

PITANJA IZ TEORIJSKOG DELA ISPITA ZA STICANJE VAZDUHOPLOVNIH DOZVOLA I OVLAŠĆENJA

Predmet:
PPL – Operativne procedure

Period važenja : 01. januar 2010. - 31. decembar 2010. godine

Beograd, 01. januar 2010. godine

NAPOMENA:

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

Pregled pitanja:

- 1) Neposredno posle vazduhoplovne nesreće u Republici Srbiji, kome od navedenih mora, što je pre moguće, da se javi za nesreću:
 - a) Direktoratu Civilnog Vazduhoplovstva i lokalnoj policiji.
 - b) Glavnom inspektoratu u Nacionalnoj komisiji za udese i lokalnoj policiji.
 - c) Matičnom aerodromu vazduhoplova koji je učestvovao u nesreći.
 - d) Najbližoj ispostavi za kontrolu letenja.

- 2) Ako pilot oceni da je njegov vazduhoplov u ozbiljnoj i neposrednoj opasnosti, njegova poruka treba da započne sa:
 - a) Mayday Mayday Mayday.
 - b) Pan Pan Pan Pan Pan Pan.
 - c) Bilo Pan Pan Pan Pan Pan Pan bilo Mayday Mayday Mayday.
 - d) Emergency Emergency Emergency.

- 3) Koja od sledećih iskaza nije tačan?
Nesreća mora biti prijavljena ako, u međuvremenu od kad se bilo ko ukrca na vazduhoplov i sve dok ga svi ne napuste:
 - a) Putnik umre prirodnom smrću.
 - b) Bilo ko da je ubijen ili ozbiljno povređen dok je bio unutar ili na samom vazduhoplovu.
 - c) Vazduhoplov zadobio oštećenje ili lom strukture.
 - d) Vazduhoplov je potpuno nedostupan ili je nestao.

- 4) Koje od navedenih iskaza definiše vazduhoplovnu nesreću.
 - a) 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.
 - b) Udar groma u avion tokom leta.
 - c) Otkaz motora u letu.
 - d) Eksplozija gume glavnog trapa ili repnog točka tokom poletanja ili sletanja.

- 5) Ako pilot odluči da objavi „distress“ ili poruku hitnosti, na kojoj frekvenciji treba emitovati objavu, kao alternativu umesto na 121.5 MHz?
 - a) Na frekvenciji koju trenutno koristi.
 - b) On treba trenutno da selektuje 121.5 MHz pre započinjanja objave.
 - c) Na frekvenciju najbližeg aerodroma sa kompletnim servisom kontrole vazdušnog saobraćaja.
 - d) Na frekvenciji svog matičnog aerodroma.

- 6) Pri odabiru poželjnih ruta zbog buke, zaokreti tokom poletanja i penjanja ne sme biti predviđen dok vazduhoplov ne dostigne:
 - a) 500ft iznad terena ili najviše prepreke u putanji leta.
 - b) 1000ft iznad terena ili najviše prepreke u putanje leta.
 - c) 1500ft iznad terena ili najviše prepreke u putanje leta.
 - d) 2000ft iznad terena ili najviše prepreke u putanje leta.

PPL – Operativne procedure

- 7) Koje od navedenog nije deo faze uzbunjivanja Službe Traganja i Spasavanja?
- Faza Hitnosti.
 - Faza Neizvesnosti.
 - Faza Upozorenja.
 - Faza Opasnosti.
- 8) Pilot je dužan da se uveri da je vazduhoplov propisano opremljen za planirani let. Ukoliko postoji bilo kakva sumnja pilot mora to da proveri u:
- Listi minimalne opreme.
 - Uverenju o plovidbenosti.
 - Sertifikat izveštaja Održavanja.
 - Uputstvo pilotu za eksploataciju.
- 9) 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.
- 10) Svi vazduhoplovi na manevarskim površinama aerodroma sa pokrenutim motorima uključuju svoja svetla da bi to označili. Koje od navedenih se koristi u tu svrhu?
- Crveno svetlo protiv sudara.
 - Svetla za sletanje.
 - Navigaciona svetla.
 - Svetla na repu.
- 11) Za noćno letenje vazduhoplov mora biti opremljen sledećim svetlima :
- Levo krilo: crveno, desno krilo: zeleno, rep: belo.
 - Levo krilo: zeleno, desno krilo: crveno, rep: belo.
 - Levo krilo: belo, desno krilo: belo, rep: crveno.
 - Levo krilo: belo, desno krilo: belo, rep: narandžasto.
- 12) U uslovima letenja tokom trajanja dnevne svetlosti, pilot utvrdi da svetla protiv sudara na vazduhoplovu nisu ispravna. Koje su neophodne radnje koje pilot mora da sprovede?
- Nastavi sa letom, dokle god su uslovi da ga završi za vreme dnevne svetlost, i popravi svetla čim bude mogao.
 - Odmah sleti na najbliži aerodrome.
 - Sleti što je pre moguće na najbliže odgovarajuće letilište.
 - Vrati se na svoje matično letilište i objavi neispravnost vazduhoplova dok se svetla ne poprave.
- 13) Kada se svetlo protiv sudara koristi (ako je instalirano)?
- Mora biti uključen sve vreme dok motor radi.
 - Mora biti uključen 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.

PPL – Operativne procedure

- 14) Na mestu vazduhoplovnog udesa, preživeli je napravio signal na zemlji koji prikazuje veliki krst sa uglom od 90 stepeni između kraka krsta. Šta to označava?
- Traži medicinsku pomoć.
 - Traži pomoć.
 - Ovo je naša pozicija.
 - Svi preživeli su nepovređeni.
- 15) Zvanični podaci graničnih operativnih limita i dozvoljenih masa vašeg vazduhoplova mogu se naći u:
- Letačkom priručniku vazduhoplova.
 - Knjižici održavanja.
 - Sertifikatu plovidbenosti i u Sertifikatu registracije.
 - Službenom listu Vazduhoplovnih vlasti.
- 16) Koju bi frekvenciju trebalo koristiti u vazduhoplov kada poleće sa aerodrome na teritoriji Republike Srbije, koji nema objavljenu svoju frekvencu.?
- 123.5 MHz.
 - 123.2 MHz.
 - 122.8 MHz.
 - 121.5 MHz.
- 17) Pilot koji poleće sa aerodrome 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.
- 18) Koje jedinice mere se koriste u vazduhoplovstvu kada se saopštavaju podaci za vertikalnu brzinu?
- Fita u minuti.
 - Metara u minuti.
 - Metara u sekundi.
 - Podatak je u fita u sekundi.
- 19) 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.
- 20) Prilikom prepoletnog pregleda pomerite upravljački volan vazduhoplova u jednu stranu i ustanovite da se krilce naviše otklonilo više od krilca nadole. Šta bi ste uradili?
- Ne bi ništa, jer su krilca diferencijalnog tipa.
 - Pozvali bi mehaničara.
 - Smatrali bi situaciju normalnom dokle god je otklon na suprotnoj strani isti, međutim napravili bi zapis u knjižici održavanja.
 - Opravili nejednako otklanjanje podešavanjem zavrtnja na poluzi krilca.

