



PITANJA IZ TEORIJSKOG DELA ISPITA ZA STICANJE VAZDUHOPLOVNIH DOZVOLA I OVLAŠĆENJA

Predmet:

ULA - Teorija letenja

2011



NAPOMENA:

Prilikom polaganja ispita redosled ponuđenih odgovora će biti drugačiji.

Pregled pitanja:

1 - Koje četiri sile deluju na vazduhoplov u letu:

1. vučna sila, uzgon, težina i vazdušni otpor
2. snaga, brzina, težina i trenje
3. snaga, brzina, težina i vazdušni otpor
4. vučna sila, uzgon, gravitaciono ubrzanje i težina

2 - Otpor koji nastaje usled izjednačavanja pritisaka na krajevima krila, zove se:

1. induktivni otpor
2. interferentni otpor
3. konstantni otpor
4. ukupan otpor

3 - Kako se menja indukovani otpor vazduhoplova sa brzinom:

1. raste sa smanjenjem brzine
2. ne zavisi od brzine
3. raste sa porastom brzine, samo pri brzinama većim od 180 kt
4. opada sa smanjenjem brzine

4 - Koji oblik krila ima najveći indukovani otpor:

1. pravougaono
2. dvostruki trapez
3. trapezasto
4. eliptično

5 - U kom smeru rotiraju vrtlozi na krajevima krila:

1. suprotno kretanju kazaljke časovnika na levom krilu i u smeru kretanja kazaljke časovnika na desnom krilu gledano iz kabine u smeru leta
2. u smeru kretanja kazaljke časovnika na levom krilu i suprotno kretanju kazaljke časovnika na desnom krilu gledano iz kabine u smeru leta
3. od donje zadnje strane aviona na gore i napred, tako da je osa vrtloženja strujnica paralelna nosačima krila

6 - Brzina sloma uzgona po brzinoмерu, kada avion leti uz vetar, u odnosu na situaciju kada leti niz vetar, je:

1. nepromenjena, jer vetar ne utiče na brzinu sloma uzgona
2. povećana za vrednost uzdužne komponente vetra
3. smanjena za vrednost uzdužne komponente vetra
4. smanjena za polovinu vrednosti uzdužne komponente vetra



7 - Četiri sile koje deluju na vazduhoplov su u ravnoteži kada vazduhoplov:

1. leti progresivnom brzinom koja je konstantna
2. stoji na zemlji
3. ubrzava u letu
4. smanjuje brzinu u letu

8 - Manevarska brzina vazduhoplova (V_a) je ona brzina pri kojoj pilot i sa naglim punim otklonom krmila visine na gore ne može prekoračiti:

1. dozvoljene pozitivne vrednosti preopterećenja + g
2. brzinu, koja se nikada ne sme prekoračiti (V_{ne})
3. preopterećenje +1 g
4. dozvoljene negativne vrednosti preopterećenja - g

9 - Da li u prilazu za sletanje u uslovima rafalnog vetra letimo sa normalnom brzinom prilaza?

1. ne, brzinu prilaza je potrebno povećati za polovinu vrednosti brzine rafala-udara vetra
2. da, (pogledaj uput pilotu za upravljanje avionom)
3. ne, potrebno brzina je 1,2 VS

10 - Pri sletanju na aerodrom sa velikom nadmorskom visinom, stvarna vazдушna brzina (TAS) vazduhoplova je veća od normalne. Koju indiciranu (IAS) brzinu održavamo u takvom slučaju:

1. normalnu
2. manju od normalne
3. veću od normalne
4. povećava se za 5 kt za svakih 1.000 ft nadmorske visine

11 - Sa kojim brzinom letimo sa avionom, odnosno sa motornim zmajem do prepreka kod poletanja sa kratkih terena sa preprekama:

1. sa brzinom najvećeg ugla penjanja (V_x)
2. sa manevarskom brzinom (V_a)
3. sa minimalnom brzinom (V_s),
4. sa brzinom najboljeg penjanja (V_y)

12 - Kako vetar utiče na vertikalnu brzinu penjanja:

