



SEKTOR ZA VAZDUHOPLOVNU BEZBJEDNOST I BEZBJEDNOST LETENJA

Odsjek za licence letačkog osoblja

TEORIJSKO ISPITIVANJE

Za dozvolu: Dozvola pilota jedrilice

Iz predmeta: Performanse leta i planiranje

Ime i prezime kandidata: Ime i prezime kandidata

(potpis)

Datum testiranja: 26.06.2017

Mjesto testiranja:

Ukupan broj pitanja: 20

Broj tačnih odgovora: _____

Rezultat testiranja: _____
(%) (opisno)

Broj protokola: Broj protokola

Ovlašćeni ispitivač: _____
(potpis)

Mjesto:

Datum: 26.06.2017

Predmet: Performanse leta i planiranje

Dozvola: SPL

Opšta pravila tokom izrade testa:

1. *Ovaj ispitni test provodi se po principu ponuđenih odgovora bez prava korišćenja literature tokom pisanja testa.*
2. *Lice koje provodi testiranje, dužno je utvrditi identitet kandidata na ispitu na osnovu identifikacionog dokumenta koji posjeduje kandidat.*
3. *Ukupno vrijeme izrade testa je definisano na prvoj stranici testa, a kandidat je dužan, u predviđena polja, upisati vrijeme početka izrade testa i vrijeme završetka izrade testa.*
4. *Na ponuđeno pitanje postoji samo jedan tačan odgovor.*
5. *Lice koje je odgovorno za organizaciju testiranja, dužno je da upozna kandidata sa principom izrade testa.*
6. *Obaveza svakog kandidata je da izvrši ovjeru svojim parafom svaku stranu testa i da uredno popuni osnovne podatke koji se traže na testu.*
7. *Ukoliko se prilikom izrade testa izabere odgovor koji za koji se smatra da nije tačan, kandidat je dužan da pogrešan odgovor precrta sa znakom "X", a zaokruži tačan odgovor i kraj njega stavi svoj paraf koji odgovara parafu kojim je ovjerio stranicu iz tačke 6 ovog uputstva.*
8. *Kandidat je obavezan svu propratnu dokumentaciju (literaturu) neophodnu za izradu testa postaviti na radnu površinu za izradu testa, kako bi se lica koja provode testiranje mogla uputiti u sadržaj literature te je odobriti za izradu testa.*
9. *Tokom izrade testa nije dozvoljena komunikacija lica koje radi test sa drugim licima koja se nalaze u prostoriji u kojoj se izrađuje test, osim sa licem koji provodi test u cilju pojašnjenja ili objašnjenja pitanja.*
10. *Tokom izrade testa nije dozvoljena upotreba sredstava bežične komunikacije kao i drugih tehničkih sredstava (foto aparati, kamere, ...).*
11. *Tokom izrade testa nije dozvoljeno voditi zabilješke o testu.*
12. *Prolaznost kandidata na testu, zasnovana je na rezultatu 75% i više tačnih odgovora.*

Ime i prezime kandidata:

Ime i prezime kandidata

(potpis)

1. Ako je CG pomjeren unazad ("teži na repu") to će izazvati veću osjetljivost po dubini (nestabilnost), otežano vađenje iz kovita, otežano održavanje ugla planiranja (tendencija podizanja nosa).
 - a) tačno
 - b) nije tačno

2. Masa -1 krak = ?
 - a) ubrzanje
 - b) stabilnost
 - c) centar težišta
 - d) moment

3. Zbog uzdužne upravljivosti (stabilnosti) kao i zbog ograničenja po maksimalnoj masi, propisuje se:
 - a) maksimalni presjek trupa
 - b) dozvoljena masa pilota i položaj (krak) pilotskog sjedišta
 - c) polara brzina
 - d) brzina najbolje "finese"

