

无人机理论考试题库

1. 可能需要处置的紧急情况不包括：
A 飞控系统故障
B 上行通讯链路故障
C 控制站显示系统故障
2. 无人机适航证书不可
A 随飞机一起转让
B 存放备查
C 随无人机系统携带
3. 无人机系统无线电资源的使用_____局方无线电管理部门的许可证。
A 需要
B 不需要
C 一般情况下不需要
4. 如果一本《无人机飞行手册》没有注明具体的无人机序号和注册信息，则
A 手册可以作为该机飞行的参考指导
B 手册只能用于一般学习用途
C 手册可以部分作为该机飞行参考指导
5. 活塞发动机在慢车状态下工作时间过长，易带来的主要危害是：
A 电嘴挂油积炭
B 滑油消耗量过大
C 气缸头温度过高
6. 飞行手册中规定着陆不能刹车状态接地，主要是因为
A 可能使刹车装置失效
B 可能导致滑跑时拖胎
C 使机轮起转力矩增大而损坏
7. 如观察到其他飞机的灯光是右红左绿时，应将该机判断为
A 与自己相向飞行；
B 与自己顺向飞行；
C 没有发生相撞的可能，
8. 当给飞机加油时，为预防静电带来的危害应注意
A 检查电瓶和点火电门是否关断
B 油车是否接地
C 将飞机、加油车和加油枪用连接地
9. 飞机地面加油前必须检查飞机搭地线是否接地，主要是
A 使飞机用电设备接地
B 防止放电起火
C 防止加油时遭雷击
10. 可能需要处置的危机情况不包括：_____
A 动力装置故障
B 任务设备故障
C 舵面故障
11. 可能需要执行的应急程序不包括：_____
A 动力装置重启操作
B 备份系统切换操作
C 导航系统重启操作
12. 经验表明无人机每飞行_____小时或者更少就需要某种类型的预防性维护，至少每_____小时进行较小的维护。
A 20, 50
B 25, 40
C 30, 60
13. 无人机注册证书颁发给飞机所有者作为注册证明。应该
A 随时随机携带
B 存放备查
C 作为售出证明

14. 无人机特殊飞行许可颁发前，由局方检察官或局方认证人员或_____进行检查以确定位于预期的飞行是安全的。
- A 局方认证修理站
 - B 经验丰富的无人机飞行员
 - C 经验丰富的有人机飞行员
15. 如果无人机制造商使用编写的细节更加详细的《无人机驾驶员操作手册》作为主要参考_____《无人机飞行手册》。
- A 由局方批准后可以替代
 - B 不可替代
 - C 一般情况下可以替代
16. 无人机制造商编写的随机文档《无人机所有者/信息手册》_____。
- A 需经局方批准
 - B 不需局方批准
 - C 特殊飞行器需局方批准
17. 无人机制造商编写的随机文档《无人机所有者/信息手册》_____。
- A 可以替代《无人机飞行手册》
 - B 一般情况下可以替代《无人机飞行手册》
 - C 不能替代《无人机飞行手册》
18. 无人机飞行前，无人机飞行员
- A 按照随机《无人机飞行手册》指导飞行
 - B 按照积累的经验指导飞行
 - C 重点参考《无人机所有者/信息手册》
19. 无人机飞行手册中规定的过载表明
- A 飞行中允许的 大过载
 - B 起飞时允许的 大过载
 - C 着陆时允许的 大过载
20. 无人机飞行员在操纵飞机平飞时，遇到强烈的垂直上升气流时，为了防止过载超规定应
- A 加大油门迅速脱离
 - B 以 大上升率增大高度
 - C 适当减小飞行速度
21. 在装载时，由于飞机重心偏右，可导致在巡航飞行时，飞机的阻力
- A 增大
 - B 减小
 - C 不变
22. 计算无人机装载重量和重心的方法不包括：_____。
- A 计算法
 - B 坐标法
 - C 查表法
23. 当给大型无人机加油时，为预防静电带来的危害应注意
- A 检查电瓶和点火电门是否关断
 - B 油车是否接地
 - C 将飞机、加油车和加油枪用连线接地
24. 起飞时，可操纵变距螺旋桨的桨叶角到什么状态
- A 小桨叶角及低转速
 - B 大桨叶角及高转速
 - C 小桨叶角及高转速
25. 活塞发动机过热易出现在下列哪种过程中
- A 长时间爬升
 - B 巡航
 - C 下降
26. 活塞发动机在慢车状态下工作时间过长，易带来的主要危害是：
- A 电嘴挂油积炭
 - B 滑油消耗量过大
 - C 气缸头温度过高
27. 对装备定距螺旋桨的活塞发动机，通常用来反映功率的仪表是：
- A 进气压力表
 - B 转速表
 - C 燃油流量表

28. 谁对民用无人驾驶航空器系统的维护负责
- A 签派
 - B 机长
 - C 运行人**
29. 飞机过载和载荷因数是同一概念
- A 是**
 - B 不是
 - C 不确定
30. 关于粗暴着陆描述正确的是:
- A 粗暴着陆就是使飞机接地的动作太快
 - B 不按规定的着陆高度、速度及接地角, 导致受地面撞击力超过规定**
 - C 粗暴着陆时前轮先接地
31. 无人机的注册所有者或运营人应将永久邮寄地址的变更、无人机的销售和_____等事项通知局方注册处
- A 试验试飞
 - B 无人机注册证书丢失**
 - C 无人机维修
32. 无人机的检查应当遵循。
- A 制造商的 新维护手册**
 - B 随机附带维护手册
 - C 无人机飞行员经验
33. 无人机年度检查不可由 () 进行。
- A 飞机制造商
 - B 认证的检查授权人员
 - C 无人机飞行员**
34. 无人机年度检查, 要求。
- A 至少一年一次**
 - B 两年一次
 - C 视无人机状态确定
35. 民用无人机系统要求至少_____检查一次。
- A 半年
 - B 一年**
 - C 两年
36. 下列说法正确的是
- A 飞行教员不得为获得 CCA61 部要求的执照, 合格证, 等级, 运行许可, 实践考试或者理论考试权利而为自己进行任何签字**
 - B 除非具有局方委任的监察员或考试员资格, 否则飞行教员不得为获得 CCA61 部要求的执照, 合格证, 等级, 运行许可, 实践考试或者理论考试权利而为自己进行任何签字
 - C 当存在特殊的情况或条件限制时, 在获得特别授权和批准后, 飞行教员可以为获得 CCA61 部要求的执照, 合格证, 等级, 运行许可, 实践考试或者理论考试权利而为自己进行签字
37. 对飞行教员合格证申请人的知识要求为
- A 教学原理, 所申请飞行教员合格证航空器类别的驾驶员, 驾驶员机长合格证要求的航空知识, 及所申请飞行教员合格证等级要求的航空知识**
 - B 教学原理, 所申请飞行教员合格证航空器类别的驾驶员, 商用和航线驾驶员执照要求的航空知识, 及所申请飞行教员执照航空器类别的仪表等级要求的航空知识
 - C 教学原理, 所申请飞行教员执照航空器类别的私人, 商用和航线驾驶员执照要求的航空知识
38. 每个飞行教员必须将 CCA61 部要求的记录保存
- A 一年
 - B 三年**
 - C 五年
39. 飞行教员不需要在飞行教员记录本或单独文件中记录的内容为
- A 由该教员在飞行经历记录本或者在学生驾驶员执照上签字而被授予单飞权利的每个人的姓名, 包括每次签字的日期以及所涉及的航空器型号
 - B 教学的内容, 课时、日期和航空器型号**
 - C 由该教员签字推荐参加理论考试或者实践考试的每个人的姓名, 包括考试的种类, 日期和考试结果
40. 飞行教员应当在接受其飞行或地面教学的每个人的飞行经历记录本上签字, 并注明
- A 教学的内容, 课时和日期**
 - B 教学的内容, 日期和机型

C 教学的内容、课时、日期和机型

41. 学生驾驶员单飞前必须达到的要求是：①通过由授权教员推荐的理论考试 ②接受并记录了单飞所用航空器的适用动作与程序的飞行训练 ③经授权教员在该型号或类似航空器上检查，认为该驾驶员熟练掌握了这些动作与程序
- A ②③
B ①②③
C ①③
42. 由授权教员签字批准单飞的学员，单飞训练时间在飞行记录本上为
- A 单飞时间
B 机长时间
C 副驾驶时间
43. 学员单飞前必须达到的要求是：①通过由授权教员推荐的理论考试；②接受并记录了单飞所用航空器的适用动作与程序的飞行训练；③经授权教员在该型号或类似航空器上检查，认为该驾驶员熟练掌握了这些动作与程序
- A ②③
B ①②③
C ①③
44. 由授权教员为学员提供的带飞训练，学员飞行经历记录本上应体现为
- A 副驾驶时间
B 带飞时间
C 机长时间
45. 近程无人机活动半径在
- A 小于 15km
B 15~50km
C 200~800km
46. 超近程无人机活动半径在___以内。
- A 15km
B 15~50km
C 50~200km
47. 中程无人机活动半径为___。
- A 50~200km
B 200~800km
C >800km
48. 超低空无人机任务高度一般在___之间
- A 0~100m
B 100~1000m
C 0~50m
49. 无人机系统飞行器平台主要使用的是___空气的动力驱动的航空器。
- A 轻于
B 重于
C 等于
50. ___航空器平台结构通常包括机翼机身尾翼和起落架等。
- A 单旋翼
B 多旋翼
C 固定翼
51. I 类无人机是指
- A 空机质量小于等于 1.5 千克的无人机
B 质量小于 1.5 千克的无人机
C 质量小于等于 1.5 千克的无人机
52. III 类无人机是指
- A 质量大于等于 4 千克，但小于 15 千克的无人机
B 质量大于 4 千克，但小于等于 15 千克的无人机
C 空机质量大于 4 千克，但小于等于 15 千克的无人机
53. XII 类无人机是指
- A 空机质量大于 5, 700 千克的无人机
B 质量大于 5, 700 千克的无人机
C 空机质量大于等于 5, 700 千克的无人机

54. 不属于无人机系统的是
A 飞行器平台
B 飞行员
C 导航飞控系统
55. 不属于无人机机型的是
A 塞纳斯
B 侦察兵
C 捕食者
56. 无人机的英文缩写是
A UVS
B UA.S
C UA.V
57. 民用无人机的空机重量包含
A 不包含载荷的无人机重量
B 不包含载荷、电池和燃料的无人机重量
C 不包含载荷、燃料的无人机重量
58. 空域通常划分为①机场飞行空域②航路航线③空中禁区空中限制区和空中危险区。
A ①②
B ①③
C ①②③
59. 空域是航空器运行的环境，也是宝贵的国家资源。国务院中央军委十分重视我国民用航空交通管制的建设工作，目前正在推进空域管理改革，预计划分三类空域，为____。
A 管制空域、监视空域和报告空域
B 管制空域、非管制空域和报告空域
C 管制空域、非管制空域和特殊空域
60. 机场标高指着陆区____的标高。
A 高点
B 低点
C 平均海拔
61. 空域管理的具体办法由____制定
A 民用航空局
B 中央军事委员会
C 国务院和中央军事委员会
62. 在一个划定的管制空域内，由____负责该空域内的航空器的空中交通管制
A 军航或民航的一个空中交通管制单位
B 军航和民航的各一个空中交通管制单位
C 军航的一个空中交通管制单位
63. 空中交通管制单位为飞行中的民用航空器提供的空中交通服务中含有
A 飞行情报服务
B 机场保障服务
C 导航服务
64. 申请飞行计划通常应当于飞行前一日什么时间向空中交通管制部门提出申请，并通知有关单位
A 15 时前
B 16 时前
C 17 时前
65. 执行紧急救护抢险救灾或者其它紧急任务，飞行计划申请 迟应在飞行前____提出。
A 30 分钟
B 1 小时
C 2 小时
66. 在广阔水域上空进行各种渔业飞行的 低天气标准
A 云高不得低于 100 米，水平能见度不得小于 2 公里
B 云高不得低于 150 米，水平能见度不得小于 3 公里
C 云高不得低于 200 米，水平能见度不得小于 3 公里
67. 下面哪个单位领导全国的飞行管制工作
A 国务院
B 民航局
C 国务院、中央军委空中交通管制委员会

68. 在融合空域运行的 XII 无人机机长，应至少持有
- A 航线运输执照
 - B 商照
 - C 商照和仪表等级
69. 为保障飞行安全，建议无论是在白天还是夜间，当发动机在运转时就打开：
- A 防撞灯
 - B 着陆灯
 - C 航行灯
70. 学生驾驶员在单飞之前必须在其飞行经历记录本上，有授权教员的签字，证明其在单飞日期之前____天内接受了所飞型号航空器的训练
- A 90
 - B 60
 - C 30
71. 依法取得中华人民共和国国籍的民用航空器，应当标明规定的国籍标志和
- A 公司标志
 - B 登记标志
 - C 机型标志
72. 下列航空法律法规中级别 高的是
- A 《中华人民共和国飞行基本规则》
 - B 《中华人民共和国民用航空法》
 - C 《中华人民共和国搜寻援救民用航空器的规定》
73. 执行昼间专业任务的航空器，在山区进行作业飞行时，起飞时间 早不得早于日出前？
- A 10 分钟
 - B 15 分钟
 - C 20 分钟
74. 执行昼间专业任务的航空器，在平原丘陵地区进行作业飞行时，起飞时间 早不得早于日出前？
- A 15 分钟
 - B 20 分钟
 - C 30 分钟
75. 旋翼飞行器可以在距离障碍物 10 米以外，1~10 米的高度上以——飞移，
- A 10 公里/小时
 - B 15 公里/小时
 - C 20 公里/小时
76. 航空器与 ATC 进行第一次无线电联络时，应当首先呼叫：
- A 所需联系的 ATC 的名称
 - B 航空器的注册号
 - C 航空器的机型
77. 训练时间，是指受训人在下列方面从授权教员处接受训练的时间？
- A 飞行中
 - B 地面上、飞行模拟机或飞行训练器上
 - C 飞行中、地面上、飞行模拟机或飞行练习器上
78. 《中华人民共和国民用航空法》自_____起施行
- A 1996 年 1 月 1 日
 - B 1996 年 3 月 1 日
 - C 1997 年 1 月 1 日
79. 飞行任务书是许可飞行人员进行转场飞行和民用航空飞行的基本文件，该文件由____签署
- A 驻机场航空单位或者航空公司的调度或签派部门
 - B 驻机场航空单位或者航空公司的负责人
 - C 驻机场航空单位或者航空公司的运行管理部门
80. 关于“飞行管理”不正确的是
- A 在一个划定的管制空域内，可由两个空中交通管制单位负责空中交通管制
 - B 通常情况下，民用航空器不得飞入禁区和限制区
 - C 民用航空器未经批准不得飞出中华人民共和国领空
81. 农业作业飞行的 低天气标准，平原地区是
- A 云高不低于 100 米，能见度不小于 3 公里
 - B 云高不低于 150 米，能见度不小于 5 公里
 - C 云高不低于 200 米，能见度不小于 5 公里

82. 民用航空器在管制空域内飞行
- A 可以自由飞行
 - B 可以按 VF 自由飞行
 - C 必须取得空中交通管制单位的许可**
83. 在什么条件下飞行教员方可在学生驾驶员飞行经历记录本上签字，批准其单飞？
- A 亲自或委托具备飞行教员资格和权限的飞行教员对该学生驾驶员提供了本规则授予单飞权利所要求的飞行训练，确认该学生驾驶员能够遵守飞行教员出于安全考虑而在飞行经历记录本上作出的任何限制，已经做好准备能够安全实施单飞
 - B 亲自对该学生驾驶员提供了本规则授予单飞权利所要求的飞行训练，确认该学生驾驶员能够遵守飞行教员出于安全考虑而在飞行经历记录本上作出的任何限制，已经做好准备能够安全实施单飞**
 - C 亲自或委托具备飞行教员资格和权限的飞行教员对该学生驾驶员提供了本规则授予单飞权利所要求的飞行训练，确认该学生驾驶员能够遵守飞行教员出于安全考虑而在飞行经历记录本上作出的任何限制，已经做好准备能够安全实施单飞同时需得到检查教员的认可和批准
84. 在下列哪种情况下民用航空器可以飞越城市上空
- A 指定的航路必需飞越城市上空时**
 - B 能见地标的目视飞行时
 - C 夜间飞行时
85. 无识别标志的航空器因特殊情况需要飞行的
- A 必须经相关管制单位批准
 - B 必须经中国人民解放军空军批准**
 - C 必须经中国民用航空总局空中交通管理局批
86. 我国民航飞行使用的时间为：
- A 当地的地方时
 - B 北京时
 - C 世界协调时**
87. 下列情况下，无人机系统驾驶员由局方实施管理
- A 在融合空域运行的 III 无人机
 - B 在融合空域运行的 XI 无人机**
 - C 在隔离空域内超视距运行的无人机、
88. 飞行时间的含义是指
- A 从航空器自装载地点开始滑行直到飞行结束到达卸载地点停止运动时为止的时间**
 - B 自航空器开始起飞滑跑至着陆滑跑终止的时间
 - C 从航空器起飞进入跑道至着陆脱离跑道的的时间
89. 高空飞行, 按照飞行高度区分为
- A 4500 米 含)至 9000 米 含)
 - B 8000 米 含)至 12000 米 含)
 - C 6000 米 含)至 12000 米 含)**
90. 无人机驾驶员在执行飞行任务时，应当随身携带
- A 飞行记录本
 - B 飞机适航证书
 - C 驾驶员执照或合格证**
91. 在融合空域 3, 000 米以上运行的 XI 无人机驾驶员，应至少持有飞机或直升机等级的
- A 航线运输执照
 - B 私照
 - C 商照**
92. 飞行的组织与实施包括
- A 飞行预先准备、飞行直接准备、飞行实施和飞行讲评四个阶段、**
 - B 飞行直接准备、飞行实施和飞行讲评三个阶段
 - C 飞行预先准备、飞行准备和飞行实施三个阶段
93. 飞行教员合格证申请人必须年满
- A 18 周岁**
 - B 20 周岁
 - C 21 周岁
94. 飞行的安全高度是避免航空器与地面障碍物相撞
- A 航图网格 低飞行高度
 - B 低飞行安全高度
 - C 低飞行高度**
95. 参加理论考试或实践考试的申请人在参加考试前

- A 应当具有地面教员或飞行教员签注的已完成有关地面理论或飞行训练的证明
 B 应当具有地面教员和飞行教员推荐其参加考试的证明。
 C 以上二者缺一不可
96. 民用航空器因故确需偏离指定的航路或者改变飞行高度飞行时，应当首先
 A 得到机长的允许
 B 取得机组的一致同意
 C 取得空中交通管制单位的许可
97. 在管制机场附近的所有航空器，以及在地面的航空器都服从__的指令。
 A 管制员
 B 机务人员
 C 机长
98. 民用无人驾驶航空器系统驾驶员合格证由哪个部门颁发
 A 民航局下属司（局）
 B 中国航空器拥有者及驾驶员协会（中国 AOPA.）
 C 地区管理局
99. 民用无人驾驶航空器系统驾驶员执照由哪个部门颁发
 A 民航局下属司（局）
 B 中国航空器拥有者及驾驶员协会（中国 AOPA.）
 C 地区管理局
100. 《中国民用航空法》中“飞行人员”是指
 A 在飞行中直接操纵航空器和航空器上航行. 通信等设备的人员
 B 机组
 C 机长和副驾驶
101. 《中国民用航空法》中“航空人员”是指从事民用航空活动的
 A 空勤人员
 B 空勤人员和地面人员
 C 飞行人员和地面人员
102. 民用航空适航管理是对哪几个方面进行管理
 A 发动机. 螺旋桨和航空器上的设备
 B 航空器. 发动机. 螺旋桨
 C 航空器. 发动机
103. 民用航空适航管理是对哪几个环节进行管理
 A 设计. 制造
 B. 使用和维修
 C 设计. 制造. 使用和维修
104. 关于“民用航空器国籍”正确的是
 A 民用航空器可以不进行国籍登记而投入运行
 B 民用航空器只能具有一国国籍
 C 自外国租赁的民用航空器不能申请我国国籍
105. 《中国民用航空法》的颁布目的 ①为了维护国家的领空主权和民用航空权利 ②保障民用航空活动安全和有序地进行 ③保护民用航空活动当事人各方的合法权益 ④促进民用航空事业的发展
 A ③④
 B ①②
 C ①②③④
106. 颁发国内三个层次航空法规的部门分别是 ①全国人大或全国人大常委会②国务院. 中央军委 ③民航局④民航地区管理局
 A ①②③
 B ①②④
 C ③④
107. 民用航空器必须具有民航局颁发的_____方可飞行
 A 适航证
 B 经营许可证
 C 机场使用许可证
108. 任何单位或者个人未取得_____, 均不得生产民用航空器
 A 适航证
 B 生产许可证
 C 型号合格证

109. 任何单位或者个人设计民用航空器，应当向民航局申请
 A 适航证
 B 生产许可证
 C 型号合格证
110. 民用航空器的适航管理由_____负责
 A 民航局
 B 航空器的注册号
 C 中央军委
111. 关于民用航空器使用禁区的规定是
 A 绝对不得飞入
 B 符合目视气象条件方可飞入
 C 按照国家规定经批准后方可飞入
112. 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
 A 民用航空局和中央军委
 B 中央军委
 C 国务院和中央军委
113. 飞机的大起飞重量指
 A 飞机离地时的重量
 B 飞机开始滑行时的重量
 C 飞机开始起飞滑跑时的重量
114. CCA61 部授权的执照或合格证持有人在理论考试中作弊或发生其他禁止行为，局方（授权方）拒绝其任何执照、合格证或等级申请期限为
 A 一年
 B 半年
 C 视其违规的情节轻重而定
115. 我国管制空域包括 A\B\C\D 四类空中交通服务空域。每一个空域都是一划定范围的三维空间，其中_____空域是中、低空管制空域，为 6000m（含）以下至 低高度层以上空间。
 A A 类
 B B 类
 C C 类
116. 关于通用航空的说法正确的是 ①应当与用户订立书面合同，但是紧急情况下的救灾飞行除外。 ②应当采取有效措施，保证飞行安全。 ③保护环境和生态平衡，防止对环境、居民、作物或者牲畜等造成损害。 ④应当投保地面第三人责任险。
 A ①②③
 B ①②③④
 C ①②④
117. 关于民用航空器使用禁区的规定是
 A 绝对不得飞入
 B 符合目视气象条件方可飞入
 C 按照国家规定经批准后方可飞入
118. 平流层飞行，按照飞行高度区分为
 A. 12000 米（不含）以上
 B. 9000 米（含）以上
 C 12000 米（含）以上
119. 中空飞行，按照飞行高度区分为
 A 100 米（含）至 4500 米（含）
 B 1000 米（含）至 5400 米（含）
 C 1000 米（含）至 6000 米（不含）
120. 新颁布的中华人民共和国飞行基本规则从_____实施
 A 2001 年 8 月 1 日零时起施行
 B 2001 年 6 月 1 日零时起施行
 C 2001 年 10 月 1 日零时起施行
121. 飞行人员未按中华人民共和国基本规则规定履行职责的，由有关部门依法给予行政处分或者纪律处分情节严重的，依法给予吊扣执照或合格证_____的处罚，或者责令停飞_____
 A 半年，一至三个月、
 B 一至三个月，半年
 C 一至六个月，一至三个月

122. 飞行高度层应当根据_____配备
- A 航线或航路走向. 航空器性能. 飞行区域以及航线的地形. 天气和飞行情况等
 - B 飞行任务的性质. 航空器等级. 飞行区域以及航线的地形. 天气和飞行情况等
 - C 飞行任务的性质. 航空器性能. 飞行区域以及航线的地形. 天气和飞行情况等
123. 飞行高度层应当根据_____计算
- A 标准大气压条件下平均平面
 - B 标准大气压条件下假定海平面
 - C 实际大气压条件下假定海平面
124. 在飞行任务书中, 应当明确
- A 飞行任务. 起飞时间. 航线. 高度. 允许机长飞行的 低气象条件以及其他有关事项
 - B 飞行任务. 机组成员. 起飞时间. 航线. 高度. 允许机长飞行的 低气象条件以及其他有关事项
 - C 飞行任务. 起飞时间. 航线. 允许机长飞行的 低气象条件以及其他有关事项
125. 航空器使用航路和航线, 应当经_____同意
- A 负责该航路和航线的飞行管制部门
 - B. 空中交通管理局下属的区域管制部门
 - C 中国人民解放军空军
126. 航空器进行空域飞行时, 应当按照规定的_____进入空域或者脱离空域, 并且保持在规定的空域和高度范围内飞行
- A 航线 (航向)、高度、次序和进出点
 - B 航线 (航向)、高度、次序
 - C 航线 (航向)、高度
127. 航空器飞离机场加入航路. 航线和脱离航路. 航线飞向机场, 应当_____规定的航线和高度上升或者下降
- A. 按照该机场使用细则
 - B. 公布的进离场程序
 - C 按照该机场使用细则或者进离场程序
128. 机场的起落航线通常为_____航线, 起落航线的飞行高度, 通常为_____
- A 左 300 米至 600 米
 - B 右 300 米至 500 米
 - C 左 300 米至 500 米
129. 旋翼机可以用_____的飞行代替滑行
- A 1 米至 5 米高度
 - B 1 米至 10 米高度
 - C 1 米至 15 米高度
130. 飞行申请的内容包括
- A. 任务性质. 航空器型号. 装载情况. 飞行范围. 起止时间. 飞行高度和飞行条件
 - B. 任务性质. 航空器型号. 飞行范围. 起止时间. 飞行高度和飞行条件
 - C 任务性质. 航空器型号. 装载情况. 起止时间. 飞行高度和飞行条件
131. 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
- A. 必须经相关管制单位批准
 - B 必须经中国人民解放军空军批准
 - C 必须经由国务院、中央军委空中交通管制委员会批准
132. 在中华人民共和国境内, 按照飞行管制责任划分为
- A 飞行管制区. 飞行管制分区. 机场飞行管制区
 - B. 飞行管制区. 飞行情报区. 机场飞行管制区
 - C 航路飞行管制区. 空域飞行管制区. 机场飞行管制区
133. 中华人民共和国境内的飞行管制
- A 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
 - B. 由国务院、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
 - C 由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
134. 在遇到特殊情况, 民用航空器的机长, 为保证民用航空器及其人员的安全
- A 应当及时向管制单位报告, 按照相关规定进行正确处置
 - B 应当及时向签派或上级领导报告, 按照相关规定进行正确处置
 - C 有权对航空器进行处置

135. 谁对机组成员遵守飞行基本规则负责
A 航空单位负责人
B 机长
C 民航局及其地区管理局
136. 下列说法中, 哪一种对无人机教员合格证申请人的要求是必要的
A 具备无人机应急处理程序方面的技术
B 在所申请的无人机上担任机长经历时间多于 100 小时
C 在所申请的无人机上飞行经历不少于 100 小时
137. 民用无人驾驶航空器系统视距内运行是指航空器处于驾驶员或观测员目视视距内半径_____米, 相对高度低于_____米的区域内
A 120 500
B 500 120
C 100 50
138. 民用无人驾驶航空器系统视距内驾驶员合格证申请人必须在民用无人驾驶航空器系统上训练不少于多少小时的飞行训练时间
A 56
B 44
C 100
139. 民用无人驾驶航空器系统 超视距驾驶员 合格证申请人必须在民用无人驾驶航空器系统上训练不少于多少小时的飞行训练时间
A 56
B 44
C 100
140. 从事飞行的民用航空器不需要携带的文件是
A 飞行人员相应的执照或合格证
B 飞行记录簿
C 民用航空器适航证书
141. 下列哪类无人机不需要安装电子围栏
A 一般区域以下运行的 I, II, V 类无人机
B III, IV, VI, VII类无人机
C 重点区域和机场净空区运行的 II, V 类无人机
142. 用于记录, 回放和分析飞行过程的飞行数据记录系统, 数据信息至少保存
A 一个月
B 三个月
C 六个月
143. 无人机云系统是指轻小型民用无人机运行动态数据库系统, 用于向无人机用户提供: ①航行服务②气象服务③, 对民用无人机运行数据(包括运营信息、位置、高度和速度等)进行实时监测。
A ①②
B ②③
C ①②③
144. 无人机系统的超视距驾驶员是指
A 是指在系统运行时间内负责整个无人机系统运行和安全的驾驶员
B 由运营人指派对无人机的运行负有必不可少职责并在飞行期间适时操纵无人机的人
C 是指从事或拟从事航空器运营的个人、组织或企业
145. 对于民用无人机试验飞行, 以下正确的是
A 禁止无人机在未获得特殊批准下试验飞行
B 试验飞行可经批准于人口稠密区、集镇或居住区的上空或者任何露天公众集会上空进行
C 应在空中交通不繁忙的开阔水面或人口稀少区域上空实施
146. 视距外运行使用自主模式的无人机。出现无人机失控的情况, 机长应该执行相应的预案, 包括: ①无人机应急回收程序; ②对于接入无人机云的用户, 应在系统内上报相关情况; ③对于未接入无人机云的用户, 联系相关空管服务部门的程序, 上报遵照以上程序的相关责任人名单
A ①②③
B ②③
C ①③
147. 民用无人机用于农林喷洒作业时, 以下哪些人员要求其持有民用无人机驾驶员合格证并具有相应等级:
①作业负责人; ②独立喷洒作业人员; ③作业高度在 15 米以上的作业人员
A ①②③
B ②③

