

甘肃省普通高校专升本（装备二类）无人机概论：选择题（三）

选择题

1. [单选]

翼型的最大厚度与弦长的比值称为（ ）。

- (A) 相对弯度 (B) 相对厚度
(C) 最大弯度



2. [单选]

翼型的最大弯度与弦长的比值称为（ ）。

- (A) 相对弯度 (B) 相对厚度
(C) 最大厚度



3. [单选]

影响翼型性能的最主要的参数是（ ）。

- (A) 前缘和后缘 (B) 翼型的厚度和弯度
(C) 弯度和前缘



4. [单选]

具有后掠角的飞机有侧滑角时，会产生（ ）。

- (A) 滚转力矩 (B) 俯仰力矩
(C) 不产生任何力矩



5. [单选]

具有上反角的飞机有侧滑角时，会产生（ ）。

- (A) 偏航力矩 (B) 俯仰力矩
(C) 不产生任何力矩



6. [单选]

机翼空气动力受力最大的是（ ）。

- (A) 机翼上外表压力 (B) 机翼下外表压力
(C) 机翼上外表负压



7. [单选]

当迎角到达临界迎角时（ ）。

- (A) 升力突然大大增加，而阻力迅速减小 (B) 升力突然大大降低，而阻力迅速增加
(C) 升力和阻力同时大大增加



8. [单选]

对于非对称翼型的零升迎角是（ ）。

- (A) 一个小的正迎角 (B) 一个小的负迎角
(C) 失速迎角



9. [单选]

飞机飞行中，机翼升力等于零时的迎角称为（ ）。

- (A) 零升迎角 (B) 失速迎角
(C) 零迎角



10. [单选]

“失速”指的是()。

- (A) 飞机失去速度 (B) 飞机速度太快
(C) 飞机以大于临界迎角飞行



11. [单选]

飞机上的总空气动力的作用线与飞机纵轴的交点称为()。

- (A) 全机重心 (B) 全机的压力中心
(C) 机体坐标的原点



12. [单选]

飞机升力的大小与空气密度的关系是()。

- (A) 空气密度成正比 (B) 空气密度无关
(C) 空气密度成反比



13. [单选]

飞机升力的大小与空速的关系是()。

- (A) 与空速成正比 (B) 与空速无关
(C) 与空速的平方成正比



14. [单选]

机翼升力系数与哪些因素有关()。

- (A) 仅与翼剖面形状有关 (B) 与翼剖面形状和攻角有关
(C) 仅与攻角有关



15. [单选]

飞机在飞行时,升力方向是()。

- (A) 与相对气流速度垂直 (B) 与地面垂直
(C) 与翼弦垂直



16. [单选]

飞机在平飞时,载重量越大其失速速度()。

- (A) 越大 (B) 角愈大
(C) 与重量无关



17. [单选]

机翼的弦线与相对气流速度之间的夹角称为()。

- (A) 机翼的安装角 (B) 机翼的上反角
(C) 迎角



18. [单选]

当飞机减小速度水平飞行时()。

- (A) 增大迎角以提高升力 (B) 减小迎角以减小阻力
(C) 保持迎角不变以防止失速



19. [单选]

机翼的压力中心()。

- (A) 迎角改变时升力增量作用线与翼弦的交点 (B) 翼弦与机翼空气动力作用线的交点
(C) 翼弦与最大厚度线的交点



20. [单选]

为了飞行平安,飞机飞行时的升力系数和迎角一般为()。



(A) 最大升力系数和临界迎角最大

(B) 最大升力系数和小于临界迎角的迎角限定值

(C) 小于最大升力系数和临界迎角的两个限定值

21. [单选]

增大翼型最大升力系数的两个因数是()。

(A) 厚度和机翼面积

(B) 弯度和翼展

(C) 厚度和弯度



22. [单选]

对一般翼型来说,以下说法中,哪个是正确的()。

(A) 当迎角为零时,升力不为零

(B) 当翼剖面有一个正迎角时,上翼面处的流线比下翼面处的流线疏。

(C) 当翼剖面有一个正迎角时,上翼面处的流速小于下翼面处的流速。



23. [单选]

不属于影响机翼升力系数的因素是()。

(A) 翼剖面形状

(B) 迎角

(C) 空气密度



24. [单选]

