



ДИРЕКТОРАТ ЦИВИЛНОГ ВАЗДУХОПЛОВСТВА РЕПУБЛИКЕ СРБИЈЕ  
CIVIL AVIATION DIRECTORATE OF THE REPUBLIC OF SERBIA

ODELJENJE VAZDUHOPLOVNOG OSOBLJA

## **Pitanja teorijskog dela ispita za sticanje dozvole PPL (H)**

### **Predmet: OPERATIVNE PROCEDURE**

**Period važenja: mart 2011. – 31. decembar 2011. godine**

**Beograd, mart 2011. godine**

**NAPOMENA:**

Trenutno su tačni odgovori pod **a**. Prilikom polaganja ispita redosled ponuđenih odgovora će biti drugačiji

**Pregled pitanja**

1. Kompletiraj sledeću formulaciju sa jednom od opcija pod: a., b., c. ili d. koja daje najispravniji izjavu. Vođa vazduhoplova koji ulazi u vazdušni prostor suverene strane države, sa namerom da sleti:
  - a. Mora da se uveri da je sva potrebne i relevantne dokumentacije na vazduhoplovu, uključujući Uverenje o plovidbenosti, da je vazduhoplov plovidben i da je pravilno registrovan.
  - b. Mora da obezbedi pre polaska da je njegova pilotska dozvola overena od strane vazduhoplovnih vlasti države iz koje dolazi.
  - c. Mora da se uveri da je Uverenje o plovidbenosti vazduhoplova važeće i da ima ovlašćenje za letenje na tom tipu vazduhoplova.
  - d. Mora da se uveri da je Uverenje o plovidbenosti vazduhoplova važeće, da ima ovlašćenje za letenje na tom tipu vazduhoplova i da je prošao ispit iz vazduhoplovnih propisa u stranoj državi.
2. U horizontalnom letu noću, iz vašeg vazduhoplova vidite protiv-sudarno svetlo i crveno navigacijsko (poziciono) svetlo. Svetla su na istoj visini na kojoj vi letite i u stalnom kursu na 2 sata u odnosu na vas. Ovo ukazuje da postoji:
  - a. Leteća mašina koja bi trebala da vam ustupi prvenstvo puta.
  - b. Zaprega koja bi trebala da vam ustupi prvenstvo puta.
  - c. Leteća mašina kojoj bi trebalo da ustupite prvenstvo puta.
  - d. Ne predstavlja pretnju.
3. Koja klasa helikoptera omogućava nastavak krstarenja helikoptera uprkos otkazu motora?
  - a. Klasa 1 i klasa 2.
  - b. Klasa 1 i klasa 3.
  - c. Klasa 2 i klasa 3.
4. Koji od navedenih dokumenata se ne zahteva da se nosi u vazduhoplovu u državi članici ICAO?
  - a. Uverenja o rođenju članova posade.
  - b. Potvrda o registraciji.
  - c. Uverenje o plovidbenosti.
  - d. Dozvole posade.
5. Laki vazduhoplov je iznajmljen za privatni let od aero-kluba; lice odgovorno za planiranje leta i obezbeđenje povoljnih vremenskih uslova je:
  - a. Vođa posade.
  - b. Rukovodilac praktične obuke.
  - c. Odgovorni rukovodilac.
  - d. Instruktor letenja.

## PPL(H) – Operativne procedure

6. Služba uzbunjivanja:
  - a. Je konkretno namenjena za pružanje usluga traganja i spašavanja.
  - b. Je predviđena za sve vazduhoplove u nadležnosti službe kontrole letenja i, u meri u kojoj je to izvodljivo, za sve ostale vazduhoplove koji su podneli plan leta ili su na drugi način poznati službi vazdušnog saobraćaja, kao i za bilo koji vazduhoplov za koji se zna da je predmet nezakonitog ometanja.
  - c. Daje navigacijska i vremenska upozorenja pilotu u letu.
  - d. Obezbeđuje samo vazduhoplove sa IFR planom leta.
  
7. Šta od sledećeg nije zemaljski signal Službe traganja i spašavanja, uočljiv iz vazduha?
  - a. **R.**
  - b. **V.**
  - c. **N.**
  - d. **Y.**
  
8. Na mestu nesreće vazduhoplova preživeli je napravio signal na terenu koji prikazuje veliki krst sa uglovima od  $90^{\circ}$  između linija krsta. Šta to znači?
  - a. Potrebna medicinska pomoć.
  - b. Potrebna pomoć.
  - c. Ovo je moja pozicija.
  - d. Svi preživeli su neozleđeni.
  
9. Ukoliko je došlo do udesa vazduhoplova, uključujući povrede osoba ili oštećenja vazduhoplova, na sertifikovanom aerodromu, ko je odgovoran za izveštavanje o udesu nadležnim vazduhoplovnim vlastima?
  - a. Vođa vazduhoplova.
  - b. Službenik ATC.
  - c. Supervizor ATC.
  - d. Policija.
  
10. Koji od sledećih navoda nije tačan?

Udes se mora prijaviti ukoliko je, u periodu od ulaska bilo koje osobe u vazduhoplov sa namerom da leti ili se prevozi u njemu, do napuštanja vazduhoplova:

  - a. Putnik umro prirodnom smrću.
  - b. Neko poginuo ili ozbiljno povređeno, dok je u ili na vazduhoplovu.
  - c. Vazduhoplov oštećen.
  - d. Vazduhoplov nedostupan ili nestao.
  
11. Pilot je dužan da obezbedi da je vazduhoplov odgovarajuće opremljen za planirani let. Ako postoji bilo kakva sumnja pilot treba da proveri:
  - a. Operativni priručnik.
  - b. Uverenje o plovidbenosti.
  - c. Listu pregleda održavanja.
  - d. Listu minimalne opreme.
  
