



ДИРЕКТОРАТ  
ЦИВИЛНОГ  
ВАЗДУХОПЛОВСТВА  
РЕПУБЛИКЕ СРБИЈЕ

# **PITANJA IZ TEORIJSKOG DELA ISPITA ZA STICANJE VAZDUHOPLOVNIH DOZVOLA I OVLAŠĆENJA**

Predmet:  
**PPL – Poznavanje vazduhoplova**

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. Dobra je praksa da kada se leti iznad velikih vodenih prostranstava da se prsluci za održavanje na vodi:
  - a. nose na telu neaktivirani,
  - b. trebalo bi da budu ispod sedišta,
  - c. trebalo bi da periodično budu provereni da nisu probušeni,
  - d. da se nose na telu, aktivirani.
2. BCF aparat za gašenje požara:
  - a. je potpuno bezbedan za upotrebu u zatvorenoj kabini aviona ako je kabina ventilirana.
  - b. daje visoko toksičan dim i ne bi smeo da se koristi u zatvorenoj kabini,
  - c. potpuno je bezbedan za upotrebu u zatvorenoj kabini aviona.
  - d. odgovarajući je za korišćenje samo prilikom gašenja drvenog materijala ili tekstila i stoga nikako nije za upotrebu u kabini aviona
3. Ukoliko sumnjate da je došlo do zaleđivanja karburatora na avionu na kome nema pokazivača temperature karburatora ispravan postupak bi bio:
  - a. uvek uključiti grejanje karburatora do kraja,
  - b. odabrati odgovarajući stepen grejanja karburatora u zavisnosti od pretpostavljenog stepena zaleđivanja
  - c. uvek uključiti puno grejanje karburatora do momenta kada motor počne da radi grubo, kada treba isključiti grejanje ,
  - d. dati snagu motoru kako bi se nadoknadio gubitak snage motora.
4. Brzina akvaplaninga:
  - a. može se izračunati, u čvorovima množenjem kvadratnog korena pritiska u gumama puta devet,
  - b. raste kako se dubina brazde na gumama smanjuje,
  - c. raste kako se povećava dubina vode na podlogi,
  - d. meri se u miljama na sat.
5. Serijski povezujući dva 12 voltna 40 amper-časovna akumulatora obezbediće se akumulator od:
  - a. 24 volti sa kapacitetom od 40 amper-časova.
  - b. 12 volti sa kapacitetom od 80 amper časova.
  - c. 24 volti i kapacitetom od 80 amper časova,
  - d. 12 volti i kapacitetom od 40 amper časova.
6. Ukoliko za vreme leta dođe do blokade u hladnjaku ulja avionskog motora, prelazni ventil dozvoljava da ulje prođe kroz hladnjak. Rad ventila zasniva se na principu:
  - a. zavisnosti od pritiska,
  - b. zavisnosti od temperature,
  - c. mehaničke selekcije,
  - d. hidrauličke selekcije.

## PPL – Poznavanje vazduhoplova

7. Krak elise je uvijen po dužini sa ciljem da:
  - a. održi optimalan napadni ugao od korena do vrha elise,
  - b. daje progresivan porast napadnog ugla od korena to vrha elise,
  - c. daje progresivan porast nagiba od korena do vrha.
  - d. kompenzuje linearno opadanje brzine kraka elise.
  
8. Magneti su:
  - a. samostalni generatori električne energije koji daju varnice visokog napona a čiji rad pokreće motor aviona,
  - b. generatori električne energije pokretani od strane bregaste osovine koji služe za napajanje elektro opreme,
  - c. koriste se za generisanje nisko voltažnih varnica za svećice,
  - d. povezani su sa razvodnikom i daju električnu energiju u isto vreme kada i svećice.
  
9. Šta je od sledećeg odgovarajući postupak ukoliko dođe do požara u karburatoru za vreme starta motora?
  - a. ručicu kontrole smeše povući na "siromašno",
  - b. isključiti grejanje karburatora,
  - c. isključiti prekidač startera,
  - d. sve navedeno.
  
10. Smicanje gume:
  - a. može se uočiti ukoliko je došlo do pomeranja obojenih markera na gumi i felni točka,
  - b. može se sprečiti sa bojenjem linija na gumi i točku,
  - c. ukazuje na kretanje aviona sa snažnim kočenjem,
  - d. može se sprečiti pomoću lepka.
  
11. Šema pokazuje šemu elektro-sistema na lakom avionu. (Pogledajte sliku PPL AKG-1)  
U letu pokazivač punjenja akumulatora pada na nulu, najverovatniji razlog je:
  - a. prekid rada alternatora,
  - b. akumulator je do kraja napunjen,
  - c. akumulator je prazan,
  - d. razvodna šina je preopterećena
  
12. Izlazna snaga motora sa unutrašnjim sagorevanjem može se povećati:
  - a. povećanjem broja obrtaja motora,
  - b. smanjenjem prostora sabijanja u cilindru,
  - c. smanjenjem dužine hoda klipnjače,
  - d. smanjenjem stepena kompresije.
  
13. Za vreme zaokreta u severnim kursevima u severnoj hemisferi:
  - a. Vrtloženje tečnosti kompasa će povećati veličinu greške pokazivanja kompasa.
  - b. greške pokazivanja kompasa u zaokretu je najveća na ekvatoru,
  - c. greške pokazivanja kursa prilikom ubrzanja su uvek značajnije nego greške pokazivanja kursa prilikom izvođenja zaokreta.
  - d. kompas će se brže okretati.

## PPL – Poznavanje vazduhoplova

14. Prilikom poniranja, sa nepromenjenim položajem ručice gasa, broj obrtaja motora aviona opremljenim sa fiksnim korakom elise će:
  - a. porasti ako pilot dopusti povećanje brzine,
  - b. opadati kako raste brzina aviona,
  - c. ostati nepromenjena bez obzira na brzinu,
  - d. opadati dok god se ne promeni položaj ručice gasa.
  
15. Neposredno nakon pokretanja avionskog motora, morate proveriti svetlo za upozorenje rada startera. Ukoliko je i dalje upaljeno morate:
  - a. odmah ugasiti motor,
  - b. posmatrati ga 30 sekundi. Ukoliko je i dalje svetlo ostalo upaljeno ugasite motor,
  - c. ne treba činiti ništa. Svetlo za upozorenje rada startera treba da bude upaljeno dok god radi motor.
  - d. ugasiti motor, sačekati 30 sekundi, a zatim ponovo pokušati startovati motor.
  
16. Značaj upotrebe hemijski korektne smeše vazduha i goriva je da:
  - a. dozvoljava da se izvrši potpuno sagorevanje,
  - b. je jedna od mogućih koje se koriste,
  - c. je odnos vazduha i goriva po zapremini.
  - d. daje najbolje rezultate.
  
17. Zanemarujući grešku instrumenta ili pozicionu grešku, u kojim uslovima će pokazivač brzine pokazivati stvarnu brzinu aviona?
  - a. u uslovima međunarodne standardne atmosfere na nivou mora,
  - b. na svakoj visini ili temperaturi,
  - c. na svakoj visini pod uslovima da je stepen pada temperature u skladu sa međunarodnom standardnom atmosferom,
  - d. na svakoj visini, ali samo ako prevladavaju uslovi međunarodne standardne atmosfere.
  
