斤与磅的换算关系是：1公斤约等于（）磅。	2.202	2.205	2.123	2.325

27	关于飞机载重平衡的相关表述正确的是（）。	所谓指数，就是缩小了一定倍数的力矩，因此指数的加减代表了力矩	不同机型中，指数缩小的倍数都是一样的。	飞机货舱的力矩变化（增加）不会影响飞机的重心位置。	同样的座舱布局情况下，客舱分区不同，不会影响重心指数的变化
28	关于起飞重量的计算，以下关系不正确的是( )	TOW ≤ MTOW	TOW = ZFW + 起飞油	TOW = LDW + 备份油	TOW = DOW + PL + 总加油
29	航空公司规定的婴儿旅客的英文三字代码是（）。	CHD	INF	ADT	PAX
30	基本空机重量是指飞机制造厂的基本重量加上标准设备的项目重量，标准设备不包括（ ）。	动力装置	机组人员	饮用水	乘客服务设备
31	空客制作配载平衡图的软件是（ ）	LTS (load trim sheet)	LPC (Less Paper Cockpit)	PEP (Performance engineer program)	以上都可以
32	某飞机在放行前加装了16500升密度为780kg/m3的燃油，但是在进行配载计算时误报为16500kg，该错误会导致	飞机比预计的轻，计算出的起飞安全速度	飞机比预计的轻，计算出的起飞安全速度	飞机比预计的要重，计算出的起飞安全速	飞机比预计的要重，计算出的起飞安全速
33	配载平衡图中的MAC表示（）。	平均空气动力	力矩	力臂	以上均不是
34	配载与平衡完成的阶段是（）	飞行直接准备阶段	飞行预先准备阶段	飞行实施阶段	航后阶段
35	起飞重量等于( )	干使用空重+燃油（除去滑出油）+业载	着陆重量+航耗	无油燃油重量+燃油（除去滑出油）	全对
36	前.中.后舱的英文缩写分别为（ ）	AFT.MID.FWD	MID.FWD.AFT	FWD.MID.AFT	FWD.AFT.MID
37	如果货物在经批准的货箱之内且货箱满足下列要求，货物可以装在客舱内任一位置( )	货箱上清晰地标出该货箱准许装载的货物的最大重量以及为保证货箱内正确的重量分布而必需的	货箱施加的载荷超过地板或者飞机其它结构件的载荷限制	货箱装于应急出口或者客舱通道之处	货箱为半封闭式的，而且为阻燃的材料制成
38	如果某飞机重心位置表示为25%MAC，这就意味着重心位于（）的25%处。	平均空气动力弦到其前缘的距离	平均空气动力弦到基准的距离	飞机机头到平均空气动力弦前缘的距离	飞机机头到基准的距离
39	通常以平均空气动力弦百分比表示的是（）	力臂	力矩	指数	重心
40	无燃油重量不包（）	空机重量	餐车重量	机组重量	备降油
41	下列不属于载重平衡图表中的内容有（ ）	载重表	平衡图	气压修正表	舱单
42	下列哪个不是最大许可业载的计算公式( )	最大许可业载＝最大允许起飞重量－修正后的基本重量－起飞油量	最大许可业载＝最大允许起飞重量－修正后的基本重量－总加油量	最大许可业载＝最大允许着陆重量－修正后的基本重量－(起飞油量-航程油量)	最大许可业载＝最大允许无油重量－使用空重
43	下列哪项不是载重平衡控制的主要内容( )	航空器业载载量的确定	航空器初始重量的确定	航空器重心位置的确定	航空器的装载计划
44	下列四个重量中，（）存在最大限重？A.TOW B.LDW C.ZFW D.DOW	ABC	ABD	ACD	BCD
45	下列重量不属于基本营运重量的是	飞机结构重量	燃油重量	空勤组重量	服务设备重量
46	业务载重量不包括以下()？	机组	旅客	行李	邮件
47	在( )情况下，航班无需减载。	湿跑道	关引气	高温	高原机场
48	在AFM和WBM手册中规定的，经审定批准的飞机重量与重心安全范围的运行限制边界线，称之为（）	审定包线	手册包线	使用包线	运行包线
49	在计算可用起飞重量时，需记入的是（）。	最大着陆重量加上耗油	最大无燃油重量加上耗油	最大起飞重量减去耗油	最大无燃油重加上业载

50	在每架飞机起飞之前，（）应当制定装载舱单,并对其准确性负责。机长在收到并核实装载舱单后方可以起飞飞机	合格证持有人	运行副总经理	机长	飞行签派员
51	在使用平均空气动力弦为参考来表示重心位置时，0%MAC意味着重心位于（	平均空气动力弦前缘	平均空气动力弦后缘	平均空气动力弦中点	平均空气动力弦中后点
52	载重电报识别代码为（ ）	LDM	LMC	LDP	LDO
53	载重平衡表的STAB TRIM代表的意思是（ ）	尾翼配平度	重心	修正指数	力矩
54	载重平衡计算的“指数”是为了便于计算出飞机重心位置而采用的和（）具有一定关系的一种数值，是指缩小了一定倍数的（），因此指数的加减即代表了（）的加减。	力矩	水平力臂	机身站位	平均空气动力弦
55	载重平衡控制的目标是（ ）	重量和业载	重心和业载	业载	重量和重心
56	载重平衡图表是以（）为基础设计出来的。	指数法	代数法	站位法	以上均不是
57	着陆重量LW包含（ ）	DOW	商载	备份油	航程油
58	重心后移， （）。	俯仰稳定性变	俯仰操纵不灵	横侧稳定性变	不能确定
59	重心前移， 下俯力矩（）。	增大	减小	不变	不能确定
60	重心所在位置到基准的距离被称为（	力臂或平衡臂	杠杆	力矩	平均空气动力
61	重心位置与平均空气动力弦的关系可表述为（ ）	重心沿纵轴方向所在位置与平均空气动力弦弦长及其前缘的相对关系	重心沿纵轴方向所在位置与平均空气动力弦弦长及其后缘的相对关系	重心沿纵轴方向所在位置与焦点的相对关系	重心沿纵轴方向所在位置与平均空气动力弦弦长及其后缘的相对关系
62	重心在MAC的前缘（LEMAC），则为（ ）。	0%MAC	50%MAC	100%MAC	25%MAC
63	装载舱单应当包含飞机在起飞时有关装载情况的下列（）信息。A.飞机、燃油和滑油、货物和行李、乘客和机组成员的重量B.该次飞行的最大允许重量C.按照批准的程序计算的总重量	AB	AC	BC	ABC
64	最大起飞重量翻译正确的是（）。	maximum take-off heavy	minimum take-off heavy	minimum take-off weight	maximum take-off weight
65	最大无燃油重量MZFW是指飞机未加载可用燃油时的重量，它是一个重量的上限，并且（ ）	在飞行手册中可以查到，主要受到飞机的结构强度限制	主要受到重心安全范围和飞机的结构强度限制	在飞行手册中被列成了表格，可以根据不同的机场标高和温度进行	受到油箱空间限制
66	最大无油重量来自于什么结构限制？	翼根与机身的结合部位的剪切限制	机身隔框的弯矩限制	飞机翼型的空气动力限制	起落架的过载系数限制
67	（）伴随剧烈的颠簸并可能产生漏斗	标准的荚状卷	悬球状积雨云	层积云	层云
68	（）不是民航地区气象中心应当履行的职责。	制作和发布本地区低层区域预报	制作并向本地区机场气象台、机场气象站发布业务指导产品	向各机场气象部门开放民用航空气象信息系统	负责国内气象情报和与国际飞行有关的气象情报的收集、处理、分发
69	（）是描述低压延伸出的狭长区域。	槽	飓风或台风	飑线	鞍
70	“BECMG”用于描述气象要素以规则或不规则的速度达到或经过特定值的预期变化，“BECMG”描述的变化时段不应超过（）小时。	2	4	6	8
71	“EMBD TS”是指（）。	隐藏在飑线中的强烈雷暴	雷暴隐藏在其他云层中	稳定气团中将要发生的雷暴	隐藏在高空槽中的雷暴
72	《民用航空气象地面观测规范》中规定:当主导能见度和/或任一正在使用的跑道接地地带的RVR（）时，需要在机场METAR报或SPECI报中，发布RVR	≤1500米	＜1500米	≤2000	＜2000米
73	500hpa高度图分析（）项目	晴空颠簸	高空急流	588位势什米线	天气现象

74	500百帕等压面的高度大致相当于海拔（）	5500米	3000米	9000米	1500米
75	700hPa对应的高度大约为（）。	1000 m	1500 m	2000 m	3000 m
76	AIRMET称为（）,气象台发布的可能影响航空器低空飞行安全的预定航路天气现象的出现或预计出现的情报,该情报中的天气现象未包含在为有关的飞行情报区（或其分区）的低空飞行所	重要气象情报	中空重要气象情报	低空气象情报	区域预报
77	CAVOK和NSC的共同点是（）。	能见度大于或等于10公里	无对航空有重要影响的天气现象	1500米或最高的最低扇区高度（两者取其大）以下无云、天空没有积雨云或浓积云	没有《4678电码表》中所列的天气
78	CAVOK时应同时具备的条件有：①能见度大于或等于10公里；②无对航空有重要影响的天气现象；第三个条件是（）	1500米（5000英尺）或最高的最低（飞行）扇区高度（两者取其大）以下无云	1500米（5000英尺）或最高的最低（飞行）扇区高度（两者取其大）以下无云	碧空，1500米以下无云且无CB	1500米（5000英尺）或最高的最低（飞行）扇区高度（两者取其大）以下无云
79	ICAO 建议采用的风切变强度标准，一般切变层厚度取（）米作为标准参数，用于计算的风速为（）分钟的平	15，2	20，10	30，2	40，10
80	METAR报的最长有效时间为（）小时	1	1.5	2	3
81	RVR（）时候编报	当主导能见度或者正在使用的跑道接地地带的跑道视程小于1500 m时	当主导能见度小于1500 m时编报	正在使用的跑道接地地带的跑道视程小于1500 m时编报	正在使用的跑道接地地带的跑道视程小2000 m时编报
82	SIGMET：称（），气象台发布的可能影响航空器飞行安全的特定航路天气现象的出现或预计出现的情报	重要气象情报	高空重要气象情报	中高空气象情报	低空气象情报
83	SIGMETxxxx 230210/230810，该份SIGMET有效时段是（）	世界时 23号 0210- 23号	北京时23号	北京时	世界时
84	SIGMET应提前（）小时发，出现火山灰云和热带气旋时有效时段，出现火山灰云和热带气旋时每（）小时更新	12；6	6；12	12；8	12；12
85	SPECI电报是指（）某种对飞行有重大影响的天气出现或终止而发的报告	在两次例行观测之间	在正点观测时	特别选定的	天气变坏时
86	TAF中，云组一般不超过（）组，除非预报有必须要编报的（）。	3，积雨云	3，浓积云	4，浓积云	4，积雨云
87	TAF中，在变化指示码’BECMG’或’TEMPO’后的时间为（）	时间间隔，是开始和终止时间的小时	日期和开始的时间	开始时间小时和分	终止时间小时和分
88	TEMPO每次波动的持续时间（），波动总时间小于预期发生波动的预报时段	1h;一半	2h;一半	半小时;一半	4h;一半
89	按规范性文件要求，民航气象中心发布高层重要天气预告图SWH的最晚时刻是在生效时间前多少时间	6小时	6小时10分	6小时30分	6小时50分
90	按热力分类，气团可以分成（）。	赤道、副热带气团	热带、副热带气团	冷、暖气团	北极、冰洋气团
91	按照国家标准，热带气旋分为几个等	4	5	6	7
92	北半球航空器由西向东穿越槽线飞行时，风向一般会（）。	由左侧风变为顺风	由左侧风变为右侧风	由右侧风变为左侧风	由右侧风变为顺风
93	标准大气，40000ft高度层气温是（）摄氏度	-56.5	-65	-80	-40
94	标准大气是根据探测数据和理论计算，制定的一种比较接近实际大气平均状况（）特性的大气，称为标准大	水平分布	垂直分布	水平分布和垂直分布	均匀分布
95	标准大气位于地面处的气压（）百帕，气温（）摄氏度	1010.1 25	1015.0 20	1013.25 15	1012.3 10

96	标准条件下，31000ft大气温度是（）	-47摄氏度	-48摄氏度	-49摄氏度	-50摄氏度
97	飑线在航空气象报文中编报为（）。	SS	DS	SQ	VA
98	飑线在卫星云图上表现为（）	带状云系	斜压叶状云系	细胞状云系	波状云系
99	飑线最常发生在（）	冷锋前	锢囚锋里	静止锋之后	暖锋前
100	冰雹云的雷达回波强度总是（）同地区、同季节时出现的普通积雨云的回	大于	小于	等于	无法确定
101	冰雪天气的到来，对飞行运行有哪些影响（）	低能见度影响正常起降	跑道结冰危及飞行安全	飞机积冰积雪影响运行安全	以上内容全是
102	不伴有积状云、高于海平面6000米高度的颠簸是（）	对流产生的颠簸	高高度颠簸	晴空颠簸	急流
103	不属于梅雨期间天气的主要特点是（）。	多阴雨，雨量充沛	大风	一般为连续性降水	常间有雷雨和阵雨，有时可达暴雨程度
104	不稳定大气，冷锋推着淡积云会演变成（）	浓积云	层积云	雨层云	高层云
105	产生颠簸的天气系统主要有锋面、空中槽线和切变线、高空低涡、（）、对流层顶等	高空急流区域	地形地物	高压中心	脊线
106	产生间歇性降水的云是（）。	积状云	层状云	波状云	对流云
107	常聚集在近地层逆温层下的固体杂质是（）	吹雪	风沙	浮尘	烟或霾
108	持续的逆风（）。	增加下降水平距离	增加下降角	增加下降迎角	增加下降速率
109	赤道两旁的副热带高压的风向是（）	西风	东风	南风	北风
110	臭氧进入机舱会对人体造成伤害，当出现（）说明飞机进入了臭氧层	气温剧增	气温剧降	气温波动	气温先下降再上升
111	出现在（）米以上高空且（）的湍流称为晴空湍流，包括出现在卷云中的湍流。飞机在晴空湍流区飞行时发生的颠簸称为晴空颠簸（CAT）。	6000 与对流云无关	4000 与对流云无关	6000 与对流云有关	4000 与对流云有关
112	除雷达反射率因子外，多普勒天气雷达通过测量多普勒频移还可得到目标的（）运动速度	径向	实际	与雷达相垂直的	平均
113	垂直穿过槽线或切变线飞行时，经常碰到的影响飞行的现象是	大片降水	有雷暴活动	飞机颠簸	下沉气流
114	垂直风存在于所有微下击暴流中，且强度随高度上升而增加。此类风通常在高度大于（）时达到强度的峰值。	150 米	100米	200米	250米
115	从云下飞过，应尽量避开下降气流最强区域（下击暴流区域）。一般说来，下降气流最强区域与降水（）区	最弱区	为零的	最强的	较强的
116	大范围暴雨的发生和持续，必须具备源源不断的水汽输送、持久而强盛的（）运动、大气层结处于（）状态这	上升 稳定	上升 不稳定	对流 不稳定	对流 稳定
117	大范围的烟或雾致使能见度小于（）时，应在低层重要天气预告图上标注	5公里	3公里	1公里	10公里
118	大气很干燥的春季，如有强大的冷空气南下，中国西北、华北地区常产生危害飞行的天气现象是（）	大风和沙尘暴天气	云中积冰	雾	霾
119	大气是一种混合物，它由（）组成	干洁空气和固体微粒	水汽及液体或固体杂质	干洁空气、水汽及液体或固体杂质	干洁空气和水汽凝结物
120	大气中“温室效应”比较明显的气体是（）	氧气	臭氧	二氧化碳	氮气
121	大气中能强烈吸收太阳紫外线的气体是（）	氮气	二氧化碳	臭氧	氧气
122	大型飞机产生的尾流的发展趋势是（）	向飞机下方移动，产生颠簸	向飞机上方移动，产生颠簸	从地表面上升至起落航线高度	在开始起飞滑跑处积聚并保持一段时间

123	当0800Z实况报文能见度为600米，趋势预报BECMG FM0900 1000米，那么可以认为（）后能见度在800米以上。	10Z	09Z	0930Z	08Z
124	当大陆上的冷高压南移入海变性时，会使海上的副热带高压（）。	减弱	没有影响	增强	强度不变
125	当等压面图上温度槽落后于高度槽时（）。	有利于锋生	有利于锋消	有利于湿度增大	无关系
126	当多个不同位置测风仪报告的风的情况不同时，塔台则应发布机场的什么	风切变	微风、风向不定	锋面气流	大风预警
127	当飞机按气压式高度表指示的一定高度飞过低压区时，飞机实际高度的变	变低	变高	不变	不确定
128	当飞机低速穿过温度低于- 20 ° C 左右云滴较小的云中，常形成（）	雾淞	明冰	毛冰	霜
129	当高空风速垂直切变很大时，卫星云图上的积雨云的（）一侧边界光滑整齐，（）一侧出现羽状卷云砧	上风 / 下风	下风 / 上风	上风 / 侧风	侧风 /下风
130	当航空器保持巡航高度不变，从暖区飞行至冷区时，实际高度（）。	降低	不变	升高	视情况而定
131	当航空器在气压槽附近飞行时，由于温度梯度、风向变化引起航空器强烈颠簸时，应当（）以脱离颠簸区。	继续沿槽线飞行	加大速度飞行	改变高度层	向温度梯度大的区域飞行
132	当机场的场压为1010.2hpa，而机长误调为1001.2hpa时，飞机实际进场高度（）。	偏高	偏低	可能偏高，也可能偏低	没影响
133	当冷暖气团势力相当，锋面移动很少时，称为（）。	准静止锋	冷锋	暖锋	锢囚锋
134	当目的地机场报告有大雾，出现低能见度时，可认为（）。	有飏线在机场上空活动	机场上空可能会发生雷暴	机场上空大气是不稳定的	机场上空大气是稳定的
135	当暖湿空气被风吹到一个冷的湖面上，会出现什么天气现象	霾	雾	烟幕	阵雨
136	当实际大气密度大于标准大气密度时，表速（）真空速。	大于	小于	等于	不一定，与其他条件也有关
137	当水汽在雷暴中被抬升变成液态将导致什么	对大气释放潜热	潜热转变为能量	水滴吸收周围大气的潜热	无热量变化
138	当台风上空卷云只向某一个方向扩展时，预示台风将向（）移动。	北方	西方	南方	卷云扩展方向
139	当雪附着在飞机的机翼上时，在起飞前应该采取什么措施	确保飞机上的雪都被清除	扫去尽量多的雪，并将残余物磨光	比正常的VR增加15kt，以便雪被吹掉	飞机关键表面没有雪，便可正常起飞
140	当预报报文中存在积雨云和其它层次的云时，应（）编报。	按从低到高的次序	按积雨云在最前面	按积雨云的量的多少	按从高到底的次序
141	当预报能见度变化到或经过（）时，无须使用机场预报变化组或进行机场预报修订。	50米	150米	350米	600米
142	当预报能见度在（）范围内，用100米为一级。	800米≤VVVV<5公里	<800米	5公里≤VVVV<10公里	>10公里
143	当预报有相同云底高的CB和TCU时，则（）。	云状只编报CB，云量按 CB 编报	云状只编报CB，云量按 CB 和 TCU 的总和编报	云状分别编报CB和TCU，云量按 CB 编报	云状分别编报CB，云量按 CB 和 TCU 的总和编报
144	当主导能见度（）跑道视程的值（）时，需要在机场实况报或特殊报的发布中，发布RVR值。	或；小于1500米	和；等于或小于1500米	或；等于或小于2000米	和；小于1500米
145	地面或近地层会出现逆温层的条件是（）。	在晴朗、微风条件下，地面	冷气团与暖气团相遇时	空气在薄层内下沉压缩增温	有冷空气影响
146	地面气旋发展，一般表现为其中心处正涡度随时间（）	增大	减小	不变	无关
147	地面天气图上的等压线表示在（）气压相等的连线。	在海平面上	在地面上	在观测点的大气压力	在1000HPA高度
148	地面天气图显示气压值的是（）	修正海平面气压QNH	场面气压QFE	标准大气压QNE	场面气压或修正海平面气压

149	地球表面的大气高度每增加1000ft温度大约降低（）℃。	6.5	3	2	1
150	地球上天气演变的主要原因是（）	地球表面受太阳辐射的影响	地球表面气压的变化	气团由干的区域向湿的区域	空气水平梯度的差异
151	低层重要天气预告图中，当地面风速大于（）时，应当标注强地面风符号	30KT	35KT	20KT	40KT
152	低空风切变的出现高度是（）	地面至离地 600 米	跑道至离跑道面 300 米	海平面高度 600 米以下	地面至离地 1000 米
153	低空风切变范围（）	600m以下	800m以下	1000m以下	2000m以下
154	低空风切变是指（）以下空气层中风向风速突然变化的现象。不同类型低空风切变的中，强度最强的是（）	500米，锋面型	600米，雷暴型	400米，急流型	300米，逆温型
155	低空风切变通常是指近地面（）米高度以下的风切变	500	600	700	800
156	低空逆温层附近，发生风切变的必要条件是（）。	近地面静风或微风，逆温层以上通常有大于15米/秒的强	气温直减率要大于零	逆温层上下边界风速不应有突变	逆温层上层风速很小
157	低于ISA温度时，真实高度比气压高度（）	高	低	相等	以上都不正确
158	颠簸在平流层，颠簸频率随高度增高而（）	减小	增高	不变	先减小后增高
159	冬航季北方地区的天气特点主要包括（）。A.冷空气强 B.大风 C.降温	AB	ABC	ACD	ABCD
160	冬季风由高纬度大陆向低纬度海洋运动，其性质表现为（）。	寒冷干燥	温暖湿润	寒冷湿润	温暖干燥
161	冬季侵入我国的西伯利亚气团将产生何种天气（）	晴空或有辐射雾	平流雾	积状云和雷暴天气	晴空有鬃状积云
162	冬季我国渤海湾海域由于干冷空气移动到较为暖湿的海面上常出现（）状云系，这种云系上空飞机颠簸较为强	带状	涡旋	细胞	逗号
163	冬季在乌拉尔地区有阻塞高压存在时，其下游的环流形势是稳定的，整个东亚处于宽广的（）内。	大低压槽	高压带	气旋中心	反气旋中心
164	冬季中国的主要天气过程是寒潮过程，（）是主要的天气现象	浮尘和扬沙	低能见度	雾	降温和大风
165	对飞行危害最大的是（）和（）引起的风切变	雷暴 下击暴流	下击暴流 锋面	切变线 雷暴	低压 雷暴
166	对流层大气热量的直接来源主要是（）。	空气吸收地面辐射	固体杂质吸收太阳辐射	臭氧吸收太阳紫外线辐射	海洋吸收太阳辐射
167	对流层的主要特征是（）。	对流层的顶部高度大约为	蕴含了大气中所有的水汽	温度随高度的升高而降低	湿度随高度升高
168	对流层顶附近伴有什么天气特征	没有风和湍流	云顶的极限	高积云	上下气象条件存在激烈变化
169	对流层顶是（）间的过渡层	对流层和逆温层	平流层和中层	对流层和平流层	自由大气和摩擦层
170	对流层顶是一个强大的稳定层，最根本原因是（）	该处大气温度垂直递减率小	气流平稳，能见度好	气流稳定，没有对流	空气干洁，能见度好
171	对流层内大气温度随高度向上递减，标准温度递减率为（）℃/千米。	5	6.5	6	5.5
172	对流层自由大气中，高度增加，风的一般变化规律是（）	风向趋近于西风，风速增大	风向趋近于东风，风速增大	风向趋近于西风，风速减小	风向趋近于东风，风速减小
173	对流运动的水平范围一般为（）	几公里	几十公里	几到几十公里	几百公里
174	对台风移动路径影响最大的天气系统是（）	高空槽	副热带高压	冷锋	切变线
175	对于国际标准大气模型，海平面的温度为:	20℃	25℃	15℃	10℃

176	对于卫星云图使用说法错误的是（）。	红外云图无论白天夜间都可以实时连续探测，可以区分不同层次的云，以及低云	红外云图是利用红外探测器，探测云体或物体表面的亮温分布，温度越低，颜色	可见光云图的云的厚度越厚，对太阳的反射能力越强，色调越白，反之越暗	可见光云图除了和物体反照率有关，还和太阳高度角有直接关系
177	发展成熟的台风水平结构中，下列描述正确的有（）。	水平结构有台风眼区、台风云墙区及台风外区三个部分	台风眼区内风速最大、干暖、少云。	台风外区风速最大。	台风外区是中高云系。
178	飞机从对流层飞到平流层温度变化（）	先降低再保持不变	一直降低	先降低再升高	先保持不变在降低
179	飞机颠簸主要是由乱流中的（）作用造成。	垂直阵风	水平阵风从前方吹来	水平阵风从后方吹来	水平阵风从侧方吹来
180	飞机积冰常见条件有（）	冻雨和毛毛雨	冻结的降水	过冷的地面雾和低云	以上内容全是
181	飞机积冰与云中温度的关系是（）	积冰一般出现在0℃～-20℃温度范围内	温度低于0℃的云中，云中温度越低，积冰	强积冰多发生在0℃～-15℃温度范围内	积冰一般出现在-10℃～-20℃温度范围内
182	飞机结冰对飞行有哪些影响（）	空气动力性能	飞机横侧和俯仰操纵	飞机操纵面平衡	以上内容全是
183	飞机在比标准大气冷的空气中飞行时，气压高度表所示高度将（）实际	高于	低于	等于	不确定
184	飞机在平流层中飞行时，下述何种现象说明飞机已进入臭氧层	气温突然升高	风速逐渐增大	气压迅速降低	飞机颠簸
185	飞行中最容易出现强积冰的云是（）	高积云，碎积	积云，积雨云	层云，层积云	积雨云，高积
186	风挡上落有雨水时会产生怎样的错觉	比实际高度高	比实际高度低	不会发生变化	不会产生错觉
187	风沙天气多发生在（）。	春，夏交替季	夏季	秋季	冬季
188	风沙天气运行应该考虑因素（）	对能见度的影响	飞机发动机磨损影响	机场是否提供发动机罩保障	以上均正确
189	风压定律即在北半球，背风而立，低压在（），高压在（）。	左　右	前　后	右　左	后　前
190	风雨区的外围有时候会有一条类似飑线的对流回波带，称为台前飑线，常出现在台风（），回波带的走向与台风移向近于垂直。	前进的方向上	前进方向的右侧	前进方向的左侧	云带区域均有可能出现
191	锋面附近常存在着大规模的系统性的（）。	垂直运动	水平运动	曲线运动	辐散运动
192	锋面坡度小，移动缓慢或来回摆动的是：（）	冷锋	准静止锋	暖锋	锢囚锋
193	锋面云系的云高一般是锋面下界的高度，越（）锋线，云底（）。	接近　越高	远离　越高	接近　越低	远离　越低
194	锋面在移动过程中，若冷气团起主导作用，推动锋面向暖气团一侧移动，锋面过后温度降低，这种锋面称为	暖锋	锢囚锋	准静止锋	冷锋
195	辐射雾的特点（）	日变化：一般形成与夜间至凌晨，日出前后最浓，以后随气温升高，会逐渐消失（一般在上午8-10点消散）	年变化：一般辐射雾在秋冬季节最多。	地理环境：多形成于陆地上。陆地上的辐射雾由于地形、下垫面、湿度、风、云等条件的不同而呈现出明显的	以上内容全是
196	辐射雾的形成的常规条件包括（）。	晴朗的夜空，静风，近地面水汽充沛	晴朗的夜空，微风（1-3米/秒），近地面水汽充沛	多云的夜空，微风（1-3米/秒），近地面水汽充沛	多云的夜空，静风，近地面水汽充沛
197	辐射雾一般出现在（），随着日出地面受热，气温上升，辐射雾逐渐消散	日出前	早上	晚上	傍晚至早晨
198	辐射雾主要发生在地面至（）米的浅	100-400	100-200	200-300	200-400

199	副热带高压系统是一个（）系统	常年存在的，深厚的，暖性的，高压系统	只在夏季存在的暖性高压系统	副高控制区域内多以连续性降水/雷雨天气	副高的移动以缓慢、连续的移动方式为主
200	覆盖物变化超过（），跑道覆盖率发布新的雪情通告	10%	20%	30%	40%
201	高空风温预告图上一个长风羽和一个黑三角旗分别代表（）风速	5海里/小时和10海里/小时	10海里/小时和15海里/小时	10海里/小时和50海里/小时	20海里/小时和50海里/小时
202	高空急流轴的两短划表示高度层变化大于或等于（）和/或风速变化大于或等于（）。	3000英尺；20海里/小时	4000英尺；30海里/小时	2000英尺；20海里/小时	5000英尺；30海里/小时
203	高空天气图属于（）	等高面图	等压面图	等温线图	等位势高度图
204	高空图上等温线的颜色是（）	红色	绿色	蓝色	黑色
205	高频通讯中断，静电干扰严重，舱内有烟尘，机身放电发光，发动机发生喘振和排气温度升高现象，说明飞机	火山灰云	积雨云	下击暴流	CAT
206	各类飞机积冰中,对飞行影响最大的是（）	雾凇和毛冰	明冰和毛冰	毛冰和霜	雾凇和霜
207	各种积冰中对飞行危害最大的是（）	明冰和毛冰	雾凇	霜	以上均不对
208	根据《民用航空气象服务管理办法》，对于在预告图有效时间（）之内的飞行，应当将该预告图视为可用。	前后 9 小时	前后 6 小时	前后 3 小时	前后 2 小时
209	根据地面积冰条件定义，判断下列报文那一项不存在地面积冰条件（）	METAR ZSNT 250400Z 05006MPS 1000 FG BKN005 OVC026 03/01 Q1030 NOSIG=	METAR ZSNT 250400Z 05006MPS 2000 SN BR BKN005 OVC026 M00/M01 Q1030 NOSIG=	METAR ZSNT 250400Z 05006MPS 5000 BR BKN015 OVC026 03/01 Q1030 NOSIG=	METAR ZSNT 250400Z 05006MPS 5000 BR BKN005 OVC026 08/08 Q1030 NOSIG=
210	根据国际标准大气模型，在33000FT高度层，温度约为（）。	-51	-58	-60	-56.5
211	根据民用航空机场气象台的建设要求，气象观测平台与机场标高的高度差应当小于（）米。	20	10	15	25
212	供飞行机组使用的飞行气象文件,应覆盖飞行有关的空间范围,即：（）	起飞机场到预定着陆机场和从预定着陆机场到达一个着陆备降机场之间的时间范围	起飞机场到预定着陆机场和从预定着陆机场到达一个着陆备降机场之间的空间范围	起飞机场到预定着陆机场之间的空间范围	不确定
213	锢囚锋是由（）三个不同性质的气团相遇时先构成两个锋面，然后其中一个锋面追上另一个锋面而形成的。	更冷气团、暖气团、较冷气团	更暖气团、更冷气团、冷气团	冷气团、较暖气团、暖气团	冷气团、暖气团
214	关于RVR的说法错误的是（）。	驾驶员人工目测的能见度与RVR报告是一致的	RVR 表示在跑道中心线上，航空器上的驾驶员能看到跑道面上的标志或跑道边灯或中线灯的距离	RVR 不是直接测量的气象元素	当 RVR 小于飞机起飞、着陆要求的数值时，可通过把跑道灯光强度调大直至最强的方式提高RVR
215	关于蒙古冷高压的天气叙述正确的是（）	高压前的冷锋到达我国北方，气温骤降，风向北转，风速猛增，常出现风	高压前的冷锋到达南方，强度减弱，天气变好	冷高压前缘移过之后被高压中心控制，出现阴雨天气	在高压中心区，早上常出现平流雾现象，使能见度极为恶劣
216	关于平流雾，下面（）说法正确?	无论昼间或夜间都能突然出现	平流雾的形成几乎都在晚上或黎明之前	不稳定空气被绝热冷却时形成平流雾	大多出现在潮湿的谷地或洼地
217	观测站视野二分之一及以上的范围都能达到的能见距离称为（）。	主导能见度	平均能见度	跑道能见度	即时能见度

218	规章定义的地面积冰条件之一为：当外界大气温度在（）℃以下，达到或者低于露点的气象条件。	-5	0	5	10
219	规章定义的地面积冰条件中的“可见的潮气”不包括（）。	雨	烟	雪	轻雾
220	国际标准大气模型中，假设海平面温度为（）℃。	15	20	25	0
221	海风和山风分别出现在（）	白天，晚上	晚上，白天	晚上，晚上	白天，白天
222	海陆风规律是（）	白天近地层的风由海洋吹向陆地，夜间由陆地吹向海洋	白天近地层的风由陆地吹向海洋，夜间由海洋吹向陆地	上午近地层的风由陆地吹向海洋，下午由海洋吹向陆地	上午近地层的风由海洋吹向陆地，下午由陆地吹向海洋
223	航空气象电报中 VRB的含义是（）。	风向不定	能见度大于1500 米	可能有大风天气	可能有雷雨天气
224	航空气象学把发生在（）m高度以下的风切变称之为低空风切变。	600	500	400	300
225	航空器爬升中遇到冻雨时，可认为（）。	上层云中温度在冰点以下，云下温度在冰	上层云中温度在冰点以上，云下温度在冰	上层云中温度在冰点以下，云下温度在冰	上层云中温度在冰点以上，云下温度在冰
226	航空器着陆前，气压高度表拨正值在QNH上，着陆后高度表指针将表示（）	机场标高加座舱高度	零	机场标高	机场零点高度
227	航线飞行时,当飞机可能积冰时哪种措施是可取的	不要继续在积冰条件下飞行	在爬升到较高高度后，继续飞往原来的目的机场	在防除冰设备使用过程中，可能继续飞往原来的目的机	改变航向，继续飞行
228	航线飞行时，用来调整高度表的气压是（）	标准海平面气压	本站气压	场面气压	修正海平面气压
229	合格证持有人应急使用经局方（）危险天气实况报告的预报系统，以便获得可能影响所飞航路上出现的雷暴、积冰等危险的天气现象	批准	认可	指定	推荐
230	和对流层顶相关的特征是（）。	温度递减率的突然改变	无云	颠簸少	积冰少
231	红外云图的色调取决于物体（）。	对太阳光的反照率的大小	表面温度的高低	水汽含量	以上都对
232	获取中高层预告图的时间,在预告图有效时间（）获取。	前6小时10分钟后	前3小时	前8小时	前9小时10分钟后
233	机场气象台报告的能见度类型为（）	主导能见度	有效能见度	最小能见度	主导能见度和有效能见度混合使用
234	机场天气报告报文中NSC表示（）	无重要云	无重要天气现	重要天气结束	多云
235	机场天气报告中的能见度通常是（）	主导能见度	跑道能见度	空中能见度	着陆能见度
236	机场天气预报中TEMPO表示天气状况达到或超过规定的阈值预期短暂波动持续不超过（）小时，且波动累加不超过预报时段的（）	二　1 / 2	一　1 / 3	一　1 / 2	三　1 / 3
237	机身产生积冰的基本条件不包括（）。	机组未开除冰系统	外界大气温度低于0°	飞机表面温度低于0°	存在过冷水滴
238	积冰强度：按单位时间内的积冰层厚度为标准分为轻微、中度和强烈。积冰强度用I表示，单位为（）　。	cm/min	m/h	mm/min	km/h
239	积冰强度与天气系统的关系：凡是有利于形成（）的天气形势和天气系统，主要（）条件具备，均有利于产	云和降水 温度	降水 温度和湿度	云和降水 温度和湿度	云 温度和湿度
240	积冰条件以哪种云最强烈（）。	层云	积雨云	雨层云	层积云
241	积冰温度范围是（）	冰点以下	0-10度	零下10度以下	零下5-零下20
242	积冰种类有明冰、雾凇、毛冰和霜四种。其中（）对飞行的危害较大，能够改变飞机的空气动力特性。	明冰	雾凇	毛冰	霜

243	积冰主要是由云中（）或降水中的（）碰到飞机机体后冻结形成的，也可由水汽直接在机体表面凝华而成。	雨滴　过冷水滴	过冷雨滴　水滴	过冷水滴　过冷雨滴	水滴　雨滴
244	积雨云产生的风切变在（）	下沉气流和降水区	云上	产生冰雹的区域	上升气流和产生降水区
245	积状云包括（）	淡积云、浓积云、积雨云	浓积云、卷积云、层积云	积雨云、层积云、高积云	淡积云、浓积云、层积云
246	即使在云的外部，距强雷暴云顶上千米左右（数千英尺）或者横向距云体（）公里外仍然可能遇到切变及湍流。此外，在距砧状云（）公里甚至更远的地方都可能会遇到晴空颠簸。	30，30	20,20	10，20	20,30
247	急流常常穿过什么类型的锋面系统?	锢囚锋	准禁止锋	冷锋	暖锋
248	计算标准大气中，3 公里、5．5 公里以及11 公里高度处的气压值分别是	700hPa、400hPa、	850hPa、500hPa、	700hPa、500hPa、	50hPa、400hPa、250hPa
249	江淮梅雨天气特点是（）	雨季长，降水较为连续，有时可达暴雨	雨季长，暴雨区集中	雨季短，暴雨强度大	瞬时强度大
250	较强的低空风切变多产生于（）天气	锋面、雷暴	低涡、槽	槽线、切变线	气旋、低涡
251	静止锋雷暴常常是晚上增强,其原因是（）。	晚上冷气团活跃	晚上锋面移速成加快,冷空气对暖空气有较强冲击力	晚上层状云顶部迅速辐射冷却,大气变得不稳定	晚上锋面移速成加快，暖空气对冷空气有较强冲击力
252	局地气温的非周期变化受下列那一个因素的影响最显著（）	冷暖空气的水平运动	太阳辐射强度	海陆分布	季节
253	决定空气相对湿度大小的因素是（）	空气中水汽的多少和气温的	露点温度的高低	空气中水汽含量的多少	气温的高低
254	可见光云图的色调取决于物体（）。（）	表面温度的高低	水汽含量	对太阳光的反照率的大小	以上都不是
255	空气块与外界无热量交换，仅由于自身内能增减而引起的变化我们称之为	绝热变化	乱流	传导	水相变化
256	空气在作水平运动时，（）阻止了空气直接从高压区流向低压区	水平气压梯度力	惯性离心力	摩擦力	地转偏向力
257	空中交通服务部门或机场其他用户的气象要素显示终端显示的地面风应为（）的观测平均值	2分钟	1分钟	5分钟	10分钟
258	空中可能出现积冰的条件包括（）。A.冻雨和毛毛雨 B.湿雪C.干雪	AB	AC	BC	ABC
259	空中切变线和低涡是指出现在（）上的中低层天气系统。	850百帕或700百帕	200百帕	500百帕	300百帕
260	雷暴产生的必要条件:充足的水汽；大量的不稳定能量；（）	足够的冲击力	锋面	过冷水滴	气旋
261	雷暴的形成条件有哪些	有足够的水汽	有足够的冲击力	大量的不稳定能量	以上都是
262	雷暴即将影响，气象要素变化呈现（）	气压降低，气温骤降，风速	气压涌升，气温骤降，风速	气压涌升，气温不变，风速	气压降低，气温骤降，风速
263	雷暴区边缘机场起、降时，除注意雷暴本身的影响之外，还需要特别注意（）的影响	风切变	积冰	低云	无影响
264	雷暴形成的条件（）A不稳定气层 B充沛的水汽 C冲击力 D热力 E 西南低涡	ABC	ABCD	ABCDE	ABDE
265	雷暴型风切变在哪个地方造成的危害最大（）	在雷暴云体的周边和下面	在雷暴云体的上方	在雷暴云体（砧体边）前面和西南侧	在滚轴状云或阵风的前面和砧状云下
266	雷暴云底伸展出来并达到地面的漏斗状云叫做“龙卷”。龙卷有时成对出现，其旋转方向是（）。	正好相反，一个是气旋式的，另一个是反气旋式的	两个都相同，均为反气旋式的	两个都相同，均为气旋式的	无关联

267	雷达能够探测降水系统内部结构的原因在于降水粒子对雷达发射的电磁波的（）散射。	前向	后向	侧向	外向
268	雷达屏幕上强雷暴回波范围内的无回波区是指（）。	那个区域没有云	没有垂直扰动的区域	那个区域没有降水被探测到	以上均不对
269	雷雨的放行建议正确的是	持续时间较长，尽早做好延误预案	关注航路是否受大范围雷暴云阻挡，备降场尽量往天气系统上游方向	短程航班建议参考实况中的趋势报和雷达图	以上均正确
270	冷锋追上暖锋或由两条冷锋迎面相遇而构成的锋称为什么种类的锋	锢囚锋	准静止锋	缓行冷锋	急行冷锋
271	冷高压入海后，其西部能否形成平流雾，主要取决于它的（）。	厚度和在海上停留变性的时	本身的温度低	本身的含水量	和自身无关
272	连续性降水通常产生于（　）	高层云和雨层云中	层积云和高积云中	高积云和高层云中	卷云
273	零度层亮带是（）回波的一个重要形态特征	层状云降水	雷雨降水	雹云	飑线
274	零度等温层高度可以在（）重要天气预告图上查询。	高层	低层	高层和中层	中层
275	龙卷风的特点（）	形成强烈湍流	飞机难以控制	作为雷暴主体的附属体，延伸到雷电及降水区域几英里	以上均正确
276	露点温度是指湿空气（）到使水汽饱和时的温度。	等压冷却	等容冷却	等温冷却	等湿冷却
277	霾层怎样才能消散（）	风或空气运动	日照	寒冷的夜晚空气有对流时	雾蒸发
278	毛冰：表面粗、不平，冰结得比较牢固，色泽象白瓷，又称瓷冰。多形成在（）的过冷云或混合云中。其对飞机的气动性能的改变比明冰大，冻结又较牢固，对飞行的影响不亚于明冰	－5°C到－10°C	－5°C到－15°C	-10°C到－20°C	－5°C到－20°C
279	每一种天气变化的物理过程都伴随着或起因于（）	热量的传递或交换	气压的变化	露点的变化	能见度的变化
280	蒙古气旋对中国北方地区的天气影响很大，当它发展东移时，对（）等地造成大范围的大风、风沙、降水及雷	华北、东北、华东	西北、华北、东北	内蒙古、东北、华北	新疆、东北、华北
281	描述雷暴来临时地面风的特点正确的是	风向突变风速猛增	风向不变，风速猛增	风速一般超过18米/秒	风速不变，风向变化
282	民航气象报文中报告的能见度通常是	地面能见度	跑道能见度	空中能见度	主导能见度
283	民航气象报文中出现下列（）天气现象时，无需关注风切变影响。	TS	SQ	SS	VA
284	民航气象报文中的扬沙和沙暴以主导能见度为划分标准，沙暴的主导能见度必须小于（）。	500米	800米	1000米	5000米
285	民航气象中心不迟于有效起始时间前（）发布中高层重要天气预告图。	6小时10分	6小时	6小时20分	5小时50分
286	某次飞行的高度是3000米，飞行前飞行员要想了解航线高度上的气压和风的分布情况，他应参考（）	300百帕等压面图	200百帕等压面图	500百帕等压面图	700百帕等压面图
287	某次飞行的高度是FL391，飞行前，飞行员要想了解航线高度上的气压和风的分布情况，他应参考（）百帕等压	200	300	500	700
288	某航班计划时间是北京时间 10:00-12:00，应该提取哪个时间段（UTC）的重要天气图和风温图（）	00	06	00和06	12

289	某航的航班由广州至北京，预计北京时10:25起飞，13:10落地，巡航高度37100英尺，请问应提供给机组的预告图有效时间为多少哪些区域范围?哪些高度层次的重要天气预告图?至少包括哪些高度的高空风温度预告图（）。	0000UTC和0600UTC；中国区域；高层重要天气预告图；至少包括FL390的高空风温度预告图。	000UTC；中国区域；高层重要天气预告图；至少包括FL390的高空风温度预告图。	0600UTC；中国区域；高层重要天气预告图；至少包括FL390的高空风温度预告图。	0000UTC和0600UTC；中国区域；高层重要天气预告图；至少包括FL240的高空风温度预告图。
290	某机场跑道的磁方位为50度和230度，气象风90度，当航空器按顶风落地时使用多少号跑道着陆（）	05号跑道	23号跑道	30号跑道	12号跑道
291	目视气象条件缩写翻译正确的是（）	VMC	VCM	VWC	MVC
292	哪一个是低空逆温层风切变出现的天气条件	地面附近为微风或静风，而在逆温层上的风相对强	冷暖空气的温差至少10℃	逆温层上下的风向差异达至少30°	逆温层上下的密度差异较大
293	哪一种风切变条件导致空速下降	逆风减小和顺风增加	逆风和顺风都增加	逆风增加和顺风减小	逆风和顺风都减小
294	哪种类型的天气与具有暖湿不稳定气团的发展中的暖锋有关	层状云中有积状云，可有阵性降水	层状云和间歇性降水	气流平稳和连续性降水	气流剧烈变化和连续性降水
295	哪种天气条件被认为是反气旋?（）	高压区	低压区	静风区	鞍型气压区
296	哪种天气系统属于气旋（）	高空低涡	切变线	副热带高压	槽线
297	那种能在雷暴云下方的地面上或地面附近引起灾害性大风的局地强下降气	下击暴流	下沉气流	飑线	飑
298	南海产生的热带气旋系统的最大特点是（）	系统强度大	登陆频率低	生成频率低	移动路径多变
299	能降暴雨和冰雹的云是（）	积雨云	卷云	雨层云	层积云
300	能造成较大气温日较差的有利天气和地理条件分别是（）	晴天，陆地	晴天，海洋	阴天，海洋	阴天，陆地
301	暖锋上如果暖云团处于稳定状态，由于暖锋中易产生严重积冰，飞行时应选择在（）的高度。	积冰区以下或-10℃以上	积冰区以上或-20℃以上	积冰区以下或-20℃以上	积冰区以上或-10℃以上
302	暖湿气流流到冷的地面上，常会出现什么样的天气（）	平稳气流和平流雾	逆温层和堡状云	层状云	积雨云
303	跑道视程指在（），航空器上的飞行员能看到跑道面上的标志或跑道边界灯或中线灯的距离。	跑道中线	跑道起飞端	跑道边线	跑道末端
304	平流层是从（）到55公里左右的大气	对流层顶	行星边界层	地表面	外层
305	平流雾/平流低云多发生在（），一般自南向北影响沿海机场。	1-3月	3-7月	6-8月	9-12月
306	平流雾的消散的条件（）	减湿	增温	流场改变	以上内容全是
307	平流雾的消散一方面取决于流场的改变，使暖湿平流（），另一方面取决于地面（），或者风速（）加大，稳定层被抬升于破坏，使雾消散或抬升成	增强 增温 加大	减弱或终止 增温 加大	减弱或终止 降温 减小	增强 降温 减小
308	平流雾的消散主要取决于（）方面。	取决于流场的改变，使暖湿平流加强	取决于地面增温，或者风速加大,稳定层被抬升与破坏	取决天气形势的改变	取决于冷却强度的变化
309	平流雾的形成是因为（）	温暖、潮湿的空气移到较冷的地表上而致	是一团冷空气移动到一个水域上方，水汽增加而致	在晴朗无风的夜晚，地面使近地层空气冷却而致	湿润空气沿着山坡上升，因绝热冷却而形成的雾
310	平流雾特点是（）	一般形成于夜间至凌晨，日出前后最浓，以后随气温升高，会逐渐消失（一般在上午8-10点消	全天任何时候都可能产生，来去突然，生消迅速；范围广，厚度大；受风速风向影响大	多形成于锋面前部，随着锋面过境之后大雾转好	以上都不对

311	起飞机场跑道积雪，签派放行需注意（）	核实积雪厚度，判断放行	判断地面积冰条件	起飞性能修正	以上内容全是
312	起飞预报的有效时段为机场气象台与航空营运人之间协定的特定时段，起飞预报应当在航空器预计本场起飞前（）小时内向航空营运人和飞行机组	2	3	4	6
313	气象部门报告的能见度通常是（）	主导能见度	跑道能见度	空中能见度	着陆能见度
314	气象雷达回波图上回波的强弱取决于（B ）	目标物的大小	目标物的电磁波反射特性	目标物的温度	目标物的辐射
315	气象台观测的风向是180°，飞机起飞着陆时的最佳方向是（）。	由北朝南	由南朝北	由西向东	由东向西
316	气象图表、地图、预报、顺序报告、缩写和符号的理解和使用，当预期需要将其特征和适当强度预报出来的一种或几种天气现象终止或全部终止，应用缩写（）来编写。1500米（5000英尺）或最高的最低（飞行）扇区高度（两者取其大）以下无云且无CB，应用缩写（）来编写。在机场预报中，能见度达到下列（）时可用“	NSC，NSW，9999米	NSW，NSC，大于或等于10公里	NSW，NSC，9999米	NSC，NSW，大于或等于10公里
317	气象学规定，以距离地面（）米高度处的空气温度作为衡量各地气温的标	0	0.5	1	1.5
318	气旋与反气旋的中心垂直气流运动方向分别为	上升，下沉	下沉，上升	北半球上升，下降；南半球下降，上升	北半球下降。上升；南半球上升，下降
319	气旋在北半球的旋转方向是（），反气旋在北半球的旋转方向是（）	逆时针/顺时针	顺时针/逆时针	逆时针/逆时针	顺时针/顺时针
320	气旋中心气压比四周（），反气旋中心气压比四周（）。	低/高	低/低	高/低	高/高
321	气压高度表是通过测量（）来反映飞行高度的。	大气密度	大气压力	大气温度	大气湿度
322	气压和水汽含量不变，气温降低，则露点温度	相同	不同	降低	升高
323	气压局地变化和水平运动引起的气压变化相对于垂直运动引起的气压变化	很大的	很小的	差不多	无关的
324	气压随高度的增加而递减，递减的快慢主要取决于空气的（）。	密度	温度	湿度	气压
325	气压系统中心轴线倾斜的根本原因是中心点上空存在着平均水平（）。	温度梯度	气压梯度	辐合区	辐散区
326	气压相等时，较暖和较湿的空气密度分别比较冷和较干的空气密度要（）	小，小	大，大	小，大	大，小
327	签派放行高原和山地航班时应重点考虑的因素不包括： （）	天气实况和预报	机场允许的起飞全重和业载	氧气要求	救生筏
328	签派放行时，云高考虑依据应以云量大于或者等于（）的云底高为准。	FEW	SCT	BKN	SKC
329	强雷暴云内产生冰雹和（）	只有切变	只有湍流	切变和湍流	以上均不正确
330	青藏高原为什么常有高强度颠簸（）	日照强，风大	地形导致	冷暖气团多有锋面活动	以上均正确
331	轻雾表示能见度至少（）米	10000	1500	1000	5000
332	晴空颠簸，特别是（）颠簸多发生在急流轴附近	轻度	中度	强和严重	中度和强
333	晴空颠簸指出现在（）以上高空且与对流云无关的湍流称为晴空湍流，包括出现在卷云中的湍流。	3000米	5000米	6000米	8000米
334	晴空颠簸最常位于（）	高空槽条件下的急流的赤道一侧附近	高空槽条件下的急流的北极一侧附近	高压脊条件下的急流的赤道一侧附近	急流赤道一侧的下降气流区
335	晴空湍流一般出现在多少千米的高度	4--6	6--15	15--20	20--25

336	热带气旋常常发生在西北太平洋、东太平洋、西南太平洋、印度洋及大西洋，不同地方的叫法不尽相同，在中北美洲，一般称为（）	飓风	台风	热带风暴	热带气旋
337	热带气旋的水平结构里，哪个部位风力最小，哪个部位风力最大	眼区、眼墙区	涡旋区、外围大风区	眼区、外围大风区	涡旋区、眼区
338	热带气旋的西行路径是指从源地（指菲律宾以东洋面）一直向偏西方向移动，往往在（）一带登陆。	广东、海南	台湾、福建	浙江、上海	山东
339	热带气旋的最大风速的分布在各象限并不对称的，一般在台风前进方向的（）风力最为强大。	左前方	左后方	右前方	右后方
340	热带气旋眼回波越高，其强度愈（）；眼壁越厚，其强度愈（）	强 / 强	强 / 弱	弱 / 强	弱 /弱
341	热带云团中的云主要是（）	积云和积雨云	层积云和高积云	雨层云中有积雨云	高积云和积雨云
342	热低压通常出现在（）。	北极上空	飓风眼上空	晴朗的.干的地表上空	洋面上
343	热雷暴的形成原因是	地面受热不均	地面水汽蒸发	地形抬升作用	天气系统
344	容易生成辐射雾的地区是（）	陆上潮湿的谷	湖面上	山冈上	平坦的地面
345	如报告跑道入口处有雷暴活动,此时着陆最可能受到的影响是（）。	锋面	大雾	霾	低空风切变
346	如果飞行中发生湿雪形式的降水则（）。	飞行高度的温度在冰点以上	飞行高度以上云层温度在冰点以上	地面温度在冰点以下	地面温度在冰点以上
347	如果急流轴的风速超过 110 海里/小时，在以下三个区域可能会出现强烈颠簸：（）	急流轴上方倾斜的对流层顶附近、急流轴下方的急流锋内部、以及急流轴低压（靠	急流轴上方对流层中部附近、急流轴下方的急流锋内部、以及急流轴低压（靠赤	急流轴上方对流层中部附近、急流轴下方的急流锋内部、以及急流轴低压（靠极	急流轴上方倾斜的对流层顶附近、急流轴下方的急流锋内部、以及急流轴低压（靠
348	如果进入了下击暴流，飞机将在（）遇到最强的下降气流	下击暴流的中心	刚进入下击暴流时	飞出下击暴流时	都有可能
349	如果温度随高度不变或下降缓慢表示气团（）	稳定	不稳定	逆温层存在	处于中性
350	如果与锋面配合的高空槽在减弱，则锋面将（）	随之减弱	迅速加强	迅速南移	迅速北移
351	如果在3 100ft飞行高度层上，外界温度比标准温度低，那么真高与气压高	都是31 000ft	真高小于是31 000 ft	压力高度小于真高	真高大于31000ft
352	如果在近地面有强的逆温层存在，我们将会碰到	可能使空速突然改变的风切变	强烈而稳定的下沉气流和上层大气温度增	上层大气温度减小，风速稳定	强烈而稳定的上升气流和上层大气温度降
353	如果早上出现了堡状云，那么（）	下午是阴天	上午可能有降水	下午可能有雷雨	上午不能飞行，下午能飞
354	如天气预报中有“BECMG0708 5000 BR BECMG1011 1000 FG TEPM1314 1500 FG”描述，则在 1030Z 能见度	不定，介于 1000 米至 5000 米之间	5000 米	1000 米	1500 米
355	若飞机进入雷暴云下的下冲气流中，将会碰上	垂直风切变	飞机乱流	水平风的垂直切变	水平风的垂直切变
356	若飞机在飞行中遭遇到下击暴流，飞机的飞行性能常常是	先变好，后变坏	急剧变坏	先变好，后复原	先变坏，后变好
357	沙尘暴：强风把本地或附件的沙尘吹起，使水平能见度小于（）公里的。	1	1.5	2	5
358	沙尘暴天气形成的条件（三要素）包括（）。A.沙/尘源 B.大风（＞8米/秒）C.不稳定大气层结 D.弱气压场	ABC	ABD	ACD	BCD
359	山地背风波中最危险的乱流出现在（）	荚状云中	积状云下	滚轴状云中和滚轴状云下	山帽云上
360	山地的气象特点是：（）	地形复杂	天气多变	气流紊乱	以上都是
361	山区雷暴常多于平原，是因为山区具有（）	更充足的冲击力	更多的水汽	更明显的不稳定气层	更高的温度

362	闪电现象对飞机威胁很大。闪电可以发生在（）：a云地之间、b云与云之间、c无云时、d云的不同部位之间	ac	abc	abcd	abd
363	上坡雾形成的条件是什么（）	湿的、稳定的空气被风吹向山坡	碧空、小或无风，并且相对湿度为100％	层云降水或10-25海里/小时的风使降水抬升	干燥的空气被吹上山坡
364	什么过程导致绝热冷却（）	空气上升膨胀	空气下降收缩	空气在冷地表上运动	蒸发过程失去潜热
365	什么类型的降水表明存在过冷却水滴	冻雨	干雪	湿雪	冰粒
366	什么类型的云伴随剧烈的颠簸并可能产生漏斗云	悬球状积雨云	标准的荚状卷云	层积云	雨层云
367	什么类型的云指示非常强的颠簸（）	停滞的荚状云	积雨云	雨层云	卷积云
368	实践表明，（）层上的气流对地面的锋面移动有引导作用，故称此气流为引导气流。	700百帕和500百帕	850百帕和700百帕	850百帕和900百帕	1000百帕
369	世界范围内，平均生成热带气旋最多的海区是（）	北太平洋西部	北太平洋东部	北大西洋西部	北大西洋东部
370	受“最大轮胎速度”限制的速度是：	离地地速	离地表速	离地真速	以上都可
371	霜：水汽在寒冷的机体表面直接凝华而形成的，是在晴空中飞行时出现的积冰现象。常出现于飞行由（）区域突然进入到（）区域时。在风挡上出现霜时会影响目视飞行。	寒冷 暖湿	炎热 干燥	寒冷 干燥	炎热 暖湿
372	霜指“白霜”。一种结晶形状的冰的沉积物，通常呈现针状或扇状，是通过（）形成的。	凝结	凝华	融化	蒸发
373	水平能见度是指视力正常的人，在当时天气条件下，能够从天空背景中看到和辨认出目标物的	最大水平距离	最小水平距离	水平距离	视野范围
374	水汽充沛的近地逆温层容易产生什么天气（）	低能见度	雷暴	晴天	结露
375	水汽图的色调取决于物体（）	对太阳光的反照率的大小	表面温度的高低	水汽含量	以上均不对
376	台风、强台风、超强台风是指底层中心附近最大平均风速分别为（）、（）、（）的热带气旋。	6～7级 8～9级 10及以上	8～9级 10～11级 13级以上	10～11级 12～13级 14级以上	12～13级 14～15级 16级以上
377	台风的三种常见路径中，对我国华南沿海地区影响最大的是（）路径	西移路径	转向路径	西北路径	蛇形路径
378	台风的移动路径与（）系统有密切关系。A.副热带高压 B.西风槽C.切变线D.西南涡.E东风波	AB	AC	BD	ABCDE
379	台风发展的四个必要条件中错误的是（）	热力条件 台风发生、发展的根本一条是要有足够大的的海面或洋面，同时海面水温在26~27摄氏度以上。这是扰动形成暖	初始扰动 要使条件不稳定大气的不稳定能量得以释放使其转变成发展台风的动能，需要有一个启动机制。这就是低层的	一定的地转偏向力的作用 它能使辐合气流逐渐形成为强大的逆时针旋转的水平涡旋	对流层风速垂直切变要大，利于能量消散
380	台风风速最大的地方为：	第二象限	第一象限	第四象限	第三象限
381	台风中心附近最大风速为（m/s）	32.7-41.4	24.5-32.6	41.5-50.9	17.2-24.4
382	台风最大风速区、对流降水最强是在	台风眼区	台风云墙区	台风外围区域	台风过境后区
383	天气符号中BCFG是指（）	多指碎雾或机场的局部被雾遮盖	不在机场，但不超过距离机场8公里的范围内的雾	表示低于地面以上2米的高度的雾	不在机场，超过距离机场8公里的范围内的雾

384	天气符号中PRFG是指（）	多指碎雾或机场的局部被雾遮盖	不在机场，但不超过距离机场8公里的范围内的雾	表示低于地面以上2米的高度的雾	覆盖机场重要部分的雾，其余部分是晴空，多指影响机场局部区域的平流雾。雾中能见度＜1000 米，雾扩
385	天气现象中“PO”表示为（）	沙（尘）旋风	尘卷风	飑	飑线
386	通常对流性降水回波的生消变化	较快	较慢	变化不大	无规律
387	通过测量气压得到的高度被称为（）高度。	气压	无线电	标准	场压
388	突然进入雾中时会产生什么样的错觉	机头上仰	机头下沉	平飞	无错觉
389	卫星云图，连续性带状云系是（）	飑线	槽线	锢囚锋	台风
390	卫星云图主要分为（）	红外云图.可见光云图	可见光云图.水汽云图	红外云图.可见光云图.水汽云图	红外云图.水汽云图
391	为了便于研究，一般将空气动力沿平行和垂直于飞机的运动方向分成（）	压力	切向力	升力和阻力	侧力
392	为了使在航线上飞行的飞机都有相同的高度标准，应该按（）来调整高度	标准海平面气压	场面气压	修正海平面气压	不确定
393	未饱和空气的绝热递减率估计是（）℃/1000ft。	3	2.5	2	1
394	未饱和空气的绝热递减率估计是多少	2℃/1000ft	3℃/1000ft	4℃/1000ft	1℃/1000ft
395	未饱和空气温度降低，可能会引起	相对湿度增大	水汽含量增加	饱和水汽压增	露点增加
396	稳定的暖锋天气对飞行的影响是	层状云中连绵的降水，能见	有积状云和冰雹	轻度到中度的颠簸	天气稳定，有利于飞行
397	我国把最大风速在 8-9 级的热带气旋称为（）。	热带低压	热带风暴	强热带风暴	台风
398	我国把最大风速在10－11级的热带气旋称为（）	强热带风暴	热带风暴	台风	热带低压
399	我国北方广大地区“秋高气爽”的天气，是下列哪个的影响结果	气旋	冷锋	暖锋	反气旋
400	我国北方某机场正位于冷锋后的冷高压前沿，则该机场可能出现的天气是	晴天	大风	风沙	以上均是
401	我国冰雹的出现时间，主要集中在	凌晨	上午	午后	夜间
402	我国大部分地区属东亚（）气候。	大陆性	海洋性	季风	湿润性
403	我国风沙最多的季节（）	春	夏	秋	冬
404	我国华北、东北地区的雨季出现在（）	7月中旬到8月中旬		6月中旬到7月中旬	8月中旬到9月中旬
405	我国近海地区形成平流雾的最常见的天气形势不包括（）。	入海变性高压东部	西太平洋高压西部	气旋和低压槽东部	准静止锋（或冷锋）前部
406	我国上空出现的急流以（）为主	副热带急流	温带急流	热带东风急流	热带急流
407	我国长江中下游地区，江南地区的梅雨季节一般在（）	5月中旬或下旬	6月中旬或下旬	7月中旬或下旬	8月中旬或下旬
408	雾的种类很多，常见的是（）	辐射雾、城市雾、蒸发雾	平流雾、辐射雾	辐射雾、城市雾	城市雾、蒸发雾
409	雾凇：和地面雾凇一样，由许多粒状冰晶组成的、表面（）且（）的冰层	粗 透明	光滑 不透明	粗 不透明	光滑 透明
410	雾凇由（）在温度低于或稍高于冰点的物体上冻结形成的冰的沉积物。它由疏松的颗粒组成，有时带有树枝状的结晶。A.过冷的雾 B.云中的水滴	A	B	A或B	A和B
411	西北太平洋的台风有三条典型移动路径，不包括以下哪一项（）。	东南路径	西行路径	西北路径	转向路径
412	西北移向的西北气流影响我国（）地	华东	华北	华南	沿海
413	西风槽天气系统一般移动方向为（）	自西向东	自东向西	自北向南	自南向北
414	西太平洋副热带高压的短周期活动是指其为期（ ）的东西进退。	6-7天	2-3天	1-2天	15天
415	西太平洋副热带高压和青藏高压（）。	分别是动力性高压和热力性	分别是热力性高压和动力性	均是热力性高压	均是动力性高压

416	西太平洋台风的基本路径有（）。	西移路径	西南路径	向南路径	东南路径
417	西太平洋台风移动的路径对华南影响最大的是（）。	西北路径	转向路径	西移路径	北移路径
418	西太平洋台风移动路径可能是（）	先向西北，然后向东北	先向西北，然后向东	先向西北，然后向西	先向东北，然后向西北
419	下沉气流在雷暴的成熟阶段的特征	下沉气流由于降水使其更冷而使得下沉速度加大	下沉气流冲击地面后汇集于雷暴云底的中心	下沉气流变得比周围大气更暖，并在到达地面之前转变成上升气流	下沉气流有利于上升气流的发展
420	下击暴流存在弓状回波的（）位置	前沿	中部	后部	以上均不正确
421	下击暴流对飞行的影响主要是	地面强风和强烈的低空风切	强烈的雷电击坏飞机	下沉气流使飞机高度表读数	暴雨使能见度急剧降低
422	下击暴流所造成的强的（），对飞行安全构成了极大的威胁。	低空风切变	低能见度	低云	低温
423	下列阐述环境风垂直切变对强雷暴的作用错误的有（）。	使上升气流倾斜，同时增强中层干冷空气的吸入	加强风暴中的下沉气流和低层冷空气吸入	形成有利于强雷暴发展的位势不稳定	提供位势不稳定释放和强雷暴发生的触发机制
424	下列对于飑线和锋面描述错误的是（）	冷锋维持的时间比较长，往往可达一周	飑线的生命期约十几小时，最长也不超过	飑线和锋面都有明显的日变化	锋面是大尺度系统，飑线是中尺度系统
425	下列海区不属于影响中国的台风及其初始扰动主要发生的海区是（）。	菲律宾附近海面	关岛附近海面	东海和琉球群岛附近海面	南海南部海面
426	下列何种天气系统中飞行最容易碰到	高空低涡	反气旋	稳定的暖风	平直西风气流
427	下列哪项危险天气是很难预报且需机组向ATC报告的?	低空风切变	火山灰	台风	低能见度
428	下列哪些是闪电对飞行安全的影响：（）	闪电可能会击穿飞机蒙皮并对通信和电子导航设备造成	飞行员可能被附近的闪电短时致盲，无法控制飞机。	即使是较远的闪电也可能会对低频及中频无线电通信造	以上都是。
429	下列哪种云中会遭遇最严重颠簸（）	积雨云	高积云	卷层云	雨层云
430	下列雾的名称和代码错误的是（）	碎雾（PRFG）	浅雾（MIFG）	部分雾	冻雾（FZFG）
431	下列选项中不属于气象要素的是（）	气压	雨雪	辐射	融化
432	下列云的类型中，发展最为成熟，危害最大的是（）	CB	TCU	CU	SC
433	下面关于标准大气的叙述正确的是（）	对流层中的大气是标准大气	在标准大气中，每上升100米，温度下降1	在标准大气中，每上升100米，温度下降	标准大气是干洁空气
434	下面何种地区飞行可能会出现强烈的飞机颠簸（）	积雨云云体的边缘	逆温层的下面	层状云中	层状云的边缘
435	下面何种特征描述的是热雷暴（）	范围小，孤立分散，雷暴云间有间隙	陆地上的热雷暴晚上增强，白天减弱	天气系统一起移动	强度大，覆盖范围广
436	下面何种天气系统产生的雷暴常常是白天减弱消散，晚上形成和增强（）	暖锋，静止锋	空中槽，切变线	太平洋副热带高压	冷锋
437	下面何组云量简语是按云量由少到多的顺序排列的	FEW、SCT、BKN、OVC	FEW、SKC、BKN、OVC	SCT、BKN、FEW、OVC	OVC、SKC、SCT、BKN
438	下面回波中不属于强风暴的回波特征的是（）	零度层亮带	钩状回波	弓状回波	指状回波
439	下面哪种情况会出现冻雨（）。	近地面气层温度低于0℃，700或850hPa温度高于0℃，上层的云中温度又低于0℃	近地面气层温度高于0℃，700或850hPa以及上层的云中温度低于0℃	近地面气层温度低于0℃，700或850hPa温度也低于0℃，上层的云中温度高于0℃	近地面气层温度高于0℃，700或850hPa温度低于0℃，上层的云中温度又高于0℃
440	下面那项要素不属于机场预报必须包括的内容（）	地面风	能见度	云	湿度
441	下面那种情况导致指示空速和高度增加，并且下沉率降低	逆风突然增加	逆风突然减小	顺风风速突然增加	逆风变成顺风

442	下述（）云量简语是按云量由多到少的顺序排列的	OVC、BKN、SCT、FEW	BKN、OVC、SKC、FEW	OVC、SKC、SCT、BKN	SKC、OVC、BKN、FEW
443	下述关于能见度的说法正确的是（）	能见度是指能看清目标物轮廓的最大距离	物体与背景的亮度对比大，能见度就大，与天气关系不	能见度与大气透明度的关系最大，与物体本身无关	能见度是客观观测的物理量，与观测员心理、生理因
444	下述何种征兆预示飞机已遭遇到强的风切变	俯仰角指示突然改变超过5°	无线电通讯干扰严重	能见度急剧下降，降水增强	空速表指示不变
445	下述物理量中，反映大气潮湿程度的量是（）	水汽压	相对湿度	露点温度	饱和水气压
446	夏季白天，红外云图上海岸线（），到了夜间，海岸线（）	清楚 / 不清楚	不清楚 / 清楚	不清楚 / 不清楚	清楚 / 清楚
447	夏季气温偏高，气温主要是通过（）来影响飞行的	改变气压	改变大气密度	改变大气结构	改变风向
448	新版《民用航空气象预报规范》规定，编制和发布24小时或30小时机场预报（FT）的机场气象台（）编制和发布9小时机场预报（FC）	不再	继续	视情况	按ATC要求
449	形成雷暴的基本条件是（）	不稳定的大气和地形抬升	充足的水气和上升气流	充足的水气，不稳定的大气和上升运动	以上均不对
450	形成烟幕，不仅要有烟源，而且还要有适合的天气条件即	高度较低的逆温层和近地面层中适宜的风	高度较高的逆温层和近地面层中适宜的风	高度较高的逆温层和高空相应的风向风速	高度较低的逆温层和高空相应的风向风速
451	烟幕和逆温层的正确关系是（）	烟幕只出现在地面附近高度较低的逆温层	在大气不稳定时，烟幕可抬升而形成霾或	烟幕可出现在不同高度的几个逆温层下	烟幕在日出之后易减弱或消散
452	夜间有时地面存在辐射逆温，层云或雾的顶部温度反而比周围无云的地表要暖，在红外云图上，云区比周围无云区的地表显得（）。	更亮	更白	更黑	差别不大
453	一般而言，在高空风和温度预告图上，用（）代表气温正值，用（）代表气温负值。	‘+，无标注	P；M	’+，-	无标注，-
454	一般来说，-20℃层高度在（）百帕等压面高度附近或以下，有利于生成冰	600	500	400	300
455	一般来说，-20℃层与0℃层之间的厚度与产生冰雹的关系是（）。	厚度较小时，有利于产生冰	基本上没有关系	厚度较大时，有利于产生冰	无法判断
456	一般来说，气温的日变化（）露点的日变化。	大于	小于	等于	说不定
457	一般雷暴的移动方向是（）	与500百帕等压面图上雷暴所在位置的风向	与摩擦层中的风向一致	由北朝南移动	由东向西移动
458	一般南支槽带来充沛的水汽和潜热，遇有北支槽携带冷空气侵入南支扰	不利于气旋发展	不能诱生气旋	多能诱生气旋	有利于反气旋发展
459	一般情况下，辐射雾最浓的时间在：	上午	中午前后	傍晚	日出前后
460	一般情况下，气温随平均高度的增加而减少，在大气边界层，温度垂直梯度平均为（）。	2.4℃ / 100米	1.3℃ / 100米	0.6℃ / 100米	0.1℃ / 100米
461	以下不属于热雷暴的特点的是（）	由热力对流产生、多为局地性	多发生在盛夏的午后（1-3点发展成熟）	一般范围大、强度强	一般持续时间不长，一个小时左右即可消
462	以下关于修订重要天气预告图的标准，错误的是（）。	当最近预期发生或不再发生分离的、成片的或隐嵌的浓积云时	当最近预期发生或不再发生强飑线和热带气旋时	当最近预期发生或不再发生飞机积冰、颠簸和沙暴（尘暴）时	对于任何严重影响航空器飞行的火山爆发和放射性物质意外释放到大气中，当需要标注或去除火山活动符号或
463	以下哪种云最容易产生积冰（）	积雨云和浓积	层积云、高积	雨层云和高层	卷状云

464	以下天气短语表述错误的是（）	GR（霰）	SG（米雪）	SQ（飑）	SN（雪）
465	以下天气现象中，属于沙尘暴的是	SS	PL	DU	SA
466	以下云量由少到多排列正确的是（）	OVC FEW BKN	SCT BKN FEW	BKN FEW SCT	FEW SCT BKN
467	以下云中在红外及可见光云图上显示最亮白的是（）	孤立的浓积云	高积云	孤立的积雨云	卷云
468	隐藏孤立CB云通常含有（）	雷暴	冰雹	中度或严重的颠簸和积冰	以上全是
469	隐藏在层状云中的对流云能产生哪一种威胁仪表飞行的天气现象（）	隐藏雷暴	冻雨	晴空颠簸	低能见度
470	应对飞机颠簸，下列方式错误的是	应保持自动驾驶维持飞机稳定	应柔和地操纵升降舵，阻止飞机离开所要求的姿态	如果飞行中出现颠簸，可改变高度几百米或暂时偏离航线几十千米	在穿越颠簸时，将襟翼收上，并选择一个能保证结构安全的速度
471	影响冬春季节的天气有（）	大雾	冰雪	沙尘暴	以上内容全是
472	影响飞机颠簸的湍流不包括（）	热力湍流	动力湍流	晴空湍流	逆温湍流
473	影响飞机颠簸强度的因子不包括（）	飞行高度	湍流强度	飞行速度	飞机的翼载荷
474	影响云高的天气系统大致有空中槽、锋面以及形成雾的气压场，影响云高的天气系统有（） a、副热带高压b、空中槽c、沙尘暴d、锋面e、形成雾的气压场	bde	abc	abde	abcde
475	用于飞机起降时调整高度表的气压是	修正海平面气	场面气压	标准海平面气	不确定
476	由闭合等压线构成的，中心气压比四周气压低的区域称为（）	低压	低压槽	高压	鞍型场
477	由春到夏，西太平洋副热带高压的脊线位置（）	由南向北移动	稳定少变	由北向南移动	由西向东移动
478	由我国制作的中高空重要天气预告图全天发布（）次，在有效时间开始前	4 6小时10分	2 5小时10分	6 4小时10分	1 3小时10分
479	有效时段少于12 小时的例行机场预报应每隔（）小时发布1 次。	3	5	6	9
480	有效时间9小时的机场预报TAF（FC），应当每3小时发布一次，最晚发布时间在有效时段开始前（）发布	1小时10分钟	2小时10分钟	5小时10分钟	6小时10分钟
481	有效时期大于12小时的预报应每隔（）小时发布一次。（）	6	3	12	9
482	与副热带急流相伴的云其边界通常有些（）弯曲	反气旋性	气旋性	S形	W型
483	与平原相比，高原的气象特点是（）	空气密度小，风大	空气密度大，风小	不一定	空气密度大，风大
484	预报中所报的任何要素的具体数值必须理解为该预报时段内该要素（）的	精确	近似	最可能	四舍五入
485	预告图分为（）、（）两大类.	高空风和温度预告图、中空天气预告图	高空风和温度预告图、重要天气预告图	高空风和温度预告图、卫星云图预告图	
486	云底高的运行标准应以（）云量为准	FEW（含）以上	SCT（含）以上	BKN（含）以上	OVC（含）以上
487	云中出现颠簸的频率较高，是因为云中（）分布不均匀	气温和湿度	水汽和云滴粒子	湿度和空气密度	气温和空气密度
488	在（）的预告图中，预告零度等温层高度	在中层的重要天气预告图中，预告零度等温层高度。	在高层的重要天气预告图中，预告零度等温层高度	在低层的重要天气预告图中，预告零度等温层高度	在中低层的重要天气预告图中，预告零度等温层高度
489	在（）区域飞行,虽然无积雨云的影响，但可产生比较强烈的颠簸。（）	温度梯度很大的	锋面气旋	热低压	雷暴消散阶段后期
490	在0300UTC--0900UTC离港的飞行，至少提供有效时间为（）的预告图。	0000UTC	1200UTC	0600UTC	1800UTC
491	在METAR 和SPECI 中应报告风的（）平均值；在MET REPORT 和SPECIAL 中应报告风的（）平均值。	10 分钟，2 分钟	2 分钟，10 分钟	2 分钟，2 分钟	10分钟，10分钟
492	在METAR报电码中，“PO”表示	尘卷风	飑	漏斗云	尘暴
493	在METAR报电码中，云量OVC表示（）	1至2个云量	3至4个云量	5至7个云量	8个云量

494	在METAR报能见度组中，编报0000和9999分别表示能见度为（）	100米和9999米	50米和9999米	小于100米和9999米	小于50米和大于10千米
495	在PPI图上，层状云降水回波图像，回波边缘的轮廓（），结构和纹理（）	不清晰 / 均匀	清晰 / 不均匀	不清晰 / 不均匀	清晰 /均匀
496	在TAF预报中，预报的能见度应为（）	主导能见度	最低能见度	水平能见度	垂直能见度
497	在北半球，锋面气旋的特点是（）	逆时针旋转	由中心向外辐	暖锋处于西侧	中心是高压区
498	在北半球，气旋的流场特征是什么样的	气旋底层逆时针向内旋转，中心附近形成系统性上升运	气旋底层顺时针向内旋转，中心附近形成系统性上升运	气旋底层顺时针向外旋转，中心附近形成系统性下沉运	气旋底层逆时针向外旋转，中心附近形成系统性下沉运
499	在北半球，一个飞行员作一次由西向东的长途飞行，在下面何种情况下，他将有可能碰到因气压系统而形成的	在高压系统北侧	在高压系统南侧	在低压系统北侧	在低压系统南侧
500	在北半球9000米高度由高压区飞向低压区，航线上应吹	左侧风	顺风	右侧风	逆风
501	在北半球穿越高压系统飞行时，风的变化一般是	右侧风转左侧风	左侧风转右侧风	逆风转顺风	顺风转逆风
502	在北半球气旋水平气流呈（）旋转，往往带来（）天气。	逆时针，阴雨	顺时针，晴朗	逆时针，晴朗	顺时针，阴雨
503	在北方冬季积雪面经常出现辐射雾，这是因为（），因而使积雪面上空气发生强烈的降温。	积雪的热传导能力小，而辐射冷却强	积雪面上水汽凝结和凝华作用	积雪面容易被太阳照射蒸发	积雪气温低
504	在标准大气中，850百帕、700百帕及500百帕相对应高度为（）。	1500米、3000米、5500米	1600米、3300米、5500米	1500米、3300米、5500米	1600米、3000米、5000米
505	在标准大气中，海平面上的气温和气压值分别是（）和（）	0℃、1013.25hPa	15℃、1013.25hPa	15℃、1000hPa	0℃、29.92inHg
506	在层状云中，冰层的垂直厚度很少超过（）米，因此飞机高度改变几百米就可以脱离结冰区	900	1000	600	400
507	在成熟阶段的雷暴云中，飞行高度为（）米时，遭遇冰雹的可能性最大	2000-6000	5000-8000	3000-9000	6000-10000
508	在处于雷暴区边缘的机场起飞或着陆时，要特别注意下述（）天气。	低空风切变	低能见度	低云	高温
509	在大气低层，摩擦力导致风斜穿等压线向低压一侧吹的原因是（）	科氏力使风速减小	摩擦力减小风速和科氏力	摩擦力减小气压梯度力	激发湍流并增加大气压力
510	在地面天气图上，（）表示雷暴及闪电现象。	红色	蓝色	绿色	黄色
511	在地面天气图上，当等压线密集时，表示（）越大，地面风也越大。	水平温度梯度	水平气压梯度	水平温度梯度	水平露点梯度
512	在地球上（）地转偏向力最小	高纬度	赤道	极地	中纬度
513	在等压面图上出现的气压中心比周围区域低的叫做（）	低压	高压	低压槽	高压脊
514	在低层重要天气预告图上，锋面天气系统应该在与航路上（）相结合时才包括进来。	天气现象	重要天气现象	一般天气现象	雷雨
515	在冬季，四川贵州地区多阴沉天气，主要是受（）影响。	准静止锋	锢囚锋	冷锋	暖锋
516	在对流层顶以上的天气特点是（）	气流平稳，能见度好	有尘粒、烟粒等杂质聚积	会遇到积雨云	乱流强，飞机颠簸严重
517	在飞行中，产生积冰的必要条件是	存在过冷水滴	存在水蒸气	存在冰晶	存在逆温层
518	在分析预报辐射雾的形成时，应考虑的条件是（）	冷却条件+水汽条件	冷却条件+水汽条件+层结条件	冷却条件+水汽条件+风力条件	冷却条件+水汽条件+风力条件+层结条件
519	在锋面两侧，下面（）气象要素的差异最显著	气温	气压	风速	密度
520	在干燥的春季，如果有强冷空气南下，中国西北、华北地区常产生不利于飞行的天气现象是（）	大范围降水过程	大雾	积冰	大风、扬沙甚至沙尘暴
521	在高空急流区飞行过程中，威胁飞行安全的主要因素是（）	积冰	雷电	大风	颠簸

522	在高空逆温层下，能见度也常常变差，除了云之外，还可碰上的影响能见度的天气现象是（）	霾	雾	烟幕	降雨
523	在高空天气图上，一个实三角旗和一条长线分别表示风速为（ ）节和（	10、20	50、10	20、40	15、30
524	在高压区空气的运动特点是（）	下沉到地表，然后向外	中心气流上升	高空气流向外，地表气流向高压内流	下沉到地表，然后向内
525	在各类雷暴中，出现最多的是	热雷暴	地形雷暴	锋面雷暴	冷涡雷暴
526	在给定的指示高度飞行时，真实高度随温度增加而（）	减小	增加	不变	先增加后减小
527	在海洋或湖泊上空，热雷暴的日变化特点是	多出现在夜间或黎明，白天减弱和消散	多出现在午后至傍晚，入夜逐渐消散	多出现在中午，傍晚逐渐消散	多出现在早上，白天增强
528	在红外云图上，从赤道到极地，色调越来越白，这是因为（）	地面及云面温度越来越低	对流层顶由赤道向极地倾斜	地面积雪越来越多	植被越来越少
529	在红外云图上，有雪覆盖地区的色调要比周围无云地区更（）一些。	灰	黑	白	红
530	在机场周围存在（）种地表时，容易产生飞机颠簸。	河流与山丘	湖泊与森林	水渠与河流	草地与庄稼
531	在积雨云单体产生的微下击暴流生存期一般是多长（）	从它到达地面到消失，很少超过15分钟	2分钟，最大风速持续大约1分钟	一个微下击暴流可能持续2到4个小时之久	从它到达地面到消失，一般持续30分钟
532	在急流中的等温线密集地带两侧飞行时，会遇到（）	晴空乱流	积冰	逆温引起的低能见度	雷暴
533	在空中等压面图上不分析的项目是	等高线	槽线	等温线	天气区
534	在空中全温小于或等于（）并有以任何形式存在的可见湿气（如致使能见度小于或等于1 英里的云、雾、雨、雪、雪片及冰晶）时，存在结冰条件	5° C	20° C	10° C	0° C
535	在雷暴的积云阶段常常伴随什么特征	持续的上升气流	降水开始出现在地面	频繁的闪电	强烈的下沉气流
536	在雷暴的生命史中，哪一个阶段由下沉气流主导（）	消散阶段	积云阶段	成熟阶段	都有可能
537	在雷暴云中观测到的降雹次数比在地面上观测到的（）	一样	少	难以比较	多
538	在雷暴云中零度层以上的区域飞行都会发生积冰，在云的中部常常遇到（），在云顶飞行有（）。	强积冰 弱积冰	强积冰 强积冰	弱积冰 强积冰	弱积冰 弱积冰
539	在雷达平面显示器上，下述何种形状描述了对流云降水的回波平显特征	块状，尺度小，结构密实，边缘清晰	范围较大，边界不清晰，有时呈片状	片状，范围较小，边界模糊	片状，尺度大，结构松散，边缘清晰
540	在南半球科氏力怎样影响风向	导致低压附近风沿顺时针旋	导致风从低压区向高压区	和北半球完全一样	导致低压附近风沿逆时针旋
541	在暖湿空气中飞行时，飞机的最大载重量要（）	减小	增加	保持不变	不确定
542	在爬升中遭遇冻雨常常表明（）	可以爬升到较高的高度，不会遭遇超过轻度以上积冰	在冻雨层之上存在一个更暖的云层	在较高高度的冰粒会在下面较冷空气中变成雨滴	以上均不对
543	在气象上，大气垂直分层的主要依据是（）	对流运动情况	气温的垂直分布情况	水汽和云层的垂直分布情况	气压阶梯变化
544	在趋势型预报中使用缩写“FM”、“TL”或“AT”时，分别紧接相应的世界时（）的时间组。	小时和分	时间间隔	结束或开始	起止时间
545	在趋势预报中，缩写明语“NOSIG”表示（）。	无重要变化	无重要天气	无重要云层	无强度变化
546	在趋势预报中不得使用的变化指示码是（）。	BECMG	TEMPO	PROB	NOSIG
547	在热带地区，气压、温度等气象要素的水平梯度比中纬度地区（）	大得多	小得多	差不多	无关

548	在日常航空天气报告中，电码“BECMG FM 1025”表示（）	从北京时10时25分开始，天气将变为	从世界时10时25分钟开始，气象要素将有短时波动	天气变化到时间时10时25分为止	从北京时18时25分开始，天气将变为
549	在山脉背风坡和高空急流里面常可观察到排列整齐的云系，在卫星云图上表现为（）。	带状云系	涡旋云系	细胞状云系	波状云系
550	在水平气压场中，水平气压梯度的方向是（）	垂直于等压线，由高向低	垂直于等压线，由低向高	平行于等压线，由高向低	平行于等压线，由低向高
551	在水汽云图上，随时间（）的区域经常是颠簸可能发生最强烈的区域	变暗最慢	变暗最快	亮度不变	明暗交替
552	在台风中，最大降水区域出现在	台风眼周围的云墙	外围云系	台风中心眼内	螺旋状云带中
553	在天气预报中，（）是重要的气象要素之一,因为它不仅作为目前天气的指标,而且是未来天气演变的征兆。	云	雨	温度	气压
554	在同一性质的温湿系统中，空气受热不均而产生的雷暴为（）	热雷暴	超级单体雷暴	系统性雷暴	地形雷暴
555	在卫星云图上，可见光云图的色调取决于（）	目标反射太阳辐射的大小	云面和地面的温度	目标的颜色	目标的温度
556	在卫星云图上，热带云团表现为（）	白色而密实的云区	孤立分散的白色云块	稠密的螺旋云系	连续的云带
557	在卫星云图上，下面哪个天气系统并不表现为涡旋云系（）	副热带高压	西南涡	温带气旋	东北冷涡
558	在卫星云图中冷锋系统表现为（）云	螺旋状	带状	涡旋	人字形
559	在我国南方，地面锋线多位于高空切变线的（）	南侧	北侧	正下方	正上方
560	在西北太平洋区域，热带气旋中心附近最大风速为30米/秒，属于（）等级	强热带风暴	台风	热带风暴	强台风
561	在下列何种飞行阶段中风切变的危害	着陆阶段	航线飞行阶段	起飞阶段	滑行阶段
562	在下列何种天气系统的影响下可能会出现晴空湍流	高空急流	强烈雷暴云	暖气团不稳定的冷锋	热带气旋
563	在下面何种情况下飞机积冰的速率最	在冻雨中飞行	在雨层云中飞	在毛毛雨中飞	在暴雨中飞行
564	在下述何种降水中能见度最差	中雪	中雨	小雪	小雨
565	在下述何种情况下最有可能形成辐射雾	晴空、微风的夜晚，相对湿度大	在温度较高的水面上有冷空气移动	在海岸外的冷水面上有潮湿的热带气团移	锋面附近降水蒸发
566	在夏季，华南地区常常伴有雷雨天气，主要是受（）影响。	准静止锋	锢囚锋	冷锋	暖锋
567	在夏季暖气团不稳定时,在冷锋的层状云系中可产生（）	积雨云	层状云	锋面雾	高云
568	在洋面上形成强热带风暴的两个必要	温度和湿度	温度和压强	湿度和压强	温度和风速
569	在一般性雷暴的生命史中，（）阶段由上升气流主导。	积云（发展）	消散	成熟	生成
570	在预报高压后部偏南大风时，要分析地面高压后部上空是否有强烈的暖平流，因为强烈的暖平流对地面气压场	有显著的减压作用	有显著的加压作用	无甚影响	无法判断
571	在云中心的（）方向一侧，遭雹击的可能性也是较大的	顺风	上风	下风	逆风
572	在早上天气晴朗，地面风速不大时，是否会出现低空风切变	有可能出现辐射逆温型风切	不会出现低空风切变	只有因地形造成的乱流	可能由大风造成的风切变
573	在着陆跑道上，什么样的风能将尾流的危险延至最长时间（）	微弱的侧风	较强的逆风	微弱的顺风	微弱的逆风
574	在中国，锢囚锋常出现在（）地区。一年中以春季最多。	东北和华北	西南和华南	西北和东南	西南和华东
575	在中国北方雨季的特点是（）	开始迟结束早雨季短	开始早结束迟雨季长	开始早结束早雨季长	开始迟结束迟雨季短
576	在重要天气预报图上，符号“EMBD ISOL CB”表示	孤立的积雨云被其他云层遮蔽，不容易被	有的地方能看到孤立的、正在发展中的潜	有的地方能看到孤立的积雨云	隐藏的孤立雷暴

577	在重要天气预告图上，山体状况不明是指山体距离大于（）米时看不清楚	200	300	500	600
578	造成暴雨的直接天气系统是（）	中尺度天气系	天气尺度系统	行星尺度系统	大尺度天气系
579	造成我国华南春季低温阴雨天气过程的主要天气系统是（）	华南准静止锋和南支槽	南海高压和热带辐合线	副热带高压和台风	副热带高压和南海高压
580	造成我国雨带进退过程中的三个突变期的根本原因是（）。	副热带高压脊线位置的三次	西风带环流的三次突变	亚大槽位置的三次突变	无法判断
581	长江中下游梅雨季节时，从江淮流域至日本南部，维持一条稳定持久的雨带，其系统称之为梅雨锋。雨带中的降水分布（）。	均匀	不均匀，有隐含的雷暴云或常有数个暴雨中心。	无规律	以上都不对
582	阵性降水通常产生于（）。	层状云	波状云	积状云	高层云
583	阵雨应标注在（）预告图中	低层重要天气预告图	中层重要天气预告图	高层重要天气预告图	以上都不对
584	中高纬度地区的对流层顶，其高度随季节的变化是（）	冬季较低	相对稳定	夏季较低	冬季较高
585	中国发生雷暴最多的两个地区是（）和（）	华南和青藏高原	华东和华南地区	西南和华南地区	华北和西南地区
586	中国区重要天气预告图一般由什么单位负责发布（）	民航气象中心	民航地区气象中心	民航空管分局（站）	气象监视台
587	中纬度地区对流层上界的高度通常是	10-12千米	8-9千米	17-18千米	18-20千米
588	重要气象情报（SIGMET）的有效时段一般为（），最多不能超过（）	4、6	2、4	1、2	6、9
589	重要天气情况一般（）小时前发布，气旋、火山灰等重要天气一般提前（）小时发布，每隔（）小时更新一	4；12；6	6；12；4	4；12；8	12；12；12
590	重要天气图里中度颠簸的符号是（）	一条弧线两竖	一个凸起的三	一条弧线三竖	两个凸起的三
591	重要天气预告图的发布间隔为（）小	6小时	8小时	12小时	24小时
592	重要天气预告图上，△代表（）	阵雨	雹	霾	雪
593	重要天气预告图上，虚线围出的区域表示（）	晴空区	少云区	大风风沙区	晴空颠簸区
594	重要天气预告图上锋面、高低压中心等的移速单位为（）	公里/小时	节/小时	米/小时	50海里/小时
595	重要天气预告图上有效时间为0600Z,其具体的起止时间为（）。	0000-0600	0300-0900	0600-1200	0200-0800
596	重要天气预告图中急流轴上的两短划线表示高度变化（）或风速变化（）	FL030；10KT	FL020；30KT	FL040；50KT	FL030；20KT
597	主导能见度：根据能见度的定义观测到的、达到或超过机场（）的范围所具有的能见度的值。这些区域可以是连续的、也可以是不连续的。	一半	四分之一	四分之三	全部
598	最恶劣的天气条件，如破坏性大风、强烈的冰雹、龙卷等，常与下述（）天气现象相伴出现	缓慢移动的暖风	快速移动的暖锋	飑线和处于成熟阶段的雷暴	缓行冷锋
599	最容易出现平流雾的地区是	沿海岸地区	山区	沼泽区	平原地区
600	雷雨根据其成因分为（）	以上全部	气团雷雨	系统雷雨	地形雷雨
601	平流雾是当（）空气从海面平流至（）的陆地下垫面时，所形成的范围	暖湿 冷	冷干 暖	暖湿 暖	冷干 冷
602	（）产生的风切变最强。	低空急流	锋面	逆温	雷暴
603	对一个强风暴系统，当它移动数百公里时，能产生一连串的下击暴流群，水平尺度可达一千公里，称为下击暴流族，它会带来更严重的灾害。下击暴流能诱发出很强的垂直水平风切变，易造公里，称为下击暴流族，它会带来更严重的灾害。下击暴流能诱	雷暴	风切变	飑线	冰雹
604	（）决定大气的稳定度。	大气垂直温度变化率	各高度的大气压力	各高度的露点	各高度的风向风速
605	夏季，青藏高原相对于四周自由大气是个（），它加强了高原上空大气南侧向北的温度梯度，使南支西风急流	热源	冷源	无法确定	先热后冷

606	（）可以使平流雾消散或抬升为低的层云	逆温层	风或地面辐射增强	温度降低	降水
607	（）特征伴随逆温层。	大气稳定	大气不稳定	空气水平运动	空气垂直运动
608	（）天气现象标志着雷暴进入成熟阶	地面降水开始	云体发展最旺	出现砧状云顶	出现闪电
609	（）条件下，地面或近地层会出现辐射逆温层	在晴朗、微风条件下，山区地面辐射	冷气团与暖气团相遇时	空气在薄层内下沉压缩增温	平原地区大范围连续性降水
610	（）云可能产生的积冰、颠簸最严重	积雨云 Cb	浓积云 Tcu	层云 St	卷云 Ci
611	“隐藏雷暴”是指（）	隐藏在飑线中的强烈雷暴	稳定气团中将要发生的雷暴	雷暴隐藏在其他云层中	不稳定气团中将要发生的雷
612	BKN表示云量为（）	5/8—7/8	1/8-2/8	3/8—4/8	满天云
613	TAF ZUWX 282234Z 290009 VRB01MPS 1000 BR FEW004 SCT050 TX19/08Z TN13/00Z BECMG 0001 1600 BECMG 0203 3000= 依照报文判断，ZUWX机场北京时10：30，能见度为（）	1000米	1600米	3000米	不确定，但至少1600米
614	根据报文 SPECI ZSFZ 151115Z 05025G37KT 1200NE 6000S +TSRA BKN005CB 25/22 QNH1008 TEMPO TL1200 0600 BECMG AT1200 9999 NSW NSC 回答福州机场 1230UTC 能见度.天气现象如何（）	能见度 10 公里或以上，雷雨停止，并且无其它重要天气和重要云组	能见度在东北方向为 1200 米，南方能见度为 6000 米；雷暴伴有强降雨，短时能见度 600 米	能见度 600 米，雷暴伴有强降雨	能见度 600 米
615	根据报文 SPECI ZSFZ 151115Z 05025G37KT 1200NE 6000S +TSRA BKN005CB 25/22 QNH1008 TEMPO TL1200 0600 BECMG AT1200 9999 NSW NSC= 回答福州机场 1130UTC 能见度和天气现象如何（）	能见度最小在东北方向为 1200 米，最大能见度在南方为 6000 米；雷暴伴有强 降雨	能见度 600 米，雷暴伴有强降雨	能见度在东北方向为 1200 米，南方能见度为 6000 米；强雷雨	能见度最小在东北方向为 1200 米，最大能见度在南方为 6000 米；雷暴伴有强降雨，短时能见
616	RJJJ SIGMET T02 VALID 142115/150315 RJTD- RJJJ FUKUOKA FIR VA ERUPTION MT SAKURAJIMA （AIRA CALDERA） PSN N3136 E13039 VA CLD OBS AT 2057Z FL080	火山灰影响	预报有由冻雨造成的严重积冰，隐藏的并带有强冰雹的雷暴	观测到积冰，大雨，雾和山地状况不明	预报有严重的晴空颠簸，中度的山地波
617	ZSHA SIGMET 4 VALID 142300/150300 ZSSS- ZSHA SHANGHAI FIR EMBD TS FCST S OF N32 AND E OF E117 TOP FL200/330	上海飞行情报区中北纬32°以南和东经117°以东的区域	在200米到330米之间	移动速度30节	上海飞行情报区中北纬32°以北和东经117°以西的区域
618	重要气象情报：WSCI33 ZBAA 221210 ZBPE SIGMET 1 VALID 221215/221600 ZBAA—BEIJING FIR OBSC TS OBS AT 1210 ZBTJ CB TOP FL250 MOV E 40KMH WKN= 中"OBSC"的含义（）。	模糊的雷暴	观测到的雷暴	块状分离的雷暴	成片分布的雷暴
619	TAF ZHHH 250117Z 250312 03004MPS 2500 -SNRA BR SCT012 OVC040 TX00/07Z TNM01/12Z BECMG 0405 0900 SN= 根据报文,武汉机场考虑几点（UTC）以后能见度开始	3	4	5	12
620	TAF ZSSS 120335Z 1206/1306 03002MPS 0800 -RA FG BKN008 OVC030 TX20/09Z TN11/18Z BECMG 1211/1212 1500 BR SCT010 OVC040 =，机场能见度的预计变化趋势是：	转好	转差	没有明显变化	不确定
621	报文METAR ZGGG 100400Z 11004MPS 6000 -SHRA FEW033TCU SCT033 32/23 Q1009 WSLDGRWY02=中	在 02 号跑道区域有强风切变	在 02 号跑道区域有风切变	在 02 号跑道着陆区域有强风切变	在 02 号跑道着陆区域有风切变报告

622	趋势预报中TEMPO的含义：SA METAR ZBTJ 110130Z 01002MPS 0150 R34L/0700U FZFG NSC M07/M07 Q1035 TEMPO TL0300 0350=，请问	350	150	150到350之间，具体数值不确定	200
623	QNE 为（），QNH 为（），QFE 为（）。	标准海平面气压，场面气压，修正海平	修正海平面气压，标准海平面气压，场面	场面气压，修正海平面气压，标准海平	标准海平面气压，修正海平面气压，场面
624	RKRR AIRMET G01 VALID 150200/150600 RKSI- RKRR INCHEON FIR SFC WIND 210/30KT OBS WI N3356 E12542 - N3457 E12858 - N3426 E12858 - N3208 E12432 -	观测和预报有严重沙暴和强颠簸	预计有强雷暴和山地状况不明	观测到有地面大风	观测到有地面大风、扬沙
625	SIGMET报文“YBBB BRISBANE FIR SEV TURB FCST WI S2000 E15800 - S1800 E16100 -S2100 E16300 - S2600 E16300 FL270/390 STNR NC”中，以下哪个描述是错误的	颠簸强度稳定不变	影响的高度层为FL270和FL390	该区域预报存在严重颠簸	在布里斯班情报区内
626	ZHWH SIGMET 5 VALID 171000/171600 ZHHH— WUHAN FIR SEV ICE （FZRA） EMBD TS HVYGR FCST FL060 TO FL180 S OF 40N MOV E WKN =在SIGMET5中，描述了什么影响飞行的天气现象（）	预报有由冻雨造成的严重积冰，隐藏的并带有强冰雹的雷暴	预报有冻雨，积冰，模糊不清的雷暴和大雾	观测到积冰，大雨，雾和山地状况不明	武汉管制区观测到由冻雨造成的严重积冰，并带有强冰雹的雷暴
627	ZUGH AIRMET5 VALID 201530/201700 ZUUU ZUGH FIR ISOL TS MOD ICE OBS AT 1520 33 DEG N 107 DEG E AT FL120 NC ＝在AIRMET5中，描述了什么影响飞行的天	观测到有孤立的雷暴，中度的积冰	预报有严重的颠簸，中度的山地波	观测到积冰，大雨，雾和山地状况不明	观测到有孤立的雷暴，重度的积冰
628	参阅以下报文，跑道积雪深度为：（） GG ZBBBYNYX ZGGGOFXX ZSSSOFXX 100123 ZBAAOFXX SWZB0015 ZBAA 01101530 SNOWTAM 0015 A）ZBAA B）01101530 C）18L F）4/4/4 G）30/30/30 H）3/3/3 L）TOTAL R）8 S）01101730	30 毫米	3 毫米	4 毫米	8 毫米
629	根据TAF ZSYT 270720Z 270918 06004MPS 6000 SCT023 BECMG 1213 02004MPS 3200 BR TEMPO 1216 1000 SHSN OVC016= 回答烟台机场1500UTC的天气如何（）	地面风向20度，风速4米/秒，能见度1000米的阵性降雪，阴天，云高1600英尺	地面风向20度，风速4米/秒，能见度3200米，轻雾，疏云云高2300英尺，短时将出现能见度1000米的阵性降雪，阴	地面风向60度，风速4米/秒，能见度6000米，疏云云高2300英尺	地面风向20度，风速4米/秒，能见度3200米，轻雾，疏云云高2300英尺，短时将出现能见度1000米的阵性降雪，多
630	根据报文SPECI ZSFZ 151115Z 05012G17MPS 1200+TSRA BKN005CB 25/22 Q1008 TEMPO TL1200 0600 BECMG AT1200 9999 NSW NSC=中，福州机场1115UTC能见度和天气现象如何	主导能见度为1200米，强雷雨，预计1200UTC前短时主导能见度600米	主导能见度600米，雷暴伴有降雨	水平能见度为1200米，强阵雨	水平能见度600米，强雷暴伴有降雨，短时能见度600米

631	报文“TAF AMD ZSNJ 241127Z 241221 19002MPS 0300 FG NSC=”正确的译文是（）	24日1127世界协调时发布的南京机场的修订预报，有效时间从某月24日1200世界协调时至2100世界协调时；地面风向190度，风速2米/秒；能见度300米；雾；无对飞行	24日1127世界协调时发布的南京机场的更正预报，有效时间从某月24日1200世界协调时至2100世界协调时；地面风向190度，风速2米/秒；能见度300米；雾；无对飞行	24日1127世界协调时发布的南京机场的修订预报，有效时间从某月24日1200世界协调时至2100世界协调时；地面风向190度，风速2米/秒；能见度300米；雾；无对飞行	24日1127世界协调时发布的南京机场的修订预报，有效时间从某月24日1200世界协调时至2100世界协调时；地面风向190度，风速2米/秒；跑道视程300米；雾；无对
632	报文“TAF ZBAA 312235Z 010009 20004MPS 0050 FG VV008 ”中“ VV008”的意思是（）	垂直能见度800英尺	跑道视程800英尺	主导能见度800英尺	云底高800英尺
633	冰雪天气对运行的主要影响包括（）。A.低能见度 B.积冰 C.道面污染	AB	AC	BC	ABC
634	槽线和切变线是一般在什么图上经常看到的天气系统（）	空中等压面图	重要天气图	地面天气图	高空风温图
635	常产生强积冰的云主要是（）。	TCu，Cb	Ns ,Ac	Sc ， As	Ci ， Ns
636	从（）气象资料上可以预先了解到航线高度的飞机颠簸、积冰等天气情况	高空风温预告图	等压面天气图	地面天气图	重要天气预告图
637	当逆风变为静风，飞机状态会发生什么变化	指示空速降低，飞机掉高，并且高度	指示空速降低，飞机上抛，并且高度	指示空速增加，飞机掉高，并且高度	指示空速增加，飞机抬升，并且高度
638	当顺风变为静风，飞机状态会发生什么变化	高度和指示空速都增加	高度增加，指示空速降低	高度和指示空速都降低	高度降低，指示空速降低
639	地面天气图上的红色实线所表示的是	暖锋	冷锋	静止锋	等温线
640	地面天气图上的蓝色实线所表示的是（）。	冷锋	暖锋	静止锋	锢囚锋
641	地面天气图上的紫色实线所表示的是（）。	冷锋	暖锋	静止锋	锢囚锋
642	等压面上的等高线指的是位势高度，它是一种（）单位。	能量	高度	气压	温度
643	空中等压面图上的黑色实线和红色实线所表示的分别是（）	等高线和等温线	等温线和等压线	等压线和槽线	等高线和等压线
644	低空水平风的水平风切变强度标准为（），作为能对飞行构成危害的强度标准	每60米垂直厚度水平切变值7.7米／秒	每30米垂直厚度水平切变值2.6米／秒	每30米垂直厚度水平切变值7.7米／秒	每60米垂直厚度水平切变值2.6米／秒
645	冬季，冷锋的锋线位于目的地机场，此时目的地机场的天气状况可能是	连续小雨，弱的乱流	阴天，低云和雾，低能见度	雷暴，阵雨	晴天，大风，能见度好
646	夏季，急行冷锋的锋线位于目的地机场，此时目的地机场的天气状况可能	雷暴，阵雨和大风	小雨，能见度差	晴天，大风，能见度好	雾，低云
647	对于TAF中描述词BC解释正确的是（）	部分的	低吹的	散片状的	高吹的
648	对于TAF中描述词BL解释正确的是（）	散片状的	低吹的	部分状的	高吹的
649	对于TAF中描述词DR解释正确的是（）	部分的	低吹的	散片状的	高吹的
650	对于TAF中描述词FZ解释正确的是（）	散片状的	阵性的	过冷却的	部分状的
651	对于TAF中描述词MI解释正确的是（）	厚的	浅的	中间的	边缘的
652	对于TAF中描述词PR解释正确的是（）	部分的	低吹的	散片状的	高吹的
653	对于TAF中描述词SH解释正确的是（）	阵性的	过冷却的	散片状的	部分状的
654	对于TAF中天气现象BR解释正确的是（）。	霾	雾	烟	轻雾
655	对于TAF中天气现象DZ解释正确的是（）。	毛毛雨	冻雨	霾	尘暴
656	对于TAF中天气现象HZ解释正确的是（）。	毛毛雨	冻雨	霾	尘暴
657	对于TAF中天气现象PL解释正确的是（）。	霾	雾	雪	冰粒
658	对于TAF中天气现象SQ解释正确的是（）。	沙暴	霾	飑线	冰雹

659	对于TAF中天气现象VA解释正确的是（）。	霾	雾	火山灰	冰雹
660	飞机从大顺风进入小顺风时所遇到的风切变是（）。	顺风切变	逆风切变	低空风切变	气旋性切变
661	飞机从逆风进入顺风时所遇到的风切变是（）。	顺风切变	逆风切变	侧风切变	垂直风切变
662	产生积冰的基本条件是：气温低于0℃，飞机表面的温度低于0℃和有温度低于0℃的过冷却水滴存在。其中航路上发生的云中飞机积冰的主要原因是	云中存在过冷却水滴	云中冰晶的存在	冻降水	冻雨
663	飞机在着陆时遇到顺风切变，会出现下述何种现象	飞机空速突然减小，升力减小	飞机空速突然增大，升力增大，飞机抬升	飞机高度下降，空速增大，超过正常	飞机空速突然减小，升力增大
664	飞机在着陆时突然遇到逆风切变，会出现下述何种现象	飞机空速突然增大，升力增加	飞机高度下降，空速减小，未到正常着陆点即提前	飞机空速突然减小，升力减小	飞机空速突然增大，升力减小
665	风沙天气的运行原则（）	以上全对	预报，实况或特选出现风沙天气，按季节，影响天气，天气来向分析。	靠近沙漠，戈壁地区的机场大多只有单向精密进近，天气变化注意能见度，跑道风向对运行标准	持续的沙源来向风，风沙天气维护，控制航班运行。
666	高层重要天气预告图（SWH），供飞行高度（）的高空飞行使用。	大于 FL200	大于等于 FL250	大于 FL250	大于等于 FL200
667	中层重要天气预告图（ SWM ）供 飞行高度（）的中空飞行使用 .	小于等于 FL250，大于 FL150	小于等于 FL250，大于 FL100	小于 FL250，大于等于 FL100	小于 FL250，大于 FL100
668	飞机在高原机场起降时地速较大的原因是： （）	地面风速大	空气密度低	空气湿度低	空气密度大
669	高空风温预告图上，风速应用带风羽的风向杆来标明，一个“短划”风羽表示风速为（）。	5m/s	3m/s	10kt	5kt
670	高空风温预告图上，风速应用带风羽的风向杆来标明，一个“黑三角”风羽表示风速为（）。	50m/s	30m/s	50kt	30kt
671	高空风温预告图上，风速应用带风羽的风向杆来标明，一个“长划”风羽表示风速为（）。	10m/s	15m/s	20kt	10kt
672	规章定义的地面积冰条件之一为：外界大气温度在 （） ℃以下，存在可见的潮气（如雨、雪、雨夹雪、冰晶、有雾且能见度低于（）公里等）或在跑道上出现水流、雪水、冰或雪的	5；1	5；1.5	10；1.5	10；1
673	机场天气预报中 BECMG表示天气状况预期的变化率和在有效时间段内达到或超过给定的阈值的预期变化。一般情况下时段不应超过（）小时，绝不	1 3	2 4	3 6	2 6
674	机场实况中主导能见度是指观测到的、（）四周一半或机场一半的范围所具有的能见度值，这些区域是（）。	到达或超过；可以是连续的，也可以是	超过；连续的	超过；不连续的	到达或超过；是不连续的
675	机载气象雷达不能探测到：（）	风切变	晴空颠簸	冰晶	湿冰雹
676	目前，机载气象雷达还不能有效地探测到（）。A.干雪B.干冰雹C.消散阶段的雷暴D.强降水	AB	CD	ABC	ABCD
677	较强的雷暴云常出现（）	垂直闪电	远电	水平闪电	以上均不对

678	（）雷暴由于冷暖气团势力相当，暖湿不稳定空气沿锋面上升而形成的。其特点是多出现在地面锋线的两侧，呈分散的块状分布范围较广，持续时间长（可持续几天内都出现），雷暴云常隐藏在深厚的层状云系中，云中飞行时易误入其中。其常有明显的日变化，多产生在后半夜，白天逐渐减弱或消散。主要出现在华南、江南、	冷锋	暖锋	准静止锋	锢囚锋
679	雷暴中飞行时，云下阵风和强烈的风切变，可造成飞机（）、（）、严重偏离下滑道而失事	倾斜　上升	失速　倾斜	减速　下降	失速　下降
680	雷达絮状回波是（）的回波	混合性降水	稳定性降水	对流性降水	阵型降水
681	在雷达平显上，弓状回波的出现是识别下击暴流的重要标志，一般情况下，下击暴流易出现在弓状回波的	前沿	后沿	前沿以前	后沿以后
682	在雷达平显上，指状回波常是（）回波的一个重要形态特征。	飑线	冰雹	雷雨降水	龙卷
683	雷雨对飞行的影响有（）。a.积冰、雷击 、大雨暴雨 b.高度标指示误差、低能见度 c.积冰、颠簸、雷击电击 d.对机组的负面心理影响	abc	abd	bcd	abcd
684	逆温层的特征（）	稳定，温度随高度增高不变或上升，近地面处低能见度	稳定，温度随高度增高下降，近地面处低能见度	稳定，温度随高度增高下降，近地面处能见度较好	以上均不正确
685	气象报文中FG表示（）。	轻雾	雾	尘	不表示强度
686	气象报文中GR表示（）	飑线	米雪	冰丸	冰雹
687	民航气象报文中VCTS表示（）。	过去发生过雷	机场附近有雷	破碎的雷暴云	浅层雷暴
688	若无特别指明，趋势着陆预报的时效范围为其所附在机场天气报告时间之	6 小时	2 小时	4 小时	9 小时
689	热带天气系统不包括（）。	西风槽	东风波	台风	赤道辐合带（ITCZ）
690	世界区域预报系统的简称（）。	WAFS	WANF	WANS	WACS
691	天气现象类型GR是（）的简语	冰雹	毛毛雨	米雪	霰
692	在下击暴流的整个直线气流中，还嵌有一些小尺度的辐散性气流，称微下击暴流，可造成地面风速22米秒以上，离地面（）米高度上的下降气流速度可达几十米秒，时间几分钟，水	200	100	300	600
693	我国把最大风速6～7级的热带气旋称为（）	热带低压	热带风暴	强热带风暴	台风
694	我国把最大风速12～13级的热带气旋称为（）。	超强台风	强台风	台风	强热带风暴
695	我国平流雾出现的季节主要在（），辐射雾出现的季节主要在（）。	秋冬季；春夏季	冬春季；夏秋季	春夏季；秋冬季	夏秋季；冬春季
696	以下视程障碍现象会高度影响航空器发动机性能的是（）	火山灰	雾	霾	尘
697	以下选项中选项中，发生飞机积冰概率最小的是（）。	冻雨	雨夹雪	雪	冻雾
698	在METAR报电码中，“FC”表示	尘卷风	飑	漏斗云	尘暴
699	在METAR报电码中，“BC”雾表示	碎片的雾	浅的雾	部分的雾	迷雾
700	在日常报电码中NSC表示（）	无重要的云	天气无重大变	天气有重大变	无重要天气现
701	在日常报电码中 NOSIG 表示（）	预计气象要素无显著变化	预计气象要素有重大变化	报文结束标志	自动观测
702	在卫星云图中，“IR”“VIS”和“WV”分别代表（）、（）、（）：	红外图、可见光图、水汽图	可见光图、红外图、水汽图	红外图、水汽图、可见光图	水汽图、可见光图、红外图
703	在中高层重要天气预告图上，EMBD表示（）积雨云。	孤立的	分离的	成片的	隐嵌的
704	重要气象情报SIGMET通讯报头 WV 表示（）	火山灰报告	其它重要天气现象报告	热带气旋报告	台风报告

705	重要气象情报的有效时段应当不超过（）小时，在出现火山灰云和热带气旋的情况下，重要气象情报的有效时段可以延长到（）小时	四 六	二 四	一 二	二 三
706	重要气象情报中，AMSL的含义（）	地面-飞行高度层	地面-平均海平面	地面-标准海平面	
707	重要气象情报中的缩写明语“FCST”表示（）。	观测的	预报的	模糊不清的	展望的
708	重要气象情报中的缩写明语“INTSF”表示（）。	加强的	减弱的	强度不变	不表示强度
709	重要气象情报中的缩写明语“SQL TS”表示（）。	模糊的雷暴	隐藏的雷暴	频繁的雷暴	飑线雷暴
710	重要气象情报中的缩写明语“STNR”表示（）。	移动加快	移动减慢	维持少动	来回摆动
711	重要气象情报中的缩写明语“HVY”表示（）。	观测的	预报的	强（大）的	展望的
712	重要气象情报中的缩写明语“SEV”表示（）。	观测的	预报的	频繁的	严重的
713	重要气象情报中的缩写明语“MTW”表示（）。	中度雷雨	中度或强烈颠簸	中度或严重积冰	山地波
714	重要气象情报中的缩写明语“WKN”表示（）。	加强的	减弱的	强度不变	不表示强度
715	重要气象情报中的缩写明语“NC”表示（）。	加强的	减弱的	强度不变	不表示强度
716	（ ）必须随时确保机上剩余可用燃油量，不低于飞往可以安全着陆的机场的所需油量与计划最后储备油量之和。	机长	飞行签派员	运行副总	合格证持有人
717	（ ）部门规定大型飞机公共航空运输监督检查和规定运行合格证、运行规范、申请书格式？	飞标司	民航局空管局	民航机场处	民航安全处
718	（ ）简称ＡＣ，是各职能部门下发的对民用航空规章条文所作的具体阐述。	管理程序	咨询通告	管理文件	工作手册
719	（）对预防和减少生产安全事故发挥了重要作用。	《中华人民共和国宪法》	《中华人民共和国刑法》	《中华人民共和国民法》	《中华人民共和国安全生产法》
720	（）级休息设施,是指飞机客舱内或驾驶舱内的座位,应可倾斜40°并可为脚部提供支撑；或者符合局方要求的其它方式。	1	2	3	4
721	（）是关系人民群众生命财产安全的大事，是经济社会高质量发展的重要标志，是党和政府对人民利益高度负责的重要体现	安全生产	安全经营	安全发展	安全监管
722	（）依法对全国民用机场实施行业监督管理。（）依法对辖区内民用机场实施行业监督管理。（）依法对民用机场实施监督管理。	国务院民用航空主管部门，民航地区管理局，有关地方人民政府	国务院民用航空主管部门，国务院民用航空主管部门，国务院民用航空主管部门	国务院民用航空主管部门，有关地方人民政府，有关地方人民政府	国务院民用航空主管部门，民航地区管理局，各地方监管局
723	（）应对授权的飞行签派检查员资格有效性负责。	航空承运人	AOC总监	运行副总经理	总经理
724	（）在批准飞行签派员担任飞机签派任务前，应当确认该飞行签派员熟悉其行使签派管辖权的运行区间的所有运行程序	合格证持有人	机长	飞行标准的管理人员	运行副总裁
725	“飞机组类”是为方便机组成员和飞行签派员的训练管理,根据飞机动力装置的区别对飞机划分的种类。CCAR-121将飞机分为（ ）个组类，其中组类( )是以涡轮喷气发动机为动力的飞机。	两；II	三；III	四；IV	五；V
726	“危险品”是指列在《危险物品安全航空运输技术细则》危险品清单中或者根据该细则归类的能对（）或者环境构成危险的物品或者物质。A.健康B.安全C.财产	A或B	B或C	A或C	A或B或C
727	“危险品事故”是指与危险品航空运输有关联，造成致命或者（）的事故。A.严重人身伤害B.重大财产损坏C.破坏环境	A或B	B或C	A或C	A或B或C

728	“运行控制”是指？	任何机组人员在工作中的特定职责	对航班的起始.持续.终止进行的控制	机长在运行中的特权	飞行签派员在工作中的特定职责
729	《AC-121-FS-33R1航空承运人湿跑道和污染跑道运行管理规定》规定：湿跑道为正在或计划使用的跑道长度和宽度范围内的表面区域内，覆盖有任何明显的湿气或不超过（）毫米深的水。	1	3	5	13
730	《航班正常管理规定》（CCAR-300）规定，机上延误超过 （）个小时（含）且无明确起飞时间的，承运人应当在不违反航空安全、安全保卫规定的情况下，安排旅客下飞机等待。	1	2	3	4
731	《国际民用航空公约》附件三《国际空中航行气象服务》规定，航空气象的宗旨是为航空飞行的（）服务。 A.安全 B. 正常 C.效益	AB	AC	BC	ABC
732	《国际民用航空公约》附件是由（ ）和建议措施两部分组成。	国际标准	技术手册	航行服务程序	ICAO通告
733	《国际民用航空公约》签订于:	1944年12月07日，芝加哥	1944年12月07日，蒙特利尔	1947年04月04日，芝加哥	1947年04月04日，蒙特利尔
734	《航空承运人运行控制风险管控系统实施指南》，从（）等方面对运控风险管控系统的建设与实施提出了具体要求。	管理政策、建设流程、风险等级划分、审批	流程要求、系统建设、风险识别、风险控制	流程管理、实施方法、风险控制、审批	政策、系统、控制、审批
735	《航空承运人运行控制风险管控系统实施指南》的培训机制要求包含（）。	初训、复训	初训、复训、差异训练	新雇员、初训、复训	新雇员、初训、复训、差异训练
736	《民用机场管理条例》第四条规定，（ ）依法对全国民用机场实施行业监督管理。（ ）依法对辖区内民用机场实施行业监督管理。	民航局；地区管理局	国务院民用航空主管部门；地区民用航空管理机构	监管局；地区管理局	监管局；当地政府
737	《危险物品安全航空运输技术细则》由( )制定。	ICAO	IATA	CAAC	FAA
738	《芝加哥公约》体系包括的文件有	《国际民用航空公约》	《芝加哥公约》	《国际民用航空公约》及其附件和《国际航班过境协定》、《国际航空运输协定》	《国际民用航空公约》及其附件
739	《中华人民共和国搜寻援救民用航空器的规定》属于（）。	法律	行政法规	行业规章	技术参考资料
740	A320型飞机上有168个座位，105名乘客，则应配备的最低数量乘务员为：（）	3名	4名	5名	6名
741	AC-91-91-2014-21《航空运营人导航数据库管理规范》中所涉及导航数据库是指（）。	机载导航数据库	机载地形数据库	机载性能数据库	飞行计划系统导航数据库
742	AC-97-FS-2011-01咨询通告全称是（）。	民用航空机场运行最低标准制定与实施准则	民用机场飞行程序和运行最低标准管理规定	航空器机场运行最低标准的制定与实施规定	航空器机场运行最低标准的制定与实施准则
743	B737-700飞机，在一次飞行中载有87个乘客，按要求应装（）台电池供电的扩音器	2个，1个在最前端，另一个在客舱的最后端	1个,在客舱的最后端	1个,在客舱的最前端	3个
744	B737-800型飞机在配备4名乘务员的情况下,每日计划值勤时限为（）小时。	12	14	16	18
745	CCAR121R8版燃油政策所需耗油组成正确的是：	滑行燃油+航程燃油+不可预期燃油+备降燃油+最后储备燃油+酌情携带的燃油	滑行燃油+航程燃油+备降燃油+备份燃油+额外油	滑行燃油+航程燃油+不可预期燃油+复飞燃油+备降燃油+最后储备燃油	滑行燃油+航程燃油+复飞燃油+备降燃油+最后储备燃油+酌情携带的燃油
746	CCAR121部R8版中，S章的内容为（ ）	飞行运行	基于胜任力的培训和评估方案	需要经特殊批准的运行	签派和飞行放行

747	CCAR-121部的适用范围是在中华人民共和国境内依法设立的航空运营人实施的公共航空运输包括（）	使用最大起飞全重超过5700千克的多发飞机实施的定期载客运输飞行	使用旅客座位数超过60座或者最大商载超过3400千克的多发飞机实施的定期载客运输飞行	使用最大商载超过5700千克的多发飞机实施的全货物运输飞行	使用最大起飞全重超过2700千克的多发飞机实施的定期载客运输飞行
748	CCAR-121部规章的全称是（）	一般运行和飞行规则	大型飞机公共航空运输承运人运行合格审定规则	飞行训练中心合格审定规则	民用机场运行安全管理
749	CCAR-121部在对气象条件的熟悉方面要求：对于补充运行，（）应当完全熟悉所飞航路、机场的气象实况报告和预报，否则不得开始该次飞行	合格证持有人	飞行签派员	机长	运行副总
750	CCAR-121的“63岁条例”适用于（）。	飞行机组必需成员	任何机组成员	只是机长	只是驾驶员
751	CCAR121第几次修订版开始对国内运行将不再要求运行控制中心与飞机之间在4分钟内建立迅速可靠的语音通信联系？	R5	R6	R7	R8
752	CCAR-121飞行中燃油管理， 在决定在某一特定机场着陆时,如经计算表明对飞往该机场现行许可的任何改变会导致着陆时的机载剩余可用燃油量低于计划最后储备燃油量时，机长必须通过宣布（）向空中交通管制部门通知最低油量状态，并通知飞行签派员。	MINIMUM FUEL	MAYDAY FUEL	EMERGENCY FUEL	PANPAN FUEL
753	CCAR-121飞行中燃油管理，当预计在距离最近的能安全着陆的合适机场着陆时的机载剩余可用燃油量低于计划最后储备燃油量时,机长必须通过广播“（） FUEL”宣布燃油紧急状况。	MAYDAY MAYDAY MAYDAY	PAN PAN PAN	EMERGENCY EMERGENCY EMERGENCY	URGENCY URGENCY URGENCY
754	CCAR121关于在客舱内装货相关规定，如果货物在经批准的货箱之内且货箱满足下列（）要求，货物可以装在客舱内任一位置？	货箱上不需标出该货箱准许装载的货物的最大重量以及为保证货箱内正确的重量分布而必需的任何说明	货箱施加的载荷超过地板或者飞机其它结构件的载荷限制	货箱内有适当的安全防护装置以防止货物在应急着陆情况下发生移动	货箱可安装在会遮挡任一旅客观察标牌或者任何所需要的出口标记的位置
755	CCAR-121规定，当发生由于处于醉酒状态的人进入飞机引起的骚扰事件时,合格证持有人应当在事发后（）天内向局方报告	1	3	5	7
756	CCAR-121规定，合格证持有人( )任何处于醉酒状态的人进入其飞机。	允许	不得允许	有人陪伴时允许	机场批准后允许
757	CCAR-121适用范围之一是:使用最大起飞全重超过（ ）千克的多发飞机实施的定期载客运输飞行。	5700	3400	7000	136000
758	CCAR25部要求对客座量大于（）座的飞机，必须表明其最大乘座量的乘员能在（）秒钟内在模拟的应急情况下从飞机撤离至地面	30,90	44，90	90,90	200,90
759	CCAR-65FS-R3 全称是（）。	民用航空飞行签派员执照和训练机构管理规定	民用航空飞行签派员执照和训练机构管理细则	民用航空飞行签派员执照和训练机构管理规则	民用航空情报员执照和训练机构管理规则
760	CCAR-65FS-R3规定，执照持有人（）期间的，不得行使飞行签派员执照权利。	执照遗失	执照更名	被处以罚款	处于被追究刑事责任
761	CCAR-65规定，执照持有人应当自取得飞行签派员执照之日起在（）个日历月内至少完成一次定期检查和考核。经检查、考核合格的，方可继续担任其执照载明的工作	12	24	36	48
762	CCAR-65FS-R3规定，执照申请人应当在初次实践考试前6个月内，在大型飞机公共航空运输承运人飞行签派部门具有执照的飞行签派员监视下进行不少于（）个工作日的实习。	30	60	90	120
763	CCAR-65FS-R3中规定，飞行签派员执照的有效期为( )	三年	四年	五年	长期有效

