



ПИТАЊА ИЗ ТЕОРИЈСКОГ ДЕЛА ИСПИТА ЗА СТИЦАЊЕ ДОЗВОЛА ВАЗДУХОПЛОВНОГ ОСОБЉА

ВРСТА ДОЗВОЛЕ: PPL(A_s)

ПРЕДМЕТ: Перформансе и планирање лета

ДЦВ-PEL-ОБ-1001	издање 01	Датум примене: 25.08.2018.	Страна 1 / 20
CAD-PEL-OB-1001	Issue 01	Effective date: 25.08.2018.	Page 1 / 20
Скадарска 23, 11000 Београд, Србија, тел. 011 292 70 60 факс 011 311 75 79 е mail: dgca@cad.gov.rs www.cad.gov.rs Skadarska 23, 11000 Belgrade, Serbia, tel.011 292 70 00 fax. 011 311 75 79 e-mail: dgca@cad.gov.rs , www.cad.gov.rs			



030 - Перформансе и планирање лета		
ПОГЛАВЉЕ	НАЗИВ ПОГЛАВЉА	ДИСТРИБУЦИЈА ПИТАЊА ТОКОМ ПОЛАГАЊА ИСПИТА
030.01		3
030.02		2
030.03		2
030.04		3
030.05		2
030.06		8
	TOTAL	20

Напомене:

- Тачни одговори су под а. Приликом полагања испита редослед понуђених одговора биће другачији
- База питања је на српском језику



030.01 -

1. Ako se gustina vazduha poveca iznad ISA uslova, to ce usloviti:

- a. Poboljšanje(povećanje) performansi na poletanju.
- b. Povećanje dužine poletanja.
- c. Pogoršanje (smanjenje) performansi na poletanju.
- d. Smanjenje samo dužine zaleta.

2. Ako je spoljna temperatura vazduha (OAT) na datoj visini manja od standardne, visina po gustini je:

- a. veća od visine po pritisku.
- b. manja od visine po pritisku, i približno jednaka stvarnoj visini.
- c. veća od stvarne visine i manja od visine po pritisku.
- d. manja od stvarne visine.

3. Ako je na sletanju stvarna brzina vazduhoplova znacajno manja u odnosu na brzinu u odnosu na zemlju, onda taj vazduhoplov:

- a. leti u uslovima lednog vetra.
- b. leti u uslovima ceonog vetra.
- c. leti u uslovima smanjene gustine vazduha.
- d. leti u uslovima bocnog vetra.

4. Kakav ce imati uticaj, ako su u prirucniku vazduhoplova preporucene vece brzine prilaženja i sletanja?

- a. povećace se dužina sletanja.
- b. smanjice se dužina sletanja.
- c. poboljšace se performanse na sletanju.
- d. neće imati uticaja na dužinu sletanja.

5. Kolika je masa 1m³ vazduha?

- a. 1,25 kg
- b. 0,25 kg
- c. 2,25 kg
- d. Pijaca voda i hemikalije u toaletu.

6. Kada letiš u veoma turbulentnom vazduhu, koja je prihvatljiva maksimalna brzina, da bi izbegao preopterećenje strukture?

- a. Vra ili VA.
- b. VD ili VNO.
- c. VNO ili VFE.
- d. VD ili VA.

7. Ako se masa vazduhoplova poveca za 15%, potrebna dužina sletanja ce se povecati približno:

- a. 15% ili za faktor 1.15.
- b. 33% ili za faktor 1.33.
- c. 10% ili za faktor 1.1%.
- d. 20% ili za faktor 1.2.

8. Brzina penjanja vazduhoplova za vreme stalnog penjanja zavisi od:

- a. viška (rezerve) snage.
- b. viška (rezerve potiska) potiska.
- c. raspoloživog potiska.
- d.

9. Brzina manevrisanja (VA) je najveća brzina pri kojoj čak pri punom naglom otklonu palicom po dubini (visini) se neće preciti:

ДЦВ-РЕЛ-ОБ-1001	издање 01	Датум примене: 25.08.2018.	Страна 3 / 20
CAD-PEL-OB-1001	Issue 01	Effective date: 25.08.2018.	Page 3 / 20
Скадарска 23, 11000 Београд, Србија, тел. 011 292 70 60 факс 011 311 75 79 е mail: dgca@cad.gov.rs www.cad.gov.rs Skadarska 23, 11000 Belgrade, Serbia, tel.011 292 70 00 fax. 011 311 75 79 e-mail: dgca@cad.gov.rs , www.cad.gov.rs			



- a. Granica pozitivnog faktora opterećenja.
- b. faktor opterećenja 1 g.
- c. Granica negativnog faktora opterećenja.
- d. Brzina koja se nikada ne sme prekoraciti (VNE).

10. Ako je gustina atmosfere smanjena, dužina poletanja ce je:

- a. Povecana.
- b. Smanjena.
- c. Bez uticaja.
- d. Kontrolisana vetrom.

11. Ako je brzina prevlacenja pri sletnoj konfiguraciji 55 knots V_{ref} ce biti približno:

- a. 71kt.
- b. 65kt.
- c. 75kt.
- d. 69 kt.

12. Brzina koja se nikada ne sme prekoraciti (VNE) i na brzinoмеру je oznacena crvenom kružnom linijom je brzina pri kojoj:

- a. Letenje je dozvoljeno samo u mirnom vazduhu.
- b. Produženi let nije siguran.
- c. Let je zabranjen.
- d. Ce se desiti strukturalna oštecenja.

13. Avioni koriste brzinu najboljeg ugla penjanja :

- a. kada nadvišavaju prepreke.
- b. kada nadvišavaju pokretne prepreke.
- c. kada pokušavaju da penju bez smanjenja brzine leta.
- d. kada pokušavaju brzo da dostignu nivo leta.

14. U normalnim okolnostima, kada treba da se ispuni plan leta za službu kontrole letenja (ATS flight plan)?

- a. 60 minuta pre predviđenog poletanja
- b. 60 minuta pre traženja odobrenja za let od kontrole letenja
- c. 60 minuta pre polaska na let
- d.

030.02 -

15. Koja brzina ce nam omogućiti najveći dobitak visine za najkraci predeni put u penjanju posle poletanja?

- a. brzinom najboljeg ugla penjanja (V_x).
- b. brzinom najboljeg penjanja (V_Y).
- c. brzinom manevrisanja (V_A).
- d.

16. Koja brzina ce nam omogućiti najveći dobitak visine za dato vreme , u penjanju posle poletanja?

- a. brzinom najboljeg penjanja V_Y .
- b. brzinom najboljeg ugla penjanja V_X .
- c. brzinom manevrisanja V_A .
- d.

17. Kako veća vlažnost vazduha utice na performanse na poletanju? Dužina poletanja je:

- a. veća zbog redeg vazduha.
- b. veća zbog gušceg vazduha.

ДЦВ-РЕЛ-ОБ-1001	издање 01	Датум примене: 25.08.2018.	Страна 4 / 20
CAD-PEL-OB-1001	Issue 01	Effective date: 25.08.2018.	Page 4 / 20
Скадарска 23, 11000 Београд, Србија, тел. 011 292 70 60 факс 011 311 75 79 e mail: dgca@cad.gov.rs www.cad.gov.rs Skadarska 23, 11000 Belgrade, Serbia, tel.011 292 70 00 fax. 011 311 75 79 e-mail: dgca@cad.gov.rs , www.cad.gov.rs			



- c. manja zbog gušćeg vazduha.
- d.

