



ПИТАЊА ИЗ ТЕОРИЈСКОГ ДЕЛА ИСПИТА ЗА СТИЦАЊЕ ДОЗВОЛА ВАЗДУХОПЛОВНОГ ОСОБЉА

ВРСТА ДОЗВОЛЕ: PPL(A_s)

ПРЕДМЕТ: Оперативне процедуре

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			



070 - Оперативне процедуре		
ПОГЛАВЉЕ	НАЗИВ ПОГЛАВЉА	ДИСТРИБУЦИЈА ПИТАЊА ТОКОМ ПОЛАГАЊА ИСПИТА
070.01		3
070.02		2
070.03		3
070.04		4
070.05		4
070.06		4
	TOTAL	20

Напомене:

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



070.01 -

1. Detonacije mogu nastupiti pri postavljanju režima maksimalne snage kada.

- a. Se smeša goriva trenutno zapali umesto da postepeno i ravnomerno sagoreva.
- b. Ekstremno bogata smeša goriva prouzrokuje silovit priraštaj snage.
- c. Smeša goriva je prerano zapaljena od strane vrelih cestica cadi u cilindru.
- d.

2. Na kom mestu i kada pilot treba da proveri kocnice na tockovima?

- a. Neposredno po napuštanja parkirnog mesta.
- b. Bilo kada tokom taksiranja prema pisti.
- c. Na pisti, pošto vazduhoplov dostigne neku brzinu.
- d. Posle poletanja,.

3. Najverovatniji moguci razlog da motor nastavi sa radom i posle iskljucivanja prekidačem startera je :

- a. Prekinuta žica za uzemljenje magneta.
- b. Nagomilane naslage cadi na svecicama.
- c. Žica uzemljenja magneta nije u kontaktu sa livenim blokom motora.
- d.

4. Najverovatniji moguci razlog da se propeler zaokrene na suprotnu stranu prilikom startovanja motora sa unutrašnjim sagorevanjem je.

- a. Preobimno pocetno ubrizgavanje goriva.
- b. Nedovoljno pocetnog ubrizgavanja goriva.
- c. Previše siromašna smeša.
- d. Previše bogata smeša.

5. Šta bi normalno trebalo uciniti ako posle startovanja vruceg cetvorotaktnog motora vazduhoplova, pritisak motorskog ulja ne dostigne propisani nivo?

- a. Ugasiti motor.
- b. Povecati RPM motora i na taj nacin omoguciti uljnoj pumpi da poveca pritisak ulja.
- c. Ništa, pošto su instrumenti na modernim vazduhoplovima jeftini i nepouzdati.
- d. Obogatiti smešu kako bi sprecili nenormalan porast temperature glave cilindra.

6. Pošto je pokrenut motor, pilot mora da proveri pritisak ulja u motoru. Ako je motor hladan pre startovanja, onda moramo.

- a. Trenutno zaustaviti ukoliko pritisak ulja ne pocne da se povecava u roku od 30 sekundi od starta.
- b. Trenutno zaustaviti ako se pritisak ulja odmah ne pojavi nakon startovanja.
- c. Trenutno zaustavi ukoliko pritisak ulja ne dostigne radne limite tokom vremena pozicioniranja vazduhoplova za poletanje.
- d. Nastaviti normalno sa korišćenjem, pošto može proci i 10 minuta do pocetka rasta pritiska ulja.

7. Šta bi trebalo da bude prva radnja posle startovanja motora na vazduhoplovu?

- a. Podesiti odgovarajuće RPM elise i proveriti potrebna pokazivanja na motorskim instrumentima.
- b. Postaviti odmah prekidač magneta ili startovanja na OFF položaj, radi provere pravilnog uzemljenja.
- c. Izvršiti proveru svake od kocnica kao i parking kocnicu.
- d.

8. Kako vazduhoplov penje na vece visine sa rucicom u položaju za bogatu smešu, gorivo/vazduh smeša.

- a. Postaje bogatija.
- b. Se ne menja.
- c. Postaje siromašnija.
- d.

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			



9. Ako je gradacija goriva korišćenog u vazduhoplovu niža od specificirane za taj motor, to će najverovatnije izazvati da.

- a. Nastanu detonacije.
- b. Smeša goriva i vazduha nije homogena u svim cilindrima.
- c. Uzrokovati smanjenje temperature glave cilindra.
- d. Povećati snagu u tolikoj meri da ošteti unutrašnje delove motora.

10. Kada je potrebno podesiti barometarski pritisak na visinomeru u vazduhoplovu?

- a. Pre svakog leta, kao i u vazduhu, ako je potrebno.
- b. Godišnje.
- c. Mesечно.
- d. Svako jutro pre leta.

11. Šta je moguće da bude najčešći uzrok prekoracenja opsega operativnih pokazivanja temperature glave cilindra i temperature ulja u motoru?

- a. Upotreba goriva koje je manja od specificirane gradacije.
- b. Upotreba goriva koje je veća od specificirane gradacije.
- c. Obavljati letacku aktivnost sa pritiskom ulja vecom od dozvoljene.
- d.

12. Ako je gradacija goriva koje se koristi za vazduhoplove niža od specificirane za dati motor, to će najverovatnije uzrokovati.

- a. Detonacije.
- b. Da mešavina goriva i vazduha nije homogena u cilindrima.
- c. Nižu temperaturu glave cilindra.
- d.

13. Koju gradaciju goriva bi trebali da koristite za vaš vazduhoplov u slučaju da gorivo gradacije koja je propisana nije dostupna?

- a. Sledeću veću gradaciju goriva za vazduhoplove.
- b. Sledeću manju gradaciju goriva za vazduhoplove.
- c. Bezolovni benzin za automobile iste gradacije.
- d. Automobilsko SUPER gorivo iste ili sledeće veće gradacije.

14. Koje je boje gorivo za vazduhoplove 100LL ?

- a. Plava.
- b. Crvena.
- c. Zelena.
- d. Ljubicasta.

15. Koje je boje gorivo za vazduhoplove gradacije 100/130?

- a. Zelena.
- b. Crvena.
- c. Plava.
- d. Ljubicasta.

16. Koje je boje gorivo za vazduhoplove gradacije 80/87?

- a. Crvena.
- b. Zelena.
- c. Plava.
- d. Ljubicasta.

17. Težina 53 litara AVGAS 100 LL iznosi.

- a. 38 kg.

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 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. 42 kg.
- c. 74 kg.
- d. 80 kg.

18. Kada se na vazduhoplovom opremljenim gorivnim pumpama, koristi pomocna elektricna pumpa?

- a. U slucaju otkaza mehanicke motorske pumpe.
- b. Celu vreme kao pomoc mehanickoj gorivnoj pumpi.
- c. Stalno osim pri startovanju motora.
- d.