12. Ako pilot prekine slanje poruke vazduhoplova u nevolji, trebalo bi da, ako nema potvrde

## PPL(H) – Operativne procedure

- da ga čuju, prekine sa slanjem svoje poruke, a zatim:
- Po vlastitom nahođenju nastavi prema lokaciji vazduhoplova u nevolji.
  - Nastavi da prima dalje instrukcije dok održava trenutnu poziciju.
  - Nastoji da vodi druge vazduhoplove na lokaciju vazduhoplova u nevolji.
  - Nastavi po ruti prema planu leta.
13. U situaciji kada postoji zabrinutost za bezbednost vazduhoplova i putnika (faza uzbunjivanja), odgovornost za pokretanje neophodnog traganja i spasavanja leži na:
- ATCU koja je dobila poruku o nevolji na međunarodnoj frekvenciji za nevolje.
  - Odgovarajućem odgovornom licu.
  - Koordinacionom centru za spasavanje.
  - Vođi vazduhoplova.
14. Da bi ukazao da mu je potrebna pomoć, preživeli će koristiti jedan od sledećih signala zemlja -vazduh ?
- V.**
  - X.**
  - g.**
  - R.**
15. Ako se u toku leta neka od komponenti odvoji od vazduhoplova, pri tom teško povredivši neku osobu na terenu, ali to ne utiče na nastavak leta vazduhoplova, kako bi se po ICAO definisala ova pojava ?
- Avionski incident.
  - Avionska nesreća.
  - Slučaj treba da bude prijavljen.
  - Slučajan događaj.
16. Neposredno posle vazduhoplovne nesreće u Republici Srbiji, kome od navedenih mora, što je pre moguće, da se javi za nesreću:
- Direktoratu civilnog vazduhoplovstva i lokalnoj policiji.
  - Glavnom inspektor u Nacionalnoj komisiji za udese i lokalnoj policiji.
  - Matičnom aerodromu vazduhoplova koji je učestvovao u nesreći.
  - Najbližoj ispostavi za kontrolu letenja.
17. Ako pilot oceni da je njegov vazduhoplov u ozbiljnoj i neposrednoj opasnosti ,njegova poruka treba da započne sa:
- Mayday Mayday Mayday.
  - Pan Pan Pan; Pan Pan Pan.
  - Bilo Pan Pan Pan; Pan Pan Pan, bilo Mayday Mayday Mayday.
  - Emergency Emergency Emergency.
18. Koji od navedenih iskaza definiše vazduhoplovnu nesreću.
- Povreda lica na zemlji koja je bila pogođena delom koji se odvojio od vazduhoplova dok je on bio u vazduhu, ali time nije narušena sigurnost samog vazduhoplova.
  - Udar groma u vazduhoplov tokom leta.
  - Otkaz motora u letu.

## PPL(H) – Operativne procedure

- d. Eksplozija gume glavnog trapa ili repnog točka tokom poletanja ili sletanja.
19. Ako pilot odluči da objavi „distress“ ili poruku hitnosti, na kojoj frekvenciji treba emitovati objavu, kao alternativu, umesto na 121.5 MHz?
- Na frekvenciji koju trenutno koristi.
  - Treba trenutno da selektuje 121.5 MHz pre započinjanja objave.
  - Na frekvenciji najbližeg aerodroma sa kompletnom službom kontrole vazdušnog saobraćaja.
  - Na frekvenciji svog matičnog aerodroma.
20. Šta od navedenog nije deo faze uzbunjivanja Službe Traganja i Spasavanja?
- Faza Hitnosti.
  - Faza Neizvesnosti.
  - Faza Upozorenja.
  - Faza Opasnosti.
21. Pilot je dužan da se uveri da je vazduhoplov propisno opremljen za planirani let. Ukoliko postoji bilo kakva sumnja, mora to da proveri u:
- Listi minimalne opreme.
  - Uverenju o plovidbenosti.
  - Sertifikatu izveštaja Održavanja.
  - Uputstvu pilotu za eksploataciju.
22. Pre leta pilot je odgovoran da proveri da li je vazduhoplov uredno registrovan, da li je plovidben i da li se pravilno održava. Do tada on mora da proveri niz dokumenata. Koji od navedenih ne mora biti prekontrolisan?
- Lista minimalne opreme.
  - Sertifikat plovidbenosti.
  - Knjižica održavanja.
  - Polisa osiguranja za trećeg lica.
23. Svi vazduhoplovi na manevarskim površinama aerodroma sa pokrenutim motorima uključuju svoja svetla, da bi to označili. Koje od navedenih svetala se koristi za tu svrhu?
- Crveno svetlo protiv sudara.
  - Svetla za sletanje.
  - Navigaciona svetla.
  - Svetla na repu.
24. Za noćno letenje vazduhoplov mora biti opremljen sledećim svetlima :
- Levo krilo (bok): crveno, desno krilo (bok): zeleno, rep: belo.
  - Levo krilo (bok): zeleno, desno krilo (bok): crveno, rep: belo.
  - Levo krilo (bok): belo, desno krilo (bok): belo, rep: crveno.
  - Levo krilo (bok): belo, desno krilo (bok): belo, rep: narandžasto.
25. U uslovima letenja tokom trajanja dnevne svetlosti, pilot utvrđuje da svetla protiv sudara na vazduhoplovu nisu ispravna. Koje su neophodne radnje koje pilot mora da

## PPL(H) – Operativne procedure

- sprovede?
- Nastavlja sa letom, dokle god postoje uslovi da ga završi za vreme dnevne svetlosti, i popravlja svetla čim bude mogao.
  - Odmah sleće na najbliži aerodrome.
  - Sleće što je pre moguće na najbliže odgovarajuće letilište.
  - Vraća se na svoje matično letilište i objavljuje neispravnost vazduhoplova dok se svetla ne poprave.
26. Kada se koristi svetlo protiv sudara (ako je instalirano)?
- Mora biti uključeno sve vreme dok motor radi.
  - Mora biti uključeno sve vreme dok vazduhoplov leti.
  - Mora se uključiti posle startovanja motora i isključiti pre gašenja motora
  - Mora se uključiti neposredno pre poletanja i isključiti po napuštanju piste.
27. Na mestu vazduhoplovnog udesa, preživeli je napravio signal na zemlji koji prikazuje veliki krst sa uglom od 90 stepeni između krakova krsta. Šta to označava?
- Tražim medicinsku pomoć.
  - Tražim pomoć.
  - Ovo je naša pozicija.
  - Svi preživeli su nepovređeni.
28. Zvanični podaci o graničnim operativnim limitima i dozvoljenim masama vašeg vazduhoplova mogu se naći u:
- Letačkom priručniku vazduhoplova.
  - Knjižici održavanja.
  - Sertifikatu o plovidbenosti i u Sertifikatu o registraciji.
  - Službenom listu vazduhoplovnih vlasti.
29. Jednomotorni helikopteri spadaju u performanse:
- Klase 1.
  - Klase 2.
  - Klase 3.
30. Pilot koji poleće sa aerodroma koji nema podatak za nameštanje visinomera, mora da namesti visinomer vazduhoplova na:
- Nadmorsku visinu aerodroma.
  - Nulu visinomera.
  - 1013.2 hpa.
  - Nadmorsku visinu najbližeg kontrolisanog aerodroma.
31. Koje jedinice mere se koriste u vazduhoplovstvu kada se saopštavaju podaci za vertikalnu brzinu?
- Fita u minuti.
  - Metara u minuti.
  - Metara u sekundi.
  - Fita u sekundi.