PPL – Operativne procedure

- 21) Tokom vezivanja vazduhoplova, morate ostaviti konopac malo olabavljen?
- Kada koristite klasične konopce za vezivanje.
 - Kada koristite najlonske konopce za vezivanje.
 - Kada su jaki vetrovi.
 - Vezivanje mora biti uvek čvrsto, nikada labavo.
- 22) Šta treba uraditi ako vam se motor vazduhoplova pregreje tokom taksiranja?
- Okrenuti u vetar i držati ga na preporučenim obrtajima za relant.
 - Odmah ugasiti motor.
 - Povećati obrtaje motora radi boljeg opstrujavanja rebara za hlađenje.
 - Obogatiti smesu da bi postigao hlađenje komore sagorevanja.
- 23) 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.
- 24) Ukoliko je otkaz motora praćen mehaničkom bukom i elisa prestane da se okreće, verovatan uzrok otkaza motora je:
- Polomljen ventil u cilindru.
 - Nedoticanje goriva.
 - Kvar magneta.
- 25) Posle iznenadnog totalnog gubitka snage motora, kad nema mehaničke buke, i elisa nastavi da se okreće. Najverovatniji uzrok gubitka snage motora je:
- Ne doticanje goriva.
 - Kvar magneta.
 - Polomljen ventil u cilindru.
- 26) Šta će te da uradite ako temperatura glave cilindra opadne previše tokom prilaza za sletanje ili tokom planiranja bez motora:
- Primeniti dovoljno snage kako bi motor održao toplim.
 - Uključiti grejanje karburatora.
 - Smanjiti brzinu kako bi opao efekat hlađenja vazdušne struje.
 - Osiromašiti smešu.
- 27) 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.

PPL – Operativne procedure

- 28) Koje početne mere predostrožnosti pilot mora da preduzme kada parkira vazduhoplov sa magnetima koji nemaju uzemljenje zbog oštećenja priključaka u samom prekidaču startera:
- Pločica bi trebala da se stavi u avion kao upozorenje za druge, "živi magneti".
 - Ostali piloti trebaju biti upozoreni da ne koriste vazduhoplov.
 - Vazduhoplov treba da bude prizemljen pravljenjem unosa u knjižicu vazduhoplova.
 - Vazduhoplovne vlasti bi o tome morale odmah biti obaveštene.
- 29) 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.
- 30) 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.
- 31) Koju vrstu zaprljanosti goriva je najteže izolovati kod filter sistema za uzimanje uzoraka?
- Vodu.
 - Mrvice rđe i čestice prljavštine.
 - Masti ili ulja.
 - Led.
- 32) 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 drenažama rezervoara goriva.
 - Drenaž filtera goriva.
 - Najniže tačke gorivnog sistema.
- 33) Koji je najbolji način da se smanji mogućnost kontaminacije goriva sa vodom?
- Držanje rezervoara goriva napunjenih do vrha, pomoći će da se spreči kondenzacija.
 - Filteri goriva moraju biti zaptiveni tako da spreče ulazak kišnice.
 - Ventilacioni otvori moraju biti začepljeni do je avion parkiran preko noći.
- 34) Punjenje rezervoara goriva posle poslednjeg leta u danu se smatra dobrom praksom zato što će to
- Sprečiti kondenzaciju jer eliminiše prazan prostor u rezervoaru.
 - Primorati postojeću vodu ka vrhu rezervoara dalje od gorivnih vodova prema motoru.
 - Sprečiti širenje goriva jer smo eliminisali vazdušni prostor u rezervoaru.
- 35) Šta se događa kada se olabavi poklopac krilnog rezervoara goriva?
- Nizak vazdušni pritisak na gornjaci krila će uzrokovati isisavanje svog goriva.
 - Kiša će prodreti u rezervoar i kontaminirati goriva.
 - Olabavljen poklopac će stvoriti oštećenje komandnih površina ako spadne u potpunosti.
 - Aerodinamičko opstrujavanje oko grla ulivnika goriva će poremetiti protok goriva.

PPL – Operativne procedure

- 36) Šta će se dogoditi ako pumpa za ubrizgavanje goriva nije potpuno zabravljena posle upotrebe?
- Smeša gorivo /vazduh će biti prebogata jer gorivo curi u uvodnik glavnog voda goriva.
 - Smeša gorivo/ vazduh će biti previše siromašna jer vazduh curi u uvodnik glavnog voda goriva.
 - Curenje goriva u kabini.
 - Nastaće detonacije u motoru uzrokovane prebogatom smešom.
- 37) Koji je najčešću 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.
- 38) 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.
- 39) Težina 1 USA galon AVGAS 100 LL iznosi
- 6 lbs.
 - 3 lbs.
 - 4 lbs.
 - 5 lbs.
- 40) Težina 53 litara AVGAS 100 LL iznosi
- 38 kg.
 - 42 kg.
 - 74 kg.
 - 80 kg.
- 41) Koje je boje gorivo za vazduhoplove gradacije 80/87?
- Crvena.
 - Zelena.
 - Plava.
 - Ljubičasta.
- 42) Koje je boje gorivo za vazduhoplove gradacije 100/130?
- Zelena.
 - Crvena.
 - Plava.
 - Ljubičasta.
- 43) Koje je boje gorivo za vazduhoplove 100LL ?
- Plava.
 - Crvena.
 - Zelena.
 - Ljubičasta.

PPL – Operativne procedure

- 44) Koju gradaciju goriva bi trebali da koristite za vaš vazduhoplov u slučaju da gorivo gradacije koja je propisana nije dostupna?
- Sledeću veću gradaciju goriva za vazduhoplove.
 - Sledeću manju gradaciju goriva za vazduhoplove.
 - Bezolovni benzin za automobile iste gradacije.
 - Automobilsko SUPER gorivo iste ili sledeće veće gradacije.
- 45) Ako je gradacija goriva koje se koristi za vazduhoplove niža od specificirane za dati motor, to će najverovatnije uzrokovati
- Detonacije.
 - Da mešavina goriva i vazduha nije homogena u cilindrima.
 - Nižu temperaturu glave cilindra.
- 46) Šta je moguće da bude najčešći uzrok prekoračenja opsega operativnih pokazivanja temperature glave cilindra i temperature ulja u motoru?
- Upotreba goriva koje je manja od specificirane gradacije.
 - Upotreba goriva koje je veća od specificirane gradacije.
 - Obavljati letačku aktivnost sa pritiskom ulja većom od dozvoljene.
- 47) Detonacije mogu nastupiti pri postavljanju režima maksimalne snage kada
- Se smeša goriva trenutno zapali umesto da postepeno i ravnomerno sagoreva.
 - Ekstremno bogata smeša goriva prouzrokuje silovit priraštaj snage.
 - Smeša goriva je prerano zapaljena od strane vrelih čestica čađi u cilindru.
- 48) Ako je gradacija goriva korišćenog u vazduhoplovu niža od specificirane za taj motor, to će najverovatnije izazvati da
- Nastanu detonacije.
 - Smeša goriva i vazduha nije homogena u svim cilindrima.
 - Uzrokovati smanjenje temperature glave cilindra.
 - Povećati snagu u tolikoj meri da ošteti unutrašnje delove motora.
- 49) Kada se na vazduhoplovom opremljenim gorivnim pumpama, koristi pomoćna električna pumpa?
- U slučaju otkaza mehaničke motorske pumpe.
 - Celo vreme kao pomoć mehaničkoj gorivnoj pumpi.
 - Stalno osim pri startovanju motora.
- 50) Šta bi trebalo da bude prva radnja posle startovanja motora na vazduhoplovu?
- Podesiti odgovarajuće RPM elise i proveriti potrebna pokazivanja na motorskim instrumentima.
 - Postaviti odmah prekidač magneta ili startovanja na OFF položaj, radi provere pravilnog uzemljenja.
 - Izvršiti proveru svake od kočnica kao i parking kočnicu.
- 51) Pošto je pokrenut motor, pilot mora da proveri pritisak ulja u motoru. Ako je motor hladan pre startovanja, onda moramo
- Trenutno zaustaviti ukoliko pritisak ulja ne počne da se povećava u roku od 30 sekundi od starta.
 - Trenutno zaustaviti ako se pritisak ulja odmah ne pojavi nakon startovanja.
 - Trenutno zaustavi ukoliko pritisak ulja ne dostigne radne limite tokom vremena pozicioniranja vazduhoplova za poletanje.
 - Nastaviti normalno sa korišćenjem, pošto može proći i 10 minuta do početka rasta pritiska ulja.