19. Koji uslovi duvanja vetra su najkriticniji kada taksiramo vazduhoplov visokokrilac sa nosnim tockom?

- a. Iz lednih kvadranta.
- b. Direktan bocni.
- c. Iz ceonih kvadranta.
- d.

20. Neposredno posle vazduhoplovne nesrece u Republici Srbiji, kome od navedenih mora, što je pre moguće, da se javi za nesrecu:

- a. Direktoratu Civilnog Vazduhoplovstva i lokalnoj policiji.
- b. Glavnom inspektoratu u Nacionalnoj komisiji za udese i lokalnoj policiji.
- c. Maticnom aerodromu vazduhoplova koji je ucestvovao u nesreci.
- d. Najbližoj ispostavi za kontrolu letenja.

070.02 -

21. Ako situacija sletanja u nuždi zahteva sletanje niz vetar, pilot treba da ocekuje vecu.

- a. Brzinu u odnosu na zemlju pri dodiru, duže ravnanje i verovatnocu da bude dugacak u odnosu na željenu tacku dodira.
- b. Vazдушnu brzinu pri dodiru, duže protrecavanje i bolje upravljanje tokom faze ravnjanja.
- c. Brzinu u odnosu na zemlju pri dodiru, krace ravnanje i verovatnocu da bude kratak u odnosu na željenu tacku dodira.
- d.

22. Kako moramo držati komande dok taksiramo vazduhoplov sa repnim tockom kod ceonog vetra iz desnog kvadranta?

- a. Desno krilce gore, kormilo dubine gore.
- b. Desno krilce dole, kormilo dubine neutralno.
- c. Desno krilce gore, kormilo dubine dole.
- d.

23. Kako moramo držati komande dok taksiramo vazduhoplov sa triciklom kod ceonog vetra iz levog kvadranta?

- a. Levo krilce gore, kormilo dubine neutralno.
- b. Levo krilce dole, kormilo dubine neutralni.
- c. Levo krilce gore, kormilo dubine dole.
- d.

24. Koji položaj krilaca pilot obicno mora da koristi kada taksira u jakom vetru iz ceonih kvadranta?

- a. Krilce gore na strani iz koje vetar duva.
- b. Krilce dole na strani iz koje vetar duva.
- c. Postaviti krilca u neutralu.
- d.

25. Kako moramo držati komande dok taksiramo vazduhoplov sa repnim tockom kod repnog vetra iz levog kvadranta?

- a. Levo krilce dole, kormilo dubine dole.

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			



- b. Levo krilce gore, kormilo dubine neutralno.
- c. Levo krilce dole, kormilo dubine neutralno.
- d.

26. U kom položaju bi trebalo da držimo komande dok taksiramo vazduhoplov sa tricikl stajnim trapom u uslovima vetra iz levog lednog kvadranta?

- a. Spustiti levo krilce dole, a kormilo dubine dole.
- b. Podici levo krilce gore, a kormilo dubine u neutralu.
- c. Podici levo krilce gore, a kormilo dubine dole.
- d.

27. Ocitavanje 5 inhg na meracu vakuma u vazduhoplovu je pokazatelj.

- a. Normalan podpritiska.
- b. Nedovoljnog podpritiska.
- c. Preteranog podpritiska.
- d.

28. Kako treba otkloniti kormilo dubine dok taksiramo vazduhoplov sa repnim tockom u slucaju jakog lednog vetra?

- a. Dole.
- b. Gore.
- c. U neutralu.
- d. Potpuno na gore.

29. Ocitavanje 2 inhg na meracu vakuma u vazduhoplovu je pokazatelj.

- a. Nedovoljnog podpritiska.
- b. Normalan podpritiska.
- c. Preteranog podpritiska.
- d.

30. Kocenje samo jednim od glavnih tockova poznato je kao.

- a. Diferencijalno kocenje.
- b. Pojedinacno kocenje.
- c. Kocenje u pravcu.
- d.

31. Ako guma proklizne tako da oznaka proklizavanja nije poravnata, to oznacava da.

- a. Mora biti proverena i moguće ponovo namontirana ili zamenjena.
- b. Je ona upotrebljiva.
- c. Treba proveriti pritisak u gumi.
- d. Kocnice nisu za upotrebu.

32. Crvena oznaka proklizavanja na glavnom tocku vazduhoplova služi da.

- a. Proveru poravnanja gume i naplatka.
- b. Prepoznavanje tipa gume.
- c. Balansiranje tocka.
- d. Proveru pritiska u gumi.

33. Pilot može obično da pregleda stanje napunjenosti uljno-pneumatskih amortizera tokom pretpoletnog pregleda pomocu.

- a. Utvrđivanjem koliko je noga amortizera izvucena.
- b. Merenja pritiska u uljno-pneumatskim amortizerima.
- c. Ocitavanjem nivoa hidraucne tecnosti na uljno pneumatickom amortizeru.
- d. Ovaj pregled ne može biti izvršen od strane pilota.

34. Preciznost visinomera se proverava pomocu.

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. Postavljanjem visinomera na QNH i proverom očitavanja visine dok smo na zemlji.
- b. Niskim prolazom pored tornja kome znamo visinu.
- c. Uporednim očitavanjem visinomera i pokazivanja radio visinomera.
- d. Uporednim očitavanjem visine u letu i visine na vazduhoplovnoj geografskoj karti 1:500 000.

35. Koji je najčešću uzrok izbijanja požara prilikom dosipanja goriva uzrokovanog varnicom statickog elektriciteta?

- a. Dosipanje goriva iz plasticne kante u vazduhoplov koji nije uzemljen.
- b. Dosipanje goriva iz metalne kante u vazduhoplov koji nije uzemljen.
- c. Dosipanje goriva u uzemljen vazduhoplov kada mu radi motor.
- d.

070.03 -

36. Koju bi frekvenciju trebalo koristiti u vazduhoplov kada polece sa aerodrome na teritoriji Republike Srbije, koji nema objavljenu svoju frekvencu.?

- a. 123.5 MHz.
- b. 123.2 MHz.
- c. 122.8 MHz.
- d. 121.5 MHz.

37. Zvanicni podaci granicnih operativnih limita i dozvoljenih masa vašeg vazduhoplova mogu se naci u:

- a. Letackom prirucniku vazduhoplova.
- b. Knjižici održavanja.
- c. Sertifikatu plovibenosti i u Sertifikatu registracije.
- d. Službenom listu Vazduhoplovnih vlasti.

38. Na mestu vazduhoplovnog udesa, preživeli je napravio signal na zemlji koji prikazuje veliki krst sa uglom od 90 stepeni između kraka krsta. Šta to oznacava?

