

**JAVNA AGENCIJA ZA CIVILNO LETALSTVO  
REPUBLIKE SLOVENIJE**



# **KATALOG IZPITNIH VPRAŠANJ**

**Licenca jadralnega pilota (SPL)**

**Licenca pilota lahkega zrakoplova (jadralno letalo)  
(LAPL(S))**

**SEPTEMBER 2015**

VER01

**Katalog vsebuje 75% vseh izpitnih vprašanj**

## LETALSKO PRAVO

### **Z-0001 Ustanovitelj Mednarodne organizacije za civilno letalstvo – ICAO**

- (1) Evropska konferenca civilnega letalstva – ECAC.
- (2) Evropska agencija za varnost v letalstvu – EASA.
- (3) Organizacija združenih narodov – OZN.
- (4) Skupni letalski organi – JAA.

### **Z-0002 Ustanovitveni akt Mednarodne organizacije za civilno letalstvo - ICAO je**

- (1) Konvencija o mednarodnem civilnem letalstvu (t.i. Čikaška konvencija).
- (2) Uredba evropske komisije o odgovornosti letalskega prevoznika v primeru nesreč.
- (3) Večstranski sporazum o pristojbinah na zračnih poteh.
- (4) Zakon o letalstvu.

### **Z-0003 Naloga Sveta ICAO je**

- (1) Sprejem mednarodnih standardov in priporočenih praks za mednarodni civilni zračni promet (SARP).
- (2) Svetovanje mednarodni agenciji za varnost v letalstvu.
- (3) Organizacija konference združenja IATA.
- (4) Sprejem izvedbenih predpisov Evropske unije.

### **Z-0004 Čikaška konvencija ne ureja**

- (1) Licenciranja letalskega osebja.
- (2) Pravil letenja.
- (3) Preiskovanja letalskih nesreč.
- (4) Odgovornosti letalskih prevoznikov za prevoz potnikov v primeru odpovedi, velike zamude letov in zavrnitev vkrcanja.

### **Z-0005 Rimski konvencija (I. 1933) je urejala**

- (1) Odškodninsko odgovornost pilota do drugih pilotov v primeru bližnjega srečanja.
- (2) Odgovornost lastnika zrakoplova v letu za škodo povzročeno tretjim osebam na tleh.
- (3) Varnost na letališčih in vzletiščin ter odgovornost upravljalca letališča ali vzletišča do tretjih oseb v primeru povzročene škode, ki jo je napravil zrakoplov pri pristajanju na zadevno letališče oziroma vzletišče.

**Z-0006      Montrealska konvencija (Konvencija o poenotenju nekaterih pravil za mednarodni letalski prevoz) ne določa**

- (1) Odškodnine za poškodbe na drugem plovilu.
- (2) Odškodnine za smrt ali poškodbo potnikov.
- (3) Odškodnine za škodo na tovoru in na prtljagi.
- (4) Odškodnine za zamudo.

**Z-0007      Višino odškodnine po Montrealski konvenciji določa**

- (1) Evropska agencija za varnost v letalstvu – EASA.
- (2) Skupne letalske zahteve – JAR.
- (3) Organizacija združenih narodov – OZN.
- (4) Mednarodna organizacija civilnega letalstva – ICAO.

**Z-0008      Odškodnine so v montrealskem sporazumu določene v**

- (1) EUR.
- (2) USD.
- (3) SDR.
- (4) YPN.

**Z-0009      EASA**

- (1) Izvaja operativne naloge s področja certificiranja posameznih zrakoplovov in licenciranja pilotov.
- (2) Dnevno spremlja izvajanje standardov z inšpekcijskimi pregledi v državah članicah.
- (3) Razvija skupne varnostne in okoljevarstvene predpise na evropski ravni.

**Z-0010      Register zrakoplovov Republike Slovenije vodi**

- (1) Javna agencija za civilno letalstvo Republike Slovenije.
- (2) Uprava Republike Slovenije za pomorstvo.
- (3) Ministrstvo za promet Republike Slovenije.
- (4) Letalska zveza Slovenije.

**Z-0011      Vlogo za vpis v register zrakoplovov vloži**

- (1) Lastnik.
- (2) Uporabnik.
- (3) Uvoznik zrakoplova.
- (4) Upravljalec zrakoplova.

**Z-0012 Lastnik jadralnega letala mora Javno agencijo za civilno letalstvo Republike Slovenije o spremembi naslova bivališča lastnika obvestiti**

- (1) V roku 30 dni od spremembe.
- (2) V roku 15 dni od spremembe.
- (3) V roku 8 dni od spremembe.
- (4) Takoj.

**Z-0013 EASA spričevalo o plovnosti**

- (1) Je veljavno dokler ga Javna agencija za civilno letalstvo ne prekliče.
- (2) Je veljavno eno leto od datuma izdaje.
- (3) Veljavnost spričevala se lahko podaljša vsako leto.

**Z-0014 Nacionalno spričevalo o plovnosti**

- (1) Je veljavno, dokler ga Javna agencija za civilno letalstvo ne prekliče.
- (2) Veljavnost spričevala se lahko podaljša vsaki dve leti.
- (3) Je veljavno eno leto od datuma izdaje.

**Z-0015 V katerem dokumentu najdemo uradne podatke o omejitvah pri letenju z jadralnim letalom**

- (1) V priročniku za letenje.
- (2) V dnevniku letenja.
- (3) V dovoljenju za letenje.
- (4) V listi predpoletnega pregleda in stanja zrakoplova.

**Z-0016 Kje mora biti spričevalo o plovnosti jadralnega letala**

- (1) V vozilu za transport jadralnega letala.
- (2) V jadralnem letalu.
- (3) Spričevala ni treba nositi s seboj.
- (4) V klubski pisarni.

**Z-0017 CAMO je kratica za pooblaščen organizacijo za**

- (1) Usposabljanje letalsko-tehničnega osebja.
- (2) Vodenje stalne plovnosti zrakoplova.
- (3) Vzdrževanje letal in letalskih delov.
- (4) Proizvodnjo letal in letalskih delov.

**Z-0018 Organizacija, pooblaščenca za vzdrževanje jadralnih letal, je potrjena po**

- (1) Delu 21 Uredbe Komisije (EU) št. 748/2012.
- (2) Delu M Poddelu F Uredbe Komisije (ES) št. 2042/2003.
- (3) Pravilnikom o strokovni izobrazbi, strokovni usposobljenosti, izpitih in licencah oziroma potrdilih tehničnega osebja v letalstvu (Uradni list RS, št. 37/2005 - s spremembami).
- (4) Pravilnikom o letenju letal (Uradni list SFRJ, št. 10/1979 - s spremembami).

**Z-0019 Lastnik ali operater zrakoplova, ki se uporablja za pridobitne namene, ni dolžan zavarovati odgovornosti do**

- (1) Potnikov.
- (2) Tovora.
- (3) Tretje osebe.
- (4) Pilota.

**Z-0020 Lastnik ali operater zrakoplova, ki se uporablja v nekomercialne namene, ki ima največjo dovoljeno vzletno maso (MTOM) manjšo od 500 kg, je dolžan zavarovati odgovornost do**

- (1) Potnikov.
- (2) Tovora.
- (3) Tretje osebe.
- (4) Pilota.

**Z-0021 Kakšna mora biti višina črk registrske oznake na krilu jadralnega letala**

- (1) Najmanj 50 cm.
- (2) Ni pomembno.
- (3) Najmanj 1 m.
- (4) Od 2 do 3 m.

**Z-0022 Kaj pomeni kratica ATO**

- (1) Kontrola letenja.
- (2) Odobrena organizacija za usposabljanje pilotov.
- (3) Organizacija za popravilo jadralnih letal.
- (4) Dolžina vzletne steze.

**Z-0023 Po katerih predpisih letijo slovenski zrakoplovi v tujini**

- (1) Po slovenskih predpisih.
- (2) Po predpisih države, v čigar zračnem prostoru letijo.
- (3) Po predpisih države, kjer je bil zrakoplov izdelan.
- (4) Po mednarodnih standardih in priporočenih praksah ICAO.

**Z-0024 V kolikem času mora kandidat, po opravljenem teoretičnem izobraževanju v letalski šoli, pristopiti k vsaj enemu izpitnemu roku**

- (1) Najkasneje 12 mesecev po izdaji potrdila odobrene organizacije usposabljanja.
- (2) V 24 mesecih po opravljenem teoretičnem izpitu.
- (3) V 12 mesecih po začetku tečaja v odobreni organizaciji usposabljanja.
- (4) Kadarkoli po opravljenem tečaju.

**Z-0025 Kakšni so pogoji, da imetnik licence SPL ali LAPL(S) uveljavlja privilegije te licence**

- (1) Privilegiji licence niso časovno omejeni, pilot mora imeti veljavno zdravniško spričevalo.
- (2) V zadnjih 24 mesecih mora opraviti najmanj 5 ur letenja kot vodja jadralnega letala, vključno z 15 vzleti ter dva leta z inštruktorjem letenja, na jadralnih letalih ali jadralnih letalih s pogonom in ima veljavno zdravniško spričevalo.
- (3) Pilot mora vsako leto opraviti preverjanje strokovnosti z izpraševalcem na jadralnih letalih ali jadralnih letalih s pogonom.

**Z-0026 Licenca LAPL(S) pilotu omogoča**

- (1) Izključno nekomercialno letenje na jadralnih letalih ali jadralnih letalih s pogonom.
- (2) Komercialno letenje v nekontroliranem zračnem prostoru.
- (3) Slepno letenje.
- (4) Samo letenje v nekontroliranem zračnem prostoru.

**Z-0027 Privilegiji licence LAPL(S) in SPL se razširijo na letala TMG, če je pilot opravil najmanj**

- (1) Teoretično usposabljanje.
- (2) Šest ur usposabljanja za letenje na letalu TMG v ATO in opravil preizkus praktične usposobljenosti z izpraševalcem.
- (3) Preizkus praktične usposobljenosti z izpraševalcem.
- (4) Petnajst ur usposabljanja za letenje na letalu TMG in preizkus praktične usposobljenosti z izpraševalcem.

**Z-0028 Kdaj imetnik licence SPL izpolni pogoje za pridobitev privilegija za izvajanja komercialnih operacij**

- (1) Ko dopolni 18 let in opravi vsaj 75 ur letenja ali 200 vzletov kot vodja na jadralnih letalih ali jadralnih letalih s pogonom in ko opravi praktično preverjanje strokovnosti z izpraševalcem.
- (2) Prevoz potnikov lahko izvaja le podjetje, ki je pridobilo dovoljenje za opravljanje zračnega prevoza.
- (3) Dokler pilot jadralnega letala ne pridobi licence LAPL(S).
- (4) Dokler ne pridobi licence ATPL.

**Z-0029 V primeru, da pilot jadralnega letala ne izpolnjuje pogojev za ohranjanje privilegijev pilotske licence, mora pred ponovnim izvajanjem svojih privilegijev**

- (1) Ponovno opraviti teoretični in praktični del usposabljanja s tem, da se mu program v odobreni organizaciji usposabljanja lahko zmanjša na polovico.
- (2) Opraviti praktično preverjanje strokovnosti z izpraševalcem ali razliko zahtev oziroma manjkajoče pogoje opraviti z ali pod nadzorom inštruktorja letenja.
- (3) Sme naprej ohranjati privilegije.
- (4) Lahko leti samo kot LAPL(S).

**Z-0030 Kandidati za licenco SPL, LAPL(S), ki opravijo najmanj 15 ur usposabljanja za letenje na jadralnih letalih ali jadralnih letalih s pogonom, morajo poleg opisanega, za prijavo na praktični del izpita opraviti še**

- (1) En samostojni prelet, dolg najmanj 150 km, ali en prelet z inštruktorjem, dolg najmanj 100 km.
- (2) Samostojni prelet se ne zahteva.
- (3) En samostojni prelet, dolg najmanj 50 km, ali en prelet z inštruktorjem, dolgim najmanj 100 km.
- (4) Dva samostojna preleta, dolga najmanj 150 km.

**Z-0031 Imetniki licenc SPL, LAPL(S) so omejeni na način vzletanja. Pri jadralnih letalih ali jadralnih letalih s pogonom poznamo sledeče načine vzletov**

- (1) Samostojno vzletanje.
- (2) Vzletanje z vitlom in vlečnim avtomobilom, aerozaprega ali samostojno vzletanje, vzlet s pomočjo napete elastike (gume).
- (3) Aerozaprega ali samostojno vzletanje in vzletanje na hribu.
- (4) Samo vzletanje v aerozapregi.

**Z-0032 Pilot za ohranitev svojih privilegijev za vsak način vzletanja v zadnjih 24 mesecih opravi najmanj**

- (1) Pet vzletov, razen pri vzletanju z napeto elastiko, pri katerem opravi samo dva vzleta.
- (2) Trideset vzletov.
- (3) Let z inštruktorjem.
- (4) Za ohranitev privilegijev ni nobenih zahtev.

**Z-0033 Katere od spodaj navedenih zahtev so dovolj za podaljšanje veljavnosti potrdila inštruktorja jadralnega letenja FI(S)**

- (1) Če je v zadnjih treh letih opravil najmanj 30 ur ali 60 vzletov usposabljanj kot inštruktor letenja na jadralnih letalih ali jadralnih letalih s pogonom ali letalih TMG kot FI ali kot izpraševalec in opravil osvežitveni seminar za inštruktorje.
- (2) Če je v zadnjih treh letih opravil 50 ur usposabljanj, od tega vsaj 30 ur usposabljanj v zadnjem letu veljavnosti inštruktorskega potrdila.
- (3) Potrdilo inštruktorja ima neomejeno veljavnost.
- (4) Če je razširil privilegij licence na komercialno letenje.

**Z-0034 Če je pilot jadralnega letala usposobljen za vzletanje v aeropregi in bi želel vzletati z vitlom in vlečnim avtomobilom, mora za vpis načina vzleta v licenco SPL/LAPL(S) opraviti**

- (1) Dva leta z vitlom.
- (2) Najmanj deset vzletov z inštruktorjem in pet samostojnih vzletov pod nadzorom.
- (3) Let z izpraševalcem.
- (4) Najmanj dvajset vzletov z inštruktorjem.

**Z-0035 katero zdravniško spričevalo je potrebno, da lahko letiš z SPL licenco**

- (1) Najmanj zdravniško spričevalo razreda 1.
- (2) Najmanj zdravniško spričevalo razreda 2.
- (3) Najmanj zdravniško spričevalo LAPL.
- (4) Najmanj zdravniško spričevalo za vozniški izpit za avto.

**Z-0036 Kakšna je minimalna starost pri kateri lahko kandidat za pilota jadralnega letala opravlja izpit**

- (1) 14.
- (2) Minimalna starost ni predpisana.
- (3) 16.
- (4) 18.



**Z-0037 Kakšna je veljavnost inštruktorskega potrdila za jadralne pilote - FI(S)**

- (1) 3 leta.
- (2) 5 let.
- (3) Neomejena.
- (4) 1 leto.

**Z-0038 Pilot z licenco SPL ne sme upravljati jadralnega letala v komercialnem zračnem prevozu ali za prevoz potnikov, če ni v zadnjih 90 dneh opravil najmanj**

- (1) Ni zahtev.
- (2) 3 vzlete in pristanke na jadralnem letalu istega tipa.
- (3) 20 vzletov in pristankov.
- (4) 2 leta na potniškem letalu.

**Z-0039 Če pilot ne izpolnjuje zahteve za ohranitev svojih privilegijev glede predpisanega števila vzletov za vsak način vzletanja (ali katerega od njih) v zadnjih 24 mesecih od nameravanega časa letenja, mora za ponovno izvajanje privilegijev opraviti**

- (1) Manjkajoče število vzletov z inštruktorjem ali samostojno pod nadzorom inštruktorja.
- (2) Trideset vzletov za usposabljanje za vsak način vzletanja.
- (3) Ponovno mora opravljati teorijo.

**Z-0040 Kako lahko pilot, ki ne izpolnjuje pogojev za izvajanje privilegijev SPL, to pravico ponovno pridobi, tako da**

- (1) Čim več leti, da čim prej izpolni pogoje.
- (2) Pod nadzorom inštruktorja naleti manjkajoči nalet ali opravi praktično preverjanje z izpraševalcem.
- (3) Naredi kontrolni let z inštruktorjem letenja.
- (4) Ponovno mora opravljati praktični del izpita.

**Z-0041 Kateri od navedenih zrakoplovov ima v zračnem prostoru Republike Slovenije, prednost pred ostalimi**

- (1) Jadralno letalo.
- (2) Prostoletiči balon.
- (3) Zrakoplov, ki vleče drug zrakoplov.
- (4) Helikopter.

**Z-0042 Letenje z jadralnimi letali je v Republiki Sloveniji dovoljeno po**

- (1) Pravilih instrumentalnega letenja – IFR.
- (2) Pravilih vizualnega letenja – VFR.
- (3) Za jadralna letala ne obstajajo pravila letenja.
- (4) Pravilih cestnega prometa.

**Z-0043 V katero stran je potrebno krožiti z jadralnim letalom, jadralnim zmajem oziroma jadralnim padalom v termičnem vzgorniku, ki ga izrablja več zrakoplovov**

- (1) V levo.
- (2) V desno.
- (3) Po presoji pilota.
- (4) V tisto stran, v katero kroži zrakoplov, ki je bil prvi v vzgorniku.

**Z-0044 Višina letenja nad terenom nad neposeljenimi področji**

- (1) Ne sme biti manjša od 500 čevljev (150 m).
- (2) Mora biti čim višja, z upoštevanjem razdelitve zračnega prostora.
- (3) Ni določena.
- (4) Mora biti čim manjša.

**Z-0045 Katera je najmanjša dovoljena višina nad tlemi za izvajanje akrobacij z jadralnim letalom**

- (1) 150 m.
- (2) 200 m.
- (3) 400 m.
- (4) 500 m.

**Z-0046 Kje lahko pilot jadralnega letala poleti brez oddaje načrta leta službi ARO**

- (1) V nekontroliranem zračnem prostoru.
- (2) V kontroliranem zračnem prostoru razreda C.
- (3) V kontroliranem zračnem prostoru razreda D.
- (4) Pilot jadralnega letala je dolžan obvestiti službo za alarmiranje, ne glede na to od kje poleti.

**Z-0047 Kje lahko pilot jadranega letala poleti brez oddaje načrta leta službi ARO**

- (1) V zračnem prostoru razreda B.
- (2) V zračnem prostoru razreda C.
- (3) V zračnem prostoru razreda G.
- (4) V zračnem prostoru razreda A.

**Z-0048 Izraz »kontrolirani zračni prostor« pomeni zračni prostor**

- (1) Okoli letališča.
- (2) Določenih izmer, v katerem je vsako letenje zrakoplovov kontrolirano.
- (3) V neposredni bližini letališča z eno ali več vzletno-pristajalnimi stezami.
- (4) Z zagotovljenimi storitvami službe kontrole letenja.

**Z-0049 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) Kontrolirano območje.

**Z-0050 Kontrolna cona (CTR) je**

- (1) Zračni prostor neposredno nad letališčem.
- (2) Zračni prostor razreda D.
- (3) Zračni prostor nad večjimi naseljenimi območji.

**Z-0051 Del zračnega prostora določenih izmer nad določenim področjem, kjer letenje ni dovoljeno, je**

- (1) Prepovedana cona.
- (2) Posebno urejena cona.
- (3) Terminalno območje.
- (4) Kontrolna cona.

**Z-0052 Kakšna mora biti vodoravna vidljivost v zračnem prostoru razreda G, 300 metrov nad terenom, da je let po pravilih VFR dopusten**

- (1) 8000 metrov.
- (2) 5 kilometrov.
- (3) 3 kilometre.
- (4) 15000 metrov.

**Z-0053 Ali z jadralnim letalom lahko letimo v oblaku**

- (1) Lahko, če so tanjši od 100 metrov.
- (2) Lahko samo čez oblake tipa Cirrus in Cumulus.
- (3) Letenje v oblaku je dovoljeno, če ima imetnik pilotske licence vpisan rating za letenje z jadralnimi letali v oblakih.
- (4) Lahko, če nam kontrola letenja to dovoli.

**Z-0054 Kakšna mora biti vodoravna vidljivost pri tleh znotraj CTR, da je let po pravilih VFR dopusten**

- (1) 8 kilometrov.
- (2) 5 kilometrov.
- (3) 3 kilometre.
- (4) 1,5 kilometra.

**Z-0055 S tem, ko je pilot zrakoplova dobil ustrezno dovoljenje kontrole zračnega prometa (»ATC clearance«), mora vedeti, da**

- (1) Ima prioriteto nad vsem ostalim zračnim prometom.
- (2) Ima zagotovljeno ustrezno razdvajanje od ostalega zračnega prometa.
- (3) Sme nadaljevati let v kontroliranem zračnem prostoru pod pogoji, ki jih je določila ATC.

**Z-0056 Zahtevana minimalna vodoravna oddaljenost od oblakov za VFR letenje v zračnem prostoru razreda G na višinah nad 300 metrov od tal, oziroma 900 metrov AMSL, kar je višje, znaša**

- (1) 300 metrov.
- (2) 600 metrov.
- (3) 1500 metrov.
- (4) 8000 metrov.

**Z-0057 Nad katero višino mora posadka športnega zrakoplova brez kabine pod tlakom, pričeti uporabljati dodatni kisik za dihanje**

- (1) 13 000 čevljev (3960 metrov).
- (2) 3800 čevljev (1160 metrov).
- (3) 15 000 čevljev (4572 metrov).
- (4) 9396 čevljev (2864 metrov).

**Z-0058 Za nočno letenje se na teritoriju Republike Slovenije šteje čas letenja med**

- (1) Sončnim zahodom in sončnim vzhodom.
- (2) Pol ure pred sončnim zahodom in pol ure po sončnem vzhodu
- (3) Eno uro po sončnem zahodu in eno uro po sončnem vzhodu
- (4) Pol ure po sončnem zahodu in pol ure pred sončnim vzhodom.

**Z-0059 Kaj je dolžan ukreniti pilot zrakoplova, če dobi odobritev kontrole letenja, ki pomeni kršitev pravil**

- (1) Sprejeti mora odobritev, ker pilot ni odgovoren za kršenje pravil.
- (2) Sprejeti mora odobritev in obvestiti kontrolo letenja, ko dejansko pride to kršitve.
- (3) Zavrnuti mora odobritev, kot je izrečena in zahtevati, da se le-ta spremeni.
- (4) Sprejeti mora odobritev in obvestiti mora kontrolo letenja, da misli, da bo prišlo do kršenja pravil.

**Z-0060 Kaj pomeni izraz VFR let**

- (1) Šolski let.
- (2) Let brez potnikov.
- (3) Let po pravilih instrumentalnega letenja.
- (4) Let po pravilih vizualnega letenja.

**Z-0061 Kratica VMC pomeni**

- (1) Vizualne meteorološke pogoje.
- (2) Let po pravilih instrumentalnega letenja.
- (3) Instrumentalne meteorološke pogoje.
- (4) Let po pravilih vizualnega letenja.

**Z-0062 Najkasneje ob kateri uri morate pristati z zrakoplovom, ki leti po VFR pogojih če tistega dne sonce zaide ob 20:15**

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

**Z-0063 Načrt poleta mora pilot jadralnega letala na ARO oddati**

- (1) Najmanj pol ure pred načrtovanim vzletom.
- (2) Najmanj uro pred načrtovanim vzletom.
- (3) Dan pred načrtovanim vzletom.
- (4) Pilot lahko zaprosi za trajno dovoljenje za letenje.

**Z-0064 Med doletom proti letališču se jadralnemu letalu z leve strani približuje motorno letalo. Kaj je dolžan storiti pilot jadralnega letala v prostem letu**

- (1) Zaviti mora v levo in se umakniti aeroxapregi, ki ima prednost pred jadralnim letalom.
- (2) Zadržati sme smer in hitrost, ker je desni in ima zato prednost, ter povečati pozornost.
- (3) Zaviti mora v levo in dati prednost aeroxapregi, ki ima vedno prednost pred vsemi drugimi zrakoplovi.
- (4) Zadržati sme smer in hitrost, ker ima jadralno letalo vedno prednost pred motornim zrakoplovom.

**Z-0065 Katera je najmanjša višina, na kateri je dovoljeno leteti z zrakoplovom nad naselji ali večjimi skupinami ljudi na prostem**

- (1) Višina, ki v primeru odpovedi gorilca zagotavlja zasilni pristanek brez večjega ogrožanja ljudi na prostem.
- (2) 150 metrov (500 čevljev) nad tlemi in ne bližje kot 150 metrov od vsake osebe, vozila ali zgradbe.
- (3) 150 metrov (500 čevljev) nad najvišjo oviro v krogu s polmerom 300 metrov od zrakoplova.
- (4) 300 metrov (1000 čevljev) nad najvišjo oviro v krogu s polmerom 600 m od zrakoplova.

**Z-0066 Katera je najmanjša višina, na kateri je dovoljeno leteti z zrakoplovom nad zemeljsko ali vodno površino**

- (1) 50 metrov.
- (2) 150 čevljev.
- (3) 150 m, oziroma 500 čevljev.
- (4) Ni omejitve.

**Z-0067 Kaj ne spada v obvezno opremo jadralnega letala, ki leti v kontroliranem zračnem prostoru razreda C**

- (1) Padalo.
- (2) VHF radijska postaja.
- (3) Višinomer, ki prikazuje tlačno višino.
- (4) Mobitel (GSM).

**Z-0068 Kaj mora narediti pilot jadralnega letala, če želi vzleteti na območju športnega letališča/vzletišča, ko je le to aktivno**

- (1) Pridobiti dovoljenje upravljalca športnega letališča.
- (2) Nič.
- (3) Najaviti let en dan prej.
- (4) Jadralno letalo ne sme leteti na območju športnih letališč.

**Z-0069 Kdaj lahko pilot jadralnega letala leti nižje kot 150 metrov nad naseljenimi kraji**

- (1) Kadar je v fazi vzleta ali pristanka.
- (2) Nikoli.
- (3) Vedno.
- (4) Če mu dovoli kontrola zračnega prometa.

**Z-0070 Kaj se v letalstvu šteje za dnevno letenje? Letenje**

- (1) Od 0:00 do 24:00.
- (2) V času od pol ure pred sončnim vzhodom do pol ure po sončnem zahodu.
- (3) Od sončnega vzhoda do sončnega zahoda.
- (4) Od sončnega zahoda do sončnega vzhoda.

**Z-0071 Kje dobiš obvestilo kdaj in kje je kakšno omejeno, prepovedano ali nevarno območje za letenje v veljavi**

- (1) Na najbližjem letališču.
- (2) V dnevnem časopisju.
- (3) V AD notah.
- (4) V NOTAM-ih.

**Z-0072 Pilot lahko postopi drugače, kot je izrečeno v odobritvi 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.

**Z-0073 V primeru, ko mora pilot zaradi nepredvidenih okoliščin odstopiti od odobritve 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 odobritve kontrole letenja.
- (3) Takoj obvestiti pristojno kontrolo letenja in pridobiti spremenjeno odobritev.
- (4) Obvestiti Zrakoplovno informacijsko službo.

**Z-0074 Ljubljana FIR je**

- (1) Letalsko informativno območje nad Slovenijo.
- (2) Letalsko informativno območje Ljubljana.
- (3) Omejeno območje nad Ljubljano.
- (4) Prepovedano območje nad Ljubljano.

**Z-0075 Višinomer mora biti do vključno 10 500 čevljev, v kolikor ni drugače določeno, nastavljen na**

- (1) QNH.
- (2) QFE.
- (3) QNE.
- (4) Pilot nastavitve višinomera izbere sam.

**Z-0076 V slovenskem zračnem prostoru mora transponder imeti**

- (1) Rezervno anteno.
- (2) Rezervno napajanje.
- (3) Možnost načina A in C.
- (4) Možnost načina S.

**Z-0077 Če jadralno letalo izgubi radijsko zvezo med letenjem v kontroliranem zračnem prostoru, mora pilot**

- (1) Pristati, če je to le mogoče in o tem obvestiti kontrolo zračnega prometa.
- (2) Po telefonu obvestiti ARO o odpovedi radijske postaje.
- (3) S poletom nadaljevati v skladu z izdanim dovoljenjem kontrole zračnega prometa.
- (4) Nastaviti transponder na 2000 in slepo oddajati.

**Z-0078 GAFOR je**

- (1) Organizacija za civilno letalstvo.
- (2) Vremenska napoved za splošno letalstvo.
- (3) Pozivni znak kontrole letenja za tuje zrakoplove.
- (4) Mednarodna lestvica za jakost vetra.

**Z-0079 Frekvenca informacijske službe za letenje (FIS) v Sloveniji je**

- (1) 123.500 MHz.
- (2) 118.475 MHz oz. 123.875 MHz.
- (3) 121.500 MHz.
- (4) 202.000 MHz.

**Z-0080 Zbornik letalskih informacij (AIP) je**

- (1) Priročnik, v katerem so zbrana vsa mednarodna in nacionalna določila za letenje v zračnem prostoru države, ki je priročnik izdala.
- (2) Zbirka informacij, ki jih potrebuje pilot za mednarodne lete.
- (3) Zbirka osnovnih informacij potrebnih za registracijo zrakoplova.
- (4) Dokumentacija zrakoplova, ki vključuje potrdilo o vpisu v register zrakoplovov, potrdilo o pregledu plovnosti in knjižico zrakoplova.



**Z-0081 NOTAM je**

- (1) Obvestilo o napakah na zrakoplovih.
- (2) Sporočilo pilotom, ki jih objavlja Kontrola zračnega prometa Slovenije.
- (3) Notni zapis glasbe.

**Z-0082 AIP je**

- (1) Obvestilo o napakah na zrakoplovih.
- (2) Obvestilo o zaprtjih letališč.
- (3) Zbornik letalskih informacij.

**Z-0083 Kontrola zračnega prometa alarmira službo iskanja in reševanja kadar**

- (1) Pilot nastavi transponder na 7600.
- (2) Se določen zrakoplov ne javi v določenem času.
- (3) Je pilot dezorientiran.
- (4) Zrakoplov vstopi v zračni prostor za katerega predhodno ni pridobil dovoljenja kontrole zračnega prometa.

**Z-0084 Služba alarmiranja je na voljo**

- (1) Vsem zrakoplovom, ki so registrirani v Republiki Sloveniji.
- (2) Za vse komercialne polete.
- (3) Za vse polete, za katere je bil oddan in aktiviran načrt poleta in je bila vzpostavljena radijska zveza s kontrolo zračnega prometa ali oddan načrt leta v ARO.
- (4) Vsem pilotom, ki izgubijo radijsko zvezo s svojo zemeljsko ekipo.

**Z-0085 Resni incident je dogodek pri katerem**

- (1) Je prišlo do resnih poškodb na zrakoplovu, ki vplivajo na delovanje in letalne sposobnosti zrakoplova.
- (2) So podane okoliščine, ki kažejo na to, da se je nesreča skoraj zgodila.
- (3) Je ena ali več oseb smrtno ponesrečenih ali težje poškodovanih.
- (4) Je bila oseba poškodovana z delom, ki se je od zrakoplova oddvojil.

**Z-0086 V kolikem času mora pilot jadralnega letala poročati o incidentu, resnem incidentu ali nesreči**

- (1) Poročanje ni potrebno.
- (2) V 48 urah od dogodka.
- (3) V 24 urah od dogodka.
- (4) Takoj po nastanku.

**Z-0087 Komu mora pilot jadralnega letala poročati o dogodku v civilnem letalstvu**

- (1) Letalski zvezi Slovenije.
- (2) Javni agenciji za civilno letalstvo Republike Slovenije.
- (3) Ministrstvu za infrastrukturo.
- (4) Pristojni policijski postaji.

**Z-0088 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 prestrezanje.
- (2) Na transponder mora nastaviti A 7700.
- (3) Z ustreznimi signali mora potrjevati sprejem navodil zrakoplova prestreznika.
- (4) Vsi gornji odgovori so pravilni.

**Z-0089 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.

**Z-0090 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.

**Z-0091 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.

**Z-0092 Kateri zrakoplov mora dati prednost pri križanju poti jadralnega letala in letala v prostem letu**

- (1) Letalo.
- (2) Jadralno letalo.
- (3) Oba zrakoplova.
- (4) Nobeden.

**Z-0093 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 pristane.
- (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 propellerskim zrakoplovom.

## ČLOVEŠKO DELOVANJE

### **L-0001 Katera od navedenih trditev, ki zadevajo vpliv alkohola na organizem, je pravilna**

- (1) Zaradi zaužitega alkohola je pilot bolj dovzeten za višinsko bolezen.
- (2) Majhne količine zaužitega alkohola ne vplivajo na zmožnost varnega letenja.
- (3) Kava pomaga prebaviti alkohol in pozdravi mačka.