PPL – Operativne procedure

- 52) Šta bi normalno trebalo učiniti ako posle startovanja vrućeg četvorotaktnog motora vazduhoplova, pritisak motorskog ulja ne dostigne propisani nivo?
- Ugasiti motor.
 - Povećati RPM motora i na taj način omogućiti uljnoj pumpi da poveća pritisak ulja.
 - Ništa, pošto su instrumenti na modernim vazduhoplovima jeftini i nepouzdana.
 - Obogatiti smešu kako bi sprečili nenormalan porast temperature glave cilindra.
- 53) Najverovatniji mogući razlog da se propeler zaokrene na suprotnu stranu prilikom startovanja motora sa unutrašnjim sagorevanjem je
- Preobimno početno ubrizgavanje goriva.
 - Nedovoljno početnog ubrizgavanja goriva.
 - Previše siromašna smeša.
 - Previše bogata smeša.
- 54) Najverovatniji mogući razlog da motor nastavi sa radom i posle isključivanja prekidačem startera je :
- Prekinuta žica za uzemljenje magneta.
 - Nagomilane naslage čađi na svećicama.
 - Žica uzemljenja magneta nije u kontaktu sa livenim blokom motora.
- 55) Na kom mestu i kada pilot treba da proveriti kočnice na točkovima?
- Neposredno po napuštanja parkirnog mesta.
 - Bilo kada tokom taksiranja prema pisti.
 - Na pisti, pošto vazduhoplov dostigne neku brzinu.
 - Posle poletanja,.
- 56) Očitavanje 5 inhg na meraču vakuma u vazduhoplovu je pokazatelj
- Normalan podpritiska.
 - Nedovoljnog podpritiska.
 - Preteranog podpritiska.
- 57) Očitavanje 2 inhg na meraču vakuma u vazduhoplovu je pokazatelj
- Nedovoljnog podpritiska.
 - Normalan podpritiska.
 - Preteranog podpritiska.
- 58) Kada je potrebno podesiti barometarski pritisak na visinomeru u vazduhoplovu?
- Pre svakog leta, kao i u vazduhu, ako je potrebno.
 - Godišnje.
 - Mesečno.
 - Svako jutro pre leta.
- 59) Preciznost visinomera se proverava pomoću
- Postavljanjem visinomera na QNH i proverom očitavanja visine dok smo na zemlji.
 - Niskim prolazom pored tornja kome znamo visinu.
 - Uporednim očitavanjem visinomera i pokazivanja radio visinomera.
 - Uporednim očitavanjem visine u letu i visine na vazduhoplovnoj geografskoj karti 1:500 000.

PPL – Operativne procedure

- 60) Koliko često moramo podešavati magnetni kompas u vazduhoplovu.
- Svake godine pre godišnjeg pregleda vazduhoplova ili posle ugradnje neobavezne opreme ili radio opreme ili mnogo češće ako je neophodno.
 - Pre prve početne inspekcije vazduhoplova.
 - Svakog meseca.
 - Posle svakog dugačkog leta.
- 61) Pilot može obično da pregleda stanje napunjenosti uljno-pneumatskih amortizera tokom pretpoletnog pregleda pomoću
- Utvrđivanjem koliko je noga amortizera izvučena.
 - Merenja pritiska u uljno-pneumatskim amortizerima.
 - Očitavanjem nivoa hidraulične tečnosti na uljno pneumatskom amortizeru.
 - Ovaj pregled ne može biti izvršen od strane pilota.
- 62) Crvena oznaka proklizavanja na glavnom točku vazduhoplova služi da
- Proveru poravnanja gume i naplatka.
 - Prepoznavanje tipa gume.
 - Balansiranje točka.
 - Proveru pritiska u gumi.
- 63) Ako guma proklizne tako da oznaka proklizavanja nije poravnata, to označava da
- Mora biti proverena i moguće ponovo namontirana ili zamenjena.
 - Je ona upotrebljiva.
 - Treba proveriti pritisak u gumi.
 - Kočnice nisu za upotrebu.
- 64) Kočenje samo jednim od glavnih točkova poznato je kao
- Diferencijalno kočenje.
 - Pojedinačno kočenje.
 - Kočenje u pravcu.
- 65) Koji uslovi duvanja vetra su najkritičniji kada taksiramo vazduhoplov visokokrilac sa nosnim točkom?
- Iz leđnih kvadranta.
 - Direktan bočni.
 - Iz čeonih kvadranta.
- 66) Kako treba otkloniti kormilo dubine dok taksiramo vazduhoplov sa repnim točkom u slučaju jakog leđnog vetra?
- Dole.
 - Gore.
 - U neutralu.
 - Potpuno na gore.
- 67) Šta bi predstavljalo najverovatniji uzrok uznemirenja tokom taksiranja vazduhoplova opremljenog nosnim točkom u slučaju jakog vetra?
- Oštar zaokret (koji bi uzrokovao da vetar podigne krilo koje je istureno u struji vetra).
 - Upotreba kočnica iznenada & snažno.
 - Iznenadno ubrzavanje.
 - Podizanje nosnog točka.