18. Za vreme probe rada magnetna, sa selektovanim desnim magnetom, primećujete da motor podrhtava i sumnjate da će prestati sa radom. Šta treba da radite?
  - a. dozvolite da motor potpuna prekine sa radom,
  - b. brzo prebacite na levi magnet,
  - c. brzo prebacite na oba magnetna,
  - d. dodate gas da održite rad motora, a zatim prebacite na oba magnetna.
  
19. Teoretski, akumulator od 100 ampera će snabdevati potrošnju od 25 ampera:
  - a. četiri sata,
  - b. 25 minuta,
  - c. 100 minuta,
  - d. 25 sati.
  
20. Za vreme jednog ciklusa Oto-motora, klip:
  - a. se kreće prema glavi cilindra dva puta,
  - b. rotira oko osovine rukavca dva puta,
  - c. prima dve ekspanzije,
  - d. kreće se prema gornjoj mrtvoj tački četiri puta.

## PPL – Poznavanje vazduhoplova

21. Šta od navedenog nije deo suvog vakuum sistema?
- sistem za podmazivanje,
  - vakuum generator,
  - vakuum kontroler,
  - filter za vazduh.
22. Za vreme taksiranja aviona opremljenog sa elisom stalnog koraka, sumnjate da je došlo do zaleđivanja karburatora. Ispravan postupak bi bio:
- uključiti puno grejanje karburatora. Zatim, pre poletanja, isključiti grejanje karburatora, uveriti se da motor razvija minimalni broj obrtaja za poletanje.
  - uključiti puno grejanje karburatora, ostaviti ga uključenog dok ne poletite,
  - uključiti puno grejanje karburatora: zatim isključiti grejanje kada počnu da opadaju obrtaji motora,
  - izbeći uključivanje grejanje karburatora na zemlji, osloniti se na toplotu motora dok ne dođe do odleđivanja karburatora.
23. Mehanički brzinomer:
- radi na principu magnetnog polja koje se indukuje u kutiji davača gde se stvara obrtni momenat koji rotira osovinu povezanu sa pokazivačem brzinomera,
  - koristi trenje koje se stvara u kutiji davača koji rotira osovinu povezanu sa pokazivačem brzinomera,
  - pokreće se direktno od osovine. Sistem zupčastog prenosa smanjuje brzinu rotacije tako da se generator može koristiti za stvaranje napona proporcionalnog brzini okretanja osovine tako da se na pokazivaču očitava brzina kalibrisana brojem obrtaja motora.
  - pokreće se direktno od pokretača alternatora.
24. Detonacija može biti posledica korišćenja:
- suviše slabe smeše,
  - suviše malog pritiska goriva u usisnoj grani,
  - većoj oktanskoj vrednosti goriva od preporučene,
  - suviše visokog broja obrtaja motora.
25. Samopaljenje u četverotaktnom klipnom motoru je:
- smeša gorivo/vazduh se pali ranije nego što bi trebalo.
  - je uzrokovano bogatom smešom u vrelom motoru,
  - eksplozivno sagorevanje smeše gorivo-vazduh.
  - se karakteriše promenom zvuka rada motora.
26. Ukoliko motor postane suviše zagrejan, smeša se može zapaliti pre nego što svećice započnu paljenje.
- ova pojava se zove samozapaljenje,
  - ovo se naziva detonacija,
  - smeša se treba osiromašiti da bi se pomoglo hlađenje motora,
  - treba dodati gas da bi se pomoglo hlađenje motora.

## PPL – Poznavanje vazduhoplova

27. Instrumenti koji se za svoj rad snabdevaju energijom iz elektro-sistema uključuju:
- pokazivač količine goriva i koordinator zaokreta,
  - obrtomer i pokazivač količine goriva,
  - pokazivač skretanja i pokazivač pritiska ulja,
  - obrtomer i pokazivač skretanja.
28. Neki karburatori imaju difuzore koji
- sprečavaju da smeša postane suviše bogata kako raste broj obrtaja motora,
  - sprečava da smeša postane suviše siromašna kako raste broj obrtaja motora,
  - sprečava da smeša postane suviše siromašna kako opada broj obrtaja motora,
  - sprečava da smeša postane suviše bogata kako opada broj obrtaja motora.
29. Gde se u motoru očitava temperature ulja od strane davača koji je povezan sa pokazivačem temperature.
- pošto je ulje prošlo kroz hladnjak, ali pre nego što dođe do vrućeg dela motora,
  - unutar vrućeg dela motora,
  - pošto ulje izađe iz uljnog rezervoara,
  - pre nego što ulje prođe kroz uljni hladnjak.
30. Da bi se pomoglo u smanjenju temperature motora.
- smeša vazduh-gorivo se može obogatiti,
  - može se smanjiti brzina aviona,
  - mogu se uvući zakrilca,
  - smeša vazduh-gorivo se može oslabiti.
31. Delovi krila prikazani na crtežu su: (Pogledajte sliku PPL AKG-2)
- A / B / C
- prednja ramenjača, / rebro, / zadnja ramenjača,
  - prva ramenjača, / rebro, / stringer,
  - prednja ramenjača, / druga ramenjača, / rebro,
  - stringeri, / druga ramenjača, /rebro,
- Slika PPL AKG-2
32. Polu-monokok struktura se može definisati kao:
- noseća oplata ojačana primarnom strukturom,
  - kostur od lakih čeličnih cevi zavarenih da formiraju okvir trouglastog oblika.
  - struktura bez otvora,
  - struktura bez otvora sa nosećom strukturom ojačana stringerima i ramenjačama.
33. Na lakim avionima opremljenim sa mehanički upravljanim nosnim točkom, upravljanje na zemlji se vrši pomoću:
- komandnih poluga ili sajli koje se pokreću komandama kormila pravca,
  - pomoću sajli kojima se upravlja komandama elerona,
  - upotrebom kočnica na točkovima,
  - pomoću hidrauličnih komandi koje omogućuju samocentriranje točka.

## PPL – Poznavanje vazduhoplova

34. Stepen kompresije je odnos.
- zapremine cilindra kada je klip u donjoj mrtvoj tački I zapremine cilindra kada je klip u gornjoj mrtvoj tački,
  - odnos zapremine prostora sabijanja i prostora ekspanzije,
  - odnos kubikaže ekspanzije i ukupne kubikaže cilindra
  - odnos kubikaže ekspanzije i stepena sabijanja.
35. Akumulator kapaciteta od 100 amper-časova:
- će, teoretski, snabdevati potrošače od 20 amper-časova do pet sati,
  - mora se koristiti u paralelnoj vezi sa drugim sličnim akumulatorom,
  - snabdeva razvodnu šinu preko 45amperskog prekidača,
  - zahteva 100 časovno punjenje.
36. U slučaju da dođe do prekida rada alternatora ili generator za vreme leta:
- isključiti sve nepotrebne električne potrošače i sleteti čim pre moguće.
  - let se može nastaviti normalno jer akumulator snabdeva sve električne potrošače,
  - isključiti prekidač alternatora i nastaviti let normalno bez električne struje.
37. Ako za vreme spuštanja, izvor statičkog pritiska za brzinomer I visinomer postanu blokirani letom:
- oba instrumenta će pokazivati veće vrednosti,
  - brzinomer će pokazivati veću brzinu a visinomer manju visinu,
  - brzinomer će pokazivati manju brzinu a visinomer veću visinu,
  - oba instrumenta će pokazivati manje vrednosti.
38. Unutar jednog ciklusa rada "OTO" motora, ventili četvorotaktnog motora će se svaki otvoriti:
- jedanput,
  - dvaput,
  - za vreme ekspanzije,
  - za vreme usisavanja.
39. Svrha liste devijacije kompasa postavljene u blizini magnetnog kompasa je da:
- pokaže razliku između kursa očitnog na kompasu I stvarnog magnetnog kursa.
  - smanji uticaj magnetičnih materijala koje nose pilot ili lica u avionu,
  - pokaže razliku između linije puta I magnetskog severa,
  - pokaže razliku između linije puta I stvarnog severa.
40. Uobičajeni način za gašenje motora je:
- skidanje gasa I povlačenje ručice korekcije smeše na "siromašno",
  - isključivanje prekidača startera,
  - povlačenje ručice smeše na poziciju "siromašno",
  - skidanjem snage motora.