飞机上不同部件的连接处装有整流包皮,它的主要作用是()。

(A) 减小摩擦阻力

(B) 减小干扰阻力

(C) 减小诱导阻力



25. [单选]

飞机上产生的摩擦阻力与什么因素有关()。

(A) 与大气可压缩性有关

(B) 与大气的粘性、飞机外表状况以及周围气流接触的飞机外表面积有关

(C) 仅与大气的温度有关



26. [单选]

飞机上产生的摩擦阻力与大气的哪种物理性质有关()。

(A) 可压缩性

(B) 粘性

(C) 温度



27. [单选]

没有保护好飞机外表的光洁度,将增加飞机的哪种阻力()。

(A) 压差阻力

(B) 摩擦阻力

(C) 干扰阻力



28. [单选]

减小飞机外型的迎风面积,目的是为了减小飞机的()。

(A) 摩擦阻力

(B) 压差阻力

(C) 诱导阻力



29. [单选]

增大飞机机翼的展弦比,目的是减小飞机的()。

(A) 摩擦阻力

(B) 压差阻力

(C) 诱导阻力



30. [单选]

合理布局飞机构造的位置，是为了减小（ ）。

- (A) 摩擦阻力
- (B) 压差阻力
- (C) 干扰阻力



31. [单选]

以下哪项对飞机阻力大小影响不大（ ）。

- (A) 飞行速度、空气密度、机翼面积
- (B) 飞机的翼型和平面形状
- (C) 飞机的安装角和上反角



32. [单选]

以下哪项与飞机诱导阻力大小无关（ ）。

- (A) 机翼的平面形状
- (B) 机翼的翼型
- (C) 机翼的根尖比



33. [单选]

减小干扰阻力的主要措施是（ ）。

- (A) 把机翼外表做的很光滑
- (B) 部件连接处采取整流措施
- (C) 把暴露的部件做成流线型



34. [单选]

以下关于压差阻力哪种说法是正确的（ ）。

- (A) 物体的最大迎风面积越大，压差阻力越小
- (B) 物体形状越接近流线型，压差阻力越大
- (C) 物体的最大迎风面积越大，压差阻力越大



35. [单选]

以下关于诱导阻力的哪种说法是正确的（ ）。

- (A) 增大机翼的展弦比可以减小诱导阻力
- (B) 把暴露在气流中的所有部件和零件都做成流线型，可以减小诱导阻力
- (C) 在飞机各部件之间加装整流包皮，可以减小诱导阻力



36. [单选]

以下关于阻力的哪种说法是正确的（ ）。

- (A) 干扰阻力是由于气流的下洗而引起的
- (B) 在飞机各部件之间加装整流包皮可以减小诱导阻力
- (C) 干扰阻力是飞机各部件之间由于气流相互干扰而产生的一种额外阻力



37. [单选]

以下哪种说法是正确的（ ）。

- (A) 物体的最大迎风面积越大，压差阻力越小
- (B) 物体形状越接近流线型，压差阻力越大
- (C) 物体的最大迎风面积越大，压差阻力越大



38. [单选]

有些飞机的翼尖部位安装了翼梢小翼，它的功用是（ ）。

- (A) 减小摩擦阻力
- (B) 减小压差阻力
- (C) 减小诱导阻力



39. [单选]

飞机升阻比值的大小主要随以下哪项因素变化：（ ）。

- (A) 飞行速度
- (B) 飞行迎角
- (C) 机翼面积



40. [单选]

以下正确的选项是()。

- (A) 飞机的升阻比越大,飞机的空气动力特性越差 (B) 飞机的升阻比越小,飞机的空气动力特性越好
(C) 飞机的升阻比越大,飞机的空气动力特性越好



41. [单选]

减少飞机摩擦阻力的措施是()。

- (A) 保持飞机外表光洁度 (B) 减小迎风面积
(C) 增大后掠角



42. [单选]

随着飞行速度的提高,以下关于阻力的哪种说法是正确的()。

- (A) 诱导阻力增大,废阻力增大 (B) 诱导阻力减小,废阻力减小
(C) 诱导阻力减小,废阻力增大



43. [单选]

外表脏污的机翼与外表光洁的机翼相比()。

- (A) 最大升力系数下降,阻力系数增大 (B) 一样升力系数时其迎角减小
(C) 同迎角下升力系数一样,阻力系数加大



44. [单选]