1. vetar nema nikakvog uticaja na vertikalnu brzinu penjanja
2. leđni vetar povećava vertikalnu brzinu penjanja
3. leđni vetar smanjuje vertikalnu brzinu penjanja
4. čeonni vetar povećava vertikalnu brzinu penjanja

13 - Kako vetar utiče na najveći ugao penjanja:

1. čeonni vetar povećava najveći ugao penjanja
2. leđni vetar povećava najveći ugao penjanja
3. vetar nema nikakvog uticaja na najveći ugao penjanja
4. čeonni vetar smanjuje najveći ugao penjanja

14 - U kakvom su međusobnom odnosu uzgon, otpor, vučna sila i težina, u pravolinijskom horizontalnom letu vazduhoplova sa stalnom brzinom?

1. uzgon je jednak težini, a vučna sila otporu vazduhoplova
2. uzgon je jednak otporu, a vučna sila težini vazduhoplova
3. zbir uzgona i težine jednak je zbiru vučne sile i otpora vazduhoplova
4. zbir uzgona, otpora i težine, jednak je vučnoj sili vazduhoplova



- 15 - Koja je to brzina, koju normalno održavamo kod otkaza motora u letu:
1. brzina najbolje finese
 2. minimalnu brzinu
 3. brzina najdužeg ostajanja u vazduhu
 4. brzina najmanjeg propadanja
- 16 - Kada letimo avionom sa klipnim motorom i sa brzinom najdužega ostajanja u vazduhu tada:
1. motor troši najmanje goriva po jedinici vremena (letimo najmanjom snagom)
 2. preletimo najveću razdaljinu sa datom količinom goriva (letimo sa najmanjom silom otpora),
 3. između dva punjenja gorivom preletimo najveću razdaljinu
- 17 - Uzgon na krilu vazduhoplova:
1. je posledica razlike podpritiska na gornjaci i nadpritiska na donjaci krila
 2. deluje vertikalno
 3. uvek ima istu vrednost kao i sila teže, inače vazduhoplov ne bi mogao da leti
 4. ima centar sile u centru težišta vazduhoplova
- 18 - Pri izvlačenju zakrilaca dolazi do povećanja uzgona usled:
1. povećanja efikasnog napadnog ugla i zakrivljenosti profila krila
 2. smanjenja induktivnog otpora
 3. smanjenja stvaranja otpora
 4. smanjenja napadnog ugla
- 19 - Pri spuštanju sa izvučenim zakrilcima moramo znati da je brzina sloma uzgona u odnosu na let bez zakrilaca:
1. manja
 2. nepromenjena, jer ne zavisi od položaja zakrilaca
 3. veća
- 20 - Koji je položaj centra težišta vazduhoplova nebezbedan u pogledu uzdužne stabilnosti:
1. zadnja centraža
 2. prekomerna bočna decentraža
 3. prednja centraža
 4. prenizak položaj centra težišta vazduhoplova
- 21 - Uzdužna osa vazduhoplova je osa koja se proteže od:
1. nosa aviona do repa i kroz centar težišta vazduhoplova
 2. jednog do drugog kraja krila i kroz centar težišta vazduhoplova
 3. jednog do drugog kraja krila i kroz centar potiska vazduhoplova
- 22 - Kako definišemo stabilnost vazduhoplova oko uzdužne ose:
1. poprečna stabilnost
 2. bočna stabilnost
 3. stabilnost pravca
 4. uzdužna stabilnost
- 23 - Stabilnost vazduhoplova oko uzdužne ose (poprečna stabilnost) se obezbeđuje:
1. sa diedrom krila, odnosno niskim položajem centra težišta vazduhoplova
 2. sa aerodinamičkom uravnoteženošću krila
 3. sa strelom krila
 4. sa aerodinamičkom vitoperenošću krila