## PPL – Poznavanje vazduhoplova

41. Zbog čega avionski system za paljenje ima mehanizam za pojačavanje varnice na svećici?
- zbog toga što je brzina rotacije motora za vreme startovanja suviše mala za magnete da bi proizveli dovoljno energije za paljenje smeše vazduh-gorivo,
  - jer, na visokim obrtajima motora, obilna varnica je potrebna da bi se dobila maksimalna snaga smeše,
  - sa ciljem da se prevaziđe problem prekida rada svećica za vreme pokretanja motora,
  - zbog svega navedenog.
42. Održavanje aviona sprovedeno od strane privatnog pilota a u skladu sa zakonskim okvirom:
- Se mora uneti u knjižicu održavanja vazduhoplova i mora biti potpisano od strane pilota koji je sproveo održavanje.
  - Mora biti uneto u knjižicu održavanja od strane ovlašćenog mehaničara.
  - Ne mora biti upisano u knjižicu održavanja.
  - Mora biti uneto u knjižicu održavanja i overeno od strane inspektora DCV-a.
43. Gas karbon-monoksid, koji je vrlo otrovan, može prodreti u kabinu tokom leta ukoliko je izduvni sistem pokvaren. Karbon-monoksid je:
- Bez boje i mirisa
  - Može biti prepoznat po jakom mirisu
  - Može biti prepoznat po sivkastoj boji.
  - Ima vrlo upadljiv ukus.
44. Zakrivljenost lopatice elise \_\_\_\_\_ od korena ka vrhu, kako bi se održao optimalan \_\_\_\_\_ od korena ka vrhu.
- Se smanjuje / napadni ugao
  - Se povećava / napadni ugao
  - Se smanjuje / geometrijski korak
  - Se povećava / efektivni korak.
45. Žiro-direkcional:
- Pati od greške žiroskopa u odnosu na fiksnu poziciju u prostoru na koju je baždaren, uzrokovano zemljinom rotacijom.
  - Je veoma ometen ugaonim ubrzanjem u zaokretu.
  - Nije ometen greškom koja je prouzrokovana mehaničkim trenjem ležajeva u nosaču žiroskopa.
  - Daje stabilnu referencu po azimutu i elevaciji da bi se održavao tačan kurs i ugao penjanja.
46. U toku penjanja, visina \_\_\_\_\_ a gustina \_\_\_\_\_, stoga će smeša biti \_\_\_\_\_
- raste / opada / siromašnija
  - raste / smanjuje / bogatija
  - smanjuje / raste / siromašnija
  - raste / smanjuje / siromašnija
47. Snaga četvorotaktnog klipnog motora na nivou mora:
- Raste sa porastom broja obrtaja
  - Proporcionalna je sa nivoom smeše ubačene u cilindre
  - Je konstantna sa porastom broja obrtaja
  - Raste u početku a onda ostaje konstantna sa porastom obrtaja.



## PPL – Poznavanje vazduhoplova

48. Dok avion sa elisom promenljivog koraka i konstantnog broja obrtaja, ubrzava po pisti:
- Korak elise se povećava, održavajući konstantan napadni ugao i obrtaje
  - Napadni ugao se smanjuje a obrtaji ostaju isti
  - Napadni ugao ostaje konstantan a obrtaji rastu.
  - Linearna brzina vrha kraka elise se sa vremenom smanjuje
49. Dijagram pokazuje električnu instalaciju lakog aviona, koji ima ampermetar sa nulom u centru.(Pogledajte sliku PPL AKG-3)  
Tokom leta, a sa baterijom koja je puna, i prekidačem akumulatora na ON, za očekivati je da ampermetar:
- Bude u centralnom nultom položaju.
  - Bude otklonjen u desno, pokazujući pozitivnu merenje.
  - Bude otklonjen u levo, pokazujući negativno merenje
  - Osciluje, ali uglavnom pokazuje negativno merenje.
50. Pin za zabavljanje komandi:
- Se koristi da se zabrave komande na zemlji kako bi se sprečilo oštećenje prilikom jakog vetra
  - Će ograničiti komandu do njene dizajnirane sile izdržljivosti kako se ne bi oštetio trup prilikom normalnih operacija.
  - Mora uvek biti korišćen kada se leti u uslovima jakih udara vetra.
  - Je samo potreban na kormilu visine.
51. Tip gasa koji se nalazi u cilindru za punjenje prsluka za spasavanje je:
- Karbon-dioksid
  - Vrlo otrovan i velika pažnja mora biti posvećena punjenju prsluka kako ne bi došlo do udisanja
  - Nezapaljiv
  - Karbon-monoksid
52. Ako se vatra dogodi u predelu stajnog trapa i točkova, momentalna akcija je potrebna da bi se vatra ugasila, najsigurnije je koristiti:
- Prah za gašenje
  - Karbon-dioksid
  - Bromotrifluorometan (BTF)
  - Vodenu kiselinu
53. Spregnuti žiro:
- Ima svoje ose u horizontalnoj osi aviona
  - Nije zavistan od greške koja se javlja zbog rotacije zemlje oko svoje ose.
  - Ima svoje ose u vertikalnoj osi aviona
  - Ne može se koristiti kao žiro-direkcional zbog greške koja se javlja prilikom rotacije zemlje oko svoje ose.

## PPL – Poznavanje vazduhoplova

54. Kada radi sa magnetnim kompasom pilot moraju imati na umu da.
- Greške u pokazivanju su najveće kada se prolazi pravac severa i juga, a minimalne kada se prolazi pravac istok i zapad.
  - Greške u pokazivanju su najveće kada se prolazi pravac istok i zapad, a minimalne kada se prolazi pravac sever i jug.
  - Greške u pokazivanju skretanja se povećavaju kada je avion bliži magnetnom ekvatoru, a nestaju kada je avion blizu magnetnih polova.
  - Greške ubrzanja se povećavaju kada je avion bliži magnetnom polu, a nestaju kada je avion blizu magnetnog ekvatora..
55. Posle startovanja hladnog motora, ako se pritisak ulja ne pokaže u roku od 30 sekundi :
- Motor se mora momentalno ugasiti.
  - 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 temperature ulja visoka, pod uslovom da je prilikom kontrole nivo ulja bio zadovoljavajući.
56. Proklizavanje gume može biti ustanovljeno sa.
- Markerom za ravnanje obojenom na strani gume i felne.
  - Dve žute, dijametralno suprotne strelice obojene na strani gume.
  - Kontrolisanjem pritiska u gumama.
  - Dva bela markera obojena na felni.
57. Pokazivač temperature izduvnih gasova:
- Može pokazivati i dali je odnos vazduha i goriva u komori za sagorevanje suviše siromašan ili suviše bogat.
  - Je motorski instrument napravljen da zaštiti motor od pregrevanja.
  - Služi istoj svrsi kao i instrument za merenje temperature glavne cilindra.
  - Zahteva energiju iz instalacije jednosmerne struje.
58. Pravilan radni ciklus četvorotaktnog motora je:
- Usisavanje, kompresija, ekspanzija i izduvavanje.
  - Izduvavanje, ekspanzija, usisavanje, kompresija.
  - Usisavanje, ekspanzija, kompresija, izduvavanje,
  - Izduvavanje, usisavanje, ekspanzija, kompresije.
59. Letenje avionom sa praznim akumulatorom, pošto je motor startovan sa zemaljskim napajanjem je:
- 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.