## PPL(H) – Operativne procedure

32. Koje jedinice mere se koriste u vazduhoplovstvu kada se saopštavaju podaci o vetru (sa izuzetkom poletanja i sletanja)?
- Pravi kurs i čvorovi.
  - Pravi kurs i kilometri na čas.
  - Magnetni kurs i statutne milje na čas.
  - Magnetni kurs i čvorovi.
33. Kako se zaštićuje helikopter parkiran izvan hangara?
- Privezati vrhove lopatica rotora i prekriti otvore.
  - Privezati lopatice repnog rotora da bi se sprečila oštećenja pri jakim vetrovima.
  - Zaključati helikopter i prekriti drenažne otvore.
34. Koja je ispravna pilotska procedura u slučaju iskakanja osigurača?
- Čekajte dok se osigurač ohladi i gurnite ga nazad, ukoliko opet iskoči, nemojte ga ponovo gurnuti nazad
  - Gurnite osigurač i pritisnite ga snažno prstom dok se namesti.
  - Nemojte ga nikako gurnuti u ležište osigurača.
  - Gurnite osigurač nazad, pošto ste prethodno isključili napajajuću opremu.
35. Koji je razlog da gasimo motor sa unutrašnjim sagorevanjem tako što koristimo ručicu smeše a ne prekidač startera:
- Radeći na taj način mi izbegavamo samo-zapaljenje usled prisustva smese goriva/vazduha u cilindrima.
  - Zato što motor ne možemo zaustaviti isključivanjem magneta.
  - Radeći na taj način mi sprečavamo gašenje motora na visokim temperaturama.
  - Zato što se prekidačem startera motor prekida suviše naglo i na taj način nastaje oštećenje ležaja osovine.
36. Koji je najpouzdaniji praktičan metod provere nivoa goriva u rezervoarima vazduhoplova dok je on na zemlji:
- Vizuelno proveriti nivo goriva u rezervoarima.
  - Očitati pokazivače goriva dok motor radi.
  - Izmeriti masu vazduhoplova.
  - Mrdati kraj krila i čuti bučkanje goriva.
37. Zašto morate proveriti uzorak goriva iz drenaža pre svakog leta?
- Da bi se uverili da je gorivo bez nečistoća i da je prave gradacije.
  - Da bi se uverili da gorivo teče slobodnim padom.
  - Da bi se uverili da gorivna pumpa radi pravilno.
  - Da bi se uverili da se koristi ispravna vrsta goriva.
38. Koju vrstu zaprljanosti goriva je najteže izolovati kod filter-sistema za uzimanje uzoraka?
- Vodu.
  - Mrvice rđe i čestice prljavštine.
  - Masti ili ulja.
  - Led.

## PPL(H) – Operativne procedure

39. Za pravilno odstranjivanje vode iz gorivnog sistema vazduhoplova opremljenog sa drenažom u filteru goriva i drenažama za brzo dreniranje, neophodno je drenirati gorivo iz:
- Drenaža filtera goriva i drenaža rezervoara goriva.
  - Drenaža filtera goriva.
  - Najniže tačke gorivnog sistema.
40. Koji je najbolji način da se smanji mogućnost kontaminacije goriva sa vodom?
- Držanje rezervoara goriva napunjenih da vrha pomoći će da se spreči kondenzacija.
  - Filteri goriva moraju biti zaptiveni tako da spreče ulazak kišnice.
  - Ventilacioni otvori moraju biti začepljeni dok je avion parkiran preko noći.
41. Punjenje rezervoara goriva posle poslednjeg leta u danu se smatra dobrom praksom zato što će to:
- Sprečiti kondenzaciju jer eliminiše prazan prostor u rezervoaru.
  - Potisnuti postojeću vodu ka vrhu rezervoara, dalje od gorivnih vodova prema motoru.
  - Sprečiti širenje goriva jer smo eliminisali vazdušni prostor u rezervoaru.
42. Koji je najčešći uzrok izbijanja požara prilikom dosipanja goriva uzrokovanog varnicom statičkog elektriciteta?
- Dosipanje goriva iz plastične kante u vazduhoplov koji nije uzemljen.
  - Dosipanje goriva iz metalne kante u vazduhoplov koji nije uzemljen.
  - Dosipanje goriva u uzemljen vazduhoplov kada mu radi motor.
43. Koja je specifična masa benzina za klipne motore na vazduhoplovima?
- 0.72 kg/l.
  - 0.60 kg/l.
  - 1.00 kg/l.
  - 1.72 kg/l.
44. Težina 1 USA galona AVGAS 100 LL iznosi:
- 6 lbs.
  - 3 lbs.
  - 4 lbs.
  - 5 lbs.
45. Težina 53 litara AVGAS 100 LL iznosi:
- 38 kg.
  - 42 kg.
  - 74 kg.
  - 80 kg.
46. Koje je boje gorivo za vazduhoplove gradacije 80/87?
- Crvene.
  - Zelene.