PPL – Operativne procedure

- 68) U kom položaju bi trebalo da držimo komande dok taksiramo vazduhoplov sa tricikl stajnim trapom u uslovima vetra iz levog leđnog kvadranta?
- Spustiti levo krilce dole, a kormilo dubine dole.
 - Podići levo krilce gore, a kormilo dubine u neutralu.
 - Podići levo krilce gore, a kormilo dubine dole.
- 69) Kako moramo držati komande dok taksiramo vazduhoplov sa repnim točkom kod repnog vetra iz levog kvadranta?
- Levo krilce dole, kormilo dubine dole.
 - Levo krilce gore, kormilo dubine neutralno.
 - Levo krilce dole, kormilo dubine neutralno.
- 70) Koji položaj krilaca pilot obično mora da koristi kada taksira u jakom vetru iz čeonih kvadranta?
- Krilce gore na strani iz koje vetar duva.
 - Krilce dole na strani iz koje vetar duva.
 - Postaviti krilca u neutralu.
- 71) Kako moramo držati komande dok taksiramo vazduhoplov sa triciklom kod čeonog vetra iz levog kvadranta?
- Levo krilce gore, kormilo dubine neutralno.
 - Levo krilce dole, kormilo dubine neutralni.
 - Levo krilce gore, kormilo dubine dole.
- 72) Kako moramo držati komande dok taksiramo vazduhoplov sa repnim točkom kod čeonog vetra iz desnog kvadranta?
- Desno krilce gore, kormilo dubine gore.
 - Desno krilce dole, kormilo dubine neutralno.
 - Desno krilce gore, kormilo dubine dole.
- 73) Ako situacija sletanja u nuždi zahteva sletanje niz vetar, pilot treba da očekuje veću
- Brzinu u odnosu na zemlju pri dodiru, duže ravnanje i verovatnoću da bude dugačak u odnosu na željenu tačku dodira.
 - Vazdušnu brzinu pri dodiru, duže protrčavanje i bolje upravljanje tokom faze ravnjanja.
 - Brzinu u odnosu na zemlju pri dodiru, kraće ravnanje i verovatnoću da bude kratak u odnosu na željenu tačku dodira.
- 74) Da bi ublažio bočno opterećenje na stajni trap tokom sletanja, pilot mora da održava
- Uzdužnu osu vazduhoplova paralelnu pravcu kretanja.
 - Pravac kretanja vazduhoplova paralelno pisti.
 - Spustiti krilo u vetar dovoljno da spreči tendenciju vazduhoplova da se zanosi
- 75) Kako vazduhoplov penje na veće visine sa ručicom u položaju za bogatu smešu, gorivo/vazduh smeša
- Postaje bogatija.
 - Se ne menja.
 - Postaje siromašnija.

PPL – Operativne procedure

- 76) Dok krstarite na 9500 fita MSL, smeša gorivo/vazduh je dobro podešena. Šta će se desiti ako se spustite na 4500 fita MSL, bez pravilno prepodešene smeše?
- Smeša gorivo/vazduh će postati previše siromašna.
 - Postojeće više goriva u cilindrima nego što je potrebno za normalno sagorevanje, i višak goriva će apsorbovati toplotu i ohladiti motor.
 - Suviše bogata smeša će uzrokovati veću temperaturu glave cilindra i to može da uzrokuje detonacije.
 - Smeša gorivo/vazduh može postati veoma bogata.
- 77) Pravilno pariranje vetra u pravolinijskom horizontalnom krstarenju, pilot sprovodi tako što
- Ustanovljava popravku kursa u vetar vršeći koordinirano komandovanje.
 - Zateže nožnu komandu prema pravcu vetra.
 - Krilcima se naginje u stranu odakle vetar duva i gura kontra kormilo pravca da bo sprečio zaokretanje.
- 78) Tokom probe motora na aerodromu velike nadmorske visine, pilot ustanovljava neznatnu grubost u radu koja se ne menja prilikom provere magneta ali se značajno pogoršava tokom provere grejača karburatora. Pod navedenim uslovima, šta bi logično predstavljalo prvi naredni postupak?
- Proveriti pokazane rezultate linearnim podešavanjem smeše.
 - Taksiraj nazad na pretpoletnu liniju i proveriti magnete.
 - Smanji dodavanje gasa kako bi uklonio detonacije.
 - Proveri da li je kontrolna poluga smeše u položaju FULL RICH – bogato, poziciji.
- 79) Ispravna procedura osiromašivanja smeše tokom krstarenja je povlačenje poluge smeše unazad tj. Prema LEAN- siromašno kada će obrtaji motora RPM
- Dostići maksimum, i u tom momentu treba vratiti polugu smeše neznatno unapred.
 - Opasti na minimum.
 - Dostići maksimum.
- 80) Ako, tokom startovanja požar izbije u usisniku vazduha motora, uobičajena procedura je da:
- Nastavimo sa radom motora, ali povučemo polugu kontrole smeše u IDLE CUTT-OFF-gašenje i gurnemo ručicu gasa napred u položaj OTVORENO.
 - Postavimo prekidač za startovanje u OFF- isključeno.
 - Nastavimo sa normalnim startovanjem.
- 81) Šta predstavlja pojava crnog dima iz izduvnih cevi motora tokom startovanja?
- Smeša motora je previše bogata.
 - Ručica ručne pumpe goriva je izvučena do kraja.
 - Klipno prstenovi motora su zapekli ili istrošeni.
 - Karburator je podešen na previše siromašnu smešu.
- 82) Šta predstavlja pojava plavog dima koji izlazi iz izduvnih cevi motora prilikom startovanja?
- Klipno prstenovi motora su zapekli ili istrošeni.
 - Ručica ručne pumpe goriva je izvučena do kraja.
 - Smeša motora je previše bogata.
 - Karburator je podešen na previše siromašnu smešu.

PPL – Operativne procedure

- 83) U kom položaju treba da se nalazi poluga smeše za poletanje na nivou mora?
- Napred (FULL RICH-bogata).
 - Nazad (FULL RICH-bogata).
 - Nazad (FULL LEAN-siromašna).
 - Napred (FULL LEAN-siromašna).
- 84) Prisustvo leda u karburatoru u vazduhoplovu opremljenim sa elisom fiksnog koraka može biti ustanovljen uključivanjem grejanja karburatora i praćenjem
- Opadanje obrtaja motora RPM, a potom postepeno povećanje obrtaja motora RPM.
 - Povećanjem obrtaja motora RPM, a potom postepeno opadanje obrtaja motora RPM.
 - Opadanje obrtaja motora RPM, a potom ustaljeno pokazivanje obrtaja motora RPM na instrumentu.
- 85) Tokom krstarećeg leta koristite u potpunosti grejanje karburatora na vašem vazduhoplovu sa elisom fiksnog koraka. Koje efekte očekujete po pitanju obrtaja motora RPM u normalnim uslovima?
- To će prouzrokovati malo smanjenje obrtaja motora RPM, zbog promene sastava smeše gorivi/vazduh.
 - Nema efekta.
 - To će prouzrokovati malo povećanje obrtaja motora RPM, zbog uvođenja toplijeg vazduha.
 - Obrtaji motora RPM, će oscilirati zbog nestabilne smeše gorivo/vazduh.
- 86) Tokom provere motora posle zupuštanja na zemlji, pilot može proveriti ispravnost rada grejača karburatora tako što će pomerati polugu grejača karburatora na HOT-toplo i primetiti
- Neznatan pad obrtaja motora RPM.
 - Neznatan porast obrtaja motora RPM.
 - Povećan protok toplog vazduha u kabini.
 - Ova provera ne može da se uradi dok je vazduhoplov na zemlji.
- 87) Grejanje karburatora tokom taksiranja mora biti pažljivo korišćeno zbog
- Prašine i drugih stranih objekata koji mogu izazvati oštećenje ako se usisaju u motor.
 - Pojavu visokih temperatura koje mogu uzrokovati detonacije.
 - Bogate smeše koja može uzrokovati prljanje svećica.
 - Pregrevavanje motora.
- 88) Kako morate postaviti korak elise za poletanje kod vašeg vazduhoplova sa elisom automatski promenljivog koraka?
- Mali korak (veliki RPM, obrtaji motora) za maksimalnu snagu.
 - Mali korak (niski RPM, obrtaji motora) za maksimalnu efikasnost.
 - Veliki korak (mali RPM, obrtaji motora) za minimalnu buku.
 - Veliki korak (mali RPM, obrtaji motora) za maksimalan potisak.
- 89) U vazduhoplovu opremljenim sa promenljivim korakom elise, smanjenje snage tako što će se prvo smanjiti
- Pritisak punjenja sa komandom gasa, a potom podesiti obrtaje motora RPM, sa komandom koraka elise.
 - Obrtaji motora RPM komandom gasa, a potom smanjenjem pritiska punjenja sa komandom koraka elise.
 - Obrtaji motora RPM komandom koraka elise, a potom smanjiti pritisak punjenja komandom gasa.
 - Pritisak punjenja sa komandom koraka elise, a potom smanjenjem obrtaja motora RPM, sa komandom gasa.

