
Agencija za civilno letalstvo
Slovenija



Civil Aviation Agency
Slovenija

KATALOG

PISNIH IZPITNIH VPRAŠANJ UL – motorno letalo

**POOBLASTILO
Letenje v kontroliranem zračnem prostoru
(CVFR)**

**LJUBLJANA
2011**

LETALSKA NAVIGACIJA Z OSNOVAMI RADIONAVIGACIJE

Za ta predmet uporabljati katalog PPL(A), predmet **NAVIGACIJA** od strani 95 do 125. Iz omenjenega kataloga bodo tudi pisna vprašanja na izpitu.

PRAVILA LETENJA V KONTROLIRANEM ZRAČNEM PROSTORU

(Uporabljati priloge iz kataloga PPL(A))

Po katerih predpisih letijo slovenski zrakoplovi v inozemstvu? Po:

- (1) slovenskih predpisih.
 - (2) predpisih države, v čigar zračnem prostoru letijo.
 - (3) predpisih države, kjer je bil zrakoplov izdelan.
 - (4) mednarodnih predpisih ICAO.
- C-0001.

Kdo izdaja dovoljenje za delo radijske postaje v zrakoplovu?

- (1) Zveza radioamaterjev Slovenije.
 - (2) Agencija za pošto in elektronske komunikacije Republike Slovenije.
 - (3) Telekom.
 - (4) Ministrstvo za promet Republike Slovenije.
- C-0002.

Katera je tista frekvenca, na kateri ste dolžni poslušati, če vzletate na teritoriju Republike Slovenije z letališča brez objavljene frekvence?

- (1) 123,2 MHz.
 - (2) 123,5 MHz.
 - (3) 122,8 MHz.
 - (4) 121,5 MHz.
- C-0003.

Pilot zrakoplova, ki vzleta z vzletišča, kjer ni na voljo podatkov za nastavitev višinomera, mora višinomer nastaviti na

- (1) elevacijo letališča.
 - (2) višino nič.
 - (3) 1013,2 hPa.
 - (4) QNH najbližjega kontroliranega letališča.
- C-0004.

Kateri merski enoti se uporabljata v letalstvu za podajanje vetra (razen pri pristajanju in vzletanju)?

- (1) Prava smer in kilometri na uro.
 - (2) Magnetna smer in statute milje na uro.
 - (3) Prava smer in vozli.
 - (4) Magnetna smeri in vozli.
- C-0005.

Pri letenju zrakoplova brez kabine pod tlakom na višinah med 10.000 ft in 13.000 ft so člani pilotske posadke dolžni uporabljati kisik za dihanje:

- (1) ves čas leta na teh višinah.
 - (2) če trajanje leta na teh višinah preseže 10 minut.
 - (3) če trajanje leta na teh višinah preseže 30 minut.
- C-0006.

Za letenje letala brez kabine pod tlakom na višinah nad 13.000 ft je potrebno imeti na krovu letala na voljo zadostno količino kisika za dihanje:

- (1) samo za člane pilotske posadke.
- (2) za vse osebe na krovu letala.
- (3) samo za potnike.

C-0007.

Največja dovoljena hitrost hrbtnega vetra pri pristajanju športnih letal na teritoriju RS je:

- (1) 3 m/sec.
- (2) 4 m/sec.
- (3) 5 m/sec.
- (4) 6 m/sec.

C-0008.

Kaj vpisujemo v okence "LEVEL" ICAO plana leta v primeru VFR leta?

- (1) Okence ostaja prazno, ker gre za VFR let.
- (2) Nameravane višine križarjenja.
- (3) Besedo "VFR" ali pa nameravano višino križarjenja.
- (4) Frazo "VFR: variable".

C-0009.

Kaj pomeni kratica "AAL"?

- (1) Nad nivojem letališča (Above Aerodrome Level).
- (2) Omejitev vpadnega kota (Angle of Attack Limitation).
- (3) Potrdite (Acknowledge).
- (4) Nivo višine letališča (Aerodrome Altitude Level).

C-0010.

Izraz "Kontrolirani zračni prostor" pomeni zračni prostor

- (1) okoli vsakega letališča.
- (2) določenih izmer, v katerem je vsako letenje zrakoplovov kontrolirano.
- (3) neposredno nad letališčem z eno ali več vzletno-pristajalnimi stezami.
- (4) z zagotovljenimi storitvami službe kontrole letenja.

C-0011.

Kdo je v primeru VFR leta dolžan skrbeti za zadostno varno oddaljenost med zrakoplovi v letu?

- (1) Izključno kontrola letenja.
- (2) Izključno piloti sami.
- (3) Kontrola letenja in sekundarni radar.
- (4) Kontrola letenja in piloti.

C-0012.

Kdo je v primerih, ko se zrakoplov nahaja v kontroliranem zračnem prostoru pod nadzorom kontrole letenja, odgovoren za zagotavljanje varne višine nad terenom?

- (1) Vodja zrakoplova.
- (2) Samo kontrola letenja.
- (3) Ministrstvo za promet Republike Slovenije.
- (4) Kontrola letenja in vodja zrakoplova.

C-0013.

Kako je širok pas znotraj državne meje, v katerem je dovoljeno letenje zrakoplovov, samo če imajo za to posebno dovoljenje?

- (1) 5 km.
- (2) 7 km.
- (3) 9 km.
- (4) 11 km.

C-0014.

Kaj od navedenega je definicija pojma "Kontrolna zona (CTR)"?

- (1) Zračni prostor neposredno nad letališčem.
- (2) Zračni prostor določenih izmer, v katerem je ves zračni promet kontroliran.
- (3) Kontrolirani zračni prostor, ki se razteza navpično od površja tal.

C-0015.

Del zračnega prostora določenih izmer nad določenim področjem, kjer letenje zrakoplovov ni dovoljeno, je

- (1) prepovedana zona.
- (2) pogojno prepovedana zona.
- (3) terminalno območje (TMA).
- (4) kontrolna zona (CTR).

C-0016.

Kako imenujemo kontrolirani zračni prostor, ki se razteza od tal do določene višine?

- (1) Terminalno kontrolno območje (TMA).
- (2) Kontrolna zona (CTR).
- (3) Področje informacij v letu.
- (4) Kontrolno območje.

C-0017

Kontrolirani zračni prostor, ki se razteza v višino od določene višine nad tlemi, je:

- (1) kontrolno območje.
- (2) zona letališkega prometa.
- (3) kontrolna zona (CTR).
- (4) zona zračne obrambe in identifikacije.

C-0018.

Vizualno letenje zrakoplovov v zračnem prostoru razreda G na višinah nad 900 m (3.000 ft) MSL oziroma nad 300 m (1.000 ft) od tal, kar je višje, do višine 3.050 m (10.000 ft), je dovoljeno, če je vodoravna vidljivost vsaj

- (1) 8 km.
- (2) 5 km.
- (3) 3 km.
- (4) 1,5 km.

C-0019.

Zahtevana minimalna vodoravna oddaljenost od oblakov za VFR letenje v zračnem prostoru razreda G na višinah nad 300 m od tal, oziroma nad 900 m MSL, kar je višje, znaša:

- (1) 300 m.
- (2) 600 m.
- (3) 1.500 m.
- (4) 8.000 m.

C-0020.

Katera je tista najmanjša višina, na kateri je dovoljeno leteti z zrakoplovom nad naselji in nad večjimi skupinami ljudi na prostem?

- (1) Višina, ki v primeru odpovedi motorja zagotavlja zasilni pristanek brez večjega ogrožanja oseb ali lastnine na tleh.
- (2) 150 m (500 ft) nad tlemi in ne bližje kot 150 m od vsake osebe, vozila ali zgradbe.
- (3) 150 m (500 ft) nad najvišjo oviro v vodoravnem krogu 300 m od zrakoplova.
- (4) 300 m (1.000 ft) nad najvišjo oviro v vodoravnem krogu 600 m od zrakoplova.

C-0021.

Pri vizualnem letenju zrakoplova v zračnem prostoru razreda G na višinah nad 900m (3.000 ft) MSL oziroma nad 300 m (1.000 ft) nad tlemi, kar je višje, mora pilot zagotavljati navpično oddaljenost pod ali nad oblaki najmanj:

- (1) 100 m.
- (2) 150 m.
- (3) 250 m.
- (4) 300 m.

C-0022.

Vremenski minimum za osnovni VFR let zrakoplova v zračnem prostoru razreda D je:

- (1) spodnja baza oblakov 450 m in vidljivost 1,5 km.
- (2) spodnja baza oblakov 450 m in vidljivost 5,0 km.
- (3) brez oblakov in vidljivost 3,0 km.