- a. Traži medicinsku pomoc.
- b. Traži pomoc.
- c. Ovo je naša pozicija.
- d. Svi preživeli su nepovredeni.

39. Težina 1 USA galon AVGAS 100 LL iznosi.

- a. 6 lbs.
- b. 3 lbs.
- c. 4 lbs.
- d. 5 lbs.

40. Kada se svetlo protiv sudara koristi (ako je instalirano)?

- a. Mora biti ukljucen sve vreme dok motor radi.
- b. Mora biti ukljucen sve vreme dok vazduhoplov leti.
- c. Mora se ukljuciti posle startovanja motora i iskljuciti pre gašenja motora.
- d. Mora se ukljuciti neposredno pre poletanja i iskljuciti po napuštanju piste.

41. 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?

- a. Nastavi sa letom, dokle god su uslovi da ga završi za vreme dnevne svetlost, i popravi svetla cim bude mogao.
- b. Odmah sleti na najbliži aerodrome.
- c. Sleti što je pre moguće na najbliže odgovarajuće letilište.
- d. Vрати se na svoje matično letilište i objavi neispravnost vazduhoplova dok se svetla ne poprave.

42. Koje jedinice mere se koriste u vazduhoplovstvu kada se saopštavaju podaci o vetru (sa izuzetkom poletanja i sletanja)?

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 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. Pravi kurs i cvorovi.
- b. Pravi kurs i kilometri na cas.
- c. Magnetni kurs i statutne milje na cas.
- d. Magnetni kurs i cvorovi.

43. Svi vazduhoplovi na manevarskim površinama aerodroma sa pokrenutim motorima ukljucuju svoja svetla da bi to oznacili. Koje od navedenih se koristi u tu svrhu?

- a. Crveno svetlo protiv sudara.
- b. Svetla za sletanje.
- c. Navigaciona svetla.
- d. Svetla na repu.

44. Prilikom pretpoletnog pregleda pomerite upravljacki volan vazduhoplova u jednu stranu i ustanovite da se krilce najviše otklonilo više od krilca nadole. Šta bi ste uradili?

- a. Ne bi ništa, jer su krilca diferencijalnog tipa.
- b. Pozvali bi mehanicara.
- c. Smatrali bi situaciju normalnom dokle god je otklon na suprotnoj strani isti, medutim napravili bi zapis u knjižici održavanja.
- d. Opravili nejednako otklanjanje podešavanjem zavrtnja na poluzi krilca.

45. 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:

- a. Listi minimalne opreme.
- b. Uverenju o plovidbenosti.
- c. Sertifikat izveštaja Održavanja.
- d. Uputstvo pilotu za eksploataciju.

46. Koje od navedenog nije deo faze uzbunjivanja Službe Traganja i Spasavanja?

- a. Faza Hitnosti.
- b. Faza Neizvesnosti.
- c. Faza Upozorenja.
- d. Faza Opasnosti.

47. Pri odabiru poželjnih ruta zbog buke, zaokreti tokom poletanja i penjanja ne sme biti predviden 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.

48. Ako pilot odluci 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 zapocinjavanja objave.
- c. Na frekvenciju najbližeg aerodroma sa kompletnim servisom kontrole vazdušnog saobracaja.
- d. Na frekvenciji svog maticnog aerodroma.

49. Koje od navedenih iskaza definiše vazduhoplovnu nesrecu.

- a. Povreda lica na zemlji koja je bila pogodena 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 tocka tokom poletanja ili sletanja.

50. Koja od sledecih iskaza nije tacan?

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 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			



Nesreca mora biti prijavljena ako, u meduvremenu od kad se bilo ko ukrca na vazduhoplov i sve dok ga svi ne napuste:

- Putnik umre prirodnom smrću.
- Bilo ko da je ubijen ili ozbiljno povredjen dok je bio unutar ili na samom vazduhoplovu.
- Vazduhoplov zadobio oštecenje ili lom strukture.
- Vazduhoplov je potpuno nedostupan ili je nestao.

51. Ako pilot oceni da je njegov vazduhoplov u ozbiljnoj i neposrednoj opasnosti, njegova poruka treba da zapocne sa:

- Mayday Mayday Mayday.
- Pan Pan Pan Pan Pan Pan.
- Bilo Pan Pan Pan Pan Pan Pan bilo Mayday Mayday Mayday.
- Emergency Emergency Emergency.

070.04 -

52. Za nocno letenje vazduhoplov mora biti opremljen sledecim 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.

53. Koje pocetne mere predostrožnosti pilot mora da preduzme kada parkira vazduhoplov sa magnetima koji nemaju uzemljenje zbog oštecenja prikljucaka u samom prekidacu startera:

- Plocica 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 knjžicu vazduhoplova.
- Vazduhoplovne vlasti bi o tome morale odmah biti obavestene.

54. Dok krstarite na 9500 fita MSL, smeša gorivo/vazduh je dobro podešena. Šta ce se desiti ako se spustite na 4500 fita MSL, bez pravilno prepodešene smeše?

- Smeša gorivo/vazduh ce postati previše siromašna.
- Postojace više goriva u cilindrima nego što je potrebno za normalno sagorevanje, i višak goriva ce apsorbovati toplotu i ohladiti motor.
- Suviše bogata smeša ce uzrokovati vecu temperaturu glave cilindara i to može da uzrokuje detonacije.
- Smeša gorivo/vazduh može postati veoma bogata.

55. Šta ce se dogoditi ako pumpa za ubrizgavanje goriva nije potpuno zabravljena posle upotrebe?

- Smeša gorivo /vazduh ce biti prebogata jer gorivo curi u uvodnik glavnog voda goriva.
- Smeša gorivo/ vazduh ce biti previše siromašna jer vazduh curi u uvodnik glavnog voda goriva.
- Curenje goriva u kabini.
- Nastace detonacije u motoru uzrokovane prebogatom smešom.

56. Šta se događa kada se olabavi poklopac krilnog rezervoara goriva?

- Nizak vazdušni pritisak na gornjaci krila ce uzrokovati isisavanje svog goriva.
- Kiša ce prodreti u rezervoar i kontaminirati goriva.
- Olabavljen poklopac ce stvoriti oštecenje komandnih površina ako spadne u potpunosti.
- Aerodinamicko opstrujavanje oko grla ulivnika goriva ce poremetiti protok goriva.

57. Punjenje rezervoara goriva posle poslednjeg leta u danu se smatra dobrom praksom zato što ce to.

- Spreciti kondenzaciju jer eliminiše prazan prostor u rezervoaru.
- Primorati postojecu vodu ka vrhu rezervoara dalje od gorivnih vodova prema motoru.
- Spreciti širenje goriva jer smo eliminisali vazdušni prostor u rezervoaru.
- d.