## PPL – Poznavanje vazduhoplova

60. Važno je osigurati prekidač prajmera nakon upotrebe zbog toga što:
- može prouzrokovati da gorivo može biti usisano iz gorivnog drenaža u usisni kanala, uzrokujući vrlo bogatu smešu.
  - Može uzrokovati curenje goriva sa rizikom požara.
  - Može uzrokovati da gorivo bude usisano iz rezervoara goriva u karburator, uzrokujući visoko bogatu smešu.
  - Ako ručica prajmera vibrira može uzrokovati prekid rada motora.
61. Šta će biti posledica za validnost sertifikata o plovidbenosti ukoliko avion nije održavan u skladu sa odobrenim rasporedom održavanja naznačenom u sertifikatu o plovidbenosti:
- Sertifikat o plovidbenosti će biti nevažeći do vremena dok se zahtevano održavanje ne izvrši.
  - Vlasnik vazduhoplova mora podneti zahtev vazduhoplovnim vlastima za izuzeće od traženog rasporeda održavanja.
  - Sertifikat o plovidbenosti mora biti obnovljen pre nego što avion bude osposobljen za letenje:
  - Važnost Sertifikata o plovidbenosti neće biti dovedena u pitanje.
62. Temperatura gasova u cilindru četvorotaktnih motora za vreme ekspanzije će:
- Porasti,
  - Opasti,
  - Ponašati se u skladu sa Čarlsovim zakonom.
  - Ostati konstantna.
63. Radilica u klipnom motoru:
- Pretvara pravolinijsko kretanje klipa u rotaciono kretanje.
  - Kontroliše zazore ventila.
  - Pretvara rotaciono kretanje u pravolinijsko.
  - Rotira upola sporije od bregaste osovine.
64. Rebra cilindra:
- Usmerava protok vazduha oko cilindra.
  - Se nalazi u sistemu za podmazivanja radi usporavanja prolaza ulja u motor.
  - Smanjuje protok vazduha oko motora.
  - Mora usko prijanjati kako bi se smanjio protok vazduha oko motora.
65. Detonacija (rano paljenje)
- Je obično izazvana od strane vrele tačke u komori za sagorevanje.
  - Poznato je kao "pucanje".
  - Se dešava nakon paljenja.
  - Dešava nakon bacanja varnice od strane svećice za paljenje.
66. Prilikom rada motora najbolje je koristiti smešu:
- Malo bogatiju, kako ostatak goriva pomaže hlađenju motora,
  - Odnos goriva i vazduha u smeši koji je najefikasniji.
  - Malo bogatiji, kako ostatak vazduha pomaže hlađenju motora,
  - Malo siromašniji, kako ostatak vazduha pomaže hlađenju motora.

## PPL – Poznavanje vazduhoplova

67. Stepen kompresije klipnog motora je odnos:
- Zapremine cilindra kada je klip u donjoj mrtvoj tački i zapremine kada je klip u gornjoj mrtvoj tački.
  - Ukupna zapremina cilindra kada je klip u donjoj mrtvoj tački.
  - Odnos zapremine cilindra prema zapremini motora.
  - Zapremine motora i radne zapremine cilindra.
68. Detonacija je:
- Nestabilno sagorevanje.
  - Eksplוזija koja se dešava pre normalne tačke paljenja.
  - Obično je povezana sa bogatom smešom i visokom temperaturom glave cilindra.
  - Obično je povezana sa siromašnom smešom i niskom temperaturom glave cilindra
69. Ukoliko dođe do prekida grejanja pito cevi za vreme leta u uslovima zaleđivanja i avion krene u postepeno snižavanje, očitavanje visinomera, variometra i brzinomera će, ukoliko je let blokirao pito cev (cev ukupnog pritiska)
- Visinomer / Variometar / Brzinomer
- Pokazuje tačno / pokazuje tačno / pokazuje manju brzinu
  - pokazuje tačno / pokazuje manju brzinu / pokazuje veću brzinu,
  - pokazuje manju visinu / pokazuje tačnu brzinu / pokazuje veću brzinu
  - pokazuje tačnu / pokazuje tačno / pokazuje veću brzinu
70. Pokazivač temperature glave cilindra:
- Dobija podatke od najtoplijeg cilindra motora, pomoću bimetalne trake.
  - Je prvenstveno instrument gorivnog sistema,
  - Zahteva posebno napajanje za pokretanje pokazivača na instrument-
  - Dobija informacije od davača koji je postavljen četiri inča od glave cilindra na izduvnoj grani.
71. U uslovima zaleđivanja, ako otvori statičkog pritiska postanu blokirani za vreme horizontalnog leta i avion postepeno penje, pokazivanje visinomera, variometra i brzinomera će:
- Visinomer / Variometar / Brzinomer
- Ostati nepromenjeno / Ostati nepromenjeno / Pokazivati manju brzinu
  - Ostati nepromenjeno / Pokazivati manju brzinu / Pokazivati veću brzinu
  - Pokazivati manju brzinu / Ostati nepromenjeno / Pokazati manju brzinu
  - Pokazati veću visinu / Pokazati veću brzinu / Pokazati manju brzinu
72. Najverovatniji uzrok osciliranja pokazivanja pritiska ulja za vreme horizontalnog leta kada motor radi na obrtajima krstarećeg leta je:
- Nizak nivo ulja.
  - Prisustvo vazduha u rezervoaru za ulje.
  - Gubitak električnog spoja.
  - Rad motora na malom broju obrtaja.