18. Kako utice na dužinu sletanja nagnutost putanje piste za 2% nizbrdo ?

- a. Povecava dužinu sletanja za 10%.
- b. Povecava dužinu sletanja za 5%.
- c. Smanjuje dužinu sletanja za 5%.
- d. Smanjuje dužinu sletanja za 10%.

19. Kako se zove opterećenje pri kome ce doći do loma strukture vazduhoplova?

- a. Krajnje opterećenje.
- b. Sigurnosni faktor opterećenja.
- c. Granicno opterećenje.
- d. Maksimalno opterećenje.

20. Kako nagib piste uzbrdo utice na performanse na poletanju?

- a. povecava dužinu poletanja.
- b. povecava brzinu poletanja.
- c. smanjuje dužinu poletanja.
- d.

21. Kako i kada se pravilno koristi brzina najboljeg penjanja?

- a. kada pokušavamo da brzo dostignemo nivo leta.
- b. kada smo slobodni od prepreka.
- c. kada prilazimo visokim planinama.
- d. kada pokušavamo da izbegnemo prekomerni položaj oko poprecne ose u penjanju.

22. Kako bi uticalo povecanje temperature vazduha na gustinu vazduha i performanse vazduhoplova?

- a. smanjila bi se gustina i poboljšale performanse vazduhoplova.
- b. povecala bi se gustina i pogoršale performanse vazduhoplova.
- c. povecala bi se gustina i poboljšale performanse vazduhoplova.
- d. smanjila bi se gustina i poboljšale performanse vazduhoplova.

23. Kakav uticaj ima vetar na ugao penjanja vazduhoplova?

- a. ceoni vetar ce povecati ugao penjanja.
- b. nema uticaja.
- c. ceoni vetar ce smanjiti ugao penjanja.
- d. ledni vetar ce povecati ugao penjanja.

24. Kakav uticaj ima velika visina po gustini na performanse vazduhoplova?

- a. pogoršava performanse u penjanju.
- b. poboljšava performanse motora.
- c. poboljšava performanse na poletanju.
- d.

25. Kakav uticaj ima povecanje mase vazduhoplova pokretanog motorom na performanse na poletanju?

- a. za datu snagu motora, vazduhoplov sporije ubrzava, brzina potrebna za stvaranje uzgona za odvajanje od zemlje je veća.
- b. za datu snagu motora, vazduhoplov bolje ubrzava, , medutim brzina potrebna za stvaranje uzgona za uzlet ostaje ista.
- c. svaki vazduhoplov, za datu snagu motora ubrzava isto bez obzira na masu, medutim zahtevana brzina za preovladivanja uticaja zemlje je veća.
- d.

ДЦВ-РЕЛ-ОБ-1001	издање 01	Датум примене: 25.08.2018.	Страна 5 / 20
CAD-PEL-OB-1001	Issue 01	Effective date: 25.08.2018.	Page 5 / 20
Скадарска 23, 11000 Београд, Србија, тел. 011 292 70 60 факс 011 311 75 79 е mail: dgca@cad.gov.rs www.cad.gov.rs Skadarska 23, 11000 Belgrade, Serbia, tel.011 292 70 00 fax. 011 311 75 79 e-mail: dgca@cad.gov.rs, www.cad.gov.rs			



26. Kakav je uticaj vetra na brzinu penjanja vazduhoplova?

- a. nema uticaja.
- b. ceoni vetar povecava brzinu penjanja.
- c. ledni vetar smanjuje brzinu penjanja.
- d. ledni vetar povecava brzinu penjanja.

27. Koja brzina se ne sme prekoraciti, ako je planirano naglo komandovanje oko poprecne ose i zašto?

- a. VA naglo povlacenje komandi može prouzrokovati strukturalna oštecenja.
- b. VD naglo povlacenje komandi može prouzrokovati napuštanje zone upravljivosti.
- c. VNE naglo povlacenje komandi može prouzrokovati strukturalna oštecenja.
- d. VFB naglo povlacenje komandi može prouzrokovati napuštanje zone upravljivosti.

28. Kakav je uticaj nagiba piste na poletanje?

- a. Pozitivan nagib (na gore) ce povecati dužinu poletanja.
- b. Pozitivan nagib (na gore) ce povecati performanse poletanja.
- c. Negativan nagib (na dole) ce povecati dužinu poletanja.
- d. Negativan nagib (na dole) ce smanjiti performanse poletanja.

29. Kakav je uticaj leta na vecim visinama na instrumentalnu brzinu krstarenja pri nepromenjenom položaju komandi potiska?

- a. Bice manja.
- b. bice veca.
- c. Ostace ista.
- d.

30. Kakav je uticaj povecanja mase na brzinu prevlacenja i potrebnu dužinu sletanja?

- a. povecana brzina prevlacenja i dužina sletanja.
- b. povecana brzina prevlacenja i smanjena dužina sletanja.
- c. smanjena brzina prevlacenja i dužina sletanja.
- d. smanjena brzina prevlacenja i povecana dužina sletanja.

030.03 -

31. Koji od sledecih slucajeva ce rezultirati pogoršanjem performansi i mogucnost prekoracenja strukturalnih ogranicenja vazduhoplova?

- a. vazduhoplov koji je natovaren preko maksimalno dozvoljene težine.
- b. vazduhoplov koji je prevucen na maksimalno dozvoljenoj težini.
- c. vazduhoplov koji leti iznad maksimalno dozvoljene težine na sletanju.
- d. vazduhoplov sa vecom masom na poletanju nego na sletanju.

32. Kojom brzinom oznacenom sa A, B, C ili D treba leteti za maksimalnu autonomiju leta? (Vidi sliku PPL FPP-10).

- a. A.
- b. B.
- c. C.
- d. D.

33. Kojom brzinom maramo da letimo za maksimalni dolet? (Vidi sliku PPL FPP-10).

- a. B.
- b. A.
- c. C.
- d. D.

34. Kojom brzinom moramo leteti da bi ostvarili maksimalnu autonomiju leta na nivou leta?

ДЦВ-РЕЛ-ОБ-1001	издање 01	Датум примене: 25.08.2018.	Страна 6 / 20
CAD-PEL-OB-1001	Issue 01	Effective date: 25.08.2018.	Page 6 / 20
Скадарска 23, 11000 Београд, Србија, тел. 011 292 70 60 факс 011 311 75 79 e mail: dgca@cad.gov.rs www.cad.gov.rs Skadarska 23, 11000 Belgrade, Serbia, tel.011 292 70 00 fax. 011 311 75 79 e-mail: dgca@cad.gov.rs , www.cad.gov.rs			



- a. VMP.
- b. VY.
- c. Maksimalnom brzinom.
- d. Vmd.

35. Kojom brzinom moramo leteti da bismo dostigli maksimalni dolet na nivou leta?

- a. Vmd.
- b. VX.
- c. Maksimalnom brzinom.
- d. Vmp.

36. Koju brzinu održavamo u letu sa otkazanim motorom kod lakih aviona?

- a. najbolju brzinu planiranja.
- b. Brzinu za najveću autonomiju leta.
- c. minimalnu brzinu poniranja.
- d. minimalnu brzinu.