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 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			



58. Koji je najbolji nacin da se smanji mogucnost kontaminacije goriva sa vodom?

- a. Držanje rezervoara goriva napunjenih da vrha, pomoci ce da se spreći kondenzacija.
- b. Filteri goriva moraju biti zaptiveni tako da spreće ulazak kišnice.
- c. Ventilacioni otvori moraju biti zacepljeni do je avion parkiran preko noci.
- d.

59. Za pravilno odstranjivanje vode iz gorivnog sistema vazduhoplova opremljenog sa drenažom u filteru goriva i drenažama za brzo dreniranje, neophodno je drenirati gorivo iz:

- a. Drenaža filtera goriva i drenažama rezervoara goriva.
- b. Drenaž filtera goriva.
- c. Najniže tacke gorivnog sistema.
- d.

60. Koju vrstu zaprljanosti goriva je najteže izolovati kod filter sistema za uzimanje uzoraka?

- a. Vodu.
- b. Mrvice rde i cestice prljavštine.
- c. Masti ili ulja.
- d. Led.

61. Koje jedinice mere se koriste u vazduhoplovstvu kada se saopštavaju podaci za vertikalnu brzinu?

- a. Fita u minuti.
- b. Metara u minuti.
- c. Metara u sekundi.
- d. Podatak je u fita u sekundi.

62. Koji je najpouzdaniji praktican metod provere nivoa goriva u rezervoarima vazduhoplova dok je on na zemlji:

- a. Vizuelno proveriti nivo goriva u rezervoarima.
- b. Ocitati pokazivace goriva dok motor radi.
- c. Izmeriti masu vazduhoplova.
- d. Mrdati kraj krila i cuti buckanje goriva.

63. Koja je specifcna masa benzina za klipne motore na vazduhoplovima?

- a. 0.72 kg/l.
- b. 0.60 kg/l.
- c. 1.00 kg/l.
- d. 1.72 kg/l.

64. Koji je razlog da gasimo motor sa unutrašnjim sagorevanjem tako što koristimo rucicu smeše a ne prekidač startera:

- a. Radeci na taj nacin mi izbegavamo samo-zapaljenje usled prisustva smese goriva/vazduha u cilindrima.
- b. Zato što motor ne možemo zaustaviti iskljucivanjem magneti.
- c. Radeci na taj nacin mi sprećavamo gašenje motora na visokim temperaturama.
- d. Zato što se prekidačem startera motor prekida suviše naglo i na taj nacin nastaje oštećenje ležaja osovine.

65. Šta ce te da uradite ako temperatura glave cilindara opadne previše tokom prilaza za sletanje ili tokom planiranja bez motora:

- a. Primeniti dovoljno snage kako bi motor održao toplim.
- b. Ukljuciti grejanje karburatora.
- c. Smanjiti brzinu kako bi opao efekat hladenja vazdušne struje.
- d. Osiromašiti smešu.

070.05 -

66. Posle iznenadnog totalnog gubitka snage motora, kad nema mehanicke buke, i elisa nastavi da se okreće. Najverovatniji

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 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			



uzrok gubitka snage motora je:

- a. Ne doticanje goriva.
- b. Kvar magneta.
- c. Polomljen ventil u cilindru.
- d.

67. Ukoliko je otkaz motora pracen mehanickom bukom i elisa prestane da se okrece, verovatan uzrok otkaza motora je:

- a. Polomljen ventil u cilindru.
- b. Nedoticanje goriva.
- c. Kvar magneta.
- d.

68. Koja je ispravna pilotska procedura u slucaju iskakanja osiguraca?

- a. Cekajte dok se osigurac ohladi i gurnite ga nazad, ukoliko opet iskoci, nemojte ga ponovo gurnuti nazad.
- b. Gurnite osigurac i pritisnite ga snažno prstom dok se namesti.
- c. Nemojte ga nikako gurnuti u ležište osiguraca.
- d. Gurnite osigurac nazad, pošto ste prethodno isključili napajajucu opremu.

69. Šta treba uraditi ako vam se motor vazduhoplova pregreje tokom taksiranja?

- a. Okrenuti u vetar i držati ga na preporucenim obrtajima za relant.
- b. Odmah ugасiti motor.
- c. Povecati obrtaje motora radi boljeg opstrujavanja rebara za hladenje.
- d. Obogatiti smesu da bi postigao hladenje komore sagorevanja.

70. Tokom vezivanja vazduhoplova, morate ostaviti konopac malo olabavljen?

- a. Kada koristite klasicne konopce za vezivanje.
- b. Kada koristite najlonske konopce za vezivanje.
- c. Kada su jaki vetrovi.
- d. Vezivanje mora biti uvek cvrsto, nikada labavo.

71. Zašto morate proveriti uzorak goriva iz drenaža pre svakog leta?

- a. Da bi se uverili da je gorivo bez necistoca i da je prave gradacije.
- b. Da bi se uverili da gorivo tece slobodnim padom.
- c. Da bi se uverili da gorivna pumpa radi pravilno.
- d. Da bi se uverili da se koristi ispravna vrsta goriva.

72. Kada prilazite rulnoj stazi do linije cekanja od strane obeležene punim linijama, pilot.

- a. Ne sme da prede linije bez odobrenja kontrole letenja, ATC.
- b. Može da nastavi da taksira.
- c. Može da nastavi taksiranje dok celokupni vazduhoplov ne prede linije.
- d.

73. 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?

- a. Budite sigurni da ste nešto iznad putanje leta mlaznjaka.
- b. Smanjite vašu brzinu na VA i održavajte visinu i kurs.
- c. Budite sigurni da ste neznatno ispod putanje leta mlaznjaka i upravni na kurs.
- d.

74. Koliko dugo ce se vrtložna turbulencija zadržati posle prolaska velikog vazduhoplova?

- a. Pet minuta ili više; ATC dozvoljava dva do tri minuta razmaka.
- b. Dva minuta.

ДЦВ-РЕЛ-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			



- c. Tri minuta.
- d.

75. Kada letimo vazduhoplovom sa kabinskim pritiskom visine preko 10,000 fita sve do i ukljucujuci 13,000 fita MSL, dodatni kiseonik mora da bude korišćen od strane posade.

- a. Za vreme tog leta ako ono prelazi 30 minuta na toj visini.
- b. Celokupno vreme trajanja leta na toj visini.
- c. Za vreme tog leta ako ono prelazi 10 minuta na toj visini.
- d.

76. Ako koristimo vazduhoplov sa kabinskim pritiskom visine iznad 13,000 fita MSL, dovoljna kolicina kiseonika mora biti nošena za snabdevanje.

- a. Clanove posade i putnike.
- b. Samo clanova posade.
- c. Samo putnika.
- d.