## PPL – Poznavanje vazduhoplova

73. Osnovni razlog zašto avion za obuku ima neuvlačeći stajni trap je zato što:
- Smanjene performanse uzrokovane dodatnim otporom fiksnog stajnog trapa je protivteža njegovoj jednostavnosti, manjim troškovima i jednostavnijem održavanju.
  - Avioni za obuku zahtevaju manevrisanje na zemlji.
  - Avion za obuku zahteva da se obezbedi apsorpcija kinetičke energije na sletanju.
  - Avion za obuku zahteva da ima odgovarajuću visinu.
74. U rezervoarima aviona će najverovatnije doći do pojave vode u gorivu zbog:
- atmosferskog vazduha u rezervoaru,
  - lošeg zatvaranja otvora rezervoara,
  - dopunjavanja rezervoara gorivom,
  - curenja u rezervoaru zbog čega dolazi do ulaska vode za vreme kiše.
75. Pokazivač temperature ulja u kabini je povezan sa davačem temperature koji pokazuje temperaturu ulja:
- nakon što ulje prođe kroz hladnjak ulja, ali pre nego što dođe do vrućeg dela motora.
  - unutar vrućeg dela motora.
  - pre nego što ulje prođe kroz hladnjak za ulje.
  - u karteru motora.
76. Visinomer:
- sadrži aneroidnu kapsulu povezanu sa izvorom statičkog pritiska. Kapsula se sabija za vreme spuštanja.
  - sadrži barometričnu kapsulu, povezanu sa izvorom ukupnog pritiska, koja se sabija za vreme spuštanja.
  - sadrži barometričnu kapsulu koja se širi za vreme spuštanja,
  - sadrži kapsulu sa smanjenim pritiskom koja se širi za vreme spuštanja.
77. Pumpa za prihvatanje (pumpa za ubrzavanje) služi da bi sprečila “
- kada je naglo povećana snaga motora a kada potrebna količina goriva još nije došla u karburator,
  - kada je naglo smanjena snaga motora i kada motor ne dobija dovoljnu količinu goriva,
  - kada je gas naglo dat i zbog toga smeša privremeno postaje suviše bogata.
  - kada je gas naglo smanjen zbog čega je smeša privremena suviše bogata.
78. Moguće je da dođe do zaleđivanja karburatora kada je relativna vlažnost veća od 50% u rasponu temperature od:
- 7 do +33 stepena celzijusa,
  - na temperaturama 0 stepeni celzijusa i nižim,
  - 20 do +10 stepeni celzijusa,
  - na bilo kojoj temperature.
79. Ukoliko dođe do pregorevanja osigurača za vreme leta:
- osigurač može biti zamenjen u toku leta samo jedanput, osiguračem iste vrednosti,
  - ne bi trebalo da bude zamenjen pre sletanja.
  - može biti zamenjen sa osiguračem veće snage da bi se obezbedilo da ne dođe do pregorevanja.
  - može biti zamenjen onoliko puta koliko je potrebno.

## PPL – Poznavanje vazduhoplova

80. Većina nosnih točkova lakih aviona ima:
- uljno-vazdušne amortizere,
  - čelične lisnate opruge,
  - čelične opruge,
  - gumene amortizere.
81. Ukoliko, za vreme snižavanja visine, vod statičkog pritiska do variometra postane blokiran, pokazivač variometra će:
- pokazivati nulu, nakon kratkog zastoja.
  - nastaviti da pokazuje istu brzinu spuštanja,
  - pokazivati penjanje,
  - pokazivati spuštanje.
82. Kada je avion u letu, pritisak na prednjem otvoru pito cevi je:
- dinamički pritisak plus statički pritisak,
  - statički pritisak,
  - ukupni pritisak plus dinamički pritisak.
  - dinamički pritisak.
83. Šta će od navedenog povećati napadni ugao elise fiksnog koraka?
- smanjena stvarna brzina i povećan broj obrtaja motora.
  - povećana stvarna brzina i povećan broj obrtaja motora,
  - povećana stvarna brzina i smanjen broj obrtaja motora,
  - smanjena stvarna brzina i smanjen broj obrtaja motora.
84. Žiroskop u veštačkom horizontu je:
- žiroskop koji rotira u horizontalnoj ravni oko vertikalne ose,
  - žiroskop koji rotira u vertikalnoj ravni oko avionske poprečne ose,
  - žiroskop koji rotira u vertikalnoj ravni oko avionske uzdužne ose,
  - spregnuti žiroskop koji rotira u horizontalnoj ravni oko avionske uzdužne ose.
85. Na avionima opremljenim elisama stalnog koraka sa karburatorskim sistemom, naznaka zaleđivanja se iskazuje:
- postepenim padom broja obrtaja motora i mogućim grubim radom motora i vibracijama,
  - naglim padom broja obrtaja i temperature motora,
  - rastom pritiska goriva smanjenjem brzine horizontalnog leta.
  - porast temperature i pad pritiska ulja.
86. Glavna prednost alternatora nad generatorom jeste:
- alternator daje gotovo punu snagu na brzini obrtaja motora na relantu,
  - generator može dati samo naizmeničnu struju,
  - izlazna snaga na generator isuviše oscilira,
  - alternator proizvodi jednosmernu struju.

## PPL – Poznavanje vazduhoplova

87. Kako vazduh ulazi u suženje ventura trube, brzina \_\_\_\_\_, statički ili ambijentni pritisak \_\_\_\_\_ i temperature. \_\_\_\_\_.
- raste, / opada, / opada,
  - raste, / raste, / raste,
  - opada, / raste, / opada,
  - opada, / opada, / raste.
88. Koji instrumenti se uobičajeno pokreću pomoću sistema vakuum pumpe?
- Indikator pravca,
  - Kontrolnik leta,
  - Indikator položaja komandi,
  - Visinomer,
  - Magnetni kompas.
- (1) i (3),
  - (1) i (2),
  - (1) ,(3) i (4),
  - (1), (3) i (5),
89. Detonacija je:
- štetna za cilindar,
  - poznata kao "udar u cilindru",
  - deo normalnog rada motora,
  - ne može se ustanoviti spolja.
90. Razvodna ruka rotira na:
- pola brzine obrtaja motora,
  - četvrtini brzine obrtaja motora,
  - brzini obrtaja motora,
  - dvostrukoj brzini obrtaja motora,
91. Pokazivač kursa može biti usklađen sa magnetnim kompasom:
- upotrebom dugmeta za rotaciju azimutne karte (u horizontalnom letu),
  - da umanji uticaj magnetne devijacije,
  - periodično, da se smanji uticaj ubrzanja za vreme zaokreta,
  - zbog uticaja tečnosti na usporenje okretanja kompasa.
92. Gde je na gorivnom sistemu aviona uobičajeno postavljena buster pumpa
- na najnižoj tački,
  - na sredini puta između krilnih rezervoara sa ciljem da pomogne prebacivanju goriva,
  - odmah do mehaničke pumpe za gorivo,
  - između mehaničke pumpe za gorivo i karburatora.
93. Magnetni kurs:
- je zbir kompasnog kursa i kompasne devijacije,
  - je zbir kompasnog kursa, kompasne devijacije i varijacije,ž
  - na magnetni kurs ne utiče greška okretanja,
  - je uvek usmeren ka pravom severu.