C ②

148. 对于无人机植保作业，运营人指定的一个或多个作业负责人有何要求：

A 持有民用无人机驾驶员合格证并具有相应等级

B 接受了相应理论知识及飞行技能的培训或具备相应的经验，并向局方或局方授权部门展示了其能力

C. 以上都有

149. CCAR61 部授权的执照或合格证持有人在理论考试中作弊或发生其他禁止行为，局方（授权方）撤销相应的执照等级，责令当事人立即停止飞行运行并交回其已取得的执照或合格证，（ ）年内不得申请按照 CCAR61 颁发的执照、合格证或等级以及考试。

A 一

B 三

C 视其违规的情节轻重而定

150. 在人口稠密区上空进行农林喷洒作业飞行应当符合：①取得作业飞行区域的政府部门的书面准；②向对作业区域有管辖权的地方飞行标准部门递交完整的作业飞行计划并取得批准；③通过有效的方式向公众发出作业通知

A ①②

B. ②③

C. ①②③

151. 对于接入无人机云系统的用户，须①向相关部门了解限制区域的划设情况，包括机场障碍物控制面、飞行禁区②机身需有明确的标识，注明该无人机的型号、所有者、联系方式③运行前需要提前向管制部门提出申请，并提供有效监视手段④按照 CCAR-91 部的要求，进行合格审定

A ①②③

B ①③④

C ①②③④

152. 伪造、复制或篡改执照或合格证的行为，局方或授权方可视其情节轻重，给予警告、暂扣执照或合格证（ ）或吊销执照或合格证的处罚

A. 1 到 6 个月

B1 到 3 个月

C3 到 6 个月

153. 《一般运行和飞行规则》的颁布目的是：①为了维护国家领空主权；②为了规范民用航空器的运行；③保证飞行的正常与安全

A ①②③

B ①②

C. ②③

154. 监视系统获取民用无人机运行信息的方式包括：

A 主动反馈系统，是指运营人主动将航空器的运行信息发送给监视系统。

B. 被动反馈系统，是指航空器被雷达、ADS-B 系统、北斗等手段从地面进行监视的系统，该反馈信息不经过运营人。

C 两者都有

155. 电子围栏，是指在特定地区周围划设为保障特定地区安全的电子隔离装置，其功能包括：①阻挡即将侵入该地区的航空器；②阻挡即将离开该地区的航空器；③报警功能

A ①②③

B ①③

C ①②

156. 电子围栏，是指在特定地区周围划设为保障特定地区安全的电子隔离装置，其功能包括：①阻挡即将侵入该地区的航空器；②阻挡即将离开地区的航空器；③报警功能；

A 123

B 12

C 13

157. 无人机_____是指根据无人机需要完成的任务无人机的数量以及携带任务载荷的类型，对无人机制定飞行路线并进行任务分配。

A 航迹规划

B 任务规划

C 飞行规划

158. 任务规划的主要目标是依据地形信息和执行任务环境条件信息，综合考虑无人机的性能到达时间耗能威胁以及飞行区域等约束条件，为无人机规划出一条或多条自_____的_____，保证无人机高效圆满地完成飞行任务，并安全返回基地。

A 起点到终点，最短路径

B 起飞点到着陆点，最佳路径

C 出发点目标点，最优或次优航迹

159. 无人机任务规划是实现____的有效途径，它在很大程度上决定了无人机执行任务的效率。
- A 自主导航与飞行控制**
B 飞行任务与载荷匹配
C 航迹规划与自主导航
160. 无人机任务规划需要实现的功能包括：____
- A 自主导航功能，应急处理功能，航迹规划功能
B 任务分配功能，航迹规划功能，仿真演示功能
C 自主导航功能，自主起降功能，航迹规划功能
161. 无人机任务规划需要考虑的因素有：____，____，无人机物理限制，实时性要求
- A 飞行环境限制，飞行任务要求**
B 飞行任务范围，飞行安全限制
C 飞行安全限制，飞行任务要求
162. 无人机物理限制对飞行航迹有以下限制：____，小航迹段长度，低安全飞行高度。
- A 大转弯半径，小俯仰角
B 小转弯半径，小俯仰角
C 小转弯半径，大俯仰角
163. 动力系统工作恒定的情况下____限制了航迹在垂直平面上上升和下滑的大角度。
- A 小转弯半径
B 大俯仰角
C 大转弯半径
164. 无人机具体执行的飞行任务主要包括到达时间和进入目标方向等，需满足如下要求：____。
- A 航迹距离约束，固定的目标进入方向**
B 执行任务时间，进入目标位置
C 返航时间，接近目标的飞行姿态
165. 从实施时间上划分，任务规划可以分为____。
- A 航迹规划和任务分配规划
B 航迹规划和数据链路规划
C 预先规划和实时规划
166. 就任务规划系统具备的功能而言，任务规划可包含航迹规划任务分配规划数据链路规划和系统保障与应急预案规划等，其中____是任务规划的主体和核心。
- A 航迹规划**
B 任务分配规划
C 数据链路规划
167. ____是在无人机执行任务前，由地面控制站制定的，主要是综合任务要求地理环境和无人机任务载荷等因素进行规划，其特点是约束和飞行环境给定，规划的主要目的是通过选用合适的算法谋求____飞行航迹。
- A 实时规划，航程最短
B 预先规划，全局最优
C 航迹规划，航时最短
168. ____是在无人机飞行过程中，根据实际的飞行情况和环境的变化制定出一条可分航迹，包括对预先规划的修改，以及选择应急的方案，其特点是约束和飞行环境实时变化，任务规划系统需综合考量威胁航程约束等多种条件，采用____生成飞行器的安全飞行航迹，任务规划系统需具备较强的信息处理能力并具有一定的辅助决策能力。
- A 预先规划，优航迹规划算法
B 航迹规划，短航迹规划算法
C 实时规划，快速航迹规划算法
169. 任务规划由____等组成。
- A 任务接收、姿态控制、载荷分配、航迹规划、航迹调整和航迹评价
B 任务理解、环境评估、任务分配、航迹规划、航迹优化和航迹评价
C 任务分配、姿态控制、导航控制、航迹规划、航迹调整和航迹评价
170. 任务分配提供可用的无人机资源和着陆点的显示，辅助操作人员进行____。
- A 载荷规划、通信规划和目标分配**
B 链路规划、返航规划和载荷分配
C 任务规划、返航规划和载荷分配
171. ____包括携带的传感器类型摄像机类型和专用任务设备类型等，规划设备工作时间及工作模式，同时需要考虑气象情况对设备的影响程度。
- A 任务规划

B 载荷规划

C 任务分配

172.) ____包括在执行任务的过程中, 需要根据环境情况的变化制定一些通信任务, 调整与任务控制站之间的通信方式等。

A 链路规划

B 目标分配

C 通信规划

173. ____主要指执行任务过程中实现动作的时间点方式和方法, 设定机会航点的时间节点飞行高度航速飞行姿态以及配合载荷设备的工作状态与模式, 当无人机到达该航点时实施航拍盘旋等飞行任务。

A 任务分配

B 载荷规划

C 目标分配

174. 航迹优化是指航迹规划完成后, 系统根据无人机飞行的____对航迹进行优化处理, 制定出适合无人机飞行的航迹。

A 大转弯半径和 小俯仰角

B 小转弯半径和 大俯仰角

C 大转弯半径和 大俯仰角

175. 无人机航迹规划需要综合应用____, 以获得全面详细的无人机飞行现状以及环境信息, 结合无人机自身技术指标特点, 按照一定的航迹规划方法, 制定 优或次优路径。

A 导航技术、地理信息技术以及远程感知技术

B 飞控技术、导航技术以及地理信息技术

C 导航技术、航迹优化算法以及地理信息技术

176. 航迹规划需要充分考虑____的选取标绘, 航线预先规划以及在线调整时机。

A 飞行航迹

B 地理位置

C 电子地图

177. ____在无人机任务规划中的作用是显示无人机的飞行位置画出飞行航迹标识规划点以及显示规划航迹等。

A 电子地图

B 地理位置

C 飞行航迹

178. 地面站电子地图显示的信息分为三个方面: 一是____二是____三是其他辅助信息, 如图元标注。

A 无人机位置和飞行航迹, 无人机航迹规划信息

B 无人机地理坐标信息, 无人机飞行姿态信息

C 无人机飞行姿态信息, 无人机航迹规划信息

179. ____是完成任务的一项重要辅助性工作, 细致规范的____将大幅度提高飞行安全性和任务完成质量。

A 场地标注、场地标注

B 图元标注、图元标注

C 警示标注、警示标注

180. 图元标注主要包括以下三方面信息____:

A 坐标标注、航向标注、载荷任务标注

B 场地标注、警示标注、任务区域标注

C 航程标注、航时标注、任务类型标注

181. ____主要包括起场地标注着陆场地标注应急场地标注, 为操作员提供发射与回收以及应急迫降区域参考。

A 场地标注

B 任务区域标注

C 警示标注

182. ____主要用于飞行区域内重点目标的标注, 如建筑物禁飞区人口密集区等易影响飞行安全的区域

A 场地标注

B 任务区域标注

C 警示标注

183. ____无人机侦察监测区域应预先标注, 主要包括任务区域范围侦察监测对象等。

A 场地标注

B 任务区域标注

C 警示标注

184. 由于加载的电子地图与实际操作时的地理位置信息有偏差, 需要在使用前对地图进行____。

- A 标注
- B 更新
- C 校准

185. 校准地图时选取的校准点_____。
- A 不能在一直线上
 - B 不能在同一纬度上
 - C 不能在同一经度上
186. _____即根据既定任务，结合环境限制与飞行约束条件，从整体上制定 优参考路径并装订特殊任务。[1分]
- A 在线规划
 - B 飞行中重规划
 - C 飞行前预规划
187. _____即根据飞行过程中遇到的突发状况，如地形气象变化未知限飞禁飞因素等，局部动态的调整飞行路径或改变动作任务。
- A 在线规划
 - B 飞行中重规划
 - C 飞行前预规划
188. _____的内容包括出发地点途经地点目的地点的位置信息飞行高度速度和需要到达的时间段。
- A 航线规划
 - B 航迹规划
 - C 任务规划
189. _____应具备的功能包括：标准飞行轨道生成功能，常规的飞行航线生成管理功能。
- A 航线规划
 - B 航迹规划
 - C 任务规划
190. 任务规划时还要考虑_____，即应急航线。
- A 紧急迫降措施
 - B 安全返航措施
 - C 异常应急措施
191. 应急航线的主要目的是确保飞机安全返航，规划一条安全返航通道和_____，以及_____。
- A 安全着陆点，安全着陆策略
 - B 应急迫降点，航线转移策略
 - C 应急迫降点，安全返航策略
192. _____是指从航线上的任意点转入安全返航通道或从安全返航通道转向应急迫降点或机场。
- A 安全着陆策略
 - B 航线转移策略
 - C 安全返航策略
193. _____是指综合考虑无人机系统本身的约束条件、目标任务需求和应急情况想定，合理设置地面站与无人机的配比关系，科学部署工作地域内的各种无人机地面站，制定突发情况下的无人机工作方案。
- A 系统保障与维护预案规划
 - B 系统保障与安全措施规划
 - C 系统保障与应急预案规划
194. 地图校准时，在命令下拉菜单中选取_____定位点作为校准点，并在对话框左侧输入这些定位点的实际地理位置信息。
- A 2个
 - B 3个
 - C 4个
195. 对于带襟翼无人机，放下襟翼，飞机的升力将_____，阻力将_____。
- A 增大、减小
 - B 增大、增大
 - C 减小、减小
196. 对于带襟翼无人机，放下襟翼，飞机的失速速度将_____。
- A 增大
 - B 减小
 - C 不变
197. 相同迎角，飞行速度增大一倍，阻力增加约为原来的_____。
- A 一倍

B 二倍

C 四倍

198. 通过改变迎角，无人机驾驶员可以控制飞机的：

A 升力、空速、阻力

B 升力、空速、阻力、重量

C 升力、拉力、阻力

199. 放全襟翼下降，无人机能以

A 较大的下降角，较小的速度下降

B 较小的下降角，较大的速度下降

C 较大的下降角，较大的速度下降

200. 无人机驾驶员操纵副翼时，飞行器将绕

A 横轴运动

B 纵轴运动

C 立轴运动

201. 无人机飞行员操纵升降舵时，飞行器将绕

A 横轴运动

B 纵轴运动

C 立轴运动

202. 无人机飞行员操纵方向舵时，飞行器将绕

A 横轴运动

B 纵轴运动

C 立轴运动

203. 舵面遥控状态时，平飞中向右稍压副翼杆量，无人机

A 右翼升力大于左翼升力

B 左翼升力大于右翼升力

C 左翼升力等于右翼升力

204. 舵面遥控状态时，平飞中向前稍推升降舵杆量，飞行器的迎角

A 增大

B 减小

C 先减小后增大

205. 舵面遥控状态时，平飞中向后稍拉升降舵杆量，飞行器的迎角

A 增大

B 减小

C 先增大后减小

206. 飞机的下滑角是

A 升力与阻力的夹角

B 飞行轨迹与水平面的夹角

C 阻力与重力的夹角

207. 使飞机获得 大下滑距离的速度是

A 大下滑速度

B 失速速度

C 下滑有利速度

208. 下滑有利速度使

A 飞机下滑阻力最小

B 飞机下滑角最大

C 飞机下滑升力最大

209. 用下滑有利速度下滑，飞机的

A 升阻比最大

B 升力最大

C 下滑角最大

210. 在定高直线飞行中，下面关于飞机升力的说法，正确的是：

A 空速小时必须减小迎角，以产生适当的升力来保持高度

B 空速大时必须减小迎角，以产生适当的升力来保持高度

C 空速大时必须增大迎角，以产生适当的升力来保持高度

211. 关于平凸翼型的剖面形状，下面说法正确的是：

A 上下翼面的弯度相同

B 机翼上表面的弯度小于下表面的弯度

C 机翼上表面的弯度大于下表面的弯度

212. 空速适度减小时，为保持高度，应实施的操纵是：
A 增大迎角，使升力的增加大于阻力的增加
B 增大迎角，以保持升力不变
C 减小迎角，以保持阻力不变
213. 根据机翼的设计特点，其产生的升力来自于
A 机翼上下表面的正压强
B 机翼下表面的负压和上表面的正压
C 机翼下表面的正压和上表面的负压
214. 飞机转弯的向心力是
A 飞机的拉力
B 方向舵上产生的气动力
C 飞机升力的水平分力
215. 仅偏转副翼使飞机水平左转弯时，出现
A 右侧滑
B 左侧滑
C 无侧滑
216. 偏转副翼使飞机转弯时，两翼的阻力是
A 内侧机翼阻力大
B 外侧机翼阻力大
C 相等
217. 偏转副翼使飞机左转弯时，为修正逆偏转的影响，应
A 向左偏转方向舵
B 向右偏转方向舵
C 向右压杆
218. 偏转副翼使飞机右转弯时，为修正逆偏转的影响，应
A 向左偏转方向舵
B 向右偏转方向舵
C 向左压杆
219. 飞机转弯时，坡度有继续增大的倾向，原因是
A 转弯外侧阻力比内侧的大
B 转弯外侧升力比内侧的大
C 转弯外侧阻力比内侧的小
220. 飞机坡度增大，升力的垂直分量
A 增大
B 减小
C 保持不变
221. 飞机坡度增大，升力的水平分量
A 增大
B 减小
C 保持不变
222. 载荷因子是
A 飞机拉力与阻力的比值
B 飞机升力与阻力的比值
C 飞机承受的载荷（除重力外）与重力的比值
223. 飞机转弯时，为保持高度需要增大迎角，原因是
A 保持升力垂直分量不变
B 用以使机头沿转弯方向转动
C 保持升力水平分量不变
224. 转弯时，为保持高度和空速，应
A 增大迎角和油门
B 增大迎角、减小拉力
C 减小迎角、增大拉力
225. 无人机驾驶员舵面遥控操纵飞机时
A 拉杆飞机转入下降
B 推油门飞机转入下降
C 推杆飞机转入下降

226. 飞机水平转弯，坡度增大，失速速度。
A 减小
B 保持不变，因为临界迎角不变
C 增大
227. 飞机失速的原因是
A 飞机速度太小
B 飞机速度太大
C 飞机迎角超过临界迎角
228. 如飞机出现失速，飞行员应
A 立即蹬舵
B 立即推杆到底
C 立即拉杆
229. 飞机发生螺旋现象的原因是
A 飞行员方向舵操纵不当
B 飞行员压杆过多
C 飞机失速后机翼自转
230. 飞机发生螺旋后，常规的制止方法是
A 立即推杆到底改出失速
B 立即向螺旋反方向打舵到底制止滚转
C 立即加大油门增速
231. 从机尾向机头方向看去，顺时针旋转螺旋桨飞机的扭距使飞机
A 向下低头
B 向左滚转
C 向上抬头
232. 飞机在地面效应区时，引起的气动力变化是
A 升力增大、阻力减小
B 升力减小、阻力增大
C 升力增大、阻力增大
233. 飞机着陆进入地面效应区时，将
A 出现短暂的机头上仰变化
B 经历诱导阻力减小的过程，需要减小动力
C 需要增大迎角以保持相同的升力系数
234. 具有正静安定性的飞机，当受到扰动使平衡状态变化后，有
A 回到原平衡状态的趋势
B 继续偏离原平衡状态的趋势
C 保持偏离后的平衡状态
235. 具有负静安定性的飞机，当受到扰动使平衡状态变化后，有
A 回到原平衡状态的趋势
B 继续偏离原平衡状态的趋势
C 保持偏离后的平衡状态的趋势
236. 飞机从已建立的平衡状态发生偏离，若____，则飞机表现出正动安定性。
A 飞机振荡的振幅减小使飞机回到原来的平衡状态
B 飞机振荡的振幅持续增大
C 飞机振荡的振幅不增大也不减小
237. 飞机从已建立的平衡状态发生偏离，若____，则飞机表现出负动安定性。
A 飞机振荡的振幅减小使飞机回到原来的平衡状态
B 飞机振荡的振幅持续增大
C 飞机振荡的振幅不增大也不减小
238. 飞机的纵向安定性有利于
A 防止飞机绕立轴偏转过快
B 防止飞机绕纵轴滚转过快
C 防止飞机抬头过高或低头过低
239. 飞机的压力中心是
A 压力低的点
B 压力高的点
C 升力的着力点
240. 飞机迎角增大，压力中心的位置会

- A 前移
B 后移
C 保持不变
241. 飞机迎角减小，压力中心的位置会
A 前移
B 后移
C 保持不变
242. 常规布局的飞机，机翼升力对飞机重心的力矩常为使飞机机头的_____力矩。
A 上仰
B 下俯
C 偏转
243. 常规布局的飞机，平尾升力对飞机重心的力矩常为使飞机机头的_____力矩。
A 上仰
B 下俯
C 偏转
244. 重心靠前，飞机的纵向安定性
A 变强
B 减弱
C 不受影响
245. 重心靠后，飞机的纵向安定性
A 变强
B 减弱
C 保持不变
246. 飞机的横侧安定性有助于
A 使机翼恢复到水平状态
B 使飞机保持航向
C 使飞机保持迎角
247. 飞机的方向安定性过强，而横侧安定性相对过弱，飞机容易出现
A 飘摆（荷兰滚）
B 螺旋不稳定
C 转弯困难
248. 飞机的横侧安定性过强，而方向安定性相对过弱，飞机容易出现
A 飘摆（荷兰滚）
B 螺旋不稳定现象
C 失去纵向安定性
249. 飞行中发现飞机非指令的时而左滚，时而右滚，同时伴随机头时而左偏，时而右偏的现象，此迹象表明
A 飞机进入了飘摆（荷兰滚）
B 飞机进入了失速
C 飞机进入了螺旋
250. 飞机的理论升限_____实用升限。
A 等于
B 大于
C 小于
251. 飞机平飞遇垂直向上突风作用时
A 阻力将增大
B 升力将增大
C 升力将减小
252. 飞机以一定地速逆风起飞时
A 滑跑距离将减小
B 滑跑距离将增大
C 滑跑距离将不变
253. 国际标准大气的定义是什么？
A 海平面附近常温常压下空气的密度
B 对流层附近常温常压下空气的密度
C 地表层附近常温常压下空气的密度
254. 下列哪个是正确的？
A 牛顿第三运动定律表明，要获得给定加速度所施加的力的大小取决于无人机的质量。

- B 牛顿第二运动定律表明作用力和反作用力是大小相等方向相反的。
C 如果一个物体处于平衡状态，那么它就有保持这种平衡状态的趋势。
255. 不稳定运动状态与稳定运动或者静止状态的情况不同之处就是多了
 A 速度
B 加速度
 C 重力加速度
256. 一个平滑流动或流线型流动里面的空气微团，接近一个低压区时
A 会加速
 B 会减速
 C 速度不变
257. 通过一个收缩管道的流体，在管道的收缩区，速度的增加必然造成收缩区压力
 A 增加
B 减少
 C 不变
258. 升力系数 1.3 和升力系数 1.0
A 前者产生更大升力
 B 后者产生更大升力
 C 产生升力相等
259. 公式 $L=Wg$
 A 适用于飞行器下滑过程
 B 适用于飞行器爬升过程
C 都不适用
260. 影响升力的因素
 A 飞行器的尺寸或面积、飞行速度、空气密度
 B 升力系数
C 都是
261. 对于下滑中的飞机来说，升力和重力关系，
A $L=Wg\cos\alpha$
 B $L=Wg\sin\alpha$
 C $L=Wg$
262. 在机翼上，驻点处是
A 空气与前缘相遇的地方
 B 空气与后缘相遇的地方
 C 都不正确
263. 如果对称机翼相对来流仰头旋转了一个迎角，驻点
 A 稍稍向前缘的上表面移动
B 稍稍向前缘的下表面移动
 C 不会移动
264. 下列正确的选项是？
A 了解飞机阻力是如何产生的并如何去减小它是很重要的
 B 飞行器飞行时阻力是可以避免的
 C 每次翼型或迎角的变化都不会改变飞机的阻力
265. 下列错误的选项是？
 A 黏性阻力是由于空气和飞行器表面接触产生的
B 形状阻力是由于空气和飞行器表面接触产生的
 C 蒙皮摩擦阻力是由于空气和飞行器表面接触产生的
266. 当速度增加而诱导阻力减少时
 A 形阻减少了
 B 蒙皮摩擦减少了
C 蒙皮摩擦增加了
267. 在涡阻力等于其他阻力和的地方
A 阻力达到小值
 B 阻力达到极小值
 C 阻力达到极大值
268. 下列哪种状态下飞行器会超过临界迎角？
 A 低速飞行
 B 高速飞行
C 都会

269. 常规布局飞机失速时
- A 机翼向上的力和尾翼向下的力都降低
 - B 机翼向上的力和尾翼向下的力都增加
 - C 机翼向上的力和尾翼向下的力恒都为零
270. 当恒定角速度水平转弯时空速增加，转弯半径
- A 不变
 - B 减少
 - C 增加
271. 外侧滑转弯是由于离心力比升力的水平分量还大，把飞机向转弯的外侧拉。下列说法错误的是
- A 外侧滑转弯可以通过增加倾斜角修正
 - B 为维持一个给定的角速度，倾斜角必须随离心力变化
 - C 在高速飞机上对侧滑进行修正非常重要
272. 下面说法错误的是
- A 滑翔状态，一个较大的下滑角会导致一个很大的重力分量
 - B 在俯冲状态中，飞行轨迹可以达到完全垂直向下
 - C 在爬升状态中，要想爬升得更陡和更快就必须有强大的推力，机翼的作用是主要的
273. 下列说法错误的是
- A 裕度越大，稳定性就越强。
 - B 重心的移动不会改变静稳定裕度
 - C 配重的任何变化都将需要新的升降舵配平以维持水平飞行
274. 无人机的发射方式可归纳为手抛发射零长发射弹射发射起落架滑跑起飞母机空中发射容器式发射装置发射和垂直起飞等类型。下列说法正确的是
- A 在地面发射时，无人机使用较为广泛的发射方式是母机空中发射与零长发射
 - B 无人机安装在轨道式发射装置上，在压缩空气、橡胶或液压等弹射装置作用下起飞，无人机飞离发射装置后，在辅助发动机作用下完成飞行任务
 - C 容器式发射装置是一种封闭式发射装置，兼备发射与贮存无人机功能。它有单室式和多室式两种类型
275. 无人机的回收方式可归纳为伞降回收空中回收起落架轮式着陆拦阻网回收气垫着陆和垂直着陆等类型。下列说法错误的是
- A 空中回收，在大飞机上必须有空中回收系统，在无人机上除了有阻力伞和主伞之外，还需有钩挂伞、吊索和可旋转的脱落机构
 - B 起落架轮式着陆，多数无人机的起落架局部被设计成较坚固，局部较脆弱
 - C 用拦截网系统回收无人机是目前世界小型无人机采用的回收方式之一
276. 关于伞降回收以下正确的是
- A 回收伞均由主伞、减速伞和阻力伞三级伞组成
 - B 当无人机完成任务后，地面站发遥控指令给无人机或由无人机自主执行，使无人机减速，降高及发动机停车
 - C 无人机悬挂在主伞下慢慢着陆，机下触地开关接通，使主伞收回无人机内，这是对降落伞回收过程简单的描述
277. 关于拦截网或“天钩”回收以下正确的是
- A 用拦截网系统回收无人机是目前世界中型无人机较普遍采用的回收方式之一
 - B 拦截网系统通常由拦截网、能量吸收装置组成
 - C 能量吸收装置与拦截网相连，其作用是吸收无人机撞网的能量，免得无人机触网后在网上弹跳不停，以致损伤
278. 关于垂直起飞和着陆回收以下错误的是
- A 垂直起降是旋翼无人机的主流发射回收方式
 - B 部分特种固定翼无人机也可采用垂直方式发射和回收
 - C 垂直起降的固定翼无人机均安装有专用的辅助动力系统
279. 失速的直接原因是____
- A 低速飞行
 - B 高速飞行
 - C 迎角过大
280. ____下发动机处于小油门状态，或怠速甚至关机
- A 俯冲状态
 - B 爬升状态
 - C 滑翔状态
281. 固定翼常规无人机飞行主操纵面有
- A 副翼、升降舵、方向舵、调整片