飞机的升阻比越大,飞机的空气动力特性()。

- (A) 越差 (B) 越好
(C) 不变



45. [单选]

飞机的升阻比与飞行速度的关系是()。

- (A) 飞行速度越大,升阻比越大 (B) 飞行速度越大,升阻比越小
(C) 飞行速度与升阻比无关



46. [单选]

飞机的升阻比与飞行迎角的关系是()。

- (A) 飞行迎角越大,升阻比越大 (B) 飞行迎角越大,升阻比越小
(C) 飞行迎角与升阻比无关



47. [单选]

飞机的升阻比与机翼面积的关系是()。

- (A) 机翼面积越大,升阻比越大 (B) 机翼面积越大,升阻比越小
(C) 机翼面积与升阻比无关



48. [单选]

关于升阻比以下哪个说法正确()。

- (A) 在最大升力系数时阻力一定最小 (B) 最大升阻比时,一定是到达临界攻角
(C) 升阻比随迎角的改变而改变



49. [单选]

在一样飞行速度和迎角情况下,翼面不清洁或前缘结冰的机翼升力()。

- (A) 大于根本翼型升力 (B) 等于根本翼型升力
(C) 小于根本翼型升力



50. [单选]

飞机前缘结冰对飞行的主要影响()。



- (A) 增大了飞机重量，便起飞困难
- (C) 一样迎角，升力系数下降

(B) 增大了临界攻角，使飞机易失速

51. [单选]

以下关于升阻比的哪种说法是不正确的()。

- (A) 升力系数到达最大时，升阻比也到达最大
- (C) 升阻比成线性增加

(B) 升力和阻力之比升阻比到达最大之前，随迎角增加



52. [单选]

从原点作极曲线的切线，切点所对应的迎角值是()。

- (A) 最大迎角
- (C) 最小迎角

(B) 有利迎角



53. [单选]

飞行中操作扰流板伸出()。

- (A) 增加机翼上翼面的面积以提高升力
- (C) 增加飞机抬头力矩，辅助飞机爬升

(B) 阻挡气流的流动，增大阻力



54. [单选]

前缘缝翼的主要作用是()。

- (A) 放出前缘缝翼，可增大飞机的临界迎角
- (C) 减小阻力

(B) 增大机翼升力



55. [单选]

翻开后缘襟翼既能增大机翼切面的弯曲度，又能增加机翼的面积，继而提高飞机的升力系数，这种襟翼被叫做()。

- (A) 分裂式襟翼
- (C) 后退式襟翼

(B) 简单式襟翼



56. [单选]

属于减升装置的辅助操纵面是()。

- (A) 扰流板
- (C) 前缘缝翼

(B) 副翼



57. [单选]

属于增升装置的辅助操纵面是()。

- (A) 扰流板
- (C) 前缘襟翼

(B) 副翼



58. [单选]

飞机着陆时使用后缘襟翼的作用是()。

- (A) 提高飞机的操纵灵敏性
- (C) 增加飞机的升力

(B) 增加飞机的稳定性



59. [单选]

当后缘襟翼放下时，下述哪项说确()。

- (A) 只增大升力
- (C) 既增大升力又增大阻力

(B) 只增大阻力



60. [单选]

飞机起飞时后缘襟翼放下的角度小于着陆时放下的角度，是因为()。



- (A) 后缘襟翼放下角度比较小时，机翼的升力系数增加，阻力系数不增加
- (B) 后缘襟翼放下角度比较大时，机翼的阻力系数增加，升力系数不增加
- (C) 后缘襟翼放下角度比较小时，机翼的升力系数增加的效果大于阻力系数增加的效果

61. [单选]

根据机翼升力和阻力计算公式可以得出，通过增大机翼面积来增大升力的同时()。

- (A) 阻力不变
- (B) 阻力减小
- (C) 阻力也随着增大



62. [单选]

利用增大机翼弯度来提高机翼的升力系数，会导致()。

- (A) 机翼上外表最低压力点前移，减小临界迎角
- (B) 机翼上外表最低压力点后移，减小临界迎角
- (C) 机翼上外表最低压力点前移，加大临界迎角



63. [单选]

使用机翼后缘襟翼提高升力系数的同时，临界迎角减小的主要原因是()。

- (A) 放下后缘襟翼时，增大了机翼的弯度
- (B) 放下后缘襟翼时，增大了机翼的面积
- (C) 放下后缘襟翼时，在上下翼面之间形成了缝隙



64. [单选]