- 24 - Koji delovi vazduhoplova su namenjeni stvaranju stabilnosti oko vertikalne ose:
1. sve vertikalne repne površine
 2. diedrom krila
 3. samo vertikalni stabilizator
 4. samo krmilo pravca
- 25 - Kod elise promenljivog koraka, mali korak se koristi:
1. u poletanju, sletanju i penjanju
 2. u krstarenju
 3. u poletanju i penjanju
- 26 - Finesa letelice zavisi od:
1. odnosa uzgona i otpora
 2. ukupne mase
 3. odnosa otpora i vučne sile
- 27 - Koja dva uslova normalno povećavaju uzgon:
1. povećanje napadnog ugla krila i povećanje brzine
 2. smanjenje konstruktivnog napadnog ugla krila i povećanje brzine
 3. smanjenje napadnog ugla krila i povećanje razlike napadnih uglova krila i horizontalnog stabilizatora
 4. povećanje napadnog ugla između uzdužne ose vazduhoplova i horizonta i smanjenje brzine
- 28 - Maksimalna brzina vertikalnog penjanja biće:
1. u trenutku odlepljivanja od PSS
 2. na plafonu leta
 3. na pola visine do plafona leta
- 29 - Pri izvlačenju zakrilaca povećava se zakrivljenost profila krila. Kako to utiče na uzgon i otpor vazduhoplova:
1. oba se povećavaju
 2. oba se smanjuju
 3. uzgon se smanjuje, otpor se povećava
 4. uzgon se povećava, otpor se smanjuje
- 30 - Kod letenja na vazduhoplovu sa dva više sedišta, kada su dve osobe u vazduhoplovu obzirom na broj osoba u vazduhoplovu, potrebno je voditi računa da je:
1. brzina sloma uzgona veća
 2. kritični napadni ugao veći
 3. kod otkaza motora moramo računati na veću finesu
 4. brzina sloma uzgona manja
- 31 - Vazduhoplov u stacionarnom zaokretu leti sa:
1. napadnim uglom krila većim od onog u pravolinijskom letu
 2. klizanjem na krilo
 3. napadnim uglom istim kao u pravolinijskom letu
 4. napadnim uglom krila manjim od onog u pravolinijskom letu
- 32 - U zaokretu je potrebna sila uzgona:
1. veća od one u pravolinijskom letu
 2. uvek dva puta veća od one u pravolinijskom letu
 3. manja nego u pravolinijskom letu, jer centrifugalna sila dopunjava deo uzgona
 4. jednaka onoj u pravolinijskom letu



- 33 - Šta je posledica odlepljivanja strujnica sa gornjake krila u zaokretu?
1. gubitak sile uzgona
 2. spoljašnje bočno klizanje
 3. unutrašnje bočno klizanje
 4. velika sila potrebna za otklon krmila
- 34 - Najveći dozvoljeni nagib u zaokretu, sa preopterećenjem od + 2,5 g je: (gledaj sliku)
1. 66°
 2. 52°
 3. 60°
 4. 74°
- 35 - Preopterećenje vazduhoplova u zaokretu nagiba 60° je: (gledaj sliku)
1. 2,0 g
 2. 0,5 g
 3. 1,0 g
 4. 1,5 g
- 36 - Instrumentalna brzina sloma (instrumentalna minimalna brzina) uzgona sa rastom visine:
1. ostaje nepromenjena
 2. ravnomerno opada
 3. ravnomerno raste
- 37 - Vazduhoplov koji se nakon tri oscilacije vrati u položaj ustaljenog leta, nakon što je pilot na kratko povukao palicu na sebe, je:
1. dinamički stabilan
 2. dinamički labilan-nestabilan
 3. dinamički indiferentan
 4. statički stabilan
- 38 - Zašto pilot mora paziti da položaj centra težišta vazduhoplova ostaje u propisanim granicama:
1. time ostvaruje potrebnu stabilnost i upravljivost vazduhoplova
 2. time ostvaruje nisku vrednost minimalne brzine
 3. tako sprečava da ne dođe do preopterećenja vazduhoplova
 4. time ostvaruje dovoljno visoku vrednost minimalne brzine
- 39 - Kolika je potrebna sila na palicu u ravanju pred dodir, ako je vazduhoplov nepravilno opterećen i zato je centar težišta pomeran ispred normalnog položaja:
1. veća od normalne
 2. normalna
 3. manja od normalne
- 40 - Podzvučna oblast strujanja gasova u odnosu na Mahov broj je:
1. $0.2 < M < 0.8$
 2. $0.8 < M < 1.4$
 3. $0 < M < 0.2$
- 41 - Transonična oblast strujanja gasova u odnosu na Mahov broj je:
1. $0.8 < M < 1.4$
 2. $0 < M < 0.2$
 3. $0.2 < M < 0.8$