- B 副翼、升降舵 或全动平尾)、方向舵
C 副翼
282. 固定翼常规无人机飞行辅助操纵面有
A 副翼、升降舵、方向舵、调整片
B 缝翼、襟翼、调整片、全动平尾
C 缝翼、襟翼、调整片
283. 操纵无人机时, 若迎角超过临界迎角, 升力系数会
A 迅速增大
B 迅速减小
C 缓慢增大
284. 当无人机的迎角为临界迎角时
A 飞行速度最大
B 升力系数最大
C 阻力最小
285. 飞机的迎角是
A 飞机纵轴与水平面的夹角
B 飞机翼弦与水平面的夹角
C 飞机翼弦与相对气流的夹角
286. 飞机下降时, 其迎角
A 大于零
B 小于零
C 等于零
287. 飞机上升时, 其迎角
A 大于零
B 小于零
C 等于零
288. 保持匀速飞行时, 阻力与推力
A 相等
B 阻力大于推力
C 阻力小于推力
289. 保持匀速上升时, 升力与重力
A 相等
B 升力大于重力
C 升力小于重力
290. 流体的粘性与温度之间的关系是
A 液体的粘性随温度的升高而增大
B 气体的粘性随温度的升高而增大
C 液体的粘性与温度无关
291. 空气动力学概念中, 空气的物理性质主要包括
A 空气的粘性
B 空气的压缩性
C 空气的粘性和压缩性
292. 下列不是影响空气粘性的因素是
A 空气的流动位置
B 气流的流速
C 空气的粘性系数
293. 气体的压力 P 密度 ρ 温度 T 三者之间的变化关系是 (R 为理想气体常数)
A $T=PR\rho$
B $P=R\rho/T$
C $P=R\rho T$
294. 在大气层内, 大气密度
A 在同温层内随高度增加保持不变
B 随高度增加而增加
C 随高度增加而减小
295. 在大气层内, 大气压强
A 随高度增加而增加
B 随高度增加而减小

- C 在同温层内随高度增加保持不变
296. 空气的密度
- A 与压力成正比
 - B 与压力成反比
 - C 与压力无关
297. 影响空气粘性力的主要因素是
- A 空气清洁度
 - B 空气温度
 - C 相对湿度
298. 对于空气密度如下说法正确的是
- A 空气密度正比于压力和绝对温度
 - B 空气密度正比于压力，反比于绝对温度
 - C 空气密度反比于压力，正比于绝对温度
299. 假设其他条件不变，空气湿度大
- A 空气密度大，起飞滑跑距离长
 - B 空气密度小，起飞滑跑距离长
 - C 空气密度大，起飞滑跑距离短
300. 一定体积的容器中，空气压力
- A 与空气密度和空气温度乘积成正比
 - B 与空气密度和空气温度乘积成反比
 - C 与空气密度和空气绝对温度乘积成正比
301. 国际标准大气的物理参数的相互关系是
- A 温度不变时，压力与体积成正比
 - B 体积不变时，压力和温度成正比
 - C 压力不变时，体积和温度成反比
302. 在温度不变情况下，空气的密度与压力的关系
- A 与压力成正比
 - B 与压力成反比
 - C 与压力无关。
303. 一定质量的气体具有下列特性
- A 温度不变时，压力与体积成正比
 - B 体积不变时，压力和温度成正比
 - C 压力不变时，体积和温度成反比
304. 从地球表面到外层空间，大气层依次是
- A 对流层、平流层、中间层、电离层和散逸层
 - B 对流层，平流层、电离层、中间层和散逸层
 - C 对流层、中间层、平流层、电离层和散落层
305. 对流层的高度在地球中纬度地区约为
- A 8 公里
 - B 16 公里
 - C 11 公里
306. 下列叙述属于平流层的特点是
- A 空气中几乎没有水蒸气
 - B 空气没有上下对流
 - C 高度升高气温下降
307. 下列叙述不属于平流层的特点：
- A 空气中的风向、风速不变
 - B 温度大体不变，平均在-56、5℃
 - C 空气上下对流激烈
308. 在对流层内，空气的温度
- A 随高度增加而降低
 - B 随高度增加而升高
 - C 随高度增加保持不变
309. 现代民航客机一般巡航的大气层是
- A 对流层顶层、平流层底层
 - B 平流层顶层
 - C 对流层底层

310. 对飞机飞行安全性影响 大的阵风是
A 上下垂直于飞行方向的阵风
B 左右垂直于飞行方向的阵风
C 沿着飞行方向的阵风
311. 对起飞降落安全性造成不利影响的是
A 稳定的逆风场
B 跑道上的微冲气流
C 稳定的上升气流
312. 不属于影响飞机机体腐蚀的大气因素是
A 空气的相对湿度
B 空气压力
C 空气的温差
313. 不属于云对安全飞行产生不利影响的原因是
A 影响正常的目测
B 温度低造成机翼表面结冰
C 增加阻力
314. 层流翼型的特点是
A 前缘半径大, 后部尖的水滴形
B 大厚度靠后
C 前缘尖的菱形
315. 气流产生下洗是由于
A 分离点后出现旋涡的影响
B 转捩点后紊流的影响
C 机翼上下表面存在压力差的影响
316. 气流沿机翼表面附面层类型的变化是
A 可由紊流变为层流
B 可由层流变为紊流
C 一般不发生变化
317. 在机翼表面附面层由层流状态转变为紊流状态的转捩点的位置
A 将随着飞行速度的提高而后移
B 将随着飞行速度的提高而前移
C 在飞行 M 数小于一定值时保持不变
318. 在翼型后部产生涡流, 会造成
A 摩擦阻力增加
B 压差阻力增加
C 升力增加
319. 气流沿机翼表面流动, 影响由层流变为紊流的原因不包括
A 空气的流速
B 在翼表面流动长度
C 空气比重
320. 当空气在管道中低速流动时由伯努利定理可知
A 流速大的地方, 静压大
B 流速大的地方, 静压小
C 流速大的地方, 总压大
321. 计算动压时需要哪些数据
A 大气压力和速度
B 空气密度和阻力
C 空气密度和速度
322. 利用风可以得到飞机气动参数, 其基本依据是
A 连续性假设
B 相对性原理
C 牛顿定理
323. 流管中空气的动压
A 仅与空气密度成正比
B 与空气速度和空气密度成正比
C 与空气速度平方和空气密度成正比
324. 流体的连续性方程

- A 只适用于理想流动
B 适用于可压缩和不可压缩流体的稳定管流
C 只适用于不可压缩流体的稳定管流
325. 下列叙述与伯努利定理无关的是
A 流体流速大的地方压力小，流速小的地方压力大
B 气流沿流管稳定流动过程中，气流的动压和静压之和等于常数
C 气流低速流动时，流速与流管横截面积成正比
326. 气体的连续性定理是哪个定律在空气流动过程中的应用
A 能量守恒定律
B 牛顿第一定律
C 质量守恒定律
327. 气体的伯努利定理是哪个定律在空气流动过程中的应用
A 能量守恒定律
B 牛顿第一定律
C 质量守恒定律
328. 流体在管道中稳定低速流动时，如果管道由粗变细，则流体的流速
A 增大
B 减小
C 保持不变。
329. 亚音速气流流过收缩管道，其气流参数如何变化
A 流速增加，压强增大
B 速度降低，压强下降
C 流速增加，压强下降
330. 伯努利方程的使用条件是
A 只要是理想的不可压缩流体
B 只要是理想的与外界无能量交换的流体
C 必须是理想的、不可压缩、且与外界无能量交换的流体
331. 对低速气流，由伯努利方程可以得出：
A 流管内气流速度增加，空气静压也增加
B 流管截面积减小，空气静压增加
C 流管内气流速度增加，空气静压减小
332. 流体在管道中以稳定的速度流动时，如果管道由粗变细，则流体的流速
A 增大
B 减小
C 保持不变
333. 当空气在管道中流动时，由伯努利定理可知
A 凡是流速大的地方，压强就大
B 凡是流速小的地方，压强就小
C 凡是流速大的地方，压强就小
334. 关于动压和静压的方向，以下哪一个是正确的
A 动压和静压的方向都是与运动的方向一致
B 动压和静压都作用在任意方向
C 动压作用在流体的流动方向，静压作用在任意方向
335. 流体的伯努利定理
A 适用于不可压缩的理想流体
B 适用于粘性的理想流体
C 适用于不可压缩的粘性流体
336. 伯努利方程适用于
A 低速气流
B 高速气流
C 适用于各种速度的气流
337. 下列关于动压的哪种说法是正确的
A 总压与静压之和
B 总压与静压之差
C 动压和速度成正比
338. 测量机翼的翼弦是从
A 左翼尖到右翼尖

- B 机身中心线到翼尖
C 机翼前缘到后缘
339. 测量机翼的翼展是从
A 左翼尖到右翼尖
B 机身中心线到翼尖
C 机翼前缘到后缘
340. 机翼的安装角是
A 翼弦与相对气流速度的夹角
B 翼弦与机身纵轴之间所夹锐角
C 翼弦与水平面之间所夹的锐角
341. 机翼的展弦比是
A 展长与机翼大厚度之比
B 展长与翼尖弦长之比
C 展长与平均几何弦长之比
342. 机翼 1/4 弦线与垂直机身中心线的直线之间的夹角称为机翼的
A 安装角
B 上反角
C 后掠角
343. 翼型的大厚度与弦长的比值称为
A 相对弯度
B 相对厚度
C 大弯度
344. 翼型的大弯度与弦长的比值称为
A 相对弯度
B 相对厚度
C 大厚度
345. 影响翼型性能的主要的参数是
A 前缘和后缘
B 翼型的厚度和弯度
C 弯度和前缘
346. 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
347. 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
348. 机翼空气动力受力大的是
A 机翼上表面压力
B 机翼下表面压力
C 机翼上表面负压
349. 当迎角达到临界迎角时
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
350. 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
351. 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
352. “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
353. “失速迎角”就是“临界迎角”，指的是
- A 飞机飞的高时的迎角
 - B 飞机飞的快时的迎角
 - C 飞机升力系数大时的迎角
354. 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
355. 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
356. 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
357. 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
358. 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
359. 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
360. 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
361. 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
362. 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 翼弦与大厚度线的交点
363. 为了飞行安全，飞机飞行时的升力系数和迎角一般为
- A 大升力系数和临界迎角大
 - B 大升力系数和小于临界迎角的迎角限定值
 - C 小于大升力系数和临界迎角的两个限定值
364. 增大翼型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
365. 对一般翼型来说，下列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。
366. 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

367. 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
368. 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、飞机表面状况及周围气流接触的飞机表面面积有关**
 - C 仅与大气的温度有关
369. 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
370. 没有保护好飞机表面的光洁度，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
371. 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
372. 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**
373. 合理布局飞机结构的位置，是为了减小
- A 摩擦阻力
 - B 压差阻力
 - C 干扰阻力**
374. 下列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**
375. 下列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
376. 减小干扰阻力的主要措施是
- A 把机翼表面做的很光滑
 - B 部件连接处采取整流措施**
 - C 把暴露的部件做成流线型
377. 下列关于压差阻力哪种说法是正确的
- A 物体的大迎风面积越大，压差阻力越小
 - B 物体形状越接近流线型，压差阻力越大
 - C 物体的大迎风面积越大，压差阻力越大**
378. 下列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
379. 下列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**
380. 下列哪种说法是正确的
- A 物体的大迎风面积越大，压差阻力越小
 - B 物体形状越接近流线型，压差阻力越大
 - C 物体的大迎风面积越大，压差阻力越大**
381. 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
382. 飞机升阻比值的大小主要随下列哪项因素变化:
- A 飞行速度
 - B 飞行迎角
 - C 机翼面积
383. 下列正确的是
- 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
384. 减少飞机摩擦阻力的措施是
- A 保持飞机表面光洁度
 - B 减小迎风面积
 - C 增大后掠角
385. 随着飞行速度的提高下列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
386. 表面脏污的机翼与表面光洁的机翼相比
- A 大升力系数下降, 阻力系数增大
 - B 相同升力系数时其迎角减小
 - C 同迎角下升力系数相同, 阻力系数加大
387. 关于升阻比下列哪个说法正确
- A 在 大升力系数时阻力一定 小
 - B 大升阻比时, 一定是达到临界攻角
 - C 升阻比随迎角的改变而改变
388. 在相同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 大于基本翼型升力
 - B 等于基本翼型升力
 - C 小于基本翼型升力
389. 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
 - B 增大了临界攻角, 使飞机易失速
 - C 相同迎角, 升力系数下降
390. 下列关于升阻比的哪种说法是不正确的
- A 升力系数达到 大时, 升阻比也达到 大
 - B 升力和阻力之比升阻比达到 大之前, 随迎角增加
 - C 升阻比成线性增加
391. 从原点作极曲线的切线, 切点所对应的迎角值是
- A 大迎角
 - B 有利迎角
 - C 小迎角
392. 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
 - B 阻挡气流的流动, 增大阻力
 - C 增加飞机抬头力矩, 辅助飞机爬升
393. 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
 - B 增大机翼升力
 - C 减小阻力
394. 打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
 - B 简单式襟翼
 - C 后退式襟翼
395. 属于减升装置的辅助操纵面是

- A 扰流板
B 副翼
C 前缘缝翼
396. 属于增升装置的辅助操纵面是
A 扰流板
B 副翼
C 前缘襟翼
397. 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
B 增加飞机的稳定性
C 增加飞机的升力
398. 当后缘襟翼放下时，下述哪项说法正确
A 只增大升力
B 只增大阻力
C 既增大升力又增大阻力
399. 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
400. 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
401. 利用增大机翼弯度来提高机翼的升力系数，会导致
A 机翼上表面 低压力点前移，减小临界迎角
B 机翼上表面 低压力点后移，减小临界迎角
C 机翼上表面 低压力点前移，加大临界迎角
402. 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
403. 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 加快机翼前缘上表面气流的流速
C 加快机翼后缘气流的流速
404. 使用扰流板操纵飞机向左盘旋时，下述哪项说法正确
A 左机翼飞行扰流板向上打开，右机翼飞行扰流板向上打开
B 左机翼飞行扰流板向上打开，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打开
405. 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 大升力系数
406. 下列关于扰流板的叙述哪项说法错误
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
407. 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
408. 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。
409. 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
410. 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
411. 关于飞机失速下列说法哪些是正确的
A 飞机失速是通过加大发动机动力就可以克服的飞行障碍
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。
412. 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 由于迎角达到临界迎角, 造成机翼上表面附面层大部分分离
C 由于机翼表面粗糙, 使附面层由层流变为紊流。
413. 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
414. 飞机在空中飞行时, 如果飞机处于平衡状态, 则
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。
415. 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
416. 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、
417. 下列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
418. 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
419. 对于进行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
420. 在飞机进行俯冲拉起过程中, 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
421. 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
422. 飞机进行的匀速俯冲拉起飞行, 则
A 速度不发生变化
B 是在平衡外载荷作用下进行的飞行
C 飞行速度方向的变化是由于存在着向心力
423. 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
424. 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
425. 下列叙述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
426. 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 大速度
427. 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
428. 飞机下滑距离
- A 与下滑高度有关
 - B 与下滑角无关
 - C 与下滑高度无关
429. 飞机离地速度越小，则
- A 滑跑距离越短，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
 - C 滑跑距离越长，飞机的起飞性能越好
430. 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
 - B 在高原机场降落比在平原机场降落需要的跑道长
 - C 在高原机场降落和在平原机场降落需要的跑道一样长
431. 无人机能获得平飞航时 长的速度是
- A 飞机平飞所需速度
 - B 飞机平飞有利速度
 - C 飞机平飞 大速度
432. 无人机能获得平飞航程 长的速度是
- A 飞机平飞有利速度
 - B 飞机平飞 大速度
 - C 飞机平飞远航速度
433. 飞机平飞航程的长短
- A 决定于平飞可用燃油量多少
 - B 决定于平飞的高度
 - C 决定于发动机小时耗油量的大小
434. 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
 - B 升力等于重力, 推力等于阻力
 - C 升力等于阻力, 推力等于重力
435. 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
 - B 飞机升力与飞机阻力的比值
 - C 飞机推力与飞机阻力的比值
436. 飞机机翼的焦点指的是
- A 升力的着力点
 - B 附加升力的着力点
 - C 重力的着力点
437. 对于正常布局的飞机，下列叙述正确的是
- A 飞机全机的焦点在机翼焦点的前面
 - B 飞机全机的焦点在机翼焦点的后面
 - C 飞机全机的焦点和机翼焦点始终重合

438. 下列叙述错误的是
- A 飞机焦点位于飞机重心之后有利于飞机的纵向安定性
 - B 飞机焦点位于飞机重心之前有利于飞机的纵向安定性**
 - C 飞机的重心位置与飞机的装载情况有关，与飞机的飞行状态无关
439. 影响飞机俯仰平衡的力矩主要是
- A 机身力矩和机翼力矩
 - B 机翼力矩和垂尾力矩
 - C 机翼力矩和水平尾翼力矩**
440. 飞机横向平衡中的滚转力矩主要包括
- A 机翼阻力力矩
 - B 机翼升力力矩**
 - C 水平尾翼力矩
441. 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
442. 飞机纵向阻尼力矩的产生主要
- A 由后掠机翼产生的
 - B 由垂直尾翼产生的
 - C 由水平尾翼产生的**
443. 飞机的重心位置对飞机的
- A 纵向稳定性产生影响**
 - B 方向稳定性产生影响
 - C 横向稳定性产生影响
444. 影响飞机方向稳定力矩的因素主要是
- A 飞机重心位置和飞行 M 数
 - B 飞机焦点位置和飞行高度
 - C 飞机迎角、机身和垂尾面积**
445. 飞机的方向阻尼力矩主要由
- A 水平尾翼产生
 - B 垂直尾翼产生**
 - C 机身产生
446. 飞机的横向阻尼力矩主要由
- A 水平尾翼产生
 - B 垂直尾翼产生
 - C 机翼产生**
447. 对飞机方向稳定性影响 大的是
- A 飞机的大迎风面积
 - B 水平尾翼
 - C 垂直尾翼**
448. 常规布局飞机的主要舵面指的是
- A 升降舵、方向舵、襟翼
 - B 方向舵、襟翼、缝翼
 - C 升降舵、方向舵、副翼**
449. 飞机的横向稳定性是指飞机绕下列哪个轴线的稳定性
- A 横轴
 - B 纵轴**
 - C 偏航轴。
450. 飞机的纵向稳定性是指飞机绕下列哪个轴线的稳定性
- A 横轴**
 - B 立轴
 - C 纵轴
451. 飞机的航向稳定性是指飞机绕下列哪个轴线的稳定性
- A 横轴
 - B 立轴**
 - C 纵轴
452. 飞机飞行的俯仰角为

- A 飞机纵轴与飞行速度向量的夹角
B 飞机纵轴与水平面的夹角
 C 飞行速度与水平面的夹角
453. 飞机绕横轴的稳定性称为
A 纵向稳定性
 B 航向稳定性
 C 横向稳定性
454. 飞机绕纵轴的稳定性称为
 A 纵向稳定性
 B 航向稳定性
C 横向稳定性
455. 飞机绕立轴的稳定性称为
 A 纵向稳定性
B 航向稳定性
 C 横向稳定性
456. 描述飞机在空间姿态的姿态角有
 A 迎角, 偏航角, 滚转角
B 滚转角, 偏航角, 俯仰角
 C 俯仰角, 侧滑角, 滚转角
457. 飞行侧滑角为
 A 飞机纵轴与水平面的夹角
 B 飞行速度与水平面的夹角
C 空速向量与飞机对称面的夹角
458. 对飞机方向稳定性影响 大的是
 A 飞机的大迎风面积
 B 水平尾翼
C 垂直尾翼
459. 飞机的横向和航向稳定性之间
 A 互相独立
B 必须匹配适当
 C 横向稳定性好, 航向稳定性就差
460. 飞机的纵向和航向稳定性之间
A 互相独立
 B 必须匹配适当
 C 纵向稳定性好, 航向稳定性就差
461. 飞机航向稳定性是指飞机受到侧风扰动后
 A 产生绕立轴转动, 扰动消失后转角自动回到零
B 产生绕立轴转动, 扰动消失后自动恢复原飞行姿态
 C 产生绕横轴转动, 扰动消失后转角自动回到零
462. 飞机纵稳定性是指飞机受到上下对流扰动后
 A 产生绕立轴转动, 扰动消失后转角自动回到零
 B 产生绕横轴转动, 扰动消失后俯仰角自动回到零
C 产生绕横轴转动, 扰动消失后自动恢复原飞行姿态
463. 飞机横向稳定性是指飞机受到扰动后
 A 产生绕纵轴转动, 扰动消失后转角自动回到零
B 产生绕纵轴转动, 扰动消失后自动恢复原飞行姿态
 C 产生绕横轴转动, 扰动消失后转角自动回到零
464. 飞机的重心位置对飞机的哪个稳定性有影响
 A 纵向稳定性和航向稳定性
B 只对纵向稳定性
 C 横向稳定性
465. 下列哪种变化情况肯定会增加飞机纵向静稳定性
 A 增加机翼面积
 B 增加垂直尾翼面积
C 增加水平尾翼面积
466. 下列哪种变化情况肯定会增加飞机方向静稳定性
 A 增加机翼面积

- B 增加垂直尾翼面积
C 增加水平尾翼面积
467. 焦点在重心之后，向后移焦点，飞机的操纵性
A 操纵性与此无关
B 操纵性增强
C 操纵性减弱
468. 使飞机绕横轴转动的力矩称为
A 倾斜力矩
B 俯仰力矩
C 滚转力矩。
469. 使飞机绕立轴作旋转运动的力矩称为
A 俯仰力矩
B 纵向力矩
C 偏航力矩
470. 使飞机绕纵轴产生侧倾的力矩称为
A 俯仰力矩
B 偏航力矩
C 滚转力矩。
471. 增加垂直安定面面积产生的影响将
A 增加升力
B 增加横向稳定性
C 增加纵向静稳定性
472. 飞机的重心位置影响飞机的
A 纵向稳定性
B 方向稳定性
C 横向稳定性
473. 对于具有静稳定性的飞机，向左侧滑时其机头会
A 保持不变
B 向左转
C 向右转
474. 焦点在重心之后，焦点位置向后移
A 增加纵向稳定性
B 提高纵向操纵性
C 减小纵向稳定性
475. 从机尾向机头方向看去，顺时针旋转螺旋桨飞机的扭矩使飞机？
A 向下低头
B 向左滚转
C 向上抬头
476. 仅偏转副翼使飞机水平左转弯时，出现？
A 右侧滑
B 左侧滑
C 无侧滑
477. 下面关于盘旋错误的是
A 当飞行速度达到盘旋速度时（通常取 200 公里/小时），应协调一致地向盘旋方向压杆. 蹬舵。
B 在盘旋中保持好高度有助于保持盘旋速度，若高度升高，为了保持等高就要向前顶杆，这样就会使速度增大。
C 改出盘旋，首先要消除向心力，故应向盘旋方向压杆，减小坡度，使旋翼拉力的水平分力减小。
478. 影响平飞性能的因素，错误的是
A 在小速度平飞时，高度增加，诱导功率增大较多，而废阻功率减小较少，因此，平飞所需功率增大。在大速度平飞时，高度增加，诱导功率增大程度减小，而废阻功率减小程度增大，平飞所需功率有所减小。
B 直升机废阻力面积越大，飞行速度越快。
C 随飞行重量的增大，平飞速度范围缩小。
479. 下面关于悬停操纵说法错误的是
A 悬停时的姿态是各气动力和力矩以及重量. 重心配平的结果，是唯一的。
B 在悬停中，要保持直升机没有前后移位，必须使纵向力和俯仰力矩平衡。
C 悬停时气动力自动保持平衡，无需频繁操纵。

480. 影响悬停稳定性的因素不包括
A 起落架形式。
 B 风的影响。
 C 地面效应的影响。
481. 改变旋翼拉力大小的方法不包括
 A 操纵总距杆
 B 操纵油门环
C 操纵方向舵
482. 地面效应对飞行性能的影响不包括
 A 在保持拉力不变的条件下所需功率减小。
B 直升机有地效悬停升限小于无地效悬停升限。
 C 在保持功率不变的条件下拉力要增加。
483. 影响地面效应的因素不包括
 A 地表环境。
B 下滑速度和风。
 C 高度
484. 不属于抵消旋翼机反转力矩的方法有
 A 尾桨
 B 共轴旋翼
C 增大旋翼半径
485. 关于旋翼的反扭矩说法正确的是
A 旋翼的反扭矩会迫使直升机向旋翼旋转的反方向偏转。
 B 旋翼反扭矩的大小取决于发动机输入功率的大小。
 C 发动机带动旋翼旋转时，旋翼诱导阻力力矩为发动机传递给旋翼轴的扭矩所平衡。
486. 下面关于旋翼的说法错误的是
 A 本质上讲旋翼是一个能量转换部件，它把发动机通过旋翼轴传来的旋转动能转换成旋翼拉力。
 B 旋翼的基本功能是产生旋翼拉力
C 旋翼的基本功能是产生前进推力
487. 下列说法错误的是（没有提到的条件则视为相同）：
 A 旋翼直径越大则拉力越大
B 旋翼直径越大则悬停诱导速度越大
 C 旋翼直径越大则桨盘载荷越小
488. 当飞机受微小扰动而偏离原来纵向平衡状态（俯仰方向），并在扰动消失以后，飞机能自动恢复到原来纵向平衡状态的特性，叫做飞机的纵向稳定性。下列说法错误的是
A 当飞机受扰动而机头下俯时，机翼和水平尾翼的迎角减小，会产生向上的附加升力
 B 飞机的重心位于焦点之后，飞机则是纵向不稳定的
 C 当重心位置后移时，将削弱飞机的纵向稳定性
489. 内侧滑转弯时，飞机转弯的快慢和所倾斜的角度不对应，然后飞机会偏航到转弯航迹的内侧。下列说法正确的是
 A 飞机以一定的角速度转弯而倾斜过多时，水平升力分量小于离心力
 B 升力的水平分量和离心力的平衡只能通过降低倾斜度建立
C 升力的水平分量和离心力的平衡可以通过降低倾斜度建立
490. 高度增加，佳爬升角速度（ V_x ）____，佳爬升率速度（ V_y ）____。
A 增大，减小
 B 减小，增大
 C 增大，增大
491. 飞机离地面高度时，地面效应的影响开始体现出来
A 低于半个翼展
 B 低于一个翼展
 C 低于两个翼展
492. 飞机接近失速，会
A 出现操纵迟钝和操纵效率降低的现象
 B 出现机头上仰的现象
 C 出现机翼自转现象
493. 无人机地面加油时，必须在场的人员之一是
 A 无人机飞行员
B 地面消防员

- C 手拿传呼机的指挥员
494. 无人机使用中特别强调防止油箱通气管堵塞，主要因为其堵塞时
- A 影响燃油汽化
 - B 无法加油器
 - C 影响空中供油
495. 关于桨叶的剖面形状说法错误的是
- A 桨叶的剖面形状称为桨叶翼型。
 - B 桨叶翼型常见的有平凸型、双凸型和非对称型。
 - C 一般用相对厚度、大厚度位置、相对弯度、大弯度位置等参数来说明桨叶翼型。
496. 无人机在 大升阻比飞行时的性能特点是
- A 大爬升角和 大滑翔距离
 - B 大航程
 - C 大升力系数和 小阻力系数
497. 侧风中着落带偏侧接地，应该
- A 向偏侧方向打方向舵，反方向压副翼杆
 - B 向偏侧方向压副翼杆，反方向打方向舵
 - C 向偏侧的方向协调地压副翼杆打方向舵
498. 操纵飞机水平转弯时受力
- A 升力、重力、拉力、阻力、惯性力
 - B 转弯向心力由发动机拉力提供、
 - C 转弯向心力由升力提供
499. 在下列参数中, 影响涡桨发动机工作寿命的主要是
- A 发动机的排气温度、
 - B 发动机滑油温度
 - C 发动机转速
500. 高刹车效率过程是
- A 始终保持较大刹车压力的过程、
 - B 尽量增大阻滚力矩的刹车过程、
 - C 使刹车力矩接近而不超过地面结合力矩的刹车过程
501. 关于机轮卡滞，正确的说法是
- A 滑跑刹车机轮卡滞是因为地面摩擦太大
 - B 机轮卡滞又叫做拖胎、打滑
 - C 严重卡滞虽然刹车效率高但不安全
502. 关于粗暴刹车，正确的说法是
- A 粗暴刹车是指刹车过早且过重，导致机轮严重打滑
 - B 粗暴刹车是指操纵刹车太快
 - C 粗暴刹车可以增大刹车效果，只是机轮磨损大一些
503. 为了保证刹车减速安全高效，必须
- A 飞机主轮接地就应及时踩刹车
 - B 滑跑速度大，刹车应重一些
 - C 随滑跑速度减小逐渐增大刹车压力
504. 飞机滑跑刹车时地面摩擦力变化
- A 在一定限度内随刹车力矩增大而增大
 - B 增大阻滚力矩就能增大地面摩擦力
 - C 刹车越重效果越好
505. 小型低速飞机着陆滑跑的主要减速力是
- A 放襟翼产生的空气阻力
 - B 刹车时增大的地面摩擦力
 - C 发动机的反推力
506. 为了克服“旋翼”旋转产生的反作用______，常见的做法是用另一个小型旋翼，即尾桨，在机身尾部产生抵消反向运动的力矩。
- A 力
 - B 力矩
 - C 扭矩
507. 假设其他条件不变，空气湿度大
- A 空气密度大，起飞滑跑距离长
 - B 空气密度小，起飞滑跑距离长