增大机翼弯度可以增大机翼升力的原理是()。

- (A) 使附面层保持层流状态
- (B) 加快机翼前缘上外表气流的流速
- (C) 加快机翼后缘气流的流速



65. [单选]

使用扰流板操纵飞机向左盘旋时，下述哪项说确()。

- (A) 左机翼飞行扰流板向上翻开，右机翼飞行扰流板向上翻开
- (B) 左机翼飞行扰流板向上翻开，右机翼飞行扰流板不动
- (C) 左机翼飞行扰流板不动，右机翼飞行扰流板向上翻开



66. [单选]

前缘缝翼的功用有()。

- (A) 增大机翼的安装角
- (B) 增加飞机的稳定性
- (C) 增大最大升力系数



67. [单选]

以下关于扰流板的表达哪项说法错误()。

- (A) 扰流板可作为减速板缩短飞机滑跑距离
- (B) 可辅助副翼实现飞机横向操纵
- (C) 可代替副翼实现飞机横向操纵



68. [单选]

亚音速气流经过收缩管道后()。

- (A) 速度增加，压强增大
- (B) 速度降低，压强下降
- (C) 速度增加，压强下降



69. [单选]

超音速气流经过收缩管道后()。

- (A) 速度增加，压强增大
- (B) 速度增加，压强下降
- (C) 速度降低，压强增大。



70. [单选]

飞机飞行中，空气表现出来的可压缩程度（ ）。

- (A) 只取决于飞机的飞行速度（空速） (B) 只取决于飞机飞行当地的音速
(C) 和飞机飞行的速度（空速）以及当地的音速有关



71. [单选]

飞机在对流层中匀速爬升时，随着飞行高度的增加，飞机飞行马赫数（ ）。

- (A) 保持不变 (B) 逐渐增加
(C) 逐渐减小



72. [单选]

关于飞机失速以下说法哪些是正确的（ ）。

- (A) 飞机失速是通过加大发动机动力就可以抑制的飞行障碍
(B) 亚音速飞行只会出现大迎角失速
(C) 在大迎角或高速飞行状态下都可能出现飞机失速现象。



73. [单选]

飞机在飞行中出现的失速现象的原因是（ ）。

- (A) 翼梢出现较强的旋涡，产生很大的诱导阻力
(B) 由于迎角到达临界迎角，造成机翼上外表附面层大局部脱离
(C) 由于机翼外表粗糙，使附面层由层流变为紊流。



74. [单选]

飞机焦点的位置（ ）。

- (A) 随仰角变化而改变 (B) 不随仰角变化而改变
(C) 随滚转角变化而改变



75. [单选]

飞机在空中飞行时，如果飞机处于平衡状态，那么（ ）。

- (A) 作用在飞机上的所有外力平衡，所有外力矩也平衡 (B) 作用在飞机上的所有外力不平衡，所有外力矩平衡
(C) 作用在飞机上的所有外力平衡，所有外力矩不平衡。



76. [单选]

飞机重心位置的表示方法是（ ）。

- (A) 用重心到平均气动力弦前缘的距离和平均气动力弦长之比的百分数来表示
(B) 用重心到平均几何弦后缘的距离和平均几何弦长之比的百分数来表示
(C) 用重心到机体基准面的距离和平均气动力弦长之比的百分数来表示



77. [单选]

飞机做等速直线水平飞行时，作用在飞机上的外载荷应满足（ ）。

- (A) 升力等于重力，推力等于阻力 (B) 升力等于重力，抬头力矩等于低头力矩
(C) 升力等于重力，推力等于阻力，抬头力矩等于低头力矩。



78. [单选]

以下哪项不是飞机飞行时所受的外载荷（ ）。

- (A) 重力 (B) 气动力
(C) 惯性力



79. [单选]

研究飞机运动时选用的机体坐标，其（ ）。



- (A) 以飞机重心为原点，纵轴和横轴确定的平面为对称面
- (B) 以全机焦点为原点，纵轴和立轴确定的平面为对称面
- (C) 以飞机重心为原点，纵轴和立轴确定的平面为对称面

80. [单选]

对于进展定常飞行的飞机来说()。

- (A) 升力一定等于重力
- (B) 作用在飞机上的外载荷必定是平衡力系
- (C) 发动机推力一定等于阻力



81. [单选]