## PPL – Poznavanje vazduhoplova

94. Zaštita od prevelikog pritiska ulja u motoru aviona je obezbeđena pomoću:
- otpusnog ventila pritiska ulja motora,
  - osiguranja da motor ne prelazi vrednost naznačene crvene linije broja obrtaja,
  - motorne pumpe visokog kapaciteta,
  - motornog prolaznog ventila.
95. Nakon koliko vremena, nakon starta hladnog motora, pokazivač pritiska ulja u motoru mora da indikaciju pritiska?
- unutar 30 sekundi, u protivnom ugaziti motor,
  - odmah, u protivnom ugaziti motor,
  - pre no što je završena proba motora, u protivnom ugaziti motor,
  - dok god je nivo ulja na adekvatnom nivou, pre starta motora i broj obrtaja unutar ograničenja, jer je moguće da je pokazivač pritiska u kvaru što je potrebno da se izvesti nakon leta.
96. Ako se žiroskop indikatora skretanja okreće od optimalnog broja okretaja, kako će se brzina skretanja aviona porediti sa brzinom na pokazivaču skretanja?
- stvarna brzina skretanja aviona će biti veća nego prikazana,
  - stvarna brzina skretanja aviona će biti ista kao prikazana brzina skretanja,
  - stvarna brzina skretanja će biti manja od prikazane brzine skretanja.
  - indikator skretanje neće pokazivati brzinu zaokreta.
97. Da bi radio na maksimalnoj efikasnosti, motor mora:
- Biti na maksimalnoj dozvoljenoj temperaturi, a u skladu sa bezbednim operacijama.
  - Uljni sistem mora konstantno biti dopunjavan vrelim uljem.
  - Mora biti korišćen na velikoj visini da bi se iskoristile pogodnosti hladnije atmosfere
  - Mora biti na najnižoj temperaturi u skladu sa bezbednim operacijama.
98. Na instrument tabli, pokazivač podpritiska pokazuje kvar. Međutim, žiroskopski instrumenti izgleda da rade normalno, i signalna lampa upozorenja stepena podpritiska nije upaljena. Gde leži problem?
- na davaču pritiska,
  - na usisnom sistemu,
  - sa lampom za upozorenje stepena podpritiska,
  - u žiroskopskim instrumentima.
99. Kada se vrši kalibracija kompasa:
- kompas u avionu se poredi sa kalibracionim kompasom.
  - može se izvesti na bilo kom delu aerodroma koji je suv i ravan.
  - omogućuje da se odredi varijacija aviona.
100. Koji deo – delovi motora sa unutrašnjim sagorevanjem zaptivaju komoru za sagorevanje?
- karike i ventili,
  - zaptivka cilindra,
  - svećice,
  - bregasta osovinica.



## PPL – Poznavanje vazduhoplova

101. Klipnjača ostvaruje vezu između:
- klipa i radilice motora
  - klipa i bregaste osovine,
  - osovine ventila i
  - klackalice ventila i osovine ventila,
102. Koji deo četvorotaktnog motora upravlja ventilima?
- bregasta osovina,
  - klipnjača,
  - osovina klipa,
  - izduvni ventil,
103. Svrha rebara oko cilindra na motoru vazdušno hlađenog motora jeste da
- boljeg hlađenja cilindra.
  - povećanje efikasnosti cilindra,
  - smanjenje aerodinamičkog otpora,
  - smanjenje mase motora,
104. Snaga avionskog motora bez superpunjača opada sa visinom zbog
- manje gustine vazduha te stoga nedovoljnog punjenja cilindra.
  - manje spoljne temperature jer ne radi u optimalnoj temperaturi,
  - visoke gustine vazduha te stoga siromašne smeše,
  - manje gustine te stoga bogatije smeše.
105. Motor sa unutrašnjim sagorevanjem razvija najveću snagu
- u horizontalnom letu na maloj visini,
  - na velikim visinama,
  - za vreme poletanja na maksimalnom broju obrtaja,
  - za vreme poletanja.
106. Ulje u četvorotaktnom motoru služi za
- za podmazivanje i hlađenje motora.
  - da poveća temperaturu sagorevanja smeše u cilindru,
  - kao aditiv odgovarajućoj smeši goriva koja sagoreva u cilindrima,
  - za tiši rad motora.
107. Šta je najverovatniji uzrok fluktuacije pritiska ulja u motoru aviona?
- nizak nivo ulja.
  - pohaban ležaj,
  - labava zaptivka,
  - pokvaren pokazivač pritiska ulja,
108. Kada motor ne radi, glavni izvor električne energije je
- akumulator,
  - magneti,
  - generator ili alternator,
  - osigurač.

## PPL – Poznavanje vazduhoplova

109. Za pobuđivanje alternatora inicijalna električna energija se dobija od
- akumulatora,
  - magneta,
  - bobine,
  - razvodne kape,
110. Može li alternator avionskog motora funkcionisati bez akumulatora?
- ne, ni u kom slučaju,
  - da, u slučaju da magneti rade normalno,
  - da, ali samo na visokom broju obrtaja motora,
  - da, pod uslovom da je pilot ugasio sve potrošače.
111. Na koji izvor električne energije je povezan starter motora?
- direktno na akumulator,
  - samo na spoljni izvor električne energije,
  - na alternator ili generator,
  - zavisi od tipa aviona.
112. Nakon što je zaustavljen motor, prekidač akumulatora treba postaviti na „isključeno“ kako bi se izbeglo pražnjenje akumulatora preko:
- startera.
  - magneta,
  - alternatora ili generatora,
  - električnih potrošača
113. Jedan od razloga za dvostruki sistem paljenja na avionskom motoru jeste da omogući:
- poboljšanje performansi motora,
  - izjednačen pritisak u glavi cilindra,
  - ravnomernu distribuciju toplote.
114. Koja bi bila posledica otkaza jednog magneta na motoru tokom leta na režimu krstarenja?
- došlo bi do manjeg pada broja obrtaja i male povećanje potrošnje goriva,
  - motor bi radio neravnomerno,
  - dolazilo bi do pucanja u izduvnoj grani,
  - došlo bi do pojave crnog dima iz izduvne grane.
115. Dali može da dođe do paljenja avionskog klipnog motora ukoliko neko okrene elisu aviona rukom?
- da, ukoliko je glavni prekidač uključen,
  - normalno ne ukoliko je motor hladan i isključenim sistemom za paljenje,
  - ne, ni u kom slučaju,
  - da, uvek,
116. Princip rada karburatora sa plovkom se zasniva na:
- porastu brzine vazduha u grlu venturi trube uzrokujući porast vazdušnog pritiska
  - automatskim merenjem pritiska u venturi cevi čim avion dostigne visinu,
  - razlici u vazdušnom pritisku na ulasku u venturi cev kao i u grlu venturi cevi,

## PPL – Poznavanje vazduhoplova

117. Karburator se koristi da snabdeva
- smešom vazduh-gorivo cilindre motora
  - vazduhom cilindre motora,
  - gorivom cilindre motora,
118. Za motor koji nema karburator već gorivo prima pod pritiskom u usisni kanal kaže se da ima
- ubrizgivač goriva,
  - superpunjač,
  - električni karburator,
119. Osnovni razlog podešavanja smeše gorivo-vazduh na visini je
- smanjenje količine goriva zbog smanjenja gustine vazduha
  - smanjenje količine goriva u smeši kako bi se nadomestila zbog povećanje gustine vazduha
  - povećanje količine goriva u smeši kako bi se nadomestilo opadanje pritiska i gustine vazduha
120. Koja se promena dešava u smeši kada se uključi grejanje karburatora?
- smeša postaje bogata,
  - opada broj obrtaja motora kao posledica osiromašenja smeše,
  - smeša postaje siromašna,
121. Tokom krstarenja na 9500fita MSL, smeša gorivo-vazduh je odgovarajuće podešena. Šta će se desiti ukoliko dođe do snižavanja visine na 4500fita MSL bez promene podešavanja smeše?
- smeša će biti isuviše siromašna,
  - biće više goriva u cilindrima nego što je potrebno za normalno sagorevanje i višak goriva će apsorbovati toplotu i hladiti motor,
  - isuviše bogata smeša će dovesti do porasta temperature glave cilindra i može uzrokovati detonaciju.
122. Ukoliko je vazduhoplov opremljen sa elisom fiksnog koraka i karburatorom sa plovkom, prvi znak zaleđivanja karburatora će najverovatnije biti:
- gubitak broja obrtaja,
  - grub rad motora,
  - pad temperature ulja i temperature glave cilindra,
123. Led se uhvatio u venturi trubi karburatora i avion počinje da gubi snagu. Da li će uključivanje grejanja karburatora imati za posledicu momentalni porast broja obrtaja.
- ne, kod aviona sa fiksnim korakom elise prvo će doći do grubog rada motora, a zatim do pada broja obrtaja zbog toga što otopljeni led biva usisan u motor. Zatim će doći do porasta broja obrtaja.
  - da, pošto će se led odmah otopiti,
  - ne, jer će toplota topiti led, a to ne utiče na broj obrtaja motora,