C-0023.

Vzletanje in pristajanje VFR zrakoplovov na letališču znotraj zračnega prostora razreda D ni dovoljeno, če:

- (1) vidljivost v letu na letališču ni vsaj 1,5 km.
- (2) vidljivost pri tleh na letališču ni vsaj 1,5 km.
- (3) vidljivost pri tleh na letališču ni vsaj 5,0 km.

C-0024.

Vodja motornega zrakoplova, ki križari VFR na višinah nad 3.000 ft MSL, je dolžan vzdrževati neparni nivo leta plus 500 ft, če leti v

- (1) magnetnih kurzih med 180° in 359°.
- (2) magnetnih potnih kotih med 000° in 179°.
- (3) pravih potnih kotih med 180° in 359°.
- (4) pravih kurzih med 000° in 179°.

C-0025.

Prehod z višin na nivoje leta, in obratno, se izvaja:

- (1) na prehodni absolutni višini v vzpenjanju in na prehodnem nivoju v spuščanju.
- (2) na prehodnem nivoju v vzpenjanju in na prehodni absolutni višini v spuščanju.
- (3) samo na prehodni absolutni višini.
- (4) samo na prehodnem nivoju.

C-0026.

Kateri od navedenih zrakoplovov ima vedno prednost pred vsemi udeleženci v zračnem prometu?

- (1) Zrakoplov, ki je v končnem doletu za pristanek.
- (2) Balon.
- (3) Zrakoplov v nuji.

C-0027.

Kateri od navedenih zrakoplovov ima v letu prednost pred ostalimi naštetimi?

- (1) Jadrarno letalo.
- (2) Zračna ladja.
- (3) Zrakoplov, ki vleče drugi zrakoplov.
- (4) Helikopter.

C-0028.

Kako se zrakoplovi v zraku izogibajo drug drugemu pri približevanju v čelo?

- (1) Oba zrakoplova zavijeta v desno.
- (2) Oba zrakoplova zavijeta v levo.
- (3) Zrakoplov z motornim pogonom zadrži smer, zrakoplov brez motorja pa zavije v desno.
- (4) Zrakoplov brez motorja zadrži smer, zrakoplov z motornim pogonom pa zavije v levo.

C-0029.

Kako se pilota zrakoplovov izogneta drug drugemu na tleh, če si vozita v čelo?

- (1) Oba zavijeta vsak v svojo desno stran.
- (2) Pilot težjega zrakoplova zavije v svojo desno, pilot lažjega pa v svojo levo stran.
- (3) Pilot težjega zrakoplova zavije v svojo levo, pilot lažjega pa v svojo desno stran.
- (4) Oba zavijeta vsak v svojo levo stran.

C-0030.

Kaj sta dolžna storiti pilota zrakoplovov, ki se v letu približujeta v čelo in pri tem obstaja nevarnost trčenja? Oba morata:

- (1) zaviti vsak v svojo levo stran.
- (2) zaviti vsak v svojo desno stran.
- (3) izvesti vzpenjajoči zavoj v svojo desno stran.
- (4) izvesti vzpenjajoči zavoj v svojo levo stran.

C-0031.

Kateri od navedenih ukrepov pri križanju poti dveh zrakoplovov iste kategorije v zraku je pravilen?

- (1) Oba zrakoplova morata dati prednost drug drugemu s spremembo smeri v desno.
- (2) Zrakoplov, ki je levi, mora odstopiti prednost.
- (3) Hitrejši zrakoplov mora odstopiti prednost.

C-0032.

Kateri zrakoplov mora dati prednost pri križanju poti dveh letal na isti višini?

- (1) Večje letalo.
- (2) Desno letalo.
- (3) Ultralahko letalo.
- (4) Letalo, ki ima drugo letalo na svoji desni.

C-0033.

Katera od trditev, ki zadevajo prednost zrakoplovov pri pristajanju, je pravilna?

- (1) Zrakoplov, ki je višji, mora dati prednost nižjemu zrakoplovu, vendar nižjemu zrakoplovu s tem pravilom ni dovoljeno, postaviti se pred ali prehiteti višji zrakoplov, ki je končnem doletu za pristanek.
- (2) Zrakoplov, ki je v končnem doletu ali pa je prvi v letališkem krogu, ima prednost pred vsemi ostalimi zrakoplovi.
- (3) Zrakoplov, ki je najvišji, ima prednost pred ostalimi zrakoplovi, razen pred reaktivnim zrakoplov, ki ima prednost pred propelerskim zrakoplovom.

C-0034.

Kako boste v zraku v načelu prehiteli zrakoplov pred vami?

- (1) Po levi.
- (2) Po desni.
- (3) Z letom pod ali nad njim.
- (4) Samo z letom pod njim.

C-0035.

Ob kateri uri morate najkasneje pristati z zrakoplovom na teritoriju Republike Slovenije, če tistega dne sonce zaide ob 20:15, izpita za nočno letenje pa nimate? Ob

- (1) 19:45.
- (2) 20:15.
- (3) 20:45.
- (4) 21:15.

C-0036.

Vrtinci na koncah kril se pojavljajo samo v primeru:

- (1) ko zrakoplov leti z veliko hitrostjo.
- (2) ko je zrakoplov težko naložen.
- (3) ko zrakoplov tvori vzgon.

C-0037.

Katera od navedenih trditev, ki zadevajo brazdno turbulenco, je pravilna?

- (1) Tvorba vrtincev se prične takoj, ko pilot doda plin z namenom vzletanja.
- (2) Največjo nevarnost pomeni izguba kontrole nad zrakoplovom zaradi nagibanja, ki je posledica vpliva induciranih vrtincev.
- (3) Najmočnejši vrtinci se tvorijo za težkimi letali pri veliki hitrosti in z uvlečenimi zakrilci.

C-0038

Kaj je najbolj pogost vzrok za nevarno brazdno turbulenco, ki se pojavlja za težkimi letali?

- (1) Tok za propelerjem.
- (2) Reakcijski curek.
- (3) Vrtinci na koncah kril.

C-0039.

V primeru, ko se z lahkim športnim zrakoplovom ustavimo na manevrski površini za težkim letalom, moramo biti pozorni predvsem na to, da smo

- (1) obrnjeni z nosom proti težkemu letalu.
- (2) obrnjeni z nosom od težkega letala.
- (3) oddaljeni vsaj 125 m od težkega letala.
- (4) izven območja reakcijskega curka izpuha.

C-0040.

Najboljši način, da se pri vzletanju za težkim reaktivcem izognemo nevarnim induciranim vrtincem:

- (1) odlepti se še pred točko odlepitve reaktivca, in nato v zraku zaviti v stran, da ne vletimo v njegovo trajektorijo.
- (2) med vzletanjem in vzpenjanjem leteti s povečano hitrostjo.
- (3) ne odlepti, dokler ne prevozimo in se zadosti ne oddaljimo od točke odlepitve reaktivca.

C-0041.

Pravilen način izogibanja brazdni turbulenci pri pristajanju za težkim letalom je:

- (1) leteti nad ravnino spuščanja težkega letala in pristati naprej od točke dotika težkega letala.
- (2) leteti in pristati bočno od trajektorije težkega letala.
- (3) pristati še pred točko dotika težkega letala.

C-0042.

Ali lahko spuščajoči zračni tok, ki je posledica vrtincev na koncah kril težkega zrakoplova, izniči zmožnost vzpenjanja lahkega zrakoplova?

- (1) Da, še posebej za težkim transportnim zrakoplovom.
- (2) Normalno ne.
- (3) Tu in tam, še posebej v bližini brezračnih prostorov.

C-0043.

Koliko časa po prehodu velikega letala ostanejo v zraku vrtinci brazdne turbulence?

- (1) Dve minuti.
- (2) Tri minute.
- (3) Pet minut ali več; ATC zagotavlja pri vzletanju lahkega letala za velikim letalom dve do tri minute razdvajanja.

C-0044.

Del vzletno-pristajalne steze, označen s črko A, se sme uporabljati za:

- (1) pristajanje.
- (2) vožnjo po zemlji in vzletanje.
- (3) vožnjo po zemlji in pristajanje.

C-0045.

(glej prilogo 18: Oznake na letališču)

Področje C na letališču je:

- (1) utrjeno področje.
- (2) heliport za več helikopterjev.
- (3) zaprta steza.

C-0046.