在飞机进展俯冲拉起过程中，飞机的升力()。

- (A) 为飞机的曲线运动提供向心力
- (B) 等于飞机的重量
- (C) 大于飞机的重量并一直保持不变



82. [单选]

在平衡外载荷的作用下，飞机飞行的轨迹()。

- (A) 一定是直线的
- (B) 一定是水平直线的
- (C) 是直线的或是水平曲线的



83. [单选]

在飞机进展俯冲拉起飞行，那么()。

- (A) 速度不发生变化
- (B) 是在平衡外载荷作用下进展的飞行
- (C) 飞行速度方向的变化是由于存在着向心力



84. [单选]

飞机的爬升角是指()。

- (A) 飞机上升轨迹与水平线之间的夹角
- (B) 飞机立轴与水平线之间的夹角
- (C) 飞机横轴与水平线之间的夹角



85. [单选]

飞机着陆的过程是()。

- (A) 减速下滑、拉平接地和减速滑跑三个阶段
- (B) 下滑、拉平、平飘、接地和着陆滑跑五个阶段
- (C) 下滑、拉平、接地、着陆滑跑和刹车五个阶段



86. [单选]

以下表达与飞机的正常盘旋飞行无关的是()。

- (A) 保持飞行高度不变
- (B) 保持飞机作圆周飞行
- (C) 保持飞机等速直线飞行



87. [单选]

飞机平飞要有足够的升力来平衡飞机的重力，产生该升力所需的速度叫做()。

- (A) 飞机平飞所需速度
- (B) 飞机平飞有利速度
- (C) 飞机平飞最大速度



88. [单选]

飞机爬升角的大小取决于()。

- (A) 剩余推力
- (B) 飞机重量
- (C) 剩余推力和飞机重量



89. [单选]

飞机下滑距离()。



- (A) 与下滑高度有关
- (C) 与下滑高度无关

(B) 与下滑角无关

90. [单选]

飞机离地速度越小,那么()。

- (A) 滑跑距离越短,飞机的起飞性能越好
- (C) 滑跑距离越长,飞机的起飞性能越好

(B) 滑跑距离越短,飞机的起飞性能越差



91. [单选]

同架同样重量的飞机()。

- (A) 在高原机场降落比在平原机场降落需要的跑道短
- (C) 在高原机场降落和在平原机场降落需要的跑道一样长

(B) 在高原机场降落比在平原机场降落需要的跑道长



92. [单选]

无人机能获得平飞航时最长的速度是()。

- (A) 飞机平飞所需速度
- (C) 飞机平飞最大速度

(B) 飞机平飞有利速度



93. [单选]

无人机能获得平飞航程最长的速度是()。

- (A) 飞机平飞有利速度
- (C) 飞机平飞远航速度

(B) 飞机平飞最大速度



94. [单选]

飞机平飞航程的长短()。

- (A) 决定于平飞可用燃油量多少
- (C) 决定于发动机小时耗油量的大小

(B) 决定于平飞的高度



95. [单选]

飞机平飞时保持等速飞行的平衡条件是()。

- (A) 升力等于重力,推力等于重力
- (C) 升力等于阻力,推力等于重力

(B) 升力等于重力,推力等于阻力



96. [单选]

飞机在y方向上的“过载”是指()。

- (A) 飞机升力与飞机重力的比值
- (C) 飞机推力与飞机阻力的比值

(B) 飞机升力与飞机阻力的比值



97. [单选]

飞机机翼的焦点指的是()。

- (A) 升力的着力点
- (C) 重力的着力点

(B) 附加升力的着力点



98. [单选]

对于正常布局的飞机,以下表达正确的选项是()。

- (A) 飞机全机的焦点在机翼焦点的前面
- (C) 飞机全机的焦点和机翼焦点始终重合

(B) 飞机全机的焦点在机翼焦点的后面



99. [单选]

飞机爬升时,若要保持等速爬升,以下平衡条件正确的是()。



(A) 升力等于重力，推力等于阻力

(B) 升力大于重力，推力等于阻力

(C) 升力等于重力，推力大于阻力

100. [单选]

飞机在做俯冲飞行时，关于过载的说法正确的是()。

(A) 过载小于1

(B) 过载等于1

(C) 过载大于1