PPL – Operativne procedure

- 90) Prilikom prevođenja vazduhoplova opremljenim sa promenljivim korakom elise iz režima krstarenja u penjanje, pilot mora
- Povećati obrtaje motora RPM, komandom koraka elise pre dodavanja gasa.
 - Prvo povećati pritisak punjenja komandom gasa, a potom da poveća broj obrtaja RPM komandom koraka elise.
 - Prvo povećati obrtaje motora RPM, komandom gasa, a potom povećati pritisak punjenja sa komandom koraka elise.
 - Prvo smanjiti pritisak punjenja komandom koraka elise, a potom povećati obrtaje motora komandom gasa.
- 91) 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:
- Nemojte reagovati, zato što u tim slučajevima alternator proizvodi električnu struju samo za punjenje baterije, koja obično malo opadne prilikom startovanja.
 - Trenutno zaustavite rad motora, jer alternator nije ispravan.
 - Resetovati glavni prekidač alternatora i ako se stanje ne promeni, zaustavite rad motora i prijavite mehaničaru da alternator nije ispravan.
- 92) 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.
- 93) 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.
- 94) Neposredno pošto smo 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 alternator aktiviranjem glavnog, master, prekidača u 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, i zato je potrebno ugaziti motor.
- 95) Šta može, očitavanje nule na ampermetru sa skalom centar-nula, tokom leta da znači?
- 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.

PPL – Operativne procedure

- 96) Tokom leta primetili ste da se ,igla ampermetara sa skalom centar-nula, otklonila na levo. Šta ovo pokazivanje znači i šta vi kao pilot aviona treba obično tada 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 sletanje na najbliži odgovarajući aerodrom treba da se sprovede.
 - 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 pruža alternator.
- 97) Tokom leta primetite da zasija narandžasto svetlo na panelu sa instrumentima. Šta to znači?
- Alternator ne proizvodi električnu struju.
 - Previsok proizvedeni napon.
 - Prazna baterija.
 - Pregrejan alternator.
- 98) Desi se otkaz električnog sistema (akumulatora i alternatora) u toku leta. U toj situaciji vi će te
- Iskusiti otkaz elektronike na vazduhoplovu.
 - Verovatno iskusiti otkaz sistema paljenja motora, pokazivača goriva, svetlosnih sistema vazduhoplova kao i opreme na vazduhoplovu.
 - Verovatno iskusiti otkaz motora zbog gubitka mehaničke gorivne pumpe i istovremeno iskusiti otkaz radio opreme, svetala i svih instrumenata koji se napajaju rezervnom električnom energijom.
- 99) Vrtloženje na krajevima krila se javlja u trenutku kada vazduhoplov
- Stvara uzgon.
 - Obavlja letenje na velikim brzinama.
 - Mnogo natovarimo.
- 100) Može li nastati takvo nispono vazdušno strujanje kao rezultat vrtloga sa krajeva krila težeg vazduhoplova, da ono prevazilazi mogućnosti penjanja lakog vazduhoplova?
- Da, naročito iza velikih, teških transportnih vazduhoplova.
 - Obično ne.
 - Ponekad, naročito u nivou vazdušnih džepova.
- 101) Šta je najverovatniji uzrok nastajanja opasne turbulencije iza teškog vazduhoplova?
- Vrtlozi sa krajeva krila.
 - Vazдушna struja iza elise.
 - Izduvni mlaz mlaznog motora.
- 102) Koje aktivnosti predostrožnosti treba preduzeti kada zaustavite mali vazduhoplov iza velikog koji se zaustavio na manevarskim površinama?
- Mali vazduhoplov mora da se zaustavi tako da nije u opasnoj zoni izduvne struje mlaznog motora.
 - Kabina malog vazduhoplova treba da gleda prema kabini velikog vazduhoplova.
 - Kabina malog vazduhoplova mora biti okrenuta nasuprot od kabine velikog vazduhoplova.
 - Mali vazduhoplov mora da se nalazi najmanje 125 m od repa velikog vazduhoplova.

PPL – Operativne procedure

- 103) Prilikom izvršenog poletanja iza odlazećeg velikog vazduhoplova, pilot može da smanji rizik od vrtloga nastalih sa krajeva krila tako što će
- Uzleteti pre dostizanja putanje mlaznjaka, sve dok bude u mogućnosti da skrene od njegovog vrtloga.
 - Održava višak brzine na poletanju do trenutka uzletanja.
 - Produži momenat uzleta i ne započne rotaciju sve dok nije dovoljno daleko od tačke rotacije mlaznjaka.
- 104) Kada sleće iza velikog vazduhoplova, pilot mora da izbegava vrtložnu turbulenciju tako što će ostati
- Iznad putanje leta završnog prilaza velikog vazduhoplova i sleteti pre tačke dodira velikog vazduhoplova.
 - Ispod putanje leta završnog prilaza velikog vazduhoplova i sleteti dalje od tačke dodira velikog vazduhoplova.
 - Iznad putanje leta završnog prilaza velikog vazduhoplova i sleteti pre tačke dodira velikog vazduhoplova.
- 105) Koje procedure morate da se pridržavate da bi izbegli vrtložnu turbulenciju velikog mlaznjaka ako preseca vaš kurs sa leva na desno približno 1 milju ispred i to na vašoj visini?
- Budite sigurni da ste nešto iznad putanje leta mlaznjaka.
 - Smanjite vašu brzinu na VA i održavajte visinu i kurs.
 - Budite sigurni da ste neznatno ispod putanje leta mlaznjaka i upravni na kurs.
- 106) 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.
- 107) Kada letimo vazduhoplovom sa kabinskim pritiskom visine preko 10,000 fita sve do i uključujući 13,000 fita MSL, dodatni kiseonik mora da bude korišćen od strane posade
- Za vreme tog leta ako ono prelazi 30 minuta na toj visini
 - Celokupno vreme trajanja leta na toj visini.
 - Za vreme tog leta ako ono prelazi 10 minuta na toj visini.
- 108) Ako koristimo vazduhoplov sa kabinskim pritiskom visine iznad 13,000 fita MSL, dovoljna količina kiseonika mora biti nošena za snabdevanje
- Članove posade i putnike.
 - Samo članova posade.
 - Samo putnika.
- 109) Nakon odvajanja vazdušne struje sa jednog krila i zaokretanjem i klizanjem na jednu stranu, pilot će sprečiti da vazduhoplov razvije puni kovit tako što će
- Otkloniti kormilo pravca na suprotnu stranu od klizanja i popustiti komandu dubine napred da bi prikupio brzinu.
 - Momentalno otkloniti sve komande leta na suprotnu stranu od okretanja.
 - Povući komandnu palicu i na ovaj način izvaditi se iz poniranja.
 - Trenutno izvući vazdušne kočnice (ako su ugrađene).