(glej prilogo 18: Oznake na letališču)

Puščice na pričetkih severno-južne steze pomenijo, da je ta del steze:

- (1) dovoljeno uporabljati samo za vožnjo po tleh.
- (2) namenjen vožnji po tleh, vzletanju in pristajanju.
- (3) ni dovoljeno uporabljati za pristajanje, sme pa se uporabljati za vožnjo po tleh in za vzletanje.

C-0047.

(glej prilogo 19: Označevanje steze)

V primeru, ko smo med doletom proti stezi nekoliko previsoko, vidimo precizni indikator drsnega kota doleta (PAPI) kot:

- (1) štiri bele luči.
- (2) tri bele in eno rdečo luč.
- (3) dve beli in dve rdeči luči.

C-0048.

Elevacija letališča na sliki je:

- (1) 1.649 ft.
- (2) 1.486 ft.
- (3) 1.449 ft.

C-0049.

(glej prilogo 17: Doletna karta letališča)

Prehodna absolutna višina letališča na sliki je:

- (1) 5.000 ft.
- (2) 3.700 ft.
- (3) 3.500 ft.
- (4) To informacijo dobimo normalno od TWR-a neposredno pred vzletanjem.

C-0050.

(glej prilogo 17: Doletna karta letališča)

Najvišja ovira v okolici letališča na sliki je:

- (1) 1.486 ft.
- (2) 1.649 ft.
- (3) 2.631 ft.

C-0051.

(glej prilogo 17: Doletna karta letališča)

Kako med približevanjem letališču na sliki normalno pridobimo vremenske in ostale za pristajanje potrebne podatke?

- (1) Preko radijske zveze vprašamo kontrolorja v stolpu.
- (2) Poslušamo na frekvenci 338 KHz.
- (3) Poslušamo na frekvenci 123,12 MHz.

C-0052.

(glej prilogo 17: Doletna karta letališča)

Pristali ste na kontroliranem letališču. Nad enimi od vrat letališke stavbe je tabla s črno črko C na rumeni podlagi (slika C). Kaj pomeni ta znak?

- (1) Prostori carinske službe.
- (2) Izhod za posadke športnih zrakoplovov.
- (3) Izhod za delavce letališča.
- (4) Prostori prijavnega urada kontrole letenja.

C-0053.

(glej prilogo 25: Znaki)

Pomen znaka v obliki rdečega vodoravnega kvadrata z eno rumeno diagonalo (slika B), postavljenega v signalnem prostoru na letališču, je:

- (1) Prepovedano pristajanje!
- (2) Zahteva se posebna previdnost pri pristajanju zaradi slabega stanja manevrskih površin!
- (3) Jadralna letala v zraku!
- (4) Helikopterji v zraku!

C-0054.

(glej prilogo 25: Znaki)

Kaj pomeni znak v obliki rdečega vodoravnega kvadrata z dvema rumenima diagonalama (slika A), postavljen na signalnem prostoru na letališču?

- (1) Neuporaben prostor za manevriranje!
- (2) Vzletanje, pristajanje in vožnja samo po vzletno-pristajalni stezi in stezah za vožnjo!
- (3) Zahteva se posebna previdnost pri doletu in pristajanju!
- (4) Prepovedano pristajanje!

C-0055.

(glej prilogo 25: Znaki)

Znak v obliki belega križa (slika G), postavljen vodoravno na začetku steze za vožnjo, pomeni:

- (1) Steza za vožnjo ni uporabna!
- (2) Pozor, približujete se križišču z vzletno-pristajalno stezo!
- (3) Pristajalni prostor za helikopterje.
- (4) Pozor, približujete se križišču z drugo stezo za vožnjo!

C-0056.

(glej prilogo 25: Znaki)

Kakšen pomen ima znak v obliki bele telovadne ročke (slika D), postavljen na signalnem prostoru na letališču?

- (1) Pristajanje v smeri vzporedno s kroglama oziroma pravokotno na prečko!
- (2) Pristajanje samo na utrjenih površinah!
- (3) Pristajanje in voženje samo po utrjenih površinah!
- (4) Ne pristajajte!

C-0057.

(glej prilogo 25: Znaki)

Katera oznaka na letališču opozarja podnevi pilote na neuporabni del manevrske površine na letališču?

- (1) Oranžne zastavice, postavljene okoli neuporabne površine.
- (2) Belo-oranžni stožci, postavljeni okoli neuporabne površine.
- (3) Vodoravno postavljeni križi enotne in razločne barve, priporočljivo bele.
- (4) Oznake v obliki velikih, vodoravno postavljenih rdečih kvadratov z rumenimi diagonalnimi črtami.

C-0058.

Znak na sliki I, postavljen na signalnem prostoru na letališču, pomeni:

- (1) Po pristanku zapustite stezo z desnim zavojem!
- (2) Parkirni prostor je na vaši desni!
- (3) Nadaljujte do naslednjega letališča, ker je steza do nadaljnega zaprta!
- (4) Desni šolski krog v uporabi!

C-0059.

(glej prilogo 25: Znaki)

Vodoravno postavljen znak v obliki črke T, bele ali oranžne barve (slika F), označuje oziroma pomeni:

- (1) Pristajanje v smeri vzporedno s stojino oziroma pravokotno na prečko!
- (2) Pristajanje samo na utrjenih površinah!
- (3) Pristajanje in voženje samo po utrjenih površinah!
- (4) Ne pristajajte!

C-0060.

(glej prilogo 25: Znaki)

Utripajoča bela luč, usmerjena s kontrolnega stolpa proti zrakoplovu na tleh, pomeni:

- (1) Vozite hitreje!
- (2) Vožnja dovoljena samo po stezah za vožnjo - ne prečkajte vzletno-pristajalnih stez!
- (3) Vrnite se na izhodiščno točko na letališču!
- (4) Obstajajo instrumentalni pogoji!

C-0061,

Usmerjeni svetlobni signal, ki pomeni "Letališče ni varno, ne pristajajte!", je

- (1) enakomerna rdeča luč.
- (2) utripajoča rdeča luč.
- (3) rdeča raketa.
- (4) rafal projektilov, ki se razpočijo v rdeči in zeleni barvi.

C-0062.

Kateri je tisti svetlobni signal, s katerim kontrolni stolp ukaže zrakoplovu v zraku, naj da prednost drugemu zrakoplovu in naj odleti na drugi krog?

- (1) Utripajoča rdeča.
- (2) Enakomerna rdeča.
- (3) Izmenična rdeča in zelena.
- (4) Utripajoča zelena.

C-0063.

Kaj pomeni enakomerna zelena luč, usmerjena s kontrolnega stolpa proti zrakoplovu v letu?

- (1) Dovoljen pristaneč!
- (2) Dajte prednost drugemu zrakoplovu in odletite na drugi krog!
- (3) Vrnite se na pristaneč!
- (4) Skrajno povečajte pozornost!

C-0064.

S tem, ko je pilot zrakoplova pridobil ustrezno dovoljenje kontrole zračnega prometa (ATC Clearance), mora vedeti, da:

- (1) ima prioriteto nad vsem ostalim zračnim prometom.
- (2) je zagotovljeno ustrezno razdvajanje od ostalega zračnega prometa.
- (3) sme nadaljevati let v kontroliranem zračnem prostoru pod določenimi prometnimi pogoji.

C-0065.

Kaj je dolžan ukreniti pilot zrakoplova, če dobi odobrenje kontrole letenja, ki pomeni kršenje pravil?

- (1) Sprejeti mora odobrenje, ker v takšnem primeru pilot ni odgovoren za kršenje pravil.
- (2) Sprejeti mora odobrenje in obvestiti kontrolo letenja, ko dejansko pride do kršenja pravil.
- (3) Zavrniti mora odobrenje, kot je izrečeno, in zahtevati, da se le-to spremeni.
- (4) Sprejeti mora odobrenje in obvestiti kontrolo letenja, da misli, da bo prišlo do kršenja pravil.

C-0066.

Pilot lahko postopi drugače, kot je izrečeno v odobrenju kontrole letenja, če:

- (1) se le-to ne sklada z izpolnjenim planom leta.
- (2) razmere v sili zahtevajo takojšnje ukrepanje.
- (3) je le-to v nasprotju z objavljenimi postopki.
- (4) s tem ne ogroža ostalega zračnega prometa.

C-0067.

V primeru, ko mora pilot zaradi nepredvidenih okoliščin odstopiti od odobrenja kontrole letenja, je dolžan:

- (1) s ponavljanjem depeše o tem obvestiti vse zadevne kontrole letenja.
- (2) oddati splošni klic in navesti podrobnosti o odstopanju od odobrenja kontrole letenja.
- (3) brez odlaganja obvestiti merodajno kontrolo letenja in pridobiti spremenjeno odobrenje.
- (4) obvestiti Zrakoplovno informacijsko službo.