77. Nakon odvajanja vazdušne struje sa jednog krila i zaokretanjem i klizanjem na jednu stranu, pilot ce spreciti da vazduhoplov razvije puni kovit tako što ce.

- a. Otkloniti kormilo pravca na suprotnu stranu od klizanja i popustiti komandu dubine napred da bi prikupio brzinu.
- b. Momentalno otkloniti sve komande leta na suprotnu stranu od okretanja.
- c. Povuci komandnu palicu i na ovaj nacin izvaditi se iz poniranja.
- d. Trenutno izvuci vazdušne kocnice (ako su ugradene).

78. Odaberi ispravnu proceduru za vadenje iz kovita za avione?

- a. Nožnu komandu u suprotnu stranu od strane rotacije, krilca u neutralno, palicu unapred i nežno se izvuci iz poniranja.
- b. Nožnu komandu u stranu rotacije, a krilcima u suprotnu stranu od rotacije i palicu unazad.
- c. Nožnu komandu u suprotnu stranu od strane rotacije, krilca u neutralno, palicu unazad.
- d. Otklonite kormilo pravca i palicu u stranu rotacije i snažno gurnite palicu napred.

79. Odaberi ispravnu radnju za vadenje iz spiralnog zaokreta?

- a. Izravnaj krila komandujuci krilcima i lagano izadi iz nastalog poniranja.
- b. Upotrebi pun otklon kormila pravca u stranu rotacije, gurni volan za komandovanje napred da bi prekinuo prevlacenje, a potom lagano izadi iz nastalog poniranja.
- c. Upotrebi komandu krilaca za suprotni smer, popusti komandni volan napred i lagano izadi nastalog poniranja.
- d.

80. Glavni prednost upotrebe zakrilaca u prilazu i sletanju je to što.

- a. Obezbeduje isti iznos uzgona pri manjim brzinama.
- b. Opada ugao poniranja bez porasta brzine kroz vazduh.
- c. Umanjuje uzgon i na taj nacin omogucava prilaz strmiji od normalnog.
- d.

070.06 -

81. Koje oznake se mogu prikazati tokom dana na aerodromu radi oznacavanja neupotrebljivosti bilo kog dela manevarskih površina?

- a. Krstovi jednom jasnom bojom (po mogucstvu bela) rasporedeni horizontalno.
- b. Narandžasta zastave na granici neupotrebljive površine.
- c. Beli i narandžasti konusi po granici neupotrebljive površine.
- d. Veliki crveni pravougaonici sa žutim dijagonalnim oznakama rasporedeni horizontalno.

82. U signalnoj zoni aerodrome, znak (Slika I), znaci: (Pogledajte Sliku PPL OP-4).

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. Desni školski krug je u upotrebi.
- b. Posle sletanja napustite pistu desnim zaokretom.
- c. Parkiralište je na desnoj strani.
- d. Produžite na sledeci aerodrom, pista je zatvorena.

83. Da bi ublažio bocno opterećenje na stalni trap tokom sletanja, pilot mora da održava.

- a. Uzdužnu osu vazduhoplova paralelnu pravcu kretanja.
- b. Pravac kretanja vazduhoplova paralelno pisti.
- c. Spustiti krilo u vetar dovoljno da spreči tendenciju vazduhoplova da se zanosí.
- d.

84. Zakrilca na krila postavljena na sletanje:

- a. Prouzrokuju veliko povećanje otpora i mogućnost malog povećanja penjanja.
- b. Povećavaju mogućnost penjanja uz malo povećanje otpora.
- c. Značajno povećavaju otpor za neznatan pad mogućnosti penjanja.
- d. Ne utiču na otpor i uzgon.

85. Koji efekat ima izvuceno zakrilce na brzinu prevlacenja? Brzina prevlacenja ce:

- a. Opasti.
- b. Bez promene, zato što brzina prevlacenja ne zavisi od pozicije zakrilca.
- c. Se povećati.
- d.

86. Kada slece iza velikog vazduhoplova, pilot mora da izbegava vrtložnu turbulenciju tako što ce ostati.

- a. Iznad putanje leta završnog prilaza velikog vazduhoplova i sleteti pre tacke dodira velikog vazduhoplova.
- b. Ispod putanje leta završnog prilaza velikog vazduhoplova i sleteti dalje od tacke dodira velikog vazduhoplova.
- c. Iznad putanje leta završnog prilaza velikog vazduhoplova i sleteti pre tacke dodira velikog vazduhoplova.
- d.

87. Zakrilce krila se ne izvlace do kraja na poletanju da bi izbegli.

- a. Prevelik otpor.
- b. Prevelik uzgon.
- c. "težak nos" kod vazduhoplova.
- d. Oštećenje samog zakrilca.

88. Jedna od glavnih uloga flapsa, zakrilca, tokom prilaza i sletanja je da.

- a. Poveća ugao poniranja bez povećavanja brzine.
- b. Smanji uzgon, i na taj način omogućí sprovođenje prilaza strmijeg od normalnog.
- c. Omogućí dodir sa većom brzinom po instrumenti, indiciranom brzinom.
- d. Smanji ugao poniranja bez porasta brzine kroz vazduh.

89. Koja je svrha znaka zaustavljanja na ukrštanju dve piste?

- a. Obeležava ukrštanje dve piste.
- b. Obeležava ulazak na pistu sa rulne staze.
- c. Obeležava površinu obezbedenu za vazduhoplov koji prilazi ili odlazi sa piste.
- d.

90. Granicna svetla taksi rulne staze na aerodromu su obeležena nocu sa.

- a. Plavim svesmernim svetlima.
- b. Belim usmerenim svetlima.
- c. Pomocnom crvenim i zelenim svetlima.
- d.

91. Koje od navedenog opisuje svetla praga piste?

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 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. Zelena jednosmerna.
- b. Crvena jednosmerna.
- c. Zelena svesmerna.
- d. Crvena svesmerna.

92. Svetla niskog intenziteta na nepomicnim objektima moraju biti.

- a. Kontinuirano crvena.
- b. Bljeskajuće žuta.
- c. Bljeskajuće crvena.
- d. Kontinuirano narandžasta.

93. VFR, vizuelni prilazi za sletanje nocu moraju se obavljati.

- a. Na isti način kao i po danu.
- b. Sa većim brzinama kroz vazduh.
- c. Sa strmijim prilazom.
- d.

94. Svaki pilot vazduhoplova koji je u prilazu za pistu koja je opremljena sa svetlima indikacije ugla prilaza (VASI) mora.

- a. Održavati visinu na ili nešto iznad ugla planiranja.
- b. Održavati 3° ugao planiranja prema pisti.
- c. Ostati visok sve dok pista ne postane dostupna za sletanje bez motora.
- d.