764	CCAR-65-R3规定，申请取得飞行签派员执照，应当年满（）周岁。	20	21	22	23
765	CCAR67部规定了（）	航空人员的体检标准和规则	签派员执照的管理	航空公司运行合格的审定	气象人员的执照
766	CCAR97FS规定（）负责本辖区内民用机场飞行程序和运行最低标准的批准和管理，组织机场试飞，监督检查实施情况，具体负责飞行程序设计人员和单位的日常监管	中国民用航空地区管理局	中国民用航空局飞标司	中国民用航空地区安全监督管理局	中国民用航空局空中交通管理局
767	CCAR97FS规定（）负责机场飞行程序设计和运行最低标准拟定、修改、优化、维护及报批工作。	机场管理机构	各航空公司	地区安全监督管理局	地区管理局
768	CCAR97FS规定（）负责与当地政府协调军民航有关单位，共同解决飞行程序设计所需空域条件。	机场管理机构	空中交通管理部门	地区管理局	地区安全监督管理局
769	CCAR97FS规定飞行程序设计和运行最低标准拟定过程中，拟定单位应当征求（）等相关单位的意见，上述单位应当予以配合	航空器运营人、空中交通管理部门	航空器运营人、飞行程序设计单位	空中交通管理部门、飞行程序设计单位	空中交通管理部门、机场管理机构
770	安全生产工作必须坚持（）的领导。	生产经营者	政府	中国共产党	国务院
771	按CCAR-121运行的飞机应当安装有一个高度保持和警告系统,当飞机偏离预选高度时,能向飞行机组至少发出（ ）警告。	音频或视频	仅音频	仅视频	以上均不对
772	按CCAR121运行的每架飞机在载客飞行中所配急救箱的数量，对于B737机型不得少于（）个。	1	2	3	4
773	按照《航空承运人运行监控实施指南》咨询通告，航空公司运行监控要素不包括哪一项：（ ）	旅客突发疾病	信息延迟	应答机编码	异常机动
774	按照CCAR121部规定，如果飞行签派员不能在紧急情况时和机长取得联系，飞行签派员应采取何种措施	采取认为该种情况下必要的任何措施	按照公司失去联络的处理程序	由机长自行决定	由运行副总裁决定
775	按照CCAR121运行时，下列哪种因素决定手提灭火瓶的最少配备数量？	飞机乘客座位数量	飞机上乘客和机组成员数	飞机上乘客数量	固定配置，与机型和座位数无关
776	CCAR121.657 条燃油政策中备降燃油不包括（）。	在备降机场复飞	爬升到预定的巡航高度	沿预定航路飞行	在目的地机场复飞
777	CCAR-117规定，为国际和地区飞行提供服务的机场气象台应当按规定时间发布有效时段为( )小时或者30小时的机场预报（FT）。	12	18	24	36
778	必须按照《航空承运人运行控制风险管控系统实施指南》，结合自身运行实际，建立运行控制风险管控系统的是（ ）。	按照CCAR121部实施运行的航空承运人	按照CCAR135部实施运行的航空承运人	按照CCAR129部实施运行的航空承运人	按照CCAR121和135部实施运行的航空承运人
779	补充运行使用的运行控制系统是（）？	飞行签派系统	飞行跟踪系统	飞行定位系统	飞行控制系统
780	CCAR121部规定的最后储备燃油为使用到达目的地备降机场,或者不需要目的地备降机场时,到达目的地机场的预计着陆重量计算得出的燃油量,对于涡轮发动机飞机,以等待速度在机场上空（ ）米高度上在标准条件下飞行规定时间所需的油量	450	300	600	750
781	除出现了超出合格证持有人控制能力的形势或应急情况之外，任何合格证持有人不得安排飞行签派员连续值勤超过（）小时	8	9	10	12
782	除非在紧急情况下，公司航班只能在公司《运行规范》中列为该机型哪种类型机场运行。 ①正常使用（R）②临时使用（P）③加油（F）④备降使用（A）	①②③④	①②③	②③④	②③
783	4D/15追踪监控中，4D包括（ ）？	经度、纬度、高度、时刻	经度、纬度、高度、速度	经度、纬度、高度、马赫数	经度、纬度、速度、马赫数
784	从业人员在作业过程中，应当严格落实（），遵守本单位的安全生产规章制度和操作规程，服从管理，正确佩戴和使用劳动防护用品。	岗位安全责任	岗位生产责任	岗位经营责任	岗位领导责任

785	担任飞行机组必需成员的驾驶员应当在前（　　）之内在所服务的机型(别)上完成熟练检查,否则不得担任飞行机组必需成员	6个日历月	12个日历月	18个日历月	24个日历月
786	当航班需要紧急备降时，航空公司、相关管制单位和 机场管理机构应当（）。A.立即启动相应的应急预案 B.优先保障其降落	A	B	A或B	A和B
787	当机长在飞行宣布了应急状态并对规定程序的偏离负责时，机长应写一份报告的时限要求为（）	回到驻地后10天以内	偏离后10天以内	回到驻地后的24小时以内	回到驻地后的7天以内
788	当局方颁发了《运行规范》的修改项后，正常情况下，修改项在合格证持有人收到通知之日起的（）个工作日后生效。	5	10	15	20
789	当局方认为有必要修改运营人的《运行规范》时，以（　）形式给运营人提出建议修改的通知。	书面通知	电话通知	口头通知	书面或电话均可
790	当押解一个犯罪嫌疑人乘坐一次航班时，对该嫌疑人和其押解人员应采取（）程序？	他们在所有旅客登机前登机，所有旅客下机后下机	他们在所有旅客登机前登机，所有旅客下机前下机	他们在所有旅客登机后登机，所有旅客下机前下机	他们在所有旅客登机后登机，所有旅客下机后下机
791	当一个飞机签派员宣布了应急状态并发生了与规定程序的偏离时，关于此问题的书面报告是如何规定的(　)。	运行副总经理在10天以内书面报告局方	当班签派员在10天之内书面报告局方	当班签派员在3天之内书面报告局方	带班主任在5天之内书面报告局方
792	当一架旅客座位数为188而只上座117名旅客时飞机的最少乘务员配备数量为（）名	6名	5名	4名	3名
793	地区管理局每（）年应对本辖区内公布的特殊机场的运行情况进行评估 ，并上报飞行标准司 。	半	一	二	三
794	等待空域的最低高度层，距地面最高障碍物的真实高度不得小于：　()	３００米	４００米	６００米	平原地区不小于300米，丘陵山区不小于600米
795	对于按照CCAR-121运行的客座数超过60人的载客飞机,驾驶舱门应当符合能抵御（）,符合有关适航要求规定的标准。A.轻型武器火力的穿透 B.爆炸装置的穿透	A	B	A或B	A和B
796	对于飞行高度（　）英尺以上的飞行，告知每个旅客一旦座舱释压时使用氧气的重要性，向他们指出氧气分配设备的所在位置并演示其使用方法	25000	13000	14000	15000
797	CCAR-121关于重新或者更改签派或者放行，当涉及更改空中交通管制飞行计划时，应当预先和有关的空中交通管制部门取得协调。任何人在航路上对签派或者放行单的更改，（）应当对更改的内容进行记录	飞行签派员	机长	飞行签派员或机长	合格证持有人
798	对于实施高高原机场运行的双发飞机，应当参照（）分钟双发飞机延伸航程运行的标准实施维护	120	180	207	90
799	对于未在相同组类其他飞机的相同职务上经审定合格并服务过的飞行机组成员或签派员需完成（）	初始训练	升级训练	转机型训练	差异训练
800	对于新引进的飞机，飞行签派员已经完成相应的转机型训练，在开始投入本规则运行后　（　　）之内，没进行运行熟悉要求的人仍可担任飞行签派员。	30天	60天	90天	半年
801	对于新招聘的机组成员或者飞行签派员，合格证持有人应当提供至少（）个计划小时数的基础教育地面训练	40	30	60	48
802	对于一个机场是否能执行某种机型应当查阅( )手册？	飞行签派手册	运行规范	飞行运行手册	机组使用手册
803	对于仪表飞行规则国内定期载客运行的航空器,按照仪表飞行规则签派飞机飞行前,当目的地机场和第一备降机场的天气条件预报都处于边缘状态时,签派员应采取的措施为（）。	应当再指定至少1个备降场	列出一个天气预报不是边缘天气的机场作为备降机场	为航空器增加1h的额外燃油	不得放行航空器

804	对于在中国飞行情报区（包含北京、沈阳、上海、武汉、广州、昆明、兰州、乌鲁木齐、三亚等九个情报区） 以外运行的航空器，当航空器最大起飞重量超过（）KG 时，除非经局方批准，航空承运人应在飞行实施前确认能够通过自动报告方式在地面以规定的周期获取航空器的4D位置	9000	27000	54000	48000
805	发生意外运行情况下,合格证持有人可以将客舱乘务员的值勤期限制（）。A.延长 2 小时 B.延长至可以将飞机安全地降落在下一个目的地机场或备降机场	A	B	A或B	A和B
806	发生运行延误时，飞行机组飞行值勤期的延长最多不超过（）	2小时	1小时	3小时	4小时
807	法律不同于航空规章的重要特征是：（）	航空法律由民航局审议颁发并附有罚则	航空法律由中央军委审议颁发并附有罚则	航空法律由国务院审议颁发并附有罚则	航空法律须经全国人大或人大常委会通过并附有罚则
808	飞机初始适航的法规( )	CCAR25	CCAR65	CCAR99	CCAR33
809	飞机签派员取得独立签派放行飞机资格前，在签派放行、运行监控、航班调 整及气象、情报、飞机性能等岗位上实习累计不少于（ ）个日历月，其中应在 已取得独立签派飞机资格的飞行签派员监督指导下，在签派放行和运行监控岗位 上实习累计不少于（ ）个日历月。	9、6	9、9	12、6	12、9
810	飞行关键阶段是指滑行、起飞、着陆阶段，以及除巡航飞行以外在起飞或目的地机场标高以上 （）以下的飞行阶段	3000 米	10000米	3000英尺	8000英尺
811	CCAR-121第121.495条机组成员休息时间的附加要求(b)款对于飞行值勤期的终止地点所在时区与机组成员的基地所在时区之间时差少于（）个小时的情况增加了新的值勤限制。	2	4	6	8
812	飞行机组确定备降机场后，应当立即通知（），向其报告飞行状态、当前油量状况、航空器续航能力和飞行意图， 同时，通知（）。	ATC 本公司运控部门	本公司运控部门 ATC	机场管理机构 ATC	本公司运控部门 机场管理机构
813	飞行监控是签派放行工作的延伸，是飞行签派工作的重要组成部分，值勤签派员必须监控其责任区内的每次飞行的进展，包括（）。	燃油监控	航班动态监控	气象信息的监控与通报	以上全部
814	飞行签派员的初始和转机型地面训练，应当包括由有关主管人员或者地面教员对其进行的( )，以验证其在本条(a)款规定科目方面的知识和能力。	资格检查	审核	考试	面试
815	飞行签派员应当对下列工作负责( )	监控每次飞行的进展情况。	分析与发布该次飞行安全所必需的信息,并协助机长进行飞行准备。	如果根据机长或签派员的判断，认为该次飞行不能按照计划或者放行的情况继续安全运行时，取消或者重新签派该次飞行。	以上全是
816	飞行签派员应当对下列工作负责:如果根据（ ）的判断,认为该次飞行不能按照计划或者放行的情况安全地运行或者继续运行时,取消或者重新签派该次飞行。	飞行签派员本人或机长	仅飞行签派员	仅机长	以上均不对
817	飞行签派员应当在前12个日历月内在其签派的（）飞机上，满足运行熟悉要求？	每一组类飞机的一个型别	一个组类飞机的一个型别	每一组类飞机的每一型别	任意组类的一架上
818	飞行签派员应监控每次飞行的进展情况，如果根据其本人或者机长的判断，认为该次飞行不能按照计划或者放行的情况安全地运行或者继续运行时，以下描述最为恰当的一项是（）	取消或者重新签派该次飞行	更改该次飞行	取消该次飞行	重新签派该次飞行

819	飞行签派员在飞行期间发现需要其立即决断和处置的紧急情况时,应当（）。A.将紧急情况通知机长 B.将紧急情况通知合格证持有人的管理人员 C.确实弄清机长的决断 D.将该决断作出记录	ABC	ACD	BCD	ABCD
820	飞行签派员执照申请人或者持有人有下列()行为之一的，依法作为严重失信行为记入民航行业信用记录：	在飞行签派员执照考试过程中作弊的	在申请飞行签派员执照过程中申请材料造假，或者以欺骗、贿赂等不正当手段取得执照的	在行使飞行签派员执照权利过程中故意违法，并造成严重后果的	以上都是
821	飞行前检查中确定飞机是否存在冰冻污染物的最终责任人是（）。	飞行签派员	机务维修人员	机长	地面代理人员
822	飞行任务书上所需填写的数据是（ ）和（ ）的原始依据，也是公司生产统计中重要的原始数据，执行航班任务的飞行机组应认真填写，有义务保证其规范、真实和有效	飞行机组实际飞行和值勤时间	飞行机组计划飞行和值勤时间	飞行油量和飞行距离	飞行油量和值勤时间
823	飞行员在收到着陆机场低于最低着陆标准的天气预报后,以下（　　）情况可以继续进近到DA/DH?	当仪表进近飞越FAF点或等效点之后	当飞行员切入航向道以后	在雷达引导环境下实施仪表进近	在ADS-B管制指挥下
824	飞行中发生的紧急医学事件包括（）。A.运行中发生的人员伤病或死亡 B.突发公共卫生事件	A	B	A或B	A和B
825	非精密进近公布MDA/H时，按（）。	5米向上取整	5米向下取整	10米向上取整	10米向下取整
826	负责制定运行控制风险管控实施计划、进行危险源识别和风险分析、评估风险管控效果，组织安全培训、保存记录和文件，完成与航空公司安全管理体系对接的人员是（　　）。	风险管控专家团队	运行副总或其授权的飞行签派员	AOC总监和AOC值班团队	公司各部门安全质量接口人
827	干跑道下，规章要求的着陆距离是飞机实际着陆距离的（）倍。	1.15	1.67	1.915	1.5
828	在哪部规章规定了高度表拨正程序（）。	CCAR71	CCAR91	CCAR93	CCAR121
829	根据《AC-121-FS-33 R1航空承运人湿跑道和污染跑道运行管理规定》，跑道表面有超过（）mm（含）积水或当量厚度的雪浆时，禁止起降。	3	9	13	15
830	根据《AC-121-FS-33 R1航空承运人湿跑道和污染跑道运行管理规定》，在跑道表面有霜、湿（跑道表面覆盖有任何明显的湿气或深度不超过3毫米（含）的水）或深度＜3mm的雪浆、干雪、湿雪的跑道运行，轮胎上施加的制动力所达到的减速效果正常且能正常控制方向，飞行机组报告的跑道刹车效应为（）。	好	中好	中	中差
831	根据《DGR》及CCAR-276-R1的要求，相关签派员应在(　)个月内完成危险品运输复训。	24	18	12	6
832	根据《航空器运行目视和仪表飞行程序设计规范（AC-97-FS-005）》，对于直线进近，最后进近航迹和跑道中线形成的夹角，C、D类飞机不得大于（）度	15	30	20	25
833	根据《民用航空机场运行最低标准制定与实施准则》，ILS GP不工作时的最小RVR/VIS为（）米。	550	800	1200	1600
834	根据《民用航空机场运行最低标准制定与实施准则》，机场运行最低标准中，对于NPA，用（）和（）表示。	DA/H;RVR/VIS	MDA/H;RVR/VIS	MDA/H;VIS	DA/H;RVR
835	根据《中华人民共和国民用航空法》，公共航空运输企业申请经营不定期航班，应由（）批准。	国务院民航主管部门	省级人民政府	国务院市场管理部门	空中交通管理单位
836	根据《中华人民共和国民用航空法》，民用航空器抵押权适用（ ）的法律。民用航空器优先权适用（ ）的法律。	国籍登记国，受理案件的法院所在地	生产国，国籍登记国	国籍登记国，国籍登记国	国籍登记国，生产国

837	根据《中华人民共和国民用航空法》，民用航空器发生事故，机长应当直接或者通过（ ），如实将事故情况向（）报告。	空中交通管制单位，国务院民航主管部门	空中交通管制单位，当地人民政府	公司运控部门，地区管理局	公司运控部门，当地人民政府
838	根据《中华人民共和国民用航空法》，外国民用航空器，未提供相应证明的，（）有权拒绝其飞入中华人民共和国领空。	国务院民航主管部门	国务院	地区管理局	空军管制单位
839	根据《中华人民共和国民用航空法》，新建、扩建民用机场，应当由民用机场所在地（）发布公告。	县级以上地方人民政府	地区管理局	空中交通管制部门	省级人民政府
840	根据《中华人民共和国民用航空法》，以下哪项不属于民用航空器？	追捕逃犯的警用直升机	进行旅游飞行的小型飞机	农林喷洒的无人机	进行科学实验的热气球
841	根据《中华人民共和国民用航空法》，隐匿管制刀具乘坐民用航空器的，依照（）有关规定追究( )责任。	刑法，刑事	民法，民事	行政法，行政	治安管理条例，违法
842	根据AC-121-FS-2014-123《飞机起飞发失效应急程序和一发失效复飞应急程序制作规范》要求，一发失效应急程序在进行障碍物计算分析时，对于山、丘陵和土包等障碍物，应考虑植被等附着物的高度。一般情况下，至少应在障碍物的高度上加（）米	10	15	20	25
843	根据CCAR-121，在确定备降机场最低天气标准时，如选择具备基于GNSS导航源的类精密进近程序的机场作为备降机场，并且按照APV进近标准计算备降天气标准，需确保（）：①在目的地机场有传统进近程序可用②应当将基于同一GNSS星座的仪表进近程序当作一套进近导航设施③在签派或放行时,不得在目的地机场和备降机场同时计划使用类精密进近程序	①②③	①②	①②	②③
844	根据CCAR121-R8，在确定国内备降机场的最低天气标准时，以下进近导航设施构型组合不能够组成两套进近设施标准的是( )	RNP APCH + RNP AR	ILS + VOR/DME	ILS + RNP AR	ILS + RNP APCH
845	根据CCAR-121相关规定：预定着陆机场是一个孤立机场(无可用备降机场的特定目的地机场):能够以正常燃油消耗率在目的地机场上空飞行（）小时的所需油量,包括最后储备燃油。	2	3	1.5	2.5
846	根据CCAR-25规定，单发停车起飞最后阶段，在V_{FTO}的定常爬升梯度，对于B737飞机不得小于（）。	0.012	0.024	0.015	0.017
847	根据CCAR-25要求，在确定加速-停止距离的时候，反推的使用规则是（）。	干跑道不考虑，但湿跑道需要考虑	干跑道和湿跑道都需要考虑	湿跑道可以不考虑，干跑道必须考虑	考不考虑都可以
848	根据CCAR-25要求，直到飞机高于起飞表面（）英尺为止，除收起落架外，不得改变飞机的形态，而且驾驶员不得采取动作改变功率或推力。	400	1500	1000	2000
849	根据安全生产法规定，生产经营单位的主要负责人和安全生产管理人员必须具备与本单位所从事的生产经营活动相应的（ ）和管理能力。	专业技能	安全生产知识	理论基础	实践技能
850	根据二次放行的原理，实施二次放行是用来减少规章规定的燃油项目中的（）燃油	航程燃油	不可预期燃油	备降燃油	最后储备燃油
851	根据公司规定，签派员在上岗前（）小时不能饮酒。	8	10	12	24
852	根据局方最新AC-121-FS-17R2咨询通告《航空承运人特殊机场的分类标准及运行要求》，以下关于特殊机场的分类标准不正确的是（）。	机场净空条件差（地形、障碍物对飞行运行产生较明显的影响）或空域环境复杂，致使飞行程序具有特殊性	机场当地气象条件复杂（频发的风切变、大侧风或紊乱气流、严重的季节性冻雨和冻雾等）	高高原机场	机场目视助航设施匮乏

853	根据中国民航飞行动态固定格式电报管理规定，当航空器飞行计划预计或者已经推迟（　　）以上时，航空器运营人及其代理人应当立即提交飞行计划延误情况。	30分钟	1小时	2小时30分钟	24小时
854	根据最新121部规定，非扩编飞行机组，北京时间19点签到，最大飞行时间是。（）	7小时	8小时	9小时	10小时
855	公共航空运输承运人通过CCAR-121部运行合格审定，获得局方颁发的运行合格证和（ ），即成为CCAR-121部的运行合格证持有人。	运行规范	运行手册	运行程序	运行许可证
856	公共航空运输企业从事国际航空运输的民用航空器及其所载人员、行李、货物应当接受（）主管部门的检查。	边防、海关	国务院民航主管部门、边检	地区管理局、边检	国务院民航管理部门、海关
857	公共航空运输企业申请经营定期航班运输的航线，暂停、终止经营航线，应当经（）批准。	国务院民航主管部门	空中交通管理单位	地区管理局	地方人民政府
858	公司《运行规范》内容包含（）。A.总则 B.航路批准、限制和程序 C.终端区仪表程序和机场的批准与限制 D.航空器维修	ABCD	ABD	ABC	BCD
859	公司对航班的运行控制责任可以委托给公司以外的哪些机构（）	不可委托	航空公司	站调	地面代理公司
860	不可预期燃油为补偿不可预见因素所需的燃油量。根据航程燃油方案使用的燃油消耗率计算,它占计划航程燃油规定比例的所需燃油,但在任何情况下不得低于以等待速度在目的地机场上空（）米高度上在标准条件下飞行规定时间所需的燃油量。	300	450	600	750
861	关于初始、重新或者更改签派放行说法错误的是(　)	可以指定《运行规范》C0039中所规定的任一适用于该型飞机的正常使用机场、临时使用机场或者加油机场作为初始签派放行的目的地机场	签派放行单不可以在航路上予以更改	签派放行的更改体现在签派放行单的内容更改	更改签派放行单必须由授权签派员和责任机长共同决定
862	关于国内、国际定期载客运行的签派责任，以下哪一个叙述是正确的？	对于某一次飞行，飞行签派员可以委托他人签署放行单，但是不得委托他人行使其签派权	对于某一次飞行，飞行签派员可以委托他人签署放行单，也可以委托他人行使签派权	对于某一次飞行，飞行签派员不可以委托他人签署放行单，也不得委托他人行使签派权	对于某一次飞行，飞行签派员不可以委托他人签署放行单，可以委托他人行使签派权
863	关于机场验证试飞和校验飞行，以下不属于CCAR97FS规定应组织机场验证试飞的情况是（　　）。	机场导航设施设备运行时间达到规定的标准后	新建、改建、扩建运输机场的飞行程序和运行最低标准获得批准后	已运行机场的飞行程序和运行最低标准发生重大改变的	由于航行新技术的应用，已运行机场的飞行程序和运行最低标准做出修改的
864	关于机场运行最低标准，以下正确的是（）	《机场运行最低标准清单》中列明的机场，以《机场运行最低标准清单》为放行标准	《机场运行最低标准清单》中列明的机场，以《机场运行最低标准清单》为参考	《机场运行最低标准清单》以外的机场以机场公布的最低标准为准	目前《机场运行最低标准清单》仅有阜阳机场的最低运行标准
865	关于燃油监控，下列说法错误的是(　)	航班起飞前如监控到地面油量消耗超过计划油量，及时向飞行机组进行确认，必要时建议机组滑回补油	航班起飞后，签派员需监控飞机燃油，如起飞燃油低于计划油量，立即对放行条件进行再次评估，并向飞行机组进行确认	预计到达时的油量（EFOA）等于飞机的实际起飞油量减去飞机从起飞机场至计划着陆机场预计要消耗的油量	任何情况都不能使用酌情携带燃油

866	关于运行信息的监控与通信，下列说法错误的是(　)	在飞行期间，签派员应当及时向机长提供可能影响该次飞行安全的天气条件	飞行期间，机组无需将飞行中的各种偏离原计划的不正常情况及时通知签派员	监控过程中若发现航班不正常的飞行参数时，签派员必须立即通过ACARS等手段向机组询问情况，提供必要的技术支援和做好有关记录	飞行签派员必须全程对飞行实施监控
867	管制刀具上飞机不违反(　)法	中华人民共和国旅客安全型为条例	中华人民共和国民用航空安全保卫条例、	中华人民共和国治安管理处罚法、	中华人民共和国治安法
868	国际定期载客运行可以不选择目的地备降机场的条件之一：机场能见度至少为5000米,或者高于计划使用的目的地机场仪表进近程序能见度最低标准（）米以上,取其中较大者。	3200	2800	2400	3600
869	国际航空刑法系列包括几个法律文件：	一个公约	两个公约	三个公约	三个公约和一个议定书
870	国际民航公约附件十五是关于：	航行情报服务	机场	航图	空中规则
871	国际民航公约附件四是关于(　)的内容	航图	机场	航空情报服务	空中规则
872	国际民航组织（ICAO）的前身是（　　）	临时国际民用航空组织(PICAO)	空中航行国际委员会（ICAN）	新《华沙公约》组织	国际航空运输委员会
873	国际民航组织提供的关于“目视和仪表飞行程序设计”的文件是（）	DOC 8168	DOC 4444	DOC 7030	DOC 8126
874	国际民用航空公约附件，又称“国际标准和建议措施”。是指由国际民航组织在国际民用航空公约的原则下制定，是包括民航各个活动的具有约束力的技术文件。目前供发布（ ）个	17	18	19	20
875	国际民用航空组织于1944年12月7日通过《国际民用航空公约》，其又称（ ）	华沙公约	《芝加哥公约》	《东京公约》	《海牙公约》
876	国际运输时，除始发国要求的文字外，危险品航空运输文件应加注哪种文字？	英文	法文	中文	西班牙文
877	国内 、国际定期载客运行，在需要立即决断和处置的紧急情况下，（）可以采取他认为在此种情况下为保证飞行安全应当采取的任何行动。	合格证持有人	运行副总经理	机长	飞行签派员
878	国内、国际定期运行时，（）认为,在航路或者机场上,预料到的或者已遇到的结冰状况会严重影响飞行安全时,任何人不得签派或者放行飞机继续在这些航路上飞行或者在这些机场着陆.A.机长 B.飞行签派员	A	B	A或B	A和B
879	国内、国际定期载客运行，不得在其（）规定以外的航路或者航段上飞行。	运行合格证	运行规范	飞行运行手册	运行控制手册
880	国内、国际定期载客运行，当（　）了解到某些情况，包括机场或者跑道情况等，对安全运行构成威胁时，该合格证持有人应当限制或者暂停运行，直到这些情况消除为止	合格证持有人	合格证持有人或者机长	机长	飞行签派员
881	按照仪表飞行规则签派飞机飞行前,应当在签派单上（）。	任何条件下都应该至少列出两个备降场	任何条件下都允许只列出一个备降场	至少为每个目的地机场列出一个备降机场	可以不列出备降场
882	国内、国际定期载客运行，应当遵守其（）规定的限制。	运行合格证	运行规范	飞行运行手册	运行控制手册
883	国内、国际定期载客运行从备降机场和未列入运行规范的机场起飞时，该机场的天气条件（）该机场所在国政府批准的或者规定的起飞最低天气标准。A.等于　B.高于	A	B	A或B	A和B
884	国内、国际定期载客运行，机长应当将下列（）文件的副本随机携带到目的地。 A.运行飞行计划 B.签派单 C.填写好的装载舱单 D.飞行机组名单	ABC	ABD	ACD	BCD

885	出现下列情况时，视为飞行签派员的值勤时间结束： ①飞行签派员所签派的每架飞机已完成飞行，或者已超出其管辖范围②由另一位经审定合格的飞行签派员接替其工作（）	①或②	①	②	①和②
886	国内、国际定期载客运行的签派单应当至少包括或者附有下列（）文件。 A.目的地机场、中途停留机场和备降机场的最新天气实况报告和预报 B.运行飞行计划 C.航行通告 D.每一飞行机组成员、客舱乘务员和机长姓名	ABC	ABD	ACD	BCD
887	国内、国际定期载客运行的签派单应当至少包括每次飞行的下列（）信息。 A.飞机的国籍标志、登记标志、制造厂家和型号 B.承运人名称、航班号和计划起飞时间 C.每一飞行机组成员、客舱乘务员和机长姓名	AB	AC	BC	ABC
888	国内定期载客运行的航空公司必须在飞机上携带（）文件的副本？	装载舱单、飞行计划、签派放行单	飞行放行单、飞行计划、重量和装载舱单	签派放行单、装载舱单、全部机组成员名单	装载舱单、飞行计划、飞行放行单
889	国内机场的跑道数据的来源（ ）	NAIP	情报	性能	机场
890	国内运行油量政策中对滑出油量的规定（）	地面开车滑出到起飞前的滑行油量	地面开车滑出到松刹车点的滑行油量	从飞机推出到松刹车点的滑行油量	地面开车滑出到滑行道的滑行油量
891	海拔高度在（）及以上，但低于（）的机场为一般高原机场。	1500米/2500米	1500米/2438米	1524米/2438米	1800米/2500米
892	海上航空器由( )负责搜寻与救援	国家海上搜寻援救组织	民航局搜寻援救协调中心	地区管理局搜寻援救协调中心	搜寻援救协调中心
893	航班换季服务错误的是( )	换机生效日期可能会和AIRAC生效日重合	不涉及基础导航数据的变化	每年10月最后一个星期天	每年3月最后一个星期天
894	航班延误超过（ ）时需要拍发AFTN格式的延误报	1小时	30分钟	45分钟	1小时30分钟
895	航空法的作用主要表现在( )?①维护领空主权② 确保飞行安全③促进航空运行畅通④保护民用航空当事人各方的合法权益	①②	①②④	②③④	①②③④
896	航空公司的航空器清单可以在运行规范的( )中查到	A部	B部	C部	D部
897	航空旅客群体性事件主要特指在机场民用航空运输环境中（特定环境），因航班不正常或服务原因（特定原因），发生的乘机旅客（ ）人以上（特定人群）聚众共同实施违反国家法律，危害公共安全、扰乱公共秩序的行为。	3	5	10	15
898	航空器C类是指示空速（）海里／小时或以上，但小于141海里／小时。	91	101	111	121
899	航空器非精密进近下降到MDA时，如果不能建立目视参考，航空器应当（）	保持高度至复飞点复飞	立即复飞	保持高度飞到目的地	继续下降
900	航空器机场运行最低标准应当参照（）	CCAR97	CCAR121	CCAR65	CCAR91
901	航空器可否飞入空中危险区或临时空中危险区 （）	可以，但必须在规定时限以外	可以，但必须得到相关部门的批准	可以，由机长自行判断	任何情况下，均不行
902	航空器上所有旅客应该在（ ）秒完成紧急撤离	60	90	120	150
903	航空器失事该向( )报告	监管局	航空公司	机场	民航局
904	当不需要为国际定期载客运行选择目的地备降机场时，在规章规定的时间内，目的地机场云底高度应满足( )。	至少在公布的最低的仪表进近最低标准之上400米,或者机场标高之上600米，取其中较高者。	至少在公布的最低的仪表进近最低标准之上450米,或者机场标高之上600米，取其中较高者。	至少在公布的最低的仪表进近最低标准之上600米,或者机场标高之上450米，取其中较高者。	至少在公布的最低的仪表进近最低标准之上600米,或者机场标高之上400米，取其中较高者。

905	航空器在中华人民共和国境外遇险时，应当使用国际通用的遇险信号和频率，在海上飞行遇险时设备允许还应当：	使用121.5兆赫频率发出遇险信号	使用500千赫频率发出遇险信号	使用406兆赫频率发出遇险信号	使用243兆赫频率发出遇险信号
906	航空器造成地面人身伤亡的赔偿责任人是：（）	机长	机务放行人员	放行航班的签派员	民用航空器经营人
907	航空情报员人员的执照由（ ）颁发	民航局	地方管理局情报服务中心	航空公司	机场公司
908	航空卫生保障，为执行飞行任务的机长和副驾驶员提供不同餐食；如只能提供同种餐食时，则规定机长和副驾驶员间隔（ ）进餐	1小时	30分钟	1.5小时	45分钟
909	航图图例在杰普逊航图手册哪一部分：（）	Front Pages	Introduction	Chart Change Notices	Enroute
910	除经局方批准外，对于最大起飞重量超过（ ）飞机计划在（ ）进行飞行运行的部分，合格证持有人必须至少每15分钟通过自动报告对飞机位置进行追踪。	27000kg，中国情报区以外	27000kg，所有运行区域	5700kg，中国情报区以外	5700kg，所有运行区域
911	合格证持有人不得使用任何驾驶员,任何驾驶员也不应在按照本规则运行中担任飞行机组必需成员,除非该驾驶员于前（）个日历日之内,在所服务的该型别飞机上,至少已做过（）次起飞和着陆。	30；1	60；2	90；3	120；4
912	合格证持有人不得向乘坐其飞机的下列哪些人员供应任何含酒精饮料： (1)表现为醉酒状态的人； (2)按照适用的飞机安保要求，正在护送别人的人或者被护送的人； (3)按照适用的飞机安保要求，在飞机上持有致命性或者危险性武器的人。	(1)(2)(3)	(2)(3)	(1)(3)	(1)(2)
913	合格证持有人除应满足 CCAR-121.501 条以外还应 当在授权飞行签派员执行飞机签派任务前，确认该飞行签派员通过演示证明其（）	B和C和D	熟悉其被授权实施飞行运行控制和监督工作的运行区间的所有运行程序	经授权可以签派飞机通过其他某个运行区间的飞行签派员，在与经授权的 对该运行区间实施飞行运行控制和监督工作的飞行签派员协调后，可以签派飞机通过其他某个运行区间	有能力履行CCAR-121.531条（c）款规定的职责
914	合格证持有人的每架飞机应当携带用机组人员所熟悉的文字写成的经局方批准的（）	飞行运行手册	维修工程手册	飞机飞行手册	运行规范
915	合格证持有人或机长允许在按照本规则运行的飞机上使用下列便携式电子设备： (1)便携式录音机； (2)助听器； (3)心脏起搏器； (4)电动剃须刀；	①②③④	①③④	①②④	①②③
916	合格证持有人实施下列运行时需要经过局方的特殊批准	B和C和D	基于性能导航(PBN)的运行	低能见度运行(LVO)	使用电子飞行包(EFB)的运行
917	合格证持有人应当按照（）实施含有延伸跨水运行，除非合格证持有人认为按照此规则运行对于安全是不必要的	仪表飞行规则	目视飞行规则	机长的决定	先仪表飞行规则后目视飞行规则
918	合格证持有人应当对飞机的适航性负责，包括机体.发动机.螺旋桨.设备及其部件的适航性。维修系统应当至少包括一个获得( )部航线维修批准的维修单位，这个维修单位可以是自己建立的，也可以是通过协议委托的其他维修单位（以下简称协议维修单位）。	CCAR-135	CCAR-145	CCAR-91	CCAR-61
919	合格证持有人应当对运行控制负责，运行控制的责任只能委派给（）	机长和签派员	机长	签派员	机长或签派员
920	合格证持有人应当记录飞行中发生的紧急医学事件，并应当在事发后（ ）小时内向局方报告。记录应当保存（ ）个月。	48,24	24,12	5,12	10,24

921	合格证持有人应当具有为实施其各种运行的全体飞行.维修和其他地面运行工作人员制定并供其使用和指导其操作的手册，并且有合适的( )，负责制定.分发.修订和补充手册，使其保持现行有效。	手册管理人员	手册存放中心	手册管理系统	手册编写系统
922	合格证持有人应当具有为实施其各种运行的手册和合适的手册管理系统,并在其（）完整的手册。	主运营基地至少要保存一套	主运营基地、飞行基地和维修基地至少要保存一套	主运营基地根据需要保存一定数量	主运营基地、飞行基地和维修基地根据需要保存一定数量
923	合格证持有人应当依照CCAR-121规定进行应急撤离程序的实际演示,证明在载客飞行中所用的旅客座位数大于44座的每个型号的飞机,能够使包括机组成员在内的满载量乘员在（）以内撤离飞机。	60秒(含)	90秒(含)	120秒(含)	150秒(含)
924	合格证持有人应当在( )向局方报告运行中出现的飞行机组成员.维修及其他运行控制人员发生的人为差错。	72小时内	36小时内	24小时内	12小时内
925	合格证持有人应当在每月10日之前向局方报告前一个月出现的因机械原因的下述哪些情况的汇总报告： (1)中断飞行； (2)非计划更换飞机； (3)延误、备降或者改航； (4)因已知或者怀疑的机械原因引起的非计划换发。	(1)(2)(3)(4)	(1)(3)(4)	(1)(2)(4)	(1)(2)(3)
926	合格证持有人应当在其( )保存一套独立的和完整有效的运行规范.（）	主运营基地	运行控制中心	各运行基地	安监部
927	合格证持有人在关闭全部旅客登机门，准备滑行或者推飞机前，应当（ ）机组必需成员，核实了每件行李都已按照本条规定存放好。	至少有一名	至少有两名	至少有三名	
928	换季日期规定正确的是( )	夏秋航季：3月最后一个星期日—10月最后一个星期日之前的星期六 冬春航迹：10月最后一个星期日—3月最后一个星期日之前的星期六	夏秋航季：4月最后一个星期日—11月最后一个星期日之前的星期六 冬春航迹：11月最后一个星期日—4月最后一个星期日之前的星期六	夏秋航季：3月最后一个星期一—10月最后一个星期一之前的星期日 冬春航迹：10月最后一个星期一—3月最后一个星期一之前的星期日	夏秋航季：4月最后一个星期一—11月最后一个星期一之前的星期日 冬春航迹：11月最后一个星期一—4月最后一个星期一之前的星期日
929	机场程序标准由( )监管	民航局	地区管理局	空军	国务院中央军委
930	机场管理机构拟关闭运输机场的，应当提前（ ）日报颁发运输机场使用许可证的机关，经批准后方可关闭，并向社会公告	45	60	90	30
931	机场管理机构应该根据规章制定( )	公共航空运输旅客服务质量管理体系	民用机场飞行程序	民用机场运行最低标准	民用机场一体化管理
932	机场管理机构在获悉周边机场因天气等原因不能正常运行、需要或者可能需要本机场提供备降保障时，应当及时了解本机场运行保障情况，包括（）等信息，以备航空公司或管制单位需要时及时提供。 当上述信息发生变化时，及时通报变化情况。A.所能提供的正常机位及临时机位数量 B.正常机位及临时机位相应的可使用机型 C.地面勤务保障条件 D.旅客服务保障条件	ABC	ABD	ACD	ABCD
933	机场设备故障或降级对运行标准的影响不包括（）。	跑道边灯或跑道末端灯故障，不允许夜间运行	停止端RVR 故障，对最低着陆标准无影响	跑道中线灯故障对起飞RVR标准无影响	进近灯故障NPA可以执行无灯光的最低着陆标准
934	机场消防等级根据( )确定	飞机长度和主轮间距	飞机长度和宽度	飞机的进近速度	飞机制造商规定

935	机场用于起飞的最低标准不得低于（），除非选择了适用的起飞备降机场。	飞机发动机失效时机场可用着陆方向着陆的最低标准	该机场可用着陆方向的着陆最低标准	着陆最低标准	公司备降标准
936	机场运行最低标准：机场用于起飞和进近着陆的运行限制。对于有垂直引导的进近（APV）着陆：	VIS/RVR和DA/DH表示	VIS/RVR和MDA/MDH表示	VIS和DA/DH表示	RVR和决DA/DH表示
937	机场运行最低标准是指机场可用于起飞和进近着陆的运行限制，对于起飞，用（）表示，如需要，还包括云高。	RVR和/或VIS	RVR和VIS	RVR	VIS
938	机组执勤期，有酒店休息是否计入休息期（ ）	不计入	计入	不一定	都可以
939	加大对违法行为的惩罚力度，最严重的是（）	罚款100万	责令整改	停业整顿	进行行业或职业禁入
940	驾驶舱语音和飞行记录信息将用于（）	判断一次事故的责任人	调查可能导致的事故的原因	作为民事责任判决或证实操作的证据	给相关人员定责
941	驾驶员应当于前( )个日历日之内，在所服务的该型别飞机上，至少已做过三次起飞和着陆，否则需重新建立近期经历。	60	90	100	120
942	间隔减小以至于双方必需采取极度措施，勉强避免碰撞发生的跑道侵入属于( )类跑道侵入。	A	B	C	D
943	间隔缩小至存在显著的碰撞可能，只有在关键时刻采取纠正或避让措施才能避免碰撞发生的跑道侵入事件属于（）类跑道侵入	A	B	C	D
944	杰普逊航图的航图编号10-9是（ ）	离场图	进场图	机场图	进近图
945	紧急设备（灭火器、内话机、急救设施、消防斧）应满足哪一项要求？	紧急设备需易发现而且有清楚的使用说明规则	所有设备需让乘客容易拿到	设备不能装在隔离间或乘务员在客舱不容易发现的地方	让飞行机组容易拿到
946	禁止将危险品（）为普通物品作为航空邮件邮寄。A.匿报B.谎报	A	B	A或B	A和B
947	经检查确认没有霜、冰或雪附着在机翼、操纵面和其它关键表面上时，飞机允许起飞，但该检查必须在开始起飞前（）分钟之内进行，并且应在飞机（）完成。	3,内部	3，外部	5，外部	5，内部
948	经营人应当在民航地区管理局颁发的危险品航空运输许可所载明的（）内开展危险品航空运输活动。A.范围B.有效期	A	B	A或B	A和B
949	具有Ⅱ类或Ⅲ类运行经验的运营人，如申请引进新机型 参加全天候运行，可以首先申请按照决断高15米/跑道视程( )米的最低标准实施 Ⅲ（A）类运行。	225	250	300	550
950	客舱乘务员所服务的机型数量应当不超过（ ）种	三	二	四	五
951	跨水大飞机向( )提供救生衣	机上每位成员	飞行机组成员	机上旅客	机上旅客座位数
952	跨水飞行的大型飞机需要向谁提供救生衣（）。	飞机的每个座位	飞机上的每个乘员	旅客座位数+座位数的 10%	飞机上的所有旅客
953	APV进近中Baro-VNAV 系统不会对气压高度表的温度误差进行修正，因此程序必须公布（）。	程序使用的最低温度	程序使用的最高温度	程序使用的平均温度	程序使用的最优温度
954	锂电池属于第( )类危险品。	9	7	4	1
955	两条平行跑道中心线的间距不小于( )米时，允许航空器按照相关平行仪表进近的模式运行。	760米	915米	1035米	1200米
956	列入了合格证持有人的运行规范，并且考虑到当时的状况，在签派或飞行放行时预计可以供延程运行改航备降使用的机场。该机场为：（）	合适机场	可用机场	延程运行可选备降机场	延程运行指定备降机场
957	民用航空适航管理是对哪几个环节进行管理：	设计	设计、制造	设计、制造和使用	设计、制造、使用和维修
958	民用机场分类( )	分为运输机场和通用机场	分为民用机场和军用机场	分为民用机场和其他机场	分为通用机场和其他机场

959	某次飞行目的地机场的仪表进近程序能见度最低标准为1800米，如果可以不为其选择目的地备降机场，则机场能见度至少为（ ）米。	5000	3200	4800	2400
960	某飞行签派员原来具有 B737－300 的签派放行权，现公司新购置了 B757－200，则该飞行签派员应接受（）才能具有 该机型的签派放行权。	转机型训练	初始训练	差异训练	升级训练
961	某公司国内航班发生备降，公司在备降场（）向备降旅客提供餐食或者住宿服务。	应当	无需	按照备降原因，可	按照等待时间，可
962	某航班TCAS保留放行，应对FPL报文做（）修改	编组10删除代码“W”	编组10删除代码“Z”	编组10删除代码“R”	编组10删除代码“T”
963	某航班起飞后，进入延程运行前，指定备降场关注时段内的天气预报转至延程运行备降标准以下，签派员监控到此信息后应该（）。	如果满足运行最低标准，可以不用更换指定备降场	通知机组更换满足延程运行备降标准的机场	航班已经起飞，不需要更换，通知机组即可	通知机组，更改为非延程运行
964	某航班深圳飞北京，备降场选择天津，起飞后在往北京首都机场飞的过程中，天津滨海机场的天气需要满足（ ）。	备降最低标准	落地最低标准	目视盘旋标准	非精密进近标准
965	某航班在巡航和进近着陆的过程中遭遇了未能预测到的大顺风影响，除了着陆重量会增大以外，还可以预见的是（）。	着陆所需距离增加	着陆距离不变	下滑角增大	
966	（ ）授权运行合格证持有人运行应符合的批准、条件和限制等规范	运行规范	运行总手册	运行合格证	签派放行单
967	（）负责对其所辖地区内设立的大型飞机公共航空运输承运人实施运行合格审定，颁发运行合格证和运行规范，并及时向民航总局飞行标准职能部门备案。	飞行标准管理处	适航管理处	民航地区管理局	民航总局
968	（）负责境内外特殊机场的确定与公布。	飞行标准司	地区管理局	监管局	航空公司
969	国内、国际定期载客运行,机长和（ ）应当对飞行的计划、延迟和签派或者放行是否遵守涉及民航管理的规章和合格证持有人的运行规范共同负责	飞行签派员	运行副总	合格证持有人	航务负责人
970	《运行规范》的A部是（）。	总则	航路批准、限制和程序	终端区仪表程序和机场的批准和限制	航空器维修
971	《运行规范》的C部是（）。	总则	航路批准、限制和程序	终端区仪表程序和机场的批准和限制	航空器维修
972	《中华人民共和国飞行基本规则》属于（）	法律	行政法规	民航规章	标准规范
973	根据《中华人民共和国基本飞行规则》规定，飞行员开车滑行，航空器对头相遇，应当各自靠（ ）侧滑行，并且保持必要的安全间隔。航空器交叉相遇，飞行员从座舱（ ）看到另一架航空器应当停止滑行，主动避让。	右，左	右，右	左，右	左，左
974	根据《中华人民共和国基本飞行规则》规定，真航线角在0度至179度范围内，高度由900到8100米，每隔（ ）米为一个高度层。高度由8900米至12500米，每隔（ ）米为一个高度层。高度在12500米以上，每隔（ ）米为一个高度层。	300米 300米 600米	300米 300米 900米	600米 600米 1200米	600米 600米 900米
975	根据《中华人民共和国基本飞行规则》规定，真航线角在180度至359度范围内，高度由600到8400米，每隔（ ）米为一个高度层。高度由9200米至12200米，每隔（ ）米为一个高度层。高度在13100米以上，每隔（ ）米为一个高度层。	300米 300米 600米	300米 300米 900米	600米 600米 1200米	600米 600米 900米

976	根据《中华人民共和国基本飞行规则》规定，昼间飞行，在航空器起飞、降落前，水平能见度小于（ ）公里的，应当打开机场全部障碍标志灯。水平能见度小于（ ）公里的，起飞时还应当打开跑道灯，着陆时应当打开航空器着陆方向保障飞行的全部灯光。	2,1	3，2	3,1	4,2
977	CCAR-121R8不可预期燃油定义是:	为补偿不可预见因素所需的燃油量.根据航程燃油方案使用的燃油消耗率计算,它占计划航程燃油１０％的所需燃油,但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(１５００英尺)高度上在标准条件下飞行１５分钟所需的燃油量。	补偿不可预见因素所需的燃油量.根据航程燃油方案使用的燃油消耗率计算,它占计划航程燃油１０％的所需燃油。	为补偿不可预见因素所需的燃油量.根据航程燃油方案使用的燃油消耗率计算,它占计划航程燃油１０％的所需燃油,但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(１５００英尺)高度上在标准条件下飞行30分钟所需的燃油量。	为补偿不可预见因素所需的燃油量.根据航程燃油方案使用的燃油消耗率计算,它占计划航程燃油１０％的所需燃油,但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(１５００英尺)高度上在标准条件下飞行45分钟所需的燃油量。
978	CCAR-121适用范围之一是:使用最大商载超过（）千克的多发涡轮飞机实施的全货物运输飞行。	3400	5700	7000	136000
979	AC-91-FS-2020-016R1航空器运营人全天候运行规定的适用对象为（　　）	CCAR-91部运营人、CCAR-121部运营人、CCAR-135部运营人	CCAR-121部运营人、机场运营人、ATC单位	CCAR-91部运营人、机场运营人、ATC单位	CCAR-135部运营人、机场运营人、ATC单位
980	根据《AC-91-FS-2020-016R1航空运营人全天候运行规定》，实施II类运行,当接地区/中间点/停止端RVR报告可获得，则三段数值均需满足要求，其最低值为（）	300米/200米/175米	300米/200米/100米	300米/175米/175米	300米/175米/75米
981	当按照CCAR-121规定的最低数量配备客舱乘务员时,客舱乘务员的飞行值勤期不得超过（）小时。	10	12	14	16
982	按照CCAR-121规定的最低数量配备上增加客舱乘务员人数时,增加1名客舱乘务员,飞行值勤期不得超过（）小时。	10	12	14	16
983	CCAR121规定，当一架实施国际运行的飞机在无人烟地区上空飞行时,应在飞机上配备下列哪种应急设备?	救生筏	彩色的烟雾信号弹	救生斧	适当的烟火信号装置
984	飞行机组必需成员可以离开指定的值勤位置：　(1)为了完成与飞机运行有关的任务需要该机组成员离开时；　(2)机组成员的离开与生理需要有关时；　(3)机组成员到了轮换休息时间；(4)机组成员站立、踱步缓解疲劳；哪几项是正确的?	(1) (2) (3)	(2) (3) (4)	(1) (3) (4)	(1) (2) (4)
985	飞行机组成员在起飞前由于延误造成的待命时间( ) ()	计入执勤时间	计入飞行时间	均不计入任何时间	以上均不对
986	CCAR121部415条规定，合格证持有人使用的同一型别飞机之间具有差别时，为确保每一机组成员和飞行签派员获得完成其指定任务所需的充分训练，训练大纲中应当设置本规则第121.421条规定的（　　）	转机型训练	定期复训	差异训练	机型初始训练
987	飞行经历时间是指（）。	飞机起飞至着陆滑跑结束	飞机为准备起飞而借自身动力开始移动时起,直到飞行结束停止移动为止	飞机从起飞机场撤轮档至目的地机场挡轮档	机组必需成员在其值勤岗位上执行任务
988	飞行签派员的值勤时间应当从（）时刻开始。	离开休息地点	上岗	签派放行第一架飞机	为签派飞机而了解气象情况和飞机运行情况

989	根据 276 部规章第 276.53 条,危险品航空运输许可证有效期最长不超过( )	2 年	3 年	4 年	5 年
990	根据《大型飞行公共航空运输承运人运行审定规则》（CCAR121部），极地运行是指在北纬（）度以北或南纬（）度以南区域的运行.	78、60	56、60	60、56	60、78
991	根据《中华人民共和国民用航空法》，企业从事公共航空运输，应当向（ ）申请领取经营许可证。	国务院民航主管部门	省级人民政府	地区管理局	空中交通管理单位
992	根据CCAR121-R8对于实施延伸跨水运行且最大审定起飞重量超过 27000 千克的飞机， 应当牢固地安装（不得安装在机翼或尾翼位置上）一台自动触发的水下定位装置。 这种水下定位装置应当能至少工作（ ），并在 8.8 千赫频率上工作	60 天	30 天	25小时	2年
993	飞行签派员应当对下列工作负责:当飞机追踪无法确定其位置且尝试建立联系未获成功时,通知（）。	合格证持有人	运行副总经理	安全总监	相关的空中交通服务单位
994	关于结冰条件下的签派放行，下面说法错误的是（）	起飞前，机务人员对飞机是否需要除冰做最后决定	机长和签派员必须了解防冰设备在中度或严重结冰条件下的使用限制	除非飞机设备符合 MEL 的要求，否则不应在已知的或预报的结冰条件下放行飞机	签派员应该研究发生结冰的区域和时间，预计可能对航班运行的影响，及时通报有关单位
995	按照IFR签派或者放行飞机飞行前,应当确认相应的天气实况报告、预报或者两者的组合,表明在签派或者放行单中所列的每个机场的天气条件,在飞机预计（）处于或者高于经批准的最低标准,否则,不得签派或者放行飞机按照仪表飞行规则飞行。	到达时刻前1小时	到达时	到达时刻后1小时	预计到达时刻前后1小时
996	国内承运人的运输总条件中不包括（）	航班延误保险理赔	是否对航班延误进行补偿	补偿条件	补偿标准和方式
997	飞行签派员运行熟悉要求，在驾驶舱观察按照CCAR-121实施的运行必须达到规定的时间，但可以用额外增加一次起飞和着陆代替一个飞行小时的方法,将运行熟悉小时数减少至不低于（）小时。	2.5	3	4	5
998	非扩编飞行机组在0500-1959报到时，则其最大飞行时间为（ ）小时	8	9	10	8.5
999	根据中国民航飞行动态固定格式电报管理规定，正常情况下航空器营运人及其代理人应当于航空器预计撤轮挡时间（ ）前提交飞行计划。	2小时30分钟	75分钟	45分钟	120小时
1000	公司运行规范所批准的某种运行，如间断时间超过 （ ） ，必须经局方批准后，方可恢复该种运行	30 个日历日	10 个日历日	15 个日历日	20 个日历日
1001	合格证持有人不得为飞行机组成员安排、飞行机组成员也不得接受超出以下规定限制的飞行值勤期:任何连续7个日历日,（）小时的飞行值勤期。	40	60	100	120
1002	合格证持有人不得为飞行机组成员安排、飞行机组成员也不得接受超出以下规定限制的飞行值勤期:任一日历月,（）小时的飞行值勤期。	100	110	200	210
1003	关于非扩编飞行机组，报到时间在2000-0459之间，其最大飞行小时数是	10小时	9小时	8小时	7小时

1004	关于签派员值勤时间限制说法错误的是( )	飞行签派员连续值勤时间不得超过 10小时	如果飞行签派员在连续24小时内被安排值勤时间超过10小时,在该飞行签派员值勤时间达到或者累计达到10小时之前为其提供至少连续8小时的休息时间	开会、学习、培训可计入休息期	在任意连续7个日历日内，飞行签派员应被安排一个至少连续24小时的 休息期，或者在任一日历月中被安排相当时间的休息期
1005	管制员关于空中等待程序的应用原则要求，安排航空器在等待空域的空中等待时间通常不超过（）	10分钟	15分钟	20分钟	30分钟
1006	合格证持有人应当记录与其飞行机组成员之间每次航路上使用满足本规则第97条通讯设备联系的记录，并将该记录至少保存（ ）天。	30	48	60	90
1007	合格证持有人不得为飞行机组成员安排、飞行机组成员也不得接受超出以下规定限制的飞行时间:任一日历年,（）小时的飞行时间。	800	900	1000	1100
1008	机长必须在前（）个日历月内完成熟练检查或模拟机训练?	前 6 个日历月内	前12 个日历月内	前 24 个日历月内	前 36 个日历月内
1009	根据CCAR-121相关规定：计算航班所需燃油时，不包含（）。	不可用燃油	航路天气多加部分燃油	空中释压和航路一发失效的情况	航路天气和军事活动多加燃油
1010	驾驶舱话音记录器应当至少能够保存最后30分钟运行中所记录的信息。但2003年1月1日以后，首次颁发单机适航证并且最大审定起飞质量超过5700公斤的飞机上的驾驶舱话音记录器应当至少能够保存最后( )运行中所记录的信息。	2小时	3小时	4小时	5小时
1011	驾驶舱内应当至少装备（）个便于飞行机组使用的手提灭火器。	4	3	2	1
1012	驾驶员行使航线运输驾驶员执照权利时，必须持有（）等级的体检合格证?	要求至少持有现行有效的III类体检合格证	要求持有现行有效的Ⅰ类体检合格证	要求持有现行有效的Ⅱ类体检合格证	不需要体检等级证
1013	紧急备降是指航班发生（）等紧急情况而需要尽快降落。A.空中遇险 B.非法干扰 C.目的地机场天气 D.油量紧急状况	ABC	ABD	ACD	BCD
1014	《CCAR-276民用航空危险品运输管理规定》规定，经营人应当在载运危险品的飞行终止后，将危险品航空运输的相关文件（至少包括收运检查单、危险品运输文件、航空货运单和机长通知单）至少保存（ ）。	3	6	12	24
1015	境外紧急事件发生，事件发生后（ ）小时内，按规范如实填报安全信息表，报送局方。	48	12	24	8
1016	合格证持有人不得为飞行机组成员安排、飞行机组成员也不得接受超出以下规定限制的飞行时间:任一日历月,（）小时的飞行时间。	40	60	100	120
1017	跨水飞行是指（）	距最近海岸线的水平距离超过该飞机滑翔距离的跨水运行.	自特定机场起飞或者着陆时，飞机的起飞或者进近航迹处于水面上空，局方认为飞机发生不正常情况时有可能迫降水上的情况.	考虑特定水域的深度和范围，局方要求携带必需的应急设备的在该水域上空实施的运行。	以上都是
1018	跨水运行的救生衣或经批准的等效漂浮装置，存放在（）	客舱后部从客舱乘务员座位易于取用处	靠近每个紧急出口的地方	驾驶舱隔板后面	每个座位或铺位上的乘员易于取用的地方
1019	旅客座位数为201至300时，应配备的手提灭火器的最小数量为（）个。	3	4	5	6

1020	旅客座位数为301至400时，应配备的手提灭火器的最小数量为（）个。	3	4	5	6
1021	旅客座位数为61至200时，应配备的手提灭火器的最小数量是（）？	3	4	5	6
1022	民航法规由（）通过，以（）令形式发布。	全国人大,中华人民共和国主席	国务院,中华人民共和国，国务院	交通运输部，中华人民共和国交通运输部	中国民航局，局长令
1023	根据《中华人民共和国民用航空法》，民用航空器对地面第三人的损害赔偿，适用（ ）法律。	侵权行为地	国籍登记国	生产国	受理案件的法院所在地
1024	民用航空器所有权的取得、转让和消失，应当向（ ）登记；未经登记的，不得对抗第三人。	国务院民航主管部门	省级人民政府	地区管理局	空中交通管理单位
1025	合格证持有人不得为客舱乘务员安排,客舱乘务员也不得接受超出以下规定的累积飞行值勤时间限制:任何连续 7 个日历日,（）小时的飞行值勤期	60	70	100	120
1026	某机场在公司《运行规范》中被列为某机型的备降使用机场，其正确代码是（）	A	R	P	F
1027	某机场在公司《运行规范》中被列为某机型的加油使用机场，其正确代码是（）	A	R	P	F
1028	某机场在公司《运行规范》中被列为某机型的临时使用机场，其正确代码是（）	A	R	P	F
1029	某机场在公司《运行规范》中被列为某机型的正常使用机场，其正确代码是（）	A	R	P	F
1030	（）对航班备降承担主体责任，（）和（）按照各自的职责分别对航班备降提供服务	航空公司 管制单位 机场管理机构	管制单位 航空公司 机场管理机构	机场管理机构 航空公司 管制单位	机场管理机构 管制单位 航空公司机构
1031	（）负责审查和批准全国民用机场的仪表进离场程序.仪表进近程序和机场运行最低标准。	民航局	民航地区管理局	机场管理公司	空军
1032	（）级休息设施是指飞机客舱内的座位,至少可以利用隔帘与乘客分隔,避免被乘客打扰,可以平躺或接近平躺,能够遮挡光线、降低噪音。	1	2	3	4
1033	（）级休息设施是指休息用的铺位或可以平躺的其他平面,独立于驾驶舱和客舱,机组成员可控制温度和光线,不受打扰和噪音的影响。	1	2	3	4
1034	（）是运行规章中的基础规章。	CCAR-65	CCAR-91	C.CCAR-98	CCAR-122
1035	（）是指批准大型飞机公共航空运输承运人从事特定公共航空运输运行的许可证书	运行规范	运行合格证	经营许可证	A和B
1036	（）适用于所有民用航空器的运行。	CCAR-91	CCAR-121	CCAR-129	CCAR-135
1037	（）应当对补充运行的运行控制负责。	飞行签派员	机长和运行主管	机长	合格证持有人
1038	（）应当对飞机的适航性负责,包括机体、发动机、设备及其部件的适航性。	合格证持有人	机长	飞机维修人员	飞行签派员
1039	（）应当对飞行的计划、延迟和签派或者放行是否遵守涉及民航管理的规章和合格证持有人的运行规范共同负责。	合格证持有人及运行副总经理	运行副总经理和机长	运行副总经理和飞行签派员	机长与飞行签派员
1040	（）中应当列明延程运行航线的所有延程运行可选备降机场，还应当列明这些机场作为延程运行指定备降机场时的最低天气标准	运行合格证	运行规范	运行总手册	飞行运行手册
1041	“飞行机组成员”的正确解释是（）。	飞行期间在飞机上执行任务的航空人员	飞行期间在飞机驾驶舱内执行任务的驾驶员	飞行期间在飞机上执行任务的驾驶员和客舱乘务员	在飞行中被分配有具体职责的任何相关人员，除了驾驶员和领航员
1042	“运行控制”的定义中涉及（）。	任何机组人员在工作中的特定职责	对某次飞行的起始、持续和终止行驶控制权	机长在运行中的特权	飞行签派员在工作中的特定职责
1043	《安全生产法》“三管三必须”是指（）。A.管行业必须管安全B.管业务必须管安全C.管生产经营必须管安全D.管效益必须管安全	ABC	ABD	ACD	BCD
1044	《国际民用航空公约》共有（）个附件。	16	17	18	19

1045	《航班正常管理规定》的“航班出港延误”是指航班实际出港撤轮挡时间晚于计划出港时间超过（）分钟的情况。	5	10	15	30
1046	《航空承运人飞行签派员资质管理标准》中，对于飞行签派员有应急处置训练的要求，其训练内容包括（）？	仅运行系统失效	仅工作场所灾备	运行系统失效、工作场所灾备等	三防应急处置
1047	《航空承运人飞行签派员资质管理标准》中要求飞行签派员（）年一次应急处置训练。	1	2	3	5
1048	《民用航空危险品运输管理规定》要求，为了保证知识更新，应当在前一次培训后的（）个月内进行复训。	3	6	12	24
1049	《中国民用航空法》中规定：执行搜寻救援任务的单位或个人，应当尽力抢救（），按照规定对民用航空器采取抢救措施并保护（），保存（）。	民用航空器所载人员；现场；证据	民用航空器所载人员和财物；航空器；证据	民用航空器所载人员；航空器；证据	都不是
1050	《中华人民共和国搜寻援救民用航空器的规定》的级别属于:	法律	行政法规	行业规章	技术参考资料
1051	Ⅰ类精密进近的最低标准包括（）。	DA/H和VIS/RVR	DA/H和RVR	MDA/H和VIS/RVR	云高和RVR
1052	AC-97-FS-2011-01咨询通告适用的范围是（）。	军用机场	民用机场	军民合用机场	民用机场和军民合用机场
1053	A类跑道侵入，属于（）。	运输航空事故	运输航空严重征候	运输航空一般征候	安全严重差错
1054	CCAR-121部规定旅客座位数大于（）的飞机必须安装空地双向数据通信系统。	159	59	99	129
1055	CCAR-121规定，机组成员、飞行签派员等担任安全敏感工作的人员，如果呼出气体中所含酒精浓度达到或者超过（）克/210升以上，或者在酒精作用状态下，不得上岗或者继续留在岗位上担任安全敏感工作	0.02	0.03	0.04	0.05
1056	CCAR-121规定，机组成员、飞行签派员等担任安全敏感工作的人员，在饮用含酒精饮料后（）小时之内，不得上岗值勤。	24	16	12	8
1057	CCAR-121规定，机组成员、飞行签派员等在担任安全敏感工作过程中，（）饮用含酒精饮料。	不得	在保持头脑清醒的状态下可以适量	在不超过规章规定量的情况下可以适量	经航空医师批准可以适量
1058	CCAR121规定，在无人烟地区上空飞行时，应根据所飞航路和飞机上（），配备足够的救生包。	座位数量	乘员数量	座位数量的50%	乘员数量的50%
1059	CCAR-121使用困难报告(运行)规定，合格证持有人应当在（）小时之内向局方报告,以备局方核查。	6	12	24	36
1060	CCAR-121使用困难报告(运行)规定，合格证持有人应当至少保存报告的信息（）天,以备局方核查。	3	5	7	30
1061	CCAR-121适用范围之一是:使用旅客座位数超过（）座或者最大商载超过（）千克的多发涡轮驱动飞机实施的不定期载客运输飞行。	19；3000	30；3400	50；5700	100；7000
1062	CCAR-121最后储备燃油:使用到达目的地备降机场,或者不需要目的地备降机场时,到达目的地机场的预计着陆重量计算得出的燃油量,对于涡轮发动机飞机,以等待速度在机场上空（ ）米高度上在标准条件下飞行（ ）分钟所需的油量。	450,30	1500,30	450，15	1500，45
1063	CCAR-91的全称是（）。	航空器机场运行最低标准的制定与实施规定	中国民用航空仪表着陆系统Ⅱ类运行规定	一般运行和飞行规则	民用航空机场运行最低标准的制定与实施准则
1064	CCAR-91的制定依据（）。	中华人民共和国民用航空法	国务院颁布的行政法规	CCAR-121	CCAR-135
1065	CDFA技术不适用于（）：a.I类精密进近b.VOR/DME和NDB/DME等非精密进近c.盘旋进近	ab	ac	bc	abc
1066	CDFA特定决断高度/高（DDA/H）由（）。	民航局制定	航图公布	运营人制定	机长制定
1067	ETOPS运行中，EEP的含义(　)	等时点	进入点	退出点	决策点

1068	通常情况下，I 类精密进近最低标准的跑道视程以（）跑道视程(RVR)作为控制RVR	跑道接地区	跑道末端	跑道中部	跑道接地区和跑道中部
1069	VOR的NPA最低MDH为（）米。	60	75	90	120
1070	按CCAR-121实施仪表运行的任何飞机按仪表飞行规则运行时，在距预定航道中心线两侧各25公里(13.5海里)水平距离范围内，在平原地区不得在距最高障碍物（）米的高度以下，在丘陵和山区不得在距最高障碍物（）米的高度以下飞行。	300、600	600、800	400、600	300、1000
1071	按CCAR-121运行的飞行机组在操作飞机时应当遵循（）规定的程序。	AFM	FCOM	飞行运行手册	驾驶舱检查单
1072	按CCAR-121运行的每架飞机应当配备至少（）应急斧.	1 把	2把	根据旅客人数而定	根据旅客的座位数而定
1073	按CCAR121运行的每架飞机在载客飞行时应当至少配备（）只应急医疗箱。	1	2	3	4
1074	按CCAR121运行的每架飞机在载客飞行中所配卫生防疫包的数量，100座以内配（）个。	1	2	3	4
1075	按CCAR121运行的每架飞机在载客飞行中所配卫生防疫包的数量不得少于（）。	每50旅客座位1个	每100旅客座位1个	每50旅客座位2个	每100旅客座位2个
1076	按CCAR-121在仪表飞行规则条件下运行的飞机,除应装备有CCAR121.305 条至第 121.319 条、第 121.743 条所要求的仪表和设备之外,还应当加装下列仪表和设备（）。A.一个空速指示系统 B.一个灵敏型高度表 C.仪表灯光	ABC	AB	AC	BC
1077	按规定，（）负责向国内或国际运行的机长提供可用的气象情报？	飞行签派员	空中交通管制部门	运行主管承运人	气象预报员
1078	按照CCAR-121实施运行的飞机,应安装经批准的（）类TAWS系统。	A	B	C	D
1079	按照CCAR-121运行的合格证持有人应当在其载客飞机上配备下列（）应急医疗设备。A.急救箱 B.应急医疗箱 C.卫生防疫包	AB	AC	BC	ABC
1080	当实施补充运行的飞机在地面停留超过（）小时时，应当重新签署新的飞行放行单，否则不得继续飞行。	2	4	6	8
1081	按照仪表飞行规则签派飞机飞行前，如果（），该机场云底高度和能见度符合CCAR-121相关规定并且在每架飞机与签派室之间建立了独立可靠的通信系统进行全程监控，则可以不选择目的地备降机场。	天气实况报告、预报或者两者的组合表明，在飞机预计到达目的地机场时刻后	天气实况报告、预报或者两者的组合表明，在飞机预计到达目的地机场时刻前后至少 1 小时的时间段内	预报在飞机预计到达目的地机场时刻后	预报在飞机预计到达目的地机场时刻前后至少 1 小时的时间段内
1082	国内、国际定期载客运行装载舱单、签派单和运行飞行计划文件副本，合格证持有人应当（）。	保存至少30天	保存至少 3 个月	保存至少12个月	永久保存
1083	备降机场的最低天气标准：对于至少有一套可用进近设施的机场,其进近设施能提供直线NPA程序、直线APV程序或直线I类PA程序,或在适用时可以从仪表进近程序改为盘旋机动,MDH或者DH增加（）米,能见度增加（）米。	60；800	120；800	120；1600	240；3200
1084	补充运行的运行控制责任中( )可以委托他人行使飞行放行.延续.改航和终止的职能，但不能委托运行控制的责任。	机长	运行副总经理	签派员	承运人
1085	不可预期燃油为补偿不可预见因素所需的燃油量。根据航程燃油方案使用的燃油消耗率计算,它占计划航程燃油（）%的所需燃油。	5	10	15	20
1086	合格证持有人不得为客舱乘务员安排,客舱乘务员也不得接受超出以下规定限制的累积飞行时间:任一日历年,（）小时的飞行时间。	900	1000	1100	1200

1087	不可预期燃油为补偿不可预见因素所需的燃油量。根据航程燃油方案使用的燃油消耗率计算,它占计划航程燃油规定比例的所需燃油,但在任何情况下不得低于以等待速度在目的地机场上空规定高度上在标准条件下飞行（）分钟所需的燃油量。	15	20	25	30
1088	不使用CDFA技术的运营人的能见度最低标准:对于C、D类飞机，RVR/VIS至少增加（）米。	200	400	550	800
1089	参考《民用航空机场运行最低标准制定与实施准则》，机场运行最低标准中，对于APV，用（）和（）表示。	DA/H;RVR/VIS	MDA/H;RVR/VIS	MDA/H;VIS	DA/H;RVR
1090	曾在相同组类不同型别飞机的相同职位上经审定合格并服务过的飞行签派员,必须完成（）。	初始训练	差异训练	升级训练	转机型训练
1091	超过（）分钟的延程运行，要求两套语音通信系统中的一套必须是SATCOM VOICE。	120	180	240	超过240
1092	合格证持有人使用以前未在公共航空运输运行中使用过的飞机，应当完成局方认可的至少(　)小时的运行验证试飞，包括相当数量的进入航路机场的飞行。在运行验证试飞过程中，如果局方认为试飞已达到令人满意的熟练水平，则局方可以减少验证试飞时间。上述运行验证试飞至少应当有10小时在夜间完成。	50	100	150	200
1093	除非机组成员在前一个飞行值勤期结束后至下一个飞行值勤期开始前,获得了至少连续（）个小时的休息期,任何合格证持有人不得安排,且任何机组成员也不得接受任何飞行值勤任务。	8	10	12	24
1094	航空承运人应保存确定航空器位置所必需的航空器追踪据，并建立相应的数据保存程序，数据存储期限至少（）。	三十天	三个月	六个月	一年
1095	除经局方批准外，一台符合局方记录参数要求的飞行数据记录器应至少能保存运行中最后(　)小时所记录的信息。	10	15	20	25
1096	除经局方批准外,未通过局方组织或认可的英语语言能力（）级或以上等级评定而其执照上低于英语语言能力相应等级签注的,不得在使用英语通话的航线上担任驾驶员。（仅在国际和国内运行时）	2	3	4	5
1097	当飞行使应急权力时，除非该机长认为已经没有更安全的程序可以执行，机长不得允许该次飞行继续飞往所签派或者放行的机场	机长	飞行签派员	机长或者飞行签派员	机长和飞行签派员
1098	当飞行使应急权力时,应当将飞行的进展情况及时准确地报告给相应的空中交通管制部门和签派中心。A.机长B.飞行签派员	A	B	A或B	A和B
1099	合格证持有人应当在任意连续（　）个日历日内为飞行签派员安排一个至少连续24小时的休息期,或者在任一日历月中被安排相当时间的休息期。	7	3	5	9
1100	当飞机的哪些部位出现下述情况之一时，应禁止放行起飞？A.有霜、雪或冰附着在飞机机翼 B.有霜、雪或冰附着在操纵面上 C.有霜、雪或冰附着在发动机进气口或其它重要表面上	AB	AC	BC	ABC
1101	当飞机停放于地面且起落架放下时，应急出口（机翼上方的应急出口除外）距地面高度超过(　)的每一载客陆上飞机，应当有经批准的可以帮助机上人员撤到地面的设施	3英尺	4英尺	5英尺	6英尺
1102	当飞机停放于地面且起落架放下时,应急出口距地面高度超过（）英尺的每一载客陆上飞机,应当有经批准的可以帮助机上人员撤到地面的设施。	3	4	5	6

1103	当机长或者飞行签派员(仅国际和国内定期载客运行时)认为该次飞行不能安全完成时，（）该次飞行继续飞往所签派或者放行的机场。	除非该机长认为已经没有更安全的程序可以执行,机长不得允许	机长不得允许	除非该飞行签派员认为已经没有更安全的程序可以执行,飞行签派员不得允许	飞行签派员不得允许
1104	当目的地机场和飞行计划确定的备降机场因故不能降落时，应当（）。	选择最近机场着陆	根据实际情况选择正在运行的机场着陆	立即报告本公司运控部门，并在其协助下选择新的备降机场	立即报告ATC，并在其协助下选择新的备降机场
1105	对于国际定期载客运行的飞机，在原签派放行单列出的中途机场地面停留不超过（）小时，否则，应当在起飞前得到飞行签派员的明确批准方可以实施。	1	3	6	10
1106	当有霜、雪或冰附着在飞机机翼、操纵面、发动机进气口或其他重要表面上，（）。	经检查霜、雪或冰不超过规定的厚度时，可以使飞机起飞	飞行机组认为不影响飞机起飞时，可以使飞机起飞	飞行机组向ATC申请，得到许可后可以使飞机起飞	任何人不得使飞机起飞
1107	当在飞行高度（）英尺以上未使用氧气面罩时,它应当保持在备用状态,且位于飞行机组人员在其值勤位置上可以立即取用的范围内。	10000	15000	20000	25000
1108	当在飞行高度（）英尺以上运行时,在驾驶舱内值勤的每一飞行机组成员均应当配备有一个氧气面罩。	10000	15000	20000	25000
1109	机组飞行值勤期，开始结束时间为(　)	从为完成该次任务而到指定地点报到时刻的开始,到飞机在最后一次飞行后发动机关车且机组成员没有再次移动飞机的意向为止	从为完成该次任务而出发开始,到飞机在最后一次飞行后发动机关车且机组成员没有再次移动飞机的意向为止	从为完成该次任务而到指定地点报到时刻的开始,到飞机着陆为止	从为完成该次任务而出发开始,到飞机着陆为止
1110	低能见度起飞（LVTO-Low visibility takeoff）： RVR低于（）米时的起飞	400	300	200	150
1111	机组飞行值勤期，是否包括从家到工作地点报道的时间(　)	不包括	包括	不一定	都可以
1112	对应当进行定期复训或资格检查的飞行签派员，在要求进行训练或者检查的（）中完成了训练或者进行了检查的，被视为在所要求的那个日历月中完成了训练或者进行了检查。	那个日历月之前一个或者之后一个的日历月	那个日历月之前或之后30天	那个日历月之前60天	只能在那个日历月
1113	对于（）运行，在飞行期间,飞行签派员应当及时向机长提供可能影响该次飞行安全的天气条件和有关设施、服务不正常的任何可以获得的补充信息。A.国内定期载客 B.国际定期载客 C.补充	AB	AC	BC	ABC
1114	对于APV进近，在DA/H或以上时，如果不能建立为继续进近所需的目视参考，（）。	保持DA/DH至复飞点,并在复飞点复飞	保持DA/DH至复飞点,如果在复飞点取得了目视参考,则可以继续下降着陆	必须立即开始复飞	以上均不对
1115	对于D类飞机，盘旋进近的最低标准为VIS（）米。	2400	2800	3200	3600
1116	对于D类机型，实施II类运行时，最小RVR为（）米。	300	350	400	550
1117	对于补充运行，（）对飞行前的计划和飞行中的运行是否遵守涉及民航管理的规章和合格证持有人的运行规范负责。	合格证持有人	运行副总经理	机长	飞行签派员
1118	对于补充运行，（）可以委托他人行使飞行放行、延续、改航和终止的职能,但不能委托运行控制的责任。	合格证持有人	运行副总经理	机长	飞行签派员
1119	对于补充运行，（）应当对飞行的放行、延续、改航和终止是否遵守涉及民航管理的规章和合格证持有人的运行规范共同负责。	合格证持有人及运行副总经理	运行副总经理和机长	运行副总经理和飞行签派员	机长与飞行签派员

1120	对于补充运行，（）应当完全熟悉所飞航路、机场的气象实况报告和预报,否则不得开始该次飞行。	合格证持有人	运行主管	机长	飞行签派员
1121	对于飞行的计划.延误和签派放行是否遵守中国民用航空规章（CCAR）和公司运行规范负责的是（）。	值班经理	机长	飞行签派员	机长和飞行签派员
1122	对于高原机场运行，签派员应在放行前应（）。A.严格控制飞机起飞重量B.在签派放行前对飞机的高原适应性和机组的高原运行资格进行核实C.严格按照MEL放行飞机	AB	AC	BC	ABC
1123	对于规章中没有明确允许偏离的条款，合格证持有人在提出恰当的理由、相应的安全措施并证明这些安全措施能保证同等安全水平的情况下，经民航总局批准，可以不执行相应的规章条款，而执行民航总局在作出此项批准时所列的规定、条件或者限制叫（）	偏置	偏离	豁免	免除
1124	对于规章中明确允许（）的条款，合格证持有人在提出恰当理由和证明能够达到同等安全水平的情况下，经局方批准，可以不遵守相应条款的规定或者遵守替代的规定、条件或者限制。	偏置	偏离	豁免	免除
1125	对于国际定期载客运行，负责航空器签派放行的是（）。	空中交通管制员	飞行签派员	机长	飞行签派员与机长
1126	对于国际定期载客运行，共同负责航班的起始、持续、改航和终止的人是（）。	机长和飞行签派员	机长和运行副总	总飞行师和运行副总	
1127	对于国际民航组织(ICAO)的描述，正确的是：	成立于1944年12月7日，总部设在芝加哥	成立于1929年5月28日，总部设在华沙	成立于1931年9月15日，总部设在海牙	成立于1947年4月4日，总部设在蒙特利尔
1128	对于国内、国际定期载客运行，（）应当完全熟悉所飞航路、机场的气象实况报告和预报,否则不得签派或者放行该次飞行	合格证持有人	运行主管	机长	飞行签派员
1129	对于航班的签派放行，（）拥有决定权。	机长	授权签派员	授权签派员和机长	运行控制主管或机长
1130	对于没有制定起飞最低标准的机场，可以使用下列基本起飞最低标准：对于三发及以上飞机，能见度（）。	800米	1600米	2400米	3200米
1131	关于国内、国际定期载客运行的签派员任，对于某一次飞行，（ ）可以委托他人签署放行单，但是不得委托他人行使其签派权	机长	飞行签派员	机组	配载员
1132	对于双发动机飞机，备降机场与起飞机场的距离不大于飞机使用一发失效的巡航速度在静风条件下飞行（）的距离。	45分钟	1小时	1.5小时	2小时
1133	对于所有飞机,在飞机发动机失效,或者为防止可能的损坏而停止发动机运转时,机长均应当（）。	返航并在起飞机场着陆	按照飞行计划在目的地机场着陆	按照飞行计划在航路或目的地备降机场着陆	按照飞行时间在距离最近的能安全着陆的合适机场着陆
1134	对于新引进组类的飞机,在开始投入CCAR-121运行后（）天之内,不满足运行熟悉要求的人仍可以担任飞行签派员。	30	60	90	120
1135	对于新增航线或运行区域，航空承运人应在开航后（ ）个月内完成特殊机场评估，决定是否列为航空承运人特殊机场	1	2	3	6
1136	对于新招聘的飞行签派员，合格证持有人应当提供至少（）个计划小时数的基础教育地面训练。	30	40	50	60
1137	对于至少有二套能够提供不同跑道直线进近的可用进近设施的机场，其进近设施能提供直线NPA程序、直线APV程序或直线I类PA程序（应选择两个服务于不同适用跑道的进近设施），其作为延程运行指定备降机场的天气最低标准为（）。	云高：相应直线进近程序的MDH/DH+ 60米；能见度：着陆最低能见度+800米	云高：相应直线进近程序的MDH/DH+ 120米；能见度：着陆最低能见度+800米	云高：相应直线进近程序的MDH/DH+ 60米；能见度：着陆最低能见度+1600米	云高：相应直线进近程序的MDH/DH+ 60米；能见度：着陆最低能见度+1600米

1138	对于至少有一套可用进近设施的机场，其进近设施能提供直线NPA程序、直线APV程序或直线I类PA程序，或在适用时可以从仪表进近程序改为盘旋机动的，其作为延程运行指定备降机场的天气最低标准为（）	云高：MDH/DH+60米；能见度：着陆最低能见度+800米	云高：MDH/DH+120米；能见度：着陆最低能见度+800米	云高：MDH/DH+60米；能见度：着陆最低能见度+1600米	云高：MDH/DH+120米；能见度：着陆最低能见度+1600米
1139	飞行标准司每（）年对公布的境内外特殊机场的运行情况进行综合评估，确认导致其特殊性的成因是否持续存在 ，是否继续按照特殊机场予以管理。	半	一	二	三
1140	飞行关键阶段是指滑行、起飞、着陆和除巡航飞行以外在（）米以下的飞行阶段。	1000	2000	3000	4000
1141	飞行机组的组成和人数不得少于（）所规定的标准。	运行规范	运行合格证	训练大纲	飞行手册或其他与适航证有关的文件
1142	基于某些特殊情况合格证持有人可以采用“例外”签派或飞行放行。特殊情况可能包括（）的条件。A.军事或政治因素 B.火山爆发 C.航路备降机场的极端寒冷天气 D.其它短时间低于签派或飞行放行要求	ABC	ABD	BCD	ABCD
1143	飞行签派员的定期复训地面训练，除按照本规则的相关规定予以减少外，其计划小时数应当符合下列规定：组类Ⅱ飞机，（）小时。	12	20	24	36
1144	飞行签派员的合格条件包括：运行熟悉，在驾驶舱观察按照本规则实施的运行至少( )小时（含一次起飞和着陆）。对于驾驶舱没有观察员座位的飞机，可以在配备耳机或者喇叭的前排旅客座位上观察。	5	6	7	8
1145	紧急情况分为哪三个阶段？	情况不明阶段、告警阶段、遇险阶段	危险阶段、告警阶段、遇险阶段	情况不明阶段、危险阶段、遇险阶段	情况不明阶段、遇险阶段、失事
1146	具备在一般高原机场（） 小时或以上的飞行经历时间， 或者总计（） 小时或以上的机长飞行经历时间，方可进入一般高原机场运行担任机长。	300 200	300 100	500 200	500 100
1147	飞行签派员应当在前（）个日历月内完成定期复训地面训练和资格检查。	6	9	12	15
1148	飞行签派员运行熟悉规定，对每一组类飞机,可以使用经批准的该组类一个型别的飞行模拟机,完成训练观察（）小时的方法来满足。但是,如果使用飞行模拟机来满足本款要求,不得减少小时数。	2.5	3	4	5
1149	客舱乘务员在飞机上履行安全保卫职责的时间（）计入客舱乘务员的飞行和值勤时间	应当	不得	根据局方批准可以	根据实际需要
1150	飞行签派员执照由（）颁发。	国务院	民航局	民航地区管理局	民航局飞标司
1151	飞行前对所需可用燃油的计算必须包括（）。	滑行燃油+航程燃油++备降燃油+最后储备燃油+酌情携带的燃油	滑行燃油+航程燃油+不可预期燃油+备降燃油+酌情携带的燃油	滑行燃油+航程燃油+不可预期燃油+备降燃油+最后储备燃油	滑行燃油+航程燃油+不可预期燃油+备降燃油+最后储备燃油+酌情携带的燃油
1152	非紧急备降（航班备降）是指航班因（）原因不能供飞机降落时，需要在其他机场降落。	空中遇险	危险品泄漏	油量紧急状况	目的地机场天气
1153	高原机场运行，航空器降落前，气压高度表的气压刻度不能调整到机场场面气压的数值时,应当按照着陆机场ATC通知的（）进行着陆。	假定零点高度(航空器接地时高度表所指示的高度)	修正海平面气压	标准气压	平均海平面气压
1154	根据《关于制定空中颠簸管理程序防止人员伤害的要求AC-121-FS-2009-35》，颠簸一般分为（）三个等级。A.轻微 B.轻度 C.中度 D.严重	ABC	ABD	BCD	ABCD

1155	根据《中华人民共和国基本飞行规则》，飞行人员自起飞开车起到着陆后关车止，必须同（ ）保持无线电联络，并严格遵守通信纪律。	空中交通管制员或者飞行指挥员	公司签派员	塔台管制员	空中交通管制员
1156	根据《中华人民共和国民用航空法》，对飞行中的民用航空器上的人员使用暴力，危及飞行安全的，依照（ ）有关规定追究( )责任。	刑法，刑事	民法，民事	行政法，行政	治安管理条例，违法
1157	公司《运行规范》中列为（ ）类机场不能作为目的地机场	备降机场（A）	临时机场（P）	常规机场（R）	加油机场（F）
1158	公司KVSM运行人员包括：a飞行员、b飞行签派员c机务维护人员d各运行机构管理人员	abc	abd	bcd	abcd
1159	公司如果连续中断运行规范中批准实施的某一种类的运行达（）个日历日，并且没有按照第CCAR-121.47条（b）款规定的程序恢复该种类运行时，运行规范中关于该种类运行的条款失效。	30	60	90	10
1160	国内定期载客运行必须遵守批准的航路和限制，其规定在（）可以查找。	运行合格证	运行规范	运行总手册	飞行运行手册
1161	航班备降工作应当遵循（）的总体原则。A.安全第一B.积极主动 C.密切配合 D.保障有力	ABC	ABD	ACD	ABCD
1162	航班备降是指航班因故（）降落在目的地机场而需在其他机场降落。A.不能 B.不宜	A	B	A或B	A和B
1163	航班起飞后，当遇到（）因故无法降落时，航空公司运控部门应与飞行机组共同选择其他可用的备降机场，主动与重新选择的备降机场协调，说明航班当前运行状态，确保安全、顺利备降。A.目的地机场 B.飞行计划中选择的备降机场	A	B	A或B	A和B
1164	合格证持有人必须建立飞机追踪能力，确保在飞机运行的（ ）开展航空器追踪	整个运行区域	国内运行区域	国际运行区域	越洋区域
1165	航空承运人应将所运行的所有特殊机场列入（）。	运行总手册	运行规范（C0003）	安全管理手册	应急处置手册
1166	航空承运人应将运行控制风险管控系统在运行规范（ ）条款中进行描述，并将系统总体政策和要求写入运行手册中。	A0015运行控制	A0001颁发和适用范围	A0007特殊批准和限制综述	A0014安全管理体系
1167	航空器清单可以在运行规范的（）中查到	D部	B部	C部	A部
1168	航空器维修的有关内容在《运行规范》的（）部分。	A	B	C	D
1169	航空运营人申请的豁免或偏离，当局方批准后应明确写在公司的( )。	运行合格证	运行规范	运行总手册	应急处置手册
1170	合格证持有人不得使用已满（）周岁的人员在实施本规则运行的飞机上担任飞行机组必需成员。	55	60	63	65
1171	跨水运行飞机的应急设备应当在无充裕时间作准备程序而（）易于取用。	从客舱乘务员座位易于取用处	靠近每个紧急出口的地方	驾驶舱隔板后面	进行水上迫降的情况下
1172	合格证持有人应当保证,在特殊机场的运行中担任机长的驾驶员,应当在前（）个日历月之内曾作为飞行机组成员飞过该机场(包括起飞和着陆),或者曾使用经局方认可的该机场图形演示设备或者飞行模拟机进行训练并获得资格。	6	9	12	18
1173	合格证持有人应当保证，载有旅客的飞机在地面上移动之前，( )地板高度的出口，供旅客利用正常或者应急手段撤出飞机	至少有一个	至少两个	至少三个	无所谓几个
1174	合格证持有人应当证明，对于所使用的每个机场，都能够获得.保存现行有效的( )，并且具有将其分发给每个有关人员的经批准的资料管理系统，以确保飞机在该机场运行的安全。	管理资料	机组档案	航行资料	联系方式

1175	某B767机长的飞行经历时间为50小时，20次着陆，曾担任过B757的机长150小时，该B767机长执行成都一海口的航班，备降北海。北海机场有一套精密进近设施，实施ILSI类运行，I类ILS着陆标准为60（DH），800（VIS），则北海机场作为备降场的最低天气标准为：	DH180，VIS2400	DH60，VIS800	DH120，VIS1600	DH30/VIS800
1176	合格证持有人只能在( )中列出的航路运行区域实施规定的航路运行。	运行规范	飞行运行手册	飞行签派手册	机组使用手册
1177	机场管理机构应当依据法律法规、涉及民航管理的规章和标准编制（）	机场使用手册	飞行运行手册	运行控制手册	航站管理手册
1178	机上休息设施是指安装在飞机内可以为机组成员提供休息机会的铺位或座位,共分为（）级。	2	3	4	5
1179	机务（M）程序，表示飞机带缺陷、故障运行时，（）完成的相关程序。	由机务维护人员或公司授权人员	由外场人员	由签派员	由机组人员
1180	机长应当在前( )个日历月内，在其所飞的一个型别飞机上通过航线检查，在检查中圆满完成机长职责。	6	9	12	24
1181	机组成员.飞行签派员等担任安全敏感工作的人员如果其体内酒精浓度达( )以上，不得上岗或者继续留在岗位上担任安全敏感工作	0.02	0.03	0.04	0.05
1182	某国内定期运行的飞机在中途机场落地时间1815Z，在不需签派员重新签派放行的前提下，它最晚的起飞时间为：（）	1915Z	1945Z	1845Z	1815Z
1183	计算起飞备降机场的距离规定的条件为（）。	一发失效的巡航速度在标准条件下	一发失效的巡航速度在静风条件下	全发的巡航速度在标准条件下	全发的巡航速度在静风条件下
1184	接地区RVR故障对起飞最低标准的影响：	RVR不小于200米	RVR不小于400米	可临时由跑道中间点的RVR代替，或由VIS代替	不允许夜间运行
1185	经批准的一台发动机不工作的巡航速度是指（）的在飞机使用限制范围内的一个速度。A.合格证持有人选定 B.经局方批准	A	B	A或B	A和B
1186	精密进近的航空器，机长在受到天气预报低于最低着陆标准而继续近进至决断高的条件是（）。	飞机截获航向道	飞机截获航向道和下滑道	飞机获得雷达引导	飞机已飞跃FAF或FAP
1187	跨水运行的所有飞机应当携带（）配备有经批准幸存者定位灯的救生衣或经批准的等效漂浮装置。	按机上旅客座位数	按机上旅客座位数110%	供机上每位乘员使用	供机上一半乘员使用
1188	配备3名驾驶员的扩编飞行机组执行任务时,最大飞行时间为( )小时。	8	9	12	13
1189	跨水运行应当在所要求的每个救生筏上配备适于（）的救生包。	运行机型	所有机型	所有航路	所飞航路
1190	扩编飞行机组中应至少包含（）名具备机长资格和（）名具备巡航机长或以上资格的人员。	1；1	1；2	2；1	2；2
1191	旅客座位数61至99(含)的飞机上配备一个配有电池供电的便携式扩音器,安放在（）。	客舱后部从客舱乘务员座位易于取用处	客舱中部从客舱乘务员座位易于取用处	客舱前部从客舱乘务员座位易于取用处	客舱任一位置
1192	旅客座位数大于99的飞机客舱内配备两个扩音器，（）并且易于从客舱乘务员座位处取用。	一个安放在前部,另一个安放在后部	两个都安防在客舱后部	两个都安防在客舱前部	两个都安防在客舱中部
1193	旅客座位数为61至200时，应配备的手提灭火器的最小数量为（）个。	3	4	5	6
1194	民航法规属民航法律法规和规章体系的第（）层次，由（）通过。	一，全国人大	二，国务院	三，交通运输部	四，民航局长令
1195	民航规章属民航法律法规和规章体系的第（）层次，以（）形式发布。	一，主席令	二，国务院令	三，交通运输部令	四，民航局长令
1196	民航局（）通过发布 《境内外特殊机场名单 》信息通告，对境内外特殊机场予以正式批复 。	机场司	空管办	运输司	飞标司

1197	起飞后发生意外运行情况下,机长和合格证持有人可以将CCAR-121允许的最大飞行值勤期延长（）。	1小时	1.5小时	2小时	至可以将飞机安全地降落在下一个目的地机场或备降机场
1198	签派员的初始地面训练，对于组类11飞机，除经批准减少外，至少具有（）小时	24	32	40	60
1199	任何合格证持有人在明知该人员在（）小时之内饮用过含酒精饮料时,不得允许该人员担任或者继续担任安全敏感工作。	8	12	16	24
1200	配备4名驾驶员的扩编飞行机组执行任务时,最大飞行时间为( )小时。	12	13	17	20
1201	如果飞行值勤期的终止地点所在时区与机组成员的基地所在时区之间有（）的时差,则当机组成员回到基地以后,合格证持有人必须为其安排一个至少连续48小时的休息期。这一休息期应当在机组成员进入下一值勤期之前安排。	6小时	6 个或者 6 个小时以上	12小时	12个或者12个小时以上
1202	任一日历月，飞行机组成员值勤时间不得超过（）小时。	210	200	300	400
1203	日历日是指按照世界协调时间或当地时间划分的时间段,从当日（）的24小时。	00:00-23:59	00:01-23:59	00:00-24:00	00:01-24:00
1204	如机长在其驾驶的机型上作为机长运行未满100小时，则对于目的地机场规定的最低下降高（度）或决断高（度）和着陆能见度最低标准，分别增加（） 或等效的跑道视程。	30米和1600米	60米和800米	30米和800米	60米和1600米
1205	对于签派或者飞行放行单上所列的备降机场,应当有相应的天气实况报告、预报或者两者的组合表明,当飞机（）,该机场的天气条件等于或者高于合格证持有人运行规范规定的备降机场最低天气标准。	到达该机场时	到达该机场时刻前1小时	到达该机场时刻后1小时	到达该机场时刻前后至少1小时
1206	实施国内或者国际定期载客运行的合格证持有人,应当在每一飞行签派中心安排有足够数量的合格飞行签派员,以确保对每次飞行进行（）的运行控制。	合适	满意	恰当	规范
1207	使用最大商载超过（）千克的多发飞机实施的全货物运输飞行称为补充运行。	3400	5700	7000	136000
1208	危险品航空运输许可的有效期最长不超过（）年。	1	2	3	5
1209	未曾在相同组类其他飞机的相同职位上经审定合格并服务过的飞行签派员需要进行（）。	初始训练	差异训练	升级训练	转机型训练
1210	我国国内航空法规体系构成分（）个级别	一	二	三	五
1211	下列（）是按照CCAR-121运行的飞机应当装备的飞行和导航的仪表与设备。A.一个地平仪 B.一个磁罗盘 C.一个垂直速度指示器 D.一个陀螺航向指示器	ABC	ABD	BCD	ABCD
1212	下列（）是按照CCAR-121运行的飞机应当装备的飞行和导航的仪表与设备。A.一个空速指示系统 B.一个灵敏高度表 C.一个精确时钟 D.一个大气静温指示器	ABC	ABD	BCD	ABCD
1213	下列（）仪表和设备不得包含在最低设备清单中。A.该飞机型号合格审定所依据的适航规章中明确规定或者所要求的,并且在所有运行条件下对安全运行都是必需的仪表和设备 B.适航指令要求应当处于工作状态的那些仪表和设备,但适航指令提供了其他方法的除外 C.规章要求该种运行应当具有的仪表和设备	AB	AC	BC	ABC
1214	新机长的定义：在其驾驶的某型别飞机上作为机长按照CCAR121运行未满（）小时	50	80	100	120
1215	日历月是指按照（）划分,从本月1日零点到下个月1日零点之间的时间段。A.世界协调时 B.当地时间 C.北京时间	A或B	A或C	B或C	A或B或C

1216	延程运行超过（）分钟的合格证持有人，在运行中包括在北极区和南极地地区的运行需提供“公众保护”。	120	180	240	超过240
1217	如果飞行签派员在连续24小时内被安排值勤时间超过（）小时,该合格证持有人应当在该飞行签派员值勤时间达到或者累计达到该时间之前为他提供至少连续（）小时的休息时间。	8；6	10；8	12；10	14；12
1218	应急预案处理方法(　)	信息的报告与发布、分级响应、先期处置、响应终止的程序与措施等	应急预案启动、分级响应、先期处置、响应终止的程序与措施等	信息的报告与发布、应急预案启动、分级响应、响应终止的程序与措施等	信息的报告与发布、应急预案启动、分级响应、先期处置、响应终止的程序与措施等
1219	由于以下（）原因造成航班在始发地出港延误或者取消，承运人可不向旅客提供餐食或者住宿等服务。	天气	机务维护	航班调配	机组
1220	在飞行的关键阶段,（）不得要求飞行机组成员完成飞机安全运行所必需的工作之外的任何其他工作,飞行机组任何成员也不得承担这些工作。	局方	合格证持有人	运行副总经理	飞行签派员
1221	在国内.国际定期载客运行中担任飞行签派员的人员，应当持有(）。	飞行签派执照	飞行执照	管制执照	维修执照
1222	如果该驾驶员在另一型别飞机上作为机长在按照CCAR121实施的运行中至少已飞行规定的时间,该机长可以用在本型飞机上实施运行中的一次着陆,去取代必需的机长经历（）小时,减少CCAR121所要求时间的机长经历,但取代的部分不得超过（）小时	0.5；50	1；50	0.5；100	1；100
1223	在预定在某一特定机场着陆时,如经计算表明对飞往该机场现行许可的任何改变会导致着陆时的机载剩余可用燃油量低于计划最后储备燃油量时,机长必须通过宣布“最低油量”或“MINIGMUMFUEL”向（）	空中交通管制部门通知最低油量状态	飞行签派员通知最低油量状态	空中交通管制部门通知最低油量状态,并通知飞行签派员	局方通知最低油量状态
1224	在签派飞机飞至或者飞离加油机场或者临时使用机场时,该机场应当符合CCAR-121适用于（）机场的要求。	正常使用	临时使用	加油	备降
1225	签派放行时需要向机组提供（）资料？a.运行飞行计划和放行单 b.旅客名单 c.航行通告 d.气象资料	abc	acd	bcd	abcd
1226	关于补充运行的飞行放行权，在开始飞行前,（）应当按照该次飞行所遵守的条件制定一个满足飞行的放行单。 A.机长 B.合格证持有人授权实施运行控制的人员 C.飞行签派员	A或B	A或C	B或C	C
1227	在确定备降机场天气标准时，应当考虑（）等影响因素。A.风 B.条件性预报 C.最低设备清单条款限制	AB	AC	BC	ABC
1228	在使用飞行跟踪系统实施运行控制的飞行期间,（）发现需要其立即决断和处置的紧急情况时,应当将紧急情况通知机长,确实弄清机长的决断,并且应当将该决断作出记录	飞行签派员	合格证持有人	运行副总经理	合格证持有人的相关管理人员
1229	关于补充运行的飞行放行权，在开始飞行前，相关人员应当制定一个满足飞行的放行单，只有当（）认为可以安全飞行时,机长方可签署飞行放行单。	运行副总经理	飞行签派员	合格证持有人授权实施运行控制人员	机长和授权实施运行控制人员
1230	在载运旅客的飞机上应当配备经批准的(),并且在要求配备客舱机组的飞机上,还应当配备(),以用于处理飞行期间或者事故中可能发生的人员伤害或者急病。	应急医疗箱 急救箱	急救箱 应急医疗箱	应急医疗箱 应急医疗箱	急救箱 急救箱

1231	在中华人民共和国境内，民用航空运输航班备降活 动中所涉及的（）等工 作，应当遵循《航班备降工作规则》。A.航空公司运行 B.空中交通服务 C.机场地面保障	AB	AC	BC	ABC
1232	载客飞机上的应急灯在（）情况下置于接通或行使状态?	夜间运行前	滑行.起飞和着陆	每次飞行前	空中巡航阶段
1233	正常机位是指能够正常提供（），并在航空资料汇编中公布的机位。A.飞机地面勤务 B.地面保障服务	A	B	A或B	A和B
1234	执行航班的飞行机组，应当熟知备降机场的基本情况，当目的地机场因故不能降落时，应当（）。	首选飞行计划中确定的备降机场	立即选择最近机场作为备降机场	可选择公司《运行规范》中批准的备降机场作为航班备降机场	可根据实际情况选择正在运行的机场作为备降机场
1235	中华人民共和国所属民用航空器的国籍标志是由（）表示。	大写字母A	大写字母B	大写字母W	大写字母Y
1236	主最低设备清单(MMEL):是指（）确定在特定运行条件下可以不工作并且仍能保持可接受的安全水平的设备清单。	运营人	局方	A或B	A和B
1237	最低设备清单(MEL):是指（）依据主最低设备清单并考虑到各飞机的构型、运行程序和条件为其运行所编制的设备清单。	运营人	局方	A或B	A和B
1238	某种飞机具有146个座位，有旅客77人，预计乘务组值勤期为15个小时，则乘务组最少需要（ ）名乘务员	2	3	4	5
1239	目视飞行和仪表飞行航空器之间按（ ）间隔标准执行？	尾流间隔标准	目视飞行间隔标准	仪表飞行间隔标准	ABC均可
1240	（）民用航空器权利人可以无需办理航空器权利登记：	民用航空器抵押权	民用航空器所有权	民用航空器使用权	通过购买行为取得并占有的民用航空器的权利
1241	批准合格证持有人可以运行的航路区域在运行规范的（）。	A0081	A0083	B0039	D0003
1242	起飞前发生意外运行情况下，机长和合格证持有人可以将CCAR-121允许的最大飞行值勤期延长（）小时	2	0.5	1	3
1243	签派放行高原和山地航班时应重点考虑的因素不包括（）。	天气实况和预报	机场允许的起飞全重和业载	氧气要求	救生筏
1244	实施补充运行的机长应当携带下列（）文件的原件或者经签署的文件副本飞行到目的地机场。 A.飞行放行单 B.适航放行单 C.飞行机组名单 D.驾驶员航线合格证明	ABC	ABD	ACD	BCD
1245	签派放行资料/信息的准备内容包括（）等。①飞行任务书 ②飞机状况信息③气象信息④航行通告⑤机场及空中交通管制方面的限制信息⑥航班载量信息	①②③④⑤	①②③④⑥	①②③④⑤⑥	①②③⑤⑥
1246	签派员临时执照有效期为（）	120天	60天	90天	30天
1247	签派员在制订或修订运行飞行计划时，是否可以使用未列入运行规范 C0039 中的机场作为备降机场。（）	作为释压或飘降备降场时可以	作为释压备降场时可以	作为飘降备降场时可以	不可以
1248	确定多发飞机基本起飞最低标准是按	发动机数量	机型	超障要求	机组数量
1249	燃油政策的燃油组成不包括以下（ ）：	到达目的地机场以巡航速度在机场上空４５０米（１５００英尺）高度上在标准条件下飞行45分钟所需的油量。	不可预期燃油	最后储备燃油	航程燃油
1250	燃油政策所需耗油组成正确的是（ ）：	滑行燃油+航程燃油+不可预期燃油+备降燃油+最后储备燃油+酌情携带的燃油	滑行燃油+航程燃油+备降燃油+备份燃油+额外油	滑行燃油+航程燃油+不可预期燃油+复飞燃油+备降燃油+最后储备燃油	滑行燃油+航程燃油+复飞燃油+备降燃油+最后储备燃油+酌情携带的燃油

1251	燃油政策中各项所需燃油说法正确的是（）：	航程燃油：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。	滑行燃油：包括起飞机场、目的地机场和备降机场的滑行耗油。	最后储备燃油：到达目的地备降机场，以等待速度在机场上空1500英尺高度上在标准条件下飞行15分钟所需的油量。	不可预期燃油量：计划航程时间10％或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30分钟所需的油量。
1252	如果机长未在按照飞行时间距离最近的合适机场着陆，而选定另一机场着陆，那么在完成该次飞行后，机长应当向运行经理呈交书面报告一式两份，陈述其具有同等安全程度的理由。运行经理应当于驾驶员返回基地后()天内把签有其意见的报告副本提交给局方。	7	8	9	10
1253	如果无法直接在一个机场利用CCAR-121要求的救援和消防设备与人员,只要该机场通过当地获得消防增援与消防服务能力后,能够达到相应的要求,合格证持有人仍然可在签派单上将该机场列为备降机场。在改航的航路运行过程中如果当地资源可以及时被告知,（）分钟的增援响应时间应当是充足的。	15	30	45	60
1254	如果飞行的终止地点所在时区与机组成员的基地所在时区之间有6个或6个小时以上的时差，则当机组成员回到基地以后，合格证持有人应当为之安排一个至少（）个连续小时的休息期。这一休息期应当在机组成员进入下一值勤期之前安排。本款所述基地是指合格证持有人确定的机组成员驻地并接受排班的地方。	60	36	24	48
1255	如果飞行签派员不能在紧急情况时和机长取得联系,飞行签派员应采取（ ）措施?	采取认为该种情况下必要的任何措施	按照公司紧急联络航空器处理程序	继续联络	实在没有办法就放弃
1256	如果航空承运人单独设置监控岗位，必须确保负责运行监控的飞行签派员具备所监控航班的()，并且已经完成了满足其监控所需的运行区域、业务种类的全部培训并检查合格	放行资质	监控资质	控制资质	运行资质
1257	如果一个实施国内和国际运行的航空公司，计划在连续24h内分配给1名签派员共13h的工作时间，那么:（ ）	这名签派员应该在工作达到或超过10h之前，至少应被安排有8h的休息	根据CCAR121部关于工作时间的限制规定，签派员应该拒绝这13h的排班	在这13h工作时间之后，公司应给这名签派员8小时的休息时间	在这13h工作时间之后，公司应给这名签派员24小时的休息时间
1258	如果机长在某型别飞机上作为机长运行未满100小时，则合格证持有人运行规范中对于正常使用机场，临时使用机场和加油机场规定的最低下降高或决断高应当增加（ ）米。	30	60	90	80
1259	如果实施超过（）分钟的延程运行，除需满足第 121.97 条所规定的通信系统之外，合格证持有人还应当具有第二套通信系统	120	150	180	210
1260	如果一架飞机的机载气象雷达失效，且在计划航路上预报有雷雨，则飞机放行条件是？（）	白天 VFR 条件	上升和下降的目视（VFR）飞行，并且在航路上可以保持目视飞行	VFR 条件	无要求
1261	如果一架仪表飞行的多发飞机上要求的设备失效，哪个文件指示飞机可以继续飞行？（）	合格证持有人运行手册	修订后的飞行/签派放行单	最初的签派放行单	MEL手册
1262	如果用于国际和国内定期载客运行的任何仪表或者某一设备在航路上失效,机长应当（）。	立即返航	立即备降	和飞行签派员共同选择合适的备降场备降	遵循在合格证持有人手册中规定的适用于该情况的经批准程序

1263	为了完成指派的飞行任务，作为乘员坐飞机往来于驻地和执勤地点的时间，对于航空公司计算机组成员的飞行时间限制有何影响？（）	如果机组多于2名驾驶员，那么该时间属于休息期的一部分	该时间属于休息期的一部分	不属于休息期	如果机组多于3名驾驶员，那么该时间属于休息期的一部分
1264	如果装有3台或者3台以上发动机的飞机只有一台发动机失效或者停止运转，机长在考虑到下列哪些因素后，认为飞往另一机场与在最近的合适机场着陆同样安全时，则可以飞往所选定的另一机场：(1)故障的性质和继续飞行可能出现的机械上的困难；(2)发动机停止运转时的高度、重量和可用的燃油量；(3)航路上和可以着陆机场的气象条件；(4)空中交通的拥挤情况；(5)地形种类；(6)机长对所使用的机场的熟悉程度。	(1)(2)(3)(4)(5)(6)	(1)(2)(3)(5)(6)	(1)(2)(3)(4)(6)	(1)(2)(3)(4)(5)
1265	如选择具备II类或III类PA的机场作为备降机场计算备降机场天气标准,合格证持有人必须确保机组和飞机具备执行相应进近程序的资格,且飞机还应具备（）类一发失效进近能力。	III	I	II	II或III
1266	（）应该提交一份应急状态下规章偏离情况的书面报告?	机长	签派员	宣布应急状态的人	空中交通管制员
1267	实施补充运行的装载舱单、飞行放行单和运行飞行计划的原始文件和副本应当在主运行基地（）。	保存30天	保存3个月	保存12个月	永久保存
1268	依据CCAR121部相关规定，国内或国际运行的航空公司应保存飞行计划、签派放行单和舱单的副本的时间至少为（）	30天	3个月	6个月	1年
1269	在签派或者放行单中指定的备降机场的天气预报,应当表明在飞机（）,备降机场的天气条件将等于或者高于运行规范中对该机场规定的备降最低天气标准,否则,飞行签派员和机长不得允许该次飞行继续向所签派或者放行的机场飞行。	预计到达该备降机场时刻前1小时	预计到达该备降机场时刻后1小时	预计到达该备降机场时	预计到达该备降机场时刻前后1小时
1270	实施延程运行的合格证持有人，（）必须在所有语音通信设施可用的航路上提供语音通信。A.国内定期载客运行B.国际定期载客运行 C.补充运行	A	AB	BC	ABC
1271	使用HUD 实施RVR 低于400 米的起飞，跑道中线灯间距的推荐要求是（）。	15m	30m	大于或等于15m	小于或等于30m
1272	适用于全天候运行的授权、限制和规定列在《运行规范》的 （） 分部中。	A	B	C	D
1273	适用于小型飞机运行的一般要求的规则是（）	CCAR135	CCAR97	CCAR121	CCAR91
1274	数据链通讯的批准位于运行规范的哪一条（）	A0083	B0027	D0003	C0039
1275	为保证安全运行，合格证持有人在所用每架载运旅客的旅客座位数量为51至100的飞机上，至少配备( )名客舱乘务员。（）	5	4	3	2
1276	下列哪些情况至少在计划的《运行规范》修改生效日期前足够的时间提出申请？	确定的运行种类有改变的；	兼并其他营运人或增设按CCAR121FS 运行的分支机构的；	增加运行资产，需要通过验证试飞后能够安全运行的；	由于破产行为而暂停运行后需要恢复运行的；
1277	未通过执照考试的申请人，可以在考试结束（）天后向民航地区管理局提交补考申请。	30	60	90	120
1278	未注销外国国籍的民用航空器不得在中华人民共和国申请（）。	国籍登记证书	适航证书	经营许可证	A、B、C都对
1279	涡轮发动机驱动的飞机，根据相关手册中对该目的地机场的气压高度和预计在着陆时当地风的情况所规定的着陆距离,允许其在跑道的有效长度（ ）%以内作全停着陆。	60	50	30	40

1280	涡轮发动机驱动的飞机，一台发动机不工作时的航路净飞行轨迹数据应当符合下列条件：在预定航迹两侧各25公里范围内的所有地形和障碍物上空规定的高度上有正梯度,并且,在发动机失效后飞机要着陆的机场上空（）米的高度上有正梯度。	300	350	400	450
1281	我国飞行程序设计以（）为飞行程序设计的指导性文件	ICAO-8168文件）《空中航行服务程序－航空器运行》	美国《终端区仪表飞行程序标准（TERPS）》	欧洲《EUOPS》	《民用机场管理条例》
1282	我国民用航空法所指的民用机场是指（）：	专供民用航空器使用的划定区域，包括附属的建筑物.装置和设施,不包括临时机场	专供民用航空器使用的划定区域，包括临时机场	专供民用航空器使用的划定区域，包括附属的建筑物.装置和设施，包括临时机场	专供民用航空器使用的划定区域，不包括附属的建筑物.装置和设施和临时机场
1283	我国制定航空法的首要原则是（）	领空主权原则	安全第一原则	空中畅通有序原则	经济效益效率原则
1284	我国制定与实施机场最低运行标准的依据是：（）	《民用航空机场运行最低标准的制定与实施准则》（AC-97-FS-2011）	《飞行区技术等级要求》	《中国民用航空空中交通管理规则》（86号令）	《中国民用航空飞行规则》
1285	无RF的RNP AR APCH能力的航空器编，在领航计划报编组18的PBN项中编入（ ）表示	T2	T1	T3	T4
1286	无灯（仅昼间）起飞的最小RVR（）米。	200	400	500	550
1287	无论何种原因，当运营人在RVSM空域发生航空器与ATC指定的飞行高度偏差超过（）（含）英尺时，必须必须通知管制员。飞行结束后，应当向本公司所在地的地方安全监督管理局报告偏差发生的具体情况	300	500	1000	2000
1288	下列( )不是应急预案体系部分	总体	专项	地区	公司部分
1289	下列( )不属于应急预案体系	综合应急预案	专项应急预案	现场处置方案	事后应急处置分析
1290	下列（）不是CDFA的优点。	降低噪音	提高燃油效率	增加平飞阶段	减少机组工作负荷
1291	下列（）文件授权运行合格证持有人的机场限制。	运行合格证	运行规范	运营许可证	A和B
1292	下列国际公约中已经失效的是：	华沙公约	芝加哥公约	东京公约	巴黎公约
1293	下列民航法律法规中级别最高的是：（）	《中华人民共和国飞行基本规则》	《中华人民共和国民用航空法》	《中国民用航空飞行规则》	《中华人民共和国搜寻援救民用航空器的规定》
1294	下列哪部规章是为了规范民用航空活动相关空域的建设和使用，保证航空器运行的安全和效率，充分开发和合理使用空域资源而制定	CCAR-71	CCAR-121	CCAR-91	CCAR-61
1295	下列哪项文件描述了在紧急情况下要求的机组成员的任务和职责( )	《飞机飞行手册》（AFM）	合格证持有人的手册	《应急程序手册》	飞行运行手册
1296	休息期是指从机组成员（）的连续时间段。	到达适宜的住宿场所起,到为执行下一次任务离开适宜的住宿场所为止	到达适宜的住宿场所起,到为执行下一次任务到达公司做飞行准备为止	飞行任务结束起,到为执行下一次任务离开适宜的住宿场所为止	飞行任务结束起,到为执行下一次任务到达公司做飞行准备为止
1297	下列哪种航空器应当遵守CCAR91中相应的飞行和运行规定	载人自由气球	系留气球	警用直升机	军用直升机
1298	下列文件中对航空公司运行条件的授权和限制文件是（）	运行合格证	运行规范	运行总手册	飞行签派手册
1299	新《安全生产法》规定的安全生产第一责任人是（）	生产经营单位的主要负责人	生产经营单位安全总监	生产经营单位所在政府主管部门	生产经营单位的财务总监
1300	新《安全生产法》是由（）单位制定的？	全国人民代表大会及其常务委员会	省人民代表大会及其常务委员会	市人民代表大会及其常务委员会	县人民代表大会及其常务委员会

1301	新机长在备降场着陆的天气标准不得小于（ ）	该机场公布的着陆标准	MDH/DH+30米，VIS+800米（或等效RVR）	MDH/DH+60米，VIS+800米（或等效RVR）	云高90米，能见度1600米
1302	新建机场在（）应完成特殊机场评估。	投入运行前	投入运行的同时	投入运行后一个月	投入运行后三个月
1303	新开航线或该航线超过（）天未运行该机型，需要运行正班时，需完成运行合格审定。	180	120	90	30
1304	需要紧急备降时，航空公司、机场单位、空管部门应当（ ）	启动应急预案	优先保障降落	A和B	A或B
1305	选择具备II类或III类PA的机场作为备降机场计算备降机场天气标准:对于至少一套II类PA程序的机场,云高不得低于（）米,能见度或跑道视程不得低于（）米。	60；800	90；1200	120；1600	240；3200
1306	延程运行的消防等级要求（ ）	大于6	C和D	如果延程运行时间在１８０分钟内,每个指定的延程运行备降机场应当能够提供等效于或高于国际民航组织规定的第4类救援和消防服务(RFFS)的要求;	飞机还应当保持在距能够提供等效于或高于国际民航组织规定的第7类救援和消防服务(RFFS)的合适机场的一定距离内
1307	延程运行中，如果合格证持有人没有建立飞机燃油消耗性能衰减的监控程序，那么在计算最终燃油供应量时要增加（）%，用于补偿巡航燃油消耗性能的衰减。	3	5	10	不少于10%
1308	延程运行中双发飞机在航路上一点至可用机场的 距离超过一发失效的巡航速度(在标准条件和静风)飞行（）小时距离的飞行	一小时	两小时	三小时	四小时
1309	一般高原机场的定义	海拔高度在1524米（5000英尺）及以上，但低于2438米（8000英尺）的机场。	海拔高度在1500米（5000英尺）及以上，但低于2438米（8000英尺）的机场。	海拔高度在1524米（5000英尺）以上，但低于2438米（8000英尺）的机场。	海拔高度在1500米（5000英尺）以上，但低于2438米（8000英尺）的机场。
1310	一架有100个旅客座位的载运旅客飞机，有99名旅客，按照要求应当配有多少数量的电池供电的便携式扩音器	3个	1个	2个	4个
1311	依据《国际民用航空公约》第四十五条永久地址约定，国际民航组织的总部设在（）	美国纽约	法国巴黎	美国芝加哥	加拿大蒙特利尔
1312	依据CCAR121部相关规定，对于（ ）飞行，签派员可以委托以下哪些人员代替行使其签派放行权？	运行主管	值班经理	其他签派员	不可委托
1313	一架国际飞行的飞机在中途机场落地时间为 1805Z，如果不需要重新签派放行，它最晚的起飞时间应为( )	2005Z	1905Z	0005Z	2105Z
1314	一架国际飞行的飞机在中途机场落地时间为1805Z，如果不需要重新签派放行，它最晚的起飞时间应为（）。	2105Z	2005Z	1905Z	0005Z
1315	依据CCAR121规定，当实施补充运行的合格证持有人或者机长了解到某些情况，包括机场和跑道情况等，对安全运行构成威胁时，该合格证持有人或者机长应当根据当时的情况（）运行，直到这些情况消除为止	限制	暂停	A或B	A和B
1316	依据CCAR121规定，当一架座位容量为333的飞机上只有296名旅客时，飞机上最少乘务员配备数量为	5名	6名	7名	8名
1317	依据CCAR121规定，对于补充运行来说，适用的运行控制系统类型为（）	飞行跟踪系统	飞行签派系统	飞行定位系统	飞行控制系统

1318	在签派或者放行单中指定的备降机场的天气预报，应当表明在何时备降机场的天气条件将等于或者高于运行规范中对该机场规定的备降最低天气标准，否则飞行签派员和机长不得允许该次飞行继续向所签派或者放行的机场飞行？	飞机预计到达该备降机场时	飞机预计到达该备降机场时前后一个小时内	飞机预计到达该备降机场时前后两个小时内	飞机最早预计到达该备降机场时
1319	依据CCAR121部相关规定，在正常情况下，飞行签派员最大连续值勤时间是（）	13小时	12小时	10小时	8小时
1320	依据CCAR121规定，下列属于补充运行的是（）	使用最大起飞全重超过 5,700 千克的多发飞机实施的定期载客运输飞行；	使用旅客座位数超过 30 座或者最大商载超过 3,400 千克的多发飞机实施的不定期载客运输飞行；	使用最大商载超过 5700千克的多发飞机实施的全货物运输飞行。	使用旅客座位数超过 19 座或者最大商载超过 3,400 千克的多发飞机实施的不定期载客运输飞行；
1321	依据CCAR121规定，在使用飞行跟踪系统实施运行控制的飞行期间，合格证持有人的相关管理人员发现需要其立即决断和处置的紧急情况时，但是不能与飞行人员取得联系，则应当	继续联系飞行人员，不可以单方面宣布进入应急状态	宣布进入应急状态，并采取他认为在此种情况下为保证飞行安全应当采取的任何行动	联系公司运行副总，由其判断是否宣布进入应急状态	不采取任何措施
1322	依据CCAR121规定，飞行机组的总飞行时间在任一日历年内不得超过多少小时	800小时	500小时	1200小时	900小时
1323	依据CCAR65规定，考取签派员执照所需要的实习经历为初次实践考试前几个月内完成？	12个月	3个月	9个月	6个月
1324	依据CCAR65规定，考取签派员执照需要至少什么学历？	大学专科学历	大学本科学历	全日制研究生学历	非全日制研究生学历
1325	依据CCAR65规定，执照申请人在初次申请执照考试时需具备多少小时的训练结业证明	800小时	1000小时	1200小时	200小时
1326	依据CCAR65规定，执照申请人在初次实践考试前6个月内，需在大型飞机公共航空运输承运人飞行签派部门具有执照的飞行签派员监视下完成多少个实习？	90个工作日	60个工作日	120个工作日	90个工作日（不含节假日）
1327	依据CCAR-91部规定，基本目视飞行规则的最低天气标准为（）	在修正海平面气压高度3000米（含）以上，能见度不小于8000米；修正海平面气压高度3000米以下，能见度不小于5000米；离云的水平距离不小于1500米，垂直距离不小于300米	在修正海平面气压高度6000米（含）以上，能见度不小于8000米；修正海平面气压高度6000米以下，能见度不小于5000米；离云的水平距离不小于1500米，垂直距离不小于300米	在修正海平面气压高度3000米（含）以上，能见度不小于9999米；修正海平面气压高度3000米以下，能见度不小于5000米；离云的水平距离不小于1500米，垂直距离不小于300米	在修正海平面气压高度3000米（含）以上，能见度不小于5000米；修正海平面气压高度3000米以下，能见度不小于8000米；离云的水平距离不小于1500米，垂直距离不小于300米
1328	仪表飞行的民用航空器，应当遵守仪表飞行规则,飞行规则由（）制定。	全国人大	国务院、中央军事委员会	民航局	民航局空管局
1329	仪表飞行规则国际定期载客运行可以不选择目的地备降机场的条件之一：机场能见度至少为（）米,或者高于计划使用的目的地机场仪表进近程序能见度最低标准（）米以上,取其中较大者。	5000；3200	5000；2800	4800；3200	4800；3600
1330	仪表飞行规则国内定期载客运行可以不选择目的地备降机场的条件之一：机场云底高度至少在公布的最低的仪表进近最低标准之上（）米，或者在机场标高之上（）米，取其中较高值。	300；450	450；600	500；700	600；800
1331	仪表飞行遵守的飞行规则，飞行规则由( )来制定	人大	国务院中央军委	民航局空管局	民航局
1332	已经在某一型别上，如B737-300飞机，作为副驾驶的机组成员需经(　　)才能成B737-300为机长	升级训练	定期复训	初始训练	转机型训练

1333	以下（ ）属于CCAR121部要求识别和避开的危险天气？	结冰、颠簸、雷暴、风切变	结冰、中雨、雷暴、风切变	中雨、颠簸、雷暴、风切变	结冰、颠簸、雷暴、中雨
1334	以下必须选择起飞备降机场的情况是（）	起飞机场的天气条件低于公布的着陆最低标准	当预计的起飞时间的天气预报符合起飞机场的着陆最低标准	当目的地机场的天气处于边缘状况时	起飞机场的天气条件低于备降标准时
1335	以下不符合事故定义( )	人员死亡或者重伤；	航空器严重损坏；	航空器失踪或者处于无法接近的地方	机场发生重大火灾
1336	以下不属于非法干扰活动的是( )	开启应急舱门	强行进入驾驶舱	谎称有爆炸物	打电话称要炸掉飞机
1337	以下关于飞机4D位置的描述错误的是	经度	纬度	时刻	速度
1338	以下满足特殊机场定义的条件有( )	当地条件异常；	机场只有单一的导航设施；	需要制定起飞一发失效应急处置程序；	以上都是
1339	以下哪个机场是高原机场？（）	海口	贵阳	昆明	重庆
1340	以下哪个是飞标司信息通告中列出的特殊机场？	大连/周水子	西宁/曹家堡	长治/王村	西双版纳/嘎洒
1341	以下哪种电报等级优先级最高	SS	DD	FF	GG
1342	以下情况( )不是紧急阶段划分	情况不明阶段	告警阶段	遇险阶段	警告阶段
1343	以下属于运输航空严重征候的是（）	几近发生的可控飞行撞地	有发生可控飞行撞地风险	飞行中出现任意一台发动机停车/失效或需要关车的情况	在滑行道，或未指定、关闭、占用的跑道上，仪表进近时从机场标高300m至决断高度（高）或最低下降高度（高）复飞；目视进近时从机场标高150m至机场标高60m复飞
1344	以下属于运输航空一般征候的是（）	飞行中遇有颠簸或机组操纵等原因导致3人以下人员轻伤	起飞或着陆中，冲出、偏出跑道或跑道外接地	飞行中，飞行机组成员丧失工作能力，导致飞行机组成员数量或资质不满足该机型的最低配置	飞行中，需要机组人员紧急使用氧气的情况
1345	以下以交通运输部令的方式发布的是（）	《平行跑道同时仪表运行管理规定》	《中华人民共和国民用航空器国籍登记条例》	《中华人民共和国民用航空法》	《中华人民共和国飞行基本规则》
1346	应急灯在（）期间,每个灯均应当处于待命或者接通状态。A.滑行 B.起飞 C.进近 D.着陆	ABC	ABD	BCD	ABCD
1347	有 100 个座位的飞机,在一次飞行中载有 45 名乘客,按要求应装（）台电池供 电的扩音器?	2 台,1 台在最前端,另 1 台在客舱的最后端	2 台,1 台在最后面,另 1 台在客舱中间位置	2 台,1 台在机组易拿到的地方,另 1 台在客舱中间位置	2 台,1 台在机组易拿到的地方,另 1 台在客舱的最后端
1348	有关飞行签派员执照管理规定的规章是	CCAR-97	CCAR-65	CAAR-95	CAAR-25
1349	运行规范（ ）批准公司可实施低于基本起飞最低标准的起飞（含低能见度起飞）	C0011	C0047	C0053	C0055
1350	运行规范B部B0027内容指的是( )。	121部双发飞机延伸航程运行	在磁不可靠区的运行	在北太平洋空域的运行	航路限制和规定
1351	运行规范批准合格持有人进行中国民用航空规章规定的下列哪种运行（ ）	国内定期载客运行	国际定期载客运行	补充运行	以上全是
1352	运行控制”涉及的问题是（）。	任何机组人员在工作中的特定职责	对航班的起始、持续、终止进行的控制	机长在运行中的特权	合格证持有人对航空人员运行时间的控制
1353	运行控制风险管控系统具体要求应包括风险管控的（ ）等，同时应注重相关人员在风险管理理论和实践方面的培训。	政策、手册、危险源库、运行团队、工具	系统与工作分析、危险源识别、风险评估、风险控制	安全政策、安全保证、安全促进、安全文化	SMS管理
1354	运行控制风险管控系统如按照飞行运行流程划分功能模块，不包括的是（ ）。	飞行计划组织	飞行前风险评估	飞行中风险监控	飞行后品质分析

1355	运行控制风险管控系统实施程序要求 航空公司应基于运行控制工作流程， 制定以（ ）为评价标准的系统实施程序，明确将（ ）作为签派放行和运行监控的主要参考因素之一。	风险值，风险值	政策要求，系统流程	安全指标，安全指标	安全系数，安全系数
1356	运行控制责任由谁承担？	机长	飞行签派员	机长与飞行签派员	合格证持有人
1357	在 ICAO 飞行计划的第 10 栏中每个字母都代表一定的含义，下列说明中错误的是：（）	W 代表满足 EDTO 运行要求	G 代表 GPS 导航	R 代表获得 RNP-10 运行许可	Y 代表具备 8.33KHZ 调频通讯能力
1358	在( )时候宣布紧急油量	当预计在距离最近的能安全着陆的合适机场着陆时的机载剩余可用燃油量低于计划最后储备燃油量	当预计在距离最近的能安全着陆的合适机场着陆时的机载剩余可用燃油量低备降燃油	当预计在目的地机场着陆时的机载剩余可用燃油量低于计划最后储备燃油量	当预计在距离最近的能安全着陆的合适机场着陆时的机载剩余可用燃油量低于备份燃油
1359	在（）与公共利益相违背的情况下，民航地区管理局对《危险物品安全航空运输技术细则》的规定可予以豁免，但在此情况下应当尽全力使运输的总体安全水平达到与这些规定要求的同等安全水平。A.极端紧急B.不适宜使用其他运输方式C.完全遵照规定的要求	A或B	A或C	B或C	A或B或C
1360	在FPL电报中，RVSM运行能力用（ ）字符表示	W	R	D	V
1361	在FPL电报中，编组10B部分如果标为LB1,表示（ ）	ADS-B	RVSM	RNP1	CPDLC
1362	在FPL电报中，编组1A部分的G表示（ ）	ADS-B	RVSM	RNP1	GPS
1363	在MEL的“备注和例外”栏内的“注：”后内容表示：（）	为飞行机组或维修人员提供额外信息作为参考	是限制性条件的一部分	其用来减轻或解除使用部门应该遵守有关规定的责任	不考虑
1364	依据CCAR121规定，飞行签派员多长时间展开一次复训？	6个月	3个月	12个月	9个月
1365	在必须撤离遇险民用航空器的紧急情况下，最后离开民用航空器的应当是	乘务员	机长	旅客	安全员
1366	在出现以下（）情形时，运行合格证失效？	局方吊扣.吊销或者以其他方式终止该合格证	合格证被持有人遗失	合格证被污损，无法辨别	运行规范删除部分条款批准后
1367	在飞机到达目的地机场或备降场，（何种阶段），机组和签派应对落地机场天气情况进行判断，如落地机场天气处于或低于边缘天气条件，签派员应主动联系机组，提供周边备降机场情况及决策意见，为机组最终决策提供支持	落地前15分	起飞后30min	起始进近前	截获进近信号时
1368	在飞机所装的仪表或者设备失效时，只有符合下列（）条件,方可起飞。A.该飞机具有经批准的最低设备清单 B.局方颁发给该合格证持有人的运行规范批准其按照最低设备清单运行,飞行机组应当能在飞行之前直接查阅经批准的最低设备清单上的所有信息	A	B	A或B	A和B
1369	在飞行的关键阶段，合格证持有人（ ）要求飞行机组成员完成飞机安全运行所必需的工作之外的任何其他工作。	不得	可以	视情况	
1370	在飞行高度（）FT以上的飞行实施之前，机组成员应当将一旦座舱释压时使用氧气的重要性向旅客说明,并向他们指出氧气分配设备的所在位置和向他们演示其使用方法	25000	27000	30000	35000
1371	依据CCAR121规定，在有2名驾驶员和1名附加机组成员的机组中，航空公司在一个月内能分配给这个机组中的1名驾驶员最大飞行时间是？	100小时	300小时	200小时	150小时