## PPL(H) – Operativne procedure

- c. Plave.
  - d. Ljubičaste.
47. Koje je boje gorivo za vazduhoplove gradacije 100/130?
- a. Zelene.
  - b. Crvene.
  - c. Plave.
  - d. Ljubičaste.
48. Koje je boje gorivo za vazduhoplove 100LL ?
- a. Plave.
  - b. Crvene.
  - c. Zelene.
  - d. Ljubičaste.
49. Prilikom postavljanja zaštitnog prekrivača na turbinski helikopter moramo voditi računa o sledećem:
- a. Da je izduvna cev dovoljno ohlađena pre prekrivanja.
  - b. Da dozvolimo protok vazduha kroz turbinu.
  - c. Ne prekrivamo drenažne otvore motora.
50. Šta bi mogao da bude najčešći uzrok pokazivanja prekoračenja operativnog opsega temperature glave cilindra i temperature ulja u motoru?
- a. Upotreba goriva koje ima manju gradaciju od specificirane.
  - b. Upotreba goriva koje ima veću gradaciju od specificirane.
  - c. Obavljanje letačkih aktivnosti sa pritiskom ulja većim od dozvoljenog.
51. Ako je gradacija goriva korišćenog u vazduhoplovu niža od specificirane za taj motor, to će najverovatnije:
- a. Izazvati nastanak detonacije.
  - b. Uzrokovati da smeša goriva i vazduha ne bude homogena u svim cilindrima.
  - c. Uzrokovati smanjenje temperature glave cilindra.
  - d. Povećati snagu u tolikoj meri da ošteti unutrašnje delove motora.
52. Prilikom taksiranja helikoptera u uslovima jakog vetra, potrebno je:
- a. Malo usmeriti nos helikoptera u vetar.
  - b. Taksiranje uskladiti sa pravcem kretanja, bez obzira na jačinu vetra.
  - c. Taksiranje uvek izvoditi sa čeonim vetrom.
53. Šta bi normalno trebalo učiniti ako posle startovanja vrućeg četvorotaktnog motora vazduhoplova, pritisak motorskog ulja ne dostigne propisani nivo?
- a. Ugasiti motor.
  - b. Povećati RPM motora i na taj način omogućiti uljnoj pumpi da poveća pritisak ulja.
  - c. Ništa, pošto su instrumenti na modernim vazduhoplovima jeftini i nepouzdati.
  - d. Obogatiti smešu kako bi sprečili nenormalan porast temperature glave cilindra.
54. Kada je potrebno podesiti barometarski pritisak na visinomeru vazduhoplova?

## PPL(H) – Operativne procedure

- a. Pre svakog leta, kao i u vazduhu, ako je potrebno.
  - b. Godišnje.
  - c. Mesečno.
  - d. Svako jutro pre leta.
55. Preciznost visinomera se proverava:
- a. Postavljanjem visinomera na QNH i proverom očitavanja visine dok smo na zemlji.
  - b. Niskim prolazom pored tornja kome znamo visinu.
  - c. Uporednim očitavanjem visinomera i pokazivanja radio visinomera.
  - d. Uporednim očitavanjem visine u letu i visine na vazduhoplovnoj geografskoj karti 1:500 000.
56. Koliko često moramo podešavati magnetni kompas u vazduhoplovu?
- a. Svake godine pre godišnjeg pregleda vazduhoplova ili posle ugradnje neobavezne opreme ili radio opreme ili mnogo češće ako je neophodno.
  - b. Pre prvog početnog pregleda vazduhoplova.
  - c. Svakog meseca.
  - d. Posle svakog dugačkog leta.
57. Za proveru rada lokatora predajnika u nuždi (ELT) selektor prekidač bi trebao ba bude u položaju:
- a. ON.
  - b. OFF.
  - c. ARM ili AUTO.
58. Kad se može proveriti rad lokatora predajnika u nuždi (ELT)?
- a. Tokom prvih pet minuta po isteku punog sata.
  - b. Na 15 i 45 minuta po isteku punog sata.
  - c. Bilo kada.
59. Tokom provere motora posle zapuštanja na zemlji, pilot može proveriti ispravnost rada grejača karburatora tako što će pomerati polugu grejača karburatora na HOT-toplo i uočiti:
- a. Neznatan pad obrtaja motora RPM.
  - b. Neznatan porast obrtaja motora RPM.
  - c. Povećan protok toplog vazduha u kabini.
  - d. Ova provera ne može da se uradi dok je vazduhoplov na zemlji.
60. Neposredno posle startovanja motora vazduhoplova uočili ste očitavanje levo - nula na ampermetru tj, protok jake struje iako su svi elektro potrošači isključeni? Tada normalno morate da:
- a. Nemojte reagovati, zato što u tim slučajevima alternator proizvodi električnu struju samo za punjenje baterije, koja obično malo opadne prilikom startovanja.
  - b. Trenutno zaustavite rad motora, jer alternator nije ispravan.
  - c. Resetujete glavni prekidač alternatora i ako se stanje ne promeni, zaustavite rad motora i prijavite mehaničaru da alternator nije ispravan.

## PPL(H) – Operativne procedure

61. Šta znači očitavanje nule na ampermetru sa skalom levo - nula?
- To je normalno, jer nijedan od elektro potrošača nije uključen.
  - Alternator nije ispravan.
  - Ispražnjen akumulator.
62. Kako možete prepoznati pomoću pokazivanja na ampermetru sa skalom levo - nula, da alternator na vazduhoplovu nije ispravan. Tada očitavanje skale treba da pokazuje:
- Nulu i da ostane nula čak i kad uključimo bitne električne potrošače (npr. Svetla za sletanje).
  - Maksimum
  - Značajan porast, pošto smo uključili električne potrošače.
63. Neposredno pošto ste startovali motor primetili ste da se igla pokazivača na ampermetru sa skalom centar-nula, otklonila desno, dok su električni potrošači bili isključeni. Ova indikacija znači:
- Punjenje akumulatora, jer se pri startovanju motora akumulator malo isprazni.
  - Ispražnjen akumulator. Zato što alternator ne radi, potrebno je pobuditi ga aktiviranjem glavnog, master-prekidača, u položaj - uključen, a potom u - isključen položaj. Ako se igla pokazivača ne vrati na nulu, motor mora da se ugasi, a potom obavesti mehaničar.
  - Ispražnjen akumulator. Zato je potrebno ugaziti motor.
64. Šta može da znači očitavanje nule na ampermetru sa skalom centar-nula, tokom leta?
- Normalno stanje; alternator snabdeva električnom energijom elektro opremu.
  - Alternator se ne koristi.
  - Nijedan električni uređaj nije uključen.
  - Nenormalna situacija; baterija snabdeva električnom energijom elektro opremu.
65. Tokom leta primetili ste da se igla ampermetara sa skalom centar-nula, otklonila na levo. Šta ovo pokazivanje znači i šta vi kao pilot vazduhoplova treba obično tada da uradite?
- Nepravilno stanje; akumulator se ispraznio, zato što alternator nije ispravan ili nije u stanju da pokrije zahteve priključenih električnih potrošača. U slučaju da se posle prebacivanja glavnog prekidača - mastera, iz položaja isključeno u uključeno, situacija ne poboljša, potrošnja električne energije treba da se redukuje na minimum i da se sleti na najbliži odgovarajući aerodrom.
  - Normalni uslovi; akumulator preuzima punjenje, na taj način let se nastavlja, potrebno je kontrolisati instrument i treba očekivati pad igle pokazivača.
  - Normalni uslovi, instrument pokazuje tekuću potrošnju električne energije, koju obezbeđuje alternator.
66. Tokom leta primetili ste da svetli narandžasto svetlo na panelu sa instrumentima. Šta to znači?
- Alternator ne proizvodi električnu struju.
  - Previsok proizvedeni napon.
  - Prazna baterija.
  - Pregrejan alternator.