### **L-0002 Katera zdravila skoraj vedno negativno vplivajo na našo zmožnost letenja**

- (1) Analgetiki in antihistaminiki, ki se izdajajo brez recepta.
- (2) Antibiotiki in anestetična zdravila.
- (3) Analgetiki in antihistaminiki, ki se izdajajo na recept.

### **L-0003 Možnost dehidracije pilota med letenjem se lahko poveča**

- (1) V vročem suhem zraku - telo hitreje izgublja vlogo.
- (2) V hladnem vlažnem zraku – vlažen zrak lahko absorbira več vlage
- (3) Ker temperatura pada z višino.

### **L-0004 Kaj se dogaja z odstotkom kisika v atmosferi z rastočo višino**

- (1) Narašča.
- (2) Ostaja nespremenjen.
- (3) Pada.
- (4) Odvisno od tega, kako se spreminja zračni tlak.

### **L-0005 Pomanjkanje kisika (reakcijski prag) se ponoči lahko opazi pri višini**

- (1) 1500 metrov (5.000 čevljev).
- (2) 3050 metrov (10.000 čevljev).
- (3) 3800 metrov (12.500 čevljev).

### **L-0006 Višinska bolezen (hipoksija) je posledica**

- (1) Pomanjkanja kisika v organizmu.
- (2) Pomanjkanja kisika v zraku.
- (3) Prevelike količine dušika v krvnem obtoku.

**L-0007 Katera od trditev, ki zadevajo višinsko bolezen (hipoksijo), je pravilna**

- (1) Višinska bolezen (hipoksija) je posledica mehurčkov v sklepih in v krvnem obtoku.
- (2) Simptomi višinske bolezni (hipoksije) so lahko ščemenje kože, modre ustnice, motnje zavesti, prizadeto razsojanje in lažen občutek varnosti.
- (3) Simptome višinske bolezni (hipoksije) lahko premagamo s tem, da se osredotočimo na letenje po instrumentih.

**L-0008 Kaj se dogaja, če se z zrakoplovom brez kabine pod tlakom povzpne na višino, večjo od 18.000 čevljev (5.500 metrov), in ne uporabljamo dodatnega kisika za dihanje**

- (1) Plini, ki so ujeti v telesu, se krčijo in tako preprečujejo, da bi dušik izhajal iz krvnega obtoka.
- (2) Tlak v srednjem ušesu postane manjši od zunanega zračnega tlaka.
- (3) Parcialni (delni) tlak kisika v okoliškem zraku pade na približno polovico, zato se zmanjša tudi parcialni (delni tlak) kisika v alveolah. Zadostno količino kisika v tkivih lahko zagotovimo le z dodajanjem čistega kisika pri vdihu.

**L-0009 Nad 12.500 čevljev (3.800 metrov)**

- (1) Lahko pilot leti brez dodatnega kisika le pod pogojem, da je imel pred tem vsaj 8 ur počitka.
- (2) Se učinki hipoksije izrazijo v polni meri; kompenzacijski mehanizmi ne zmorejo povsem odpraviti slabše dobave kisika tkivom.
- (3) Nastopi hipoksija le pri tistih, ki imajo anemijo srpastih celic, kronično ali akutno obolenje dihal.

**L-0010 Nad 16.400 čevlji (5.000 metrov) je lahko sposobnost letenja kritično zmanjšana po**

- (1) 15 minutah.
- (2) 30 minutah.
- (3) 60 minutah.
- (4) 120 minutah.

**L-0011 Učinki hipoksije se povečajo**

- (1) S povečanjem višine.
- (2) S padcem temperature.
- (3) Z uživanjem alkohola.
- (4) Vsi odgovori so pravilni .

**L-0012 Kako vpliva kajenje na pilota**

- (1) Nočni vid se zmanjša za 50%.
- (2) Telesna temperatura se zviša, zato je potreba po kisiku večja.
- (3) V organizem se vnaša dodatna količina ogljikovega dioksida, zato pogosto pride do hiperventilacije.

**L-0013 Koliko časa po zaužitju manjše alkoholne pijače ni dovoljeno nastopiti kot član posadke civilnega zrakoplova**

- (1) 8 ur.
- (2) 12 ur.
- (3) 24 ur.

**L-0014 Najbolj pogost vzrok za pojav hiperventilacije je**

- (1) Čustvena napetost, tesnoba, strah ali stres.
- (2) Prekomerno uživanje alkohola.
- (3) Zelo počasno dihanje in pomanjkanje kisika v organizmu.
- (4) Vdihavanje 100% kisika.

**L-0015 Katere simptome lahko izzove hitro ali zelo globoko vdihavanje dodatnega kisika**

- (1) Višinske bolezni.
- (2) Aerotitisa.
- (3) Hiperventilacije.

**L-0016 Posledica hiperventilacije je**

- (1) Pomanjkanja ogljikovega dioksida v organizmu.
- (2) Letenja na višini brez dodatnega kisika.
- (3) Pomanjkanja kisika zaradi prehitrega dihanja.

**L-0017 Pilot lahko omili posledice oziroma prepreči pojav hiperventilacije**

- (1) S tem, da se osredotoči na pilotiranje po instrumentih.
- (2) S počasnejšim dihanjem, z dihanjem v vrečko ali pa z glasnim govorjenjem.
- (3) S pospešenim dihanjem, da poveča prezračevanje pljuč.

**L-0018 Test simptomov hipoksije in hiperventilacije izvedemo**

- (1) Z dihanjem v vrečko – če se stanje poslabša, so znaki posledica hipoksije.
- (2) Z zmanjšanjem globine in frekvence dihanja – če se stanje poslabša, so znaki posledica hiperventilacije.
- (3) Testa ne izvedemo, ker so posledice hipoksije za življenje nevarne, v vsakem primeru dodamo kisik.

**L-0019 Koliko znaša priporočeni časovni presledek pred letom, po potopu s komprimiranim zrakom, ki je globji od 10 metrov**

- (1) 4 ure.
- (2) 12 ur.
- (3) 24 ur.

**L-0020 Zapora Evstahijeve cevi in posledično huda bolečina v ušesih in zmanjšanje slišnosti so lahko posledica**

- (1) Otorinolaringologije.
- (2) Vnetja žrela ali zamažitve sinusov.
- (3) Alergijske reakcije.

**L-0021 Dogodki, ki sprožijo močna čustva v pilotu, lahko vodijo do**

- (1) Zmanjšane pozornosti pilota.
- (2) Tveganj pilota pri pilotiranju, ki mejijo na samouničenje.
- (3) Nezavesti pilota zaradi izčrpanosti.

**L-0022 Posledica utrujenosti je**

- (1) Evforija.
- (2) Zmanjšana pozornost in koordinacija.
- (3) Tunelski vid.

**L-0023 Prilagajanje vida na temo je slabše v primeru**

- (1) Vdihavanja ogljikovega dioksida.
- (2) Uživanja vitamina A s hrano.
- (3) Kadar je tlak v kabini nastavljen nad višino 1500 metrov (5000 čevljev).

**L-0024 Eden od načinov za izboljšanje nočnega vida, oziroma lažjega zaznavanja objektov ponoči, je**

- (1) Gledati naravnost v objekt.
- (2) Truditi se gledati mimo središča, uporabljati periferni vid.
- (3) Povečati jakost osvetlitve kabine.

**L-0025 Kako najbolje izrabimo svoj vid pri nočnem letenju**

- (1) Gledamo samo oddaljene, zasenčene luči.
- (2) Oči premikamo počasi, da omogočimo videti mimo centra.
- (3) Za nekaj sekund uperimo pogled naravnost v vsakega od predmetov.

**L-0026 Najboljša tehnika gledanja pri odkrivanju drugih zrakoplovov ponoči je**

- (1) Z obračanjem glave in s premikanjem oči preiskovati celotno vidno območje.
- (2) Ne gledati naravnost v točko, kjer naj bi bil drugi zrakoplov.
- (3) Izogibati se pregledovanja področja pod horizontom, da preprečimo vpliv delovanja luči na tleh na vid.

**L-0027 Katera od navedenih tehnik gledanja pri opazovanju zračnega prostora podnevi je najbolj ustrezna**

- (1) V rednih presledkih uperjati pogled v smeri 3, 9 in 12.
- (2) Hitro in v enakih presledkih premikati oči in preiskovati odseke po 10 stopinj.
- (3) Z gledanjem mimo centra uporabljati periferni vid in preiskovati majhne odseke.

**L-0028 Kako vpliva megličasto ozračje na zmožnost pravočasno opaziti ostale zrakoplove ali ovire**

- (1) Žarišče očesa se zaradi meglice premakne v neskončnost.
- (2) Vid moramo v megličastem ozračju bolj napenjati in zato relativna gibanja težje opazimo.
- (3) Ostali zrakoplovi in ovire se nam dozdevajo bolj oddaljene, kot so v resnici.

**L-0029 Kako imenujemo začasno konfuzno stanje zaradi napačnega tolmačenja informacij, ki jih možgani dobivajo od različnih zaznavnih organov**

- (1) Izguba orientacije v prostoru.
- (2) Hiperventilacija.
- (3) Hipoksija.



**L-0030 Kaj od navedenega se priporoča za preprečitev izgube orientacije v prostoru**

- (1) Izogibati se je potrebno ostrih zavojev in grobih odklonov komand.
- (2) Verjeti moramo samo kazanju instrumentov.
- (3) Gibanje glave in oči je potrebno omejiti na najmanjšo možno mero.

**L-0031 Pilot lahko izgubi orientacijo v prostoru, če**

- (1) Ne upošteva mišične občutke in občutke, ki mu jih posreduje notranje uho.
- (2) Pri določanju lege zrakoplova v prostoru upošteva telesne občutke.
- (3) Pogosto premika pogled z instrumenta na instrument.

**L-0032 Verjetnost izgube orientacije v prostoru pri slabi vidljivosti je manjša, če**

- (1) Hitro izmenično pogledujemo ven in nazaj na instrumente.
- (2) Verjamemo kazanju instrumentov in se ne zanašamo na naša čutila.
- (3) Se s telesom nagibamo v nasprotno stran od nagibanja zrakoplova.

**L-0033 Kdo je odgovoren za ugotavljanje, če je pilot sposoben za letenje v primeru danega leta, četudi ima veljavno zdravniško spričevalo**

- (1) Pilot sam.
- (2) Letalski zdravnik.
- (3) Glavna odgovorna oseba.

**L-0034 Kateri je tisti najbolj pogost dejavnik, ki vpliva na večino nesreč, ki bi jih bilo mogoče preprečiti**

- (1) Človeški faktor.
- (2) Mehanska okvara.
- (3) Odpoved strukture.

**L-0035 Dosledna uporaba odobrenih check list je znak**

- (1) Discipliniranega in izšolanega pilota.
- (2) Pilota brez potrebnega znanja.
- (3) Pilota z malo naleta.

**L-0036 V izogib temu, da bi pozabili izvesti kakšnega od pomembnih korakov, moramo vedno**

- (1) Uporabljati ustrezne check liste.
- (2) Izvajati postopke v enakem zaporedju.
- (3) Preverjati podatke iz potrdila o plovnosti.

**L-0037 Osnove za zmanjševanje tveganja, do katerega prihaja na vsakem letu, in na katerih počiva del procesa letalskega odločanja, imenovan obvladovanje stresa, so**

- (1) Obvladovanje stresa in uporaba postopkov elementov zmanjševanja tveganja.
- (2) Miselni proces analiziranja vseh informacij v danih razmerah in pravočasna odločitev, kaj ukreniti.
- (3) Pregled nad razmerami, prepoznavanje problemov in zdrava presoja.

**L-0038 Pri vsakem pilotu pride včasih do neke mere nevarnega vedenja. Katere so te vrste nevarnega vedenja**

- (1) Slabo obvladovanje tveganja in neobvladovanje stresa.
- (2) Antiavtoritativnost, impulzivnost, mačo, malodušnost in neranljivost.
- (3) Slab pregled na situacijo, prenagljenost pri ocenjevanju razmer in neupoštevanje pravil procesa odločanja.

**L-0039 Kaj je prvi korak pri nevtralizaciji nevarnega vedenja v letalskem procesu odločanja**

- (1) Racionalna ocena stanja.
- (2) Prepoznavanje nevarnih vrst razmišljanja.
- (3) Prepoznavanje nedelikatnosti razmer.

**L-0040 Kakšno razmišljanje je značilno za pilota, ki se vede na nevaren, antiavtoritativen način**

- (1) V teh razmerah pravila ne veljajo.
- (2) Vem, kaj delam.
- (3) Upoštevaj pravila.

**L-0041 Kakšno razmišljanje je značilno za pilota, ki se vede na nevaren način, imenovan »neranljivost«**

- (1) Meni se ne more nič zgoditi.
- (2) Tudi meni se lahko zgodi.
- (3) Saj ne more biti tako slabo.

**L-0042 Kakšno razmišljanje je značilno za pilota, ki se vede na nevaren način, imenovan »mačo«**

- (1) Tvegati je neumno.
- (2) Jaz to zmorem.
- (3) Nič se ne bo zgodilo.

**L-0043 Kakšno razmišljanje je značilno za pilota, ki se vede na nevaren način, imenovan »malodušnost«**

- (1) Nisem brezmočen.
- (2) Saj nima smisla.
- (3) Nekdo drug je odgovoren.

**L-0044 Kateri proti izrek velja v primeru pilota, ki se vede na nevaren način, kot je »impulzivnost«**

- (1) To se meni lahko zgodi.
- (2) Stori hitro, da opraviš s tem.
- (3) Ne hiti, najprej premisli.

**L-0045 Kateri proti izrek velja v primeru pilota, ki se vede na nevaren način, kot je »anti-avtoritativnost«**

- (1) V tem primeru pravila ne veljajo.
- (2) Vem, kaj delam.
- (3) Upoštevaj pravila.

**L-0046 Kateri proti izrek velja v primeru pilota, ki se vede na nevaren način, imenovan »mačo«**

- (1) Meni se ne bo zgodilo.
- (2) Saj ne more biti tako slabo.
- (3) Tudi meni se lahko zgodi.

**L-0047 Kateri proti izrek velja v primeru pilota, ki se vede na nevaren način, kot je »malodušnost«**

- (1) Saj nima smisla.
- (2) Nekdo drug je odgovoren.
- (3) Nisem brezmočen.

**L-0048 Kolikšna je najmanjša starost pilota pri kateri lahko med letom uživa alkohol**

- (1) 18 let.
- (2) 24 let.
- (3) Pitje alkohola ni dovoljeno.

**L-0049 Evstahijeva cev povezuje**

- (1) Srednje in notranje uho.
- (2) Zunanje in srednje uho.
- (3) Žrelo in srednje uho.

**L-0050 Delni pritisk kisika v zračni zmesi z dvigovanjem**

- (1) Pada.
- (2) Raste.
- (3) Se ne spreminja.

**L-0051 Hitrost dihanja uravnavamo preko kemoreceptorjev. Ti merijo količino**

- (1) Ogljikovega dioksida v krvi.
- (2) Kisika v krvi.
- (3) Ogljikovega monoksida v krvi.

**L-0052 Na višinah do 6000 m je najbolj pogosta nevarnost**

- (1) hiperventilacije.
- (2) hipoksije.
- (3) hipokapnije.
- (4) hipoglikemije.

**L-0053 Ogljikov monoksid je plin brez barve in okusa, nevaren je zaradi tega, ker**

- (1) Tvori z hemoglobinom mravljično kislino, ki je strupena.
- (2) Se kemično močneje veže na hemoglobin kot kisik.
- (3) Pospeši izločevanje ogljikovega dioksida iz krvi, kar privede do hiperventilacije.

**L-0054 Alkohol se izloča iz krvi s hitrostjo 0,15mg/h. Ta proces lahko pospešimo**

- (1) Na hitrost izločanja alkohola iz krvi ne moremo vplivati.
- (2) S povečano fizično aktivnostjo.
- (3) Pitjem velike količine prave kave.

**L-0055 Ravnotežni organ, ki ga sestavljajo trije polkrožni kanali, ter vrečica in mešiček, se nahajajo**

- (1) V notranjem ušesu.
- (2) V vratu.
- (3) Sprednjem delu možganov.
- (4) V srednjem ušesu.

**L-0056 V primeru pristajanja na teren, ki se vzpenja pride do optične iluzije, zaradi česar bomo imeli tendenco**

- (1) Dvigujoč se teren nima vpliva na naše dožemanje mesta pristanka.
- (2) Da bomo pri pristanku prekratki.
- (3) Da bomo pri pristanku predolgi.

**L-0057 Kateri je najbolj rizičen faktor, kateri pripelje do bolezni srčnega ožilja**

- (1) Uživanje alkohola.
- (2) Kajenje.
- (3) Pogosto uživanje uspaval.
- (4) Uživanje živil, ki vsebujejo veliko maščob.

**L-0058 Koliko časa je potrebno, da se oko popolnoma prilagodi na nočni vid**

- (1) 30 min.
- (2) 2 minuti.
- (3) 5 minut.

**L-0059 Hemoglobin, krvno barvilo, ki nase veže kisik se nahaja**

- (1) V belih krvničkah in je odgovoren za obrambo organizma.
- (2) Nastaja v jetrih, ter se izloča preko žolča.
- (3) V rdečih krvničkah.

**L-0060 Za vzdrževanje primerne telesne teže je najbolj pomembno, da**

- (1) Ne vnašamo v organizem prevelikih količin hrane.
- (2) Redno vzdržujemo telesno kondicijo.
- (3) Se hranimo po principu ločevalne diete.

**L-0061 Kaj storimo v primeru prihoda na prizorišče nesreče in najdemo nezavestno osebo (m/ž)**

- (1) Namestimo ga v bočni položaj.
- (2) Se ga ne dotikamo, ker ne vemo kakšne poškodbe ima, da ne bi poslabšali stanja.
- (3) Poležemo ga na hrbet in pokličemo nujno medicinsko pomoč.

**L-0062 Pri poškodbi hrbtenice je potrebno**

- (1) Poškodovanca se ne dotikamo, da ne poslabšamo položaja.
- (2) Namestiti poškodovanca na ravno in trdo podlago.
- (3) Takoj pokličemo pomoč.

**L-0063 Nezavestnega poškodovanca takoj**

- (1) Pričnemo z masažo srca.
- (2) Pregledamo in poskrbimo, da ima prosto dihalno pot.
- (3) Namestimo v pol sedeč položaj.
- (4) Pričnemo z izvajanjem umetnega dihanja.

**L-0064 Pri topih poškodbah trebuha, poškodovanca namestimo**

- (1) V sedeč položaj s pokrčenimi nogami.
- (2) Bočni položaj.
- (3) Na ravno in trdo podlago.
- (4) V pol sedeč položaj s pokrčenimi nogami.

**L-0065 Do pojava iluzij pri letenju pride najpogosteje**

- (1) Pri letenju v smeri močne svetlobe.
- (2) Pri dolgotrajnem zavojev z nespremenjenim nagibom.
- (3) V pogojih slabše vidljivosti.
- (4) Pri izvajanju ostrih manevrov z istočasno spremembo višine in smeri.

**L-0066 Za vzdrževanje primerne telesne kondicije je potrebno**

- (1) Vaditi vsaj en krat dnevno toliko, da se oznojimo.
- (2) Vaditi vsaj pol ure tri krat tedensko.
- (3) Vaditi vsaj en krat tedensko po tri ure.

**L-0067 Pri letenju se soočamo z interakcijami med ljudmi, med ljudmi in materialom, med ljudmi in procedurami, ter med ljudmi in zunanji dejavniki. Ta shema se v letalski psihologiji imenuje**

- (1) SHELOV model.
- (2) RANSONOV model.
- (3) Model AKCIJE in REAKCIJE.
- (4) DUNLOPOV model.

**L-0068 Kakšno oznako na embalaži imajo zdravila, katera vplivajo na psihofizične sposobnosti pilota, ter jih ne smemo uživati, če letimo**

- (1) Trikotnik.
- (2) Kvadrat.
- (3) Mrtvaško glavo.
- (4) Pet krako rumeno zvezdo.

**L-0069 »Night myopia« je pojav, ki se manifestira pri gledanju v popolno temo, kjer ni vidnih objektov, zaradi tega se oči fokusirajo za razdaljo**

- (1) 50 cm.
- (2) 2 m.
- (3) Neskončnost.
- (4) Odvisno od sposobnosti nočnega vida vsakega posameznika.

**L-0070 Zrak je zmes plinov, ki jo sestavljajo**

- (1) Dušik 78%, kisik 21%, ogljikov dioksid 0,03% in žlahtni plini 1%.
- (2) Dušik 1%, kisik 78%, ogljikov dioksid 0,03% in žlahtni plini 1%.
- (3) Dušik 78%, kisik 0,03%, ogljikov dioksid 21% in vodik 1%.
- (4) Dušik 22%, kisik 0,03%, ogljikov dioksid 78% in žlahtni plin.

**L-0071 Gostota zraka se po mednarodni standardni atmosferi z naraščanjem višine**

- (1) Povečuje.
- (2) Ni odvisna od višine.
- (3) Zmanjšuje.
- (4) Ne spreminja.

**L-0072 Kateri plin, ki se raztaplja v telesnih tekočinah ima pomembno vlogo pri dekompresijski bolezni**

- (1) Kisik.
- (2) Dušik.
- (3) Ogljikov dioksid.
- (4) Ogljikov monoksid.

**L-0073 Hemoglobin je spojina, ki se nahaja v**

- (1) Trombocitih.
- (2) Rdečih krvnih telesih (eritrocitih).
- (3) Makrofagih.
- (4) Belih krvnih telesih (levkocitih).

**L-0074 Na kateri višini moramo pričeti vdihavati dodatni kisik**

- (1) 10.000 ft.
- (2) 2.000 ft.
- (3) 8.000 ft.
- (4) 20.000 ft.

**L-0075 Pojav hipoksičnega stanja za pilota predstavlja**

- (1) Veliko nevarnost zaradi tega, ker je težko hitro zapustiti višino letenja na kateri je prišlo do hipoksije.
- (2) Veliko nevarnost zaradi tega, ker se sam izredno težko prepozna stanje, ter pravilno odreagira.
- (3) Stopnja nevarnosti je odvisna od časovnega obdobja v katerem je pilot izpostavljen pogojem, ki povzročijo hipoksično stanje.
- (4) Stopnja nevarnosti je odvisna od psihofizične pripravljenosti vsakega posameznega pilota.



**L-0076 Jakost zvoka izražamo v**

- (1) Herzih.
- (2) Paskalih.
- (3) Decibelih.
- (4) Beqerelih.

**L-0077 Pri kateri jakosti zvoka/hrupa že lahko pride do trajnih poškodb sluha**

- (1) Nad 110 decibelov.
- (2) Nad 70 decibelov.
- (3) Nad 40 decibelov.
- (4) Nad 90 decibelov.

**L-0078 Človeška napaka je povprečno vzrok**

- (1) 30% nesrečam v letalstvu.
- (2) 90% nesrečam v letalstvu.
- (3) 70% nesrečam v letalstvu.
- (4) 50% nesrečam v letalstvu.

**L-0079 V notranjem ušesu se nahaja**

- (1) Plazma.
- (2) Endolimfa.
- (3) Klavice, nakovalce in stremence.
- (4) Bobnič.

**L-0080 Pri letenju zaradi sprememb zračnega pritiska prihaja do širjenja ali krčenja ujetih plinov v telesnih votlinah. Ta težava se najpogosteje pojavlja v**

- (1) Obnosnih votlinah.
- (2) Srednjem ušesu.
- (3) Prebavnem sistemu.
- (4) Notranjem ušesu.

**L-0081 Koliko časa pilot ne sme leteti v primeru, da je zaradi zdravstvenega posega prejel splošno anestezijo (narkozo)**

- (1) 48 ur.
- (2) 12 ur.
- (3) 24 ur.
- (4) 6 ur.

**L-0082 Znaki hiperventilacije so podobni znakom hipoksije**

- (1) Ne.
- (2) Da.

**L-0083 Pri spuščanju letala z višine nastanejo bolečine v ušesu ali predelu med očmi, zato damo kapljice v**

- (1) Uho.
- (2) Usta.
- (3) Srednje uho.
- (4) Nos.

**L-0084 Letenje s prehladom lahko povzroči**

- (1) Krče v rokah in nogah.
- (2) Izgubo/poslabšanje nočnega vida.
- (3) Povišan utrip srca.
- (4) Bolečine v glavi.

**L-0085 Kratkoročni spomin zagotavlja zadržanje/uporabo podatka/informacije v času**

- (1) 10 do 20 sekund.
- (2) 5 minut.
- (3) 60 minut.
- (4) 1 minuto.

**L-0086 Ko letalo pospešuje, otoliti v notranjem ušesu možganom posredujejo signal v možgane, da**

- (1) Se je letalo pričelo spuščati.
- (2) Se je letalo pričelo vzpenjati.
- (3) Je letalo pričelo krožiti.
- (4) Se je letalo pričelo vzpenjati in krožiti.

**L-0087 Najpogostejši vzrok za pojav morske bolezni (slabosti) je**

- (1) Hitro in grobo uvajanje letala v zavoje.
- (2) Letalo se je pričelo vzpenjati.
- (3) Izvajanje manevrov z večjimi »g« obremenitvami.
- (4) Izvajanje vrija.

**METEOROLOGIJA****M-0001 Kako imenujemo zračni ovoj okoli zemeljske oble**

- (1) Troposfera.
- (2) Atmosfera.
- (3) Homosfera.
- (4) Stratosfera.

**M-0002 V katerem delu atmosfere se dogajajo vremenski pojavi**

- (1) V tropopavzi.
- (2) V mezosferi.
- (3) V stratosferi.
- (4) V troposferi.

**M-0003 Kateri je tisti sloj atmosfere, kjer je vedno inverzija ali izotermija**

- (1) Tropopavza.
- (2) Sloj pod spodnjo bazo oblakov.
- (3) Sloj neposredno nad tlemi.
- (4) Takšnega sloja ni, ker v atmosferi temperatura povsod pada z višino.

**M-0004 Kako imenujemo tisti višji sloj Zemljinega ozračja, kjer prenehajo vsi vremenski pojavi in kako visoko leži v standardni atmosferi**

- (1) Tropopavza, 11 km MSL.
- (2) Stratopavza, 20 km MSL.
- (3) Tropopavza, 20 km MSL.
- (4) Stratopavza, 11 km MSL.

**M-0005 Mednarodna standardna atmosfera po ICAO je zasnovana na naslednjih vrednostih**

- (1) Relativna vlažnost 100%, temperaturni gradient  $-3^{\circ}\text{C}/1.000\text{ ft}$ , zračni tlak na morskem nivoju 750 mmHg, temperatura na morskem nivoju  $15^{\circ}\text{C}$ .
- (2) Temperatura na morskem nivoju  $15^{\circ}\text{C}$ , relativna vlažnost 20%, temperaturni gradient  $-0,65^{\circ}\text{C}/100\text{ m}$  oz.  $-2^{\circ}\text{C}/1.000\text{ ft}$ , zračni tlak na morskem nivoju 29,92 in Hg.
- (3) Zračni tlak na morskem nivoju 1013,2 hPa, temperatura na morskem nivoju  $15^{\circ}\text{C}$ , relativna vlažnost 0%, temperaturni gradient  $-0,65^{\circ}\text{C}/100\text{ m}$  oz.  $-2^{\circ}\text{C}/1.000\text{ ft}$ .
- (4) Temperaturni gradient  $-1^{\circ}\text{C}/100\text{ m}$ , zračni tlak na morskem nivoju 1013,2 hPa, temperatura na morskem nivoju  $15^{\circ}\text{C}$ , relativna vlažnost 0%.

**M-0006 Padec temperature zraka z višino v Mednarodni standardni atmosferi (ICAO) znaša**

- (1) 1,00°C/100 m.
- (2) 0,65°C/100 m oziroma 2°C/1.000 ft.
- (3) 0,80°C/100 m.
- (4) 0,50°C/100 m.

**M-0007 Izotermija je**

- (1) Naraščanje temperature zraka z višino.
- (2) Razlika med dejansko temperaturo zraka in rosiščem.
- (3) Pojav, ko ostaja z višino temperatura zraka stalna.
- (4) Padanje temperature zraka z višino.

**M-0008 Značilnost temperaturne inverzije je**

- (1) Stabilno ozračje.
- (2) Nestabilno ozračje.
- (3) Pobočni vzgorniki.
- (4) Pojav neviht zračnih mas.

**M-0009 Kateri pojav je povezan s temperaturno inverzijo**

- (1) Stabilni sloj zraka.
- (2) Nestabilni sloj zraka.
- (3) Pobočni vzdolniki.
- (4) Nevihte zračnih mas.

**M-0010 Kakšne vremenske pogoje lahko pričakujemo poleti pod slojem prizemne temperaturne inverzije pri visoki vlažnosti zraka**

- (1) Mirno ozračje brez termike, meglo, meglico ali nizko oblačnost.
- (2) Mirno ozračje brez termike in razvoj kumulusne oblačnosti nad inverzijskim slojem.
- (3) Srednje močno termiko in slabo vidljivost zaradi megle, nizke stratusne oblačnosti in padavine v obliki ploh.
- (4) Močna dviganja zaradi intenzivnega ogrevanja površja tal, dobro vidljivost in kumulusno oblačnost nad inverzijskim slojem.

**M-0011 Izraz "rosišče" pomeni temperaturo**

- (1) Pri kateri vedno pride do pojava rose.
- (2) Do katere se mora ohladiti zrak, da postane zasičen z vlago.
- (3) Pri kateri je kondenzacija enaka izparevanju.

**M-0012 Kaj izračunavamo s pomočjo naslednje formule**

**(razlika med temperaturo in temperaturo rosišča v °C) x 123 = .....**

- (1) Relativno vlažnost.
- (2) Temperaturo zraka na višini leta.
- (3) Zgornjo bazo stratusne oblačnosti v metrih.
- (4) Spodnjo bazo kumulusne oblačnosti v metrih.

**M-0013 Približno koliko znaša višina baz kumulusov nad tlemi, če je temperatura zraka pri tleh 27°C, rosišče pa 15°C**

- (1) 1.000 m.
- (2) 1.500 m.
- (3) 2.000 m.
- (4) 2.700 m.

**M-0014 Kaj od navedenega je merilo stabilnosti atmosfere**

- (1) Zračni tlak.
- (2) Termični gradient.
- (3) Temperatura pri tleh.
- (4) Jakost vetra.

**M-0015 Vlažno adiabatsko gibanje zraka imenujemo tisto navpično gibanje zraka, ko se**

- (1) Prične tvorba oblaka pri dviganju suhega zraka.
- (2) Med spuščanjem zračne mase prične kondenzacija vodne pare.
- (3) Zasičeni zrak dviga in zato ohlaja za manj kot 1°C/100 m.
- (4) Zasičeni zrak dviga in zato ohlaja za več kot 1°C/100 m.

**M-0016 Enota za podajanje zračnega tlaka v letalstvu je**

- (1) Atm.
- (2) MWS.
- (3) Psi.
- (4) hPa.

**M-0017 Katera sta tista dva instrumenta, s katerima merijo meteorologi zračni tlak**

- (1) Živosrebrni barometer in higrometer.
- (2) Postajni barometer in psihrometer.
- (3) Aneroidni barometer in higrometer.
- (4) Dozni barometer in živosrebrni barometer.

**M-0018 Približno katera je tista višina, na kateri znaša vrednost zračnega tlaka samo še polovico tiste na morskem nivoju**

- (1) 1.500 m MSL.
- (2) 2.500 m MSL.
- (3) 5.500 m MSL.
- (4) 7.000 m MSL.

**M-0019 Debelina zemljine atmosfere je približno 600 km. Na kateri višini pade zračni tlak na polovico vrednosti, ki jo ima na morskem nivoju**

- (1) Na 18.000 ft MSL.
- (2) Na 300 km MSL.
- (3) Na 8.000 m MSL.
- (4) V višini tropopavze.

**M-0020 V primeru, ko pri stalnem tlaku temperatura zraka narašča**

- (1) Relativna vlažnost raste.
- (2) Se razlika med temperaturo in rosiščem ne spreminja.
- (3) Rosišče pada.
- (4) Gostota zraka pada.

**M-0021 Gostota zraka, ki je v največji meri odvisna od temperature in zračnega tlaka, raste, če zračni tlak**

- (1) Raste in temperatura pada.
- (2) Pada in če temperatura tudi pada.
- (3) Raste in če temperatura tudi raste.
- (4) Pada in temperatura raste.