1372	在飞行过程中，如果延程运行指定备降机场的条件发生了重大变化，应当（）通知飞行机组成员，尤其是那些会导致飞机无法降落的信息。	及时	评估风险后视情决定是否	视情通知	无需
1373	在飞行期间，（ ）负责控制飞机和指挥机组，并负责旅客、机组成员、货物和飞机的安全。	机长	运行副总	飞行签派员	合格证持有人
1374	在飞行运行的( )阶段，禁止任何人在公司飞机上吸烟（包括电子烟）	所有	关键	地面	下降
1375	在规定的使用限制条件下,合格证持有人可以在符合局方批准的（）时放行飞机。A.MEL B.CDL	A	B	A或B	A和B
1376	在国内运行的三发以上的涡轮飞机，如果有必要关掉一台发动机，机长应该采取的措施是？	如果和去就近机场着陆一样安全则可以继续飞往目的地机场	去就近适当机场着陆，保证在指定时间内的安全	如果公司签派许可，可以去目的地机场着陆	返航
1377	在决定在某一特定机场着陆时,如经计算表明对飞往该机场现行许可的任何改变会导致着陆时的机载剩余可用燃油量低于计划（）时,机长必须通过宣布“最低油量”或“MINIMUM FUEL”向空中交通管制部门通知最低油量状态,并通知飞行签派员.	最后储备燃油量	备降燃油	等待燃油	不可预期燃油
1378	在空中飞机出现故障时应查找（）。	MEL	CDL	MMEL	QRH
1379	在每架飞机起飞之前，合格证持有人应当制定( )，并对其准确性负责。该( )应当由合格证持有人负责管理飞机舱单和装载的人员，或者由合格证持有人授权的其他合格人员制定并签字。机长在收到并核实( )后方可以起飞飞机。	货邮单.货邮单.货邮单	装载舱单.装载舱单.装载舱单	旅客名单.旅客名单.旅客名单	座位布局图.座位布局图.座位布局图
1380	在签派放行时，当航空承运人例行航空器追踪能力相关机载设备不可用时，应依照（）要求处理。	最低设备清单（MEL）	运行规范	飞行运行手册	运行控制手册
1381	在签派或者放行飞机前,签派或者飞行放行单中（）起飞备降机场。	应当列出	应当列出每个必需的	根据局方批准可以不列出	根据运行需要可以不列出
1382	在实施PBN运行时，合格证持有人应当满足（）要求。A.机载区域导航系统满足适航条件和限制 B.参与运行的人员经过训练并检查合格 C.建立并实施规定的运行程序	AB	AC	BC	ABC
1383	在使用ILS的进近中，无法建立目视参考，应该在什么时候进行复飞（）。	到达最低下降高度的时候	到达目视下降点的时候	在下滑道上到达决断高度的时候	到达复飞点的时候
1384	在天气不存在结冰条件下，经过检查确认没有霜.冰和雪附着在机翼.操纵面和其它关键表面上时，飞机允许起飞，但检查必须在开始起飞前( )分钟之内进行，并且应在飞机( )完成。	5，外部	3，外部	3,内部	5，内部
1385	在通常情况下，开展国际或国内运行的飞机在整个飞行中，飞行员需要与谁一直保持联系（）。	签派室	ARINC	任何飞行情报服务站	运行主管
1386	在安排运行时刻表时，合格证持有人应当为飞机在经停站正常补给服务留出足够的时间，并应当考虑航路上的（ ）和所用型号飞机的巡航速度。	盛行风	平均风	分量风	矢量风
1387	在未列入运行规范的机场起飞时，应当符合的条件中错误的是：	如该机场没有批准的或者规定的标准时，云高/能见度等于或者高于270米/3200米	飞机已根据适用于从经批准的机场实施运行的签派规则予以签派	该机场的天气条件等于或者高于该机场所在国政府批准的或者规定的起飞最低天气标准	如该机场没有批准的或者规定的标准时，起飞标准按照双发VIS1600,三发或以上按照VIS800执行
1388	在我国境内，使用旅客座位数超过 30 座或者最大商载超过 3,400千克的多发涡轮驱动飞机实施的不定期载客运输飞行；应当遵守（）的规定	CCAR121	CCAR65FS-R2	CCAR135	CCAR25

1389	在无人烟地区上空飞行时,应在飞机上配备下列哪种应急设备。	救生斧	适当的烟火信号装置	彩色的烟雾信号弹	救生筏
1390	在飞行高度（）英尺以上飞行期间,每一客舱乘务员应当携带符合规定供氧时间的便携式氧气设备,除非经证明,可确保在座舱释压时,每一客舱乘务员均可以立即使用氧气	10000	15000	20000	25000
1391	在遇有复杂气象条件和发生特殊情况时，为保证旅客和航空器的安全，（）对航空器的处置有最终决定权	机长	飞行签派员	管制员	运行副总裁
1392	在运行控制风险管控系统建设中，最为高级的一环是建立（　　）。	安全文化	专家团队	安全政策	系统流程
1393	在指定机型的正班运行中，公司《运行规范》中列为（）的机场不可以作为目的地机场？	常规（R）	临时（P）	备降机场（A）	加油机场（F）
1394	在座舱气压高度12000ft时，涡轮发动机飞机飞行2h，应该总共提供多少用于生命保障的补充供氧？	为10%的乘客供氧90min	在整个飞行过程中为每位乘客供养	为每位乘客供氧30min	为30%的乘客供氧90min
1395	载客飞机上的应急灯在什么情况下处于待命或接通状态?（）	夜间运行前	滑行、起飞和着陆	每次飞行前	空中巡航阶段
1396	载客飞机上的应急灯在什么情况下打在开位或预位?	滑行、起飞着陆	滑行、起飞、巡航、着陆	起飞巡航着陆	巡航
1397	载客飞机所要求配备的手提灭火器中至少（）个应当装Halon1211(溴氯二氟甲烷)或者等效的灭火剂，客舱中应当至少有（）个这样的灭火器。	2；1	3；2	3；1	4；2
1398	载有旅客的飞机在所安装的每个机上自动展开应急撤离辅助设备做好撤离准备之前,不得在地面上（）。A.移动B.起飞C.着陆	A或B	A或C	B或C	A或B或C
1399	正常率统计范围为（）	国内、国际客运航班，包括正班、加班、包机	国内、国际客运航班，包括正班、加班、补班	国内、国际客运航班，包括正班、加班、调机	国内、国际客运航班，包括正班、加班、训练
1400	执照持有人受到（）期间不得行使执照赋予的权利。	执照遗失	执照更名	被处以罚款	刑事处罚
1401	置位是指机组成员根据合格证持有人的要求为完成指派的飞行任务,作为乘员乘坐飞机或地面交通工具,但不包括其往返当地适宜的住宿场所的交通。置位（）。	属于值勤,置位时间不能作为休息时间	属于值勤,但置位时间可以作为休息时间	不属于值勤,置位时间可以作为休息时间	不属于值勤,置位时间不能作为休息时间
1402	中国民航法规体系从结构来说分为( )层	3个	4个	5个	6个
1403	中国民航关于签派放行规则的规章是（）	CCAR-121	CCAR-91	CCAR-67	CCAR-65
1404	中国民航规定，飞机航路飞行时发生一发失效，要求飞机必须以净航迹越过航路两侧　（）公里内障碍物？	10KM	20KM	25KM	15KM
1405	终端区仪表程序和机场的批准与限制，属于《运行规范》的（）部。	A	B	C	D
1406	装载舱单应当包含飞机在起飞时有关装载情况的下列（）信息。A.按照批准的能够保证重心处于批准范围之内的计划,对该飞机实施装载的证据B.旅客的姓名C.机组的姓名	AB	AC	BC	ABC
1407	资格检查，是指完成飞行签派员训练后必须包含的检查，以证明每个接受训练的飞行签派员的技术熟练程度和知识达到合格水平，资格检查应至少包括( )。	B和C	训练检查	履职能力检查	工作技能检查
1408	自2018年1月1日起,所有按照CCAR-121实施运行的飞机应当配备有经批准的ACAS（）机载防撞系统。	I	II	III	IV
1409	足够的备降正常机位：具有正常机位数量在100个（含） 以上、（）个以下的备降机场，提供给备降航班使用的正常机位计算公式为：Y=20-(X-250)2/2250　其中：X为正常机位总数量，Y为备降正常机位数量	200	300	400	500
1410	最大审定旅客座位数19座以上的航空器至少装备（）台应急定位发射机，其中一台须为自动的	两	三	四	一

1411	最低燃油状态的宣布条件是什么？	当在计划着陆机场的预计到达时的油量（EFOA）小于 20 分钟的飞行时间时	当在计划着陆机场的预计到达时的油量（EFOA）小于 30 分钟的飞行时间时	飞机上的油量只能维持飞机正常巡航耗油率条件下飞行 20 分钟	飞机上的油量只能维持飞机正常巡航耗油率条件下飞行 30 分钟
1412	醉酒闹事紧急情况，应该多少( )天内向局方报告	20	15	10	25
1413	在航空公司的某架飞机上如果有人醉酒闹事，合格证持有人必须在多长时间内写一份关于这件事情的报告给民航局？	7天	5天	48 h	10天
1414	座位数在151－250的飞机在载客运行中至少配备的急救箱数量	3	1	5	2
1415	某机长原在B737上有400小时，60个起落的副驾驶飞行经历，现在B767已上有50小时，30个起落的新机长经历，则他还需积累（）小时才能执行B767正常的落地标准	10	20	50	70
1416	配备1级休息设施、4名飞行员的扩编飞行机组运行最大飞行值勤期限制为（）小时	17	18	19	20
1417	配备2级休息设施、4名飞行员的扩编飞行机组运行最大飞行值勤期限制为（）小时	17	18	19	20
1418	在所有飞行时间内,至少有（）在驾驶舱内操纵飞机。 A.1名机长 B.符合CCAR-121要求的巡航机长	A	B	A或B	A和B
1419	在为一架MD11飞机选择起飞备降机场时,备降机场距起飞机场的飞行时间应满足( )	该机在正常巡航速度、无风条件下的飞行时间不超过1h	该机一发失效的巡航速度、无风条件下的飞行时间不超过2h	该机一发失效的巡航速度、无风条件下的飞行时间不超过1h	该机一发失效的巡航速度、无风条件下的飞行时间不超过1.5h
1420	在一个值勤期内,如机组成员能在适宜的住宿场所得到休息,则该休息时间（）该飞行值勤期的值勤时间。	可以计入	可以不计入	根据实际需要决定是否计入	必须计入
1421	如果特殊机场的云底高度，至少高于最低航路高度(MEA)、最低超障高度(MOCA)或者该特殊机场仪表进近程序规定的起始进近高度最低者之上（）米，而且该机场的能见度满足局方规章要求，则进入该机场（包括起或者着陆）时，可以不对机长作特殊机场资格要求。	200	300	400	600
1422	依据CCAR-121部规定，（ ）对运行控制负责？	合格证持有人	机长	飞行签派员	机长与飞行签派员
1423	在涡轮发动机驱动的飞机的签派或者放行单中列为备降机场的机场，应当能使该飞机在到达该备降机场时以根据CCAR第121.195条(b)款规定的假定条件预计的重量，在跑道可用着陆距离(LDA)( )%（涡轮喷气动力飞机）以内完成全停着陆。	50	60	70	80
1424	实施补充运行的机长应当携带下列（）文件的原件或者经签署的文件副本飞行到目的地机场。 A.运行飞行计划 B.签派单 C.装载舱单 D.驾驶员航线合格证明	ABC	ABD	ACD	BCD
1425	外指点标故障对APV着陆最低标准的影响（）。	不适用	RVR不小于800米	执行无灯光的最低标准	不允许夜间运行
1426	外指点标故障对NPA着陆最低标准的影响（）。	不适用	RVR不小于800米	执行无灯光的最低标准	不允许夜间运行
1427	中指点标故障对APV着陆最低标准的影响（）。	执行无灯光的最低标准	RVR不小于800米	无影响(除非该点用作复飞点)	不允许夜间运行
1428	中指点标故障对NPA着陆最低标准的影响（）。	执行无灯光的最低标准	RVR不小于800米	无影响(除非该点用作复飞点)	不允许夜间运行
1429	外指点标、中指点标整机故障对II类着陆最低标准的影响（）。	RVR不小于400米	无影响	不允许	如果有公布的等效位置替换，则允许

1430	依据CCAR276规定，危险品培训记录应当保存多少年以上并随时接受民航局或者民航地区管理局的检查	3年	5年	1年	永久
1431	下列能进入飞机驾驶舱的人员为：	正在执行任务的局方监察员或者局方委任代表	任何持有执照的航空人员	局方批准人员	局方监察员
1432	下列人员哪些可以进入飞机驾驶舱，但并不限制机长为了安全而要求其离开驾驶舱的应急决定权： (1)机组成员； (2)正在执行任务的局方监察员或者局方委任代表； (3)得到机长允许并且其进入驾驶舱对于安全运行是必需或者有益的人员；(4)经机长同意，并经合格证持有人特别批准的其他人员。	①②③④	①③④	①②④	①②③
1433	新机长在目的地机场着陆的天气标准不得低于( )	该机场公布的着陆标准	MDH/DH+30米，VIS+800米（或等效RVR）	MDH/DH+60米，VIS+800米（或等效RVR）	云高90米，能见度1600米
1434	宣布“最低油量”是通知空中交通管制部门对现行许可的任何改变会导致使用低于签派的最后储备燃油着陆。这（）	并非指紧急状况,仅表示如果再出现不适当耽搁很可能发生紧急状况	是机组对ATC的优先请求	需要到最近的合适机场紧急着陆	需要在目的机场优先着陆
1435	选择起飞备降场时，对于三发或者四发飞机距起飞机场不大于飞机使用一发失效的巡航速度在静风条件下飞行（）小时的距离的起飞备降机场	1	1.5	2	3
1436	如果起飞机场的气象条件低于合格证持有人运行规范中为该机场规定的着陆最低标准,对于装有三台或者三台以上发动机的飞机，起飞备降机场与起飞机场的距离不大于飞机使用一发失效时的（ ）速度在静风条件下飞行（ ）小时的距离。	巡航；2	等待；2	巡航；1	等待；1
1437	选择起飞备降场时，对于双发飞机距起飞机场不大于飞机使用一发失效的巡航速度在静风条件下飞行（）小时的距离的起飞备降机场	1	1.5	2	3
1438	一架飞机上有128名旅客座位数及8名机组座位，则当机上有37名乘客时的最少乘务员配备量为:（）	1名	2名	3名	4名
1439	依据CCAR121规定，一架飞机上有149名旅客座位数及8名机组座位，则当机上有97名乘客时的最少乘务员配备量为：	4名	3名	2名	1名
1440	一架飞机有80个旅客座位，载有50名旅客，按照要求至少应配备（）数量的手提灭火器。	1	2	3	4
1441	一架飞机有250个旅客座位，载有200名旅客，按照要求至少应配备多少数量的手提灭火器	4个	3个	5个	6个
1442	作为一名合格的飞行签派员，除完成相应的训练外，还应完成的运行熟悉训练，具体时间为：	在前12个日历月内，在他所能签派的每组类某一类型飞机上已完成至少5小时的驾驶舱实习观察	在前12个日历月内，在他所能签派的每组类某一型别飞机上，已完成2.5小时的驾驶舱实习及2次额外的起降	在前12个日历月内，在他所能签派的每一组类，每一型类的飞机上已完成至少5小时的驾驶舱实习观察	在前12个日历月内，在他所能签派的任意组类飞机上已完成至少5小时的驾驶舱实习观察
1443	一架载有40名旅客的飞机，按照要求应该至少配备（）手提灭火器。	1个	2个	3个	无法确定
1444	依据CCAR121部相关规定，共同负责补充运行航班的起始、持续、改航和终止的人是（）	机长和主任签派员	机长和运行副总	运行主管和总飞行师	主任签派员和总飞行师
1445	依据CCAR121规定，对于国际定期载客运行，共同负责航班的起始、持续、改航和终止的人是（）	机长和签派员	总飞和运行副总	机长和运行副总	签派员和总飞

1446	依据CCAR121规定，当一架187座飞机坐了137名旅客时，最少乘务员配备数量为	4名	3名	5名	2名
1447	依据CCAR121规定，合格证持有人应当保持一个（）	飞行基地	维修基地	主运行基地	签派基地
1448	依据CCAR121规定，合格证持有人如果连续中断其运行规范中批准实施的某一种类的运行达（）个日历日，则在此日期之后，应当按照相关规定恢复运行，否则不得继续实施此种运行。	20	30	60	90
1449	已获取型别等级的飞行签派员应当在( )个日历月内完成定期复训和资格检查？	6	12	24	无时间规定
1450	已在A320型别飞机上审定合格并在相同职位工作过的机组成员或签派人员在转入A319机型的同一职务之前，必须完成？	差异训练	转机型训练	升级训练	初始训练
1451	依据CCAR121部相关规定，已在同一组类其它型别飞机上审定合格并在相同职位工作过的机组成员或签派人员在转入该机型的同一职务之前，必须完成( )	差异训练	转机型训练	升级训练	初始训练
1452	以下ICAO附件或文件，编号与中文名称对应错误的是（）：	附件14：航空器的运行	附件11：空中交通服务	DOC 9613：基于性能的导航（PBN）手册	DOC 8126：航行情报服务手册
1453	座舱气压高度在（），CCAR121合格证持有人应在整个飞行时间内为机上每一旅客提供足够的氧气。	10000FT-13000FT	25000FT	13000FT以上	10000FT以下
1454	运行合格证( )时候失效	自愿放弃；	局方暂扣	撤销或其他方式	以上都是
1455	如果在实际的延程运行中，空中需要使用APU的时候，出现起动失败，合格证持有人必须在( )小时内向局方报告。	24	48	72	96
1456	运行合格证持有人的主运营基地的地址包含在（ ）中。	运行合格证和运行规范	经营许可证	运行合格证	运行规范
1457	在（ ），（ ）应当及时向机长提供可能影响该次飞行安全的天气条件，包括晴空颠簸、雷暴、低空风切变等危险天气现象，和有关设施、服务不正常的任何可以获得的补充信息。	在飞行期间；飞行签派员	在飞行前；飞行签派员	在飞行期间；情报员	飞行结束后，运行副总
1458	在飞行期间，（）应当及时向机长提供可能影响该次飞行安全的天气条件，包括晴空颠簸、雷暴、低空风切变等危险天气现象，和有关设施、服务不正常的任何可以获得的补充信息	飞行签派员	管制员	情报员	运行副总
1459	在（ ）情况下，1名飞行签派员应至少有连续24 h休息期？	连续3个日历日内	连续7个日历日内	连续10个日历日内	连续5个日历日内
1460	在（）高度层以上的飞行实施之前，为了防止座舱失压的突发事件，机组成员应该向旅客简介如何使用必备的氧气面罩？	FL100	FL200	FL240	FL250
1461	在补充运行的飞行过程中，（）负责获得气象情报？	飞行签派员	机长	运行主管	气象值班员
1462	在飞行中，如果有必要关闭双发飞机的1台发动机，机长应采取什么措施？（）	考虑到时间允许，去机长认为与到就近机场着陆一样安全的任何机场着陆	考虑到能确保安全着陆的允许时间，应去最近机场着陆	去就近机场着陆，包括有冲突的军用机场	由管制员指定
1463	在飞行中机长的权利为以下哪条？（）	机长有权命令机组人员随时按其指令执行，但必须对此命令的结果负责；	在任何情况下，机长都有权偏离运行规则的任何规定；	在任何情况下，机长有权对机组人员提出调整；	任何时候，飞行机组成员可以自行离开驾驶舱。
1464	在计划建立或者变更主运行基地、飞行基地或维修基地之前至少（）天,合格证持有人应当以书面形式通知局方。	10	30	60	90
1465	在连续（）天内，1名飞行签派员应至少有连续24h休息期	10	12	7	5
1466	在什么情况下，1名飞行签派员应至少有连续24h休息期（）。	连续10天内	连续120 h内	连续7天内	连续2天内

1467	在哪种情况下必须选择起飞备降机场（）。	起飞机场的气象条件低于合格证持有人运行规范中为该机场规定的着陆最低标准	当预计的起飞时间的天气预报符合起飞机场的着陆最低标准	当目的地机场的天气处于边缘状况时	起飞机场的天气条件低于备降标准时
1468	在任何国内运行的航班上必须携带的文件副本是（）	签派放行单、装载舱单和飞行计划	装载舱单和签派放行单	签派放行单和重量平衡单	飞行任务书和航行资料
1469	在未列入运行规范的机场起飞时，该机场没有批准的或者规定的标准时，下列哪种天气条件满足CCAR121的规定（）。	云高240米能见度3200米	云高270米能见度2200米	云高300米能见度1500米	云高210米能见度3600米
1470	在使用飞行跟踪系统实施运行控制的飞行期间,在需要立即决断和处置的紧急情况下,如果（ ）不能与飞行人员取得联系,则应当宣布进入应急状态,并采取他认为在此种情况下为保证飞行安全应当采取的任何行动	合格证持有人的相关管理人员	合格证持有人	运行副总经理	飞行签派员
1471	在中国登记的民用飞机应携带现行有效的（ ）证件。	飞机登记证、国籍登记证、无线电台执照	飞机登记证、国籍登记证、发动机使用许可证	适航证、国籍登记证、无线电台执照	适航证、国籍登记证、发动机使用许可证
1472	在中华人民共和国境内飞行的航空器必须遵守统一的飞行规则，该飞行规则应当由（）制定。	国务院和中央军委	中国民用航空局和中央军委	中央军委	国务院交通运输部和中央军委
1473	载客飞机应当装备下列装置：(1)可以供机上每一个( )人员使用的经批准的座椅或者卧铺；(2)可以供机上每一个( )的人员单独使用的经批准的安全带，但在航路飞行期间，占用一个卧铺的两个人和占用一个多座座椅或者长座椅的两个人可以共用一条经批准的安全带。（）	2周岁以上,2周岁以上	2周岁以上,5周岁以上	5周岁以上,5周岁以上	5周岁以上,10周岁以上
1474	针对现阶段运行控制风险管控系统功能要求说法错误的是（ ）。	运行控制风险管控系统目前作为一种风险控制手段，其核心功能是达到60%正常航班的决策评估和放行决策	运行控制风险管控系统是与运控系统有数据关联的、非独立的系统，能为运控系统提供相应的数据分析和决策评估	运行控制风险管控系统是具备科学、准确和完善的运控风险管控辅助决策功能，同时又能为运控系统提供相应的数据分析和决策评估	运行控制风险管控系统目前只作为一种风险控制手段，其核心功能是为运行控制相关人员履行职责提供决策参考，不能代替人员做决策
1475	中国民航局以什么方式批准121部运营人具备在终端区和进近中实施RNP运行（）	任何可存档的方式	授权信（LOA）	运行规范	航行通告
1476	中华人民共和国缔结的国际条约与中华人民共和国民用航空法有不同规定的。适用()法规？	中华人民共和国民用航空法	国际条约	国际条约（中国民航法申明的保留条款除外）	交由国际民航组织裁定
1477	中间点RVR故障对NPA着陆最低标准的影	RVR不小于550米	RVR不小于800米	无影响	不允许夜间运行
1478	咨询通告AC-91-FS-2010—01R1《在终端区和进近中实施RNP的运行批准指南》为哪种运行提供批准指南：（）	RNP进离场	RNP APCH	Baro-VNAV	以上都是
1479	咨询通告AC-91-FS-2010—01R1《在终端区和进近中实施RNP的运行批准指南》中，导航精度RNP-0.3适用于哪个运行阶段（）	进离场	起始进近阶段	中间进近阶段	最后进近阶段
1480	咨询通告AC-91-FS-2010—01R1《在终端区和进近中实施RNP的运行批准指南》中，导航精度RNP-1适用的运行阶段为（）	进离场	起始进近阶段、中间进近阶段	复飞航段	以上都是

1481	最低油量的定义(　)	最低油量:是指飞行过程中应当报告空中交通管制员采取应急措施的一个特定燃油油量最低值,该油量是在考虑到规定的燃油油量指示系统误差后,最多可以供飞机在飞抵着陆机场后,能以等待空速在高于机场标高４５０米(１５００英尺)的高度上飞行３０分钟的燃油量	最低油量:是指飞行过程中应当报告空中交通管制员采取应急措施的一个特定燃油油量最低值,该油量是在考虑到规定的燃油油量指示系统误差后,最多可以供飞机在飞抵着陆机场后,能以等待空速在高于机场标高４５０米(１５００英尺)的高度上飞行15分钟的燃油量.	最低油量:是指飞行过程中应当报告空中交通管制员采取应急措施的一个特定燃油油量最低值,该油量是在考虑到规定的燃油油量指示系统误差后,最多可以供飞机在飞抵最近可降落的机场后,能以等待空速在高于机场标高４５０米(１５００英尺)的高度上飞行３０分钟的燃油量	最低油量:是指飞行过程中应当报告空中交通管制员采取应急措施的一个特定燃油油量最低值,该油量是在考虑到规定的燃油油量指示系统误差后,最多可以供飞机在飞抵最近可着陆的机场后,能以等待空速在高于机场标高４５０米(１５００英尺)的高度上飞行15分钟的燃油量
1482	在决定在某一特定机场着陆时，如经计算表明对飞往该机场现行许可的任何改变会导致着陆时的机载剩余可用燃油量低于计划最后储备燃油量时，机长必须通过宣布(　)或者(　)向空中交通管制部门通知最低油量状态，并通知飞行签派员。	“最低油量”、“MINIMUM FUEL”	“紧急油量”、“MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL”	“最低油量”、“MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL”	“紧急油量”、“MINIMUM FUEL”
1483	最后储备燃油：使用到达目的地备降机场，或者不需要目的地备降机场时，到达目的地机场的预计着陆重量计算得出的燃油量，对于涡轮发动机飞机，以等待速度在机场上空 () 米高度上在标准条件下飞行 () 分钟所需的油量。	450;45	450;30	1500;45	1500;30
1484	作为一名合格的飞行签派员,除一些常规要求外,还应具备的运行熟悉要求是(　)	在前12个日历月内，在他所签派的每个组类的一个型别飞机上,已完成2.5 h的驾驶舱实习及2次额外的起降	在前12个日历月内，在他所签派的每个组类的一个型别飞机上已完成至少5 h的驾驶舱实习观察	在前3个日历月内，在他所签派的每一组类的一个型别飞机上已完成至少5 h的驾驶舱实习观察	在前3个日历月内，在他所签派的每一组类的一个型别飞机上已完成至少10 h的驾驶舱实习观察
1485	(　) 是指为满足飞机特定重量和载重平衡要求而加的燃油。	最后储备油	压舱燃油	备份油	额外油
1486	(　)可以在出口座位就坐	说方言的人	无法打开应急舱门的人	移动障碍物时无法保持平衡的人	不能协助其他人使用应急滑梯的人
1487	(　)岁及以上的乘客需要配单独的安全带	2周	2岁	18个月	4岁
1488	(　) 应当及时宣布启动大面积航班延误总体应急预案	机场管理机构	航空承运人	空管部门	局方管理部门
1489	(　)制定飞行中燃油检查程序	运行手册	运行合格证	FCOM	运行规范
1490	(　)是指批准大型飞机公共航空运输承运人从事特定公共航空运输运行的许可证书。	运行规范	运行合格证	经营许可证	A和B
1491	(　)应当对补充运行的运行控制负责。	飞行签派员	机长和运行主管	机长	合格证持有人
1492	(　)应当对飞机的适航性负责,包括机体、发动机、设备及其部件的适航性。	合格证持有人	机长	飞机维修人员	飞行签派员
1493	(　)应当对飞行的计划、延迟和签派或者放行是否遵守涉及民航管理的规章和合格证持有人的运行规范共同负责。	合格证持有人及运行副总经理	运行副总经理和机长	运行副总经理和飞行签派员	机长与飞行签派员
1494	(　)中应当列明延程运行航线的所有延程运行可选备降机场，还应当列明这些机场作为延程运行指定备降机场时的最低天气标准。	运行合格证	运行规范	运行总手册	飞行运行手册
1495	(　) 有权要求重复或再次进行除冰/防冰工作	机务人员	机组	签派员	乘务员
1496	《航班正常管理规定》的“航班延误”是指航班实际到港挡轮挡时间晚于计划到港时间超过（）分钟的情况。	5	10	15	30
1497	《航班正常管理规定》规定，承运人应当每隔（）分钟向机场管理机构、空管部门、地面服务代理人、航空销售代理人发布航班出港延误或者取消信息，包括航班出港延误或	15	20	30	60
1498	《航班正常管理规定》规定，发生机上延误后，承运人应当每（）分钟向旅客通告延误原因、预计延误时间等航班动态信息。	15	20	30	60

1499	《航班正常管理规定》规定，机上延误超过（） 小时（含）的，应当为机上旅客提供饮用水和食品。	1	2	3	4
1500	《民用机场运行安全管理规定》（CCAR-140）第191号令第八十四条 当跑道上有积雪或者局部结冰时，如跑道摩擦系数低于（），	0.3	0.4	0.5	0.6
1501	《中华人民共和国飞行基本规则》规定，航线分为（）航线。A.固定 B.临时 C.地区	AB	AC	BC	ABC
1502	180分钟延程运行，备降场的救援消防等级是（）	4	5	6	7
1503	4D位置信息是指（）	经度、纬度、高度、速度	经度、纬度、高度、油量信息	经度、纬度、高度、时刻	经度、纬度、速度、油量信息
1504	Ⅰ类精密进近是指（）	决断高在60米或以上，最低能见度在800米或RVR550米或以上的任何精密	决断高60米，RVR550米的任何精密进近	决断高60米，最低能见度800米或RVR550米的任何精密进近	决断高在30米或以上，最低能见度在800米或RVR550米或以上的任何精密
1505	Ⅱ类的控制RVR是（ ）	接地区和中部RVR	接地区RVR	中部RVR	接地区或中部RVR
1506	A320、319、321运行熟悉（ ）小时	5h	15h	10h	2.5h
1507	ADS-C运行在FPL报文中第10项应填入（ ）代码	B1	D2	D1	L
1508	AFTN报中航班性质Z/P表示（）	补班飞行	正班飞行	旅客包机	旅客加班
1509	B737飞机在某跑道起飞时，需要看清并避开距离跑道末端1200米，90米高的障碍物时，其起飞的最低标准应为：	VIS5000米、云高120米	VIS2000米、云高150米	VIS1600米、云高150米	VIS1200米、云高120米
1510	B737飞机在某无跑道中线和中线灯的跑道起飞，其起飞的最低标准RVR不小于（）米。	400	500	550	800
1511	CCAR121运行的100座飞机，卫生防疫包怎么配备（ ）	1个	2个	3个	4个
1512	CDFA的决断高（ ）	在公布的最低下降高度/高上增加 15米（50 英尺）	在公布的最低下降高度/高上增加 20米（50 英尺）	在公布的最低下降高度/高上增加 25米（50 英尺）	在公布的最低下降高度/高上增加 30米（50 英尺）
1513	CDFA技术不适用于下列哪种进近？	目视盘旋进近	VOR/DME进近	LOC/DME进近	GNSS进近
1514	CDFA下降到（ ），如不能获得目视参考，立即复飞。	MDH/A	DDH/A	DH/A	均不正确
1515	CDL是（）英文缩写。	CONFIGURATION DEVIATION LIST	CONFIGURATION DISPLAY LIST	CONFIGURATION DEVICE LIST	
1516	CDL由（ ）提供	厂家制造商	局方	机场	航空公司
1517	CI=40单位是（）。	KG/MIN或100LB/Hr	KG/MIN（波音单位）	100LB/Hr（空客单位）	不确定
1518	CI=999，这种情况一般发生在（）的情况下。	燃油价格很低,飞行时间成本高	燃油价格很低,飞行时间成本低	燃油价格很高,飞行时间成本高	燃油价格很高,飞行时间成本低
1519	C类飞机目视盘旋进近着陆最低标准为	180 2400	120 1600	150 1600	210 3600
1520	ETOPS备降场选择考虑因素（ ）	在飞机计划运行的航路上至少存在一点到任一延程运行可选备降机场的距离超过飞机在标准条件下静止大气中以经批准的一台发动机不工作时的巡航速度飞行60分钟对应的飞行距离(以两台涡轮发动机为动力的飞机)或超过180分钟对应的飞行距离(以多于两台涡轮	在飞机计划运行的航路上至少存在一点到任一延程运行可选备降机场的距离超过飞机在标准条件下以经批准的一台发动机不工作时的巡航速度飞行60分钟对应的飞行距离(以两台涡轮发动机为动力的飞机)或超过180分钟对应的飞行距离(以多于两台涡轮发动机为动力	在飞机计划运行的航路上至少存在一点到任一延程运行可选备降机场的距离超过飞机在标准条件下静止大气中以经批准的一台发动机不工作时的巡航速度飞行60分钟对应的飞行距离(以两台涡轮发动机为动力的飞机)或超过120分钟对应的飞行距离(以多于两台涡	在飞机计划运行的航路上至少存在一点到任一延程运行可选备降机场的距离超过飞机在标准条件下以经批准的一台发动机不工作时的巡航速度飞行60分钟对应的飞行距离(以两台涡轮发动机为动力的飞机)或超过120分钟对应的飞行距离(以多于两台涡轮发动机为动力的载
1521	FPL报中的EET项的内容是（）	进入飞行情报区所需时间	总飞行时间	到达目的地机场所需时间	预计到达目的地机场的时刻
1522	HIALS是什么灯光系统（）	一类精密进近灯光系统	高强度进近灯光系统	高强度跑道灯(边灯)	中等强度进近灯光系统
1523	H重型机的起飞重量大于（）	100吨	136吨	145吨	89吨
1524	I 类精密进近最低标准，对于C类飞机，BALS（基本进近灯光系统）下，最小 RVR/VIS 为	800 米	1000 米	1200 米	1600米
1525	ICAO摩擦系数“0.39-0.36”对应的刹车效应“为（ ）。	好到中	中	差	中到差
1526	ILS操作的航向信标转换的频率范围是（）：	108.10-119.95MHz	108.10-118.10MHz	108.10-117.95MHz	108.10-116.95MHz
1527	ILS的基本地面设施应当包括:a航向台b下滑台c外指点标d中指点标e对于II类或III类仪表进近程序还应当安装内指点标。	abcde	abcd	abce	bcde
1528	ILS下滑道不工作时，非精密直线进近的最低下降高不得低于（ ）米	75	90	120	150

1529	ILS下滑道不工作时，确定的MDH不得低于（）米。	60	75	90	105
1530	Jeppesen航图中进近标准栏中“Std”代表（）	该标准基于ICAO Doc 9365文件制定	该标准基于该国的国家标准制定	这是Jeppesen的老标准	该标准基于FAA文件制定
1531	MAYDAY使用的情况是（ ）	有严重的、急迫的危险并需要立即援	不安全情况	通讯故障	紧急状况
1532	MDA以平均海面为基准，MDH以机场标高为基准，如果入口标高在机场标高之下（）米以上，则以入口标高为基准。盘旋进近的 MDH 是以（）为基准。	2 机场标高	5 机场标高	2 入口标高	5 入口标高
1533	MEL手册的( )程序，表示飞机带该缺陷/故障放行时，为合理配置飞机而必须采取的措施，由维护单位和维护人员执行。	(O)程序	(M)程序	(M)和(O)程序	以上都不对
1534	MEL手册的（）程序，表示飞机带该缺陷/故障飞行时，须对正常的机组飞行操作程序进行修改或补充。	(M)程序	(O)程序	(M)和(O)程序	以上都不对
1535	MMEL,MEL,CDL的关系为（ ）	DDG包括：MMEL（基础 ）+CDL ;MEL是公司编写的	MMEL=MEL	CDL=MEL	MMEL=CDL+MEL
1536	PAN PAN使用的情况是（ ）	不安全情况	通讯故障	紧急状况	非法干扰
1537	RNP APCH程序仪表进近图中LNAV/VNAV使用( );LNAV使用（ ）	决断高度/高（DA/H） 最低下降高度/高（MDA/H）	决断高度/高（DA/H） 决断高度/高（DA/H）	最低下降高度/高（MDA/H）最低下降高度/高（MDA/H）	最低下降高度/高（MDA/H）最低下降高度/高（DA/H）
1538	RNP-4表示（ ）时间内可保持在横向和纵向不超过4（ ）	95%，公里	95%，海里	98%，公里	98%，海里
1539	RSP180规范要求（ ）	从特定事件发生至报文传送至管制员的总体通信过程，要求在99.9%的情况下，以不超过180s 的延误时间（OT）完成；在95%的情况下，以不超过 90s 的传	从特定事件发生至报文传送至管制员的总体通信过程，要求在99.9%的情况下，以不超过240s 的延误时间（OT）完成；在95%的情况下，以不超过 180s 的传	从特定事件发生至报文传送至管制员的总体通信过程，要求在99.9%的情况下，以不超过180s 的延误时间（OT）完成；在95%的情况下，以不超过 60s 的传	从特定事件发生至报文传送至管制员的总体通信过程，要求在99.9%的情况下，以不超过400s 的延误时间（OT）完成；在95%的情况下，以不超过 240s 的传
1540	RVR&VIS同时出现以( )为准，VIS最小有效值是( )	RVR/800	VIS/800	RVR/1600	VIS/1600
1541	RVSM运行需要的最低设备不包括()？	气象雷达	两个独立的高度测量系统	一部具有高度报告能力的二次监视雷达应答机（SSR），如果只安装一部，必须具有转换到任意一个	高度警告系统和自动高度控制系统
1542	SITA报中的常用等级报为（）。	QS	QU	QD	QQ
1543	SITA报中航班性质 C/B表示（）	客运加班	客运包机	补班飞行	正班飞行
1544	SOS使用的情况是( )	救难信号	不安全情况	通讯故障	紧急状况
1545	VIS低于( )可以用RVR代替	800	550	1600	500
1546	VOR/DME属于（ ）进近。	非精密进近	精密进近	类精密进近	目视盘旋
1547	XX年12月1日，某飞机执行北京=青岛=成都往返航班，因北京流量控制导致北京-青岛航班延误5小时，后续航班均因为飞机晚到延误，请问青岛-北京航班延误定性为（）？	公司原因	流控顺延	流量控制	其他原因
1548	按AC要求，某公司社招成熟签派员入职后，需要安排参加的运行控制风险管控训练科目包含（ ）。	初训	初训、差异训练	新雇员、初训、复训	新雇员、初训、复训、差异训练
1549	按CCAR-121在仪表飞行规则条件下运行的飞机,除应装备有所要求的仪表和设备之外,还应当加装下列仪表和设备（ ）。 A.一个空速指示系统 B.一个灵敏型高度表 C.仪表灯光	ABC	AB	AC	BC
1550	按照要求每架飞机至少应该配备多少把应急斧（）	1把	2把	根据旅客人数而定	根据旅客的座位数而定
1551	按照要求实施运行的飞机，应配备必需的氧气设备、氧气最低流量和氧气源且应当符合适用的适航标准，但是，如果( )证明，要完全符合这些标准是不实际的，局方可以批准对这些标准作能提供等效安全性的任何更改	合格证持有人	局方	飞行签派员	机长
1552	按照仪表飞行规则签派或者放行飞机飞行前，应当确定，规定机场的天气条件，在（）处于或者高于经批准的最低标准	飞机预计到达时刻	签派或者放行飞机飞行时刻起至飞机抵达签派单中所列各机场的时间内	整个航路飞行期间	飞机最早到达时刻

1553	白云机场全向离场程序有哪些优势（）	以上都是	有效提升地面安全裕度	提升地面运行效率及飞机利用率	有利于航班编排及保障
1554	备降保障协议或条款至少应当包括( ) A. 备降航班所使用的的机型B. 机场提供备降服务的时间段C. 备降后飞机地面勤务和地面保障内容、服务、标准、收费、结算方式	ABC	BC	AB	AC
1555	备降机场标准的选择，对于跑道包含了两套不同的程序，能见度分别增加( )米	0.5英里（800米）	1	1.5	2
1556	补班计划应向哪个部门进行确认？	起飞机场站调	落地机场站调	起飞机场管调	总调
1557	补充运行中，( )负责看天气	机长	签派员	机长或签派员	气象人员
1558	补充运行中，机长行使应急权利，应将飞行进展情况报告给( )	空中交通管制员	安监	合格证持有人	签派
1559	不是二次放行的作用的是( )	提高业载	减少油量	提高效益	降低机组疲劳程度
1560	不执行CDFA的非精密进近方式VIS或RVR在局方公布的航图标准上增加（ ）米。	300	400	500	600
1561	舱单最后一分钟修改，需要记录吗( )	需要	不需要	变化范围大 记录	变化范围小 不记录
1562	承担备降保障任务的机场，当足够的（ ）均饱和时，方可发布不接收航班备降的航行通告。	备降正常机位、临时机位、为正常航班预留3小时以上空余等待时间的机	备降正常机位	临时机位	为正常航班预留3小时以上空余等待时间的机位
1563	初始训练后，对机组应急演练的定期复训要求是如何规定的？（）	每24个日历月复训一次	每12个日历月复训一次	每6个日历月复训一次	按需组织
1564	除防冰液的保持时间开始于（）应用除冰防冰液的开始时刻。	最后一次使用除防冰液开始的时刻	第一次使用除防冰液开始的时刻	最后一次使用除防冰液结束的时刻	第一次使用除防冰液结束的时刻
1565	除经局方根据所用机型和运行情况作出特殊批准外，对于合格证持有人的所有运行，能够满足在正常运行条件下，在（ ）分钟内建立迅速可靠语音通信联系。	4	5	6	10
1566	除经局方特殊批准外，公司首次使用曾在公共航空运输运行中使用过的某一型号飞机，或使用在设计上作了下述实质性更改的每一型号的飞机，公司在拟使用该飞机实施运行前，必须经过局方认可的至少( )小时的运行验证试飞，包括局方认可的小时数进入航	30	25	100	10
1567	担任飞行机组必需成员的驾驶员应当在前（ ）个日历月之内在所服务的机型(别)上完成熟练检查,否则不得担任飞行机组必需成员。	6	9	12	24
1568	当( )认为飞行存在安全隐患时，不予放行	机长	签派	机长和签派	机长或签派
1569	当B737－300配备3名乘务员时时，值勤期安排不超过（）：	12小时	14小时	15小时	16小时
1570	当不需要为国际航班指定目的地备降机场时，在预计到达目的地机场时刻前后至少1小时的时间内，目的地机场的能见度应满足	能见度5000米或最低的适用能见度加3200米，取其中较	能见度5000米	最低的适用能见度加3200米	能见度5000米或最低的适用能见度加3200米，取其中较
1571	当规定了超障高度（OCA）/超障高（OCH），批准的（）等同于OCA/OCH，以下描述最为恰	MDA(H)或DA(H)	云底高	MDA(H)	DA(H)
1572	当航空器在8900-12500米之间等待时，等待高度层的间隔为（）	300米	400米	600米	500米
1573	当航空器准备紧急放油时，机场所在地区的空中交通管制单位应当通知有关的空中交通管制单位，并在自动终端情报服务系统或地空无线电频率上，每隔3分钟通播一次通告，	15分钟为止	20分钟为止	25分钟为止	30分钟为止
1574	当机长向ATC宣布紧急油量时需使用标准用语（ ）	SOS	Mayday! Mayday! Mayday	PANPAN PANPAN PANPAN	FIRE
1575	当驾驶员的飞行时间中包含了在新型别飞机上的80h机长经历时，则对于目的地机场的最低天气标准有什么影响（ ）	最低天气标准增加100 ft和 0.5 mile	对目的地机场无影响，但备降机场最低标准不小于300 ft和 1mile	最低天气标准减小100 ft和 0.5mile	最低天气标准增加200 ft和 1 mile
1576	当旅客开电子设备干扰飞机，机长应该( ) A 让其关机 B 事件严重时落地后报公安局 c 报局方	AC	AB	ABC	BC
1577	当某机场最靠近跑道的210米之外的进近灯故障时，对该机场Ⅰ类精密进近最低运行标准的影响为以下哪项？	执行中等灯光设施的最低标准	执行无灯光的最低标准	无影响	不允许
1578	当签派放行单上选择一个以上的备降机场，备降燃油的计算原则是( )？	按提交的最远的备降机场计算备降燃	按提交的最近的备降机场计算备降燃	可自行决定	按各备降场的平均距离计算备降油量
1579	当由于安全原因,一架B737-800型飞机备降到一个国外没有规定起飞最低标准、而且没有被列入运行规范的机场,那么在该机场起飞的最低标准为（）。	云高/能见度等于或高于300米/1600米	云高/能见度等于或高于270米/2400米	A或B都可	机长自行决定标准
1580	当有霜、雪或者冰附着在飞机（）等重要表面上，任何人不得使飞机起飞	机翼、操纵面、螺旋桨、发动机进气	机翼、操纵面、机身上方、发动机出	机翼、操纵面、螺旋桨、机身上方；	机翼、螺旋桨、机身上方、发动机出

1581	当预定的飞行不超过6小时，且相应的天气实况报告、预报或者两者的组合表明，在预计到达目的地机场时刻前后至少1小时的时间内，如果飞机与签派室之间建立了独立可靠的通信系统进行全程监控，则可以不选择目	目的地机场准许盘旋进近，至少在最低的盘旋进近最低下降高度（MDA）之上300米	目的地机场准许盘旋进近，至少在最低的盘旋进近最低下降高度（MDA）之上450米	目的地机场准许等待，至少在最低等待高度之上450米；	目的地机场准许盘旋进近，至少在最高的盘旋进近最低下降高度（MDA）之上300米
1582	当只有进近灯可见的II类进近中，何时（）飞行员在接地带以上可以把飞机降到100ft以	进近灯光系统的红色排灯可见的时候	通过目视下降点后	当RVR是1600ft或以上	当RVR是1000ft或以上
1583	地面天气图上总云量填写的是（）	十分制云量	九分制云量	八分制云量	累积低云量
1584	低能见度起飞（LVTO）是指RVR小于（ ）米时的起飞运行	400	200	550	800
1585	低能见起飞(LVTO)：是指 RVR 小于（ ）米时的起飞	300	400	500	600
1586	低于基本起飞最低标准的运行，对于 RVR500米以下的运行，（）	接地区RVR报告（如可用）	除了只提供咨询的远端RVR， 其它所有工作的RVR报告都是控制RVR	所有可用的RVR为控制RVR且至少需要两个工作的RVR报告	以上都不对
1587	东部战区空军机关所在地在（ ）。	南京	杭州	北京	合肥
1588	冬航季是指日历年10月( )至翌年3月( )。	最后一个周六,最后一个周六	最后一个周日,最后一个周六	最后一个周六,最后一个周日	最后一个周日,最后一个周日之前的
1589	对飞机的排班计划影响最小的定检为（）	A检	B检	C检	D检
1590	对接到的所有匿名恐吓威胁信息的处置原则是（）。	不予理睬	根据对方说话的口气判断真假后再决定如何处理	如果感觉对方在开玩笑可以不予理睬	均视为真实情况处置
1591	对于ETOPS运行，临界燃油包括在备降场上空1500ft等待飞行（ ）消耗的燃油。	15分钟	30分钟	45分钟	60分钟
1592	对于II类PA,（ ）的RVR是必需的。	接地区	接地区+中间点	接地区+中间点+停止端	所有工作
1593	对于II类运行，着陆跑道上的侧风风量小于飞行手册上的侧风限制，或者不大于（），	15海里/小时	12海里/小时	13海里/小时	9海里/小时
1594	对于NDB 进近，批准的能见度最低值为（ ）米，跑道视程最低值为（ ）米。	1200/1200	1600/1200	1800/1500	900/750
1595	对于补充运行，地面停留超过( )小时需重新签派放行	6	5	7	8
1596	对于补充运行，负责航空器的放行的是( )	机长	运行副总	空中交通管制员	飞行签派员
1597	对于初始、重新或者更改飞行放行，一下说法描述正确的是( )	飞机在航路上飞行时，任何人不得擅自更改签派放行单上指定的初始目的地机场或者备降机场。如确有必要改变为另外的机场时，只需机长确认符合《运行规范》和公司手册相关要求即可实现更改	在航路上更改签派放行单时，若飞行签派员通过ACARS上传更改信息，机长同意后通过回复ACARS等设备确认；若机长要更改签派放行单时，只需通过ACARS发送给签派员后即可执行，并记录更改的内容。当涉及更改空中交通服务飞行计划时，应当预先协调有关的空中交通管制部门。如果ACARS发生故障，	在签派放行单中指定的备降机场的天气预报，必须表明在飞机预计到达该备降机场时，备降机场的天气条件等于或者高于《运行规范》中对该机场所规定的备降最低天气标准；否则，飞行签派员和机长不得允许该次飞行继续向所签派或者放行的机场飞行。但是，签派或者放行单不可以在航路上予以更改	公司《运行规范》C0039中所规定的任一适用于该型飞机的正常使用机场、临时使用机场或者加油机场，皆可以作为初始签派放行的目的地机场
1598	对于国际定期载客运行的飞机，在原签派放行单列出的中途机场地面停留不超过（）小时，可以不必重新放行。	6	4	3	1
1599	对于国内航班，飞机在原签派放行单列出的中途机场地面停留不超过( )	1	6	2	0.75
1600	对于国内运行的航空器，在签派放行单上通常（）。	至少列出1个目的地备降机场	至少包括2个目的地备降机场	不选择目的地备降机场	没有数量要求
1601	对于航向道（LOC)和APV(LNAV/VNAV)进近，批准的最低能见度值为（），RVR最低值为	1200米 1200米	1200米 800米	800米 550米	800米 800米
1602	对于获得初次颁发II类ILS许可的申请人批准使用的决断高不低于多少？（）	150英尺	100英尺	200英尺	300英尺
1603	对于旅客，座舱气压高度15000英尺以上的飞行，在此高度上为机上（）提供足够的氧气	每一旅客	30%的旅客	30分钟后的那段飞行应当为10%的旅	不需要提供
1604	对于没有跑道中线标志和中线灯的跑道，起飞最低标准不小于跑道视程/能见度（ ）	600	550	400.0	800.0
1605	对于某次飞行，签派员可以委托以下哪些人员代替行使其签派放行权( )	其他签派员	运行主管	公司领导	不可委托

1606	对于签派或者飞行放行单上所列的备降机场，应当有相应的天气实况报告、预报或者两者的组合表明,当飞机(),该机场的天气条件等于或者高于合格证持有人运行规范规定的备降机场最低天气标准。	到达该机场时	到达该机场时刻前1小时	到达该机场时刻后1小时	到达该机场时刻前后至少1小时
1607	对于首次申请II类运行许可的人员，要求的运行经历是？（）	在前6个日历月内，至少完成包括人工操作3次在内的6次ILS进近	在前6个月内，6次人工ILS进近至I类决断高	在前12个日历月内，6次自动ILS进近至I或II类决断高	在前12个日历月内，3次自动ILS进近至I或II类决断高
1608	对于新招聘的机组成员或飞行签派员，提供至少( )个计划小时数的基础教育地面训练	40	50	60	80
1609	对于一个机场是否能执行某种机型应当查阅哪册文件或手册？	运行规范	飞行签派手册	飞行运行手册	机组使用手册
1610	对于一类仪表着陆程序，以下（）不工作时不得实施夜间运行	跑道边灯	滑行道灯	接地地带灯	跑道中线灯
1611	对于用作备降机场的机场，最低下降高（MDH）或决断高（DH）和能见度最低标准无须在适用于这些机场的数值上增加，但任何时候着陆最低标准不得低于( )米和1600米	120	90	30	60
1612	多长时间以上航程的航班必须考虑航路备降场？	2hr	4hr	3hr	1hr
1613	二次放行：是指航路上有计划的重新签派或重新放行，二次放行的程序是将整条航路分为两段放行，先签派放行飞机到( )，然后在计划的二放点做二次放行，飞机飞行到最终	初始目的地机场	初始目的地机场的备降场	最终目的地机场	中途机场
1614	二次放行在FPL报文中的体现是（ ）	FPL 报文的第 18 项中加入“RIF/改航点名称/改航点至初始目的地航路	FPL 报文的第 18 项中加入“RMK/改航点名称/改航点至初始目的地航路	FPL 报文的第 18 项中加入“RALT/改航点名称/改航点至初始目的地航	FPL 报文的第 18 项中加入“DOF改航点名称/改航点至初始目的地航路
1615	二放点必须是起飞机场到初始目的地机场的航路与起飞机场到最终目的地机场的（）	共同航路点	航路周边的点	某个航路周边的机场	不相同的航路点
1616	二类精密进近灯光的要求( )	进近灯、接地带灯、跑道中线灯、跑道边灯或者这些灯的组合之中至少3个连续灯的目视参	进近灯、接地带灯、跑道中线灯、跑道边灯	进近灯、接地带灯、跑道中线灯	进近灯、接地带灯、跑道中线标志、跑道边灯或者这些灯的组合之中至少3个连续灯的目视
1617	发动机减推力起飞功率最多不能减少全推力起飞功率的（）	0.25	0.5	0.3	0.2
1618	发送AFTN电报时,一份电报最多不能超过（）个地址。	7	6	8	9
1619	发送SITA电报时，一分电报最多不能超过（）个地址。	6	7	13	32
1620	放行RNP AR程序航班时应确认满足的条件( ) ①飞机（运行规范批准、机载数据库有效可用、无影响RNP AR的MEL项目）②机组具备该机场RNP AR资格③机场符合RNP AR运行条件（天气符合RNP AR运行标准、无影响RNP AR	①②③	①②	①③	②③
1621	放行签派员在制作运行飞行计划时，除了飞机的不可用燃油外，应考虑（ ）因素对飞行燃油量的影响	风和其他天气条件预报	飞机的预计重量	航行通告	以上都是
1622	飞机适航性的检查( )一次	4个月	30天	一年	6个月
1623	飞机重心靠后更（ ）	耗油	省油	无任何影响	无法确定
1624	飞行记录器和话音记录器两种设备，( )带有水下定位	飞行记录器带有	话音记录器带有	都有	都没有
1625	飞行签派员应当在多长时间内完成定期复训地面训练和资格检查（ ）	前3个日历月	前6个日历月	前10个日历月	前12个日历月
1626	飞行实施阶段签派工作的主要任务是（ ）	对航班动态的全程监控	签派放行	拍发FPL报	做好提示讲解
1627	飞行预先准备阶段需要拍发的电报有（ ）	PLN报	AD 报	FPL报	CHG报
1628	飞行中对油量评估到目的地上空油量不低于( )	最低储备油量	等待油量	备降油量	酌情携带油量
1629	飞行中发生的紧急医学事件不包括( )	飞行运行中颠簸导致人员受伤	突发公共卫生事件	造成飞机改航备降等的人员伤病、死	飞机不正常运行导致人员伤病、死亡
1630	非精密进近的最低下降高以（）为基准，当入口标高在机场标高之下2米以上，已（）为	机场标高 入口标高	标准海平面	入口标高	入口标高 机场标高
1631	非精密进近中如果已下降到最低高度或高仍不能取得继续进近所需的目视 参考，则：	立刻复飞	继续下降	保持该高度直至能见跑道	保持该高度直至复飞点，如果到达复飞点以前仍不能转为目视，则应当在复飞 点按复飞程

1632	非精密进近最低标准中的能见度取决于( )。I.飞机分类和进近方式 II.最低下降高度 III.可用的目视助航设施	I、II、III	I、II	I、III	II、III
1633	非精密进近最后进近航段的最佳下降梯度为（）	5%	6.5%	4%	3%
1634	非精密直线进近的最低标准应当包括（ ）和（ ）两个要素	最低下降高度/高、能见度	最低下降高度/高、云高	能见度、云高	决断高、能见度
1635	高高原机场机组资质：机长和副驾的资质以及年龄限制( )	具备在一般高原机场３００小时或以上的飞行经历时间，或者总计２００小时或以上的机长飞行经历时间，方可进入一般高原机场运行担任机	具备在一般高原机场500小时或以上的飞行经历时间，或者总计２００小时或以上的机长飞行经历时间，方可进入一般高原机场运行担任机长；	具备在一般高原机场３００小时或以上的飞行经历时间，或者总计100小时或以上的机长飞行经历时间，方可进入一般高原机场运行担任机长；	具备在一般高原机场500小时或以上的飞行经历时间，或者总计３００小时或以上的机长飞行经历时间，方可进入一般高原机场运行担任机长；
1636	高高原运行机长资格( )	具备在本机型５００小时或以上的机长飞行经历时间，并在以高高原机场为起飞或目的地机场运行８个航段或以上，其中在高高原机场不少于３个落地（不含模拟机），方可进入高	具备在本机型300小时或以上的机长飞行经历时间，并在以高高原机场为起飞或目的地机场运行８个航段或以上，其中在高高原机场不少于３个落地（不含模拟机），方可进入高	具备在本机型５００小时或以上的机长飞行经历时间，并在以高高原机场为起飞或目的地机场运行10个航段或以上，其中在高高原机场不少于３个落地（不含模拟机），方可进入高	具备在本机型５００小时或以上的机长飞行经历时间，并在以高高原机场为起飞或目的地机场运行８个航段或以上，其中在高高原机场不少于6个落地（不含模拟机），方可进入高
1637	各机型标准中的风速以平均风为准，在实际运行中应以平均风作为放行依据，可适当参考最大阵风。（）	该条规定仅适用于E190机型	该条规定仅适用于A320机型	该条规定适用于E190和A320机型	以上都不对
1638	根据《飞行运行手册》9.10.1.4恶劣天气的避让和处置原则，以下正确的是：（）	当天气预报报告飞行沿途可能有雷雨或机载气象雷达发现有遭受潜在的危险天气时，只有当机载气象雷达工作正常时才能按仪表飞行规则条件签派放行	原则是每一次雷雨都按危险天气对待，当天气预报或已知有雷雨时应尽早采取措施，避开雷雨区	在飞机起飞前，机长和飞行签派员应当根据气象情报，特别是最近的天气报告和预报，分析雷雨的性质、发展趋势、移动方向等因素，选择绕飞雷雨区的航线和备降机场，共同研究决	以上都对
1639	根据《航空承运人湿跑道和污染跑道运行管理规定》，航空公司在跑道表面有超过（）毫米积水或当量厚度的雪浆时，禁止飞机起	13（含）	13（不含）	16	18
1640	根据飞行中结冰条件的定义，空中全温（TAT）小于或等于（ ）℃，且存在可见的潮气，认为存在结冰条件	5	3	0	10
1641	根据民航局延误原因“只通两段”的要求，何种情况下该飞机当日执行的最后一段不会被FNS系统强制改判为公司原因延误（）	飞机当日执行4段航班，第一段延误，第二段正常，第三段延误，第四段计划过站时间满足局方标准，但航	飞机当日执行3段航班，第一段延误，第二段延误，第三段计划过站时间不满足局方标准，但航班延误。	飞机当日执行3段航班，第一段延误，第二段延误，第三段计划过站时间满足局方标准，但航班延误。	飞机当日执行2段航班，第一段延误，第二段计划过站时间不满足局方标准，航班延误。
1642	根据运行规范C0013备降机场仪表飞行规则天气最低标准：局方对CATII或III的备降天气最低标准的许可是基于合格证持有人获得了C0023的（ ）。	CAT III单发运行批准	CAT III双发运行批准	CAT II 单发运行批准	CAT I 单发运行批准
1643	公共航空运输企业，从事国际运输的所载的人、行李、货物应该受( )检查	边检、海关	警察	安检人员	其他人员
1644	公司对航班的运行控制责任可以委托给公司以外的哪些机构?	不可委托	航空公司	站调	地面代理公司
1645	公司可以拒载的情况( )	拒绝接受安全检查的旅客	醉酒旅客	两岁以下儿童	身体不适
1646	公司全球地面代理公司AURORA运控总部设立在（ ）	迪拜	纽约	法兰克福	伦敦
1647	公司原因如飞机故障、机组等原因造成航班取消时，按照“（）”原则	一通到底	只通两段	统一决策	系统自动判断
1648	共同负责补充运行航班的起始、持续、改航和终止的人是（ ）	机长和运行副总	机长和飞行签派员	总飞行师和运行副总	机长和总飞行师

1649	共用安全带的限制( )	无限制	可以供机上每一个2周岁以上人员使用的经批准的座椅或者卧铺;	可以供机上每一个2周岁以上的人员单独使用的经批准的安全带,但在航路飞行期间,占用一个卧铺的三个人和占用一个多座座椅或者长座椅的三个人可以共	可以供机上每一个2周岁以上的人员单独使用的经批准的安全带,但在航路飞行期间,占用一个卧铺的两个人和占用一个多座座椅或者长座椅的两个人可以共用一条
1650	关键发动机失效时，飞机会有什么（）	阻力系数增大	升力增大	升阻比增大	重力增大
1651	关于Ⅱ类运行最低标准，以下哪项说法是正确的	DH不低于60米，VIS不小于800米的精密进近着陆	DH低于60米但不低于30米，RVR不小于300米的精密进近着陆	DH低于30米，RVR不小于300米的精密进近着陆	DH低于60米但不低于30米，RVR不小于550米的精密进近着陆
1652	关于HUD标准Ⅱ类，以下说法错误的是：	需在Ⅱ类进近图下方做特别标注才可使用	机场必须有可用的II类程序	使用机场已公布的Ⅱ类运行最低标准	地面按照标准II类运行要求保障，无额外要求
1653	关于充分做好备降预案评估工作的实施，签派员除考虑天气标准外，还应考虑哪些因素	以上都是	机场的地面设备	机场的旅客保障能力	机场的消防救援能力
1654	关于导航数据库生效时间正确的是（）	Jeppesen导航数据库正常生效时间为0000（UTC）	Jeppesen导航数据库正常生效时间为0900（UTC）	Honeywell导航数据库正常生效时间为0000（UTC）	Honeywell导航数据库正常生效时间为1700（UTC）
1655	关于签派员的签字放行，下列说法正确的是( )	授权的AOC值勤签派员可以委托其他人员代替其在签派放行单上签字，但签派放行的决定必须由飞行签派员本	责任机长可以委托副驾驶代替其在签派放行单上签字，但此决定必须由责任机长本人做出。	授权的AOC值勤签派员不可以委托其他人员代替其在签派放行单上签字，且签派放行的决定必须由飞行签派员	责任机长不可以委托副驾驶代替其在签派放行单上签字，签字表明其对放行内容的认可
1656	国际航班备降或长时间延误时需要确认的内容是（）	以上均是	同一天是否有相同航班号	飞越批复是否有效	机组执勤期
1657	国内备降场以下导航设备不能算两套的是( )	ILS/VOR/DME	ILS/RNP APCH	ILS/RNP AR	RNP APCH/AR
1658	国内航班申请，预先飞行计划批复解读中客运加班由（）表示	C/B	L/W	H/Y	H/G
1659	国内机场的日出日落时间在( )可以查到	NAIP总则	NAIP机场	NAIP航路	每天机场实时观测汇报
1660	国内某航班计划于3月12日12时执行飞行任务,航空公司应于何时向空中交通管制单位提交该航班的飞行预报的申请?（）	至少3月11日15时前	至少3月12日00时前	至少在3月12日11时30分前	至少在3月12日11时前
1661	国内某机场跑道边灯在夜间21:00北京时突然发生故障，原01号跑道起飞最低标准为400米，则此时起飞最低标准为（）米。	400	800	1600	不适航
1662	航班备降后，公司在备降机场( )向旅客提供伙食或住宿。	无需	应当	按备降原因	按等待时间
1663	航班返航后，签派员（）按初始放行的要求，按新的起飞时间重新放行该航班，重新	必须	可以	不需要	视情况决定是否
1664	航程较长时采用阶梯巡航方式是因为：（）	随着飞机重量的减小，尽可能使飞机在其最优化的巡航高度飞行	阶梯爬升只是为了满足ATC的管制要求	喷气式飞机采用阶梯爬升方式没有特别的涵义，只有活塞式飞机采用阶梯	阶梯爬升机组飞行习惯
1665	为（）	30天	3个月	6个月	12个月
1666	航空公司根据航班、航线、机型等情况自主选择备降机场后，应当（ ）。	主动与目的地备降机场签订备降保障协议或在机场使用协议（或地面服务保障协议）中明确备降保障条款	根据实际运行情况按需联系机场当局	尽量避免前往该机场备降	以上均不对
1667	航空器起飞前，已知标高和高度表显示气压高度之间差值不超过( )米	23	25	45	60
1668	航空器起飞应当使用全跑道，除非航空器驾驶员申请或（）	机场、机型和气象条件另有明确规定	情报、机型和气象条件另有明确规定	情报、机场和气象条件另有明确规定	机场、机型、和情报另有明确规定
1669	航空器停在跑道上，当气压值调到修正海压时，气压高度表一般看作指示（ ）	机场标高	座舱高度	零点高度	0米
1670	航路、航线飞行或者转场飞行的安全高度，在平原地区应当高出航路中心线、航线两侧各25千米以内最高标高（）	300米	400米	500米	600米
1671	航路飞行阶段，目的地机场、目的地备降机场和航路备降机场的天气信息进行监控应由	签派员和飞行机组	飞行机组	签派员	管制员
1672	航路上发生一发失效，发动机推力应设定为（）	TOGA	MCT	MCL	IDEL
1673	航路图的航图符号释义在哪里查（）	机场图	在航路部分	在总则的航图符号	在机场部分
1674	航图上的REDL是指（）。	红灯	二次放行	跑道边灯	等待线

1675	合格证持有人不得违反（）实施运行,不得超越批准的偏离或者豁免。A.运行合格证 B.运行规范 C.其它批准项目	AB	AC	BC	ABC
1676	合格证持有人的主基地为非高原机场的应当满足什么条件，（ ）年或（ ）架次，才可以在一般高原机场运行	1,300	2,300	2,500	1,500
1677	合格证持有人应当在（ ）向局方报告运行中出现的飞行机组成员.维修及其他运行控制人员发生的人为差错。	72小时内	36小时内	24小时内	12小时内
1678	合格证持有人运行的飞机应当是在中华人民共和国登记的民用飞机,并携带现行有效的（ ）。 A.适航证 B.国籍登记证 C.无线电电台执照	ABC	ABD	BCD	ABCD
1679	机场运行标准遵守CCAR121 、CCAR-97 规定最低运行标准，标准采取的最高值包括（	运行规范中批准的最低运行标准	机场资料公布的最低运行标准	飞行机组最低运行标准	以上全是
1680	机场运行最低标准：机场用于起飞和进近着陆的运行限制。对于类精密进近（APV）着	VIS/RVR和DA/DH表示	VIS/RVR和MDA/MDH表示	VIS和DA/DH表示	RVR和决DA/DH表示
1681	机翼上表面的冰、雪、霜等污染物会使失速迎角（ ）	增大	减小	不变	无法确定
1682	机长应当确保在飞行期间发生的所有机械不正常情况，都能在该飞行时间结束时如实填	飞机飞行记录本	签派放行单	飞行任务书	运行飞行计划
1683	机组报告点是指（ ）	是某个航路点，向机组询问飞行高度及预计二放点后航段的高度， 预达二放点的时间，实时机载油量及预达二放点的剩余燃油量其他机长认为要	为保证实施二次放行，选择航路上二放点前 2-3小时航程的某一点。	向机组发送ETOPS制定备降机场天气的航路点。	是二放点前的一个点，签派员向机组发送初始和最终目的地机场及其备降场的天气信息，机组获取信息后及时回复。
1684	机组成员值勤期应当从（）开始算起	为了完成该次任务而到指定地点报到时刻	抵达航空器时刻	为了完成该次任务从居住地或驻地开始出发时刻	为完成该次任务而了解气象情况和飞机运行情况时刻
1685	机组的预先准备应当在（）进行	飞行前一日	机组签到时	预计起飞前1小时	预计起飞前30分钟
1686	极地运行，卫星通信高于( )纬度不可用	70	75	65	82
1687	计算机飞行计划中颠簸指数超过14时，签派员应该( )。	改变飞行高度层或更改航路等，避免进入严重颠簸区	放行时提醒机组，并统一放行意见	提前做好各种预案，密切监控航班状态	以上全是
1688	检查航空器冰、雪、霜等污染物的方法有（ ）	目视检查	触摸检查	AB 都对	AB都不对
1689	接地带灯不工作对I类盲降进近的影响错误的是( )	无影响	若使用飞行指引仪则无影响	若使用HUD则无影响	若使用自动驾驶则无影响
1690	紧急备降是指航班发生（ ）等紧急情况而需要尽快降落。 A.空中遇险 B.非法干扰 C.危险品泄漏 D.目的地机场天气	ABC	ABD	ACD	BCD
1691	紧急迫降的形式不包括( )	机场跑道上迫降	野外迫降	机场跑道外迫降	海上迫降
1692	紧急医疗训练( )一次	24个月	12个月	6个月	36个月
1693	进近过程中，精密进近雷达管制员应当（ ）	向航空器提供其相对下滑道的位置情报及进行高度调整	提醒航空器开始下降并检查决断高度	提前确认跑道是否满足目视进近气象条件	提前告诉机组停机位信息
1694	精密进近的最低着陆标准用( )表示	决断高,云高	决断高,跑道视程/能见度	决断高,超障高	最低下降高，能见度
1695	精密进近下降到决断高（DH）时，如果不能建立目视参考，航空器应当（）	立即复飞	继续下降	保持（DH）飞行至复飞点后复飞	在空中进行盘旋等待
1696	境外工作的飞行签派员，24h内连续工作10h，有哪些要求( )	合格证持有人在经局方批准后,可以安排在境外工作的飞行签派员,在24小时内连续工作超过10小时,但在每个24小时期间内,应当安排该飞行签派员至少连	合格证持有人在经局方批准后,可以安排在境外工作的飞行签派员,在24小时内连续工作超过10小时	合格证持有人在经局方批准后,可以安排在境外工作的飞行签派员,在24小时内连续工作超过10小时,但在每个48小时期间内,应当安排该飞行签派员至少连续	合格证持有人在经局方批准后,可以安排在境外工作的飞行签派员,在24小时内连续工作超过10小时,但在每个48小时期间内,应当安排该飞行签派员至少连续
1697	局方规定提前（）小时取消航班可不计入正常率统计。	3	4	5	6
1698	具备在一般高原机场（ ）小时或以上的飞行经历时间， 或者总计（ ）小时或以上的机长飞行经历时间，方可进入一般高 原机场运行担任机长；	300 200	300 100	500 200	500 100

1699	具有增压座舱的涡轮发动机飞机应急下降和急救用的补充氧气要求2小时的供氧量，是( )分钟下降至要求高度，并在该高度保持( )	5 115	10 110	15 105	20 100
1700	临时机场的作用是( )	当主用机场不可用时，合格证持有人用以临时着陆的机	由于风的因素导致主用机场不可以用	给飞机提供配餐、饮料、供应品等	给飞机加油
1701	旅客航程弥补计划规定是( )	24小时可接受	4小时可接受	8小时可接受	48小时可接受
1702	旅客视角正常性T3目标为（）	同比提高1%或达到80%	0.75	同比提高2%或达到85%	都不对
1703	旅客手提行李放置要求( )	可以不装载在航空器内经批准的货架	可以直接放置在就座乘客的正上方	可以挡住旅客视线	进行系留以避免空中颠簸时发生移动
1704	旅客座位数为90，旅客人数为70，需要( )个灭火器	1	2	3	4
1705	没有TCAS7.1的飞机可以执行下面（）航线？	三亚=金边	海口=曼谷	三亚=合肥（执行A1航路）	三亚=武汉
1706	灭火剂（易燃液体，易燃气体）不能使用( )	水类灭火剂	卤代烃灭火器	干粉灭火器	泡沫灭火器
1707	灭火器不该安装在( )	驾驶舱	客舱	厨房	电子设备仓
1708	民航局2024年航班正常性考核指标中，到港正常率低于（）（不含）并且比例最高的3家客运航空公司，予以通报。	0.7	0.85	0.75	0.8
1709	某B737-800型飞机执行成都至大连的航班任务,以首都机场为备降场（不考虑CATII),则其备降的计划最低标准为（）。	决断高(DH)增加30米，能见度增加800 米，在两条较低标准的跑道中取	决断高(DH)增加60米，能见度增加800 米，在两条较低标准的跑道中取	决断高(DH)增加60米，能见度增加1600 米，在两条较低标准的跑道中	决断高(DH)增加120米，能见度增加1600 米，在两条较低标准的跑道
1710	某次飞行的目的地机场的着陆能见度标准为600米，机长为新机长，着陆前从通播中得知能见度为1500米，则（ ）	应当备降	可以着陆	应结合决断高判断能否着陆	听从管制指挥
1711	某大型飞机的下滑接收天线至着陆主轮的垂直距离为6m,在ILS基准高为14m的跑道作进近时,有增加场外接地的危险,因此将该项类飞机的决断高提高为（ ）	75 m	90 m	100m	120 m
1712	某飞行签派员原来具有B737-300的签派放行权，现公司新购置了B757-200，则该飞行签派员应接受（ ）训练才能具有该机型的	转机型训练	初始训练	差异训练	升级训练
1713	某航空承运人有MA60、A320、A319、A321四种机型，作为一名合格的飞行签派员，应具备的运行熟悉要求是：（）	在前12个日历月内，在他所能签派的飞机上共完成至少5小时的驾驶舱	在前12个日历月内，在他所能签派的飞机上共完成至少10小时的驾驶舱	在前12个日历月内，在他所能签派的飞机上共完成至少15小时的驾驶舱	在前12个日历月内，在他所能签派的飞机上共完成至少20小时的驾驶舱
1714	某航路备降场只有一套VOR进近程序，其正常落地标准为MDH200米，能见度1200米，则该机场的备降标准必须满足:（）	MDH不低于320米，VIS不低于2800米	MDH不低于290米，VIS不低于1200米	MDH不低于200米，VIS不低于1200米	MDH不低于260米，VIS不低于2000米
1715	某机场R01盲降的最低着陆标准800米，R19最低着陆标准为VOR 1200米，静风，该机场作为延程运行指定备降机场的天气最低标准	2000米	1600米	2400米	3200米
1716	某机场跑道的磁方位为50度和230度，气象风90度，当航空器按顶风落地时使用多少号跑	05号跑道	23号跑道	30号跑道	12号跑道
1717	某机型旅客座位数为210个，某次航班乘员190人，应当配备几名乘务员？（）	3个	4个	5个	6个
1718	某跑道I类精密进近最低标准RVR600米,如外指点标故障,则此时的最低标准为（）。	RVR600米	RVR800米	RVR600或VIS800米	无法使用I类精密进近
1719	某跑道公布了VOR/DME和RNP APCH进近程序，假设RNP APCH进近程序中的最低温度为5° C，实际温度为0° C，以下()天气标准不能应	LNAV	LNAV/VNAV	VOR/DME	CIRCLING
1720	某新机长执行北京-成都，备降场为重庆的航班，已知重庆机场为双盲降，正常落地标准，则备降标准为（）。	DH120/VIS1600	DH90/VIS1600	DH60/VIS800	DH180/VIS2400
1721	目视盘旋进近适用于（）	最后进近航迹与跑道中线延长线交角大于15°（A、B类飞机大于30°）或者直线进近的下降梯度大于6.5%的	最后进近航迹与跑道中线延长线交角大于25°（A、B类飞机大于30°）	或者直线进近的下降梯度大于5.5%的情况	或者直线进近的下降梯度大于4.5%的情况
1722	判断备降机场是否可用时应考虑的相关因素包括（ ）	以上全部	飞机构型、重量、系统和剩余燃油	备降航路上的风和天气的状况、备降航路上的最低飞行	备降航路上的燃油消耗
1723	判断防冰液的保持时间的因素是（ ）	气温	防冰液类型	天气现象	以上都有
1724	跑道中线灯故障对使用HUD实施I类精密进近最低标准的影响为：	无影响	RVR不得小于800米	RVR不得小于550米	不允许夜间运行
1725	跑道状况代码为()及以下时，禁止起降	1	2	3	4
1726	起飞备降场的计算标准按照( )计算	备降标准	落地标准	起飞标准	都不是

1727	起飞后发生意外运行情况下,机长和合格证持有人可以将CCAR-121允许的最大飞行值勤期延长( )。	1小时	1.5小时	2小时	至可以将飞机安全地降落在下一个目的地机场或备降机
1728	起飞中的速度依次是( )	V2.	VMCG.	V2.	V1, ,V2,
1729	起飞最低标准中的云高至少应当高出控制障碍物（）米。云高数值按（）米向上取整。	60；10	60；5	50；10	50；5
1730	签派放行涉及飘降程序航线时，以下正确的是()	指定的飘降备降场需列入签派放行单并满足着落标准	指定的飘降备降场需列入签派放行单并满足备降标准	指定的飘降备降场满足着落标准可不列入放行单	指定的飘降备降场满足备降标准可不列入放行单
1731	签派放行时无起飞备降场可选，则起飞最低标准应该为（）。	不低于着陆最低标准	RVR不小于500米	不低于该机场起飞最低标准	RVR不小于400米
1732	签派放行释压航线时，针对释压机场有什么要求( )	需列入签派放行单并满足着落标准	需列入签派放行单并满足备降标准	满足着落标准可不列入放行单	满足备降标准可不列入放行单
1733	签派员必须在收到机组二次放行信息后，据此计算二次放行计划，重新签派放行评估，在不晚于飞机预计到达二放点前( )分钟将二次放行信息传送给机长。	30	60	90	120
1734	签派员的定期复训，对于组类II飞机，除经批准减少外，至少具有（）小时	20	30	40.0	62.0
1735	签派员运行熟悉和模拟机要求时间规定( )	运行熟悉5小时，额外增加一次起飞和着陆代替一个飞行小时的方法,将运行熟悉小时数减少至不低于2.5小时;如果使用飞行模拟机来满足本款要求,不得减少小	运行熟悉10小时，额外增加一次起飞和着陆代替一个飞行小时的方法,将运行熟悉小时数减少至不低于２．５小时;如果使用飞行模拟机来满足本款要求,不得减	运行熟悉10小时，额外增加一次起飞和着陆代替一个飞行小时的方法,将运行熟悉小时数减少至不低于5小时;如果使用飞行模拟机来满足本款要求,不得减少小时	运行熟悉20小时，额外增加一次起飞和着陆代替一个飞行小时的方法,将运行熟悉小时数减少至不低于２．５小时;如果使用飞行模拟机来满足本款要求,不得减少
1736	签派员资质评估( )一次	12个月	24个月	36个月	6个月
1737	确定多发飞机基本起飞最低标准是按（）。	发动机数量	机型	超障要求	
1738	确定飞机是否存在冰霜污染物的最终责任人是( )	机长	机务放行人员	飞行签派员	除防冰操作员
1739	如果按照仪表飞行规则签派飞机飞行前，应当在签派放行单上至少为每个目的地机场列出一个备降机场。当目的地机场和第一备降机场的天气条件预报都处于边缘状态时，应	再指定至少一个备降机场	暂停放行航班	等天气好转再放行航班	请示值班领导做决定
1740	如果机长在某型别飞机上作为机长运行未满100小时，则合格证持有人运行规范中对于正常使用机场，临时使用机场和加油机场规定的最低能见度应当增加（）米。	400	800	1200	1600
1741	如果延程运行时间超过180分钟，每个指定的延程运行备降机场应当能够提供等效于或高于国际民航组织规定的第（）类救援和消防服务(RFFS)的要求。	6	5	4	7
1742	如果一架多发飞机上所需的设备失效，（）指示飞机是否可以继续飞行	初始签派放行单	运行规范	合格证持有人手册	飞机的MEL
1743	如果一架飞机的机载气象雷达失效，且在计划航路上预报有雷雨，则飞机放行条件是（）。	白天VFR条件	上升和下降时目视（VFR）飞行，并且在航路上可以保持目视飞行	VFR条件	夜间VFR
1744	如选择具备基于GNSS导航源的类精密进近程序的机场作为备降机场计算备降机场天气标准时,合格证持有人应当经过局方批准并确保:在签派或放行时,（ ）在目的地机场和备降机场同时计划使用类精密进近程序。	不得	可以	一定条件下可以	不确定
1745	山区飞行，当航线上有大风或者强烈的上升下降气流时，距离障碍物的最低安全高度不	1200米	1000米	800米	600米
1746	上海电报中心SITA地址是：	SHAFP8X	ZBPEZMFP	CANUOCZ	ZGGGUOXX
1747	设备降级对起飞最低标准说法错误的是（）	接地区RVR不工作，起飞RVR不小于500米	中线灯不工作，起飞RVR不小于400米	跑道末端灯不工作不允许夜间运行	停止端RVR不工作，起飞RVR不小于200米
1748	设计复飞转弯区时，考虑飞机建立坡度时间为（）	3秒	5秒	6秒	10秒
1749	什么是ETOPS等时点( )	即在预定航路上一发故障后以选定的改航速度，按预报的风、温度计算的到两个最近的延程运行备降场时间相	前往目的地机场和返回起飞机场时间相等的点	前往备降场和目的地机场时间相等的点	前往初始目的地机场和最终目的地机场时间相等的点
1750	实施II类运行的条件是（ ）：	机场、驾驶员符合II类运行条件	机场、飞机、驾驶员符合II类运行条件	机场安装II类运行设备	机场、飞机、驾驶员以及天气符合II类运行条件

1751	实施国内定期载客运行的航空承运人的飞行机组成员，其飞行时间及休息时间的规定正确的是（）	在规定休息期内，航空承运人不得分配其任何工作	1年内不能工作超过500小时	30天内不能工作超过50小时	连续7天内，有至少连续24小时的休息期
1752	使用二次放行对航班运行有什么好处（ ）。 a. 节省油量 b. 增加业载 c. 节省飞行时间	a	a.b	a.b.c	b,c
1753	释压飘降分析可采用什么图纸作业？A高空图B1:10万地形图C1:50万地形图（）	AB	ACd	BC	ABC
1754	收到爆炸物信息应该怎么处置（ ）	立即报告本单位值班领导	继续航空器上的活动	透露给其他人员	可以滞留在危险品100米以内
1755	收到匿名电话或局方通知有危及航空器安全信息的,是否清舱？（）	必须清仓	无需清仓	机长根据实际情况决定	会商决定
1756	特殊机场 MEA之上多少（ ）FT不需要机长的特殊资质	1000	2000	1500	500
1757	停止端RVR故障对起飞最低标准的影响（）	RVR不小于200米	RVR不小于400米	RVR不小于500米	不允许夜间运行
1758	通信测试点是指（ ）	此点是航路上预计到达二放点前1.5-2 小时航程的某一点	是某个航路点，向机组询问飞行高度及预计二放点后航段的高度， 预达二放点的时间，实时机载油量及预达二放点的剩余燃油量其他机长认为要	是二放点前的一个点，用于获得计算从二放点再次签派放行飞机至最终目的地机场所需最小油量的数据。	是二放点前的一个点，签派员向机组发送初始和最终目的地机场及其备降场的天气信息，机组获取信息后及时回复。
1759	我国境内的空中交通管制工作，统一组织实施者是（）：	中国人民解放军空军	国家民航局	国家民航局空管局	总调度室
1760	无空军一号的航路，外籍能否飞（ ）	不可以	可以	申请临时批复	不确定
1761	下滑台或航向台靠电池供电，对II类着陆最低标准的影响（ ）。	不允许	无影响	RVR不小于400米	RVR不小于800米
1762	下列不属于装载舱单的内容是（）	运行规则	最大起飞重量	装载燃油量	最大无油重量
1763	下列关于II类运行说法错误的是（ ）	运营人获得II类运行资格即可在有II类ILS程序的机场实施II类运行	实施II类运行需获得局方批准	实施II类运行的仪表、设备和飞机必须满足局方适航要求，并获得局方批准	执行II类运行的飞行机组至少由2名驾驶员组成，并且均完成了按照局方批准的低能见度进近训练大纲要求实施的训练和检查
1764	下列机场跑道设施失效对实施I类ILS落地完全没有影响的是（）	备用灯光电源系统	跑道中线灯	进近灯光系统	跑道边灯
1765	下列哪个文件不应当附在签派单中？（）	装载舱单	气象资料	航行通告	飞行计划
1766	下列哪项不是航行时间组成（ ）	滑出	滑入	空中	上客
1767	下列哪项是每个机组成员应当配备的飞行装具?	1把救生斧	1个正常工作的信号装置	1个手提式灭火器	一个处于良好工作状态的手电筒
1768	下列哪项是每位机组成员应配备的工具？（）	一个处于良好工作状态的手电筒	一副眼镜	开驾驶舱门的钥匙	合格证持有人的手册
1769	下列哪项应用于犯罪嫌疑人的押送？（）	在一次航班上，押解人员要3倍于犯罪嫌疑人	禁止航空公司向犯罪嫌疑人提供饮料	犯罪嫌疑人必须坐在押送者与过道之间	禁止航空公司向犯罪嫌疑人提供餐食
1770	下列哪一项是航空承运人驾驶员必须重新建立的新近经历要求？（ ）	至少一次全停着陆训练	至少一次盘旋进近着陆训练	至少一次精密进近至合格证持有人规定的最低天气条件下的最低高度	至少一次非精密进近至合格证持有人规定的最低天气条件下的最低高度
1771	（）	飞行签派员	乘务员	驾驶员	安全保卫员
1772	下面属于国内定期运行的航空承运人的签派单的必须内容是（）	起飞机场、中途机场、目的地机场、备降场和航班号	货物重量、平衡数据、最低燃油量	机上所有乘客的名字和最低燃油量	货物重量、平衡数据、飞机的国籍号
1773	夏秋航季的换季时间为（）。	日历年3 月最后一个周日到10月最后一个周日之前的周	日历年3 月最后一个周日到10月最后一个周日	日历年3 月最后一个周六到10月最后一个周六	日历年3 月最后一个周六到10月最后一个周日
1774	相关单位所编制的综合应急预案，应按局方相关要求，在预案印发后的（）个工作日内，向民航局及所属地区管理局备案。	20	15	10	5
1775	新发布的一级航行通告的标志是：（ ）	NOTAMN	NOTAMC	NOTAMR	NOTAM
1776	新机长 IFR 最低天气标准最低下降高（MDH）或决断高（DH）和着陆能见度最低标准，分别增加（ ）	30/800 米	30/1600 米	60/800 米	60/800 米
1777	新引进飞机不满足运行熟悉（ ）天内仍可担任签派员	90	120	60	180

1778	选择具备II类或III类PA的机场作为备降机场计算备降机场天气标准:对于至少一套III类PA程序的机场,云高不得低于（）米,能RVR不得低于（）米。	60；550	60；600	120；550	120；600
1779	选择起飞备降机场时应考虑的因素有（）。A.备降机场的着陆最低标准和天气条件 B.航线最低安全高度 C.至起飞机场的距离	AB	AC	BC	ABC
1780	烟雾会使飞行员产生怎样的错觉？（）	飞机距跑道比实际远的错觉	飞机距跑道比实际近的错觉	距跑道直线距离和无能见度限制时的距离相同	不会产生错觉
1781	延程运行空中阶段，APU启动失败，应在多长时间内向局方通报（ ）	24	48	72	96
1782	延伸跨水需要的携带的设备（ ）	以上均是	救生筏	应急定位发射器	救生筏上带有烟火信号装置
1783	业务载重量不包括（）	机组	旅客	行李	邮件
1784	夜间实施I、II类精密进近的跑道必须装有（）、中线灯、入口灯和跑道端灯	跑道边灯	滑行道中线灯	滑行道边灯	进近指示灯
1785	（）米	550	800	1600	2400
1786	一般来讲，I型防冰液和II型防冰液，（）保持时间长	I型防冰液	II型防冰液	无法确定	一样长
1787	一架非定期航班飞机在不熟悉的地方飞行时，飞机上应安装哪种装备？（ ）	适合的烟雾信号装置	闪烁的彩色烟及信号镜	为每位乘客的援救装置	救生筏
1788	一条跑道长3000M，入口内移200M，停止道60M，净空道200M，请问该条跑道的可用起飞距离是（）。	2800M	3000M	3060M	3200M
1789	依照180分钟ETOPS规则运行的飞机（）：	可以在一发失效时，在静止的大气环境中可飞行180分钟以达到合适的	可以在航路上任意一点，使用正常巡航速度飞行180分钟抵达合适的机场	可以在一发失效时，在主要气候条件中可飞行180分钟以达到合适的机	可以在合适的机场出发，使用正常巡航速度飞行180分钟抵达合适的另一
1790	已在B757－200飞机上审定合格并在相同职位工作过的机组成员在转入B767－200的同一职务之前，必须完成（）？	转机型训练	初始训练	差异训练	升级训练
1791	以下不属于须对初始放行单进行修改、更新或签署一个新的签派放行单，并应当记录更改的内容的是（ ）	在签派放行单上的飞机注册号已更改	受MEL/CDL限制的项目在原签派放行单所列的机场无法满足保障运行	任何情况下实际加油量和放行油量相差不超过200公斤	航班载量结算时，当实际载量超过预配载500KG时，载重平衡席须将货物截载重量录入FOC系统并电话通知放行签派员，放行签派员须重新评估计，若需调整油量，放行签派员须通知机长，必要时重新制作签派/放行单，同时通知载
1792	以下不属于重新/更改签派放行单的条件（ ）	在签派放行单上的飞机注册号已更改	受MEL/CDL限制的项目不同于在签派放行单上列出的、或未在签派放行单	飞机起飞后返航或备降	机长未在放行单上签字
1793	以下对“值勤时间定义”理解正确的是（ ）	值勤时间应当从飞行签派员为放行飞机而了解气象情况和飞机运行情况时刻开始，至所签派的每架飞机已完成飞行，或已超出其管辖范围，或由另一位经审定合格的飞行签派员接替其工作为止	值勤时间应当从飞行签派员为放行飞机乘坐公司提供的交通工具时刻开始，至所签派的每架飞机已完成飞行，或已超出其管辖范围，或由另一位经审定合格的飞行签派员接替其工作，并乘坐公司提	值勤时间应当从飞行签派员为放行飞机坐私人的交通工具时刻开始，至所签派的每架飞机已完成飞行，或已超出其管辖范围，或由另一位经审定合格的飞行签派员接替其工作并乘坐私人的交通工具返回	值勤时间应当从飞行签派员为放行飞机而了解气象情况和飞机运行情况时刻开始，至所签派的第一架飞机已完成飞行，或已超出其管辖范围，或由另一位经审定合格的飞行签派员接替其工作为止
1794	以下对减推力起飞描述正确的是（）。	允许在被积水、融雪、雪覆盖的跑道上运行	不允许在湿跑道上运行	减推力总量不得超过全额定起飞推力的30%	当实际起飞重量（ATOW）小于按实际大气温度（OAT）确定的最大允许起飞重量（MTOW） 时，为节省发动机的寿命，把起飞推力减小，使之和实际起飞重量相对应，能满足必须的性能要
1795	以下二放的目的不正确的是（ ）	增加业载	节省燃油	减轻飞行员的负担	提高经济效益

1796	以下关于新机长运行标准描述正确的是()？	对于正常使用机场、临时使用机场或者加油机场规定的最低下降高(MDH)或者决断高(DH)和着陆能见度最低标准，分别增加 30 米(100 英尺)和 800 米(1/2 英里)或者等效的跑道视程(RVR)	对于用作备降机场的机场，最低下降高(MDH)或者决断高(DH)和能见度最低标准无须在适用于这些机场的数值上增加，但是任何时候，着陆最低天气标准不得小于 90 米(300 英尺)和 1600 米(1 英	以上描述均正确	以上描述均不正确
1797	以下属于特殊机场是( )	兰州	大连	衢州	西宁
1798	应急训练应该( )年进行一次	1	2	3	4
1799	营运人应建立导航误差的报告和分析程序，用以确定有关改正措施，通常采取的措施不包括（ ）。	申请偏离/豁免批准	修改训练大纲	修改系统或限制应用	补充训练
1800	遇到突发事件，值班签派员负责( )	应立即记录发生的时间、地点、航班、机号、采取的措施和其他必要的内	记录	报告上级	联络机长
1801	运规中批准PBCS的条款是（ ）	B0035	B0031	C0039	A0083
1802	运规中批准二次放行的条款是	B0035	B0031	A0039	D0001
1803	运价管理中的特点有哪些（）？1.时效性 2.准确性 3.合理性 4.正常性	123	234	1234	134
1804	运行规范的B部是（B ）。	总则	航路批准、限制和程序	终端区仪表程序和机场的批准和限制	航空器维修
1805	运营人评估确定机场运行最低标准时一般不包括（ ）。	参考其他公司经局方批准使用HUD或EVS的最低标准	局方批准给运营人的机场最低标准	飞行机组的最低运行标准	局方公布的机场最低标准
1806	在ILS精密进近程序中，复飞点规定为（）	决断高度或高与下滑道的交点	跑道入口	机场归航台	机场内的DME台
1807	在I类ILS进近中，哪种设备可以被不工作的中指点标代替？	中指点标不影响直线进入着陆最低标	ASR和PAR	示位台、PAR和ASR	监视雷达
1808	在到达签派或放行单中指定的重新签派或放行点时，如果机长没有收到并明确表示接受重新签派或放行，则（）	可以直接认为机长同意二次放行	只要评估油量满足，可以直接认为机长同意二次放行	直接指挥在任意满足机型要求的备降机场备降	只能按原始的签派放行实施运行
1809	在地面，发动机启动之前，如果有设备失效，你将参考（）手册？	QRH	FCOM	MEL	
1810	在地面飞机出现故障时应查找（）	MEL	QRH	AFM	MMEL
1811	在飞机预计发生低油量状态时签派员应做好对空支持，以下通讯方式中，哪些可以作为有效对空支持手段（）	以上都是	ACARS	管制单位	卫星电话
1812	在飞行的关键阶段，( )不得要求飞行机组成员完成飞机安全运行所必需的工作之外的任何其他工作,( )任何成员也不得承担这些	合格证持有人；飞行机组	合格证持有人；客舱乘务组	空中交通管制员；飞行机组	
1813	在飞行高度（）以上的飞行实施之前，机组成员应当将一旦座舱释压时使用氧气的重要	FL100	FL150	FL250	FL291
1814	在飞行期间，飞行签派员应当及时发现可能影响该次飞行安全的 天气条件，有关设施、服务不正常，以及其他任何可以获得的补充	目的地机场、备降机场等所有涉及相关机场的天气情况	航路、飞行情报区临时飞行限制和恶劣天气情况	目的地机场、备降机场服务和导航台不工作的情况	以上皆是
1815	在国内运行，使用( )航路时，需要空中交通管制员批准	X、V	H	B	A
1816	在航路上更改签派或者放行单时，通常需由（ ）做出决定，并且应当记录更改的内容。当涉及更改空中交通管制飞行计划时，应当预先和有关的空中交通管制部门取得协调	飞行签派员和机长	机长	飞行签派员	以上均不对
1817	在机组成员的休息期内,合格证持有人（ ）	不得为机组成员安排任何工作和给予任何打扰	可以安排除飞行外的其它行政工作	在飞行人员紧缺的情况下可以根据实际运行需要安排飞	向局方报备后可安排飞行任务
1818	在进近过程中，飞机到达MDA / MDH或者DA / DH以前，如果进近不稳定时，则（ ）	不得再继续进近	如果没有遇到严重颠簸，则可以继续进近	如果仅仅是由于机载设备的原因，则可以继续进近	可以继续进近
1819	在精密进近地形图上的等高线的基准是（）	跑道入口标高	机场标高	接地区标高	基准点标高
1820	在空中风和温度预报图中，在选定的网格点上用风矢杆表示风速时，一条长线表示速度	5KT	10KT	20KT	50KT
1821	在哪些条件下，必须为航线设置飘降程序（ ）	一发失效或座舱释压	ETOPS	二次放行	高原航段
1822	在起飞时，第三爬升阶段起始于（）。	加速到开始收襟翼速度时	起落架完全收上时	从VLOF加速到V2时	完成襟翼收回时
1823	在签派单上不需填写的内容是（ ）	机组人数	机号	备降机场	燃油量

1824	在确定具体机场最低标准时，运营人必须考虑的因素包括（）。A.在最后进近航段的飞行技术B.所选用跑道的尺寸和特性C.在进近、复飞以及爬升区域中对实施应急程序有影	AB	AC	BC	ABC
1825	在什么情况下，一名飞行签派员有至少连续24小时休息期：（）	连续7个日历日内	连续10个日历日内	连续14个日历日内	连续15个日历日内
1826	在实施ETOPS运营时，除了正常的国际用油要求外，签派员需要确定合适的（）	临界燃油	额外油	航程燃油	备降燃油
1827	在未列入运行规范的机场起飞时，该机场没有批准的或者规定的标准时，下列哪种天气条件满足121的规定：（）	云高240米能见度3200米	云高240米能见度1600米	云高270米能见度2200米	云高300米能见度1500米
1828	在我国机场起飞最低标准公布在（）中。	仪表进近图	标准仪表离场图	目视仪表进近图	机场图
1829	在运行规范的哪个章节可以查询到具体飞机号的特殊运行能力？	D0003	B0007	C0039	D0005
1830	在指定机型的正班运行中，公司《运行规范》中列为(　　)类的机场不可以作为目的地	备降机场（A）	常规机场（R）	临时机场（P）	加油机场（F）
1831	针对EFB系统，典型的安全防御包括（　）	个人防火墙、加入域的、具有相似安全标准的系统集群、数据加密和认证	个人防火墙	数据加密和认证	具有相似安全标准的系统集群
1832	正常和非正常/紧急情况下使用的所有飞机操作程序可以在以下（）手册中查出？	QRH手册	AFM手册	MEL手册	FCOM手册
1833	正常情况下的减推力起飞不能用于（）	干燥道面	跑道是湿的	跑道是污染道面	在跑道头有明显的障碍物
1834	制订飞机最低设备清单（MEL）的目的在于（）。	规范航空器的带故障放行	放宽适航管理标准，因为飞机的可靠性已大大提高了	作为对飞机维护标准的补充规定	授权飞行签派员放行带故障的飞机
1835	中线灯不工作或机场未配置中线灯时，对起飞标准和I类着陆标准的要求是（）	起飞RVR≥400米；I类着陆RVR≥800米，除非获批使用自动驾驶或飞行指	起飞RVR≥200米；I类着陆无影响	起飞RVR≥250米；I类着陆禁止运行	仅昼间运行，不允许夜间运行
1836	重量越大，起飞平尾配平值越（），重心越靠后，起飞平尾配平值越（）	大，小	小，大	大，大	小，小
1837	足够的备降正常机位应当为（　），为充分调配使用机位资源，备降正常机位应当动态预留。	C类（含）以上机位，不包括试车坪机位、专用除冰防冰坪机位	C类（含）以上机位，包括试车坪机位、专用除冰防冰坪机位	B类（含）以上机位，包括试车坪机位、专用除冰防冰坪机位	B类（含）以上机位，不包括试车坪机位、专用除冰防冰坪机位
1838	醉酒闹事紧急情况，应该(　)小时内向局方报告	20天	15天	10天	5天
1839	座舱余压的定义(　)	座舱内空气的相对压力与外部大气压力之差就是座舱空气的剩余压力，简称座舱余压	座舱外空气的绝对压力与内部大气压力之差就是座舱空气的剩余压力，简称座舱余压	座舱外空气的相对压力与外部大气压力之差就是座舱空气的剩余压力，简称座舱余压	座舱内空气的绝对压力与外部大气压力之差就是座舱空气的剩余压力，简称座舱余压
1840	航路批准、限制和程序的有关内容在《运行规范》的哪部分（　　）。	A部	B部	C部	D部
1841	不可预期燃油:为补偿不可预见因素所需的燃油量.根据航程燃油方案使用的燃油消耗率计算,它占计划航程燃油10%的所需燃油,但在任何情况下不得低于以等待速度在（　）上空450米(1500英尺)高度上在标准条件下飞行	目的地机场	着陆机场	备降机场	起飞机场
1842	不可预期燃油：为补偿不可预见因素所需的燃油量。根据航程燃油方案使用的燃油消耗率计算，它占计划航程燃油（）的所需燃油，但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(1500 英尺)高度上在标准条件下飞行(　) 分钟所需的燃油量	10%/15	15%/30	10%/30	15%/15
1843	Ⅰ类精密进近的最低标准包括(　)	DA/H和RVR	DA/H和VIS/RVR	MDA/H和VIS/RVR	云高和RVR
1844	国内某机场某跑道原I类精密进近着陆最低标准为550米,若跑道中线灯和接地地带灯发生故障,该机场I类精密进近RVR/VIS放行标准为	550	800	1200	1600
1845	II类运行标准：DH低于（）米但不低于（）米，RVR不小于（）米的精密进近着陆。	60　30　300	60　30　350	50　45　300	60　30　550
1846	某A320机长的飞行经历时间为40小时， 该机长执行成都－北京的航班，由于北京机场不够落地标准，备降太原，太原机场有两套精密进近设施，实施ILS Ⅰ类运行，Ⅰ类ILS着陆标准为60（DH），800（VIS），则对该机长改航飞往太原机场的最低天气标准为（）。	DH90，VIS1600	DH60，VIS800	DH120，VIS1600	
1847	B类MEL项目要求在(　)之内修复。	3日历天(72小时)	10日历天(240小时)	30日历天(720小时)	120日历天(2880小时)
1848	C类MEL项目要求在(　)之内修复。	3日历天(72小时)	10日历天(240小时)	30日历天(720小时)	120日历天(2880小时)

1849	D类MEL项目要求在( )之内修复。	3日历天(72小时)	10日历天(240小时)	30日历天(720小时)	120日历天(2880小时)
1850	HUD标准I类运行天气标准是：	VIS不低于550米或者RVR不低于450米，DH不低于45米	VIS不低于600米或者RVR不低于600米,DH不低于60米	VIS不低于800米或者RVR不低于550米,DH不低于60米	VIS不低于1000米或者RVR不低于650米,DH不低于75米
1851	IATA代码中补班用（）字母表示？	J	D	P	T
1852	IATA代码中本场训练用（）字母表示？	J	D	P（T）	T（K）
1853	IATA代码中调机用（）字母表示？	J	D	P	T
1854	II类机长的运行经历时间和飞行时间（ ）小时	300/100	500/100	100/100	300/200
1855	某B737机长的飞行经历时间为50小时， 20次着陆，曾担任过B757的机长150小时，该B767机长执行成都一海口的航班，备降北海。北海机场有一套精密进近设施，实施ILSI类运行，I类ILS着陆标准为60（DH），800（VIS），则北海机场作为备降场的最低天气	DH180，VIS2400	DH60，VIS800	DH120，VIS1600	
1856	ILS下滑道不工作时，确定的最低下降高不得低于（ ）米。	60	75	90	105
1857	ILS备用发射机故障对NPA着陆最低标准的影响是（）：	执行无灯光的最低标准	RVR不小于800米	无影响	不允许夜间运行
1858	ILS的航向台为航空器进近提供（）：	水平方位引导	垂直高度引导	距离引导	以上都是
1859	ILS航道偏置时，其进近的决断高不低于（）	75米	90米	121米	180米
1860	ILS航道偏置时,其进近的决断高(DH)不低于:	75m	90m	105m	120m
1861	ILS运行中，如果GP不工作时，最小RVR/VIS（）	800	550	1600	500
1862	MEL是用于（）。	多发飞机在开始飞行前部分项目失效	要求被应用于越洋旅客运输飞行	到维修基地的一次飞行部分项目失效	以上都不对
1863	关于MEL，说法错误的是（）。	最低设备清单的目的是放宽适航管理标准，提高公司运行效率	如果在飞行中预计使用的所有设备项目都工作,并且可以按照飞行手册中的有关章节飞行,调机飞行可以低于本最低设备清单的规定。此类飞行应	制定MEL时,应当充分考虑航路结构、地理位置、具有航材和维修能力机场的数量	机长决定在飞行前纠正允许不工作的设备项目将优先于最低设备清单的规定。
1864	MEL中的日历日是指（）。	从故障发现时到次日的24小时时间段	从故障发现时到次日的12小时时间段	从午夜到次日中午的12小时时间段	从午夜到次日午夜的24 小时时间段
1865	在MEL中的日历日是指 （）	从当日午夜到次日午夜的24 小时时	从故障发现时到次日的24 小时时间	从午夜到次日中午的12 小时时间段	从当日12时到次日12时
1866	RCP240 规范（CPDLC）要求（ ）	在 99.9%的情况下，RCTP 应不大于 240s 的超时时间（ET）要求；在95%的情况下，RCTP 必须不大于120s 的标称时间（TT）要求	在 99.9%的情况下，RCTP 应不大于 150s 的超时时间（ET）要求；在95%的情况下，RCTP 必须不大于120s 的标称时间（TT）要求	在 99.9%的情况下，RCTP 应不大于 150s 的超时时间（ET）要求；在95%的情况下，RCTP 必须不大于90s 的标称时间（TT）要求	在 99.9%的情况下，RCTP 应不大于 180s 的超时时间（ET）要求；在95%的情况下，RCTP 必须不大于120s 的标称时间（TT）要求
1867	白云机场中西南航班出港的离场点为（）	AGVIL	LMN	YIN	VIBOS
1868	白云机场中京广线航班出港的离场点为（）	YIN	LMN	AGVIL	VIBOS
1869	不可预期燃油为补偿不可预见因素所需的燃油量。根据航程燃油方案使用的燃油消耗率计算,它占计划航程燃油规定比例的所需燃油,但在任何情况下不得低于以等待速度在目的地机场上空( )米高度上在标准条件下飞行	300	450	600	750
1870	不可预期燃油：占（）10%的所需燃油	航程燃油	航程距离	航程时间	总油量
1871	不使用CDFA技术的运营人的能见度最低标准:，对于C、D类飞机，RVR/VIS至少增加( )	200	550	800	400
1872	当雪附着在飞机的机翼上时，在起飞前应（ ）	确保飞机上的雪都被清除	扫去尽量多的雪，并将残余物磨光	比正常的VR增加15kt，以便雪被吹	无需采取措施
1873	对于C类飞机，盘旋进近最低标准不得低于（）	MDH 120米 VIS1600米	MDH 150米 VIS1600米	MDH 180米 VIS2400米	MDH 210米 VIS3600米
1874	对于高原机场运行，签派员应在放行时应( )。	以上全对	对飞机的高原适应性和机组的高原运行资格进行核实	严格按照MEL放行	严格控制飞机起飞重量
1875	对于没有制定起飞最低标准的机场，起飞最低标准可以是	对于双发飞机，能见度1600米	对于双发飞机，能见度1200米	对于双发飞机，能见度800米	对于双发飞机，能见度1000米
1876	对于实施RVSM的航班，在提交FPL时，在机载设备一栏必须标注的字母为（ ）	W	R	V	I

1877	如果起飞机场的气象条件低于合格证持有人运行规范中为该机场规定的着陆最低标准，对于双发动机飞机，起飞备降机场与起飞机场的距离不大于飞机使用一发失效的（）速度在（）条件下飞行（）小时的距离	巡航/静风/1	巡航/有风/1	等待/静风/1	巡航/静风/2
1878	二次放行利用的燃油是（ ）	酌情携带油	最后储备油	不可预期油	额外油
1879	二次放行的原理是使用国际燃油政策中的（）油用来做二次放行？	10%不可预期燃油	30分钟等待油	备降油	额外油
1880	飞机某设备不能正常工作，签派人员可以参考以下（）手册对航班进行放行。	MEL/CDL	MMEL	FPPM	FCOM
1881	在航班运行的地面阶段，飞机某设备不能正常工作，签派人员可以参考以下( )手册对航班进行放行	MEL/CDL	MMEL	FPPM	FCOM
1882	飞行员在飞行中，执行的起飞着陆最低标准是（）	机场当局公布的	民航局公布的	飞行员所在单位遵照本规定所述的准则，结合其运行条件，按运行合格审定的 有关规定制定并经局方批准的	飞行员所在单位制定的公司标准
1883	下面关于结冰条件下的签派放行标准，准确的是（）。A.在结冰条件下准备起飞或飞行中，当机长或飞行签派员认为在航路或机场上预料到会遇到结冰状况或已遇到的结冰状态会严重影响到飞行安全时，不得签派放行飞机起飞、继续在这些航路上飞行或在这些机场着陆B.飞机在结冰条件下严禁带冰、雪、霜起飞C.飞机在大风雪、冰雹、中到大的	AB	AC	BC	ABC
1884	机场运行最低标准是指机场可用于起飞和进近着陆的运行限制，主要包括①能见度（VIS）②跑道视程（RVR）③最低下降高度/高（MDA/H）	①③⑤	②④⑤	①②③④⑤	①⑤
1885	下面关于高原机场叙述错误的是（）。	一般高原机场：海拔高度在 1524 米及以上，但低于2438米 （8000 英尺）的机场	一般高原机场：海拔高度在1500米及以上，但低于2438米（8000 英尺）的机场	高高原机场：海拔高度在 2438 米（8000 英尺）及以上的机场	一般高原机场和高高原机场统称为高原机场
1886	以下属于高原机场运行特点的有（）。①其他条件相同，高原机场机场着陆，真空速增大②高原机场发动机推力小③高原机场常常出现大风，风向、风速变化大，极易形成风切变④高原机场往往又是地形复杂机	①②③④	①②③	②③④	①②
1887	根据CCAR121在确定国内备降机场的最低天气标准时，以下说法错误的是：	在签派或放行时，不得在目的地机场和备降机场同时计划使用类精密进近程序；	在确定备降机场天气标准时,合格证持有人不得使用标注有“未批准备降机场天气标准”的仪表进近程序；	在确定备降机场天气标准时,应当考虑风、条件性预报、最低设备清单条款限制等影响因素；	在选择具备II类或III类精密进近的机场作为备降机场计算备降机场天气标准时，计算规则与I类精密进近一
1888	根据CCAR121-R8，目前，在确定国内备降机场的最低天气标准时，以下进近导航设施构型组合不能够组成两套进近设施标准的是：	RNP APCH+RNP AR	ILS+VOR/DME	ILS+RNP AR	ILS+RNP APCH
1889	根据地面结冰条件定义，外界大气温度在( )℃以下，跑道上出现积水、雪水、冰或雪的气象条件,认为存在结冰条件	5	3	0	10
1890	地面结冰条件：一般情况下地面结冰是指外界大气温度在( )℃以下，存在可见的潮气（如雨、雪、雨夹雪、冰晶、有雾且能见度低于1.5 公里等）或者在跑道上出现积水、雪水、冰或雪的气象条件，或者外界大气温度在10℃以下，外界温度达到或者低于露点	5	10	3	2
1891	根据地面结冰条件定义，外界大气温度在( )℃以下，外界温度达到或者低于露点的气象条件,认为存在结冰条件	5	3	0	10
1892	根据地面结冰条件定义，外界大气温度在（）以下，存在可见的潮气（如雨、雪、雨夹雪、冰晶、等），认为存在结冰条件	5	3	0	10
1893	根据地面结冰条件定义，外界大气温度在5℃以下，存在可见的潮气（有雾且能见度低于（ ）公里），认为存在结冰条件	1.5	2	1	5
1894	公司关于终端区目视飞行的相关批复在《运行规范》哪一章节（）	C0053	C0051	C0049	C0047
1895	公司关于目视盘旋进近相关内容的批复在《运行规范》哪一章节（）	C0049	C0047	C0051	C0053

1896	关于CDFA以下描述错误的是：	在使用CDFA执行非精密进近时，沿公布的垂直下奖梯度，会在复飞点前达到CDFA特定决断高度/高，此时即使无法建立目视参考，仍可以继续下	CDFA不适用于目视盘旋进近	未公布最后进近定位点的机场程序不能使用CDFA	CDFA仅适用于公布了垂直下降梯度或下滑角度的非精密进近
1897	关于带故障条件下（存在MEL项目）的签派放行，下面说法错误的是(　)	MEL项目规范起飞之前带故障放行	有许多MEL项目对于飞机的性能是有一定影响的，减载，限制高度，增加油量要求等	签派员和机组对于MEL项目有争执不同意见的情况下，最终应该以机组的意见来决定放行航班	签派员和机组对于MEL项目有争执不同意见的情况下，应该咨询飞机制作商、机务、性能等专家来共同协商，最终由签派员和机组共同决定放行航
1898	关于结冰条件下的签派放行，下面说法错误的是:	起飞前，机务人员对飞机是否需要除冰做最后决定	机长和签派员必须了解防冰设备在中度或严重结冰条件下的使用限制	除非飞机设备符合MEL 的要求，否则不应在已知的或预报的结冰条件下放行飞机	签派员应该研究发生结冰的区域和时间，预计可能对航班运行的影响，及时通报有关单位
1899	滑行灯系统故障或降级对NPA着陆最低标准的影响是（）：	RVR不小于550米	RVR不小于800米	无影响，除非因滑行速度降低而导致	不允许夜间运行
1900	机长必须随时确保机上剩余可用燃油量,不低于（）。	飞往可以安全着陆的机场的所需油量	飞往可以安全着陆的机场的计划最后储备油量	飞往可以安全着陆的机场的所需油量与计划最后储备油量之和	飞往可以安全着陆的机场的所需油量、计划最后储备油量和备降油量之和
1901	机长必须随时确保机上剩余可用燃油量，不低于飞往可以安全着陆的机场的所需油量与	45min正常巡航燃油	30min，1500ft巡航燃油	30min，1500ft等待燃油	45min，1500ft等待燃油
1902	计算燃油量须考虑计划飞行的运行条件,不包括（）。	风和其他天气条件预报	飞机的预计重量	航行通告	特殊重要旅客
1903	接地区RVR故障对I类PA着陆最低标准的影响：	RVR不小于550米	RVR不小于800米	可临时由跑道中间点的RVR代替，或使用VIS标准	不允许夜间运行
1904	中间点RVR故障对I类PA着陆最低标准的影响	RVR不小于550米	RVR不小于800米	无影响	不允许夜间运行
1905	决断高度（DA）以（）为基准	平均海平面	标准海平面	机场平面	机场标高
1906	某次飞行选取的备降场适用的决断高为30米，若执行该次任务的为新机长，则适用于该机长最低的天气标准为（）米	120	90	60.0	30.0
1907	某次飞行选取的备降场适用的决断高为60米，若执行该次任务的为新机长，则适用于该机长最低的天气标准为（）米。	30	60	90	120
1908	某机场 27 号跑道的长为 2800m,末端的净空道和停止道的长分别为 200m 和60 m,则 27 号跑道的可用起飞距离为()。	2860m	2800m	3000m	3060m
1909	某机场 27 号跑道的长为 2800m,末端的净空道和停止道的长分别为 200m 和60m,则 09 号跑道的可用起飞距离为()。	3000m	2800m	2860m	不能确定
1910	某机场的落地标准为DH70/VIS900,配备双盲降系统，按照CCAR121的要求，该机场作为起飞备降场的天气条件应满足（）	DH70/VIS900	DH100/VIS1700	DH130/VIS1700	DH190/VIS2100
1911	某机场的着陆标准为DH70米/VIS900米,配备双ILS系统，按照CCAR121的要求，该机场作为目的地机场备降场的天气条件应满足（）	DH70/VIS900	DH100/VIS1700	DH130/VIS1700	DH190/VIS2100
1912	某机场的着陆标准为DH70米/VIS900米,配备一套可用直线I类精密进近设施和程序，按照CCAR121的要求，该机场作为目的地机场备降场的天气条件应满足（）米。	DH70/VIS900	DH100/VIS1700	DH130/VIS2100	DH190/VIS2500
1913	某机场的着陆标准为DH70米/VIS900米,配备一套可用直线I类精密进近设施和程序，按照CCAR121的要求，该机场作为起飞备降场的天气条件应满足（）米。	DH70/VIS900	DH100/VIS1700	DH130/VIS2100	DH190/VIS2500
1914	某机长原在B757上有400小时，60个起落的副驾驶飞行经历，现在B767已上有50小时，30个起落的新机长经历，则他还需积累多少小时才能执行B767正常的落地标准：（　）	50小时	20小时	0小时	70小时
1915	盘旋进近的标准不得低于（）的最低标准。	仪表进近程序	盘旋进近之前仪表进近程序	目视运行	夜间运行
1916	跑道灯光备用电源故障或降级对APV着陆最低标准的影响：	无影响	RVR不小于550米	RVR不小于800米	不允许夜间运行
1917	起飞最低标准通常(　　)	用能见度表示	须用能见度和云高表示	用能见度表示和爬升梯度表示	跑道视程和云高

1918	低于基本起飞最低标准的运行，当特定跑道的跑道视程(RVR)报告可用时， 在该跑道上的所有起飞都应当使用（ ）值（）	VIS	VIS或RVR都可以	RVR	以管制指令为准
1919	跑道中线灯故障，起飞最低标准RVR不小于（ ）	400 米	500 米	600 米	800米
1920	无跑道灯关情况下,最低起飞标准为( )	400 米	500 米	600 米	800米
1921	系统降级，跑道边灯不工作对起飞最低标准的影响( )	不允许夜间运行	RVR 400米	RVR550米	RVR800米
1922	以下机场设备/导航设施或气象观测设备/灯光系统故障或降级对起飞最低标准的影响错误的是( )	跑道边灯或跑道末端灯故障，不允许夜间运行	对于I类运行 ，中指点标故障，如果由公布的等效位置代替则无影响	对于I类运行 ，跑道中线灯故障，使用 HUD、自动驾驶仪或飞行指引仪，无影响；其他情况下，RVR/VIS 不得小于1200 米	对于所有类型的运行，跑道边灯故障，仅昼间运行，不允许夜间运行
1923	如遇航班更改航路情况时，此时若航班原领航报已发出，按规定需先拍发CNL报，之后不得迟于航班预计起飞时刻前（ ）分钟，拍发新领航报至民航空管飞行计划处理中心，否则航班将会被顺延EOBT时间。	60	150	120	45
1924	若航班计划过站时间少于该机型在该机场局方规定的最小过站时间，航班延误原因如何填写（）	统一界定为航空公司计划过站时间不足原因	根据本班实际出港情况进行延误原因判定	按照前序航班延误判定	无需填写
1925	某航班前两段均延误但该航班计划离港时间与前段的实际落地时间之差不小于该机型在此机场局方规定的标准过站时间，该航班延误原因应如何填写（）	根据本班实际出港情况进行延误原因判定	按照公司原因判定	按照前序航班延误判定	无需填写
1926	双发飞机基本起飞标准为( )	400 米	800 米	1200 米	1600米
1927	外指点标故障对II类PA着陆最低标准的影响：	执行无灯光的最低标准	RVR不小于800米	无影响（如果由公布的等效位置代	不允许
1928	中指点标故障对II类PA着陆最低标准的影响：	执行无灯光的最低标准	RVR不小于800米	无影响,（如果由公布的等效位置代	不允许
1929	新机长在目的地机场着陆的天气标准不得低于：	DH+30 米，VIS/RVR+800 米	该机场公布的着陆标准	DH+60 米，VIS/RVR+800 米	云高 90 米，能见度 1600 米
1930	新机长在备降场着陆的天气标准不得小于：	云高 90 米，能见度 1600 米	该机场公布的着陆标准	DH+30 米，VIS/RVR+800 米	DH+60 米，VIS/RVR+800 米
1931	宣布应急状态的人员应当通过（）,向局方书面报告任何偏离。	该合格证持有人	该合格证持有人的运行副总经理	该合格证持有人的安全总监	该合格证持有人的总飞行师
1932	当机长或者相关管理人员行使应急权力时，应当将飞行的进展情况及时准确地报告给相应的空中交通管制部门。宣布应急状态的人员应当通过该合格证持有人的运行副总经理，向局方书面报告任何偏离。宣布应急状态的人员应当在飞行结束或者返回驻地后	10	15	3	7
1933	一架飞机上有 149 名旅客座位数及 8 名机组座位,则当机上有 97 名乘客时的最少乘务员配备量为（ ）。	3名	4名	2名	1名
1934	已在同一组类其他型别飞机上审定合格并在相同职位工作过的机组成员或签派员在转入该机型的同一职务之前,必须完成（ ）。	转机型训练	差异训练	升级训练	初始训练
1935	已在A321型别飞机上审定合格并在相同职位工作过的机组成员或签派人员在转入A330机型的同一职务之前，必须完成？（）	转机型训练	初始机型训练	差异训练	升级训练
1936	以下（ ）航路实施PBCS运行	A1	M771	L642	L888
1937	在MEL的修复期限栏的'B'表示（）	在3个连续的日历日内完成修复工作，但不包括故障	在1个连续的日历日内完成修复工作，但不包括故障	在2个连续的日历日内完成修复工作，但不包括故障	在3个连续的日历日内完成修复工作，但包括故障发
1938	在MEL的修复期限栏的'C'表示（）	在10个连续的日历日内完成修复工作，但不包括故障	在3个连续的日历日内完成修复工作，但不包括故障	在30个连续的日历日内完成修复工作，但不包括故障	在120个连续的日历日内完成修复工作，但不包括故障
1939	在MEL的修复期限栏的'D'表示（ ）	在30个连续的日历日内完成修复工作，但不包括故障	在60个连续的日历日内完成修复工作，但不包括故障	在90个连续的日历日内完成修复工作，但不包括故障	在120个连续的日历日内完成修复工作，但不包括故障
1940	在MEL中的'（M）'符号表示 （）	一般由维修人员完成的维修程序	一般由飞行签派员完成的操作程序	一般由飞行机组完成的操作程序	一般由运营人完成的操作程序
1941	在MEL中的“ER”符号表示（）。	双发飞机的短程运行	双发飞机的延程运行	双发飞机的延伸跨水运行	双发飞机的跨水运行
1942	在MEL中的“O”符号表示（）。	一般由飞行机组完成的操作程序	一般由运行人员完成的操作程序	一般由维修人员完成的维修程序	一般由签派员完成的操作程序
1943	在何种情况下必须选择起飞备降机场?	起飞机场的天气条件低于公布的着陆最低标准	当预计的起飞时间的天气预报符合起飞机场的着陆最低	当目的地机场的天气处于边缘状况时	起飞机场不接收备降时

1944	在哪种情况下必须选择起飞备降机场(　　)。	起飞机场的天气条件低于公布的着陆最低标准	当预计的起飞时间的天气预报符合起飞机场的着陆最低	当目的地机场的天气处于边缘状况时	起飞机场的天气条件低于备降标准
1945	(　)	跑道入口标高	机场标高	高	跑道中心位置标高
1946	在派遣机组时，如目的地机场是具备 II 类运行保障能力的机场，且在计划的落地时刻预报能见度在 (　　) 米以下，或云底高在 (　　) 米以下时，飞行机组派遣部门应确保派遣的飞行机组具备 II 类运行资格。	1600　120	1500　1200	800　120	1200　120
1947	运行具有II类能力飞机的121部客运航空公司，如运行规范中批准的目的地及备降机场具备II类运行保障能力，在计划的落地时刻预报能见度低于 (　　) 米或云底高低于 (　　) 米时，应确保机组具备II类运行资质能力	1600；120	800；600	1200；120	1200；60
1948	在完全进近灯光系统（FALS）时，D类飞机I类ILS进近最低RVR为（）米。	600	550	800	1200
1949	在为一架 737 飞机选择起飞备降机场时,备降机场距起飞机场的飞行时间应满足（）	该机 1 发失效的巡航速度、无风条件下的飞行时间不超过 1h	该机在正常巡航速度、无风条件下的飞行时间不超过 1h	该机 1 发失效的巡航速度、无风条件下的飞行时间不超过 2h	该机在正常巡航速度、无风条件下的飞行时间不超过 2h
1950	在为一架 MD11飞机选择起飞备降机场时，备降机场距起飞机场的飞行时间应满足：该机一发失效的巡航速度、无风条件下的飞行时间不超过（）小时。	0.5	1	1.5	2
1951	在为一架A340飞机选择起飞备降机场时，备降机场距起飞机场的飞行时间应满足：	该机在正常巡航速度、无风条件下的飞行时间不超过1h	该机1发失效的巡航速度、无风条件下的飞行时间不超	该机1发失效的巡航速度、无风条件下的飞行时间不超	该机正常巡航速度、无风条件下的飞行时间不超过2h
1952	接地带灯或中线灯故障，对I类PA着陆最低标准影响正确的是 (　　)。	不允许	使用HUD、自动驾驶仪或飞行指引仪，无影响；其它情况下，RVR/VIS	无影响	仅昼间运行，不允许夜间运行
1953	中指点标故障对NPA着陆最低标准的影响：	执行无灯光的最低标准	RVR不小于800米	无影响(除非该点用作复飞点)	不允许夜间运行
1954	最低油量属于( )	紧急事件	非紧急事件	一般事件	三级事件
1955	最低油量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 (　　) 米高度上飞行 (　　) 分钟。	450、30	600、45	900、60	1000、75
1956	最后储备燃油是指:对于某次飞行,在指定目的地备降机场时,是指使用到达目的地备降机场的预计着陆重量计算得出的燃油量;或者未指定目的地备降机场时,是指按照到达目的地机场的预计着陆重量计算得出的燃油量:对于涡轮发动机飞机,以（）所需的油量。	等待速度在机场上空450米(1500英尺)高度上在标准条件下飞行30分钟	等待空速在高于机场标高450 米(1500 英尺)的高度上飞行45分钟	巡航速度继续巡航飞行30分钟	巡航速度继续巡航飞行45分钟
1957	( )负责审查和批准全国民用机场的仪表进离场程序.仪表进近程序和机 场运行最低标准。	民航局	民航地区管理局	机场管理公司	空军
1958	( )情报区经常发布X63临时航线开放使用的航行通告？	武汉情报区	上海情报区	广州情报区	北京情报区
1959	“C0024/98 NOTAMR C0137/97”表示：	C0024/98 有效	C0137/97 有效	这两份航行通告均有效	这两份航行通告均失效
1960	“NOTAMC”的生效时间应为：	至少 24 小时后的时间	PERM	立即生效	将来任何一个时间
1961	“停止道”指的是哪一块区域（）？	可用于中断起飞时减速的区域	宽度不小于跑道宽度，道面强度足以支持正常起飞时飞机的重量	宽度与跑道宽度不同，道面强度足以支持正常起飞时飞机的重量	可以用于着落时候的区域
1962	《中国民航国内航空资料汇编》（NAIP）包括（）部分。A.主体部分 B.修订资料AMDT C.补充资料SUP D.航行资料通报AIC	ABC	ABD	ACD	ABCD
1963	2003年1月1日以后,首次颁发适航证并且最大审定起飞质量超过5700千克的飞机上的驾驶舱语音记录仪删除信息应遵守（）规则？	所有超过120min的旧的信息将被删除	所有记录可以清空，但保持着陆前120min信息	所有信息都可以删除，除非另有通知	所有超过60min的旧的信息将被删除
1964	A 系列航行通告的时间采用:（）	A.北京时间	B.世界协调时	C.收电地址所在地的地方时	D.收电地址所在地的法定时
1965	A320型飞机在某跑道起飞时，需要看清并避开距离起飞离场末端1200m高90m的一个电视塔，那么此时的起飞最低标准应为(　)	能见度5000m，云高120m	能见度5000m，云高150m	能见度2000m，云高120m	能见度2000m，云高150m
1966	ACARS通讯的性质是：（）	VHF通讯	数据链通讯	卫星通讯	HF/VHF通讯