4. U AFM/POH za dvosjedi (tandem) vazduhoplov stoji: "Minimalna masa pilota pri solo letenju je 68 kg (1 pilot na prednjem sjedištu)". Međutim, po podacima sa zadnjeg vaganja vazduhoplova, pilot je izračunao da sa masom solo pilota od 68kg CG izlazi izvan dozvoljenog dijapazona, a tek sa masom od 70 kg CG je unutar dozvoljenog dijapazona. Pilot je odlučio ubuduće koristiti novi podatak (da je minimalna masa pilota za solo letenje 70kg, bez obzira na podatak u AFM/POH).
 - a) pilot nije u pravu jer je proizvođač napisao Priručnik za pilota (provjereni podaci) i pilot ga se mora pridržavati (vjerovatno je došlo do greške prilikom vaganja)
 - b) pilot je u pravu (raznim modifikacijama, farbanjem, promjenom opreme i slično, dolazi do promjena u masi i CG praznog vazduhoplova)

5. Manevarska brzina (V_a) je brzina iznad koje naglim i punim otklonima komandi leta možemo prekoračiti:
- a) maksimalno dozvoljeni koeficijent pozitivnog opterećenja (pa su moguća strukturna oštećenja)
 - b) negativni koeficijent opterećenja
 - c) V_{ne}
 - d) maksimalnu brzinu
6. Brzina prevlačenja sa konfiguracijom ili minimalna brzina na kojoj je vazduhoplov još upravljiv sa izvučenom konfiguracijom za slijetanje je:
- a) V_a
 - b) V_{so}
 - c) V_{ne}
 - d) V_{ref}
7. Maksimalna brzina do koje je vazduhoplov certifikovan za upotrebu i koju ne smijemo nikada prekoračiti u letu je:
- a) maksimalno dozvoljena brzina ili brzina koja se ne smije prekoračiti (V_{ne})
 - b) maksimalna brzina u turbulenciji (V_{ra})
 - c) maksimalna certifikovana brzina ($V-1$)
 - d) maksimalna operativna brzina (V_{no})
8. Gustina vazduha utiče na performanse letjelice.
- a) tačno (manja gustina - slabije performanse)
 - b) tačno (manja gustina - bolje performanse)
 - c) netačno

9. Koji uslovi povećavaju "visinu po gustini" (DA - Density Altitude) na našem aerodromu?
- a) smanjenje temperature
 - b) povećanje temperature
10. Koji uslovi smanjuju performanse u polijetanju?
- a) porast temperature, povećanje visine (PA), povećanje relativne vlažnosti (Hot-High-Humid)
 - b) viša temperatura, niža relativna vlažnost, manja visina (PA)
 - c) niža temperatura, niža relativna vlažnost i manja standardna visina
 - d) niža temperatura, viša relativna vlažnost i veća standardna visina
11. Previše izvučeni flapsovi tokom polijetanja mogu imati negativan efekat (povećati dužinu polijetanja). Postoji velika razlika između efekata flapsa na polijetanju za različite tipove vazduhoplova, zato je bitno:
- a) da pilot nikada ne koristi flapsove u polijetajnu
 - b) da pilot uvuče flapsove odmah nakon uzleta, na što manjoj visini
 - c) da pilot koristi procedure polijetanja propisane u AFM (Priručniku za pilota)
12. Čeoni vjetar:
- a) smanjuje ugao penjanja pa ćemo penjanje do određene visine završiti na većoj udaljenosti
 - b) povećava ugao penjanja pa ćemo penjanje do određene visine završiti na manjoj udaljenosti
 - c) vjetar ne utiče na ugao penjanja već samo na brzinu uzdizanja