**M-0022 Kaj bo kazal višinomer zrakoplova po pristanku, če ga nastavimo na QFE istega letališča**

- (1) Višino nad srednjim morskim nivojem.
- (2) Ničlo.
- (3) QNH.
- (4) Vrednost, ki je odvisna od višine predhodnega leta.

**M-0023 Višinomer zrakoplova kaže pri nespremenjeni nastavitvi preveč, če se zrakoplov**

- (1) Se nahaja znotraj hladne zračne mase.
- (2) Je tlak QFE nizek.
- (3) Leti proti področju z visokim zračnim tlakom.
- (4) Leti v področje nizkega zračnega tlaka.

**M-0024 Kaj je lahko vzrok temu, da višinomer parkiranega zrakoplova kaže zvečer n.pr. 350 ft, drugo jutro pa 400 ft**

- (1) Ponoči je zračni tlak padel.
- (2) Višinomer ni več natančen in ga je potrebno poslati na testiranje.
- (3) Višinomer je pokvarjen.
- (4) Ponoči je zračni tlak narastel.

**M-0025 Hladnega zimskega dne letite pri lepem vremenu v Alpah. Višinomer, ki je nastavljen na tlak QNH, kaže v primerjavi z višino vrha gore, ki ga obkrožite**

- (1) Večjo višino od vrha.
- (2) Manjšo višino od vrha.
- (3) Točno višino vrha.
- (4) Odgovor ni mogoč.

**M-0026 Odčitek na višinomeru zrakoplova, ki je priletel v hladno zračno maso, je**

- (1) Manjši od dejanske višine.
- (2) Enak dejanski višini.
- (3) Večji od dejanske višine.
- (4) Na višinah pod 2.000 m GND manjši od dejanske višine.

**M-0027 Količina vodnih hlapov, ki jo lahko vsebuje zrak, je v glavnem odvisna od**

- (1) Rosišča.
- (2) Temperature.
- (3) Stabilnosti zraka.
- (4) Relativne vlažnosti.

**M-0028 Pod pojmom "vidljivost pri tleh" razumemo**

- (1) Vidljivost iz kabine zrakoplova v smeri proti tlem.
- (2) Vrednost vodoravne vidljivosti, ki jo izmeri pooblaščen oseba na letališču.
- (3) Vidljivost vzdolž vzletno-pristajalne steze.
- (4) Vidnost zrakoplova s površja tal.

**M-0029 Relativna vlažnost spuščajočega zraka v prosti atmosferi**

- (1) Narašča.
- (2) Ostaja stalna.
- (3) Pada.
- (4) Nobeden od gornjih odgovorov ni pravilen.

**M-0030 Kakšne vrednosti imajo v primeru megle temperatura zraka, rosišče, "spread" in relativna vlažnost**

- (1) Temperatura zraka je različna od rosišča, "spread" je velik, relativna vlažnost je visoka.
- (2) Temperatura zraka je enaka rosišču, "spread" je majhen, relativna vlažnost je zmerna.
- (3) Temperatura zraka je enaka rosišču, "spread" je enak ničli, relativna vlažnost je blizu ali enaka 100%.
- (4) Vrednosti temperature zraka, rosišča in relativna vlage so enake, "spread" je velik.

**M-0031 Posledica pomikanja toplega morskega zraka preko hladnih tal je**

- (1) Radiacijska megla.
- (2) Frontalna megla.
- (3) Adveksijska megla.
- (4) Toča.

**M-0032 Radiacijska megla nastaja**

- (1) V mirnih in jasnih nočeh, ko leži topel in vlažen zrak nad nižjimi ravninskimi predeli.
- (2) Pri premikanju vlažnega tropskega zraka preko hladne površine odprtega morja.
- (3) Pri premikanju hladnega zraka preko toplejše vodne površine.
- (4) Ko slab veter premika ponoči topel in vlažen zrak ob pobočjih navzgor.



**M-0033 Adveksijska megla se pojavlja**

- (1) Ponoči nad hladno morsko površino.
- (2) Kjerkoli, če so razmere zato ugodne.
- (3) Nad površjem tal v mirnih in hladnih nočeh.
- (4) Nad površjem tal v popoldanskem času.

**M-0034 Padavine v obliki ploh v glavnem padajo iz oblakov tipa**

- (1) CB.
- (2) ST.
- (3) CI.
- (4) CU.

**M-0035 Pri kateri vrsti oblakov lahko pričakujemo padavine v obliki ploh**

- (1) ST.
- (2) NS.
- (3) SC.
- (4) CB.

**M-0036 Kateri so tisti oblaki, pod katerimi lahko naletimo na intenzivne padavine v obliki ploh**

- (1) Kumulonimbusi.
- (2) Stratusi.
- (3) Cirustratusi.
- (4) Rotorni oblaki.

**M-0037 Pri dobrem termičnem dnevu piha veter v zaprtih alpskih dolinah**

- (1) Odvisno od prevladujočega vetra na višini.
- (2) Prečno na os doline.
- (3) Po dolini navzdol.
- (4) Po dolini navzgor.

**M-0038 Kakšen veter piha v naših krajih pred prihodom oblačne fronte z zahoda**

- (1) Jugoahodnik.
- (2) Severozahodnik.
- (3) Vzhodnik.
- (4) Jugovzhodnik.

**M-0039 Kakšen veter lahko pričakujemo po prehodu hladne fronte, ki se Sloveniji približuje z zahoda**

- (1) Severovzhodnik.
- (2) Zahodnik.
- (3) Jugovzhodnik.
- (4) Severozahodnik.

**M-0040 Smer višinskega vetra določimo po vremenski karti tako, da upoštevamo dejstvo, da veter piha**

- (1) Pravokotno na izobare.
- (2) Od mesta z nižjim tlakom proti mestu z višjim tlakom.
- (3) Vzdolž tlačnih izohips.
- (4) Od mesta z višjim tlakom proti mestu z nižjim tlakom.

**M-0041 Če je veter pri tleh 330/20, potem je veter na višini 1.500 m najbrž**

- (1) 350/30.
- (2) 310/30.
- (3) 350/15.
- (4) 310/15.

**M-0042 Kateri je najbolj nevaren pojav pri letenju v bližini nevihte**

- (1) Statična elektrika.
- (2) Bliskanje.
- (3) Elijev ogenj.
- (4) Turbulenca in striženje vetra.

**M-0043 Oblaki, ki se pojavljajo na srednjih višinah, so**

- (1) Stratus, stratokumulus, kumulus.
- (2) Cirrostratus, cirokumulus.
- (3) Altokumulus, altostratus, nimbostratus.

**M-0044 Kateri oblaki že zgodaj dopoldne oznanjajo verjetnost nastanka neviht**

- (1) Fenske kape nad planinskimi vrhovi.
- (2) AC-kastelanusi.
- (3) Rotorni kumulusi.
- (4) Cirokumulusi.

**M-0045** Mesta valovnih dviganj za gorskimi hrbti lahko označujejo oblaki lečaste oblike, ki jih imenujemo

- (1) Mamatusi.
- (2) Stacionarni lentikularisi.
- (3) Trombasti oblaki.
- (4) Rotorni oblaki.

**M-0046** Katera od naslednjih vrst oblakov se razteza skozi vsaj tri nivoje oblakov

- (1) CI.
- (2) ST.
- (3) AC.
- (4) CB.

**M-0047** Katera od naslednjih vrst oblakov se razteza skozi vsaj dva nivoja oblakov

- (1) ST.
- (2) NS.
- (3) CI.
- (4) SC.

**M-0048** Katera vrsta oblakov je značilna za labilno atmosfero

- (1) CU.
- (2) CS.
- (3) ST.

**M-0049** kateri oblaki so posledica termične konvekcije

- (1) Altokumulusi lentikularisi.
- (2) Nimbostratusi.
- (3) Kopasti kumulusi.
- (4) Cirusi.

**M-0050** Oblaki z najbolj razvito turbulenco so

- (1) Kopasti kumulusi.
- (2) Kumulonimbusi.
- (3) Nimbostratusi.
- (4) Altokumulusi kastelanusi.

**M-0051** Dopoldne so se razvili kumulusi, opoldne pa je nebo z njimi že močno prekrito. V takšnem primeru moramo najbolj verjetno računati na

- (1) Razširitev kumulusov v stratuse nad inverzijo spuščanja.
- (2) Razvoj kumulusov v kumulonimbuse in pojav neviht.
- (3) Razpad kumulusov in pojav prave termike.
- (4) Pokrivanje s cirostratusi in altostratusi in razpad kumulusov.

**M-0052** Obsežno spuščanje zraka v področju visokega zračnega tlaka imenujemo

- (1) Subsidenca.
- (2) Inverzija.
- (3) Adiabata.
- (4) Advekcija.

**M-0053** Kateri neugodni vremenski pogoji so značilni za zimski anticiklon

- (1) Prizemne megle, višinske megle in občasne slabe padavine.
- (2) Velika horizontalna področja s plogami.
- (3) Slaba vidljivost zaradi snežnih ploh.
- (4) Oblaki vertikalnega nastanka z nizkimi bazami.

**M-0054** Kaj je vzrok temu, da je v anticiklonu največkrat toplo vreme

- (1) Zaradi segrevanja pri visokem zračnem tlaku ni mogoča tvorba oblakov.
- (2) Na višini izgine inverzija spuščanja.
- (3) Zaradi direktnega segrevanja s sončnimi žarki se razkrojijo vsi oblaki.
- (4) Na višini pride do spuščanja zračnih mas in zato do razkroja oblakov.

**M-0055** V kateri smeri se največkrat pomikajo področja nizkega zračnega tlaka na severni polobli

- (1) Proti vzhodu.
- (2) Proti jugu.
- (3) Proti severu.
- (4) Proti zahodu.

**M-0056 V kateri smeri rotirajo na severni polobli področja nizkega in v kateri smeri področja visokega zračnega tlaka**

- (1) Področja nizkega zračnega tlaka rotirajo sournno, področja visokega zračnega tlaka pa protiurno.
- (2) Smer rotacije je odvisna od medsebojne lege področij nizkega in področij visokega zračnega tlaka.
- (3) Sournno, vendar samo na višini.
- (4) Področja nizkega zračnega tlaka rotirajo protiurno, področja visokega zračnega tlaka pa sournno.

**M-0057 V katerem področju zračnega tlaka se zračne mase spuščajo in kakšno je tam ravnotežno stanje atmosfere**

- (1) V anticiklonu; stabilno stanje.
- (2) V ciklonu; stabilno stanje.
- (3) V anticiklonu; labilno stanje.
- (4) V ciklonu; labilno stanje.

**M-0058 Katere oblake lahko pričakujemo poleti v vlažni in labilni zračni masi**

- (1) CU, CB in kasneje nevihte.
- (2) NS in nad njimi AS.
- (3) ST in nad njimi CU.
- (4) CI in ST, ki kasneje preidejo v megleni sloj.

**M-0059 Kaj je značilnost nestabilne zračne mase**

- (1) Nemirno ozračje in dobra vidljivost pri tleh.
- (2) Nemirno ozračje in slaba vidljivost pri tleh.
- (3) Oblaki tipa nimbostratus in dobra vidljivost pri tleh.

**M-0060 Vlažno in nestabilno zračno maso prepoznamo v poletnem času po**

- (1) Kumulusnih oblakih in plohah.
- (2) Slabi vidljivosti in mirnem ozračju.
- (3) Stratusnih oblakih in enakomernih padavinah.
- (4) Megli in pršenju.

**M-0061 Kje se nahajajo velika področja dvigajočih se zračnih mas**

- (1) V anticiklonih.
- (2) Nad inverzijo spuščanja.
- (3) V ciklonih in anticiklonih.
- (4) V ciklonih.

**M-0062 V katero stran spremeni veter svojo smer na severni polobli po prehodu tople in v katero smer po prehodu hladne fronte**

- (1) V desno po prehodu tople in v levo po prehodu hladne fronte.
- (2) V levo po prehodu tople in v desno po prehodu hladne fronte.
- (3) V levo po prehodu tople in enako po prehodu hladne fronte.
- (4) V desno po prehodu tople in enako po prehodu hladne fronte.

**M-0063 Kateri oblaki so značilni za hladno fronto**

- (1) Kumulonimbusi.
- (2) Stratusi.
- (3) Nimbostratusi.
- (4) Altostratusi.

**M-0064 Na kako močne vzgornike lahko naletimo v nevihtnem oblaku**

- (1) Do 5 m/sec.
- (2) Do 2 m/sec.
- (3) Pod 1 m/sec.
- (4) Več kot 10 m/sec.

**M-0065 Kako se vede veter po prehodu hladne fronte idealnega ciklona. Smer vetra se**

- (1) Ne spremeni, hitrost se poveča.
- (2) Ne spremeni, hitrost pade.
- (3) Spremeni od SW na NW, hitrost močno pade.
- (4) Spremeni od SW na NW, hitrost se poveča.

**M-0066 Za stabilno zračno maso je značilen pojav**

- (1) Dobre vidljivosti.
- (2) Dobre termike.
- (3) Padavin v obliki ploh.
- (4) Srednje do slabe vidljivosti z meglico.

**M-0067 Pojav cirusne oblačnosti na splošno pomeni prihod**

- (1) Hladne fronte.
- (2) Tople fronte.
- (3) Okluzije tipa tople fronte.
- (4) Linije nestabilnosti.

**M-0068 Na kateri razdalji pred prihajajočo toplo fronto se praviloma pojavijo prvi cirostratusi in altostratusi**

- (1) 40-60 km.
- (2) 60-80 km.
- (3) 100-120 km.
- (4) 400-800 km.

**M-0069 Katere vrste oblakov so značilne za prehod oblačnega sistema tople fronte**

- (1) CI, CC, NS, CB.
- (2) CC, AC, CU, CB.
- (3) CI, CS, AS, NS.
- (4) CC, SC, ST, NS.

**M-0070 Kateri oblaki so značilni za vlažen in stabilen zrak oblačne fronte**

- (1) ST, NS.
- (2) SC, AC.
- (3) CI, CU.
- (4) CU, CB.

**M-0071 Jakost termičnega vzgornika je odvisna od**

- (1) Začetne temperaturne razlike in termičnega gradienta.
- (2) Dnevne vrednosti suho adiabskega gradienta.
- (3) Začetne temperaturne razlike in dnevne vrednosti suho adiabskega gradienta.
- (4) Dnevni vrednosti suho adiabskega in vlažno adiabskega gradienta.

**M-0072 S čelnim vetrom planirate pod kumulom in priletite na dokaj majhni višini točno pod oblak, variometer pa ne pokaže dviganja, ampak povečano padanje. Kaj boste storili, da najdete dviganje**

- (1) Poizkusim srečo pod drugim kumulom v bližini.
- (2) Zakrožim v smeri proti sončni strani oblaka.
- (3) Poiščem senco oblaka na tleh in odletim proti njej.
- (4) Planiram še nekoliko naprej proti vetru.

**M-0073 V primeru slabih vremenskih razmer (VFR) je pilotu na razpolago GAFOR karta z označenimi rutami. Rute, ki so narisane na GAFOR karti označujejo**

- (1) Ceste, ki so speljane po dolinah.
- (2) IFR zračne poti.
- (3) Makadamske ceste.
- (4) Železnice.



## KOMUNIKACIJA

### **R-0001 Pilot jadralnega letala OE-5624 začne prvi kontakt s kontrolnim stolpom letališča Ljubljana z**

- (1) OSCAR-TWO-FOUR, LJUBLJANA TOWER, GOOD AFTERNOON.
- (2) THIS IS OSCAR-TWO-FOUR, GOOD AFTERNOON.
- (3) LJUBLJANA TOWER, OSCAR-ECHO-FIVE-SIX-TWO-FOUR, GOOD AFTERNOON.
- (4) OSCAR-ECHO-FIVE-SIX-TWO-FOUR, LJUBLJANA TOWER, GOOD AFTERNOON.

### **R-0002 Pilot jadralnega letala S5-4321 začne prvi kontakt s kontrolnim stolpom letališča Maribor s standardno frazo**

- (1) STOLP MARIBOR, SIERRA-FIVE-FOUR-THREE-TWO-ONE, DOBER DAN.
- (2) SIERRA-FIVE, KONTROLA MARIBOR, DOBER DAN.
- (3) SIERRA-TWO-ONE, STOLP MARIBOR, DOBER DAN.
- (4) THIS IS SIERRA-TWO-ONE, DOBER DAN.

### **R-0003 Katero višino je javil pilot zrakoplova z depešo "FIVE-THOUSAND-FEET-QFE"**

- (1) Nivo leta.
- (2) Absolutno višino.
- (3) Adekvatno višino v Mednarodni standardni atmosferi (ICAO).
- (4) Višino nad letališčem.

### **R-0004 Izraz "ALTITUDE" pomeni**

- (1) Nadmorsko višino.
- (2) Višino nad letališčem.
- (3) Nivo leta.
- (4) Barometriško višino.

### **R-0005 Kaj pomeni izraz "FLIGHT LEVEL"**

- (1) Tlačni nivo na osnovi lokalnega QNH.
- (2) Nivo v atmosferi, ki se uporablja za navpično razdvajanje zrakoplovov in je določen z nastavitvijo višinomera na lokalni QNH.
- (3) Nivo v atmosferi, ki se uporablja za navpično razdvajanje zrakoplovov in je določen z nastavitvijo višinomera na 1013,2 hPa.
- (4) Nivo v atmosferi, ki se uporablja za navpično razdvajanje zrakoplovov in je določen z nastavitvijo višinomera na lokalni QFE.

**R-0006 Višina 4.500 ft QNH se pravilno javi s frazo**

- (1) FORTY-FIVE-THOUSAND.
- (2) FOUR POINT FIVE.
- (3) FORTY-FIVE HUNDRED FEET ABOVE SEA LEVEL.
- (4) FOUR THOUSAND FIVE HUNDRED FEET.

**R-0007 Po radijski zvezi se višina 5.000 ft javi kot**

- (1) FIVE-THOUSAND FEET.
- (2) FIVE-NUL-NULL-NULL.
- (3) FIVE-ZERO-ZERO-ZERO FEET.
- (4) FIFTY HUNDRED.

**R-0008 Kako se po radijski zvezi javi višina 11.000 ft**

- (1) ELEVEN THOUSAND FEET.
- (2) ONE-ONE-ZERO-ZERO-ZERO FEET.
- (3) ELEVEN THOUSAND ZERO FEET.
- (4) ONE-ONE THOUSAND FEET .

**R-0009 Višina 10.500 ft se pravilno javi s frazo**

- (1) TEN THOUSAND FIVE HUNDRED FEET.
- (2) TEN POINT FIVE.
- (3) ONE-ZERO THOUSAND FIVE HUNDRED FEET.
- (4) ONE-ZERO-FIVE HUNDRED FEET ABOVE SEA LEVEL.

**R-0010 V radijski depeši se številka 583 izgovori kot**

- (1) FIVE-EIGHT-THREE.
- (2) FIVE HUNDRED EIGHTY THREE.
- (3) FIFTY EIGHT-THREE.
- (4) FIVE HUNDRED EIGHT THREE.

**R-0011 COMM frekvenca 118,0 se po radijski zvezi javi kot**

- (1) ONE HUNDRED EIGHTEEN POINT NULL.
- (2) ONE-ONE-EIGHT DECIMAL ZERO.
- (3) ONE-ONE-EIGHT.
- (4) ONE-ONE-EIGHT POINT ZERO.

**R-0012 Kako se po radijski zvezi izgovori COMM frekvenca 118,1**

- (1) ONE-ONE-EIGHT-POINT ONE.
- (2) ONE HUNDRED ELEVEN POINT ONE.
- (3) ONE-ONE-EIGHT-ONE.
- (4) ONE-ONE-EIGHT DECIMAL ONE.

**R-0013**      **COMM frekvenca 118,125 MHz se v radijskih depešah izgovarja kot**

- (1) ONE-ONE-EIGHT DECIMAL ONE-TWO-FIVE.
- (2) ONE-ONE-EIGHT-ONE-TWO-FIVE.
- (3) ONE-ONE-EIGHT DECIMAL ONE-TWO.
- (4) ONE-ONE-EIGHT POINT ONE-TWO-FIVE.

**R-0014**      **V primeru, ko stolp ukaže pilotu zrakoplova "REPORT DOWNWIND", je pilot dolžan javiti**

- (1) Ocenjeno smer in hitrost vetra na višini leta.
- (2) Maksimalni dopustni hrbtni veter na pristanku.
- (3) Pozicijo zrakoplova med drugim in tretjim zavojem bočno od sredine steze.
- (4) Pozicijo zrakoplova po četrtem zavoju v smeri steze.

**R-0015**      **Točka A na letališču je (glej prilogo 1)**

- (1) RUNWAY.
- (2) TAXIWAY.
- (3) BASE LEG.
- (4) APRON.

**R-0016**      **Točka B na stezi za vožnjo letališča neposredno pred stezo se imenuje (glej prilogo 1)**

- (1) HOLDING POINT.
- (2) APRON.
- (3) LINE-UP POSITION.
- (4) CROSSWIND LEG.

**R-0017**      **Pozicija zrakoplova v letališkem krogu, označena na sliki z E, se imenuje (glej prilogo 1)**

- (1) LINE-UP.
- (2) DOWNWIND POSITION.
- (3) CROSSWIND LEG.
- (4) BASE LEG.

**R-0018**      **Kateri del letališkega kroga imenujemo "BASE LEG"? (glej prilogo 1)**

- (1) G.
- (2) F.
- (3) E.
- (4) D.

**R-0019** Katera oznaka na sliki označuje del letališkega kroga, imenovan "FINAL LEG"? (glej prilogo 1)

- (1) E.
- (2) F.
- (3) G.
- (4) C.

**R-0020** Kaj je dolžan storiti pilot jadralnega letala, če mu kontrolor letenja javi "QNH ONE-ZERO-TWO-ZERO HEKTOPASCALS"

- (1) Nastaviti uro na točen čas 10:20 UTC.
- (2) Obrniti v magnetni kurz 1020, ki ga vodi na letališče.
- (3) Nastaviti na višinomer 1.020 m, ker je to trenutna višina jadralnega letala nad letališčem.
- (4) Nastaviti v barometriškem okencu višinomera tlak 1020 hektopaskalov in upoštevati, da višinomer sedaj kaže nadmorske višine.

**R-0021** Kaj pomeni mednarodna radiotelefonska okrajšava QDM

- (1) Zračni tlak na nivoju letališča.
- (2) Dejansko vreme na letališču.
- (3) Zračni tlak na nivoju letališča, preračunan na morski nivo.
- (4) Magnetna smer od zrakoplova do postaje goniometra.

**R-0022** Mednarodna radiotelefonska okrajšava QNH pomeni

- (1) Zračni tlak na nadmorski višini vzletišča.
- (2) Radio-far.
- (3) Nastavitev pomožne barometriške skale, tako da instrument kaže na zemlji nadmorsko višino.
- (4) Določeno geografsko mesto, s katerega se javlja pozicija zrakoplova.

**R-0023** Frekvenčno območje VHF COMM zrakoplovne radijske postaje je

- (1) 118,000 MHz do 136,975 MHz.
- (2) 115,000 MHz do 140,000 MHz.
- (3) 109,975 MHz do 118,975 MHz.
- (4) 100,000 MHz do 139,975 MHz.

**R-0024 Moč oddajanja standardne VHF COMM radijske postaje v jadralnem letalu**

- (1) Je omejena na manj kot 1W.
- (2) Je običajno 1W-10W.
- (3) Je običajno 10W-50W.
- (4) Mora biti najmanj 50W.

**R-0025 Predpisani razmik med kanali VHF COMM radijske postaje v zrakoplovu, ki leti v pogojih VFR je**

- (1) 100 kHz.
- (2) 50 kHz.
- (3) 25 kHz.
- (4) 3 oziroma 2 kHz.

**R-0026 Standardna radijska postaja za jadralna letala potrebuje akumulator napetosti**

- (1) 4,5 V.
- (2) 6 V.
- (3) 12 V.
- (4) 24 V.

**R-0027 Kaj naj stori pilot zrakoplova, če mu javijo, da ga po radijski zvezi slabo slišijo**

- (1) Zasuče gumb VOL v desno.
- (2) Primakne mikrofona bliže k ustom.
- (3) Izključi SQUELCH.
- (4) Zasuče gumb VOL v levo.

**R-0028 S stikalom na radijski postaji, označenim s SQ**

- (1) Naravnava moč oddajanja.
- (2) Vključujemo in izključujemo zaporni prag sprejemanja.
- (3) Povečujemo frekvenčni obseg sprejemnika.
- (4) Zožujemo frekvenčno območje.

**R-0029 Pri zrakoplovu kovinske izvedbe mora biti antena radijske postaje nameščena**

- (1) V trupu.
- (2) V navpičnem stabilizatorju.
- (3) Na zunanji strani strukture.
- (4) V eni od polovic krila.

**R-0030 Oddajnik pozicije za primer sile (Emergency Locator Transmitter-ELT)**

- (1) Mora biti vključen ves čas, ko zrakoplov leti.
- (2) Se vključuje samo ročno, če se za to pokaže potreba.
- (3) Se vključuje samo samodejno in pilot nima možnosti ročne vključitve.
- (4) Se mora pred vzletom nastaviti na samodejno vključevanje, pilot pa ga lahko vključi tudi ročno.

**R-0031 Kateri radiotelefonski izraz pomeni "NUJNO SPOROČILO, KI ZADEVA VARNOST DRUGEGA ZRAKOPLOVA"**

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

**R-0032 Pri preletanju odročnega gozdnatega področja zagledate na krošnjah dreves jadralnega zmaja in dozdeva se vam, da vidite pilota viseti v vezeh, zato se odločite, da o nesreči obvestite najbližje letališče. S katero frazo boste začeli vašo depešo po radijski zvezi**

- (1) EMERGENCY, EMERGENCY, EMERGENCY.
- (2) MEDICAL, MEDICAL, MEDICAL.
- (3) MAYDAY, MAYDAY, MAYDAY.
- (4) PANPAN, PANPAN, PANPAN.

**R-0033 Na preletu ste priča zasilnemu pristanku športnega letala na travnik pod vami; zrakoplov in pilot sta videti nepoškodovana. Fraza, s katero boste začeli vaše radijsko sporočilo o pripetljaju kontroli letenja, je**

- (1) PANPAN, PANPAN, PANPAN.
- (2) MAYDAY, MAYDAY, MAYDAY.
- (3) HELPHelp, HELPHelp, HELPHelp.
- (4) EMERGENCY, EMERGENCY, EMERGENCY.

**R-0034 Medtem ko ste jadrali na valovih nad goratim predelom, se je pod vami pojavila kompaktna oblačnost. Ker letalo, ki leti na ruti pod vami, javlja, da so vrhovi planin v oblakih, ste primorani izskočiti s padalom. Vaše radijsko sporočilo na letališče boste začeli z mednarodno radiotelefonsko frazo**

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

**R-0035** Na izven letališkem pristanku ste razbili zrakoplov in se poškodovali, v bližini pa ni nikogar, ki bi vam lahko pomagal. Mednarodna fraza, s katero boste pričeli vaš klic na pomoč po radijski zvezi, je

- (1) EMERGENCY, EMERGENCY, EMERGENCY.
- (2) PANPAN, PANPAN, PANPAN.
- (3) MEDICAL, MEDICAL, MEDICAL.
- (4) MAYDAY, MAYDAY, MAYDAY.

**R-0036** 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.

**R-0037** 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.

**R-0038** Kateri je tisti mednarodni radiotelefonski izraz, s katerim ukaže pilot zrakoplova prestreznika pilotu prestreženega zrakoplova, naj mu sledi

- (1) PROCEED.
- (2) FOLLOW.
- (3) YOU LAND.
- (4) CALL SIGN.

**R-0039** Izraz "CALL SIGN", ki ga pilot zrakoplova prestreznika po radijski zvezi sporoči pilotu prestreženega zrakoplova, pomeni

- (1) Pokličite kontrolo letenja!
- (2) Kateri je vaš pozivni znak?
- (3) Oddajte znak za poziv v sili!
- (4) Pokličite svoje izhodiščno letališče!

**R-0040** Kaj pomeni mednarodni radiotelefonski izraz "YOU LAND", ki ga sporoči pilotu prestreženega zrakoplova pilot zrakoplova prestreznika

- (1) Javite ime matičnega letališča!
- (2) Lahko nadaljujete!
- (3) Pristanite na to letališče!
- (4) Sledite mi!

**R-0041** Pilot prestreženega zrakoplova javi pilotu zrakoplova prestreznika, da se je izgubil in da ni gotov v svojo pozicijo, z naslednjim mednarodnim radiotelefonskim izrazom

- (1) WILCO.
- (2) CAN NOT.
- (3) MAYDAY.
- (4) AM LOST.

**R-0042** V primeru, ko se pilot ne more ravnati po navodilih in ukazih, obvesti kontrolo letenja o tem s frazo

- (1) I CANNOT COMPLY.
- (2) UNABLE TO ACCEPT.
- (3) UNABLE TO COMPLY.
- (4) REQUEST RECLEARANCE.



## TEORIJA LETENJA

### A-0001 Katera od spodnjih trditev zadeva Bernoullijevo načelo

- (1) Vsaki akciji ustreza enaka in po smeri nasprotna reakcija.
- (2) Zaradi odklona zračnega toka navzdol na spodnji strani krila se pojavi dodatna sila, usmerjena navzgor.
- (3) Zaradi večje hitrosti zračnega toka preko izbočene zgornje konture profila pride do padca tlaka nad zgornjim delom krila.

### A-0002 Vpadni kot je kot med

- (1) Tetivo profila in smerjo zračnega toka.
- (2) Trajektorijo zrakoplova in horizontom.
- (3) Vzдолžno osjo zrakoplova in tetivo profila.

### A-0003 Konstruktivski kot je

- (1) Kot med smerjo zračnega toka in tetivo profila.
- (2) Kot med višinskim krmilom in tetivo višinskega stabilizatorja.
- (3) Razdalja med prednjim robom krila in vzдолžno osjo zrakoplova.
- (4) Kot med tetivo profila in vzдолžno osjo zrakoplova.

### A-0004 Kritični vpadni kot krila zrakoplova

- (1) Se poveča, če se masno središče zrakoplova pomakne naprej.
- (2) Se spremeni, če se spremeni masa zrakoplova.
- (3) Ni odvisen od mase zrakoplova.
- (4) Se zmanjša, če se masno središče zrakoplova pomakne nazaj.

### A-0005 Pri kritičnem vpadnem kotu profila krila je

- (1)  $(C_y)_{\max}$ .
- (2)  $(C_y/C_x)_{\max}$ .
- (3)  $(C_y)_{\min}$ .
- (4)  $(C_{y3}/C_{x2})_{\max}$ .

### A-0006 Kaj se dogaja z vzgonom in uporom krila, če vpadni kot preseže kritični vpadni kot

- (1) Vzgon in upor začneta padati.
- (2) Vzgon še naprej narašča, upor pa začne padati.
- (3) Vzgon začne padati, upor pa še naprej narašča.
- (4) Vzgon in upor ostaneta enaka tistima na kritičnem vpadnem kotu.

**A-0007 Vitkost krila je razmerje med**

- (1) Razponom kril in srednjo globino krila.
- (2) Tetivo in razponom kril.
- (3) Uporom in vlečno silo.
- (4) Debelino in tetivo profila.

**A-0008 Kakšna je odvisnost sile vzgona in vitkosti krila**

- (1) Če vzgon raste, vitkost krila pada.
- (2) Večja vrednost vitkosti krila pomeni več vzgona pri isti kvadraturi krila.
- (3) Večja vrednost vitkosti krila pomeni manj vzgona pri isti kvadraturi krila.

**A-0009 Značilnost simetričnega profila je, da**

- (1) Ne tvori nobenega vzgona.
- (2) Ima najmanjši inducirani upor pri pozitivnem vpadnem kotu.
- (3) Ima od vpadnega kota praktično neodvisno prijemališče aerodinamične sile.
- (4) Ima ugodne vrednosti razmerja med vzgonom in uporom.

**A-0010 Dotikališče tangente iz koordinatnega izhodišča s polaro krila označuje**

- (1) Kritični vpadni kot.
- (2) Vpadni kot najmanjšega padanja.
- (3) Vpadni kot ničelnega vzgona.
- (4) Vpadni kot najboljše finese.

**A-0011 Katera od točk na sliki polare krila označuje vpadni kot najboljšega planiranja (finese) (glej prilogo 2)**

- (1) Točka 2.
- (2) Točka 4.
- (3) Točka 5.
- (4) Točka 6.