C-0068.

Kaj je dolžan storiti pilot VFR zrakoplova, ki ga prestreže vojaški zrakoplov?

- (1) Poskusiti mora dobiti radijsko zvezo z zrakoplovom prestreznikom na frekvenci 121,5 MHz in se ravnati s skladu s signali za prestrežanje.
- (2) Na transponder mora nastaviti A 7700.
- (3) Z ustreznimi signali mora potrjevati sprejem navodil zrakoplova prestreznika.
- (4) Vsi gornji odgovori so pravilni.

C-0069.

Na preletu se vam z leve približa vojaški zrakoplov, leti nekaj časa vzporedno z vami, nato pa izvede oster vzpenjajoči zavoj v levo. Kaj to pomeni?

- (1) Prestreženi ste, sledite mi!
- (2) Pristanite na letališče, ki je v smeri mojega leta!
- (3) Takoj zapustite prepovedano področje!
- (4) Lahko nadaljujete!

C-0070.

Na preletu se vam ob levo krilo postavi vojaški prestreznik, leti nekaj časa vzporedno z vami, nato pa pomaha s krili in prične blago zavijati v desno. Kaj to pomeni?

- (1) Prestreženi ste, sledite mi!
- (2) Takoj zapustite prepovedano območje!
- (3) Lahko nadaljujete!
- (4) Takoj se vrnite na matično letališče!

C-0071.

Na preletu se znajdete v neposredni bližini vam neznanega letališča. Približa se vam vojaško letalo, kroži okoli vas, maha s krili in nato spusti kolesa. Kaj to pomeni?

- (1) Lahko nadaljujete!
- (2) Prestreženi ste, pristanite na letališče pod vami!
- (3) Takoj zapustite letališko zono!
- (4) Zapustite letališko zono in pristanite na najbližje športno letališče!

C-0072.

V primeru, ko ga prestreže vojaški zrakoplov, mora pilot prestreženega zrakoplova poizkusiti dobiti radijsko zvezo z zrakoplovom prestreznikom na frekvenci

- (1) 126,7 MHz.
- (2) 122,8 MHz.
- (3) 121,5 MHz.
- (4) 123,5 MHz.

C-0073.

Kaj pomeni v primeru prestrežanja mahanje s krili prestreženega zrakoplova?

- (1) RAZUMEM.
- (2) NE.
- (3) VI NE BI SMELI VSTOPITI V TA ZRAČNI PROSTOR.
- (4) POSTOPAL BOM PO NAVODILIH.

C-0074.

POSTOPKI V SILI V KONTROLIRANEM ZRAČNEM PROSTORU

Katera od naslednjih depeš je po prednosti na prvem mestu glede na ostale depeše?

- (1) Redna letalska depeša.
- (2) Depeša, ki zadeva varnost letenja.
- (3) Meteorološka depeša.
- (4) Depeša v nuji.

F-0001.

V primeru ko zrakoplov ne uspe vzpostaviti radijske zveze z aeronavtično postajo ali z drugim zrakoplovom, mora oddati svojo depešo dvakrat in jo začeti s frazo:

- (1) MAYDAY.
- (2) PANPAN.
- (3) TRANSMITTING BLIND.
- (4) WORDS TWICE.

F-0002.

Kateri mod in kodo nastavimo na transponder v primeru razmer hude sile (emergency)?

- (1) A 7700.
- (2) A 7500.
- (3) A 0077.
- (4) A 7600.

F-0003.

Katera sta mod in koda transponderja za primer okvare radijske zveze?

- (1) A 7700.
- (2) A 7500.
- (3) A 0077.
- (4) A 7600.

F-0004.

Z nastavitvijo transponderja na mod in kodo A 7600 pilot sporoča na zemljo, da:

- (1) je njegov let ugrabljen.
- (2) ima okvaro radijske zveze.
- (3) ima bolno osebo na krovu.
- (4) je njegov zrakoplov v nuji.

F-0005.

Z nastavitvijo transponderja na mod in kodo A 7700 pilot sporoča na zemljo, da:

- (1) je njegov radio neuporaben.
- (2) ima bolno osebo na krovu.
- (3) je njegov zrakoplov v nuji.
- (4) je njegov let ugrabljen.

F-0006.

Kakšen signal za nujo se uporablja za primer nevarnosti, ko je potrebna takojšnja pomoč?

- (1) MAYDAY MAYDAY MAYDAY.
- (2) PANPAN PANPAN PANPAN.
- (3) DECLARING EMERGENCY.
- (4) HELP ME.

F-0007.

Kateri radiotelefonski izraz pomeni "SMO V VELIKI IN NEPOSREDNI NEVARNOSTI IN POTREBUJEMO TAKOJŠNJO POMOČ"?

- (1) Beseda "MAYDAY", oddana z Morsejevimi znaki.
- (2) Izgovorjena beseda "MAYDAY".
- (3) Izgovorjena beseda "SECURITY".
- (4) Izgovorjena beseda "PANPAN".

F-0008.

Katera od navedenih frekvenc je mednarodna pogovorna frekvenca za primer nevarnosti?

- (1) 122,500 MHz.
- (2) 6538 MHz.
- (3) 121,050 MHz.
- (4) 121,500 MHz.

F-0009.

Frekvenca 121,5 MHz je:

- (1) mednarodna frekvenca za primer nevarnosti.
- (2) regionalna prislušna frekvenca.
- (3) regionalna frekvenca za primer sile.
- (4) frekvenca za pogovore zrak-zrak.

F-0010.

Katera frekvenca je določena za pogovore med zrakoplovom prestreznikom in prestreženim zrakoplovom?

- (1) Mednarodna frekvenca za primer nevarnosti 121,5 MHz.
- (2) Lokalna frekvenca zračnih oboroženih sil.
- (3) Lokalna frekvenca za primer sile.
- (4) Frekvenca za pogovore zrak-zrak.

F-0011.

Kako postopa pilot ULN ob vstopu v CTR zono letališča, če mu ne deluje radijska zveza?

- (1) Po telefonu pokliče kontrolo letenja in se dogovori za podrobnosti
- (2) Vstopi s povečano pozornostjo, leti do kontrolnega stolpa in z mahanjem s krili daje znak o odpovedi radijske postaje
- (3) Ne sme vstopiti v CTR letališča
- (4) Zmanjša višino in leti po ustaljenih procedurah do pristanka

F-0012.

Kako postopate v primeru odpovedi radijske postaje pri letenju v CTR letališča?

- (1) Nadaljujem let s povečano pozornostjo opazovanja okolice
- (2) Odletim iz CTR zone letališča in pristanem na drugem letališču
- (3) Poskusim na obstoječi lokaciji popraviti radijsko postajo.
- (4) Obrnem proti letališču, pozorno opazujem okolico, preletim kontrolni stolp, z mahanjem kril obvestim kontrolo letenja in pristanem po skrajšanem šolskem krogu.

F-0013

Kaj storite, če je na namembnem mednarodnem letališču (vaša destinacija) vidljivost 2000 metrov?

- (1) Obrnem proti prvemu alternativnemu letališču.
- (2) Letim proti svetlejšemu zahodu, dokler ne priletim izven slabe vidljivosti in pristanem izvenletališko.
- (3) Kontrolo letenja zaprosim za prilet in pristanek po pogojih SVFR in po odobritvi pristanem
- (4) Z aktiviranjem padala rešim sebe in zrakoplov.

F-0014.

Na maršruti vas bo zajela tema in morate pristati na mednarodnem letališču, kjer je vidljivost samo 2500 metrov. Ali boste pristali, kljub slabi vidljivosti?

- (1) Ne, ker je najmanjša vidljivost za VFR letenje 5 kilometrov
- (2) Ne, ker je potrebno odleteti do prvega vzletišča
- (3) Lahko, vendar to pomeni prijavo inšpekcijskim službam
- (4) Lahko, po pogojih SVFR

F-0015.

Kaj bi ukrenili v primeru, če se vam pri pristajanju z ultralahkim zrakoplovom na mednarodnem letališču pripeti, da ste zaradi termike na polovici steze še vedno na isti višini, kot je bila nad pragom steze – ostanek steze verjetno ne bo zadostoval za pristanek?

- (1) Preletim stezo in odletim na alternativno letališče.
- (2) Javimo kontroli letenja, da bomo izvedli »GO AROUND«. Nato sledimo napotkom kontrole letenja
- (3) Poizkusim porabiti odvečno višino s prevlečenim letom.
- (4) Nadaljujem s pristajanjem, ker je termični vzgornik vedno omejen na ozko področje

F-0016.

