

<<民航配载与平衡>>

图书基本信息

书名：<<民航配载与平衡>>

13位ISBN编号：9787302235729

10位ISBN编号：7302235724

出版时间：2011-5

出版时间：清华大学

作者：林彦//郝勇//林苗

页数：245

字数：320000

版权说明：本站所提供下载的PDF图书仅提供预览和简介，请支持正版图书。

更多资源请访问：<http://www.tushu007.com>

## <<民航配载与平衡>>

### 内容概要

《民航配载与平衡》共分为十章，讲述了飞机发展史、飞机的基本组成及其功能、飞行原理与飞行性能、飞机的最大业务载重量、实际业务载重量配算、货运装载、飞机的重心与平衡、载重平衡图、业务电报、配载与平衡离港操作。

《民航配载与平衡》的编写力求结构合理，理论性和实用性并重，每个章节都辅以运输生产中的实际案例，使学生不仅能学习到相应的民航配载与平衡的操作技能，而且能掌握相应的工作原理，学习到更广泛的民航知识。

《民航配载与平衡》既可作为民航运输、民航管理等相关专业的教材，亦可作为民航企业的培训教材。

## <<民航配载与平衡>>

### 书籍目录

#### 第1章飞机发展史

- 1.1 飞行器概述
- 1.2 飞机的发展历程
- 1.3 民航飞机机型介绍
- 1.4 超音速飞机
- 本章小结

#### 第2章飞机的基本组成及其功能

- 2.1 飞机机体结构
- 2.2 机载系统
- 2.3 机载设备
- 本章小结

#### 第3章飞行原理与飞行性能

- 3.1 飞机的飞行环境
- 3.2 飞行中的升力和阻力
- 3.3 飞行性能
- 本章小结

#### 第4章飞机的最大业务载重量

- 4.1 飞机的最大起飞重量
- 4.2 飞机的最大着陆重量
- 4.3 飞机的最大无油重量
- 4.4 飞机的基本重量
- 4.5 飞机的燃油重量
- 4.6 飞机的最大业务载重量计算
- 4.7 飞机的实际业务载重量
- 本章小结

#### 第5章实际业务载重量配算

- 5.1 航班配载流程
- 5.2 单航段航班配载
- 5.3 多航段航班业载分配
- 5.4 多航段航班配载
- 5.5 航班超载的处理
- 本章小结

#### 第6章货运装载

- 6.1 货舱
- 6.2 货运装载规定
- 6.3 集装货物装载
- 6.4 特种货物装载
- 6.5 装机通知单
- 本章小结

#### 第7章飞机的重心与平衡

- 7.1 飞机的重心和机体轴
- 7.2 飞机的平衡
- 7.3 飞机的稳定性
- 7.4 飞机的操纵性
- 7.5 飞机重心位置求算

## <<民航配载与平衡>>

7.6 装载移动 / 增减后的重心位置

本章小结

第8章 载重平衡图

8.1 航班平衡操作程序

8.2 折线型载重平衡图介绍

8.3 折线型载重平衡图绘制

8.4 指数型载重平衡图介绍

8.5 指数型载重平衡图绘制

本章小结

第9章 业务电报

9.1 电报的组成和规定

9.2 常用业务电报拍发

本章小结

第10章 配载与平衡离港操作

10.1 计算机离港系统介绍

10.2 配载与平衡离港指令

10.3 配载与平衡离港实例

本章小结

参考文献

附录

附录1 b737-700型飞机装载通知单

附录2 b747-400型飞机装载通知单

附录3 b767型飞机装载通知单

附录4 a320装载通知单

附录5 a340-642型飞机装载通知单

附录6 canadair jet 100 / 200飞机装载通知单

附录7 b737-700载重平衡图

附录8 b737-800载重平衡图

附录9 b737-300f载重平衡图

附录10 b747-4j6载重平衡图

附录11 b767-300载重平衡图

附录12 a321-211载重平衡图

附录13 a340-642载重平衡图

附录14 canadair b3075载重平衡图

## &lt;&lt;民航配载与平衡&gt;&gt;

## 章节摘录

版权页：插图：主操纵系统改变飞机的飞行姿态可通过驾驶员控制操纵机构实现。

操纵机构是驾驶员手脚直接操纵的部分，可以分为手操纵机构和脚操纵机构。

手操纵机构主要有驾驶盘式和驾驶杆式两种形式，大中型民航客机大多采用驾驶盘式手操纵机构。

转动驾驶盘可控制副翼的偏转，前推或后拉驾驶盘可控制升降舵的偏转。

脚操纵机构用于控制方向舵。

驾驶员的操纵信号可通过传动机构传递到液压助力器的输入端，将信号放大，然后用于作动各舵面。

通过操纵副翼、升降舵及方向舵的偏转，可以控制飞机在空中改变姿态。

2.2.3 飞机液压传动系统飞机大型化以后，一对副翼的重量就可达1吨以上，驾驶员操纵控制各操纵面仅凭体力去扳动驾驶杆、踏踩脚踏、拉动钢索使副翼或方向舵转动，那是绝对办不到的了。

此时飞机上就出现了传动机构。

飞机上的绝大部分传动机构采用的是液压传动系统。

液压传动系统由泵、管道、作动器、储液箱和阀门等组成。

储液箱中存放着专用液体（目前多用矿物油），泵给液体加压，然后输送到管道系统中。

管道上设有各种阀门，通向飞机上各种需要液压的部件。

阀门控制管道中液体的流速、压力、流动方向。

管路的一端是发出力量的作动器。

作动器有两类：一类是作动筒，它是一个液压缸，缸中有活塞和推杆，液体在缸内推动活塞，活塞与推杆一起向前运动，把变大的力量传出去；另一类是液压马达，它利用增压后的液体去冲击涡轮转动，输出的是旋转的轴动力。

2.2.4 飞机电气系统飞机电气系统由供电系统和用电设备组成。

其中，供电系统的作用是向机上所有用电设备提供电能，通常又可把供电系统分为发电系统和配电系统两大部分；用电设备则利用电能工作，以达到操纵舵面、照明、加温、通信等特定的目的。

## <<民航配载与平衡>>

### 编辑推荐

《民航配载与平衡》为飞行技术专业建设系列教材之一。

<<民航配载与平衡>>

版权说明

本站所提供下载的PDF图书仅提供预览和简介，请支持正版图书。

更多资源请访问:<http://www.tushu007.com>