PPL – Operativne procedure

- 110) Odaberi ispravnu proceduru za vađenje iz kovita za avione?
- Nožnu komandu u suprotnu stranu od strane rotacije, krilca u neutralno, palicu unapred i nežno se izvući iz poniranja.
 - Nožnu komandu u stranu rotacije, a krilcima u suprotnu stranu od rotacije i palicu unazad.
 - Nožnu komandu u suprotnu stranu od strane rotacije, krilca u neutralno, palicu unazad.
 - Otklonite kormilo pravca i palicu u stranu rotacije i snažno gurnite palicu napred.
- 111) Odaberi ispravnu radnju za vađenje iz spiralnog zaokreta?.
- Izravnaj krila komandujući krilcima i lagano izađi iz nastalog poniranja
 - Upotrebi pun otklon kormila pravca u stranu rotacije, gurni volan za komandovanje napred da bi prekinuo prevlačenje, a potom lagano izađi iz nastalog poniranja.
 - Upotrebi komandu krilaca za suprotni smer, popusti komandni volan napred i lagano izađi nastalog poniranja.
- 112) Jedna od glavnih uloga flapsa, zakrilca, tokom prilaza i sletanja je da
- Poveća ugao poniranja bez povećavanja brzine.
 - Smanji uzgon, i na taj način omogući sprovođenje prilaza strmijeg od normalnog.
 - Omogući dodir sa većom brzinom po instrumenti, indiciranom brzinom.
 - Smanji ugao poniranja bez porasta brzine kroz vazduh.
- 113) Glavni prednost upotrebe zakrilaca u prilazu i sletanju je to što
- Obezbeđuje isti iznos uzgona pri manjim brzinama
 - Opada ugao poniranja bez porasta brzine kroz vazduh.
 - Umanjuje uzgon i na taj način omogućava prilaz strmiji od normalnog.
- 114) Zakrilca na krilima postavljena na poletanje:
- Povećavaju mogućnost penjanja, a uz malo povećanje otpora.
 - Povećavaju mogućnost penjanja, a uz veliko povećanje otpora.
 - Značajno povećava otpor radi malog smanjenja mogućnosti penjanja.
 - Neće uticati na uzgon i otpor.
- 115) Zakrilca na krila postavljena na sletanje:
- Prouzrokuju veliko povećanje otpora i mogućnost malog povećanja penjanja.
 - Povećavaju mogućnost penjanja uz malo povećanje otpora.
 - Značajno povećavaju otpor za neznatan pad mogućnosti penjanja.
 - Ne utiču na otpor i uzgon.
- 116) Koji efekat ima izvučeno zakrilce na brzinu prevlačenja? Brzina prevlačenja će:
- Opasti.
 - Bez promene, zato što brzina prevlačenja ne zavisi od pozicije zakrilca.
 - Se povećati.
- 117) Tokom sletanja kada je zemlja blizu i pri malim brzinama kroz vazduh, može biti opasno da se uvuče flaps, zakrilce krila, zato što :
- Javlja nagli pad uzgona i to rezultira propadanjem ka pisti.
 - Se otpor povećava i to uzrokuje naglo opadanje brzine kroz vazduh.
 - Javlja nagli porast brzine i naglo penjanja.
 - Dolazi do velikog opadanje efikasnosti zakrilca krila.

PPL – Operativne procedure

- 118) Zakrilce krila se ne izvlači do kraja na poletanju da bi izbegli
- Prevelik otpor.
 - Prevelik uzgon.
 - “težak nos” kod vazduhoplova.
 - Oštećenje samog zakrilca.
- 119) Deo piste označen slovom A može da se koristi za (Pogledajte Sliku PPL OP-1)
- Taksiranje i poletanje.
 - Sletanje.
 - Taksiranje i sletanje.
- 120) Prema crtežu aerodroma, koji od iskaza je ispravan? (Pogledajte Sliku PPL OP-1)
- Poletanje se može obavljati na poziciji A piste 12, dok deo za sletanje ove piste nosi oznaku B.
 - Pista 30 je opremljena na poziciji E sa zaustavnom opremom u slučaju opasnosti kao sredstvo zaustavljanja vojnih vazduhoplova.
 - Deo za poletanje i sletanje na pisti 12 počinje na poziciji B
- 121) Kada prilazite rulnoj stazi do linije čekanja od strane obeležene punim linijama, pilot
- Ne sme da pređe linije bez odobrenja kontrole letenja, ATC.
 - Može da nastavi da taksira.
 - Može da nastavi taksiranje dok celokupni vazduhoplov ne pređe linije.
- 122) 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.
- 123) Koja je razlika između dela A i dela B na prikazanom aerodromu? (Pogledajte Sliku PPL OP-1)
- “A” može da se koristi za taksiranje i poletanje; “E” može da služi samo kao sigurnosni produžetak.
 - “A” može da se koristi za sve operacije osim za sletanje teških vazduhoplova; “E” može da služi samo kao sigurnosni produžetak.
 - “A” može da se koristi samo za taksiranje; “E” može da se koristi za sve operacije osim za sletanje.
- 124) Prostor C na prikazanom aerodromu se klasificira kao (Pogledajte Sliku PPL OP-1)
- Zatvorena pista.
 - Stabilisano polje.
 - Višenamenski heliodromi.
- 125) 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 korišćeno za taksiranje i poletanje.
 - Može biti korišten samo za taksiranje.
 - Se koristi ta taksiranje, poletanje i sletanje.