1967	AIP和AIC全称是（ ）	AIP航空资料汇编，AIC航空资料通报	AIP航空资料通报，AIC航空资料汇编	AIP航空资料定期颁发制，AIC航空资料通报	AIP航空资料汇编，AIC航空资料定期颁发制
1968	Baro-VNAV进近程序它使用DA/H而不是MDA/H，（ ）可识别的FAF，（ ）可识别的复飞点（MAPt）。	无，无	有，有	有，无	无，有
1969	CDFA是一种与稳定进近相关的飞行技术，在非精密仪表进近程序的最后进近阶段连续下降，没有平飞，从高于或等于最后进近定位点高度/高下降到高于着陆跑道入口大约（ ）的点或者到该机型开始拉平操作的点	50英尺	35英尺	50米	35米
1970	C类飞机执行RVR200的起飞标准时，必须有（ ）的RVR报告	接地区和中间点	接地区	接地区或中间点	接地区、中间点和停止端
1971	DH不低于60米、VIS不小于800米或RVR不小于550米的运行标准属于（）。	ILS CAT I	ILS CAT II	APV	NPA
1972	FALS表示（）。	最后进近灯光系统	完全进近灯光系统	中等进近灯光系统	基本进近灯光系统
1973	FPL报的修订报为（）	CHG报	ABS报	COR报	CNL 报
1974	FPL电报的编组10中，字母“I”代表的设备是（）	惯性导航	仪表着陆系统	自动定向仪	测距仪
1975	GPS接收机确定航空器位置至少需要接收（）卫星的信号	2颗	12颗	4颗	3颗
1976	ILS 提供（）功能？	导航、范围、目视信息	方位角、距离、垂直角	方位角、范围、垂直角	导航、下降梯度、障碍物
1977	ILS 通常由（）部分组成	LOC、GS、MB	LOC、GS、NDB	LOC、NDB、MB	GS、NDB、MB
1978	ILS 下滑道不工作时的进近程序属于（）	非精密进近程序	精密进近程序	目视盘旋进近程序	雷达进近程序
1979	ILS 下滑道不工作时确定的最低下降高度不得低于()。	60M	75M	90M	120M
1980	JEPPESEN 航路图中，距离单位为（）。	英里	海里	公里	英尺
1981	JEPPESEN 航路图中的航路高度使用（）	标准气压面高度或飞行高度层	场压高度或飞行高度层	平均海平面高度或飞行高度层	平均海平面高度
1982	Jeppesen航路图和区域图的修订周期通常采用（）天。	7	28	42	56
1983	JEPPESEN航路图中，航路高度表示为XXXXT（X为数字），则此数值为（）。	最低航路高度	最低超障高度	航路最低偏航高度	真高
1984	Jeppesen航路图中，某边界线“ADIZ”是指（）	防空识别区边界	缩小垂直间隔边界线	管制区边界线	情报区边界
1985	Jeppesen航路图中，若航空器按照高于最低航路IFR高度的方向飞行时，飞越某些定位点必须飞行的最低高度是（）。	MEA	MORA	MOCA	MCA
1986	Jeppesen航图的数据来源是（）。	NOTAM	AIP	NAIP	AIC
1987	JEPPESEN航线手册的图符图例含义说明在（）部分可以查到？	BRIEFING AND CUSTOMER SERVICE BULLETIN	CHART CHANGE NOTICE	INTRODUCTION	TABLES AND CODES
1988	MDA以平均海面为基准，MDH以机场标高为基准，如果入口标高在机场标高之下（）米以上，则以入口标高为基准。盘旋进近的 MDH 是以（）为基准。	2 机场标高	5 机场标高	2 入口标高	5 入口标高
1989	NAIP航路图中机场名称下方的数字表示（	塔台频率	机场标高	跑道长度	开放时间
1990	NAIP航路图中经纬网格最低安全高度的单位为（ ）。	米	英尺	10米	100英尺
1991	NAIP和AIP的区别为（）	内容一样，AIP对国外公布	内容不一样，NAIP对国外公布	内容一样，NAIP对国外公布	内容不一样，AIP对国外公布
1992	NAIP总则中没有包含（）。	国家法规要求	表格和代码	服务	空中交通服务空域
1993	NDB 的含义为（）	无方向性信标台	无线电导航台	测距仪	甚高频全向信标
1994	NOTAM 中表述的为该 NOTAM 的正文内容的是	A）项	D）项	E）项	B）项
1995	NOTAMC的生效时间（ ）	立即生效	将来任何一个时间	至少24小时后	至少1小时后
1996	NOTAM的D)项中缩写“HJ”表示：	从日出到日没	从日没到日出	日出	日没
1997	NOTAM中Q项中国的情报区代码是（ ）	ZXXX	ZBXX	ZBBB	ZBAA

1998	PAPI包括一排( )个与跑道垂直的灯，发红、白两种颜色的光。	6	5	4	3
1999	PAPI的颜色是如何指示飞机与下滑道的关系的？	高－白，正好处在下滑道－红白，低－红	高－白，正好－绿、低－红	高－白绿，正好－绿，低－红	高－白，正好－红、低－红
2000	PAPI灯组成( )	与跑道垂直的白红4灯	与跑道平行的白红4灯	一个两色的灯，红白相间	与跑道垂直的红绿白3灯
2001	PIB的含义是( )。	飞行前资料公告	航行资料汇编	航行资料通报	AIP的补充资料
2002	RNP APCH签派放行前的RAIM预测要求遮蔽角不能小于（）。	3°	5°	7°	12°
2003	RNP AR 进近不能使用()RNP值？	RNP 1.0	RNP 0.3	RNP 0.1	RNP 0.15
2004	RNP导航规范与RNAV导航规范主要区别在于()	RNAV有OPMA，而RNP则无	RNP有OPMA，而RNAV则无	RNP程序需要导航数据库，而RNAV程序则无	RNAV程序需要导航数据库，而RNP程序则无
2005	RNP的类型通过至少（）%时间能够达到预计导航性能精度的数值来确定。	100	95	90	50
2006	SWZX0987 ZBAD 01212246 (SNOWTAM 0987 ZBAD 01211959 01L 5/4/3 100/100/100 NR/05/05 DRY SNOW/DRY SNOW/DRY SNOW 30 01212149 11L 2/2/2 100/100/100 14/14/14 WET SNOW/WET SNOW/WET SNOW 45 01211834 17R 3/3/3 100/100/100 08/08/08 DRY SNOW/DRY SNOW/DRY SNOW RWY 11L CHEMICALLY TREATED. RWY 11L/29R BOTH SIDE HAS 18MM DRY SNOW FROW RCL 22.5M) 根据上述雪情通告，判断ZBAD 19R接地端的跑道状况代码为（）	5	4	3	2
2007	按航行上的用途对VOR进行分类，下列不正确的是( )	T	R	L	H
2008	按照国际民航组织附件15的要求，标准的航行资料汇编包括( )。	GEN,ENR,AD	GEN,ENR和MET	GEN,ENR	GEN和MET
2009	备降最低标准公布在下列JEPPESEN航图中的（ ）	STAR	航路图	进近图	机场图
2010	标有过渡高度和过渡高度层的航图有	仪表进近图、标准仪表进/离场图	航路图、标准仪表进/离场图	标准仪表进/离场图、机场图	机场图、航路图
2011	标准等待程序出航时间规定是( )	14000ft（4250m）及以下 1 分钟，14000ft（4250m）以上 1.5 分钟	不论高度如何都飞行 1 分钟	不论高度如何都飞行 1.5 分钟	14000ft 以下 1 分钟，20000ft 以上 2 分钟，30000ft 上以 3 分钟
2012	标准仪表进场图包含仪表进近程序的( )航段。A.进场 B.起始进近 C.中间进近 D.最后进近	仅A	AB	ABC	ABCD
2013	标准仪表进场图的进场航线代号中用以表示进场航线的英文字母为( )	C	D	A	E
2014	标准仪表进场图可提供( )	从起飞阶段至航路阶段的飞行资料	从航路阶段至进近阶段的飞行资料	从走廊口至航路阶段的飞行资料	从起飞离场终点到航路阶段的资料
2015	标准仪表进场图通常缩写为( )。	STAR	SID	IAC	ENR
2016	标准仪表离场是一种规定的IFR离场航线，通常连接（ ）至ATS航线上规定的重要点，从这一点开始航路阶段飞行。	复飞点	机场或机场规定的跑道	机场导航台	等待点
2017	标准仪表离场图通常缩写为( )	STAR	SID	IAC	ENR
2018	表示刚性道面的英文字母是（）。	W	R	F	T
2019	表示柔性道面的英文字母是（）。	W	R	F	T
2020	不包含在NOTAM校核单明语摘要的是( )	上期校核单	AIC	AIP SUP	AIP AMDT
2021	不会导致机场飞行程序运行标准降级的是（ ）。	跑道PCN等级降级	导航设备降级	观察设备降级	灯光系统降级

2022	不同战区、相同管理局的调机，向哪个单位申请（）	总局流量室或总调	所在地区管理局	起飞机场所在战区	目的地机场所在战区
2023	参阅如下通告，该通告在下列哪些时刻有效：（） GG ZGGGOIXX 280218 VTBDYNYX VTBD (A1042/01 NOTAMN Q) VTBB/QRDCA/IV/BO/W/000/999/ A) VTBB B) 0105281100 C) 0105311330 D) MAY 28-31 1100/1330 E) VT D30 ACT F) GND G) UNL) a.0105281150 b.0105291350 c.0105301300 d.0105311800 e.0105271200 f.0105281750 g.0105291200 h.0105302	abcefgh	abcfgh	acg	abcdefgh
2024	参阅示例三，该通告将在何时失效：示例三： GG ZGGGUNCZ 230115 ZGGGOFXX ZGGG (C0340/01 NOTAMN Q)ZGZU/QNVAS/IV/BO/E/000/999/ A)ZGZU B)0105231200 C)0106032359EST E）蛇口 VOR/DME(SHK/115.9MHZ/CH106X)关闭因需去...）	01 年 6 月 3 日 23 点 59 分之前；	不一定。	01 年 6 月 3 日 23 点 59 分之后；	01 年 6 月 3 日 23 点 59 分；
2025	参阅示例四，该通告内容是：示例四： GG ZGGGOIXX 280218 VTBDYNYX VTBD (A1042/01 NOTAMN Q) VTBB/QRDCA/IV/BO/W/000/999/ A) VTBB B) 0105281100 C) 0105311330 D) MAY 28-31 1100/1330 E) VT D30 ACT F) GND G) UNL)	危险区 VTD30 有活动	建立限制区 VTD30	限制区 VTD30 有活动	建立危险区 VTD30
2026	参阅示例四，在该通告有效期间，应该出现在我公司以下那条航线的 PIB 中：示例四： GG ZGGGOIXX 280218 VTBDYNYX VTBD (A1042/01 NOTAMN Q) VTBB/QRDCA/IV/BO/W/000/999/ A) VTBB B) 0105281100 C) 0105311330 D) MAY 28-31 1100/1330 E) VT D30 ACT F) GND G) UNL)	广州－新加坡	广州－洛杉矶	北京－阿姆斯特丹	广州－大阪
2027	参阅以下报文，该次雪情通告观察时间为： ZCZC YUA0449 290336 GG ZJHKOIXX 290335 EUECYIYN SWES0341 ESPA 10290333 (SNOWTAM 0341 ESPA 10290333 14 5/5/5 100/100/100 NR/NR/NR WET/WET/WET TWY A1 POOR. TWY A7 POOR. TWY U POOR. ICEPATCHES ON TWY.)NNNN	10月29日3时36分北京时	10月29日3时36分世界时	10月29日3时33分北京时	10月29日3时33分世界时

2028	参阅以下报文，该通告发生在(　) GG ZGGGUNCZ 230115 ZGGGOFXX ZGGG (C0340/01 NOTAMN Q)ZGZU/QNVAS/IV/BO/E/000/999/ A)ZGZU B)0105231200 C)0106032359EST E）蛇口VOR/DME(SHK/115.9MHZ/CH106X)关闭因雷击. ）	广州白云机场	深圳宝安机场	珠海三灶机场	广州情报区
2029	参阅以下报文，该通告将在何时失效： GG ZGGGUNCZ 230115 ZGGGOFXX ZGGG (C0340/01 NOTAMN Q)ZGZU/QNVAS/IV/BO/E/000/999/ A)ZGZU B)0105231200 C)0106032359EST E）蛇口VOR/DME(SHK/115.9MHZ/CH106X)关闭因雷击. ）	不一定	01年6月3日23点59分之前	01年6月3日23点59分之后	01年6月3日23点59分
2030	参阅以下报文，雪情发生地在： ZCZC YUA0449 290336 GG ZJHKOIXX 290335 EUECYIYN SWES0341 ESPA 10290333 (SNOWTAM 0341 ESPA 10290333 14 5/5/5 100/100/100 NR/NR/NR WET/WET/WET TWY A1 POOR. TWY A7 POOR. TWY U POOR. ICEPATCHES ON TWY.)NNNN	ZCZC	ZJHK	EUEC	ESPA
2031	参阅以下报文：该通告内容是(　) GG ZGGGOIXX 280218 VTBDYNYX VTBD (A1042/01 NOTAMN Q) VTBB/QRDCA/IV/BO/W/000/999/ A) VTBB B) 0105281100 C) 0105311330 D) MAY 28-31 1100/1330 E) VT D30 ACT F) GND G) UNL)	建立限制区VT D30	限制区VT D30有活动	建立危险区VT D30	危险区VT D30有活动
2032	参照《航行通告国际系列划分规定》国际航行通告系列划分为（　）	A/E/F	A/E/F/G/W/L/U/Y	Z/E/F/G/W/L/U/Y	A/Z/E/F/G/W/L/U
2033	舱单的保存时间为(　)	三个月	六个月	30天	60天
2034	程序设计人员开展飞行程序设计时，以下不属于飞行程序设计使用的标称转弯坡度值是（　　）。	30°	25°	20°	15°
2035	除非特别说明，杰普逊航图所涉及的时间均为()	UTC	LT	北京时	以上均不正确
2036	除非特别说明，杰普逊航图所有方位线和径向线都是使用(　)。	磁方位	真方位	根据情况而定	以上均不正确
2037	除了航向台、下滑道、指点标、进近灯，下列(　)地面设备是在II类进近中要求正常工作？	雷达和跑道视程	跑道中线灯和跑道边灯	高强度跑道边灯，跑道中线灯，接地地带灯和跑道视程仪	雷达和跑道边灯
2038	除有特殊说明，JEPPESEN 航路图中所有时间均为（　　）	协调世界时	北京时	当地时	格林威治时
2039	磁差3度，此时磁经线北端偏在真经线	以西	以东	以北	以南
2040	从每年公历 （）零时开始，第一次发布雪情通告的序号为 0001	7.1	8.1	6.1	10.1
2041	当发布的一级航行通告有误时，应：（　）	发布一个代替或取消航行通告代替或取消之	发布二级航行通告说明情况	发布校正电报校正之	视问题的性质，采取上述三者之一

2042	当航行通告失效时间无法准确设定时，应在估计的失效时间之后加上简缩字“EST”表示预计失效。对于航行通告C项中含有EST的通告，下列说法中正确的是：	在该航行通告预计失效之前应发布代替或取消航行通告,否则该航行通告将继续有效。	表示该资料为永久性资料	到预计时间后自行失效	该通告的结束时间待进一步通知
2043	当跑道表面状况说明是湿的，深度深度不超过 3 毫米（含），对应的跑道状况代码是	2	3	4	5
2044	当跑道刹车效应为（ ）或“极差”时，飞行机组应当及时报告管制单位。	中	中差	差	好
2045	当主导能见度或正在使用的跑道接地地带的RVR（二者中任何一个）小于（）米时，应当在METAR和SPECI中报告RVR值。	1500	1600	1800	2000
2046	当最后进近航段采用直线进近的下降梯度大于6.5%时，应当建立( )。	I类ILS进近	APV	NPA	盘旋进近
2047	导航数据库的更新和修订多久更新一次？（ ）	28天	56天	7天	35天
2048	导航数据库据不包含以下内容：	机场起降标准	公司航路	导航设施	复飞程序
2049	地理经纬度范围( )	0-180°，0-90°	0-360°，0-90°	0-180°，0-180°	0-90°，0-90°
2050	等待、进近和离场程序的内容会出现在下列哪个资料中（）	航空资料汇编的航路部分	航空资料汇编的补充部分	航空资料汇编的机场部分	航空资料汇编的总则部分
2051	等待程序的出航时间规定，4250米（14000英尺）以下为（ ）分钟，4250米以上为（ ）分钟	1.5 /2	1 / 1.5	1.5 / 1	2 / 3
2052	等待空域的最低高度层距离地面最低障碍物的真实高度不小于( )	300米	600米	平原地区不小于300米，丘陵山区不小于600米	平原地区不小于150米，丘陵山区不小于300米
2053	低能见度起飞（LVTO, Low visibility takeoff）： RVR低于( )时的起飞	400米	300米	200米	150米
2054	第一份雪情通告的时间是( )	7 月 1 日	6月1日	1月1日	8月1日
2055	对PBN运行，在向空中交通服务单位提供的飞行计划（FPL电报）中应注明航空器和运营人已经得到了PBN运行的批准。其中，FPL报第十项中的字母( )表明已经得到了PBN运行的批准。	“R”	“S”	“W”	“Y”
2056	对机场基准点(ARP)描述错误的是( )	表示机场地理位置的一个点	机场单跑道，位于单跑道中心	机场多跑道，位于机场几何中心	机场由单跑道变为多跑道，则要修改ARP
2057	对外发布雪情通告采用的时制为：	地方时	北京时间	发电地址所在地的地方时	世界协调时
2058	对外提供的资料是否包括国内的机场使用细则和航线手册？可以提供哪些资料？这种资料的提供，出售和交换权利属于哪一级统一归口办理？	不包括，只有中华人民共和国航行资料汇编(AIP)可以对外提供，这种资料的提供、出售和交换权力属于中国民航总局统一归口办理	不包括，只有中华人民共和国航行资料汇编(AIP)可以对外提供，这种资料的提供、出售和交换权力属于中国民航地区管理局统一归口办理	包括，所有中国民航发行的航行资料都可以对外提供，这种资料的提供、出售、和交换权力属于中国民航总局统一归口管理	包括，所有中国民航发行的航行资料都可以对外提供，这种资料的提供、出售、和交换权力属于中国民航地区管理局统一归口办理
2059	对以下报文描述正确的是： (C4551/18 NOTAMC C4550/18 Q)ZHWH/QRMXX//M//000/999/ A)ZHWH B)1811190030 E) SEE NEXT NTM.)	C4551/18有效	C4550/18有效	C4550/18和C4551/18均有效	C4550/18和C4551/18均无效
2060	对于II类运行，控制RVR为( )	接地区和中间点RVR	接地区和停止端RVR	中间点和停止端RVR	接地区、中间点和停止端RVR
2061	对于国内机场的离场程序而言，如果没有另外公布，程序设计梯度（PDG: Procedure Design Gradient）规定为( )	0.033	0.025	0.04	0.02
2062	对于普通平原机场，在过渡高度之下，飞机应使用( )作为高度表调定值？	QNH	QFE	QNE	均可，但需告知ATC
2063	对于缩写ABAS解释正确的是( )	地基增强系统	星基增强系统	机载增强系统	自动相关监视

2064	对于缩写ADIZ解释正确的是( )	特殊识别区	防空识别区	危险识别区	高空识别区
2065	对于缩写AFTN解释正确的是( )	航空通信网	机场电信网	航空固定电信网	机场通信系统
2066	对于缩写AGL解释正确的是( )	机场水平面	机场电信网	高出地面	平均海平面
2067	对于缩写AIP解释正确的是：	航空资料汇编	航空情报资料	航空资料公布	航空资料汇编修订
2068	对于缩写ETA解释正确的是( )	预计起飞时间	预计航路时间	预计飞越时间	预计到达时间
2069	对于缩写FMC解释正确的是( )	飞行流量管理系统	飞行管理系统	飞行管理计算机	飞行计划管理
2070	对于缩写FMU解释正确的是( )	飞行管理系统	空中交通服务	飞行管理计算机	流量管理单位
2071	对于缩写GPWS解释正确的是( )	地基增强系统	全球导航卫星系统	近地告警系统	地面运行引导系统
2072	对于缩写HIRL解释正确的是( )	跑道中线灯	高强度跑道灯	高强度进近灯光系统	中强度跑道边灯
2073	对于缩写IAS解释正确的是( )	指示空速	真空速	仪表进近程序	起始进近定位点
2074	对于缩写IM解释正确的是( )	外指点标	内指点标	中指点标	远台
2075	对于缩写INOP解释正确的是( )	不工作	正常工作	恢复正常	维修
2076	对于缩写MOC解释正确的是( )	最低飞越高度	最低超障高	最低超障高度	最小超障余度
2077	对于缩写NAIP解释正确的是( )	国家航空情报服务系统	国内航空资料汇编	航行通告	国际航空资料汇编
2078	对于缩写NSE解释正确的是( )	非精密进近	精密进近	无重要天气	导航系统误差
2079	对于缩写OCH解释正确的是( )	决断高度	最低下降高	超障高	超障高度
2080	法规规定，可用净空道长度不得大于	跑道长度的一半	跑道长度	空中距离的一半	空中距离
2081	防空识别区解释正确的是（）	Special recognition area	Hazard Identification Zone	Air defence identification zone	Airspace identification zone
2082	飞机起飞转弯坡度为 20 度时，其净轨迹必须至少于( )高度超越障物?	50 英尺	35 英尺	15 英尺	根据机场标高定
2083	飞行程序设计和运行最低标准设计原则( )	保证航空器在拟定的飞行航线和高度上具有规定的超障余度，可以安全飞越或避开障碍物；	有利于环境保护，降低噪音影响，减少燃油消耗；	有助于航行新技术应用的推进。	以上都对
2084	飞行计划报收报地址可在相关国家新版AIP中那一项中查到( )	总则GEN	空中规则和空中交通服务RAC	机场AD	航路ENR
2085	飞行签派员签派放行飞机前，应当完全熟悉( )，否则不得签派放行该次飞行。	所飞航路气象实况报告和预报	所飞目的机场的气象实况报告和预报	所飞航路、机场的气象实况报告和预报	以上均不正确
2086	飞行区等级代码是根据( )制定的	飞机基准飞行场地长度	跑道宽度	飞机翼展和主起落架外轮外侧间的距离	跑道长度
2087	飞行区指标4E以上由( )批准，4D及以上由( )批准。	民航局，民航地区管理局	民航局，民航局	民航地区管理局，民航地区管理局	民航地区管理局，民航安全监督管理局
2088	飞行员在飞行中，执行的起飞着陆最低标准是( )	机场当局公布的	民航总局公布的	飞行员所在单位遵照本规定所述的准则，结合其运行条件，按运行合格审定的有关规定制定并经局方批准的公司标准	飞行员所在单位制定的公司标准
2089	非精密进近中如果已下降到最低高度或高仍不能取得继续进近所需的目视 参考，则 （）	立刻复飞	继续下降	保持该高度直至能见跑道	保持该高度直至复飞点，如果到达复飞点以前仍不能转为目视，则应当在复飞点按复飞程序复飞。

2090	根据（ ） ，当跑道受到水、雪、雪浆、冰或霜的污染，对在其上运行的航空器性能产生影响时，就应使用跑道状况报告来报告跑道状况。无论报告的传送方式如何（雪情通告、自动终端情报服务（ATIS）、空中交通管制）。	附件14—《机场》第1卷—《机场设计和运行》	《航空承运人湿跑道和污染跑道运行管理规定》	《运输机场跑道表面状况评估和通报规则》（民航规[2021]32号）	附件15—《航行情报服务》
2091	根据《关于制定空中颠簸管理程序防止人员伤害的要求AC-121-FS-2009-35》，颠簸一般分为( )三个等级。A.轻微 B.轻度 C.中度 D.严重	ABC	ABD	BCD	ABCD
2092	根据EFB咨询通告，为使电子签名与手写或其他形式的签名具有同等效力，运营人应建立局方可接受的电子签名程序，以证明( )。A.唯一性B.安全性C.可追溯性	AB	AC	BC	ABC
2093	根据各国/地区公布的航空资料汇编（AIP）、修订/补充资料、航行通告（NOTAM）及其他相关文件制作的航空数据称为	标准数据	客户化数据	金版数据	定制数据
2094	公司运行规范规定提供的航行情报资料有：	以上都是	CAAC 航行情报资料；	杰普逊国际资料	AIP；
2095	关于AIP，以下说法正确的是	是jeppesen航图的修订依据	非外籍机组不能查阅	包含惠州机场航图	航路部分包含J35航路走向信息
2096	关于PIB通告提取，下列哪项说法正确？	标注重要的在生效的航行通告可以全部提取	未标注重要的在生效的航行通告可以全部提取	PIB 默认提取在航班执行+1天前所有生效的航行通告	以上均正确
2097	关于标准仪表进场图下述说法错误的是( )	该图应按比例绘制	如按比例尺绘制，则须标出线段比例尺	如不按比例尺绘制，则须注明“不依比例尺”字样	当图幅太大时，可缩小其覆盖范围
2098	关于导航数据库，说法错误的是：	导航数据库必须在周期生效日当天安装上飞机	部分机型飞机需要用软盘安装导航数据库	机场进离场程序过多会造成数据库溢载，缺失部分程序	数据库的更新周期是28天
2099	关于导航数据库中的传统进离场程序，以下说法正确的是？	导航数据库中没有该程序仍能执行	是客户化数据	是标准数据	传统程序导航源基于GNSS
2100	关于等待航线程序，( )说法不正确？	等待航线程序与直角航线程序相同	等待航线程序由出航转弯、出航航迹、入行转弯和入航航迹组成	等待航线程序的等待定位点可以是电台或交叉定位点	以上均正确
2101	关于管制一号规定，下面正确的是( )	国内班机航线的规定中均有走向和具体高度的规定	规定的所有航线均只有一种走向	一号规定中有的走向可能包含临时航路	国内班机航线的规定中均未规定具体高度。
2102	关于航路航线代号，以下说法错误的是：	使用 X、V 系列航线时不须要经 ATC 同意	A、B、G、R 表示国际（地区）航路 航线	H 表示国内航路航线	J 表示国内进离场航线
2103	关于航路图错误的叙述是( )	采用正形投影	经纬度按适当间隔绘出	分度记号沿所选经纬线标出	全世界规定有统一的比例尺
2104	关于航路图中的方位、航迹和径向方位说法正确的是( )	方位、航迹和径向方位应为磁向	方位和航迹应为磁向，径向方位应为真向	方位应为真向，航迹和径向方位应为磁向	方位、航迹和径向方位应为真向
2105	关于航图，以下说法错误的是：	机场着陆标准在标准仪表进场图上	标准仪表离场图上有过渡高度和过渡高度层	仪表进近图中包含复飞程序	机场图上能查到各条跑道的入口标高
2106	关于航行通告的各项内容，错误的是( )	B）项的日时组由8位阿拉伯数字组成	A）项填写的是：设施、空域或报告情况所在地的机场或飞行情报区四字地名代码	公布的资料为永久性资料，在航行通告 C）项中应填“PERM”	航行通告C）项中含有EST，需要再发布一个航行通告以取消或代替
2107	关于简字简语中英文对照错误的是（）	PALS CATⅡ——Ⅱ类精密进近灯光系统	SFL——表面闪光灯	PAPI——精密进近航道指示器	都不对

2108	关于进近程序说法正确的是( )	一个精密进近程序通常应备有单独的一张仪表进近图	一个非精密进近程序通常应备有单独的一张仪表进近图	一张仪表进近图只能描绘一个进场方向的仪表进近程序	由于进近程序复杂易引起混淆时，必须提供一张以上仪表进近图
2109	关于我国航空资料汇编资料，以下描述错误的是	中国NAIP与AIP手册内容一致，只是区分中英文版本	补充资料SUP使用黄色边框纸张出版	纸质的NAIP机场3航图手册部分，是按照管理局划分来分册的	AIC是指那些既不能按航行通告标准发布，又不符合AIP内容要求的，但和飞行安全有关的、涉及到行政、立法或解释性质的航行情报。
2110	关于仪表进近图下述说法错误的是	图上不需注明过渡高度和过渡高度层	图上要用文字说明复飞程序	图上要用文字说明进近限制	图上应注明目视盘旋限制
2111	国际航路制作时需参考（）。a.AIP b.SUP c.AIC	ab	ac	bc	abc
2112	国际机场的减噪程序在JEPPESEN手册的（）可查阅到（）	TERMINAL	CHART CHANGE NOTICES	AIRPORT DIRECTORY	ENTRY REQUIREMENTS
2113	国际民航组织提出了用于评估和报告跑道表面状况、采用统一报告格式GRF（Global Reporting Format）的全球报告系统基本要素为（ ） ？	跑道状况报告（RCR）、跑道状况评估矩阵（RCAM）、跑道状况代码（RWYCC）。	跑道状况报告（RCR）、跑道状况评估矩阵（RCAM）、跑道状况代码（RWYCC）、跑道表面状况。	跑道状况报告（RCR）、跑道状况评估矩阵（RCAM）、跑道状况代码（RWYCC）、跑道表面状况、跑道表面状况描述词。	跑道状况报告（RCR）、跑道状况评估矩阵（RCAM）
2114	国际民航组织提出了用于评估和报告跑道表面状况、采用统一报告格式GRF（Global Reporting Format）的全球报告系统将道面污染物分为（ ） 种类型？	6	7	10	5
2115	国际民航组织提出了用于评估和报告跑道表面状况、采用统一报告格式GRF（Global Reporting Format）的全球报告系统考虑了（ ） 种跑道表面条件？	2	3	4	6
2116	国际民航组织提出了用于评估和报告跑道表面状况、采用统一报告格式GRF（Global Reporting Format）的全球报告系统考虑了跑道表面条件为（ ） ？	干跑道、湿跑道。	干跑道、湿跑道、湿滑跑道。	干跑道、湿跑道、湿滑跑道、污染跑道。	干跑道、湿跑道、污染跑道
2117	国际民航组织提出了用于评估和报告跑道表面状况、采用统一报告格式GRF（Global Reporting Format）的全球报告系统有（ ）个基本要素？	3	4	5	6
2118	国际上高空情报区的英文缩写为：	FIR	UIR	CTR	TMA FIR
2119	国际运行时，FPL报的收报地址在AIP( ) 板块能找到	总则	航路	机场	以上都不对
2120	国内A系列一级航行通告采用的时制为:	北京时间	世界协调时	发电地址所在地的当地时间	伦敦时间
2121	国内C系列一级航行通告采用的时制为:	北京时间	世界协调时	电地址所在地的当地时间	伦敦时间
2122	国内航路代号中，J代表（）	国内区域导航航路	国内进离场航线	国内临时航线	对外开放临时航线
2123	国内航路的划设是由___提出，报经___批准；国内航路、航线代号是由___指派.	民航局，国务院中央军委，空军	民航局，总参谋部，空军	民航地区管理局，当地空军，当地空军	民航地区管理局，国务院中央军委，当地空军

2124	国内系列航行通告包括 C、K 两个系列，用于向国内分发，发布内容为北京、广州、昆明、兰州、三亚、上海、沈阳、乌鲁木齐、武汉飞行情报区及机场的相关航空情报。其中，K 系列仅供(　　)地区民用航空情报中心发布时使用，其他地区民用航空情报中心暂不启用。	华北和华东地区	中南和华东地区	华东和西南地区	西南和西北地区
2125	航空地图上的地形是用( )表示的	等高线	等压线	等磁力线	等温线
2126	航空器机长的职责和权限（ ）	一般管理权	处置权	建议权	最终决定权
2127	航空器可否飞入空中危险区或临时空中危险区（）。	可以，但必须在规定时限以外	可以，但必须得到相关部门的批准	可以，由机长自行判断	任何情况下，均不行
2128	航空资料汇编中主要包含什么的航空资料（ ）	持久性的	临时性的	持续一段时间的	持续较长时间的
2129	航路代号后面加字母D代表(　)	该航路提供飞行情报服务	6000米以上的RNP1航路	5700米以下的RNP1航路	该航路提供咨询服务
2130	航路航线代号L表示(　)	国际区域导航航路	对外开放航路航线	临时航线	国内区域导航航路
2131	航路航线代号M表示(　)	国际区域导航航路	对外开放航路航线	临时航线	国内区域导航航路
2132	航路航线代号N表示(　)	国际区域导航航路	对外开放航路航线	临时航线	国内区域导航航路
2133	航路航线代号P表示(　)	国际区域导航航路	对外开放航路航线	临时航线	国内区域导航航路
2134	航路航线代号包括一个表示属性的字母，后随1-999的数码。其中（　）字母表示国内进离场航线。	J	N	R	W
2135	航路航线代号包括一个表示属性的字母，后随1-999的数码。其中A、B、G、R表示(　)	国际（地区）区域导航航路	国际（地区）航路航线	对外开放的临时航线	国内区域导航航路
2136	航路航线代号包括一个表示属性的字母，后随1-999的数码。其中G表示（　）。	国际（地区）航路航线	国际（地区）区域导航航路	对外开放的临时航线	国内区域导航航路
2137	航路航线代号包括一个表示属性的字母，后随1-999的数码。其中H表示( )。	国际（地区）航路航线	国际（地区）区域导航航路	国内航路航线	国内区域导航航路
2138	航路图的区域网格最低安全高度是( )	区域内最高障碍物的标高加上不少于 300 米的超障余度得到的值，向上取整	区域内最高障碍物的标高加上不少于 400 米的超障余度得到的值，向上取整	区域内最高障碍物标高，向上取整	指航路最低安全高度，向上取整
2139	航路图上，某特殊空域的标识为“ZG P51”，这是指( )	广州情报区第51号训练区	广州情报区第51号危险区	广州情报区第51号限制区	广州情报区第51号禁区
2140	航路图上，某特殊空域的标识为“ZG（D）115”，这是指( )	广州情报区第115号危险区	广州情报区第115号限制区	昆明情报区第115号禁区	兰州情报区第115号限制区
2141	航路图中，某管制区内标有如下字样“UH(R)145”，其含义为（）	UHHH情报区第145号限制区	UHHH情报区第145号训练区	UHHH情报区第145号禁区	UHHH情报区第145号危险区
2142	航数据库中的客户数据由航行情报室在每个更新周期的（ ）前将修订请求发送给服务商进行维护	生效日	修订截止日	发布日	邮寄日
2143	航图中，“HIRL”指( )	高强度跑道灯	中强度跑道灯	高强度进近灯	中强度进近灯
2144	航图中，“RCLS“指( )	精密进近灯光系统	简易进近灯光系统	跑道中线灯	精密进近指示器
2145	航图中所示的“TH“为( )	过渡高	过渡高度层	跑道入口	机场标高
2146	航线飞行时用来调整高度表的气压是( )	标准海平面气压	本站气压	场面气压	修正海平面气压
2147	航向道频率和下滑道频率的组合是：	各自独立的	不成对的	固定成对的	随机的
2148	航行情报部门的责任是(　)	分类，整理，编辑和分发	分类整理	分成一级和二级	汇总上报相关部门
2149	航行情报主要来源于：（　　）	各级航行情报服务机构	管制、签派、气象等各合空服务机构	飞行程序设计部门	各有关业务部门
2150	航行通告F项内容是(　)	下限	上限	坐标和半径	影响范围
2151	航行通告的G)项应填写：	报告内容所涉及的有关航行警告和空域的下限	报告内容所涉及的有关航行警告和空域的上限	航行通告的正文内容	航行通告的结束时间
2152	航行通告的G)项中，当上限为无限高是，使用（）表示	GND	SFC	UNL	999

2153	航行通告格式中，B)项是用来填写：（）	该通告内容结束的日期和时间	该通告内容开始生效的日期和时间	收到该通告的日期和时间	填写该通告的日期和时间
2154	航行通告收电地址有（ ）个字母组成。	2	4	6	8
2155	航行资料定期颁发（AIRAC）采用国际民航组织（ICAO）规定的共同生效日期表，前后两个生效日期之间间隔为( )	7天	14天	28天	56天
2156	航行资料汇编的修订间隔：（ ）	28天	56天	7天	35天
2157	航行资料汇编的永久性变动以哪种形式公布？	AMENDMENT	AIC	AIRAC	SUPPLEMENT
2158	航行资料汇编解释正确的是:	Aeronautical information publication	Aeronautical information publishing	Aeronautical Information Amendment	Aeronautical information collection
2159	航行资料通报是指：（ ）	不够签发航行通告或编入航行资料汇编，但该资料关系到飞行安全、航行技术、行政或法律上的问题	有关航图、飞行程序的修订资料的总称	关于航行设施服务程序或危险障碍物的设置和变动情况的资料的通知	在规定时间内的飞行情报区的一级航行通告和二级航行通告的总称
2160	滑行灯系统故障或降级对APV着陆最低标准的影响( )	RVR不小于550米	RVR不小于800米	无影响，除非因滑行速度降低而导致延误	不允许夜间运行
2161	滑行灯系统故障或降级对II类PA着陆最低标准的影响( )	RVR不小于550米	RVR不小于800米	无影响，除非因滑行速度降低而导致延误	不允许
2162	滑行灯系统故障或降级对NPA着陆最低标准的影响( )	RVR不小于550米	RVR不小于800米	无影响，除非因滑行速度降低而导致延误	不允许夜间运行
2163	绘制标准仪表离场图时，如果重要的地形和地物特征有利于从目视飞行过渡到仪表飞行，应( )	将该特征整理出来以备后用	将该特征标出	只须将主要河流标出	只须将主要地物（如水塔等）标出
2164	火山灰航行通告，E)项应填写：	火山灰云状况	影响的航路	告警色码等级	火山位置
2165	火山灰通告属于( )系列	V系列	S系列	C系列	W系列
2166	火山通告A项应填写:（）	受影响的飞行情报区	受影响的机场	受影响的航路	受影响的飞行高度层
2167	火山通告D)项填写为“S1630.7 E16820.1” ，则表示( )	火山爆发位置的经纬度为“S1630.7 E16820.1”	受影响位置的经纬度为“S1630.7 E16820.1”	预报火山活动部门位置的经纬度为“S1630.7 E16820.1”	以上都不正确
2168	火山通告K)项应填写( )	明语说明补充前述内容的任何对飞行有重要意义的情报	资料来源，例如“特殊空中报告”	火山位置的经纬度或距导航设施的径向和距离	火山名和编号
2169	火山通告的标志是：	ASHTAM	NOTAMC	SNOWTAM	NOTAMN
2170	火山通告的最长有效时间为：	24小时	12小时	4小时	8小时
2171	机场灯光( )灯光是绿色的	滑行道、边灯	跑道、入口灯和滑行道中线灯	跑道边灯和跑道末端灯	跑道中线灯
2172	机场飞行区方向标记牌的颜色为（）。	黄底黑字	红底白字	黑底黄字，有黄色边框	白底红字
2173	机场基准代码的要素由( )个要素组成	2	1	3	4
2174	机场基准点为( )	表示一个机场地理位置的点	主跑道中线上最高点	主跑道中线上最低点	跑道入口的中点
2175	机场运行最低标准是指机场可用于起飞和进近着陆的运行限制，对于起飞，用( )表示，如需要，还包括云高。	RVR和/或VIS	RVR和VIS	RVR	VIS
2176	机场障碍物A型图的剖面网格必须在除跑道外的整个剖面图上画出，垂直座标的零点必须是( )	平均海平面	机场平面	跑道末端	没有统一的标准
2177	机场障碍物A型图的剖面网格必须在除跑道外的整个剖面图上画出，水平座标的零点必须是( )	离有关起飞航径区的最远端的跑道头	机场基准点	离有关起飞航径区的最近端的跑道头	以上都可以
2178	机场资料在AIP的哪一部分？	GEN	ENR	AD	A.B.C均没有
2179	机场最低着陆标准公布在( )中。	仪表进近图	标准仪表进场图	机场图	标准仪表离场图

2180	机载气象雷达所显示的目标图像的亮度()	与目标的距离、面积、降雨率无关	当目标的降雨率越大时图像越亮越大	有闪电的目标的图像较亮	当目标的降雨率越大时图像越亮越小
2181	基于性能的导航（PBN）运行，将飞行方式从台（导航台）到台（导航台）飞行转变为点（航路点）到点（航路点）飞行，使航空器飞行运行极大地依赖（）	导航数据库	地形数据库	障碍物数据库	运行飞行计划
2182	减噪程序设计和应用中，关于噪声优先跑道使用的说法错误的是（　　）。	无论何时，在有噪声优先要求的跑道运行时，都要求飞机在起始离场过程中和最后进近阶段避开噪声敏感区	在着陆运行中，跑道的选择不能以减噪声为目的，除非该跑道装有适当的下滑线引导设备	如果有能见度、风速、跑道道面有雪、冰、水或其它物质等不利影响时，不使用减噪程序	出于安全考虑，机长可拒绝因噪声优先原因提供的跑道
2183	减噪程序设计和应用中，关于噪音问题可行性分析及研究不正确的是（　　）。	通过关闭机场及禁止航班运行以降低噪音影响	通过调整进离场航线位置侧向绕过噪音敏感区	通过建立消音程序以降低敏感区上空噪音影响	通过调整机场跑道运行模式以降低噪音影响
2184	接地端附近的云高仪对II类着陆最低标准的影响( )。	RVR不小于400米	RVR不小于800米	无影响	不允许
2185	接地区RVR故障，则对起飞标准的影响为（）	不允许夜间运行	可临时由跑道中间点RVR 代替，或由VIS 代替	RVR 不小于200米	都不对
2186	杰普逊航路图的标高单位为：（　）	英尺	米	海里	英里
2187	杰普逊航路图修订日期一般总是在( )	星期一	星期二	星期三	星期五
2188	杰普逊航路图中，某航路高度表示有“MAAFL394”，标明( )。	最低区域安全高度3940米	最低区域安全高度39400ft	批准的最高可用高度层为39400m	批准的最高可用高度层为39400ft
2189	杰普逊航路图中标注的无线电频率在( )兆赫范围内标注时可能舍去两位数字。	110	120	130	140
2190	杰普逊航路图中高度带有后缀“a”表示(	最低超障高度	最低偏航高度	最大许可高度	最低航路高度
2191	杰普逊航路图中高度带有后缀“T”表示：（）	最低超障高度	最低偏航高度	最大许可高度	最低航路高度
2192	杰普逊航路图中机场名称下方的数字表示（）	机场标高	机场标高和最长跑道长度	最长跑道长度	开放时间
2193	杰普逊航图如果某频率前有“*”号则表示( )	该频率暂时不能工作	该频率永久不能工作	该频率的工作并非连续性的	该频率的工作是连续性的
2194	杰普逊进近图的程序和速度采用ICAO规范，则标识为（）。	PANS OPS	TERPS	JAR OPS	MIPS
2195	杰普逊终端航图如果没有生效日期，表示（）。	下个周期生效	临时资料	生效待通知	立即生效
2196	仅供紧急情况下使用的高度为(　)	MOCA	MORA	MEA	MSA
2197	进近灯备用电源故障或降级对APV着陆最低标准的影响( )	RVR不小于550米	RVR不小于800米	无影响	不允许夜间运行
2198	进近灯备用电源故障或降级对I类PA着陆最低标准的影响( )	RVR不小于550米	RVR不小于800米	无影响	不允许夜间运行
2199	进近灯故障或降级对APV着陆最低标准的影响：	执行无灯光的最低标准	RVR不小于800米	无影响	不允许夜间运行
2200	精密进近航道指示器由(　)个等距设置急剧变色灯具组成	4	6	8	2
2201	精密进近旁线灯什么颜色(　)	红色	绿色	黄色	白色
2202	军用机场灯光的识别颜色(　)	由两次白色闪烁合成的绿色和白色灯标	由两次白色闪烁合成的红色和白色灯标	由两次白色闪烁合成的红色和绿色灯标	绿色、黄色和白色的灯标
2203	空域分为：限制区、危险区、禁区以及（）	飞行情报区、管制区、航路和航线	飞行情报区、管制区	管制区、航路和航线	飞行情报区、航路和航线
2204	空中交通服务(AIR TRAFFIC SERVICE)的主要内容不包括（　）。	空中交通咨询服务(AIR TRAFFIC ADVISORY SERVICE)	空中交通管制服务(AIR TRAFFIC CONTROL SERVICE)	飞行情报服务(FLIGHT INFORMATION SERVICE)	告警服务(ALERTING SERVICE)
2205	空中交通管制航路的宽度为( )公里,其中心线两侧各( )公里；航路的某一段受到条件限制的,可以减少宽度,但不得小于( )公里。	10；5；5	10；5；8	20；10；5	20；10；8
2206	兰州中川机场变更后的三字码为（）。	ZGC	ZQZ	LHW	LDH

2207	雷达设备失效时，雷达管制员应当立即通告所有航空器雷达管制服务终止并实施（）管制间隔	目视	程序/目视	程序/目视	程序
2208	每份SITA最多能发（ ）家收报地址	32	8	16	64
2209	民航法规属民航法律法规和规章体系的第（）层次，由（）通过。	一，全国人大	二，国务院	三，交通运输部	四，民航局长令
2210	民航规章属民航法律法规和规章体系的第（）层次，以（）形式发布。	一，主席令	二，国务院令	三，交通运输部令	四，民航局长令
2211	民航局航行情报中心、地区空管局情报中心航行通告室应当在什么时间前印发有效的一级航行通告明语摘要？（）	每月1号	每月3号	每月15号	每两月的第一天
2212	某次飞行的高度是8900米，飞行前，飞行员要想了解航线高度上的气压和风的分布情况，他应参考（）hpa等压面图。	300	500	700	850
2213	某机场 27 号跑道的长为 2800 米，末端的净空道和停止道的长分别为 200 米和 60 米，则该跑道起飞航径区起点处的水平坐标为（）	3000	2800	0	2860
2214	某机场09号跑道长3200米，入口内移150米，则可用起飞滑跑距离（ ）米，可用着陆距离（ ）米。	3200/3050	3200/3200	3050/3050	3050/3200
2215	某机场R01盲降的最低着陆标准800米，R19最低着陆标准为VOR 1200米，静风，该机场作为延程运行指定备降机场的天气最低标准为（）	2000米	1600米	2400米	3200米
2216	某区域网格标注的最低安全高度为“ 1 18 ”，其真实值是（）	1180米	1180英尺	118米	118英尺
2217	目前，北极地区（ ）数据链仍是唯一的数据链通信方法。	HF	VHF	ACARS	SATCOM
2218	目前民航业内在用的卫星通信网路有哪	海事卫星	铱星	以上都是	都不是
2219	目前下列使用场压的机场为（）。	南宁	昆明	贵阳	宁波
2220	哪些条件可能造成航班载量受限（）。A.跑道长度 B.机场温度 C.障碍物 D.气象雷达故障	ABC	ABD	BCD	ABCD
2221	哪一项不是AIP的主体部分？	总则	航路	机场	航行资料通报
2222	内指点标整机故障，对II类着陆最低标准的影响（）。	RVR不小于400米	无影响	不允许	内指点标作为必要配置时，不允许
2223	能够发布C系列一级航行通告的有：（ ）	民航总局航行情报中心国际通告室和地区管理局情报中心航行通告室	地区管理局情报中心和机场航行情报室	地区管理情报中心和航空公司航行情报室	A和B
2224	拟定航路飞行高度不需要考虑（）。	航路代号	飞行高度层配备	最低航路高度	航程
2225	盘旋进近的标准不得低于（）的最低标准。	仪表进近程序	盘旋进近之前仪表进近程序	目视运行	夜间运行
2226	跑道边灯故障或降级对APV着陆最低标准的影响（）	执行无灯光的最低标准	RVR不小于800米	无影响	不允许夜间运行
2227	跑道边灯故障或降级对II类PA着陆最低标准的影响：	执行无灯光的最低标准	RVR不小于800米	无影响	不允许
2228	跑道边灯故障或降级对I类PA着陆最低标准的影响（）	执行无灯光的最低标准	RVR不小于800米	无影响	不允许夜间运行
2229	跑道边灯或跑道末端灯不允许夜间运行	正确	错误	咨询机场决定	各公司自己决定
2230	跑道标志的颜色为（）。	白	黄	橙黄	绿
2231	跑道表面有超过（ ）mm（含）的积水或其当量厚度的雪浆时，机场管理机构应当立即通知管制单位禁止航空器起降。	9	12	13	15
2232	跑道端识别灯缩写正确的是（）	REIL	RCLM	RCLS	MIRL
2233	跑道接地带灯故障或降级对APV着陆最低标准的影响（）	执行无灯光的最低标准	RVR不小于800米	无影响	不允许夜间运行
2234	跑道接地带灯故障或降级对II类PA着陆最低标准的影响：（）	执行无灯光的最低标准	使用HUD或自动驾驶仪无影响，其它情况RVR/VIS不得小于800米	无影响	不允许

2235	跑道末端灯故障或降级对II类着陆最低标准的影响( )	RVR不小于200米	RVR不小于400米	RVR不小于500米	不允许
2236	跑道入口灯故障或降级对II类着陆最低标准的影响( )。	RVR不小于400米	RVR不小于800米	无影响	不允许
2237	跑道入口灯至少为（ ）或（ ）个，入口灯光（ ）色朝外。	3,5,黄	3,5 绿	6,8 黄	6,8 绿
2238	跑道污染物深度,仅报告()	霜 、湿、雪浆、干雪	干雪、 湿雪、压实的雪、积水	干雪、湿雪、雪浆和积水	霜 、湿、雪浆、冰
2239	跑道着陆入口解释正确的是( )。	threshold	runway enter	runway entrance	runway end
2240	跑道中线灯不工作时，对于一类着陆，除使用HUD，自动驾驶仪或者飞行指导仪，其他情况RVR/VIS不得小于( )米	400	550	800	1200
2241	跑道中线灯故障或降级对APV着陆最低标准的影响( )	执行无灯光的最低标准	RVR不小于800米	无影响	不允许夜间运行
2242	跑道中线灯故障或降级对II类PA着陆最低标准的影响( )	执行无灯光的最低标准	使用HUD或自动驾驶仪无影响，其它情况RVR/VIS不得小于800米	无影响	不允许
2243	跑道中线灯开始900米的颜色为( )	白色	绿色	红色	绿红交替
2244	起飞航径区起点宽度是( )?	300M	180M	150M	60M
2245	起飞最低标准公布在下列JEPPESEN航图中的（）。	STAR	机场图	航路图	SID
2246	起始进近航迹与中间进近航迹的交角不应大于( )度?	90°	150°	60°	70°
2247	气象能见度低于( )米的天气条件均以跑道视程为准。	1000	900	800	700
2248	请阅读雪情通告回答问题 ZCZC HDD0705 050448 GG ZGSZOIXX 050448 ZWATOIXX SWZW0040 ZWAT 01051240 (SNOWTAM 0040 ZWAT 01051240 12 3/3/3 100/100/100 10/10/10 WET SNOW/WET SNOW/WET SNOW 针对跑道状况代码为3，以下说法错误的是哪一个	当跑道状况代码为3对应的跑道表面状况说明是湿（“湿滑”跑道）	当跑道状况代码为3对应的跑道表面状况说明是湿雪时，深度不超过3 毫米	当跑道状况代码为3对应的跑道表面状况说明是压实的雪时，外面气温高于-15 摄氏度或5 华氏度	当跑道状况代码为3对应的跑道表面状况说明是压实的雪面上有湿雪，任何深度
2249	请阅读雪情通告回答问题 ZCZC HDD0705 050448 GG ZGSZOIXX 050448 ZWATOIXX SWZW0040 ZWAT 01051240 (SNOWTAM 0040 ZWAT 01051240 12 3/3/3 100/100/100 10/10/10 WET SNOW/WET SNOW/WET SNOW 关于跑道污染物深度10/10/10 ，以下关于污染物报告深度的最低数值描述错误的是哪一个	积水的最低数值是4毫米	雪浆的最低数值是4毫米	湿雪的最低数值是3毫米	干雪的最低数值是3毫米
2250	区域图上标出高度( )以上的障碍物	1000ft	3000ft	5000ft	8000ft
2251	全国民用航空情报中心的职责( )	协调全国民用航空情报的运行工作	负责与联检单位、民航局有关部门、民航局空管局有关部门等原始资料提供单位建立联系，收集航空情报原始资料	提供有关航空资料和信息的咨询服务；	以上都是
2252	全球化分为( )个时区，每个时区包含( )度	24，15	12，30	36，10	24，30
2253	日本AIP的生效时间( )	日本零点	UTC零点	日本8点	日本12点

2254	日落的定义( )	太阳上边缘下降到地平线以下的瞬间	太阳下边缘下降到地平线以下的瞬间	太阳下边缘下降到地平线以下7度的瞬间	太阳中心下降到地平线以下7度的瞬间
2255	如公布的资料为永久性资料，航行通告C）项填为：（）	PERM	EST	XX	不填写
2256	如果ATS航路或位置报告要求复杂，而不能在航路图上予以充分绘制，应提供( )	区域图	标准仪表离场图	标准仪表进场图	航路图
2257	如果广州白云国际机场滑行道中线灯不工作，需要发布（ ）系列的航行通告？	A系列	A系列和B系列	A系列和C系列	C系列
2258	如果航班飞行时间刚好跨越新旧周期，以下( )操作是不正确的？	飞行过程中在0点切换数据库	若所使用到的资料未修改，使用旧的周期数据	与管制确认后，使用新的周期数据	和管制沟通航行资料更换时间
2259	如果机场不能立即提供满足要求的消防救援设备和人员，必须有能力从邻近的市镇或者其它地方获得额外的消防支援。在改航的航路运行过程中，如果当地资源可以及时被告知，( )分钟的响应时间是可以接受的	10	15	20	30
2260	如果机载气象雷达在航路上失效,则应当按照（）中对这种情况所规定的经批准的指南和程序运行飞机。	运行手册	运行规范	运行合格在	MEL
2261	如果跑道边灯不工作，所有各类运行只允许在( )时段进行。	昼间	夜间	全天均可	不允许运行
2262	如果跑道某三分之一段道面干燥或覆盖的污染物少于10%，该段跑道状况代码为6，相应的跑道三分之一段污染物种类填入( )来表示	无	25	DRY	10
2263	如果跑道某三分之一段的污染物覆盖率低于（ ），则应当为该三分之一段生成跑道状况代码6，并且不报告任何污染物。	10	25	50	75
2264	如果需要掌握国外某一国际机场的跑道承重强度、使用限制、开放时间等内容,应查阅杰普逊航线手册（）。	机场指南	终端区	进入规定	空中交通管制
2265	如何发布准确可靠的PIB( )	飞行前资料公告至少包括制作时间、发布单位、有效期、起飞站、第一降落站及其备降场、航路以及与本次飞行有关的航行通告和其他紧急资料	提供的飞行前资料公告不得早于预计起飞前90分钟从航行通告处理系统中提取	飞行前资料公告的提供情况应有相应记录	以上都是
2266	如何确认国内某一航路是否是RNAV航路？	NAIP-航路-空中交通服务航路	NAIP-航路-特殊区域	NAIP-航路-空中交通服务区域	NAIP-航路-航路图
2267	如没有涉及所飞国际机场的 AIP 资料，该国际机场的运行时间在 JEPPESEN 手册( )部分可查到？	JEPPESEN 手册的 AIRPORT DIRECTORY	JEPPESEN 手册的 CHART CHANGE NOTICES	JEPPESEN 手册的 TERMINAL	JEPPESEN 手册的 ENTRY REQUIREMENTS
2268	若火山通告F)项填写“VERTICAL EXTENT OF ASH CLOUD 8,000FT” 则表示( )	火山位置	说明火山灰云的水平移动距离	说明火山灰云的垂直范围延伸到8,000FT	火山灰半径8,000FT
2269	若火山通告G)项填写“ASH CLOUD DRIFTING SOUTH”，则表示( )	火山位置	火山灰云的垂直范围延伸	火山灰云向南移动	以上都不正确
2270	若新版雪情通告E）项填写25/25/25则表示（ ）	跑道每三分之一段污染物覆盖百分比均为11%～25%	跑道每三分之一段污染物覆盖百分比均为26%～50%	跑道每三分之一段污染物覆盖百分比均为10%	跑道每三分之一段污染物覆盖百分比均为25%
2271	若雪情通告L)项填写TOTAL则表示：	进一步清扫计划为全部扫清	进一步清扫计划为部分扫清	不清扫	被污染的跑道为100%
2272	若雪情通告T项填写RWY CONT 25% PER CENT则表示	被污染的跑道为11%～25%	被污染的跑道为26%～50%	被污染的跑道小于10%	被污染的跑道为25%
2273	若执行区域导航程序的飞机仅使用GNSS导航，如果预测连续（）分钟以上失去RAIM，则该运行应被延误、取消或采用其他运行方法。	5	10	15	20

2274	三个指点标距离跑道入口的距离( )	内指点信标距跑道入口75m-450m，其中300m处为最佳	中指点信标离跑道入口大约1km	外指点标在跑道入口前6.5至11KM	以上都对
2275	三色VASI高于下滑道时，看到的颜色是( )	琥珀色	红色	绿色	白色
2276	设计复飞程序时，复飞航段标称爬升梯度为（ ）。	0.025	0.03	0.04	0.05
2277	实施Ⅱ类和Ⅲ类运行的副驾驶至少需要( )小时本型别上副驾驶经历	300	200	100	500
2278	使用场压的机场有（）：	南宁	海口	三亚	北京
2279	使用数据链通信中，不能够作为飞机通信寻址与报告系统ACARS信号载波的有（）	GPS	SATCOM	HF	VHF
2280	世界区域预报系统的简缩字( )	WAFS	WAF	WAFC	AFS
2281	数据链通讯的优点包括（）。A.速度快 B.抗干扰能力强 C.误差率低 D.减轻机组人员负担	ABC	ABD	BCD	ABCD
2282	提供精密进近地形图的跑道应具备条件是该跑道具有( )。	Ⅱ或Ⅲ精密进近程序	Ⅱ精密进近程序	Ⅲ精密进近程序	Ⅰ．Ⅱ或Ⅲ精密进近程序
2283	停止道缩写正确的是( )。	RWY	SWY	CWY	TWY
2284	停止道增加了( )。	加速停止距离	起飞滑跑距离	起飞距离	着陆距离
2285	停止端RVR故障对I类PA着陆最低标准的影响：	RVR不小于550米	RVR不小于800米	无影响	不允许夜间运行
2286	统一报告格式GRF（Global Reporting Format）的全球报告系统的核心是( )	跑道状况评估矩阵（RCAM）	跑道状况代码（RWYCC）	跑道状况报告（RCR）	跑道摩擦系数
2287	外指点标、中指点标整机故障对II类着陆最低标准的影响( )。	RVR不小于400米	无影响	不允许	如果有公布的等效位置替换，则允许
2288	外指点标故障对APV着陆最低标准的影响( )	不适用	RVR不小于800米	执行无灯光的最低标准	不允许夜间运行
2289	外指点标故障对II类PA着陆最低标准的影响( )	执行无灯光的最低标准	RVR不小于800米	无影响（如果由公布的等效位置代替）	不允许
2290	为飞行员提供从航路阶段过渡到进近阶段的资料的航图是( )	区域图	仪表进近图	标准仪表进场图	标准仪表离场图
2291	我国AIP的生效时间是( )	北京时0点	世界时0点	北京时8点	世界时8点
2292	我国飞行程序以( )为飞行程序设计的指导文件	《ICAO-8168文件》	《民用机场管理条例》	《美国TERPS》	《欧洲EUOPS》
2293	我国国内临时航线代号是( )系列航线。	X	Y	Z	L
2294	我国航路宽度一般为( )千米，如果受条件限制，可适当缩小，但不得小于( )千米	20；8	20；10	15；10	10；8
2295	我国航路图中的航路航线代号Y表示？	不涉及周边国家或地区的对外开放区域导航航路	国内区域导航航路	国际区域导航航路	地区区域导航航路
2296	我国航路图中军用机场的符号是( )	◎	○	¤	⊙
2297	我国航行资料汇编的修订间隔为（ ）	7天	28天	30天	56天
2298	我国一体化民用航空情报系列资料包括( )	AIP、AIP修订、AIP补充、PIB、NOTAM、AIC、NOTAM校核单和NOTAM明语摘要	NOTAM、AIP和AIC	PIB和NOTAM	PIB、NOTAM、AIP、AIC和NOTAM明语摘要
2299	下滑台或航向台靠电池供电，对II类着陆最低标准的影响( )。	RVR不小于400米	RVR不小于800米	无影响	不允许
2300	下列( )是我国情报的机构	全国民用航空情报中心	地区民用航空情报中心	机场民用航空情报单位	以上都是
2301	下列( )不工作，不允许夜间运行。	进近灯光系统	跑道中线灯	跑道边灯	接地带灯
2302	下列（ ）灯光系统不工作对II类运行不影响？	最靠近跑道的420米之外的进近灯	跑道中线灯	接地带灯	滑行灯系统
2303	下列( )情况需发布一级航行通告？	机场附近有不影响航空器运行的临时障碍物存在	新导航系统实施的预报	计划可用新的航图的通知	由于跑道维修机场关闭夜航
2304	下列（）情报信息应当收入航空资料汇编	机场的日出日落时间	机场跑道入口的临时内移	机场的仪表系统出现故障	机场临时关闭

2305	下列关于网格最低偏航高度的叙述不正确的是：	是杰普逊提出的一种高度	是在以经纬线组成的方格内，提供超越参考点的余度	网格最低偏航高度估后附有“±”号时，表示不够精确	当方格区域内所有参考点在5000英尺MSL或以下时，该高度对区域内所有参考点提供2000英尺的超障余度。
2306	下列航图中，公布有起飞最低标准的是(	SID	STAR	仪表进近图	机场图
2307	下列航图中,用于起飞和着陆之间飞行中使用的有　　。 ① 机场障碍物A型图　　② 航路图 ③区域图　　④ 目视进近图 ⑤ 精密进近地形图　　⑥ 标准仪表进/离场图　　⑦ 仪表进近图	①②③④⑤⑥⑦	②③④⑥⑦	②③④⑤⑥⑦	①②③④⑥⑦
2308	下列滑行道灯的颜色正确的是(　)	滑行道中线灯：绿色；滑行道边线灯：蓝色	滑行道中线灯：蓝色；滑行道边线灯：绿色	滑行道中线灯：白色；滑行道边线灯：蓝色	滑行道中线灯：蓝色；滑行道边线灯：白色
2309	下列机场灯光为红色的是（）。	跑道边灯	跑道中线灯	跑道末端灯	跑道入口灯
2310	下列机场灯光为绿色的是（）。	跑道边灯	跑道中线灯	跑道末端灯	跑道入口灯
2311	下列哪种导航规范不需要雷达监视？（）	RNAV1	RNAV2	RNAV5	RNAV10
2312	下列哪组导航设施组合满足I类导航要求()？	VOR 、IRS、GPS	VOR、VOR/DME、NDB	DME 、GPS、IRS	DME/VOR、INS、NDB
2313	下列选项中属于通讯手段的是()。	CPDLC	ADS-C	ADS-B	RNP4
2314	下列有关航空资料汇编AIP说法错误的是()	由国家发行或由国家授权发行	该汇编所涉及的空中航行设施、服务或程序负责的主管当局不必列出	国际飞行必备的综合性技术资料	在AIP总则列出该国与ICAO标准、建议措施和程序中，对每一个重要问题如有两种方法可以任选其一时，则应说明该国的抉择
2315	下面的哪个信息不能在国内机场细则中查到？	消防等级	宵禁时间	跑道信息	停机位机型分配
2316	下面关于区域图的覆盖范围说法正确的是()	区域图的覆盖范围没有具体要求	每张区域图必须延伸到能有效地标出进离场航路的各点	每张区域图只须延伸到能有效地标出进场航路的各点	该图的覆盖范围可以超出航路图
2317	下面哪段航路不是兰州情报区常见的航段限制（）	W66	B330	A461	A596
2318	现代气象雷达通常用（）的彩色编码来表示大、中、小雨区域	红、黄、绿	红、绿、兰	品红、黄、绿	红、黄、蓝
2319	新版跑道状态代码引入跑道状态评估矩阵范围为 _____。	0-5	0-6	0-7	1-6
2320	新版雪情通告E)项，如果跑道每三分之一地段道面干燥，或覆盖的污染物少于10%时，应填写（　）	NIL	NR	NO	NA
2321	新版雪情通告的标志是（　）	SNOWTAM	NOTAMW	SNOTAM	NOTAM
2322	新版雪情通告的覆盖范围（　）	机场活动区	机场机动区	机场和航路	航路
2323	新版雪情通告的系列为（　）	O	S	N	T
2324	新版雪情通告的有效时间为（　）。	24h	12h	8h	4h
2325	新版雪情通告格式的A)项中用来填写（）	一个或一个以上的飞行情报区的四字地名代码	ICAO规定的机场四字地名代码	收报地址	电报等级
2326	新版雪情通告格式的B)项用来填写（　）	收报地址	发生地	观测日期和时间	预计结束的时间和日期
2327	新版雪情通告中，除（　）项以外，其他各项仅填写数值，不应填写测量单位。	F项	H项	T项	J项
2328	新版雪情通告中F)项跑道每三分之一段的松散污染物深度采用的计量单位是（）	米	分米	厘米	毫米
2329	新版雪情通告中的G项是指（　）	跑道污染物类型	跑道代号	摩擦系数	污染物深度
2330	新版雪情通告中的各项内容分为三类信息，其中M代表（　）。	强制性信息	条件性信息	选择性信息	无特殊含义
2331	新版雪情通告中填写跑道代号时应填写（）。	跑道代号数字大的一端的代号	跑道代号数字小的一端的代号	两个跑道代号	都不是

2332	新机长在目的地机场着陆的天气标准为( )	DH+30米，VIS/RVR+800米	该机场公布的着陆标准	DH+60米，VIS/RVR+800米	DH+50FT，VIS/RVR+800米
2333	新开航线是否涉及新运行区域可在运行规范（ ）里查询。	B0039	B0027	C0039	A0081
2334	选择具备II类或III类PA的机场作为备降机场计算备降机场天气标准:对于至少一套III类PA程序的机场,云高不得低于( )米,能RVR不得低于( )米。	60；550	60；600	120；550	120；600
2335	雪情通告： GG ZSSSOIXX 170239 ZBTJOIXX SWZB0151 ZBTJ 02170230 (SNOWTAM 0151 ZBTJ 02170155 16L 2/5/3 100/50/75 04/03/04 SLUSH/DRY SNOW/WET SNOW 02170230 16R 2/5/5 75/100/100 04/03/NR SLUSH/SLUSH/SLUSH 50) 跑道16L每三分之一段污染物类型和深度为（）	雪浆/干雪/湿雪，2/5/3毫米	雪浆/干雪/湿雪，4/3/4毫米	雪浆/雪浆/雪浆，2/5/5 毫米	雪浆/雪浆/雪浆，4/3/NR 毫米
2336	雪情通告C)项应填写（）。	机场四字地名代码	机场三字地名代码	较小的跑道编号	较大的跑道编号
2337	雪情通告E项污染覆盖百分比报告为 NR，不包括下面哪种情况（）	污染物覆盖率低于10%	G项是DRY 和RWYCC为6	未报告百分比	污染物覆盖率为26-50%
2338	雪情通告G项污染物类型填写NR表示（）。	跑道无污染物	只表示不通报污染物，不表示无污染物	无记录	不确定
2339	雪情通告H)项填入“9”表示摩擦系数	好	差	中等	不可靠
2340	雪情通告K)项若填入“YES” ，后随“L” 或“R”或“LR”，表示（）。	跑道灯被遮盖	滑行道灯被遮盖	停机坪上有堆积物	滑行道上有堆积物
2341	雪情通告的重要变化正确的是( )	跑道可用长度和宽度变化大于10%（含）	摩擦系数变化0.01，	干雪深度变化10mm	以上都不对
2342	雪情通告临界雪堆高度采用的单位是( )	厘米	毫米	米	英寸
2343	雪情通告在填发时不报计量单位，长宽高采用( )	英制	英尺	米制	米
2344	雪情通告中，当污染物的深度变化在干雪每大于（）毫米、湿雪每大于（）毫米、雪浆或水每大于（）毫米时，重新进行通报	13 5 3	13 10 3	20 5 3	20 10 3
2345	雪情通告中，跑道污染物类型SLUSH是指	霜	冰	雪浆	积水
2346	雪情通告中，跑道污染物类型STANDING WATER是指()	霜	冰	雪浆	积水
2347	雪情通告中平均雪深采用的单位是（）	毫米	厘米	米	分米
2348	要求着陆和避开障碍物所需要的能见度，按起飞跑道的离地端（DER）至障碍物的最短距离加( )米，或5000米（对于机场标高超过3000米的机场为8000米），两者取较小数值。但是C、D类飞机不得小于( )米	300；1500	500；2000	800；1500	1500；2000
2349	一般在AIP的( )章节查看限制区、危险区、禁区信息？	ENR 3.1	ENR 4.4	ENR 5.1	ENR 6
2350	一发失效应急程序在进行障碍物计算分析时，对于山、丘陵和土包等障碍物，应考虑植被等附着物的高度。一般情况下，至少应在障碍物的高度上加( )米。	10	15	20	25
2351	一份航行通告的A)项最多填写几个机场	1	2	5	7
2352	一份航行通告的A)项最多填写几个情报	1	2	5	7
2353	一份局方的航行通告（含明确生效及失效时间）可以通过哪种方式失效？	根据失效时间自动失效或被另一份航行通告取消	被校核报取消	根据通告内容的重要性，手工将其失效	AB均正确
2354	一级航行通告，E)项应填写 （）	航行通告的正文内容	报告内容所涉及的有关航行警告和空域的上限	报告内容所涉及的有关航行警告和空域的下限	航行通告的分段时间

2355	一级航行通告，F)项应填写（）。	报告内容所涉及的有关航行警告和空域的下限	报告内容所涉及的有关航行警告和空域的上限	航行通告的正文内容	航行通告的结束时间
2356	一级航行通告，G)项应填写( )	报告内容所涉及的有关航行警告和空域的上限	报告内容所涉及的有关航行警告和空域的下限	航行通告的正文内容	航行通告的结束时间
2357	一级航行通告，应当在生效日期前( )天发布?	28天	15天	10天	7天
2358	一级航行通告，在限定行的“影响范围”栏中填写了“A”，表示：（ ）	机场区域	进场航线	航路	A型飞机
2359	一级航行通告，在限定行的“影响范围”栏中填写了“AE”，表示( )	机场区域和航路	机场区域	除A类和E类飞机以外的飞机	航路
2360	一级航行通告，在限定行的“影响范围”栏中填写了“E”，表示：（ ）	E类飞机	机场区域	航路	东边
2361	一级航行通告B)项的日时组由( )位阿拉伯数字组成。	6	8	10	12
2362	一级航行通告C）项的日期和时间顺序正确的是（）：	年，月，日，时，分	月，日，时	月，日，时，分	月，日，时，分，年
2363	一级航行通告C)项中含有EST的通告，下列说法中正确的是( )	该通告的有效时间为永久	该通告的有效时间为预计一个月	需要以后再发布一个航行通告以取消或代替	到预计时间后自行失效
2364	一级航行通告C)项中填写了“PERM”表示（）。	该通告的有效时间为永久	该通告的结束时间待进一步通知	该通告的有效时间为预计一个月	到预计时间后自行失效
2365	一级航行通告的 F)项中，“AMSL“表示( )	平均海平面	最低安全高	高出平均海平面	高出最低安全高
2366	一级航行通告的D)项中，DLY 表示( )。	延误	每天	除了	白天
2367	一体化航行情报系列服务，服务包括( )	以上都是	《航行资料汇编》AIP，包括修订服务；	《航行资料汇编》的补充资料；	航行通告（NOTAM）包括国内、国际通告
2368	一条跑道长3000M,入口内移200M,停止道60M.净空道200M,请问该条跑道的可用起飞距离是多少（）	2800M	3000M	3060M	3200M
2369	仪表飞行的民用航空器，应当遵守仪表飞行规则,飞行规则由( )制定。	全国人大	国务院、中央军事委员会	民航局	民航局空管局
2370	仪表飞行规则信息位于AIP主体的( )部	总则	航路	机场	航行资料通报
2371	仪表进近程序中，进场航线的主要作用为（）	用于理顺航路与机场运行路线之间关系	用于航空器消失高度	用于调整飞机的外形速度和位置，进入最后进近	完成对准着陆航迹和下降着陆
2372	仪表进近程序中，中间进近航段的主要作用是( )	用于降低航空器高度，并通过一定的机动飞行使飞机对准中间或最后进近航段	完成对准着陆航迹和下降着陆	理顺航路和机场运行路线之间的关系	用于调整飞机的外形速度和位置，进入最后进近
2373	仪表进近程序中，最后进近航段的主要作用是( )	用于调整飞机的外形速度和位置，进入最后进近.	完成对准着陆航迹和下降着陆	用于降低航空器高度，并通过一定的机动飞行使飞机对准中间或最后进近航段	理顺航路和机场运行路线之间的关系
2374	仪表进近图标题里“VOR/DME RWY36”表示( )	使用该图做最后进近时用到的导航设备为VOR/DME	使用该图做起始进近时用到的导航设备为VOR/DME	使用该图做中间进近时用到的导航设备为VOR/DME	使用该图做整个进近过程要用VOR/DME导航
2375	仪表进近图的作用是:	提供使机组能够向预定着陆跑道实施仪表进近的程序	提供供机组复飞使用的程序	提供供机组进近过程中使用的等待航线程序	提供从航路到落地的进近程序
2376	仪表进近图中，“IF”表示( )。	起始进近定位点	中间进近定位点	最后进近定位点	复飞点
2377	仪表进近图中，“SDF”表示( )	电台呼号	定位点的名称	梯级下降定位点	最后进近定位点
2378	仪表进近图中，IAF表示( )	起始进近定位点	中间进近定位点	最后进近定位点	ILS的识别标志
2379	仪表进近图中某定位点的定位信息是“R185° PEK”则()。	该定位点在识别标志为 PEK 的 VOR 电台的 185° 径向线	该定位点在识别标志为 PEK 的 NDB 电台的 185° 方位线	定位点在以识别标志为 PEK 的 VOR 电台为引导的 185° 航迹上	以上均不对

2380	仪表进近图中需要公布下降梯度的航段是（）	起始进近航段	中间进近航段	最后进近航段	复飞航段
2381	仪表跑道的最后2000英尺（600）米或者跑道一半长度（取较短者），边灯颜色为（）。	黄色	白色	绿色	红色
2382	已经收入永久性资料的一级航行通告应该在资料生效日期　天之后发布NOTAMC以取消：（）	15	10	7	3
2383	以下（ ）不是AIC的要求	有效期必须是6个月以下	每年必须发布一次AIC校核单	任何时候有必要发布航行资料而又不适合以AIP和NOTAM发布的，必须签发航行资料通报	以上所有
2384	以下（）不是II类运行必须的机载设备	指点标系统	排雨设备	无线电高度表	自动油门系统
2385	以下（）灯光为绿色	滑行道中线灯	进近灯	接地区灯	顺序闪光灯
2386	以下（）国家的航行资料汇编的组成划分与ICAO建议的规范存在差异？	中国	美国	法国	德国
2387	以下（）进近方式为非精密进近？	MLS	ILS	PAR	VOR和/NDB
2388	以下()航路为不对外开放航路	A	B	R	J
2389	以下表示航路最低偏航高度的是（）	MORA	MOCA	MEA	MMA
2390	以下不是区域图可提供航空器仪表飞行阶段所需资料的是：	机场进场和进近之间的过渡；	起飞/复飞与航路飞行阶段的过渡；	通过复杂的空中交通服务航路或空域结构地区。	空中交通服务航路或位置报告的要求复杂的地区，当航路图上无法清楚表示时，提供区域图。
2391	以下不属于PBN运行使用导航设施的是（）？	VOR-DME	GNSS	VOR-VOR	DME-DME
2392	以下关于代替航行通告（NOTAMR）描述错误的是（）	代替航行通告仅应代替同一系列的一份航行通告	代替航行通告的主题应与被代替的航行通告主题一致	代替航行通告的生效时间应为立即生效	代替航行通告可代替未生效的航行通告
2393	以下关于取消航行通告（NOTAMC）描述错误的是（）	取消航行通告仅应代替同一系列的一份航行通告	取消航行通告的主题应与被代替的航行通告主题一致	取消航行通告的生效时间应为立即生效	取消航行通告需填写失效时间
2394	以下航线代号都属于对外开放的航线是（）？	L V W	A L Z	A B J	R G X
2395	以下是区域导航航路的是（）？	Y	R	V	X
2396	以下通讯方式采用文本信息格式的是（）	CPDLC	VHF	卫星电话	HF
2397	英文缩写“AIC”的含义是指（）	航行资料通报	飞行前资料公告	航行资料汇编	航行通告
2398	用于国际分发的一级航行通告采用 ：	A系列	C系列	D系列	E系列
2399	用于洋区航路飞行的PBN应用为（）：	RNAV 1	RNP 10	RNAV 2	RNP APCH
2400	有关飞行计划的规定以及领航计划报收电地址可以在AIP （）部分查到？	总则	航路	机场	航行资料通报
2401	有关机场的ARINC424记录格式，不包括的信息是（）。	ICAO/IATA代码	所有跑道长度	机场坐标	过渡高度层/过渡高度
2402	与 I 类精密进近跑道不同，II类精密进近跑道还必须有()灯。	跑道中线灯	跑道边灯	跑道端灯	接地区灯
2403	在（ ）图里面有MSA高度	仪表进近图、标准仪表进/离场图	机场图、标准仪表进/离场图	仪表进近图、航路图	航路图、标准仪表进/离场图
2404	在（）可以查阅机场的消防等级	机场细则	机场图	进场图	停机位图
2405	在（）图中，可以查到最低扇区高度	标准仪表离场图	机场图	航路图	区域图
2406	在标准仪表离场图中,下列表述错误的是：	应标出返航路线	要标出MSA	要标出起飞离场限制	所有影响标准仪表离场航路的机场，都必须标出并加以注明
2407	在飞行中，VHF地空通信的通信距离大约有多远	300-500公里	1000公里以上	2000公里以上	200公里
2408	在非精密进近程序中有FAF时，其复飞点必须用（）来确定。	一个导航设施	一个交叉定位点	距FAF规定的距离	上述三项中的一项

2409	在航空资料汇编AIP中与国际民用航空组织标准、建议措施和程序无差异时，应在附件号、标题和版本号之后填入（）。	NO	不加任何说明	BLANK	NIL
2410	在航路图中，LIMON点若为强制报告点，则符号应为( )。	△	▲	⊙	☆
2411	在航路图中,禁区的识别标志字母为 （）	P	R	D	E
2412	在航路图中,危险区的识别标志字母为( )	R	P	D	E
2413	在航路图中,限制区的识别标志字母为( )	R	P	D	E
2414	在航图上，一般需公布VOR台的（）。	使用频率、识别码、莫尔斯电码和地理坐标	识别码、莫尔斯电码和地理坐标	使用频率、莫尔斯电码和地理坐标	使用频率、识别码和地理坐标
2415	在航图上一般公布NDB导航台的（）。	识别码、频率和地理坐标	识别码和频率	频率和地理坐标	识别码和地理坐标
2416	在航行通告限定行影响范围栏中填写了“K”，表示（）：	机场区域	航路	航行警告	航行通告校核单
2417	在航行通告限定行影响范围栏中填写了“W”，表示（）：	机场区域	航路	航行警告	航行通告校核单
2418	在航行通告限定行中， 上限填写了“999”，表示通告影响的上限是（）：	FL999	999英尺	999米	无限高
2419	在航行通告限定行中， 影响半径的单位是（）：	海里	千米	英尺	米
2420	在机场图中，“PALS”表示（）	精密进近灯光系统	简易进近灯光系统	跑道边灯	高强度进近灯光系统
2421	在机场图中，需标明( )。A.跑道入口标高 B.机场基准点的坐标 C.跑道承载强度	AB	BC	AC	ABC
2422	在机场图中“ARP”表示( )	停机坪	空中报告	机场基准点	塔台
2423	在机场图中“ASPH”表示( )	水泥	沥青	道面等级	灯光级别
2424	在机场图中“CONC”表示( )	水泥	沥青	道面等级	灯光级别
2425	在机场图中“HIRL”表示( )	高强度跑道灯	中强度跑道灯	高强度进近灯	中强度进近灯
2426	在机场图中“RCLS”表示( )	精密进近灯光系统	简易进近灯光系统	跑道中线灯	跑道边灯
2427	在机场图中“SALS”表示( )	精密进近灯光系统	简易进近灯光系统	跑道中线灯	跑道边灯
2428	在机场图中“SMC130.0”表示( )	塔台管制频率为130.0兆赫	地面活动管制频率130.0兆赫	“SMC”为机场三字代码，130.0为机场标高	“SMC”为机场VOR识别标志频率，130.0为VOR频率
2429	在机场图中“SWY”表示( )	停机坪	滑行道	停止道	净空道
2430	在机场图中“TWY”表示( )	滑行道	净空道	停止道	跑道
2431	在机场图中“VIS”表示( )	能见度	跑道视程	目视跑道	目视检查标准
2432	在机场图中标高的简写为( )	VAR	TWR	ELEV	SALS
2433	在机场图中磁差的简写为( )	VAR	TWR	ELEV	SALS
2434	在精密进近中， 飞机最后进近至 DA/DH 时不能取得规定的目视参考，则()。	保持 DA/DH 至复飞点,并在复飞点复飞	保持 DA/DH 至复飞点,如果在复飞点取得了目视参考,则可以继续下降着陆	必须立即开始复飞	以上均不对
2435	在精密进近中规定的决断高为( )	飞机主轮至跑道入口平面的高	飞行员的眼睛至跑道入口平面的高	下滑接收天线至跑道入口平面的高	以上均不对
2436	在确定具体机场最低标准时，必须考虑的因素包括( )	以上都是	所选用跑道的尺寸和特性	在最后进近航段的飞行技术	在进近、复飞以及爬升区域中对实施应急程序有影响的障碍物
2437	在日常航班生产运行中，AOC值勤签派员通过（ ）方式，与机队的每一架飞机保持可靠的通信联络	VHF/HF	ACARS	STACOM	以上都是
2438	在使用ILS的进近中，无法建立目视参考，应该在什么时候进行复飞？	到达最低下降高度的时候	到达目视下降点的时候	在下滑道上到达决断高度的时候	到达复飞点的时候
2439	在使用下列()进近方式时要注意低温限制？	VOR/DME进近程序	ILS/DME进近程序	RNP APCH进近程序	VOR/DME进近程序
2440	在通常情况下，开展国际或国内运行的飞机在整个飞行中，飞行员需要与（ ）一直保持联系？	签派室	ARINC	任何飞行情报服务站	运行主管

2441	在我国，DME的识别信号为几个英文字母的莫尔斯电码？（）	两	三	四	五
2442	在我国，VOR台的识别码为几个英文字母？（）	两	三	四	五
2443	在我国，航线NDB导航台的识别信号为几个英文字母？（）	两	三	四	五
2444	在我国从 8900 米至 12500 米之间，间隔（）为一个高度层？	300 米	200 米	400 米	600 米
2445	在夜间实施目视盘旋飞行的跑道应当至少装有跑道边灯.入口灯和跑道端灯，并且在距跑道入口()米以内和规定的盘旋区内的超高障碍物上应装有障碍灯。	1500	2000	2500	3000
2446	在一级航行通告限定行中的“坐标半径”，表示正确的是（）	5510N00520W050	5510E00520W050	5510N00520W50	N5510W00520050
2447	在一张区域图上，关于一台 DME 的信息是“IFO CH40X”，由此可知与 DME 相匹配的设备是（）	ILS	NDB	VOR	另一个 DME
2448	在仪表进近图上，一等待航线内有“①”指（）	出航时间为 1 分钟	只允许一架飞机进行等待	等待高度层只有一层	1 号等待航线
2449	在以下（）图中可以找到等待程序？	机场图/进近图	进场图/进近图	离场图/机场图	离场图/进场图
2450	在以下那张图可以查到起飞最低标准（）	机场图	离场图	进场图	进近图
2451	在正常进近中，与机场状态和障碍物无关，对于双发飞机着陆，除考虑规章要求的爬升梯度。 在进近期间，营运人还需要考虑（）公布的梯度。	机场平面图	机场标准离场图	机场进近图	机场A型图
2452	执行国际航班任务时，提取的PIB中，NOTAM的系列为（）	A	C	D	E
2453	只有报告的（）不小于规定的盘旋进近最低能见度，并已取得和保持对跑道或跑道环境的目视参考，使之能确定飞机相对于跑道的位置，保持在规定的盘旋区内，才能执行盘旋进近程序。	VIS	RVR	云底高	决断高
2454	中国国际系列航行通告划分中，E系列航行通告代表发布内容为（ ）情报区内各国际或对外开放机场的相关航空情报	ZBPE	ZSHA	ZGZU	ZLHW
2455	中国国际系列航行通告划分中，F系列航行通告代表发布内容为（）情报区内各国际或对外开放机场的相关航空情报	ZBPE	ZSHA	ZGZU	ZLHW
2456	中国国际系列航行通告划分中，G系列航行通告代表发布内容为不包括下列（）情报区	ZGZU	ZJSY	ZPKM	ZHWH
2457	中国国际系列航行通告划分中，L系列航行通告代表发布内容为（ ）情报区内各国际或对外开放机场的相关航空情报	ZBPE	ZSHA	ZGZU	ZLHW
2458	中国国际系列航行通告划分中，U系列航行通告代表发布内容为（ ）情报区内各国际或对外开放机场的相关航空情报	ZBPE	ZSHA	ZPKM	ZLHW
2459	中国国际系列航行通告划分中，W系列航行通告代表发布内容为（ ）情报区内各国际或对外开放机场的相关航空情报	ZWUQ	ZSHA	ZPKM	ZLHW
2460	中国国际系列航行通告划分中，Y系列航行通告代表发布内容为（）情报区内各国际或对外开放机场的相关航空情报	ZWUQ	ZYSH	ZPKM	ZLHW
2461	中国境内下列（）区域实施了PBCS运行。a.Y1 b.Y2 c.L888 d.X54	ABC	ACD	BCD	ABCD
2462	中国雪情通告自每年公历的（）起从0001开始编号分发。	一月一日	六月一日	七月一日	十月一日
2463	中华人民共和国境内的飞行管制，由（）。	中国人民解放军空军统一组织实施，各有关飞行管制部门按照各自的职责分工提供空中交通管制服务	国务院、中央军委空中交通管制委员会统一组织实施，各有关飞行管制部门按照各自的职责分工提供空中交通管制服务	中国民用航空总局空中交通管理局统一组织实施，各有关飞行管制部门按照各自的职责分工提供空中交通管制服务	中国国家交通运输部统一组织实施，各有关飞行管制部门按照各自的职责分工提供空中交通管制服务

2464	中强度跑道边灯缩写正确的是( )	MIRL	MIALS	PALS	HIALS
2465	中指点标故障对APV着陆最低标准的影响( )	执行无灯光的最低标准	RVR不小于800米	无影响(除非该点用作复飞点)	不允许夜间运行
2466	中指点标故障对NPA着陆最低标准的影响( )	执行无灯光的最低标准	RVR不小于800米	无影响(除非该点用作复飞点)	不允许夜间运行
2467	终端区结构中,以下( )点不包括在内?	IAF	OM	FAF	IF
2468	终端图上的ATIS是指( )	空中交通情报系统	航空技术信息安全	自动航站情报服务	空中交通情报服务
2469	终端图上的DCL是指( )	决断控制限制	数据通信限制	决策放行	数字化起飞前放行
2470	终端图上的INOP是指( )	到达运行	内指点标	指定运行程序	不工作
2471	终端图上的MAPt是指( )	复飞点	航图航迹	保持航迹	保持点
2472	终端图上的REDL是指( )	红灯	二次放行	跑道边灯	等待线
2473	终端图上的SFL是指( )	顺序闪光灯	简易飞行灯光	标准飞行高度层	单一飞行高度层
2474	转弯离场是指离场航迹与跑道中心线夹角大于（　　）度的离场	15	10	5	20
2475	资料应该进入AIP( )	日出日落时间	临时起飞标准变更	临时机场关闭	以上所有
2476	( )对起飞落地均有利。	风切变	顺风	适当的逆风	侧风
2477	“停止道”是（）。	用于中断起飞时减速的区域	宽度不小于跑道宽度，道面强度足以支持正常起飞时飞机的重量	宽度与跑道宽度不同，道面强度足以支持正常起飞时飞机的重量	宽度与跑道宽度相同，道面强度足以支持正常起飞时飞机的重量
2478	A319/20型飞机在出现燃油泄漏的时候，着陆是否能够使用反推	可以使用	禁止使用	无法确定	根据跑道长度决定
2479	A320飞机的起降机场的最大标高是（ ）	8400FT	9000FT	9200FT	10000FT
2480	A320系列飞机的升限是（ ）	35000FT	37000FT	39000FT	41000FT
2481	ASDA是( )的缩写	实际着陆距离	可用着陆距离	加速停止距离	可用起飞距离
2482	B737-800的供油原理( )	重力供油	压力供油	以上均不正确	不固定
2483	B737-800飞机以FLAP 5起飞时，最大起飞重量受到爬升梯度限制，而不受场地长度和其它限制，为进一步提高起飞限重，可以将襟翼偏度调为	FLAP 1	FLAP 10	FLAP 30	FLAP15
2484	B737-800无增压起飞和着陆的程序查阅（）。	FCOM手册正常程序	FCOM手册补充程序	FCOM空中性能章节	FCOM系统描述章节
2485	B737反推故障不能执行以下（）机场的航线？	南宁	海口	昆明	三亚
2486	balanced V1低于Vmcg，下列（）是正确的？	ASDR将会比单发失效起飞距离变得更大	不允许起飞	单发失效起飞距离将会比ASDR变得更大	Vmcg将会降至V1
2487	CCAR121.329条涡轮发动机飞机用于生命保障的补充氧气要求，对于座舱气压高度大于13000英尺的飞行，对旅客氧气供应是如何规定的?	在此高度上整个飞行时间内为机上每一位旅客提供足够的氧气	足以为30%的旅客在这些高度的飞行中提供氧气	为10%的旅客提供足够的氧气	如果在这个高度上飞行时间超过30min,则对于30min后的那段飞行应当为 10%的旅客提供足够的氧气
2488	CCAR规定，干跑道着陆距离的计算中不能计入下列（）减速措施的作用？	反推	刹车	扰流板	刹车防滞系统
2489	CCAR规定的干跑道全发起飞距离为全发起飞到离地35FT处所经水平距离的（）。	115%	150%	167%	197%
2490	CI=40单位是（）:	KG/MIN或100LB/Hr	KG/MIN（空客单位）	100LB/Hr（波音单位）	不确定
2491	DRY CHECK是为了（ ）	确保在相同条件下，在湿的或被污染的跑道上的起飞质量不得超过干跑道的限制。	确保在干跑道上起飞质量满足爬升性能限制。	确保在干道面上的起飞质量满足场长限制。	确保在干道面上的起飞质量满足刹车能量限制。
2492	FPPM手册的全称是( )。	飞行计划与性能手册	飞行机组操作手册	飞机飞行手册	飞行机长计划手册
2493	GRF中RWYCC为0代表刹车效应（）	无内容	不确定	极差	差
2494	GRF中干跑道对应的RWYCC代码是（）	0	5	6	9

2495	ICAO附件6要求飞机的净起飞飞行轨迹要以35英尺（对于转弯坡度大于15°的为50英尺）的余度超越所有的障碍物，净起飞飞行轨迹由实际飞行轨迹减去以下梯度而获得,双发飞机为( )？	0.008	0.024	0.009	0.032
2496	MEL中D类保留维修期限为：（ ）	1 天	3 天	10 天	120 天
2497	MRW 的中文名称是什么?	最大滑行重量	最大起飞重量	最大着陆重量	最大无油重量
2498	TODA等于TORA加上（ ）	停止道	净空道	滑行道	A和B之一
2499	V1, V2, Vr, Vef 等是( )	指示空速	真空速	校准空速	地速
2500	V1的最大值和最小值分别受到（）限制。	VR和VMCG	V2和VR	V2和VMCA	VR和VMCA
2501	V1与VR的关系是（）？	V1≤VR	V1≥VR	V1≥1.1VR	V1≤1.1VR
2502	V_1越大，继续起飞所需跑道长度（）。	越大	越小	不变	视情况而定
2503	V1之前发现发动机失效（ ）。	必须中断起飞	如果有净空道也可继续起飞	只有在有安全道时才可以中断起飞	可以继续起飞
2504	V2 是()速度?	起飞决断速度	起飞安全速度	最小起飞速度	最小离地速度
2505	V2超过VMCA( )。	0.1	0.15	0.2	0.3
2506	V_{EF}是假定临界发动机失效时的校正空速。其必须由申请人选定，但不得小于（）	地面最小操纵速度V_{MCG}	起飞决断速度V_1	抬前轮速度V_R	空中最小操作速度Vmca
2507	V_{MCA}的意义在于，双发飞机在一发失效时只要不低于该速度就能（）：	保持住航向	保持住航向和高度	控制两翼水平	保持一定的爬升能力
2508	V_{mcg}表示（）。	地面最小控制速度	空中最小控制速度	最小控制速度	最小离地速度
2509	按121部实施运行的任何飞机按仪表飞行规则运行时，在距预定航道中心线两侧各25 公里(13.5 海里)水平距离范围内，在平原地区不得在距最高障碍物( )米的高度以下，在丘陵和山区不得在距最高障碍物( )米的高度以下飞行。	400,600	600,800	300,600	400,800
2510	保持其他因素不变，燃油里程（海里/kg）与重心的关系是（）	重心前移，燃油里程减小	与重心位置无关	重心后移，燃油里程减小	重心靠近后限时，燃油里程减小
2511	保持同样的坡度和高度转弯时，空速增加会带来什么影响	转弯率减少从而导致载荷因数减少	转弯率增加从而导致载荷因数增加	转弯率减少，载荷因数不变	转弯率减少从而导致载荷因数增加
2512	保持指示高度不变，外界温度升高时，实际高度将（ ）。	增加	减少	不变	不一定
2513	报告刹车效应为（）时，禁止起降	差	中差	中	中好
2514	备用前重心可以增加最大起飞重量的原理是（ ）。	实际重心前移	实际重心后移	重心前限前移	重心前限后移
2515	比ISA温度高的条件下，飞机的指示高度比真实高度（）	高	低	以上都对	以上都错
2516	波音《机场分析手册》中标“F”表示为（）	轮胎速度限制	场长限制	障碍物限制	改进爬升
2517	波音飞机的起飞分析表中，限制代码*表示什么	跑道长度	障碍物	改善爬升	轮胎速度
2518	波音飞机在空中单发后，为保持最佳越障性能，应保持（）。	绿点速度	LRC速度	最佳升阻比速度	VMO/MMO
2519	波音机型起飞分析中，如果左侧某温度数据后面紧随一个字符“A”，例如 “55A”，则表示。	无特殊含义，仅表示此时外界温度为 55 摄氏度	表示该温度已超过环境包线，当环境温度为该数据时不能起飞。	该温度已超过环境包线，但是外界温度为该数据时还是可以起飞	其他均不对
2520	波音起飞分析中，限制代码**表示（）。	爬升限制	越障限制	改进爬升限制	场长限制
2521	不考虑其他因素，大气压力的减小会对起飞性能造成怎样的影响？	起飞距离减小，起始爬升性能降低	起飞距离增加，起始爬升性能降低	起飞距离减小，起始爬升性能提高	起飞距离增加，起始爬升性能提高
2522	采用灵活温度法减推力起飞，选择的灵活温度必须满足（ ）。	灵活温度高于发动机平台温度	实际温度高于平台温度	灵活温度低于发动机平台温度	实际温度低于平台温度
2523	采用逆风起飞，起飞爬升限重如何变化？	增加	减少	不变	无法确定
2524	产生滑水时，场长限制的最大起飞重量（）	减小	仅对三发和四发飞机而言会有增加	增加	不变
2525	成本指数增加，巡航速度（ ）	增加	减少	不变	和燃油成本有关

2526	除业务载重量和燃油重量以外，已完全做好飞行准备的飞机重量是（　）	干操作重量（DOW）	交付空机重量（DEW）	无油重量（ZFW）	基本重量（BW）
2527	大、中型民用运输机在起飞前必须将水平安定面调整到适当位置，否则（）。	不能增大发动机功率	起飞拉升时飞机将失速坠地	起飞拉升时将不能拉起机头而冲出跑道	以上都对
2528	大气压强降低对起飞性能的影响为（　）。	起飞距离增加和初始爬升性能降低	起飞距离减小和初始爬升性能降低	起飞距离减小和初始爬升性能提高	起飞距离增加和初始爬升性能提高
2529	大气压强增大，对起飞性能的影响为( )。	减少起飞距离，降低初始爬升性能	减少起飞距离，提高初始爬升性能	增加起飞距离，降低初始爬升性能	增加起飞距离，提高初始爬升性能
2530	大型飞机的危害性尾流湍流是（）产生的	产生升力时	高速飞行时	处于高功率设置时	爬升时
2531	大型飞机的危害性尾涡乱流产生于　（）。	产生升力时	高速飞行时	处于高功率设置时	低速飞行时
2532	带沟槽、有湿气的跑道，属于（ ）	干跑道	湿跑道	污染跑道	滑跑道
2533	当 2 发飞机在 1 发失效时导致的性能损失是（）	巡航速度减小 50%	爬升性能减小 50%或更多	所有性能减小 50%	无法确定
2534	当存在地面效应时，飞机（ ）可以产生与没有地面效应时相同的升力	保持相同迎角	减少迎角	增加迎角	以上都不对
2535	当大气温度上升，则( )。	场长限制重量降低，爬升限制重量增加	场长限制重量增加，爬升限制重量减少	场长限制重量和爬升限制重量都减少	场长限制重量和爬升限制重量都增加
2536	当发动机失效时进近和着陆的推荐程序是（）	飞行航迹和程序应与正常进近和着陆时几乎一致	飞行高度和速度应比正常进近时大很多	正常进近，除了需要直到跑道入口上方才能放下起落架和襟翼	飞行高度和速度应比正常进近时小很多
2537	当发生客舱释压，必须尽快下降高度时，需要使用( )速度？	Mmo/Vmo	M经济/IAS经济	选择正常下降过程使用的速度	其他都不对
2538	当飞机出现以下哪一种情况时，飞机的失速速度会增大？	大重量，前重心	小重量，前重心	小重量，后重心	大重量，后重心
2539	当飞机重量比预计重量更重时，相同空速对应的迎角将（）	变大，阻力增大，续航能力下降	保持不变，阻力减小，续航能力下降	保持不变，阻力增大，续航能力提高	变小，阻力增大，续航能力下降
2540	当飞机追踪无法确定其位置且尝试建立联系未获成功时，（)通知相关的空中交通服务单位。（）	AOC	飞行签派员	带班主任	任何人
2541	当飞行速度比最小阻力速度小时（）	所需推力变大	只有平飞时飞机可控	所需推力变小	所需推力不变
2542	当航路最低安全高度高（　）ft时需进行释压供氧分析：	8000	9000	10000	14000
2543	当机翼襟翼偏转增加时，着陆距离（　）	减少	增加	不变	不定
2544	当襟翼、缝翼放下时，空客飞机的最大机动飞行过载为（　）	2.5g 至-1.0g	2.5g 至 0.0g	2.0g 至 0.0g	-2.5g 至 0.0g
2545	当襟翼偏角由15变为5会使得（）	起飞距离增加，爬升性能变好	起飞距离减小，爬升性能不变	起飞距离不变，爬升性能变好	起飞距离减小，爬升性能变差
2546	当空气密度低于标准大气时，飞机的起飞载重量和起落滑跑距离受的影响分别是（）	减少，加长	减少，缩短	增大，加长	增大，缩短
2547	当某机场EOSID程序所使用的关键导航台故障时，应如何放行：	机组单发后使用SID程序及起飞分析手册完成起飞离场	提醒机组单发后使用EOSID程序及起飞分析手册完成起飞离场	提醒机组单发后使用SID程序及提供临时起飞分析	提醒机组单发后使用EOSID程序及提供临时起飞分
2548	当逆风切变变为静风时，下面哪一个驾驶舱的指示是正确的：（　）	指示空速降低，飞机掉高	指示空速降低，飞机上抛	指示空速增加，飞机掉高	指示空速增加，飞机上抛
2549	当跑道的覆盖范围至少有一个三分之一跑道表面超过25%时，则认为此跑道受到了污染。但只要所有三分之一跑道的污染物覆盖率都评估为低于 25%的临界值时，机组人员就可认定其为（）	干跑道	湿跑道	湿滑跑道	污染跑道
2550	当坡度角增加时，如果飞行员没有采取任何修正措施，升力的垂直分量和下降率将如何变化	升力增加，下降率减少	升力减少，下降率减少	升力减少，下降率增加	升力增加，下降率增加
2551	当燃油价格下降的时候，客机空的经济巡航速度应该（　），以带来最大的经济效益	提高	减少	不确定	根据机型确定

2552	当什么情况时，不应该使用减推力起飞?	夜间	湿跑道	跑道头存在障碍物	被污染的跑道
2553	当升力增加时，诱导阻力如何变化？	增加	减小	不变	先减小后增加
2554	当外界空气压力减小时，产生推力将()	由于更大的密度高度而减小	由于更大的密度高度而增大	由于喷气飞机更有效的吸入空气而增加	由于进气道的空气的压缩性将补充任何空气压力的减小，因此推力不变
2555	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	TA<IA	TA>IA	TA=IA	无法比较
2556	当直线进近的下降梯度大于（　　）时，应使用目视盘旋进近	0.065.	‘0.03	0.05	0.08
2557	当周围的气温下降时，按照QNE基准巡航中的航空器实际飞行高度会( )	降低	不变	上升	不确定
2558	地球表面的大气高度每增加1000ft温度大约降低（　）℃	1	2	3	6.5
2559	地速的变化不正确的是（　）。	逆风减小，地速增大	无法确定	逆风增加，地速增大	逆风增加，地速减小
2560	地速是通过（　）来修正的	风修正	高度修正	温度修正	音速修正
2561	低速抖振和高速抖振的速度范围（）	随高度增加而缩小	随重量增加而减小，与压力高度无关	只在低高度处受到影响	只在高高度处受到影响
2562	动力滑水通常发生在如下哪种情况下：（）	高速、轮胎压力较低时	高速、轮胎压力较高时	低速、轮胎压力较低时	低速、轮胎压力较高时
2563	对应737飞机，净起飞飞行航迹数据必须为真实起飞飞行航迹在每一点减去（）	0.008	0.009	0.01	0.011
2564	对于B737飞机，起飞备降场与起飞机场的距离不应超过( )。	静风条件下，以正常巡航速度飞行1小时的距离	静风条件下，以一发失效的巡航速度飞行1小时的距离	静风条件下，以一发失效的巡航速度飞行2小时的距离	静风条件下，以正常巡航速度飞行2小时的距离
2565	对于B737飞机，在湿跑道运行时，净空道对性能的影响（　　）	无影响	有净空道可以提升场长限制重量	有净空道可以提升爬升限制重量	有净空道可以提升越障限制重量
2566	对于短跑道机场，选择下列哪一襟翼位置有利于着陆性能（）	大角度襟翼	小角度襟翼	不放襟翼	不一定
2567	对于高原机场着陆时的大襟翼角度，以下正确的的是( )	复飞时梯度大，有利于飞行安全	复飞时梯度小，有利于飞行安全	复飞梯度大，不利于飞行安全	复飞梯度小不利于飞行安全
2568	对于给定的跑道，当飞机总重量增加时，( )性能因素减小?	决断速度	抬前轮速度	加速停止距离	起飞安全速度
2569	对于极限航程航班，哪种方法无法提升航班载量（）	增大成本指数	修改燃油密度	修改飞行高度	选近的备降场
2570	对于跑道足够长的机场，着陆重量通常受（ ）因素限制?	着陆复飞爬升限制	进近复飞爬升限制	跑道长度限制	以上说法均不对
2571	对于喷气式飞机，使用最大航程速度时（）	燃油消耗最少	运行成本最小	飞行时间最长	飞行时间最短
2572	对于起飞跑道，应考虑下列（）的因素？	机场标高、跑道坡度、标准温度和风分量	机场标高、跑道坡度、外界空气温度、标准气压和风分量	机场标高、跑道坡度、外界空气温度、气压高度和风分量	机场标高、跑道坡度、标准温度、标准气压和风分量
2573	对于起飞限重表中未列出的条件进行修正时，可以参考（）。	起飞限重表使用说明	AC手册	MEL手册	以上全是
2574	对于双发飞机，第二阶段最小爬升梯度为（）	0.02	0.024	0.026	0.03
2575	对于双发飞机，着陆复飞限制考虑的起落架构型为( )。	起落架收上过程中	起落架收起	起落架放下	起落架放下过程中
2576	对于双发飞机着陆，（）需要考虑2.1%的复飞梯度要求。	单发进近爬升	单发着陆爬升	双发进近爬升	双发着陆爬升
2577	对于着陆可用长度为3000m的湿跑道而言，涡喷飞机的最大着陆距离为：	1565m	2070m	1800m	2300m
2578	对于正常下降，座舱垂直下降率限于：( )	250ft/min	300ft/min	350ft/min	400ft/min
2579	发动机故障后，在准备着陆的机场的上空（　）英尺的高度，净航迹必须具有正梯度	1000	1500	2000	2500
2580	法规规定，可用净空道长度不得大于（）	跑道长度的一半	跑道长度	空中距离的一半	空中距离

2581	放下襟翼后引起的变化是（）？	升力系数增加，阻力系数增加，升阻比降低	升力系数增加，阻力系数减小，升阻比降低	升力系数增加，阻力系数增加，临界迎角增加	升力系数增加，阻力系数增加，升阻比增加
2582	放行时，污染跑道一发失效继续起飞距离（TOD）是( )	松刹车开始到起飞离地15ft的地面距离	松刹车开始到起飞离地35ft的地面距离	松刹车开始到起飞离地35ft的地面距离X1.15	松刹车开始到起飞离地15ft的地面距离X1.15
2583	飞机并不总是能够遵守氧气剖面，特别是在下降的时候。必须建立性能剖面且该性能剖面必须总是低于氧气剖面。其计算依据以下假设：下降阶段：以（）进行紧急下降。减速板在需要时放出，以增大下降率	绿点速度	MMO/VMO	LRC	0.78M
2584	飞机参考速度指的是（　）	1.3VSO	Vso	Vs	VAPP
2585	飞机初始适航对应(　)部规章	CCAR91	CCAR65	CCAR25	CCAR121
2586	飞机的飞行马赫数是( )	飞机真空速大小与飞行高度上音速之比	飞机真空速大小与标准大气海平面上音速之比	飞机地速大小与飞行高度上音速之比	飞机地速大小与标准大气海平面上音速之比
2587	飞机的机动能力和巡航高度有关，随着巡航高度增加，机动能力（　　）	降低	增加	不变	不确定
2588	飞机的爬升性能随气压高度的增加而（	减小	增加	不变	无法确定
2589	飞机的起飞重量受爬升限制。当遇到逆风时，此项限重会产生何种变化？	不产生影响	爬升限制的起飞重量会减小	起飞净航迹内障碍物高度不同，其影响也会不同	爬升限制的起飞重量会增大
2590	飞机的升力和以下（）因素无关?	高度	速度	襟翼构型	重量
2591	飞机的抬轮速度VR应当是（）。	大于失速速度，小于VMCA	仅需大于失速速度	大于失速速度和VMCA	仅需大于V_{MCA}
2592	飞机的迎角是( )	飞机纵轴与相对气流的夹角	机翼弦线与相对气流的夹角	机翼弦线与水平面的夹角	飞行轨迹与水平面的夹角
2593	飞机的着陆重量必须允许在目的地和备降场（　　）%的可用着陆距离内着陆	45	50	55	60
2594	飞机的装载在重心后限的一些特性是什么？	更小的失速速度，更大的巡航速度，更小的稳定性	更大的失速速度，更大的巡航速度，更小的稳定性	更小的失速速度，更小的巡航速度，更大的稳定性	更小的失速速度，更小的巡航速度，更小的稳定性
2595	飞机的最大改平高度受到（ ）限制	起飞速度	起飞推力	障碍物高度	起飞推力使用时间
2596	飞机的最大允许起飞重量是指（）	飞机的松刹车重量	飞机拿开轮档时的重量	飞机起飞离地35FT时的重量	飞机在V1时候的重量
2597	飞机飞行过载（载荷因数）的概念可描述为：某飞行状态下（）。	升力与推力的比值	升力与阻力的比值	升力与重力的比值	推力与阻力的比值
2598	飞机高度39000英尺，客舱高度正常情况下最大为：（　　）	8000ft	9000ft	10000ft	1200Q(ft
2599	飞机关键发动机停车情况下，如果飞机向工作发动机一侧转弯，其有效坡度将（）	减小	增大	不变	不明确
2600	飞机襟翼分为后缘襟翼和前缘襟翼，其主要用于( )。	在飞机低速飞行时增加升力	操纵飞机的俯仰运作（机头朝上及朝下）	控制调节飞机的俯仰配平	协助副翼操纵飞机的侧倾（滚转），使机翼向上或向下，还可用于在飞行中或地面滑跑时作为减速器
2601	飞机进近爬升的要求是为了（）	使飞机能够在一发失效时能够达到复飞爬升的最小梯度要求	使飞机在全襟翼、起落架放下以及全发工作条件下获得进近所需的操纵性	在进近区域能够越障	以上都不对
2602	飞机进入较强下降气流和上升气流区时，高度指示会分别比实际高度( )	偏高，偏低	偏高，偏高	偏低，偏高	偏低，偏低
2603	飞机经济巡航时，若想飞最大巡航速度，应输入成本指数	999	0	不同机型不同	50
2604	飞机爬升速度250节，爬升梯度9%,问爬升率为（　　）	2279 FT/MIN	1968 FT/MIN	1230 FT/MIN	2450 FT/MIN
2605	飞机起飞、着陆等各种重量的限制，应以( )。	相应机型性能软件计算结果为主	以相应机型的厂商性能手册为主	历史重量限制数据为主	均不正确
2606	飞机起飞分析受到的限制因素不包括（）	爬升限制	噪音限制	越障限制	刹车能量限制

2607	飞机起飞过程中，以（ ）速度判断是否超过刹车能量限制？	决断速度V1	假定单发时刻的速度VEF	抬轮速度VR	离地速度VLOF
2608	飞机起飞过程中，以（ ）速度判断是否超过最大胎速限制？	离地速度VLOF	决断速度V1	抬轮速度VR	起飞安全速度V2
2609	飞机扰流板的作用是( )	增加机翼弧度	减少升力	以大迎角将气流直接通过翼尖	增加升力
2610	飞机失速的根本原因在于？	飞机迎角超过临界迎角	飞行速度过小	飞行速度过大	飞机性能差
2611	飞机失速的原因为( )	迎角超过临界迎角	迎角小于临界迎角	速度过大	高度过高
2612	飞机所处位置的密度高度，在冷天和热天通常分别为( )	低密度高度，高密度高度	高密度高度，低密度高度	低密度高度，低密度高度	高密度高度，高密度高度
2613	飞机性能限制最大起飞重量和以下( )因素无直接关系？	障碍物	场地长度	第二阶段爬升梯度	空气中水分含量
2614	飞机巡航时使用成本指数CI飞行，当设置的CI越小，则飞行速度（）。	越小	越大	不变	不能确定
2615	飞机巡航时用的( )推力	MCR	TOGA	CLB	IDLE
2616	飞机一发失效继续起飞，第三阶段的主要作用是()：	收起落架	恒速爬升	争取高度	平飞加速收襟翼
2617	飞机一发失效继续起飞，直线爬升段越障要求是（）	总航迹 35FT 越障	净航迹 35FT 越障	总航迹 50FT 越障	净航迹 50FT 越障
2618	飞机以300KT的速度从巡航高度下降，下降梯度为10%，求下降速率?	3038 FT/MIN	2624 FT/MIN	1640 FT/MIN	2450 FT/MIN
2619	飞机在等表速/等马赫数爬升时，在转换高度和对流层顶之间，随着气压高度的增加（）	真空速将不断减小，是一个减速爬升的过程	真空速将不断增加，是一个加速爬升的过程	真空速将保持不变，是一个等速爬升的过程	真空速将先减小，后增大
2620	飞机在发生返场着陆时，如果最大起飞重量减去（ ）分钟飞行所需的燃油后，不能满足规定构型条件下爬升梯度要求，必须安装应急放油系统。	15	10	25	30
2621	飞机在高原机场起降时地速较大的原因是( )	地面风速大	空气密度低	空气湿度低	温度高
2622	飞机在计算着陆时爬升梯度限重，随风速的增大而（）	不变	不明确	增大	减小
2623	飞机在进近过程中，高度表使用（ ）为基准气压面	QNH	QFE	1013.25	机场基准面
2624	飞机在客舱释压后，是( )限制必须下降到安全高度？	氧气系统限制	性能限制	航路限制	地形限制
2625	飞机在某一高度飞行，该高度层温度表示为ISA+10，测得的实际温度为-41摄氏度，该高度层为（ ）	33000FT	30000FT	27000FT	36000FT
2626	飞机在平飞过程中，当速度减少至最大升阻比对应速度之下范围内，总阻力如何变化？	由于诱导阻力增加而引起总阻力增加	由于寄生阻力增加而引起总阻力增加	由于诱导阻力减少而引起总阻力减少	由于寄生阻力减少而引起总阻力减少
2627	飞机在起飞过程中发动机失效之后的飞行方式包括( )	返场着陆	上升至等待高度等待	上升至航线最低安全高度飞往起飞备降场	以上都是
2628	飞机在起飞加速滑跑的过程中，轮胎与道面间的摩擦力将（）	越来越小	越来越大	保持不变	无法判断
2629	飞机在气压高度33000FT处飞行，温度为ISA-3，实际温度为（ ）。	-54℃	-48℃	-51℃	-60℃
2630	飞机在污染跑道上起飞时，与干跑道上起飞性能参数相比较（）	决断速度V1减小	起飞重量增加	决断速度V1增大	无法判断
2631	飞机在巡航过程中如果出现一发停车情况，飞机要飘降，此时飞机剩余发动机的推力应加大到（ ）。	最大连续推力	最大爬升推力	起飞推力	慢车推力
2632	飞机在巡航过程中如果出现一发停车情况，飞机要飘降，为了得到最好的越障能力，应以什么速度下降	最小下滑角	最大下滑角	最小下降率	最大下降率
2633	飞机在巡航时发生一发失效的情况，进行飘降的过程中，应采取( )速度策略？	绿点速度（最大升阻比速度）	Vmo/Mmo	最小巡航速度	CI速度
2634	飞机重心CG为25.4%，则表明重心基于（ ）前缘25.4%的位置。	mac	机头	前起落架	主起落架

2635	飞机转弯半径随坡度角增加而（ ）；	减少	增加	不变	不确定
2636	飞机转弯坡度为20度时，其净轨迹必须至少于多少高度超越障物	35英尺	50英尺	15英尺	60英尺
2637	飞机姿态代表的是（ ）和（ ）的夹角	飞机轴线 水平轴线	飞机轴线 气动轴线	水平轴线 气动轴线	飞机轴线 垂直轴线
2638	飞行程序设计中，标准的离场程序梯度按（）%进行设计。	3.3	2.4	2.5	4.5
2639	飞行程序设计中，最小超障余度在跑道的起飞离场端（DER）为零，此后按飞行飞向水平距离的（ ）增加。	0.008	0.01	0.025	0.033
2640	飞行过程中影响飞机配平的有( )。A.飞机的仰角发生变化 B.油箱里的油量发生变化 C.客舱内乘客的移动	AB	AC	BC	ABC
2641	飞行性能分析主要关注航班运行的（）。	经济性和安全性	经济性和舒适性	安全性和舒适性	舒适性和美观性
2642	飞行员如何能同时增加转弯率和降低转弯半径？	增加坡度和速度	增加坡度和减小速度	减小坡度和增加速度	减小坡度和速度
2643	飞行员输入到DU上的V1、VR、V2速度，分别是什么类型的速度？	V1、V2为指示空速，VR为地速	V2为指示空速，V1、VR为地速	都是指示空速	都是地速
2644	飞行员通过改变飞机的迎角，可以控制飞机的什么参数？	升力、总重、阻力	升力、空速、阻力	升力、空速	升力、空速、总温
2645	飞行员在进行水平转弯时应该( )	增加速度	减少速度	增加迎角	减少迎角
2646	飞行中，B737机型重心前移会导致（）。A.重力产生的低头力矩增加 B.配平力产生的抬头力矩随之增加 C.飞机所需升力增加 D.飞行阻力增加	ABC	ABD	BCD	ABCD
2647	风对爬升性能的影响为（ ）	顺风爬升梯度减小，爬升率不变	顺风爬升率增加 爬升梯度增加	逆风爬升梯度增加 爬升率减少	逆风爬升梯度增加 爬升率增加
2648	改进爬升一定能提高（ ）限制起飞重量。	爬升或者越障	刹车能量	场长	越障
2649	干道面中断起飞距离ASD的确定中，没有考虑（）	使用防滞刹车	使用地面扰流板	使用反推	关键发动机失效
2650	干跑道情况下，要求飞机的净航迹至少高出障碍物顶点（ ）ft，以保证飞机安全越障。	35	50	15	10
2651	干跑道下，规章要求的着陆距离是飞机实际着陆距离的( )倍。	1.15	1.67	1.915	1.5
2652	高度对最小操纵速度VMC的影响是（）？	随着高度增加而减小	不变	随着高度增加而增加	不能确定
2653	高度增加时，真空速和迎角应如何变化才能产生相同的升力	相同的真空速和迎角	对于任何给定的迎角，真空速需增大	真空速减少，迎角增大	真空速增加，迎角减少
2654	高高原机场的海拔高度在（ ）FT以上？	8000	2500	1500	4922
2655	高高原起飞，相同指示空速的情况下，地速比平原机场相比（ ）。	更大	更小	不变	不确定
2656	高高原运行的特点为( ) a.地速大 b.发动机推力小 c.经常出现大风、极易形成乱流、颠簸、风切变 d.净空条件差	abc	bcd	acd	abcd
2657	高海拔高度对飞机起飞性能的影响是( )	由于空气密度减小，推力减小，起飞性能变差	推力不变，起飞性能不变	由于空气密度减小，阻力减小，有利于起飞	海拔高度对起飞性能无影响
2658	高原机场受胎速限制时，可采用的什么方式避免胎速限制	增大起飞襟翼设置	减少起飞重量	增加VR速度	使用逆风跑道起飞
2659	根据25.121条规定，单发停车起飞最后阶段，在VFTO的定常爬升梯度，对于737飞机不得小于（ ）	0.012	0.024	0.015	0.017
2660	根据25部109条规章要求，在确定加速-停止距离的时候，反推的使用规则是（ ）	干跑道不考虑，但湿跑道需要考虑。	干跑道和湿跑道都需要考虑。	湿跑道可以不考虑，干跑道必须考虑。	考不考虑都可以
2661	根据25部111条规章要求，直到飞机高于起飞表面（ ）英尺为止，除收起落架和螺旋桨自动顺桨外，不得改变飞机的形态，而且驾驶员不得采取动作改变功率或推力	400	1500	1000	2000

2662	根据CAAC规章要求，到达前着陆距离评估需要考虑（）的裕度。	15%	30%	67%	92%
2663	根据EOSID程序制作要求，起飞一发失效应急程序超障分析应使用净起飞飞行轨迹。飞机起飞的净飞行轨迹要以至少（）英尺的垂直余度超越所有障碍物。	35	50	10.7	90
2664	根据国际标准大气模型，对流层顶高度为（ ）FT。	37089	35089	36089	38089
2665	根据国际标准大气模型，在33000FT高度层，温度约为（ ）	-51	-58	-60	-56.5
2666	根据民用客机适航条例规定，当飞机以其最大巡航高度飞行时，座舱高度不得超过（）	4000米	3000米	2400米	4500米
2667	根据审定的着陆性能（ALD） 引入了RLD。在所有情况下要求：	RLD < LDA	RLD ≥ LDA	RLD ≤ LDA	RLD > LDA
2668	关于成本指数说法正确的是（）。	其计算公式可表示为“时间成本/燃油成本”	使用成本指数巡航只能使时间成本降到最低，并不考虑燃油成本。	成本指数只能使燃油成本降至最低，并不考虑时间成本。	以上说法均不对
2669	关于大型运输机产生的尾流的叙述中正确的是？	通过放出襟翼或改变飞机的速度就可改变涡流的特性	在产生涡流的飞机飞行路径后下方300英尺时就可避免涡流	因为喷气发动机的推力是涡流形成的必要因素，所以在螺旋桨动力飞机后方飞行时，尾流颠簸可以忽略	尾流可以增加飞机的升力
2670	关于到达时着陆距离评估，应在尽可能接近目的地机场的地方，飞行员根据实际条件而不是签派放行时的预报条件进行着陆距离的评估。该位置不得晚于（ ）点或目视进近起落航线的加入点。	航线飞行的TOD	仪表进近程序的起始	最后进近定位点	航线飞行TOD前50海里
2671	关于反推对起飞分析的影响，叙述正确的是：	反推不工作，不影响干跑道的起飞性能	反推不工作，不影响湿跑道的起飞性能	反推不工作，不影响污染跑道的起飞性能	反推不工作，影响所有道面的起飞性能
2672	关于飞机的最大巡航高度，表述正确的是	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；	以上表述均正确；
2673	关于飞机扰流板的作用，以下说法哪个正确？	增加机翼弧度	减少升力	以大迎角将气流直接通过翼尖	其他全对
2674	关于改进爬升的描述，错误的是( )	起飞重量受场长限制时，可使用改进爬升	起飞重量受障碍物限制时，可使用改进爬升	起飞重量受第二阶段爬升梯度限制时，可使用改进爬升	改进爬升是特殊程序，需要特殊批准方可实施
2675	关于改进爬升的说法，错误的是：	可以同时使用减推力起飞	拥有更大的爬升梯度	起飞需要更长的跑道	不能在污染跑道上使用
2676	关于航线最大可用业载，以下描述不正确的是( )	MAX PL ≤ MTOW - DOW - 总加油	MAX PL ≤ MZFW - DOW	MAX PL ≤ MLDW - DOW - 备份油	MAX PL ≤ MTOW - DOW - 航程油 - 备份油
2677	关于减推力起飞说法正确的是：（ ）	减推力起飞，V1也要减小	减推力主要是降噪程序	当实际的起飞重量比场道限重小时可以使用减推力起飞	以上均不对
2678	关于阶梯爬升下列说法正确的是：	阶梯爬升获得更好的经济性不受1.3g载荷限制高度	理论上，飞机一旦高于最佳巡航高度就应立即实施阶梯爬升	使用阶梯爬升不利于节省燃油	以上均不正确
2679	关于爬升参数，以下说法不正确的是	迎角代表的是飞机轴线与气动轴线的夹角；	爬升梯度代表的是水平轴线与气动轴线的夹角	爬升率代表的是飞机速度的垂直分量；	飞机姿态代表的是飞机轴线和气动轴线的夹角

2680	关于起飞一发失效应急程序的描述，正确的是( )	为避开障碍物，提高起飞限重，满足飞机在起飞过程中一发失效安全超障要求，所制定的不同于标准仪表离场程序的路线和方案	起飞一发失效应急程序对应的起飞性能分析基于一台发动机失效，基于标准离场程序SID的起飞性能上分析基于全发工作	用于机场分析的障碍物数据来源的准确性与可靠性需要局方的特别批准	关于起飞一发失效应急程序的核心是越障，所以在制作程序时，只需考虑越障裕度即可保证安全
2681	关于起飞重量的计算，以下关系不正确的是：	TOW ≤ MTOW	TOW = ZFW + 起飞油	TOW = LDW + 备份油	TOW = DOW + PL + 总加油
2682	关于起落限制重量的说法，下面错误的是（）	任何时候，航空器都不能超过最大允许着陆重量下落地	紧急情况下（比如飞机机体、部件严重破损），航空器可以超过最大允许着陆重量下落地	航空管制员要求立即着陆情况下，航空器可以超过最大允许着陆重量下落地。	炸弹、恐怖威胁、发现不明危险品或危险品泄漏等严重危及旅客、机组、飞机安全情况下，航空器可以超过最大允许着陆重量下落地。
2683	关于前缘襟翼的作用，以下说法哪个正确？	增加机翼弧度	不用增加速度而减少升力	以大迎角引导气流通过翼尖	其他全对
2684	关于湿跑道的定义下列正确的是？	当跑道表面覆盖有厚度小于或等于3毫米的水，或者当量厚度小于或等于3毫米深的融雪、湿雪、干雪；或者跑道表面有湿气但并没有积水时，这样的跑道就称为湿跑道。	跑道正在或计划使用的长度和宽度范围内的表面区域内，覆盖有任何明显的湿气或不超过3毫米深的水。	在此跑道相当一部分的道面摩擦特性确定为已经降级。	在跑道上明显可见的不超过3毫米深度的积水
2685	关于胎速的说法，正确的是：	胎速是对表速的限制	胎速是对真空速的限制	胎速是对地速的限制	胎速是对马赫数的限制
2686	关于污染道面说法正确的是( )	污染跑道可以使用减额定推力起飞	在污染道面不可以顺风着陆	在污染道面起飞飞机不可以有任何MEL项目	污染跑道可以使用灵活温度起飞
2687	关于无油重量的计算，以下关系不正确的是？（）	ZFW = TOW - 总加油	ZFW = LDW - 备份油	ZFW = DOW + PL	ZFW ≤ MZFW
2688	关于限重处置，操作不当具体会有什么风险（）	其余选项都对	运行安全风险	航班效益受损	舆情影响
2689	关于着陆限制重量的说法，下面错误的是(　)	任何时候，航空器都不能超过最大允许着陆重量下落地	紧急情况下（比如飞机机体、部件严重破损），航空器可以超过最大允许着陆重量下落地	航空管制员要求立即着陆情况下，航空器可以超过最大允许着陆重量下落地	炸弹、恐怖威胁、发现不明危险品或危险品泄漏等严重危及旅客、机组、飞机安全情况下，航空器可以超过最大允许着陆重量下落地
2690	关于着陆性能的描述，正确的是( )	飞机在空中发生故障后，在评估跑道着陆长度时，放行限制不再适用	按照签派放行要求，在评估机场着陆限重时，机场温度越低，场长限制着陆重量就越大	按照签派放行要求，在评估机场着陆限重时，干跑道条件下未考虑使用反推，在湿和污染跑道上考虑了反推	飞机在空中发生故障后，在评估跑道着陆长度时，应严格遵守签派放行要求
2691	关于着陆重量的计算，以下关系不正确的是( )	LDW = DOW + PL + 备降油 + 等待油	LDW = TOW - 航程油	LDW = ZFW + 备份油	DLW ≤ MLDW
2692	关于最大巡航额定推力，说法正确的是	每台发动机都有一个受到限制的最大巡航额定推力；	这个额定推力的大小取决于涡轮能够承受的最大温度；	当外界温度增加时，最大推力减小；	以上描述均正确；