95. Kada prilazi na sletanje na pistu koja je opremljena sa svetlima indikacije ugla prilaza (VASI) pilot mora.

- a. Održava visinu na ili nešto iznad ugla planiranja.
- b. Održavati visinu tako da zahvati ugao planiranja najmanje 2 milje niz vetar od praga piste.
- c. Ostane na uglu planiranja i sleti između dvosijalcnog indikatora ugla prilaza.
- d.

96. Pokazivanje nešto iznad- ugla prilaza na indikatoru preciznog prilaza su.

- a. Tri bele i jedna crvena sijalica.
- b. Četiri bele sijalice.
- c. Dve bele i dve crvene sijalice.
- d.

97. Indikacija ispod - ugla prilaza kod trobojnog VASI je.

- a. Signal crvenim svetlima.
- b. Signal ljubicastim svetlima.
- c. Signal zelenim svetlima.
- d.

98. Indikacija iznad- ugla prilaza kod trobojnog VASI je.

- a. Signal narandžastog svetla.
- b. Signal belog svetla.
- c. Signal zelenog svetla.
- d.

99. Indikacija na- uglu prilaza kod trobojnog VASI je.

- a. Signal zelenog svetla.
- b. Signal belog svetla.
- c. Signal narandžastog svetla.
- d.

100. Indikacija ispod- ugla prilaza kod trepućeg prilaznog pokazivaca ugla prilaza je.

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 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. Treperece crveno svetlo.
- b. Treperece belo svetlo.
- c. Kontinuirano belo svetlo.
- d.

101. Tokom sletanja kada je zemlja blizu i pri malim brzinama kroz vazduh, može biti opasno da se uvuce flaps, zakrilce krila, zato što :

- a. Javlja nagli pad uzgona i to rezultira propadanjem ka pisti.
- b. Se otpor povecava i to uzrokuje naglo opadanje brzine kroz vazduh.
- c. Javlja nagli porast brzine i naglo penjanja.
- d. Dolazi do velikog opadanje efikasnosti zakrilca krila.

102. Grejanje karburatora tokom taksiranja mora biti pažljivo korišćeno zbog.

- a. Prašine i drugih stranih objekata koji mogu izazvati oštećenje ako se usisaju u motor.
- b. Pojavu visokih temperatura koje mogu uzrokovati detonacije.
- c. Bogate smeše koja može uzrokovati prljanje svecica.
- d. Pregrevanje motora.

103. Pravilno pariranje vetra u pravolinijskom horizontalnom krstarenju, pilot sprovodi tako što.

- a. Ustanovljava popravku kursa u vetar vršeci koordinirano komandovanje.
- b. Zateže nožnu komandu prema pravcu vetra.
- c. Krilcima se naginje u stranu odakle vetar duva i gura kontra kormilo pravca da bo sprecio zaokretanje.
- d.

104. Tokom probe motora na aerodromu velike nadmorske visine, pilot ustanovljava neznatnu grubost u radu koja se ne menja prilikom provere magneta ali se znacajno pogoršava tokom provere grejaca karburatora. Pod navedenim uslovima, šta bi logicno predstavljalo prvi naredni postupak?

- a. Proveriti pokazane rezultate linearnim podešavanjem smeše.
- b. Taksiraj nazad na pretpoletnu liniju i proveriti magnete.
- c. Smanji dodavanje gasa kako bi uklonio detonacije.
- d. Proveri da li je kontrolna poluga smeše u položaju FULL RICH – bogato, poziciji.

105. Ispravna procedura osiromašivanja smeše tokom krstarenja je povlacenje poluge smeše unazad tj. Prema LEAN-siromašno kada ce obrtaji motora RPM.

- a. Dostici maksimum, i u tom momentu treba vrati polugu smeše neznatno unapred.
- b. Opasti na minimum.
- c. Dostici maksimum.
- d.

106. Ako, tokom startovanja požar izbije u usisniku vazduha motora, uobicajena procedura je da:

- a. Nastavimo sa radom motora, ali povucemo polugu kontrole smeše u IDLE CUTT-OFF-gašenje i gurnemo rucicu gasa napred u položaj OTVORENO.
- b. Postavimo prekidač za startovanje u OFF- isključeno.
- c. Nastavimo sa normalnim startovanjem.
- d.

107. Šta predstavlja pojava crnog dima iz izduvnih cevi motora tokom startovanja?

- a. Smeša motora je previše bogata.
- b. Rucica rucne pumpe goriva je izvucena do kraja.
- c. Klipno prstenovi motora su zapekli ili istrošeni.
- d. Karburator je podešen na previše siromašnu smešu.

108. Šta predstavlja pojava plavog dima koji izlazi iz izduvnih cevi motora prilikom startovanja?

- a. Klipno prstenovi motora su zapekli ili istrošeni.

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 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			



- b. Rucica rucne pumpe goriva je izvucena do kraja.
- c. Smeša motora je previše bogata.
- d. Karburator je podešen na previše siromašnu smešu.

109. U kom položaju treba da se nalazi poluga smeše za poletanje na nivou mora?

- a. Napred (FULL RICH-bogata).
- b. Nazad (FULL RICH-bogata).
- c. Nazad (FULL LEAN-siromašna).
- d. Napred (FULL LEAN-siromašna).

110. Prisustvo leda u karburatoru u vazduhoplovu opremljenim sa elisom fiksnog koraka može biti ustanovljen ukljucivanjem grejanja karburatora i pracenjem.

- a. Opadanje obrtaja motora RPM, a portom postepeno povecanje obrtaja motora RPM.
- b. Povecanjem obrtaja motora RPM , a potom postepeno opadanje obrtaja motora RPM.
- c. Opadanje obrtaja motora RPM, a potom ustaljeno pokazivanje obrtaja motora RPM na instrumentu.
- d.

111. Tokom krstareceg leta koristite u potpunosti grejanje karburatora na vašem vazduhoplovu sa elisom fiksnog koraka. Koje efekte ocekujete po pitanju obrtaja motora RPM u normalnim uslovima?

- a. To ce prouzrokovati malo smanjenje obrtaja motora RPM, zbog promene sastava smeše gorivi/vazduh.
- b. Nema efekta.
- c. To ce prouzrokovati malo povecanje obrtaja motora RPM, zbog uvođenja toplijeg vazduha.
- d. Obrtaji motora RPM, ce oscilirati zbog nestabilne smeše gorivo/vazduh.

112. Zakrilca na krilima postavljena na poletanje:

- a. Povecavaju mogucnost penjanja, a uz malo povecanje otpora.
- b. Povecavaju mogucnost penjanja, a uz veliko povecanje otpora.
- c. Znacajno povecava otpor radi malog smanjenja mogucnosti penjanja.
- d. Nece uticati na uzgon i otpor.