- C 空气密度大，起飞滑跑距离短
508. 大气的组成是由：
A 78%的氮气，21%的氧气以及 1%的其它气体组成
B 75%的氮气，24%的氧气以及 1%的其它气体组成
C 78%的氮气，20%的氧气以及 2%的其它气体组成
509. 18000 英尺高度的大气重量仅仅是海平面时的：
A 三分之一
B 一半
C 四分之一
510. 地表和潮湿物体表面的水分蒸发进入大气就形成了大气中的水汽。大气中的水汽含量平均约占整个大气体积的 0~5%左右，并随着高度的增加而逐渐：
A 增加
B 不变
C 减少
511. 下面大气分层的主要依据哪个是正确的？
A 气层气压的垂直分布特点
B 气层气温的垂直分布特点
C 气层中风的垂直变化特点
512. 在实际运用中，通常使用气温的垂直递减率单位为：
A $^{\circ}\text{C}/1000\text{m}$
B $^{\circ}\text{C}/500\text{m}$
C $^{\circ}\text{C}/100\text{m}$
513. 对流层因为空气有强烈的对流运动而得名，它的底界为地面，上界高度随纬度季节天气等因素而变化。同一地区对流层上界高度：
A 冬季大于夏季
B 夏季大于冬季
C 冬季与夏季相同
514. 对流层的主要特征，哪个正确？
A 气温随高度不变
B 气温、湿度的水平分布均匀
C 空气具有强烈的垂直混合
515. 对流层中的平均气温垂直递减率为：
A $0.65^{\circ}\text{C}/100\text{m}$
B $6.5^{\circ}\text{C}/100\text{m}$
C $0.5^{\circ}\text{C}/100\text{m}$
516. 对流层中，按气流和天气现象分布的特点，可分为下中上三个层次，代表对流层中层气流的基本趋势是：
A 气流混乱
B 气流相对平稳
C 水汽含量很少
517. 平流层范围从对流层顶到大约 55km 的高度上，空气热量的主要来源是臭氧吸收太阳紫外辐射，因此：[1 分]
A 平流层中气温随高度增高而升高
B 平流层中气温不随高度变化而变化
C 平流层中不含有水汽
518. 平流层对航空活动有利的方面是：
A 气流平稳、无恶劣天气、发动机推力增大
B 气温低、飞机载重量增加、飞机真空速增大
C 气流平稳、能见度好、空气阻力小
519. 三大气象要素为：
A 气温、气压和空气湿度
B 气温、风和云
C 风、云和降水
520. 大气系统热量的主要来源是吸收太阳辐射，下列说法哪个正确？
A 当太阳辐射通过大气层时，有 44%被大气直接吸收
B 当太阳辐射通过大气层时，有 34%被大气直接吸收
C 当太阳辐射通过大气层时，有 24%被大气直接吸收

521. 在标准大气中，海平面上的气温和气压值是：
 A 15°C、1000hPA
 B 0°C、760mmHg
C 15°C、1013、25hPa
522. 气压一定时，气温露点的高低可以表示：
 A 空气的饱和程度
B 空气中的水汽含量
 C 空气中凝结核的含量
523. 气象上把气温垂直递减率等于零（即 $\gamma = 0$ ）的气层称为：
 A 逆温层
B 等温层
 C 不稳定气层
524. 温度对飞机的升限有影响，关于升限，下列何种叙述是正确的？
 A 气温升高，大型飞机的升限要升高
 B 气温变化对喷气式飞机的升限没有影响
C 气温升高，所有飞机的升限都要减小
525. 当气温高于标准大气温度时，飞机的载重量要：
 A 增加
B 减小
 C 保持不变
526. 大气压力的降低对飞机性能有显著的影响。在较高的高度，伴随着降低的大气压力：
A 起飞和着陆距离会增加，爬升率会减小
 B 起飞和着陆距离会增加，爬升率也会增加
 C 起飞和着陆距离会减小，爬升率也会减小
527. 气温气压和空气湿度的变化都会对飞机性能和仪表指示造成一定的影响，这种影响主要通过他们对空气密度的影响而实现，下列描述哪个正确？
 A 空气密度与气压成正比，与气温也成正比
B 空气密度与气压成正比，与气温成反比
 C 空气密度与气压成反比，与气温成正比
528. 飞机的飞行性能主要受大气密度的影响。当实际大气密度大于标准大气密度时：
 A 空气作用于飞机上的力要加大，发动机推力减小
 B 空气作用于飞机上的力要减小，发动机推力增大
C 空气作用于飞机上的力要加大，发动机推力增大
529. 飞机按气压式高度表指示的一定高度飞行，在飞向低压区时，飞机的实际高度将：
 A 保持不变
 B 逐渐升高
C 逐渐降低
530. 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比实际飞行高度：
 A 相同
B 低
 C 高
531. 大气对流运动是由于地球表面受热不均引起的。空气受热膨胀上升，受冷则下沉，进而产生了强烈而比较有规则的升降运动。温度越高，大气对流运动越明显。因此对流效果 明显的是：
 A 北半球
B 赤道地区
 C 南半球
532. 地球自转产生的地球自转偏向力对风向产生影响，下列哪个是正确的？
A 北半球，地球自转偏向力使得气流向东偏转
 B 北半球，地球自转偏向力使得气流向西偏转
 C 北半球，地球自转偏向力使得气流先向东再向西偏转
533. 地球自转偏向力使得气流向右偏转，因此在北纬 30 度到赤道之间产生哪个方向的信风？
 A 东南方向
B 东北方向
 C 西南方向
534. 在地表的风向稍微不同于地表之上几千英尺高度的风向的原因是：
 A 当地地形影响气压
 B 地面有较强的地转偏向力

C 风和地面之间的磨擦作用

535. 使原来静止的空气产生垂直运动的作用力，称为：

A 对流冲击力

B 气动作用力

C 热力作用力

536. 白天，在太阳辐射作用下，山岩地沙地城市地区比水面草地林区农村升温快，其上空气受热后温度高于周围空气，因而体积膨胀，密度减小，使浮力大于重力而产生上升运动。这种现象会引起：

A 压差作用力

B 温差作用力

C 热力对流冲击力

537. 下列哪种属于动力对流冲击力：

A 山坡迎风面对空气的抬升

B 气流辐合辐散时造成的空气水平运动

C 气温变化造成的空气抬升或下降

538. 在温暖的天气飞行在较低高度，有时会遇上湍流空气，以下描述正确的是：

A 很可能在在路面和荒地高空发生上升气流

B 在类似成片树林的广阔植被区域发生上升气流

C 在大片水体区域发生上升气流

539. 接近地面的对流传流会影响驾驶员操控的能力，下列说法哪种正确？

A 在 后近进时，来自全无植被的地形的下降气流有时会产生下沉效应，导致飞过预期的着陆点

B 在一大片水体或者稠密植被的区域之上近进会趋于产生一个下沉效应，导致着陆在不到预期的着陆点。

C 在一大片水体或者稠密植被的区域之上近进会趋于会产生漂浮效应，导致飞过预期的着陆点

540. 下列说法正确的是：

A 因为空气总是寻找低压区域，所以气流会从高压区域向低压的区域流动

B 因为空气总是寻找高压区域，所以气流会从低压区域向高压的区域流动

C 是风产生了压力，所以风的尽头压力高

541. 地面风具有明显日变化的主要原因是：

A 气压的变化

B 摩擦力的变化

C 乱流强度的变化

542. 形成海陆风的对流性环流的原因是因为：

A 从水面吹向陆地的空气较暖，密度小，导致空气上升

B 陆地吸收和散发热量比水面快

C 从水面吹向陆地的空气冷，密度大，使空气上升

543. 地面的地形和大的建筑物会：

A 汇聚风的流向

B 产生会快速改变方向和速度的阵风

C 产生稳定方向和速度的阵风

544. 和地面建筑物有关的湍流强度依赖于障碍物的尺寸和风的基本速度，在山地区域时这种情况甚至更加明显。风越过山脊时：

A 风沿着迎风侧平稳地向上流动

B 风沿着迎风侧湍流逐渐增加

C 风沿着背风侧平稳地向下流动

545. 风吹来时，那种局地风向不断改变，风速一阵大一阵小的现象称为：

A 风的阵性

B 风切变

C 风向不定

546. 大气稳定度指整层空气的稳定程度，有时也称大气垂直稳定度。以哪种运动来判定？

A 以大气的气温垂直加速度运动来判定

B 以大气的气温垂直速度运动来判定

C 以大气的气压垂直速度运动来判定

547. 大气中某一高度的一团空气，如受到某种外力的作用后，产生向上或向下运动时，称为稳定状态的是：

A 移动后，加速向上或向下运动

B 移动后逐渐减速，并有返回原来高度的趋势

C 外力作用消失后，以匀速持续运动

548. 气温高低, 如何影响飞机滑跑距离?
 A 气温高时, 空气密度小, 飞机增速慢, 飞机的离地速度增大, 起飞滑跑距离要长
 B 气温低时, 空气密度小, 飞机增速快, 飞机升力减小, 起飞滑跑距离要长
 C 气温高时, 空气密度大, 飞机增速快, 飞机升力增大, 起飞滑跑距离要短
549. 气温对飞机 大平飞速度的影响为:
 A 气温低时, 空气密度大, 飞机发动机的推力增大, 大平飞速度增加
 B 气温低时, 空气密度大, 空气的阻力增加, 大平飞速度减小
 C 气温高时, 空气密度小, 空气的阻力增减小, 大平飞速度增加
550. 夜间温度降低, 低层常常出现逆温, 会使得:
 A 早晨天气晴朗
 B 早晨有雾和烟幕
 C 早晨有大风
551. 相对湿度, 是指:
 A 空气中水汽含量与饱和水汽含量的百分比
 B 空气中水汽压与饱和水汽压的百分比
 C 空气中水分占空气总量的百分比
552. 露点温度指空气在水汽含量和气压都不改变的条件下, 冷却到饱和时的温度。形象地说, 就是空气中的水蒸气变为露珠时候的温度叫露点温度。下述哪个正确?
 A 当空气中水汽已达到饱和时, 气温与露点温度相同
 B 当水汽未达到饱和时, 气温一定低于露点温度
 C 在 100% 的相对湿度时, 周围环境的温度高于露点温度
553. 空气中容纳水汽的数量随气温变化, 气温越高, 则:
 A 可以容纳的水汽就越少
 B 可以容纳的水汽就越多
 C 当空气不能再容纳更多的水汽时, 温度就会变化
554. 飞机外表面的冰霜雪等:
 A 会引起飞机操纵效能增加
 B 会出现指令仰角变化和滚转
 C 会使外表面变的粗糙, 增加阻力, 减少升力
555. 雾通常发生在接近地面的空气温度冷却到空气的露点时, 是从地表开始:
 A 50 英尺内的云
 B 80 英尺内的云
 C 100 英尺内的云
556. 根据国际民航组织的规定, 云满天时的云量为:
 A 12
 B 8
 C 10
557. 机场上空高度较低的云会直接影响飞机的起降。其中, 危害 大的云是:
 A 对流的云
 B 卷状云
 C 层状云
558. 一般而言, 气团的垂直高度可达几公里到十几公里, 常常从地面伸展到对流层顶。水平范围为:
 A 几十公里到几千公里
 B 几十公里到几百公里
 C 几公里到几百公里
559. 气团的分类方法正确的是?
 A 冷气团和干气团
 B 暖气团和湿气团
 C 北冰洋气团、极地气团, 热带气团、赤道气团
560. 下面关于气团的叙述哪一个正确?
 A 我国地域广大, 能形成各种气团
 B 气团离开源地, 其性质将会发生变化
 C 气团只形成于极地和海洋地区
561. 离开源地移至与源地性质不同的下垫面时, 气团的物理属性逐渐发生变化, 这个过程称为气团的变性。一般说来:
 A 冷气团移到暖的地区变性快, 而暖气团移到冷的地区变性慢
 B 冷气团移到暖的地区变性慢, 而暖气团移到冷的地区变性快
 C 暖气团移到暖的地区, 冷气团移到冷的地区不变性

562. 关于锋面，下列哪种描述正确？
 A 锋面就是不同方向的风交汇的界面
 B 锋面就是温度、湿度等物理性质不同的两种气团的交界面
 C 锋面就是风场与地面的交线，也简称为锋
563. 在锋面经过机场时，要特别注意的是：
 A 可能出现高度极低的风切变
 B 可能出现风沙天气
 C 雨层云中的连续性小雨
564. 暖锋是指：
 A 锋面在移动过程中，暖空气推动锋面向冷气团一侧移动的锋
 B 一侧气团温度明显高于另一侧气团温度的锋
 C 温度较高与温度较低的两个气团交汇时，温度高的一侧
565. 冷锋是指：
 A 冷气团主动向暖气团移动形成的锋称为冷锋
 B 一侧气团温度明显低于另一侧气团温度的锋
 C 温度较高与温度较低的两个气团交汇时，温度低的一侧
566. 快速移动的冷锋受实际锋面后远处的强烈压力系统推动，在快速移动的冷锋之后：
 A 可能出现乌云密布的天空和下雨
 B 天空通常很快放晴
 C 阵风减缓和温度升高
567. 暖锋和冷锋在特性上是非常不同的：
 A 冷锋以 10~25 英里每小时速度移动
 B 暖锋以 20~35 英里每小时速度移动
 C 暖锋产生差的能见度和下雨，冷锋产生突发的阵风，紊流
568. 当来自北方的冷气团和来自南方的暖气团，两者势均力敌强度相当时，它们的交锋区很少移动，这种锋面称为：
 A 静止锋
 B 交错锋
 C 融合锋
569. 形成雷暴的基本条件是：
 A 充足的水汽和上升运动
 B 充足的水汽、不稳定的大气和上升运动
 C 浓积云，充足的水汽和锋区
570. 雷暴处于发展阶段时：
 A 地面气压持续下降
 B 地面气压持续上升
 C 地面气压保持不变
571. 雷暴到达成熟阶段以后，随着积雨云中迅速下沉的冷空气到达地面后，风向突转，风力迅速增大，阵风风速常在：
 A 10m/s
 B 20m/s
 C 30m/s
572. 一般雷暴单体的生命史根据垂直气流状况可分为三个阶段：
 A 积云阶段、成熟阶段、消散阶段
 B 积云阶段、成风阶段、雷雨阶段
 C 温升阶段、降雨阶段、消散阶段
573. 在雷暴的生存周期中，哪一阶段的特征使云中充满下降气流？
 A 积云阶段
 B 成熟阶段
 C 消散阶段
574. 雷暴对飞机产生很大危害，下列危害不确切的是：
 A 雷击和冰雹袭击
 B 风切变和湍流
 C 数据链中断
575. 飞机结冰是指飞机机体表面某些部位聚集冰层的现象，飞机积冰主要分为三大种：
 A 冰、雾凇、霜
 B 明冰、毛冰、白冰

C 竖冰、松冰、霜冰

576. 下面关于飞机积冰的叙述哪一个正确？

A 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

B 中云温度低于 0°C ，云层较厚，水滴含量大，积冰严重

C 低云云高低于 2000 米，温度高，不含过冷水滴，所以一般不出现飞机积冰

577. 在下述各类飞机积冰中，对飞行影响大的是：

A 雾凇和毛冰

B 明冰和毛冰

C 毛冰和霜

578. 飞机积冰的产生，主要是由于云中存在：

A 大小不等的水滴

B 雪花和冰晶

C 过冷水滴

579. 积冰的形状主要取决于冰的种类，飞行速度和气流绕过飞行器的不同部位的情况。积冰的形状一般分为：

A 槽状冰、楔形冰和混合冰

B 凸状冰、凹状冰和混合冰

C 圆形冰、方形冰和混合冰

580. 积冰强度可分为：

A 霜、雾凇和冰

B 轻度、中度和重度

C 微弱、弱、中度和强

581. 关于飞机积冰，下列正确的是：

A 飞机积冰一般发生在 $-1\sim-15^{\circ}\text{C}$ 的温度范围内

B 在 $-2\sim-10^{\circ}\text{C}$ 温度范围内遭遇积冰的次数多

C 强烈的积冰主要发生在 $-4\sim-8^{\circ}\text{C}$ 的温度范围内

582. 飞行高度不同，飞机积冰频率也不同，以下正确的是：

A 冬季在 3000 米以下各高度上飞行时，积冰几乎占 56%

B 冬季在 3000 米以上各高度上飞行时，积冰几乎占 56%

C 在 6000 米以上高度上飞行时，积冰占 56%

583. 当机翼和尾翼积冰时，下列不正确的描述是：

A 翼型失真（变型）

B 导致摩擦阻力减少

C 压差阻力都增大

584. 进气道结冰将导致危险的后果，下列描述不正确的是：

A 使进气速度场分布不均匀和使气流发生局部分离，引起压气机叶片的振动

B 冰屑脱离，进入压气机，而造成压气机的机械损伤

C 结冰堵塞进气道，使得进入压气机的气流明显减少，导致发动机富油停车

585. 在飞行中遇到飞机积冰时，驾驶员应注意：

A 及时有力地修正飞行姿态的偏差，尽快脱离积冰区

B 调整飞机马力，严格保持飞行高度和速度，尽快脱离积冰区

C 柔和操纵飞机，保持飞行高度和平飞姿态，尽快脱离积冰区

586. 能见度，是反映大气透明度的一个指标，测量大气能见度的错误方法：

A 用望远镜目测

B 使用大气透射仪

C 使用激光能见度自动测量仪

587. 气象学中，能见度用气象光学视程表示。气象光学视程是指：

A 白炽灯发出色温为 3000K 的平行光束的光通量，在大气中削弱至初始值的 10% 所通过的路径长度

B 白炽灯发出色温为 2700K 的平行光束的光通量，在大气中削弱至初始值的 5% 所通过的路径长度

C 白炽灯发出色温为 2500K 的平行光束的光通量，在大气中削弱至初始值的 5% 所通过的路径长度

588. 下述何种天气现象是稳定大气的特征？

A 能见度极好

B 能见度较差

C 有阵性降水

589. 小能见度是指：

A 能看到近的物体距离

B 能见度因方向而异时，其中小的能见距离

C 能见度因方向而异时，垂直和水平能见度小的距离

590. 国际上对以下哪些能见度定义是正确的？
A 烟雾的能见度定义为不足 1km
B 薄雾的能见度为 1km~3km
C 霾的能见度为 3km~5km。
591. 山地对风的影响，以下描述错误的是：
A 山体本身的障碍影响，使气流被阻滞不前
B 一般山顶和峡谷风口的风速增大
C 一般山底和峡谷风口的风速增大
592. 在山区飞行时应当注意，强的乱流出现在：
A 山谷中间
B 山的迎风坡
C 山的背风坡
593. 当在山谷山脊或山区作低空飞行时，在什么时候容易碰到乱流造成的危险？
A 在山的背风面顺风飞行
B 在山的背风面逆风飞行
C 在山的迎风面逆风飞行
594. 在山地背风坡中的下降气流中飞行时，除造成飞机掉高度外，还可造成严重危害的原因是：
A 气压式高度表读数高于实际高度
B 空速表误差增大
C 地速减小
595. 在山谷飞行时，应该采取的措施是：
A 靠近背风坡飞行
B 靠近迎风坡飞行
C 飞出山口马上转弯
596. 气象上的风向是指：
A 风的去向
B 风的来向
C 气压梯度力的方向
597. 机场上常用风向袋来估计风速，当风向袋吹平时，风速已达：
A 5~6 米/秒
B 6~10 米/秒
C 10~12 米/秒
598. 机场上吹东风时，飞机起飞着陆的好方向应是：
A 由西向东
B 由东向西
C 由北向南
599. 在处于雷暴区边缘的机场起飞或着陆时，要特别注意的危险天气是：
A 低空风切变
B 冰雹和暴雨
C 积冰和雷击
600. 发生在低层的风切变严重影响航空器的起降，将发生在这一气层中的风切变称为低空风切变。低空风切变距地面一般约：
A 300 米
B 600 米
C 800 米
601. 在下述何种情况下容易碰到风切变：
A 逆温层附近或靠近雷暴时
B 当风速大于 65 千米/小时时
C 有高气压时
602. 关于风切变出现的地方，下述说法正确的是：
A 仅在雷暴中出现
B 在气压和温度急剧下降的地方出现
C 在大气中任何高度上存在风向或风速变化的地方
603. 飞机在着陆时遇到顺风切变，会出现下述何种现象？
A 飞机空速突然增大，升力增加，飞机抬升
B 飞机高度下降，空速增大，超过正常着陆点着陆
C 飞机空速突然减小，升力减小，飞机将掉至正常下滑线以下

604. 飞机在着陆时突然遇到逆风切变，会出现下述何种现象？
- A 飞机空速突然增大，升力增加，飞机上仰并上升到下滑线之上
 - B 飞机高度下降，空速减小，未到正常着陆点即提前着陆
 - C 飞机空速突然减小，升力减小，飞机将掉至正常下滑线以下
605. 能够产生有一定影响的低空风切变的天气背景主要有三类：
- A 大风天气、强降雨天气、寒冷天气
 - B 强对流天气、锋面天气、辐射逆温型的低空急流天气
 - C 山地气流、昼夜交替天气、春夏之交天气
606. 风切变气流常从高空急速下冲，像向下倾泻的巨型水龙头，当飞机进入该区域时
- A 先遇强逆风，后遇猛烈的下沉气流，随后又是强顺风
 - B 先遇强顺风，后遇猛烈的上升气流，随后又是强逆风
 - C 先遇强逆风，后遇猛烈的上升气流，随后又是强顺风
607. 以下选项哪个不是对流层的主要特征。_____
- A 气温随高度升高而升高
 - B 气温、湿度的水平分布很不均匀
 - C 空气具有强烈的垂直混合
608. 对流层_____的空气运动受地形扰动和地表摩擦作用大，气流混乱。
- A 上层
 - B 中层
 - C 下层
609. 和地面建筑物有关的湍流强度依赖于_____，这会影晌任何飞机的起飞和着陆性能，也会引发非常严重的危险。
- A 障碍物的多少和风的基本速度
 - B 障碍物的尺寸和风的基本方向
 - C 障碍物的尺寸和风的基本速度
610. 雷暴是由强烈的积雨云产生的，形成强烈的积雨云需要三个条件：
- A 深厚而明显的不稳定气层、剧烈的温差、足够的冲击力
 - B 深厚而明显的不稳定气层、充沛的水气、足够的冲击力
 - C 强大的风力、充沛的水气、足够的冲击力
611. 目视判断风切变的参照物，以下不正确的是：
- A 雷暴冷性外流气流的尘卷风（云）
 - B 卷积云带来的降雨
 - C 雷暴云体下垂的雨幡。
612. 风切变的仪表判断法，以下不正确的是：
- A 空速表指示的非理性变化
 - B 俯仰角指示快速变化
 - C 发动机转速和地速快速变化
613. 根据地面天气图上分析的等压线，我们能观察到
- A 降水区域
 - B 气压梯度
 - C 槽线位置
614. 地面天气图上填写的气压是：
- A 本站气压
 - B 海平面气压
 - C 场面气压
615. 以下哪种不是卫星云图种类？
- A 红外卫星云图
 - B 可见光卫星云图
 - C 多光谱卫星云图
616. 在卫星云图上，红外云图的色调取决于：
- A 目标反射太阳辐射的大小
 - B 目标的温度
 - C 目标的高低
617.) 在卫星云图上，可见光云图的色调取决于：
- A 目标反射太阳辐射的大小
 - B 目标的温度
 - C 目标的高低

618. 卫星云图上下列哪个不是卷状云特征？
 A 在可见光云图上，卷云呈灰—深灰色
 B 在红外云图上，卷云顶温度很低，呈白色
C 无论可见光还是红外云图，卷云没有纤维结构
619. 卫星云图上下列哪个不是中云特征？
 A 在卫星云图上，中云与天气系统相连，表现为大范围的带状、涡旋状、逗点状。
 B 在可见光云图上，中云呈灰白色到白色，色调的差异判定云的厚度
C 在红外云图上，中云呈深灰色，介于高低云之间的色调
620. 卫星云图上下列哪个不是积雨云特征？
 A 在卫星图像上的积雨云常是几个雷暴单体的集合
 B 无论可见光还是红外云图，积雨云的色调 白
C 积雨云的尺度相差不大。一般，初生的较小，成熟的较大
621. 卫星云图上下列哪个不是层云（雾）特征？
 A 在可见光云图上，层云（雾）表现为光滑均匀的云区
 B 层云（雾）边界整齐清楚，与山脉、河流、海岸线走向相一致
C 在红外云图上，层云色调较亮，与地面色调相差较大
622. 气团是指气象要素（主要指温度，湿度和大气静力稳定度）在水平分布上比较均匀的大范围空气团。下列不正确的是：
 A 水平范围大
 B 垂直范围大
C 水平温度梯度大
623. 锋是三度空间的天气系统。锋的宽度同气团宽度相比显得很狭窄，因而常把锋区看成一个几何面，称为锋面。下面描述错误的是：
 A 锋面与地面的交线称为锋线
 B 锋面和锋线统称为锋
C 凡伸到对流层中上层者，称为层流锋
624. 从什么资料上可以预先了解到航线高度的风云气温及颠簸积冰等情况？
 A 等压面预告图
 B 重要天气预告图
C 航路天气预告图
625.) 航路天气预报通常在起飞前几小时，由飞航站气象台向机组提供？
A 1 小时
 B 2 小时
 C 3 小时
626. 天气预报可分为哪些，以下不正确的是？
 A 天气形势预报
 B 气象要素预报
C 大风降温预报
627. 卫星云图主要可分为哪两类。____
A 红外云图和可见光卫星云图
 B 红外云图和色调强化卫星云图
 C 色调强化卫星云图和可见光卫星云图
628. 低空风切变主要的形成原因是什么？
A 雷暴、低空急流和锋面活动
 B 气流经过特定环境时产生
 C 具体原因还不是特别明了
629. 大气是一种混合物，它由（ ）组成
 A 空气和水汽凝结物；
 B 空气和固体微粒；
C 空气、水汽及液体或固体杂质
630. 下述物理量中，反映大气潮湿程度的量是（ ）
 A 饱和水汽压；
B 相对湿度；
 C 露点温度
631. 空气在作水平运动时，是什么力阻止了空气直接从高压区流向低压区（ ）
 A 惯性离心力；
B 地转偏向力；