**A-0012 Katera od označenih točk na sliki polare krila predstavlja režim kritičnega vpadnega kota (glej prilogo 2)**

- (1) Točka 1.
- (2) Točka 4.
- (3) Točka 5.
- (4) Točka 6.

**A-0013 Katere sile delujejo na zrakoplov v ustaljenem drsnem premočrtnem letu**

- (1) Vzgon, pritisk in teža.
- (2) Pospešek, upor in teža.
- (3) Vzgon, upor in teža.
- (4) Vzgon, upor in teža praznega zrakoplova.

**A-0014 kateri sili tvorita rezultirajočo aerodinamično silo**

- (1) Vzgon in hitrost.
- (2) Upor in hitrost.
- (3) Vzgon in upor.
- (4) Hitrost in čelni upor.

**A-0015 Kako se vede vzgonski količnik, če povečujemo vpadni kot krila**

- (1) Raste in doseže največjo vrednost pri kritičnem vpadnem kotu.
- (2) Raste in doseže največjo vrednost pri vpadnem kotu najboljše finese.
- (3) Pada in doseže najmanjšo vrednost pri vpadnem kotu najmanjšega padanja.
- (4) Pada in doseže najmanjšo vrednost pri vpadnem kotu najmanjšega upora.

**A-0016 Kako se pri povečevanju vpadnega kota do kritičnega vpadnega kota vede center potiska normalnega profila**

- (1) Pomika se nazaj.
- (2) Ne menja svoje lege.
- (3) Pomika se navzgor.
- (4) Pomika se naprej.

**A-0017 Količnik zračnega upora telesa je v največji meri odvisen od**

- (1) Mase telesa.
- (2) Oblike in lege telesa v zračnem toku.
- (3) Temperature zraka.
- (4) Snovi, iz katere je telo.

**A-0018 katero od navedenih teles istega čelnega preseka ima pri isti hitrosti največji zračni upor**

- (1) Ravna plošča.
- (2) Kaplja.
- (3) Votla polkrogla, odprta proti toku.
- (4) Polna krogla.

**A-0019 Pri podvojitvi hitrosti obtekanja se količnik zračnega upora telesa**

- (1) Podvoji.
- (2) Ne spremeni.
- (3) Poveča 4-krat.
- (4) Poveča 6-krat.

**A-0020 Sila zračnega upora telesa je odvisna od**

- (1) Upora oblike, mase in od snovi, iz katere je telo.
- (2) Količnika upora, upora oblike in skupne površine telesa.
- (3) Količnika upora, skupne površine, dinamičnega tlaka in vzgonskega količnika.
- (4) Količnika upora, velikosti čelnega preseka in gostote ter hitrosti zraka.

**A-0021 Kaj je vzrok nastajanja vrtincev na koncih kril v letu**

- (1) Odklonjena zakrilca pri težkih letalih.
- (2) Odklon zračnega toka za zadnjim robom krila navzgor kot posledica tvorbe vzgona.
- (3) Zaradi tvorbe vzgona pride pod krilom do gibanja zračnega toka navzven, nad krilom pa navznoter; posledica so vrtinci na koncih kril.

**A-0022 V katero smer rotirajo vrtinci na koncih krila**

- (1) Sournjo na levem in protiurno na desnem vrhu krila, gledano v smeri leta.
- (2) Protiurno na levem inournjo na desnem vrhu krila, gledano v smeri leta.
- (3) Od spodnje zadnje strani krila v smeri navzgor in naprej, tako da je os vrtincev vzporedna z nosilcem krila.

**A-0023 Katera oblika krila ima največji inducirani upor**

- (1) Pravokotna.
- (2) Trapezna.
- (3) Eliptična.
- (4) Dvojni trapez.

**A-0024 Kako se spreminja inducirani upor zrakoplova s hitrostjo**

- (1) Pada z zmanjševanjem hitrosti.
- (2) Raste z zmanjševanjem hitrosti.
- (3) Ni odvisen od hitrosti.
- (4) Raste s hitrostjo, vendar samo nad 180 kt.

**A-0025 Zmanjšanje inducirane uporabe krila dosežemo med drugim tudi**

- (1) Z manjšim razponom krila.
- (2) Z zakrilci.
- (3) Z enako globino vzdolž razpona krila.
- (4) S krilom velike vitkosti.

**A-0026 Kje nastaja na zrakoplovu največji del uporabe interference**

- (1) Na koncih kril.
- (2) Na zakrilcih.
- (3) V korenu krila.
- (4) V najvišji točki profila krila.

**A-0027 Dršno število ali finesa zrakoplova je razmerje**

- (1) Med preleteno razdaljo in izgubljenimi višino.
- (2) Med vzgonskim količnikom in količnikom uporabe.
- (3) Med vodoravno in navpično hitrostjo.
- (4) Vsi trije zgornji odgovori so pravilni.

**A-0028 Približno koliko znaša sila zračne uporabe jadralnega letala mase 300 kg, ki planira s fineso 30**

- (1) 3.000 N.
- (2) 1.000 N.
- (3) 300 N.
- (4) 100 N.

**A-0029 Vpadnemu kotu najboljše finese zrakoplova ustreza izraz**

- (1)  $(C_y)_{\max}$ .
- (2)  $(C_y/C_x)_{\max}$ .
- (3)  $(C_y)_{\min}$ .
- (4)  $(C_y^3/C_x^2)_{\max}$ .

**A-0030 Katera od oznak na shemi drsnega leta označuje aerodinamično rezultanto (glej prilogo 3)**

- (1) Oznaka 1.
- (2) Oznaka 2.
- (3) Oznaka 3.
- (4) Oznaka 4.

**A-0031 Katera od oznak na shemi drsnega leta označuje silo upora (glej prilogo 3)**

- (1) Oznaka 1.
- (2) Oznaka 2.
- (3) Oznaka 3.
- (4) Oznaka 4.

**A-0032 Katera(i) od oznak na shemi drsnega leta označuje(ta) drsni kot (glej prilogo 3)**

- (1) Oznaki 5 in 7.
- (2) Samo oznaka 6.
- (3) Samo oznaka 5.
- (4) Oznaki 6 in 7.

**A-0033 Katera sila je v drsnem letu enaka sili teže zrakoplova**

- (1) Vzgon.
- (2) Rezultanta med vzgonom in uporom.
- (3) Navpična komponenta vzgona.
- (4) Rezultanta med vzgonom in hitrostjo.

**A-0034 Katera sila je vzrok kroženja zrakoplova s krili oz. helikopterja**

- (1) Navpična komponenta sile vzgona.
- (2) Centrifugalna sila.
- (3) Povečana sila vzgona.
- (4) Vodoravna komponenta sile vzgona.

**A-0035 V zavoju je potrebno leteti s povečano hitrostjo zato, da**

- (1) Preprečimo drsenje na krilo.
- (2) Zrakoplov ne bi spreminjal nagiba.
- (3) Kompenziramo protismerno zavijanje po smeri.
- (4) Ostane vpadni kot krila enak tistemu v letu naravnost.

**A-0036 Količnik preobremenitve zrakoplova v zavoju z nagibom 60° znaša (glej prilogo 4)**

- (1) 1,5 G.
- (2) 2,0 G.
- (3) 0,5 G.
- (4) 1,0 G.

**A-0037** Koliko znaša hitrost zloma vzgona zrakoplova v kroženju z nagibom  $60^\circ$ , če je njena vrednost v letu naravnost 85 km/h (glej prilogo 4)

- (1) 100 km/h.
- (2) 120 km/h.
- (3) 135 km/h.
- (4) 140 km/h.

**A-0038** Kako vpliva povečanje obtežbe krila na minimalno hitrost zrakoplova. Minimalna hitrost

- (1) Je večja.
- (2) Je manjša.
- (3) Ostane nespremenjena, ker je odvisna izključno samo od nagiba zavoja.
- (4) Ostane nespremenjena, ker je odvisna samo od nagiba zavoja in položaja zakrilc.

**A-0039** Pri povečanju obtežbe kril za 20% se minimalna hitrost zrakoplova poveča za približno

- (1) 0%.
- (2) 10%.
- (3) 30%.
- (4) 20%.

**A-0040** Približno koliko znaša povečanje minimalne hitrosti zrakoplova, če mu povečamo maso za 40%

- (1) 0%.
- (2) 100%.
- (3) 40%.
- (4) 18%.

**A-0041** Kaj je lahko posledica odlepitve zračnega točka s profila krila v zavoju

- (1) Velike sile, potrebne za odklone krmil.
- (2) Bočno drsenje navzven.
- (3) Bočno drsenje navznoter.
- (4) Vrij.

**A-0042 Indicirana hitrost zloma vzgona (indicirana minimalna hitrost) z rastočo višino**

- (1) Enakomerno pada.
- (2) Enakomerno narašča.
- (3) Ostaja nespremenjena.

**A-0043 V zavoju v pogojih vetra je hitrost zloma vzgona po merilcu hitrosti, ko zrakoplov leti proti vetru, v primerjavi s hitrostjo zloma vzgona s hrbtnim vetrom**

- (1) Povečana za vrednost vzdolžne komponente vetra.
- (2) Zmanjšana za polovico vrednosti vzdolžne komponente vetra.
- (3) Zmanjšana za vrednost vzdolžne komponente vetra.
- (4) Nespremenjena, ker veter ne vpliva na hitrost zloma vzgona zrakoplova.

**A-0044 Ali pride do zloma vzgona na krilu določenega zrakoplova vedno pri istem vpadnem kotu**

- (1) Ne, ker pride do zloma vzgona na krilu vedno pri isti hitrosti, ne pa pri istem vpadnem kotu.
- (2) Da, vedno.
- (3) Ne, ker je minimalna hitrost odvisna od mase zrakoplova in nagiba zavoja.

**A-0045 Kako preprečimo, da zrakoplov po odtrganju zračnega toka na eni polovici krila in zdrsu na krilo ne pade v vrtij**

- (1) Vsa krmila moramo takoj odkloniti v nasprotno stran od smeri vrtenja.
- (2) Palico moramo povleči proti sebi, da zrakoplov preide v normalen položaj.
- (3) Takoj moramo odpreti zračne zavore.
- (4) Smerno krmilo moramo odkloniti proti smeri zdrsa in popustiti višinsko krmilo naprej, da zrakoplov pridobi na hitrosti.

**A-0046 Ali je mogoče, da pade zrakoplov v vrtij, ne da bi pri tem prišlo na krilu do zloma vzgona**

- (1) Da, pri hitrostih, večjih od hitrosti zloma vzgona.
- (2) Da, če je masno središče zrakoplova v zadnji legi.
- (3) Ne, ker je vrtij posledica oziroma nadaljevanje zloma vzgona.



**A-0047 Kaj se dogaja s krmili in kaj s hitrostjo letala oz. jadralnega letala v vriju**

- (1) Krmila so trda, hitrost hitro narašča.
- (2) Krilci sta "prazni", hitrost je sorazmeroma stalna.
- (3) Krmila so trda, hitrost je stalna.
- (4) Krilci sta mehki, hitrost hitro narašča.

**A-0048 Kaj se dogaja s krmili in kaj s hitrostjo letala oz. jadralnega letala v strmi spirali**

- (1) Krmila so trda, hitrost hitro narašča.
- (2) Krilci sta "prazni", hitrost je sorazmeroma stalna.
- (3) Krmila so trda, hitrost je stalna.
- (4) Krilci sta mehki, hitrost hitro narašča.

**A-0049 Pravilen postopek za izvlečenje letala oziroma jadralnega letala iz vrija je**

- (1) Odkloniti smerno krmilo proti smeri vrtenja, krilci postaviti v normalo, višinsko krmilo popustiti naprej, z občutkom izravnati iz pikiranja.
- (2) Odkloniti smerno krmilo v stran vrtenja, krilci pa proti smeri vrtenja, energijo povleči palico proti sebi.
- (3) Palico enostavno izpustiti.
- (4) Smerno krmilo in palico odkloniti v smer vrtenja, palico močno potisniti naprej.

**A-0050 Kaj pomeni točka 1 na sliki hitrostne polare jadralnega letala (glej prilogo 5)**

- (1) Vrednost najboljšega drsnega kota.
- (2) Hitrost najboljše finese.
- (3) Največjo dovoljeno hitrost.
- (4) Hitrost najmanjšega padanja.

**A-0051 Točka 2 na sliki hitrostne polare jadralnega letala pomeni (glej prilogo 5)**

- (1) Režim najboljše finese.
- (2) Hitrost najmanjšega padanja.
- (3) Manevrsko hitrost.
- (4) Vpadni kot, s katerim naj bi leteli pri pobočnem jadranju.

**A-0052** Hitrost najboljšega planiranja jadralnega letala oziroma jadralnega zmaja, ki leti v pogojih čelnega vetra, grafično določimo s pomočjo hitrostne polare s tangento iz koordinatnega središča, ki je v tem primeru pomaknjeno za vrednost čelnega vetra

- (1) V desno.
- (2) Navzgor.
- (3) Navzdol.
- (4) V levo.

**A-0053** S sekanto iz koordinatnega izhodišča na hitrostno polaro krila dobimo dve točki z

- (1) Različno fineso in enakim vpadnim kotom.
- (2) Različnim vpadnim kotom in isto fineso.
- (3) Različnim vpadnim kotom in različno fineso.
- (4) Različno fineso in enakim lastnim padanjem.

**A-0054** Za grafično določitev hitrosti najboljše finese jadralnega letala oziroma jadralnega zmaja, ki leti skozi vzdolnik, moramo koordinatno izhodišče hitrostne polare

- (1) Pustiti v osnovni legi.
- (2) Pomakniti za vrednost vzdolnika navzgor.
- (3) Pomakniti za vrednost vzdolnika navzdol.
- (4) Pomakniti vzdolž tangente za polovično vrednost vzdolnika.

**A-0055** Koliko znaša lastno padanje jadralnega letala pri hitrosti 90 km/h (glej prilogo 6)

- (1) 0,8 m/sec.
- (2) 1,0 m/sec.
- (3) 1,25 m/sec.
- (4) 1,5 m/sec.

**A-0056** Koliko znaša lastno padanje jadralnega letala pri hitrosti 100 km/h (glej prilogo 6)

- (1) 0,8 m/sec.
- (2) 1,1 m/sec.
- (3) 1,25 m/sec.
- (4) 1,5 m/sec.

**A-0057** Koliko znaša lastno padanje jadralnega letala pri hitrosti 120 km/h (glej prilogo 6)

- (1) 0,8 m/sec.
- (2) 1,0 m/sec.
- (3) 1,25 m/sec.
- (4) 1,6 m/sec.

**A-0058** Kolika je hitrost najboljše finese jadralnega letala v mirnem ozračju (glej prilogo 6)

- (1) 83 km/h.
- (2) 97 km/h.
- (3) 105 km/h.
- (4) 112 km/h.

**A-0059** Koliko znašata hitrost najboljše finese in najboljša finesa jadralnega letala (glej prilogo 6)

- (1) 83 km/h in 31.
- (2) 83 km/h in 11.
- (3) 100 km/h in 41.
- (4) 105 km/h in 38.

**A-0060** Katera je tista največja potovalna hitrost, na katero lahko računamo pri danem jadralnem letalu v pogojih brez vetra in s povprečnimi termičnimi vzgorniki 2,5 m/sec (vzdolnikov med dviganji ne upoštevamo) (glej prilogo 6)

- (1) 65 km/h.
- (2) 74 km/h.
- (3) 85 km/h.
- (4) 120 km/h.

**A-0061** Katera je tista največja potovalna hitrost, na katero lahko računamo pri danem jadralnem letalu v pogojih brez vetra in s povprečnimi termičnimi vzgorniki 1 m/sec (vzdolnikov med dviganji ne upoštevamo) (glej prilogo 6)

- (1) 50 km/h.
- (2) 30 km/h.
- (3) 25 km/h.
- (4) 22 km/h.

**A-0062 Zakaj mora pilot paziti na to, da je lega masnega središča zrakoplova v predpisanih mejah**

- (1) Tako prepreči, da ne pride do preobremenitev zrakoplova.
- (2) S tem zagotovi potrebno stabilnost in krmarljivost zrakoplova.
- (3) S tem zagotovi dovolj nizko vrednost minimalne hitrosti.
- (4) S tem zagotovi dovolj visoko vrednost minimalne hitrosti.

**A-0063 Katera lega masnega središča je pri zrakoplovih najbolj nevarna glede vzdolžne stabilnosti?**

- (1) Zadnja centraža.
- (2) Prednja centraža.
- (3) Prekomerna bočna decentraža.
- (4) Prenizka lega.

**A-0064 Kako imenujemo stabilnost zrakoplova okoli vzdolžne osi**

- (1) Vzdolžna stabilnost.
- (2) Prečna stabilnost.
- (3) Smerna stabilnost.

**A-0065 Stabilnost zrakoplova okoli vzdolžne (prečno stabilnost) se zagotovi**

- (1) S pušico kril.
- (2) S aerodinamičnim zvitjem kril.
- (3) Z aerodinamičnim uravnoveženjem krilc.
- (4) Z V-prelomom kril oziroma z nizko lego masnega središča zrakoplova.

**A-0066 Stabilnost zrakoplova okoli prečne osi (vzdolžna stabilnost) je med ostalim zagotovljena**

- (1) Z učinkom in izvedbo vodoravnih repnih ploskev.
- (2) Z V- prelomom kril.
- (3) S spremenljivim konstrukcijskim kotom kril.
- (4) S pušičasto tlorisno obliko kril.

**A-0067 Kateri deli zrakoplova so namenjeni zagotavljanju stabilnosti okoli navpične osi**

- (1) Samo smerni stabilizator.
- (2) Samo smerno krmilo.
- (3) V- prelom krila.
- (4) Celotne navpične repne ploskve.

**A-0068 Kaj je posledica odklona krilca navzdol**

- (1) Povečanje vzgona in upora.
- (2) Občutna sprememba momenta okoli prečne osi.
- (3) Samo povečanje vzgona.
- (4) Samo povečanje upora.

**A-0069 Kaj je sekundarni učinek odklona krmilne palice v desno**

- (1) Protismerno zavijanje v levo.
- (2) Krilci nimata pri odklanjanju nobenega sekundarnega učinka.
- (3) Nekontrolirano nagibanje pri velikih vpadnih kotih.
- (4) Protismerno zavijanje v desno.

**A-0070 Kakšni premiki krmil so potrebni za vrnitev letala oz. jadralnega letala v prejšnjo lego, ki ga je v letu naravnost udarec termike pod levo krilo nagnil v desno**

- (1) Palica v levo z istočasnim pritiskom na desni pedal.
- (2) Samo palica v levo.
- (3) Palica v levo z istočasnim pritiskom na levi pedal.
- (4) Palica v levo, zatem pa pritisk na desni pedal.

**A-0071 Kakšen je sekundarni učinek odklona višinskega krmila letala oz. jadralnega letala, ki leti brez nagiba**

- (1) Nobeden, ker odklon višinskega krmila v letu brez nagiba vpliva samo na gibanje zrakoplova okoli prečne osi.
- (2) Nagibanje v levo.
- (3) Nagibanje v desno.
- (4) Nagibanje v desno in zasuk okoli navpične osi v desno.

**A-0072 Do zamenjave učinka smernega in višinskega krmila zrakoplova pride pri**

- (1) Izvajanju ostrih zavojev z nagibom, večjim od 45°.
- (2) Polnem odklonu smernega krmila.
- (3) Odklonu višinskega krmila pri vseh hitrostih.
- (4) Odklonu krilc pri kritičnem vpadnem kotu.

**A-0073 V območju vpadnih kotov blizu kritičnega popravljamo nagibe**

- (1) Pretežno s krilci.
- (2) Samo z višinskim krmilom.
- (3) Izključno s krilci.
- (4) Pretežno s smernim krmilom.

**A-0074** Manevrska hitrost zrakoplova (VA) je tista največja hitrost, pri kateri pilot tudi s hipnim polnim odklonom višinskega krmila navzgor ne more prekoračiti

- (1) Količnika preobremenitve 1G.
- (2) Dovoljene negativne vrednosti količnika preobremenitve.
- (3) Dovoljene pozitivne vrednosti količnika preobremenitve.
- (4) Hitrosti, ki se je nikoli ne sme prekoračiti (VNE).

**A-0075** Pri izvlečenju zakrilc se poveča zakrivljenost profila krila. Kako to vpliva na vzgon in upor zrakoplova

- (1) Oba se povečata.
- (2) Oba se zmanjšata.
- (3) Vzgon se poveča, upor pa zmanjša.
- (4) Vzgon se zmanjša, upor pa poveča.

**A-0076** Eden od glavnih razlogov za uporabo zakrilc med doletom in na pristanku je ta, da zakrilca

- (1) Omogočajo dotik tal pri večji indicirani hitrosti.
- (2) Povečajo kot spuščanja, ne da bi pri tem hitrost narasla.
- (3) Zmanjšajo kot spuščanja, ne da bi pri tem hitrost narasla.

**A-0077** Prednost zakrilc pri jadraniu na termiki je v tem, da

- (1) Omogočajo boljše izkoriščanje dviganj, ker lahko z njimi krožimo z manjšo hitrostjo in s tem tudi z manjšim radijem.
- (2) V veliki meri zmanjšujejo lastno padanje, zato z njimi v termiki krožimo z isto, pogosto tudi z večjo hitrostjo, kot bi sicer lahko krožili brez njih.
- (3) Zaradi povečanja vzgonskega količnika povečujejo maksimalno fineso, še posebej v območju velikih hitrosti.
- (4) Omogočajo pri nespremenjenem nagibu in hitrosti manjši radij kroženja, kot bi bil pri jadraniu v termiki brez njih.

**A-0078** Katera od navedb, ki zadevajo tehniko jadraniu na termiki z zakrilci, je pravilna

- (1) Izrabljamo dejstvo, da zrakoplov z odklonjenimi zakrilci občutno manj pada in zato lahko krožimo s povečano hitrostjo, da bi bil let bolj stabilen.
- (2) Lahko krožimo z manjšo hitrostjo, kot bi lahko krožili brez zakrilc; s tem je radij kroženja manjši in tako izkoriščanje vzgornikov boljše.
- (3) Krožimo z isto hitrostjo in nagibom, kot bi krožili brez zakrilc, ker je radij kroženja z odklonjenimi zakrilci manjši.
- (4) Krožimo z isto hitrostjo in nagibom, kot bi krožili brez zakrilc, saj je pri odklonjenih zakrilcih lastno padanje bistveno manjše, kar je glavna naloga zakrilc.

**A-0079 Jadralno letalo, ki pri jadranju na termiki uporablja zakrilca, bolje izrablja dviganja, zato ker je pri odklonjenih zakrilcih**

- (1) Minimalno padanje občutno manjše.
- (2) Maksimalna finesa večja.
- (3) Mogoče krožiti z manjšo hitrostjo.
- (4) Mogoče krožiti s povečano hitrostjo, ne da bi se zaradi tega občutno povečalo lastno padanje.

**A-0080 Pri vzletanju zakrilc ne spuščamo do polnega odklona, ker**

- (1) Bi bil vzgon prevelik.
- (2) Bi bil upor prevelik.
- (3) Bi bil zrakoplov "težak na nos".
- (4) Bi se zakrilca lahko poškodovala.

**A-0081 V fazi pristajanja tik nad tlemi in pri majhni hitrosti je nevarno uvleči spuščena zakrilca zato, ker pri tem**

- (1) Upor naraste in zato hitrost hitro pade.
- (2) Hitrost hipno naraste in se zrakoplov prične dvigati.
- (3) Vzgon močno pade in lahko zrakoplov potone.
- (4) Učinek zakrilc močno pade.

**A-0082 Največja hitrost, pri kateri je dovoljeno odkloniti zakrilca, je**

- (1) Manjša od največje dovoljene hitrosti za letenje z odklonjenimi zakrilci.
- (2) Enaka največji dovoljeni hitrosti križarjenja.
- (3) Enaka manevrski hitrosti.
- (4) Enaka največji dovoljeni hitrosti za letenje z odklonjenimi zakrilci.

**A-0083 Kako vplivajo na let jadralnega letala odprte zračne zavore**

- (1) Vzgon in upor sta povečana.
- (2) Pristajanje je mogoče pri manjši hitrosti.
- (3) Zaradi dodatnega upora se poveča padanje.
- (4) Leteti je mogoče pri večjem vpadnem kotu.

**A-0084 Kako vplivajo v fazi doleta za pristonek odprte zračne zavore. Minimalna hitrost je**

- (1) Manjša, drsni kot pa je nespremenjen.
- (2) Večja, drsni kot pa je nespremenjen.
- (3) Večja, drsni kot je bolj strm.
- (4) Manjša, drsni kot je bolj strm.

**A-0085 Najbolj učinkovit in varen način za podaljšanje končnega doleta pri pristanku z jadralnim letalom je**

- (1) Zmanjšanje hitrosti.
- (2) Vlečenje palice proti sebi.
- (3) Pripiranje zračnih zavor in prilagoditev hitrosti.
- (4) Trimanje "na rep".

**A-0086 V fazi pristajanja tik nad tlemi in pri majhni hitrosti je nevarno uvleči spuščena zakrilca zato, ker pri tem**

- (1) Upor naraste in zato hitrost hitro pade.
- (2) Hitrost hipno naraste in se zrakoplov prične dvigati.
- (3) Vzgon močno pade in lahko zrakoplov potone.
- (4) Učinek zakrilc močno pade.



## OPRATIVNI POSTOPKI

### **O-0001 Uradne podatke o omejitvah pri uporabi in dovoljeni obtežbi našega zrakoplova najdemo v**

- (1) Knjigi vzdrževanja.
- (2) Priročniku za letenje z zrakoplovom.
- (3) Spričevalu o plovnosti in v potrdilu o vpisu v register zrakoplovov.
- (4) Uradnih objavah Uprave za zračno plovbo.

### **O-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.

### **O-0003 Katera merska enota se uporablja v letalstvu za podajanje navpične hitrosti**

- (1) Metri v minuti.
- (2) Čevlji v minuti ali metri v sekundi.
- (3) Metri v uri.
- (4) Čevlji v sekundi.

### **O-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 statutarne milje na uro.
- (3) Prava smer in vozli.
- (4) Magnetna smeri in vozli.

### **O-0005 Pri predpoletnem pregledu zrakoplova opazite, da se pri premiku palice vstran dvignjeno krilce odkloni navzgor za več, kot pa se je odklonilo nasprotno krilce navzdol. Kaj boste storili**

- (1) Obvestim mehanika.
- (2) Smatram, da so razmere normalne, če je razlika v neenakih odklonih v nasprotno stran enaka, vendar opažanje vpišem v knjigo v obliki tehnične pripombe.
- (3) Nič, ker gre za t.i. diferencialni krilci.
- (4) Odpravim neenake odklone z nastavitvijo regulacijskih vijakov v sistemu pogona krilc.

**O-0006 Kdaj je pri privezovanju zrakoplova potrebno pustiti vrvi nekoliko ohlapne**

- (1) Če gre za konopljene vrvi za privezovanje.
- (2) Če gre za najlonske vrvi za privezovanje.
- (3) Če piha močan veter.
- (4) Vrvi za privezovanje je potrebno vedno dobro zategniti.

**O-0007 Kdaj je potrebno nastavljanje vrednosti tlaka na pomožni barometrski skali višinomera zrakoplova**

- (1) Enkrat letno.
- (2) Enkrat mesečno.
- (3) Pred vsakim poletom in po potrebi v zraku.
- (4) Vsako jutro pred pričetkom letenja.

**O-0008 Pravilnost delovanja višinomera preverimo**

- (1) S preletanjem mimo stolpov z znano višino.
- (2) S primerjanjem kazanja višinomera in radio višinomera.
- (3) Tako, da nastavimo višinomer na QNH in preverimo, da na tleh kaže nadmorsko višino.
- (4) S primerjanjem višin na letalski geografski karti merila 1:500 000.

**O-0009 Kako pogosto je potrebno kompenzirati magnetni kompas zrakoplova**

- (1) Pred prvim osnovnim pregledom zrakoplova.
- (2) Enkrat letno pred letnim pregledom zrakoplova oziroma po vsaki vgraditvi dodatnih instrumentov in radijskih naprav, po potrebi pa tudi večkrat.
- (3) Vsak mesec.
- (4) Po vsakem daljšem poletu.

**O-0010 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 boljšo upravljivost ves čas izteka.
- (2) Večjo potno hitrost ob dotiku tal, daljši iztek po zemlji do ustavljanja in veliko verjetnost preleta zelene točke dotika.
- (3) Večjo potno hitrost ob dotiku tal, krajši iztek po zemlji do ustavljanja in veliko verjetnost preleta zelene točke dotika.

**O-0011 Bočni veter v premočrtnem vodoravnem letu na ruti pravilno kompenziramo tako, da**

- (1) Držimo smerno krmilo odklonjeno v veter.
- (2) Se s koordiniranim odklonom krmil postavimo v ustrezen kurz v veter in ga nato vzdržujemo.
- (3) Držimo krilci odklonjeni v veter, smerno krmilo pa v nasprotno stran, da preprečimo zavijanje iz smeri.

**O-0012 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.

**O-0013 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.

**O-0014 Kako preprečimo, da zrakoplov po odtrganju zračnega toka na eni polovici krila in zdrsu na krilo ne pade v vrtij**

- (1) Vsa krmila moramo takoj odkloniti v nasprotno stran od smeri vrtenja.
- (2) Palico moramo povleči proti sebi, da zrakoplov preide v normalen položaj.
- (3) Takoj moramo odpreti zračne zavore.
- (4) Smerno krmilo moramo odkloniti proti smeri zdrsa in popustiti višinsko krmilo naprej, da zrakoplov pridobi na hitrosti.

**O-0015 Kako bi izvlekli letalo oziroma jadralno letalo iz strme spirale**

- (1) Potisnemo polno nasprotno nogo od smeri vrtenja, popustimo palico naprej, da zlom vzgona preneha, in z občutkom izvlečemo zrakoplov iz pikiranja.
- (2) Odklonimo krilci v nasprotno stran, popustimo palico naprej in z občutkom izvlečemo zrakoplov iz pikiranja.
- (3) Izravnamo nagib s krilci in z občutkom izvlečemo zrakoplov iz pikiranja.

**O-0016 Del vzletno-pristajalne steze, označen s črko A, se sme uporabljati za (glej prilogo 7)**

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

**O-0017 Katera od navedenih trditev, ki zadevajo uporabo letaliških vzletno-pristajalnih stez, je pravilna (glej prilogo 7)**

- (1) RWY30 je v točki E opremljena z napravo za zaustavljanje vojaških letal.
- (2) Na RWY12 lahko vzletamo s področja A, pristajalno polje na tej stezi pa se začne v točki B.
- (3) Začetek vzletnega in pristajalnega polja na RWY12 je v točki B.

**O-0018 Področje C na letališču je (glej prilogo 7)**

- (1) Utrjeno področje.
- (2) Helidrom za več helikopterjev.
- (3) Zaprta steza.

**O-0019 Puščice na pričetkih severno-južne steze pomenijo, da je ta del steze (glej prilogo 8)**

- (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.

**O-0020 Oznaki 4 in 22 pomenita, da je smer vzletno-pristajalne steze približno (glej prilogo 8)**

- (1) 004° in 022° (prava smer).
- (2) 040° in 220° (prava smer).
- (3) 040° in 220° (magnetna smer).

**O-0021 Kako med približevanjem letališču na sliki normalno pridobimo vremenske in ostale za pristajanje potrebne podatke (glej prilogo 9)**

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

**O-0022 Kaj pomeni znak v obliki rdečega vodoravnega kvadrata z dvema rumenima diagonalama (slika A), postavljen na signalnem prostoru na letališču (glej prilogo 10)**

- (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.

**O-0023 Znak v obliki belega križa (slika G), postavljen vodoravno na začetku steze za vožnjo, pomeni (glej prilogo 10)**

- (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.

**O-0024 Kaj pomeni dvojni beli križ (slika H), postavljen na signalnem prostoru na letališču (glej prilogo 10)**

- (1) Prepovedano pristajanje, ker letališče ni varno.
- (2) Zahteva se posebna pazljivost pri doletu in pristajanju.
- (3) Vožnja po tleh je dovoljena tudi izven vzletno-pristajalne steze in stez za vožnjo.
- (4) Pozor, jadralna letala letijo.