113. Tokom provere motora posle zapuštanja na zemlji, pilot može proveriti ispravnost rada grejaca karburatora tako što ce pomerati polugu grejaca karburatora na HOT-toplo i primetiti.

- a. Neznatan pad obrtaja motora RPM.
- b. Neznatan porast obrtaja motora RPM.
- c. Povecan protok toplog vazduha u kabini.
- d. Ova provera ne može da se uradi dok je vazduhoplov na zemlji.

114. Prilikom izvršenog poletanja iza odlazeceg velikog vazduhoplova, pilot može da smanji rizik od vrtloga nastalih sa krajeva krila tako što ce.

- a. Uzleteti pre dostizanja putanje mlaznjaka, sve dok bude u mogucnosti da skrene od njegovog vrtloga.
- b. Održava višak brzine na poletanju do trenutka uzletanja.
- c. Produži momenat uzleta i ne zapocne rotaciju sve dok nije dovoljno daleko od tacke rotacije mlaznjaka.
- d.

115. Kako morate postaviti korak elise za poletanje kod vašeg vazduhoplova sa elisom automatski promenljivog koraka?

- a. Mali korak (veliki RPM, obrtaji motora) za maksimalnu snagu.
- b. Mali korak (niski RPM, obrtaji motora) za maksimalnu efikasnost.
- c. Veliki korak (mali RPM, obrtaji motora) za minimalnu buku.
- d. Veliki korak (mali RPM, obrtaji motora) za maksimalan potisak.

116. U vazduhoplovu opremljenim sa promenljivim korakom elise, smanjenje snage tako što ce se prvo smanjiti.

- a. Pritisak punjenja sa komandom gasa, a potom podesiti obrtaje motora RPM, sa komandom koraka elise.
- b. Obrtaji motora RPM komandom gasa, a potom smanjenjem pritiska punjenja sa komandom koraka elise.
- c. Obrtaji motora RPM komandom koraka elise, a potom smanjiti pritisak punjenja komandom gasa.

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			



d. Pritisak punjenja sa komandom koraka elise, a potom smanjenjem obrtaja motora RPM, sa komandom gasa.

117. Vrtloženje na krajevima krila se javlja u trenutku kada vazduhoplov.

- a. Stvara uzgon.
- b. Obavlja letenje na velikim brzinama.
- c. Mnogo natovarimo.
- d.

118. Koje aktivnosti predostrožnosti treba preduzeti kada zaustavite mali vazduhoplov iza velikog koji se zaustavio na manevarskim površinama?

- a. Mali vazduhoplov mora da se zaustavi tako da nije u opasnoj zoni izduvne struje mlaznog motora.
- b. Kabina malog vazduhoplova treba da gleda prema kabini velikog vazduhoplova.
- c. Kabina malog vazduhoplova mora biti okrenuta nasuprot od kabine velikog vazduhoplova.
- d. Mali vazduhoplov mora da se nalazi najmanje 125 m od repa velikog vazduhoplova.

119. Može li nastati takvo nispono vazdušno strujanje kao rezultat vrtloga sa krajeva krila težeg vazduhoplova, da ono prevazilazi mogućnosti penjanja lakog vazduhoplova?

- a. Da, narocito iza velikih, teških transportnih vazduhoplova.
- b. Obicno ne.
- c. Ponekad, narocito u nivou vazдушnih džepova.
- d.

120. Desi se otkaz elektricnog sistema (akumulatora i alternatora) u toku leta. U toj situaciji vi ce te.

- a. Iskusiti otkaz elektronike na vazduhoplovu.
- b. Verovatno iskusiti otkaz sistema paljenja motora, pokazivaca goriva, svetlosnih sistema vazduhoplova kao i opreme na vazduhoplovu.
- c. Verovatno iskusiti otkaz motora zbog gubitka mehanicke gorivne pumpe i istovremeno iskusiti otkaz radio opreme, svetala i svih instrumenata koji se napajaju rezervnom elektricnom energijom.
- d.

121. Tokom leta primetite da zasija narandžasto svetlo na panelu sa instrumentima. Šta to znaci?

- a. Alternator ne proizvodi elektricnu struju.
- b. Previsok proizvedeni napon.
- c. Prazna baterija.
- d. Pregrejan alternator.

122. Tokom leta primetili ste da se igla ampermetara sa skalom centar-nula, odklonila na levo. Šta ovo pokazivanje znaci i šta vi kao pilot aviona treba obicno tada uradite?

- a. Nepravilno stanje, akumulator se ispraznio, zato što alternator nije ispravan ili nije u stanju da pokrije zahteve prikljucenih elektricnih potrošaca. U slucaju da se posle prebacivanja glavnog prekidaca, mastera, iz položaja iskljuceno u ukljuceno, situacija ne poboljša, potrošnja elektricne energije treba da se redukuje na minimum i sletanje na najbliži odgovarajući aerodrom treba da se sprovede.
- b. Normalni uslovi; akumulator preuzima punjenje, na taj nacin let se nastavlja, potrebno je kontrolisati instrument i treba ocekivati pad igle pokazivaca.
- c. Normalni uslovi, instrument pokazuje tekucu potrošnju elektricne energije, koju pruža alternator.
- d.

123. Šta može, očitavanje nule na ampermetru sa skalom centar-nula, tokom leta da znaci?

- a. Normalno stanje; alternator snabdeva elektricnom energijom elektro opremu.
- b. Alternator se ne koristi.
- c. Nijedan elektricni uredaj nije ukljucen.
- d. Nenormalna situacija, baterija snabdeva elektricnom energijom elektro opremu.

124. Neposredno pošto smo startovali motor primetili ste da se igla pokazivaca na ampermetru sa skalom centar-nula,

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			



otklonila desno ,dok su električni potrošači bili isključeni. Ova indikacija znači.

- a. Punjenje akumulatora, jer se pri startovanju motora akumulator malo isprazni.
- b. 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 pokazivaca ne vrati na nulu, motor mora da se ugasi ,a potom obavesti mehanicar.
- c. Ispražnjen akumulator, i zato je potrebno ugasiti motor.
- d.

125. Šta znači očitavanje nule na ampermetru sa skalom levo - nula ?

- a. To je normalno jer nijedan od elektro potrošača nije uključen.
- b. Alternator nije ispravan.
- c. Ispražnjen akumulator.
- d.

126. Šta je najverovatniji uzrok nastajanja opasne turbulencije iza teškog vazduhoplova?

- a. Vrtlozi sa krajeva krila.
- b. Vazдушna struja iza elise.
- c. Izduvni mlaz mlaznog motora.
- d.