2693	关于最佳巡航高度（最佳燃油里程数）下面哪项陈述正确？	飞机经常高于最佳巡航高度飞，因为这样会带来最大单位油耗飞行距离	飞机有时高于最佳巡航高度飞，因为ATC一般不允许长时间地飞在最佳巡航高度上	飞机经常低于最佳巡航高度飞，否则将发生马赫抖震	飞机经常飞在最佳巡航高度上，因为这是最经济的
2694	关于最小离地速度VMU的说法，正确的是( )	当外界条件和飞机构型确定后，取决于飞机的几何外形	VLOF不能大于VMU	V1须大于VMU	V2须小于VMU
2695	国际标准大气（ISA）基准面温度是	15℃	0℃	273.15K	15K
2696	国内标准仪表离场程序（SID）的设计基于《目视和仪表飞行程序设计》。通常，SID设计要求飞机保持最小爬升梯度（）爬升至航路最低仪表飞行规则高度。该标准中的超障余度要求是基于全发正常工作的，并不适用于一发失效的情况。	200英尺／海里	400英尺／海里	300英尺／海里	500英尺／海里
2697	过载系数是（　）	升力/重力	重力/升力	推力/重量	推力/升力
2698	海拔高度，风，飞机重量相同的条件下，保持同一表速接地时，在高温机场着陆对地速有何影响（）？	真速增加导致地速较大	真速减小导致地速较小	真速不变，导致地速相同	真速增加导致地速减小
2699	航班运营过程中，航路上的障碍物对起飞重量有影响吗（　）	不影响	可能影响	国内航班有影响	国际航班有影响
2700	航班准备过程中发现爬升限制的起飞重量要大于襟翼5下的场长限制重量。不受障碍物限制的条件下，采用什么措施可以增加性能限制的起飞重量?	选择更大的襟翼设定	选择更大的V2	选择更小的V2	选择更小的襟翼设定
2701	航空器初始重量和重心的确定不包括以下( )内容?	航空器称重程序	航空器称重分类	航空器称重设备	航空器称重间隔
2702	航空器地面减速装置不包括：（　）	扰流板	机轮刹车制动	发动机反推	前缘缝翼
2703	航路发生释压后，为尽快下降到不需要供氧的高度，机组可采用（　）下降。	MMO/VMO	LRC速度	最大升阻比速度	久航速度
2704	航路发生一发失效后，为保持飞机高度，建议机组使用（ ）速度。	最大升阻比速度	久航速度	LRC速度	最大速度
2705	航线仪表飞行最低安全高度是指航空器距航行两侧各25千米地带内最高点，丘陵和山区不低于（）	600米	550米	500米	400米
2706	机场气压高度增加对起飞性能有什么影响（）？	起飞距离增加	起飞距离减小	起飞可用距离增加	起飞限重增加
2707	机场温度升高，会使起飞爬升限重（ ）	增加	减少	不变	无法确定
2708	积水跑道上的水，对飞机产生的阻力不包括( )	滑水阻力	溅水阻力	排水阻力	离心阻力
2709	计算机飞行计划软件通过调用机型数据库进行运算，可得到较为准确的数值，但需要设计较为贴近实际的飞行剖面参数，包括（　）等各个阶段的参数。	爬升	巡航	下降	以上都正确
2710	计算障碍物限制起飞重量的时候，保证飞机以净航迹（　）英尺的余度超越所有障碍物，假定飞机在到达( )英尺高度之前无坡度。	35　50	15　50	15 35	50 30
2711	假设高度 = 33,000 英尺 ，实际温度 = -41℃ 则飞行条件为 （）	ISA+10	ISA+5	ISA-5	ISA-10
2712	假设具备所需升力，( )力决定飞机爬升角？	只有推力和阻力	只有重力和推力	重力、阻力和推力	只有重力和阻力
2713	假设起飞分析表中的V1/VR/V2速度为38-39-45，这表示V1/VR/V2的速度分别为( )	38节/39节/45节	38节/39节/145节	138节/39节/45节	138节/139节/145节
2714	B737-800机型假设温度减推力起飞，推力最大可以减小（ ）。	0.25	0.35	0.4	0.2
2715	减推力起飞相关说法哪个是正确的？	在起飞过程中顶风至少10kt时可用	可以延长发动机的使用寿命	在实际起飞重量大于飞机性能限制的起飞重量时可以使用	在外界气温非常低的情况下不建议使用
2716	接地速度增大对滑水的影响是（）	无影响	可能性减小	可能性增大	与刹车有关
2717	进近构型的失速速度与着陆构型的失速速度相比，其大小的关系是（）	着陆构型的失速速度较小	着陆构型的失速速度较大	失速速度相同	无固定规律

2718	经批准的一台发动机不工作的巡航速度，用于( )。A.计算一台发动机不工作时所需燃油 B.确定在延程运行中飞机能否在批准的最大改航时间内飞抵延程运行指定备降机场。	A	B	A或B	A和B
2719	经批准的一台发动机不工作的巡航速度是指( )的在飞机使用限制范围内的一个速度。A.合格证持有人选定 B.经局方批准	A	B	A或B	A和B
2720	净空道的作用主要在于（）。	增加起飞可用距离	增加中断起飞可用距离	增加起飞滑跑可用距离	增加可用着陆距离
2721	净空道可包含在（）	起飞可用距离	加速停止可用距离	起飞滑跑可用距离	可用着陆距离
2722	净空道宽度不应少于（　　）FT	500	200	600	400
2723	决断速度V1越大，一发停车中断起飞距离（）	越大	越小	不变	不明
2724	考虑结构限制的影响，在做接近飞机最大航程限制的远距离飞行时，业载通常会受到（）的限制。	最大起飞重量	最大无燃油重量	最大无燃油重量和着陆重量	最大着陆重量
2725	可以增加爬升限重的是（）：	更小的襟翼设置和选择更大的V2	更大的襟翼设置和选择更大的V2	选择较小的VR	选择更小的V1
2726	空客飞机在一发失效后，飘降过程中需使用（）速度	绿点速度	巡航速度	下降速度	爬升速度
2727	空气密度降低对所需着陆距离的影响是	增大	减小	不变	先增加后减小
2728	控制飞机俯仰运动的是(　)	升降舵	水平安定面	方向舵	副翼
2729	理论上，当飞机的重量、高度一定的情况下，为了获得最长的等待飞行时间，应选择如下那个参量对应的飞行速度（）	燃油流量最小	燃油流量最大	燃油里程最大	公里耗油量最小
2730	理论升限是（　）。	上升梯度理论上为零时对应的高度	最大上升梯度为5%时对应的高度	最大上升梯度为100ft/min时对应的高度	以上均不对
2731	马赫数的单位(　)	没有单位	节	米每秒	千米每小时
2732	马赫数是真空速(TAS)和（）的比值。	音速	CAS	IAS	GS
2733	没有标注梯度要求的标准离场程序的最低爬升梯度要求是：	0.016	0.024	0.025	0.033
2734	某飞机完成装载后重心位置靠近重心后极限，这将导致？	平飞阻力减小，从而使得燃油消耗量减小	纵向稳定性增强	相同速度下的所需推力增大	横向稳定性增强
2735	某飞机有两个认证的着陆襟翼位置，25和35，如果用25代替35，则（　）。	着陆距离会增加，复飞性能变好	着陆距离会减小，复飞性能变好	着陆距离会增加，复飞性能变差	着陆距离会减小，复飞性能变差
2736	某航班在巡航和进近着陆的过程中遭遇了未能预测到的大顺风影响，除了着陆重量会增大以外，还可以预见的是（）	着陆所需距离增加	着陆距离不变	下滑角增大	着陆所需距离减少
2737	某机场27号跑道的可用起飞滑跑距离为2800m,末端的净空道和停止道的长分别为200m和60m,则该跑道的可用起飞距离为( )	3000米	2800米	2860米	不能确定
2738	某机场27号跑道的长为2800米，末端的净空道和停止道的长分别为200米和60米，则09号跑道可用起飞距离为（）。	2600	2800	3000	不能确定
2739	某机场TORA为2800米，停止道长度为60米，可用起飞距离TODA为( )米。	2740	2800	2860	不确定
2740	某机场跑道 3200 米长，停止道 60×60 米，净空道 200×200 米，请问下面( ) 数据不正确：	TORA=3200 米	TODA=3400 米	TODA=3460 米	ASDA=3260 米
2741	某机场由于障碍物限制起飞重量，如果延长跑道，起飞重量会如何变化？	增加	减少	不变	无法确定
2742	某跑道磁方向为5度，磁差为E5，机场风250度，10节，查找起飞分析使用（　　）节的风。	-5	5	10	1
2743	哪些条件不会造成航班载量受限（）	跑道长度短	机场温度高	起飞航径区近端有高的障碍物	气象雷达故障
2744	爬升梯度的限制因素不包括（　　）	跑道坡度	起飞襟翼	气压高度	温度

2745	爬升梯度是（）与（）之比。	真空速和爬升率	爬升率和真空速	以百分制表示的高度增加量和水平空中距离	以百分制表示的高度增加量和地面距离
2746	爬升梯度要求3.3%。飞机保持100kt的真空速，无风，此时对应的爬升率大概是：	330 ft/min	3.30 m/s	33.0 m/s	330m/min
2747	跑道表面有超过( )深的积水或当量厚度的其他污染物时禁止起降	13毫米（含）	13毫米（不含）	3毫米（含）	3毫米（不含）
2748	跑道入口速度是在最大允许着陆重量时，着陆状态中失速速度的多少倍？	1.3	1.67	2.1	3.2
2749	跑道由干变湿时，起飞爬升限重会（ ）	增加	减少	不变	无法确定
2750	跑道长度3000m，两端各存在2000m的净空道。计算最大起飞重量时，最大起飞可用距离不超过（）。	4500 m	6000 m	5000 m	4700 m
2751	跑道状况报告（RCR）飞机性能计算部分中每三分之一段跑道的污染物覆盖率，只有当覆盖率超过（）时才报告污染。只有在至少三分之一段跑道的覆盖率超过（）时，跑道污染才会影响飞机性能。	10% 25%	25% 50%	10% 10%	25% 25%
2752	喷气飞机等马赫数下降，下列最有可能超出限制的速度是（）	最大操纵表速	最大操纵马赫数	极限速度	最大设计速度
2753	喷气式飞机的V2必须大于（）。	1.2VMCG	1.05VLOF	1.3V1	1.2Vs
2754	飘降程序必须基于（）。	在一发停车高度工作的发动机必须输出推力	在下降时要有最大飞行轨迹梯度	如果一发失效，在下降到新的巡航高度上能够越障	客舱释压情况
2755	飘降轨迹的下降段，要求（）	净航迹至少高于障碍物2000FT	净航迹至少高于障碍物1000FT	总航迹至少高于障碍物2000FT	总航迹至少高于障碍物1000FT
2756	飘降时采用最小下滑角下滑，此时所对应的速度最接近？	最大升阻比对应的速度	最小速度	远航速度	LRC巡航速度
2757	飘降是应用于（）的程序	一发失效后飞机在一发失效最大高度之上时	VASI可用时目视进近	座舱失压后	一发失效后飞机在一发失效最大高度之下时
2758	飘降是应用于以下那种情况的程序？	在VASI可用情况下完成目视进近	在发动机失效以后，如果飞机高于单发失效最大高度	座舱释压	在备降场完成仪表进近
2759	平飞中平衡飞机重力的力是（）	升力	拉力	阻力	推力
2760	平衡场长是指（）	一发失效继续起飞距离等于加速停止距离	以一发从V1加速到VLOF的距离再加上从VLOF到35ft高度的所经过的水平距离	速度达到V2，且V2小于110%VMCA和V1，VR，VMCG时所经过的距离	全发失效继续起飞距离等于加速停止距离
2761	坡度角变大，不采取措施，升力垂直分量和下滑角变化规律为( )	升力垂直分量减小，下降率增大	升力增加下降率增加	升力减小下降率减小	升力增加下降率减小
2762	坡度一定，转弯速度增加时，转弯率和转弯半径如何变化	转弯率降低，转弯半径增加	转弯率增加，转弯半径降低	转弯率和转弯半径增加	转弯率和转弯半径减少
2763	其他条件不变时，逆风对航程时间的影响为（）	增加	减少	基本不变	不能确定
2764	其他条件不变时，巡航高度增加时，航程燃油（）	减少	增加	不变	无规律
2765	其它参数不变，下列( )选项可以使起飞滑跑距离减小？	起飞重量减小，密度增加，襟翼角度增大	起飞重量减小，压力高度增加，大气温度增加	压力高度增加，大气温度增加，起飞重量增大	压力高度增加，大气温度增加，起飞重量减少
2766	起飞安全速度的符号是（）。	Vref	V2	V_{EF}	V_A
2767	起飞单发最低改平高度和（　　）因素无关。	单发最大起飞推力时间	公司政策	越障	规章要求

2768	起飞的四个阶段，说法错误的是（ ）。	起飞第一阶段：从起飞距离末端开始延伸至假设起落架已完全收起的某个点，在这阶段使用起飞推力和起飞襟翼，速度稳定在V2。	起飞第二阶段：从起落架完全收起点开始延伸至总高度至少300英尺处，在这个阶段，使用起飞推力和起飞襟翼，速度稳定在V2。	起飞第三阶段：用起飞推力，在恒定高度上加速到起飞末段爬升速度所飞过的水平距离，同时在这个阶段按推荐的速度计划收襟翼。	起飞最后阶段：从起飞第三阶段终点开始延伸，到总高度至少1,500英尺处，在这个阶段襟翼收起，使用最大连续推力，速度为起飞最后阶段爬升速度。
2769	起飞第二阶段始于（）。	起落架开始收上	起落架完全收上	襟翼开始收上	襟翼处于收上位
2770	起飞发动机失效应急程序至少有一段与公布的标准离场程序相同。	对	错	视情况而定	以上都不对
2771	起飞分析表格中的风速变量"-10"表示：	顺风10米/秒	顶风10米/秒	顺风10节	顶风10节
2772	起飞航道二段最低在何高度结束（）	400ft场高	1000ft场高	35ft场高	1500ft场高
2773	起飞航迹第一阶段结束的标志是	收完起落架	收完襟翼	速度达到V2	达到最大升阻比速度
2774	起飞襟翼选择10时，性能数据如下：场长限重5270kg，障碍物限重4630kg。则（ ）。	如果起飞襟翼选择5°，障碍物限重增加，场长限重减小	如果起飞襟翼选择20°，场长限重和障碍物限重都增加	如果起飞襟翼选择5°，场长限重和障碍物限重都减小	如果起飞襟翼选择5°，场长限重和障碍物限重都增加
2775	起飞决断速度表示为（ ）	VR	V1	V2	VEF
2776	起飞时设置襟翼5和襟翼1相比，可以得到（ ）。	TOD减小，场地长度限制的起飞重量增加	TOD增加，场地长度限制的起飞重量增加	TOD减小，场地长度限制的起飞重量减小	TOD与襟翼设置无关
2777	起飞一发失效应急程序超障分析应使用净起飞飞行轨迹。飞机起飞的净飞行轨迹要以至少（ ）英尺 的垂直余度超越所有障碍物。如果转弯坡度大于15°， 起飞的净飞行轨迹要以35FT 加飞机的最低部位低于飞行轨迹的值或（ ）FT （ 取较大值） 的垂直余度超越所有障碍物。	35 50	15 50	15 35	50 30
2778	起飞一发失效应急程序的设计应该尽可能与正常的（）航迹相同。	STAR	SID	RNAV	RNP
2779	起飞一发失效应急程序中的坡度转弯大于( )度时，需要进行专题评估，并经民航局批准。	25°	20°	30°	35°
2780	起飞一发失效应急程序转弯航段的航迹控制点为从转弯点开始，航迹每变化不大于( )角度时所对应的点。	45°	30°	60°	90°
2781	起飞中，设置大襟翼将获得（ ）。	更短的地面滑跑距离	对应更长的起飞滑跑距离	对应大的V1	更大的爬升越障能力
2782	起飞重量等于以下哪些因素？	干使用空重+燃油（除去滑出油）+业载	着陆重量+航耗	无油燃油重量+燃油（除去滑出油）	全对
2783	起飞重量限制因素不包含以下哪些？	跑道长度	起飞爬升第二阶段梯度限制	干跑道单发反推不工作	航线最低安全高度
2784	气温、风、飞机重量相同的条件下，在高海拔机场着陆对地速有何影响( )？	地速较大	地速较小	地速相同	无法确定
2785	气温和空气密度对涡轮发动机的影响，以下说法哪个正确？	空气密度减少时，推力增加	平台温度以下气温增加时，推力增加	平台温度以上气温增加时，推力减少	空气密度增加时，推力减少
2786	气温影响飞机起飞性能的主要原因是（）	影响可用推力	影响抬轮速度V_R	影响V2	影响真空速
2787	气压高度31000FT处，实际温度为-43℃，温度应表示为（ ）。	ISA+4	ISA+10	ISA-6	ISA-10
2788	签派放行时，污染跑道着陆的场长要求是（ ）	审定着陆距离×1.67×1.15	实际着陆距离×1.67	审定着陆距离×1.67	实际着陆距离×1.15与湿跑道放行着陆距离的较长者
2789	签派放行释压航线时，针对释压机场有什么要求（）	满足着落标准可不列入放行单	需列入签派放行单并满足着落标准	需列入签派放行单并满足备降标准	满足备降标准可不列入放行单
2790	请问飞机的最大起飞重量英文简写是（ ）？	MTOW	MTW	MLDW	MLDW

2791	确定某次飞行在起飞机场的最大起飞重量限制时，不需要考虑的因素是（　　）	新机长资格	温度	风向风速	道面条件、飞机构型
2792	确定起飞和着陆数据时需要考虑防滞系统吗？	都需要考虑	只有起飞需要考虑	只有着陆需要考虑	都不需要考虑
2793	确定涡轮发动机驱动的飞机的起飞限制时，起飞距离不得超过跑道长度加上净空道长度，但净空道长度不得大于跑道长度的（　　）。	一半	三分之一	0.15	0.3
2794	确定着陆距离数据必须按照沿着陆航迹不大于逆风分量的（　　）%，和沿着陆航迹不小于顺风分量的（　　）%进行修正	50　150	50　200	25　125	25　150
2795	燃油里程 SR（Specific Range）的含义为（　）。	飞机消耗单位油量，所能飞的水平距离（空中或地面）	飞机飞过单位距离所消耗的油量	飞机单位时间的耗油量	飞机消耗单位油量，所能飞行的时间
2796	如果飞机重心过于靠前，以下说法正确的是	起飞时飞机机头过轻，抬轮过快	操纵性增强，易于着陆复飞	稳定性增强，易于着陆复飞	俯仰稳定性过强，升降舵效率下降，使得进近着陆操纵困难
2797	如果一发失效后飞机不能保持它的巡航高度，此时应该采用（ ）程序？	飘降程序	紧急下降程序	飘升程序	供氧程序
2798	如果一台发动机失效，在速度V1或大于V1时被判明，则（　）。	必须继续起飞	如果速度仍然小于VR，应该中断起飞	如果速度仍然小于VLOF，应该中断起飞	必须中断起飞
2799	如果在35，000英尺飞行高度层上，外界温度比标准高度高，密度高度与气压高度相比较，将？	高于气压高度	低于气压高度	等于气压高度	没有影响
2800	若道面被污染，所需着陆距离必须至少是（ ），取较大者。	湿跑道上的所需着陆距离	115%的按批准的污染着陆距离数据确定的着陆距离	湿跑道上的所需着陆距离或115%的按批准的污染着陆距离数据确定的着陆距离	115%的按批准的干着陆距离数据确定的着陆距离
2801	若道面是湿的，所需着陆距离必须至少是干道面的(　)%	100	105	110	115
2802	若已知738飞机审定着陆距离为1100米，某机场可用着陆距离为2200米，若道面为污染跑道，可否放行航班？	可放行，所需着陆距离为2112米	不确定，未提供污染跑道数据	根据污染跑道运行咨询通告，按照道面污染物类型乘以对应换算系数，看可用着陆距离是否满足	不确定，需查阅FCOM手册中的咨询信息性能数据
2803	上坡跑道对起飞性能影响是（ ）	增加起飞距离	减小起飞速度	减小起飞距离	无影响
2804	审定着陆距离是从过跑道头（　　）开始，到在跑道上实现全停所要求的距离。	50FT	35FT	30FT	400FT
2805	升力产生的原因是(　)	机翼下表面压力大于上表面压力	产生迎角	机翼上表面压力大于下表面压力	每个飞机不同
2806	升力系数随高度变化情况为（　　）？	升力系数和高度无关	升力系数随高度的增加而增加	升力系数随高度的增加而减小	视情况确定
2807	失速速度用（）表示。	VMU	VLOF	VEF	VS
2808	湿滑污染跑道对起飞性能的影响，错误的是：（　　）	起飞距离与飞机的加速度成反比	中断起飞距离与飞机的减速度成正比	加速度和减速度与飞机所受到的外力有关系	减速度越大，起飞距离越长，中断起飞距离越短
2809	湿跑道的RLD等于(　)	1.667 ×干跑道的CLD	干跑道的CLD	1.15 ×干跑道的CLD	1.15×干跑道的RLD
2810	湿跑道情况下，在着陆前评估时，如果飞行机组评估之后，不能保证至少（　　）的安全余量，就不得进行着陆。	0.15	0.12	0.92	0.67
2811	湿跑道上的所需着陆距离等于(　)	与干跑道的所需着陆距离相等	干跑道的所需着陆距离*1.15	干跑道的所需着陆距离*1.67	干跑道的所需着陆距离*60%
2812	湿跑道条件下，签派放行要求的所需着陆距离是干道面所需着陆距离的（　　）倍	1.92	1.67	1.15	0.6
2813	使用波音机场分析在某条件下查出以下数据 1263**53-57-62，其中 53 表示（）？	V1 速度 153KT	VR 速度 153KT	VR 速度 53KT	V1 速度 53KT

2814	使用改善爬升起飞的条件是( )	以上所有	起飞重量受起飞爬升（第二阶段爬升）或越障的限制	可用起飞距离大于起飞爬升或越障限制重量所要求的起飞距离	防滞装置工作，并在开位
2815	使用减推力起飞的主要目的是（）。	节省燃油	延长发动机使用寿命	提高安全性	增加业载
2816	使用空机重量(OEW)等于(　)	结构空机重量	结构空机重量和机组、机供品重量之和	最大无油重量减去业载	结构空机重量和机组重量之和
2817	使用起飞发动机失效应急程序对应的起飞数据时不能使用改进爬升。	对	错	视情况而定	以上都不对
2818	使用图表制作飞行计划时，需满足以下条件（　）	ZFW≤MZFW	LWA≤MZFW	LWD≤MTOW	以上都是
2819	受“C”类限定修复日期所规定的另件项目，应在( )天内完成修复工作？	10	1	3	30
2820	双发飞机一发失效起飞航径第2阶段，基准爬升速度为（　）	V2	V2+5	V2+10	V2+15
2821	双发飞机巡航时一台发动机失效，为了保持在较高的高度飞行，飞行员应该选择（）	升阻比最小对应的速度	最大升力对应的速度	升阻比最大对应的速度	以上均不是
2822	双发飞机在计算着陆时进近爬升梯度限制值为（）%	2.1	2.4	2.7	2.8
2823	双发飞机在起飞第四阶段要求（　）。	飞机具有不小于1.2%的爬升梯度	飞机只需具有正梯度	飞机具有不小于2.4%的爬升梯度	飞机具有不小于2.7%的爬升梯度
2824	顺风不会影响下列( )项？	爬升梯度限制的起飞重量	场地限制的起飞重量	障碍物限制的起飞重量	胎速限制的起飞重量
2825	随着飞机巡航时间的推移，最佳高度将：(　)	减小	增大	不变	最佳高度受外界温度影响大，与重量关系小。
2826	随着高度增加，ISA温度如何变化( )?	逐渐增加	逐渐减小	先减小后保持恒定	变化不定
2827	随着温度的升高，爬升率（　）	减少	增加	不变	先增加后减少
2828	随着重量的增加，经济巡航速度（　）	减少	增加	不变	不确定
2829	停止道包含在（）。	加速停止距离	一发失效的起飞距离	全发起飞距离	起飞距离
2830	停止道的长度在计算可用起飞距离时能否添加在跑道长度里。	不可以	可以,但是停止道的宽度必须与跑道一致.	可以,但是停止道必须能够承受飞机的重量.	不可以,除非停止道中线在跑道的中线延长线上
2831	通过改变迎角，飞行员可以改变（）	升力、阻力和飞机重量	升力、阻力和速度	升力、速度但不能控制阻力	飞机重量、升力但不能控制速度
2832	同样起飞总重情况下，V1增加，单发后ASD（　）。	增加	减少	干跑道增加	干跑道不变
2833	同一种机型的飞机，最大审定重量是统一的（ ）	正确	不正确	波音统一	空客统一
2834	为评估跑道分析数据，需要( )信息	其他都是	标高	跑道	障碍物
2835	为什么在转弯中为保持高度必须增加迎角	弥补升力的垂直分量	增加升力的水平分量，使其等于升力的垂直分量	补偿阻力的增加	补偿阻力的减少
2836	温度对发动机推力的影响为（　）	在温度大于平台温度后，推力随温度的增加而减少。	推力随着温度升高先增加后减少。	推力随着温度的增加而增加	推力和温度无关
2837	温度对下降的影响：①② ① 温度对下降参数的影响并不显著； ② 在给定马赫数和IAS时，随着温度的升高，空气的密度减小，空气的阻力也在减小，TAS在增加，导致下降参数无明显变化； ③ 在给定马赫数和IAS时，随着温度的升高，空气的密度减小，空气的阻力也在减小，TAS在增加，导致下降参数有明显变化； ④ 温度对下降参数的影响显著；	①②	①③	②③	②④

2838	涡轮发动机驱动的飞机，一台发动机不工作时的航路净飞行轨迹数据应当符合下列条件：净飞行轨迹允许飞机由巡航高度继续飞到可以按照CCAR-121要求进行着陆的机场,能以规定的余度垂直超越预定航迹两侧各25公里范围内所有地形和障碍物,并且在发动机失效后飞机要着陆的机场上空( )米的高度上有正梯度。	300	350	400	450
2839	涡轮发动机驱动的飞机，在航路上一台发动机不工作，净飞行轨迹允许飞机由巡航高度继续飞到可以按照本规则第121.197条要求进行着陆的机场，能以至少（ ）的余度垂直超越预定航迹两侧各25 公里(13.5 海里)范围内所有地形和障碍物，并且在发动机失效后飞机要着陆的机场上空450 米(1500 英尺)的高度上有正梯度	600米	300米	400米	400FT
2840	涡轮发动机驱动的飞机不得以大于该飞机飞行手册中所确定的某个重量起飞，在该重量下，预定净起飞飞行轨迹以（ ）的余度超越所有障碍物。	35FT	35米	122米	400FT
2841	涡轮发动机驱动的飞机起飞前,应当在考虑到至目的地机场或者备降机场飞行中正常的燃油和滑油消耗后,使飞机到达时的重量不得超过该飞机( )中对该目的地机场或者备降机场的气压高度以及着陆时预计的环境温度所确定的着陆重量。	FCOM	AFM	FPPM	QRH
2842	涡轮发动驱动的飞机，对于座舱气压高度高于3000米以上至4000米（含）的飞行，并且在这些高度上超过30分钟，则对于30分钟后的那段飞行应当为（）的旅客提供足够的氧气。	0.1	0.05	0.15	0.3
2843	污染跑道的RLD等于（）。	1.15×污染跑道的审定着陆距离	湿跑道的RLD	1.15×污染跑道的审定着陆距离和湿跑道的RLD，两者取大值	1.15×污染跑道的审定着陆距离和湿跑道的RLD，两者取小值
2844	污染跑道定义中的“重要区域”包括( )	起飞抬轮和离地段的跑道	停止道	接地带	跑道入口
2845	污染跑道能否使用灵活温度减推力起飞？	不可以	可以	在一定条件下可以	不影响
2846	无油重量(ZFW)等于( )	使用空机重量(OEW)加业载(PL)	结构空机重量加业载	最大起飞重量减去总加油量	结构限制最大着陆重量
2847	下列（ ）情况应制定起飞一发失效应急程序：	各项均需要制作。	《特殊机场的分类标准及运行要求》咨询通告中所列的需制作起飞一发失效应急程序的机场；	民航局认为有必要制作起飞一发失效应急程序的其它机场；	航空承运人出于特殊考虑，需要制作起飞一发失效应急程序。
2848	下列（ ）飞行过程中允许乘客在客舱中走动	滑行	起飞	巡航	下降
2849	下列( )手册不能得到湿跑道或污染跑道实际着陆距离的数据	FCOM	QRH	FPPM	MEL
2850	下列( )项不属于高原机场运行性能特点	起飞滑跑距离缩短	发动机的剩余推力减少	襟翼和缝翼的效用降低	发动机参数超限几率增加
2851	下列（）不是航空器三证	适航证	国籍登记证	无线电电台执照	运行规范
2852	下列（）情形可减小关键发动机失效速度？	跑道湿滑或防滞失效	小的重量	高的密度高度	跑道长度
2853	下列（）情形可减小起飞决断速度？	跑道湿滑或防滞失效	小的重量	高的密度高度	以上均不对
2854	下列（）是计算重心位置的必要条件?	重心投影点与平均空气动力弦的前缘的距离	重心与平均空气动力弦的前缘的距离	重心与平均空气动力弦的后缘的距离	重心投影点与平均空气动力弦的后缘的距离
2855	下列（）天气条件对起飞性能无影响？	气温	标高	修正海压	相对湿度
2856	下列各项会限制V1最小值的是（）	VMCG	V2	VMU	VR

2857	下列关于对最大着陆重量影响最不利的因素是（ ）	刹车防滞不工作	湿跑道	小襟翼位置	反推不使用
2858	下列关于长航程巡航（LRC）叙述正确的是（）：	该巡航速度是损失1％最大燃油里程对应的速度	该巡航方式燃油里程最大	该巡航方式速度稳定性差	该巡航方式最省油
2859	下列何种情况下飞机的下降速度最小	当推力最小时	升阻比最大时	当阻力最大时	升阻比最小时
2860	下列可减小起飞所需跑道长度的是（）	提高逆风增量	抬前轮前高于建议速度	低于标准空气密度	提高顺风增量
2861	下列可使升力系数增加的是（ ）	增加迎角	增加指示空速	增加真空速	增加飞行高度
2862	下列描述哪一项正确（）？	爬升梯度限制的起飞重量与风向无关	场长限制起飞重量的因素与风向无关	一发失效后的起飞距离与风向无关	起飞限重与风向无关
2863	下列哪项不是载重平衡控制的主要内容（）	航空器业载载量的确定	航空器初始重量的确定	航空器重心位置的确定	航空器的装载计划
2864	下列哪些不是审定着陆距离评估的条件？	人工驾驶着陆	50英尺高进水平的干跑道	反推	最大人工刹车
2865	下列哪些因素需要在起飞时选择小角度襟翼？	在爬升阶段没有障碍物，大气温度低和短跑道	在爬升阶段没有障碍物，大气温度低和短跑道	在爬升阶段有近障，大气温度低和短跑道	在爬升阶段有远障，大气温度高和长跑道
2866	下列哪一规则可以用来要求3º下滑角时对应的下降率？	以KT为单位时，8倍的地速	以KT为单位时，5倍的地速期	以KT为单位时，10倍的地速	以KT为单位时，3倍的地速
2867	下列哪一项不属于高原机场运行性能特点（）	起飞滑跑距离缩短	发动机的剩余推力减少	发动机参数超限几率增加	襟翼和缝翼的效用降低
2868	下列哪一项是载重平衡控制的目标（）	重量和重心	重量和业载	重心和业载	业载
2869	下列哪种情形可减小起飞决断速度？	跑道湿滑或防滞失效	小的重量	高的密度高度	其他均不对
2870	下列能实现滚转的操纵系统的是？（）	襟翼	调整片	方向舵	副翼
2871	下列确定推力的参数中，经常采用的是？	EPR或N1％	燃油流量	EGT	N2
2872	下列受胎压限制速度影响的是（）。	起飞地速	起飞指示空速	起飞真空速	当量空速
2873	下列条件中最有可能受到轮胎限制起飞性能的是（）	场压低，顺风	场压高，逆风	场压低，逆风	场压高，顺风
2874	下列因素中随起飞重量增加而减小的是（）。	决断速度V1	抬轮速度V_R	加速停止距离	继续起飞距离
2875	下面（）情况不允许使用灵活温度起飞？	污染跑道	湿跑道	干跑道	短跑道
2876	下述( )情况下可不制作一发失效应急程序？	以下所有	经检查该型飞机一发失效后按照程序飞行可以安全超障，并满足相应的高度（指超障高度）要求	某型飞机如果仅使用满足要求的一个跑道方向运行（ 即单向运行）	经计算分析能够证明通过控制重量，该种机型一发失效后的爬升梯度能够满足程序对爬升梯度的要求。
2877	现行的跑道表面状态不包括（ ）	干跑道	滑跑道	湿跑道	污染跑道
2878	相同条件下，在签派放行湿跑道上起飞的航班时，飞机的最大起飞重量( )干跑道时的最大起飞重量	不大于	一定小于	可以大于	一定大于
2879	相同重量下，高原机场飞机起降的TAS相比平原机场要（）	大	相同	小	不确定
2880	校正空速和当量空速均属于（）。	表速	地速	真速	马赫数
2881	校准空速是通过（ ）来测量的	动压	总压	静压	总压和静压的和
2882	巡航高度的选择因素不包含（ ）	飞机重心	航程	飞机重量	巡航速度
2883	巡航时，飞机关键发动机失效，飞机的升限如何变化	降低	不变	升高	不明确
2884	亚音速飞行通常发生在（ ）马赫数范围内？	0.75以下	0.75～1.20	1.20～2.50	2.5以上
2885	一般来说，（）不是决定最大起飞重量的因素。	飞行员技术水平	跑道条件	大气条件	障碍物条件
2886	一般情况下，跑道较长障碍物较远的机场，选择（）构型可以得到较大的起飞性能限制重量：	CONF 1+F	CONF 2	CONF 3	CONF FULL
2887	一发失效复飞超障评估时，应从( )开始，按照最大允许着陆重量和标准复飞路线进行越障评估	IAF	FAF	IF	MDA/MDH（DA/DH）
2888	一个更高的OAT，将（）。	减少刹车能量限制的起飞重量	增加场强限制起飞重量	增加起飞爬升限制起飞重量	减少起飞距离

2889	已知某飞机的爬升梯度为5%， 速度为400节，则爬升率为（ ）。	10米/秒	20英尺/分	40公里/小时	2海里/分钟
2890	以下（ ）不是双发飞机单发起飞航迹第三阶段飞行操纵及构型变化。	收起落架	加速	收襟翼	起落架收上
2891	以下（）区域的雪情通告不是按照ICAO标准进行编写的？	加拿大	芬兰	中国	俄罗斯
2892	以下不可人工输入机载导航数据库并使用的有（）	导航台信息	公司航路	PBN航路点	传统飞行程序
2893	以下公式不正确的是（ ）	ASDA=TORA +CWY	ASD≤TORA+SWY	TOD ≤	TOR≤TORA
2894	以下哪个说法对于在最大升阻比速度时，无发动机推力的下降是正确的？	顺风分量将增加下降耗油和时间	顺风分量减少地面距离	顺风分量增加地面距离	逆风分量增加地面距离
2895	以下哪些因素对起飞落地均有利？	风切变	顺风	适当的逆风	侧风
2896	以下那个符号是在起飞阶段的关键发动机失效速度( )	V2	Vef	V1	Vlof
2897	以最大爬升率爬升时，（ ）。	爬升时间最短	爬升距离最短	爬升燃油最省	爬升梯度最大
2898	迎角是（）与（）间的夹角。	飞机轴线 气动轴线	水平轴线 气动轴线	飞机轴线 水平轴线	飞机轴线 垂直轴线
2899	影响飘降性能的因素不包括（）。	飞机重心	巡航高度	飘降速度	飞机重量
2900	影响刹车效应报告的因素不包括( )	跑道长度	飞行员驾驶技术	飞机重量	道面状况
2901	影响最大滑行（停机坪）重量的是（）	飞机结构强度	最大起飞重量	轮胎速度和环境温度的限制	道面承重能力
2902	用改进爬升提高起飞重量的原理是( )	增大离地速度，减小V2，靠近陡升速度	增大离地速度，增大V2，靠近陡升速度	减小离地速度，增大V2，靠近陡升速度	增大离地速度，减小V2，远离陡升速度
2903	有利迎角是( )。	最大升力系数对应的迎角	最小阻力系数对应的迎角	最大爬升率对于迎角	最大升阻比对应的迎角
2904	与最大航程巡航速度相比，长航程（LRC）巡航速度（）。	要大	要小	与外界大气温度OAT和净质量有关	与最大航程巡航速度相等
2905	在（ ）速度时，增加俯仰姿态将引起飞机爬升	低速	高速	任何速度	以上都不对
2906	在（ ）条件时Vmc最大？	重心在重心后限	总重量最大时	重心在重心前限	以上均不对
2907	在30000ft高度时ISA+15所对应的温度为：（ ）	-44.4℃	-59.4℃	-29.4℃	-32.4℃
2908	在ISA+20，静风的高原机场起飞时，IAS和TAS的大小关系为（）。	IAS<TAS	IAS>TAS	IAS=TAS	不能确定
2909	在MEL中的“O”符号表示：（）	一般由飞行机组完成的操作程序	一般由运行人员完成的操作程序	一般由维修人员完成的维修程序	以上均不对
2910	在MEL中的日历日是指：（）	从故障发现到次日的24小时时间段	从午夜到次日中午的12小时时间段	从午夜到次日午夜的24小时时间段	以上均不对
2911	在V1之前一发失效，则（）。	不得起飞	继续起飞	只有停止道可用的情况下，终止起飞	除非V1小于平衡V1，否则继续起飞
2912	在保持同样的坡度和高度转弯时，空速的增加带来的影响是（）？	转弯率减小，载荷因数不变	转弯率减小从而导致载荷因数减小	转弯率增加从而导致载荷因数增加	转弯率减小，载荷因数增加
2913	在标准大气、20000米以下飞行时，外界温度随高度增加而（）	先减小，后不变	先减小，后增加	减小	不变
2914	在程序设计中，下列哪种情况无法为C类飞机建立直线进近（）	最后进近航迹与着陆跑道中线延长线的交点距跑道入口为1500米，交角为35度	最后进近航迹与着陆跑道中线延长线重合	在跑道入口前1400米处，最后进近航迹与着陆跑道中线延长线的横向距离不大于150米	最后进近航迹与着陆跑道中线延长线的交点距跑道入口为1000米，交角为15度
2915	在放行时只需要检查( )，因为只有它有限制力。	进近爬升梯度	复飞爬升梯度	进近爬升率	复飞爬升率
2916	在飞行高度10000英尺以上时，增压涡轮喷气运输机的驾驶舱为机组提供（）供氧量？	至少供应2小时	压力高度8000英尺以上充足的持续供氧	在10000英尺以上持续供氧时间不超过1小时50分钟	至少1小时
2917	在干道面上，（）情况会使加速停止距离增加？	下坡	逆风	上坡	减小V1
2918	在机场分析限制的起飞重量、结构限制的起飞重量不同时，以( )为准作为放行的最大起飞重量	前者	后者	取小值	取大值

2919	在机翼上没有超音速气流的最大速度是（）。	最初抖动速度	临界马赫数	跨音速马赫数	最大飞行速度
2920	在积水或结冰跑道上着陆使用刹车应比在干跑道上的刹车压力小，这主要是因为：（）	机轮与道面的摩擦系数减小	刹车盘温度降低	积水或结冰对飞机有减速作用	A、B和C
2921	在计算飞机的重心位置时，通常是沿着飞机的（）	纵轴	横轴	侧轴	竖轴
2922	在进近中顶风减小时，机组应（）。	减小下降率	减小功率	增加高度	降低高度
2923	在静风中平飞转弯时，机翼载荷与（）因素有关？	坡度角	转弯率	真空速	转弯半径
2924	在空中，飞机承受( )力	升力、阻力	重力，推力	A和B都对	A，B都不对
2925	在某些机场制作起飞一发失效应急程序后之所以能提高载量，是因为避开了( )部分的障碍物？	决断点之后的障碍物	近端障碍物	远端障碍物	以上都不对
2926	在爬升至巡航高度过程中，顶风将（）。	减少爬升时间	减小爬升过程中飞过的地面距离	增加爬升过程中消耗的燃油量	增加爬升时间
2927	在盘旋进近的转弯过程中,飞机的转弯率和坡度分别应为（）。	3°/S或坡度25°,取小者	3°/S或坡度30°,取小者	3°/S或坡度20°,取小者	3°/S或坡度15°,取小者
2928	在跑道足够长的情况下，为提高爬升限制，可以选择（）襟翼。	较大	较小	不确定	以上都不对
2929	在其它条件相同的情况下，当外界温度增加时（）	场地长度限制和爬升梯度限制的起飞重量都减小	场地长度限制的起飞重量减小，但爬升梯度限制的起飞重量增加	场地长度限制的起飞重量增加，但爬升梯度限制的起飞重量减小	对起飞重量没有影响
2930	在其它条件相同的情况下，如果机场的气压高于标准气压，将会对飞机的性能有（）影响？	会减小起飞所需距离	会增加起飞所需距离	会增加加速停止距离	对起飞距离没有影响
2931	在起飞中飞行员可以中断起飞并停止在加速停止距离内的最大速度是( )。	v2	vEF	v1	VMU
2932	在起飞中假定关键发动机失效的速度是( )。	v2	v1	vEF	vFC
2933	在什么条件时 vMC 最大?	总重量最大时	重心在重心后限	重心在重心前限	其他均不对
2934	在湿跑道或污染跑道上没有感受到刹车制动和方向控制的困难，可以认为刹车效果（ ）	好	中	差	劣
2935	在湿跑道或污染跑道上起飞，航空公司应当使用（），而且不得大于相同条件下干跑道的最大起飞重量	修正的起飞重量或按相应条件计算的起飞重量	最大结构起飞重量	最大结构无油重量	最大结构落地重量
2936	在未申请特殊批准时，对于座舱气压高度高于3000米以上至4000米（含）的飞行，并且在这些高度上超过( )，则对于( )后的那段飞行应当为10%的旅客提供足够的氧气	30分钟，30分钟	20分钟，20分钟	30分钟，20分钟	20分钟，30分钟
2937	在下列（ ）情况下，可减少起飞所需距离	抬前轮高于建议速度	低于标准空气密度	使用逆风起飞	以上都可以
2938	在下列哪种条件下可使用灵活推力起飞（）：	湿跑道	防滞刹车不工作	污染跑道	以上都不对
2939	在巡航期间，由于燃油的消耗，飞机重量减小，则飞机最大航程马赫数MMR( )	增加	减少	不变	不确定
2940	在一发失效分析时，建立起飞航径区。该地区起始于跑道末端或适用的净空道末端，起始点的宽度为( )	180米	150米	200米	250米
2941	在以固定推力和固定俯仰姿态构型进行航路下降时，当皮托系统的冲压空气进气道和排水管都由于冰堵塞时，空速指示器将（）？	指示变小	指示变大	指示同结冰前相同	指示为0
2942	在迎角不变条件下，飞行速度增大一倍，升力增大( )倍 。	2	4	8	9
2943	在着陆阶段，为了减小滑水的可能性，飞行员应该：（）	准确的着陆，使用最大反推和尽快使用刹车	使用最大反推，并且在滑水速度以下开始踩刹车	使用正常着陆，刹车和反推技术	柔和着陆避免扎实接地
2944	在制作机场分析时，起飞需考虑一发失效后的净梯度越障，双发飞机起飞时净梯度=总梯度-（）？	0.008	0.011	0.005	0.021
2945	在重量一定条件下，随着高度的增加，飞机的可用速度（马赫数）范围（ ）	减小	增加	不变	不确定

2946	在转弯中为保持高度必须增加迎角，是因为（ ）	弥补升力的垂直分量	增加升力的水平分量，使其等于升力的垂直分量	补偿阻力的增加	以上都不对
2947	载荷系数的计算：飞机升力120，重力80，此时载荷系数( )	1.5	1	2	无法确定
2948	增大V1速度的因素有（）。	机场气温增加	气压高度减小	实际起飞重量减小	气压降低
2949	增加襟翼设置，会使起飞爬升限重( )	增加	减少	不变	无法确定
2950	窄跑道时VMCG的变化是( )	变大	变小	依情况而定	与跑道无关
2951	着陆可用距离（干道面）乘以（ ）可以得到制作飞行计划时对应的着陆所需距离	0.6	1.15	1.67	1.92
2952	着陆前空中检查时，污染跑道着陆的场长要求是（）	实际着陆距离×1.15	实际着陆距离×1.67	审定着陆距离×1.67	审定着陆距离×1.67×1.15
2953	针对相关规章中关于进近爬升梯度和着陆爬升梯度的要求，描述正确的是（）	主要考虑到下沉气流、风切边等不可预知情况下的爬升性能裕度及飞行员操作技术等因素	两个梯度要求主要基于越障要求考虑	进近爬升和着陆爬升的梯度要求，在CCAR-121中有明确规定	进近爬升梯度基于全发工作情况，着陆爬升梯度基于一台发动机失效的情况
2954	制作起飞一发失效应急程序的意义是（）。A.提供单发处置轨迹 B.确保离场安全 C.增加MTOW和业载量	AB	AC	BC	ABC
2955	中国民航规定，飞机航路飞行时发生一发失效，要求飞机必须以净航迹越过航路两侧( )公里内障碍物?	10KM	20KM	25KM	15KM
2956	重量一定的情况下，ASD和V1的变化关系（ ）	ASD随着V1的增加而增加。	ASD随着V1的增加而减少。	ASD不随V1而变化	湿跑道情况下，ASD不随V1变化
2957	重量一定的情况下，随着高度的增加，飞机的机动能力（ ）	变差	变好	不变	不确定
2958	重心超出后限不会对飞机造成哪项影响（）	在地面时可能会导致飞机翘头	在地面时主起落架会因超重而损坏	落地时会损坏前起落架及支撑结构	起飞时由于不稳定而难以操纵
2959	重心位于重心后限处的飞机在巡航飞行时，燃油流量将会（）	减小	略微增大	不变	不能确定
2960	重心由前向后移动( )	诱导阻力减小，所需功率减小	寄生阻力增加	所需功率增加	巡航时间变长
2961	周围空气温度或空气密度的变化对燃气涡轮发动机性能的影响是( )	当空气密度减小时，推力增加	当气温增加时，推力增加	当气温增加时，推力减小	空气密度增大时，推力减小
2962	转弯离场规定在飞机起飞离场到达DER标高之上（ ）米之后，在此之前为直线飞行	120	100	90	130
2963	总局咨询通告《航空承运人湿跑道和污染跑道运行管理规定》中，湿跑道和污染跑道的运行要求不包括（）	货物运输要求	机组SOP要求	飞机性能分析	签派放行
2964	最大航程马赫数MMR和远程巡航马赫数MLRC的关系是( )	MMR ＞ LRC	MMR ＜ LRC	MMR = LRC	不确定
2965	最大零油重量来自于（ ）结构限制	翼根与机身的结合部位的剪切限制	机身隔框的弯矩限制	飞机翼型的空气动力限制	起落架的过载系数限制
2966	最大起飞重量不受下列哪项限制	爬升限制	轮胎速度限制	起落架允许承受冲击载荷的限制	最大无油重量限制
2967	最大起飞重量来自于（ ）结构限制	翼根与机身的结合部位的剪切限制	机身隔框的弯矩限制	飞机翼型的空气动力限制	起落架的过载系数限制
2968	最大认证的停机坪重量是飞机在装载结束之后而发动机尚未启动之前的重量，它（）	是一个确定不变的数值，并且可以在飞行手册中找到	受到机场气温和气压高度的影响，可以使用飞行手册进行修正	只受机场气压高度的影响，可以使用飞行手册进行修正	只受到机场气温的影响，可以使用飞行手册进行修正
2969	最大无燃油重量是针对（）进行的重量限制	余留了油箱空间后的机翼剖面	机身强度	翼根强度	以上均不对
2970	最大着陆重量来自于（ ）结构限制	翼根与机身的结合部位的剪切限制	机身隔框的弯矩限制	飞机翼型的空气动力限制	起落架的过载系数限制
2971	最后进近阶段不适用的规则（）	RNP AR	RNP APCH	RNAV	以上都不对
2972	最小离地速度的正确符号是（）	vMU	vMD	vFC	V2

2973	座舱增压系统的控制参数包括（ ）	座舱高度、座舱高度变化率和余压	液压压力滑油压力和座舱空气压力	座舱空气压力、温度和换气量	座舱高度、温度和换气量
2974	CI=999，这种情况一般发生在（ ）的情况下？	燃油价格很低，飞行时间成本高	燃油价格很低，飞行时间成本低	燃油价格很高，飞行时间成本高	燃油价格很低，飞行时间成本低
2975	CWY代表什么含义（ ）	停止道	净空道	加速停止距离	起飞距离
2976	ECON（经济巡航速度）取决于( )之比，这个比率被称为成本指数 CI	直接维护成本和间接维护成本	直接运行成本和间接运行成本	单位时间成本和单位燃油成本	单位燃油成本和单位时间成本
2977	VAPP 是飞机高于跑道表面（ ）英尺在着陆期间的速度。	50	35	70	200
2978	如果迎角和其他因素保持不变，空速变为原来的 2 倍，则升为将（）	是原来的 4 倍	不变	是原来的 2 倍	是原来的 3 倍
2979	在 Vmcg 时，关键发动机失效，飞机横侧偏离跑道中心线不超过（ ）英尺	30	10	20	40
2980	()飞机，如果航路运行需要考虑飞机飘降能力并受此限制，必须为此航线运行指定合适的飘降备降场?	双发	三发	四发	以上飞机均需要
2981	（ ）跑道上起飞，不能使用假设温度减推力	干跑道	湿跑道	污染跑道	湿跑道和污染跑道
2982	对于B737飞机，在污染跑道上起飞，（）使用灵活温度（假设温度）减推力，（）使用降低额定值减推力起飞（Derated Takeoff）。	不可以 可以	可以 不可以	不可以 不可以	可以 可以
2983	（）对起飞落地均有利。	风切变	顺风	适当的逆（侧）风	侧风
2984	（）飞机，如果航路运行需要考虑飞机飘降能力并受此限制，必须为此航线运行指定合适的飘降备降场。	双发	三发	四发	以飞机上均需要
2985	737-800飞机计算所需着陆距离时，考虑的刹车构型为（ ）	最大人工刹车	自动刹车2	自动刹车3	最大自动刹车
2986	A320型飞机在湿滑跑道上着陆需要	使用最大反推	使用部分反推	可以不适用反推	根据跑道长度决定
2987	B737飞机，如果发生一发失效，采用（）速度，下降率最小。	最大升阻比速度	最小下降率速度	最大升力速度	最小阻力速度
2988	CI=0，这种情况一般发生在（ ）的情况下？	燃油价格较高，飞行时间成本固定。	燃油价格较低，飞行时间成本固定。	燃油价格较高，飞行时间成本较高。	燃油价格较高，飞行时间成本较低。
2989	QNH值高于标准海平面压力（1013.25HPa），在其他条件不变情况下，起飞重量将比标准标准海平面压力情况下（ ）	大	小	不变	视情况而定
2990	B737飞机，起落架在放下位置的起飞，在下列条件下，以沿飞行航迹(在飞机达到V_{LOF} 和起落架完全收起两点之间)的临界起飞形态，和以第25.111 条中所采用的形态(无地面效应)，在速度V_{LOF} 的定常爬升梯度下（）。	不小于0.3%	不小于0.5%	不小于1.2%	为正
2991	VMCA是校准空速，在这个速度，当一台关键发动机突然不工作时，在该发动机保持不工作的状态下，仍能够保持飞机的控制，并且可以利用不大于（ ）度的坡度角保持飞机平直飞行。	5	2.5	10	15
2992	对于国内机场的离场程序而言，如果没有另外公布，程序设计梯度（PDG：ProCeDure Design GrADient）规定为（）	0.033	0.025	0.04	0.02
2993	对于两发（含）以上飞机，如果能够以要求的超障余度继续起飞至高于机场( )米，则起飞最低标准可以使用CCAR-97相关规章规定的最低值。	300	450	500	600
2994	对于缩写IAS解释正确的是（）。	指示空速	真空速	仪表进近程序	起始进近定位点
2995	对于缩写LDA解释正确的是（）。	可用起飞滑跑距离	可用起飞距离	可用加速停止距离	可用着陆距离

2996	对于缩写TODA解释正确的是（）。	可用起飞滑跑距离	可用起飞距离	可用加速停止距离	可用着陆距离
2997	对于缩写TORA解释正确的是（）。	可用起飞滑跑距离	可用起飞距离	可用加速停止距离	可用着陆距离
2998	对于座舱气压高度高于4600米（15000英尺）以上的飞行，在此高度上的整个飞行时间内为( )的旅客提供足够的氧气。	所有	0.1	0.15	0.05
2999	飞机的升力方向（）。	与来流速度方向垂直	机体坐标系横轴的方向	机体坐标系立轴的方向	机体坐标系纵轴的方向
3000	B737飞机，着陆爬升性能考虑将油门操纵杆从最小飞行慢车位置开始移向复飞设置位置后8秒钟时的可用功率(推力)，着陆形态的定常爬升梯度不得小于（），该爬升限制要求是考虑（）。	3.2% 全发工作	3.2% 一发失效	2.1% 全发工作	2.1% 一发失效
3001	其他条件相同，飞机的重心靠（ ）时，所耗油量较小	后	中	前	不一定
3002	经过认证,B737-800最大起飞推力所有发动机都工作时,最多可使用( )分钟。	3	5	15	20
3003	飞机起降需用距离的表面可用部分的长和宽内超过 （ ）的面积（单块或多块区域之和）被超过（ ）毫米深 的积水，或者被当量厚度超过（ ）毫米水深的融雪、湿雪、干雪，或者压紧的雪和冰（包括湿冰）等污染物污染的跑道。	25% 3 3	33% 3 3	25% 13 13	33% 13 13
3004	飞机起降需用距离的表面可用部分的长和宽内超过( )的面积（单块或多块区域之和）被超过3毫米深的积水，或者被当量厚度超过3毫米水深的融雪、湿雪、干雪，或者压紧的雪和冰（包括湿冰）等污染物污染的跑道被定义为污染跑道。	0.25	0.15	0.5	0.75
3005	飞机起降需用距离的表面可用部分的长和宽内超过( )面积被超过3毫米深的积水的跑道，称为污染跑道。	0.1	0.2	0.25	0.3
3006	飞机失速速度的正确代表符号是( )。	vS0	vS	VS1	vFC
3007	飞机在着陆构型下的最小稳定操纵速或失速速度的正确代表符号是( )	vS0	vS	VS1	vFC
3008	飞越导航台最低下降高度是根据( )标准指定的	MOC	MCA/H	OCA/H	DDA/DDH
3009	应急下降和急救用的补充氧气要求，机组成员所要求的2小时供氧量,是飞机从其最大审定运行高度以恒定下降率用( )分钟下降至规定高度,并随后在此高度上保持( )分钟所必需的供氧量。	5；115	10；110	15；105	20；100
3010	干跑道的起飞距离是下述距离中的大者： (1) 沿着按第25.111 条确定的起飞航迹（一发失效），从起飞始点到飞机高于起飞表面( )一点所经过的水平距离； (2) 全发工作，沿着由其余与第25.111 条一致的程序确定的起飞航迹，从起飞始点到飞机高于起飞表面10.7 米(35 英尺)的一点所经过水平距离的 （ ） 。	35 FT 115%	15 FT 115%	35FT 110%	15FT 110%
3011	湿跑道的起飞距离是下述距离中的大者： (1)干跑道起飞距离；或(2) 沿着按第25.111 条确定的湿跑道起飞航迹（一发失效）从起飞始点到飞机高于起飞表面( )的一点所经过的水平距离，以完成距起飞表面10.7 米(35 英尺)之前达到V2 一致的方法。	15 FT	35 FT	15米	35米
3012	干跑道计算起飞分析时，反推的影响是	规章规定，在干跑道情况下不考虑反推	干跑道情况下，反推不工作，将减小最大起飞重量	干跑道情况下，反推不工作将增大起飞重量	以上说法均不对

3013	湿跑道计算起飞分析时，反推的影响是	规章规定，湿跑道情况下不需要考虑反推	湿跑道情况下，反推不工作，可能减小最大起飞重量	湿跑道情况下，反推不工作将增大起飞重量	以上说法均不对
3014	干跑道情况下，涡轮发动机驱动的飞机起飞前，应当在考虑到飞行中正常的燃油和滑油消耗后，使该飞机到达目的地时的重量，根据飞机飞行手册中对该目的地机场的气压高度和预计在着陆时当地风的情况所规定的着陆距离，允许其在预定的目的地机场的下述跑道上，由超障面与该跑道交点上方（ ）FT处算起，在跑道的有效长度（ ）以内作全停着陆。	50 60%	35 60%	50 67%	35 67%
3015	根据AC－121－FS－2009－33 《航空承运人湿跑道和污染跑道运行管理规定》要求，跑道积水超过（ ）mm时不允许起飞	13	3	26	9
3016	关于双发飞机单发起飞第二阶段的过程描述，正确的是：（）	总梯度至少2.4%	净梯度至少2.4%	总梯度至少2.1%	净梯度至少2.1%
3017	关于双发飞机单发起飞航迹第四阶段的过程描述，正确的是（ ）	总梯度至少1.2%	净梯度至少1.5%	总梯度至少1.5%	净梯度至少1.2%
3018	计算飞机在高原机场的起飞重量时，需重点考虑( )的限制。A.胎速 B.爬升越障 C.最大刹车能量 D.风向风速	ABC	ABD	BCD	ABCD
3019	可用着陆距离用( )符号	ALD	CLD	RLD	LDA
3020	实际着陆距离用( )符号	ALD	CLD	RLD	LDA
3021	所需着陆距离用( )符号	ALD	CLD	RLD	LDA
3022	可用起飞距离是指（）	可用起飞滑跑长度加上可用净空道长度	可用起飞滑跑长度	跑道长度加上净空道长度的一半	跑道长度减去安全道长度
3023	对于涡轮喷气飞机，在有关的气象报告和预报表明目的地机场跑道在预计着陆时刻可能是湿的或者滑的时，该目的地机场的可用着陆距离（LDA）应当至少为干跑道所要求的跑道长度的（ ）%，否则，该飞机不得起飞。	1.15	1.1	1.2	1.9
3024	起飞爬升四阶段中，第三阶段开始于（）	到达最小改平高度	起落架全收时	加速到V2时	达到最大升阻比速度
3025	起飞中，假定关键发动机失效速度是（	V2	V1	VEF	VR
3026	起飞航迹：起飞航迹是假定飞机在VEF时关键发动机失效，并从起飞滑跑开始，延续至飞机达到至少高于起飞道面（ ）的高度，并获得了航路形态和起飞最后爬升速度	1,000英尺	1,200英尺	1,500英尺	2,000英尺
3027	如果双发飞机全发推力下的起飞爬升梯度为10%，那么相同条件下，单发失效时对应的爬升率将（ ）	因净推力减小，梯度将小于5%	因丧失一半的推力，正好等于5%	因失效的发动机处于风车状态，阻力减小，梯度将大于5%	只能确定小于10%，不能确定与5%的关系
3028	在起飞四阶段中的第二阶段，双发飞机一发失效后的爬升梯度必须大于等于（ ）	2.4%	3.2%	2.1%	1.5%
3029	在正常进近中，与机场状态和障碍物无关，对于双发飞机着陆，除考虑规章要求的爬升梯度。 在进近期间，营运人还需要考虑（ ）公布的梯度。	机场进近图	机场标准离场图	机场平面图	机场A型图
3030	双发飞机一台发动机不工作，净飘降航迹是在总航迹上减去多少梯度值	0.01	0.011	0.012	0.016
3031	四发飞机一台发动机不工作，净飘降航迹是在总航迹上减去( )梯度值？	0.01	0.011	0.012	0.016
3032	速度V1的定义是（）	起飞爬升速度	发动机失效速度	起飞安全速度	起飞决断速度
3033	所需着陆距离为：（）	从指定的屏风高度到飞机完全在道面停止的距离	全停所需要的距离	从接地点到飞机完全在道面停止的距离	从接地点到飞机减速到10kt的距离
3034	对于湿跑道，所需着陆距离为干跑道审定着陆距离的（）。	1.15倍	1.667倍	1.917倍	相等

3035	涡轮发动机驱动的飞机，根据相关手册中对该目的地机场的气压高度和预计在着陆时当地风的情况所规定的着陆距离,允许其在跑道的有效长度( )%以内作全停着陆	30	40	50	60
3036	下列增大爬升梯度正确的做法是（）	增大爬升速度	减小爬升速度	增加襟翼偏度	增加起飞重量
3037	下面关于爬升梯度的说法正确的是（）	爬升梯度最大时飞机升阻比最大	爬升梯度最大时飞机垂直速度最大	爬升梯度最大时飞机速度最大	爬升梯度最大时飞机水平速度最大
3038	一发失效后，平飞最大速度的变化是（）	减小	增大	不变	先增加后减小
3039	一发失效后，平飞最小速度的变化是	增大	减小	不变	先增加后减小
3040	一发失效应急程序在进行障碍物计算分析时，对于山、丘陵和土包等障碍物，应考虑植被等附着物的高度。一般情况下，至少应在障碍物的高度上加（ ）米。	15	10	20	25
3041	已知某双发涡扇飞机审定着陆距离为1100米，可用着陆距离为2000米，若道面为湿，可否放行该航班？	不可以，所需着陆距离大于可用着陆距离	可以，所需着陆距离小于于可用着陆距离	可以，审定着陆距离小于于可用着陆距离	不确定，需要查询FCOM手册中的性能数据
3042	已知某双发涡扇飞机审定着陆距离为1100米，可用着陆距离为2000米，若飞机防滞刹车不工作要求额外增加15%的着陆距离，当道面为干时，可否放行该航班？	不可以，所需着陆距离大于可用着陆距离	可以，所需着陆距离小于于可用着陆距离	可以，审定着陆距离包含了防滞刹车	不确定，需要查询FCOM手册中的性能数据
3043	以下( )不是计算审定着陆距离的计算条	最大反推	最大人工刹车	标准大气温度	干跑道
3044	以下( )不属于CCAR-25部125条规定审定着陆距离的计算条件	人工最大刹车	入口速度VREF	60英尺高进跑道	水平干跑道
3045	以下( )因素不是场长限制重量的主要限制因素	重心位置	起飞襟翼	跑道坡度	温度
3046	以下哪些因素不是场长限制重量的主要限制因素（ ）	重心位置	起飞襟翼	跑道坡度	温度
3047	以下( )因素不是爬升限制重量的限制因	跑道坡度	起飞襟翼	气压高度	温度
3048	以下( )因素不是越障限制重量的限制因	跑道坡度	起飞襟翼	气压高度	温度
3049	对于载重平衡最后一分钟修正下列说法正确的是( )	如果进行了最后一分钟修正，可以不用进行记录	起飞前不能进行最后一分钟进行	一旦进行了最后一分钟修正，仍然必须进行记录	起飞前修正不符合规定
3050	关于紧急下降说法正确的是( )。A.通过放减速板来增大下降率 B.客舱释压后受到氧气的限制，必需尽快下降到FL100 C.为了获得最大的下降率，最佳的速度方案是选择MMO/VMO下降	AB	AC	BC	ABC
3051	关于爬升限重，下列说法正确的是( )	爬升限重随大气温度的增加而减小	爬升限重随大气温度的增加而增大	确定爬升限重时，逆风按逆风风量的50％计算	在高原机场，即使跑道较长，起飞重量也总是受到爬升的限制
3052	起飞重量较轻时，为提高后机身离地间隙，下列说法正确的是( )	较大襟翼	顺风起飞	较小襟翼设置	灵活温度起飞
3053	应急下降和急救用的补充氧气要求，在驾驶舱内值勤的每一飞行机组成员应提供不少于 2 小时供氧量,是飞机从其最大审定运行高度以恒定下降率用10分钟下降至（）米,并随后在此高度上保持110分钟所必需的供氧量？	3000	3600	4300	4500
3054	影响失速速度的因素有（）。	重量、过载、功率	过载、迎角和功率	迎角、重量和空气密度	迎角、重量、飞机构形
3055	在波音起飞分析表中，限制代码“T”表示？	轮胎限速	障碍物/改平高限制	刹车能量	场长限制
3056	在波音起飞分析表中，限制代码“V”表示？	VMCG	障碍物/改平高限制	轮胎限速	改进爬升
3057	在波音着陆分析表中，限制代码“A”表示？	进近爬升	场长限制	着陆爬升	刹车限制
3058	在波音着陆分析表中，限制代码“B”表示？	刹车限制	爬升限制	着陆爬升	胎速限制
3059	在波音着陆分析表中，限制代码“L”表示？	着陆爬升	刹车限制	爬升限制	场长限制

3060	在不改变飞机重量、飞行高度和飞行速度的前提条件下，使飞机重心位置从前向后移动，将会导致（）。	失速速度增大	经济巡航速度减小	航程增大	以上都是
3061	在小重量时重心如果太靠后，可能在松刹车起飞时会由于起飞推力产生的抬头力矩使飞机上仰、倾覆。重心后限会受此限制而前移，起飞推力的额定值（），重心后限前移得（）	越大 / 越多	越小 / 越多	都不对	越大 / 越少
3062	最佳巡航高度（ ）	随着质量的减小而增加，并且是燃油里程达到最大值的高度	必须保持座舱压力在 8000ft 的高度	随着质量的减小而减小	随着质量的增大而增大
3063	最大巡航高度受以下三个因素中的最小者限制，其中不包含（ ）	飞机速度	推力限制	机动能力限制	审定最大运行高度限制
3064	（ ）不是GPWS的主要警告方式或者说是GPWS的选装方式。	无线电高度喊话和决断高度警告	过大的下降率与过大的地形接近率	起飞或复飞后掉高度太多	非着陆形态不安全离地高度与低于下滑道太多
3065	（ ）不是气象雷达的作用。	探测潜在的飞行冲突	探测雷雨、湍流、风切变等危险区	探测前下方的地形	探测航路上的山峰等空中障碍物
3066	（ ）不具备灭火功能	APU	轮舱	厕所	发动机
3067	（ ）是次发动机指示	N1、燃油流量、滑油压力、滑油温度、滑油油量和EGT	N1、燃油温度、滑油压力、滑油温度、滑油油量和发动机振动指数	N2、燃油流量、滑油压力、滑油温度、滑油油量和发动机振动指数	N2、燃油流量、滑油压力、滑油温度、滑油油量和EGT
3068	（）情况下，按压氧气面罩人工放出按扭可使旅客氧气面罩放出	只有在空中的时候	任何时候	飞机有电	电瓶有电
3069	6个燃油泵电门在打开位，先使用（）的燃油	中央油箱	1号主油箱	2号主油箱	1号和2号主油箱
3070	737/320飞机用油时各油箱的先后程序是什么？	先用主油箱、后用中央油箱	先用中央油箱、后用主油箱	同时抽取主油箱和中央油箱	随机抽取油箱
3071	737备用液压系统给( )部件提供动力	反推、备用偏航阻尼器	方向舵	前缘襟翼缝翼（放出）	以上均正确
3072	A320当冲压空气按钮设置在ON位时,放气活门将:（）	关闭	每次都打开	当压差小于1psi时部分打开	当压差大于1psi时打开
3073	A320电传操纵系统的突出特点是()：	操纵信号可直接电力传递到舵面	操纵信号机械传递到飞行控制计算机	各主操纵面的偏转由电机传动	操纵信号电力传递中结合多台飞行控制计算机
3074	A320飞机的加油和供油顺序为()	加油和供油顺序均为先大翼油箱，后中央油箱	加油和供油顺序均为先中央油箱，后大翼油箱	加油顺序为先向中央油箱加油，再向大翼油箱加油，供油顺序为先由大翼油箱供油，再由中央油箱供油	加油顺序为先向大翼油箱加油，再向中央油箱加油，供油顺序为先由中央油箱供油，再由大翼油箱供油
3075	A320飞机机翼油箱各有（）个泵	机翼油箱中各有两个泵	没有燃油泵	机翼油箱各有一个泵	所有油箱中共有两个泵
3076	A320飞机设备不使用电加温防冰的是（）：	发动机防冰系统	驾驶舱风挡加温	探头加温	传感器加温
3077	A320飞机有几种起飞构型()	1	2	3	4
3078	A320飞机转弯半径随坡度角增加而（）。	增加	减少	不变	不确定
3079	A320飞机最大轮胎速度限制为()：	200KT	195KT	185KT	180KT
3080	A320机型机组氧气系统的正常压力为（）？	1500PSI	1800PSI	1850PSI	1950PSI
3081	A320经调节后的空气被分配给：	航空电子舱，客舱	驾驶舱，前后客舱	驾驶舱，货舱及客舱	驾驶舱，航空电子舱，客舱
3082	A320空客飞机有()台发动机驱动的发电机?	1	2	3	4
3083	A320内话系统能与谁通话:（）	客舱乘务员	驾驶舱内所有人员	地面机械	以上三项都对
3084	A320燃油泵使用什么进行冷却和润滑的?（）	滑油	液压油	燃油	燃油泵是机械泵,不需冷却和润滑
3085	A320如果失去绿系统，缝翼操作	正常	变慢	失去	变快
3086	A320如何检查油量指示处于降级方式？（）	油量指示为琥珀色且被框起	油量指示的后两位数字被短虚线代替，但无法确定那一侧受影响	油量指示的后两位数字被短虚线代替，必须调出ECAM燃油的页面，检查	对应受影响的油箱的油量指示在ECAM燃油页面上闪烁
3087	A320双发停车时，如何对绿系统增压（ ）。	用与冲压空气涡轮连接在一起的液压	用黄发动机泵	用黄电动泵	以上都不对
3088	A320提供姿态和航向信息的是（ ）系统。	惯性基准系统（INS）	大气数据系统（ADS）	飞行管理系统（FMS）	自动飞行系统（AFS）
3089	A320系列机型标准巡航重心位于（）	33%MAC	27%MAC	25%MAC	31%MAC
3090	A320系列机型的VMO/MMO为	350kt/0.82M	340kt/0.82M	350kt/0.84M	340kt/0.84M
3091	A320显示空速、高度等信息的是（ ）系统。	大气数据系统（ADS）	惯性基准系统（INS）	飞行管理系统（FMS）	自动飞行系统（AFS）

3092	A320型飞机在出现燃油泄漏的时候，着陆（）能够使用反推	可以使用	禁止使用	无法确定	根据跑道长度决定
3093	A320烟雾探测系统安装在（）	盥洗室，货舱和厨房	航空电子舱，货舱和盥洗室	航空电子舱和货舱	航空电子舱和厨房
3094	A320在哪里有飞行方式的显示？（）	MCP上	ADI上	HIS上	中央仪表板上
3095	A320增压座舱压力调节基本方法是：（）	控制座舱向外界的排气流量	控制供入座舱的空气流量	控制座舱内空气的流动速度	控制座舱空气的温度
3096	A320主交流汇流条的正常电源来自（）	交流汇流条1	交流汇流条2	应急发电机	静变流机
3097	A321飞机MEL规定的C类修复期限是多久？（）	3天	10天	120天	60天
3098	A321飞机乘客氧气面罩储存在哪里？（）	乘客服务组件内	座椅扶手内	乘客头顶储存室内	座椅靠背
3099	B737-800 TCAS（）探测到未安装有应答机的飞机。	不可以	可以	如果是同机型，可以	如果是民航航班，可以
3100	B737-800 飞行前准备程序中，对风挡雨刷的检查项目，应当（）	检查排雨剂量足够	转动雨刷证实可用	证实风挡雨刷收好	检查排雨剂在使用有效期内
3101	B737-800（）灯告知机组电源可用、活门位置、设备状态和乘务员或地面通讯，该显示是信息并不需要机组立即注意。	红色	琥珀	蓝色	绿色
3102	B737-800（）风挡可以从机外打开	机长或副驾驶侧2号	机长一侧2号	机长和副驾驶侧2号	副驾驶一侧2号
3103	B737-800（）风挡用左前风挡加热开关在ON位来进行加热？	L1，L2，L3	L1，L2，L3，L4，L5	只有L1	L2，L3，L4，L5
3104	B737-800()是主发动机指示。主发动机指示通常显示在中央前面板的上侧显示组件(DU)	N2和EGT	N1和EGT	N2和EGT	N1和N2
3105	B737-800（）为起飞、进近和着陆提供高增升力。	襟翼和缝翼	襟翼、缝翼和扰流板	襟翼、副翼和水平安定面	扰流板、副翼和水平安定面
3106	B737-8001 号主油箱和2 号主油箱之间的横向不平衡必须计划为零。在滑行、起飞、飞行或着陆时，偶然的油箱不平衡不能超过（	389	553	667	453
3107	B737-800W机型翼展长度大约（）米。	40	45	30	35
3108	B737-800冲压空气系统()。系统操作由组件通过冲压进气门的工作自动控制。	为热交换器提供冷气	为空调组件提供气源	为引气系统提供气源	控制外流活门，控制座舱高度
3109	B737-800的（）可防止外界大气压力超过座舱内部压力	负压差释放活门	舱压力控制器	客舱压力控制系统	客舱压力自动控制器
3110	B737-800的（）向热交换器提供冷却空气	冲压空气系统	再循环风扇系统	设备冷却系统	空调系统
3111	B737-800电气系统的基本操作原理（）	交流电源不能平行使用	交流电源可以和直流电源平行使用	所有的发电机汇流条可以自动和备用电源系统连接	任何电源不能平行使用
3112	B737-800方向舵脚蹬全踩下时，（）	在40节速度以上可控方向	在MCG速度以上可控方向	前起落架方向可偏转7度。	可控方向舵，不可操纵前轮方向
3113	B737-800飞机发动机在空中起动方法包括（）	B和C	风车起动	交输引气起动	APU启动
3114	B737-800飞机两台发电机失效后，由电瓶供电的直流汇流条包括（）	B和C和D	电瓶汇流条	热电瓶汇流条	备用直流汇流条、转换热电瓶汇流条
3115	B737-800飞机每边发动机内侧有（）襟翼，外侧有（）缝翼	两个 四个	两个 两个	四个 四个	四个 两个
3116	B737-800飞机气象雷达在地图方式，雷达用（）色表示地表	B和C和D	红	黄	绿
3117	B737-800飞机人工放起落架手柄盖板打开时，（）	B和C和D	管起落架手柄在任何位置，都可以人工放起落架	如果A液压系统压力可用，可以正常放起落架	不能收起落架
3118	B737-800飞机任一无线电高度表探测到无线电高度小于（）时，或空/地安全传感器在地面位时，反推装置即可以打开	10英尺	15英尺	35英尺	50英尺
3119	B737-800飞机氧气流向面罩时，在透明的氧气软管里就能看到一个绿色直线式流量指示器。氧气流量可持续约（）并且不能被关断	12分钟	14分钟	22分钟	10分钟
3120	B737-800盥洗室烟雾探测系统探测到烟雾时（）	主火警警告灯亮	MASTER CAUTION灯亮	驾驶舱无指示	火警铃响
3121	B737-800横滚操纵面包括液压驱动的（），转动任一驾驶盘可控制它们。	缝翼和襟翼	副翼和襟翼	缝翼和飞行扰流板	副翼和飞行扰流板
3122	B737-800后顶板琥珀色的 PASS OXY ON灯亮意味着（）	旅客氧气系统故障	旅客氧气系统开始工作、氧气面罩未	旅客氧气系统压力低	旅客氧气系统工作并且氧气面罩已经
3123	B737-800货舱的设计上（）	完全满足货舱火警时不会危及飞机或者机上人员的安全	密封并且不增压以允许新鲜空气的循环	设计和制造满足FAA 客舱等级A级的要求	左侧机身的下部
3124	B737-800机型运行机场消防等级最低为（）（不考虑降级）。	6	7	8	9
3125	B737-800机翼防冰是对机翼的（）部分提供防冰防护	前缘装置	为内侧的三块前缘缝翼	前缘襟翼	后缘襟翼
3126	B737-800驾驶舱空调空气来自（）	左空调组件	右空调组件	混合总管	再循环风扇
3127	B737-800可收放式着陆灯安装在()。这些灯可放出并()向前方照射。这些灯可在()放出	大翼后缘外侧整流罩,与飞机的水平线成夹角,任何速	机身的下部,平行于飞机的水平线,任何速度时	机身的下部,与飞机的水平线成夹角,达到襟翼速度	大翼后缘外侧整流罩,平行于飞机的水平线,达到襟翼

3128	B737-800客舱中有纸张起火，应该使用（ ）类型的灭火器灭火	海伦灭火器	氧化氮灭火器	水灭火器	二氧化碳灭火器
3129	B737-800每个机翼表面上各有（ ）个飞行扰流板	6	3	5	4
3130	B737-800偏航阻尼器有（ ）的能力	防止荷兰滚、提供阵风阻尼和转弯协	减小来自方向舵脚蹬的力反馈	阻止飞机长周期的颠簸并且放大阵风	使方向舵脚蹬踏板按比例地移动
3131	B737-800起飞过程中，空速达到（）节时，方向舵开始产生气动效应。	40	60	40—60	60—80
3132	B737-800前顶板机翼防冰活门打开灯（VALVE OPEN）明亮，表明（ ）	相应的机翼防冰控制活门在过渡中，或相应的机翼防冰控制活门位置与机翼防冰电门位置不	相应的机翼防冰控制活门打开	相应的机翼防冰控制活门关闭	相应的机翼防冰控制活门故障
3133	B737-800前风档的排雨系统包括（）。	雨刷和风挡上的永久排雨剂涂层组成	一个位于机长座位下的瓶装溶液	表面蒸汽化的加热装置	前顶板上的排雨剂开关
3134	B737-800使用备用电源时，（）不能加温	提供备用空速的皮托管探头	全温探头	迎角探测器	风挡
3135	B737-800无增压起飞和着陆的程序查阅（ ）	FCOM系统描述章节	FCOM手册正常程序	FCOM空中性能章节	FCOM手册补充程序
3136	B737-800巡航阶段左组件临时故障，右组件在高流量工作，为飞机提供增压和温度调节，最大飞行高度为（）。	最大认证升限	25000英尺	15000英尺	10000英尺
3137	B737-800在机组氧气面罩面板上的氧气流量量指示器里里出现黄色十字，表明:（ ）	正在提供纯氧气	面罩工工作正常	面罩可能有故障	氧气正在流动
3138	B737-800在开始刹车之后，飞行员的（ ）操作动作不会使该系统立即解除预位并使 AUTO BRAKE DISARM 灯亮	提供人工刹车。	将减速板手柄置于下卡位	前推推力手柄，接地后的前 3秒钟除外	断开自动驾驶
3139	B737-800正常程序是供受过训练的机组使用的，每个机组成员根据各自责任区凭（ ）并按面板巡视流程完成。	记忆	简令卡	正常检查单	快速检查单
3140	B737NG的APU可以在地面或者空中同时向所有空调组件提供引气？	正确	错误	需根据具体飞行速度确定	需根据具体飞行高度确定
3141	B737NG的单个空调组件在高流量能够在飞机最大认证升限以内保持增压和可接受的空调	正确	错误	只能保持增压	只能保持温度
3142	B737NG飞机机翼防冰系统通过使用引气对（）提供保护。	内侧前缘缝翼	外侧前缘缝翼	前缘襟翼	前缘襟翼和缝翼
3143	B737NG飞机如果飞行中遇到大雨，应将发动机起动电门放到（）：	连续位	地面位	关断位	飞行位
3144	B737NG飞机上装有几套惯性基准系统	1	3	4	2
3145	B737NG机翼油箱中各有几个泵?	所有油箱中共有两个泵	机翼油箱中各有两个泵	没有油箱泵,因为油箱是空气增压的	机翼油箱中各有一个泵
3146	B737NG驾驶舱气源由哪个组件提供（ ）。	左组件	右组件	备用组件	EEC
3147	B737NG有几个空调组件（ ）。	1	2	3	4
3148	B737飞机___气压高度以上不放襟翼。	41000英尺	17000英尺	20000英尺	3000英尺
3149	B737飞机发动机整流罩使用的是（ ）防冰	电防冰	电防冰和引气防冰	无防冰	引气防冰
3150	B737飞机驾驶舱风挡玻璃使用的是（ ）防冰	电防冰	引气防冰	电防冰和引气防冰	无防冰
3151	B737飞机设置油滤旁通活门是因为	温度高时旁通活门打开	两条油路同时供油	温度高时旁通活门打开，确保两条油路同时供油	油滤堵塞时，旁通活门打开，保证供油
3152	B737飞机首先使用中央油箱的燃油，再使用主油箱的燃油，原因是:	中央油箱泵产生的压力比主油箱大	打开中央油箱单向活门的压差比主油箱大	打开中央油箱单向活门的压差比主油箱小	主油箱泵无压力直到中央油箱LOW PRESSURE、灯亮并且中央油箱关闭.
3153	B737飞机油箱的加油顺序是（）	先主油箱，后中央油箱	先中央油箱，后主油箱	按位置从左到右	按位置从右到左
3154	B737机型，以下哪一个飞机系统故障，不影响飞机在RVSM空域运行（）	自动驾驶	自动油门系统	TCAS	高度警戒系统
3155	B737内话系统能与（ ）通话	客舱乘务员	驾驶舱内所有人员	地面机械	以上三项都对
3156	B737型飞机起飞一发失效，使用最大可用推力的时间是（）。	15分钟	10分钟	8分钟	5分钟
3157	CCAR规定内部应急灯必须满足下列什么条件？（）	在飞行机组操纵台上或客舱里某处人工打开	可自动打开	遇到过大负荷时自动打开	在滑行和所有的飞行操作中打开或预位
3158	FMGC的功能是（ ）	飞行引导和飞行包线保护	飞行管理和飞行包线保护	飞行管理和飞行引导	飞行包线保护和偏航坐标轴控制
3159	FMGC的正常操作是( )	一次只能有一台FMGC工作	FMGC1优先，FMGC2备份	FMGC按主动/随动原则工作	FMGC独立工作
3160	FMGS的组件包括（ ）	两个FMGC-两个MCDU-两个FAC-两个FCU	两个FMGC-两个MCDU-两个FAC-一个FCU	两个FMGC-两个MCDU-两个FAC-两个ECAM	两个FMGC-两个MCDU-两个ECAM-一个FCU
3161	TAWS的中文名称为（）。	机载防撞系统	除防冰系统	地形提示和警告系统	飞行数据记录器
3162	按横侧正常法则，当坡度达到多少度时，坡度保护启动?	>45度	>33度	>67度	>70度

3163	按下音响控制面板（ACP）上的MECH键：	可通过耳机与地面机械通话	可通过音响控制面板内话按钮与地面机务人员通话	可通过音响控制面板按钮与地面机务人员通话	可通过音响控制面板内话按钮与乘务员通话
3164	备份刹车系统使用的液压系统是：	黄液压系统	液压备压瓶（增压）	A+B	都不对
3165	波音飞机的液压系统有（ ）套	三套：A、B、备用	两套AB	四套	一套
3166	波音飞机可以使用交输活门进行燃油平衡的阶段为	起飞爬升阶段、盘旋下降阶段	起飞爬升阶段、航路巡航阶段	航路巡航阶段、盘旋下降阶段	所有飞行阶段
3167	操纵飞机升降舵是为了使飞机（）	绕纵轴作旋转运动	沿飞机纵轴方向运动	绕横轴转动	沿飞机横轴方向运动
3168	测试飞行记录仪系统时，（） 。	可以清除最多1h的信息	可以清除最多2h的信息	可以清除至测试时累计1h的信息	必须清除至少1h的旧记录，使得测试
3169	冲压空气入口折板（ram air inlet flap）的作用是（ ）	当双组件失效时保证客舱通气	给组件压缩机提供空气	调节通过热交换器的主空气流量	以上都对
3170	冲压空气涡轮可以在地面自动伸出吗？	能	不能	高原机场可以	都不对
3171	冲压空气涡轮在放出后如何收起：（ ）	飞行中	地面	地面和飞行中	任何时候
3172	冲压空气系统作为二级热交换器提供冷却源，（ ）对进入组件的热空气进行降温。	仅可在地面	仅可在空中	可在地面或空中	以上说法都不对
3173	除冰/防冰后如不能确定飞机的表面清洁状况,飞机不能起飞,机长应采取如下哪些措施？a请地面有资格的维修人员进行检查并确认 b重新进行除冰/防冰 c将飞机移到远机位	abc	ab	ac	bc
3174	除了给发动机供油外，燃油还有什么用途？	冷却IDG滑油	冷却发动机滑油	以上A和B	都不对
3175	大气测量系统直接输入的参数有（ ）	静压、全压	净温总温	迎角攻角	以上均正确
3176	当APU供气时,把组件流量选择电门放到LO位,组件会产生（ ）	高流量	低流量	正常流量	无法确定
3177	当APU为空调组件供气时,如区域温度不能满足,空调组件将送信号给下列（ ）装置要求增加空气流量	空调组件冲压空气进气风门	APU电子控制盒	空调组件流量控制活门	以上都不对
3178	当飞机按照仪表飞行规则飞行时，必须安装下列哪一种导航设施？	VOR和DME	ADF和DME	VOR	ADF
3179	当飞机发生了MEL中没有保留项目的故障时（）	可按机组经验判断是否放行	可寻找CDL	不能放行	可正常放行
3180	当飞行扰流板用于辅助飞机横侧向操纵时，一般需要（）	打开两侧机翼的扰流板	关闭两侧机翼的扰流板	打开副翼上偏一侧的扰流板	打开副翼下偏一侧的扰流板
3181	当航道偏离杆偏向右边时，说明（）	飞机应向上修正	飞机应向下修正	飞机应向右修正	飞机应向左修正
3182	当皮托进气口边缘结冰，但排水管没有，空速表如何指示（）	指示降到0	指示到99	指示升至最大值	保持不变，但上升时数值增加
3183	地面电源可以向飞机上的（）	重要负载供电	应急设备供电	以上答案都不对	全部负载供电
3184	对高涵道比涡扇发动机，外涵推力一般占总推力的（）	70%～80%	50%～60%	90%以上	80～90%
3185	对起落架提供液压，速度最多可达到：	280KT	任何速度	260KT	与飞机重量有关
3186	对于737NG飞机，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	打开燃油交输活门	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
3187	对于A320飞机，先使用（）油箱的燃油？	中央油箱	1号主油箱	2号主油箱	1号和2号主油箱
3188	对于A320系列机型，APU引气活门是否比发动机引气活门有优先权?	是	否	根据实际情况	以上都不对
3189	对于A320系列机型，GPS 信号干扰包括？	以上全部	GPS 信号阻断（GPS Jamming）	GPS 信号欺骗（GPS Spoofing）	以上都不对
3190	对于A320系列机型，GPS失效签派员的处置建议有？	以上全部	签派员和机组在航前应检查航线是否经过 GPS信号异常高发地区，共同评估航路和进离场导航要求的影响，以及MEL 项目的影响，做好导航偏差和EGPWS 误警告等	机组和签派员应加强对飞机位置和GPS 位置信号的监控。	以上都不对
3191	对于A320系列机型，出现双液压故障，机组应该报（）通知管制员	MAYDAY	PANPAN	不需要	以上都不对
3192	对于A320系列机型，当出现哪种情况，需要就近安全机场落地	双液压故障	黄系统故障	蓝系统故障	绿系统故障
3193	对于A320系列机型，发动机地面出现超温现象，一般怎样处理（）？	停场排故	使用降温冷却装置给发动机降温	立即二次启动，如果正常可以继续执行航班。	不用做任何工作，继续执行航班。
3194	对于A320系列机型，飞行中监控ANP值什么情况下不可继续运行RNP程序：	ANP>RNP	ANP<RNP	任何情况下都可以运行	以上都不对
3195	对于A320系列机型，飞行中能够造成飞机重心移动的事件不包含哪项	飞行速度变化	飞机构型变化	燃油消耗	旅客走动

3196	对于A320系列机型，高压空气由谁提供：	发动机1和/或发动机2引气系统，APU加载压气机，高压地面连接	发动机1和/或发动机2引气系统	发动机1和/或发动机2引气系统，APU加载压气机，	以上都不对
3197	对于A320系列机型，交输供油活门（X-FEED VALVE）的作用是（）	使燃油能从一侧油箱供给两发动机或从两侧油箱供给一台发动机	使燃油能从中央油箱供给两发动机或一台发动机	使燃油能从通风油箱供给两发动机或一台发动机	使燃油能从中央油箱供给APU
3198	对于A320系列机型，具备高高原能力的A319机型最大起降海拔高度为	14500ft	14100ft	9200ft	39800ft
3199	对于A320系列机型，所需最小跑道宽度是	45M	60M	30M	25M
3200	对于A320系列机型，以下哪种情况会导致自动驾驶脱开？	双液压故障	黄系统故障	蓝系统故障	绿系统故障
3201	对于A320系列机型，以下为GPS信号丢失的原因有（）？	以上全部	GNSS卫星异常	无线电干扰	飞机系统故障
3202	对于A320系列机型，有中央油箱泵的A320/319发动机供油逻辑是（）	先中央油箱供油然后内侧油箱供油，低油位后外侧油箱给内侧油箱供油	先中央油箱供油然后外侧油箱供油最后内侧油箱供油	先大翼外侧供油然后内侧油箱供油最后中央油箱供油	先大翼内侧供油然后外侧油箱供油最后中央油箱供油
3203	对于B737,什么时候皮托管要加热	正常情况下在飞行中加热，在地面上只需低热	仅在飞行中	仅在结冰条件下	在地面上
3204	对于B737NG飞机，液压系统正常压力值是多少？	2500PSI	2000PSI	3000PSI	3500PSI
3205	对于双发飞机而言，决定哪一台发动机为“关键“发动机的标准是（）	推力中心线离机身中心线远的那台发动机	推力最大的那台发动机	推力中心最靠近机身中心线的那台发动机	由制造厂家设定的产生最有用推力的那台发动机
3206	对于正常布局的飞机，提供其滚转阻尼力矩的主要部件是（）	机翼	升降舵	水平尾翼	垂直尾翼
3207	多普勒气象雷达主要用来探测（）	机场不同方向的能见度	云顶、云底高和云的层次	各高度上的风向、风速，湍流，强的风切变	各种不同的降水
3208	多数大型民航飞机的增升装置包括 （）	前缘襟翼和后缘襟翼	前缘襟翼、前缘缝翼和后缘襟翼、扰	前缘襟翼、前缘缝翼和后缘襟翼	前缘襟翼、后缘襟翼和副翼
3209	发动机参数显示在哪里?	PFD	ND	E/W发动机/警告显示	以上都不对
3210	发动机过热和火警探测系统由（ ），发动机灭火系统（ ）。	电瓶汇流条供电，热电瓶汇流条供电	主汇流条，转换汇流条	转换汇流条，直流汇流条	交流汇流条，直流汇流条
3211	发动机灭火瓶有（ ）个。	1	2	3	4
3212	发动机引气的作用( )	机翼整流罩加温防冰	饮用水和液压系统增压	发动机启动	以上均正确
3213	发动机指示与机组告警系统的英文缩写为（）	EICAS	ACAS	ACARS	MCDU
3214	反伺服片的作用是（）	通过向正确的方向偏转减小主飞行操纵的操纵力	对于在飞行中不同的速度调整速度尾部载荷，得到中和的操纵力	防止操纵面由于气动力移动到完全偏转位置	人工反转时实施飞行操纵
3215	防滞的原理是（）。	比较四个机轮的速度差	将机轮速度与飞机基准速度比较	比较左右起落架机轮速度	比较前后起落架机轮速度
3216	飞机的迎角是（）。	飞机纵轴与相对气流的夹角	机翼弦线与相对气流的夹角	机翼弦线与水平面的夹角	飞行轨迹与水平面的夹角
3217	飞机的油箱一般包括( )	中央油箱、主油箱、机翼或机身辅助油箱机外挂式副油	机翼或机身辅助油箱机外挂式副油箱	机身中央油箱	机翼主油箱
3218	飞机的纵向、方向、横侧静稳定力矩依次主要由下列（）部件产生。	水平尾翼、垂直尾翼、机翼	机翼、垂直尾翼、水平尾翼	水平尾翼、机翼、垂直尾翼	机翼、水平尾翼、垂直尾翼
3219	飞机的最大改平高度受到（）。	起飞速度限制	起飞推力限制	障碍物高度限制	起飞推力使用时间限制
3220	飞机电源系统（ ）给飞机各系统提供控制、工作、指示电源。	仅在地面	仅在空中	在地面和空中	以上说法都不对
3221	飞机风档电热防冰加温元件的安装位置是（）	风档玻璃内表面	风档玻璃的外表面和内表面	风档玻璃夹层中	风档玻璃外表面
3222	飞机机身中部的机腹与机顶各有一红色的高频闪闪灯，称为	防撞灯	航行灯	着陆灯	跑道脱离灯
3223	飞机控制操控机械构造属于( )	人力驱动	液压驱动	电动助力	以上均正确
3224	飞机能承受的最大余压值取决于（）	飞机的最大重量	座舱的结构强度	飞机最大飞行高度	飞机最大座舱高度
3225	飞机气密座舱压力调节的基本方法是（）	调节向外界的主动排气量	调节向座舱内的供气量	调节向座舱外的漏气量	调节发动机功率
3226	飞机气热法防冰的部位通常有（）	机翼、尾翼前缘；发动机前缘整流罩；进气导向叶片；飞机操纵面	螺旋桨桨帽；机翼、尾翼前缘；风档玻璃	发动机前缘整流罩及螺旋桨叶；机翼前缘	机翼、尾翼前缘；发动机前缘整流罩；进气导向叶片；风档玻璃
3227	飞机前缘缝翼的增升原理主要是（）	推迟附面层分离	加速附面层分离	增加翼型弯度	增大机翼上表面的曲率

3228	飞机上的灭火系统不可安装在以下哪个部位（）	APU	货舱	电子设备舱	发动机
3229	飞机系统的加油方式分为（ ）和压力加油	重力加油	动力加油	吸力加油	手动加油
3230	飞机液压系统的工作压力越高、流量越大，	液压传动功率就越大	液压传动速度就越低	液压油泵的转速就越高	液压油的温度越低
3231	飞机在低速滑行过程中飞机风挡排雨方式为（）	发动机引气吹散雨滴	风挡电加温除冰除雾	飞机雨刮器	相对气流吹散雨滴
3232	飞机在跑道入口时的指示空速确定的飞机类别中，C类飞机标准为：	169－223km/h（91－120kt）	224－260km/h（121－140kt）	261－306km/h（141－165kt）	以上都不对
3233	飞机在跑道中心线上，准备起飞，如需预设航向233度，则（ ）	拔除航向旋钮以解除导航方式预位，调233度并按入接	转动航向旋钮调233度并拔出接通	转动航向旋钮调233度，当ATC允许转到233度时拔出	以上都不对
3234	飞行操纵计算机是：	两台升降舵幅翼计算机，两台扰流板升降舵计算机，三台飞行增稳计算机	两台升降舵副翼计算机，三台扰流板升降舵计算机，两台飞行增稳计算机	三台升降舵副翼计算机，两台扰流板升降舵计算机，两台飞行增稳计算机	都不对
3235	飞行机组应正确使用气象雷达，采取有效措施应对飞行中出现 的雷暴、晴空颠簸和低空风切变。以下（ ）情况，建议保持雷达常开	云中	夜间，外部光线不足以判明是否有云体	云外，但前方航路视线被云体遮挡	以上全部
3236	飞行计划的建立使用了：	导航数据库的信息	性能数据库的信息	导航数据库和性能数据库的信息	机组手工输入不依靠数据库
3237	飞行计划中所选用的飞机位置是由（ ）计算的	FMGC的飞行引导部分	FMGC的飞行管理部分	DMC	MCDU
3238	飞行员在进行水平转弯时应该:	增加速度	减少速度	增加迎角	减少迎角
3239	飞行中，A320蓝电动泵失效，蓝系统：（）	失效	可由冲压空气涡轮（RAT）恢复	可由动力传输组件（PTU）恢复	以上B和C
3240	飞行中，A320在只有电瓶供电的情况下，电瓶可以提供至少多长时间的备用电源？（）	30分钟	20分钟	35分钟	充满电的电瓶：30分钟，未充满电的电瓶：不能确定
3241	飞行中，B737-800两个电瓶供电的情况下，电瓶可以提供至少( )时间的备用电源	30 分钟	充满电的电瓶：60分钟，未充满电的电瓶：不能确定	120 分钟	60 分钟
3242	俯仰正常法则提供（ ）	机动保护+大迎角保护+高速保护+俯仰姿态保护	机动保护+俯仰姿态保护+低速稳定性	机动保护+俯仰姿态保护+高速保护	机动保护+大迎角保护+高速保护
3243	辅助动力装置作用( )	提供引气用于发动机启动或空调系统、APU的交流发电机提供辅助交流电	补充系统、维持系统压力	协助泵共同供油	存储燃油
3244	副翼卡阻时，可用于横侧操纵的是（）	扰流板	前缘襟翼	后缘襟翼	偏航阻尼器
3245	高的外界大气温度对涡轮发动机的影响是（）。	由于空气密度的减小，推力增加	由于空气密度的增加，推力减小	由于空气密度的减小，推力减小	
3246	高涵道比涡扇发动机常用什么表征发动机的推力（）	进气压力	排气温度	进气量	发动机的压力比
3247	高原型飞机的特性通常不包括：（）	货舱灭火系统	环境包线	增压系统	氧气系统
3248	给飞机加油时应注意的事项是（）。	正确的燃油牌号	正确的油量单位	飞机接地以防火	包括A、B和C
3249	根据A320 RNP APCH 与 AR 检查单，实施RNP AR前，需要有（）GPS?	2	1	0	3
3250	根据发动机转速表和喷气温度表的指示，可以了解涡轮喷气发动机的（）	推力	压力	阻力	废阻力
3251	关于A321飞机中央油箱泵叙述正确的是（）	所有型号均没有燃油泵	所有型号均有两个燃油泵	所有型号均有一个燃油泵	旧型号有燃油泵，新型号没有燃油泵
3252	关于防冰系统限制说法错误的是（ ）。	除爬升和巡航期间温度低于-40° C SAT外，当存在结冰条件或预计出现结冰时，在所有地面运行和飞行运行期间，发动机防冰系统必须在“ON	在所有结冰条件下，包括温度低于-40° C SAT时，在下降前和下降期间，必须打开发动机防冰系统。	当外界大气温度（OAT）高于10℃（50oF）时，在地面可以使用机翼防冰。	不要使用机翼防冰来代替必须按照操作规则进行的地面除冰/防冰及检查程序。
3253	关于风挡加温图层的说法正确的是（ ）。	1号风挡的加温涂层在玻璃内层，可防止雾的形成。	1号风挡的加温涂层在玻璃外层，可防止结冰。	4号窗户的加温涂层在玻璃内层，可防止结冰。	5号窗户的加温涂层在玻璃外层，可防止雾的形成。
3254	关于旅客氧气系统说法正确的是（）	旅客氧气电门接通且座舱高度大于10000英尺打开	座舱高度大于14000英尺自动打开	无法人工打开	座舱高度大于10000英尺自动打开
3255	关于液压系统失效，说法错误的是（ ）。	液压A系统失效，则需要使用左发动机反推装置的备用系统。	液压A系统失效，地面和内侧飞行扰流板、前轮转弯和自动驾驶A通道不工作。	液压B系统失效，则使用备用放后缘襟翼操作，这将自动接通备用系统而为放前缘装置和右发反推操作提供液	液压B系统失效，偏航阻尼器、外侧飞行扰流板、自动刹车系统和自动驾驶B通道不工作。起落架必须人工伸

3256	关于应急程序使用，说法正确的是（ ）。	记忆(RECALL)的项目是要求立即采取措施的项目。	参考(REFERENCE)项目则不是在时间允许时尽快完成的项目。	记忆(RECALL)的项目和参考(REFERENCE)项目均是要求立即采取措施的项目。	记忆(RECALL)的项目是在时间允许时尽快完成的项目。
3257	广泛应用于现代民航干线飞机的航空发动机类型是（）	涡桨发动机	涡喷发动机	活塞式发动机	涡扇发动机
3258	海伦灭火瓶可用于：	电器和燃油着火	织物、纸或木料着火	油脂着火	其他选项都对
3259	航空股份B737-800飞机氧气配备情况（）。	瓶氧	化学氧	瓶氧和化学氧	无氧气能力
3260	航空燃气涡轮发动机内什么气体压力最高（）	发动机进气道	压气机出口	燃烧室出口	尾喷管出口
3261	何时出现琥珀色高度闪烁：	当飞机低于最低下降高度时	当飞机偏离其所选的高度或高度层时	以上两项都正确	以上都不对
3262	衡量航空发动机可靠性的主要指标是什么（）	发动机的维护率	发动机的总寿命	发动机的放行率	发动机的空中停车率
3263	机翼防冰控制活门是由AC马达作动的。活门打开时，引气流通过三个前缘内侧缝翼，然后排到机外。当缝翼在（）位置时，机翼防	UP位	1-15位	5位	无论什么位置
3264	机翼防冰系统通过使用（）对三个内侧前缘缝翼提供保护。	电加温	不加温	化学加温	引气加温
3265	机翼后掠设计的最大优点是什么（）	显著提高临界马赫数	改进飞机在高速飞行时的操纵性	降低空气压缩性的影响	显著降低临界马赫数
3266	机翼油箱泵按钮上的琥珀色失效灯（ ）燃亮	供油压力下降时	油泵未通电时	无故障时按钮在off位	机翼油量油箱油量少于750kg
3267	机载防撞系统的英文是( )	ACAS	ACARS	GPWS	CPDLC
3268	机载设备FMC定位的优先级	VOR/DME	NDB	GNSS	DME/DME
3269	基本交流汇流条通常由什么供电?	1号交流汇流条	2号交流汇流条	应急发电机	以上都不对
3270	加满油后，油箱仍有（ ）膨胀空间保证燃油不至于溢出	A.1%	B.2%	C.5%	D.8%
3271	驾驶舱话音记录和飞行记录信息将用于（）。	判断可能导致的事故的原因	判断一次事故的负责人	作为民事责任判决或证实操作的证据	以上都不对
3272	驾驶舱话音记录器工作于( ) 。	开始启动发动机至发动机关车前检查单的完成	开始启动发动机前至结束全部飞行时检查单的完成	开始滑行至结束全部飞行时检查单的完成	开始滑行至发动机关车前检查单的完成
3273	驾驶舱中，在（ ）可以查看机组氧气压力。	后顶面板的飞行机组氧气压力指示器	PFD	副驾驶座位后面的P-6板上	机长座位后面的P-18板上
3274	驾驶舱中手轮提供的前轮转弯角度为：	85度	70度	75度	67度
3275	简单前缘襟翼达到增升目的的原因是（）	增大机翼切面的弯曲度	延缓机翼的气流分离，提高临界迎角	增加机翼面积	降低临界迎角
3276	襟翼的操作限制高度为（ ）。	14,000英尺气压高度	17,000英尺气压高度	20,000英尺气压高度	21,000英尺气压高度
3277	经调解后的空气分配给（ ）	驾驶舱,货舱及客舱	驾驶舱,前后客舱	驾驶舱,航空电子舱,客舱	
3278	具备延伸前重心的A320机型，重心位置在哪个位置之前时需要基于延伸前重心计算起飞	27%MAC	25%MAC	31%MAC	33%MAC
3279	空调组件设置在ON位,会以下列（ ）方式工作	自动且各自独立	人工且各自独立	自动,空调组件1主动,空调组件2随动	以上都不对
3280	空气循环制冷系统的冷却装置包括（ ）	轮	风扇和蒸发器	蒸发器和冷凝器	风扇和压气机
3281	来自发动机的引气：	是利用来自发动机风扇段的冷空气引气，通过热交换器	在被各系统使用前不被冷却	仅仅空调部分的空气冷却	用环境空气冷却
3282	蓝系统可以操纵（ ）	襟翼	缝翼	襟翼和缝翼	以上都可以
3283	离开压气机的空气进入燃烧室，其中（）	50%用于燃烧，50%用于冷却	小部分用于燃烧，大部分空气用于冷却	小部分用于冷却，大部分用于和燃油混合燃烧	全部用于和燃油混合燃烧
3284	磷酸酯基液压油的颜色( )	紫	红	蓝	紫
3285	绿系统和黄系统能否互相交换液压油：	不能	能，通过动力传输组件	能，泄漏时交换液压油	都不对
3286	每次飞行都需要完成的程序是（ ）。	正常程序	补充程序	非正常程序	应急程序
3287	门限时间（Threshold time）：在标准条件下静止大气中以经批准的一台发动机不工作时的巡航速度飞行（）分钟对应的飞行航程（以时间表示）（以两台涡轮发动机为动力的飞机）或（）分钟对应的飞行航程（以时间表示）（以多于两台涡轮发动机为动力的	60；120	60；180	75；120	75；180
3288	民航飞机正常工作时振动载荷系数一般在（）	7-8g	8-9g	3-4g	5-6g
3289	目前，机载气象雷达还不能有效地探测到()	雷雨	干雪、干冰雹	小冰雹、小雨	雨夹雪
3290	哪个不是化学氧气系统的特性?	有一个独立的化学发生器，拉下面罩后即被启动。其后，不能停止氧气	氧气流量和供氧压力与客舱高度有关	对旅客的供氧有一个特定的时间段如13或22分钟	对于这种系统预先就确定了最大飞行剖面
3291	哪台计算机生成红色警告:	飞行警告计算机	显示管理计算机	系统数据采集集中器	以上都不对

3292	哪些操纵面用于减小升力?	所有扰流板	扰流板1到3	扰流板1到4	扰流板1到2
3293	内侧副翼通常在什么时候使用(　)。	低速和高速飞行	高速飞行	低速飞行	地面
3294	能否在VHF和PA上同时发话:	绝不能	能,按下无线电调节开关和PA键	能,用驾驶杆按下通话按钮和PA键	可以
3295	旁通活门的主要作用是（ ）	减少去增压级的空气流量	调节组件出口温度	增加去涡轮级的空气流量	以上都对
3296	喷气发动机点火嘴装在( )	燃烧室	高低压压气机之间	尾喷管后	高低压涡轮之间
3297	喷气燃料具有哪些优点（ ）	其密度大、发热量高、蒸气压高和热稳定性好	其密度小、发热量高、蒸气压高和热稳定性好	密度大、发热量高、蒸气压低和热稳定性好	其密度小、发热量高、蒸气压低和热稳定性好
3298	起落架的位置由（ ）指示	中央仪表板上的一个面板，ECAM或目视检查机翼	中央仪表板及顶板上的一个面板	只有ECAM	中央仪表板上的一个面板及ECAM
3299	起落架放出后，飞机最大速度为:	300kt/M . 70	280kt/M . 67	260kt/M . 60	与飞机重量有关
3300	气源系统的工作由谁控制和监控:	一台引气监控计算机	两台引气活门计算机	两台引气监控计算机	三台引气监控计算机
3301	前轮转弯的动力由谁提供:	液压系统	电气系统	A或B	A和B 共同提供
3302	前缘缝翼的工作原理是( )	改变机翼弯度增加升力	改善上翼面绕流，延缓气流分离	改善下翼面绕流，延缓气流分离	将下翼面高压区的气流引向上翼面，延缓气流分离
3303	燃油泵发生故障利用重力供油时应当考虑当前飞行高度和在该高度上的持续时间的原因是（ ）	油箱中潜在的气体在一定高度持续相当时段后不再被认为可能形成气拴	油箱中潜在的气体在一定高度未能持续相当时段将被认为可能形成气拴，	油箱中潜在的气体未在一定高度上持续相当时段将被认为可能形成气拴，	以上都对
3304	燃油增压泵失效时,供油方式( )	飞机重力供油	燃油提供将中断	发动机抽吸供油	燃油系统电源抽供油
3305	人工燃油前传输过程中，燃油从配平油箱传输到（ ）	内侧油箱	外侧油箱	中央油箱	以上都不对
3306	如果A320所有主发电机都故障会出现什么情况？（）	冲压空气涡轮自动放出并为黄系统供电，黄系统驱动应急发电机（假定前	冲压空气涡轮放出并与应急发电机机械连接	冲压空气涡轮放出并为蓝系统供压，蓝系统驱动应急发电机（假定前轮收	必须人工放出冲压涡轮
3307	如果飞机全压管堵塞，飞机空速表指示的变化情况是（）	飞机爬升时空速表指示偏高，飞机下降时空速表指示偏	空速表将像高度表一样工作	空速表将指示到0	空速指示正常，没有任何变化
3308	如果仅有1台可携带的电池充电的扩音器,应装在飞机的什么位置?（）	客舱最后面的位置	客舱的中部	客舱的最前面位置	客舱中靠机翼紧急出口位置
3309	如果绿系统的发动机泵和电动泵均故障，当冲压空气涡轮人工接通按钮按下时（ ）	绿液压系统由冲压空气涡轮增压	应急发电机供电	绿液压系统增压且应急发电机工作	以上都不对
3310	如果上游气压低，高压活门将（ ）	通过气源关闭	打开	电动关闭	电动打开
3311	如果失去ECAM上部显示,发动机警告显示自动转换到ECAM下部显示,如果需要系统显示,必	关掉对应的ECAM显示选择器	按下并保持相应的系统按钮	自动显示	按下调用钮
3312	如果在A320驾驶舱内装有警告灯、戒备灯和提示灯，灯的颜色分别是下列哪种组合？	红色、琥珀色、绿色	红色、琥珀色、白色	红色、琥珀色、蓝色	琥珀色、红色、白色
3313	如果在无线电管理面板1上选择VHF2，选择灯在何处燃亮？	只在无线电管理面板1	只在无线电管理面板2	无线电管理面板1和无线电管理面板	都不对
3314	如果主飞行显示故障,主飞行显示图像会转到导航显示上:	自动	人工或自动	人工	以上都不对
3315	刹车方式包括：	正常带或不带防滞，备份不带防滞，停留刹车	正常带防滞，备份不带防滞，停留刹车	正常或备份带防滞，备份不带防滞，停留刹车	都不对
3316	上部ECAM显示中FOB（机上燃油指示）周围出现琥珀色半方框表示（ ）	燃油量指示不精确	部分燃油不能使用	燃油量指示错误	以上都不对
3317	什么情况下需要考虑打开防冰？	OAT或者TAT小于等于10摄氏度	空气中有可见湿气	A和B	都处于打开状态
3318	什么时候开始做下降准备？	距离下降顶点80NM	距离下降顶点10分钟	A或B	A和B
3319	升降舵，副翼，扰流板是：	液压驱动，机械操纵	电气驱动，液压操纵	液压驱动，电气操纵	电气驱动，电气操纵
3320	速度高度航向引导目标显示在：	主飞行显示上(PFD)	导航显示上	MCDU显示上	头顶版上
3321	所有喷气发动机均装备（）	三套高能点火系统	四套高能点火系统	双套高能点火系统	单套高能点火系统
3322	通常应用于现代运输机机翼前缘防冰的方法是（）	机械除冰	电热防/除冰	热水除冰	热空气防/除冰
3323	外侧副翼通常在什么时候使用？（）	只在低速时	只在高速时	低速和高速飞行	地面滑行
3324	为防止在高高度上由于马赫增加而使结构过载，所以B737机型在（ ）英尺以上不要放襟	25000	10000	15000	20000
3325	为了擦除客舱话音记录仪的录音（ ）	按一次擦除按钮	在空中，按下擦除按钮2秒钟	在地面，按下擦除按钮2秒钟以上并且停留刹车处于ON	以上都不对
3326	为了确定飞机的位置，FMGC用来自（ ）的数据	DME,VOR或ILS系统	时钟加地速计算	三个ADIRS	以上 A和C
3327	为了在发动机开车前启动话音记录仪，必须按下：	地面控制按钮	客舱话音记录仪擦除按钮	客舱话音记录仪测试	都不对
3328	温度控制部件通过（ ）提供控制信号。	温度选择旋钮	双通道温度调节器	温度传感器	过热电门
3329	涡桨、涡轴和小推力的涡扇发动机启动通常采用	燃气涡轮启动机	空气涡轮启动机	手动启动机	电动启动机

3330	涡轮发动机驱动的运输类飞机不得以大于该飞机相关手册中规定的重量起飞,在该重量下，预定净起飞飞行轨迹以（）英尺的余度超越所有障碍物,或者能以一个特定距离侧向	25	30	35	45
3331	涡轮发动机有两个主要参数，一是涵道比：高涵道比涡轮风扇发动机是指（），另一个	内涵道比外涵道；发动机排气温度	内涵道比外涵道；N1转速	外涵道比内涵道；发动机排气温度	外涵道比内涵道；N1转速
3332	涡轮螺旋桨式发动机的最小的燃油消耗通常在哪一个高度范围获得（）	25，000英尺至对流层顶	10，000英尺至25，000英尺	对流层顶至45，000英尺	25，000英尺至45，000英尺
3333	涡轮喷气动力飞机的签派单中列为备降机场的机场,应当能使该飞机在到达该备降机场在跑道有效长度的（）%以内完成全停着陆。	60	75	100	115
3334	涡轮喷气发动机主要由（）	进气道、压气机、燃烧室、涡轮和尾喷管组成	低压压气机、高压压气机、燃烧室、高压涡轮和低压涡	内、外涵道、压气机、燃烧室、涡轮和反推装置组成	进气道、压气机、燃烧室、涡轮组成
3335	涡轮喷气式或涡轮螺旋桨式发动机的最重要的限制因素是：	限制压缩机速度	限制扭矩	限制燃烧产生能量	限制排气温度
3336	涡喷发动机的燃气发生器包括（）	压气机、燃烧室和尾喷	压气机、燃烧室和涡轮	进气道、燃烧室和涡轮	燃烧室、涡轮和尾喷管
3337	涡扇发动机的什么部分向航空器提供增压空气（）	压气机	进气	燃烧	进气道
3338	无线电高度在主飞行显示的什么地方显示:	在姿态球的底部	在高度刻度上	两处都有	以上都不对
3339	无线电管理面板的用途是什么（）。	选择无线电频率	当MCDU故障时选择导航设备	以上两者	都不对
3340	下降率过大会出现什么警告？	Sink rate	Terrain	Glide slope	都不对
3341	下列（ ）情况判断有燃油泄漏	FOB.与FU之和明显少于发动机起动时的FOB	旅客观察到发动机/吊舱或翼尖有燃油喷雾	客舱闻到有燃油味并且燃油总量以不正常速率减少	其余几项均正确
3342	下列关于增升装置的说法错误的是（）。	用于改善飞机的低速性能	在飞机起飞和降落时放出，可以缩短飞机的起降滑跑距离	飞机的增生装置包括前缘缝翼、前缘襟翼、后缘襟翼等	大型民用飞机上都装有增升装置，这种装置在增加升力的同时，还可以减小飞机的阻力
3343	下列哪种模式不是ND的显示模式（）？	用户模式	罗盘模式	弧模式	计划模式
3344	下列那一项不是克鲁格襟翼达到增升目的的原因？（）	提高临界迎角	增大机翼切面的弯曲度	增加机翼面积	减小高速时的废阻力
3345	下列中的（ ）选项不是A320飞行管理系统的功能之一。	传感功能	导航功能	制导功能	咨询和报警
3346	下面（）不属于A320飞机的地面减速设备？	刹车	地面扰流板	反推	襟翼
3347	下面（）陈述适用于起飞第三爬升阶段的初始阶段时的加速高？	最低合法批准加速高为1500ft	在执行在加速高上的飞行时，对于最小爬升性能没有要	在全发工作时必须保持最小单发加速高	最大加速高取决于使用起飞推力的最大时间
3348	下面哪种不属于现代喷气式客机的增压空气主要来源（）	地面空调车	APU引气	桥载气源	发动机压气机
3349	显示管理计算机的基本功能是什么?	生成音响警告	生成琥珀色警告	生成显示在显示装置上的图像	以上都不对
3350	显示空速、高度等信息的是( )系统。	自动飞行系统（AFS）	惯性基准系统（INS）	飞行管理系统（FMS）	大气数据系统（ADS）
3351	现代大型客机所采用的增压策略是（）	预增压＋比例控制＋余压保持	高度保持＋余压保持	自由通风＋高度保持＋余压保持	预增压＋高度保持＋余压保持
3352	现代大型客机液压传动使用的液压油是（）	动物基液压油	磷酸酯基液压油	植物基液压油	矿物基液压油
3353	现代大型民用飞机常使用下列哪种起落架布局?	前三点式	后三点式	自行车式	橇式
3354	现代飞机常用的刹车装置是( )	弯快式	多盘式	单盘式	胶塞式
3355	现代飞机大多采用	数字式飞行数据记录系统	模拟式飞行数据记录系统	磁带式飞行数据记录系统	胶带式飞行数据记录系统
3356	现代民用运输机的扰流板通常是由什么动力驱动的？（）	液压驱动	人力驱动	电动机驱动	混合驱动
3357	现代运输机燃油箱通气系统的最主要作用是（）	避免死油	增大燃油装载量	平衡油箱内外压差，保证加/抽/供油正常进行	保证在紧急情况下释放燃油
3358	现代运输机通常采用的燃油加注方式是（）	压力加油	交输加油	重力加油	抽吸加油
3359	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？（）	设置新的着陆高度	设置新的飞行高度	改用人工方式	改用备用方式
3360	相同条件下，飞机的飞行速度越大，飞机的操纵性（）	越好	不明确	越差	不变
3361	校准灯闪亮时，说明（ ）	10分钟后仍未输入当前位置，或停机位置与输入位置在经纬度上的差大于	惯性基准校准故障	校准完成时	A和B
3362	性能数据库：	在飞行员进行驾驶舱准备时进行更新	定期更新	只能由制造商进行更新	各航空公司自行更新
3363	需要测量全、静压工作的仪表有	真空速表	高度表	升降速度表	航向仪

3364	选择正确的陈述:	显示管理计算机1为主飞行显示1,主飞行显示2提供数据	显示管理计算机1为主飞行显示1,导航显示1,电子警告显示提供数据	显示管理计算机1为主飞行显示1,导航显示2提供数据	以上都不对
3365	巡航过程中，需要监控哪些系统和页面?	燃油	飞行进程	A和B	不需要监控
3366	巡航时，飞机关键发动机失效，对飞机升限的影响是？（）	降低	不变	升高	先升高后降低
3367	巡航时，横向AP指令由谁执行：	副翼，扰流板和方向舵	副翼和扰流板	副翼和方向舵	方向舵和扰流板
3368	压缩器失速已经发展并稳定的特征是什么？（）	严重的抖动和高的咆哮声	断续的“砰”声和气流反转	推力的突然损失伴随着空速的严重减	推力的突然损失伴随着高的呜呜声
3369	要断开综合驱动发电机，应按下按钮（ ）	不超过3秒	不超过5秒	超过3秒	直至故障灯熄灭
3370	液压动作筒的作用是	传递液压压力	将液压能转换为机械能输出，输出运动为往复直线运动	将机械能转换为液压能输出，输出运动为往复摆动运动	将液压能转换为机械能输出，输出运动为旋转运动
3371	液压马达的作用是（）	将液压能转换为机械能输出，输出运动为旋转运动	将液压能转换为机械能输出，输出运动为往复直线运动	将机械能转换为液压能输出，输出运动为往复摆动运动	传递液压压力
3372	液压驱动的原理包括( )	液压传动是一种以液体为工作介质	利用液体静压能来完成传动功能的一种传动方式	也称容积式传动	以上均正确
3373	液压系统的正常压力是（ ）	A.500psi	B.1000psi	C.2000psi	D.3000psi
3374	液压系统栓塞泵( )	工作效率比齿轮泵高	输出压力脉冲比齿轮泵大	为定流量泵	液压轴流量不方便调节
3375	液压系统中压力波动的产生原因是（）	燃油中有杂质	系统中有空气	调压器调节不合适	系统的压力过大
3376	液压蓄压瓶的刹车压力的可用状态为：	正常（带防滞）	备份（带防滞）	备份（不带防滞）	正常（不带防滞）
3377	液压油箱过热时，不工作系统失效灯燃亮：	30秒	连续	只要探测到过热	50秒
3378	液压油箱由谁增压：	气源系统	空调组件1和2	左发或气源系统	都不对
3379	以下（ ）设备没有电加温。	皮托探头	全温探头	迎角传感器	静压口
3380	以下飞机系统不需要提供增压空气的是（）	液压油箱增压	氧气系统	防冰系统	发动机启动系统
3381	以下航空器部位中，不适用飞机电热防冰的是（）	大翼	风挡	空速管	静压口
3382	以下哪个机型有中央油箱油量限制（）	B737	ARJ	A350	A330
3383	以下情形可以进行加油的是（ ）	机场有大风	机场有沙暴	机场有雷雨	机场有大雨
3384	应发动机压力的要求，当一个区的加热和冷却需求不能满足时：（ ）	必须人工增加最小慢车	必须自动增加最小慢车	在任何情况下，飞行慢车都足够	以上都不对
3385	应急撤离设施设备，以下( )是正确的	当飞机停放在地面且起落架放下时，应急出口距地面高度为大于6英尺的陆上飞机	当飞机停放在地面且起落架放下时，应急出口距地面高度为大于8英尺的陆上飞机	当飞机停放在地面且起落架放下时，应急出口距地面高度为大于180厘米的陆上飞机	当飞机停放在地面且起落架放下时，应急出口距地面高度为大于180厘米的水上飞机
3386	应急发电机测试期间会发生（ ）情况	应急发电机联机,由热汇流条2供电,且绿液压系统增压	冲压空气涡轮放出	由于蓝系统已增压,应急发电机联机	以上都对
3387	用于实现座舱压力调节的增压系统基本附件是（）	流量控制活门	混合调节关断活门	旁通活门	排气活门
3388	优先活门在（ ）情况下使用	绿系统压力高时	压力低时	绿和黄系统压力高时	以上都对
3389	再循环风扇系统（ ）	调节客舱空气湿度	净化驾驶舱空气	调节客舱座舱高度	可减小空调系统组件的负荷及发动机引气的需求
3390	在10000英尺以下的高度，任何风挡加温不工作，空速限制到（ ）IAS。	250海里/小时	260海里/小时	270海里/小时	275海里/小时
3391	在A320飞行管理系统中，负责输入相关参数，并实时计算的是下列（ ）分	处理分系统	传感器分系统	执行分系统	显示分系统
3392	在FMC中输入航班号时，应该使用（）。	公司ICAO代码	公司IATA代码	公司ICAO代码或IATA代码	公司ICAO代码和IATA代码
3393	在备用法则时，何时转换成直接法则：	在起落架放下或选择襟翼2（起落架操纵和接口组件LGCIU1+2故障）	起落架放下	通过50英尺	起落架收起
3394	在地面，发动机启动之前，如果有失效，你将参考哪本手册?	QRH	FCOM	MEL	机组自行决定
3395	在地面，蓝系统在下列（ ）种情况下增压	APU工作时	左发工作时	外部电源可用时	以上都不对
3396	在地面冷飞机形态下，启动冲压空气涡轮和应急发电机人工开电门会导致	冲压空气涡轮放出	无任何情况发生	应急发电机工作	以上都不对
3397	在飞机操纵手册中，怎样考虑风对起飞性能的影响?	顺逆风分量的使用没有考虑系数	顺风不小于125%，逆风不大	逆风不超过50%，顺风不小于150%	顺风不小于125%，逆风不大
3398	在飞行高度高于标准海平面时,气温又较高,飞机的真速比表速( )。	大	小	相等	不确定
3399	在高温机场长时间过站时，能否同时使用空调组件和低压地面设备：	能	不能	能，如果外界温度大于50摄氏度	以上都不对

3400	在高亚音速范围内与涡喷发动机相比较，涡扇发动机（）	燃油消耗率较高	噪音低	推进效率较高	速度特性较好
3401	在管理飞行中，速度/马赫转换（ ）	是自动的	必须由机组建立，并只在爬升阶段	必须由机组建立，爬升和下降阶段均	以上都不正确
3402	在驾驶舱中的起落架信号板上，指示起落架放下锁好的信号是：	与起落架数目对应的红色灯亮	与起落架数目对应的绿色灯亮	所有红、绿信号灯都亮	所有红、绿信号灯都灭
3403	在空中，如果所有主发电机故障，应急发电机不工作，静变流机将供电给（ ）	发动机开车	发动机开车+主交流汇流条+主交流卸载汇流条	APU和发动机开车+主交流汇流条	APU和发动机开车
3404	在空中，只有一台发电机工作时：	主厨房自动卸载	辅助厨房自动卸载	所有厨房卸载	以上都不对
3405	在空中能否使用服务内话系统:	能	不能	不同机型要求不同	机组和客舱需要特殊操作才可以
3406	在哪可以检查飞机电瓶电压?	ECAM电气页面	在电气顶板上	无指示	以上都不对
3407	在哪种TCAS版本中会出现“Level off Level off ”的RA告警?	TCAS 7.0	TCAS 7.1	TCAS 7.0和TCAS7.1均有	TCAS 7.0和TCAS7.1均无
3408	在起飞阶段，FMCS 为飞机提供最佳（）	最佳起飞目标推力	滑行速度	起飞速度	导航资料
3409	在所有发电机和应急发电机均失效，仅剩电瓶供电的飞行中（ ）	仅左2号油泵工作	仅右2号油泵工作	失去所有的正常和备用泵	以上都不对
3410	在特殊的情况下，(空中返航或转场)，允许以超过最大着陆重量的重量立即着陆，前提是（）。	飞行员按照非正常超重程序执行	飞行员按照正常程序执行超重着陆	飞机实际着陆重量不超过最大着陆重量的105%	以上都不对
3411	在无线电管理面板上,ON/OFF开关控制:	对无线电管理面板的供电	只控制无线电管理面板的备用导航功	只控制无线电管理面板的通讯功能	都不对
3412	在需要平衡左右机翼油箱油量时应进行（）	交输供油	独立供油	抽吸供油	将油量少的那边发动机的燃油流量调
3413	在着陆滑跑时,空调组件空气进气门在速度小于（ ）时打开	77海里(延时30秒后)	70海里(3分钟以后)	70海里(延时20秒后)	77海里(延时40秒后)
3414	在正常工作方式：	一部FMGC现用，另一部仅接受机组输入数据	一部FMGC为主用，另一部为备用	两部FMGC各自进行计算	两部FMGC交替计算
3415	在正常情况下，当飞机以最大飞行高度飞行时，座舱的气压高度不得超过	8000米	3000米	2400米	4500米
3416	在正常情况下，无线电管理面板1用于（ ）	HF1和HF2	VHF1	HF1	HF2
3417	在正常压力下，加油时间为多长（近似）	所有油箱20分钟	机翼 油箱17分钟	所有油箱30分钟	以上A或B
3418	在直流电源作主电源的飞机上，蓄电池的作用是（）	用作主电源	二次电源	以上答案都不对	用作辅助电源
3419	增压控制系统包含（ ）。 ①自动增压系统；②备用增压系统；③人工增压系统。	①②	②③	②③	①②③
3420	正常情况下,A320在（）可检查各油箱油量?	ECAM上部显示,燃油页面	仅在ECAM下部显示燃油页面	ECAM上部显示	ECAM上部显示,或加油操纵面板
3421	正常情况下，B737-800FMA（飞行方式信号牌）在( )查看和监控	外侧显示组件(DU)	内侧显示组件(DU)	上侧显示组件(DU)	下侧显示组件(DU)
3422	正常情况下，驾驶舱的空调空气的主要来源是（）	混合总管上游的左组件的剩余空气	左空调组件	右空调组件	两个空调组件
3423	正常情况下，自动重心控制（ ）	开始于爬升到FL245时，结束于下降到FL255时，或距离目的地的FMGS时间小于35分	开始于爬升到FL255时，结束于下降到FL245时，或距离目的地的FMGS时间小于35分	开始于爬升到FL255时，结束于下降到FL245时，或距离目的地的FMGS时间小于75分	开始于爬升到FL245时，结束于下降到FL255时，或距离目的地的FMGS时间小于75分
3424	直读式磁罗盘航线显示的是( )	磁航向	罗航向	真航向	不固定
3425	只要地面飞机供电网络有电,驾驶舱话音记录器即通电,但时间只有5分钟,只有满足下列哪项条件,它才再次启动:	地面控制接通	一台发动机工作	以上两项	都不对
3426	轴流式燃气涡轮发动机压气机的增压原理是什么（）	叶轮对气体作功，使气体的温度、压力都升高	气体对叶轮作功，使气体的温度降低、压力升高	气体对叶轮作功，使气体的温度、压力都升高	以上答案都不对
3427	状态页面显示什么?	备忘信息	工作状态信息	警告信息	以上都不对
3428	自动飞行控制系统主要组成( )	自动驾驶	飞行指引	自动推力	以上均正确
3429	自动供油方式下，中央油箱空了，中央油箱泵：	必须人工关闭	自动停止供油，并且大翼油箱泵开始	自动停止供油	落地后才会停止工作
3430	自动控制系统的反馈环节中必须具有( )	检测元件	执行元件	给定元件	放大元件
3431	自动燃油传输中，当中央油箱全空时（ ）	两个中央油箱泵停止工作，两个内侧油泵入口活门关闭	两个中央油箱泵停止工作，两个内侧油泵入口保持打开	两个中央油箱泵继续工作，两个内侧油泵入口活门关闭	两个中央油箱泵继续工作，两个内侧油泵入口保持打开
3432	自动油门（ ）方式是未接通。	N1	RETERD	GA	ARM
3433	左右副翼的偏转方向（）	视情况而定	相反	相同	没有关系
3434	座舱增压系统的控制参数包括（）	座舱高度、座舱高度变化率和飞机的升降速率	座舱高度、座舱高度变化率和余压	液压压力、滑油压力和座舱空气压力	座舱空气压力、温度和换气量