- 42 - Tačna relacija između 1m i 1ft je:
1. $1\text{m}=3.28\text{ft}$
 2. $0.305\text{m}=1.5\text{ft}$
 3. $1\text{m}=4.28\text{ft}$
- 43 - U kojim se mernim jedinicama izražava Mahov broj (Ma) ?
1. nema dimenziju
 2. m/s
 3. km/h
- 44 - Na ilustraciji je tetiva aeroprofila oznacena slovom: (gledaj sliku)
1. B
 2. C
 3. A
- 45 - Na ilustraciji je gornjaka aeroprofila označena slovom: (gledaj sliku)
1. A
 2. C
 3. B
- 46 - Sa povećanjem napadnog ugla krila, indukovani otpor ima tendenciju:
1. rasta
 2. ostaje konstantan
 3. opadanja
- 47 - Približno koliko vremena nakon prolaska velikog vazduhoplova turbulencija ostaje u vazduhu:
1. pet minuta ili više. ATC preporučuje pri poletanju lakog vazduhoplova dve do tri minute razdvajanja.
 2. dva minuta
 3. tri minute
- 48 - Kod klipnog aviona maksimalni dolet imaćemo na:
1. malim visinama
 2. velikim visinama
 3. srednjim visinama
- 49 - Praktični plafon leta za klipne avione je pri vertikalnoj brzini penjanja od:
1. 0,5 m/s
 2. 1 m/s
 3. 0 m/s
- 50 - U koordinisanom horizontalnom zaokretu normalni koeficijent opterećenja zavisi od:
1. ugla nagiba krila u zaokretu
 2. poluprečnika zaokreta
 3. brzina ulaska u zaokret
- 51 - Za komandovanje avionom po nagibu služe sledeće komandne površine:
1. krilca
 2. zakrilca
 3. krmilo pravca



- 52 - Napadni ugao je ugao između:
1. tetive profila krila i nadolazećih strujnica vazduha
 2. uzdužne ose trupa aviona i tetive profila krila
 3. uzdužne ose trupa aviona i nadolazećih strujnica vazduha
 - 4.. tetive profila horizontalnog stabilizatora i tetive profila krila
- 53 - Ugao između nadolazećih strujnica vazduha i tetive profila krila je:
1. upadni ugao,
 2. konstruktivni ugao,
 3. ugao poniranja,
 4. ugao penjanja.
- 54 - Koji je to napadni ugao krila, pri kojem očekujemo slom uzgona:
1. 10° - 18°
 2. 3° - 5°
 3. 5° - 10°
 4. veći od 25° .
- 55 - Kritični napadni ugao vazduhoplova:
- 1 nije zavisan od mase i centra težišta vazduhoplova
 - 2.. menja se, ako se menja i masa vazduhoplova
 3. smanjuje se, ako se centar težišta vazduhoplova pomera unazad
 4. se povećava, ako se centar težišta vazduhoplova pomera unapred
- 56 - Konstruktivni ugao je:
1. ugao između tetive profila krila i uzdužne ose vazduhoplova
 2. ugao između smeru strujanja vazduha i tetive profila krila
 3. ugao između krmila visine i tetive horizontalnog stabilizatora
 4. odstojanjem od prednjeg rebra krila i uzdužne ose vazduhoplova
- 57 - Šta se događa sa uzgonom i otporom krila, ako krilo pređe kritični napadni ugao:
1. uzgon počinje da opada, otpor i dalje raste
 2. uzgon i otpor ostaju isti na kritičnom napadnom uglu
 3. uzgon i dalje raste, otpor počine da opada
 4. uzgon i otpor počinju da opadaju
- 58 - Kada na vazduhoplovu dolazi do sloma uzgona:
1. pri svakoj brzini i preko kritičnog napadnog ugla
 2. samo kada je nos vazduhoplova visoko iznad horizonta sa malom brzinom
 3. samo kada je nos vazduhoplova visoko iznad horizonta
 4. samo kada brzina padne ispod vrednosti datih u priručniku
- 59 - Koje dve sile stvaraju rezultirajuću aerodinamičku silu:
1. uzgon i otpor
 2. otpor i brzina
 3. brzina i čeonu otpor
 4. uzgon i brzina