- C 摩擦力
632. 下面关于山谷风的叙述正确的是 ()
- A 白天风由山谷吹向山坡;
 - B 山谷风是由于海陆差异而形成的热力环流;
 - C 气流越山而过, 称为山风
633. 在重要天气预报图上用黑色的断线围起来的区域, 表示有
- A 晴天积云;
 - B 晴空颠簸;
 - C 西风急流
634. 热雷暴的形成原因是 ()
- A 地面水汽蒸发;
 - B 地面受热不均;
 - C 冷空气冲击暖空气而形成上升运动
635. 严重危害飞行安全的冰雹, 通常与下列何种云有联系 ()
- A 普通雷暴云;
 - B 强烈雷暴云;
 - C 堡状高积云
636. 绝对温度的零度是
- A -273°F
 - B -273K
 - C -273°C
637. 向逼近的冷锋飞行:
- A 云层从低空分散逐渐向高空分散变化, 大气压力不断升高
 - B 云层从高空汇聚逐渐向低空分散变化, 大气压力不断升高
 - C 云层从高空分散逐渐向低空分散变化, 大气压力不断下降
638. 云外绕飞雷雨时, 航空器距离积雨云. 浓积云夜间不得少于
- A 5 公里
 - B 10 公里
 - C 15 公里
639. 无人机适航证书不可
- A 随飞机一起转让
 - B 存放备查
 - C 随无人机系统携带
640. 飞行任务书是许可飞行人员进行转场飞行和民用航空飞行的基本文件
- A 驻机场航空单位或者航空公司的调度或签派部门
 - B 驻机场航空单位或者航空公司的负责人
 - C 驻机场航空单位或者航空公司的运行管理部门
641. 对流层中, 按气流和天气现象分布的特点, 可分为下. 中. 上三个层次, 代表对流层中层气流的基本趋势是:
- A 气流混乱
 - B 气流相对平稳
 - C 水汽含量很少
642. XII 无人机是指
- A 空机质量大于 5, 700 千克的无人机
 - B 质量大于 5, 700 千克的无人机
 - C 空机质量大于等于 5, 700 千克的无人机
643. 无人的发动机采用重力供油系统但装有增压泵, 主要是为了
- A 减少油箱的剩余燃油
 - B 保证大速度巡航的用油
 - C 保证爬升、下降及其它特殊情况下的正常供油
644. 目前世界上无人机的频谱使用主要集中在 UHF 和 _____ 波段
- A C
 - B VHF
 - C 任意
645. 飞控子系统可以不具备如下功能_
- A 姿态稳定与控制
 - B 导航与制导控制

C 任务分配与航迹规划

646. 活塞发动机系统常采用的增压技术主要是用来。

- A 提高功率**
- B 减少废气量
- C 增加转速

647. 无人机燃油箱通气目的之一是

- A 通气增大供油流量
- B 保证向发动机正常供油**
- C 通气减小供油流量

648. _____ 主要是由飞行操纵任务载荷控制数据链路控制和通信指挥等组成，可完成对无人机机载任务载荷等的操纵控制。

- A 指挥处理中心
- B 无人机控制站**
- C 载荷控制站

649. 活塞发动机的爆震 易发生在？

- A 发动机处于小转速和大进气压力状态工作**
- B 发动机处于高功率状态下工作时
- C 发动机处于大转速和小进气压力状态工作

650. 重心靠前，飞机的纵向安定性

- A 变强**
- B 减弱
- C 不受影响

651. 用下滑有利速度下滑，飞机的

- A 升阻比最大**
- B 升力最大
- C 下滑角最大

652. 飞机的迎角是

- A 飞机纵轴与水平面的夹角
- B 飞机翼弦与水平面的夹角
- C 飞机翼弦与相对气流的夹角**

653. 操纵无人机时，若迎角超过临界迎角，升力系数会

- A 迅速增大
- B 迅速减小**
- C 缓慢增大

654. 飞机下降时，其迎角

- A 大于零**
- B 小于零
- C 等于零

655. 重心靠后，飞机的纵向安定性

- A 变强
- B 减弱**
- C 保持不变

656. 无人机飞行员操纵升降舵时，飞行器将绕

- A 横轴运动**
- B 纵轴运动
- C 立轴运动

657. 常规布局的飞机，平尾升力对飞机重心的力矩常为使飞机机头的_____力矩。

- A 上仰**
- B 下俯
- C 偏转

658. 关于垂直起飞和着陆回收以下错误的是

- A 垂直起降是旋翼无人机的主流发射回收方式
- B 部分特种固定翼无人机也可采用垂直方式发射和回收
- C 垂直起降的固定翼无人机均安装有专用的辅助动力系统**

659. 飞机的理论升限_____实用升限。

- A 等于
- B 大于**

- C 小于
660. 偏转副翼使飞机转弯时，机翼阻力
- A 使飞机向转弯内侧偏转
 - B 使飞机向转弯外侧偏转**
 - C 对飞机的转弯没有影响
661. 向后拉杆，飞机的迎角
- A 增大**
 - B 减小
 - C 先增大后减小
662. 无人机飞行员向前推杆，飞机的迎角
- A 增大
 - B 减小**
 - C 先减小后增大
663. 向右压盘时，无人机
- A 右翼升力大于左翼升力
 - B 左翼升力大于右翼升力**
 - C 左翼升力等于右翼升力
664. 以下选项哪个不是对流层的主要特征。_____
- A 气温随高度升高而升高**
 - B 气温、湿度的水平分布很不均匀
 - C 空气具有强烈的垂直混合
665. 关于机翼的剖面形状（翼型），下面说法正确的是
- A 上下翼面的弯度相同
 - B 机翼上表面的弯度小于下表面的弯度
 - C 机翼上表面的弯度大于下表面的弯度**
666. 悬停时的平衡不包括
- A 俯仰平衡。
 - B 方向平衡。
 - C 前飞废阻力平衡。**
667. 无人机飞行员在操纵飞机平飞时，遇到强烈的垂直上升气流时，为了防止过载超规定应
- A 加大油门迅速脱离
 - B 以大上升率增大高度
 - C 适当减小飞行速度**
668. 失速时机翼
- A 升力的向上力和尾部向下的力降低**
 - B 升力的向上力和尾部向下的力增加
 - C 升力的向上力和尾部向下的力恒为零
669. 右转螺旋桨飞机的扭距使飞机
- A 向下低头
 - B 向左滚转**
 - C 向上抬头
670. 民用航空器因故障需偏离指定的航路或者改变飞行高度飞行时，应当首先
- A 得到机长的允许
 - B 取得机组的一致同意
 - C 取得空中交通管制单位的许可**
671. 无人机系统中，起降操作手一般不参与哪个阶段控制
- A 起飞阶段
 - B 降落阶段
 - C 巡航阶段**
672. 无人机定高平飞时，驾驶员面对地面站界面
- A 切至自主控制模式，尽可放松休息
 - B 短暂休息，偶尔关注一下飞机状态
 - C 密切判断飞机的俯仰状态和有无坡度**
673. 无人机定高平飞时，驾驶员面对地面站界面
- A 切至自主控制模式，尽可放松休息
 - B 短暂休息，偶尔关注一下飞机状态

C 不断检查空速、高度和航向指示

674. 遥控无人机平飞，爬升和下降转换时产生偏差的主要原因不包括
- A 动作粗，操纵量大，造成飞行状态不稳定
 - B 平飞、爬升、下降三种飞行状态变换时，推杆、拉杆方向不正，干扰其他舵量
 - C 天气状况不佳
675. 遥控无人机平飞转弯过程中
- A 注视地平仪，协调地向转弯方向压杆扭舵，形成一定坡度后，稳杆保持
 - B 注视地平仪，协调地向转弯反方向压杆扭舵，形成一定坡度后，稳杆保持
 - C 注视地平仪，向转弯方向压杆，同时反方向扭舵
676. 起落航线（五边航线）组成内容不包括
- A 起飞、建立航线
 - B 着陆目测，着陆
 - C 任务飞行
677. 着陆目测是操作手对飞机飞行高度和降落点进行目视判断，对于目测质量的
- A 飞机没有达到目测接地范围就接地的，叫目测低
 - B 飞机没有达到目测接地范围就接地的，叫目测高
 - C 飞机超过目测接地范围才接地的，叫目测低
678. 无人机着陆目测与有人机相比不同之处为
- A 有人机是从飞机观察着陆场，无人机是从着陆场观察飞机
 - B 有人机为第三视角，无人机为第一视角
 - C 有人机驾驶员通过地面人员通告仪表参考值，无人机起降操作手可自行观察
679. 遥控无人机着陆时
- A 逆风较大时，目测容易高（即推迟接地）
 - B 逆风较大时，目测容易低（即提前接地）
 - C 逆风对着陆没有影响
680. 遥控无人机着陆时
- A 机场气温较高时，跑道上升气流明显，会导致下滑距离增长
 - B 机场气温较高时，跑道下降气流明显，会导致下滑距离增长
 - C 机场气温较高时，跑道下降气流明显，会导致下滑距离减小
681. 遥控无人机着陆时，下列哪种情况收油门时机适当延迟
- A 顺风较大
 - B 逆风较大
 - C 无风情况
682. 遥控无人机着陆时，关于顺风着落描述正确的是
- A 四转弯后，地速减小，下滑角增大，下滑点应适当前移，下滑速度比正常大一些
 - B 四转弯后，地速增大，下滑角减小，下滑点应适当后移，下滑速度比正常小一些
 - C 四转弯后，地速增大，下滑角减小，下滑点应适当前移，下滑速度比正常大一些
683. 下列不属于飞行后进行的内容是
- A 检讨飞行执行过程
 - B 填写飞行日志或记录本
 - C 规划飞行航线
684. 下列属于对无人机机长训练要求的是
- A 在模拟器实施应急飞行程序指挥，包括规避航空器、发动机故障、链路丢失、应急回收、迫降等，不少于 3 小时
 - B 在模拟器实施正常飞行程序操作，不少于 3 小时
 - C 实物训练系统实施正常飞行程序操作，不少于 10 小时
685. 操纵无人机起飞前，动力装置不需要检查的是
- A 发动机稳定性检查
 - B 发动机生产日期
 - C 发动机油路检查
686. 姿态遥控模式下操纵无人机爬升，飞机带左坡度时，下列正确的操纵是？
- A 应柔和地向前顶杆
 - B 应柔和地向左压杆
 - C 应柔和地回杆或向右压杆
687. 姿态遥控模式下操纵无人机爬升，飞机爬升率过小时，下列正确的操纵是
- A 柔和减小俯仰角
 - B 柔和增大俯仰角

- C 迅速停止爬升
688. 操纵无人机长时间爬升，发动机温度容易高，下列正确的操纵是
A 适时定高飞行，待各指标正常后再继续爬升
B 发现发动机各参数不正确时迅速转下降
C 不必操纵，信任发动机自身性能
689. 飞行操作手姿态遥控模式下操纵无人机下降，速度过大时，下列正确的操纵是
A 适当减小带杆量，增大下滑角
B 适当减小带杆量，减小下滑角
C 适当增加带杆量，减小下滑角
690. 飞行操作手操纵无人机坡度转弯时，同时操纵方向舵作用是
A 进行协调转弯，可有效减小转弯半径并减少侧滑
B 进行协调转弯，可有效增大转弯半径并减少侧滑
C 进行协调转弯，可有效减小转弯半径并增大侧滑
691. 无人机驾驶员操纵无人机下降到 10 米以下时，应重点关注的信息是
A 飞机下降速度、姿态和空速
B 飞机剩余油量
C 飞机航行灯开闭状态
692. 无人机驾驶员操纵无人机地面滑行时，下列描述正确的是
A 主要通过控制方向舵杆量操纵
B 主要通过控制副翼杆量操纵
C 主要通过控制升降舵杆量操纵
693. 无人机驾驶员操纵无人机刹车时机描述正确的是
A 飞机接地后，马上刹车
B 飞机接地后，待速度降到安全范围内刹车
C 飞机接地后，待飞机滑停后再刹车
694. 无人机驾驶员遥控无人机起飞滑跑描述正确的是
A 迅速将油门推至大车并快速拉杆起飞
B 逐渐将油门推至大车并在速度达到起飞速度时柔和拉杆起飞
C 将油门迅速推至大车，等飞机速度积累到足够使其自动起飞
695. 下列哪种卫星导航系统是由俄罗斯构建的
A GPS
B 格洛纳斯
C 伽利略
696. 下列哪种信息不是 GPS 发送的
A 经纬度
B 高程
C 空速
697. 惯导（INS）的优点不包括下列哪一条
A 无漂移
B 不受干扰
C 全天候
698. 大型军用无人机 常用的导航方式是
A 卫星导航
B 地形匹配导航
C 组合导航
699. 进行无人机飞行任务规划时下列哪一条不在考虑范围内
A 禁飞区
B 险恶地形
C 飞机寿命
700. 下列哪种规划是任务规划的主体核心：
A 任务分配规划
B 航迹规划
C 应急预案规划
701. 下正确的任务规划流程是
A 接受任务-任务理解-环境评估-任务分配-航迹规划-航迹优化-生产计划
B 接受任务-任务理解-任务分配-环境评估-航迹规划-航迹优化-生产计划
C 接受任务-任务理解-任务分配-航迹规划-环境评估-航迹优化-生产计划

702. (地面站) 电子地图图元标注不包含下列哪种信息
- A 场地标注
 - B 警示标注
 - C 地形标注
703. 下列哪一项是飞行重规划要考虑的内容
- A 已知威胁区域
 - B 未知威胁区域
 - C 无人机自身约束条件
704. 下列哪种控制方式不属于无人机仪表飞行
- A 自主控制
 - B 姿态遥控
 - C 舵面遥控
705. 下列哪种感觉是无人机操纵员在操纵无人机时无法感知的
- A 视觉
 - B 听觉
 - C 前庭觉
706. 无人机飞行操作人员在飞行时应关注的是哪一区域
- A 飞行航迹
 - B 地平仪
 - C 遥控指令区
707. 多轴飞行器动力系统主要使用
- A 无刷电机
 - B 有刷电机
 - C 四冲程发动机
708. 多轴飞行器动力系统主要使用
- A 步进电机
 - B 内转子电机
 - C 外转子电机
709. 多轴飞行器使用的电调一般为
- A 双向电调
 - B 有刷电调
 - C 无刷电调
710. 多轴飞行器使用的动力电池一般为
- A 锂聚合物电池
 - B 铅酸电池
 - C 银锌电池
711. 部分多轴飞行器螺旋桨根部标有 ccw 字样其意义位。
- A 此螺旋桨由 ccw 公司生产。
 - B 此螺旋桨尾顶视顺时针旋转。
 - C 此螺旋桨为顶视逆时针旋转。
712. 多轴飞行器的飞控指的是。
- A 机载导航飞控系统。
 - B 机载遥控接收机。
 - C 机载任务系统。
713. 多轴飞行时地面人员手里拿的控指的是。
- A 地面遥控发射机。
 - B 导航飞控系统。
 - C 链路系统。
714. 某种飞行器动力电池标有 11.1V 它是。
- A 6S 锂电池。
 - B 11、1S 锂电池
 - C 3S 锂电池。
715. 多轴飞行器的遥控器一般有。
- A 2 个通道。
 - B 4 个通道
 - C 4 个及以上个通道
716. 多轴飞行器的轴指。

- A 舵机轴。
B 飞行器运动坐标轴。
C 旋翼轴。
717. 多轴飞行器起降时接触地面的一般是。
A 机架
B 云台架
C 脚架
718. 多轴飞行器动力电池充电尽量选用。
A 便携充电器
B 快速充电器
C 平衡充电器
719. 多轴飞行器每个轴上，一般连接
A 1 个电调，1 个电机
B 2 个电调，1 个电机
C 1 个电调，2 个电机
720. 多轴飞行器上的电信号传播顺序一般为。
A 飞控~机载遥控接收机~电机~电调
B 机载遥控接收机~飞控~电调~电机
C 飞控~电调~机载遥控接收机~电机
721. 电调上 粗的红线和黑线用来连接。
A 动力电池
B 电动机。
C 机载遥控接收机。
722. 多轴无人机，电调上较细的白红黑 3 色排线，也叫杜邦线，用来连接
A 电机
B 机载遥控接收机
C 飞控
723. 多轴飞行器，电调和电机一般通过 3 根单色线连接，如任意调换其中 2 根与电机的连接顺序，会出现
A 该电机停转
B 该电机出现过热并烧毁
C 该电机反向运转
724. 4 轴飞行器飞行运动中有
A 6 个自由度，3 个运动轴
B 4 个自由度，4 个运动轴
C 4 个自由度，3 个运动轴
725. 描述一个多轴无人机地面遥控发射机是日本手，是指
A 右手上下动作控制油门或高度
B 左手上下动作控制油门或高度
C 左手左右动作控制油门或高度
726. 4 轴飞行器有“X”模式和“+”模式两大类，其中
A “+”模式操纵性好
B “X”模式操纵性好
C 两者模式操纵性没有区别
727. 多轴飞行器飞控计算机的功能不包括
A 稳定飞行器姿态
B 接收地面控制信号
C 导航
728. 某多轴电调上有 BEC5V 字样，意思是指
A 电调需要从较粗的红线与黑线输入 5V 电压
B 电调能从较粗的红线与黑线输出 5V 电压
C 电调能从较细的红线与黑线输出 5V 电压
729. 电子调速器英文缩写
A BEC
B ESC
C MCS
730. 经测试，某多轴飞行器稳定飞行时，动力电池的持续输出电流为 5 安培，该多轴可以选用
A 5A 的电调

- B 10A 的电调
C 30A 的电调
731. 用遥控器设置电调，需要
A 断开电机
B 接上电机
C 断开动力电
732. 无刷电机与有刷电机的区别有
A 无刷电机效率高
B 有刷电机效率高
C 两类电机效率差不多
733. 关于多轴使用的无刷电机与有刷电机，说法正确的是
A 有刷电机驱动交流电
B 无刷电机驱动交流电
C 无刷电机驱动直流电
734. 某多轴电机标有 2208 字样，意思是指
A 该电机 大承受 22V 电压，小承受 8V 电压
B 该电机定子高度为 22 毫米
C 该电机定子直径为 22 毫米
735. 有 2 个输出功率相同的电机，前者型号为 3508，后者型号为 2820，以下表述 不正确 的是
A 3508 适合带动更大的螺旋桨
B 2820 适用于更高转速
C 尺寸上, 2820 粗一些, 3508 高一些
736. 某多轴电机标有 1000KV 字样，意义是指
A 对应每 V 电压，电机提供 1000,000 转转速
B 对应每 V 电压，电机提供 1,000 转转速
C 电机 大耐压 1,000KV
737. 某多轴电机转速为 3,000 转，是指
A 每分钟 3,000 转
B 每秒钟 3,000 转
C 每小时 3,000 转
738. 某多轴螺旋桨长 254 毫米，螺距 114 毫米，那么他的型号可表述为
A 2, 511
B 1, 045
C 254, 114
739. 某多轴螺旋桨长 381 毫米，螺距 127 毫米，那么他的型号可表述为
A 3812
B 15 x 5
C 38 x 12
740. 某螺旋桨是正桨，是指
A 从多轴飞行器下方观察，该螺旋桨逆时针旋转
B 从多轴飞行器上方观察，该螺旋桨顺时针旋转
C 从多轴飞行器上方观察，该螺旋桨逆时针旋转
741. 八轴飞行器安装有
A 8 个顺时针旋转螺旋桨
B 2 个顺时针旋转螺旋桨，6 个逆时针旋转螺旋桨
C 4 个顺时针旋转螺旋桨，4 个逆时针旋转螺旋桨
742. 同样重量不同类型的动力电池，容量 大 的是
A 聚合物锂电池
B 镍镉电池
C 镍氢电池
743. 同样容量不同类型的电池，轻 的是
A 铅酸蓄电池
B 碱性电池
C 聚合物锂电池
744. 多轴飞行器使用的锂聚合物动力电池，其单体标称电压为
A 1.2V
B 11.1V

C 3. 7V

745. 某多轴动力电池标有 3S2P 字样, 代表
- A 电池由 3S2P 公司生产
 - B 电池组先由 2 个单体串联, 再将串联后的 3 组并联
 - C 电池组先由 3 个单体串联, 再将串联后的 2 组并联
746. 某多轴动力电池容量为 6000mAh, 表示
- A 理论上, 以 6A 电流放电, 可放电 1 小时
 - B 理论上, 以 60A 电流放电, 可放电 1 小时
 - C 理论上, 以 6000A 电流放电, 可放电 1 小时
747. 以下哪种动力电池在没有充分放电的前提下, 不能够以大电流充电
- A 铅酸蓄电池
 - B 镍镉电池
 - C 锂聚合物电池
748. 以下哪种动力电池放电电流大
- A 2000mAh, 30C
 - B 20000mAh, 5C
 - C 8000mAh, 20C
749. 一般锂聚合物电池上都有 2 组线。1 组是输出线 (粗, 红黑各一根); 1 组是单节锂电引出线 (细, 与 s 数有关), 用以监视平衡充电时的单体电压。下面说法正确的是
- A 6S 电池有 5 根红色引出线, 1 根黑色线引出
 - B 6S 电池有 7 根引出线
 - C 6S 电池有 6 根引出线
750. 同一架多轴飞行器, 在同样做好动力匹配的前提下
- A 两叶桨的效率
 - B 三叶桨的效率
 - C 两种桨效率一样高
751. 多轴飞行器不属于以下哪个概念范畴
- A 自旋旋翼机
 - B 重于空气的航空器
 - C 直升机
752. 部分多轴飞行器螺旋桨加有外框, 其主要作用是
- A 提高螺旋桨效率
 - B 增加外形的美观
 - C 防止磕碰提高安全性
753. 在升高与下降过程中, 无人直升机与多轴飞行器表述正确的是
- A 无人直升机主要改变旋翼总距, 多轴飞行器主要改变旋翼转速
 - B 无人直升机主要改变旋翼转速, 多轴飞行器主要改变旋翼总距
 - C 无人直升机主要改变旋翼转速, 多轴飞行器同样改变旋翼转速
754. 部分商用多轴飞行器有收放脚架功能或机架整体变形功能, 其主要目的是
- A 改善机载任务设备视野
 - B 调整重心增加飞行器稳定性
 - C 减小前飞废阻力
755. 一架 4 轴飞行器, 在其他任何设备都不更换的前提下, 安装了 4 个大得多的螺旋桨, 下面说法不一定正确的是
- A 升力变大
 - B 转速变慢
 - C 桨盘载荷变小
756. 多轴飞行器的螺旋桨
- A 桨根处迎角小于桨尖处迎角 (迎角均改为安装角)
 - B 桨根处迎角大于桨尖处迎角
 - C 桨根处迎角等于桨尖处迎角
757. 多轴飞行器的螺旋桨
- A 桨根处线速度小于桨尖处线速度
 - B 桨根处线速度大于桨尖处线速度
 - C 桨根处线速度等于桨尖处线速度
758.) 对于多轴飞行器
- A 旋翼只起升力方面的作用

B 旋翼只充当纵横向和航向的操纵面

C 旋翼既是升力面又是纵横向和航向的操纵面

759. 多轴飞行器

A 有自转下滑功能

B 无自转下滑功能

C 有部分自转下滑功能

760. 4 轴飞行器，改变航向时

A 相邻的 2 个桨加速，另 2 个桨减速

B 相对的 2 个桨加速，另 2 个桨减速

C 4 个桨均加速

761. 下面关于多轴旋翼的说法错误的是

A 本质上讲旋翼是一个能量转换部件，它把电动机传来的旋转动能转换成旋翼拉力

B 旋翼的基本功能就是产生拉力

C 旋翼的基本功能是产生前进的推力

762. 多轴飞行器常用的螺旋桨的剖面形状是

A 对称型

B 凹凸型

C S 型

763. 多轴飞行器的旋翼旋转方向一般为

A 俯视多轴飞行器顺时针旋翼

B 俯视多轴飞行器逆时针旋翼

C 俯视多轴飞行器两两对应

764. 某多轴飞行器螺旋桨标有“CW”字样，表明该螺旋桨

A 俯视多轴飞行器顺时针旋转

B 俯视多轴飞行器逆时针旋转

C 该螺旋桨为“CW”牌

765. 多轴飞行器螺旋桨从结构上说，更接近于

A 风力发电机

B 直升机旋翼

C 固定翼飞机螺旋桨

766. 如不考虑结构尺寸安全性等其他因素，单纯从气动效率出发，同样起飞重量的 8 轴飞行器与 4 轴飞行器

A 4 轴效率高

B 8 轴效率高

C 效率一样

767. 绕多轴飞行器横轴的是什么运动

A 滚转运动

B 俯仰运动

C 偏航运动

768. 以下不是多轴飞行器飞行优点的是

A 结构简单

B 成本低廉

C 气动效率高

769. 绕多轴飞行器纵轴的是什么运动

A 滚转运动

B 俯仰运动

C 偏航运动

770. 绕多轴飞行器立轴的是什么运动

A 滚转运动

B 俯仰运动

C 偏航运动

771. 悬停状态的四轴飞行器如何实现向左移动

A 纵轴右侧的螺旋桨减速，纵轴左侧的螺旋桨加速

B 纵轴右侧的螺旋桨加速，纵轴左侧的螺旋桨减速

C 横轴前侧的螺旋桨加速，横轴后侧的螺旋桨减速

772. 悬停状态的四轴飞行器如何实现向后移动

A 纵轴右侧的螺旋桨减速，纵轴左侧的螺旋桨加速

B 横轴前侧的螺旋桨减速，横轴后侧的螺旋桨加速

C 横轴前侧的螺旋桨加速，横轴后侧的螺旋桨减速

773. 如果多轴飞行器安装的螺旋桨与电动机不匹配，桨尺寸过大，会带来的坏处不包括

A 电机电流过大，造成损坏

B 电调电流过大，造成损坏

C 飞控电流过大，造成损坏

774. 部分多轴飞行器会安装垂尾

A 会减小高速前飞时的稳定性，增加悬停时的稳定性

B 会增加高速前飞时的稳定性，增加悬停时的稳定性

C 会增加高速前飞时的稳定性，减小悬停时的稳定性

775. 飞行中的多轴飞行器所承受的力和力矩不包括

A 自身重力

B 旋翼桨叶的铰链力矩

C 旋翼的反扭矩和桨毂力矩

776. 关于多轴飞行器的反扭矩说法不正确的是

A 单个旋翼的反扭矩会迫使多轴飞行器向旋翼旋转的反方向偏转

B 单个旋翼反扭矩的大小取决于电动机转速

C 多轴飞行器的俯仰运动通过改变各个旋翼的反扭矩来实现

777. 下面说法正确的是

A 一般来讲，多轴飞行器反扭矩的数值是比较大的

B 多轴飞行器在稳定垂直上升时，所有旋翼总的反扭之和增加

C 多轴飞行器的反扭矩通过旋翼两两互相平衡

778. 悬停状态下，多轴飞行器单个旋翼形成

A 正锥体。

B 平面。

C 倒锥体

779. 多轴飞行器前飞时，单个旋翼

A 前行桨叶相对气流速度小于后行桨叶相对气流速度

B 前行桨叶相对气流速度大于后行桨叶相对气流速度

C 前行桨叶相对气流速度等于后行桨叶相对气流速度

780. 垂直爬升时升限为海拔 1,000 米的多轴飞行器，如果在 10km/h 的前飞中爬升，其升限

A 将降低

B 将升高

C 将保持不变

781. 多轴飞行器的操纵不包括

A 俯仰操纵 B 航向操纵

C 周期变距

782. 以下飞行器不是多轴飞行器的是

A Phantom 精灵

B Inspire 悟

C Uh-60 黑鹰

783. 多轴飞行器悬停时的平衡不包括

A 俯仰平衡。

B 方向平衡。

C 前飞废阻力平衡

784. 当多轴飞行器地面站出现飞行器电压过低报警时，第一时间采取的措施不包括

A 迅速将油门收到 0

B 一键返航

C 控制姿态，逐渐降低高度，迫降至地面

785. 多轴飞行器在风中悬停时下列影响正确的是

A 与无风悬停相比，逆风悬停机头稍低，且逆风速越大，机头越低。

B 一般情况下，多轴飞行器应尽量在顺风中悬停。

C 侧风的作用将使多轴飞行器沿风的方向位移，因此，侧风悬停时应向风来的反方向压杆。

786. 大多数多轴飞行器自主飞行过程利用____实现位置感知

A 平台惯导

B 捷联惯导

C GPS

787. 大多数多轴飞行器自主飞行过程利用____实现速度感知

- A GPS
B 空速管
C 惯导
788. 多轴飞行器飞控软件使用中要特别注意的事项, 不包括
A 版本
B 文件大小
C 各通道正反逻辑设置
789. 多轴飞行器 GPS 定位中, 少达到几颗星, 能够在飞行中保证基本的安全
A 2-3 颗
B 4-5 颗
C 6-7 颗
790. 多轴飞行器的飞控硬件尽量安装在
A 飞行器前部
B 飞行器底部
C 飞行器中心
791. 多轴飞行器中的 GPS 天线应尽量安装在
A 飞行器顶部
B 飞行器中心
C 飞行器尾部
792. 下列属于现今多轴飞行器典型应用的是
A 高空长航时侦查
B 航拍电影取景
C 侦打一体化
793. 多轴飞行器动力装置多为电动系统的主要原因是
A 电动系统尺寸较小且较为廉价
B 电动系统形式简单且电机速度响应快
C 电动系统干净且不依赖传统生物燃料
794. 关于多轴飞行器定义描述正确的是
A 具有两个及以上旋翼轴的旋翼航空器
B 具有不少于四个旋翼轴的无人旋翼航空器
C 具有三个及以上旋翼轴的旋翼航空器
795. X 模式 4 轴飞行器, 左前方的旋翼一般为
A 俯视顺时针旋转
B 俯视逆时针旋转
C 左视逆时针旋转
796. 目测多轴飞行器飞控市场上的 KK 飞控具有的优点是
A 功能强大, 可以实现全自主飞行
B 价格便宜, 硬件结构简单
C 配有地面站软件, 代码开源
797. 目前多轴飞行器飞控市场上的 APM 飞控具有的优点是
A 可以应用于各种特种飞行器
B 基于 Android 开发
C 配有地面站软件, 代码开源
798. 目测多轴飞行器飞控市场上的 MWC 飞控具有的优点是
A 可以应用于各种特种飞行器
B 基于 Android 开发
C 配有地面站软件, 代码开源
799. 目测多轴飞行器飞控市场上的 DJINAZA 飞控具有的优点是
A 可以应用于各种特种飞行器
B 稳定, 商业软件, 代码不开源
C 配有地面站软件, 代码开源
800. 多轴飞行器使用的电调通常被划分为
A 有刷电调和无刷电调
B 直流电调和交流电调、
C 有极电调和无极电调、
801. 关于多轴飞行器机浆与电机匹配描述正确的是
A 大螺旋桨要用低 KV 电机