3435	737飞行耗油过程中对飞机的平均重心的影响趋势是（）	伴随油耗的过程，重心开始向后移，直到抽用主油箱时重心慢慢往前移。	伴随油耗的过程，重心开始向前移，直到抽用主油箱时重心慢慢往后移	伴随油耗的过程，重心一直向后移	伴随油耗的过程，重心一直向前移
3436	A320机型运行最大跑道坡度限制为（ ）%。	1	2	2.5	3
3437	A320飞机（）是关键发动机？	左	右	都是	都不是
3438	B737NG飞机（）是关键发动机？	左	右	都是	都不是
3439	对于A320系列机型，关于发动机自动推力失效说法正确的是（）？	以上说法都正确	禁止执行CATIII类进近和着陆	发动机相关的故障，通常在空中无法复位，仅能在地	自动推力故障，需要转为人工控制，增加机组工作负荷
3440	A320飞机的飞行操纵系统为（）	电气液压	机械液压	电传操纵	机械电气
3441	A320飞机的氧气系统可以分为（）	机组氧气系统	旅客氧气系统	手提氧气系统	全部
3442	A320飞机上失速警告系统的作用可描述为（）：	当飞机接近失速时向飞行员发出警告信号	当飞机处于失速状态时向飞行员发出警告信号	当飞机没有失速时向飞行员发出安全信号	当飞机处于失速状态时帮助飞行员改出失速
3443	A320飞机方向舵的功用是（）：	产生偏航力矩，实现方向操纵	产生俯仰力矩，实现俯仰操纵	产生横滚力矩，实现方向操纵	产生横滚力矩，实现横侧操纵
3444	A320飞机副翼的功用是（）：	产生横滚力矩，实现横侧操纵	产生偏航力矩，实现方向操纵	产生俯仰力矩，实现俯仰操纵	产生横滚力矩，实现方向操纵
3445	A320飞机升降舵的功用是（） ：	产生俯仰力矩，实现俯仰操纵	产生偏航力矩，实现方向操纵	产生横滚力矩，实现横侧操纵	产生横滚力矩，实现方向操纵
3446	A320飞机共有（）液压系统	四套	三套	一套	两套
3447	A320系列机型有几套液压系统（）	4	3	2	1
3448	A320飞行管理计算机的数据库由下列（）数据库组成。	导航数据库与性能数据库	导航数据库与计算数据库	导航数据库与结构数据库	导航数据库与动力数据库
3449	飞行管理计算机的数据库由下列（ ）数据库组成。	导航数据库与性能数据库	导航数据库与计算数据库	导航数据库与结构数据库	导航数据库与动力数据库
3450	运输机的机翼及发动机整流罩前缘气热防冰的热空气通常来源于（）	发动机压气机引气	发动机废气加温器	专门的涡轮增压器供气	包括A、B和C
3451	对于A320系列机型，三套液压系统影响程度从高到低排序是（）	绿＞黄＞蓝	黄＞绿＞蓝	蓝＞黄＞绿	蓝＞绿＞黄
3452	A320正常液压源由（）提供：	发动机泵用于所有系统	发动机泵用于绿和黄系统，电动泵用于蓝系统，电动泵用于黄系统（仅在地面操作）	电动泵用于蓝和黄系统，发动机泵用于绿系统	发动机泵用于绿和蓝系统，电动泵用于黄系统
3453	正常使用中，A320蓝液压系统由（ ）供压	动力转换组件	发动机驱动泵	电动泵	冲压空气涡轮
3454	A320自动飞行系统属于飞行管理系统中的（ ）组成部分。	执行分系统	显示分系统	传感器分系统	处理分系统
3455	惯性基准系统、大气数据系统及无线电导航属于飞行管理系统中的（ ）组成	传感器分系统	处理分系统	执行分系统	显示分系统
3456	B737飞机APU（）时可同时向两个转换汇流条供电：	在地面和空中	只在地面	只在空中	地面或空中仅一个汇流条
3457	APU是飞机的（）。	辅助动力装置	备用空调	辅助液压系统	备用液压系统
3458	A321飞机APU的燃油由谁提供？（ ）	油箱泵	APU燃油泵	AB都对	AB都不对
3459	B737-800飞机辅助动力装置（APU）为位于飞机（）的一个自载的燃气涡轮发动机。	尾部防火舱内	电子舱	货舱	轮舱
3460	B737-800飞机旅客氧气是由位于各旅客服务组件(PSU)上独立的化学氧气发生器提供。每个发生器上连接着（）供氧面罩	四个	三个	一个	两个
3461	B737-800起飞后启动APU供气，供气的最大高度是（）英尺。	15000	17000	25000	41000
3462	关于 APU的使用，说法错误的是（ ）。	在10,000英尺以上高度，APU可以同时供气和供电。	APU供气高度限制为17,000英尺。	APU供电高度限制为37,000英尺。	APU空中起动可以在任何高度上实施。
3463	关于自动驾驶仪（A/P）/飞行指引仪（F/D）系统的使用，说法错误的是（ ）。	自动驾驶/飞行指引仪系统，经审定可以进行Ⅱ类和IIIa类自动进近和着陆操作。	在起飞过程中，高度低于1000英尺AGL（离地高度）时，不要接通自动驾驶。	对于进近过程中的单通道操作，50英尺AGL以下时，自动驾驶不应保持在接通位。	在自动驾驶接通的情况下，可以使用副翼配平。
3464	使用飞机电瓶重新启动APU的最大高度是（ ）	25000ft	31000ft	39000ft	35000ft
3465	APU在地面向（）组空调组件提供引气，在空中向（）组空调组件提供引气。在地面或空中，可向（）组转换汇流条供电。	2,1,2	2,2,2	1,1,2	1,1,1
3466	B737-800（辅助动力装置）APU 为（）提供引气。	发动机启动或空调系统	发动机启动、空调系统、防冰	空调系统、防冰	发动机启动、防冰
3467	B737-800备用液压系统向（）提供液压。	反推、方向舵、偏航阻尼器	方向舵、升降舵、副翼	方向舵，升降舵、扰流板	升降舵，反推，副翼
3468	B737-800次级飞行操纵，即增升装置包括后缘(TE) 襟翼、前缘(LE) 襟翼和缝翼（前缘装置），由( )系统提供液压。	备份液压系统	液压A	液压B	电动泵驱动

3469	B737-800发动机灭火瓶（ ）	可向任一发动机释放一个或两个灭火瓶	1号灭火瓶灭火左发，2号灭火瓶灭火右发	1号灭火瓶灭火右发，2号灭火瓶灭火左发	1号灭火瓶灭火左或右发，2号灭火瓶灭火右发
3470	B737-800飞机每台发动机都有（ ）个点火电嘴	两个	一个	三个	四个
3471	B737-800机型（ ）没有灭火系统	货舱	主轮舱	发动机	盥洗室
3472	B737-800拉出发动机火警电门，（ ）不是对应的系统反应	灭火瓶爆炸帽被预位	释放发动机灭火瓶	反推被抑制	发动机引气活门关闭
3473	B737-800无引气起飞后出现一台发动机故障，（ ）将发动机引气开关放置ON位	超过1500英尺之后	到达1500英尺或者飞过越障高度之后	不低于400英尺并且在2000英尺之前	座舱高度超过8000英尺之前
3474	正常情况下，B737-800发动机主要参数在（ ）查看、监控	上侧显示组件(DU)	下侧显示组件(DU)	外侧显示组件(DU)	内侧显示组件(DU)
3475	B737-800飞机的气源系统分为（）	B和C和D	引气系统	空调系统	增压系统
3476	B737-800飞机座舱高度在（）或后顶板上的旅客氧气电门放在开位时，系统通过压力电	14,000英尺	12000英尺	10000英尺	8000英尺
3477	B737-800机组氧气系统的最大压力为（ ）PSI	1500	1850	3000	2500
3478	B737-800飞机的引气来源于（）	B或C或D	发动机	APU	地面气源车
3479	B737-800飞机正常和备用刹车系统提供（）	B和C和D	防滞功能	锁轮功能	接地和滑水保护功能
3480	B737-800如果正常和备用刹车系统压力均失效，刹车储压瓶中（ ）。	备用液压系统工作可提供刹车	不能提供刹车	液压A系统工作可提供刹车	储备的液压仍可以提供几次刹车或停留刹车
3481	B737-800琥珀色DUAL BLEED灯亮表明（ ）	APU引气活门打开并且1号发动机引气电门打开。	1号发动机引气和2号发动机引气同时故障	APU引气和1号发动机引气故障	1号发动机引气或者2号发动机引气至少有一个故障
3482	B737-800当探测到（ ）时，一个琥珀色BAT DISCHARGE （电瓶放电）灯亮。	电瓶正在放电	电瓶放电过量	电瓶没有电	电瓶预位放电
3483	B737-800地面电源可用（GRD POWER AVAILABLE）灯亮表示（ ）	外部地面电源已接通但不确保符合飞机电源质量标准	外部地面电源已接通并符合飞机电源质量标准	外部地面电源已接通但只确保交流电源质	外部地面电源已接通且地面勤务汇流条自动供
3484	B737-800蓝色RAM DOOR FULL OPEN灯亮，表明（ ）	冲压门在全开位置	飞机在空中且起落架放下	飞机在空中的任何时候	飞机在空中且两组件在高流量位
3485	B737-800机型（ ）没有火警探测系统	盥洗室	货舱	主轮舱	前轮舱
3486	B737-800飞机（）安装有火警探测，但未安装灭火系统	主轮舱	APU	发动机	货舱
3487	B737-800机型主飞行操纵面包括（ ）	缝翼、水平安定面和方向舵	襟翼、升降舵和脚蹬	副翼、升降舵和方向舵	副翼、驾驶杆和方向舵
3488	B737-800交流电源系统由（）组成	B和C和D	一个转换汇流条	两个厨房汇流条	一个地面勤务汇流条
3489	B737-800客舱增压面板上MANUAL灯亮绿色代表（ ）	人工外流活门被固定在完全关闭位	增压系统工作在人工模式下	人工增压方式故障	自动增压方式故障
3490	B737-800座舱增压面板ALTN灯亮绿色，表明（ ）	增压方式在备用自动方式	增压方式在人工方式	增压方式在自动方式	增压备用自动方式失效
3491	B737-800机型旅客氧气系统启动供氧后，如何关掉供氧（）	无法关掉	取下面罩即可	按压旅客氧气系统复位电门	按压旅客氧气关断电门
3492	正常情况下，B737-800旅客氧气系统能够连续供氧（ ）分钟	20	15	12	4
3493	B737-800座舱高度上升至（ ）以上，旅客氧气系统将会自动工作。	14000英尺	15000英尺	12000英尺	8000英尺
3494	B737-800需机组及时注意的情况由（ ）色警戒灯指示	红色	蓝色	绿色	琥珀
3495	B737-800需机组立即注意的情况由位于飞行员主要目视区域的（ ）警告灯指示。	绿色	琥珀色	蓝色	红色
3496	B737-800引气系统为（）系统提供引气。	发动机起动，空调/增压系统，机翼和发动机防冰，液压油箱和水箱增压	APU，发动机起动，空调/增压系统，燃油油箱，水箱增压	机翼防冰，风挡和探头防冰，发动机起动，水箱增压	空调/增压系统，机翼防冰，液压油油箱、燃油油箱
3497	B737NG正常情况下最大座舱高度不超过：（ ）	8000英尺	8100英尺	8400英尺	9000英尺
3498	B737-800在正常情况下，增压系统可以保证座舱高度最高不超过（ ）FT	14000	10000	8000	6000
3499	B737氧气系统自动启动的高度是（ ）。	10000FT	12000FT	14000FT	15000FT
3500	B737正常液压源由（ ）提供	发动机泵仅用于绿和黄系统	发动机泵和电动泵用于绿黄蓝系统	电动泵用于蓝和黄系统，发动机泵用于绿系统	发动机泵用于绿和蓝系统，电动泵用于黄系统
3501	B737-800飞机起落架的收、放以及前轮转弯通常由（）提供液压进行操作	液压系统A	液压系统B	备用液压系统A	液压系统A或液压系统B
3502	TCAS的数据显示在（）	ND	PFD	ECAM	PFD&ND
3503	除防冰有( )方式	热空气防冰	机械除冰	液体除防冰	以上均正确
3504	风挡雨刷器防冰方式为( )	电热防冰	机械除冰	液体除防冰	热空气防冰
3505	现代运输机通常采用的防除冰方法是( )	热空气防/除冰和电热防/除冰	机械防/除冰和液体防/除冰	电热防/除冰和机械除冰	热空气防/除冰和液体防/除冰

3506	当皮托管进气和排水管由于结冰堵塞时，空速指示器将如何显示（　）	空速指示器指示将如同高度表一样的变化	高度增加时，空速指示器指示的数值将降低	高度增加时，空速指示器指示的数值不变	无影响
3507	在航路下降时，推力和俯仰姿态不变，当皮托系统的混合空气进气道和排水管由于结冰完全堵塞时，空速指示器所指示的速度将	变小	变大	同结冰前相同	无法确定
3508	地面电源可为(　)供电	起动发动机	启用仪表	启用照明系统	以上均正确
3509	地面扰流板的作用是（）	不需增加速度以增加下降率	提升飞机低速状态下的性能	着陆时减小机翼的升力	当飞机进入转弯时辅助滚转
3510	飞行扰流板的主要作用是（）。	增加机翼弯度	增加阻力	减小升力但不增加速度	仅限低速飞行使用
3511	对于A320系列机型，当区域控制器主通道失效时:	既没有最佳温度调节,也没有流量调节功能	没有流量调节功能,但有最佳温度调节	没有最佳温度调节,但有流量调节功能	以上都不对
3512	对于A320系列机型，区域控制器主通道失效温度恒定控制在:	24度	22度	26度	以上都不对
3513	对于缩写FDPS解释正确的是（）。	飞行数据计算	飞行数据处理系统	飞行通信系统	飞行计划处理系统
3514	对于缩写FMC解释正确的是（）。	飞行流量管理系统	飞行管理系统	飞行管理计算机	飞行计划管理
3515	对于缩写GPWS解释正确的是（）。	地基增强系统	全球导航卫星系统	近地告警系统	地面运行引导系统
3516	飞机的气源来源有（）。	发动机	APU	地面气源车	以上全部
3517	飞机气热防冰可能的热空气来源是（）	燃烧加温器、加温器、废气	燃烧加温器、压缩空气箱	发动机压气机引气、燃烧加温器、废气加温器	发动机引出的空气、真空泵、压缩空气箱
3518	现代民航运输机正常飞行过程中的气源来自于（）	发动机压气机	辅助动力装置（APU）	地面气源	发动机内涵道
3519	飞机副翼的功用是(　)	产生横滚力矩，实现横侧操纵	产生偏航力矩，实现方向操纵	产生俯仰力矩，实现俯仰操纵	产生横滚力矩，实现方向操纵
3520	现代民航运输机在飞行中翼面防冰采用的方法是(　)	热空气防冰	电加温防冰	机械式除冰	喷洒防冰液
3521	飞机结构刚度的概念可描述为(　)	结构抵抗变形的能力	结构抵抗破坏的能力	结构抵抗外载荷的能力	结构抵抗内应力的能力
3522	飞机结构强度的概念可描述为(　)	结构抵抗变形的能力	结构抵抗破坏的能力	结构抵抗外载荷的能力	结构抵抗内应力的能力
3523	飞机上容易结冰的部位是（）	前缘缝翼	副翼	扰流板	水平安定面后缘
3524	下列选项中容易结冰的飞机部位是（）	发动机涡轮叶片	发动机尾喷	发动机进气口	发动机高压压气机叶片
3525	飞行中，冲压空气涡轮自动放出时：	蓝液压系统增压，但应急发电机不工	绿液压系统增压，且应急发电机工作	蓝液压系统增压，且应急发电机工作	黄液压系统增压，且应急发电机工作
3526	飞行中，冲压空气涡轮如何放出：（　）	只能人工	人工或自动	只能自动	
3527	高性能的机翼的前缘缝翼的作用之一是什么？（）	以相对小的速度增加升力	在小迎角下改善副翼操纵	引导气流从前缘下的低压区域至翼尖	减小高速时的激波阻力
3528	高性能机翼的前缘缝翼的作用之一是　（）。	引导气流从前缘下的高压区域至翼尖	以相对小的速度减小升力	在小迎角下改善副翼操纵	引导气流从前缘下的低压区域至翼尖
3529	关于减速板的使用说法错误的是（　）。	在中断起飞（60海里/小时以上）期间，当反推手柄作动时，自动功能将会把所有的减速板（扰流板）从DOWN（放下）位升起。	在飞行中，不要将减速板手柄移动到FLIGHT（飞行）卡位之外。	请勿在地面以上1500英尺以下时使用减速板。	对于着陆时的自动减速板伸出，在接地前将减速板手柄置于ARM（预位）卡位。如果自动操作被延迟，则在中断起飞或着陆（湿跑道或结冰跑道）时，人工放出减速板。如果防滞关断或不工作，则要求
3530	航空器的座舱高度高于（）时，客舱的氧气面罩会自动掉落	12000ft	15000ft	14000ft	10000ft
3531	B737NG的座舱高度高于___时，客舱的氧气面罩会自动掉落	14000ft	10000ft	12000ft	15000ft
3532	红色的WXR气象信息显示表示（）	轻度气象条件	重度气象条件	中度气象条件	湍流
3533	黄色的WXR气象信息显示表示（）	轻度气象条件	中度气象条件	重度气象条件	湍流
3534	绿色的WXR气象信息显示表示（）	湍流	轻度气象条件	中度气象条件	重度气象条件
3535	机载气象雷达系统（WXR）不可探测（）	飞机前方的降水情况	飞机后方的降水情况	飞机前方的湍流情况	飞机前下方的地形情况
3536	驾驶舱话音记录器删除信息应遵守什么规则？	所有记录可以清空，但保持着陆前30min信息	所有超过30min的旧的信息将被删除	所有信息都可以删除，除非NTSB有通知	所有超过60min的旧的信息将被删除
3537	驾驶舱语音记录仪删除信息应遵守什么规则（　　）	所有超过30min的旧的信息将被删除	所有记录可以清空，但保持着陆前30min信息	所有信息都可以删除，除非NTSB有通知	所有超过60min的旧的信息将被删除
3538	空调组件流量控制活门（ ）。	气动操作，电动控制	电动操作，气动控制	在发动机开车时自动打开	以上都不对

3539	如果从APU引气（APU引气活门打开），空调组件的流量自动选择在（ ）。	高位	正常位	低位	以上都可以
3540	空气调节活门的作用是（ ）	增加冷空气以优化区域温度	增加热空气以优化区域温度	调节热空气压力	以上都不对
3541	各空气调节活门是通过下列那种方法优化温度的：（ ）	增加热空气	增加新鲜空气	调节空调组件的流量	以上都不对
3542	起飞和着陆的最大燃油不平衡是（ ）	750kg	1500kg	2000kg	5000kg
3543	B737飞机着陆时，1号和2号主油箱的最大燃油不平衡是多少?	1000LBS(453KG)	1100LBS(500KG)	1300LBS(590KG)	1500LBS(680KG)
3544	起落架可由（ ）放出	绿液压系统或机械重力放出	绿液压系统或黄液压系统备份	绿液压系统用于开锁，重力放出及绿液压系统用于放下	蓝液压系统或机械重力放出
3545	B737-800当液压A系统失效后，如何将起落架放出（ ）	启动备用液压系统	人工放起落架	起落架自动选择液压B系统	利用盘旋等机动动作将起落架甩出来
3546	涡流发生器的作用为( )	通过促进下游边界层与外部的动量交换，增加流动抵抗逆压梯度的能力，进而起到延缓分离的作用。	产生涡流，当飞机产生正迎角时，在边缘产生压力形成一股漩涡状气流，这个涡流会从机翼上方流过，引导气流沿着机翼表面顺滑的通过，保持住	有效阻止各种气流的过早分离，从而降低临界失速速度。	以上都对
3547	如果交流汇流条1故障，主交流汇流条由谁供电	应急发电机	交流汇流条2	静变流机	以上都不对
3548	如果失去全部供电，主交流汇流条由谁供电	静变流机	应急发电机	以上两者	以上都不对
3549	如果无线电管理面板2故障:	所有通讯系统可由另一个无线电管理面板控制	只有VHF2频率不能被控制	整个系统不工作	VHF2和HF2频率不能被控制
3550	如果无线电管理面板1故障,机组只能以何种方式使用无线电管理面板2	关闭无线电管理面板1,然后使用无线电管理面板2	用顶板音响开关:CAP3	无线电管理面板2也不能使用	都不对
3551	设备冷却系统（ ）	为空调组件提供低温引气	冷却空调组件设备温度	冷却驾驶舱及电子电气舱内的电子设	排出的废气循环到混合总管
3552	座舱空调系统包括：（）。 ①冷却组件系统；②冲压空气系统；③空调分配系统；④温度控制系统；⑤电子设备冷却系统；⑥货舱加温系统	①③④⑥	①②③④⑤	①②③④⑤⑥	①③④⑤⑥
3553	失速警告系统的作用( )	当飞机临近失速时抖动驾驶杆以示警告；增加驾驶杆的感觉力	避免进入失速状态；	提醒减小推力，增大速度	以上均正确
3554	水平安定面的作用是（）	代替调整片	主要用于稳定飞行时配平飞机的横向	主要用于稳定飞行时配平飞机的纵向	代替升降舵
3555	可配平的水平安定面（ ）时候不能用	黄和绿液压系统故障后	决不会失效，总是可以人工控制	蓝液压系统故障后	FAC1+2失效后
3556	为什么要起飞前要检查刹车温度	为了确保热熔塞没有熔化	为了确保所有的轮子都均匀地加热了	确保着陆过程中累积的刹车能量都释放到0了	因为刹车过热会使中断起飞不安全
3557	起飞前要检查刹车温度，因为（）	因为刹车过热会使中断起飞不安全	为了确保热熔塞没有熔化	为了确保所有的轮子都均匀地加热了	确保着陆过程中累积的刹车能量都释放到0了
3558	涡轮喷气式发动机温度最高的部分是 （）。	压缩机排气部分	燃油喷嘴	尾喷管	涡轮进气部分
3559	燃气涡轮发动机构成部分中，温度最高的部位是（）	进气道	压缩机	燃烧室	涡轮进气道
3560	下列属于A320飞行辅助操纵系统的是()？	襟翼	升降舵	方向舵	副翼
3561	下列属于A320飞行主操纵系统的是()？	襟翼	升降舵	扰流板	调整片
3562	现代运输机液压油箱增压的目的是	防止液压油箱变形量过大	提高液压系统的工作压力	防止液压泵无法泵到液压油	防止液压系统出现气穴现象
3563	现代飞机液压油箱增压的方法通常是（）	发动机引气增压	机械增压	冲压空气增压	涡轮增压
3564	现代运输机座舱温度调节的基本方法是（）	控制供气温度	控制排气流量	度	度
3565	现代运输机座舱温度调节的基本原理是（）	调节供气流量和温度	控制排气流量和温度	控制座舱中空气的温度	控制调节空气中冷热空气的比例
3566	液压油箱由（ ）增压	气源系统	空调组件1和2	左发或气源系统	以上都不对
3567	B737-800机型液压油油箱的显示单位是（ ）	升	液压油量的数字百分比	夸脱	千克
3568	液压油箱增压系统中人工卸压活门的功用是（）	增加油箱内部压力	地面维护时释放油箱压力	当油箱超压时释压	地面对油箱增压
3569	以下不是燃油系统的功用的是（）	供输燃油到发动机	冷却滑油和液压油	提供动力	储存燃油

3570	下列有关B737-800飞机燃油系统的描述不正确的是（）。	通常情况下，加油顺序为先向中央油箱加油，再向主油箱加油	通常情况下，供油顺序为先由中央油箱，再由主油箱向两台发动机供油	每个燃油箱使用两个 AC 供电的燃油泵	一个主油箱工作的燃油泵通过打开燃油交输活门来向两台发动机提供燃油压力。持续使用交输供油会逐步导致
3571	在（ ）情况下，冲压空气涡轮自动放出	失去交流汇流条1和2且速度大于	蓝液压泵故障	只能人工放出	蓝泵供压低于1750psi
3572	在（ ）时候可通过手轮进行前轮操纵	飞机在地面，速度低于70KT，双发工作，牵引杆正常位	地面或空中，速度低于75KT，双发工作，牵引杆正常位	飞机在地面，速度低于70KT，单发工作，牵引杆正常位	飞机在地面，速度低于70KT，单发或双发，牵引杆在正
3573	A320在何时可通过手轮进行前轮操纵：（）	飞机在地面，速度低于70KT，双发工作，牵引杆正常位	地面或空中，速度低于75KT，双发工作，牵引杆正常位	飞机在地面，速度低于70KT，单发工作，牵引杆正常位	飞机在地面，速度低于70KT，单发或双发，牵引杆在正
3574	在正常情况下，A320增压系统可以保证座舱高度不超过()	6800英尺	8000英尺	10000英尺	14000英尺
3575	在正常情况下，B737机型增压系统可以保证座舱高度不超过（）。	6800英尺	8000英尺	10000英尺	14000英尺
3576	增升装置的主要目的是什么？（）	增大飞机的升力	增加飞机的重量	增加飞机的迎角	增加飞机的速度
3577	主飞行操纵系统不包括（）	方向舵	襟翼	副翼	升降舵
3578	自动飞行系统属于飞行管理系统中的( )组成部分。	执行分系统	显示分系统	传感器分系统	处理分系统
3579	"PASS OXYGEN"电门在“NORMAL”位，当座舱高度达到大约（ ）时，旅客氧气面罩会自动	10000英尺	11000英尺	13000英尺	14000英尺
3580	B737-800座舱高度达到（ ），座舱高度警告喇叭会响	15000FT	8000FT	14000FT	10000FT
3581	对于采用增压座舱的飞机而言，座舱高度指： （）	座舱内的气压高度	飞机的飞行高度	规定的座舱最大气压高度	规定的飞机最大巡航高度
3582	改变座舱供气温度的方法是（）	调节温控活门的开度	调节热交换器的换热效率	调节流量控制活门的开度	调节引气活门的开度
3583	在高空飞行的飞机使用增压座舱,座舱高度应能保持在（）	14000ft以下	16000ft以下	8000ft以下	10000ft以下
3584	（）空域需要管制员配备安全间隔	IFR和VFR都配备	只有IFR	只有VFR	以上均不正确
3585	（）导航规范可以用于进近阶段。	RNP APCH	RNAV1	RNP4	RNAV10
3586	（）的飞行高度层配备与中国相同。	蒙古	俄罗斯	哈萨克斯坦	美国
3587	（）规范是由航空业界推荐的机载导航系统参考数据的陈述性文件。文件中所描述的数据库适用于机载导航数据库，也适用于运行控制计算机飞行计划系统、飞机模拟机和其	ARINC-404	ARINC-413	ARINC-424	ARINC-429
3588	（）类精密进近跑道的接地地带必须设置接地地带灯。A.APV B.Ⅰ C.Ⅱ D.Ⅲ	AB	BC	CD	AD
3589	（）为通过对观测到的场面气压,按照标准大气条件修正到平均海平面的气压。	QNH	QFE	QNE	SLP
3590	《仪表飞行规则航空器地空双向无线电通信失效通用程序》有关其他工作要求表述错误的是（）。	根据《程序》要求，中国境内所有机场按照本通用程序执行，于 2023 年 9月底之前在航空资料汇编中取消原有公布的本机场	根据《程序》要求，如本通用程序在某机场因特殊原因无法使用，相关单位应按照有关规定制定并发布本机场通信失效特殊程	根据《程序》要求，各运行保障单位应当根据本通用程序制定具体的运行和操作程序	根据《程序》要求，航空公司在进行航线运行的风险评估时，应当关注相关航线和备降场的空中交通监视管制服务能力。
3591	《仪表飞行规则航空器地空双向无线电通信失效通用程序》中关于通信失效后的应答机编码设置包含：	7600、7601、7602	7500、7600、7700	7500、7501、7502	7700、7701、7702
3592	《仪表飞行规则航空器地空双向无线电通信失效通用程序》中通信失效后的其他飞行路径意图选择不包括（）。	飞往就近机场着陆	返回起飞机场着陆	飞往起飞备降机场着陆	飞往目的地备降机场着陆
3593	《仪表飞行规则航空器地空双向无线电通信失效通用程序》中通信失效后的一般程序要求应答机设置为以下编码，并飞往目的地机	7600	7601	7602	7603
3594	1：100万世界通用航图采用的投影方法是（）	等角正圆柱投影图	高斯-克吕格投影图	极地球心方位投影图	等角正割圆锥投影图
3595	121部规定旅客座位数大于多少的飞机必须安装空地双向数据通信系统（）。	159	59	99	129
3596	4D15标准是( )来执行。	航空承运人	空管	机场	军方
3597	8400m以下每隔( )米一个等待层；8900m-12500m每隔( )米一个等待层	300；600	300；300	600；600	
3598	Ⅰ类精密进近规定的目视参考应当包括跑道边灯、入口灯、末端灯、横排灯或者入口灯，并且至少应当有（）	6个连续的进近灯、跑道灯或者两者的组合	6个连续的进近灯	6个连续的跑道灯	8个连续的进近灯、跑道灯或者两者的组合
3599	Ⅱ类精密进近的最低标准的表示参数包括（）	DH和RVR	DH和RVR或VIS	RVR或VIS	DH和VIS
3600	Ⅱ类运行（CAT Ⅱ）：DH低于60米但不低于（）米，RVR不小于（）米的精密进近着陆	30 300	30 350	45 300	45 350

3601	ACARS地空数据通信系统主要是使用（）作为数据传输媒介的。	VHF	HF	卫星通信	都不是
3602	ACARS的OOOI意思是(　)	OUT：滑出；OFF：起飞；ON：接地；IN：滑入	OFF：起飞；OUT：滑出；ON：接地；IN：滑入	ON：接地；OUT：滑出；OFF：起飞；IN：滑入	以上说法均不正确
3603	ACARS通讯的性质是（）。	VHF通讯	数据链通讯	卫星通讯	HF/VHF通讯
3604	ADF的中文名称是（ ）	辅助动力装置	仪表着陆系统	自动定向仪	指点标
3605	ADS-A 和ADS-C有何区别（）。	ADS-A 和ADS-C 是等同的概念	ADS-A 和ADS-C 按照发送信息的方向分类	ADS-A 和ADS-C 的通信原理不同	以上都不对
3606	ADS-B OUT 是指航空器发送哪些信息（）。	位置信息	航空器识别信息（ID）	高度、速度、方向和爬升率等。	以上都是
3607	ADS-B不能传输的数据为(　)	航空器识别码	位置和方向	高度、速度和爬升率	飞机的故障信息
3608	ADS-B的水平位置一般来源于（）？	GNSS系统	地面导航台	IRS	DME/DME
3609	ADS-B的优势不包括（）。	缩短飞行距离	提高空域容量	电磁辐射低	投资成本低，使用寿命长
3610	ADS-B管制中，管制员为飞机配备哪种间隔（）	程序管制间隔	ADS-B管制间隔	雷达管制间隔	ABC都对
3611	ADS-B中提供的飞机四维位置不包括（）。	经纬度	时间	高度	速度
3612	ADS-C能建立(　)个地面站链接	3个	4个	5个	6个
3613	AFTN 落地报缩写	ARR	CHG	AA	DLA
3614	AFTN报中的最高等级报为(　)级。	DD	FF	GG	SS
3615	AFTN电报收报地址(　)位。	4位	6位	8位	12位
3616	AFTN电报中的遇险报应在什么时间内发出?	立即	1分钟后	3分钟	5分钟
3617	ANP值不包括哪个误差项（）。	GPS卫星星座布局引起的误差	GPS卫星失效	GPS卫星信号空间传播受到干扰	飞行技术误差
3618	ARINC424终端区程序规范中，轨迹类型“RF”表示（）。	固定半径转弯至定位点	保持航迹至某定位点	保持航迹至某定位点	直飞至某定位点
3619	ATN的主要功能就是进行（　）服务	数据通信	卫星通信	话音通信	高频通信
3620	B-RNAV是RNAV的前身，它要求飞机在沿航路飞行时具备足够的能力修正航迹，且（）。	在至少95%的飞行时间内，它要求飞机具备保持航迹精度在25NM以内以满足所需的安全目标	在至少95%的飞行时间内，它要求飞机具备保持航迹精度在20NM以内以满足所需的安全目标	在至少95%的飞行时间内，它要求飞机具备保持航迹精度在50NM以内以满足所需的安全目标	在至少95%的飞行时间内，它要求飞机具备保持航迹精度在37NM以内以满足所需的安全目标
3621	B类空域的范围是（　　）。	标准大气压高度6000米(含)至其下某指定高度的空间	标准大气压高度6000米（含）以上	标准大气压高度6600米以下	标准大气压高度6000米以下
3622	CDFA不适用(　)进近程序。	目视盘旋进近	DME/VOR	NDB	LOC/DME
3623	CHG报应不晚于航班预计起飞时间前（）分钟发出，CNL报不晚于前（）分钟发出。	60,60	60,45	45,60	45,45
3624	CHG电报等级为（）。	SS	DD	FF	GG
3625	CNL电报等级为（）。	SS	DD	FF	GG
3626	CTA缩写含义(　)	管制区	情报区	航站通话服务	管制地带
3627	DLA电报等级为（）。	SS	DD	FF	GG
3628	DME 的含义为（）。	测距仪	无线电导航台	决断测量设备	甚高频全向信标
3629	DME/DME（D/D）RNAV。通过至少(　)个DME台来确定航空器位置的区域导航。	2	3	4	5
3630	DME/DME的RNAV程序中DME台最小/最大交角分别为(　)。	30/150	30/180	60/180	60/150
3631	DME问/答频率差为(　)。	1MHz	63MHz	126MHz	不固定
3632	DME系统的工作容量为（）架飞机。	50架	100架	150架	200架
3633	DME用于测量飞机距地面台的（）。	斜距	坐标	垂直距离	水平距离
3634	FANS 1/A网络可以使用（）数据链子网	VDL	HFDL	SATCOM	以上全部
3635	FPL报文第18项PBN/T1代表（）。	有RF航段的RNP AR APCH	RNP 4	RNAV 5	RNP APCH
3636	FPL报文中RVSM运行需要在编组10中注明哪个代码（）。	R	W	P	N
3637	FPL编组18项中“PBN/L1”表示（）。	RNP 4	RNAV 1所有允许的传感器	基本RNP 1所有允许的传感器	RNAV 10 (RNP 10)
3638	FPL电报等级为（）。	SS	DD	FF	GG
3639	FPL走向与一号规定走向相比（）。	只允许进离场部分有差异	一号规定的走向都是合理的	管制有特殊要求时，FPL会相应调	FPL必须以一号规定为准
3640	GNSS包括（）。A.COMPASS B.GPS C.Galileo和GLONASS	AB	AC	BC	ABC
3641	GNSS系统的完好性是指（）。	GNSS 系统所提供信息准确性可信程度的度量	显示数据是否有缺漏	位置信息是否覆盖所有适用区域	方位信息是否准确可靠
3642	GP 不工作时对ILS着陆标准有何影响（）。	无影响	不可以执行VOR/DME标准	可以使用ILS，GP不工作标准（如有	以上都不对

3643	GPS系统可以向任意多用户提供全球范围内连续的高精度的信息有（）。A.定位信息B.速度信息C.精确时间	AB	AC	BC	ABC
3644	HFDL表示的是（）。	高级数据链	高级控制规程	甚高频数据链	高频数据链
3645	HUD标准I类运行天气标准是（）。	VIS不低于550米或者RVR不低于450米，DH不低于45米	VIS不低于600米或者RVR不低于600米,DH不低于60米	VIS不低于800米或者RVR不低于550米,DH不低于60米	VIS不低于1000米或者RVR不低于650米,DH不低于75米
3646	HUD特殊批准II类对跑道中线灯间距的推荐要求是（）。	大于或等于15m	大于或等于30m	小于或等于15m	小于或等于30m
3647	HUD特殊批准I类运行最低天气标准是( )。	RVR不低于300米，DH不低于30米	RVR不低于350米，DH不低于35米	RVR不低于400米，DH不低于40米	RVR不低于450米，DH不低于45米
3648	IALS表示（）。	中间进近灯光系统	中等进近灯光系统	基本进近灯光系统	起始进近灯光系统
3649	ICAO的新航行系统中建议航路上以（ ）为主，话音通信为辅。	微波通信	高频通信	数据通信	光纤通信
3650	ICAO规定，国际通用的搜索和救援频率为：（）	121.5MHZ	118.5NHZ	123MHZ	121.5MHZ和243MHZ
3651	II类运行的设备包含( )。	跑道边灯，跑道中线灯，接地区灯，跑道标志	跑道边灯，接地区灯，跑道标志	跑道中线灯，接地区灯，跑道标志	跑道边灯，跑道中线灯，跑道标志
3652	ILS备用发射机故障或降级对（）着陆最低标准有影响。	NPA	APV	I类	II类
3653	ILS操作的航向信标转换的频率范围是（）。	108.10-119.95MHz	108.10-118.10MHz	108.10-117.95MHz	108.10-116.95MHz
3654	ILS的基本地面设施应当包括（）。a航向台b下滑台c外指点标d中指点标e对于II类或III类仪表进近程序还应当安装内指点标	abcde	abcd	abce	bcde
3655	ILS的下滑信标的有效导航距离为（）。	5海里	10海里	15海里	20海里
3656	ILS航道偏置时,其进近的决断高(DH)不低于（）。	75m	90m	105m	120m
3657	ILS提供（）功能。	导航、范围、目视信息	方位角、距离、垂直角	方位角、范围、垂直角	导航、距离、垂直角
3658	ILS系统中不包括（）。	VOR	GP	LOC	MB
3659	ILS系统中提供航向引导的为（ ）	LOC	GP	MB	DME
3660	ILS系统中提供下滑引导的为（ ）	LOC	GP	MB	DME
3661	ILS下滑道不工作时的进近程序属于（）。	非精密进近程序	精密进近程序	目视盘旋进近程序	雷达进近程序
3662	I类PA最低标准的RVR为（）。	接地区RVR数值	跑道中部RVR数值	跑道末端RVR数值	接地区、跑道中部的RVR数值
3663	JEPPESEN 航路图中的航路高度使用（）。	标准气压面高度或飞行高度层	场压高度或飞行高度层	平均海平面高度或飞行高度层	平均海平面高度
3664	Jeppesen航路图中，某边界线“ADIZ”是指（）。	防空识别区边界	缩小垂直间隔边界线	管制区边界线	情报区边界
3665	JEPPESEN航线手册中除另有说明外，航路距离以（）为单位。	英尺	海里	英里	公里
3666	NAT MNPS涉及下面哪个国家（）。	中国	泰国	加拿大	日本
3667	NDB的含义为（）。	甚高频全向信标	无线电导航台	测距仪	无方向性信标台
3668	PAPI包括一排（）个与跑道垂直的灯，发红、白两种颜色的光。	6	5	4	3
3669	PAPI的颜色是如何指示飞机与下滑道的关系的（）。	高－白，正好处在下滑道－红白，低	高－白，正好－绿、低－红	高－白绿，正好－绿，低－红	高－白，正好－红、低－红
3670	PBCS应用包括（ ）	CPDLC和ADS-C	CPDLC和ADS-B	CPDLC和ADS-B和ADS-C	ADS-B和ADS-C
3671	PBN离场程序使用的导航规范是（）。	基本RNP1.0	RNAV 1.0	根据航图公布的要求	以上都不对
3672	PBN运行中最低设备清单（）。	考虑到RNAV和/或RNP的批准需对MEL进行更改	无需对MEL进行更改	PBN手册没有做说明	取决于航空公司
3673	RAIM预测结果通过（ ）形式显示出来	语音和视频	视频和文本	语音和文本	图形和文本
3674	RAIM预测时使用的遮蔽角不要小于( )度	5°	10°	15°	8°
3675	RCP 240所分配的标称时间（TT）和超时时间（ET）分别为（）	180S 240S	210S 240S	200S 240S	150S 180S
3676	RCP主要的性能参数不包括（）。	可用性	连续性	完好性	及时性
3677	RNAV 的主要直线路径航段是（）。	TF 路径	CF 路径	DF 路径	CA 路径
3678	RNAV1运行的导航源可以是（）	DME/DME	DME/DME/IRU	GPS/GNSS	以上全部
3679	RNAV程序以（）编码的形式储存在导航数据中	AIRPATH	SITA	ICAO	ARINC424
3680	RNP APCH程序的要求的最高精度可达到（）	0.1NM	0.5NM	1NM	0.3NM
3681	RNP APCH进近程序的航图公布的标示为（）	RNAV(GNSS)	RNAV(RNP)	RNP (GNSS)	RNP (PBN)
3682	RNP APCH进近程序的精度要求为（ ）。	1.0海里	0.1-0.3海里	0.5海里	0.3海里
3683	RNP1，RNP4，RNAV5…,其中的阿拉伯数字表示（）。	要求航空器在95%飞行时间的导航精	要求航空器在90%飞行时间的导航精	要求航空器在99.7%飞行时间的	要求航空器在100%飞行时间的导航精
3684	RSP 180所分配的标称传递时间（DT）和延迟传递时间（OT）分别为（）。	90S 180S	150S 180S	210S 240S	150S 180S

3685	RVSM航路运行的脱离程序（ ）。	右转30度飞行20公里（偏出航路10公里）平行航路后再	左转30度飞行20公里（偏出航路10公里）平行航路后再	右转30度飞行20公里（偏出航路10公里）平行航路后再	左转30度飞行20公里（偏出航路10公里）平行航路后再
3686	RVSM空域的垂直范围是多少？（ ）	8900米（含）-12500 米（含）	9200米（含）-12500 米（含）	8900米（含）-12800 米（含）	
3687	RVSM空域偏差超过（ ）的需要报告(单位：米)	30	60	90	10
3688	RVSM是指在实行RVSM运行的空域内，在高度（）之间的垂直间隔标准由（）。	FL290(含)至FL410（含）/1000英尺缩小到500英尺	FL210(含)至FL410（含）/2000英尺缩小到1000英尺	FL210(含)至FL410（含）/1000英尺缩小到500英尺	FL290(含)至FL410（含）/2000英尺缩小到1000英尺
3689	RVSM运行安装的最低设备应包括（）。A.两套独立的高度测量系统，一部具有高度报告能力的二次监视雷达应答机（SSR）B.高度警告系统C.高度自动控制系统	AB	AC	BC	ABC
3690	RVSM运行起飞前，驾驶舱内当地机场已知标高和高度表显示之间的差值不得超过（）。	23米（75英尺）	45米（150英尺）	25米（82英尺）	以上都不对
3691	S模式的应答机字母S的含义为( )。	工作于S波段	可进行选择性询问应答	是小型化的高度集成化设备	是全固态化设备
3692	VHF的范围是否与高度有关( )。	有	无	无法判断	以上答案均不正确
3693	VHF机载电台和地面电台具有PTT开关，按下时处于( )可以发话。	发射	接收	关机	信道切换
3694	VHF通信，ATC应答信号沿( )传播。	曲线	直线	弧线	视距
3695	VHF作用频率范围( )。	118-136.975MHZ	118-128.976MHZ	108-118.977MHZ	118-132.978MHZ
3696	VOR导航原理是根据（）导航。	可变相位的相位变化	可变相位与可变相位的相位差	基准相位的相位变化	可变相位与基准相位的相位差
3697	VOR的含义为（）。	无线电信标	无线电导航台	甚高频导航台	甚高频全向信标台
3698	按本规则实施运行的任何飞机按仪表飞行规则运行时，在距预定航道中心线两侧各25公里(13.5海里)水平距离范围内，在平原地区不得在距最高障碍物（）高度以下，在丘陵和山区不得在距最高障碍物（）米的高度以	400 600	600 800	300 600	400 800
3699	按航行上的用途对VOR进行分类，下列不正确的是（）	R	T	L	H
3700	按照ICAO的规定，根据（）将航空器分为A、B、C、D、E五类。	巡航速度	着陆入口速度	升限	起飞全重
3701	北京起飞（东八区）14：00，飞行十二小时到西八区，当地时间是( )。	10:00	05:00	12:00	以上说法均不正确
3702	比例尺为1：50万的航图，图上长10cm，相当于地面长（）。	5km	500km	0.5km	50km
3703	标有TL和TA的航图有（）。	航路图、标准仪表进/离场图	机场图、仪表进近图	仪表进近图、标准仪表进/离场图	区域图、仪表进近图
3704	标准等待程序出航时间规定是（）。	不论高度如何都飞行1分钟	不论高度如何都飞行1.5分钟	14000英尺（4250米）以下1分钟，14000英尺(4250米)以上1.5分钟	14000英尺以下1分钟，20000英尺以上2分钟，30000英尺上以3分钟
3705	标准仪表离场图可提供（ ）。	从起飞阶段至航路阶段的飞行资料	从航路阶段至进近阶段的飞行资料	从走廊口至航路阶段的飞行资料	从起飞离场终点到航路阶段的资料
3706	不符合RVSM 运行的航空器申请在RVSM 区域飞行获得批准后，航空器运营人应当在ICAO飞行计划中“RMK/”后填写（ ）。	NORVSM	NONRVSM	APVD NONRVSM	APVD RVSM
3707	不符合RVSM运行的航空器飞行高度层的分配按照管制指令执行，航空器运营人应当在ICAO飞行计划中第18字段“STS/”后填写	NORVSM	NONRVSM	APVD NONRVSM	APVD RVSM
3708	测距仪DME的用途是（）。	测量飞机的方位角。	测量飞机到测距台的地面距离	测量飞机到测距台的斜距。	测量飞机到地面台的高度。
3709	场面气压为航空器着陆地区（在跑道上）最高点的气压，用（）表示。	QFE	QNH	QNE	以上都不是
3710	除非特别说明，杰普逊航图所有方位线和径向线都是使用（）。	磁方位	真方位	根据情况而定	以上均不正确
3711	除了航向台、下滑道、指点标、进近灯，下列（）地面设备是在II类进近中要求正常工作。	雷达和跑道视程	跑道中线灯和跑道边灯	高强度跑道边灯，跑道中线灯，接地地带灯和跑道视程	雷达和跑道边灯
3712	磁差 -2度，此时磁经线北端偏在真经线（）	以东	以北	以南	以西
3713	磁航向是120度，磁差是-3度，真航向等于（）	123度	120度	122度	117度
3714	磁经线与罗经线之间的夹角为（）。	磁差	自差	陀螺差	罗差
3715	从进近方向看，某跑道中心线磁方位角度为328度，请问该跑道的反方向的跑道号是多	15	31	33	32
3716	代号为X69的航线是属于( )。	表示对外开放临时航线	表示国内进离场航线	表示国内航路航线	表示国内临时航线

3717	当PBN进离场程序发生变更时，在该版本导航数据库没有完成修改和验证之前，下列做法错误的是（）。	将修订数据列出，提醒飞行员在数据库中手动修改	发布告警信息或公司通告等，提示运行风险及对应措施	及时收集、整理飞行机组在飞行运行中反馈的导航数据库相关问题	与数据服务提供商及公司相关部门及时 沟通交流，分析可能对飞行运行带来
3718	当VNAV 失效时，签派员可以选择LNAV 标准或其它的仪表进近程序放行航班；当出现VNAV 失效时，第18 项“PBN/”后填入代码	A1	O1	E1	S1
3719	当飞机按照仪表飞行规则飞行时，必须安装（）	ADF	VOR	VOR和DME	以上都不对
3720	当飞机接通（）模式时，HSI显示航道偏离信息（）	VOR/ILS	MAP	PLAN	NAV
3721	当航空器飞行计划变化时，航空器营运人及其代理人应当于航空器预计撤轮档时间前（）分钟提交飞行计划修改。	30	45	60	75
3722	当航空器飞行计划预计或已推迟（）分钟以上时，航空器营运人及其代理人应当立即提交飞行计划延误情况。	30	45	60	75
3723	当航空器驾驶员按照仪表飞行规则在 ＲＶＳＭ 空域飞行过程中，遇有影响保持高度能力的颠簸发生偏离 ＡＴＣ 指定的高度层（）或以上情况时，必须通知管制员	300米	60米	300英尺	100英尺
3724	当机场图中，无法清楚地表示（ ）之间的滑行路线时，应当补充绘制机场地面活动图。	滑行道与跑道	跑道与停机坪	滑行道与停机坪	货机坪与客机坪
3725	当在 IFR 条件下，双向无线电通信失效，若没有 ATC 指定航路或 ATC 所建议的预计下一指令指定的航路，飞行员应按什么航路飞	飞行计划中所申请的航路	至备降场的直飞航路	飞往离场点的航线外的航路	尽快着陆器
3726	当在航路上发生双向无线电通信失效时，飞行员在（ ）开始下降作仪表进近？	在到达仪表进近的起始进近定位点时，但不早于空中交通管制修正的计划中预计下降或进近时间之前	在预定的进场时间前后3 min到达仪表进近程序中所描述的等待定位点时	在预定的进场时间前后10 min到达仪表进近程序中所描述的等待定位点时	在飞行计划中的预计进场时间或预计下一指令时间到达仪表进近程序中规定的主要起始进近定位点时，二者中
3727	当直线进近的最后进近航段下降阶梯大于6.5%时,应当 。（ ）	建立目视盘旋进近	建立I类ILS 进近	建立非精密进近	建立类精密进近
3728	导航数据库据不包含以下内容（）。	机场起降标准	公司航路	导航设施	复飞程序
3729	导航数据库与飞行计划不一致可能有哪些情况（）。	基础数据不一致、公司航路航路点或走向不一致、航段磁航向不一致、航段距离不一致、数据维护错误。	基础数据不一致、航段磁航向不一致、航段距离不一致、数据维护错误。	基础数据不一致、公司航路航路点或走向不一致、航段磁航向不一致、航段距离不一致。	公司航路航路点或走向不一致、航段磁航向不一致、航段距离不一致、数据维护错误。
3730	导航系统对飞机而言分为（）。	航路导航和机场导航	陆基导航和星基导航	自主式导航和基准式导航	惯性导航和惯性基准导航
3731	导航系统对设备设置而言分为（）。	航路导航和机场导航	自主式导航和基准式导航	陆基导航和星基导航	惯性导航和惯性基准导航
3732	导航系统就陆基导航而言分为（）。	惯性导航和惯性基准导航	自主式导航和基准式导航	陆基导航和星基导航	航路导航和机场导航
3733	地方时是指（）。	当地经线两次对正太阳的时间	以当地经线正背太阳为零点，正对太阳为12点所确定的	以当地日出为6点所确定的时刻	以当地太阳当顶为12点所确定的时刻
3734	地球表面两点之间的大圆航线的特点是（）。	航线距离最长	航线距离最短	各点航线角相等	各点航线角不相等，航线距离最短
3735	地球表面任意两点之间航程最短的航线是（）	等角航线	经线	纬线	大圆航线
3736	等待程序的出航时间规定，4250米（14000英尺）以下为（）分钟，4250米以上为（）分	1，1.5	2,3	1.5,1	1，2
3737	电波由( )向空中辐射被电离层反射后到达接收点的电波称为天波传播。	发射天线	合成孔径	接收天线	散射天线
3738	电台上空等待,航空器从第二扇区偏置进入,航空器飞过HF后,则保持的偏置角为（）。	30°	25°	15°	10°
3739	电台相对方位角是（）。	无线电方位线同航线的夹角	航向线逆时针到无线电方位线的夹角	无线电方位线同航迹的夹角	航向线顺时针到无线电方位线的夹角
3740	对RVSM运行，在向空中交通服务单位提供的飞行计划（FPL电报）中应注明航空器和运营人已经得到了RVSM运行的批准。其中，FPL报第十项中的字母( )表明已经得到了RVSM运行的批准。	S	R	Y	W
3741	对于RNP APCH运行，RAIM预测应选择空中交通管理局网站的那种方式（）。	终端区预测	NPA预测	航路预测	GPS卫星状态
3742	对于RNP运行，RF航段不能用于以下哪个航段（）。	进近的最后航段	进近的起始阶段	进近的中间阶段	RNP DP&STAR

3743	对于飞机 4D 位置（经度、纬度、高度、时刻） 、油量信息，监控频次间隔不超过（） 分钟，航空承运人可根据自身实际采用	5	10	15	30
3744	对于更改航路的航班，签派员拍发FPL报文时，应在FPL报文格式第几项备注改航原因?	第18项	第19项	第15项	第16项
3745	对于国际航班，领航计划报（FPL）的拍发规定是（）。	应至少在预计撤轮挡时间前2.5小时拍发，且不早于预计撤轮挡时间前24	应至少在预计撤轮挡时间前5小时拍发，且不早于预计撤轮挡时间前24小	应至少在预计撤轮挡时间前2.5小时拍发，且不早于预计撤轮挡时间前	应至少在预计撤轮挡时间前5小时拍发，且不早于预计撤轮挡时间前120
3746	对于国内机场的离场程序而言，如果没有另外公布，程序设计梯度（PDG：Procedure Design Gradient）规定为（）。	2.3%	2.5%	3.3%	4.0%
3747	对于在中国飞行情报区（ 包含北京、沈阳、上海、武汉、广州、昆明、兰州、乌鲁木齐、三亚等九个情报区） 以外运行的航空器，当航空器最大起飞重量超过（ ）kg时，除非经局方批准，航空承运人应在飞行实施前确认能够通过自动报告方式在地面以15分钟或更短周期获取航空器的4D位置。	27000	5700	34000	25000
3748	对于正在接受空中交通管制服务的航空器，空中交通管制员一旦收到该航空器已收到机载防撞系统告警并已开始采取防止碰撞的机动飞行的通知，则管制员( )	不再对该航空器与其他航空器或障碍物的间隔负责	继续对该航空器与其他航空器或障碍物的间隔负责	对该航空器与其他航空器间隔负责，不再对该航空器与障碍物的间隔负责	对该航空器与障碍物的间隔负责,不再对该航空器与其他航空器间隔负责
3749	对中国民航流量管理系统描述正确的是（）	NTFM	NTFS	NTFMC	NTFMS
3750	二次雷达，C模式提供信息包含( )	距离	速度	高度	以上皆对
3751	飞机保持航向在电台左边飞行，RB如何变化( )	变大	变小	不变	无法判断
3752	飞机被劫持时的应答机编码是( )	7500	7600	7700	7800
3753	飞机到某机场平面的垂直距离为（）。	相对高	绝对高	标准海平面高度	修正海平面高度
3754	飞机静压孔堵塞时，气压高度表示数	随着飞行高度的增加，快速增加	保持在堵塞高度上不再变化	随着飞行高度的增加缓慢减少	随着飞行高度的增加，缓慢增加
3755	飞机是否得到RVSM批准在公司的( )中可以查到?	飞行签派手册	运行规范	运行手册	运行合格证
3756	飞机通信选址报告系统（ACARS）主要由机载设备MU、（ ）和网络管理数据处理系统（NMDPS）等三个部分组成	卫星地面站（PES）	飞机地球站（AES）	中转地面站（TES）	远端地面站（RGS）
3757	飞机在进近过程中，高度表使用（）为基准气压面。	QNH	QFE	1013.25	机场基准面
3758	飞机作ILS进近时，HSI航道偏离杆偏左，下滑指标在零位以下，表明（）	飞机偏在航道右边，高于下滑道	飞机偏在航道右边，低于下滑道	飞机偏在航道左边，高于下滑道	飞机偏在航道左边，低于下滑道
3759	飞行计划表编组18 -其它情报，“SUR/RSP180” 表示（）。	所需导航性能180S	所需通信性能180S	所需监视性能180S	所需关注性能180S
3760	飞行流量管理的依据包括（）。A.空中交通管制有关管制间隔的规定B.机场地形、跑道、停机坪以及通讯导航和雷达设备等条件C.管制员的技术水平和能力所能承担的负荷	AB	AC	BC	ABC
3761	飞行流量管理分为（）。A.先期流量管理B.飞行前流量管理C.实时流量管理	AB	AC	BC	ABC
3762	飞行情报区(FIR)可提供的服务有（）。A.咨询服务B.告警服务C.飞行情报服务	AB	AC	BC	ABC
3763	飞行预先准备阶段需要拍发的电报为（）。	PLN报	AD 报	FPL报	CHG报
3764	飞行员用于修改飞行计划时HSI的显示方式为（）	计划方式	地图方式	导航方式	飞行方式
3765	飞行员在 IFR 气象条件且无线通信双向失效，此时应选择的高度为（）。	上次指定的高度，ATC 建议的预期高度和最低航路高度，三者中取最高	航路障碍物标高加上至少 300m 的超障余度所得到的数值	目视飞行规则高度，且高于任一航段上的最低航路高度	仪表飞行规则高度，且高于任一航段上的最低航路高度
3766	飞行员在仪表飞行规则气象条件且无线电双向失效，此时应选择什么样的高度?	上次指定的高度，ATC建议的预期高度和最低航路高度，三者中取最高者	航路障碍物让至少1000f的高度	目视飞行规则高度，且高于任一航段上的最低航路高度	下降至最低航路高度，若已脱离云层，则飞往最近的合适机场，若没脱离云层，则保持指定航路上的最高航
3767	飞行直接准备阶段需要拍发的电报有（）。	FPL报	PLN报	AD 报	CHG报
3768	飞行中，如果发现航空器偏离标称航迹超过()，或认为误差不可接受，机组或管制员应立即终止使用区域导航，改用雷达引导或传	2NM	2KM	5KM	5NM
3769	飞行中监控ANP值什么情况下不可继续运行RNP程序（）。	ANP>RNP	ANP<RNP	任何情况下都可以运行	以上都不对
3770	负责对进、离场的航空器及其空域范围内飞越航空器提供空中交通管制服务的单位是	进近管制室	ATC服务报告室	塔台管制室	区域管制室
3771	负责管制区内的航空器开车、滑行、起飞、着陆和与其有关机动飞行的管制单位是（）	空中交通管制服务报告室	塔台(地面)管制室	进近管制室	区域管制室

3772	复飞程序在（ ）阶段可作不大于15°的航迹改变。	复飞起始段	复飞中间段	复飞最后阶段	水平加速段
3773	高频(HF)可通过（）传播。	仅通过天波(电离层反射)传播	地波和天波都可以	不能通过地波	以上都不对
3774	高频数据链通信系统的电磁波的传播方式是（）	以空间波传播方式为主	直线传播	天波传播	以地波传播方式为主
3775	高频信号的传输主要依赖（ ）的反射实现远距离的通信	大气层	同温层	对流层	电离层
3776	根据《仪表飞行规则航空器地空双向无线电通信失效通用程序》，设定应答机编码 7600 的时机为：	航空器驾驶员通过主用管制频率、备用管制频率、紧急频率 121.5MHz 、上一管制频率和下一管制频率均无法与管制员建立语音	航空器驾驶员通过主用管制频率、备用管制频率、紧急频率 121.5MHz 、上一管制频率和下一管制频率均无法与签派员建立语音	考虑航空器越障需要或其他紧急情况时	任何时候发现无法接收管制指令时
3777	根据《中华人民共和国基本飞行规则》，起落航线的飞行高度，通常为（ ）。	300米到500米	300米到600米	400米到700米	400米到600米
3778	根据各国/地区公布的航空资料汇编（AIP）、修订/补充资料、航行通告（NOTAM）及其他相关文件制作的航空数据称为（）。	标准数据	客户化数据	金版数据	定制数据
3779	根据相对于航空器的信息传递方向，机载ADS-B 应用功能包括（）	发送（OUT）	接收（IN）	A和B	以上都不对
3780	固定半径转弯（RF）航段可用于（ ）运行	RNP AR	RNAV1	RNP APCH	RNP 10
3781	关于RNAV系统确定飞机位置的途径,当飞机装备GPS接收机时，FMC优先选择哪个导航设备的位置信息（）。	GPS	IRS	陆基导航设施	以上都不对
3782	关于等待程序的进入程序，说法错误的是（）。	第 4 扇区程序（DME 弧进入）	第 1 扇区程序（平行进入）	第 2 扇区程序（偏置进入）	第 3 扇区程序（直接进入）
3783	关于飞行计划与机载导航数据库中航路点或航路走向不一致，导致的原因可能是（）	全部都对	数据周期调整差异	临时改航差异	航班换季差异
3784	管制员与驾驶员数据链通信的英文缩写为（）	CPDLC	ACARS	ACAS	VHFS
3785	惯性导航系统不包括以下哪个组件（）。	CDI（偏航指示器）	MSU（方式选择组件）	CDU（控制显示组件）	ANU（区域导航组件）
3786	惯性导航系统存在（）。	积累误差	象限误差	自走误差	静压源误差
3787	惯性导航系统的优点是（）。	自主导航和短时定位精度高	他备导航和精度高	无需校准和精度高	自主导航和有效距离远
3788	惯性基准系统是（）。	IRS	INS	IPS	IGS
3789	国际民航组织公约附件十（航空电信）对DME的精度要求是（）。	在距离应答机0----370KM范围内，总的系统误差（包括读数误差）应不大于正负0.9KM或所测距离的3%	在距离应答机0----370KM范围内，总的系统误差（包括读数误差）应不大于正负1.8KM或所测距离的3%	在距离应答机0----370KM范围内，总的系统误差（包括读数误差）应不大于正负1.8KM或所测距离的5%	在距离应答机0----370KM范围内，总的系统误差（包括读数误差）应不大于正负0.9KM或所测距离的5%
3790	国际民航组织公约附件十（航空电信）对VOR的精度要求是（）。	在信号覆盖范围内，在90%的概率情况下，系统误差为正负5度	在信号覆盖范围内，在90%的概率情况下，系统误差为正负3度	在信号覆盖范围内，在95%的概率情况下，系统误差为正负3度	在信号覆盖范围内，在95%的概率情况下，系统误差为正负5度
3791	国际民航组织新航行系统中的通信系统主要强调发展基于（ ）业务的航空移动业务	ATC话音通信	高频通信	数据通信	气象监视
3792	国际民航组织在规定飞行计划(FPL)电报时，巡航高度在以英制单位计量时，应有（）位数字，以公制单位计量时，应（）位数字。	3、4	4、2	3、3	2、3
3793	国内航班应在航班预计起飞时间前（）分钟编发 FPL 报	120	150	180	240
3794	国内航空器营运人执行国内飞行任务不得早于航空器预计撤轮档时间前（）小时提交飞	12	24	36	48
3795	国内航路的划设是由（）提出，报经（）批准；国内航路、航线代号是由（）指派。	民航局，国务院中央军委，空军	民航局，总参谋部，空军	民航地区管理局，当地空军，当地空军	民航地区管理局，国务院中央军委，当地空军
3796	国内某航班计划于 3 月 15 日 13 时执行飞行任务,按规定向空中交通管制单位提交了飞行预报申请后,但直到 3 月 15 日 8 时30 分仍没有得到相关批复则意味着该航班（）	能正常执行	不能正常执行	须再次申请直到得到批复为止	只须等待批复
3797	国内使用的AFTN格式电报中飞行高度以多少为单位?	100m	100ft	10m	10ft
3798	航空股份AFTN通信地址为（）。	ZJHKCHHO	ZJHKZPCA	HAKUOHU	HAKZPCA
3799	航空紧急频率是( )	121MHz 或245MHz	121.5MHz 或243MHz	121 MHz 或243MHz	121.5MHz 或245MHz
3800	航空器按仪表飞行规则运行时，在没有公布仪表进离程序或最低扇区高度的机场，在机场区域范围内，航空器距离障碍物的最高点的高度，平原地区不得小于（）米，丘陵和	300 600	400 600	400 800	600 800

3801	航空器遇险时，通化呼叫术语为：（）	MAYDAY	EMERGENCY	PANPAN	URGENCY
3802	航空器在空域中运行，要解决如下（）基本问题。A.通信 B.导航 C.监视	A	B	AB	ABC
3803	航空器在空中等待空域的等待时间一般不超过（）分钟。	10	15	20	30
3804	航路、航线地带和民用机场区域设置高空管制区、（ ）、（ ）、（ ）。	中低空管制区、终端管制区、机场塔台管制区。	中低空管制区、航行情报服务区、机场塔台管制区。	中低空管制区、终端管制区、进近管制区。	中低空管制区、终端管制区、航行情报服务区。
3805	航路NDB台的有效导航距离约为（）。	50海里	50千米	150海里	150千米
3806	航路RNAV覆盖的区域为（）。	航路飞行繁忙地区	机场终端地区	建导航台困难的空域，多为不繁忙的空域	两繁忙机场之间的空域
3807	航路的上下限分别是( )	不低于最低安全高度，上限与飞行高度层的上限一致	地面，上限与飞行高度层的上限一致	海平面，上限与飞行高度层的上限一致	机场海拔高度，上限与飞行高度层的上限一致
3808	航路和航线的最低飞行高度，是航路和航线中心线两侧各（）以内的障碍物的最高标高，加上最低超 障余度后向上以米取整的高度。在高原和山区，最低超障余度为（），在其它地区，最低超障余度为 （）	25km 600m 400m	46km 600m 300m	25km 600m 300m	46km 600m 400m
3809	航路可以以哪种形式批复？A.月度临时批复 B.换季批复C.当日单班批复	AB	AC	BC	ABC
3810	航路重要点不包括（）。	转弯点	强制报告点	要求报告点	转换点
3811	航图标题为“RNAV（GNSS）”，表示该程序为（）运行。	RNP APCH	RNP AR APCH	RNAV-1进近程序	以GNSS为导航源的RNAV-1进离场
3812	航图中，“HIRL”指（）。	高强度跑道灯	中强度跑道灯	高强度进近灯	中强度进近灯
3813	航图中所示的“TH“为（）。	过渡高	过渡高度层	跑道入口	机场标高
3814	航线VOR台的有效作用距离一般为（）海里。	50	100	150	200
3815	航线VOR台的有效作用距离一般为多少（）。	50海里	50千米	100海里	200海里
3816	航线飞行时用来调整高度表的气压是（）。	标准海平面气压	本站气压	场面气压	修正海平面气压
3817	航向道频率和下滑道频率的组合是（）。	各自独立的	不成对的	固定成对的	随机的
3818	航向台的缩写正确的是（）。	LOC	GS	LOS	LG
3819	和传统的ATIS相比，D-ATIS有（ ）优点。	其他都是	减轻飞行员工作量	提供推送信息服务，在机场信息变更时主动发送最新情报数据给飞行员，极大程度保障	保证信息的正确性，防止飞行员错听或误听
3820	滑行道缩写正确的是（）。	RWY	SWY	CWY	TWY
3821	绘制标准仪表离场图时，如果重要的地形和地物特征有利于从目视飞行过渡到仪表飞	将该特征整理出来以备后用	将该特征标出	只须将主要河流标出	只须将主要地物（如水塔等）标出
3822	机场监视雷达缩写正确的是（）。	SSR	ASR	ARSR	ATCRBS
3823	机场最低着陆标准公布在（）中。	仪表进近图	标准仪表进场图	机场图	标准仪表离场图
3824	机载设备中使用填充有高频介质的同轴线，电磁能在其中的传播速度接近于（）	音速	光速	声速	风速
3825	机组宣布最低油量对于 ATC 来说意味着（）	是一种非预期延误的紧急情况下的建	需要在目的机场优先着陆	需要到最近的合适机场紧急处理	机组对 ATC 的优先请求
3826	机组在武汉/天河机场执行RNP APCH进近程序着陆并滑行至停机位，那么以下那张航图肯定不需要用到：	ZHHH-7A	ZHHH-2B	ZHHH-9A	ZHHH-4S
3827	计划方式下，HSI上的方位为（）	真方位	磁方位	罗方位	陀罗方位
3828	接地地带缩写正确的是（）。	TDZ	TBZ	BRZ	TPZ
3829	接收机/处理器要执行RAIM功能，除了定位所需的卫星外，还至少需要接收到另外一颗具有合适几何构型的卫星信号。也就是说要执行RAIM功能，需要至少（）颗卫星。	4	5	6	7
3830	接收机自主完好性监视（RAIM） 是（）的一种方式。	机载增强系统（ＡＢＡＳ）	星基增强系统（ＳＢＡＳ）	地基增强系统（ＧＢＡＳ）	以上全部
3831	接通仪表着陆系统时，如果航道杆左偏，表示飞机偏在跑道中线的（）	右侧	左侧	不偏	上测
3832	紧急或遇险时的应答机编码是（）	7700	7600	7500	7601
3833	紧急情况下自行改变高度层的方法是，从航空器飞行的方向向右转30度，并且以此航向飞行（ ）千米，再平行原航线上升或者下降到新的高度层，然后再转航路。	10	15	20	30
3834	精密进近必须设置接地地带灯的跑道，接地地带灯( )向，发( )光。	单向/白	单向/绿	双向/白	双向/绿
3835	精密进近程序是指使用（ ）所提供的方位和下滑信息引导的仪表进近程序。	NDB或VOR	ILS或PAR	VOR或DME	ILS或SSR
3836	精密进近灯光系统缩写正确的是（）。	PALS	PAPI	PARL	PAPL
3837	精密进近雷达翻译正确的是（）。	RAR	SAR	PAR	ARP

3838	精密进近提供哪些引导？	航向道引导	子下滑道引导	A和B	以上都不对
3839	空中交通服务飞行计划不包括：（ ）	航空器呼号	巡航高度层	备降机场	机组人员姓名
3840	空中交通服务是空中交通管理的主要部分，包括空中交通管制服务、告警服务和（）。	飞行情报服务	监控服务	监视服务	气象服务
3841	空中交通管理(AIR TRAFFIC MANAGEMENT)的主要内容不包括（）。	空中交通咨询服务(AIR TRAFFIC ADVISORY	空中交通服务(AIR TRAFFIC SERVICE)	空中交通流量管理(AIR TRAFFIC FLOW MANAGEMENT)	空域管理(AIR SPACE MANAGEMENT)
3842	空中交通管制单位使用的话音通信设施应当有自动记录功能，通常情况下，自动记录应当至少保存（ ）天。	30	15	45	60
3843	空中交通管制单位应当向航空器通告跑道视程数值，当主导能见度或跑道视程低于（）	1500米	2000米	1600米	1000米
3844	空中交通管制单位之间进行的管制协调的内容不包括（ ）。	时刻限制	飞行高度	预计飞越移交点的时间	航空器呼号
3845	空中交通管制航路的宽度为（）公里,其中心线两侧各（）公里；航路的某一段受到条件限制的,可以减少宽度,但不得小于（）公里	10；5；5	10；5；8	20；10；5	20；10；8
3846	空中交通流量管理分为（）	其他都对	先期流量管理	飞行前流量管理	实时流量管理
3847	空中遇到非法干扰时的二次雷达编码是（）	7500	7600	7700	7602
3848	拉萨实施RNP AR和航路RNP4运行时，FPL报第10项和第18项添加哪些字母（）。	R；PBN/L1T1	W；PBN/L2T1	P；PBN/ L1T2	G；PBN/A1T1
3849	类精密进近的最佳下滑角为( )	3°	3.2°	3.5°	5°
3850	离场程序的起点为（ ）	着陆跑道入口	起飞跑道的离场末端	跑道中心圈处	停止道末端
3851	领航计划报的标志是( )。	FPL	PLN	CNL	CHG
3852	领航计划报的等级为（ ）。	FF	DD	SS	GG
3853	每份AFTN格式电报可编发几组收电地址，如果超出，需另行编发一份电报（）。	6组	7组	8组	9组
3854	每个仪表进近程序都应规定（ ）个复飞程序	1	2	3	尽可能多
3855	民航发〔2023〕6 号新发布的《仪表飞行规则航空器地空双向无线电通信失效通用程序》，适用于以下哪些区域？	中国境内	中国境外	中国境内（不含香港、澳门地区）	中国境内（不含洋区）
3856	某导航设备的识别标志和频率为“IKD 110.3”，该设备为（ ）	ILS	VOR	NDB	另一DME
3857	某航的航班由广州至北京，预计北京时10:25起飞，13:10落地，巡航高度37100英尺，请问应提供给机组的预告图有效时间为多少？哪些区域范围?哪些高度层次的重要天气预告图?至少包括哪些高度的高空风温度预告图？（）	0000UTC和0600UTC；中国区域；高层重要天气预告图；至少包括FL390的高空风温度预告图。	000UTC；中国区域；高层重要天气预告图；至少包括FL390的高空风温度预告图。	0600UTC；中国区域；高层重要天气预告图；至少包括FL390的高空风温度预告图。	0000UTC和0600UTC；中国区域；高层重要天气预告图；至少包括FL240的高空风温度预告图。
3858	某航空公司航班涉及RNAV运行，如果预测到计划飞行的任何阶段失去RAIM持续超过（）分钟，则此飞行应推迟或取消，或者在满足RAIM要求的区域重新拟定飞行计划。	5	10	3	15
3859	某机场跑道的磁方位为50°和230°，气象风90°，当航空器按顶风落地时使用多少号跑道着陆？	05号跑道	23号跑道	30号跑道	12号跑道
3860	某机场跑道号02/20，当有一架B737预计到达时，地面有阵性大风，风向350°，风速最大达18米/秒，塔台管制员应当安排航空器（）	向北着陆，提醒机长侧风影响	去备降机场备降	向南着陆，提醒机长侧风影响	向北着陆，提醒机长顺风影响
3861	某机场因跑道维修施工，从2019年5月1日零时至2019年8月25日09:00机场关闭，在25日取消机场关闭后，针对机场飞行程序需开展工作理解正确的是（）。	需组织对飞行程序开展校验飞行	需组织对飞行程序开展验证试飞	需形成飞行程序设计	可直接继续使用原有飞行程序
3862	某跑道长2km，滑到一张1：500万地图上时的长度是（）	8cm	4cm	2cm	6cm
3863	目前，国内航班的领航报高度层和速度表述正确的是( )	N0490F351	N0490S1070	K0870S1070	K0870F351
3864	目前，美国大多数机场是基于( )的RNAV程序（）。	VOR/DME	DME/DME	GPS	以上都不对
3865	目前航空器与地面之间的甚高频数据通信系统被称为（）	ACARS	ACAS	Mode S SSR	AMSS
3866	目前以下PBN导航规范中我公司可以执行的是（）	RNAV-1	RNAV-2	RNP APCH	以上都可以
3867	目视飞行规则缩写正确的是（）。	IFR	VFR	DFR	VBR
3868	目视飞行时，两机在同一高度上交叉相遇，飞行员从座舱左侧看到另一架飞机时应当（）。	下降高度	上升高度	保持高度	加速通过
3869	内话系统失效会影响( )	驾驶舱内飞行员通信	机组与乘务	机组与旅客	机组与地面
3870	拟定航路飞行高度不需要考虑( )。	航路代号	飞行高度层配备	最低航路高度	航程
3871	欧洲地区要求的最低甚高频频道间隔标准为（）	8.33KHZ	25KHZ	50KHZ	100KHZ

3872	盘旋进近为仪表进近的延续，飞机在仪表进近程序中不能直线进近着陆时，着陆前在机场上空进行目视对准跑道的机动飞行，适用	单向进近引导设备，反向着陆；	天气原因引起的非直线进近；	地形限制的着陆机动飞行	以上全部
3873	跑道边灯故障或降级对NPA着陆最低标准的影响（）。	执行无灯光的最低标准	RVR不小于800米	无影响	不允许夜间运行
3874	跑道标志必须为（）色。滑行道标志，跑道调头坪标志和停机位标志必须为（）色。	白，黄	绿，白	黄，白	白，绿
3875	跑道入口识别灯必须对称地设在跑道中线（）侧，与跑道入口在同一条直线上，在跑道两侧边灯线以外约10m处。跑道入口识别灯应为每分钟闪光60次至120次的（）色闪光灯	两，白	两，绿	右，白	左，绿
3876	跑道中线灯光的位置和颜色的要求是（）	从跑道入口到距跑道末端900m处，跑道中线灯必须发白光；	从跑道入口到距跑道末端900m处，跑道中线灯必须发红光；	从距跑道末端900m处到距跑道末端300m之间，跑道中线灯发红光；	从距跑道末端300m到跑道末端，跑道中线灯发红白相间光；
3877	平行跑道同时仪表运行按照跑道用于进近和离场的使用方式分为（）四种模式。	独立平行仪表进近、相关平行仪表进近、独立平行离场、隔离平行运行	独立平行仪表进近、独立平行离场、相关平行离场、隔离平行运行	独立平行仪表进近、相关平行仪表进近、独立平行离场、相关平行离场	独立平行仪表进近、相关平行仪表进近、独立平行离场、隔离平行离场
3878	签派放行应不迟于航班预计撤轮挡前（ ）分钟完成向转报中心拍发FPL电报，遇有特殊情况，经与计划受理单位协商，最迟不晚于航班预计撤轮挡前（ ）分钟拍发FPL电报。任何国内航班均不得早于预计撤轮挡前24 小时	120、75	120、90	150、75	150、90
3879	签派员应不迟于航班预计起飞时刻前（）小时，按规定申报领航计划。	2.5	1	2	3
3880	区域导航飞行程序应在雷达管制或雷达监视条件下实施，飞行高度不应低于（）。	雷达最低引导高度	MEA	MAA	MSA
3881	区域导航设备是经批准可用于区域导航的设备，这些设备包括（ ）	VOR/DME，DME/DME，GNSS	VOR/DME，NDB/DME，罗兰C，GNSS	VOR/DME，DME/DME，INS或IRS，罗兰C，GPS	VOR/VOR，DME/DME，GPS
3882	全球定位系统最基本的任务是确定飞机的何种状态（）。	位置	速度	方向	姿态
3883	全球划分为（）个时区，每个时区包含经度（）	36个，10度	24个，15度	12个，30度	18个，20度
3884	任何涉及在管制空域飞行的航空器，应当至少安装（）套独立的无线电通信设备，能够在飞行中任何时间与地面双向通信，并且能在121.5兆赫应急频率工作	2	1	3	4
3885	如果航班飞行时间刚好跨越新旧周期，以下（）操作是不正确的。	飞行过程中在0点切换数据库	若所使用到的资料未修改，使用旧的周期数据	与管制确认后，使用新的周期数据	和管制沟通航行资料更换时间
3886	如果机载飞行管理系统数据更新级别不满足程序的要求，则机组不得继续使用区域导航程序，并及时通知（）。	ATC	签派员	地方管理局	民航总局
3887	如果机载气象雷达在航路上失效,则应当按照( )中对这种情况所规定的经批准的指南和程序运行飞机。	运行手册	运行规范	运行合格证	MEL
3888	如果预测连续( )分钟以上失去RAIM，RNP运行应该被延迟、取消或采用其他运行方法。	5	10	3	15
3889	如果在非精密进近中不采用CDFA 技术，机场运行最低标准应在局方批准的该机场最低标准之上。对于C、D 类飞机，RVR/VIS 至少增	400	800	1600	以上都不对
3890	如果批准RVSM运行，垂直间隔是（ ）(单位：米)	300	600	900	1000
3891	若在IFR情况下有雷达引导，与空中交通管制失去通信联系时应采取的行动为( )。	直飞至引导指令中指定的定位点或航路	直飞IFR飞行计划中的下一点后继续飞行	应答编码调至7700并且爬升做云上目视飞行	目视飞行规则高度，且高于任一航段上的最低航路高
3892	三亚情报区的RNP10航路，其本质是哪种导航规范（）。	RNAV10	RNAV5	RNAV2	以上都不对
3893	涉及机载性能监视与告警方面的主要误差是（）。A.航径定义误差B.飞行技术误差C.导	AB	AC	BC	ABC
3894	甚高频通信天线安装的位置( )	机头	机腹	机背	以上皆对
3895	失去无线电通讯联络的空勤机组应将应答机置于（）。	7500	7600	7700	7800
3896	实施PBCS 240/180 运行，当编组10数据项A中填入J2-J7时，需注明（）项标识RCP规范	P1	P2	D1	D2
3897	实施RNP10，在洋区空域或偏远陆地空域支持侧向和纵向多少距离的的最低间隔标准。	50 海里	50公里	60海里	60公里
3898	实施低能见度运行程序起飞时，下列说法错误的是（）。	对飞行机组成员没有特别的要求	飞行及组成成员需圆满完成低能见度运行程序批准的模拟机训练	在开始起飞滑跑时，从驾驶舱能看到15米间隔的中线灯8个的目视段	在开始起飞滑跑时，从驾驶舱能看到30米间隔的中线灯5个的目视段

3899	实施接收机自主完好性监视（RAIM）功能要求卫星在视界内至少（）。	三颗	四颗	五颗	六颗
3900	实时流量管理的方法不包括（　　）。	改变航空器开车、起飞时间	限制起飞、着陆时刻	限制进入管制区时刻	安排航空器空中等待
3901	使用DME/DME/IRU 导航更新的飞机。对于没有GPS/GNSS信号输入、仅使用DME/DME/IRU的飞机，驾驶员必须确认，在起飞滑跑起始点的飞机导航系统位置误差在（　　）米之内	100	200	300	400
3902	受台风影响，国际航班更改航路是否需要向所属国家民航管理部门申请?	需要	不需要	每个国家规定不一样	公司会商决定
3903	数据链通信在空管飞行计划中用（ ）表示。	P	J	M	D
3904	数据链通讯的优点包括( )。A.速度快 B.抗干扰能力强　C.误差率低 D.减轻机组人员负	ABC	ABD	BCD	ABCD
3905	双VOR系统相互检测VOR的最大允许偏差为（）。	地面和空中都是4°	地面和空中都是6°	空中6°和地面4°	空中4°和地面6°
3906	水下定位信标(ULB)工作在（）频率上	8.8 KHZ	121.5MHZ	406MHZ	333 KHZ
3907	梯级下降的拉平高度为(　)	MDA/H	RDH	DA/H	OCA/H
3908	通常航班FPL应当在什么时间向空管发出（）	计划起飞前 2.5小时	计划起飞前 3小时	计划起飞前 1.5小时	计划起飞前 1小时
3909	通常情况下，飞机的第( )部VHF电台用于ACARS数据通信。	1	2	3	4
3910	通信失效后，改变飞行意图前，航空器驾驶员的操作要求是（）。	按照无线电通信规则在指定的主用、备用和紧急频率121.5MHz分别盲发包含后续飞行意图等的关键飞行信息两遍， 句首使用“ 盲发（TRANSMITTING BLIND）”。并应答机“识别	按照无线电通信规则在指定的主用、备用和紧急频率121.5MHz持续发布后续飞行意图等的关键飞行信息。	在指定的紧急频率121.5MHz盲发包含后续飞行意图等的关键飞行信息	在指定的主用、备用分别盲发包含后续飞行意图等的关键飞行信息两遍，句首使用“ 盲发（TRANSMITTING BLIND）”。并应答机“识别（IDENT）”
3911	通信失效后的一般程序要求，航空器驾驶员如果可能，应当在飞行计划预计到达时刻或最后收到的预计进近时刻（取较晚者）之后( )分钟之内着陆。	30	7	10	20
3912	同一时区内，地方时和地区时最大相差(　)	30分钟	40分钟	15分钟	60分钟
3913	外指点标、中指点标、内指点标距离跑道入口的距离正确的是(　)	内指点信标距跑道入口75m-450m，其中300m处为最佳	中指点信标离跑道入口大约1km	外指点标在跑道入口前6.5-11KM	以上皆对
3914	危险区的定义为：（　）	可能影响飞行中的航空器安全的区域	在一个国家陆地或者领海上空划定的对飞行中的航空器有危险的区域	在规定时间内对航空器的飞行存在危险活动的一个划定范围的空域	航空器在进近过程中需要避开的有高大障碍物的区域
3915	伪距测量包含的几种误差不包含（）。	角度偏移误差	大气传播误差	多路径误差	接收机原子钟误差
3916	卫星通信的主要技术缺点是	信号传输不稳定	信道窄	信号缺失	信号延迟
3917	为了安全飞行的需要,下列（ ）飞行阶段不必避免与机组联络:	起飞	着陆	巡航	爬升
3918	为维护无线电通信秩序，各电台持有人在使用电台通话时，应遵守( )原则?	先听后说，先想后说	先说后听，先想后说	先听后说，先说后想	以上都不对
3919	未来的将被逐渐淘汰的监视系统为	ADS—A	ADS—B	A/C模式二次雷达	S模式二次雷达
3920	未装应答机或应答机失效的飞机，不能被TCAS发现。对于未使用高度报告功能的飞机，TCAS只能发出（）信息而不能发出()指	TA、RA	RA、TA	TA、自动操作	RA、进一步避让
3921	我国DME系统的识别莫尔斯电码为几个英文字母（）。	1个	2个	3个	5个
3922	我国大部分VOR系统的识别莫尔斯电码为几个英文字母（）。	1个	2个	3个	5个
3923	我国大部分航线NDB台的识别莫尔斯码为几个英文字母（）。	1个	2个	3个	5个
3924	我国的航线手册中编号为“ZBLA-4A”的航图是海拉尔机场的：（　）	09号跑道的标准仪表进场图	27号跑道的标准仪表进场	09号跑道的标准仪表离场图	27号跑道的标准仪表离场
3925	我国东部地区( )米以上的高空航路和航线已基本实现VOR/DME信号覆盖。	7500	7200	6000	6600
3926	我国国内临时航线代号是（）系列航线。	X	Y	Z	L
3927	我国空中交通管制航线划分为（）。	固定航线和临时航线	国际航线、地区航线和地方航线	目视航线和仪表航线	以上都对
3928	我国民航，下列（）电报使用SITA格式?	航行电报	航行气象电报	民航局各种空中交通管制单位的电报	民用航空运输企业的运营业务电报
3929	我国在区域导航飞行程序正式公布使用前应进行飞行检验，检验的项目不包括（）	航迹保持的准确性	航向保持的持续性	超障的安全性	导航系统的支持性

3930	我国在三亚情报区RVSM空域，管制员发布的高度层指令说法正确的是（ ）。	三亚情报区隶属于中国飞行情报区，均使用米制高度层	在三亚情报区，对于外籍航空器发布英尺制高度层指令	在三亚情报区，对于中国籍航空器发布米制高度层指令	在三亚情报区海洋区域的部分航路上发布英尺制高度层
3931	无线电磁方位指标器RMI的作用是（ ）。	判断飞机相对导航台的方位	判断飞机相对于导航台的水平距离	判断飞机相对于导航台的垂直距离	
3932	无线电高度表是测量飞机到地面垂直距离用机载无线电设备，它的使用范围是（	起飞和进近	航路爬升	航路巡航	只在山区使用
3933	下列（ ）不是ILS的组成部分	LOC	GP	VOR	MB
3934	下列()导航规范要求必须有雷达监视？	RNP4	RNAV1	RNP1	RNP APCH
3935	下列（）为民航告警报。	RCF	CPL	SPL	ALR
3936	下列（）为民航逻辑确认报。	CNL	CPL	EST	LAM
3937	下列（）为民航落地报。	DEP	CNL	CPL	ARR
3938	下列（）为民航请求飞行计划报。	EST	ACP	CDN	RQP
3939	下列（）为民航取消领航计划报。	CNL	CPL	SPL	CHG
3940	下列（）为民航无线电通信失效报。	RCF	CPL	SPL	ALR
3941	下列（）为民航现行飞行变更报。	CNL	CPL	SPL	CHG
3942	下列（）为民航延误报。	CNL	CPL	SPL	DLA
3943	下列（）为民航预计飞越报。	CNL	CPL	EST	LAM
3944	下列不是VOR功能的是（ ）。	用于飞机定位	向/背台飞行	用于区域导航	提供下滑引导
3945	下列灯光为红色的有（ ）。	跑道入口灯	跑道末端灯	接地带灯	以上都是
3946	下列关于RVSM运行叙述错误的是（）。	航空器得到了RVSM运行批准	航空器进入RVSM运行空域时，两个独立的主高度测量系统，一部具有高度报告能力的二次监视雷达应答机（SSR），一套高度警告系统；一套自动高度控制系统等需工作正常	在向空中交通服务单位提供的飞行计划（FPL中应注明航空器和运营人已经得到了 RVSM 运行的批准。在ICAO飞行计划的第 10 项中标注字母“W”以表明已经得到了 RVSM 的批准。	无论何原因，当在 RVSM 空域发生与指定的飞行高度偏差超过 60 米（200 英尺）（含 200 英尺）必须报告,当发生上述情况后机组人员有义务向 AOC 值班人员及时报告；飞行结束后，飞行员要向运控部 AOC 值
3947	下列关于飞机常见的导航方式和导航原理说法错误的一项是（）。	卫星导航利用机载卫星导航接收机确定飞机的空间位置，引导飞机航行，只要1颗卫星即可确定飞机的位置	惯性导航通过测量飞机相对于惯性空间的线性加速度和角加速度实现远程自主式导航	无线电导航利用机载无线电导航设备接收和处理地面导航台的无线电波确定运动载体与导航台之间的相对位置关系，据此实现对运动载体的定位和	惯性导航只有在给定运动初始条件下，才可由计算机计算出飞机的经纬度位置、航迹、航向、姿态、升降速度和地速等信息
3948	下列航图中，公布有起飞最低标准的是（）	SID	STAR	仪表进近图	机场图
3949	下列航图中,用于起飞和着陆之间飞行中使用的有（）。 ①机场障碍物A型图②航路图③区域图④目视进近图⑤精密进近地形图⑥标准仪表进/离场图⑦仪表进近图	①②③⑤⑥⑦	②③④⑤⑥⑦	②③④⑥⑦	①②③④⑤⑥⑦
3950	下列可用的间隔来表示的间隔为（ ）	纵向间隔	侧向间隔	垂直间隔	其它三项均可以
3951	下列哪个不是ADS-B空管运行类别（）。	ADS-B监视运行	ADS-B管制	雷达和ADS-B管制融合运行	ADS-B辅助运行
3952	下列哪个航径终结码是以高度为终结（）。	CA	AF	RF	CD
3953	下列哪个是我国自主研发的GNSS应用系统（）	COMPASS	GPS	GALILEO	GLONASS
3954	下列哪些不是APV BARO-VNAV程序的关键特征（）。	使用无线电高度表	考虑低温修正	最低运行标准分类名称为“LNAV/VNAV”	BARO-VNAV在供垂直引导时没有辅助地面导航设施
3955	下列哪组导航设施组合满足 I 类导航要求（）。	VOR、VOR/DME、NDB	VOR 、IRS、GPS	DME 、GPS、IRS	DME/VOR、INS、NDB
3956	下列属于监视手段的是( )。	CPDLC	ADS-C	HF	SATCOM
3957	下列缩写表示甚高频的是（ ）。	HF	UHF	VHF	LF
3958	下列选项中属于通讯手段的是（）。	CPDLC	ADS-C	ADS-B	RNP4
3959	下列用于非精密进近的导航设施是（ ）。	SDF	LDF	VOR	以上都是
3960	先拍CNL，后发新FPL的情况有（）。	当新的EOBT比当前的EOBT早时	当航空用户与空管单位一致同意使用与当前FPL中不同的一条航路时	其他飞行计划要素变更，可以使用CHG方式更新。	以上都是
3961	向导航数据库服务商提交数据修订需求，错误的描述是（）。	需于周期生效日的第二天之前提交下一周期的客户化程序修订需求	需于周期生效日的第五天之前提交下一周期的公司航路修订需求	对修订需求没有限制，任何时间都可以提出	大批量的修订需求需提前与数据服务商协商

3962	向管制单位提交的飞行计划的内容应当包括（）。	航空器呼号、航班号、航空器型别等，但不包括机组人员名单	航空器呼号、航班号、航空器型别和机组人员名单	航空器呼号、航班号、航空器型别等，但不包括航空器注册登记标志	航空器呼号、航班号、航空器型别和机组人员国籍
3963	向空勤组提供便于航空器在停机位置与跑道之间往返进行地面活动的资料的航图是（ ）	机场图	航空器停靠停放图	机场障碍物A型图	作业图
3964	新航行系统的通信特点( )。	更为直接和有效的空地数据链	ATN航空电信网数据通信空中交通流量管理	星基航行系统代替陆基系统：数据通信为主	以上均正确
3965	新航行系统的主要通信手段是( )。	数据链通信	话音通信	以上答案均正确	以上答案均不正确
3966	沿L888航路飞行时，对航空器所须导航性能的精度要求为（）。	RNAV2	RNAV5	RNP4	RNP10
3967	一份 AFTN 电报最多能发给多少个地址（）	7个	6个	8个	9个
3968	一架B737-300型飞机在某NDB台上空6600米的高度上等待时，其出航时间应为（）	1.5分钟	1分钟	出航时间与空中交通流量有关	出航时间与飞机速度有关
3969	一架飞机从起飞到航路飞行所接受的管制服务顺序是（）。	区管→塔台→进近	进近→塔台→区管	塔台→进近→区管	塔台→区管→进近
3970	仪表（云中）飞行空域的边界距离航路，空中走廊以及其他空域的边界，不得小于（）	5公里	10公里	15公里	20公里
3971	仪表进近程序中，进场航线的主要作用是( )。	用于航空器消失高度	用于调整飞机的外形速度和位置，进入最后进近	用于理顺航路与机场运行路线之间的关系	完成对准着陆航迹和下降着陆
3972	仪表进近程序中，起始进近航段的主要作用是（）。	用于降低航空器高度,并通过一定的机动飞行使飞机对准中间或最后进近	理顺航路和机场运行路线之间的关系	用于调整飞机的外形速度和位置进入最后进近	完成对准着陆航迹和下降着陆
3973	仪表进近图中，“SDF”表示（）。	电台呼号	定位点的名称	梯级下降定位点	最后进近定位点
3974	仪表进近图中，表示复飞点的是（）。	IAF	IF	FAF	MAPt
3975	仪表进近图中“RNAV（GNSS）”标识表示哪种规范（）	RNP APCH	RNP AR	RNAV 1	RNP 1
3976	仪表着陆系统（ILS）的地面设备由（ ）、下滑台、指点标和灯光系统组成。	NDB	VOR	DME	LLZ
3977	移动卫星为民航提供( )服务	空中交通服务、航务管理通信、航空行政通信和航空旅	空中交通管制服务、飞行情报服务、告警服务	空中交通管制、空中交通流量管理、空域管理	以上说法均不正确
3978	已经获得区域导航运行和适航批准的营运人，应在其飞行计划（FPL）第10项中填写（），表明机载设备具有RNAV能力并已获批	W	P	N	R
3979	以下（ ）航路不是区域导航航路。	B469	L642	P901	M771
3980	以下（ ）不属于数字化起飞前放行（DCL）服务的特点。	使用DCL还必须手工记录放行许可	降低管制员和飞行员的工作强度	消除由于话音通信中方言引起的理解	可减少话音通道堵塞
3981	以下( )高度表示航空器已经离开5400米的高度？	5510	5420	5305	5380
3982	以下( )技术不能实现4D/15。	ADS-B	CPDLC	ACARS	ADS-C
3983	以下（ ）图可以查到起飞最低标准。	机场图	离场图	进场图	进近图
3984	以下（）不能作为PBN导航源？	VOR/VOR	DME/DME	GNSS	VOR/DME
3985	以下（）不是ACARS通信系统的通信媒介。	UHF	HF	VHF	SATCOM
3986	以下（）管制单位不直接指挥飞机？	区域管制室	进近管制室	塔台管制室	飞行服务报告室
3987	以下PBN导航规范一般应用于洋区的是（）。	RNAV-10（RNP-10）	RNAV 5	P-RNAV	RNP 1
3988	以下不属于PBN三要素的是（）。	导航规范	导航应用	导航设施	导航精度
3989	以下不属于PBN运行使用导航设施的是（）。	VOR-DME	GNSS	VOR-VOR	DME-DME
3990	以下不属于空中交通服务报告室的职责的是：（ ）	审查航空器的飞行预报和飞行计划	向有关管制室和飞行保障单位通报飞行计划和动态	负责向航空器发布放行许可、开关车、滑行等指令，通报本场天气实况	
3991	以下国内航班的领航报高度层和速度表述正确的是（）	K0870S1070	N0490F351	N0490S1070	K0870F351
3992	以下航径终结码与英文解释对应错误的是（）。	CD：Hold at Fix, terminate at Fix/Altitude	CA：Course to an Altitude	DF：Direct to a Fix	RF：Constant radius to a Fix
3993	以下可能属于SITA电报类型的是（）	B和C	飞行预报（PLN）	取消报（CNL）	告警电报（ALR）
3994	以下哪个不是申请HUD标准Ⅱ类所必须的条件（）。	航空运营人具有Ⅱ类运行资质	航空运营人获得HUD标准一类运行批准	航空运营人获得HUD特殊一类运行批准	使用HUD 实施至少100 次或6 个月（以晚到者为准）标准I 类或特殊I 类运行（任意一种或两者组合）
3995	以下哪个国家的飞行高度层配备与中国相同？	俄罗斯	蒙古	朝鲜	美国
3996	以下哪个属于数据链通信	ACARS	简易卫星电话	PHONEPATCH	ACAS
3997	以下哪条航路不是RNAV航路（）。	L642	P901	B469	M771

3998	以下哪项不属于数据链的特点？	使用数据链还必须手工记录放行许可	可自动加载放行许可	消除由于话音通信中方言引起的理解	可减少话音通道堵塞
3999	以下哪些信息不是ACARS位置报信息？	飞行高度	预计到达下一点信息	飞机位置	预计落地时间
4000	以下哪些原因可能导致机载数据库比飞行计划多出航路点（）。	全部都对	某些 AIRWAY 穿越不同国家相邻的两个情报区，而其交界点未在 AIP 中公布时，JEPPESEN 将自行给此情报区交界点命名。	某些 AIRWAY 穿越不同国家相邻的两个情报区，而交界点仅在一个国家 AIP 中公布时，JEPPESEN 按照此国家 AIP 中公布的命名给此情报区	某点是某个机场的进离场点，且该机场的进离场图中显示该点衔接某 AIRWAY，JEPPESEN 为了便于进离场与航路衔接顺畅，在此 AIRWAY 上增加
4001	以下哪种导航源不能用于PBN运行？	NDB/DME	GNSS	VOR/DME	DME/DME
4002	以下哪种规范不要求机载性能监视与告警（）	RNP10	RNP 4	RNP1	RNP APCH
4003	以下哪种运行可以根据ATC的许可指令，通过插入或删除指定的航路点来修改STAR或SID	RNAV1	RNAV2	RNP AR	RNP APCH
4004	以下属于常见的导航系统的是：（）	ILS	INS	GNSS	都是
4005	以下属于民航空中交通管制单位的是：（）	塔台管制室	终端管制室	区域管制中心	以上都是
4006	以下为RVSM高度层的为（）。	10400M	10200M	33500FT	28100FT
4007	以下选项中哪个不是使用ADS-B的优势	提高空域容量	实时性高	运行成本高	监视精度高
4008	以下一定属于AFTN电报类型的是（）	请求领航计划报（RQP）	动态电报（MVT）	飞行放行电报（CLR）	取消报（CNL）
4009	应急电台的工作频率之一为（ ）MHz。	131.5	121.5	111.5	101.5
4010	用来确立机载导航数据库标准格式， 统一各种电子设备与导航数据库间的数据接口的规	ARINC-424规范	ARINC-429规范	ARINC-624规范	ARINC-604规范
4011	用于航线定距的DME的有效作用距离通常为多少（）。	50海里	100海里	150海里	200海里
4012	用于洋区航路飞行的PBN应用为（）。	RNAV 1	RNP 10	RNAV 2	RNP APCH
4013	有备降保障任务的机场，再保证（ ）的情况下，可以为飞机预留3小时机位	安全	机场正常运行	A和B	A或B
4014	有关ARINC424文件结构的说法，正确的是（）。A.按字母/数字顺序分类B.分为标准数据和客户化数据C.各条记录被分为不同章/节，最多包含132位字符	AB	AC	BC	ABC
4015	有关机场的ARINC424记录格式，不包括的信息是（）。	ICAO/IATA代码	所有跑道长度	机场坐标	过渡高度层/过渡高度
4016	有关甚高频（VHF）导航台，ARINC424记录格式包括（）。A.区域代码B.导航台识别码C.导	AB	AC	BC	ABC
4017	与ILS有关的哪部分是通过航向信标台的前两个字母识别的？	外方位台	内指点标	中方位台	以上都是
4018	遇险呼号是（ ）	MAYDAYMAYDAYMAYDAY	panpanpanpanpanpan	daydaydaydaydayday	maymaymaymaymaymay
4019	运营人在执行以下哪种PBN运行时不能忽略温度限制（）。	有自动温度补偿系统的气压垂直导航	基于星基增强系统（ SBAS）垂直引	只有低温补偿系统的气压垂直导航	GLS
4020	在7800米(含）至10100米（含）之间有（ ）个飞行高度层？	7	5	6	9
4021	在82° N以北,ACARS 数据链和卫星电话受到同步卫星视距遮蔽及VHF覆盖范围不到的影响通信效果不佳，可以使用（）方式。	CPDLC	HF	ADS-C	ADS-B
4022	在AFTN格式电报中以哪种时制为准?	世界协调时	北京时	格林威治时	当地时
4023	在I类ILS进近中，哪种设备是可以被中指点标代替的（）	示位台	VOR/DME定位	监视雷达	ASR和PAR
4024	在PBN概念中RNAV与RNP的区别（）。	RNP标准包含机载设备的监视和告警导航性能要求	RNAV标准包含机载设备的监视和告警导航性能要求	RNP标准包含机载设备的监视和告警导航性能要求，RNAV标准不包括	以上都不对
4025	在RCP 240和RCP 400规范中，预留给机组对空管指令的反应时间分别为（）	60S 60S	60S 120S	60S 180S	120S 180S
4026	在RVSM运行区域发生的紧急情况主要包括（）。A.飞机系统失效 B.严重颠簸 C.危险	ABC	AB	AC	BC
4027	在VOR/ILS模式下，如果航道杆右偏，表明飞机偏在航线的（）	左侧	右侧	不偏	上测
4028	在标准大气压高度6000米以上高度飞行的航空器的飞行种类是（ ）。	IFR	VFR	IFR、VFR	以上都不对
4029	在飞行中，VHF地空通信的通信距离大约为：	300-500公里	1000公里以上	2000公里以上	1500公里以上
4030	在非精密进近程序中有FAF时，其复飞点必须用（ ）确定。	一个导航设施	一个定位点	距FAF规定的距离	上述三项中的一项
4031	在复飞程序的（ ）阶段一般不允许改变飞行方向	起始段	中间段	最后段	直线复飞
4032	在航空器进港着陆的过程中，将气压式高度表的气压值定在QNH上，是在穿越：（）	过渡高度层	过渡高	过渡高度	0摄氏度等温层

4033	在航路图中，LIMON点若为强制报告点，则符号应为（）。	△	▲	⊙	☆
4034	在何种条件下，飞行员在收到着陆机场低于最低着陆标准的天气预报后，可以继续仪表进近到决断高？（ ）	当飞行员切入航道后	当飞行员开始仪表进近的最后进近阶段后	如果在雷达环境下实施仪表进近	
4035	在机场图中'TWY'表示（） 。	滑行道	跑道	净空道	停止道
4036	在离场程序中，若未标注离场梯度，则梯度默认为（）	0.008	0.025	0.033	0.052
4037	在目视机动飞行的过程中应该对（ ）保持能见	显著的地标	跑道	显著的障碍物	起飞的飞机
4038	在目视盘旋的转弯过程中，飞机的转弯率和坡度分别应为（）	3°/s或平均坡度20°，取小者	3°/s或平均坡度25°，取小者	3°/s或平均坡度30°，取小者	3°/s或平均坡度35°，取小者
4039	在欧洲运行的航空器，在通信方面有什么特殊要求？	要求满足8.33KHZ调频能力	要求装有卫星电话	要求有VHF	要求使用STOCKHOLM的HF服
4040	在日常航班生产运行中，AOC值勤签派员通过什么方式与机队的每一架飞机保持可靠的通信联络?A.VHF/HF B.ACARS C.STACOM	A	AB	BC	ABC
4041	在使用ILS的进近中，无法建立目视参考，应该在什么时候进行复飞( )	在下滑道上到达决断高度的时候	到达目视下降点的时候	到达最低下降高度的时候	到达复飞点的时候
4042	在缩小垂直间隔（RVSM）的空域，8400米之上的第一个高度层是（）。	8700米	8800米	8900米	9000米
4043	在我国从8900米至12500米之间，间隔（）为一个高度层。	200米	300米	400米	600米
4044	在我国境内6000米（含）以上空间划分为若干高空管制空域，它们属于（）。	A类管制空域	B类管制空域	C类管制空域	D类管制空域
4045	在下列图中，可以查找到最低扇区高度的是：（ ）	机场障碍物A型图	精密进近地形图	航路图	标准仪表进近图
4046	在现阶段，我国区域导航飞行程序涉及	进场、离场、等待、起始进近程序	中间进近程序	最后进近程序	复飞程序
4047	在仪表进近图上，一直角航线内有“①”指( )	1号等待航线	只允许一架飞机进行等待	等待高度层只有一层	出航时间为1分钟
4048	在以下那张图可以查到起飞最低标准？	机场图	离场图	进场图	进近图
4049	在中国飞行情报区的指定区域，提供的航空固定通信服务包括（）	B和C和D	航空固定电信网（AFTN）电报	国际航空电信协会（SITA）电报	空中交通服务直通话音线路和数据通信线路
4050	在终端区和进近中实施RNP运行时，驾驶员有可能发现航图上标绘的导航信息和主导航显示上的航向信息有微小的差异，多少度以下差异是可以接受的？	3度	4度	5度	6度
4051	真北与磁北之间的夹角为（）	自差	罗差	陀螺差	磁差
4052	真航线角在0度至179度范围内的，巡航高度层的划分正确的是：（ ）	高度在900米至8100米，每隔600米为一个高度层	高度在8900米至12500米，每隔600米为一个高度层	高度在12500米以上，每隔1200米为一个高度层	以上说法都正确
4053	正常情况下，FMC定位的优先方式为：	GNSS	DME/DME	VOR/DME	IRS
4054	正常情况下航空器运行人或其代理人应当于航空器预计撤轮挡时间之前（ ）向空中交通服务单位提交飞行计划。	45分钟	60分钟	90分钟	150分钟
4055	正常使用的最高类别的飞机的起降架次在最繁忙的连续（）个月内少于（）架次，消防等级可以降一级。	三，500	五，700	三，700	五，500
4056	支持ATS航路运行的最低要求的RNP类型是	RNP5	RNP10	RNP12.6	RNP20
4057	支持初始/中间进近和离场，在RNO.3无法达到（导航设施不够）而无法满足要求（障碍物）时应用的RNP类型是	RNPO.3	RNPO.5	RNP1	RNP10
4058	指点标不工作时，可由下列（ ）设备代替？	等效的VOR	等效的NDB	等效的TACAN	等效的DME
4059	中度和严重的地磁风暴会严重影响短波通信效率，这里的短波指（）	甚高频	高频	特高频	低频
4060	中国飞行情报区内，采用以下哪个频率作为航空应急通信频率？	132.0MHz	125.0MHz	123.5MHz	121.5MHz
4061	中国境内运行，重量超过( )KG的飞机需要4D监控。	27000	12500	57000	34000
4062	中国空域RVSM运行侧向偏置程序是（）？	右偏	左偏	上升	下降
4063	中国民航所发布的AIRAC定期航行资料的生效时间为（）。	UTC0000	UTC0800	LT0000	LT0800
4064	终端VOR台的有效作用距离一般为多少（）。	50海里	50千米	150海里	150千米
4065	终端进场高度(TAA)的25nm范围的中心是：	IAF点	IF点	任意点	ARP
4066	终端区DME的有效作用距离通常为（ ）	30海里	60海里	70海里	80海里
4067	终端区结构中，以下哪个点不包括在内（）	IAF	OM	FAF	IF
4068	昼间，航空器通讯发射设备全部失效。飞行员如果明白地面的指挥信号应如何反应。（ ）	摇摆机翼	开关着陆灯两次	开关航行灯两次	开关着陆灯或航行灯各一次

4069	最后进近不可用的导航规范是（）。	RNP	RNAV	RNP AR	以上都不对
4070	（）为自平均海平面量至一个平面、一个点或视作一个点的物体的垂直距离。	高度(ALTITUDE)	高(HEIGHT)	高度层(FL)	海拔
4071	自某一个特定基准面量至一个平面、一个点或视作一个点的物体的垂直距离，定义为	高度(ALTITUDE)	高(HEIGHT)	高度层(FL)	海拔
4072	ACARS系统由( )组成	机载ACARS数据链系统、数据链服务提供商（DSP）以及地面处理系统	CPDLC和ADS-C	RNAV和RNP	空中交通管制服务、飞行情报服务、告警服务
4073	下列( )不是ACARS系统的主要组成	ACARS机载设备	VHF地面网络	地面应用系统	Internet
4074	AFTN电报中的遇险报等级代码是（）。	SS	DD	FF	GG
4075	CPDLC在FPL中，编组10用( )表示	J	E	W	R
4076	ILS备用发射机故障对NPA着陆最低标准的影响（）。	执行无灯光的最低标准	RVR不小于800米	无影响	不允许夜间运行
4077	ILS的航向台为航空器进近提供（）。	水平方位引导	垂直高度引导	距离引导	以上都是
4078	NPA除非特殊批准，其MDH不低于（）米。	60	75	90	120
4079	使用RNP APCH程序进近，温度高于标准温度会使得下滑角（）标准值。	大于	等于	小于	没有必然联系
4080	RCP参数包括（ ）。	以上全部	RCP操作时间	RCP连续性	RCP可用性和RCP完好性
4081	如失去RNP AR 进近能力，包括：如果在飞行过程中出现RNP AR 进近所需设备故障（如，GPS 传感器、飞行指引仪或自动驾驶仪故障），应参照FCOM 中程序进行评估和处置。或失去导航信号（ 外部信号失去或降级）一旦失去RNP AR 进近能力，飞行机组必须确	使用传统程序或飞向备降场着陆	无需特别动作	复飞	以上都不对
4082	RNAV1导航规范一般用于哪个运行阶段（）。	航路飞行	终端区	最后进近	以上都不对
4083	RNAV2导航规范一般用于哪个运行阶段（）。	航路飞行	终端区	进近	以上都不对
4084	标准仪表进场图通常缩写为（）。	IAC	SID	STAR	ENR
4085	标准仪表离场图通常缩写为（）。	IAC	SID	STAR	ENR
4086	表示国际（地区）区域导航航路的航路代号是（ ）。	L	B	R	V
4087	当航空器在8400-8900米之间等待时，等待高度层的间隔为（）	500米	300米	600米	400米
4088	当航空器在8400米以下等待时，等待高度层的间隔为（）	300米	600米	500米	400米
4089	导航规范RNAV5用于那个运行阶段（）。	航路	进离场	进近	以上都不对
4090	导航数据库中航空数据的分辨率要求仪表进近程序中包括最后进近定位点（FAF）、复飞点（MAPt）等在内的重要定位点数据分辨率	0.01 秒	0.1秒	0.001秒	0.06秒
4091	导航数据库中航空数据精度要求仪表进近程序中包括最后进近定位点（FAF）、复飞点（MAPt）等在内的重要定位点，精度为（）	3米	6米	10米	15米
4092	导航数据库中航空数据精度要求航路/航线导航台及定位点、等待定位点、仪表进离场程序定位点等的精度为（）。	100米	100英尺	200米	250米
4093	导航数据库中航空数据的分辨率要求航路/航线导航台及定位点、等待定位点、仪表进离场程序定位点的数据分辨率为（）。	1秒	0.1秒	0.001秒	0.06秒
4094	电波的特性是( )。	绕射	散射	反射	以上皆是
4095	电波利用电离层或对流层的( )特性散射传播到接收点，称为散射传播。	不均匀性	均匀性	温度变异	稳定
4096	对于B-RNAV终端和航路运行，在95%的飞行时间导航性能为（ ）海里	±1	±2	±5	±10
4097	对于P-RNAV终端和航路运行，在95%的飞行时间导航性能为（ ）海里	±1	±2	±5	±10
4098	对于缩写LVP解释正确的是（）。	着陆入口	具有垂直引导的航向台性能进近	低能见度程序	当地时间
4099	对于缩写ARC解释正确的是（）。	机场图	区域图	航路图	进近图
4100	对于缩写IAC解释正确的是（）。	仪表进场图	仪表离场图	仪表进近图	目视进近图
4101	对于缩写HIRL解释正确的是（）。	跑道中线灯	高强度跑道灯	高强度进近灯光系统	中强度跑道边灯
4102	对于缩写IM解释正确的是（）。	外指点标	内指点标	中指点标	远台
4103	对于缩写INOP解释正确的是（）。	不工作	正常工作	恢复正常	维修
4104	对于缩写INS解释正确的是（）。	惯性导航系统	卫星导航系统	飞行管理系统	惯性基准系统
4105	对于缩写IRS解释正确的是（）。	惯性导航系统	惯性基准系统	飞行管理系统	卫星导航系统
4106	飞行计划表编组10 - 机载设备与能力中，数据项A表示“无线电通信、导航及进近助航设备与能力”，其中“D”表示（）。	测距仪	高频、无线电话	惯性导航	全向信标台

4107	飞行计划表编组10 - 机载设备与能力中，数据项A表示“无线电通信、导航及进近助航设备与能力”，其中“G”表示（）。	GBAS 着陆系统	自动定向仪	GNSS	空中交通管制无线电话
4108	飞行计划表编组10 - 机载设备与能力中，数据项A表示“无线电通信、导航及进近助航设备与能力”，其中“H”表示（）。	测距仪	高频、无线电话	惯性导航	全向信标台
4109	飞行计划表编组10 - 机载设备与能力中，数据项A表示“无线电通信、导航及进近助航设备与能力”，其中“I”表示（）。	测距仪	高频、无线电话	惯性导航	全向信标台
4110	飞行计划表编组10 - 机载设备与能力中，数据项A表示“无线电通信、导航及进近助航设备与能力”，其中“L”表示（）。	空中交通管制无线电话、卫星通信（国际海事卫星组	空中交通管制无线电话（铱星）	获得最低导航性能规范批准	仪表着陆系统
4111	飞行计划表编组10 - 机载设备与能力中，数据项A表示“无线电通信、导航及进近助航设备与能力”，其中字母“（）”表示:航空器载有标准的通信、导航、进近设备并可工作	A	G	H	S
4112	非精密直线进近着陆最低标准中规定，对于不带最后进近定位点的NDB 进近，MDH 应增	45米	30米	15米	10米
4113	非精密直线进近着陆最低标准中规定，对于带有最后进近定位点的NDB 进近，MDH 应增	15米	30米	75米	90米
4114	根据《仪表飞行规则航空器地空双向无线电通信失效通用程序》，机组意图返回起飞机场着陆时，应答机编码在7600和（）间以30秒间隔重复调整2次并最终设置为7600，直至	7601	7600	7602	7700
4115	根据《仪表飞行规则航空器地空双向无线电通信失效通用程序》，机组意图飞往起飞备降机场着陆时，应答机编码在7600和（）间以30秒间隔重复调整2次并最终设置为7600，	7601	7600	7602	7700
4116	航路航线代号包括一个表示属性的字母，后随1-999的数码。其中A、B、G、R表示（）。	国际（地区）航路航线	国际（地区）区域导航航路	对外开放的临时航线	国内区域导航航路
4117	航路航线代号包括一个表示属性的字母，后随1-999的数码。其中H表示（）。	国际（地区）航路航线	国际（地区）区域导航航路	国内航路航线	国内区域导航航路
4118	航路航线代号包括一个表示属性的字母，后随1-999的数码。其中X表示（）。	国际（地区）航路航线	国际（地区）区域导航航路	国内临时航线	国内区域导航航路
4119	航路航线代号包括一个表示属性的字母，后随1-999的数码。其中Z表示（）。	国际（地区）航路航线	国际（地区）区域导航航路	对外开放的临时航线	国内区域导航航路
4120	航路解释正确的是（）。	airport	air way	flyway	airway
4121	航线解释正确的是（）。	fly route	air space	air route	airway
4122	航路图上，某特殊空域的标识为“ZG（D）115”，这是指（）。	广州情报区第115号危险区	广州情报区第115号限制区	昆明情报区第115号禁区	兰州情报区第115号限制区
4123	航路图上，某特殊空域的标识为“ZG（P）51”，这是指（）。	广州情报区第51号训练区	广州情报区第51号危险区	广州情报区第51号限制区	广州情报区第51号禁区
4124	航路图上，某特殊空域的标识为“ZG（R）51”，这是指（）。	广州情报区第51号训练区	广州情报区第51号危险区	广州情报区第51号限制区	广州情报区第51号禁区
4125	进近灯故障或降级对APV着陆最低标准的影响（）	执行无灯光的最低标准	RVR不小于800米	无影响	不允许夜间运行
4126	精密进近和非精密进近的区别（）。	有无下滑道信息	有无水平航迹引导	有无航向信息	以上都不对
4127	精密进近和APV的区别（）。	有垂直引导的进近无垂直引导	有垂直引导的进近有垂直引导但不够	有垂直引导的进近无水平引导	以上都不对
4128	流量管理措施中的量控措施包括（）。	B和C和D	地面延误程序（GDP）	空域流量程序（AFP）	地面停止（GS）
4129	流量管理措施中的间隔措施包括（）。	C和D	最小到港间隔（MAI）	尾随间隔(MIT)	最小离港间隔（MDI）
4130	跑道入口灯缩写正确的是（）。	RCLL	REDL	MIRL	RTHL
4131	起飞最低标准公布在下列航行资料中的：（）	SID	STAR	进近图	机场图
4132	着陆最低标准公布在下列航行资料中的：（）	SID	STAR	进近图	机场图
4133	通信失效后的其他飞行路径意图选择中，返回起飞机场的飞行路径为（）。	按照标准仪表离场（SID）至少飞至SID终点，之后根据最后收到的通播中着陆跑道就近选择标准仪表进场（STAR），并从STAR起点加入程序。如机场无STAR，应选择最短路径飞向最近的起始进近定位点，然后加入	按照标准仪表离场（SID）至少飞至SID终点，之后根据最后收到的通播中着陆跑道，选择最短路径飞向最近的起始进近定位点，然后加入进近程序返场着陆。	根据最后收到的通播中着陆跑道，选择最短路径飞向最近的起始进近定位点，然后加入进近程序返场着陆。	按照本场起落航线程序返场着陆
4134	通信失效后的其他飞行路径意图选择中，返回起飞机场着陆，应答机编码在（ ）和（ ）间以30秒间隔重复调整2次并最终设置为7600，直至着陆。	7600，7601	7500，7600	7600,7700	7600,7602

4135	通信失效后的其他飞行路径意图选择中，飞往起飞备降机场的飞行路径为（）。	按照标准仪表离场（SID）至少飞到SID终点，之后沿常规航路、航线飞往起飞备降机场。在此过程中，航空器应满足最低飞行	按照标准仪表离场（SID）至少飞至SID终点，之后选择最短路径飞往起飞备降机场。在此过程中，航空器应满足最低飞行高度	根据最后收到的通播中着陆跑道，选择最短路径飞往起飞备降机场。在此过程中，航空器应满足最低飞行高度。	按照管制一号航路飞往起飞备降机场。在此过程中，航空器应满足最低飞行高度。
4136	通信失效后的其他飞行路径意图选择中，飞往起飞备降机场着陆，应答机编码在（ ）和（ ）间以30秒间隔重复调整2次并最终设置为7600，直至着陆。	7600，7602	7500，7600 |7600，7700 |7600，7601	7600,7700	7600,7601
4137	通信失效后的其他飞行路径意图选择中，飞往目的地备降场的飞行路径为（）。	在目的地机场复飞后，在复飞等待点上升至最低飞行高度，按照现行飞行计划飞往第一目的地备降场。	在目的地机场复飞后，上升至最低飞行高度，按照现行飞行计划飞往第一目的地备降场。	根据最后收到的通播中着陆跑道，选择最短路径飞往第一目的地备降场。	按照管制一号航路飞往第一或第二目的地备降场。
4138	尾流间隔标准根据机型种类而定,航空器机型种类按航空器最大允许起飞全重分为轻、中、重型机三类，最大允许起飞全重167500LB的机型为（）型机。	重	中	轻	巨
4139	尾流间隔标准根据机型种类而定,航空器机型种类按航空器最大允许起飞全重分为轻、中、重型机三类，最大允许起飞全重275000KG的机型为（）型机。	重	中	轻	巨
4140	仪表进近图上，LOM的含义是（）。	有NDB的外指点标	外指点标	航向台	下滑台
4141	以下哪项不是ACARS通信系统的通信媒介？	SATCOM	铱星	VHF	HF
4142	以下哪项不是ACARS通信系统的组成部分？	地面处理终端	海事卫星	数据服务供应商	机载设备
4143	关于调机的申请，下列说法错误的是（ ）	跨战区空军的调机，向民航局空管局申请，民航局空管局协调空军后批复并布置	战区空军内不跨地区管理局范围的调机，向地区管理局所在地的地区空管局申请，该地区空管局协调相应战区空军后批复并布置	战区空军内跨地区管理局范围的调机，向战区空军机关所在地的地区空管局申请，由该地区空管局协调相应战区空军确认航线后，再向民航局空管局申请计划，民航局空管局再负责	战区空军内跨地区管理局范围的调机，向起飞机场所在地的地区空管局申请，由该地区空管局协调相应战区空军确认航线后，再向民航局空管局申请计划，民航局空管局再负责批复
4144	下列导航方式说法错误的是（ ）。	RNAV沿任意预期的路径飞行	惯性导航自身定位	1颗卫星就可以实现定位导航	PBN有两种导航规范，分别是RNAV和RNP
4145	应答机编码在7600和7601间以30秒间隔重复调整2次并最终设置为7600，直至着陆，表示机组（ ）意图	前往目的地机场	前往目的地备降场	返回起飞机场着陆	前往起飞备降场机场着陆
4146	应答机编码在7600和7602间以30秒间隔重复调整2次并最终设置为7600，直至着陆表示机组（ ）意图。	前往目的地机场	前往目的地备降场	返回起飞机场着陆	前往起飞备降场机场着陆
4147	在不提供监视管制服务的空域，通信失效后的一般程序要求，航空器在飞越未报告的强制报告点之后，继续保持最后指定的速度与高度（层）飞行（ ）分钟，当最低飞行高度更高时则保持最低飞行高度飞行（ ）分钟，随后根据申报的飞行计划调整速度与高	20，20	10，10	30，30	7，7
4148	在提供监视管制服务的空域，通信失效后的一般程序要求，航空器驾驶员应当保持最后指定的速度与高度（层）沿飞行计划航径飞行（ ）分钟，当最低飞行高度更高时则保持最低飞行高度飞行（ ）分钟，随后根据申报的飞行计划调整速度与高度（层）。	7，7	10，10	30，30	20，20
4149	支持RNP运行的主要导航源是（）。	DME/DME	GNSS	DME/DME/IRU	VOR/DME
4150	执行RVSM运行的高度误差不能超过（ ）	米制高度层和英制的误差30m（100ft）；	正常高度转换时最大误差45m	机组每小时进行主高度表交叉检查，差值最大不超过60米（200ft）	以上均正确
4151	RNP的类型通过至少（ ）时间能够达到预计导航性能精度的数值来确定。	100%	50%	95%	90%
4152	ADS-B位置更新频率大约是（）秒。	0.5	1	1.5	2
4153	在RNP进离场阶段，飞行技术误差不能超过（ ）NM	0.5	1	1.5	2

4154	在飞行过程中，如果发现航空器偏离标称航迹超过(　)海里，或认为误差不可接受，则管制员会提醒或停止使用RNAV程序，改用雷达引导或传统飞行程序	0.5	1	1.5	2
4155	对于申请国际定期载客运行的承运人，应当至少具备（ ） 年境内运行经验，并由合格证管理局按照 《国际运行保障能力评估表对其进行国际运行保障能力评估	3	2	1	5
4156	GNSS接收器能搜索到至少（　）颗卫星，系统才有能力识别出故障的卫星。	3	4	5	6
4157	在使用经过批准的设备进行II类或III类进近时，若提供了着陆系统信号保护，却又发生了进近失败的情况，需要将情况完整记录在案，该记录至少应该保持至少（ ）日历月。	3	6	12	24
4158	在II类运行的进近着陆时，预计接地带的侧风超过（　）节，必须复飞。	25	20	15	10
4159	计划RVSM运行的航班起飞前，飞机的高度表应当设定为当地气压高度（QNH）值和飞机使用手册规定的误差限制范围内显示已知的气压高度（如机场标高），并且已知的标高和在高度表上显示的气压高度之间的差值不应超过（　）米。	30	45	23	75
4160	RNP AR航迹偏离监视时，偏离限制不得超过水平1倍的RNP值，垂直（）英尺	50	55	70	75
4161	在RVSM空域中飞行，如果航空器驾驶员得到空中交通管制员关于制定高度的偏差AAD超过（　）米的通知，航空器驾驶员应立即采取措施尽快返回初始许可飞行高度层	60	75	90	150
4162	在极地运行期间，卫星通信（SATCOM）在高于纬度（）度的区域内不可用。同时太阳耀斑活动会严重影响高频（HF）无线电通信能力。因此，合格证持有人应当考虑到预报的太阳耀斑活动对在该区域运行的飞机的通信影响。	75	78	80	82
4163	机长在被批准执行II类运行飞行任务前，至少应在本型飞机上担任机长飞行（　）小时以上。	500	100	300	200
4164	实施超过（）分钟的延程运行，合格证持有人还应当具有第二套，即备用的，语音通信系统。该系统应当能提供直接基于卫星的语音通信，通话质量与固定电话相当。	120	180	240	超过240
4165	高高原机场是指海拔超过（　）英尺的机场?	500	8000	10000	12000
4166	具有II类或III类运行经验的运营人，如申请引进新机型参加全天候运行，可以首先申请按照DH(　)米/RVR(　)米的最低标准实施IIIA类运行。	15,225	15,175	30,300	30,175
4167	使用GNSS导航时，需要进行RAIM预测，预测使用的遮蔽角不能小于(　)。	5°	10°	3°	15°
4168	以下为RVSM高度层的为（ ）	10400M	10200M	33500FT	28100FT
4169	极地运行备降机场应当具备的条件有:①保证飞机安全着陆和脱离跑道②具有飞机除冰和清除跑道冰雪的能力③具有为飞机提供地面服务，加注燃油，消防救援的能力④具有航行服务	①②③④	①③④	②③	①②
4170	IIIB类运行（IIIB）：DH低于（）米或无决断高，RVR小于（）米但不小于50米的精密进近着陆	15 175	15 150	30 175	30 150
4171	rvsm运行：机组应当每小时做一次主高度表的交叉检查，二者之间的差值最大不得超过　英尺。	75	150	200	300
4172	rvsm运行：如果航空器驾驶员得到空中交通管制员关于指定高度的偏差（ＡＡＤ）超过（　）英尺的通知，航空器驾驶员应立即采取措施尽快返回初始许可飞行高度层	75	150	200	300