## PPL(H) – Operativne procedure

67. Šta je najverovatniji uzrok nastajanja opasne turbulencije iza teškog vazduhoplova?
- Vrtlozi sa krajeva krila.
  - Vazдушna struja iza elise.
  - Izduvni mlaz mlaznog motora.
68. Koliko dugo će se vrtložna turbulencija zadržati posle prolaska velikog vazduhoplova?
- Pet minuta ili više; ATC dozvoljava dva do tri minuta razmaka.
  - Dva minuta.
  - Tri minuta.
69. Kada prilazi rulnoj stazi do linije čekanja sa strane obeležene punim linijama, pilot:
- Ne sme da pređe linije bez odobrenja kontrolora letenja sa ATC.
  - Može da nastavi da taksira.
  - Može da nastavi taksiranje dok celokupni vazduhoplov ne pređe linije.
70. Koja je svrha znaka zaustavljanja na ukrštanju dve piste?
- Obeležava ukrštanje dve piste.
  - Obeležava ulazak na pistu sa rulne staze.
  - Obeležava površinu obezbeđenu za vazduhoplov koji prilazi ili odlazi sa piste.
71. Prostor C na prikazanom aerodromu se klasificira kao (Pogledajte Sliku PPL OP-1):
- Zatvorena pista.
  - Stabilisano polje.
  - Višenamenski heliodrom.
72. Strelice koje se javljaju na kraju piste SEVER/JUG označavaju da taj prostor (Pogledajte Sliku PPL OP-2):
- Ne može da se koristi za sletanje, ali može biti korišćen za taksiranje i poletanje.
  - Može biti korišćen samo za taksiranje.
  - Se koristi za taksiranje, poletanje i sletanje.
73. Brojevi 4 i 22 na pisti označavaju da je pista približno orijentisana u (Pogledajte Sliku PPL OP-2):
- 040° i 220° (true, stvarni).
  - 004° i 022° (true, stvarni).
  - 040° i 220° (magnetic, magnetni).
74. Granična svetla taksi rulne staze na aerodromu su obeležena noću sa:
- Plavim svesmernim svetlima.
  - Belim usmerenim svetlima.
  - Pomoćnim crvenim i zelenim svetlima.
75. Koja od navedenih predstavlja svetla praga piste?
- Zelena jednosmerna.
  - Crvena jednosmerna.
  - Zelena svesmerna.

## PPL(H) – Operativne procedure

- d. Crvena svesmerna.
76. Svetla niskog intenziteta na nepomičnim objektima moraju biti:
- Kontinuirano crvena.
  - Bljeskajuće žuta.
  - Bljeskajuće crvena.
  - Kontinuirano narandžasta.
77. Helikopter je najbučniji u:
- Fazi sletanja.
  - Krstarenju.
  - Fazi poletanja.
78. Na kontrolisanom aerodromu primetili ste žutu pravougaonu tablu sa natpisom C, crne boje, stavljene iznad vrata (slika C). Šta to znači? (Pogledajte Sliku PPL OP-4)
- Kancelarija za informacije kontrole letenja.
  - Carinska služba.
  - Izlaz za privatne avio posade.
  - Izlaz za osoblje.
79. U označenom prostoru aerodroma, crveni pravougaoni znak sa jednom žutom dijagonalnom linijom (slika B) znači: (Pogledajte Sliku PPL OP-4)
- Povedi računa kod sletanja zbog lošeg stanja manevarskih površina.
  - Nema sletanja.
  - Jedriličari su aktivni.
  - Helikopteri su aktivni.
80. Kakvo je značenje vizuelnog zemaljskog signala u obliku horizontalnog pravougaonog panela sa žutom dijagonalom prikazanom na prostoru signalizacije aerodrome (slika A)? (Pogledajte Sliku PPL OP-4)
- Sletanja su zabranjena.
  - Prostor nema mogućnosti za kretanje vazduhoplova.
  - Vazduhoplov je obavezan da sleti, poleti i taksira samo na pistama i rulnim stazama.
  - Posebna pažnja se mora voditi prilikom prilaza sletanju ili prilikom sletanja.
81. Beli krst postavljen horizontalno na početak rulne staze (slika G), znači: (Pogledajte Sliku PPL OP-4)
- Rulna staza nije za upotrebu.
  - Pažnja, prilazite raskrsnici sa pistom.
  - Prostor za sletanje helikoptera.
  - Pažnja, prilazite raskrsnici sa drugom rulnom stazom!
82. U signalnoj zoni aerodroma, dupli beli krst (Slika H) znači: (Pogledajte Sliku PPL OP-4)
- Pažnja, jedrilice su u vazduhu!
  - Zabranjeno sletanje, aerodrom nije siguran!
  - Obratite naročitu pažnju tokom prilaza i sletanja!

## PPL(H) – Operativne procedure

- d. Taksiranje po tlu je dozvoljeno izvan piste i rulna staza!
83. U signalnoj zoni aerodrome, beli, prečkom spojeni krugovi ( Slika D) znače: (Pogledajte Sliku PPL OP-4)
- Sleti i taksiraj samo po čvrstoj podlozi.
  - Pravac sletanja je paralelan sa pravcem upravnim na prečku.
  - Sleti samo na čvrstu podlogu.
  - Zabranjeno sletanje.
84. U signalnoj zoni aerodrome, beli krugovi spojeni prečkom sa crnim linijama preko svakog kružnog dela pod pravim uglom na osovini (slika E) znače: (Pogledajte Sliku PPL OP-4)
- Sletanje, poletanje i taksiranje jedino na pisti i rulnim stazama, ostala kretanja na zemlji su ograničena na čvrste podloge.
  - Sletanje zabranjeno za duži period.
  - Sletanje, poletanje i taksiranje je ograničeno samo na pisti i rulnim stazama.
  - Pažnja, jedrilice u vazduhu.
85. Koje oznake se mogu prikazati tokom dana na aerodromu radi označavanja neupotrebljivosti bilo kog dela manevarskih površina?
- Krstovi predstavljeni jednom jasnom bojom ( po mogućstvu bela) raspoređeni horizontalno.
  - Narandžaste zastave na granici neupotrebljive površine.
  - Beli i narandžasti konusi po granici neupotrebljive površine.
  - Veliki crveni pravougaonici sa žutim dijagonalnim oznakama raspoređeni horizontalno.
86. U signalnoj zoni aerodroma, znak (Slika I), znači: (Pogledajte Sliku PPL OP-4)
- Desni školski krug je u upotrebi.
  - Posle sletanja napustite pistu skretanjem u desno.
  - Parkiralište je na desnoj strani.
  - Produžite na sledeći aerodrom, pista je zatvorena.
87. U signalnoj zoni aerodrome, belo slovo "T" (Slika F) znači: (Pogledajte Sliku PPL OP-4)
- Pravac za sletanje je paralelan sa pravcem upravnim na prečku.
  - Sletanje samo na čvrstu podlogu.
  - Sletanje i taksiranje samo po čvrstoj podlozi.
  - Zabranjeno sletanje.
88. Boja AVTUR goriva je:
- Boje ćilibara.
  - Tamno zelena.
  - Tamno plava.
  - Svetlo zelena.
89. Na performanse penjanja helikoptera najnegativnije utiču:
- Temperatura veća od standardne i visoka relativna vlažnost.

