



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

Predmet:

ULA - Performanse leta i planiranje

2011



## **NAPOMENA:**

Prilikom polaganja ispita redosled ponuđenih odgovora će biti drugačiji.

### *Pregled pitanja:*

1 - Faze sletanja aviona sa stajnim trapom tipa tricikl su:

- a) planiranje, ravnanje, pridržavanje, dodir i protrčavanje
- b) planiranje, ravnanje i pridržavanje
- c) ravnanje, voženje i pridržavanje

2 - Faze poletanja aviona sa stajnim trapom tipa tricikl su:

- a) zalet, uzlet i polet
- b) polet, uzlet i zalet
- c) zalet, polet i uzlet

3 - Masa na poletanju podrazumeva:

- a) masa vazduhoplova koja uključuje masu svih stvari i osoba koje se nalazi u vazduhoplovu na početku zaleta
- b) maksimalna ukupna dozvoljena masa vazduhoplova za poletanje ali isključuje se gorivo
- c) maksimalna ukupna dozvoljena masa vazduhoplova na početku zaleta
- d) maksimalna ukupna dozvoljena masa vazduhoplova na kraju popunjavanja vazduhoplova gorivom

4 - Pod terminom prtljag (baggage) se podrazumeva:

- a) lične stvari posade i putnika
- b) višak tereta (preko dozvoljene težine)
- c) bilo koji tovar koji isključuje ljude i životinje
- d) bilo koji teret ili roba koju osoba ne nosi na sebi

5 - Koje od sledećih tvrđenja kada je u pitanju akvaplaning je ispravno?

- a) usled proklizavanja točkova kao posledice akvaplaninga, sila trenja se smanjuje
- b) akvaplaning se javlja samo prilikom upotrebe kočnica, pa će otpuštanjem kočnica i ovaj nepovoljan efekat nestati
- c) pojava akvaplaninga se može odložiti smanjenjem pritiska u pneumaticima
- d) akvaplaning može da se pojavi samo ako je kontaminacija PSS preko 3mm

6 - Sila trenja kotrljanja na točkovima vazduhoplova tokom poletanja:

- a) zavisi od ukupnog opterećenja na točkovima i smanjuje se tokom zaleta
- b) zavisi od težine vazduhoplova i tokom poletanja ostaje nepromenjena
- c) zavisi od trenja kugličnog ležaja točka i povećava se sa brzinom
- d) zavisi od distorzije pneumatika i povećava se sa brzinom



7 - Potrebna dužina za poletanje će se povećati:

- a) povećanjem mase vazduhoplova, smanjenjem otklona flapsova ispod optimalnih vrednosti, smanjenjem gustine vazduha
- b) smanjenjem mase vazduhoplova, povećanjem otklona flapsova iznad optimalnih vrednosti, smanjenjem gustine vazduha
- c) povećanjem mase vazduhoplova, smanjenjem otklona flapsova ispod optimalnih vrednosti, povećanjem gustine vazduha
- d) smanjenjem mase vazduhoplova, povećanjem otklona flapsova iznad optimalnih vrednosti, povećanjem gustine vazduha

8 - Ukoliko se masa vazduhoplova poveća gradijent penjanja će se:

- a) smanjiti usled povećanja sile otpora i smanjenog odnosa raspoloživog potiska i težine vazduhoplova
- b) smanjiti usled povećanja sile otpora
- c) povećati usled povećanja potrebne sile uzgona
- d) povećati usled povećanja zahtevane brzine za optimalni napadni ugao

9 - Za zadatu masu vazduhoplova gradijent penjanja će se:

- a) smanjivati ukoliko se ugao flapsova povećava i ako temperatura raste
- b) povećavati ukoliko se ugao flapsova povećava i ako temperatura opada
- c) povećavati ukoliko se ugao flapsova povećava i ako temperatura raste
- d) smanjivati ukoliko se ugao flapsova povećava i ako temperatura opada

10 - Ukoliko imate čeonu vetra, u odnosu na uslove mirnog vazduha, brzina penjanja će ....., a ugao penjanja u odnosu na zemlju će .....