4173	RVSM运行：已知的标高和在高度表上显示的气压高度之间的差值不应超过　英尺	75	150	200	300
4174	RNP1的空间范围是（）。	1海里	1公里	2海里	2公里
4175	在极地区域飞行，飞行领航的特点有哪些？ ①航线是大圆圈线，航线角变化较大②飞行磁罗盘指示不稳，误差大③以磁北为基准的无线电领航也几乎不能	①②③	②③	①③	①②
4176	具备在一般高原机场 （ ）小时或以上的飞行经历时间， 或者总计 （ ）小时或以上的机长飞行经历时间，方可进入一般高原机场运行担任机长；	300 200	300 100	500 200	500 100
4177	对于已经获得批准RVSM运行的航空运营人，应当在（　　）内将高度保持性能监控不合格事件以及原因的最初分析和为防止发生类似事件而采取的措施报告给局方。	72小时	48小时	24小时	36小时
4178	RNP APCH使用LNAV方式进近时MDH不低于（）米。	60	75	90	105
4179	RNP(LNAV)的NPA最低MDH为（）。	60	75	90	120
4180	以下不属于当前ETOPS认证的最大改航时间的是（ ）	65	75	90	120
4181	执行特殊机场的机长必须在（ ）个日历月内曾作为机组成员飞过该机场（包括起飞和着陆），或者曾使用经局方认可的该机场图形演示设备或飞行模拟机进 行训练并获得资格。	6	9	12	18
4182	对于实施高高原机场运行的双发飞机，应当参照（）ETOPS 标准实施维护。	75 分钟	90 分钟	120 分钟	180 分钟
4183	申请使用HUD实施特殊II类精密进近运行的航空运营人，必须在获得（ ）的批准后，使用HUD再实施至少100 次或6 个月(以晚到者为准)标准I类、特殊I类或标准II类（任意一种或其组合）进近。该经历自获得特殊I类和标准II类时间较晚的一个开始计算。	使用HUD实施特殊I类运行和标准II类运行	II类运行	HUD标准Ⅰ类运行	HUD标准Ⅱ类运行
4184	申请使用双发飞机实施延程运行的合格证持有人，可以选择最大改航时间（）分钟的一个作为合适的延程运行等级。A.75 B.90 C.120 D.150	ABC	ABD	BCD	ABCD
4185	正确使用RNAV技术可以有如下哪些优势：A.可以改进飞行员的位置感觉 B.可以降低管制员和飞行员的工作量 C.通过修正的航路设计可以减少环境对飞行的影响 D.更短、更直接的航路可以减少油耗	ABC	ABD	ACD	ABCD
4186	ADS-A和ADS-C有何区别？	ADS-A 和ADS-C是等同的概念	ADS-A 和ADS-C按照发送信息的方向分类	ADS-A 和ADS-C的通信原理不同	没有区别
4187	RNP4运行当管制间隔为30海里时，监视要求为：	ADS-A	ADS-B	ADS-C	ADS-D
4188	下列关于ADS-B运行的说法错误的是：（）	ADS-B发送的水平位置和高度数据来源于GNSS系统	ADS-B的位置表达是以WGS-84坐标系为基准，这与我国的中国2000坐标系是一致的。	ADS-B的定位分辨率可以达到10米量级	机载ADS-B应用供能可分为发送和接收两类
4189	负责中国地区的监控组织名称是	MAAR	China RMA	JSAMA	AAMA
4190	亚洲的RVSM监视组织名称是	MAAR	China RMA	JSAMA	AAMA
4191	中国地区RVSM监视组织名称叫（	MAAR	China RMA	JSAMA	AAMA
4192	RNAV1 导航源不包括( )	GNSS	DME/DME	DME/DME/IRU	VOR/DME
4193	以下不属于PBN运行使用导航设施的是:	VOR-DME	GNSS	VOR-VOR	DME-DME

4194	关于公司实施的II类运行，下列说法错误的是：	公司获得批准的II类运行最低天气标准在运行规范的C0021条款进行规定	II类运行着陆一般是使用自动着陆设备完成，不允许人工完成，并且着陆必须由机长进行操纵	公司允许实施二类运行的每一架飞机都需要在运行规范D0003条款进行批准	B737-800在一台发送机失效的情况下，不允许实施II类运行
4195	确认在ICAO飞行计划的第10栏注明“（ ）”以表明已经得到了RVSM的批准。	W	N	P	R
4196	可用于洋区航路飞行的PBN应用为	RNP10	RNAV1	RNAV2	RNP1
4197	RNP AR进近不能使用哪些ＲＮＰ 值？	RNP 1.0	RNP 0.3	RNP 0.1	RNP 0.15
4198	下列那种运行没有温度限制	RNP AR	RNP APCH	Basic RNP1	SAAAR
4199	以下说法哪项是正确的？	RNP 导航允许修改使用飞行员自定的航路，RNAV 不允许	RNP 和 RNAV 导航都允许修改使用飞行员自定的航路	RNAV 导航允许修改使用飞行员自定的航路，RNP 不允许	RNP 和 RNAV 导航都不允许修改使用飞行员自定的航路
4200	支持进场、中间初始进近和离场，等同与P-RNAV的是(　)	RNP0.3	RNP0.5	RNP1	RNP10
4201	下列那种运行的导航源必须基于GNSS运行	RNAV1	RNP4	RNP10	RNP1
4202	在PBN概念中RNAV与RNP的区别：	RNP标准包含机载设备的监视和告警导航性能要求，RNAV标准不包括	RNP标准包含机载设备的监视和告警导航性能要求	RNAV标准包含机载设备的监视和告警导航性能要求	以上都不是
4203	包含有RF航段的RNP AR运行在FPL报中应标识为：	T1	T2	T3	T4
4204	我司具备ADS-B运行能力的航空器在提交FPL时应在编组10中填入哪个字母：(　)	A	W	B	B1
4205	大西洋编组航路是连接( )区域的航路：	北美和欧洲	北美和非洲	南美和非洲	南美和欧洲
4206	民航飞机极地运行是北纬多少度以北，南纬多少度以南？（　）	北纬78度以北为北极区域，南纬60度以南为南极区域	北纬75度以北为北极区域，南纬60度以南为南极区域	北纬78度以北为北极区域，南纬68度以南为南极区域	北纬72度以北为北极区域，南纬65度以南为南极区域
4207	（）负责对机场低能见度运行进行统一监督和管理，并负责飞行区指标为4F机场的开放低能见度运行审批工作	当地监管局	不需审批	民航局	地区管理局
4208	RNP AR误差的主要来源是（ ）	导航源误差	测量误差	系统误差	飞行操作误差
4209	ADS-B发送的航空器水平位置一般源于()	INS	传统导航设施	GNSS	ADC
4210	实施高高原机场运行，（ ），应提供着陆重量分析表。	无论是否存在着陆限制	存在着陆限制时	无论什么时候都不	机长提出要求时
4211	以下属于局方定义的特殊机场是（）。	兰州	大连	衢州	西宁
4212	对高原航线放行有特殊要求的 MEL 项目不包括（ ）	货舱灭火系统	反推装置	防滞刹车	气象雷达
4213	实施低能见度运行程序起飞时，下列说法错误的是：	对飞行机组成员没有特别的要求	飞行机组成员需圆满完成低能见度运行程序批准的模拟机训练	在开始起飞滑跑时，从驾驶舱能看到15米间隔的中线灯8个的目视段，30米间隔的中线灯5个的目视段	PBN组成包含两个要素是：导航设备和导航规范
4214	时限系统是指那些预计在导致飞机改航备降的最临界的情况出现后，为了保障改航备降的安全运行必须持续工作，且具有最高连续( )限制的飞机系统。典型的例子是：货舱抑火系统等。	工作时间	飞行距离限制	飞行高度	以上都不对
4215	飞机是否得到RVSM批准在公司的（ ）中可以查到	运行规范	飞行签派手册	运行手册	运行合格证
4216	如果在延程运行中，将对民用开放的可用的国内外军用机场列为可选备降机场，要满足（ ）	该军用机场满足合格证持有人安全运行的基本要求	该机场军方主管部门以某种形式宣布向民用航空提供紧急情况下备降的服务支持	合格证持有人已经获得该机场运行的必要资料并且向局方证明可以在延程运行期间随时与该机场运营人之间建立可靠的通信联系	以上都是
4217	RNP相较于RNAV，机载设备必须满足（　）的性能要求？	监视	告警	A和B都是	A和B都不是

4218	航空器使用ADS-B OUT功能发送哪些信息？	位置信息	航空器识别信息（ID）	高度、速度、方向和爬升率等。	以上都是
4219	RNAV1导航规范可应用于下列哪些飞行阶段（　　）	航路（陆地、海洋）　进离场　进近（起始、中间、最后、复飞）	航路（陆地、海洋）　进近（起始、中间、最后、复飞）	进离场　进近（起始、中间、最后）	航路（陆地）、进离场　进近（起始、中间、复飞）
4220	以下满足特殊机场定义的条件有：	当地条件异常；	机场只有单一的导航设施；	需要制定起飞一发失效应急处置程序；	以上都是
4221	运营人在执行以下哪种PBN运行时不能忽略温度限制？	有自动温度补偿系统的气压垂直导航	基于星基增强系统（ SBAS）垂直引导方法	只有低温补偿系统的气压垂直导航	GLS
4222	我国首个拥有客户化RNP AR程序的机场是	拉萨	九寨	林芝	武夷山
4223	以下不属于RNP AR进近特点的是：	最后进近航段不能包含RF	可能有航空器尺寸限制	可能要求RNP小于1.0 的复飞	非标准速度或爬升梯度
4224	RNAV在（）方面为航路以及终端区提高空域能力提供了可能。	可以减少飞机航迹间的水平间隔	可以减少飞机航迹间的垂直间隔	可以按照希望的航迹飞行而不必飞越助航设施（包括VOR）	A和C
4225	以下关于RNP AR说法错误的是：	最后进近RNP值可以为0.3NM	可以使用VNAV	复飞段可以用LNAV	不可以使用RF转弯
4226	通常情况下，在一般高原机场连续运行（）年且至少积累（　　）个起落后方可在高高原机场运行。	一年　300	两年　300	一年　500	两年　500
4227	以非高原机场为主运行基地新成立的合格证持有人连续运行____年或积累____个起落后方可在一般高原机场运行。	一年　300	两年　500	一年　500	两年　300
4228	针对RNP AR程序数据验证，运营人不可使用以下哪种方式之一完成可飞性检查：	经批准用于 RNP AR 的飞行模拟训练设备（FSTD）	目视气象条件（VMC）下真飞机；	经批准用于 RNP AR 可飞性检查的具有相应功能的电脑	后续导航数据更新与基准数据进行比对
4229	低能见度运行(LVO)是指	B和C	跑道视程(RVR)低于550米和/或决断高低于60米(200英尺)的进近运行	跑道视程(RVR)低于400米的起飞，或者机场所在地民航局规定的其他标准	跑道视程(RVR)低于500米和/或决断高低于60米(200英尺)的进近运行
4230	按照计划进行RNP AR运行的航班，在实际飞行过程中因某些原因无法继续按照计划运行时，签派员得知相应情况后应该采取的措施不包括：	立即同机组取得联系，了解机组意图	评估其他可用的进近程序	立即建议机组备降	如需变更飞行计划或者改航备降，及时提供机组必要的建议和管制协调
4231	每一段延程运行航段都是由( )来确定的	前后两个延程运行指定备降机场	起飞机场和目的地机场之间的距离	起飞和目的地机场局最大改航时间距离圈	延程运行可选备降机场
4232	指定备降机场的改航备降关注时间段是指从( )开始，至最晚预计到达时刻之间的时间范围。	最早预计到达时刻	起飞时刻	飞行计划中起飞机场直线飞抵该机场	延程运行进入点
4233	以下不一定是特殊机场的是	高高原机场	容易出现下降超限或容易触发近地告警	飞行程序设计或运行标准偏离规章标准且影响较大	机场目视助航设施匮乏

4234	航空器驾驶员应当熟练掌握紧急情况下驾驶员和管制员的紧急程序，当航空器处于下列（ ）情况之一时，驾驶员应当及时通知管制员	由于设备失效，不再符合RVSM运行要求	失去高度测量系统的冗余	当航空器驾驶员按照仪表飞行规则在RVSM空域飞行过程中，遇有影响保持高度能力的颠簸发生偏离ATC指定的高度层90米（300英尺）或以上情况时，必须通知管制员。飞行结束后，应当向本公司所在地的地方安全监督管理办公室报告偏	以上全是
4235	极地运行指定改航机场（Designated Polar Operations Diversion Airport）是指在签派或飞行放行中，考虑到（）的天气等条件，合格证持有人指定的符合备降机场条件要求的极地运行航	预计	实际	可能	改变
4236	RNAV和RNP的根本区别是：	是否用在进近阶段	是否有机载性能监控和告警（OPMA）	是否使用GNSS导航	是否需要雷达监视
4237	计算飞机在高原机场的起飞重量时，需重点考虑（）的限制。	爬升越障	胎速	最大刹车能量	以上全部
4238	目前国内航空公司B737NG和A320飞机的ADS-B信号使用哪种数据链	S 模式的基于异频雷达收发机的1090ES 数据链	通用访问收发机（UAT）	模式 4 甚高频数据链（VDL-4）。	模式2甚高频数据链（VDL-2）。
4239	飞机到达延程运行进入点之前，机长和飞行签派员必须评估延程运行指定备降机场在其关注时间段内的可用性。如果出现任何不能确保安全进近和着陆的情况，例如：天气条件低于着陆运行最低标准，（）	飞行签派员应当通知机长，并且重新指定其它能够保证安全进近和着陆的延程运行指定备降机场。	无需重新指定延迟运行备降场	飞行签派员应当通知机长，如果双方意见一致，无需重新指定延迟运行备降场	就近选择适合机场备降
4240	以下( )机场不是高高原机场？	九寨	西宁	拉萨	林芝
4241	通常，II 类运行着陆使用自动着陆设备完成，（ ）由人工完成；	不可以	也可以	不确定	能见度达到800米时，可以
4242	在RNP2签派/飞行放行时，必须确保安装了经批准的至少( )套相互独立的GNSS远程导航系统且运行正常，并可接受为海洋/偏远陆地运行的主用导航方式。	两	一	三	四
4243	关于RNP4运行，下列说法错误的是：（）	RNP4是ICAO PBN导航技术应用的一种	一般应用于海洋和偏远地区空域的运行	RNP以GNSS为导航源，不需要任何地基助航设施	RNP4运行的航空器最小管制间隔一般为横向20海里，纵向30海里。

4244	关于RVSM运行，下列（　　）说法是错误的?	非RVSM运行批准的飞机在高度层分配上没有已获得RVSM运行批准的飞机的优先权；在RVSM空域飞行时，非RVSM运行批准的飞机相互之间以及与其他飞机之间的垂直间隔都是1000英	以获得RVSM运行批准的飞机在高度层分配上将优先于没有获得RVSM批准运行的飞机。	非RVSM批准的民用飞机不得在飞行计划中填写在RVSM空域的高度层FL290至FL410（含）之间飞行。除非非RVSM批准的民用飞机不能在FL290（含）以下或者在FL410以上的飞行高	非RVSM运行批准的飞机在满足某些特别条件，可批准申请飞行计划的这些飞机在RVSM空域内的高度层进行。
4245	rvsm运行：在洋区、未实施雷达管制区域的航路上，侧向偏置程序，向　平行偏置海里	左 1	右 3	左 2	右 4
4246	极地运行可选改航机场（Suitable Polar Operations Diversion Airport）是指在（）中列明的适用于所飞极地航线和所飞机型的极地运行	运行规范	运行合格证	运行总手册	AFM手册
4247	燃油关键点（Fuel Critical Point）指延程运行航线各等时点中，所需临界燃油量大于根据正常备份油量计算出的飞行计划中在该点的预计剩余燃油量且差值（），或者，所需临界燃油量等于或小于根据正常备份油量计算出的飞行计划中在该点的预计剩余燃油量且差值最小，该点被称为燃油关键点。	最大	最小	为零	以上都不对
4248	预测故障检测和排除（FDE）功能不可用的最大允许时间是（）分钟，该最大中断时间必须作为 RNP 4 运行批准条件之一。	25	5	15	20
4249	预测故障检测和排除（FDE）功能不可用的最大允许时间是( )分钟，该最大中断时间必须作为RNP10运行批准条件之一	34	25	15	20
4250	当在RVSM空域发生与指定的飞行高度偏差超过( )米（含）时，飞行员必须报告。	23	45	60	90
4251	无论何原因，当在RVSM空域发生与指定的飞行高度偏差超过（）米(含)必须报告	90米	30米	60米	100米
4252	RVSM运行,飞行中，每大约一个小时，应对主高度表进行交叉检查。两者之间的差值最大不超过（　　）。	23米（75英尺）	45米(150)英尺	60米（200英尺）	25米（82英尺）
4253	延程运行：是指在飞机计划运行的航路上至少存在一点到任一延程运行可选备降机场的距离超过飞机在标准条件下静止大气中以经批准的一台发动机不工作时的巡航速度飞行( )分钟对应的飞行距离（以两台涡轮发动机为动力的飞机）或超过180分钟对应的飞行距离（以多于两台涡轮发动机为动力的载客飞机）的运行。	60	65	90	95
4254	延程运行：是指在飞机计划运行的航路上至少存在一点到任一延程运行可选备降机场的距离超过飞机在标准条件下静止大气中以经批准的一台发动机不工作时的巡航速度飞行60分钟对应的( )（以两台涡轮发动机为动力的飞机）或超过180分钟对应的( )（以多于两台涡轮发动机为动力的载客飞机）的运行	飞行距离;飞行距离	飞行时间;飞行距离	飞行时间;飞行时间	飞行距离;飞行时间

4255	延程运行：是指在飞机计划运行的航路上至少存在一点到任一延程运行可选备降机场的距离超过飞机在标准条件下（ ）中以经批准的一台发动机不工作时的巡航速度飞行60分钟对应的飞行距离（以两台涡轮发动机为动力的飞机）或超过180分钟对应的飞行距离（以多于两台涡轮发动机为动力的载客飞机）的运行。	静止大气	真实风温环境	平均10年历史风温	90%航路可信风
4256	RNP1运行的导航源可以是（）。	DME/DME	DME/DME/IRU	GPS/GNSS	以上全部
4257	RNP4运行的导航源可以是（）。	DME/DME	DME/DME/IRU	GPS/GNSS	以上全部
4258	最晚预计到达的时刻（Latest ETA）：对于每一延程运行指定备降机场，假设飞机飞抵下一个相关( )然后以经批准的一台发动机不工作的巡航速度直线飞抵该机场的时刻	等时点	EEP点	EXP点	二放点
4259	最早预计到达时刻（Earliest ETA）指对于每一延程运行指定备降机场，假设飞机飞抵前一个相关（ ）然后以经批准的一台发动机不工作的巡航速度直线飞抵该机场的时刻。	等时点	EEP点	EXP点	二放点
4260	ETOPS计划中，120分钟距离圈用（ ）衡量	飞行距离	飞行时间	飞行距离或飞行时间，取大值	飞行距离或飞行时间，取小值
4261	ETOPS计划中，60分钟距离圈用（ ）衡量	飞行距离	飞行时间	飞行距离或飞行时间，取大值	飞行距离或飞行时间，取小值
4262	以下（ ）机场是一般高原机场	海口	贵阳	昆明	重庆
4263	对于一般高原机场运行，机长需满足以下条件(A：具备一般高原机场 300 小时（或以上）的飞行经历时间；B：总计 200 小时或以上的机长飞行经历时间)	A	B	A和B	A或B，满足其一即可
4264	以下（ ）机场不是高高原机场	九寨	西宁	拉萨	迪庆
4265	下列不属于高原机场运行性能特点是（ ）	起飞滑跑距离缩短	发动机的剩余推力减少	襟翼和缝翼的效用降低	发动机参数超限几率增加
4266	和平原机场相比，在高原机场飞机的发动机的推力要（ ）	小	一样	大	不确定
4267	B-RNAV 是 RNAV 的前身，它要求飞机在沿航路飞行时具备足够的能力修正航迹，且	在至少 95%的飞行时间内，它要求飞机具备保持航迹精度在 25NM 以内以满足所需的安全目标	在至少 95%的飞行时间内，它要求飞机具备保持航迹精度在 20NM 以内以满足所需的安全目标	在至少 95%的飞行时间内，它要求飞机具备保持航迹精度在 50NM 以内以满足所需的安全目标	在至少 95%的飞行时间内，它要求飞机具备保持航迹精度在 37NM 以内以满足所需的安全目标
4268	RNAV 要取代传统的导航技术，需要( )	以下都是	导航设施（比如地基、星基导航定位系统）可以向设计的航路/程序提供足够的覆盖	导航坐标数据满足 ICAO 精密度的要求，所有 AIP 以及飞机机载导航数据库中的坐标为 WGS-84 坐标，使用者要保证这些数据不会中断或被错误修改	RNAV 航路和程序按照 ICAO 标准设计并与机载 RNAV 系统一致
4269	RSP180 规范（ADS-C）表示	从特定事件发生至报文传送至管制员的总体通信过程，要 求在 99.9%的情况下，以不超过 180s 的延误时间（OT）完成；在 95%的情况下，以不超过 90s 的传输时间（DT）完成	从特定事件发生至报文传送至管制员再返回驾驶舱的总体通信过程，要 求在 99.9%的情况下，以不超过 180s 的延误时间（OT）完成	从特定事件发生至报文传送至管制员的总体通信过程，要 求在 99.9%的情况下，以不超过 90s 的延误时间（OT）完成	从特定事件发生至报文传送至管制员再返回驾驶舱的总体通信过程，要 求在 99.9%的情况下，以不超过 180s 的延误时间（OT）完成；在 95%的情况下，以不超过 90s 的传输时间（DT）完成。
4270	我国第一条RNAV航路为（ ）	L888	L642	P901	A461
4271	（ ）类EFB软件的进近图允许全屏、缩放、旋转	A	B	C	A和B

4272	（）用于有雷达监视和直接陆空通信联系的航路和终端区飞行。	RNAV1、RNAV2	RNAV10、RNP4	RNP 1、RNAV1	以上全部
4273	（NTFM系统）“LIN”状态表示（）	离港航班已获得上跑道许可状态	离港航班准备好状态	进港/离港地面滑行状态	离港航班已推出并开车状态
4274	《电子飞行包(EFB)运行批准指南》（AC-121-FS-2018-031R）的适用范围是什么？	适用于按照CCAR121部、CCAR135部运行的	只适用于按照CCAR121部运行的航空运营人。	只适用于按照CCAR135部运行的航空运营人。	只有便携式EFB才适用于按照CCAR121部运行的
4275	AC-91-FS-2012-16《航空器运营人全天候运行要求》适用于实施（）的运营人，并为局方对运营人的审批和持续监督检查提供指导。 A.非精密进近 B.Ⅰ类精密进近 C.Ⅱ类精密	ABCD	ABC	BCD	CD
4276	ADS-B的优势不包括（ ）	缩短飞行距离	提高空域容量	电磁辐射低	投资成本低，使用寿命长
4277	ADS-B管制员用( )间隔	ADS-B间隔	程序间隔	雷达管制间隔	以上都是
4278	ADS-C和ADS-B的区别不包含（）。	ADS-B主要用于数据通信	ADS-C基于点对点模式的航空电信网数据链通信。	ADS-C需要双方约定通信协议	ADS-B为广播式，ADS-C为协议式
4279	ADS中提供的飞机四维位置不包括（ ）	经纬度	速度	时间	高度
4280	B、C类飞机使用HUD低能见程序，控制RVR要求( )	接地区	接地区、中间端、末端	接地区和中间端RVR	连续三端
4281	B类EFB应用软件可以加载( )	位置	飞行计划	航迹	都可以
4282	B类EFB应用软件可以加载在（）	便携式或安装式EFB	安装式EFB	便携式EFB	PED
4283	CPDLC RCP240对应领航报编组10A中的字母是( )	P2	P1	P3	P4-P9
4284	CPDLC 的优点有（ ）	弥补话音通道拥挤	免信号失真	降低工作负荷	以上都是
4285	DME/DME RNAV程序中DME台最小/最大交角是（ ）度。	30/150	30/180	60/150	60/180
4286	EFBA、B类软件的区别( )	A类软件失效类别为轻微危害；B类软件为无安全影响	A类软件不要求特别的批准；B类软件要求特别的批准	A类软件能替代或取代任何适航或运行要求的纸质材料、系统或设备	B类软件能替代或取代任何适航或运行要求的纸质材料和安装设备
4287	EFB按硬件分类，可分为( )	便携式和安装式	1类，2类，3类	1类和2类	便携式和可拆卸式
4288	EFB的保护方式有( )	个人防火墙	集群保护	加密和认证	以上都是
4289	EFB电子签名的特性( )	唯一性、安全性、可追溯性和不可抵赖性	信息范围（能清晰确认电子签名所确认的信息范围）	签名意图（应采取有意识且可辨识的方式完成）	以上都是
4290	EFB构型控制。什么信息必须包含在运行规范A0047中：（ ）	其他都对	包含版本控制的操作系统；应用程序的版本控制	经批准的数据库更新源	EFB硬件的制造商和型号，包括对EFB内部主要器件的替换、升级可能需要另作无干扰测
4291	EFB是指包含用于支持一定功能的（ ），用于驾驶舱或客舱的电子显示系统	软硬件	软件	硬件	数据包
4292	EFB项目必须包含在航空器上使用 EFB 的运行程序。 这些程序须明确飞行机组、客舱机组、签派员等的职责，包括( )	飞行机组在正常、 不正常和紧急情况下的使用程序	机组在地面运行和各种飞行条件下如何使用EFB每个功能的程序；	飞行机组人员报告EFB硬件或应用软件异常情况，以及根据飞行机组人员反馈修改现有政策、流程	以上都是
4293	EFB项目修改，不属于小修改的是( )	增加或更新A类EFB软件	更新B类EFB软件	操作系统的更新	增加功能模块，如电子签
4294	EFB在运行规范( )	A0046	C0046	A0026	B0046
4295	EFVS的全称是（）	增强飞行视景系统	平视显示器	合成视景系统	等效显示器、增强视景系统
4296	EFVS的组成是( )	HUD和EVS	HUD和CDFA	EVS和CDFA	EVS和ADS-B
4297	FPL报文第18项PBN/T1代表( )	有RF航段的RNP AR APCH	RNP 4	RNAV 5	RNP APCH
4298	GLS 程序包括（）。A.起始进近 B.中间进近 C.最后进近航段 D.复飞的起始和中间阶段	AB	BC	CD	AD
4299	GLS全称为（）。	GBAS landing system	GNSS landing system	Global landing system	GPS landing system
4300	GLS是( )缩写	卫星着陆系统	GPS着陆系统	仪表着陆系统	微波着陆系统

4301	GLS属于哪种进近类型？	精密进近	类精密进近	非精密进近	盘旋进近
4302	GLS系统中，地面站系统主要包括（　）	包括2部或以上的GPS接收机	一个数据处理器	一部水平极化全向VDB(VHF data broadcast)天线	以上都是
4303	GNSS接收机能够搜索到（ ）颗以上卫星，系统有能力识别出故障卫星	4	3	5	6
4304	GNSS完好性增强系统包括(　)	ABAS SBAS	ABAS和SBAS	ABAS和GBAS	都不是
4305	GNSS系统的连续性是指（）。	指GNSS 系统在预期运行期间，不出现非计划功能中断	工作时间是否连续	数据传输是否连续	运行轨迹是否连续
4306	GNSS系统的完好性是指(　)	GNSS系统所提供信息准确性可信程度的度	信息位置是否覆盖所有适用区域	方位信息是否准确可靠	显示数据是否有缺漏
4307	HUD 能增强飞行员，提高飞行品质和低能见度条件下的运行能力	情景意识	目视能力	风险意识	操作能力
4308	HUD标准II类的最低运行标准是(　)。	DH30m/RVR300m	DH30m/RVR350m	DH35m/RVR300m	DH35m/RVR350m
4309	HUD标准I类运行天气标准是（ ）	VIS不低于550米或者RVR不低于450米，DH不低于45米	VIS不低于600米或者RVR不低于600米,DH不低于60米	VIS不低于800米或者RVR不低于550米,DH不低于60米	VIS不低于1000米或者RVR不低于650米,DH不低于75米
4310	HUD的优势不包含（）	减少飞行员人数	减少飞行技术误差	有助于实施稳定进近	提供擦机尾警告，减少擦机尾事件的
4311	HUD的作用是否是将信息显示在挡风板屏幕上，让驾驶员能够以平视的角度进行操作(　)	不是，是单独安装的一块透明显示器，有安装式和便携	是	机型不同，安装不同	无法确定
4312	HUD实施包括以下哪些类别的运行：（1）标准I类精密进近运行；（2）特殊批准I类精密进近运行；（3）标准II类精密进近运行；（4）特殊批准II类精密进近运行；（5）使用HUD实施RVR低于400米的起飞	（1） （2） （3） （4） （5）	（2） （4） （5）	（2） （4）	（1） （2） （3） （4）
4313	HUD特殊批准Ⅰ类对RVR的要求是（）。	要求一个接地区的RVR	要求接地区和中间点RVR	要求接地区、中间点和停止端的RVR	可以不要求RVR
4314	HUD系统通常包括（）	HUD计算机	显示组件和控制组件	传感器和电源	以上都是
4315	M771航路所需导航性能为（ ）	RNAV5	RNAV2	RNP1	RNP10
4316	PBCS 包括(　)	PBC和PBS	PBN和PBC	PBN和PBS	无法确定
4317	PBCS标准包括如下（）标准：a.240/180 b.400/400 c.300/240　d.400/300	ab	bc	cd	ad
4318	PBCS应用包括（）。	CPDLC和ADS-C	CPDLC和ADS-B	CPDLC和ADS-B和ADS-C	ADS-B和ADS-C
4319	PBN 规定了航空器在指定空域内或者沿 ATS 航路、仪表程序飞行的系统性能，包括导航的（　）	精度、完好性、可用性和所需功能	精度、完好性、可预测和所需功能	精度、完好性、可用性和安全裕度	精度、完好性和可预测性
4320	PBN程序中用的最多的航路点类型是（）。	旁切点	飞越点	强制报告点	要求报告点
4321	PBN的概念依赖于(　)系统的应用。	RNP	RNAV	RVSM	LPV
4322	PBN进近程序航图上的“xyz” 含义是(　)	便于飞行员查找	只是名称不同，无其他含	便于机载FMS数据中程序的区	便于计算机管理
4323	PBN优点中不包括：	减少维护特定传感器航路和程序的需要，并降低相关成本	无需为导航系统的每次改进规定特定传感器运行要求，从而避免高昂的成本支出	简化运营人的运行审批程序，如果已经获得RNP AR运行资格，就无需进行RNP APCH运行资格	便于更有效地利用空域（航路布局、燃油效率及减噪）
4324	PBN运行"BARO-VNAV限制温度在（）图上可查阅	进场图	进近图	离场图	精密进近地形图
4325	PBN运行带来好处有（ ）	安全：提高安全裕度，导航精度更精确，能提供垂直引导	效益：截弯取直，优化航路	环保：绕飞保护区和减噪区	以上都有
4326	PBN运行中，关于飞行技术误差（FTE）说法错误的是（ ）	FTE 包括操作失误所引起的误差	FTE 不包括操作失误所引起的误差	FTE是指飞机控制的精度	FTE根据飞机指示位置与规定的或期望的位置之间的差异来确定

4327	PBN运行中最低设备清单( )	无需对MEL进行更改	考虑到RNAV和/或RNP的批准需对MEL进行更改	PBN手册没有做说明	取决于航空公司
4328	P-RNAV的定义	在至少95%的飞行时间内，满足正负1海里的航迹保持精度	在至少98%的飞行时间内，满足正负1海里的航迹保持精度	在至少95%的飞行时间内，满足正负0.9海里的航迹保持精度	在至少98%的飞行时间内，满足正负0.9海里的航迹保持精度
4329	RAIM FDE预测需要在遮蔽角外至少具备（）颗卫星	3	4	5	6
4330	RAIM 含义是（）。	GPS 接收机自主完整性监视	GPS 接收机	GPS 预报	GNSS预报
4331	RCP 240和RSP 180相比，240比180多出来的60秒用于（）	CPDLC通信需要机组参与回复	CPDLC设备性能比ADS-C要差	ADS-C使用卫星数据链，速度更快	以上均不对
4332	RCP运行参数不包括（）.	交互性	连续性	可用性	完好性
4333	RF航段在( )航图中能查到	RNP AR进近图	RNAP APCH进近图	标准仪表离场图	航路图
4334	RNAV DP接通高度。执行DP时，驾驶员必须确保在不晚于达到机场标高以上（ ）米时，接通RNAV设备，获得水平RNAV飞行引导。	400	200	300	150
4335	RNAV 的主要直线路径航段是( )	TF 路径	CF 路径	DF 路径	CA 路径
4336	RNAV1 导航规范可应用于下列( )飞行阶段	航路（陆地）进离场 进近（起始、中间、复飞）	航路（陆地、海洋） 进离场 进近（起始、中间、最后、复飞）	航路（陆地、海洋） 进近（起始、中间、最后、复飞）	进离场 进近（起始、中间、最后）
4337	RNAV进近图中目视盘旋MDH的基准是(	跑道入口标高	机场标高	修正海平面	标准海平面
4338	RNAV设备的机载系统功能最低标准不包括（ ）。	数据库必须有保护措施，以确保驾驶员能够修改和保存所存储的数据	在主要导航仪表上，能向操纵飞机的驾驶员连续显示RNAV计算的期望航径和相对于该航径的飞机位置	当机组人数为两人时，具有使不操纵飞机的驾驶员确认期望航径和相对于该航径的飞机位置的方法	一个包含局方公布的现行有效导航数据的数据库，该数据库能够按照定期制（AIRAC）周期进行更新
4339	RNAV中双DME定位的DME台最小最大夹角是( )	30/150	30/180	60/180	60/150
4340	RNP 2导航规范可以应用于（）	陆地空域	海洋和偏远陆	全部都是	以上都不对
4341	RNP 2在海洋和偏远空域需要具备（）套远程导航系统	1	2	3	4
4342	RNP APCH垂直引导基于( )高度	机场标高	海平面高度	无线电高度	气压高度
4343	RNP APCH仅有LNAV进近时MDH不低于（）米。	60	75	90	105
4344	RNP APCH签派放行前的RAIM预测要求遮蔽角不能小于( )?	3°	5°	7°	12°
4345	RNP APCH在（ ）阶段精度要求为0.3	起始进近	中间进近	复飞	最后进近
4346	RNP AR 进近不能使用哪个RNP值?	RNP 1.0	RNP 0.3	RNP 0.1	RNP 0.15
4347	RNP AR 运行时，飞行员不得更改( )的高度和/或速度限制.	起始进近	中间进近	最后进近	复飞
4348	RNP AR运行航班需在FPL中第18项加注（）。	T 1	R	P	S 1
4349	RNP AR中RNP最小值( )	0.1NM	0.3NM	0.25NM	1NM
4350	RNP1不适用于( )航段。	起始进近	中间进近	最后进近	复飞
4351	RNP1的空间范围是( )。	1海里	1公里	2海里	2公里
4352	RNP4一般用于( )飞行。	偏远地区	海洋	进离场	A和B
4353	RNP导航规范与RNAV导航规范主要区别在于:	RNAV有OPMA，而RNP则无	RNP有OPMA，而RNAV则无	RNP程序需要导航数据库，而RNAV程序则无	RNAV程序需要导航数据库，而RNP程序则无
4354	RNP和RNAV运行，( )模式可以飞行员自己拟定的航路	RNAV	RNP	都可以	都不可以
4355	RNP运行与RNAV运行对飞机的要求区别主要是?	OPMA功能	CPDLC功能	PBCS功能	ADS-C功能
4356	RNP值是在仪表飞行运行时95%概率的水平导航精度值，RNP0.3适用于（ ）阶段	最后进近	进离场	起始进近	复飞

4357	安装式EFB的主要特点是	安装式设备	不依附于航空器固定装置	商用成品计算机	可开发丰富的客户化软件
4358	北斗通讯导航系统的特点（ ）	全球定位、双向通讯	区域定位、双向通讯	双向通讯	全球定位
4359	便携式EFB中，安装装置可以分为固定式安装装置和（ ）安装装置	手提式	外置式	内置式	便携式
4360	不是申请HUD标准Ⅱ类所必须的条件为（ ）	航空运营人具有Ⅱ类运行资质	航空运营人获得HUD标准一类运行批准	航空运营人获得HUD特殊一类运行批准	使用HUD 实施至少100 次或6 个月（以晚到者为准）标准I 类或特殊I 类运行（任意一种或两者组合）
4361	除南北极外，至少要用( )颗等间隔配置的静止卫星就可以实现全球通信。	6	5	4	3
4362	从1998年4月23日起，B-RNAV在欧洲航线系统( )以上是强制要求的	FL100	FL110	FL90	FL95
4363	当多种资料内容冲突时，以（ ）顺序为主	EFB，纸质资料，临时打印资料	纸质资料，EFB，临时打印资料	使情况而定	EFB，临时打印资料，纸质资料
4364	当前，全球运行主流的ADS-B型号为	DO-260A	DO-260B	DO-260C	以上都不对
4365	导航设备VOR/DME用于（ ）	RNAV-1	RNP-1	RNAV-5	RNAV-10
4366	低能见度起飞是指RVR低于（）时的起飞？	400米	800米	200米	550米
4367	对于A320飞机，如果在非精密进近中不采用CDFA技术，则RVR/VIS为运营人所确定的机场运行最低标准应在局方批准的该机场最低标准之上少增加（）米	400	500	300	200
4368	飞机在起始进近时，下列哪种导航规范可以使用（）	RNP1	RNP4	RNP10	RNAV5
4369	飞行员飞行箱中的物品属于（ ）级EFB硬件	1级	2级	3级	4级
4370	根据CCAR121部，在确定国内备降机场的最低天气标准时，以下进近导航设施构型组合不能够组成两套进近设施标准的是（）	RNP APCH + RNP AR	ILS + VOR/DME	ILS + RNP AR	ILS + RNP APCH
4371	根据EFB咨询通告，为使电子签名与手写或其他形式的签名具有同等效力，运营人应建立局方可接受的电子签名程序，以证明（）。A.唯一性B.安全性C.可追溯性	AB	AC	BC	ABC
4372	根据咨询通告《电子飞行包（EFB） 运行批准指南》，哪一类软件需要由局方在运行规范中单独批准？	A类	B类	一类	二类
4373	关于ADS-B,说法不正确的是（ ）	ADS-B的扩展报文包括TIS-B和FIS-B	ADS-B发送的水平位置和高度都来源于GNSS系统	ADS-B的功能包括，OUT，IN和扩展报文功能	ADS-B的OUT功能只能基于1090ES数据链
4374	关于B类EFB应用软件下列说法错误的是（）	失效状况类别为无安全影响	失效状况为轻微危害	要求特定的运行使用批准	可以替代或取代要求的用于签派放行的纸质信息产品
4375	关于EFB，说法正确的是（ ）	EFB按照硬件可以分成一类，二类和三类	EFB的B类应用软件失效为无安全影响	最低设备清单（MEL）和构型偏差清单（CDL）属于A类软件	EFB的应用软件分成A类和B类
4376	关于RNAV系统确定飞机位置的途径,当飞机装备GPS接收机时，FMC优先选择（ ）导航设备的位置信息	GPS	IRS	陆基导航设施	以上都不对
4377	关于便携式EFB的支架说法正确的是：（ ）	安装在飞机上的需要适航审定	可拆卸支架需适航审定	不安装在飞机上的支架需适航审定	各类支架均需要适航审定
4378	航径终止码RF的含义（ ）	从一个导航台或定位点开始，已某一确定的点为圆心，沿固定半径飞行至确定	由某位置不确定的点直飞下一个导航台或定位点，可以是飞越也可以是旁切	沿大圆航线由指定定位点直飞另一个指定定位点，可以是飞越或旁切	由某不确定的点开始，沿某航迹飞行至某指定的DME距离处并飞越
4379	航空股份的iPad 便携式电子飞行包，AFM应用属于（）。	A类	B类	C类	D类

4380	航路 RNAV 覆盖的区域为	建导航台困难的空域，多为不繁忙的空域	航路飞行繁忙地区	机场终端地区	两繁忙机场之间的空域
4381	机长在被批准执行Ⅱ类运行飞行任务前，至少应当在本型飞机上已担任机长飞行（）小	100	500	300	200
4382	机组在武汉/天河机场执行RNP APCH进近程序着陆并滑行至停机位，那么以下( )航图肯定不需要用到：	ZHHH-7A	ZHHH-2B	ZHHH-9A	ZHHH-4S
4383	进近图的全屏显示、缩放、滚屏和旋转属于需要局方监察员批准的（ ）EFB软件应用	B类	A 类	A类和B类	C类
4384	局方批准EFB的五个阶段不包括( )	临时申请	文件审定和临时批准	预先申请	验证测试
4385	局方完成运营人EFB评审后向运营人授予临时批准，进入一般不少于( )验证测试阶段，运营人将执行特定的运行，以便采集数据或监察员观察	6个月	8个月	12个月	各机型不同
4386	拉萨实施RNP AR和航路RNP4运行时，FPL报第10项和第18项添加( )字母	R；PBN/L1T1	W；PBN/L2T1	P；PBN/ L1T2	G；PBN/A1T1
4387	某跑道公布了VOR/DME和RNP APCH进近程序，假设RNP APCH进近程序中的最低温度为5° C，实际温度为0° C，以下哪种天气标准不能	LNAV	LNAV/VNAV	VOR/DME	CIRCLING
4388	目前主流的ADS-B设备型号是（），属于第（）代ADS-B	DO-260 第0代	DO-260A 第1代	DO-260B 第2代	DO-260C 第3代
4389	全球导航卫星着陆系统（GLS）使用（）给飞机提供供进近和着陆引导。	地基增强系统GBAS	星基增强系统SBAS	GNSS	ABAS
4390	如果RNAV航路（不包括DP或STAR）从导航数据库中全部或部分地将定位点人工输入RNAV系统，则人工输入的定位点与其前后定位点之间的航径终止编码必须采用（）。	TF航段	IF航段	CF航段	DF航段
4391	如果安装式EFB连接的是基本数据总线，应论证满足( )要求。	防雷击	高强度辐射场	高强度磁场	高强度辐射场和防雷击
4392	如果预测连续（ ）以上失去RAIM，RNP运行应被延迟、取消或采取其他运行办法	3分钟	5分钟	8分钟	10分钟
4393	如果运行PBCS的RCP 240/RSP 180 。不应当在FPL第10项里出现的代码(	P2	D1	J1 - J7	P1
4394	如果终端区RNAV仪表离场程序和标准进场程序只能使用两个DME,则( )。	这两个DME台均为关键DME	这两个DME有一个是关键DME	这两个DME都不是关键DME	以上均有可能
4395	如何查看国内某一航路是否是RNAV航路( )	NAIP-航路-空中交通服务航路	NAIP-航路-特殊区域	NAIP-航路-空中交通服务区域	NAIP-航路-航路图
4396	如选择具备基于GNSS导航源的类精密进近程序的机场作为备降机场计算备降机场天气标准时，下列表述不正确的是（ ）。	对于使用RNP AR程序的备降机场,计算备降机场天气标准所基于的RNP值不得低于RNP0.1	机组和飞机具备执行相应进近程序的资格	在签派或放行时,不得在目的地机场和备降机场同时计划使用类精密进近程序	在目的地机场有传统进近程序可用
4397	实施II类、III类运行的副驾驶至少需要（）小时的本型别上的副驾驶经历	300	500	200	300
4398	实施II类运行至少需要（ ）名机组具备II类资质	2	3	1	4
4399	实施RNP10，在洋区空域或偏远陆地空域支持侧向和纵向( )距离的的最低间隔标准	50 海里	50公里	60海里	60公里
4400	实施具备RF航段的RNP AR运行，需要在FPL编组18 PBN项中编报（）	S1	S2	T1	T2
4401	实施运行监控的技术中，ADS-B比ACARS有优势的说法错误的是（ ）	ADS-B可以实现地面运行监控	ADS-B可设置的刷新频率比ACARS高	ADS-B可以自动发送自身相关监视数据，而ACARS不能	ADS-B可以监控飞机较小的机动飞行或盘旋等待
4402	使用B类应用软件的EFB，放行时最少需要( )台EFB，（）台坏了需要有其	2；1	1；1	2；2	2；2

4403	使用PBCS航路，ADS-C失效后的应急程序（ ）	在主用或备用系统为CPDLC/ADS-C服务的空域内，如果航空器丧失RCP 240/RSP 180 运行能力，航空器驾驶员应立即报	管制员应尽快为该航空器和其他航空器间配备ICAO程序管制间隔	发生紧急情况时，航空器驾驶员应将ACARS设备调至ADS EMMERGENCY MODE，并尽早与管制员建立通信	以上都是
4404	使用现有导航设施的过渡类型，等同于B-RNAV的RNP类型的是	RNP5	RNP4	RNP1	RNP10
4405	适用于最后进近阶段运行的导航规范有哪些？ ① RNP1；②RNP AR；③RNP APCH； ④	②③	①②③	①②③④	②③④
4406	属于中国的GNSS系统的是（ ）	北斗	GPS	格洛纳斯（GLONASS）	伽利略卫星导航系统
4407	数据链通讯的批准位于运行规范的（ ）	B0027	A0083	D0003	C0039
4408	特殊II类HUD跑道中线灯间距（ ）	推荐15米，但30米也可以接	30米	60米	15米
4409	通过（ ），可以查看某一航路是否是RNAV航路	NAIP-航路-空中交通服务航路	NAIP-航路-特殊区域	NAIP-航路-空中交通服务区域	NAIP-航路-航路图
4410	下列不属于RNAV1和RNAV2运行的前提条件的是( )	必须公布每个航段的最低可用高度，保证传统的垂直导航方法继续使用。	符合国际民航组织和民航局有关飞行程序设计的规范及标准	所有RNAV程序或航路所需的导航标准（RNAV1或RNAV2）应在适当的航图中明确地标注	所有航路或程序以及导航设施的坐标数据必须基于基本坐标系统
4411	下列不属于支持ADS—B的数据链技术是（ ）	VDL-3	VDL-4	UAT	1090ES
4412	下列关于ADS-B及ADS-C的描述不正确的是（ ）	ADS-C比ADS-B报文延时短	ADS-C的工作方式是点对点式的	ADS-B的应用比ADS-C更广	ADS-B的工作方式是点对点的
4413	下列关于EFB软件描述不正确的是（ ）	应用软件分为A类和B类，A类可以加载在便携式或安装式EFB上，B类只可以加载在安装式EFB上。	只要保证未经适航批准的应用软件不会对经批准的应用软件产生不利影响，就可以安装在安装式	可以替代或取代要求的用于签派放行或飞机上应携带的纸质信息产品的属于B类应用软件。	失效状况类别为轻微危害的属于B类应用软件。
4414	下列关于使用HUD实施运行的说法错误的是（）	在不符合国际民航组织标准II类运行环境的跑道上，可使用HUD实施RVR不低于300米，DH不低于30米的II类运	使用HUD实施RVR低于400米的起飞最低能见度不得低于75米	申请使用HUD实施低能见度起飞的航空器运营人，必须具备II类运行资格	航空运营人获得HUD特殊II类运行资格，可等同于获得使用HUD实施低能见度起飞的资格
4415	下列哪项不属于PBN运行的三个基本要素？	导航精度	导航设施	导航规范	导航应用
4416	下列属于监视手段的是（）。	RNP1	ADS-B	CPDLC	VOR
4417	下列选项中属于通讯手段的是？	CPDLC	ADS-C	ADS-B	RNP4
4418	下述( )不用于RNP AR 进近？	RNP 1.0	RNP 0.3	RNP 0.1	RNP 0.15
4419	现代飞机的ADS-B位置信息一般来源于（）。	GPS	惯导	地面导航台信号	二次雷达
4420	向空中交通服务单位提供的飞行计划（FPL）中第10A栏注上（）以表明航空器和运营人已经得到了PBN 运行的批准。	A	P	Y	R
4421	选择具备基于GNSS导航源APV程序的机场作为备降机场计算备降机场天气标准时，对于使用RNP AR程序的备降机场,计算备降机场天气标准所基于的RNP值不得低于( )	0.1	0.3	1	4
4422	要求制定旅客航程恢复计划是对（）要求	实施不超过180分钟的延程运行	实施超过180分钟的延程运行	南极及北极区域的运行	BC
4423	一般情况下，远程洲际航线需要拟定多走向的原因是( )。A.优先选择时间短、耗油少、载量大的走向放行B.远程航线复杂，改航耗费时间长，直接选用不受影响的走向更快C.考虑具体的航路特征，如分时开放航路、RNAV航路等	AB	AC	BC	ABC

4424	以下( )是ADS-B IN 运行要求的机载设备	地形提醒和警告系统（TAWS）	数据链发射机	数据链接收机	按机型不同，要求至少一套或两套GPS
4425	以下PBN导航规范一般应用于洋区的是( )	RNAV-10（RNP-10）	RNAV 5	P-RNAV	RNP 1
4426	以下不属于PBN三要素的是( )	导航规范	导航应用	导航设施	导航精度
4427	以下不属于PBN运行使用导航设施的是( )	VOR-DME	GNSS	VOR-VOR	DME-DME
4428	以下灯光系统或设备故障，对II类运行无影响的是（）	停止端RVR	跑道中线灯	跑道边灯	滑行灯系统
4429	以下哪个不是基于HUD的低能见度起飞所必需的助航灯光	PAPI灯	高强度跑道灯	跑道中线灯	跑道末端灯
4430	以下哪个不属于使用HUD的优势	增强飞行员情景意识	提高自动操作的精度	提高人工操作的精度	提高公司的运行能力
4431	以下哪条航路不是 RNAV 航路?	B469	L642	P901	M771
4432	以下哪项不是EFVS参考( )	PAPI	位置信息	跑道入口道面	接地带道面
4433	以下哪项不是RNP APCH与RNP AR的区别	沿任意期望的路径飞行	保护区（水平限制）	沿规定半径转弯至定位点	垂直误差预测
4434	以下情况，需要实地验证的有（）。A.航空运营人新增HUD运行类别B.航空运营人增加HUD新机型C.航空运营人对已有机型加装HUD设备	AB	AC	BC	ABC
4435	以下情况，需要演示验证的有	HUD 的标准 I/II 类	HUD 的特殊 I/II类	HUD 的低能见度起飞	以上都需要
4436	以下是区域导航航路的是（）。	R	Y	V	X
4437	以下通信方式中，不属于语音通信方式的是（）	ACARS	卫星电话	甚高频	高频通信
4438	应用于海洋和偏远地区的PBN导航规范是( )	RNP4/10	RNAV5	RNAV2	RNAV1
4439	用于固定EFB设备的膝板、吸盘、可拆卸式托盘等组件( )适航批准	不需要	需要	视情况而定	部分需要
4440	用于洋区航路飞行的PBN应用为( )	RNAV 1	RNP 10	RNAV 2	RNP APCH
4441	允许的飞行技术误差（FTE）为RNP值的( )	2倍	一半	相同	无法确定
4442	运营人在执行以下( )PBN运行时不能忽略温度限制?	有自动温度补偿系统的气压垂直导航	基于星基增强系统（ SBAS）垂直引导方法	只有低温补偿系统的气压垂直导航	GLS
4443	在RNP进入点，必须有至少（）列在飞行手册中的远程导航系统内可用，具备RNP4导航能	2套	3套	4套	1套
4444	在实施ADS-B运行时,合格证持有人应当满足（）要求。A.机载设备满足适航条件和限制 B.按照批准的持续适航维修大纲进行定期试验和/或检查 C.参与运行的人员经过训练并检查合格 D.必须随机携带局方批准的飞机飞行手册的增补部分或增补的飞机飞行手册 E.建立并实施规定的运行程序	AB	ABC	ABCD	ABCDE
4445	在特别繁忙运输机场空域运行的航空器按仪表飞行规则运行时,必须具有正常工作的（	VOR	ADF	VOR和DME	DME
4446	在洋区和偏远陆地使用的导航规范为：	RNAV5	RNP1	RNVA2	RNP4
4447	在运行RNAV DP或STAR时，根据ATC发布的许可指令，可通过（）来修改航路。	在FMC中按ATC指令调用连接航路点	人工输入经纬度坐标	用距离/方位方式创建一个航路点	修改航路点类型
4448	增强飞行视景系统（EFVS）是（）和（）两项新技术的有效整合。	平视显示器（HUD）、增强视景系统（EVS）	连续下降最后进近（CDFA）、增强视景系统（EVS）	广播式自动相关监视（ADS-B）、增强视景系统（EVS）	平视显示器（HUD）、连续下降最后进近（CDFA）
4449	增强视野系统的缩写是（）	EVS	EFVS	SVS	CVS
4450	针对EFB系统，典型的安全防御包括（）。A.个人防火墙B.加入域的、具有相似安全标准的系统集群C.数据加密和认证	AB	AC	BC	ABC
4451	中国大陆地区提供CPDLC/ADS-C数据链服务的航 路是	A461	H22	L888	B330
4452	中国境内下列（）区域实施了PBCS运行。a.Y1 b.Y2 c.L888 d.X54	abc	acd	bcd	abcd
4453	中国实施PBCS的时间是（ ）	2018.03.29	2018.01.01	2017.12.21	暂未实施
4454	中国在L888航路上应用的PBCS规范是（ ）	RCP240 和 RSP180	RCP180 和 RSP240	RCP240 和 RSP240	RCP180 和 RSP180
4455	中间点RVR故障或降级对II类PA着陆最低标准的影响是（）	不允许	RVR不小于550米	RVR不小于800米	无影响
4456	终端区和进近RNP精度是( )	进离场、起始进近、中间进近是正负1海里	最后进近阶段是正负0.3海里	复飞是正负1海里	以上都对

4457	PBN 的导航规范定义了( )方面内容？	以下都是	导航系统需要具备哪些性能	导航系统为达到要求的性能应具备何种功能性	导航系统为达到要求的性能应包含何种导航源接收设备
4458	RNAV 在( )方面为航路以及终端区提高空域能力提供了可能	可以按照希望的航迹飞行而不必飞越助航设施（包括 VOR）	可以减少飞机航迹间的水平间隔	可以减少飞机航迹间的垂直间隔	A 和 B
4459	咨询通告中，对于终端区的RNAV运行，假定FAWP点之前的超障保护符合( )精确度要求。	RNP0.3	RNP0.5	RNP1	RNP10
4460	《在终端区和进近中实施RNP的运行批准指南》适用于( )。A.CCAR91 B.CCAR121 C.CCAR129 D.CCAR135	ABC	ABD	ACD	BCD
4461	《在终端区和进近中实施RNP的运行批准指南》咨询通告不适用于：	CCAR91运营人	CCAR121运营人	CCAR129运营人	CCAR135运营人
4462	AC-91-FS-2018-05-R1《实施要求授权的所需导航性能（RNP AR） 飞行程序的适航和运行批准指南》适用于( )运营人。A.CCAR91 B.CCAR121 C.CCAR129 D.CCAR135	ABC	ABD	ACD	BCD
4463	AC-91-FS-2018-05-R1《实施要求授权的所需导航性能（RNP AR） 飞行程序的适航和运行批准指南》将（ ）分开审定管理。A.将RNP AR飞行程序 B.运营人的RNP AR运行能力、飞机能力 C.飞行人员资质	AB	AC	BC	ABC
4464	ADS-B飞机水平位置一般来源于（）。	GNSS系统	地面导航台	仅来源于IRS	机载导航设备
4465	APV是使用气压垂直导航的RNP APCH或RNP AR，或者使用SBAS。除非特殊批准，其DH不低于( )米。	60	75	90	120
4466	APV是使用气压垂直导航的RNP APCH或RNP AR，或者使用SBAS。除非特殊批准，其RVR/VIS不低于( )米。	550	800	1200	1600
4467	B-RNAV 可以使用	GPS	VOR/DME	DME/DME	以上全是
4468	正确使用RNAV技术可以有如下( )优势：A.可以改进飞行员的位置感觉 B.可以降低管制员和飞行员的工作量 C.通过修正的航路设计可以减少环境对飞行的影响 D.更短、更直接的航路可以减少油耗	ABC	ABD	ACD	ABCD
4469	EFB航图要求( )	电子航图与纸质内容一致	电子航图完全替代纸质	电子航图不能平移缩放	电子航图不如纸质航图精确
4470	EFB B 类软件能否替代或取代要求签派放行或飞机上应携带的纸质信息产品，能否替代取代任何适航运行规章要求的安装设备( )	均可以	可以替代或取代要求的用于签派放行的纸质信息产品；不可以替代适航运行规章要	不可以替代或取代要求的用于签派放行的纸质信息产品；可以替代适航运行规章	均不可以
4471	FPL编组18项中“PBN/L1”表示( )	RNP 4	RNAV 1所有允许的传感器	基本RNP 1所有允许的传感器	RNAV 10 (RNP 10)
4472	使用HUD 实施RVR 150米的起飞，跑道中线灯的间距至少是（ ）米	15	60	45	30
4473	HUD应用的优势可以（）	其他都是	增强飞行员情景意识	减少飞行技术误差	改善全天候运行和航班正常性
4474	平视显示器（HUD）的优势：1、可以使驾驶员保持平视姿态获取飞行信息，从而增强飞行情景意识。2、HUD可以提供可视化的飞行航迹、帮助驾驶员精确操作，从而提高飞行品质。3、使用HUD可以降低着陆和起飞最低天气标准，从而提高机场全天候运行能力和航班正常率。4、HUD可以精准预测接地点位置，有助于实施稳定进近，减少重着陆和擦机尾事件的发生，改善飞机接地性能。5、增	1、2、3、4	1、2、4、5	1、3、4、5	2、3、4、5
4475	PBN的中文名称是( )	基于导航的性	基于性能的导	区域导航	所需性能导航
4476	RNAV 1 的飞行技术容差（FET）是(	1NM	0.5NM	2NM	1.5NM
4477	RNAV1可用于（）区域的运行。A.进场 B.离场 C.航路	AB	AC	BC	ABC

4478	RNAV1要求在95%的飞行时间内，总系统误差不超过（）。	1NM	2NM	0.1NM	10NM
4479	RNAV2要求在95%的飞行时间内，总系统误差不超过（）。	2NM	3NM	0.1NM	10NM
4480	RNAV1运行允许（）NM(95%)的FTE。	0.5	2	4	1
4481	RNAV2运行允许（）NM(95%)的FTE。	1	2	4	0.5
4482	除特殊规定外，RNAV2一般用于航路运行。RNAV2运行允许(　)NM（95%）的FTE	0.5	1	1.5	2
4483	RNAV5一般用于（）飞行。	偏远地区	海洋	进离场	有一定地面导航设施的航路
4484	RNP 4运行的导航源可以是( )。	DME/DME	DME/DME/IRU	GPS/GNSS	以上全部
4485	RNP APCH程序的最后进近RNP值为（）。	1.0NM	0.5NM	0.3NM	0.1NM
4486	RNP4 最小管制纵向和横向间隔是(	30海里，25海	30海里，30海	25海里，25海	4海里，4海里
4487	RNP 4的航空器最小管制间隔目前一般为横向( )海里、纵向( )海里。	30　30	20　30	20　20	30　20
4488	RNP4运行当管制间隔为30海里时，监视要求为( )	ADS-A	ADS-B	ADS-C	ADS-D
4489	RNP4运行当管制间隔为30海里时，通信要求为( )	直接的陆空话音通信	CPDLC	A和B	A或B
4490	RNP的类型通过至少( )%时间能够达到预计导航性能精度的数值来确定。	100	95	90	50
4491	对于缩写GNSS解释正确的是（）。	卫星增强系统	全球导航卫星系统	全球定位系统	卫星导航系统
4492	实施CDFA技术时，为了（），由运营人确定的在公布的最低下降高度/高以上的某一高度/高，当下降至此高度/高时，如果不具备着陆条件，飞行员应开始复飞。	确保航空器在复飞过程中不低于公布的最低下降高度/高	增加复飞梯度，提高爬升越障能力	提高最后进近的稳定性	降低可控飞行撞地（CFIT）的风险
4493	使用 CDFA技术进近时，为确保航空器在复飞过程中（　　），由运营人确定的在公布的最低下降高度/高以上的某一高度/高，当下降至此高度/高时，如果不具备着陆条件，	不低于公布的最低下降高度/高	可低于公布的最低下降高度/高	不低于公布的过渡高度/高	可低于公布的过渡高度/高
4494	下列对于EFB使用的A类应用软件描述不正确的是（）。	失效状况类别为无安全影响	失效状况类别有安全影响	不能替代或取代任何适航或运行规章要求的纸质材料、系统或设备	不要求特别的使用批准，不需要在运行规范中列出和管控。
4495	下列对于B类应用软件描述正确的是（）。A.失效状况类别为轻微危害B.可以替代或取代要求的用于签派放行或飞机上应携带的纸质信息产品；不能替代或取代任何适航或运行规章要求的安装设备C.要求特定的运行使用批准，由局方在运行规范中单独批准	AB	AC	BC	ABC
4496	支持 RNAV1 运行的主要导航源是	GNSS DME/DME DME/DME/IRU	DME/DME VOR/DME	VOR/DME NDB/ DME　GNSS DME/DME DME/DME/IRU	VOR/DME DME/DME DME/DME/IRU
4497	支持进场、中间/初始进近和离场，等同于P-RNAV的RNP类型是	RNP0.3	RNP0.5	RNP1	RNP4
4498	支持在导航设施有限的海洋和偏远空域实现减少横向和纵向间隔标准，以扩大运行效率的RNP类型是( )。	RNP10	RNP5	RNP12.6	RNP20
4499	咨询通告AC-91-FS-2010—01R1《在终端区和进近中实施RNP的运行批准指南》为（ ）运行提供批准指南	RNP进离场	RNP APCH	Baro-VNAV	以上都是
4500	( )负责根据国家规定和CCAR71部，提出民用航空飞行活动对空域建设和使用的总体需求，并组织建设和使用民用航空活动相关空	民航局空中交通管理局	民航局飞行标准职能部门	国务院中央军事委员会空中交通管制委员会	民航局空中交通管理行业办公室
4501	（）是SMS的核心部分，是安全管理由（）管理转向（）管理的关键环节。	风险管理系统，主动式，被动式	质量管理系统，被动式，主动式	质量管理系统，主动式，被动式	风险管理系统，被动式，主动式
4502	（）是指不采取改进措施也不影响公司安全目标的实现的风险。	风险控制	可容忍风险	可接受风险	风险管理
4503	“危险源”是指有可能导致下列（）情况发生的任何现有的或潜在的状况。A.导致环境受到破坏 B.导致公司安全能力的下降或无法实现安全目标 C.导致人员受到伤害、疾病或死亡；导致系统、设备或财产遭破坏或受损	A	AB	BC	ABC

4504	《AC-395-AS-01民用航空器征候等级划分办法》适用于民用航空器（）的确定。	运输航空严重征候、运输航空一般征候、通用航空征候、执行国家抢险救灾等特定事由所征用航空器的征候	运输航空严重征候、运输航空一般征候、执行国家抢险救灾等特定事由所征用航空器的征候、航空器地面征候	运输航空严重征候、运输航空一般征候、通用航空征候、运输航空地面征候	运输航空严重征候、运输航空一般征候、通用航空征候、航空器非法飞行或蓄意破坏的征候
4505	《中华人民共和国民用航空法》第一百五十四条规定：执行搜寻救援的单位或者个人，应当（），搜寻救援的目的是尽最大可能保障遇难航空器及其人员和第三人的生命财产安全，其中人的生命安全又是第一位的。	尽力抢救民用航空器所载人员,按照规定对民用航空器采取抢救措施并保护现场,保存证据	尽力抢救民用航空器，按照规定对民用航空器采取抢救措施并保护现场,保存证据	保存证据,尽力抢救民用航空器所载人员,按照规定对民用航空器采取抢救措施并保护现场	保存证据,按照规定对民用航空器采取抢救措施并保护现场,尽力抢救民用航空器所载人员
4506	2010年8月24日发生的伊春空难，主要原因是（）天气。	地面大风	雷暴	低能见度	降雪
4507	B类跑道侵入，属于（）。	运输航空事故	运输航空严重征候	运输航空一般征候	安全严重差错
4508	CDO/CCO分别代表（ ）	连续下降/爬升运行	协同决策	连续下降最后进近	均不正确
4509	DRM 培训目标（ ）	训练重点的重点在规章及航空承运人的政策和程序范围内，对签派员进行情景意识、沟通技巧、团队协作、优先选择、资源分配、风险管理、人为因素和决策技能等	着眼于利用可用资源解决航空公司中不同群体间的沟通和相关人际关系的优化问题	源于机长和飞行签派员对飞行计划、航班延迟以及签派放行的共同责任	以上均正确
4510	DRM 训练组成（ ）	初始训练	复训和反馈	持续强化	以上均正确
4511	DRM的含义是（ ）	签派资源管理	机组资源管理	驾驶舱资源管理	航空人员资源管理
4512	DRM的效果取决于对所有资源的使用，包括（ ）	人的资源	硬件	信息	以上都是
4513	DRM的主要思想就是（）	实现签派资源的最大利用的同时，有效的避免人为错误。	通过强调整体的观念，有效的避免和降低人为差错。	通过强调整体的观念，实现签派资源的最大利用的同时，有效的避免和降低人为差错	有效的避免和降低人为差错
4514	DRM管理人为差错的方法是（）?	减少错误的来源	容错、降低人为差错的后果	AB都对	AB都不对
4515	DRM是为了解决（ ）问题	飞行签派技术问题	签派工作中的资源管理问题	驾驶舱资源管理问题	签派放行是否符合规章的问题
4516	DRM训练中的协调沟通主要体现在以下（）方面？	飞行签派员之间的协调和沟通	飞行签派员与飞行机组之间的协调和	飞行签派员与机场及外站的沟通和协	以上都对
4517	DRM中应具备的技巧（）	交流/人际技巧	处境意识管理技巧	判断与决策技巧	以上都对
4518	DRM中影响签派的因素没有有哪一项（ ）	时间压力	生产力压力	经济状况	工作负荷
4519	DRM最早出现在什么时候（）。	1986年开始，国际民航组织也开展了对CRM的研究	1979年美国NASA首次提出了CRM(驾驶舱资源管理)概念	最早见于1995年美国FAA发布的咨询通告	以上都错
4520	D类航空器起始进近速度应为（）节？	185～250	130～185	155～230	165～230
4521	PAPI灯光系统，下滑道指示过高为（）	4个白灯	2个红灯2个白灯	4个红灯	3个红灯1个白灯
4522	SHELL模型分别代表（ ）	软件、硬件、环境、人	软件、硬件、系统、人	硬件、软件、环境、系统	硬件、软件、环境、人
4523	SHELL模型中研究的各种关系中不包括：（）	人与硬件的关系	人与软件的关系	人与情绪的关系	人与环境的关系
4524	SHEL模型中，E指的是（）。	硬件	软件	环境	人
4525	SHEL模型中，L指的是什么？（）	人	硬件	软件	环境
4526	SHEL模型中，S指的是（ ）	硬件	软件	环境	人
4527	SHEL模型中H指（ ）	环境	硬件	人	软件
4528	SHEL模型中四个要素相互匹配相互协调才能安全生产，下列哪项属于SHEL模型的作用界	人-人界面	软-硬界面	环-软界面	硬-环界面
4529	SMS安全管理体系的核心理论是什么？（）	风险管理	隐患排查	企业管理	文化管理
4530	SMS的内核是（）	通过对危险源的识别和分析，制定合理的风险管控措施，将风险控制在可接受水平	通过对危险源的识别和分析，制定合理的风险管控措施，使风险基于可控制的状态	通过对危险源的识别和分析，制定合理的风险管控措施，将风险全部消灭	通过对危险源的识别和分析，制定合理的风险管控措施，使风险对生产的影响降至最低
4531	SMS的四大支柱分别是安全政策、风险管理、安全保证、安全促进，其中核心是？（）	风险管理	安全政策	安全保证	安全促进
4532	SMS的英文全称（）。	Safty Management Service	Spunbond Meltblown Spunbond	Short Messaging Service	Safty Management System
4533	SMS没有用到（ ）理论	杠杆理论	奶酪理论	骨牌理论	冰山模型

4534	SMS与传统安全管理的区别是(　)	SMS 不是规章法规的替代品，它是安全管理的补充手段	传统安全管理方法仅是事后管理，仅关注事件本身	SMS 管理模式更注重事前管理、系统接口和责任落实等方面的管理	以上都是
4535	SMS咨询通告里提到对于不安全信息要识别，记录和(　)	消除	规避	优化	屏蔽
4536	SMS组成包括（）	政策	安全保证	安全促进	以上都是
4537	TEM倒三角模型中的递进关系正确的是？（）①UAS ②威胁 ③差错 ④事故征候	②③①④	①②③④	③②①④	④②①③
4538	TEM讲述了几种运行状态的管理？（）	威胁、差错、UAS	威胁与差错	威胁与UAS	威胁与风险识别
4539	VOR电台通过（）进行识别	3字莫尔斯代码	1字莫尔斯代码	2字莫尔斯代码	4字莫尔斯代码
4540	安全促进中的文化建设包括（　）	安全文化建设	沟通文化建设	培训和学习文化建设	以上都是
4541	安全风险管理，包括：（）和安全风险评估与缓解措施。	危险源识别	风险识别	隐患识别	隐患排查
4542	安全风险管理是安全管理体系的核心功能之一，它通过系统的（　）来实现。	运行过程	危险源识别	安全目标	控制措施
4543	安全管理体系包括(　)	安全保证和促进	安全政策和目标	安全风险管理	以上皆是
4544	安全是通过持续的（　）将人员伤害和财产损失的可能性降低并维持在一个可接受的水	危险识别和风险管理过程	危险识别	风险管理过程	隐患排查
4545	安全是一种状态，通过持续的（）和（）过程，将人员伤害或财产损失可能性降低，并保持在一种可接受的水平或者其下。	危险源识别 风险管理过程	组织结构更新 持续问责	危险源识别 控制风险	风险管理控制 危险源防护
4546	安全文化特征(　)	时代性多样性	人本性创塑性	实践性系统性	以上均正确
4547	按照风险等级划分标准，风险划分不包括（）。	可接受风险	可容忍风险/缓解后可接受风险	不可接受风险	可控风险
4548	按照局方AC标准要求，飞行中遭遇雷击电击导致航空器受损属于（　）。	运输航空一般事故症候	运输航空一般症候	运输航空严重事故症候	运输航空严重症候
4549	按照局方事件样例标准要求，飞行中遭遇雷击电击导致航空器受损属于（　）。	运输航空紧急事件样例	运输航空非紧急事件样例	运输航空症候	运输航空事故症候
4550	不同高度目视飞行的航空器，航空器之间的高度差不得少于（）	300米	200米	400米	600米
4551	差错的特征不包含以下哪一项？（）	外发性	自发性	可观测性	降低安全裕度
4552	差错管理的三个战略（）	减少差错	捕获差错	容忍差错	以上都对
4553	差错是可以被管理的吗？（）	可以	不可以	不一定	很难说
4554	差错与违章的本质区别在于（）	是否造成严重后果	是否被发现	是否是主观故意	是否被处罚
4555	从流程上看，风险管理应该包括危险源识别、风险分析、（）和风险控制，同时，风险管理强调过程管理，又是一个不断的重复的	系统评价	风险评估	隐患排查	系统分析
4556	从趋势上看，运筹学的进一步发展依赖于一些外部条件及手段，其中最主要的是(　)	数理统计	概率论	计算机	管理科学
4557	当飞行员收到与法规相违背的空中交通管制放行许可时，应采取的行动为（）	从管制员那里请求澄清	把许可全文复诵	不接受许可	按管制员指令执行
4558	当某个VHF地面台管制员正与某架飞机通话时，覆盖区内其它飞机（）	可以听到	不可以听到	可以接收到数据	不可以接收到数据
4559	当执行仪表飞行的飞机2个甚高频中1个不工作时，应采取的措施应为（）。	立即通知ATC	应答机调到7600	监听VOR接收机	立即通知签派员
4560	当执行仪表飞行中ILS接收机出现问题，应该执行：（）	立即向ATC报告故障	继续飞行，必要向经理报告	如果飞机上有其它无线电助航设施，没有必要的行动	与飞行签派员沟通，采取必要行动
4561	导致航空器操纵困难的系统故障、天气现象、飞行超出批准的飞行包线或其他情况，属	运输航空事故	运输航空严重征候	运输航空一般征候	安全严重差错
4562	地面二次雷达发射频率是（）MHz，接收频率是（）MHz	1030 / 1090	1090 / 1030	1030 / 1030	1090/1090
4563	低于最低运行标准起飞或着陆，属于（）。	运输航空事故	运输航空严重征候	运输航空一般征候	安全严重差错
4564	对于签派工作而言，什么是差错？（）	导致出现偏离签派或运行控制的意图或期望的情况。	安全余度降低，进而会增加发生对飞行运行不利事件的可能性。	可被管理：发现和纠正	以上全部
4565	对于信息发送者，下列说法错误的是（）	即使我们选错了对象，只要表达清楚，自然也能达到沟通的目的	知道怎么说，要掌握沟通的方法	知道对谁说，要明确沟通的对象；积极倾听对方反馈。	知道说什么，要明确沟通的目的
4566	飞机RVSM能力在FPL中哪一项可以查到？（）	第10项	第13项	第15项	第16项
4567	飞机磁罗盘作为飞机上一种必备的备份仪表，其主要原因是（）	磁罗盘重量轻、无需供电，平直飞行时无误差	飞机机动飞行时磁罗盘不存在误差	飞机机动飞行时磁罗盘能够代替陀螺罗盘提供航向	所有选项都正确
4568	飞行地速是指航空器相对于(　)速度	地面的移动	空气的运动	风的	气流的
4569	飞行决策包含(　)	飞行员	飞机	环境以及处境意识	以上均正确

4570	飞行数据记录器和驾驶舱话音记录器哪个带有水下定位信标机（）	两个记录器都有	飞行数据记录器	驾驶舱话音记录器	两个记录器都没有
4571	飞行中，飞行机组成员丧失工作能力，符合下列情形之一的：a）导致飞行机组成员数量或资质不满足该机型的最低配置；b）在飞行关键阶段，飞行机组成员在飞行操作岗位丧失工作能力，属于（）。	运输航空事故	运输航空严重征候	运输航空一般征候	安全严重差错
4572	飞行中，需要机组人员紧急使用氧气的情况，属于（）。	运输航空事故	运输航空严重征候	运输航空一般征候	安全严重差错
4573	飞行中，严重影响航空器运行的一个或多个系统出现的多重故障，属于（）。	运输航空事故	运输航空严重征候	运输航空一般征候	安全严重差错
4574	飞行中出现任意一台发动机停车/ 失效或需要关车的情况，属于（）。	运输航空事故	运输航空严重征候	运输航空一般征候	安全严重差错
4575	飞行中进入积雨云、浓积云，导致航空器受损，属于（）。	运输航空事故	运输航空严重征候	运输航空一般征候	安全严重差错
4576	飞行中遇有颠簸或机组操纵等原因导致3（含）人以上人员轻伤，属于（）。	运输航空事故	运输航空严重征候	运输航空一般征候	安全严重差错
4577	飞行中遭雷击、电击、鸟击、冰击、雹击、外来物或其他物体撞击，导致航空器受损，	运输航空事故	运输航空严重征候	运输航空一般征候	安全严重差错
4578	风险管理的步骤顺序为( ) ①危险识别 ②风险控制 ③系统描述 ④风险	③①④②	①②③④	③④①②	②③④①
4579	风险管理的流程不包括( )	风险解除	风险识别	风险评估	风险控制
4580	风险管理作为安全管理体系的一个正式过程，由系统和工作分析、危险源识别、风险分析、风险评价和( )组成。	监督检查	风险控制	学习培训	纠正和控制措施
4581	风险评估过程中风险值的计算方法为（）。	严重性分值 * 可能性分值	严重性分值 + 可能性分值	严重性分值 - 可能性分值	严重性分值 / 可能性分值
4582	复飞和重新进入着陆的程序，按照（）	AIP或NAIP的规定执行	飞机飞行手册的规定执行	飞机运行手册的规定执行	公司运行手册的规定
4583	高工作负荷表现为( )	工作倦怠	情绪衰竭	效率下降差错事故增加	以上均正确
4584	高频通信系统用于飞机与地面电台或与其他飞机之间进行调幅和单边带通信联络，它的传播特性适用于（ ）通信	远距离	大圆距离	视线距离	直线距离
4585	根据《AC-396-08R3事件样例》规定，事件指在民用航空器运行阶段或机场活动区内发生的航空器损伤、人员伤亡或其他影响安全的情况。按照事件报告划分，包括（）。A.紧急事件 B.非紧急事件 C.严重事件 D.一般事	AB	CD	AC	BD
4586	根据REASON模型，以下不属于隐性差错的是（）	操作人员违规	不安全行为心理先兆	现场管理中的缺陷	导向错误的企业文化
4587	根据SHEL模型分析，因通话不标准造成事故，属于（）界面不匹配。	人—人	人—环境	人—软件	人—硬件
4588	根据疲劳程度，一般生理性疲劳分为以下几类（）	即时性疲劳	失眠性疲劳	累积性疲劳	A和C
4589	根据双因素理论，（）往往与职工的不满意关系密切。	工资水平	企业政策	工作的成就感	劳动强度
4590	公司每年做( )次签派人力资源评估	1	2	3	4
4591	供夜间使用的停止道必须设置停止道灯，停止道灯必须为朝向（）方向单向发（）光	跑道/红光	跑道/绿光	着陆/红光	着陆/绿光
4592	沟通是一个过程,完整的沟通包括（）：1）信息的发出（传递） 2）信息的接收 3）信	1、2、3	1、2	1、3	2、3
4593	沟通原则应包括：1）闭环性 2）相关性 3）交互性	1、2、3	1、2	1、3	2、3
4594	关于安全的说法，错误的选项是（）。	安全是一种状态	通过持续的危险源识别和风险管理过程，将人员伤害或财产损失可能性降低，并保持在一种可接受的水平或者	安全是动态的状态，没有绝对安全，需要采取措施，持续识别危险源并加以管控，安全是可以得到控制	安全是绝对的，是完全可以达到的
4595	关于差错管理说法错误的是：()	差错一般是由于注意力分配不当或注意力分散而产生的，从其本质上而言是无意识的	通过合理的差错管理可以完全避免差错的发生	差错管理是指在差错造成不良后果之前改正它的过程	差错管理的目标就是要隔离差错与其不利后果
4596	关于促进民航安全从业人员工作作风建设的指导意见责任包括（ ）	主体责任、岗位责任	领导责任	监管责任	以上都是
4597	关于开展DRM培训的目的，说法不正确的是（）	增强签派员飞行情景意识；	提高决策和沟通技能；	提升团队协作和应急处置能力	改善新签派员知识储备不足、业务技能不够的问题

4598	关于签派资源管理训练的背景，说法不正确的是（ ）：	不安全事件往往由不充分运行控制和不充分协同决策引起。	多数运行问题都与低水平的群体决策、无效沟通、不足的领导力、任务分配不当或 资源管	事故发生往往与不按SOP操作有关。	签派员业务技能不足是DRM培训要解决的问题。
4599	关于人为因素差错，说法不正确的是（）	通过制度完善、流程优化、系统升级等手段能够杜绝人为因素差错。	人人都有可能出差错	要通过安全管理把人为因素差错控制在可接受范围内	人为因素差错在航空安全差错中占比较大
4600	关于运筹学，正确的是( )	有明确的公式	有精确的解	可以是图或其它形式；	只能为图
4601	航空安全管理理论或者方法的发展大体经历了3个时代，不属于这3个时代的是（）。	电子传感时代	机械时代	人为因素时代	组织管理时代
4602	航空器超过最大允许起飞重量起飞，航空器超过最大允许着陆重量着陆并造成航空器受损，属于（）。	运输航空事故	运输航空严重征候	运输航空一般征候	安全严重差错
4603	航空器滑行（空中滑行）应当经过（）	机场地面管制员或塔台管制室管制员	机场地面管制员许可	塔台管制室管制员许可	进近管制员许可
4604	航空器起飞着陆时使用跑道主要取决于（）	地面风向风速	跑道的坡度	进场航迹与跑道中心延长线夹角大小	进场的方向
4605	航空器应当按照指定路线滑行，交叉相遇时，航空器驾驶员自座舱的左侧看到另一架航空器时，应当（）	停止滑行	继续滑行	观察无冲突后继续滑行	依情况而定
4606	航空器在夜间滑行（牵引）时，应当打开	航行灯和滑行灯	航行灯和着陆灯	着陆灯和航行灯	着陆灯和滑行灯
4607	航空器自上海向纽约飞行，当越过日界限时，日期	减少一天	增加一天	增加12小时	减少12小时
4608	航路不一致的证候等级（ ）	一般证候	严重征候	一般差错	严重差错
4609	航路由（ ）划设，经（ ）批准。	空军，国务院和中央军委	民航总局，国务院和中央军委	民航总局，地区管理局和管制中心	空军，地区管理局和管制中心
4610	话音记录器至少可记录飞机驾驶舱内（）之内的驾驶舱话音	最后30分钟	最后120分钟	最后60分钟	最后45分钟
4611	换气过度的症状是（）	手、腿、脚痉挛	视觉敏感度增长	呼吸速率下降	短暂失忆
4612	机场灯光栏内“SFL”指的是（）	顺序闪光灯	Ⅰ类精密进近灯光系统	简易进近灯光系统	地面灯光系统
4613	机场基准温度值是指（）	年最热月,日最高气温的月平均值,至少是五年以上的	日最低气温的年平均值,至少是五年以上的平均值	年最冷月,日最低气温的月平均值,至少是五年以上的	日最高气温的年平均值,至少是五年以上的平均值
4614	机场区域内仪表飞行最低安全高度是以机场导航台为中心，半径55千米扇区范围内，在丘陵山区，距离障碍物的最高点不得少于	600米	400米	300米	500米
4615	机场障碍物A型图的剖面网格必须在除跑道外的整个剖面图上画出，水平座标的零点必	离有关起飞航径区的最远端的跑道头	离有关起飞航径区的最近端的跑道头	机场基准点	塔台位置
4616	将别人的思想按照自己的期望进行理解属于（ ）。	投射	知觉防御	定型	晕轮效应
4617	将对象从背景中分化出来的知觉特性是（）	选择性	恒常性	理解性	整体性
4618	紧急事件发生后，事发相关单位（航空公司）应如何上报（）	立即通过电话向事发地监管局报告事件信息；监管局在收到报告事件信息后，应当立即报告所属地区管理局；地区管理局在收到事件信息后，应当立即报告民航局民用航空安全信息主管部门	事发相关单位应当在事发后48小时内，按规范如实填报民用航空安全信息报告表，主报事发地监管局，抄报事发地地区管理局、所属地监管局及地区管理局；	事发相关单位应当在事发后24小时内，按规范如实填报民用航空安全信息报告表，主报事发地监管局，抄报事发地地区管理局、所属地监管局及地区管理局；	紧急事件发生后，事发相关单位应当在事件发生后24小时内（事件发生在我国境内）或者12小时内（事件发生在我国境外），按规范如实填报民用航空安全信息报告表，主报事发地监管局，抄报事发地地区管理局、所属地监管局及地区管
4619	决策有效性的评价标准不包括（ ）	决策的合理性	决策的可接受性	决策的时效性	决策的权威性
4620	开展DRM目的，不正确的是( )	改善新签派知识不足，业务能力不够的情况	增加签派员的飞行情景意识	提高决策，沟通技能	提高团队协作，应急处置能力
4621	看书时用红色笔画重点是利用知觉的（ ）	理解性	恒常性	整体性	选择性
4622	空中交通管制航线，划分为（）	固定航线和临时航线	固定航线和临时航线、专用航线	固定航线和专用航线	临时航线、专用航线
4623	控制理论的发展阶段为( )	经典控制理论、现代控制理论、非线性控制理论	经典控制理论、非线性控制理论、现代控制理论	现代控制理论、非线性控制理论、经典控制理论	非线性控制理论、经典控制理论、现代控制理论
4624	控制系统的误差为( )	期望输出和实际输出的误差	给定输入和实际输出的误差	瞬间输出和稳定输出的误差	扰动输入和实际输出的误差

4625	昆明机场根据飞行区等级划分为“4F级机场”其中“4F”的划分方法为（）	根据机场飞行区使用的最大飞机的基准飞行场地长度，分为1、2、3、4四个等级，根据机场飞行区使用的最大飞机的翼展和主起落架外轮外侧间的距离，从小到大分为A、B、C、D、E	根据机场飞行区使用的最大飞机的最大起飞重量分为1、2、3、4四个等级，根据机场飞行区使用的最大飞机的最大着陆重量分为A、B、C、D、E、F六个等级。	根据机场飞行区使用的最大飞机的基准飞行场地长度，分为1、2、3、4四个等级，根据机场飞行区使用的最大飞机的最大着陆重量分为A、B、C、D、E、F六个等级。	根据机场飞行区使用的最大飞机的最大起飞重量分为1、2、3、4四个等级，根据机场飞行区使用的最大飞机的翼展和主起落架外轮外侧间的距离，从小到大分为A、B、C、D、E、F
4626	两跑道复飞航迹至少相差（）度时可以批准航空器使用平行跑道实施相关平行仪表进近	30	15	45	40
4627	民航安全从业人员禁止突破的两条线：（）红线+（）底线。	诚信 作风	诚信 规章	规章 诚信	规章 作风
4628	民航局要求航空公司要正确处理四个关系，即（）的关系。A.安全与发展B.安全与效益C.安全与正常D.安全与稳定E.安全与服务	ABCD	ABCE	ABDE	BCDE
4629	民用航空安全管理应当坚持安全第一、预防为主、（ ）的工作方针	提高效率	效益至上	综合治理	重拳出击
4630	民用航空器事故征候不包括（）	运输航空严重事故征候	通用航空严重事故征候	通用航空事故征候	航空器地面事故征候
4631	某机场27号跑道的长为2800米，末端的净空道和停止道的长分别为200米和60米，则该跑道起飞航径区起点处的水平坐标为（）	3000	2800	0	2860
4632	某机场跑道号02/20，当有一架B737预计到达时，地面有阵性大风，风向350度，风速最大达1 5米/秒，塔台管制员应当安排航空器	向北着陆，提醒机长侧风影响	去备降机场备降	向南着陆，提醒机长侧风影响	复飞或去备降机场备降
4633	目视飞行时，两机在同一高度上对头相遇，应当各自向右避让，相互间的间隔不少于	500米	300米	1000米	600米
4634	哪些是隐性的危险源(危险源：可能导致人员受伤、设备或结构被毁、材料损失，或执行一项指定功能的能力降低的情况或者物体。)（）:(1)航图中有些标注离所标注点距离较远（2）机务维修人员遗忘工具（3）航行情报发放现场的资料管理混乱（4）装卸工缺乏	1234	123	124	234
4635	跑道端识别灯缩写正确的是（）。	REIL	RCLM	RCLS	MIRL
4636	跑道视程缩写正确的是（）	RVR	RWY	TWR	SWY
4637	跑道中线是（），滑行道中线是（ ）。	虚线，实线	实线，实线	实线，虚线	实线，实线
4638	气压高度表通过测量什么来反映飞行高度（）	大气压力	大气密度	大气温度	大气速度
4639	签派与机组交流属于( )	外部交流	内部交流	纵向交流	横向交流
4640	签派员使用电报与机组完成沟通交流，这属于哪种类别的沟通？（） 1）言语沟通 2）非言语沟通 3）介于言语沟通和非言语沟通	1	2	3	4
4641	签派员与地面保障人员的交流属于（ ）交流	外部	内部	横向	纵向
4642	签派员与管制员的交流属于（ ）交流。	外部	内部	横向	纵向
4643	签派员与机场人员的交流属于（ ）交流	外部	内部	横向	纵向
4644	签派员与维修人员的交流属于（ ）交流。	外部	内部	横向	纵向
4645	签派资源管理的目的是（ ）	避免差错	降低差错	包容差错	包容违章
4646	签派资源管理的缩写为（ ）	DRM	CRM	PRM	DDM
4647	情景意识的三个层次为：感知、理解、（ ）	学习	预判	行动	记忆
4648	请问SMS的全称是（ ）	安全管理手册	安全绩效目标	安全管理体系	安保管理体系
4649	缺氧是下列什么条件导致的结果（）。	大脑不能获得足够的氧气	血液中二氧化碳含量增加	只有有限的氧气到达心肌	血液中氧气含量不足
4650	人为差错成因分为( )	内部原因	外部原因	AB都对	AB都不对
4651	人为差错的促成因素有哪些( )	文化和培训	程序和组织因素	设备设计	以上都对
4652	人为差错的定义( )	我没有做我应该做的事情	他没有做他应该做的事情	AB都对	AB都不对
4653	三个敬畏的内容（ ）	敬畏生命	敬畏职责	敬畏规章	以上都是
4654	设有跑道边灯的跑道必须设置跑道入口灯，跑道入口灯必须为向跑道（）方向（）向发	进近/单/绿色	进近/双向/绿色	进近/单向/白色	进近/双向/白色
4655	生产经营单位应当建立（）双重预防机制，推动 SMS与双重预防机制的有机融合，更加有效地防范化解安全风险	安全风险分级管控	隐患排查治理	危险源识别	A和B
4656	实施SMS的根本目的是( )。	减少人为差错	减少航空运输事故	关口前移	风险管理
4657	使用雷达提供飞行情报服务，不解除航空器驾驶员的任何责任，拥有最后的决定权的是	航空器驾驶员	值班管制员	依情况而定	飞行签派员

4658	事件信息主要包括：（ ）	地区管理局和监管局各职能部门组织实施的监督检查和其他行政执法工作信息。	企事业单位安全管理和运行信息，包括企事业单位安全管理机构及其人员信息、飞行品质监控信息、安全隐患信息和飞行记录器信息等。	民用航空器运行阶段或者机场活动区内发生航空器损伤、人员伤亡或者其他影响飞行安全的情况。主要包括：民用航空器事故、民用航空器征候以及民用航空器一般	对安全政策、标准、程序等工作的合理化建议
4659	双重预防机制推动从源头上防范风险、从根本上消除（）	隐患	风险源	风险	危险源
4660	所谓整体观念是指( )	团结就是力量	就是两种或多种动力或力量的相互作用，以便其联合效果大于单独作用之和，增效作用组织	联合小组的力量	各自为战的形式
4661	停止道灯采用（）灯光	单向发红光	全向发白光	双向发红光	单向发白光
4662	推进安全管理体系的实施和完善，实现有效的风险管理，实现( )安全管理	系统的，闭环的	系统的，开环的	系统的，封闭的	系统的，半封闭的
4663	危险品破损、溢出、渗漏或包装未能保持完整等情况，导致航空器受损或人员轻伤，属	运输航空事故	运输航空严重征候	运输航空一般征候	安全严重差错
4664	威胁的特征不包含以下哪一项？（）	自发性	外发性	客观性	精力需求
4665	威胁分析以“人”为界限进行划分，以下不属于内部威胁的是（）	航空器适航性（MEL）	签派员疲劳&压力	缺乏培训&经验	过于自信或缺乏自信
4666	威胁分析以“人”为界限进行划分，以下不属于外部威胁的是（）	部门隔阂、人际压力	空中事件	不利天气	特殊机场
4667	为提高决策能力，在日常工作中我们可以尝试从以下哪些方面入手（ ）	加强培养决策能力的意识	增加知识和经验的积累	培养良好的决策思维方式	以上都是
4668	我们通常将决策分为理性决策与直觉决策，下列情况属于理性决策描述的是（）？	需要使用逻辑、推理，速度慢，费力	飞行员中断起飞	依靠工作技巧，熟悉操作流程，能够快速找到应对方案	时间紧迫，风险高，需马上做出反应
4669	无论是直觉决策还是理性决策，决策过程都经历了三个步骤，其中不包括（）？	推测及预先演练	识别并判明问题	风险评估及方案选择	执行方案并检查结果
4670	无线电高度表是用来测量哪种高度（）	几何高度	密度高度	气压高度	修正海平面高度
4671	习总书记对安全生产工作的重要论述的要点（ ）	强化红线意识	强化企业主体责任	健全安全生产责任体系	以上都对
4672	系统的主要特点是目标性、层次性、独立性和( )	开放性	静止性	整体性	封闭性
4673	系统分析的思考方式是从系统的（)出发研究和评价各子系统间相互关系及动态变化	整体结构	单一个体	结构分布	结构分布
4674	系统分析的要素包括( )	目标和模型	替代方案	费用和效益	以上皆是
4675	系统论按状态划分包括( )	平衡	非平衡	远平衡	以上都是
4676	系统所具有的特性( )	集合性	连续性	层次性	相关性
4677	系统中数学模型描述了( )	系统与输入	系统与输出	系统结构和性能参数	系统结构和数值参数
4678	下列关于“风险管理”的说法错误的是( )	只要有风险存在，就必须采取措施。	风险管理的工作重点是放在那些造成重大风险的危险上。	在成熟的安全管理体系中，危险识别应当不断地从各个渠道进行。	安全相关事件或安全违规莫名其妙地增加可作为危险识别过程之一。
4679	下列关于安全管理体系（SMS）的含义说法错误的是( )：	安全管理体系摒弃了传统的安全管理方法。	安全管理体系是由组织来管理安全的一种工具。	安全管理体系包括必要的组织结构.职责.方针政策和	安全管理体系具有系统性.主动性和直观性
4680	下列没有用到运筹学思想的是( )	田忌赛马	丁渭造宫	涸泽而渔	以上均没用到
4681	下列描述中没有体现积极的安全文化特征的是（）。	高层管理者应促成一种完全无惩罚即完全豁免的工作环境	高层管理者高度强调安全，将其作为风险控制策略的一部分	高层管理者应营造一种积极对待组织下层人员就安全问题提出的批评、意见和反馈的气氛	人员经过了充分的培训，并且了解不安全行为的后果
4682	下列哪项不是事件调查的目的（）。	找出事件发生的根本原因	找出事件责任人，并对其进行处罚	制订措施落实改进	预防同类事件再次发生
4683	下列哪些不属于外部威胁？()	签派员疲劳	飞机故障	不利天气	特殊机场
4684	下列哪些要素属于安全管理体系SMS的安全保证部分？()	安全绩效监测与缓解措施	危险源识别	安全促进	应急预案的协调
4685	下列哪些要素属于安全管理体系SMS的安全风险管理部分？()	危险源识别	变更管理	安全绩效监测与缓解措施	应急预案的协调
4686	下面关于无线电高度表的说法错误的是：()	无线电高度表的测量原理和气压高度表一样，但为了提高精度，它的量程较小。	无线电高度表主要用在进近和着陆过程中，保证飞行安全	对气压高度表来说，只要静压不变则读数不变；而无线电高度表不同，它的读数随地形的	起飞、着陆和低空飞行时提供飞机真高

4687	现代控制理论包括哪些控制方法( ) 1.线性系统理论；2.最优控制;3.最优状态估计；4.系统辨识；5.自适应控制；6.鲁棒控	123456	12345	23456	1356
4688	线性问题最优解是不是可行解，说法正确的是：()	最优解一定是可行解，可行解不一定是最优解	最优解不一定是可行解，可行解不一定是最优解	最优解不一定是可行解，可行解一定是最优解	最优解一定是可行解，可行解一定是最优解
4689	压力管理的方法包括（）	合理宣泄	勇于承担责任	适当的拒绝	以上都是
4690	研究发现，人们通过视觉获得知识一般能记住25%，通过听觉能力记住15%，如果将视觉和听觉结合起来是65%这种促进记忆提高方法	合理分配复习时间	复习方式多样化	多感官参与	运动记忆
4691	研究人的差错，管理人的差错是DRM的( )	目的	手段	方法	途径
4692	以下( )不是运筹学的研究范围	库存控制	排队论	动态规则	系统设计
4693	以下安全理念发展阶段正确的是( )。	技术因素-人的因素-组织因素	技术因数-组织因素-人的因素	组织因素-人的因素-技术因数	人的因素-技术因素-组织因素
4694	以下不是内部原因的( )	感觉错误	知觉错误	噪音环境	记忆错误
4695	以下不是外部原因的( )	工作负荷	经济状况	生产方面的压力	时间压力
4696	以下不是外部原因的有（）：	身体疲劳	经济状况	生产方面的压力	时间压力
4697	以下对人为差错描述错误的是( )	导致飞行事故的原因有可能是人为错误，但是人为错误却又不等于飞行事	人为差错并不是违章	人为差错就是违章	此外人为差错与人的个体特点无关
4698	以下对危险源解释正确的是（）	可能导致民用航空器事故、民用航空器征候以及一般事件等后果的条件或物体	民航生产经营单位违反安全生产法律、法规、规章、标准、规程和安全生产管理制度的规定	因风险控制措施的失效或弱化可能导致事故、征候以及一般事件等后果的人的不安全行为、物的危险状态和管	对生产单位的生产活动有影响的条件或物体
4699	以下理论与差错管理没有关系的是:( )	墨菲定律	REASON模型	二八定律	海恩法则
4700	以下理论中与差错管理无关的是（ ）	海恩法则	墨菲定律	REASON模型	马太效应
4701	以下描述属于（ ）理论:凡是有可能出错的地方，就一定会有人出错，而且是以最坏的方式，发生在最不利的时机。	墨菲定律	海恩法则	奶酪模型	冰山理论
4702	以下哪项不是正确的压力管理方式( )	宣泄	压抑	咨询	引导
4703	以下哪项属于运行中典型的威胁？（）	恶劣天气	运行压力	航空器适航性	以上都是
4704	以下哪些不属于民航安全法规？（）	公司的《航空安全管理手册》	《民用航空安全管理规定》（CCAR-398）	《安全管理手册》（Doc9859）	《民用航空安全信息管理规定》（CCAR-396）
4705	以下哪些属于签派资源管理技能( )	信息处理	人际关系技巧	高效率的决策	以上都是
4706	以下签派工作中，哪项不属于可预期的威胁？（）	意外流控/机场关闭	常见的繁忙空域	特殊机场性能分析	大假之前机场高速堵车
4707	以下属于安全隐患的是（）	签派员/调度员执照认证失效后上岗	机场短跑道	林芝机场高高原运行	承运锂电池
4708	以下属于危险源的是（）	污染跑道	员工不熟悉工作流程	接口责任不清晰	未监控到能见度低于标准
4709	以下选项中，不属于TEM范畴的是（）？	事故	威胁	差错	UAS
4710	以下选项中，不属于TEM三大对策的是（）？	预测	规划	执行	审查
4711	由于个人对情况的分析和判断而出现的差错叫（ ）差错	知识性	遗漏	技术性	规则性
4712	由于航空器内货物、邮件、行李、集装器等的装载与固定等原因，导致航空器受损，或飞行中超出重心限制，属于（）。	运输航空事故	运输航空严重征候	运输航空一般征候	安全严重差错
4713	有关疲劳的认识错误的是( )	可凭借意志克服疲劳	受年龄影响	受性别影响	分为心理疲劳和生理疲劳
4714	有效团队的特征（ ）	目标清晰	积极参与	相互支持	以上都是
4715	允许具有放油设备飞机起降的机场，应当在机场附近划定放油区并规定在放油区飞行的航线、高度，其有关资料应当以（）	NAIP或AIP发布	机场细则发布	AIC发布	航行通告发布
4716	运筹学用( )语言描述问题	数学语言	机器语言	自然语言	朴素语言
4717	运筹学中所使用的模型是数学模型。用运筹学解决问题的核心是建立( )，并对模型求	数学模型	物理模型	理论模型	实际模型
4718	在RVSM空域中，同方向的高度层间隔为（）	600m	300min	500min	1200m
4719	在SHEL模型中，（ ）因素是适应性最强，也是最容易被影响的因素	环境	硬件	人	软件
4720	在暗室中看亮点时，会感觉亮点动来动去，这是（）	诱导运动错觉	β运动错觉	视觉暂留错觉	自主运动错觉
4721	在飞行中以外的运行阶段，航空器与航空器、设施设备、车辆、人员或其他地面障碍物相撞，导致航空器受损或人员轻伤，属于	运输航空事故	运输航空严重征候	运输航空一般征候	安全严重差错

4722	在起飞滑跑或最后进近阶段，航空器遭遇风切变或触发风切变警告，未按要求中断起飞或复飞的情况，属于（）。	运输航空事故	运输航空严重征候	运输航空一般征候	安全严重差错
4723	在下列哪种情形下放行飞机时，飞机气象雷达一定要处于正常的运行状态：（ ）	执行晚上VFR飞行并且航路上有危险	有乘客，如果“全部装载货物”则不	执行IFR飞行，ATC雷达能够监视	执行晚上VFR飞行，ATC雷达能够
4724	在信息传递中，经过的传递环节越多，信息的传递（ ）	越能保持信息的真实性	丢失信息越多	不受影响	以上都不对
4725	着陆许可通常应当在航空器距跑道入口处7至11千米发出，但最晚不能迟于航空器距跑道	4千米	5千米	6千米	3千米
4726	证实了存在安全危险后，就需要进行某种形式的分析来评估其可能的伤害或破坏。风险评估通常应该考虑（）。	可能性及其权重	可能性和严重性	可能性与后果	重要性与权重
4727	昼间机场能见度小于（）千米或航空器驾驶员有要求时，应当开放跑道和滑行道及起飞和着陆方向上保障飞行所需的灯光	2	3	5	4
4728	专业的职业操守是一贯使用良好的判断力和完善的技能来完成飞行任务，建立（）之上，并通过系统的技能学习和熟练程度不断	迟到早退	工作摸鱼	不折不扣遵守工作纪律	考试不按时参加
4729	自愿报告的时限为( )	没有时限要求	事发6小时内上报	事发后12小时内上报	事发后2小时内上报
4730	自愿报告原则是( )	非惩罚性	自愿性	主动性	及时性
4731	组合性风险是指当某些运行条件同时存在时，风险会形成组合，从而形成新的风险，例如（）。	当新机长和低能见度同时发生时，其导致的风险	新增特殊机场运行会额外增加机组、机场等方面的风险	新运行系统投入运行时，对运行人员和航班保障带来的	新开航线对机组飞行、运行监控带来的风险
4732	作风建设关注的重点是员工的（ ）	心态	态度	行为习惯	以上都是
4733	从客户使用的角度看，波音飞机与空客飞机的舱单设计理论上有（ ）异同点？	两者的概念基本一致，但也有命名不一样的地方。如MAC与RC,tolerance与accuracy等等。以及由于结构设计不同，导致各种检查理论会有细微差别。如波音飞机特有的着陆重量与零油重量需要联合检查，而	由于计算方式不一致，空客飞机利用软件计算的结果比波音更精确，更方便。以及由于生产商的区别，舱单的排版有细微差别，但都含有必要的基本信息	含A和B	以上全不对
4734	其他条件相同，飞机的重心靠（）时，所耗油量较小。	前	中	后	不一定
4735	B737飞机飞行耗油过程中对飞机的平均重心的影响趋势是( )	伴随油耗的过程，重心一直向后移；	伴随油耗的过程，重心开始向前移，直到抽用主油箱时重心慢慢往前	伴随油耗的过程，重心开始向后移，直到抽用主油箱时重心慢慢往前	伴随油耗的过程，重心一直向前移
4736	关于电子舱单与手工舱单的联系与区别，以下说法正确的是：（ ）	电子舱单依赖计算机自动计算业载分布对重心产生的影响，并根据给定的包线执行检查，从而确定业载及分布是否合理；手工舱单是利用一定的假设条件并允许在一定的误差范围	电子舱单和手工舱单都可以作为放行检查的依据。电子舱单比手工舱单往往更精确，因为前者定位业载分布更精确，而后者总是对一定的区域给出一个假想的几何重心，势必会	含A和B	以上全不对

4737	下列叙述正确的是（）。	重心用 MAC%的形式给出，且 MAC 弦长与机翼的翼尖和翼根中点处的弦长相等。	当重心比重心后极限还要靠后时，飞机的纵向稳定性将提高。	机尾偏重的飞机比机头偏重的飞机更不稳定，失速速度更小。	机尾偏重的飞机比机头偏重的飞机更稳定，失速速度更小。
4738	下列关于特殊机场机长资格要求叙述正确的是（）。A.合格证持有人应当保证，在飞往或者飞离特殊机场的运行中担任机长的驾驶员，应当在前 12 个日历月之内曾作为飞行机组成员飞过该机场（包括起飞和着陆），或者曾使用经局方认可的该机场图形演示设备或者飞行模拟机进行训练并获得资格 B.如果机场的云底高度，至少高于该机场仪表进近程序规定的起始进近高度最低者之上 300 米（1000 英尺），而且该机场的能见度至少为 4800 米（4 英里），则进入该机场（包括起飞或者着陆）时，可以不对	A	B	A或B	A和B
4739	下列有关爬升限制的起飞重量的影响正确的是（）？	襟翼越小，爬升限制的起飞重量越大	气温越高，爬升限制的起飞重量越大	气压高度越高，爬升限制的起飞重量越	襟翼越大，爬升限制的起飞重量越大
4740	重心前后移动， 主要影响（）	俯仰平衡	方向平衡	横侧平衡	对平衡无影响
4741	2004年11月21日“包头空难”事故调查组认为，机翼污染物最大可能是（），起飞前没有进行相关作业。	明冰	毛冰	雾凇	霜
4742	标准海平面（MSL），ISA大气压力为（）。	1013.25HPA	29.8INHG	900毫米汞柱	1025HPA
4743	持续效应时间（保持时间）的计算从（）时计起，至除冰/防冰液不再起保护作用时结束。	第一次喷洒除冰/防冰液开始	最后一次喷洒除冰/防冰液结束	最后一次喷洒除冰/防冰液开始	第一次喷洒除冰/防冰液结束
4744	持续效应时间（保持时间）指施用的除冰/防冰液能够有效地防止霜、冰或雪在经处理的表面上附着的（）时间	估计	准确	AFM手册规定	FCOM手册规定
4745	地面除冰／防冰的保持时间最终由谁决定执行（）。	放行人员	签派人员	机长	除冰操作人员
4746	对于缩写RVR解释正确的是（）。	跑道视程	能见度	云况不明	风切变
4747	对于缩写BARO-VNAV解释正确的是	垂直导航	气压式高度表	气压式垂直导	气压式导航
4748	飞行高度层（FL）的基准面为（）。	机场平面	平均海平面	1013.2hpa气压面	修正海平面气
4749	机载气象雷达的作用是：（）	帮助飞行员从雷暴云中飞过	引导飞机回避恶劣的天气区域	帮助飞行员选择最近的航线	可用作地形回避和空中防撞的依据
4750	雷雨天气条件下制作飞行计划，应该考虑的措施是（）	以上全部	备降机场选择：应选择稳定、可靠的备降机场，必要时选择第二备降场	油量要求：应适量增加飞行计划的酌情携带燃油	航路更改：若雷雨持续时间较短，控制航班放行；若持续时间较长，考虑更改航路，注意向相
4751	气象报文（）要素代表空气的相对湿	能见度	风速	天气现象	温度露点差
4752	气象雷达探测的范围（）	含有水汽的云	不可作为地形回避和空中防撞的依据	不能有效探测不带雨滴的湍流	以上均正确
4753	在（）情况下，要特别注意航空器尾流的影响。	侧风	逆风	顺风	静风
4754	在对流层内，气温的垂直递减率是（）	每上升1000米气温降低7.5摄氏度	每上升1000米气温降低5.5摄氏度	每上升1000米气温降低6.5摄氏度	每上升1000米气温降低4.5摄氏度

4755	在积有冰、雪的跑道上，（）才能尝试着陆	只有在冰、雪未融化时且未经处理	只有在冰、雪融化时且未经处理	只有在冰、雪部分融化时且未经处理	只有在冰、雪未融化时且经处理
4756	逐渐增强的顺风（或逐渐减小的顶风）切变将（）指示空速，并（）飞机性能，由于速度（），飞机将（）	减少；降低；损失；向下；增加	增加；提高；增大，向上；减少	减少；降低；增大；向上；增加	减少；降低；损失；向上；减少
4757	TAF中，变化指示码“BECMG”和与之结合的时间组来说明预期气象情况，一般情况下，时间间隔应不超过（）小时，任何情况下不应超过（）	2，4	1，2	2，3	4,6
4758	BLSA表示（）	观测时测站或其附近细小沙粒被风吹起，吹沙高度≤ 2米，使主导能见度下降到1000 米以下的现象。	观测时测站或其附近细小沙粒被风吹起，吹沙高度≥2米，使主导能见度下降到1000 米以下的现象。	观测时测站或其附近细小沙粒被风吹起，吹沙高度≤ 2米，使主导能见度下降到1000 米至小于10000 米的现	观测时测站或其附近细小沙粒被风吹起，吹沙高度≥2米，使主导能见度下降到1000 米至小于10000 米的现
4759	METAR ZUCK 290000Z 35002MPS 0100 R02L/0250 R02R/0250 R03/0200 FG VV002 14/14 Q1024 BECMG TL0130 0600= 报文中R02L/0250表示的是	RWY02L云高250米	RWY02L主导能见度250米	RWY02L主导能见度2500米	RWY02L跑道视程250米
4760	BALS表示（ ）。	基本进近灯光系统	中间进近灯光系统	中等进近灯光系统	基础进近灯光系统
4761	火山通告J项填资料来源，例如填写内容为’SPECIAL AIREP COMPILED BY PORT VILA ATC FROM PILOT REPORT’，则表示（）	资料来源于’特殊空中报告由维拉港空中交通管制编制’	资料来源于气象部门	资料来源于管制部门观测	资料来源于当地气象局
4762	(FPL-CBG8907-IS -A20N/M-SDE1E2E3FGHIM3RWY/LB1 -ZGNN1110 -K0846S0780 WUY R474 TEBAK/N0471F300 R474 ALBOS DCT NORTA -VTBS0151 VDPP VTBD -PBN/B1C1D1O2S2 NAV/ABAS DOF/240418 REG/B306R EET/VVHN0018 VLVT0038 VVHN0040 VLVT0041 VTBB0104 SEL/CPDL CODE/78163E OPR/GX	测距仪	自动定向仪	全球导航卫星系统	高频无线电话
4763	(FPL-CBG8907-IS -A20N/M-SDE1E2E3FGHIM3RWY/LB1 -ZGNN1110 -K0846S0780 WUY R474 TEBAK/N0471F300 R474 ALBOS DCT NORTA -VTBS0151 VDPP VTBD -PBN/B1C1D1O2S2 NAV/ABAS DOF/240418 REG/B306R EET/VVHN0018 VLVT0038 VVHN0040 VLVT0041 VTBB0104 SEL/CPDL CODE/78163E OPR/GX	惯性导航	仪表着陆系统	ATC SATVOICE(Iridium)	获得PBN批准

4764	(FPL-CBG8907-IS -A20N/M-SDE1E2E3FGHIM3RWY/LB1 -ZGNN1110 -K0846S0780 WUY R474 TEBAK/N0471F300 R474 ALBOS DCT NORTA -VTBS0151 VDPP VTBD -PBN/B1C1D1O2S2 NAV/ABAS DOF/240418 REG/B306R EET/VVHN0018 VLVT0038 VVHN0040 VLVT0041 VTBB0104 SEL/CPDL CODE/78163E OPR/GX	获得RVSM批准	具有8.33khz频道间距能力的甚高频	S模式应答机，具有航空器识别、高度气压发射信号、超长电文（ADS-B）和增强的监视能力	S模式应答机，具有航空器识别、高度气压发射信号、超长电文（ADS-B）和增强的监视能力
4765	参阅以下报文：火山灰云顶高和移动方向分别是：（） ZCZC CUD098 120558 GG ZGGGUNCZ 120604 ZGGGOIXX RJAA （A0220/04 NOTAMN Q）RJXX/QWWXX/IV/NB/EW/000/999/ A）RJCG RJTG RJDG B）0401120552 C）0401121150 E）TOKYO FIR VOLCANIC ACTIVITY INFO MT.SAKURAJIMA LOC/3134N13040E （REF AIP ENR 5.3-2） VOLCANIC ASH CLOUD OBS AT 0530 VOLCANIC ASH CLOUD TOP : ABOVE 6200FT/AMSL DRIFT DIRECTION : E F）SFC G）UNL）	6200 英尺，向东移动。	6200 英尺，向西移动	6200 米，向东移动；	6200 米，向西移动
4766	TAF ZUWX 282234Z 290009 VRB01MPS 1000 BR FEW004 SCT050 TX19/08Z TN13/00Z BECMG 0001 1600 BECMG 0203 3000= 依照报文判断，ZUWX机场北京时1200，能见度为	3000英尺	3000米	1000米	1600米
4767	TAF ZUWX 282234Z 290009 VRB01MPS 1000 BR FEW004 SCT050 TX19/08Z TN13/00Z BECMG 0001 1600 BECMG 0203 3000= 依照报文判断，ZUWX机场北京时0730，能见度为	1000英尺	1000米	1600米	3000米
4768	报文“WSCI33 ZBAA 101110 ZBPE SIGMET 2 VALID 101200/101600 ZBAA-BEIJING FIR OBSC TS FCST S OF N54 TOP FL390 MOV E WKN”中“	隐嵌的雷暴	飑线的雷暴	模糊不清的雷暴	孤立的雷暴
4769	报文“WSCI33 ZBAA 101110 ZBPE SIGMET 2 VALID 101200/ 101600 ZBAA- BEIJING FIR OBSC TS FCST S OF N54 TOP FL390 MOV E WKN”中“ FCST”的意思是（）	预报	观测	预报并观测	观测并预报
4770	趋势着陆报中FM的意义，SPECI ZGSZ 190604Z 23004MPS 4000 -TSRA FEW020 FEW033CB BKN046 22/21 Q1011 BECMG FM0630 2500 TSRA=， BECMG变化的时段为（）	UTC（06:30-08:30）	UTC（06:30-08:04）	UTC（06:30-07:30）	UTC（06:04-06:30）

4771	趋势着陆报中TL的意义，SPECI ZGSZ 190604Z 23004MPS 4000 -TSRA FEW020 FEW033CB BKN046 22/21 Q1011 BECMG TL0630 2500 TSRA=，BECMG变化的时段为（）	UTC（06:30-08:30）	UTC（06:30-08:04）	UTC（06:30）	UTC（06:04-06:30）
4772	MIFG表示（）	迷雾，弥漫在近地面层，上限高度不超过2米，多呈不连续的带状或	浅雾，弥漫在近地面层，上限高度不超过2米，多呈不连续的带状或	团雾，弥漫在近地面层，上限高度不超过2米，多呈不连续的带状或	浅雾，弥漫在近地面层，上限高度可超过2米，多呈不连续的带状或
4773	METAR ZGSZ 251200Z 03004MPS 9999 OVC043 14/10 Q1029 NOSIG=，Q1029，表示的是（）。飞机在航线上飞行时使用（），METAR RCTP 251200Z 06015KT 9999 FEW015 BKN025 BKN040 14/11 Q1029 NOSIG	修正海平面气压值（QNH），标准海平面气压高度（QNE），毫米汞柱	修正海平面气压值（QNH），标准海平面气压高度（QNE），英寸汞柱	标准海平面气压高度（QNE），修正海平面气压值（QNH），英寸汞柱	标准海平面气压高度（QNE），修正海平面气压值（QNH），毫米汞柱
4774	重要天气预告图中“OCNL EMBD CB320/030”的含义是（）。	孤立的隐嵌积雨云,云底高3000英尺,云顶高32000英尺	分离的隐嵌积雨云,云底高3000英尺,云顶高32000英尺	成片的隐嵌积雨云,云底高900米,云顶高9600米	模糊不清的隐嵌积雨云,云底高900米,云顶高9600米
4775	UTC表示（ ），SFC表示（ ）。	世界协调时；地面	世界协调时；近地面	北京时；近地面	北京时；地面
4776	大气层结状态是指（）在垂直方向的分布。	温度	露点	温度和湿度	密度和气压
4777	大气最稳定的时间和季节分别是（）	早上，夏季	傍晚，冬季	早上，冬季	中午，冬季
4778	一般情况下，大气最不稳定的时间和季节分别是（）	中午，冬季	早上，夏季	早上，冬季	午后，夏季
4779	电码“TEMPO 0004”的含义（）	0000UTC至0400UTC时段内气象要素变化	0000UTC至0400UTC时段内气象要素的短暂波动，每次波动时间不超过半小时，而且其总共所占用时间不超过2	0000UTC至0400UTC时段内气象要素的短暂波动，每次波动时间不超过1小时，而且其总共所占用时间不超过2小	0000UTC至0400UTC时段内气象要素的短暂波动，每次波动时间不超过2小时，而且其总共所占用时间不超过4小
4780	电码“TEMPO 2700/2704”的含义（）。	27日0000UTC至0400UTC时段内气象要素的短暂波动，每次波动时间不超过1小时，而且其总共所占用时间不超过2小	27日0000UTC至0400UTC时段内气象要素的短暂波动，每次波动时间不超过0.5小时，而且其总共所占用时间不超过1	27日0000UTC至0400UTC时段内气象要素的缓慢变化，每次变化时间不超过1小时，而且其总共所占用时间不超过2小	27日0000UTC至0400UTC时段内气象要素的缓慢变化，每次变化时间不超过0.5小时，而且其总共所占用时间不超过1
4781	发生积冰的温度范围为（）。	0至-25℃	0至-10℃	0至-15℃	0至-20℃
4782	最常发生积冰的云中温度范围为（）	-2～-10℃	0℃以下	-10℃以下	0～-15℃
4783	飞机从大逆风进入小逆风时所遇到的风切变是（ ）。	顺风切变	逆风切变	侧风切变	垂直风切变
4784	飞机机翼结冰会使（）	升力减小	阻力增加	失速速度增大	以上全对
4785	在结冰条件下运行，叙述准确的是（）。A.当机长或飞行签派员(仅在国内定期和国际定期运行时)认为,在航路或者机场上,预料到的或者已遇到的结冰状况会严重影响飞行安全时,不得签派或放行飞机继续在这些航路上飞行或者在这些机场着陆B.当有冰、雪、霜附着在飞机关键表面上，不得使飞机起飞C.经过检查确认没有霜、冰和雪附着在机翼、操纵面和其他关键表面上时除外.该检查应当在开始起飞之前5分钟之内进行,并且应当在飞机	AB	AC	BC	ABC

4786	高层重要天气预告图的飞行高度层是（）以上	FL250	FL200	FL300	FL100
4787	高高原机场是指海拔高度在（ ）英尺及以上的机场。	6000英尺	8000英尺	8400英尺	10000英尺
4788	根据国际标准大气模型，在对流层顶以下，温度随高度增加而（）。	增加	降低	不变	不确定
4789	根据国际标准大气模型，在对流层顶以下，温度随高度增加而减少，高度每增加1000ft，温度降低（）℃。	3.4	6	3	1.98
4790	关于飞机积冰，表述正确的是（）	指飞机机身表面某些部位聚集积冰层的现象	由于云中过冷水滴或降水中的过冷雨滴碰到机体后冻结	可由水汽直接在机体表面凝华而成	以上都对
4791	关于飞机积冰与云的关系，表述正确的是（）	高云由于高度高、温度低，大多由冰晶构成，不容易形成飞机积冰	中云云层较厚，水滴含量大，积冰最严重	低云云层较薄，过冷水含量较少，积冰较弱	低云含量有大量水滴，但温度高，一般不出现飞机积冰
4792	关于在台风（热带气旋）天气条件放行航班，下面说法正确的是（）	以上全部	当某个基地因为台风的严重影响，需要将飞机进行转场时，为转场飞行制作飞行计划，保证转场的安全运行	使用所有可用的地空通讯手段(包扩 ACARS、HF、VHF、卫星电话等)对全部在台风（热带风暴）影响范围内运行的航班保持 不间断联系，实行严密监控，及时主动向机组提供最新的台风（热带风暴）活动情况	台风条件下运行航班时候，签派员应该密切跟踪飞行，向机组提出返航、备降的处置建议，并为机组提供所需的一切支 援
4793	积冰种类有明冰、雾淞、毛冰和霜四种。其中（）对飞行的危害较大。积冰强度的大小与（）有关	明冰，云中含水量	毛冰，降水量	明冰，降水量	毛冰，云中含水量
4794	陆地上热雷暴多出现在（）	午后到傍晚	夜间	凌晨	日出前
4795	在同一个气团内部由于地表性质不同，使空气受热不均匀，产生热力冲击力所形成的雷暴称之为（）。其特点是范围小、孤立分散（各个雷暴之间有明显的间隙）。在陆地上多出现于午后至傍晚，入夜之后逐渐减弱到消散；水体周围多出现在晚间。	热雷暴	超级单体雷暴	系统性雷暴	地形雷暴
4796	密度高度（）	用来指示过度高度层以上的	用作飞机性能参考	等于压力高度	用作建立最小超障余度2000
4797	大气密度和水汽随高度迅速递减，对流层几乎集中了整个大气质量的（）和水汽的（）	3/4 70%	3/5 90%	3/5 70%	3/4 90%
4798	当在规定的飞行高度以上运行时,合格证持有人应证明飞行机组用一只手在（）秒钟内即可以戴到脸上,适当固定、密封并在需要时能立即供氧。	1	3	5	10
4799	根据《AC-121-FS-2019-009R2延程运行和极地运行》，对于至少有一套II类精密进近程序的机场作为延程运行指定备降场时，该机场天气最低标准为：云高不得低于（）米，着陆最低能见度或跑道视程不得低于（）米。	30 800	60 800	60 1200	90 1200

4800	连续下降最后进近（CDFA）：一种与稳定进近相关的飞行技术，在非精密仪表进近程序的最后进近阶段连续下降，没有平飞，从高于或等于最后进近定位点高度/高下降到高于着陆跑道入口大约（）的点或者到该机型开始	50英尺	35英尺	50米	35米
4801	决断高度（DA）或决断高(DH)：在精密进近和APV中规定的一个高度或高。在这个高度或高上，如果不能建立继续进近所需的目视参考，则必须开始复飞。其中DA( )为基准。	平均海平面	标准海平面	入口标高	机场标高
4802	在使用RVR运行中，跑道灯光与RVR密切相关，跑道灯光强度调大直至最强几级，可以提高飞机运行的正常性	3	5	8	7
4803	最低下降高度（MDA）或最低下降高(MDH):在非精密进近和盘旋进近中规定的高度或高。在这个高度或高，如果不能建立为继续进近所需的目视参考，则不能下降至这个高度或高以下。MDA以( )为基准。	平均海平面	标准海平面	入口标高	机场标高
4804	最低下降高度（MDA）或最低下降高(MDH):在非精密进近和盘旋进近中规定的高度或高。在这个高度或高，如果不能建立为继续进近所需的目视参考，则不能下降至这个高度或高以下。其中盘旋进近的MDH( )为基准。	平均海平面	标准海平面	入口标高	机场标高
4805	最低下降高度（MDA）或最低下降高(MDH):在非精密进近和盘旋进近中规定的高度或高。在这个高度或高，如果不能建立为继续进近所需的目视参考，则不能下降至这个高度或高以下。如果入口标高在机场标高之下2米以上，MDH以( )为基准。	平均海平面	标准海平面	入口标高	机场标高
4806	对于至少一套II类精密进近程序(PA)的机场，云高不得低于（）米，能见度(VIS)或者跑道视程(RVR)不得低于	90 1200	60 550	60 800	120 1600
4807	非精密进近公布最低下降高（高度）时，按多少米取整：（）	5米向上取整	5米向下取整	10米向下取整	10米向上取整
4808	双发延伸航程的航路备降机场具有单个精密进近程序时，其备降最低标准为云高（）米，能见度（）米。	180、3200	180、2400	150、2400	200、3600
4809	II类精密进近的最低标准包括决断高（DH）和跑道视程（RVR）两个要素，不得用能见度表示。决断高在（）米以下但不低于（ ）米，跑道视程在（ ）米以下但不小于（	60 / 30 / 550 / 300	60 / 15 / 550 / 300	60 / 30 / 800 / 300	60 / 30 / 500 / 300
4810	I类精密进近的最低决断高为（ ）米，最低能见度在（ ）米以上	30、350	30、550	60、800	120、1400
4811	对于至少有一套可用进近设施的机场，其进近设施能提供直线非精密进近程序或直线I类精密进近程序，或在适用时可以从仪表进近程序改为盘旋机动，最低下降高(MDH)或者决断高(DH)增加（）米，能见度(VIS)增加	120 / 1600	30 / 800	60 / 800	90/1600
4812	备降机场的最低天气标准：对于至少一套II类精密进近程序的机场，云高不得低于（）米，能见度或跑道视程不得低于（）米。	150;2400	60;800	120;1600	90;1200

4813	在合格证持有人运行规范中，应当在经批准的该机场的最低运行标准上至少增加下列数值，作为该机场用作备降机场时的最低天气标准：对于具有两套（含）以上非精密进近设施与程序并且能提供不同跑道进近的机场，最低下降高(MDH)增加( )，能见度增加( )，在两条较低标准的跑道中取	60米（200英尺）、800米（1/2英里）	120米（400英尺）、800米（1/2英里）	120米（400英尺）、1600米（1英里）	240米（800英尺）、3200米（2英里）
4814	在使用RVR运行中，跑道灯光与RVR密切相关，跑道灯光强度调大直至最强几级，可以提高飞机运行的正常性	3	5	8	10
4815	温度越高，空气密度越小，飞机所获升力（ ），结果最大允许起飞重量（ ）。温度越低，效果则相反。	减少，减少	增加，减少	增加，增加	减少，增加
4816	类精密进近中Baro-VNAV 系统不会对气压高度表的温度误差进行修正，因此程序必须公布（）	程序使用的最低温度	程序使用的最高温度	程序使用的平均温度	程序使用的最优温度
4817	选择具备II类或III类精密进近的机场作为备降机场计算备降机场天气标准，对于至少一套III类精密进近程序机场，云高不得低于（）米，能见度不得低于（）米。	60　800	90　1200	60　1200	90　800
4818	平流雾形成条件（）	合适的风向风速2-7米/秒	下垫面存在温度差	层结稳定（有盖子）	以上内容全是
4819	平流雾的形成条件有两个：一是暖湿空气与冷地表之间有（）；二是要有适当的风向和风速（）	有较小温差，静风	有较小温差，0-1米/秒	有较大温差，2-7米/秒	有较大温差，7米/秒以上
4820	下述何种条件下最有利于形成平流雾（）。	春季,气团从海上移向大陆	微风使较冷的空气移向暖水面	暖湿空气在无风的条件下停滞在干冷的地	冬季,气团从大陆移向海洋
4821	气象报文中SG表示（）。	米雪	冰雹	小冰雹	不表示强度
4822	航空气象报文中GS表示（）。	飑线	米雪	冰丸	小雹或霰
4823	气象雷达显示在（）	ND	PFD	SD	E/WD
4824	在彩色气象雷达上，显示红色的区域代表（）	大雨区	中雨区	湍流区	小雨区
4825	气象雷达打开，在飞机导航显示器（ND）上会显示什么	气象或地图	气象，气象/湍流或地图	气象/湍流或地图	气象或湍流
4826	西北路径的西北太平洋台风，对我国影响最大的地区是	华南沿海	华北地区	华东沿海	胶东半岛
4827	西移路径的西北太平洋台风，对我国的影响最大的地区是	华南沿海	华东沿海	华北东部	没有影响
4828	西风槽的天气（）	槽前晴好	辐和上升	槽前阴雨天气	槽前干热天气
4829	关于北半球中纬度西风槽天气表述正确的是（）	槽前有辐合上升运动	槽前盛行干冷西北气流	槽后盛行偏南暖湿气流，多阴雨天气	槽前多晴好天气
4830	以下说法不正确的是（）。	国际标大气的基础是海平面温度15℃	国际标大气的基础是气压1013.25HPA	国际标大气的基础是29.92INHG	国际标准大气的基础是海平面温度0℃
4831	接地区、中间点和停止端的RVR中，如果只接地区的RVR不工作，以下说法正确的是（　　）。	Ⅰ类运行无影响	Ⅱ类运行无影响	Ⅲ类A运行无影响	Ⅲ类B运行无影响