60 - Koje od navedenih tela istog čeonog preseka pri istoj brzini ima najveći aerodinamički otpor:

1. polulopta sa rupom upravnom na tok strujnica
2. ravna ploča
3. telo u obliku kapljice
4. telo oblika lopte

61. Napadni ugao je:

- a) Ugao između pravca relativnih strujnica i tetive aeroprofila
- b) Ugao između pravca sile zemljine teže i relativnih strujnica
- c) Ugao između sile otpora i relativnih strujnica
- d) Ugao između relativnih strujnica i napadne ivice aeroprofila

62. Aeroprofil je:

- a) Površina koja proizvodi uzgon
- b) Površina kojom se kompenzuje sila otpora
- c) Površina koja se dobija uzdužnim presekom noseće površine
- d) Poprečni presek tela oko koga se odvija opstrujavanje vazduha

63. Povećanjem napadnog ugla krila:

- a) Povećava se sila uzgona i otpora
- b) Smanjuje se finesa
- c) Povećava se finesa
- d) Povećava se induktivni otpor

64. Finesa je odnos:

- a) Doleta i gubitka visine
- b) Težine i doleta
- c) Vertikalne i horizontalne brzine
- d) Horizontalne brzine i doleta

65. Aero profil je profil koji dobijamo:

- a) Poprečnim presekom krila
- b) Uzdužnim presekom krila
- c) Kosim presekom krila
- d) Proračunom odnosa ostvarenog uzgona i otpora

66. Tetiva profila je:

- a) Prava linija koja spaja krajnje tačke aeroprofila
- b) Gornja kriva linija koja spaja krajnje tačke aeroprofila
- c) Donja kriva linija koja spaja krajnje tačke aeroprofila
- d) Linija koja preseca tačku potiska sa donjom krivom linijom

67. Uzgon:

- a) Jeste aerodinamička sila nastala delovanjem vazdušne struje na krilo koja se suprotavlja sili teže
- b) Jeste aerodinamička sila delovanjem vazdušne struje na krilo koja se suprotavlja sili otpora
- c) Jeste aerodinamička sila nastala delovanjem vazdušne struje na krilo koja se suprotavlja induktivnom otporu
- d) Jeste aerodinamička sila nastala delovanjem vazdušne struje na krilo koja se suprotavlja parazitskom otporu



68. Centar potiska:
- Se prilikom povećanja napadnog ugla pomera prema napadnoj ivici krila
 - Se prilikom povećanja napadnog ugla pomera prema izlaznoj ivici krila
 - Je fiksna tačka i ne menja se sa promenom napadnog ugla
 - Se pomera prema napadnoj ivici krila prilikom povećanja gustine vazduha
69. Sila uzgona se javlja na gornjaki aeroprofila usled:
- Smanjenja pritiska kao posledica veće brzine fluida
 - Povećanja pritiska kao posledice veće brzine fluida
 - Povećanja pritiska kao posledice manje brzine fluida
 - Smanjenja pritiska kao posledice smanjene brzine fluida
70. Čeoni vetar smanjuje dužinu zaleta:
- Tačno
 - Netačno
 - Sa povećanjem čeonog vetra povećava se finesa
 - Sa povećanjem čeonog vetra, zbog povećanog otpora, smanjuje se finesa
71. Od čega zavisi otpor tela koje se nalazi u strujanju vazduha:
- Od površine tela, oblika tela i brzine opstrujavanja vazduha
 - Od tvrdoće tela
 - Od težine tela
 - Od položaja težišta tela
72. Stvarna brzina je:
- brzina letenja u odnosu na zemlju
 - brzina letenja u odnosu na okolni vazduh
 - brzina letenja u odnosu na statički pritisak
 - brzina letenja u odnosu na preovlađujući vetar
73. Šta će se dogoditi ako pri letenju minimalnom brzinom napadni ugao povećamo:
- Struja vazduha se oko krila odvaja usled prevelikog napadnog ugla i dolazi do sloma uzgona
 - Povećavamo visinu sa istom brzinom letenja
 - Uzgon se smanjuje
 - Povećava se sila parazitskog otpora
74. Uzrok odvajanja struje vazduha od krila uvek je:
- Preveliki napadni ugao
 - Prevelika brzina opstrujavanja vazduha
 - Vazdušne šupljine u struji vazduha
 - Mala brzina opstrujavanja
75. Za napadne uglove veće od kritičnog imamo:
- Slom uzgona
 - Porast uzgona
 - Blago opadanje uzgona
 - Uzgon ostaje konstantan