**O-0025 Kaj pomeni znak v obliki bele telovadne ročke s črno črto na okroglih delih, pravokotno na prečko (slika E), postavljen na signalnem prostoru na letališču (glej prilogo 10)**

- (1) Pristajanje prepovedano za daljše obdobje.
- (2) Pristajanje, vzletanje in vožnja po tleh obvezno samo na vzletno-pristajalni stezi in po stezah za vožnjo.
- (3) Pozor, jadralna letala letijo.
- (4) Pristajanje in vzletanje obvezno samo na vzletno-pristajalni stezi, ostali manevri pa se lahko izvajajo tudi izven utrjenih površin.

**O-0026 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.

**O-0027 Znak na sliki I, postavljen na signalnem prostoru na letališču, pomeni (glej prilogo 10)**

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

**O-0028 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.

**Z-0029 Kateri je tisti signal z zastavami, s katerim javi pomočnik na startu vozniku vitla, da je jadralno letalo pripravljeno na vzlet**

- (1) Belo zastavo drži vodoravno nad tlemi.
- (2) Z belo zastavo pomaha v navpični ravnini nad tlemi.
- (3) Z belo in z rdečo zastavo istočasno maha nad glavo.
- (4) Z belo zastavo maha nad glavo.

**O-0030 S katerim signalom z zastavami javi pomočnik na startu vozniku vitla, da je vlečna žica napeta**

- (1) Belo zastavo drži vodoravno nad tlemi.
- (2) Z belo zastavo pomaha v navpični ravnini nad tlemi.
- (3) Z belo in z rdečo zastavo istočasno maha nad glavo.
- (4) Z belo zastavo maha nad glavo.

**O-0031 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 pozornosti.

**O-0032 Poleg predpisanih luči na krilih mora biti na repu letala oz. jadralnega letala, ki leti ponoči, nameščena luč**

- (1) Zelene barve.
- (2) Rdeče barve.
- (3) Oranžne barve.
- (4) Bele barve.

**O-0033 S katerim signalom z zastavami javi signalist na startu aerozaprege pilotu vlečnega letala, da je jadralno letalo pripravljeno na vzlet in da je vzletna steza prosta**

- (1) Z rdečo zastavo maha nad glavo.
- (2) Spusti rdečo zastavo in dvigne nad glavo belo zastavo.
- (3) Rdečo zastavo drži nad glavo, z belo pa maha v navpični ravnini pri tleh.
- (4) Z belo in rdečo zastavo istočasno maha nad glavo.

**O-0034 Kaj pomeni signal z zastavami pri vzletanju v aerozapregi, ko pomočnik drži rdečo zastavo nad glavo, z belo zastavo pa istočasno maha v navpični ravnini pri tleh**

- (1) Jadralno letalo pripravljeno na vzlet, steza prosta.
- (2) STOP - prenehaj z vleko.
- (3) Konec letenja.
- (4) Napni vlečno vrv.

**O-0035 Istočasno mahanje z belo in z rdečo zastavo nad glavo na startu je signal, ki pomeni**

- (1) STOP - prenehaj z vleko.
- (2) Vlečna žica napeta.
- (3) Jadralno letalo pripravljeno na vzlet, steza prosta.
- (4) Konec letenja.

**O-0036 Kako z jadralnim letalom v aerozapregi spremljamo motorno letalo v zavoju**

- (1) Letimo po zunanji strani glede na krožnico motornega letala.
- (2) Letimo po notranji strani glede na krožnico motornega letala.
- (3) Letimo po isti krožnici kot motorno letalo.

**O-0037 Kaj naredimo pri prekinjeni vleki z aerzaprego pred prvim zavojem (višina pod 50m)**

- (1) Obrnemo nazaj proti letališču in pristanemo z vetrom.
- (2) Zagotovimo hitrost in pristanemo naprej v kurzu.
- (3) Zapustimo letalo in uporabimo padalo.

**O-0038 Pri pristajanju s čelnim vetrom, moramo hitrost v finalu povečati za**

- (1) Četrtino hitrosti vetra.
- (2) Dve tretjini hitrosti vetra.
- (3) Tretjino hitrosti vetra.
- (4) Polovico hitrosti vetra.

**O-0039 Pravilni postopek zapuščanja jadralnega letala s padalom je**

- (1) Odpeti vezi, odvreči pokrov kabine, povleči ročico za aktiviranje padala.
- (2) Izbrati skok s padalom kot zadnjo možnost, zategniti vezi padala, oceniti višino in potem aktivirati padalo.
- (3) Pravočasno se odločiti za skok, odvreči pokrov kabine, odpeti vezi, izskočiti, pravočasno močno povleči ročico za aktiviranje padala.
- (4) Odvreči pokrov kabine in izskočiti.

**O-0040 katero letalo ima pri jadrnanju na pobočju prednost**

- (1) Jadralno letalo, ki ima hrib na svoji levi.
- (2) Jadralni zmaj.
- (3) Jadralno letalo, ki je nižje.
- (4) Jadralno letalo, ki ima hrib na svoji desni.

**O-0041 V katero smer je potrebno krožiti z jadralnim letalom v termičnem vzgorniku, ki ga izrablja več zrakoplovov hkrati**

- (1) V tisto stran, v katero kroži zrakoplov, ki je bil v vzgorniku prvi.
- (2) V levo.
- (3) Po presoji pilota.
- (4) V desno.

**O-0042 S katerim signalom z zastavami javi pomočnik na startu vozniku vitla, da se je jadralno letalo pričelo premikati**

- (1) Belo zastavo drži vodoravno nad tlemi.
- (2) Z belo zastavo pomaha v navpični ravnini nad tlemi.
- (3) Z belo in z rdečo zastavo istočasno maha nad glavo.
- (4) Z belo zastavo maha nad glavo.



**O-0043 Po načinu aktiviranja/odpiranja, se padala delijo na**

- (1) Padala s pol avtomatičnim in padala z avtomatičnim odpiranjem.
- (2) Padala z avtomatičnim, padala s prostim in padala s kombiniranim odpiranjem.
- (3) Padala s kombiniranim in padala s pol avtomatičnim odpiranjem.

**O-0044 Kaj pogojuje tip padala, ki ga pilot uporablja**

- (1) Velikost pilota.
- (2) Teža pilota.
- (3) Konstrukcija letala.
- (4) Konstrukcija kabine in sedeža.

**O-0045 Katere pogoje mora izpolnjevati prostor v katerem se hranijo padala**

- (1) Prostor mora biti suh in svetel, tla v prostoru ne smejo biti betonska, temperatura prostora mora biti v območju od +5°C do 30°C, ter vlažnost od 40% do 70%.
- (2) Prostor mora biti suh in svetel, tla v prostoru morajo biti betonska, temperatura prostora mora biti v območju od +5°C do 30°C, ter vlažnost od 40% do 70%.
- (3) Prostor mora biti suh in svetel, tla v prostoru ne smejo biti betonska, temperatura prostora mora biti v območju od +10°C do 50°C, ter vlažnost od 50% do 75%.

**O-0046 Postopek pilota po končanem letenju/uporabi padala**

- (1) Odpre zatezalce na torbi padala, razrahlja vezalno pasovje padala, padalo vrne v shrambo za padala.
- (2) Pregleda knjižico padala, shrani padalo v torbo za nošenje in shranjevanje, razrahlja vezalno pasovje padala.
- (3) Odpre zatezalce na torbi padala, shrani padalo v torbo za nošenje in shranjevanje, padalo vrne v shrambo za padala.
- (4) Pregleda knjižico padala, pregleda padalo, prilagodi vezalno pasovje svojemu telesu, da ga med letenjem ne ovira.

**O-0047 S katerim signalom z zastavami javi pomočnik na startu vozniku vitla, da se je jadralno letalo pričelo premikati**

- (1) Belo zastavo drži vodoravno nad tlemi.
- (2) Z belo zastavo pomaha v navpični ravnini nad tlemi.
- (3) Z belo in z rdečo zastavo istočasno maha nad glavo.
- (4) Z belo zastavo maha nad glavo.

**O-0048 V katerih primerih je obvezna zapustitev letala**

- (1) V primeru požara in kadar je letalo v zraku popolnoma nevodljivo.
- (2) V primeru požara, kadar je letalo v zraku popolnoma nevodljivo, kadar odpove mehanizem za upravljanje v tolikšni meri, da ne zagotavlja varnega pristanka in kadar ne moremo več nadaljevati leta, a smo nad terenom, pokritim z meglo, ali teren ni primeren za zasilni pristaneč.
- (3) V primeru požara, kadar je letalo v zraku popolnoma nevodljivo, kadar odpove mehanizem za upravljanje v tolikšni meri, da ne zagotavlja varnega pristanka ali teren ni primeren za zasilni pristaneč.

**O-0049 Potrebna višina za odprtje reševalnega padala pri običajnih hitrostih je**

- (1) 20-70 m.
- (2) 70-80 m.
- (3) 80-150 m.
- (4) 150-200 m.

**O-0050 Katera metoda je najprimernejša za zapuščanje jadralnega letala s padalom na malih višinah in pri hitrostih do 150 km/h**

- (1) Samo izmetavanje.
- (2) Iz hrbtnega leta.
- (3) Predčasno odpiranje.
- (4) Izvlek.

**O-0051 Pravilni postopek zapuščanja jadralnega letala s padalom je**

- (1) Odpeti vezi, odvreči pokrov kabine, povleči ročico za aktiviranje padala.
- (2) Izbrati skok s padalom kot zadnjo možnost, zategniti vezi padala, oceniti višino in potem aktivirati padalo.
- (3) Pravočasno se odločiti za skok, odvreči pokrov kabine, odpeti vezi, izskočiti, pravočasno močno povleči ročico za aktiviranje padala.
- (4) Odvreči pokrov kabine in izskočiti.

**O-0052 Jadralno letalo v vriju praviloma zapuščamo**

- (1) Na notranjo stran.
- (2) Z izvlečenjem.
- (3) Na zunanjo stran.
- (4) Z izmetavanjem.

**O-0053 Stabilnost padanja med aktiviranjem padala zagotovimo s tem, da**

- (1) Premikamo obe roki simetrično, tako da prosta roka sledi gibom roke, ki seže in povleče ročico za aktiviranje padala.
- (2) Ves čas držimo prosto roko iztegnjeno.
- (3) Ves čas držimo prosto roko skrčeno.
- (4) Do konca odročimo prosto roko in močno razpremo obe nogi.

**O-0054 Kaj je potrebno storiti pri prostem padanju s hrbtom navzdol**

- (1) Iztegniti od telesa eno roko, drugo pa skriti.
- (2) Takoj aktivirati padalo.
- (3) Paziti na to, da sta obe roki tesno pritisnjeni ob telo.
- (4) Pokriti obe nogi in roki tesno pritisniti ob telo.

**O-0055 S ciljem izogiba poškodbam je potrebno doskočiti s padalom**

- (1) Z razmaknjenima nogama in močno pokrčenimi kolena.
- (2) S stisnjenima nogama in nekoliko pokrčenimi kolena.
- (3) Z iztegnjenima nogama, z rokama pred obrazom in s počepom ublažiti udarec pri doskoku.
- (4) Tako, da z rokama objamemo močno pokrčeni nogi, da lahko kar najbolje ublažimo udarec pri doskoku.

**O-0056 Doskok s padalom brez izreza mora biti vedno izveden z vetrom v**

- (1) Hrbet.
- (2) Bok.
- (3) Čelo.

**O-0057 Pri doskoku s padalom na žice je potrebno paziti na to, da**

- (1) Sta nogi pokrčeni v večji meri, kot pri doskoku na tla.
- (2) Sta nogi nekoliko razmaknjeni.
- (3) Smo vedno obrnjeni tako, da gledamo vzdolž žic.
- (4) Smo vedno obrnjeni tako, da gledamo pravokotno na žice in da sta nogi tesno stisnjeni druga ob drugo.

**O-0058 Kaj storimo, če nas po doskoku s padalom zaradi močnega nevihtnega vetra kupola vleče po tleh**

- (1) Odpnemo karabine vezi in se rešimo kupole.
- (2) Zaščitimo si glavo z rokama in počakamo, da se kupola sama izprazni.
- (3) Poizkusimo obteči kupolo na odvetrno stran.
- (4) Zaviramo z iztegnjenima rokama.

**O-0059 Načini vzleta jadralnega letala**

- (1) S fračo, s pomočjo avtomobila, z vitlom, v aeroxapregi.
- (2) S pomočjo avtomobila, z vitlom, v aeroxapregi.
- (3) S fračo, z vitlom, v aeroxapregi.
- (4) S fračo, s pomočjo avtomobila, z vitlom.

**O-0060 Zakaj mora biti pri vzpenjanju s pomočjo vitla povečana hitrost**

- (1) Da hitreje dosežemo višino odpenjanja.
- (2) Ker pri vzletanju s pomočjo vitla krilo jadralnega letala dodatno nosi še silo jeklene vlečne vrvi, ter, da lažje in brez izgube višine izravnamo letalo v položaj normalnega leta v primeru pretrganja vlečne vrvi.
- (3) Ker pri vzletanju s pomočjo vitla krilo jadralnega letala dodatno nosi še silo jeklene vlečne vrvi in, da hitreje dosežemo željeno višino odpenjanja.

**O-0061 Strm in hiter prehod v vzpenjanje pri vzletanju s pomočjo vitla je nevaren in zaradi**

- (1) Obremenitve konstrukcije jadralnega letala in vlečne vrvi.
- (2) Obremenitve konstrukcije jadralnega letala in vlečne vrvi, prekomerno se povečajo vrtljaji motorja vitla.
- (3) Prekomerno se povečajo vrtljaji motorja vitla.

**O-0062 Zamujanje pri prehodu v vzpenjanje pri vzletanju s pomočjo vitla je nevaren in zaradi**

- (1) Prekomerno se povečajo vrtljaji motorja vitla in hitrost pri vzpenjanju preveč naraste.
- (2) Obremenitve konstrukcije jadralnega letala in vlečne vrvi.
- (3) Prekomerno se povečajo vrtljaji motorja vitla.

**O-0063 Kdaj pri vzletanju s pomočjo vitla, pri jadralnih letalih z uvlačljivim podvozjem uvlečemo kolo**

- (1) Po odlepitvi jadralnega letala od zemlje na višini 10 m.
- (2) Ko dobimo znak s signalno zastavo.
- (3) Po odpenjanju vlečne vrvi.

**O-0064 Na podlagi česa sprejmemo odločitev o postopku za pristanek v primeru prekinitve vzletanja s pomočjo vitla**

- (1) Smeri vetra in navodil kontrole letenja.
- (2) Od višine, ki je na voljo.
- (3) Bočne oddaljenosti od pristajalne steze.
- (4) Višine ovir, ki se nahajajo v smeri leta jadralnega letala.

**O-0065 V primeru prekinitve vzletanja z vitlom do višine 100 m**

- (1) Zapustimo jadralno letalo s pomočjo reševalnega padala.
- (2) Izvedemo skrajšan šolski krog (ne pozabimo dva krat povleči ročici za odpenjanje vlečne vrvi).
- (3) Formirano šolski krog (ne pozabimo dva krat povleči ročici za odpenjanje vlečne vrvi).
- (4) Takoj izvlečemo polne zračne zavore in pristajamo naravnost naprej (ne pozabimo dva krat povleči ročici za odpenjanje vlečne vrvi).

**O-0066 V primeru prekinitve vzletanja z vitlom na višini nad 100 m je najbolj varno**

- (1) Zapustiti jadralno letalo s pomočjo reševalnega padala.
- (2) Izvesti skrajšan šolski krog.
- (3) Formirati šolski krog.
- (4) Takoj izvleči polne zračne zavore in pristajamo naravnost naprej (ne pozabimo dva krat povleči ročici za odpenjanje vlečne vrvi).

**O-0067 V primeru prekinitve vzletanja z vitlom ko je razpoložljiva pristajalna steza prekratka, višina za skrajšani šolski krog pa premajhna, izvedemo**

- (1) Kapljasti zavoj, s katerim spremenimo smer za 90° in pristanemo proti startnemu mestu s hrbtnim vetrom, če takrat na letališču ne vzletajo in pristajajo druga letala (ne pozabimo dva krat povleči ročici za odpenjanje vlečne vrvi).
- (2) Izvesti skrajšan šolski krog (ne pozabimo dva krat povleči ročici za odpenjanje vlečne vrvi).
- (3) Kapljasti zavoj, s katerim spremenimo smer za 180° in pristanemo proti startnemu mestu s hrbtnim vetrom, če takrat na letališču ne vzletajo in pristajajo druga letala (ne pozabimo dva krat povleči ročici za odpenjanje vlečne vrvi).
- (4) Takoj izvleči polne zračne zavore in pristajamo naravnost naprej (ne pozabimo dva krat povleči ročici za odpenjanje vlečne vrvi).

**O-0068 Običajna dolžina vlečne vrvi v aeroxapregi je**

- (1) 25 do 30 m.
- (2) 40 do 60 m .
- (3) Manj kot 25 m.
- (4) Več kot 100.

**O-0069 Naloga pomočnika na koncu krila je**

- (1) Dvigne krilo jadralnega letala in da znak vlečnemu letalu.
- (2) Pred dvigom krila s tal preveri, da vlečna vrv pripeta na obeh koncih, da takrat ne vzleta ali pristaja nobeno drugo letalo, da je vzletna steza prosta, na znak jadralnega pilota dvigne krilo.
- (3) Pred dvigom krila s tal preveri, da vlečna vrv pripeta na obeh koncih, na znak jadralnega pilota dvigne krilo.

**O-0070 Med zaletom v aeroxapregi, ko je hitrost še majhna so popravki odstopanj s krmili**

- (1) Energični z velikimi odkloni krmil.
- (2) Nežni z velikimi odkloni krmil.
- (3) Nežni z majhnimi odkloni krmil.
- (4) Energični z majhnimi odkloni krmil.

**O-0071 Kdaj pilot jadralnega letala odlepi jadralno letalo od tal**

- (1) Ko aeroxaprega doseže zadostno hitrost (25 km/h nad minimalno operativno hitrostjo).
- (2) Ko mu pilot vlečnega letala s hitrim premikanjem krilc da signal.
- (3) Ko aeroxaprega doseže zadostno hitrost (15 km/h nad minimalno operativno hitrostjo).
- (4) Ko mu pilot vlečnega letala s hitrim premikanjem smernega krmila da signal.

**O-0072 Višina sledenja/leta jadralnega letala, ko je vlečno letalo še v fazi zaleta je**

- (1) 5 m.
- (2) 1 do 2 m.
- (3) Odvisno od vzletne hitrosti vlečnega letala.
- (4) Jadralno letalo ne vzleti dokler tega ne stori vlečno letalo.

**O-0073 Višina sledenja/leta jadralnega letala, na višini 5 m pri dolžini vlečne vrvi večji od 40 m, ko je vlečno letalo še v fazi zaleta je**

- (1) Kritično.
- (2) Nevarno.
- (3) Nevarno zaradi tega, ker pilot jadralnega letala slabo vidi vlečno letalo.
- (4) Ne predstavlja nobene nevarnosti.

**O-0074 Ko sledimo vlečnemu letalu (črta obzorja/horizonta vidljiva), nam njegova krila**

- (1) So nad črto obzorja.
- (2) So pod črto obzorja.
- (3) Pokrivajo črto obzorja.

**O-0075 V primeru, ko je jadralno letalo v aerozapregi toliko previsoko, da se zaradi prevelike sile na vlečni kljuki ne da odpeti vlečne vrvi, pilot jadralnega letala**

- (1) Z bočnim drsenjem zmanjša napetost vlečne vrvi.
- (2) S signalom opozori pilota vlečnega letala o težavi.
- (3) Potisne palico naprej, zmanjša napetost vrvi in jo odpne.

**O-0076 V primeru, da je razlika v višini med vlečnim in jadralnim letalom tolikšna, da pilot jadralnega letala z nosom pokrije vlečno letalo, pilot jadralnega letala**

- (1) Takoj po radio zvezi (če je jadralno letalo opremljeno z radijsko postajo) opozori pilota vlečnega letala.
- (2) Takoj potisne palico naprej (po potrebi uporablja zračne zavore), da se vlečna vrv povese, ter nadaljuje let.
- (3) Takoj potisne palico naprej (po potrebi uporablja zračne zavore), da se vlečna vrv povese, ter nemudoma odpne vlečno vrv.

**O-0077 Načini popravka bočnega odmika v premočrtnem letu aerozaprege**

- (1) Ne storimo ničesar, bočno drsenje k osi leta aerozaprege, vrnitev v smer osi leta aerozaprege z zavojem »S«.
- (2) Bočno drsenje k osi leta aerozaprege, vrnitev v smer osi leta aerozaprege z zavojem »S«.
- (3) Ne storimo ničesar, bočno drsenje k osi leta aerozaprege.
- (4) Bočno drsenje k osi leta aerozaprege, vrnitev v smer osi leta aerozaprege z zavojem »S«.

**O-0078 Zaradi pravilnega izvajanja zavojev v aerozapregi mora vlečno in jadralno letalo leteti**

- (1) Po krožnici enakega polmera, z istim središčem, kjer je vlečna vrv tetiva kroga, kota, ki ga tvorita vzdolžni osi obeh letal z vlečno vrvjo morata biti enaka.
- (2) Po krožnici enakega polmera, z istim središčem, kjer je vlečna vrv tetiva kroga. Kota, ki ga tvori vzdolžna os vlečnega letala z vlečno vrvjo mora biti večji od kota, ki ga tvori os jadralnega letala z vlečno vrvjo.
- (3) Jadralno letalo mora leteti po krožnici z manjšim polmerom kot vlečno letalo.
- (4) Jadralno letalo mora leteti po krožnici z večjim polmerom kot vlečno letalo.

**O-0079 Kako pilot vlečnega letala (da se po nepotrebem ne obremenjuje radijske zveze) pilotu jadralnega letala signalizira trenutek odpenjanja vlečne vrvi**

- (1) S hitrim premikanjem krilc.
- (2) S hitrim premikanjem višinskega krmila.
- (3) S hitrim premikanjem smernega krmila.

**O-0080 Kaj stori pilot jadralnega letala, ko mu pilot vlečnega letala da signal za odpenjanje vlečne vrvi, ni pa še dosežena zadostna/planirana višina odpenjanja**

- (1) Ne upošteva signala.
- (2) Takoj prične s postopkom odpenjanja vlečne vrvi.
- (3) Počaka, da pilot vlečnega letala poda zahtevo po radijski zvezi.

**O-0081 Postopek odpenjanja vlečne vrvi**

- (1) Dva krat povlečemo ročico za odpenjanje vlečne vrvi. Takoj potisnemo palici naprej. Določimo točni položaj glede na letališče in pričnemo z vajami ali jadranjem.
- (2) Dva krat povlečemo ročico za odpenjanje vlečne vrvi. Prepričamo se, da se je vlečna vrv res odpela od jadralnega letala, nagnemo letalo v zavoj in pričnemo z vajami ali jadranjem.
- (3) Dva krat povlečemo ročico za odpenjanje vlečne vrvi. Prepričamo se, da se je vlečna vrv res odpela od jadralnega letala, nagnemo letalo v zavoj, zmanjšamo hitrost, ga natrimamo. Določimo točni položaj glede na letališče in pričnemo z vajami ali jadranjem.



**O-0082 Postopek, če na jadralnem letalu ne moremo odpeti vlečne vrvi (vlečno letalo jo je odpelo)**

(1) Pilot vlečnega letala nas mora odpeti na varni višini nad letališčem. Načrtujemo normalen šolski krog. Četrty zavoj je na istem mestu in višini, kot pri pristajanju s čistim jadralnim letalom. Ves čas držimo ročico za odpenjanje vlečne vrvi v odprtem položaju, razen, če so nam z zemlje sporočili, da je vlečna vrv uspešno odpadla.

(2) Pilot vlečnega letala nas mora odpeti na varni višini nad letališčem. Pri pristajanju upoštevamo, da vlečna vrv visi z nosa jadralnega letala, zato načrtujemo višji šolski krog. Četrty zavoj mora biti na takem mestu in višini, da s polnimi zavorami pristanemo na sredino letališča. Ves čas držimo ročico za odpenjanje vlečne vrvi v odprtem položaju, razen, če so nam z zemlje sporočili, da je vlečna vrv uspešno odpadla.

(3) Pilot vlečnega letala nas mora odpeti na poziciji četrtega zavoja. Četrty zavoj mora biti na takem mestu in višini, da s polnimi zavorami pristanemo na sredino letališča.

**O-0083 Pravilen postopek pristajanja v aerzapregi (vlečno in jadralno letalo ne moreta odpeti vlečne vrvi)**

(1) Jadralno letalo mora spremljati vlečno letalo pod tokom propelerja. Takoj po namestitvi v nizko spremljanje odpremo zračne zavore do konca. Kot prileta je blag. Jadralno letalo se dotakne tal istočasno z vlečnim (lahko nekoliko prej). Takoj po pristanku pilot jadralnega letala prične zavirati z zavoro na kolesu, tako, da ostane vlečna vrv ves čas napeta, dokler se letali ne ustavita.

(2) Jadralno letalo mora spremljati vlečno letalo nad tokom propelerja. Takoj po namestitvi v visoko spremljanje odpremo zračne zavore do konca. Kot prileta je strmejši od običajnega. Jadralno letalo se dotakne tal po dotiku tal vlečnega letala. Da ostane vlečna vrv ves čas napeta, dokler se letali ne ustavita skrbi pilot vlečnega letala z močjo motorja.

(3) Jadralno letalo mora spremljati vlečno letalo pod tokom propelerja. Kot prileta je blag. Jadralno letalo se dotakne tal istočasno z vlečnim (lahko nekoliko prej). Takoj po pristanku pilot jadralnega letala prične zavirati z zavoro na kolesu, tako, da ostane vlečna vrv ves čas napeta, dokler se letali ne ustavita.

**O-0084 Pri izvajanju ostrega zavoja z nagibom 50° povečamo hitrost za**

(1) 20% v primerjavi s tisto, ki zadošča za premočrtni let.

(2) Ostane nespremenjena.

(3) 10% v primerjavi s tisto, ki zadošča za premočrtni let.

**O-0085 V kateri fazi leta se v glavnem uporablja bočni let**

- (1) V primeru pariranja bočnega vetra nad 5 m/s pri letenju v aerozapregi.
- (2) Pri vzletu z bočnim vetrom z vitlom.
- (3) Pri izvajanju korekcije smeri zaradi bočnega vetra na ruti.
- (4) Za zmanjšanje odvečne višine pri končnem doletu za pristanek.

**O-0086 Izvajanje bočnega leta – premalo nagiba pri uvajanju kot rezultat prehitrega dajanja noge pri uvajanju, postopek**

- (1) Nevaren položaj, ki lahko privede do vrija! Zmanjšamo nagib in povečamo odklon smernega krmila.
- (2) Nevaren položaj, ki lahko privede do vrija! Palico bolj odklonimo v stran bočnega leta, nasprotno nogo pa damo malo kasneje.
- (3) Nevaren položaj, ki lahko privede do vrija! Povečamo nagib v stran bočnega leta, ter povečamo odklon smernega krmila.
- (4) Nevaren položaj, ki lahko privede do vrija! Povečamo kot spuščanja in zmanjšamo odklon smernega krmila.

**O-0087 Kje nastanejo valovi**

- (1) Na zavetrni strani ovire, običajno hriba, čez katerega čim bolj laminarno teče zračna masa.
- (2) Na privetrni strani ovire, običajno hriba, čez katerega čim bolj laminarno teče zračna masa.
- (3) Nad ravninskimi predeli brez ovir, čez katerega čim bolj laminarno teče zračna masa.

**O-0088 kateri orografski pogoji pozitivno vplivajo na razvoj valov**

- (1) Zavetrna stran ovire strmo pada, ovira/hrib je brez štrlečih vrhov, gorski hrbet mora biti čim daljši, greben mora ležati čim bolj pravokotno na smer vetra, razdalja med ovirama (vmes je dolina) je enaka valovni dolžini ali njenemu mnogokratniku, da se valovanje krepi.
- (2) Privetrna stran ovire se strmo dviga, ovira/hrib je brez štrlečih vrhov, gorski hrbet mora biti čim krajši, greben mora ležati čim bolj premočrtno na smer vetra, razdalja med ovirama (vmes je dolina) je enaka valovni dolžini ali njenemu mnogokratniku, da se valovanje krepi.
- (3) Zavetrna stran ovire blago pada, ovira/hrib je brez štrlečih vrhov, gorski hrbet mora biti čim krajši, greben mora ležati čim bolj pravokotno na smer vetra, razdalja med ovirama (vmes je dolina) je enaka valovni dolžini ali njenemu mnogokratniku, da se valovanje krepi.

**O-0089 Ali obstaja razlika v težavnosti dostopa na valove v nizkem svetu in v goratem/Alpah**

- (1) Ne, saj so karakteristike gibanja zračne mase nad nizkem in goratem svetu zelo podobni.
- (2) Da, v nizkem svetu je dostop na valove dokaj enostaven, v gorskem/Alpah pa se je običajno potrebno prebijati skozi rotorje z močno turbulenco.
- (3) Da, v nizkem svetu se je običajno potrebno prebijati skozi rotorje z močno turbulenco, v gorskem/Alpah pa je dostop na valove dokaj enostaven.

**O-0090 Običajna taktika/način dostopa na valove je**

- (1) V termiki ali na pobočju skušamo priti čim višje, nato planiramo proti vetru skozi turbulenco na zadnji strani rotorja v njegov dvigajoči se del, kjer se običajno nahaja ozko a zelo močno dviganje (do 10 m/s).
- (2) V termiki ali na pobočju skušamo priti čim višje, nato planiramo z vetrom na prednji strani rotorja v njegov dvigajoči se del, kjer se običajno nahaja ozko a zelo močno dviganje (do 10 m/s).
- (3) Planiramo proti vetru skozi turbulenco na zadnji strani rotorja v njegov dvigajoči se del, kjer se običajno nahaja ozko a zelo močno dviganje (do 10 m/s).

**O-0091 Najpogostejši vzroki, ki privedejo do izven letališkega pristanka**

- (1) Napačna presoja situacije, napaka v pilotiranju.
- (2) Sprememba meteoroloških pogojev za izvedbo planiranega leta.
- (3) Napačna presoja situacije in sprememba meteoroloških pogojev za izvedbo planiranega leta.
- (4) Napaka v pilotiranju in sprememba meteoroloških pogojev za izvedbo planiranega leta.

**O-0092 Kdaj se odločimo za izven letališki pristaneček**

- (1) Ko izgubimo vizualni kontakt z letališčem, ki smo ga izbrali za pristaneček v pripravi za let.
- (2) Ko več višina leta ne omogoča dolet do naslednjega dvigovanja.
- (3) Po navodilu kontrole letenja.

**O-0093 V kateri smeri običajno iščemo teren za izven letališki pristaneček**

- (1) V smeri najbližjega naselja.
- (2) V smeri najbližjega letališča.
- (3) V kateri koli smeri samo, da je teren v našem dosegu.
- (4) Predvsem v smeri našega leta in v našem dosegu.

**O-0094 Kateri kriteriji so pomembni pri izbiri terena za izven letališki pristanek, ter kateri tereni imajo prednost pri izbiri**

- (1) Varnost, tip letala, naše sposobnosti, gladki tereni (požeta žitna polja, mladi posevki, gladke zorane njive) z doletno ravnino brez ovir.
- (2) Varnost, tip letala, naše sposobnosti, neobdelani tereni, preorani tereni z globokimi brazdami, da se jadralno letalo čim hitreje zaustavi tereni z doletno ravnino brez ovir.
- (3) Varnost, tip letala, naše sposobnosti, gladki tereni (požeta žitna polja, mladi posevki, gladke zorane njive) z doletno ravnino z nizkimi ovirami.
- (4) Varnost, tip letala, naše sposobnosti, neobdelani tereni, preorani tereni z globokimi brazdami, da se jadralno letalo čim hitreje zaustavi tereni z doletno ravnino z nizkimi ovirami.

**O-0095 Način izven letališkega pristanka, ko je izbrani teren očitno prekratek**

- (1) Pristajamo z minimalno hitrostjo (če je možno v veter), s polno izvlečenimi zračnimi zavorami (po potrebi si pomagamo z bočnim drsenjem), pristanemo na sredino izbranega terena, ter po dotiku tal močno zaviramo.
- (2) Pristajamo s hitrostjo povečano za hitrost čelnega vetra, s polno izvlečenimi zračnimi zavorami (po potrebi si pomagamo z bočnim drsenjem), pristanemo na rob terena, tako, da imamo prostor za izvedbo vrtiljaka (palico na tleh potisnemo povsem naprej, da dvignemo rep zaradi zmanjšanja možnosti loma, ko pride do vrtenja), ki ga izvedemo pred koncem terena.
- (3) Pristajamo z minimalno hitrostjo (če je možno v veter), s polno izvlečenimi zračnimi zavorami (po potrebi si pomagamo z bočnim drsenjem), pristanemo na rob terena, tako, da imamo prostor za izvedbo vrtiljaka (palico na tleh potisnemo povsem naprej, da dvignemo rep zaradi zmanjšanja možnosti loma, ko pride do vrtenja), ki ga izvedemo pred koncem terena.