Kaj boste storili, če je letališče, kjer nameravate pristati v megli?

- (1) Nadaljujem s postopkom pristajanja.
- (2) Obrnemo proti alternativnemu letališču oz. najbližjemu, kjer je pristanek mogoč.
- (3) Aktiviramo padalo, če je vgrajeno.
- (4) S povečano hitrostjo preletimo letališče in se vrnemo na matično letališče.

F-0017.

Kaj storite, če ugotovite na maršruti v kontroliranem zračnem prostoru, da vas bo pred pristankom zajela tema in boste pristali 45 minut po sončnem zahodu?

- (1) Pravočasno, v času dnevnega letenja se odločim za pristanek na drugem letališču ali vzletišču.
- (2) Nadaljujem let do namembnega letališča – destinacije, kakor je navedeno v FP.
- (3) Obrnem proti letališču, odkoder sem vzletel
- (4) Poiščem ustrezen teren za pristajanje in izvedem izvenletališki pristanek, ker ponoči ne smem nadaljevati poleta.

F-0018

V kontroliranem zračnem prostoru ste izgubili orientacijo. Tudi po daljšem iskanju ne morete določiti vaše pozicije. Goriva nimate več za iskanje. Kaj boste storili?

- (1) Poiščem ustrezen teren za izvenletališki pristanek, dokler še imam gorivo.
- (2) Nadaljujem z iskanjem svoje pozicije, dokler ne zmanjka goriva – nato odprem reševalno padalo.
- (3) Pokličem kontrolo letenja in zahtevam vektoriranje na goniometer.
- (4) Izberem najustreznejšo smer in letim v tem kursu, dokler ne priletim do nekega znanega orientirja.

F-0019

Pod vami se pojavi enolična pokrajina in slaba vidljivost zaradi katere ste popolnoma izgubili orientacijo. Nobenih možnosti ni, da bi jo ponovno vzpostavili. Kaj boste storili?

- (1) Pokličem kontrolo letenja in prosim za pomoč z goniometrom.
- (2) Pravočasno izberem ustrezen teren za izvenletališki pristanek. Po pristanku ugotovim svojo pozicijo in po ponovnem vzletu nadaljujem z maršruto.
- (3) Letim v najustreznejši smeri naravnost, dokler ne priletim do prvega znanega orientirja.
- (4) Pokličem drugo letalo, ki leti na večji višini, da mi pomaga najti mojo pozicijo.

F-0020

Nad letališčem, ki je naša destinacija se je razbesnela nevihta in pristanek ni mogoč. Kaj bomo ukrenili?

- (1) Nadaljevali let po robu nevihte proti naslednjemu letališču ter tam pristali.
- (2) Poskušali pristati na letališču kljub nevihti, saj naš zrakoplov ni občutljiv na sunke vetra.
- (3) Izbrali teren za izvenletališki pristanek, ki pa mora biti v CTR zoni tega letališča.
- (4) Počakali v zoni, ki jo določi kontrola letenja, da se nevihta pomakne iz področja letališča. Če moramo pristanek izvesti hitro bomo izbrali alternativno letališče.

F-0021

Kaj bi ukrenili, če imate vgrajen ADF v letalu in pride med poletom do okvare tega instrumenta?

- (1) Poskušam prileteti do najbližjega letališča in pristati.
- (2) Nadaljujem let brez tega instrumenta.
- (3) Izvenletališko pristanem na ustrezen teren.
- (4) Obvestim kontrolo letenja in čakam na njihova navodila.

F-0022.

Kaj bi ukrenili, če imate vgrajen VOR v letalu in pride med poletom do okvare tega instrumenta?

- (1) Poskušam prileteti do najbližjega letališča in pristati.
- (2) Izvenletališko pristanem na ustrezen teren.
- (3) Nadaljujem let brez tega instrumenta.
- (4) Obvestim kontrolo letenja in čakam na njihova navodila.

F-0023.

V kontroliranem zračnem prostoru so se meteorološki pogoji poslabšali in leta ni možno več nadaljevati na tej višini. Pod nami je G zračni prostor, kjer so meteorološki pogoji ugodni za letenje. Kaj bomo storili?

- (1) Obvestimo kontrolo letenja o situaciji in z njenim dovoljenjem preidemo v G zračni prostor.
- (2) Obrnemo nazaj proti matičnemu letališču.
- (3) Obrnemo letalo tja, kjer so meteorološki pogoji ugodnejši.
- (4) Pričnemo se vzpenjati nad oblake in tam po pogojih IFR odletimo proti destinaciji.

F-0024.

Letimo v kontroliranem zračnem prostoru in kljub ugodni vremenski napovedi smo podvomili o primernem vremenu za pristanek na naši destinaciji. Kaj bi ukrenili?

- (1) Poskušamo prileteti do najbližjega letališča in pristati.
- (2) Izvenletališko pristanemo na ustrezen teren ter se zaradi varnosti telefonsko prepričamo o stanju vremena na naši destinaciji.
- (3) Nadaljujemo let do destinacije, da se prepričamo o stanju vremena.
- (4) Pokličemo kontrolo letenja in jo prosimo za METAR podatke.

F-0025.

Letimo izven kontroliranega zračnega prostora in opazimo, da nam je odpovedal transponder. Naše namembno letališče je v kontroliranem zračnem prostoru. Kaj bomo storili?

- (1) Obvestimo kontrolo letenja o situaciji in nadaljujemo let v kontroliran zračni prostor.
- (2) Obrnemo nazaj proti matičnemu letališču.
- (3) Ostanemo izven kontroliranega zračnega prostora in pristanemo na drugem letališču.
- (4) Na transponder nastavimo kodo 7600 in nadaljujemo let po FP.

F-0026.

Ali lahko iz nekontroliranega zračnega prostora priletimo v kontroliranega brez transponderja?

- (1) Ne.
- (2) Ne, razen če imamo delujočo radijsko postajo.
- (3) Da.
- (4) Da, vendar moramo biti pozorni na druga letala.

F-0027.

Zaradi poslabšanja meteoroloških pogojev bi morali v nadaljevanju poleta leteti po pogojih IFR. Ali lahko to storimo?

- (1) Da.
- (2) Ne.
- (3) Lahko, če imamo opravljeno ustrezno pooblastilo.
- (4) Lahko, če imamo ustrezno opremljeno ULN.

F-0028.

Zaradi težav z motorjem izven kontroliranega zračnega prostora moramo nujno čimprej pristati. Najbližje letališče je v CTR, vendar nimamo transponderja. Kaj bomo storili?

- (1) Obvestimo kontrolo letenja o situaciji in z njenim dovoljenjem pristanemo na letališču v CTR-u.
- (2) Izberemo ustrezen teren za izvenletališki pristanek in pristanemo – v CTR ne smemo, ker nimamo transponderja.
- (3) Poskušamo pridobiti višino na termičnem vzgorniku in odleteti do najbližjega letališča izven CTR.
- (4) V CTR ne smemo prileteti, zato aktiviramo reševalno padalo.

F-0029.

Pri letenju v CTR nam je odpovedala radijska postaja. Kaj bomo storili?

- (1) Z ULN odletimo izven CTR zone in pristanemo na drugem letališču.
- (2) Pričnemo z vzpenjanjem in zapustimo CTR zono v smeri najbližjega letališča izven te zone. Pri tem smo pozorni na druga letala, ki se nahajajo v naši bližini.
- (3) Obrnemo ULN proti letališču in oddajamo po postaji, kot da deluje. Preletimo kontrolni stolp, mahamo s krili in se vključimo v šolski krog ter pristanemo. XPDR nastavimo na 7600.
- (4) Pokličemo po telefonu ARO službo, da spreminjamo FP ter določimo drugo letališče za pristanek.

F-0030.

Na maršruti v kontroliranem zračnem prostoru nam je odpovedala radijska postaja. Kaj bomo storili?

- (1) Obvestimo kontrolo letenja po telefonu o nastali situaciji in se ravnamo po njihovih navodilih.
 - (2) Obrnemo nazaj proti matičnemu letališču.
 - (3) Pričnemo z zniževanjem višine in odletimo v nekontroliran zračni prostor.
 - (4) Nadaljujemo let skladno s FP in vključimo transponder na 7600.
- F-0031.

Na maršruti v kontroliranem zračnem prostoru ste se izognili trčenju z več jadralnimi padalci. Kaj boste storili?