- B 大螺旋桨要用高 KV 电机
C 小螺旋桨要用低 KV 电机
802. 关于多轴飞行器机桨与电机匹配描述错误的是
A 3S 电池下, KV900-1000 的电机配 1060 或 1047 桨
B 3S 电池下, KV1200-1400 配 3 寸桨
C 2S 电池下, KV1300-1500 左右用 9050 桨
803. X 模式 4 轴飞行器从悬停转换到前进, 哪两个轴需要加速
A 后方两轴
B 左侧两轴
C 右侧两轴
804. 八轴飞行器某个电机发生故障时, 对应做出类似停止工作的电机应是
A 对角
B 俯视顺时针方向下一个、
C 俯视顺时针方向下下一个
805. 民航旅客行李中携带锂电池的额定能量超过 () 严禁携带
A 100Wh
B 120Wh
C 160Wh
806. 相对于传统直升机, 多轴 大优势是
A 气动率高
B 载重能力强
C 结构与控制简单
807. 相对于传统直升机, 多轴的劣势是
A 速度
B 载重能力
C 悬停能力
808. 多轴飞行器飞行时, 使用哪种模式。驾驶员压力大
A GPS 模式
B 增稳模式
C 纯手动模式
809. 多轴飞行器在没有发生机械结构改变的前提下, 如发生飘移, 不能直线飞行时, 不需关注的是
A GPS 定位
B 指南针校准
C 调整重心位置
810. 多轴飞行器悬停转向和以 10Km/h 速度前飞转向中
A 横滚角相同
B 横滚角不相同
C 横滚角不确定
811. 多轴飞行器定点半径画圆飞行时, 如何得到 佳航拍画面
A 平移画面
B 绕圈一周
C 边绕圈边上升
812. 在高海拔地区, 多轴飞行器出现较难离地时, 有效的应对措施是
A 减重
B 更换大桨
C 更换大容量电池
813. 在多轴任务中, 触发失控返航时, 应如何打断飞控当前任务, 取回手动控制权
A GPS 手动模式切换
B 云台状态切换
C 航向锁定切换
814. 以多轴航拍飞行器为例, 是否轴数越多载重能力越大
A 是
B 不是
C 不一定
815. 下列哪个因素对多轴航拍影响 大
A 风速
B 负载体积

C 负载类型

816. 下列哪个姿态角的变化对多轴航拍影响 大
- A 俯仰角
 - B 横滚角
 - C 航向角**
817. 多轴航拍中往往需要使用相机的位移补偿功能，导致使用此功能的原因是
- A 飞行器的速度**
 - B 风速
 - C 飞行器姿态不稳
818. 多轴飞行器在前飞中必然会产生（ ）变化
- A 偏航角
 - B 横滚角
 - C 俯仰角**
819. 无人机系统中，起降驾驶员一般不参与哪个阶段控制
- A 起飞阶段
 - B 降落阶段
 - C 巡航阶段**
820. 当前国内民用无人机的主要控制方式不包括
- A 自主控制
 - B 人工遥控
 - C 人工智能**
821. 对于无人机关键性能，无人机驾驶员
- A 不必了解
 - B 视情况了解
 - C 必须了解**
822. 无人机飞行时收起起落架，会使飞机
- A 全机阻力减小**
 - B 全机阻力增大
 - C 全机阻力无明显变化
823. 无人机定速遥控飞行时收起起落架，驾驶员需
- A 增加油门以保持空速
 - B 减小油门以保持空速**
 - C 针对此情况，无需做相关动作
824. 无人机飞行时放下起落架，会使飞机
- A 全机阻力减小
 - B 全机阻力增大**
 - C 全机阻力无明显变化
825. 无人机定速遥控飞行时放下起落架，驾驶员需
- A 增加油门以保持空速**
 - B 减小油门以保持空速
 - C 针对此情况，无需做相关动作
826. 无人机飞行时放下襟翼，会使飞机
- A 飞行速度减小**
 - B 飞行速度增大
 - C 飞行速度无明显变化
827. 无人机定速遥控飞行时放下襟翼，驾驶员需
- A 增加油门以保持空速**
 - B 减小油门以保持空速
 - C 针对此情况，无需做相关动作
828. 无人机飞行时收起襟翼，会使飞机
- A 飞行速度减小
 - B 飞行速度增大**
 - C 飞行速度无明显变化
829. 无人机定速遥控飞行时收起襟翼，驾驶员需
- A 增加油门以保持空速
 - B 减小油门以保持空速**
 - C 针对此情况，无需做相关动作

830. 无人机驾驶员进行起飞前飞行器检查内容不必包括
- A 舵面结构及连接检查
 - B 起飞（发射）、降落（回收）装置检查
 - C 飞行器涂装
831. 无人机驾驶员进行起飞前控制站检查内容不必包括
- A 控制站软件检查
 - B 控制站操作系统检查
 - C 预规划航线及航点检查
832. 无人机驾驶员进行起飞前通讯链路检查内容不必包括
- A 链路设备型号
 - B 飞行摇杆舵面及节风门反馈检查
 - C 外部控制盒舵面及节风门反馈检查
833. 无人机驾驶员进行起飞前动力装置检查内容不必包括
- A 发动机油量检查
 - B 发动机启动后怠速转速、震动、稳定性检查
 - C 发动机生产厂家检查
834. 无人机飞行摇杆常规操作方式是
- A 姿态遥控和舵面遥控
 - B 自主控制
 - C 人工修正
835. 无人机爬升时，油门较大，螺旋桨左偏力矩较大，需适当操纵方向舵
- A 左偏
 - B 右偏
 - C 不必干涉
836. 无人机定高平飞时，驾驶员面对地面站界面
- A 切至自主控制模式，尽可能放松休息
 - B 短暂休息，偶尔关注一下飞机状态
 - C 密切判断飞机的俯仰状态和有无坡度
837. 无人机定高平飞时，驾驶员面对地面站界面
- A 切至自主控制模式，尽可能放松休息
 - B 短暂休息，偶尔关注一下飞机状态
 - C 根据目标点方向，密切判断飞行方向
838. 无人机定高平飞时，驾驶员面对地面站界面
- A 切至自主控制模式，尽可能放松休息
 - B 短暂休息，偶尔关注一下飞机状态
 - C 不断检查空速、高度和航向指示
839. 无人机定高平飞时，驾驶员面对地面站界面
- A 切至自主控制模式，尽可能放松休息
 - B 短暂休息，偶尔关注一下飞机状态
 - C 不断观察发动机指示，了解发动机工作情况
840. 无人机在遥控下降时，驾驶员应注意
- A 飞机下降时，油门收小，螺旋桨扭转气流减弱，飞机有右偏趋势，须抵住左舵
 - B 飞机下降时，油门收小，螺旋桨扭转气流减弱，飞机有左偏趋势，须抵住右舵
 - C 飞机状态不会发生变化，不需做任何准备
841. 无人机在遥控下降中，速度过大时，驾驶员应
- A 适当减小带杆量，增大下滑角
 - B 适当增加带杆量，减小下滑角
 - C 顺其自然，让其自动恢复状态
842. 遥控无人机由爬升转为平飞时
- A 到达预定高度时，开始改平飞
 - B 超过预定高度 10-20 米时，开始改平飞
 - C 上升至预定高度前 10-20 米时，开始改平飞
843. 遥控无人机在预定高度由平飞转为下降时
- A 注视地平仪，稍顶杆，收油门
 - B 注视地平仪，稍拉杆，收油门
 - C 注视地平仪，稍拉杆，推油门
844. 遥控无人机在预定高度由下降转平飞时

- A 注视地平仪，柔和地加油门，同时拉杆
 B 注视地平仪，快速加油门，同时拉杆
 C 注视地平仪，柔和地加油门，同时顶杆
845. 遥控无人机由下降转为平飞时
 A 到达预定高度时，开始改平飞
 B 超过预定高度 20-30 米时，开始改平飞
 C 下降至预定高度前 20-30 米时，开始改平飞
846. 遥控无人机在预定高度由平飞转爬升时
 A 注视地平仪，柔和地加油门至 100%，同时稍拉杆转为爬升
 B 注视地平仪，快速加油门至 100%，同时快速拉杆转为爬升
 C 注视地平仪，快速加油门至 100%，同时快速顶杆
847. 遥控无人机平飞爬升和下降转换时产生偏差的主要原因不包括
 A 动作粗，操纵量大，造成飞行状态不稳定
 B 平飞、爬升、下降三种飞行状态变换时，推杆、拉杆方向不正，干扰其他通道
 C 天气状况不佳
848. 遥控无人机平飞转弯前
 A 根据转弯坡度大小，减油门 5%-10%，保持好平飞状态
 B 根据转弯坡度大小，加油门 5%-10%，保持好平飞状态
 C 保持当前平飞状态
849. 遥控无人机平飞转弯过程中
 A 注视地平仪，协调地向转弯方向压杆扭舵，形成一定坡度后，稳杆保持
 B 注视地平仪，协调地向转弯反方向压杆扭舵，形成一定坡度后，稳杆保持
 C 注视地平仪，向转弯方向压杆，同时反方向扭舵
850. 遥控无人机平飞转弯过程中
 A 转弯中，如果坡度过大，应协调地适当增加压杆扭舵量
 B 转弯中，如果坡度过大，应协调地适当回杆回舵
 C 转弯中，如果坡度过小，应协调地适当回杆回舵
851. 遥控无人机平飞转弯后段
 A 当飞机轨迹方向离目标方向 10 度—15 度时，注视地平仪，根据接近目标方向的快慢，逐渐回杆
 B 当飞机轨迹方向到达目标方向时，注视地平仪，逐渐回杆
 C 当飞机轨迹方向超过目标方向 10 度—15 度时，注视地平仪，逐渐回杆
852. 遥控无人机转弯时产生偏差的主要原因不包括
 A 进入和退出转弯时，动作不协调，产生侧滑
 B 转弯中，未保持好机头与天地线的关系位置，以致速度增大或减小
 C 天气状况不佳
853. 起落航线（五边航线）组成内容不包括
 A 起飞、建立航线
 B 着陆目测、着陆
 C 任务飞行
854. 起落航线的重要组成部分应急航线相关内容不包括
 A 检查飞行平台、发动机、机上设备的故障状态、油量、电量
 B 决定着陆地或迫降场
 C 任务执行情况
855. 着陆目测是驾驶员对飞机飞行高度和降落点进行目视判断，对于目测质量的评判为
 A 飞机没有达到目测接地范围就接地的，叫目测低
 B 飞机没有达到目测接地范围就接地的，叫目测高
 C 飞机超过目测接地范围才接地的，叫目测低
856. 无人机着陆目测与有人机相比不同之处为
 A 有人机是从飞机观察着陆场，无人机是从着陆场观察飞机
 B 有人机为第三视角，无人机为第一视角
 C 有人机驾驶员通过地面人员通告仪表参考值，无人机起降驾驶员可自行观察仪表参考值
857. 无人机着陆目测须重点决断着陆方向和
 A 一转弯位置
 B 二转弯位置
 C 三四转弯位置
858. 遥控无人机进入四转弯时

- A 如飞机接近跑道延长线较快，而转弯剩余角减小较慢时，表明进入早，应立即协调地减小坡度和转弯角速度
- B 如飞机接近跑道延长线较快，而转弯剩余角减小较慢时，表明进入晚，应立即协调地增大坡度和转弯角速度
- C 如飞机接近跑道延长线较快，而转弯剩余角减小较慢时，表明进入晚，应立即协调地减小坡度和转弯角速度
859. 遥控无人机进入下滑后
- A 当下滑线正常时，如速度大，表明目测高，应适当收小油门
- B 当下滑线正常时，如速度大，表明目测低，应适当增加油门
- C 当下滑线正常时，如速度小，表明目测高，应适当收小油门
860. 遥控无人机着陆的过程不包括
- A 下滑和拉平
- B 平飘接地和着陆滑跑
- C 下降和定高
861. 遥控无人机着陆到平飘阶段
- A 平飘前段，速度较大，下沉较慢，拉杆量应小一些
- B 平飘前段，速度较大，下沉较慢，拉杆量应大一些
- C 平飘后段，速度较小，下沉较快，拉杆量应适当减小
862. 遥控无人机着陆时
- A 逆风较大时，目测容易高（即推迟接地）
- B 逆风较大时，目测容易低（即提前接地）
- C 逆风对着陆没有影响
863. 遥控无人机着陆时
- A 机场气温较高时，跑道上升气流明显，会导致下滑距离增长
- B 机场气温较高时，跑道下降气流明显，会导致下滑距离增长
- C 机场气温较高时，跑道下降气流明显，会导致下滑距离减小
864. 遥控无人机下滑中，估计到第四转弯时的高度将高于预定的高度
- A 应及时地收小油门，必要时可收至 20%，增大下滑角
- B 应适当地加大油门，减小下滑角
- C 转为平飞进行修正
865. 遥控无人机四转弯后
- A 目测过高时，应在加大油门的同时适当增加带杆量，减小下滑角，必要时可平飞一段
- B 目测过低时，应在加大油门的同时适当增加带杆量，减小下滑角，必要时可平飞一段
- C 等飞机降到较低高度时再做偏差调整
866. 遥控无人机着陆时，修正目测偏差
- A 偏差大，加、收油门量相应大一些
- B 偏差大，加、收油门量相应小一些
- C 不必调整
867. 遥控无人机着陆时，风速大或气温低时
- A 如目测低，加油门量相应小些
- B 如目测高，收油门量相应大些
- C 如目测低，加油门量相应大些
868. 遥控无人机着陆时，下列哪种情况，收油门的时机应适当延迟，收油门的动作适当减慢
- A 实际下滑点在预定下滑点前面
- B 实际下滑点在预定下滑点后面
- C 实际下滑点与预定下滑点吻合
869. 遥控无人机着陆时，下列哪种情况，收油门的时机应适当延迟，收油门的动作适当减慢
- A 当时的高度低于预定高度
- B 当时的高度高于预定高度
- C 当时的高度与预定高度吻合
870. 遥控无人机着陆时，下列哪种情况，收油门的时机应适当延迟，收油门的动作适当减慢
- A 速度小、下沉快
- B 速度大、下沉慢
- C 下沉速度与预定速度符合
871. 遥控无人机着陆时，下列哪种情况，收油门的时机应适当延迟，收油门的动作适当减慢
- A 顺风较大
- B 逆风较大

C 无风情况

872. 遥控无人机着陆时，下列哪种情况，收油门的时机应当适当提前，收油门的动作适当加快

- A 实际下滑点在预定下滑点前面
- B 实际下滑点在预定下滑点后面
- C 实际下滑点与预定下滑点吻合

873. 遥控无人机着陆时，下列哪种情况，收油门的时机应当适当提前，收油门的动作适当加快

- A 当时的高度低于预定高度
- B 当时的高度高于预定高度
- C 当时的高度与预定高度吻合

874. 遥控无人机着陆时，下列哪种情况，收油门的时机应当适当提前，收油门的动作适当加快

- A 速度小、下沉快
- B 速度大、下沉慢
- C 下沉速度与预定速度符合

875. 遥控无人机着陆时，下列哪种情况，收油门的时机应当适当提前，收油门的动作适当加快

- A 顺风较大
- B 逆风较大
- C 无风情况

876. 遥控无人机着陆时，收油门过早过粗，速度减小快，使拉平时的速度小，飞机下沉快

- A 容易拉平高或者进入平飘时仰角较小
- B 容易拉平低或者进入平飘时仰角较大
- C 对飞机无影响

877. 遥控无人机着陆时，收油门过晚过细，速度减小慢，使拉平时的速度大，飞机下沉慢

- A 容易拉平高或者进入平飘时仰角较小
- B 容易拉平低或者进入平飘时仰角较大
- C 对飞机无影响

878. 遥控无人机着陆时，收油门的基本要领是

- A 适时、柔和
- B 适时、快速
- C 跟着感觉操作

879. 遥控无人机着陆时，关于收油门描述正确的是

- A 收油门时机不要早。晚一些比较主动，可以快速收
- B 收油门时机不要早，收早了势必造成动作粗，影响着陆动作
- C 收油门时机不要晚。早一些比较主动，可以慢慢收，也可停一停再收

880. 遥控无人机着陆时，关于收油门描述正确的是

- A 收油门的过程要拉长一些，拉长了可以柔和，使速度减小均匀，有利于做好着陆
- B 收油门的过程要尽量短，短了可以柔和，使速度减小均匀，有利于做好着陆
- C 收油门的过程可以随意些，跟着感觉就好

881. 遥控无人机着陆时，如果拉平前飞机的俯角较大下降快，应

- A 拉杆稍早些
- B 拉杆稍晚些
- C 还按正常时机拉杆

882. 遥控无人机着陆拉平时，拉杆的快慢和下降速度的关系是

- A 下降快，拉杆应慢一些
- B 下降快，拉杆应快一些
- C 还按正常时机拉杆

883. 遥控无人机着陆拉平时，拉杆的快慢和下降速度的关系是

- A 下降慢，拉杆应慢一些
- B 下降慢，拉杆应快一些
- C 还按正常时机拉杆

884. 遥控无人机着陆拉平时，对拉平操作描述不恰当的是

- A 正确的拉平动作，必须按照实际情况
- B 主动地、有预见地、机动灵活地去操纵飞机
- C 严格按高度值执行动作

885. 遥控无人机着陆时，产生着陆偏差的主要原因不包括

- A 精神过分紧张，对着陆存有顾虑，因而注意力分配不当，操纵动作犹豫不适量
- B 着陆条件不好
- C 飞机型号不同

886. 遥控无人机着陆时，拉平高的修正方法是
A 发现有拉高的趋势，应停止拉杆或减小拉杆量，让飞机下沉
B 发现有拉高的趋势，应停止拉杆或增加拉杆量，让飞机上升
C 发现有拉高的趋势，应停止继续拉杆
887. 遥控无人机着陆时，面对拉平高正确的操作方式是
A 拉平高时，如果飞机随即下沉，应稳住杆，待飞机下沉到一定高度时，再柔和拉杆
B 拉平高时，如果飞机不下沉，应稍拉杆，使飞机下沉到预定高度
C 发现有拉高的趋势，应推杆
888. 遥控无人机着陆时，拉平低的修正方法是
A 发现有拉低的趋势，应适当地增大拉杆量
B 发现有拉低的趋势，应停止拉杆或减小拉杆量
C 发现有拉低的趋势，应推杆
889. 遥控无人机着陆时，面对拉平低正确的操作方式是
A 如结束拉平过低且速度较大时，应适当地多拉一点杆，避免三点接地
B 如结束拉平过低且速度较大时，应适当地少拉一点杆，避免三点接地
C 如结束拉平过低且速度较大时，应停止继续拉杆
890. 遥控无人机着陆时，拉飘的修正方法是
A 发现拉飘时，应立即继续拉杆
B 发现拉飘时，应立即柔和推杆制止飞机继续上飘
C 发现拉飘时，稳住并保持杆量
891. 遥控无人机着陆时，接地后跳跃的修正方法是
A 飞机跳离地面时，应迅速推杆，压住飞机状态
B 飞机跳离地面时，应迅速拉杆，避免再次坠落弹起
C 飞机跳离地面时，应稳住杆，迅速判明离地的高度和飞机状态
892. 遥控无人机着陆时，下列哪种情况需要复飞
A 飞机稍稍偏离期望下滑线
B 飞机油料不足
C 跑道上有机或其它障碍物影响着陆安全时
893. 遥控无人机复飞时，正确的操纵方式是
A 迅速推满油门，同时快速拉杆转入爬升
B 保持油门，快速拉杆转入爬升
C 柔和地加满油门，保持好方向，同时柔和拉杆使飞机逐渐转入爬升，保持好爬升状态
894. 遥控无人机复飞后，襟翼收起时描述正确的操纵动作是
A 升力系数下降，飞机要下沉，应适当地拉杆
B 升力系数增大，飞机要上升，应适当地推杆
C 对飞机几乎没有影响
895. 遥控无人机着陆时，如果飞机处于顺侧风时
A 地速增大，收油门下滑和四转弯时机均应适当提前
B 地速减小，收油门下滑和四转弯时机均应适当延后
C 地速增大，收油门下滑和四转弯时机均应适当延后
896. 遥控无人机着陆时，如果飞机处于逆侧风时
A 地速增大，收油门下滑和四转弯时机均应适当提前
B 地速减小，收油门下滑和四转弯时机均应适当延后
C 地速增大，收油门下滑和四转弯时机均应适当延后
897. 遥控无人机着陆时，对侧滑的方法修正侧风影响的正确描述是
A 判明偏流的方向及影响大小，适量向侧风方向压杆形成坡度，并反扭舵抵制飞机转弯
B 判明偏流的方向及影响大小，适量向侧风反方向压杆形成坡度，并反扭舵抵制飞机转弯
C 判明偏流的方向及影响大小，适量向侧风方向压杆形成坡度，并同向扭舵抵制飞机转弯
898. 遥控无人机着陆时，对侧滑的方法修正侧风影响描述正确的是
A 下降率增大，目测容易低，应适当加油门修正
B 下降率增大，目测容易高，应适当减油门修正
C 下降率减小，目测容易低，应适当加油门修正
899. 遥控无人机着陆时，对侧滑与改变航向相结合的方法修正侧风影响描述正确的是
A 退出第四转弯的时机应根据风向适当提前或延迟
B 退出第四转弯的时机一律适当提前
C 退出第四转弯的时机一律适当延迟
900. 遥控无人机着陆时，关于大逆风着陆描述正确的是

- A 第三转弯时机应适当延后, 以便第四转弯点距降落点比正常略近一些
B 第三转弯时机应适当提前, 以便第四转弯点距降落点比正常略近一些
 C 第三转弯时机应适当提前, 以便第四转弯点距降落点比正常略远一些
901. 遥控无人机着陆时, 关于大逆风着陆描述正确的是
 A 第三转弯后, 适当提前下滑时机, 进入第四转弯的高度应比正常风速时略低
B 第三转弯后, 适当延迟下滑时机, 进入第四转弯的高度应比正常风速时略高
 C 第三转弯后, 适当提前下滑时机, 进入第四转弯的高度应比正常风速时略高
902. 遥控无人机着陆时, 关于大逆风着陆描述正确的是
 A 四转弯后, 地速减小, 下滑角增大, 下滑点应适当前移, 并及时减小油门保持相应的速度下滑
 B 四转弯后, 地速增加, 下滑角减小, 下滑点应适当后移, 并及时减小油门保持相应的速度下滑
C 四转弯后, 地速减小, 下滑角增大, 下滑点应适当前移, 并及时加大油门保持相应的速度下滑
903. 遥控无人机着陆时, 关于大逆风着陆描述正确的是
A 下滑空速度较大, 舵面效用较强, 开始拉平的时机应比正常稍晚
 B 下滑空速度较大, 舵面效用较强, 开始拉平的时机应比正常稍早
 C 下滑空速度较小, 舵面效用较弱, 开始拉平的时机应比正常稍早
904. 遥控无人机着陆时, 关于大逆风着陆描述正确的是
A 拉平后, 速度减小加快, 平飘距离缩短
 B 拉平后, 速度减小加快, 平飘距离增长
 C 拉平后, 速度增大加快, 平飘距离缩短
905. 遥控无人机着陆时, 关于大逆风着陆描述正确的是
 A 平飘前段, 速度较大, 飞机下沉较慢, 拉杆的动作应快速, 防止拉飘
B 平飘前段, 速度较大, 飞机下沉较慢, 拉杆的动作应柔和, 防止拉飘
 C 平飘前段, 速度小, 飞机下沉较快, 拉杆的动作应快速, 防止下沉过快
906. 遥控无人机着陆时, 关于大逆风着陆描述正确的是
 A 着陆后, 立即刹车
B 着陆后, 地速减小快, 刹车不要太早
 C 着陆后, 地速减小慢, 刹车不要太晚
907. 遥控无人机着陆时, 关于顺风着陆描述正确的是
A 进入三转弯的时机应适当延迟, 转弯的角度应适当减小, 使第四转弯点距着陆点的距离适当远一些
 B 进入三转弯的时机应适当提前, 转弯的角度应适当增大, 使第四转弯点距着陆点的距离适当近一些
 C 正常时机三转弯即可, 四转弯点距着陆点距离远近不影响安全着陆
908. 遥控无人机着陆时, 关于顺风着陆描述正确的是
A 进入四转弯的高度应比正常稍低, 收油门下滑和进入时机应适当提前
 B 进入四转弯的高度应比正常稍高, 收油门下滑和进入时机应适当延后
 C 进入四转弯的高度应比正常稍低, 收油门下滑和进入时机应适当延后
909. 遥控无人机着陆时, 关于顺风着陆描述正确的是
 A 四转弯后, 地速减小, 下滑角增大, 下滑点应适当前移, 下滑速度比正常大一些
B 四转弯后, 地速增大, 下滑角减小, 下滑点应适当后移, 下滑速度比正常小一些
 C 四转弯后, 地速增大, 下滑角减小, 下滑点应适当前移, 下滑速度比正常大一些
910. 遥控无人机着陆时, 关于顺风着陆描述正确的是
 A 下滑空速度较大, 舵面效用较强, 在拉平过程中, 拉杆动作应及时、适量, 防止拉平高
B 下滑空速度较小, 舵面效用较弱, 在拉平过程中, 拉杆动作应及时、适量, 防止拉平低
 C 跟无风情况下一样, 不需特别操作
911. 遥控无人机着陆时, 关于顺风着陆描述正确的是
A 地速较大, 平飘距离较长
 B 地速较小, 平飘距离较短
 C 地速正常, 平飘距离正常
912. 遥控无人机着陆时, 关于顺风着陆描述正确的是
A 着陆滑跑中, 应及时刹车, 以免滑跑距离过长
 B 着陆滑跑中, 应延后刹车, 以免滑跑距离过短
 C 着陆滑跑中, 按正常时机刹车即可
913. 着陆后检查内容不包括
 A 飞行器外观检查
 B 燃油动力飞行器需要称重检查
C 气象检查
914. 下列不属于飞行后进行的内容是
 A 检讨飞行执行过程