**O-0096 Zaradi česa je za varnost pri izven letališkem pristanku pomemben in koristen (če razpoložljiva višina leta nad terenom to omogoča) kratki let med tretjim in četrtem zavojem**

- (1) Ker imamo možnost preveriti/kontrolirati pravilno višino, veter in smer.
- (2) Ker imamo možnost preveriti/kontrolirati pravilno višino, razpoložljivo dolžino, ovire.
- (3) Ker imamo možnost preveriti/kontrolirati gibanje oseb in strojev, veter in smer.
- (4) Ker imamo možnost preveriti/kontrolirati nastavitve pravilne višine na višinomeru, veter in smer.

## **ZMOGLJIVOST MED LETOM IN NAČRTOVANJE POLETA**

**P-0001      Dotikališče tangente iz koordinatnega izhodišča s hitrostno polaro jadralnega letala označuje**

- (1) Kritični vpadni kot.
- (2) Vpadni kot najmanjšega padanja.
- (3) Vpadni kot ničelnega vzgona.
- (4) Vpadni kot najboljše finese.

**P-0002      V primeru solo letenja na dvosedežnem jadralnem letalu je glede na letenje, če bi bila na krovu dva pilota, potrebno upoštevati, da je**

- (1) Hitrost najboljše finese zmanjšana.
- (2) Kritični vpadni kot zrakoplova ugodnejši, to je večji.
- (3) Najboljša finesa večja.
- (4) Hitrost zloma vzgona (minimalna hitrost) večja.

**P-0003      Zakaj mora pilot paziti na to, da je lega masnega središča zrakoplova v predpisanih mejah**

- (1) Tako prepreči, da ne pride do preobremenitev zrakoplova.
- (2) S tem zagotovi potrebno stabilnost in upravljivost zrakoplova.
- (3) S tem zagotovi dovolj nizko vrednost minimalne hitrosti.
- (4) S tem zagotovi dovolj visoko vrednost minimalne hitrosti.

**P-0004      Najučinkovitejši in najvarnejši način za podaljšanje končnega doleta pri pristanku z jadralnim letalom je**

- (1) Zmanjšanje hitrosti.
- (2) Vlečenje palice proti sebi.
- (3) Pripiranje zračnih zavor in prilagoditev hitrosti.
- (4) Trimanje "na rep".

**P-0005      V zavoju v pogojih vetra je hitrost zloma vzgona po merilcu hitrosti, ko zrakoplov leti proti vetru, v primerjavi s hitrostjo zloma vzgona s hrbtnim vetrom**

- (1) Povečana za vrednost vzdolžne komponente vetra.
- (2) Zmanjšana za polovico vrednosti vzdolžne komponente vetra.
- (3) Zmanjšana za vrednost vzdolžne komponente vetra.
- (4) Nespremenjena, ker veter ne vpliva na hitrost zloma vzgona zrakoplova.

**P-0006 Katera lega masnega središča je pri zrakoplovih najbolj nevarna glede vzdolžne stabilnosti**

- (1) Zadnja centraža.
- (2) Prednja centraža.
- (3) Prekomerna bočna decentraža.
- (4) Prenizka lega.

**P-0007 Zrakoplov bi v pogojih brez vetra preletel razdaljo 120 km v 2 urah in 40 minutah, dejansko pa je za to pot potreboval 3 ure in 5 minut. Koliko znaša vzdolžna komponenta vetra na ruti**

- (1) 16 kt v rep.
- (2) 16 km/h v čelo.
- (3) 6 km/h v čelo.
- (4) 6 kt v rep.

**P-0008 Med drsnim letom na jadralno letalo delujejo**

- (1) Sila upora, sila vzgona, sila mase.
- (2) Sila upora in sila mase.
- (3) Vlečna sila, sila mase in sila upor.

**P-0009 Okoli prečne osi krmilo letalo s/z**

- (1) Višinskim krmilom.
- (2) Smernim krmilom.
- (3) Krilci.

**P-0010 Lega masnega središča**

- (1) Ne vpliva na stabilnost letala.
- (2) Vpliva na stabilnost letala samo pri visokih hitrostih.
- (3) Močno vpliva na stabilnost letala, posebej pri nizkih hitrostih.

**P-0011 Kaj prikazuje spodnja situacija (glej prilogo 11)**

- (1) Sprednjo lego težišča.
- (2) Zadnjo lego težišča.

**P-0012 Kakšno obnašanje letala lahko pričakujemo v tej situaciji (glej prilogo 11)**

- (1) Letalo je stabilno in ne bo težav.
- (2) Posebej pri nizkih hitrostih letenja se bo pojavil moment hitrega dvigovanja nosu, ki ga bomo težko popravili.
- (3) Posebej pri nizkih hitrostih letenja bomo težko dvignili nos letala.

**P-0013 Kaj najbolj vpliva na lego masnega središča letala**

- (1) Hitrost letala.
- (2) Vpadni kot krila.
- (3) Masa pilota z opremo.
- (4) Položaj višinskega krmila.

**P-0014 Prevečen let letala prepoznamo po**

- (1) Močno spuščanjem nosu in naraščanju hitrosti.
- (2) Nizki hitrosti, rahlih tresljajih in slabi odzivnosti komand.
- (3) Visoki hitrosti in težkih komandah.
- (4) Odlični odzivnosti krilc.

**P-0015 Če leti letalo v prevlečenem letu bomo, da preidemo v normalni režim letenja**

- (1) Povečali vpadne kote in zmanjšali hitrost.
- (2) Zmanjšali vpadne in s tem povečali hitrost.
- (3) S pomočjo krilc nagnili letalo v zavoj.

**P-0016 Kaj predstavlja/kaže diagram hitrostne polare jadralnega letala (glej prilogo 13)**

- (1) Odvisnost hitrosti vzpenjanja od dejanske hitrosti jadralnega letal v mirnem ozračju.
- (2) Odvisnost hitrosti padanja od dejanske hitrosti jadralnega letal v mirnem ozračju.
- (3) Odvisnost hitrosti padanja od dejanske hitrosti jadralnega letal pri maksimalni obtežitvi letala.
- (4) Odvisnost hitrosti padanja od dejanske hitrosti jadralnega letal pri minimalni obtežitvi letala.

**P-0017 Kaj predstavlja/kaže točka A na diagramu hitrostne polare (glej prilogo 13)**

- (1) Najmanjšo hitrost, ki jo mora imeti jadralno letalo, da še lahko leti naravnost.
- (2) Hitrost, ki jo mora imeti jadralno letalo, da bo imelo najmanjšo hitrost padanja.
- (3) Hitrost jadralnega letala, pri kateri je največje drsno število, to je najugodnejše razmerje med vzgonom in uporom.

**P-0018 Kaj predstavlja/kaže točka C na diagramu hitrostne polare (glej prilogo 13)**

- (1) Najmanjšo hitrost, ki jo mora imeti jadralno letalo, da še lahko leti naravnost.
- (2) Hitrost, ki jo mora imeti jadralno letalo, da bo imelo najmanjšo hitrost padanja.
- (3) Hitrost jadralnega letala, pri kateri je največje drsno število, to je najugodnejše razmerje med vzgonom in uporom.

**P-0019 S katero hitrostjo se leti pri jadraniu ob hribu na pobočnem vzgorniku ali vzgorniku pred valovnim oblakom, ki tudi služi za določitev najbolj ustrezne hitrosti pri kroženju v termičnem vzgorniku**

- (1) Z najmanjšo hitrostjo, ki jo mora imeti jadralno letalo, da še lahko leti naravnost.
- (2) Z hitrostjo, ki jo mora imeti jadralno letalo, da bo imelo najmanjšo hitrost padanja.
- (3) Z hitrostjo, pri kateri je največje drsno število, to je najugodnejše razmerje med vzgonom in uporom.

**P-0020 Kako se na diagramu hitrostne polare določi hitrost letala, pri kateri je drsno število največje**

- (1) S pomočjo tangente na krivuljo iz koordinatnega začetka.
- (2) Z vzporednico hitrosti padanja letala (m/s) na krivuljo v koordinatnem sistemu.
- (3) Z vzporednico hitrosti letala (km/h) na krivuljo v koordinatnem sistemu.

**P-0021 Uradne podatke o omejitvah pri uporabi in dovoljeni obtežbi našega zrakoplova najdemo v**

- (1) Knjigi vzdrževanja.
- (2) Priročniku za letenje z zrakoplovom.
- (3) Spričevalu o plovnosti in v potrdilu o vpisu v register zrakoplovov.
- (4) Uradnih objavah Agencije za civilno letalstvo.



**P-0022 Kje v jadralnem letalu se najpogosteje nahajajo hrami, ki se polnijo z vodo zaradi dodatne obtežitve**

- (1) V nosu jadralnega letala.
- (2) V repu jadralnega letala.
- (3) V krilih jadralnega letala.
- (4) V nosu in repu jadralnega letala.

**P-0023 Kaj se spremeni, ko se hrami v jadralnem letalu napolnijo z vodo**

- (1) Poveča se masa in s tem finesa jadralnega letala.
- (2) Poveča se masa.
- (3) Poveča se masa in s tem koeficient upora.
- (4) Poveča se masa in s tem obtežitev krila.

**P-0024 Kaj se spremeni v hitrostni polari jadralnega letala, če se mu doda balast (voda v hrame)**

- (1) Krivulja v hitrostni polari se pomakne v desno vzdolž tangente iz koordinatnega začetka.
- (2) Krivulja v hitrostni polari se pomakne v levo vzdolž tangente iz koordinatnega začetka.
- (3) Krivulja v hitrostni polari ostne nespremenjena.

**P-0025 Kako povečanje mase jadralnega letala z dodajanjem balasta vpliva na minimalno hitrost letala**

- (1) Minimalna hitrost se zmanjša.
- (2) Minimalna hitrost ostane ista.
- (3) Minimalna hitrost se poveča.
- (4) Minimalna hitrost je odvisna samo od aerodinamičnega profila in površine krila.

**P-0026 Kakšen je postopek ko želimo pristati, jadralno letalo pa ima polne balastne hrame z vodo**

- (1) Pred pristankom vedno izprazniti hrame z vodo.
- (2) Polni hrami z vodo ne vplivajo na pristanek.
- (3) Povečamo hitrost, ter normalno pristanemo.
- (4) Zaradi potrebe po večji hitrosti v končnem doletu ne uporabljamo zračnih zavor.

**P-0027 Zaradi česa moramo izprazniti balastne hrame z vodo pred pristankom**

- (1) Da skrajšamo skupno dolžino vožnje po tleh po pristanku.
- (2) Da v primeru ponesrečenega pristanka ne pride do poškodbe zaradi preobremenitve konstrukcije jadralnega letala.
- (3) Da zaradi potrebe po večji hitrosti v končnem doletu z polnimi hrami, lahko zmanjšamo hitrost in uporabimo zakrilca.

**P-0028 Pri letu enega pilota z dvosedežnim jadralnim letalom, je predpisana minimalna skupna masa posadke. Zaradi premajhne mase pilota, predpisan normativ ni izpolnjen, kaj storimo**

- (1) Nič, saj masa izpod predpisane minimalne masa ne vpliva na obnašanje jadralnega letala v zraku.
- (2) Dodamo količino balasta, ki zagotovi minimalno predpisano maso jadralnega letala.
- (3) Dodamo količino balasta, ki zagotovi minimalno predpisano maso jadralnega letala, povečano za 10%, zaradi možne dehidracije pilota pri daljšem letu.

**P-0029 Pri letu enega pilota z dvosedežnim jadralnim letalom, je predpisana minimalna skupna masa posadke. Zaradi premajhne mase pilota, v letalo namestimo dodatni balast. Na kaj je potrebno paziti pri nameščanju**

- (1) Da balast namestimo v/na zato predvideno/predpisano mesto, ga pričvrstimo (tako, da preprečimo vsakršno možnost njegovega premikanja med letom), ter pazimo, da ne ovira komand leta pri premikanju.
- (2) Da balast namestimo v/na zato predvideno/predpisano mesto, ter pazimo, da ne ovira komand leta pri premikanju.
- (3) Da balast namestimo v najprimernejši prazen prostor v jadralnem letalu, ter ga pričvrstimo (tako, da preprečimo vsakršno možnost njegovega premikanja med letom).

**P-0030 Katere podatke/informacije je potrebno pridobiti v fazi priprave na let**

- (1) Meteorološki situaciji/napovedi na področju predvidenega leta, stanju letališč na področju nameravanega izvrševanja planirane naloge, obsegu področij, ki jih pokriva posamezen razred zračnega prostora v katerem nameravamo leteti in informacije o področjih/conah, kjer je letenje omejeno, začasno omejeno, nevarno ali prepovedano.
- (2) Stanju letališč na področju nameravanega izvrševanja planirane naloge, obsegu področij, ki jih pokriva posamezen razred zračnega prostora v katerem nameravamo leteti in informacije o področjih/conah, kjer je letenje omejeno, začasno omejeno, nevarno ali prepovedano.

(3) Meteorološki situaciji/napovedi na področju predvidenega leta, stanju letališč na področju nameravanega izvrševanja planirane naloge, obsegu področij, ki jih pokriva posamezen razred zračnega prostora v katerem nameravamo leteti, informacije o področjih/conah, kjer je letenje omejeno, začasno omejeno, nevarno ali prepovedano, ter pozicije in stanja terenov za izven letališki pristane.

**P-0031 Kateri razred zračnega prostora v Sloveniji ni kontroliran**

- (1) C.
- (2) G.
- (3) E.
- (4) D.

**P-0032 Kateri razredi zračnega prostora v Sloveniji so pomembni za pilote jadralnih letal**

- (1) E, G.
- (2) A, E, G.
- (3) D, G.
- (4) C, D, G.

**P-0033 Kje pridobimo podatke/informacije o: meteorološki situaciji/napovedi, stanju letališč na področju planirane naloge, informacije o področjih/conah, kjer je letenje prepovedano**

- (1) V priročniku za izvajanje letenja na letališču, kjer bomo vzleteli.
- (2) Na spletnih straneh CAA, ARO (NOTAM in METEO) in Kontrole zračnega prometa Slovenije.
- (3) Na spletnih straneh MORS-a.
- (4) V informacijah za letalstvo na teletekstu RTV SLO.

**P-0034 Za izvajanje varnega in uspešnega letenja, mora vremenska napoved vsebovati naslednje podatke**

- (1) Splošno opisno sliko vremenske situacije, vidljivost, podatke o vetru pri tleh in na višini, dnevni hod temperature, maksimalno temperaturo, temperaturno inverzijo, pričetek dviganj, vrsto in količino oblačnosti z višinami baze in vertikalno razprostranjenostjo.
- (2) Splošno opisno sliko vremenske situacije, vidljivost, podatke o vetru pri tleh in na višini, dnevni hod temperature, maksimalno temperaturo.
- (3) Dnevni hod temperature, maksimalno temperaturo, temperaturno inverzijo, pričetek dviganj, vrsto in količino oblačnosti z višinami baze in vertikalno razprostranjenostjo.
- (4) Splošno opisno sliko vremenske situacije, vidljivost, podatke o vetru, vrsto in količino oblačnosti z višinami baze in vertikalno razprostranjenostjo.

**P-0035 Pri planiranju trajanja in dolžine leta/naloge je za varen prihod na planirano letališče potrebno glede na meteorološke podatke paziti predvsem na**

- (1) Predviden zaključek dviganj – termičnega dne.
- (2) Dnevni hod temperature.
- (3) Količino in višino oblačnosti.
- (4) Temperaturno inverzijo.

**P-0036 Načrt poleta je potrebno izpolniti (glej prilogo 19)**

- (1) 90 minut pred planiranim vzletom zrakoplova.
- (2) 30 minut pred planiranim vzletom zrakoplova.
- (3) 10 minut pred planiranim vzletom zrakoplova.
- (4) Ni časovne omejitve.

**P-0037 Kdaj je potrebno izpolniti in oddati načrt poleta (glej prilogo 19)**

- (1) Za letenje z jadralnimi letali ni potrebno izpolnjevati načrta poleta.
- (2) Za jadralna letala, ki zaluščajo ali vstopajo v slovenski zračni prostor.
- (3) Za jadralna letala, ki zaluščajo ali vstopajo v slovenski zračni prostor, za jadralna letala, ki bodo pristala ali vzletela na letališču, kjer je organizirana kontrola zračnega prometa, za jadralna letala, ki nameravajo leteti v kontroliranem zračnem prostoru razreda C in D, za jadralna letala, ki nameravajo leteti v omejenih območjih na posebno zahtevo.
- (4) Za jadralna letala, ki bodo pristala ali vzletela na letališču, kjer je organizirana kontrola zračnega prometa, za jadralna letala, ki nameravajo leteti v kontroliranem zračnem prostoru razreda C in D, za jadralna letala, ki nameravajo leteti v omejenih območjih na posebno zahtevo.

**P-0038 Na kakšen način lahko izpolnimo/oddamo načrt poleta (glej prilogo 19)**

- (1) Po elektronski pošti, po telefonu ali telefaksu, ali osebno v pisarni ARO Slovenija.
- (2) Po elektronski pošti, ali osebno v pisarni ARO Slovenija.
- (3) Po telefonu ali telefaksu v ARO Slovenija.

**P-0039 Pri letenju v »G« prostoru pod TMA Ljubljana 2 se morajo piloti jadralnih letal strogo držati omejitve višine, ki znaša**

- (1) 9000 ft MSL.
- (2) 3300 m MSL.
- (3) 3500 m MSL.
- (4) 9500 ft MSL.

**P-0040 Izvajanje VFR poletov v Sloveniji je dovoljeno**

- (1) Podnevi, do višine FL 195, v VMC, v in izven kontroliranega zračnega prostora, po pravilu polkrožnega sistema potovalnih višin, ter z največjo dovoljeno hitrostjo pod 10.000 ft AMSL – 250 kt IAS.
- (2) Podnevi, in ponoči do višine FL 195, v VMC, v in izven kontroliranega zračnega prostora, po pravilu polkrožnega sistema potovalnih višin, ter z največjo dovoljeno hitrostjo pod 10.000 ft AMSL – 250 kt IAS.
- (3) Podnevi, do višine FL 195, v VMC, samo izven kontroliranega zračnega prostora, po pravilu polkrožnega sistema potovalnih višin, ter z največjo dovoljeno hitrostjo pod 10.000 ft AMSL – 250 kt IAS.
- (4) Podnevi, do višine FL 195, v VMC, z največjo dovoljeno hitrostjo pod 10.000 ft AMSL – 250 kt IAS.

**P-0041 VFR polet v zračnem prostoru razredov C,D in E, se lahko izvaja, če so vremenski pogoji**

- (1) Enaki ali boljši:

Višina	Vidljivost v smeri poleta	Oddaljenost od oblakov
10.000 ft (3050 m) ali več	8 km	1000 m horizontalno in 300 m vertikalno
pod 10.000 ft (3050 m)	5 km	

- (2) enaki ali boljši:

Višina	Vidljivost v smeri poleta	Oddaljenost od oblakov
10.000 ft (3050 m) ali več	8 km	1500 m horizontalno in 300 m vertikalno
pod 10.000 ft (3050 m)	5 km	

- (3) Enaki ali boljši:

Višina	Vidljivost v smeri poleta	Oddaljenost od oblakov
9.500 ft (2950 m) ali več	8 km	1500 m horizontalno in 300 m vertikalno
pod 9.500 ft (2950 m)	5 km	

- (4) Enaki:

Višina	Vidljivost v smeri poleta	Oddaljenost od oblakov
9.500 ft (2950 m) ali več	8 km	1500 m horizontalno in 300 m vertikalno
pod 9.500 ft (2950 m)	5 km	

**P-0042 Pri letenju na nenadzorovanih letališčih (brez ATC) je odgovoren za varno in urejeno odvijanje prometa na letališču in v njegovi okolici**

- (1) ATC (KZP).
- (2) Pilot sam.
- (3) Vodja letenja na nenadzorovanem letališču.
- (4) Pilot sam, s pomočjo radijske komunikacije z letališčem (če sta letališče in jadralno letalo opremljena z radijsko postajo).

**P-0043 Koga in kdaj je pilot letala dolžan obvestiti v primeru težav z zrakoplovom (letalo ima radijsko postajo)**

- (1) Službo kontrole zračnega prometa (FIC, TWR, APP, ACC), takoj.
- (2) Službo kontrole zračnega prometa (FIC, TWR, APP, ACC), takoj potem, ko izvede vse potrebne postopke predvidene/opisane v navodilu za uporabo zrakoplova v izrednih primerih.
- (3) Ni potrebno obvestiti nikogar, ampak takoj pričeti izvajati vse potrebne postopke predvidene/opisane v navodilu za uporabo zrakoplova v izrednih primerih.

**P-0044 Katero frekvenco lahko uporabimo, ko smo v dvomih glede svojega položaja/pozicije (letalo ima radijsko postajo)**

- (1) 121,500 kHz.
- (2) 121,500 MHz.
- (3) 118,475 MHz.
- (4) 119,200 MHz.

**P-0045 Ali je pilot jadralnega letala dolžan spremljati in nadzirati dejanski potek leta, glede na planiranega**

- (1) Ni dolžan, saj elemente leta prilagaja trenutnim razmeram in situaciji.
- (2) Je dolžan, kadar let izvaja na podlagi oddanega načrta leta (FPL).
- (3) Je dolžan, da lahko elemente leta, ter nadaljnji potek leta prilagodi dejanskim razmeram (vsi pogoji, ki vplivajo na nadaljevanje in zaključek leta) v zračnem prostoru.
- (4) Je dolžan, samo kadar leti v kontroliranem zračnem prostoru razreda C in D.

**P-0046 Kaj stori pilot jadralnega letala v kolikor dejanski vremenski pogoji ne dovoljujejo nadaljevanje leta (leti v kontroliranem zračnem prostoru razreda C in D) v skladu z najavljenim načrtom (FPL)**

- (1) Na podlagi ocene trenutnih pogojev izbere teren za izven letališki pristanek, ter o tem obvesti FIC.
- (2) Takoj prekine let, ter se vrne na letališče s katerega je bil izvršen vzlet.
- (3) Na podlagi ocene trenutnih pogojev določi/prilagodi nadaljnji potek leta, ter nadaljuje let proti izbranemu letališču za pristanek.
- (4) Na podlagi ocene trenutnih pogojev določi/prilagodi nadaljnji potek leta, ter o svoji nameri obvesti FIC.

**P-0047 Na katerem delu letala pilot začne »nadzorni obhod« pred vzletom (glej prilogo 14)**

- (1) Pri repu letala, nadaljuje ob levem zadnjem delu trupa, levi polovici krila in nosu letala. Isti postopek ponovi na desni strani letala.
- (2) Kjerkoli, ko gre pilot v določenem zaporedju okoli letala.
- (3) Pri nosu letala, nadaljuje ob levi polovici krila in zadnjem delu trupa in repa. Isti postopek ponovi na desni strani letala.

**P-0048 Kaj pilot pri opravljanju »nadzornega obhoda« letala pred vzletom pregleda (glej prilogo 14)**

- (1) Pitotovo cev in vlečno sklopko, pokrov kabine, kolo in gumo, levo polovico krila, krilca in zavore, zadnji del trupa, višinski rep in trimer, smerni rep. Desno polovico krila, zavore, krilca.
- (2) Pokrov kabine in krmilne površine.
- (3) Pitotovo cev, vlečno sklopko in pokrov kabine.
- (4) Pitotovo cev in vlečno sklopko, pokrov kabine, kolo in gumo, leva polovico krila, krilca in zavore, zadnji del trupa, višinski rep in trimer, smerni rep. Desno stran ni potrebno pregledati, saj je ista /simetrična kot leva.

**P-0049 Kolika je finesa jadralnega letala v brezvetrju, če kaže variometer pri hitrosti 130 km/h padanje 1,2 m/sec**

- (1) 17.
- (2) 30.
- (3) 35.
- (4) 40.

**P-0050** Kolika je finesa jadralnega letala pri 20 km/h vetra v čelo, če kaže variometer pri hitrosti 120 km/h padanje 1 m/sec

- (1) 22.
- (2) 24.
- (3) 26.
- (4) 28.

**P-0051** Od zadnjega dviganja do 45 km oddaljenega letališča nameravate z jadralnim letalom planirati s hitrostjo, ki da fineso 30. Na kateri višini boste zapustili dviganje in pričeli z doletom, če upoštevate, da ni vetra, ter da morate prileteti nad letališče na višini 200 m

- (1) 1.700 m.
- (2) 1.500 m.
- (3) 1.350 m.
- (4) 1.150 m.

**P-0052** Na kateri razdalji od letališča z nadmorsko višino 460 m lahko pričnete z doletom in koliko časa boste porabili za planiranje, če ni vetra in če so baze kumulusov na višini 2.300 m nad letališčem, planirali pa boste s hitrostjo 110 km/h, pri kateri je finesa 25 (Upoštevajte predpisano višino 200 m za vstop v letališki krog!)

- (1) 41 km, 22 min.
- (2) 44 km, 24 min.
- (3) 46 km, 25 min.
- (4) 53 km, 29 min.

**P-0053** Na kateri nadmorski višini bi pričeli z doletom in koliko časa bi potrebovali za planiranje do letališča z elevacijo 180 m, če se z jadralnim letalom nahajate 55 km pred letališčem, planirati pa nameravate s hitrostjo 120 km/h, pri kateri je finesa 35? Vetra ni, upoštevajte pa 200m višinske rezerve za vstop v letališki krog

- (1) 1.550 m, 28 min.
- (2) 1.580 m, 14 min.
- (3) 1.950 m, 28 min.
- (4) 2.580 m, 28 min.



**P-0054 Katera je tista relativna višina, na kateri bi z jadralnim letalom prileteli nad letališče in koliko časa bi potrebovali za planiranje, če nameravate pričeti končni dolet izpod baze kumulusa 42 km pred letališčem s hitrostjo 110 km/h, ki da fineso 35? Vetra ni, baze kumulusov pa so na višini 2.100 m nad letališčem**

- (1) 630 m, 23 min.
- (2) 900 m, 23 min.
- (3) 1.230 m, 23 min.
- (4) 1.470 m, 32 min.

## SPLOŠNO ZNANJE O ZRAKOPLOVIH

**K-0001** Kako imenujemo izvedbo krila, kjer je konstrukcijski kot profila na koncu manjši od konstrukcijskega kota profila v korenu

- (1) Geometrijsko zvitje krila.
- (2) V- prelom krila.
- (3) Pušica krila.
- (4) Aerodinamično zvitje krila.

**K-0002** Izvedbo krila, kjer je konstrukcijski kot profila krila vzdolž razpona enak, spreminja pa se oblika profila, imenujemo

- (1) Vitkost krila.
- (2) Geometrijsko zvitje krila.
- (3) Aerodinamično zvitje krila.

**K-0003** Namen geometrijskega in aerodinamičnega zvitja krila je zagotovitev

- (1) Večje togosti in odpornosti krila proti upogibu.
- (2) Majhne hitrosti v drsnem letu z izvlečenimi zakrilci.
- (3) Učinkovitosti krilc pri velikih vpadnih kotih in majhnega inducirane upora.
- (4) Večje odpornosti krila proti vzvoju.

**K-0004** Krilo pravokotne oblike, pri katerem pride med približevanjem kritičnemu vpadnemu kotu do odlepitve zračnega toka najprej na korenu krila, je ugodno zato, ker

- (1) Tako nastali vrtinci udarjajo ob repne ploskve in opozarjajo pilota na približevanje zloma vzgona, še preden pride do odlepitve zračnega točka po celem krilu.
- (2) Je pri približevanju kritičnemu vpadnemu kotu tendenca k nagibanju na krilo manjša.
- (3) Ostaneta krilci pri takšnih izvedbah učinkoviti tudi pri velikih vpadnih kotih.
- (4) Vse zgoraj navedene trditve so pravilne.

**K-0005** Namen varovalke na vlečni pleteni žici je

- (1) Zaščita vlečne pletene žice.
- (2) Preprečevanje zadužitve motorja vitla.
- (3) Preprečevanje preobremenitve ogrodja jadralnega letala med vleko.
- (4) Preprečevanje preleta vitla pred odpetem vlečne pletene žice.

**K-0006 Pripravljate se na solo let z dvosedežnim jadralnim letalom; na nalepki v kabini piše: MIN. MASA PRI SOLO LETENJU 75 KG Kaj boste storili, če je vaša masa 60 kg, masa padala pa 7 kg**

- (1) Dodam 8 kg balasta na zadnji sedež.
- (2) Dodam 15 kg balasta na zadnji sedež.
- (3) Dodam 8 kg balasta na prednji sedež.
- (4) Dodam 15 kg vodnega balasta.

**K-0007 V katero smer se odklonita krilci na zrakoplovu, če odklonimo krmilni volan oziroma palico v levo**

- (1) Levo navzdol, desno navzgor.
- (2) Obe navzgor, s tem da je odklon levega krilca večji od odklona desnega krilca.
- (3) Obe navzdol, s tem da je odklon levega krilca manjši od odklona desnega krilca.
- (4) Levo navzgor, desno navzdol.

**K-0008 Diferencialni krilci sta**

- (1) Masno uravnoteženi krilci, da se zmanjšajo sile na palici.
- (2) Aerodinamično uravnoteženi krilci, da se zmanjšajo sile na palici.
- (3) Krilci, ki se odklanjata navzgor za več, kot se odklanjata navzdol.
- (4) Krilci, ki se odklanjata navzdol za več, kot se odklanjata navzgor.

**K-0009 Pri predpoletnem pregledu zrakoplova opazite, da se pri premiku palice vstran dvignjeno krilce odkloni navzgor za več, kot pa se je odklonilo nasprotno krilce navzdol. Kaj boste storili**

- (1) Obvestim mehanika.
- (2) Smatram, da so razmere normalne, če je razlika v neenakih odklonih v nasprotno stran enaka, vendar opažanje vpišem v knjigo v obliki tehnične pripombe.
- (3) Nič, ker gre za t.i. diferencialni krilci.
- (4) Odpravim neenake odklone z nastavitvijo regulacijskih vijakov v sistemu pogona krilc.

**K-0010 Letalo oziroma jadralno letalo krmarimo okoli prečne osi**

- (1) S krilci.
- (2) S smernim krmilom.
- (3) S trimerjem.
- (4) Z višinskim krmilom.

**K-0011 Z nastavljanjem višinskega trimerja v letu**

- (1) Premikamo masno središče zrakoplova.
- (2) Spreminjamo vzgon, tako da je vedno enak sili mase zrakoplova.
- (3) Izničimo silo, ki je potrebna za držanje palice v določeni legi.
- (4) Izenačimo odklona obeh polovic višinskega krmila.

**K-0012 Kam se odkloni ploskev trimerja na višinskem krmilu, če povlečemo palico proti sebi**

- (1) Navzgor.
- (2) Navzdol, vendar samo takrat, ko se letalo premika.
- (3) Nikamor.
- (4) Navzdol.

**K-0013 V kateri legi se nahaja ročica klasičnega trimerja, če je ploskev trimerja na višinskem krmilu odklonjena navzdol**

- (1) V nevtralni legi.
- (2) V prednji legi.
- (3) V zadnji legi.

**K-0014 Kako je pri jadralnem letalu izvedena povezava med komandami v kabini in krmilnimi ploskvami**

- (1) Izključno s pomočjo žičnih pletenih vrvi.
- (2) S pomočjo žičnih pletenih vrvi in kovinskih cevi.
- (3) Izključno z brezšivnimi kovinskimi cevmi.
- (4) Hidravlično.

**K-0015 Največja dovoljena hitrost (VNE), navedena v priročniku za letenje z zrakoplovom**

- (1) Je predpisana samo za akrobatsko letenje.
- (2) Ni dosegljiva v pikiranju.
- (3) Se ne sme nikoli prekoračiti.
- (4) Se lahko prekorači samo v mirnem ozračju.

**K-0016 Kje so nam normalno pri roki uradni podatki o hitrostni polari našega jadralnega letala**

- (1) Na Upravi za civilno letalstvo.
- (2) Na Inšpektoratu za varnost zračne plovbe.
- (3) Pri proizvajalcu jadralnega letala.
- (4) V priročniku za letenje z jadralnim letalom.