- (1) Obrnemo ULN proti padalcem in z letenjem blizu njih poskušamo ugotoviti njihovo identiteto.
 - (2) Pokličemo po telefonu postajo najbližje policije in prijavimo incident.
 - (3) Javimo kontroli letenja, da v kontroliranem zračnem prostoru letijo padalci.
 - (4) Opozorimo po radijski postaji vsako letalo, ki ga slišimo posebej, da na tem območju letijo jadralni padalci.
- F-0032.

Na maršruti v kontroliranem zračnem prostoru smo neprevidno prileteli v veliko območje, kjer ni vidljivosti do zemlje in tudi višje se ne moremo povzpeti (oblaki, fronta, megla...). Izgubili smo vizuelni kontakt z zemljo in ga ne moremo več vzpostaviti. Kaj bomo storili?

- (1) Nadaljujemo let po brzinomerju in višinomerju ter upoštevamo višinske kote na zemljevidu.
 - (2) Aktiviramo reševalno padalo in obvestimo o tem kontrolo letenja.
 - (3) Nadaljujemo let po kompasu ter upoštevamo višinske kote na zemljevidu.
 - (4) Počasi se spuščamo proti zemlji, vendar pod zelo blagim kotom in poskušamo ponovno pridobiti vizuelni kontakt z zemljo.
- F-0033.

Na maršruti v kontroliranem zračnem prostoru smo neprevidno prileteli v CB (kumulonimbus). Letalo je toča že precej poškodovala. Ali lahko odpremo padalo?

- (1) Da, odpremo padalo, vendar pustimo motor v delovanju.
 - (2) Najprej pokličemo kontrolo letenja in zahtevamo urgentno navodila za nadaljnji postopek.
 - (3) Da, takoj odpremo reševalno padalo.
 - (4) Najprej odletimo izven turbulence v področju CB-ja in šele nato odpremo padalo, če je potrebno.
- F-0034.

Na maršruti v kontroliranem zračnem prostoru smo neprevidno prileteli v veliko območje, kjer ni vidljivosti do zemlje in tudi višje se ne moremo povzpeti (oblaki, fronta, megla...). Izgubili smo vizuelni kontakt z zemljo in ga ne moremo več vzpostaviti. V letalu imamo poleg MEL še VOR, ADF in GPS. Ali lahko nadaljujemo let?

- (1) Lahko nadaljujemo saj imamo dobro opremljeno letalo.
 - (2) Lahko nadaljujemo, vendar moramo obvestiti kontrolo letenja, da prehajamo na let po IFR pogojih.
 - (3) Ne, aktiviramo reševalno padalo in obvestimo kontrolo letenja.
 - (4) Ne moremo nadaljevati poleta, temveč se obrnemo in poskusimo najti izhod proti matičnemu letališču.
- F-0035.

Kaj je najbolj pomembno dejstvo, na katerega morate biti kot pilot ultralahkega zrakoplova še posebej pozorni pri visokih temperaturah in visoki travi na stezi?

- (1) Vzletna dolžina je nespremenjena.
 - (2) Vzletna dolžina je manjša.
 - (3) Vzletna dolžina je večja.
 - (4) Hitrost zloma vzgona po instrumentu je višja.
- F-0036

Kako bi z ultralahkim zrakoplovom vzleteli z vzletišča, ki je pokrito z 20 cm svežega snega?

- (1) Z maksimalno hitrostjo.
- (2) Z minimalno hitrostjo.
- (3) Nikakor, ker obstaja nevarnost, da se zrakoplov prekucne na nos.
- (4) S širšimi gumami na kolesih.

F-0037

Kaj bi ukrenili, če bi takoj po vzletu z ultralahkim zrakoplovom s steze športnega letališča na višini 5 m opazili, da ste se pozabili privezati?

- (1) Prekinem vzletanje in pristanem.
- (2) Poskusim se privezati med vzpenjanjem.
- (3) Vzpnem se na varno višino in se potem privežem.
- (4) Izvedem celoten polet neprivezan.

F-0038

Kateri od navedenih postopkov je ustrezen v primeru odpovedi motorja ultralahkega zrakoplova takoj po vzletu na višini cca. 10 m?

- (1) Zaviti nazaj na letališče.
- (2) Vzdrževati ustrezno hitrost in pristati naravnost naprej.
- (3) Pristati naravnost naprej s prevlečenim letom in s čim krajšim ostajanjem v zraku.
- (4) Poskusiti vžgati motor.

F-0039

Kateri od navedenih vrstnih redov postopkov pilota ultralahkega zrakoplova pri odpovedi motorja med vzletanjem na višini cca 50 m na koncu steze in pri levem bočnem vetru je pravilen?

- (1) Zagotoviti hitrost, zaviti v levo v veter, nato pa v desnem zavoju obrniti nazaj na letališče in pristati v smeri, nasprotni smeri vzletanja.
- (2) Počasi zmanjšati hitrost in pristati naravnost naprej.
- (3) S prevlečenim letom in čim preje pristati naravnost naprej.
- (4) Zagotoviti hitrost, zaviti v desno z vetrom, nato pa v levem zavoju obrniti nazaj na letališče in pristati v smeri, nasprotni smeri vzletanja.

F-0040

Kaj bi ukrenili kot pilot ultralahkega zrakoplova v primeru, če bi med vzletanjem na višini 50 m nad stezo motor pričel izpuščal posamezne takte in bi mu moč padla, preostanek steze pa je dovolj dolg za varen pristanek?

- (1) Zagotovim hitrost in pristanem naravnost naprej.
- (2) Nadaljujem po šolskem krogu, pristanem in pregledam motor.
- (3) Takoj naredim zavoj za 180° in pristanem.
- (4) Razbremenim motor in nadaljujem let z minimalno hitrostjo.

F-0041

Kateri od naštetih ukrepov pilota ultralahkega zrakoplova je najbolj ustrezen v primeru odpovedi motorja zrakoplova na višini 80 m v fazi vzletanja z vzletišča dolžine 150 m, na koncu katerega sta cesta in jarek pod pravim kotom na os steze?

- (1) Dotakniti se tal se na koncu vzletišča in nato preskočiti jarek in cesto.
- (2) Zagotoviti hitrost, izvesti zavoj za 90° in pristati na cesto.
- (3) Zagotoviti hitrost, izvesti zavoj za 180° in pristati na vzletišče.
- (4) Prevleči zrakoplov in pristati naravnost naprej s čim manjšo hitrostjo.

F-0042

Če smo v izrednih primerih primorani pristajati s hrbtnim vetrom, moramo računati na:

(1) večjo dejansko zračno hitrost ob dotiku tal, daljši iztek po zemlji do ustavljanja in boljše

krmaljevost ves čas izteka.

(2) večjo potno hitrost ob dotiku tal, daljši iztek po zemlji do ustavljanja in veliko verjetnost preletanja željene točke dotika.

(3) večjo potno hitrost ob dotiku tal, krajši iztek po zemlji do ustavljanja in veliko verjetnost preletanja željene točke dotika.

F-0043

V izogib bočnim obremenitvam podvozja pri dotiku tal med pristajanjem moramo vzdrževati:

(1) smer gibanja zrakoplova vzporedno s stezo.

(2) vzdolžno os zrakoplova vzporedno s smerjo gibanja.

(3) zadosten nagib v veter, da preprečimo zanos zrakoplova.

F-0044

Katera tehnika pristajanja je ustrezna v primeru pristajališča z enostranskim prihodom v pogojih močnega hrbtnega vetra?

(1) Dolet pod blagim kotom z dovolj majhno hitrostjo in pravočasno zavirati.

(2) Strm dolet in minimalno hitrost pristajanja.

(3) Pristajanje brez plina z blokiranjem koles takoj po dotiku tal.

F-0045

Kako bi pristali, če vam med vzletanjem z ultralahkim zrakoplovom počí guma na prednjem kolesu, vzleta pa ne morete prekiniti?

(1) Izvedem dolgi dolet in čim bolj mehko kratek pristanem, po dotiku tal takoj ugasnem motor in ne zaviram.

(2) Pristanem z minimalno hitrostjo in hitro zavrem.

(3) Ugasnem motor in normalno pristanem.

(4) Ugasnem motor in pristanem z minimalno hitrostjo.

F-0046

Kaj bi ukrenili, če v končnem doletu zagledate drugi zrakoplov, ki pristaja z nasprotne smeri?

(1) Nadaljujem s pristajanjem, ker pristajam proti vetru.

(2) Pristanem na začetek steze.

(3) Z nizkim preletom nad stezo opozorim pilota drugega zrakoplova.

(4) Prekinem pristajanje in odletim na drugi krog.