## PPL(H) – Operativne procedure

- b. Temperatura veća od standardne i niska relativna vlažnost vazduha.
  - c. Temperatura niža od standardne i visoka relativna vlažnost.
90. Najnepovoljnija kombinacija uslova za performanse helikoptera je:
- a. Mala gustina na nadmorskoj visini, mala bruto težina i miran vetar.
  - b. Velika gustina na nadmorskoj visini, velika bruto težina i miran vetar.
  - c. Velika gustina na nadmorskoj visini, velika bruto težina i jak vetar.
91. Kako se visina povećava,  $V_{NE}$  helikoptera će:
- a. Se smanjivati.
  - b. Se povećavati.
  - c. Ostati ista.
92. U toku krstarenja je otkazao sistem za kontrolu obrtnog momenta i započeto je motorsko sletanje. Ukoliko helikopter počne da skreće sa pravca u desnu stranu neposredno pre pristajanja, šta bi pilot mogao da preduzme da skrene nos helikoptera u levo?
- a. Smanjiti gas.
  - b. Povećati gas.
  - c. Povećati kolektivni korak.
93. Ako se u toku krstarenja desio otkaz sistema za kontrolu obrtnog momenta, šta bi moglo da se uradi kako bi se ispravilo skretanje helikoptera u levo pre pristajanja?
- a. Menjati gas kako bi se potpomoglo zanošenje nosa helikoptera u desno neposredno pre dodira tla.
  - b. Primeniti normalno sletanje s „proklizavanjem”.
  - c. Izvršiti sletanje s „proklizavanjem”, parcijalno koristeći snagu i pomeranje ciklične palice u levo.
94. Koja tehnika letenja se preporučuje u uslovima visoke spoljne temperature?
- a. Tokom poletanja lagano prelaziti u progresivni let.
  - b. Tokom poletanja bržim tempom prelaziti u progresivni let.
  - c. Koristiti minimalno dozvoljene RPM i maksimalno dozvoljeni pritisak na razvodnom ventilu u svim fazama leta.
95. Prilikom planiranja sletanja na nagnute terene, trebalo bi uzimati u obzir samo terene sa nagibom od  $5^0$  ili manjim, pre svega zato što:
- a. Većina helikoptera nije dizajnirana za upotrebu na terenima sa većim nagibom.
  - b. Uticaj zemlje se gubi na terenu sa većim nagibom.
  - c. Turbulencija silaznih strujnica je opasnija na strmijim terenima.
96. Koji postupak se primenjuje pri sletanju na teren pod nagibom?
- a. Kada se dođe u položaj paralelan sa nagibom, lagano prvo spustiti skiju uz nagib a zatim skiju niz nagib.
  - b. Koristiti maksimalni RPM i pritisak razvodnog ventila.
  - c. Ako je nagib terena  $10^0$  ili manji, sletanje bi trebalo izvoditi okomito na nagib.

## PPL(H) – Operativne procedure

97. U kojoj od sledećih letačkih operacija u mirnim uslovima bi, kod većine helikoptera, bila potrebna najveća snaga?
- Zaokreti (skretanja) levom nožnom pedalom.
  - Zaokreti (skretanja) desnom nožnom pedalom.
  - Lebdenje sa uticajem tla.
98. Ako u toku krstarenja na visini dođe do potpunog otkaza pogonske grupe, pilot treba da:
- Spusti kolektivnu palicu koliko je potrebno za održavanje potrebnog RPM i desnom nožnom komandom ispravi skretanje sa pravca.
  - Delimično smanji kolektivni korak, zatvori gas, zatim do kraja spusti kolektivnu palicu.
  - Zatvori gas, do kraja smanji kolektivni korak, upotrebi levu nožnu komandu za ispravljanje skretanja sa pravca i uspostavi normalno planiranje bez motora.
99. Kada se izvršavaju zadaci na ograničenim površinama, primarni cilj detaljnog izviđanja je da se utvrdi:
- Pogodnost područja za sletanje.
  - Tip prilaza koji će se izvršavati.
  - Visina prepreka oko određene površine (područja).
100. Tokom prilaznja za sletanje na uzvišenjima u uslovima jakog vetra i turbulencije, pilot treba da:
- Vrši strmiji prilaz od uobičajenog održavajući željeni ugao snižavanja kolektivnom palicom.
  - Vrši blaži prilaz, održavajući stalnu putanju snižavanja cikličnom palicom.
  - Vrši normalan prilaz, održavajući blaži ugao snižavanja cikličnom palicom.
101. Koji tip prilaza treba vršiti na uzvišenja u uslovima relativno jakog vetra i turbulencije?
- Strmiji prilaz od uobičajenog.
  - Normalan prilaz.
  - Blaži prilaz od uobičajenog.
102. Ako se očekuju turbulencija i nispona strujanja u toku prilaza za sletanje na uzvišenju, planirati izvođenje:
- Strmijeg prilaza nego što je uobičajeno.
  - Normalnog prilaza, održavajući manju brzinu od uobičajene.
  - Blažeg ugla prilaznja, održavajući veću brzinu od uobičajene.
103. Glavni razlog zbog kojeg treba izbegavati osenčeno područje na grafikonu brzina/visina je:
- Nedovoljna brzina na raspolaganju kako bi se obezbedilo bezbedno sletanje u slučaju prestanka rada motora.
  - Broj obrtaja rotora može da opadne pre dodira tla, u slučaju prestanka rada motora.
  - Potrebni broj obrtaja rotora može da postane preterano visok na maloj nadmorskoj visini.