## PPL – Poznavanje vazduhoplova

124. Kakva je svrha pomoćne, buster, pumpe, instalirane u neke lake vazduhoplove?
- Snabdevanje gorivom karburatora tokom startovanja motora i u slučaju kvara motorne pumpe
  - brže pražnjenje gorivnih rezervoara,
  - ubrizgavanje goriva u cilindre,
  - povećanje efikasnosti motora,
125. Odgovarajuće funkcionisanje pomoćne gorivne pumpe može se proveriti sa:
- izlaznom snagom alternatora,
  - pritiskom goriva,
  - karakterističnim zvukom,
  - gorivo ističe iz otvora za drenažu.
126. Zbog čega motori sa visokom kompresijom zahtevaju gorivo sa većom oktanskom vrednošću?
- da bi izbegli detonaciju i oštećenja motora,
  - da bi razvili više snage,
  - da spreče zaleđivanje karburatora na velikim visinama,
  - da izbegnu pretpaljenje i oštećenja motora.
127. Kod avionskih motora sa unutrašnjim sagorevanjem, šta se kontroliše pomoću davača temperature izduvnih gasova (EGT)?
- kvalitet smeše gorivo-vazduh,
  - zaleđivanje karburatora,
  - pritisak ulja,
  - potrošnja ulja.
128. Kada pokazivač temperature ulja pokazuje visoku temperaturu ulja kod četvorotaktnih motora, to može biti posledica
- niskog nivoa ulja,
  - korišćenja ulja visokog viskoziteta,
  - previše bogate smeše,
  - visokog nivoa ulja,
129. Unutrašnje hlađenje motora sa unutrašnjim sagorevanjem posebno zavisi od:
- cirkulacije vazduha oko izduvne grane,
  - cirkulacije ulja za podmazivanje,
  - odgovarajućeg funkcionisanja termostata.
130. Ako se poveća snaga motora, šta se događa sa sa elisom stalnog broja obrtaja:
- korak elise će se povećati,
  - korak elise se neće promeniti,
  - broj obrtaja motora će porasti,
  - korak elise će se smanjiti.

## PPL – Poznavanje vazduhoplova

131. U kojim letnim uslovima je najveći efekat obrtnog momenta kod jedednomotornih aviona?
- pri maloj brzini, velikom gasu, velikom napadnom uglu,
  - pri velikoj brzini, velikom gasu, velikom napadnom uglu,
  - pri maloj brzini, malom gasu, malom napadnom uglu.
132. Koji nepovoljan efekat, uzrokovan žiroskopskim momentom, će pilot iskusiti za vreme poletanja prilikom podizanja repa sa tla?
- tendenciju naginjanja,
  - propinjanje,
  - skretanje.
133. Kakva je funkcija ublaživača oscilacija prednjeg točka?
- da spreči vibracije nosnog točka.
  - ublažavanje odskakivanja,
  - da skрати put hoda klipa amortizera,
  - da ublaži udarce na nožne komande,
134. Koji instrument(i) je (su) povezani a ukupnim pritiskom?
- brzinomer.
  - brzinomer, klasični variometar i visinomer,
  - klasični variometar i visinomer,
  - klasični variometar,
135. Pored visinomera, koji instrumenti su povezani sa dovodom statičkog pritiska?
- brzinomer, variometar, kontrolnikom leta,
  - brzinomerom,
  - brzinomerom i pokazivačem spoljne temperature,
  - brzinomerom i variometrom.
136. Šta uzrokuje da se stvarna brzina aviona razlikuje od indicirane brzine?
- čeoona komponenta vetra,
  - greška na pito-cevi uzrokovana gubitkom protoka vazduha,
  - greška zanošenja uzrokovana momentom zanošenja na režimu krstarenja,
  - promena temperature i gustine vazduha.
137. Koje je važno ograničenje brzine koje nije bojom označeno na brzinomeru aviona ili jedrilice?
- manevarska brzina ( $V_a$ ),
  - maksimalna strukturalna brzina ( $V_{mo}$ ),
  - brzina koja se nikada ne sme preći ( $V_{ne}$ ),
  - maksimalna brzina sa izvučenim zakrilcima ( $V_{fe}$ ).
138. Maksimalna brzina za izvlačenje zakrilaca je:
- jednaka je maksimalnoj brzini za letenje sa izvučenim zakrilcima.
  - manja od maksimalne brzine za letenje sa izvučenim zakrilcima,
  - jednaka je maksimalnoj brzini krstarenja,
  - jednaka je manevarskoj brzini,