B 填写飞行日志或记录本

C 规划飞行航线

915. 下列不属于对无人机机长训练要求的是

A 在模拟器实施系统检查程序，不少于 1 小时

B 在实物训练系统实施系统检查程序，不少于 3 小时

C 取得仪表资格

916. 下列不属于对无人机机长训练要求的是

A 有参与研制飞行模拟器经历

B 在实物训练系统实施正常飞行程序指挥，不少于 10 小时

C 在模拟器实施正常飞行程序指挥，不少于 3 小时

917. 下列属于对无人机机长训练要求的是

A 在模拟器实施应急飞行程序指挥，包括规避航空器、发动机故障、链路丢失、应急回收、迫降等，不少于 3 小时

B 在模拟器实施正常飞行程序操作，不少于 3 小时

C 实物训练系统实施正常飞行程序操作，不少于 10 小时

918. 下列属于对无人机驾驶员训练要求的是

A 在模拟器实施应急飞行程序操作，包括发动机故障、链路丢失、应急回收、迫降等，不少于 3 小时

B 在模拟器实施正常飞行程序指挥，不少于 3 小时

C 在实物训练系统实施正常飞行程序指挥，不少于 10 小时

919. 下列不属于对无人机驾驶员训练要求的是

A 在模拟器实施飞行前检查，不少于 1 小时

B 在实物训练系统实施飞行前检查，不少于 3 小时

C 在实物训练系统实施应急飞行程序指挥，包括规避航空器、发动机故障、链路丢失、应急回收、迫降等，不少于 10 小时

920. 下列不属于对无人机视距内驾驶员训练要求的是

A 在模拟器实施正常飞行程序操作，不少于 3 小时

B 在实物训练系统实施正常飞行程序操作，不少于 10 小时

C 在模拟器实施应急飞行程序指挥，包括规避航空器、发动机故障、链路丢失、应急回收、迫降等，不少于 3 小时

921. 通过地面站界面控制台上的鼠标按键飞行摇杆操纵无人机的驾驶员称为

A 飞行员

B 起降驾驶员

C 飞行驾驶员

922. 通过专用的遥控器外部控制盒操纵无人机的驾驶员称为

A 飞行员

B 起降驾驶员

C 飞行驾驶员

923. 操纵无人机，起飞前需要了解的无人机基本性能不包括

A 无人机着陆性能

B 无人机速度范围

C 无人机升限

924. 无人机驾驶员关于无人机飞行速度范围不需要了解的是

A 海平面不同重量下的速度范围

B 极限高度内的速度范围

C 极限高度外的速度范围

925. 无人机驾驶员关于无人机飞行速度限制不需要了解的是

A 俯冲 大速度

B 不同高度、重量下的失速速度

C 静止时飞机零漂速度

926. 无人机驾驶员关于无人机发动机不需要了解的是

A 大车状态的连续工作时间

B 稳定怠速

C 发动机生产日期

927. 操纵无人机起飞前，动力装置不需要检查的是

A 发动机稳定性检查

B 发动机生产日期

C 发动机油路检查

928. 姿态遥控模式下操纵无人机爬升，俯仰角偏高时，下列正确的操纵是
A 应柔和地向前顶杆
B 应柔和地向后带杆
C 应柔和地向右扭舵
929. 姿态遥控模式下操纵无人机爬升，俯仰角偏低时，下列正确的操纵是
A 应柔和地向前顶杆
B 应柔和地向后带杆
C 应柔和地向右扭舵
930. 姿态遥控模式下操纵无人机爬升，飞机带左坡度时，下列正确的操纵是
A 应柔和地向前顶杆
B 应柔和地向左压杆
C 应柔和地回杆或向右压杆
931. 姿态遥控模式下操纵无人机爬升，飞机带右坡度时，下列正确的操纵是
A 应柔和地向前顶杆
B 应柔和地回杆或向左压杆
C 应柔和地向右压杆
932. 姿态遥控模式下操纵无人机爬升，飞机航向向右偏离时，下列正确的操纵是
A 应柔和地向前顶杆
B 应柔和地向左扭舵
C 应柔和地向右扭舵
933. 姿态遥控模式下操纵无人机爬升，飞机航向向左偏离时，下列正确的操纵是
A 应柔和地向前顶杆
B 应柔和地向左扭舵
C 应柔和地向右扭舵
934. 姿态遥控模式下操纵无人机爬升，飞机速度减小太多时，下列正确的操纵是
A 迅速减小俯仰角
B 迅速增大俯仰角
C 迅速关闭发动机
935. 姿态遥控模式下操纵无人机爬升，飞机爬升率过小时，下列正确的操纵是
A 柔和减小俯仰角
B 柔和增大俯仰角
C 迅速停止爬升
936. 操纵无人机长时间爬升，发动机温度容易高，下列正确的操纵是
A 适时定高飞行，待各指标正常后再继续爬升
B 发现发动机各参数不正常时迅速转下降
C 不必操纵，信任发动机自身性能
937. 飞行驾驶员操纵无人机定高平飞时，下列正确的操纵是
A 不断检查空速、高度和航向指示
B 定高平飞结束前可以休息
C 偶尔关注一下空速、高度和航向指示
938. 飞行驾驶员姿态遥控模式下操纵无人机下降时，下列正确的操纵是
A 如俯角过小，应柔和地向前顶杆
B 如俯角过小，应柔和地向后带杆
C 如俯角过小，应柔和地向左压杆
939. 飞行驾驶员姿态遥控模式下操纵无人机下降，速度过大时，下列正确的操纵是
A 适当减小带杆量，增大下滑角
B 适当减小带杆量，减小下滑角
C 适当增加带杆量，减小下滑角
940. 飞行驾驶员操纵无人机转弯时，下列错误的过程描述是
A 坡度形成，飞机即进入转弯
B 改平坡度，飞机转弯即停止
C 可以在只操纵方向舵不形成坡度的情况下实现快速高效转弯
941. 飞行驾驶员操纵无人机转弯时，可能出现情况是
A 在一定条件下的转弯中，坡度增大，机头会下俯，速度随即增大
B 在一定条件下的转弯中，坡度增大，机头会上仰，速度随即减小
C 在一定条件下的转弯中，坡度增大，机头会上仰，速度随即增大
942. 飞行驾驶员操纵无人机坡度转弯时，同时操纵方向舵作用是

- A 进行协调转弯，可有效减小转弯半径并减少侧滑
B 进行协调转弯，可有效增大转弯半径并减少侧滑
C 进行协调转弯，可有效减小转弯半径并增大侧滑
943. 飞行驾驶员操纵无人机无坡度转弯，正确的操纵方式是
A 向转弯方向压方向舵，副翼同方向打以保证坡度水平
B 向转弯方向压方向舵，副翼反打以保证坡度水平
C 向转弯方向压方向舵，副翼同方向打以形成坡度
944. 飞行驾驶员操纵无人机转弯时，下列描述正确的操纵方式是
A 机头过高时，应向转弯一侧的斜后方适当推杆并稍扭舵
B 机头过高时，应向转弯一侧的斜前方适当推杆并稍扭舵
C 机头过高时，应向转弯一侧的斜前方适当拉杆并稍扭舵
945. 飞行驾驶员操纵无人机转弯时，下列描述正确的操纵方式是
A 机头过低时，应向转弯一侧的斜后方适当拉杆并稍回舵
B 机头过低时，应向转弯一侧的斜前方适当推杆并稍扭舵
C 机头过低时，应向转弯一侧的斜前方适当拉杆并稍扭舵
946. 下列不属于转弯时易产生的偏差描述和原因的是
A 进入和退出转弯时，动作不协调，产生侧滑
B 转弯中，未保持好机头与天地线的关系位置，以致速度增大或减小
C 发动机推力不足，导致形成高度偏差
947. 无人机驾驶员操纵无人机下降到 10 米以下时，应重点关注的信息是
A 飞机下降速度、姿态和空速
B 飞机剩余油量
C 飞机航行灯开闭状态
948. 无人机驾驶员操纵无人机拉平时，下列描述正确的操纵是
A 小偏差时不必修正，待形成一定偏差时修正即可
B 快速根据飞机偏差大力度修正
C 正确的拉平动作，必须按照实际情况，主动地、有预见地、机动灵活地去操纵飞机
949. 无人机驾驶员操纵无人机地面滑行时，下列描述正确的是
A 主要通过控制方向舵杆量操纵
B 主要通过控制副翼杆量操纵
C 主要通过控制升降舵杆量操纵
950. 无人机驾驶员操纵无人机定高平飞航迹偏离时，下列描述正确的是
A 如果航迹方向偏离目标 5° 以内，应柔和地向偏转的反方向适当扭舵杆，
B 如果航迹方向偏离目标 5° 以内，应柔和地向偏转的方向适当扭舵杆
C 如果航迹方向偏离目标 5° 以内，应快速大幅度地向偏转的反方向适当扭舵杆
951. 无人机驾驶员操纵无人机定高平飞时，下列操纵正确的是
A 如航迹方向偏离目标超过 5° ，应缓慢地向偏转的反方向适当扭舵杆，
B 如航迹方向偏离目标超过 5° ，应协调地压杆扭舵，使飞机对正目标，然后改平坡度
C 如航迹方向偏离目标超过 5° ，应柔和地向偏转的方向适当扭舵杆，
952. 无人机驾驶员操纵无人机平飞转爬升时，下列操纵易产生偏差的是
A 及时检查地平仪位置关系，及时修正偏差，
B 平飞、爬升飞行状态变换时，推杆、拉杆方向不正，干扰其他通道
C 动作柔和，且有提前量，
953. 无人机驾驶员操纵无人机下降时，油门状态描述正确的是
A 大油门保证飞机速度，
B 小油门便于飞机下降
C 油门置于中间状态留足操纵空间，
954. 无人机驾驶员操纵无人机复飞时，油门状态描述正确的是
A 逐渐推至大车状态，
B 保持小油门
C 逐渐收至小车状态，
955. 无人机驾驶员操纵无人机着陆滑跑时，油门状态描述正确的是
A 飞机接地后，为保证安全一般将油门收为零，
B 飞机接地后，将油门保持大车状态，准备随时复飞
C 飞机接地后，着陆滑跑一段距离再收油门，
956. 无人机驾驶员操纵无人机制车时机描述正确的是
A 飞机接地后，马上刹车，

- B 飞机接地后，待速度降到安全范围内刹车
C 飞机接地后，待飞机滑停后再刹车，
957. 无人机驾驶员遥控无人机起飞滑跑描述正确的是
A 迅速将油门推至大车并快速拉杆起飞，
B 逐渐将油门推至大车并在速度达到起飞速度时柔和拉杆起飞
C 将油门迅速推至大车，等飞机速度积累到足够使其自动起飞，
958. 起落航线飞行开始一转弯和结束四转弯的高度一般不得低于：
A 50 米；
B 100 米；
C 150 米、
959. 以下哪一种情景容易引起飞行员产生飞机比实际位置偏高的错觉
A 常规跑道；
B 向上带斜坡的地形；
C 向下带斜坡的地形。
960. 侧风中着陆，为了修正偏流，可以采用既修正了偏流，又使飞机的升阻比不减小的____
A 侧滑法
B 改变航向法和侧滑法相结合
C 改变航向法
961. 无人机前轮偏转的目的
A 主要是为了地面拖飞机
B 保证飞机滑行转弯和修正滑跑方向
C 前轮摆振时减小受力
962. 无人机积水道面上起飞，其起飞距离比正常情况下
A 长
B 短
C 相等
963. 无人机左侧风中起飞，侧风有使飞机机头向_____偏转的趋势
A 左
B 右
C 视风速的大小不同可能向左也可能向右
964. 关于无地效垂直下降正确的是
A 在离地 0.5 米以下，应以不大于 0.25 米/秒的下降率下降接地。
B 在离地 1 米以下，应以不大于 0.5 米/秒的下降率下降接地。
C 在离地 1.5 米以下，应以不大于 0.25 米/秒的下降率下降接地。
965. 关于无地效垂直起飞正确的是
A 逆风起飞，旋翼相对气流速度增大，单位时间内流过旋翼的空气质量增加，旋翼产生的拉力小，则起飞载重量减小。
B 顺风起飞，为了避免尾桨打地，悬停高度较高，地面效应减弱，所以载重量将增大。
C 起飞场地的标高高. 气温高，则空气密度小，发动机功率降低，同时，单位时间内流过旋翼的空气质量减小，旋翼效能降低。因此，起飞 大载重量要减小。
966. 影响起飞载重量的主要因素不包括
A 机场标高和空气温度。
B 风速和风向。
C 上反效应. 场地面积和周围障碍物高度。
967. 平飞可用燃油量与所装总燃油量有关，然而，每次飞行，所装总燃油量并不完全一样，也不可能完全用于平飞。要留出_的备份燃油量，以备特殊情况的需要。
A 5%-10%
B 10%-15%
C 5%-15%
968. 关于拦截网或“天钩”回收以下正确的是
A 用拦截网系统回收无人机是目前世界中型无人机较普遍采用的回收方式之一
B 拦截网系统通常由拦截网、能量吸收装置组成
C 能量吸收装置与拦截网相连，其作用是吸收无人机撞网的能量，免得无人机触网后在网上弹跳不停，以致损伤
969. 不属于无人机回收方式的是
A 伞降
B 飘落

C 气囊回收

970. 下降的注意事项, 错误的是
- A 要严格防止下降率过大。
 - B 飞行员应把垂直下降作为主要飞行方式。**
 - C 在海上或低能见度条件下作垂直下降, 操纵要格外谨慎。
971. 爬升的注意事项, 正确的是
- A 飞行员不应以垂直上升作为主要的飞行方式。**
 - B 垂直上升中, 保持直升机状态比较容易。
 - C 要进入回避区。
972. 高度超过米后, 没有地面效应的影响
- A 20**
 - B 25
 - C 30 法
973. 关于固定翼垂直起飞错误的是
- A 飞机在起飞时, 以垂直姿态安置在发生场上, 由飞机尾支座支撑飞机, 在机上发动机作用下起飞
 - B 机上配备垂直起飞用发动机, 在该发动机推力作用下, 飞机垂直起飞
 - C 美国的格鲁门公司设计的 754 型无人机, 它保留普通起落架装置, 机尾有尾支座, 可采用起落架滑跑方式起飞, 也可以垂直姿态起飞**
974. 气垫着陆
- A 气垫着陆的大缺点是, 不能在未经平整的地面、泥地、冰雪地或水上着陆
 - B 优点是不受无人机大小、重量限制, 且回收率高**
 - C. 空中回收则是 1 分钟 1 架次
975. 为使下降时的空速和平时相同, 下列说法错误的是
- A 功率必定降低
 - B 重力的分量沿航迹向前作用将随迎角的下降率增加而增加
 - C 迎角的下降率降低时重力的向前分量增加变快**
976. 不属于无人机起飞方式的是
- A 弹射
 - B 滑跑
 - C 滑翔**
977. 无人机控制站飞行摇杆常用操作方式是
- A 姿态遥控
 - B 舵面遥控**
 - C 自主控制
978. 飞机停留刹车的目的之一是
- A 地面检查时必须刹住飞机
 - B 地面试车增大功率时防止飞机滑动**
 - C 地面装载及检查时防止飞机晃动
979. 每天飞行结束后, 应将燃油油箱加满油, 其目的是
- A 尽量减少水汽进入油箱, 避免燃油污染**
 - B 便于第二天尽快飞行
 - C 防止油箱结冰
980. _____ 定义为: 在跑道中线, 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。
- A 跑道视宽
 - B 跑道视程**
 - C 跑道视距
981. _____ 是指由于无人机飞行转弯形成的弧度将受到自身飞行性能限制, 它限制无人机只能在特定的转弯半径范围内转弯。
- A 大俯仰角
 - B 大转弯半径
 - C 小转弯半径**
982. 旋翼机飞行时间的含义是指
- A 自旋翼机起飞离地到着陆接地的瞬间
 - B 自旋翼机起飞滑跑到着陆滑跑终止的瞬间
 - C 自旋翼机旋翼开始转动至旋翼停止转动的瞬间**
983. 旋翼机在停机坪上起飞和着陆时, 距离其他航空器或者障碍物的水平距离不少于
- A 10 米**

- B 20 米
C 25 米
984. 航空器起飞着陆时使用跑道主要取决于
A 地面风向风速
B 机型
C 进场航迹与跑道中心延长线夹角大小
985. 降落时间的含义是指
A 航空器接地的瞬间
B 航空器着陆后前轮接地的瞬间
C 航空器着陆滑跑终止的瞬间
986. 起飞时间（陆上）的含义是指
A 航空器开始起飞滑跑轮子转动的瞬间
B 航空器起飞滑跑抬前轮的瞬间
C 航空器进入跑道对正起飞方向的瞬间
987. 如果在机场中只有一条跑道，其跑道使用方向应保证航空器能够
A 顺风起降
B 逆风起降
C 侧风起降
988. 旋翼机飞行时间的含义是指
A 起飞离地到着陆接地的瞬间
B 起飞滑跑至着陆滑跑终止的瞬间
C 旋翼开始转动至旋翼停止转动的瞬间
989. 目前主流的民用无人机所采用的动力系统通常为活塞式发动机和_____两种。
A 火箭发动机
B 涡扇发动机
C 电动机
990. 活塞发动机系统常采用的增压技术主要是用来。
A 提高功率
B 减少废气量
C 增加转速
991. 电动动力系统主要由动力电机动力电源和_____组成。
A 电池
B 调速系统
C 无刷电机
992. 从应用上说，涡桨发动机适用于。
A 中空、低速短距/垂直起降无人机
B 高空长航时无人机/无人战斗机
C 中空长航时无人机
993. 属于无人机飞控子系统功能的是
A 无人机姿态稳定与控制
B 导航控制
C 任务信息收集与传递
994. 不属于无人机飞控子系统所需信息的是
A 经/纬度
B 姿态角
C 空速
995. 不应属于无人机飞控计算机任务范畴的是
A 数据中继
B 姿态稳定与控制
C 自主飞行控制
996. 无人机通过_____控制舵面和发动机节风门来实现无人机控制。
A 伺服执行机构
B 操纵杆
C 脚踏
997. 无人机电气系统中电源和_____两者组合统称为供电系统。
A 用电设备
B 配电系统

C 供电线路

998. 无人机搭载任务设备重量主要受限制于。

A 空重

B 载重能力

C 大起飞重量

999. 无人机配平的主要考虑是_____沿纵轴的前后位置

A 气动焦点

B 发动机

C 重心

1000 大型无人机计算装载重量和重心的方法主要有：计算图表法和_____。

A 试凑法

B 查表法

C 约取法

1001 指挥控制与_____是无人机地面站的主要功能

A 导航

B 任务规划

C 飞行视角显示

1002 无人机地面站系统不包括

A 机载电台

B 无人机控制站

C 载荷控制站

1003 无人机地面站显示系统应能显示_____信息。

A 无人机飞行员状态

B 飞行器状态及链路、载荷状态

C 飞行空域信息

1004 地面站地图航迹显示系统可为无人机驾驶员提供飞行器_____等信息。

A 飞行姿态

B 位置

C 飞控状态

1005 无人机在增稳飞行控制模式下，飞控子系统___控制。

A 参与

B 不参与

C 不确定

1006 无人机系统通讯链路主要包括：指挥与控制（C&C），_____，感知和规避（S&A）三种。

A 空中交通管制（TC、）

B 电子干扰

C 无线电侦察

1007 目前世界上无人机的频谱使用主要集中在 UHF、L 和_____波段

A C

B VHF

C 任意

1008 以下不是导航飞控系统组成部分的是_____。

A 传感器

B 电台

C 执行机构

1009 导航子系统功能是向无人机提供_____信息，引导无人机沿指定航线安全准时准确的飞行。

A 高度、速度、位置

B 角速度

C 角加速度

1010 _____是无人机完成起飞空中飞行执行任务返场回收等整个飞行过程的核心系统，对无人机实现全权控制与管理，因此该子系统之于无人机相当于驾驶员之于有人机，是无人机执行任务的关键。

A 飞控计算机

B 飞控子系统

C 导航子系统

1011 飞控子系统必须具备的功能为：_____

A 无人机姿态稳定与控制，无人机飞行管理，应急控制

B 无人机飞行管理，与导航子系统协调完成航迹控制，信息收集与传递

C 无人机起飞与着陆控制，无人机飞行管理，信息收集与传递

1012 飞控子系统可以不具备如下功能： ____

- A 姿态稳定与控制
- B 导航与制导控制
- C 任务分配与航迹规划

1013 无人机电气系统一般包括 ____ 3 个部分

- A 电源、电缆、接插件
- B 电源、配电系统、用电设备
- C 电缆、供电系统、用电设备

1014 ____ 两者组合统称为供电系统。

- A 电缆和配电
- B 电源和电缆
- C 电源和配电

1015 ____ 的功能是向无人机各用电系统或设备提供满足预定设计要求的电能。

- A 配电系统
- B 电源
- C 供电系统

1016 ____ 功能通常包括指挥调度任务规划操作控制显示记录等功能。

- A 数据链路分系统
- B 无人机地面站系统
- C 飞控与导航系统

1017 ____ 主要是制定无人机飞行任务完成无人机载荷数据的处理和应用，指挥中心/数据处理中心一般都是通过无人机控制站等间接地实现对无人机的控制和数据接收。

- A 指挥处理中心
- B 无人机控制站
- C 载荷控制站

1018 ____ 主要是由飞行操纵任务载荷控制数据链路控制和通信指挥等组成，可完成对无人机机载任务载荷等的操纵控制。

- A 指挥处理中心
- B 无人机控制站
- C 载荷控制站

1019 ____ 与无人机控制站的功能类似，但只能控制无人机的机载任务设备，不能进行无人机的飞行控制。[1 分]

- A 指挥处理中心
- B 无人机控制站
- C 载荷控制站

1020 地面控制站飞行参数综合显示的内容包括： ____

- A 飞行与导航信息、数据链状态信息、设备状态信息、指令信息
- B 导航信息显示、航迹绘制显示以及地理信息的显示
- C 告警信息、地图航迹显示信息

1021 活塞发动机的爆震 易发生在

- A 发动机处于小转速和大进气压力状态工作
- B 发动机处于高功率状态下工作时
- C 发动机处于大转速和小进气压力状态工作

1022 活塞发动机混合气过富油燃烧将引起 _____ 的问题。

- A 发动机过热
- B 电嘴积炭
- C 发动机工作平稳，但燃油消耗量变大、

1023 下列哪项是飞行控制的方式之一。 ____

- A 陀螺控制
- B 指令控制
- C 载荷控制

1024 无人机的发动机采用动力供油系统但装有增压泵，主要是为了

- A 减少油箱的剩余燃油
- B 保证大速度巡航的用油
- C 保证爬升、下降及其它特殊情况下的正常供油

1025 无人机燃油箱通气目的之一是

- A 通气增大供油流量
B 保证向发动机正常供油
C 通气减小供油流量
- 1026 汽化器式活塞发动机在何时容易出现汽化器回火现象
A 热发动起动时
B 油门收的过猛
C 寒冷天气第一次起动时
- 1027 二冲程活塞汽油发动机应使用何种润滑油
A 2T 机油
B 4T 机油
C 汽车机油
- 1028 关于桨叶的剖面形状说法错误的是
A 桨叶的剖面形状称为桨叶翼型。
B 桨叶翼型常见的有平凸型、双凸型和非对称型
C 一般用相对厚度、大厚度位置、相对弯度、大弯度位置等参数来说明桨叶翼型。
- 1029 为了解决大速度下空气压缩性的影响和噪音问题，可以对桨叶进行何种处理：
A 把桨叶尖部作成后掠形
B 采用矩形桨叶
C 采用尖削桨叶
- 1030 飞行控制是指采用_____对无人机在空中整个飞行过程的控制。
A 遥感方式
B 遥测方式
C 遥控方式
- 1031 指令信息不包括：_____。
A 发送代码
B 发送状态
C 接收状态
- 1032 现代旋翼机通常包括_____。
A 直升机、旋翼机和倾转旋翼机
B 单旋翼和多旋翼
C 直升机、多轴和旋翼机
- 1033 多轴旋翼飞行器通过改变___控制飞行轨迹。
A 总距杆
B 转速
C 尾桨
- 1034 四轴飞行器如何实现控制
A 通过调整不同旋翼之间的总矩
B 通过调整不同旋翼之间相对转速
C 通过调整不同旋翼之间倾斜角度
- 1035 大多数多轴飞行器自主飞行过程利用_____实现高度感知
A 气压高度计
B GPS
C 超声波高度计
- 1036 多轴飞行器正常作业受自然环境影响的主要因素是
A 地表是否凹凸不平
B 风向
C 温度，风力
- 1037 关于部分多轴飞行器，机臂上反角设计描述正确的是
A 提高稳定性
B 提高机动性
C 减少电力损耗
- 1038 关于多轴飞行器的优势描述不正确的是
A 成本低廉
B 气动效率高
C 结构简单，便携
- 1039 多轴飞行器重心过高于或过低于桨平面会
A 增加稳定性

- B 降低机动性**
C 显著影响电力消耗
- 1040 多轴飞行器航拍中，果冻效应或水波纹效应产生的原因是
A 高频振动传递到摄像机
B 低频震动传递到摄像机
C 摄像机无云台增稳
- 1041 以下哪种方式有可能会提高多轴飞行器的载重
A 电机功率不变，桨叶直径变大且桨叶总距变大
B 桨叶直径不变，电机功率变小且桨叶总距变小
C 桨叶总距不变，电机功率变大且桨叶直径变大
- 1042 下列哪种方式可以使多轴飞行器搭载的摄像装备拍摄角度实现全仰拍摄且不穿帮
A 多轴飞行器使用折叠式脚架
B 多轴飞行器搭载下沉式云台
C 多轴飞行器搭载前探式云台
- 1043 在多轴飞行器航空摄影中，日出日落拍摄摄像机白平衡调整应调整为（ ）以拍出正常白平衡画面
A 高色温值
B 低色温值
C 闪光灯模式
- 1044 当多轴飞行器远远超出视线范围无法辨别机头方向时，应对方式错误的是
A 加大油门
B 一键返航
C 云台复位通过图像确定机头方向
- 1045 多轴飞行器飞行中，图像叠加 OSD 信息显示的电压一般为电池的
A 空载电压
B 负载电压
C 已使用电压
- 1046 多轴飞行器控制电机转速的直接设备为
A 电源
B 电调
C 飞控
- 1047 在高海拔，寒冷，空气稀薄地区，飞行负载不变，飞行状态会
A 功率损耗大，飞行时间减少
B 大起飞重量增加
C 飞行时间变长
- 1048 旋翼机下降过程中，正确的方法是
A 一直保持快速垂直下降
B 先慢后快
C 先快后慢
- 1049 某多轴飞行器动力电池标有 22.2V，它是
A 6S 锂电池
B 22、2S 锂电池
C 3S 锂电池
- 1050 描述一个多轴无人机地面遥控发射机是美国手，是指
A 右手上下动作控制油门或高度
B 左手上下动作控制油门或高度
C 左手左右动作控制油门或高度
- 1051 某多轴电调上标有“15A”字样，意思是指
A 电调所能承受的稳定工作电流是 15 安培
B 电调所能承受的大瞬间电流是 15 安培
C 电调所能承受的小工作电流是 15 安培
- 1052 经测试，某多轴飞行器稳定飞行时，动力电池的持续输出电流为 10 安培，该多轴可以选用
A 50A 的电调
B 15A 的电调
C 10A 的电调
- 1053 某多轴电机标有 3810 字样，意思是指
A 该电机大承受 38V 电压，小承受 10V 电压
B 该电机定子直径为 38 毫米