## PPL(H) – Operativne procedure

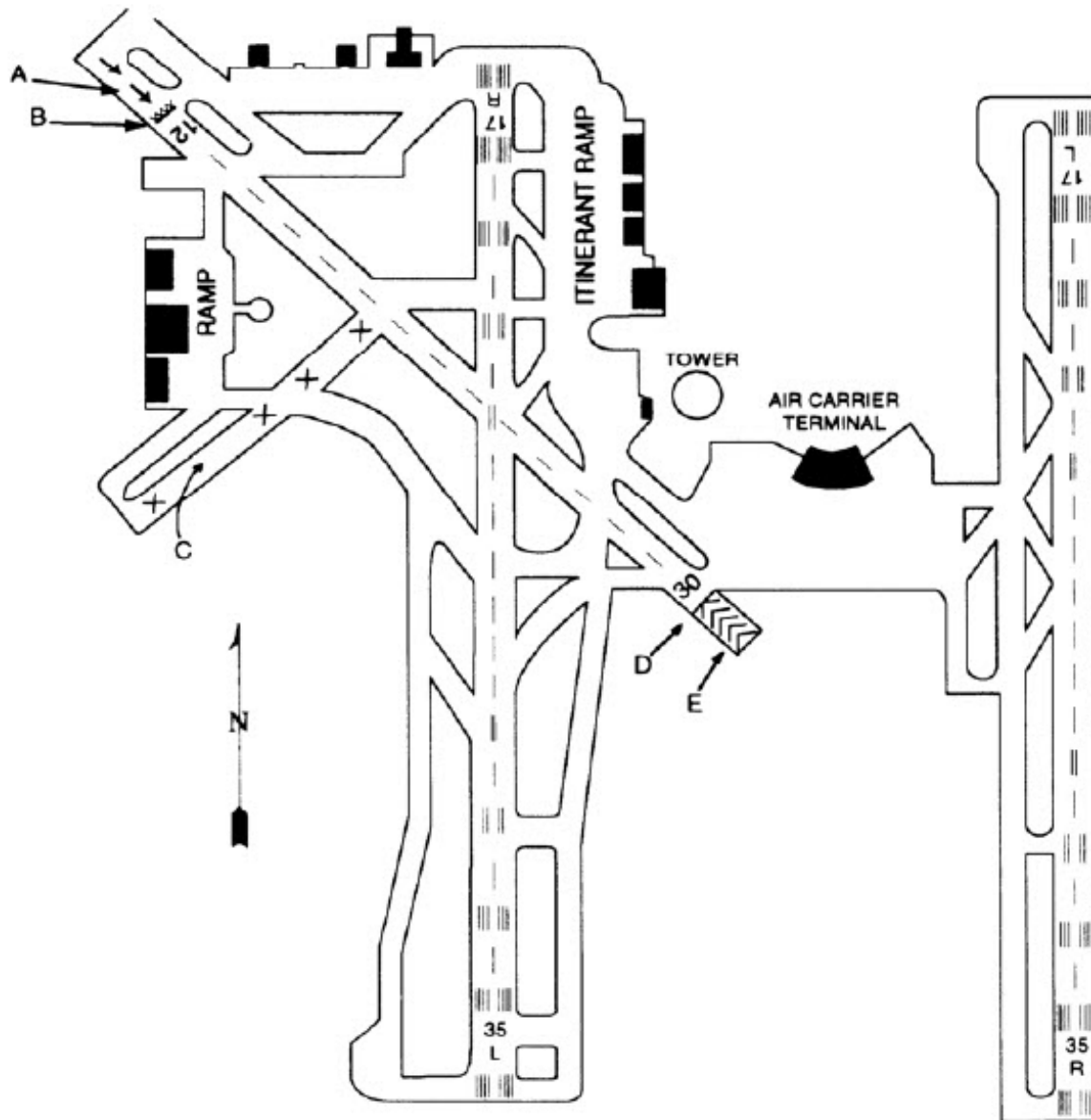
104. Za vreme probe rada magnetna, sa selektovanim desnim magnetom, primećujete da motor podrhtava i sumnjate da će prestati sa radom. Šta treba da uradite?
- Dozvolićete da motor potpuno prestane sa radom.
  - Brzo ćete prebaciti na levi magnet.
  - Brzo ćete prebaciti na oba magnetna.
  - Dodaćete gas da održite rad motora, a zatim prebaciti na oba magnetna.
105. Održavanje vazduhoplova sprovedeno od strane privatnog pilota, a u skladu sa zakonskim okvirom, mora:
- Biti uneto u knjižicu održavanja vazduhoplova i mora biti potpisano od strane pilota koji je vršio održavanje.
  - Biti uneto u knjižicu održavanja vazduhoplova od strane ovlašćenog mehaničara.
  - Ne mora biti upisano u knjižicu održavanja.
  - Biti uneto u knjižicu održavanja i overeno od strane inspektora DCV-a.
106. Posle startovanja hladnog motora, ako se pritisak ulja ne pokaže u roku od 30 sekundi:
- Motor se mora momentalno ugaziti.
  - Broj obrtaja motora mora biti povećan, a posle povećanja broja obrtaja pritisak ulja mora biti prekontrolisan još jedanput.
  - Ovo se može ignorisati, pod uslovom da je prilikom kontrole nivo ulja bio zadovoljavajući.
  - Ovo se može zanemariti ukoliko je temperatura ulja visoka, pod uslovom da je prilikom kontrole nivo ulja bio zadovoljavajući.
107. Letenje vazduhoplovom sa praznim akumulatorom, nakon što je motor startovan sa zemaljskim izvorom napajanja:
- Nije preporučljivo jer se može desiti da se akumulator ne puni kako treba.
  - Je prihvatljivo zato što će akumulator biti napunjen pre poletanja.
  - Je prihvatljivo zato što akumulator nije potreban tokom leta.
  - Nije preporučljivo jer potreban napon neće biti postignut.
108. Kada se vrši kalibraža kompasa:
- Kompas u vazduhoplovu se poredi sa kalibracionim kompasom.
  - Može se izvesti na bilo kom delu aerodroma koji je suv i ravan.
  - Omogućava se određivanje varijacije vazduhoplova.
109. Koju visinu pokazuje visinomer ako je postavljen na lokalni QNH pritisak?
- Visinu iznad nivoa mora.
  - Visinu iznad aerodroma.
  - Visinu iznad terena.
  - Nivo leta.
110. Koju visinu pokazuje visinomer vazduhoplova ako je podešen na standardni atmosferski pritisak?
- Nivo leta.