PPL – Operativne procedure

- 126) Brojevi 4 i 22 na pisti označavaju da je pista približno orjentisana (Pogledajte Sliku PPL OP-2)
- 040° i 220° (true, stvarni).
 - 004° i 022° (true, stvarni).
 - 040° i 220° (magnetic, magnetni).
- 127) Granična svetla taksi rulne staze na aerodromu su obeležena noću sa
- Plavim svesmernim svetlima.
 - Belim usmerenim svetlima.
 - Pomoćnom crvenim i zelenim svetlima.
- 128) Koje od navedenog opisuje svetla praga piste?
- Zelena jednosmerna.
 - Crvena jednosmerna.
 - Zelena svesmerna.
 - Crvena svesmerna.
- 129) Svetla niskog intenziteta na nepomičnim objektima moraju biti
- Kontinuirano crvena.
 - Bljeskajuće žuta.
 - Bljeskajuće crvena.
 - Kontinuirano narandžasta.
- 130) VFR, vizuelni prilazi za sletanje noću moraju se obavljati
- Na isti način kao i po danu.
 - Sa većim brzinama kroz vazduh.
 - Sa strmijim prilazom.
- 131) Svaki pilot vazduhoplova koji je u prilazu za pistu koja je opremljena sa svetlima indikacije ugla prilaza (VASI) mora
- Održavati visinu na ili nešto iznad ugla planiranja.
 - Održavati 3° ugao planiranja prema pisti.
 - Ostati visok sve dok pista ne postane dostupna za sletanje bez motora.
- 132) Kada prilazi na sletanje na pistu koja je opremljena sa svetlima indikacije ugla prilaza (VASI) pilot mora
- Održava visinu na ili nešto iznad ugla planiranja.
 - Održavati visinu tako da zahvati ugao planiranja najmanje 2 milje niz vetar od praga piste.
 - Ostane na uglu planiranja i sleti između dvosijaličnog indikatora ugla prilaza.
- 133) Pokazivanje nešto iznad- ugla prilaza na indikatoru preciznog prilaza su
- Tri bele i jedna crvena sijalica.
 - Četiri bele sijalice
 - Dve bele i dve crvene sijalice.

PPL – Operativne procedure

- 134) Indikacija ispod - ugla prilaza kod trobojnog VASI je
- Signal crvenim svetlima
 - Signal ljubičastim svetlima.
 - Signal zelenim svetlima.
- 135) Indikacija iznad- ugla prilaza kod trobojnog VASI je
- Signal narandžastog svetla.
 - Signal belog svetla.
 - Signal zelenog svetla.
- 136) Indikacija na- uglu prilaza kod trobojnog VASI je
- Signal zelenog svetla.
 - Signal belog svetla.
 - Signal narandžastog svetla.
- 137) Indikacija ispod- ugla prilaza kod trepćućeg prilaznog pokazivača ugla prilaza je
- Trepereće crveno svetlo.
 - Trepereće belo svetlo.
 - Kontinuirano belo svetlo.
- 138) Slika A prikazuje da je vazduhoplov (Pogledajte Sliku PPL OP-3)
- Ispod ugla prilaza.
 - Na uglu prilaza.
 - Iznad ugla prilaza.
- 139) Slika C prikazuje da je vazduhoplov (Pogledajte Sliku PPL OP-3)
- Iznad ugla prilaza.
 - Sa kursa u levu stranu.
 - Ispod ugla prilaza.
- 140) Slika B prikazuje da je vazduhoplov (Pogledajte Sliku PPL OP-3)
- Na uglu prilaza
 - Ispod ugla prilaza.
 - Iznad ugla prilaza.
- 141) Na kontrolisanom aerodromu primetili ste žuti pravougaonu tablu sa natpisom C, crne boje, ostavljene 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.