**K-0017 Umetna smola za gradnjo zrakoplovov**

- (1) Je sama po sebi visokonosilna in se ji steklena vlakna dodajajo samo kot polnilo zaradi zmanjševanja mase in cene končnega izdelka.
- (2) Ima kot surovina neomejen rok uporabnosti.
- (3) Je enokomponentna surovina, ki se prične hitro strjevati, če pride v stik z zrakom.
- (4) Ima vlogo veziva, medtem ko večino obremenitev prenašajo steklena vlakna, ki imajo vlogo armature.

**K-0018 Pri delu z umetno smolo moramo še posebej skrbno paziti na**

- (1) Delovno temperaturo.
- (2) Prepih.
- (3) Zadostno silo, s katero stiskamo zlepljene dele.
- (4) Utežno razmerje smola-trdilec in na delovno temperaturo.

**K-0019 Kako negujemo barvo na jadralnem letalu**

- (1) Barva na jadralnem letalu ne potrebuje posebne nege, zato zadošča redno pranje z avtomobilskim šamponom.
- (2) Jadralno letalo po vsakem pranju premažemo s posebno tekočino in spoliramo z mehko krpo.
- (3) Jadralno letalo po vsakem pranju premažemo s silikonskim premazom in spoliramo do visokega sijaja.
- (4) Barva na jadralnem letalu ne potrebuje posebne nege, zato zadošča redno pranje z učinkovitim detergentom in občasno mazanje s silikonsko parketno pasto.

**K-0020 S čim bi čistili olje z vetrobranskega stekla vašega zrakoplova**

- (1) Z alkoholom.
- (2) Z vodo z dodatkom blagega tekočega detergenta.
- (3) Z acetonom.
- (4) Z bencinom ali s kerozinom.

**K-0021 Kdaj je pri privezovanju zrakoplova potrebno pustiti vrvi nekoliko ohlapne**

- (1) Če gre za konopljene vrvi za privezovanje.
- (2) Če gre za najlonske vrvi za privezovanje.
- (3) Če piha močan veter.
- (4) Vrvi za privezovanje je potrebno vedno dobro zategniti.

**K-0022 V kabini jadralnega letala je zeleno pobarvana ročica**

- (1) Zračnih zavor.
- (2) Trimerja.
- (3) Vlečne kljuke.
- (4) Odmetavanja pokrova kabine.

**K-0023 V kabini jadralnega letala je rdeče pobarvana ročica**

- (1) Zračnih zavor.
- (2) Trimerja.
- (3) Vlečne kljuke.
- (4) Odmetavanja pokrova kabine.

**K-0024 Kakšen pomen ima zeleni lok na skali instrumenta v zrakoplovu**

- (1) Nevarno območje.
- (2) Območje hitrosti za uporabo podvozja in zakrilc.
- (3) Območje normalne uporabe.
- (4) Največja dovoljena vrednost.

**K-0025 Kaj na splošno pomeni rdeča črta na skali instrumenta, ki se uporablja v zrakoplovu**

- (1) Nevarno območje.
- (2) Območje hitrosti za uporabo podvozja.
- (3) Območje normalne uporabe.
- (4) Največjo ali najmanjšo dovoljeno vrednost.

**K-0026 Kateri pnevmatski instrumenti so priključeni na skupni tlak**

- (1) Variometer s kompenzacijo s cevko (p-q) in variometer z dajalcem hitrosti preskoka.
- (2) Merilec hitrosti, višinomer in variometer z dajalcem hitrosti preskoka.
- (3) Samo merilec hitrosti, in če je vgrajen, tudi pnevmatski kontrolnik leta.
- (4) Merilec hitrosti, variometer z membransko kompenzacijo (p+q) in variometer z dajalcem hitrosti preskoka.

**K-0027 Kateri od navedenih instrumentov so še razen višinomera tudi priključeni na dovod statičnega tlaka**

- (1) Merilec hitrosti, variometer in kontrolnik leta.
- (2) Samo merilec hitrosti.
- (3) Merilec hitrosti in termometer zunanje temperature.
- (4) Merilec hitrosti in variometer.

**K-0028 Zamašitev voda statičnega tlaka**

- (1) Ne vpliva na točnost kazanja merilca hitrosti.
- (2) Vpliva samo na točnost kazanja variometra.
- (3) Vpliva samo na točnost kazanja višinomera.
- (4) Vpliva na točnost kazanja višinomera, variometra in merilca hitrosti.

**K-0029 Kateri od navedenih instrumentov prenehajo delovati, če se na zrakoplovu zamašijo odprtine za odvzem statičnega tlaka**

- (1) Višinomer, variometer in merilec hitrosti.
- (2) Variometer, merilec hitrosti in kontrolnik leta.
- (3) Višinomer, umetni horizont in kontrolnik leta.
- (4) Variometer, umetni horizont in kontrolnik leta.

**K-0030 Kateri tlak odvezemamo na ustju pitotove cevi**

- (1) Skupni tlak ( $p+q$ ).
- (2) Statični tlak ( $p$ ).
- (3) Dinamični tlak ( $q$ ).
- (4) Podtlak ( $-q$ ) za pogon pnevmatskega kontrolnika leta.

**K-0031 Kateri instrument(i) preneha(jo) kazati, če se zamaši ustje pitotove cevi**

- (1) Samo višinomer.
- (2) Samo pnevmatski variometer.
- (3) Samo merilec hitrosti.
- (4) Višinomer in merilec hitrosti.

**K-0032 Kakšna je osnovna konstrukcijska razlika med membransko škatlico v merilcu hitrosti in membransko škatlico v višinomeru. Membranska škatlica v merilcu hitrosti je**

- (1) Zaprta, dovod skupnega tlaka je priključen na mesto dovoda statičnega tlaka; v membranski škatlici je vakuum.
- (2) Zaprta in priključna na statični tlak; membranska škatlica višinomera je odprta in priključna na skupni tlak.
- (3) Odprta in priključna na skupni tlak; membranska škatlica višinomera je zaprta.
- (4) Pod vplivom zračnega tlaka; membranska škatlica višinomera je pod vplivom dinamičnega tlaka.

**K-0033 Kaj pomeni beli lok na skali merilca hitrosti letala oz. jadralnega letala**

- (1) Območje za takojšnjo odpiranje zračnih zavor.
- (2) Območje hitrosti, pri katerih se smejo spustiti zakrilca.
- (3) Območje dovoljenih hitrosti za izvajanje akrobacij.
- (4) Najvišjo dovoljeno hitrost.

**K-0034 Kaj pomeni rumena trikotna označba na skali merilca hitrosti jadralnega letala**

- (1) Minimalno hitrost pri največji masi.
- (2) Priporočljivo hitrost doleta za pristanek pri največji masi.
- (3) Najvišjo dovoljeno hitrost za spuščanje zakrilc.
- (4) Manevrsko hitrost.

**K-0035 Kako deluje mehanični merilec hitrosti zrakoplova**

- (1) Vstopni zrak pod tlakom premika vzvodovje, ki odklanja kazalec merilca hitrosti.
- (2) Razlika med skupnim in statičnim tlakom zraka iz dveh ločenih izvorov deluje na membrano, ki pritiska na prenosni mehanizem, ki odklanja kazalec merilca hitrosti.
- (3) Skupni tlak zraka vrti turbinico, ki je zobniško povezana s kazalcem merilca hitrosti.

**K-0036 Za delovanje merilca hitrosti na zrakoplovu je potreben dovod**

- (1) Dinamičnega tlaka in posebej dovod statičnega tlaka.
- (2) Samo statičnega tlaka.
- (3) Skupnega tlaka in posebej dovod statičnega tlaka.
- (4) Samo podtlaka v vrednosti dinamičnega tlaka.

**K-0037 Vsak merilec hitrosti zrakoplova potrebuje za svoje delovanje**

- (1) Statični tlak, ki ga dobiva s statičnih odprtih na trupu.
- (2) Skupni tlak, ki ga dobiva z ustja pitotove cevi.
- (3) Skupni in statični tlak, s tem, da sta voda tlakov priključena na instrument vsak na svojem priključku.
- (4) Odgovora 1 in 2 sta oba pravilna, s tem, da sta voda tlakov priključena na instrument na skupnem priključku.



**K-0038 S kakšno hitrostjo (IAS) izvajamo z zrakoplovom dolet na pristanek v pogojih visokih zunanjih temperatur, če vemo, da je zaradi zmanjšane gostote zraka dejanska zračna hitrost (TAS) zloma vzgona povečana**

- (1) S povečano hitrostjo po merilcu hitrosti (IAS).
- (2) Z normalno hitrostjo po merilcu hitrosti (IAS).
- (3) Z zmanjšano hitrostjo po merilcu hitrosti (IAS).
- (4) Po prosti oceni.

**K-0039 Kalibrirana hitrost (CAS) je enaka dejanski zračni hitrosti (TAS) zrakoplova**

- (1) Na morskem nivoju pri tlaku 1013,2 hPa in temperaturi 15°C.
- (2) Samo na višini letališča pri standardnem tlaku in temperaturi.
- (3) Na vsaki višini, kjer je temperatura standardna.
- (4) Samo na morskem nivoju, če je temperatura 0°C.

**K-0040 Kaj se dogaja z dejansko zračno hitrostjo (TAS) zrakoplova, če pilot med vzpenjanjem vzdržuje po instrumentu stalno hitrost (IAS)**

- (1) Narašča.
- (2) Pada.
- (3) Ostaja nespremenjena.

**K-0041 Za vsako letalo oziroma jadralno letalo velja pomembna hitrost, ki na merilcu hitrosti ni označena. Katera hitrost je to**

- (1) Hitrost, ki se jo nikoli ne sme prekoračiti (VNE).
- (2) Maksimalna strukturalna hitrost (VMO).
- (3) Manevrška hitrost (VA).
- (4) Maksimalna hitrost s spuščeni zakrilci (VFE).

**K-0042 Pnevmatški višinomer zrakoplova kaže vedno višino nad**

- (1) Tlemi.
- (2) Letališčem.
- (3) Srednjo gladino morja.
- (4) Nastavljeno vrednostjo tlačne ploskve.

**K-0043 Čemu služi t.i. barometriška pomožna skala na višinomeru zrakoplova**

- (1) Odčitavanju vrednosti zračnega tlaka na višini leta.
- (2) Odčitavanju razlike med tlakom na višini letališča in tlakom na morskem nivoju.
- (3) Točni nastavitvi višinomera pri vsakoletni kontroli v servisni delavnici.
- (4) Nastavitvi vrednosti tlaka v višini tlačne ploskve, od katere višinomer meri višino.

**K-0044 Kdaj je potrebno nastavljeni vrednosti tlaka na pomožni barometriški skali višinomera zrakoplova**

- (1) Enkrat letno.
- (2) Mesečno.
- (3) Pred vsakim poletom in po potrebi v zraku.
- (4) Vsako jutro pred pričetkom letenja.

**K-0045 Višinomer zrakoplova, nastavljen na tlak QNH, kaže po pristanku**

- (1) Ničlo.
- (2) Višino letališča nad srednjim nivojem morja.
- (3) Višino letališča nad tlačno ploskvijo 1013,2 hPa.
- (4) Tlačno višino letališča nad standardno vrednostjo.

**K-0046 Katere višine kaže višinomer zrakoplova, če je nastavljen na tlak QNH**

- (1) Absolutne višine.
- (2) Relativne višine.
- (3) Dejanske višine nad terenom.
- (4) Nivoje leta.

**K-0047 Kaj kaže po pristanku višinomer zrakoplova, če je pilot v spuščanju pozabil nastaviti tlak QNH, in je zato instrument ostal nastavljen na standardni tlak**

- (1) Ničlo.
- (2) Nadmorsko višino letališča.
- (3) Indikacija ni uporabna.
- (4) Višino letališča nad tlačno ploskvijo 1013,2 hPa.

**K-0048 Katero višino kaže višinomer zrakoplova, če je nastavljen na tlak QFE**

- (1) Nadmorsko višino.
- (2) Višino nad letališčem.
- (3) Dejansko višino nad terenom.
- (4) Nivo leta.

**K-0049 Katero višino kaže višinomer zrakoplova na zemlji, če ga nastavimo na zračni tlak, ki je na višini letališča**

- (1) Elevacijo letališča.
- (2) Višino nič.
- (3) Višinomer v takšnem primeru ne kaže nobene določene višine.
- (4) Standardno višino.

**K-0050 Kaj se dogaja s pravo višino zrakoplova v primeru, ko le-ta pri stalni indikaciji višinomera in stalni nastavitvi leti od področja visokega zračnega tlaka proti področju nizkega zračnega tlaka**

- (1) Pada.
- (2) Raste.
- (3) Ni definirano.
- (4) Ostaja nespremenjena.

**K-0051 Kako vpliva na kazanje višinomera parkiranega zrakoplova približevanje področja nizkega tlaka**

- (1) Ne vpliva, saj se zrakoplov niti ne vzpenja, niti ne spušča.
- (2) Indicirana višina narašča, ker zračni tlak pada.
- (3) Indicirana višina se zmanjšuje, ker zračni tlak pada.
- (4) Kazanje višinomera niha zaradi povečane labilnosti ozračja.

**K-0052 Zrakoplov parkiramo čez noč s pravilno nastavitvijo višinomera, ki kaže 1.000 ft MSL. Naslednje jutro je odčitek na instrumentu 1.200 ft. Glede na to, da nastavitve višinomera nismo spreminjali, je najbolj verjeten vzrok tej razliki v odčitkih**

- (1) Nastavitev višinomera na večji tlak.
- (2) Povečanje zračnega tlaka.
- (3) Padec zračnega tlaka.

**K-0053 Pravilnost delovanja višinomera preverimo**

- (1) S preletanjem mimo stolpov z znano višino.
- (2) S primerjanjem kazanja višinomera in radio višinomera.
- (3) Tako, da nastavimo višinomer na QNH in preverimo, da na tleh kaže nadmorsko višino.
- (4) S primerjanjem višin na letalski geografski karti merila 1:500 000.

**K-0054 Princip delovanja variometra z membransko škatlico temelji na merjenju**

- (1) Razlike med tlakom v membranski škatlici in tlakom v ohišju variometra.
- (2) Razlike med skupnim in statičnim tlakom.
- (3) Razlike med dinamičnim in statičnim tlakom.
- (4) Statičnega tlaka v ohišju variometra.

**K-0055 Kako deluje v spuščanju variometer z membransko škatlico**

- (1) Zunanji tlak pada, kar povzroča indikacijo spuščanja.
- (2) Tlak v membranski škatlici zamuja v primerjavi s povečanjem tlaka v ohišju variometra, zato se membranska škatlica krči, kar povzroča indikacijo spuščanja.
- (3) Razlika med skupnim in statičnim tlakom se prenaša na membransko škatlico, njeno raztezanje pa na kazalec inštrumenta.
- (4) Zaradi padanja tlaka v ohišju variometra se membranska škatlica, v kateri je stalni tlak, širi, kar povzroča indikacijo spuščanja.

**K-0056 Kako deluje v spuščanju variometer s krilcem**

- (1) Zunanji tlak pada, kar povzroča indikacijo spuščanja.
- (2) Tlak v delu ohišja variometra za krilcem, ki se izenačuje z atmosferskim tlakom skozi ozko špranjo med krilcem in steno, zamuja v primerjavi s tlakom na nasprotni strani krilca, zaradi česar se krilce odkloni, kar se prenaša na instrument kot padanje.
- (3) Razlika med skupnim in statičnim tlakom se prenaša na membransko škatlico, njeno raztezanje pa na kazalec instrumenta.
- (4) Tlak v ohišju variometra pada, zato se pomično krilce odkloni, kar se prenaša na instrument in to pokaže kot padanje.

**K-0057 Klasični pnevmatski variometer s totalno kompenzacijo s cevko je razen na kompenzacijski tlak (p-q) potrebno priključiti še na**

- (1) Izravnalno posodo.
- (2) Statični tlak (p) in na izravnalno posodo.
- (3) Skupni tlak (p+q) in statični tlak (p), priključek na izravnalno posodo pa ni potreben.
- (4) Skupni tlak (p+q) in na izravnalno posodo.

**K-0058 Katere pnevmatske priključke ima poleg priključka za vod statičnega tlaka (p) električni variometer s tlačno sondo, elektronsko kompenzacijo na principu totalne energije in dajalcem preskoka**

- (1) Nobenih drugih.
- (2) Priključek za vod skupnega tlaka (p+q).
- (3) Priključek za vod skupnega tlaka (p+q) in priključek za izravnalno posodo.
- (4) Priključek za vod skupnega tlaka (p+q) in priključek za morebitni kompenzacijski tlak (p-q).

**K-0059 Kaj dosežemo s priključitvijo variometra na kompenzacijsko cevko**

- (1) Variometer ne kaže navpičnih gibanj, ki so posledica spreminjanja višine zaradi spreminjanja hitrosti ("palična termika").
- (2) Hitrejše reagiranje variometra.
- (3) Dušenje kazanja variometra.
- (4) Povečano območje kazanja skale variometra.

**K-0060 Katere podatke mora pilot obvezno nastaviti na električni variometer totalne energije v SC modu**

- (1) Nobenih.
- (2) Veter in jakost dviganj.
- (3) Minimalno dušenje in jakost dviganj.
- (4) Jakost dviganj in maso jadralnega letala oziroma obtežbo kril.

**K-0061 Variometer s kompenzacijo na principu totalne energije kaže v drsnem letu z ustaljeno hitrostjo navpično gibanje**

- (1) Jadralnega letala glede na zrak.
- (2) Zračne mase.
- (3) Jadralnega letala glede na točko na tleh minus navpična hitrost zračne mase.
- (4) Jadralnega letala glede na točko na tleh.

**K-0062 Kaj kaže variometer totalne energije, ko prileti jadralno letalo v vzgornik in prične pilot zmanjševati hitrost**

- (1) Hitrost vzgornika.
- (2) Hitrost vzgornika minus lastno padanje jadralnega letala.
- (3) Ničlo.
- (4) Navpično hitrost jadralnega letala glede na točko na tleh.

**K-0063 Kaj pomeni pojem magnetna inklinacija**

- (1) Kot med smerjo proti magnetnemu in smerjo proti geografskemu severu.
- (2) Kot med vzdolžno osjo zrakoplova in smerjo proti geografskemu severu.
- (3) Kot med smerjo magnetnih silnic in horizontalo.
- (4) Odklon kazanja kompasa zaradi električnih polj.

**K-0064 Napaka magnetnega kompasa, ki je posledica vpliva kovinskih delov v zrakoplovu, je**

- (1) Deviacija kompasa.
- (2) Zavojna napaka kompasa.
- (3) Magnetna inklinacija.
- (4) Magnetna deklinacija.

**K-0065 Deviacija kompasa je**

- (1) Kot med vzdolžno osjo zrakoplova in linijo kurza.
- (2) Odklon v kazanju kompasa zaradi spreminjanja hitrosti.
- (3) Odklon v kazanju kompasa zaradi vpliva kovinskih delov in elektromagnetnih polj v zrakoplovu.
- (4) Popravek kurza zaradi bočnega vetra.

**K-0066 Katero napako skušamo odpraviti s kompenzacijo magnetnega kompasa**

- (1) Inklinacijo.
- (2) Zavojno napako.
- (3) Deklinacijo.
- (4) Deviacijo.

**K-0067 Kako pogosto je potrebno kompenzirati magnetni kompas zrakoplova**

- (1) Pred prvim osnovnim pregledom zrakoplova.
- (2) Enkrat letno pred letnim pregledom zrakoplova oziroma po vsaki vgraditvi dodatnih instrumentov in radijskih naprav, po potrebi pa tudi večkrat.
- (3) Vsak mesec.
- (4) Po vsakem daljšem poletu.

**K-0068 Zavojna napaka magnetnega kompasa je posledica**

- (1) Deviacije kompasa.
- (2) Magnetne inklinacije in radialnega pospeška v zavojju.
- (3) Vzvoja in magnetne inklinacije.
- (4) Magnetne deklinacije in radialnega pospeška v zavojju.

**K-0069 Kardansko obešen žiroskop s tremi prostimi osmi**

- (1) Ne more zadržati svoje lege v prostoru.
- (2) Poravnava svojo os z osjo rotacije zemlje.
- (3) Sledi s svojo osjo rotaciji zemlje.
- (4) Ohranja svojo lego v prostoru.

**K-0070 Kateri od navedenih žiroskopskih instrumentov kaže(jo) kotno hitrost zrakoplova okoli navpične osi**

- (1) Umetni horizont.
- (2) Žiroskopski kompas.
- (3) Kontrolnik leta in koordinator zavoja.

**K-0071 Kaj kaže kontrolnik leta**

- (1) Položaj zrakoplova glede na horizont.
- (2) Smer zavoja in kotno hitrost zrakoplova okoli navpične osi.
- (3) Premike zrakoplova okoli vzdolžne osi zrakoplova.
- (4) Premike zrakoplova okoli prečne osi zrakoplova.

**K-0072 Razen po občutku prepoznamo bočno drsenje zrakoplova tudi po**

- (1) Odklonu kazalca kontrolnika leta.
- (2) Odklonu kroglice kontrolnika leta.
- (3) Nagibu umetnega horizonta.
- (4) Vrtenju kompasa.

**K-0073 Libela v kontrolniku leta daje pilotu podatek o**

- (1) Položaju zrakoplova v prostoru.
- (2) Smeri navpičnice.
- (3) Kotni hitrosti okoli navpične osi zrakoplova.
- (4) Smeri rezultante med gravitacijsko in centrifugalno silo.

**K-0074 Kakšno informacijo o letu zrakoplova nam daje kontrolnik leta, če sta kazalec in kroglica kontrolnika leta oba v sredini**

- (1) Zrakoplov ne drsi ne navzven in ne navznoter in ne zavija iz smeri.
- (2) Zrakoplov se vzpenja.
- (3) Zrakoplov leti naravnost in ne spreminja višine.

**K-0075 Kaj pomeni kazanje kontrolnika leta, če sta kazalec in kroglica oba odklonjena v desno, kot to kaže slika B (glej prilogo 15)**

- (1) Levi zavoj, drsenje navzven.
- (2) Desni zavoj, drsenje navzven.
- (3) Levi zavoj, drsenje navznoter.
- (4) Desni zavoj, drsenje navznoter.

**K-0076 Kaj pomeni kazanje kontrolnika leta, če je kazalec odklonjen v levo, kroglica pa v desno, kot to kaže slika C (glej prilogo 15)**

- (1) Levi zavoj, drsenje navzven.
- (2) Desni zavoj, drsenje navzven.
- (3) Levi zavoj, drsenje navznoter.
- (4) Desni zavoj, drsenje navznoter.

**K-0077 Katere gradbene predpise je potrebno upoštevati pri gradnji jadralnih letal**

- (1) Gradbene predpise o trdnosti materialov iz katerih je zgrajeno jadralno letalo.
- (2) Gradbene predpise skupnih evropskih letalskih oblasti CS-22.
- (3) Gradbene predpise, ki jih izda nacionalna letalska organizacija.
- (4) Gradbene predpise skupnih evropskih letalskih oblasti CS-30.

**K-0078 Katere bistvene obremenitve delov jadralnega letala so določene v gradbenih predpisih CS-22**

- (1) Vse bistvene mogoče obremenitve delov jadralnega letala v zraku.
- (2) Vse bistvene mogoče obremenitve delov jadralnega letala na tleh.
- (3) Vse bistvene mogoče obremenitve delov jadralnega letala v zraku in na tleh.
- (4) Vse bistvene mogoče obremenitve delov jadralnega letala pri izvajanju akrobatskega letenja.

**K-0079 Kaj je poleg potrebne trdnosti delov jadralnega letala za zagotovitev varnosti še potrebno upoštevati**

- (1) Vse izračune obremenitev delov jadralnega letala je potrebno pomnožiti z 1,3.
- (2) Vse izračune obremenitev delov jadralnega letala je potrebno pomnožiti z 1,1.
- (3) Vse izračune obremenitev delov jadralnega letala je potrebno pomnožiti z 2,0.
- (4) Vse izračune obremenitev delov jadralnega letala je potrebno pomnožiti z 1,5.



**K-0080 Kaj se ugotavlja/določa z preizkusom »trajne trdnosti letala«**

- (1) Celotna doba trajanja jadralnega letala.
- (2) Časovno zaporedje pregledov konstrukcije jadralnega letala.
- (3) Časovno obdobje, ki sme preteči med dvema pregledoma konstrukcije jadralnega letala.

**K-0081 Kdaj je obvezno narediti izredni pregled jadralnega letala**

- (1) Vsaj en krat letno.
- (2) Po izvajanju akrobatskega letenja.
- (3) Po trdem pristanku ali vrtiljaku na tleh.

**K-0082 Koliko časa lahko preteče med dvema preverjanjema mase in lege masnega središča jadralnega letala**

- (1) 3.000 ur letenja.
- (2) En krat letno.
- (3) Vsaka štiri leta.
- (4) Po trdem pristanku ali vrtiljaku na tleh.

**K-0083 Koliko časa lahko preteče med dvema preverjanjema pito-statičnega sistema, delovanja radijske postaje in kompenzacijo magnetnega kompasa jadralnega letala**

- (1) En krat letno.
- (2) Vsaki dve leti.
- (3) Vsaka štiri leta.
- (4) 3.000 ur letenja.

**K-0084 Kdo sme vzdrževati jadralno letalo, s katerim se izvaja komercialni zračni prevoz**

- (1) Pooblaščen vzdrževalna organizacija.
- (2) Tehnično osebje v ATO.
- (3) Pooblaščen oseba lastnika jadralnega letala.

## NAVIGACIJA

### **N-0001 Kateri točki na zemeljski obli določata zemljino os**

- (1) Severni geografski in severni magnetni pol.
- (2) Severni in južni geografski pol.
- (3) Severni in južni magnetni pol.
- (4) Ekvator-polobla.

### **N-0002 Približno koliko znaša obseg Zemljinega ekvatorja**

- (1) 21.600 NM.
- (2) 40.075 km.
- (3) 30.000 NM.
- (4) 24.000 km.

### **N-0003 Premer zemljine oble na ekvatorju je v primerjavi z dolžino zemljine osi**

- (1) Večji za 43 km.
- (2) Dvakrat večji.
- (3) Enak.
- (4) Manjši za 42 km.

### **N-0004 Katera od naslednjih trditev, ki zadeva kroženje zemlje okoli sonca, je pravilna. Zemlja**

- (1) Obkroži sonce enkrat poleti in enkrat pozimi.
- (2) Ne kroži okoli sonca, ampak miruje, sonce pa kroži okoli nje.
- (3) Obkroži sonce v enem letu.
- (4) Obkroži sonce v enem dnevu.

### **N-0005 Zemljina tirnica je**

- (1) Krožnica s soncem v središču.
- (2) Elipsa s soncem v enem od gorišč.
- (3) Elipsa s soncem v različnih točkah znotraj nje.
- (4) Krožnica, okoli katere kroži sonce.

**N-0006 Najkrajšo razdaljo med dvema točkama na zemljini obli imenujemo**

- (1) Loksodroma.
- (2) Ortodroma.
- (3) Lambodroma.
- (4) Mali krog.

**N-0007 Veliki krog(i) na zemeljski obli je(so)**

- (1) Samo ekvator.
- (2) Ekvator in poldnevnik.
- (3) Ekvator, poldnevnik in vzporednik.
- (4) Ekvator, poldnevnik in ortodrome.

**N-0008 Katera od spodnjih trditev, ki zadeva zemljepisno mrežo, je pravilna**

- (1) Meridiani so vzporedni z ekvatorjem.
- (2) Meridiani sekajo ekvator pod pravim kotom.
- (3) Ničelni vzporednik poteka skozi Greenwich v Angliji.

**N-0009 Koliko velikih krogov (ortodrom) je mogoče določiti na zemljini obli**

- (1) 90.
- (2) 180.
- (3) 360.
- (4) Nešteto.

**N-0010 Veliki krog na zemljini obli je presek med površino zemlje in ravnino, ki poteka skozi**

- (1) Središče zemlje in je vedno pravokotna na zemljino os.
- (2) Središče zemlje in je vedno poševna na zemljino os.
- (3) Središče zemlje in oklepa z zemljino osjo poljuben kot.
- (4) Dve poljubni točki na Zemljinem površju; presek s površjem zemlje je najkrajša razdalja med dvema točkama.

**N-0011 Kateri od navedenih krogov na zemljini obli nima središča v središču zemlje**

- (1) Ortodroma.
- (2) Mali krog.
- (3) Veliki krog.
- (4) Ekvator.

**N-0012 Kateri krogi iz zemljepisne mreže so hkrati ortodrome in loksodrome**

- (1) Samo vzporedniki.
- (2) Poldnevnik in ekvator.
- (3) Samo poldnevnik.
- (4) Samo ekvator.

**N-0013 V kolikšnem času opravi sonce po nebu lok dolžine 5 ločnih stopinj**

- (1) V eni uri.
- (2) V 30 minutah.
- (3) V 20 minutah.
- (4) V 4 minutah.

**N-0014 Sonce opravi v času ene ure med poldnevnik pot od**

- (1) 5°E do 10°W.
- (2) 15°E do 5°E.
- (3) 10°E do 10°W.
- (4) 10°W do 5°E.

**N-0015 V kakšnem času se spremeni kot sonca za 27 stopinj**

- (1) V 30 minutah.
- (2) V 90 minutah.
- (3) V 405 minutah.
- (4) V 108 minutah.

**N-0016 13:00 po srednjeevropskem poletnem času je**

- (1) 12:00 UTC.
- (2) 14:00 UTC.
- (3) 01:00 UTC.
- (4) 11:00 UTC.

**N-0017 Zrakoplov se nahaja nad Ljubljano in leti točno proti jugu. Ura je 12:00 UTC. Sonce je torej**

- (1) Natančno spredaj.
- (2) Levo od nosa zrakoplova.
- (3) Desno od nosa zrakoplova.
- (4) Levo ali desno od nosa zrakoplova, odvisno od letnega časa.

**N-0018 Zemljepisna širina je razdalja točke na zemeljski obli od**

- (1) Ekvatorja, merjena v statutnih miljah.
- (2) Ekvatorja, merjena v ločnih stopinjah.
- (3) Ničelnega poldnevnik, merjena v ločnih stopinjah.
- (4) Ničelnega poldnevnik, merjena v geografskih miljah.

**N-0019 Koliko znaša zemljepisna širina točke na ekvatorju**

- (1)  $0^\circ$ .
- (2)  $90^\circ\text{N}$ .
- (3)  $180^\circ\text{S}$ .
- (4)  $90^\circ\text{S}$ .

**N-0020 Koliko znaša kotna razlika med zemljepisnima dolžinama točk A in B, katerih zemljepisni dolžini sta**

A:  $04^\circ 14' 28'' \text{ E}$

B:  $02^\circ 30' 30'' \text{ E}$

- (1)  $01^\circ 43' 58''$ .
- (2)  $06^\circ 44' 58''$ .
- (3)  $02^\circ 44' 58''$ .
- (4)  $02^\circ 16' 02''$ .

**N-0021 Koliko znaša zemljepisna širina točke B, ki leži 240 NM severno od točke A z zemljepisno širino  $62^\circ 33' 00'' \text{ N}$** 

- (1)  $58^\circ 33' 00'' \text{ N}$ .
- (2)  $86^\circ 33' 00'' \text{ N}$ .
- (3)  $66^\circ 33' 00'' \text{ N}$ .
- (4)  $64^\circ 33' 00'' \text{ N}$ .

**N-0022 Razdalja med 10. in 11. severno zemljepisno širino, merjena na poldnevniku, je**

- (1) 60 SM.
- (2) 60 km.
- (3) 111 km.
- (4) 111 NM.

**N-0023 Zemljepisni koordinati točke A na karti sta (glej prilogo 16)**

- (1) N  $49^\circ 11,0'$  in E  $21^\circ 18,0'$ .
- (2) N  $50^\circ 11,0'$  in E  $20^\circ 12,0'$ .
- (3) N  $50^\circ 49,0'$  in E  $20^\circ 12,0'$ .
- (4) N  $49^\circ 49,0'$  in E  $21^\circ 18,0'$ .

**N-0024** Kateri navigacijski orientir s karte se nahaja na poziciji z zemljepisnima koordinatama N 50° 19,0' in E 21° 04,2' (glej prilogo 16)

- (1) Točka C.
- (2) Železniški most na reki Visli.
- (3) Mesto Mielec.
- (4) Naselje Stopnica.

**N-0025** Koliko sta zemljepisni koordinati točke B na karti (glej prilogo 16)

- (1) N 50° 07,4' in E 20° 31,0'.
- (2) N 57° 04,0' in E 20° 31,0'.
- (3) N 50° 07,4' in E 23° 01,0'.
- (4) N 57° 04,0' in E 21° 18,0'.