F-0047

Kaj bi ukrenili, če v končnem doletu na višini 150 m opazite, da se pred vaš ultralahki zrakoplov z leve na višini 100 m vrinja motorni zmaj, ki očitno tudi pristaja?

(1) Nadaljujem s pristajanjem, ker pristajam proti vetru.

(2) Pristanem na začetek steze.

(3) Z nizkim preletom nad stezo opozorim pilota drugega zrakoplova.

(4) Prekinem pristajanje in odletim na drugi krog ter obvestim kontrolo letenja.

F-0048

Katere dele ultralahkega zrakoplova je potrebno posebno skrbno pregledati po trdem pristanku?

(1) Vpetje sedeža.

(2) Vse dele.

(3) Spodnje stransko napetje, opornice.

(4) Propeler.

F-0049

Kaj je prvi ukrep pilota ultralahkega zrakoplova pri nenadni odpovedi motorja na preletu?

- (1) Zagotoviti hitrost in izbrati teren za pristanek.
- (2) Izključiti kontakt.
- (3) Oddati klic v sili.
- (4) Prekontrolirati gorivo in poskusiti ponovno zagnati motor.

F-0050

Kaj ste dolžni ukreniti pri odpovedi motorja ultralahkega zrakoplova nad terenom pod gosto meglo?

- (1) Z zmanjšano hitrostjo poskusiti preleteti čim dlje ter iskati teren brez megle.
- (2) Aktivirati padalo, če je vgrajeno.
- (3) Poskušati zagnati motor, planirati v meglo, paziti na ovire.
- (4) S povečano hitrostjo poskusiti preleteti čim dlje ter iskati teren brez megle.

F-0051

Kakšen je pravilen vrstni red nadaljnjih postopkov pri odpovedi motorja ultralahkega zrakoplova na višini 150 m, potem ko smo zagotovili hitrost planiranja?

- (1) Prekontrolirati položaj selektorja za gorivo in količino goriva, poskusiti pognati motor, izbrati teren za pristanek.
- (2) Izbrati teren za pristanek, pristati, poskusiti pognati motor.
- (3) Poskusiti pognati motor, in če ne vžge, izbrati teren za pristanek.
- (4) Nobeden od odgovorov ni pravilen.

F-0052

Kaj je najbolje ukreniti, če nas z ultralahkim zrakoplovom na ruti preseneti nevihta?

- (1) Nadaljevati let po robu nevihte pod nakovalom, če tam ni padavin.
- (2) V zatišju pred nevihto izvesti izvenletališki pristanek.
- (3) Zaviti proč od nevihte in ji poskusiti pobegniti.
- (4) Znižati višino, če še ne dežuje.

F-0053

Kaj bi ukrenili, če pride na ruti z ultralahkim zrakoplovom do zaledenitve uplinjača in občutnega padca moči motorja?

- (1) Poskušam prileteti do najbližjega letališča.
- (2) Poskušam odtajati uplinjač s spreminjanjem vrtiljajev motorja.
- (3) Izvenletališko pristanem na ustrezen teren.
- (4) Poskušam odtajati uplinjač z zmanjšanjem višine.

F-0054

Kaj bi kot pilot ultralahkega zrakoplova ukrenili v primeru, če bi v teku prve pol ure letenja po opravljenem servisu in zamenjavi svečk na zrakoplovu opazili visoko temperaturo glave

motorja in pa to, da se motor ne odziva na dodajanje plina in da hitro izgublja moč?

- (1) Kar se hitro izvedem varen izvenletališki pristanek.
- (2) Za vsako ceno poskusim prileteti do matičnega letališča.
- (3) Poskusim nadaljevati let z minimalnimi vrtiljaji in hitrostjo.
- (4) Pristanem in zamenjam svečke.

F-0055

Kaj bi storili, če na ruti z ultralahkim zrakoplovom zaradi močnega čelnega vetra ugotovite, da s preostankom goriva ne dosežete nobenega letališča?

- (1) Poiščem bencinsko črpalko in pristanem na cesti ob njej.
- (2) Pristanem na najbližji travnik v bližini bencinske črpalke.
- (3) Pristanem kjerkoli, preden ostanem brez goriva.
- (4) Poiščem primeren teren za zasilni pristanek, ga nekajkrat nizko preletim in pristanem.

F-0056

Kako bi z ultralahkim zrakoplovom izvedli izvenletališki pristanek z delujočim motorjem v primeru, ko vam količina preostalega goriva ne zadošča za doseg letališča?

- (1) Direktno, brez ogleda terena in brez šolskega kroga.
- (2) Iz šolskega kroga brez ogleda terena.
- (3) Ne pristajam, ampak aktiviram padalo.
- (4) S preletom terena majhni višini.

F-0057

Kateri od naštetih terenov je najbolj primeren za izvenletališki pristanek z ultralahkim zrakoplovom?

- (1) Sveže preorana in pobranana njiva.
- (2) Požeta njiva pšenice.
- (3) Travnik.
- (4) Požeta koruzna njiva.

F-0058

Kateri od naštetih terenov je najprimernejši za izvenletališki pristanek z ultralahkim zrakoplovom?

- (1) Velika, sveže preorana njiva brez ovir in z rahlim vzdolžnim naklonom.
- (2) Njiva z visokim žitom, ki skrajšuje iztek po pristanku.
- (3) Cesta, po možnosti s telefonom v bližini.
- (4) Veliko, ravno in gladko zemljišče, ležeče v smeri vetra, brez ovir v smeri prileta in odleta.

F-0059

Kateri od navedenih terenov je najbolj ustrezen za izvenletališki pristanek v primeru odpovedi motorja ultralahkega zrakoplova na višini 300 m?

- (1) Velika, sveže preorana njiva, brez ovir in z rahlim vzdolžnim vzponom.
- (2) Njiva z visokim žitom.
- (3) Njiva s sladkorno peso.
- (4) Travnik z visoko in gosto travo.

F-0060

Kako pristajamo z zrakoplovom pri izvenletališkem pristanku na teren z izrazitim vzdolžnim naklonom?

- (1) V smeri padca terena.
- (2) Vedno proti vetru.
- (3) V smeri vzpona terena.
- (4) Vzdolž plastnic.

F-0061

Kako bi z ultralahkim zrakoplovom izvedli zasilni pristanek na njivo z visoko kulturo?

- (1) Na višini približno 5m do 10 m prevlečem zrakoplov.
- (2) Normalno pristanem na vrh rastlinja.
- (3) Pristanem na vrh rastlinja z najmanjšo možno hitrostjo.
- (4) Dolet in pristanek izvedem s povečano hitrostjo.

F-0062

Kaj od navedenega je ustrezno v primeru, če sta na izvenletališkem pristanku z ultralahkim zrakoplovom prisiljeni pristati na zelo neraven teren ali pa če vidite, da se boste

zaleteli v ovire na koncu izteka?

- (1) Zategnem sedežne pasove in ramenske vezi, pred udarcem se trdno primem in se privzdignem.
- (2) Zategnem sedežne pasove in ramenske vezi, pred udarcem sprostim telo.
- (3) Odvežem se, da se lahko v primeru požara čimprej umaknem.
- (4) Popustim sedežne pasove in ramenske vezi, pred udarcem po možnosti skrčim telo.

F-0063

Katera od navedenih akcij je najbolj ustrezna, če po odpovedi motorja ultralahkega letala neposredno pred ravnanjem pri pristajanju na teren izven letališča ugotovite, da je teren prekratek

in da ima na koncu visoke ovire?

- (1) Neposredno pred dotikom tal aktiviram padalo.
- (2) Popustim sedežne pasove in ramenske vezi in usmerim nos zrakoplova med oviri.
- (3) Pristanem brez ravnanja in usmerim nos zrakoplova med oviri.
- (4) Po dotiku tal potisnem palico naprej in na stran, da podrsam s krilom po tleh in izvedem "vrtiljak".

F-0064

Kam in kako pristajamo v primeru odpovedi motorja ultralahkega zrakoplova nad skalnato morsko obalo?

- (1) Na obalo, ne glede na verjetnost poškodb zrakoplova.
- (2) Na vodo v smeri proti obali, ne glede na smer vetra.
- (3) Na vodo v smeri vzporedno z in blizu obale, ne glede na smer vetra.
- (4) Na vodo v smeri od obale proti vetru, ki navadno piha z morja proti kopnemu.

F-0065

Kako z lahkim zrakoplovom v brezvetrju zasilno pristanemo na rečno ali jezersko gladino v bližini obale?

- (1) Pravokotno od obale.
- (2) Pravokotno proti obali.
- (3) Vzporedno z obalo.
- (4) Proti toku zaradi večjega upora pri pristanku.