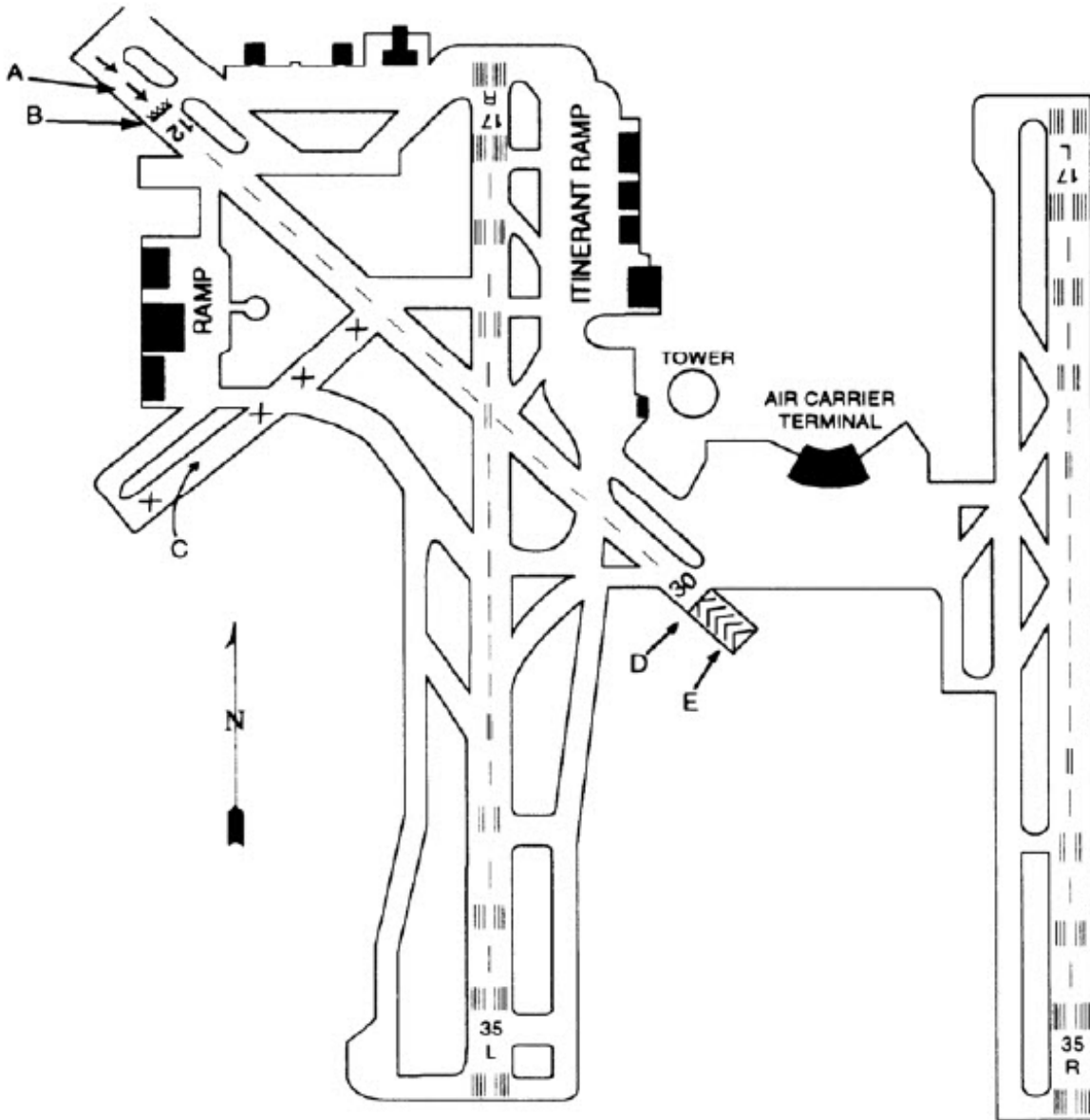
PPL – Operativne procedure

- 142) U označenom prostoru aerodrome, 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.
- 143) 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 sletanju.
- 144) Beli krst postavljen horizontalno na početak rulne staze (slika G), znači: (Pogledajte Sliku PPL OP-4)
- Rulna staza nije za upotrebu.
 - Pažnja, vi prilazite raskrsnici sa pistom.
 - Prostor za sletanje helikoptera.
 - Pažnja, vi prilazite raskrsnici sa drugom rulnom stazom!
- 145) U signalnoj zoni aerodrome, 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!
 - Taksiranje po tlu je dozvoljeno izvan piste i rulna staza!
- 146) U signalnoj zoni aerodrome, beli, prečkom spojeni krugovi (Slika D) znači: (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.
- 147) U signalnoj zoni aerodrome, beli krugovi spojeni prečkom sa Crnim linijama preko svakog kružnog dela pod pravim uglom na osovinu (slika E) znači: (Pogledajte Sliku PPL OP-4)
- Sletanje, poletanje i taksiranje jedino na pisti i rulnim stazama, ostala kretanja na zemlji nisu ograničena za čvrste podloge.
 - Sletanje zabranjeno za duži period.
 - Sletanje, poletanje, i taksiranje je ograničeno samo na pisti i rulnim stazama.
 - Pažnja, jedrilice u vazduhu.
- 148) Koje oznake se mogu prikazati tokom dana na aerodromu radi označavanja neupotrebljivosti bilo kog dela manevarskih površina?
- Krstovi jednom jasnom bojom (po mogućstvu bela) raspoređeni horizontalno.
 - Narandžasta zastave na granici neupotrebljive površine.
 - Beli i narandžasti konusi po granici neupotrebljive površine.
 - Veliki crveni pravougaonici sa žutim dijagonalnim oznakama raspoređeni horizontalno.

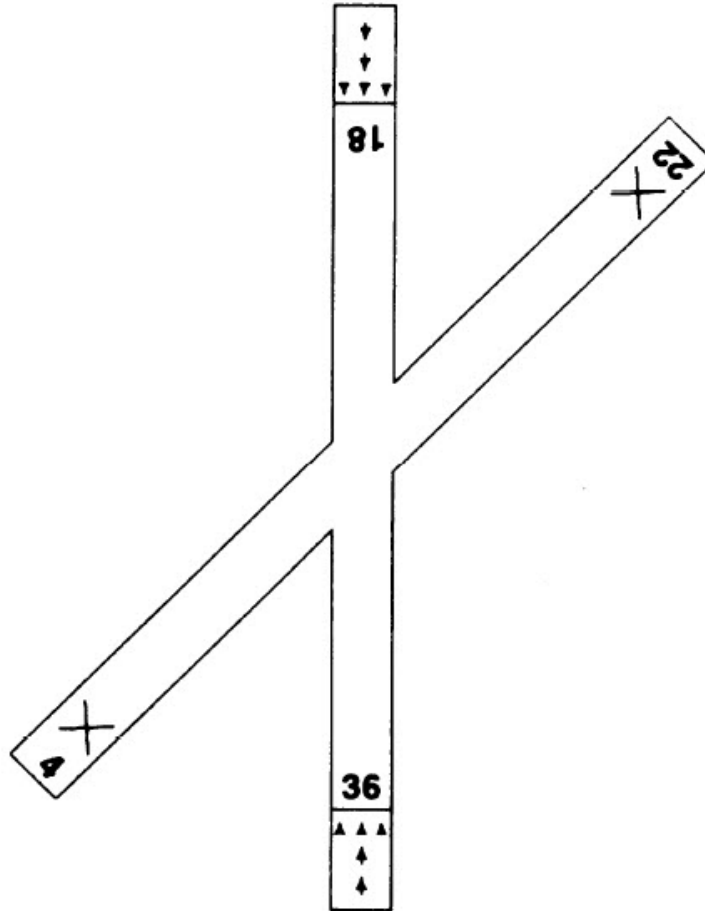
PPL – Operativne procedure

- 149) U signalnoj zoni aerodrome, znak (Slika I), znači: (Pogledajte Sliku PPL OP-4)
- a) Desni školski krug je u upotrebi.
 - b) Posle sletanja napustite pistu desnim zaokretom.
 - c) Parkiralište je na desnoj strani.
 - d) Produžite na sledeći aerodrom, pista je zatvorena.
- 150) U signalnoj zoni aerodrome, belo slovo "T" (Slika F) znači: (Pogledajte Sliku PPL OP-4)
- a) Pravac za sletanje je paralelan sa pravcem upravnom na prečku.
 - b) Slet samo na čvrstu podlogu.
 - c) Sleti i taksiraj samo po čvrstoj podlozi.
 - d) Zabranjeno sletanje.

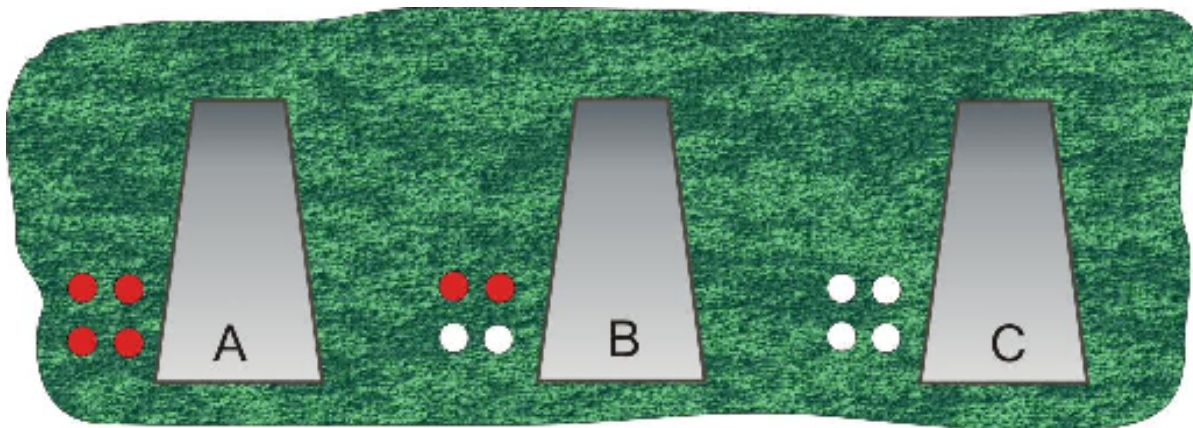
PRILOZI:



Slika PPL OP-1



Slika PPL OP-2



Slika PPL OP-3

PPL – Operativne procedure



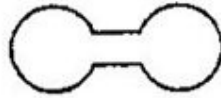
A



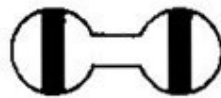
B



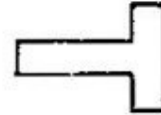
C



D



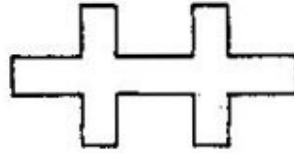
E



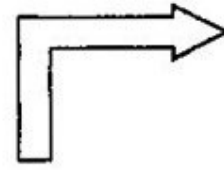
F



G



H



I

Slika PPL OP-4