- a) ostati ista - se povećavati
- b) se povećavati - se povećavati
- c) ostati ista - ostati isti
- d) se povećavati - ostati isti

11 - Brzina penjanja zavisi od:

- a) razlike raspoložive i potrebne snage
- b)  $C_z$  max na krilu
- c) raspoložive sile uzgona

12 - Praktični plafon leta vazduhoplova podrazumeva:

- a) postojaće mala pozitivna brzina penjanja, oko 0,5m/s
- b) razlika raspoložive i potrebne snage jednaka je nuli
- c) sila uzgona će biti nedovoljna da se suprotstavi težini vazduhoplova
- d) brzina penjanja jednaka je nuli

13 - Smanjena gustina vazduha:

- a) povećava dužinu potrebnu za sletanje usled povećanja TAS (stvarne brzine vazduhoplova), i smanjuje potisak na malom gasu (relant)
- b) povećava dužinu potrebnu za sletanje usled povećanja TAS (stvarne brzine vazduhoplova), i povećava potisak na malom gasu (relant)
- c) smanjuje dužinu potrebnu za sletanje usled smanjenja TAS (stvarne brzine vazduhoplova), i povećava potisak na malom gasu (relant)
- d) smanjuje dužinu potrebnu za sletanje usled smanjenja TAS (stvarne brzine vazduhoplova), i smanjuje potisak na malom gasu (relant)



14 - Ukoliko se masa vazduhoplova povećava:

- a) dolet se smanjuje, a visina maksimalnog doleta je niža
- b) dolet se smanjuje, a visina maksimalnog doleta je viša
- c) dolet se povećava, a visina maksimalnog doleta je niža
- d) dolet se povećava, a visina maksimalnog doleta je viša

15 - Letenje na visini koja je niža od visine optimalnog doleta može imati prednost u slučaju da:

- a) na nižoj visini duva pogodniji vetra koji nam omogućava veću putnu brzinu
- b) krstarenje na optimalnoj visini može dovesti do udara pri velikim brzinama
- c) stabilnost brzine je veća
- d) više temperature doprinose većoj efikasnosti motora

16 - Dužina potrebna za sletanje će se povećati kao posledica:

- a) povećanja temperature, povećanja visine po pritisku, PSS nagnuta nizbrdo
- b) povećanja temperature, smanjenja visine po pritisku, PSS nagnuta nizbrdo
- c) povećanja temperature, povećanja visine po pritisku, PSS nagnuta uzbrdo
- d) smanjenja temperature, smanjenja visine po pritisku, PSS nagnuta uzbrdo

17 - Kakav je uticaj povećane mase vazduhoplova na potrebnu dužinu za sletanje?

- a) 1 brzina u prilazu se povećava, otpor prilikom kočenja se povećava, dužina za sletanje se povećava
- b) 2. brzina u prilazu se smanjuje, otpor prilikom kočenja se povećava, dužina za sletanje se smanjuje
- c) 3. brzina u prilazu se povećava, otpor prilikom kočenja se smanjuje, dužina za sletanje se povećava
- d) 4. brzina u prilazu se smanjuje, otpor prilikom kočenja se smanjuje, dužina za sletanje se smanjuje

18 - Koji od nabrojanih atmosferskih uslova negativno utiče na poletne i sletne mogućnosti vazduhoplova:

- a) visoka temperatura, visoka relativna vlažnost i velika standardna visina
- b) niska temperatura, visoka relativna vlažnost i velika standardna visina
- c) niska temperatura, niska relativna vlažnost i mala standardna visina
- d) visoka temperatura, niska relativna vlažnost i manja standardna visina

19 – Bočni vetar utiče na poletanje tako što

- a) povećava dužinu zaleta
- b) smanjuje dužinu zaleta
- c) nema uticaj na dužinu zaleta

20 – Leđni vetar utiče na dužinu zaleta tako što

- a) povećava dužinu zaleta
- b) smanjuje dužinu zaleta
- c) nema uticaj na dužinu zaleta

21 – Niži pritisak utiče na dužinu zaleta tako što

- a) povećava dužinu zaleta
- b) smanjuje dužinu zaleta
- c) nema uticaj na dužinu zaleta



- 22 – Visoka temperatura vazduha utiče na dužinu zaleta tako što ga
- a) povećava
  - b) smanjuje
  - c) nema uticaja
- 23 – Porast temperature vazduha za 10 stepeni C produžava dužinu zaleta za
- a) 10%
  - b) 5%
  - c) 0%
  - d) 15%
- 24 – Porast temperature vazduha za 25 stepeni C produžava dužinu zaleta za
- a) 25%
  - b) 12,5%
  - c) 10%
  - d) 15%
- 25 – Porast nadmorske visine aerodroma poletanja za 300m, produžava dužinu zaleta za
- a) 7%
  - b) 10%
  - c) 30%
  - d) 15%
- 26 – Porast nadmorske visine aerodroma poletanja za 1000m, produžava dužinu zaleta za
- a) 23%
  - b) 10%
  - c) 30%
  - d) 15%
- 27 – Čeoni vetar utiče na dužinu zaleta tako što ga
- a) skraćuje
  - b) povećava
  - c) ne utiče

Pregled tačnih odgovora :

**Tačni odgovori na sva pitanja su pod A**