## PPL(H) – Operativne procedure

- b. Apsolutnu visinu.
- c. Relativnu visinu.
- d. Stvarnu visinu iznad površine zemlje.

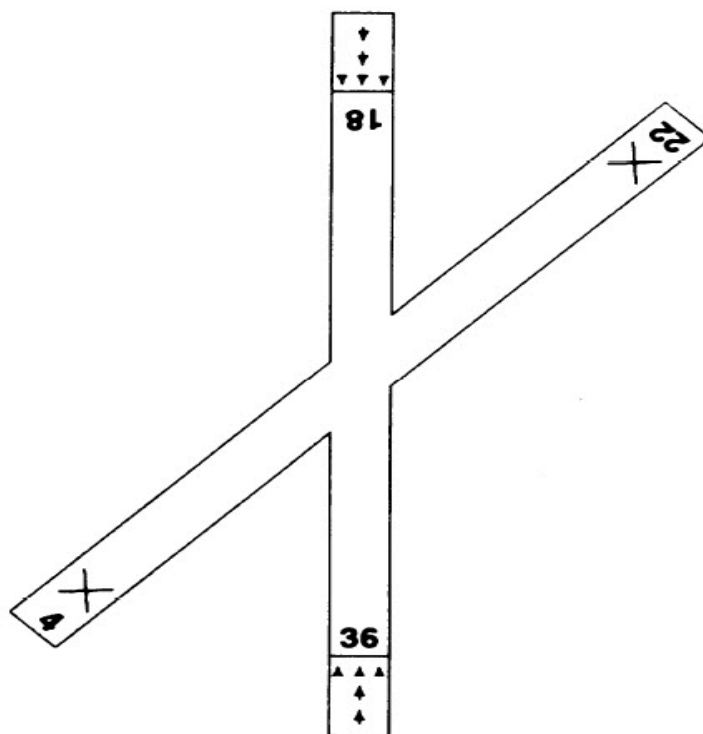
PPL(H) – Operativne procedure

PRILOZI:



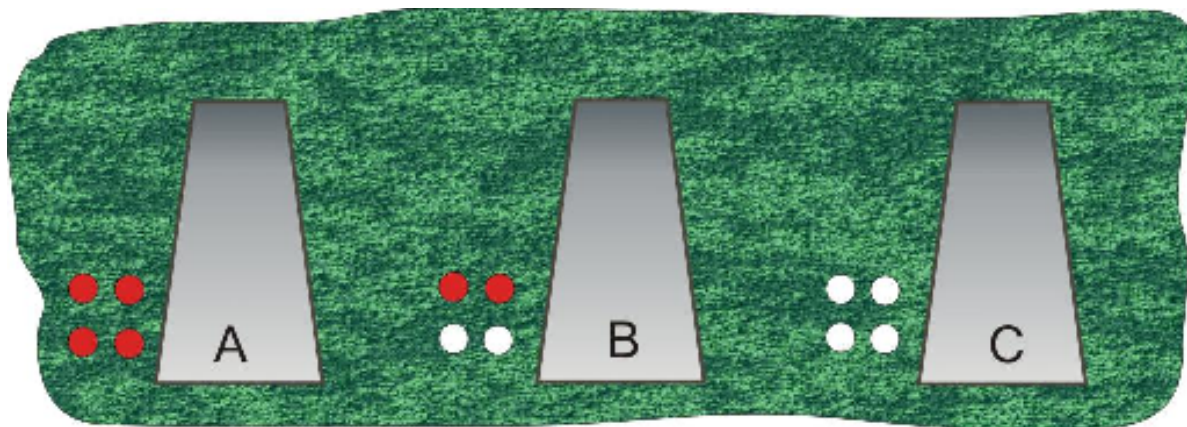
Slika PPL OP – 1

# PPL(H) – Operativne procedure



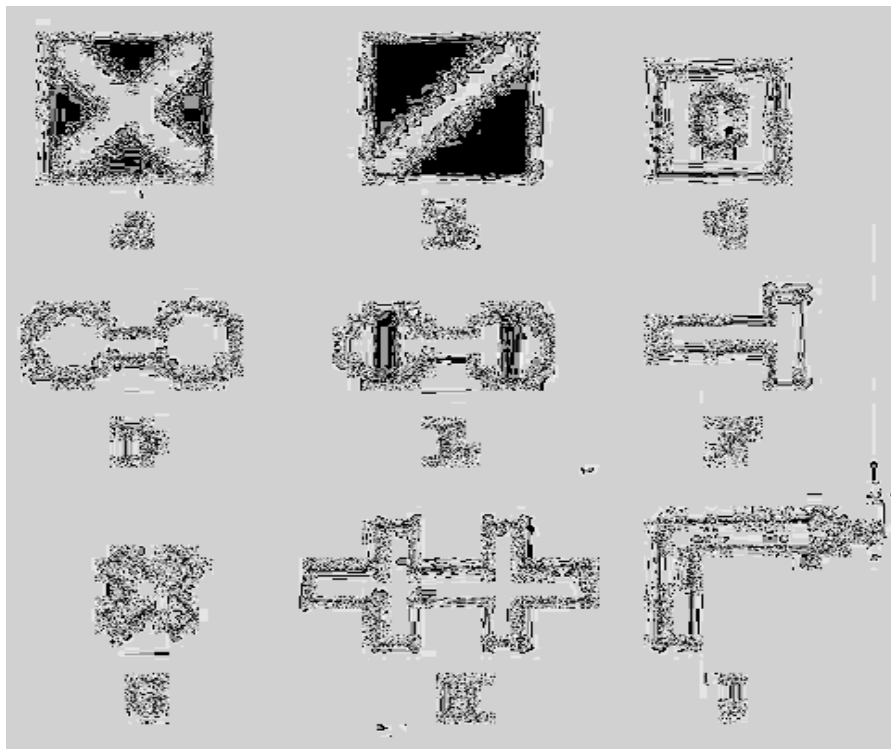
Slika PPL OP – 2

## PPL(H) – Operativne procedure



Slika PPL OP – 3

## PPL(H) – Operativne procedure



Slika PPL OP - 4