**N-0026** Katero vzletišče na karti ima zemljepisni koordinati N 44° 43,7' in W 78° 54,8' (glej prilogo 17)

- (1) Vojaško letališče Greenbank.
- (2) Letališče Lindsay.
- (3) Hidrodrom Head Lake.
- (4) Hidrodrom Balsam Lake.

**N-0027** Zemljepisni koordinati vojaškega letališča Greenbank na karti sta (glej prilogo 17)

- (1) N 44° 52,2' in W 78° 58,8'.
- (2) N 44° 07,8' in W 79° 01,2'.
- (3) N 44° 07,8' in W 78° 58,8'.
- (4) N 44° 52,2' in W 79° 01,2'.

**N-0028** Dolžina ene navtične milje je

- (1) 1.111 m.
- (2) 1.432 m.
- (3) 1.609 m.
- (4) 1.852 m.

**N-0029** Enačba za hitro pretvarjanje kilometrov v navtične milje je

- (1)  $(\text{km} : 2) + 10\%$ .
- (2)  $(\text{km} \times 2) - 22\%$ .
- (3)  $(\text{km} : 2) - 10\%$ .
- (4)  $(\text{km} \times 2) - 10\%$ .

**N-0030 Dolžina ene statutne milje je**

- (1) 1.852 m.
- (2) 1.609 m.
- (3) 1.432 m.
- (4) 1.111 m.

**N-0031 Koliko kilometrov je 50 SM (statutnih milj)**

- (1) Približno 92 km.
- (2) Natančno 100 km.
- (3) Malo manj kot 75 km.
- (4) Približno 80 km.

**N-0032 Kje lahko na karti izmerimo razdaljo med dvema točkama, ki smo jo zajeli s šestilom ali pa označili na robu kosa papirja**

- (1) Na vsakem poldnevniku.
- (2) Samo na srednjem poldnevniku med točkama.
- (3) Samo na merilu na robu karte.
- (4) Na vsakem poldnevniku ali pa na merilu na robu karte.

**N-0033 Prva razdalja, ki znaša 15 km, pomeni na določeni karti 6 cm, druga razdalja, ki je 10 km, pa je na isti karti 4 cm. Merilo karte je torej**

- (1) 1:300 000.
- (2) 1:250 000.
- (3) 1:400 000.
- (4) 1:500 000.

**N-0034 Koliko centimetrov znaša razdalja 220 km na karti v merilu 1:500 000**

- (1) 110 cm.
- (2) 11 cm.
- (3) 44 cm.
- (4) 40,4 cm.

**N-0035 Koliko znaša razdalja med točkama A in B na karti (glej prilogo 16)**

- (1) 55 NM.
- (2) 55 km.
- (3) 35 km.
- (4) 35 NM.

**N-0036 Dolžina rutnega segmenta B-C na karti je (glej prilogo 16)**

- (1) 61 km.
- (2) 52 NM.
- (3) 33 SM.
- (4) 54 km.

**N-0037 Dolžina rute D-E na karti je (glej prilogo 17)**

- (1) 30 NM.
- (2) 33 NM.
- (3) 39 NM.
- (4) 42 NM.

**N-0038 Razdalja med točkama E in F na karti je (glej prilogo 17)**

- (1) 42 NM.
- (2) 38 NM.
- (3) 34 NM.
- (4) 30 NM.

**N-0039 Dolžino v metrih hitro pretvorimo v dolžino v čevljih s pomočjo enačbe**

- (1)  $m \times 0,3$ .
- (2)  $(m \times 3) + 10\%$ .
- (3)  $(m : 10) \times 3$ .
- (4)  $(m \times 3) : 10$ .

**N-0040 Višina 1.500 m znaša približno**

- (1) 3.600 ft.
- (2) 4.000 ft.
- (3) 4.500 ft.
- (4) 4.900 ft.

**N-0041 Na karti čitamo višino ovire 275 m. Katera je tista najmanjša višina v čevljih, na kateri smemo leteti nad oviro, da bi zadostili predpisu o 1.000 ft višinske rezerve pri letenju nad ovirami**

- (1) 2.230 ft.
- (2) 2.130 ft.
- (3) 1.900 ft.
- (4) 1.230 ft.



**N-0042** Tlaku QFE 1000 hPa na letališču z nadmorsko višino 200 m ustreza približno tlak QNH

- (1) 985 hPa.
- (2) 990 hPa.
- (3) 1025 hPa.
- (4) 1035 hPa.

**N-0043** V primeru, ko na višinomeru zrakoplova na zemlji spremenimo nastavitve z 996 hPa na 1033 hPa, se odčitek višine

- (1) Ne spremeni.
- (2) Poveča.
- (3) Pri visokih temperaturah zmanjša, pri nizkih pa poveča.
- (4) Zmanjša za 1.000 ft.

**N-0044** Koliko pokaže višinomer zrakoplova, če mu spremenimo nastavitve s 1010 hPa na 1000 hPa

- (1) Približno 300 ft manj.
- (2) Približno 300 ft več.
- (3) Nespremenjeno višino.
- (4) Različno, odvisno od QNH.

**N-0045** Katera oznaka v trikotniku vetra na sliki pomeni pravi kurz (glej prilogo 18)

- (1) Oznaka 4.
- (2) Oznaka 3.
- (3) Oznaka 2.
- (4) Oznaka 1.

**N-0046** Katera oznaka v trikotniku vetra na sliki pomeni kompasni kurz (glej prilogo 18)

- (1) Oznaka 1.
- (2) Oznaka 2.
- (3) Oznaka 3.
- (4) Oznaka 4.

**N-0047** Katera oznaka v trikotniku vetra na sliki pomeni kot popravka zaradi vetra (glej prilogo 18)

- (1) Oznaka 2.
- (2) Oznaka 3.
- (3) Oznaka 4.
- (4) Oznaka 5.

**N-0048** Katera oznaka v trikotniku vetra na sliki pomeni magnetno deklinacijo (glej prilogo 18)

- (1) Oznaka 3.
- (2) Oznaka 5.
- (3) Oznaka 9.
- (4) Oznaka 10.

**N-0049** Katera oznaka v trikotniku vetra na sliki pomeni dejansko zračno hitrost (TAS) zrakoplova (glej prilogo 18)

- (1) Oznaka 5.
- (2) Oznaka 6.
- (3) Oznaka 7.
- (4) Oznaka 8.

**N-0050** Katera oznaka v trikotniku vetra na sliki pomeni vektor vetra (glej prilogo 18)

- (1) Oznaka 5.
- (2) Oznaka 6.
- (3) Oznaka 7.
- (4) Oznaka 8.

**N-0051** kateri azimut pomeni stran neba WNW

- (1) 247,5°.
- (2) 292,5°.
- (3) 337,5°.
- (4) 202,5°.

**N-0052** Zakaj moramo pri načrtovanju rutnega leta meriti pravi potni kot na VFR ICAO letalski karti na poldnevniku, ki je najbližji točki na polovici rutnega odseka. Zato, ker

- (1) Se vrednosti izogon spreminjajo od točke do točke.
- (2) Se koti med meridiani in linijo poti spreminjajo od točke do točke.
- (3) Se koti med izogonami in meridiani spreminjajo od točke do točke.

**N-0053** Koliko znaša pravi potni kot rutnega segmenta B-C (glej prilogo 16)

- (1) 042°.
- (2) 142°.
- (3) 222°.
- (4) 302°.

**N-0054** Določite pravi potni kot med točkama D in E! (glej prilogo 17)

- (1) 057°.
- (2) 123°.
- (3) 237°.
- (4) 303°.

**N-0055** Pravi potni kot rutnega segmenta E-F je (glej prilogo 17)

- (1) 260°.
- (2) 100°.
- (3) 080°.
- (4) 070°.

**N-0056** Kolikšen je pravi potni kot rutnega segmenta F-D (glej prilogo 17)

- (1) 288°.
- (2) 252°.
- (3) 198°.
- (4) 018°.

**N-0057** Katera vrednost je vračunana v magnetnem potnem kotu

- (1) Deviacija kompasa.
- (2) Magnetna inklinacija.
- (3) Kot popravka zaradi vetra.
- (4) Magnetna deklinacija.

**N-0058 Kje oziroma kako dobimo podatke o magnetni deklinaciji dane točke na zemljenim površju**

- (1) V tabeli magnetne deklinacije v kabini zrakoplova.
- (2) S pomočjo izogon na zrakoplovni karti.
- (3) Izračunamo kotno razliko med poldnevnikom dane točke in poldnevnikom, ki poteka skozi Greenwich.
- (4) Izračunamo razliko med magnetnim in kompasnim kurzom.

**N-0059 Kako imenujemo linije na geografskih kartah, ki povezujejo točke z enako magnetno deklinacijo**

- (1) Izogone.
- (2) Agone.
- (3) Izokline.
- (4) Izobare.

**N-0060 Linije na geografskih kartah, ki povezujejo točke z ničelno magnetno deklinacijo, imenujemo**

- (1) Izogone.
- (2) Izokline.
- (3) Aagone.
- (4) Akline.

**N-0061 Koliko znaša magnetna deklinacija področja, ki ga prikazuje karta (glej prilogo 16)**

- (1)  $50^{\circ} 30' W$ .
- (2)  $21^{\circ} E$ .
- (3)  $50^{\circ} W$ .
- (4)  $15^{\circ} E$ .

**N-0062 V enačbi za preračunavanje magnetne smeri iz dane prave smeri se zahodna deklinacija**

- (1) Prišteva.
- (2) Odšteva.
- (3) Množi.
- (4) Deli.

**N-0063 Pri preračunavanju magnetnega kurza iz pravega potnega kota je potrebno**

- (1) Odšteti vzhodno deklinacijo in desni kot poprave v veter.
- (2) Prišteti zahodno deklinacijo in odšteti levi kot poprave v veter.
- (3) Odšteti zahodno deklinacijo in prišteti desni kot poprave v veter.

**N-0064 Enačba za izračun magnetnega potnega kota je**

- (1) Pravi kurz plus/minus deklinacija.
- (2) Pravi potni kot plus/minus deklinacija.
- (3) Pravi potni kot plus/minus deviacija.
- (4) Magnetni kurz plus/minus deviacija.

**N-0065 Koliko znaša magnetni potni kot rutnega segmenta A-B (glej prilogo 16)**

- (1) 171°.
- (2) 286°.
- (3) 301°.
- (4) 316°.

**N-0066 Magnetni potni kot za let od točke B do točke C je (glej prilogo 16)**

- (1) 027°.
- (2) 042°.
- (3) 057°.
- (4) 142°.

**N-0067 Kolikšen je magnetni potni kot od točke C proti točki A (glej prilogo 16)**

- (1) 155°.
- (2) 170°.
- (3) 185°.
- (4) 190°.

**N-0068 Določite magnetni potni kot za let od točke E do točke F (glej prilogo 17)**

- (1) 069°.
- (2) 089°.
- (3) 091°.
- (4) 279°.

**N-0069 Magnetni potni kot rute F-D na karti znaša (glej prilogo 17)**

- (1) 087°.
- (2) 187°.
- (3) 198°.
- (4) 209°.

**N-0070 Ali lahko obstajajo takšne razmere, da bi imeli zadani pravi potni kot, pravi kurz in dejanski pravi potni kot isto vrednost**

- (1) Ne, v nobenem primeru.
- (2) Da.
- (3) Da, ker so te vrednosti vedno med seboj enake.
- (4) To je mogoče samo v primeru leta v severni ali v južni smeri.

**N-0071 Kateri element v trikotniku vetra ima ničelno vrednost, če je magnetni kurz enak kompasnemu kurzu**

- (1) Inklinacija.
- (2) Deviacija kompasa.
- (3) Zanos zaradi vetra.
- (4) Magnetna deklinacija.

**N-0072 Koliko znaša kompasni kurz zrakoplova pri naslednjih podatkih**

Pravi potni kot ..... 168°  
 Kot popravka ..... +6°  
 Deklinacija ..... 5°E

**Tabela deviacije kompasa**

Magnetna smer	N	030	060	E	120	150	S	210	240	W	300	330
Deviacija	0	0	1E	3E	2E	0	3W	1W	0	2E	1E	1E

- (1) 167°.
- (2) 177°.
- (3) 187°.
- (4) 171°.

**N-0073 Kot popravka zaradi vetra je kotna razlika med**

- (1) Pravim kurzom in zadanim pravim potnim kotom.
- (2) Zadanim pravim potnim kotom in zadanim magnetnim potnim kotom.
- (3) Pravim kurzom in magnetnim kurzom.
- (4) Magnetnim kurzom in kompasnim kurzom brez vetra.

**N-0074** Pilot mora vedeti, da je na severni polobli potrebno pričeti z izravnavanjem zrakoplova po kompasu iz zavoja v severnih smereh

- (1) 10°-20° po želenem kurzu.
- (2) 20°-30° pred želenim kurzom.
- (3) Točno v želenem kurzu.

**N-0075** Z levim nagibom 15° zavijate iz smeri 270° v smer 180°. Kateri je tisti kompasni kurz, pri katerem boste pričeli izravnavati zrakoplov iz zavoja

- (1) 180°.
- (2) 160°.
- (3) 210°.
- (4) 230°.

**N-0076** Z levim nagibom 15° zavijate iz smeri 070° v smer 360°. Kateri je tisti kompasni kurz, pri katerem boste pričeli izravnavati zrakoplov iz zavoja

- (1) 030°.
- (2) 360°.
- (3) 330°.
- (4) 010°.

**N-0077** Približno koliko znaša dejanska zračna hitrost (TAS) jadralnega letala na nadmorski višini 4.000 m pri standardnih pogojih, če pilot odčita na merilcu hitrosti 100 km/h

- (1) 120 km/h.
- (2) 110 km/h.
- (3) 100 km/h.
- (4) 90 km/h.

**N-0078** Kaj pomeni merska enota vozela (kt), ki se uporablja v letalstvu

- (1) SM/h.
- (2) NM/h.
- (3) km/h.
- (4) m/h.

**N-0079** Hitrost vetra 10 m/sec je približno

- (1) 40 kt.
- (2) 20 kt.
- (3) 5 kt.
- (4) 2,5 kt.

**N-0080** Variometer vlečnega letala kaže 500 ft/min, kar pomeni, da se zaprega dviga s približno

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

**N-0081** Razdalja med točkama ALFA in BRAVO je 107 NM. Zrakoplov je za prvih 16 NM potreboval 10 minut. Koliko časa bi torej trajal celoten let med točkama ALFA in BRAVO, če bi ostala potna hitrost nespremenjena

- (1) 1 uro in 6 min.
- (2) 1 uro in 3 minute.
- (3) 1 uro in 1 minuto.
- (4) 59 minut.

**N-0082** Kolika je potna hitrost (GS) zrakoplova, če le-ta preleti v času 40 min razdaljo, ki predstavlja na karti v merilu 1:500 000 dolžino 10,8 cm

- (1) 81 kt.
- (2) 100 mph.
- (3) 81 km/h.
- (4) 100 km/h.

**N-0083** Zrakoplov bi v pogojih brez vetra preletel razdaljo 120 km v 2 urah in 40 minutah, dejansko pa je za to pot potreboval 3 ure in 5 minut. Koliko znaša vzdolžna komponenta vetra na ruti

- (1) 16 kt v rep.
- (2) 16 km/h v čelo.
- (3) 6 km/h v čelo.
- (4) 6 kt v rep.



**N-0084 Kateri sistem v kombinaciji z elektronskimi instrumenti in napravami poveča učinkovitost i točnost vodenja navigacije**

- (1) AWACS.
- (2) GPS.
- (3) NOTAM.
- (4) GARMIN.

**N-0085 Ali je pilotu jadralnega letala opremljenega s satelitskim navigacijskim sistemom (GPS) potrebno voditi vizualno in računsko navigacijo**

- (1) Ne, saj satelitski navigacijski sistem zagotavlja vse potrebne podatke za uspešno izvedbo predvidenega leta .
- (2) Da, vendar samo v primeru, če želimo preveriti točnost podatkov, ki nam jih daje satelitski navigacijski sistem.
- (3) Da.
- (4) Izbor načina vodenja navigacije je prepuščen pilotu jadralnega letala.

**N-0086 Kateri je poglavitni del satelitskega navigacijskega sistema (GPS) v jadralnem letalu**

- (1) Elektronski indikator bočnega drsenja.
- (2) Elektronski merilec hitrosti.
- (3) Elektronski višinomer.
- (4) Elektronski variometer.

**N-0087 Katere podatke daje satelitski navigacijski sistem (GPS) pilotu jadralnega letala**

- (1) Višino, hitrost in zemljepisno lego jadralnega letala.
- (2) Višino in zemljepisno lego jadralnega letala.
- (3) Hitrost in zemljepisno lego jadralnega letala.
- (4) Višino, hitrost, zunanjo temperaturo, temperaturo rosišča in zemljepisno lego jadralnega letala.

**N-0088 V povezavi z računalnikom satelitski navigacijski sistem (GPS) pilotu jadralnega letala omogoča pregled nad naslednjimi pomembnimi podatki**

- (1) Trenutno pozicijo, kje je bil, kam gre, kako hitro gre tja in potrebno višino za pristanek na izbranem mestu na tleh.
- (2) Trenutno pozicijo, kje je bil, kam gre, kako hitro gre tja, kakšno višino potrebuje za dolet do predvidene točke, hitrost dviganja ali spuščanja, optimalno hitrost do naslednjega predvidenega vzgornika in optimalno hitrost in potrebno višino za pristanek na izbranem mestu na tleh.
- (3) Hitrost in zemljepisno lego jadralnega letala in potrebno višino za pristanek na izbranem mestu na tleh.
- (4) Višino, hitrost, zunanjo temperaturo, temperaturo rosišča, zemljepisno lego jadralnega letala in potrebno višino za pristanek na izbranem mestu na tleh.

<b>LETALSKO PRAVO</b>		
Z-0001 = 3	Z-0037 = 1	Z-0073 = 3
Z-0002 = 1	Z-0038 = 2	Z-0074 = 2
Z-0003 = 1	Z-0039 = 1	Z-0075 = 1
Z-0004 = 4	Z-0040 = 2	Z-0076 = 3
Z-0005 = 2	Z-0041 = 2	Z-0077 = 3
Z-0006 = 1	Z-0042 = 2	Z-0078 = 2
Z-0007 = 4	Z-0043 = 4	Z-0079 = 2
Z-0008 = 3	Z-0044 = 1	Z-0080 = 1
Z-0009 = 3	Z-0045 = 3	Z-0081 = 2
Z-0010 = 1	Z-0046 = 1	Z-0082 = 3
Z-0011 = 1	Z-0047 = 3	Z-0083 = 2
Z-0012 = 4	Z-0048 = 4	Z-0084 = 3
Z-0013 = 1	Z-0049 = 2	Z-0085 = 2
Z-0014 = 3	Z-0050 = 2	Z-0086 = 4
Z-0015 = 1	Z-0051 = 1	Z-0087 = 2
Z-0016 = 2	Z-0052 = 2	Z-0088 = 4
Z-0017 = 2	Z-0053 = 3	Z-0089 = 4
Z-0018 = 2	Z-0054 = 2	Z-0090 = 1
Z-0019 = 4	Z-0055 = 3	Z-0091 = 2
Z-0020 = 3	Z-0056 = 3	Z-0092 = 1
Z-0021 = 1	Z-0057 = 1	Z-0093 = 1
Z-0022 = 2	Z-0058 = 4	
Z-0023 = 2	Z-0059 = 3	
Z-0024 = 1	Z-0060 = 4	
Z-0025 = 2	Z-0061 = 1	
Z-0026 = 1	Z-0062 = 3	
Z-0027 = 2	Z-0063 = 1	
Z-0028 = 4	Z-0064 = 4	
Z-0029 = 2	Z-0065 = 4	
Z-0030 = 3	Z-0066 = 3	
Z-0031 = 2	Z-0067 = 4	
Z-0032 = 1	Z-0068 = 1	
Z-0033 = 1	Z-0069 = 1	
Z-0034 = 2	Z-0070 = 2	
Z-0035 = 2	Z-0071 = 4	
Z-0036 = 3	Z-0072 = 2	

<b>ČLOVEŠKO DELOVANJE</b>		
L-0001 = 1	L-0036 = 1	L-0071 = 3
L-0002 = 3	L-0037 = 3	L-0072 = 2
L-0003 = 1	L-0038 = 2	L-0073 = 2
L-0004 = 2	L-0039 = 2	L-0074 = 1
L-0005 = 1	L-0040 = 2	L-0075 = 2
L-0006 = 1	L-0041 = 1	L-0076 = 3
L-0007 = 2	L-0042 = 2	L-0077 = 4
L-0008 = 3	L-0043 = 2	L-0078 = 3
L-0009 = 2	L-0044 = 3	L-0079 = 2
L-0010 = 2	L-0045 = 3	L-0080 = 2
L-0011 = 4	L-0046 = 3	L-0081 = 1
L-0012 = 2	L-0047 = 3	L-0082 = 2
L-0013 = 1	L-0048 = 3	L-0083 = 4
L-0014 = 1	L-0049 = 3	L-0084 = 4
L-0015 = 3	L-0050 = 1	L-0085 = 1
L-0016 = 1	L-0051 = 1	L-0086 = 2
L-0017 = 2	L-0052 = 1	L-0087 = 3
L-0018 = 3	L-0053 = 2	
L-0019 = 3	L-0054 = 1	
L-0020 = 2	L-0055 = 1	
L-0021 = 2	L-0056 = 2	
L-0022 = 2	L-0057 = 2	
L-0023 = 3	L-0058 = 1	
L-0024 = 2	L-0059 = 3	
L-0025 = 2	L-0060 = 1	
L-0026 = 2	L-0061 = 1	
L-0027 = 2	L-0062 = 2	
L-0028 = 3	L-0063 = 2	
L-0029 = 1	L-0064 = 1	
L-0030 = 2	L-0065 = 3	
L-0031 = 2	L-0066 = 2	
L-0032 = 2	L-0067 = 1	
L-0033 = 1	L-0068 = 1	
L-0034 = 1	L-0069 = 2	
L-0035 = 1	L-0070 = 1	

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

<b>KOMUNIKACIJA</b>	
R-0001 = 3	R-0037 = 1
R-0002 = 1	R-0038 = 2
R-0003 = 4	R-0039 = 2
R-0004 = 1	R-0040 = 3
R-0005 = 3	R-0041 = 4
R-0006 = 4	R-0042 = 3
R-0007 = 1	
R-0008 = 4	
R-0009 = 3	
R-0010 = 1	
R-0011 = 2	
R-0012 = 4	
R-0013 = 3	
R-0014 = 3	
R-0015 = 4	
R-0016 = 1	
R-0017 = 2	
R-0018 = 2	
R-0019 = 3	
R-0020 = 4	
R-0021 = 4	
R-0022 = 3	
R-0023 = 1	
R-0024 = 2	
R-0025 = 3	
R-0026 = 3	
R-0027 = 2	
R-0028 = 2	
R-0029 = 3	
R-0030 = 4	
R-0031 = 4	
R-0032 = 4	
R-0033 = 1	
R-0034 = 3	
R-0035 = 4	
R-0036 = 1	

TEORIJA LETENJA		
A-0001 = 3	A-0037 = 2	A-0073 = 4
A-0002 = 1	A-0038 = 1	A-0074 = 3
A-0003 = 4	A-0039 = 2	A-0075 = 1
A-0004 = 3	A-0040 = 4	A-0076 = 2
A-0005 = 1	A-0041 = 4	A-0077 = 1
A-0006 = 3	A-0042 = 3	A-0078 = 2
A-0007 = 1	A-0043 = 4	A-0079 = 3
A-0008 = 2	A-0044 = 2	A-0080 = 2
A-0009 = 3	A-0045 = 4	A-0081 = 3
A-0010 = 4	A-0046 = 3	A-0082 = 4
A-0011 = 2	A-0047 = 2	A-0083 = 3
A-0012 = 4	A-0048 = 1	A-0084 = 3
A-0013 = 3	A-0049 = 1	A-0085 = 3
A-0014 = 3	A-0050 = 4	A-0086 = 3
A-0015 = 1	A-0051 = 1	
A-0016 = 4	A-0052 = 1	
A-0017 = 2	A-0053 = 2	
A-0018 = 3	A-0054 = 2	
A-0019 = 2	A-0055 = 1	
A-0020 = 4	A-0056 = 2	
A-0021 = 3	A-0057 = 4	
A-0022 = 1	A-0058 = 1	
A-0023 = 1	A-0059 = 1	
A-0024 = 2	A-0060 = 2	
A-0025 = 4	A-0061 = 1	
A-0026 = 3	A-0062 = 2	
A-0027 = 4	A-0063 = 1	
A-0028 = 4	A-0064 = 2	
A-0029 = 2	A-0065 = 4	
A-0030 = 2	A-0066 = 1	
A-0031 = 4	A-0067 = 4	
A-0032 = 1	A-0068 = 1	
A-0033 = 2	A-0069 = 1	
A-0034 = 4	A-0070 = 3	
A-0035 = 4	A-0071 = 1	
A-0036 = 2	A-0072 = 1	

<b>OPERATIVNI POSTOPKI</b>		
O-0001 = 2	O-0039 = 3	O-0077 = 1
O-0002 = 2	O-0040 = 4	O-0078 = 1
O-0003 = 2	O-0041 = 1	O-0079 = 1
O-0004 = 3	O-0042 = 2	O-0080 = 2
O-0005 = 3	O-0043 = 2	O-0081 = 3
O-0006 = 1	O-0044 = 4	O-0082 = 2
O-0007 = 3	O-0045 = 1	O-0083 = 1
O-0008 = 3	O-0046 = 3	O-0084 = 1
O-0009 = 2	O-0047 = 2	O-0085 = 4
O-0010 = 2	O-0048 = 2	O-0086 = 2
O-0011 = 2	O-0049 = 2	O-0087 = 1
O-0012 = 2	O-0050 = 4	O-0088 = 1
O-0013 = 3	O-0051 = 3	O-0089 = 2
O-0014 = 4	O-0052 = 3	O-0090 = 1
O-0015 = 3	O-0053 = 1	O-0091 = 1
O-0016 = 2	O-0054 = 1	O-0092 = 2
O-0017 = 2	O-0055 = 2	O-0093 = 4
O-0018 = 3	O-0056 = 1	O-0094 = 1
O-0019 = 3	O-0057 = 4	O-0095 = 3
O-0020 = 3	O-0058 = 1	O-0096 = 1
O-0021 = 3	O-0059 = 1	
O-0022 = 4	O-0060 = 2	
O-0023 = 1	O-0061 = 1	
O-0024 = 4	O-0062 = 1	
O-0025 = 4	O-0063 = 3	
O-0026 = 3	O-0064 = 2	
O-0027 = 4	O-0065 = 4	
O-0028 = 2	O-0066 = 2	
O-0029 = 3	O-0067 = 3	
O-0030 = 2	O-0068 = 2	
O-0031 = 1	O-0069 = 2	
O-0032 = 4	O-0070 = 1	
O-0033 = 2	O-0071 = 3	
O-0034 = 4	O-0072 = 2	
O-0035 = 4	O-0073 = 4	
O-0036 = 3	O-0074 = 3	
O-0037 = 2	O-0075 = 3	
O-0038 = 4	O-0076 = 3	



<b>ZMOGLJIVOSTI MED LETOM IN NAČRTOVANJE LETA</b>	
P-0001 = 4	P-0038 = 1
P-0002 = 1	P-0039 = 4
P-0003 = 2	P-0040 = 1
P-0004 = 3	P-0041 = 2
P-0005 = 4	P-0042 = 4
P-0006 = 1	P-0043 = 1
P-0007 = 3	P-0044 = 2
P-0008 = 1	P-0045 = 3
P-0009 = 1	P-0046 = 4
P-0010 = 3	P-0047 = 3
P-0011 = 2	P-0048 = 1
P-0012 = 2	P-0049 = 2
P-0013 = 3	P-0050 = 4
P-0014 = 2	P-0051 = 1
P-0015 = 2	P-0052 = 4
P-0016 = 2	P-0053 = 3
P-0017 = 1	P-0054 = 2
P-0018 = 3	
P-0019 = 2	
P-0020 = 1	
P-0021 = 2	
P-0022 = 3	
P-0023 = 4	
P-0024 = 1	
P-0025 = 3	
P-0026 = 1	
P-0027 = 2	
P-0028 = 2	
P-0029 = 1	
P-0030 = 3	
P-0031 = 2	
P-0032 = 1	
P-0033 = 2	
P-0034 = 1	
P-0035 = 1	
P-0036 = 2	
P-0037 = 3	

<b>SPLOŠNO ZNANJE O ZRAKOPLOVIH</b>		
K-0001 = 1	K-0037 = 3	K-0073 = 4
K-0002 = 3	K-0038 = 2	K-0074 = 1
K-0003 = 3	K-0039 = 1	K-0075 = 4
K-0004 = 4	K-0040 = 1	K-0076 = 1
K-0005 = 3	K-0041 = 3	K-0077 = 2
K-0006 = 3	K-0042 = 4	K-0078 = 3
K-0007 = 4	K-0043 = 4	K-0079 = 4
K-0008 = 3	K-0044 = 3	K-0080 = 1
K-0009 = 3	K-0045 = 2	K-0081 = 3
K-0010 = 4	K-0046 = 1	K-0082 = 3
K-0011 = 3	K-0047 = 4	K-0083 = 2
K-0012 = 3	K-0048 = 2	K-0084 = 1
K-0013 = 3	K-0049 = 2	
K-0014 = 2	K-0050 = 1	
K-0015 = 3	K-0051 = 2	
K-0016 = 4	K-0052 = 3	
K-0017 = 4	K-0053 = 3	
K-0018 = 4	K-0054 = 1	
K-0019 = 2	K-0055 = 2	
K-0020 = 2	K-0056 = 2	
K-0021 = 1	K-0057 = 1	
K-0022 = 2	K-0058 = 4	
K-0023 = 4	K-0059 = 1	
K-0024 = 3	K-0060 = 4	
K-0025 = 4	K-0061 = 4	
K-0026 = 4	K-0062 = 2	
K-0027 = 4	K-0063 = 3	
K-0028 = 4	K-0064 = 1	
K-0029 = 1	K-0065 = 3	
K-0030 = 1	K-0066 = 4	
K-0031 = 3	K-0067 = 2	
K-0032 = 3	K-0068 = 2	
K-0033 = 2	K-0069 = 4	
K-0034 = 2	K-0070 = 3	
K-0035 = 2	K-0071 = 2	
K-0036 = 3	K-0072 = 2	

NAVIGACIJA		
N-0001 = 2	N-0041 = 3	N-0081 = 1
N-0002 = 2	N-0042 = 3	N-0082 = 3
N-0003 = 1	N-0043 = 2	N-0083 = 3
N-0004 = 3	N-0044 = 1	N-0084 = 2
N-0005 = 2	N-0045 = 2	N-0085 = 3
N-0006 = 2	N-0046 = 1	N-0086 = 4
N-0007 = 4	N-0047 = 4	N-0087 = 1
N-0008 = 2	N-0048 = 3	N-0088 = 2
N-0009 = 4	N-0049 = 4	
N-0010 = 3	N-0050 = 3	
N-0011 = 2	N-0051 = 2	
N-0012 = 2	N-0052 = 2	
N-0013 = 3	N-0053 = 1	
N-0014 = 1	N-0054 = 4	
N-0015 = 4	N-0055 = 3	
N-0016 = 4	N-0056 = 3	
N-0017 = 3	N-0057 = 4	
N-0018 = 2	N-0058 = 2	
N-0019 = 1	N-0059 = 1	
N-0020 = 1	N-0060 = 3	
N-0021 = 3	N-0061 = 4	
N-0022 = 3	N-0062 = 1	
N-0023 = 4	N-0063 = 2	
N-0024 = 2	N-0064 = 2	
N-0025 = 1	N-0065 = 2	
N-0026 = 3	N-0066 = 1	
N-0027 = 2	N-0067 = 1	
N-0028 = 4	N-0068 = 3	
N-0029 = 1	N-0069 = 4	
N-0030 = 2	N-0070 = 2	
N-0031 = 4	N-0071 = 2	
N-0032 = 4	N-0072 = 4	
N-0033 = 2	N-0073 = 1	
N-0034 = 3	N-0074 = 2	
N-0035 = 4	N-0075 = 2	
N-0036 = 1	N-0076 = 1	
N-0037 = 1	N-0077 = 1	
N-0038 = 3	N-0078 = 2	
N-0039 = 2	N-0079 = 2	
N-0040 = 4	N-0080 = 4	