76. Leđni vetar na poletanju:
- Produžuje zalet
 - Poletanje sa leđnim vetrom ne utiče na bezbednost poletanja ali se ne preporučuje za manje iskusne letače
 - Poletanje sa leđnim vetrom zahteva da se smanji napadni ugao krila
 - Poletanje sa leđnim vetrom ne zahteva nikakve posebne mere pilota i mogu ga primenjivati svi letaći
77. Kako nazivamo brzinu u odnosu na vazduh:
- Relativna
 - Stvarna
 - Zaustavna
 - Klizanje
78. Pri brzini najmanjeg propadanja ULV ima najveći dolet:
- Ne
 - Da
 - Zavisi od gustine vazduha
 - Zavisi od temperature vazduha
79. Šta možete da očekujete pri sletanju sa jakim vetrom odmah iza prepreke:
- Jaku turbulenciju
 - Snažan vetar suprotnog smera
 - Ništa posebno
 - Mirne uslove za sletanje u zavetrini
80. Finesa ULV:
- ne zavisi od mase ULV
 - zavisi od položaja centra težišta
 - bitno je bolja kada je masa veća
 - veća je kada je masa pilota manja
81. Stoling (prevlačenje):
- Se dešava uvek kada se pređe kritični napadni ugao
 - Se dešava kada se kritični ugao pređe na malim brzinama
 - Se dešava kada se kritični ugao pređe na velikim brzinama
 - Se dešava kada se kritični ugao pređe na predviđenoj brzini
82. Kada je masa letelice veća:
- Brzina na kojoj dolazi do sloma uzgona je veća
 - Brzina na kojoj dolazi do sloma uzgona je manja
 - Težina ne utiče na brzinu na kojoj dolazi do sloma uzgona
 - Sa manjom masom brzina sloma uzgona se povećava
83. Turbulencija:
- Može da dovede do iznenadnog stolinga zmaja
 - Nema uticaja na stvaranje stoling situacije
 - Uticaj turbulencije nije takav da može da dođe do stolinga
 - Blago povećanje brzine uklanja mogućnost pojave stolinga u turbulentnom vazduhu