37. Koja glavna opasnost proizlazi ako na komandnim površinama vazduhoplova postoji mala količina leda ili snega ?

- a. smanjuje uzgon zbog nepravilnog protoka vazduha iznad krila.
- b. povećanje težine zbog leda će povećati brzinu prevlacenja.
- c. led i sneg će blokirati komandne površine.
- d.

38. Koja je boja opsega brzine upozorenja na brzinomeru i o čemu pilot mora da vodi računa kada leti tom brzinom?

- a. Žuta - Ovom brzinom se ne sme leteti osim u mirnom vazduhu. Bilo koji manevar mora biti izveden malim i nežnim pokretima komandi.
- b. Zelena - Prevlacenja, deformacije konstrukcije, i/ili strukturalna oštećenja se mogu pojaviti na toj brzini ako pilot vrši nagli i puni otklon komandi.
- c. Žuta - Prevlacenja koja uzrokuju deformacije konstrukcije i/ili strukturalna oštećenja se mogu pojaviti na toj brzini ako pilot vrši nagli i puni otklon komandi.
- d. Zelena - Mogu se pojaviti oscilacije komandi tipa „flater“ pri ulasku u zonu turbulencije.

39. Koja je brzina manevrisanja?

- a. VA.
- b. VLO.
- c. VNE.
- d.

40. Koja je maksimalna brzina doleta za klipne avione?

- a. Vmd.
- b. VMP.
- c. veća brzina od Vno na manjoj sigurnosnoj visini.
- d. manja brzina od Vmd na manjoj sigurnosnoj visini.

41. Koja kombinacija od atmosferskih uslova će umanjiti performanse vazduhoplova na poletanju i u penjanju?

- a. visoka temperatura, velika relativna vlažnost i velika visina po gustini.
- b. niska temperatura, mala relativna vlažnost i mala visina po gustini.
- c. visoka temperatura, mala relativna vlažnost i mala visina po gustini.
- d. niska temperatura, velika relativna vlažnost i velika visina po gustini.

42. Koji će uticaj na poletanje imati povećanje maksimalne težine vazduhoplova?

- a. Povećace se brzina prevlacenja i potrebna dužina zaleta (dužina piste).
- b. Smanjice se brzina prevlacenja i povećace se potrebna dužina zaleta (dužina piste).

ДЦВ-РЕЛ-ОБ-1001	издање 01	Датум примене: 25.08.2018.	Страна 7 / 20
CAD-PEL-OB-1001	Issue 01	Effective date: 25.08.2018.	Page 7 / 20
Скадарска 23, 11000 Београд, Србија, тел. 011 292 70 60 факс 011 311 75 79 e-mail: dgca@cad.gov.rs www.cad.gov.rs Skadarska 23, 11000 Belgrade, Serbia, tel.011 292 70 00 fax. 011 311 75 79 e-mail: dgca@cad.gov.rs , www.cad.gov.rs			



- c. Povećace se brzina prevlacenja i smanjice se potrebna dužina zaleta (dužina piste).
- d. Smanjice se brzina prevlacenja i potrebna dužina zaleta (dužina piste).

43. Koji faktor maksimalnog doleta se smanjuje sa smanjenjem težine?

- a. Brzina.
- b. apsolutna visina.
- c. Napadni ugao.
- d.

44. Koji je uticaj ceonog vetra na ugao planiranja i predeni put u planiranju?

- a. ugao planiranja se povećava i predeni put se smanjuje.
- b. ugao planiranja i predeni put ostaju isti.
- c. ugao planiranja i predeni put se povećavaju.
- d. ugao planiranja i predeni put se smanjuju.

45. Koji je uticaj pomeranja centra težišta nazad?

- a. povećanje autonomije leta.
- b. jaca veza uzgon-težina što zahteva više sile komandi visine na dole.
- c. smanjen dolet i autonomija leta.
- d. vece opterećenje repnih površina.

46. Koji od donjih faktora povećava visinu aerodroma po gustini?

- a. povećanje temperature.
- b. povećanje atmosferskog pritiska.
- c. smanjenje relativne vlažnosti vazduha.
- d. smanjenje temperature.

47. Koji od donjih navoda je tacan u vezi performansi na poletanju vazduhoplova pokretanog motorom u odnosu na visinu po gustini? Pri većoj visini po gustini:

- a. vazduhoplov sporije ubrzava, zbog smanjene efikasnosti motora i elise.
- b. vazduhoplov bolje ubrzava, jer je smanjen otpor zbog razredenog vazduha.
- c. vazduhoplov mora leteti većom brzinom od normalne da bi proizveo dovoljno uzgona.
- d.

48. Koji od sledećih situacija može pod određenim uslovima rezultirati strukturalna oštećenja?

- a. Vazduhoplov je leteo iznad njegovih svih maksimalnih masa.
- b. Vazduhoplov opšte kategorije je leteo sa njegovom maksimalno odobrenom masom.
- c. Vazduhoplov je leteo iznad njegove maksimalne mase na sletanju.
- d. Vazduhoplov normalne kategorije je leteo sa njegovom maksimalno odobrenom masom.

030.04 -

49. Krilo prekriveno malom količinom leda ce usloviti:

- a. povećanje otpora i težine i smanjenje uzgona.
- b. povećanje težine i uzgona.
- c. povećanje koeficijenta uzgona i otpora.
- d. povećanje težine i smanjenje otpora.

50. Letacke karakteristike vazduhoplova ciji je centar težišta na prednjoj granici ce biti:

- a. Neosetljivost komandi po picu (visini) i dobra uzdužna stabilnost.
- b. Neosetljivost komandi po picu (visini) i slaba uzdužna stabilnost.
- c. Osetljivost komandi po picu (visini) i slaba uzdužna stabilnost.
- d. Osetljivost komandi po picu (visini) i dobra uzdužna stabilnost.

ДЦВ-РЕЛ-ОБ-1001	издање 01	Датум примене: 25.08.2018.	Страна 8 / 20
CAD-PEL-OB-1001	Issue 01	Effective date: 25.08.2018.	Page 8 / 20
Скадарска 23, 11000 Београд, Србија, тел. 011 292 70 60 факс 011 311 75 79 е mail: dgca@cad.gov.rs www.cad.gov.rs Skadarska 23, 11000 Belgrade, Serbia, tel.011 292 70 00 fax. 011 311 75 79 e-mail: dgca@cad.gov.rs, www.cad.gov.rs			



51. Maksimalna masa bez goriva je definisana kao:

- a. Maksimalna dozvoljena masa vazduhoplova bez upotrebljivog goriva.
- b. Maksimalna dozvoljena masa vazduhoplova bez putnika ili goriva.
- c. Maksimalna dozvoljena masa vazduhoplova bez posade ili goriva.
- d. Maksimalna dozvoljena masa vazduhoplova bez putnika, posade i prtljaga.

52. Maksimalna masa na poletanju je definisana kao:

- a. Maksimalna dozvoljena ukupna masa na pocetku poletanja.
- b. Maksimalna dozvoljena ukupna masa pre taksiranja.
- c. Maksimalna dozvoljena ukupna masa pre poletanja.
- d. Maksimalna dozvoljena ukupna masa na tacki uzleta (rotacije).

53. Maksimalna masa na sletanju je definisana kao.

- a. Maksimalno dozvoljena ukupna masa na sletanju u normalnim uslovima letenja.
- b. Maksimalno dozvoljena ukupna masa na sletanju.
- c. Maksimalno dozvoljena ukupna masa u prilazu na sletanje.
- d. Maksimalno dozvoljena ukupna masa u taksiranju ka platformi.