- C 该电机定子高度为 38 毫米
- 1054 某多轴电机标有 500KV 字样，意义是指
- A 对应每 V 电压，电机提供 500000 转转速
 - B 电机 大耐压 500KV
 - C 对应每 V 电压，电机提供 500 转转速**
- 1055 六轴飞行器安装有
- A 6 个顺时针旋转螺旋桨
 - B 3 个顺时针旋转螺旋桨，3 个逆时针旋转螺旋桨**
 - C 4 个顺时针旋转螺旋桨，2 个逆时针旋转螺旋桨
- 1056 某多轴动力电池标有 10Ah，表示
- A 理论上，以 10mA 电流放电，可放电一小时
 - B 理论上，以 10000mA 电流放电，可放电一小时**
 - C 理论上，以 10A 电流放电，可放电 10 小时
- 1057 以下哪种动力电池放电电流 大
- A 2Ah, 30C
 - B 30000mAh, 5C**
 - C 2000mAh, 5C
- 1058 多轴飞行器的螺旋桨
- A 桨跟处升力系数小于桨尖处升力系数
 - B 桨跟处升力系数大于桨尖处升力系数**
 - C 桨跟处升力系数等于桨尖处升力系数
- 1059 悬停状态的六轴飞行器如何实现向前移动
- A 纵轴右侧的螺旋桨减速，纵轴左侧的螺旋桨加速
 - B 横轴前侧的螺旋桨减速，横轴后侧的螺旋桨加速**
 - C 横轴前侧的螺旋桨加速，横轴后侧的螺旋桨减速
- 1060 多轴飞行器的螺旋桨
- A 桨根处线速度小于桨尖处线速度**
 - B 桨根处线速度大于桨尖处线速度
 - C 桨根处线速度等于桨尖处线速度
- 1016 轴飞行器某个电机发生故障时，对应做出类似停止工作的电机应是（ ）电机
- A 俯视顺时针方向下一个
 - B 对角**
 - C 俯视逆时针方向下一个
- 1062 多轴飞行器动力系统主要使用
- A 无刷电机**
 - B 有刷电机
 - C 四冲程发动机
- 1063 多轴飞行器动力系统主要使用
- A 进步电机
 - B 内转子电机
 - C 外转子电机**
- 1064 X 模式 6 轴飞行器从悬停转换到向左平移，哪两个轴需要减速
- A 后方两轴
 - B 左侧两轴**
 - C 右侧两轴
- 1065 垂直爬升时升限为海拔 1,000 米的多轴飞行器，如果在 10km/h 的前飞中爬升，其升限
- A 将降低
 - B 将升高**
 - C 将保持不变
- 1066 多轴飞行器前飞时，单个旋翼
- A 前行桨叶相对气流速度小于后行桨叶相对气流速度
 - B 前行桨叶相对气流速度大于后行桨叶相对气流速度**
 - C 前行桨叶相对气流速度等于后行桨叶相对气流速度
- 1067 悬停状态下，多轴飞行器单个旋翼形成
- A 正锥体
 - B 平面
 - C 倒锥体**

- 1068 下面说法正确的是、
- A 一般来讲，多轴飞行器反扭矩的数值是比较大的
 - B 多轴飞行器在稳定垂直上升时，所有旋翼总的反扭之和增加
 - C 多轴飞行器的反扭矩通过旋翼两两互相平衡
- 1069 关于多轴飞行器的反扭矩说法不正确的是
- A 单个旋翼的反扭矩会迫使多轴飞行器向旋翼旋转的反方向偏转
 - B 单个旋翼反扭矩的大小取决于电动机转速
 - C 多轴飞行器的俯仰运动通过改变各个旋翼的反扭矩来实现
- 1070 飞行中的多轴飞行器所承受的力和力矩不包括
- A 自身重力
 - B 旋翼桨叶的铰链力矩
 - C 旋翼的反扭矩和桨毂力矩
- 1071 部分多轴飞行器会安装垂尾
- A 会减小高速前飞时的稳定性，增加悬停时的稳定性
 - B 会增加高速前飞时的稳定性，增加悬停时的稳定性
 - C 会增加高速前飞时的稳定性，减小悬停时的稳定性
- 1072 如果多轴飞行器安装的螺旋桨与电动机不匹配，桨尺寸过大，会带来的坏处不包括
- A 电机电流过大，造成损坏
 - B 电调电流过大，造成损坏
 - C 飞控电流过大，造成损坏
- 1073 悬停状态的四轴飞行器如何实现向后移动
- A 纵轴右侧的螺旋桨减速，纵轴左侧的螺旋桨加速
 - B 横轴前侧的螺旋桨减速，横轴后侧的螺旋桨加速
 - C 横轴前侧的螺旋桨加速，横轴后侧的螺旋桨减速
- 1074 悬停状态的四轴飞行器如何实现向左移动
- A 纵轴右侧的螺旋桨减速，纵轴左侧的螺旋桨加速
 - B 纵轴右侧的螺旋桨加速，纵轴左侧的螺旋桨减速
 - C 横轴前侧的螺旋桨加速，横轴后侧的螺旋桨减速
- 1075 绕多轴飞行器立轴的是什么运动
- A 滚转运动
 - B 俯仰运动
 - C 偏航运动
- 1076 绕多轴飞行器纵轴的是什么运动
- A 滚转运动
 - B 俯仰运动
 - C 偏航运动
- 1077 以下不是多轴飞行器飞行优点的是
- A 结构简单
 - B 成本低廉
 - C 气动效率高
- 1078 绕多轴飞行器横轴的是什么运动
- A 滚转运动
 - B 俯仰运动
 - C 偏航运动
- 1079 多轴飞行器有哪些用途 ①应急救援. ②军用侦查. ③警用监视. ④娱乐. ⑤广电行业
- A ①④⑤
 - B ②③④
 - C ①②③④⑤
- 1080 如不考虑结构、尺寸、安全性等其他因素，单纯从气动效率出发，同样起飞重量的 8 轴飞行器与 4 轴飞行器
- A 4 轴效率高
 - B 8 轴效率高
 - C 效率一样
- 1081 使用多轴飞行器航拍过程中，温度对摄像机的影响描述正确的是
- A 在温差较大的环境中拍摄要注意镜头的结雾
 - B 在温度较高的环境拍摄摄像机电池使用时间短
 - C 在温度较低的环境拍摄摄像机电池使用时间长

- 1082 多轴飞行器螺旋桨从结构上说，更接近于
- A 风力发电机
 - B 直升机旋翼
 - C 固定翼飞机螺旋桨
- 1083 使用多轴飞行器，航拍过程中，关于曝光描述错误的是
- A 全自动拍摄
 - B 以拍摄主题为主，预先设定好曝光量
 - C 好用高 ISO 来拍摄
- 1084 某多轴飞行器螺旋桨标有“CW”字样，表明该螺旋桨
- A 俯视多轴飞行器顺时针旋转
 - B 俯视多轴飞行器逆时针旋转
 - C 该螺旋桨为“CW”牌
- 1085 对于多轴飞行器动力电池充电，以下哪种充电方法是正确的
- A 聚合物锂电池单体充至 4.6V 满电
 - B 聚合物锂电池单体充至 4.2V 满电
 - C 聚合物锂电池单体充至 3.6V 满电
- 1086 多轴飞行器的旋翼旋转方向一般为
- A 俯视多轴飞行器顺时针旋翼
 - B 俯视多轴飞行器逆时针旋翼
 - C 俯视多轴飞行器两两对应
- 1087 多轴飞行器常用的螺旋桨的剖面形状是
- A 对称型
 - B 凹凸型
 - C S 型
- 1088 下面关于多轴旋翼的说法错误的是
- A 本质上讲旋翼是一个能量转换部件，它把电动机传来的旋转动能转换成旋翼拉力
 - B 旋翼的基本功能就是产生拉力
 - C 旋翼的基本功能是产生前进的推力
- 1089 下列哪个选项中的直升机的分类方式是相同的
- A 3 代直升机，变模态无人旋翼机，复合无人旋翼机
 - B 微型直升机，轻型无人直升机，四轴飞行器
 - C 单旋翼带尾桨无人直升机，共轴式双旋翼无人直升机，多轴无人飞行器
- 1090 使用多轴飞行器航拍时，以下哪种方法可以改善画面的水波纹现象
- A 提高飞行速度
 - B 改善云台和电机的减震性能
 - C 改用姿态模式飞行
- 1091 4 轴飞行器，改变航向时
- A 相邻的 2 个桨加速，另 2 个桨减速
 - B 相对的 2 个桨加速，另 2 个桨减速
 - C 4 个桨均加速
- 1092 使用多轴飞行器在低温及潮湿环境中作业时的注意事项，不包括
- A 曝光偏差
 - B 起飞前动力电池保温
 - C 飞行器与摄像器材防止冰冻
- 1093 多轴飞行器
- A 有自转下滑功能
 - B 无自转下滑功能
 - C 有部分自转下滑功能
- 1094 一般来讲，多轴飞行器在地面风速大于（ ）级时作业，会对飞行器安全和拍摄稳定有影响
- A 2 级
 - B 4 级
 - C 6 级
- 1095 使用多轴飞行器，航拍过程中，为了保证画面明暗稳定，相机尽量设定为
- A 光圈固定
 - B 快门固定
 - C ISO 固定
- 1096 对于多轴飞行器

- A 旋翼只起升力面的作用
B 旋翼只充当纵横向和航向的操纵面
C 旋翼既是升力面又是纵横向和航向的操纵面
- 1097 多轴飞行器的螺旋桨
A 桨根处线速度小于桨尖处线速度
B 桨根处线速度大于桨尖处线速度
C 桨根处线速度等于桨尖处线速度
- 1098 使用多轴飞行器在低温及潮湿环境中作业时的注意事项，不包括
A 曝光偏差
B 起飞前动力电池保温
C 飞行器与摄像器材防止冰冻
- 1099 使用多轴飞行器，续拍过程中，需紧急返航的情况是
A 距离过远，高度过高，超出视线范围
B 监视器显示无人机电池电量过低
C 图传监视器有干扰不稳定
- 1100 多轴飞行器的螺旋桨
A 桨根处迎角小于桨尖处迎角（迎角均改为安装角）
B 桨根处迎角大于桨尖处迎角
C 桨根处迎角等于桨尖处迎角
- 1101 使用多轴飞行器，拍摄夜景时，应
A 降低飞行速度，保证正常曝光
B 降低飞行高度，保证正常曝光
C 与白天没有区别
- 1102 对于多轴飞行器，飞行速度影响航拍设备曝光，以下正确的是
A 速度越快，需提高曝光度，保证正常曝光
B 速度越快，需降低曝光度，保证正常曝光
C 速度快慢，不影响拍摄曝光
- 1103 一架4轴飞行器，在其他任何设备都不更换的前提下，安装了4个大得多的螺旋桨，下面说法不一定正确的是
A 升力变大
B 转速变慢
C 桨盘载荷变小
- 1104 多轴飞行器在运输过程中的注意事项是
A 做好减震措施，固定云台并安装云台固定支架，装箱运输
B 装箱运输，也可行李箱运输
C 可随意拆装运输
- 1105 部分商用多轴飞行器有收放脚架功能或机架整体变形功能，其主要目的是
A 改善机载任务设备视野
B 调整重心增加飞行器稳定性
C 减小前飞废阻力
- 1106 使用多轴飞行器作业
A 应在人员密集区，如公园，广场等
B 在规定空域使用，且起飞前提醒周边人群远离
C 不受环境影响
- 1107 对于多轴航拍飞行器云台说法正确的是
A 云台保证无人机在云层上飞行的安全
B 云台是航拍设备的增稳和操纵装置
C 云台的效果与传统舵机一样
- 1108 在升高与下降过程中，无人直升机与多轴飞行器表述正确的是
A 无人直升机主要改变旋翼总距，多轴飞行器主要改变旋翼转速
B 无人直升机主要改变旋翼转速，多轴飞行器主要改变旋翼总距
C 无人直升机主要改变旋翼转速，多轴飞行器同样改变旋翼转速
- 1109 多轴航拍飞行器难以完成哪种工作
A 测绘
B 直播
C 超远距离监控
- 1110 目前技术条件下，燃油发动机不合作为多轴飞行器动力的原因，表述不正确的是

- A 生物燃料能量密度低于锂电池**
B 调速时响应较慢，且出于安全性原因需要稳定转速工作
C 尺寸，重量较大
- 1111 多轴飞行器在前飞中必然会产生（ ）变化
A 偏航角
B 横滚角
C 俯仰角
- 1112 多轴航拍中往往需要使用相机的位移补偿功能，导致使用此功能的原因是
A 飞行器的速度
B 风速
C 飞行器姿态不稳
- 1113 部分多轴飞行器螺旋桨加有外框，其主要作用是
A 提高螺旋桨效率 B 增加外形的美观
C 防止磕碰提高安全性
- 1114 下列哪个姿态角的变化对多轴航拍影响大
A 俯仰角
B 横滚角
C 航向角
- 1115 多轴飞行器不属于以下哪个概念范畴
A 自旋旋翼机
B 重于空气的航空器
C 直升机
- 1116 下列哪个因素对多轴航拍影响大
A 风速
B 负载体积
C 负载类型
- 1117 以多轴航拍飞行器为例，是否轴数越多载重能力越大
A 是
B 不是
C 不一定
- 1118 同一架多轴飞行器，在同样做好动力匹配的前提下
A 两叶桨的效率
B 三叶桨的效率
C 两种桨效率一样高
- 1119 在多轴任务中，触发失控返航时，应如何打断飞控当前任务，取回手动控制权
A GPS 手动模式切换
B 云台状态切换
C 航向锁定切换
- 1120 一般锂聚合物电池上都有 2 组线。1 组是输出线（粗，红黑各一根）；1 组是单节锂电引出线（细，与 s 数有关），用以监视平衡充电时的单体电压。下面说法正确的是
A 6S 电池有 5 根红色引出线，1 根黑色线引出
B 6S 电池有 7 根引出线
C 6S 电池有 6 根引出线
- 1121 多轴飞行器定点半径画圆飞行时，如何得到佳航拍画面
A 平移画面
B 绕圈一周
C 边绕圈边上升
- 1122 以下哪种动力电池放电电流大
A 2000mAh, 30C
B 20000mAh, 5C
C 8000mAh, 20C
- 1123 多轴飞行器悬停转向和以 10 Km/h 速度前飞转向中
A 横滚角相同
B 横滚角不相同
C 横滚角不确定
- 1124 多轴飞行器在没有发生机械结构改变的前提下，如发生飘移，不能直线飞行时，不需关注的是
A GPS 定位

- B 指南针校准
C 调整重心位置
- 1125 以下哪种动力电池在没有充分放电的前提下，不能够以大电流充电
A 铅酸蓄电池
B 镍镉电池
C 锂聚合物电池
- 1126 多轴飞行器飞行时，使用哪种模式。驾驶员压力 大
A GPS 模式
B 增稳模式
C 纯手动模式
- 1127 相对于传统直升机，多轴的劣势是
A 速度
B 载重能力
C 悬停能力
- 1128 在高海拔地区，多轴飞行器出现较难离地时，有效的应对措施是
A 减重
B 更换大桨
C 更换大容量电池
- 1129 某多轴动力电池容量为 6000mAh，表示
A 理论上，以 6A 电流放电，可放电 1 小时
B 理论上，以 60A 电流放电，可放电 1 小时
C 理论上，以 6000A 电流放电，可放电 1 小时
- 1130 某多轴动力电池标有 3S2P 字样，代表
A 电池由 3S2P 公司生产
B 电池组先由 2 个单体串联，再将串联后的 3 组并联
C 电池组先由 3 个单体串联，再将串联后的 2 组并联
- 1131 相对于传统直升机，多轴 大优势是
A 气动率高
B 载重能力强
C 结构与控制简单
- 1132 多轴飞行器使用的锂聚合物动力电池，其单体标称电压为
A 1.2V
B 11.1V
C 3.7V
- 1133 民航旅客行李中携带锂电池的额定能量超过 () 严禁携带
A 100Wh
B 120Wh
C 160Wh
- 1134 八轴飞行器某个电机发生故障时，对应做出类似停止工作的电机应是
A 对角
B 俯视顺时针方向下一个
C 俯视顺时针方向下下一个
- 1135 同样容量不同类型的电池，轻的是
A 铅酸蓄电池
B 碱性电池
C 聚合物锂电池
- 1136 X 模式 4 轴飞行器从悬停转换到前进，哪两个轴需要加速
A 后方两轴
B 左侧两轴
C 右侧两轴
- 1137 同样重量不同类型的动力电池，容量 大的是
A 聚合物锂电池
B 镍镉电池
C 镍氢电池
- 1138 关于多轴飞行器机桨与电机匹配描述错误的是
A 3S 电池下，KV900-1000 的电机配 1060 或 1047 桨
B 3S 电池下，KV1200-1400 配 3 寸桨

- C 2S 电池下, KV1300-1500 左右用 9050 桨
- 1139 八轴飞行器安装有
- A 8 个顺时针旋转螺旋桨
 - B 2 个顺时针旋转螺旋桨, 6 个逆时针旋转螺旋桨
 - C 4 个顺时针旋转螺旋桨, 4 个逆时针旋转螺旋桨
- 1140 某螺旋桨是正桨, 是指
- A 从多轴飞行器下方观察, 该螺旋桨逆时针旋转
 - B 从多轴飞行器上方观察, 该螺旋桨顺时针旋转
 - C 从多轴飞行器上方观察, 该螺旋桨逆时针旋转
- 1141 关于多轴飞行器机桨与电机匹配描述正确的是
- A 大螺旋桨要用低 KV 电机
 - B 大螺旋桨要用高 KV 电机
 - C 小螺旋桨要用低 KV 电机
- 1142 某多轴螺旋桨长 381 毫米, 螺距 127 毫米, 那么他的型号可表述为
- A 3812
 - B 15 x 5
 - C 38 x 12
- 1143 关于多轴飞行器使用的动力电机 KV 值描述正确的是
- A 外加 1V 电压对应的每分钟负载转速
 - B 外加 1V 电压对应的每分钟空转转速
 - C 额定电压时电机每分钟空转转速
- 1144 某多轴螺旋桨长 254 毫米, 螺距 114 毫米, 那么他的型号可表述为
- A 2, 511
 - B 1, 045
 - C 254, 114
- 1145 多轴飞行器使用的电调通常被划分为
- A 有刷电调和无刷电调
 - B 直流电调和交流电调
 - C 有极电调和无极电调
- 1146 某多轴电机转速为 3,000 转, 是指
- A 每分钟 3,000 转
 - B 每秒钟 3,000 转
 - C 每小时 3,000 转
- 1147 某多轴电机标有 1000KV 字样, 意义是指
- A 对应每 V 电压, 电机提供 1000,000 转转速
 - B 对应每 V 电压, 电机提供 1,000 转转速
 - C 电机 大耐压 1,000KV
- 1148 目测多轴飞行器飞控市场上的 APM 飞控具有的优点是
- A 可以应用于各种特种飞行器
 - B 基于 Android 开发
 - C 配有地面站软件, 代码开源
- 1149 有 2 个输出功率相同的电机, 前者型号为 3508, 后者型号为 2820, 以下表述不正确的是
- A 3508 适合带动更大的螺旋桨
 - B 2820 适用于更高转速
 - C 尺寸上 2820 粗一些, 3508 高一些
- 1150 目测多轴飞行器飞控市场上的 KK 飞控具有的优点是
- A 功能强大, 可以实现全自主飞行
 - B 价格便宜, 硬件结构简单
 - C 配有地面站软件, 代码开源
- 1151 某多轴电机标有 2208 字样, 意思是指
- A 该电机 大承受 22V 电压, 小承受 8V 电压
 - B 该电机定子高度为 22 毫米
 - C 该电机定子直径为 22 毫米
- 1152 目测多轴飞行器飞控市场上的 MWC 飞控具有的优点是
- A 可以应用于各种特种飞行器
 - B 稳定, 商业软件, 代码不开源
 - C 配有地面站软件, 代码开源

- 1153 X 模式 4 轴飞行器，左前方的旋翼一般为
A 俯视顺时针旋转 B 俯视逆时针旋转
C 左视逆时针旋转
- 1154 关于多轴使用的无刷电机与有刷电机，说法正确的是
A 有刷电机驱动交流电
B 无刷电机驱动交流电
C 无刷电机驱动直流电
- 1155 关于多轴飞行器定义描述正确的是
A 具有两个及以上旋翼轴的旋翼航空器
B 具有不少于四个旋翼轴的无人旋翼航空器
C 具有三个及以上旋翼轴的旋翼航空器
- 1156 多轴飞行器动力装置多为电动系统的主要原因是
A 电动系统尺寸较小且较为廉价
B 电动系统形式简单且电机速度响应快
C 电动系统干净且不依赖传统生物燃料
- 1157 无刷电机与有刷电机的区别有
A 无刷电机效率高
B 有刷电机效率高
C 两类电机效率差不多
- 1158 用遥控器设置电调，需要
A 断开电机
B 接上电机
C 断开动力电
- 1159 下列属于现今多轴飞行器典型应用的是
A 高空长航时侦查
B 航拍 电影取景
C 侦打一体化
- 1160 多轴飞行器上的链路天线应尽量（ ）飞控和 GPS 天线安装
A 贴合
B 靠近
C 远离
- 1161 经测试，某多轴飞行器稳定飞行时，动力电池的持续输出电流为 5 安培，该多轴可以选用
A 5A 的电调
B 10A 的电调
C 30A 的电调
- 1162 多轴飞行器的飞控硬件尽量安装在
A 飞行器前部
B 飞行器底部
C 飞行器中心
- 1163 多轴飞行器 GPS 定位中，少达到几颗星，能够在飞行中保证基本的安全
A 2-3 颗
B 4-5 颗
C 6-7 颗
- 1164 大多数多轴飞行器自主飞行过程利用_____实现速度感知
A GPS
B 空速管
C 惯导
- 1165 电子调速器英文缩写
A BEC
B ESC
C MCS
- 1166 多轴飞行器飞控软件使用中要特别注意的事项，不包括
A 版本
B 文件大小
C 各通道正反逻辑设置
- 1167 某多轴电调上有 BEC 5V 字样，意思是指
A 电调需要从较粗的红线与黑线输入 5V 电压

- B 电调能从较粗的红线与黑线输出 5V 电压
C 电调能从较细的红线与黑线输出 5V 电压
- 1168 大多数多轴飞行器自主飞行过程利用____实现位置感知
A 平台惯导
B 捷联惯导
C GPS
- 1169 某多轴电调上标有“30A”字样,意思指
A 电调所能承受的大瞬间电流是 30 安培
B 电调所能承受的稳定工作电流是 30 安培
C 电调所能承受的小工作电流是 30 安培
- 1170 多轴飞行器在风中悬停时下列影响正确的是
A 与无风悬停相比,逆风悬停机头稍低,且逆风速越大,机头越低
B 一般情况下,多轴飞行器应尽量在顺风中悬停
C 侧风的作用将使多轴飞行器沿风的方向位移,因此,侧风悬停时应向风来的反方向压杆
- 1171 大多数多轴飞行器自主飞行过程利用____实现高度感知
A 气压高度计
B GPS
C 超声波高度计
- 1172 当多轴飞行器地面站出现飞行器电压过低报警时,第一时刻采取的措施不包括
A 迅速将油门收到 0
B 一键返航
C 控制姿态,逐渐降低高度,迫降至地面
- 1173 多轴飞行器中的 GPS 天线应尽量安装在
A 飞行器顶部
B 飞行器中心
C 飞行器尾部
- 1174 多轴飞行器飞控计算机的功能不包括
A 稳定飞行器姿态
B 接收地面控制信号
C 导航
1175. 多轴飞行器飞控板上一般会安装
A 1 个角速率陀螺
B 3 个角速率陀螺
C 6 个角速率陀螺
- 1176 多轴飞行器悬停时的平衡不包括
A 俯仰平衡
B 方向平衡
C 前飞阻力平衡
- 1177 以下飞行器不是多轴飞行器的是
A Phantom 精灵
B Inspire 悟
C Uh-60 黑鹰
- 1178 4 轴飞行器有“X”模式和“+”模式两大类,其中
A “+”模式操纵性好
B “X”模式操纵性好
C 两者模式操纵性没有区别
- 1179 描述一个多轴无人机地面遥控发射机是日本手,是指
A 右手上下动作控制油门或高度
B 左手上下动作控制油门或高度
C 左手左右动作控制油门或高度
- 1180 4 轴飞行器飞行运动中有
A 6 个自由度, 3 个运动轴
B 4 个自由度, 4 个运动轴
C 4 个自由度, 3 个运动轴
- 1181 多轴飞行器,电调和电机一般通过 3 根单色线连接,如任意调换其中 2 根与电机的连接顺序,会出现
A 该电机停转
B 该电机出现过热并烧毁

- C 该电机反向运转**
- 1182 多轴飞行器的操纵不包括
A 俯仰操纵
B 航向操纵
C 周期变距
- 1183 多轴飞行器，电调和电机一般通过 3 根单色线连接，如任意调换其中 2 根与电机的连接顺序，会出现
A 该电机停转
B 该电机出现过热并烧毁
C 该电机反向运转
- 1184 多轴无人机，电调上较细的白红黑 3 色排线，也叫杜邦线，用来连接
A 电机
B 机载遥控接收机
C 飞控
- 1185 电调上 粗的红线和黑线用来连接
A 动力电池
B 电动机
C 机载遥控接收机
- 1186 多轴飞行器的操纵不包括
A 俯仰操纵
B 航向操纵
C 周期变距
- 1187 多轴飞行器上的电信号传播顺序一般为
A 飞控~机载遥控接收机~电机~电调
B 机载遥控接收机~飞控~电调~电机
C 飞控~电调~机载遥控接收机~电机
- 1188 多轴飞行器每个轴上，一般连接
A 1 个电调，1 个电机
B 2 个电调，1 个电机
C 1 个电调，2 个电机
- 1189 多轴飞行器起降时接触地面的一般是
A 机架
B 云台架
C 脚架
- 1190 多轴飞行器的轴指
A 舵机轴
B 飞行器运动坐标轴
C 旋翼轴
- 1191 多轴飞行器的遥控器一般有
A 2 个通道
B 4 个通道
C 4 个及以上个通道
- 1192 某种飞行器动力电池标有 11.1V 它是
A 6S 锂电池
B 11.1S 锂电池
C 3S 锂电池
- 1193 多轴飞行时地面人员手里拿的控指的是
A 地面遥控发射机
B 导航飞控系统
C 链路系统
- 1194 部分多轴飞行器螺旋桨根部标有 ccw 字样其意义位
A 此螺旋桨由 ccw 公司生产
B 此螺旋桨为顶视顺时针旋转
C 此螺旋桨为顶视逆时针旋转
- 1195 多轴飞行器的飞控指的是
A 机载导航飞控系统
B 机载遥控接收机
C 机载任务系统

- 1196 部分多轴飞行器螺旋桨根部标有 ccw 字样其意义
- A 此螺旋桨由 cc w 公司生产
 - B 此螺旋桨为顶视顺时针旋转
 - C 此螺旋桨为顶视逆时针旋转**
- 1197 多轴飞行器使用的动力电池一般为
- A 锂聚合物电池**
 - B 铅酸电池
 - C 银锌电池
- 1198 多轴飞行器使用的电调一般为
- A 双向电调
 - B 有刷电调
 - C 无刷电调**
- 1199 多轴飞行器使用的电调一般为
- A 双向电调
 - B 有刷电调
 - C 无刷电调**
- 1200 多轴飞行器动力系统主要使用
- A 进步电机
 - B 内转子电机
 - C 外转子电机**
- 1201 多轴飞行器动力系统主要使用
- A 无刷电机**
 - B 有刷电机
 - C 四冲程发动机
- 1202 常规固定翼/旋翼平台是_____大气层内飞行的空气的航空器
- A 重于**
 - B 轻于
 - C 等于
- 1203 不属于无人机机型的是
- A 赛纳斯**
 - B 侦察兵
 - C 捕食者
- 1204 多旋翼飞行器的螺旋桨
- A 桨根处线速度大于桨尖处线速度
 - B 桨根处升力系数大于桨尖处升力系数**
 - C 桨根处升力系数等于桨尖处线速度