84. Napadni ugao krila na kome se očekuje prevlačenje zmaja je:

- a) $10-20^{\circ}$
- b) $8-10^{\circ}$
- c) $3-5^{\circ}$

85. Sa povećanjem napadnog ugla do kritičnog, uzgon i otpor:

- a) rastu
- b) uzgon raste, otpor opada
- c) opadaju

86. Kada pređemo kritični napadni ugao uzgon i otpor:

- a) uzgon opada a otpor raste
- b) rastu
- c) opadaju

87. Otpor koji nastaje kao posledica izjednačavanja pritisaka na krajevima krila se zove:

- a) induktivni
- b) indiferentni
- c) interferentni

88. Uzdužna osa ima pravac:

- a) rep-nos
- b) levo-desno krilo
- c) dijagonalno preko krila

89. Poprečna osa se proteže pravcem:

- a) levo-desno krilo
- b) nos-rep
- c) jarbol- trap

90. Vertikalna osa se proteže pravcem:

- a) jarbol-trap
- b) nos-rep
- c) levo-desno krilo

91. Poprečna stabilnost je stabilnost oko:

- a) uzdužne ose
- b) poprečne ose
- c) vertikalne ose

92. Uzdužna stabilnost je oko:

- a) poprečne ose
- b) uzdužne ose
- c) vertikalne ose



93. Stabilnost po pravcu je oko:
- vertikalne ose
 - uzdužne ose
 - poprečne ose
94. Horizontalni zaokret nagiba 90 stepeni je:
- nemoguće uraditi
 - moгуće uraditi
95. Korak elise je put koji pređe:
- elisa tokom jednog okreta
 - krak tokom jednog okreta
 - ULV tokom jednog okreta elise
96. Pogonsku grupu na ULV čine:
- motor i elisa
 - motor i reduktor
 - motor sa svojim komandama
97. Faze poletanja su:
- zalet, uzlet, polet
 - zatrčavanje, odvajanje i penjanje
 - zalet, uzletanje i penjanje
98. Faze sletanja su:
- prilaz, usporenje, ravnanje, dodir i protrčavanje
 - ravnanje i dodir
 - prilaz, ravnanje i dodir
99. Ukoliko zmaj sa puštenim trianglom leti presporo potrebno je:
- trajk okačiti više ka nosu krila
 - trajk okačiti više ka repu krila
 - vešanje trajka nema uticaj na trimovanu brzinu
100. Ukoliko zmaj sa puštenim trianglom leti prebrzo potrebno je:
- trajk okačiti više ka repu krila
 - trajk okačiti više ka nosu krila
 - vešanje trajka nema uticaj na trimovanu brzinu
101. Predznaci prevlačenja zmaja su:
- trešnje i otimanje triangla
 - naginjanje znaja levo
 - naginjanje zmaja desno



102. Nakon otkaza motora potrebno je održavati brzinu:

- a) najbolje finese
- b) minimalnu
- c) maksimalnu

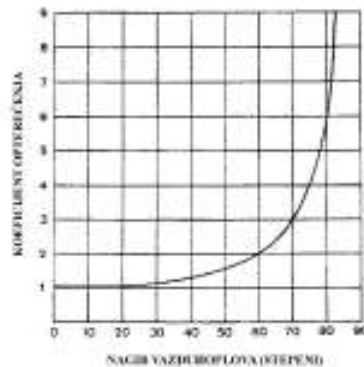
103. Za vađenje ULV iz prevučenog leta potrebna visina je oko:

- a) 10-50m
- b) 5-10m
- c) 10-200m

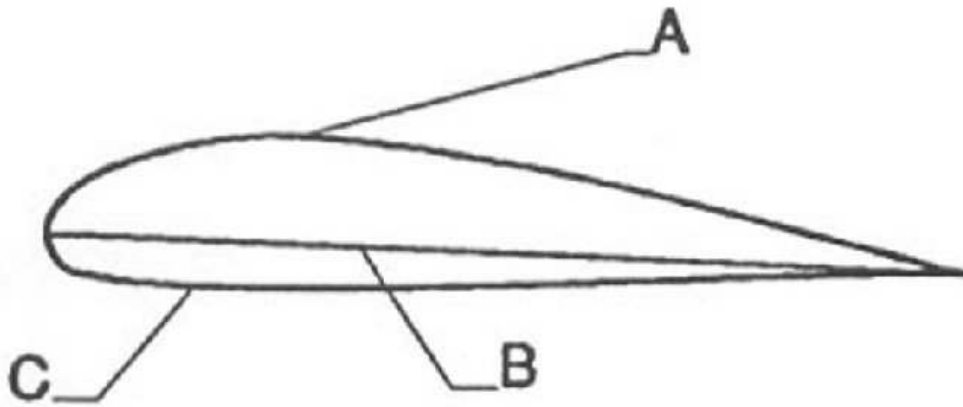
Pregled tačnih odgovora :