54. Maksimalna masa vazduhoplova na poletanju može biti ogranicena sa:

- a. Strukturalnim proračunatim granicnim opterećenjem i/ili dužinom poletno-sletne staze, visine i temperature.
- b. Odobrenim performansama u odnosu na kategoriju vazduhoplova npr. Opšta / normalna / akrobatska.
- c. Uslovima plovidbenosti vazduhoplova.
- d. Svim navedenim gore.

55. Maksimalna strukturalna brzina krstarenja je maksimalna brzina kojom vazduhoplov može leteti:

- a. u mirnom vazduhu.
- b. tokom naglih manevara.
- c. u normalnim uslovima leta.
- d.

56. Maksimalni dolet u planiranju(finesa) se postiže kada:

- a. održavamo relativno mali napadni ugao.
- b. održavamo relativno veliki napadni ugao.
- c. održavamo negativan napadni ugao.
- d. imamo veliki ugao poniranja.

57. Minimalna brzina poniranja u poređenju sa najboljom brzinom planiranja je:

- a. uvek manja.
- b. uvek veća.
- c. cesto veća.
- d. cesto manja.

58. Na poletanju sa kratke piste avionom ili motornim zmajem, kojom brzinom moraš leteti dok ne nadvisiš prepreke?

- a. brzinom najboljeg ugla penjanja (Vx).
- b. brzinom najboljeg penjanja (Vy).
- c. Minimalnom brzinom (Vs).
- d. brzinom manevrisanja (Va).

59. Na sletanju na aerodrom na velikoj nadmorskoj visini stvarna brzina vazduhoplova je veća od normalne. Koju instrumentalnu brzinu moramo održavati u takvim slucajevima?

- a. normalnu.
- b. manju od normalne.

ДЦВ-РЕЛ-ОБ-1001	издање 01	Датум примене: 25.08.2018.	Страна 9 / 20
CAD-PEL-OB-1001	Issue 01	Effective date: 25.08.2018.	Page 9 / 20
Скадарска 23, 11000 Београд, Србија, тел. 011 292 70 60 факс 011 311 75 79 е mail: dgca@cad.gov.rs www.cad.gov.rs Skadarska 23, 11000 Belgrade, Serbia, tel.011 292 70 00 fax. 011 311 75 79 e-mail: dgca@cad.gov.rs, www.cad.gov.rs			



- c. vecu od normalne.
- d. povecanu za 5 kts za svakih 1,000 ft nadmorske visine aerodroma.

60. Najbolja brzina penjanja se postiže:

- a. kada letimo brzinom sa maksimalno raspoloživom snagom.
- b. kada letimo brzinom sa maksimalno raspoloživim potiskom.
- c. kada penjemo u vetar.
- d. kada letimo brzinom V_x .

61. Najlakši put određivanja visine po pritisku je podešavanjem visinomera na:

- a. 1013.2 hPa i očitavanjem visine.
- b. visinu aerodroma i očitavanjem visine.
- c. visinu aerodroma i očitavanjem vrednosti u barometarskom prozoru.
- d. nulu i očitavanjem vrednosti u barometarskom prozoru.

62. Opseg centar težišta vecine vazduhoplova se smanjuje, sa povecanjem mase, kao rezultat od:

- a. Prednja granica centra težišta se pomera nazad i smanjuje stabilnost.
- b. Zadnja granica centra težišta se pomera napred i povecava stabilnost.
- c. Zadnja granica centra težišta se pomera nazad i povecava se staticka margina.
- d. Staticka margina se pomera napred i smanjuje pokretljivost.

030.05 -

63. Osnovni razlog poletanja u vetar je da bi se:

- a. Smanjila brzina u odnosu na zemlju (ground speed) u momentu uzleta vazduhoplova.
- b. Smanjila raspoloživa dužina poletanja.
- c. Povecala brzina vazduhoplova u odnosu na zemlju (ground speed).
- d. Povecala dužina poletanja.

64. Osnovni razlog proračunavanja visine po gustini je određivanje.

- a. performansi vazduhoplova.
- b. visine po pritisku.
- c. nivoa leta iznad prelazne visine.
- d. sigurnosne visine iznad planinskih terena.

65. Penjanje brzinom V_y se postiže:

- a. Najvece povecanje visine u datom vremenu.
- b. Maksimalni ugao penjanja.
- c. Maksimalno povecanje visine za najkrace horizontalno rastojanje.
- d. Najbolje performanse za nadvišavanje prepreka.

66. Penjanjem brzinom V_x postizemo:

- a. maksimalni ugao penjanja.
- b. najkrace vreme penjanja.
- c. najbolje penjanje za dato vreme.
- d. maksimalno horizontalno rastojanje za dato vertikalno rastojanje.

67. Pilot želi da leti brzinom koja ce mu obezbediti maksimalan dolet. On zna da leti sa lednim vetrom. Uporedi brzinu koju je izabrao pilot sa maksimalnom brzinom doleta u mirnom vazduhu.

- a. bice umanjena za vrednost nešto manju od brzine lednog vetra.
- b. bice uvecana za vrednost nešto manju od brzine lednog vetra.
- c. bice ista kao u uslovima bez vetra.
- d. bice umanjena za vrednost nešto vecu od brzine lednog vetra.

ДЦВ-РЕЛ-ОБ-1001	издање 01	Датум примене: 25.08.2018.	Страна 10 / 20
CAD-PEL-OB-1001	Issue 01	Effective date: 25.08.2018.	Page 10 / 20
Скадарска 23, 11000 Београд, Србија, тел. 011 292 70 60 факс 011 311 75 79 e-mail: dgca@cad.gov.rs www.cad.gov.rs Skadarska 23, 11000 Belgrade, Serbia, tel.011 292 70 00 fax. 011 311 75 79 e-mail: dgca@cad.gov.rs, www.cad.gov.rs			



68. Planiranja sa lednim vetrom u odnosu na planiranje u mirnom vazduhu.

- a. povećava dolet u planiranju, ali nema uticaj na autonomiju leta u planiranju.
- b. smanjuje ugao planiranja i brzinu poniranja.
- c. nema uticaj na ugao planiranja i brzinu poniranja.
- d. povećava ugao planiranja i dolet u planiranju.

69. Planirate da opteretite vazduhoplov sa maksimalno dozvoljenim teretom. Vaše glavno razmatranje za vreme planiranja leta bice:

- a. Kolicina goriva možda ce morati biti ogranicena da bi se sprecilo prekoracenje maksimalno dozvoljene ukupne mase/težine.
- b. Obavezno se nosi maksimalna kolicina goriva kada se prevoze putnici.
- c. Kolicina goriva je proracunata u proracunima tereta.
- d. Teret možda mora biti smanjen da bi se omogućilo punjenje maksimalne kolicine goriva.

70. Pod kojim uslovima ce visina po pritisku biti jednaka stvarnoj visini?

- a. U uslovima standardne atmosfere.
- b. Kada je atmosferski pritisak 1013.2 hPa.
- c. Kada je instrumentalna visina jednaka visini po pritisku.
- d. .

71. Pod kojim uslovom je instrumentalna visina jednaka stvarnoj visini?

- a. pri standardnim uslovima na nivou mora.
- b. ako visinomer nema mehanicku grešku.
- c. sa visinomerom podešenim na 1013.2 hPa.
- d. .