13. Da bismo što kvalitetnije odredili optimalnu brzinu, tj. "brzinu preskoka" između termičkih stubova (engl. "Speed to fly"), koje faktore moramo uzeti u obzir?
- a) performanse tvoje jedrilice (generalno, bolje performanse - veća brzina preskoka)
 - b) sve navedeno
 - c) koliko je trenutno "propadanje" ili eventualno dizanje dok letimo ka narednom stubu (što brže propadamo - povećavamo brzinu preskoka)
 - d) predviđeno dizanje u narednom stubu (veće dizanje - veća brzina preskoka)
14. Jedrenjem na padini koriste se:
- a) uspona strujanja vazduha koji su posljedica mehaničkog skretanja vjetra koji se diže uz padinu
 - b) termička uspona strujanja
 - c) termička silazna strujanja
 - d) silazna strujanja niz padinu
15. Ako letimo brzinom koja daje najmanju brzinu silaženja, onda ćemo sa određene visine:
- a) preletjeti najveću udaljenost
 - b) ostati u vazduhu najviše vremena
16. Ako u protrljavanju nakon slijetanja ne koristimo kočnice točkova, onda je dužina protrljavanja na asfaltnoj (betonskoj) pisti:
- a) manja nego na travnatoj (trava, snijeg, pijesak i drugi pokrivači na pisti stvaraju manji otpor kotrljanju točkova)
 - b) veća nego na travnatoj (trava, snijeg, pijesak i drugi pokrivači na pisti stvaraju veći otpor kotrljanju točkova)

17. Nadmorska visina aerodroma u Prijedoru (LQPD) je 180m, a aerodroma u Livnu (LQLV) je 715m. Sa istom tehnikom pilotiranja i istom masom vazduhoplova (bez vjetra i u standardnim atmosferskim uslovima), na kojem aerodromu ćemo trebati dužu stazu za slijetanje?
- a) LQLV
 - b) LQPD
18. Za slijetanje na pistu sa nagibom, u slučaju da sliječemo niz nagib ("nizbrdo") daljina protrčavanja na slijetanju je:
- a) uzdužni nagib ne utiče na daljinu protrčavanja
 - b) veća
 - c) manja
19. Vlažna podloga na slijetanju (i trava i tvrda podloga) utiču na dužinu protrčavanja tako da nam treba:
- a) kraća staza za zaustavljanje (manje je trenje između točka i vlažne podloge pa je slabiji efekat kočenja točkova)
 - b) duža staza za zaustavljanje (manje je trenje između točka i vlažne podloge pa je slabiji efekat kočenja točkova)
20. Vidi prilog 3. Maksimalna bočna komponenta vjetra za vaš vazduhoplov je 15kt. Vaša pista je 09/27 (090°-270°), a vjetar 350/20KT. Da li i sa koje staze možete poletjeti?
- a) dozvoljeno je polijetanje sa obje staze
 - b) dozvoljeno je polijetanje samo sa staze 09
 - c) dozvoljeno je polijetanje samo sa staze 27
 - d) bočni vjetar je jači od dozvoljenog za oba smjera polijetanja (zabranjeno polijetanje)

Kandidat: *Ime i prezime kandidata*

Datum ispita: *26.06.2017*

Predmet: *Performanse leta i planiranje*

Dozvola: *SPL*

Broj pitanja: *20*

Tačni odgovori:

<i>01 - A</i>	<i>02 - D</i>	<i>03 - B</i>	<i>04 - B</i>	<i>05 - A</i>	<i>06 - B</i>	<i>07 - A</i>
<i>08 - A</i>	<i>09 - B</i>	<i>10 - A</i>	<i>11 - C</i>	<i>12 - B</i>	<i>13 - B</i>	<i>14 - A</i>
<i>15 - B</i>	<i>16 - B</i>	<i>17 - A</i>	<i>18 - B</i>	<i>19 - B</i>	<i>20 - D</i>	

Korišteni aneksi (slike):

Performanse - Prilog-3 za redni broj pitanja 20 (Broj pitanja u bazi: 159).

Kandidat: Ime i prezime kandidata**Datum ispita: 26.06.2017**

Predmet: Performanse leta i planiranje**Dozvola: SPL****Broj pitanja: 20****REZULTATI TESTA:**

Naziv testa: Performanse leta i planiranje	<i>Broj tačnih odgovora / Ukupan broj pitanja</i>	<i>Procentualni uspjeh na testu</i>
	<div>/ 20</div>	<div>%</div>
Opšti uspjeh na testu:	POLOŽIO	NIJE POLOŽIO

Ime i prezime lica prisutnog pri testiranju:	
Potpis lica prisutnog pri testiranju:	<div></div>