Tačni odgovori na sva pitanja su pod A

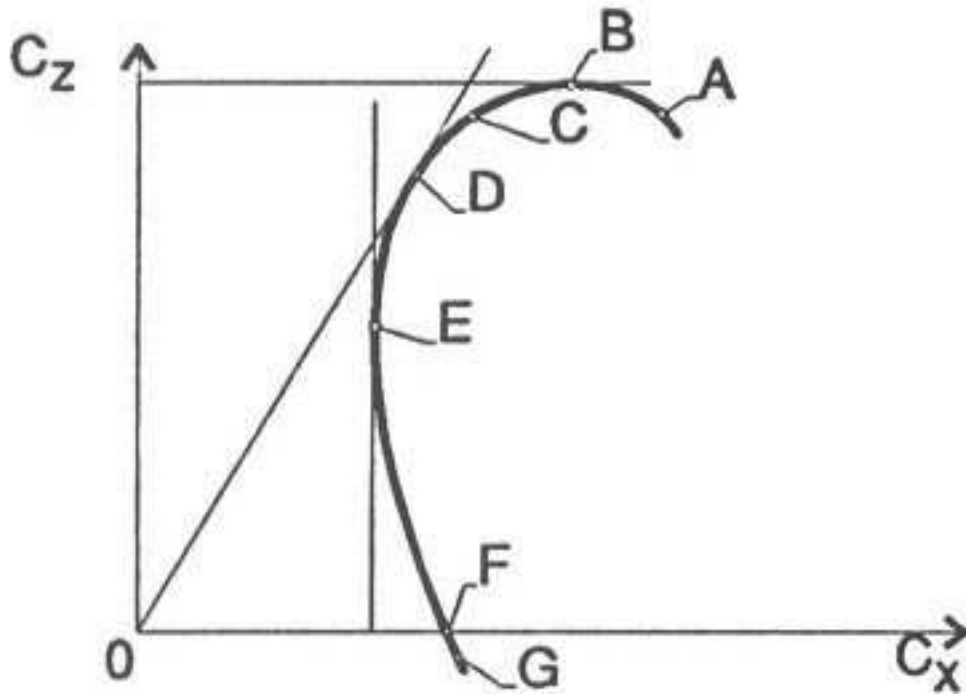
Prilozi:



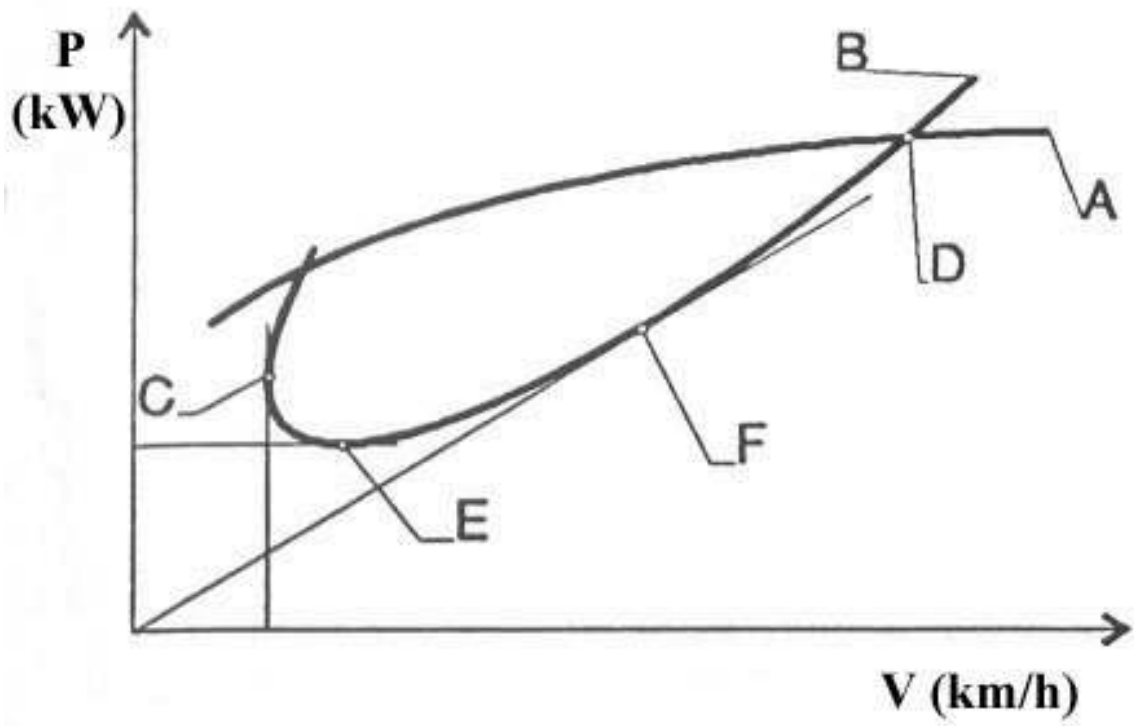
MPL Princ sl1



MPL Princ sl2



MPL Princ sl3



MPL Princ sl4