72. Povecanjem mase (i radi toga težine) vazduhoplova ce:

- a. smanjiti brzinu i ugao penjanja.
- b. povećati brzinu i ugao penjanja.
- c. povećati brzinu penjanja i smanjiti ugao penjanja.
- d. smanjiti brzinu penjanja i povećati ugao penjanja.

73. Pretpostavljajuci da je vazduhoplov na zemlji „na odmoru“, koji izraz najbolje opisuje prikaz A? (Vidi sliku PPL FPP-2).

- a. Masa bez goriva.
- b. Masa na poletanju.
- c. Maksimalna masa.
- d. Masa praznog vazduhoplova.

74. Proizvodac određuje granice centra težišta i:

- a. One su obavezne.
- b. Ima samo prednju granicu.
- c. Su samo uputstvo.
- d. Ima samo zadnju granicu.

75. Relativno mala gustina atmosfere ce prouzrokovati umanjeње:

- a. Uzgona i snage motora, što ce prouzrokovati potrebu za vecom dužinom poletanja.
- b. Potisak i otpor nemaju opisan efekat na potrebnu dužinu poletanja.
- c. Otpor omogućava upotrebu vecег ugla flapsa.
- d. Pomeranje otpora gubitkom snage motora daje bolje ubrzanje.

030.06 -

76. Koju pistu cete izabrati za sletanje (06, 14, 24, 32), ako je vetar na sletanju južni 20 Kts i ako je maksimalna dozvoljena

ДЦВ-РЕL-ОБ-1001	издање 01	Датум примене: 25.08.2018.	Страна 11 / 20
CAD-PEL-OB-1001	Issue 01	Effective date: 25.08.2018.	Page 11 / 20
Скадарска 23, 11000 Београд, Србија, тел. 011 292 70 60 факс 011 311 75 79 е mail: dgca@cad.gov.rs www.cad.gov.rs Skadarska 23, 11000 Belgrade, Serbia, tel.011 292 70 00 fax. 011 311 75 79 e-mail: dgca@cad.gov.rs, www.cad.gov.rs			



brzina bocnog vetra za vaš vazduhoplov 13 kts? (Vidi sliku PPL FPP-13).

- a. RWY 14.
- b. RWY 06.
- c. RWY 24.
- d. RWY 32.

77. Kolika je komponenta bocnog vetra pri sletanju na pistu 18 ako je vetar na sletanju $220^{\circ}/30$ kts? (Vidi sliku PPL FPP-13).

- a. 19 kts.
- b. 23 kts.
- c. 30 kts.
- d. 34 kts.

78. Kolika je komponenta ceonog i bocnog vetra pri javljenom vetru $030^{\circ}/10$ kts za pistu magnetnog pravca 330° ? (Vidi sliku PPL FPP-13).

- a. 5 kts ceoni i 8 kts bocni.
- b. 10 kts ceoni i 8 kts bocni.
- c. 8 kts ceoni i 4 kts bocni.
- d. 8 kts ceoni i 8 kts bocni.

79. Kolika je komponenta ceonog i bocnog vetra pri javljenom vetru $130^{\circ}/20$ kts za pistu magnetnog pravca 040° ? (Vidi sliku PPL FPP-13).

- a. 0 ceoni ; 20 kts bocni.
- b. 15 kts ceoni i 10 kts bocni.
- c. 10 kts ceoni i 15 kts bocni.
- d. 20 kts ceoni; 0 bocni.

80. Kolika je komponenta ceonog vetra pri sletanju na pistu 18 ako je vetar na sletanju $220^{\circ}/30$ kts? (Vidi sliku PPL FPP-13).

- a. 23 kts.
- b. 19 kts.
- c. 30 kts.
- d. 34 kts.

81. Kolike su komponente ceonog i bocnog vetra ako je vetar $280^{\circ}/15$ kts za pistu sa magnetnim pravcem protezanja 220° ? (Vidi sliku PPL FPP-13).

- a. 7.5 kts ceoni vetar i 13 kts bocni vetar.
- b. 15.5 kts ceoni vetar i 8 kts bocni vetar.
- c. 15.5 kts ceoni vetar i 15 kts bocni vetar.
- d. 13.5 kts ceoni vetar i 24 kts bocni vetar.

82. Odredi maksimalnu brzinu bocnog vetra pod 30° ako je maksimalno dozvoljeni bocni vetar za avion 10 kts? (Vidi sliku PPL FPP-13).

- a. 20 kts.
- b. 13 kts.
- c. 16 kts.
- d. 18 kts.

83. Odredi maksimalnu brzinu bocnog vetra pod 40° ako je maksimalno dozvoljeni bocni vetar za avion 10 kts? (Vidi sliku PPL FPP-13).

- a. 15 kts.
- b. 20 kts.
- c. 18 kts.
- d. 12 kts.

84. Odredi maksimalnu brzinu bocnog vetra pod 45° ako je maksimalno dozvoljeni bocni vetar za avion 25 kts? (Vidi sliku PPL FPP-13).

- a. 35 kts.
- b. 18 kts.
- c. 25 kts.
- d. 29 kts.

85. Sa javljenim vetrom $360^{\circ}/20$ kts vi prilazite aerodromu. Koju pistu (06,14 or 24) cete izabrati za sletanje ako vaš avion ima maksimalno dozvoljenu brzinu bocnog vetra na sletanju 13-knots? (Vidi sliku PPL FPP-13).

ДЦВ-РЕЛ-ОБ-1001	издање 01	Датум примене: 25.08.2018.	Страна 12 / 20
CAD-PEL-OB-1001	Issue 01	Effective date: 25.08.2018.	Page 12 / 20
Скадарска 23, 11000 Београд, Србија, тел. 011 292 70 60 факс 011 311 75 79 е mail: dgca@cad.gov.rs www.cad.gov.rs Skadarska 23, 11000 Belgrade, Serbia, tel.011 292 70 00 fax. 011 311 75 79 e-mail: dgca@cad.gov.rs , www.cad.gov.rs			



- a. RWY 32.
- b. RWY 06.
- c. RWY 14.
- d. RWY 24.

86. Suva operativna težina je definisana kao:

- a. Ukupna masa vazduhoplova opremljenog za odredenu vrstu letackih zadataka ukljucujuci i posadu, prtljag posade i posebnu opremu, bez potrebnog goriva i tereta za transport.
- b. Ukupna masa vazduhoplova opremljenog za odredenu vrstu letackih zadataka ukljucujuci i posadu, prtljag posade, katering i pokretnu opremu za posluženje putnika i gorivo.
- c. Ukupna masa vazduhoplova opremljenog za odredenu vrstu letackih zadataka ukljucujuci i posadu, prtljag posade, katering i pokretnu opremu za posluženje putnika i teret za transport.
- d. Ukupna masa vazduhoplova opremljenog za odredenu vrstu letackih zadataka ukljucujuci i posadu, prtljag posade, katering i pokretnu opremu za posluženje putnika, teret za transport i gorivo.

87. U horizontalnom letu promena u uzgonu prouzrokuje debalans u ravnoteži sila i kompenzuje se:

- a. silom na dole na repne površine.
- b. silom na gore na repne površine.
- c. povecanjem snage.
- d. smanjenjem otpora.

88. U kojoj kategoriji, opštoj ili normalnoj, ocekuješ da letiš vazduhoplov prikazan na dodatoj envelopi centra težišta/moment, ako je njegova masa 2100 lbs i moment centra težišta 90,000 lb inches? (Vidi sliku PPL FPP-7).