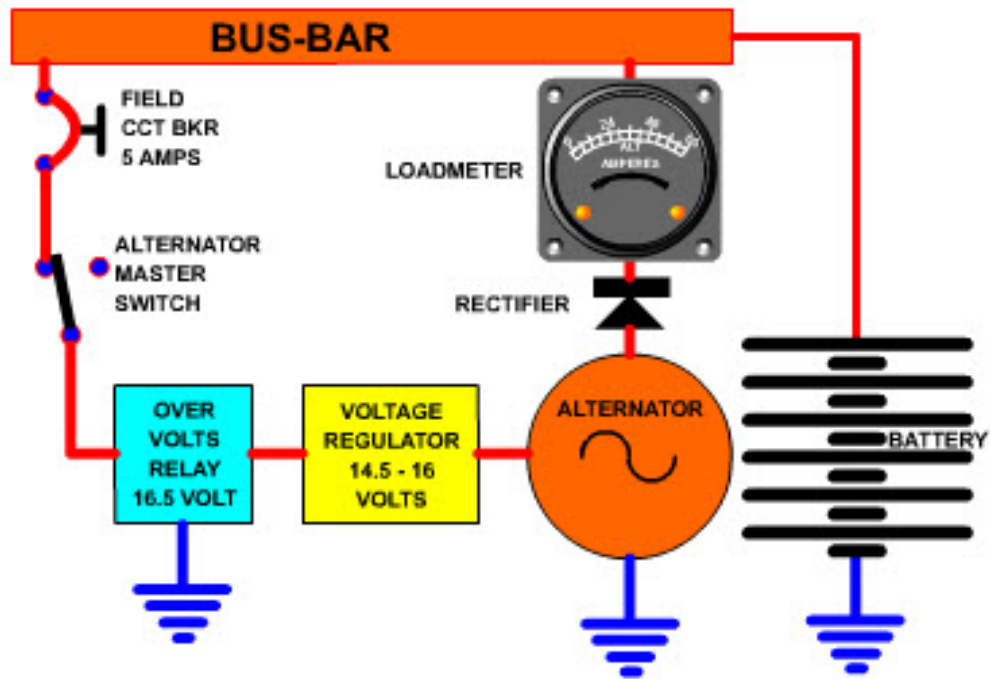
## PPL – Poznavanje vazduhoplova

139. Šta je označeno zelenom bojom na brzinoeru aviona?
- opseg uobičajenih operativnih brzina,
  - opasno područje,
  - opseg brzina za sletanje sa izvučenim zakrilcima i stajnim trapom,
  - maksimalno dozvoljenu brzinu.
140. Šta označava crvena linija na avionskim instrumentima?
- maksimalnu ili minimalnu dozvoljenu vrednost,
  - opasno područje,
  - opseg brzina za letenje sa izvučenim stajnim trapom,
  - opseg uobičajenih operativnih brzina,
141. Crvena linija na brzinoeru lakih aviona predstavlja:
- brzinu koja nikada ne sme biti pređena,
  - maksimalnu brzinu za naglo komandovanje manevara,
  - brzina koju je moguće preći samo u mirnom vazduhu,
  - brzina koja se može preći sa uvučenim zakrilcima i uvičenim stajnim trapom.
142. Skala barometarskog pritiska na avionskom visinoeru služi:
- za postavljanje vrednosti pritiska na ravni od koje će visinomer meriti visinu.
  - za očitavanje vazdušnog pritiska na visini leta,
  - očitanje razlike u pritiscima između vazdušnog pritiska na visini aerodroma i pritiska na nivou mora,
  - za tačno podešavanje visinomera prilikom godišnje provere instrumenata u servisu,
143. Ako je visinomer podešen na QNH pritisak, koju će visinu pokazivati visinomer nakon sletanja?
- visinu aerodroma iznad srednjeg nivoa mora,
  - Nula,
  - visinu aerodroma iznad ravni pritiska od 1013,2hPa,
  - pritisak koji vlada na aerodromu iznad standardne vrednosti
144. Koju visinu pokazuje visinomer ako je postavljen na lokalni QNH pritisak?
- visinu iznad nivoa mora,
  - visinu iznad aerodroma,
  - visinu iznad terena.
  - nivo leta.
145. Koju visinu pokazuje avionski visinomer ukoliko je podešen na standardni atmosferski pritisak?
- nivo leta.
  - apsolutnu visinu,
  - relativnu visinu,
  - stvarnu visinu iznad površine zemlje,

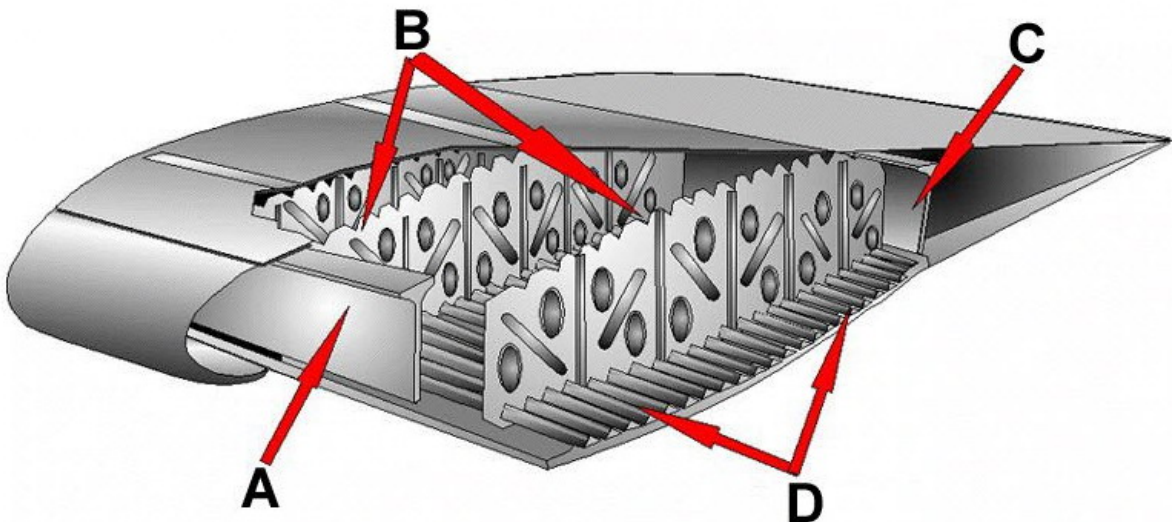
## PPL – Poznavanje vazduhoplova

146. Šta bi pokazivao avionski visinomer ukoliko bi pilot propustio da podesi QNH pritisak na visinomeru za vreme spuštanja i ostavio visinomer podešen na standardni pritisak?
- visinu aerodroma iznad pritiska od 1013, hPa.
  - nulu,
  - visinu aerodroma,
  - pokazivanje nije upotrebljivo,
147. Ukoliko pilot menja podešenost pritiska visinomera na nižu vrednost, indikator visine će pokazati:
- nižu visinu,
  - istu visinu,
  - porast visine.
148. Kada je podešen na QFE pritisak, visinomer pokazuje:
- visinu iznad aerodroma,
  - visinu iznad nivoa mora,
  - stvarnu visinu iznad površine zemlje,
  - nivo leta.
149. Ako je visinomer podešen na QFE pritisak, nakon sletanja će pokazivati:
- nulu,
  - visinu aerodroma,
  - visinu aerodroma iznad ravni pritiska od 1013,2 hPa.
  - Pritisak na visini aerodroma iznad standardne vrednosti.
150. Ukoliko se leti iz prostora visokog pritiska prema prostoru nižeg pritiska bez podešavanja pritiska, stvarna visina aviona:
- opada,
  - raste,
  - ostaje nepromenjena.

PRILOZI:



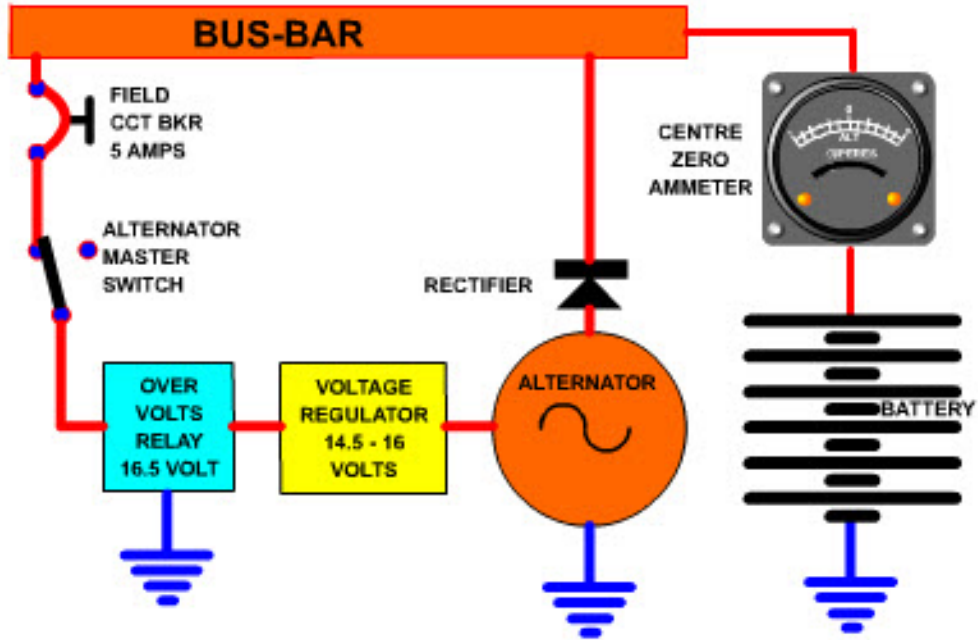
Slika PPL AKG-1



Slika PPL AKG-2



## PPL – Poznavanje vazduhoplova



Slika PPL AKG-3