127. Neposredno posle startovanja motora vazduhoplova uočili ste očitavanje levo - nula na ampermetru tj, protok jake struje iako su svi elektro potrošači isključeni? Tada normalno morate da:

- a. Nemojte reagovati, zato što u tim slučajevima alternator proizvodi električnu struju samo za punjenje baterije, koja obično malo opadne prilikom startovanja.
- b. Trenutno zaustavite rad motora, jer alternator nije ispravan.
- c. Resetovati glavni prekidač alternatora i ako se stanje ne promeni, zaustavite rad motora i prijavite mehanicar da alternator nije ispravan.
- d.

128. Prilikom prevodenja vazduhoplova opremljenim sa promenljivim korakom elise iz režima krstarenja u penjanje, pilot mora.

- a. Povećati obrtaje motora RPM, komandom koraka elise pre dodavanja gasa.
- b. Prvo povećati pritisak punjenja komandom gasa, a potom da poveća broj obrtaja RPM komandom koraka elise.
- c. Prvo povećati obrtaje motora RPM, komandom gasa, a potom povećati pritisak punjenja sa komandom koraka elise.
- d. Prvo smanjiti pritisak punjenja komandom koraka elise, a potom povećati obrtaje motora komandom gasa.

129. Kako možete prepoznati pomoću pokazivanja na ampermetru sa skalom levo - nula, da alternator na vazduhoplovu nije ispravan. Tada očitavanje skale treba da pokazuje.

- a. Nulu i da ostane nula čak i kad uključimo bitne električne potrošače (npr. Svetla za sletanje).
- b. Maksimum.
- c. Znacajan porast , pošto smo uključili električne potrošače.
- d.

130. Strelice koje se javljaju na kraju piste SEVER/JUG označavaju da taj prostor (Pogledajte Sliku PPL OP-2).

- a. Ne može da se koristi za sletanje, ali može biti korišćeno za taksiranje i poletanje.
- b. Može biti korišćen samo za taksiranje.
- c. Se koristi ta taksiranje, poletanje i sletanje.
- d.

131. Prostor C na prikazanom aerodromu se klasifikira kao (Pogledajte Sliku PPL OP-1).

- a. Zatvorena pista.
- b. Stabilisano polje.
- c. Višenamenski heliodromi.
- d.

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 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			



- 132. 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.
 - d.
- 133. Deo piste oznacen slovom A može da se koristi za (Pogledajte Sliku PPL OP-1).**
- Taksiranje i poletanje.
 - Sletanje.
 - Taksiranje i sletanje.
 - d.
- 134. Brojevi 4 i 22 na pisti oznacavaju 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).
 - d.
- 135. 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 pocinje na poziciji B.
 - d.
- 136. Slika A prikazuje da je vazduhoplov (Pogledajte Sliku PPL OP-3).**
- Ispod ugla prilaza.
 - Na uglu prilaza.
 - Iznad ugla prilaza.
 - d.
- 137. Slika C prikazuje da je vazduhoplov (Pogledajte Sliku PPL OP-3).**
- Iznad ugla prilaza.
 - Sa kursa u levu stranu.
 - Ispod ugla prilaza.
 - d.
- 138. Slika B prikazuje da je vazduhoplov (Pogledajte Sliku PPL OP-3).**
- Na uglu prilaza.
 - Ispod ugla prilaza.
 - Iznad ugla prilaza.
 - d.
- 139. U signalnoj zoni aerodrome, belo slovo "T" (Slika F) znaci: (Pogledajte Sliku PPL OP-4).**
- Pravac za sletanje je paralelan sa pravcem upravnom na precku.
 - Slet samo na cvrstu podlogu.
 - Sleti i taksiraj samo po cvrstoj podlozi.
 - Zabranjeno sletanje.
- 140. Na kontrolisanom aerodromu primetili ste žuti pravougaonu tablu sa natpisom C, crne boje, ostavljene iznad vrata (slika C). Šta to znaci? (Pogledajte Sliku PPL OP-4).**
- Kancelarija za informacije kontrole letenja.
 - Carinska služba.
 - Izlaz za privatne avio posade.
 - Izlaz za osoblje.
- 141. U oznacenom prostoru aerodrome, crveni pravougaoni znak sa jednom žutom dijagonalnom linijom (slika B) znaci: (Pogledajte Sliku PPL OP-4).**
- Povedi racuna kod sletanja zbog lošeg stanja manevarskih površina.

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			



- b. Nema sletanja.
- c. Jedrilicari su aktivni.
- d. Helikopteri su aktivni.

142. Kakvo je znacenje vizuelnog zemaljskog signala u obliku horizontalnog pravougaonog panela sa žutom dijagonalom prikazanom na prostoru signalizacije aerodrome (slika A)? (Pogledajte Sliku PPL OP-4).

- a. Sletanja su zabranjena.
- b. Prostor nema mogucnosti za kretanje vazduhoplova.
- c. Vazduhoplov je obavezan da sleti, poleti i taksira samo na pistama i rulnim stazama.
- d. Posebna pažnja se mora voditi prilikom prilaza sletanju ili sletanju.

143. Beli krst postavljen horizontalno na pocetak rulne staze (slika G), znaci: (Pogledajte Sliku PPL OP-4).

- a. Rulna staza nije za upotrebu.
- b. Pažnja, vi prilazite raskrsnici sa pistom.
- c. Prostor za sletanje helikoptera.
- d. Pažnja, vi prilazite raskrsnici sa drugom rulnom stazom!

144. U signalnoj zoni aerodrome, dupli beli krst (Slika H) znaci: (Pogledajte Sliku PPL OP-4).

- a. Pažnja, jedrilice su u vazduhu!
- b. Zabranjeno sletanje, aerodrom nije siguran!
- c. Obratite narocitu pažnju tokom prilaza i sletanja!
- d. Taksiranje po tlu je dozvoljeno izvan piste i rulna staza!

145. U signalnoj zoni aerodrome, beli, preckom spojeni krugovi (Slika D) znaci: (Pogledajte Sliku PPL OP-4).

- a. Sleti i taksiraj samo po cvrstoj podlozi.
- b. Pravac sletanja je paralelan sa pravcem upravnim na precku.
- c. Sleti samo na cvrstu podlogu.
- d. Zabranjeno sletanje.

146. U signalnoj zoni aerodrome, beli krugovi spojeni preckom sa Crnim linijama preko svakog kružnog dela pod pravim uglom na osovину (slika E) znaci: (Pogledajte Sliku PPL OP-4).

- a. Sletanje, poletanje i taksiranje jedino na pisti i rulnim stazama, ostala kretanja na zemlji nisu ogranicena za cvrste podloge.
- b. Sletanje zabranjeno za duži period.
- c. Sletanje, poletanje, i taksiranje je ograniceno samo na pisti i rulnim stazama.
- d. Pažnja, jedrilice u vazduhu.

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			