- a. Normalnoj.
- b. Opštoj.
- c. Obe.
- d. Nijedna.

89. Ugao penjanja vazduhoplova za vreme stalnog penjanja zavisi od:

- a. viška (rezerve) potiska.
- b. raspoložive snage.
- c. potrebnog potiska.
- d.

90. Ukupna masa tereta (ukupno opterećenje).

- a. Ukupna masa putnika, prtljaga i robe.
- b. Ukljucuje vodu za pice i hemijska sredstva u toaletu.
- c. Ukupna masa putnika, prtljaga, robe i goriva.
- d. Ukljucuje bazicnu masu praznog aviona.

91. Uporedujuci sletanje na ravnu pistu, šta ce se dogoditi kada slecemo na pistu sa nagnutosti nizbrdo?

- a. povecace se dužina sletanja.
- b. Poboljšace se performanse na sletanju.
- c. smanjice se dužina sletanja.
- d. nema uticaja na dužinu sletanja.

92. Uzgon nastao na krilima vazduhoplova koji penje i održava stalnu brzinu ce biti:

- a. veci od težine.
- b. manji od težine.
- c. jednak težini.
- d. nezavisan od težine.

93. Vaš vazduhoplov ima uljni rezervoar kapaciteta 3 imp/gal, koji je postavljen 20 inches iza referentne linije. Data je težina ulja 9.1 lbs/gal. Moment rezervoara je:

ДЦВ-РЕЛ-ОБ-1001	издање 01	Датум примене: 25.08.2018.	Страна 13 / 20
CAD-PEL-OB-1001	Issue 01	Effective date: 25.08.2018.	Page 13 / 20
Скадарска 23, 11000 Београд, Србија, тел. 011 292 70 60 факс 011 311 75 79 е mail: dgca@cad.gov.rs www.cad.gov.rs Skadarska 23, 11000 Belgrade, Serbia, tel.011 292 70 00 fax. 011 311 75 79 e-mail: dgca@cad.gov.rs, www.cad.gov.rs			



- a. 546 lb in.
- b. 60 lb in.
- c. 27.3 lb in.
- d. 182 lb in.

94. Vazduhoplov bez motora ce preleteti najduži put sa date visine na napadnom uglu pri kome je:

- a. indicirani otpor i parazitski otpor jednak.
- b. parazitski otpor najmanji.
- c. parazitski otpor jednak koeficijentu uzgona.
- d.

95. Vazduhoplov koji je mnogo preopterecen ce:

1 Zahtevati povecane dužine poletanja i sletanja

2 Imati vece brzine prevlacenja

3 Imati umanjenu maksimalnu brzinu na nivou leta

4 Imati povecan dolet i autonomiju leta

5 Imati umanjenu brzinu penjanja i op

- a. 1, 2, 3, & 5.
- b. 1, 2, 4 & 5.
- c. 2, 4 & 5.
- d. 1, 2, 3 & 4.

96. Vazduhoplov težine 2000 lbs sa ukupnim momentom centra težišta od + 169400 lb-in napunjen je sa 440 lbs goriva. Ako je efektivni krak goriva 88.5 inches, nazad u odnosu na referentnu liniju, kolika ce biti nova masa vazduhoplova i momenat centra težišta?

- a. 2440 lbs +208340 lb in.
- b. 1560 lbs +208340 lb in.
- c. 2440 lbs +169488.5 lb in.
- d. 1560 lbs +169488.5 lb in.

97. Vazduhoplovu koji je natovaren na opasan nacin, tako da mu je centar težišta van njegove prednje granice ce se:

- a. Povecati uzdužna stabilnost i brzina prevlacenja.
- b. Zahtevati manji napor za ravnjanje na sletanju.
- c. Zahtevati manji napor za odlepljenje na poletanju.
- d. Povecati dolet i autonomija leta.

98. Visina po gustini može biti približno proracunata od visine po pritisku bez upotrebe navigacijskog racunara:

- a. povecanjem/smanjenjem visine po pritisku 120 ft za svaki °C odstupanja iznad/ispod standardne temperature.
- b. povecanjem/smanjenjem apsolutne visine iznad nivoa mora za razliku između standardnog i aktuelnog atmosferskog pritiska, pretvorenim u visinu.
- c. povecanjem visine po pritisku 4% za svakih 10°C odstupanja od standardne temperature.
- d.

99. Vref koja treba biti dostignuta na visini 50ft u prilazu na sletanje mora biti:

- a. 1.3 brzine prevlacenja u sletnoj konfiguraciji.
- b. 1.15 brzine prevlacenja u poletnoj konfiguraciji.
- c. 1.43 brzine prevlacenja u sletnoj konfiguraciji.
- d. 33% brzine prevlacenja.

100. Zašto moramo izbegavati letenje brzinom vecom od VNE?

- a. Konstruktivni (projektovani) faktor opterecenja može biti prekoracen u uslovima „gasta“.
- b. Prekomeran indukovani otpor može prouzrokovati strukturalne otkaze.
- c. Efikasnost komandi je toliko umanjena pa vazduhoplov postaje neupravljiv.
- d.

101. Koja je maksimalna kolicina prtljaga koja može biti natovarena na avion normalne kategorije, da bi centar težišta ostao u okviru odgovarajuceg limita? (Vidi sliku PPL FPP-17D)

ДЦВ-РЕЛ-ОБ-1001	издање 01	Датум примене: 25.08.2018.	Страна 14 / 20
CAD-PEL-OB-1001	Issue 01	Effective date: 25.08.2018.	Page 14 / 20
Скадарска 23, 11000 Београд, Србија, тел. 011 292 70 60 факс 011 311 75 79 е mail: dgca@cad.gov.rs www.cad.gov.rs Skadarska 23, 11000 Belgrade, Serbia, tel.011 292 70 00 fax. 011 311 75 79 e-mail: dgca@cad.gov.rs, www.cad.gov.rs			



- a. 105 lbs.
- b. 120 lbs.
- c. 90 lbs.
- d. 75 lbs.

102. Koliko se maksimalno može sipati goriva u vazduhoplov koji je natovaren na sledeci nacin? (Vidi sliku PPL FPP-17C)

- a. 40 USA gal.
- b. 24 USA gal.
- c. 34 USA gal.
- d. 46 USA gal.

103. Odredi moment sa sledecim podacima: (Vidi sliku PPL FPP-17B)

- a. 74.9 lbxin.
- b. 38.7 lbxin.
- c. 69.9 lbxin.
- d. 77.0 lbxin.

104. Proracunaj brzinu uzdizanja za vazduhoplov koji leti na visini 5000f na temperaturi spoljnjeg vazduha od 0°C. (Vidi sliku PPL FPP-8).

- a. 530 fpm.
- b. 585 fpm.
- c. 475 fpm.
- d. 470 fpm.

105. Vaš vazduhoplov ima:

Masu na poletanju: 2353 tbs

Proracunati položaj centra težišta na poletanju: 89.75 inches iza referentne linije

Predvidenu potrošnju goriva: 200 lbs sa centrom težišta 85.00 inches nazad od referentne linije.

Koja ce biti pozicij

- a. 90.19 inches iza referentne linije.
- b. 82.52 inches iza referentne linije.
- c. 105.98 inches iza referentne linije.
- d. 96.97 inches iza referentne linije.