F-0066

Kaj bi storili, če bi z vašim zrakoplovom nepoškodovani obviseli na žicah visokonapetostnega daljnovoda nekaj metrov nad zemljo in če je sprva prišlo do iskrenja, potem pa je le-to prenehalo?

- (1) Počakam na prihod reševalcev.
- (2) Po radijski zvezi (če je na voljo) obvestim 113 in čakam pomoč.
- (3) Čimprej skočim na tla, četudi tvegam poškodbo gležnja.
- (4) Poskusim rešiti zrakoplov iz žic.

F-0067

Kaj od navedenega je najbolj pomembno pregledati pred letenjem z ultralahkim zrakoplovom po daljši nevihti in močnem dežju?

- (1) Zrakoplov (da sedež ali motor nista mokra).
- (2) Vetrokaz na letališču (da ni morda zapet za nosilec in zato ne kaže smeri vetra).
- (3) Vzletno stezo (da na njej ni luž).
- (4) Zavore, eliso in motor (da na njih ni poškodb zaradi toče ali strele).

F-0068

Katere so tiste točke, katerim moramo pri pripravah na izvedbo višinskega leta preko 4.000 m z ultralahkim zrakoplovom posvetiti še posebno pozornost?

- (1) Zaščita pred mrazom, priprava motorja, oskrba s kisikom.
- (2) Izbor ustrezne osebne opreme, oskrba s kisikom, priprava zrakoplova.
- (3) Zdravstveno stanje pilota, izbor ustrezne osebne opreme, pridobitev dovoljenja.
- (4) Vremenski pogoji, izbor ustrezne opreme, oskrba s kisikom, pridobitev dovoljenja in splošna pripravljenost pilota za višinski let.

F-0069

Kaj je potrebno storiti pred vzletanjem z ultralahkim zrakoplovom neposredno po plohi na letališču?

- (1) Obrisati sedež in eliso.
- (2) Dobro ogreti in preskusiti motor.
- (3) Obrisati do suhega nosilne ploskve.
- (4) Obrisati kapice svečk in vzleteti z maksimalno hitrostjo.

F-0070

Ali je dovoljeno uporabljati za dvosedežno ultralahko letalo reševalno padalo, ki je originalno predvideno za enosedežnik?

- (1) Da.
- (2) Ne.
- (3) Da, če je pilot lažji od 80 kg.
- (4) Da, če gre za posebno padalo iz kevlarja.

F-0071

Reševalni sistem na ultralahkem zrakoplovu je

- (1) predpisan za vse polete nad 150 m višine.
- (2) obvezen za vse ultralahke zrakoplove.
- (3) predpisan samo za ultralahke zrakoplove, namenjene šolanju.
- (4) obvezen, če ga proizvajalec predpiše za določen tip zrakoplova.

F-0072

Katera opravila oz. v katerem vrstnem redu so ustrezna pri reševanju ultralahkega zrakoplova s padalom blizu zemlje?

- (1) Izključiti kontakt, odvzeti plin in aktivirati padalo.
- (2) Odvzeti plin, aktivirati padalo in izključiti kontakt.
- (3) Odvzeti plin, izključiti kontakt in aktivirati padalo.
- (4) Aktivirati padalo in izključiti kontakt.

F-0073

Kje bi pristali z ultralahkim zrakoplovom, da bi najbolje pomagali ponesrečenemu pilotu zmaja, ki ste ga opazili viseti na drevju v gozdu?

- (1) Na najbližjem travniku.
- (2) V najbližjem naselju, da lahko organiziram pomoč.
- (3) Na najbližjem letališču.
- (4) Po možnosti čim bližje mestu nesreče, tudi če pristanek ni najbolj varen.

F-0074

Koga bi poklicali, če vidite ULN, da je drugi pilot po izskoku s padalom iz poškodovanega zrakoplova obvisel na visokem drevesu?

- (1) Gozdarja z motorno žago.
- (2) Gasilce.
- (3) Kontrolo letenja.
- (4) Helikopter.

F-0075

Kakšen je priporočeni postopek, če pilot zrakoplova sprejme signal ELT?

- (1) Z uporabo ničelne metode mora poizkusiti določiti mesto, od koder prihaja signal.
- (2) Obvestiti mora najbližjo kontrolo letenja po radijski zvezi ali po telefonu.
- (3) S pomočjo radijskega kompasa mora poizkusiti določiti smer signala.
- (4) Pričeti mora z akcijo iskanja in reševanja, če je zrakoplov za to opremljen.

F-0076

Kdo je dolžan po svojih močeh in znanju pomagati ponesrečenim v nezgodi?

- (1) Samo zdravstveni delavci.
- (2) Vsakdo, ki se najde na mestu nesreče.
- (3) Samo tisti, ki takšno pomoč obvlada.

F-0077

PRAVILNI ODGOVORI

Katalog KONTROLIRAN ZRAČNI PROSTOR

PRAVILA LETENJA V KONTROLIRANEM ZRAČNEM PROSTORU

C-0001 = 2 C-0002 = 2 C-0003 = 2 C-0004 = 1 C-0005 = 3 C-0006 = 3
C-0007 = 2 C-0008 = 1 C-0009 = 3 C-0010 = 1 C-0011 = 4 C-0012 = 2
C-0013 = 1 C-0014 = 3 C-0015 = 3 C-0016 = 1 C-0017 = 2 C-0018 = 1
C-0019 = 2 C-0020 = 3 C-0021 = 4 C-0022 = 4 C-0023 = 2 C-0024 = 3
C-0025 = 2 C-0026 = 1 C-0027 = 3 C-0028 = 1 C-0029 = 1 C-0030 = 1
C-0031 = 2 C-0032 = 2 C-0033 = 4 C-0034 = 1 C-0035 = 2 C-0036 = 3
C-0037 = 3 C-0038 = 2 C-0039 = 3 C-0040 = 4 C-0041 = 1 C-0042 = 1
C-0043 = 1 C-0044 = 3 C-0045 = 2 C-0046 = 3 C-0047 = 3 C-0048 = 2
C-0049 = 2 C-0050 = 1 C-0051 = 3 C-0052 = 3 C-0053 = 4 C-0054 = 2
C-0055 = 4 C-0056 = 1 C-0057 = 3 C-0058 = 3 C-0059 = 4 C-0060 = 1
C-0061 = 3 C-0062 = 2 C-0063 = 2 C-0064 = 1 C-0065 = 3 C-0066 = 3
C-0067 = 2 C-0068 = 3 C-0069 = 4 C-0070 = 4 C-0071 = 1 C-0072 = 2
C-0073 = 3 C-0074 = 4

PRILOGE: Uporabljati iz kataloga PPL(A)

Priloga 17: Doletna karta letališča

Priloga 18: Oznake na letališču

Priloga 19: Označevanje stez

Priloga 25: Znaki

POSTOPKI V SILI V KONTROLIRANEM ZRAČNEM PROSTORU

F-0001 = 4	F-0002 = 3	F-0003 = 1	F-0004 = 4	F-0005 = 2	F-0006 = 3
F-0007 = 1	F-0008 = 2	F-0009 = 4	F-0010 = 1	F-0011 = 1	F-0012 = 3
F-0013 = 4	F-0014 = 3	F-0015 = 4	F-0016 = 2	F-0017 = 2	F-0018 = 1
F-0019 = 3	F-0020 = 1	F-0021 = 4	F-0022 = 2	F-0023 = 3	F-0024 = 1
F-0025 = 4	F-0026 = 3	F-0027 = 1	F-0028 = 2	F-0029 = 1	F-0030 = 3
F-0031 = 4	F-0032 = 3	F-0033 = 2	F-0034 = 4	F-0035 = 3	F-0036 = 3
F-0037 = 1	F-0038 = 1	F-0039 = 2	F-0040 = 4	F-0041 = 1	F-0042 = 3
F-0043 = 2	F-0044 = 2	F-0045 = 2	F-0046 = 1	F-0047 = 4	F-0048 = 3
F-0049 = 2	F-0050 = 1	F-0051 = 2	F-0052 = 2	F-0053 = 2	F-0054 = 3
F-0055 = 1	F-0056 = 4	F-0057 = 4	F-0058 = 2	F-0059 = 4	F-0060 = 3
F-0061 = 3	F-0062 = 3	F-0063 = 2	F-0064 = 4	F-0065 = 3	F-0066 = 3
F-0067 = 3	F-0068 = 3	F-0069 = 4	F-0070 = 3	F-0071 = 2	F-0072 = 4
F-0073 = 4	F-0074 = 3	F-0076 = 4	F-0077 = 2		