4832	以下关于HUD的说法，不正确的是（）。	HUD，即Head Up Display的简称， 是一种机载光学显示系统，可以把飞机飞行信息投射到飞行员视野正前方的透视镜上，使飞行员保持平视状态时，在同一视野中兼顾仪表参数和	HUD不能单独使用，需要与飞机关键系统相关联	HUD可以显示比飞行仪表盘更多的飞行参数	HUD可以用于起飞和着陆
4833	重要气象情报中的缩写明语“OBS”表示（）。	观测的	预报的	模糊不清的	展望的
4834	重要气象情报中的缩写明语“OBSC”表示（）。	观测的	预报的	模糊不清的	展望的
4835	重要天气预告图上，风速的单位为	海里/小时	千米/小时	米/小时	50千米/小时
4836	在重要天气预告图上，天气系统如冷锋、台风等的移速单位为（）。	千米/小时	米/秒	海里/小时	英里/小时
4837	重要天气预告图中CB表示（）	雷暴或雷暴云	雷暴、冰雹	雷暴或积雨云暗含有颠簸、积冰	雷暴或积雨云，暗含雹、中度及以上的颠簸、积冰
4838	在重要天气预告图上，ISOL 表示其影响区域最大空间覆盖率不超过50%，OCNL 表示其影响区域最大空间覆盖率50%~75%，FRQ 其影响区域最大空间覆盖率（）以上，EMBD 表示云隐藏在云层中或隐藏在霾中．这些简写用来	65%	75%	85%	95%
4839	（ ）必须选择起飞备降机场	起飞机场的天气条件低于公布的着陆最低标准	当预计的起飞时间的天气预报符合起飞机场的着陆最低	当目的地机场的天气处于边缘状况时	起飞机场的天气条件低于备降标准时
4840	“机组必需成员”的正确解释是（）：	飞行期间在飞机上执行任务的航空人员	飞行期间在飞机驾驶舱内执行任务的驾驶员	飞行期间在飞机驾驶舱内执行任务的驾驶员和飞行机械	为完成按CCAR-121运行符合最低配置要求的机组成员
4841	《航空承运人运行控制风险管控系统实施指南》附件中提供的运行控制风险管控系统实施方法（）。	不是唯一的，航空承运人可根据自身实际制定局方可接受的运行控制风险管控系统	是唯一的，航空承运人需依据该方法制定局方可接受的运行控制风险管控系统	是唯一的，航空承运人需依据该方法采购局方可接受的运行控制风险管控系统	不是唯一的，航空承运人可根据自身实际确定是否制定运行控制风险管控系统
4842	CAAC规定的HUD特殊二类的最低运行标准为（ ）。	DH30M/RVR350	DH30M/RVR300	DH35M/RVR300	DH35M/RVR350
4843	CCAR97FS规定当出现设施设备故障或者其他影响安全运行的紧急情况，需要立即临时改变飞行程序和提高运行最低标准时，机场管理机构应当以（）等形式立即修改并通知有关运行单	航行通告	运管委指令	AIP	NAIP
4844	除经局方根据所用机型和运行情况作出特殊批准外，对于合格证持有人的所有运行，每架飞机与签派室之间的通信系统应当是( )	空中交通管制通信系统之外的独立系统	和空中交通管制通信系统一体的统一系统	可以与空中交通管制通信系统联合使用	与空中交通管制通信系统可以结合，也可以隔离的系统
4845	当在IFR条件下，双向无线电通信失效。若没有ATC指定航路或ATC所建议的预计下一指令指定的航路，飞行员应按（）飞行？	飞行计划中所申请的航路	至备降场的直飞航路	飞往离场点的航线外的航路	机长决定
4846	当最后航段采用直线进近的下降梯度大于6.5%时，应当（）	建立目视盘旋进近	建立一类ILS进近	建立非精密进近	装载舱单

4847	当最后进近航段采用直线进近的下降梯度大于6.5%时，应当建立（）。	I类ILS进近	APV	NPA	盘旋进近
4848	对于使用RNP AR程序的备降机场,计算备降机场天气标准所基于的RNP值不得低于（）。	0.1	0.3	1	4
4849	选择具备基于GNSS导航源APV程序的机场作为备降机场计算备降机场天气标准时，对于使用RNP AR程序的备降机场,计算备降机场天气标准所基于的RNP值不得低于（）。	0.1	0.3	1	4
4850	根据《民用航空机场运行最低标准制定与实施准则》，NDB进近的最小RVR/VIS为（）米。	550	800	1200	1600
4851	根据《民用航空机场运行最低标准制定与实施准则》，使用LVTO，RCLL间距不大于（）米。	10	15	20	30
4852	根据CAAC规章要求，跑道积水超过（）mm时不允许起飞。	3	9	13	26
4853	根据飞机审定的最大着陆重量在着陆形态下失速速度的()倍（即在入口 的指示空速 IAS），将飞机分为A.B.C.D.E 五类。	1.07	1.2	1.3	1.4
4854	被空中交通管制部门给予紧急情况优先权的机长，在民航局要求时，必须在（）时间内提交一份该次紧急情况运行的详细报告？	24 h	36 h	48 h	72 h
4855	关于饮用酒精饮料下述说法正确的是( )	酒精有不利影响，而且高度越高，危害越大	少量酒精可增强对人体系统的判断和决策能力	若吸有等量的黑咖啡，酒精对人体的危害几乎没有什么	酒精有不利影响，但是 8hr 之后就几乎没影响
4856	海拔高度超过（ ）的机场为高原机场，其中海拔高度超过（ ）的机场为高高原机场。	1524 米/2438 米	1500 米/2400 米	1800 米/2438 米	1800 米/2500 米
4857	航空公司的运行控制风险等级划分，通常不包含（）。	极限风险	不可接受风险	缓解后可接受风险	可接受风险
4858	航空器驾驶员在RVSM 空域内改变高度，上升下降到指定高度时，应当进行高度报告。航空器在改平时的高度与指定高度层的误差不得超过（ ）米	45	30	50	60
4859	合格证持有人通过（ ）方式可以确定目视盘旋进近的最低标准可用。	运行规范获得批复	飞行员经过训练	公司使用的航图有对应标准	最基本的运行标准，默认可
4860	合格证持有人应当在每一( )安排足够数量合格的飞行签派员，能够确保对每次飞行进行恰当的运行控制	行政管理中心	签派中心	维修控制中心	飞行资料中心
4861	获准飞出或者飞入中华人民共和国领空的航空器，实施飞出或者飞入中华人民共和国领空的飞行和各飞行管制区间的飞行 （）	必须经相关管制单位批准	必须经中国人民解放军空军批准	必须经由国务院、中央军委空中交通管制委员会批准	相关国家外交部门的批准
4862	驾驶舱话音记录器应能保留运行过程中（）分钟所记录的信息。	至少最后20	至少最后30	60	90
4863	接地端附近的云高仪对II类着陆最低标准的影响（）。	RVR不小于400米	RVR不小于800米	无影响	不允许
4864	仅有航向台（ILS下滑台GP不工作）的NPA最低MDH为（）。	60	75	90	120
4865	某航空公司飞行标准操作程序中明确使用CDFA 运行方式，航空公司应指定CDFA特定决断高度/高（DDA/H）用于决断复飞的时机，DDA/H 应（）。	大于进近图公布的MDA/H	等于进近图公布的MDA/H	等于60 米	等于90 米

4866	某机场I类PA程序,DH为80米，则以下说法正确的是（　　）。	不可以使用RVR小于800米的标准	可以使用RVR小于800米的标准	跑道如有FALS、RTZL、RCLL时，才可以使用RVR小于800米的标准	跑道如有FALS,可以使用RVR小于800米的标准
4867	某机长原在B737上有200小时，30个起落的机长经历，现在A320上有50小时，20个起落的新机长经历，则他还需积累多少小时才能执行正常的落地	30小时	50小时	20小时	0小时
4868	《中华人民共和国飞行基本规则》规定，航路分为（）航路。A.国际 B.国内 C.临时	AB	AC	BC	ABC
4869	根据《中华人民共和国基本飞行规则》规定，航路宽度为（ ）公里，空中走廊宽度为（ ）公里。	10,5	20,5	20,10	30,10
4870	国内、国际定期载客运行从备降机场和未列入运行规范的机场起飞时，如该机场没有批准的或规定的标准时,云高/能见度等于或者高于（）米。	210；3600	240；3000	270；2400	300；1800
4871	国内定期载客运行必须遵守批准航路和限制，其规定记载于（）：	运行规范	运行手册	运行合格证	签派手册
4872	飞行时间是指（）的时间。	飞机起飞至着陆滑跑结束	飞机为准备起飞而借自身动力开始移动时起,直到飞行结束停止移动为	飞机从起飞机场撤轮档至目的地机场挡轮档	飞机在空中经历
4873	重要要气象情报应对有关航路上发生或预期发生可能影响航空器飞行安全的天气现象，以及这些天气现象在时间和空间上的发展作简要说明。重要气象情报的有效时段应不超过（）h，在出现火山灰云和热带气旋的情况下，重要气象情报的有效时段应延长到（）h。每份要气象情报中只应包含下列天气现象之一，雷暴；热带气旋；（）；积冰；严重的山地波；强尘暴；强沙暴；火山灰。ZPKM SIGMET 2 VALID 200810/201210 ZUUU- ZPKM KUNMING FIR SEV TURB	2,4，中度颠簸，强度不变	4,6，严重颠簸，稳定少动	2,4，严重颠簸，稳定少动	4,6，中度颠簸，强度不变
4874	（）是指机组成员接受合格证持有人安排的飞行任务后(包括飞行、调机或转场等),从为完成该次任务而到指定地点报到时刻的开始,到飞机在最后一次飞行后发动机关车且机组成员没有再次移动飞机的意向为止的时间段。	值勤	飞行值勤期	飞行期	飞行时间
4875	批准的最大改航时间（Maximum Authorized Diversion Time）指为了延程运行航路计划之用，经局方批准在合格证持有人运行规范中列明的延程运行可使用的最大改航时间。在计算最大改航时间所对应的飞行距离时，假设飞机在（ ）以经批准的一台发动机不工作的巡航速度飞行。对于某特定机身发动机组合，批准的最大改航时间对应的是经局方批准的最大	标准条件下静止大气中	真实大气环境中	历史平均风温环境中	90%航路可信风
4876	航空器按仪表飞行规则（IFR）运行时，除起飞和着陆需要外，在距预定航路中心、航线两侧各25千米水平距离范围内，最低飞行高度在高原和山区应当高出障碍物的最高标高（）米。	300	500	600	1000

4877	计算燃油量须考虑计划飞行的运行条件，包括（）。A.气象实况报告或气象实况报告、预报两者的组合 B.空中交通服务程序、限制及预期的延误 C.延迟维修项目和/或构型偏离的影响 D.空中释压和航路上一台发动机失效的情况 E.可能延误飞机着陆的任何其他条件	ABCD	BCDE	ABDE	ABCDE
4878	“正常使用机场”是指定期运行中用作常规起降点的经批准的机场，在运行规范C0039中用字母（）表示	R	A	F	P
4879	《民用航空危险品运输管理规定》适用于下列（）。	国内公共航空运输经营人	在外国和中国地点间进行定期航线经营或者不定期飞行的外国公共航空运输经营人	危险品航空运输活动有关的任何单位和个人	ABC都是
4880	《运行规范》B部分内容是（ ）	航路的批准、限制和程序	总则	终端区仪表程序和机场的批准和限制	航空器维修
4881	《在终端区和进近中实施RNP的运行批准指南》咨询通告不适用于（）。	CCAR91运营人	CCAR121运营人	CCAR129运营人	CCAR135运营人
4882	Ⅰ类（CatⅠ）精密进近运行最低标准为（）。	DH不低于60米，VIS不小于800米或RVR不小于550米的精密进近着陆	MDH不低于60米，VIS不小于800米的精密进近着陆	DH不低于60米，RVR不小于550米的精密进近着陆	MDH不低于60米，RVR不小于800米的精密进近着陆
4883	Ⅰ类精密进近规定的目视参考应当包括横排灯或者入口灯，并且至少应当有（）个连续的进近灯、跑道灯或者两者的组合。	8	6	4	3
4884	Ⅰ类精密进近最低标准的RVR( )。	以接地区(TDZ)RVR为准，跑道中部和跑道停止端的RVR报告作为参考	以接地区(TDZ)和跑道中部RVR为准，跑道停止端的RVR报告作为参考	以接地区(TDZ)和跑道中部RVR为准	以接地区(TDZ)或跑道中部RVR为准
4885	Ⅱ、Ⅲ类精密进近规定的目视参考在Ⅰ类基础上，还应增加（）。	跑道中线灯和接地区灯	接地区灯	跑道中线灯	跑道中线灯或接地区灯
4886	Ⅱ类（CatⅡ）精密进近运行最低标准为（）。	DH不低于30米，RVR不小于300米的精密进近着陆	DH不低于30米，RVR不小于350米的精密进近着陆	DH低于60米但不低于30米，RVR不小于300米的精密进近着陆	DH低于60米但不低于30米，RVR不小于350米的精密进近着陆
4887	APV是使用气压垂直导航的RNP APCH或RNP AR,或者是使用星基增强系统（SBAS）,除非特殊批准，其DH不低于（）米，RVR/VIS不低于（）米。	75、800	60、800	60、550	30、350
4888	II类PA最低标准，最低DH不应低于飞行程序设计为各飞机类别所确定的（）。	MSA	MEA	OCH	OCA
4889	I类PA、APV和NPA的最低标准，DH和MDH不应低于飞行程序设计为各飞机类别所确定的	MSA	MEA	OCH	OCA
4890	LVP（Low Visibility Procedures）低能见度程序：在 （）进近及低能见度起飞时，为确保运行安全而使用的机场程序	Ⅱ类与Ⅲ类	Ⅰ类Ⅱ类与Ⅲ类	Ⅱ类或Ⅲ类	Ⅲ类
4891	VIS运行使用的最小数值为（）米。	550	600	800	1000
4892	按CCAR121运行的每架飞机在载客飞行中所配急救箱的数量，对于旅客座位数101-200的飞机不得少于（）个。	1	2	3	4
4893	按CCAR121运行的每架飞机在载客飞行中所配急救箱的数量，对于旅客座位数301-400的飞机不得少于（）个。	1	2	3	4
4894	除飞行安全需要外，（）期间不要与机组进行通信联系。	起飞阶段	飞行关键阶段	滑行阶段	着陆阶段
4895	当飞机因意外返航，需要再次起飞时（）。	机组使用原先的飞行计划和放行单	按初始放行的要求重新签派该航班	不需要再次申报FPL	需要更改航班号以示区别

4896	当雪附着在机翼上时,在起飞前应（）。	比正常的VR 增加15 KT,以便雪被吹掉	扫去尽量多的雪	确认不超过规定的厚度，可以起飞	确保飞机上的雪都被清除
4897	对于II类运行，除非获得并能够保持包括进近灯、接地带灯、跑道中线灯、跑道边灯或者这些灯的组合中至少（）个连续灯的目视参考，驾驶员不等继续进近至决断高（DH）之下。	3	5	6	8
4898	飞机分类中所考虑的Vat是飞机在跑道入口时的（）。	校正空速	指示空速	真空速	地速
4899	飞机分类中所考虑的标准是飞机在跑道入口时的速度V_{at}，其等于飞机最大审定着陆重量着陆构型下的失速速度V_{so}的（）倍。	1.03	1.3	1.05	1.5
4900	飞机客舱释压后，（）限制必须下降到安全高度。	航路	性能	氧气系统	地形
4901	国内、国际定期载客运行,飞行签派员应当在应急状态发生后（ ）天内提交书面报告，机长应当在返回驻地后（ ）天内提交书面报告。	10， 10	7， 5	7， 10	10， 5
4902	高高原机场：海拔高度在（）英尺及以上的机场。	6000 英尺	8000 英尺	8400 英尺	10000 英尺
4903	一般高原机场指：海拔高度在（ ） 及以上，但低于８０００ 英尺 的机场。	1524英尺	2000英尺	3000英尺	5000英尺
4904	公司作为公共航空运输承运人必须取得局方颁发的（），并且不得违反运行合格证、运行规范和其他批准项目实施运 行，不得超越批准的偏离或者豁免。	《运行合格证》和《运行规范》	《运行合格证》	《运行规范》	《运行合格证》或《运行规范》
4905	某航空公司原来有A319机型，后增加A320机型，则签派员应接受的训练为：（ ）	升级训练	转机型训练	初始训练	差异训练
4906	起飞备降场的标准按照（）标准掌握。	起飞标准	着陆标准	备降场标准	以上都不对
4907	选择具备基于GNSS导航源APV程序的机场作为备降机场计算备降机场天气标准时，在签派或放行时,（）在目的地机场和备降机场同时计划使用APV程序。	可以	不得	经局方批准可以	根据运行需要可以
4908	在机组成员的休息期内,合格证持有人（）。	不得为机组成员安排任何工作和给予任何打扰	可以安排除飞行外的其它行政工作	在飞行人员紧缺的情况下可以根据实际运行需要安排飞行任务	向局方报备后可安排飞行任务
4909	在下面（）高度运行时,在驾驶舱内执勤的每一飞行机组成员均应当配备有1 个氧气面罩,其设计应保证能将其迅速取下戴在脸上。	FL260	FL250	FL250 以上	FL200
4910	在需要立即决断和处置的紧急情况下,（）可以在保证安全所需要的范围内偏离规定的运行程序与方法、天气最低标准和其它规定。	合格证持有人	运行副总经理	机长	飞行签派员
4911	中国民用航空法规体系框架由以下( )层次组成。	民用航空法,行政法规， 咨询通告	民用航空法,航空规章 ,规范性文件	民用航空法,行政法规， 航空规章	民用航空法,行政法规， 管理通告
4912	中华人民共和国境内的飞行管制，由（）。	中国人民解放军空军统一组织实施，各有关飞行管制部门按照各自的职责分工提供空中交通管制服务	国务院、中央军委空中交通管制委员会统一组织实施，各有关飞行管制部门按照各自的职责分工提供空中交通管制服务	中国民用航空总局空中交通管理局统一组织实施，各有关飞行管制部门按照各自的职责分工提供空中交通管制服务	中国国家交通运输部统一组织实施，各有关飞行管制部门按照各自的职责分工提供空中交通管制服务
4913	最低油量是指飞行过程中应当报告空中交通管制员采取应急措施的一个特定燃油油量最低值,该油量是在考虑到规定的燃油油量指示系统误差后,最多可以供飞机在飞抵着陆机场后,能以（）的燃油量。	等待空速在高于机场标高450 米(1500 英尺)的高度上飞行30分钟	等待空速在高于机场标高450 米(1500 英尺)的高度上飞行45分钟	巡航速度继续巡航飞行30分钟	巡航速度继续巡航飞行45分钟
4914	确认飞机是批准实施RVSM的飞机，可通过查阅公司运行规范（ ）确认。	D0003	A0015	C0039	B0027

4915	如果RVSM运行所要求的设备在航空器进入RVSM空域之前失效，机组应该（）	向ATC请求新的许可，以避免在该空域飞行	尽量保持ATC最后许可的飞行高度层	认真观察，采取措施观察和避让其他飞机	执行应急机动程序偏离指定航路或高度层
4916	如果报告的RVR或VIS低于程序规定的着陆最低标准,在飞越FAF或等效点之后，（）。	可以继续进近至DA/DH或MDA/MDH	必须建立目视参考，才可以继续进近至DA/DH或MDA/MDH。	不得继续进近	机组自己决定是否继续进近
4917	如果实施超过180 分钟延程运行，合格证持有人还应当具有第二套通信系统，该系统应当能提供直接基于（）的语音通信。	高频	甚高频	卫星	数据链
4918	如果在飞机起飞后发生超出合格证持有人控制的意外情况,为将飞机安全降落在下一个目的地机场或备降机场,飞行机组成员的飞行时间（）超出CCAR-121所规定的最大飞行时间限制以及累积飞行时间限制	可以	任何情况下不得	向局方报备后可以	不确定
4919	实施HUD运行时,合格证持有人应当确保（）。A.有关设备符合相关的审定要求 B.对相关运行进行了安全风险评估 C.制定并遵守有关运行程序和培训要求	AB	AC	BC	ABC
4920	实施补充运行的合格证持有人使用的任何机场应当具有适当的装备并适合于所申请运行的设施。其中所考虑的因素应当包括（）等:①机场的等级.道面.障碍物.设施 ②机场的公众保护.灯光 ③机场的导航.通信.气象设施 ④机场的空中交通管制	①②③	①②④	①②③④	①③④
4921	特别授权给飞机驾驶员在指定地区运行飞机的文件是(　)	运行规范	运行合格证	签派员放行单	公司运行手册
4922	下列机场灯光缩写不正确的是（ ）。	精密进近灯光系统：PALS	高强度跑道边灯： HIRL	跑道中线灯：RCLM	接地带灯：TDZL
4923	以下关于CDFA描述正确的是（）。	一种飞行技术，在非精密仪表进近程序的最后进近阶段连续下降，没有平飞。	CDFA技术适用于目视盘旋进近。	一种飞行技术，在精密仪表进近程序的最后进近阶段连续下降，没有平飞。	其它三项均对
4924	以下关于PAPI说法正确的是( )	灯光组件可安装在跑道接地区任一侧	灯光组件列通常安装在跑道左侧，白灯总是在靠近跑道的一侧。	夜间目视范围为15 海里。	白天目视范围为10海里
4925	关于灵活温度法减推力起飞，以下说法正确的是(　)	在污染跑道上不能使用灵活温度法减推力起飞	在预计起飞方向有风切变时，不能使用灵活温度法减推力起飞	必须定期检查发动机最大推力或建立发动机状态监控系统，以保证发动机在灵活温度时能产生规定的起飞推力	以上所有
4926	以下说法正确的是( )	计算起飞分析时需考虑一发失效	着陆分析计算中进近复飞按照全发考虑	着陆分析计算中着陆复飞按照单发考虑	以上说法均不对
4927	以下关于着陆时使用反推说法正确的是:(　)	在小速度时应避免使用反推	在滑跑道上应尽可能不使用反推	反推在小速度时制动效能最大	以上均不对
4928	以相同重量，在海拔2000米的机场和海平面机场起飞滑跑，下列说法正确的是(　)	海拔2000米的机场和海平面机场离地真空速一样大，滑跑距离一样长。	海拔2000米的机场离地真空速小，滑跑距离短。	海拔2000米的机场离地真空速大，滑跑距离长。	海拔2000米的机场离地表速大，滑跑距离长。
4929	有关飞行计划的规定以及领航计划报收电地址可以在AIP（　）查到	航路	总则	机场	航行资料通报
4930	运行规范的B部是（）。	航路批准、限制和程序	总则	终端区仪表程序和机场的批准和限制	航空器维修
4931	在ICAO飞行计划的第10栏注明“（）”以表明已经得到了PBN的批准。	R	W	N	P

4932	在MEL的修复期限栏的“A”表示：（）	在备注和例外栏内所限定的期限以前完成修复工作	在1个日历日内完成修复工作	在2个连续的日历日内完成修复工作	不限制
4933	在RVSM空域内飞行，不符合RVSM运行的航空器与所有其它航空器之间的垂直间隔标准为（）英尺。	2000	1000	3000	5000
4934	在非精密进近中不使用CDFA时，对运营人的最低运行标准要求正确的是（　　）。	对于C、D类飞机，RVR/VIS 至少增加400米	对于B、C类飞机，RVR/VIS 至少增加200米	对于A类飞机,RVR/VIS至少增加100米	对于D类飞机,RVR/VIS至少增加800米
4935	在高原机场运行，相同的起飞、着陆重量，飞机的真空速要比平原（　），发动机的推力（　），这两个因素叠加使飞机在高原机场的起飞及着陆距离显著增加。	大；减小	大；增大	小；减小	小；增大
4936	在可同时获得RVR和VIS时，以（）为准，VIS允许使用的最小数值为（）米。	RVR；800	RVR；1500	VIS；800	VIS；1500
4937	在使用EFB时,合格证持有人应当满足（）要求。A.证明EFB符合适航审定要求(如适用) B.评估EFB的运行适用性 C.评估与每个EFB功能相关的安全风险 D.制定关于该设备和每个EFB功能的使用程序和培训要求 E.确保EFB不发生故障	ABCD	ABCE	ABDE	ABCDE
4938	在我国航路飞行高度层配备表中，RVSM运行的高度范围为（ ）	8900-12500米	6600米以下	8400-12500米	8000-10000米
4939	在以下哪个高度以上的飞行中服务的机组成员应接受呼吸原理、生理组织缺氧、减压的物理现象和事件等内容的教育？	FL250	FL80	FL200	FL100
4940	着陆有两种爬升梯度要求，进近爬升和着陆爬升，其中进近爬升对发动机的要求是（）？	全发工作，TOGA推力	全发工作，IDLE推力	一发失效，TOGA推力	一发失效，IDLE推力
4941	制订飞机最低设备清单（MEL）的目的在于（　）	放宽适航管理标准，因为飞机的可靠性已大大提高	作为对飞机维护标准的补充规定	规范航空器的带故障放行	授权飞行签派员放行带故障的飞机
4942	中指点标故障或降级对APV和NPA进近（）。	有影响	无影响，除非该点用作复飞点	一定条件下有影响	无影响
4943	外指点标故障对II类PA着陆最低标准的影响（）。	执行无灯光的最低标准	RVR不小于800米	无影响（如果由公布的等效位置代替）	不允许
4944	中间点RVR故障对APV着陆最低标准的影响（）。	RVR不小于550米	RVR不小于800米	无影响	不允许夜间运行
4945	中间点RVR故障对I类PA着陆最低标准的影响（）。	RVR不小于550米	RVR不小于800米	无影响	不允许夜间运行
4946	下列（）文件授权运行合格证持有人的运行种类？	运行规范	由申请人提出的为获得运行合格证申请	运行合格证	运行总手册
4947	以下关于CDFA飞行技术的说法错误的是（）。	CDFA属于精密仪表进近程序中使用的技术	CDFA连续下降最后进近技术提升了驾驶员的情景意识，且与“稳定进近”准则保持完全的一致	CDFA属于非精密仪表进近程序中使用的技术	CDFA没有平飞，从高于或等于FAF点高度/高下降到高于着陆跑道入口大约15米（50英尺）的点或者到该机型开始拉平操作的点
4948	以下关于标准进/离场程序和航线的规划使用的说法错误的是（　）。	实际飞行时，不能使用终端区雷达引导飞机从指定的ATS 航路直接到达最后进近航迹，并参考进近图继续进近	STAR航线可以将航空器从航路阶段过渡到进近阶段	SID是规定的IFR离场航线，它连接机场或机场的某条跑道与一个规定的通常在指定的 ATS 航路上的关键点，它是航路阶段飞行	程序设计时，要求标准进/离场程序与指定的 ATS 航路能够相互连接

4949	航行情报资料每28天周期性改变时，针对执行RNAV航路的导航数据库的准确性和适用性管理，以下说法错误的是（　　）。	通过比较新旧航图，新公布航图与数据库不一致的，机组可以通过手工建立坐标点修改航路数据后执行RNAV航路	通过比较新旧航图，确认新航线的航路点没有变化，机组可以正常使用旧的航路数据执行RNAV航路	通过比较新旧航图，新公布航图与数据库不一致的，机组可以通过手工提取航路点修改航路数据后执行RNAV航路	不管新旧航图有没有变化，运行人员均应该知晓其中是否影响实际运行
4950	以下关于ICAO版雪情通告的说法，错误的是（）。	雪情通告的最长有效时间为12小时	填写跑道代号时应填跑道代号数字小的一端的代号	中国雪情通告国内分发使用北京时	中国雪情通告国际分发使用世界时
4951	以下关于机场目视机动（盘旋）进近程序和标准说法错误的是（　　）。	机场设计了直线进近程序，则不需要再设计和公布目视机动（盘旋）进近程序及标准	目视机动（盘旋）进近是完成仪表进近后的目视飞行阶段	最后进近航迹与跑道中线延长线夹角超过30°，必须使用目视机动（盘旋）进近程序	下降梯度超过6.5%(A/B),6.1%(C类以上)，必须使用目视机动（盘旋）进近程序
4952	以下关于进近程序，说法错误的是（　　）。	如果最后进近航迹与跑道中线的交角大于或等于15°，则应规定一个盘旋进近。	一个仪表进近程序可分成五个航段，进场，起始进近，中间进近，最后进近和复飞航段。	进近类型可以分成直线进近和盘旋进近	盘旋进近的着陆标准采用MDA（MDH）和RVR或者能见度
4953	关于以下几种速度，说法错误的是（　）。	VMBE：最大刹车能量速度；最大起飞决断速度，此时中断起飞可使飞机停在跑道上，而不会超过刹车装置的最大能量吸收能力。	VA：设计机动速度；最大速度，在这个速度下使用可用副翼方向舵或升降舵全偏转都不会使飞机过载。	VMCA：空中最小操纵速度；在某一关键发动机突然失效，而剩余发动机以起飞推力工作时，能以最大5度坡度操纵飞机的最小飞行速度。	VREF：着陆参考速度；正常着陆过程中，在35英尺高度处的最小速度。该速度是襟翼15形态下1g失速速度的1.28倍，是襟翼30或40形态下1g失速速度的1.23倍。
4954	以下关于RNP APCH和RNP AR说法错误的是（　　）。	都可以使用RF转弯	最后进近RNP值都可以为0.3NM	都可以使用VNAV	复飞段都可以用LNAV
4955	在ICAO飞行计划的第10栏注明“（）”以表明航空器机载设备有惯导。	I	W	N	P
4956	在ICAO飞行计划的第10栏注明“（）”以表明航空器机载设备有8.33KHZ频道间距能力的甚高频。	X	W	N	P
4957	在ICAO飞行计划的第10栏注明“（）”以表明航空器机载设备有全球导航卫星系统。	G	W	N	P
4958	在ICAO飞行计划的第10栏注明“（）”以表明航空器机载设备有全向信标台。	O	W	N	P
4959	在ICAO飞行计划的第10栏注明“（）”以表明航空器机载设备有甚高频无线电话。	V	W	N	P
4960	在ICAO飞行计划的第10栏注明“（）”以表明航空器机载设备有自动定向仪。	F	W	N	P
4961	在ICAO飞行计划的第10栏注明“（）”以表明航空器载有所飞航路的标准的通信、导航、进近设备并可工作。	S	W	N	P
4962	在飞行期间，机长对于飞机的运行拥有完全的控制权和管理权，这种权力	可以超越机组其他成员及他们的职责，无论机长是否持有执行其他机组成员职责的有效证件	不得超越机组其他成员及他们的职责	可以超越机组其他成员及他们的职责，前提是机长持有执行其他机组成员职责的有效证件	由公司规定
4963	在飞行期间，① 机长对于飞机的运行拥有完全的控制权和管理权。②这种权力不可以超越机组其他成员及他们的职责，除非机长持有执行其他机组成员职责所需的有效证件。以上两条正确判断。	①错误②错误	①错误②正确	①正确②正确	①正确②错误
4964	在精密进近中，飞机最后进近至DA/DH时不能取得规定的目视参考,则（　）。	必须立即开始复飞	视情况决定是否复飞	保持DA/DH至复飞点,并在复飞点复飞	保持DA/DH至复飞点,如果在复飞点取得了目视参考,则可以继续下降着

4965	载客飞机应当装备可以供机上每一个（）周岁以上人员使用的经批准的座椅或者卧铺	2	5	8	10
4966	载客飞机应当装备可以供机上每一个（）周岁以上的人员单独使用的经批准的安全带,但在航路飞行期间,占用一个卧铺的两个人和占用一个多座座椅或者长座椅的两个人可以共用一条经批准的安全带。	2	5	8	10
4967	最低油量是指飞行过程中应当报告空中交通管制员采取应急措施的一个特定燃油油量最低值。该油量是在考虑到规定的燃油油量指示系统误差后，最多可以供飞机在飞抵着陆机场后，能以等待空速在高于机场标高450 米(1500英尺)的高度上飞行（）分钟	30	15	45	20
4968	最低油量：最低油量是指飞行过程中应该报告空中交通管制员采取应急措施的一个特定燃油油量最低值。该油量是在考虑到规定的燃油油量指示系统误差后，最多可以供飞机在飞抵着陆机场后，能以等待空速在高于机场标高（ ）米的高度上飞行（）分钟的燃油	450/15	450/30	300/30	300/15
4969	CCAR-121最后储备燃油是指使用到达目的地备降机场,或者不需要目的地备降机场时,到达目的地机场的预计着陆重量计算得出的燃油量,对于涡轮发动机飞机,以（）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。	等待速度	正常燃油消耗率	长航程巡航速度	经济巡航速度
4970	《航班正常管理规定》的“航班取消”是指因（）的情况。A.预计航班延误而停止飞行计划B.因延误而导致停止飞行计划	A	B	A或B	A和B
4971	B737机型运行最大跑道坡度限制为（ ）%	2	1	1.5	3
4972	FPL报中N0450表示（）	巡航速度450节	飞行高度4500M	飞行高度层4500FT	巡航速度450公里/小时
4973	FPL报中S890表示（）	飞行高度层8900米	海拔高度890米	飞行高度层8900FT	海拔高度890FT
4974	使用HUD实施特殊批准Ⅰ类PA进近运行，对跑道中线灯间距的要求是（）。	大于或等于15m	大于或等于30m	小于或等于15m	小于或等于30m
4975	II类运行跑道道面宽度应不小于（）米，除非有7.5米道肩可适当减少。	30米	45米	50米	60米
4976	ILS 航向台降级或ILS 不工作对起飞标准的影响（）。	RVR不小于200米	RVR不小于400米	无影响	不允许引导性起飞
4977	ILS的组成部分中，（）不工作，相当于精密精进降级为非精密进近	LOC	MB	GP	DME
4978	ILS系统在最后进近阶段为飞机提供了相对于跑道的下滑道的（）。	精确中心线和距离	精确中心线	距离	下降率和和距离
4979	I类ILS进近确定DH时，使用的高度表为（）	气压式高度表	无线电高度表	无线电高度表或气压式高度表两者任	无线电高度表和气压式高度表同时使
4980	RNP AR 运行时，飞行员不得更改（ ）的高度和/或速度限制.	最后进近	起始进近	中间进近	复飞
4981	RNP AR 运行时，飞行员不得更改（）的高度和/或速度限制.	起始进近	中间进近	最后进近	复飞
4982	RNP AR程序的最后进近RNP值最小为（）	1.0NM	0.5NM	0.3NM	0.1NM
4983	RNP 进近程序最低下降高度的最小值是（）	90米	75米	60米	120米
4984	RVSM（Reduced Vertical Separation Minimum）空域范围指	A、FL290至FL410（包含这两个高度层）	B、FL290至FL410（包含FL290高度层、不包含FL410高度层）	C、FL290至FL410（不包含FL290高度层、包含FL410高度层）	D、FL290至FL410（不包含这两个高度层）
4985	根据《运行规范》CCUTI仪表进近程序和仪表飞行规则着陆最低标准的特殊限制与规定，当机场公布的RVR标准为550米时，我公司新机长着陆最低标准为RVR（）米	1300	1400	1500	1800
4986	对航空器进行了除冰/防冰工作后，如超过了预计的保持时间，在起飞前（）分钟内应当完成起飞前污染物检查，确认飞机机翼、舵面和飞机制造厂家手册中规定的其他关键表面没有影响航空器起飞性能的污染物存在	10	3	5	15
4987	对于缩写FMU解释正确的是（）	流量管理单位	飞行管理计算机	飞行管理系统	空中交通服务
4988	对于METAR中缩写FU解释正确的是（）	霾	雾	烟	沙尘

4989	依据CCAR65部相关规定，飞行签派员执照持有人在前（　　）个日历月内至少完成一次执照认证，否则不得履行相应的签派放行和运行控制责任	12	24	36	48
4990	根据TCAS工作原理，没有装有TCAS的飞机（）探测到显示的飞行冲突。	不能	能	若其它飞机装有TCAS，则能	若其它飞机没有装有TCAS，则不能
4991	广州白云机场RVR设备故障，实况能见度350米，某公司最低起飞RVR标准为400米，航班可否正常起飞?	可以，只要机组能观测到7个跑道边灯	不可以，该机场没有RVR报告	可以，因为把能见度乘以系数转换为RVR即可	可以，严格听空管指挥即可
4992	航空器通常应当逆风起飞和着陆，但是当跑道长度、坡度和净空条件允许，航空器也可以在风速不大于多少时顺风起飞和着陆（）	3米/秒	4米/秒	5米/秒	7米/秒
4993	机场程序设计时，需要确定的运行最低标准不包括（　　）。	备降最低标准	起飞最低标准	仪表进近运行最低标准	目视盘旋运行最低标准
4994	跑道入口的指示空速为185千米/小时（100海里/小时）的飞机是属于( )类飞机	A	B	C	D
4995	如果终端区RNAV仪表离场程序和标准进场程序只能使用两个DME,则（）。	这两个DME台均为关键DME	这两个DME有一个是关键DME	这两个DME都不是关键DME	以上均有可能
4996	实施高高原机场运行的副驾驶应具备总计()小时或以上 的飞行经历时间，其中包括本机型 ()小时或以上的飞行经历时间。	500　100	300　100	500　200	300　200
4997	使用Ⅰ型除冰液给某飞机除冰，除冰液保持时间17分钟，除冰开始时刻08:15，除冰结束时刻08:23，则该飞机最晚在( )之前起飞才不会超出除冰液的保持时间?	8:40:00	8:30:00	8:32:00	8:53:00
4998	所谓低能见度运行程序起飞，即起飞时使用RVR低于　的运行（）	400米	250米	200米	150米
4999	下列灯光系统属于中等进近灯光系统（IALS）的是( )	Ⅰ类精密进近灯光系统（HIALS不小于720米）	简易进近灯光系统（HIALS 420-719米）	其他进近灯光系统（HIALS，MIALS或ALS 210-419米）	其他进近灯光系统（HIALS，MIALS或ALS＜210米）或无进近灯光
5000	新机长在目的地机场着陆的天气标准为（）	DH+30米，VIS/RVR+800米	该机场公布的着陆标准	DH+60米，VIS/RVR+800米	DH+120米，VIS/RVR+1600米
5001	巡航过程中，如果飞机的重心向前移动，飞机的阻力将（）	增大	减小	不变	不明确
5002	云底高满足以下（）条件可不对机长的特殊机场近期飞行经历做要求	机场的云底高度至少高于最低航路高度（MEA）300米	机场的云底高度至少高于最低航路高度（MEA）、最低超障高度（MOCA）或该机场仪表进近程序规定的起始进近高度三者之中最低值之上300 米（1,000 英尺）	机场的云底高度至少高于最低航路高度（MEA）、最低超障高度（MOCA）或该机场仪表进近程序规定的起始进近高度三者之中最高值之上300 米（1,000 英尺）	对云高无要求
5003	在MEL中的“-”符号表示该设备项目的安装数量为：（）	不固定	1个	3个	0个
5004	在等待程序的转弯过程中,飞机的转弯率和坡度分别应为()。	3°/S 或坡度 25°,取小者	3°/S 或坡度 30°,取小者	3°/S 或坡度 20°,取小者	3°/S 或坡度 15°,取小者
5005	在连续12个日历月内，在签派放行岗位上至少工作(　)天	30	60	90	20
5006	飞行签派员执照持有人应当满足下列执照要求，否则不得履行运行控制职责：在连续12 个日历月内，在签派放行岗位上至少工作(　)天。	20	50	60	30
5007	在未列入运行规范的机场起飞时，该机场没有批准的或者规定的起飞标准时，下列(　)满足CCAR121的规定	云高240米，能见度3200米	云高270米，能见度2200米	云高300米，能见度1500米	云高360米，能见度1200米
5008	7700使用的情况是(　)	紧急状况	有严重的、急迫的危险并需要立即援	通讯故障	不安全情况
5009	7500使用的情况是(　)	非法干扰	不安全情况	通讯故障	紧急状况
5010	7600使用的情况是(　)	通讯故障	有严重的、急迫的危险并需要立即援	不安全情况	紧急状况
5011	APV进近的DH不低于（）米。	60	75	90	105

5012	备降机场的最低天气标准：对于至少有两套能够提供不同跑道直线进近的可用进近设施的机场,其进近设施能提供直线NPA程序、直线APV程序或直线I类PA程序,应选择两个服务于不同适用跑道的进近设施,在相应直线进近程序的DH或MDH较高值上增加（）米,在能见度较高值上增加（）米	60；800	120；800	120；1600	240；3200
5013	VOR/DME进近的MDH不低于（）米。	60	75	90	105
5014	如果在非精密进近中不采用CDFA技术，运营人所确定的其机场运行最低标准应在局方批准的该机场最低标准之上。对于A、B类飞机，跑道视程/能见度（RVR/VIS）至少增加（）米，对于C、D类飞机，RVR/VIS至少增加	200 400	300 600	400 550	550 800
5015	APV是使用气压垂直导航的RNP APCH或RNP AR，或者使用SBAS。除非特殊批准，其RVR/VIS不低于（）米。	550	800	1200	1600
5016	CAAC规定的标准二类的最低运行标准为（）。	DH30M/RVR300	DH30M/RVR350	DH35M/RVR300	DH35M/RVR350
5017	CDL是（）	构型缺失清单	运行规范	运行手册	飞机飞行手册
5018	舱单中 TOTAL TRAFFIC LOAD 指的是	最大允许业载	实际业载	实际旅客重量	实际货量
5019	低空气象情报：YUCC AIRMET 2 VALID 221215／221600 YUDO— AMSWELL FIR MOD MTW OBS AT 1205 48 DEG N 10 DEG E AT FL080 STNR NC=中描述的天气现象是（）	中度的山地波	中度颠簸	中度风切变	中度积冰
5020	报文'WACI33 ZBAA 1511430 ZBPE AIRMET 1 VALID 151520/151800 ZBAA— BEIJING CTA ISOL TS OBS N OF S50 TOP ABV FL100 STNR WKN '中'STNR'的意思是（）	静止	移动	减弱	加强
5021	参阅以下报文：该通告内容是：（） GG ZGGGOIXX 280218 VTBDYNYX VTBD （A1042/01 NOTAMN Q） VTBB/QRDCA/IV/BO/W/000/999/ A） VTBB B） 0105281100 C）0105311330 D） MAY 28-31 1100/1330 E） VT D30 ACT F） GND G） UNL）	危险区 VT D30有活动	建立限制区 VT D30	限制区 VT D30有活动	建立危险区 VT D30
5022	ZHWH SIGMET 5 VALID 171000/171600 ZHHH— WUHAN FIR SEV ICE （FZRA）EMBD TS HVYGR FCST FL060 TO FL180 S OF 40N MOV E WKN =在SIGMET5中，重要天气出现的地区是	武汉飞行情报区中北纬40°以南的区域，高度在FL060到FL180之间	武汉飞行情报区，高度在600米到1800米之间	武汉机场气象台以南40海里的地方，在6000英尺到18000英尺的高度之间	武汉管制区中北纬40°以南的区域，高度在FL060到FL180之间
5023	外形缺损清单(CDL):是指针对特定型号飞机，（）确定的在飞行开始时可以缺失的外部零部件清单,清单中还包括必要的运行限制、性能修正的相关信息。	运营人	局方	A或B	A和B
5024	MEL、CDL、MMEL的关系是（）	MMEL是MEL的基础	MEL是CDL的基础	MEL和CDL、MMEL无任何关系	MMEL是CDL的基础
5025	METAR ZSQD 122200Z 32005MPS 0500 R35/0325 R34/0500N FG VV003 07/07 Q1013 BECMG TL2330 0800= TAF ZSQD 122145Z 1300/1324 31006MPS 0400 FG BKN020 TX09/1306Z TNM02/1321Z BECMG 1303/1304 3500= 航班ZH9911（深圳0650-0920青岛）合规合理的放行策略是：（）	控制在12点以后落地，预飞推至0930	控制在12点以后起飞，预飞推至1200	预飞推迟至0730，根据天气实况趋势再做决策	预飞推迟至0830，按此时刻起飞保障上客

5026	CPDLC的作用是什么（）	管制员和驾驶员数据链通信	管制员和驾驶员语音通信	AOC签派员和驾驶员语音通信	AOC签派员驾驶员数据链通信
5027	雪情通告中，情景意识部分RWY 16L REDUCED TO 3000表示跑道长度变短，3000的单位是（）	米	毫米	十米	英尺
5028	FPL报编组15航路项中，关于字母“DCT”使用说法错误的是（　　）	在设定有多个标准进离场航线的机场，在航线航路与标准进离场航线间连接点的前后应填写“DCT”	当所飞机场没有标准进离场航线与航路相连时，在航线航路加入点之前或退出点之后，可使用“DCT”	当飞往下一点的飞行路线是在指定航路以外时，用“DCT”连接下一点，除非这些点是用地理坐标或方位	当空中交通服务部门要求时，应使用“DCT”
5029	关于CPDLC的描述不正确的是（）。	为数据通信的重要应用	用于管制员和飞行员之间的通信	是PBCS的通信规范应用	是RSP规范应用
5030	中国大陆地区提供CPDLC/ADS-C数据链服务的航路是（）。	A461	H22	L888	B330
5031	对于缩写CPDLC解释正确的是（）。	机场数据链通信	管制员-飞行员语音通信	管制员-飞行员数据链通信	爬升至并保持
5032	某A320机长的飞行经历时间为120小时， 该机长执行北京－成都的航班，实施ILS I类运行，成都机场的I类ILS着陆标准为60（DH），800（VIS），则该机长可执行的最	DH60，VIS800	DH90，VIS1600	DH120，VIS1600	DH180，VIS2400
5033	某A320机长的飞行经历时间为120小时， 担任B757机长的飞行经历时间为60小时，着陆次数为12次，该机长驾驶B757执行北京－成都的航班，实施ILSI类运行，成都机场的I类ILS着陆标准为60（DH），800（VIS），则该机长可执行的最低天气标准为（）：	DH60，VIS800	DH90，VIS1600	DH120，VIS1600	DH180，VIS2400
5034	II类运行的控制RVR为（）	接地区	接地区和中间端	接地区、中间端和停止端	接地区和停止端
5035	根据《AC-91-FS-2020-016R1航空运营人全天候运行规定》，对于II类PA,（）的RVR为控制RVR，接地区RVR必须报告。	接地区	中间点和停止端	接地区和中间点	接地区、中间点和停止端
5036	对于II类运行，（）为控制RVR。	接地区和中间点	接地区	中间点和停止端	接地区、中间点和停止端
5037	ILS备用发射机故障对II类PA着陆最低标准的影响是（）：	执行无灯光的最低标准	RVR不小于800米	无影响	不允许
5038	ILS备用发射机故障对I类PA着陆最低标准的影响是（）：	执行无灯光的最低标准	RVR不小于800米	无影响	不允许夜间运行
5039	I类（CAT I）运行指的是决断高不低于60米（200英尺），能见度不小于800米或跑道视程不小于（　）的仪表进近着陆。	550	350	50	200
5040	I类（CAT I）运行指的是决断高不低于60米（200英尺），能见度不小于800米或跑道视程不小于（）的仪表进近着陆。	50	200	350	550
5041	对于没有制定起飞最低标准的机场，可以使用下列基本起飞最低标准：对于双发飞机，能见度( )米； 对于三发或者三发以上飞	3200 1600	1600 3200	800 1600	1600 800
5042	对于双发动机飞机，备降机场与起飞机场的距离不大于飞机使用一发失效的巡航速度在静风条件下飞行()的距离。	1hr	45分钟	5hr	2hr
5043	干道面情况下，所需着陆距离为审定着陆距离的（　）倍。	1.67	1.15	1.5	1.92
5044	湿道面情况下，所需着陆距离为审定着陆距离的（　）倍。	1.92	1.15	1.5	1.67
5045	高高原机场是指（）	海拔高度不低于2438 米（8000 英尺）的机场	海拔高度不低于2560 米（8400 英尺）的机场	海拔高度不低于2804 米（9200 英尺）的机场	海拔高度不低于3048 米（10000 英尺）的机场
5046	根据咨询通告，关于连续下降最后进近（CDFA）以下哪项描述是错误的。	放行航班时，如确定不适用CDFA技术，非精密进近VIS/RVR最低标准应增加400米。	使用CDFA技术可减少可控飞行撞地的风险。	不使用CDFA技术进近时，对于C、D类航空器VIS/RVR最低标准增加400米。	使用CDFA技术时，在下降至MDA/MDH之上某一特定高度时机长必须做出复飞与否的决断。
5047	滑行灯系统故障或降级对II类PA着陆最低标准的影响是（）：	RVR不小于550米	RVR不小于800米	无影响，除非因滑行速度降低而导致	不允许
5048	滑行灯系统故障或降级对I类PA着陆最低标准的影响是（）：	RVR不小于550米	RVR不小于800米	无影响，除非因滑行速度降低而导致	不允许夜间运行

5049	如果飞行中燃油检查的结果表明,在目的地机场着陆时的机载剩余可用燃油量可能低于（）时,机长必须评估目的地机场、备降机场与航路的空中交通情况和天气趋势、导航设备开放状况等运行条件,以确保安全着陆时的机载剩余可用燃油量不低于最后储备燃油量	备降油量	计划最后储备燃油量	备降油量与计划最后储备燃油量之和	备降油量、计划最后储备燃油量和最低油量之和
5050	进近灯备用电源故障或降级对II类PA着陆最低标准的影响（）：	RVR不小于550米	RVR不小于800米	无影响	不允许
5051	进近灯备用电源故障或降级对I类PA着陆最低标准的影响（）：	RVR不小于550米	RVR不小于800米	无影响	不允许夜间运行
5052	进近灯备用电源故障或降级对NPA着陆最低标准的影响（）：	RVR不小于550米	RVR不小于800米	无影响	不允许夜间运行
5053	进近灯故障或降级对II类PA着陆最低标准的影响（）	不允许	执行无灯光的最低标准	RVR不小于800米	无影响
5054	某航空公司签派员原来有A319机型，后增加A330机型，则签派员应接受的训练为：（	转机型训练	初始训练	差异训练	升级训练
5055	跑道中线灯故障或降级对II类PA着陆最低标准的影响：	不允许运行	使用HUD或自动驾驶仪无影响，其它情况RVR/VIS不得小于800米	无影响	执行无灯光的最低标准
5056	跑道中线灯故障或降级对I类PA着陆最低标准的影响：	使用HUD或自动驾驶仪无影响，其它情况RVR/VIS不得小于800米	执行无灯光的最低标准	无影响	不允许夜间运行
5057	全部跑道灯光系统故障或降级对II类PA着陆最低标准的影响：	执行中等灯光设施的最低标准	RVR不小于800米	无影响	不允许
5058	全部跑道灯光系统故障或降级对I类PA着陆最低标准的影响( )。 B. C. D.	执行昼间无灯光的最低标准；不允许夜间运行	无影响	RVR不小于800米	执行无灯光的最低标准
5059	全部跑道灯光系统故障或降级对I类PA着陆最低标准的影响( )。A.RVR不小于800米 B.执行昼间无灯光的最低标准 C.不允许夜间运行	AB	AC	BC	BD
5060	签派员每年参加运行熟悉的时间至少为（）	每种机型2.5小时	时	每种机型5小时	每种机型10小时
5061	某航空公司有B737，B757，A320，A319四种机型，则该公司的签派员每年参加运行熟悉的时间至少为：（ ）	5小时	10小时	15小时	20小时
5062	如果报告的RVR或VIS低于程序规定的着陆最低标准,在飞越FAF或等效点之前，（ ）。	不得继续进近	如果可以建立目视参考，则可以继续进近至DA/DH或MDA/MDH。	可以继续进近	与签派员协商决定
5063	B737-800飞机昼间中雨运行，如果报告的RVR或VIS低于程序规定的着陆最低标准,在飞越最后进近定位点（FAF）或等效点之前，驾驶员（ ）。	不得继续进近	可以继续进近	继续进近至DA/H 或者MDA/H	继续进近至复飞点前，如不能建立目视参考，开始实施复飞
5064	如果跑道边灯不工作，所有各类运行只允许在（ ）时段进行	白天	夜间	全天均可	不允许运行
5065	特殊机场能见度高于( )要求时，不作机长要求	一套60 800	一套二类设备云高不得低于120	最低超障高度或机场仪表进近程序规定的起始进近高度最低者之上300米（1000英尺），而且该机场的能见度至少为4800米（3	90 120
5066	如果特殊机场的云底高度，至少高于最低航路高度(MEA).最低超障高度 (MOCA).或者该特殊机场仪表进近程序规定的起始进近高度最低者之上 300 米(1000 英尺)，而且该机场的能见度（VIS）至少为（），则进入该机场（包括起或者着陆）时，可以不对机长作特殊机场资格要求。	3000 米	4800 米	3000 英尺	4800 英尺
5067	如果特殊机场的云底高度，至少高于最低航路高度(MEA)、最低超障高度(MOCA)或者该特殊机场仪表进近程序规定的起始进近高度最低者之上（ ）英尺，而且该机场的能见度满足局方规章要求，则进入该机场（包括起或者着陆）时，可以不对机长作特殊机场资	1000	2000	3000	4000
5068	以下不是精密进近的是（）	VOR进近	微波着陆系统(MLS)	仪表着陆系统(ILS)	精密进近雷达(PAR)
5069	以下进近系统不属于精密进近的是（）。	RNP APCH	MLS	ILS	GLS

5070	在合格证持有人运行规范中，应当在经批准的该机场的最低运行标准上至少增加下列数值，作为该机场用作备降机场时的最低天气标准：对于只有一套进近设施与程序的机场，最低下降高（MDH）或决断高（DH）增加	120 米（400 英尺）、1600 米（1 英里）	60 米（200 英尺）、800 米（1/2 英里）	120 米（400 英尺）、800 米（1/2 英里）	240 米（800 英尺）、3200 米（2 英里
5071	最后储备燃油是指使用到达目的地备降机场，或者不需要目的地备降机场时，到达目的地机场的预计着陆重量计算得出的燃油量，对于涡轮发动机飞机，以（ ）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	等待速度	正常燃油消耗率	长航程巡航速度	经济巡航速度
5072	中国国际系列航行通告划分中，（ ）系列航行通告代表发布内容为包括法规、标准、服务和程序，仅与航路飞行有关的空域、导航设施和航空警告，航路、航线，以及其他系列航行通告未包含的其他航空情报	A	E	F	X
5073	(SNOWTAM 0053 ZYHB 03020600 05 5/5/5 100/100/100 NR/NR/NR WET/WET/WET 45）中，45表示（）：	跑道宽度	污染物深度	摩擦系数	污染物覆盖范围
5074	B737-800飞机昼间中雨运行，如果报告的RVR或VIS低于程序规定的着陆最低标准，在飞越最后进近定位点（FAF）或等效点之后，驾驶员（　　）。	可以继续进近至DA/H 或者MDA/H	不得继续进近	除非已取得要求的目视参考，否则不可以继续进近至 DA/H 或者MDA/H	可以继续进近和下降至 DA/H 或者MDA/H以下
5075	CCAR-91要求的无线电通信设备必须能在()兆赫航空应急频率上进行通信。	121.5	125.5	120.5	130.5
5076	CTA指( )	飞行情报区	管制区	管制地带	航站管制区域
5077	无论何种原因，当运营人在RVSM空域发生航空器与ATC指定的飞行高度偏差超过( )英尺（含）时，必须执行RVSM运行不正常事件报	300	600	1000	2000
5078	CWY 代表（）。	净空道	停止道	加速停止距离	起飞距离
5079	新版当情通告中的跑道状况代码（RWYCC）为6，则表示跑道表面状况为（）	干	霜	潮湿	冰
5080	在飞行计划(FPL)电报 (FPL－CCA1532－IS －A332/H－ SDE2E3FGHIJ2J4J5M1RWY/LB1D1 －ZSSS2035 －K0859S1040 PIKAS G330 PIMOL A593 BTO W82 DOGAR －ZBAA0153 ZBYN －STS/ALTRV HEAD PBN/A1B2B3B4B5D1L1 NAV/GBAS REG/ B6513 EET/ZBPE0112 SEL/KMAL PER/C RIF/FRT N640 ZBYN RMK/TCAS) 中，在通信/导航/进近设备一项中填写“S”，代表航空器装有和可以使用（　　）。	所飞航路所需的标准的通信/导航/进近设备	ADF、INS	区域航行航路设备	特殊的导航设备
5081	FIR指（）。	飞行情报区	管制区	管制地带	航站管制区域
5082	低空气象情报应对未包括在已发布的低空飞行区域预报中有关航路上可能影响低空飞行安全的天气现象，以及这些现象在时间和空间上的发展作简要说明。每份低空气象情报应包括低于（），山区为（），必要时可更高，低空气象情报的有效时段应不超过（），以下天气现象，在AIRMET报中不应发布的有（　）YUDD AIRMET 1 VALID 151520/151800 YUSO- YUDD SHANLON FIR ISOL TS OBS N OF S50	FL100，FL150，4h，严重积冰和严重颠簸，观测到的	FL150，FL200，4h，中度积冰和中度颠簸，不清楚的	FL100，FL150，6h，中度积冰和中度颠簸，不清楚的	FL150，FL200，6h，严重积冰和严重颠簸，观测到的
5083	FPL报中K0810表示（）	巡航速度810公里/小时	飞行高度层8100FT	巡航速度810节	飞行高度8100米
5084	IAF 表示（　）	仪表进近图	起始进近定位点	仪表着陆系统	中间定位点
5085	ILS的下滑台为航空器进近提供（）：	垂直高度引导	水平方位引导	距离引导	以上都是

5086	JEPPESEN 航路图中，禁区的识别标志字母为（）。	A	P	D	R
5087	JEPPESEN 航路图中，危险区的识别标志字母为（）。	A	D	P	R
5088	JEPPESEN 航路图中，限制区的识别标志字母为（）。	A	R	D	P
5089	JEPPESEN 航路图中的报告点一般用（）个字母表示。	3	4	5	6
5090	MEA 表示( )	最低航路高度	最低越障高度	最低安全高度	最低穿越高度
5091	参阅以下报文，该报文中 MODTURB 表示( ) QU CANCECZ CANUOCZ FRAOWDL .QXSXMXS 180157 M27 FI XX3101/AN B-1111 DT QXT IOR1 180157 M05A - POS01 XX3101/18180156ZGGGZBAA N054.90E0083.490156295WXI 0206 142-63- 08089-SKC-MODTURB- 841AUTO	中度结冰	严重结冰	中度颠簸	严重颠簸
5092	MOCA表示( )	最低偏航高度	最低接受高度	最低安全高度	最低超障高度
5093	NDB导航系统由（）共同组成。	地面NDB导航台和机载自动定向机	两个地面NDB导航台	两个机载自动定向机	以上都不对
5094	NDB工作的频率范围通常是（）kHz。	55-190	190-550	290-550	550-990
5095	NOTAMC 表示（）。	取消以前的航行通告	新发的航行通告	代替以前的航行通告	这是一个错误标识
5096	NOTAMN 表示( )	新发的航行通告	代替以前的航行通告	取消以前的航行通告	这是一个错误标识
5097	NOTAMR 表示( )	代替以前的航行通告	新发的航行通告	取消以前的航行通告	这是一个错误标识
5098	OCH（Obstacle Clearance Height）超障高的基准面是（）。	跑道入口标高	RDH	机场标高	平均海平面
5099	RNAV 2可用于（ ）区域的运行。	进场、离场、航路	进场	离场	航路
5100	RNAV2可用于（）区域的运行。A.进场 B.离场 C.航路	AB	AC	BC	ABC
5101	RNAV 要求在（）的飞行时间内必须满足规定的精度。	1	0.95	0.9	0.97
5102	RNP APCH精度最高可达（）海里。	0.1	0.3	1	5
5103	RNP1不适用于（）航段。	起始进近	中间进近	最后进近	复飞
5104	RNP4一般用于（）飞行。	偏远地区	海洋	进离场	A和B
5105	SID表示（ ）	标准仪表离场	标准终端进场	速度限制点	开始爬升
5106	TMA指( )	飞行情报区	管制区	管制地带	航站管制区域
5107	改变飞行意图前，航空器驾驶员应当按照无线电通信规则在指定的( )分别向管制单位盲发包含后续飞行意图等的关键飞行信息两遍，句首使用“盲发（TRANSMITTING BLIND）”。并应答机“识别（IDENT）”一	主用	备用	紧急频率121.5MHz	以上都对
5108	表示国内进离场航线的航路代号是（）。	J	H	L	X
5109	表示国内航路航线的航路代号是（ ）。	H	Y	G	P
5110	参阅以下报文，该报文是( ) QU CANCECZ CANUOCZ FRAOWDL .QXSXMXS 180316 M14 FI CZ3101/AN B-2052 DT QXT POR2 1800316 M07A - INN01 CZ3101/18180315ZGGGZBAA 0315 071	滑入电报	滑出电报	起飞电报	落地电报
5111	参阅以下报文，该报文是( )QU CANCECZ CANUOCZ FRAOWDL .QXSXMXS 180306 M13 FI CZ3101/AN B-2052 DT QXT POR1 1800306 M06A - ONN01 CZ3101/18180305ZGGGZBAA 14 / 46 0305 074	落地电报	滑入电报	滑出电报	起飞电报

5112	参阅以下报文，该报文是( ) QU CANCECZ CANUOCZ FRAOWDL .QXSXMXS 180316 M14 FI XX3101/AN B-2052 DT QXT POR2 1800316 M07A - INN01 XX3101/18180315ZGGGZBAA 0315 071	滑入电报	滑出电报	起飞电报	落地电报
5113	参阅以下报文，该报文是( ) QU CANCECZ CANUOCZ FRAOWDL .QXSXMXS 180021 M12 FI CZ3101/AN B-2052 DT QXT POR2 180021 M01A - OFF01CZ3101 /18180021ZGGGZBAA 0021 262	起飞电报	滑行电报	位置电报	落地电报
5114	当飞机具备ADS-B能力时，需在领航报编组第10项中的数据项B内填写（）。	LB1	P	A	LV1
5115	当执行仪表飞行飞机两个VOR中有一个不工作，将采取的措施（）	与飞行签派员沟通，采取必要行动	立即通知ATC	有一个VOR正常工作，不必采取措施	用公司频率通知签派
5116	当执行仪表飞行时，自动飞行系统失效，采取措施（）	应答机调到7600	立即通知ATC	下降到A类空域以下	通知签派通过公司的频率
5117	对于不使用 CDFA 技术的运营人运行 B737-800机型的能见度最低标准（ ）。	RVR/VIS至少增加400米	RVR/VIS至少增加200米	RVR/VIS至少增加250米	RVR/VIS至少增加300米
5118	对于没有跑道视程(RVR)报告的跑道，精密进近最低标准以( )的能见度为准。	有效的	跑道接地端观测的	跑道方向	垂直的
5119	飞行计划电报中巡航速度计量单位为公里/小时，应如何表示	“K”后随四位数字	“N”后随四位数字	“M”后随三位数字	“G”后随四位数字
5120	飞行数据记录器（FDR），能记录除旋翼机外飞机的系统工作状况和发动机工作参数等飞行参数，它记录数据的时间是（ ）小时。	25	15	20	30
5121	非精密进近，当入口标高低于机场标高2米以上时，在仪表进近图上	必须注明机场标高和入口标高	只须注明入口标高	只须注明机场标高	只有高原机场才须注明入口标高
5122	非精密直线进近的最低标准包括( )。	能见度和最低下降高度/高	云高和能见度	云高、能见度和最低下降高/高度	能见度和决断高度/高
5123	根据咨询通告《电子飞行包（EFB） 运行批准指南》，EFB软件可分为；	A类/B类	一级/二级	一类/二类	A级/B级
5124	关于PBN下列说法错误的是（ ）。	PBN导航技术不使用地基导航设备，可以使航空器在任意两点之间精确飞行	PBN概念包括：RNAV和RNP	能够在RNP1空域运行的航空器一定能在RNP2的空域运行	RNP1是指在95%的概率下，在指定的飞行航迹上航空器必备的导航精度在1NM以内
5125	航径终止编码RF指的是（）。	沿航迹飞至定位点	沿航道飞至定位点	固定半径转弯	直飞至定位点
5126	航径终止编码RF指的是（ ）	沿航迹飞至定位点	沿航道飞至定位点	固定半径转弯	直飞至定位点
5127	航路航线代号包括一个表示属性的字母，后随1-999的数码。其中J表示（）。	国际（地区）航路航线	国际（地区）区域导航航路	国内进离场航线	国内区域导航航路
5128	航路图中的磁差用( )表示。	磁差值	等磁差线	箭头符号	文字说明
5129	航图上的高度、标高和高必须用（）表示。	米	英尺	米或英尺，两者可兼用	米或英尺，两者不可兼用
5130	航图中，“SALS”指（）。	Ⅰ类精密灯光系统	Ⅱ类精密灯光系统	简易进近灯光系统	三类精密灯光系统
5131	航图中，“VAR1° W”指（）。	磁差为-1°	磁差为+1°	跑道方向误差不超过1°	跑道方向误差超过1°
5132	航图中，“ATIS 128.6“指（）。	空中交通综合系统频率为128.6兆赫	可供机载测试仪表系统频率为128.6	自动终端情报服务频率为128.6兆赫	以上均不正确
5133	航图中，“WIE“指（）。	立即生效	自出版之日起生效	到下一个生效日生效	立即失效
5134	净航迹必须允许飞机从巡航高度继续飞往可以着陆的机场，以（ ）英尺的垂直间隔越过航线上[规定的走廊]内的所有地形和障碍物。	2000	1000	1500	2500
5135	跑道中线灯故障对使用HUD实施I类精密进近最低标准的影响为( )	无影响	RVR不得小于800米	RVR不得小于550米	不允许夜间运行
5136	所有RNAV航路或程序以及导航设施的坐标数据必须基于（）坐标系统	WGS-84	WGS-74	WGS-64	WGS-54

5137	在所有RNAV航路或程序以及导航设施的坐标数据必须基于（）坐标系统	WGS-54	WGS-64	WGS-84	WGS-74
5138	我国第一条RNAV航路为（）。	L642	P901	L888	A461
5139	雪情通告T)项应填写（）	用明语描述任何对运行具有重要意义的信息	跑道每三分之一处的摩擦系数和测量设备	滑行道上堆积物	进一步清扫计划为全部扫清
5140	仪表进近图上通常有一个20km的距离圈，此距离圈是以( )为中心的。	机场ARP	机场DME	跑道中心	机场DME或机场ARP
5141	以下（ ）程序属于航空器运营人自己建立并专门使用的飞行程序。	EOSID	RNP APCH	CDFA	CCO/CDO
5142	在RNAV进近程序中，使用终端区进场高度(TAA)的目的是，在航路结构和RNAV进近程序之间提供过渡，以下关于TAA理解错误的是（ ）。	通常情况下 TAA 基准点是相应的 IAF，在某些情况下也可以是机场的基准点	如果公布了 TAA，则其将取代MSA	航图上 TAA 的最低高度应提供至少300m（1000ft）的超障余度	TAA 的侧边界以起始航段的延长线确定，区域外边界为以 IAF 为中心，半径为46km（25NM）圆弧
5143	在飞行前直接准备时，机组应将（ ）甚高频置于DATA位。	第三部	第一部	第二部	任意一部
5144	在航路图上，管制空域以底色为（）色的区域来表示。	白色	蓝色	灰色	蓝灰色
5145	在仪表进近图中，表示复飞点的是( )	IAF	IF	FAF	MAPt
5146	在中线灯光系统中，发出红白相间光的中线灯位于( )。	从跑道入口到距跑道末端900m处	从距跑道末端900m处到距跑道末端	从距跑道末端300m到跑道末端	全跑道
5147	A320系列的MMO是（）	M82	M78	M85	M87
5148	对于B737 机型，跑道上积水或雪浆超过多少毫米时，禁止飞机起飞	10	13	23	以上都不对
5149	二次放行的效益主要在于（ ）	增加业载和节省燃油	增加业载	节省燃油	
5150	飞机的一发失效时起飞飞行净航迹至少要比障碍物高（）FT。	15	35	50	85
5151	飞机在跑道头上空时所设置的面内没有障碍物穿过此面，并且当计算涡轮动力运输类飞机的起飞性能时考虑在内的道面名称为( )	停止道	净空道	滑行道	联络道
5152	下列说法正确的是（）	随着飞行速度的增加，诱导阻力减小	随着飞行速度的增加，诱导阻力增加	诱导阻力大小于飞行速度无关	诱导阻力恒等于飞行速度
5153	下列有关OCH与OCA的关系，正确的是（）	OCH=OCA-机场标高或入口标高	OCH=OCA	OCH>OCA	OCA=OCH-机场标高或入口标高
5154	相同重量下，高原机场飞机着陆所需的距离比平原机场要（ ）	长	相同	短	不确定
5155	营运人应该保证三发或三发以上的飞机所飞目标航迹上没有哪个点距离满足[着陆]性能要求的机场的飞行时间（以所有发动机工作的远程巡航速度在标准大气温度的静止空气中）超过（ ）分钟。	45	60	75	90
5156	有关的气象报告和预报表明目的地机场跑道在预计着陆时刻可能是湿的时，该目的地机场的有效跑道长度应当至少为121部195条(b)款所要求跑道长度的( )	1.1	1.15	1.2	1.3
5157	在座舱失压后的紧急情况下，机长（）自行决定紧急下降高度	有权	无权	应立即报告管制部门，然后听从管制部门意见再决定	询问签派后决定
5158	座舱失压可以导致缺氧，因为座舱高度增加（）	氧气的局部压力降低	氧气的局部压力增加	空气中氮气含量增加	空气中氧气含量减少
5159	飞机在一发失效后，飘降过程中工作的发动机使用( )推力?	MCT	TORA	IDLE	CLB
5160	VHF通信无线电调谐频度范围为（ ）。	121.600—123.050MHz	118.000—136.975MHz	118.000—121.400MHz	123.150—136.475MHz
5161	按要求对于机载气象雷达设备，应如何配备其备用的供电电源（）	不要求有备用的供电电源	至少一个备用的供电电源	至少两个备用的供电电源	至少三个备用的供电电源
5162	飞机进入强降水区，对飞机的危害包括（）。A.严重改变飞机空气动力性能B.容易诱发引起发动机熄火、喘振或停车C.气压式高度表指示产生误差	AB	AC	BC	ABC
5163	飞行员通过改变机翼的迎角可以控制飞机的( )?	升力	空速	阻力	以上都是

5164	襟翼偏角越小，跑道限重（　　），爬升限重（　）。	越小，越大	越小，越小	越大，越小	越大，越大
5165	一架飞机有168个旅客座位，载有150名旅客，按照要求至少应配备（）个手提灭火器。	1	2	3	4
5166	B737-800旅客氧气系统由（）供氧。	由在每一个旅客服务组件处的独立的化学氧气发生器供	由在货舱里的一个独立的化学氧气发生器供氧	在客舱里的一个独立的氧气瓶供氧	与机组共用的氧气瓶供氧
5167	B737-800旅客氧气系统由装在每个旅客服务组件（PSU）上的单独的氧气源供氧。每个氧气源连着( )个有连续流量的面罩。	4	3	5	6
5168	飞行中，A320蓝液压系统可由谁供压？（）	冲压空气涡轮和电动泵	发动机泵	动力传输组件	无法被供压
5169	机载气象雷达可探测（）。	水汽	颠簸	薤	风切变
5170	根据当时的飞行报告，如果所飞航路上可能有可用机载气象雷达探测到的（）或者其他潜在的危险气象条件时，机载气象雷达设备应当处于令人满意的工作状态，否则，任何人不得按照仪表飞行规则条件签派飞机	颠簸	积冰	风切变	雷暴
5171	座舱高度是（）	座舱内空气的绝对压力值所对应的标准气压高度	气密座舱所处的海拔高度	飞机的飞行高度	座舱内空气的绝对压力值所对应的外界实际高度的修正气压高度
5172	过大的座舱高度变化率对飞机乘员的直接影响是：　()	导致压耳或胀耳感	导致呼吸困难	导致超重感	导致失重感
5173	座舱压力制度是指（）	座舱高度和余压随飞机飞行高度变化的规律	飞机高度变化时外界气压的变化规律	飞机飞行高度的变化规律	外界气压变化时飞机高度的变化规律
5174	（）是ABAS最常用的一种方式，它使用GPS信号或利用气压高度辅助来确定GPS导航信号的完好性。这种技术是通过检验冗余伪距测量的一致性来实现的。除了定位所需的卫星外，还至少需要接收到另外一颗具有合适几	RAIM	GNSS	Baro-VNAV	GBAS
5175	Ⅱ、Ⅲ类精密进近规定的目视参考在Ⅰ类基础上，还应增加（）	跑道中线灯和接地区灯	接地区灯	跑道中线灯	跑道中线灯或接地区灯
5176	ADS-B的应用的分类是（）	ADS-B IN 和 ADS-B OUT	只有 ADS-B OUT	只有 ADS-B IN	ADS-B DATA LINK
5177	ATIS是指（）。	Automatic Terminal Information Service	Air Traffic Information Service	Airport Traffic Information Service	Automatic Traffic Information Service
5178	BARO-VNAV程序垂直引导使用的是（）。	无线电高度表	气压高度表	无高度引导	以上都不对
5179	DME/DME RNAV程序对DME台选择说法错误的是（　）。	如果两个DME台交角符合要求则可以使用视距内同频道的DME台	即使两个DME台交角符合要求也不能使用视距内同频道的DME台	即使仍旧可以应答飞机的询问也不能使用NOTAM所列不工作的DME台	如果DME台处于测试或维修状态，就不能使用这些DME台
5180	FPL中的编组10中标注字母“W” 以表明(　)	获得缩小垂直间隔批准	RNP APCH	获得最低导航性能规范批准	RNAV
5181	FTE指的是（）。	飞行技术误差	导航系统误差	总系统误差	航径定义误差
5182	GNSS的完好性增强系统包括（）。A.机载增强系统（ABAS） B.星基增强系统（SBAS）C.地基增强系统（GBAS）	AB	AC	BC	ABC
5183	GNSS系统的可用性是指（）。	指GNSS 系统在计划提供导航服务期间，可向终端用户提供可靠的导航信息的时间比例	其精度是否达到可用程度	系统所有指标评价是否达到可用程度	是一种系统使用前的判断参考
5184	GPS最少用（）颗卫星给飞机定位。	3	4	5	6
5185	II类运行的审批机构为（　）。	民航局	当地监管局	不需审批	地区管理局
5186	ILS通常是由（）三部分组成。	LOC NDB MB	LOC GS NDB	LOC GS MB	GS NDB MB
5187	I类ILS设备在GP不工作时，其对应的最低MDH是（　　）米。	75	105	90	60
5188	MSA是以无线导航设施为中心，以（）为半径的区域范围内可使用的最低高度，提供有至少（）超障余度。	46km，300m	46km，600m	25km，300m	25km，600m
5189	PBN程序不可用的导航设施是（）。	VOR/DME	DME/DME	NDB	以上都不对
5190	PBN概念的关键组成要素是（）。	RNAV	RNP	RNAV和RNP	以上都不对
5191	RNAV1导航规范中，根据飞机指示位置与期望位置之间的差异来确定的飞行技术误差（FTE）不应超过（　　）。	0.5NM	0.17NM	0.87NM	1.0NM

5192	RNP AR运行航班需在ＦＰＬ中第１８项加注（　）。	Ｔ１	Ｒ	Ｐ	Ｓ１
5193	RVSM运行空域内高度层之间缩小垂直间隔至（）的标准。	300米	500米	300英尺	500英尺
5194	RVSM运行中除非空中交通管制员另有要求，航空器驾驶员可以采取下列(　)	在改变高度爬升或者下降时，爬升或下降率保持在500至1000英尺/每分钟，且不得大于1500英尺/每分钟；或者	在爬升或下降至管制许可高度前的最后300米垂直范围内，爬升或下降率保持在500至1000英尺/每分钟，且不得大于1500英尺	当航空器爬升或下降率小于500英尺/每分钟时，航空器驾驶员应当报告管制员，以便管制员合理推测航空器抵达管制许可高度的	以上全是
5195	标有扇区最低安全高度（MSA）的航图有(　)。	航路图.标准仪表进/离场图	机场图.仪表进近图	仪表进近图.标准仪表进/离场图	航路图.仪表进近图
5196	对于CCAR121、135部运营人，局方将在通过审查、评估后对（　　）共同批准的方式批准其RVSM运行。	《运行规范》B0035和D0003	《运行规范》B0039	《运行规范》C0039和D0003	《运行规范》B0039和D0003
5197	飞行程序设计中，一个完整仪表进近程序通常分为多个航段，这些航段包括（）。	进场航段、起始进近航段、中间进近航段、最后进近航段、复飞航段	进场航段、进近航段、复飞航段、离场航段	进场航段、起始进近航段、中间进近航段、目视盘旋航段、复飞航段	进场航段、进近航段、目视盘旋航段、复飞航段
5198	根据《民用航空飞行动态固定格式电报管理规定》，FPL报文中编组18项 STS/NONRVSM代表（）	不具备RVSM能力的飞行准备在RVSM空域运行	具备RVSM能力的飞行，但是因为其他原因不能在RVSM空域运行	不具备RVSM能力的飞行不在RVSM空域运行	具备RVSM能力的飞行在RVSM空域运行
5199	关于RNP4运行中空管保障要求说法错误的是（　）。	监视可采用广播式自动相关监视系统（ADS-B）	通信需要直接的陆空话音通信或使用CPDLC	监视可采用合约式自动相关监视系统（ADS-C）	ATSU必须监视GNSS的状态，及时发布GNSS中断服务的NOTAM
5200	关于签派放行Basic-RNP1的操作说法错误的是（　）。	FPL报文中编组10需要填入字母P	通过局方认证的网站选取最新的且遮蔽角不小于5°的RAIM预测	对GPS 作为唯一导航源的机场，应选择具有传统导航进近程序的机场做备降机场	签派放行前应检查航行通告（NOTAM），确认各飞行阶段中使用的导航设施在运行
5201	航空器在民用机场起飞,穿越过渡高度时，应当把气压高度表调整到（）;在下降到民用机场过渡高度时，应当把气压高度表调整到	QNE/QNH	QNE/QNE	QFE/QNH	QFE/QNE
5202	满足区域导航精度的坐标体系为。	WGS54	WGS64	WGS84	WGS94
5203	某机场设计进近程序时，由于机场周围地形较高，造成航空器进入机场时高度较高，需要在机场空域下降高度时，可以使用（）。	直角航线进近程序	直线进近程序	反向进近程序	沿DME弧进近程序
5204	签派员在发FPL时若涉及具备BAR-VNAV的RNP APCH运行，应在18项PBN中注明（　　）	S2	S1	L1	T1
5205	如果区域导航程序允许选择一个助航设施，例如VOR/DME、DME/DME、GPS等，那么超障标准要以(　)为基础。	VOR/DME	DME/DME	GPS	准确度最差的助航设施
5206	如需拍发CHG报时，按规定不得迟于航班预计起飞时刻前（）分钟发送至至民航空管飞行计划处理中心并跟踪处理反馈信息，否则航班将会被顺延EOBT时间。	45	150	60	120
5207	实施RNAV运行时，DP或STAR必须要求（　）	RNAV1	RNAV2	RNAV5	RNAV10
5208	实施二次放行时，目前可以使用以下（　）通讯方式	HF电话	ACARS电报	卫星电话	以上全部
5209	数据链通信子网包括下列（　） a.VDL Mode 0/A b.VDL Mode 2 c.Satellites d.HFDL	abc	acd	bcd	abcd
5210	通常，ADS-B是在（）飞行高度层以上实施	FL290	FL280	FL270	FL300
5211	我国航路宽度一般为（　）千米，如果受条件限制，可适当缩小，但不得小于（　）千米。	20；8	20；10	15；10	10；8
5212	下列（　　）导航规范要求必须有雷达监视	RNAV1	RNP10	RNP1	RNP AR APCH
5213	以下设备中，不使用数据链传输数据的有：	D-ATIS	CPDLC	ADS-C	VOR
5214	运行RCP240/RSP180规范，Item（）应填写（）	18 SUR/RSP180	18 SUR/RSP240	10 SUR/RSP180	以上都不对
5215	运营人使用气压垂直导航（Baro-VNAV），当温度高于标准值（ISA）时，航空器实际高度（ ）气压高度表所指示的高度；当温度低于标准值时，航空器实际高度（ ）气压高度表所指示的高度。	高于；高于	低于；低于	高于；低于	低于；高于
5216	运营人应确保其可获取至少（）天之内其向飞机发送的通讯和监视数据链报文。	30	60	90	120
5217	在RNAV 1 应用中不能使用下列哪种设施（）	GNSS	DME	INS	VOR

5218	在RNAV程序中，如果某个DME不可用时，将导致DME/DME不能提供满足航路或程序要求的导航服务，则该DME 台被称作( )。	重要DME	关键DME	特殊DME	必须DME
5219	在RVSM空域，飞机在平飞巡航阶段，每大约1个小时，应对主高度表进行交叉检查。二者之间的差值最大不超过( )如果超出了这一限制，应报告高度测量系统失效，并通知ATC	200英尺	100英尺	300英尺	600英尺
5220	在仪表进近图中，复飞航线用（ ）线表示的	点划线	粗实线	粗点线	粗虚线
5221	正确使用RNAV技术可以应用在飞行的各个阶段，其优点有（）。A.通过修正的航路设计可以减少环境对飞行的影响B.可以改进飞行员的位置感觉C.可以降低管制员和飞行员的	AB	AC	BC	ABC
5222	支持初始/中间进近，2维RNAV进近和离场的RNP类型是（）	RNP0.3	RNP0.5	RNP1	RNP10
5223	支持在导航设施有限的海洋和偏远空域实现减少横向和纵向间隔标准以扩大运行效率的RNP类型是（）。	RNP5	RNP10	RNP12.6	RNP20
5224	中国数据链质量问题报告联络单位（ ）。	ADCC	SITA	ARINC	Boeing
5225	最低运行温度是用于（）。	BARO VNAV 标准	非精密标准	RNP APCH整个程序图	以上都不对
5226	ADS-B中的A代表（）	自动的	相关的	监视	广播
5227	ADS-B中的B代表（）	广播	相关的	监视	自动的
5228	ADS-B中的D代表（）	相关的	自动的	监视	广播
5229	ADS-B中的S代表（）	监视	相关的	自动的	广播
5230	AFTN电报中的急报等级代码是（）。	SS	DD	FF	GG
5231	AFTN电报中的加急报等级代码是（）。	SS	DD	FF	GG
5232	AFTN电报中的特急报等级代码是（）。	SS	DD	FF	GG
5233	飞行计划表编组10 - 机载设备与能力中，数据项A表示“无线电通信、导航及进近助航设备与能力”，其中“F”表示（）。	GBAS 着陆系统	自动定向仪	GNSS	空中交通管制无线电话
5234	ILS备用发射机故障对II类PA着陆最低标准的影响（）。	执行无灯光的最低标准	RVR不小于800米	无影响	不允许
5235	ILS备用发射机故障对I类PA着陆最低标准的影响（）。	执行无灯光的最低标准	RVR不小于800米	无影响	不允许夜间运行
5236	NDB的NPA最低MDH为（）。	60	75	90	105
5237	NDB/DME的NPA最低MDH为（）。	60	75	90	120
5238	NPA除非特殊批准，其RVR/VIS不低于（）米	550	800	1200	1600
5239	PAR进近属于（ ）	精密进近雷达	非精密进近	目视盘旋进近	区域导航进近程序
5240	带有Baro VNAV的RNP APCH属于哪类进近（）	PA	APV	NPA	以上都不对
5241	不带Baro VNAV的RNP APCH属于（ ）进	PA	APV	NPA	以上都不对
5242	RCP是（）。	所需性能通讯	所需通信性能	所需导航性能	以上都不对
5243	在PBN运行中，导航数据库扮演着非常关键的角色。由于空管指挥需要，机组是否（）手工输入经纬度来生成新航路点并继续执行RNP APCH程序，以方便空管指挥和飞行？	不可以	可以	不能确定	机组自己决定
5244	关于RNP APCH运行，下列表述错误的是（）。	执行RNP APCH运行，导航数据库必须现行有效	若温度受限，不能按BARO-VNAV标准放行	RNP APCH放行时应在FPL的第10项编组中标注“P”	FPL报中编组18“PBN/S2”表示机载设备具备BAR-VNAV的RNP APCH能力
5245	夜间运行所用跑道有完全进近灯光系统(FALS)，I类ILS设备在GP不工作时，C类飞机对应的最小RVR/VIS是（ ）米。	800	550	1200	1600
5246	RCP的完好性是指（）。	能够完成通信交互(不被中断)的概率	能够起始通信交互的概率	能够无差错完成通信交互的概率	以上都不对
5247	下列航图名称对应RNP APCH图的是（）。	RNAV(GNSS)	RNAV RWY19	RNP RWY10(AR)	RNAV(RNP)
5248	ICAO提出RNP概念并作出相应规定的目的是（）。A.不再限制机载设备最佳装备和使用B.改革以往对机载导航设备管理方式，从无休止的设备审定和选择工作中解脱出来C.在规定的航路空域运行的飞机，要求其导航性能与相应空域能力相一致，使空域得到有效	AB	AC	BC	ABC
5249	RCP的连续性是指（）。	能够完成通信交互(不被中断)的概率	能够起始通信交互的概率	能够无差错完成通信交互的概率	以上都不对
5250	RNP APCH程序图的标题是（）。	RNAV(RNP)RWY X	RNAV(RNP APCH)RWY X	RNAV(GNSS) RWY X	以上都不对
5251	RNP APCH运行的主要导航源是（）。	GNSS	DME/DME	VOR/DME	IRS

5252	ICAO提出RNP概念并作出相应规定的目的是（）。A.不再限制机载设备最佳装备和使用B.改革以往对机载导航设备管理方式，从无休止的设备审定和选择工作中解脱出来C.在规定的航路空域运行的飞机，要求其导航性能与相应空域能力相一致，使空域得到有效利用	AB	AC	BC	ABC
5253	RNP APCH运行前签派员需（）。A.核实机组、飞机资格 B.查看RAIM预测结果 C.确认导航数据库是否有编码且现行有效	AB	AC	BC	ABC
5254	RNP APCH运行的导航源可以是（）。	DME/DME	DME/DME/IRU	GPS/GNSS	以上全部
5255	Baro-VNAV的RNP APCH程序，关于温度限制的表述正确的是（）。	既有最高温度限制又有最低温度限制	只有最高温度限制	只有最低温度限制	无温度限制
5256	RNP应用于（）。	远程航路飞行阶段	起飞、着落飞行阶段	进、离场飞行阶段	从起飞到着落的各个飞行阶段
5257	在签派放行完成至飞机实际起飞之前，飞行签派员应当监控可能影响该次飞行安全的机场条件和导航设施不正常等方面的所有现行可得的报告或者信息，包括（）。A.起降机场、备降机场等所有涉及相关机场的天气、通告的变化 B.航班的 FPL、CHG、CNL 等报文的发送情况以及空管、代理等的反馈信息 C.监控机组的 EFB 电子放行资料下载、更新和签字情况（ 如适用） D.对于 PBN 运行，	ABC	BCD	ABD	ABCD
5258	支持有限距离导航设施之间ATS航路和空域飞行。一般用于陆上空域飞行也可以应用于某些终端程序的RNP类型是（）。	RNP5	RNP4	RNP1	RNP10
5259	当实际温度低于RNP APCH进近图中标识的最低温度值时，应使用哪种进近标准（）。	LNAV/VNAV	LNAV	目视盘旋	以上都不对
5260	对于RNP AR APCH程序，TF航段之间的转弯通常应限于90度。对于大于90度的转弯，应该使用（）航段。	RF	DF	CA	FA
5261	局方在批准运营人实施RNP AR运行时，对于运营人的每一种新机型首先需要获得临时批准，并且在前（ ）天和至少前（ ）次的RNP AR进近中，只允许使用RNP0.3的运行最低标准(不能使用低于RNP0.3对应的运行最低标准)，如没有公布RNP0.3 运行最低标准，必须在目视气象条件（VMC）下运行	120；90	90；100	120；30	90；30
5262	RNP应用于（）。	进、离场飞行阶段	远程航路飞行阶段	起飞、着落飞行阶段	从起飞到着落的各个飞行阶段
5263	终端VOR的频率范围为（）MHz。	108.00～112.00	112.00～128.00	112.00～118.00	108.00～118.00
5264	每个仪表进近图中规定的最低扇区高度，在以无方向性无线电信标台（NDB）或者甚高频全向信标台(VOR)为中心，以（）千米为半径的范围内应当提供至少300米（平原和丘陵地区）或者600米（山区）的超障余度。	40	46	50	60
5265	磁差是（）。	经线和航线的夹角	磁经线和真经线的夹角	航迹线和真经线的夹角	磁经线和罗经线的夹角
5266	RNP 运行中，驾驶员有可能发现航图上标绘的导航信息和主导航显示上的航向信息有微小的差异，（ ）度或更小的差异可能源于设备制造商所用磁差的不同，在运行中是可以	5	3	1	2
5267	在极地区域飞行，飞行领航的特点有哪些（）。 ①航线是大圆圈线，航线角变化较大②飞行磁罗盘指示不稳，误差大③以磁北为基准的	①②③	②③	①③	①②
5268	对于缩写PA解释正确的是（）。	非精密进近	精密进近	有垂直引导的进近	导航系统误差
5269	对于缩写APV解释正确的是（）。	非精密进近	精密进近	有垂直引导的进近	导航系统误差
5270	对于缩写NPA解释正确的是（）。	非精密进近	精密进近	有垂直引导的进近无水平引导	导航系统误差
5271	对于缩写IF解释正确的是（）。	最后进近定位点	中间进近定位点	起始进近定位点	最后进近航段
5272	对于缩写EFIS解释正确的是（）。	预计飞行时间	航空器系统定位信标	电子飞行仪表系统	标高
5273	对于缩写LLZ解释正确的是（）。	航向台	中指点标	下滑台	外指点标
5274	对于缩写RTZL解释正确的是（）。	跑道接地带	跑道接地地带灯	跑道边灯	停止道灯
5275	关于导航数据库，说法错误的是（）。	导航数据库必须在周期生效日当天安装上飞机	部分机型飞机需要用软盘安装导航数据库	机场进离场程序过多会造成数据库溢载，缺失部分程序	数据库的更新周期是28天

5276	关于导航数据库，说法错误的是（）。	标准数据比客户化数据准确	ARINC 424固定字节长度为132个字	PBN运行需要基于导航数据库	不包含机场起飞标准
5277	航路航线代号包括一个表示属性的字母，后随1-999的数码。其中L、M、N、P表示（ ）	国际（地区）区域导航航路	国际（地区）航路航线	对外开放的临时航线	国内区域导航航路
5278	航路图的区域网格最低安全高度是（）。	区域内最高障碍物的标高加上不少于300米的超障余度得到的值，向上取	区域内最高障碍物的标高加上不少于400米的超障余度得到的值，向上取	区域内最高障碍物标高，向上取整	指航路最低安全高度，向上取整
5279	国内航路图中某区域网格标注的最低安全高度为“118”，其真实值是（）。	118英尺	118米	1180英尺	1180米
5280	跑道边灯缩写正确的是（）。	REDL	RCLL	RCLM	RCL
5281	下列（）为民航领航计划补充信息报。	RQP	RQS	SPL	ACP
5282	下列（）为民航请求领航计划补充信息报。	RQP	RQS	RCF	ACP
5283	仪表进近图上，MM的含义是（ ）。	外指点标	有NDB的外指点标	航向台	中指点标
5284	仪表进近图上，OM的含义是（ ）。	外指点标	有NDB的外指点标	航向台	下滑台
5285	以下哪个是ADS-B IN运行要求的机载设备？	数据链接收机	数据链发射机	按机型不同，要求至少一套或两套	地形提醒和警告系统（TAWS）
5286	以下哪个是ADS-B OUT运行要求的机载设备？	数据链接收机	至少一套ATC应答机和自动高度报告	地形提醒和警告系统（TAWS）	高度警告系统
5287	以下对于“在结冰条件下的运行”说法描述错误的是( )	当飞行签派员认为，在航路或机场上，预料到的或已遇到的结冰状况会严重影响飞行安全时，不得签派或者放行飞机继续在该航路上飞行或在该机场着陆	当有霜、雪或者冰附着在飞机前轮、着陆灯上，任何人不得使飞机起飞。	在某种条件下，当有理由认为，霜、雪或者冰会附着在飞机上时，除非按照公司经局方批准的《除冰/防冰大纲》要求进行除冰防冰并满足起飞条件，否则任何人不	飞机关键部位是否结冰的最终责任确认人为机长
5288	关于航行通告，以下说法错误的是( )	每个系列的航行通告从每年1月1日零时开始，自1000起连续编号	在限定行的“签发目的”栏中填写“N”表示：须即刻引起飞行人员注意的航行通告	“NOTAMC”表示取消航行通告	C系列航行通告使用北京时
5289	以下关于雪情通告的说法，错误的是( )	雪情通告的最长有效时间为12小时	填写跑道代号时应填跑道代号数字小的一端的代号	平均雪深采用毫米为单位	A)项中用来填写ICAO规定的机场四字地名代码
5290	以下关于SMS与QMS的说法错误的是( )：	SMS和QMS都应满足一致性的要求，当识别到冲突时，质量目标应置于优先	SMS 的目标是识别与安全相关的危害，评估相关风险，并实施有效的	QMS 关注的是符合相关规范的产品和服务的一致交付	SMS应当既包括安全原则也包括质量原则
5291	在ICAO飞行计划的第10栏中每个字母都代表一定的含义，下列说明中错误的是（）。	X代表满足ETOPS运行要求	G代表GPS导航	R代表获得PBN运行许可	Y代表具备8.33KHZ频道间距能力的甚高频
5292	在ICAO飞行计划的第10栏中每个字母都代表一定的含义，下列说明中哪个是错误的（）	G代表GPS导航	W代表满足ETOPS运行要求	R代表获得RNP-10运行许可	Y代表具备8.33KHZ调频通讯能力
5293	在SITA电报的等级中，等级代码QD是（）等级?	遇险报	加急报	急报	平报
5294	在SITA电报的等级中，等级代码Q*（*为除S、U、D以外的其他任何字母）是（）等级?	遇险报	加急报	急报	平报
5295	在SITA电报的等级中，等级代码QS是（）等级?	遇险报	加急报	急报	平报
5296	在SITA电报的等级中，等级代码QU是（）等级?	遇险报	加急报	急报	平报
5297	支持RNAV1运行的主要导航源是（）。	GNSS DME/DME DME/DME/IRU	DME/DME VOR/DME	VOR/DME NDB/DME GNSS DME/DME DME/DME/IRU	VOR/DME DME/DME DME/DME/IRU
5298	某航空公司进行RANV运行时，如果采用的是DME/DME（D/D）RNAV导航源，那么他通过至少( )个DME台来确定航空器位置。	2	3	4	5
5299	极地运行是指使用穿越极地区域航路的航班运行,北极区域为北纬（）度以北的区域	80	70	75	78
5300	RNP APCH程序的最后进近RNP值为()：	1.0NM	0.5NM	0.3NM	0.1NM
5301	无论何种原因，当运营人在RVSM空域发生航空器与ATC指定的飞行高度偏差超过（）英尺（含）时，必须执行RVSM运行不正常事件报告程序	300	1000	2000	500

5302	在 RVSM 空域空域内，未获准 RVSM 运行的航空器与其他任何航空器之间的垂直间隔都	600 米	600 英尺	1000 英尺	300 米
5303	放行 RNP AR 程序航班时应确认满足的条件（）？①飞机（运行规范批准、机载数据库有效可用、无影响RNPAR的MEL项目）②机组具备该机场RNPAR资格③机场符合RNPAR运行条件（天气符合RNPAR运行标准、无影响RNPAR的通告、机场温度适合RNPAR程序要求）	①②③	①②	①③	②③
5304	对于高原机场运行，签派员应在放行时应（ ）。 ①对飞机的高原适应性和机组的高原运行资格进行核实②严格按照MEL放行③严格控制飞机起飞重量④严格核实旅客信息	①②③	①②④	②③④	①②③④
5305	RNP APCH程序复飞航段的RNP值为()：	4NM	2NM	1NM	0.3NM
5306	在缩小垂直间隔（RVSM）的空域，8400米之上的第一个高度层是：	8700米	8800米	8900米	9000米
5307	关于ADS-C，那个说法不正确	ADS-C 基于点对点模式的航空电信网（ATN）数据链信道	ADS-C 需要数据收发双方约定通信协议.	ADS-C 一般应用在海洋和内陆边远等没有监视的区域，或者应用在航空交通流量较小的空域。	ADS-C是PBCS的一个重要应用
5308	关于ADS-C，那个说法不正确（）。	ADS-C 基于点对点模式的航空电信网（ATN）数据链信道	ADS-C 需要数据收发双方约定通信协议.	ADS-C 一般应用在海洋和内陆边远等没有监视的区域，或者应用在航空交通流量较小的空域。	ADS-C与ADS-B工作方式相同
5309	如飞机ADS-B OUT功能失效，编组10中的LB1手工改为（ ）	A	C	S	X
5310	在国内运行基于GNSS导航源的RNAV运行使用的是（ ）。	ATMB RAIM预测系统	FAA RAIM预测系统	JEPPESEN RAIM预测系统	EUROCONTROL RAIM预测系统
5311	已经获得区域导航运行和适航批准的营运人，应在其飞行计划（FPL）第10项中填写( )，表明机载设备具有RNAV能力并已获批准	W	P	N	R
5312	（ ）是ICAO PBN导航技术应用的一种，一般用于海洋和偏远地区空域运行。	RNP4	RNP10	RNP APCH	RNP AR
5313	航空器沿我国L888航路飞行时，对航空器所须导航性能的精度要求为	RNP4	RNP10	RNAV 5	RNAV 1
5314	关于RNP和RNAV，下列说法正确的是( )	RNP规范包括对机载性能监控和告警的要求	RNAV规范包括对机载性能监控和告警的要求	RNP规范和RNAV规范都不包括对机载性能监控和告警的要求	RNP规范和RNAV规范都包括对机载性能监控和告警的要求
5315	对于实施RNP的航班，在提交FPL时，在机载设备一栏必须标注的字母为	R	W	V	M
5316	对于实施RNP的航班，在提交FPL时，在机载设备一栏必须标注的字母为	R	W	V	M
5317	以下航路区域未实施RNP4航路的是（）	Y1	Y2	M503	L888
5318	航空承运人应对其执飞的特殊机场的运行情况进行（）定期评估，确保所制定的培训要求、安全措施与运行相匹配	年度	季度	每三年	每两年
5319	关于PBN下列说法不正确的是	PBN概念包括两个导航规范：RNAV和RNP	能够在RNP1空域运行的航空器一定能在RNP20的空域运行	RNP1是指在95%的概率下，在指定的飞行航迹上航空器必备的导航精度在1NM以内	PBN概念包括三个组成要素：导航规范、导航设备、导航应用
5320	关于签派放行Basic-RNP1的操作说法错误的是	FPL报文中班组10需要填入字母P	通过局方认证的网站选取最新的且遮蔽角不小于5°的RAIM预测	签派放行前应检查航行通告（NOTAM），确认各飞行阶段中使用的导航设施在运行期间是可用的	对GPS 作为唯一导航源的机场，应选择具有传统导航进近程序的机场做备降机场

5321	在RVSM空域，飞机在平飞巡航阶段，每大约1个小时，应对主高度表进行交叉检查。二者之间的差值最大不超过（ ）如果超出了这一限制，应报告高度测量系统失效，并通知ATC。	100英尺	200英尺	300英尺	600英尺
5322	RNP AR运行的导航源可以是（）。	DME/DME	DME/DME/IRU	GPS/GNSS	以上全部
5323	RNP AR运行属于哪种进近类型？	精密进近	类精密进近	非精密进近	以上都不是
5324	RNP APCH运行属于哪种进近类型？	精密进近	类精密进近	非精密进近	以上都不是
5325	RVSM运行需要的最低设备不包括（ ）	气象雷达	两个独立的高度测量系统	一部具有高度报告能力的二次监视雷达应答机（SSR），如果只安装一部，必须具有转换到任意一个高度测量系统的能力	高度警告系统和自动高度控制系统
5326	RVSM运行需要的最低设备不包括（ ）	空调组件	两套主高度测量系统	一套自动高度控制系统	一套高度告警系统
5327	RNP应用于( )	远距离航路飞行	起飞、着陆飞行	进、离场飞行	从起飞到着陆的各个飞行阶段
5328	对于RNP AR APCH程序，TF航段之间的转弯通常应限于90度。对于大于90度的转弯，应该使用( )航段	RF	DF	CA	FA
5329	RNP AR温度限制正确的是（）。	使用无温度补偿的气压垂直导航的航空器实施进近,低温条件下下滑角将增大	适用带温度补偿的气压垂直导航的航空器或者适用其他垂直引导方法的航空器可忽略温度限	航图上的温度限制仅是针对中间进近和最后进近航段的超障评估	温度影响指示高度,当温度高于标准值时,航空器低于指示高度
5330	ADS-B空管运行有哪些类别	ABC都对	ADS-B监视运行	ADS-B管制	雷达和ADS-B管制融合运行
5331	ADS-C和ADS-B的本质区别在于	ADS-C的范围更广	ADS-C的精度更高	ADS-C需要数据收发双方遵守特定的通讯协	ADS-C的数据更新频率更快
5332	BARO-VNAV的运行标准栏名称是（）	LNAV/VNAV	LNAV	目视盘旋	LPV
5333	CPDLC正确解释（）。	管制员和驾驶员数据链通信	管制员和驾驶员语音通信	AOC签派员和驾驶员语音通信	AOC签派员驾驶员数据链通信
5334	DME/DME可支持下面（）导航规范。	Basic RNP 1	RNP APCH	RNP AR	RNAV1
5335	EVS全称是( )	增强视景系统	增强飞行视景系统	平视显示器	合成视景系统
5336	EFVS的全称是( )	增强飞行视景系统	平视显示器	合成视景系统	等效显示器、增强视景系统
5337	FTE指的是（ ）	飞行技术误差	导航系统误差	总系统误差	航径定义误差
5338	HUD应用类别有（）	标准Ⅰ类精密进近和标准Ⅱ类精密进近	特殊批准的Ⅰ类精密进近和特殊批准的Ⅱ类精密进近	使用HUD实施RVR低于400m的起飞	以上都是
5339	PBCS表示（）。	基于性能的导航	基于性能的通信	基于性能的监视	基于性能的通信和监视
5340	RNAV 程序以（）编码的形式储存在导航数据中。	ARINC424	AIRPATH	SITA	ICAO
5341	RNAV和RNP的根本区别是（）	是否有机载性能监控和告警（OPMA）	是否用在进近阶段	是否使用GNSS导航	是否用在巡航阶段
5342	RNP APCH程序复飞航段的RNP值为( )	4NM	2NM	1NM	0.3NM
5343	RNP APCH运行中，在最后进近阶段，FTE不能超过( )海里至少95%的总飞行时间内，横向TSE和沿航迹误差必须不大于多少海里	0.25NM, ±0.3NM	0.3NM, ±0.3NM	0.1NM, ±0.1NM	0.1NM, ±0.1NM
5344	RNP 运行中，驾驶员有可能发现航图上标绘的导航信息和主导航显示上的航向信息有微小的差异，（ ）度或更小的差异可能源于设备制造商所用磁差的不同，在运行中是可以接受的	5	3	1	2
5345	RNP的英文全称为	REQUEST NAVIGATION PERFORMANCE	REQUIRED NAVIGATION PERFORMANCE	REQUIRED NOTICE PERFORMANCE	REQUEST NOTICE PAPER

5346	RNP进离场、RNP APCH的起始、中间和复飞阶段的FTE不能超过( )NM	1	0.5	2	3
5347	RNP值是在仪表飞行运行时（）%概率的水平导航精度值（以海里表示）	95	80	99.99	99
5348	TSE指的是（ ）	飞行技术误差	导航系统误差	总系统误差	航径定义误差
5349	延程运行区域（ETOPS Area）指延程运行区域是指对于以两台或两台以上涡轮发动机为动力的飞机，延程运行区域是超过其（ ）才能抵达一个延程运行可选备降机场的区域	延程运行区域（ETOPS Area）：延程运行区域是指对于以两台或两台以上涡轮发动机为动力的飞机，延程运行区域是超过其门限时间才能抵达一个延程运行可选备降机场的区域	ETOPS最大改航时间	120分钟	180分钟
5350	北极区域是指（ ）	北纬63度以北	北纬70度以北	北纬78度以北	北纬73度以南
5351	根据《大型飞行公共航空运输承运人运行审定规则》（CCCAR121部），极地运行是指在北纬（ ）度以北或南纬（ ）度以南区域	78、60	56、60	60、56	60、78
5352	当实际温度低于RNP APCH进近图中标识的最低温度值时，应使用（ ）进近标准	LNAV/VNAV	LNAV	目视盘旋	无影响，均可使用
5353	低能见度程序（LVP）：在（）进近及低能见度起飞时，为确保运行安全而使用的机场程序。	II类	III类	I类与II类	II类与III类
5354	对于进入北太平洋区域运行的飞行，需要达到（）导航精度。	RNP-1	RNAV-5	RNP-4	RNP-10
5355	对于三亚机场的RNP APCH运行，为表明已获得运行批准，应在FPL报文第18项填（ ）	S2	A1	B1	C1
5356	对于缩写CPDLC解释正确的是	机场数据链通信	管制员-飞行员语音通信	管制员-飞行员数据链通信	爬升至并保持
5357	符合RNP-10运行要求的航空器的飞行员必须在ICAO飞行计划（FPL）第10项中注明	W	P	N	R
5358	根据我国现有的导航设施布局情况，基于（）的RNAV是目前现实可行的方式。	VOR/DME	DME/DME	A和B都是	A和B都不是
5359	广播式自动相关监视（ADS-B）按应用功能可分为（）	接收（IN）和发送（OUT）	接收（IN）	发送（OUT）	通信和告警
5360	实施管制员-飞行员数据通信CPDLC程序的航班起飞之前，必须在ICAO FPL第10项填入字母（）注明飞机数据链	J	W	Y	Z
5361	使用HUD实施RVR低于400米的起飞运行时，RVR最低要求为：	75米	60米	90米	150米
5362	运营人使用气压垂直导航（Baro-VNAV），当温度高于标准值（ISA） 时，航空器实际高度（ ）于气压高度表所指示的高度；当温度低于标准值时，航空器实际高度（ ）于气压高度表所指示的高度。	高，高	高，低	低，高	低，低
5363	在最后进近航路点（FAWP）之后发生RAIM失效，允许接收机在没有提示的情况下继续工作最长（）分钟，以完成进近。	1	2	5	10
5364	中国大陆飞行情报区内提供PBCS数据链服务的空域/航路不包括（）。	Y3	L888（SANLI-XKC航段）	Y1	Y2
5365	中国民航局以（ ）批准121部运营人具备在终端区和进近中实施RNP运行？	任何可存档的方式	授权信（LOA）	运行规范	航行通告
5366	咨询通告AC-91-FS-2010—01R1《在终端区和进近中实施RNP的运行批准指南》中，导航精度RNP-1适用于（ ）运行阶段	进离场	起始进近阶段、中间进近阶段	复飞航段	以上都是
5367	咨询通告AC-91-FS-2010—01R1《在终端区和进近中实施RNP的运行批准指南》中，导航精度RNP-0.3适用于（ ）运行阶段	进离场	起始进近阶段	中间进近阶段	最后进近阶段
5368	EFB应用软件分为（ ）	A、B类	A、B、C类	A、B、C、D类	A、B、C、D、E类
5369	GLS 运行优势之一（）	设备场地环境要求低	可以简化进离场程序	可以避开进近障碍物	可以缩短飞行时间
5370	HUD标准II类使用HUD在（）类跑道实施（）类标准的进近。	II，II	I，II	II，低于II类	和跑道类别无关，I

5371	HUD特殊批准II类使用HUD在（ ）类跑道实施相应标准的进近。	I	II	I或II	和跑道类别无关
5372	HUD特殊批准II类的最低运行标准为（）。	DH30m/RVR300m	DH30m/RVR350m	DH35m/RVR300m	DH35m/RVR350m
5373	《AC-91-FS-2017-03R2HUD运行的评估与批准程序》使用HUD实施特殊批准I类精密进近运行的最低着陆标准为RVR不低于（）米，DH不低于（）米。	450；45	450；60	550；45	550；60
5374	ICAO 提出 RNP 概念并作出相应规定的目的是( )	不再限制机载设备最佳装备和使用	改革以往对机载导航设备管理方式，从无休止的设备审定和选择工作中解脱出来	在规定的航路空域运行的飞机，要求其导航性能与相应空域能力相一致，使空域得到有效利用	以上全对
5375	RCP是（）	所需性能通讯	所需通信性能	所需导航性能	以上都不对
5376	在METAR和SPECI中,风项是（）观测平均值	1分钟	2分钟	5分钟	10分钟
5377	METAR ZPPP 100600Z 19004MPS 4000 SHRA FEW010 SCT023TCU OVC036 12/11 Q1025 BECMG FM0700 9999 NSW= 报文翻译正确的是（）	10日0600世界时，昆明机场例行天气报告；地面风向190度；风速4米/秒；能见度4000米；中阵雨；云底高300米，少云；浓积云，云底高700米，疏云；云底高1100米，阴天；气温12摄氏度；露点温度11摄氏度；修正海平面气压1025百帕；未来2小时发展趋势：从世界时0700开始渐变为能见度大于或等	10日0600世界时，昆明机场例行天气报告；地面风向190度；风速4米/秒；能见度4000米；中阵雨；云底高300米，少云；浓积云，云底高700米，疏云；云底高1100米，阴天；气温12摄氏度；露点温度11摄氏度；修正海平面气压1025百帕；未来2小时发展趋势：从世界时0700到0800渐变为能见度大于或	10日0600世界时，昆明机场例行天气报告；地面风向190度；风速4米/秒；能见度4000米；中阵雨；云底高300米，少云；浓积云，云底高700米，疏云；云底高1100米，阴天；气温12摄氏度；露点温度11摄氏度；修正海平面气压1025百帕；未来2小时发展趋势：从世界时0800开始渐变为能见度大于或等	10日0600世界时，昆明机场例行天气报告；地面风向190度；风速4米/秒；能见度4000米；中阵雨；云底高300米，少云；浓积云，云底高700米，疏云；云底高1100米，阴天；气温12摄氏度；露点温度11摄氏度；修正海平面气压1025百帕；未来2小时发展趋势：从世界时0700开始到0900渐变为能见度大

5378	SPECI ZBAA 252240Z VRB02MPS 0600 R03/0700V0900U FG VV// 06/05 Q1025 BECMG FM2330 0800 FG=报文翻译正确的是（）	25日2240世界时，北京首都机场的特殊天气报告；地面风向不定；风速2米/秒；能见度600米；雾；03号跑道接地地带的跑道视程变化显著，1分钟平均极小值700米，1分钟平均极大值900米，同时跑道视程在前10分钟有上升趋势；天空不明；气温6摄氏度；露点温度5摄氏度；修正海平面气压是1025百帕；从2330世界时到2440世界时渐	25日2240世界时，北京首都机场的特殊天气报告；地面风向不定；风速2米/秒；能见度600米；雾；03号跑道接地地带的跑道视程变化显著，1分钟平均极小值700米，1分钟平均极大值900米，同时跑道视程在前10分钟有上升趋势；天空不明；气温6摄氏度；露点温度5摄氏度；修正海平面气压是1025百帕；从2330世界时渐变为，能见度	25日2240世界时，北京首都机场的特殊天气报告；地面风向不定；风速2米/秒；能见度600米；雾；03号跑道接地地带的跑道视程变化显著，1分钟平均极小值700米，1分钟平均极大值900米，同时跑道视程在前10分钟有上升趋势；垂直能见度0；气温6摄氏度；露点温度5摄氏度；修正海平面气压是1025百帕；从2330世界时到2440世	25日2240世界时，北京首都机场的特殊天气报告；地面风向不定；风速2米/秒；能见度600米；雾；03号跑道接地地带的跑道视程变化显著，1分钟平均极小值700米，1分钟平均极大值900米，同时跑道视程在前10分钟有上升趋势；垂直能见度0；气温6摄氏度；露点温度5摄氏度；修正海平面气压是1025百帕；从2240世界时到2330世
5379	机场实况报文：METAR ZGGG 100400Z 11004MPS 080V200 6000 VCSH FEW033TCU SCT033 32/23 Q1009 RERA = 中“VCSH”的定义是（）	机场区域没有降水，但机场8-16公里公里之间有阵性降水	机场区域没有降水，但10公里外有阵性降水；	机场区域及周边有阵性降水	机场区域没降水，但5-10公里之间有阵性降水；
5380	METAR ZSHC 250200Z 04003MPS 3000 -PL BR SCT004 BKN007 BKN023 01/00 Q1028 BECMG TL0230 2000= PL 是什么意思（）	雪	冰粒	冰雹	烟
5381	报文 METAR ZGBH 170200Z VRB04MPS 1500 +TSRA BKN007 SCT026CB BKN033 26/25 Q1003 NOSIG= 中，VRB04MPS 和+TSRA 的含义是（）	风向不定，风速 4M/S；天气现象是雷暴并伴有强降雨	风向不定，风速 4M/S；天气现象是强雷暴并伴有降雨	风速不定，4M/S；天气现象是雷暴并伴有强降雨	风向不定，风速大约 4M/S；天气现象是雷暴并伴有强降雨
5382	报文“METAR ZBLA 140700Z 29004MPS CAVOK 15/M04 Q1011 NOSIG =”中“15/M04”的意思是	气温15摄氏度；露点温度零下4摄氏度	最高气温15摄氏度；最低温度零下4摄氏度	气温15摄氏度；湿度零下4摄氏度	气温15摄氏度；露点温度4摄氏度
5383	报文’METAR ZBLA 140700Z 29004MPS CAVOK 15/M04 Q1011 NOSIG =’中’CAVOK’的意思是（）	能见度大于等于10千米，1500米以下或者最高的最低山区高度（两者取最大）以下无云，且无天空没有积雨	能见度大于等于10千米	能见度大于10千米，1500米以下有云，但无降水	能见度大于8千米，1500米以下有云，但无降水
5384	报文METAR ZGBH 170200Z VRB04MPS 1500 +TSRA BKN007 SCT026CB BKN033 26/25 Q1003 NOSIG= 中，VRB04MPS和+TSRA的含义是：（）	风向不定，风速4M/S；天气现象是强雷暴并伴有降雨	风速不定，大约4M/S；天气现象是雷暴并伴有强降雨	风向不定，风速4M/S；天气现象是雷暴并伴有强降雨	风向不定，风速4M/S；天气现象是强降雨

5385	报文 TAF ZLXY 271050Z 271221 09002MPS 2500 BR NSC BECMG 1517 1000 BR= 中，BECMG 1517 1000 BR 的含义是（）	在 1500UTC 至 1700UTC 时段内，预计主导能见度由 2500 米渐变为 1000 米，1700UTC 至 2100UTC 时段内，预计主导能见度为 1000 米。	在 1500UTC 至 1700UTC 时段内，预计短时主导能见度 1000 米	在 1500UTC 至 1700UTC 时段内，预计主导能见度 1000 米。	在 1500UTC 至 1700UTC 时段内，预计主导能见度由 2500 米渐变为 1000 米， 1700UTC 至 2100UTC 时段内，预计主导能见度为 2500 米。
5386	FPL报文中填写 RCP 能力 P1/P2的前提是（）	为 CPDLC 填写 J2 到 J7 字符	卫星话音通信填写 M1 到 M3 字符	报文中第10项填写 D1	为 CPDLC 填写 J2 到 J7 字符，且为卫星话音通信填写 M1 到 M3 字符
5387	飞机的ACR小于机场的PCR时，仅从道面强度方面看，飞机是否（ ）在此机场起降	可以	不可以	在一定条件下可以	不影响
5388	AC-91-FS-2018-05-R1《实施要求授权的所需导航性能（RNP AR）飞行程序的适航和运行批准指南》的附录2是	航空器资格	导航数据验证大纲	训练	RNP AR监控大纲
5389	RNP APCH运行的主要导航源是（ ）	GNSS	DME/DME	VOR/DME	IRS
5390	RNAV运行使用下列导航源（顺序不分先后）自动确定飞机水平位置( )。 A.VOR/DME B.DME/DME C.GPS	AB	AC	BC	ABC
5391	RNP 1运行的导航源可以是( )。	DME/DME	DME/DME/IRU	GPS/GNSS	以上全部
5392	RNAV1运行的导航源可以是( )。 A.DME/DME B.DME/DME/IRU C.GPS/GNSS	AB	AC	BC	ABC
5393	RNP AR运行的导航源可以是( )。	DME/DME	DME/DME/IRU	GPS/GNSS	以上全部
5394	RNAV2运行的导航源可以是( )。 A.DME/DME B.DME/DME/IRU C.GPS/GNSS	AB	AC	BC	ABC
5395	RNAV5运行的导航源可以是( )。 A.DME/DME或VOR/DME B.INS或IRS C.GPS/GNSS	AB	AC	BC	ABC
5396	RSP是（）	所需性能通讯	所需监视性能	所需性能监视	以上都不对
5397	报文“TAF ZBAA 012230Z 020024 20004MPS 2000 BR BKN030 TX09/06Z TNM02/21Z=”中“TNM02/21Z”的意思是（）	最低温度2摄氏度，预计出现在21UTC	最高露点温度2摄氏度，预计出现在21UTC	最低温度2摄氏度，预计出现在21UTC	最低温度零下2摄氏度，预计出现在21UTC
5398	FPL报编组18其他情报项中，关于字母“STS/NONRVSM”使用说法正确的是（ ）	不具备缩小垂直间隔能力的飞行准备在缩小垂直间隔空域运行	不具备缩小垂直间隔能力的飞行准备退出缩小垂直间隔空域运行	具备缩小垂直间隔能力的飞行不准备在缩小垂直间隔空域运行	具备缩小垂直间隔能力的飞行准备在缩小垂直间隔空域运行
5399	RSP的可用性是指（）。	能够完成监视数据传输(不被中断)的	能够提供监视数据的概率	能够无差错完成监视数据传输的概率	以上都不对
5400	支持有限距离导航设施之间 ATS 航路和空域飞行，一般用于陆上空域飞行也可以应用于某些终端程序的RNP类型是（ ）	RNP4	RNP5	RNP1	RNP10
5401	RSP180当中，180代表的含义是（）。	180秒	180米	180海里	180千米
5402	满足使用气压输入或 SBAS 的 RNAV/VNAV 进近的 RNP 类型是（ ）。	0.3/125	0.01/15	0.02/40	0.03/50
5403	对于缩写ABAS解释正确的是（）。	地基增强系统	星基增强系统	机载增强系统	自动相关监视
5404	对于缩写ADS-B解释正确的是（）。	合约式自动相关监视	自动监视系统	广播式自动相关监视	分布式监视系统
5405	对于缩写GBAS解释正确的是（）。	地基增强系统	机载增强系统	卫星增强系统	全球卫星定位系统
5406	对于缩写SBAS解释正确的是（）。	地基增强系统	星基增强系统	空基增强系统	自动相关监视
5407	全球主流的ADS-B运行是基于（）	ADS-B OUT	ADS-B IN	ADS-R	TIS-B
5408	全球主流的ADS-B运行是基于（）	1090ES数据链	UAT数据链	VDL mode 4数据链	以上都不对
5409	属于EFB B类软件的是( )	航空信息手册（AIM）	航空资料汇编（AIP）	最低设备清单（MEL）	航空公司政策和程序手册（PPM）
5410	属于EFB A类软件的是( )	公司标准操作程序（SOP）	公司运行类手册	最低设备清单（MEL）	航空资料汇编（AIP）
5411	支持 RNP 运行的主要导航源是	GNSS	DME/DME	DME/DME/IRU	VOR/DME
5412	《中国民航安全管理失信行为管理办法MD-AS-2018-01》中的严重失信行为不包括（）。	违反民航相关法律造成严重后果	不安全事件信息报送主观恶意隐瞒、漏报和迟报信息	对发生违章原因事故负有责任的	安全隐患整改未有效落实或超期

5413	《中国民航安全管理失信行为管理办法MD-AS-2018-02》中的严重失信行为不包括以下（）。	被局方行政处罚	无正当理由拒绝配合调查/阻碍或干扰调查，作伪证、指使他人作伪证	不配合局方监管、不落实局方依法下发的行政措施情节严重者	无正当理由对局方关注的重大隐患久拖不决、拒不整改或一再超期
5414	ILS 下滑道不工作时，确定的最低下降高度不得低于（）m。	60	75	90	120
5415	TDZL是（）	两排沿跑道中心线对称的接地地带灯	延伸穿过接地区每隔50ft安装的中心灯	从跑道入口穿过接地区，从75ft延伸的白色和绿色选其一中心线灯	延伸穿过接地区每隔25ft安装的中心灯
5416	在飞机装载过程中，以下关系正确的是（）： LW：着陆重量， TOW：起飞重量， MTOW:最大起飞重量， ZFW：无燃油重量， MZFW:最大无燃油重量， DOW：干使用重量	LW=TOW-航程用油	MTOW=ZFW+最大燃油重量	MZFW=业载+DOW	TOW=ZFW+最大燃油重量
5417	风险管理就是（ ）	以不出事为原则	将风险控制在可控水平或其以下	管理容易犯错的人	将风险控制在可接受水平或其以下
5418	关于安全，说法正确的是（）	安全是一种风险可控的可接受状态	安全是确保不发生任何差错	安全是确保不发生任何事故	安全是确保不发生证候事件
5419	关于安全管理中的惩罚措施，说法正确的是（ ）	惩罚可有效避免人员出现差错	当有人故意违反“规则”时，惩罚也许是有作用的。可以认为，这种制裁对违规者(或类似情况中的其他人)可能具有威慑力。	不论哪种差错，当出现后果时，都要惩罚当事人	以上都对
5420	关于新版《安全生产法》，说法不正确的是（）	强调建立健全安全生产责任制	2021年9月1日施行	将“三管三必须”写入法律	强调建立健全全员安全生产责任制
5421	关于差错管理，说法正确的是（ ）	差错管理措施大部分与一线人员有关	差错管理是管理者的事，一线人员无需关心	差错管理主要是一种行政管理手段	以上都对
5422	关于差错管理，说法正确的是（ ）	差错管理是指在差错造成不良后果之前改正它的过程。	差错管理的首要前提是承认差错是人人都会犯的，是不可避免的。	差错管理的目标就是要隔离差错与其不利后果。	以上都对
5423	关于差错管理，说法正确的是（ ）	“差错管理”代表着航空安全观念的根本一个转变，从“优秀的签派员不犯错误”到“优秀的签派员也会犯错误，但可以及时发现错误，改正错	优秀的签派员不犯错误	作为一名合格的飞行签派员，差错是不能容忍的	以上都对
5424	航空器驾驶员已得到空中交通管制许可时，不得偏离该许可，除非（ ）。	在紧急情况下或为了对机载防撞系统的警告作出反应	临时改变飞行计划	进行程序转弯	得到公司运行控制部门的许可
5425	利用VOR进行定位，要求至少同时接收到（）个VOR的信号。	1	2	3	4
5426	起飞许可中通常包括： 风向、风速、（ ）。	能见度、云高以及高度表拨正值	能见度、云高以及爬行梯度	能见度、爬行梯度以及高度表拨正值	爬升梯度、云高、高度表拨正值
5427	签派员资源管理的核心是人的管理，包括（）	制度管理	业务管理	个性管理	以上都是
5428	如果跑道边灯不工作，所有各类运行只允许在（）时段进行	白天	夜间	全天均可	不允许运行
5429	根据AC-97-FS-2011-01民用航空机场运行最低标准制定与实施准则要求，如果跑道边灯不工作，所有各类运行只允许在（）时段进	昼间	夜间	全天均可	不允许运行
5430	要执行接收机自主完好性监视（RAIM），至少需要（）卫星。	4颗	3颗	5颗	6颗
5431	以下不属于航空器安全类突发事件的是:（）	航空器失事	航空器遭劫持	台风正面登陆本场	航空器冲出跑道
5432	以下事件不属于非紧急事件的是（）	航空器未按规定进行除 / 防冰起飞。	航空器遭鸟击（含蝙蝠）留下血迹、羽毛、皮肤、肌肉或肢体等残留物且	飞行中航空器增压异常需改变高度；运行阶段人为原因导致氧气面罩脱落。	ILS中，未截获航道下降高度

5433	以下事件不属于非紧急事件的是（）	带系留启动发动机	机载应急定位发射机（ＥＬＴ）非正常触发	车辆、设施设备或人员错误出现在机场活动区，影响航空器安全运行（不含跑道侵入）	航空器非正常位移
5434	以下事件属于紧急事件的是（）	偏离指定航线（迹）或航路中心线超过 １５ｋｍ 或偏离指定高度 ６０ｍ 以上；偏离指定进离场航线 ５ｋｍ 或 ２ 倍 ＲＮＰ 值以上、飞错进离场航线或未正	飞偏或飞错进离场航线或未正确执行复飞程序并造成其他航空器避让（例如：调整速度、调整高度、调整航向、调整航路）。	需要宣布“最低油量”，或超出燃油不平衡限制。	低于安全高度或触发地形警告（地形提示警告、过早下降警告、障碍物警告）。
5435	以下事件属于紧急事件的是（）	区域范围内陆空通信双向联系中断 20min （含）以上；飞行中进近或塔台范围内陆空通信双向联系中断 3min （含）以上（通航使用机载设备以外的方式建立可靠通信联系的情	区域范围内陆空通信双向联系中断 5min （含）以上；飞行中进近或塔台范围内陆空通信双向联系中断 2min （含）以上；设置应答机编码7600。	未按程序监听121.5MHZ频率	违反通信纪律，在工作频道上谈论与飞行无关的事项，干扰了正常的通信秩序
5436	以下说法错误的是（）	发送者需要确认信息被完整发送，无需接收反馈	接受者将这些符号译为具有特定含义的信息；接受者理解信息的内容；	沟通噪音是影响沟通的一切消极、负面因素	发送者需要将收集的信息译成接受者能够理解的一系列符号；将上述符号传递给接受者
5437	根CCAR121-R8，选择具备基于 GNSS导航源的类精密进近程序的机场作为备降机场计算备降机场天气标准时,以下说法错误的是（）：	在确定进近导航设施构型时，基于同一GNSS星座的仪表进近程序通常可以当作多套进近导航设施；	在签派或放行时，不得在目的地机场和备降机场同时计划使用类精密进近程序；	对使用基于 GNSS导航源的类精密进近的机场,应当检查航行资料或航行通告并进行飞行前接收机自主完好性(RAIM)	在目的地机场有传统进近程序可用；
5438	关于飞行计划与机载导航数据库中航段磁航向不一致，以下说法错误的是（）	FMC和飞行计划中显示的磁差不一致通常是不可接受的。	FMC和飞行计划中显示的磁差不一致，多是因为数据源和更新周期不同所导致。	根据局方咨询通告，一般认为3度以下差异可能源于设备数据的不同，在运行上是可以接受的。	如果飞行计划航路磁航向与FMC航路磁航向差异超过3°，签派员应反馈或建议机组联系情报部门并核实数据
5439	关于HUD标准Ⅱ类，以下说法错误的是（）	需在Ⅱ类进近图下方做特别标注才可使用	机场必须有可用的二类程序	使用机场已公布的Ⅱ类运行最低标准	地面按照标准II类运行要求保障，无额外要求
5440	关于HUD签派放行，以下说法错误的是（）	计划实施HUD低能见度起飞前，应检查机载导航数据库是否已加入相应程序	应确保机长和副驾驶均具备与计划实施的HUD运行类别相对应的资质	如飞机有故障保留，应检查MEL是否可以继续实施HUD运行	计划实施HUD特殊Ⅱ类或HUD低能见度起飞前，应与机场或管制单位核实机场是否启动低能见度运行程序