106. Kakav uticaj na visinu po gustini ima povecanje temperature za 12°C?

- a. povecanje za 1,440-foot.
- b. smanjenje za 1,650-foot.
- c. smanjenje za 1,340-foot.
- d. povecanje za 1,650-foot.

107. Kolika je približno visina po pritisku , ako je visinomer podešen na 1010 hPa i pokazuje visinu 1,380 ft?

- a. 1,470 ft.
- b. 1,200 ft.
- c. 1,300 ft.
- d. 1,400 ft.

108. Koliko je povecanje visine po gustini ako se temperatura poveca sa 0 na 10°C i ako visina aerodroma po pritisku ostane 3,000 ft?

- a. 1,200 ft.
- b. 3,000 ft.
- c. 2,200 ft.
- d. 2,000 ft.

109. Odredi približno visinu aerodroma po gustini, kada je temperatura standardna i visinomer podešen na 1011hPa pokazuje 1,300 ft.

- a. 1,360 ft.
- b. 1,240 ft.

ДЦВ-РЕЛ-ОБ-1001	издање 01	Датум примене: 25.08.2018.	Страна 15 / 20
CAD-PEL-OB-1001	Issue 01	Effective date: 25.08.2018.	Page 15 / 20
Скадарска 23, 11000 Београд, Србија, тел. 011 292 70 60 факс 011 311 75 79 е mail: dgca@cad.gov.rs www.cad.gov.rs Skadarska 23, 11000 Belgrade, Serbia, tel.011 292 70 00 fax. 011 311 75 79 e-mail: dgca@cad.gov.rs, www.cad.gov.rs			



- c. 1,300 ft.
- d. 1,400 ft.

110. Odredi visinu aerodroma po gustini za sledece uslove:

QNH. 1025 hPa
temperatura -4°C
nadmorska visina 3,850 ft.

- a. 2,050 ft.
- b. 2,900 ft.
- c. 3,500 ft.
- d. 3,800 ft.

111. Odredi visinu aerodroma po gustini za uslove:

QNH 1010 hPa
temperatura 27°C
nadmorska visina 5,250 ft.

- a. 7,890 ft.
- b. 4,600 ft.
- c. 5,875 ft.
- d. 8,800 ft.

112. Odredi visinu po pritisku ako je instrumentalna visina 1,380 ft sa visinomerom podešenim na 1013.2 hPa i standardnom temperaturom.

- a. 1,380 ft.
- b. 1,280 ft.
- c. 1,480 ft.
- d. 1,580 ft.

113. Kolika ce biti vazдушna brzina aviona u horizontalnom letu pri sledecim uslovima: (Vidi sliku PPL FPP-14)

Visina po pritisku 8,000 ft
temperatura 20°C ispod standardne
podešena snaga 55%.

- a. 104 kts.
- b. 110 kts.
- c. 115 kts.
- d. 120 kts.

114. Odredi dužinu poletanja sa nadvišavanjem prepreka 50-foot pod sledecim uslovima. (Vidi sliku PPL FPP-15)

Visina po pritisku 0 ft
Temperatura standardna
Masa 1900 lb
Vetar bez vetra
Podloga trava, suva.

- a. 1,030 ft.
- b. 920 ft.
- c. 950 ft.
- d. 1,180 ft.

115. Odredi dužinu poletanja sa nadvišavanjem prepreka 50-foot pod sledecim uslovima: (Vidi sliku PPL FPP-15)

Visina po pritisku 2,000 ft
temperatura 30°C
masa 2100 lb
vetar ceoni 18 kt
podloga trava, suva.

- a. 1,350 ft.
- b. 1,555 ft.
- c. 1,565 ft.
- d. 2,945 ft.

ДЦВ-РЕЛ-ОБ-1001	издање 01	Датум примене: 25.08.2018.	Страна 16 / 20
CAD-PEL-OB-1001	Issue 01	Effective date: 25.08.2018.	Page 16 / 20
Скадарска 23, 11000 Београд, Србија, тел. 011 292 70 60 факс 011 311 75 79 е mail: dgca@cad.gov.rs www.cad.gov.rs Skadarska 23, 11000 Belgrade, Serbia, tel.011 292 70 00 fax. 011 311 75 79 e-mail: dgca@cad.gov.rs , www.cad.gov.rs			



116. Odredi dužinu poletanja sa nadvišavanjem prepreka 50-foot za sledece uslove: (Vidi sliku PPL FPP-15)

Visina po pritisku 4,000 ft

temperatura 15°C

masa 2300 lb

vetar bez vetra

podloga asfalt.

- a. 2,100 ft.
- b. 1,125 ft.
- c. 1,210 ft.
- d. 1,970 ft.

117. Odredi dužinu protrcavanja po pisti posle sletanja. (Vidi sliku PPL FPP-16)

Visina po gustini 0 ft

temperatura 10°C

masa 2300 lb

vetar ceoni 10 kt

podloga trava, suva.

- a. 1,110 ft.
- b. 510 ft.
- c. 765 ft.
- d. 1,850 ft.

118. Odredi dužinu protrcavanja posle sletanja. (Vidi sliku PPL FPP-16)

Visina po pritisku 0 ft

temperatura 15°C

masa 2300 lb

vetar bez vetra

podloga šljunak sa katranom (tarmac).

- a. 520 ft.
- b. 510 ft.
- c. 530 ft.
- d. 545 ft.

119. Odredi dužinu protrcavanja posle sletanja. (Vidi sliku PPL FPP-16)

visina po pritisku 3,000 ft

temperatura 20°C

masa 2200 lb

vetar bez vetra

podloga trava, suva.

- a. 855 ft.
- b. 590 ft.
- c. 660 ft.
- d. 685 ft.

120. Odredi potrebnu dužinu zaleta u poletanju. (Vidi sliku PPL FPP-15)

Visina 2,000 ft

temperatura 40°C

masa. 2100 lb

vetar. ledni 4 kt

podloga. šljunak sa katranom (tarmac).

- a. 1,120 ft.
- b. 565 ft.
- c. 850 ft.
- d. 935 ft.

121. Odredi ukupnu dužinu sletanja sa nadvišavanjem prepreka 50-foot. (Vidi sliku PPL FPP-16)

Visina po pritisku 1,000 ft

temperatura 10°C

masa 2300 lb

vetar ledni 10 kt

podloga šljunak sa katranom (tarmac).

- a. 1,900 ft.

ДЦВ-РЕЛ-ОБ-1001	издање 01	Датум примене: 25.08.2018.	Страна 17 / 20
CAD-PEL-OB-1001	Issue 01	Effective date: 25.08.2018.	Page 17 / 20
Скадарска 23, 11000 Београд, Србија, тел. 011 292 70 60 факс 011 311 75 79 е mail: dgca@cad.gov.rs www.cad.gov.rs Skadarska 23, 11000 Belgrade, Serbia, tel. 011 292 70 00 fax. 011 311 75 79 e-mail: dgca@cad.gov.rs, www.cad.gov.rs			



- b. 1,265 ft.
- c. 1,360 ft.
- d. 1,850 ft.

122. Odredi da li je masa vazduhoplova u granicama limita (normalne kategorije) (Vidi sliku PPL FPP-17A)

- a. U okviru limita.
- b. Napred u odnosu na prednju granicu.
- c. U okviru limita, blizu prednjeg limita.
- d. Nazad u odnosu na zadnji limit.

123. Odredi ukupnu potrebu dužinu sletanja sa nadvišavanjem prepreka 50-foot. (Vidi sliku PPL FPP-16)

Visina po pritisku 0 ft

temperatura 0°C

masa 2300 lb

vetar ceoni 18 kt

podloga trava, suva.

- a. 1,140 ft.
- b. 965 ft.
- c. 1,205 ft.
- d. 1,445 ft.

124. Odredi ukupnu potrebu dužinu sletanja sa nadvišavanjem prepreka 50-foot. (Vidi sliku PPL FPP-16)

Visina po pritisku 1,500 ft

temperatura 30°C

masa 2300 lb

vetar bez vetra

podloga šljunak sa katranom (tarmac).

- a. 1,350 ft.
- b. 1,385 ft.
- c. 1,320 ft.
- d. 1,280 ft.

125. Sa povećanjem težine, dolet vazduhoplova se:

- a. smanjuje.
- b. ne menja.
- c. povećava.
- d. smanjuje, ako nije ostvareno povećanje uzgona.

126. Sertifikacioni zahtevi upućuju da kada tovarimo laki avion:

- a. Centar težišta mora biti u okviru određenih limita i maksimalna masa na poletanju ne sme se prekoraciti.
- b. Sva sedišta, prtljažni prostori i rezervoari goriva su u okviru limita centra težišta , tako da je nemoguće opteretiti vazduhoplov preko limita.-.
- c. Sa maksimalnim brojem putnika i prtljaga i pun goriva, vazduhoplov neće precizno odobrenu maksimalnu masu na poletanju.
- d. Da maksimalna masa na poletanju se ne prelazi, i centar težišta da bude najmanje 5% unutar dozvoljenih granica.

127. Sletanje se vrši u vetar zato što:

- a. to će smanjiti brzinu u odnosu na zemlju i potrebnu dužinu sletanja.
- b. to će povećati brzinu u odnosu na zemlju i smanjiti potrebnu dužinu sletanja.
- c. to će smanjiti brzinu u odnosu na zemlju i raspoloživu dužinu sletanja.
- d. to omogućava pilotu bolju kontrolu vazduhoplova na manjim brzinama.

128. Šta je razlog povećanja brzine u produženom penjanju?

- a. Povećanje protoka vazduha kroz motor i time hlađenje motora.
- b. Održavanje najbolje brzine penjanja.
- c. Smanjenje buke prouzrokovane vazduhoplovom u osetljivim oblastima.
- d. Održavanje brzine najboljeg ugla penjanja.

ДЦВ-РЕЛ-ОБ-1001	издање 01	Датум примене: 25.08.2018.	Страна 18 / 20
CAD-PEL-OB-1001	Issue 01	Effective date: 25.08.2018.	Page 18 / 20
Скадарска 23, 11000 Београд, Србија, тел. 011 292 70 60 факс 011 311 75 79 e mail: dgca@cad.gov.rs www.cad.gov.rs Skadarska 23, 11000 Belgrade, Serbia, tel.011 292 70 00 fax. 011 311 75 79 e-mail: dgca@cad.gov.rs, www.cad.gov.rs			



129. Šta je visina po gustini?

- a. visina po pritisku ispravljena za nestandardnu temperaturu.
- b. relativna visina iznad standardne referentne ravni.
- c. apsolutna visina očitana direktno na visinomeru.
- d.

130. Šta je visina po pritisku?

- a. Instrumentalna visina, kada je skala barometarskog pritiska postavljena na 1013.2 hPa.
- b. Instrumentalna visina ispravljena za grešku položaja i ugradnje.
- c. Instrumentalna visina ispravljena za nestandardnu temperaturu i pritisak.
- d.

131. Šta moramo prvo uraditi u slučaju otkaza motora u letu?

- a. Podesiti položaj za jedrenje za brzinu najboljeg jedrenja.
- b. mora se pristupiti grejanju karburatora.
- c. Postaviti rucicu smeše u krajnji položaj bogata smeša (FULL RICH).
- d. Izabrati prikladan teren za prinudno sletanje.

132. Šta se koristi kao osnova za određivanje granica centra težišta i na kojim osama se on nalazi?

Osa / Reference.

- a. Uzdužna / Datum (referentna linija).
- b. Normalna / obloga glavine elise.
- c. Poprecna / Rep.
- d. Vertikalna / Tockovi.

133. Šta znaci brzina najveće autonomije leta za elisne avione?

- a. Maksimalno vreme leta po jedinici goriva (let sa minimalnom snagom).
- b. Maksimalni pređeni put po jedinici goriva (let sa minimalnim otporom).
- c. Maksimalni put između dva sletanja.
- d.

134. Kolika će biti očekivana potrošnja goriva za let od 350 nm pod sledećim uslovima: (Vidi sliku PPL FPP-14)

Visina po pritisku 4,000 ft

temperatura 20°C ispod standarda

podešena snaga 60%

vetar bez vetra.

- a. 22.7 USA gal.
- b. 14.9 USA gal.
- c. 15.3 USA gal.
- d. 18.6 USA gal.

135. Kolika je očekivana potrošnja goriva pod sledećim uslovima: (Vidi sliku PPL FPP-14)

Visina po pritisku 8,000 ft

temperatura 20°C ispod standardna

podešena snaga 55%.

- a. 6.2 USA gal/h.
- b. 5.7 USA gal/h.
- c. 5.8 USA gal/h.
- d. 6.8 USA gal/h.

136. Koliki obrtaji motora moraju biti približno podešeni za vreme krstarenja na 2,000 ft i na standardnoj temperaturi kako bi ostvarili 60% snage? (Vidi sliku PPL FPP-14).

- a. 2300 RPM.
- b. 2500 RPM.
- c. 2400 RPM.
- d. 2200 RPM.

ДЦВ-РЕЛ-ОБ-1001	издање 01	Датум примене: 25.08.2018.	Страна 19 / 20
CAD-PEL-OB-1001	Issue 01	Effective date: 25.08.2018.	Page 19 / 20
Скадарска 23, 11000 Београд, Србија, тел. 011 292 70 60 факс 011 311 75 79 е mail: dgca@cad.gov.rs www.cad.gov.rs Skadarska 23, 11000 Belgrade, Serbia, tel.011 292 70 00 fax. 011 311 75 79 e-mail: dgca@cad.gov.rs, www.cad.gov.rs			



137. Kolika ce biti ocekivana potrosnja goriva za let od 250 nm pod sledecim uslovima: (Vidi sliku PPL FPP-14)

Visina po pritisku 6,000 ft
temperatura 20°C iznad standardne
podešena snaga 60%
vetar bez vetra.

- a. 15.1 USA gal.
- b. 19.7 USA gal.
- c. 16.0 USA gal.
- d. 12.0 USA gal.

ДЦВ-РЕЛ-ОБ-1001	издање 01	Датум примене: 25.08.2018.	Страна 20 / 20
CAD-PEL-OB-1001	Issue 01	Effective date: 25.08.2018.	Page 20 / 20
Скадарска 23, 11000 Београд, Србија, тел. 011 292 70 60 факс 011 311 75 79 е mail: dgca@cad.gov.rs www.cad.gov.rs Skadarska 23, 11000 Belgrade, Serbia, tel.011 292 70 00 fax. 011 311 75 79 e-mail: dgca@cad.gov.rs , www.cad.gov.rs			